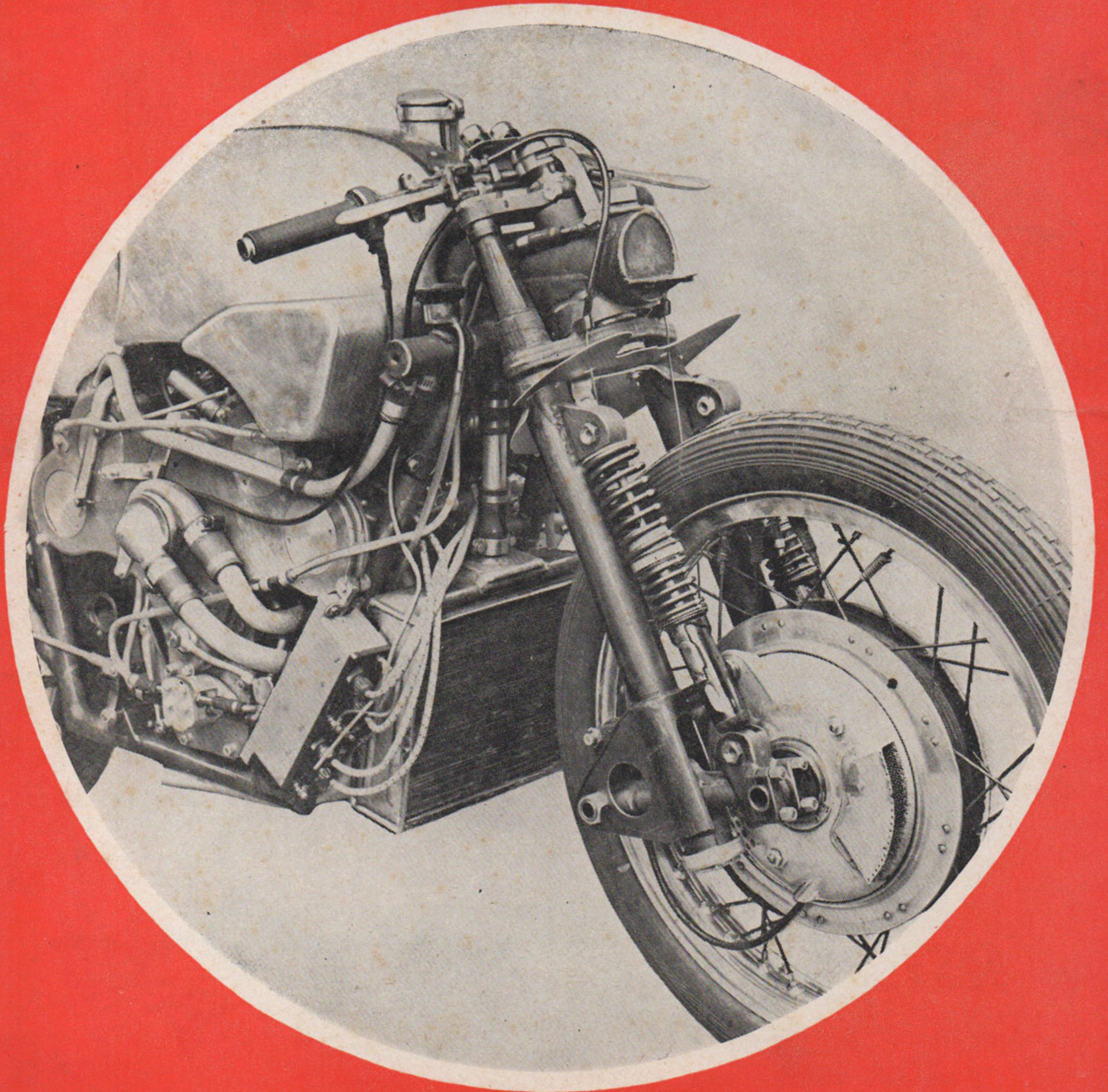


# Moto revue

44<sup>e</sup> ANNEE. — 12 MAI 1956. — N° 1.289  
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

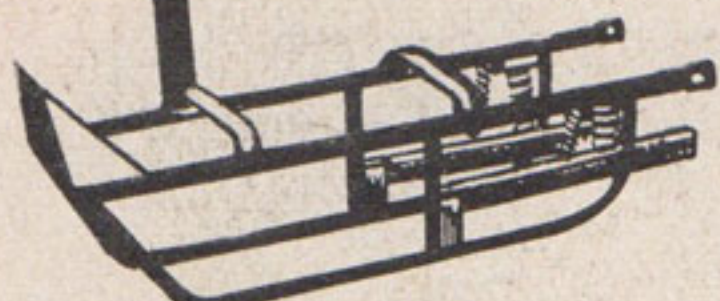
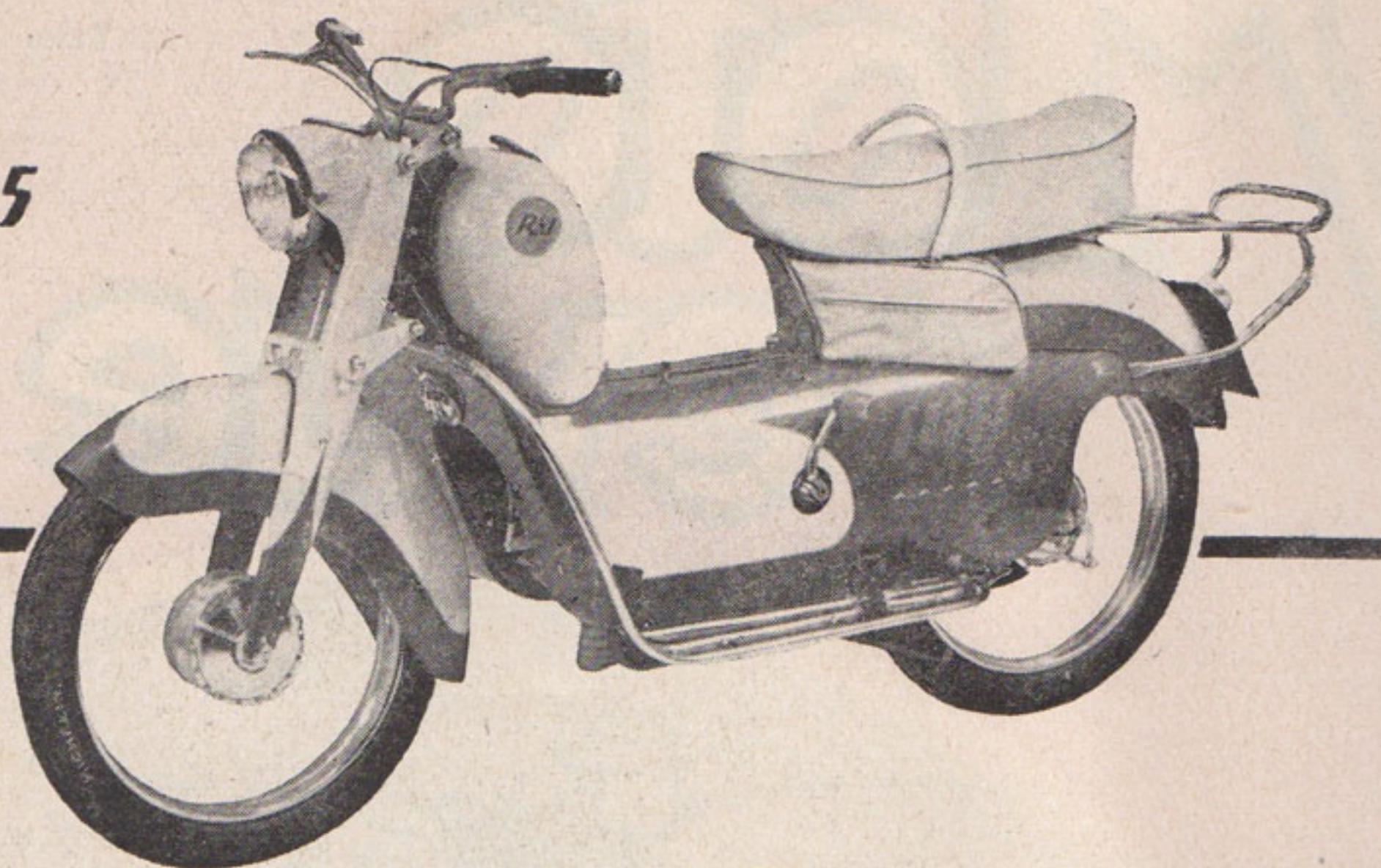
ESSAI  
CONTESSA



Le voile se lève sur la plus sensationnelle  
moto de course (voir article page 650).



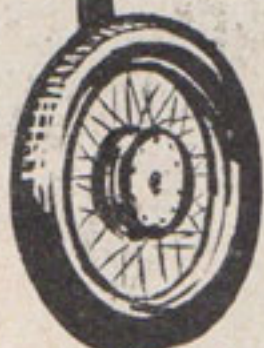
# Sulky<sup>125</sup>



**CHASSIS ROBUSTE** Monté sur suspension arrière oscillante.



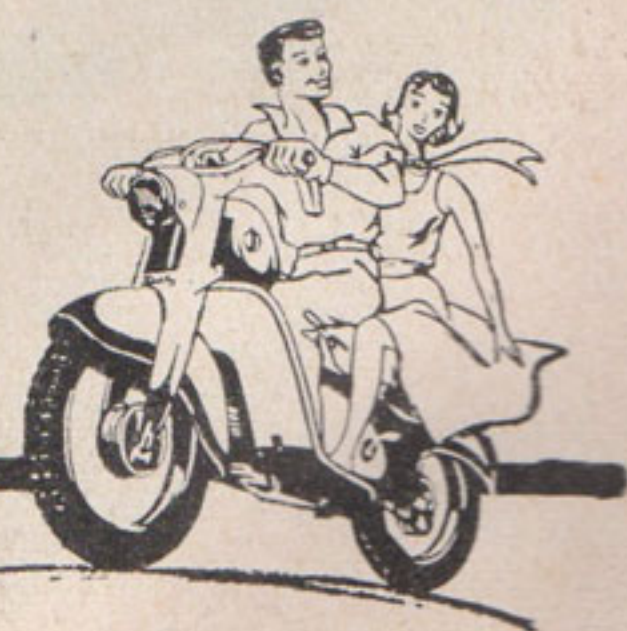
**5,5 cv DE PUISSANCE** Moteur AMC Isard - 125 cm<sup>3</sup> - 2 temps - 3 vitesses - 5,5 cv - 2 litres au 100 kms - vitesse maxima 85 km/h.



**GRANDES ROUES** Assurant une parfaite stabilité. A l'avant, suspension et antivol NEIMAN sur le tube de direction.



**CARROSSERIE** En éléments facilement démontables et remplaçables à peu de frais.



**RSI**

134, AV. DE MALAKOFF, PARIS-16° - TÉL. KLEBER 61-80



Fixez votre choix sur une machine  
de réputation mondiale !



*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.**

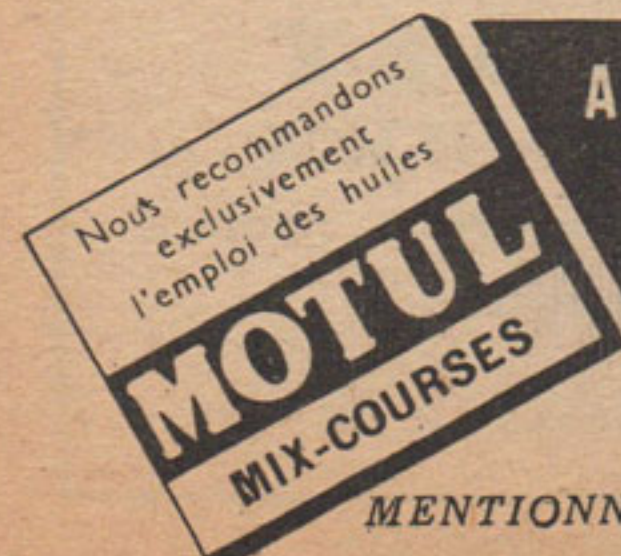
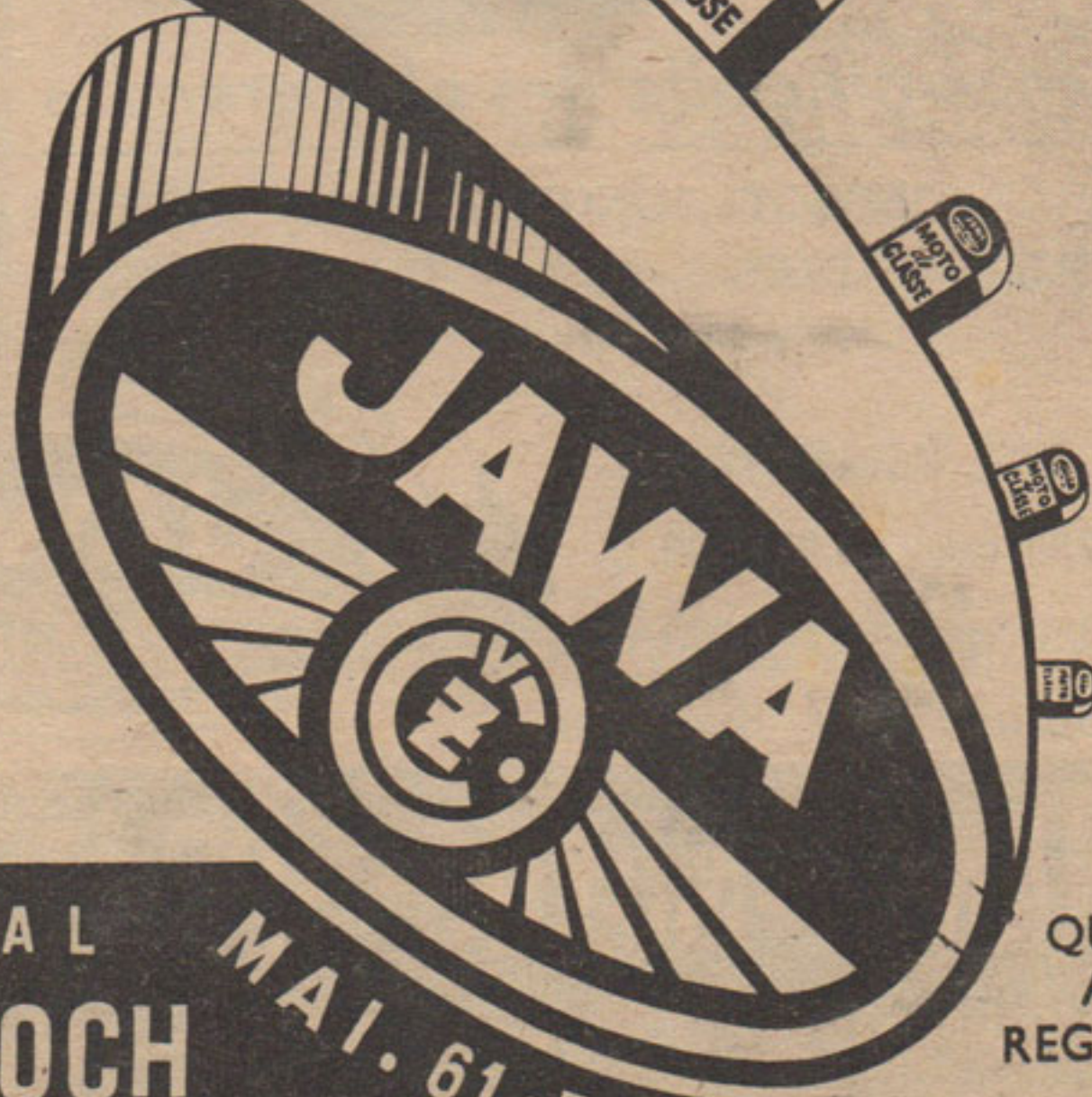
avec double-selle, **249.500 f.**  
repose-pieds arrière et frein sur moyeu central

*Départ PARIS  
+ taxe locale*

**CREDIT 18 MOIS - REPRISES**

**GARANTIE TOTALE 6 MOIS**

**PIECES ET MAIN-D'ŒUVRE**



AGENT GÉNÉRAL  
**E<sup>TS</sup> 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



LIVRAISON IMMÉDIATE

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

MOYEURS CENTRAUX - CARTER INTÉGRAL

*Vous pouvez dès maintenant les voir et les commander à :*

# LEVALLOIS-MOTOS

**A. DUBOIS**

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

## ARIEL



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

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

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

4° Immatriculation des machines

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

# TRIUMPH

500 SPEED TWIN

500 TIGER 100

650 THUNDERBIRD

650 TIGER 110

DISPONIBLES

Agence officielle des plus grandes marques Françaises et Étrangères

TERROT - JONGHI - MONET-GOYON - GNOME-RHONE - TRIUMPH - D.K.W.  
N.S.U. - ADLER - A.J.S. - GILLET HERSTAL - JAWA - GILERA - PUCH - VICTORIA

avec double selle :

250 cmc. : 219.500 fr.

350 cmc. : 239.500 fr.

Réparations par Spécialistes

GARANTIE TOTALE



avec double selle

et moyeux à freinage central :

350 cmc. : 249.500 fr.

Pièces détachées - Accessoires

Equipement

## FRANCE-MOTOS-SPORT

46, Boul. Magenta, PARIS - BOT. 87-77

Métro : Gare de l'Est

### CRÉDIT

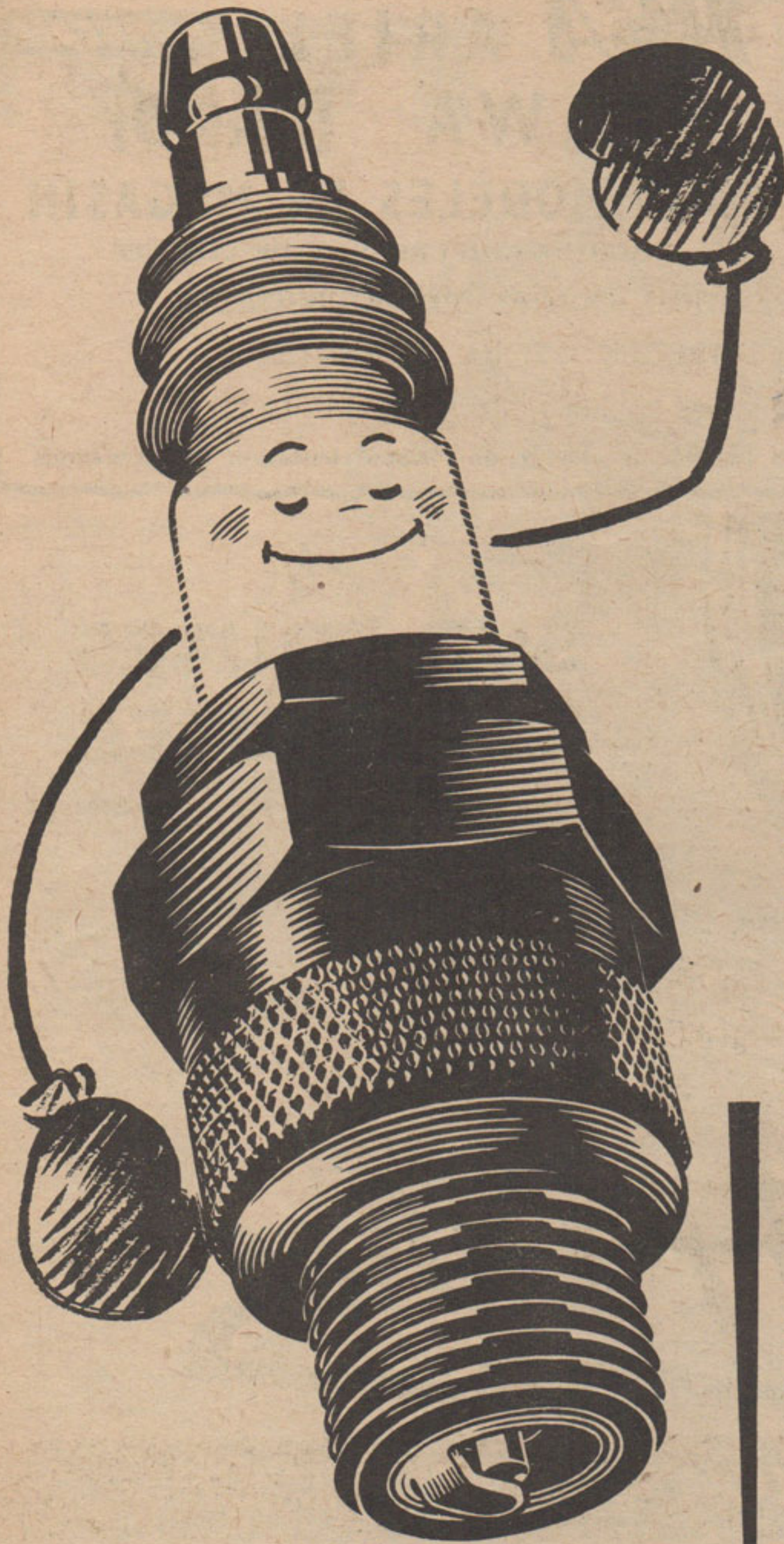
6 - 9 - 12 - 15 ou 18 MOIS

avec versement de votre choix à la livraison

Magasin ouvert tous les jours sauf dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

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





*Jamais  
K.O*

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

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

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

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

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

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

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

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

**Dites-le à vos amis !**

***bougie ROSE Super étincelle***

Bougie Rose  
Série 101 : 385 F

**FLOQUET**  
*la bougie dynamique*

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



# 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

# BSA ARIEL

## JAWA TERROT TOUS MODÈLES EN MAGASIN

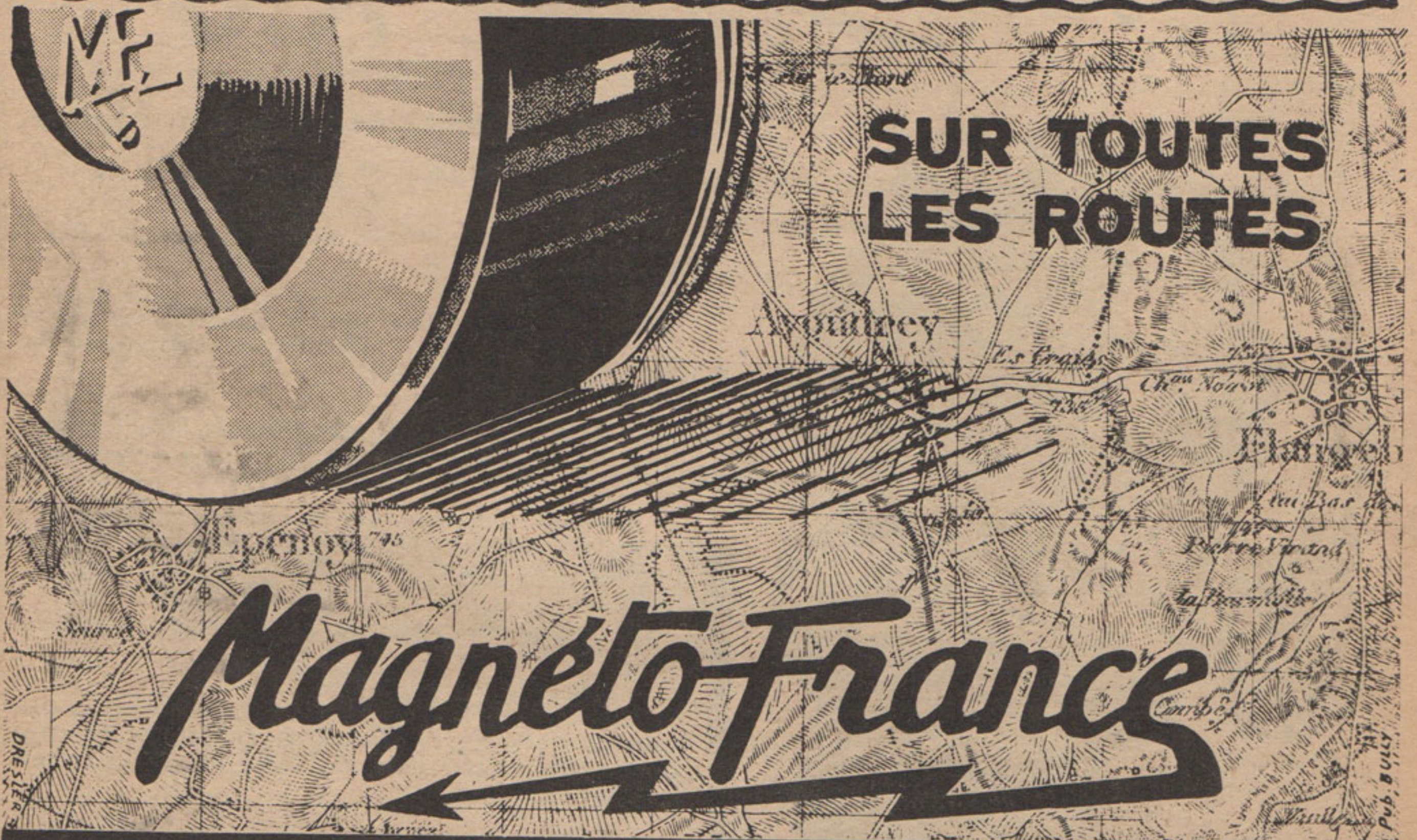
MACHINES DE CROSS ET DE CIRCUIT

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES — EXPÉDITION CONTRE REMBOURSEMENT

— ATELIER SPÉCIALISÉ POUR L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE —

LIVRAISON DE SUITE **CREDIT** en 48 heures — 6 - 9 - 12 - 15 MOIS

Toutes nos machines sont traitées avec REDEX — La maison se charge de l'immatriculation des machines



**SUR TOUTES  
LES ROUTES**

# Magneto France

SIÈGE SOCIAL USINES & BUREAUX  
93 ROUTE D'HEYRIEUX TÉL. PA 25-61 (3 lig.)

**LYON**

MAGASINS DE VENTE A PARIS  
42 RUE BRUNEL (17<sup>e</sup>) TÉL. ETO 45-00

# MOTTAZ



FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

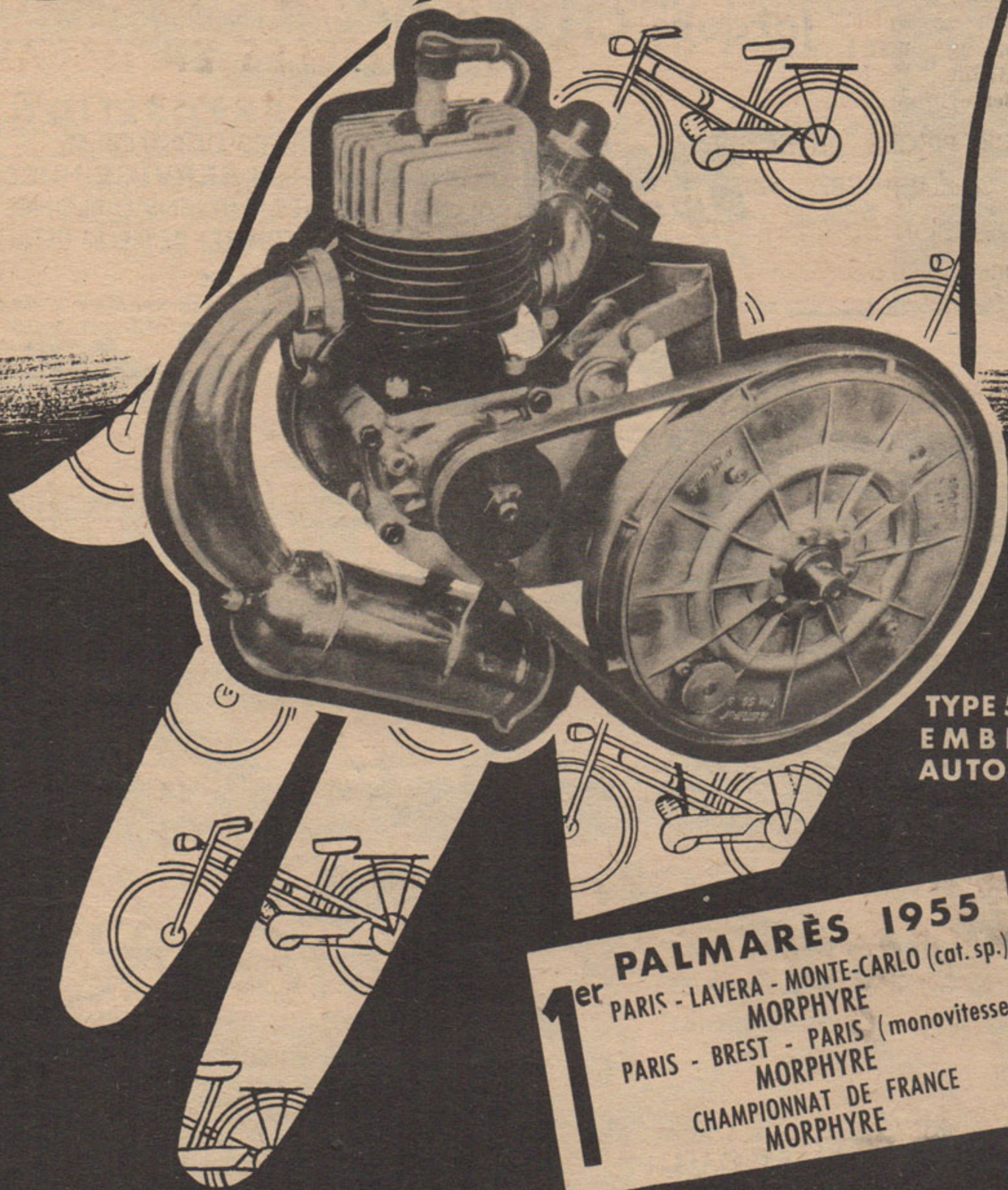
*Spécialités de Réservoirs*  
et Accessoires de Tôlerie pour  
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS  
& MOTOS  
MODÈLES  
DÉPOSÉS

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

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



# TOUT EN MAIN



TYPE 56B, 48 cc.  
EMBRAYAGE  
AUTOMATIQUE

**1<sup>er</sup> PALMARÈS 1955**  
PARIS - LAVERA - MONTE-CARLO (cat. sp.)  
MORPHYRE  
PARIS - BREST - PARIS (monovitesse)  
MORPHYRE  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
MORPHYRE

**PUISSANCE, ROBUSTESSE, FORCE ET VITESSE**  
AVEC LES NOUVEAUX MODÈLES

# Remistral

27, RUE DU MONT - SAINT-ETIENNE (LOIRE) - TÉL. E3 72-22 et E3 72-85

LES MOTEURS "MISTRAL" SONT LUBRIFIES AVEC B. P. ENERGOL

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





CHARRIER en action

# RAPID'MOTO

Une seule  
adresse!

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

Jacques CHARRIER INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS

vous présente :

## BSA

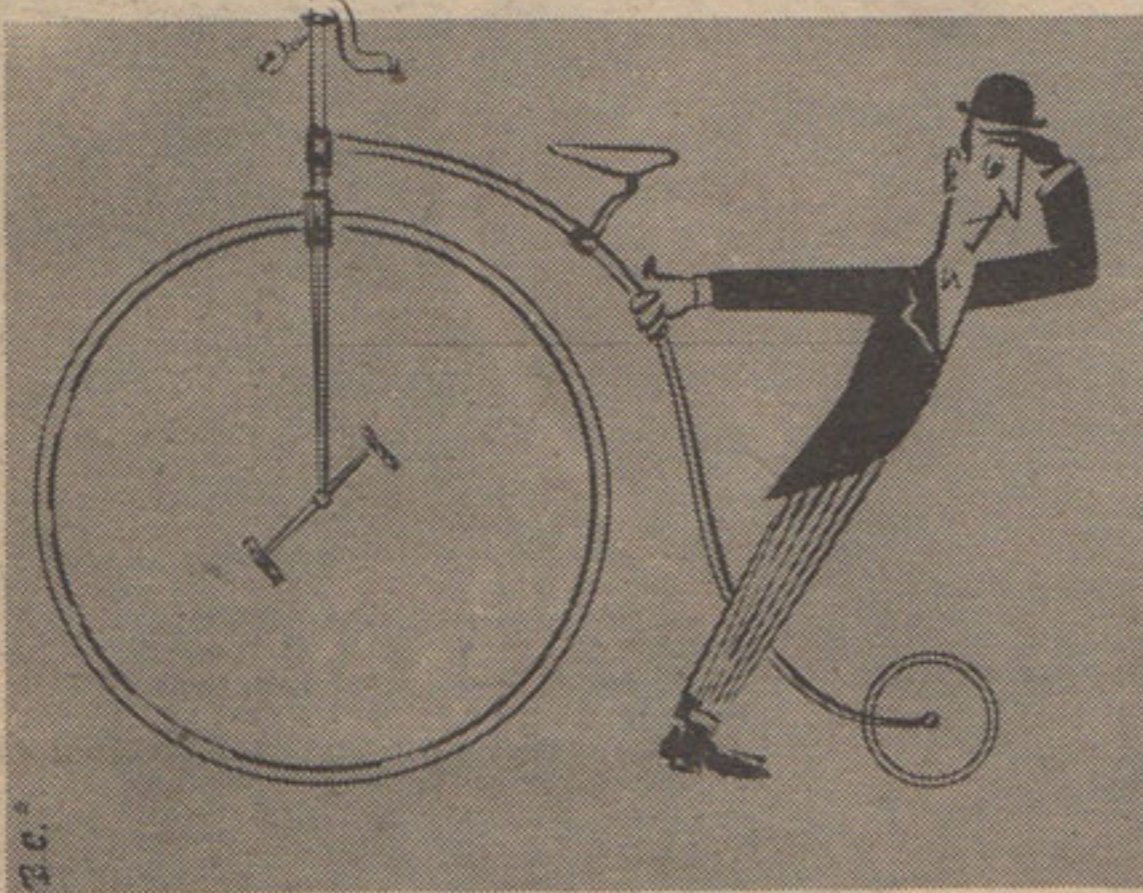
UNE LARGE EXPOSITION DE  
TOUS MODELES DISPONIBLES  
UNE STATION-SERVICE MODERNE  
PAR DES MECANICIENS DIPLOMES  
UN STOCK COMPLET DE PIECES DETACHEES

CREDIT AVANTAGEUX

ENGLISH SPEAKING

MAN SPRICHT DEUTSCH

*Evolution!*



CYCLOMOTEURS MODELES GRAND LUXE

type 50 équipé du moteur VAP 55

type 55 équipé du moteur MISTRAL

Fourche télescopique renforcée avec amortisseur, éclairage, phare et code pour projecteur de 100, chromé avec compteur incorporé, moyeux freins AV et AR. Tambour Manobloc, avertisseur électrique, tuyau d'échappement chromé, carénage et garde-boue très enveloppants assurant une grande protection.

# GITANE

MACHECOUL  
(Loire-Inférieure)

## MOTOBÉCANE

LIVRAISON IMMÉDIATE  
DE TOUS MODÈLES

STOCK COMPLET  
PIÈCES DÉTACHÉES

DISTRIBUTEUR AGRÉÉ  
CASQUES "FN" "GENO"  
Combinaisons "MACOMBYNN"

MOTOS  
VÉLOMOTEURS  
SCOOTERS

ACCESSOIRES  
RÉPARATIONS

GARE  
DU  
NORD

Station Service "MOBYLETTE"  
P. LISITA, 94, Boulevard Magenta - PARIS-X<sup>e</sup> - Tél. NORD 65-25

GARE  
DE  
L'EST

Ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30.

VENTE A CREDIT : 6-9-12-15 ou 18 MOIS

avec versement de votre choix à la livraison

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



# TRIUMPH

500 SPEED TWIN  
500 TIGER 100  
650 THUNDERBIRD  
650 TIGER 110

DISPONIBLES

Agence officielle des plus grandes marques Françaises et Étrangères

TERROT - JONGHI - MONET-GOYON - GNOME-RHONE - TRIUMPH - D.K.W.  
N.S.U. - ADLER - A.J.S. - GILLET HERSTAL - JAWA - GILERA - VICTORIA

et le **VELOSOLEX**

GARANTIE TOTALE



avec double selle :

250 cmc. : 219.500 fr.

350 cmc. : 239.500 fr.

Réparations par Spécialistes

avec double selle

et moyeux à freinage central :

350 cmc. : 249.500 fr.

Pièces détachées - Accessoires

Equipement

## SAINT PAUL MOTOS

1, rue de Rivoli, PARIS - ARC. 71-46

Métro : Saint-Paul

### CRÉDIT

6 - 9 - 12 - 15 ou 18 MOIS

avec versement de votre choix à

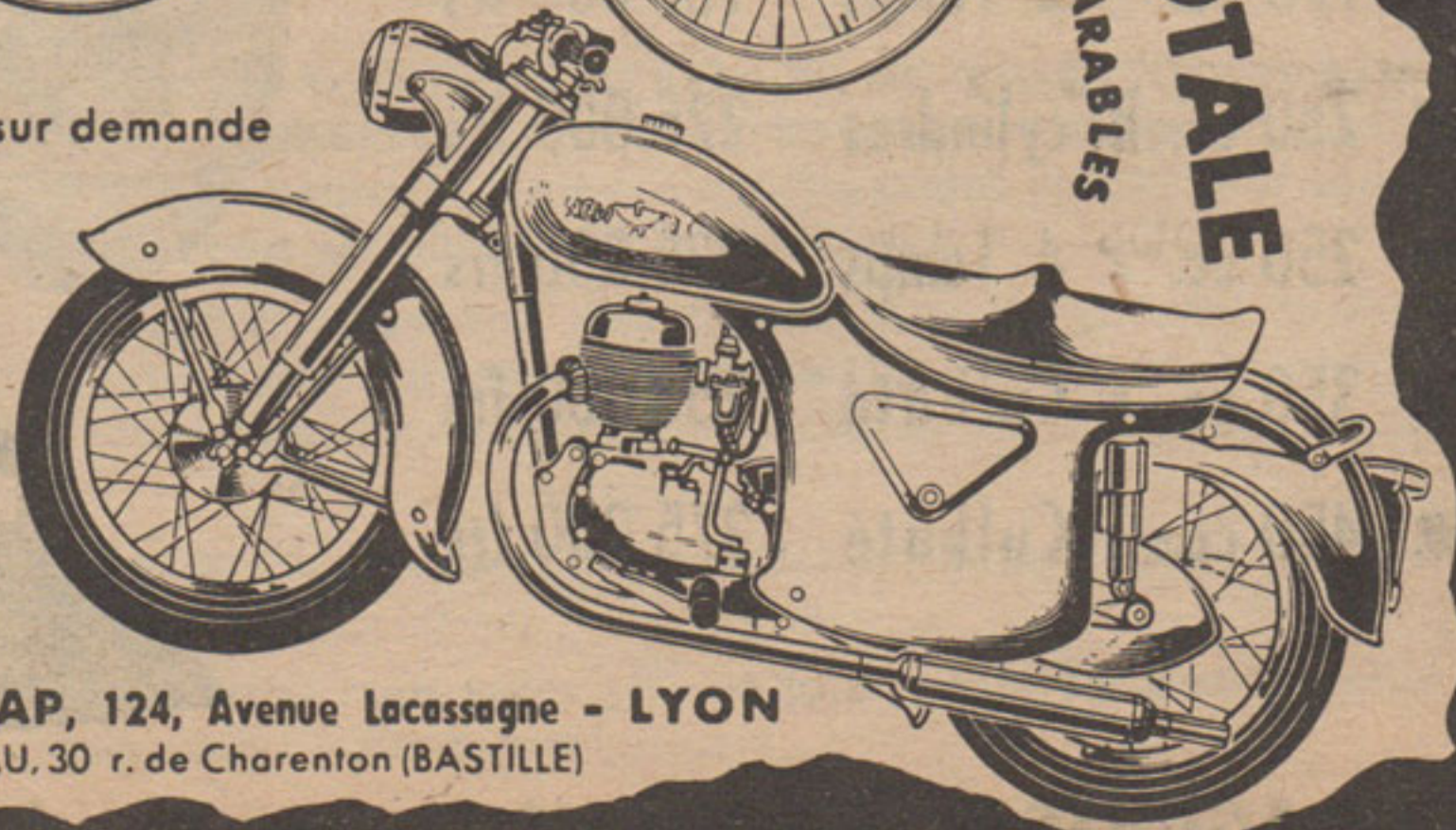
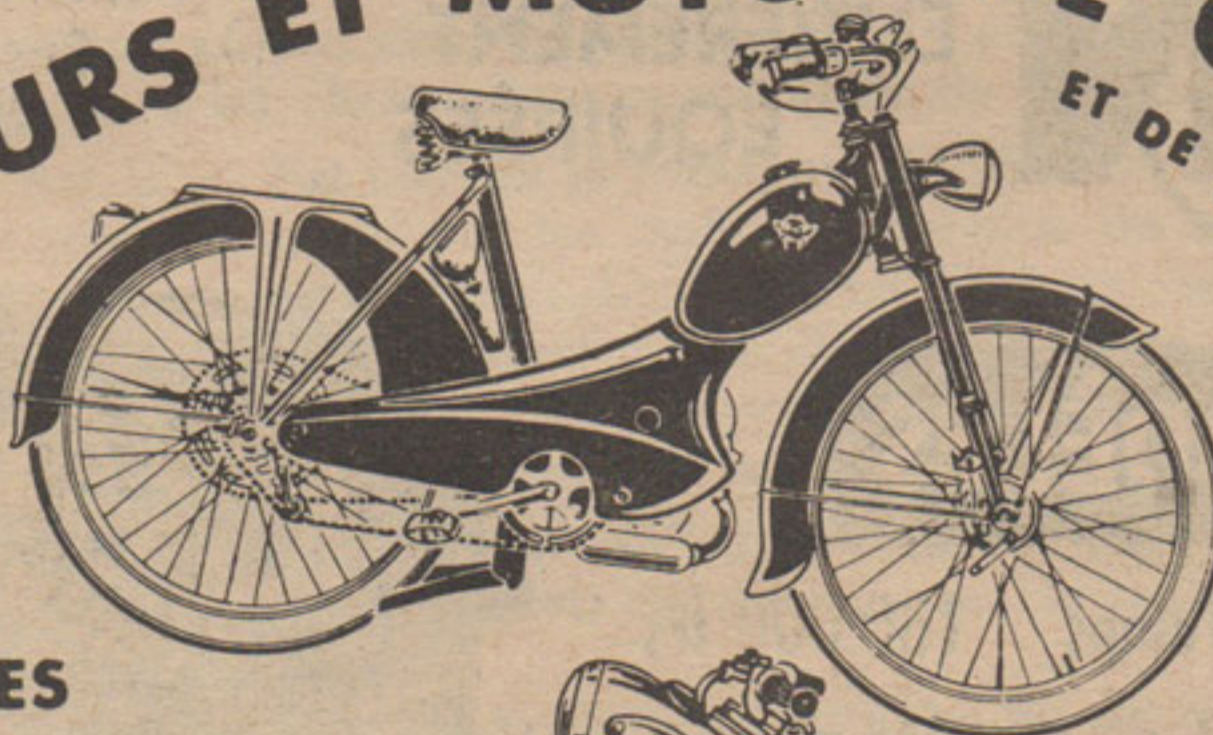
la livraison

— Magasins ouverts tous les jours de 9 à 19 h. 30 sans interruption, sauf dimanches et fêtes —

CYCLOMOTEURS ET MOTOS DE QUALITÉ TOTALE  
ET DE LIGNES INCOMPARABLES



# NEW MAP



8 MODÈLES  
Catalogue en couleurs gratuit sur demande

Motocyclettes NEW-MAP, 124, Avenue Lacassagne - LYON  
PARIS : M' DEGUSSEAU, 30 r. de Charenton (BASTILLE)

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



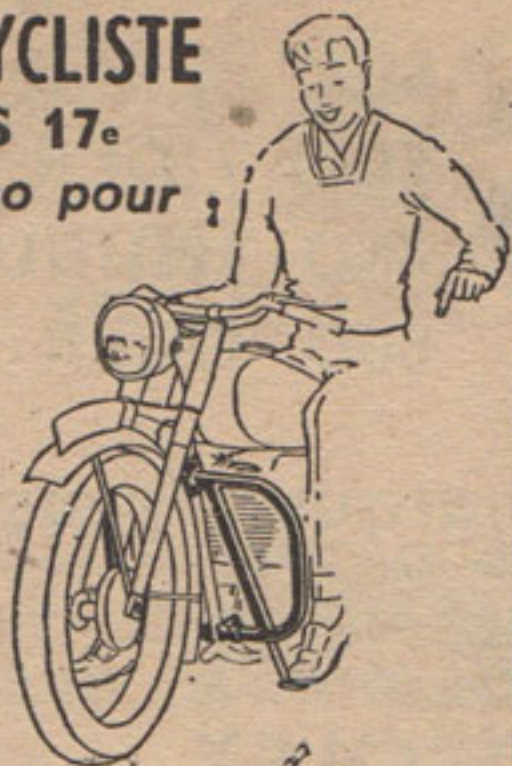
## L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, rue Belidor, PARIS 17<sup>e</sup>  
Vous enverra notice franco pour :

### EKA-DUO

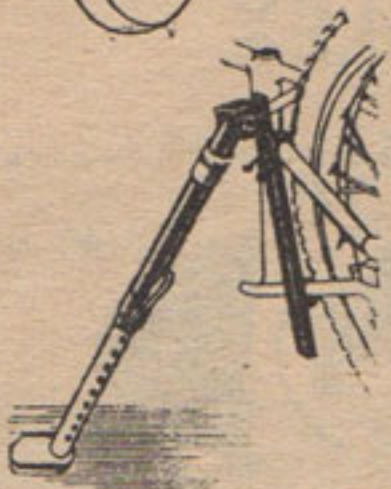
2 accessoires en 1 seul

Pare-chocs avec  
béquille latérale  
télescopique.



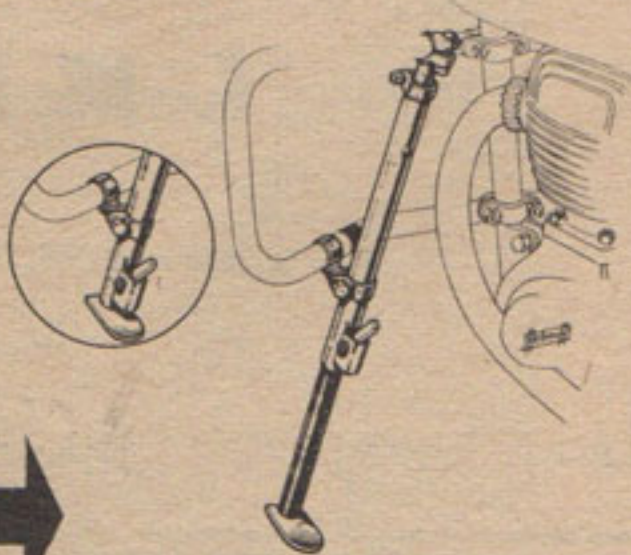
### EKA-12

Béquille latérale  
télescopique.  
Adaptation facile  
sur tous cadres.



### EKA-13

Béquille latérale  
télescopique.  
S'ajoute  
instantanément  
sur tous pare-chocs



**MOI QUI AIME  
POUSSER  
MON MOTEUR**



Je mets toujours un  
**SUPERLUBRIFIANT**  
dans mon essence ou mon mélange  
mais je choisis

**Bretocyl**  
parce qu'il est  
**Graphité**



pour obtenir des DÉPARTS FOUROYANTS, le  
GRAISSAGE IMMEDIAT des HAUTS DE CYLINDRES  
Puissance - Souplesse - Sécurité

**BRET-OIL**

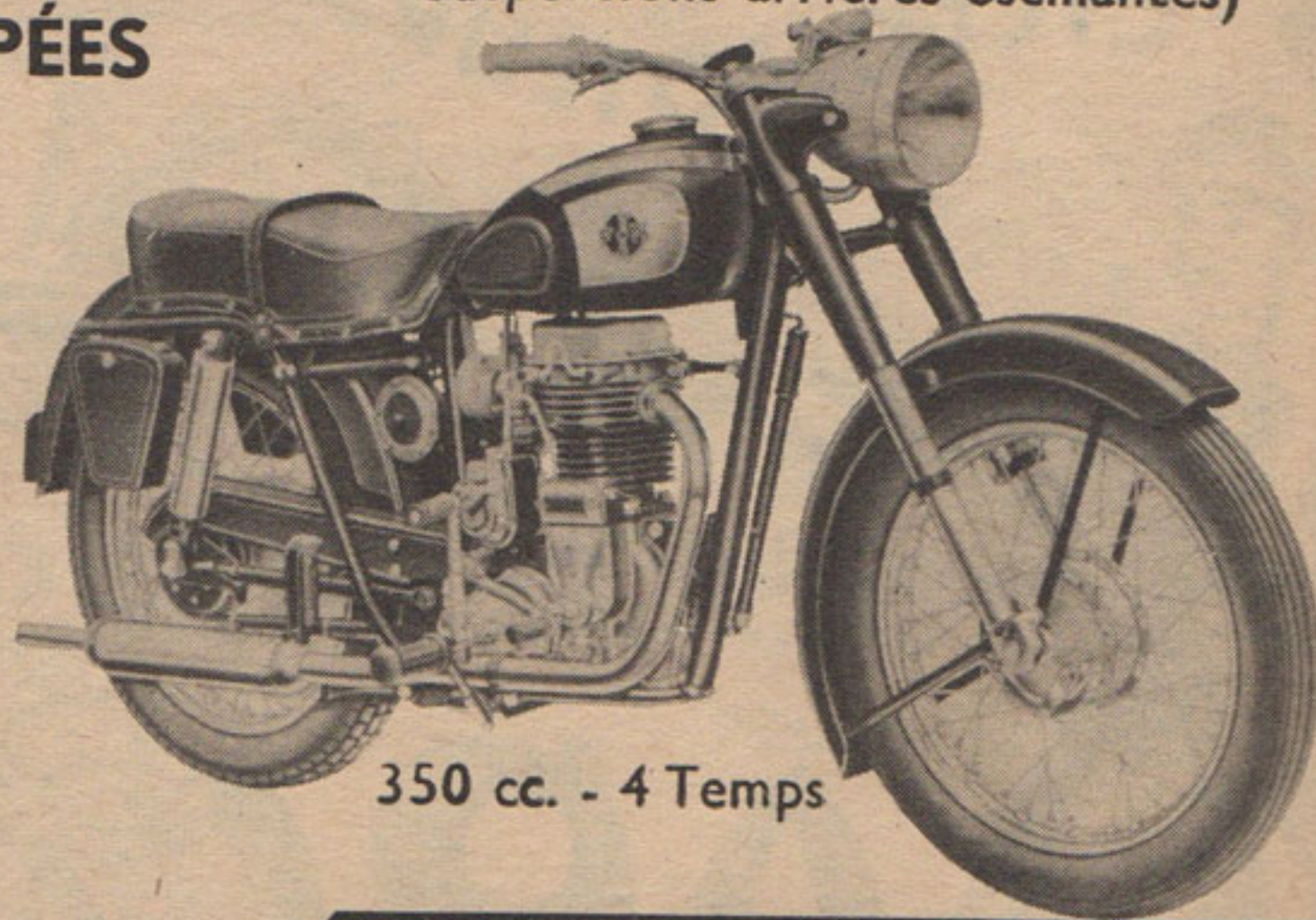
4 R. Jeanne-d'Arc • MIC. 48-40 • Issy-les-Moulineaux (Seine)

# F N

**ENTIÈREMENT  
ÉQUIPÉES**

**5 MODÈLES**

- 175 cc. - 2 Temps 180.000 frs
- 250 cc. Bi-cylindres 225.000 frs
- 250 cc. - 4 Temps 225.000 frs
- 350 cc. - Culbuté 255.000 frs
- 450 cc. - Culbuté 275.000 frs



350 cc. - 4 Temps

**FABRIQUE NATIONALE  
D'ARMES D'HERSTAL**

SUCCURSALE FRANÇAISE

4, rue Pierret - NEUILLY-s-Seine

MAI. 94-27

**200 AGENTS EN FRANCE** - Quelques agences régionales encore disponibles





## ATTENTION AU PASSAGER !

« Nul n'est censé ignorer la loi »...

Voilà un article qui, très clair dans sa brièveté, est souvent la cause de surprises désagréables pour beaucoup d'entre nous, notamment en ce qui concerne la circulation routière.

Aussi croyons-nous bon pour cet éditorial de reproduire les récents arrêtés parus au Journal Officiel, indiquant d'une manière précise les dispositions concernant le transport des passagers sur les véhicules à deux roues.

Précisons tout de suite que si les 5 articles n'apportent rien de nouveau, il n'en clarifient pas moins certains points qui paraissaient litigieux et qui étaient trop souvent livrés à l'humeur changeante de notre police. Voici donc le texte intégral, tel qu'il est paru au J. O.

Art. 1<sup>er</sup>. — Sur les motocyclettes, vélomoteurs, cyclomoteurs et cycles (avec ou sans sidecar ou remorque arrière) est interdit le transport d'enfants ou de personnes si ces véhicules ne sont pas pourvus d'un siège par passager, aménagé de telle sorte que la manœuvre du guidon et la visibilité du conducteur soient absolument libres et que la stabilité du véhicule soit assurée. Notamment sont interdits le transport d'enfants ou de personnes portées par le conducteur ou placés à califourchon devant lui ou derrière lui sans dispositif spécial ou placés dans la position dite « en amazone », ainsi que le transport d'un chargement susceptible de déséquilibrer le véhicule.

Art. 2. — Est interdit le transport de plus de deux passagers sur les cyclomoteurs et sur les cycles et de plus de trois passagers sur les cyclomoteurs et cycles dits tandems. Tout enfant de moins de cinq ans devra être placé dans une corbeille ou siège muni de courroies d'attache et solidement fixé au véhicule et répondant aux prescriptions de l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté.

Art. 3. — Il est interdit de transporter sur une motocyclette ou sur un vélomoteur non pourvu de side-car ou de remorque arrière, plus de deux passagers.

Si la machine est pourvue d'un side-car ou d'une remorque accrochée à l'arrière, le nombre total des passagers ne doit pas excéder trois, à moins que le véhicule n'ait été spécialement construit et aménagé pour le transport de plus de trois passagers.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions du présent arrêté, l'expression « passagers » s'entend de toutes les personnes transportées par les véhicules, y compris les enfants de tout âge et le conducteur.

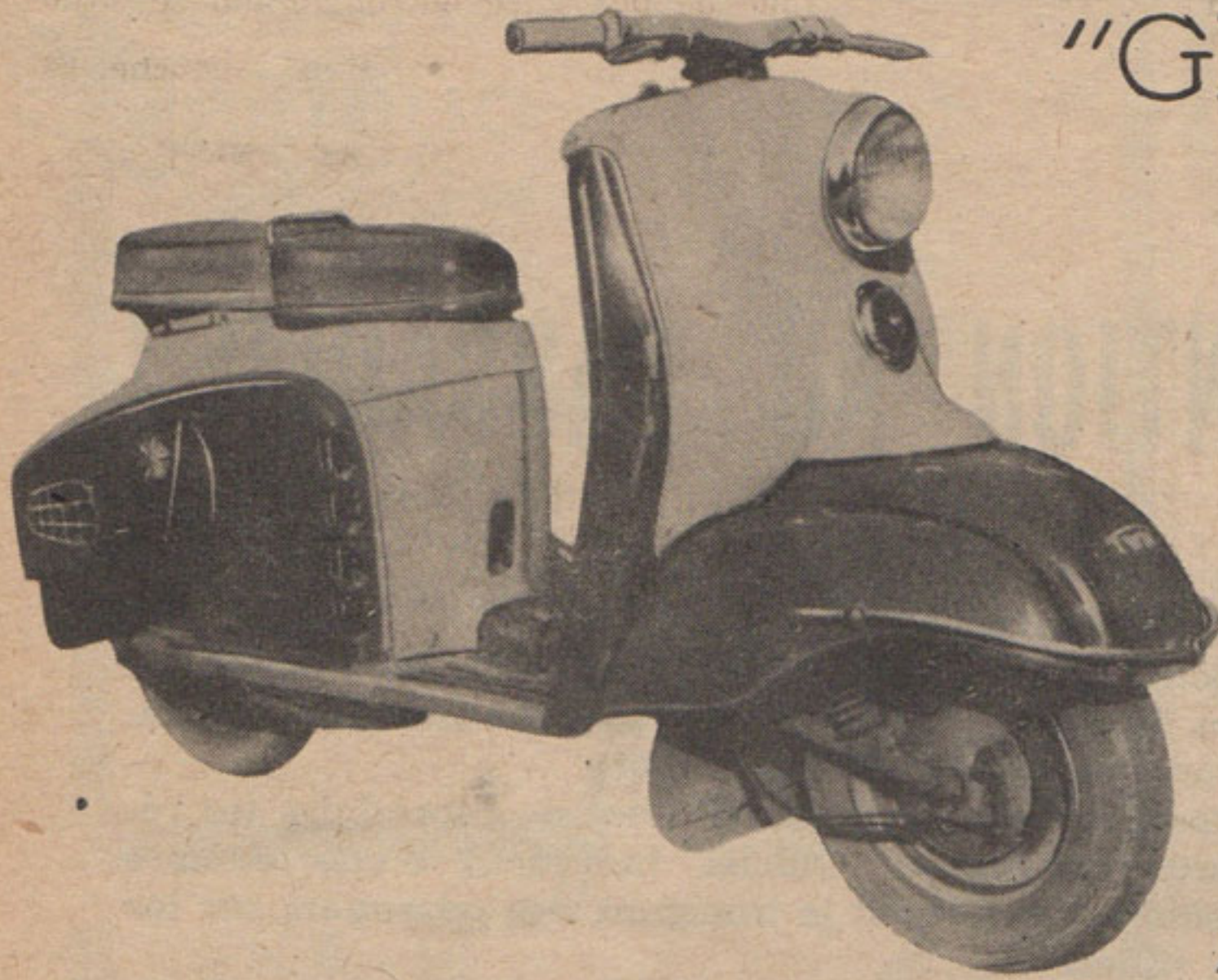
Art. 5. — Les arrêtés préfectoraux réglementaires du 15 juin 1936 sont abrogés.

Désormais, lorsque vous serez pris en faute, vous ne pourrez plus arguer au gendarme : « J'ignorais que... ».

RÉDIGÉE  
PAR  
DES MOTOCYCLISTES  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES



# IL EXISTE AUSSI DES SCOOTERS "GRAND-ROUTIER"



# LE

# CONTESSA

*dont voici l'essai*

LES scooters d'une cylindrée supérieure à 125 cmc. ont une grande popularité Outre-Rhin. Ces derniers sont d'ailleurs maintenant généralement munis d'un démarreur électrique. Aussi nous a-t-il semblé intéressant d'essayer un scooter allemand de 200 cmc., le « Contessa » TWN, très représentatif de la tendance allemande.

L'essai de ce scooter de grand luxe a pu être réalisé grâce à l'amabilité de M. Christophe, qui a bien voulu nous prêter pour quelques jours la machine que l'usine T.W.N. de Nuremberg lui avait confiée.

Cependant, et avant de passer à l'essai proprement dit, nous insisterons sur un détail qui mérite de retenir l'attention.

## ● LA SUSPENSION ARRIÈRE

Nous voulons en fait parler de l'inclinaison positive du bras de la suspension arrière. En d'autres termes, l'axe d'articulation de la suspension est placé largement au-dessus de l'axe des roues (31°). Ceci est important car la plupart des suspensions arrières sont réalisées de telle sorte que l'axe de l'articulation des bras oscillants et l'axe de la roue arrière soient sensiblement au même niveau, donc à l'horizontale.

Or, en général, les impulsions, les chocs que reçoit la roue au passage d'une inégalité du sol, ne sont pas verticaux, mais *OBLIQUES*, vers l'arrière. Et ceci est d'autant plus vrai que la machine va plus vite.

Aussi, lors d'un choc, dans le cas d'une machine à bras oscillants horizontaux, à côté de la composante perpendiculaire aux bras, absorbée par les éléments élastiques de la suspension, subsiste une composante parallèle aux bras, non amortie, que sentira le pilote et qui viendra fatiguer l'articulation.

Mais si l'axe d'articulation est placé plus haut que l'axe de la roue, si le bras oscillant est *INCLINE* de 20 à 30° sur l'horizontale, de haut en bas et d'avant en arrière, alors la *PRESQUE TOTALITE DE L'IMPULSION REÇUE LORS DU CHOC SERA ABSORBÉE PAR LES ÉLÉMENTS ELASTIQUES*, et la composante le long du bras oscillant sera presque nulle : confort plus élevé et moindre fatigue des articulations.

La suspension avant à roue poussée par bras oscillants nécessite non seulement des bras oscillants et des axes

rigides, mais aussi une exacte répartition des poids en arrière de l'axe de la colonne de direction et une chasse plus importante (82 mm) que sur une machine à fourche télescopique.

Le travail intensif auquel les axes d'articulation sont soumis, nécessite un graissage abondant et la possibilité de rattraper le jeu latéral de façon à ce que les bras pivotent librement sur leurs axes, sans jeu excessif. Un jeu important aurait une influence néfaste sur la tenue de route.

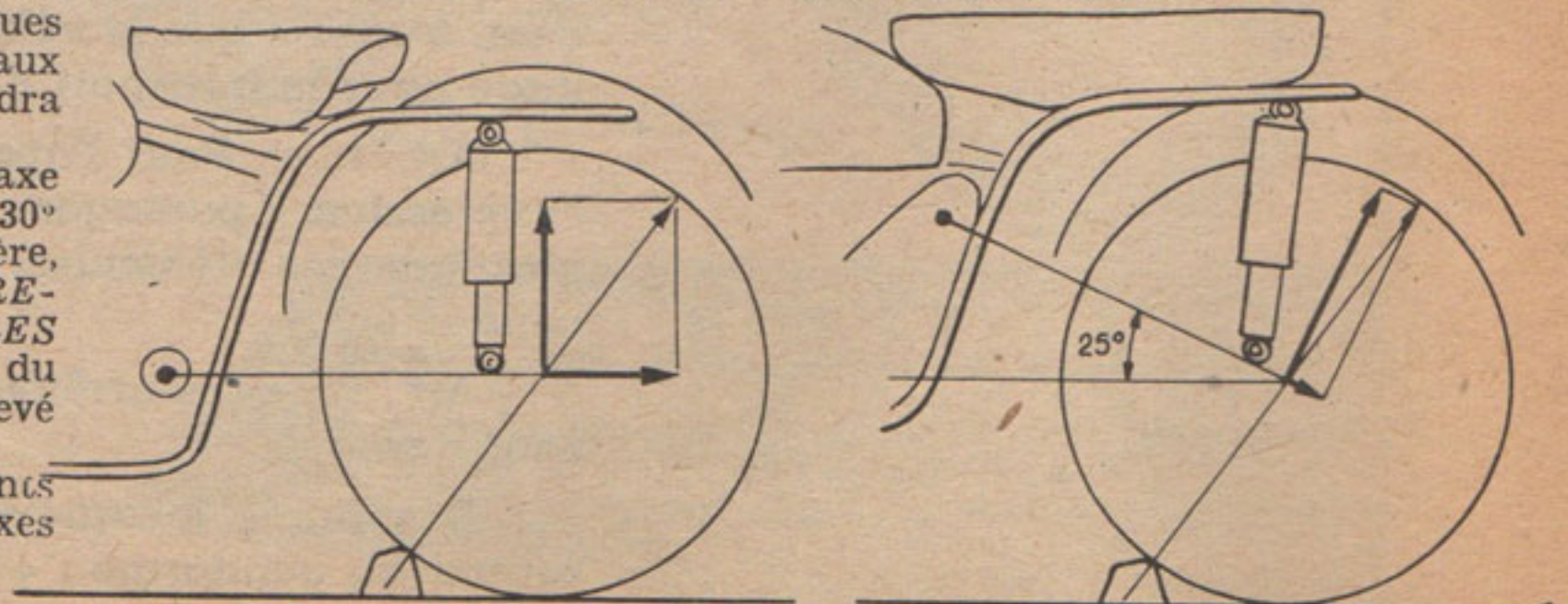
Après ces considérations, arrivons-en à l'essai proprement dit.

## IMPRESSIONS DE CONDUITE

Notre « Contessa » avait déjà parcouru 5.000 kms avant de nous être remise. Aussi nous n'avons pas eu le souci de la roder : pour une fois, c'est au contraire le conducteur qui est à « roder », car pour piloter ce scooter il faut faire un léger apprentissage pour l'avoir « bien en mains ». Cette dernière expression est d'ailleurs assez impropre dans le cas de la conduite du scooter « Contessa » dont les principales commandes sont placées sur le plancher. C'est plutôt de la « manœuvre des pieds » qu'il faut parler !

A l'instar d'une voiture moderne, la « Contessa » possède un démarreur électrique que l'on actionne par une simple pression sur la clé de contact placée sur le tableau de bord. Deux puissantes batteries logées dans le tablier avant alimentent le démarreur.

*Fourche arrière oscillante normale (à gauche) et la même, très inclinée (à droite).*





Dès le départ, nous constatons que la première est excessivement courte. C'est donc la troisième que nous utiliserons en ville et avec un peu d'habitude nous roulerons presque constamment en quatrième, même lorsque la vitesse descend au-dessous de 30 kmh. Insistons au passage sur cette souplesse particulière, due au moteur à double piston. Les reprises en quatrième, à moins de 30 kmh., sont franches et le moteur dont la puissance semble « élastique » monte en régime sans que l'on ait besoin de rétrograder.

Le silence de fonctionnement est étonnant, tant au ralenti qu'aux régimes les plus élevés.

Pour prendre un exemple plus imagé, lorsqu'on conduit la « Contessa », on éprouve une sensation semblable à celle que procure la conduite d'une voiture à moteur V 8. C'est bien le scooter idéal pour les scootéristes qui n'aiment pas changer de vitesses.



Malgré son poids élevé (147 kg.), le scooter « Contessa » a une excellente tenue de route grâce à une judicieuse répartition des masses. Bien que l'ensemble moteur-transmission soit placé très à l'arrière, dans le châssis du véhicule, la machine tient parfaitement la route, car la partie avant est assez chargée. Dans le tablier avant nous trouvons en effet deux batteries et le réservoir d'essence.

Dans les encombrements de la circulation urbaine, on se faufile fort bien entre les voitures. Cela tient à l'étroitesse du guidon (57,5 cm. seulement) qui déborde très peu de chaque côté du tablier avant.

## NOTRE ESSAI

Nous profitons d'une belle après-midi ensoleillée pour nous rendre à notre base d'essai pour faire subir à la « Contessa » les tests habituels.

### ● LA COTE

En côte, le scooter TWN s'affirme comme un excellent « grimpeur ». Cette qualité il la doit à son moteur à double piston.

La machine ne dépassant pas 35 en première et la seconde étant aussi très courte, nous passons rapidement sur ces deux rapports pour enclencher la troisième vitesse au plus vite.

En solo, nos 90 kg. sont hissés en 25" 2/5 au sommet de notre côte de 350 m. (pourcentage moyen 8,7 % avec un passage à 11 %), à la vitesse moyenne de 49,6 kmh.

J.B., avec ses 55 kg., réalisera avec la « Contessa » 24" (52,5 kmh.).

En duo, donc avec une charge de 145 kg. et en utilisant les 3 premières vitesses, nous notons 30" 1/5, soit une moyenne de 41,7 kmh.

Un essai effectué en utilisant seulement la première et la seconde nous permet d'obtenir, toujours en duo, 29" 2/5, soit 42,85 kmh. de moyenne (c'est le meilleur temps réalisé, en duo, avec un scooter dans notre côte d'essais !).

Tous ces chiffres sont particulièrement remarquables. Mais avant de tirer des conclusions, passons aux essais de vitesses de pointe et d'accélération.

### ● VITESSES MAXI

En vitesses maxi, remarquons que le moteur tourne presque constamment en sursrégime. En première, la vitesse ne dépasse pas 35 kmh. pour un régime de 6.560 t.-m. Au premier abord, on est un peu surpris, mais précisons que le moteur est excessivement silencieux et qu'il est assez difficile « en conduisant à l'oreille » de se rendre compte d'un tel sursrégime.

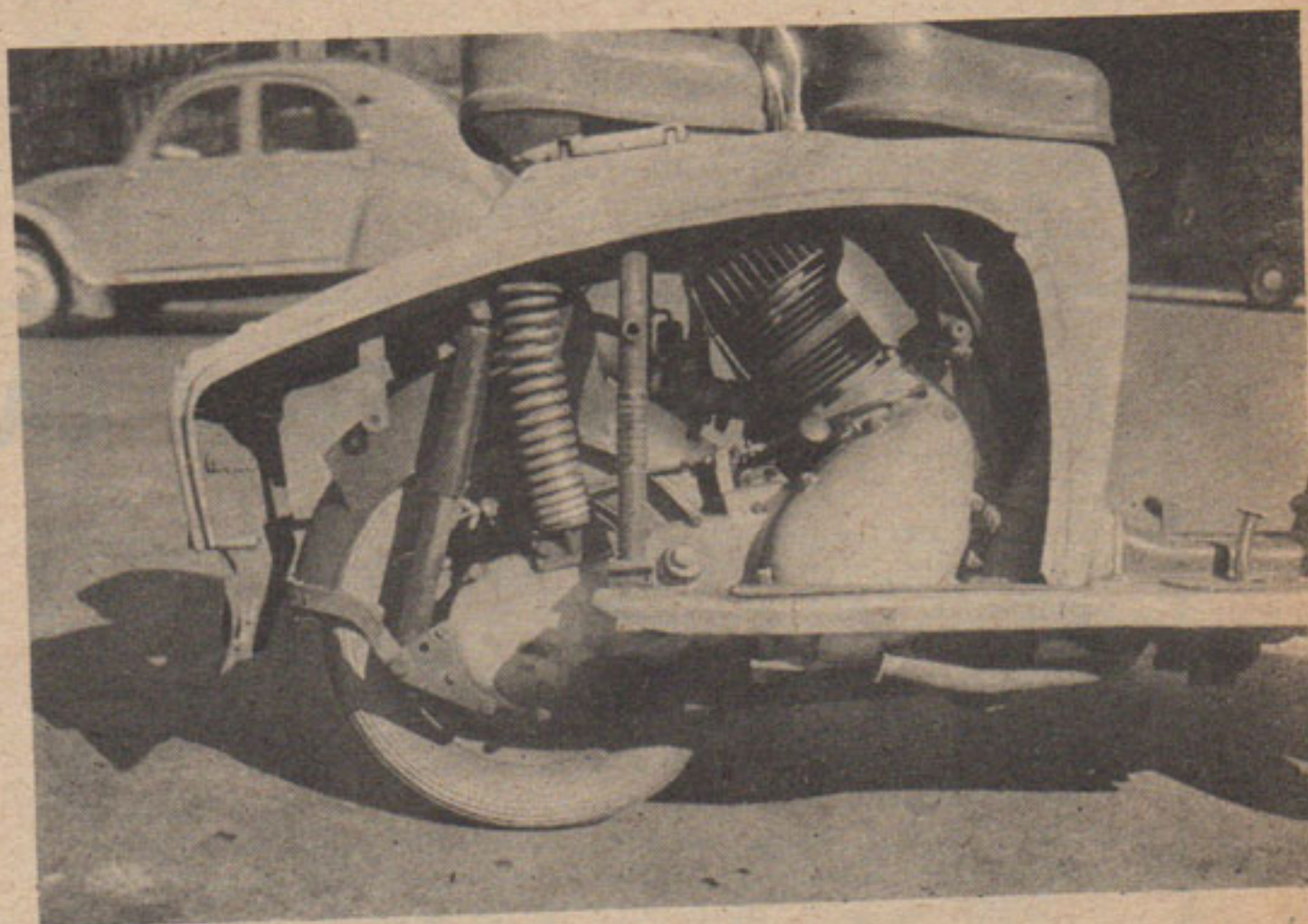
Sur le deuxième rapport, nous atteignons 60 kmh. à 6.360 t.-m.

C'est en troisième qu'il est possible d'utiliser au mieux la « Contessa ». Assis, nous obtenons 84 kmh. pour un

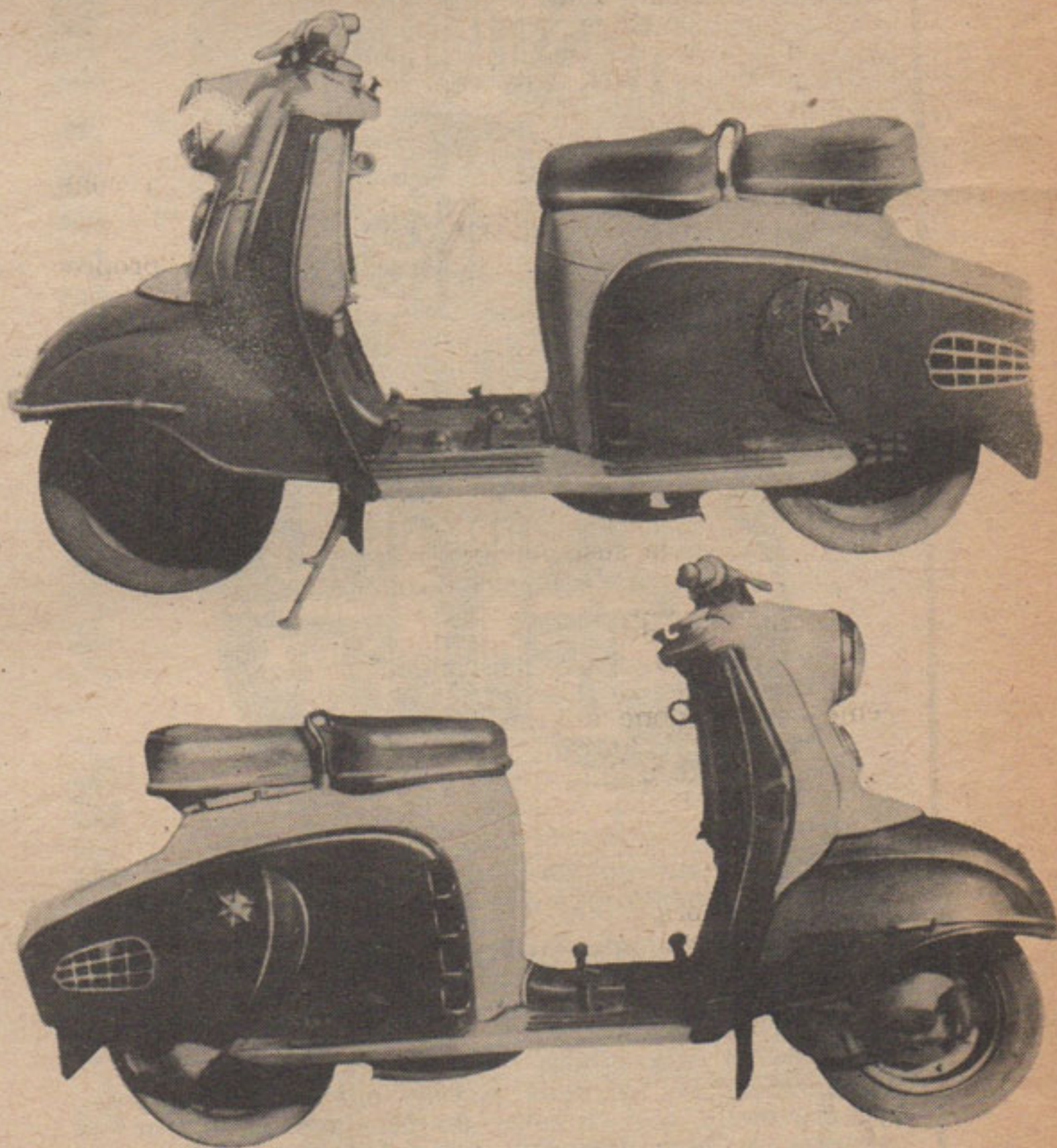
régime de 6.150 t.-m. ; couché, 87 kmh. pour 6.360 t.-m. En duo, c'est encore 82 kmh. (6.000 t.-m.) que nous atteignons.

En quatrième, en solo ou en duo, le moteur dépasse encore son régime de puissance maximum qui se situe à 4.800 t.-m.

Assis, nous notons 94 kmh. à 5.500 t.-m. ; couché, 98



Ci-dessus : vue du groupe propulseur avec le cylindre curieusement incliné vers l'arrière. Les deux vues de profil, ci-dessous, donnent une idée de l'importance de ce scooter.



kmh. à 5.740 t.-m. En duo, 92 kmh. à 5.380 t.-m. Notons ici, et ceci est particulièrement intéressant et caractéristique du mode de balayage, le faible écart (2 kmh. seulement) entre les vitesses en duo et en solo assis.

Donc, même en duo, à 92 kmh., nous sommes déjà en sursrégime (les 4.800 t.-m. auxquels est obtenue la puis-



sance maximum équivalent en quatrième à une vitesse de 82 kmh.). Mais cette tendance de rapports assez « courts » sur les deux temps est caractéristique de la technique allemande actuelle. Elle donne, d'une part, une force de traction plus élevée, donc de plus franches reprises et une meilleure aptitude en côte. D'autre part, un moteur deux temps consomme moins en tournant allègrement avec peu de gaz, qu'en tournant plus lentement en peinant, gaz grands ouverts.

## ● VITESSES MINIMA

C'est en vitesse minima que les résultats obtenus font ressortir toute la souplesse du moteur TWN (toujours ce fameux double piston).

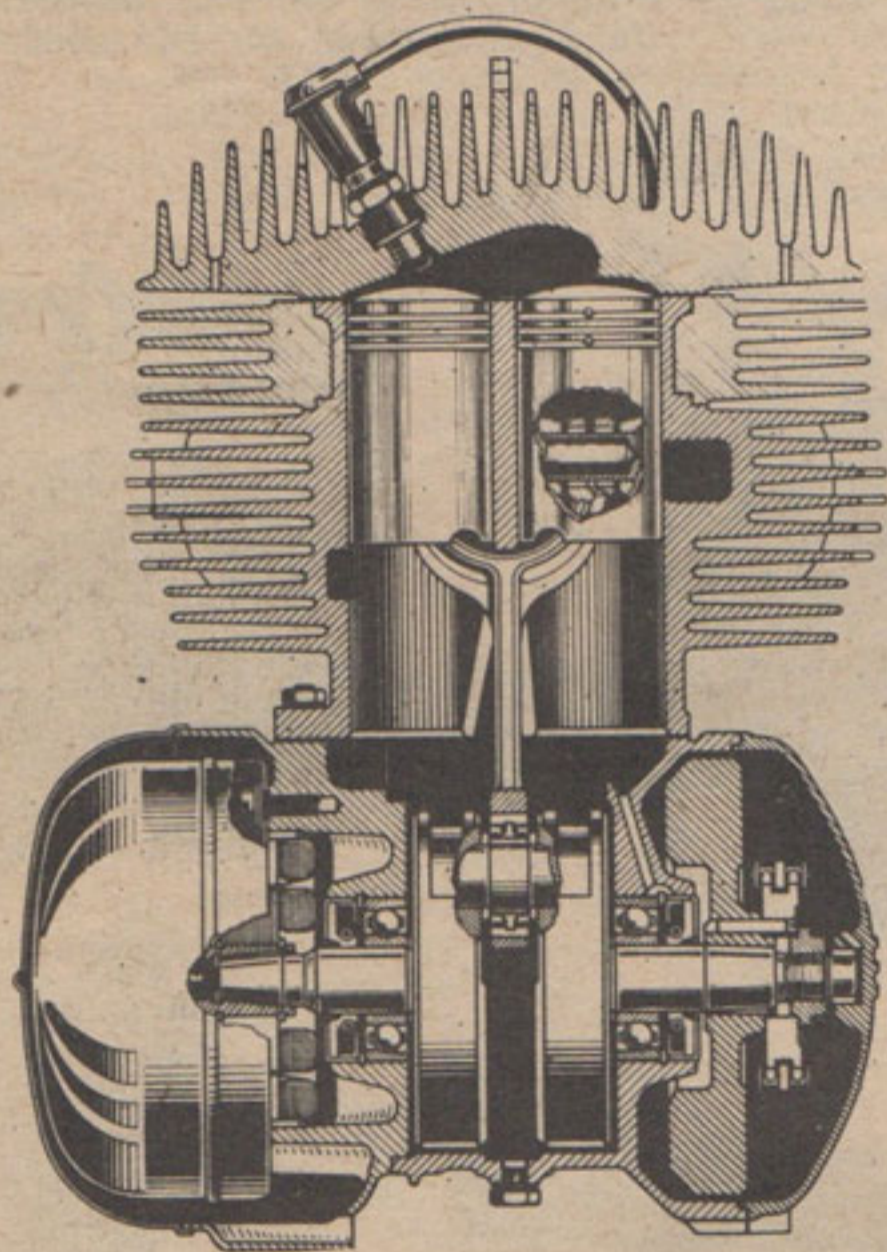
En deuxième, sans ressentir le moindre à-coup dans la transmission, nous roulons à 12 kmh. ; en troisième à 17 kmh. et en quatrième à 21 kmh. Ces vitesses correspondent sensiblement à un régime moyen de 1.250 t.-m. En quatrième, à 21 kmh., nous avons ouvert brusquement les gaz à fond et le moteur est monté insensiblement en régime. La même expérience fut effectuée en duo et les chiffres obtenus furent identiques.



# LE DOUBLE PISTON CARACTERISE LE CONTESSA

Assez peu courant dans la technique motocycliste proprement dite (les seules marques l'utilisant étant Puch, TWN et Iso), le « double-piston » est encore plus rare dans le domaine du scooter. Et la marque qui s'est faite le champion de ce mode de balayage en moto, Puch, n'utilise qu'un « simple piston » pour son scooter.

En scooters donc, on ne trouvera que la marque italienne Iso et la marque allemande TWN (quoiqu'encore, pour le nouveau scooter 125 cmc., le « Tessy », que nous décrirons bientôt dans nos colonnes, il ait été fait appel à un « simple piston » classique).



Le moteur double-piston de la TWN 350 est du même type que celui du «Contessa».

## DEUX TYPES DE DOUBLE-PISTON

Il existe, en fait, deux types de moteurs deux temps à « double-piston ».

Dans un cas (Puch, Iso, ou ancienne TWN « Hérisson »), les deux pistons ont chacun leur propre bielle, ceci entraîne un décalage, dans leur montée et leur descente, entre les deux pistons, permettant un diagramme asymétrique.

(Au sujet du diagramme asymétrique, voir entre autres notre numéro 1.221).

Dans le deuxième cas (et c'est celui du « Contessa »), les deux pistons sont montés sur une même bielle en fourche. Les deux pistons se meuvent donc en même temps, sans décalage l'un par

rapport à l'autre. Cette solution, techniquement moins intéressante, est néanmoins d'un prix de revient nettement inférieur, étant plus simple.

Néanmoins, elle offre un certain avantage par rapport à un moteur simple piston, non par une puissance de pointe plus élevée, mais par un meilleur remplissage aux bas régimes. Et nous allons voir pourquoi.

## INCONVENIENTS DU DEUX TEMPS CLASSIQUE

Dans un classique moteur deux temps « simple-piston », dans le même et unique alésage du cylindre, et sensiblement au même niveau, débouchent d'une part les deux lumières de transfert, et, d'autre part, la lumière d'échappement. Aucune paroi métallique, aucune cloison, aucun déflecteur ne vient guider les gaz frais vers la culasse : ces gaz percent eux-mêmes leur chemin dans les gaz brûlés, les refoulent vers l'échappement. Ainsi, seule la dynamique des gaz est ici utilisée et le rendement optimum ne peut être obtenu que sur une certaine plage seulement du régime du moteur, quand la colonne des gaz frais possède une énergie cinétique suffisante. Par contre, quand le régime du moteur est lent, quand ces gaz frais ne possèdent pas une énergie suffisante, ils risquent de se mélanger aux gaz brûlés. Ils peuvent également fuir par l'échappement ouvert, sans venir d'abord vers la culasse et remplir. C'est ce qui explique que de nombreux deux temps aient un régime minimum relativement élevé, et que leur puissance à bas régimes soit relativement faible.

Face à ce problème, comment se présente la solution TWN ?

## LA SOLUTION TWN

Bien qu'il n'y ait qu'une seule culasse, une seule chambre de combustion, le cylindre comporte deux alésages ; entre ces deux alésages, et jusqu'au niveau de l'embase de la culasse, nous avons donc une paroi. Dans l'un de ces alésages (le gauche), débouchent les deux transferts de gaz frais, alors que la lumière d'échappement se trouve dans le droit. Ainsi, quelle que soit la vitesse des gaz frais pénétrant dans le cylindre, quel que soit donc le régime du moteur, les gaz frais ne peuvent se sauver directement par l'échappement, ils sont obligés de remonter par le premier alésage, de passer par la culasse, sous la bougie et ce n'est qu'alors qu'ils peuvent redescendre dans le deuxième alésage et se diriger vers l'échappement. Il subsiste encore la possibilité de mélange entre gaz frais et gaz brûlés (ce qui explique que néanmoins un certain régime-moteur est nécessaire : 1.250 t.-m. dans le cas du « Contessa »). Mais, grâce à ce mode de balayage, (baptisé en « U », ou en équicourant), le remplissage du moteur à bas régime est meilleur que sur un deux temps classique. L'élasticité est accrue, les reprises meilleures aux bas et moyens régimes.



## ● LES ACCÉLÉRATIONS

Les 100 m. sont parcourus en 9" (40 kmh.) ; 200 m. en 14" (51,4 kmh.) ; 300 m. en 18" 3/5 (58,05 kmh.) ; 400 m. en 22" 4/5 (63,15 kmh.) ; 500 m. en 26" 4/5 (67,15 kmh.) et 1.000 m. en 45" 4/5 (78,6 kmh.).

Un essai d'accélération indiquant la vitesse atteinte par rapport au régime du moteur montre encore plus clairement la rapidité des accélérations de la « Contessa » sur les troisième et quatrième rapports.

Nous atteignons en deuxième 50 kmh. (5.300 t.-m.) en 5" 2/5 ; en troisième 70 kmh. (5.110 t.-m.) en 11" 2/5 ; en quatrième 80 kmh. (4.680 t.-m.) en 17" 1/5 - 90 kmh. (5.260 t.-m.) en 26" 2/5 et 96 kmh. (5.610 t.-m.) en 37"

## ● LE FREINAGE

Nous avons parlé, dans un paragraphe précédent, des freins qui sont très efficaces. Les résultats chiffrés de l'essai de freinage concordent avec nos observations.

A 40 kmh., nous obtenons l'arrêt total (en nous servant des deux freins) sur 7,90 m. (décélération moyenne : 7,85 m./sec.<sup>2</sup>) ; frein avant seul : 9,80 m. (décélération 6,30 m./sec.<sup>2</sup>) ; frein arrière seul : 14,40 m. (décélération 4,3 m./sec.<sup>2</sup>).

A 50 kmh., les chiffres suivants sont notés :

Les deux freins : 12,30 m.

Frein avant : 15,30 m.

Frein arrière : 22,5 m.

## QUELQUES CRITIQUES

A côté de qualités incontestables, on peut cependant reprocher quelques défauts à la « Contessa ».

## ● UN AMORTISSEMENT INSUFFISANT

Les suspensions avant et arrière ont un amortissement insuffisant qui se solde, à la conduite, sur certains revêtements et à certaines vitesses, par un « galop » de la machine, un mouvement de tangage, de balancement d'avant en arrière et inversement. Il faut également imputer, à ce manque d'amortissement, des « talonnages » de l'avant quand on freine, qui vont même jusqu'à faire toucher le pneu avant à la tôle du carénage lorsqu'on braque d'un angle important en freinant.

Les caractéristiques de ce « galop » sont assez typiques du mode de suspension adopté à l'arrière : un groupe moto-propulseur oscillant. Ce dernier, par sa conception même, est assez lourd, et présente un grand moment d'inertie par rapport à l'axe d'articulation du groupe (d'autant plus grand qu'ici, dans la réalisation de TWN, cet axe d'articulation ne se trouve pas derrière le moteur, mais devant). En conséquence, nous avons ici un tangage d'assez grande ampleur, mais assez lent, alors qu'avec un axe d'articulation situé derrière le moteur, ou dans le cas d'une suspension classique avec moteur solidaire de la carrosserie, les oscillations seraient d'une plus faible ampleur, mais d'une fréquence plus élevée.

Ce mouvement de « galop » est-il inhérent au mode de suspension adopté ? Nous ne le pensons pas ! Mais il est clair que ce type de suspension exige un amortissement mieux étudié, plus efficace... et c'est par là que pêche le « Contessa » TWN.

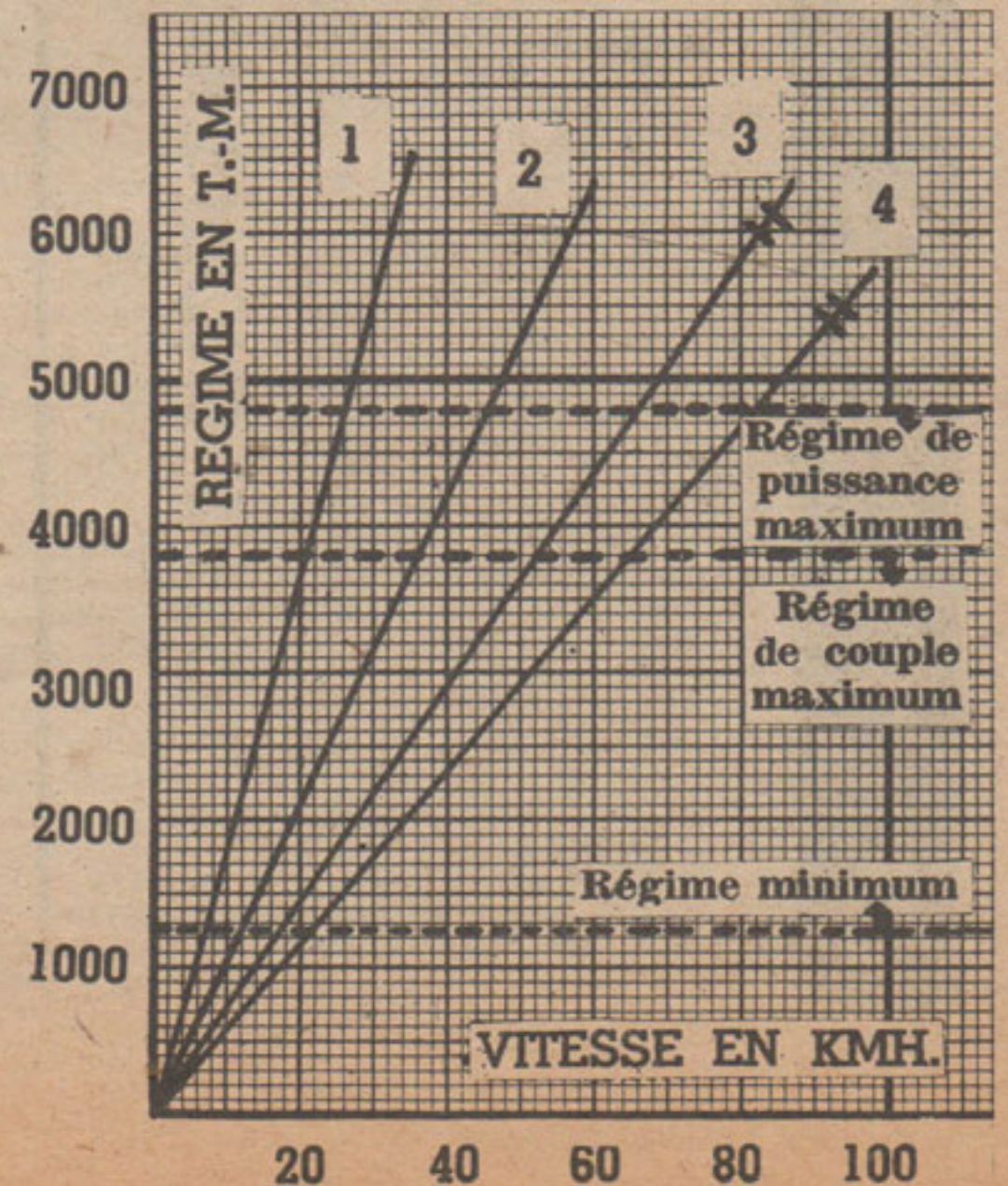
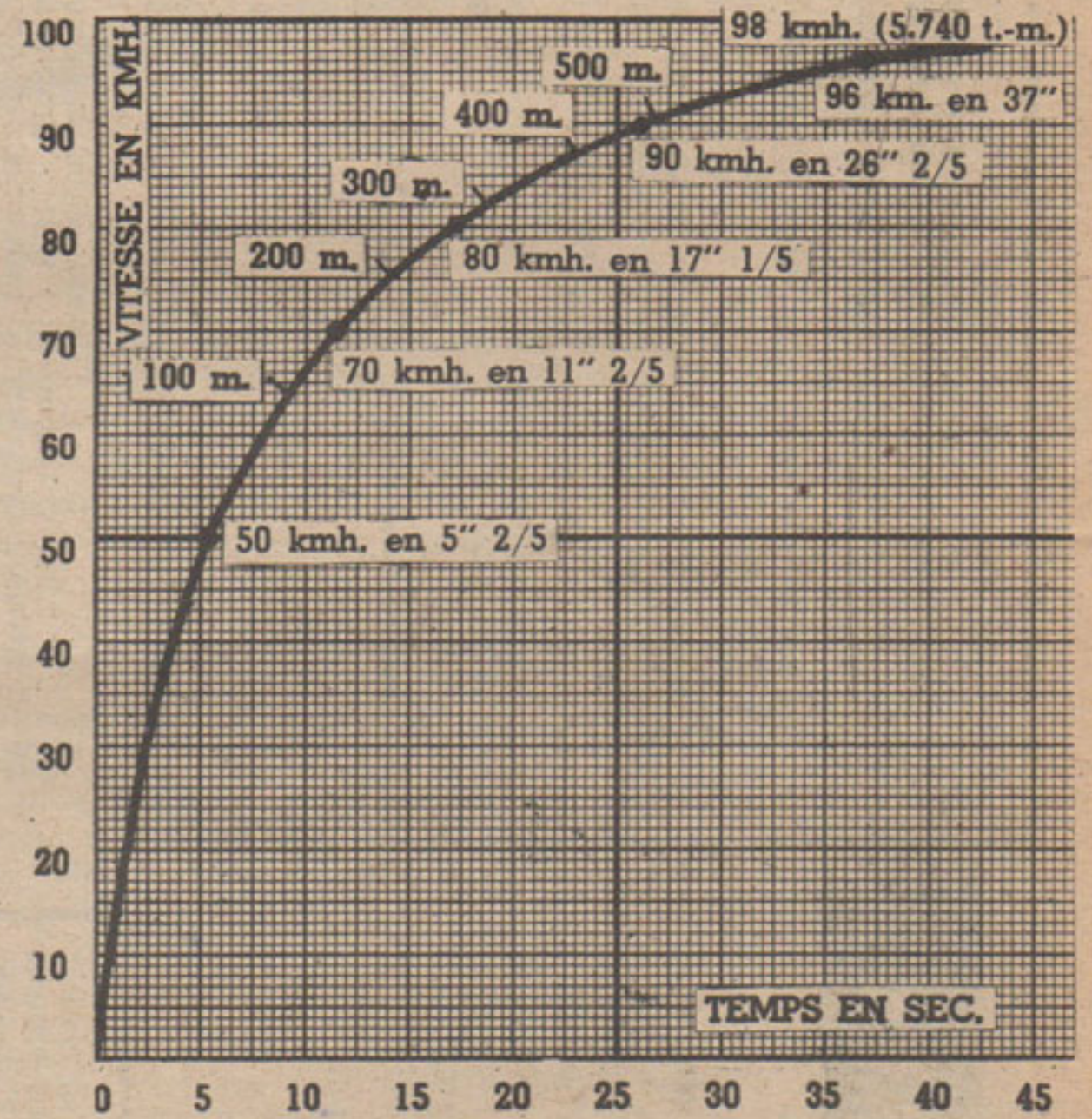
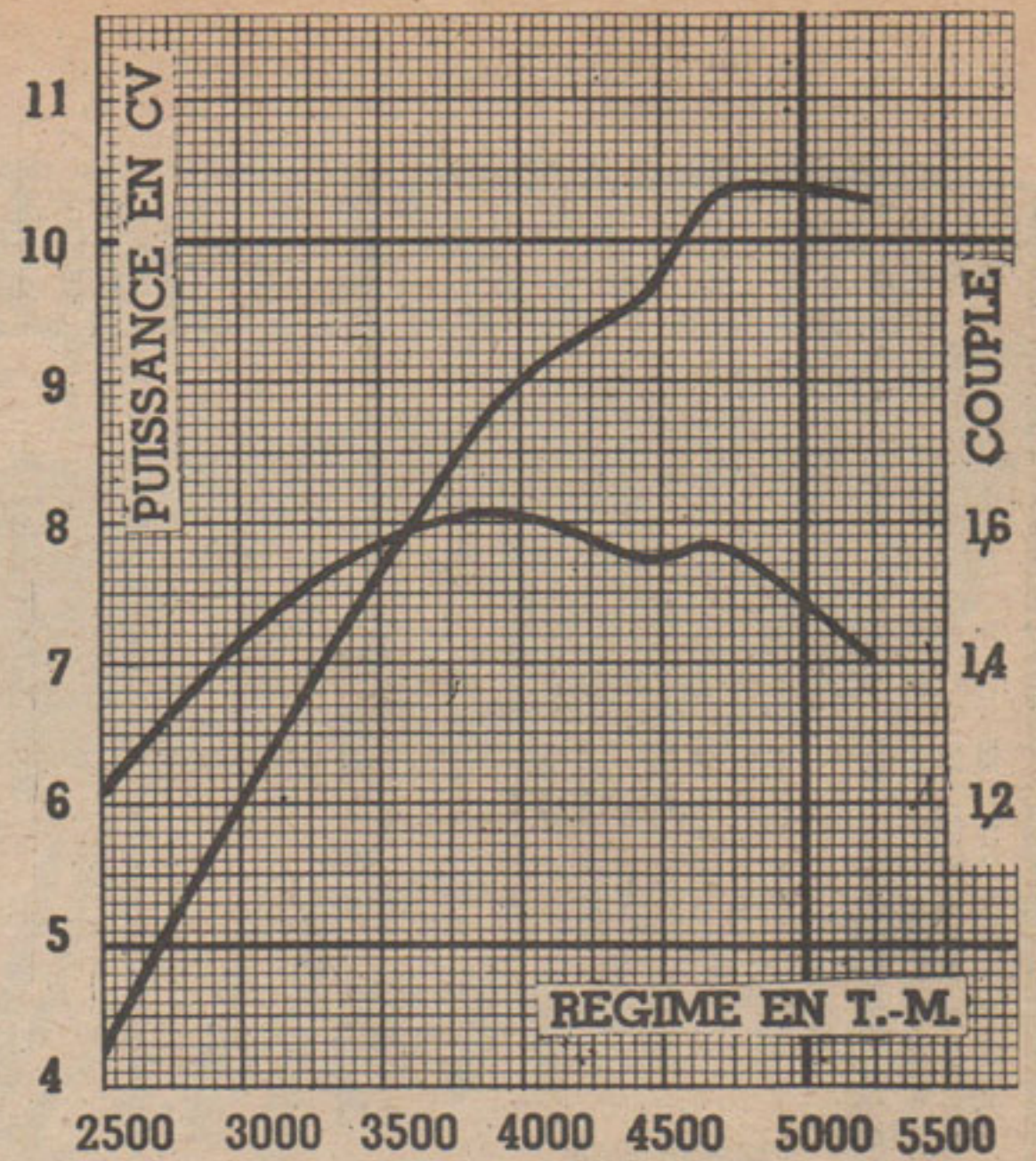
× × ×

La pédale de remise au point mort ne rappelle pas toujours le rapport enclenché à l'arrêt. Il est préférable, lorsqu'on peut prévoir l'arrêt total, d'appuyer sur cette pédale pendant que le scooter roule encore.

Afin de faciliter la conduite (en circulation urbaine surtout) nous désirerions un voyant lumineux sur le tableau de bord pour indiquer la position du point mort.

J.B. et G.B.

VITESSES-REGIMES \* ACCELERATIONS \* PUISSANCE-COUPLE





# FICHE D'ESSAI

# Moto

# revue

## DESCRIPTION TECHNIQUE

### MOTEUR

Moteur 2 temps à double piston, mais balayage symétrique.  
Cylindre en alliage léger chromé dur.  
Alésage : 2x45 mm.  
Course : 62 mm.  
Cylindre exacte : 197 cmc.  
Taux de compression : 6,5 à 1.  
Puissance maximum : 10,4 CV à 4.800 t/m.  
Couple maximum : 1,61 mkg à 3.900 t/m.  
Refroidissement par turbine.

### BOTTE DE VITESSES

Bloc-moteur à 4 rapports de démultiplications internes : 1,00 (100 %) - 1,25 (80 %) - 1,81 (52,2 %) et 3,205 à 1 (33 %). Commande des vitesses par sélecteur au pied.  
Transmission primaire par chaîne, de démultiplication 2,555 à 1 (46/18 dents).  
Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.  
Transmission secondaire par chaîne sous carter étanche en alliage léger, de rapports 1,851 à 1 (26/14 dents).  
Démultiplications finales : 4,75 - 5,94 - 8,60 et 15,22 à 1.

### PARTIE CYCLE

CADRE ouvert en tubes.  
SUSPENSION AV par fourche oscillante, avec deux éléments élastiques et 1 amortisseur séparés.

SUSPENSION AR par groupe moto-propulseur oscillant, avec 1 élément élastique et 1 amortisseur séparés.

JANTES démontables en acier, avec pneus de 3,50x10.

FREINS : 150 mm X 25 mm.

EMPATTEMENT : 130 cm. Largeur hors tout : 57,5 cm. Hauteur de selle : 76,5 cm.

RESERVOIR : 11 litres.

POIDS en état de marche : 149 kg.

## REGLAGES - ENTRETIEN

### ALLUMAGE :

Allumage batterie-bobine, avec dynamo Norris 12 volts et 100 watts faisant office de démarreur (dynastart).  
Avance automatique (maximum : 5 mm avant PMH).  
Bougie de degré thermique 240 ou 260, selon mode de conduite.

### CARBURATEUR :

Bing de 26 mm de passage des gaz, avec starter de départ.  
Gicleur principal : 115 ; de ralenti : 40 ; d'aiguille : 1408 ; de starter : 100.  
Aiguille au 2<sup>e</sup> cran.

### GRAISSAGE :

Par mélange de 5 % d'huile à l'essence, de viscosité 40/50.

## RESULTATS OBTENUS

### Vitesses maxima :

1 <sup>re</sup> :	35 kmh (6.560 t/m)
2 <sup>e</sup> :	60 kmh (6.360 t/m)
3 <sup>e</sup> assis :	84 kmh (6.150 t/m)
3 <sup>e</sup> effacé :	87 kmh (6.360 t/m)
3 <sup>e</sup> duo :	82 kmh (6.000 t/m)
4 <sup>e</sup> assis :	94 kmh (5.500 t/m)
4 <sup>e</sup> effacé :	98 kmh (5.740 t/m)
4 <sup>e</sup> duo :	92 kmh (5.380 t/m)

### Accélération :

100 mètres départ arrêté :	9"	(40,0 kmh)
200 » » » :	14"	(51,4 kmh)
300 » » » :	18"	(58,05 kmh)
400 » » » :	22"	(63,15 kmh)

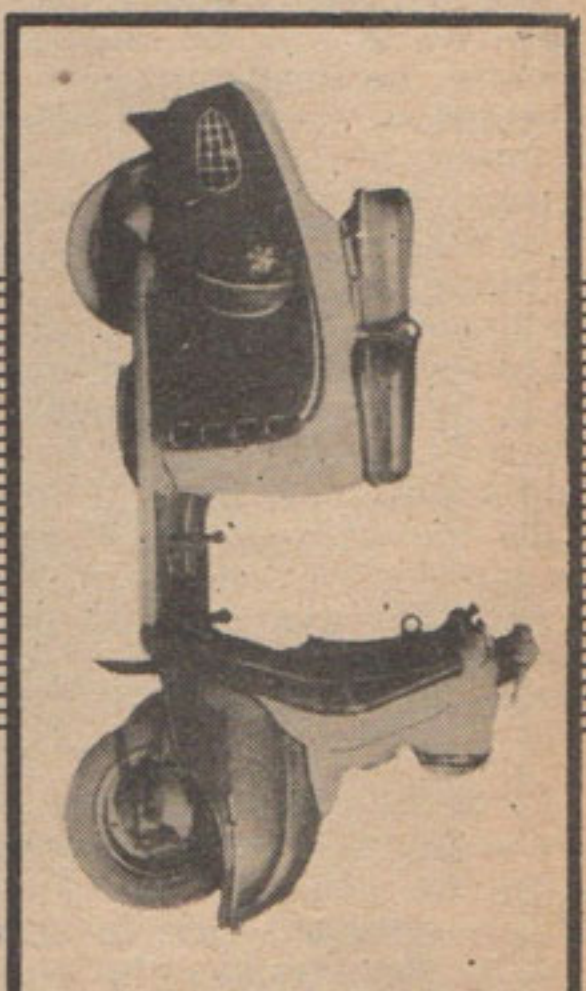
500 » » » :	26"	4/5 (67,15 kmh)
1.000 » » » :	45"	4/5 (78,6 kmh)

### Epreuve de côte :

350 m., pente moyenne 8,7 %, départ arrêté  
En duo (90 kg + 55 kg) : 29" 2/5 (42,85 kmh)  
Pilote 55 kg : 24" (52,5 kmh)  
Pilote 90 kg : 25" 2/5 (49,6 kmh)  
Rapports utilisés : 1-2-3 en solo et 1-2 en duo

### Freinage (50 kmh. chrono) :

Arrière seul : 22,5 m (déc. moy. : 4,3 m/s<sup>2</sup>)  
Avant seul : 15,3 m (déc. moy. : 6,3 m/s<sup>2</sup>)  
Les 2 freins : 12,30 m (déc. moy. : 7,85 m/s<sup>2</sup>)



## T. W. N. CONTESSA

## RESUME DE L'ESSAI

Le scooter TWN « Contessa » nous montre clairement ce que l'on peut attendre aujourd'hui avec un scooter moderne d'une cylindrée assez importante.

Du point de vue performances, il est tout à fait comparable à nos classiques motos françaises de 175 cc. et même 200 cc. Sa très bonne tenue de route, sa judicieuse répartition des masses lui donnent une sûreté et un agrément de conduite incontestables, agrément que vient troubler néanmoins un amortissement insuffisant.

Sa conduite en ville est non moins agréable, le démarrage électrique, le silence de fonctionnement, la maniabilité et la grande souplesse du moteur à balayage en équicourant étant parmi les éléments décisifs en ce domaine.

## CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait : 11.070 kms  
A la fin de l'essai : 11.580 kms  
Poids de l'essayeur habillé : 90 kgs  
Taille de l'essayeur : 1 m 60  
Réglages spéciaux ou modifications : néant  
Date et lieu de l'essai : 2-3-56 au 17-3-56  
(Seine et Seine-et-Oise)  
Conditions atmosphériques : temps gris, assez humide

**PRIX : 264.000 f. t. c.**



# GRAND TOURISME

## EN 125 CC. ?

# Parfaitement!



**U**N de nos lecteurs parisiens nous a fait parvenir la longue lettre suivante avec l'intention de voir celle-ci publiée dans notre rubrique « Ce qu'ils en pensent ». Nous n'avons pas, à dessein, inséré cette lettre dans la dite rubrique, bien que nous ayons laissé les passages où M. Vauzelle juge sa monture. Nous pensons qu'il est plus intéressant de présenter ces lignes sous l'angle touristique, car trop de lecteurs doutent encore des possibilités d'un 125 cmc.

**J**e possède depuis le 11 mars 1955 une moto (pardon, un vélomoteur), une MR 125 Ydral (type AJ55) que j'ai achetée neuve. Je l'ai rodée avec soins ; j'ai roulé environ 4.000 kms en ne dépassant pas le 50 à l'heure à peu près. Et ce furent les longues randonnées que je vais vous narrer. Ici j'ouvre une parenthèse pour vous dire que j'ai vu une seule fois dans votre rubrique « Ce qu'ils en pensent » une opinion sur la MR. C'est une petite maison de constructeurs qui ne fait pas de publicité et qui réalise de belles et bonnes machines, mais on parle peu ou prou d'eux.

Le 27 mai, ma femme et moi partons sur la moto et accomplissons le trajet Paris-Saumur, 300 kms, en 5 heures, exactement 7 heures, ayant été arrêtés par une pluie diluvienne pendant environ 1 heure et nous étant arrêtés par la suite pour « casser la croûte » au bord d'une route (charme de la moto). Le lendemain, nous repartons de Saumur, Loudun, Poitiers, Montmorillon et retour à Saumur dans la journée sans courir, en prenant notre temps, nous arrêtant aux sites pittoresques rencontrés au hasard des routes et pas une seule défaillance de l'Ydral qui a tourné rond.

Le 1<sup>er</sup> juillet, nous partons en vacances. A 4 heures du matin nous quittons Paris (porte d'Orléans) et roulons sans arrêt jusqu'à Sens par Corbeil, Fontainebleau, un casse-croûte rapide à Sens ; nous reprenons la route et roulons par Auxerre, Avallon, Chagny jusqu'à Sampigny, un petit patelin près de Chagny. Au total 350 kms en 7 heures. Là nous passons l'après-midi chez des amis, ainsi que la nuit et nous repartons le lendemain 2 juillet. Nous passons par Châlons-sur-Saône, Mâcon, Villefranche, Lyon, Vienne, Valence, Montélimar, Orange et nous bifurquons sur Apt où nous arrivons après avoir roulé 9 heures et parcouru 500 kms, toujours sans un seul ennui du côté moteur et moto. Nous passons quelques jours dans la famille et nous faisons, entre temps, un raid éclair Apt-Avignon-Remoulins (où j'ai vu une chose rare sur les routes de France : une pancarte à l'entrée de cette ville vous annonçant « Remoulins, la cité des cerises, vous souhaite la bienvenue et vous demande d'être très prudent dans la ville », d'avance, « merci ») ; j'ai trouvé cela à la fois poli et gentil ; ensuite Uzès et Alès et retour sur Apt dans la journée, toujours sans se presser.

Nous repartons de Apt et allons à Saint-Auban par Forcalquier et Lurs ; là ma femme et moi faisons une promenade en avion et nous rentrons à Apt en passant par Manosque. Nous repartons à Alès par Avignon, Remoulins, Uzès et après

avoir passé quelques jours à Alès, nous reprenons la route.

Et alors nous attaquons la montagne. Je doutais de ma moto, je ne la croyais pas capable, avec cette cylindrée, de faire de la montagne, et j'ai (très pessimiste) tenté l'aventure, elle a été concluante. Partis d'Alès, nous avons pris la N. 107 bis, franchis le col de Jalcreste, 1.100 m d'altitude, route en lacets, mauvaise, dangereuse, où je roulais en troisième et parfois en seconde. De là nous sommes descendus à St-Enimie et avons parcouru les Gorges du Tarn en roulant en deuxième à 20 et 30 à l'heure de moyenne dans des sites merveilleux, où la vitesse n'a rien à faire, où il faut rouler lentement pour profiter du paysage grandiose que la nature nous offre, s'arrêter fréquemment pour admirer la splendeur des lieux de St-Enimie à Paulhe où nous changeons de route pour prendre la N. 9 jusqu'à Séverac-le-Château, ici nous prenons la N. 595 vers Rodez et de là, la D21 pour Decazeville, où nous arrivons le soir à 21 heures après avoir flâné en cours de route.

Quelques jours passés à Decazeville dans la famille et nous reprenons encore la route pour rentrer à Alès (par le chemin des écoliers). Nous descendons par Rignac, Rodez, Pont de Salars, et Millau. Sur Peyrebaud nous attaquons la route des Gorges de la Jonte où j'ai eu des émotions et ai conduit très lentement jusqu'à Meyruis ; route terriblement dangereuse, en lacets continuels, à gauche le roc à pic et à droite le précipice sans aucune protection, le vide absolu sur 3 ou 400 mètres. A Meyruis nous allons tenter l'ascension du mont Aigual (1.567 mètres) que nous montons en troisième. Nous redescendons par Valleraugue, Ganges, St Hippolite du Fort, Anduze et Alès.

Quelques jours après, nous repartons et c'est Nîmes, Arles, Salon de Provence et Marseille. Là il m'est arrivé une petite aventure digne des histoires marseillaises que je ne résiste pas à vous raconter brièvement. Sur le vieux port, au coin de la Canebière, je demande à un agent le Cours Lieutaud, et il me répond, avec son inénarrable accent méridional : « Prenez cette petite rue par l'Opéra et allez tout droit ; il y a un petit raidillon, mais peuchère avec ça (et il désignait la moto) vous monterez facilement » ; je fais ce qu'il m'avait dit ; eh bien le petit raidillon était... raide, et parvenu en haut en première, je me suis trouvé nez à nez avec... des sens unique partout ; il m'a fallu redescendre et je suis finalement parvenu au Cours Lieutaud où j'ai trouvé le concessionnaire « Ydral » que je cherchais ; je pénètre dans la



boutique, personne, j'appelle, personne ne répond, j'avise un bureau vitré où je vois deux hommes en train de dormir (il était 14 h.), je frappe ; on me répond entrez et je dis : « ma culasse est desserrée, pouvez-vous me la resserrer avec une clef à tube que je n'ai pas ». La réponse que l'on me fit fut bien digne de Marseille : « Je n'ai pas le temps »... et ces gens-là dormaient dans leur fauteuil !

Ceci dit, je continue. Après une promenade en mer au Château d'If, nous repartons pour Aix en Provence et Apt où nous arrivons le soir après avoir passé le Luberon à 1.175 m d'altitude par le Pointu. Quelques jours à Apt et nous retournons à Digne par Forcalquier, Lurs et Saint-Auban où nous prenons une semaine de repos.

Le moteur marche toujours bien ; pas d'ennuis, rien, absolument rien. C'est alors que je décide d'éprouver le moteur par une épreuve très dure : l'ascension du Ventoux. Le 23 juillet, nous partons de Apt et prenons la N. 543 par St Saturnin et nous parvenons à Sault d'où nous attaquons le Mont Ventoux. C'est dur (pour le moteur), mais il tient magnifiquement ; je passe le Chalet Raynouard ; ça monte dur ; je prends la seconde et après un virage en épingle à cheveux, je prends la première et monte à 20 à l'heure ; je double, ou plutôt je passe des voitures arrêtées moteur calé, une 15 CV, une 403, une 203, une Aronde, une 8 cylindres Cadillac, etc..., et ma petite moto monte sous les regards abasourdis des occupants de ces voitures. Parvenus au sommet du Ventoux, nous y déjeunons et y passons l'après-midi, survolés par des aiglons qui guettent les reliefs de notre repas.

Au départ de Apt, j'ai fait peser la moto en charge : moto 100 kgs, pilote 70, passagère 50, bagages 30, au total 250 kgs, et je suis encore plein d'admiration pour ce petit moteur de 125 cmc. qui a monté une telle charge sur des pentes aussi dures ; car sachez, si vous l'ignorez, que le Mont Ventoux est le banc d'essais de certaines usines de voitures et de motos, les quelques soldats qui sont en permanence au poste d'observation et de télévision du Ventoux nous l'ont appris. Quel que soit le type de moto ou de voiture avec laquelle vous faites l'ascension du Ventoux, vous ne finirez la montée qu'en première et pas autrement ; de là viennent toutes ces voitures moteurs calés que j'ai passés ; ils mettent un point d'honneur à dire : moi j'ai monté le Ventoux en troisième ou en deuxième ; le moteur chauffe et tirant une démultiplication trop grande, cale. Par ailleurs, la température est torride, le soleil se réverbérant sur les cailloux de ce qu'on appelle le Mont Chauve produit une chaleur épouvantable (je plains les coureurs du Tour de France). Ce Ventoux est terrible. Nous sommes redescendus sur Malaucène et par Carpentras avons rallié Apt.



Nous repartons pour Digne et de là décidons de faire les gorges du Verdon. Partis de Saint-Auban, nous descendons sur Les Mées, Ganabogie, Oraison, Valensole, Riez où nous achetons du bon miel de lavande, puis Moustiers-Sainte-Marie, d'où nous prenons les gorges du Verdon par la Corniche Sublime ; paysage merveilleux qu'il faut voir ; nous revenons à Moustiers-Sainte-Marie par la Corniche Basse après avoir viré au pont sur l'Artubie, si grandiose par son altitude. De Moustiers nous revenons à notre point de départ à Saint-Auban et repartons à Apt.

Et enfin, hélas... c'est le grand départ pour Paris par... le chemin des écoliers. Quittant Apt le 2 août au matin, nous passons une fois encore le Pointu au sommet du Luberon, roulons sur Aix-en-Provence d'où nous filons sur Toulon où nous déjeunons et repartons sur la Côte d'Azur, Hyères, le Lavandou, St Tropez, Fréjus, St Raphaël, Cannes, Golfe Juan où nous trouvons une chambre à un prix exorbitant. Le 3 août, départ. Nous passons la dure montée de Vallauris, atteignons Grasse, puis nous montons dans les sites magnifiques sur Castellane, par la N. 555 nous rejoignons le barrage du Castillon et suivant ce lac immense nous atteignons St-André des Alpes. Suivant le Verdon, toujours par la N. 555, nous montons sur Colmars et c'est la N. 208 qui nous mène à Allos d'où nous montons le Col d'Allos à 2.250 mètres d'altitude, et cela en troisième et deuxième (moins dur que le Ventoux, bien que plus haut en altitude). Nous descendons à Barcelonnette et montons le Col de Vars à 2.111 m ; nous voulions monter l'Isoard, mais à Guillestre on nous a prévenu que la route de ce col était lamentable ; nous avons pris la route basse pour monter à Briançon où nous avons couché à... la gare, ne trouvant de chambre nulle part.

Le 4 août, nous quittons Briançon, nous nous trompons de route et filons vers la frontière italienne, revenons sur nos pas, montons le Lautaret à 2.053 m d'altitude et descendons sur Grenoble où nous déjeunons ; nous repartons, passons les Abrets, Bourg-en-Bresse, et arrivons le soir à Mâcon où nous couchons dans un hôtel à un prix très abordable.

Le 5 août nous quittons Mâcon et reprenons la route de l'aller : Tournus, Châlons, Chagny, Avallon etc... c'est le premier pépin de cette longue randonnée. A 70 à l'heure environ, c'est la crevaison à l'arrière et la chute sur le bitume, sans dommage heureusement. Nous réparons, repartons, 5 à 6 kms plus loin, deuxième crevaison sans chute, réparation, repartons, et 30 kms après encore une crevaison ; examinant le pneu de près, je découvre un petit clou resté dans l'épaisseur du pneu et auteur de ces deux crevaisons supplémentaires ; nous réparons à nouveau et arrivons à Paris à minuit.

Le 18 août, ma femme et moi repartons à nouveau : Beauvais, Grandvillers, Aumale, Eu, Le Tréport où nous passons quelques jours chez des amis et retour à Paris par Forges, Gournay, Gisors, Pontoise.

Le 4 septembre, avec un camarade nous partons : Chantilly, Clermont, Amiens, Abbeville. Le lendemain, retour par le même itinéraire. En venant de passer Chantilly, tout à coup, explosion dans le carburateur, j'arrête, cherche la panne, mais en vain ; retour à pied à Chantilly où par bonheur nous trouvons un mécanicien de nuit spécialisé dans l'électricité automobile qui cherche la panne et trouve le condensateur du volant magnétique grillé, il le change et nous rentrons à Paris sans autre ennui.

En conclusion de ce long exposé : Paris-Montmorillon et retour 1.100 kms ; les vacances dans le midi 5.500 kms ; Paris-Le Tréport et retour 500 kms ; Paris-Abbeville et retour 400 kms, soit 7.000 kms avec une crevaison et condensateur grillé. Je ne compte pas ici les déplacements dans Paris et la banlieue.

Je totalise à ce jour 11.500 kms. Voici ce que l'usage m'a permis de constater :

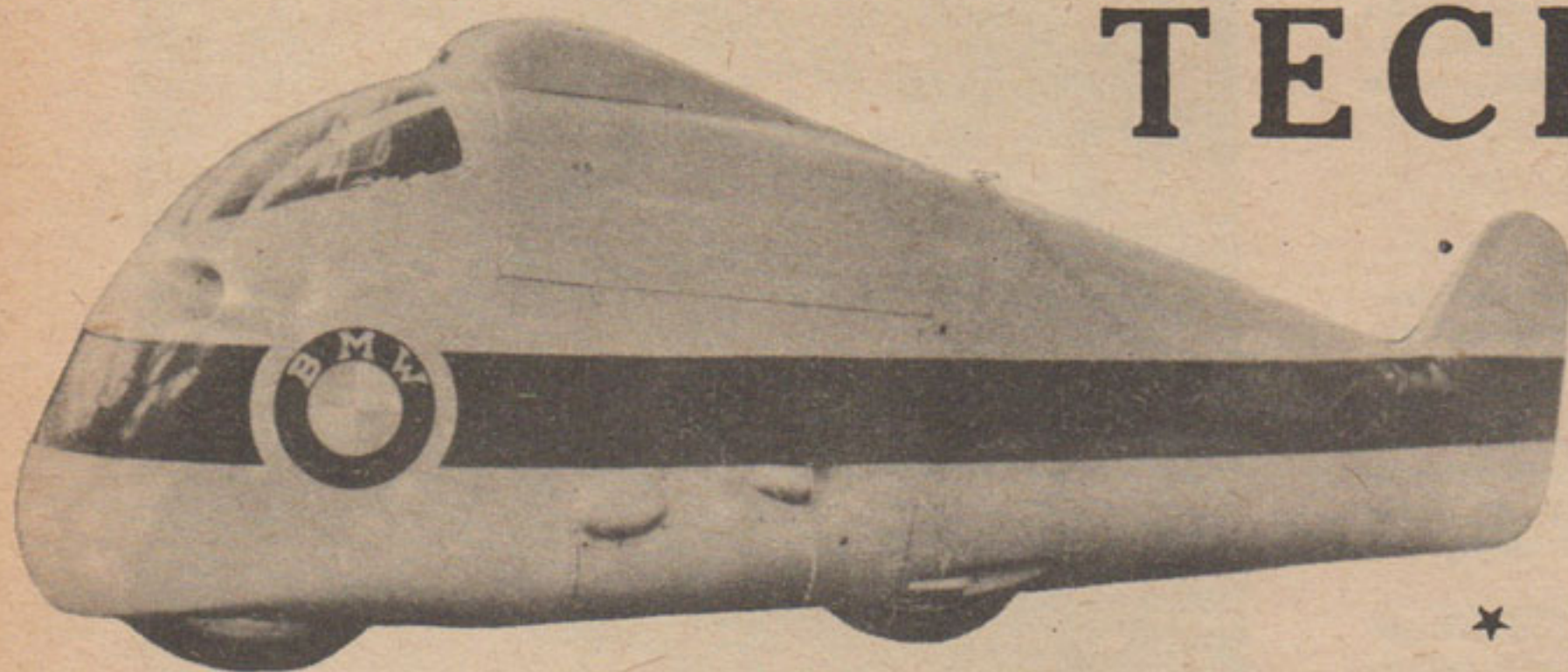
Défauts de cette machine (hélas, rien n'est parfait) : fourche télescopique à l'avant qui talonne très facilement ; compteur qui triche effrontément et indique 60 à n'importe quelle vitesse ; éclairage déficient qui ne marche jamais bien (4 ampoules grillées à l'avant et 4 également à l'arrière) ; béquille qui frotte à terre dans les virages et qui remue continuellement en route, ce qui est désagréable au possible ; le pneu arrière changé à 10.000 kms ; le carburateur d'origine, un Amac, ne rendait rien, je l'ai changé pour un Dell'Orto qui répond mieux et donne de meilleures reprises ; 2 câbles de débrayage cassés ; sélecteur peu pratique et qui glisse facilement sous les semelles de chaussures et que j'ai fait renforcer par des patins de caoutchouc.

Pour les qualités : moteur magnifique pour cette cylindrée, remarquable grimpeur, même en duo, suspension arrière ne talonnant pas, même avec passager lourd. Première et deuxième un peu courte, mais troisième ayant de très grandes possibilités, surtout en côtes, quatrième un peu longue à ne prendre que vers le 60 ou 70. Essai de vitesse contrôlée au chrono sur un kilomètre, le kilomètre plein gaz en 41 secondes (87 kmh) sur route un peu en déclivité et par vent nul. A deux je tiens le 70 facilement et j'ai, toujours en duo, poussé des pointes à 85. Belle finition de machine, agréable à l'œil, travail soigné. Bougie d'origine Sprint morte à 1.500 kms. La KLG à double électrode de platine est celle qui convient le mieux après différents essais de différentes marques.

M. M. VAUZELLE  
Paris-14°



# ASPECTS TECHNIQUES D'UN RECORD



- ★ LIMITES D'UN TAUX DE COMPRESSION
- ★ ALCOOL ET INJECTION
- ★ PERFORMANCES AU BANC ET SUR PISTE
- ★ VITESSE ET ACCÉLÉRATION

Il y a environ 6 mois, le 4 octobre 1955, Wilhelm Noll, sur un sidecar BMW complètement caréné, battait quelques records du monde, dont celui du kilomètre et du mile lancé à 280 kmh.

280 kmh. ! Nous ne sommes qu'à 10 kmh du record en 500 solo obtenu avec une NSU à compresseur, à 18 kmh de la plus grande vitesse obtenue officiellement sur 2 roues (Wright sur 1000 Vincent), à 30 kmh du record officieux de Allen (650 Triumph).

Il est évident que BMW aurait pu utiliser pour ces records une de ses anciennes 500 cmc. à compresseur, la préparer spécialement pour l'utilisation à l'alcool et obtenir ainsi plus de 100 CV. Mais la marque munichoise a préféré prendre à cette fin une Rennsport d'usine à injection, et étudier davantage le carénage.

Néanmoins, afin d'obtenir une puissance suffisante, le moteur fut préparé pour fonctionner avec un carburant à l'alcool. Mais celui-ci posa un certain nombre de problèmes techniques qu'il nous semble intéressant d'examiner.

## INJECTION + CARBURATEUR

On sait qu'un carburant à l'alcool, surtout quand celui-ci entre dans une grande proportion, nécessite une émulsion bien « plus riche » qu'un carburant pétrolier, c'est-à-dire qu'il faut une plus grande proportion de carburant pour une même quantité d'air.

Ici, avec l'injection directe, il n'est pas question de remplacer le gicleur par un gicleur plus important, ou de relever l'aiguille. Modifier complètement le débit des injecteurs n'est pas non plus une opération de tout repos ; et BMW, conjointement avec Bosch, eut suffisamment de difficultés à mettre au point un système d'injection donnant toute satisfaction, avec un carburant « compétition » à 80 d'octane pour le modifier en vue d'un record.

Aussi, la solution adoptée est finalement autre, assez astucieuse. Les pavillons d'entrée d'air ont simplement été remplacés par des carburateurs (Amal Grand Prix de 32 mm de passage des gaz). Ainsi, dans la culasse, ce n'est plus seulement de l'air comburant qui arrive pour émulsionner le carburant envoyé par les injecteurs, mais c'est déjà une émulsion contenant elle-même une certaine proportion de carburant. Et la carburation, ainsi, est bien plus « riche ».

## LE TAUX DE COMPRESSION

L'alcool ayant un pouvoir anti-détonant bien supérieur à celui de l'essence ou du benzol, offre la possibilité d'augmenter le taux de compression, afin d'améliorer le rendement thermique.

Dans ces conditions, le moteur de la « Rennsport » des

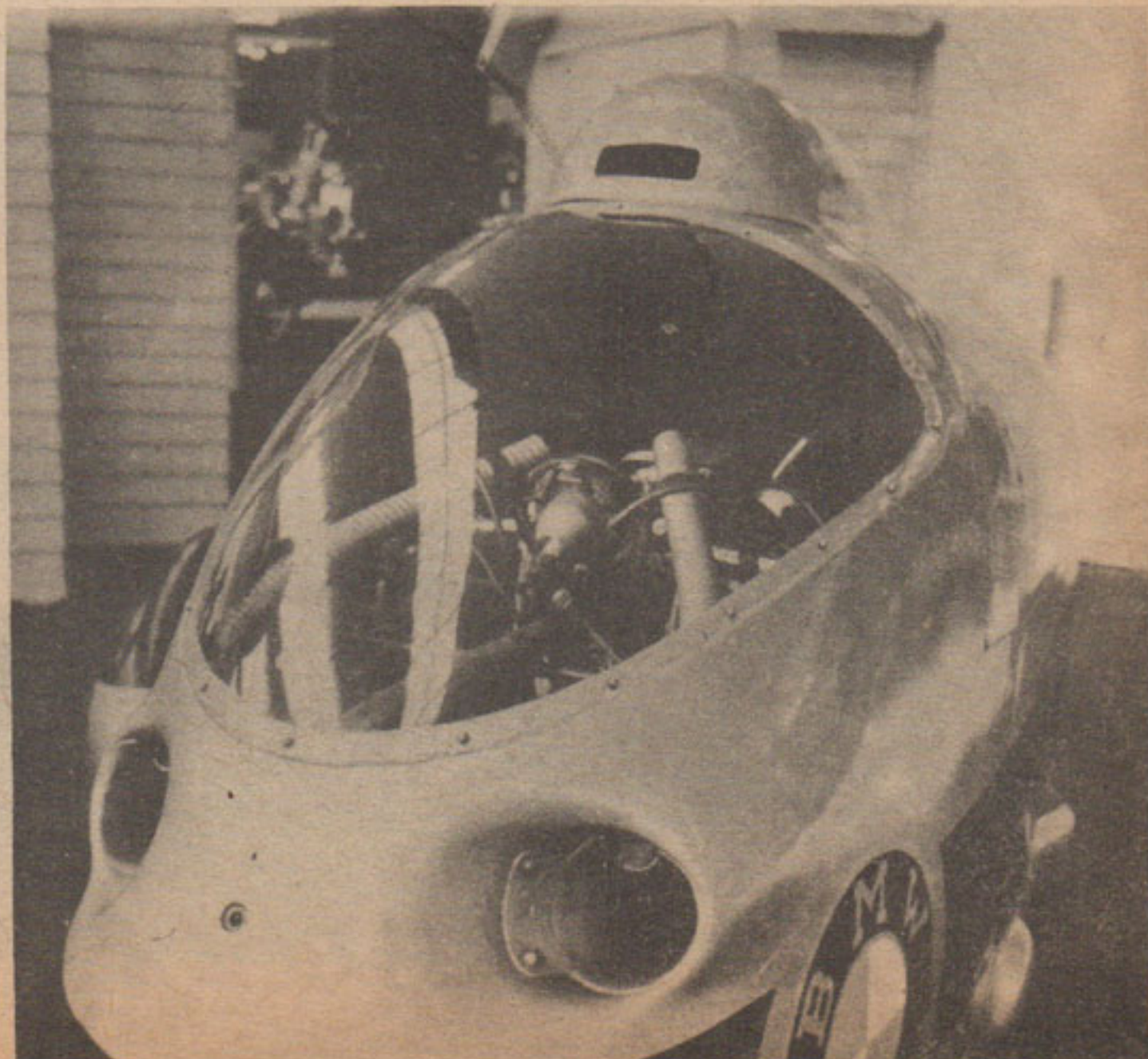
records fut compressé à 12 à 1. (10 à 1 sur les classiques RS « client »).

Il est clair qu'avec de l'alcool pur, ce taux de compression géométrique peut être encore accru.

Mais, d'une part, l'amélioration du rendement avec le taux de compression est de moins en moins sensible au fur et à mesure que ce dernier s'élève. Si ce taux passe de 6 à 8 à 1, l'amélioration relative de rendement est de 10,5 % ; de 4,7 % quand le taux passe de 10 à 12 à 1 ; de 2,9 % quand ce taux passe de 14 à 16 à 1.

D'autre part, un accroissement du taux de compression est limité par la levée des soupapes ; de plus, la forme de la chambre de combustion devient de moins en moins favorable, alors que les sollicitations mécaniques et thermiques croissent très vite. N'oublions pas que si le rendement thermique se

*Remarquez, dans les ouïes d'aération, les petites entrées d'air... pour le pilote.*





stabilise sensiblement avec un grand accroissement du taux de compression, par contre la pression maximum régnant dans la culasse croît de plus en plus. En faisant passer le taux de compression de 12 à 14 à 1, le rendement thermique n'est accru que de 3,8 %, alors que la pression maximum est accrue de 24,7 % !).

Ainsi, ce qui serait légèrement gagné d'un côté serait perdu de l'autre et c'est pourquoi un taux de compression très raisonnable (12 à 1), surtout pour un carburant à l'alcool, a été adopté.

## PERFORMANCES AU BANC ET PERFORMANCES SUR ROUTE

Ainsi équipé, ce 500 cmc. sans compresseur développait une puissance de 72 CV en sortie de boîte, à un régime relativement peu élevé de 10.000 t/m.

Or, à la vitesse atteinte (280 kmh), et avec les rapports de démultiplication utilisés, ce régime de 10.000 t/m était dépassé de 600 t/m sensiblement. Serait-ce que les ingénieurs de BMW se seraient trompés ? En fait le problème est plus complexe, tenant à 3 facteurs d'ordre différents.

Il semble bien, premièrement, qu'effectivement ces ingénieurs n'aient pas estimé à sa juste valeur le haut coefficient de pénétration du carénage : il y a toujours un certain écart entre des essais effectués en soufflerie (surtout avec des maquettes réduites) et la réalité à l'air libre.

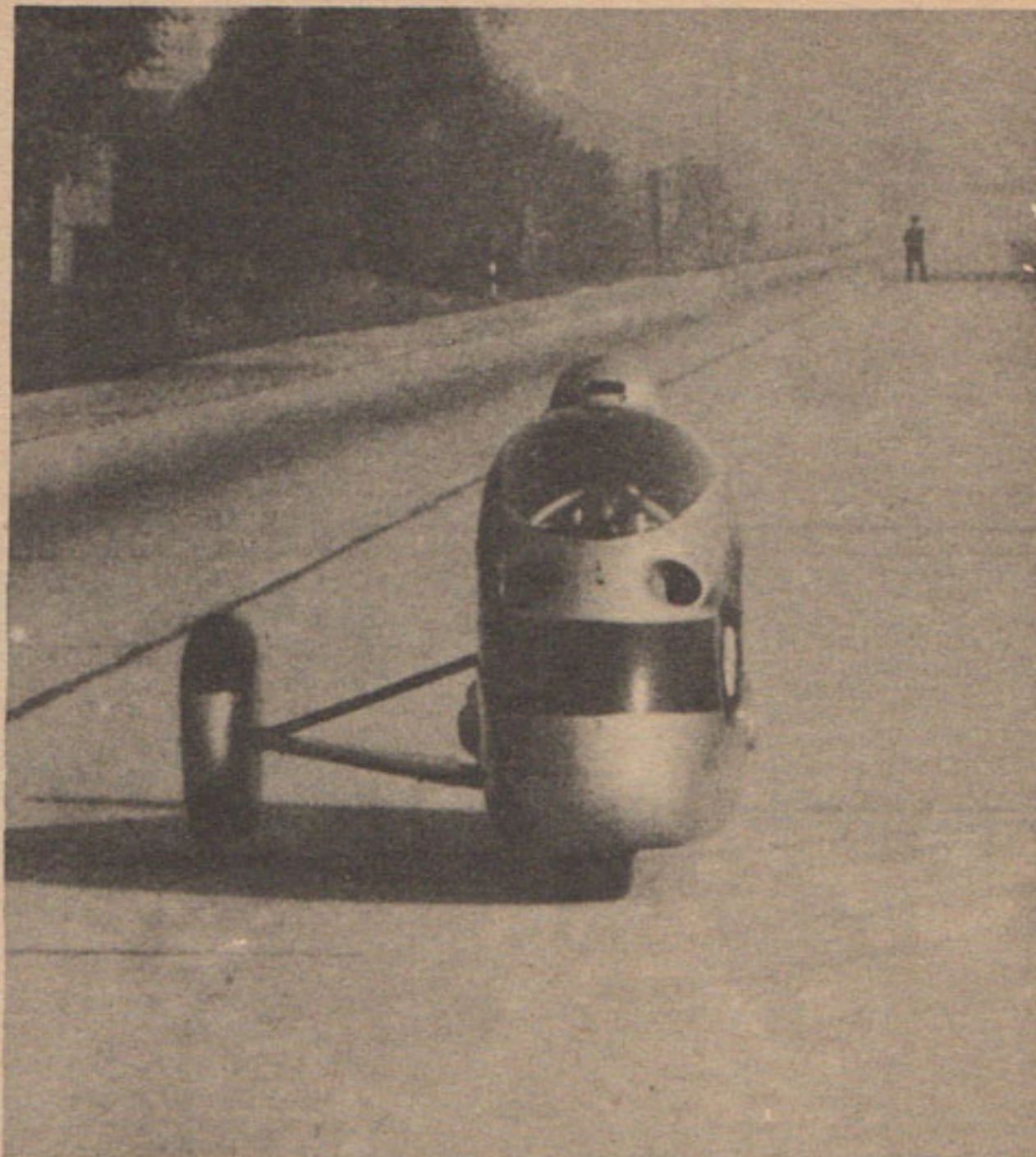
Mais également revient le rôle de l'alcool carburant. L'utilisation de celui-ci donne un refroidissement interne du moteur bien plus important qu'un carburant pétrolier, ce qui se solde par un remplissage massique plus élevé. Et cet effet se fera plus sentir au bout d'une assez longue utilisation, que lors des essais au banc, dont la durée continue ne peut être que limitée.

Enfin, il est un fait qui a déjà été constaté plusieurs fois : un moteur dans son cadre, en fonctionnement sur un circuit, ne donne pas exactement la même puissance qu'au banc (toutes autres conditions évidemment égales) ; et il arrive ainsi parfois que la puissance sur route est un peu plus élevée que la puissance au banc. On peut expliquer ceci par le fait d'un refroidissement différent, d'une modification des phénomènes d'admission et d'échappement : par exemple, la vitesse élevée de la machine crée une dépression dynamique à l'extrémité du système d'échappement, aidant à vider les cylindres de leurs gaz brûlés. (A 280 kmh, cette dépression dynamique est de l'ordre de 0,037 kg/cm<sup>2</sup>, soit une hauteur d'eau de 37 cm, ou de 28,2 mm de mercure).

## UN CARENAGE EFFICACE

Le cadre de la machine était celui des « Rennsport » client, ainsi d'ailleurs que les suspensions (toujours cette tendance de BMW à s'éloigner le moins possible, même pour des records, de la machine vendue).

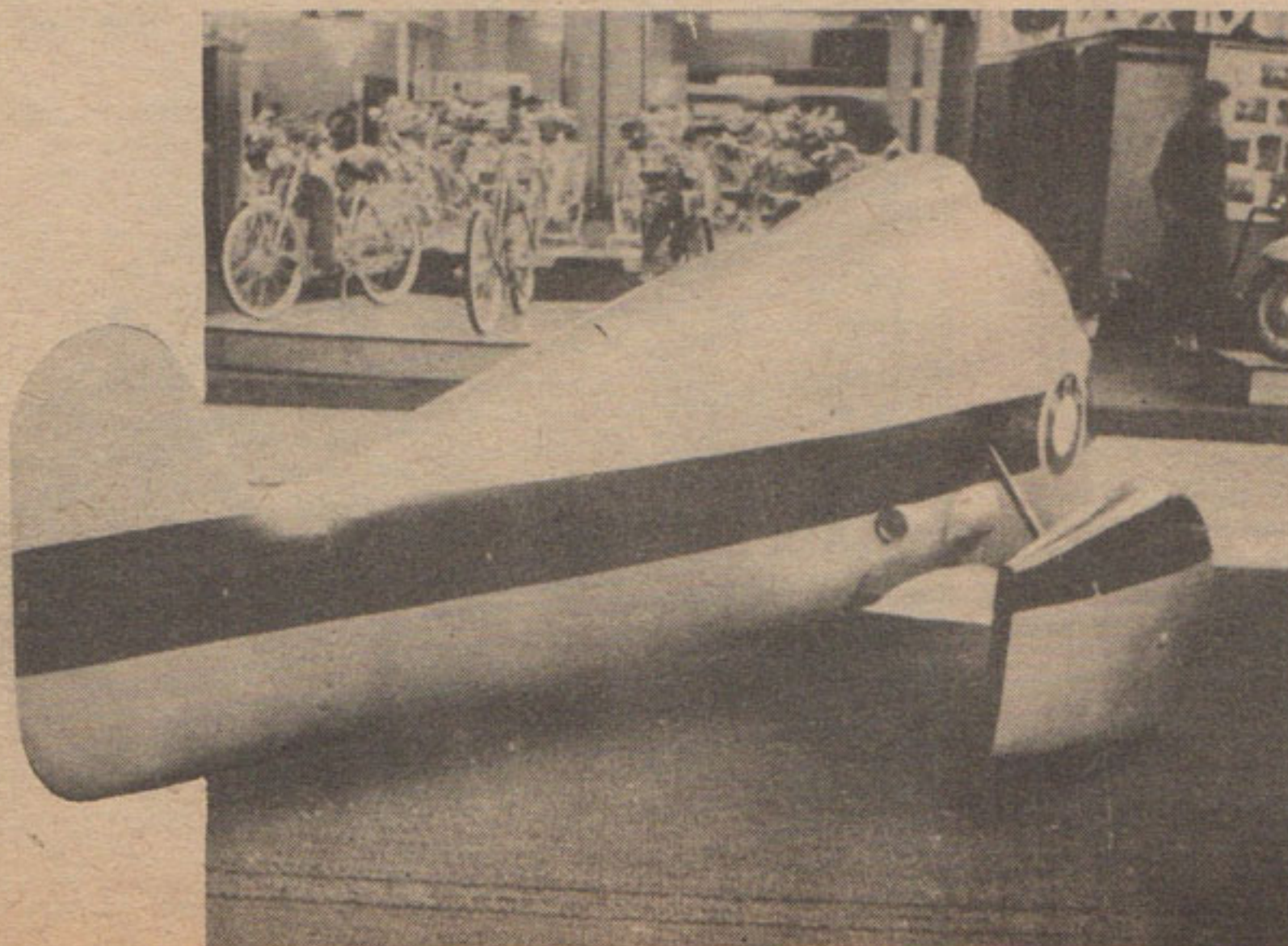
Par contre, le carénage était particulièrement étudié, ayant



même donné, ainsi que nous l'avons dit, de meilleurs résultats que ceux escomptés.

Vraiment étroit, le fuselage de la moto proprement dite ne faisait que 60 cm de large en son endroit le plus large (bossages enveloppant les deux cylindres du flat-twin). Haut de 120 cm, sa longueur, par contre, était notable (3,50 m), se terminant en une longue demi-queue d'aronde, de plus en plus effilée, afin d'avoir un bord de fuite terminal le plus étroit possible, ce qui permet d'éviter les décollements tourbillonnaires des filets d'air. Décisif également au point de vue pénétration, le fait que le pilote, Noll, était complètement enfermé sous un cockpit amovible (deux dérivationes sur les prises d'air, prolongées par des tubes jusqu'au visage du pilote, permettaient à ce dernier de respirer).

Caractéristique également était la grande dérive verticale dont le but était d'assurer une stabilité à l'engin des records. En effet, il ne faut pas oublier que l'autoroute servant aux records passe sous un pont et les remous occasionnés lors du passage sous ce dernier compromettent souvent la stabilité



*Les deux vues de cette page permettent d'admirer ce carénage spécialement étudié pour les records. La longueur inhabituelle de celui-ci est, au point de vue aérodynamique, parfaitement justifiée.*



des engins rapides. Or, d'après les témoins, le side des records, grâce à sa dérive, ne broncha pas.

Il eut été intéressant de voir le comportement d'une « Rennsport » solo à empattement classique (136 cm) avec une telle dérive (Walter Zeller confia à notre confrère Böensch qu'il était prêt pour cette expérience) ; mais cet intérêt n'est que tout théorique, car aussi bien les records officiels du regretté Baumm sur sa « chaise longue volante » que le record officiel de Allen à 310 kmh montrent que les records solo en vitesse absolue ne se feront plus avec une classique position assise.

★

Quoi qu'il en soit, pour montrer la haute pénétration du carénage, malgré le rudiment de sidecar (une roue sous un carénage contenant les 60 kg de lest) qui portait la largeur hors-tout à 130 cm, rappelons que le S.Cx (maître-couple corrigé par le coefficient de pénétration) ne faisaient que 0,15 m<sup>2</sup>. A titre de comparaison : une « Rennsport » solo non carénée fait 0,28 m<sup>2</sup> (presque le double) ; une 125 compétition, également non carénée : 0,18 m<sup>2</sup> ; une 500 cmc. de tourisme, pilote couché : 0,56 m<sup>2</sup>.

### ACCELERATIONS ET VITESSE DE POINTE AVEC LES MEMES RAPPORTS

Lors de cette matinée de records, en même temps que ceux de vitesse sur 1 km et 1 mile, 5 km et 5 miles, Noll s'attaqua également, sur la même machine, aux records d'accélération : 1 km et 1 mile, départs arrêtés, et couverts respectivement à des moyennes de 139 et 166 kmh.

★

Ce qui est intéressant, ici, c'est de savoir que la boîte de vitesses à 4 rapports utilisée était la classique boîte des

« Rennsport », mais surtout que les rapports de démultiplication utilisés pour les records d'accélération étaient les mêmes que ceux utilisés pour les records de vitesse absolue.

Or, il est clair que pour une épreuve d'accélération, surtout sur 1 km, les performances, avec un même moteur, seraient notablement améliorées avec des rapports plus nombreux, plus « serrés » et avec un rapport final en prise plus démultiplié. Cela signifie, en particulier, que les 139 kmh sur le kilomètre départ arrêté sont loin de présenter le maximum des possibilités de la machine des records.

### ET EN SOLO

Le même jour, Zeller, avec un moteur identique dans sa conception à celui de Noll, mais notablement moins puissant, s'attaqua aux records « solo » des 10 km et des 10 miles, départ arrêté. Mais le carénage de sa « Rennsport » était des plus rudimentaire : un simple carénage de la tête de fourche.

Néanmoins, sur ces distances, il réussit des moyennes de 233 et 242 kmh, avec une vitesse de pointe officielle de 254 kmh (ce qui laisse supposer une puissance de l'ordre de 67 CV en sortie de boîte).

### IL RESTE TOUJOURS LES IMPONDERABLES

Ce que nous avons voulu montrer, dans cette courte étude, c'est que même partant d'un moteur bien connu, les modifications qui lui sont scientifiquement apportées en laboratoire, par des ingénieurs qualifiés, laissent toujours des impondérables qui n'apparaissent vraiment que lorsque la machine modifiée est mise réellement à l'épreuve sur le circuit ou la piste de records.

J. B.

## GONFLAGE D'UNE D. K. W. RT 350

La 350 DKW est incontestablement une excellente machine. Et, bien que baptisée « utilitaire » par ses constructeurs, ses brillantes performances, principalement en accélération, permettent une conduite sportive des plus agréables. D'ailleurs, nous n'en voulons pour preuve que la performance de Bernard, au deuxième Critérium National des machines de série, où il finit premier de sa catégorie sans aucune modification à son moteur, sinon l'ébarbage des bavures de fonderie de la tubulure d'admission en Y.

Les possibilités « potentielles » de cette machine sont encore démontrées par le fait qu'à la « Solitude », en Allemagne, s'alignèrent également deux RT 350 gonflées par un mécanicien d'Ingolstadt, Mr Hoser.

★

C'est d'ailleurs à la suite de cette information que nous donnions à la fin de notre essai (voir MR n° 1253), qu'un de nos abonnés, Mr Baboud, écrivait à Ingolstadt pour avoir des précisions, voulant lui-même améliorer encore le rendement de sa RT 350, tout en restant dans les limites de la sécurité.

Dans sa réponse, l'usine lui a répondu qu'à Ingolstadt, une discrimination est faite entre la compétition et la série, non pas en ce sens que la série ne profite pas de l'enseignement de la course, mais du fait qu'il s'agit là de deux départements séparés. Néanmoins, quelques conseils furent donnés en vue de l'amélioration du rendement de sa machine, conseils que nous reproduisons ci-dessous, afin que les D.K.Wistes possesseurs de RT 350 puissent en faire leur profit.

### TRAVAIL SUR LES LUMIERES

Dans le diagramme de distribution, il n'y a pas à modifier celui des transferts. Par contre, il peut y avoir intérêt à accroître la durée de l'admission (meilleur remplissage du « carter-pompe ») et celle de l'échappement (permettant ainsi un meilleur remplissage des cylindres à hauts régimes).

Pour obtenir ce résultat, l'usine propose un agrandissement des lumières d'admission en les rognant de 1 mm vers le bas. Pour l'échappement, il faut également limer sur un millimètre, mais, évidemment, cette fois vers le haut.

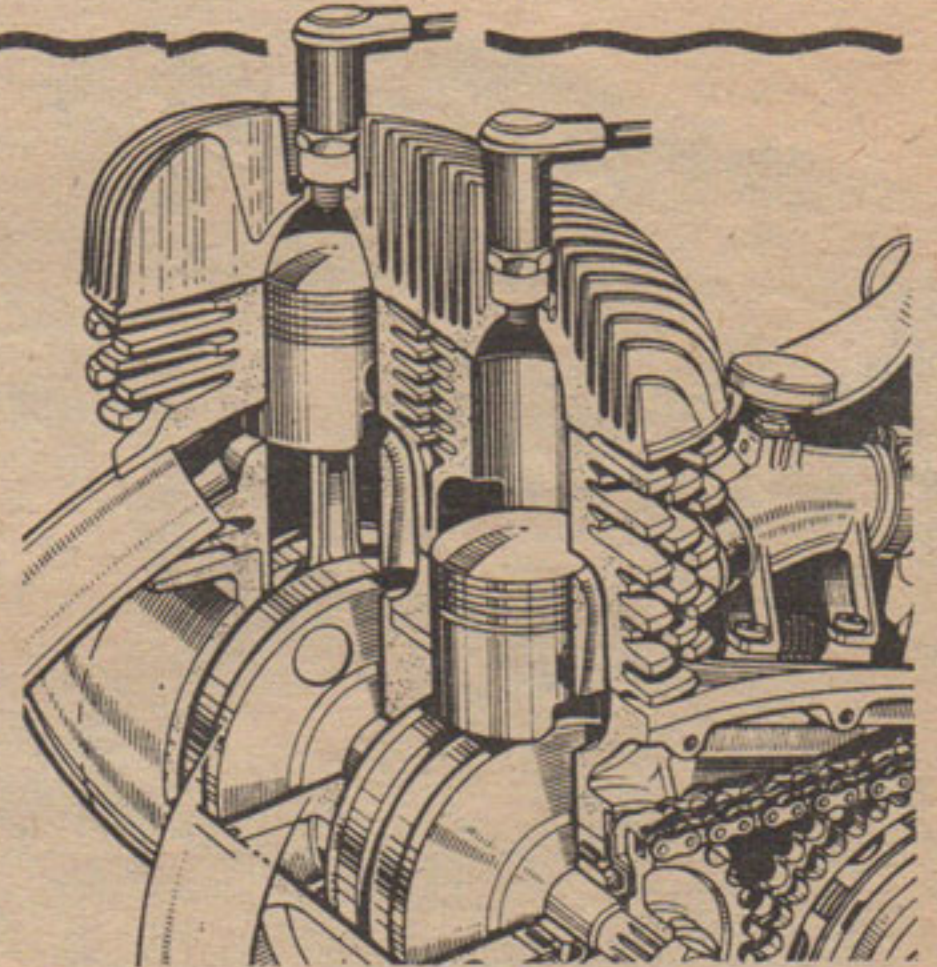
★

Le polissage des divers canaux n'est pas absolument nécessaire, mais il est bon, néanmoins, d'enlever toutes les bavures de fonderie qui pourraient se présenter et nuire au bon écoulement des gaz.

★

Il n'y a aucune modification à apporter au système d'échappement, qui, d'origine, est « accordé », et dont les entrées et sorties coniques permettent un bon remplissage à hauts régimes, tout en limitant les fuites des gaz frais aux bas régimes.

Vue en coupe du moteur 350 cmc. DKW tel qu'il se présente dans sa version de série.



### TAUX DE COMPRESSION

Afin d'améliorer le rendement thermique du moteur, et vu le taux de compression géométrique d'origine relativement bas (6,3 à 6,51 à 1), il y aura intérêt à accroître ce dernier et à le porter jusqu'à 7 et même 7,5 à 1 (en « rabotant » les culasses de 1 à 1,5 mm).

Dans ces conditions, le rendement thermique passe de sensiblement 48 % à 49,5 ou 51,1 %, soit, par rapport au rendement d'origine, une amélioration de 3,1 ou 6,25 %.

### ALLUMAGE

Si un contact du rupteur est abîmé, en cratère ou en bosse, il est recommandé de le changer contre un neuf, et non de le limer.

Veiller également au réglage de l'avance à l'allumage — trop d'avance se soldant par un cliquetis, une perte de puissance et des retours au kick — trop peu d'avance par un échauffement du moteur, une perte de puissance et des fumées importantes à l'échappement.

Remplacer les bougies d'origine de degré thermique 240 par des bougies un peu plus froides (degré thermique 260).

### CARBURANT

En raison de l'augmentation du taux de compression, il est recommandé de n'utiliser que du super-carburant.

### GARANTIE

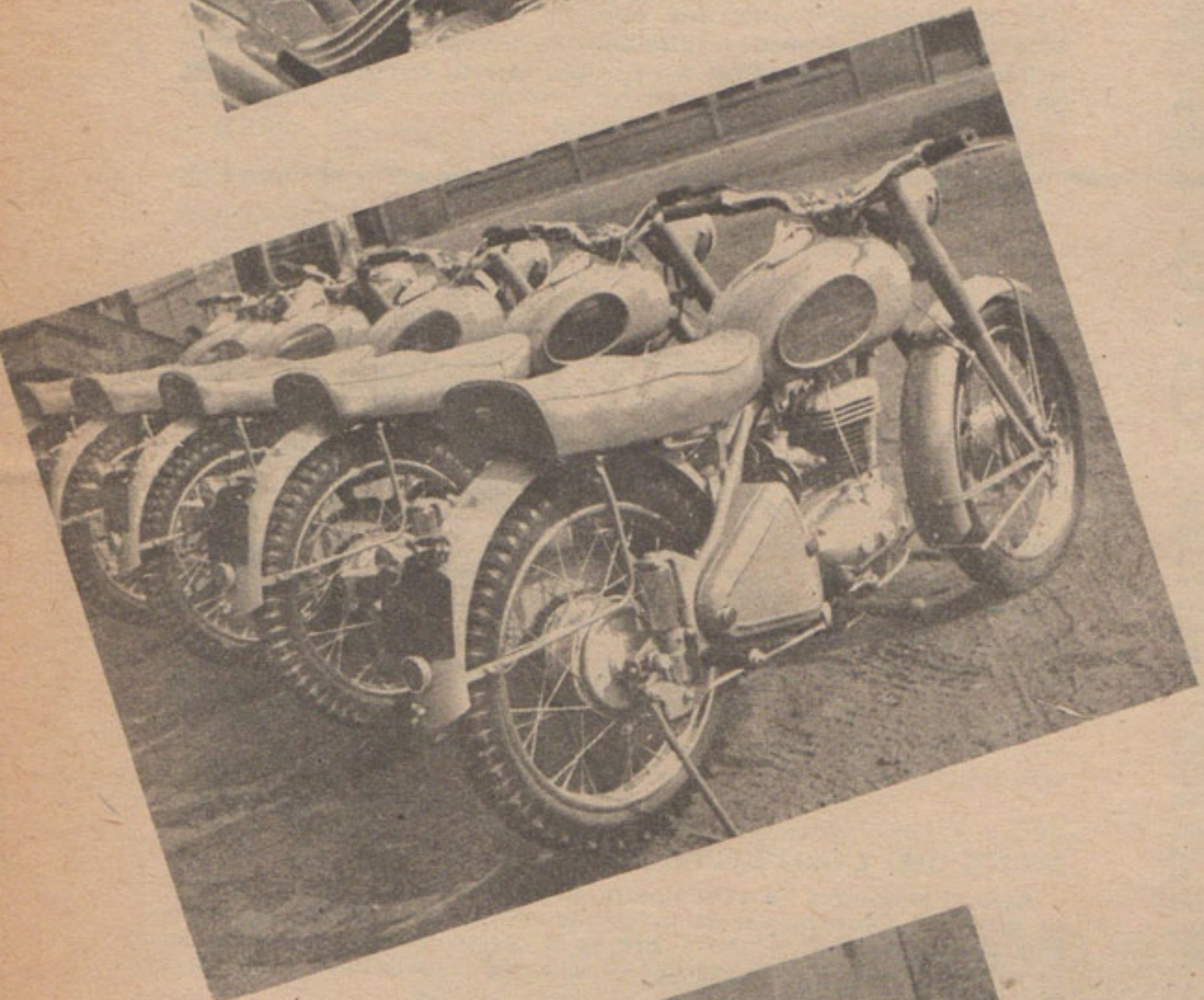
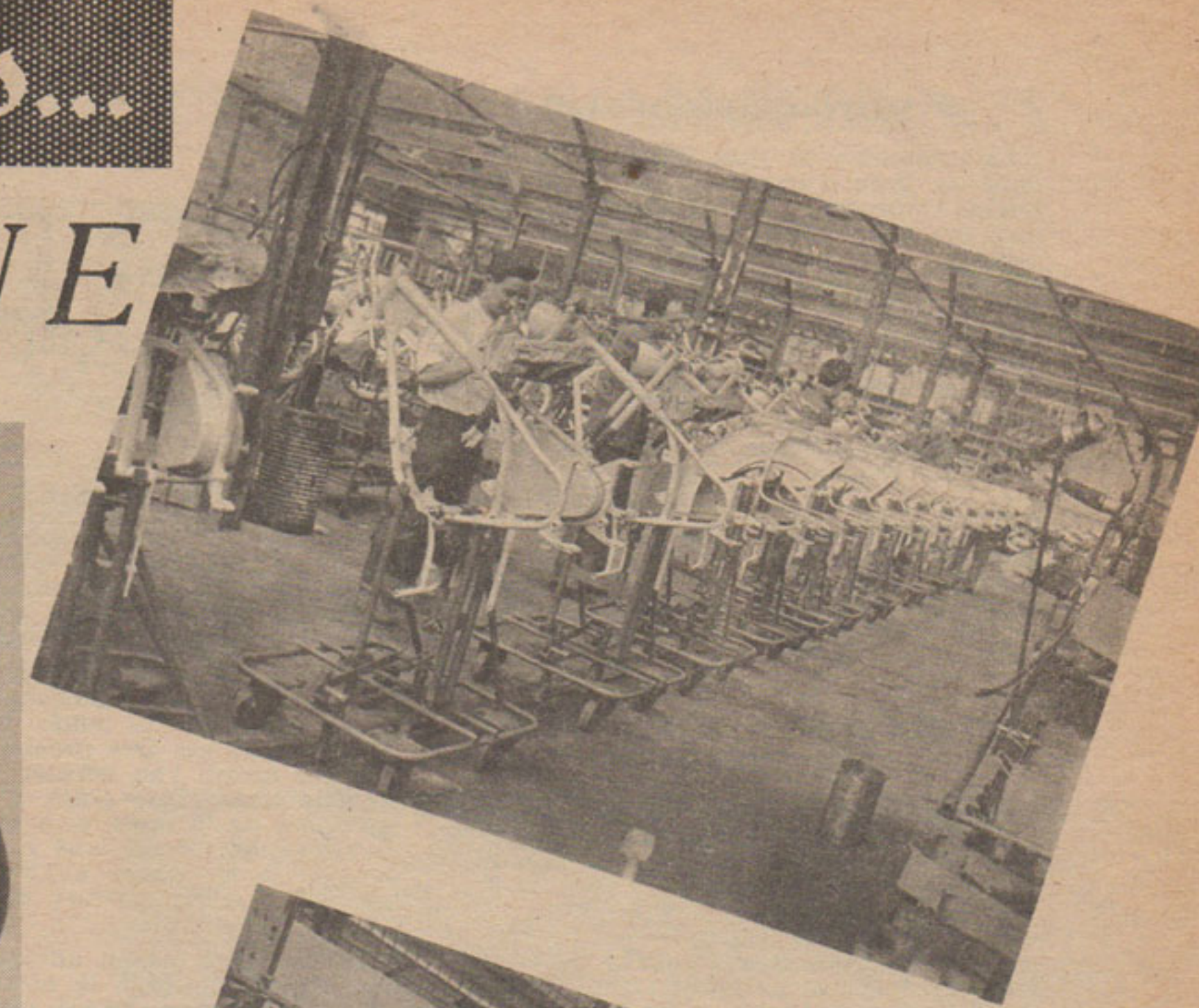
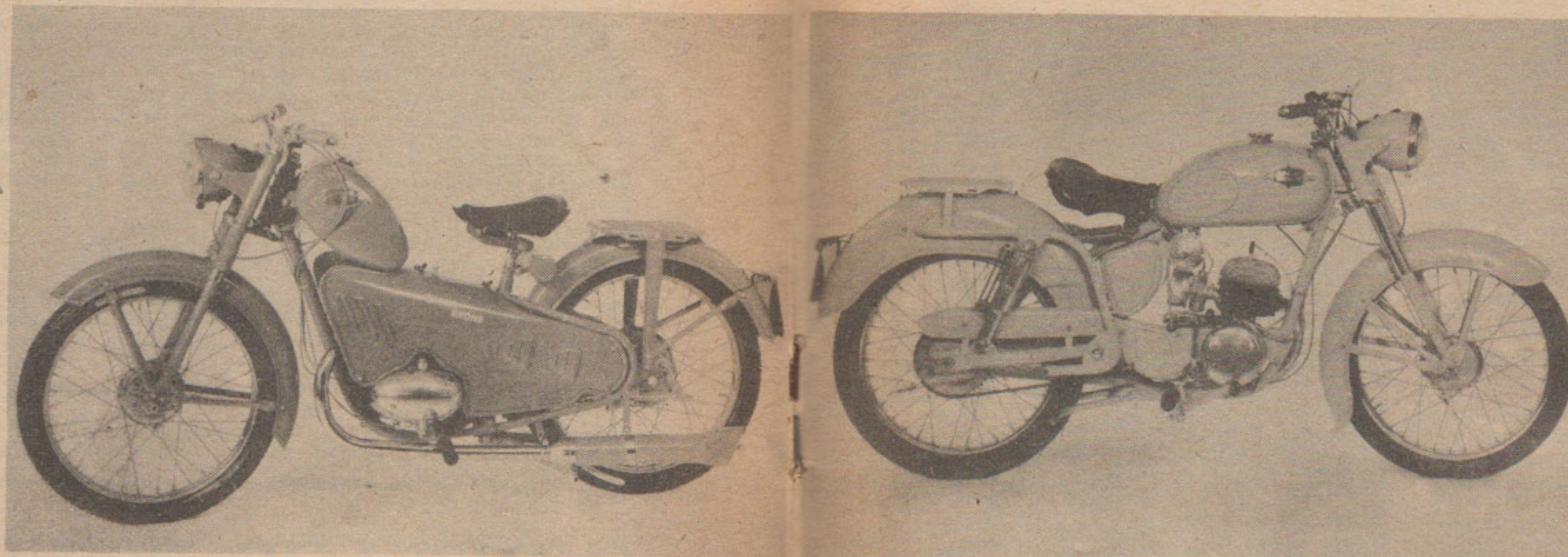
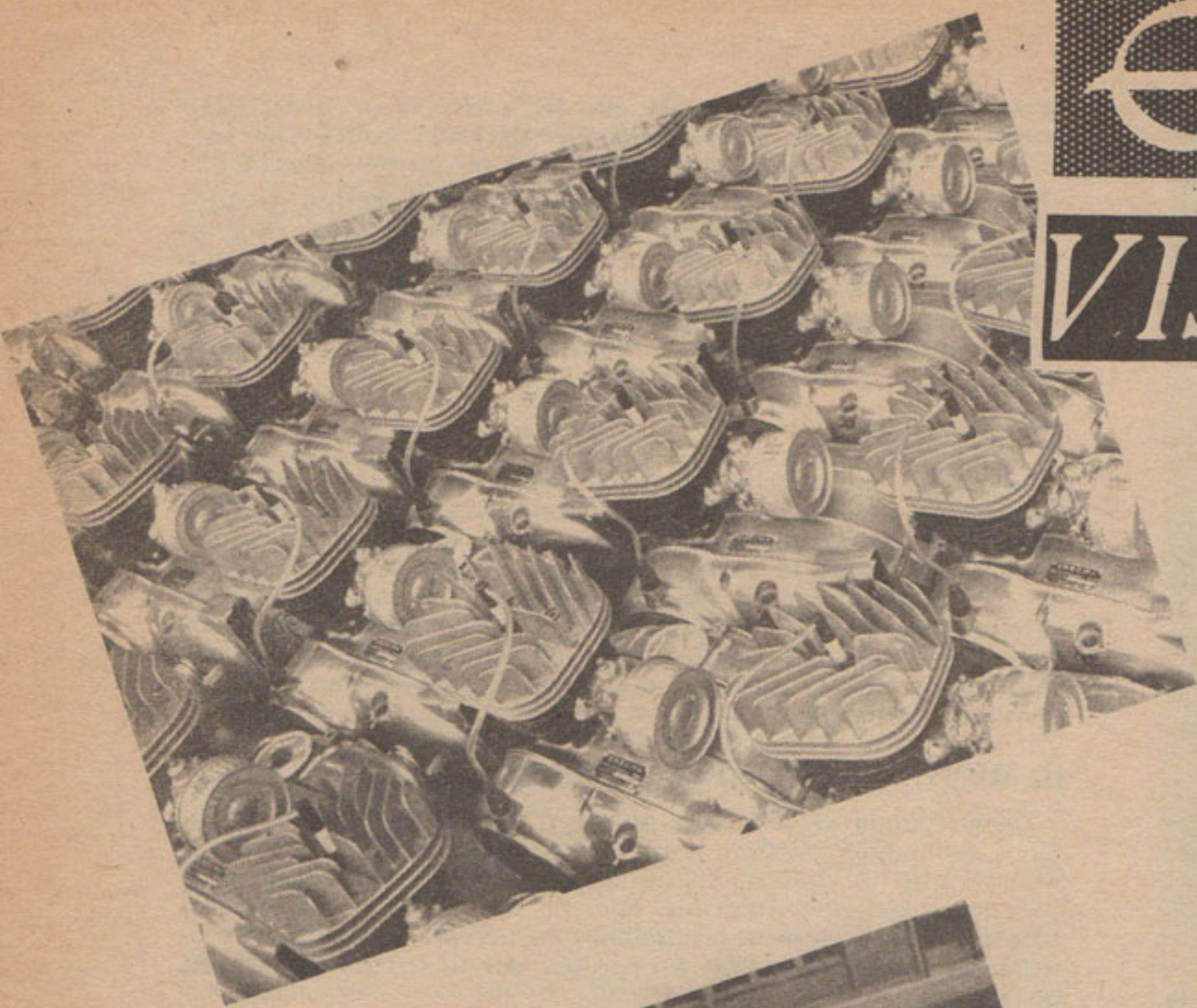
L'usine déconseille d'entreprendre ces travaux de « gonflage » sur un moteur qui ne soit pas dans un état mécanique parfait.

Mais de toute façon, il est évident qu'une machine ainsi gonflée perd tous ses droits de garantie.

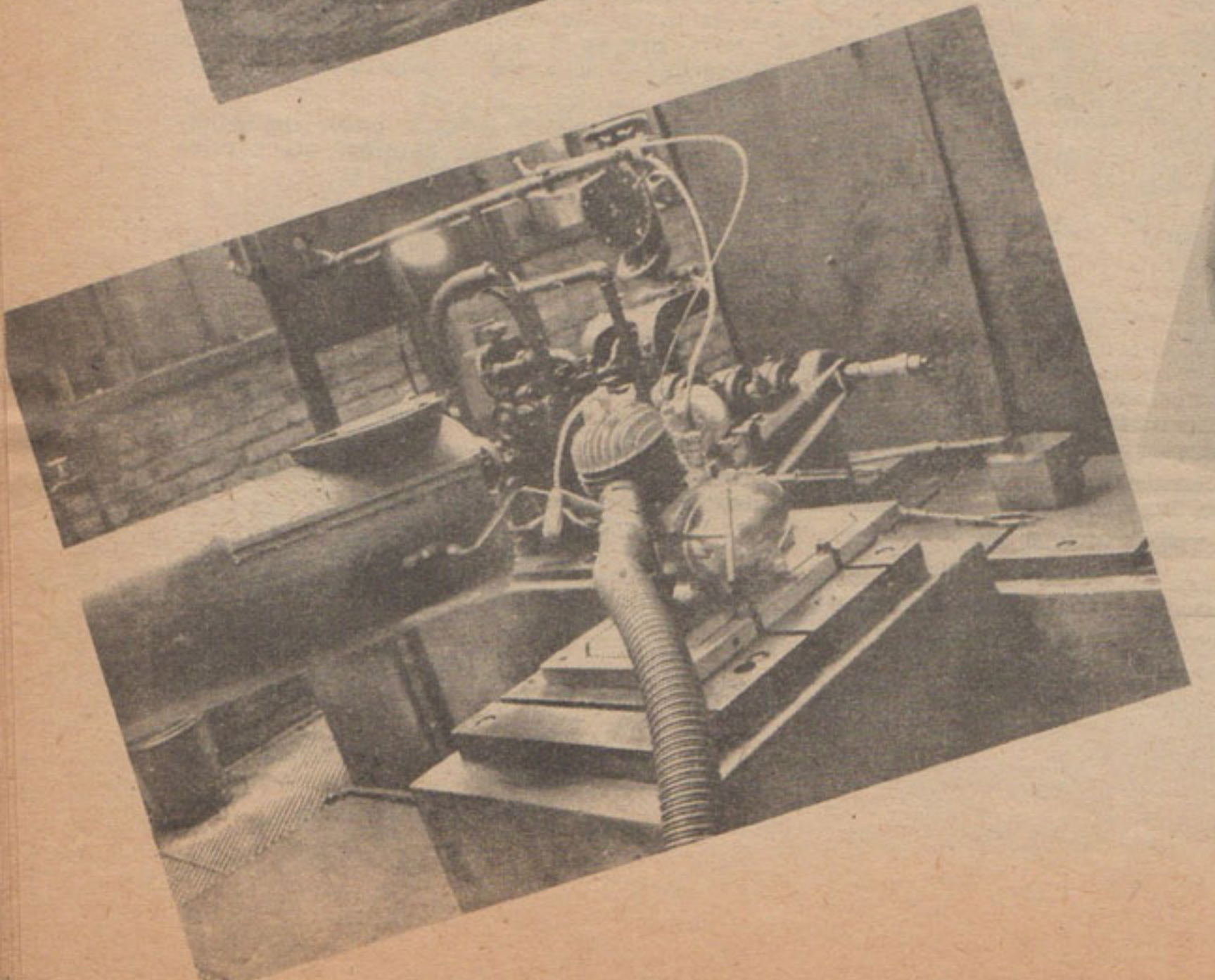
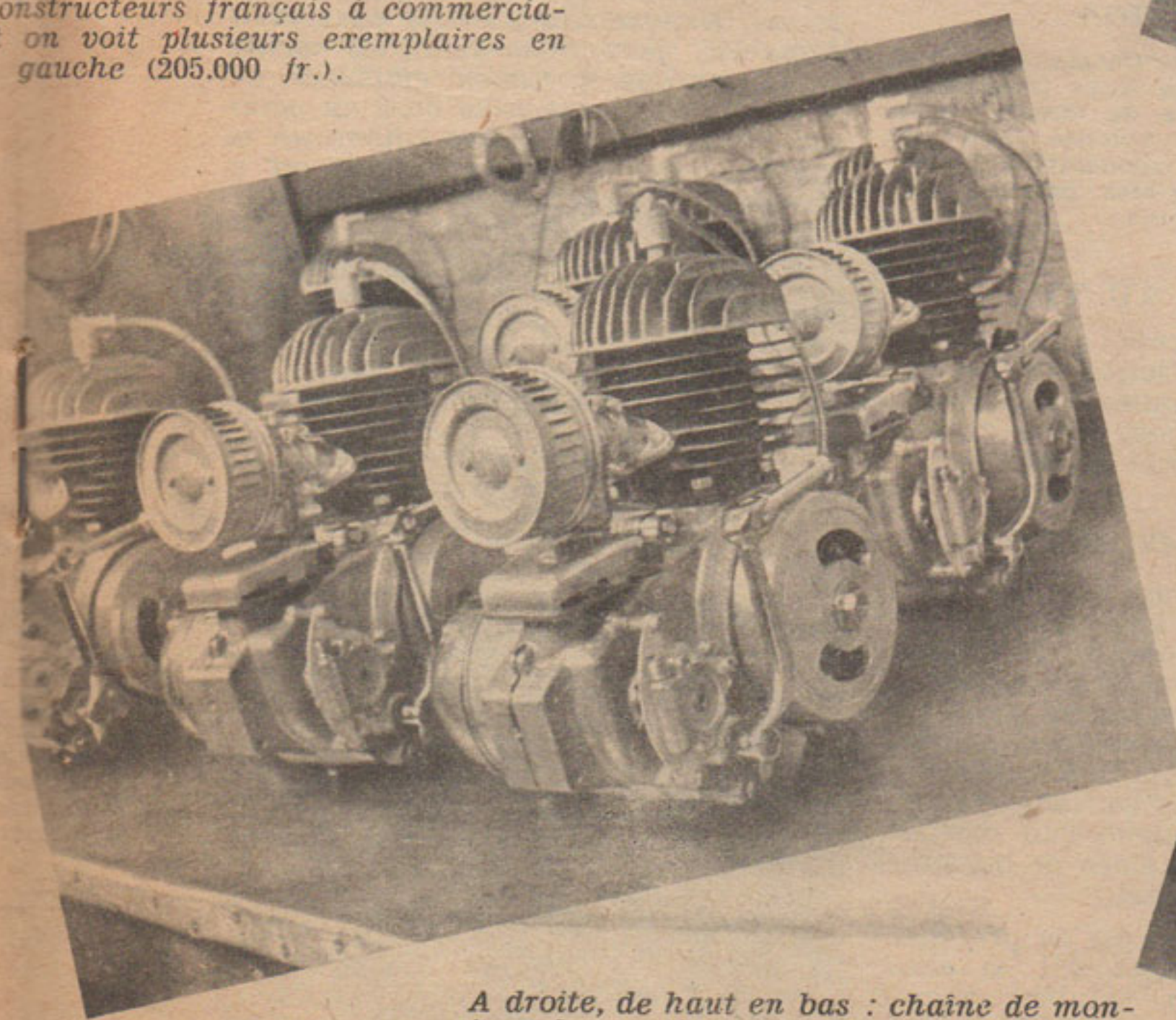
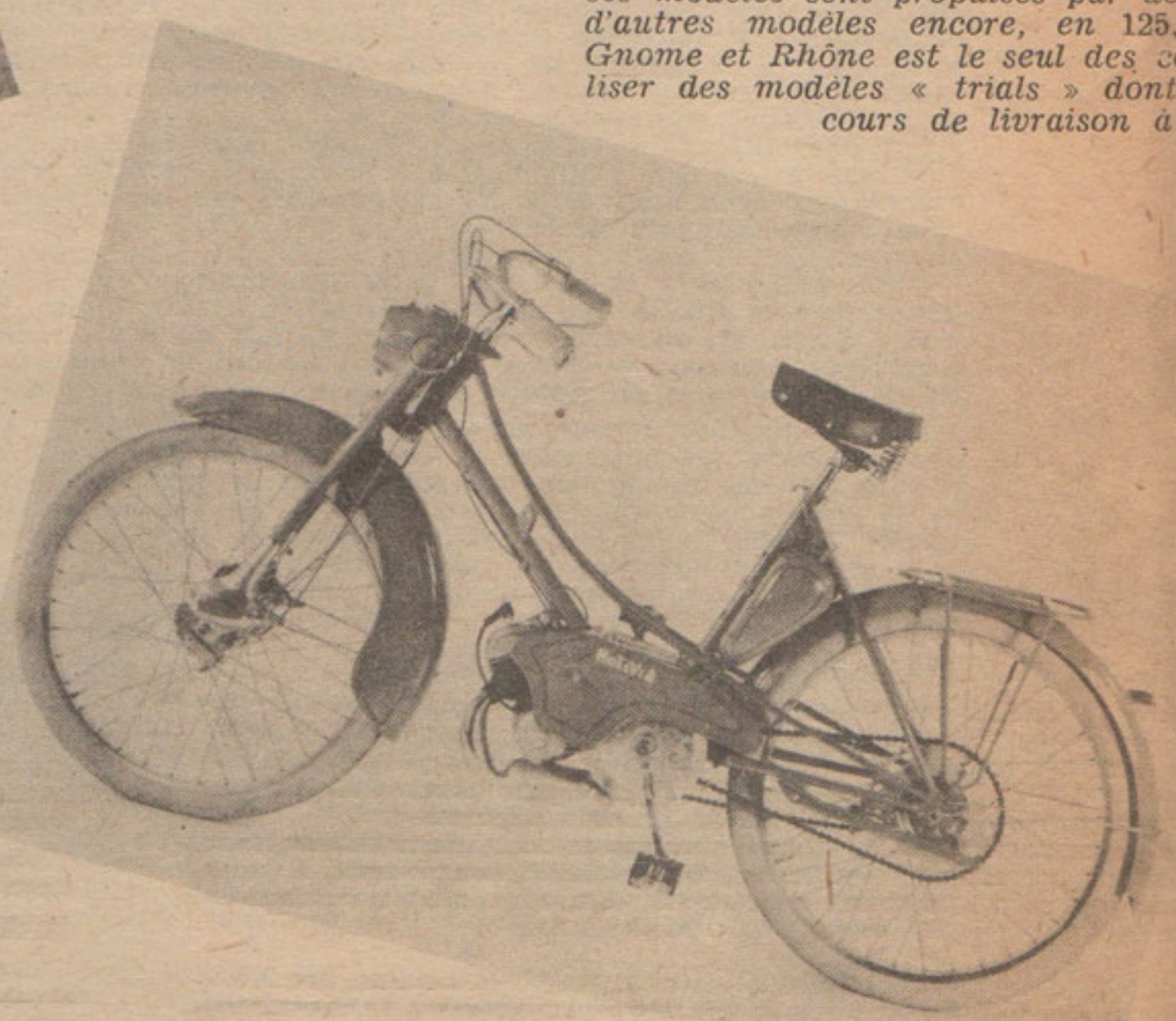


# En passant par Gennevilliers...

## VISITE CHEZ G N O M E - R H O N E



Pour Gnome-Rhône, l'année 1951 doit marquer. En effet, c'est avec les premiers jours de cette année, qu'a été lancé un programme de fabrication beaucoup plus vaste, allant du cyclo à la motocyclette, en passant par de nombreux types de vélomoteurs. Parmi les modèles les plus marquants, relevons le R4F (ci-dessus à gauche), qui est un 125 cmc. léger, 3 vitesses au guidon, vendu 95.000 fr. et le R4D (ci-dessus à droite) qui, équipé du même moteur, se signale par son cadre à suspension arrière oscillante (113.000 fr.). En cyclomoteur, voici le Motovia Luxe, qui double heureusement un modèle standard. Tous ces modèles sont propulsés par des moteurs Lavallette. Enfin, à côté d'autres modèles encore, en 125, 175 et 200 cmc., signalons que Gnome et Rhône est le seul des constructeurs français à commercialiser des modèles « trials » dont on voit plusieurs exemplaires en cours de livraison à gauche (205.000 fr.).



En haut, à gauche : des moteurs 175, aux culasses assurant un bon refroidissement, attendent leur montage. - A gauche : un moteur de R 4 D passant au banc, puissance : 6,5 CV. On voit, par ailleurs, plusieurs de ces moteurs (en bas à droite). Notez l'important filtre à air.

A droite, de haut en bas : chaîne de montage des parties cycles des 125 R 5 à quatre vitesses, vélomoteur grand routier. Ci-dessus : chaîne de montage des nouveaux moteurs R4D, et, à droite, vue partielle du hall de mécanique.



#### 4<sup>e</sup> MOTO-CROSS D'ALBI

Le dimanche 24 juin 1956 se déroulera dans le Parc Permanent de Moto-Cross Dario Ambrosini, le 4<sup>e</sup> Moto-Cross organisé par l'Auto-Moto-Camping-Club Albigois.

Cette épreuve sera disputée dans les catégories 350 et 500 cmc. sur la nouvelle piste internationale et la Commission Sportive a déjà retenu les engagements des meilleurs pilotes français, belges et suisses.

Les essais officiels auront lieu le samedi 23 juin, de 14 à 18 heures.

De plus, le dimanche matin Albi recevra les participants de la Grande Concentration Touristique dotée de plus de 100.000 fr. de prix. Les demandes de renseignements doivent être adressées à M. le Président de l'AMCCA, à Albi. Tél. : 1202 - 1255 ou 846.

#### MOTO-CROSS A BONNEMARIE EN MONTOIS

Le Moto-Club du Montois, à Bonnemarie en Montois (S.-et-M.), organise le 20 mai prochain deux importantes épreuves de moto-cross.

L'une, qualificative pour le Championnat de France 2<sup>e</sup> catégorie. Seuls les 10 meilleurs spécialistes français, après des éliminatoires, disputeront cette épreuve en une course unique de 30 tours. 7 clubs français ont été désignés par la Fédération Française du Motocyclisme, pour organiser ces réunions.

Ensuite se déroulera une importante course internationale, en trois manches, réunissant les coureurs suivants :

Meunier, Champion d'Europe 1954, Champion de Belgique 1955 ; Courajod, Champion de Suisse 1954-1955 ; Kohler, Champion d'Allemagne 1955 ; L. Fige et les internationaux français D. King, Amédéo, Brocherieux et Lejeune.

#### CONCENTRATION DE NOTRE-DAME DE LA GARDE

La 5<sup>e</sup> Concentration Motocycliste de Notre Dame de la Garde, Patronne Nationale des Motocyclistes, organisée par le Comité Inter Club de Marseille, aura lieu cette année le dimanche 20 mai.

Espérons que cette organisation aura cette année un succès encore plus grand que les années précédentes.

De nombreuses coupes et challenges récompenseront les concurrents.

L'après-midi est prévu d'une part la visite des ports de Marseille et d'un paquebot de luxe, d'autre part un gymkhana terminera cette journée.

Pour tous renseignements s'adresser au siège du Comité : Bar des Autobus, 12, Cours Gouffé, Marseille 6<sup>e</sup>.

#### CONCENTRATION A FOREZ-DONZY

Le Moto-Club Forez-Donzy (Loire), avait inscrit au calendrier FFM la date du 20 mai pour l'organisation d'une concentration et d'un circuit de vitesse, machines de sport. A ce moment le décret du 18 octobre n'était pas encore connu; mais après étude du nouveau règlement, principalement en ce qui concerne la protection du public, les organisateurs furent contraints de décider l'annulation de cette course. C'est vraiment regrettable pour le sport motocycliste, car les demandes d'engagements reçues à ce jour prouvent tout l'intérêt apporté à un tel circuit.

Seule la concentration nationale aura lieu et nombreux seront les motards qui se rendront en ce week-end de Pentecôte à Feurs.

Pour tous renseignements, écrire au Moto-Club Forez-Donzy, Hôtel Rival-Feurs. Tél. 231.

# LE SPORT

#### SMITH ET SON SIDE

Pour la prochaine saison, l'ex-champion du monde Cyril Smith, a modifié sérieusement son équipement Norton. Sa machine au cadre surbaissé sera équipée du moteur Norton 1954 d'usine.

La roue du side est munie d'un pneu de 3,5x12 et n'est ni suspendue, ni freinée (pour diminuer le poids de l'ensemble). Le carénage est très proche de celui utilisé par Smith l'an dernier, mais le pilote anglais pense que grâce à l'abaissement du cadre de la moto et à quelques modifications de détail dans la forme du carénage, la résistance à l'avancement, par rapport à 1955, devrait être réduite de 25 %.

Le carénage est en alliage léger spécial (Smith a renoncé à la matière plastique, primitivement envisagée, car elle est dangereuse en cas de chocs).

Comme sur la machine d'Oliver, le réservoir est sous le side et le carburant est envoyé au carburateur par une pompe électrique.

Le poids d'ensemble du side est légèrement plus élevé que celui de l'an dernier, mais si les accélérations aux basses vitesses sont moins bonnes, par contre la vitesse maximum devrait être plus élevée.

Stan Dibben, passager de Smith l'an dernier, s'étant retiré de la compétition, Smith n'a eu que l'embarras du choix pour le remplacer : plus de 100 candidats se sont en effet présentés. Finalement, l'heureux élu s'appelle Mick Willett.

#### ANNULATION

L'Amicale Motocycliste Catalane a le regret d'informer tous les clubs français et étrangers qu'à la suite de circonstances indépendantes de sa volonté, elle ne pourra organiser sa Concentration Internationale d'Argelès-sur-Mer prévue pour les 21 et 22 mai prochains.

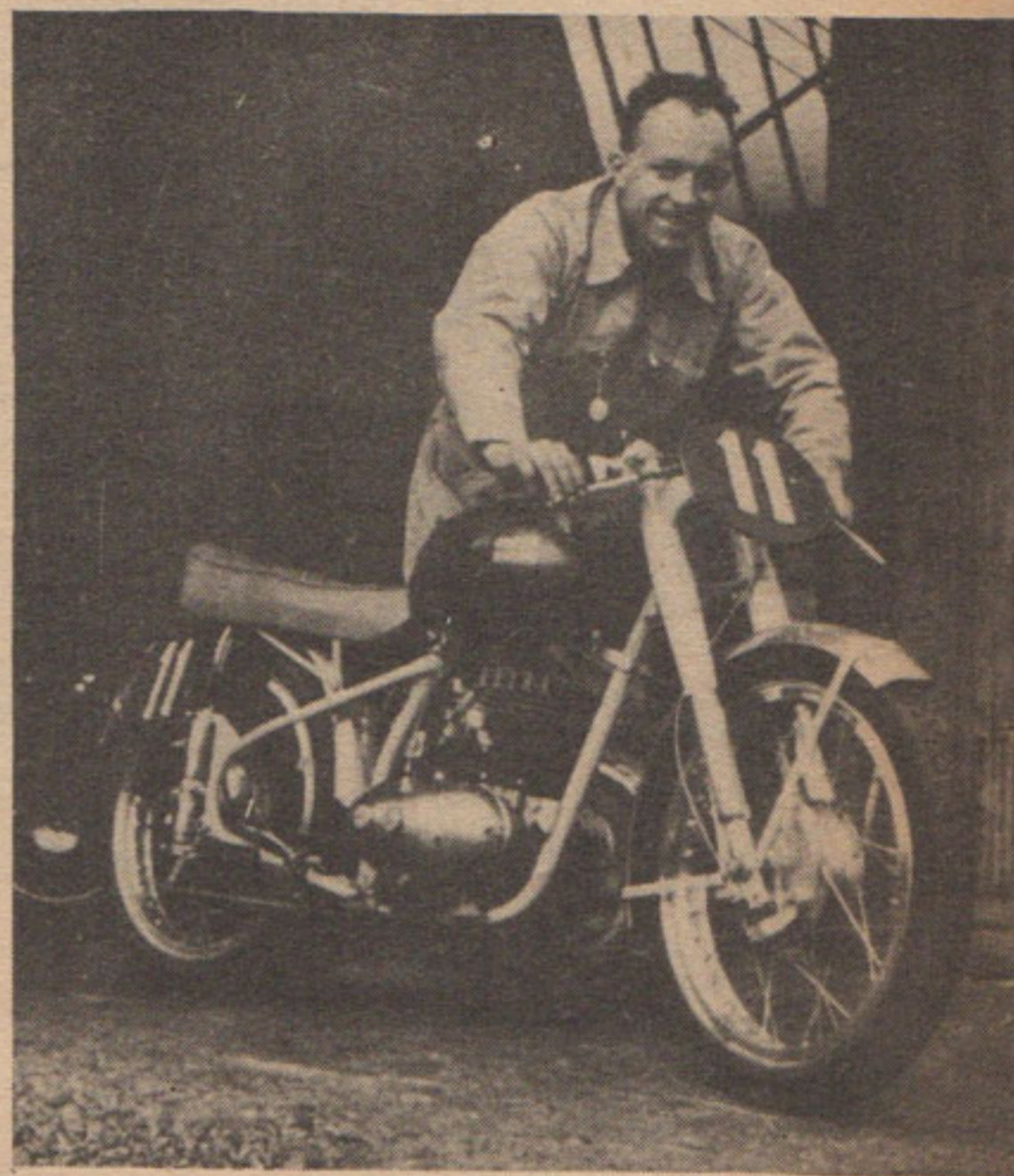
#### MONTESA AU TT

La firme Montesa a manifesté l'intention de participer au Tourist Trophy de cette année en catégorie 125 cmc., ainsi qu'aux autres épreuves du Championnat du Monde.

#### NORTON ET LA COMPETITION

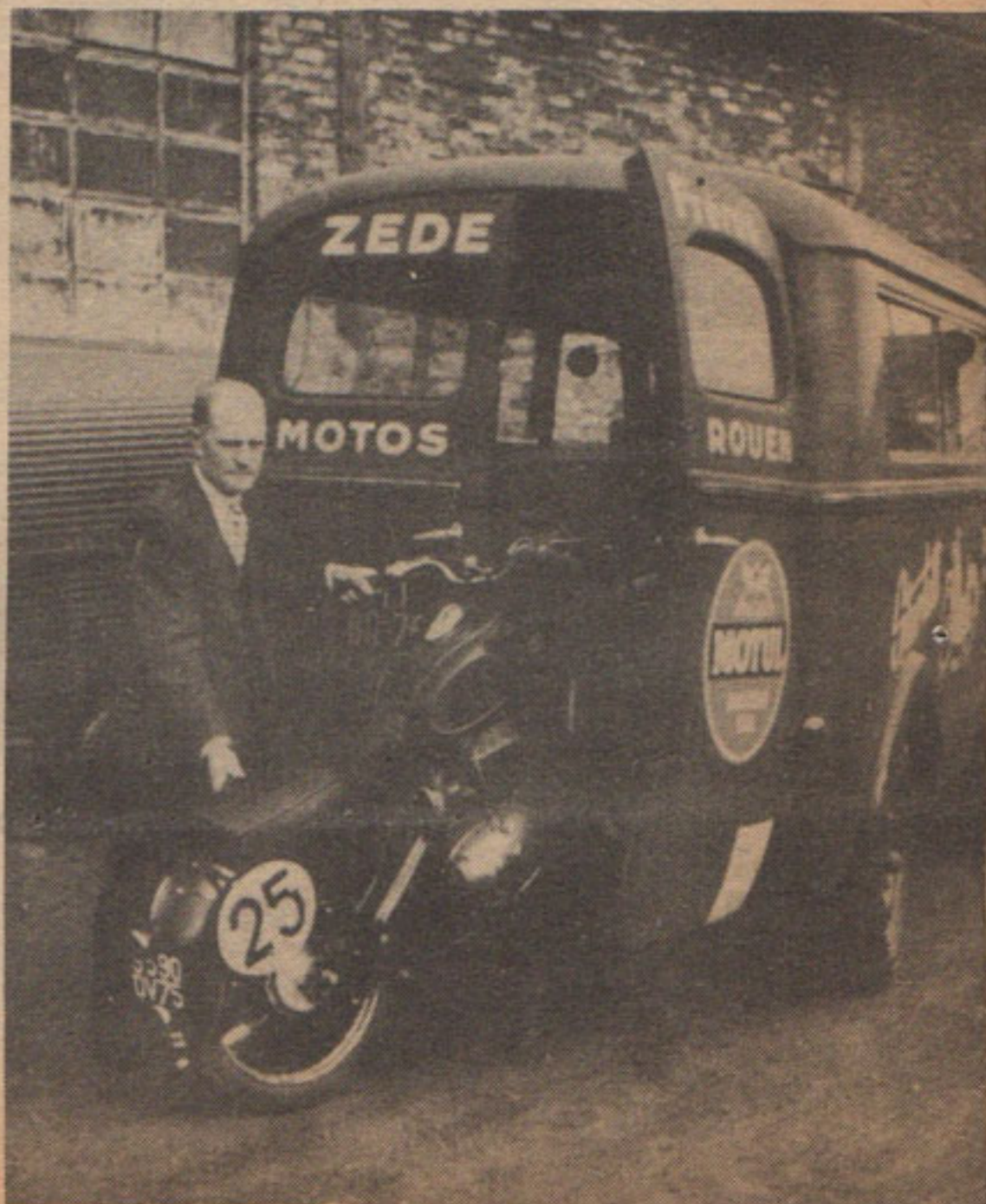
La maison Norton qui ne participera pas officiellement au championnat du monde, a composé cependant l'équipe qui la représentera au Tourist Trophy et à certaines autres épreuves continentales. Il s'agit des pilotes Hartle, Trow et Brett. Ce dernier pilote des Norton depuis 1953, tandis que Trow s'est distingué l'an dernier au TT par une belle place de quatrième en catégorie Senior.

Le but de la maison est de procéder à certaines expériences qui, si elles donnent satisfaction, seraient adaptées à la série. Voilà une politique que l'on aimerait retrouver plus souvent en France !



#### GNOME-RHONE SONGE AUSSI...

...à la province, et lors d'une récente visite à l'usine, nous avons pu voir, ci-dessus, Heuqueville prendre possession d'une 175 sport, mais aussi, les agents de la marque à Rouen emmener en Normandie une machine mise au point par l'usine. Ainsi Gnome-Rhône ne se contente pas de figurer seulement à Montlhéry, mais aussi en province.





# AMBIANCE CHAMPÊTRE et GYMKHANA

## A SUCY - EN - BRIE

Le Moto-Club de Sucs-en-Brie organisait le dimanche 22 avril une importante concentration motocycliste, suivie d'un gymkhana et de démonstrations acrobatiques sur moto. Cette manifestation était placée sous le signe du « fanion entr'aide MOTO-REVUE ». Elle réunissait une centaine de membres des clubs suivants : MC Châtillonnais, MC Palaisien, MC Vigneux, MC Noiséen et MC Sucs.

Les participants devaient rallier Sucs-en-Brie après avoir parcouru entre minuit et midi un itinéraire connu au départ. Des contrôles fixés et désignés à l'avance leur permettaient de faire pointer leur carte de route.

A midi, tous les concurrents ayant participé à l'épreuve se trouvaient réunis sur la place de la Gare de Sucs.

Alors que les organisateurs procédaient au pointage des cartes de route, les concurrents se retrouvaient à 14 h. 30 au Parc Montaleau pour assister au gymkhana et aux démonstrations acrobatiques sur moto. 15 représentants des clubs présents rivalisèrent d'adresse pour remporter la coupe Veedol offerte au vainqueur.

En intermède « Les Deux X » exécutèrent avec brio leur numéro d'acrobaties sur moto.

A l'issue du gymkhana, Monsieur le Maire de Sucs remit aux vainqueurs des différentes épreuves les coupes et challenges mis en compétition.

Mr et Mme Billay, sur vélomoteur Racer à moteur 70 cmc. Lavalette, remportèrent la coupe récompensant le plus long kilométrage parcouru (448 km).

Mr Caudieu, du MC Noiséen, vainqueur du gymkhana, reçut la coupe Veedol, tandis que le Challenge du MC Sucs était remis au MC Noiséen et la coupe de la Ville de Sucs au MC Châtillonnais.

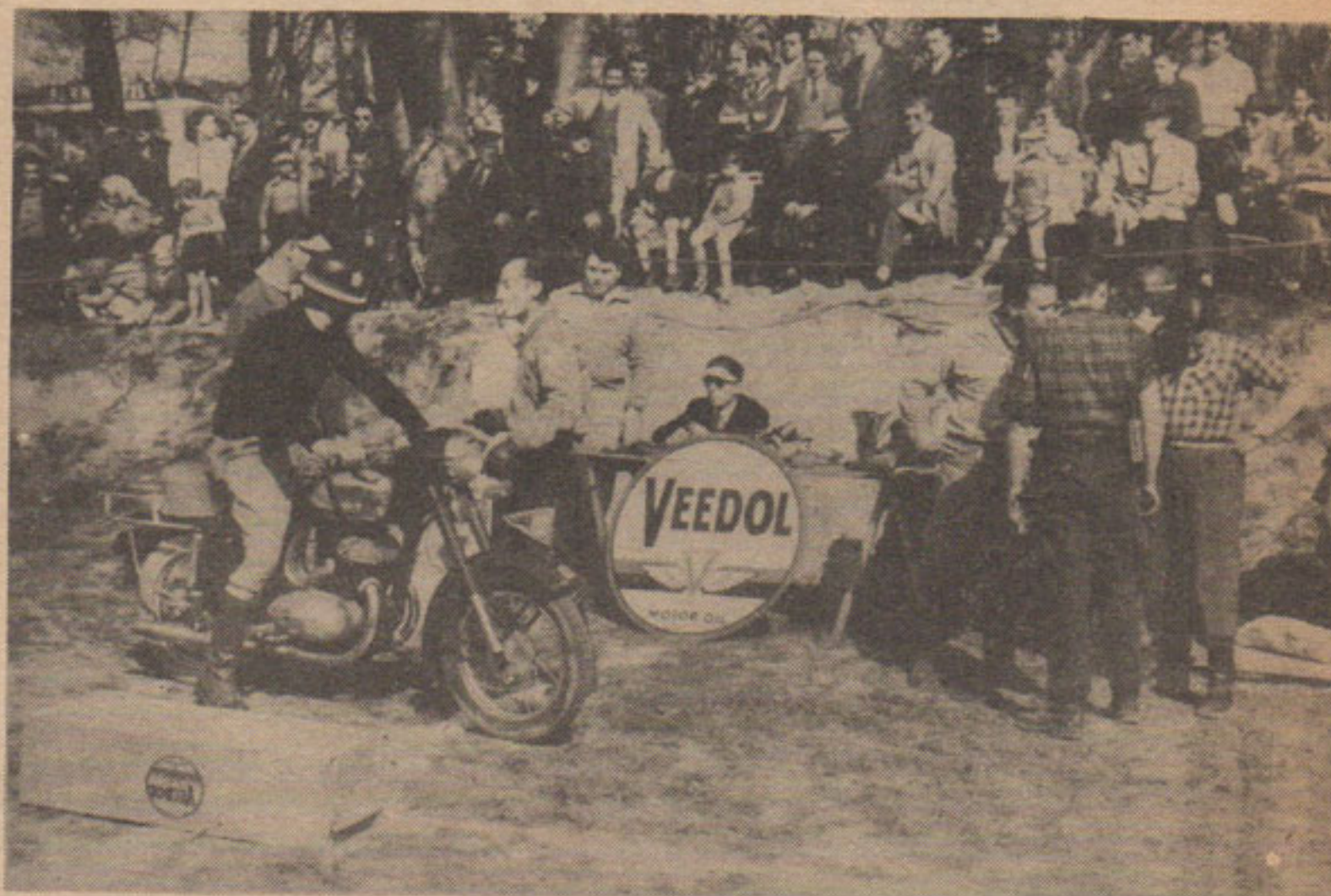
Invité d'honneur, Mr Pierre Monneret fit une démonstration de gymkhana très remarquée !

Placée sous le signe du fanion entr'aide MOTO-REVUE, cette manifestation a obtenu un succès mérité, mais les infatigables animateurs du MC Sucs ne s'en tiendront pas là. Ils ont l'intention d'organiser d'autres concentrations encore plus importantes très prochainement.

G.E.B.



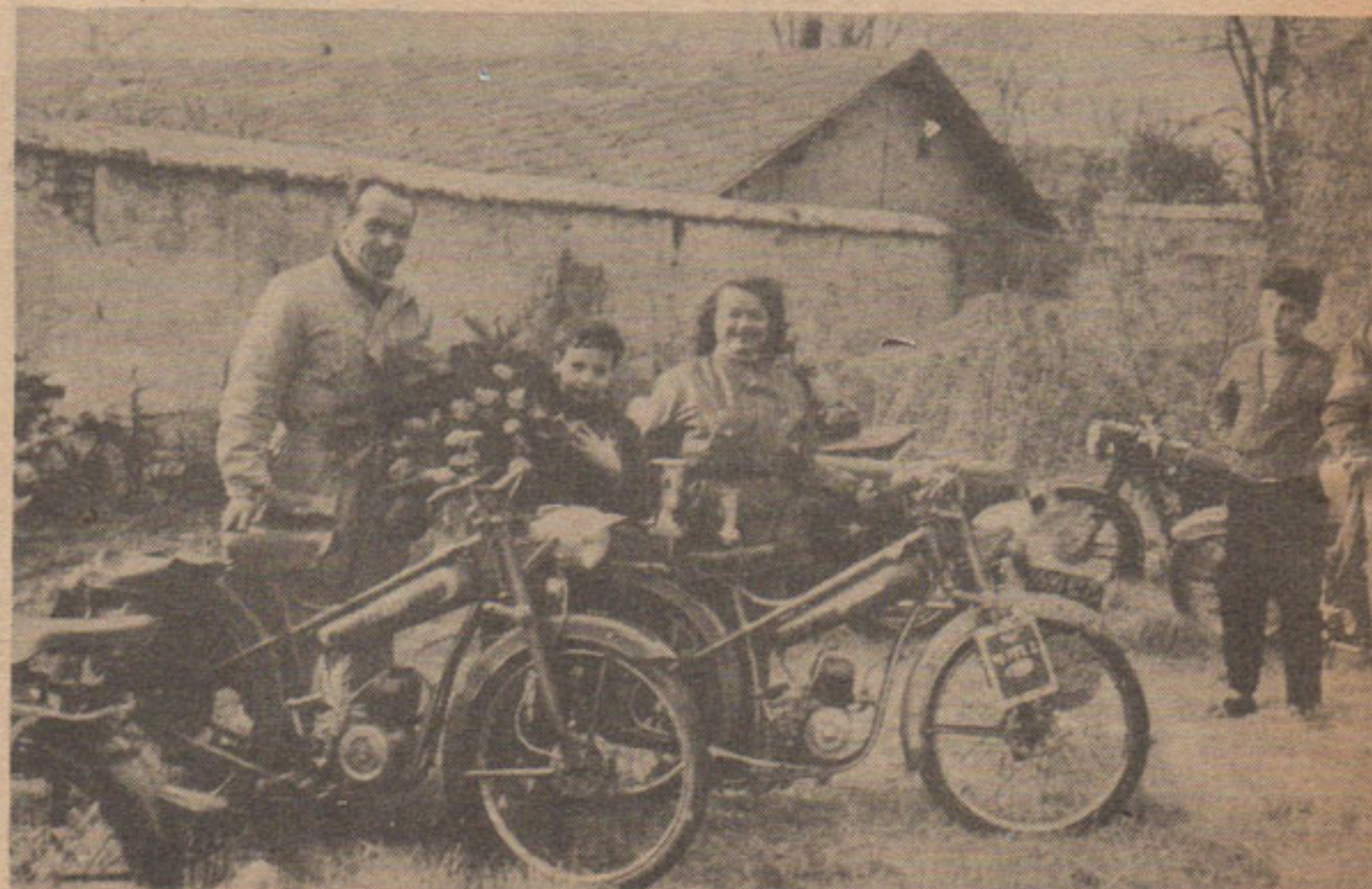
*Ci-dessus : les participants aux épreuves de gymkhana sont rassemblés sur la ligne de départ. - Ci-contre : symbole de l'entr'aide motocycliste, le fanion « Moto-Revue » flotte à l'avant de la plupart des machines.*



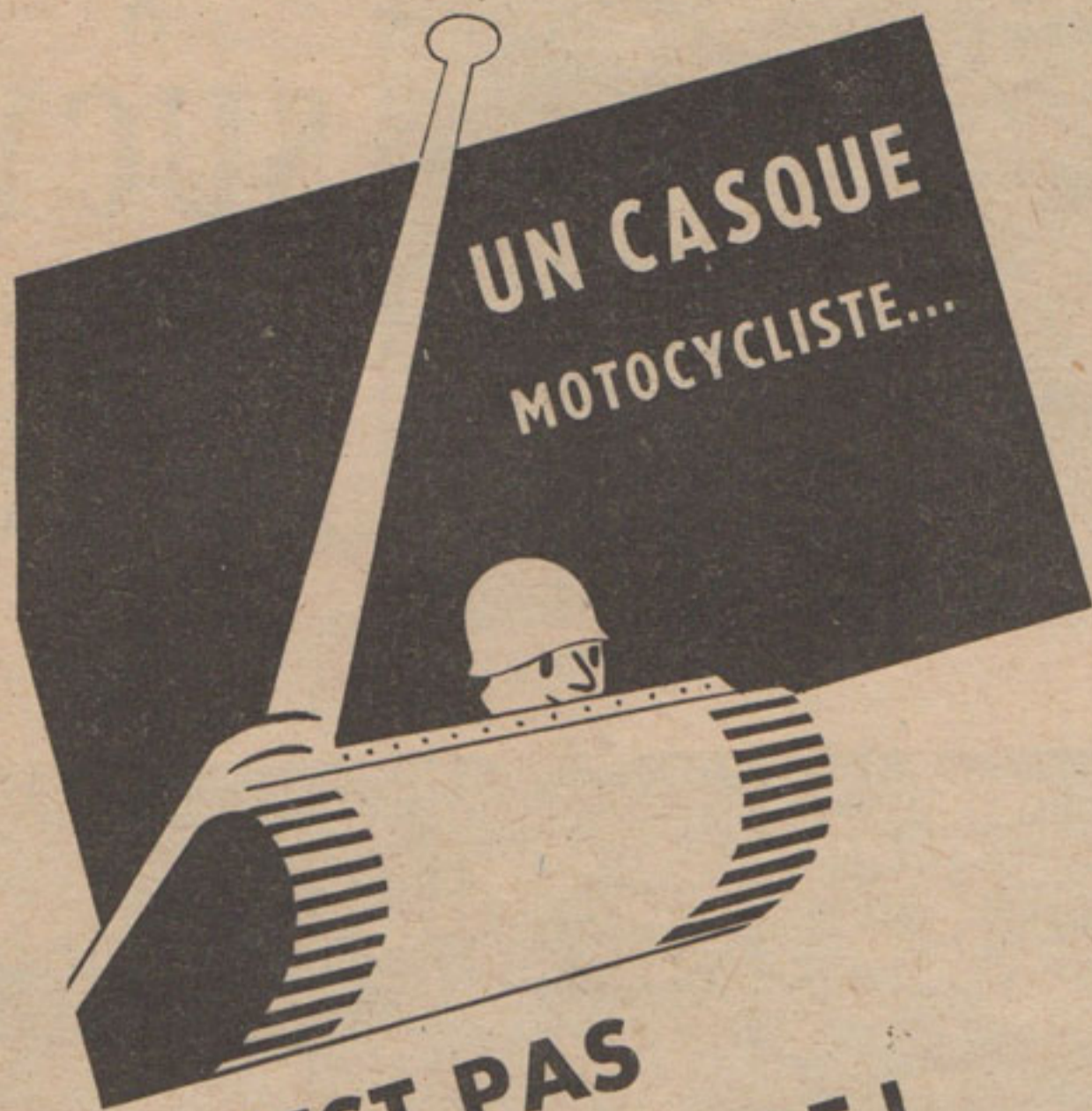
*M. et Mme Billay et leurs deux racers à moteur Lavalette 70 cmc., sur lesquels ils remportèrent la victoire. En outre, Mme Billay reçut la coupe des dames.*



*Le représentant des Ets Veedol remet à M. Caudieu la coupe offerte par la sportive marque d'huile.*







**N'EST PAS  
UN BLINDAGE !**

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

COUVERT D'UN

**GENO**

C'EST ÊTRE A COUVERT !

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

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

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

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

**ETS GUENEAU-GENO, 6, Fg-Saint-Honoré - PARIS-8'**



**RÉPAREZ**  
*à froid*  
avec

**PIECES A BORDS MINCES**  
**DISSOPLAST**  
**AUTOVULCANISANTES**

BREVET ANGLAIS  
**ROMAC**  
CURE C-CURE

PROTECTION PAR FEUILLE D'ALUMINIUM

et avec

*Super Dissolution*

**DISSOPLAST**  
QUALITE ECONOMIE  
VULCANISANTE

NE SÈCHE PAS DANS LE TUBE

## AMORTISSEURS LELAURAIN

*Amortisseur  
Télescopique  
Hydraulique  
Double effet*

*Suspension  
Spéciale  
Moto-Scooter*



CONSTRUCTEUR S. A.

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



# ACTUALITÉS

## ◆ PERMIS DE CONDUIRE

En 1955, 579.597 candidats au permis de conduire ont satisfait à l'examen d'aptitude préalable, dont 46 % dès la première présentation, 35 % à la suite d'un second essai, 12 % après trois tentatives.

Sur les 579.597 candidats admis, 43.895 ont obtenu le permis A (motos), 450.648 le permis B (tourisme), 64.136 le permis C (poids lourds), 18.894 le permis D (transports en commun), 2.024 le permis F (infirmes).

La délivrance de ces permis a donné lieu, au total, à 1.133.899 examens techniques et à environ 85.000 examens médicaux, soit une augmentation de près de 10 % par rapport à l'année précédente, 23 % de ces examens s'appliquant à des candidats du sexe féminin.

Au cours de la même année, les mesures suivantes ont été prononcées à l'encontre des conducteurs fautifs : 16.964 suspensions temporaires, 2.252 annulations ou interdictions de se mettre en instance et 10.086 avertissements. Parmi ces mesures, 2.211 sanctionnent des cas d'ivresse et 980 des délits de fuite.

En 1956, l'Union Nationale des Associations de Tourisme (UNAT) chargée d'assurer les examens de capacité, devra faire face à une affluence de demandes au moins égale à celle de 1955.

Elle y parviendra grâce à l'important dispositif mis en place et qui ne comprend pas moins de 400 centres desservis, en liaison avec 40 correspondants régionaux par 160 experts spéciaux.

## ◆ FOIRE-EXPOSITION DE FLERS

A la 23<sup>e</sup> Foire-Exposition de Flers (Orne), qui se déroulera du 20 au 27 mai, un important emplacement a été réservé pour la 2<sup>e</sup> Foire automobile et Motocycliste de Basse-Normandie qui avait déjà été mise sur pied l'an dernier grâce à la collaboration de l'Amicale Motocycliste Flérienne. La participation de plusieurs dizaines de marques est d'ores et déjà assurée pour 1956.

Pour tous renseignements, adresser la correspondance : Foire-Exposition de Flers (Orne).

## ◆ PLUS D'ORNEMENTS SUR LES CAPOTS DE VOITURES

Les figurines qui juchaient de nombreux capots de voitures seront désormais interdites en Suisse. C'est une sage mesure qui a été prise par ce pays, quand on songe aux dangers qu'encourent motocyclistes, cyclistes et piétons si leur tête vient heurter ces ornements, qui, il faut l'avouer, n'améliorent pas, ou très peu, l'esthétique des voitures.

## ◆ UN MOTEUR SENSATIONNEL

Présenté au dernier Salon Automobile de Francfort, un nouveau moteur dénommé « M » a bouleversé tous les canons généralement admis dans la technique du moteur à explosions. En effet, ce moteur qui est monté actuellement sur les camions allemands « Man », est pourvu de l'injection directe et possède la particularité extraordinaire de pouvoir absorber tous les carburants : pétrole, essence, gas-oil, supercarburant, fuel, huile de graissage. Il paraît qu'avec ce dernier carburant, le rendement est aussi bon qu'avec l'essence...

Voilà qui résoudra bien des problèmes lorsque vous serez en panne de carburant !

## LE TOUR DU MONDE AVEC UNE LIVRE !



Un des plus étonnants voyageurs modernes est bien ce jeune ingénieur hindou de 28 ans : Raj Kumar. Il est certain que s'il réussit dans sa tentative de voir chaque pays du monde avec sa BSA vieille de 9 ans, qui a maintenant plusieurs centaines de milliers de kilomètres, il aura accompli un exploit unique dans l'histoire des voyages. Raj quitta sa maison d'Aggra il y a 3 ans avec une livre en poche et un bidon d'essence, gagnant sa vie en faisant des conférences et des articles. Il traversa l'Inde du sud, puis l'est : Australie, Nouvelle Zélande et Japon, puis passa en Chine par l'Himalaya et le Beluchistan, entra en Europe passant quelques semaines en Angleterre, avant de descendre sur l'Afrique où cette photo fut prise. Il va encore parcourir l'Amérique du Sud, les U.S.A., le Canada et la Russie. A son retour, Raj, ancien élève de l'université londonienne, écrira un livre relatant ce voyage aux mille péripéties, à travers, suivant son expression : « Toutes sortes de peuples, de races, de croyances et de couleurs ».

## ◆ UN BRITANNIQUE AU BUREAU DES CONSTRUCTEURS

Le Bureau permanent international des constructeurs, qui s'était réuni récemment à Genève, avait invité l'Angleterre à désigner leur président pour les années 1956 et 1957. C'est Mr H.M. Palin, directeur de l'Association des Industries du Cycle et du Motocycle Britanniques, qui a été promu à ce poste.

## ◆ PRODUCTION CHEZ BMW

La production journalière de BMW s'élève actuellement à 20 voitures, 80 motos et 120 auto-coupés Isetta. Mais cette cadence va augmenter incessamment dans de sensibles proportions, les services commerciaux ne pouvant satisfaire à toutes les demandes, en particulier pour l'Isetta.

## ◆ GEORGES MONNERET AU BOL D'OR

S'il est encore impossible de dresser la liste des concurrents ou firmes ayant sollicité leurs engagements pour le prochain Bol d'Or, puisque rien n'est encore officiel, par contre les rumeurs vont bon train, et c'est ainsi qu'actuellement les bruits suivants circulent :

— Georges Monneret participerait aux prochaines 24 Heures... au guidon d'une Porcupine AJS.

— Gnome-Rhône viendrait officiellement en 175, et se heurterait dans cette catégorie à plusieurs autres marques françaises, dont Peugeot.

— La participation étrangère compterait Jawa, Horex et peut-être Puch, IFA et Adler.

Rien n'est encore clos, mais nous pouvons être sûrs d'avoir un Bol d'Or retentissant cette année.

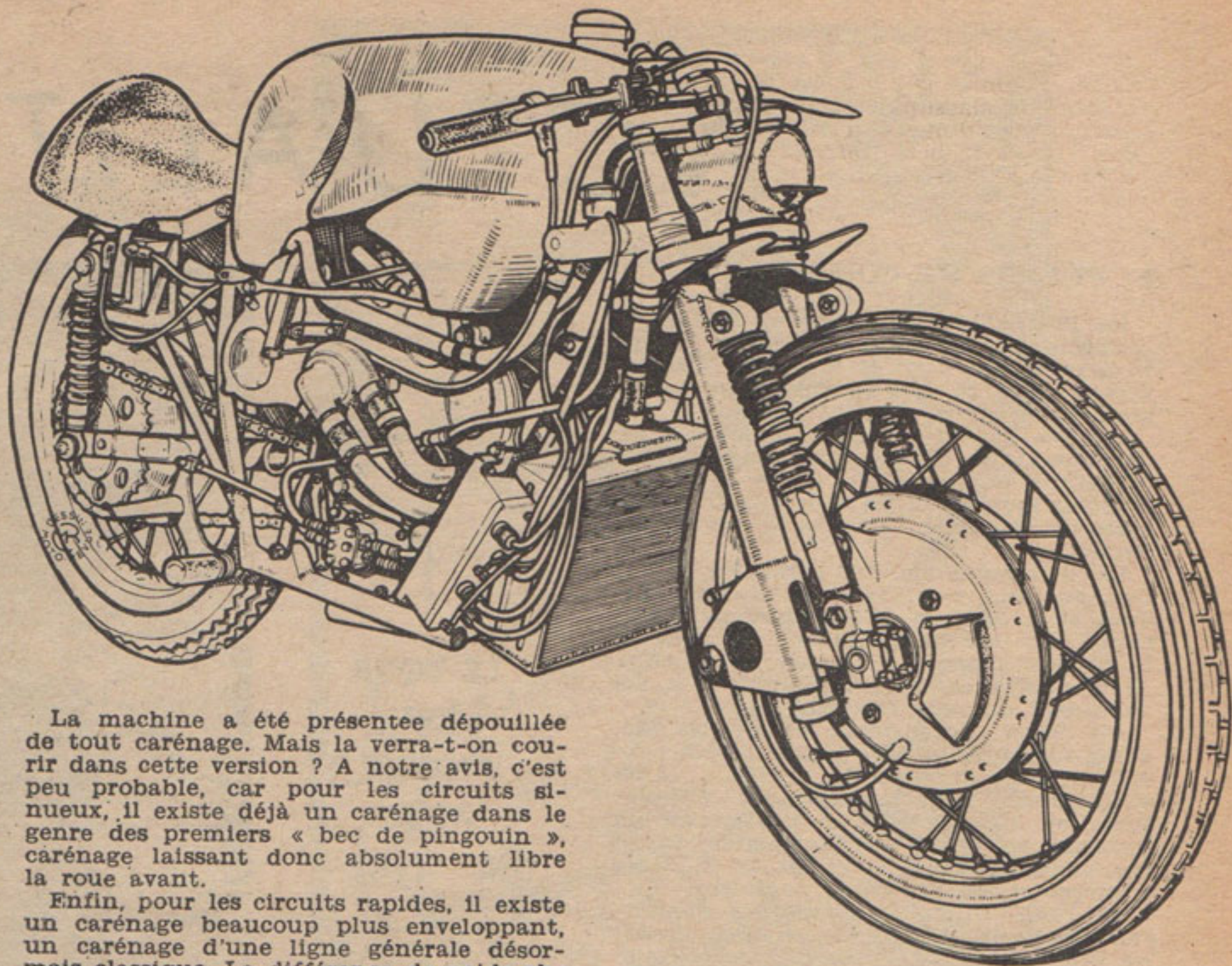
## Courrier Technique

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

Merci.



# LA PLUS SENSATIONNELLE MACHINE DE COURSE DE L'APRÈS-GUERRE :



**A** plusieurs reprises, nous avons eu l'occasion de parler de cette sensationnelle Guzzi 8 cylindres, qui, tout comme le serpent de mer, fait de temps à autre l'objet d'articles sensationnels !

Mais cette fois-ci, le sensationnel cède sa place à la précision, car depuis les débuts prometteurs de cette nouvelle 500 cmc. à Imola, la Moto-Guzzi a bien voulu donner quelques caractéristiques précises et il est déjà possible de lever le coin du voile qui recouvrait jalousement ce prototype qui entend bien faire oublier l'échec que fut la 4 cylindres en ligne.

Dans notre numéro 1244, nous avons longuement décrit cette dernière, et pour clore mon article, je donnais les raisons majeures qui avaient incité l'ingénieur Carcano à créer un huit cylindres en V, à savoir :

- Nécessité d'un multicylindre, le monocylindre étant pratiquement au bout de ses possibilités.
- Souci d'un maître-couple aussi réduit que possible, et ici, nous n'avons que l'équivalent d'un 250 cmc. 4 cylindres face à la route.

La décision de construire un V8 fut prise en octobre 1954, mais l'idée directrice remonte à 1953.

## Comment se présentent les machines

Avant d'analyser l'architecture du moteur et de la partie cycle, voyons cette Guzzi dans son ensemble, ou plutôt ces Guzzi dans leur ensemble, car il existe plusieurs modèles, adaptés chacun à un type de circuit.

*Si, recouverte de son carénage la Guzzi V8 demeure assez impersonnelle, par contre, en « tenue légère », elle constitue un magnifique sujet d'admiration.*

La machine a été présentée dépouillée de tout carénage. Mais la verra-t-on courir dans cette version ? A notre avis, c'est peu probable, car pour les circuits sinueux, il existe déjà un carénage dans le genre des premiers « bec de pingouin », carénage laissant donc absolument libre la roue avant.

Enfin, pour les circuits rapides, il existe un carénage beaucoup plus enveloppant, un carénage d'une ligne générale désormais classique. La différence de poids obtenue entre ces deux carénages est de 3 kgs, au détriment, bien entendu, du plus enveloppant.

## A la lumière du 4 la pièce maîtresse

Incontestablement, le moteur de cette Guzzi peut être qualifié de chef-d'œuvre empreint toutefois d'un grand classicisme, ce à quoi Guzzi ne nous avait pas tellement habitué.

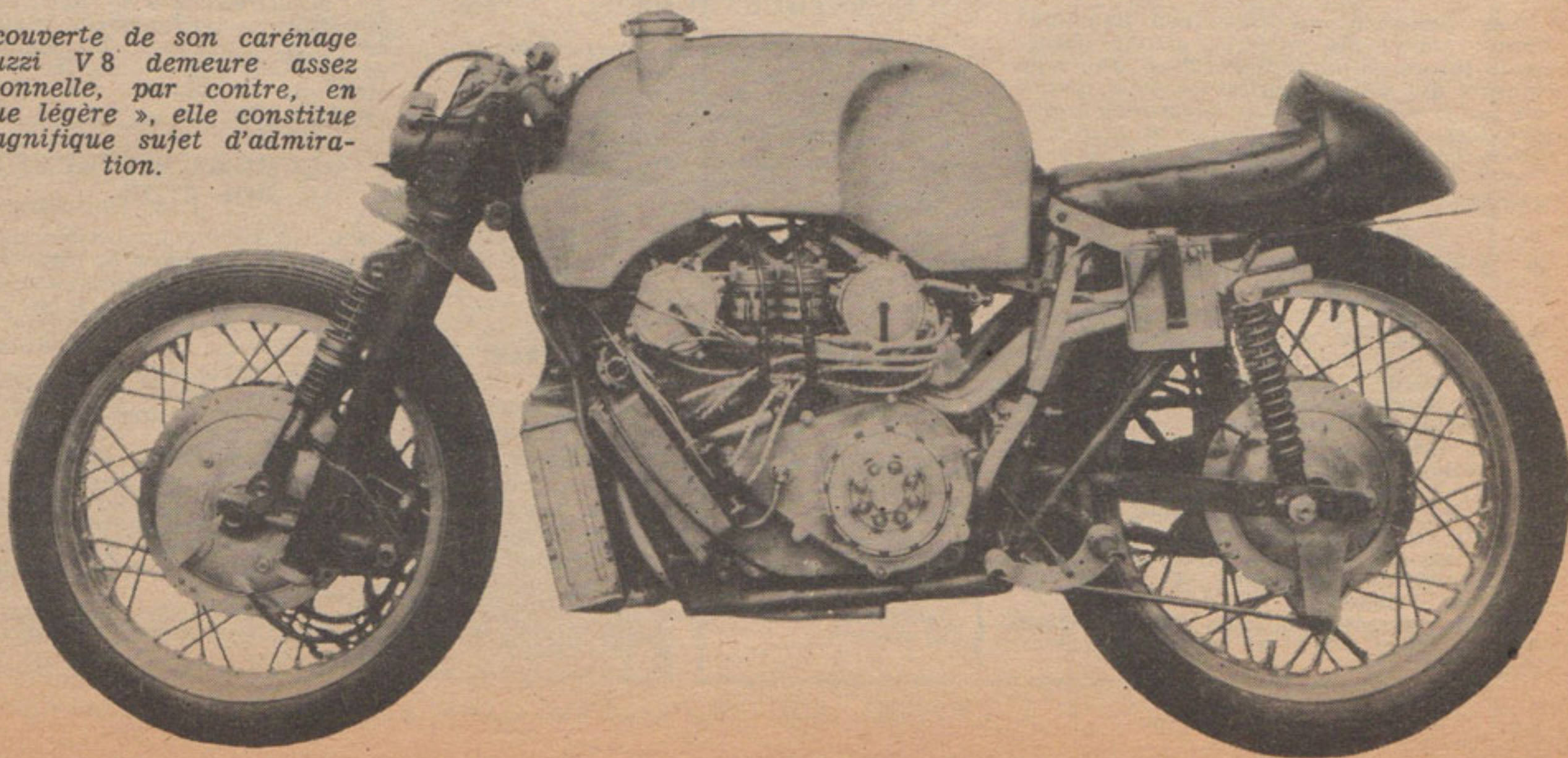
Il est vrai que la mise au point de cette machine de circuit 8 cylindres était déjà suffisamment complexe, pour que l'ingénieur Carcano ne s'attaque pas par la même occasion à des solutions inédites.

D'ailleurs les déboires enregistrés avec la précédente 4 cylindres ont manifestement servi.

— L'embellage de la machine tourne perpendiculairement à l'axe de celle-ci, afin qu'au pilotage, surtout lors des accélérations, on ne ressente plus les effets du couple de renversement de l'embellage.

— Par la même occasion, la transmission finale se fait par chaîne et non plus par arbre.

LA  
GUZZI  
V 8





— Enfin l'embrayage revient à un emplacement classique, où l'on peut lui donner la dimension nécessaire, et surtout où il peut refroidir, puisqu'il est même extérieur au carter de transmission primaire.

★

Par contre, si l'injection n'a pas été conservée, il ne faut pas en conclure qu'elle ne donnait pas satisfaction, mais considérer que dans le cas de notre 8 cylindres, les cylindrées unitaires sont très faibles ; donc la quantité de carburant à injecter très petite et, par là, difficilement dosable.

### Conception générale

Il s'agit d'un bloc-moteur 8 cylindres en V, les deux rangées de cylindres formant un angle de 90° entre elles.

Distribution classique par double arbre à cames en tête. Alimentation par huit carburateurs, allumage par deux batteries, deux rupteurs, huit bobines.

Graissage par carter sec.

Refroidissement par eau.

Carter moteur d'une seule pièce.

Culasses non détachables.

Enfin, le vilebrequin n'a que 4 manetons (chacun d'eux servant pour deux bielles) calés à 180°.

— Transmission primaire par engrenages.

— Embrayage à disques multiples fonctionnant à sec.

— Boîte de vitesses à 4 rapports.

★

Quant au cadre, c'est un double berceau avec un gros tube supérieur formant réservoir d'huile.

— Suspensions : AV à balanciers ; AR oscillante.

— Pneus : 3,00x19 à l'avant ; 3,25x20 à l'arrière.

— Réservoir de 34 litres.

— Poids de la machine à vide avec grand carénage : 147 kgs.

### Le moteur

Celui-ci est bâti autour du carter-moteur en un seul bloc, qui, tout comme le carter de distribution qui vient le coiffer à droite, et le carter de transmission primaire qui ferme son côté gauche, est en électron.

A l'arrière de ce carter se trouve un bossage fortement nervuré, contenant l'axe d'articulation de la fourche arrière oscillante. Cet axe est donc très près du pignon de sortie de boîte, afin de faire varier au minimum la tension de chaîne lors des débattements de la roue.

Sur ce bloc-moteur sont maintenus, au moyen de longs goujons, les deux groupes de 4 cylindres en alliage Y.

Les culasses ne sont pas détachables, ce qui est une pratique assez courante en moteur de compétition multicylindre, où l'on recherche avant tout une parfaite étanchéité.

Les culasses sont donc également en alliage Y et selon une technique chère à Guzzi, nous ne trouvons pas de sièges rapportés sous les soupapes qui ferment donc directement sur l'alliage léger. De même les bougies sont vissées directement dans le métal.

### Des chemises vissées

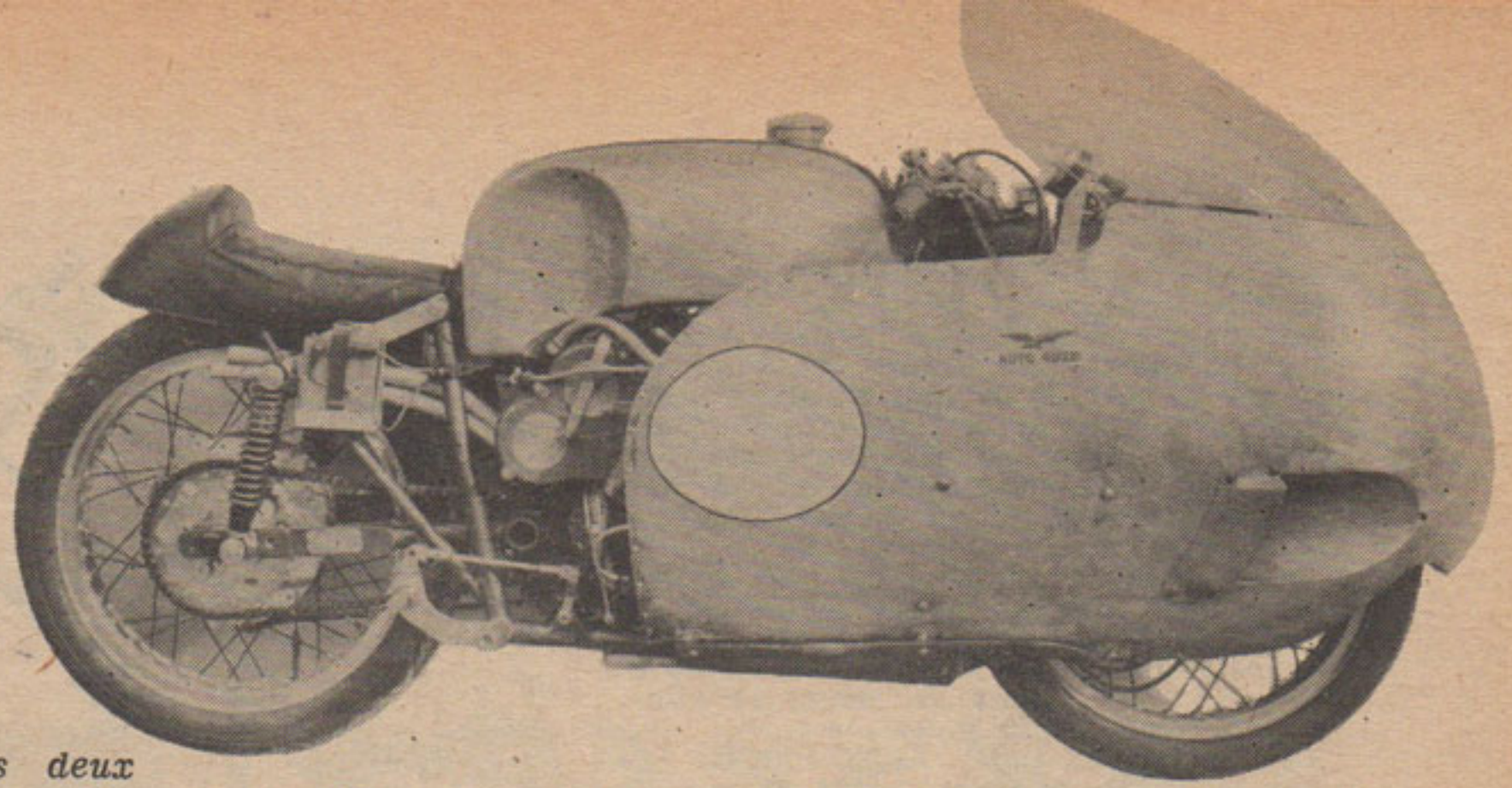
Selon une technique aviation, qui fut également reprise par Ferrari en automobile, les chemises en fonte sont vissées dans les culasses, toujours à cause d'une recherche constante pour une étanchéité absolue.

La surface extérieure des chemises qui est en contact avec l'eau de refroidissement, est ondulée afin d'augmenter la surface de rayonnement thermique et d'accroître en même temps la rigidité et la résistance aux déformations.

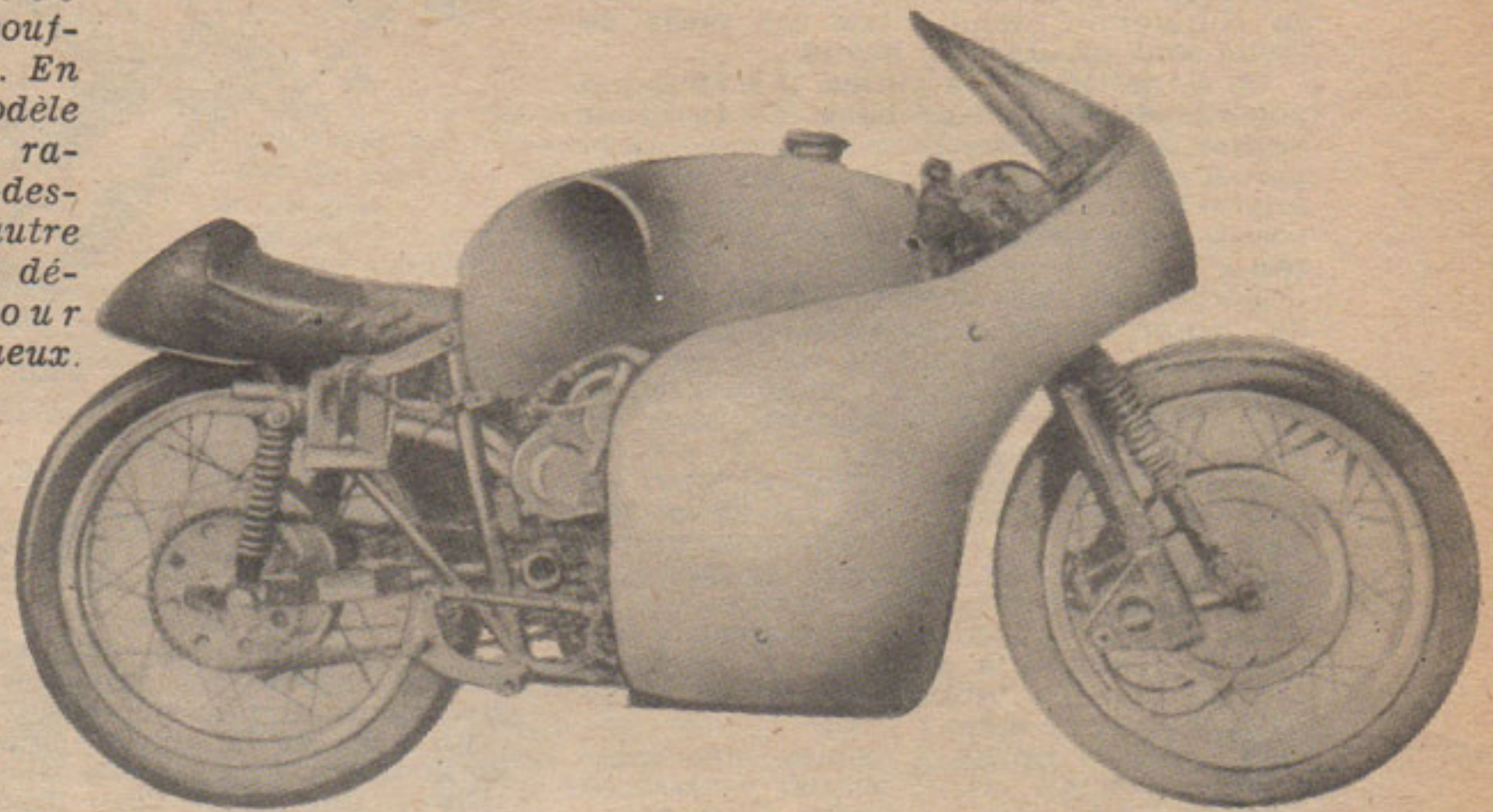
A la base de ces chemises, un épaulement les colle contre le carter-moteur, avec l'interposition d'un joint en caoutchouc spécial, afin que l'eau ne puisse passer en direction du carter-moteur.

### Un vilebrequin Monobloc

Afin d'être parfaitement rigide, bien centré, etc., le vilebrequin est en une



*Voici les deux carénages proposés après étude à la soufflerie Guzzi. En haut, le modèle pour circuit rapide, et au-dessous, une autre version plus dépouillée pour circuit sinueux.*



## 5 MINUTES AVEC SON PILOTE KEN KAVANAGH

Rencontrant Ken Kavanagh à l'occasion du Grand Prix de la Sarre, il va sans dire que c'est la Guzzi V 8 qui fit immédiatement les frais de la conversation que nous résumons succinctement.

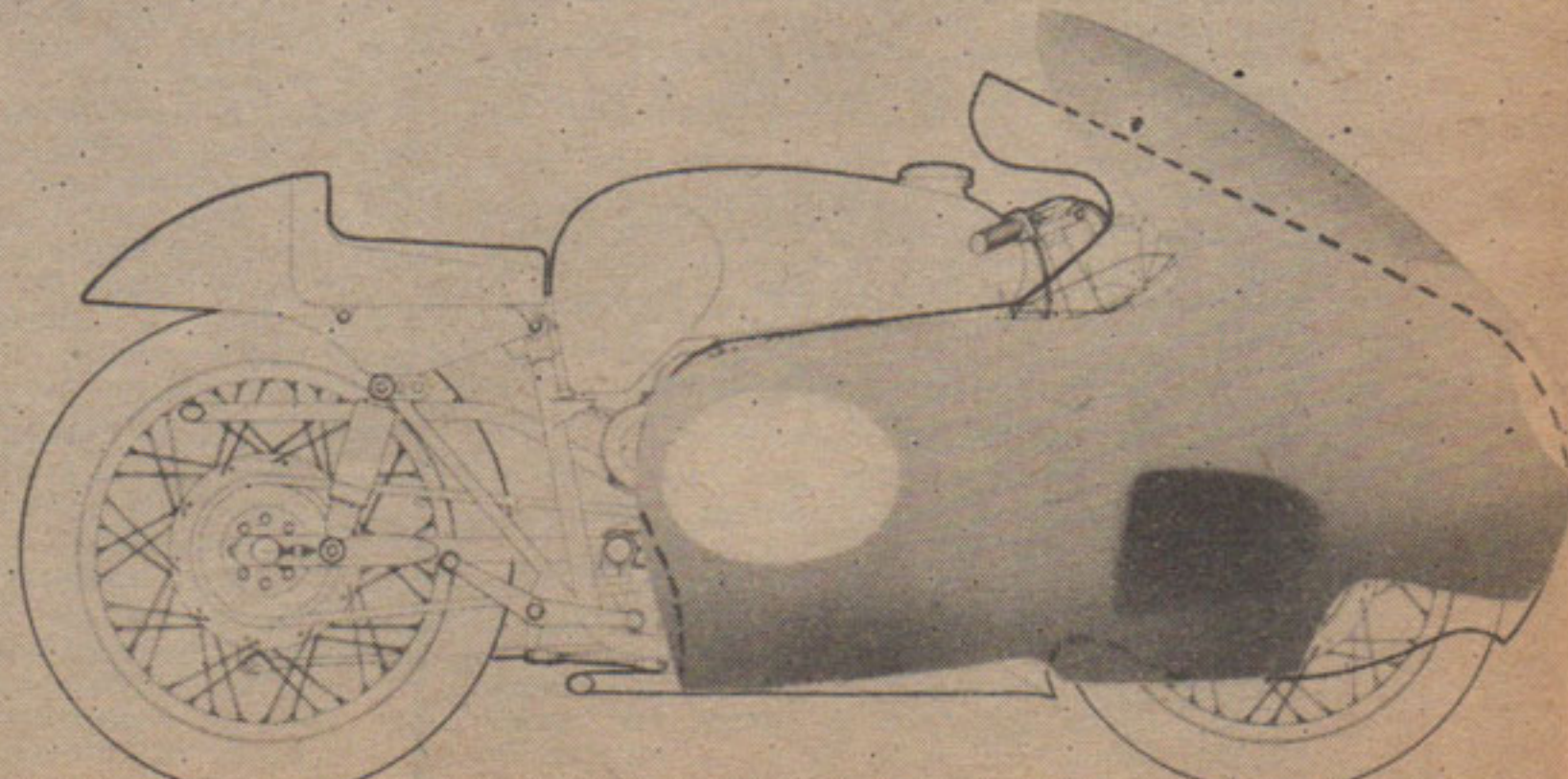
Puissance : 68,5 CV à 12.000 t.-m., mais qui en fait, atteint 75 CV à 13.500 t.-m. (75 CV... 150 CV/l. !). Mais le vilebrequin actuel manquant encore un peu de rigidité (un nouveau est en cours de fabrication), ordre est donné aux pilotes de ne pas dépasser actuellement les 12.000 t.-m.

Synchronisation parfaite des carburateurs. (« Je n'ai jamais roulé sur 7 cylindres 1/2 », Kavanagh dit) et aucun ennui avec l'allumage.

Vitesse de pointe : 270 kmh. en ligne droite ; environ 256 sur l'anneau de Monza. Essayant les suspensions et sans chercher spécialement à faire une performance, Kavanagh a battu officiellement de 4/5 de seconde, le record de Duke sur Gilera 4 sur le circuit routier de Monza. Accélération foudroyantes : départ arrêté, la V 8 atteint déjà 240 kmh. à l'entrée de la « Curva Grande », donc au bout de 1.100-1.200 mètres.

Conduite ne posant aucune difficulté, tant est grande l'élasticité du moteur (reprises faciles à partir de 6.000 t.-m) ; ceci explique l'adaptation de 4 vitesses seulement.

*Ci-contre, en pointillés le premier carénage conçu en 1955 et en surimpression un des derniers modèles, quelque peu différent encore de celui présenté en haut de cette page.*





seule pièce d'acier au nickel-chrome, forgée, puis tournée et rectifiée.

Les masses d'équilibrage formant volant sont absolument circulaires, et sont au nombre de huit, également réparties, afin d'éviter au vilebrequin tout effet de distorsion. L'équilibrage proprement dit est assuré par des contre-poids montés en queue d'aronde dans les masses circulaires.

Ce vilebrequin tourne sur cinq roulements. Ceux des extrémités sont du type à rouleaux en une seule pièce, tandis que les 3 roulements centraux, toujours à rouleaux, se séparent en deux, le vilebrequin étant d'une seule pièce.

Les bielles en acier nickel-chrome et d'une longueur de 9 cm sont à chapeaux. Leurs têtes tournent sur des roulements toujours à rouleaux dont les cages sont en duralumin, tandis que les pieds de bielle sont montés sur bague.

Vu la petitesse des pièces, il n'était pas possible de réaliser de bons circlips pour arrêter latéralement l'axe de piston. Aussi a-t-on eu recours à une technique très originale, consistant en 2 petits « chapeaux » qui viennent coiffer l'axe de piston.

Les pistons, très bombés (10 à 1 de taux de compression) et comportant évidemment des encoches pour les soupapes, possèdent deux segments de compression, et un seul segment râcleur, juste sous les segments de compression.

Les soupapes forment entre elles un angle de 60°. Elles sont rappelées par deux ressorts hélicoïdaux concentriques enfermés sous des poussoirs cylindriques et les guides sont en deux parties.

Les arbres à cames, qui tournent sur deux roulements à aiguilles et un palier central lisse en bronze, attaquent directement les poussoirs.

Ces quatre arbres à cames sont commandés par un grand pignon central en acier enfermé sous le carter de distribution. Bien entendu, ce grand pignon reçoit son mouvement du vilebrequin, dont l'extrémité droite comporte deux pignons, l'un intérieur, commandant la pompe à huile, l'autre, extérieur, la distribution.

L'autre extrémité du vilebrequin entraîne le petit pignon à taille droite, de la transmission primaire.

En considération des efforts importants auxquels est soumis ce pignon, sa liaison avec la queue de vilebrequin gauche se fait d'une manière originale : l'extrémité de l'arbre est carrée, avec les angles arrondis, et le pignon est emmanché à force. Solution assez coûteuse, mais assurant un ensemble très solide.

Le rapport de transmission primaire est de 2,75 à 1.

### 6 puis 4

Quant à la boîte de vitesses, qui primitivement était à six rapports, car l'ingénieur Carcano croyait avoir un moteur « pointu », elle est maintenant à 4 vitesses seulement (vu l'élasticité du moteur) avec les rapports internes suivants : 1,97 - 1,58 - 1,20 et 1 à 1.

Ces rapports en eux-mêmes indiquent que le moteur est souple, puisque la première est à 50,8 % de la quatrième, alors qu'en général une boîte compétition a une première à 56 %.

Seconde également très courte à 63 % (généralement 75 %), troisième à 83,3 % (contre 91-92 %).

Donc rapports très étalés, avec une différence relative entre première et seconde, et troisième et quatrième à peu près identique (1,24) alors que le trou le plus manifesté est entre deuxième et troisième (1,31).

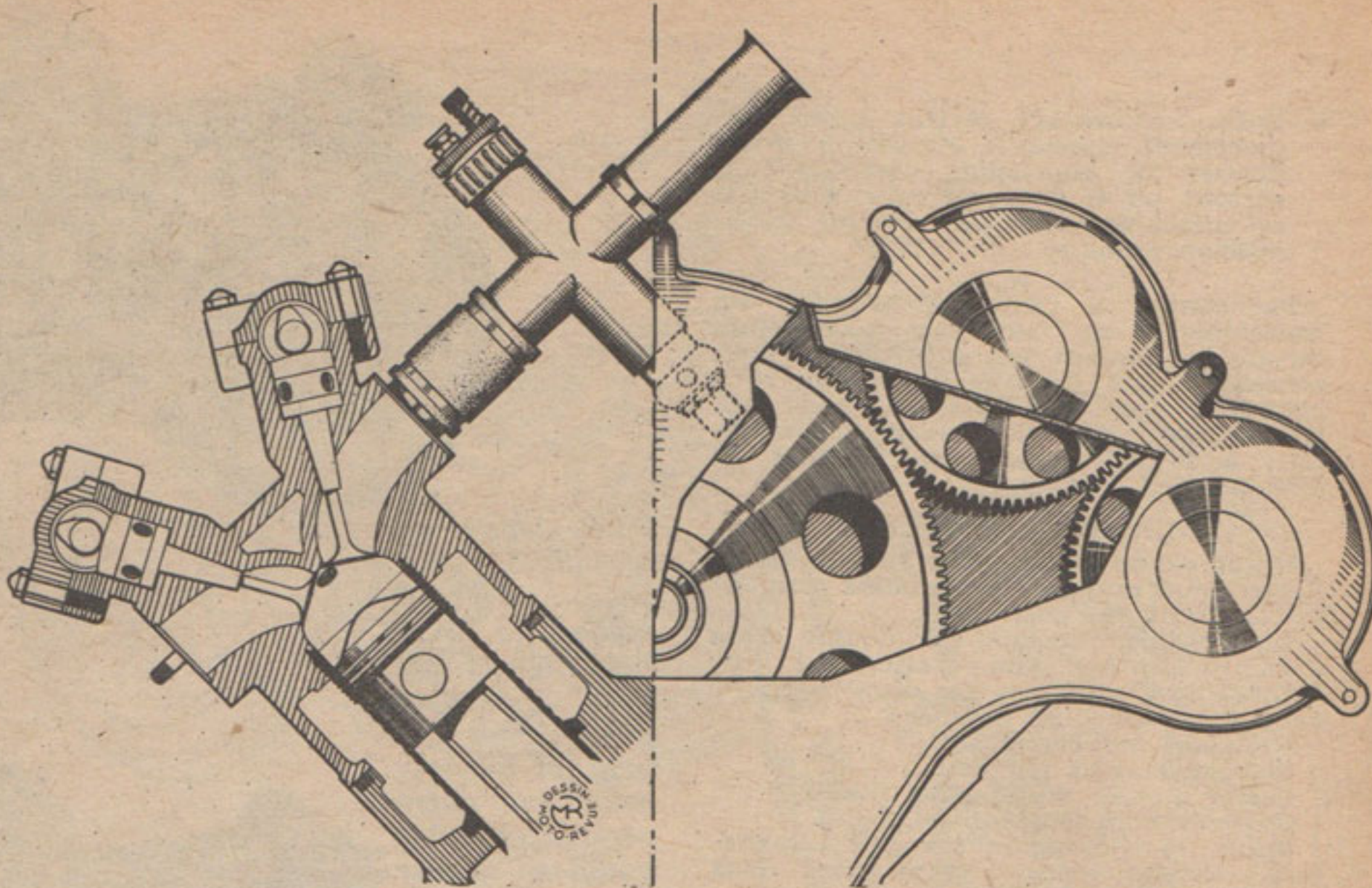
### Carburant, graissage et refroidissement

L'alimentation se fait par huit carburateurs Dell'Orto synchronisés, dont le passage des gaz est de 20 mm.

Deux cuves situées de chaque côté alimentent l'ensemble des carburateurs.

★

Quant au graissage, il est typiquement Guzzi, étant du type à carter sec, avec l'huile contenue dans le tube supérieur du cadre (contenance 5 litres environ).



Vue en coupe de la partie haute du moteur. Le grand pignon de distribution est d'une taille inusitée.

La circulation se fait au moyen de deux pompes, une d'aller, l'autre de retour, et le débit est d'environ 100 litres à l'heure.

★

Pour le refroidissement efficace de la rangée arrière des cylindres, un refroidissement liquide s'imposait.

En bout de la grande couronne dentée de distribution se trouve une pompe centrifuge, qui aspire l'eau du radiateur, ce dernier étant situé à l'avant du bloc-moteur et assez bas.

### Pas de magnéto

Mais pour un tel moteur, l'un des points les plus importants à résoudre était l'allumage, car nous avions un huit cylindres tournant à 12.500 t/m.

Deux solutions s'offraient, la magnéto, ou l'ensemble batterie-bobine.

Mais la première solution ne pouvait être valablement retenue, car il s'agissait de fournir 50.000 étincelles à la minute. En outre, le rotor de la magnéto demandait pour son entraînement une certaine puissance. Aussi les techniciens de la CEV s'orientèrent-ils vers la batterie-bobine, forts de l'expérience qu'ils avaient déjà acquise avec les 350 et 500 monocylindres Guzzi à double allumage.

L'équipement électrique se compose donc de deux batteries, deux groupes de quatre bobines et deux rupteurs quadruples, entraînés par les arbres à cames.

Avec un rupteur et une bobine par cylindre, on obtient les avantages suivants :

- Indépendance complète des allumages entre eux, d'où une plus grande sécurité.
- L'intervalle entre les différentes ruptures dans le circuit électrique d'un cylindre est suffisant pour rétablir l'intensité de courant nécessaire dans la bobine.

Enfin, à l'avantage du système batterie-bobine, aucune perte de puissance dans l'entraînement d'un générateur de courant, si ce n'est la puissance absorbée par les deux rupteurs quadruples.

L'ordre d'allumage est le suivant : 1-8-3-6-4-5-2-7, en numérotant les cylindres de droite à gauche et en commençant par la rangée avant.

### Caractéristiques moteur

Alésage : 4,4 mm.  
Course : 41 mm.  
Rapport : 0,93.  
Cylindrée unitaire : 62,3 cmc.  
Cylindrée totale : 498,4 cmc.  
Puissance maximum : 68 CV.  
Régime correspondant : 12.400 t/m.  
Taux de compression : 10 à 1.  
Poids du moteur : 52 kgs.

### Partie cycle

Pour cette 500 cmc., on a abandonné la conception « treillis métallique » pour revenir à une technique plus classique, cadres en tubes à double berceau, avec tube supérieur de fort diamètre, contenant, comme déjà dit, l'huile.

La fourche avant est du type à balanciers soit encore une solution classique Guzzi; mais cette fois-ci, les éléments amortisseurs hydrauliques et les ressorts de suspensions qui leurs sont concentriques sont extérieurs.

Ce nouvel emplacement permet de faire travailler sur une plus longue course les amortisseurs, pour un même débattement de la roue, le bras de levier donné par la biellette inférieure ayant augmenté, et d'autre part, les amortisseurs n'étant plus cachés à l'intérieur des bras de fourche, l'huile qu'ils contiennent et qui au travail s'échauffe (ce qui modifie ses caractéristiques de viscosité) refroidit mieux.

À l'arrière, suspension oscillante avec également éléments à l'air libre, ceci pour les mêmes raisons.

★

À l'avant, nous trouvons un double-frein — encore une autre solution très Guzzi — et la jante est chaussée d'un 3,00x19.

À l'arrière, nous trouvons même un pneu de 3,25x20, et il ne faut pas s'en étonner, car pour des machines aussi rapides (la vitesse exacte n'est pas donnée, mais dans les parties en déclivité d'un circuit, les 250 kmh ne doivent pas être loin) il faut évidemment des roues de grand diamètre, afin que le pneu ne s'échauffe pas trop, et ne s'use pas trop vite non plus.

### A quand les succès

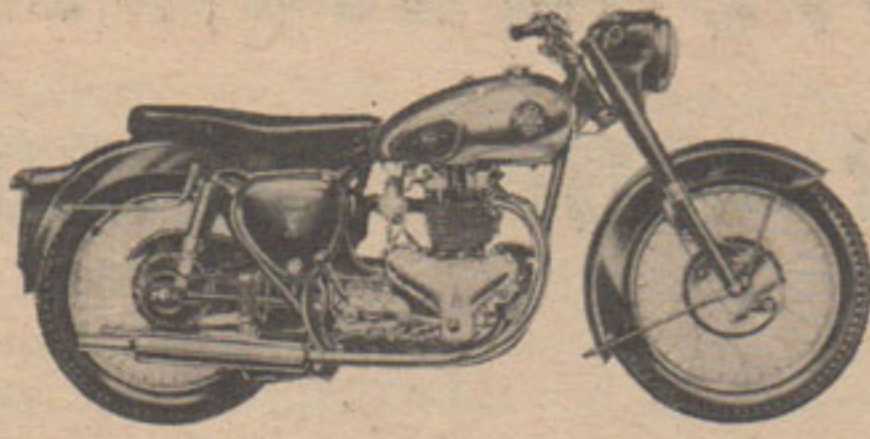
Pratiquement, la Guzzi 8 a terminé sa période préliminaire d'essai, et nous allons voir celle-ci sur les circuits. Sa première sortie à Imola fut un succès.

Son pilote, Ken Kavanagh, prit la tête avec aisance, et la conserva jusqu'au moment où il dut s'arrêter, la pluie et la boue l'aveuglant.

Mais la démonstration avait été faite au point de vue technique, et nul doute que pour les 4 cylindres italiennes, cette nouvelle Guzzi 8 ne constitue un véritable épouvantail. Mais n'en concluons pas trop vite que l'ère du 4 cylindres est révolue.

André CAM





## 650 GOLDEN FLASH

# CE QU'ILS EN PENSENT

**P**ermettez-moi à mon tour de donner mon avis dans votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », qui est d'un intérêt plus que certain pour tous les possesseurs d'une machine quelle qu'elle soit. En effet, le « motard » n'est pas forcément un ingénieur ou un technicien et il peut trouver là des renseignements qui sont à sa portée.

Si vous le permettez, je vais vous parler le plus objectivement possible de la « 500 Shooting Star BSA ».

Je ne décrirai pas cette machine, car vous l'avez fait bien mieux que je ne pourrais le faire dans votre numéro 1238 du 14 mai 1955 ; je me contenterai de dire que les derniers modèles sont munis d'un filtre à air et d'un antiviol.

J'en ai pris livraison au mois de juin 1955 et j'ai parcouru actuellement 17.000 kms, je dois dire que cette machine est ma cinquième. De plus je m'en sers journellement et par tous les temps.

### PARTIE CYCLE :

Emaillée en vert deux tons, sa couleur est agréable et s'harmonise d'une manière heureuse avec des chromes bien utilisés, chromes qui sont peut-être moins brillants que les chromes français, mais combien plus résistants ! Le phare, avec son capotage, est à mon goût peu esthétique, quant à l'aspect général, moins bien réussi que celui d'une Triumph par exemple, il n'en donne pas moins une impression de puissance incontestable, augmentée par la grande dimension des ailettes de refroidissement. Les garde-boue contribuent à donner une allure sport, mais contribuent également à vous arroser copieusement par temps de pluie, ainsi que l'ensemble de la machine. La béquille centrale permet de voir si l'on a quelques muscles, quant à la béquille latérale, on vous la donne moyennant un supplément de 1.800 fr.

### GROUPE MOTEUR :

A ce point de vue, je crois qu'il n'est pas inutile d'insister sur la puissance de ce twin d'une force de 32 CV à 6.000 t/m si nous faisons quelques comparaisons, nous trouvons :

AJS 29-30 CV à 6.800 t/m.

Royal-Enfield 27-27,5 CV à 6.000 t/m.

Norton Dominator 29 CV à 7.000 t/m.

BMW 26 CV à 5.800 t/m (en sortie de boîte).

Triumph T.100 32 CV à 6.500 t/m.

Ces chiffres sont éloquentes par eux-mêmes et se passent de tout commentaire.

La boîte... il est inutile d'en parler, sa réputation n'est plus à faire.

On a beaucoup critiqué la propreté du moteur, en un mot, son étanchéité, je dois avouer que l'on constate quelques suintements, je dis bien suintements et non pas fuites, notamment aux couvre-culbuteurs, et au départ du réservoir d'huile, le bouchon de remplissage de ce même réservoir fuyait abondamment, j'ai remédié à cet inconvénient en remplaçant par un joint en liège celui en fibre qui n'avait de joint que le nom. Ces suintements diminuent d'ailleurs considérablement avec de l'huile d'été. Il y a également une petite fuite par le bouchon de vidange de la chaîne primaire, la quantité d'huile étant ici infime, il est donc prudent de vérifier souvent le niveau.

Je terminerai ce paragraphe en disant que le son de l'échappement est très assourdi par les silencieux, même à haut régime, malgré une culbuterie assez bruyante, ce qui est dû, je crois, à la culasse en alu. Quant au ralenti, il peut, si on le désire, approcher de très près celui de la BMW.

### FREINS :

Je ne formulerai pas d'opinion précise à ce point de vue, mais pour moi, ce sont plus que de « puissants ralentisseurs », une expérience à deux de blocage complet m'a montré que l'arrêt pouvait être brusque et rapide.

### CONFORT ET TENUE DE ROUTE :

L'agrément de conduite est marqué par la douceur des commandes et la précision du sélecteur à quoi vient s'ajouter une poignée tournante à faible course.

Pour le confort, je crois pouvoir dire qu'il est exceptionnel,

la fourche ne talonne jamais, à condition évidemment que l'huile soit au niveau ; la suspension arrière qu'on accuse souvent de louvoyer donne, je crois, cette impression à cause de sa souplesse.

Le pneu avant à pavés augmente le poids à la conduite et diminue l'adhérence sur route mouillée, un « ribbed » est à souhaiter ; pour le pneu arrière qui a fait actuellement 17.000 kms, il peut rouler encore un peu sans danger.

La position, haute, est due à une selle élevée par ailleurs très confortable et on porte sur les bras, contrairement par exemple à la Triumph où le guidon vient « vers vous », je ne discuterai pas sur ce point, on aime ou on n'aime pas, je dirai simplement qu'elle n'est pas plus fatigante qu'une autre.

Aucune vibration n'est à signaler, si ce n'est peut-être aux environs de 100.

La tenue de route est, grâce à la suspension autant que je puisse en juger, très bonne et les cahots sont absorbés sans heurts.

### CONSOMMATION :

Sur 300 kms, sans dépasser le 100 : 4,8 l., je crois qu'on peut tabler sur une consommation moyenne de 5 l., celle-ci peut-être d'ailleurs dépassée si l'on pousse à fond.

### PERFORMANCES :

Nous abordons ici un sujet épineux, aussi je n'affirmerai rien, je vais me contenter de dire ce que j'ai fait, les vitesses étant au compteur, compteur Smith qui est, je crois, un des plus sérieux.

J'ai « accroché » sur « autoroute » 140 en position touriste et près de 160 en position allongée, ceci évidemment sur route plate et sans vent ; il s'agit bien sûr de vitesses maxima que je ne fais jamais ; d'ailleurs rouler à 120 ou 130 n'augmente pas la moyenne en proportion du risque que l'on court, ceci sert uniquement à se faire traiter de fou, le fait même d'avoir une machine volumineuse y contribue bien assez ; doublez une 2 CV qui roule à 60 et vous verrez souvent le conducteur qui porte son index à la tempe d'un geste significatif, c'est souvent un préjugé, mais comment leur expliquer.

L'accélération est à mon avis foudroyante au départ, on a l'impression d'être sur un véritable « pur sang », la suspension arrière s'enfoncé et l'aiguille du compteur grimpe aussi vite que tourne la poignée des gaz, même à 100 cette accélération se sent encore nettement.

Sur chaque intermédiaire, je monte aux environs de 4.000 t/m, ce qui correspond à peu près à des vitesses respectives de : 35 en première, 55 en deuxième, 80 en troisième, 80 semble d'ailleurs être un minimum en prise.

Où est la machine parfaite ? toutes ont leurs défauts.

### DEFAUTS :

Comme vices définitifs, si je peux dire, je mentionnerai une culbuterie un peu bruyante et un peu de poids sur l'avant.

La béquille latérale qui pourtant semble indispensable sur une machine de 190 kgs, a une tendance marquée à toucher dans les virages un peu secs, ainsi que la patte de la béquille centrale en duo.

Comme réparations, elles sont minimales :

A 3.000 kms, le régulateur s'est dérégulé, envoyé à Paris, il est revenu un mois après.

Les pattes de fixation du « capotage de phare » ont lâchées, celui-ci m'a été changé, avec un délai plus long, puisque il a fallu 3 mois, je vais d'ailleurs être obligé de faire une soudure renforcée, car cet ennui recommence.

Le compteur s'est mis subitement à enregistrer 90.000 kms, là aussi la garantie a joué.

Huile : Castrol XXL l'été, XL l'hiver.

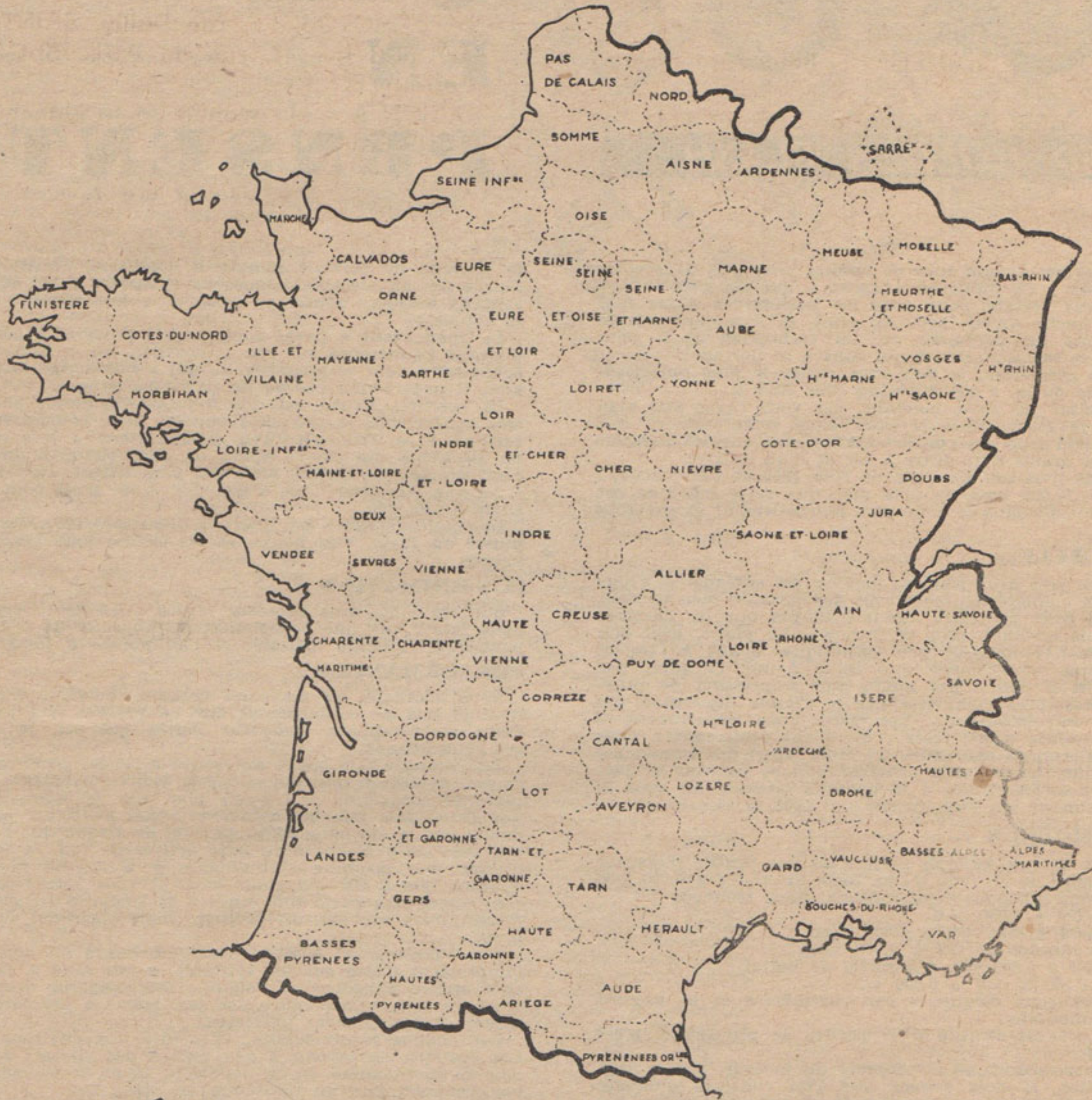
En conclusion, je crois qu'on peut dire que la Shooting Star est une réussite, qui réunit ce me semble les trois qualités d'une moto de tourisme : puissance allée à la reprise, tenue de route et possibilité d'une vitesse de croisière moyenne à un régime normal du moteur.

Mr M. GINESTET  
Castres (Tarn)



*Où habitez-vous, Monsieur ?...*

**PARIS ? BANLIEUE ? PROVINCE ? ALGER ? SAIGON ?**



*Aucune importance !...*

car partout les Agents

**BSA**

sont prêts à vous rendre service



## RÉGION PARISIENNE

### PARIS

- DYNAMIC SPORT - 6, rue Saint-Augustin (2<sup>e</sup>)  
M. BELAIR Jean « LUTECE MOTOS » - 29, rue Geoffroy St-Hilaire (5<sup>e</sup>).  
M. ANGELI Nicolas - 214, rue du Faubourg Saint-Denis (10<sup>e</sup>).  
SARL MOTO-BASTILLE - 6, Boulevard Richard-Lenoir (11<sup>e</sup>).  
M. DELAIRE - 4, impasse de la Gaîté (14<sup>e</sup>).  
M. BRIOU Noël - 55, rue Brancion (15<sup>e</sup>).  
MM. DEVOS et BOUVIER - 104 r. Lauriston (16<sup>e</sup>).  
M. MONGINET Pierre - 9, Bd Murat (16<sup>e</sup>).  
M. LADEVEZE Paul - 165, av. de Clichy (17<sup>e</sup>).  
BARBES MOTOS-CYCLES - 33, Boulevard Barbès (18<sup>e</sup>).  
GRIMBERT - 34, rue de la Goutte d'Or (18<sup>e</sup>).  
PARIS NORD MOTOS - 3, rue Ernestine (18<sup>e</sup>).

### SEINE

- M. LECLERC Marcel - 80, avenue du Général Leclerc, BOULOGNE-BILLAN COURT.  
M. CAMUS Marcel - 46, avenue Galliéni, JOINVILLE-LE-PONT.  
LÉVALLOIS-MOTOS - 58, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS.  
CHARRIER André - 28, rue Davoust, PANTIN.  
Ets BARRE MOTOS - 123, avenue Foch, SAINT-MAUR-des-FOSSES.  
M. ALGY - 64, avenue de Lattre de Tassigny, SAINT-MAURICE.  
PARIS-OUEST-MOTOS - 162, Boulevard Henri Sellier, SURESNES.  
VILLEMOMBLE MOTOS SPORTS - 107 bis, Grande Rue, VILLEMOMBLE.  
M. BAUDART Alfred - 43, rue de Paris, VINCENNES.  
M. DURAND Jean - 46, Boulevard de Stalingrad, VITRY-sur-SEINE.

### SEINE-ET-MARNE

- M. IMBERT André - 15, rue de la Ferté-s-Jouarre COULOMMIERS.  
M. JAUVART H. - 146, rue Grande, FONTAINEBLEAU.  
M. MOREAU Raoul - 27, rue Saint-Barthélémy, MELUN.  
GARAGE CENTRAL - 16, r. Danielle Casanova, MONTEREAU.  
M. PETILLOT J. - 25, rue du Val, PROVINS.

### SEINE-ET-OISE

- M. GENNARI A. - 175, Boulevard du Général Delambre, ARGENTEUIL.  
Garage GODET - (Cycles et Motos) - BEYNES.  
M. MEZNARIE - 6, rue du Tir, CORBEIL.  
ENGHIEN MOTOS-SCOOTERS - 70, rue du Général de Gaulle, ENGHIEU.  
M. DAUNOU P. - 7 bis, rue Jean-Jaurès, LES MUREAUX.  
M. CLEMENT G. - 12, rue de Paris, MAISONS-LAFFITTE.

- LA MANTAISE DU CYCLE ET DE LA MOTO - 59-61, av. de la République, MANTES.  
M. JEANNIN M. - 7, rue de l'Hôtel de Ville, PONTOISE.  
M. JARNO André - 71, r. du Général de Gaulle, RAMBOUILLET.  
RAPID MOTOS - 6, rue Dailly, SAINT-CLOUD.  
LETEURE J. - 44, rue de Paris, St-GERMAIN-en-LAYE.  
SAISON A. - 11, avenue Emile Blanchet, VIRY-CHATILLON.

## PROVINCE

### AIN

- GAUTIER G. - 20, Cours de Verdun, BOURG.

### AISNE

- SALEZ M. - 52, Grande Rue, CH.-THIERRY.  
DENIS H. - 52, r. E. Zola, SAINT-QUENTIN.  
GOEPFERT B. - 27 bis, av de Reims, SOISSONS.

### ALLIER

- TALLET R. - 18, rue A. Thomas, MONTLUÇON.  
MARCHAND A. - 21, rue de Lyon, MOULINS.  
BONNETOT A. - 91, avenue Victoria, VICHY.

### BASSES-ALPES

- S.A.T.A. - Place Manuel, BARCELONNETTE.  
COUDRAY J.G. - r. des Gilloux, FORCALQUIER.

### HAUTES-ALPES

- ESPITALIER R. - Place Bonthoux, GAP.

### ALPES-MARITIMES

- GIOANNI V. - 16, rue Merlé, CANNES.  
CYCLES ET MOTOS DU LITTORAL - 28, rue Gioffredo, NICE.

### ARDENNES

- NONNON M. - 6, Boulevard des Deux-Villes, CHARLEVILLE.

### AUBE

- CONRAD P. - 89, av. P. Brossolette, TROYES.

### AUDE

- DEZARNAUD J. - 17-21, r. des Trois-Couronnes, CARCASSONNE.  
DOUMENC R. - 57, rue J.-Jaurès, LIMOUX.  
TESTAUD A. - rue Georges Riu, LIMOUX.  
COMBELERAN E. - 2, Boulevard Maréchal Joffre, NARBONNE.

### AVEYRON

- GUIZARD G. - 23, Bd Laromiguière, RODEZ.

### BOUCHES-DU-RHONE

- CORREARD et FILS - 26, Bd des Lices, ARLES.  
PISCAGLIA H. - 2, r. Louis Maurel, MARSEILLE.

### CALVADOS

- « TOUTMOTOCYCL » - rue de l'Engannerie, CAEN.

### CANTAL

- MERLIN P. - Cycles et Motos, PLEAUX.



# TRIBUNE

# LIBRE

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

## Et l'Entr'aide M. R.

**P**ourriez-vous, si vous le jugez utile, insérer dans vos colonnes de « Tribune Libre » ces quelques lignes. Elles me semblent assez caractéristiques de l'esprit des usagers de deux roues français (de plusieurs en tout cas, car dans l'Est, l'esprit motocycliste est, à mon avis, absent ou faux).

Un fait : le dimanche 8 avril, un motocycliste circule sur une nationale de Meurthe et Moselle et il est victime d'une panne d'allumage irréparable sur place. Jusque là, rien de spécial, il sait qu'il est à la merci de la mécanique. La seule solution qu'il puisse adopter est de rebrousser chemin et de refaire les 8 km qui le séparent de chez lui, à pied.

A moins que...

A moins que le garage d'un petit pays qu'il traverse ne mette à sa disposition l'outillage nécessaire pour démonter le volant magnétique.

Il n'en est rien, car pour ces gens, le dimanche est férié, donc pas question d'ouvrir.

A moins encore qu'un motocycliste, un vrai, ne s'arrête et ne consente à perdre un peu de temps pour remorquer la pauvre machine.

Là encore, il n'en est malheureusement pas question. De tous les nombreux « deux roues » qui l'ont doublé, aucun n'a eu l'idée qu'il y avait là quelque chose à faire, aucun n'a voulu perdre quelques minutes pour le dépanner.

Quant aux automobiles, il n'est pas utile de les mentionner, et pourtant ce même motocycliste a plusieurs fois tiré d'embarras un chauffeur victime de la panne...

Il est pour le moins très regrettable que les usagers français ne soient pas liés par une étroite solidarité.

Mr P. DUPASQUIER  
Nancy (M.-M.)

N.D.L.R. — C'est précisément cet état d'esprit qui nous a amené à « démarrer » nos fanions « Entr'aide ». Leur rôle, voyez-vous, n'est donc pas inutile.

## Entr'aide et Courtoisie

Le Président du Moto-Club d'Uzès (Gard) ayant appris que de jeunes Genevois, dont une jeune fille, partis en moto pour passer les Fêtes de Pâques en France, avaient été accidentés aux portes d'Uzès, et que la jeune fille, gravement contusionnée, avait dû être transportée et hospitalisée à Nîmes, il s'y rendit aussitôt pour s'informer de son état de santé. Faisant des vœux pour son rétablissement, il lui fit par la suite, ainsi que divers membres du club, d'autres visites, remettant à l'accidentée des fleurs, ainsi que des « gâteries ».

Par ailleurs, les jeunes gens sortis indemnes de l'aventure furent pris en charge par le Moto-Club d'Uzès, ainsi que leurs frais de séjour. De plus, ils furent très amicalement et cordialement entourés et réconfortés.

Cet acte de courtoisie et de solidarité méritait d'être signalé et donné en exemple.

Mme A. MALET  
Genève (Suisse)

## Auto contre Moto... Fait divers

**D**imanche 18 mars 1956. Il est environ 17 h. 30, le soir approche. Un ami et moi, satisfaits d'avoir passé une agréable journée, roulons vers Bourges, ville où nous effectuons actuellement un stage. Une borne : 65 km... un panneau : Romorantin (Loir et Cher)... centre ville... un carrefour sans visibilité... Je stoppe... Prudence ? Oui, hélas, cela n'en valait pas la peine. Une Dyna-Panhard arrive côté gauche : le pare-choc s'approche, menaçant... Stoppera ? Stoppera pas ? Sans avoir le temps d'esquisser le moindre geste, c'est la collision et la voiture s'arrête juste pour me coincer le pied contre le kick-starter. Sitôt dégagé, voilà qu'il m'est impossible de poser le pied sur la chaussée. Par bonheur, un agent était là : constat d'usage. Mon ami, qui a eu la chance d'éviter le choc, range la moto. L'automobiliste... hum ! je devrais écrire le « chauffard », est venu me cueillir à quelques 50 cm du trottoir ! alors qu'il y aurait eu de la place pour deux voitures. Bref ! passons. Donc l'automobiliste offrit de me conduire chez lui (à 500 m de là) pour me donner les premiers soins, car dans le malheur, j'ai eu la chance d'être « bousculé » par un masseur ! Une heure plus tard, la cheville badigeonnée et traînant la jambe, nous reprenons la route, la Peugeot n'ayant pas subi la moindre égratignure.

Une semaine entière boitant bas et tout cela ne sera plus qu'un mauvais souvenir, du moins espérons-le. A noter au passage : la botte, faible élément de protection, certes, mais qui peut-être évita le pire. Je me dois de signaler l'extrême amabilité de l'agent qui vint s'enquérir de mon état.

Ce petit exposé a pour but de confondre certains automobilistes qui se plaisent à critiquer les motards à tort et à travers. Allons, messieurs, vous n'êtes pas les seuls à utiliser le réseau routier. Si vous ne songez pas à votre sécurité, respectez celle des autres.

Mr HUGUES  
Bourges

## Probité Commerciale

J'ai l'honneur de vous faire connaître ce qui suit, concernant deux maisons françaises.

Ayant acheté un vélomoteur de la marque Monet-Goyon, type S2GD, 98 cmc., au cours de l'année 1955, j'ai constaté à l'usage que la fourche télescopique avait pris un jeu anormal à l'endroit des bagues de coulissement. Ayant fait part de ces observations à la maison Monet-Goyon, cette dernière m'a expédié de suite, et gratuitement, deux tubes nouveaux bagués acier spécial. Ayant monté ces tubes, tout inconvénient a disparu et la fourche de mon vélomoteur fonctionne maintenant d'une manière impeccable.

D'autre part, la chaîne secondaire montée d'origine, marque « Yellow », s'était allongée anormalement au bout d'un kilométrage peu important. Après correspondance avec la maison « Yellow » Sedis, de Paris, j'ai expédié cette chaîne défectueuse aux fins d'examen technique. A ma grande satisfaction, cette fabrique de chaînes m'a expédié gratuitement une nouvelle chaîne « Yellow » Sedis neuve, en remplacement de la mienne, jugée sans doute défectueuse ou mal trempée.

J'ai tenu à vous signaler l'honnêteté et la sportivité de ces deux maisons françaises, qui font de leur mieux pour satisfaire les clients, ce qui est tout à leur honneur.

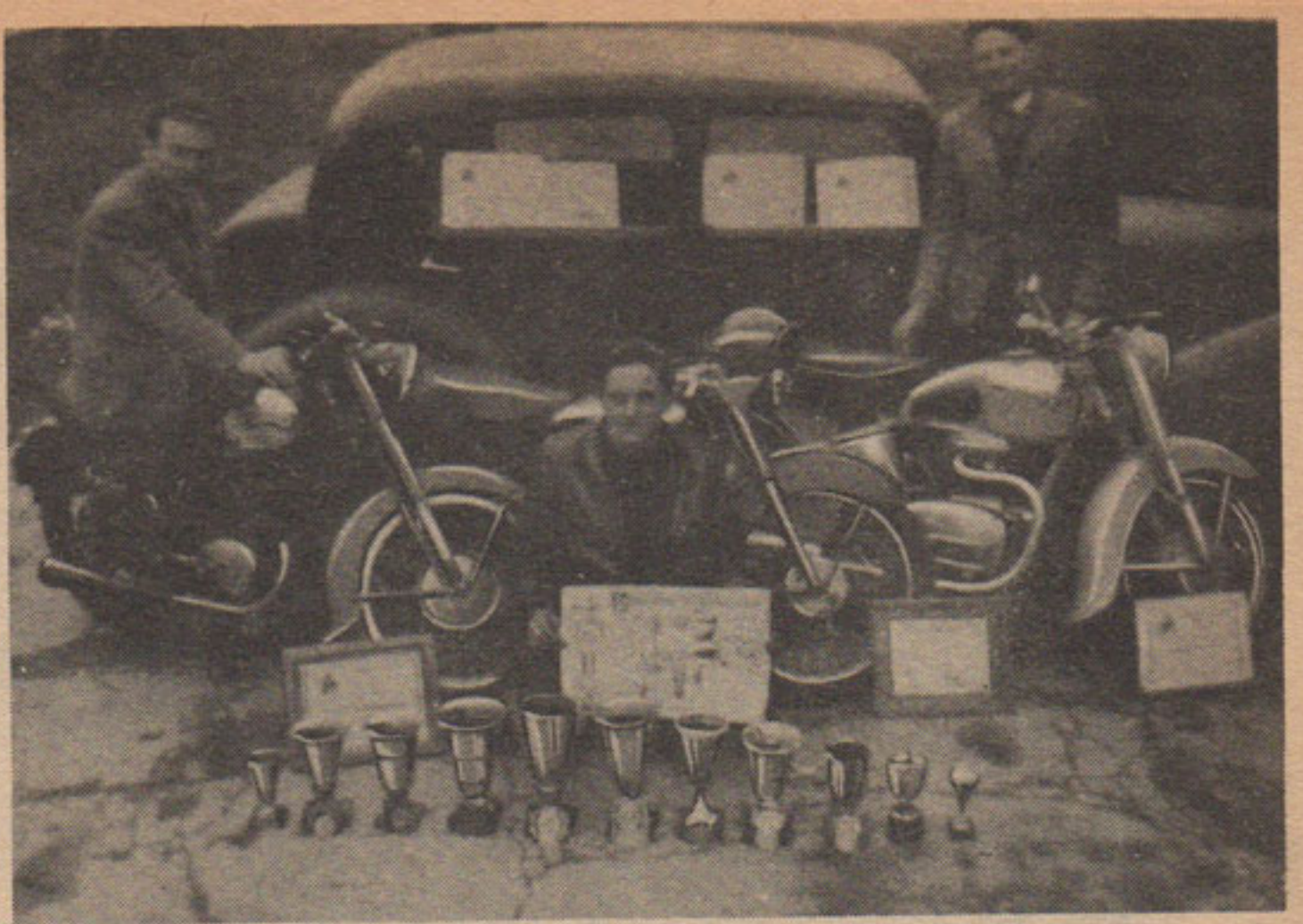
Mr J. CHAPRON  
Le Mans (Sarthe)



# ECHOS

# DU

# SPORT



Ces trois motocyclistes du MC Orleanais : MM. Larivière, Gibert et Hubert (de gauche à droite) ont parcouru, au cours de 1955, près de 45.000 kms à eux trois en participant à des rallyes et concentrations. Les voici au milieu des nombreux trophées qu'ils ont glanés après ce beau travail d'équipe.

## 4<sup>e</sup> CIRCUIT DE BOURG-EN-BRESSE

Les 12 et 13 mai prochains, l'Union Motocycliste de l'Ain fera disputer pour la quatrième fois le Grand Prix International de Vitesse pour motos et sidecars de Bourg-en-Bresse.

Dès sa deuxième édition, cette épreuve était qualificative pour le Championnat de France de Vitesse International, et cette année ce sera la première épreuve qualificative pour ce Championnat.

Sur un tracé de 3 km 300, cinq épreuves se dérouleront : 175, 250, 350 500 et sidecars, et grouperont entre autres les noms de Collet, Monneret, Murit, Drion, Bayle, Schaad, Camathias, Aubert, Dean, Lang, Meier, etc...

Ce circuit remplit toutes les conditions de sécurité exigées par la nouvelle réglementation. Des travaux importants ayant été menés à bien dans ce sens.

Il est certain que le Circuit de Bourg verra affluer le grand public. Après l'annulation de nombreux circuits de la région Lyonnaise, cette épreuve sera une des seules à pouvoir se dérouler de façon certaine.



## MOTO-CROSS A FIGEAC

Le dimanche 20 mai 1956 se déroulera à Figeac (Lot) sur le nouveau circuit international de Combecave, le 2<sup>e</sup> Moto-Cross National organisé par le Moto-Club du Quercy.

Sur ce circuit, d'une longueur de 1.505 mètres, les spectateurs assisteront, tant en catégorie 350 que 500 cmc., à de belles luttes, si l'on en juge par le lot relevé des engagés : les champions anglais Jackson et Sheehan, le belge Van Heuverswijn, le luxembourgeois Desmet seront opposés aux nationaux Delpeyrat, Champion de France, Vinetty, Barat, Guimier, Combes, Thomas, Aguirre, Alvaro, Galzin, Wolff, etc....

## OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

- 13 : Moto-Cross Montreuil (AM Seine)
- » (Sect. Moto Pédale Mosellane)
- » Dol de Bretagne (MC Dol de Bretagne)
- » (MC Thillay)
- » Moret (AM Moret Fontainebleau)
- » (MC Méruvien)
- » (MC Touraine)
- » (MC Yonnais)
- » Mazamet (MC Mazamétain)
- » (C. Sp. Alençon)
- » (MC Aisne)

## SI VOUS AIMEZ LA REGULARITE

- 13 : Circuit de régularité (UM Châlonnais)
- » (MC Périgueux)
- » (AC Haut Jura)
- 13 : Concentration (MS Annonéen)
- Audax Motocycliste (LM Algérie)
- 2<sup>e</sup> Circuit de Régularité de l'Oise (MC Oise)
- Concentration (LM Provence)

# PELE-MELE

## UN VERSEUR D'HUILE PRATIQUE

Verser l'huile dans le carter-moteur pour un 4 temps ou le réservoir quand il s'agit d'un 2 temps est une opération souvent salissante, l'huile ne coulant pas régulièrement des bidons.

Le « Tubhuil », tube verseur s'adaptant sur n'importe quel bidon, élimine radicalement cet ennui, il assure proprement un débit rapide, et grâce à l'entrée d'air qu'il comporte, débouchant dans une chambre de barbotage, l'écoulement est régulier.

Le bec en plastique transparent permet le contrôle du débit, son réglage et son arrêt en tournant le moletage à droite ou à gauche. Dans la position fermée, le tubhuil est absolument étanche.

Il peut demeurer sur le récipient et si celui-ci est logé dans un porte-bidon, il suffit d'incliner ce dernier de telle sorte que le lubrifiant adhérant aux parois reflue vers la tête.

L'écoulement peut être très rapide, en effet, 1 litre d'huile d'été n° 40, à la température de 15°C, s'écoule en 40 secondes.

Voilà un accessoire qui s'avérera très utile pour les motocyclistes, scootéristes et cyclomotoristes. Tous ceux qui connaissent déjà le tubverseur pour l'essence sont assurés de trouver avec le « tubhuil » un article pratique et de qualité.

(Communiqué)

## DU CHOIX !!!

Dynamic-Sport, le concessionnaire bien connu de la rue Saint-Augustin, nous informe qu'il possède en magasin tous les modèles des marques : Jawa, BSA, NSU, Adler, Awo, Ifa, Puch, Ariel, AGF (Ydral), DS Malterre (Ydral), Terrot, Monet-Goyon, Rumi, Lambretta, Vespa, cyclo Paloma, du 50 à la 650 cmc. De plus, les intéressantes conditions de crédit de Dynamic-Sport, 20 % comptant et solde en 18 mois (crédit le moins cher de France), plairont à plus d'un motocycliste ou scootériste en puissance. Dynamic-Sport présente aussi une gamme très étendue de scooters et motos d'occasion, entièrement révisés, et vendus avec garantie totale de 3 mois (pièces et main-d'œuvre gratuites) et vendues à crédit. Les beaux jours sont là, pressez-vous, Dynamic-Sport se tient à votre disposition pour vous faire visiter son atelier de réparations où se tiennent 8 mécaniciens spécialistes.

Nous apprenons également que, tout dernièrement, ce magasin a reçu quelques exemplaires du scooter Puch, avec ou sans démarreur électrique.

## BOUGIES A GRANDES PLAGES THERMIQUES

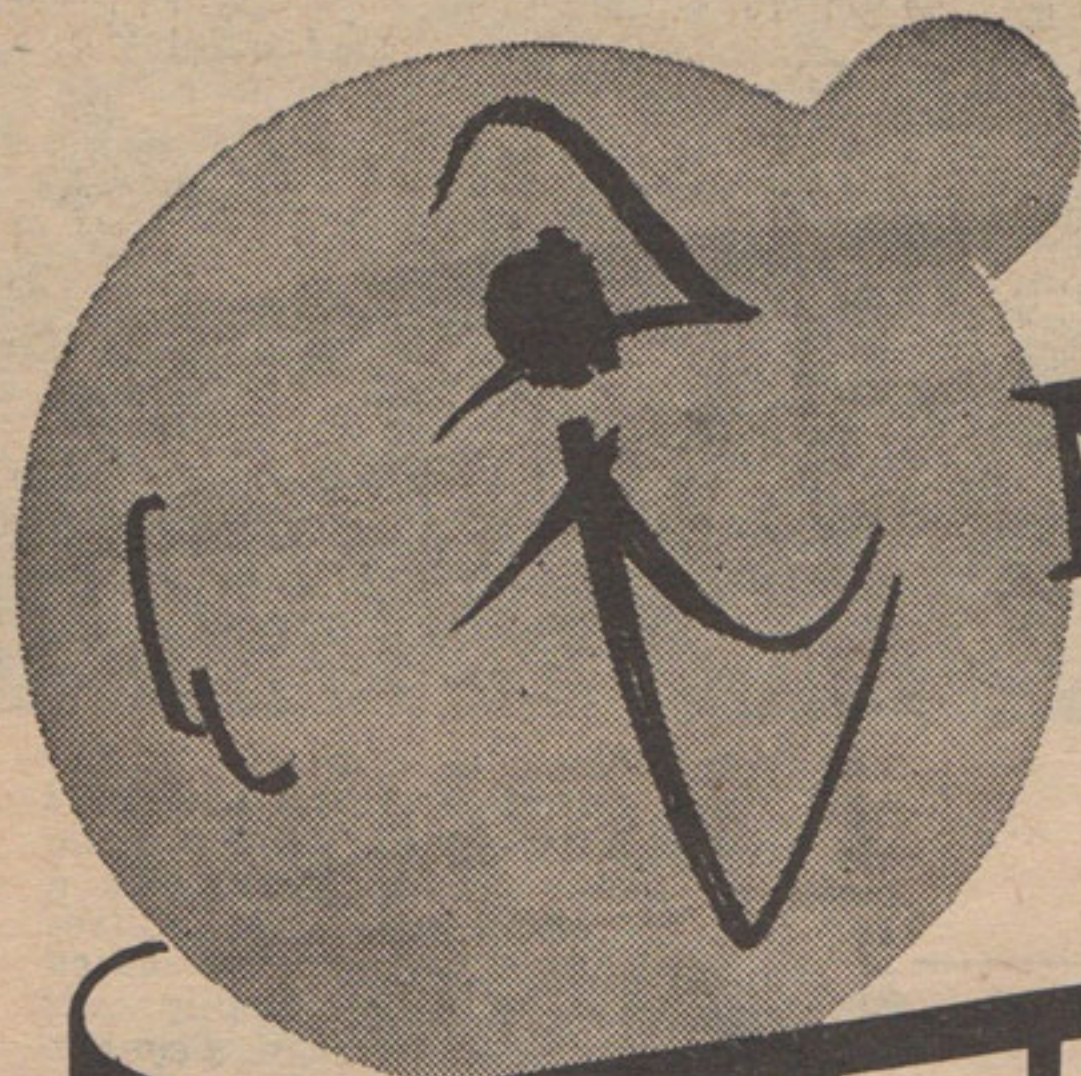
De la même sorte que l'on cherche aujourd'hui à obtenir des huiles à grand index de viscosité (huiles dont la viscosité varie relativement peu avec la température, donc fluides à froid, mais restant suffisamment épaisses à chaud), on cherche également des bougies dont la plage thermique soit assez étendue ; qui fassent office de bougie froide pour la route, mais également office de bougie chaude pour la ville.

Dans ce domaine, citons les nouvelles bougies Bosch, du type P11S, caractérisées par l'utilisation d'un métal spécial pour les électrodes et une forme spéciale de l'électrode de masse. Et ainsi la 225 P11S remplace les bougies de degrés thermiques 225, 175 et 145 ; la 240 P11S celles de 240, 225 et 175.

## PIECES D'ORIGINE MOTOBECANE

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





# Ne partez pas...

## sans

# RUSTINES

NOTICE FRANCO  
SUR DEMANDE

**LA VULCANISATION A FROID**  
c'est l'affaire de  
**RUSTINES.**

Posées avec la Dissolutive, les **RUSTINES** se vulcanisent par la combinaison avec la couche collante.

Procès verbal n° 15 du Laboratoire de Recherches et de Contrôle du Caoutchouc du 23 Juillet 1948.

**Mais exigez bien les vraies RUSTINES.**

**SOCIÉTÉ RUSTINES, 4, RUE CASTÉRÈS, CLICHY (SEINE) TEL. PER. 17-65**

AL GAUBERTI 656

*Pour votre moto*

## LE PISTON MAHLE



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

LÉGERS  
PRÉCIS  
SÛRS  
SILENCIEUX  
ROBUSTES  
SANS DILATATION

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

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

Distributeur exclusif pour la France

**A. CHARDONNET** 16 ter. rue Etienne Marcel - M° Hoche  
PANTIN (Seine) - Tél. : VIL. 21-83

## DES REFERENCES



## ET DES RECORDS

2 TEMPS OU 4 TEMPS,  
MOTOS OU VOITURES

BARDAHL IMPOSE SA SUPÉRIORITÉ ET LE PROUVE :

telles les lettres de satisfaction de Puch, Gilera et Guzzi, tels les records battus par Lloyd en classe I (350 à 500 cm<sup>3</sup>) : 500 miles, 1.000 km 1.000 miles, 6 heures, 12 heures, 24 heures, 2.000 miles, 5.000 km 48 heures, 5.000 miles, 2.000 km, 72 heures et 10.000 km à des moyennes variant entre 125,14 km et 151,500 km.

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

# BARDAHL

ASSURANCE DE LA MÉCANIQUE  
RÉDUIT LA FRICTION A UNE FRACTION

S.I.P.O. 25, Place de la Madeleine PARIS (8<sup>e</sup>) - ANJou 41.00

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



# PELE- MELE

(SUITE DE LA PAGE 657)

## PETITE HISTOIRE DU ROBINET

Le développement du cyclomoteur, développement important, a fait évoluer la robinetterie spéciale pour les motos et les engins à deux roues motorisés, d'une façon générale, tant au point de vue technique qu'au point de vue moyens de fabrication.

Depuis 35 ans, en effet, les robinets à essence étaient de simples robinets à ro-dage, dérivés des robinets à gaz, avec ressort de rappel sous la carotte, robinets dont l'inconvénient majeur était l'introduction des poussières de la route entre les deux parties en frottement du robinet, amenant une usure rapide et prématurée, d'où un suintement important.

Après guerre on vit se développer le robinet à poussette à liège, dont l'étanchéité est excellente, mais qui demande des pièces très bien finies et une qualité de liège de premier ordre ; il ne pouvait résister à la bataille des prix qui s'est livrée en France autour des cyclomoteurs et de leurs accessoires ; c'est alors que vint sur le marché le robinet à membrane en Perbuna synthétique, qui travaillant en circuit complètement isolé, avec une pression de fermeture tarée, puisque le passage est obturé par l'intermédiaire d'un ressort, est actuellement le robinet qui, tout en étant meilleur marché, est actuellement le plus étanche.

Par ailleurs, les très grandes séries, puisqu'il s'agit de plusieurs dizaines de milliers par mois, ont permis d'en abaisser le prix de revient à la limite extrême.

Partant de ce principe, ce robinet a été extrapolé en robinet plus important, muni d'un filtre à cuve à décantation en matière plastique translucide et incassable, robinet en zamac injecté sous pression,

alliant tous les progrès de la technique moderne.

Tout récemment, on a vu apparaître le robinet à réserve bon marché, robinet qui, grâce à l'esprit inventif d'un ingénieur français, est destiné à prendre une place prépondérante sur le marché, puisqu'il réunit ce qui était considéré comme inconciliable, à savoir, l'avantage d'un robinet à réserve, évitant la panne sur la route, et un prix pratiquement similaire à celui du robinet ordinaire.

Ces robinets fabriqués par les établissements Legris et Fils, dont la réputation de qualité est bien connue, est composé principalement d'une tige creuse coulissant entre des rondelles de caoutchouc spécialement élaboré, caoutchouc dont les lamelles assurent une étanchéité parfaite.

Des lumières correspondantes aux positions : fermé, ouvert, ou réserve, en se masquant ou se démasquant, permettent le passage.

Le fonctionnement du Robinet Cyclo-lux est donc extrêmement simple, il suffit de tirer le robinet vers le bas pour l'ouvrir, le pousser vers le haut pour le fermer, la position intermédiaire étant obtenue en plaçant un ergot en face d'un index lisible directement.

Ce robinet vient au moment où les constructeurs français, de plus en plus soucieux de la concurrence allemande, vont avoir à équiper les cyclomoteurs et les motos de robinets à réserve comme à l'étranger, et vont pouvoir le faire avec le maximum de garantie et pour le prix le plus bas.

(Communiqué)

POSSESSEURS  
de  
125 YDRAL A. J. 55

N'OUBLIEZ PAS NOTRE  
REFERENDUM

DATE LIMITE : 31 MAI

Tous renseignements  
dans le numéro 1.287

### JUDENNE A LA FOIRE DE PARIS

A la Foire de Paris qui a ouvert ses portes le 5 mai, Judenne, le constructeur bien connu de cyclomoteurs, expose comme chaque année la gamme complète de sa production qui s'avère fort riche.

### 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<sup>e</sup> (Immeuble M<sup>o</sup> Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

### ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N <sup>os</sup>	800 fr.	1.100 fr.	50 N <sup>os</sup>	1.500 2.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N<sup>os</sup> 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<sup>e</sup>

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

# BSA

Tous modèles exposés  
et disponibles

TOURISME  
SPORT  
CROSS

Stock complet  
pièces détachées  
d'origine

# ARIEL



# BSA

Expédition par retour  
toutes pièces  
contre remboursement.

CREDIT - 18 MOIS



De bien belles motos  
Des moyennes élevées  
Dans la meilleure qualité

Réponse :  
45 fr. timbres



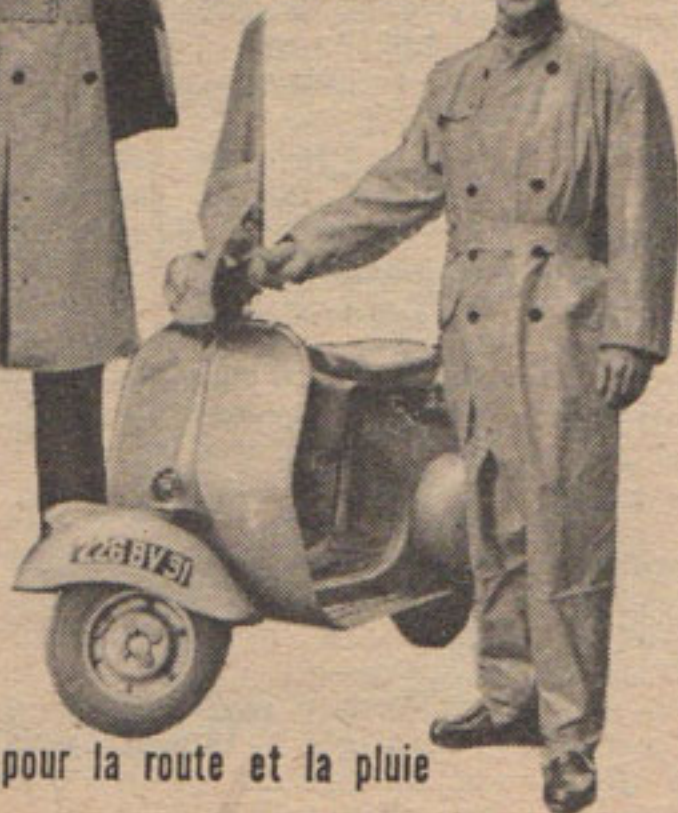
2 VETEMENTS 1 en 1

voici ... L'IMPER



Breveté  
S. G. D. G.

correct à la ville..



... étanche pour la route et la pluie

DÉTAIL : Tous motoristes spécialisés  
GROS : S. C. M., 86-90, rue N.-D. de Nazareth  
— PARIS (3<sup>e</sup>) —

QUELQUES-UNS DE NOS DEPOSITAIRES :

PARIS :

BAZAR DE L'HOTEL-DE-VILLE, SAMARITAINE, etc.  
SPORTS-BABY, 41, Boulevard des Batignolles (8<sup>e</sup>)  
REUIL, 82, Avenue des Ternes (17<sup>e</sup>)  
MESTRE et BLATGE, 46, Avenue de la Grande-Armée (17<sup>e</sup>)  
BLANC-SPORT, 49, Avenue de la Grande-Armée (16<sup>e</sup>)  
SPORTS-VETEMENTS, 6, Boulevard Richard-Lenoir (11<sup>e</sup>)  
C.C.C., 41, Boulevard Haussmann (9<sup>e</sup>), etc.

PROVINCE :

LAMBOROT, 12, Rue Germain David, à LYON  
AESBICHER, 5, Rue Madeleine, à BESANÇON  
A. SPAENS, 37, Rue Bonaparte, à NICE  
JARNION Père et Fils, 14 à 22, Rue Victor-Hugo, à BREST  
CAILLAUT « Agence Vespa », 59, Rue d'Orléans, à SAUMUR

Damour



Tout votre Scooter

choisissez l'un de ces  
équipements  
clignotants

SCINTEX

Nouveauté originale :

LE RETRO-FLASH  
rétroviseur-clignoteur

Au virage, une flèche clignotante,  
visible de l'avant comme de l'arrière,  
s'allume sur le miroir.

Très remarqué!

ou bien  
les classiques

FEUX LATÉRAUX R 5  
à verre ogival

si jolis aussi!



CHEZ LES GROSSISTES  
NOTICE SUR DEMANDE

SCINTEX Courbevoie Seine

FOURCHES TÉLESCOPIQUES  
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

Les E.t.s  
Grazzini offrent, par  
leur grande expérience  
la meilleure garantie.

NOUVELLE  
ADRESSE :

5-7 RUE  
NEUVE POPINCOURT  
TÉL. : ROQ 17-03

CARBURATEURS

TOUS MODÈLES ADAPTABLES, TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES

sur demande  
pour

CYCLOMOTEURS

VÉLOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

SCOOTERS

Modèle SPORT  
pour VESPA

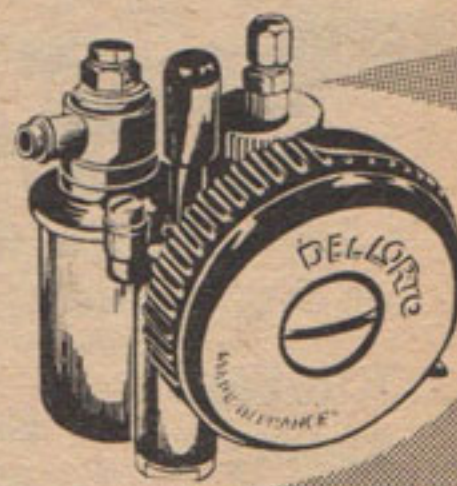
LICENCE  
DELLORTO

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE CARBURATEURS

(LICENCE DELLORTO)

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

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





# LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

Pour l'envoi par courrier, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par Chèque Postal (297-37 Paris), accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de 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)

## GULLER

175 Guiller AMC 6000 k 120. 10 r Chemin de Fer Prol. Bondy (Seine) 17 h.

## MONET-GOYON

MONET 2 CV 53 état neuf 3 mois garantie, 80. Crédit. Reprise 17 rue Pajol.

200 Monet 20000 km bon état eq. 80000. Hennon 14 r Garde Chasse, Les Lilas (Seine).

MONET-GOYON 232 54 comp. 140. Crédit. GERARD 137 av. Clichy (17e).

## AUTOMOTO

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

## MOTOBECANE MOTOCONFORT

175 Z2C impec. équip. comp. cligno. pneus ch. air neufs. Baranton 35 av. Reille 14e ap. 19 h. ou sam. ap. m. 75000

Motobécane 125 tr. bon état 30000. PRIE 24 r Feydeau.

Motobéc. 125 b. état équipé p. 50000. MAURIS 113 r Pasteur, Bonneuil (Seine).

Motoconf. 350 bicycl. 6000 km 200000. part. à p. JAS. 27-50

Motob. 175 exc. ét. px débat. Bourdin 163 bd Murat 16e 19h.

500 S.C. mot. a. ou s. sid. Pré. 11/2 59 r d. Mans Courbevoie

125 Motob. D45S très bon ét. nbx acces. px int. TRI. 47-64

125 Motobécane D45S moteur état neuf. Pivard 13 rue Méchain 14e, 3e étage.

125 Motob. D45A t.b.é. 50. Max 42av Gobelins Por.34-74 12/20h.

175 Motobécane VIL. 01-38. 64 A. F. Coppée, Villemomble.

175 Motob. impec. tte eq. 85. créd. pos. 9 à 17 h. Roq. 22-65

## PEUGEOT

175 PEUGEOT 8000 km 80000 HERRERA 12 r Lécuyer 18e.

176 TC4 gd luxe 54 impec. 11000 ent. eq. 85000. Corvée 23 r Poissonnière 2e. Téléph. DEF. 20-60 Pos. 233 h. bur.

PEUGEOT 175 1952 30000 km bon état 65000 fr. C. Morel 5 av. Longchamps St Cloud (SO)

## TERROT

TERROT 5 CV 49 selle double révisée, garantie 3 mois 75. Crédit reprise 17 rue Pajol.

TERROT HCT 350 f. tél. b. état 65000. Mégret 24 rue Richer Paris 9e.

PART. vd 500 Terrot 1953 12000 k 120000 fr. Tailliez 16 r St Antoine 4e.

500 RGST imp. px à déb. René 130 Chemin Vert 11e Roq.26-88

Ter. RGST ét. imp. 70000 Frémont 122 r Verdun Champigny s/M.

Terrot 500 RGAS 50000. 27 av. Guillemain, Asnières.

125 TERROT 1953 prt ét. 55. 42 rue d'Alsace, Levallois.

## BERNARDET

250 Bernardet Texas 8000 km impec. créd. Blondiau. r Leclerc, Caudry (Nord).

## GNOME-RHONE

G. R. Major 350 t. b. ét. 70. 2 r Victor Hugo, Asnières (S)

## RENE GILLET

Cause achat voit. vend René Gillet 250 c bon état au plus offrant. Mathey 65 rue Chevaleret Paris 13e.

## JONGHI

126 course Jonghi ACT ou moteur seul au + offrant. Gayral, Muret (Hte Gne).

## MAGNAT-DEBON

SIDE Précision Magnat Debon CSSE 35000. Cauchie 90 r G. Péri. St Denis (Seine).

Cse dép. Magnat Debon 125 susp. AR 7000 km px à déb. 31 r d. Chauffourniers 19e soir

## MONNERET

250 AMC Monneret luxe mot. et suspensions refaits usine sur facture, plus offrant, 134 av. Marceau, Noisy le Sec.

## SCOOTERS

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

GUZZI 2 CV 4000 km équip. garanti. 6 mois crédit reprise 17 rue Pajol.

GUZZI Galletto 52 tr. peu roulé, mécan. parf. CEN. 36-16

Vespa imp. tte équip. 60000. Larcher 22 Desnouettes 15e.

GALLETTO Guzzi aff. excep. en toute confiance, nomb. acc. Guillaume 9 bd de la Liberté, Le Perreux.

VESPA 1953 t. b. é. nbx acc. 70000 fac. paie. Dard Jas.49-40

Lambretta Innocenti italien 1956 0 km équipé prix 90000 Saliti 116 r Damrémont 18e.

## CYCLOMOTEURS

DERNY solo état neuf. Kalb 7 r Eugène Jumin Paris 19e.

## MOTOS TCHEQUES

A Vendre moto Jawa 350 cc 1952 30000 km tr. bon état. Breton 69 rue Truffaut 17e, ou MAR. 29-03 à partir 19 h.

## JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

TOURISME et Grand Sport peu roulé Etat neuf absolu Prix exceptionnel Garantie - Crédit

## SIDAM

8, rue Fourcroy, PARIS-17e Ouvert tous les jours MEME LE DIMANCHE MATIN

## MOTOS ITALIENNES

Scoters ital. Aermacchi 125 7000 k état neuf. Robert 54 r Chaptal, Levallois.

GUZZI Airone 250 cc gd Spt 54, 175. Crédit. GERARD, 137 av. Clichy (17e).

## MOTOS ALLEMANDES

Ardie 250 t. b. ét. 9000 k f. t. susp. AR eq. Créd. 125. Aris 11 rue Labie 17e (Eto 08-66)

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

250 HOFF. Gouv. imp. 245. éch. NSU Max réc. Lesueur 33 Gde Rue Bry s/Marne S.

500 Zundapp side Précision. G. Henri 32 r Truffaut 17e.

Horax nve à solder. Bonneau 80 r Fleury, Clamart Mic.40-28

BMW R25 cse voit. 160000. Bonneau 80 r Fleury Clamart

DKW 250 54 24000 k eq. px à déb. Houard 15 allée Stalingrand, Le Perreux (S.).

BMW 350 R35 b. ét. 110. Ec. Baudier 27 r G. Sand P. 16e

Zundapp KS600 mec. gart. side Préc. 2 r l'Atlas 19e.

600 BMW t. b. ét. 90000 Briss 3 r Arthur Auger, Montrouge.

NSU 200 cc Luxe c. neuve équip. BOT. 65-79 150000.

NSU 350 Consul 17000 k 125. 47 r Deguingand, Levallois.

BMW 250 R25 impec. 9000 km 165000 v. cse mal. Celati 149 r de l'Université, Paris.

BMW R50 mars 56 nve der. mod. Loyeau 30 r Bénard P.14e

Zundapp KS600 b. ét. 125000 sam. dim. Clamart 7 rue Bourcillière.

BMW R25/2 c nve 180. ou éch. + soulte c. + fort étr. b. ét. Bucher 142 av Ledru Rollin 11e

## MOTOS ANGLAISES

Norton Dom. 1953 équ. 270. Aris 11 r Labie Paris 17e.

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

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

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

Norton 5 CV twin 53 54 55 56 Reprise. 17 rue Pajol.

Douglas 350 sport 1950 révis. acces. 150. 43 r de Gd-Ch., Vieux-Charmont (Doubs).

650 Triumph cme nve gar. Pignon 103 r Oberkampf tél. le s. apr. 19 h. 30 OBE. 59-70.

TRIUMPH 500 2 cyl. T100 40 b. ét. ap. 15 h. Beaudoin 7 r Dalou, 15e FON. 84-61.

Norton Dom. 88 54 b. ét. s'ad. du mardi au sam. 69 r Glacière 13e Gob. 78-70 chez Hénaut.

AFF. exc. Norton Dominator 88 tél. ITA. 33-23 de 8 à 12 h. et 14 h. à 18 h. Mercier.

R. Enfield 500 side Précision s. ar. b. ét. v. s. d. p. 100. Busson 83 r Laugier Paris 17e

AJS 500 twin 52 impec. gros réservoir susp. AR osc. 220. crédit pos. Coiffeur 96 rue de Suresnes, Nanterre.

A v. BSA 350 B31 t. équip. imp. 160. Crédit. ROBIC 74 rue des Bourguignons, Asnières (Seine).

BSA 500 twin 170000. Colon 82 r du Château Paris 14e.

VINCENT Shadow Lithning 53 14000 k éta neuf 350000. Facilités. Farais 25 rue Notre Dame Nazareth, Paris.

500 AJS twin M.51.20 b.ét. 180. Charry 4 M. Boudet Chaville

350 cub. Royal Enfield impec. mot. neuf susp. AR oscil. 90000 cse dble empl. Pariset 7 rue H. Martin Epernay (Marne).

Gold Star 55 350 ecl. s. bip. 5000 km px int. Arg. 70-58

BSA 250 4 v. sus. AV AR 6500 k 1re main équip. JAS. 19-75

Matchless 500 sus. osc. t. b. ét. 160000. Sab. 87-25 h. rep.

BSA B31 fin 53 imp équipée 170. Ratton 2 av. Georges Clémenceau, Nanterre (Seine) ts ls soirs ap. 18 h.

500 BSA B33 15000 k nbx acc. + rem. Fulgur : 200. Renault 99 r Paris, Clichy.

500 AJS twin 54, 11000 km, 250000. ts ls jours tél. GOB. 06-35. Fontaine 5 rue des Reulettes Paris 13e.

Roy. Enf. Bullet 350. équip. 150. Aris 11 r Labie 17e.

BSA 6 CV fin 52 garantie 6 mois, crédit 150. 17 r Pajol.

Royal Enfield 350 cub. avec side Précision, état neuf + pièces de rechange. Sandrart 25e BGA, Compiègne.

Royal Enf. 350 cul. c. nve 85. Bucher 142 av Ledru Rollin 11e

B31 350 pft ét. modèle 51 150000. Cantaloube 16 r N. Leblanc St Denis (Seine).

## MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 54 tr. b. Crédit 140. Aris 11 r Labie 17e. Eto. 08-66

P. Puch 250 et 500. Laganier 28 r de La Tour, Malakoff.

PUCH TF biplace Ivoire, tél. MEN. 10-54.

PUCH 250 juin 54 1re main état neuf prix int. Leroux 123 rue Baigneux, Montrouge.

175 PUCH SVS cause départ Sardet 33 r Chaptal, Cachan.

Puch 250 TF rouge ex. ét. acc. px 130. vis. t. l. j. 149 r Charrenton Paris ou tél. Ita. 12-44

125 SL spé. t. rap. exc. ét. DAU. 75-86 le soir px 125000

PUCH 175 SV 1955 état de nf soir 40 av. Pte Asnières 17e

PUCH 250 SG 8000 k équip. complet, visible tous les jours 62 rue Oberkampf Paris 11e.

PUCH 250 TF crème 140. ap. 19 h. DOHE 3 r Morand 11e.

PUCH 250 TF tr. b. ét. tte eq. 130000. 218 r de Paris. Garage limite de Pantin, Pantin.

Puch 175 sport 9000 k neuve Jolivet 36 r Coquillière, 1er.

Part. à part. 125 TT ét. nf M. Ritter NOR. 55-06 h. br.

PUCH 250 TF 1954 10000 k tr. b. ét. 160000. GROSSET 4 r Cartault, Puteaux (Seine).

PUCH 250 TF peint. neuve 1952 32000 tél. DAU. 36-16.

Side Puch impec. bas prix. Stutz 115 r St Martin 4e.

## MOTOS DIVERSES

Tous les jours sans exception Ouvert de 9 h. à 22 h.

## 300 MOTOS SENSATIONNELLES en qualité et prix

A LIQUIDER  
 BSA Rocket roulé 3.500 km. TRIUMPH Speed Tw. splendide ARIEL Square Four c/neuve BMW R67, R73, R12, R25 NORTON Dominator aff. uniq. PUCH, JAWA, CSEPEL, DKW

## CHOIX UNIQUE

VESPA, LAMBRETTA, BERNARDET, PEUGEOT, MOTOBECANE, TERROT, etc...

Sides Précis., Simar, Bernardet TOUT LE MONDE DIT

## Chez BEDARRIDE 3, PLACE CLICHY C'EST PLUS SUR ! ET C'EST VRAI

Reprise de motos sur autos Choix de 300 Autos Ouvert Dimanche

## 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

## AUTOS-MOTOS

45 r de la Goutte d'Or M° BARBES - MON. 34-85

650 BSA A10 1954 240. 750 GNOME RH. type Pol. 130. 250 PUCH dern. mod. 150. 500 INDIAN gd luxe 140. 500-350 TERROT tél. à part. 90. 250 MONET GOYON gd sp. 125. 175 MOTOBEC. Ivoire 130. 175 et 125 TTES MARQUES à PARTIR DE 40000

Grand choix Scooters VESPA LAMBRETTA MOTOCONFORT CREDIT - REPRISE

Chez AUDEGEAN 4 CV RENAULT 51 et 52 275. 11 BL CITR. 38 et 39 c. i. 160. 11B. 52 malle arrière 340. 7C CITR. 9 CV Cabr. et C. I. 120. 15 CV CITR. 1953 c. nve 350. PRIMA 4 C. I. 1937 90. SIMCA 5 décapot. 125. JUVA 4 Fgon. mot. nf 250. CITROEN 5 CV décap. 25000 et 60000

DELAHAYE gd spt. carros. Chapron 75. REPR. MOTOS RECENTES ET SCOOTERS

137-139 av. Clichy. MAR. 21-29 OUV. DIMANCHE MATIN

## 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 Mobyscooter Pulmann Starlett Paloma à partir de 40000. 4 CV Renault

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

## GAITE MOTOS 4, impasse de la Gaité Paris



522-525  
500  
400  
610  
121  
"F"  
391  
86  
"P"  
722-723  
600

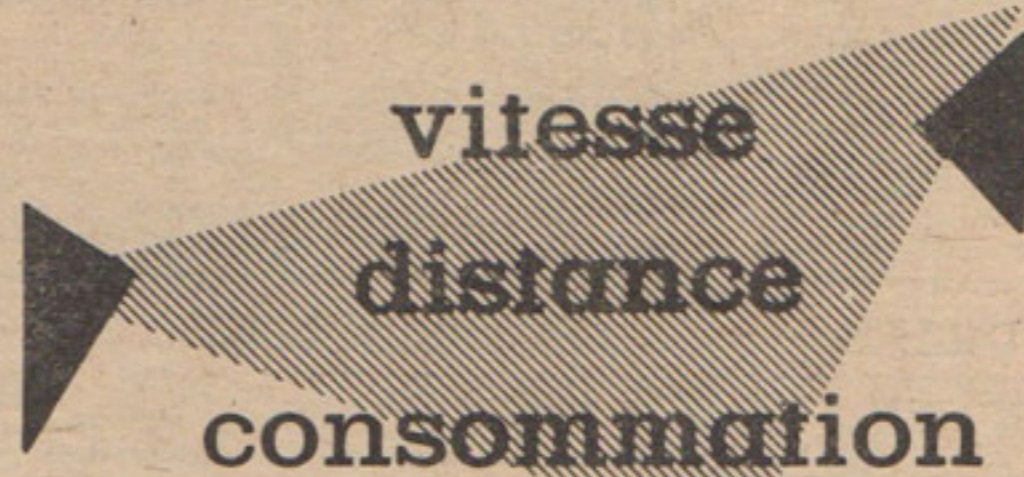
**ACCESSOIRES**  
POUR  
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

**SAKER**  
ET<sup>re</sup> ANDRE PORTERIE

263  
270  
251

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

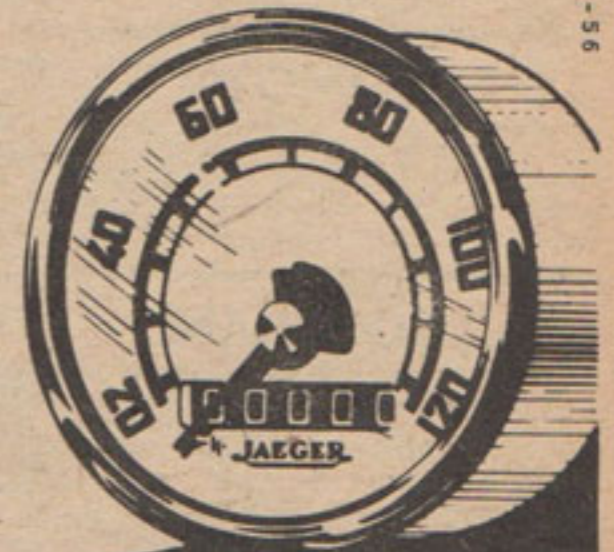
# ESSENTIEL



# 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

ETUDE ET PUBLICITE - M. 04-56

## DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2<sup>e</sup>)  
M<sup>o</sup> 4 Septembre - RIC. 75-28

Concessionnaire des marques :  
JAWA - BSA - NSU - IFA  
DS MALTERRE - TERROT  
MONET-GOYON - GUZZI  
PUCH - LAMBRETTA - AWO  
ADLER - RUMI - VESPA  
AGF (Ydral) - CycloPALOMA

### OCCASIONS :

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

**CREDIT : 2 à 18 mois**

**Le moins cher de France**

En cas de maladie, Dynamic  
paie pour vous

**TOUTES REPARATIONS**

Achat ferme moto, scooter

## BOTTES et BOTTILLONS

**MARCY** 1 et 3, Place de la Bourse  
PARIS (2<sup>e</sup>)  
Tél. : CEN. 83-11 (2 lignes)

extrait du catalogue

**DEMI-BOTTE** veau double tannage,  
coutures canadiennes ..... **3.950**

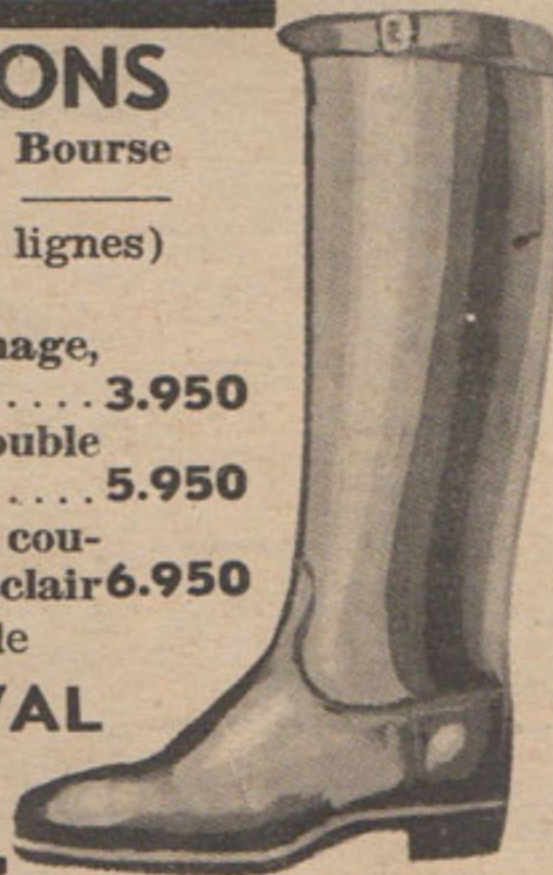
**BOTTE** box noir ou fauve, double  
semelle cuir ..... **5.950**

**BOTTE** veau double tannage, cou-  
tures norvégiennes, fermet. Eclair **6.950**

Catalogue gratuit sur demande

### MOTO-CHASSE-CHEVAL

**LA PLUS IMPORTANTE  
SPÉCIALITÉ FRANÇAISE**



Robinets à  
essence  
Licence alle-  
mande Everbest

★  
Modèles spé-  
ciaux pour  
carburateurs  
à starter

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



CHA. 49-09

Agréées par la  
F.F.S., le Minis-  
tère de la Marine,  
le Ministère de  
l'Air et les grands  
Moto-Clubs Inter-  
nationaux.

LUNETTES

## ROD

30-32, rue des  
Monts-Clairs  
COLOMBES



Les motos, BIMA & scooters

## Geugeot

sont équipés en série de

← L'ANTIVOL →

## NEIMAN



Pièces  
origine  
**ARIEL** — **SUNBEAM**

6, Bd Richard Lenoir 11<sup>e</sup>

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



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

**MARCHAND Frères**  
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien no-  
ter n<sup>o</sup> 16, la maison n'a  
pas de succursale.



**ARGENTINE**

**MOTOS**  
5, rue des Acacias  
PARIS-17<sup>e</sup> - ETO. 20-25  
M<sup>o</sup> Argentine, près Pte Maillot  
**MATERIEL DE QUALITE**  
**GRAND CHOIX**  
**100 SCOOTERS**

**200 MOTOS**

100 SIDES

A partir

**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.  
GUILLER 175 90.  
ZUNDAPP 200 80.

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

**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 17<sup>e</sup>  
(dans passage côté cinéma)

**CREDIT - ECHANGE**

BMW R51, R66, R6, R35 90000  
TRIUMPH Tiger 100 175000  
BSA 500, 350, 250 140000  
ARIEL 500 impeccable 170000  
JAWA 350 140 et 110000  
PUCH 250 et 125 depuis 70000  
TERROT 500 dernière 135000  
MOTOBECANE 350 twin 180000  
PEUGEOT 250, 55 nve 150000  
MOTOB. 175 Gd sp. nve 120000  
et 100 motos modèles divers  
SIDECARS liquidés de 30 à 70000.

Expédition en Province  
B.F. 10 av. de St Ouen PARIS  
M<sup>o</sup> La Fourche tél BAT. 79-90

**CREDIT IMMEDIAT**

100 motos de 30 à 70000 fr.  
liquidées avec 10000 comptant  
NORTON BSA BMW TERROT  
PEUGEOT MOTOBECANE R.  
GILLET, GNOME RHONE  
MONET GOYON, etc...  
toutes cylindrées de 1 à 9 CV  
Crédit Province et expédition  
FAURIE 8 av. St-Ouen PARIS

**Occasions à crédit avec  
garantie maximum**

Mobylette 15000  
Vespa récents 60000  
125 Motobécane luxe 70000  
175 Motob. sport c. nve 120000  
550 Monet Goyon sport 100000  
350 Jawa tr. bon état 150000  
250 BSA 100000  
125 Puch TT 70000  
125 Terrot ETD 70000  
Demandez liste compl. 40 motos  
occasion ctre 45 fr. en timbres  
**79, bd Montparnasse-6<sup>e</sup>**

**100 MOTOS SCOOT.**

avec 10000, ttes pces occas.  
157 av. Maine 14<sup>e</sup>. Ouv. Dim.

**CREDIT TOTAL**

100 SCOOTERS, 150 MOTOS  
toutes marques, garanties  
GIL  
83 av. d'Italie. M<sup>o</sup> TOLBIAC  
Side course Watsonian gauche  
papier douane 35000. Beauvais  
11 r Level, Paris 17<sup>e</sup>.

Crédit 175 sport px int. b. ét.  
Grosse 195 bis av Daumesnil12<sup>e</sup>

Vélot. 3 vit. bloc mot. parf.  
état Gnome, Terrot, Peugeot  
29000 fr. Vespa équipée cme  
neuf 70000. Ets BEAUSOLEIL  
9 rue St Sabin, Paris.

**Chez AUDEGEAN  
ACHAT - ECHANGE  
MOTOS - VOITURES**

**CREDIT A VOTRE GRE**

Matériel vendu avec garantie  
ARIEL 350 1955 230.  
BSA 250 1955 180.  
BSA 650 Gold. Fl. c. nve 240.  
BSA 500 1952 B33 175.  
BSA 500 WM20 1951 150.  
TRIUMPH 500 bicyl. 53 220.  
PUCH 250 125.  
JAWA 350 et 250 130.  
VICTORIA 250 1953 150.  
NSU 200 neuve 170.  
GIMA et GUILLER 250 55 175.  
TERROT 250 1955 175.  
GUILLER 175 AMC 80.  
TERROT 125 52 à 55 dep. 60.  
MOTOBEC. 175 gd sport 120.  
TERROT 500 et 350 70.  
HARLEY 750 depuis 95.  
R. GILLET 1000, 750, 500, 70.  
INDIAN 500 et 1000 cc 95.  
MOTOBECANE 350 1951 130.

**SCOOTERS**

VESPA, LAMBRETTA  
TERROT, GUILLER, STERVA  
**300 Motos et Sidecars**  
à liquider depuis 15.000 fr.  
137-139 av. Clichy. MAR. 21-29  
Ouv. LE DIMANCHE MATIN

**ORGANISATION**

**UNIQUE en FRANCE**  
500 MOTOS, SCOOTERS  
VELOM., DE 50 A 56  
en provenance faillite.  
Reprise dont moitié à 50 %  
Prix neuf  
100 épaves et pièces  
Liste gratuite sur demande.  
Expédition France et colonies  
M-S 66 rue du 11 Novembre  
St Etienne (Loire) Tél. 0301  
Succursale Paris (Seine)

**DIVERS**

SUITE à l'achat du stock  
Hémy et Vampire dispose de  
ttes pièces pour réparation  
+ 200 moteurs neufs à 4000  
pce. 400 volants magnétiques  
3000 fr. pce. px par quantité  
et aux professionnels.  
Moyne Hubert 13 A. Division  
Leclerc, Sarcelles (S-O).

**ECHANGES**

VELOCETTE 250 culb. super  
culasse équip. contre 125. Le-  
clerc, 17 rue Pajol.  
50 VOIT. disp. repr. moto  
com. 1<sup>er</sup> vers. GIL 83 avenue  
d'Italie. Ouvert dimanche.  
Mon auto c/Moto VIL. 09-21.  
ECA 7 r Montreuil, PANTIN

**VENDEURS !**

POUR VENDRE UN VEHI-  
CULE A DEUX ROUES,  
VOTRE INTERET EST  
D'UTILISER LES PETITES  
ANNONCES DE NOTRE  
REVUE SPECIALISEE QUI  
SONT LUES PAR LA TO-  
TALITE 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**

**ON DESIRE  
ACHETER**

VESPA, LAMBRETTA, RUMI  
même accid. GIL 83 av. Italie

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

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

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

**VOITURES**

**Motos contre Autos**

4 CV RENAULT 50-51-52-53  
2 CV CITROEN 52 et 53  
45 r Goutte d'Or. MON. 34-85

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

**GARANTIE  
CONTRAT**

CREDIT IMMED. 18 MOIS  
REPRISE-MOTOS

**100 AUTOS**

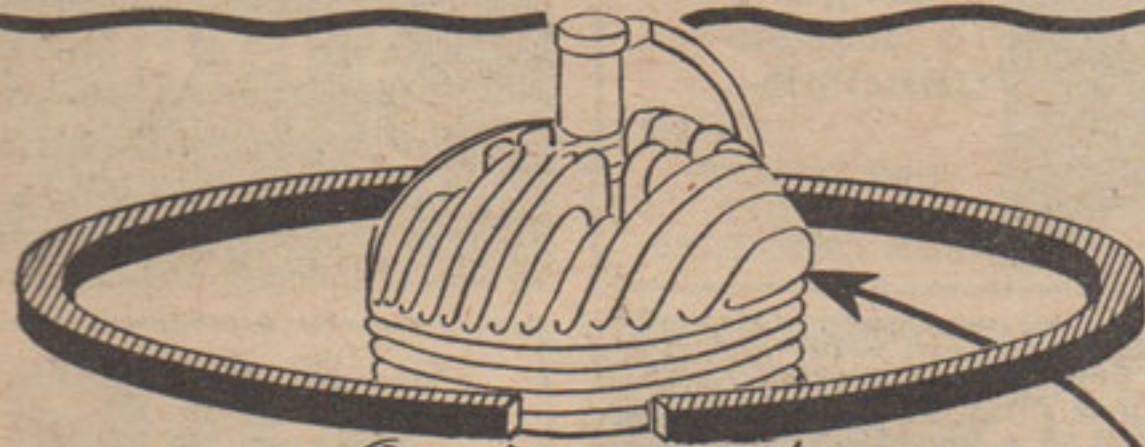
Spécialiste 4 CV avec 20000.  
7 rue de Montreuil, PANTIN  
M<sup>o</sup> Eglise, ouvert Dimanche  
244 rue du Mesnil, ASNIERES  
(4 Routes) Ouvert Dimanche

**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 PETES  
M<sup>o</sup> : Pte d'IVRY et P. CURIE

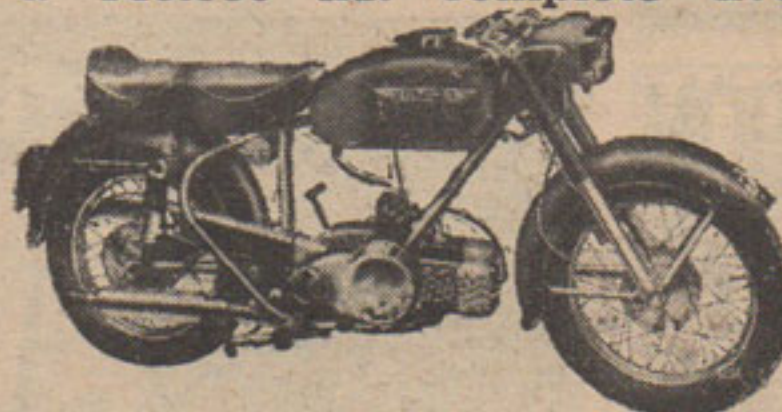


**Segments noirs Amedée Bollée**  
Surface traitée au Parcolubrite  
épaisseur 3 microns  
**spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps**  
à refroidissement par air

150

**ULTIMA**

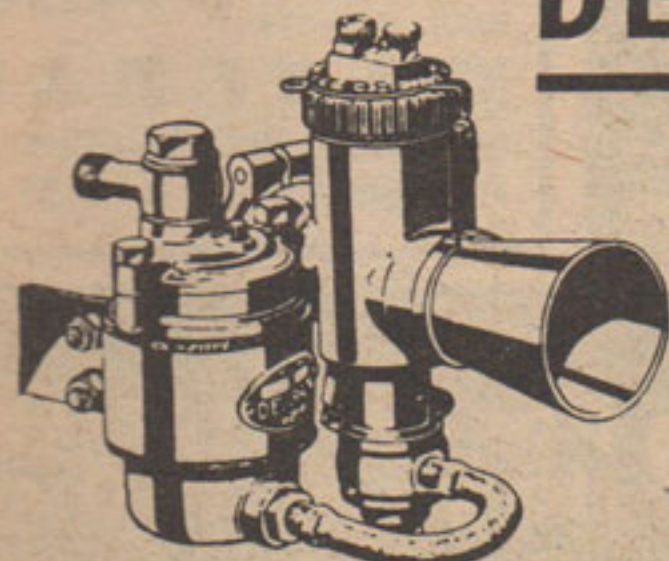
24-26, Rue du Commandant Faurax - LYON  
LIVRE DE SUITE SA 125 SPORT  
à 143.500 frs. complète avec selle biplace



10 Modèles  
disponibles  
en 49,  
125 et 200 cmc.

LUBRIFICATION EXCLUSIVE MOTUL  
— Catalogue franco sur demande —

**DELLORTO**



d'origine  
de 175 à 1.000 cc.

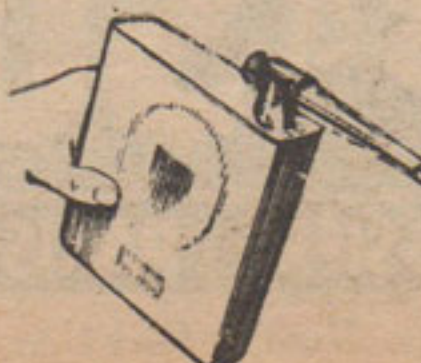
★  
Guidons - Poignées  
Tournantes brevetés

T.M.L. - 74, rue de Rome, PARIS 8<sup>e</sup> - LAB. 22-08

Seul, « Le TUBVERSEUR » en  
caoutchouc s'adapte indifféremment  
à tous les goulots.  
« TUBHUIL ». - Robinet verseur  
orientable en plastique pour huile ou  
carburant, peut demeurer sur le  
bidon (petit goulot).



★  
Exigez nos marques en relief  
chez tous les Agents motos ou à défaut :



**LE TUBVERSEUR**

JOUY-sur-MORIN

Tél. : 31 (S.-et-M.)

Pour Jerricans : JERRYTUB

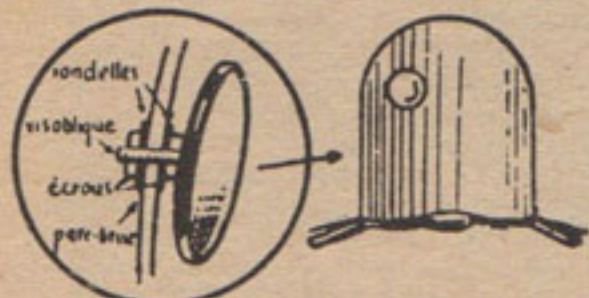
Notice sur demande



LES MEILLEURES POMPES  
pour  
MOTORISES  
TOUT EN LAITON CHROME

# MISTRAL

DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR...  
**LES ACCESSOIRES**

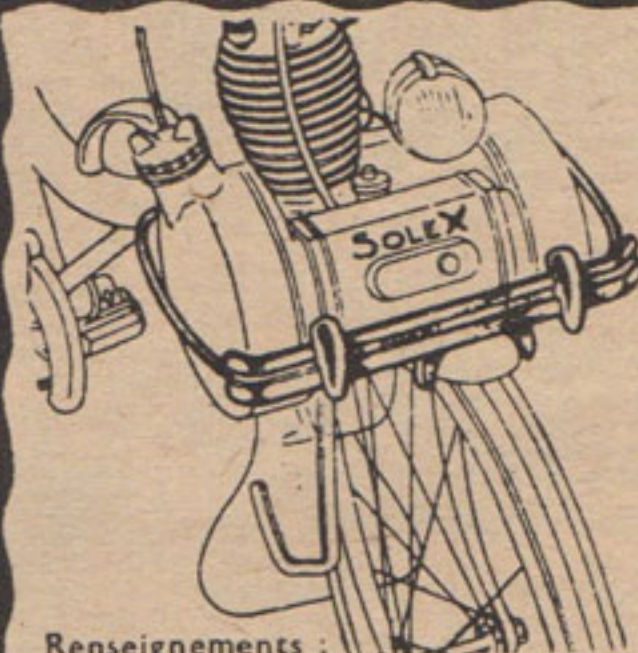


PANORAMIC  
SCOOTER  
n° 7 S 55 230 Frs

NETTOYEUR  
DE BOUGIE  
n° 514 320 Frs



RÉTRO  
ANTI-CHOC 1955  
n° 7 L 10 400 Frs



Renseignements :

JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre  
**VELOSOLEX**

4 articles de sa fabrication :  
Le **PARE-CHOCS** amovible  
(breveté S.G.D.G.), d'une  
efficacité extraordinaire, qui  
donne un cachet très élé-  
gant à votre Vélosolex.  
La **POIGNEE** pour porter  
très facilement votre Vélo-  
solex d'une main.  
Le **FIXE-BAVETTE** et la  
dernière nouveauté :  
Le **SABOT PARE-CHOCS**  
enjollieur de cadre.

Etabl<sup>ts</sup> H. JEANNERET & C<sup>ie</sup>

14 bis, rue Reine-Jeanne - NICE (A.M.) Tél. : 821-97  
2, rue Croix de Marbre - NICE - Tél. : 733-33

COCORDAN ET LAFONT, Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU

**S.I.D.A.M.**

8, RUE FOURCROY - PARIS (17<sup>e</sup>)  
M<sup>o</sup> : Péreire, Ternes, Etoile  
WAGram 52-62

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

**JAWA  
ADLER  
CSEPEL**

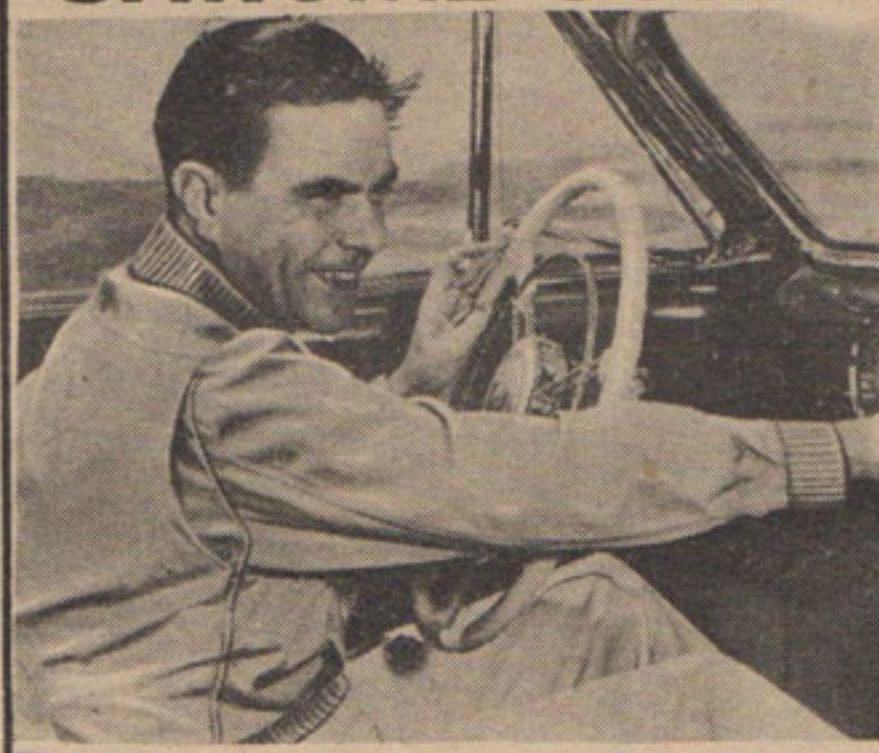
NEUVES ET D'OCCASION

Vous assure une garantie  
totale intégrale, un entretien  
et une mise au point parfaite

CRÉDIT - REPRISE  
OUVERT LE DIMANCHE MATIN

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

**CHROME-CUIR 38**



r. du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup>

NOR. 08-09

**T O U S**  
vêtements  
de cuir  
MOTO

et

combinaisons  
en cuir pour  
compétition  
Exigez la  
marque

**CHROME-**

**CUIR**

CATALOGUE  
GRATUIT  
SUR DEMANDE

Indispensable  
à votre  
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

**MOTO-CEINTURES**  
en Cuir

**A. BERL**

20<sup>me</sup> Rue des Jumeaux - TOULOUSE

Demandons et indiquons  
Dépositaires  
Documentation sur demande

**BREVETS D'INVENTION**  
FRANCE  
ET ETRANGER

**Emmanuel BERT**  
DOCTEUR EN DROIT

et **G. de KERAVENTANT**  
INGÉNIEUR  
DES ARTS ET MANUFACTURES

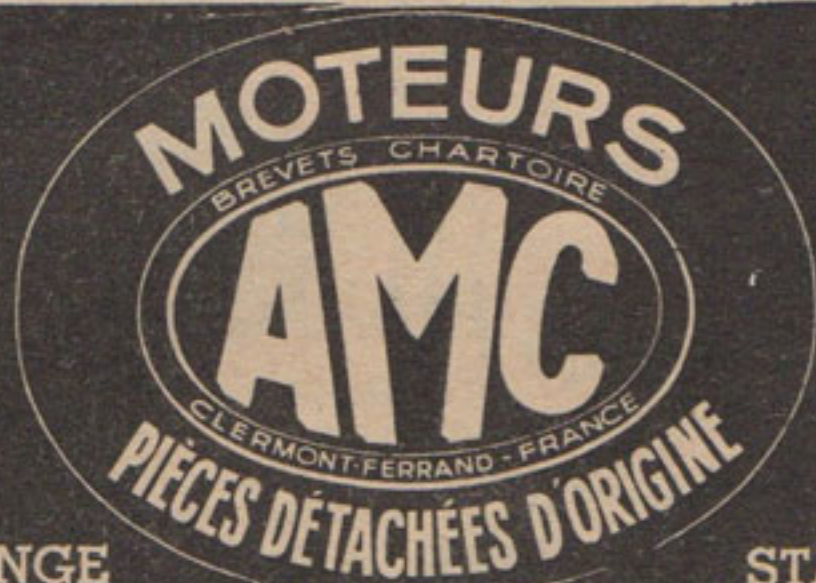
115, Boulevard Haussmann, Paris 8<sup>e</sup>

Tél. (3 lignes) ELYsées 95-62

Adresse Télégraphique: TREB-PARIS

Cabinet Fondé par **Emile BERT**  
Ingénieur des Arts et Manufactures,  
Docteur en Droit,  
Ancien Juge au Tribunal  
de Commerce  
de la Seine

**MARQUES ET MODÈLES**



ECHANGE

MOTEURS

— CYLINDRES —

EMBIELLAGES

Expéditions immédiates

— Société F.C.R. —

14, rue Anatole France - PUTEAUX (Seine)

Tél. : LONGchamp 32-63

C.C.P. PARIS 8595-95

**VAP**

Toute la pièce détachée  
en stock

Remises aux Agents et  
Stations-Service

Echange standard  
moteurs et  
transformation en DT

Pièces détachées  
et réparations  
tous volants

**ABG**

**MANCEAU**

5, Rue de Vouillé, 5  
PARIS-15<sup>e</sup> - VAU. 57-57

**AMORTISSEURS « SUSPA »** pour motorisés  
jusqu'à 250 cc.

ETS NAUDER, 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS-16<sup>e</sup> - DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS POUR LA FRANCE

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





*C'est  
une*

**ASSURANCE**

Grandes roues

Moteur Central

Suspension J.A. GRÉGOIRE

STABILITÉ

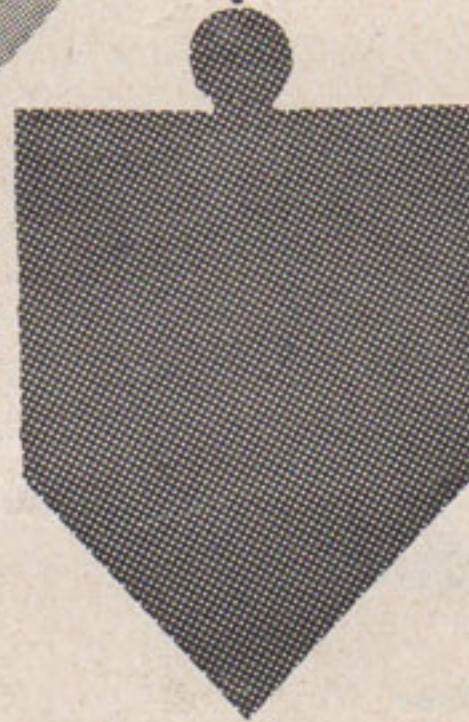


**Starlett**

CATÉGORIE 125 cc

- Engin sûr, sans défaillance
- moteur robuste
- 32 victoires nationales en 1955
- Utilisation simplifiée :  
2 vitesses bien étagées.
- Suspension AV J.A. GRÉGOIRE  
à flexibilité variable qui  
assure une tenue de route du  
tonnerre à petite ou grande  
allure, pour le pilote et le  
passager avec ou sans bagages.
- La STARLETT permet de longs  
parcours à bonne moyenne.

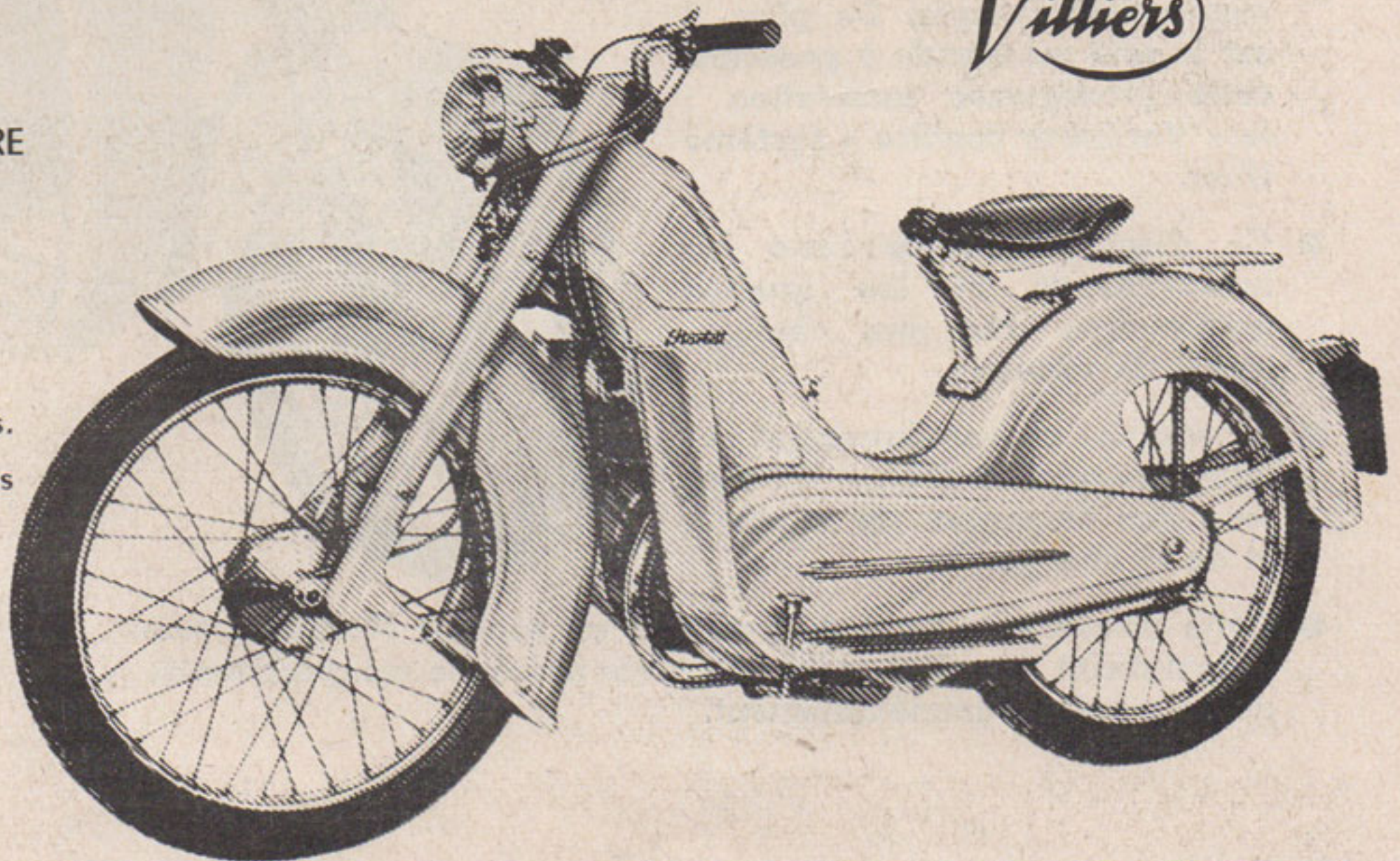
C'est une création  
**MONET & GOYON**



*Monet Goyon*  
*Koehler Escoffier*

Moteur  
licence

*Villiers*



CRÉATION PUBLICITAIRE MONET & GOYON

Nous préconisons exclusivement B. P. ÉNERGOL pour le graissage de nos moteurs



# Le 1<sup>er</sup> Scooter

équipé d'un

**“VARIATEUR CONTINU”**

SUPPRESSION TOTALE DU CHANGEMENT DE VITESSE



2 grands noms de l'industrie :

**AUTO-UNION D.K.W.**

Spécialiste du moteur deux temps,  
L'A CREE

**MANURHIN**

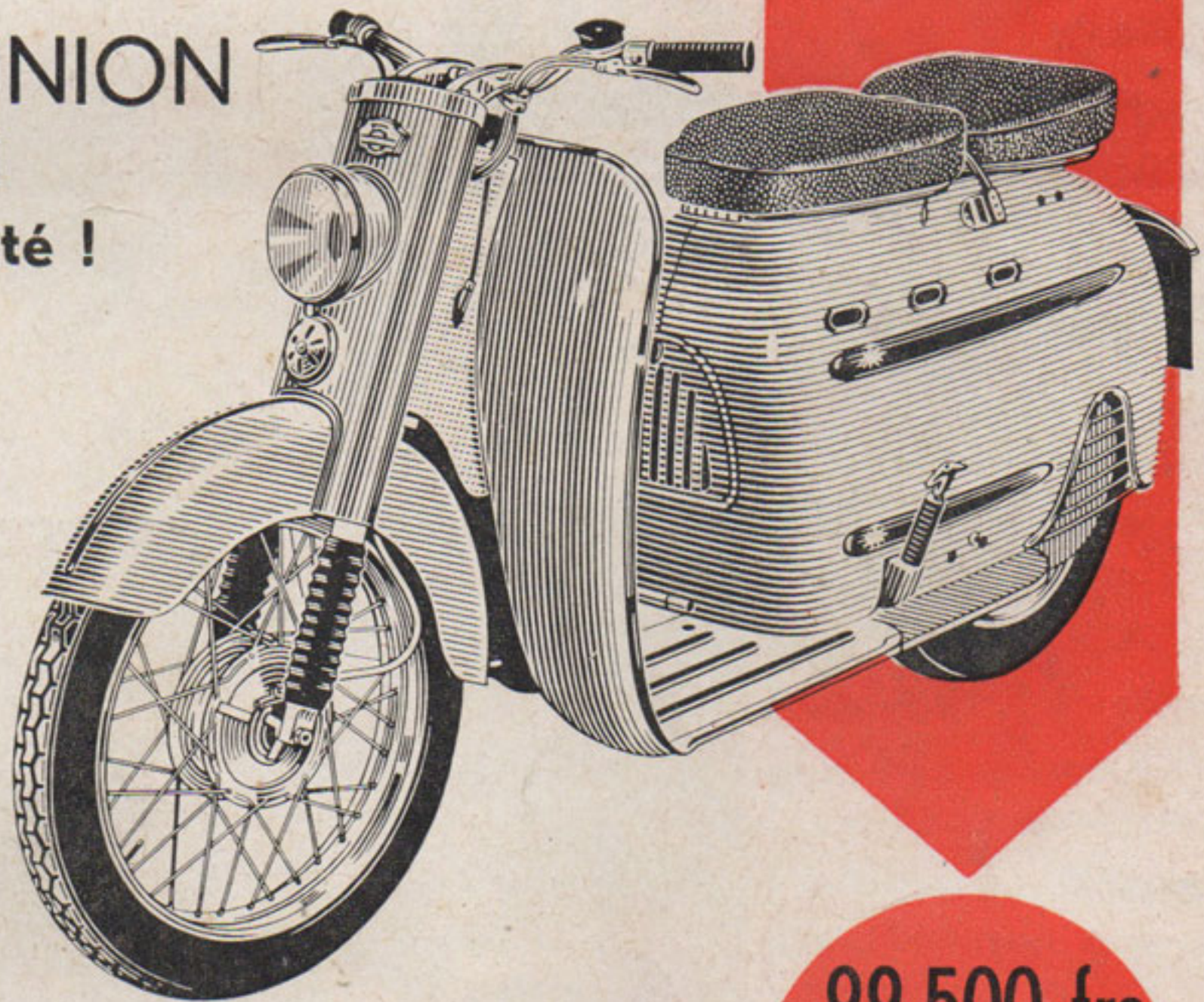
Autorité mondiale en matière de  
mécanique de précision

LE CONSTRUIT

## Le Scooter AUTO-UNION MANURHIN

la solution de sécurité !

- Réunit tous les perfectionnements déjà connus. De plus, il est le seul au monde à posséder cette prodigieuse innovation : le « Variateur continu » système Uher.
- Ce dispositif supprime les inconvénients et les fausses manœuvres dus aux changements de vitesse.
- Il adapte automatiquement et infailliblement le régime du moteur aux exigences de la route et de la charge.
- Cette nouvelle technique, conférant au scooter Manurhin une automaticité complète, permet à toute personne inexpérimentée de le conduire immédiatement.



**99.500 frs**

+ T. L.

**6.000 frs**  
par mois

# MANURHIN

Société Anonyme au Capital de 1 Milliard

Usines à Mulhouse Bourtzeiller (Haut-Rhin)

Département Scooter :

1, Bd Malesherbes, PARIS-8<sup>e</sup> - ANJ. 01-30 et 31