

Moto revue

44^e ANNEE. — 19 MAI 1956. — N° 1.290

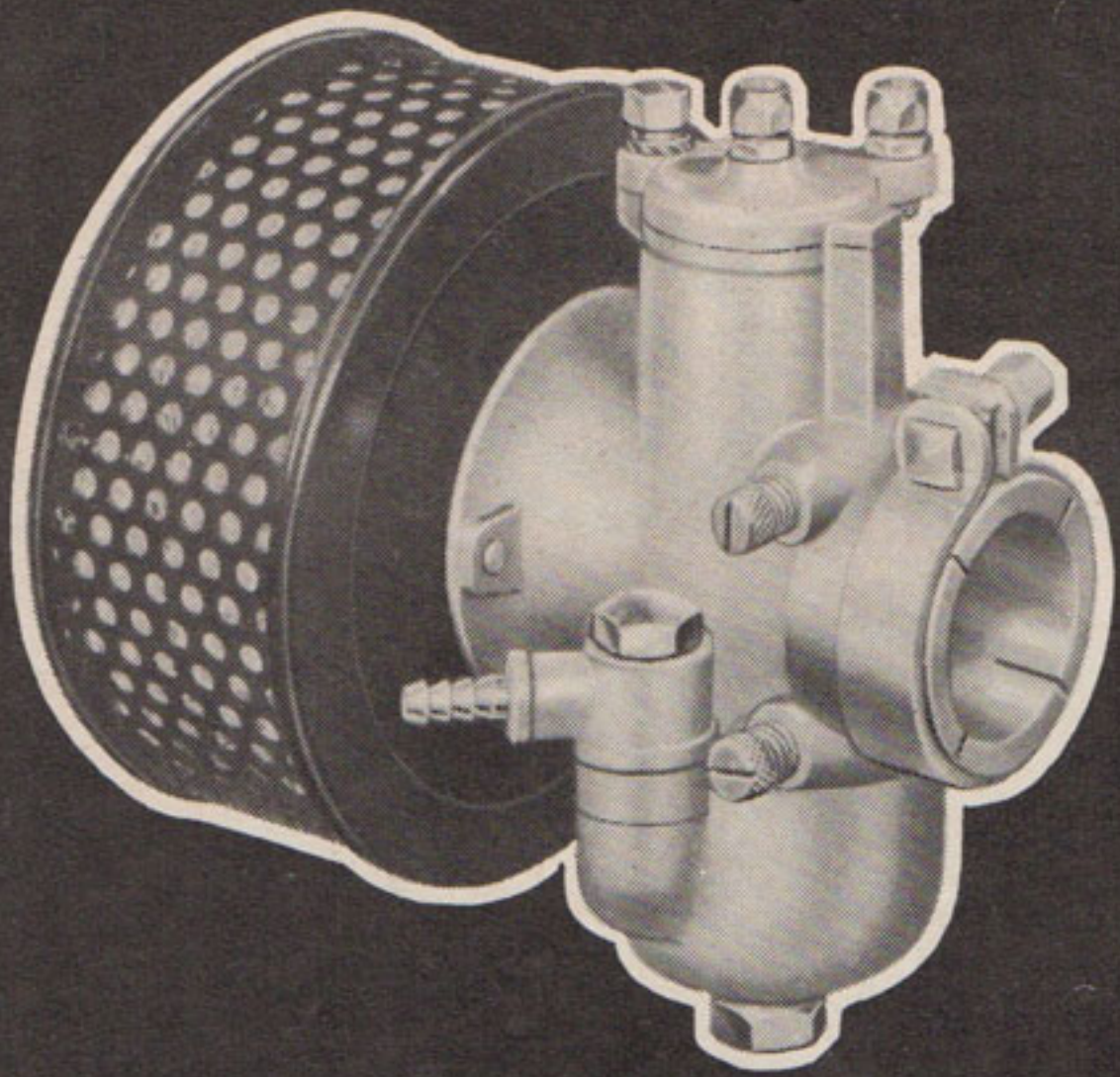
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

ESSAI
300 GILERA



Equilibre et solidité, deux
atouts du scooter Vespa.

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURINER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

Achetez les nouvelles Norton chez GARREAU



600 Twin
Modèle 99
596 cc. - Alés. 68 - Course 82
Compression 7,4
410.000 frs
Modèle 88 - 500 cmc.
(mêmes caractéristiques)

Gagnant de 33 Tourist Trophy. - Champion du Monde 1951
(catégorie 350, 500 et side-cars. - Record de l'heure à
Montlhéry. - Recordman de 5 Bol d'Or par G. Lefèvre.
2.582 kms en 24 h.

Champion de France : COLLOT 1952 - 1953 - 1954 - 1955
PARIS-NICE 56 : 1^{er} NORTON, 2^e NORTON, 3^e NORTON

CRITERIUM DE VITESSE DE MONTLHERY

SPORT

1^{er} Lefèvre sur NORTON
(Moy. 126,250 kmh.)
2^e Tano sur NORTON
3^e Leconte sur NORTON

SERIE

1^{er} Briand sur NORTON
2^e Lamboley sur NORTON

NORTON NOUVEAU MODELE GROS MOYEUX

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

EXCELSIOR :

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

NOS OCCASIONS

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

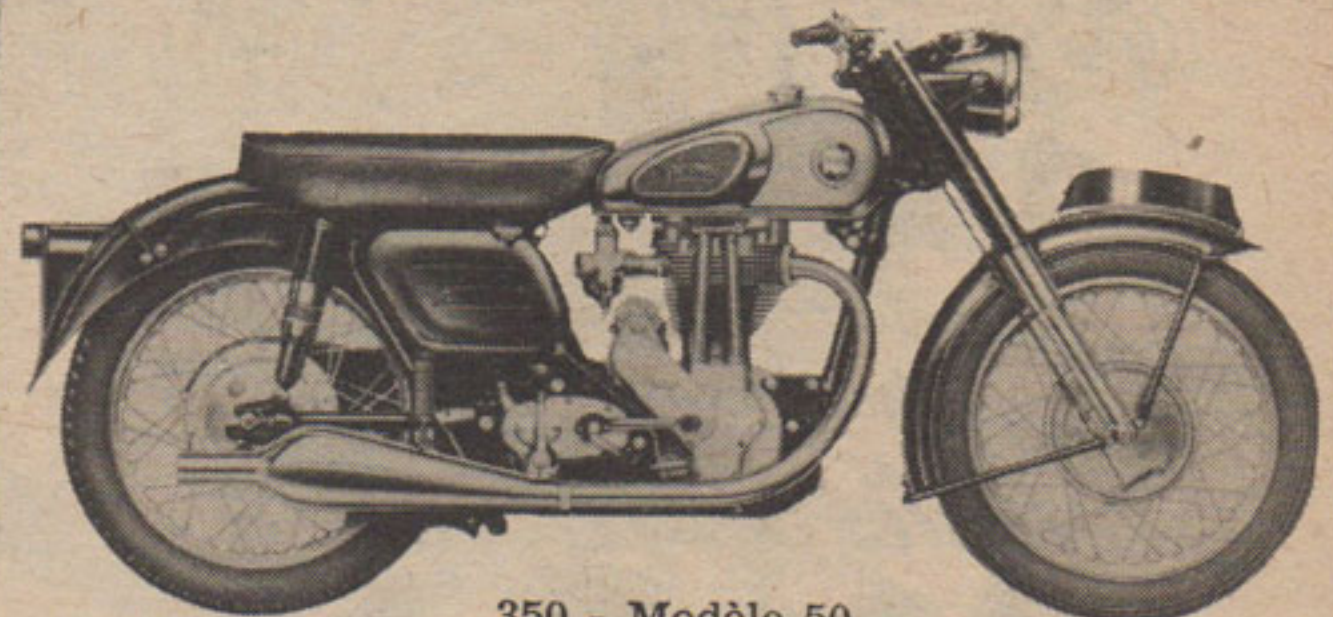
Lots complets pièces détachées NORTON - EXCELSIOR
INDIAN - B.S.A. - ARIEL - MATCHLESS - VINCENT
RUDGES

TOUS LES ACCESSOIRES

CREDIT 6 à 18 MOIS

C. GARREAU

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



350 - Modèle 50
348 cmc. - Alésage 71 - Course 88 - Compres. 7,3
305.000 frs

Voyez nos EXCELSIOR 1956 bicylindres

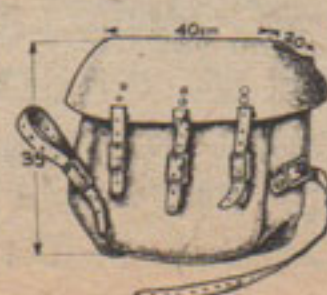
Dépositaire pour la France NORTON et EXCELSIOR

PNEUS FRANÇAIS ET ANGLAIS

	Enveloppes	Chambres
3,25x19 Ribbed Dunlop	4.000	600
3,25x19 Fort Dunlop, pavés	3.000	
3,50x19 Fort Dunlop, pavés	4.500	650
3,50x19 Ord. Dunlop, pavés	3.500	600
3,50x19 Michelin N.S. de	2.500 à 3.000	600
3,00x19 Avon S.M.	4.010	840
3,25x19 Avon	5.100	920
3,50x19 Avon S.M.	5.430	920
4,00x19 Avon	6.000	
3,00x20 Avon et Dunlop AV	4.000 à 4.500	820
3,00x21 Avon et Dunlop	4.000 à 4.500	820

Pièces assurées pour toutes motos vendues.

Atelier spécialisé pour réparations par G. LEFEVRE



SACOCES AMERICAINES

Cuir chromé,
renforcées, dispositif de
démontage immédiat.

LA PAIRE : 4.900 à 5.900 fr.

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

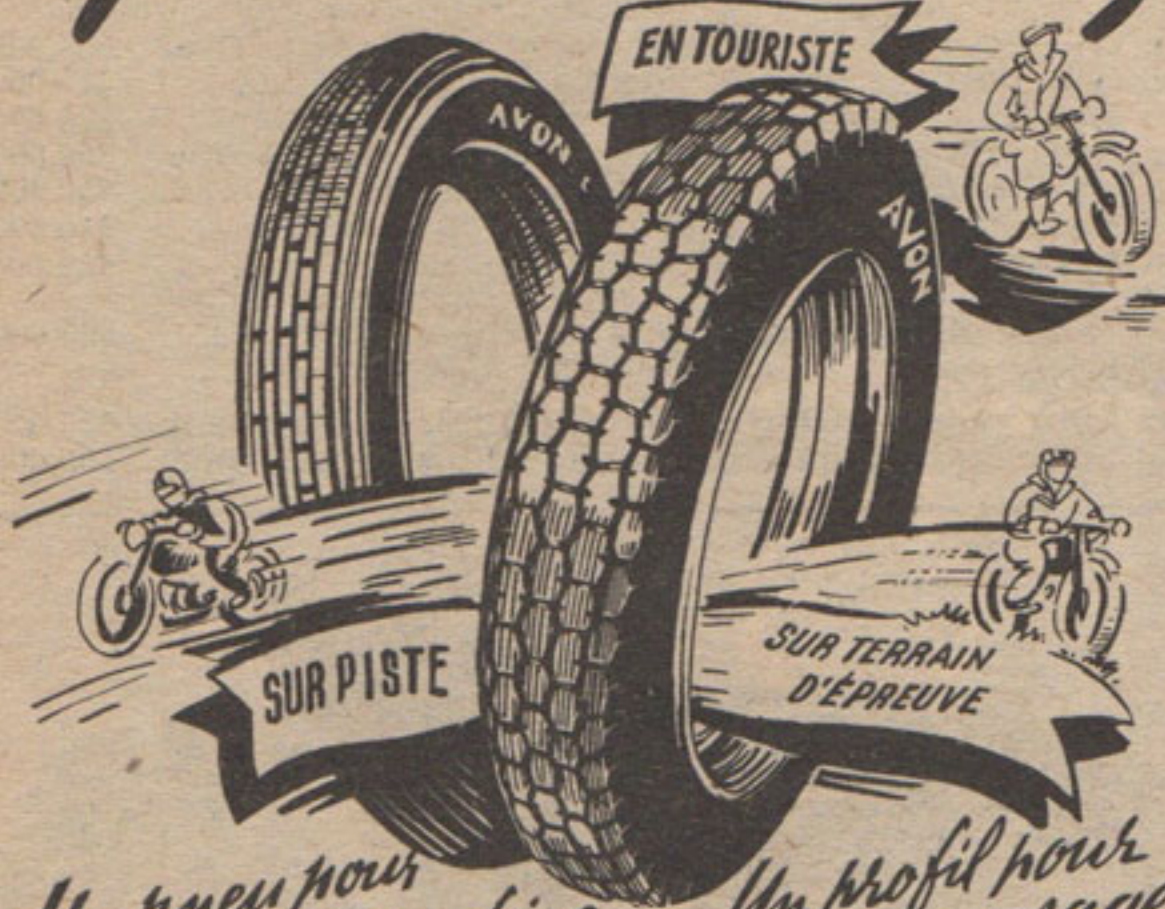
- 1° Livraison immédiate tous modèles. — 2° L'atelier le mieux organisé pour l'entretien et la garantie.
 3° Les meilleures conditions de **CREDIT** en 6, 9, 12, 15 mois, 20% comptant.
 4° Le stock pièces détachées complet. — Expédition contre remboursement.
 5° Bon vendeur c'est bien. Mais bon mécanicien, c'est mieux !

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

MÉTRO : A.-FRANCE

PER.19-73

Que vous Rouliez



*Un pneu pour
chaque machine*

*Un profil pour
chaque usage*

faites confiance à
AVON

LE GRAND SPÉCIALISTE ANGLAIS DU PNEU MOTO

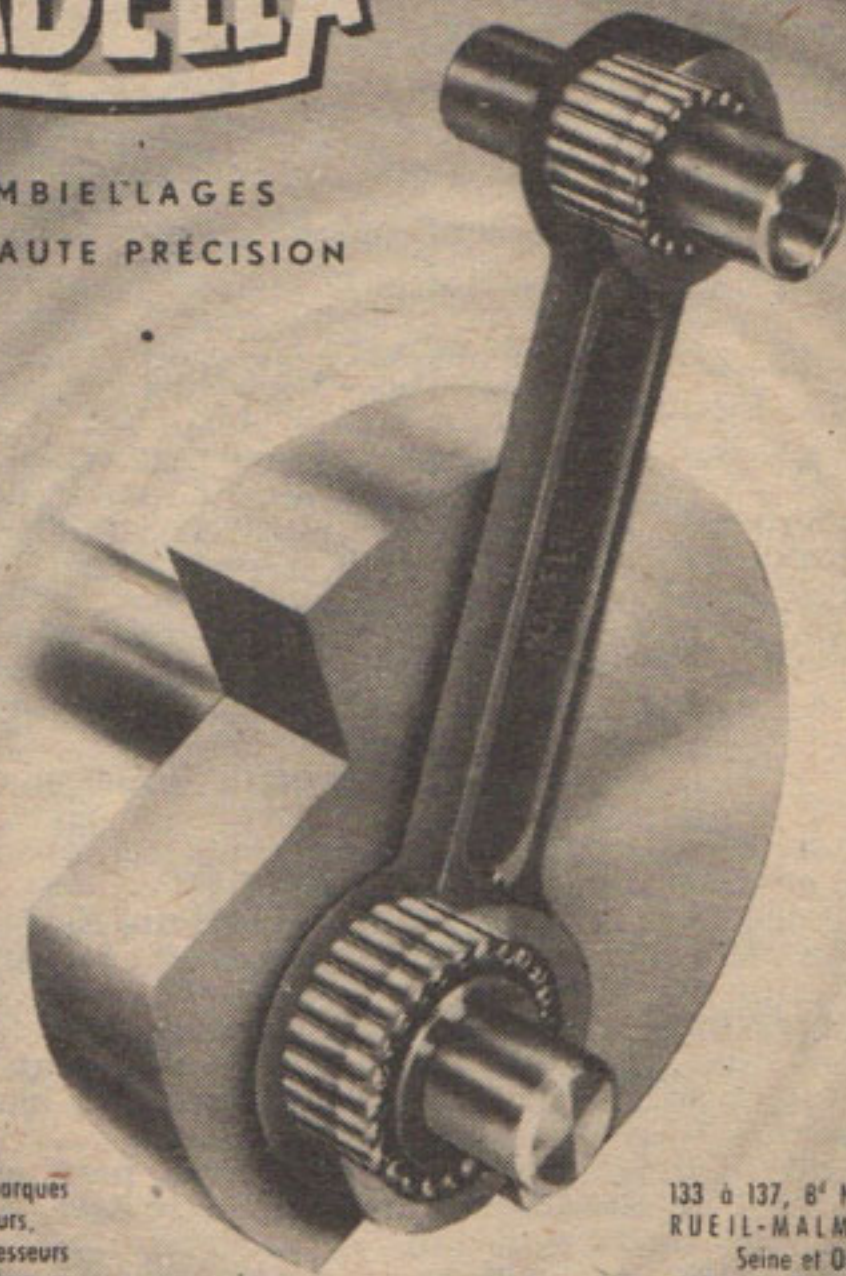
VENTE EN GROS - CRUNELLE PNEUMATIQUE
65 71 Rue de Charenton - ALFORTVILLE - Seine - ENTrepôt 34-95 - 5 Lignes

VOICI LES BEAUX JOURS,
RECLAMEZ LE PNEU "AVON"
A VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL

D.I.P.R.

NADELLA

EMBIELLAGES
DE HAUTE PRÉCISION



Les plus grandes marques
de petits moteurs,
pompes et compresseurs
les ont adoptés.

133 à 137, 8^e NATIONAL
RUEIL-MALMAISON
Seine et Oise
MALmaison 30-19 (6 lignes)

PLUS DE 1.200.000 EN SERVICE

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

Une Agence Officielle

Geugeot

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

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

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

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

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

REPRISES DE TOUTES MACHINES - CREDIT - OCCASION

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

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

Nos innombrables clients
ont fait notre renommée !!

**MOTO DE
CLASSE**



avale les kilomètres...

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

UNE VRAIE BI-CYLINDRE

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

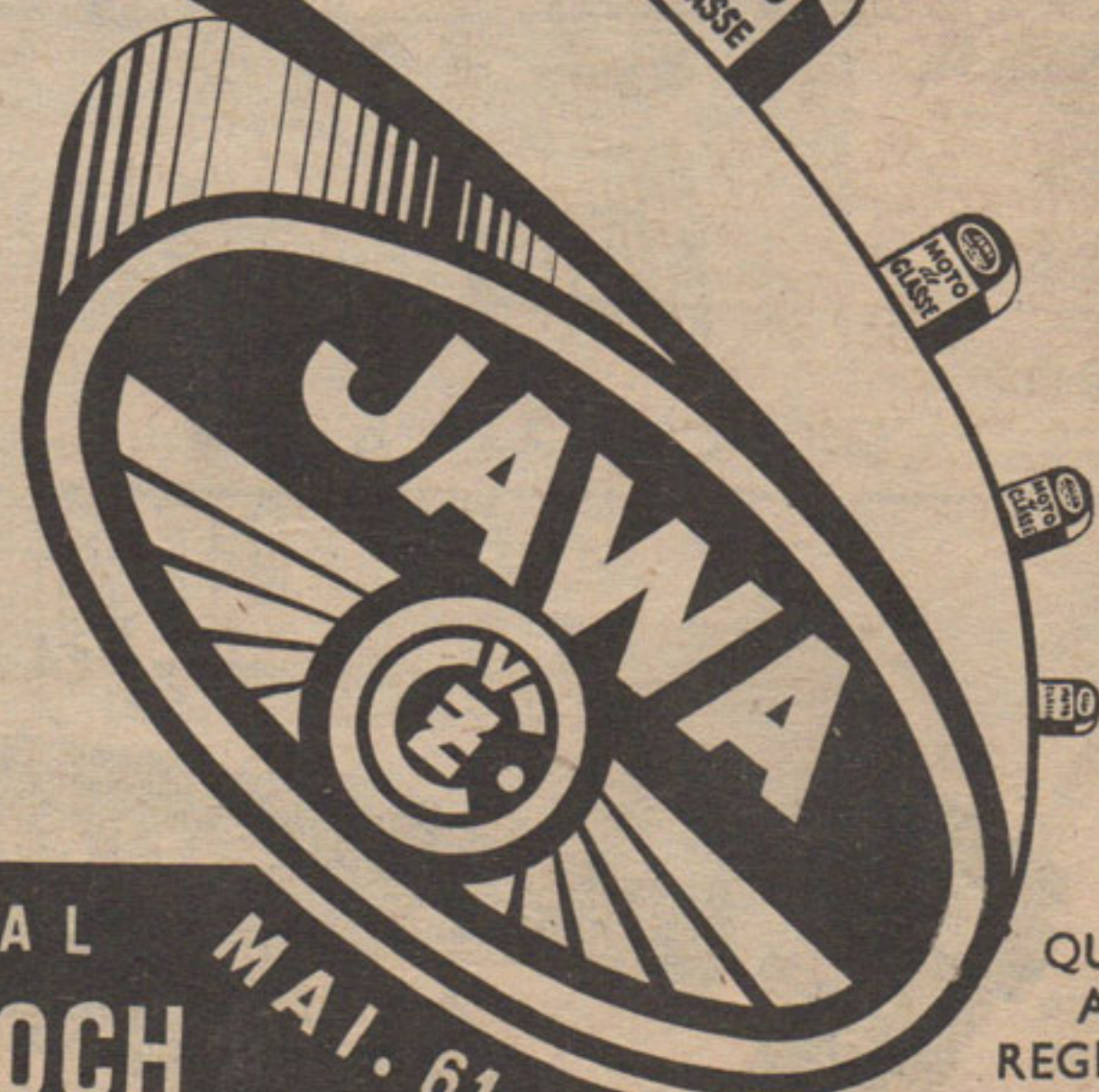
avec double-selle, repose-pieds arrière et frein sur moyeu central **249.500 f.**

Départ PARIS
+ taxe locale

CREDIT 18 MOIS - REPRISES

GARANTIE TOTALE 6 MOIS

PIECES ET MAIN-D'ŒUVRE



Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles

MOTUL
MIX-COURSES

AGENT GÉNÉRAL

E^{TS} JACQUES POCH

127, AVENUE DE NEUILLY · NEUILLY/SEINE

MAI · 61 · 70

QUELQUES
AGENCES
REGIONALES
SONT
ENCORE
DISPONIBLES

BSA-ARIEL

Tous modèles exposés
et disponibles

SCOOTER : RUMI

Expédition par retour
toutes pièces
contre remboursement.

CREDIT - 18 MOIS

GUZZI - HOREX

De bien belles motos
Des moyennes élevées
Dans la meilleure qualité



Stock complet
pièces détachées
d'origine

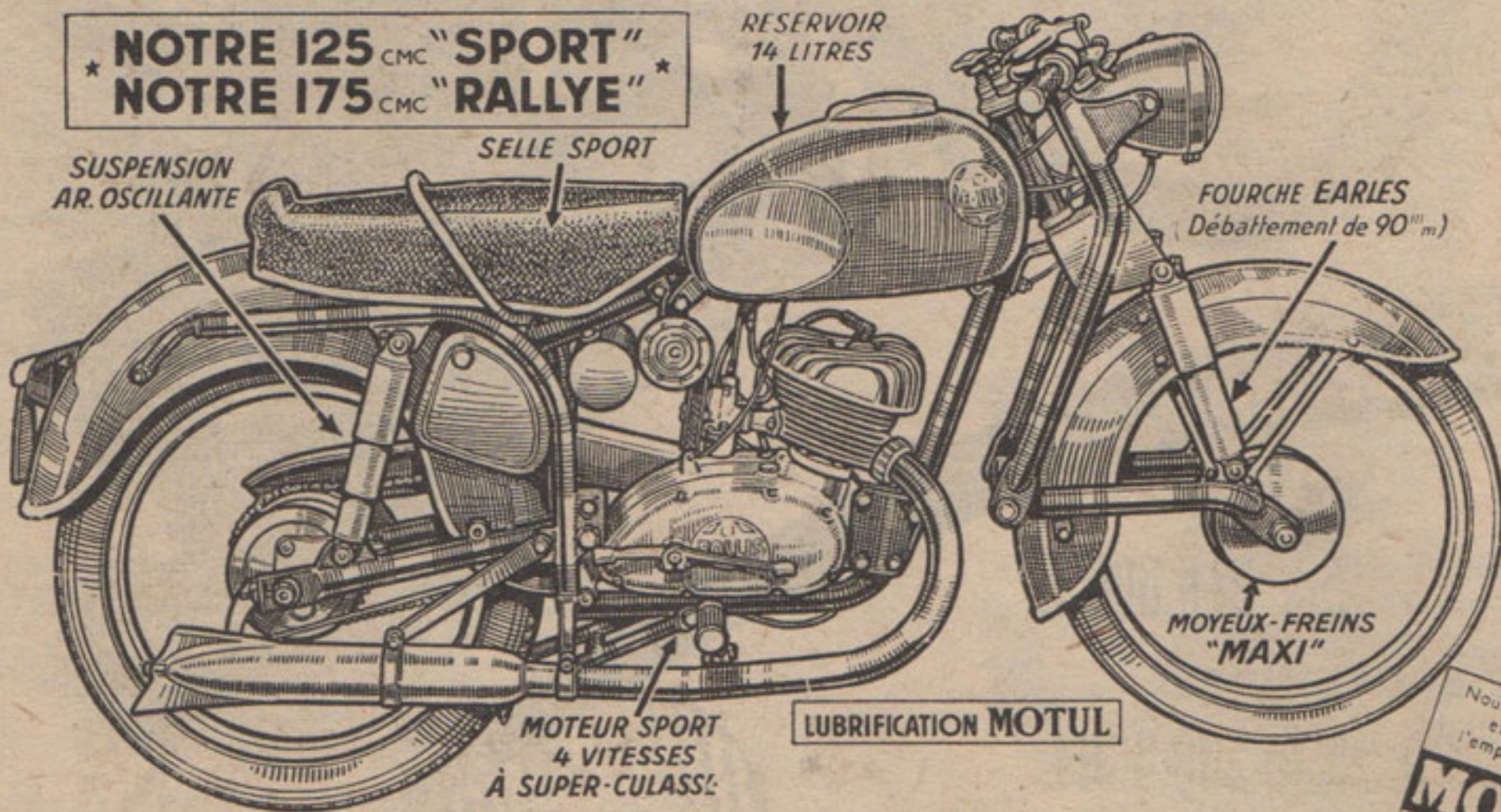
PUCH



Réponse :
45 fr. timbres

FOLLIS

*Une signature...
Une Garantie* **DE QUALITÉ
IR-RE-PRO-CHA-BLE!**



FOLLIS CONSTR., 10 et 16, RUE DANTON. LYON

Distributeurs pour la région parisienne :
« CHOISY-BIEN » - 9, route de Choisy, IVRY-sur-SEINE (Porte de Choisy)

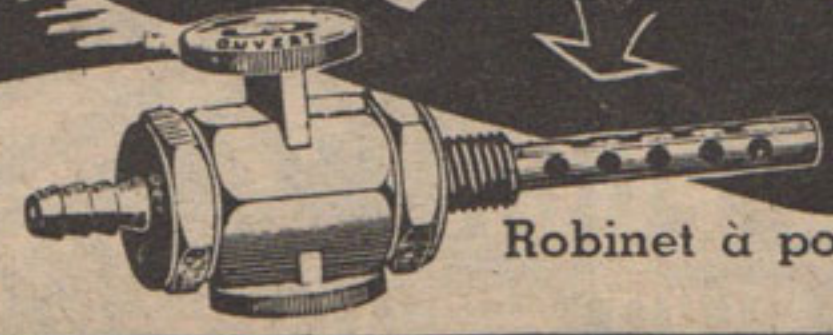


Bougie spéciale
2 temps

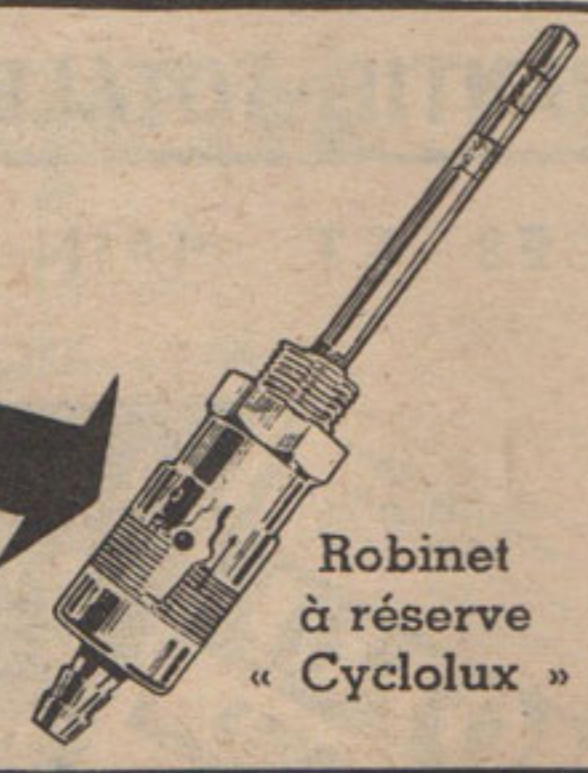
LEGRIS FILS

100 années d'expérience

QUALITE



Robinet à poussette

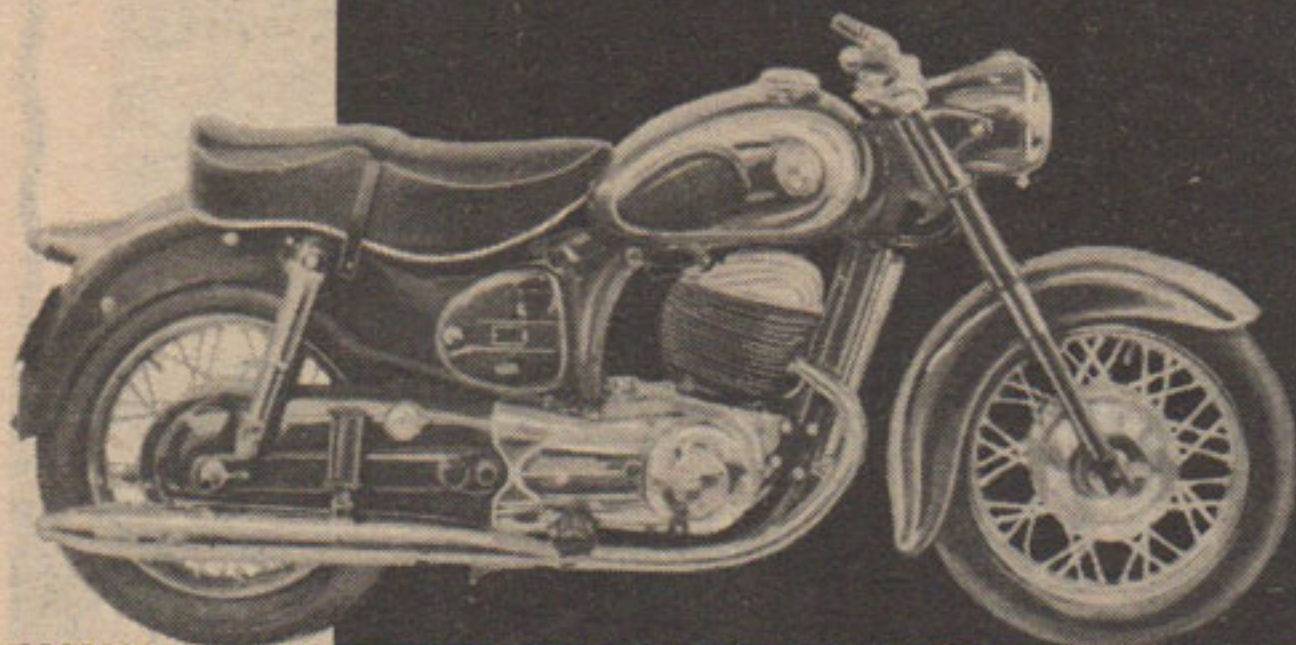


Robinet
à réserve
« Cyclolux »

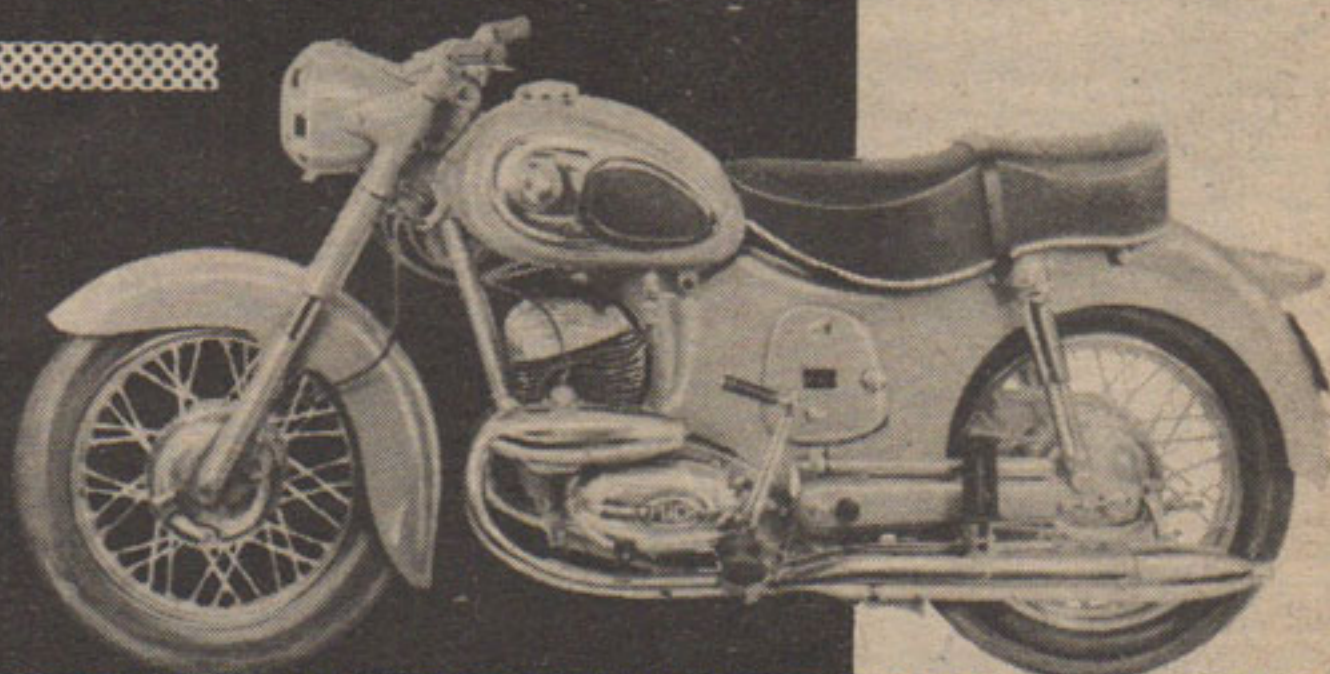
EXIGEZ LA MARQUE LEGRIS CHEZ TOUS LES MOTORISTES

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

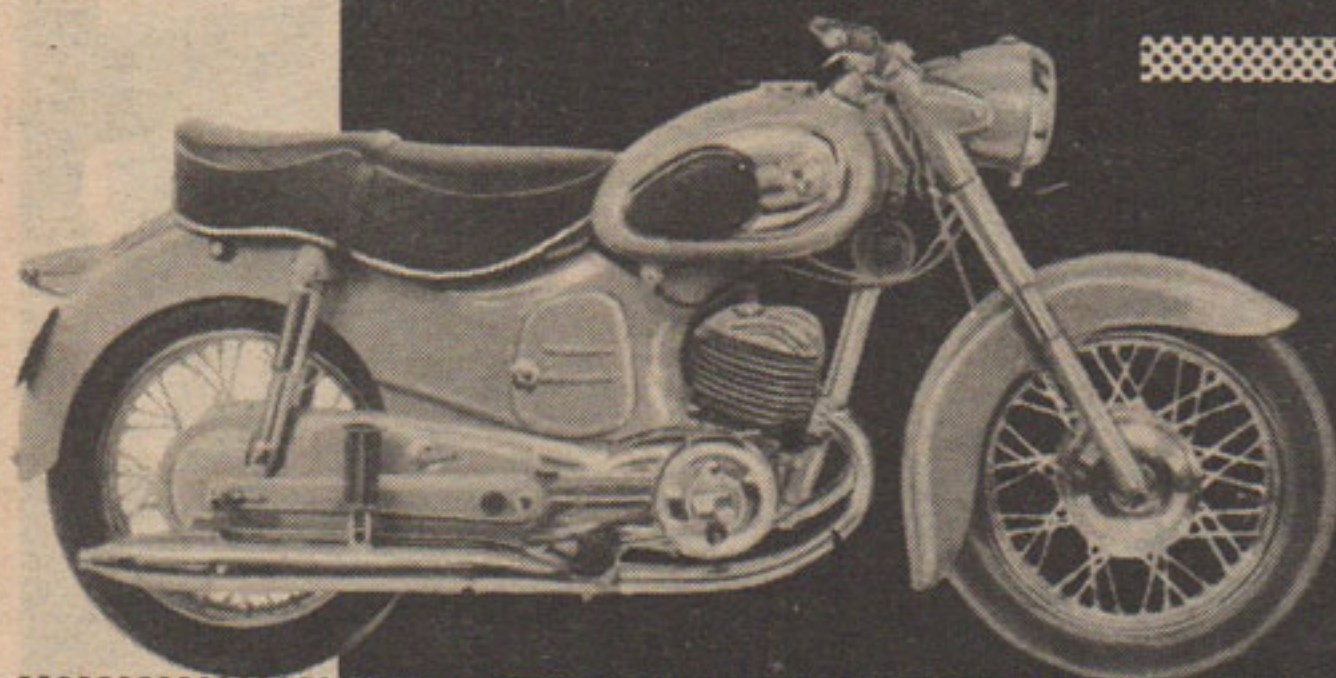
roulez "PUCH"



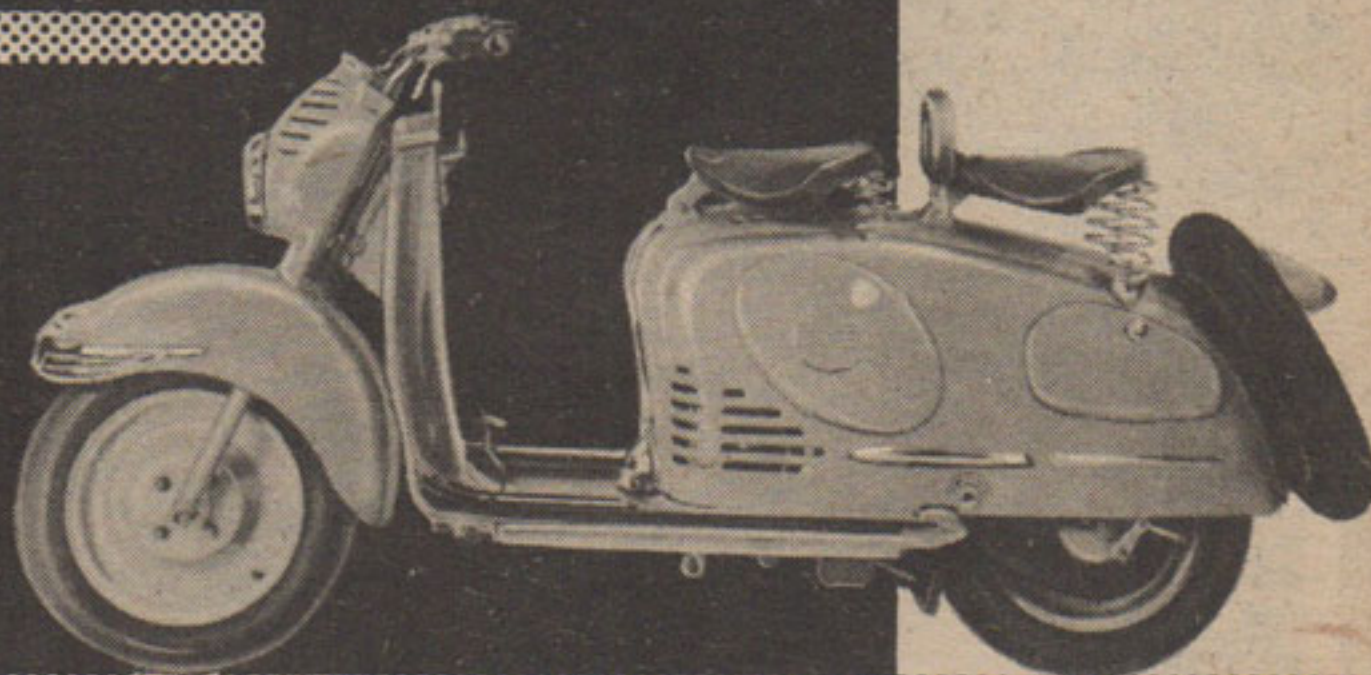
250
SG. SGS.



175
SV. SVS



125
SV.



125
RL. RLA

SCOOTER



ENGLEBERT

ÉQUIPE PUCH EN EXCLUSIVITÉ

**HUILES
LABO**

ETS PIERRE HUMBLLOT

CONCESSIONNAIRE GÉNÉRAL FRANCE ET COLONIES
79-81, RUE DU FAUBOURG ST-JACQUES, PARIS XIV^e
TÉL.: POR. 60-33 ALGER - 28 RUE HOCHÉ

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

Le spécialiste des machines anglaises

CROSS — VITESSE — TOURISME

BSA

SUNBEAM

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

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

STOCK PIECES B.S.A.
 Envoi contre remboursement

Atelier de réparations et spécialistes pour
 ENTRETIEN ET GARANTIE

La maison se charge de l'immatriculation des machines

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

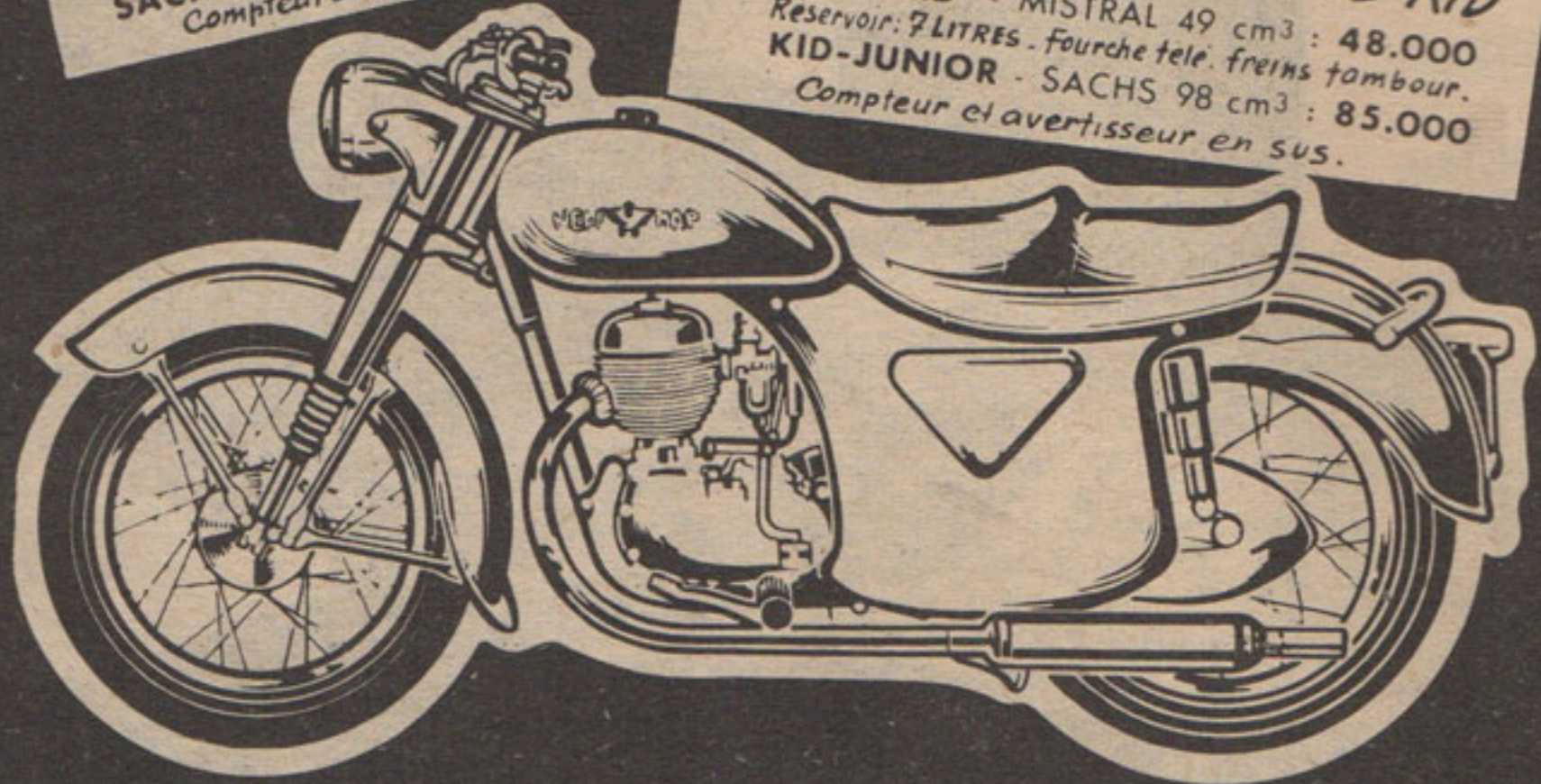
PRINCIPAUX AGENTS

Agen : DULOUE 107, Cours Victor Hugo
 Aix-en-Provence : Sté "MOTOREX" 3, C. Sextius
 Albi : MERCIER 64, Rue Séré de Rivières
 Amiens : ARNIAUD 10, Rue Cormont
 Annecy : COCHE 36, Avenue de Cran
 Annemasse : BOVAGNE 32, Rue de Faucigny
 Angers : DENIS 80, Rue Pasteur
 » BARON 181, Rue Pasteur
 Arles : CORREARD 26, Bd des Lices
 Aubenas : BONNETON 15, Faubourg Jean-Mathon
 Auxerre : ROUGER 40, Rue du Pont
 Bar-le-Duc : HOUPERT, 45 rue Ernest Baifer
 Besançon : VERMOT 1, Rue Chifflet
 Bordeaux : SOLOMIAC 63, Rue de Bègles
 Boulogne : HOYER 46, Rue Saint Louis
 Bourg-en-Bresse : Sté UTIL SPORTS 18, Av. de Macon
 Bourges : BINON frères 28, Avenue Jean Jaurès
 Briançon : ROUX fils Rue Centrale
 Cannes : GIOANNI frères 7, Rue Achard
 Cavillon : CUNTY 3, Rue du Bel-Air
 Chambéry : BETEMPS frères 20, Rue J.-P. Veyrat
 Chateauroux : BELOUIN Hilaire 5, Rue St Luc
 Coutances : LAPLANCHE 45bis, Rue Gambetta
 Commercy : LASSAUGE 34, Pl. de l'Hotel-de-Ville
 Cherbourg : LITRE 42, Rue Grande-Rue
 Clermont-F. : CLERMONT-MOTOS 22, Pl. de Jaude
 Dijon : Maison FOURNIER 17, Place Darcy
 Dole : BUILE 31, Rue Pointelin
 Douai : BIGERELLE 2, Rue Bra
 Grenoble : VINCENT 10, Rue du Docteur Mazet
 Issoudin : LEGER Rue Pierre Brossolette
 Issoire : MESTRE, A. 48, Bd de la Halle
 La Fère : MOINET 1, Avenue Dupuis
 La Rochelle : TRAVEL 51, Quai Valin
 Le Havre : HERROT 335, Rue Aristide-Briand
 » MALANDAIN 112, Av. Rouget-de-l'Isle
 Lille : DESRAMEAUX Place du Lion d'Or
 Le Mans : MERSANNE et BOISSEAU 12, Q. L. Blanc
 Le Puy : VIAL 3, Boulevard Gambetta

VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête

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

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



NEW-MAP

124, Av. Lacassagne, LYON

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

MOTTAZ



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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

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

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

RAVAT



Une fabrication soignée
*
Une ligne moderne
et sobre

CYCLOMOTEURS 50^{cm³}

Standard, Normal, Luxe, G° Luxe

VÉLOMOTEURS 100^{cm³}

Léger, Tourisme, Luxe

VÉLOMOTEURS 125^{cm³}, 3 vitesses

VÉLOMOTEURS 125^{cm³}, 4 vitesses

Luxe, Grand Luxe, Grand Sport

MOTOS 175^{cm³}, Tourisme et Grand Sport

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

WONDER

Établissements RAVAT - Saint-Étienne

"MOTARDS"!
POUR VOTRE HUILE
SOYEZ DIFFICILES



Faites comme moi, essayez.

Bret-Oil

"L'huile de compétition
au service du tourisme"

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

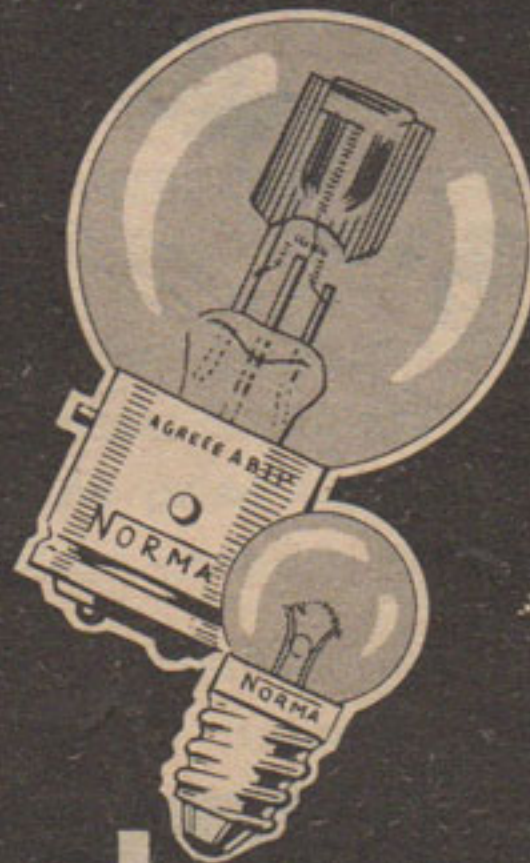
Demandez immédiatement un bidon à votre
motoriste ; à défaut écrivez à :

BRET-OIL

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

// L'utilisation des lampes jaunes
dans les projecteurs des
CYCLOMOTEURS & CYCLES
sera obligatoire à dater
du 1^{er} Juillet 1956

La lampe **NORMA**
à ampoule sélective jaune
vous donnera
toute satisfaction



DURÉE

RÉSISTANCE

QUALITÉ DE LUMIÈRE

Exigez-la!

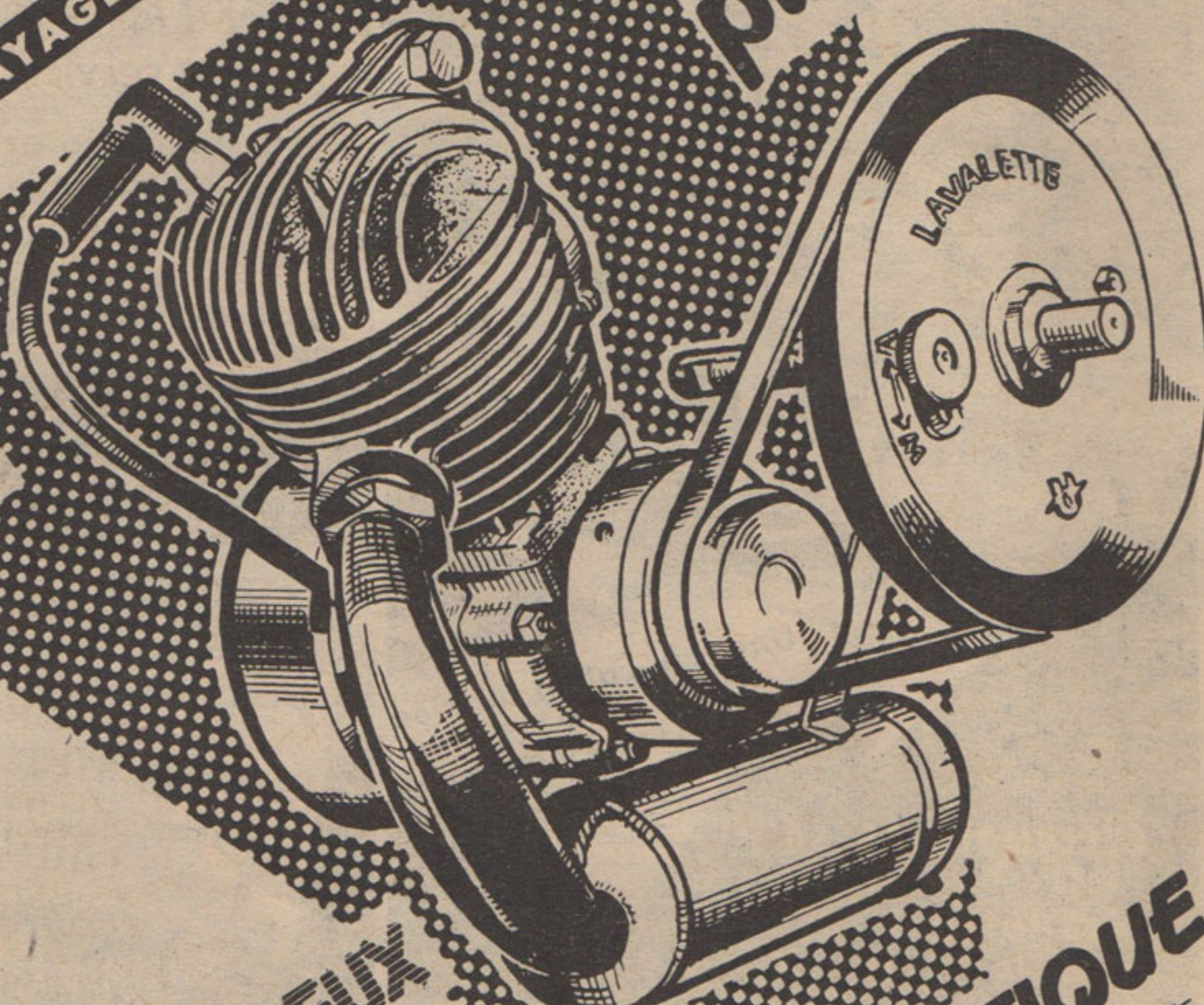
LAMPE NORMA

AML

"50"

1 CV. 8 - AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE - POUR CYCLOMOTEURS

puissant



nervieux

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

SILENCIEUX

PRATIQUE

PRODUCTION



LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET - S'-OEUEN (Seine) - MON. 99.60



POUR UN FONDS DE COURSE

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

LA FFSA (Fédération Française des Sports Automobiles) vient de prendre une louable initiative qui aura pour effet, du moins c'est ce qu'elle espère, de stimuler le sport automobile français. Elle offre, en effet, un prix de un million de francs à la voiture de course française qui réalisera une « performance indiscutable », désirant par ce geste créer surtout l'émulation nécessaire parmi les autres groupements (Chambres Syndicales et Automobiles-Clubs) pour l'établissement d'un fonds de course.

À l'annonce de cette nouvelle, nous avons immédiatement pensé : et notre Fédération ? Ne pourrait-elle pas lancer un mouvement semblable ? Après l'annulation d'un Grand Prix de France toujours déficitaire (ne parlait-on pas pour cette année de 2 millions ?) la somme ainsi économisée aurait un emploi tout trouvé pour encourager les efforts d'un constructeur quel qu'il soit.

Si nos confrères automobiles pensent qu'un million est peu pour une voiture de course, il n'en est pas moins vrai que ce même million ne serait pas si mal venu pour une moto de compétition, d'un prix de revient moindre.

Même si le succès n'était pas immédiat, notre représentation à l'étranger prouverait néanmoins que le vent a tourné chez nous et que nous œuvrons maintenant en faveur du sport.

Après l'échec enregistré par la FFM depuis l'interdiction aux 125 cmc. et moins de participer à des épreuves de vitesse, nous attendons toujours de sa part une prise de position, une initiative qui justifie son nom. Ne pourrait-on prendre en considération notre idée ?

Mais ce souhait est peut-être formulé en vain. Verrons-nous un jour la FFM annoncer la nouvelle de la création d'un fonds de course ?

Et par la même occasion, nous verrons bien alors à ce moment là quels sont les organismes officiels qui voudront bien la suivre et contribuer à cet effort pour relancer le sport motocycliste en France bien languissant actuellement.

LE NOUVEAU LOHDI "Standard"

Bien que parmi les derniers venus en date dans la gamme des survêtements motocyclistes (il y a à peine 2 ans), le « Lohdi » a su se faire très rapidement un renom mérité, tenant à une excellente protection, à un matériau léger, à la conception « 2 pièces » qui permet d'utiliser la veste seule sous forme d'anorak.

Cet ensemble, dont nous avons relaté l'essai dans notre numéro 1244, se voit doublé aujourd'hui d'un modèle meilleur marché, que nous vous présentons dans ces colonnes. Et c'est l'écart de prix (6.700 fr. pour le nouvel ensemble, contre 8.400 pour l'ancien) qui justifie les modifications apportées.

LE MATÉRIAU

Le matériau utilisé est exactement le même que pour l'ancien modèle, à savoir une enduction à chaud de « plastylon 200 » sur une toile de coton ; le tout extrêmement léger : 140 gr. au m². Présentation en noir ou bleu RAF (en blanc ou « mastic » sur demande).

★
Soumis à nos essais classiques de résistances mécanique et chimique, nous trouvons :

- une imperméabilité totale et un séchage très rapide.
- nettoyage facile à l'eau avec un chiffon ou une brosse (au besoin à l'eau savonneuse).
- léger durcissement à la soude ; résistance de l'enduction à l'air (avec légère décoloration dans le cas du bleu RAF, mais non du noir).
- aucune action de l'essence ou de l'huile.
- bonne résistance à une température raisonnable, mais fusion du plastylon contre un tube d'échappement ou une cigarette incandescente.
- résistance mécanique d'une toile de coton.

LA COUPE

C'est par la coupe que le « Lohdi-Standard » diffère du modèle précédent, coupe plus simple en vue, ainsi que nous l'avons dit, d'abaisser de sensiblement 1.700 fr. le prix de vente. Mais il est également caractéristique et intéressant de noter qu'en vue d'accroître encore l'étanchéité, les coutures, bien qu'encollées intérieurement, ont vraiment été réduites au strict minimum.

LA VESTE

La veste, ou plutôt l'anorak, se ferme par une fermeture à glissière, mais qui, sur le « Standard », ne descend pas jusqu'en bas (plus courte de 15 cm environ que sur le modèle normal). Un double curseur permet d'ouvrir les pans par le bas, si on le désire.

En vue d'empêcher les infiltrations d'eau par la fermeture, nous trouvons ici non plus un rabat-plastron intérieur, mais un rabat extérieur, qui, d'ailleurs, ne remonte que jusqu'en haut du buste, mais ne protège pas le col. Malheureusement, ce rabat extérieur, non muni de boutons-pression, risque de bailler, pouvant permettre quelques infiltrations d'eau.

Plus de ceinture extérieure, mais une ceinture interne.

La poche de côté, à fermeture à glissière et rabat, a été remplacée par une

poche de même type, mais de poitrine, côté droit.

Les poignets sont fermés par un large élastique qui empêche tout courant d'air qui, désagréablement, remonterait jusqu'au dos.

Le col, qui peut remonter très haut (jusqu'au nez) est pris jusqu'à son extrémité supérieure par la fermeture à glissière. Etant très souple, le casque peut passer par-dessus, le coiffer ; le col ne fait donc pas entonnoir, et l'eau de pluie glisse ainsi directement sur les épaules. Sur le « Standard » comme sur le modèle classique, on trouve sous le col, derrière, une fermeture à glissière masquée qui permet de fixer (veste enlevée) le capuchon prévu, réalisé toujours dans le même matériau.

★
Ainsi donc la conception d'ensemble, à part quelques modifications de détail, demeure toujours la même. Mais notons, point intéressant, le nouveau montage des manches, sans coutures d'épaules : ainsi, à cet endroit, est supprimé le risque d'infiltration d'eau par capillarité par les coutures. Les seules coutures qui subsistent se trouvent sous les manches et les côtés de la veste. Suppression des petits trous d'aération sous les aisselles.

LE PANTALON

Afin de diminuer le prix de revient du pantalon (un gain de 27 % sensiblement est réalisé), celui du « Standard » ne possède plus deux longues glissières (une de chaque côté et allant du haut jusqu'en bas). Ici, le pantalon s'enfile, opération facilitée par une fermeture à glissière latérale sur le côté droit, de 30 cm de long sensiblement. Cette fermeture, protégée par un large rabat avec un bouton pression, possède 2 curseurs, ce qui permet un facile accès à la poche du pantalon « civil ».

Afin de tenir à la taille, le pantalon est muni d'un large élastique incorporé.

★
Notons que pour nos charmantes compagnes, passagères ou scootéristes, Lohdi fabrique également, toujours en enduit plastylon sur coton, une jupe portefeuille s'adaptant en quelques secondes, et dont le prix de vente est inférieur à 1.500 fr.

★
Enfin, pour les scootéristes qui hésiteraient à acheter un pantalon, il sera très prochainement livré un tablier en plastylon qui, s'il n'offre pas la même protection, aura l'avantage d'un très bas prix.

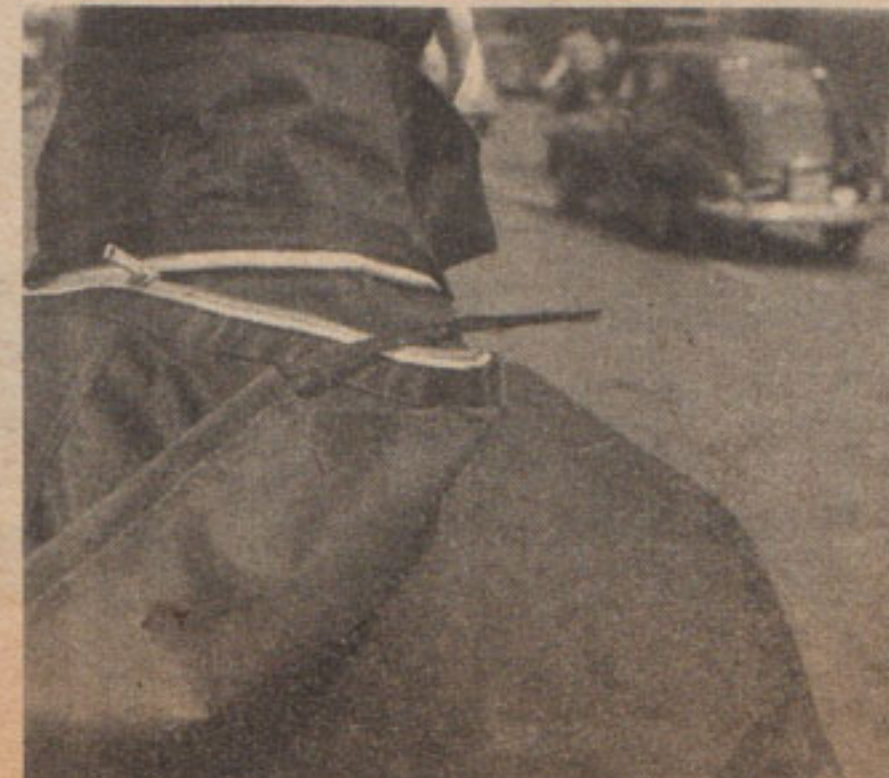
EFFICACE ET BON MARCHÉ

Ainsi, complétant sa gamme de vêtements, Lohdi nous présente un nouveau modèle léger, meilleur marché. Imperméable à l'air, imperméable à la pluie, il offre une protection très efficace (de courtes guêtres, en plastylon plus robuste, complétant l'ensemble), tout en étant agréable à porter en raison de son faible poids (710 gr. pour la veste, 525 gr. pour le pantalon et 75 gr. pour la capuche). Bien plié, son encombrement est très faible. Et sa conception « 2 pièces » permet d'utiliser la veste seule en anorak.

★
Chacune de ces pièces peut être vendue séparément (veste : 4.000 fr., pantalon : 2.700 fr., capuche : 300 fr.), avec, comme toujours chez Lohdi, un bon de garantie totale pour 6 mois.



Ci-dessus : le nouvel ensemble « Lohdi-Standard ». La fermeture à glissière du pantalon étant à double curseur permet l'accès à la poche sans ouvrir le pantalon (ci-dessous). Une autre fermeture, derrière le col, permet la fixation d'une capuche (en bas).



Survêtements «LOHDI» (LISTE DES AGENTS DE LA SEINE, SEINE-ET-OISE, SEINE-ET-MARNE ET OISE)

SEINE

PARIS

AUX BELLES TOILES DE FRANCE, 28, rue de Châteaudun (4^e)
 Mr BERNARD « SPORT ALPIN », 39, rue Saint-Lazare (9^e)
 « CAMPING MOD », 47, boulevard Voltaire (11^e)
 Mr CHAMINAUD, 204, rue Lafayette (10^e)
 Mr DEGUSSEAU Roger, Cycles et Motos, 30, rue de Charenton (12^e)
 Mr DESPRES, 10, boulevard Victor-Hugo (15^e)
 « ELANS SPORTS », Sport et Camping, 108, av. Ledru-Rollin (11^e)
 JUDENNE MOTOS, 25, avenue Parmentier (11^e)
 LALA ROGER et FILS, CYCLES et MOTOS, 194, av. du Maine (14^e)
 « LISITA » SAINT PAUL MOTOS, 1, rue de Rivoli (4^e)
 MAGENTA SPORTS, Maison Julien, 60, boulevard Magenta (10^e)
 « NATION MOTOS », Agent Motobécane, 264, r. du Fbg St-Antoine (12^e)
 Ets PIEL, Agent Motoconfort, 29, avenue de la Grande Armée (16^e)
 Mr QUESNEL, 296, rue de Charenton (12^e)
 Ets REVIL MOTOS, 82, avenue des Ternes (17^e)
 « SAINT MICHEL MOTOS », Mr MOREL, 119, bd Saint-Michel (5^e)
 Ets S.I.E.M.M., 89, rue Oberkampf (11^e)
 Sté TERRE ET EAU SPORTS, 6, bd Poissonnière (9^e)
 Mr SOUPER, CYCLES et MOTOS, 14, rue du Cardinal Lemoine (5^e)
 « SPORT VETEMENT », 6, boulevard Richard Lenoir (11^e)
 « SURPLUS CLICHY », 1, place Clichy (9^e)
 TAERON MOTOS, 180, rue des Pyrénées (20^e)
 « TOUMOTOCYCLE », Agent Peugeot, 9, bd Voltaire (11^e)

ALFORTVILLE

Mr GUITTON Robert, CYCLES, 8, rue du Pont d'Ivry
 Mr RAMET R., 246, rue Vaillant-Couturier

ANTONY

Ets RICHARD, 31, avenue de la Division Leclerc

ARCUEIL

Mr LACOUR F., Agent Motobécane, 17, avenue Aristide-Briand
 Mr PELLEÉ, 42, avenue Jean-Jaurès

ASNIERES

Mr BARTHELEMY, Agent Motobécane
 Mr PHILIPPE R., 103, avenue de la Marne

AUBERVILLIERS

Mr VETIER « FRANÇOIS MOTOS », 99, av. Jean-Jaurès

BAGNEUX

Mr ROLLAND, Agent Puch, 212, avenue Aristide-Briand

BOULOGNE - BILLANCOURT

Mr LECLERCQ Marcel, 78-80, avenue du Général Leclerc
 « MOTOS SCOOTERS », Agent Motobécane, 42, av. du Général Leclerc
 Mr PERRIN M., MOTOS SCOOTERS, 50, avenue Ed. Vaillant

CHOISY-LE-ROI

CYCLES IDEE, Agent Peugeot, 16, avenue Victor-Hugo
 Mr PERRUCCA, Agent Motobécane, 8, bis, boulevard de Stalingrad

CLAMART

« COMPTOIR CYCLISTE CLAMARTOIS », 20, avenue Jean-Jaurès

COLOMBES

Mr FAIZANT « COLOMBES MOTOS », 4, rue Hoche

COURBEVOIE

Messieurs GRANET PELLISSIER SPORTS, 22, rue de Bezons

CRETEIL

CARARRA CYCLES, 2, bis, avenue Jean-Baptiste Champenal

DRANCY

DRANCY MOTOS, 106 avenue Marceau
 Mr MOULIN R., MOTOS CYCLES, 64, rue Marcellin-Berthelot

FONTENAY-SOUS-BOIS

Mr IDEE, Agent Peugeot, 156, avenue de la République

LIVRY - GARGAN

Mr DAGES, Agent Vespa, boulevard de la République

ISSY-LES-MOULINEAUX

« THOMASPORTS », 2, rue Jean-Pierre Timbaud
 « WEEK-END SPORTS », 28, rue Marceau

IVRY PORT

Mr MARCHAL, 7, place Gambetta

JOINVILLE-LE-PONT

Mr CAMUS, 46, avenue du Général Galliéni
 Mr IDEE Emile, 44, avenue Galliéni

KREMLIN-BICETRE

« LUC MOTOS », MAISON ROUGE, 29, Route de Fontainebleau
 MUR et FILS « HALL DE LA MOTO », 116, avenue de Fontainebleau

LA GARENNE COLOMBES

Mr COLOMBES, Agent Motobécane, avenue du Général de Gaulle

LA VARENNE SAINT-HILAIRE

Mr LETOURNEUR A., CYCLES et MOTOS, 2, avenue Chanzy

MAISONS-ALFORT

Ets RINGEVAL, Agent Motobécane, 26, avenue de la République

MONTROUGE

Mr BOULARD, Agent Motobécane, 54, avenue Aristide Briand
 « SUD SPORTS », 25, boulevard Romain Rolland

NANTERRE

MM. LEININGER et Cie, CYCLES et MOTOS, 198, av. G. Clémenceau

NOISY-LE-SEC

Mr DUFRESNE, 194 bis, rue de Paris

PANTIN

Mr CHARRIER, Agent Motobécane, 28, rue Davoust
 Mr NEUHARD, Agent Motoconfort, 157, rue de Paris

PAVILLON-SOUS-BOIS

Mr BUENO, 122, avenue du Président Wilson

PUTEAUX

Mr CARAPEZZI, CYCLES et MOTOS, 13, rue Marius Jacobot

ROSNY-SOUS-BOIS

Mr GIRAUD, Agent Motoconfort, rue Paul Cassaré

SAINTE-MAUR

Mr DESNOS, Agent Magnat Debon, 99-5, avenue Garibaldi
 « SAINT-MAUR AUTO », 25 bis, rue de la Varenne

SAINTE-MAURICE

Sté LEGER, 4, avenue du Général de Lattre de Tassigny

SAINT-OUEN

Mr GARAUD, « SAINT-OUEN SPORTS », 4, rue des Rosiers

SURESNES

Mr CHERRIER Pierre, Agent Motobécane, 21, boulevard Henri Sellier

VERSAILLES

Mr ROLLAND, Agent Peugeot, 12, rue Carnot

VILLEJUIF

HOUGUENADE MOTOS, 84, rue Jean-Jaurès

VILLEMONTBLE

Mr CHARBONNEL, « AU TRAVAILLEUR », 62, avenue du Raincy

VITRY-SUR-SEINE

LEON « SPORTS », 113, avenue Paul-Vaillant-Couturier
 Mr NICAULT, MAISON RECORD, 4, rue de l'Abbé Roger Derry

SEINE-&-OISE

ARGENTEUIL

Mr CHAMPY, Agent Terrot, 115, avenue Henri Barbusse

ATHIS-MONS

Mr DEREVEAU Robert, « ROBERT MOTOS », route de Fontainebleau
 Mr HORDELALAY Gaston, 122, route de Fontainebleau
 Messieurs VINCENT et HORDELALAY, 31, boulevard Jles Vallès

BEAUMONT-SUR-OISE

Mr FALLET, Agent Motobécane, 8, place Gabriel Péri

BRUNOY

Mr LETELLIER C., MOTOS CYCLES, 6, route de Brie

CONFLANS-SAINTE-HONORINE

Mr DEMONTE, 8, avenue Carnot

CORBEIL

Mr MERESSE, Agent Lambretta

DRAVEIL

Mr TEXIER, « GARAGE DES MOUSSEAUX », 234, av. H. Barbusse

ETAMPES

Mr BILLAUT, 3 bis, rue Neuve Saint-Gilles

LONGJUMEAU

Mr GRIMAULD, CYCLES MOTOS SCOOTERS, 10 bis, Grande Rue

MAISONS LAFFITTE

Mr TETART Maurice, CYCLES, 19, rue de Longueil

MEULAN

Mr RIONDET, Agent MOTOBECANE, 4, place Geney

MORSANG-SUR-ORGE

Mr RIGAULT, MOTOS SPORTS

POISSY

Mr ALLAERT, Agent Motobécane, 55, rue du Général de Gaulle

PONTOISE

Mr MIGAUX, Agent Motobécane, place du Pont

SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS

Mr DAMPHOFFER Raymond, MOTOS, Route de Corbeil

SAINTE-GERMAIN-EN-LAYE

Mr GARDEY, Agent Peugeot, 19, rue du Vieil Avreuvor

VILLENEUVE-SAINTE-GEORGES

Mr BLONDEAU « NOS SPORTS », 10, avenue Carnot
 Mr LACOSTE, rue de Paris

VIRY-CHATILLON

BERDOS MOTOS, boulevard Guynemer

SEINE-&-MARNE

BRIE-COMTE-ROBERT

Mr BOURDIN, 1, rue du Général Leclerc

CHELLES

Mr GUIGNABODET Robert, 40, rue Eterlet

COULOMMIERS

Mr DUCART, « COULOMMIERS SPORTS », 2, rue de la Pêcherie

Messieurs SOTTMAN et PARROT, 17, place du Marché

FONTAINEBLEAU

CHARNY MOTOS, rue de France
 FAILLE MOTOS, 69, Grande Rue
 JAUVARD MOTOS, 146, Grande Rue

MEAUX

« L'IMPERMEABLE », 22, rue du Commandant Berge
 Mr VINCENT, 27, place du Marché

MELUN

« CAMPING SPORTS », 11, rue Paul Doumer
 Mr FLEURY, « MELUN SPORTS », 5, rue Saint-Etienne
 MARINELLI MOTOS, 3, place Saint-Jean
 Mr RENARD André, 15, rue du Miroir

MONTEREAU

Mr BENOIT, 109, rue Jean-Jaurès
 Mr QUATRE, CYCLES et MOTOS, rue Jean-Jaurès

MORET-SUR-LOING

Mr EMMING, 35, rue Sysley

NANGIS

Mr COPPIN, Agent Terrot, place de la Halle

NEMOURS

Mr PORQUET, 46, rue de Paris
 Mr VALLEE François, 4, rue de Paris

PROVINS

Mr PETILLOT, CYCLES et MOTOS, 25, rue du Val

TOURNAN-EN-BRIE

Mr CHAVANNE, 39, rue de Paris

OISE

CLERMONT

Mr GRANDJEAN, Agent Motobécane, rue des Fontaines

COMPIEGNE

« LA MAISON DU CAOUTCHOUC », 32, rue Saint-Cornelle

NOYON

Mr LAPLANTE, Agent Motobécane, 42, avenue Jean-Jaurès

SEN LIS

Mr DECATOIRE, Agent Peugeot, rue Saint-Jean

Dépôt à Paris : Etablissements REVIL - 82, avenue des Ternes - PARIS (17^e)

Livraison sur place immédiatement, à nos Agents seulement. - Facturation par l'Usine

« LOHDI » ne peut être vendu qu'avec certificat de garantie totale

LOHDI - 7, Avenue du Vercors, FONTAINE (Isère)

ASSUREZ-VOUS !!

Nous ne saurions trop le répéter : *Assurez-vous ! ASSUREZ-VOUS !! ASSUREZ-VOUS !!!*

Devant cette poussée vertigineuse de véhicules à 2 et 4 roues, la circulation devient de jour en jour extrêmement difficile... et dangereuse pour tous les usagers de la route. L'accident peut arriver au plus averti d'entre nous et les répercussions peuvent devenir catastrophiques.

Evidemment, la plupart des usagers qui viennent d'acheter à crédit leur cyclo, leur scooter, leur moto, ne tiennent pas à sortir encore quelques billets de mille pour une garantie qu'ils considèrent trop souvent (hélas !) comme non indispensable, et c'est un tort. Les Compagnies d'assurance ont augmenté — encore dernièrement — le montant des primes annuelles. Malheureusement les statistiques des accidents sont là pour leur défense. Et encore ici, les bons se trouvent payer pour les mauvais. Un de nos lecteurs, Mr Boutellon, de St-Gaudens, nous écrivait dernièrement :

« Je suis assuré à l'U... pour ma 250 Puch, pour les tiers, et pour la promenade. J'ai payé, habitant la province :

En 1954 : 5.795 fr. de prime.

En 1955 : 7.395 fr. de prime.

En 1956 : 9.750 fr. de prime.

Le prétexte pour la première augmentation avait été le récent accroissement des 2 roues. L'autre fut consécutive à la montée en flèche de la statistique des accidents... »

Malheureusement les compagnies n'en resteront pas là.

Il ne faut pas ignorer non plus que les indemnités pour les accidents coûtent de plus en plus cher ; il n'est pas rare de voir une indemnité à payer de un million. Si le responsable est assuré, pas d'histoire, la Cie qui l'assure — si toutefois elle est solvable — paiera pour lui. Mais s'il n'est pas assuré, alors, là, c'est un empoisonnement qui peut durer toute la vie ; et nous avons souvenance de certains cas qui gâchèrent l'existence de responsables d'accidents qui n'avaient pas cru

devoir s'assurer. Mais il viendra un jour, plus prochain que l'on ne pense, où comme en d'autres pays voisins, aucune carte grise n'est délivrée si on ne présente pas une assurance. S'il n'y avait pas autant d'usagers *non assurés*, cette épée de Damoclès ne nous tomberait pas sur la tête, avec toute la kyrielle des nouveaux fonctionnaires qui seront créés pour la circonstance, et grèveront encore nos impôts et feront majorer les primes déjà énormes.

Amis motocyclistes, nous ne sommes pas là pour vous faire peur du gendarme, mais pensez qu'il vaut mieux prendre toutes ses précautions.

Adoptez une Compagnie solvable, cela vous coûtera un petit peu plus cher (20 % environ), mais c'est tellement plus sérieux ; une petite compagnie, ou même certaines mutuelles de corporations, ne sont pas obligées de payer s'il n'y a pas d'argent dans la caisse, et le sinistré se retourne contre vous. Des clubs motocyclistes, avant-guerre, ont eu de gros ennuis avec des Cies qui sombrèrent : (Le Siècle, L'Activité Française, etc...). Et depuis la guerre, de gros groupements continuent ces errements, ne vous y laissez pas prendre.

Nos Services sont à votre disposition, ils vous conseilleront une Cie de premier ordre ; faites une assurance contre les accidents corporels et dégâts matériels que vous pouvez causer aux tiers, pour l'usage de la promenade, ou de la promenade permettant de se rendre à son travail, ou pour les affaires. Et si à la suite d'un accident, vous seul avez des dégâts, nous vous conseillerons gratuitement, et vous aiderons au maximum. Et cela doit vous inciter à nous faire confiance.

Attention, nous ne pouvons assurer que nos lecteurs habitant Paris, la Seine et la Seine-et-Oise.

En nous écrivant, indiquez le domicile de votre carte grise, le nombre de CV fiscaux, le type du véhicule, et l'usage que vous désirez en faire.

SERVICE DES ASSURANCES

NÉCROLOGIE

C'est avec une douloureuse surprise que nous avons appris le décès accidentel, à l'âge de 19 ans, de Mr Pierre Camus, fils de Marcel Camus, bien connu des milieux motocyclistes. Les obsèques ont été célébrées le vendredi 4 mai, en l'église Ste Anne de Polangis, à Joinville-le-Pont.

A Mr Marcel Camus, à sa femme, ainsi qu'à toute sa famille, « Moto-Revue » présente ses condoléances émues.

DEJA, deux terribles accidents viennent d'endeuiller une saison sportive internationale qui ne fait que commencer. Et les coureurs touchés, et malheureusement tués, sont des Champions du Monde !..

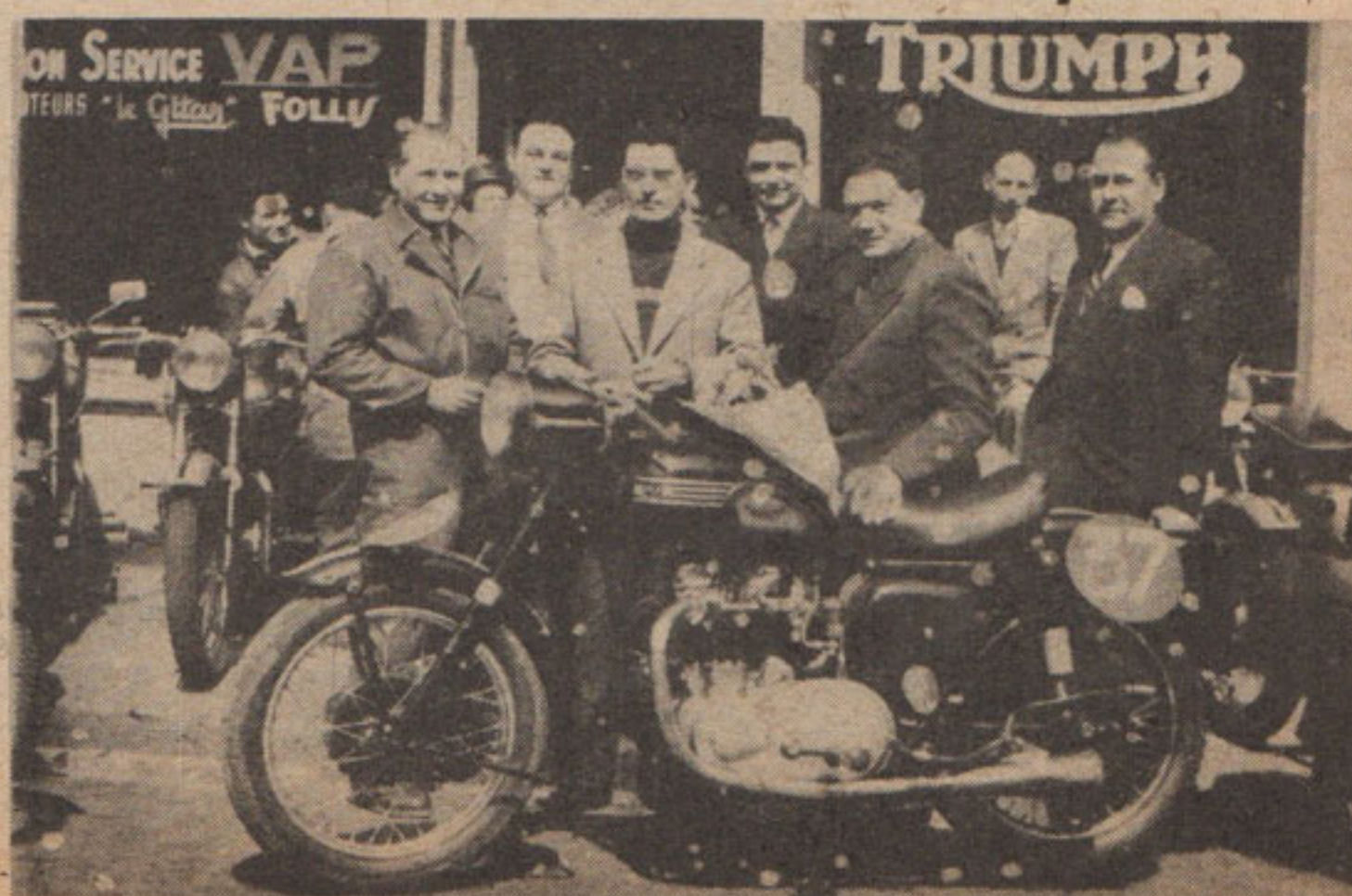
Le 20 avril, lors d'entraînements à Hockenheim, c'est l'équipage Faust-Remmert qui se retourne : le pilote Faust est sérieusement blessé et Remmert est tué sur le coup.

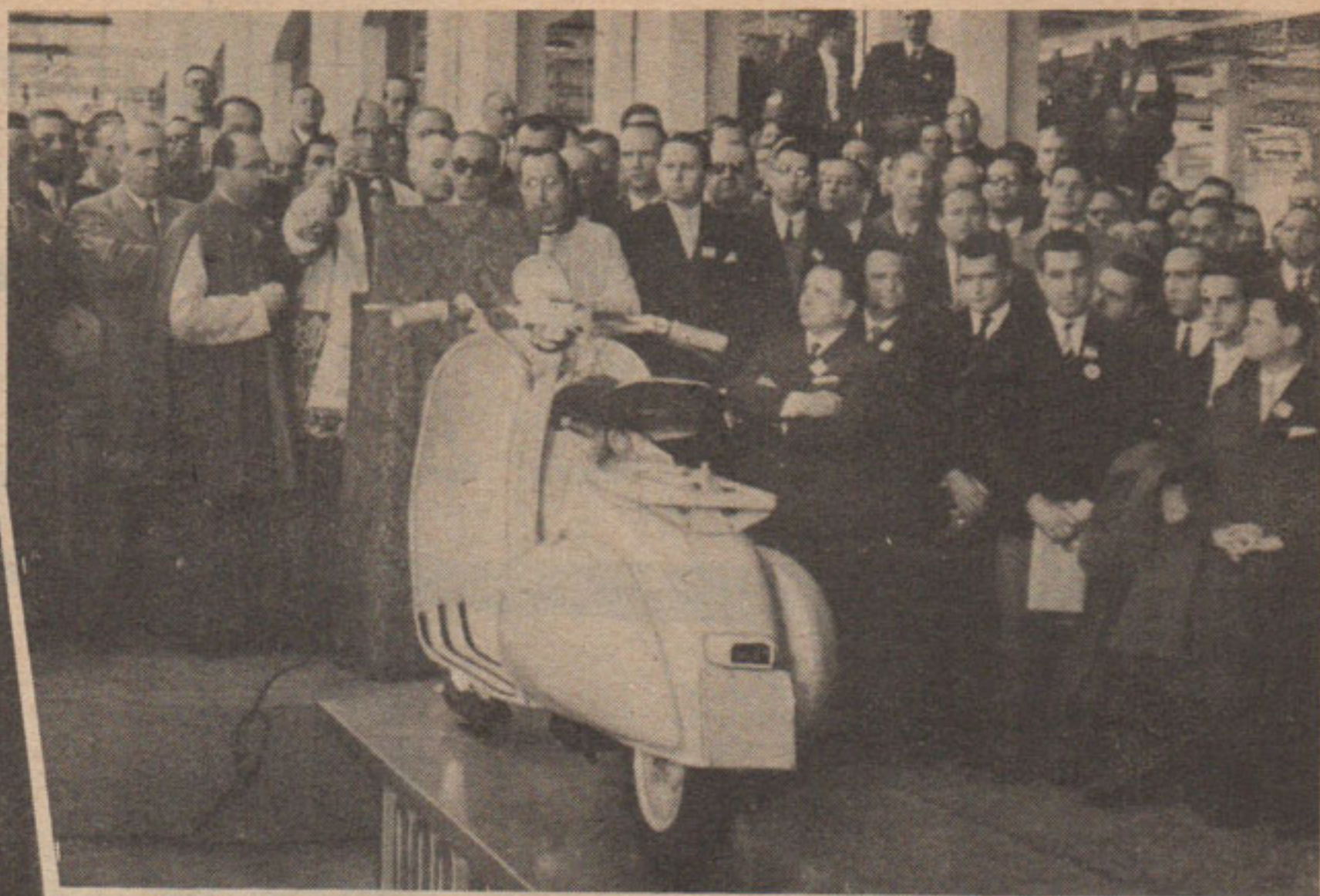
Le 6 mai, au circuit de Floreffe, c'est au tour du pilote ayant certainement la plus grande expérience et des plus universellement connus, Fergus Anderson, de se tuer sur dérapage alors qu'il venait de battre le record du tour.

Dans notre prochain numéro, nous retracerons les prestigieuses carrières de ces hommes qui avaient su donner le meilleur d'eux-mêmes à la cause du sport motocycliste.

UNE CONCENTRATION TRIUMPH

Bobillot-Motos fut tout récemment le théâtre d'une réunion fort sympathique qui groupa, sous l'initiative de son directeur, M. Langot, tous les clients Triumph de la maison. Etaient présents : MM. Marcel de chez Triumph, Grollet et Gallant, ainsi que Gillet et les représentants de la police qui se sont particulièrement distingués au récent Critérium. A noter que M. Langot représente en plus les marques suivantes : NSU, Terrot, Gnome-Rhône, Ravat, Monet-Goyon, MR, Lambretta et les cyclomoteurs Le Gitan. Il dispose également d'un stock de pneus Pirelli.



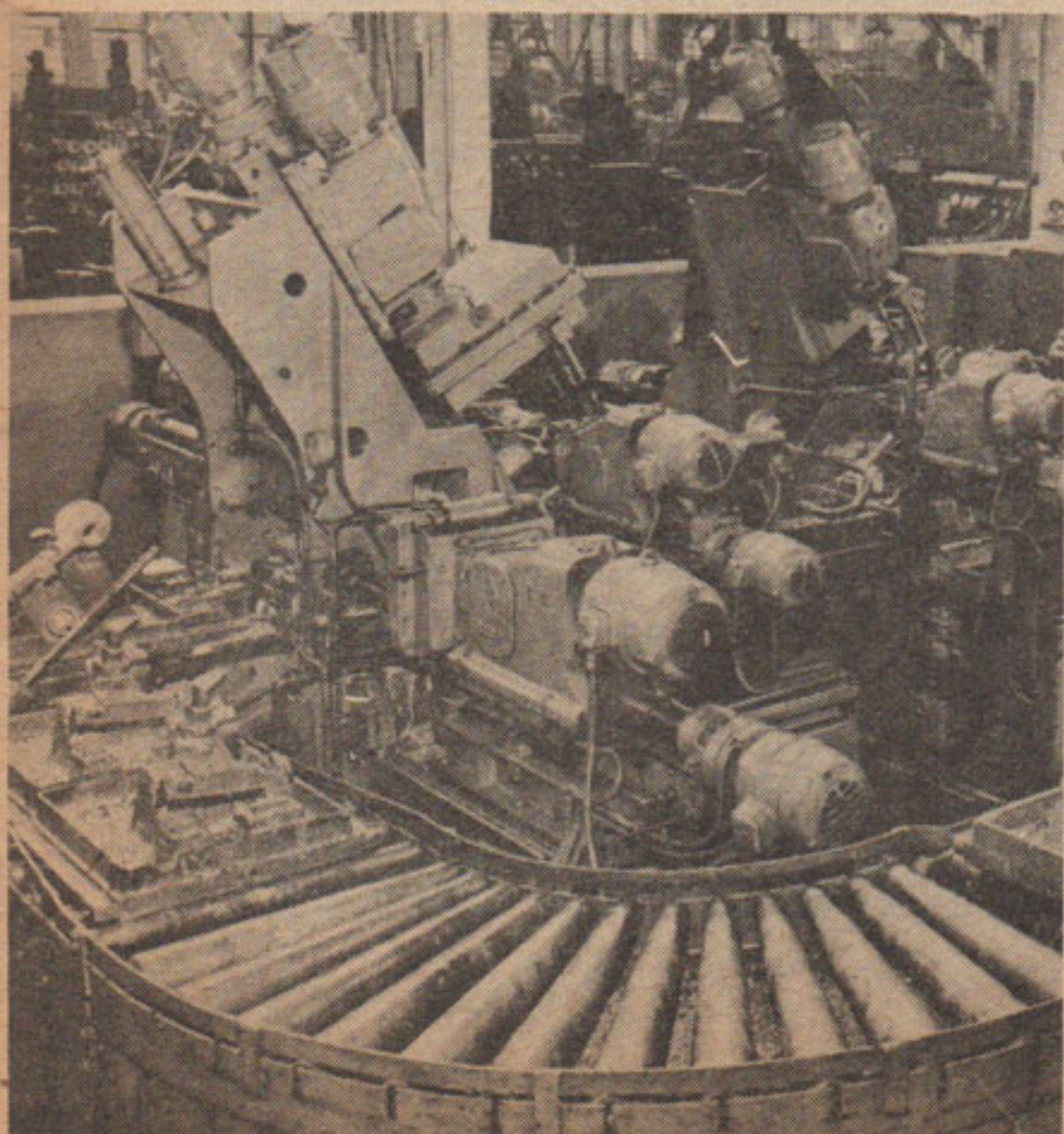


Voici l'instant solennel où l'archevêque de Pise bénit la millionième Vespa devant les quelques cinq cents invités et tout le personnel de la Vespa. - Ci-contre, à gauche, M. Piaggio, l'homme qui a profondément révolutionné le monde du « deux-roues ».



Au cours d'une grande manifestation

La Millionième VESPA est née



L'usine de Pontedera peut être considérée comme un modèle du genre. 4.200 ouvriers y produisent journalièrement un peu plus de 500 Vespa aidés par un matériel très moderne, telle cette machine transfert à gauche, signée Renault. Pour la sortie de la millionième Vespa, les représentants de la marque du monde entier avaient été conviés, comme en témoigne la photo de droite. Enfin, avant de regagner la France, nous avons assisté aux démonstrations acrobatiques des essayeurs Vespa (photo du centre) qui comportaient notamment des évolutions... en marche arrière.



Un point capital
trop souvent négligé :

L'ÉCLAIRAGE



L'éclairage d'un motocycle est trop souvent peut-être, parmi les éléments non finolés et même négligés du dit véhicule, aussi bien de la part des constructeurs que des utilisateurs. Ceci est une grave erreur, l'éclairage prenant rang d'accessoire de sécurité, domaine dans lequel toute négligence risque d'être gravement sanctionnée.

★

Le motocycliste attache encore une importance relative au bon fonctionnement de son phare s'il a à faire de la route, la nuit, mais n'entourera son feu rouge que des seuls soins strictement indispensables pour éviter la contravention. Il est bien probable que si les motocyclistes savaient à quel point un véhicule plus rapide qu'eux risque, lors d'un croisement avec un autre usager de la route, d'apercevoir dans le faisceau de ses codes un pneu et un garde-boue arrière, dix ou quinze mètres avant d'arriver dessus, il est bien probable, disons-nous, que de pareilles négligences seraient infiniment plus rares. Il faut bien avouer que la tâche des usagers n'est guère facilitée par la politique des constructeurs qui dotent, en général pour des raisons de prix de revient, les machines les moins rapides des feux rouges les plus lamentables, ce qui est pour le moins paradoxal, car elles auront à être doublées plus souvent. Par ailleurs, reconnaissons qu'en France, aucun effort sérieux n'a été entrepris sur la question de tenue en service des ampoules de feux rouges, contre qui se liquent vibrations et surtensions, dues le plus souvent à des commutateurs défectueux dans leur principe même.

LA PUISSANCE DISPONIBLE

Venons-en maintenant au vif du sujet: l'éclairage dépend d'abord de la puissance disponible.

Dans le cas d'une installation dynamo-batterie, on peut se permettre d'utiliser une puissance légèrement supérieure à celle de la dynamo, à condition de posséder une batterie bien chargée, et ce d'une manière transitoire seulement, sous peine de mettre rapidement la batterie à plat. Dans le cas d'un éclairage direct sur volant magnétique ou alternateur, il faut savoir se contenter de la puissance disponible. Le cas des installations mixtes volant magnétique-batterie est sensiblement analogue. Laissons donc aux « mordu-de-l'installation - électrique - idéale » (nous en connaissons) le soin de reprendre de A à Z l'installation prévue par le constructeur et voyons comment utiliser au mieux la puissance électrique disponible.

Notons d'ailleurs que celle-ci accuse une fâcheuse tendance à décroître sur les modèles légers, à cause des nouveaux volants de petite puissance étudiés à l'origine pour des moteurs de cyclomoteurs, et conservés, malgré la croissance des cylindrées. Des 100 cc ou même des 125 sont obligés de se contenter de 25, voire 20 watts, alors qu'on ne devrait pas descendre en dessous de 40 watts dans ces cy-



lindrées déjà rapides. La puissance étant donnée, il s'agit d'en perdre le moins possible d'une part, et d'autre part de limiter au strict minimum les chutes de tension entre la source de courant et les lampes utilisatrices. En effet, une chute de tension (la tension s'exprime en volts) de 10 % a pour conséquence une diminution d'éclairage de l'ordre de 40 à 50 %.

LE CABLAGE

Les remèdes à apporter sont heureusement les mêmes pour les deux phénomènes. Il s'agit de réduire au maximum la résistance au passage du courant. Or celle-ci, dans un conducteur, est fonction de sa résistivité (plus celle-ci est grande, plus la résistance est grande), de la longueur du fil (la résistance croît avec celle-ci) et de la section (plus la section est grande, plus la résistance est faible).

La résistivité dépend du métal employé et l'on peut classer dans l'ordre : l'argent, le cuivre, l'aluminium, le fer, etc... Nous utiliserons donc du cuivre à l'exclusion de tous les autres. Mais il ne faut pas oublier que dans une installation électrique de véhicule quel qu'il soit, on emploie le montage unifilaire, le retour du courant s'effectuant par la masse. D'autre part, les fils électriques sont coupés au passage des diverses bornes et commutateurs.

Il convient également de réduire au strict minimum la longueur des fils, et par contre de leur donner la plus forte section possible. Les sections courantes de 9/10, 12/10, 15/10, 20/10 et 25/10 donnent la gamme des conducteurs généralement utilisés sur nos motos. Ces chiffres mesurent le diamètre de la partie métallique du conducteur exprimé en 1/10 de mm. Il ne faut pas lésiner sur la section du fil et ce, particulièrement pour les installations réalisées en 6 volts. En 6 volts pour une puissance de 36 watts on se trouvera bien d'utiliser du fil de 15/10. Pour une puissance moitié, ou pour une tension double, on utilisera le fil d'un point immédiatement inférieur, et inversement. Les très petites sections, analogues à celles pratiquées sur les installations électriques de cyclomoteurs et de bicyclettes seront réservées aux ampoules de faible puissance : éclairage de compteur et parfois de feu rouge.

En ce qui concerne les contacts, ceux-ci, pour répondre aux meilleures conditions, doivent être propres, de large surface, et les éléments en présence doivent être assemblés avec une pression suffisante. La soudure à l'étain bien effectuée est toujours supérieure à n'importe quel assemblage. La surface des contacts doit être recouverte de cuivre ou de laiton pour faciliter le bon passage du courant.

LA « MASSE »

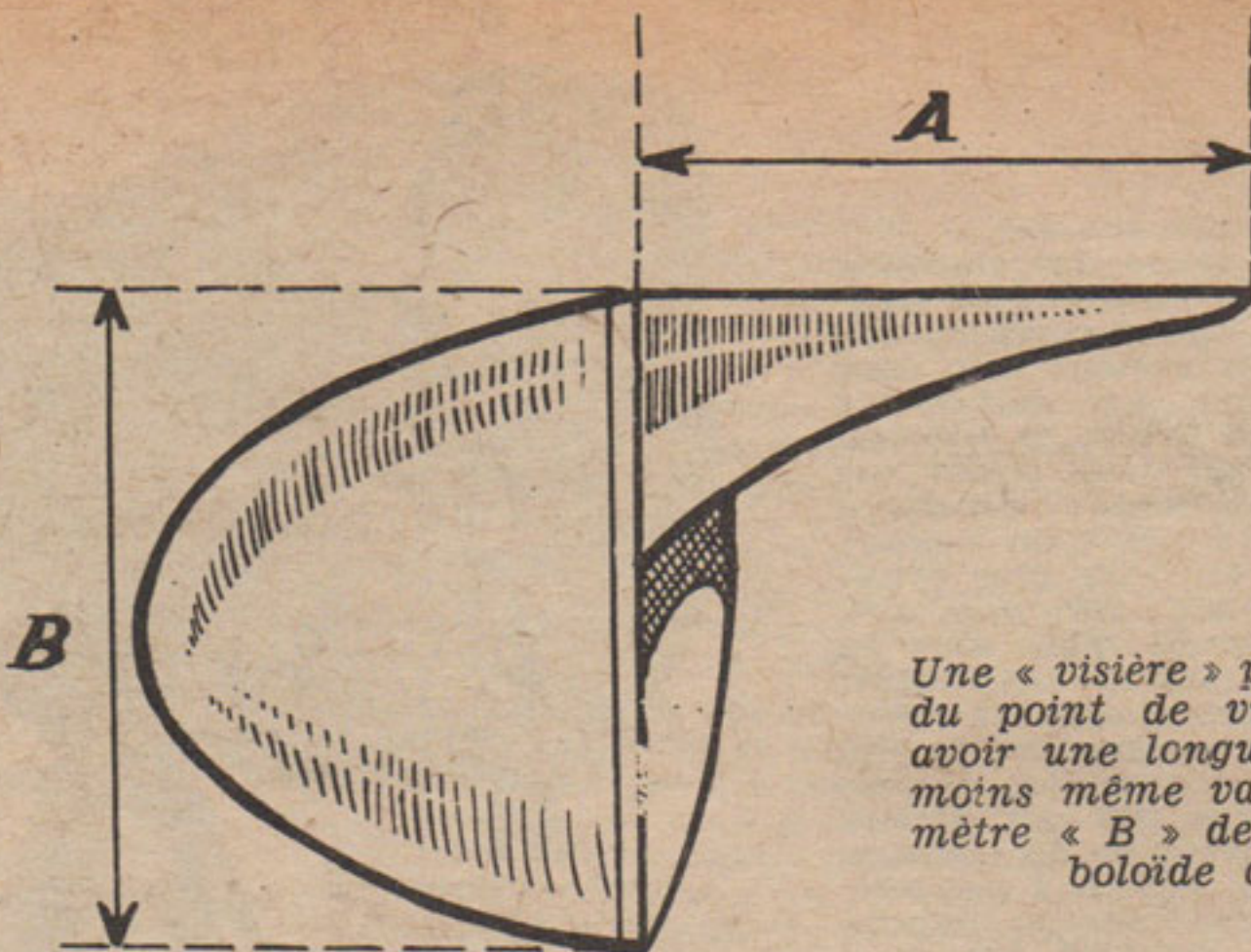
Une partie de la masse de nos motos (partie cycle essentiellement) est en acier et nous ne pouvons améliorer sa résistivité trop élevée, ce qui est sans importance si les sections sont suffisantes : c'est le cas du cadre. Mais n'oublions pas

que ces accessoires boulonnés sont quelquefois loin de présenter à leur jonction avec lui une section de passage très grande, et surtout, par la grâce de la rouille, de la peinture, des rondelles de caoutchouc ou de cuir, etc..., une faible résistivité. Il convient donc de multiplier les fils de masse entre parties boulonnées. Les extrémités de ces fils de masse seront soudées s'il est possible et à défaut soigneusement assujetties par vis et écrous. Il est assez ahurissant par exemple de penser que les seuls points de passage théoriques du courant entre le cadre et le phare sont obligatoirement les billes ou rouleaux coniques des roulements de direction, lesquels sont généralement enrobés de graisse dont les propriétés isolantes sont bien connues... Le plus simple, en ce qui concerne le phare, est de relier directement la douille porte-ampoule au cadre par un fil de masse de bonne section.

LE PHARE, SA PARABOLE ET SON AMPOULE

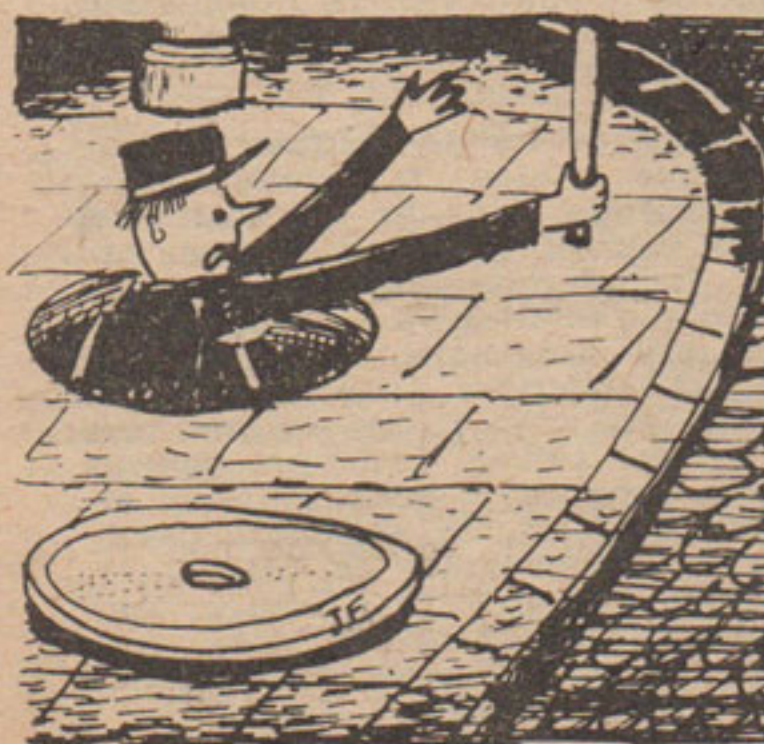
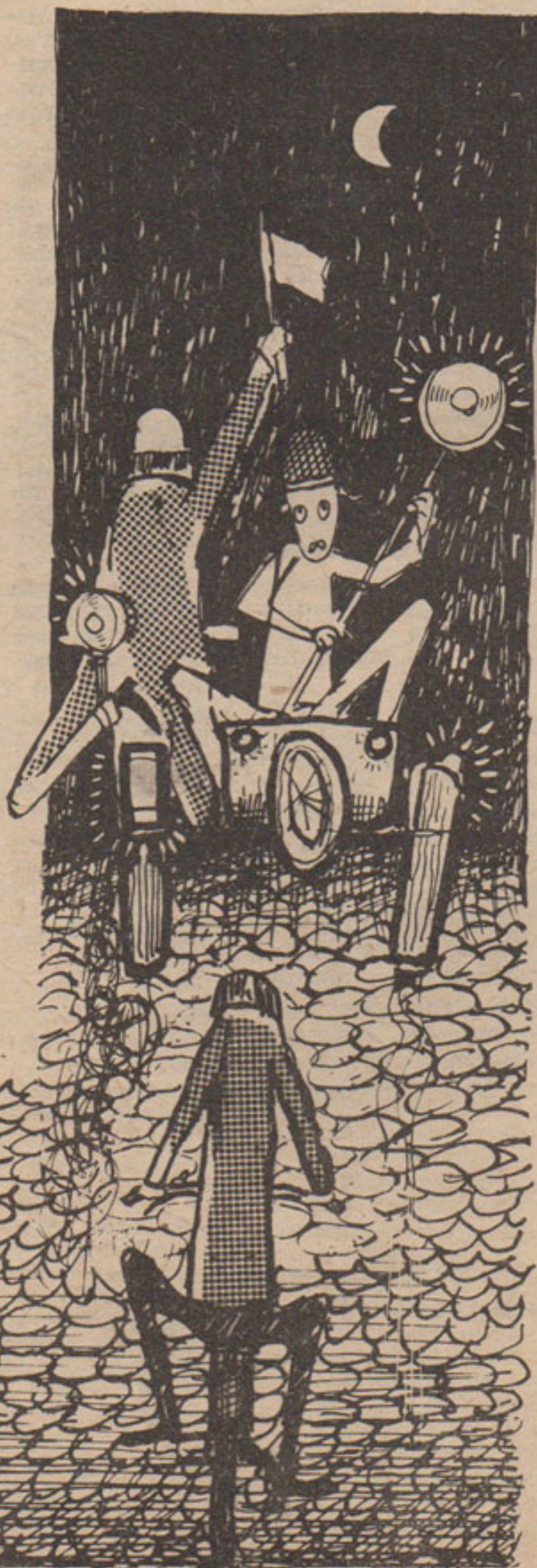
Les pertes de puissance et les chutes de tension étant limitées au maximum, il reste à transformer la puissance électrique disponible en un maximum de puissance lumineuse. Disons d'abord que la surface des réflecteurs n'a pas qu'une certaine importance, et que son pouvoir de réflexion est sensiblement indépendant de l'intensité lumineuse reçue, du moins dans les limites qui nous intéressent.

Le coefficient de réflexion des réflecteurs actuels (appelés improprement paraboles, alors que ce sont en fait des paraboloides de révolution) est très élevé et toujours supérieur à 90 %. La couche d'aluminium pulvérisée dans le vide a remplacé l'argenture dont le pouvoir réfléchissant n'était pas tellement supérieur, mais qui était plus coûteuse et se ternissait aussi plus vite. Un réflecteur terni perd beaucoup de son coefficient de réflexion et il ne faut pas espérer l'améliorer, car tous les nettoyages ont en général des résultats désastreux. Tout au plus, peut-on essayer d'ôter la poussière avec un linge des plus doux légèrement humide. Et encore il sera prudent d'essayer sur une toute petite partie du réflecteur ; selon les résultats obtenus, on insistera ou bien on arrêtera les frais. Il convient donc d'éviter la pénétration des poussières et de l'eau à l'intérieur de l'optique du phare. Signalons à ce sujet le rôle néfaste de la fenêtre percée dans la douille porte-ampoule, à l'usage de la position d'éclairage « veilleuse ». Celle-ci met largement en communication l'intérieur de l'optique avec la casserole du phare, laquelle est souvent en communication avec l'extérieur par le trou permettant le passage du flexible de compteur, et des fils d'amenée du courant. On aura intérêt à obturer ce trou le plus complètement possible. La réargenture des réflecteurs ne se faisant pratiquement plus, la projection d'aluminium sous vide étant une technique de grande série, la seule solution pour remplacer un réflecteur oxydé consiste en un échange standard d'optique, celui-ci étant pratiqué par presque tous les constructeurs de phares, à des



Une « visière » pour être efficace du point de vue optique, doit avoir une longueur « A » d'au moins même valeur que le diamètre « B » de sortie du paraboloïde du phare.

On ne prendra jamais assez de précautions avec la signalisation de nos véhicules.



prix intéressants. Le chromage d'un réflecteur est une solution désastreuse, le coefficient de réflexion étant dans ce cas de 50 % à peine.

Le verre du phare doit permettre une bonne transmission et à ce titre on classe dans l'ordre : le cristal, le verre, et la matière plastique, ces deux derniers seuls employés. La matière plastique a en outre la fâcheuse propriété de se rayer et perd ainsi une partie supplémentaire de son pouvoir de transmission, alors qu'un nettoyage remet le verre à l'état de neuf. Sur nos motos, le verre de phare en matière plastique ne se rencontre d'ailleurs que sur certaines fabrications de l'immédiat après-guerre.

L'ampoule est un facteur trop souvent négligé. Une ampoule peut être encore en état de marche et avoir perdu près de 50 % de son rendement lumineux par suite de la vaporisation partielle du filament sur la surface intérieure du verre, diminuant ainsi considérablement le coefficient de transmission de ce dernier. Les ampoules sont d'ailleurs calculées pour un nombre d'heures de l'ordre du millier, et il n'y a pas intérêt à leur faire dépasser cette durée qui est un grand maximum. La tendance actuelle est d'améliorer le rendement des lampes, sinon leur durée, en adaptant à la technique particulière de celles-ci les méthodes qui ont fait leurs preuves dans l'éclairage domestique : on utilise des ampoules dont le vide est en réalité constitué par l'un des gaz rares de l'air : Krypton, Xénon, Argon, etc...

LE FEU ROUGE

En ce qui concerne le feu rouge, cet élément capital de la sécurité du motocycliste, différents facteurs entrent en jeu, dont le plus important n'est pas, comme on pourrait le croire, la puissance de la source lumineuse. En dehors du cas désespéré de ceux qui doivent utiliser une ampoule à demi-tension (12 volts sur une installation de 6 volts, 24 volts sur une installation de 12 volts) pour arriver à faire durer leur ampoule plus de trois jours, la puissance lumineuse est toujours suffisante. Une ampoule navette ou graisseur de 4 watts procurera un feu rouge efficace, si la surface lumineuse du verre rouge est suffisante d'une part et si d'autre part ses facettes ou ses stries sont étudiées de manière à répartir une égale luminosité sur toute la surface, le feu rouge étant aperçu de l'arrière. Et sous ce rapport, nous ne saurions trop faire remarquer l'excellente réalisation que constitue le feu rouge du Mobyscooter par comparaison avec les 125 et les 175 de la même marque. Pour le feu rouge comme pour le phare, le verre est évidemment préférable à la matière plastique, celle-ci ayant en outre dans cette application particulière, la fâcheuse propriété de voir sa couleur passer à l'usage. On trouve dans le commerce d'excellents feux rouges qui peuvent heureusement remplacer les lumignons lamentables de la quasi-totalité de notre production nationale.

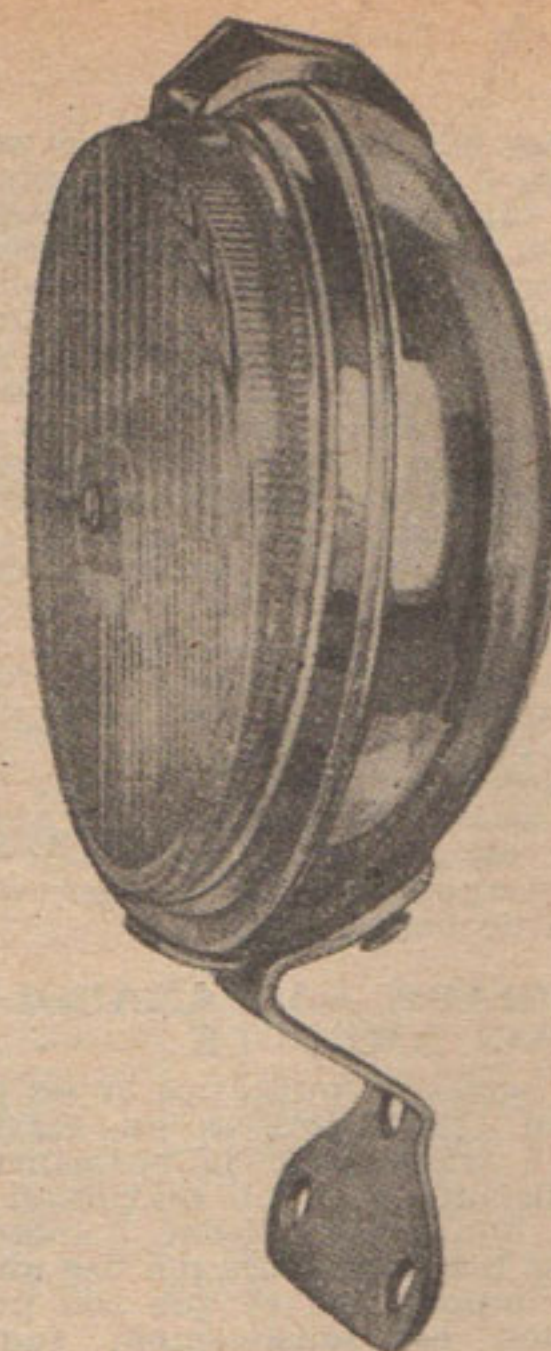
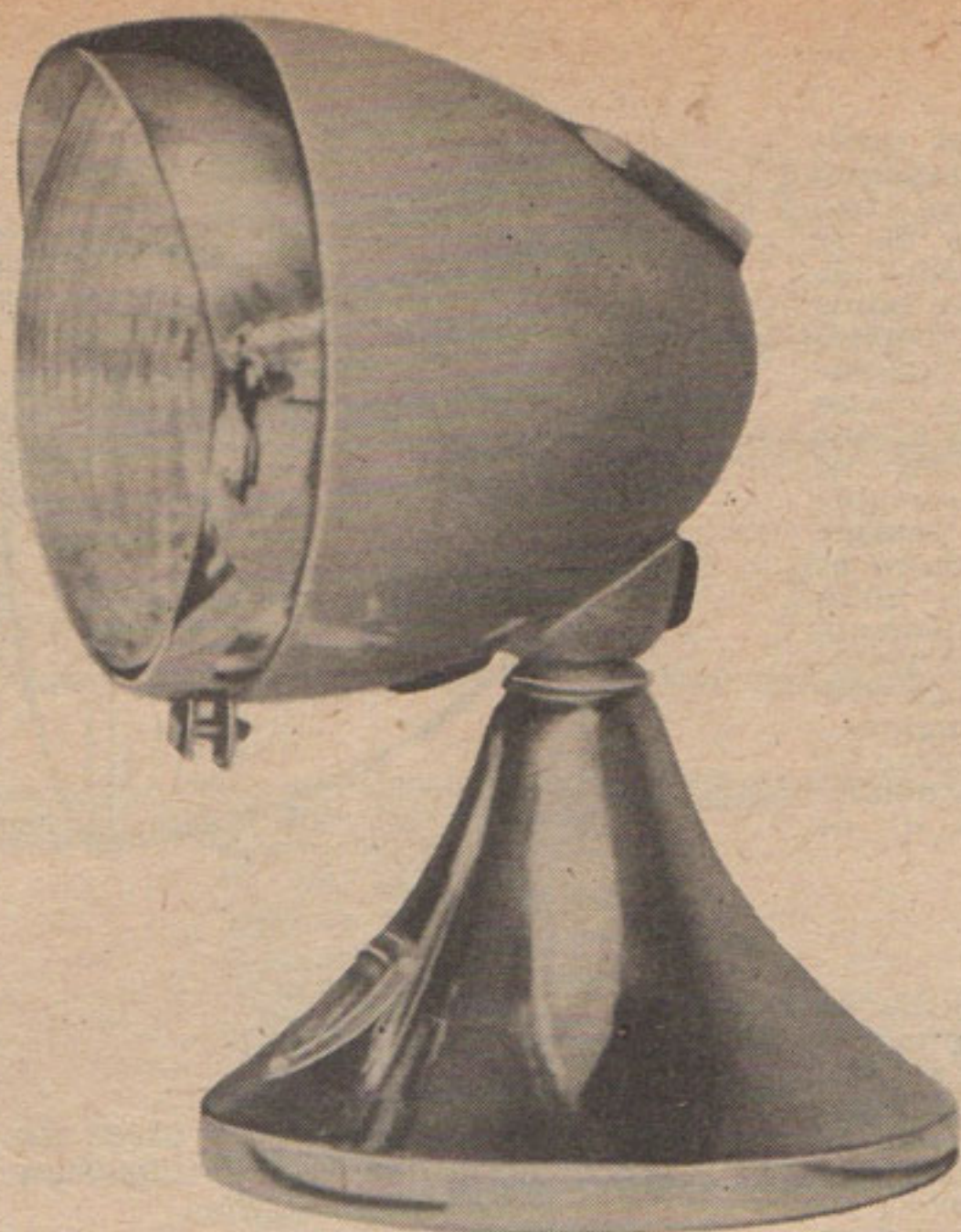
Disons un mot maintenant sur la délicate question de la tenue des ampoules de feux rouges. Les remplacements répétés sont dus soit à une surtension, soit à des vibrations, soit surtout aux deux phénomènes conjugués. Les surtensions sont presque toujours le fait de commutateurs défectueux qui font porter sur l'ampoule du feu rouge toute la puissance du volant magnétique lors d'un passage phare-code par exemple (voir plus précisément, à ce sujet, MR n° 1280, page 301). Il est difficile de préciser quels sont les modèles de commutateurs défectueux, une même marque produisant des appareils que l'on peut recommander à côté d'autres qui sont à déconseiller formellement : c'est encore le prix qui guidera au mieux l'acheteur éventuel. La question des vibrations est plus délicate à résoudre. On peut noter cependant que les ampoules « navettes » y résistent beaucoup mieux que les ampoules type « graisseur », les fréquences courantes sur nos motocyclettes de l'ordre de 5.000 hertz (5.000 périodes par seconde) entrant couramment en résonance avec les fréquences propres de vibration des filaments de lampes « graisseur ». Dans les cas désespérés on peut essayer un montage sur caoutchouc mousse avec fil de masse obligatoire.

LES VISIÈRES DE PHARE

Nous terminerons cet exposé par quelques commentaires sur les dernières nouveautés en matière d'éclairage. Nouveauté est bien le mot, puisque, à franchement parler, il s'agit plutôt d'une question de mode.

L'une de celles-ci concerne la vogue des visières de phares, qui part d'un bon principe et se traduit souvent par de mauvaises applications. La visière est destinée à éviter que la lumière ne diffuse au-dessus du plan horizontal du projecteur. Pour être efficace, une visière doit être obligatoirement très longue (au moins égale au diamètre du projecteur). Sa face intérieure doit être recouverte d'une peinture noire et mate. D'autre part, la visière idéale constitue un élément de cylindre ayant pour base le bord extérieur de la parabole. Une visière réalisée dans ces conditions aura pour effet, par son anti-aérodynamisme même, de constituer devant le verre du phare un remous d'air qui dispersera les éventuelles projections de boue.

Nous voyons que bien peu des solutions proposées dans le commerce concernant les visières de phare sont techniquement valables. Signalons cependant à ceux qui seraient tentés d'adopter une visière aussi



conforme à notre description que peu esthétique, qu'il est de toute nécessité d'en garnir le rebord avec une bande quelconque de matière plastique ou de caoutchouc : un tel accessoire se transforme en cas de choc en un splendide rasoir.

VERRES CONCAVES

Une autre nouveauté consiste dans les verres de phares de forme concave qui commencent à être lancés sur le marché. Ceux-ci revendiquent l'effet anti-aérodynamique des visières, qu'ils permettent de raccourcir d'une manière appréciable par le recul de la partie optique du verre de l'appareil. Un autre avantage réside dans l'importante diminution du volume d'air emprisonné dans l'optique : on réduit ainsi l'importance de la condensation qui peut s'y produire. A part son esthétique discutable, cette solution n'est donc pas sans intérêt.

ANTI-BROUILLARDS

Depuis quelque temps on trouve sur le marché des anti-brouillards spéciaux pour le scooter et la moto. Ils ont l'avantage d'être de très petite dimension et de loge-

ment facile, tout en étant d'une redoutable efficacité. Equipés d'ampoules à verre sélectif jaune de 25 et même 15 watts, le montage peut se concevoir de différentes façons.

Avec une installation dynamo-batterie, la seule particularité intéressante consiste à commander l'anti-brouillard par un bouton genre avertisseurs électriques, en parallèle avec l'interrupteur normal. On aura ainsi la possibilité, la nuit, de préciser par une pression du pouce, un obstacle sur le bord de la route ou le profil d'un virage.

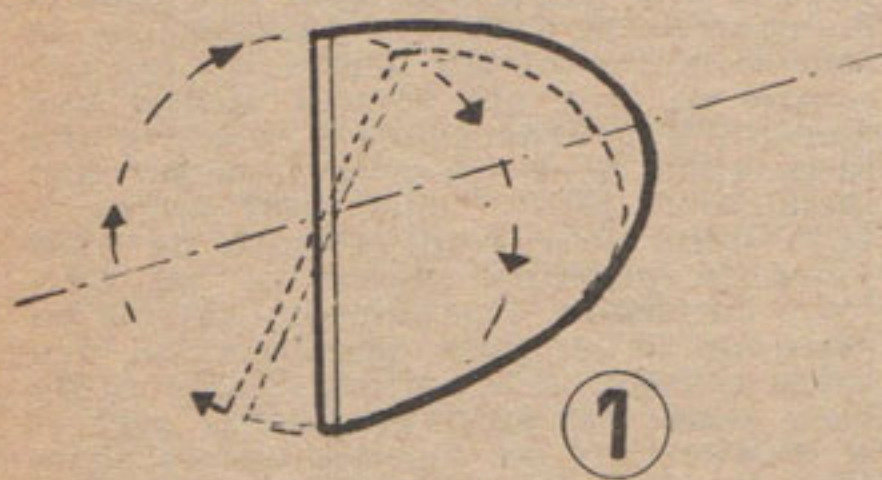
Sur une installation volant magnétique-batterie, un pareil phare branché directement sur la batterie rendra d'inappréciables services en permettant un éclairage puissant, moteur arrêté. On disposera aussi d'une puissance lumineuse instantanée supérieure à celle que peut fournir le volant magnétique, et on peut envisager un montage avec bouton interrupteur comme précédemment. Mais l'usage ne peut qu'être assez limité dans le temps, avec ce type de montage. En effet, la batterie généralement utilisée dans ce cas a une capacité de 7 ampères-heure, et le régime de décharge imposé est extrêmement sévère : il convient en tout cas de ne pas le pousser jusqu'au bout.

Dans le cas d'un éclairage sur volant magnétique seul, le montage à envisager consiste dans la pose d'un inverseur à deux positions dirigeant le courant, soit sur le phare principal, soit sur l'anti-brouillard. Quel que soit le montage adopté, nous devons rappeler que pour donner son maximum d'efficacité, un tel phare doit être monté le plus bas et le plus en avant possible, qu'il peut lui être adjoint avec profit une visière conforme à notre description, et qu'il doit toujours être éteint dans toutes les circonstances où le code de la route impose l'obligation de l'éclairage dit de croisement ou code.

EN RESUME

Sauf à adopter les techniques révolutionnaires que seraient la lumière polarisée, la lumière blanche reconstituée, etc..., il ne saurait plus y avoir maintenant de transformations d'importance dans le mode d'éclairage des véhicules en général et des motocycles en particulier. Ce n'est pas prétendre pour autant que les principes que nous avons exposés tout au long de cet article, principes connus depuis déjà longtemps, sont toujours rigoureusement suivis. Et c'est un devoir pour chacun, constructeur ou utilisateur, de doter nos motos d'un éclairage conforme à l'esprit de la loi s'il n'est déjà conforme à sa lettre. La sécurité de tous ne pourra qu'y gagner.

S.



En haut de page, côte à côte, un phare moderne à courte « visière » et un anti-brouillard spécialement conçus pour scooter. - Ci-contre et ci-dessous : deux types de phare, soit à réflecteur en forme de paraboloid de révolution (obtenu en faisant faire une rotation complète à une parabole autour de son axe), soit à réflecteur en forme de cylindre parabolique (obtenu par translation d'une parabole perpendiculairement à son plan).



UNE FIRME FRANÇAISE RÉAFFIRME SA CROYANCE EN LA COMPÉTITION :

GNOME- RHONE

Nous avons devant nous Mr Topall, chargé des relations avec la presse au nom des usines Gnome et Rhône, et s'occupant également du service de Compétition de la marque de Gennevilliers.

Notre première question sera la suivante : Croyez-vous à l'utilité de la compétition, non seulement sur le plan sportif, mais aussi sur le plan commercial ?

« Depuis de nombreuses années, Gnome et Rhône produit des motocyclettes animées par des moteurs deux temps, d'un bon rendement, comme vous avez pu le constater lors de vos essais.

Ces machines, comme toutes les machines de série, sont mises entre toutes les mains, et si notre clientèle se montre satisfaite de notre fabrication, faut-il encore prouver notre valeur.

Nous connaissons la valeur de la publicité, mais il ne suffit pas de faire des pages ou demi-pages vantant un produit, pour qu'automatiquement sa qualité soit bonne.

On a pu constater que des articles d'usage courant, lancés à grand renfort de publicité, n'étaient en réalité que du « bluff » et au bout d'un certain temps, l'usager s'apercevait de l'erreur de son choix.

C'est pourquoi nous croyons pour notre part au verdict de la compétition, d'autant plus quand il s'agit de courses pour machines de série, où il est toujours loisible de faire vérifier la conformité du modèle par un commissaire.

Là, il n'y a plus de problème, de discussion possible.

On a souvent parlé de la glorieuse incertitude du sport. C'est un fait. Mais si une marque affronte une compétition, en étant insuffisamment préparée, c'est bien rare si elle ne casse pas, laissant ainsi les lauriers à des marques dont les modèles sont mieux au point.

Je crois donc qu'une victoire en compétition est la meilleure preuve que l'on puisse donner à l'usager.

D'un autre point de vue commercial, il est certain qu'une partie de la clientèle désire faire du sport, et depuis longtemps notre réseau d'agents nous réclamait des modèles adaptés aux circuits de vitesse.

Enfin, je reviens encore sur la valeur technique de la compétition, où les machines, face à la concurrence, sont obligées de donner leur maximum.

Donc pas de question, la compétition reste le meilleur banc d'essai.

C'est pour nous agréable de saluer cet esprit assez neuf chez un de nos constructeurs, car nous avons déploré assez souvent que la compétition soit réservée presque exclusivement aux marques étrangères.

Toutefois, sans remonter à l'avant-guerre, où les sportifs connaissent bien le nom de Gnome et Rhône, ce n'est pas seulement depuis cette année que l'on constate votre présence sur les circuits.

L'an passé, déjà, vous sortiez vainqueur en 175 cmc. de série du Premier Critérium National.

En 1955, ce fut un peu une prise de contact. Il fallait surtout que nous vainquions en nous-mêmes cette appréhension que nous avions vis-à-vis des machines étrangères, et de certaines machines françaises.

Cependant, à partir de cette année, nous sommes décidés à nous jeter « dans le bain », car attendre plus longtemps n'amènerait rien. Nous avons donc déjà participé aux Deux Heures de Monthéry, au Critérium National, à la Course de Côte de Laffrey, etc...

Pouvez-vous nous dire quel est votre programme pour cette année et avec quels pilotes comptez-vous le réaliser ?

D'abord vous savez que Gnome et Rhône est la seule des marques françaises à avoir un modèle de trial à son catalogue. Pour nous le trial est une des activités sportives que nous visons, et déjà nos deux agents, Maillard et Heuqueville, nous ont rapporté quelques succès : Trial de Villeneuve St Georges, Buc, Clamart, St-Cucufa (2°), etc...

Au point de vue circuit de vitesse, pour nous, deux objectifs : vitesse de série, et vitesse... tout court.

Dans le premier cas, pour nous, il y a peu de problèmes, vu l'état actuel de nos modèles. Une simple préparation à l'usine nous permet d'avoir nos chances, comme vous l'avez vu au récent Critérium.

Dans le second cas, là, je ne vous cache pas que nous avons beaucoup à travailler, mais les premiers résultats sont encourageants, en partant du moteur de série.

Par conséquent cette année est pour nous une année de transition, notre but est de renouer d'abord avec la tradition d'avant-guerre, d'accepter le verdict du sport et de développer nos possibilités au maximum.

Il s'agit pour nous de poursuivre notre expérience sur le double plan, technique d'une part et coureurs d'autre part. Il faut former nos ingénieurs (nous avons bien sûr des techniciens valables), il faut néanmoins qu'ils s'adaptent à la nouvelle structure des courses de circuits ; les circuits ont changé et les machines y participant aussi. Enfin il faut également former des coureurs. Il y a beaucoup de jeunes gens qui courent en France, mais il faut leur donner un esprit « maison » et les habituer à leurs machines d'usine qui diffèrent des autres machines. Nous les enverrons à droite et à gauche, sur des circuits aussi différents que Monthéry ou la course de côte Laffrey. De ces déplacements, pilotes et techniciens pourront en tirer des enseignements utiles.

Que pensez-vous de l'interdiction qui a été faite dernièrement aux 125 de courir, car là je crois que peut-être mieux qu'en 175, Gnome et Rhône était particulièrement bien placé parmi les 125 de série ?

Je vous donne là une opinion strictement personnelle. Je ne voudrais pas qu'elle engage la maison, mais je considère que c'est une erreur de ne pas faire courir les 125 cmc., et je rue d'autant plus dans les brancards que nous avons un modèle 125 cc. 4 vit. qui devrait porter très haut le pavillon de Gnome et Rhône.

Pour terminer maintenant, je voudrais que vous nous fassiez part des intentions de l'écurie Gnome et Rhône concernant les circuits de vitesse auxquels elle va participer. Je sais que vous allez vous aligner pour la première fois officiellement depuis la guerre dans une grande épreuve française, mais je vous laisse le plaisir de l'annoncer vous-même à nos lecteurs.

Eh bien ce n'est pas sans beaucoup de réflexion que nous avons décidé de nous aligner au Bol d'Or. Mais enfin, les dernières hésitations ont été vaincues. Nos techniciens fournissent un effort considérable, parce que le laps de temps qui nous reste pour mettre nos machines au point est très court.

Voudriez-vous nous préciser si dans l'état actuel des choses vous avez un service compétition indépendant, ou si, comme bien souvent, et ce même dans les plus grandes usines, c'est en réalité le service d'essais qui, par la nouvelle nature de ses travaux, devient le service compétition ?

Dans l'immédiat, c'est beaucoup plus le service « essais » qui s'occupe des compétitions, et c'est pour cela que nous manquons un peu de temps pour la mise au point de nos modèles compétition. Ce service doit assurer également de très lourdes charges, en particulier mettre au point les prototypes des séries futures, ou étudier certains dispositifs pour améliorer nos machines, ce qui explique le gros handicap que nous avons dans la préparation au Bol d'Or.

Vous avez engagé combien de machines au Bol d'Or ? Nous pensons, sauf contre-ordre de dernière heure, présenter au moins deux machines.

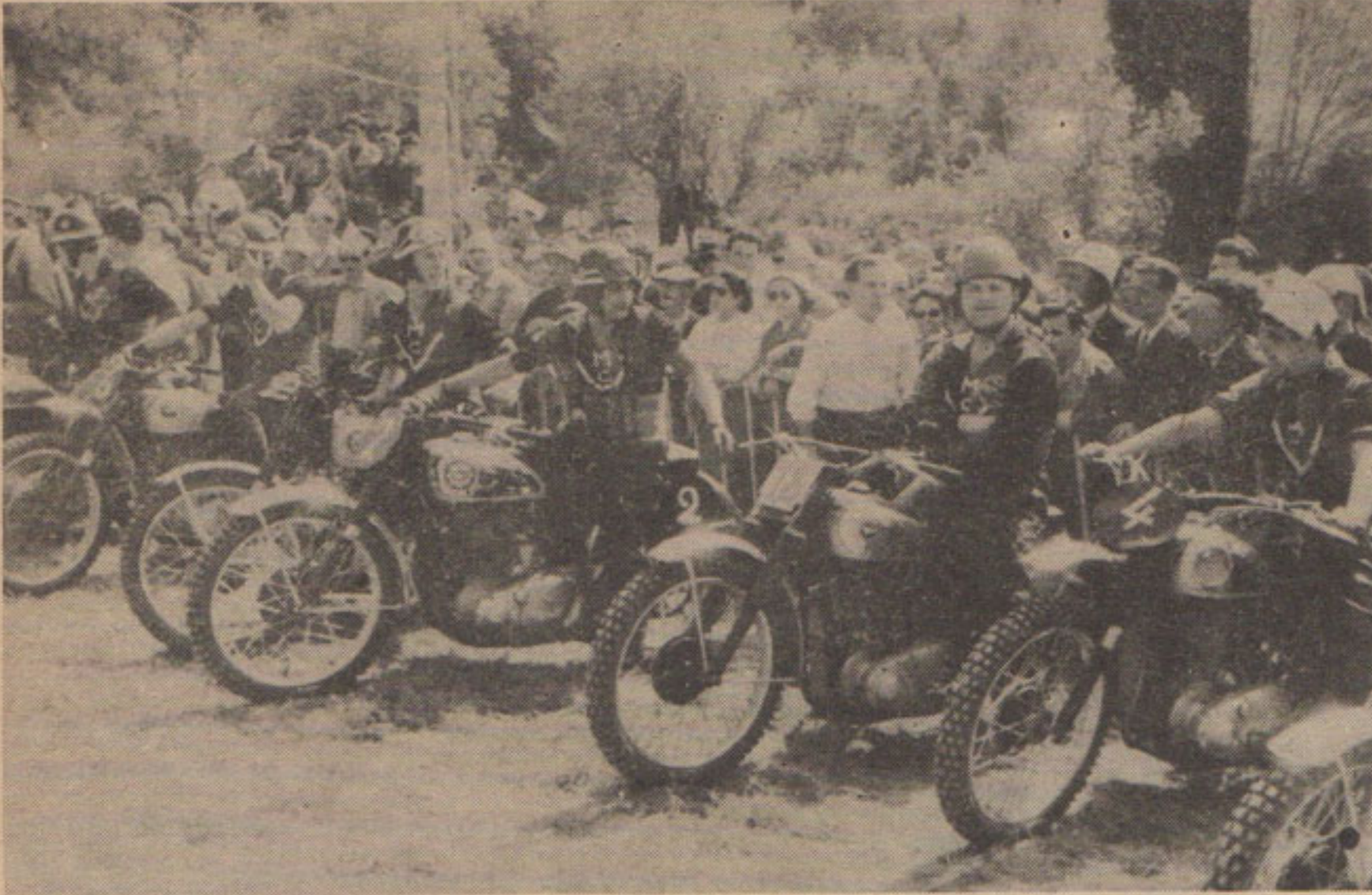
Ces machines seront-elles sensiblement identiques à celles que nous avons pu voir lors des Deux Heures, ou, au contraire, comptez-vous avoir le temps nécessaire pour faire des machines plus poussées, peut-être même carénées ?

Non, justement à cause des raisons que je vous expliquais il y a quelques instants, il nous sera très difficile de présenter des machines spécialement étudiées pour le Bol d'Or.

Pour cette année, nous présenterons donc des machines dérivées de la série comme celles que nous avons alignées aux 2 heures, sauf aménagements hypothétiques de dernière heure.

Et c'est sur ces paroles encourageantes que nous avons pris congé de Mr Topall, heureux de pouvoir saluer un constructeur français pour qui la compétition a une signification. Applaudissons à l'effort de Gnome et Rhône, souhaitons-lui bonne chance, et si pour ses débuts, il n'y a pas un coup de maître, gardons-lui notre confiance, car un service compétition ne s'improvise pas du jour au lendemain. C'est affaire de persévérance, et Gnome et Rhône semble bien l'avoir compris. N'est-ce pas pas le principal ?

C. R.



**PREMIERE EQUIPE
MOTOCYCLISTE REGIONALE :
L'ECURIE MOTO-CROSS
RIBOUISSIE-VIXIEGE**

Le Moto-Club Vixiège s'est déjà signalé à l'attention des foules méridionales par l'organisation des Moto-Cross Internationaux de Ribouisse dans l'Aude. Il fit preuve en 1955 d'une étonnante vitalité, en présentant, sur de nombreux circuits, une équipe motocycliste homogène et parfaitement au point, forte de 11 coureurs, tous pratiquant le moto-cross. 180 épreuves disputées dans une saison, tant en France qu'à l'étranger, voilà certes un palmarès qui se passe de commentaires. Le petit club d'amis réussirait-il à maintenir dans la compétition autant d'éléments pour la présente saison ? Ce tour de force a été réalisé, et rares seraient les clubs ou même départements qui pourraient aligner une écurie semblable et de cette importance, comprenant quatre 500 cmc., sept 350 et six 250 cmc.

Un club où le moto-cross est à l'honneur, voici les coureurs de l'écurie Ribouisse-Vixiège : (de droite à gauche), Alvaro, Degraux, Delmas, Bru, Maurel, Pujol.

NSU SONGE TOUJOURS A LA COMPETITION

Nos lecteurs se souviennent que l'usine NSU, dépossédée du record absolu de vitesse par le néo-zélandais Burns, avait délégué aux Etats-Unis, à la fin du mois de septembre 1955, trois responsables de l'écurie de course NSU, en l'occurrence le docteur Frøede, Gustav Germer et W. Herz. Ceux-ci s'étaient livrés à certaines expériences portant surtout sur l'étude de la piste et des conditions atmosphériques (voir MR n° 1268). De retour en Allemagne, nos trois hommes ont entièrement modifié le carénage utilisé en 1951 : celui-ci, qui a bénéficié des dernières recherches en matière de profilage, sera plus fin, plus bas, et sera muni d'un cockpit en plexiglas qui enfermera complètement la tête du pilote.

Mais le point le plus curieux de cette machine sera le moteur utilisé ; en effet, celle-ci sera équipée du 250 cmc. Sport-Max modifié ! Cette cylindrée semble paradoxale, alors que Burns utilisait une 1.000 cmc. Vincent et Allen une 650 cmc. Triumph. Cependant, NSU qui, avec un 125 cmc., réalisa la vitesse moyenne de 218 kmh sur le mille lancé, a certainement ses raisons pour utiliser une aussi faible cylindrée ; mais quand même, plus de 300 kmh avec une 250 cmc. ! Voilà qui ne manquera pas de faire du bruit.

H.P. Muller s'attaquera également aux records de la classe 125 cmc., espérant améliorer le record du regretté Baum sur sa chaise-longue volante.

L'activité sportive chez NSU n'est donc pas morte, et son absence des circuits mondiaux se justifie actuellement, car la préparation de tels records demande un travail considérable.

**2° CIRCUIT NATIONAL
MOTOCYCLISTE
DE REGULARITE DE MILLAU**

Le Moto-Club Millavois organise le 2° Circuit National Motocycliste de Millau qui sera disputé les 26-27 mai 1956, sur un circuit de 708 kms.

Cette épreuve est ouverte à tous les licenciés de la FFM.

Pour tous renseignements et engagements, s'adresser au siège du MC Millavois, Café de l'Est, boulevard de Bonald, à Millau (Aveyron), téléphone 7.80.

CIRCUIT DE MOULINS

Pour la huitième fois, le Moto-Club de Moulins organise son Circuit International de Vitesse comptant pour le Championnat de France, le 3 juin 1956.

Les engagements de nombreux champions promettent une belle journée de vraie compétition. Nous relevons parmi ceux-ci les noms de Pierre Monneret, Collot, Goffin, Bayle, Storr, Bartl, Vervroegen, Gauch, Klinger, Riedelbauch, Murit, Drion, Camathias, Strubb, Seeber, Beauvais., donc de belles empoignées en perspective entre Gilera, BMW, AJS, Horex et Norton.

De plus, le Moto-Club de Moulins organise une concentration de clubs motocyclistes dotée de nombreux prix en espèces et coupes.

Pour tous renseignements, s'adresser au MC de Moulins, 39, place d'Allier, Moulins (Allier).

**...ET COURSES POUR MACHINES
SPORT DE SERIE**

En marge du Circuit International de Vitesse, auront lieu des courses de vitesse pour machines sport de série dans les catégories : 126, 175, 250, 350, et 500 cmc., et ce, à la même date (3 juin).

Le règlement fédéral ne prévoit comme récompense qu'une coupe au vainqueur de chaque catégorie, mais le MC de Moulins attribuera à chacune de ces courses des prix de 8.000, 6.000, 4.000 et 2.000 fr.

Les intéressés recevront tous renseignements et feuilles d'engagement en s'adressant au MC de Moulins.

DAYTONA 1956

Cette célèbre course qui se déroule chaque année sur les plages de Floride reste, aux yeux de tous les motocyclistes américains, « la grande classique » annuelle.

La victoire revint en 1956 à J. Gibson (Harley Davidson) suivi de quatre BSA 500 cmc. « Gold Star ». Gibson avec une vitesse moyenne de 151,57 kmh, ne réussit pas cependant à battre le record du vainqueur de l'an dernier, Andres, qui est de 152,16 kmh.

Cette année, parmi les 20 premières machines, on dénombre 9 Harley-Davidson, 8 BSA, 2 Triumph et une Indian, et si l'on trouve encore une machine américaine à la première place, il semble bien que la suprématie des américains soit menacée par l'industrie anglaise.

ment à ce qui se pratique en Italie, nous trouvons un guidon très « tourisme ». On sent que dans les détails mêmes, le constructeur ne veut pas faire sport. Il en est encore de même pour la selle double, qui, pour une selle double italienne, est, toutes proportions gardées, large.

Commandes bien en place, sélecteur précis, et poignée à tirage rapide.

De l'échappement, qui m'avait étonné par son silence en 1954, grâce à ces pots Gilera, en métal coulé, je dirai qu'en 1956, il est devenu « joyeux », propre à vous faire croire que vous disposez d'une abondante cavalerie.

Et, dès que vous avez effectué quelques centaines de mètres, vous vous sentez chez vous. Tout est sain. Pas de réaction désagréable sur mauvais pavés, car la suspension remplit son office, pas de bruits de ferraille, ou de vibrations, quel que soit le régime du moteur, et par-dessus tout, une tenue de route magnifique, à l'actif de laquelle il faut aussi porter le pneu arrière Pirelli, dont la nature de la gomme et le dessin des pavés vous donnent une confiance absolue en virage.

Tout ceci incite donc à « tirer » quelque peu, dès que l'on sort de Paris. Mais là, les 300 cmc. vous rappellent à l'ordre.

★

Vous n'avez pas les 26 à 30 CV d'une 500 cmc., mais tout simplement 12,5 CV à 5.800 t/m, ce qui donne une puissance spécifique trop moyenne pour 1956, de 41 CV/l.

Seulement, conséquence logique d'un moteur peu poussé, et dont le diagramme de distribution ne donne que 24° de croisement, nous avons une régularité de fonctionnement remarquable, une souplesse qui vous fait oublier le sélecteur.

Qu'on en juge. En quatrième, reprise à partir de 1.200 t/m, soit à peu près 23 kmh. C'est là, au point de vue moteur, un caractère dominant du 300 cmc. Gilera.

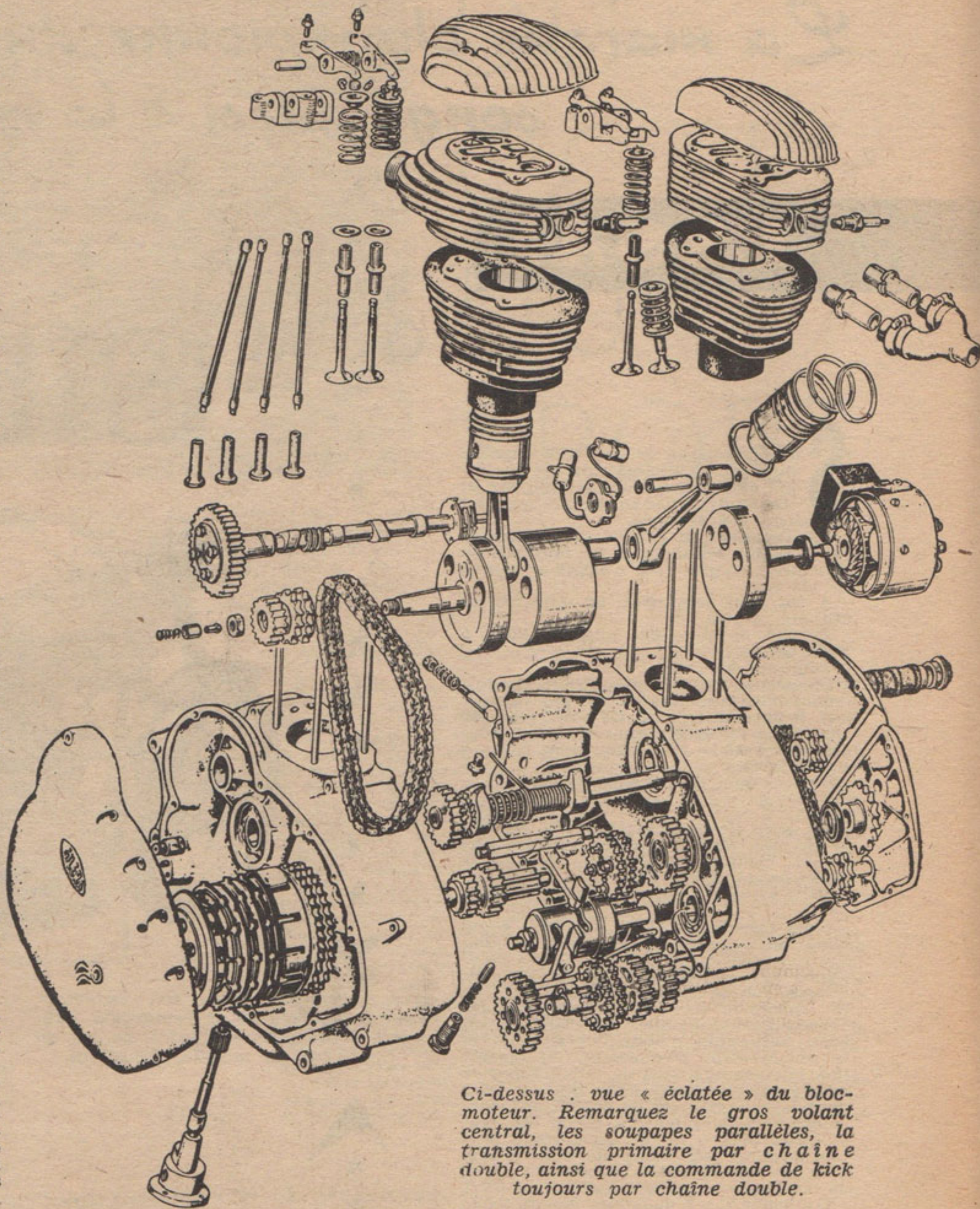
Mais ce qui est tout aussi étonnant, c'est la facilité avec laquelle ce twin monte en régime. En première, nous avons accroché les 9.000 t/m, en seconde les 8.000 t/m et en troisième les 7.000 t/m.

Donc une plage d'utilisation exceptionnelle, ce qui donne immédiatement à la conduite un caractère reposant, propre à une machine de tourisme.

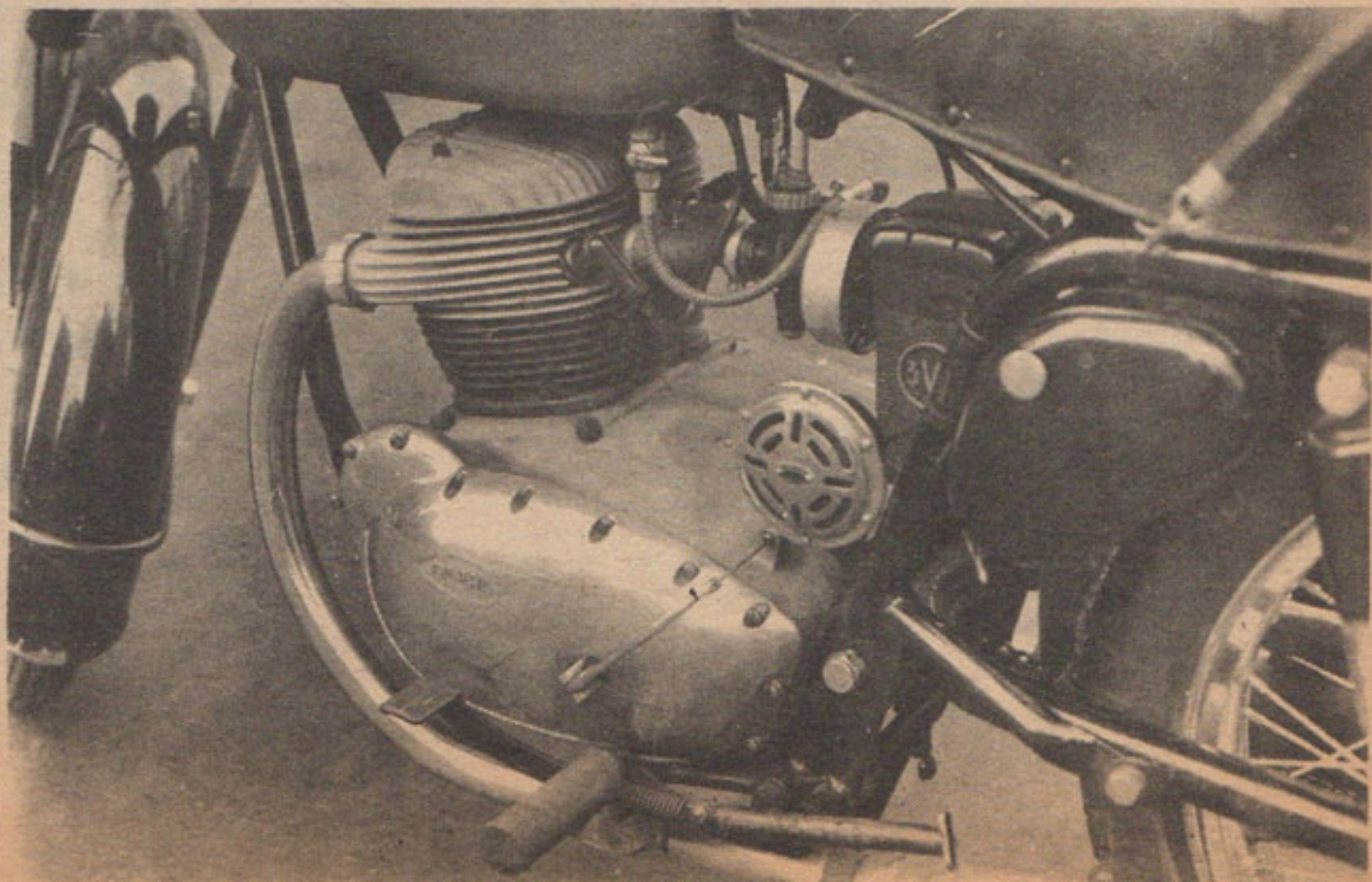
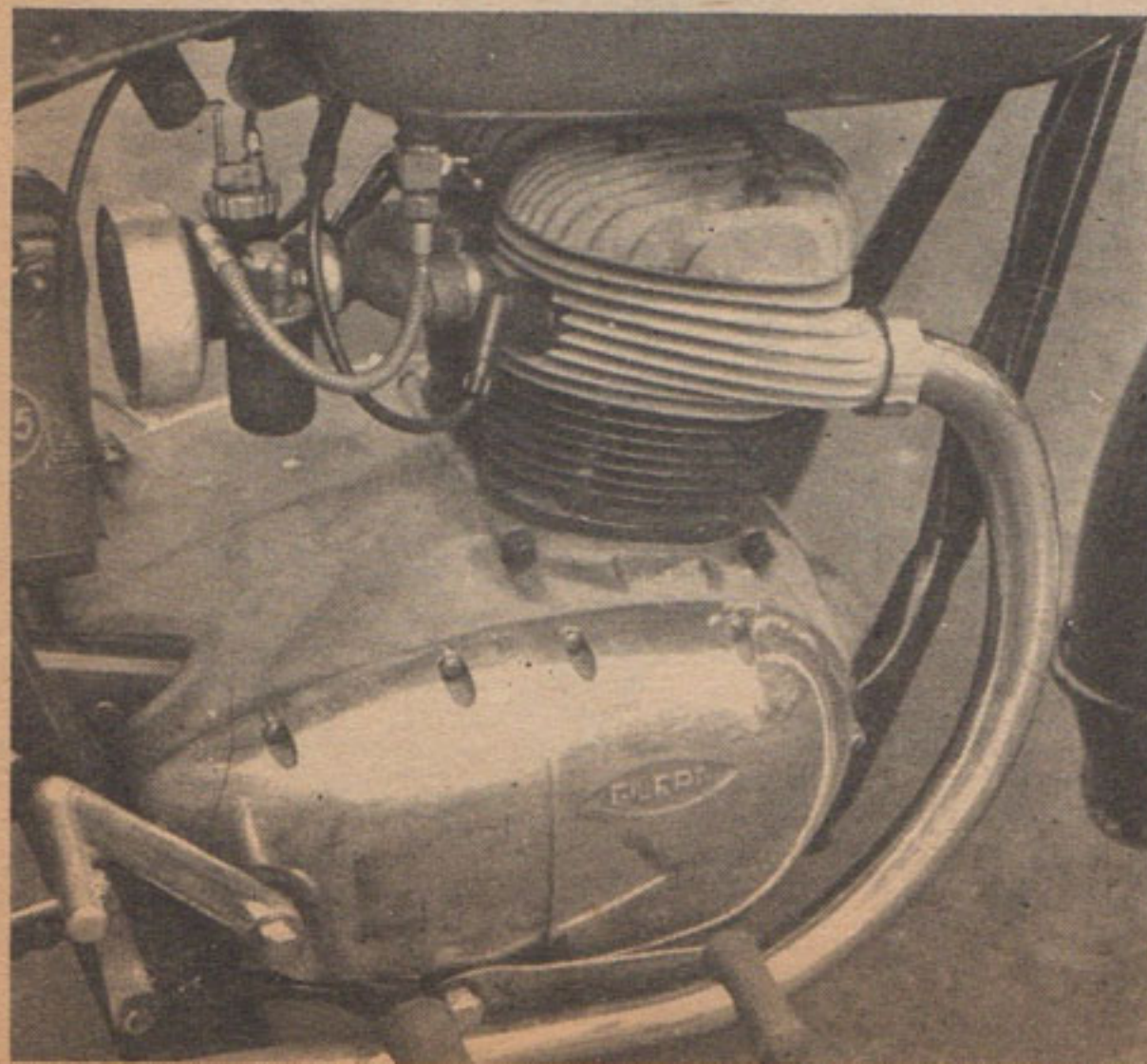
PERFORMANCES

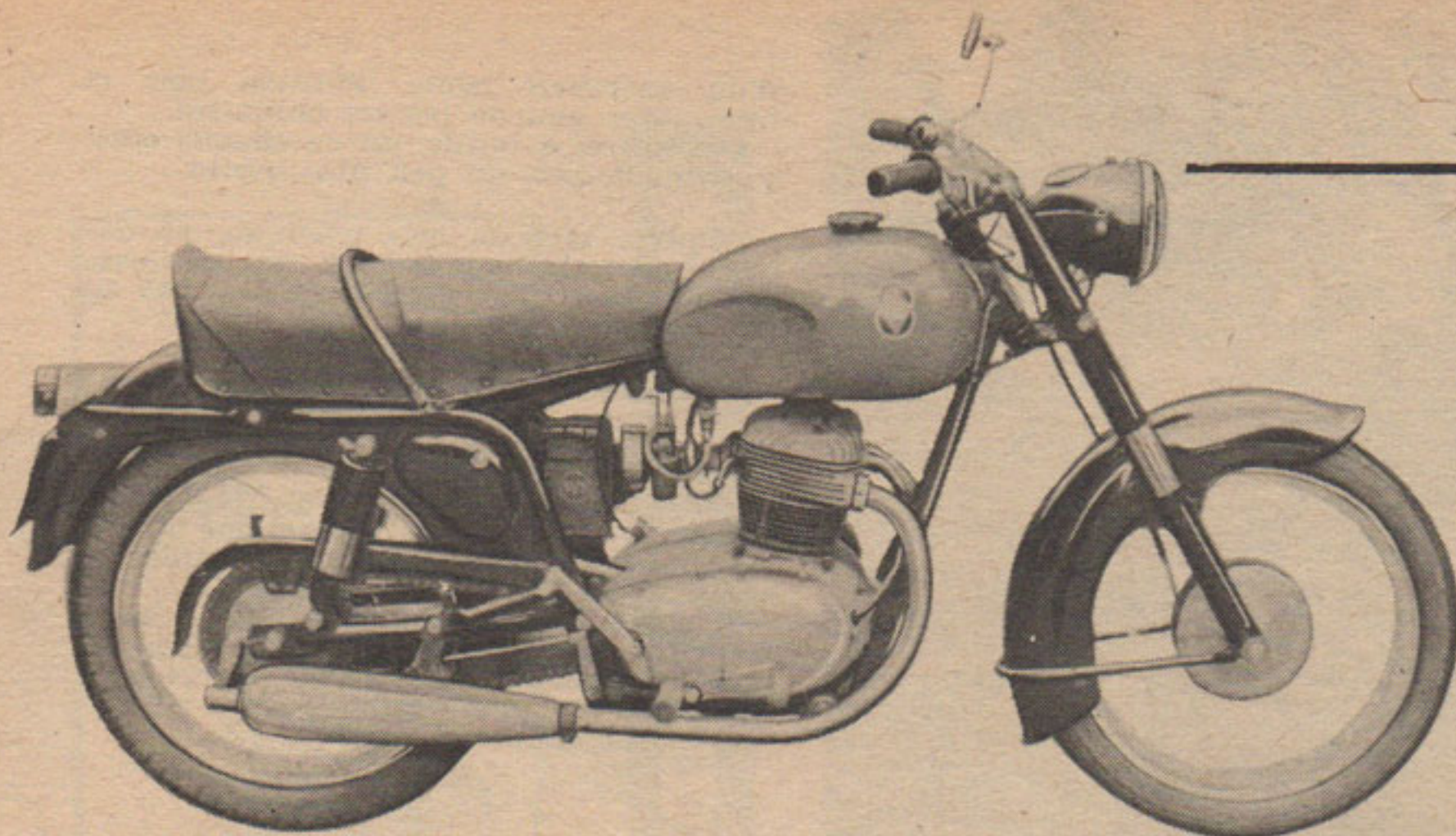
Si, en ville, on a bien assez de puissance pour ne pas être trop prisonnier des embouteillages, voyons le comportement sur route.

Ne disposant pas d'un nombre de chevaux exceptionnel, Gilera a sagement agi, en choisissant une démultiplication finale en quatrième plutôt courte, qui permet d'avoir une quatrième avec laquelle on accélère encore franchement, et aussi de soutenir une vitesse de croisière très honorable de 95 kmh à 100 kmh.



Ci-dessus : vue « éclatée » du bloc-moteur. Remarquez le gros volant central, les soupapes parallèles, la transmission primaire par chaîne double, ainsi que la commande de kick toujours par chaîne double.





L'aspect de la machine est très net, bien qu'il n'y ait pas le moindre carénage. Remarquez sur le réservoir, le nouveau décalque de la firme Gilera.

A la lumière des chiffres que nous avons enregistrés et bien que nous ignorions l'allure de la courbe de puissance, il est permis de penser que celle-ci est assez plate vers son maximum.

Maximum assis 105 kmh (5.800 t/m), soit le régime exact de puissance maximum. Mais à deux, la vitesse ne diminue que de très peu (103 kmh - 5.700 t/m).

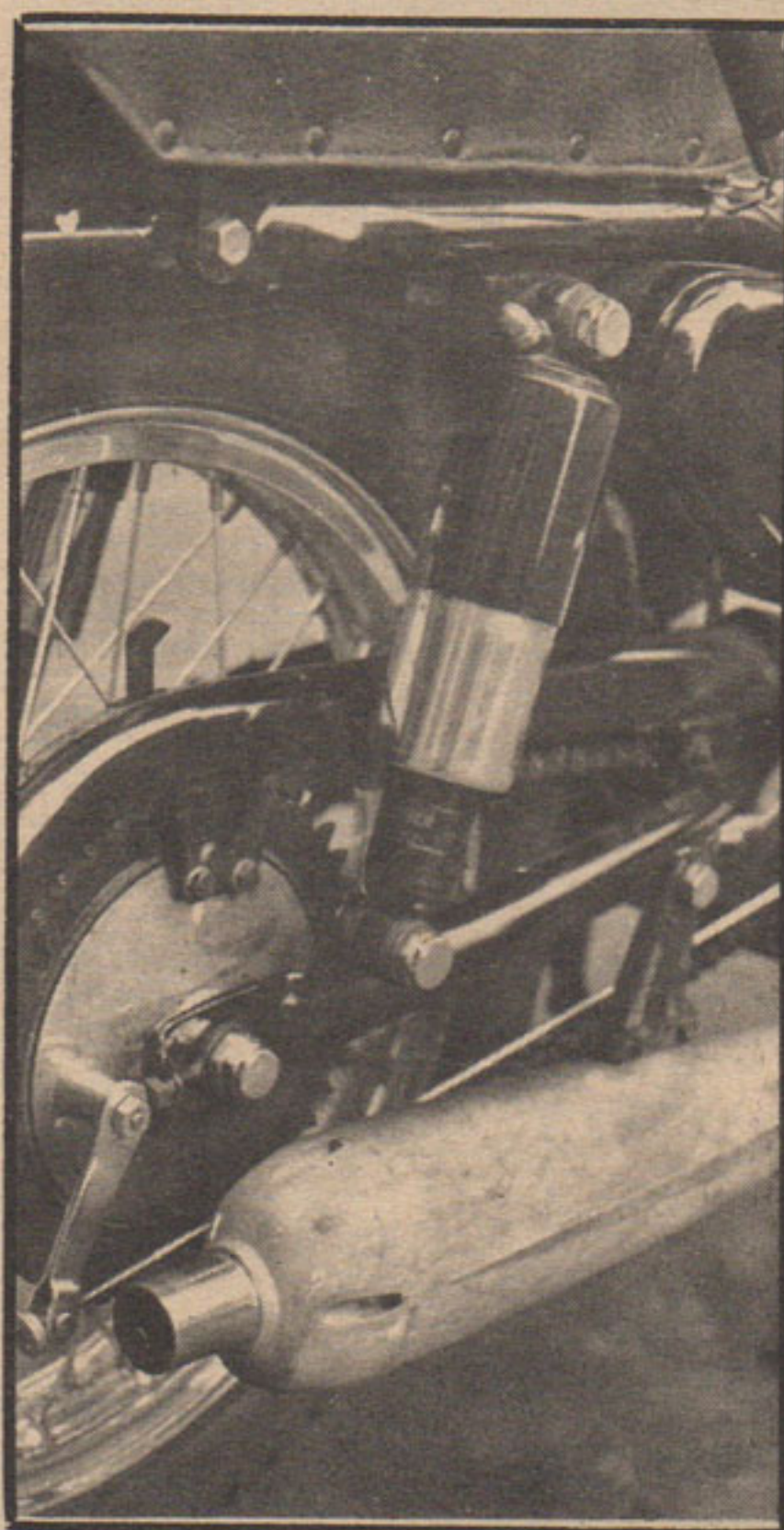
Par contre, effacé, on gagne près de 10 kmh (114 kmh - 6.300 t/m), bien qu'il y ait un surrégime de 500 t/m.

Sans performances exceptionnelles, la Gilera permet donc de bonnes moyennes, car vers son maximum, le moteur accroche. En outre, la facilité avec laquelle le moteur monte en régime nous a permis de pousser la troisième à 100 kmh (7.120 t/m) assis et 106 kmh (7.550 t/m) couché. On voit de suite toutes les possibilités offertes par cette troisième, où à deux nous avons encore atteint 99 kmh (7.050 t/m).

Maximum en première : 64 kmh (9.190 t/m) et en deuxième: 89 kmh (8.210 t/m).

Il paraissait donc que le moteur était assez sensible à la charge (performances presque égales à deux ou seul) et ce, joint à la grande souplesse, nous croyions avoir une nouvelle confirmation de ceci en côte.

Là, cependant, il n'en fut rien, car entre solo et à deux, l'écart de temps est assez important.



Pilote 55 kg :	20" 4/5,	moy. 60,6 kmh
Pilote 90 kg :	22"	moy. 57,3 kmh
A 2 (55 + 90 kg) :	25"	moy. 50,4 kmh

A ceci une raison, c'est que seul, nous pouvions accrocher la troisième, alors qu'à deux il n'en était rien, ce qui nous obligeait à rester en surrégime sur la deuxième.

Il faut aussi remarquer qu'il est probable qu'indépendamment de sa souplesse, le moteur n'est pas exceptionnellement riche en chevaux à bas régime et de ce fait sensible à la charge transportée.

Il y a aussi autre chose : une première assez haute, à 38,5 % de la quatrième, ce qui fait que ce rapport ne permet pas d'« arracher » suffisamment dans les premiers mètres.

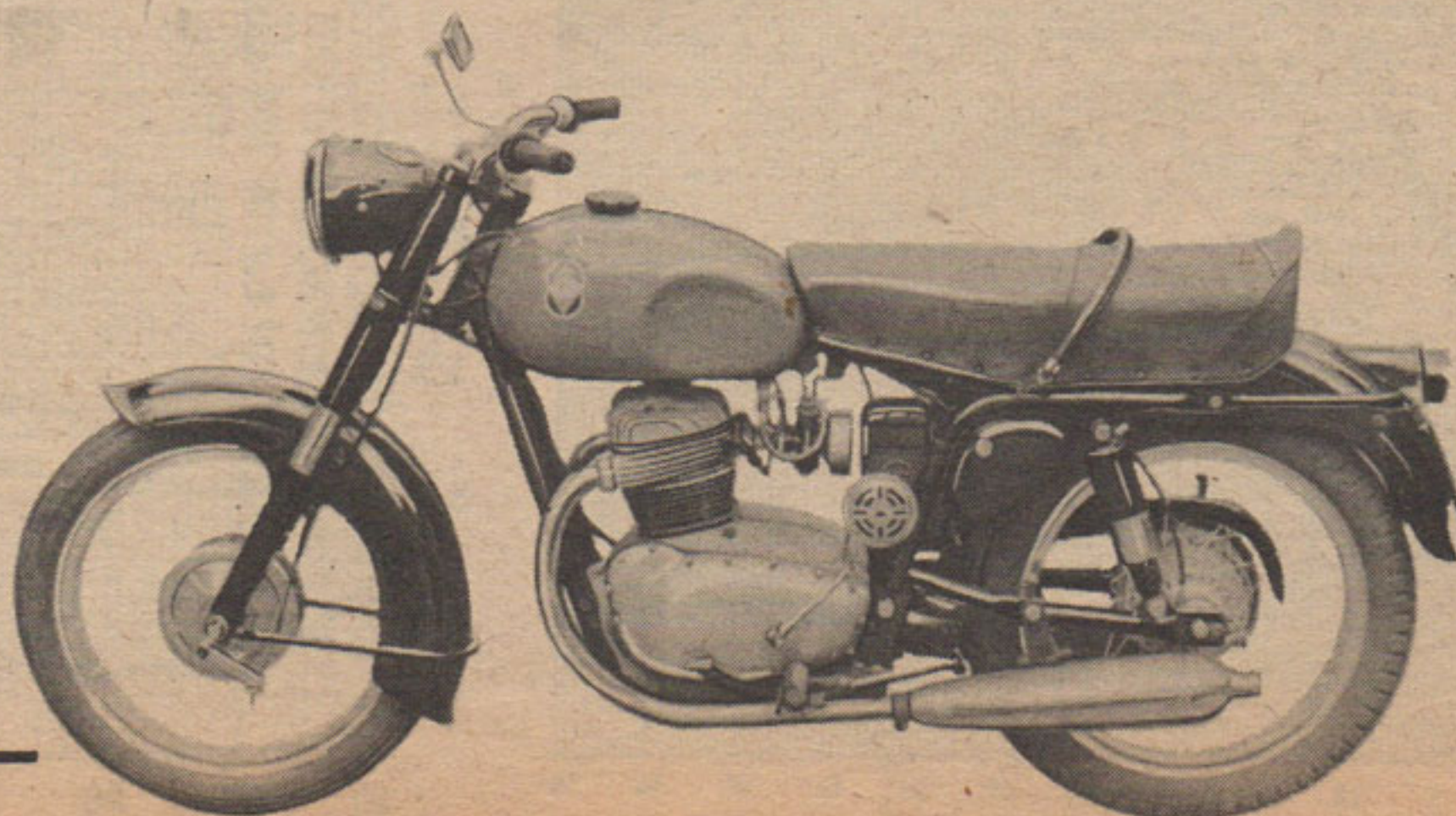
La deuxième est également longue, 59,6 % et demanderait à ce que la troisième soit aussi plus longue, 77,2 %.

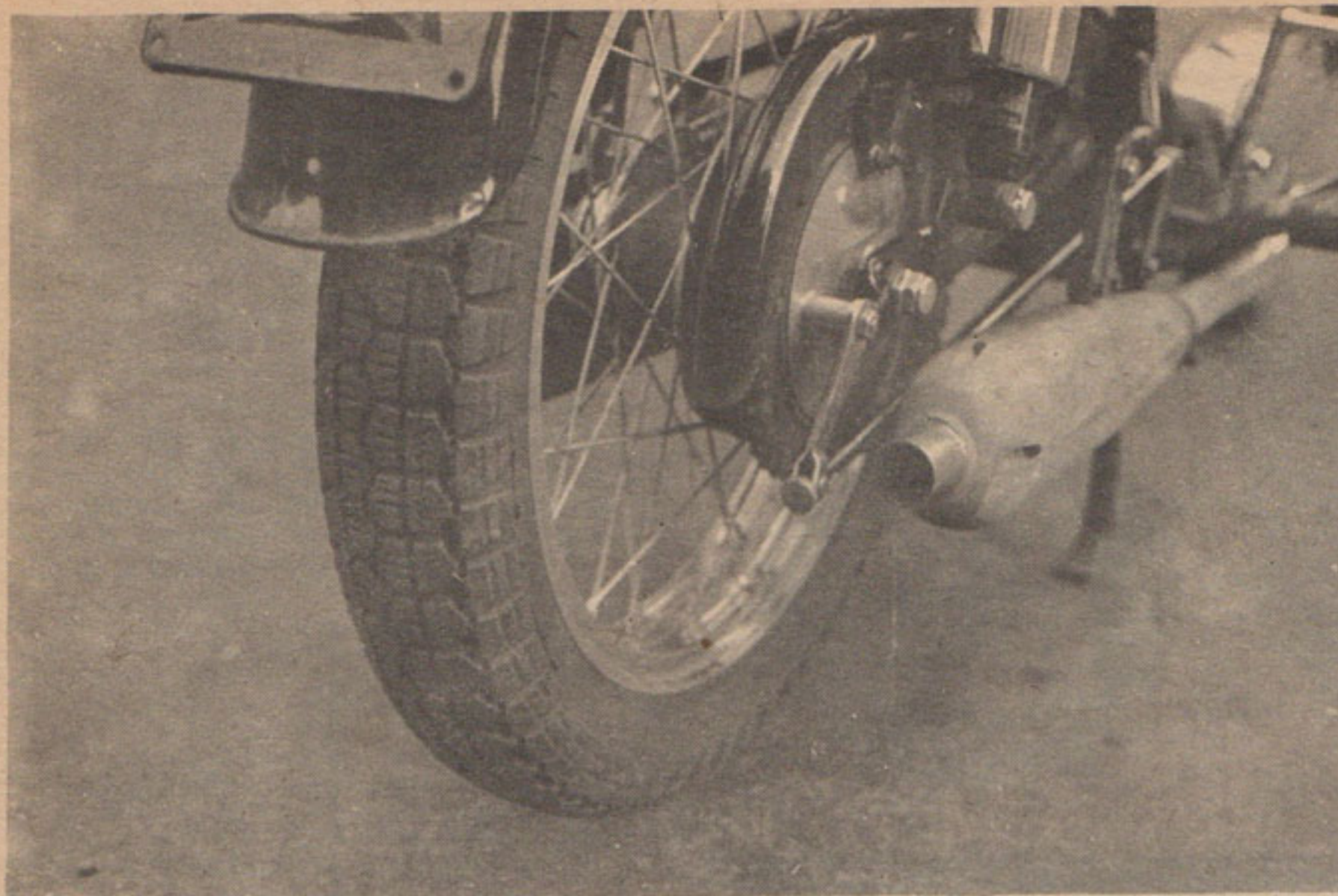
Mais là, ceci devient surtout théorique, car à la conduite, cette troisième permet de monter bien assez haut : ce qu'il faudrait donc, c'est « raccourcir » deuxième et surtout première.

Donc une première un peu plus courte serait souhaitable, ce qui améliorerait nettement les accélérations, départ arrêté.

100 mètres :	8"	moy. 45 kmh
200 »	12" 3/5,	moy. 57,1 kmh
300 »	16" 4/5,	moy. 64,3 kmh

Au centre : un des éléments de suspension arrière. Remarquez l'orifice de remplissage pour l'huile à la partie supérieure. Ci-contre : vue de la machine côté transmission primaire.





Remarquez le profil et le dessin du pneu arrière qui donnait une excellente tenue de route.

400	»	20" 3/5,	moy. 69,9 kmh
500	»	24" 1/5,	moy. 74,4 kmh
1.000	»	41" 2/5,	moy. 86,9 kmh

Selon notre nouvelle formule, nous avons soumis cette 300 cmc. Gilera à l'essai de consommation, dont la courbe que nous publions en est le résultat

La consommation n'est jamais très basse, toujours supérieure à 4 litres, mais par contre de 40 à 80 kmh, à quelques décilitres près, la « gourmandise » de notre moteur est constante. Aux environs de 100 kmh il ne faut plus évidemment chercher l'économie.

Il est aussi indéniable que la présence d'une culasse plate, les soupapes étant parallèles, n'est pas faite pour améliorer le rendement du moteur, ce qui se traduit par une élévation de la consommation. Enfin, signalons que tous nos essais ont été effectués avec le gicleur de rodage un 100, alors que l'on peut monter également un 95.

MAIS LA 300 GILERA C'EST AUSSI...

Nous avons donc vu que cette Gilera est très agréable par la confiance qu'inspire sa partie cycle, par la souplesse de son moteur auquel cependant nous souhaiterions un peu plus de chevaux.

Mais la Gilera, c'est aussi une motocyclette jouissant d'un freinage correct.

De 50 kmh à l'arrêt complet, nous avons mesuré :

Avant seul : 15,3 m, déc. moy. 6,3 m/s²
 Arrière seul : 20,4 m, déc. moy. 4,7 m/s²
 Les deux : 11,6 m, déc. moy. 8,3 m/s²

Le frein avant, en considérant les performances dont est capable la machine, demanderait à être un peu plus puissant.

L'aspect extérieur est très net, et bien qu'il n'y ait pas le moindre habillage, la machine ne possède pas de recoins et est

d'un entretien facile. Finition noir et rouge avec peu de parties chromées.

Les coffres à outils, un de chaque côté, pourraient être un peu plus vastes.

★
 Béquille latérale très pratique, et béquille centrale bien étudiée, qui ne laisse pas supposer que la machine pèse 145 kg en état de marche.

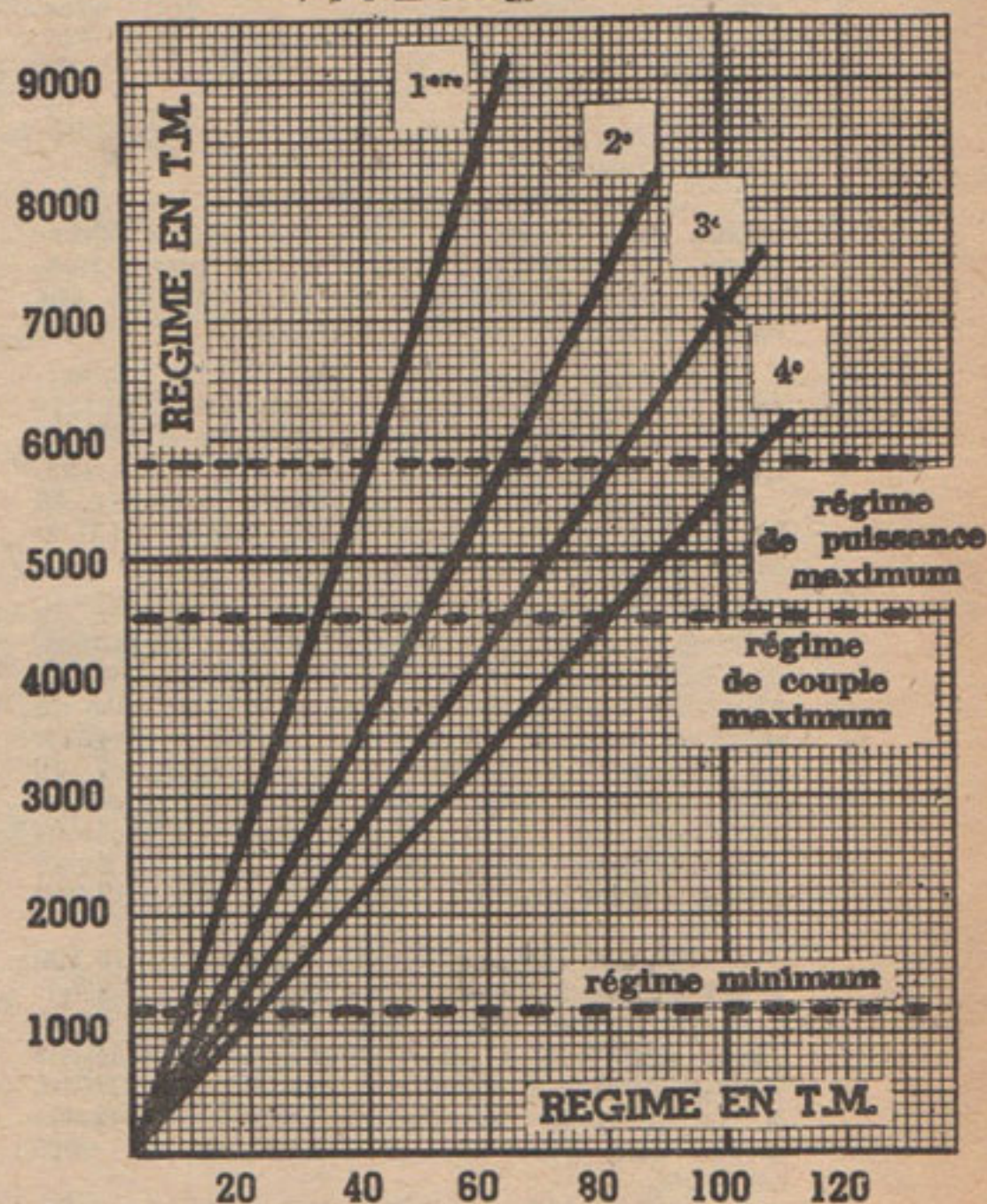
★
 Ainsi, nous avons fait connaissance avec la 300 cmc. Gilera, machine d'ores et déjà livrable en France au prix de 310.000 francs.

Par ses qualités, et son charme particulier, la Gilera n'est comparable à aucune autre machine dans des cylindrées avoisinantes.

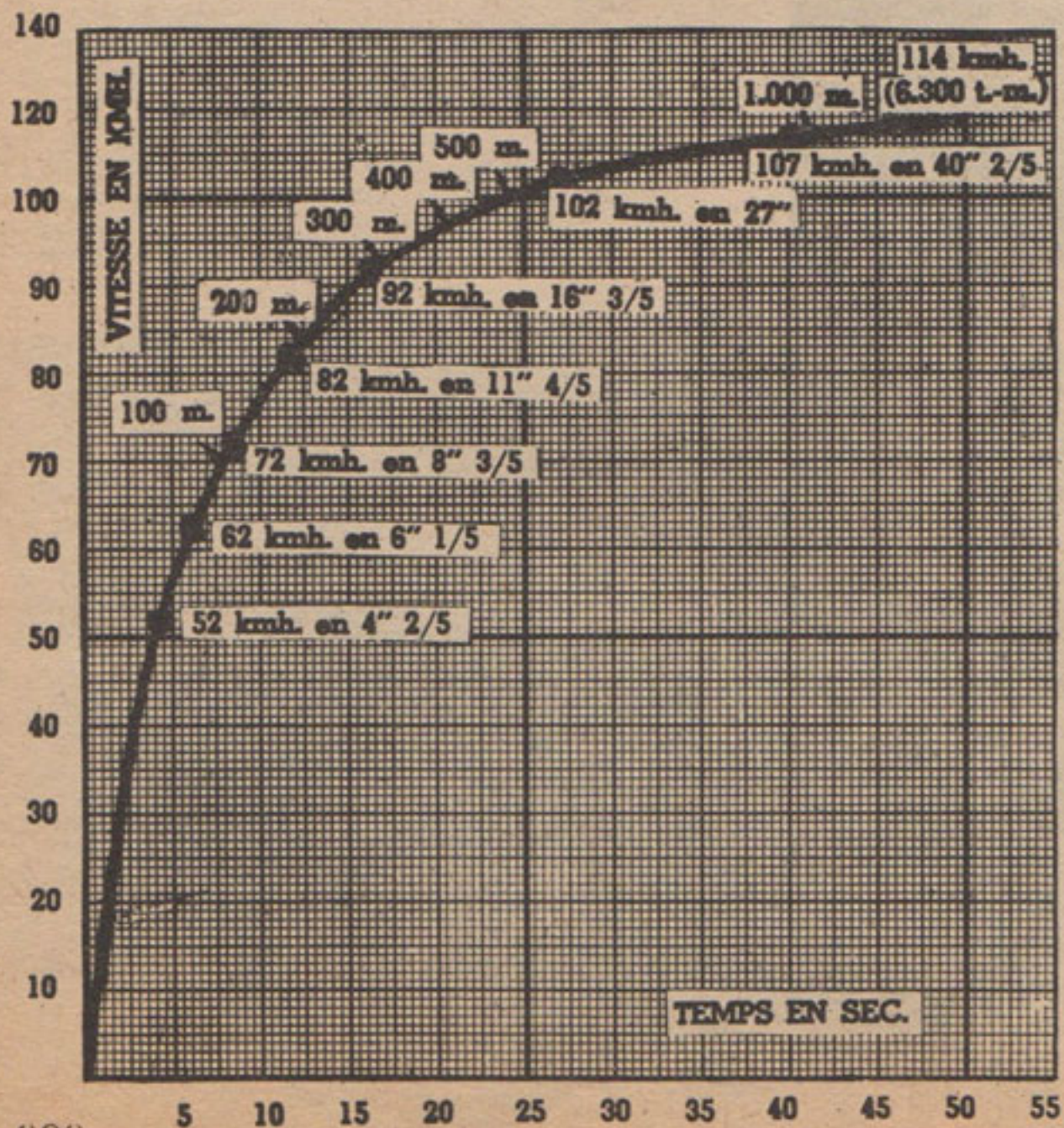
Machine utilitaire et touristique, nous souhaiterions qu'elle soit doublée par un modèle plus sport, répondant mieux à ce que nous attendons d'une marque Championne du Monde.

C. R.

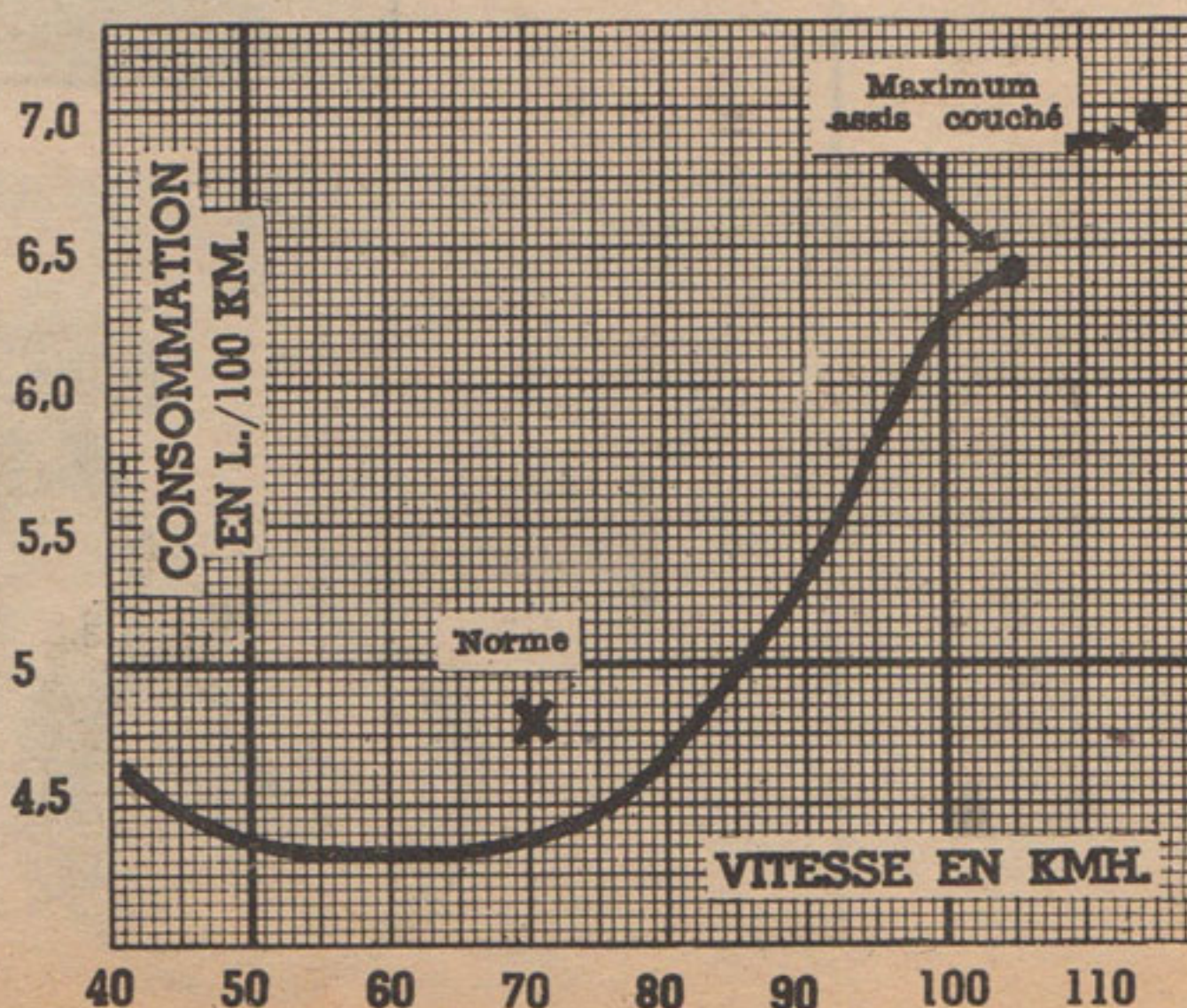
★ RAPPORT RÉGIME-VITESSE



ACCÉLÉRATIONS



CONSOMMATION



FICHE D'ESSAI Moto revue

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Bloc-moteur vertical twin, soupapes en tête, culasse plate
Alésage : 60 mm.
Course : 54 mm.
Cylindrée : 304 cmc.
Taux de compression : 6 à 1.
Puissance maximum : 12,5 CV.
Régime correspondant : 5.800 t/m.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.
Rapports finals : 16,3 - 10,5 - 8,1 - 6,2 à 1.
Transmission primaire : chaîne double (20x39).
Transmission secondaire : chaîne (13x42).

PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION AR : oscillante.
PNEUS :
AV : 3x18.
AR : 3,25x18.
FREINS : 150 mm.
RESERVOIR : 14 litres.
POIDS : en ordre de marche 145 kg.

REGLAGES - ENTRETIEN

AVANCE ALLUMAGE : fixe 6° ; automatique 50°.
BOUGIES :

KLG F80 ou Marelli.
CW 240 B à culot long.

CARBURATEUR :

Dell'Orto MB 20 B.
Pointeau : n° 60.
Pulvérisateur : 260 B.
Gicleur été : 95.
Gicleur hiver : 100.
Gicleur de ralenti : 40.
Filtre : F 8/3.

DISTRIBUTION :

AOA : 12° RFA : 64°
AOE : 64° RFE : 12°

JEU AUX SOUPAPES :

Admission : 0,1 mm. Echappement 0,15 mm.

GONFLAGE :

AV : 1,5 kg.
AR : 1,75 kg.

GRAISSAGE :

Première vidange à 500 km.
Tous les 2.000 km ensuite.
Castrol XXL ou GP en été.
Castrol XL en hiver.
Fourche télé : 200 cmc. de Castrolite dans chaque bras.

REGLAGES - ENTRETIEN

AVANCE ALLUMAGE : fixe 6° ; automatique 50°.
BOUGIES :

KLG F80 ou Marelli.
CW 240 B à culot long.

CARBURATEUR :

Dell'Orto MB 20 B.
Pointeau : n° 60.
Pulvérisateur : 260 B.
Gicleur été : 95.
Gicleur hiver : 100.
Gicleur de ralenti : 40.
Filtre : F 8/3.

DISTRIBUTION :

AOA : 12° RFA : 64°
AOE : 64° RFE : 12°

JEU AUX SOUPAPES :

Admission : 0,1 mm. Echappement 0,15 mm.

GONFLAGE :

AV : 1,5 kg.
AR : 1,75 kg.

GRAISSAGE :

Première vidange à 500 km.
Tous les 2.000 km ensuite.
Castrol XXL ou GP en été.
Castrol XL en hiver.
Fourche télé : 200 cmc. de Castrolite dans chaque bras.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :	Solo		Duo	
	Solo	Duo	Solo	Duo
1 ^{re}	64 kmh (9.190 t/m)	64 kmh	82 kmh	82 kmh
2 ^e	89 kmh (8.210 t/m)	82 kmh	99 kmh (7.050 t/m)	99 kmh (7.050 t/m)
3 ^e	100 kmh (7.120 t/m)	103 kmh (5.700 t/m)	103 kmh (5.700 t/m)	103 kmh (5.700 t/m)
4 ^e	105 kmh (5.800 t/m)	114 kmh (6.300 t/m)	114 kmh (6.300 t/m)	114 kmh (6.300 t/m)

Accélération :

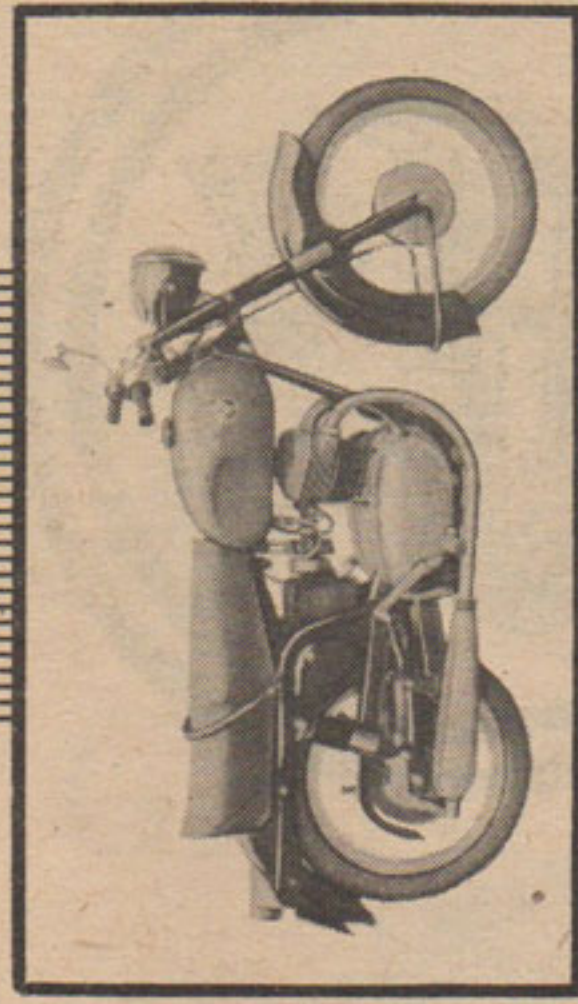
100 m. départ arrêté :	8"	moy. 45 kmh
200 » » » :	12"	3/5, moy. 57,1 kmh
300 » » » :	16"	4/5, moy. 64,3 kmh
400 » » » :	20"	3/5, moy. 69,9 kmh

500 » » » :	24"	1/5, moy. 74,4 kmh
1.000 » » » :	41"	2/5, moy. 86,9 kmh

Epreuve de côte :
(350 m, pente moyenne 8,7 %, départ arrêté)
A deux (90 + 55 kg) : 25" moy. 50,4 kmh
Pilote 90 kgs : 22" moy. 57,3 kmh
Pilote 55 kgs : 20" 4/5, moy. 60,6 kmh
Rapports utilisés : solo 1-2-3 ; duo 1-2.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant seul :	15,3 m, déc. moy. 6,3 m/s ²
Arrière seul :	20,4 m, déc. moy. 4,7 m/s ²
Les deux :	11,6 m, déc. moy. 8,3 m/s ²



300 GILERA B. 300

RESUME DE L'ESSAI

Une des rares motos vertical-twin de moyenne cylindrée, la 300 cmc. Gilera, possède les qualités propres à la marque, c'est-à-dire agrément de conduite, tenue de route et confort.

Si le moteur est remarquable par sa régularité de fonctionnement, sa souplesse, il manque par contre de puissance, car 41 CV au litre est un chiffre assez faible pour 1956. Heureusement, grâce à la valeur de la démultiplication en quatrième, cette puissance est utilisée au mieux et la vitesse de croisière oscille autour de 95-100 kmh. Bonne boîte de vitesses, mais première un peu trop longue.

Présentation agréable. Finition correcte. Bon freinage, nous souhaiterions cependant un frein avant plus efficace.

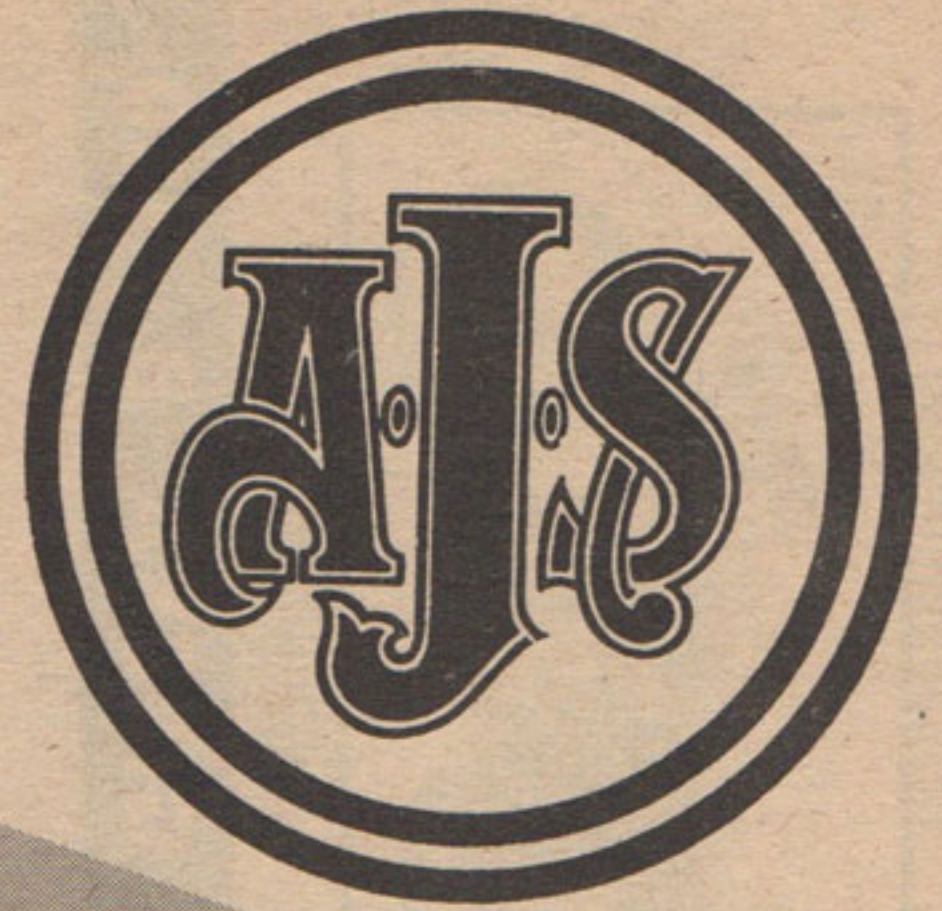
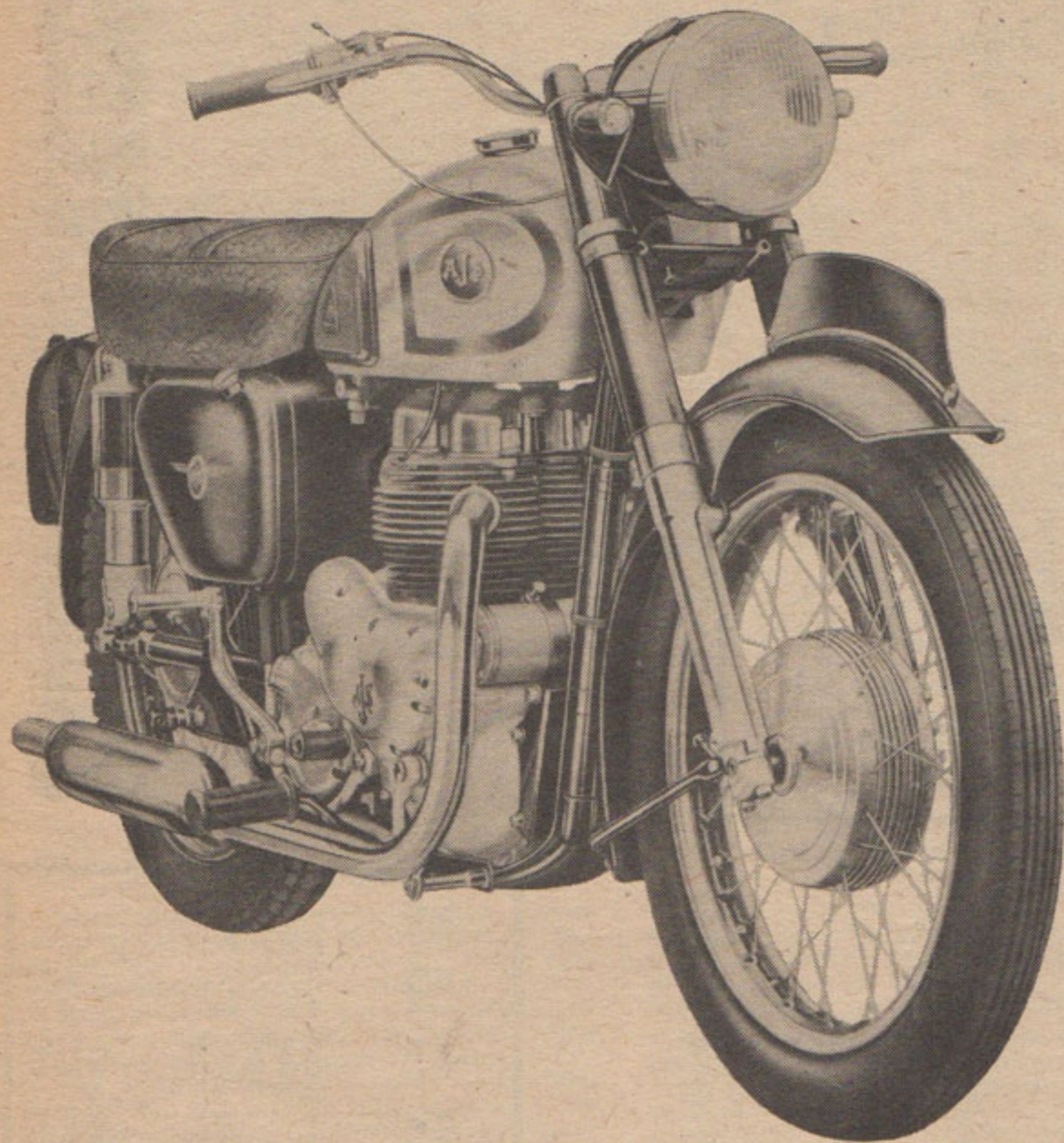
Enfin cette machine est d'ores et déjà importée en France.

CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait : 700 kms
A la fin de l'essai : 1.480 kms
Poids de l'essayeur habillé : 90 kgs
Taille de l'essayeur : 1 m 60
Date et lieux des essais : 18-4-56 au 7-5-56
(Seine et Seine-et-Oise).
Régimes spéciaux : gicleur de 100.
Conditions atmosphériques le jour de l'essai : température 14,5°.
Pression : 738 mm/hg, humidité relative 51 %, vent 6 m/s.

PRIX : 310.000 + taxes

Une de ses représentations exclusives



Adressez-vous chez...

MONNERET

...pour votre moto, votre scooter, votre cyclomoteur

Agent de grandes marques :

VESPA

PUCH - GNOME et RHONE - DS MALTERRE - PALOMA et RHONSON



3 MAGASINS :

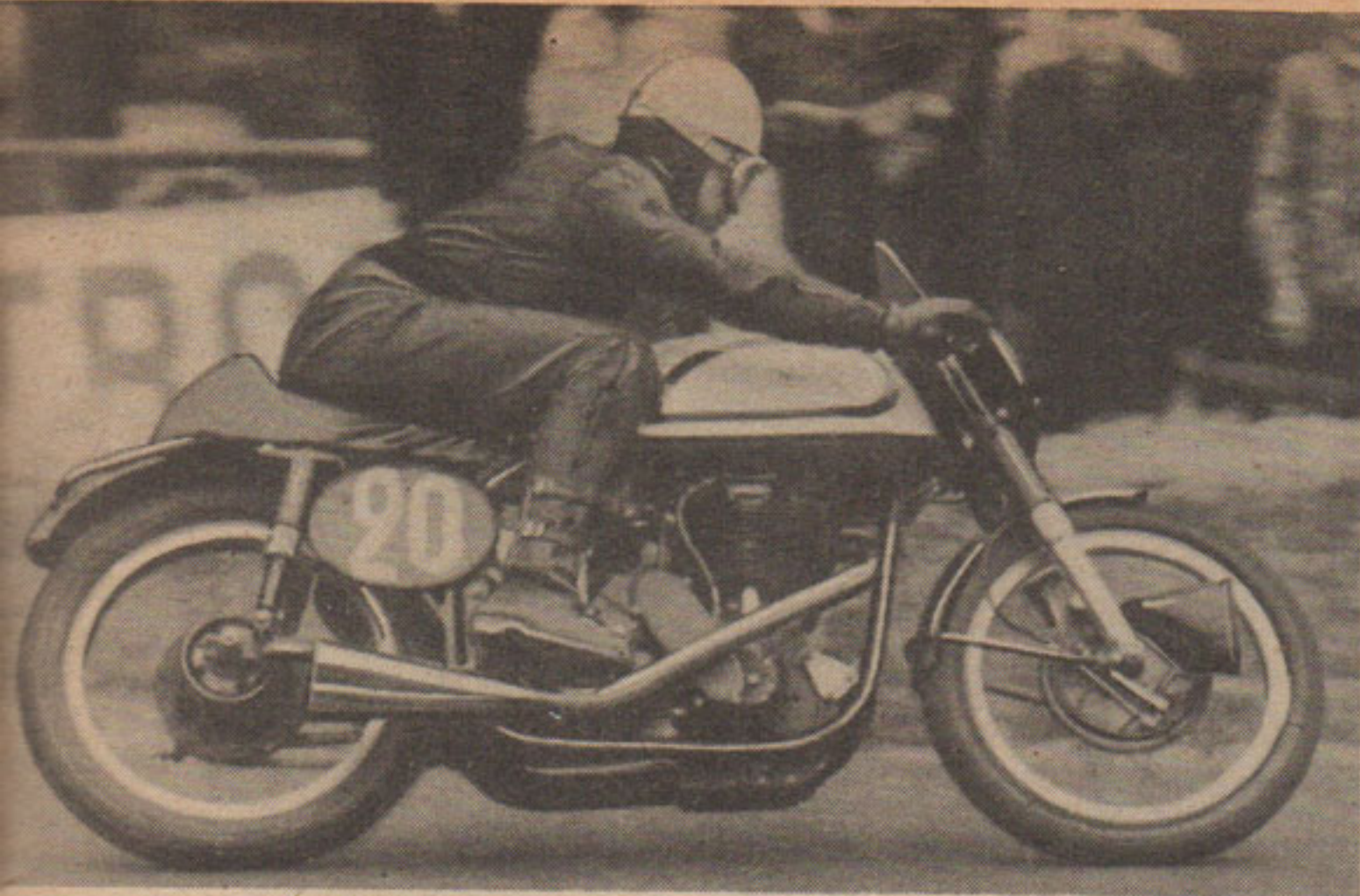
PARIS-CENTRE 7, 9, Boul. Beaumarchais - TUR. 96.56

PARIS-SUD 106, Av. Aristide-Briand - ALÉ. 21.71

PARIS-NORD 138, Rue de Tocqueville - WAG. 42.04

VENTE A CRÉDIT
- EN 15 MOIS -

ENVOI GRATUIT DE NOTRE CATALOGUE SUR DEMANDE



Collot, notre grand spécialiste de Saint-Wendel.

MALGRE LE MAUVAIS TEMPS

UN EXCELLENT

GRAND PRIX de la SARRE

« Qui a bu... boira », dit le proverbe. Et qui a été à Saint-Wendel assister au Grand Prix de la Sarre y retournera.

Notre voyage de l'an dernier (qui nous avait laissé un inoubliable souvenir, aussi bien en ce qui concerne l'accueil reçu qu'en ce qui concerne le spectacle sportif auquel nous avons assisté) nous a évidemment incité à y retourner cette année.

★

Le « Motorsport-Club St-Wendel » a toujours su donner un spectacle de choix, avec des courses en chaque cylindrée, avec un plateau de pilotes privés exceptionnel, avec la participation aussi de nombreuses écuries officielles.

Le succès d'un tel circuit est grand, son renom va loin, et malgré le temps déplorable de l'an dernier, malgré les orages du samedi précédant la course, cette bourgade de 12.000 habitants a su rassembler 40.000 spectateurs, venant pour la plupart d'Allemagne, certains ayant accompli, en famille, un voyage de plus de 500 km. Preuve également de compétitions des plus intéressantes, tant dans leur aspect sportif que technique, des coureurs et fins techniciens (tels le champion helvétique Haldemann, ou l'ex-champion de France national André Bouin) ont tenu à venir assister à la course.

★

Pour corser le spectacle, le rendre plus attrayant, plus complet, une bonne séance de variétés est donnée le samedi soir, et la distribution des prix, le dimanche, est suivie d'un bal fort prisé par les spectateurs... et par les pilotes.

UN CIRCUIT EN VILLE

Le circuit de St Wendel n'a rien d'un circuit spécial, particulièrement étudié pour une épreuve de vitesse. C'est un circuit en ville, passant en partie dans la ville même, et en partie dans sa périphérie. Tous les revêtements connus (ou presque) se retrouvent sur le circuit : macadam, goudon, petits pavés, imposant des distances de freinage différentes, surtout sous la pluie.

Circuit peut-être un peu court (3.788 mètres), mais qui, à cause de cela, maintient toujours le public en haleine. Circuit de pilotage surtout, avec de nombreux virages, dont une épingle à cheveux à gauche qui succède de quelques dizaines de mètres à une courbe rapide à droite. Mais les machines ont également leur mot à dire, en particulier dans une ligne à peu près droite, mais en montée (avec une pente atteignant jusqu'à 8,45 %). Visibilité également excellente pour

les spectateurs : en particulier la longue descente à grandes courbes, de 1.500 m environ, qui se termine par le ressaut de l'épingle à cheveux et que les machines dévalent à toute allure.

Un seul reproche : l'éloignement entre la ligne de départ et le parc des coureurs, et l'isolement des boxes, d'ailleurs pour ainsi dire inutilisés.

Circuit pas très rapide (record du tour à 120 kmh en 500 cc), mais qui, pour cette raison, n'est pas dangereux : chacun reste suffisamment maître de sa cavalerie, et les quelques chutes furent toutes sans conséquence.

UN MAGNIFIQUE PLATEAU

De nombreuses marques, ainsi que nous l'avons dit, viennent officiellement à St-Wendel, sans doute parce qu'il s'agit là d'une des premières épreuves internationales de la saison. Et le Grand Prix de la Sarre prend ainsi l'aspect d'un banc d'essais.

Ainsi, Montesa essayait une nouvelle forme de culasse ; Ifa avait cette fois une boîte 4 vitesses (au lieu de 3 l'an dernier) et avait abandonné le double échappement pour un simple échappement, avec essais d'échappements sur l'avant ou sur l'arrière ; BMW avait également doté le side de Noll (en fait celui de Faust) du moteur à injection et faisait l'essai de nouveaux tambours de freins ; Ducati se lançait sur les circuits internationaux avec son modèle « Grand Sport » à simple ACT ; Guzzi, MV étaient aussi officiellement présents ; Horex essayait un prototype de bicylindre en 350 cmc. ; Adler faisait encore une retouche à ses 250 twin à refroidissement par eau, etc., etc...

★

Mais si chacune des usines avait envoyé ses pilotes officiels : Taveri, Kavanagh, Agostini, Rocchi, Noll, Luttenberger, Cama, Gonzalez, Fuegner, Grace, Krumpholz... les meilleurs pilotes privés du moment étaient également présents, sauf les belges retenus à Mettét : et les noms viennent en pagaille : Lorenzetti, Montanari parmi les italiens, Camathias, Benz, Strub pour la Suisse, Hillebrand, Schneider, Riedelbauch, Klaeger, Knopf pour l'Allemagne, Storr, Hinton, Grant, Campbell, Mitchell, Lang, Aislable, Matthews pour l'Angleterre et ses dominions (certains de ces pilotes venus in-extremis, en raison de la levée partielle des sanctions consécutives à la « grève » d'Assen). Et quelques français étaient également présents : Collot, le grand spécialiste de St Wendel, Drion, Beauvais, Jacquier-Bret, etc...

Donc un plateau de grand choix, qui,

évidemment, ne pouvait qu'inciter les sportifs à faire le déplacement.

QUEL SALE TEMPS !

Samedi matin, par un temps lourd, prometteur d'orage, ont lieu les entraînements libres, suivis de la pause de midi qui fait le bonheur des chasseurs d'autographes (une course d'un autre genre : quel écolier ou écolière, de 8 à 18 ans, récoltera le maximum de signatures).

L'après-midi, sous un ciel de plus en plus plombé, qui annonçait la pluie diluvienne de la soirée, ont lieu les entraînements officiels et la qualification pour les courses du lendemain.

Mais tel réglage bon le matin s'avère inopérant sous la pluie. Et nombreux seront les pilotes, privés ou officiels, qui « mécaniqueront » le soir, la nuit, ou même au petit matin, pour remettre tout d'aplomb : c'est l'affairement chez Montesa, chez IFA ; c'est Noll qui a des ennuis avec ses injecteurs, Strub qui a « avalé » des segments, etc...

★

Et l'orage du samedi aura encore des répercussions le lendemain : câbles grip-pant dans leur gaine, évidemment au moment le moins opportun, entraînant la chute et l'abandon. Ce sera Cama avec le câble des gaz coincé, ou Beauvais avec le câble du frein de side ne revenant pas.

★

Pluie encore le dimanche matin. Elle ne s'arrêtera qu'au moment du départ de la première course de la journée, celle des 125 cmc. Et les petits cubes rouleront sur un sol gras et mouillé.

Les vannes célestes se ferment pour la durée des épreuves, mais la dernière course, celle des 500, à peine finie, de nouvelles trombes d'eau inonderont la ville, le parc des coureurs, le public qui retourne en ville ou à la gare.

Et Collot, une fois de plus, trouve un sujet pour son éternel mécontentement : « Comme s'il n'avait pas pu pleuvoir durant les épreuves des 350 et 500 cmc. ! ».

TAVERI L'EMPORTE FACILEMENT EN 125 CMC.

A la suite de la chute du néerlandais du Pont lors des entraînements, 16 pilotes seulement prennent le départ, à 11 heures, sur un circuit encore bien mouillé et un peu gras.

Le plateau est de choix : quatre usines sont présentes officiellement : MV avec Taveri — Montesa, avec les espagnols Cama, Gonzalez et Sirera, ainsi que Grace, natif de Gibraltar — les IFA-MZ pilotées

par Fugner, Krumpholz et Degner — et Ducati, non avec la double ACT « Grand Prix », mais avec la simple ACT « Grand Sport » qui vient de remporter le « Giro d'Italia ». Elle est pilotée par Montanari, fatigué par cette pénible épreuve. Mais en plus des « officiels », il y aura un bon choix de privés, certains sur des MV double ACT (le suisse Camathias, l'allemand Luttenberger, etc.). Deux de nos compatriotes sont également là : Jacquier-Bret avec sa nouvelle Mondial et de Polo sur son ancienne Puch.

★

Les temps d'entraînement montrent la suprématie de Taveri (103,3 kmh), suivi par les 4 Montesa et la Ducati. Par contre, la première Ifa est assez loin derrière, et d'ailleurs Mr Kaaden, l'ingénieur de la marque, montrait quelques inquiétudes le samedi. Meilleur temps privé : Camathias, qui montrera tout au long de la journée une forme excellente.

LA COURSE

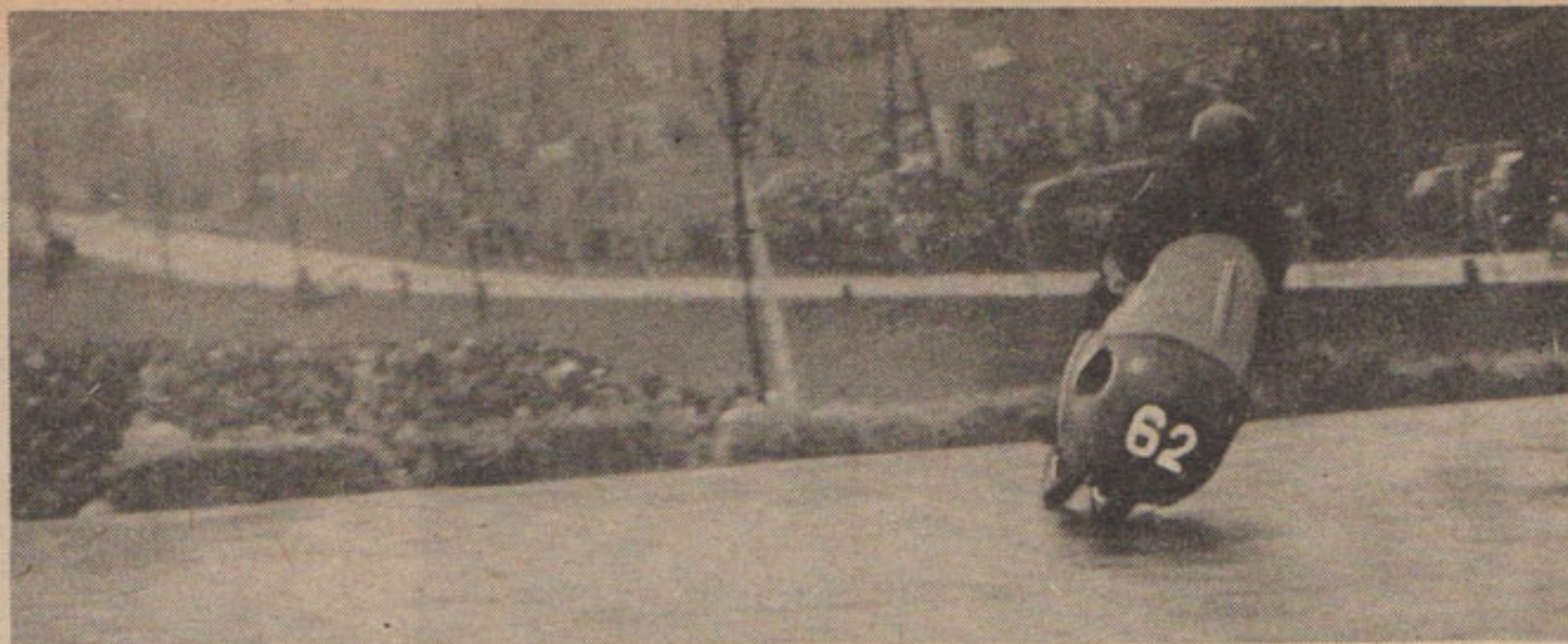
Le départ donné, Taveri s'envole littéralement et après 2 tours du circuit (soit environ 7,5 km), il a déjà près de 300 m d'avance. A chaque tour, il prend sensiblement 4 à 6 secondes à ses suivants immédiats. Donc victoire facile, sans forcer, ce qui explique une moyenne sensiblement inférieure de 5 à 6 kmh à celle de l'an dernier.

★

Mais le spectacle, en réalité, n'est pas dans la course régulière de Taveri, mais dans la lutte qui se mène derrière, lutte qui oppose les 2 temps Montesa et Ifa à la simple ACT Ducati.

Montesa fait porter ses espoirs sur Gonzalez, spécialiste du mouillé et sur Cama,

En haut : Grace, second en 125, place sa Montesa en tête des 2 temps. - Ci-dessous : le suisse Taveri, vainqueur facile en 125, sur sa MV d'usine. - En bas, à droite : Hinton (69) et Grant (65), fournissent sur leurs Norton, les deux premiers des 350.



Grace n'étant guère à son aise sur le mouillé. Mais les espoirs sont une chose, et la réalité, bien souvent, est autre : malgré une nuit de travail, la machine de Gonzalez n'a pas son rendement maximum. Quant à Cama, parti très fort derrière Taveri, il chute dès le troisième tour, le câble des gaz, coincé, ne lui ayant pas permis de couper dans un virage. Et ce sera Grace, un peu crispé car peu à son aise, qui défendra les couleurs de la marque espagnole.

De même, après une nuit de travail et de mise au point de sa machine, c'est Fugner, qui n'avait fait que le onzième temps à l'entraînement, qui porte les espoirs de la IFA.

★

Revenons donc à la lutte pour les places d'honneur. Dès le premier tour, derrière Taveri, passent dans l'ordre Cama, Grace et Montanari sur la Ducati, alors que Fugner est huitième. Mais ce dernier sera dans le groupe de tête dès le troisième tour, en même temps que disparaîtra Cama. Et durant de nombreux tours, ce sera une lutte sans merci entre Grace, Fugner et Montanari. L'italien mènera 6-7 tours, Grace et Fugner le talonnant. Mais vers la mi-course, ayant suffisamment étudié son adversaire (et la chaussée ayant un peu séché), Grace le passe irrésistiblement, entraînant Fugner dans son sillage, puis le distançant quelque peu. Et les 3 hommes termineront dans cet ordre, 13 secondes séparant Fugner de Grace et Montanari de Fugner.

★

Premier des privés, Camathias, sur sa MV double ACT, fit une course très régulière en cinquième position, tenant tête d'abord à Krumpholz (jusqu'à l'abandon de celui-ci à mi-course), puis à Gonzalez qui avait remonté Luttenberger.

★

Et nos compatriotes ? De Polo, bien parti, ne pouvait évidemment tenir tête aux machines présentes, mais il continua courageusement pour finir... à 3 tours. Barone perd les ressorts de soupapes de sa MV simple arbre dès le deuxième tour. Quant à Jacquier-Bret, très mal parti (bougie encrassée), il fait une course très régulière, très calme, finissant à 1 tour.

CLASSEMENT

1. Taveri (Suisse) sur MV : les 75,760 km à 96,36 kmh ; 2. Grace (Gibraltar) sur Montesa, à 1'6" 2/10 ; 3. Fugner (All.

Or.) sur Ifa, à 1'19" 2/10 ; 4. Montanari (It.) sur Ducati à 1'32" 9/10 ; 5. et premier des privés : Camathias (Suisse) sur MV, à 2'04" 8/10. Les autres pilotes étant tous doublés.

Tour le plus rapide : Taveri, à 97,985 kmh (record 1955 par Taveri, à 101,907 de moyenne et un tour à 106,537).

EN 350 CMC., HINTON CONTRE LES GUZZI

Deuxième épreuve du programme : la course des 350 cmc., disputée sur 30 tours (113,640 km), course dramatique qui oppose un lot des toutes dernières Norton à 3 Guzzi officielles.

Pour la marque anglaise, nous trouvons les australiens Hinton (fils de l'ex-officiel Norton) et Campbell, le Sud-Africain Grant, le britannique Storr, ainsi que notre champion de France Collot sur une machine qui venait de lui être prêtée (il n'avait pas eu le temps de venir prendre possession de sa 350 cmc.).

Les 3 officiels Guzzi : Kavanagh, Agostini et Rocchi étaient encore épaulés par la Guzzi de Mandolini. Peu d'AJS : celles des australiens Aislabie et Cook, de l'allemand Jaeger. Enfin les Velocette de Bob Matthews et de J. J. Wood, élève de Duke. Signalons également la présence d'un prototype Horex en bicylindre.

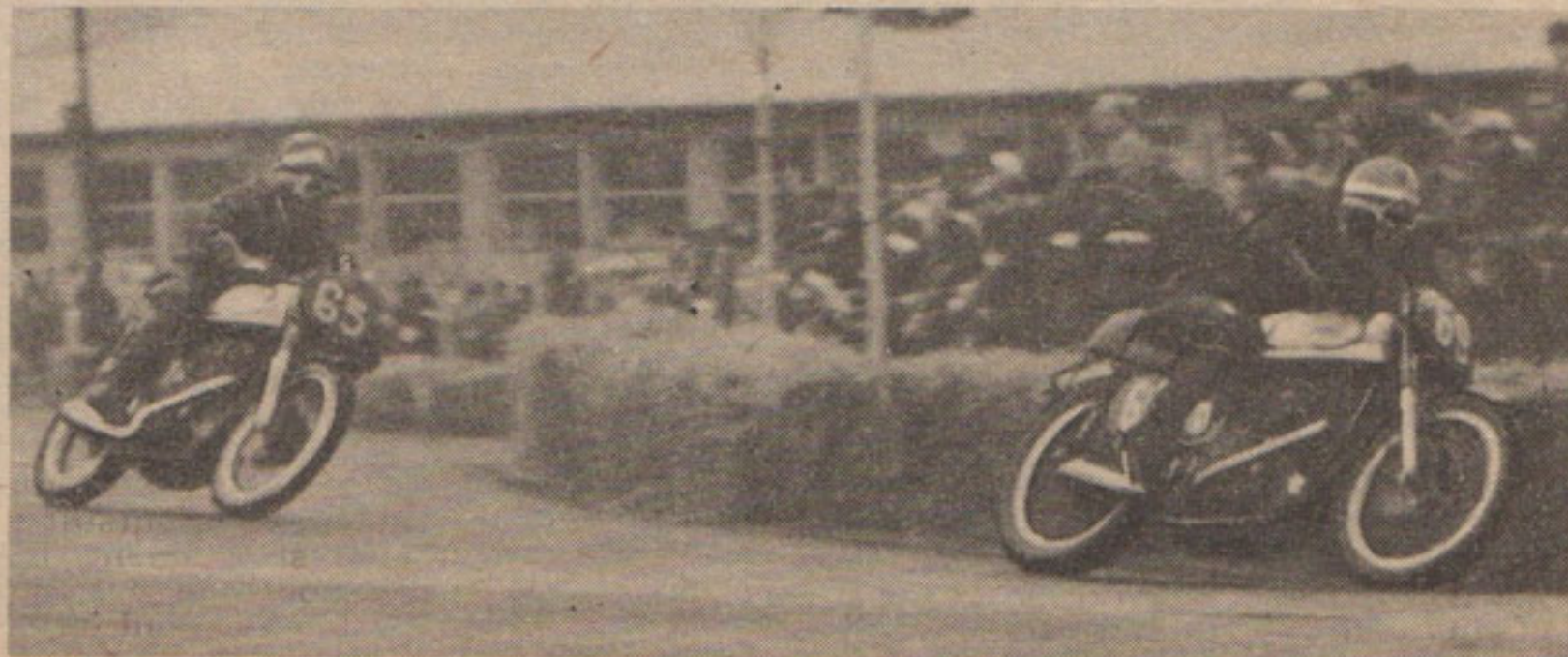
★

A l'entraînement, Hinton (Norton) réalise le meilleur temps (113,0 kmh), suivi à 2/10 de seconde par la Guzzi de Kavanagh, et à 1 seconde par Jacques Collot, puis Grant.

LA COURSE

Dès le départ, Collot prend la tête, talonné par Rocchi (Guzzi) et Storr, alors que Kavanagh, très mal parti, s'arrête sur ennui de moteur.

Mais, très vite, la situation change et les machines se placent dans l'ordre prévisible : les 2 Guzzi officielles sont en tête : Agostini assez détaché devant Rocchi, alors que les Norton 1956 de Storr, Grant, Campbell et Hinton sortent du peloton et passent Collot. Hinton, en particulier, fait une remontée sensationnelle : septième au troisième tour, il passe Collot et Campbell au quatrième tour, Grant au cinquième, Storr au sixième ; il se trouve ainsi en troisième position, partant maintenant à la poursuite



de Rocchi. Il le rejoint au quatorzième tour, le « pique » au freinage ; l'italien veut se défendre, entre trop vite dans l'épingle à cheveux, chute, repart avec un sérieux retard et abandonne. Hinton continue sa poursuite : c'est maintenant Agostini qu'il vise, Agostini à qui il reprend une seconde au tour. Mais le dernier officiel Guzzi s'énerve : prévenu à son stand, il prend des risques et, bientôt, au 17^e tour, au même endroit que Rocchi, c'est la chute. Agostini roule comme une boule, saute les bottes de paille, récupère quelques instants, puis courageusement repart en cinquième position, derrière Hinton, Grant, Storr et Campbell, mais devant Collot.

Le train est rapide, le « Commonwealth » est déchaîné : Australie, Angleterre et Afrique du Sud sont aux prises, avec des Norton sensiblement de même valeur ; de plus, Agostini, derrière, essaie de remonter. Et ce sera Storr, alors troisième, qui paiera les frais, son moteur rendant l'âme. Et si les positions ne changeront plus, seules 11 machines sur 20 présentes au départ franchissent la ligne d'arrivée.

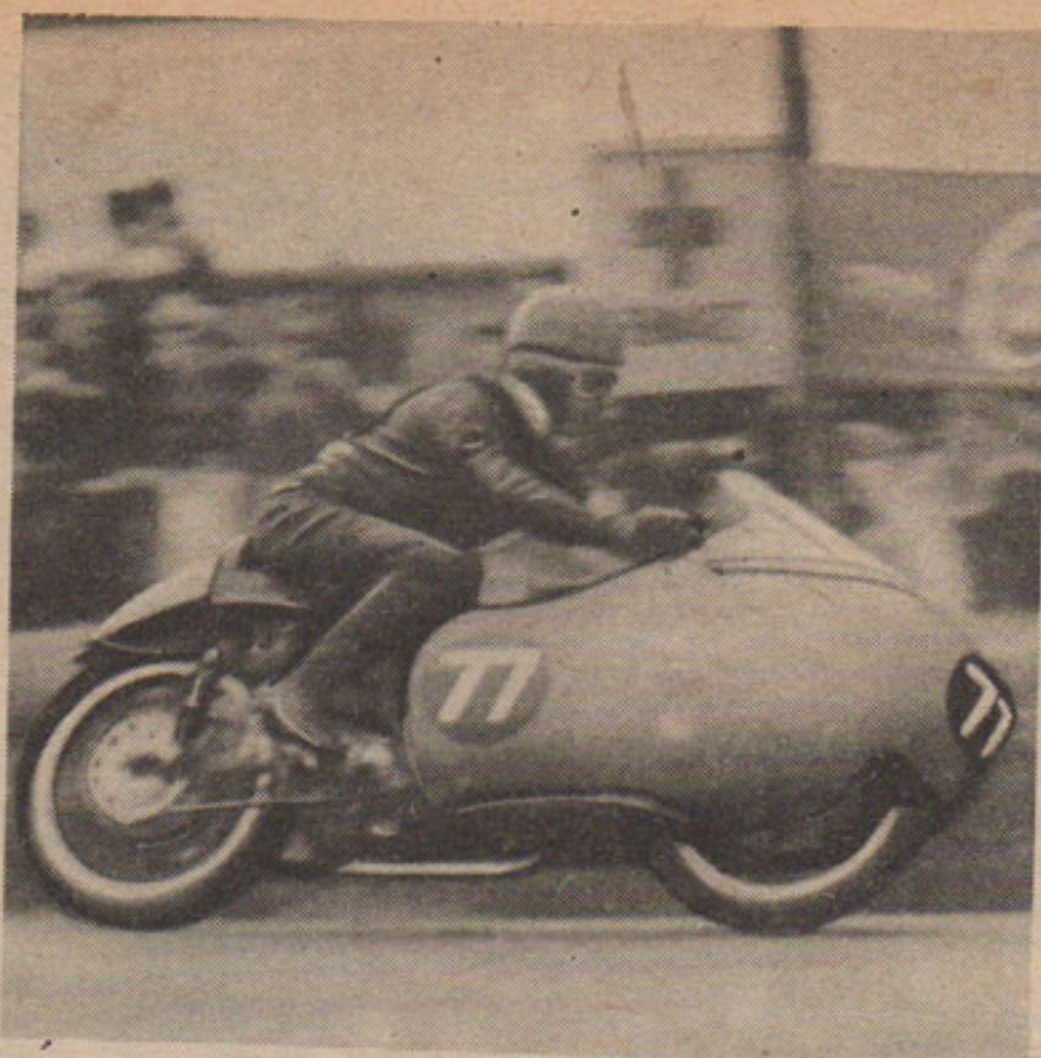
★
Et Collot, dans cette lutte ? Malgré son départ fulgurant, il restera jusqu'à mi-course sans tirer sur la machine qui n'était pas la sienne. Et quand il se décida à ouvrir, il était déjà trop tard.

CLASSEMENT

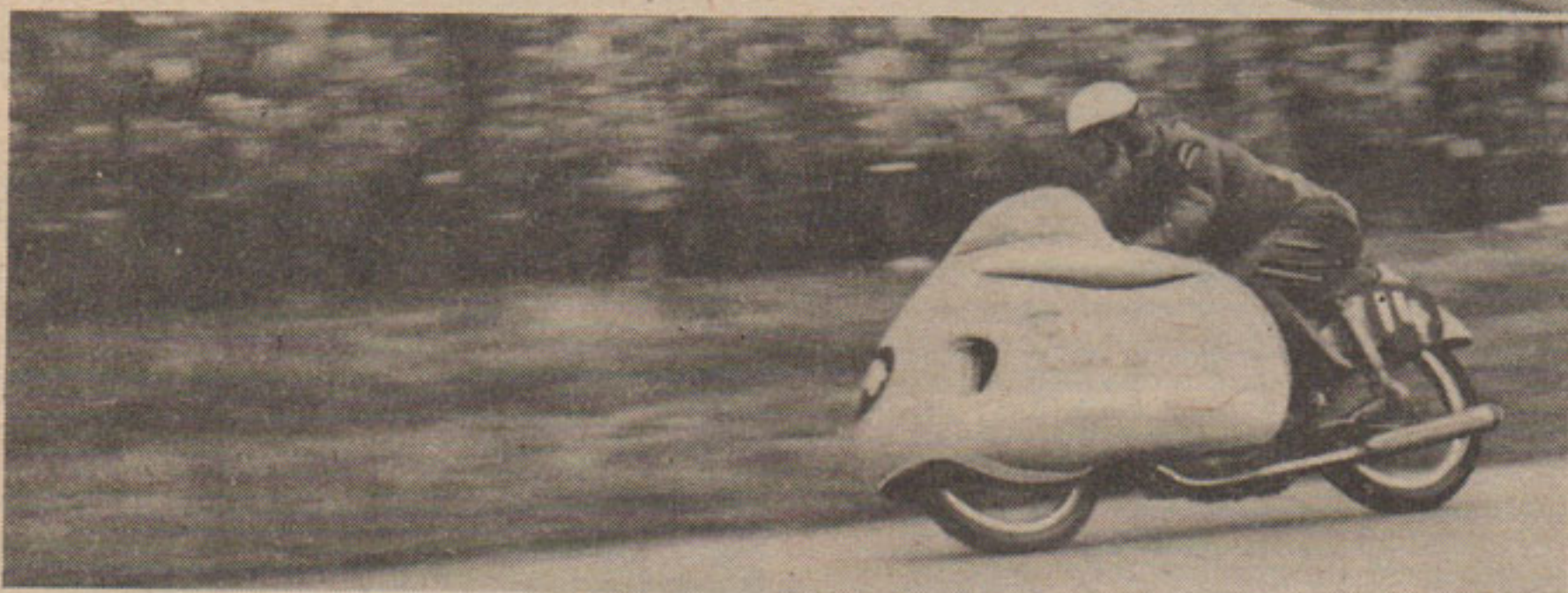
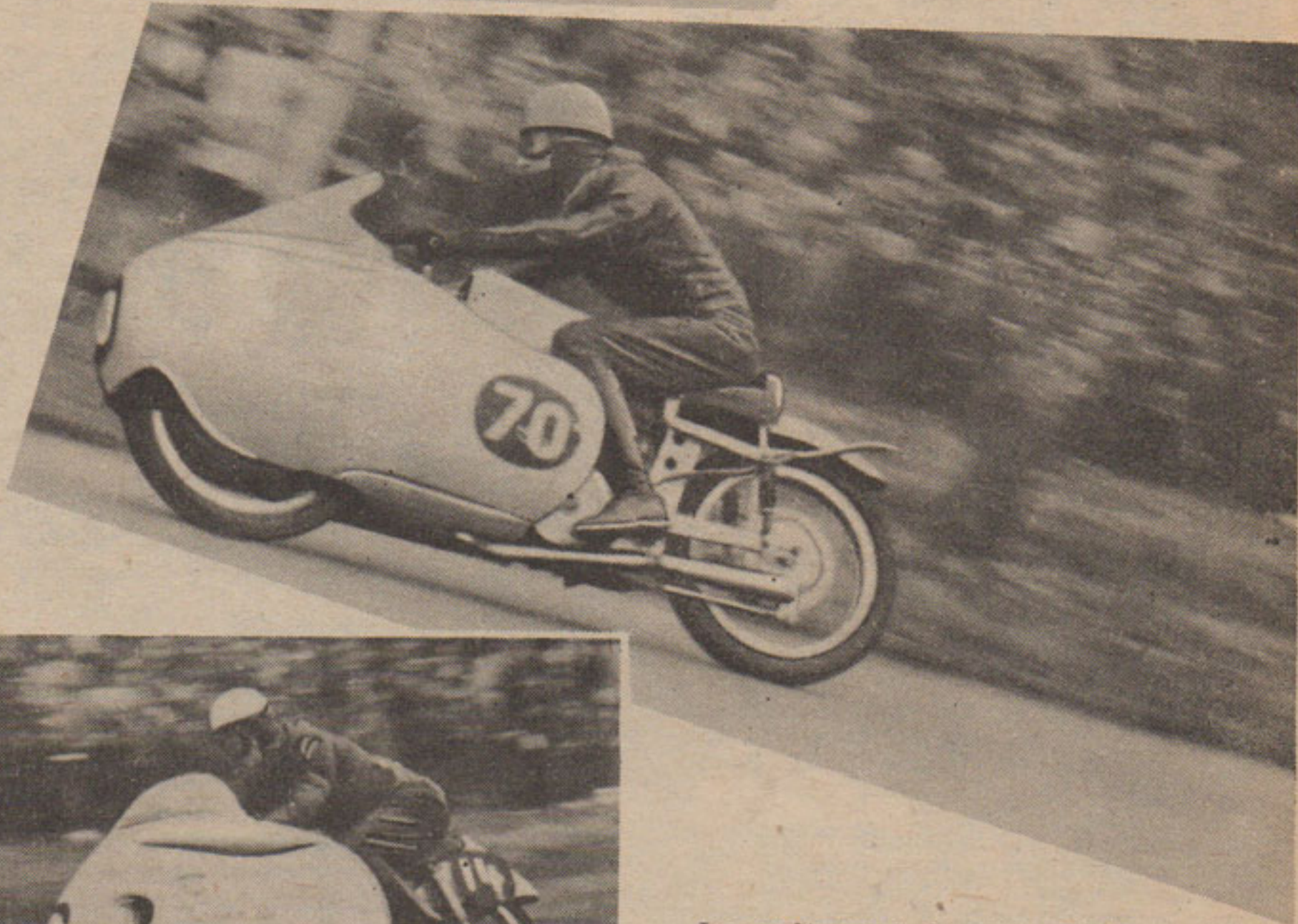
1. Hinton (Aust.) à 108,73 kmh ; 2. Grant (Af. du Sud) à 31" 5/10 ; 3. Campbell (Aust.) à 59" 7/10, tous trois sur Norton ; 4. Agostini (It.) sur Guzzi, à 1'24" 1/10 ; 5. Collot (Fr.) sur Norton, à 1'37" 7/10 ; 6. Aislable (Aust.) sur AJS ; 7. Matthews (Irl.) sur Velocette, à 1 tour, etc...

Tour le plus rapide : Agostini à 112,052 kmh.

Le record de Collot de l'an dernier (moyenne à 111,2 kmh) n'est donc pas battu.



A gauche : Agostini sur la Guzzi officielle, peu avant sa chute qui devait le reléguer en troisième position. - Ci-dessous : Lorenzetti (N° 70), excellent pilote et très fin technicien, emmène sa « spéciale » Guzzi à la victoire, en 250 cmc., sans avoir été inquiété outre mesure par la N.S.U. « Sport-Max » de Klaeger (N° 14).



EN 250 CMC., LUTTE PROMETTEUSE MAIS INTERROMPUE

C'est pour une ronde de 25 tours, soit 94,7 km, que s'élancent les 16 pilotes qualifiés en 250 cmc. Sept Guzzi forment le gros du paquet, parmi lesquelles la spéciale de Lorenzetti (que nous décrirons dans notre prochain numéro), à tenue de route vraiment remarquable, surtout lorsqu'on la compare au « pingouin » de Mandolini. Formant masse également, 5 NSU « Sport-Max », toutes carénées (Klaeger, Knopf, etc.), sauf celle de Camathias. On trouve aussi deux Adler à refroidissement liquide (Luttenberger et Beer) et une machine d'usine : la 203 MV de Taveri.

★
L'empoignade promet d'être passionnante ; la Guzzi de Lorenzetti est réputée comme très rapide (elle a fait le meilleur temps à l'entraînement : 109,9 kmh), mais Taveri ne compte pas se lais-

ser faire. Et les Sport-Max sont également des clientes sérieuses : malheureusement, Baltisberger n'est pas là !

LA COURSE

Contre toute attente, c'est la Sport-Max de Klaeger (aussi peu fait, par son gabarit, pour piloter une 250 cmc. que Collot une 125) qui file en tête, menant la course durant 3 tours ; mais tout de suite derrière, on trouve Taveri, talonné par Lorenzetti, ce dernier voulant « tâter » son adversaire. Tous deux mènent un train rapide, et, doublant Klaeger, Taveri bat le record du tour à 110,6 kmh. Mais dès le tour suivant, toujours talonné par Lorenzetti, Taveri tombe dans la même épingle à cheveux qui vit les chutes des officiels Guzzi. Vite relevé, il repart en troisième position derrière Lorenzetti et Klaeger, mais devant les Sport Max de Heck et de Camathias.

Le spectacle est intéressant, l'écart de Taveri par rapport aux deux premiers est faible : une maîtresse poursuite est à prévoir... mais elle est vraiment de courte durée, puisque 2 tours plus loin encore et toujours au même endroit, Taveri chute de nouveau et s'arrête.

Le revêtement de cette méchante épingle à cheveux à gauche, suivant de quelques dizaines de mètres une courbe rapide à droite, comporte un léger ressaut. La suspension de la 203 MV ayant failli à sa tâche, et la machine ayant décollé au freinage, elle retouche terre tous freins bloqués : c'est la chute !

Son principal adversaire étant ainsi éliminé, Lorenzetti voit sa tâche facilitée, ayant déjà une confortable avance sur Klaeger. Il rend donc la main et bien que disposant d'une machine plus rapide que l'an passé, il fait une moyenne inférieure : 107,23 kmh contre 109,59

★
Que s'est-il passé derrière ? Roland Heck, sur NSU, parti en deuxième position, fut longtemps quatrième, puis troisième (après la chute de Taveri), et semblait devoir facilement conserver cette place, ayant une confortable avance sur ses poursuivants ; mais une panne l'arrête au quatorzième tour, alors qu'il est le seul à n'avoir pas été doublé par Lorenzetti et Klaeger

Camathias tourna toujours très régulièrement, défendant bien sa place Et seul Mandolini, dont la Guzzi « pingouin » serpentait terriblement, réussit à le remonter, passant ainsi de la septième à la troisième place.

Belle démonstration des Adler, mais leur moteur à refroidissement à eau manque encore un peu de mordant.

CLASSEMENT

1. Lorenzetti (It.) sur Guzzi, à 107,23 kmh ; 2. Klaeger (All.) sur NSU, à 31"

5/10 ; 3. Mandolini (It.) sur Guzzi, à 1 tour ; 4. Camathias (Suisse) sur NSU ; 5. Knopf (All.) sur NSU, etc...

8 pilotes seulement sur 16 terminent l'épreuve.

Tour le plus rapide : Taveri sur MV, à 110,6 kmh.

LES ALLEMANDS DOMINENT EN SIDE-CAR

Toujours pour 25 tours de circuit, ce sont 15 équipages de sidecars qui se présentent sur la ligne de départ, l'emplacement n° 1 étant symboliquement réservé à l'équipage Faust-Remmert qui vient de connaître un terrible accident en Allemagne.

8 Norton contre 7 BMW. Tous les meilleurs pilotes du moment sont présents, sauf Smith et Murit qui courent à Mettet ; Noll (avec la machine de Faust, mais avec un moteur à injection), Hillebrand, Schneider, Camathias sur BMW, les australiens Mitchell et Lang (à la magnifique barbe rousse), et le suisse Benz sur Norton.

Les français sont également nombreux : Drion sur une BMW, Beauvais, Rogliardo, Thiaillier, Duhem sur Norton.

Deux présences féminines également, et Inge Stoll trouve une charmante concurrente en Margaret Wintersberger, passagère de l'autrichien Pongratz.

LA COURSE

Départ en flèche de Schneider, suivi de Bob Mitchell, Hillebrand. Noll est dans le paquet, ainsi que Drion et Camathias.

Mais Mitchell, un peu désavantagé sur ce circuit par son side à gauche, doit céder sa place, dès le 3^e tour, à Hillebrand, qui rejoint Schneider, et le passe au 5^e tour. Schneider, dans la « bagarre », ferme inopinément son robinet d'essence avec son genou, s'arrête, cherche, trouve, et repart, mais en quatrième position, derrière Hillebrand, Noll (qui, rapidement remonte, vient de passer second) et Mitchell. Derrière, on trouve Benz, Seeber, Drion, Camathias, Beauvais.

★

Le train est extrêmement rapide ; les équipages Hillebrand-Grunwald et Noll-Cron se détachent de plus en plus. Noll remonte sur Hillebrand, et, au passage, améliore le record du tour détenu depuis l'an dernier par Faust.

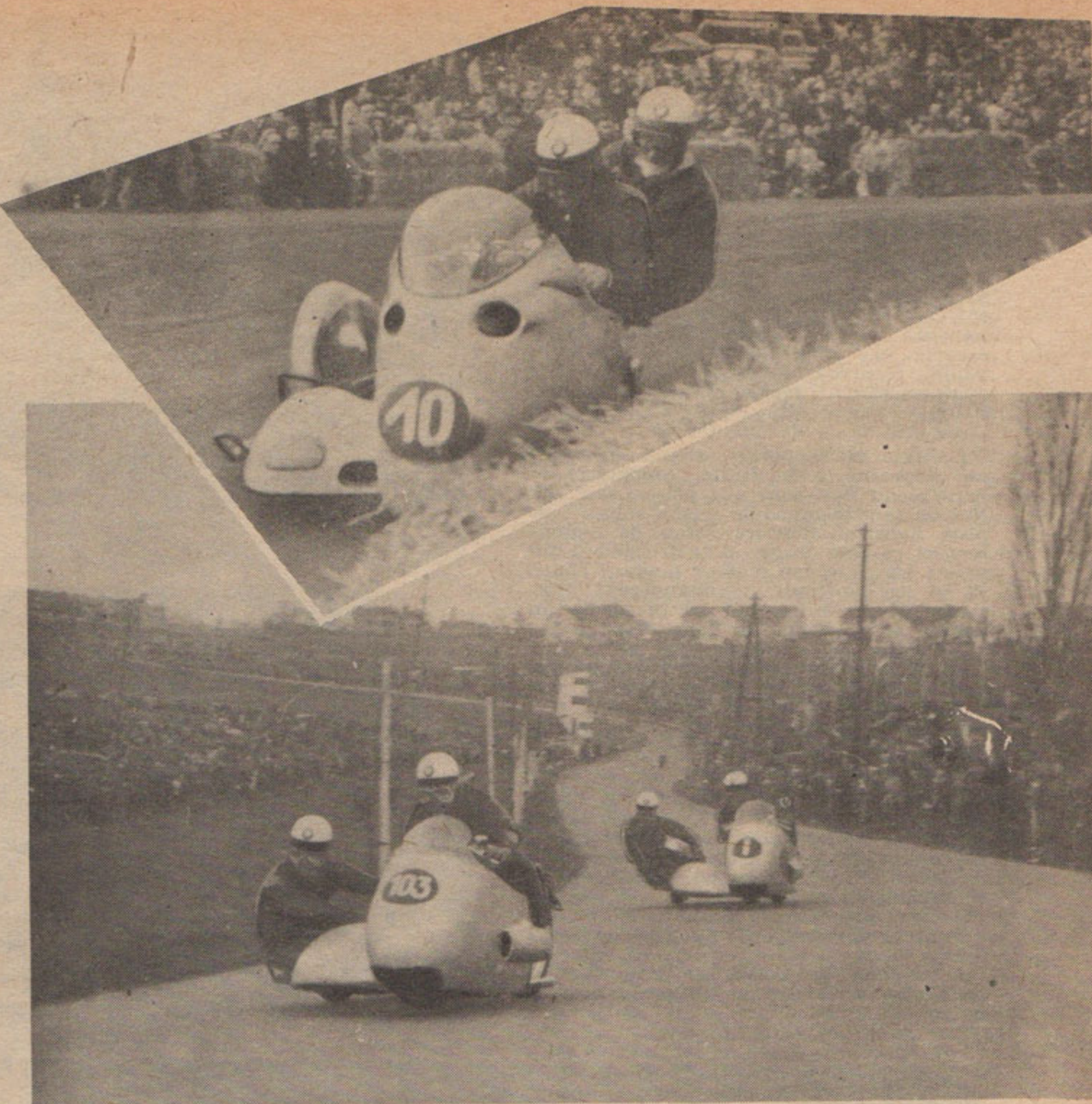
Mais arrivé au niveau de Hillebrand, Noll se contente de le suivre, ne terminant ainsi que second. Que s'est-il passé ? Dans les zones de freinage, on entendait bien le moteur tourner en surrégime ! L'explication vint en fin de course, quand Noll, s'arrêtant devant les boxes, me fit appuyer sur la pédale de frein : la pédale s'enfonçait sans aucun effort. En fait, de nouveaux tambours de freins étaient essayés, qui s'étaient terriblement dilatés, ce qui fait que les mâchoires ne portaient presque plus. Et les surrégimes entendus étaient le fait d'un « énergique » freinage avec la boîte sur les intermédiaires. Et Noll, prudent, préférait suivre Hillebrand et terminer second, que de se risquer à doubler sans freins un Hillebrand déchainé, au faciès contracté par l'effort.

★

La lutte pour la troisième place est également de toute beauté. Schneider, relégué en quatrième position après son arrêt, est parti à la poursuite de Mitchell. Menant un train d'enfer, il réussira à le passer, au 20^e tour.

Camathias, longtemps cinquième, devra s'arrêter à 2 tours de la fin, moteur serré, laissant ainsi la place à Benz. Quant à Seeber, qui pilote une BMW de 1952 à suspension coulissante, freinant trop tard dans le feu de l'action, il se retourne dans les bottes de paille de l'épingle à cheveux, redresse sa machine, repart, et finit néanmoins sixième, mais à 2 tours.

★



Trois aspects de la course des sides. - En haut : Schneider Strauss filent en tête dès le départ, mais seront obligés à un court arrêt au cinquième tour. Ci-dessus, Hillebrand-Grunwald, qui fourniront l'équipage classé premier, talonnés par Noll-Cron sur une BMW à injection. - A droite, la seule Norton « dans le coup », pilotée par l'australien Bob-Mitchell (passager : Bliss).

Et nos compatriotes ? Les espoirs français reposaient essentiellement sur Drion, mais également sur l'équipage Beauvais-Coudert, qui, sur sa Norton, avait fait le sixième temps à l'entraînement.

Mais Drion, qui ne semble pas avoir encore sa BMW à fourche télé « maison » parfaitement en mains, a vu son joint de transmission l'abandonner, alors qu'il était en septième position. Beauvais, très bien placé derrière les grands « cracks », et qui devait faire la deuxième Norton après Mitchell, se retourne dans un virage, le frein de la roue du side s'étant bloqué. Rogliardo, très régulier, placé 7^e, est donc le premier français ; l'équipe Duhem-Burtin, sur l'ancien attelage de Bétemps, manque encore d'homogénéité ; Thiaillier, avec un carénage rappelant celui de Drion, s'avère bon vireur.

CLASSEMENT

1. Hillebrand-Grunwald (All.), à 105,19 kmh ; 2. Noll-Cron (All.) à 3" 2/10 ; 3. Schneider-Strauss (All.) à 46" 4/10, tous trois sur BMW ; 4. Mitchell-Bliss (Aust.) sur Norton, à 54" ; 5. Benz (Suisse) sur Norton, à 1 tour ; 6. Seeber (All.) sur BMW, à 2 tours, etc...

Tour le plus rapide : Noll-Cron à 107,89 kmh.



Hillebrand frôle la moyenne de Noll de l'an dernier, mais ce dernier bat le record du tour en side.

LES 500 CMC: UNE COURSE NORTON

Dernier acte du spectacle, et disputée sur 35 tours (132,58 km), la course des 500 cmc. va mettre en présence un lot d'excellents pilotes, tous sur Norton si l'on excepte 3 pilotes de BMW guère à l'aise sur un tel circuit (de l'avis d'un coureur qualifié, même une Gilera 4 se ferait « cirer » à St-Wendel par une bonne Norton), et deux G.45 Matchless qui furent décevantes.

Cette épreuve finale fut une véritable apothéose, terminant en beauté une journée bien remplie et très spectaculaire. Il faut seulement regretter que deux excellents pilotes (Grace de Gibraltar et notre ami Collot toujours « soupe au lait ») n'aient pas eu à leur disposition des Norton 56 qui leur auraient permis de s'opposer à armes égales aux excellents pilotes du « Commonwealth » britannique : Storr, Campbell, Aislable, Hinton, Grant. Il faut aussi regretter la malchance de Kavanagh, qui, pas plus en 500 qu'en 350 cmc., ne put faire plus d'un tour avec ses Guzzi officielles.

LA COURSE

Comme en 350 cmc., Collot se sauve dès le départ, prenant la tête des 20 pilotes qualifiés. Mais il est suivi de près par Storr, Campbell, Grant.

Dès le tour suivant, Campbell et Storr se dégagent ; ils mèneront toute la course au coude à coude, prenant le commandement à tour de rôle, s'épiant, s'étudiant. Storr mène un bon moment, se fait sauter pour 2 tours par Campbell, reprend la direction des opérations, se fait passer à nouveau, passe de nouveau en tête. Campbell gagne dans les accélérations, Storr au freinage. A peu de tours de la fin, Campbell se dégage quelque peu, et malgré une terrible poursuite de Storr, qui permet à ce dernier de battre le record du circuit à 120,36 kmh, l'anglais ne peut terminer qu'à 1/10 de seconde de l'australien.

★

Une autre course se mène derrière. Elle oppose 3 Norton 1956 (Aislable, Grant, Hinton) aux deux Norton 1955 de Collot et de Grace. Collot, troisième durant de nombreux tours, se fera bientôt passer par Grant auquel il s'accrochera jusqu'à la fin de la course, le repassant même une ou deux fois, mais en prenant de gros risques. Aislable doublant Collot et Grant, est bientôt troisième.

Cependant, une course très spectaculaire, très rapide, où le risque ne fait pas défaut, est menée par Hinton, fils de l'ancien officiel Norton. Parti neuvième, il remonte peu à peu tous ses concurrents. Il n'a bientôt, devant lui, que les Norton 56, plus Collot et Grace. Ce dernier sera sa première victime (Grace devra d'ailleurs s'arrêter peu après). Bientôt ce sera le tour de Collot, puis de Grant. Hinton, maintenant quatrième, se lance à la poursuite d'Aislable, et faisant preuve d'une maîtrise extraordinaire, grignote son retard peu à peu. Mais, pour lui, la course sera trop brève, et il ne pourra faire mieux que de finir à 2" 3/10 d'Aislable.

★

Le seul autre concurrent à ne pas être doublé par les hommes de tête est le jeune Riedelbauch qui fit une course solitaire sur sa BMW, beaucoup plus « calme », côté guidonage, que l'an dernier.

CLASSEMENT

1. Campbell (Aust.), à 116,39 kmh (record de l'an dernier, détenu par Collot à 115,62 kmh, battu) ; 2. Storr (GB) à 1/10 de seconde ; 3. Aislable (Aust.) à 36" 3/10 ; 4. Hinton (Aust.) à 38" 6/10 ; 5. Grant (Af. du Sud) à 57" 6/10 ; 6. Collot (Fr.),

tous les six sur Norton ; 7. Riedelbauch (All.) sur BMW, etc... 12 hommes seulement finissent.

Record du tour par Storr à 120,36 kmh.

★

Regrettons encore une fois que Collot n'ait pas eu à sa disposition une Norton aussi rapide que celle de ses adversaires. Aussi bien lui que Grace nous ont affirmé à plusieurs reprises que dans la longue montée, les Norton 56 les remontaient irrésistiblement, étant d'au moins 10 kmh plus vites. Et je puis vous affirmer qu'après la course, Collot ne décollerait pas.

Quant au lot de « kangourous » australiens, ou autres Sud-Africains, il n'aura jamais fini de nous étonner. Non pas que leur style soit de toute beauté (il fait plutôt appel à la force), mais l'efficacité est certaine, et le courage encore plus. Si certains ne font que 2 ou 3 saisons, d'autres, par contre, savent ou ont su se faire un renom bien établi : nous pensons particulièrement au regretté Amm et à Ken Kavanagh.

A l'an prochain !

La distribution des prix, accompagnée par les « flons-flons » de l'orphéon des cheminots, aura aussi son attrait.

La course est finie, chacun se détend, donne libre cours à sa joie... ou fait part de ses déboires. Là aussi, les techniciens, libérés, se risquent à quelques confidences, non seulement vis-à-vis des journalistes toujours curieux, mais même entre eux.

Et les ingénieurs de la Montesa arborant l'insigne de la IFA, et inversement,

montrent une fraternité sportive, suivie d'ailleurs d'un échange d'expériences...

★

Avant la distribution des prix, deux courts mais courageux discours furent prononcés, l'un par le Préfet de la Sarre, l'autre par le secrétaire de la Commission Sportive de l'ADAC. Et l'un comme l'autre, et plus encore Mr Schuetz, Préfet de la Sarre, prirent très chaudement la défense du sport motocycliste, des circuits routiers et en ville, condamnant violemment les interdictions qui pèsent, depuis le Mans, tant en Allemagne qu'en France.

★

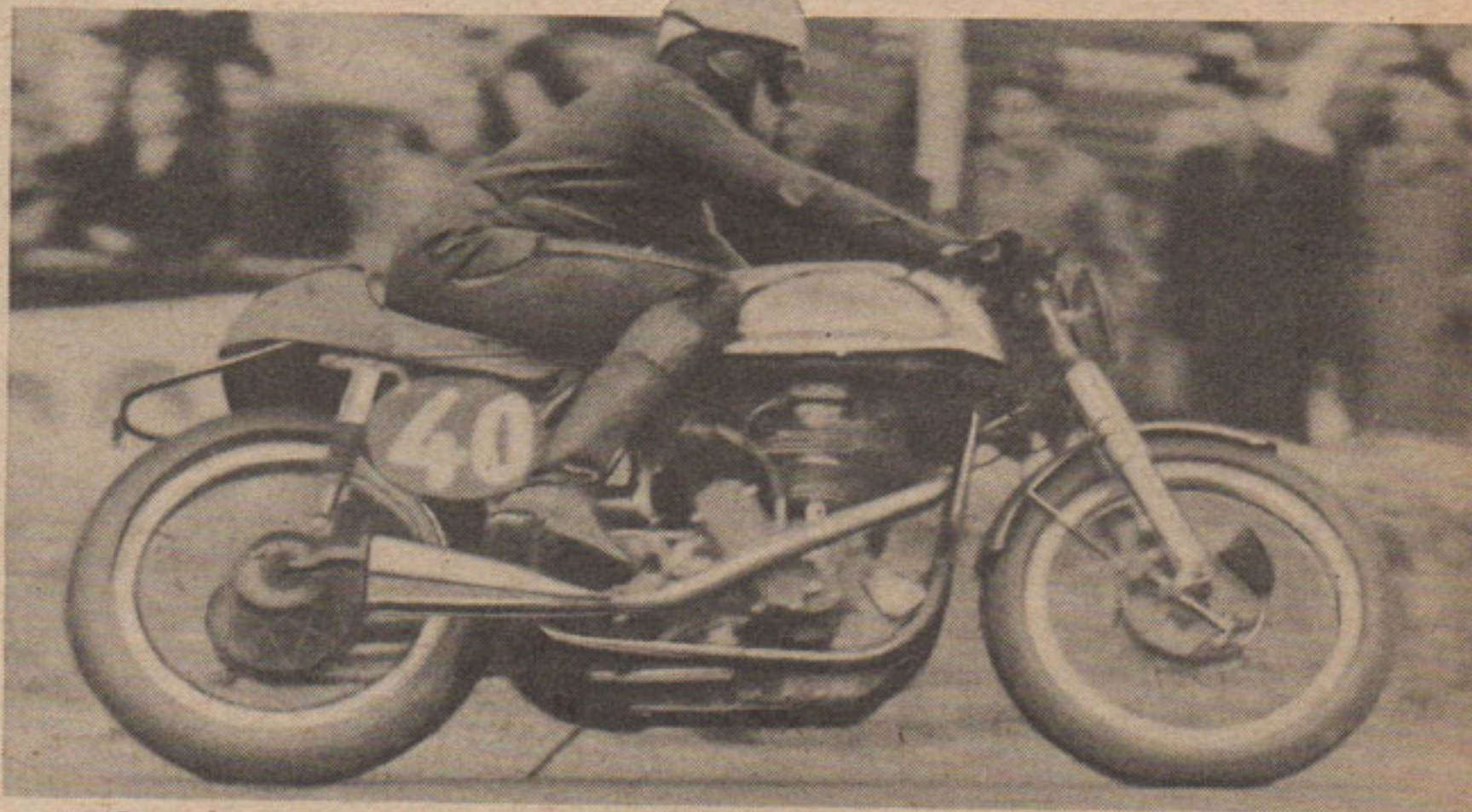
Vint ensuite la distribution des prix, où le public ovationna chaleureusement les grands champions présentés, sachant aussi bien applaudir les concurrents valeureux mais malheureux que les vainqueurs de la journée. Et les applaudissements nourris, peut-être les plus nourris de la soirée, qui accueillirent Collot, durent lui remettre du baume au cœur.

★

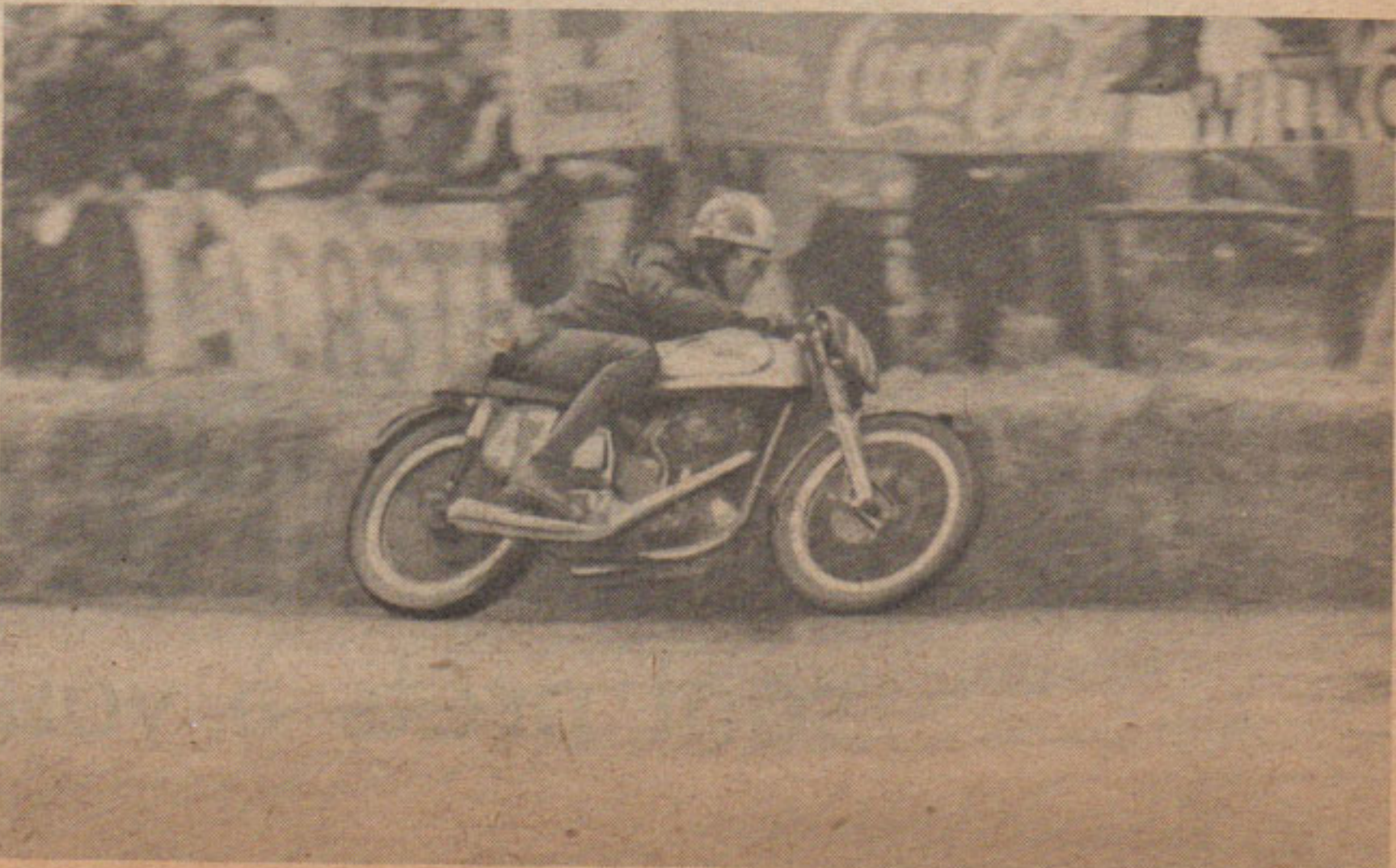
Ensuite, passant de table en table, c'est l'interview par l'envoyé spécial de « Moto-Revue » des coureurs, des techniciens, interviews qui feront l'objet d'autres articles ou informations. Mais, cette fois, malheureusement, de nombreux pilotes manquèrent, c'est que le lendemain, lundi, avaient lieu, à des centaines de kilomètres de là, les entraînements officiels du « Trophée Ruppert Hollaus », disputé le 1^{er} mai à Salzburg, en Autriche.

Mais cela ne fait rien. Nous nous retrouverons tous de nouveau l'an prochain à St-Wendel.

J. B.

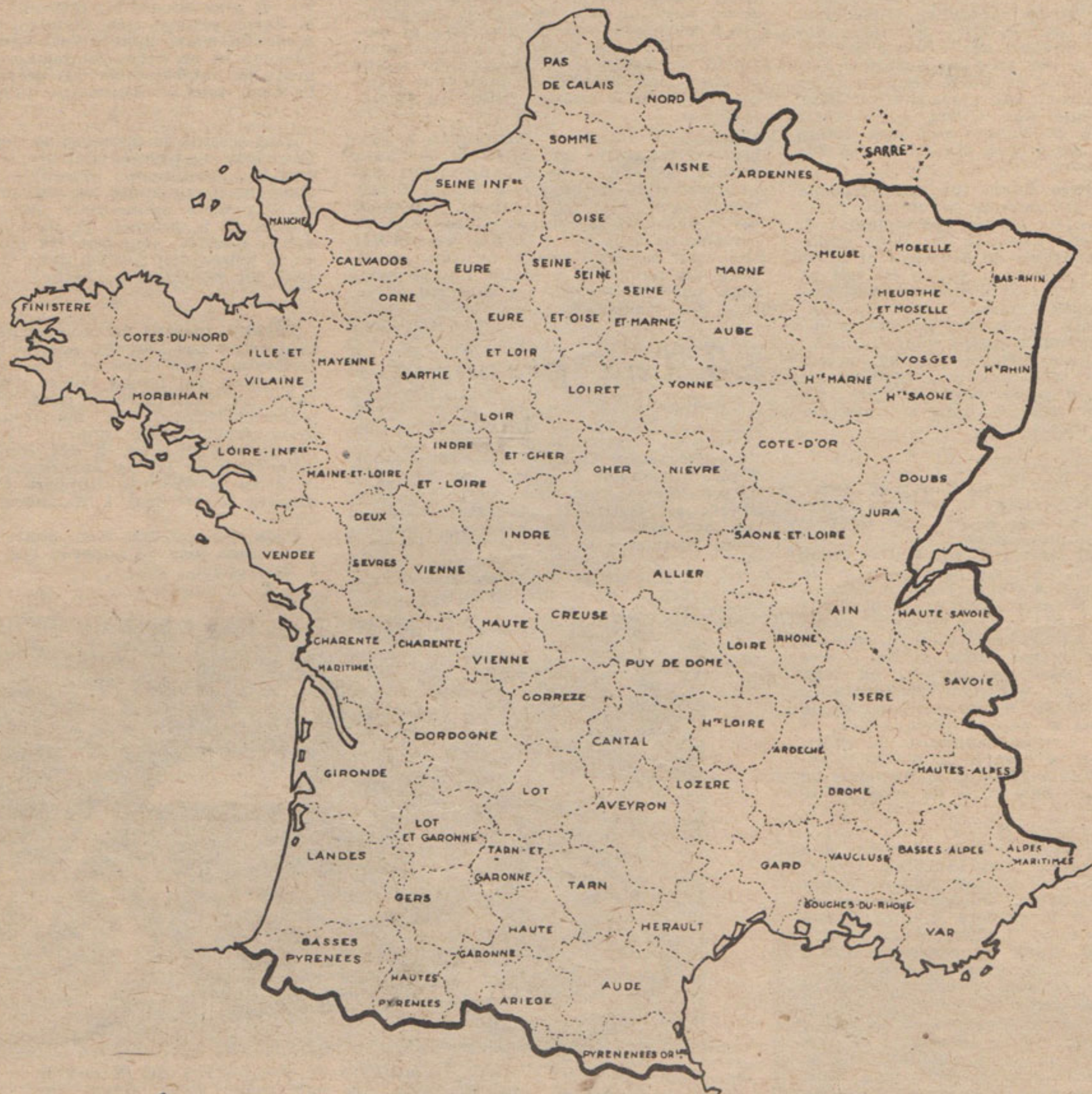


Les deux grands animateurs et vainqueurs de la course tellement spectaculaire des 500 cmc. Tous deux sur Norton, en haut, l'australien Campbell ; en bas, l'anglais Storr qui ne terminera qu'à 1/10 de seconde du premier nommé.



Où habitez-vous, Monsieur ?...

PARIS ? BANLIEUE ? PROVINCE ? ALGER ? SAIGON ?



Aucune importance !...

car partout les Agents

BSA

sont prêts à vous rendre service

PROVINCE (SUITE)

CHARENTE

THOMAS L. - 7, rue de l'Eperon, ANGOULEME.
MARTINET L. - 84, rue de Pons, COGNAC.

CHARENTE-MARITIME

PINSON R. - 51, rue de Tasdon, LA ROCHELLE.
RIFFAUD P. - Avenue Wilson, ROCHEFORT.
BERTHELOT M. - Place de la Prison, SAINTES.

CHER

Ets BINON Frères - 29, av. J.-Jaurès, BOURGES.
DESDIONS M. - 18, av. J.-Jaurès, St-AMAND.

CORREZE

TAURISSON - 8, avenue P. Sémard, BRIVE.
BRIVAL C. - 11 bis, av. Victor Hugo, TULLE.

COTE D'OR

Sté BOURGOGNE MOTO - 11, place Grangier,
DIJON.
SAUNOIS A. - 16, rue de Paris, SEMUR-EN-
AUXOIS.

COTES-DU-NORD

BARBU L. - 3, place Dugesclin, DINAN.
JAGUIN J. - 6, route de Guincamp, LANNION.
CHAUFFOUR J. - 14, r. de Gouédic, St-BRIEUC.

CREUSE

LEYRIT J. - 14, rue Jules Sandeau, AUBUSSON.

DORDOGNE

REBIERE G. - 1, rue Taillefer, PERIGUEUX.
MATIGOT R. - 52, avenue Gambetta, SARLAT.

DOUBS

AEBISCHER - 18, rue Général Lecourbe,
BESANÇON.
PERRET R. - 37, rue Cuvier, MONTBELIARD.

DROME

MAZOUYER Marcel - Place Président Doumer,
BOURG-DE-PEAGE.
Cycles SOUVION - 32, Grande Rue, VALENCE.

EURE

FRANÇOIS J. - Rue Victor Hugo, EVREUX.
AUTIER J. - 53, rue de Vienne, GISORS.
GILBERT P. - 21, r. des Déportés, LES ANDELYS
BERTAUX A. - 3, place Barette, VERNON.

EURE-ET-LOIR

BEAUR et Cie - 6, rue de la Poêle Percée,
CHARTRES.
KILBOURG L. - 5 et 26, rue d'Orfeuil, DREUX.
BOURGETEAU Pierre - 51, rue, Villette Gaté,
NOGENT-LE-ROU.ROU.

FINISTERE

LE BOULCH R. - 171, rue Jean Jaurès, BREST.
DESPRETZ A. - Pont Bellec, MORLAIX.
PETREQUIN G. - 35, av. de la Gare, QUIMPER.

GARD

COURTOIS C. - 20, place du Lycée, ALES.

HAUTE-GARONNE

SERVAT M. - 4, pl. St-Raymond, St-GAUDENS.

GERS

DEFFES E. - Avenue de la Gare, EAUZE.

GIRONDE

BOURBON R.I.S.A.M. - 19, Cours Victor Hugo
BORDEAUX.

HERAULT

LAFFITTE L. - 20, av. Maréchal Joffre, BEZIERS.
Mme GAYRAUD M. - 17, rue Dom Vaissette,
MONTPELLIER.

ILLE-ET-VILAINE

BEGASSE P. - 3, rue Saint-Louis, RENNES.

INDRE

DREVET J.-B. - 2 bis, rue Claude Pinette,
CHATEAUROUX.

INDRE-ET-LOIRE

GRANDS DOCKS CYCLISTES - 6, rue V.-Hugo,
TOURS.

ISERE

CHARRIERE P. - Pl. de la Bastille, GRENOBLE.

JURA

VALFIN Frères - Pl. Pasteur, LONS-LE-SAUNIER

LANDES

MEYROUS L. - 7, rue Frédéric Bastiat, MONT-
DE-MARSAN.
HARGOUS P. - « Motos Tyrosse » - SAINT-
VINCENT de TYROSSE.

LOIR-ET-CHER

VAURY V. - 2, rue des 3-Marchands, BLOIS.
LENORMAND P. - 21, fg Chartrain, VENDOME.

LOIRE

JULIEN P. - 51, rue Michelet, SAINT-ETIENNE.

HAUTE-LOIRE

RAFFIN L. - 12 faubourg St-Jean, LE PUY.

LOIRE-INFERIEURE

DAVID L. - 6, rue de Santeuil, NANTES.

LOIRET

LEGRAND O. - 86, rue G. Clémenceau, GIEN.
MARCEAU G. - 26, r. de la Sirène, MONTARGIS
G. ALEXIS et ses Fils - 14, rue des Carmes,
ORLEANS.

LOT

MOULENE H. - « Cycles et Motos » - BAGNAC.

LOT-ET-GARONNE

CLAVERIE Y. - 42, rue Cornières, AGEN.
FERRA Robert - Route de Paris, VILLENEUVE.

LOZERE

MEISSONNIER A. - av. J. Monestier, FLORAC.

MAINE-ET-LOIRE

CHUDEAU R. - 10, rue Montrieux, ANGERS.
GUILLONNEAU, Motociste - CHAMPTOCEAUX.
PIONNEAU E. - 24, rue du Petit-Bourg, SAINT-
PIERRE CHEMILLE.

MARNE

MULS L. - 7, rue de la Juiverie, EPERNAY.
Cycles PROTIN - 37, avenue de Laon, REIMS.

HAUTE-MARNE

LAFOND H. - 21, rue Diderot, LANGRES.
BECKER P. - rue Ernest Renan, St-DIZIER.

MEURTHE-ET-MOSELLE

FIGINI F. - Place Potelette, LONGWY.
LEFEVRE P. - 3, rue Léopold Lallement, NANCY.

33, Bd Barbès - PARIS-18

BARBES-MOTO

Téléphone : MON. 98-35

REPRESENTE LES 2 PREMIERES MARQUES

PUCH - BSA

DISPONIBLES AVEC CREDIT DE 6 A 18 MOIS

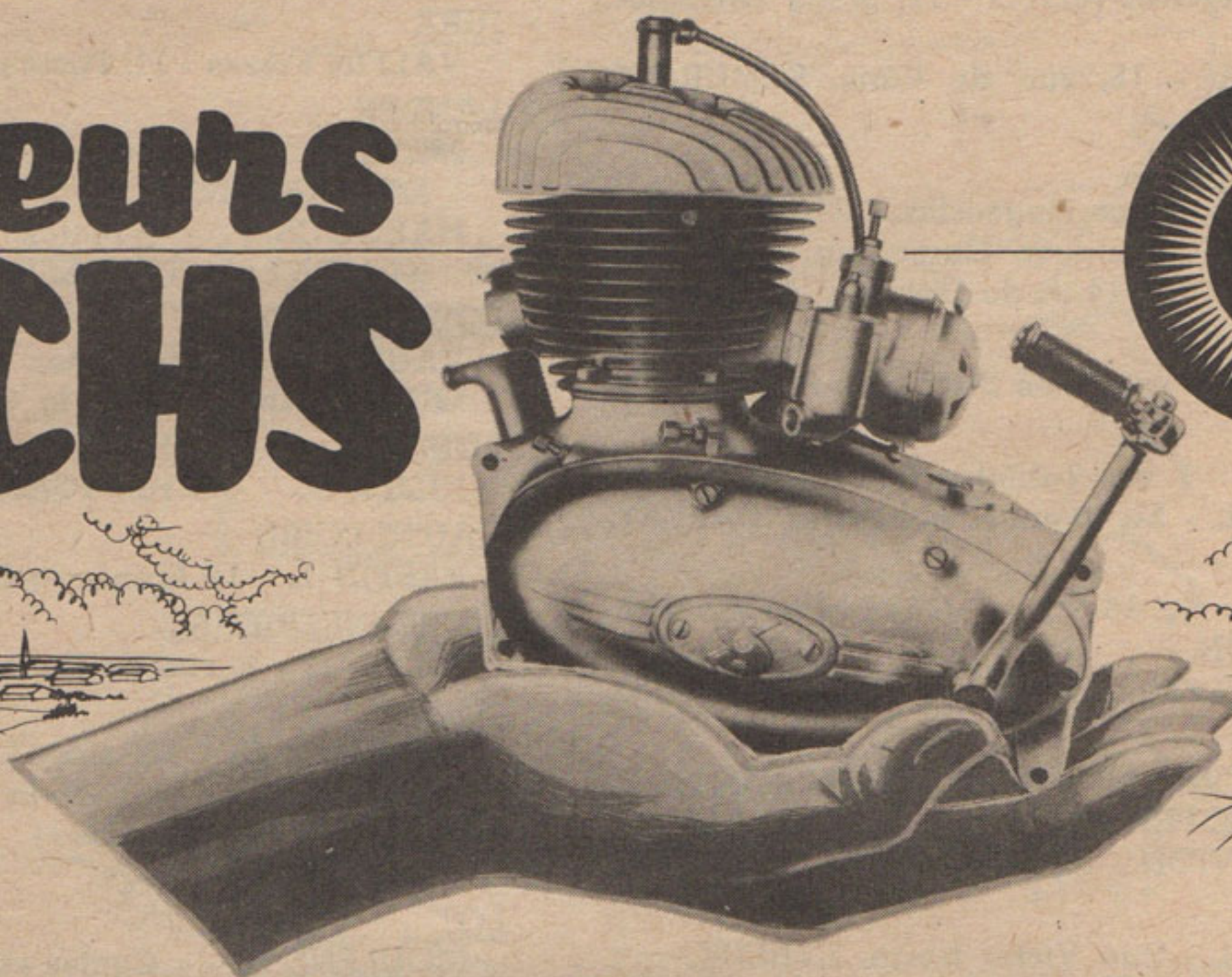
Ainsi que nos

TERROT

Lambretta

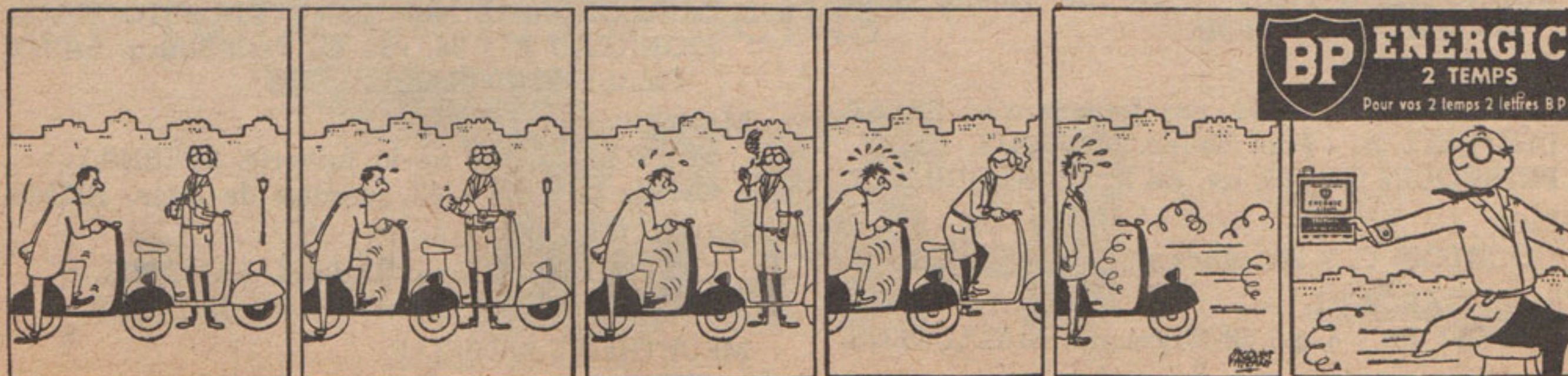
CYCLO PALOMA

moteurs SACHS



UNE GARANTIE DE QUALITÉ : FABRICATION **F&S** SCHWEINFURT

ÉTS NAUDER : 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS 16^E - TÉL. : KLE 49-66



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



SPORTIFS,

sachez que...

MOTO-CROSS D'UNVERRE

C'est le 21 mai 1956 qu'aura lieu à Unverre (E.-et-L.) un moto-cross international, doublé d'un sidecar-cross également international. 9 courses sont inscrites au programme, avec la participation des meilleurs champions actuels. On note la présence des français Molinari, Jacquemin, Hazianis, Vouillon, Klym Robert et René, Lefèvre, Perlin, Dubois, etc..., des belges Van Heusverswijn, Liekens, Dan, Devleeshoover, Van Lerberghe, Brems, des anglais Archer, Cheney, Rickman Donald et Derek, du champion de Suisse Courajod et enfin les suédois Akerblom, Larsson, Sten Lundin, Nilsson.

Tous ces pilotes amèneront sans aucun doute de sévères empoignades, tant en 350 cmc. qu'en 500 cmc.

Donc une belle journée de sport en perspective pour ce lundi de Pentecôte.

CIRCUIT DE REGULARITE DU GRAND BOIS

Le 27 mai prochain aura lieu le 16^e circuit de régularité du Grand Bois, organisé par le Moto-Club du Furan. L'itinéraire qui passera notamment par Bourg, Argental, Izieux, Rochetaillée, etc... sera formé d'une boucle de 96,5 km à couvrir deux fois par les concurrents, soit 193 km.

Tous renseignements au MC du Furan, 19, cours V. Hugo, St-Etienne (Loire).

SILVERSTONE 1956

Silverstone ne fut pas gâté cette année, car en même temps que les nombreux pilotes, la pluie était venue au rendez-vous, et malgré la présence des MV, Norton et AJS officielles, aucun record ne fut battu au cours de cette journée.

Pendant que les spectateurs étaient massés sous tous les abris disponibles, les pauvres pilotes enduraient stoïquement l'eau, le froid, les dérapages et... les panes d'allumage. Evidemment, les moyennes s'en ressentirent et les pilotes, gênés par la mauvaise visibilité et très prudents, se montrèrent un peu moins batailleurs que d'habitude.

En 250 cmc., c'est Surtees, monté sur la 203 MV qui remporta la course à la moyenne de 115,011 kmh, alors qu'il avait fait l'an passé près de 145 kmh de moyenne sur sa NSU. Pour sa première sortie de 1956, la 250 cmc. Norton spéciale fit troisième.

En 350 cmc., après l'abandon de Mc Intyre sur Norton, sur un début d'incendie dû à un court-circuit, c'est Hartle qui se retrouva premier après qu'il eut dépassé Ennett et Trow.

Surtees renouvela en 500 cmc. sa prestation des 250 cmc., cette fois sur la MV 4 à la moyenne de 131,45 kmh. C'est peu lorsque l'on sait qu'il fit mieux avec une 250 cmc., mais l'état du sol ne lui permit pas d'utiliser au maximum la puissance de son 4 cylindres.

Troisième victoire italienne de la journée, c'est une Mondial, pilotée par Sandford, qui remporta la course des 125 cmc. (moyenne 109,11 kmh), terminant avec 14 secondes d'avance sur O'Rourke (MV).

En sidecars, Harris, qui montait le dernier ensemble Norton surbaissé et caréné, prit le meilleur sur Smith et Bodice, réalisant 126,33 kmh de moyenne, ce qui est excellent en comparaison des pilotes solos.

MOTO-CROSS DE VESOUL

Le 20 mai à Vesoul, le MC Haut-Saône organise un Moto-Cross International sur une piste entièrement refaite et élargie. Voici la liste des engagés :

1^o Championnat de France International : Molinari, Frantz, Brassine, Vouillon, Godey, Darrouy, Jacquemin, Lefèvre, Klym Robert, Klym René, Lusseyran, Hazianis, Melioli, Cros, Chuchart, Charrier et Raulin.

2^o France-Belgique en sidecar-cross : Belgique : Frenay, Liekens, Vanlerberghe, Dom et Brems. - France : Garcia, Denis, Verrecchia, Perlin, Brulé et Adnet.

3^o Coupe des Nations : Angleterre : Draper, Archers, Cheney, Ward, Nex et Hall. - Belgique : Leloup, Meunier, Puttemans et Liekens. - Suède : Nilsson, Lundin et Gustafsson. - France : Molinari, Brassine, Godey, Frantz, Klym René et Klym Robert. - Pays-bas : Clynk.

MOTO-CROSS DE THOUARS

C'est un succès complet qui vint couronner les efforts des organisateurs du Moto-Cross de Thouars.

En 250 cmc., le Champion de France Delpeyrat remporta les trois manches, n'ayant été inquiété que par Leroux.

En 350 cmc., c'est Hazianis qui triompha dans la première manche, la deuxième étant remportée par Tiarcelin.

Mais au cours de la finale, c'est le champion de France Hazianis qui prit l'avantage. Il récidiva en 500 cmc. où il démontra encore sa grande forme en faisant premier trois fois.

250 cmc. — 1^{re} manche : 1. Delpeyrat ; 2. Leroux ; 3. Houdoux. — 2^e manche : 1. Delpeyrat ; 2. Houdoux ; 3. Leroux. — 3^e manche : 1. Delpeyrat ; 2. Houdoux ; 3. Schildneck.

350 cmc. — 1^{re} manche : 1. Hazianis ; 2. Lefèvre ; 3. Tiarcelin. — 2^e manche : 1. Tiarcelin ; 2. Hazianis ; 3. Malbec. — 3^e manche : 1. Hazianis ; 2. Tiarcelin ; 3. Lefèvre.

500 cmc. — 1^{re} manche : 1. Hazianis ; 2. Vouillon ; 3. Malbec. — 2^e manche : 1. Hazianis ; 2. Vouillon ; 3. Malbec ; 3^e manche : 1. Hazianis ; 2. Vouillon ; 3. Leroux.

LE PALMARES NORTON

(sport et série)
S'ENRICHIT

Les Norton commencent à glaner leurs premiers succès pour la saison 1956. A leur actif on note déjà le circuit de Bando où celles-ci ont remporté les trois premières places respectivement aux mains de Tomesani (Norton sport), Gayot (Norton série) et Marceau (Norton série). Une saison qui débute bien pour cette marque.

UNE NORTON DE CROSS

Il y a déjà un certain temps que Norton sort en petite série une machine de cross 500 cmc. Garreau, l'importateur bien connu de cette marque, doit en recevoir quelques exemplaires très prochainement.

Déjà pour sa première sortie, ce nouveau modèle s'est distingué au Moto-Cross International de Dieppe, où Roussel devait remporter l'épreuve avec un temps excellent.

LE BOL D'OR

1956

Le 28^e Bol d'Or qui, comme on l'a vu dans notre numéro 1289, réunira un plateau de choix, se disputera cette année les 2 et 3 juin prochains. Cette épreuve est sans aucun doute une des plus marquantes de la région parisienne et il est à espérer que le soleil sera de la partie ce jour-là à Montlhéry.

Le nombre maximum des engagés a été fixé à 60 et deux pilotes seront obligatoires pour chacune des machines, aucun des deux conducteurs ne pouvant conduire plus de 12 heures consécutives.

★

Les trois types de motos course, sport et série seront répartis comme suit :

Catégorie A : Scooters 175 et 250 cmc.
Motos solo :

de 125 cmc. à 175 cmc.
de 175 cmc. à 250 cmc.
de 250 cmc. à 350 cmc.
de 350 cmc. à 500 cmc.

Catégorie B : Sidecars et cyclecars à trois roues.

de 125 cmc. à 350 cmc.
de 350 cmc. à 500 cmc.
de 500 cmc. à 750 cmc.
de 750 cmc. à 1200 cmc.

★

Pour être classées dans la catégorie sport, les machines sport devront être vendues normalement dans le commerce, accompagnées d'une description complète et illustrée et d'un catalogue de pièces détachées. Le modèle devra être construit en série et d'une façon suivie. Kick, silencieux obligatoires ; sont exclues les machines à double ACT et celles munies d'un carénage.

★

Les modifications autorisées porteront essentiellement sur la section de passage des gaz, le taux de compression, les rapports de démultiplication, les pneus, les freins, le système d'allumage, etc...

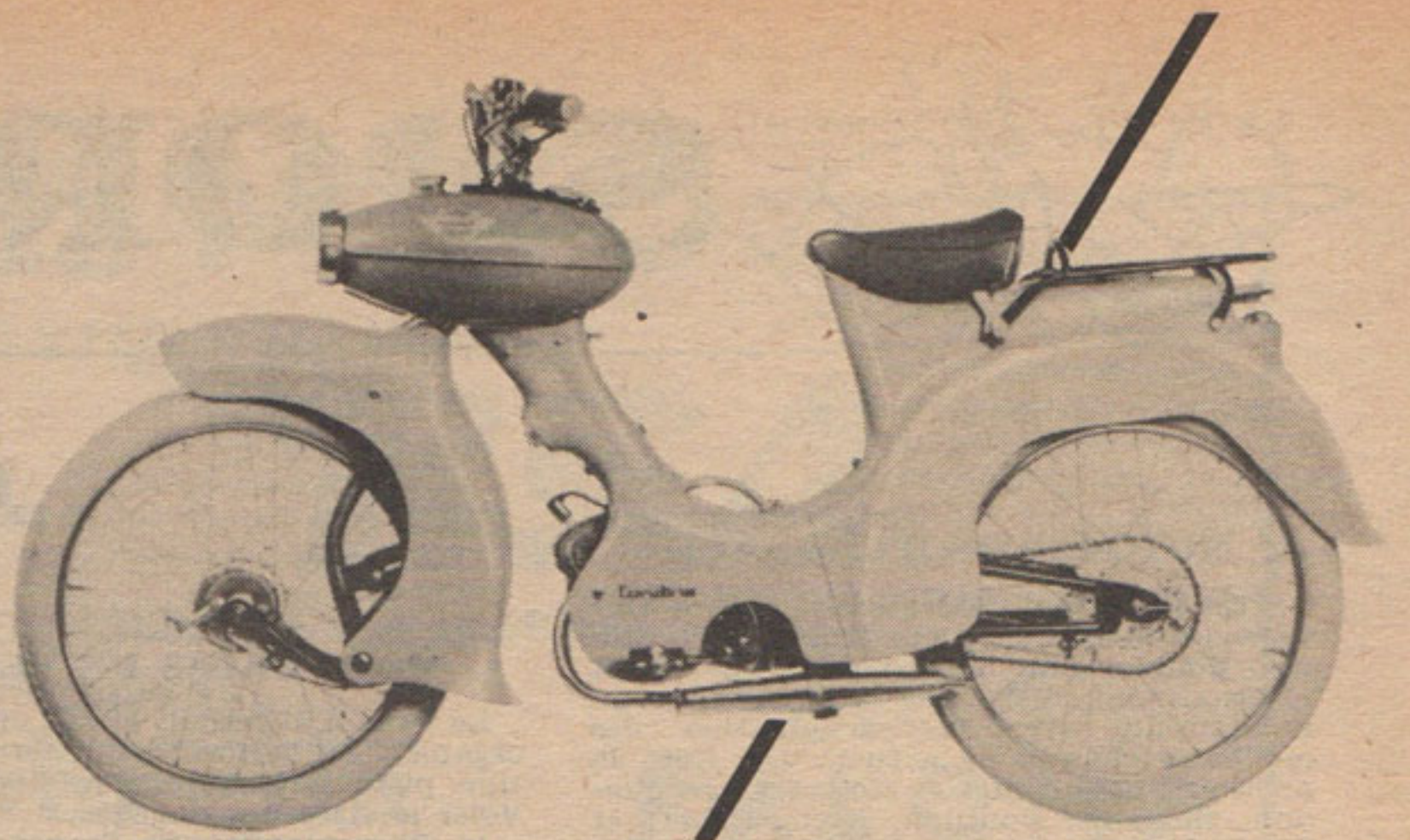
★

Précisons que cette épreuve comptera pour le Championnat de France vitesse nationaux, et que celle-ci comportant deux pilotes obligatoires, se relayant sur la même machine, il ne sera compté que la moitié des points prévus à chaque conducteur. Donc, si les 2 pilotes sont inscrits au Championnat de France, il sera attribué à chacun 4 points si l'équipe termine première, et le même nombre de points si un seul des deux s'est inscrit à ce Championnat.

Les essais se poursuivront de 17 à 20 h. le vendredi 1^{er} juin, et le départ de la course elle-même sera donné le lendemain samedi à 16 heures, l'arrivée se faisant à la même heure le 3 juin.

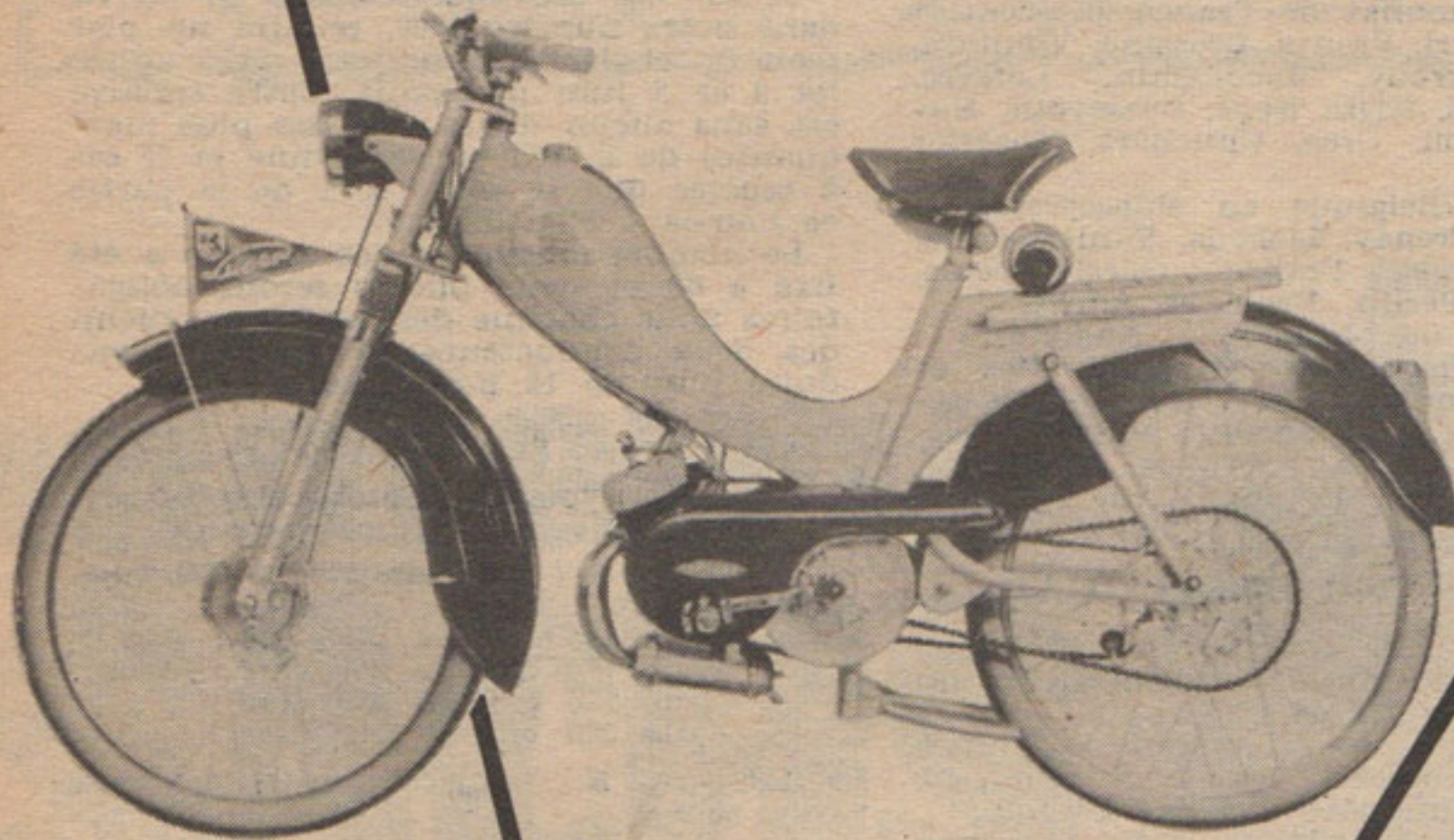
Rendez-vous donc dans 15 jours pour cette épreuve qui sera rendue encore plus intéressante cette année par la présence officielle de Gnome-Rhône, Peugeot, etc., et d'autres marques étrangères des plus représentatives, qui ne manqueront de lutter au maximum de leurs possibilités pour remporter les premières places.

Qui dit mieux!



"L'ONDINE"

Carrosserie plastique
2 vitesses
Suspension intégrale

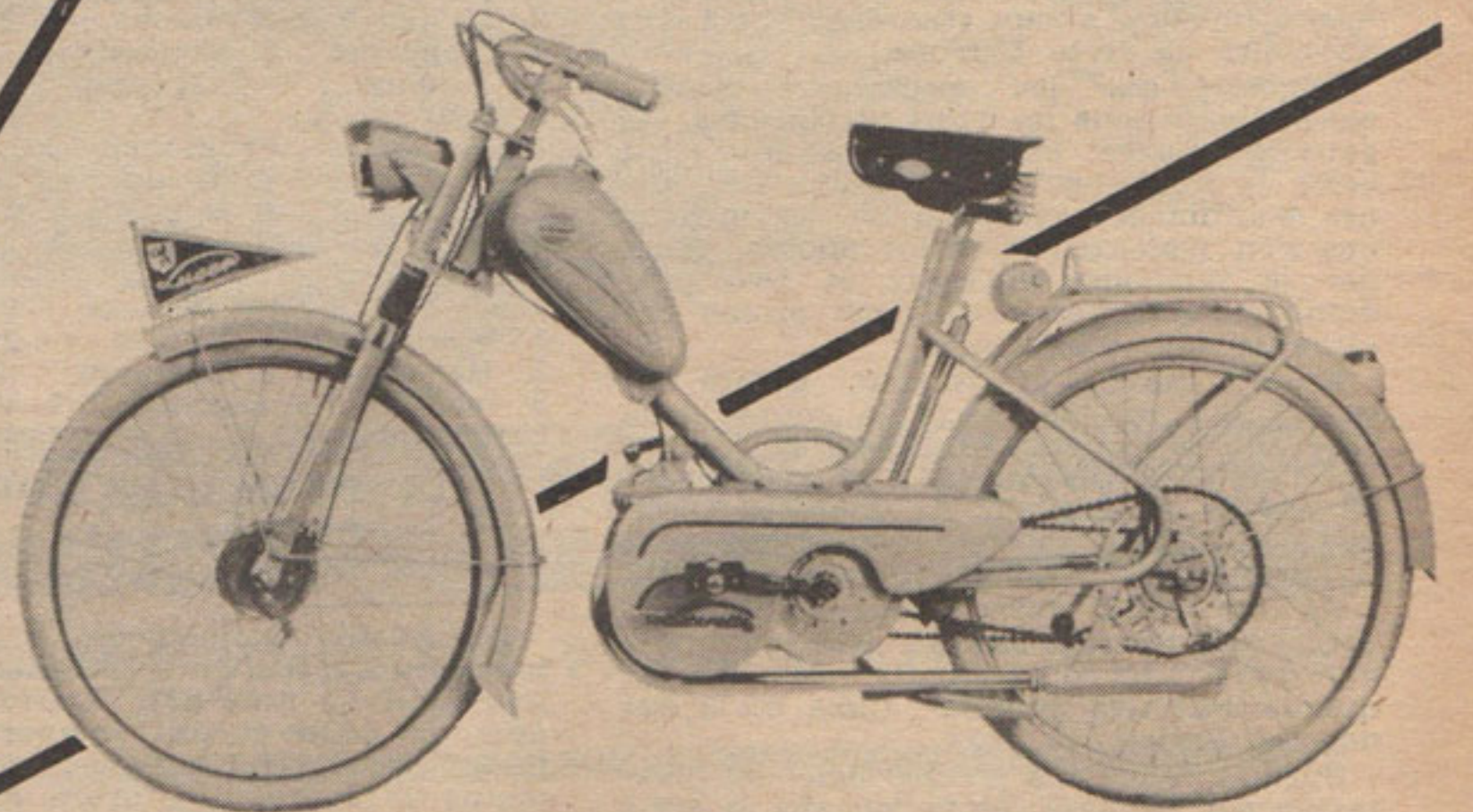


"LE TRITON"

Cadre embouti
Roues de 23 x 2
Suspension AV. et AR.
Moteur VAP

TYPE 563

Cadre monotube
Moteur VAP



- ★ EMBOUTI
- ★ PLASTIQUE
- ★ TUBES

TOUTES LES SOLUTIONS
VOUS SONT PROPOSÉES

HAZEBROUCK - NORD



Retenez l'agence LUCER pour votre secteur. Vous jouez gagnant!

TROPHÉE "RUPPERT-HOLLAUS"

C'est le 1^{er} mai, à Salzburg, en Autriche, que fut disputé, devant 20.000 spectateurs, le deuxième trophée « Ruppert-Hollaus ».

LES 125 CMC. :

Trois nouvelles DKW, avec Hobl, Hofmann et Lottes, étaient opposées à deux CZ tchèques, à la Mondial officielle de Grimas et la Ducati de Montanari. Hobl prend très vite la tête, bat le record du tour à 96,5 kmh et gagne à la moyenne de 95,4 kmh.; deuxième Grimas sur Mondial; troisième Montanari (Ducati); quatrième Parus Vaclav sur CZ.

LES 250 CMC. :

Très belle prestation des nouvelles Jawa CZ à double ACT complètement carénées, devant les NSU « Sport-Max ».

De bout en bout, ce sera une lutte coude à coude entre le tchèque Bartos (CZ) qui battra le record du tour à 108,2 kmh et le champion NSU : Baltisberger. Le premier nommé l'emportera à la

SPORTIFS, SACHEZ QUE...

(SUITE DE LA PAGE 697)

moyenne de 105,8 kmh, avec une avance de trois secondes. Kassner et Klaeger, sur NSU, finissent en troisième et quatrième places.

LES 350 CMC. :

DKW aligne trois 3 cylindres, avec Sandford, Hobl et Hofmann. Jawa présente 2 twins et Eso sa mono. Seuls autres concurrents sérieux : Baltisberger sur sa 350 cmc. NSU, et Storr et Hinton sur leurs Norton.

Les DKW feront la loi, seule la NSU réussissant à résister. 1. Hobl (DKW) à 109,4 kmh ; 2. Sandford (DKW) ; 3. Baltisberger (NSU) ; 4. Hofmann (DKW) ; 5. Storr (Norton). Tour le plus rapide par Hobl, à 112,3 kmh.

LES 500 CMC. :

Les BMW à Zeller et Riedelbauch sont

opposées aux twins Jawa (dont Stastny) et aux Norton de Storr et Hinton.

Zeller file en tête, suivi non des Jawa, mais des deux meilleures Norton. Mais Riedelbauch, mal parti, fait une sensationnelle remontée, bat le record du tour à 117,4 kmh et coiffe Storr au poteau.

1. Zeller (BMW) à 114,5 kmh ; 2. Riedelbauch (BMW) ; 3. Storr (Norton) ; 4. Klingler (BMW), etc...

LES SIDES :

Noll-Cron, partis les derniers, mènent une chasse terrible, battent le record du tour à 109,5 kmh, remontent jusqu'en troisième position, quand leur embrayage les lâche. Schneider, parti en tête, se fait doubler par Hillebrand, mais résiste aux assauts de notre compatriote Drion.

1. Hillebrand-Grunwald (BMW) à 105,1 kmh ; 2. Schneider-Strauss (BMW) ; 3. Drion-Inge Stoll (BMW), etc...

ECHOS DIVERS

◆ EN MARGE DE LA FOIRE

Motocyclistes, lorsque vous irez à la Foire de Paris, vous ne manquerez pas d'aller visiter le magasin Garreau où vous pourrez admirer entre autres les tout derniers modèles Norton et Excelsior.

Son magasin se trouve à deux pas de la Foire, 22, rue Robert Lindet (15^e).

AFFICHES ILLUSTREES

Clubs organisateurs de Moto-Cross et Meetings Motocyclistes, nous vous rappelons que nous tenons à votre disposition des affiches passe-partout en 2 couleurs, dans les formats 50x60 et 45x56 cm. Catalogue illustré franco sur demande à MOTO-REVUE.

POSSESSEURS

de

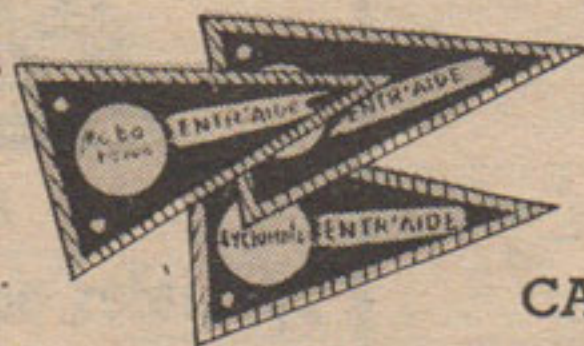
125 YDRAL A. J. 55

N'oubliez pas notre REFERENDUM

DATE LIMITE : 31 MAI

Tous renseignements dans le numéro 1.287

A PROPOS D'ENTR'AIDE



CARNETS D'ACHATS

Pour compléter notre Service d'Entr'aide, nous établissons actuellement un carnet d'adresses des sympathisants de nos publications MOTO-REVUE, SCOOTER MAGAZINE et CYCLOMOTO, qui, commerçants, industriels ou artisans, acceptent de faire bénéficier d'une remise de 5 à 20 % (ou moins, ou plus), tous nos adhérents au Service d'Entr'aide et possesseurs d'un fanion et surtout du Carnet d'Achats. Cette remise est faite directement au client qui se présente, porteur du bon de réduction et sur tous ses achats. Alors nous vous demandons, vous qui recherchez de nouveaux clients, de nous signaler le montant de la remise, et la liste des articles sur lesquels vous pourrez en faire bénéficier nos Amis du Service d'Entr'aide.

Que vous soyez fabricants de véhicules, d'accessoires et de tous articles les plus divers, dispensez-vous d'en établir ici la liste, il y en a des milliers. Ce sera une bonne publicité pour vous, et vous aurez de la sorte une nouvelle couche de clients que vous n'aurez pas autrement. Et cela n'en vaut-il pas la peine ? Vite. Ecrivez-nous : MOTO-REVUE, SERVICE DE L'ENTR'AIDE.

Nos fanions Entr'aide continuent !

Avec le printemps, nous enregistrons une recrudescence de l'activité des clubs, les sorties se multiplient et leurs membres, désireux d'arborer le symbole des sentiments amicaux qui les animent ont pensé tout naturellement aux fanions MOTO-REVUE ENTR'AIDE.

C'est ainsi que nous avons pu fournir 22 fanions au Moto-Club Germanois à St-Germain-en-Laye.

Nous sommes heureux de constater par là que notre initiative continue à porter ses fruits et prend une extension grandissante, celle-ci atteignant après les particuliers, les clubs français et même étrangers.

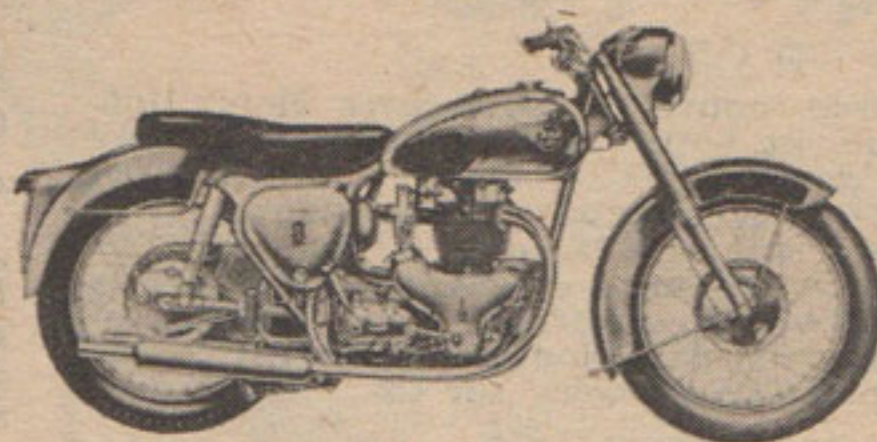
Clubs de France et d'ailleurs, vous qui avez tous les moyens pour faire connaître et développer la fraternité motocycliste dans votre région, songez à nos fanions « Entr'aide ».

Nous vous accorderons une remise destinée à la caisse de votre club, selon l'importance de votre commande.

BSA-ARIEL - RUMI

NORD-EST-MOTOS

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



STOCKISTE PIÈCES
 DÉTACHÉES ORIGINE

Machines disponibles NEUF & OCCASIONS

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

Sur votre cyclomoteur
 Sur votre scooter...

Solex
 Mobylette
 Casenave
 Lambretta
 Bernardet
 Mobyscooter
 etc...

monster

le bouchon ANTI-VOL



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

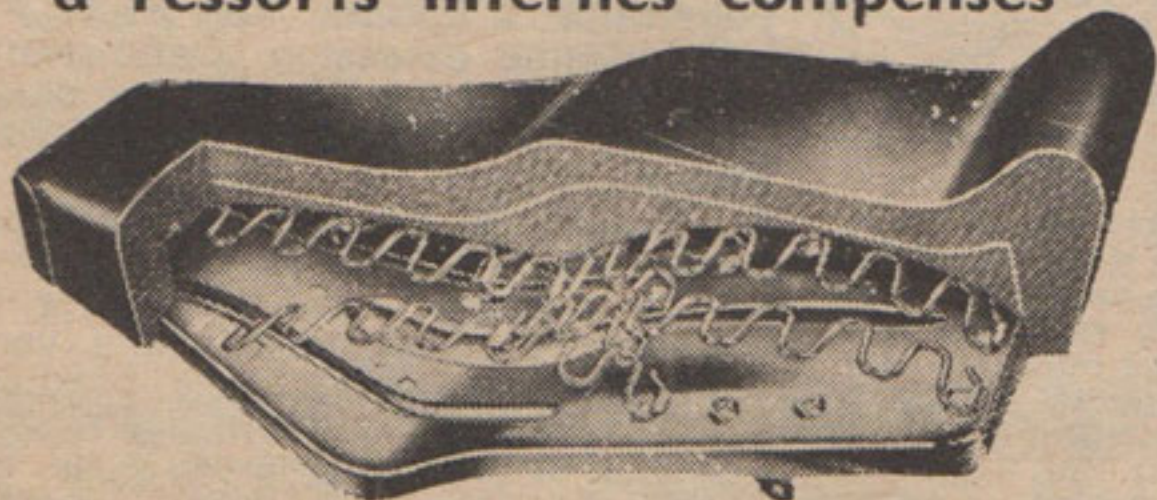
AUTOMOBILES
 MOTOCYCLETTES

PUB. Desbie

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

Selle Double FERIDAX

d'origine
 à ressorts internes compensés



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

SECURITE TOTALE

avec les Garnitures de
 Freins et d'Embrayage

FLERTEX

Spéciales pour Motos, Vélomoteurs, Scooters

FLERTEX : 65, rue J.-Dulud - NEUILLY-s.-Seine

PLAQUES DE POLICE
 ET LANTERNES

Pour
motos et vélos

HARTAUD
 FABRICANTS
 d'ACCESSOIRES
 AUTO-MOTO
 VELO

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

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)

UNE VOITURE

un camion, une moto, un scooter d'occasion, s'achètent à la FOIRE DE FLERS, du 20 au 27 mai 1956. Section véhicules d'occasion. Entrée libre.

MONET-GOYON

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

AUTOMOTO

100 Automoto 3500 k nbx access. 45000. Lemoine 2 r Faidherbe, Bois-Colombes.

PEUGEOT

Peugeot 176 TC4 gd luxe n. et chr. 14000 k c. nve 95000. Sauton 14 r Stalingrad, Bobigny vis. sam. et dim. matin.
175 Peugeot c. nve. Germain 30 r Simpon 20 h. px 95000
Peugeot 176 TC4 f. tél. sus. ar. 84 Ig du Temple Paris 11^e.
Peugeot 176 TC4 ét. nf. équ. Lombard r de Laferronnerie.

MOTOBECANE MOTOCONFORT

Crédit 175 sport px int. b. ét. Grosse 195 bis av Daumesnil 12^e
125 Motob. 15000 k compteur tan-sad cal. pieds 45000. Toumieux EUR. 55-93.
Vds 125 culb. Motobéc. susp. télésc. acces. bon état px int. tél. IFA. 59-60 ap. 20 h.
350 Motoconfort C44 bon état 19 rue Massenet, Saint-Ouen, après 18 h. prix 80000.

Motob. Sp. 175 cc nxe acc. 90. Finck 10 r Bellier Dedouvre 13^e
Motob. 175 52 dble selle bon ét apr. 19 h. Multon 25 b. r. Aîgre, Vitry (Seine).
175 Motobéc. équipée 90000. Souquet 13 r Château d'Eau '0e
125 lat. 1953 8600 k état neuf 60000. de 18 à 20 h. Capitaine 37 rue de la Villette Paris.

Motobécane Z22C 175 sport t. b. ét. tt équ. + sac. cligno. stop px 100. M. Kuperhant 12 rue des Chauffourniers 19^e.
175 Motob. et rem. Fulgur Crédit. Lelong 23 Ed. Vailant, Chatenay (Seine).

TERROT

V. cse dép. Af. N. 250 Terrot juil. 55 eq. 6000 k 175000. Barthélemy, Bourbonne (H.-M.).
CAUSE double emploi 350 Terrot. Sébastien KLE. 87-40, heures bureau.
Terrot EDT 125 b. eq. 70. Meuriant 15r Mt Louis ap.19h. 11^e
350 TERROT HCT px 70000 SEG. 76-82 soir.

D.S. MALTERRE

CAUSE malad. 250 Malterre neuve équip. ts ls jrs 19 h. dim. m. Simon 9 b. r Telles de la Poterie, Issy les Moulx

GULLER

175 Guiller 8000 k 90000. Théry 38 r Ordener 18^e. Tél. PLA. 23-32, lun. au ven.

CYCLOMOTEURS

Lavalette 70 cc cadre Bottin 2500 k intéressant. Driffort 38 r St Sulpice 6^e.

SCOOTERS

Urg. Sco. Sulky 100 AMC 40. 8000 k cré. pos. Thouvenot 22 République Romainville (S.).
Harley 750 tr. b. ét. fac. paiem. S'ad. Leens, Café Rout. 68 r E. Zola, Bezons apr. 19 h.
750 H. D. tr. belle nbx acces. sacco. camp. 135. Chapron 106 av. G. Leclerc 14^e.

MOTOS de COURSE

Vd ou éch. moto course 500 Jap de Dirt Track Grass Track ét. nf susp. AR osc. BSA. Meynier 85r P. Bleuven Vanves

MOTOS ALLEMANDES

Horex nve à solder. Bonneau 80 r Fleury, Clamart Mic.40-28
BMW R25 cse voit. 160000. Bonneau 80 r Fleury Clamart
Adler 250 20000 k. 109 bd Mallesherbes, Fruhtrunk 9-17 h.
Vends Zundapp K 800 exc. ét. 67 a. Ledru Rollin Paris 12^e
BMW R25/3 12000 k ét. neuf Meissonnier CAR. 93-04.
BMW R67 unique Fr. p. roul. bij. p. vr. amt. Resv. G. Maier 25 L guid. 1/2 cour. s. bip. p. ch. cyl. pte b. spl. + acc. px à déb. Hugelée Mée Château Annonay (Ardèche).
BMW 750 cc R73 parfait état ORION 6 rue Afré 18^e.
DKW 350 NZ t. b. ét. px int. crédit poss. Jamin 3 r Rigaud, Neuilly sur Seine.
BMW R73 et side Simard 1 p. 1/2, ensemble par. état. Druet Beauvais.
Urgt cse dép. BMW R25/2. Loustalan 13 r Versigny (18^e)

MOTOS ANGLAISES

Superbe Triumph Thunder. 650 cmc. Tél. MEN. 55-07.
BSA 250 21000 95000 crédit Villin MAR. 54-68 h. travail.
Norton 88 1954 impeccable prix à débat. Bourrienne 47 rue Volant, Nanterre.
Mathless TW side Préc. alu. 230 ou s. méc. imp. Clément 68 r François Miron 4^e.
500 Triumph T100 53. Finck 14 r Jos, Dijon Paris 18^e.
BSA 500 twin 52 2e main 14000 k ét. nf tte équ. 250. Lassus 29 rue Hamelin Paris 16^e.
650 Triumph, Velocette LE parf. état, prix intéressant. Devinck, 16 rue Moncey 9^e.
SUNBEAM S7 5 CV VIL. 94-47 170000 b. é. avec accessoires.
Triumph T100 alu c. neuve. Bouette 61 r Damrémont Paris
ARIEL 1000 sport 380.
Harley 1000, 180. cm. neuves. Beaumon, à Monnaie (Indret-Loire).
Vincent rapide roulé 3500 k. Dasprat 3 r Dante, Paris 5^e
ARIEL 500 twin 53 b. état c. mal. 19000 k. Coulbault 42 r Gambetta, Boulogne (Seine).
500 Norton ES2 impec. 180000 Crédit. Videau 28 r P. Brossolette, Ivry.
350 Douglas exc. état 170. h. bureau 2 r Petel Paris 15^e.
BSA 500 cc Star Twin A7, état neuf 4500 k. Moulon 32 rue St Ferdinand Paris 17^e.
Vds plus. twin Triumph et BSA bas px. Repr. 125 et scooter. Valdevit, gare Essonnes (S-O)
BSA A7 parf. état tr. rap. px 180. Demarteau 15 av. Libération, Moulins (Allier).
BSA 650 GF 52 t. b. ét. 160. Favre Mon Fre Rte de Noisy Etang la Ville (S-O), côté autoroute, sam. dim.
500 AJS twin M.51.20 b.ét. 180. Charry 4 M. Boudet Chaville
350 ARIEL NH août 54 comme neuve 190. BESNARD, 2 rue Prophète, Bessancourt (Seine et Oise).
EXCELSIOR twin b. ét. px 60. DODRET ETO. 18-30.
Vincent rapide 17000 k b. ét. px 350. Paul 7 r Lauriston.
250 BSA C11 culb. parf. état 90000. LEROUX 27 avenue Gallée, Saint-Maur.
T 100 1955 état neuf. Delhome 275 r. Charenton 12^e, après 19 h. 30 et dim. matin.
Black Sh. 52 imp. 350. Vivrière pl. Montant, Bayonne.
Urgent Norton 500 inter 30. Loustalan 13 r Versigny 18^e.
650 TRIUMPH juin 51 8800 k d'orig. ét. abs. nf 220000 fr. Duchamps 3 rue Morand 11^e.
BSA 250 C11G parf. ét. et BSA 350 B31. Rougée 26 rue Versailles, Bondy.
Sunbeam S8 imp. Sgt Mercier BA 106, Méricourt (Gde).
Norton 88 fin 54 9500 k abs. nf nbx acc. + rem. 285. cpt sam. dim. Tirel 37 av. Buffon Villepinte (S-O).

MOTOS AMERICAINES

Sup. Indian 1200 selle bl. 3 ph. sac. 100 M. Pujos 1 r Toufaire Rochefort sur Mer.
Harley Dav. 750 bleu parf. état Tél. 785 Cormeilles en Paris. 140000 fr.

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 43 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE. ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 18 HEURES PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS. SI LES PETITES ANNONCES DE MOTO-REVUE NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX. MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES

MOTOS ITALIENNES

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

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 175 SV équip. bipl. cré. px 115000 fr. Guyonvarch, 14 bd A. Briand, Suresnes.
PUCH 175 SVS exc. ét. prix rais. 6000 k Aut. 78-14 hr. rep.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250 TOURISME et Grand Sport peu roulé Etat neuf absolu Prix exceptionnel Garantie - Crédit SIDAM

8, rue Fourcroy, PARIS-17^e Ouvert tous les jours MEME LE DIMANCHE MATIN
Jawa 350 12000 k imp. 150. Baudrand 42 r Durantin 18^e.
Part. vend 350 Jawa 1953 ét. impec. 145000. LEC. 80-62.
JAWA 350 équip. spécial. Karolicky, Ableiges (S-O). ALE. 34-96 heures bureaux.
JAWA 350 modèle 1954 selle bip. t. l. j. à partir 19 h. et samedi après midi 64 av. de Rueil, Nanterre. état neuf.
Urg. 350 Jawa 51 bon état 80. Cré. pos. R. Thouvenot 22 République, Romainville (S.).

VENDEURS !

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

MOTOS DIVERSES

100 motos de 30 à 70000 fr. liquide 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

TOUT A CREDIT

BMW R51, R66, R6, R35 90000 TRIUMPH twin 500 175000 BSA 500, 350, 250 140000 ARIEL 350, 500 170000 JAWA 350 twin 140 et 110000 PUCH 250 et 125 70000 TERROT 500 dernière 115000 MOTOBECANE 350 twin 180000 PEUGEOT 250 twin 55 150000 MOTOB. 500 supercul. 80000 TERROT 250 c. neuve 160000 et 100 motos divers. dep. 35000 Expédition en Province B.F. 10 av. de St Ouen PARIS
V. remorq. Fugur M100 carrossée neuve. Hertzog, LOU. 15-87 h. bureau.
Side R. Gillet b. pr. ap. 19 h. Jarno 171 bis r Champlonnet
Side Précision. Morin av. du Château, Verneuil s/S. (S-O)
650 BSA état parfait 230. 250 BSA susp. AR ent. or. 115. 175 Guiller susp. osc. sp. 95. 125 Jonghi ACT cme nve 95. 125 Peugeot sél. 3 v. ori. 40. Side Précision impec. 50. Simca 5 201 202 reprise. DUVAL 87 r Marcadet P. 18^e
Side BSA M20 nx acc. f. of. Girau 12 bd Strasbourg 10^e.

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. unig. 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

CHEZ ALAZARD

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

100 MOTOS SCOOT.

avec 10000, ttes pces occas. 157 av. Maine 14^e. Ouv. Dim.
CREDIT TOTAL
100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL
83 av. d'Italie. M^o TOLBIAC

ARGENTINE MOTOS

5, rue des Acacias PARIS-17^e - ETO. 20-25 M^o 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 l. jrs même dim.
BSA 250 120.
BMW 500 220.
BMW R12 180.
ARIEL 500 200.
MOTOBEC. 175 spt ét. nf. 155.
MOTOBECANE 175 110.
MOTOBECANE 125 65.
PEUGEOT 175 sport 130.
PEUGEOT 175 luxe 110.
PEUGEOT 125 50.
TERROT 125 80.
GULLER 175 90.
ZUNDAPP 200 80.
REPRISE MOTOS SCOOTERS ET MEME VOITURE
NOS DEUX ROUES NE SONT VENDUES QU'APRES ESSAIS

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 bicycl. 53 220. PUCH 250 125. JAWA 350 et 250 130. VICTORIA 250 1953 150. NSU 200 neuve 170. GIMA et GULLER 250 35 175. TERROT 250 1955 175. GULLER 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, GULLER, STERVA
300 Motos et Sidecars
à liquider depuis 15.000 fr. 137-139 av. Clichy. MAR. 21-29
OUV. LE DIMANCHE MATIN

LE MEILLEUR

MOTEUR ADAPTABLE

itom

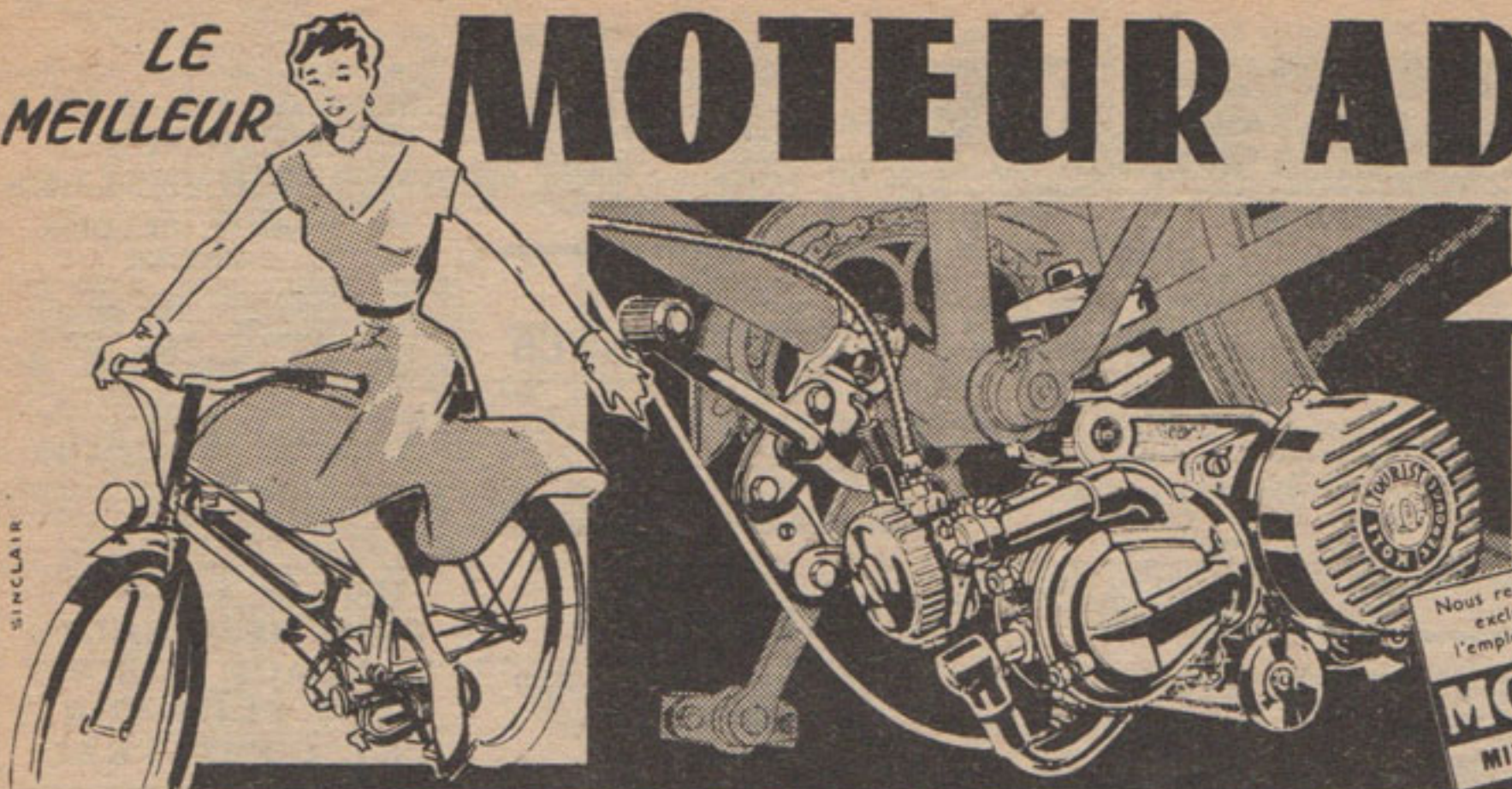
GARANTI 1 AN

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

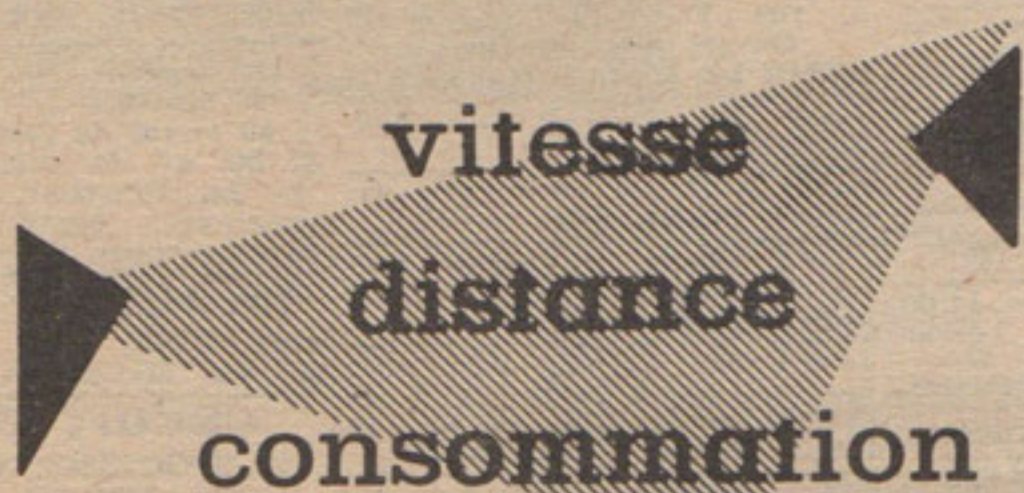
Vente chez les meilleurs agents du cycle. Renseignements AMMO, 6-8, rue Deguingand, LEVALLOIS (Seine) - Tél. : PEReire 40-81.

ADOPTÉ PAR LES MEILLEURS CONSTRUCTEURS !

SINCLAIR



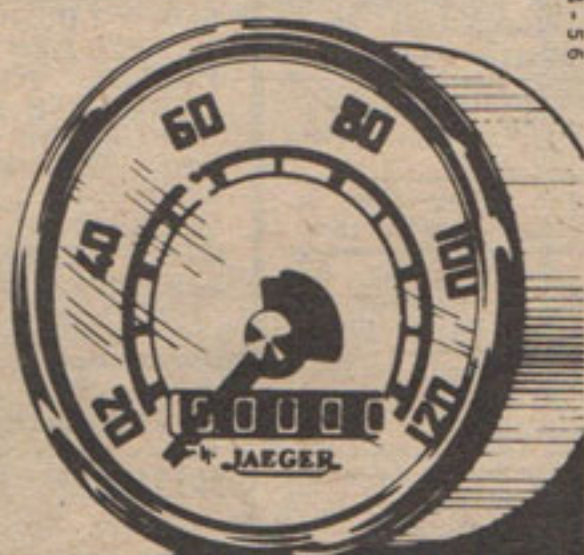
ESSENTIEL



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

ÉTUDE ET PUBLICITE - M. 04-56

ACCESSOIRES POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET^{re} ANDRE PORTERIE

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

BSA

AWO

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

FIN

TERROT

PUCH

IFA

GNOME & RHONE

SUNBEAM

Spécialistes diplômés

ANCIENS ET BONNET

M. LECLERCO

80, AV. GÉNÉRAL LECLERC
BOULOGNE (SEINE)

GUZZI

ARIEL

NSU

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

Peugeot

Lambretta

PALOMA

AGF

RUMI

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

Side Zundapp 750 Russie sup. ent. origine cause santé 150000 fr. Concierge 13 r André Desarte 18^e.
FULGUR M100 10000 fr.
 D.A.U. 07-33.

DIVERS

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

ECHANGES

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

Mon auto c/Moto VIL. 09-21. ECA 7 r Montreuil, PANTIN
 Vds ou éch. c. auto + diff. 500 Velocette MSS 8000 kms réels ttes équipée, crédit. Le-gros 46 r Proudhon P. 12^e.

ECH. ou vend ctre 1000 Vin-cent BS ou R. Zundapp KS601 sport gros moyeux et jante alu. Ecr. Malet 27 rue de l'Aviation, Drancy (Seine).

ON DESIRE ACHETER

CHERCHE scooter Rumi ou Lambretta. RIC. 75-23.

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

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

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

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

VOITURES

PART. v. Salmson gd sport 1100 cc 2 ACT b. état 50000 Superbe cab. Citroën 11B état neuf 200000. Pougenq 5 rue Bouilloux Lafont, Paris 15^e. Tél. VAU. 35-10 h. bureau.

URG. cse dble emploi vds ou éch. contre moto cab. BMW 6 cyl. 2 carb. Lebrun 53 r R. du Pont, Asnières

GARANTIE CONTRAT

CREDIT IMMEDI. 18 MOIS REPRISE-MOTOS

100 AUTOS

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

Camionnette New-Map Solyto 125 cmc. KLE. 47-19.

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

REVISION TOTALE GARANTIE

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

IVRY-AUTOS-MOTOS

28, Rue de Paris, IVRY OUVERT DIMANCHE et FETES
 M^o : Pte d'IVRY et P. CURIE
 DYNA, Junior 53 px 280. Quie 30 r des Chauffourniers 19^e.

Motos contre Autos

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto

La Moto revue

Revue technique indépendante et de défense des usagers
 FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

Uniquement pour Paris, Seine et Seine-et-Oise

Pièces origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM
 6, Bd Richard Lenoir 11^e
 Toutes pièces en stock
 EXPEDITION
 Toutes réparations cadre, fourche. — Mise au point



Tous les scooters
Terrot MAGNAT & DEBON
 sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
 et **L'ANTIVOL NEIMAN**



JONGHISTES

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

TOUTES LES

— VESPA —

COMPTEURS

— REPARATIONS — ECHANGES STANDARD —

LE TABLEAU DE BORD

MOTOS ET

LAMBRETTA

Métro : Pte d'Auteuil

97, BOULEVARD MONTMORENCY - PARIS-16^e

Tél. : AUT. 61-89

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

AGENT OFFICIEL

Lambretta

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

DISTRIBUTEUR

ISETTA

VELAM

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - GIMA - JAWA - TRIUMPH
CREDIT VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX - EXPEDITION PROVINCE

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

COLLEX

ENDUITS POUR L'ETANCHEITE DES JOINTS

COLLEX MOTO, enduit liquide blanc.
CARTEX, pâte épaisse blanche.
HERMINEX (en tube pour sacoche), pâte pour nettoyer les mains sans eau ni serviette.

PATE A RODER LES SOUPAPES

VALVEX, gros grain, grain fin.

HUILE PENETRANTE GRAPHITEE

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

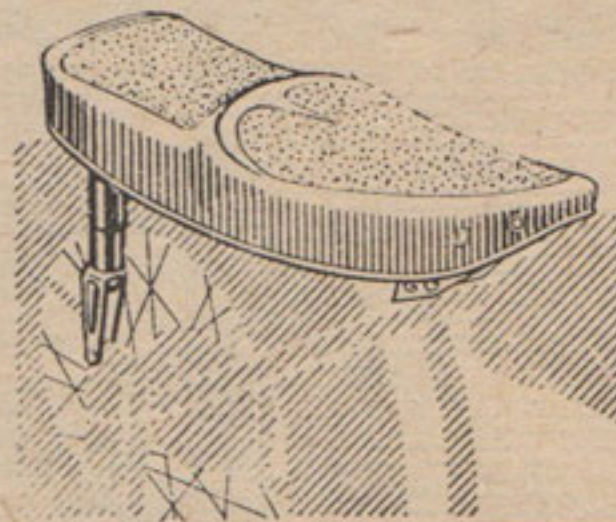
SPECIALITES POUR MOTOCYCLETES
V&W

NOUVEAUTÉS

SELLE BIPLACE

en caoutchouc moulé. Selle pour cyclomoteur à suspension réglable.

Catalogue sur demande :
Ets V & W
5, Rue Franklin
LE PRÉ St-GERVAIS (Seine)



Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA

etc.
PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embiellage
Pièces à la demande

CRUPDA

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

PEUGEOT - MOTOBÉCANE - TERROT

Motos d'occasion et toutes pièces détachées
Réalésages - Toutes réparations - Embiellages

Etablissements **BEAUSOLEIL**

9, Rue Saint-Sabin - PARIS-11^e - ROQ. 59-46

FOURCHES TELESCOPIQUES

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS
HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI

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



Constructeurs

S.I.D.A.M.

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

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

**JAWA
ADLER
CSEPEL**

NEUVES ET D'OCCASION

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

CRÉDIT - REPRISE
OUVERT LE DIMANCHE MATIN

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2^e)
M^o 4 Septembre - RIC. 75-28

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

OCCASIONS :

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

CREDIT : 2 à 18 mois
Le moins cher de France

En cas de maladie, Dynamic
paie pour vous

TOUTES REPARATIONS
Achat ferme moto, scooter

LUCAS

**ÉLECTRICITÉ
SERVICE-STATION**
Exclusive Région Paris

A. LABARRERE & Cie

8, rue du Débarcadère

Tél. : ETO. 22-25

**PIECES D'ORIGINE
MOTOBECANE**

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



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

MARCHANT Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

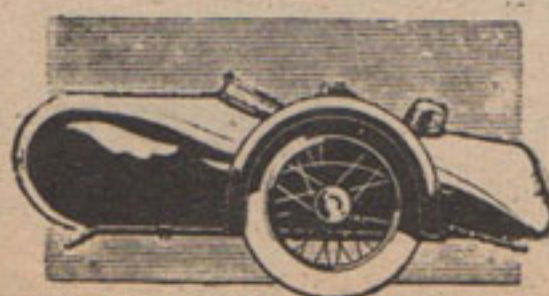


Robinetts à
essence
Licence alle-
mande Everbest

★
Modèles spé-
ciaux pour
carburateurs
à starter

AMERO

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



PRECISION

LE SIDE CAR
DES
CONNAISSEURS

LE VÉHICULE LE PLUS ÉCONOMIQUE

PER 12-04

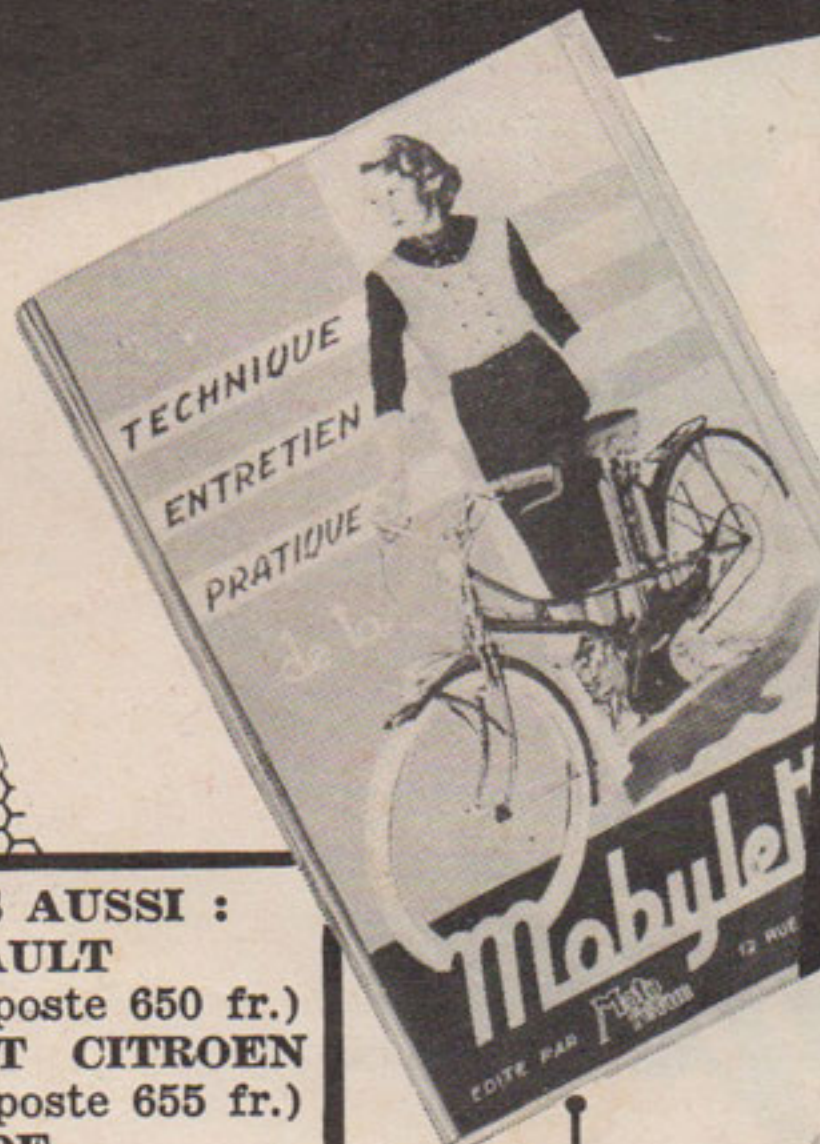
39 bis rue Martre — CLICHY — SEINE

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

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)



Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

NOUS ÉDITIONS AUSSI :

- 4 CV RENAULT**
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)
TRACTION AVANT CITROEN
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)
L'ARONDE
Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)
2 CV CITROEN
Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)
TERROT et MAGNAT 125 cmc.
Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)
MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)
MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)
PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)
GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)
VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 450 fr. (par poste 493 fr.)
L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)
Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr., et 20 fr. par tableau supplémentaire.

- Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

CARNET DE BORD du Motocycliste : 60 fr. (franco 80 fr.)

Catalogue détaillé sur demande

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

UNE RÉVOLUTION DANS LA FABRICATION DES CHAINES
POUR CYCLOMOTEURS

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

la
Spéciale Cyclo
à traitement Delta Δ

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

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

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

Dès maintenant,
exigez-la de votre fournisseur habituel

SEDIS
YELLOW

la chaîne française de qualité
toujours en tête du progrès!