

Moto revue

44^e ANNEE. — 26 MAI 1956. — N° 1.291
Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

NAISSANCE
DU MOTEUR
A 1 TEMPS



Pour son coup d'essai, la 125 Gilera réussit, à Monza, un coup de maître.

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



NOUS ÉDITONS AUSSI :

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

TABLEAUX MURAUX

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

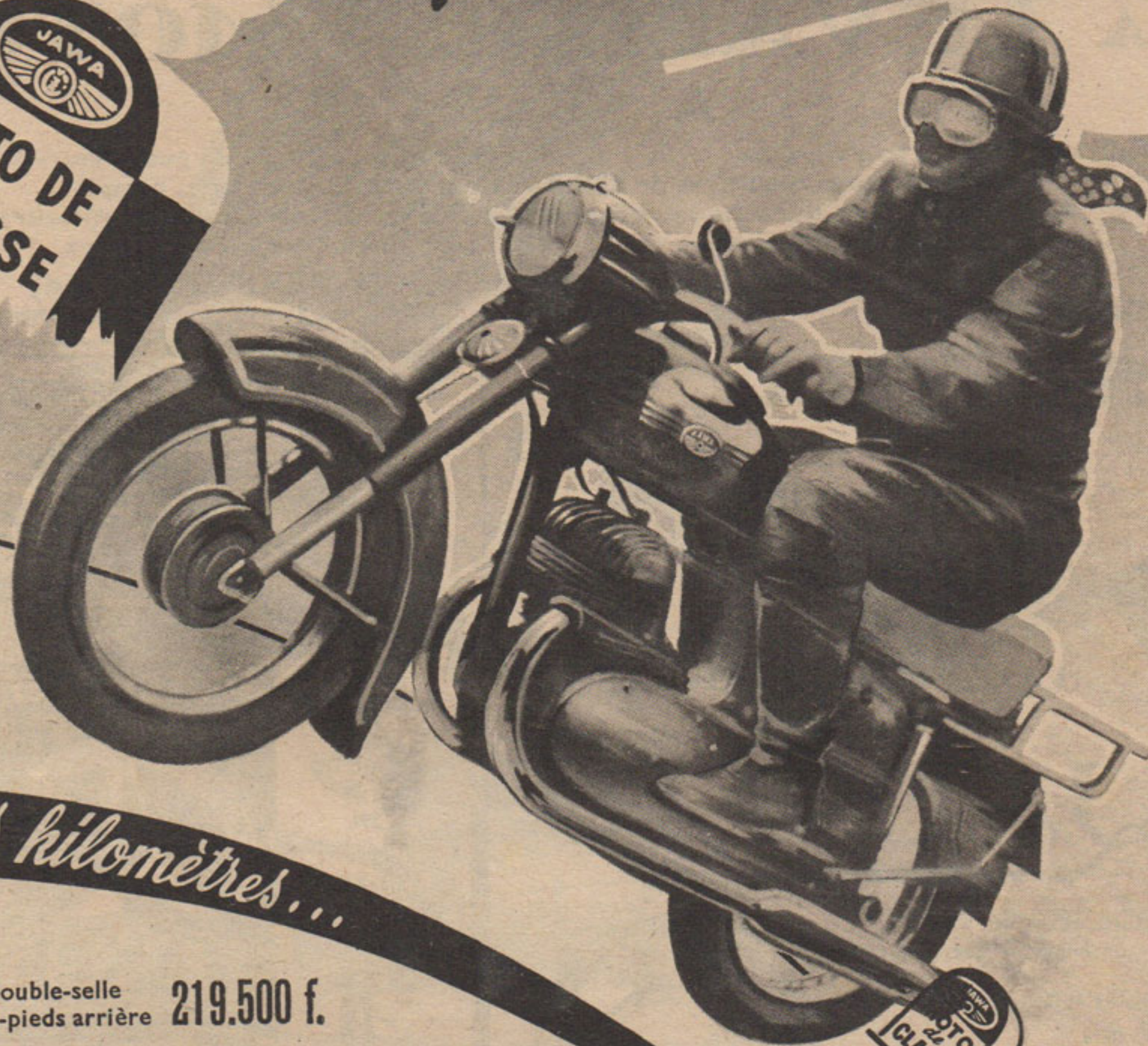
Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

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

Catalogue détaillé sur demande

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

*Nos innombrables clients
ont fait notre renommée !!*



avale les kilomètres...

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

UNE VRAIE BI-CYLINDRE

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

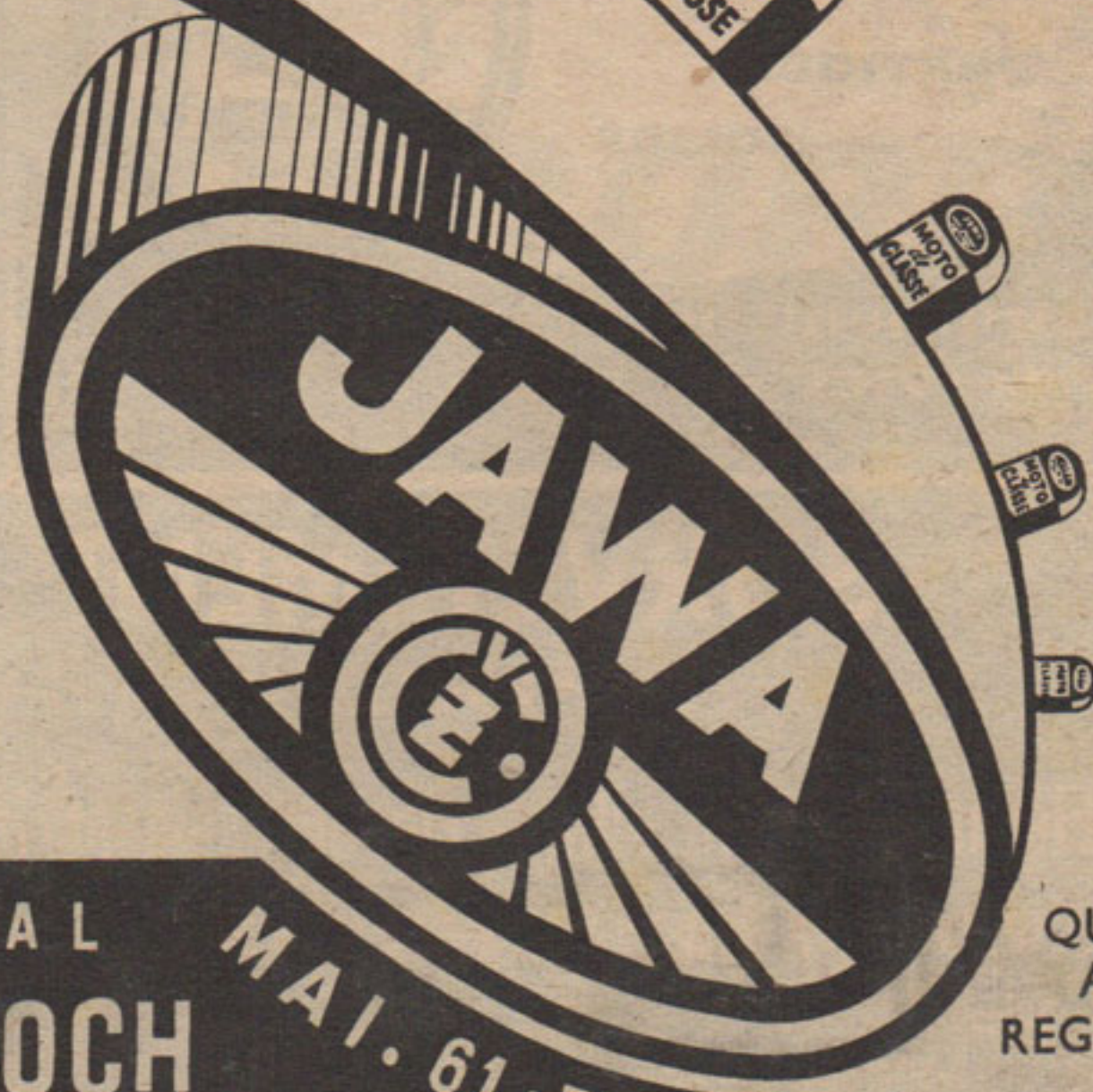
avec double-selle, **249.500 f.**
repose-pieds arrière et frein sur moyeu central

*Départ PARIS
+ taxe locale*

CREDIT 18 MOIS - REPRISES

GARANTIE TOTALE 6 MOIS

PIECES ET MAIN-D'ŒUVRE



AGENT GÉNÉRAL

E^{TS} JACQUES POCH

127, AVENUE DE NEVILLY · NEVILLY/SEINE

MAI. 61.70

QUELQUES
AGENCES
REGIONALES
SONT
ENCORE
DISPONIBLES

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

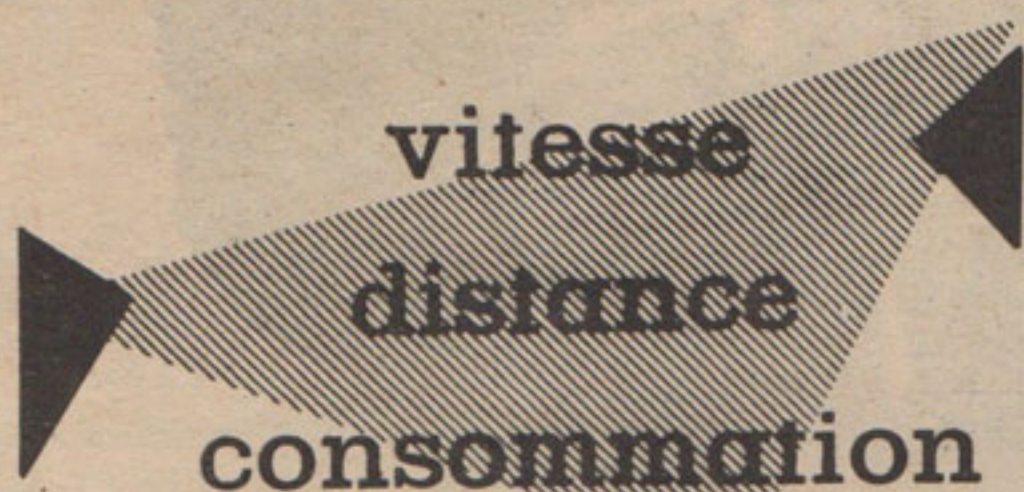
- 1° Livraison immédiate tous modèles. — 2° L'atelier le mieux organisé pour l'entretien et la garantie.
 3° Les meilleures conditions de **CREDIT** en 6, 9, 12, 15 mois, 20% comptant.
 4° Le stock pièces détachées complet. — Expédition contre remboursement.
 5° Bon vendeur c'est bien. Mais bon mécanicien,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

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

MÉTRO : A.-FRANCE

PER.19-73

ESSENTIEL

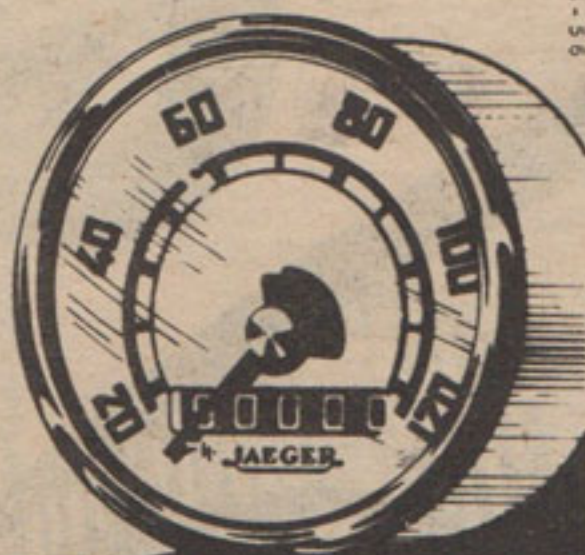


JAEGER

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

PRATIQUE

SOLIDE



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

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

ETUDE ET PUBLICITE - M 04-56

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCOMOTEURS

SAKER
ETS ANDRE PORTERIE

610, 121, "F", 263, 270, 251, 600, 722-723, 86, 391, 300, 400, 522-525

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

SURVETEMENT
2 PIÈCES

LOHDI

Élégant pour la ville - rigoureusement imperméable - il est toujours pratique

VENDU AVEC CERTIFICAT DE GARANTIE TOTALE

Dépôt à Paris
POUR LES AGENTS de la Seine,
Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Oise

Ets REVIL - 82, avenue des Termes - Paris (17^e)
LIVRAISON IMMEDIATE - FACTURATION PAR L'USINE

— AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE —
Motocistes et Magasins de sport spécialisés

Survêtement **LOHDI**
7, Avenue du Vercors - FONTAINE
Tél. : 249 (Isère)

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



1822^{KMH}

dans les airs

633^{KMH}

en automobile

348^{KMH}

sur l'eau

297^{KMH}

sur motocyclette

**RECORDS
MONDIAUX**

de vitesse absolue

Une Seule marque

K.L.G



La meilleure bougie du monde!

Demandez le Guide d'Allumage à **KLG**, 177, Bd de la République à ST-CLOUD (s. & o.)

René
Ravo

MOTOBÉCANE



A. CHARRIER

28, Rue Davoust

43, Avenue Edouard Vaillant

PANTIN (Seine)

Tél. : VIL. 17-38

M° Hoche et Pte Villette — Autobus 170 et 130

TOUS MODELES DISPONIBLES

STOCK PIECES

(Expédition contre remboursement)

MOBYLETTE SCOOTER

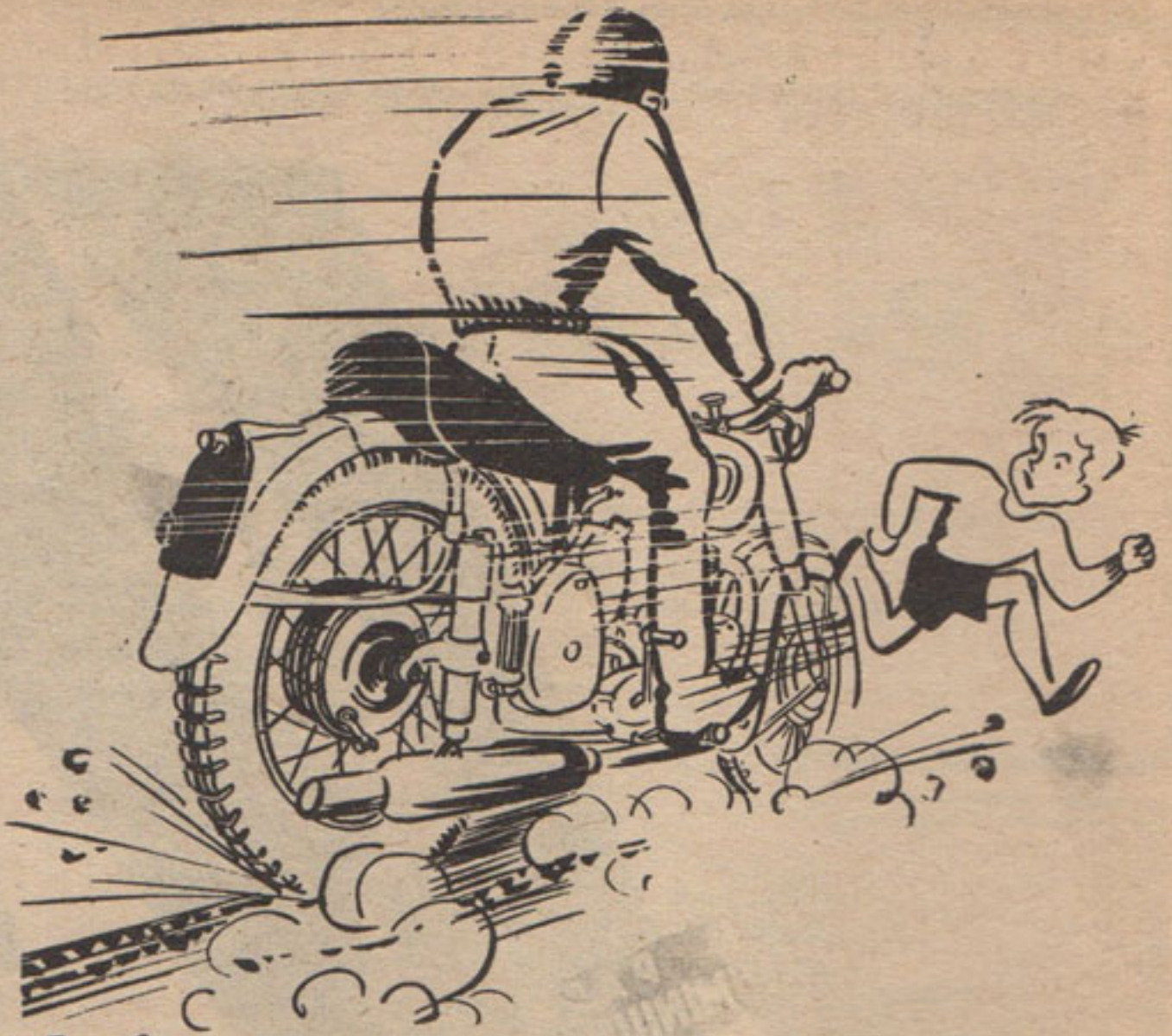
ACCESSOIRES SPECIAUX

VENTE A CREDIT

6-9-12 et 18 MOIS

(Réponse : 45 fr. en timbres)

La maison se charge de l'immatriculation des machines



Un freinage

DEPALLE

MOYEURS MOTOS

St-Etienne

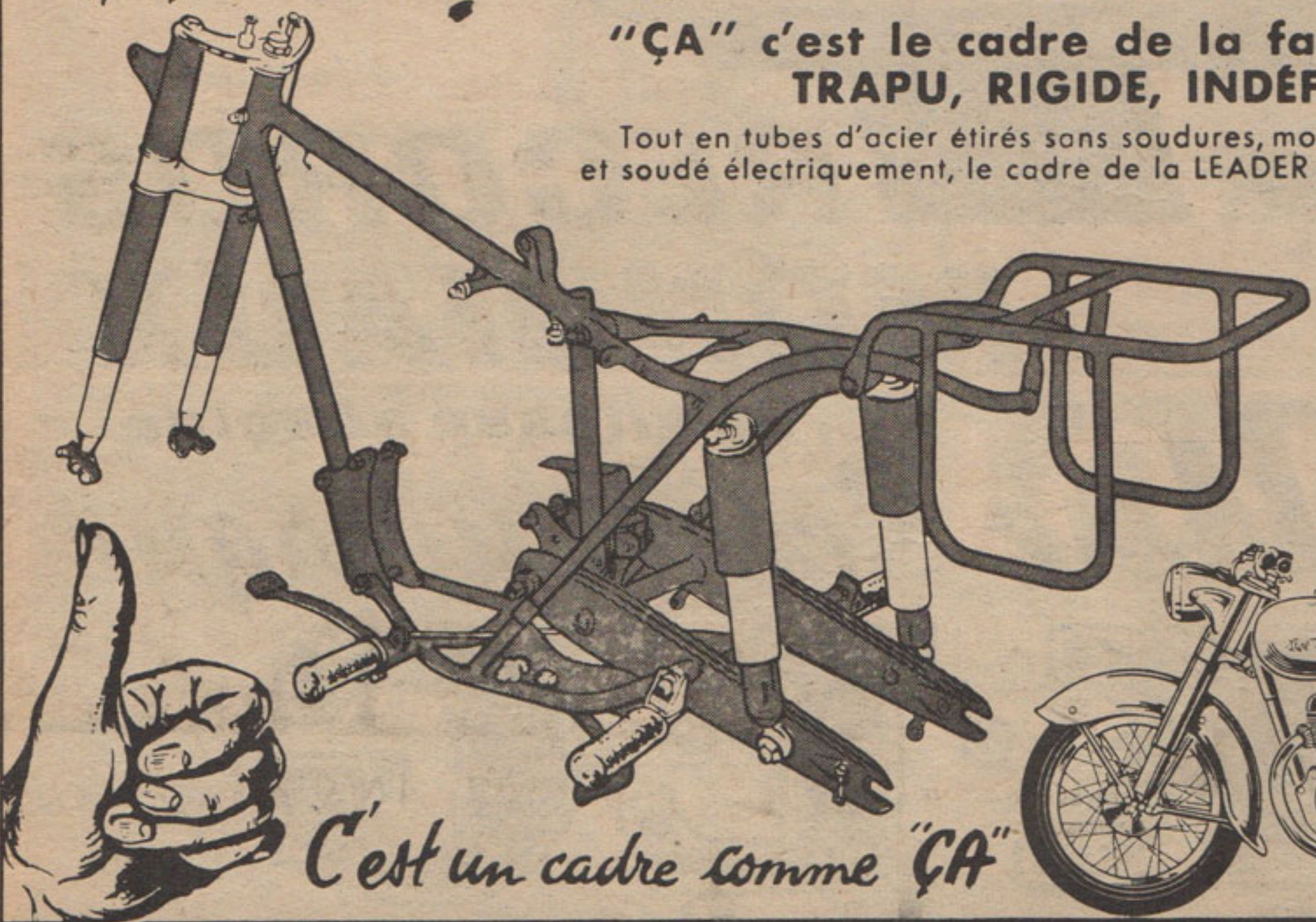


Votre vie ne tient qu'à un cadre...

Avec "ÇA" vous êtes en SECURITÉ

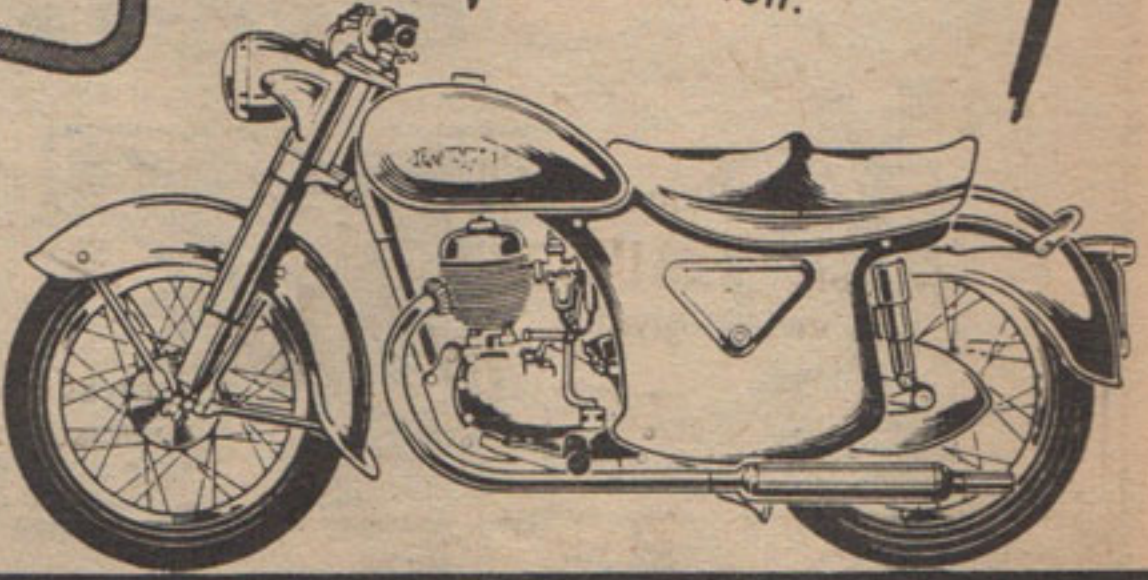
"ÇA" c'est le cadre de la fameuse "LEADER"
TRAPU, RIGIDE, INDÉFORMABLE

Tout en tubes d'acier étirés sans soudures, monté sur gabarits rigoureux et soudé électriquement, le cadre de la LEADER est une assurance sur la vie.



Tous les cadres de nos différents modèles présentent la même sécurité. Demandez le catalogue général en couleurs gratuit.

C'est un cadre comme "ÇA"



Motocyclettes NEW-MAP, 124, Avenue Lacassagne - LYON

PARIS · M° DEGUSSEAU, 30 r. de Charenton (BASTILLE)

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

VULCANISEZ A FROID SANS OUTIL

grâce aux ...



RALLYE DU NORD DE L'EUROPE

CLASSEMENT GÉNÉRAL

Catégorie 50 cmc. :

1^{er} KAUFLE sur Métropoie-VAP

Catégorie 100 cmc. :

1^{er} TIERCELIN

2^e BOUTEVIN, sur Quick-N.S.U.

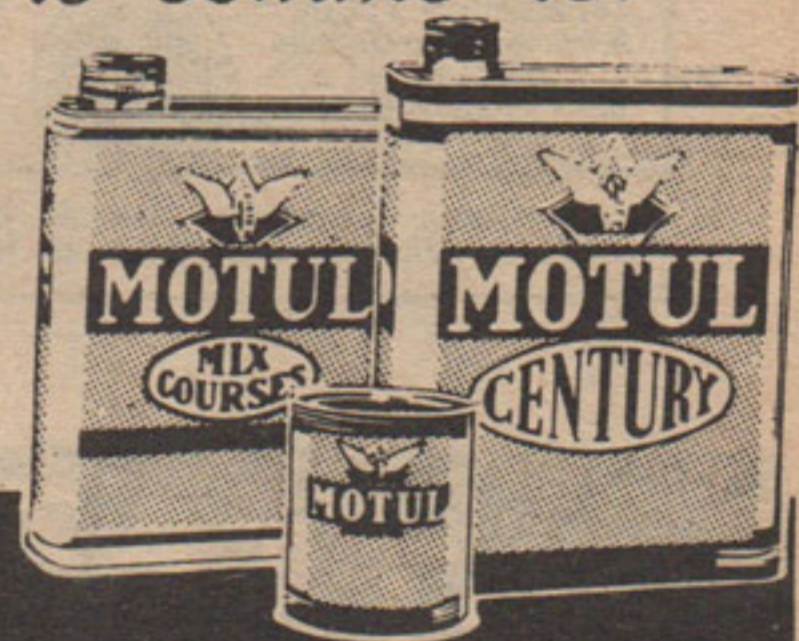
Catégorie 125 cmc. :

1^{er} SCHOON sur Schoon-Jonghi

Tous lubrifiés par **MOTUL**
Comme pour eux,

Sur la route,
votre moteur est **ROI**
... traitez-le comme tel

entretenez-le
régulièrement
avec



l'huile
MOTUL

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

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

Damour

Pour votre Scooter

choisissez l'un de ces
équipements
clignotants

SCINTEX

Nouveauté originale :
LE RETRO-FLASH
rétroviseur-clignoteur
Au virage, une flèche clignotante,
visible de l'avant comme de l'arrière,
s'allume sur le miroir.

Très remarqué!
ou bien
les classiques
FEUX LATÉRAUX R 5
à verre ogival
si jolis aussi!

CHEZ LES GROSSISTES
NOTICE SUR DEMANDE

SCINTEX Courbevoie Seine



RAPID'MOTO *Une seule adresse!*

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

Jacques CHARRIER *INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS*

vous présente :

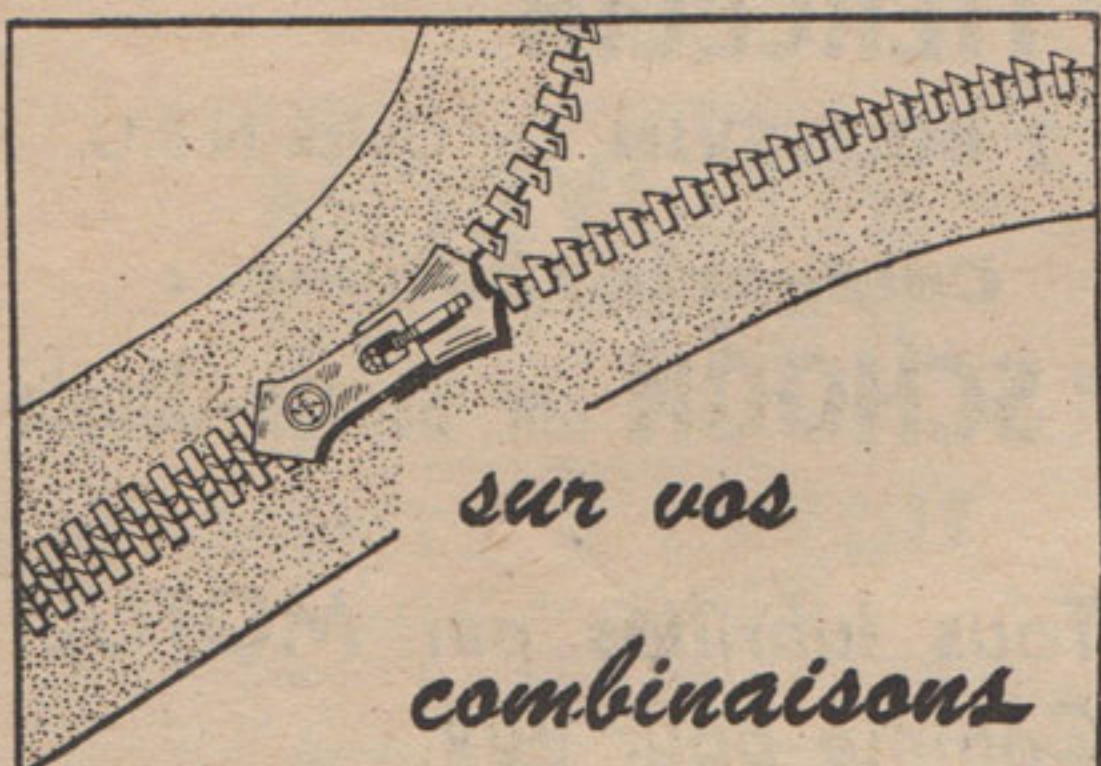


UNE LARGE EXPOSITION DE
TOUS MODELES DISPONIBLES
UNE STATION-SERVICE MODERNE
PAR DES MECANICIENS DIPLOMES
UN STOCK COMPLET DE PIECES DETACHEES

CREDIT AVANTAGEUX

ENGLISH SPEAKING

MAN SPRICHT DEUTSCH



sur vos
combinaisons

et survêtements

FERMETURE ÉCLAIR

rapide comme l'éclair.
souple, solide, sûre.

Fermeture Eclair
6, Rue Stanislas-Girardin
ROUEN
Usine à PETIT-OUEVILLY
Tél: R1.06.72



Stock direct et
dépôt central
43, Rue du Sentier
PARIS (2^{ème})
Cent. - 29.33

La véritable Fermeture Eclair brevetée S.G.D.G.
porte la marque ECLAIR sur la tirette des curseurs.

BOTTES et BOTTILLONS

MARCY 1 et 3, Place de la Bourse
PARIS (2^e)

Tél. : CEN. 83-11 (2 lignes)

extrait du catalogue

DEMI-BOTTE veau double tannage,
coutures canadiennes 3.950

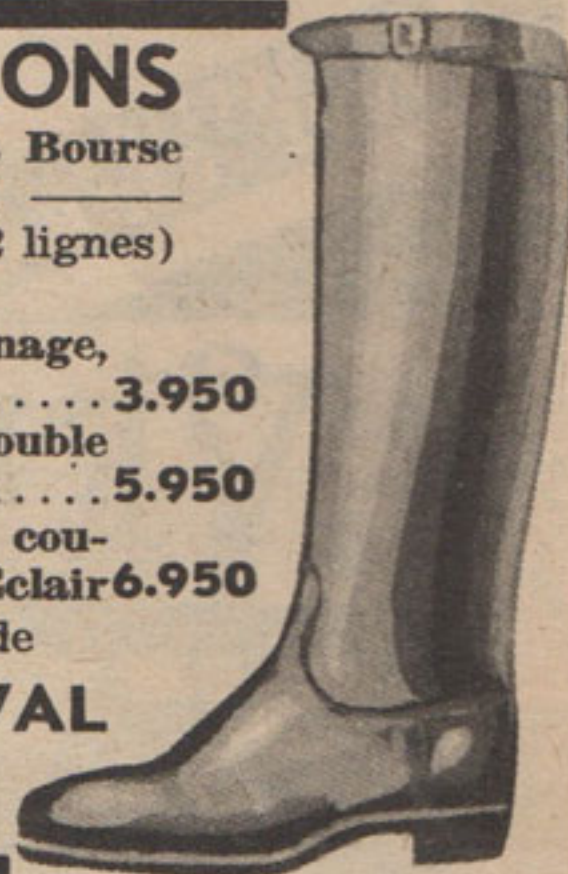
BOTTE box noir ou fauve, double
semelle cuir 5.950

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

Catalogue gratuit sur demande

MOTO-CHASSE-CHEVAL

LA PLUS IMPORTANTE
SPÉCIALITÉ FRANÇAISE

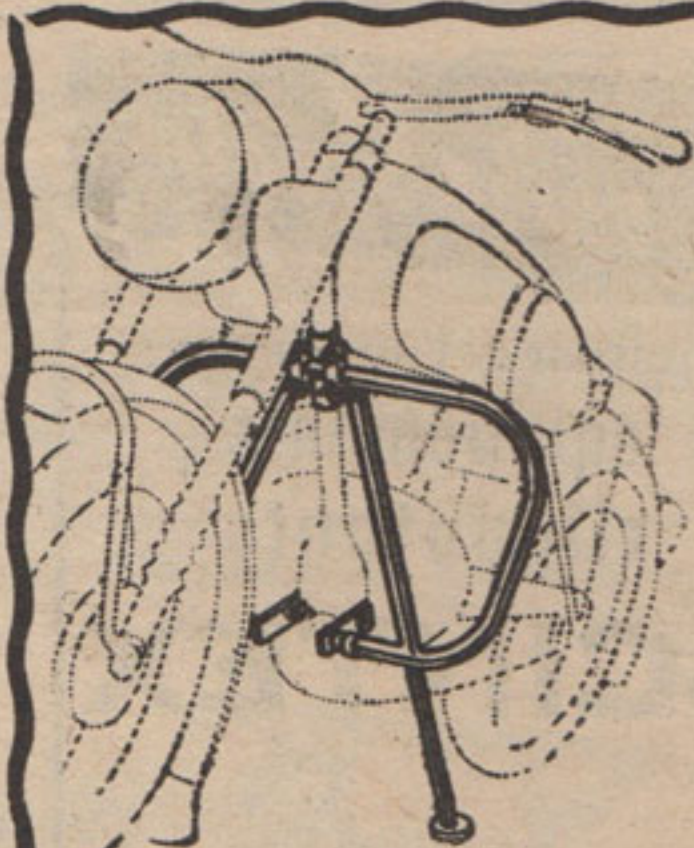


2
accessoires en 1 seul

Pare-chocs
EKA-DUO

avec béquille latérale
télescopique incorporée

Notice Fco sur demande
L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE
9, r. Belidor, PARIS-17^e



MOTTAZ



FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

Spécialités de Réservoirs

et Accessoires de Tôlerie pour
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS

& MOTOS

MODÈLES

DÉPOSÉS

307 à 311
rue de la Garenne

NANTERRE - Mai 29-77

TRIUMPH

LA MEILLEURE MOTO DU MONDE

IMPORTATEURS **TRIUMPH-FRANCE** 6, Boul. Pershing - PARIS

PUCH Service

CHATELET - SCOOTER

13, B^D SÉBASTOPOL . PARIS . CEN.33-74

VENTE * ACHAT * CRÉDIT

TOUTE LA GAMME...

CYCLOMOTEURS - SCOOTERS - MOTOS



PUCH

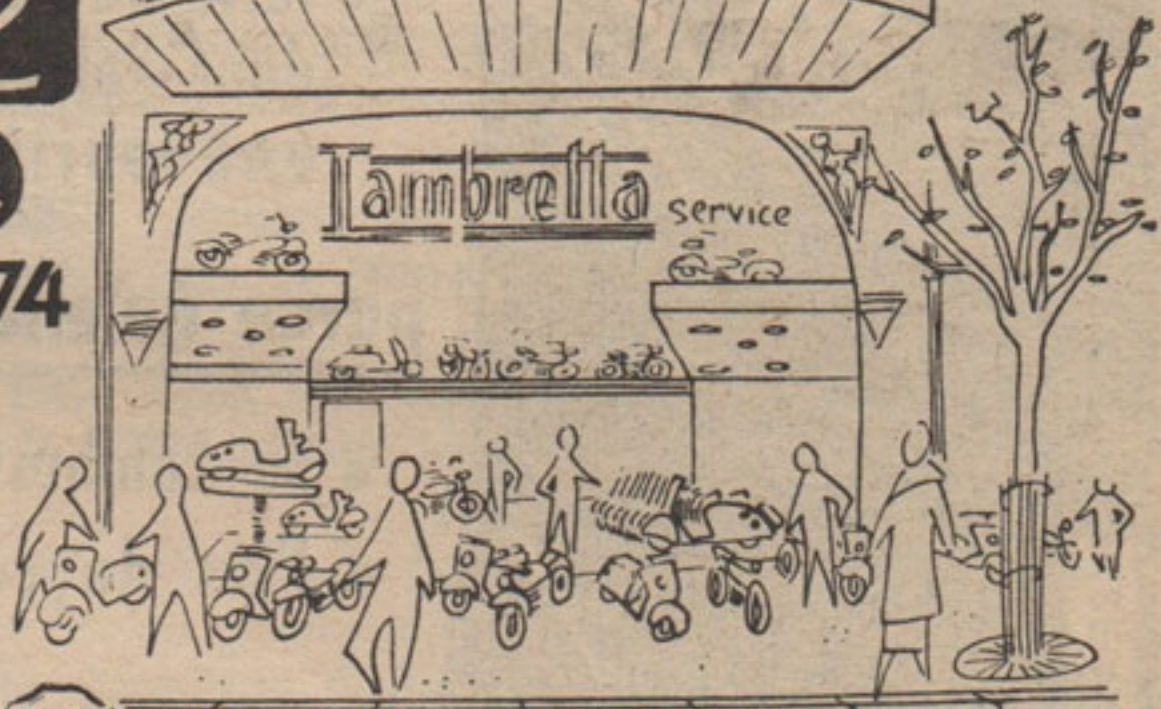
LAMBRETTA

SCOOTER LÉGER

PALOMA

RUMI

LAMBRETTA Service



Le plus vaste et le plus moderne
magasin du centre de Paris.

Lavage, entretien et réparation
spécialisée pour chaque marque

*

Reprise de tout matériel en état
aux meilleures conditions

*

Agent LAMBRETTA - RUMI -
PUCH - PALOMA - CAZENAVE -
STARLETT - SOLEX, etc..., etc...

SUPER CRÉDIT - DÉPOSITAIRE DE TOUS LES ACCESSOIRES

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



**L'ESSENCE
PRÉFÈRE...**

L'HUILE Bret-oil

SPÉCIALE 2 TEMPS!

parce qu'elle se mélange mieux

Bret-oil spéciale 2 temps

- se mélange instantanément
- reste définitivement diluée dans l'essence assurant ainsi une lubrification parfaite

▶ Départs instantanés
Grippages supprimés
Vitesse, nervosité

parce qu'elle "carbure" mieux!

- Sa combustion est complète
- Pas de calamine

▶ Pas de perle à la bougie
Pas de collage des segments

Bret-oil

« L'Huile de Compétition au service du Tourisme »

**SPÉCIALE
2 temps**

OLIVIER 322

P. DUMONT

4, Rue Jeanne-d'Arc - ISSY-LES-MOULINEAUX

Moto

LA
MOTO

revue

TOUS LES SAMEDIS

44^e ANNEE. — 26 MAI 1956. — N^o 1.291

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)



RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

Trophée de la Qualité Française

« S'il est vrai que le Bol d'Or a toujours rebuté certains grands champions qui estimaient difficile de rester en selle 24 h. de suite, il a aussi rebuté bien des constructeurs dont le matériel devait subir à cette occasion un test parmi les plus redoutables. Par contre, on sait que la publicité qui s'attache aux victoires obtenues dans le Bol d'Or est parmi les plus profitables qui soient. Lorsqu'une machine de marque a remporté le Bol d'Or, le public sait immédiatement qu'il a affaire à un matériel particulièrement solide.

Pour 1956, les organisateurs ont déjà reçu l'avis d'engagement de sept grandes marques. Nous sommes sûrs de voir au départ : Peugeot, Gnome-Rhône, Ydral, Alcyon, Puch, Jawa et Norton. Une telle confrontation, vous le savez, est assez rare. Dans les petites cylindrées (175 cmc.), la Fédération Française a décidé d'attribuer à la marque qui remportera l'épreuve le Trophée de la Qualité Française.

Il est en effet désirable que les firmes qui continuent à faire l'effort nécessaire pour imposer sur le plan international la qualité des motocycles français, soient toutes spécialement encouragées et que la gagnante d'entre elles soit publiquement récompensée. Par contre, les marques qui auront renoncé à concourir pour des raisons de principe ou de tranquillité, marqueront par leur abstention qu'elles n'entendent pas se battre sur le terrain de la qualité. Nous le regrettons ».

Tel est le langage tenu dans un communiqué qui nous fut remis tout dernièrement par la FFM et sur le fond duquel nous sommes parfaitement d'accord.

Il est indéniable que ce Trophée de la Qualité Française est le bienvenu, mais nous aurions souhaité, comme bien d'autres, que l'aide de la FFM à cette classique épreuve française, qui devient de plus en plus internationale, revête une forme... pécuniaire que la suppression du G. P. de France à Reims devait permettre, bien qu'il y ait l'organisation, cette année, par la FFM du Rallye de la FIM, organisation qui se révèle assez onéreuse. Mais au début de l'année, cette concentration touristique et le G.P. de France étaient néanmoins prévus financièrement.

Pour en revenir au Bol d'Or, à cette liste de maisons engagées officiellement, nous sommes en mesure d'ajouter Csepel, et nous ne voulons pas encore parler de certaines marques belges et allemandes qui pourraient bien être présentes les 2 et 3 juin à Montlhéry.

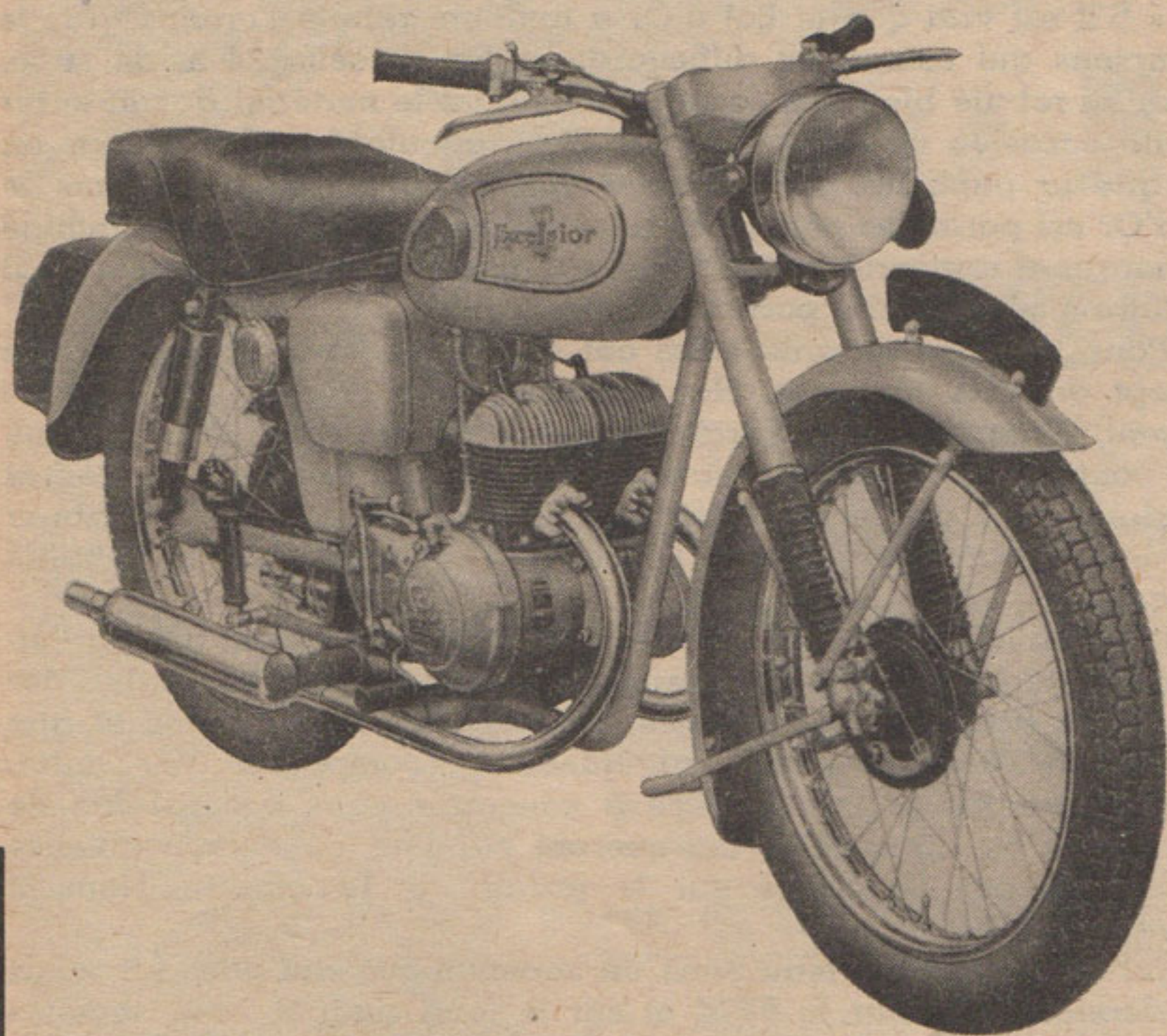
Ainsi, il est superflu de souligner l'intérêt apporté à la compétition et au Bol d'Or par les firmes étrangères. Le réveil de l'industrie française est encourageant, car aux marques précitées, il faut ajouter Sotecma qui a engagé trois machines.

Pourrons-nous bientôt célébrer le mariage de l'industrie française (en partie) et du sport ?

Ce que l'on trouve sur
le Marché Français :

LA 250 EXCELSIOR

**UNE DES RARES
VERTICAL-TWINS
2-TEMPS ANGLAISES**



Excelstor, une des marques les plus connues en matière de 2 temps anglais, illustre parfaitement la technique des petites cylindrées anglaises, c'est-à-dire machines d'un rendement moyen, mais particulièrement adaptées à une utilisation quotidienne sans aléas.

Cette maison propose pour 1956 une gamme assez étendue de modèles allant du 100 cmc. 2 vitesses à la 250 bicylindre (seule twin 2 temps anglaise d'ailleurs). C'est justement la 250 cmc., importée actuellement par Garreau, que nous allons examiner, 250 cmc. qui existe en 2 versions : normale et sport.

Si dans leur aspect général, ces deux twins sont restées à peu près identiques à celles que nous avons décrites l'an dernier (voir MR n° 1235), il n'en convient pas moins de souligner les quelques modifications qui ont été apportées en 1956.

Celles-ci portent essentiellement sur l'aspect extérieur, puisque deux silencieux séparés sont montés désormais en lieu et place des 2 tubes réunis dans un seul pot. A noter également le nouveau coffre à outils d'un dessin plus net.

LA PARTIE CYCLE

Le modèle normal se distingue du modèle sport par le cadre qui se dédouble sous le moteur sur le type sport et par une triangulation renforcée de l'arrière du cadre, ceci se traduit sur ce dernier modèle par une inclinaison moins prononcée des amortisseurs hydrauliques.

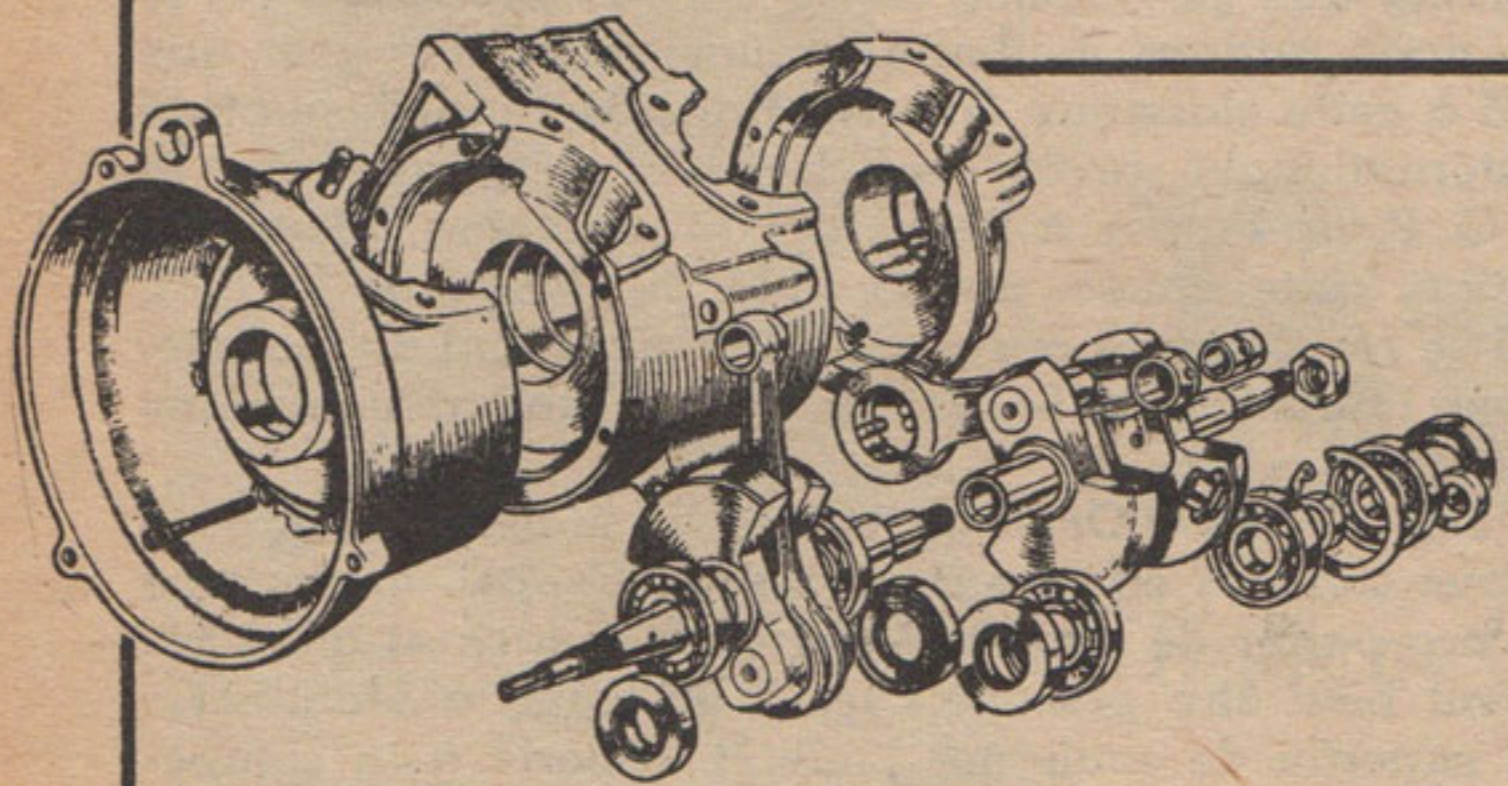
Autre différence encore, les freins qui sont centraux sur le type STT4.

Sur le même modèle on remarque un garde-boue avant plus enveloppant, et un pneu ribbed à la place du pneu à pavés de la TT3.

Fourche télescopique, réservoir, selle, équipement électrique... sont communs aux deux modèles.

UN SEMI-BLOC MOTEUR

Ces deux productions Excelsior sont équipées du même semi-bloc-moteur 2 cylindres longue-course (rapport : 1,24) de



D'une ligne assez conventionnelle, la 250 cmc. Excelsior donne une indéniable impression de robustesse. On note, sur les modèles 56, les deux pots d'échappement séparés. - Ci-contre : vue éclatée du carter moteur composé d'un carter central auquel viennent s'accoler les deux demi-carter latéraux. L'accouplement des deux embellages se fait par cannelures.

50 mm d'alésage pour 62 mm de course d'une cylindrée exacte de 244 cmc., le type STT4 se différenciant uniquement du modèle normal par l'adoption de deux carburateurs Amal à cuve unique. Il est curieux de constater d'ailleurs que l'un et l'autre développent la même puissance de 12,8 CV à 5.500 t/m pour un taux de compression de 7,8 à 1 (puissance spécifique 52,4 CV/l). Donc puissance moyenne pour 1956, mais le caractère utilitaire de cette machine est un sûr garant de sa longévité.

Le vilebrequin démontable est supporté par 5 roulements (2 centraux, 1 côté volant magnétique, 2 côté transmission primaire), ce qui laisse bien augurer de la grande rigidité de l'ensemble ; les têtes de bielle sont montées sur rouleaux.

Transmission primaire du côté gauche par chaîne enclose.

LA BOITE

Les rapports de démultiplication finale sont restés les mêmes pour les deux types, soit : 16,18 - 9,97 - 7,48 et 5,54 à 1. Donc, si l'on a une quatrième à 100 %, on aura une troisième à 74,1 %, une seconde à 55,8 % et une première à 34,3 %. Tenant compte des rapports assez courts de troisième et de première, nous aurions préféré une deuxième un peu plus courte, de 10,68 à 1 (51,9 %).

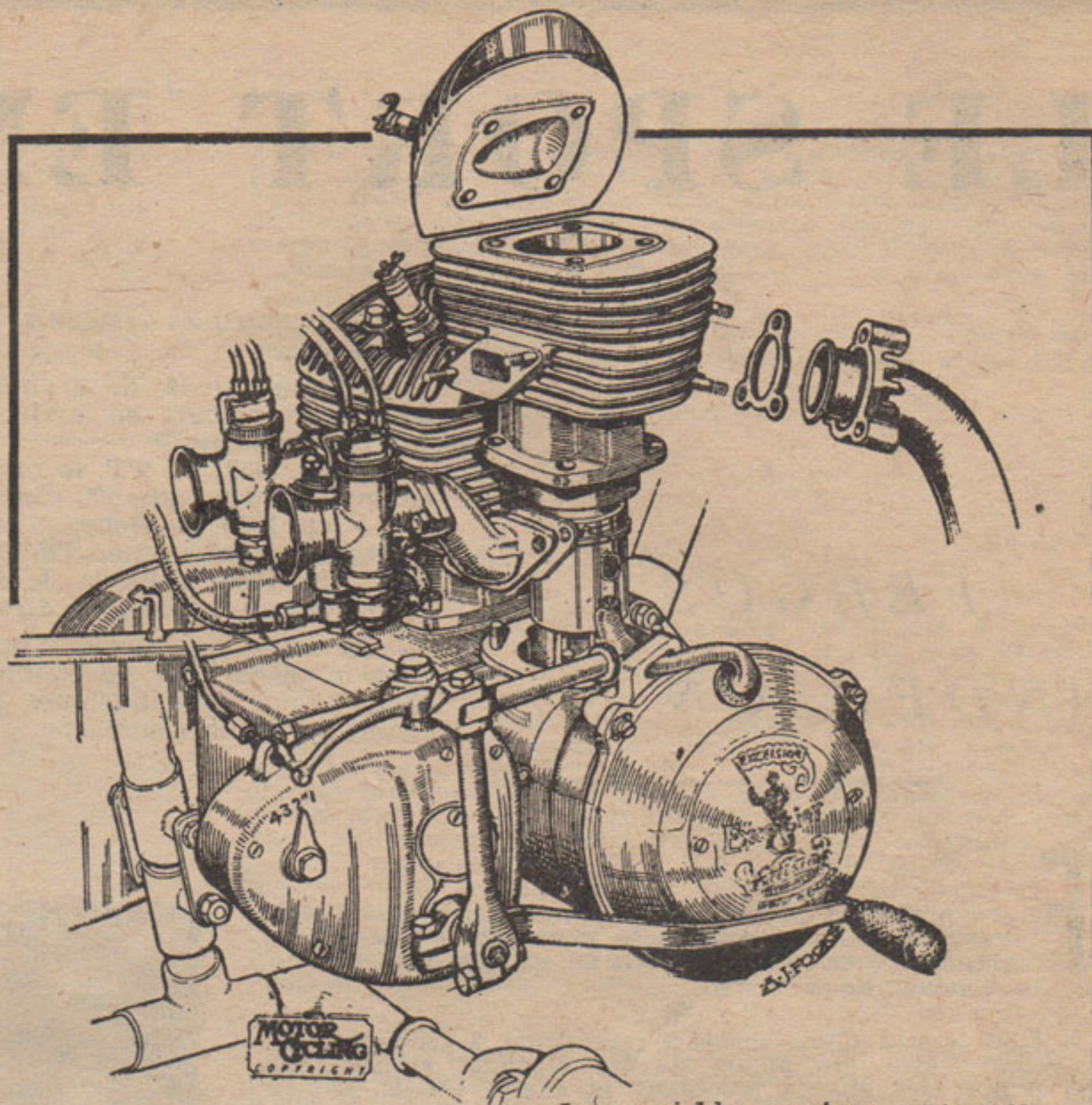
L'allumage s'effectue par un volant magnétique Wyco-Pacy d'une puissance de 30 watts qui fournit l'allumage, l'éclairage et assure également la recharge d'une batterie par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse.

Poids à vide 120 kg pour le modèle Tourisme et 130 kg environ pour la version sport.

La contenance du réservoir est d'environ 13,5 litres de mélange.

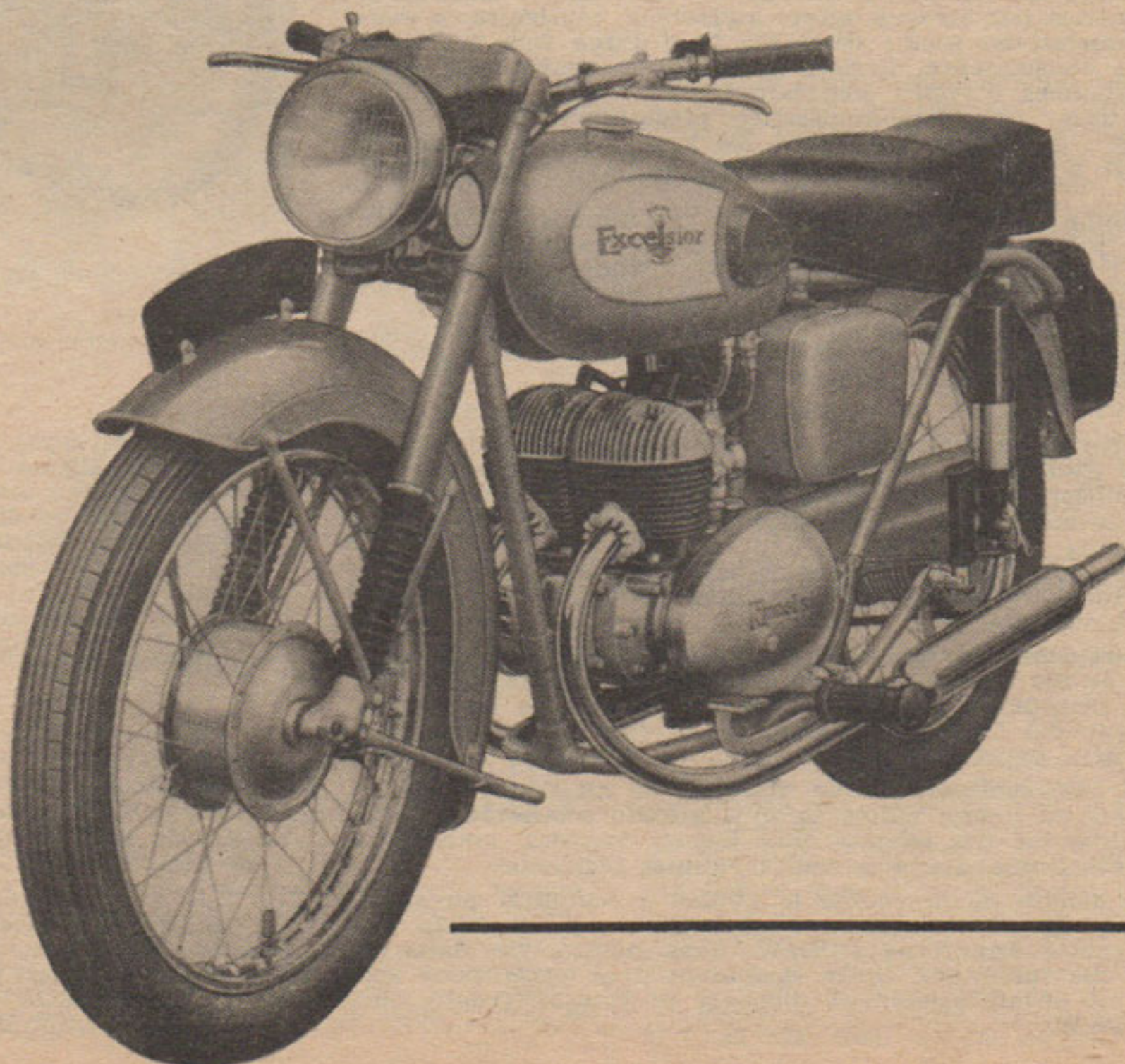
En définitive, deux machines qui ne présentent en elles-mêmes aucun caractère révolutionnaire, mais n'en sont pas moins intéressantes pour l'usager qui désire un véhicule robuste, et néanmoins assez rapide.

J. L.



Le semi-bloc moteur avec ses deux cylindres fonte séparés, dérivé du Villiers monocylindre. Il s'agit ici de la version sport à deux carburateurs. On remarque l'absence de filtre à air ainsi que la cuve centrale unique.

Ci-contre : sur le type STT4, on retrouve les mêmes modifications que sur le modèle normal, telles que les deux pots d'échappement et le nouveau dessin du coffre à outils qui enferme également la batterie.



LE SPORT EN DEUIL

FERGUS ANDERSON

Fergus Anderson !.. Quel sportif ignore son nom ? Il faut dire qu'Anderson commença sa carrière il y a 29 ans, en 1927, à l'âge de 19 ans (il était né en 1909, avait donc 47 ans au moment de sa mort).

★
Il était le seul pilote actuel à représenter 3 générations de coureurs : celle des pilotes de ces dernières années, celle des pilotes des années précédant la guerre (Frith, Daniell, Foster, G. Meier, H.P. Muller, Kraus, Kluge, Tenni, Serafini et Lorenzetti — qui court toujours —), enfin celles des années héroïques d'avant 1930, avec des noms déjà, malheureusement, trop souvent oubliés : Bennett, Woods, Guthrie, Varzi, Nuvolari, Taruffi, Henne, Loof, Gall, etc...

Ainsi Anderson, et comme pilote, et comme journaliste, était le seul homme à faire le lien entre trois époques motocyclistes différentes, entre 3 générations de coureurs.

★
Mais lui-même, comme pilote, connu également différentes périodes dans sa carrière, avant de devenir un as incontesté. Il commença par être un pilote audacieux, téméraire, « sauvage » pourrait-on même dire. Et, plus d'une fois, la chute en fut la conséquence. Période sans succès marquants, sans grandes chances d'avenir semblait-il.

Liée à cela, une méconnaissance presque complète de la technique : il menait sans pitié les plus belles mécaniques, « bricolait » avec la plus audacieuse négligence et imprécision.

Cet homme alors « sans tête », ne put jamais sortir de la moyenne, même monté sur les meilleures machines du moment (il s'agit ici des années 1934-35) : Rudge-Impéria, NSU ACT, etc...

Mais quand, en 1939, Fergus termina second en Allemagne, sur sa Norton, derrière la BMW à compresseur de l'officiel Kraus, c'était un nouvel Anderson qui s'affirmait.

★
Dès la fin de la guerre, il reprit immédiatement du service dans le « Continental-Circus » et fut de presque tous les circuits européens, surtout des petits circuits où il faisait la loi, que ce soit avec sa Velocette KTT, son AJS 7R ou sa Norton Manx.

Entre temps, il avait appris à régler un moteur, à le « gonfler », à lui faire rendre son maximum. Et les chutes étaient également oubliées.

Et, à partir de 1949, l'écossais emmena les Guzzi 250 Gambalunghino et 500 Gambalunga de victoire en victoire, trouvant d'ailleurs bientôt sa place dans les rangs officiels de l'usine de Mandello del Lario, pour laquelle, en 1953 et 1954, il remporte le titre de champion du Monde en 350 cmc.

L'année 1955 semblait devoir marquer la fin de sa carrière active, mais en même temps sa plus grande consécration : il devient directeur des courses chez Guzzi, essayeur, conseiller, bref, la tête d'une des plus belles équipes officielles.

Mais le démon de la course le poussa à remonter en selle. Et après la fin de son contrat chez Guzzi, il en signa un nouveau, cette année, avec BMW. Très hétéroclite dans le choix de ses machines, mais également très prisé pour ses capacités, il devait également disputer le Tourist Trophy sur une 350 DKW.

Deux terribles accidents viennent, une fois de plus, d'endeuiller le sport motocycliste.

Chaque année, de grands champions disparaissent ainsi et, sans faire de grands retours en arrière, nous vous rappelons rapidement les morts des pilotes suivants :

— en 1953, au TT, le britannique L. Graham, officiel MV, mais qui fut champion du monde 500 cmc. sur AJS en 1949 ;

— en 1954, à Monza, l'autrichien Hollaus, qui fut, cette même année, champion du monde en 125 cmc. sur NSU ;

— en 1955, à Imola, le sud-africain Amm, devenu officiel MV, et qui fut certainement le plus direct concurrent de Duke.

Et cette année, alors que la saison sportive ne fait que commencer, c'est la disparition de Remmert, passager de Faust, lui-même grièvement blessé ; puis celle, quelques jours plus tard, d'un champion universellement connu : Fergus Anderson.



Anderson n'est donc pas l'étoile qui a fait son nom en une ou deux saisons. C'est par la tenacité, la patience, l'opiniâtreté, l'apprentissage, qu'il est arrivé à ses fins (en 1935, on ne donnait pas cher de ses possibilités). Pas à pas, course par course, il a amélioré ses connaissances, son style, sa tactique, son sens du moteur. A ses dépens, il a appris qu'une carrière ne se faisait pas dans un lit d'hôpital... et depuis la guerre jusqu'à la malheureuse chute qui devait occasionner sa mort, il ne tomba sérieusement que deux fois : à Berne et à Senigallia.

★
Devenu très prudent, mise à part la compétition motocycliste, il ne s'adonnait plus à aucun sport violent. En course, il utilisait essentiellement son sens tactique devenu très aigu, évitant au maximum de prendre des risques, tant pour lui que pour sa machine, restant toujours dans les limites de la sécurité.

★
Anderson ?... le plus international des pilotes. Ecossais, il vivait en Italie, avait ses enfants en pension en Allemagne. Parlait anglais, français, italien, allemand. Pilota des machines anglaises (Norton, AJS, Velocette, Rudge), italiennes (Guzzi), allemandes (Impéria, NSU, DKW, BMW).

— L'ACCIDENT —

Depuis ce début de saison, et après son départ de chez Guzzi, Fergus Anderson avait signé un contrat chez BMW.

Au guidon d'une machine déjà améliorée par rapport aux « Rennsport client », il avait déjà disputé la course de Mettet. Le dimanche 6 mai, il défendait les couleurs de BMW, contre la 4 cylindres MV de Surtees, les Norton et Guzzi officielles. Parti assez lentement, après une magnifique remontée durant laquelle il pulvérisa le record du tour à 158,5 kmh, il se trouvait en deuxième position derrière la 4 cylindres italienne. Il sortit alors de la route une première fois, se re-

mit sur le circuit, baissa l'allure pour se maintenir en seconde place. C'est alors que la Guzzi de Lomas vint l'attaquer : Fergus remet les gaz... et ce fut la chute fatale dans le virage de Bizet. Que s'est-il passé exactement ? Anderson ne put-il maîtriser sa machine dans la méchante courbe, ou bien celle-ci dérapait-elle sur une tache d'huile ? Le saurons-nous un jour ?

Sa tête heurta un poteau..., le casque éclata et Fergus Anderson devait mourir peu après, dans l'ambulance qui l'emmenait à l'hôpital.

REMMERT (passager de Faust)



Le malheureux équipage allemand, champion du monde 1955. A gauche, Remmert qui vient de trouver la mort ; à droite, Faust qui fut grièvement blessé.

C'est le 20 avril, sur le rapide circuit fermé de Hockenheim, que l'équipage Faust-Remmert fut accidenté, alors que les 4 principaux sidecaristes allemands, Faust, Noll, Hillebrand et Schneider procédaient à des essais de carénage intégral.

UNE COURTE, MAIS PRESTIGIEUSE CARRIÈRE

C'est lors du Grand Prix d'Espagne de l'an dernier que l'équipe Faust-Remmert se fit internationalement largement connaître, en remportant, devant Smith, l'épreuve des sidecars.

Né en 1924, Faust fit, avant-guerre, des études de mécanicien. Mais ce n'est qu'en 1951 qu'il courut pour la première fois, en catégorie nationale, avec une 250 TWN « Herisson ». Et, après quelques succès, il s'essaya, la même année, et pour la première fois, en sidecar sur une BMW cubitée. En 1953 seulement, il pénètre en catégorie « Inter », déjà en compagnie de son vieux camarade Remmert. L'année suivante, cette équipe très liée glane déjà quelques grands succès, mais c'est en 1955 qu'elle fera preuve de toute sa maîtrise, remportant de nombreux Grands Prix Internationaux. Et le couronnement de la carrière de Faust et de Remmert sera les titres de Champion d'Allemagne et de Champion du Monde 1955.

Remmert, né en janvier 1925, était un ex-pilote de « tout-terrain », très tenace, d'une énergie exceptionnelle, tout à l'opposé du bouillant Faust.

★

Très spectaculaire, l'équipe Faust-Remmert, malgré un style très « coulé », prenait incontestablement de grands risques, même d'ailleurs quand cela n'était pas nécessaire. Pourchassé ou ayant une confortable avance, le pilotage était toujours le même, comme si, toujours, le side avait le feu à ses trousses. Un sens du pilotage incontestable, toujours à la limite de ses possibilités (tant pis pour la machine), qui galvanisait, électrisait les spectateurs.

Et nous ne pourrions mieux terminer ces lignes que par le commentaire d'Oliver à la fin du Grand Prix d'Espagne de l'an dernier : « Je vous présente, Messieurs, les futurs Champions du Monde de la catégorie sidecars. Aucun équipage, actuellement, ne peut lui être comparé ! ».

L'ACCIDENT

Le 20 avril, BMW avait rassemblé à Hockenheim ses quatre meilleurs équipages allemands, en vue d'essayer, sur la machine de Noll, un carénage intégral et nouveau. Malgré les recommandations de ce dernier, car une machine intégralement carénée réagit différemment qu'une machine partiellement carénée et nécessite une certaine accoutumance, malgré les conseils de prudence, Faust-Remmert firent immédiatement preuve de leur fougue habituelle. Un tour pour chauffer, changement de bougies, un tour pour se lancer, et Faust veut, dès le troisième tour, pulvériser les records.

Que se passa-t-il ? Nul ne le sait précisément. Mais, dans une ligne droite, le side se mit en travers, laissa de grandes traces de pneus, et sortit de la route. Remmert fut projeté à 30 mètres et percuta un piquet en acier : la mort fut immédiate. Quant à Faust, il a deux fractures à la jambe, et l'on ne sait si l'on ne sera pas obligé de l'amputer. Mais de toutes façons, sa carrière de pilote semble sérieusement compromise.

Cause mécanique ? Non : le side fut démonté, toutes les pièces examinées. Tout était en parfait état.

Faisant preuve une fois de plus de son mordant habituel, l'équipage Faust-Remmert fut victime de sa fougue.

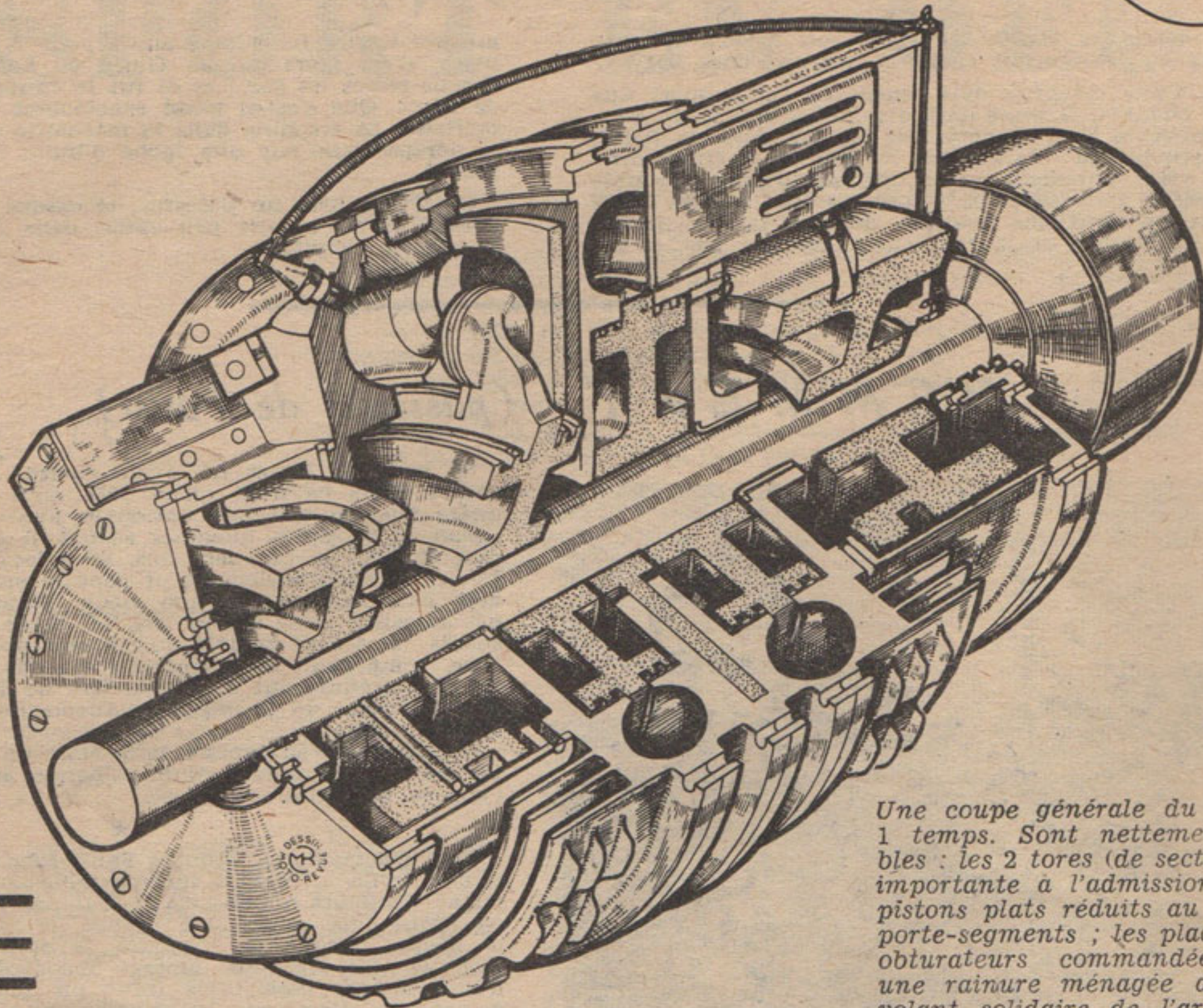
■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — (Tourisme, Sport, Camping). — Le MCC a réuni ses sociétaires en sa 24^e assemblée générale et les membres actifs présents ont adopté à l'unanimité tous les rapports qui leur furent présentés, prouvant l'importante activité du club, puis ils élurent à bulletins secrets les Comités d'Honneur et Actif qui sont ainsi composés pour l'exercice 56 : Comité d'Honneur : Prés. : Depreux, Député de la Seine, ancien Ministre. Vice-Prés. : Chrisostome, Maire de Châtillon, G. Monneret, Perrin, Kléné, Garreau. Président : Cantalice. Vice-Présid. : Dourlans, Jeannin, Raby. Secrétaire génér. : La Fosse. Secr.

DANS LES CLUBS

adj. : Felisson, Duhamel. Trés. gén. : Podevin. Trés. adj. : Busière, Porchet. Dél. à la Presse : Dolique. Dél. au Tourisme : Giat. Dél. au Sport : Yvetot. Dél. au camping : Bousson. Dél. aux Fêtes et Propagande : Gelot. Dél. Section Cyclo-moteurs : Toussaint. Dél. titulaire à la LMIF : Lafosse. Dél. suppléants à la LMIF : Giat et Yvetot.

Le Trésorier-Fondateur, Marcel Boulet, qui assumait ses fonctions depuis 24 ans, étant démissionnaire pour raisons de santé, a été nommé à l'unanimité Trésorier Honoraire en récompense des nombreux services rendus au club. Enfin ce Comité de direction sera épaulé dans ses travaux par diverses Commissions de Travail.

Rappelons qu'à partir du mois de mars, les réunions amicales reprendront bi-mensuellement et qu'elles se dérouleront les premier et troisième vendredis de chaque mois (au lieu du jeudi précédemment). Prochaines séances à partir de 21 h. au siège social, 47, rue G. Péri, Châtillon.



Une coupe générale du moteur 1 temps. Sont nettement visibles : les 2 tores (de section plus importante à l'admission) ; les pistons plats réduits au rôle de porte-segments ; les plaques des obturateurs commandées par une rainure ménagée dans un volant solidaire de l'arbre-moteur ; la bougie ; les ailettes de refroidissement, etc... etc...

LE
MOTEUR
A
1 TEMPS
EST NE
EN
FRANCE

Au début de cette année, la presse technique internationale rendait compte à ses lecteurs des travaux d'un ingénieur anglais bien connu, Granville Bradshaw, et de son dernier né : l'Omega. Pour sa part, MOTO-REVUE consacrait plusieurs pages à ce prototype révolutionnaire (MR 1278), ce qui devait nous permettre, par la suite, de rentrer en rapport avec un français cette fois : M. Fillols, de La Ciotat, auteur d'un moteur tout aussi révolutionnaire, puisque dénommé moteur à 1 temps, moteur d'ailleurs couvert par les brevets n° 926516 de juillet 1944 et n° 16.933 de mars 1955 ; le premier en tant que brevet de principe, le second comme brevet de forme.

L'OMEGA ET LE MOTEUR
A 1 TEMPS

Contrairement à ce que laisse supposer ce préambule, et bien que dans ces deux moteurs les pistons se déplacent dans des tores, l'Omega et le moteur à 1 temps n'ont rien de commun. Cependant, si nous établissons un parallèle, c'est que dans les deux cas, les chercheurs sont partis de la même constatation : le moteur classique à combustion interne, avec équipage alternatif et distribution par soupapes, a pratiquement atteint son plafond.

Il est hors de doute que nous sommes à l'orée de techniques nouvelles en matière de propulsion, et dans ce dernier domaine, la turbine peut tenir une large place, car le temps de « l'alternatif » est compté.

★

Je vois d'ici certains lecteurs s'émouvoir.

Comment, à « Moto-Revue », d'un côté on prône la technique des machines compétitions qui, en général, fait appel aux doubles ACT, donc à un moteur bien alternatif, et de l'autre côté, on vante la turbine ?

Tout ceci est vrai. Dans l'état actuel de nos connaissances, la distribution par soupapes en tête, avec culasse hémisphérique, est imbattable. Mais dans le domaine de la recherche pure, de la meilleure utilisation des calories contenues dans le carburant, il est hors de doute qu'il y a bien mieux que le cycle Beau de Rochas.

Pour s'en convaincre, jetons un coup d'œil chez nos voisins de l'automobile, et immédiatement nous nous apercevons que la General Motors, Fiat, Rover et chez nous Renault ont déjà réalisé, ou vont réaliser des prototypes de voiture à turbine. Mais, en général, il s'agit là d'une véritable turbine, avec aubes et ailettes, alors que celle proposée par Mr Fillols est du type à piston, ce qui lui permet d'obtenir un moteur à 1 temps, la turbine étant un moteur « continu ».

LE PRINCIPE

Dans notre moteur à 1 temps, l'énergie fournie par la combustion de l'émulsion carburée est recueillie par un piston se déplaçant dans un tore. Ce piston est fixé sur la périphérie d'un volant qui est directement claveté sur l'arbre-moteur. La récupération de l'énergie est donc simple, et la direction de la force est toujours tangente au tore et dans son plan, donc toujours perpendiculaire à l'arbre-moteur.

Le piston a ainsi un mouvement continu, circulaire, contrairement au moteur

de l'Omega, où les pistons ont un mouvement alternatif.

★

Le moteur à 1 temps comporte, par nécessité, deux tores, l'un servant aux temps d'admission et de compression, l'autre aux temps de détente et d'échappement. Le premier tore cité est de plus grandes dimensions que le second, afin d'avoir un meilleur taux de remplissage.

Les échanges gazeux d'un tore à l'autre se font au moyen de lumières mises en repérage à l'aide d'un distributeur rotatif situé entre les deux tores et solidaire de l'arbre-moteur.

★

On voit déjà les différences existant avec l'Omega. Et à l'avantage du moteur 1 temps, notons :

- piston à mouvement continu et circulaire ;
- distributeur à mouvement continu et circulaire ;
- tores fixes.

Il y a cependant, dans notre moteur, deux pièces animées d'un mouvement alternatif : les obturateurs (un sur chaque tore).

Il faut, en effet, pour que les pistons puissent créer les dépressions (pour l'admission) et compressions nécessaires, que le tore soit obstrué intérieurement. Mais comme ces mêmes pistons ont un mouvement circulaire, il faut que ces « obturateurs » aient un mouvement de va-et-vient, donc un mouvement alternatif, s'effaçant au moment où les pistons passent à leur hauteur.

Ces deux obturateurs sont heureusement réalisés en alliage léger et la pièce en elle-même est très allégée.

LE FONCTIONNEMENT DU CYCLE

L'ADMISSION

Dans le tore admission-compression, débouche directement la tubulure d'admission, elle-même reliée évidemment au carburateur.

Le piston, après avoir démasqué cette lumière d'admission, commence à aspirer les gaz frais, l'obturateur étant fermé. Le piston effectue presque un tour complet, puis démasque le passage faisant communiquer les deux tores ; mais à ce moment, les deux tores ne sont pas en communication, la lumière du distributeur rotatif qui règle l'échange des gaz entre les deux tores n'étant pas en repérage.

Notre tore d'admission est donc plein de gaz frais.

Le piston poursuit sa course, l'obturateur s'ouvre, puis se referme, et un nouveau temps d'admission recommence.

LA COMPRESSION

Mais dans le moteur de Mr Fillols, les pistons travaillent sur leurs deux faces. Et c'est ainsi que lorsque notre piston recommence à aspirer les gaz frais par une face, par l'autre face, il comprime les gaz frais admis au tour précédent.

Ainsi le premier tore remplit bien son rôle de tore d'admission et de compression.

★

Les gaz frais sont donc comprimés par une face du piston, et bien avant que le piston n'arrive à la hauteur de la lumière de communication avec l'autre tore, la lumière du distributeur arrive en regard avec ce passage de communication. Les gaz comprimés se précipitent donc dans le second tore.

Le piston du second tore (détente-échappement) est calé de manière à ce que l'espace compris entre piston et obturateur (et dans lequel débouche la lumière de communication) soit assez faible, de manière à garder une certaine compression.

LA DETENTE

Dans cette fraction de ce deuxième tore, fraction qui forme la chambre d'explo-

sion, se trouve évidemment la bougie d'allumage.

L'allumage se produit, combustion, temps de détente (temps moteur) sur 280° environ, puis le piston arrive au niveau de la lumière d'échappement. L'obturateur s'efface pour laisser le passage au piston, et un nouveau temps moteur recommence.

L'ECHAPPEMENT

Mais comme dans notre premier tore, le piston, ici aussi, travaille sur ses deux faces. Et si, d'un côté, le piston subit la poussée des gaz qui viennent d'être enflammés, par son autre face il chasse les gaz brûlés lors du cycle précédent.

★

RESUMONS-NOUS

Dans le premier tore, et durant une rotation complète de l'arbre-moteur (donc du piston) :

- une des faces du piston crée la dépression nécessaire pour l'admission des gaz frais ;
- en même temps l'autre face de ce même piston comprime les gaz frais admis durant le tour-moteur précédent.

A la fin de cette compression, les gaz comprimés passent d'un tore à l'autre, et sitôt après leur entrée dans le deuxième tore, ils sont enflammés par l'étincelle de la bougie.

★

Dans le deuxième tore, et durant également une rotation complète de l'arbre-moteur (donc du piston du second tore) :

- une des faces du piston subit la poussée des gaz qui viennent d'être enflammés ;
- l'autre face, en même temps, chasse vers l'extérieur les gaz inertes qui ont été brûlés lors du cycle précédent et qui se sont expandus.

★

Ainsi, durant un tour-moteur et un seul, nous obtenons conjointement les 4 temps classiques : admission-compression-détente et échappement.

Mais — et en ce sens ce moteur dif-

fère d'un classique 2 temps dont le cycle de fonctionnement se fait également sur un tour-moteur — les différentes phases (les différents temps) sont nettement différenciées les unes des autres, comme sur un classique 4 temps.

De plus, chaque temps se fait sur presque 1 tour moteur (un peu plus d'un demi tour sur un 4 temps). Ainsi, bien que différenciés les uns des autres, les 4 temps s'opèrent conjointement, mais chacun d'eux appartenant à un cycle complet différent.

LA REALISATION

On voit donc que le principe de fonctionnement est très simple.

Corollairement, la réalisation l'est tout autant.

Nous avons un arbre central auquel on peut donner le diamètre, la rigidité que l'on veut. Sur cet arbre sont clavetés les deux volants avec leur piston respectif à la périphérie — le distributeur rotatif — et deux autres volants ayant sur leur pourtour une gorge faisant office de came pour les obturateurs.

Toutes ces pièces sont donc faciles à usiner, à équilibrer, etc...

Quant aux tores, ils sont réalisés en demi-coquilles, comme sur l'Omega.

Notons enfin, pour les deux obturateurs et les volants-cames, deux carters étanches.

★

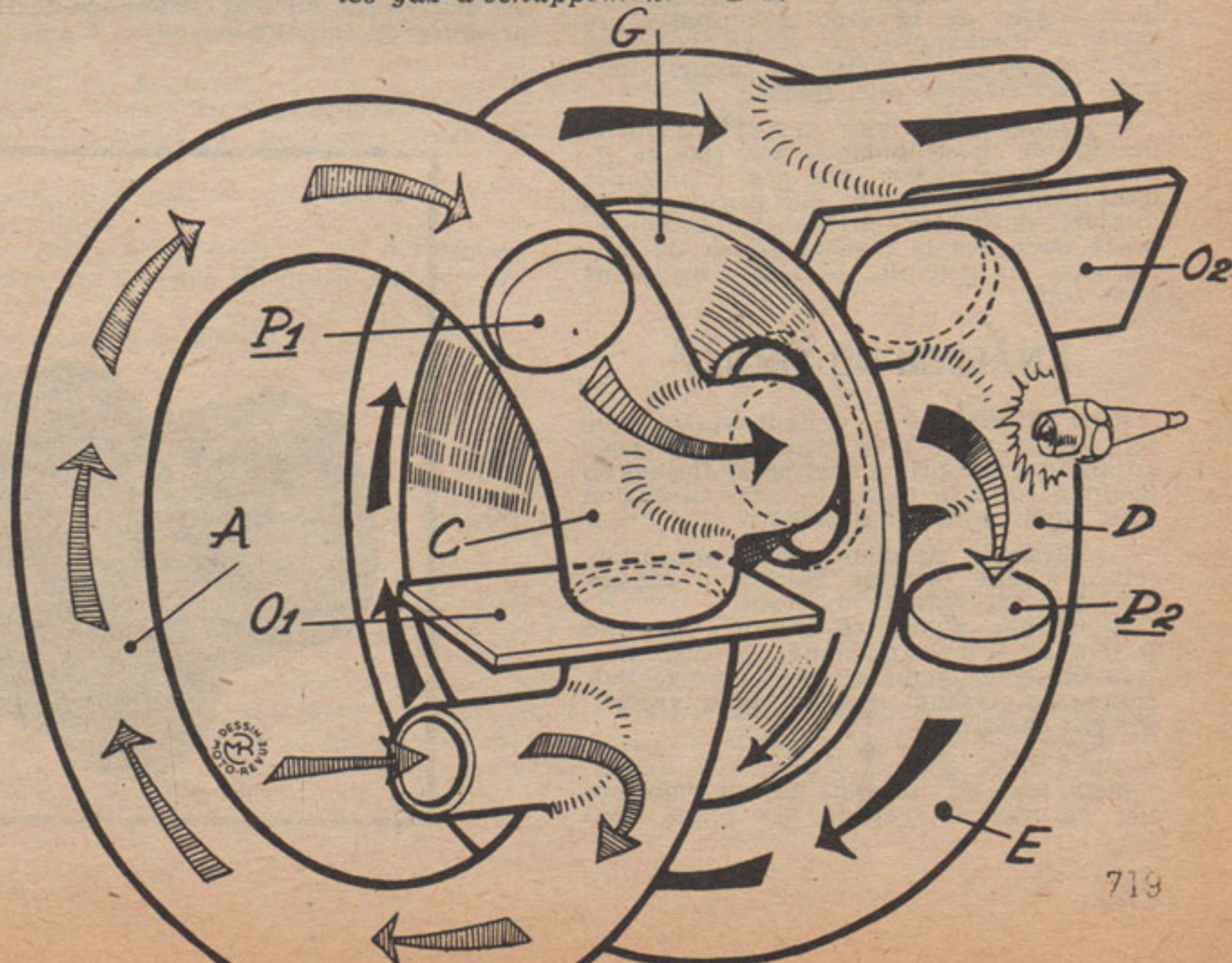
L'allumage est assuré par un volant magnétique calé directement sur l'arbre moteur. Pompe à huile également entraînée par cet arbre.

UN PROTOTYPE EST CONSTRUIT

Mais ce qui est intéressant dans le cas de Mr Fillols, c'est qu'un prototype a été réalisé, et son auteur nous en a d'ailleurs fait parvenir les photos.

Le moteur, de très faibles dimensions, a une cylindrée de 1,8 l. ; étant destiné à des usages divers, on ne s'est pas attaché à avoir une cylindrée typiquement moto.

Schéma de principe du moteur 1 temps, avec les gaz frais hachurés et les gaz brûlés en noir : admission « A » sous une face du piston « P1 » et compression « C » par l'autre face, l'obturateur « O1 » fermant le tore. Les gaz comprimés passent dans le deuxième tore quand l'ouverture de la glace « G » du distributeur est en repérage. Ces gaz enflammés par la bougie ne pouvant se détendre à gauche, l'obturateur « O2 » étant fermé, agissent, durant la détente « D » sur le piston « P2 » qui chasse en même temps les gaz d'échappement « E ».



Quelques chiffres, puissance, couple, etc., ont été relevés, mais pour intéressants qu'ils soient, il faut bien comprendre qu'ici tout est encore à débayer, et que le plus gros reste à faire.

C'est ainsi que pour un taux de compression de 6 à 1, la puissance à 500 t/m (!) est de 17 CV.

Donc puissance spécifique très faible, mais le régime moteur l'est tout autant, sinon plus, proportionnellement.

Si bien qu'en faisant le rapport puissance-régime, en ramenant par exemple la puissance spécifique à 1.000 t/m, ce qui est un rapport plus valable que la seule puissance spécifique en elle-même, nous trouvons des chiffres tout à fait à l'avantage du moteur à 1 temps : 17 CV à 500 t/m = 34 CV à 1.000 t/m, pour une cylindrée de 1,8 l, soit une puissance spécifique de 19 CV/l à 1.000 t/m, tandis qu'une 500 cmc. moderne de 30 CV à 6.000 t/m nous donnerait seulement 10 CV/l à 1.000 t/m.

On voit donc que le remplissage à bas régime est excellent, conséquence d'un temps d'admission très long. D'ailleurs, le travail des pistons sur de très longues durées angulaires (280° environ) est favorable également au temps moteur, où la détente des gaz est beaucoup plus complètement utilisée par le piston, avant de partir en pure perte à l'échappement.

On ne s'étonnera plus dès lors que la valeur du couple soit exceptionnelle ; 24 mkg ! soit 13,3 mkg/l (le record en moto de série est de sensiblement 10 mkg/l).

★

Ce qui surprend, par contre, pour un moteur dépourvu ou presque de mouvement alternatif, c'est la valeur très faible du régime maximum.

S'est-on limité à cela pour réduire la température de fonctionnement ? Ou le moteur respire-t-il moins bien à plus hauts régimes ?

Il semble en effet à peu près impossible de jouer sur le diagramme de distribution : la durée de l'admission se fait sur un tour complet dans un tore (sauf pendant le mouvement de va-et-vient de l'obturateur) et il en est de même pour l'échappement, mais dans l'autre tore. Ici, d'ailleurs, il n'existe pas de « croisement » (cette ouverture simultanée des soupapes d'admission et d'échappement n'est, d'ailleurs, qu'un pis-aller nécessaire sur un 4 temps classique), admission et échappement se faisant dans des tores différents et séparés.

Il semble donc assez difficile de modifier le moteur existant, si ce n'est en jouant sur le réglage de la carburation, le diamètre de la pipe d'admission, le système d'échappement et le taux de compression (l'étanchéité des obturateurs ? nous verrons cela plus loin).

Le distributeur, pour sa part, n'amène pas grand chose, puisque son rôle se limite à faire passer des gaz comprimés d'un tore dans l'autre. La section de sa lumière doit être suffisamment importante pour que le transvasement de tous les gaz, ou presque, se fasse, un point c'est tout.

ANALYSE DU PROJET

Pour intéressant et révolutionnaire que soit ce moteur, n'en perdons pas pour autant notre esprit d'analyse et faisons en quelque sorte le bilan de cette invention dans l'état actuel des travaux.

— Grande simplicité de conception, jointe à une certaine facilité d'usinage.

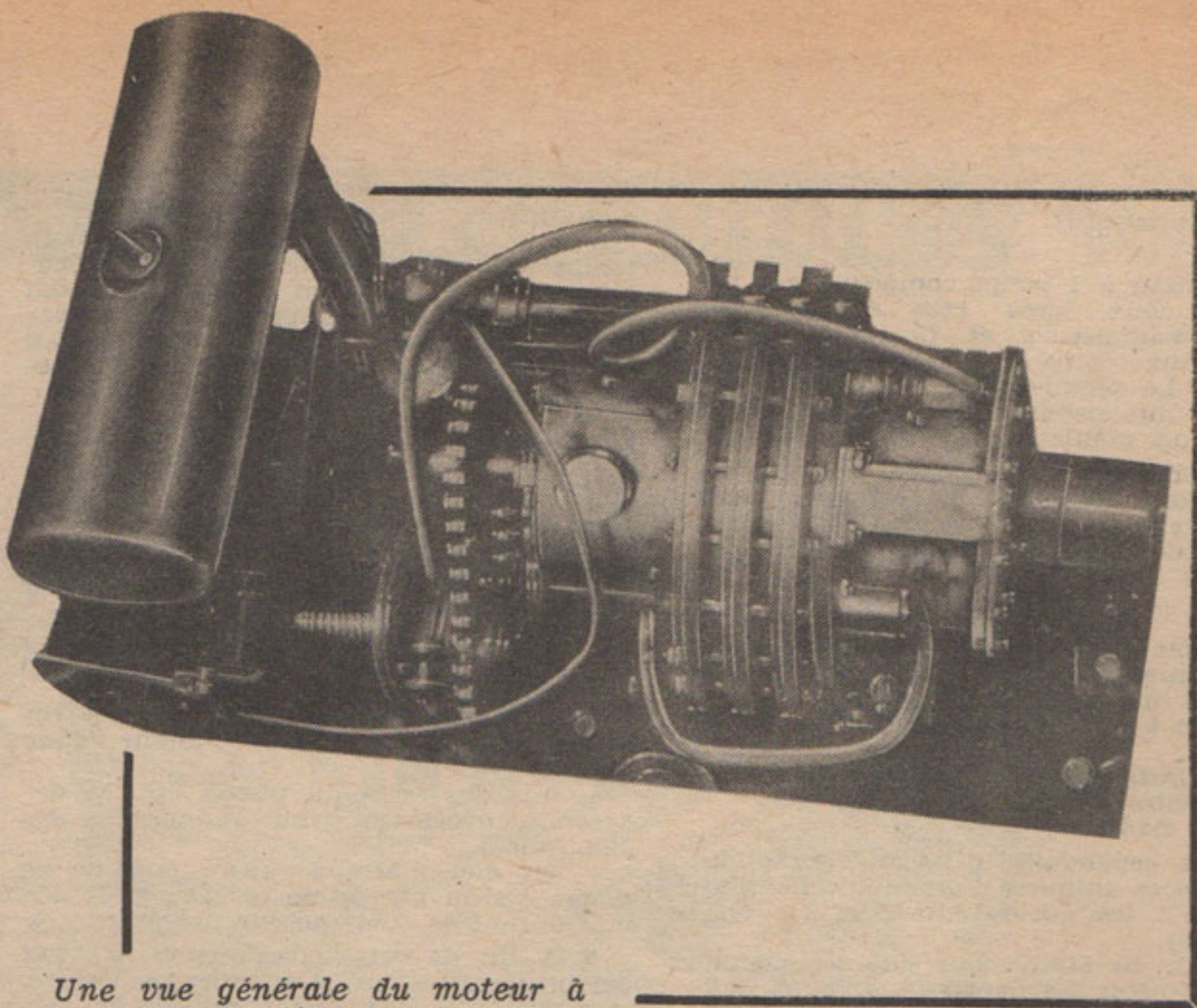
— Prix de revient modique.

— Grande régularité cyclique — après le moteur à 1 temps vient... la turbine.

— Puissance remarquable à bas régime, couple important, moteur donc excessivement élastique.

★

Mais, bien que n'ayant pas vu fonctionner ce moteur, l'étude des plans nous



Une vue générale du moteur à 1 temps.

amène à quelques remarques, d'ailleurs dictées par les critiques qui ont été faites à l'Omega.

— Là, si la forme des pistons est identique à celle de l'Omega, par contre leur usinage est peut-être plus aisé, ayant moins de portée et étant presque réduit au rôle de « porte-segments ».

— Au point de vue étanchéité, nous notons bien la présence de joncs circulaires entre le tore et le volant porte-piston, mais par contre rien ne semble prévu pour les obturateurs. D'ailleurs leur forme rectangulaire rend le problème plus délicat. L'étanchéité... pour des obturateurs, est cependant indispensable.

Un point plus délicat encore est celui des distorsions, dues aux points chauds.

En effet, nous trouvons un tore admission-compression, dont la température ne sera guère importante.

Par contre, le second tore, assurant continuellement la détente et l'échappement, sera lui d'une température élevée, avec un point encore plus chaud autour de la bougie, qui allume une fois par tour. Dans ce tore, jamais d'admission de gaz frais, donc refroidissement très limité.

Il y aura fatalement distorsion entre les deux tores, vu leur différence de température de fonctionnement.

Mais, au fait, quel est le refroidissement adopté ?

Il est actuellement à air.

Nous trouvons des ailettes de refroidissement (peu nombreuses) sur le pourtour extérieur des coquilles formant les tores. Pour améliorer le refroidissement, un ventilateur est prévu, le moteur étant alors enfermé sous un carénage.

Enfin, une circulation d'huile importante doit contribuer à refroidir « intérieurement » le moteur.

★

Tout ceci n'apparaît que comme des points de détails. Mr Fillols sait très bien qu'en concevant quelque chose d'aussi nouveau, tous les problèmes soulevés ne pouvaient être résolus immédiatement.

Le principal était l'idée directrice et le moteur sur le papier semble bel et bien valable.

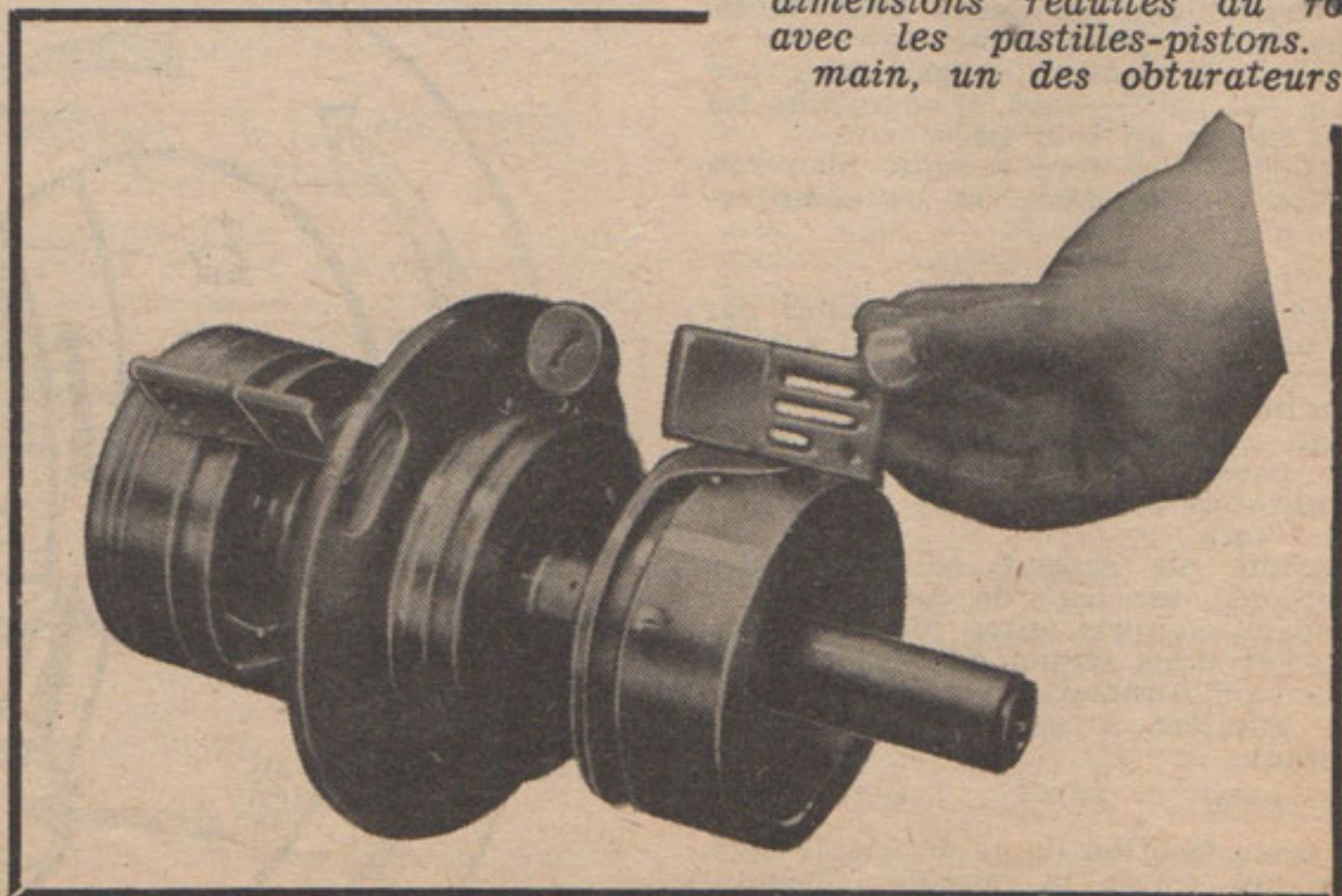
Maintenant il faut qu'il fasse ses preuves. Ensuite il faudra intéresser un industriel pour la réalisation en série de ce moteur à 1 temps.

En un mot, c'est presque le plus gros qui reste maintenant à faire.

Mais le moteur à un temps est né, et n'est-ce pas le plus important ?

André OAM

Cette photo montre bien les dimensions réduites du rotor, avec les pastilles-pistons. En main, un des obturateurs.



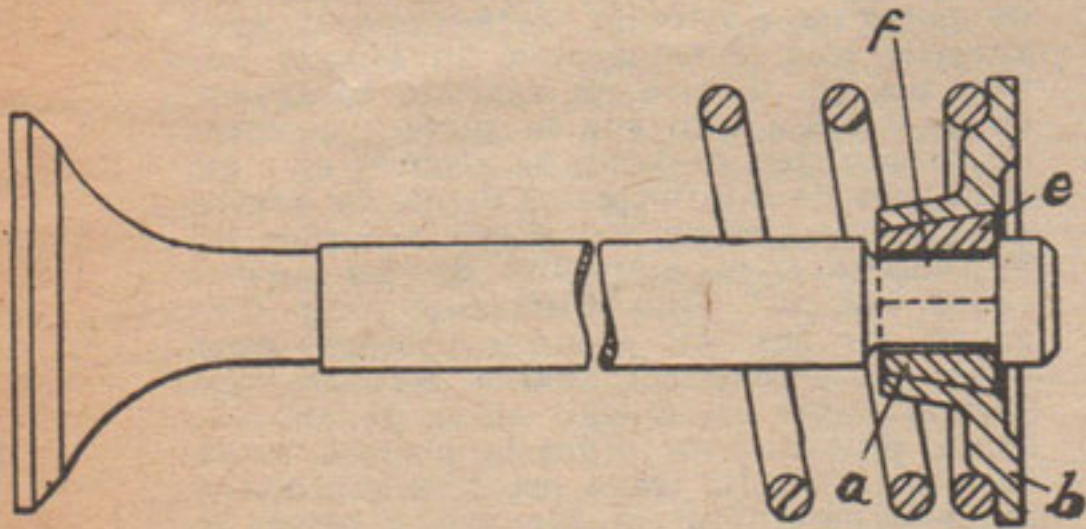
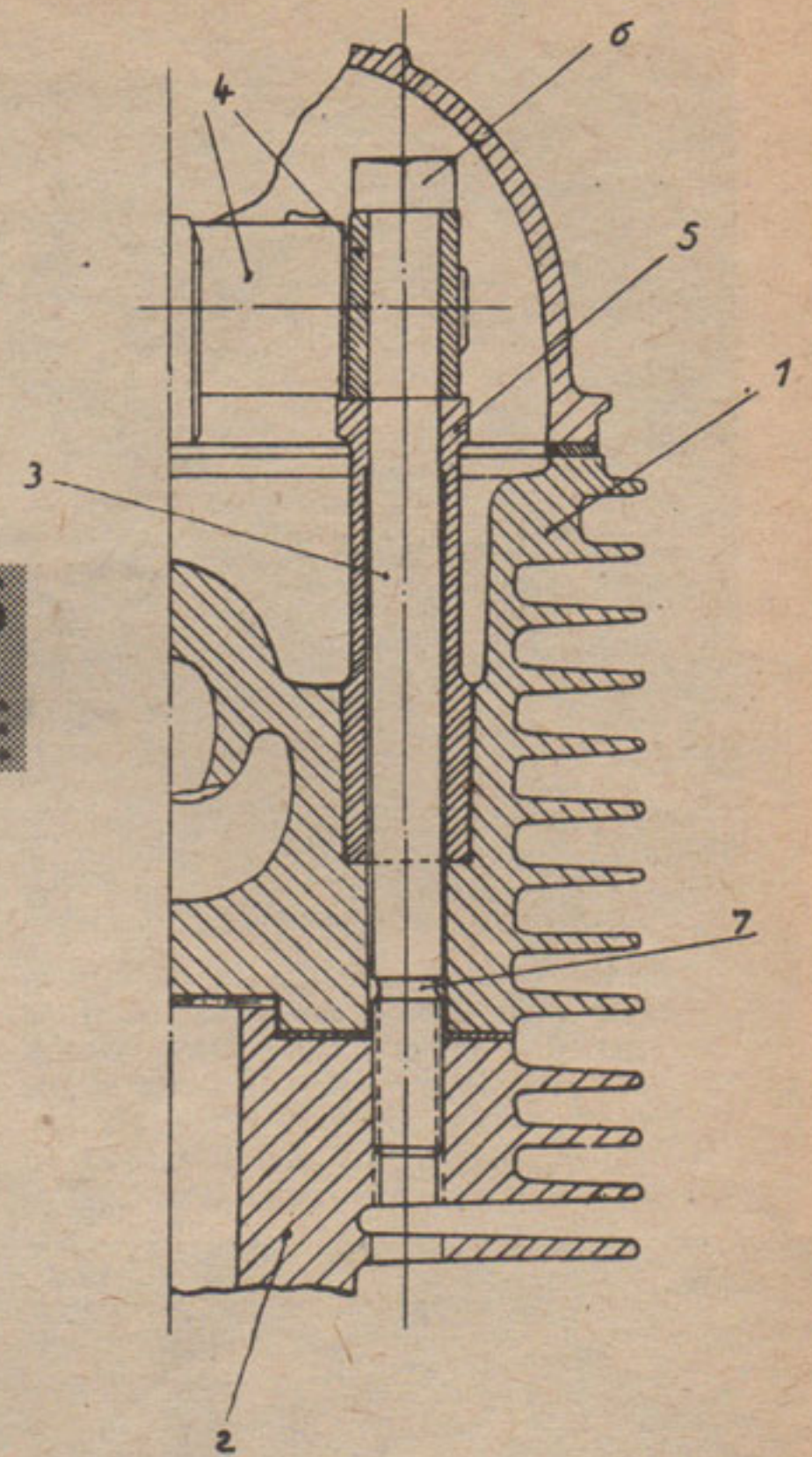
Eureka!

QUELQUES EFFORTS DES INVENTEURS ÉTRANGERS POUR L'ÉVOLUTION DE LA TECHNIQUE

DISPOSITIF DE FIXATION DES CULASSES EN ALLIAGE LÉGER SUR LES MOTEURS A SOUPAPES EN TÊTE

— Il s'agit là d'un brevet pris par BMW en Angleterre.
La culasse (1) est fixée au cylindre (2) par des boulons extensibles (3) avec interposition de manchons (5) réalisés en un métal ayant sensiblement le même coefficient de dilatation que les tiges des culbuteurs ; ces boulons fixent également le support (4) des paliers des basculeurs.

Dans le cas reproduit par l'illustration, les manchons (5) sont en acier.



POUR UNE MEILLEURE TENUE DE LA SOUPAPE

— Brevet pris par la Ford Cy en Angleterre.
Afin d'assurer une meilleure tenue de la soupape, afin également d'empêcher un choc trop violent entre la coupelle «B» et le guide de la soupape, une autre coupelle «A», celle-ci en caoutchouc (ou en un matériau élastique similaire), est enfilée sur la queue de la soupape «C».

Cette coupelle «A» en caoutchouc, inversée par rapport à la classique coupelle métallique «B», prend appui sur cette dernière, de telle sorte que lorsque la soupape est ouverte, cette coupelle vient s'appuyer sur le guide.

FIXATION D'UN SIÈGE DE BOUGIE EN ACIER DANS UNE CULASSE EN ALLIAGE LÉGER

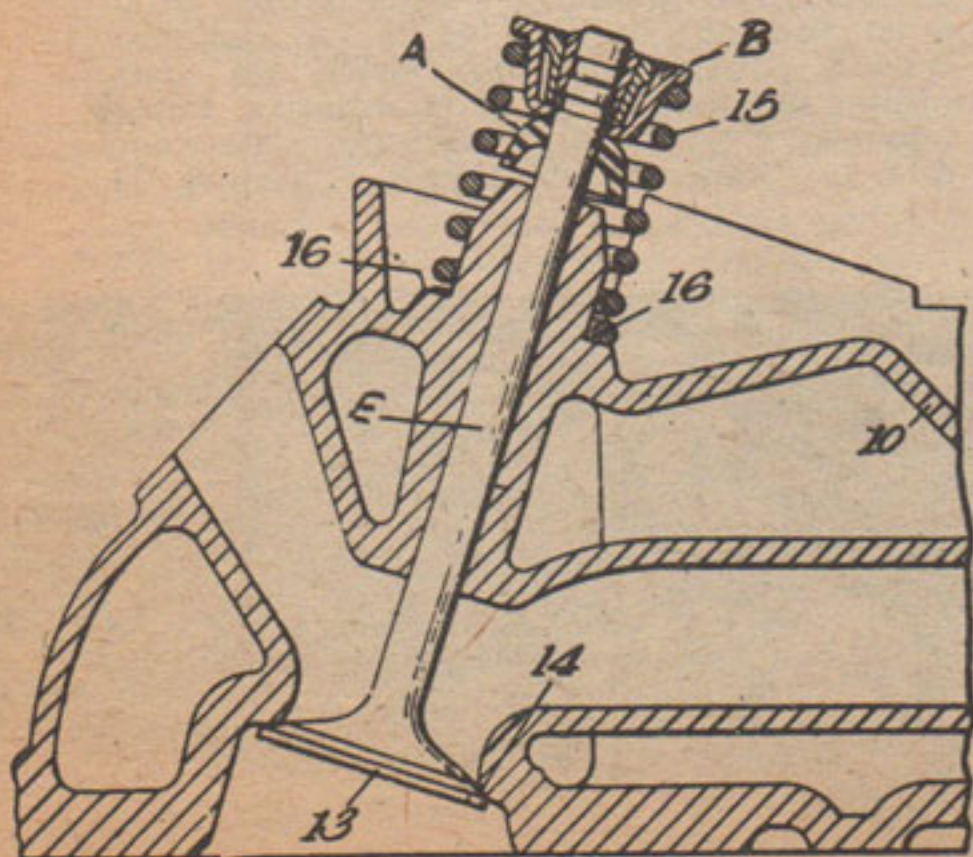
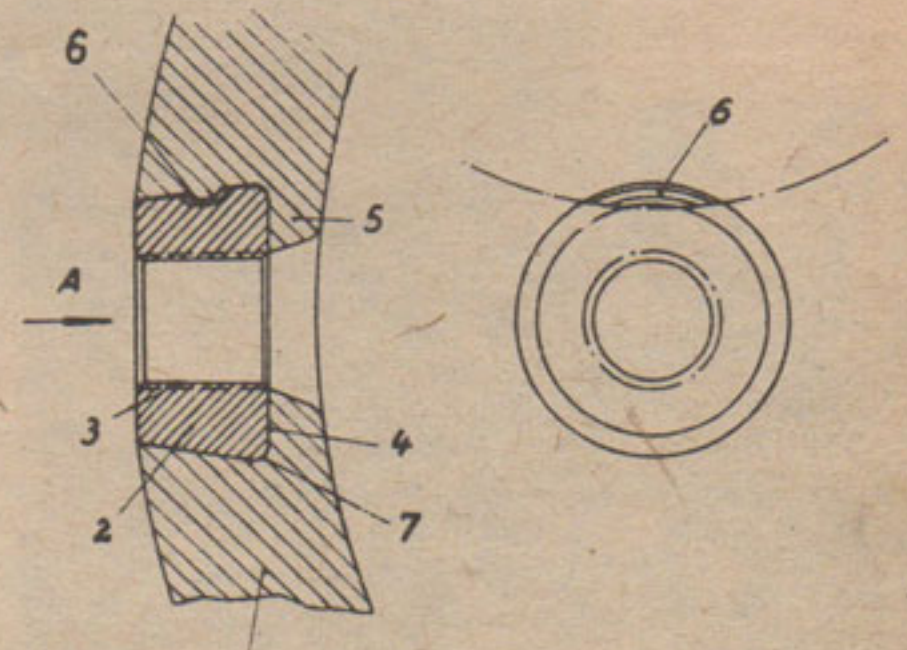
— Il s'agit là encore d'un brevet pris par BMW en Angleterre.

Le siège (2), de préférence en acier, a une forme extérieure tronconique, dont la base la plus grande (4) est placée vers l'intérieur de la culasse et est appuyée sur un épaulement du logement ménagé.

Grâce à la forme donnée à ce siège, la pression des gaz de combustion ne peut que le presser davantage contre les parois de la culasse.

Un fraisage tangentiel (6) ménagé dans la paroi latérale du siège, et qui correspond à un ergot en relief de la culasse, empêche le siège de tourner sur lui-même lors du montage de la bougie.

La mise en place du siège de la bougie se fait lors de la coulée de la culasse.



LIAISON ENTRE LA QUEUE DE SOUPAPE ET SA COUPELLE

— Brevet pris en Angleterre par la Motor Components Ltd de Birmingham.

Le but recherché est de permettre une plus facile rotation de la soupape sur elle-même. A cette fin, on a voulu permettre à la queue de soupape «f» de tourner dans la coupelle «b».

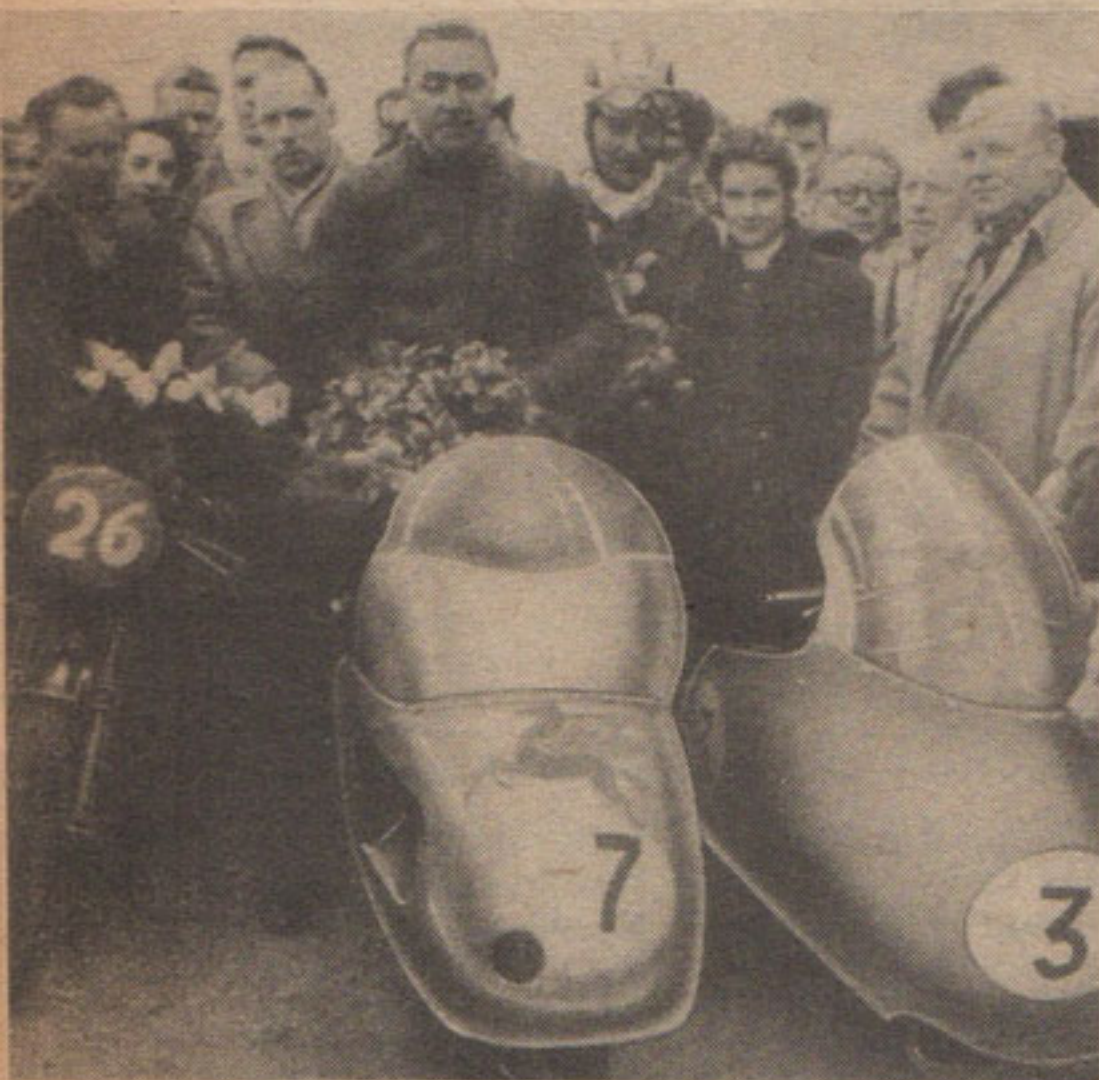
La coupelle «b» est intérieurement tronconique. Quant aux pinces de retenues «a», elles sont tronconiques extérieurement, mais cylindriques à l'intérieur. Ces pinces de retenue, tout en maintenant la soupape dans un déplacement longitudinal, laisse un certain jeu latéral (radial) et également axial, ce qui permettra à la soupape de tourner dans les pinces.

LE 20^e GRAND TROPHY MOTOCYCLISTE

DE METTET



Aux pilotes anglais la catégorie 500 solo avec, ci-dessus, Surtees sur MV et 500 side avec Smith sur Norton. - En-dessous : les vainqueurs en 350, Nies en seniors, Goffin en indépendant et Lomas, vainqueur absolu.



Le 20^e Grand Trophy Motocycliste de Mettet a inauguré cette année la saison des grandes épreuves de vitesse en Belgique. Rappelons que la première date du calendrier sportif belge est retenue alternativement, et d'accord entre les organisateurs, par Mettet et par Floreffe.

Un « plateau » vraiment exceptionnel était rassemblé : les équipes officielles d'usines MV, Guzzi, Matchless, AJS, et... BMW, qui, bien que se défendant de participer officiellement cette année, avait confié au Champion Anderson une machine mise au point spécialement par la firme : ce flat-twin à 5 vitesses est revêtu d'un carénage style Guzzi, la machine comporte, outre le frein de direction d'usage, un amortisseur hydraulique qui freine le pivotement de la fourche, et situé à gauche de celle-ci. Nous avons remarqué en outre que les cuves des deux carburateurs ne sont fixées à aucun point du cadre ou du moteur, mais simplement « suspendues » par le tuyau souple d'arrivée d'essence, ce qui les met « hors circuit » de toute vibration mécanique, et maintient le niveau horizontal dans tous les sens de virages. Le moteur développe un nombre impressionnant de chevaux (près de 60 nous a-t-on dit), mais cette moto est encore « difficile à tenir » à très grande vitesse, ce qui expliquerait qu'Anderson, pourtant le plus ancien des habitués de Mettet (où il détient d'ailleurs le record du tour depuis 1954), et dont il ne peut être question de discuter la classe, n'ait pu faire mieux que de prendre la troisième place, dépassant de très peu la Matchless de Ennet, dont c'était la première course à Mettet.

Les autres machines d'usine (MV, Guzzi et AJS) ne présentaient extérieurement aucune différence avec celles vues sur les circuits de 1955.

Le jour de la course arrivé, dimanche matin, le froid était encore aussi vif qu'aux entraînements, mais le brouillard de la veille s'était fondu en une légère brume qui se dissipa en fin de matinée, sans pour cela laisser percer le moindre rayon de soleil; aussi fallait-il le cran des organisateurs pour ne pas se décourager. Le prestige du Grand Prix de Mettet est tel, que malgré ces conditions désastreuses, le public vint quand même, et si ce ne fut pas la grande foule, du moins près de 7.000 entrées vinrent récompenser l'effort du club, qui, avec Floreffe et Chimay, consent à tous les sacrifices pour maintenir vivant le sport de vitesse pure en Belgique.

JUNIORS 350 ET 500

Notre compatriote Soibinet, sur une Norton « Daytona », prend d'emblée la

tête du groupe en 500 cmc. et termine premier de sa catégorie, affirmant une nette supériorité. En 350 cmc., c'est Pascual, sur Horex, qui gagne facilement devant ses adversaires.

A l'issue de cette course, à la remise du bouquet traditionnel, la « Marseillaise » retentit, en l'honneur de Soibinet, et c'est bien émouvant.

CLASSEMENT JUNIORS

500 cmc. : 1. Soibinet, 8 tours en 33'26" (122 kmh 040) ; 2. Dumont, 33'35" 4/10 (121 kmh 480) ; 3. Toussaint, 33'35" 8/10, etc...

350 cmc., 8 tours : 1. Pascual, 37'19" (109,300) ; 2. à 1 tour, Riguelle.

Tour le plus rapide par Soibinet en 4'04" (125 kmh 926).

LES 350 CMC.

La deuxième course voit rassemblés les Internationaux et Seniors 350 cmc., dont les équipes d'usine Guzzi et AJS.

Quand le tintamarre de la vingtaine de partants s'atténue, déjà on voit avec surprise que le Champion du Monde Lomas n'a pu mettre en marche sa Guzzi, et qu'il reste seul sur la piste : aussitôt un mécanicien de l'équipe accourt et c'est avec près de 2 minutes et demie de retard que Lomas s'engouffre dans le virage de St-Donnat à la poursuite de ses adversaires qui ont plus d'un demi-tour d'avance sur lui. Au premier passage, c'est Dale, qui a pris une avance sérieuse, qui reparait avec sa Guzzi, suivi de Dauwe, lequel doit bientôt céder la place à toute l'équipe AJS. Le train est très rapide, et au deuxième tour, la file des « privés », dont Dauwe et Goffin sont les leaders, s'étire déjà sur une grande longueur. On assiste alors à une remontée extraordinaire de Lomas, qui prend de 12 à 15 secondes par tour aux hommes de tête, cependant qu'au tiers de la course, Dale doit abandonner sur ennuis mécaniques, ainsi que Dauwe, qui avait jusque là une très belle prestation, et à mi-course, soit au dixième tour, Lomas n'a plus que 48 secondes de retard sur Ennet, qui mène brillamment le trio AJS, et averti du danger, fait tout ce qu'il peut. Le handicap de Lomas paraissait tellement excessif qu'il a fallu tout ce temps pour que l'on puisse envisager pour lui la possibilité de le combler, et maintenant, c'est à chaque passage qu'il reçoit des encouragements sous la forme de véritables ovations. Au dix-huitième tour, Lomas a doublé tout le monde, sauf Ennet qu'il a en vue, et pendant les 15 km qui restent à couvrir, la lutte entre ces deux pilotes est réellement passionnante. Finalement, c'est avec 3 secondes d'avance que le champion de Guzzi franchira la



ligne, sous les applaudissements unanimes.

RESULTATS 350 CMC.

(20 tours, 170 km) : 1. Lomas (Guzzi) 1 h. 11'07" (143 kmh 390) ; 2. Ennet (AJS) 1 h. 11'10" ; 3. Dunlop (AJS) 1 h. 11'30" ; 4. Perris (AJS) 1 h. 11'48" ; 5. Goffin (Belge) Norton, 1 h. 13'59", etc...

Tour le plus rapide par Lomas en 3'22" (151 kmh 485).

La course des Seniors vit la victoire de Nies sur Norton à la très belle moyenne de 136 kmh, suivi de Vervroegen, qui n'était pas ce jour là dans sa meilleure forme, relevant d'une grippe.

LES SIDES

Vers 14 heures, les sidecars se rangent devant les tribunes qui se sont garnies comme aux plus beaux jours. Le ciel est moins sombre, et la plupart des spectateurs se sont enroulés dans des couvertures !

On admire le nouvel ensemble de Smith, dont l'aérodynamisme est très poussé. Murit est sur la première ligne, ayant fait le meilleur temps aux entraînements de la veille, mais vu les conditions atmosphériques épouvantables du samedi, cela ne démontre que l'audace du conducteur et non la suprématie de la mécanique. On remarque aussi avec curiosité un carénage side réalisé pour Raussens (Senior belge) par son club « Club Sabena », dont les membres, faisant partie du personnel de la célèbre société aéronautique, se sont inspirés largement de la technique aviation : les résultats sont encourageants, et après une sérieuse mise au point, cette machine fera certainement parler d'elle.

La course sera dominée de bout en bout par Smith, qui ne sera jamais inquiété au long des 102 km de l'épreuve. Murit, second pendant le tiers de la course, sera pourchassé à outrance par l'allemand Fath, qui dispose lui aussi d'une BMW, mais dont l'ensemble est caréné, ce qui est un avantage certain sur un circuit aussi rapide, et notre Champion de France, malgré tous ses efforts, devra se résigner à terminer troisième. Notre autre représentant en side, Insermini, sur Matchless, aura défendu courageusement sa sixième place, immédiatement après Ritter, un coureur allemand réputé, cependant que Vervroegen, qui avait été très bien placé jusqu'à l'avant dernier tour, s'était vu contraint à l'abandon par suite du bris de sa boîte de vitesses.

Meilleur tour par Smith, en 3'41" (138 kmh 462).

LES 500 CMC.

Et voici pour l'apothéose de la journée, la course ses 500 cmc. « Grand Trophy de l'Entre Sambre et Meuse » : On attend avec le plus grand intérêt la confrontation du « vétérane » Anderson, détenteur du record du tour du circuit à 166,304 kmh depuis 1954, qui court sur BMW, et du jeune espoir mondial Surtees, que l'on annonce déjà comme le rival de Duke, et qui a été engagé tout récemment par la firme italienne MV. On n'oublie pas non plus la redoutable équipe de Guzzi, avec Lomas et Dale, l'équipe Matchless avec Ennett, Dunlop et Perris, faisant figure d'outsider, ces machines étant certainement moins rapides. Quant aux Indépendants, on relève les noms de Goffin, Dauwe, Brown, qui seront suivis par les Seniors Nicolas, Nies, Albert, Gerrebos et autres moindres seigneurs.

Au départ, donné par le délégué de la FMB, Mr Limage, Surtees se détache irrésistiblement sur sa 4 cylindres bien au point, poursuivi par Lomas et Anderson, le co-équipier de Guzzi, Dale ayant à son tour manqué le départ, dut abandonner ensuite. Le trio Matchless lutta avec frénésie, mais le train était trop rapide pour qu'un espoir de victoire subsiste, Dunlop étant d'ailleurs contraint à l'abandon vers la mi-course.

Assurément remarquable était la régularité de Surtees qui accomplit les 20 tours de la course sans qu'il n'y ait d'é-

cart de plus de 2 à 3 secondes entre les temps les plus éloignés qu'il réalisa.

Chez les Indépendants, Dauwe, qui avait fait un début de course sensationnel, fut une fois encore victime de sa mécanique, et Goffin justifia amplement son titre « perpétuel » de Champion de Belgique, en prenant le meilleur, même sur Perris, officiel Matchless. Les Seniors se battirent courageusement, et la lutte fut chaude entre Nies et Nicolas, le premier l'enlevant de justesse.

RESULTATS 500 CMC.

(25 tours, 170 km) : 1. Surtees (MV) en 1 h. 03'22" (160 kmh 175) ; 2. Lomas (Guzzi) 1 h. 04'14" (158,875) ; 3. Anderson (BMW) 1 h. 04'38" (157,500) ; 4. Ennett

(Matchless) 1 h. 05'09" (156,530) ; 5. Goffin (Norton) 1 h. 05'52" (155,230) ; 6. Perris (Matchless) 1 h. 05'52" 1/10 (155,210) ; à 1 tour : Dauwe (Norton), Brown (Norton), etc...

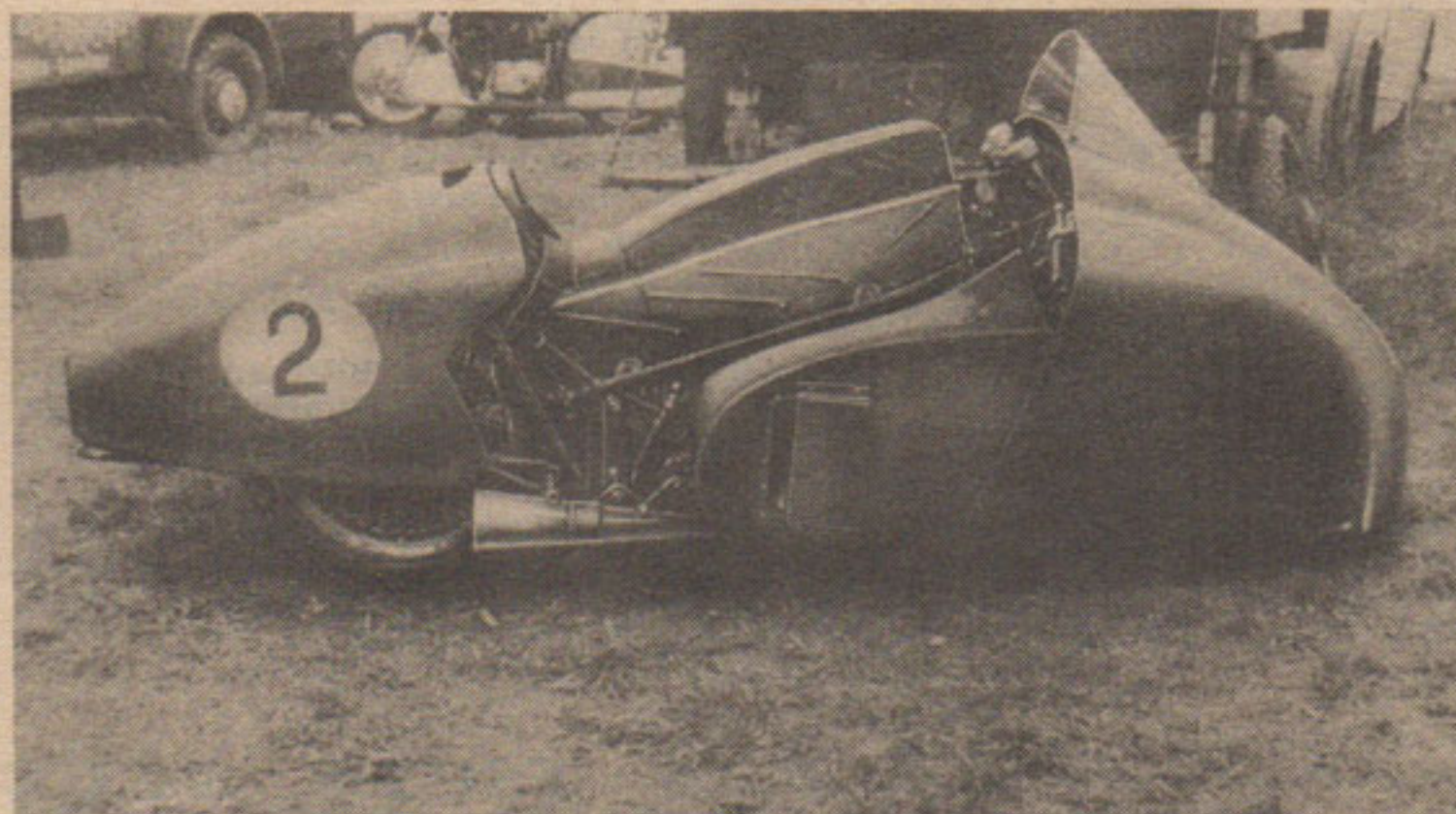
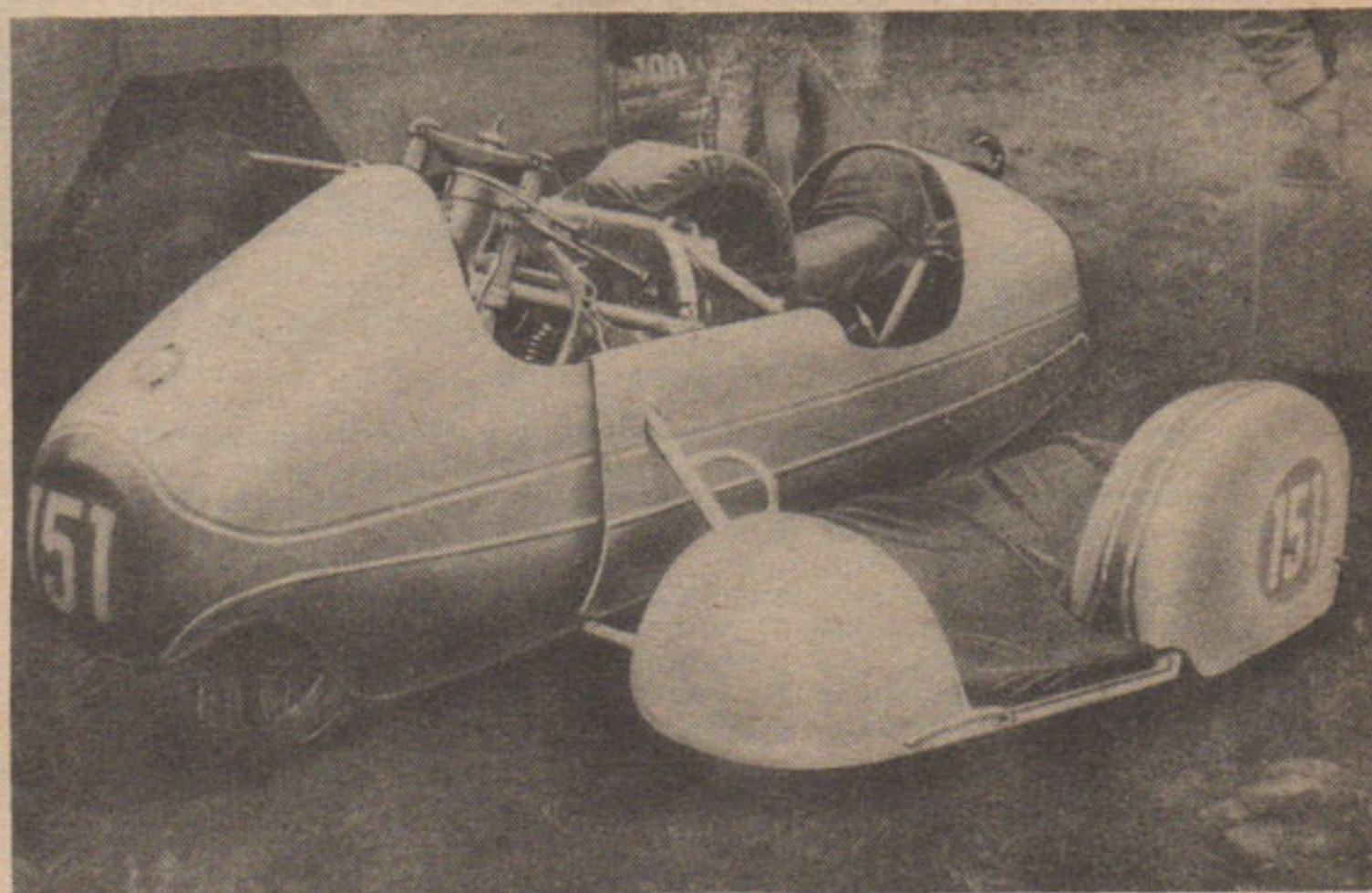
Tour le plus rapide par Surtees en 3'07" (163 kmh 636).

Seniors : 1. Nies (Matchless) 1 h. 04'05" (143,300) pour 18 tours ; 2. Nicolas (Norton) 1 h. 04'10" ; 3. Gerrebos (AJS) à 1 tour ; 4. Albert (BSA) ; 5. Balx (Matchless), etc...

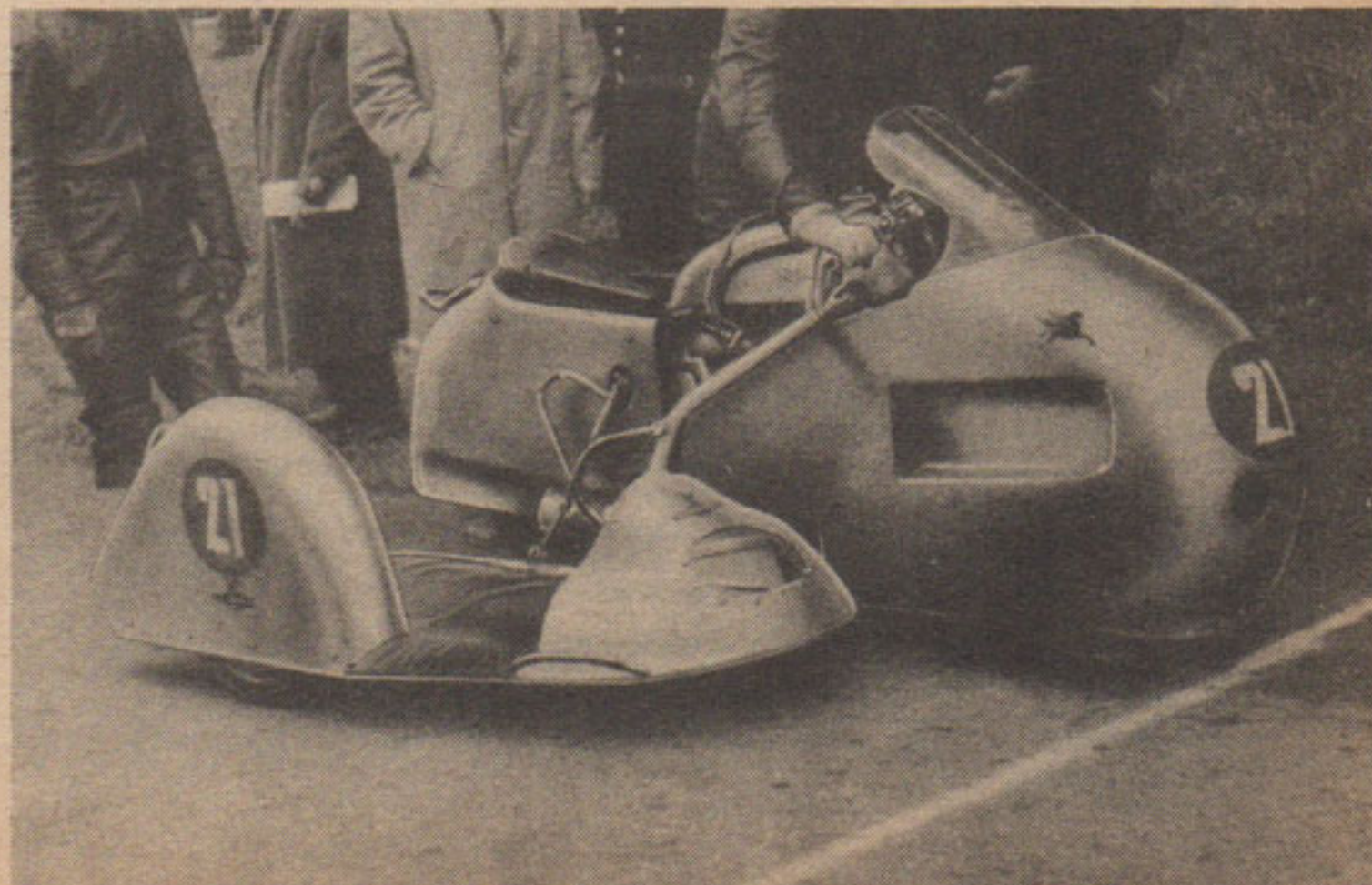
Et concluons pour constater que les pilotes anglais sont toujours égaux à eux-mêmes en ce début de saison, et que leur suprématie proverbiale ne semble pas près d'être menacée

H. F.

La mode est aux side-cars et au pesage de Mettet nous avons pu remarquer l'ensemble de Raussens (151) du « Sabena Club » (la Sabena étant la compagnie nationale aérienne belge).



...ainsi que la machine de Smith (2) qui devait remporter l'épreuve et l'attelage de Vervroegen, chaque machine ayant une allure lui étant bien particulière



LE SPORT

LA POTINIERE DE METTET

Murit, notre champion national, qui lutta courageusement pour la deuxième place contre l'allemand Fath, manquait visiblement de vitesse de pointe — à cause de l'absence de carénage. — On murmure qu'il envisage de faire habiller sa mécanique pour les prochaines épreuves... et qu'il a très admiré un ensemble de chez... Fath.

★

De source indiscutablement bien informée, on certifie que Norton a maintenant prête aux ultimes essais, une 4 cylindres à refroidissement par eau, qui ambitionne de reprendre aux italiens le terrain perdu sur les circuits au cours des dernières années, et que l'on verra sans doute en 1957. Quant aux pilotes capables de conduire toujours plus vite, il suffira pour les anglais d'en freiner l'exportation... pour en avoir à satiété...

★

L'équipe AJS-Matchless, composée de Ennet-Dunlop et Peris, nouveaux venus à Mettet, a fait grosse impression, bien que montants des machines certainement moins rapides que leurs concurrents pilotes d'usines ; Ennet prenait ses virages à des angles invraisemblables. Insermini, qui pourtant est un connaisseur, manifestait hautement son enthousiasme.

Quant au Néo-Zélandais Dunlop, une phrase dont la brume ambiante ne nous a pas permis de déceler l'auteur, résume sur lui l'opinion générale au cours des entraînements : « Ce Dunlop, il est drôlement gonflé ! » (avec l'accent de Belleville).

★

Le Président Tacheny ne cachait pas sa satisfaction de constater que son ami Fergus Anderson, bien que monté cette fois sur une machine intégralement germanique, n'avait pas voulu d'autres pneus que les Avon anglais, dont il est justement importateur.

H. F.

RALLYE-CAMPING A ST-PALAIS

Le syndicat d'initiative de Saint-Palais (B.P.), organise du 4 au 12 août prochain son premier Rallye Camping doté de 30.000 fr. de prix dont 10.000 au vainqueur. Il est ouvert à tous les motocyclistes et scootéristes. Un programme de distractions a été établi : excursions, visite de grottes, entrées gratuites à certaines manifestations folkloriques. Le terrain de camping situé au bord d'une rivière est à 300 mètres du centre de la ville. Ce terrain est pourvu de lavabos, lavoirs, électricité, WC. Séjour gratuit.

Tous renseignements au Syndicat d'Initiatives de Saint-Palais (B.P.).

MOTO-CROSS AU MEXIQUE

La nouvelle Maico « Blizzard » a remporté les première et deuxième places de la catégorie 250 cmc. au premier Moto-Cross de Mexico.

Campillo, vainqueur des 250 cmc., réalisa d'ailleurs une performance supérieure aux 350 cmc., ce qui situe bien la valeur de cette nouvelle machine.



Le départ des 500 cmc. au 5^e moto-cross de St-Thibery, donné devant plus de 12.000 personnes. De gauche à droite : Archer (n° 2), Jacquemin (n° 20) et Cheney (n° 4) qui devait remporter la catégorie disputée en trois manches, tandis que notre compatriote Robert Klym jaisait premier des 350 cmc.



RECORDS TRIUMPH AU PARAGUAY

Le Paraguay vient d'enregistrer récemment quatre nouveaux records de vitesse pure sur le kilomètre lancé. Dans la catégorie « au-dessus de 500 cmc. », Munoz réalisa, avec une Triumph T 110, la vitesse moyenne de 176,94 kmh.

En catégorie 500 cmc., Brites, avec une T 100, fit 170,13 kmh, tandis que Pascottini établissait de nouveaux records en catégories 200 et 150 cmc., avec respectivement 128,25 et 111,97 kmh. Pascottini utilisa, pour battre ces deux derniers records, les petites Triumph Tiger Cub et Terrier.

Ces vitesses qui, pour nous, européens, ne nous semblent pas extraordinaires, n'en sont pas moins remarquables pour ce pays qui n'est pas encore très ouvert à la motorisation.

LA 125 TWIN GILERA

C'est le 6 mai, à l'occasion de la deuxième épreuve du Championnat d'Italie, qu'apparut officiellement, pour la première fois, la 125 Gilera de compétition. Et pour sa première sortie, ce fut une magnifique victoire, Ferri, son pilote, ayant mené la course de bout en bout, battant officiellement le record du tour pour la catégorie en 2'11" 1/10, soit à la moyenne horaire de 157,774 kmh (l'ancien record, détenu par Ubbiali sur une MV, était de 2'11" 9/10, soit 156,937 kmh).

Mais Ferri n'avait pas forcé, et, officieusement aux entraînements, il tournait en 2'08" - 2'09", soit environ 165 kmh.

★

Déjà baptisée « mouche blanche » par le public italien, en raison du carénage blanc et du bruit d'échappement de ce petit twin, la 125 cmc. Gilera est la première incursion en compétition de la marque d'Arcore, depuis 47 ans que celle-ci existe, dans les moins de 500 cmc. « Pour un coup d'essai, c'est donc un coup de maître », selon la formule bien connue.

★

Le moteur est, ainsi que nous l'avons dit, un petit twin jumelé, de 40 mm d'alésage et 49,6 mm de course. De rapport course/alésage 1,24, c'est donc vraiment un « longue-course », certainement le plus « longue-course » des moteurs compétition d'aujourd'hui.

Cylindrée exacte : 124,66 cmc.

Les 2 cylindres sont fortement inclinés sur l'avant, l'angle d'inclinaison étant de 45°.

Distribution par deux arbres à cames en tête entraînés par un train de pignons passant entre les deux cylindres. Allumage par batterie-bobine (c'est la première fois que Gilera adopte ce mode d'allumage en compétition).

La puissance de ce moteur est vraiment étonnante : de 20 CV à 12.000 t/m. 20 CV pour un 125 cmc., c'est tout bonnement une puissance spécifique de 160 CV/l, donc la plus élevée atteinte à ce jour pour un moteur à alimentation atmosphérique et carburant à 80 d'octane (jusqu'ici ce record était détenu par la NSU « Renn-Max » avec 156 CV/l).

Evidemment, nous avons un bloc-moteur, avec une boîte à 5 rapports.

★

Le cadre est un double-berceau, assez bas, avec des tubes de faible section. Jantes de 18 pouces.

Poids de 90 kg.

Vitesse horaire donnée : plus de 190 kmh.

★

Ferri, d'ailleurs, ne tarit pas d'éloges pour ce nouveau petit cube italien, qui risque de mettre à mal la suprématie que MV s'est assuré jusqu'à ce jour dans la catégorie. « Stabilité, tenue de route, freinage, tout est là... et j'avais encore une certaine réserve de puissance ».

(Photo publiée en couverture)

RESULTATS DE NOTRE REFERENDUM (NOTE MOYENNE GÉNÉRALE : 7,4)

175

A.M.C.

4 VITESSES

LE MOTEUR

Obtient 7,8. 44 % demandent plus de puissance.
Pour les conducteurs sportifs, le moteur obtient la note 7,8 et 50 % désirent plus de puissance.
Pour ceux ayant possédé plus de 5 machines, la moyenne est de 6,2 % et 75 % se prononcent pour avoir plus de puissance.
Enfin pour ceux qui ont plus de 40.000 km, la moyenne est de 8,6, avec 60 % de réclamations.

L'EMBRAYAGE

Note générale : 6,5. Certains réclament plus de progressivité (20 %).
Sportifs : 6,2. Réclamations 35 %.
5 machines : 4,7. Réclamations 40 %.
40.000 kms : 7,6. Réclamations 40 %.

LE SELECTEUR

Note générale : 7,9. Réclamations 17 %, demandant principalement plus de solidité au ressort de rappel.
Sportifs : 7,9. Réclamations 7 %.
5 machines : 6. Réclamations 21 %.
40.000 kms : 8,2. Réclamations 19 %.

LA BOITE DE VITESSES

Note générale : 7,8. 14 % demandent un meilleur échelonnement, une quatrième moins longue.
Sportifs : 8,2. Réclamations 15 %.
5 machines : 8,2. Pas de réclamations.
40.000 kms : 9,4 Réclamations 20 %.

ENTRETIEN MOTEUR

Note générale : 8,3, soit la meilleure note du referendum, confirmée par 3 % seulement de réclamations.
Sportifs : 8,9. Réclamations 3 %.
5 machines : 6,3. Pas de réclamations.
40.000 kms : 8,7. Pas de réclamations.

SOLIDITE MOTEUR

Note générale : 8,2. Réclamations 10 %.
Sportifs : 8. Réclamations 6 %.
5 machines : 6,7. Réclamations 75 %.
40.000 kms : 9,2. Pas de réclamations.

ALLUMAGE

Note générale : 7,1. Réclamations 27 %.
Sportifs : 7,1. Réclamations 21 %.
5 machines : 6,7. Pas de réclamations.
40.000 kms : 7,2. Réclamations 20 %.

CONSOMMATION

Note générale : 7,6. Réclamations 5 %.
Sportifs : 7,9. Réclamations 3 %.
5 machines : 8,5. Pas de réclamations.
40.000 kms : 7,8. Pas de réclamations.

ACCESSIBILITE

Note générale : 7,7. Réclamations 5 %.
Sportifs : 7,1. Réclamations 7 %.
5 machines : 7. Pas de réclamations.
40.000 kms : 9,2. Pas de réclamations.

VOICI les résultats de notre quatrième referendum national portant sur le moteur 175 cmc. AMC 4 vitesses. Rappelons, pour les lecteurs intéressés par ces consultations publiques, que nous avons déjà publié les résultats de referenda portant sur la 175 cmc. Motobécane Z 2 C (M.R. N° 1.277) 175 Peugeot TC 4 (1.281) et 125 Terrot (1.285).

Pour chaque élément du moteur que nous avons soumis au jugement de nos lecteurs, nous donnons la note moyenne. En outre, nous établissons trois notes moyennes annexes :

- Celle des conducteurs conduisant « sport », c'est-à-dire ceux qui demandent beaucoup à leur moteur.
- Celle des conducteurs ayant eu plus de 5 machines, ayant donc une certaine expérience de la moto.
- Enfin celle des conducteurs ayant parcouru plus de 40.000 km. avec leur machine et qui ont donc une connaissance approfondie du modèle analysé.

SILENCE

Note générale : 5,1, soit la plus mauvaise note du referendum, et d'une manière générale le point le plus critiqué du moteur.
Réclamations 60 %.
Sportifs : 5,2. Réclamations 52 %.
5 machines : 4,2. Réclamations 47 %.
40.000 kms : 5,8. Réclamations 62 %.

QUESTIONS ANNEXES

Combien de machines avez-vous eu ?

0 : 26,7 % — 1 : 16,5 % — 2 : 15,5 % — 3 : 13,3 %
4 : 14,7 % — au-dessus de 5 : 13,3 %, dont 1 qui a eu 12 machines.

Quel âge avez-vous ?

En moyenne : 30 ans ; minimum : 18 ans ; maximum : 46 ans.

Genre de conduite ?

Tourisme : 47 % — Sport : 53 %.

Genre d'utilisation ?

Domicile - lieu de travail : 26 %
Tourisme : 35 %
Promenade dominicale : 25 %
Sport : 14 %

Quel est votre kilométrage ?

La valeur moyenne se situe à 24.800 km. - Maximum 80.000 km. - Minimum 5.600 km.

Quelle est l'année de sortie d'usine ?

1951 : 10 % — 1952 : 34 % — 1953 : 24 % — 1954 : 20 %
1955 : 12 %.

Que souhaiteriez-vous comme améliorations ?

Plus de silence : 56 %
Moteur plus robuste et plus puissant : 44 %
Embrayage plus robuste : 40 %
Sélecteur plus solide : 27 %
Meilleur allumage : 26 %
Meilleur rapport entre les vitesses, notamment entre 3^e et 4^e : 10 %
Carburateur mieux approprié : 5 %
Allumage batterie-bobine : 3 %

Avez-vous déjà piloté une 350 moderne ou plus ?

Oui : 33 % — Non : 67 %.

Quelle serait votre prochaine machine ?

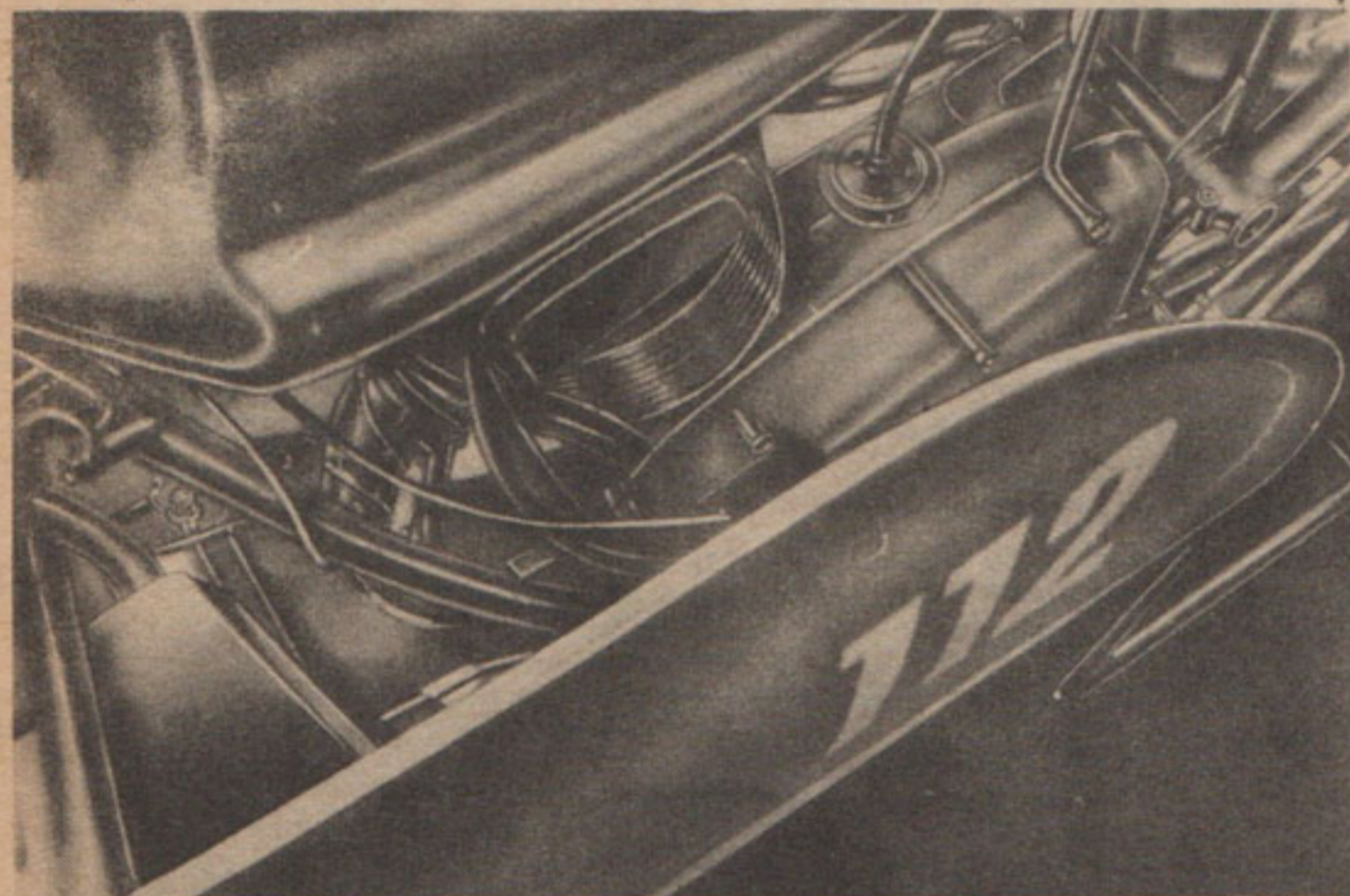
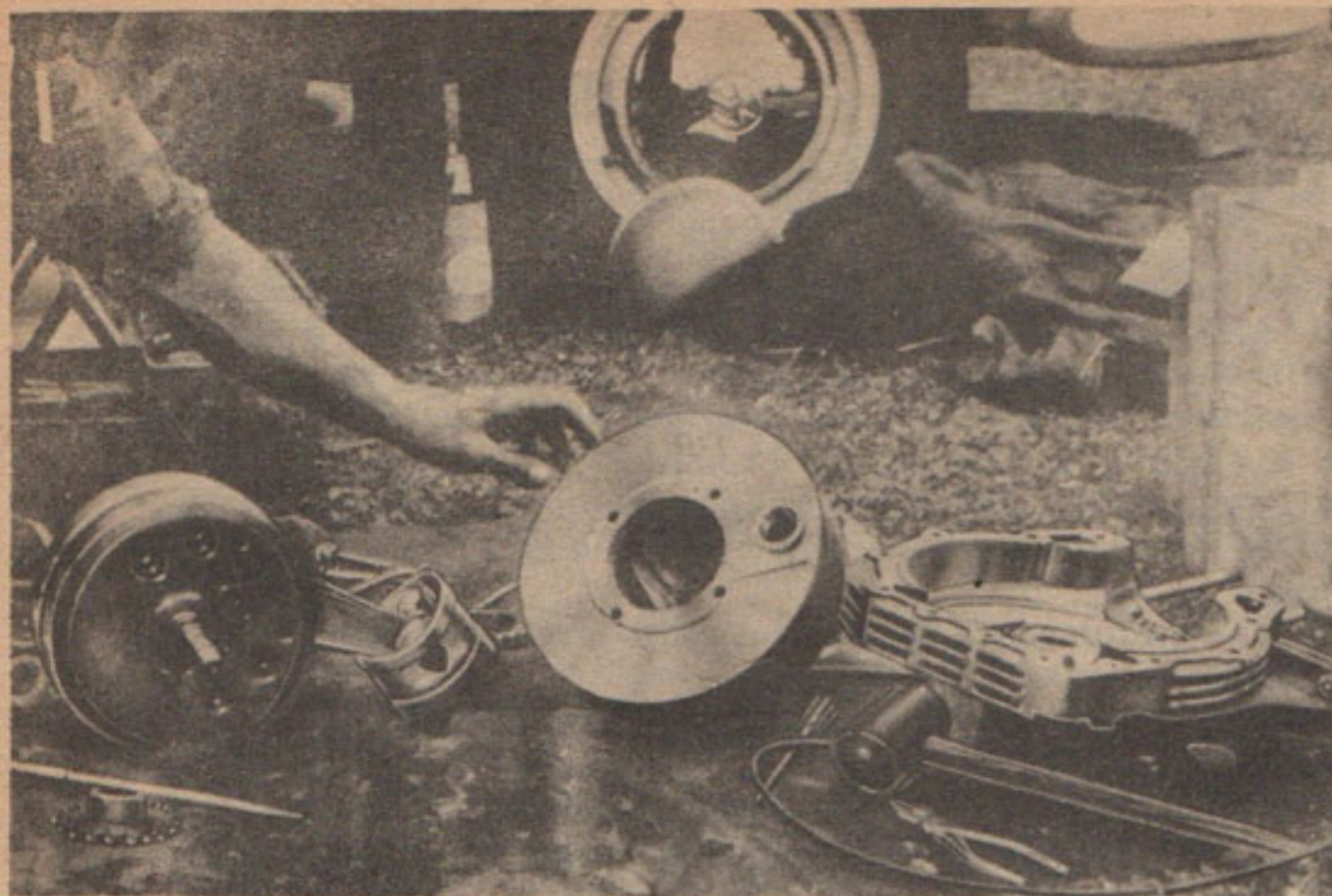
Contrairement à nos précédents referenda, cela devrait donner à réfléchir à notre industrie qui se place loin derrière l'industrie anglaise : 41,5 % et allemande : 33,5 %, puisqu'elle ne compte que 19,5 %, suivie de l'Autriche 5,5 %, etc...

Les marques les plus demandées sont :
BMW (23,5 %) — Norton (17,5 %) — AMC (17,5 %) également BSA (11 %) — NSU (9 %) — Triumph (6 %) — Puch (6 %), etc.
Par cylindrées la 250 cmc. vient loin en tête : 56 %, suivie de celles comprises entre 500 et 650 cmc. : 32 % — 350 cmc. : 9 % scooters : 3 %.

Les machines les plus demandées sont :
250 AMC : 20 % — 500 Norton : 20 % — 250 BMW : 13 %
250 BSA : 12 % — 500 BMW : 10 % — 250 NSU : 10 %
650 Triumph : 6 % — 350 Velocette : 3 % — 350 Douglas : 3 %

Quelle est la profession des propriétaires ?

Ouvriers : 47 % — Fonctionnaires : 12 % — Employés : 11 % — Commerçants : 10 % — Artisans : 8 % — Militaires : 7 % — Professions libérales : 5 %.

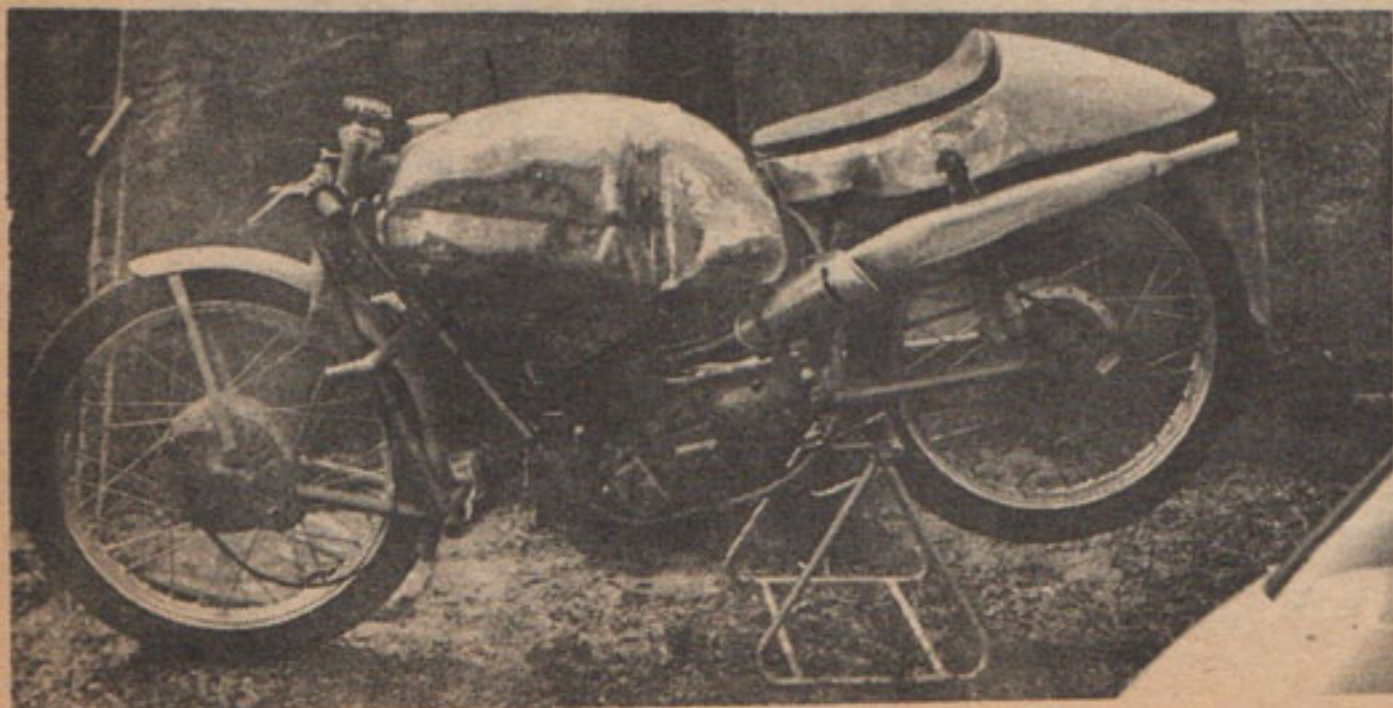


Chez IFA-MZ, on n'est pas moins actif que chez Montesa. Ici, c'est le jeune ingénieur Kaaden, toujours sur la brèche, qui préside aux destinées, aux modifications permanentes qui sont apportées aux modèles.

Si le double échappement a définitivement disparu (du moins pour l'instant) l'expérience et les essais n'ont pas encore montré si la solution la plus favorable est celle de l'échappement sur l'avant (que l'on trouvait sur la machine de Krumpholz) ou celle de l'échappement sur l'arrière (machine de Fuegner). L'allumage se fait toujours par magnéto et l'alimentation à l'aide d'un distributeur rotatif.

La boîte de vitesses, incorporée au bloc-moteur, a maintenant 4 rapports (au lieu des 3 rapports de l'an dernier) mais une boîte à 6 rapports est en préparation.

Suspensions avant et arrière oscillantes ainsi que l'on en juge sur la machine de Fuegner deshabillée et démunie de ses éléments élastiques avant.

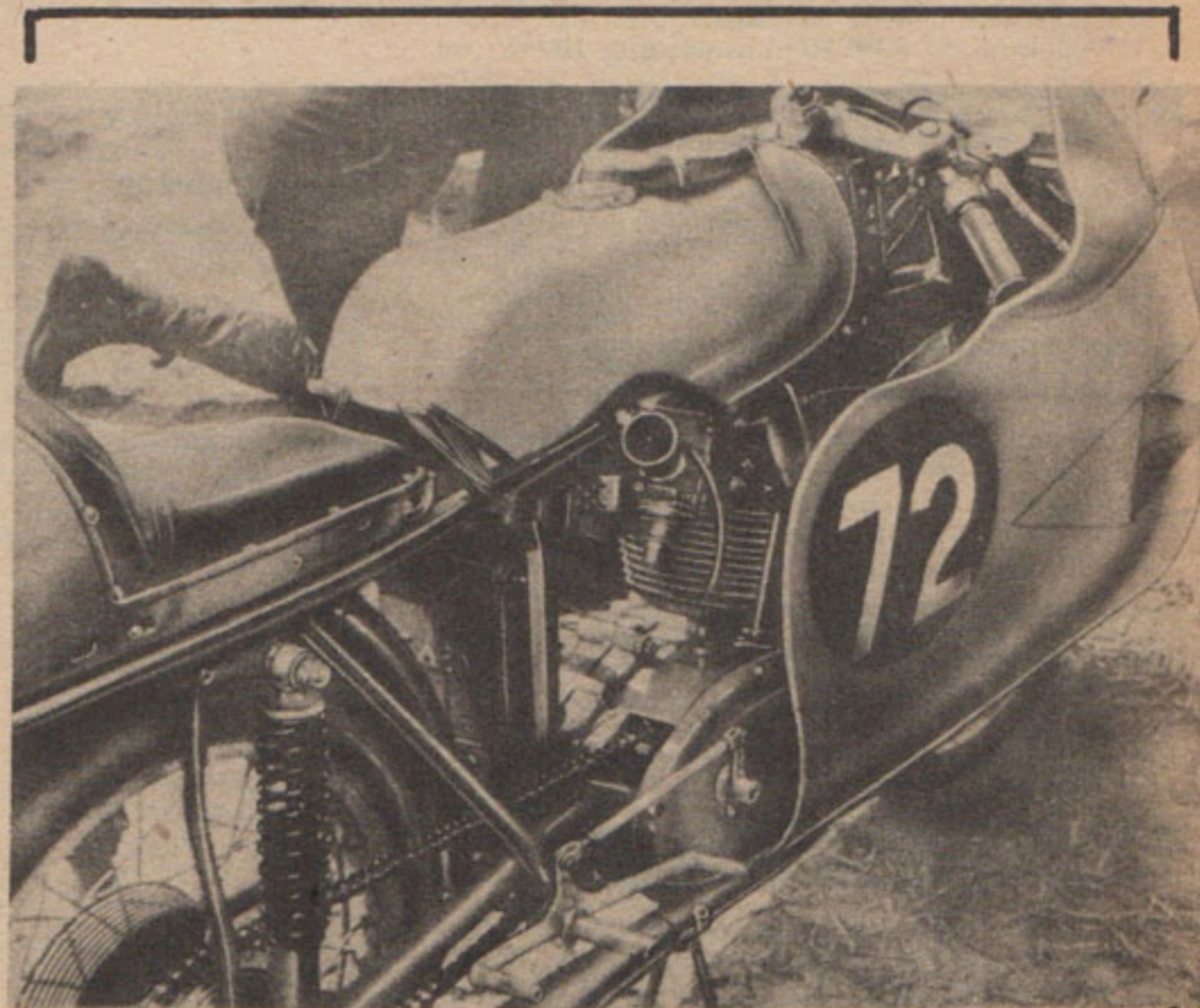


REVENONS A St-WENDEL...

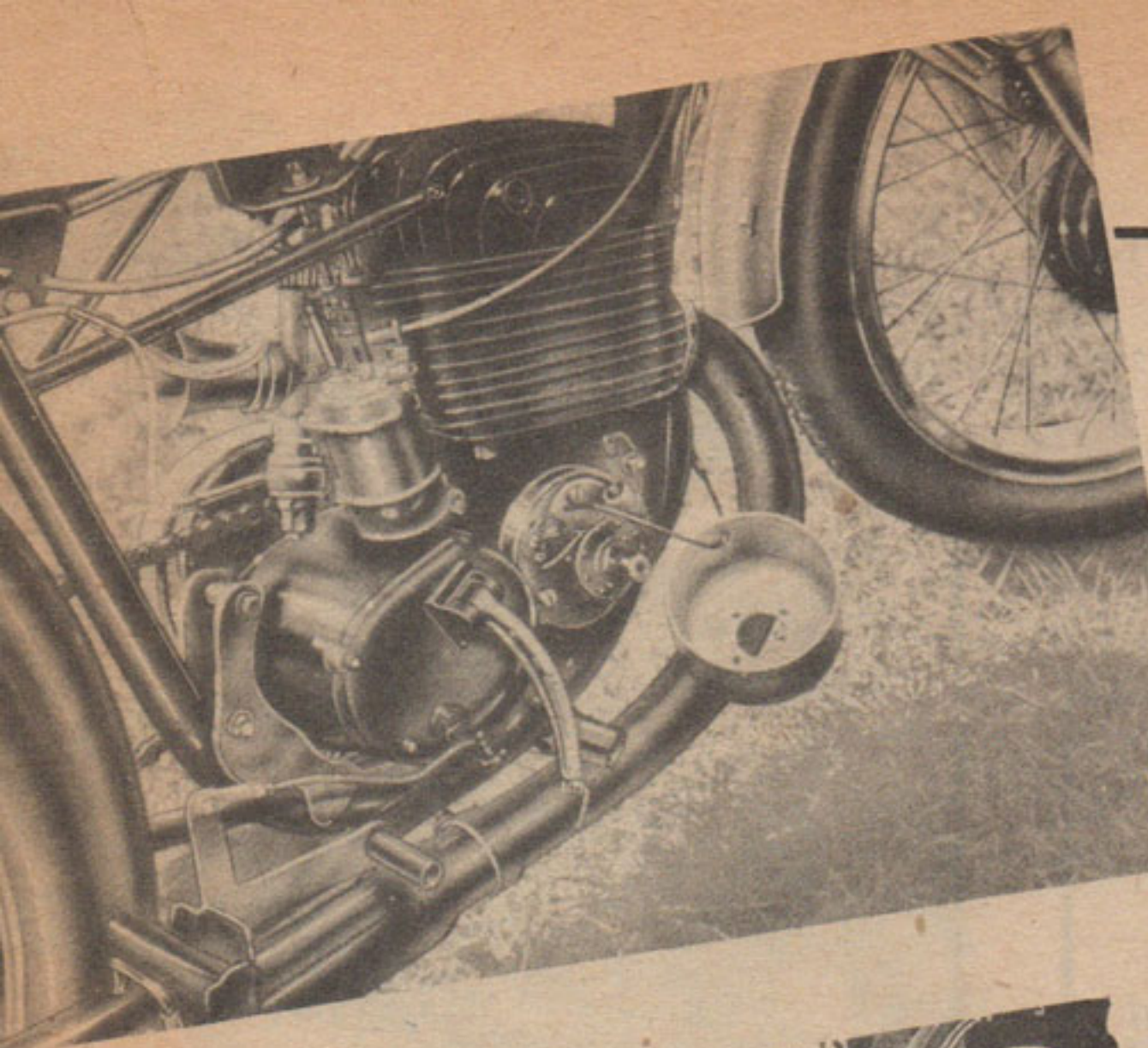
DANS LE PARC DES COUREURS

Le Grand Prix de la Sarre à St-Wendel, ce n'est pas seulement des courses magnifiques (que nous avons relatées dans notre précédent numéro), c'est également l'occasion, dans le parc des coureurs, de prendre des photos de nombreuses machines que nous n'avons pas le plaisir de voir souvent. Et ce sont quelques-unes de ces machines que nous vous présentons dans ces pages

J. B.



Pilotée par Montanari, la 125 cmc. Ducati « Grand Sport » à simple ACT, si elle n'est pas à même de tenir tête aux machines d'usine deux temps, ou, à plus forte raison, double ACT, semble dominer très nettement tout le lot des machines privées, à simple et même double ACT. Ses belles performances laissent bien augurer du modèle « Grand Prix » qui, lui, est à double arbre.



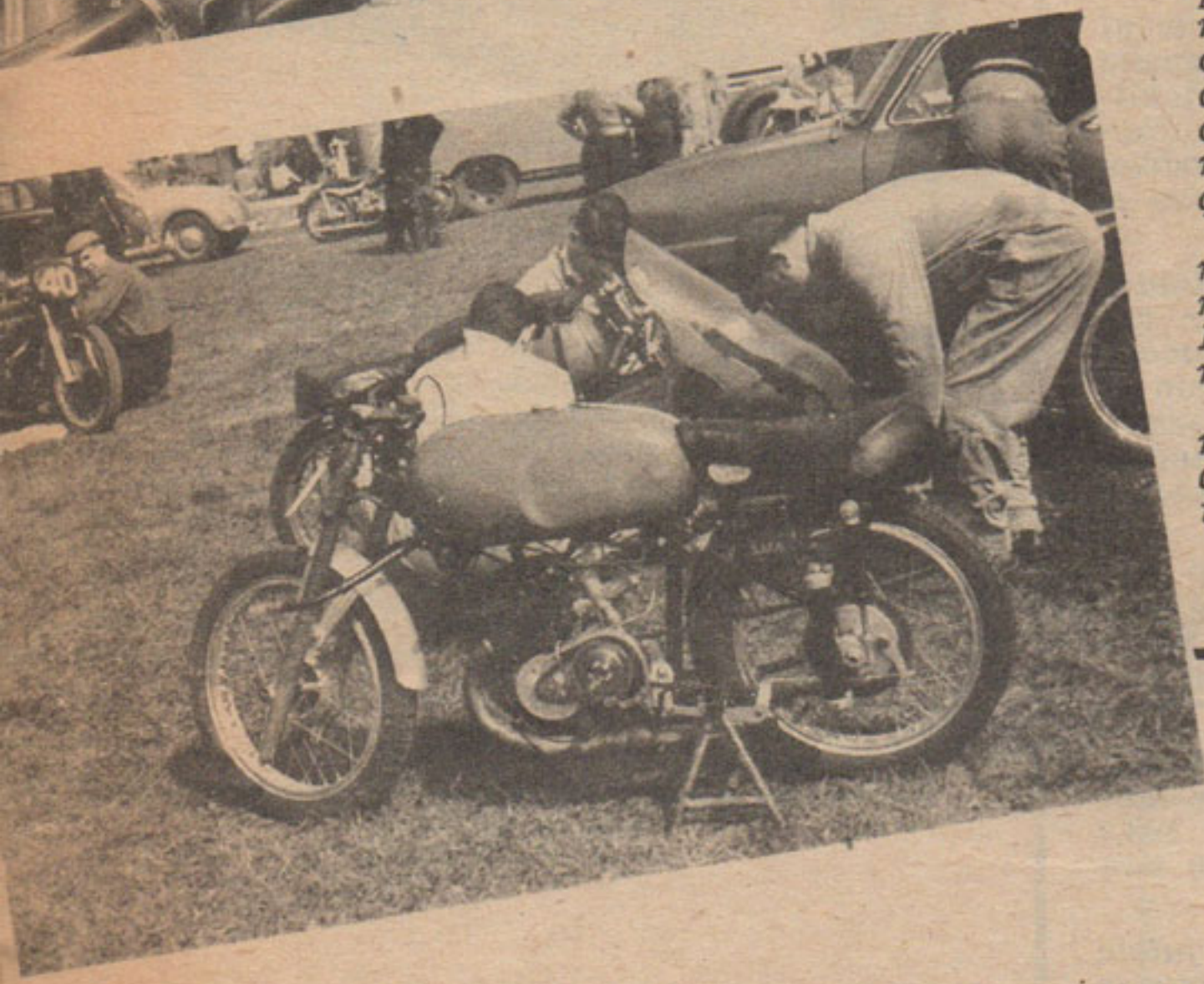
On a beaucoup travaillé, cet hiver, chez les différentes marques alignant des deux temps. En particulier, chez Montesa, de nombreuses modifications ont été apportées, surtout du côté moteur.

Partie cycle, toujours la petite machine extrêmement basse, à suspensions télescopiques. Mais cette fois, la suspension arrière est dotée d'amortisseurs hydrauliques. Cadre plus rigide et nouveau carénage.

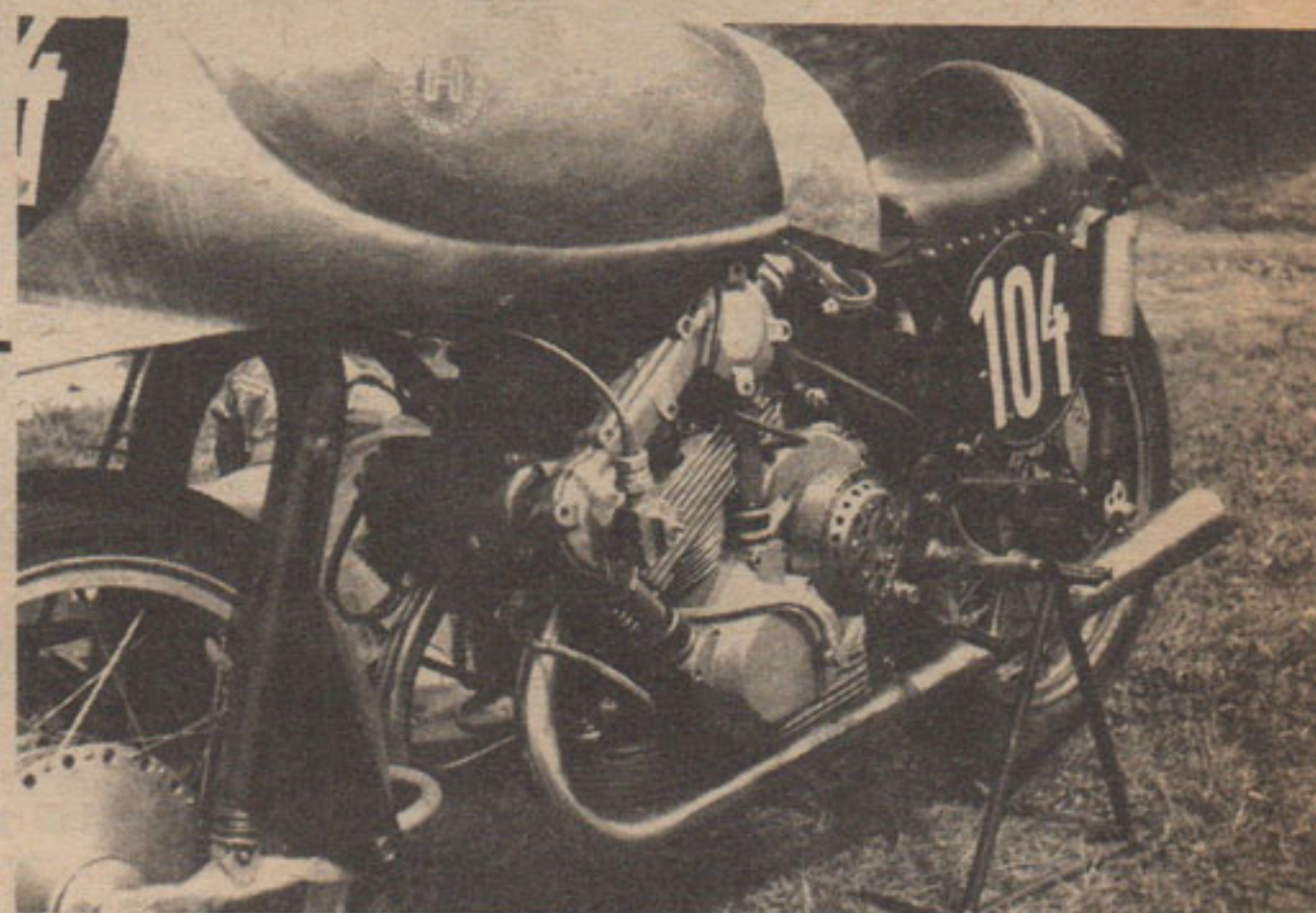
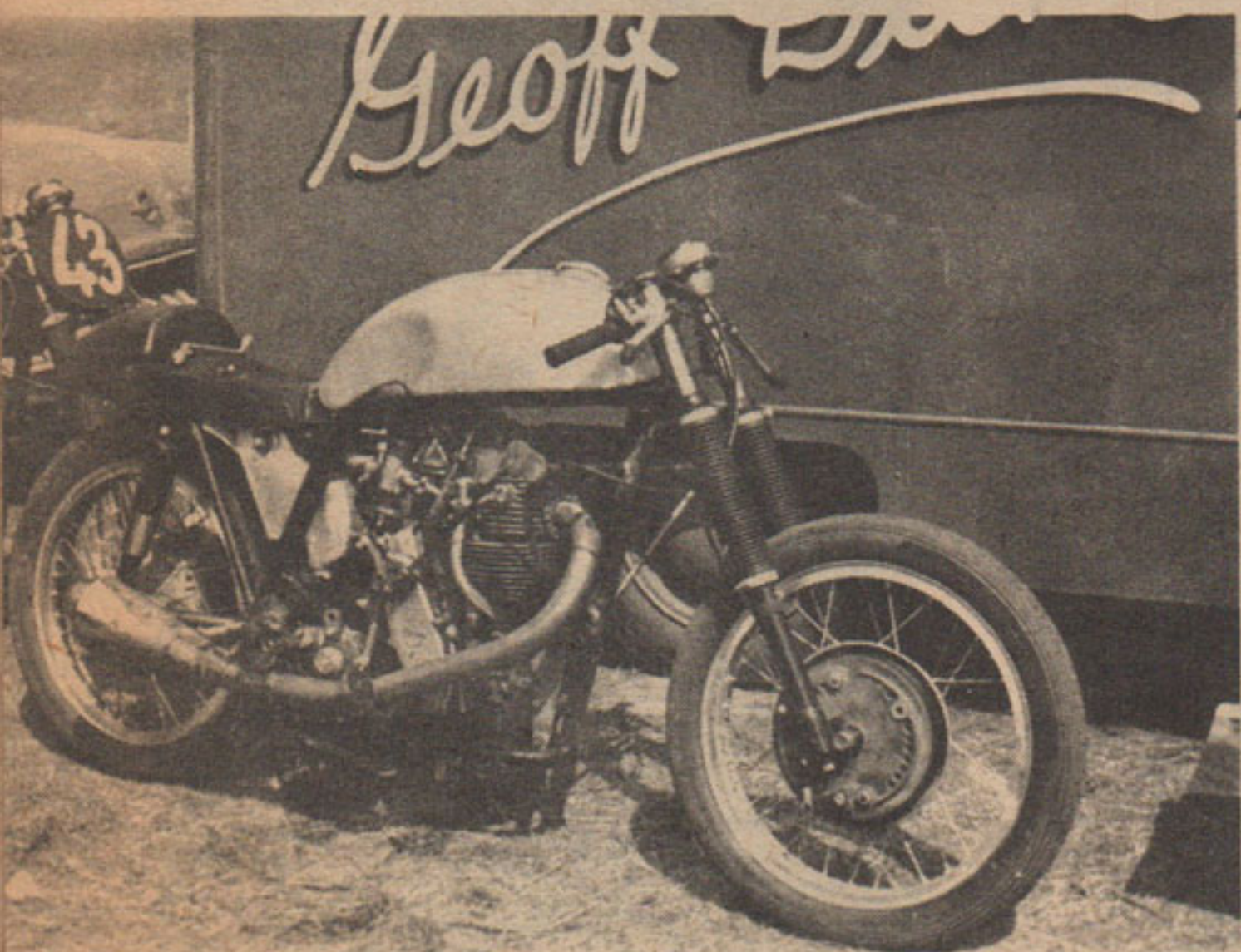
Mais c'est sur le plan moteur qu'ont été apportées les plus grosses modifications sur ce 2 temps à allumage batterie et rupteur en bout de vilebrequin, à graissage additionnel de ricin (en plus du classique mélange) par une canalisation débouchant dans le pavillon du carburateur, à boîte séparée 6 vitesses de dimensions étonnamment réduites. Si le système d'échappement est maintenant beaucoup plus court, c'est surtout le dessin de la culasse qui a été modifié. Celle-ci n'a plus une chambre de combustion déportée (voir notre étude sur les Montesa et IFA 1955 dans notre numéro 1.242), mais une forme parabolique. Les résultats au banc furent prometteurs : un gain de puissance maximum de l'ordre de 1,5 CV (15,5 à 16 CV), mais à un régime plus élevé : alors que l'an dernier, la puissance maximum était obtenue à 7.500-8.000 t-m, elle l'est maintenant sur un palier qui va de 8 à 9.000 t-m. Par contre, à des régimes inférieurs, cette puissance obtenue est plus faible que l'an dernier. Nous n'avons donc une augmentation de puissance que par un accroissement de régime, alors que la courbe de couple semble moins favorable.

Mais, ainsi que nous l'avons déjà dit dans notre étude critique des records BMW (voir notre N° 1.289), résultats au banc et résultats sur route ne concordent pas toujours. Et il semble bien que la nouvelle Montesa soit, côté moteur, inférieure à celle de l'an dernier (sa moyenne fut, en tous cas, inférieure cette année).

Et M. Bulto, très sportivement de conclure : « Je crois que nous nous sommes trompés ». Mais faisons confiance à Montesa : l'usine de Barcelone est « mordue » et travaille sérieusement ses petits 2 temps qui nous réserveront encore plus d'une surprise.

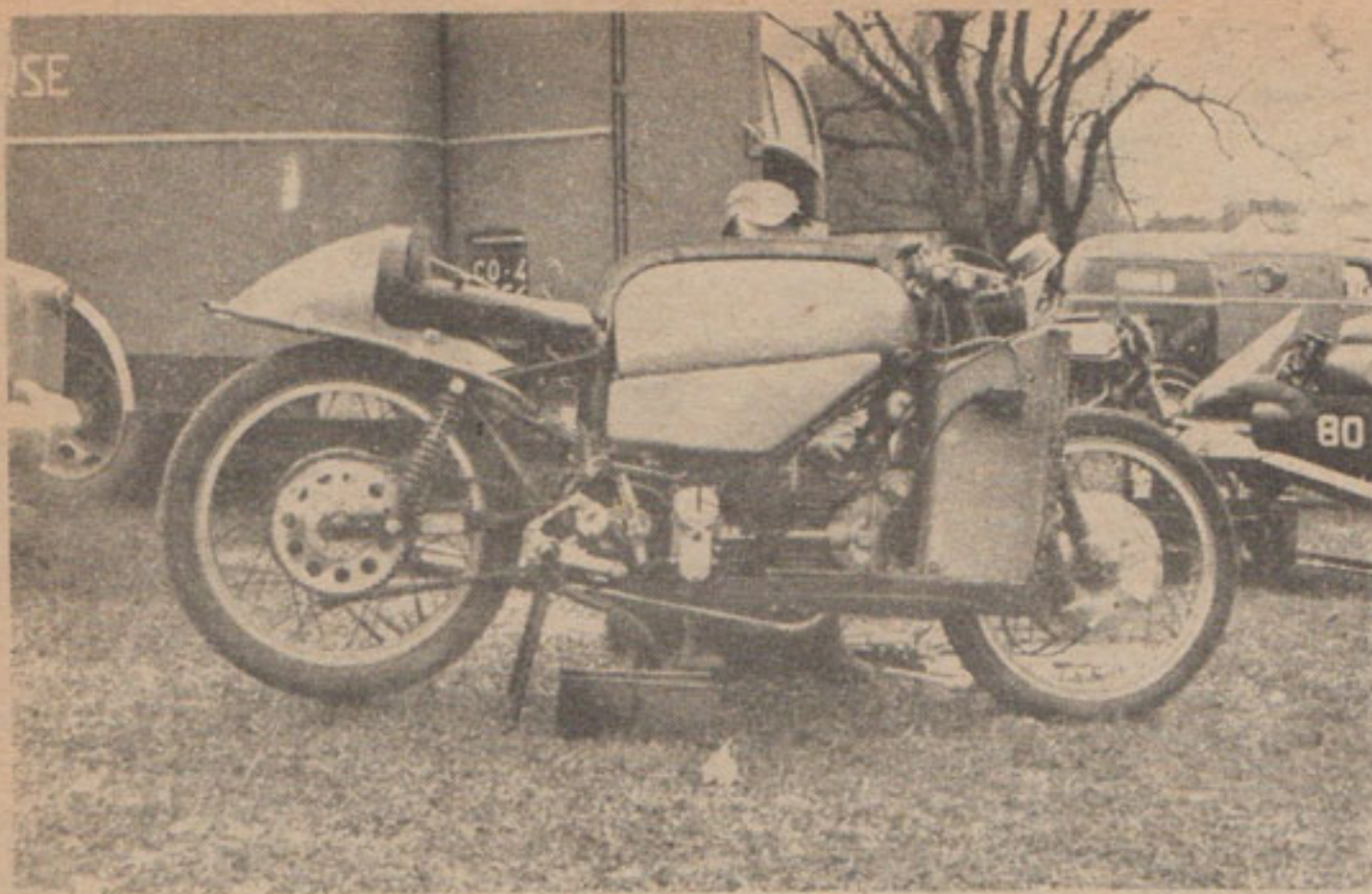


La 350 Velocette « spéciale » œuvre de Geoff Duke et pilotée par son poulain J.J. Wood. Equipée d'une boîte 5 vitesses, on voit ici, carénage enlevé, son cadre « maison ». Frein avant au tambour extérieur.



Ce nouveau prototype de chez Horex est une 350 cmc. bicylindre dont les deux arbres à cames sont entraînés par une chaîne. La boîte de vitesses, formant bloc avec le moteur, est à 6 rapports (trop au goût de Bartl qui pilotait la machine). Sa course à St-Wendel fut un galop d'essai, mais un galop prometteur puisque Collot m'affirmait qu'à l'accélération la machine le laissait sur place. Notons sa suspension arrière à inclinaison positive très prononcée, ce qui explique ses éléments de suspension légèrement inclinés sur l'arrière.





Les 350 et 500 Guzzi officiellement engagées étaient les tout derniers modèles que nous voyons ici deshabillés. Donnons-en rapidement les caractéristiques, communes aux 2 modèles sauf en ce qui concerne cylindrées et puissance.

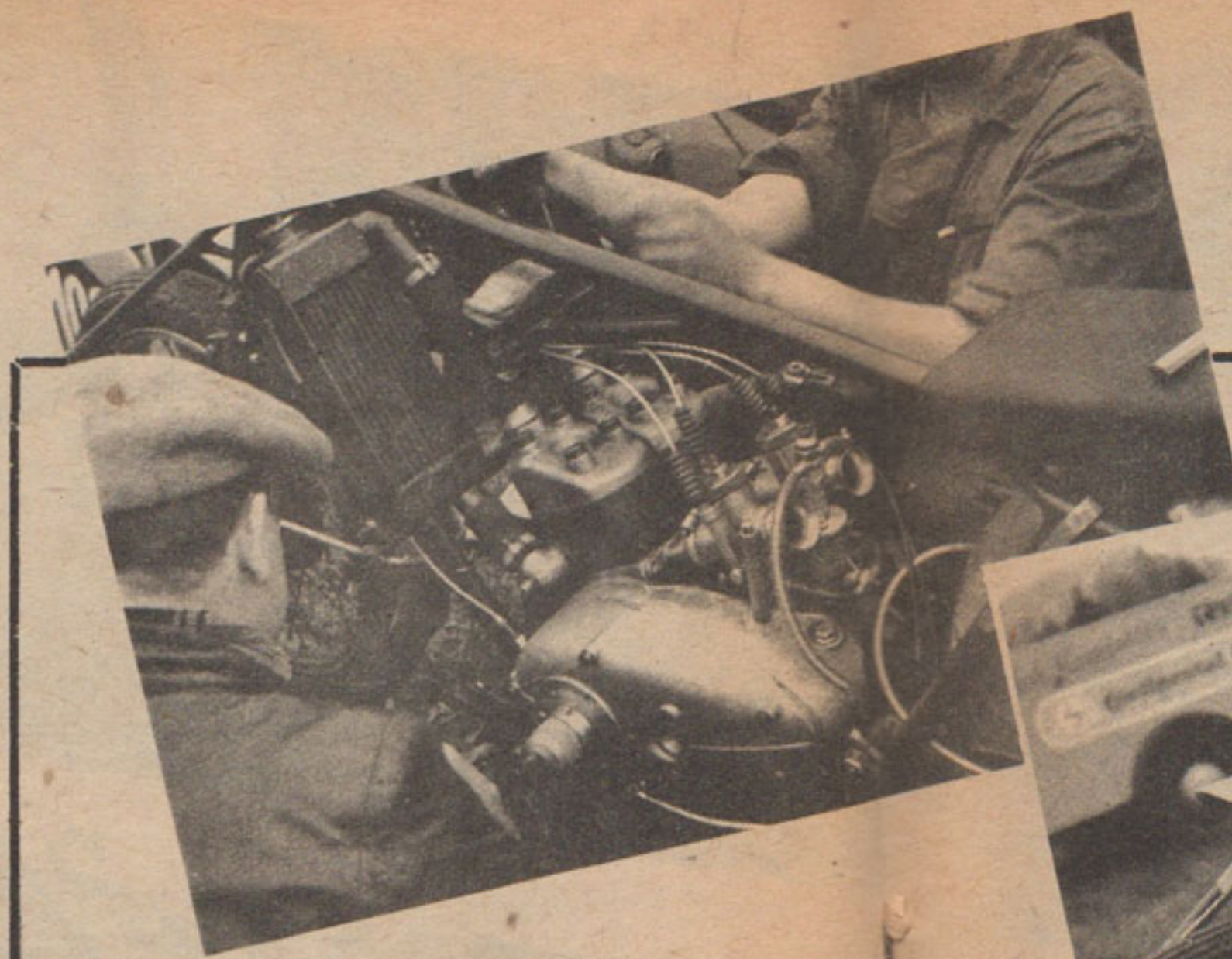
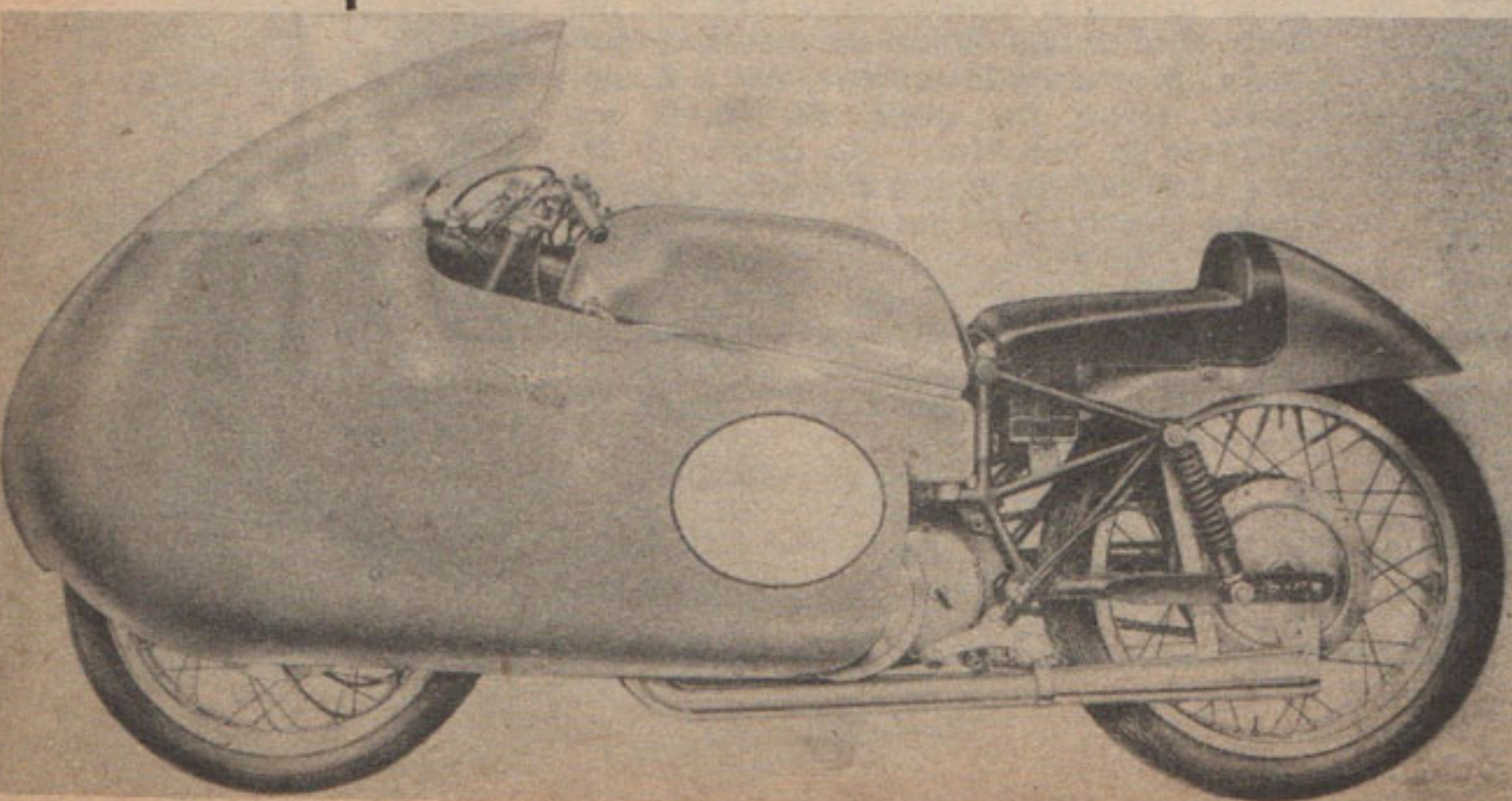
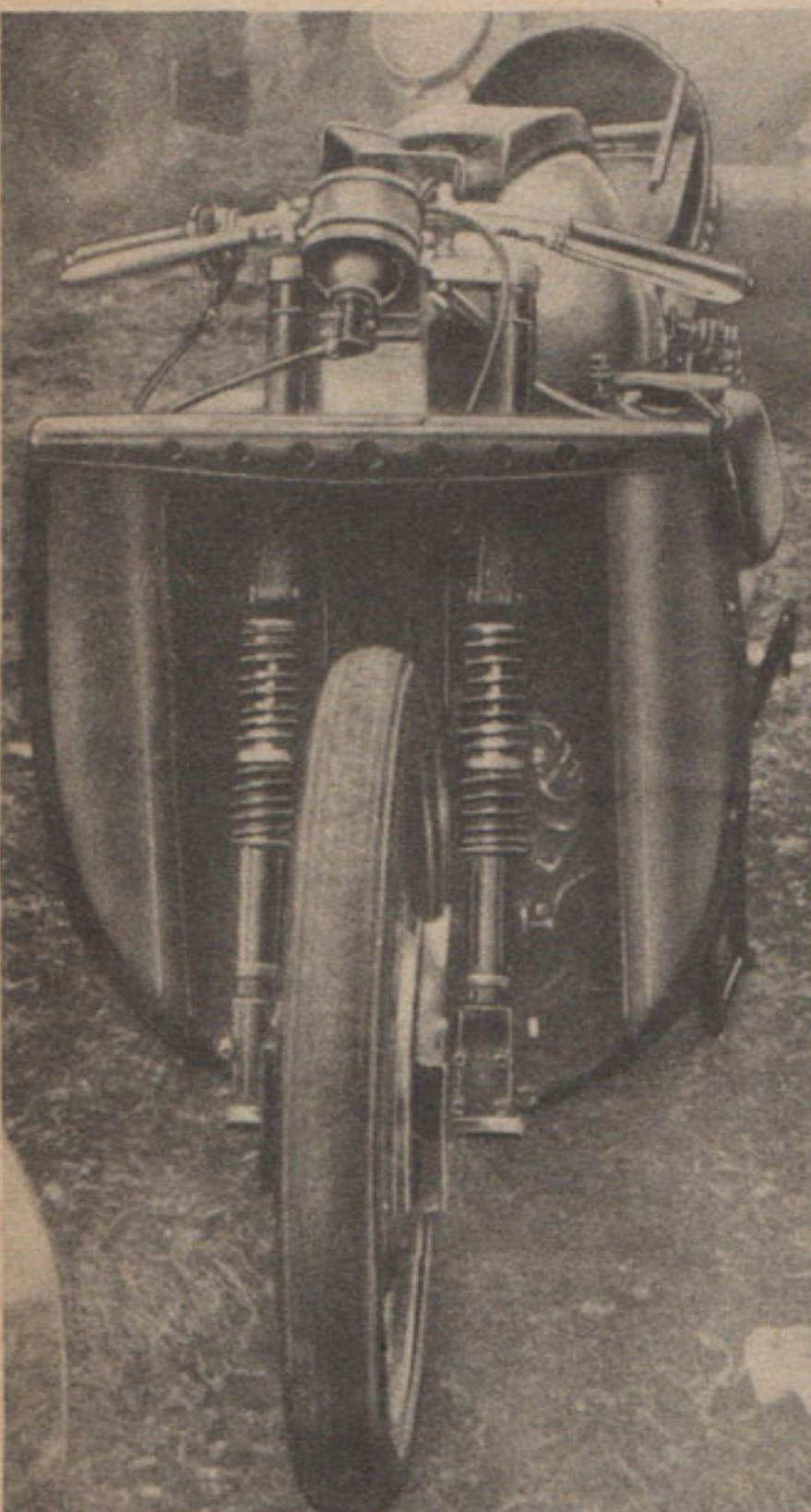
Monocylindre super-carré à cylindre horizontal, distribution par deux arbres à came en tête. Double allumage par batterie-bobine. Lubrification à carter sec et deux pompes avec réservoir d'huile de 4 litres. Bloc-moteur à cinq rapports avec transmission primaire par engrenages.

Pour la 350 cmc. - Alésage : 80 mm. Course : 69,5 mm. Rapport course/alésage : 0,869. Cylindrée exacte : 349,35 cmc. Puissance de 37 CV à 8.000 t-m (106 cv/l.).

Pour la 500 cmc. - Alésage : 88 mm. Course : 82 mm. Rapport course/alésage : 0,932. Cylindrée exacte : 498,7 cmc. Puissance de 46 CV à 7.000 t-m (92 cv/l.).

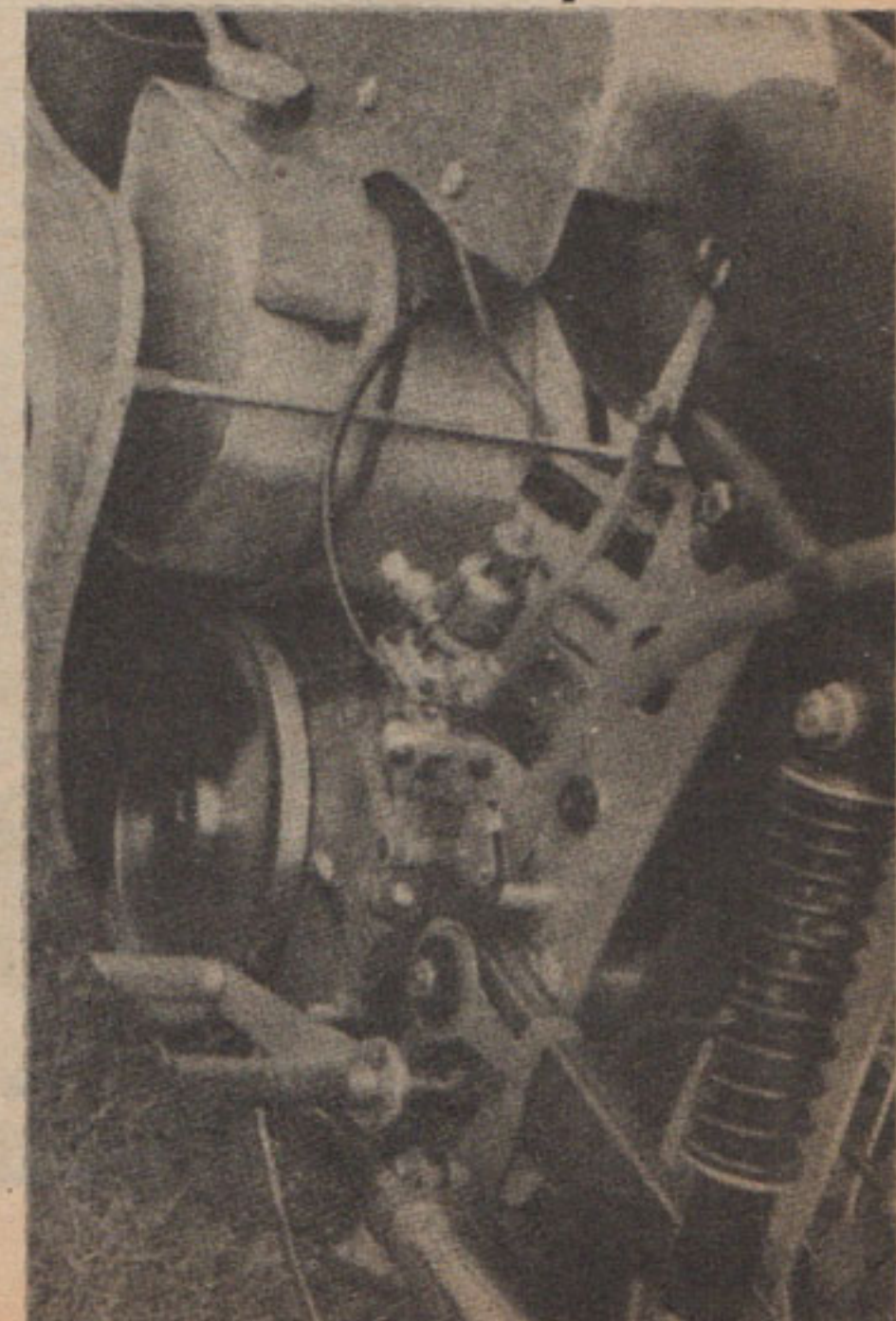
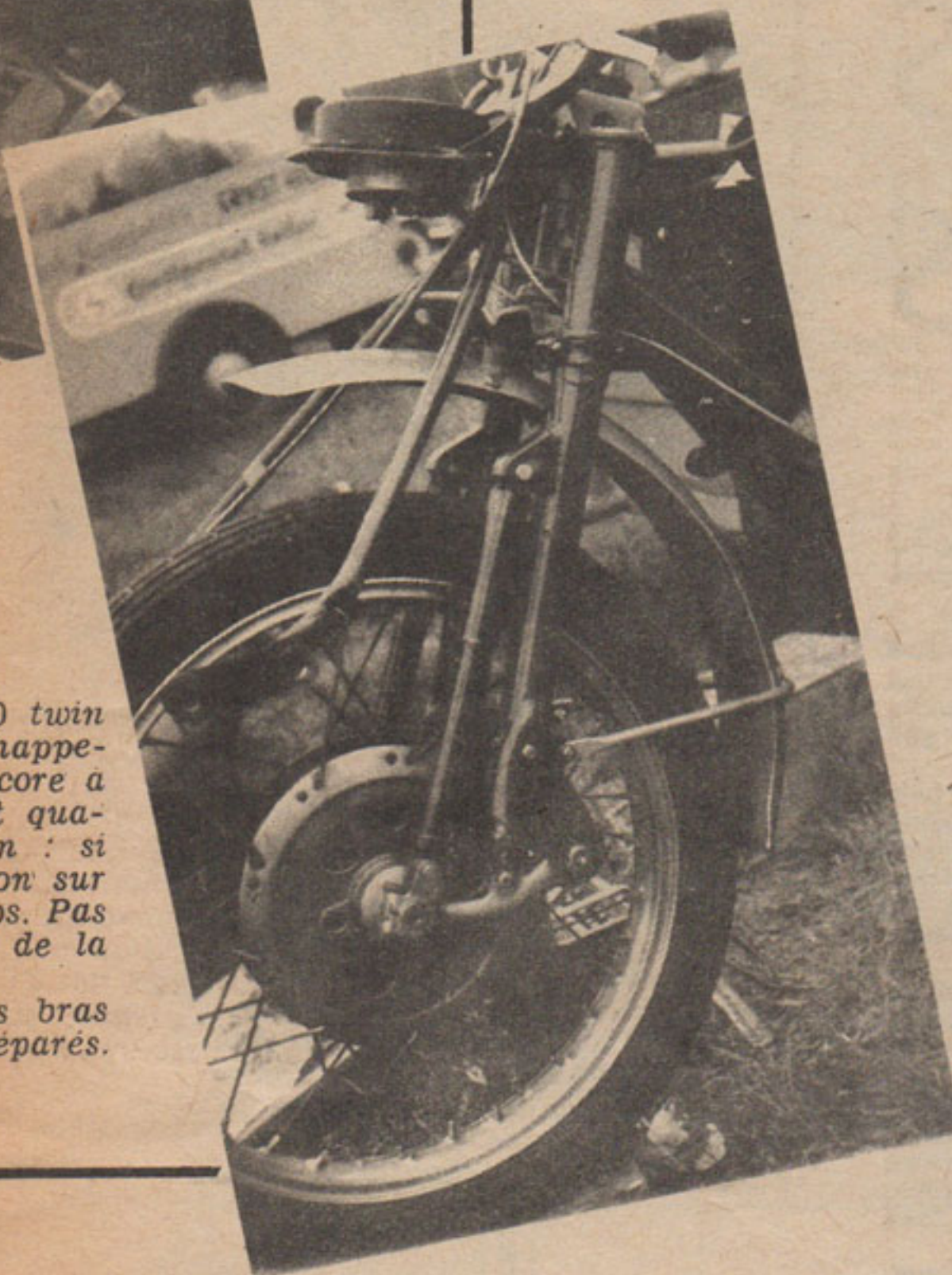
Cadre à treillis en tubes de faible diamètre. Suspension avant à courtes biellettes et suspension arrière oscillante. Pneus de 2,75 x 19 à l'avant et 3,00 x 20 à l'arrière. Freins doubles à l'avant, simple à l'arrière. Deux réservoirs d'essence : un petit sur le tube de cadre, en position normale et un plus gros, placé transversalement au-dessus du bloc-moteur ; capacité totale : 30 litres.

Transmission finale par chaîne. Poids à vide, avec le carénage : 133 kg. pour la 350 et 140 pour la 500 cmc.



On travaille ferme chez Adler autour de la 250 twin 2 temps à refroidissement liquide au bruit d'échappement rageur. Mais les résultats sont bons, plus encore à Floreffe où deux Adler prennent les troisième et quatrième places. Quelques ennuis avec la carburation : si les Amal « Grand Prix » donnent toute satisfaction sur un 4 temps, il n'en est pas de même sur le 2 temps. Pas d'ennuis côté refroidissement liquide, et à la fin de la course, le thermomètre marquait 86° C.

La suspension avant est assurée par de courts bras oscillants avec des amortisseurs hydrauliques séparés.



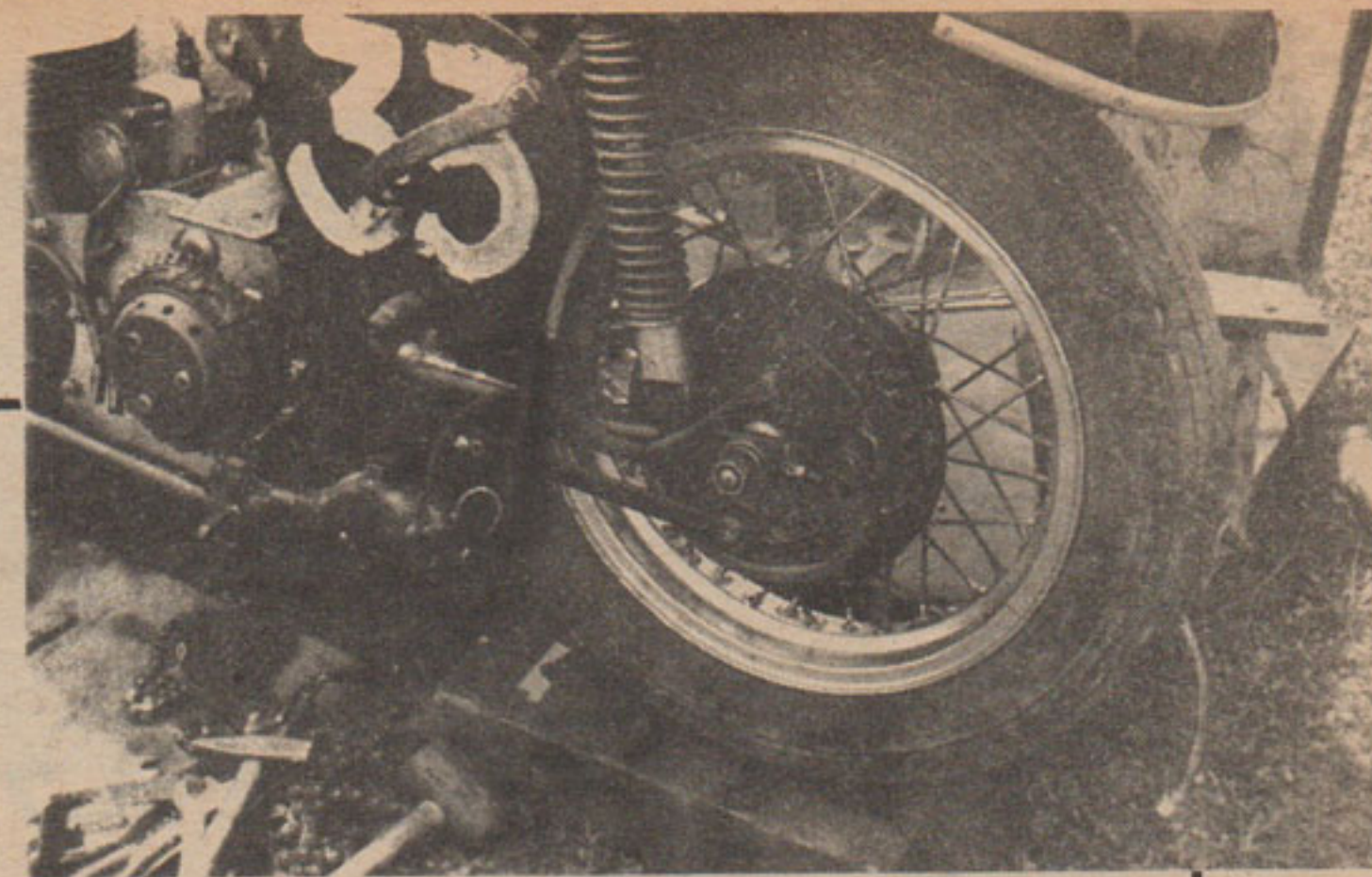
Lorenzetti s'est aligné, en 250 cmc. avec une Guzzi transformée par ses soins, dont les performances et la tenue de route sont absolument remarquables. Il est parti l'une Gambalunghino simple ACT de 1952 dont il a modifié les réglages : il obtient une courbe de couple beaucoup plus favorable et une puissance accrue à un régime moindre. Utilisant largement l'alliage léger, sa machine ne fait que 110 kg., soit 20 de moins que les « officielles » Guzzi.

Allumage batterie. Très curieux est le fonctionnement de la pompe à essence située juste au-dessus de l'articulation gauche de la suspension arrière et commandée par les débattements de celle-ci. Cette pompe envoie l'essence du réservoir,

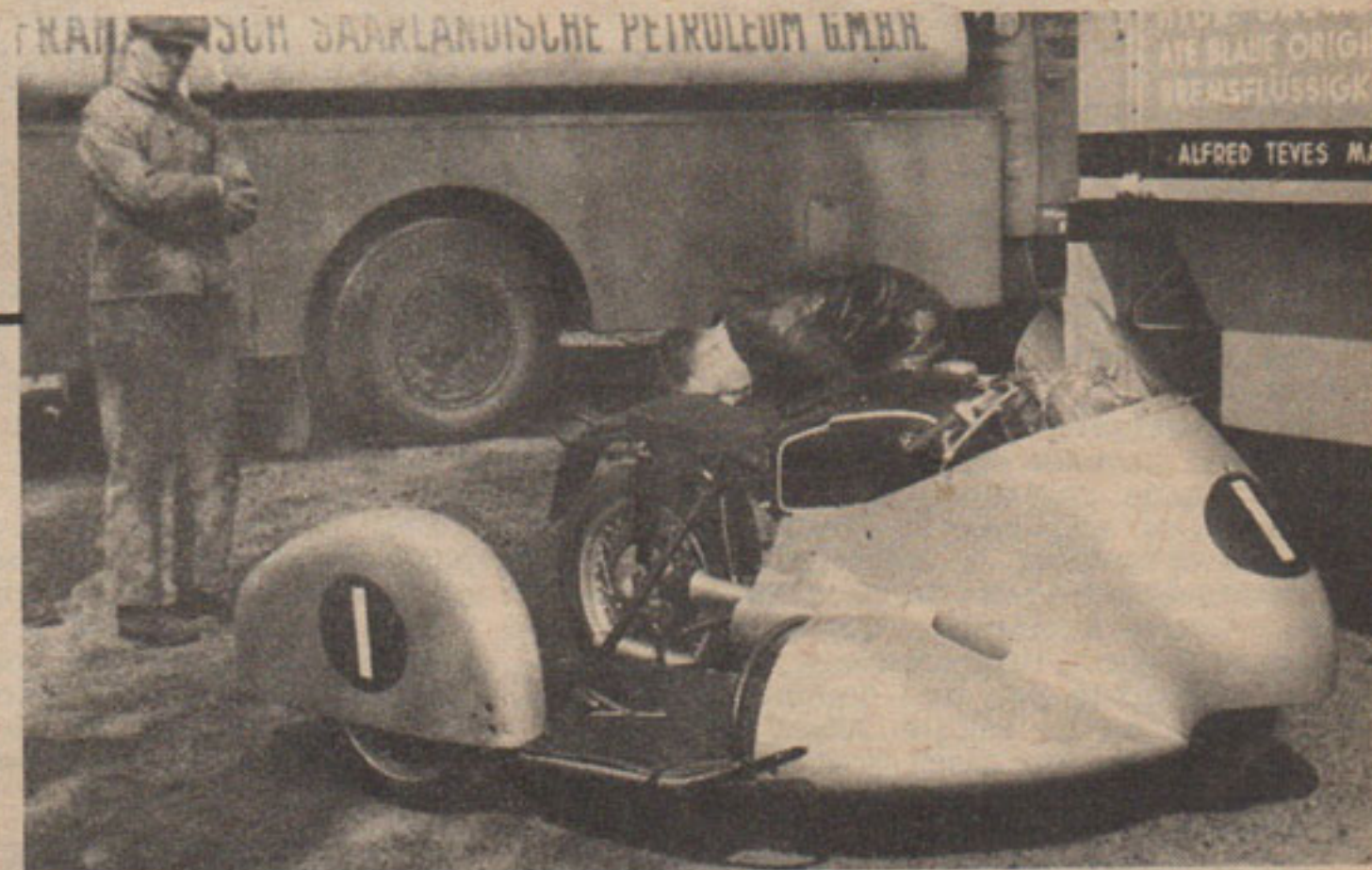
très bas, dans un petit réservoir annexe (le haut du tube de cadre). De là, par gravité, cette essence vient remplir la cuve, le trop-plein (et il y en a) revenant au réservoir. Fonctionnement impeccable; le débit, même sur l'anneau de Monza, où les débattements de la suspension arrière sont faibles, étant amplement suffisant.

Ce qui semble, sur le tube de cadre, être un réservoir, n'est qu'un coffret vide que le pilote serre avec ses genoux et sur lequel il appuie son buste en course.

Avec un œil curieux et intéressé, Guzzi semble suivre de près les efforts de Lorenzetti afin, sur cet exemple, de reconstruire des 250 « officielles ».



Strub a monté un freinage hydraulique ATE sur son attelage Norton. Frein de roue arrière et frein de side sont combinés.

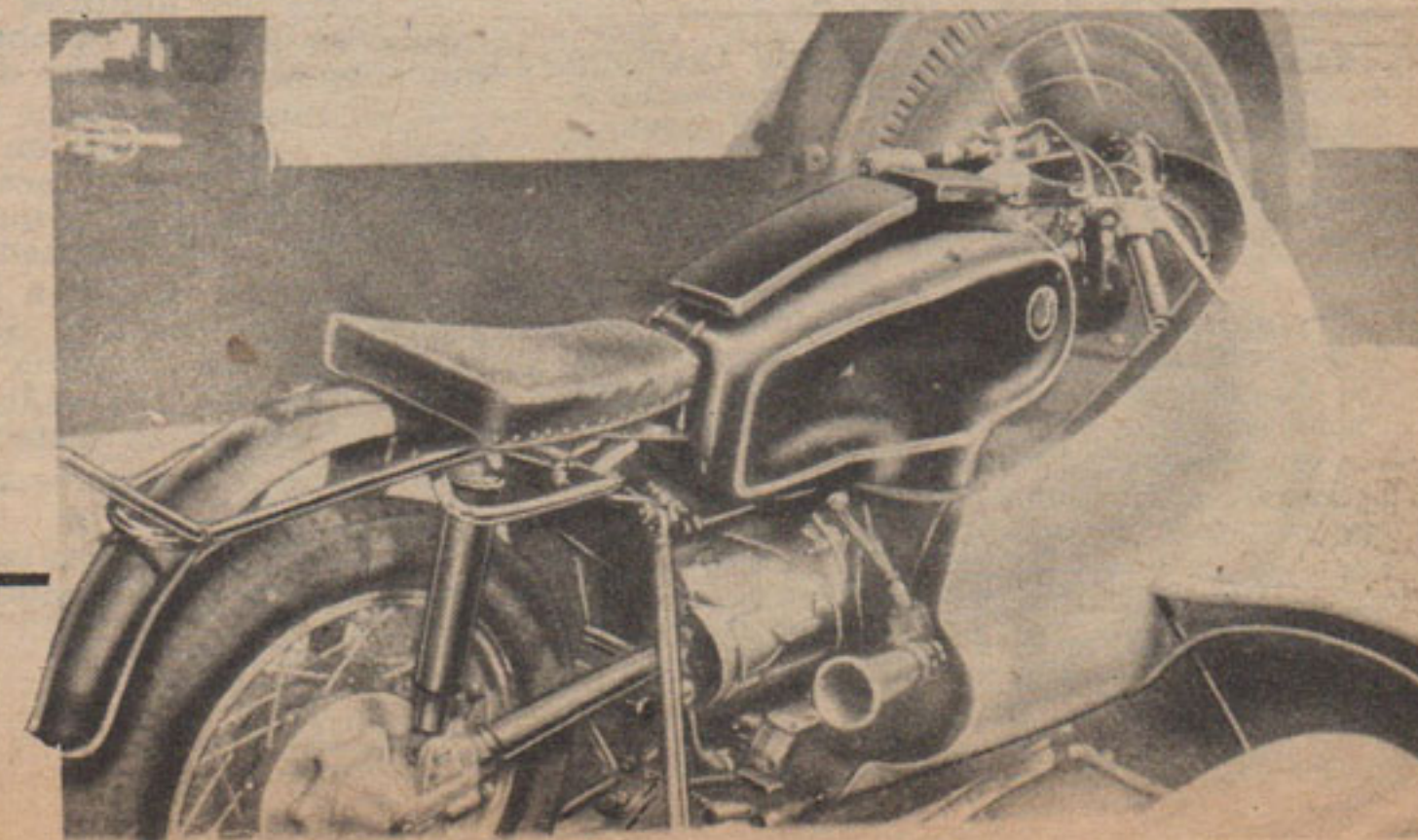


Comme toujours, Noll pilotait une BMW. Monté dans le cadre du side de Faust, il avait cette fois le moteur à injection directe. Celle-ci ne donne pas un gain de puissance maximum important par rapport à un classique moteur de « Rennsport » (environ 55 CV à 8.500 t-m) ; mais, par contre, cette puissance est maintenue sur une grande plage de régime, sans chute rapide dans les sursrégimes.

La machine de Noll, ainsi que celles

de la plupart des pilotes allemands, avait déjà la nouvelle boîte à 5 rapports.

Mais des bruits sérieux courent sur la sortie prochaine d'un nouveau moteur BMW, toujours flat-twin évidemment. Mais cette fois, il s'agirait d'un super-carré à injection directe, et, innovation dans le domaine motocycliste, à distribution desmodromique comme sur les Mercedes « formule 1 » de l'an dernier.



LES AIGUILLES ENCAGEES

Si, dans un moteur les roulements de vilebrequin sont en général bien lubrifiés, il n'en est pas toujours de même pour le roulement de tête de bielle qui est, incontestablement, un des organes les plus sollicités thermiquement et du point de vue lubrification. Ceci est vrai pour un 4 temps, mais encore plus pour les 2 temps où ce roulement n'est lubrifié que par le mélange.

L'accroissement de la puissance spécifique de nos moteurs et de leur régime n'ont pu d'ailleurs qu'accroître les sollicitations auxquelles sont soumis ces roulements de bielle.

DIFFERENTS MODES DE MONTAGE DES BIELLES

Les bielles peuvent être montées de différentes manières sur le maneton du vilebrequin.

Exceptionnellement, la bielle en alliage léger est montée directement sur le maneton, sans interposition d'aucun autre métal. Les anglais, sur leurs twins de grosses cylindrées, à embiellages non démontables, adoptent la solution automobile : bielle à chapeau qui tourne sur le maneton par l'intermédiaire d'un palier lisse, constitué par une couche de « métal rose » ou de régule. Assez rare également, la solution assez onéreuse, mais de qualité. Bielle montée sur un véritable roulement à rouleaux.

Enfin, solutions les plus fréquentes, les bielles sont montées sur les manetons avec interposition de rouleaux (sans cage) ou d'aiguilles, rouleaux et aiguilles étant, dans ce cas, jointifs.

Face à ces solutions classiques sont apparus, en particulier en Allemagne, de nouveaux types de roulements : des aiguilles encagées. Parmi les marques qui fabriquent ce type de roulements, on trouve une maison connue pour ses motos de petites cylindrées : Durkopp. Ce sont les réalisations de cette marque que nous prendrons comme exemple.

POURQUOI DES AIGUILLES ENCAGEES ?

Quelle est l'argumentation de Durkopp pour justifier ses nouvelles réalisations, argumentation qui fut d'ailleurs développée également dans l'étude sur les roulements publiée dans les numéros 1244 et 1245 de « Moto-Revue ».

★

Prenons d'abord le cas des rouleaux (galets) jointifs, interposés directement entre la bielle et le maneton. Le nombre important de galets permet d'augmenter les charges supportées, ce qui, incontestablement, est intéressant. Mais, par contre, les rouleaux étant jointifs, sont en contact entre eux : il en résulte un frottement assez important, puisqu'aux points de contact (plutôt le long des droites de

contact), les vitesses périphériques de 2 rouleaux successifs sont en sens contraire.

★

Voyons maintenant le cas des aiguilles jointives, qui, en fait, ne s'apparentent pas à des rouleaux jointifs, mais, paradoxalement d'ailleurs, sont une variante de palier lisse.

Ici, les aiguilles ne tournent pas. En effet, étant donné leur très faible diamètre, elles seraient entraînées à des vitesses de rotation très élevées et le frottement des aiguilles les unes contre les autres serait tel, qu'il serait suffisant pour en arrêter la rotation.

En fait, les espaces entre les aiguilles servent de réserve d'huile et les bagues de maneton ou de bielle frottent sur les aiguilles qui restent fixes.

Mais les roulements à aiguilles ne peuvent excéder certaines dimensions assez limitées, car pour maintenir une résistance mécanique suffisante des aiguilles, il faudrait accroître leur diamètre en même temps que leur longueur.

Les roulements à aiguilles jointives, particulièrement intéressants en raison de leur faible encombrement, peuvent, en raison même du très grand nombre d'aiguilles, supporter de très fortes charges radiales. Mais, par contre, ils nécessitent une lubrification à l'huile particulièrement soignée ce qui n'est pas toujours le cas dans les 2 temps.

LA SOLUTION DURKOPP

Il s'agit d'aiguilles d'assez fort diamètre (de 2 à 4 mm suivant les dimensions des roulements), dont le coefficient de charge radiale peut aller de 540 kg à 3,1 tonnes.

★

Ces aiguilles ne sont pas jointives, mais logées dans les « fenêtres » d'une cage d'une pièce en acier nitruré et traité, et à profil spécial (sensiblement en forme de M étiré).

Il en résulte :

— des frottements internes minimes, ce qui est intéressant dans le cas d'une lubrification insuffisante ;

— entre les aiguilles guidées, la cage forme de grandes « chambres » creuses qui servent de réserve de graisse ;

— en raison du même coefficient de dilatation pour la cage en acier, les aiguilles, la bielle et le maneton, le rendement est aussi bon, quelle que soit la température de fonctionnement ;

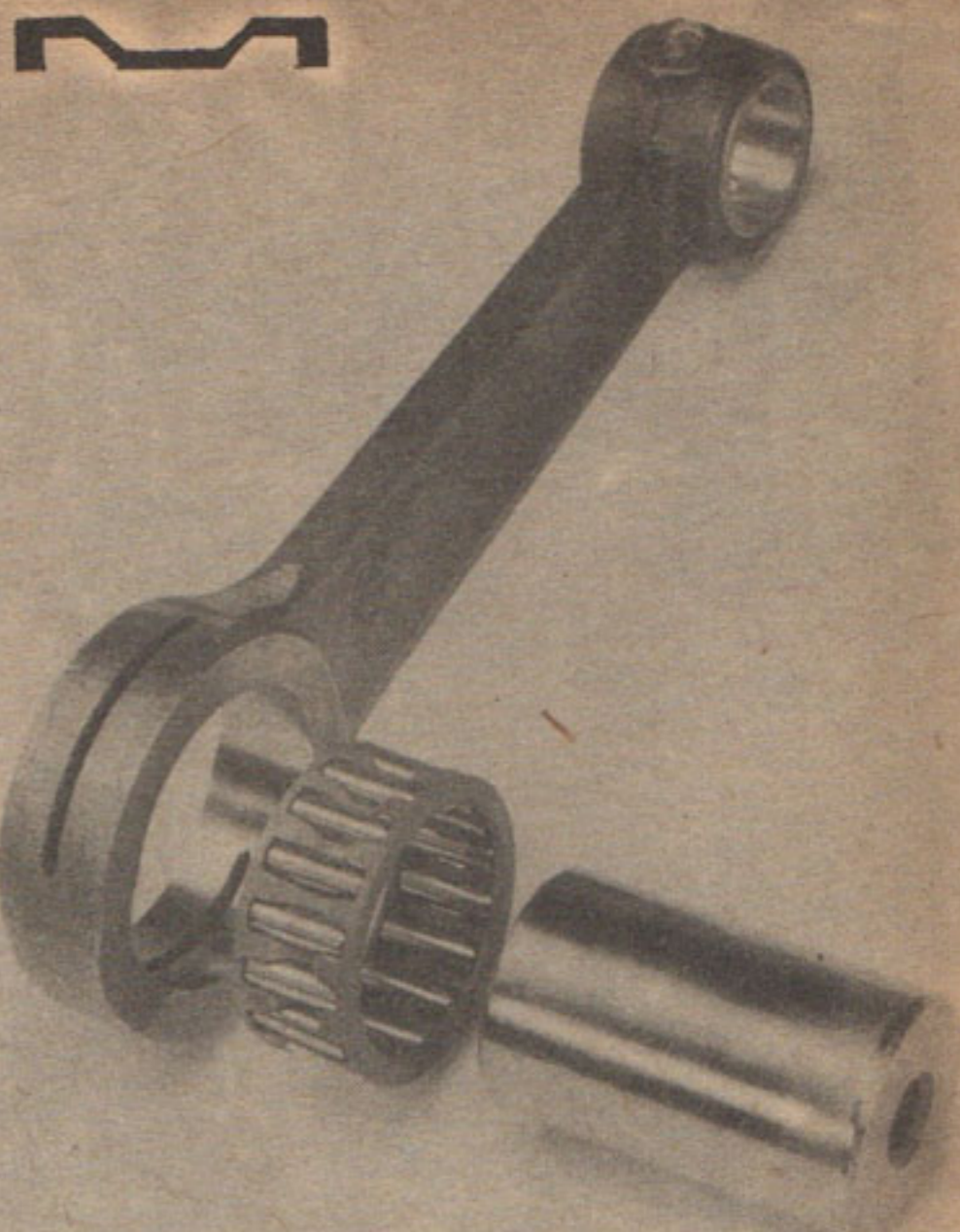
— le profil donné à la cage, tout en assurant la stabilité de forme, permet également une certaine élasticité ;

— grande charge radiale en raison du nombre important d'aiguilles ;

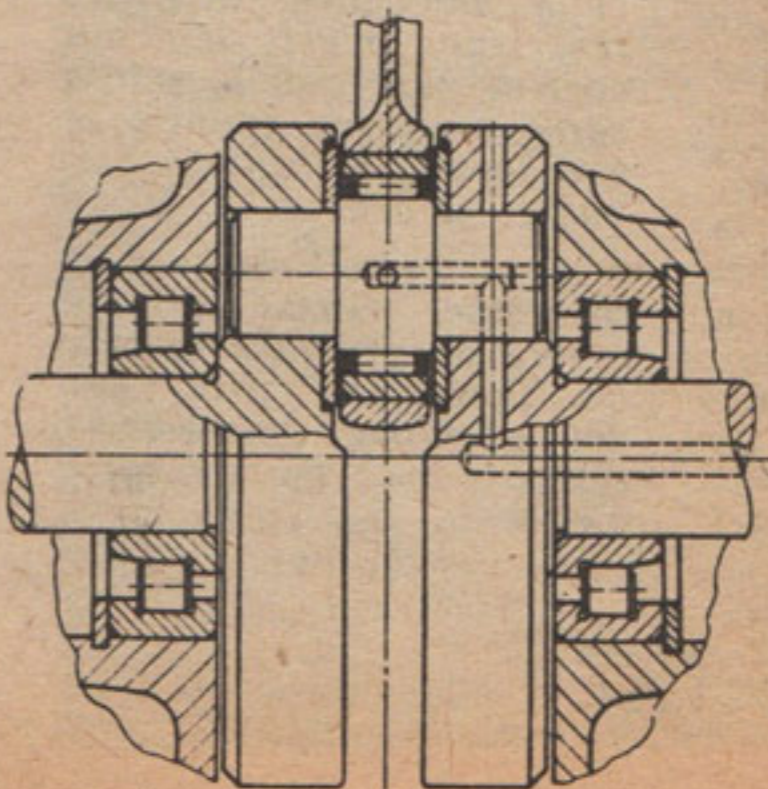
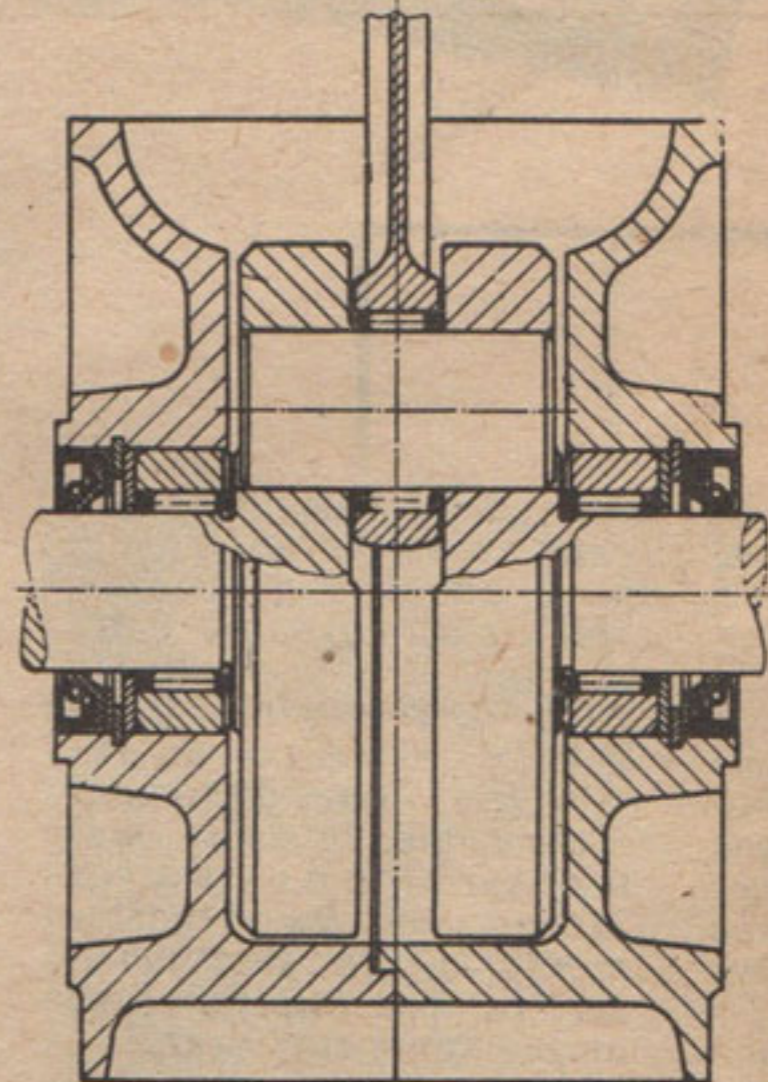
— faible encombrement et poids.

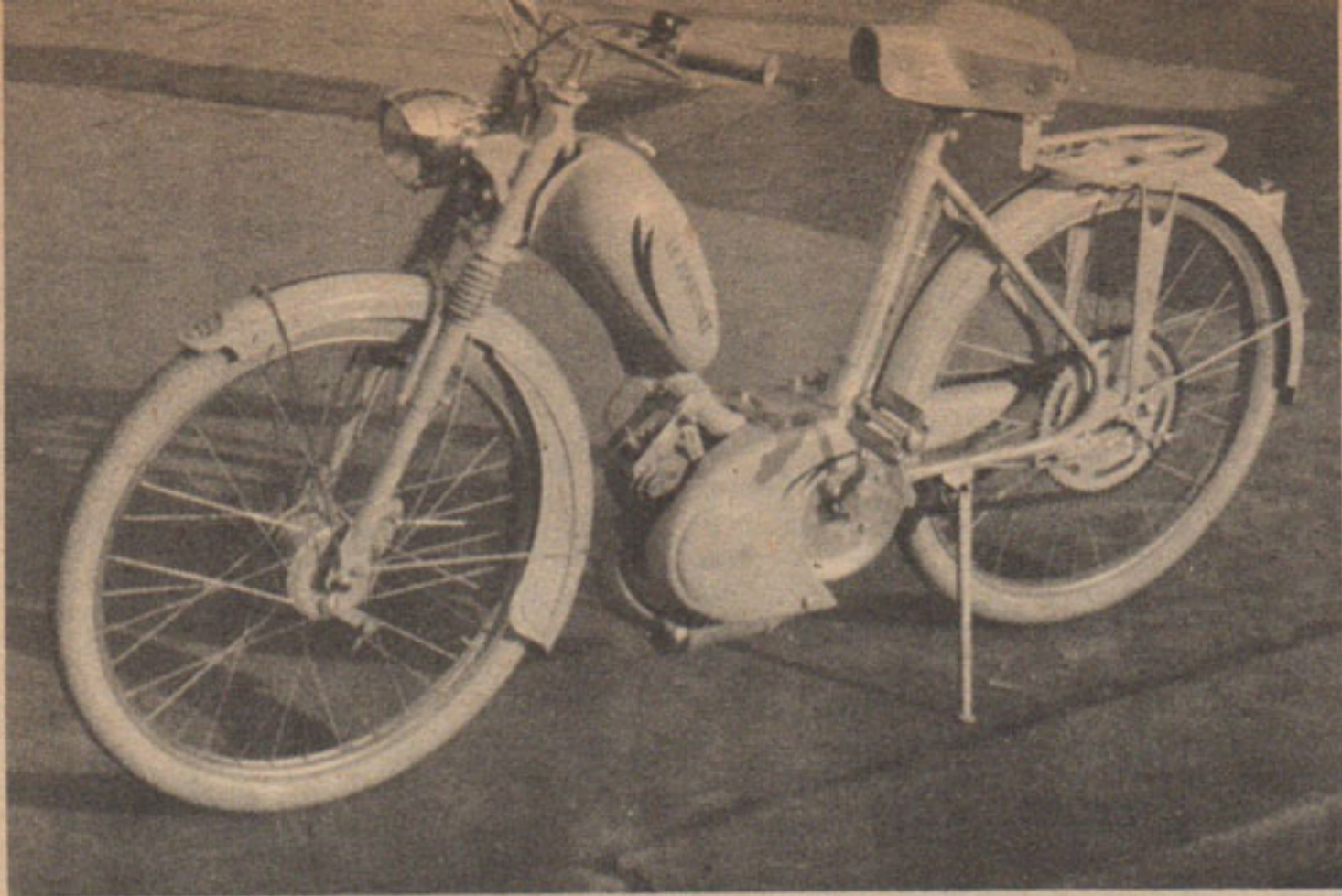
★

Les illustrations jointes permettront de mieux juger de la réalisation et du montage.



Ci-dessus : un roulement Durkopp à aiguilles encagées, ainsi que le dessin de la section de la cage, les aiguilles se plaçant dans les sortes de cuvettes. Ci-dessous, successivement : montage de la bielle et du vilebrequin d'un deux temps sur des aiguilles encagées — vilebrequin démontable d'un 4 temps où la bielle est montée également sur une cage d'aiguilles.

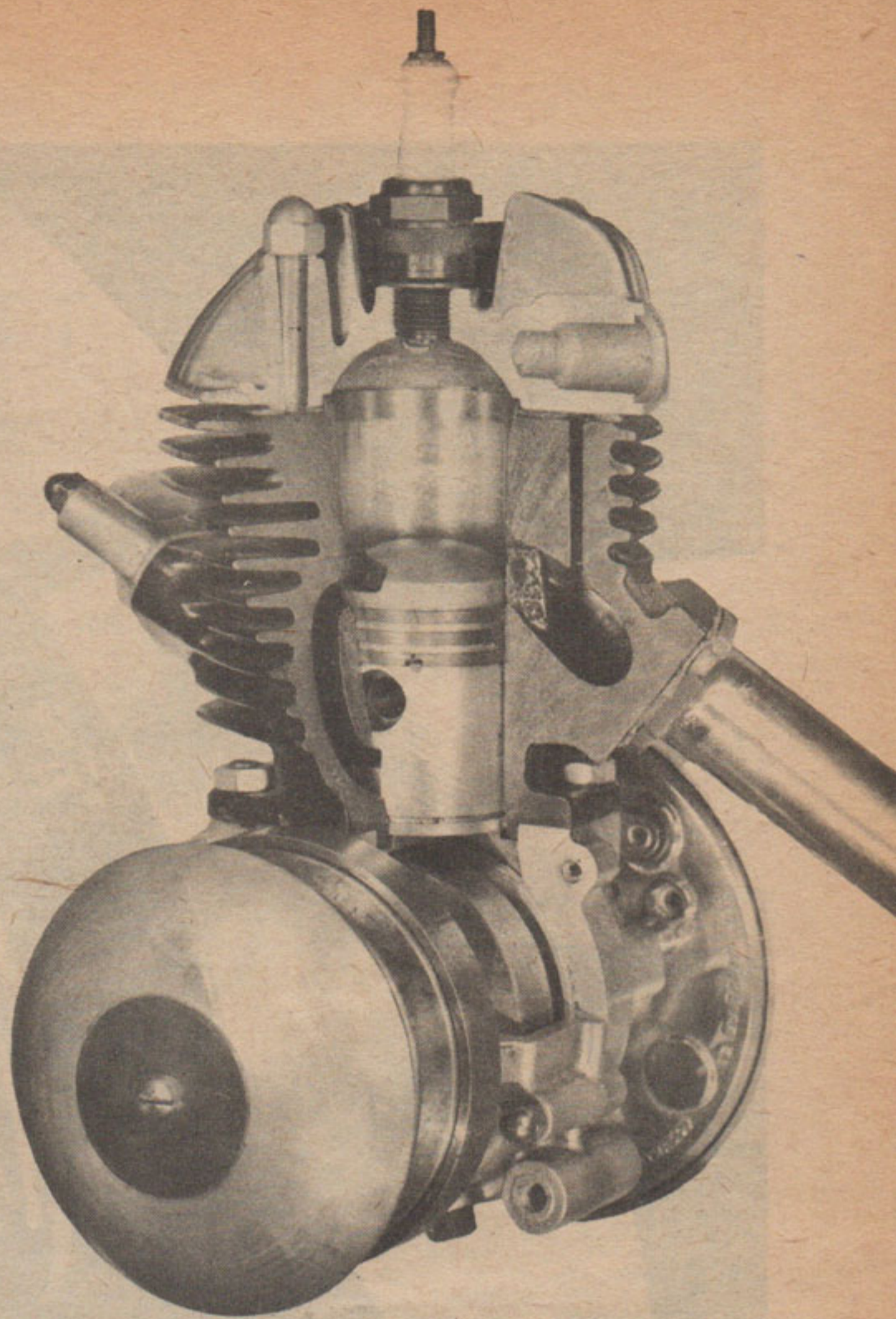




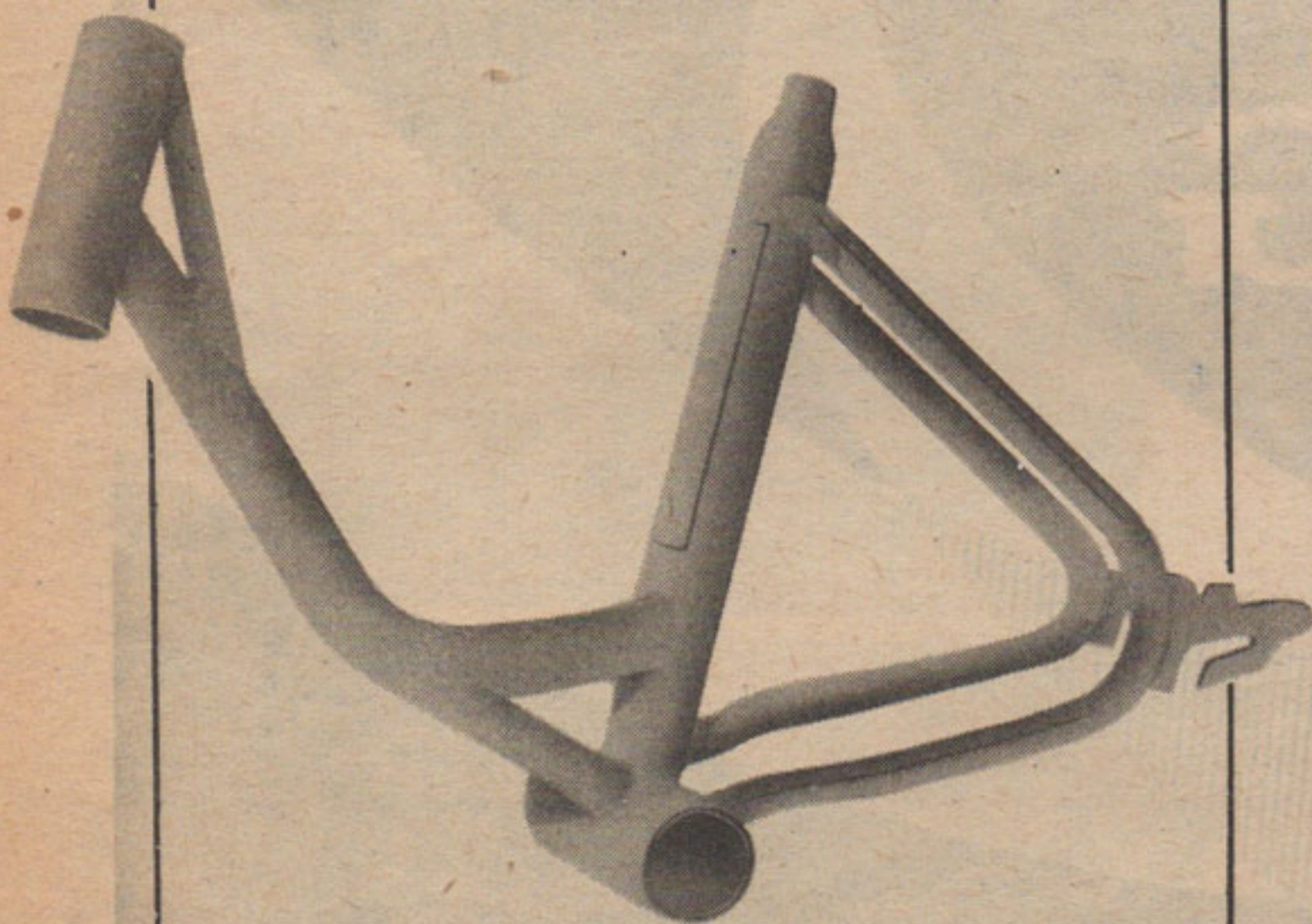
La béquille latérale est particulièrement pratique pour poser la machine à l'arrêt.

Un moteur à haut rendement dans un cadre bien étudié :

LE MARTINET

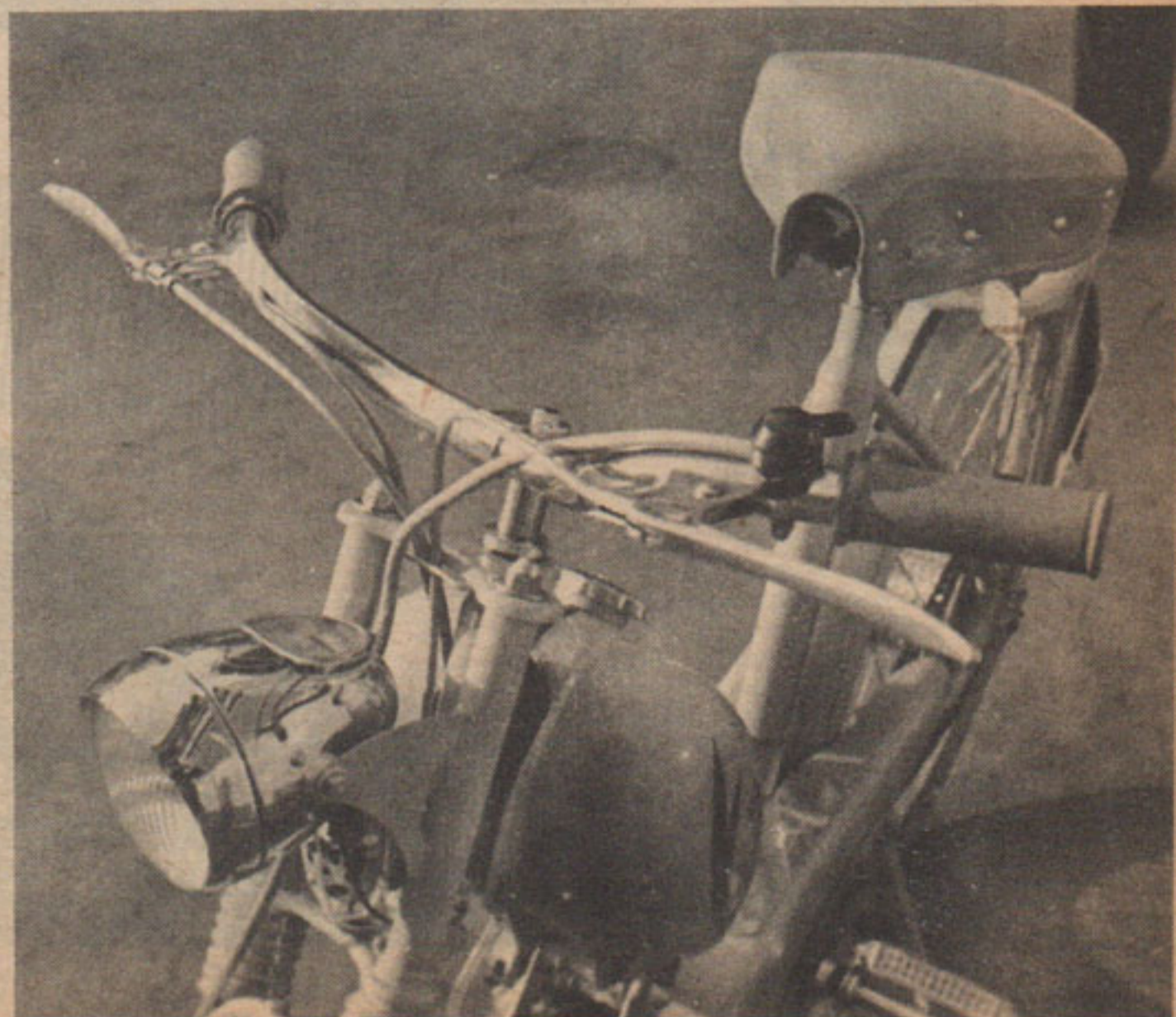


Le moteur du Martinet en coupe partielle. On voit la disposition originale de la pipe d'échappement et de la pipe d'admission, toutes deux inclinées par rapport au cylindre. La pipe d'échappement s'incline directement à partir de la lumière. Sur la calotte du piston, on distingue aussi l'une des deux cavités déflectrices. Noter encore : le canal de transfert qui débouche très bas dans le carter, la culasse hémisphérique avec, au centre, la bougie. La puissance est de 1,8 CV à 6.000 t.-m., mais à 3.500 t.-m on dispose déjà de 1,2 CV.



Intéressants détails de construction du cadre : tubes de fortes sections renforcés aux raccords par des goussets tubulaires.

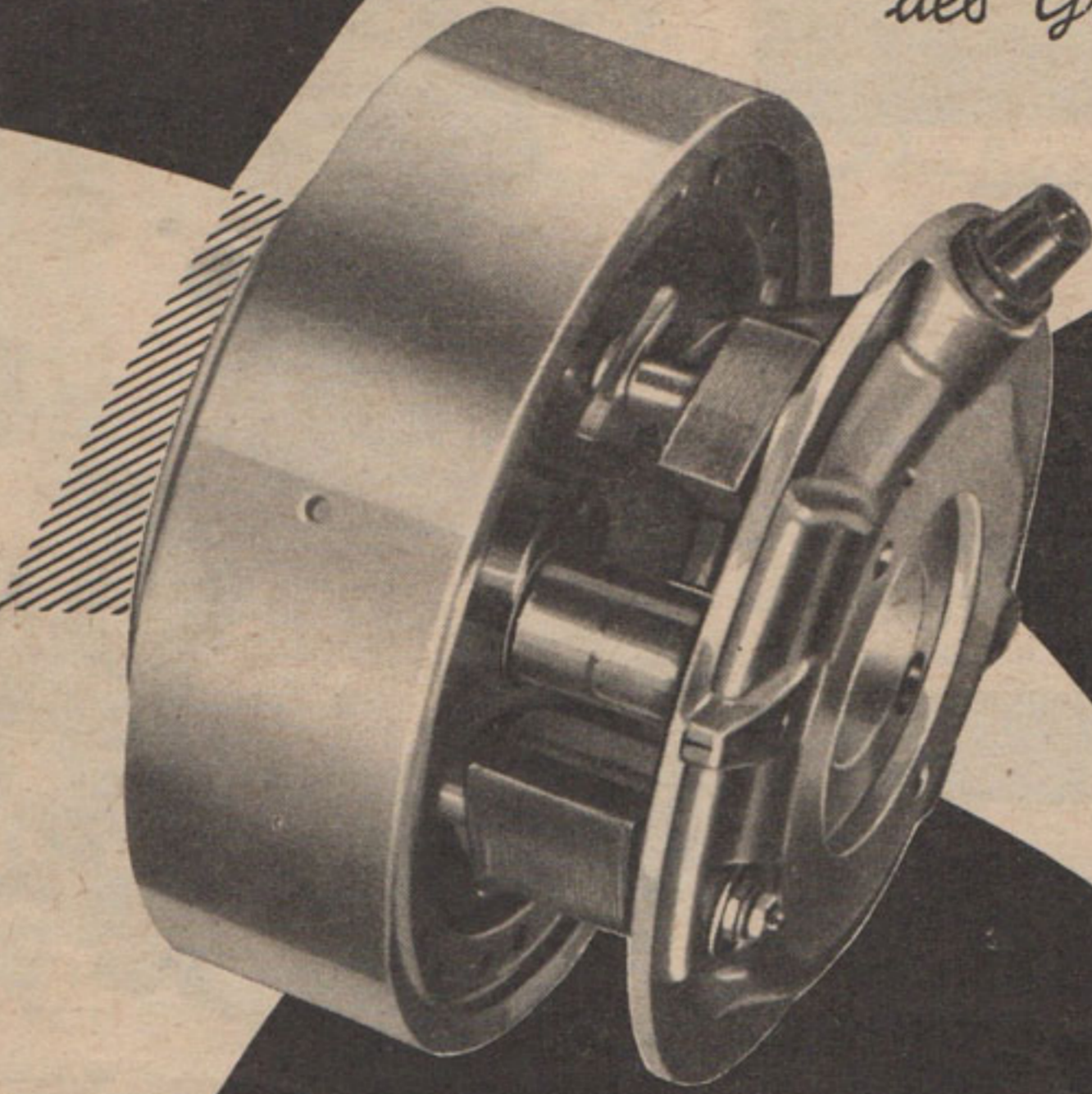
Phare chromé de 100 mm, compteur incorporé, avertisseur électrique et réservoir de 5 litres, complètent agréablement l'équipement du cyclo.



GENESE

LES VOLANTS MAGNÉTIQUES

*Sélectionnés par l'Elite
des Grandes Marques*



ALCYON,
GNOME-ET-RHONE,
GOÏOT, LABOR,
LAMBRETTA,
MONET-GOYON, PEUGEOT,
VAP, VELOCAR, YDRAL

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 450.000.000 DE FRS
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

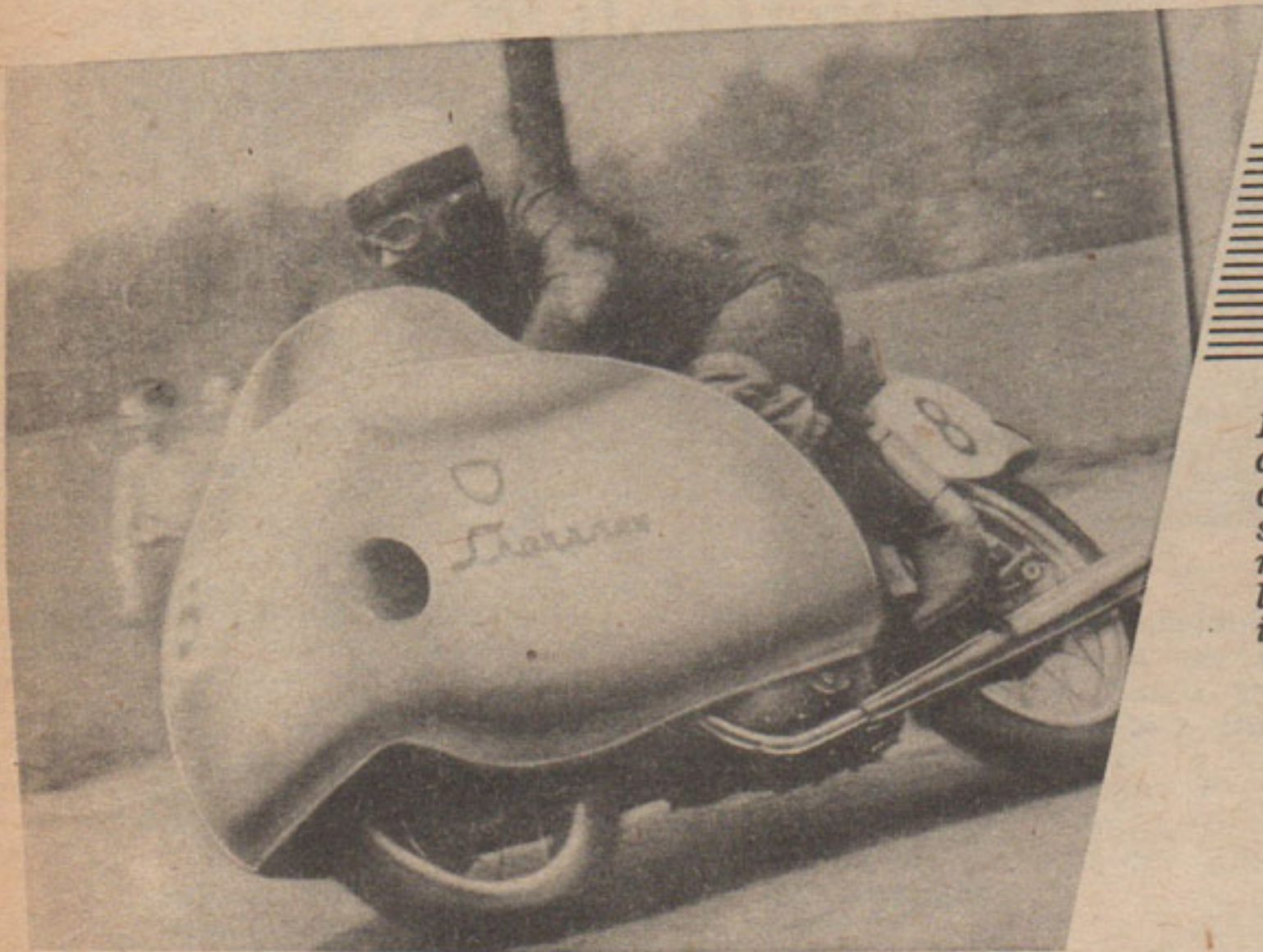
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

BEAU SPECTACLE ET TRAGÉDIE

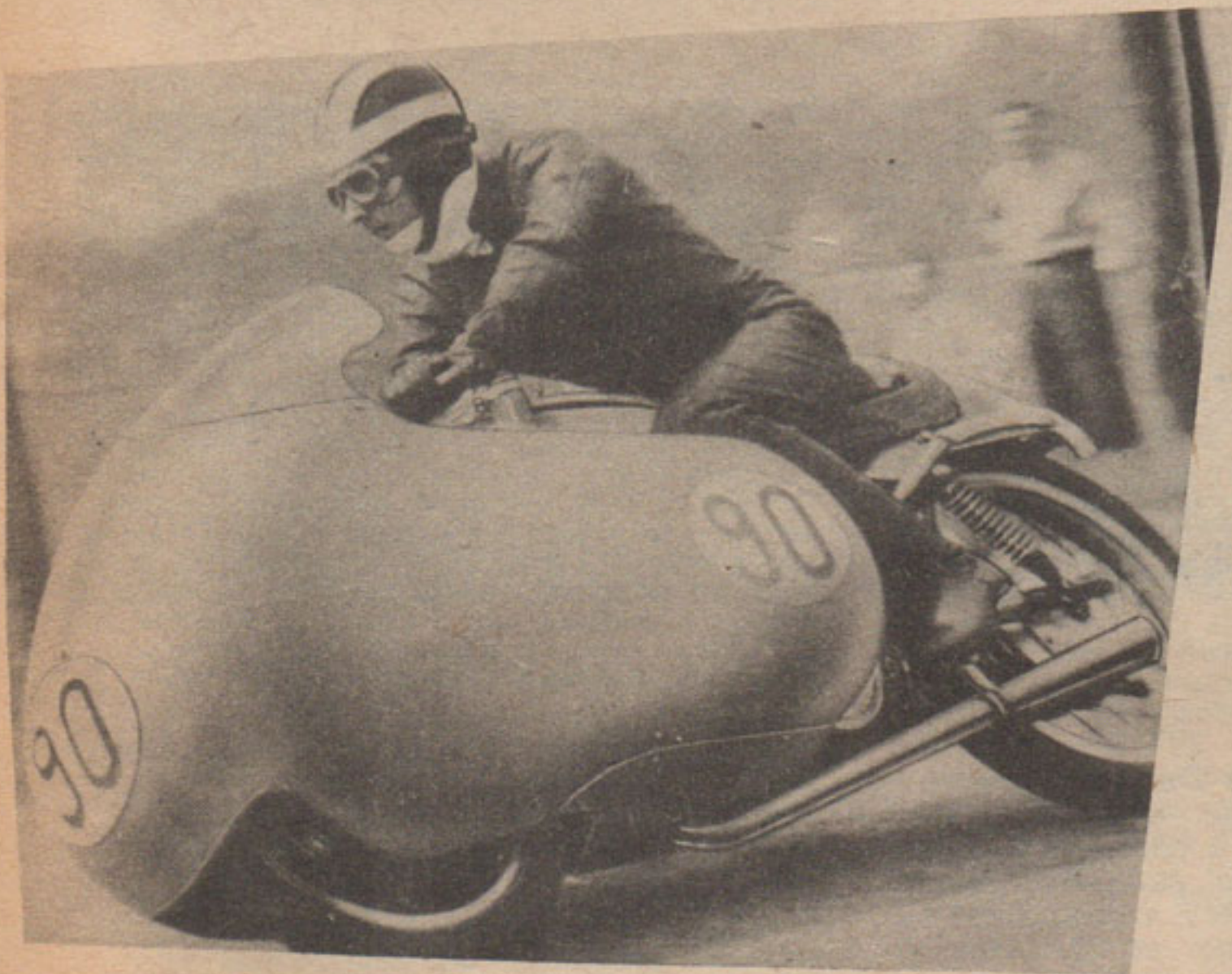
SUR
LE

DIFFICILE
CIRCUIT DE

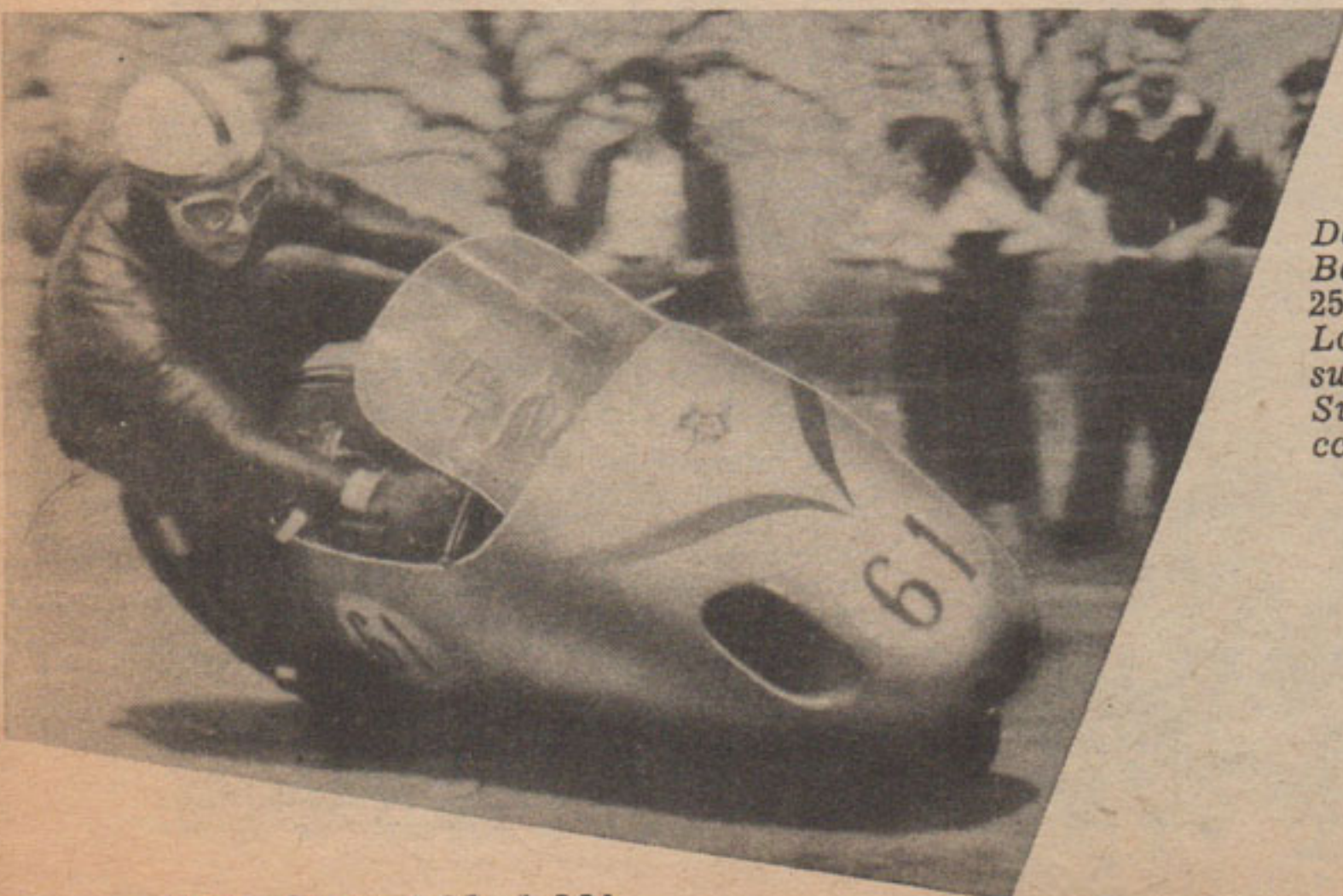
FLOREFFE



Deux anglais, un allemand, deux double ACT, un simple ACT, deux monos, une 4 cylindres, 2 machines italiennes et une...



...moto allemande, trois cylindrées différentes... on brasse le tout et on obtient trois des vainqueurs de Floreffe.



De haut en bas : Baltisberger, 1^{er} en 250 cc. sur sa NSU. Lomas, 1^{er} en 350 sur Guzzi et enfin Surtees, 1^{er} en 500 cc. sur la 4 cylindres MV.

Les conditions les plus favorables étaient réunies ce beau dimanche de mai, pour le succès intégral du « 23^e Grand Prix de Floreffe » : les organisateurs du Royal Motor Union Namur avaient engagé les « grands » du motocyclisme actuel : le jeune Surtees, révélation de la saison qui commence, à qui la firme italienne MV a confié sa quatre cylindres, accompagnée par son fidèle et compétent soigneur mécanicien Andréa Magni, les chargeant tous trois de collectionner les victoires !

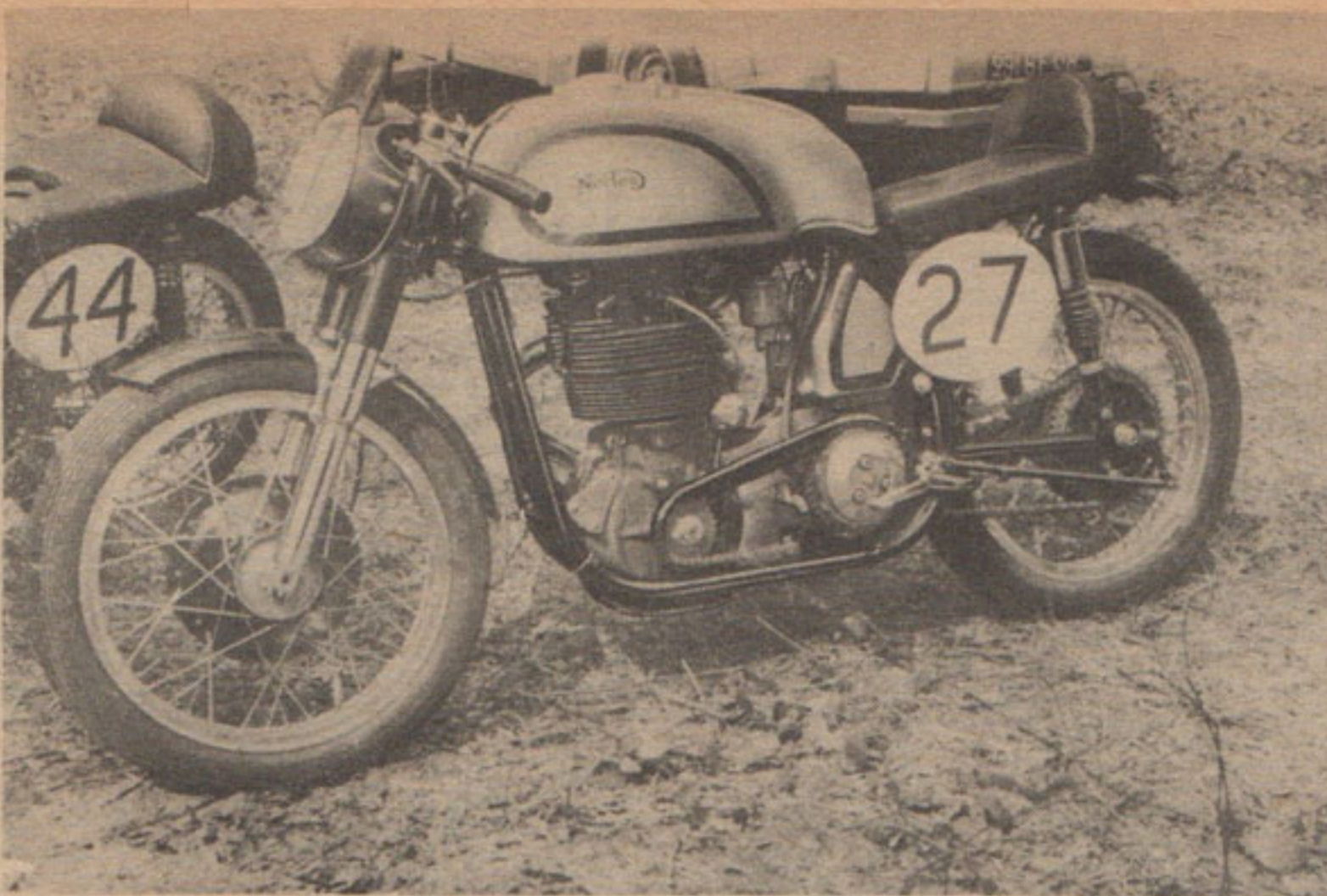
Il y avait aussi la redoutable équipe Guzzi, avec Lomas et Dale, et une équipe officielle Norton composée de Brett, Hartle et Trow. Pour tenir tête à cette coalition de « super men », on ne comptait guère que sur Fergus Anderson, vieil habitué de la victoire à Floreffe, qui se présentait sur BMW.

Une équipe semi-officielle NSU donnait la note dans la catégorie 250 cmc., cependant qu'en catégorie sidecar on voyait réunis un lot d'indépendants de choix, avec, notamment, Smith comme favori. Et pour rendre plus complet ce plateau déjà prestigieux, les organisateurs avaient engagé les meilleurs « privés » actuels, dont Goffin, Champion de Belgique, Collet, Champion de France, Hinton, Champion d'Australie, et bien d'autres as de toutes nationalités.

Le soleil, cet indispensable metteur en scène, s'était lui aussi mis de la partie depuis deux jours, et cette journée de grand sport s'annonçait merveilleuse.

ANDERSON ACCIDENTÉ

Hélas, tout fut gâché, à un quart d'heure de la fin, par la nouvelle qui se répandit comme une onde autour des 13 km du circuit : Anderson avait fait une chute grave et était transporté à l'hôpital. Et l'on espérait encore que cet accident se résumerait à de simples blessures, quand quelques minutes après la remise du bouquet au vainqueur de cette dernière course il se confirma que l'irréparable était accompli : Anderson avait succombé au cours de son transfert en ambulance. Ce grand champion, qui, depuis 22 ans, pratiquait le sport de compétition, était très connu et estimé en Belgique et surtout à Floreffe, où rare-



CAVALIER SEUL DE GUZZI EN 350 CMC.

La troisième course voit s'aligner un groupe impressionnant de coureurs en 350 cmc. : une trentaine de pilotes, dont 5 « seniors », et les équipes d'usine Norton et Guzzi. Comme il fallait s'y attendre, au vu des résultats des entraînements, Lomas conduisit la course à sa guise, ayant son compère Dale à bonne portée pour éventuellement se faire relayer en cas d'anicroches, et de façon que la victoire Guzzi ne puisse faire aucun doute. Les Norton firent une belle démonstration de course d'équipe, les trois pilotes bien groupés, mais ces machines, non carénées, ne peuvent plus que s'essouffler derrière les Guzzi dont l'aérodynamisme remplace bon nombre de chevaux.

Dans le groupe des indépendants, Dauwe se distingua cette fois par son manque de... malchance. En effet, le bon pilote gantois, habitué des ennuis mécaniques les plus variés, put enfin terminer avec sa mécanique intacte, et remporter ainsi la place de premier belge. Goffin et Storr se livrèrent, comme ils en ont pris l'habitude, un duel singulier, le Champion de Belgique prenant le meilleur sur l'anglais par un petit dixième de seconde. Collot n'était pas dans son meilleur jour, et se classa assez loin malgré sa fougue bien connue.

En Seniors, Vervroegen dut batailler ferme contre Nies, pour l'emporter finalement à moins d'une seconde.

ment une course s'est déroulée sans lui ; bien des habitués du circuit se dérangeaient dans le seul but de le voir gagner. Parmi la foule qui se dispersait lentement, comme une famille en deuil, nous avons pu voir des dizaines et des dizaines d'hommes et de femmes qui avaient les larmes aux yeux et ne pouvaient cacher leur émotion. Anderson venait d'avoir 47 ans et avait quitté la direction du service des courses Guzzi pour entrer chez BMW. C'est en manquant un virage qu'il perdit le contrôle de sa machine et fut projeté sur un pylône de ciment. Il venait de battre par deux fois le record du tour et le porter finalement à 158,500 kmh.

Selon le vœu qu'il avait formulé antérieurement, son corps reposera où il est tombé, c'est-à-dire à Namur.

LA COURSE DES JUNIORS

La journée avait commencé par une course réservée aux Juniors en 350 et 500 cmc., et dans cette dernière catégorie figuraient deux de nos compatriotes : Lamboley et Dumont, qui tinrent honorablement leur place.

Hennin, du Club de Mettet, remporta la palme en 500 cmc., cependant que très près de lui, Bogaerts, l'habituel passager de Vervroegen en sidecar, gagnait en 350 cmc. avec un grand panache.

BALTISBERGER DOMINE LES 250 CMC.

La deuxième course voit dix partants en catégorie 250 cmc. Internationaux : l'allemand Baltisberger sur sa NSU prend la tête au départ, et maintiendra sa position sans être inquiété jusqu'aux derniers mètres des huit tours impartis. Seul l'australien Hinton, également sur NSU, mais vraiment machine de client, pourra esquisser un semblant d'attaque sur le leader, pourvu d'une machine incontestablement bien plus rapide.

Les Adler, dont une était à refroidissement par eau, ne pouvaient en aucun cas rivaliser avec les NSU, sauf toutefois en ce qui concerne le bruit des échappements !

Ci-dessus : la nouvelle 500 cmc. officielle Norton, par son aspect, ne diffère guère d'une Norton « client » ; mais « c'est autre chose ».



Nos compatriotes Duhem-Burtin sur l'ex-ensemble side-car de Bétemps. - Côte à côte, les deux vainqueurs de la catégorie 500 cmc. : Surtees (MV 4 cylindres) en Internationaux et le belge Nicolas (Norton) en Seniors.

LES SIDES

La quatrième course, celle des sidecars, ne groupe que des pilotes qualifiés Indépendants, ainsi que les Seniors belges : Smith, sur son nouvel ensemble Norton-Watsonian, repasse le premier devant les tribunes, précédant de peu Hillebrand. Fath prend le sillage de Schneider, cependant que derrière ces deux BMW, Vervroegen lutte contre les assauts de Schmid, qui finira par l'emporter.

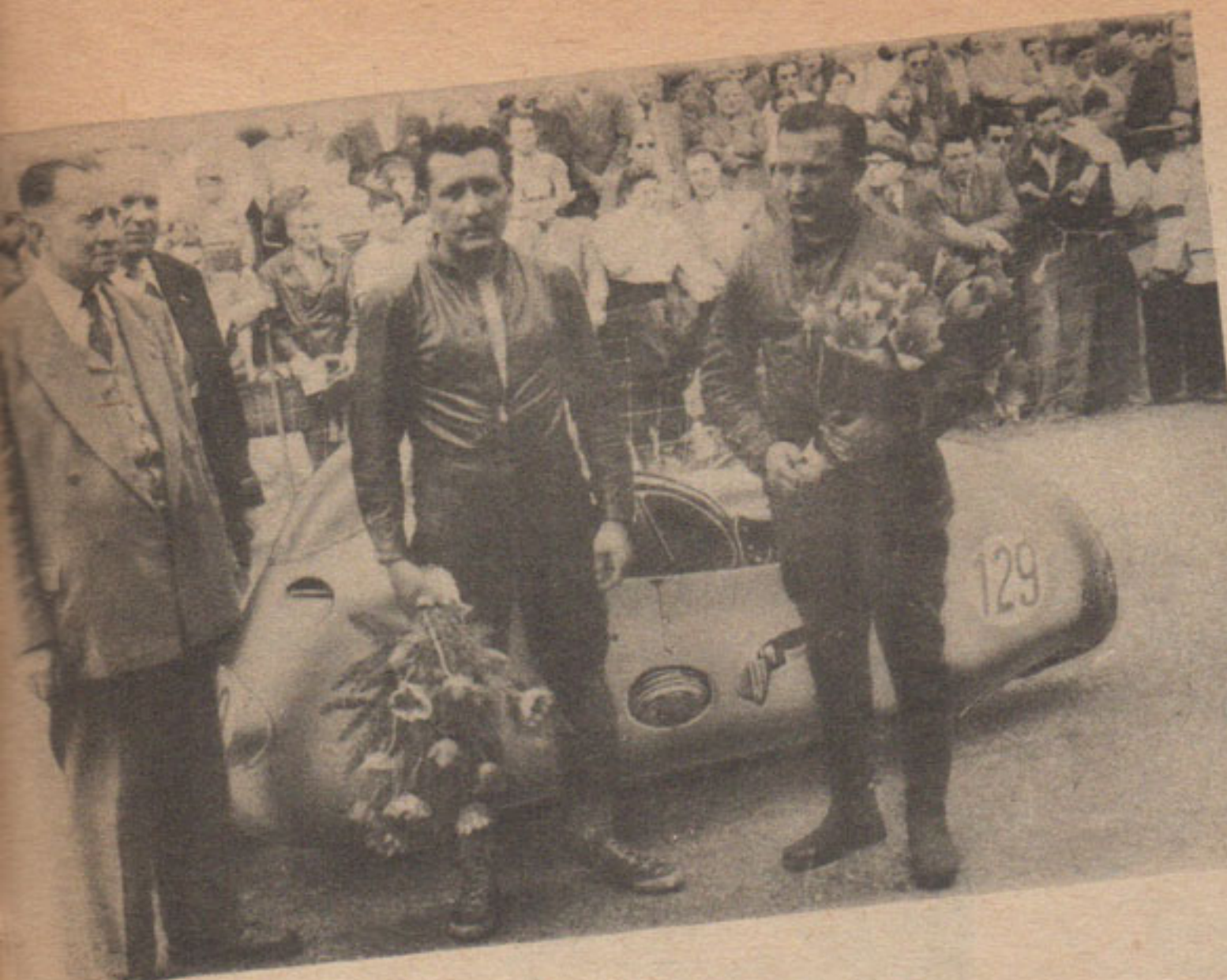
Nos compatriotes Beauvais-Coudert et Duhem-Burtin font une course régulière, qui les mènera aux quatrième et cinquième places, ce qui est plus qu'honorable, car étant les derniers à demeurer dans le tour du vainqueur, leur suivant dans le tour du vainqueur, leur suivant immédiat ayant plus d'un tour de retard.

ANDERSON POURSUIT SURTEES DANS LA COURSE DES 500 CMC.

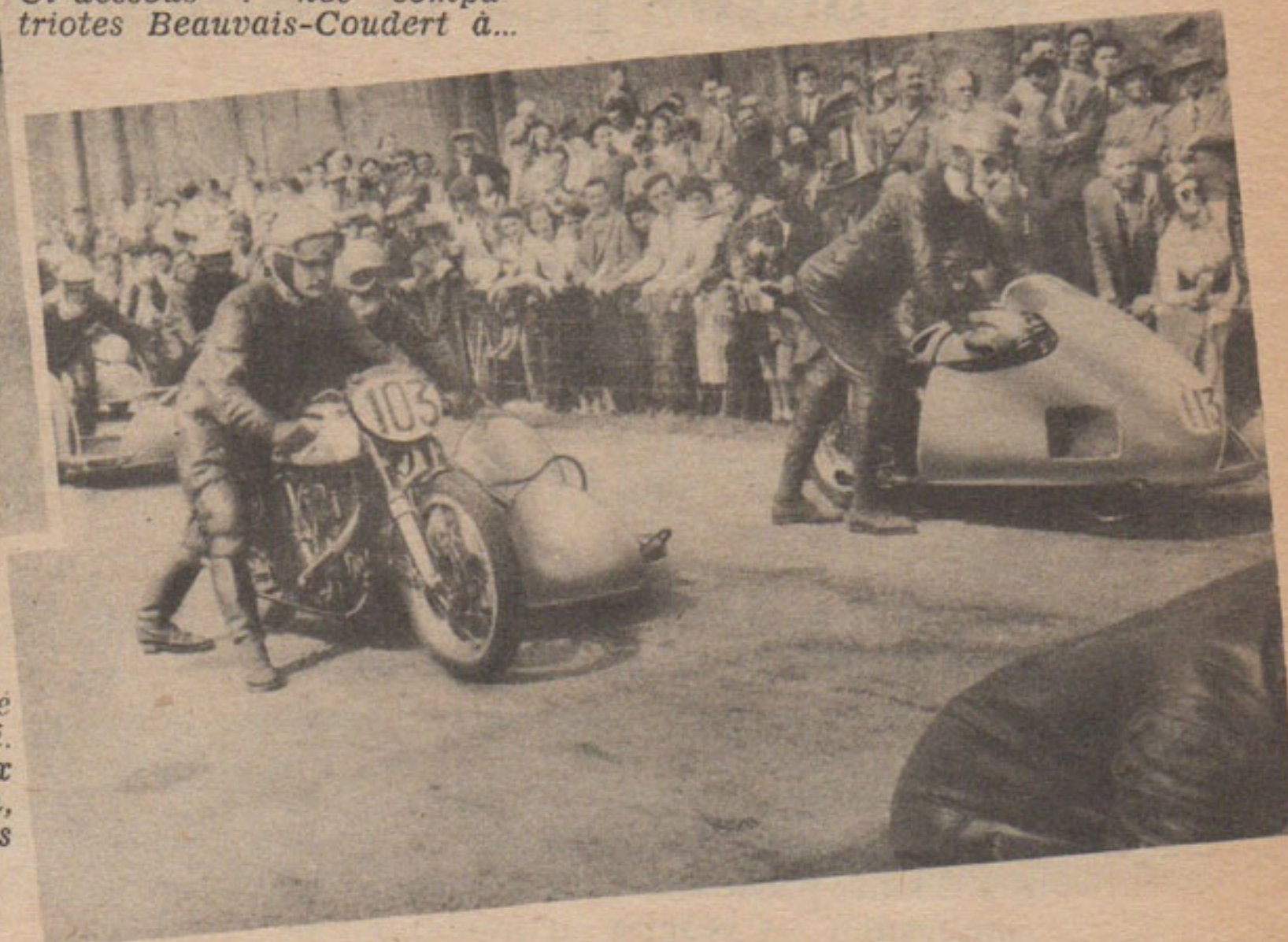
La cinquième et dernière course vit l'envolée de Surtees et de sa MV ; ce nouveau phénomène de la vitesse pure fit, comme à Mettet, une course d'une régularité d'horloge, bouclant ses tours sans qu'il y ait plus d'une seconde d'écart entre chacun d'eux, et sans jamais avoir l'air de forcer.

Au bout de trois tours, seul Anderson l'a encore en vue, lui-même suivi de Dale encore assez loin. Anderson bat à ce moment une première fois le record du tour en 5'11", soit à la moyenne de 157,427





A gauche : l'équipage Schneider - Strauss fournit les vainqueurs de la catégorie side. Ci-dessous : nos compatriotes Beauvais-Coudert à...



...côté de l'équipage caréné des italiens Marcelli-Dobelli. Enfin, en bas : le curieux ensemble de Cyril Smith, tel qu'il fut vu au parc des coureurs.

kmh. Au quatrième tour, Anderson fera encore mieux et portera ce record à 158,446 kmh (soit en 5'9").

Aux deux tiers de la course, Dale ne réparait pas, et on apprend qu'il est en panne. Lomas remonte sur Anderson qui semble avoir nettement ralenti l'allure, et il réussit à lui prendre la deuxième place. C'est à peu près à ce moment là que l'on voit Lomas s'arrêter à la Tribune et annoncer qu'Anderson a fait une chute à un virage et qu'il faut envoyer du secours : geste magnifique de la part de Lomas, qui n'a pas craint, alors qu'il était le point de mire des Norton, de perdre ainsi plusieurs secondes et risquer sa deuxième place. Comme pour les 350 cmc., le trio de Norton fait tout ce qu'il peut, mais leurs trois excellents pilotes se contentent de rester groupés dans l'attente d'une casse des machines italiennes.

Goffin et Storr firent toute la course roue dans roue, Goffin faisant une fois de plus la nique à son éternel rival. Cette fois encore Dauwe échappa à la sorcière, et termina très près derrière les deux cités. Hinton, dont c'était la première apparition à Floreffe, fut le meilleur indépendant, terminant juste après l'équipe Norton.

Collot connut la déveine et ne put terminer, par suite de défaillances mécaniques.

Dans la course des Seniors, le Club de Mettet fut encore à l'honneur en la personne de Nicolas, qui fit sa course tout seul à 134 kmh 870 de moyenne, son suivant immédiat terminant à... 4 tours.

Voici d'ailleurs les classements :

Juniors. — 500 cmc. : 1. Hennin (Mettet) sur BSA, les 5 tours, soit 68 km, en 34'40"; 2. Baulvin (FMB) Norton, 39'09"; 3. Cluytens (Malines) Norton, 40'55"; 4. Dumont (France) Triumph, 40'55"; 5. Lamboley (France) Norton, 44'22".

Tour le plus rapide par Hennin en 6'44" (121 kmh 188).

Moyenne totale : 117 kmh 692.

350 cmc. : 1. Bogaerdt (BSA) 34'52" (117 kmh 017) ; 2. Riguelle (Mettet) Velocette 37'07" ; 3. Willaert (Denize) AJS, 38'06" ; 4. Pascual (Thuin) Horex, à 1 tour ; 5. Reniers (Mettet) Velocette.

Tour le plus rapide par Bogaerdt en 6'51" (119 kmh 124).

Inter. 250 cmc. : 1. Baltisberger (All.) NSU, les 8 tours, soit 109 km en 46'25" (141 kmh 666) ; 2. Hinton (Australie) NSU 46'43" (139 kmh 725) ; 3. Luttenberger (All.) Adler, 51'25" ; 4. Lohman (All.) Adler ; 5. Meier (All.) NSU, à 1 tour.

Tour le plus rapide par Baltisberger et Hinton en 5'43" (142 kmh 740).

Inter. 350 cmc. : 1. Lomas (Angl.) les 10 tours, soit 136 km en 55'31" (146 kmh 982) ; 2. Dale (Angl.) Guzzi, 55'32" ; 3. Hartle (Angl.) Norton, 56'16" ; 4. Brett (Angl.) Norton, 56'17" ; 5. Hinton (Austr.) Norton 56'34", etc..

Tour le plus rapide par Lomas en 5'27" (149 kmh 724).

Seniors 350 cmc. : 1. Vervroegen (Norton) les 10 tours, 136 km, en 1 h. 00'15" (135 kmh 435) ; 2. Nies (Norton) 1 h. 00'15"6 ; 3. Baix (Norton) à deux tours ; 4. Albert (BSA) à deux tours.

Tour le plus rapide par Vervroegen en 5'45" (141 kmh 913).

Inter. sidecars : 1. Schneider (All.) BMW, les 8 tours, 109 km en 49'32" (131 kmh 789) ; 2. Fath H. (All.) BMW, 52'04" (125 kmh 377) ; 3. Schmid O. (All.) BMW 53'45" (121 kmh 458) ; 4. Beauvais (Fr.)

Norton, 56'15" (116 kmh 010) ; 5. Duheim (Fr.) Norton, 56'19", etc..

Tour le plus rapide par Schneider, 6'08" (133 kmh 043) nouveau record.

Seniors sidecars : 1. Pierrot Vervroegen (Norton) 53'47" (121 kmh 368) ; 2. Rausens (Norton) 56'26" ; 3. Baix (Norton) à un tour ; 4. Torfs (Norton) à 2 tours.

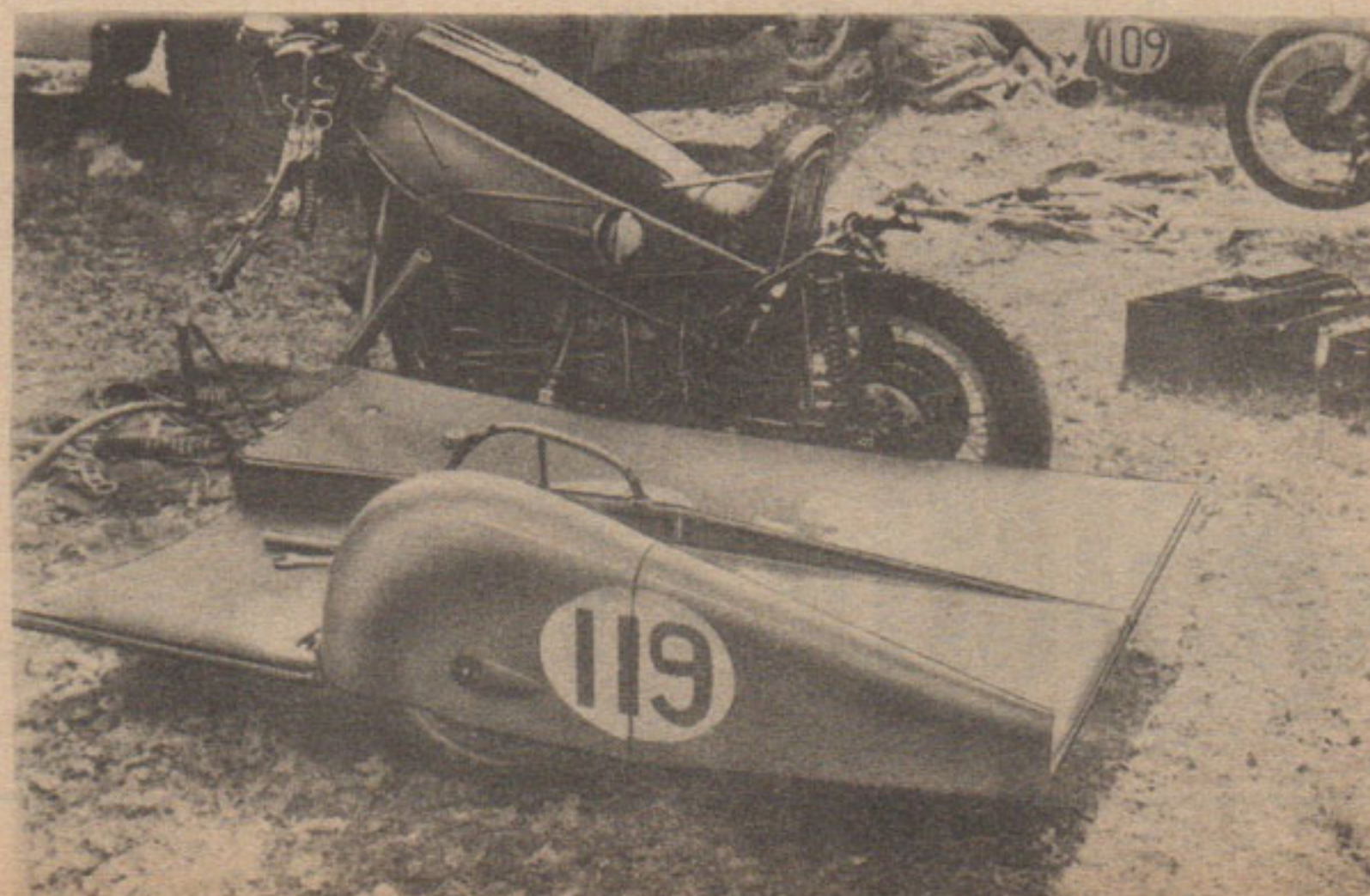
Inter. 500 cmc. : 1. Surtees J. (Angl.) les 12 tours, soit 163 km 200 en 1 h. 3'24" (154 kmh 447) ; 2. Lomas (Angl.) Guzzi, 1 h. 4'46" (151 kmh 204) ; 3. Brett (Angl.) Norton 1 h. 4'47" 5/10 (151 kmh 149) ; 4. Hartle (Angl.) Norton, 1 h. 5'33" ; 5. Hinton (Austr.) 1 h. 5'58" ; 6. Goffin (Belg.) Norton, 1 h. 6'4" ; 7. Storr (Angl.) Norton 1 h. 6'4" ; 8. Dauwe (Belg.) Norton 1 h. 7'36" ; 9. Esbaly (Nouv. Zél.) Norton 1 h. 8'29", etc..

Tour le plus rapide par Fergus Anderson en 5'09" (158 kmh 446), nouveau record absolu.

Seniors 500 cmc. : 1. Nicolas P. (Norton) 1 h. 6'34" (134 kmh 870) 11 tours ; 2. Baix (Matchless) à 4 tours ; 3. Albert (BSA) à 6 tours.

Tour le plus rapide par Nicolas en 5'55" (137 kmh 915).

H.F.



Ne laissez pas la calamine freiner votre moteur!

Avec MobilMix TT, la calamine est éliminée!

Dans le carter d'un moteur 2 temps, l'huile doit se séparer de l'essence par distillation. Avec MobilMix TT, cette séparation est immédiate et complète : la quantité d'huile pénétrant dans la chambre de combustion est réduite au minimum, de sorte que la formation de calamine est extrêmement réduite ; celle-ci étant pulvérulente est facilement expulsée par l'échappement.

MobilMix TT se dilue instantanément...

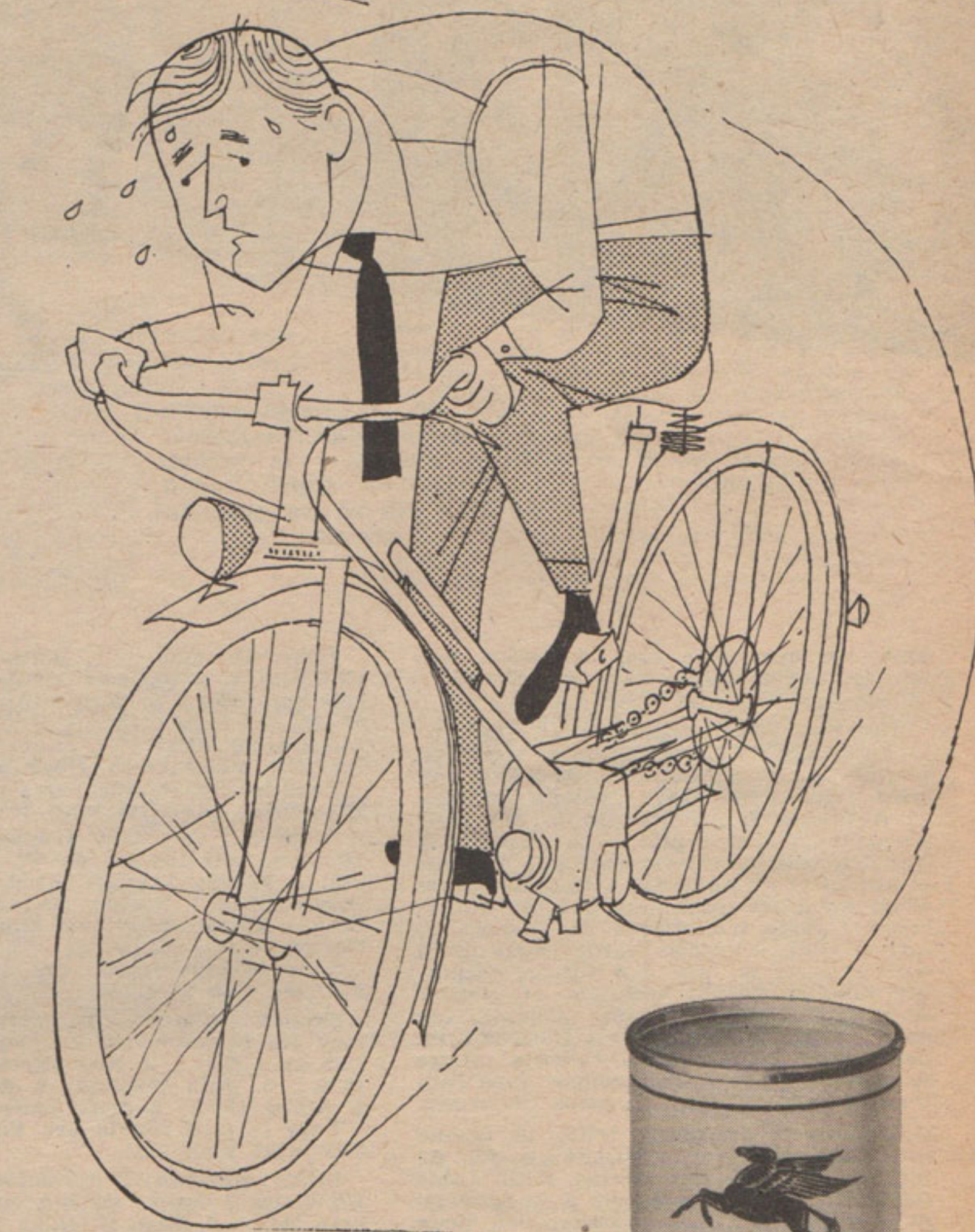
Elle forme d'elle-même avec l'essence un mélange immédiat et homogène. Plus besoin d'agiter : faites le plein, versez MobilMix TT dans le réservoir et démarrez... Le graissage est régulier : il n'y a ni excès, ni manque d'huile. Vous roulez sans à-coups et sans grippage possible.

... et le graissage est parfait.

MobilMix TT, au moment où elle assure la lubrification du moteur, s'est entièrement séparée de l'essence. Tout son pouvoir lubrifiant est disponible pour le graissage.

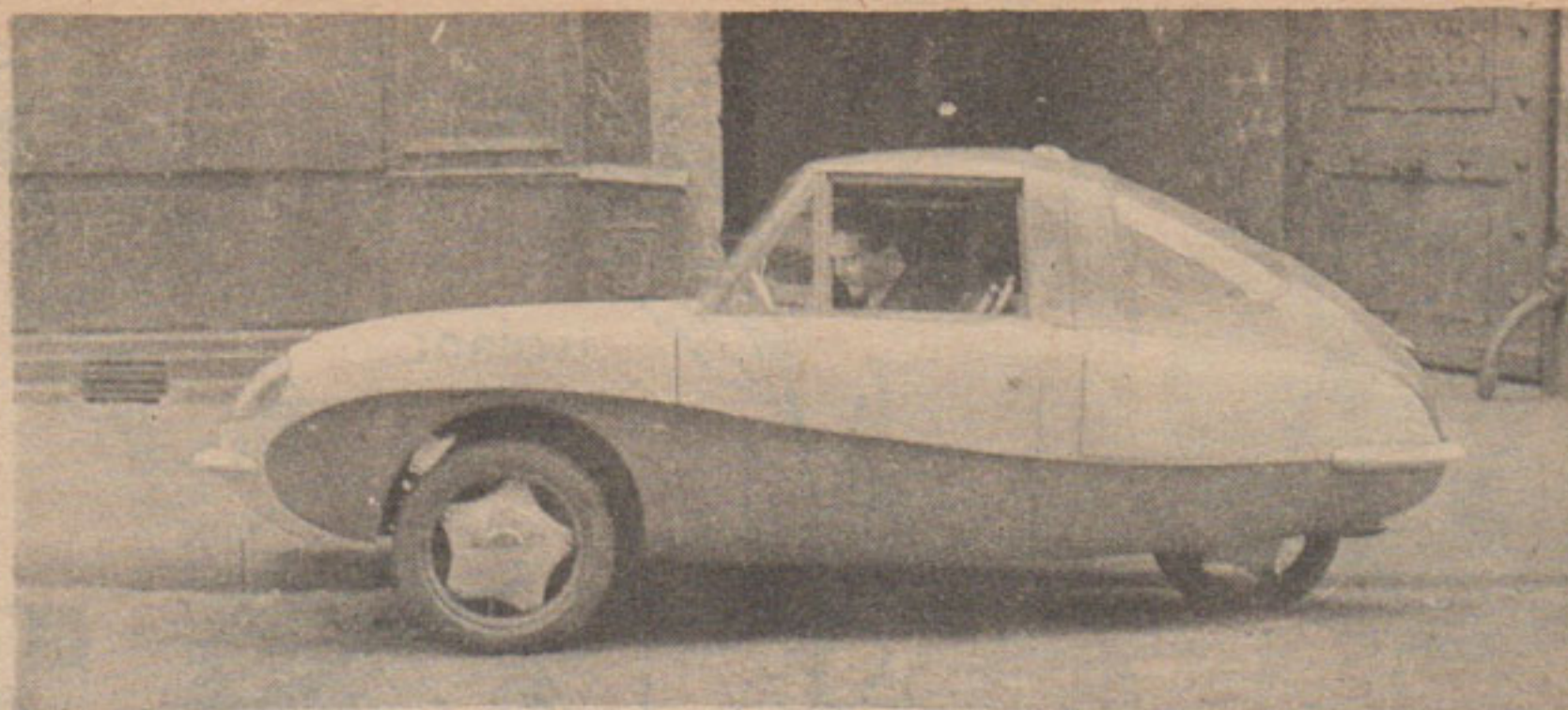
MobilMix TT concilie deux qualités contradictoires : homogénéité du mélange huile-essence dans le réservoir - séparation complète de ce mélange dans le carter.

GRATUIT ! Demandez dès aujourd'hui le Guide d'entretien et de conduite (76 pages) édité à votre intention par Mobiloil, Service, AP 6 46, rue de Courcelles, Paris 8^e.



MobilMix TT

la Mobiloil des "2 temps"



Avant-première d'une voiturette française :

la D.S. MALTERRE

Présentée pour la première fois au Salon de Paris 1955, la petite voiturette DS Malterre, qui connut alors un succès de curiosité bien mérité, va être livrée à la clientèle dès le mois prochain.

Evidemment, depuis cette date, quelques modifications furent apportées, car la réalisation en série a d'autres exigences que la présentation d'un prototype.

A l'occasion d'une visite boulevard de la Bastille, nous avons eu tout loisir d'examiner et photographier ce petit trois roues aux lignes incontestablement très élégantes, avec ses grandes glaces et sa carrosserie en polyester stratifié, ses deux larges portes latérales.

Le moteur est, selon la demande, un 125 cmc. (sans nécessité de permis) ou un 175 cmc. (il faut alors un permis moto, en raison des trois roues porteuses).

Au choix également, soit un moteur Sotecma (plus souple), soit un moteur Ydral (qui permet une vitesse de pointe de 5 kmh. plus élevée).

Et ainsi, selon le 175 cmc. employé, la vitesse est de 70 ou 75 kmh. avec une consommation moyenne de 4 l. aux 100 kms.

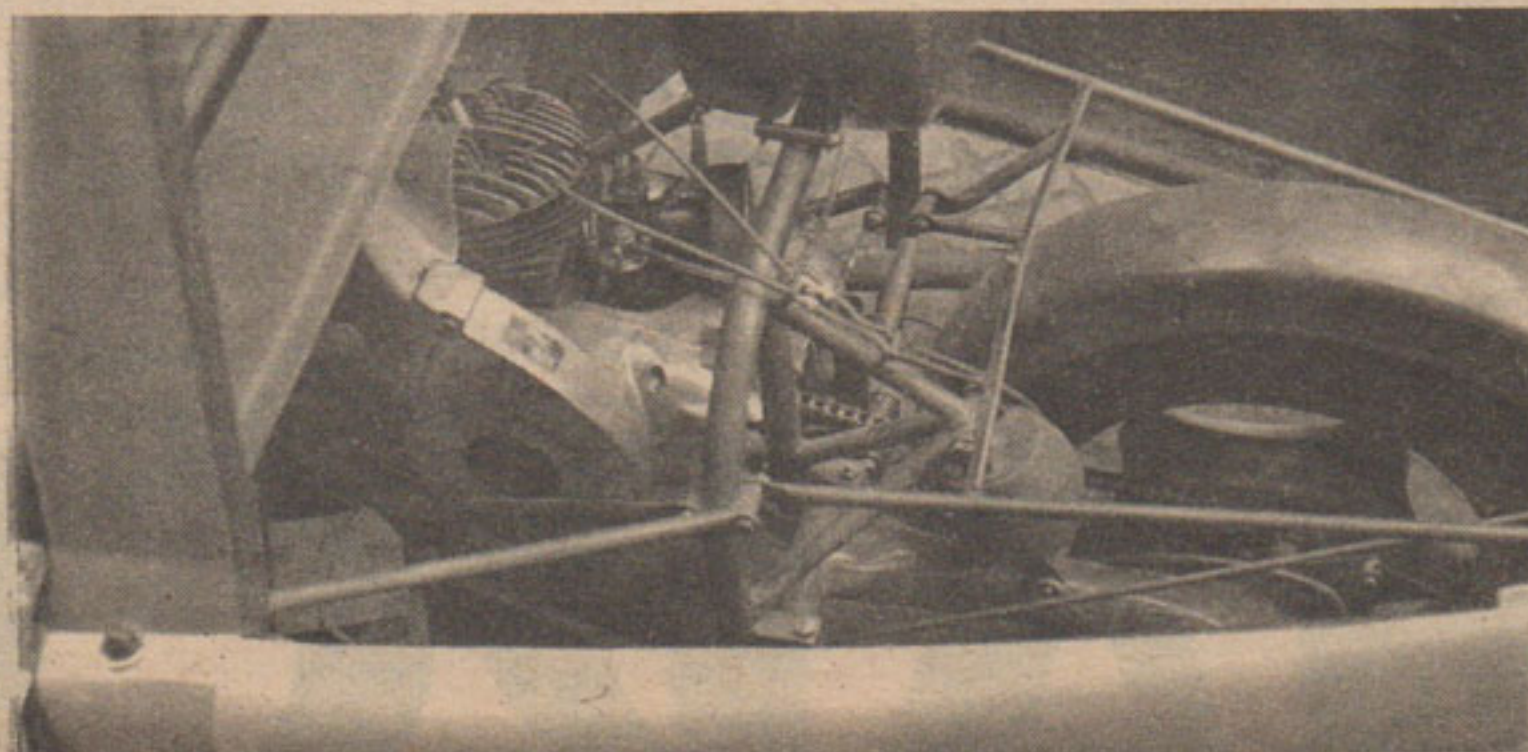
Le moteur est situé à l'arrière avec une transmission finale par chaîne. Boîte 3 vitesses, plus marche arrière, le choix des vitesses s'opérant par un véritable sélecteur manuel (levier au plancher).

Direction à crémaillère, Suspensions avant et arrière par des éléments en caoutchouc « Evidgom » travaillant à la compression. Confort intérieur obtenu en utilisant les mêmes sièges que les 2 CV Citroën.

Deux places face à la route. Vaste plage arrière. Coffre à bagages sous le capot avant.

Prix de vente de 345.000 fr. et livraison sous deux mois.

Mais il est évident que les quelques photos que nous présentons donneront une idée plus précise sur l'élégance des lignes ou l'agencement du moteur et de la suspension arrière oscillante.



PALMARÈS AVRIL-MAI 1956



Amédéo



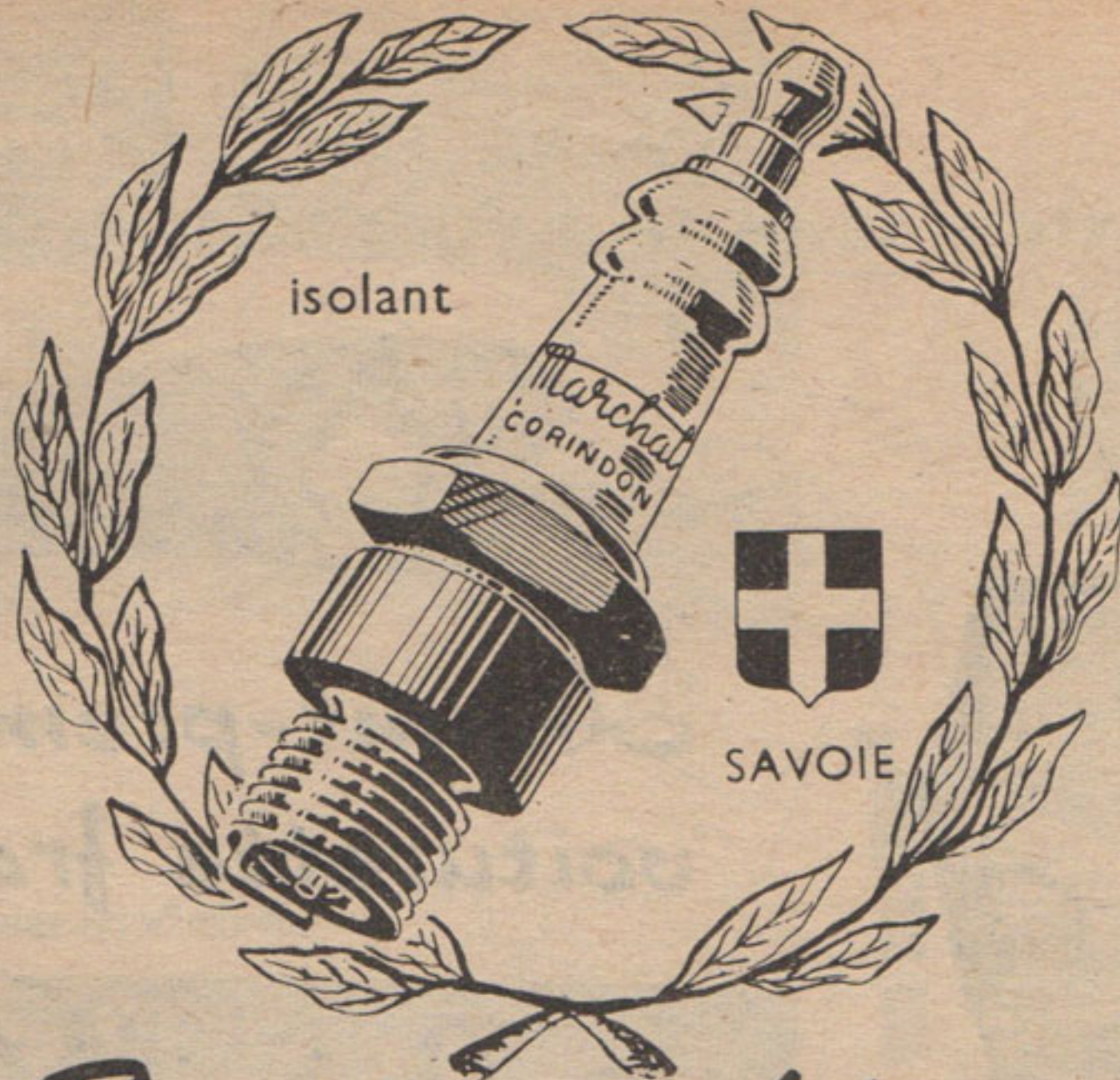
Darrouy



Klym



Mélioli



Burggraf



Collot



Onda



de Polo

La Bougie des Vainqueurs **48 Victoires**

36 en MOTO-CROSS avec

ÀMEDEO, BOISSERIE, CHARRIER, DARROUY, DELPEYRAT, FRANTZ, HAZIANIS, Robert et René KLYM, MELIOLI.

12 en VITESSE avec

BAYLE, BOUIN, BURGGRAF, COLLOT, DESCHAMPS, HENRIOT, JACQUIER-BRET, LECOMTE, MAISONNEUVE, MURIT, ONDA, De POLO, SQUIRI.

la MEILLEURE

dans les grandes compétitions Moto et Auto.

la MEILLEURE

pour les plus grands champions :

Moto-Cross : ÀMEDEO, BENARD, BONNIN, Robert et Auguste DARROUY, DELPEYRAT, FRANTZ, HAZIANIS, Robert et René KLYM, MELIOLI, VERRECCHIA.

Vitesse : AGACHE, BAYLE, BOUIN, BOISSERIE, BURGGRAF, COLLOT, DRION, FAUCHERAUX, GAUCH, HUG, JACQUIER-BRET, MURIT, ONDA, de POLO, SCHAAD.

la MEILLEURE

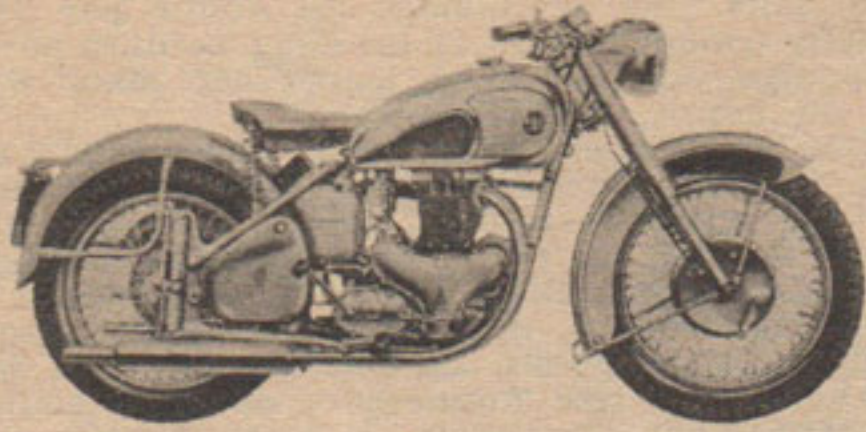
pour tous les grands Constructeurs Français qui la montent en série.

la MEILLEURE

pour votre moto

Plus de kilomètres en moins de temps,
avec moins d'essence

MARCHAL



650 B.S.A. GOLDEN FLASH

Possesseur d'une 650 cmc. BSA Golden Flash, machine plus enviée que répandue, je me permets, modestement, de donner mes impressions personnelles.

Depuis octobre 1953, date de première mise en circulation, j'ai parcouru 28.000 km. Pour vous, motocyclistes, lecteurs, lectrices et amis de « Moto-Revue », qu'il me soit permis de relater divers points de vue personnels ayant trait à cette puissante et rapide motocyclette anglaise.

Rodage rapide, mais soigné. N'ai jamais consulté le compteur pour passer les vitesses. J'entends préciser : la deuxième à tant..., la troisième à..., etc. Je règle la démultiplication exclusivement à l'oreille. Ce procédé me paraît le plus compatible et le plus usuel.

Je ne possède pas la sagesse enviée de certains pilotes plus âgés il est vrai — donc moins fougueux — qui se targuent de n'avoir jamais ouvert en grand. Certes, la prudence l'exigerait. J'en conviens.

Je fais partie des conducteurs un tantinet capricieux. Il m'arrive — assez rarement tout de même — de rouler à 30 à l'heure en quatrième, en écoutant utilement tourner le gros bicylindre. Par contre, je ne suis pas sans avoir fréquemment employé les 35 CV que développe normalement à 5.750 t/m ce puissant moteur. Cela nous donne vraisemblablement un 165 compteur. N'est-ce pas, messieurs les possesseurs de Golden-Flash ? Pour les pointilleux, je précise que de telles performances ne sont possibles qu'en position effacée, seul sur la machine et lors d'un temps favorable.

Je ne vais pas vous donner ici toutes mes impressions de conduite — bonnes ou mauvaises — et Dieu sait si l'on en ressent en chevauchant cette noble monture capable, il me semble, de satisfaire pleinement les sportifs d'une part et les sages d'autre part. Car elle présente, quoi qu'on en pense, une courbe de puissance plate. Qualité prédominante d'une machine de tourisme bien conçue.

PARTIE CYCLE

Cadre. La grande marque de Birmingham a suffisamment acquis de victoires et d'expérience en cette rude spécialité qu'est le moto-cross pour savoir nous offrir un cadre sérieux.

La suspension arrière talonne beaucoup trop. Il ne suffit, à grande allure, que d'une faible dénivellation pour occasionner immanquablement un violent et insupportable coup de raquette. Désagréable sensation donnant au conducteur l'impression qu'il vient de casser tout. N'ai jamais bricolé ce système amortisseur. L'origine, certes, doit demeurer. Donc, honni soit cette désagréable suspension arrière coulissante. Je ne puis davantage m'étendre sur ce chapitre concernant la dite suspension aujourd'hui périmée.

La fourche avant est honnête, sans plus. Je ne la chérirais point comme l'on fait certains devantiers.

TENUE DE ROUTE

Point capital : Plus que de calculer la capacité plus ou moins réduite d'un coffre à outils, de mesurer très exactement la contenance du réservoir d'essence ou d'huile, de tabler sur la légendaire tricherie du compteur de vitesse ou du totalisateur partiel ne variant que de quelques hectomètres sur un parcours de 100 km et plus, etc...

En toute impartialité et selon mes appréciations personnelles, je dois qualifier de bonne la tenue de route. Roulant souvent très vite — 140 et plus — sur ces satanées routes bombées, énervantes au possible, vous rejetant constamment sur le bas côté où justement il ne faut pas aller. Bref, tout au long des nombreux kilomètres parcourus, je me suis rendu compte que cette moto « tenait » véritablement la route.

N'omettez pas, à grande vitesse, de serrer assez fortement le frein de direction. Sinon, gare au shimmy perturbateur et dangereux ! Quoi que l'on fasse, on a l'impression de danser un peu. Puis, peu à peu l'on s'y fait et tout se passe pour le mieux.

FREINAGE

Correct, à condition de se servir simultanément des deux freins. Mais... attention ! Soyez modeste envers le levier droit. Surtout si vous l'actionnez séparément.

CE QU'ILS EN PENSENT

PNEUMATIQUES

Il était inadmissible que cette moto soit livrée jusqu'ici avec un « Dunlop-Universal » à l'avant. Pneu à gros pavés et réputé dangereux. D'ailleurs la généralité des usagers l'accuse comme il se doit. Pneus idéaux : « Avon » à l'arrière, « Ribbed » à l'avant. Pressions respectives : 1,8 kg et 1,5 kg.

ACCESSIBILITE

Je vais être bref. Trois points seulement me paraissent les plus importants : roues, carburateur et régulateur. Roues avant et arrière à broche se démontant assez facilement de la façon la plus classique. Carburateur difficilement extractible. S'attendrir devant le motard guignard qui — au bord de la route — se doit de démonter et remonter cet organe deux fois consécutives, est chose tout à fait plausible. Quant au régulateur, il est très mal placé sous la selle, messieurs les constructeurs ! Tout cela serait à revoir et à modifier profondément. Inspirez-vous, s.v.p., de l'industrie automobile de ce jour, tendant à offrir à ses fervents une accessibilité toujours grandissante et un confort de plus en plus remarquable.

ELECTRICITE

Eclairage un peu faible. Cela ne provient nullement — je vous le signale — d'un mauvais état de la batterie. Cette dernière, toujours d'origine, est vérifiée très sérieusement. Cependant, quand vous ajoutez l'eau distillée manquante, attention ! n'en mettez pas trop, car par la suite elle aura tôt fait d'asperger copieusement, en route, votre silencieux gauche, qui de ce fait perdra très rapidement son bel aspect chromé. Le régulateur Lucas est assez capricieux. Charge... charge pas. Dès lors un léger coup du bout des doigts — car on ne peut l'atteindre autrement — appliqué sur le couvercle, suffit, pour lui redonner l'allant nécessaire et vous rendre calme et quiétude perdus. Capotage du phare insuffisamment échancré nous mettait dans l'impossibilité notoire de relever celui-ci. Stop ayant toujours parfaitement fonctionné. Feu rouge de grande dimension, assez fragile, mais bien conçu. Fils électriques insuffisamment gainés et traînant un peu partout. Laisser aller trop visible sur une machine dont le prix environne — tout compté — presque les 400 billets de mille.

TABEAU DE BORD

Le compteur de vitesse pris sur la boîte ne varie que de très peu. Le totalisateur hectométrique également. Par contre, il est assez malaisé de remettre ce dernier à zéro. Le tout, bien éclairé par une lampe de bord assez puissante et peu fragile, est tout à fait acceptable. L'ampèremètre n'est malheureusement visible que de jour. Il gagnerait à être incorporé au groupe de bord.

MOTEUR

De celui-ci, je n'ai guère à me plaindre. Puissance et robustesse le qualifient au mieux. N'ai jamais constaté aucun suintement d'huile ni chauffe excessive. N'ai encore pas connu la panne... Ai toujours conservé les réglages d'origine. Gicleur principal : 170. Position d'aiguille : (2). Lubrifiez assez épais. Ne jamais dépasser la marque — Oil Level — placée à l'extérieur du réservoir d'huile. J'emploie exclusivement le super carburant Shell-Ica. Consommation moyenne : 5 litres. Bougies changées à 15.000 km. Chaînes primaire et secondaire

encore d'origine. Vérifiez périodiquement le jeu aux poussoirs (25 tant à l'admission qu'à l'échappement).

BOITE

Rapports assez bien échelonnés. Trou entre la deuxième et la troisième. Le second rapport — très vif — atteint vraisemblablement plus de 100. Maintenez sans excès les niveaux d'huile indiqués. Pour parfaire ces derniers — boîte et carter primaire — utilisez le même lubrifiant que celui employé normalement pour la marche. De ce fait doit subsister un égal degré de qualité et fluidité.

EMBAYAGE

Celui-ci m'occasionna bien des tourments. Patina... patina pas. Il me fit cela — facultativement — lors de fortes chaleurs, aux plus hauts régimes et au terme de très longues randonnées vivement menées. Les uns me firent entendre que cela était normal, d'autres, moins philosophes, ne supportant guère les anomalies — j'estime que c'en est une — m'incitèrent à en rechercher les causes. Je trouvais — émanant d'une très aimable personne possédant une 500 BSA — les tuyaux nécessaires. Je resserrais très régulièrement d'un tour 1/2 chacune des vis maintenant les disques. Depuis, l'embrayage ne patine plus du tout.

CE QUE J'EN PENSE

Telle qu'elle est, avec ses défauts précédemment cités, ses qualités brillantes et authentiques — fière d'allure, souple dans son comportement, silencieuse en ville, rapide sur nos routes, nerveuse en montagne, s'adaptant occasionnellement au tout terrain — cette motocyclette s'avère une très grande routière ; merveilleuse d'aisance, complète au possible, sûre et agréable à conduire.

Un grand pas en avant, hélas trop tardif, vient d'être fait par la grande firme anglaise. Sa dernière née, d'or vêtue, brillant de scintillants, reflets d'argent, nantie des tout derniers perfectionnements — suspension oscillante, moyeux centraux, carter intégral, rapports nouveaux — doit approcher sensiblement l'idéal et rallier déjà bien des suffrages.

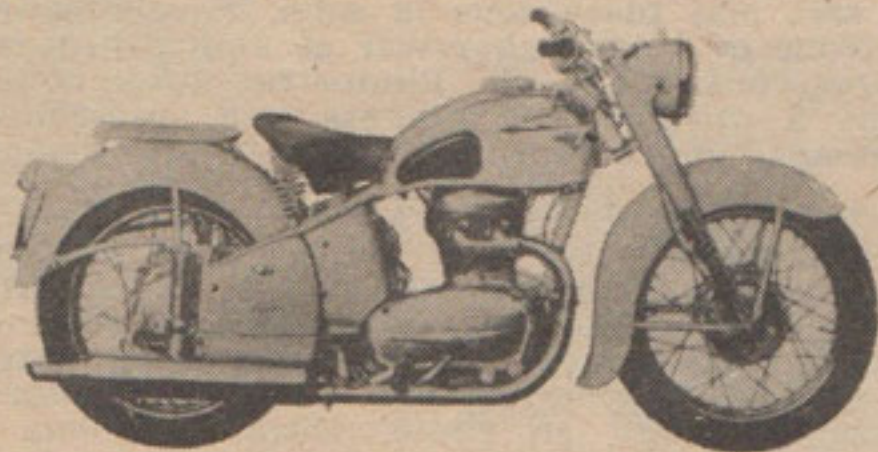
Motocyclistes, lecteurs, lectrices et amis de « Moto-Revue » : Puisque s'achève le petit périple que vous avez bien voulu faire en ma compagnie autour de Miss Golden Flash..., permettez-moi de vous souhaiter, dès à présent, de belles et passionnantes vacances futures.

D'innombrables kilomètres, attrayants et enchanteurs, au guidon de vos pimpantes motocyclettes... souples, nerveuses, rapides et agréables à conduire pour ceux qui connaissent la limite de leur machine et de leurs réflexes.

Motocyclisme ! Haute école de sang-froid et de précision. Inéluctable et captivante passion.

Sport magnifique, auquel nous devons — quoi qu'on en dise — les plus pures, les plus savoureuses, les plus pleines joies de notre vie.

Mr M. NIVELLE
à Souvigné par Aigre (Charente)



350 MOTOBECANE L4C

Etant lecteur assidu et abonné à votre revue, je viens à mon tour donner mes impressions sur ma machine. Tout d'abord, je dois dire que j'ai toujours roulé avec des Motobécane, l'agent du pays étant mon meilleur ami. Après la 125 et la 175, j'ai jeté mon dévolu sur la 350 twin L4C qui totalise à ce jour 11.750 km.

Partie cycle : Celle-ci a subi quelques modifications « comme les autres » dès les premiers jours : selle biplace, petit guidon, et quelque temps après, carénage de la tête de fourche de ma fabrication. La machine a ainsi une allure plus sport (que Motobécane ne cherche pas).

D'aspect très net, elle est facile à nettoyer. Poids avec le plein d'essence 150 kg. Chromes de bonne qualité, mais peinture ayant passé uniquement sur les garde-boue. Suspensions avant et arrière très souples et progressives ; elles n'ont jamais talonné. La tenue de route est bonne sur sol sec, plus délicate sur route mouillée. Mais sur tous les revêtements, il y a une bête noire : le freinage. Sur sol sec, ce sont des ralentisseurs, et après 10 km sous la pluie, il ne faut plus les solliciter. Pourtant à première vue, on remarque de magnifiques moyeux que l'on croit à freinage central, ce qui n'est pas la réalité.

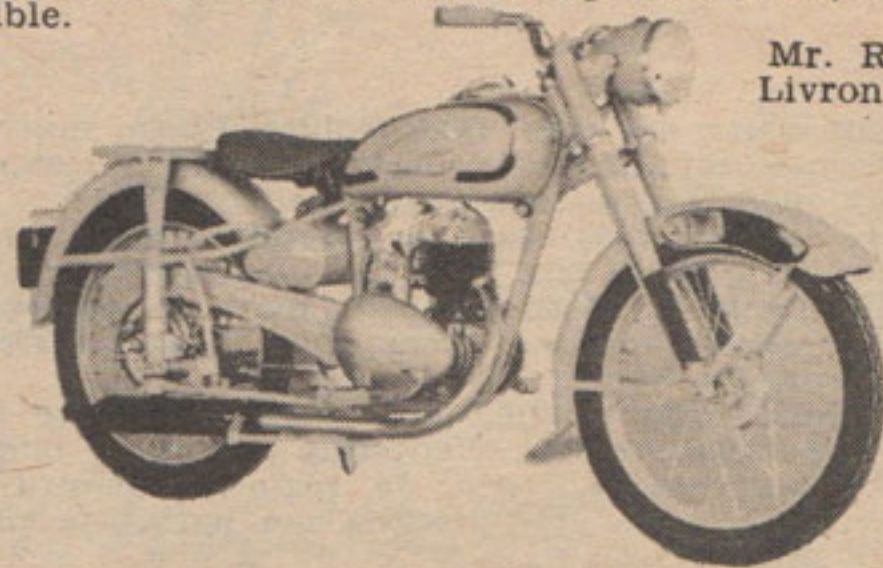
Béquille latérale très pratique à l'avant, mais gênante en virage, car elle touche à chaque fois, ainsi que le pot d'échappement. Le robinet d'essence a été remplacé par un autre plus étanche.

L'installation électrique due à Novi comporte le système classique : volant magnétique, redresseur et batterie. L'éclairage est bon, sans plus. L'allumage est donné par deux rupteurs : les deux condensateurs et les deux bobines se trouvant sous un capotage en tôle dans lequel est placé également l'avertisseur du genre... inaudible.

Moteur : Dès les premiers jours, cette machine m'a déçu par son manque total de nervosité. Toutefois, le moteur tourne rond et part au quart de tour. Il est propre et il n'y a pas un suintement d'huile. Au point de vue silence, c'est toujours le même bruit de distribution propre à Motobécane. Les vitesses passent facilement, mais avec un petit claquement. Embrayage doux et progressif. La conduite est très souple et les performances sont très honnêtes : on peut soutenir 90-100 kmh indéfiniment. Toutefois, à cette vitesse, on enregistre des vibrations qui cessent au-dessus de 120 kmh, mais qui reprennent à 130 (vitesses compteur). En résumé, cette machine n'est pas mauvaise, mais elle a besoin de quelques modifications pour être presque parfaite. Je désirerais connaître l'avis des autres possesseurs de cette machine et si possible, voir prochainement un essai réalisé par vous.

P.S. — J'en suis à mon troisième pneu arrière, c'est incompréhensible.

Mr. R. CHAVE
Livron (Drôme)



200 KEHLER-ESCOFFIER

Lecteur de « Moto-Revue » depuis un an environ, date à laquelle j'ai acheté ma motocyclette, je viens à mon tour essayer de donner mes impressions sur ma 200 Kehler-Escoffier modèle KMLUDO. 7.000 kilomètres, c'est peu pour juger l'endurance, mais suffisant quand même pour se faire une opinion.

Présentation excellente, bons chromes, mais la peinture, si elle est bonne et solide, n'est par contre pas très bien finie. Garde-boue très enveloppants. Léger carénage du moteur protégeant bien des projections du carburateur. Phare et fourche d'un seul bloc très jolis à l'œil, mais par contre c'est moins bon pour le refroidissement du moteur. Suspensions bonnes, système « Grégoire », l'avant télescopique avec correcteurs dans le phare a tendance à talonner sur mauvaise route, l'arrière, oscillante avec correcteurs et amortisseurs, excellente partout. Phare puissant, avertisseur faible, sur route on l'entend à peine. Freins moyeux à broche assez bons, mais je les aimerais un peu plus puissants. Mise sur béquille centrale exigeant une force de catcheur. Selle double ou classique au gré du client. Tenue de route sans histoires.

Maintenant le moteur : un Villiers, à mon avis d'une puissance moyenne mais correcte, très bonnes reprises, avale facilement les côtes à 80 en troisième, seulement dès que l'on tire à fond en troisième, il y a tellement de vibrations que je préfère réduire vite les gaz ; je crois que première et deuxième gagneraient à être un peu plus longues. Pour ma part, je suis un paresseux du sélecteur. En quatrième, sur plat, voulant voir ce que la machine pouvait donner, gaz à fond, j'ai atteint 120 compteur, seulement je prends le compteur pour un tricheur, il me semble impossible d'atteindre cette vitesse avec une 200 ne développant que 8 CV. La vitesse de croisière que j'adopte est 75-80, ce qui donne du 50 kmh de moyenne. C'est d'ailleurs à cette vitesse que la machine se comporte le mieux.

Bonne bougie, la Gurtner super-pyrolithe donne satisfaction. Carburant ordinaire + 7 % d'huile viscosité 30/40. Consommation 3 litres en duo avec 30 kilos de bagages, vérifiée sur Lyon-Strasbourg à la moyenne de 50 kmh, arrêts déduits. Echappement trop bruyant à mon gré.

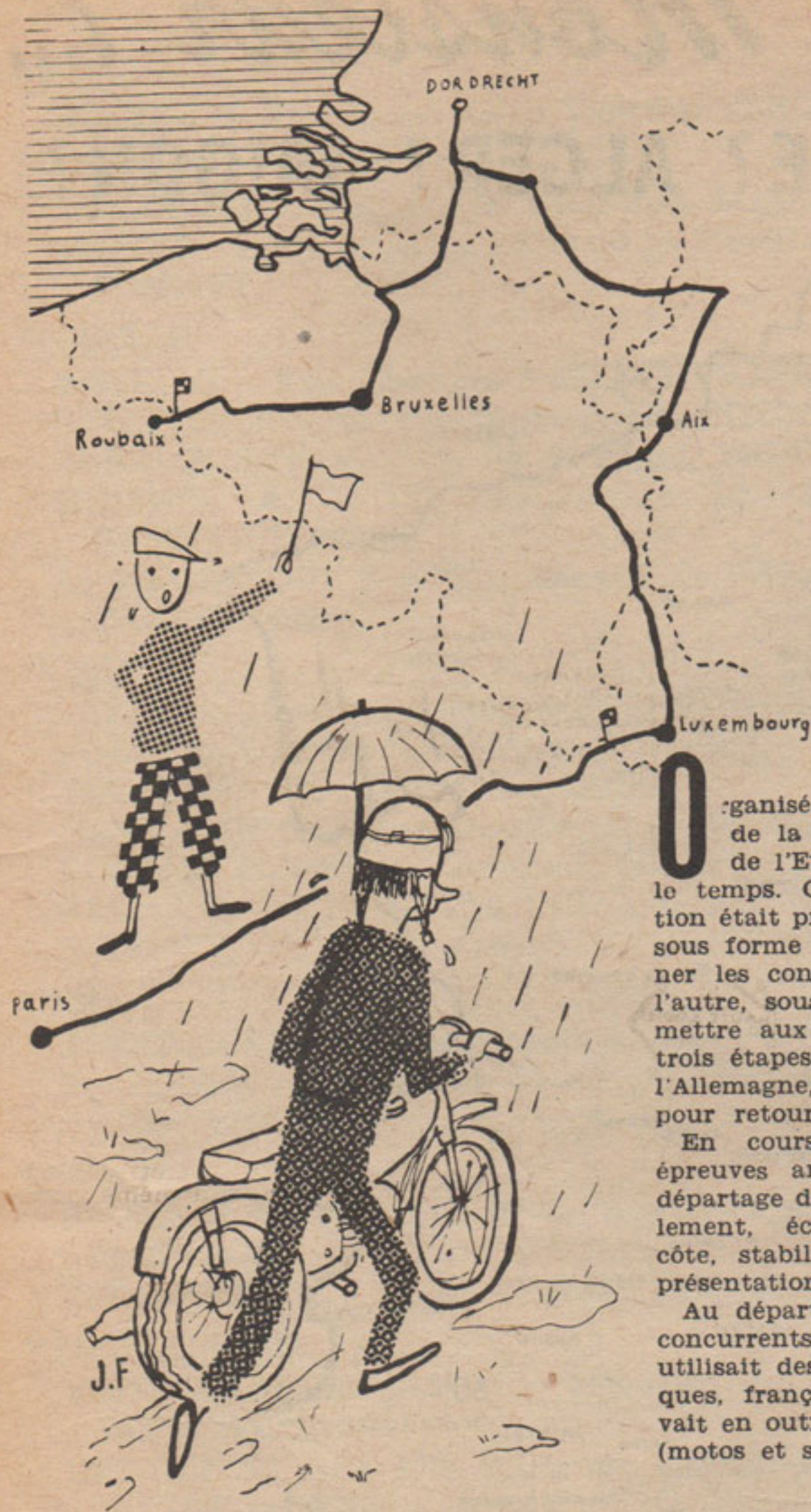
Réparations et entretien : un pneu à 3.000 km, toile coupée sur crevaillon ; un décalaminage inutile, d'ailleurs ; un centrage de roues ; une plaque de renfort rivée sur le garde-boue arrière, cause tôle coupée. Sous garantie, 1 joint chambre précompression côté embrayage, un robinet d'essence et une bonne quantité de boulons perdus ou desserrés.

En résumé, bonne machine de tourisme d'une jolie présentation, qui serait parfaite si le moteur était plus puissant, et les quelques défauts énumérés revus, le principal est le manque de vérification au montage, exemple boulonnerie. Enfin le prix : 170.000 + taxes, excuse un peu ces inconvénients.

Un fait à signaler : la garantie m'a été faite pièce et main-d'œuvre. Je ne sais si c'est l'agent de Lyon ou l'usine qui le fait, pour ma part, celle du client, j'en suis satisfait.

Mr R. GONNET
Lyon-4^e

5^e rallye du nord de l'Europe



mauvais temps
nombreux abandons
victoires françaises
bonne propagande

Organisé par le Moto-Club du Nord de la France, le 5^e Rallye du Nord de l'Europe n'a pas été favorisé par le temps. On sait que cette manifestation était prévue en deux tronçons : l'un, sous forme de concentration, devait amener les concurrents de Paris à Longwy ; l'autre, sous forme de rallye, devait permettre aux participants de traverser, en trois étapes, le Luxembourg, la Belgique, l'Allemagne, puis de nouveau la Belgique pour retourner en France à Roubaix.

En cours de route, de nombreuses épreuves annexes devaient permettre le départage des candidats à la victoire (roulement, éclairage, démarrage, freinage, côte, stabilité, son, régularité, tenue et présentation).

Au départ de Paris, nous trouvions 116 concurrents, dont la plus grande partie utilisait des cyclomoteurs de toutes marques, françaises et étrangères. On trouvait en outre des 100 cmc. et des 125 cmc. (motos et scooters).

× × ×

L'épreuve s'annonçait donc comme devant être très intéressante. Malheureusement, les conditions atmosphériques très pénibles (pluie et vent) pendant toute la « concentration » et la première étape, devaient provoquer l'élimination trop rapide d'un grand nombre de machines.

C'est ainsi qu'à Spa, il ne restait plus en course que 49 cyclomoteurs, 2 machines de 100 cmc., et 9 motos ou scooters de 125 cmc. La sélection avait donc été très dure, soit parce que de trop nombreux pilotes n'étaient pas suffisamment préparés pour une épreuve rendue extrêmement difficile par le mauvais temps, soit parce que la mécanique (et surtout l'équipement électrique) n'a pas tenu le choc sous l'averse.

× × ×

Ces considérations ne peuvent que mettre en valeur davantage les résultats obtenus par tous les pilotes et toutes les machines qui ont conduit à bon terme les 993 kms du Rallye du Nord de l'Europe.

En particulier, nous pouvons nous réjouir des résultats obtenus par les cyclomoteurs et les pilotes français. Hommes et machines ont su démontrer, malgré la forte coalition étrangère, qu'il fallait encore compter, dans les épreuves de ce genre, avec les français.

Si Blanchet est un habitué des rallyes et un « vétérán » (sinon par l'âge, du moins par le nombre de compétitions), il est par contre très agréable de trouver à la première place de ce rallye le nom du jeune Kaufler, élève et émule de Blanchet. Tous deux pilotaient des Métropole-Vap, machine habituée au succès.

Mais derrière eux, il est encourageant de constater que de nouveaux cyclos français ont fort bien surmonté cette dure épreuve. Et nous pensons aux Martinet, Paloma, Ondine-Lucer, Sauvage, Alcyon, etc., qui tous figurent en bonne place à l'arrivée. C'est ainsi qu'un Martinet (Mor-nas) enlève l'épreuve de côte, qu'un Sauvage-Ser (Schleret) se classe premier des épreuves de démarrage et de son ; que le Métropole-Vap de Kaufler enlève les épreuves de roulement et de freinage, et que parmi les ex-æquo des épreuves de régularité et de stabilité, on trouve des Martinet, Métropole, Favor, etc...

Belle prestation d'ensemble des cyclos français donc et qui nous fait d'autant plus regretter que cette épreuve n'ait pu effectuer en territoire français qu'un parcours... symbolique.

Parmi les cyclos étrangers qui se sont distingués, il convient de citer en premier lieu le Itom de Van der Elst (trois vitesses). Étaient présents aussi des NSU Quickly, de nombreux cyclos à moteurs Sachs et Ilo, des Puch, etc...

× × ×

En 100 cmc., les deux NSU Quick qui restaient en course se sont disputés fraternellement la victoire qui revint en fin de compte à Tiercelin.

× × ×

En 125 cmc., ce sont deux machines « spéciales » qui remportent les deux premières places avec Schoon et Decae, ces deux pilotes ayant totalement trusté les victoires dans les épreuves annexes.

(VOIR ILLUSTRATIONS DES MACHINES SPECIALES PAGE 745)

× × ×

Enfin il n'est pas sans intérêt de signaler, et ceci pour confondre les trop nombreux détracteurs des épreuves réservées aux cyclomoteurs et vélomoteurs que cette longue et dure épreuve s'est déroulée sans aucun accident. La démonstration est donc faite, une fois de plus, qu'il faut chercher ailleurs les raisons de l'hostilité que rencontrent, en France, les compétitions pour vélomoteurs.

LES CLASSEMENTS

50 cmc. : 1. Guy Kaufler (Métropole-Vap) 880,25 ; 2. Blanchet (Métropole-Vap) 830,60 ; 3. Van der Elst (Itom) 820,55 ; 4. Arnoux (Martinet) 807,70 ; 5. Vlaanderen (Simplex-Sachs) 796,85 ; 6. Nicolas (NSU Quickly) 788,35 ; 7. Das (Simplex-Sachs) 782,85 ; 8. Den Haam (Puch) 772,60 ; 9. Perrin (Martinet) 772,10 ; 10. Delaire (Delaire-Sachs) 770,85, etc...

★

100 cmc. : 1. Tiercelin (NSU-Quick) 731,90 ; 2. Boutevin (NSU-Quick) 660,15.

★

125 cmc. : 1. Schoon (Schoon spécial-Jonghi) 786,45 ; 2. Decae (Decae spécial-Juery) 765,50 ; 3. Terrioux (Peugeot) 667,70 ; 4. Combe (Vespa) 666,70 ; 5. Honorez (Motoconfort) 633,25 ; 6. Charles (Vespa) 632,70 ; 7. Cordier (Alcyon-AMC) 601,85 ; 8. Lemerle (Alcyon-AMC) 563,60.

Où habitez-vous, Monsieur ?...

PARIS ? BANLIEUE ? PROVINCE ? ALGER ? SAIGON ?



Aucune importance !...

car partout les Agents

BSA

sont prêts à vous rendre service

PROVINCE (SUITE)

MEUSE

ROCHETTE Fr. - 5, av. de la Victoire, VERDUN.

MORBIHAN

LE GUEVEL R. - 30, crs de Chazelles, LORIENT.

MAHE J. - angle rues du Fil et de la Providence
PONTIVY.

MOSELLE

BISTEL G. - Rue Chotion, ABRESCHVILLER.

SCHITTER A. - 62, rue St-Augustin, BITCHE.

ZABALOUIEFF V. - 32, Bd Maginot, METZ.

HUMMEL A. - 10, avenue de la Gare,
SARREGUEMINES.

La MECANIQUE REUNIE - 24, rue de l'Hôpital,
THONVILLE.

NORD

LAFON J. - Route de Landrecies, AVESNES.

PORET L. - 44, Bd Jean-Jaurès, CAUDRY.

BOURLART - 9, rue Morel, DOUAL.

HENEJAERT A. - 44, r. Gambetta, DUNKERQUE.

DUCROO H. - 6, rue Gombert, LILLE.

PACHY R. - 4, r. du Grand-Chemin, ROUBAIX.

STEFFE E. - 6, av. de Verdun, VALENCIENNES.

OISE

AUDENAERT - rue Beaugard, BEAUVAIS.

Ets LINARD GUINARD - 31, Cours Guynemer,
COMPIEGNE.

ORNE

ROYER R.-R. - 20, place du Bas-de-Montsort,
ALENÇON.

BEDOUELLE H. - Pl. de l'Eglise, BRIOUZE.

PAS-DE-CALAIS

VETU-CLABAUX et Fils - 263, rue de Lille,
BETHUNE.

DAGUEBERT L. - 176, route de Calais, BOU-
LOGNE-sur-MER.

MARTIN - Pl. Victor-Hugo, BULLY-LES-MINES.

GARAGE des PRAIRIES - 68, rue des Prairies,
CALAIS.

COTON J. - 19, rue des Lombards, FREVENT.

HARDING J. - 25, pl. J.-Jaurès, HENIN-LIETARD.

RINGART - 10, Gd-Place, MONTREUIL-s-MER.

PUY-DE-DOME

CHAPELLE F. - 20, r. de l'Hôtel de Ville, RIOM.

BASSES-PYRENEES

BACHERES A. - 7, r. Ste-Catherine, BAYONNE.

HABIERRE J. - 22 bis, rue L. Barthou, OLORON-
Ste-MARIE.

PIEGE F. - 24, rue Castetnau, PAU.

HAUTES-PYRENEES

DIGOUT A. - 12, rue Despouirins, TARBES.

PYRENEES-ORIENTALES

BETRIU M. - 44, rue Lluçia, PERPIGNAN.

BAS-RHIN

WERNER A. - 3, rue du Marché, STRASBOURG.

HAUT-RHIN

POULAIN - 24, rue de la République,
GUEBWILLER.

RHONE

SOUCHON et Fils - 26, crs F. Roosevelt, LYON.

HAUTE-SAONE

DEMOULIN R. - 2 avenue Carnot, GRAY.

COLLOT J. - 66, Bd de Besançon, Vesoul.

SAONE-ET-LOIRE

PARRAUD L. - 14, quai des Messageries,
CHALON-sur-SAONE.

SARTHE

GARNIER R. - 36, rue Carnot, LA FLECHE.

LEBEUGLE E. - 143, av. O.-Heuzé, LE MANS.

SAVOIE

DUNOYER R. - 3, rue de France, AIX-les-BAINS.

COROND E. - Rue de la République, MODANE.

HAUTE-SAVOIE

COCHE F. - 36, avenue de Cran, ANNECY.

GUILLOT H. - Route de Chamonix, LE FAYET.

RIOTTON A. - 7, rue des Granges, THONON-
les-BAINS.

SEINE-MARITIME

HEBERT J. - 32, rue d'Ecosse, DIEPPE.

S.O.F.I.M.A. - 11 bis, pl. Mal Leclerc, FECAMP.

SIMON L. - 45, rue Ernest Renan, LE HAVRE.

LEHERICY R. - 55, rue d'Amiens, ROUEN.

DEUX-SEVRES

RIPOSSEAU F. - Place St-Médard, THOUARS.

SOMME

PASSET J. - 162, Chaussée J. Ferry, AMIENS.

BORDEUX A. - 20 Grande Rue, GAMACHES.

TARN

GALINIER L. - 1, pl. de l'Albinque, CASTRES.

TARN-ET-GARONNE

REY P. - 104, rue Lacapelle, MONTAUBAN.

VAR

AUDEMAR H. - 13, place d'Armes, TOULON.

VAUCLUSE

POINT H. - 2, avenue de l'Arc, ORANGE.

GODEY P. - Route de Carpentras, PERNES-les-
FONTAINES.

VENDEE

PIVETEAU A. - 5, r. du Gal de Gaulle, LUCON.

VIENNE

LACROIX A. - Petit Blossac, POITIERS.

HAUTE-VIENNE

PRADEAU F. - 44, avenue Garibaldi, LIMOGES.

DUCHAMBON - r. J. Parvy, ROCHECHOUART.

VOSGES

LAPORTE M. - 89, rue d'Alsace, EPINAL.

YONNE

ROUGER J. - 40, rue du Pont, AUXERRE.

NIZIER P. - 25, avenue Gambetta, JOIGNY.

JEAN R. - 19, rue d'Alsace-Lorraine, SENS.

BELFORT (Territoire de)

MAUVEAUX J.-F. - 98, av. J.-Jaurès, BELFORT.

SARRE

MEITZLER E. - Mainzer St. 69, SAARBRUCKEN.

Au Rallye du Nord
de l'Europe :

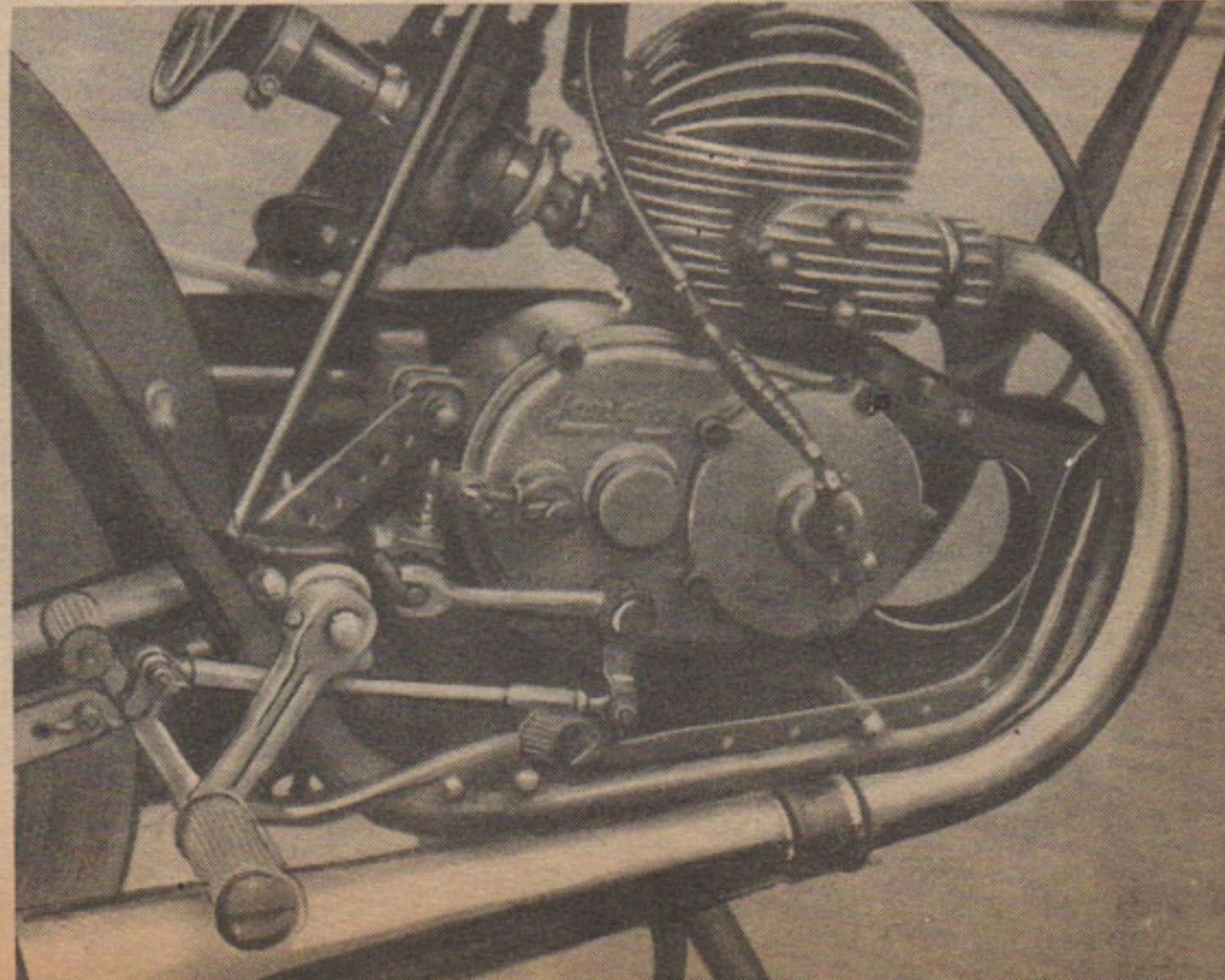
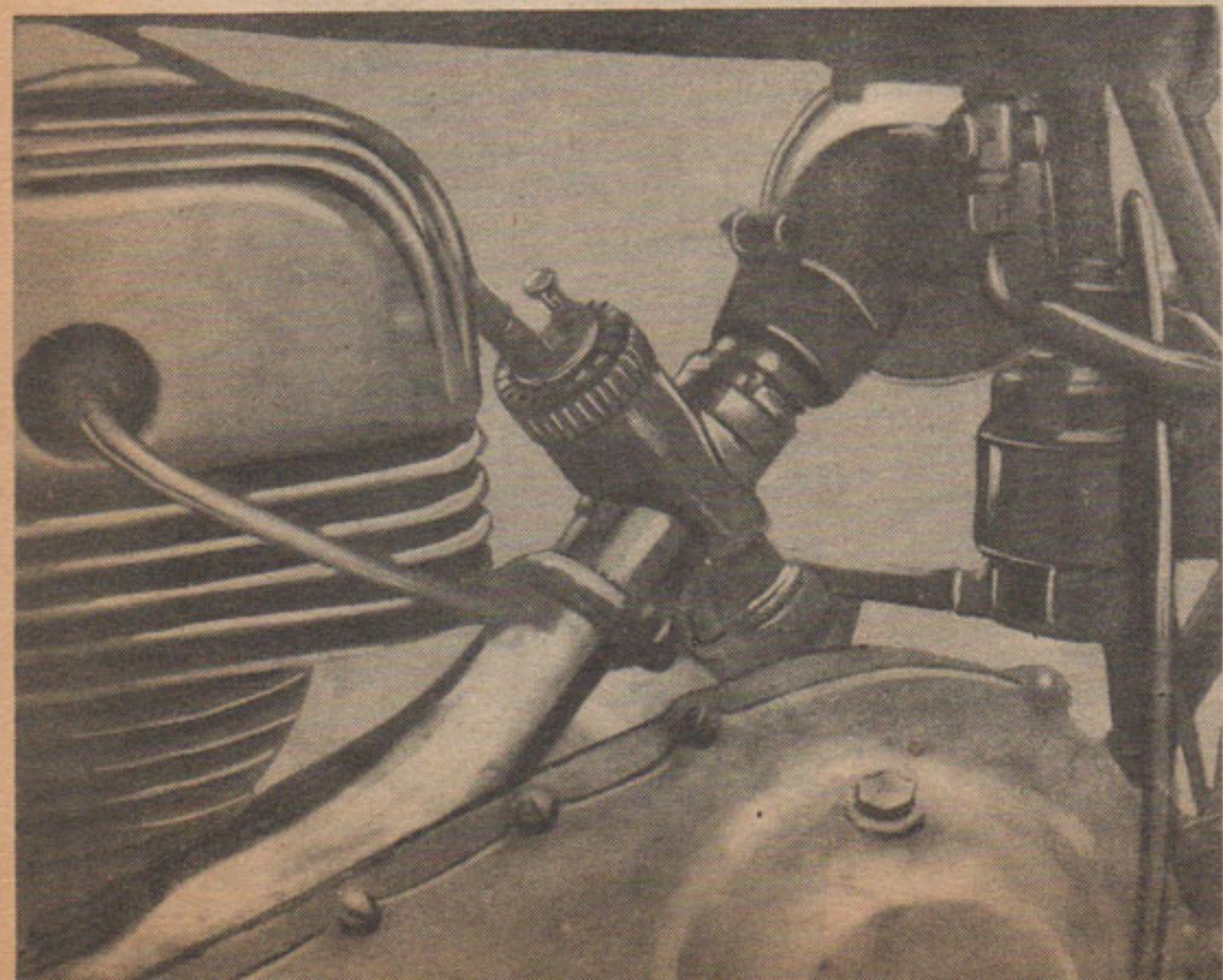
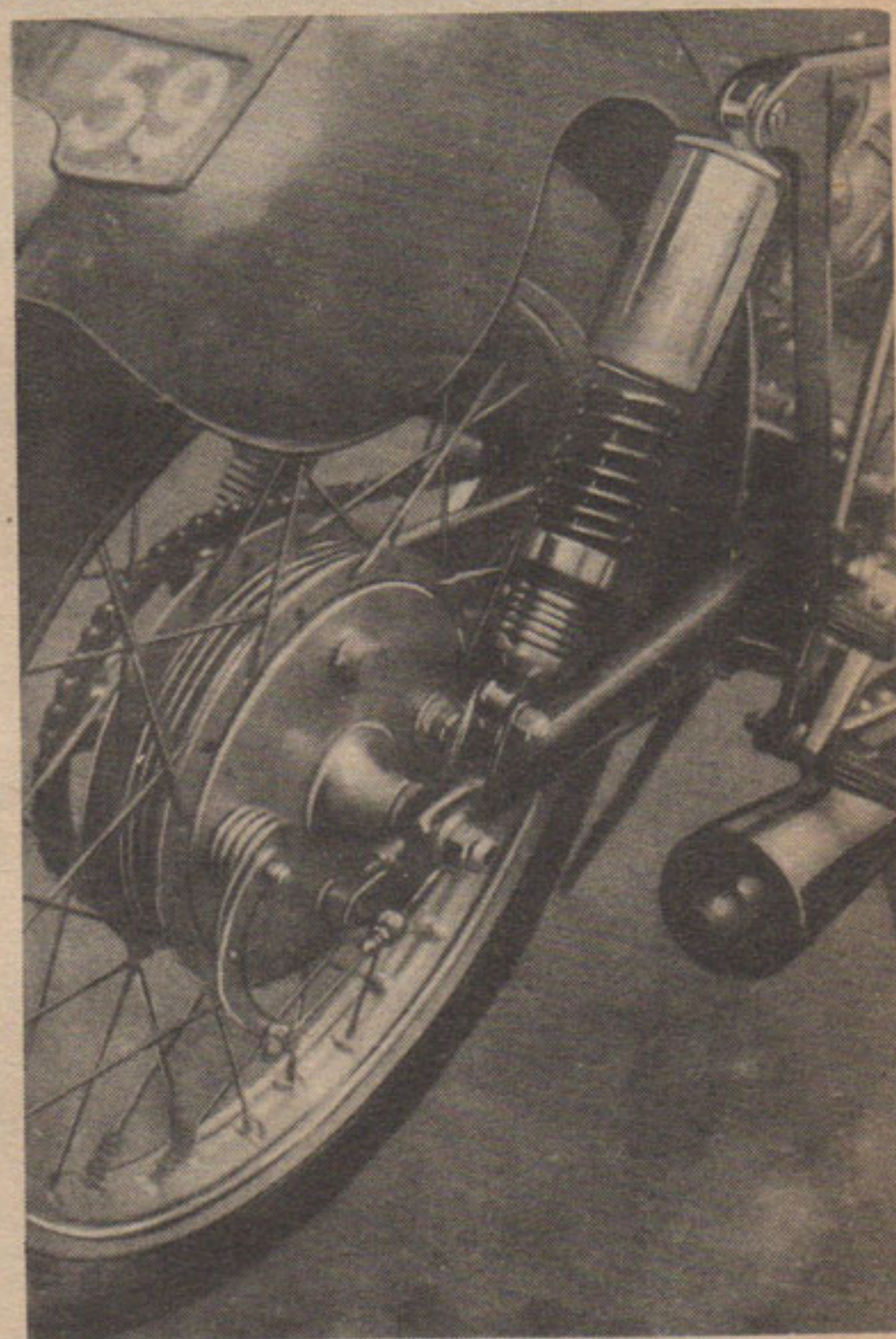
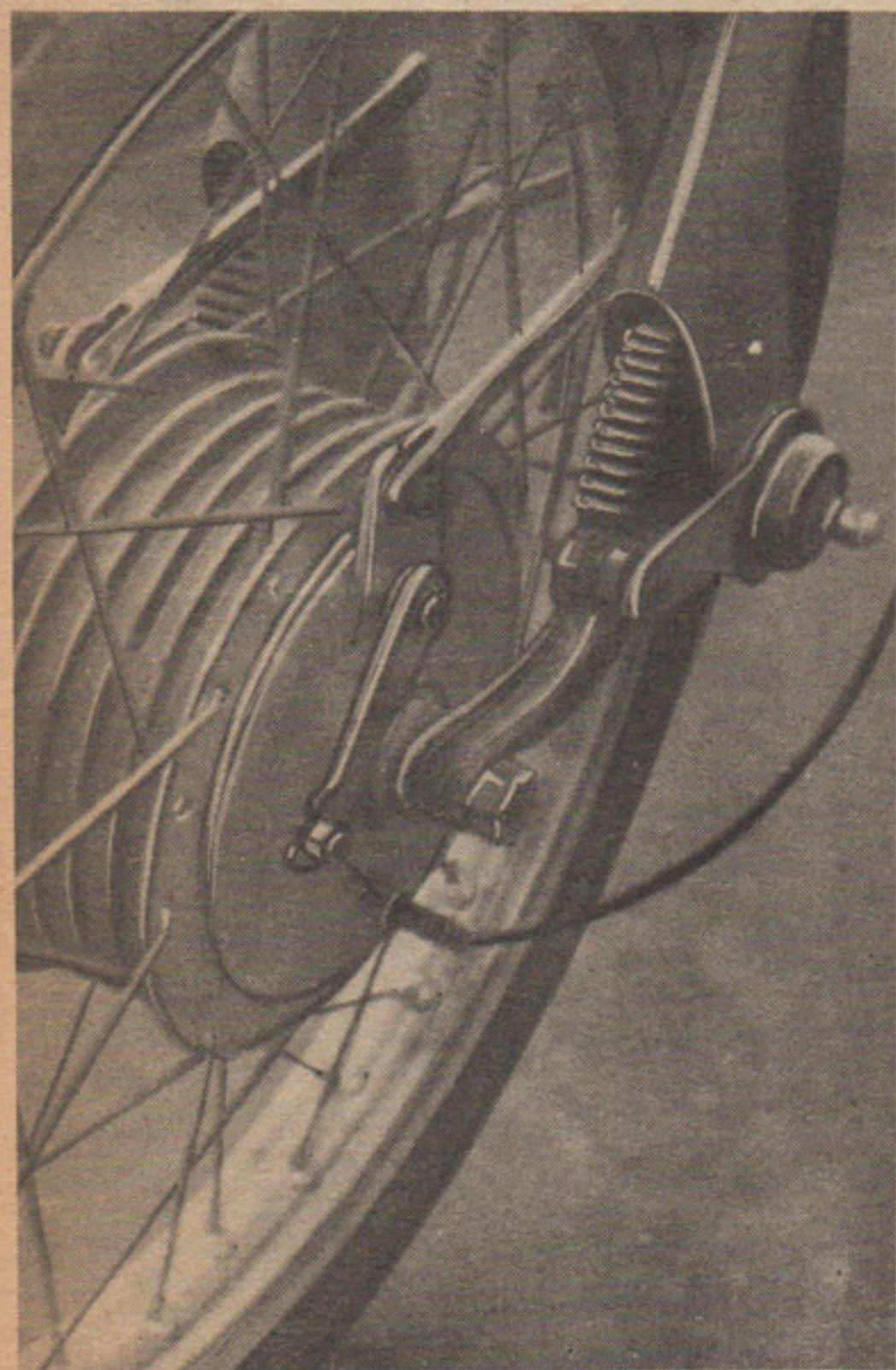
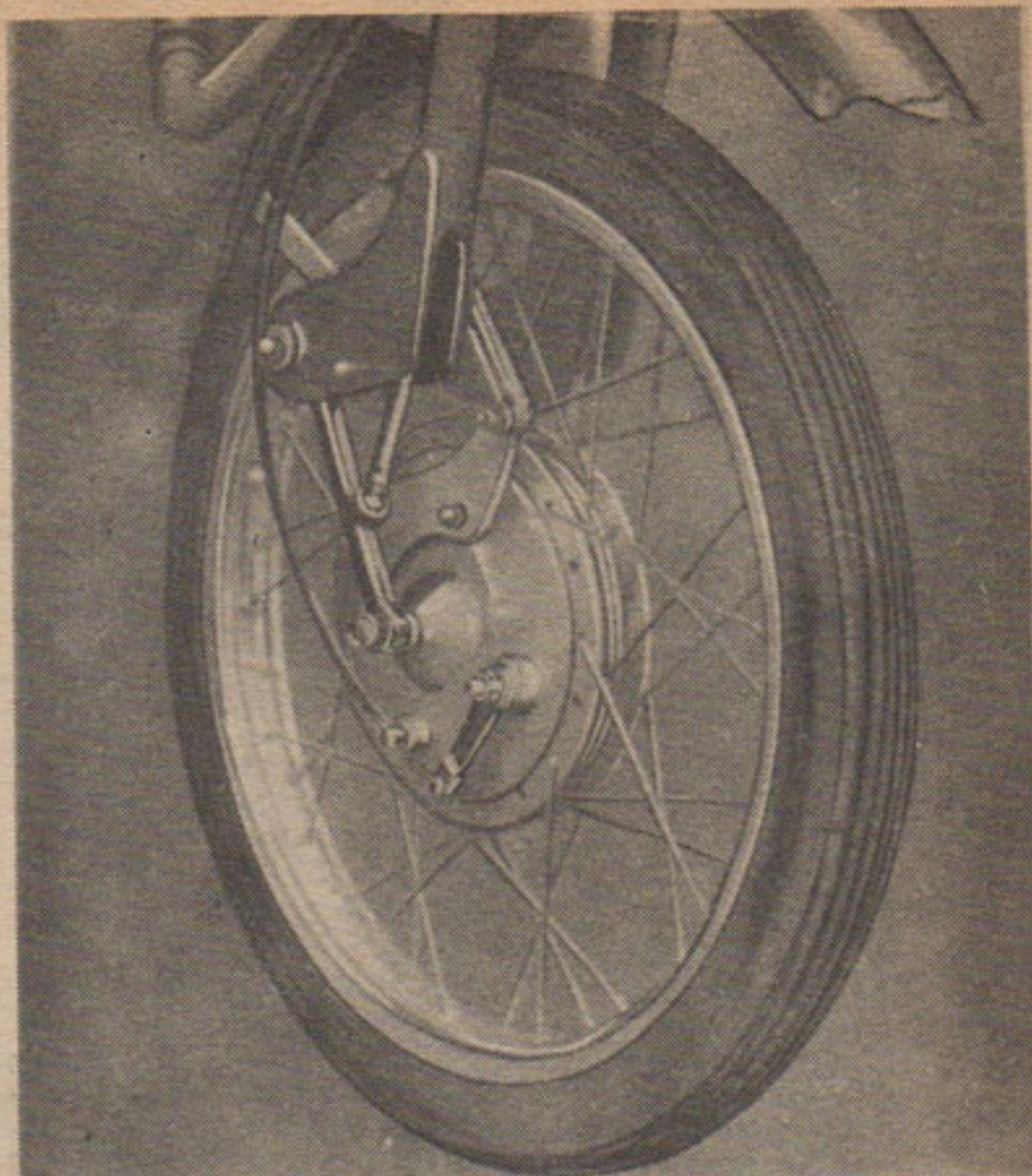
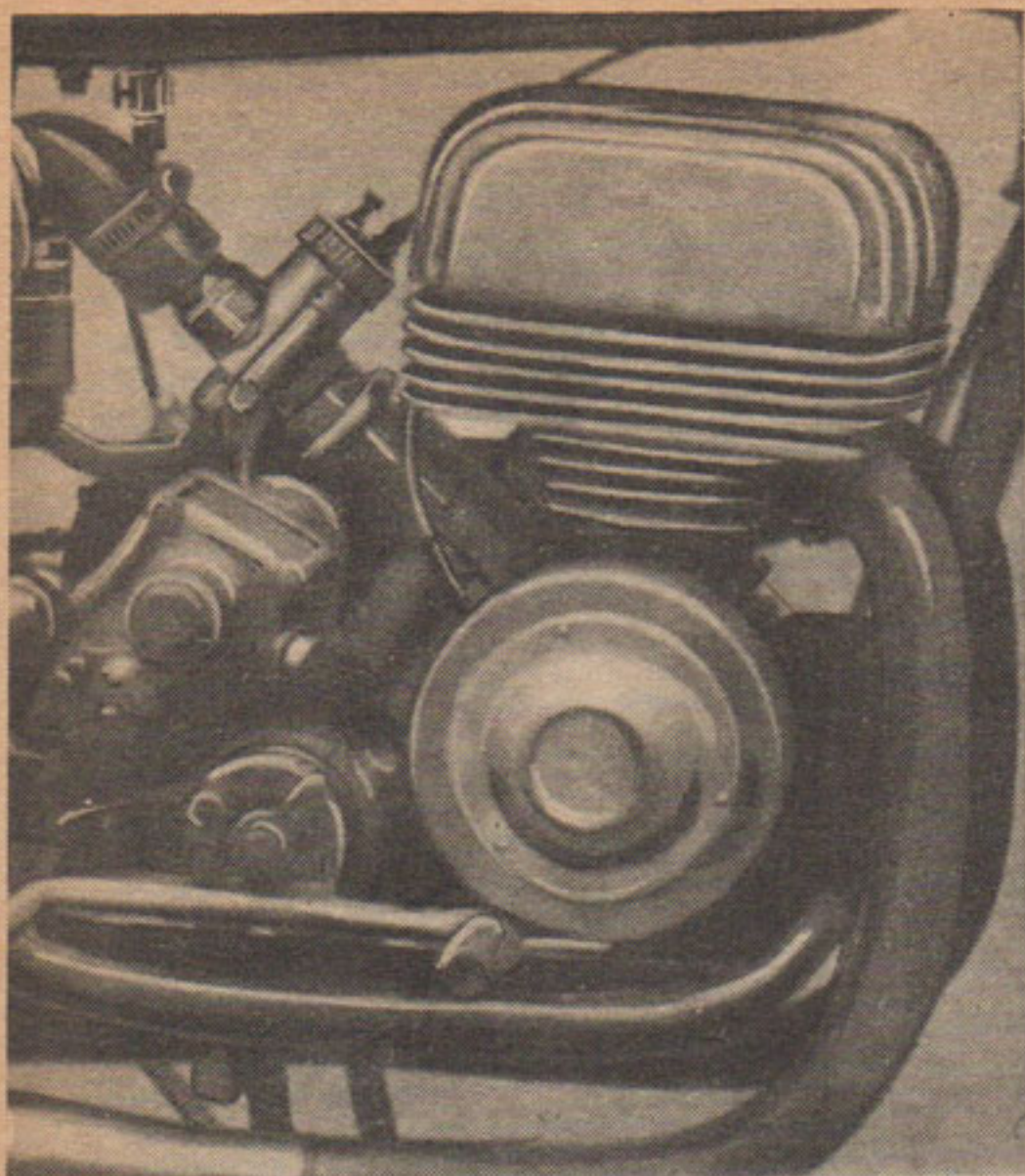
DEUX MACHINES HORS-SÉRIE

Les deux machines présentées sont les réalisations personnelles de Schoon et Decae du Moto-Club du Nord. Elles représentent un travail considérable tant pour le moteur que pour la partie cycle.

A droite : la machine de Schoon dont le cadre et les suspensions ont été entièrement construits par lui-même. La fourche avant est du type à roue poussée et les biellettes oscillantes sont réalisées à partir de manivelles de bicyclettes. Un réservoir d'huile est aménagé dans le cadre-poutre. Les éléments télescopiques arrière sont des amortisseurs de T.A. modifiés. Le moteur est un Jonghi type F : canaux de transfert polis, taux de compression augmenté, piston Borgo à calotte rechargée afin de l'épaissir. La commande de sélecteur a été totalement modifiée.

A gauche : le machine de Decae. Le moteur a été conçu et réalisé par Decae. C'est un 125 cmc. à distributeur rotatif. Cylindre et culasse maison. Carter moteur coulé spécialement. Culasse à deux bougies : 1 froide, 1 chaude. Taux de compression : 9,2 à 1. Suspension intégrale avant par roue poussée et biellettes avec amortisseurs à friction ; arrière par fourche oscillante et élément télescopique de 4 CV modifié.

Au Rallye du Nord de l'Europe, on notait qu'un grand nombre de participants lubrifiaient leurs machines avec Motul et notamment avaient choisi cette huile : Kaufler (1^{er} cat. 50 cmc. sur Métropole-Vap), Tiercelin et Boutevin (1^{er} et 2^e cat. 100 cmc. sur NSU « Quick ») et Schoon (1^{er} cat. 125 cmc. sur Schoon-Jonghi).





1^{re} MANCHE DU CHAMPIONNAT D'EUROPE LE GRAND PRIX DE SUISSE de Moto-Cross...

Déjà les essais du samedi promettaient une chaude lutte. En effet, des temps remarquables étaient chronométrés, passant de 2'44" à 2'30"6. Le meilleur temps revenait au belge Rombaut, suivi de Jansen. Notre représentant Robert Klym était 9^e avec 2'41"4.

Dès le début de l'après-midi, les spectateurs affluent. 20.000 personnes environ entouraient la piste à l'heure du départ de la première série. Les sportifs suisses, privés définitivement du G.P. de Berne, prennent de plus en plus d'intérêt à assister aux différentes épreuves de moto-cross et la venue de l'élite des crossmen européens avait déplacé des spectateurs de toutes les régions du pays.

La piste en parfait état était dure, mais poussiéreuse ; aussi certains passages ont-ils été arrosés afin d'éviter des difficultés supplémentaires.

A L'ANGLAIS DRAPER LA PREMIERE SERIE

A l'heure précise, 14 coureurs se présentent sur la ligne de départ. Ce sont : Courajod (Suisse), Bickerton (G.B.), notre représentant René Klym, Pedersen (Danemark), Hall (G.B.), Baeten (Belg.), Benthams (G.B.), Yerli (Suisse), Draper (G.B.) (arrivé le matin même d'Ecosse, en avion, après avoir gagné la veille le Scottish Trial sur une 150 cmc. BSA), Stonebridge (G.B.), Duret (Suisse), Neri (Belg.), Sigvardsson (Suède), Nilsson (Suède).

Dès le départ, Draper prend la tête du peloton et la gardera jusqu'à la fin de la course et même accentuera son avance au fur et à mesure des tours. Nilsson, qui suit à quelques secondes, se voit dépassé, au troisième tour, par Stonebridge ; en quatrième position se trouve le belge Baeten qui est remonté de la huitième place. Le premier abandon signalé est celui du suisse Duret, pour ennuis de suspension avant. René Klym perd sa quatrième place, au quatrième tour, en faveur de Neri, puis il est à nouveau dépassé à mi-course par Hall et jusqu'à la fin de la manche il gardera sa sixième place, tournant très régulièrement. A partir du huitième tour, les positions resteront inchangées, si ce n'est Ward qui gagnera encore 2 places, et Bickerton qui remonte de la onzième à la neuvième place. On note au douzième tour l'abandon de Hall pour panne d'allumage.

15 tours : 1. Draper (G.B.), 38'57"8 ; 2. Stonebridge (G.B.) 39'10"2 ; 3. Nilsson

(Suède) 39'34"30 ; 4. Baeten (Belg.) 40'15" ; 5. Sigvardsson (Suède) 40'17"3 ; 6. Klym (Fr.) 40'34"4 ; 7. Neri (Belg.) 40'43"9, etc...

LE BELGE MINGELS PREND LE MEILLEUR DE LA DEUXIEME SERIE

Au départ, aux côtés de notre compatriote Robert Klym, s'alignent : Archer (GB), l'allemand Wustenhagen, qui, après avoir cassé sa fourche deux fois durant les essais, réussit à réparer in-extremis, Nielsen (Danemark), Von Arx (Suisse), Mingels (B.), Somja (B.), Gustafsson (Suède), Ward (GB), Thévanaz (Suisse), Jansen (B.), Caretti (Suisse), Leloup (B.), Lundin (Suède) et Rombaut (B.).

Sitôt le sandow lâché, Mingels part en tête, suivi de Ward. A distance, le belge Rombaut suit le train. Puis, légèrement détachés, suivent dans l'ordre : Jansen, Somja, Robert Klym, Lundin, etc... Avant la fin du premier tour, le suédois Gustafsson abandonne et au deuxième tour, c'est le belge Leloup qui coule une bielle, donc arrêt forcé. Le train est très rapide. Les temps sont de quelques secondes meilleurs que dans la première série. Les hommes de tête assurent leurs places. Ward tente plusieurs fois de s'approcher de Mingels, mais ne peut y arriver. Au huitième tour, Archer doit s'arrêter pour réparer sa fourche et perd plus d'une minute ; il repart mais abandonne définitivement dans le même tour. Puis au dixième passage, c'est Nielsen qui quitte la lutte pour une cause inconnue, mais qui à notre idée doit être une rupture de soupape. Robert Klym dépasse Jansen au dixième tour et se hisse à la cinquième place. Et dès ce moment, aucun changement n'interviendra plus jusqu'au 15^e tour, ce qui nous donne le classement suivant :

15 tours : 1. Mingels (Belg.) 38'24"7 ; 2. Ward (Angl.) 38'32"4 ; 3. Rombaut (Belg.) 38'58"3 ; 4. Somja (Belg.) 39'12"9 ; 5. Klym Robert (Fr.) 39'19"5 ; 6. Jansen (Belg.) 39'40"6 ; 7. Lundin (Suède) 40'12"5.

WARD, GRAND VAINQUEUR DE LA JOURNEE

Les 7 premiers classés de chaque série se retrouvent pour la finale qui se court sur 20 tours, soit 40 km.

L'anglais Ward a immédiatement quelques mètres d'avance sur Mingels. Jansen suit à la troisième place, puis nous pointons Rombaut, Baeten, Somja, Nilsson,

etc... Draper passe à la fin du premier tour en douzième position et dès ce moment se met à remonter tous ses concurrents dans une lutte qui a littéralement emballé les spectateurs. Au troisième tour déjà, Nilsson abandonne à la suite d'ennuis d'allumage. Puis au sixième tour, c'est Robert Klym qui voit sa suspension avant se rompre. Au septième tour, nous voyons toujours Ward en tête, suivi à quelques secondes de Mingels, Jansen, puis Rombaut et déjà Draper à la cinquième place. A mi-course, Rombaut arrache une valve et s'arrête pour changer de roue, ce qui lui fait perdre deux tours. Puis, au onzième tour, Jansen abandonne, son frein avant étant inutilisable. Dès ce moment, Draper, qui est troisième, attaque Mingels. Il lui faudra 6 tours pour arriver à passer le belge.

La course devient palpitante, chacun se demande si Draper réussira à ravir la première place à son coéquipier. Il s'en rapproche insensiblement et s'apprête à le dépasser à un tour de la fin, quand il tombe dans la courbe précédant l'arrivée et perd une partie de l'avantage qu'il avait pris. En grand malchanceux, il ne finira que septième, ce qui permet à Mingels de reprendre la seconde place. Durant cette épreuve, très régulière, René Klym passe de la treizième place à la huitième qu'il atteint déjà au onzième tour et qu'il garde jusqu'à la fin, malgré la chasse que lui fait Neri. Durant cette finale, un autre homme a fourni un effort considérable, mais moins remarqué : Stonebridge qui, au départ, avait oublié d'ouvrir son robinet d'essence, et vit son moteur s'arrêter après une vingtaine de mètres. A la fin du premier tour, il était dernier, mais à la fin de la course, il terminait à la... troisième place.

A noter aussi la chute spectaculaire de Baeten qui manqua de peu un bain forcé dans l'Arve.

Voici le classement final de cette journée :

Finale (20 tours), longueur du circuit 2 km : 1. Ward (Angl.) BSA, 51'18"5 ; 2. Mingels (Belg.) FN, 51'23"3 ; 3. Stonebridge (Angl.) BSA, 52'37"5 ; 4. Lundin (Suède) BSA, 53'06"3 ; 5. Somja (Belg.) FN, 53'37"6 ; 6. Sigvardsson (Suède) Ariel, 53'46"6 ; 7. Draper (Angl.) BSA, 52'05", 19 t. ; 8. Klym René (Fr.) BSA, 52'39"3, 19 t. ; 9. Neri (Belg.) Gilera, 54'2", 19 t. ; 10. Rombaut (Belg.) BSA, 54'01"2, 18 t. ; 11. Baeten (Belg.) FN, 51'37"6, 15 t.

J. F.



En haut : l'anglais Ward grand vainqueur de la finale, reçoit le traditionnel bouquet après son arrivée. - A gauche : le départ de la finale comportant 20 tours. Tous les champions sont alignés : Nilsson (56) - Mingels (14) - Jansen (48) - Ward (42) - Draper (30) et Baeten (22). - A droite : notre compatriote Robert Klym négocie une chicane délicate.



INFORMATIONS

CROISIÈRE DE SÉCURITÉ MONET-GOYON

Tout récemment, Paris recevait la visite d'un groupe de jeunes gens et jeunes filles motorisés, qui avaient entrepris un long périple de 3.500 km à travers la France. C'est la maison Monet-Goyon qui fut à l'origine de cette initiative qui avait pour but d'œuvrer en faveur de la sécurité routière. Le 9 avril donc, les dirigeants de Mâcon donnaient le départ effectif de la « Croisière de Sécurité » réunissant 15 véhicules (5 Castor, 5 Starlett et 5 Pullman) ; 10 jeunes gens et 10 jeunes filles dont 5 n'avaient jamais piloté d'engins à 2 roues sillonnèrent les routes de France durant 4 semaines ; 2 techniciens du service « Liaisons techniques après vente » accompagnaient la caravane. Celle-ci, dont la moyenne était limitée à 40-45 kmh suivant les étapes, et la vitesse maximum à 70 kmh, permit aux pilotes, passagers et observateurs, de dégager les conditions particulières de la circulation du 2 roues en France. On voit ainsi que la maison s'était fixée des objectifs techniques et non des buts essentiellement publicitaires.

Donc les 15 machines rallièrent Mâcon sans incidents, et à l'occasion du retour de cette caravane, Mr G. Bernier, Directeur général de Monet-Goyon, insista sur les problèmes de la circulation et souligna l'ampleur de la tâche à réaliser pour que 2 et 4 roues coexistent sans heurts. Il présenta à ce sujet quelques suggestions pour que le nombre des accidents soit inversement proportionnel à l'augmentation des véhicules.

— Multiplier les pistes inter-urbaines réservées aux cyclistes et cyclomotoristes.



— Délimiter sur la chaussée des zones facilitant une discipline plus stricte de la circulation des autres motorisés. Enfin, abordant le côté technique des véhicules, il insista sur la nécessité d'un véhicule stable, ayant une bonne tenue de route, gage certain d'une plus grande sécurité.

Monet et Goyon a prouvé ainsi sa vitalité et cette expérience, qui a pleinement réussi, ne peut que les encourager à poursuivre leurs efforts.

MAGNIFIQUE SUCCÈS DE LA JOURNÉE SANS ACCIDENT

Les renseignements communiqués le dimanche 6 mai à 12 heures, par les Ministères de l'Intérieur et de la Défense Nationale font apparaître que 12 accidents mortels seulement ont été à déplorer sur l'ensemble du Territoire Français Métropolitain au cours de la journée du samedi 5 mai, ce qui constitue un magnifique succès pour l'initiative de La Prévention Routière.

Nous devons en effet rapprocher ce chiffre de celui de 29 tués, moyenne pour les samedis de la saison, et également le rapprocher des chiffres de circulation : le samedi 5 mai a été le jour qui, depuis

le 1^{er} janvier 1956, a connu dans notre pays la circulation routière la plus intense. Par exemple, il a été dénombré 45.800 véhicules dans les 24 heures sur l'autoroute de l'Ouest. Ce chiffre constitue le record 1956.

Sur les 12 accidents mortels, 8 ont été constatés sur route par la Gendarmerie et 4 en ville par la Sûreté Nationale dans 11 départements.

Dans le département de la Seine, malgré ses 5 millions d'habitants et ses 700.000 véhicules automobiles, il n'y a pas eu un seul accident mortel.

Ainsi, il est prouvé une nouvelle fois que les efforts d'éducation des usagers et la mise en place d'un dispositif important de contrôle de la circulation diminuent d'une façon considérable le nombre des accidents, et ce sont 5.000 vies humaines qui seraient sauvées dans notre pays, chaque année.

En Belgique également, où pour la première fois était organisée par Via-Sicura une « Journée sans Accident », d'excellents résultats ont été obtenus. Il n'y a eu que 2 tués sur les routes belges, contre une moyenne de 4 pour les samedis d'avril et mai.

L'ACTIVITÉ MOTOCYCLISTE EN ALGÉRIE

Les événements actuels d'Afrique du Nord n'ont évidemment pas facilité la tâche des organisateurs de compétitions et ceux-ci ont été contraints, dans certaines régions, à l'annulation pure et simple des épreuves. Néanmoins, 60 concurrents se sont élancés dernièrement pour le circuit de régularité Alger-Oran-Alger (851 km), cette région étant encore la moins dangereuse par rapport au Département de Constantine et à la Kabylie où l'activité sportive est complètement nulle. Du côté vitesse, notre correspondant signale que la course de côte de Murdjadjo à Oran a réuni tout récemment un nombre appréciable de concurrents ; autre course prévue, la course de côte de Bouzaréa près d'Alger. Les épreuves de vitesse pure seront en nombre un peu plus limité qu'à l'ordinaire, mais il y eut quand même un circuit de vitesse national à Maison-

Carrée, plus deux courses comptant pour le Championnat de France, catégorie nationale, les circuits d'El Biar et de Staoueli qui auront lieu respectivement le 1^{er} juillet et le 7 octobre.

Mais quelles sont les incidences de ces événements sur le commerce motocycliste ? Beaucoup de concessionnaires se plaignent d'un certain fléchissement des ventes, alors que, habituellement, le printemps amène un renouveau d'activité sensible. Ceci est la conséquence d'un ralentissement certain de la circulation, car en dehors de l'agglomération algéroise, les routes sont bien clairsemées. Il est à espérer que, une fois la situation rétablie, la moto connaîtra le regain de faveur auquel elle a droit à cette époque de l'année et dans cette région.

Echos

OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

SI VOUS AIMEZ LA VITESSE

27 : Circuit de vitesse de Saint-Gaudens (MC Comminges).
Circuit de vitesse de Saint-Chamond (MC Furan).

SI VOUS AIMEZ LE CROSS

27 : Moto-Cross (MC Deux-Sèvres).
» (MC Bourgogne).
» Cassel (ASMCNF).
» Fressenneville (AMC Picard).
» (MC Chaurien).
» à Beynost (F. Moto Beynost).
» Ancenis (PTT Nantes).
» Villepail (MC Mayennais).
» St-Quentin (MC Vermandois).

SI VOUS AIMEZ LA REGULARITE

27 : Circuit régularité Hyères (AM Hyéroise).
Rallye international concentration de la Côte d'Azur (AM Hyéroise).
Circuit de régularité à Millau (MC Millavois).



DEPOT RUMI

Nous avons le plaisir de porter à la connaissance de nos lecteurs la récente création d'un dépôt de distribution pour les pièces détachées et les accessoires Rumi, qui se situe 14 rue Anatole France, à Puteaux.

RECOMPENSE CHROME-CUIR

Les Ets Chrome-Cuir, désireux de récompenser les coureurs participant au Bol d'Or 1956, offriront à cette occasion un pantalon de cuir au vainqueur de l'épreuve.

En passant à la Bastille, faites donc un petit crochet jusqu'au magasin « Moto-Bastille » tenu par Rémi Danvignes. Il expose en magasin tous les modèles BSA, Sunbeam, Ariel disponibles immédiatement. Servi par un personnel qualifié, les réparations seront effectuées dans le minimum de temps, un stock complet de pièces détachées d'origine garantissant également un travail solide, au prix le plus juste.

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.

BSA - ARIEL - RUMI

NORD-EST-MOTOS

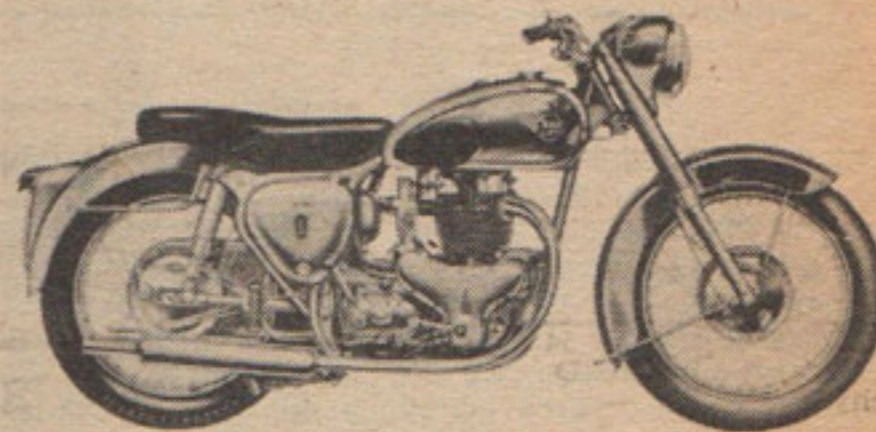
214, FAUBOURG ST-DENIS - Métro Nord et la Chapelle
Tél. : Nord 43-92

Spécialistes diplômés

STOCKISTE PIÈCES
DÉTACHÉES ORIGINE

Machines disponibles NEUF & OCCASIONS

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



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)

TERROT

SIDECAR Terrot 350 HST 60000. Lancelin 18 r Mesnil Paris 16^e, le soir après 7 h. samedi et dimanche.

125 TERROT bon état équip. complet cause d. e. prix très int. à déb. Bengualid 26 ch. de l'Etang, St Mandé.

Terrot ETD FN tm65 bon état Bertul 20 r Moutier St Ouen.

TERROT 500 cmc type RGST 18000 k av. ou ss side Bernardet mod. Avion le tout état nf 170000. poss. crédit. Chériaci 21 r R. Salengro, Méru (Oise).

250 OSSD parfait état. Tel. Dampierre 84 ou écrire Weiller, Dampierre (S-O).

Terrot 350 HSSG bon état px 50000 + cas. ég. vis. 19 h. 72 r Borghèse Neuilly s/Seine.

GULLER

Guiller 175 4 vit. sel bip. bat. parf. état 75. Chevalier 15 av. de Rueil, Nanterre (Seine).

175 AMC + remorq. Fulgur 60. tr. b. état sacr. cause enf. 9 imp. Enfant Jésus 15^e.

AUTOMOTO

100 cc Automoto neuve avec procès-verbal d'usine 57000 fr. P. Jublot à Ladon (Loiret).

V. 175 Automoto 1954 18000 k 110000. Picon 101 r St Charles Paris, après 19 h.

MOTOBECANE MOTOCONFORT

Motob. 175 52 dble selle bon ét apr. 19 h. Multon 25 b. r. Alègre, Vitry (Seine).

125 Motob. culb. d. sel. 65000 47 r Deguingand, Levallois.

Motobécane 125 lat. 3800 km 60000. 19 rue de l'Atlas 19^e.

Motob. 175 Z2C b. état 80000 Caillet 35 r d'Hautpoul 19^e. S'adr. à part. 18 h.

Motob. 125 cul. 54 1re main sl. doub. acc. imp. 70000. Tompa 89 av. Félix Faure Paris 15^e.

Motob. 350 bicyl. impec. ég. mod. 55. 6000 k 175. Roch 8 à 18. Obe. 36-30 48 fbg Temple

175 Motob. U22C 54 enf. Cheniclet 20 av. Adrien, Bezons

Motoconf. 500 culb. bloc S side Bern. pft ét. Flamant 57 rue de Belleville, le soir.

MONET-GOYON

200 Monet 19000 k parfait état 80000. Lesigne 11 r des Fleurs Vitroflay (S-O).

MONET GOYON 200 cmc. très bon état. Accessoires, 65000 fr. MAR. 01-50.

Starlette 800 k ég. luxe 85000 BONNEY 133 r de Rome P. 17^e

200 cc fin 53 équip. 80000. Crédit. Reprise. 17 rue Pajol BOT. 05-95.

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

D.S. MALTERRE

DS Malterre 250 AMC 54 10000 k impec. access. 22 ter rue d'Annam, Paris 20^e.

DS Malterre 175 cc mot. gar. abs. nf parf. état. Vis. 7 h. Gély 53 r Claude Decaen 12^e

PEUGEOT

150 Peugeot b. é. créd. et rem. Fulgur M100. Lilli 182 avenue République, Fontenay s. Bois

V. Peug. 150 rev. comp. 3000 k très b. ét. Tél. AUT. 19-64.

175 Peugeot parf. état équip. prix 60. Meunier rue P. Timbaud Courbevoie apr. 19 h.

350 Peugeot P107 bon état ég. comp. tan-sad 2 casq. Meunier 49 r des Berthaud, Rosny sous Bois (Seine) 70000 fr.

Peugeot 175 g. sp. 5000 k t. ég. b. ét. px int. CHARON 4 A. Briand, Gagny (S-O).

Peug. 176 TC4 ét. imp. px 80. Guilmond 10 r Coquillière 1^{er}.

176 TC4 Peugeot ét. except. 8000 k. Crampon P. Chemin des Hayettes, Amiens.

176 TC4 noire très bon état, bien équip. Drujon, 29 rue Broca 5^e.

Bonne 125 Peugeot 56 16000 km. Chambray ANJ. 11-00.

GNOME-RHONE

GN. RH. 750 AX2 impec. pns et acces. nf sac. t. sad p.-b. AR b. lat. p. choc etc. Cple solo et side av. ou s. side. tracter. px 80. Leroy G. La Chagnerie, Vicq/Nahon Indre).

125 Gn. Rh. ét. neuf bat. GB caréné acc. 75000. Daillan 14 r Cherbullez Paris 17^e.

Cause dép. Algérie. G.R. 175 L53 1900 k 1955. B. Tezenas, 5 bis r Ste Sophie, Versailles

R4B susp. osc. révisée Gn. Rh. 85. Tessier Suf. 56-75 P. 32-67

GIMA

125 GIMA août 53 AMC 4 vit. fourche télé. AV AR 8000 tte équip. 95000, ts ls j. 7 h. Martel 31 rue d'Avron 20^e.

Gima 250 AMC pft ét. 10000 k prix int. ITA. 31-62.

RENE GILLET

Occas. unique part. vend 1000 R. GILLET av. side susp. arr. tte équip. mot. ref. 6000 km. Etat impec. cause dble empl. Au plus offrant. SAUVAGET 20, rue de Rochechouart, Paris (9^e).

René Gillet 9 CV px int. Jarnet 35 r Labat Paris 18^e.

SOYER

Soyer b. ét. px 40000. S'adr. Noël 19 rue Dussoubs Paris.

JONGHI

JONGHI 125 type E 53 3000 km parf. état tél. LAM. 62-77 sauf lundi, jours fér.

ALCYON

ALCYON 175 AMC, tél. osc., sel. bi. nbx acc. équip. prix 130000. Créd. gar. Harter, CNT Sens (Yonne).

SCOOTERS

Vespa imp. tte équip. px int. Larcher 22 r Desnouettes 15^e

Lambretta 53 t. b. ét. nbx ac. Ropitiaux 24 Gravilliers 3^e.

Polo Jonghi moto scooter 125 cmc fin 54 état neuf 7000 km facture révision usine, prix 100000. Gaudin 23 imp. J. Jaurès, Vitry (Seine).

VESPA 150 dernier modèle 130000 et 125. 75. crédit. rep. Leclerc, 17 rue Pajol.

AGF 54 175 cc 80000. 82 av. République, Vincennes.

Bernardet 250 12000 km fin 54, 150000 fr. Nez 15 rue St Juste, Ivry (Seine) sam. dim.

Bernardet 125, 5000 k équip. luxe 100000. Couchouon 32 r d. la Patrie, Lorient (Morbihan)

Moto Scooter Sterva 125 cc, état neuf; 6000 km 60000 fr. M. Janot 12 Square des Sorbiers, St Mandé.

Part. Bernardet 125 très bon état, crédit. DID. 45-32.

CYCLOMOTEURS

Cucciolo 4 v. kik coûté 93. px 50. roulé 2000 k max. Gal.79-87

Vends vélomoteurs 98 cc. Teller 30 av. Gobelins 13^e.

Vend 2 cyclomot. Cucciolo cadre, réservoir élast. suspens. arrière 2000 km parfait état. Gerter 262 rue des Pyrénées, Paris 20^e.

Mobylette Automoto ét. neuf Hôtel 3 r Belhomme Paris 18^e

MOTOS de COURSE

BRAUN vend ses motos course Norton Featherbed 350, Matchless G45 px int. 89 rue de la Glacière 13^e. POR. 52-20.

VENDEURS !

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

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 1954 parf. 140. créd. Aris 11 r Labie 17^e ETO. 08-66

PUCH 250 TF ég. vis. ts ls j. 142 r Chevaleret Paris 13^e.

Urg. cause maladie, vds Puch 250 TF 1952. PETAT 90000. Tél. 20 h. Ménabé VAU. 40-21.

Part. vd Puch 250 cc TF 52 1re main 20000 k 140. à débat. b. ét. Guyot 26 bis bd P.V. Couturier, Montreuil (Seine).

PUCH 150 cc 24000 k ent. révisée, access. 120000. Méry 56 bd Beaumarchais 11^e ap. 19 h.

PUCH 250 SGS exc. état prix int. Leroux Bot. 81-50 ou 26 av. Gabriel Péri Saint Ouen.

Puch 175 SVS sport 2 carbu. nve 8000 k. Valenscak 31 rue Saint Denis, Colombes (Seine)

Puch 250 nve 4000 k, px à déb. Barotte 22 r Orfila 20^e.

125 Puch TS 2 carb. b. ét. Domi 4 r Blondel 3^e Arc. 28-55

Puch 125 TS. Ch. André Fond Bege 9 bd Jourdan 14^e.

MOTOS ANGLAISES

AJS culb. f. tél. susp. AR. 190. Aris 11 rue Labie 17^e.

Roy. Enf. 700 Météor équip. 235. Aris 11 r Labie Paris 17^e

Gold Star 55 mot. Racing 6000 k garantis px int. Ecrire Sablières Abrest (Allier).

BSA M21 1951 sus. AR a. side Fré. ét. neuf 1re main 20000 km px int. MAR. 89-57.

PART. vd Velocette 350 mac. état neuf. Neels Roger 8 rue des Entrepreneurs, Saint Ouen (Seine) après 19 h.

250 BSA 53. Arnaud 29 r Castères, Clichy.

500 BSA twin ét. imp. Chailoux 121 fbg du Temple 10^e.

BSA 125 ét. nf 9000 k 80000. Viscardi 128 r Brancion, Paris

Vend AJS 16 MS mod. 53 bon état 195000. Costantino 9 quai du Port Fouarre, St Maur.

Part. 250 BSA 4 vit. culb. 14000 k parf. ét. acc. 150000 Thomas 11 rue Fale Félix, Vincennes he. bur. GRE. 47-10

A Vendre 500 cc Sunbeam 7000 c. dble empl. Rietsch 50 ch. des 2 Routes, Avignon.

BSA 250 cc mod. 1955 7000 k ét. nf px int. S'adr. M. Lissa R. 114 av. Commandant Barré Viry-Châtillon (S-O).

Velocette type LE 200 excell. état. Tél. Mme Arnaud, POR. 75-35 h. bur.

VELOCETTE LE 200 ét. imp. nbx acces. px 135000. 49 rue M. Leclerc, St Maurice.

BSA 250 C11SL ég. exc. aff. cse ach. voiture. 125. Seguin 37 A. Duquesne INV. 19-72.

250 BSA 4 v. sus. AR exc. ét. 1 ter, Villa Croix Blanche, Enghien Tél. 964 0720.

Ariel août 1953 1000 cc 4 tubes 22500 km excel. état, 280000. Descuns Noël 1 rue Laffite, Lourdes (H. P.).

TRIUMPH 500 ég. 200 53 après 16 h. Pailloux 11 rue du Parc Igny (S-O).

BSA 250 culbutée C11SL 4 vit. susp. AV et AR parfait éta, équipée. DUMONT, LIT. 94-66.

T110 neuve disponible agence 10000 en dessous taxe. Ecr. J. CHARIAL 5 rue de Bercy 12^e

NORTON Featherbed 16000 k c. nve, équ. px à débat. 22 av. E. Zola St Maur GRA. 00-81

R. Enfield 350 Bullet impec. c. nve acces. px 180. Peignet 98 r Jean Jaurès, Levallois.

500 Norton M18 av. ou ss side Précision bon état 160. Lavréro 70 rue du Landy, St Ouen.

ARIEL 500 VH 1953 30000 k mot. ref. nf 180. Vannier 11 bis r d'Auteuil 16^e.

Vd moto side BSA Y13 7 CV peu roul. b. ét. 60. vis. sam. Cauvy 53 r de la Roquette 11^e

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

BSA St. Tw. 53 18000 k tt. ég. 1re m. 100. comp. + 140. en 12 mois. Pierron 23 r Arago Châtillon s/S. Bagneux (Seine).

MATCHLESS 350 état neuf, pns nfs imp. TAI. 57-15.

Royal Enfield 350 spécial cross 1955 12 courses vend ou échange c. voiture ou moto. Goyon 25 r d'Orsel, Paris.

500 BSA B33 c. poss. 200. Bougontet 4 sq. Labryère P. 9^e

250 BSA imp. équip. 120. Vis. 82 r des Gds Champs 20^e.

500 BSA B33 imp. Bon 13 r Bellier Dedouvre 13^e. Vis. sam.

Vincent rapide roulé 3500 k. Dasprat 3 r Dante, Paris 5^e

Cse voit. 250 BSA 4 vit bon état px 100. Gagniol, VOL. 03-60 de 13 à 14 h.

Norton 56 Featherberd dispon. Crédit. Reprise 17 r Pajol

BSA 6 CV fin 52 garantie 6 mois 150. 17 rue Pajol.

BSA 250 imp. 130. 54 vis. Cardonne 7 r Chevreul Paris 11^e

Vends BSA A7 side Préc. Chapelier 14 bis ruelle Gandon, 13^e, visible samedi.

BSA 650 GF 52 t. b. ét. ég. 200000. Caillas 163 r de Paris Pantin.

250 BSA an. 1954 t. b. ét. tél. h. bx. OBE. 33-36.

BSA 250 C11SL imp. Nachbauer 41 r Parmentier Pierrefitte.

BSA 650 GF impec. peu roulé crédit. Bazille GOB. 34-54.

500 BSA AAT twin sel. bipl. 17000 km nbx acces. Gueusquin 88 r Blomet Paris 15^e.

BSA 350 B31 état imp. peu roulée 175000. Voir Roger sam. dim. 20 bd Soult 12^e.

URGENT BSA WM20 b. ét. f. tél. Thibaudeau 6 av. Robert Bois Colombes (Seine).

MOTOS ALLEMANDES

Phonix 250 2 temps neuve, 4 vit. broche 180000

Horex 400 impec. ég. 220000 Meister 125 moteur ILO 8000 k équipée 90000

BONNEY 133 r de Rome P. 17^e BMW 750 à débat. cse départ Hunerblaes 32 rue Duranton Paris 15^e vis. heures repas.

Ardie 250 équip. 9000 k. créd. 125. Aris 11 r Labie Paris 17^e

VICTORIA 350 culbutée télesc. très bon état 120000. PISCACHE 27 rue Amilcare Cipriani, Saint Ouen (Seine). Tous les jours après 19 h.

500 Triumph sp. tw. 52 pft ét. ég. Delorme 61 r Cambillar Clamart.

DKW 250 NZ 75000. Leblondet 9 r Louis Blanc Paris 10^e.

DKW 350 BZ 8000 k ét. nf garanti par fac. BOT. 77-33.

250 BMW R25.2 tr. bon état 170. Lehoux 21 rue de Chevreuse, Bures s/Yvette (S-O)

EMW 750 a. side. Iermann 6 r du Gd Prieure 11^e.

BMW 500 side Précision état neuf. SEG. 78-92.

BMW R51 abs. orig. roul. 16000 k cme nve aff. uniq. Cocas 15 av. Grammont, Tours.

NSU Consul 52 10000 k. Montbars 83 r V. Hugo, Levallois 130000 av. side ap. 19 h.

Zundapp K500 excl. ét. gal. nbx acc. bas prix. Gallou 168 r des Berthauds, Rosny.

BMW R67/2 51 b. ét. 280. Galle 37 r Clarac, Tarbes.

Zundapp 350 card. av. side pft ét. samedi 2 à 6. Veisseire; 46 bd Bercy 12^e.

Vends BMW R73 arbre cam. sports état imp. très rapide R. MIGNON, Fourmies (Tél. 197).

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

Zundapp KS600 mot. nf f. tél. cs. armée 150000. Bourlimes r Eglise, Maureilham (Hlt).

Adler 250 MB impec. remorque Fulgur. Pournier 6 r Amiral La Roncière, Le Noury 12^e.

BMW R12 50000. Varnet 11 r Paul de Kock, Paris 19^e.

BMW R67/2 13000 k 325000 c. nve cse dble empl. garanti. Brinkmann 1 r d. Cascades 20^e ap. 19 heures.

MOTOS AMERICAINES

Harley nve récente 750 cmc. Taillant 33 r Violet Paris.

Harley Davidson 750 très b. 130000. Kassianoff, après 18 h. 30, 5 rue Dolet 20^e.

MOTOS ITALIENNES

250 Benetti 4 v. sel. px 45. Coquelin 4 r Ang. Compoint Paris 18^e samedi seulement.

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

BSA

Tous modèles exposés
et disponibles

TOURISME
SPORT
CROSS

Stock complet
pièces détachées
d'origine



BSA

Expédition par retour
toutes pièces
contre remboursement.

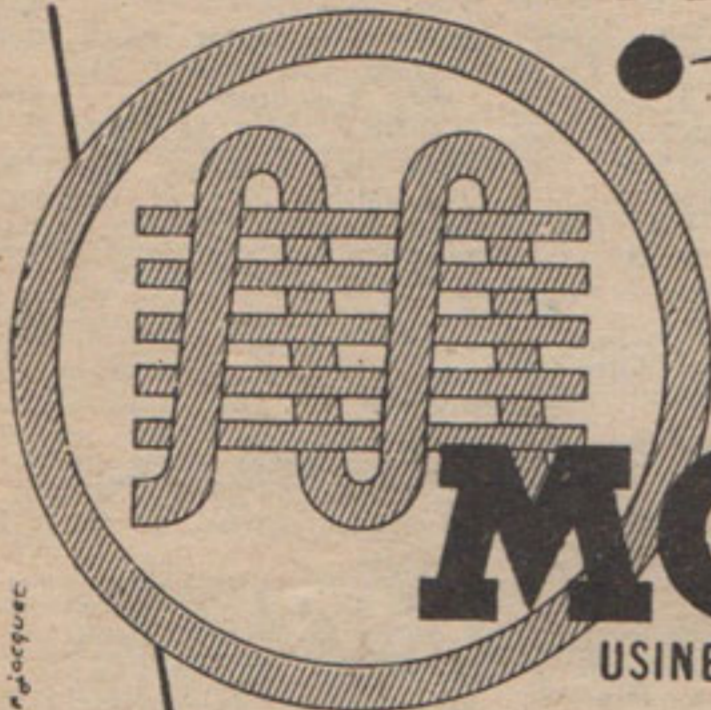
CREDIT - 18 MOIS



De bien belles motos
Des moyennes élevées
Dans la meilleure qualité

ARIEL

Réponse :
45 fr. timbres

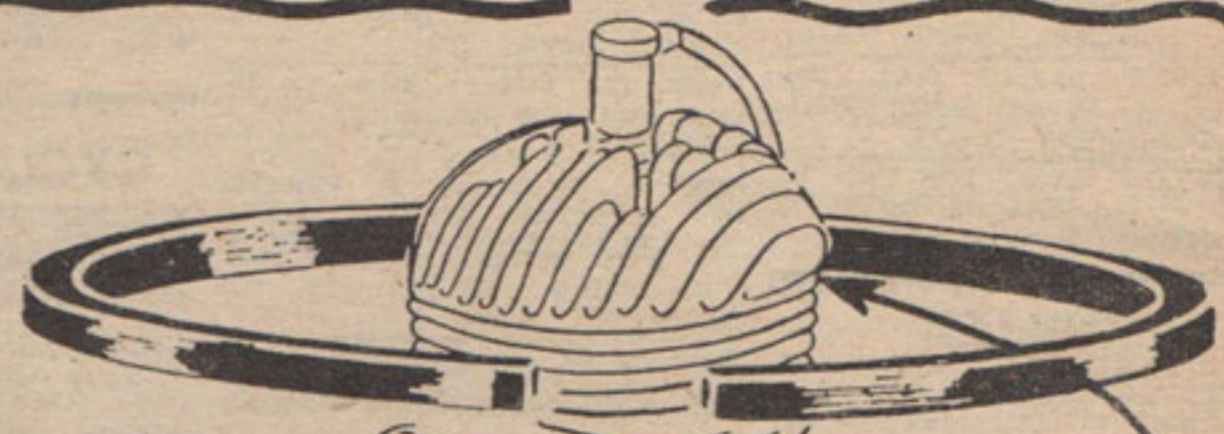


VOLANTS MAGNETIQUES
DYNAMOS
COMMUTATEURS
DEMARREURS
ALTERNATEURS

MOREL

USINE : LA SONE (Isère) Tél. 19

DEPOT : PARIS. 65, rue de Courcelles
Tél. CARNOT 13.03

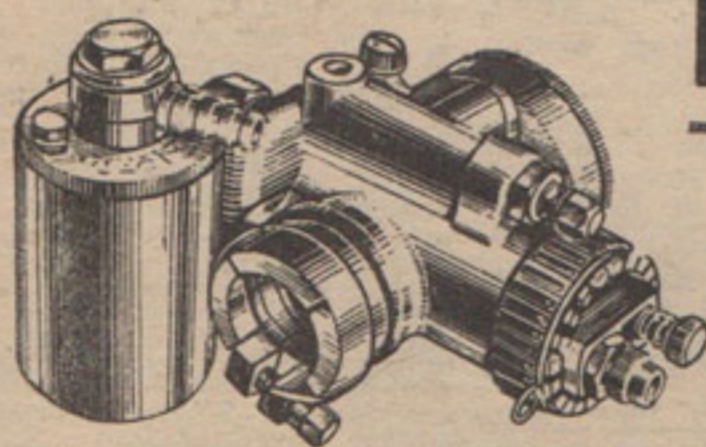


Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

150



DELLORTO

d'origine
de 175 à 1.000 cc.

Modèle Spécial
VESPA et LAMBRETTA
Sport - Compétition

★
Guidons - Poignées
Tournantes brevetées
★

T.M.L. - 74, rue de Rome, PARIS 8^e - LAB. 22-08

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

*Les Ets
Grazzini offrent, par
leur grande expérience
la meilleure garantie.*

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

MOTO-HALL

Avec le printemps

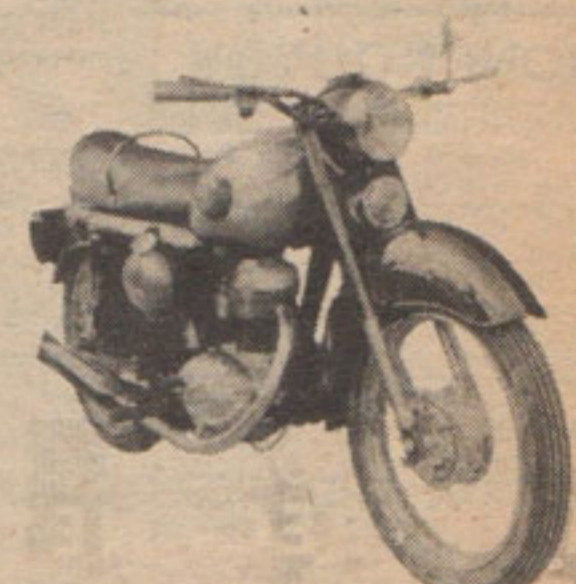
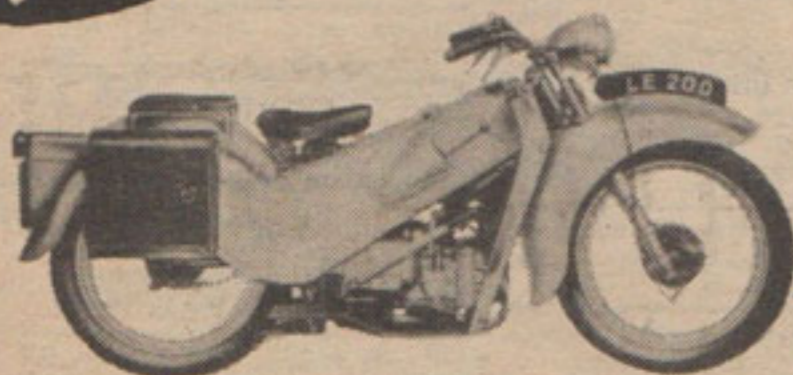
TERROT

vous apporte sa nouvelle 125

La 200 VELOCETTE

★
silencieuse
ainsi que les
350 et 500
Sport

SCOOTERS :
TERROT - PEUGEOT
LAMBRETTA
BERNARDET
VELOSOLEX



CRÉDIT 3 à 18 MOIS

H. HABERT 78, av. des Ternes
— PARIS-17^e —
Tél. : GAL. 78-95

(Pièces K.T.T. disponibles)

Stock complet pièces d'origine Velocette et Terrot

MOTOS BELGES

FN 450 parf. ét. Garage Carnot 84 av. Carnot St Maur S.
350 FN culb. mod. 54 17000 k t. b. ét. Vdue ts acc. px tr. int. Ecr. Chanson 64 av. P.V. Couturier, Vitry (Seine).
Gillet Herstal 300 cc cause dép. serv. milit. prix très int. Tél. PER. 48-48.

MOTOS TCHEQUES

Jawa 350 54 impec. équip. bas prix Grivault 29 r Véron 18°
350 Jawa 1951 pr. ét. 110000 repr. vélomot. réc. Per. 60-98

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

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

5, rue Fourcroy, PARIS-17°
Ouvert tous les jours

MEME LE DIMANCHE MATIN
Jawa 350 impec. 9000 k bel. équ. 145. Labe r Pierrelais, Châtillons s/Bagneux.

AFF. exc. Jawa 350 1953 1re main 13000 km p. ét. ent. eq. 180000. Lehougre 93 place d'Armes, Caen.

350 Jawa 54 7500 k ét. nf ent. eq. s. dbie p. b. 165000. Labitte, Courset (P.d.C.).

350 JAWA 52 t. b. ét. ax. Barbier 106 av. Villiers 17°.

Agé de 60 ans moto trop rap. 350 bicy. Jawa ét. nf moitié prix, soir à part. de 6 h. Boulay 6 r Darmesteter 13°.

Jawa 350 nbx acc. Courteau 13 r de la Paix, Ivry, Seine

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 DIVERSES

Norton 16H incomplet. 40000 fr. Tél. GRA. 55-73.

Side léger be. av. ou ss 125 Peugeot 54 6000 k. Fouquet Rog. Château du Loir (Sarthe).

ORGANISATION UNIQUE en FRANCE

500 MOTOS, SCOOTERS VELOM., DE 50 A 56 en provenance faillite. Reprise dont moitié à 50 % Prix neuf. 100 épaves et pièces Liste gratuite sur demande. Expédition France et colonies M-S 66 rue du 11 Novembre St Etienne (Loire) Tél. 0301 Succursale Paris (Seine).
Side Préc. px 40000 ét. neuf Courvoisier 21 r de Seine, Billancourt, après 19 h.

MOTO-RECORD

500 BSA oscil. A7, 500 Triumph T100 C, 650 Golden BSA, KS.601 Zundapp, BMW R67/2, 500 BSA A7 couliss., 500 AJS oscil., 500 Sunbeam, 750 BMW R12 et R73, R51, R5, R35, R25 et R25/2, 350 EMW, 250 DKW et Csepel, 175 Motobécane, Peugeot, Puch, 125 Motobécane, Puch.
1/3 compt., le solde en 12 mois
Egalement 50 MOTOS

en crédit total et immédiat

BSA, René Gillet Side 750 et 1000, Gnome Rhône side Terrot, DKW, 500 Indian Scout 55000 fr. Norton, Royal Enf., Matchless 350, etc., etc. Voiture Peugeot 203 découvrable. Reprise moto et nombreux sides Précision, Bernardet et Simard.

MOTO-RECORD

151, rue Marcadet, Paris 18°
Métro Lamarck. MON. 24-40

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

300 MOTOS SENSATIONNELLES en qualité et prix

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

CHOIX UNIQUE
VESPA, LAMBRETTA, BERNARDET, PEUGEOT, MOTOBECANE, TERROT, etc... Sides Précis., Simar, Bernardet
TOUT LE MONDE DIT

Chez BEDARRIDE 3, PLACE CLICHY C'EST PLUS SUR ! ET C'EST VRAI
Reprise de motos sur autos
Choix de 300 Autos Ouvert Dimanche

CHEZ ALAZARD

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

ARIS 11 r Labie 17° ETO.08-66 Agence MATCHLESS
ROYAL ENFIELD, NORTON livre et entretient tous les dern. modèles (neuf et occas.) Toutes Pièces et PNEUS AVON
650 Tiger 110. 250 Puch TF. Robin, Peyrins (Drôme).

Charles PEROTTI

16, rue de la Prévoyance, Vincennes. DAU. 79-91
sacrifie toutes ses machines de reprise.
BMW R67/2 53 360000
Zundapp KS 601 1954 300000
T100 1956 310000
T100 1952 195000
Thunder. 1953 220000
Thunder. 1951 200000
Thunder. 1951 180000
650 Ariel twin 54 225000
350 Ariel mono 53 155000
Golden Flash 1953 180000
Golden Flash 1953 175000
Royal Enfield 52 os. 120000
Puch 250 1951 100000
Speed twin tél. 120000
175 Motobécane 54 75000
175 Motobécane 52 50000
175 Peugeot 52 50000

Toutes Triumph neuves
disponib. de suite av. garantie totale, pièces et main d'œuvre Reprise immédiate et crédit sur place.
Métro St Mandé-Tourelle.

Chez AUDEGEAN ACHAT - ECHANGE MOTOS - VOITURES

CREDIT A VOTRE GRE
Matériel vendu avec garantie
ARIEL 350 1955 220.
BSA 250 1955 80.
BSA 650 Gold. Flash c. nve 225.
BSA 500 1952 160.
BSA 500 WM 20 1951 140.
TRIUMPH 500 bicyl. 53 180.
PUCH 250 110.
JAWA 350 et 250 125.
VICTORIA 250 1953 150.
NSU 200 neuve 170.
GIMA et GUILLER 250 55 180.
TERROT 250 1955 160.
GUILLER 175 AMC 80.
TERROT 125 52 à 55 dep. 60.
MOTOBEC. 175 gd sport 120.
TERROT 500 et 350 50.
HARLEY 750 depuis 90.
R. GILLET 1000 et 50-500. 50.
INDIAN 500 et 1000 cc 75.
MOTOBECANE 350 1951 120.

SCOOTERS

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

B.F. CREDIT
10, Av. de St-Ouen, PARIS
BMW R51, R6, R35 90000
BSA Twin 500, 350, 250 140000
TERROT 500, 250, 350 110000
JAWA 350, 250 à 140 et 110000
MOTOBECANE, PEUGEOT et AMC sport et gd sport 95000
TERROT culb. MOTOBEC.
PUCH, MONET, 125 cc 60000
REPRISE - ECHANGE
Expédition Tte la France
B.F. 10 av. de St-Ouen PARIS
M° La Fourche BAT. 79-90.

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS
toutes marques, garanties
GIL
83 av. d'Italie. M° TOLBIAC

100 MOTOS SCOOT.

avec 10000, ttes pces occas.
157 av. Maine 14°. Ouv. Dim.
Monotrace mot. neuf, pneus neufs, tél. DAN. 75-30.

350 BSA B31, BMW R12, KS600 Zundapp, 250 BSA, FN 350 culb. sus. AR et lot sid. Préc. Achat Repr. Echang. Zenkl 6 pas. Four à Chaux Paris 19°

ARGENTINE

MOTOS
5, rue des Acacias
PARIS-17° - ETO. 20-25
M° 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.

UNIVERSAL

la précision d'une montre suisse 290.
BMW R73 mécan. im. 180.
ZUNDAPP 4 cyl. 800 tr. b. 100.
BSA 250 une moto qui dure 150.
MOTOBEC. spt 56 ss gar. 160.
MOTOBEC. spt une mach. rapide 130.
MOTOBEC. Z2C la meil. utilit. 90-100.
GUILLER spt la mach. ds jeunes 120.
PEUGEOT 175 luxe inus. 120.
PEUG. 175 luxe 52-53 90-110.
PEUGEOT 125 moto touj. prête 80.
TERROT 250 une moto de grand tourisme 150.
GUILLER 250 rapide, mais robuste 150.
ALCYON 250 prop. et cft 180.
ET UN CHOIX DE MOTOS ET ATTELAGES de 10000 à 80000
REPRISE MOTOS SCOOTERS ET MEME VOITURE
NOS DEUX ROUES NE SONT VENDUES QU'APRES ESSAIS

DIVERS

JANTES ITALIENNES BORRANI (Type Championnat du Monde) en alliage léger pour machines sport et course.
ETUIS A BOUGIES (pour 4 bougies de 14) Frs. 450. Franco Remises suivant quantité.
Pierre COLLIGNON. AFAC. FONTAINE (Isère).

Louerais remorque monoroue adaptable s. BMW R50, 15 juin 15 juillet. Vincent, Charlieu (Loire).

A PARIS. Atelier de rép. Gn. Rhône, Sachs. Pièces dét. Trav. garanti, mise au point par spécialiste. Maucourant 147 bd Ney, Paris 18°. Métro Pte St-Ouen. MAR. 46-78.

ON DESIRE ACHETER

De passage à Paris...
règle comptant du 25 au 29 mai tous vélomoteurs, motos, scooters réc. et faible kilom. MS 19 r 2 Communes Montreuil
Cherche moto BMW R50 R51/3 b. ét. p. roulé. Roblin 9 quai du Port au Fouarre St Maur
ACHETE le plus cher comptant ttes motos et scooters paiement immédiat. F.A.M. 10 av. de St-Ouen (angle av. de Clichy)
FAIE de suite ttes motos et scooters récents. LAB. 44-65
VESPA, LAMBRETTA, RUMI même accid. GIL 83 av. Italie
Cherche scooter Rumi ou Lambretta paie compt. RIC. 75-28

ECHANGES

Part. éch. Roseng. 39 4 p. déc. c. Lamb. Ves. b. état Coustex 11 r Lunéville 19° soir 19 h.

ECH. cabr. LR2 ctre moto ou Vespa. Garnon Autry le Châtel (Loiret).

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

Mon auto c/Moto VIL. 09-21. ECA 7 r Montreuil, PANTIN

Terrot 5 CV 49 superculasse, garantie 3 mois, contre 125. Leclerc 17 rue Pajol 18°.

VOITURES

Darmont 3 pla. 3 vit. 130 km Lacombe 14 r Lacué, Paris.

ECHANGEZ VOTRE MOTO
contre une petite voiture chez un spécialiste.

50 modèles 2 CV 4 CV Dyna année 50 à 55, faible kilométrage. Liste gratuite. M-S 66 rue 11 Novembre, St-Etienne

V. Adler 6 CV 46 tract. av. déc. pft ét. Ecr. Bouchart 15 r de Wattignies, Tourcoing.

Chez AUDEGEAN

4 CV RENAULT 51 et 52 275.
11 BL CITR. 38 et 39 c.i. 150.
11B. 52 malle arrière 340.
7C CITR. 9 CV cabr. 130.
15 CV CITR. 1953 c. nve 330.
SIMCA 5 décapot. 110.
JUVA 4 Fgon. mot. nf 240.
CITROEN 5 CV décap. 25.
DELAHAYE gd spt carros. Chapron 65.
REPR. MOTOS RECENTES ET SCOOTERS
137-139 av. Clichy. MAR. 21-29
OUV. DIMANCHE MATIN

GARANTIE CONTRAT

CREDIT IMMEDI. 18 MOIS
REPRISE-MOTOS
100 AUTOS
Spécialiste 4 CV avec 20000. 7 rue de Montreuil, PANTIN M° Eglise, ouvert Dimanche 244 rue du Mesnil, ASNIERES (4 Routes) Ouvert Dimanche

EMPLOIS

Offres d'Emplois

RECH. mécaniciens qual. pour Vespa et moto pr. Toulon. Ecr. Guignabodet 40 rue Eterlet Chelles (Seine et Marne).

Rech. mécaniciens qual. pour Vespa et moto p. Chelles. Guignabodet 40 rue Eterlet Chelles (S.-et-M.) Tél. 742.

Bonne fabrique sacoches recherche représentants pour diverses régions. CANTREL 21 bis avenue du Bac, La Varenne (Seine).

IMPORTANT fabrique acces. électr. rech. représentant prem. ordre pr départ. Seine, Seine et Oise et Seine et Marne visitant grossistes et électriciens spécialistes. Sér. réf. exig. Ecr. au journal MR 1291.

Sté Afrique Noire cherche urgent agent motos, exige très bonnes capacités commerciales et techniques. POM. 03-79.

DEMANDONS motocyclistes avec side, 13 rue P. Lelong, Paris 2°. CEN. 55-46.

Cherche mécanicien motos ou scooter qual. RIC. 75-28.

MECANICIENS spécial. motos pour nouvelles machines. Situation intress. 109 rue de la Tombe Issoire PARIS. (Métro Alésia).

PIECES D'ORIGINE MOTOBECANE

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



Les motos, B.M.A & scooters

AUTOMOTO
sont équipés en série de
L'ANTIVOL
NEIMAN



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

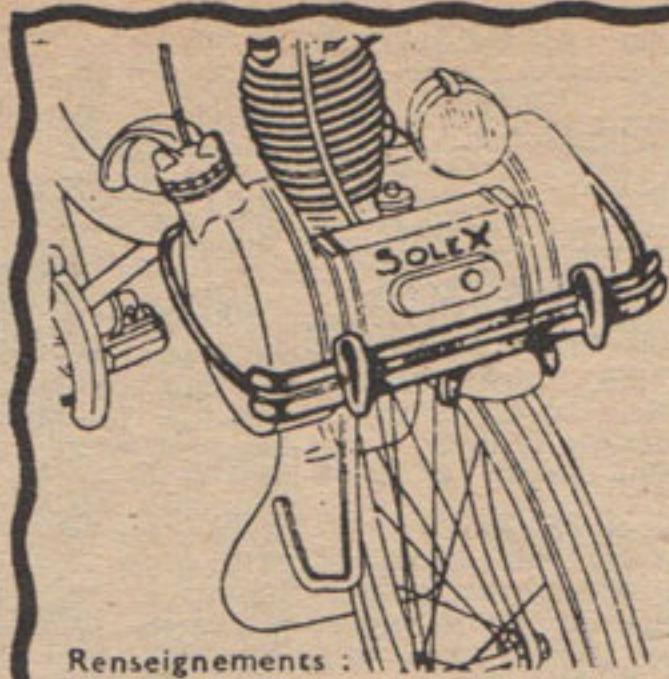
MARCHAND Frères,
16, rue Danton LEVALLOIS

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38

r. du Château-d'Fau
PARIS-10^e
NOR. 08-09
TOUS
 vêtements
 de cuir
MOTO
 et
 combinaisons
 en cuir pour
 compétition
 Exigez la
 marque
CHROME-
CUIR
 CATALOGUE
 GRATUIT
 SUR DEMANDE



JEANNERET, de Nice

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

Renseignements :

Etabl^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}

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



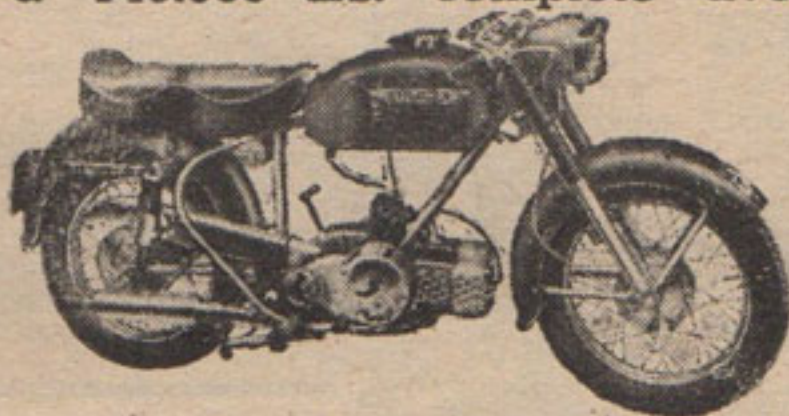
Robinet à
 essence
 Licence alle-
 mande Everbest
 ★
 Modèles spé-
 ciaux pour
 carburateurs
 à starter
 ★

AMERO

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

ULTIMA

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



10 Modèles
 disponibles
 en 49,
 125 et 200 cmc.

LUBRIFICATION EXCLUSIVE MOTUL
 — Catalogue franco sur demande —

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) - Cyclo PALOMA

OCCASIONS :
 Garantie totale 3 mois
 (pièces et main-d'œuvre)
 choix de Lambretta, Vespa,
 et motos toutes marques
CREDIT : 2 à 18 mois
Le moins cher de France
 En cas de maladie, Dynamic
 paie pour vous
TOUTES REPARATIONS
 Achat ferme moto, scooter

SOUSCRIVEZ A L'EMPRUNT DU PROGRES

BONS D'ÉQUIPEMENT

INDUSTRIEL ET AGRICOLE
 AMORTISSABLES EN 15 TRANCHES ANNUELLES

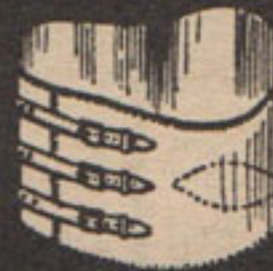
EMISSION
 10.000 Frs

REMBOURSEMENT
 10.500 Frs

INTERET ANNUEL
5% MAJORATION
 CALCULÉE EN FONCTION DE
 L'AUGMENTATION DE LA
 PRODUCTION INDUSTRIELLE

ON SOUSCRIT PARTOUT : BANQUES BUREAUX DE POSTE COMPTABLES DU TRÉSOR

Indispensable
 à votre
 Santé



MARQUE DÉPOSÉE
MOTO-CEINTURES
 en Cuir
A. BERL

20^{me} Rue des Jumeaux - TOULOUSE
 Demandons et indiquons
 Dépositaires
 Documentation sur demande

LE TUBVERSEUR

en caoutchouc n'est pas un simple
 tuyau, c'est un verseur avec entrée
 d'air et filtre s'adaptant indifférem-
 ment à tous les goulots.
 « TUBHUIL » robinet verseur orien-
 table avec ou sans tamis, en plastique
 pour huile ou carburant, peut
 demeurer sur le bidon.



Pour Jerricans : JERRYTUB

En vente chez tous les Agents Motos,
 au BHV, à la SAMAR, à MANUFANCE

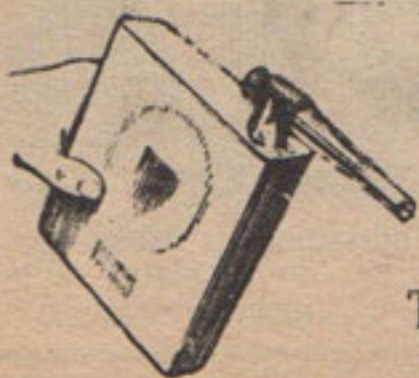
LE TUBVERSEUR

JOUY-sur-MORIN

Tél. : 31

(S.-et-M.)

Notices sur demande



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

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
 — AUX MEILLEURS PRIX —

au Service-Assurances « MOTO-REVUE », habilité à assurer pour
 Paris, Seine et Seine-et-Oise — 12, rue de Cléry - GUT. : 73-32

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

Pour toute correspon-
 dance avec « MOTO-
 REVUE », n'omettez
 pas de joindre un
 timbre pour la ré-
 ponse.



C'est
une
ASSURANCE

Starlett

CATÉGORIE 125 cc

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

C'est une création
MONET & GOYON



Grandes roues

Moteur Central

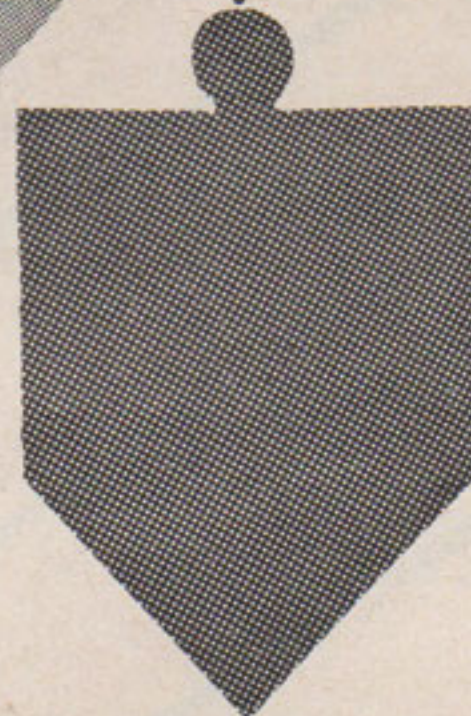
Suspension J.A. GRÉGOIRE



STABILITÉ

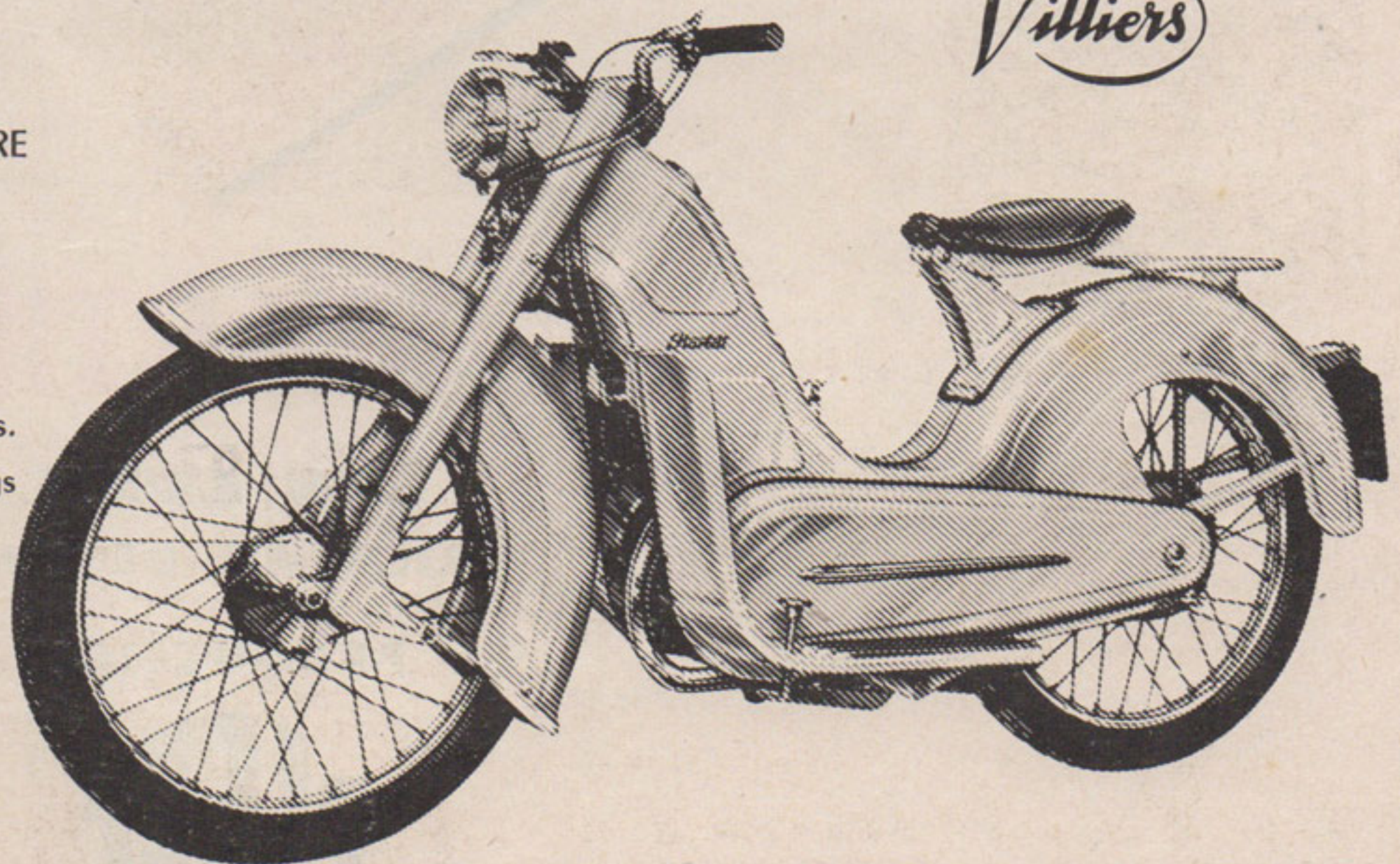


Monet Goyon
Koehler Escoffier



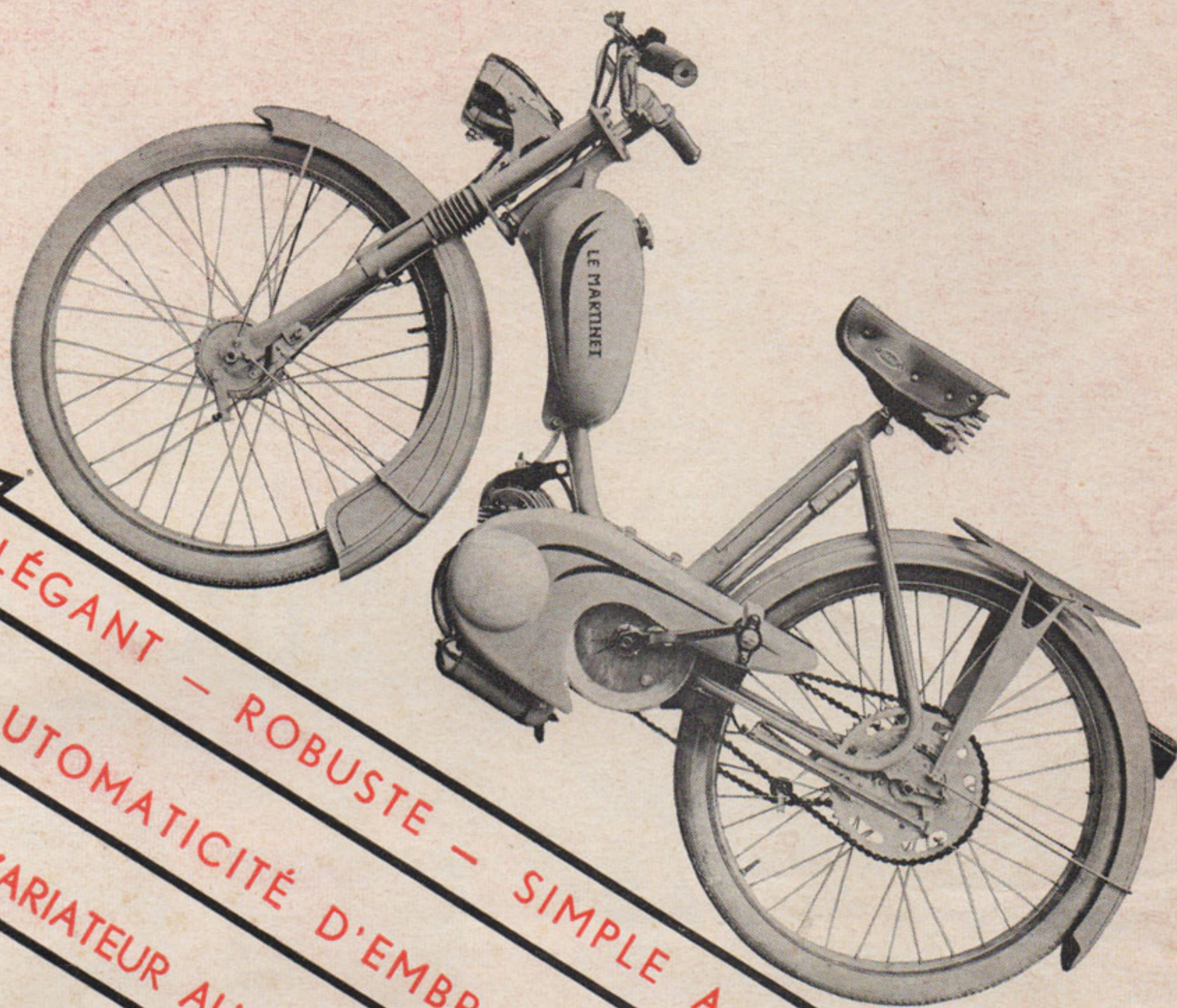
Moteur
licence

Villiers



CRÉATION PUBLICITAIRE MONET & GOYON

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



ÉLÉGANT — ROBUSTE — SIMPLE A CONDUIRE

AUTOMATICITÉ D'EMBRAYAGE

VARIATEUR AUTOMATIQUE DE VITESSE

" LE MARTINET "

DE LUXE

RIEN AU DESSUS

PRODUCTION



40, Avenue GALLIENI
BAGNOLET (Seine)

TELÉPHONE :
AVR on 21-19