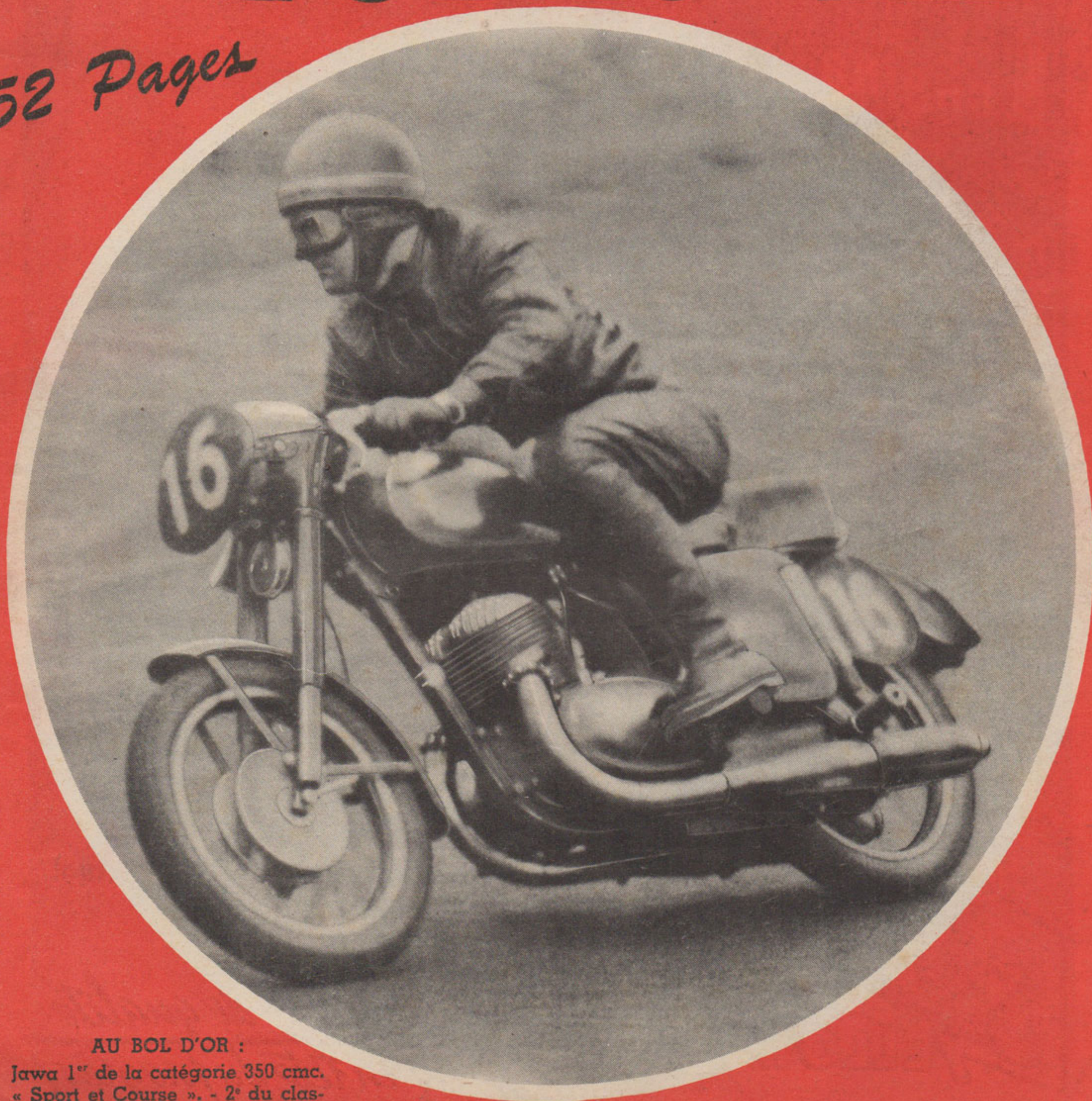


# Moto revue

44<sup>e</sup> ANNEE. — 16 JUIN 1956. — N° 1.294  
Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

28<sup>e</sup> BOL D'OR

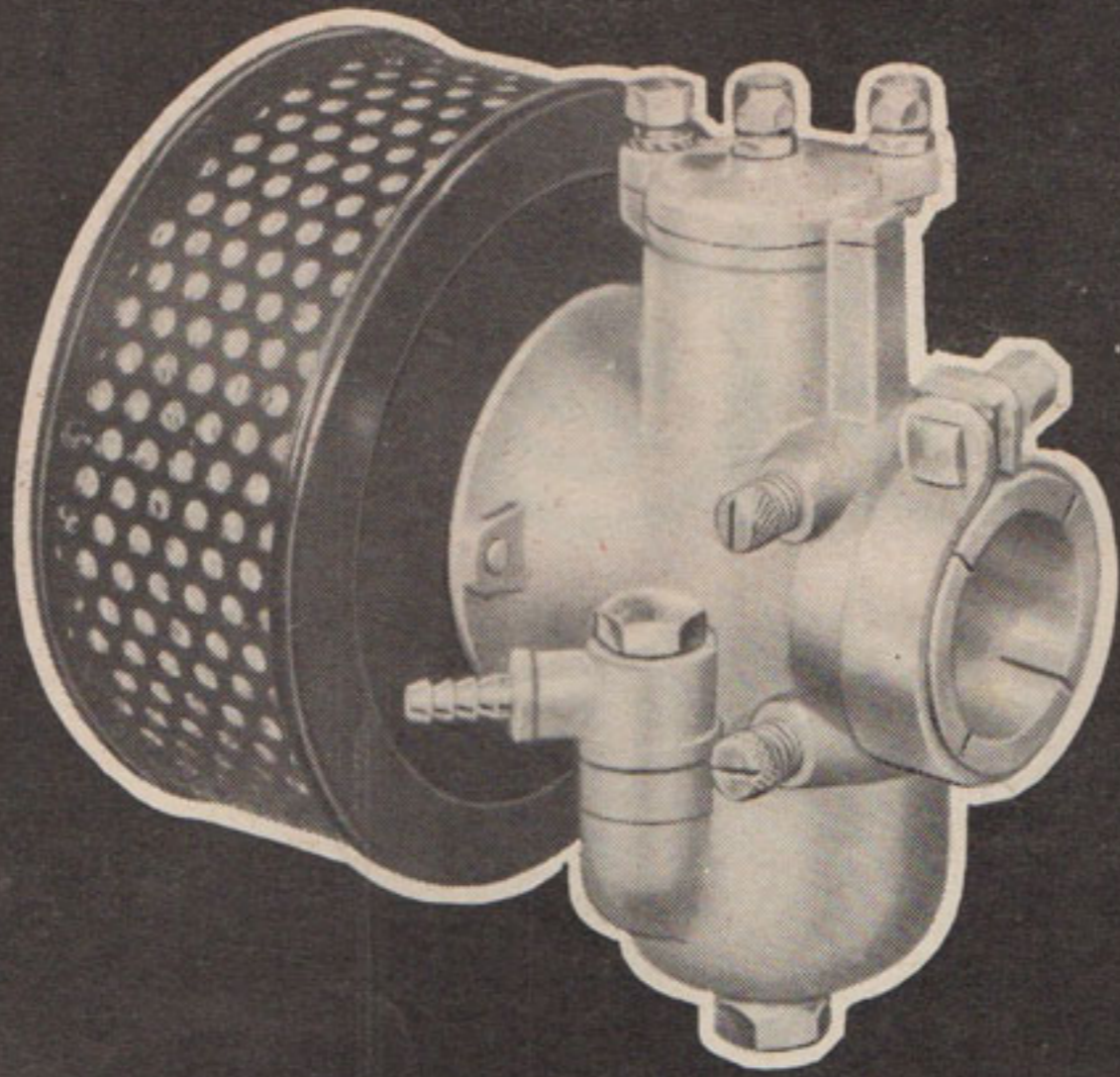
*52 Pages*



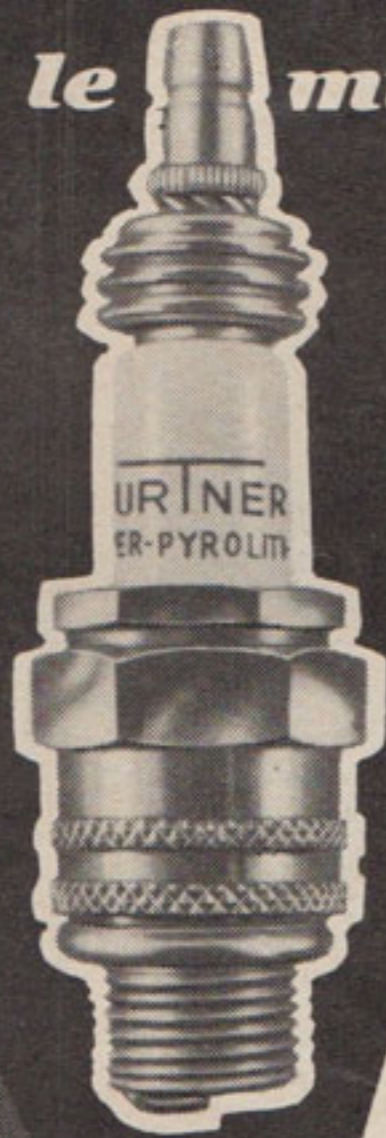
AU BOL D'OR :

Jawa 1<sup>er</sup> de la catégorie 350 cmc.  
« Sport et Course ». - 2<sup>e</sup> du clas-  
sement général à l'extraordinaire  
moyenne de 110,922 kmh. (record  
battu).

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance  
pour le minimum  
de consommation*



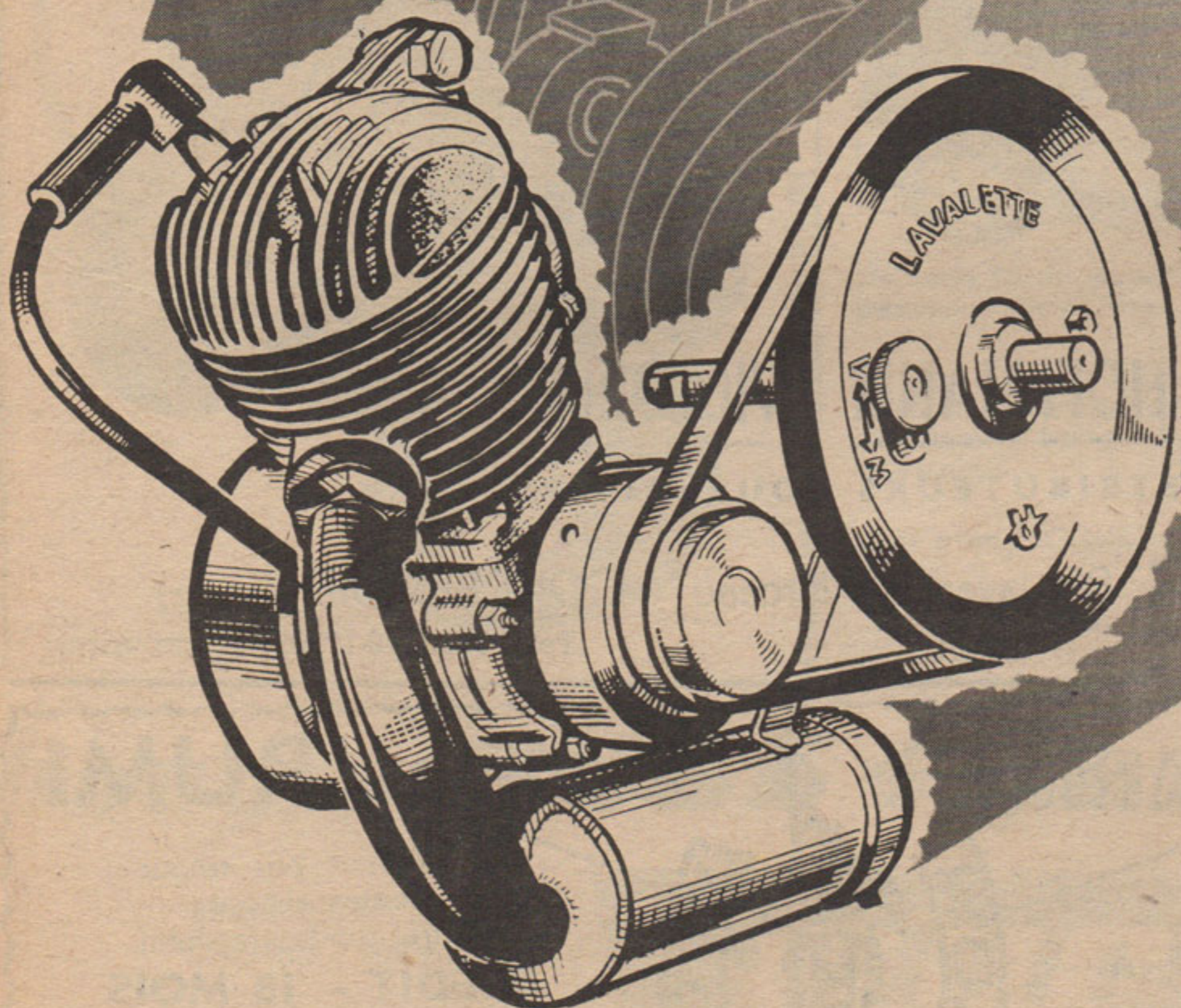
# **GURTNER**

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

# AML 50

MOTEUR 1 CV 8 AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

*S'impose pour  
votre cyclomoteur*



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



## A. C. LAVALETTE

32, Avenue Michelet - SAINT-OUEN (Seine) - MON. 99-60

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

**BSA**

**SUNBEAM**

**ARIEL**

**A LEVALLOIS-MOTOS**

**A. DUBOIS**

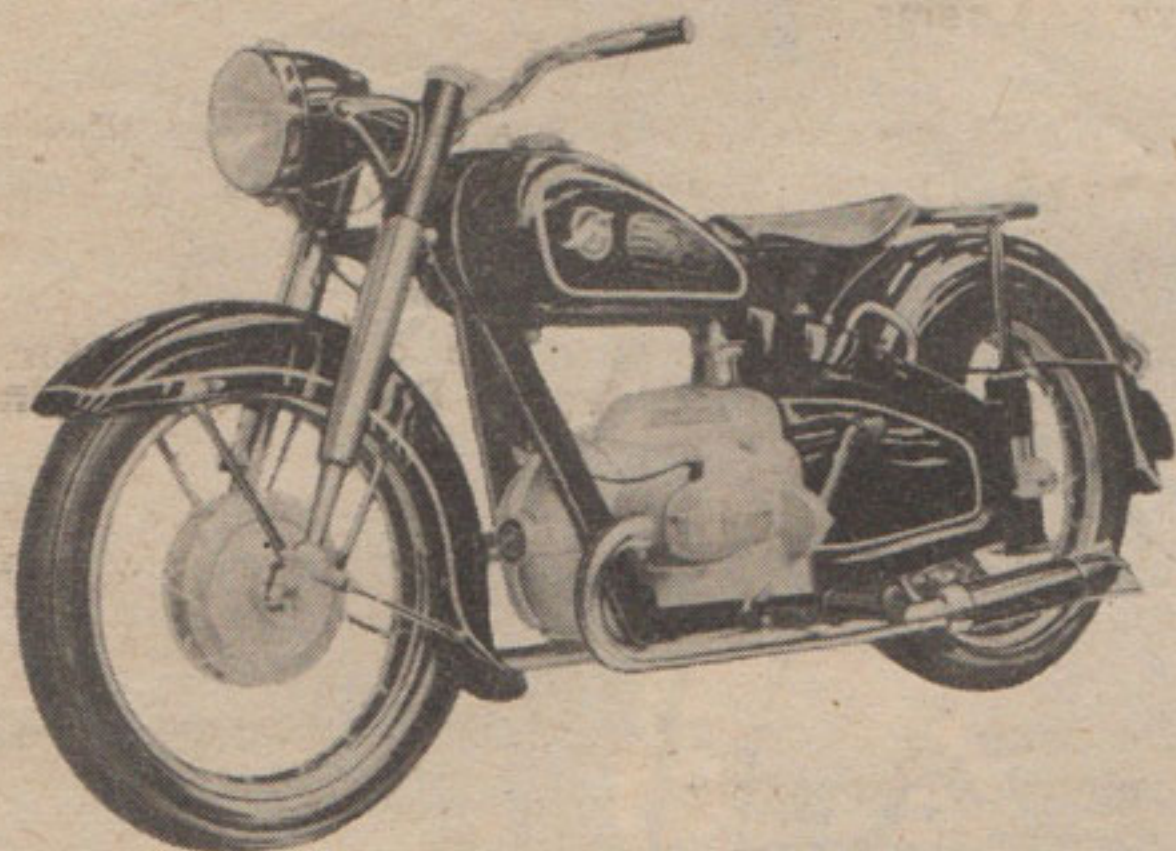
- 1° Livraison immédiate tous modèles. — 2° L'atelier le mieux organisé pour l'entretien et la garantie.  
3° Les meilleures conditions de **CREDIT** en 6, 9, 12, 15 mois, 20% comptant.  
4° Le stock pièces détachées complet. — Expédition contre remboursement.  
5° Bon vendeur c'est bien. Mais bon mécanicien,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

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

MÉTRO : A.-FRANCE

PER.19-73

Après la "Gouverneur"  
la sensationnelle "S 300"



**HOFFMANN**

La 350 "BERGMEISTER"

« Une magnifique réalisation  
pour le grand tourisme »



**VICTORIA**

DISTRIBUTEURS POUR LA FRANCE

**D.F.A. :** 89, avenue Marceau - COURBEVOIE (Seine)

Tél. : DEF. 16-17 (lignes groupées)

**BSA - ARIEL**

Tous modèles exposés  
et disponibles

Stock complet  
pièces détachées  
d'origine



**PUCH**



**SCOOTER : RUMI**

Expédition par retour  
toutes pièces  
contre remboursement.

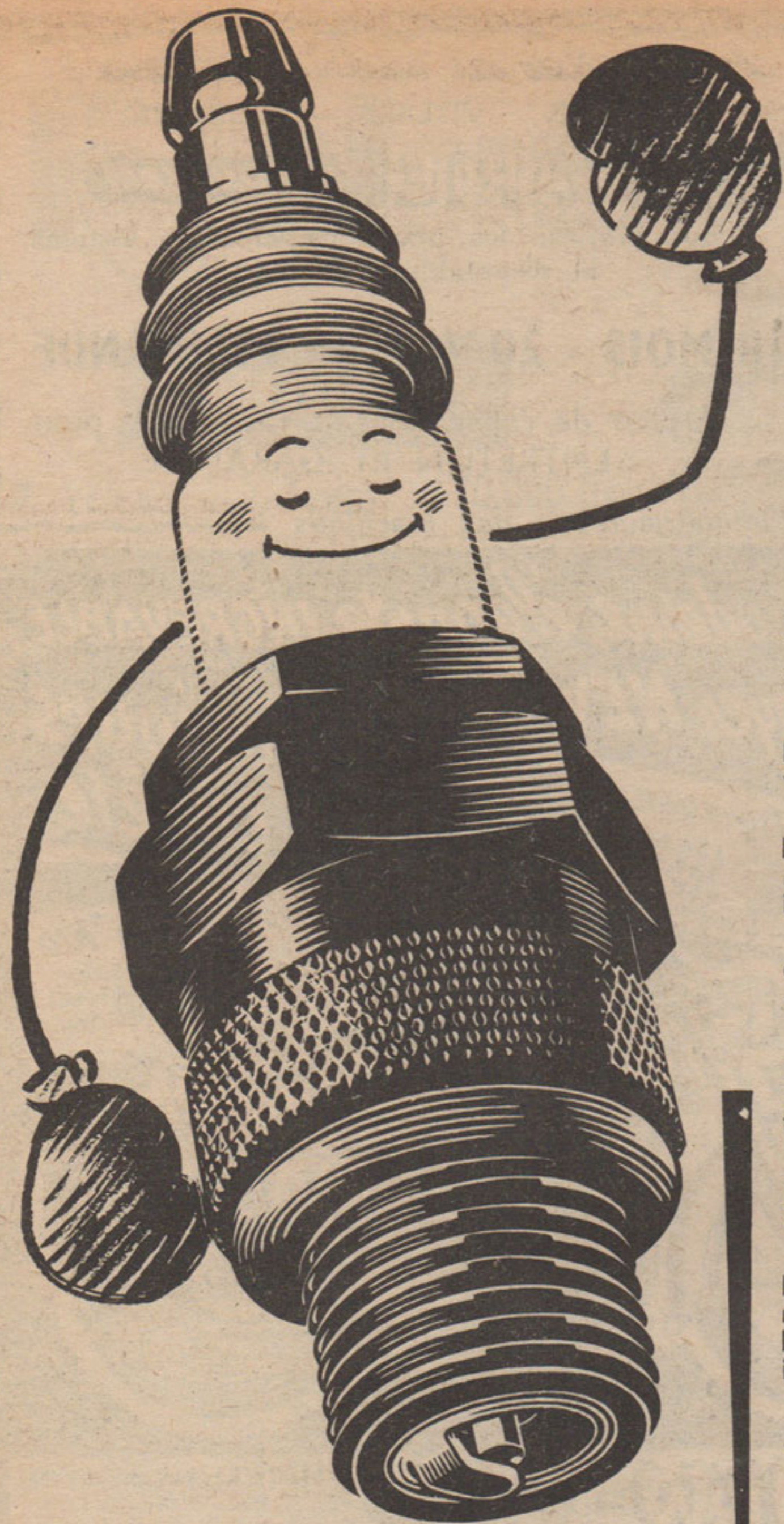
**CREDIT - 18 MOIS**

**GUZZI - HOREX**

De bien belles motos  
Des moyennes élevées  
Dans la meilleure qualité

Réponse :  
45 fr. timbres

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



*Jamais  
K.O*

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

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

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

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

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

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

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

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

**Dites-le à vos amis !**

***bougie ROSE Super étincelle***

Bougie Rose  
Série 101 : 385 F

**FLOQUET**

*la bougie dynamique*

# A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

Le spécialiste des machines anglaises

CROSS — VITESSE — TOURISME

**BSA ARIEL** **SUNBEAM**

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

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

STOCK PIECES B.S.A.  
 Envoi contre remboursement

Atelier de réparations et spécialistes pour  
 ENTRETIEN ET GARANTIE

La maison se charge de l'immatriculation des machines

*Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,*

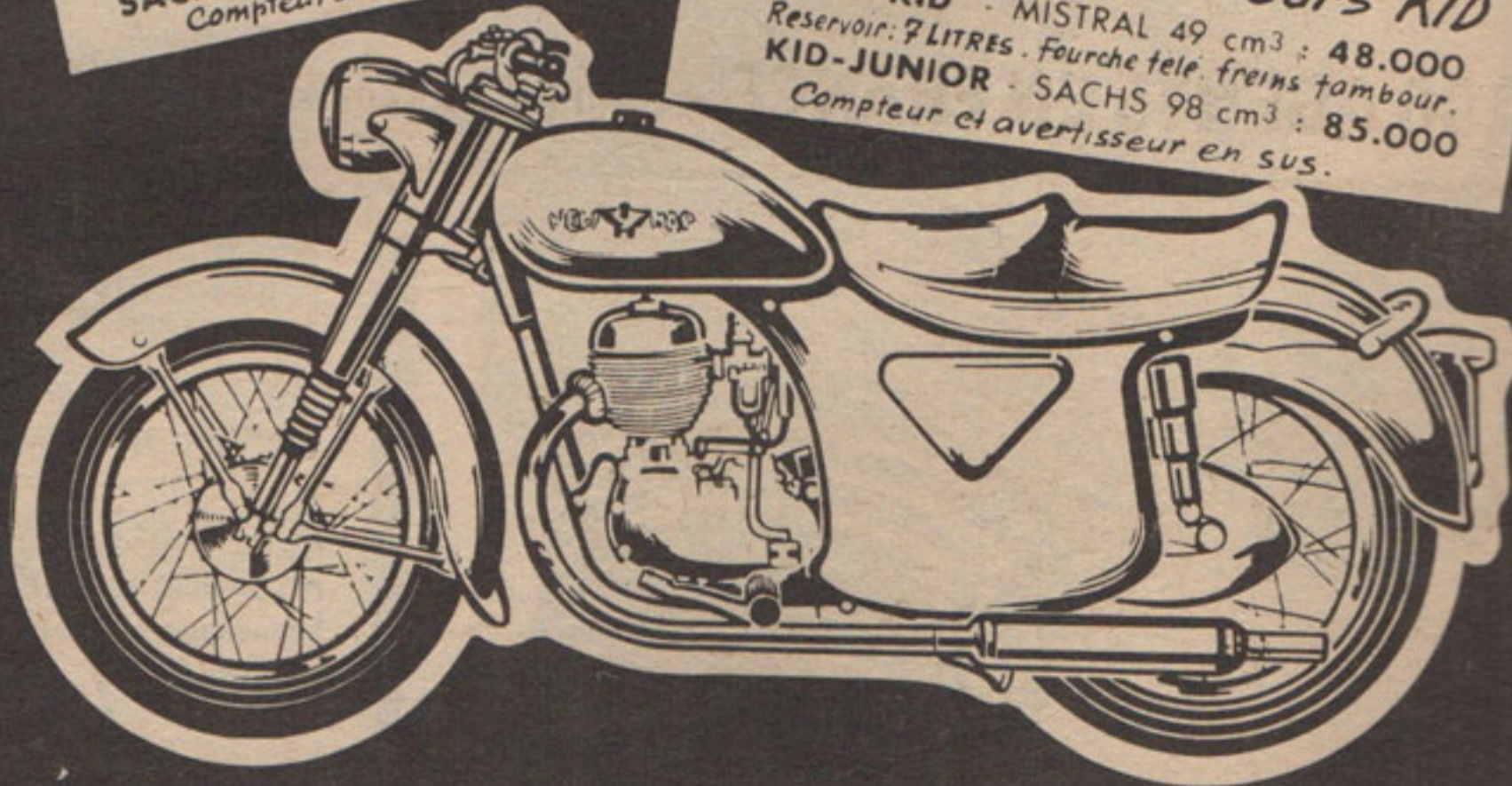
## PRINCIPAUX AGENTS

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

**VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête**

Ses prestigieuses "LEADER"  
 YDRAL 125 cm<sup>3</sup> : 134.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
 A.M.C. 125 cm<sup>3</sup> : 139.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
 SACHS 175 cm<sup>3</sup> : 169.500 (Selle monoplace)  
 Compteurs et avertisseur en sus

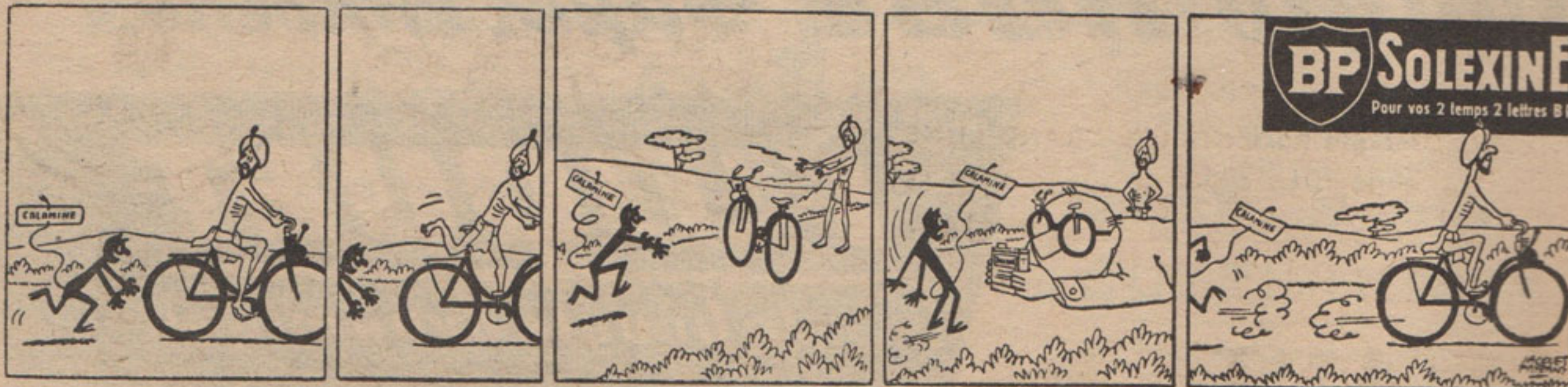
Ses cyclomoteurs "KID"  
 BABY-KID - MISTRAL 49 cm<sup>3</sup> : 48.000  
 Réservoir : 7 LITRES - Fourche télé. freins tambour.  
 KID-JUNIOR - SACHS 98 cm<sup>3</sup> : 85.000  
 Compteur et avertisseur en sus.



**NEW-MAP**

124, Av. Lacassagne, LYON

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



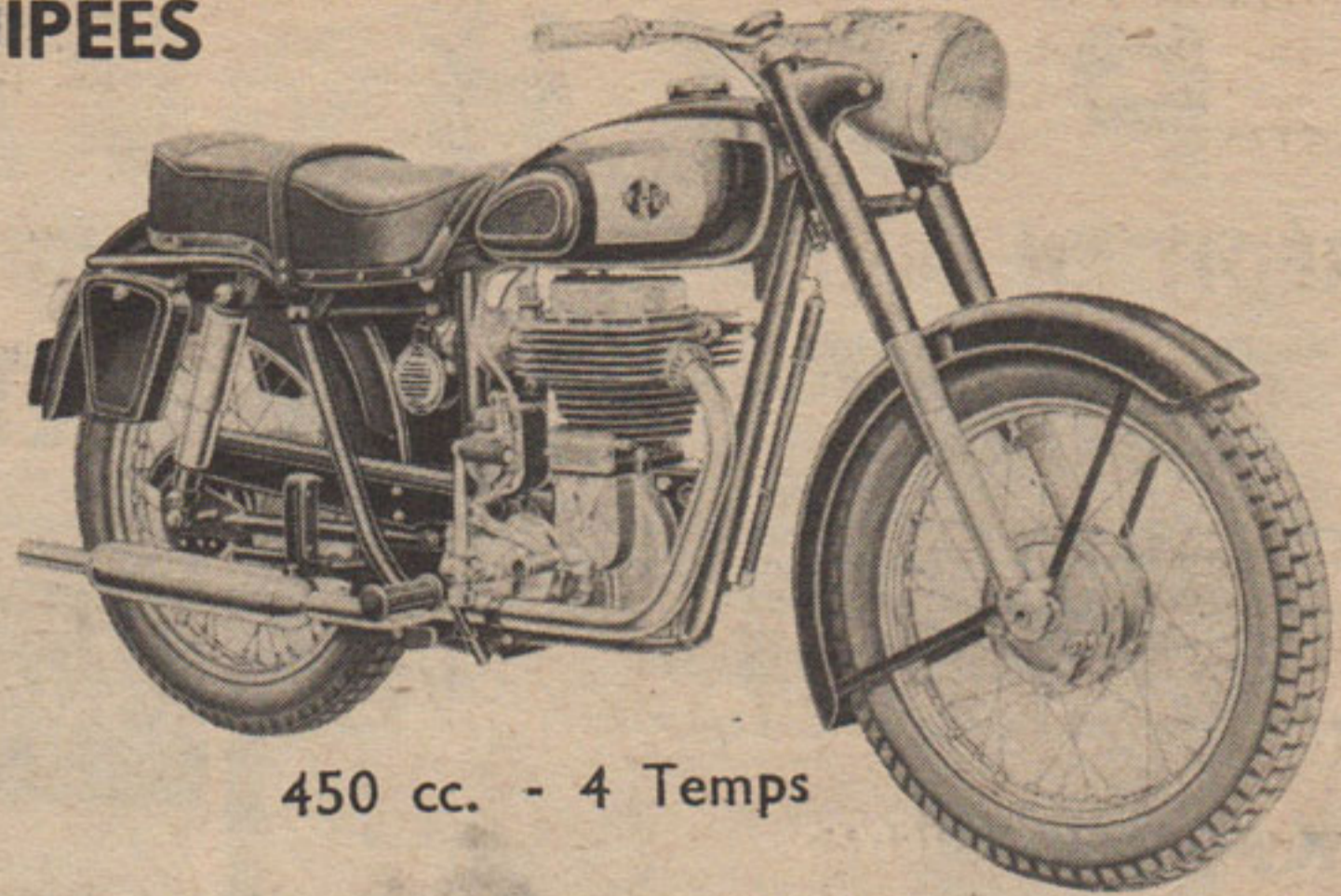
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

# FIN

ENTIÈREMENT  
ÉQUIPÉES

**5 MODÈLES**

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



450 cc. - 4 Temps

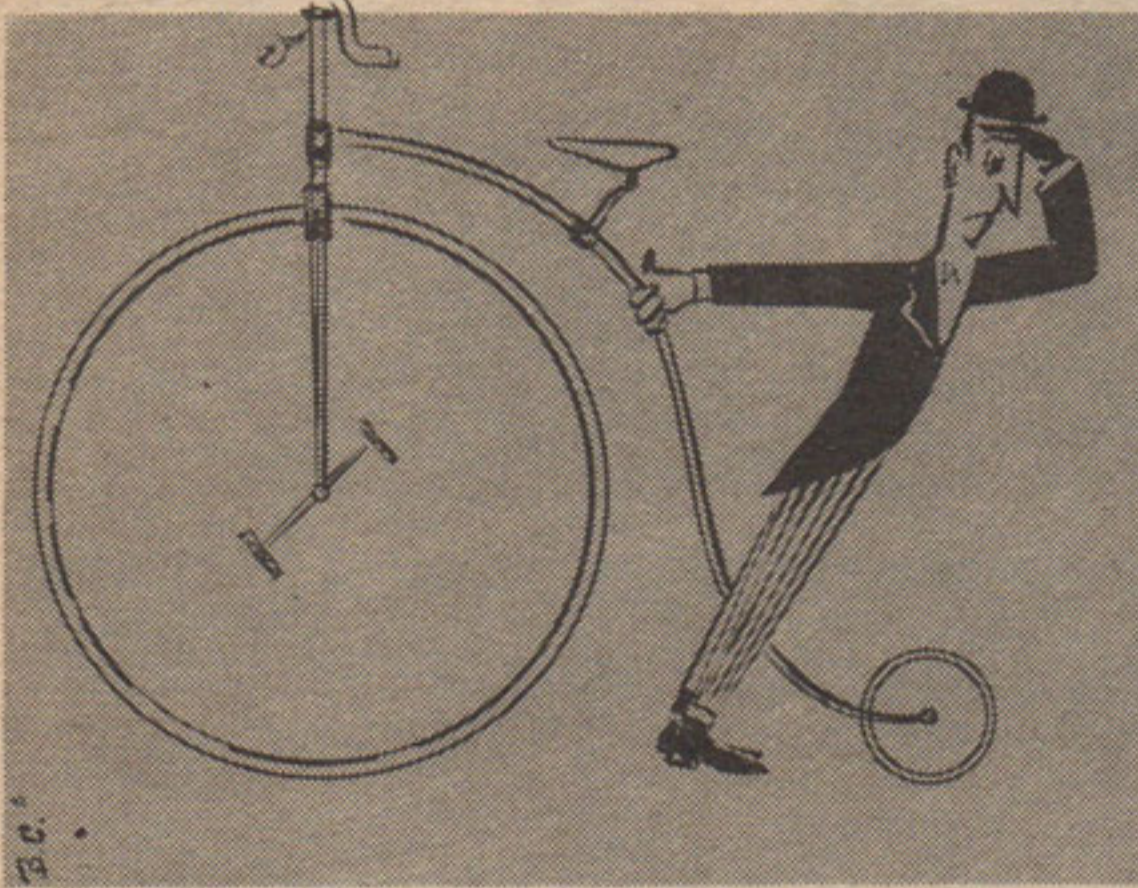
**FABRIQUE NATIONALE  
D'ARMES D'HERSTAL**

SUCCURSALE FRANÇAISE

4, rue Pierret - NEUILLY-s-Seine

MAI. 94-27

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

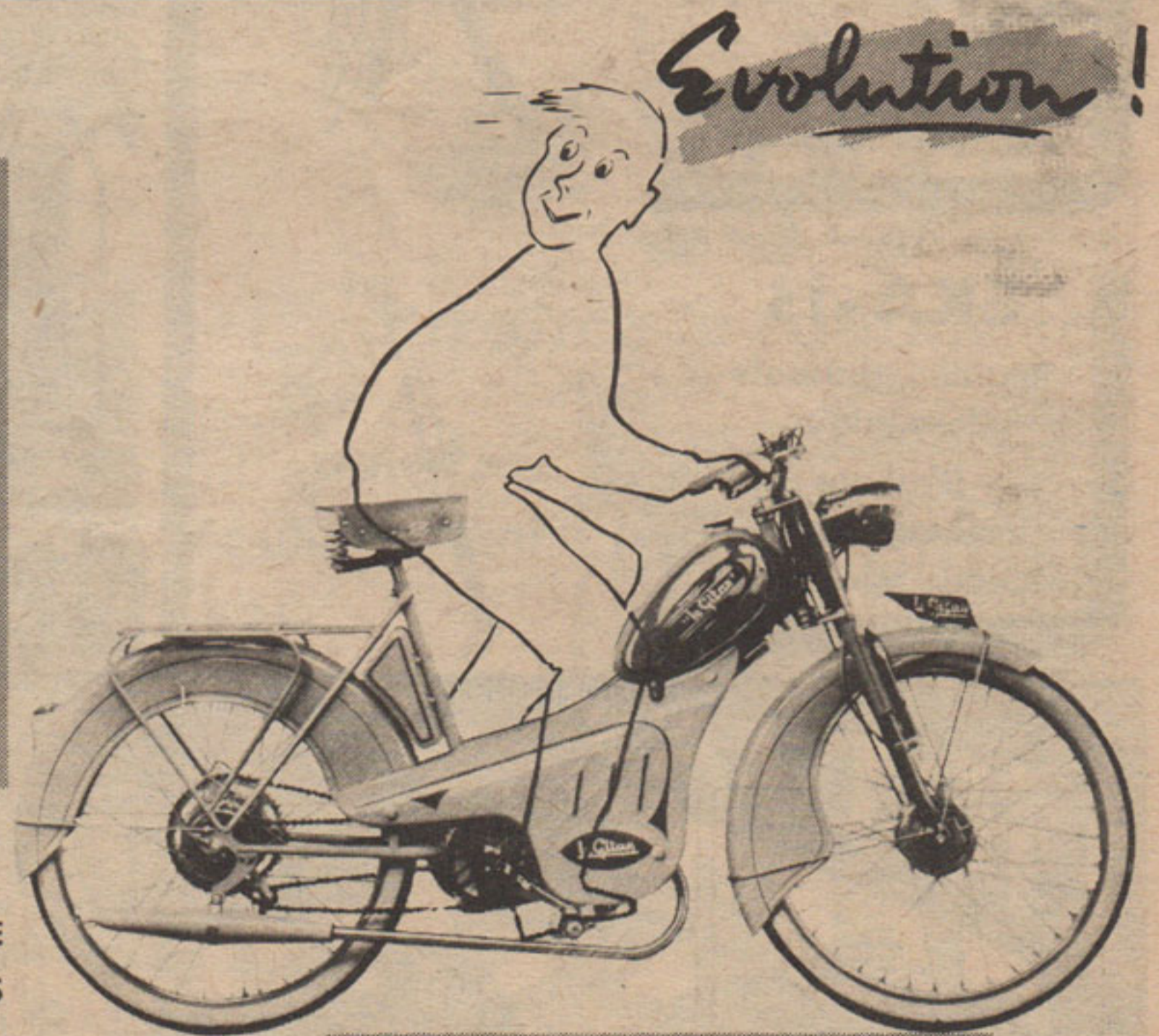


CYCLOMOTEURS MODÈLES GRAND LUXE

type 50 équipé du moteur VAP 55

type 55 équipé du moteur MISTRAL

**GITANE** MACHECOUL  
(Loire-Inférieure)



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

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

33, Bd Barbès - PARIS-18

# BARBES-MOTO

Téléphone : MON. 98-35

REPRESENTE LES 2 PREMIERES MARQUES

## PUCH - BSA

DISPONIBLES AVEC CREDIT DE 6 A 18 MOIS - ASSURANCE MALADIE GRATUITE

Ainsi que nos

### TERROT

### Lambretta

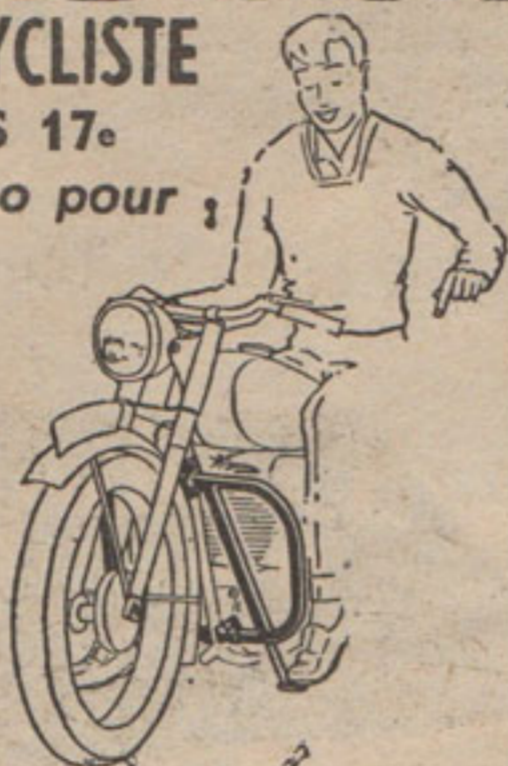
### CYCLO PALOMA

#### L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

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

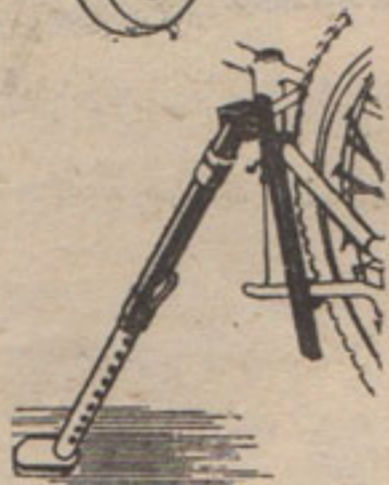
#### EKA-DUO

2 accessoires en 1 seul  
Pare-chocs avec  
béquille latérale  
télescopique.



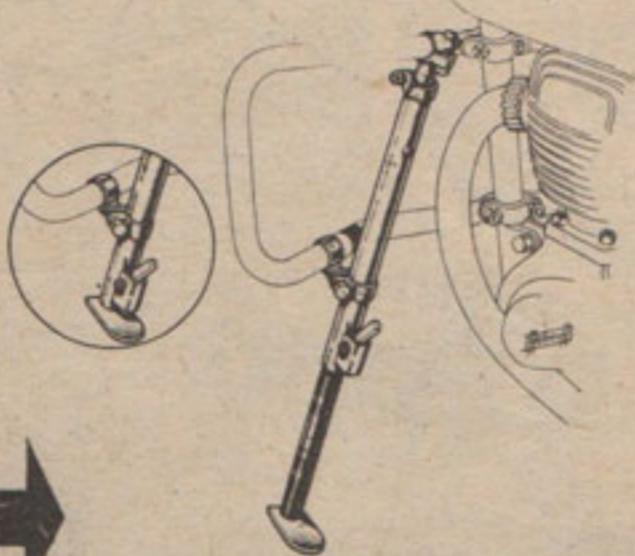
#### EKA-12

Béquille latérale  
télescopique.  
Adaptation facile  
sur tous cadres.



#### EKA-13

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



Sur votre cyclomoteur  
Sur votre scooter...

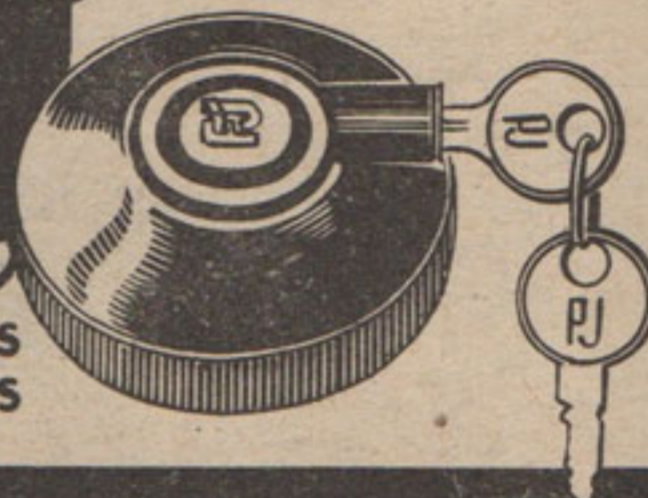
Solex  
Mobylette  
Casenave  
Lambretta  
Bernardet  
Mobyscooter  
etc...

*monster*

#### le bouchon ANTI-VOL

SUPER  
**PJ**  
AUTOMOBILES  
MOTOCYCLETES

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



PUB. Desbie

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

## MOTTAZ



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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

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



CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

# RAVAT



Une fabrication soignée  
\*  
Une ligne moderne  
et sobre

**CYCLOMOTEURS 50<sup>cm³</sup>**  
Standard, Normal, Luxe, G<sup>o</sup> Luxe

**VÉLOMOTEURS 100<sup>cm³</sup>**  
Léger, Tourisme, Luxe

**VÉLOMOTEURS 125<sup>cm³</sup>, 3 vitesses**

**VÉLOMOTEURS 125<sup>cm³</sup>, 4 vitesses**  
Luxe, Grand Luxe, Grand Sport

**MOTOS 175<sup>cm³</sup>, Tourisme et Grand Sport**

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

# WONDER

Établissements RAVAT - Saint-Étienne

*Sur la route*



PHOTO HENRI ALEXIS

votre

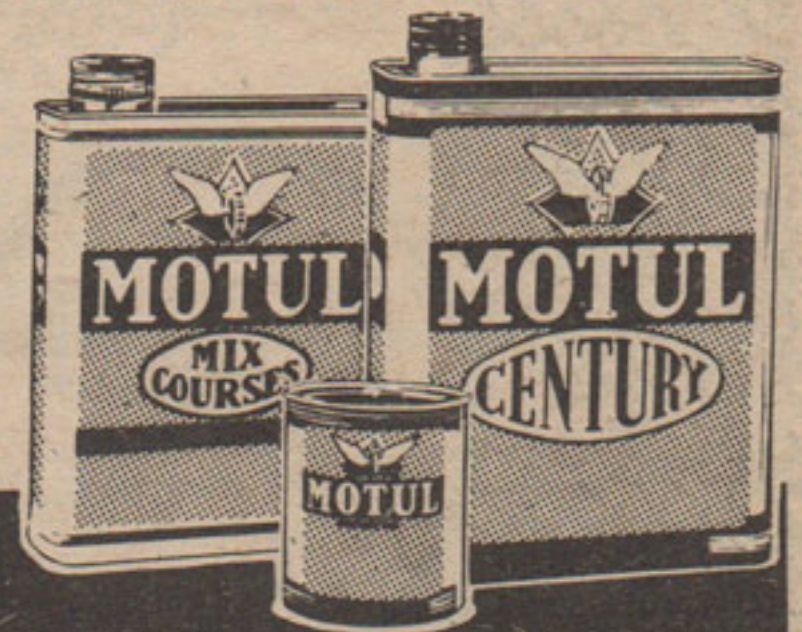
moteur

est **ROI**



...traitez-le comme tel

entretenez-le  
régulièrement  
avec



*l'huile*  
**MOTUL**

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

**1853** CENT ANS d'expérience  
et de recherches au service  
de la lubrification **1956**



# Moi! J'AIME LES DIMANCHES

...et comme mes amis  
j'utilise toujours...  
**BRET-OIL**

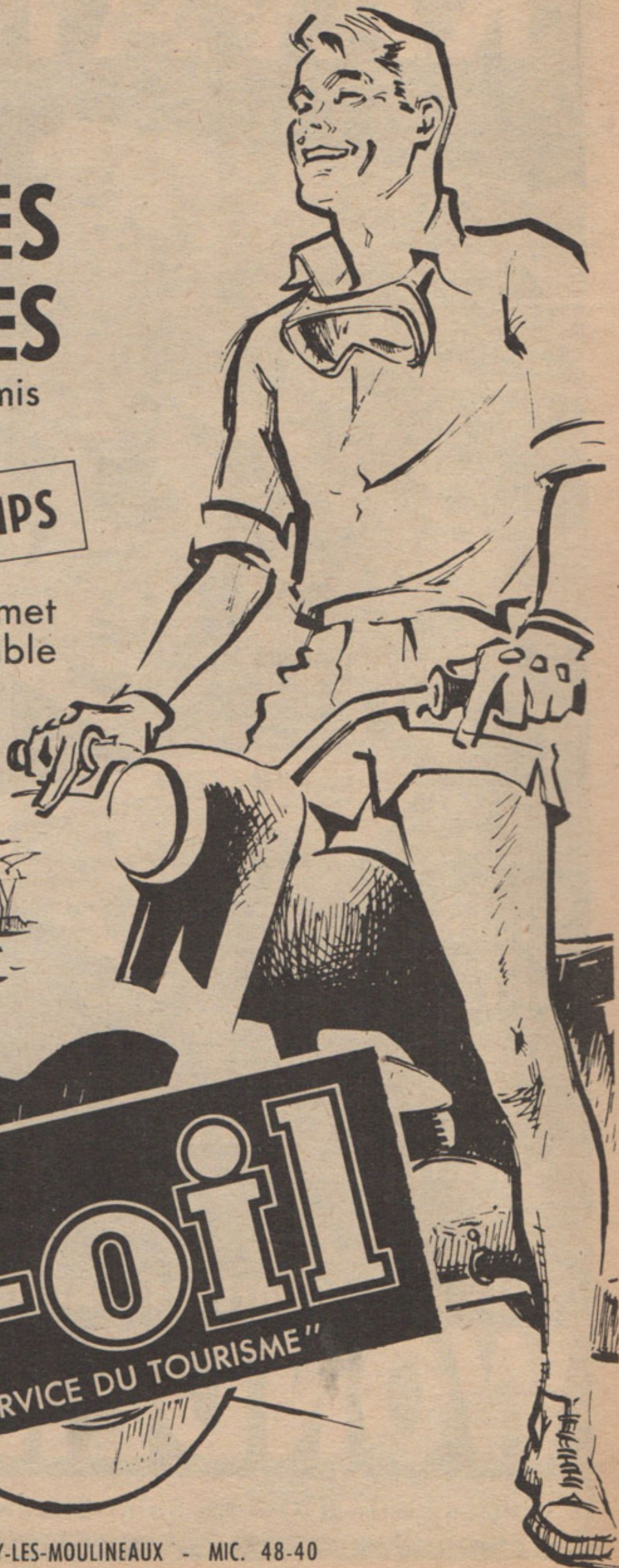
**SPÉCIALE 2 TEMPS**

qui nous permet  
d'arriver tous ensemble  
joyeux à l'étape!

"ELLE" SE MÉLANGE INSTANTANÉMENT  
ET RESTE DILUÉE DANS L'ESSENCE,  
ELLE BRÛLE PARFAITEMENT, SANS  
JAMAIS ENCRASSER.



Ravitaillez-vous  
aux pompes bleues  
**BRET-OIL**  
ou exigez  
les bidons bleus  
**BRET-OIL**



# Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

4, RUE JEANNE D'ARC - ISSY-LES-MOULINEAUX - MIC. 48-40

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



# NOTRE RÔLE

**N**OUS entendons répondre aujourd'hui à des questions qui nous sont posées très rarement de façon directe, mais qui n'en sont pas moins d'une importance essentielle à nos yeux car elles posent le problème même de notre fonction.

Quelle est la signification de nos essais ? Quel crédit nos lecteurs doivent-ils accorder aux résultats publiés ? Quel rôle entendons-nous jouer en testant des machines ?

Vous nous direz qu'il ne s'agit pas là d'un problème bien nouveau, puisque les essais de « Moto-Revue » remontent à un passé déjà relativement lointain. En fait, cependant, c'est l'élargissement des essais par l'adjonction d'un essai de consommation qui repose à nouveau le problème... si problème il y a.

× × ×

Expliquons-nous clairement : nous voulons que nos essais servent à la fois aux usagers et aux constructeurs. En d'autres termes, nous concevons notre rôle comme celui de « contrôleurs » et nous rendons compte des résultats de nos essais avec une objectivité que nous voulons aussi totale que possible. C'est pourquoi nous les « chiffons » au maximum ; c'est pourquoi nous nous efforçons de réunir chaque fois et pour chaque machine des conditions identiques ; c'est pourquoi nous indiquons toujours les conditions atmosphériques dans lesquelles se déroulent nos essais, etc...

× × ×

Tous nos efforts sont donc tendus vers une objectivité totale. Et s'il n'est évidemment pas possible d'éliminer de nos compte-rendus nos impressions personnelles, nous pensons qu'elles ne sont pas dénuées d'intérêt puisqu'elles sont, en définitive, basées sur de nombreux éléments de comparaison, aussi nombreux que nos essais.

× × ×

Penser que des problèmes d'intérêts commerciaux puissent influencer sur les résultats que nous publions est un non-sens. Et ceci pour deux raisons. D'abord les machines que nous essayons ne sont pas des « vues de l'esprit ». Elles existent, des usagers les achètent et ont donc tout loisir de vérifier nos résultats (et ils sont pour nous les plus sévères des critiques, car qui aime bien, châtie bien). Ensuite ce serait rendre un bien mauvais service aux constructeurs eux-mêmes que de ne pas mettre l'accent sur les imperfections de leur production, à un moment où des modifications peuvent encore être apportées. Loin de se formaliser de nos critiques, les constructeurs les acceptent comme un apport positif (sauf quelques rares exceptions).

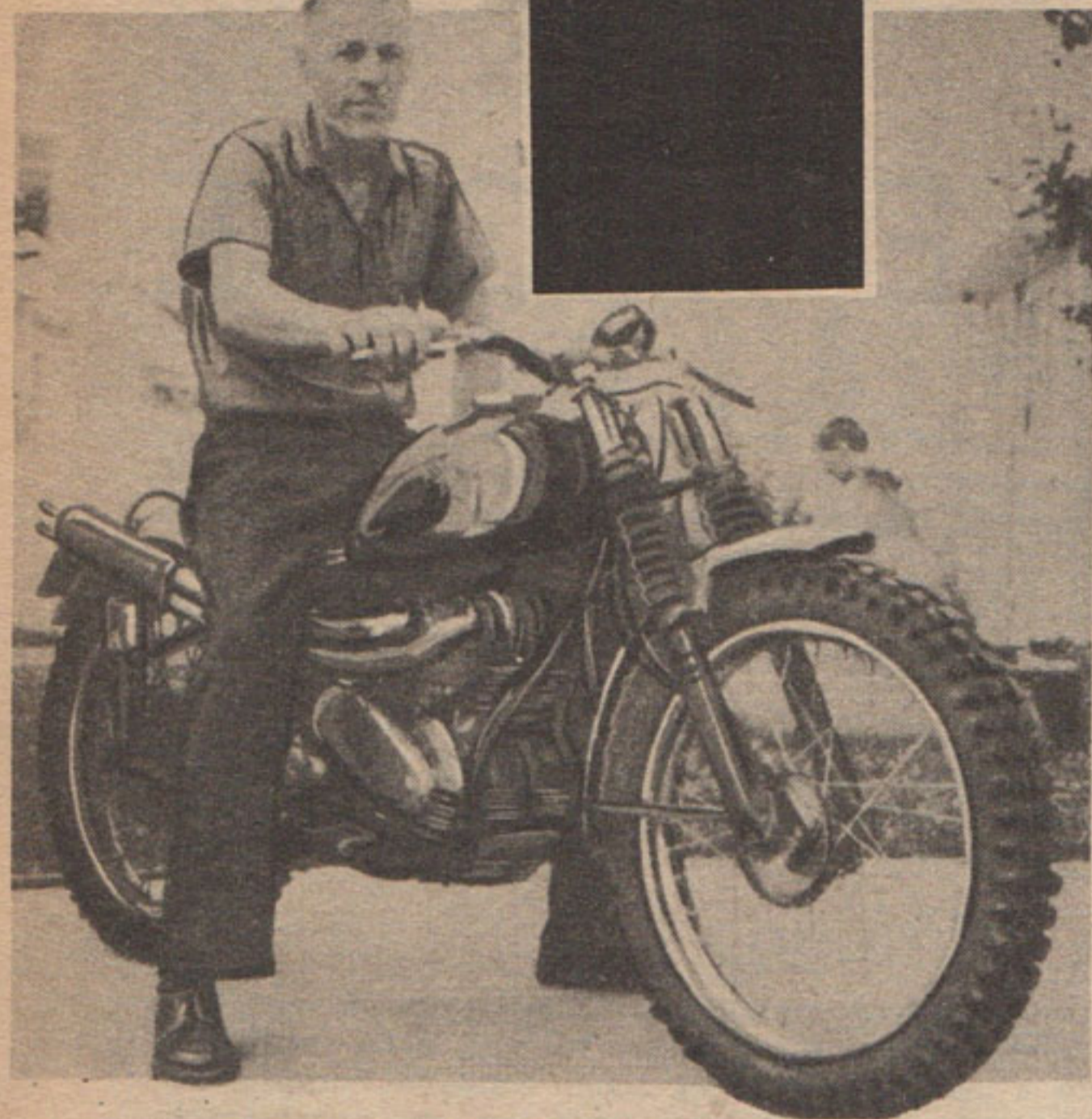
× × ×

Ce n'est pas par hasard si nous faisons cette mise au point au moment où commencent nos essais de consommation. Il s'agit là, en effet, d'un test qui intéresse au plus haut point les usagers... car ils sont souvent surpris de la différence qui existe entre leur consommation et celle annoncée par les prospectus. C'est dire que ces essais doivent être conduits par nous avec une rigueur absolue (qui justifie la longue mise au point qui les a précédés) et que surtout, il ne saurait être question de camoufler la réalité, aussi belle ou aussi triste soit-elle.

× × ×

Et, pour toutes les raisons énoncées ci-dessus, c'est ce que nous entendons faire. La déjà longue série de nos essais précédents est le meilleur garant que nous puissions donner à nos lecteurs.

# LES AMERICAINS AUSSI...



## encore un distributeur rotatif

*M. A. Zimmerman nous présente sa motocyclette de moto-cross équipée d'un moteur de sa conception, à distributeur rotatif, dont on trouve le dessin ci-dessous.*

UNE distribution classique, laissant supposer tout un ensemble complexe de pièces animées d'un mouvement alternatif, a toujours éveillé dans un esprit « mécanique » une certaine répulsion, qui, en général, mène en droite ligne à l'idée du distributeur rotatif.

Il n'y a pas si longtemps (Moto-Revue N° 1.259-61-63) nous consacrons une importante étude à ce sujet, série d'articles qui prenait en partie pour base (pour les quatre temps) les récentes études faites par NSU dans ce domaine.

× × ×

Aujourd'hui, c'est de l'autre côté de l'Atlantique que nous parvient une intéressante réalisation due à Merrit A. Zimmerman, de Cleveland, Ohio, tôlier de son état.

× × ×

Il y a de cela 5 ans, notre américain créa et réalisa un 250 cmc. twin en V (on est américain ou on ne l'est pas !) sur lequel les soupapes étaient commandées hydrauliquement (ce qui est également très américain).

Ce moteur donnait satisfaction mais ne développait que 12 CV à 7.000 t-m, ce qui était peu en regard du régime.

C'est alors que Zimmerman s'attaqua au problème du distributeur rotatif et créa un autre prototype en partant des carters et cylindres

de son précédent 250 cmc. et sur lequel il adopta des nouvelles culasses avec un distributeur du genre cross.

La disposition en V fermé (45°) des cylindres permettait en outre d'avoir une commande très aisée des distributeurs par une cascade de pignons commune.

### 45 CV A 12.000 T.-M.

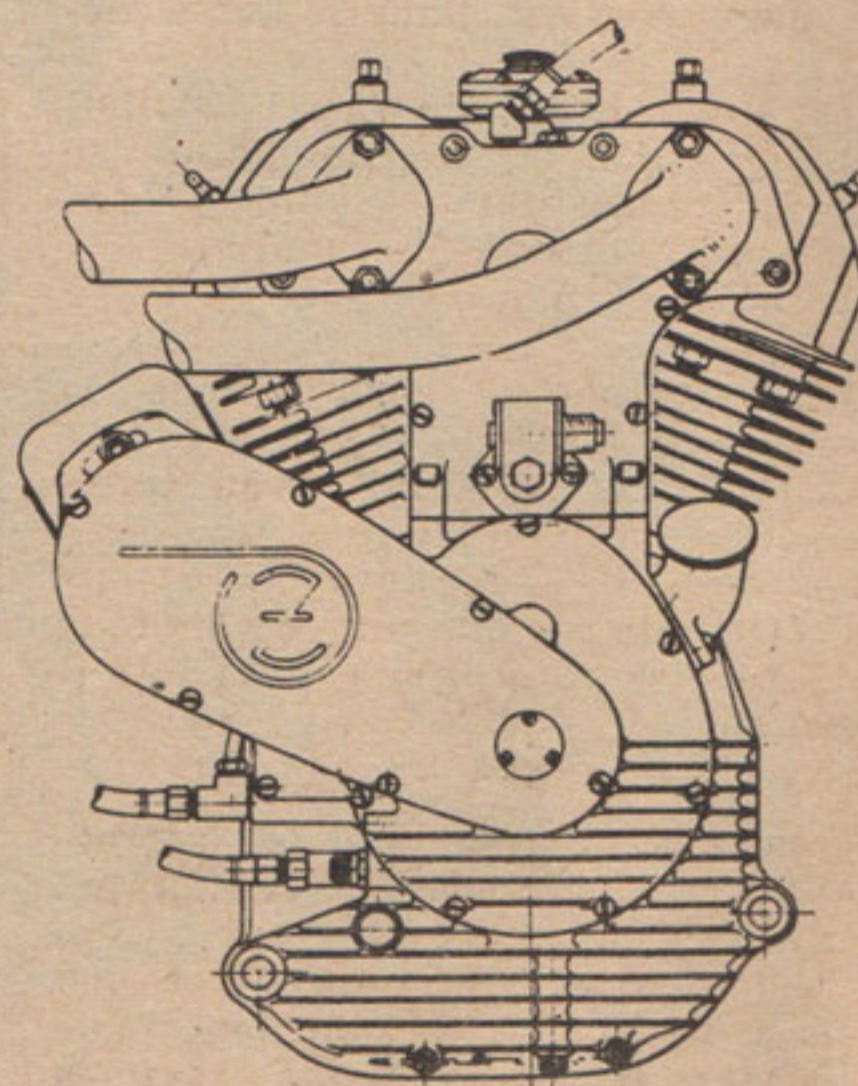
La cylindrée exacte du moteur est de 244 cc., le taux de compression est de 12 à 1, soit une valeur exceptionnellement élevée que l'on ne rencontre que sur un moteur compétition. Mais, en fait, le Zimmerman est bien un moteur compétition, car son auteur espère 45 CV à 12.000 t.-m., soit une puissance spécifique de plus de 180 CV au litre !

Pour le moment, et avec le taux de compression précité, le moteur développe déjà la remarquable puissance de 39,5 CV à 9.000 t.-m., l'essence employée étant du super américain du commerce de 85, 90 d'octane.

### LA REALISATION

Une cascade de pignons entraîne les deux distributeurs rotatifs qui sont du type à boisseau tournant.

Cet entraînement se fait, contrairement à l'habitude, du côté échappement. Ceci a été choisi afin que l'huile contenue dans le carter de



distribution contribue également au refroidissement des boisseaux par l'intermédiaire de leur pignon d'entraînement. Cela permet aussi de réchauffer plus rapidement l'huile moteur lors des départs à froid.

Chaque boisseau tourne dans les culasses sur des roulements à billes et présentent, du côté gauche, leur face admission, et, du côté droit, leur face échappement.

Le profil intérieur du boisseau (qui sert de canalisation aux gaz) est aussi correct que possible au point de vue aérodynamisme.

La section de la lumière d'admission, tout comme celle de la lumière d'échappement qui donnent accès aux gaz dans la culasse, est de forme carrée avec des angles arrondis.

Ce distributeur étant traversé sur sa demi-longueur sensiblement par les gaz frais d'admission, et sur l'autre par les gaz chauds d'échappement, il s'établit un certain équilibre dans la température qui varie de 175 à 315° environ, suivant les régimes de fonctionnement.

La lubrification de ces distributeurs est assurée sous pression par des canalisations forcées dans l'épaisseur même de la culasse.

Toutefois, l'auteur de ce moteur ne donne pas plus de détails en ce qui concerne la lubrification et surtout l'étanchéité de ses distributeurs prévus pour un moteur devant tourner à 12.000 t.-m.

Ceci étant fait, bien entendu sciemment, car c'est là où réside toute la difficulté dans la réalisation d'un moteur à distributeur rotatif. On sait cependant que le corps du distributeur tournant dans la culasse est « élastique » comme l'est par exemple un segment. Ce dispositif donne entière satisfaction, aucun grippage n'ayant jamais été à déplorer.

En outre, la liaison entre distributeur et chambre de combustion se fait au moyen d'une « lumière rapportée » en bronze phosphoreux.

× × ×

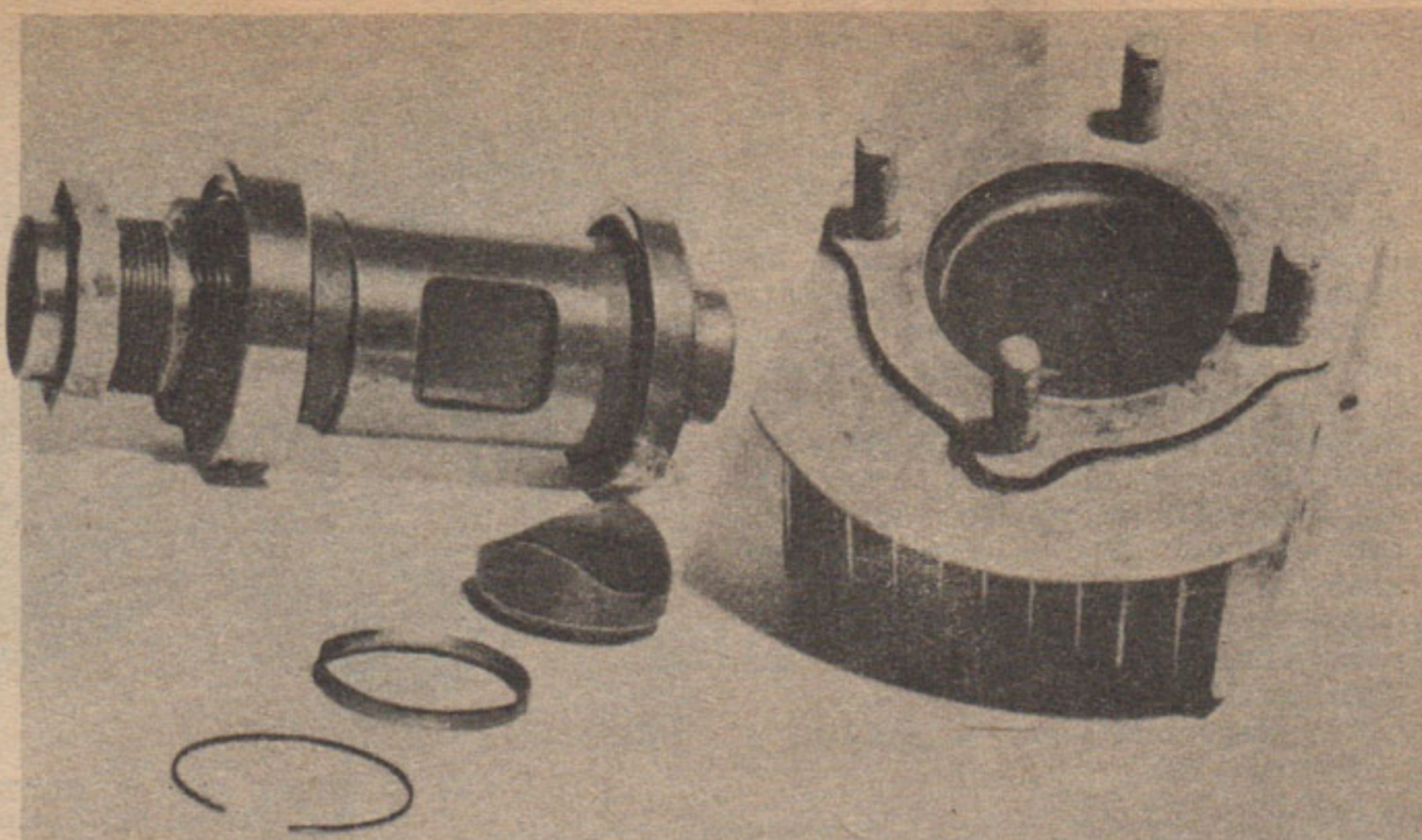
Nous passerons sous silence la réalisation de l'embellage des carter, etc..., ceci débordant du cadre de cet article. Notons toutefois qu'exceptés de très rares pièces, tous les éléments composant ce moteur ont été conçus et réalisés par Zimmerman.

× × ×

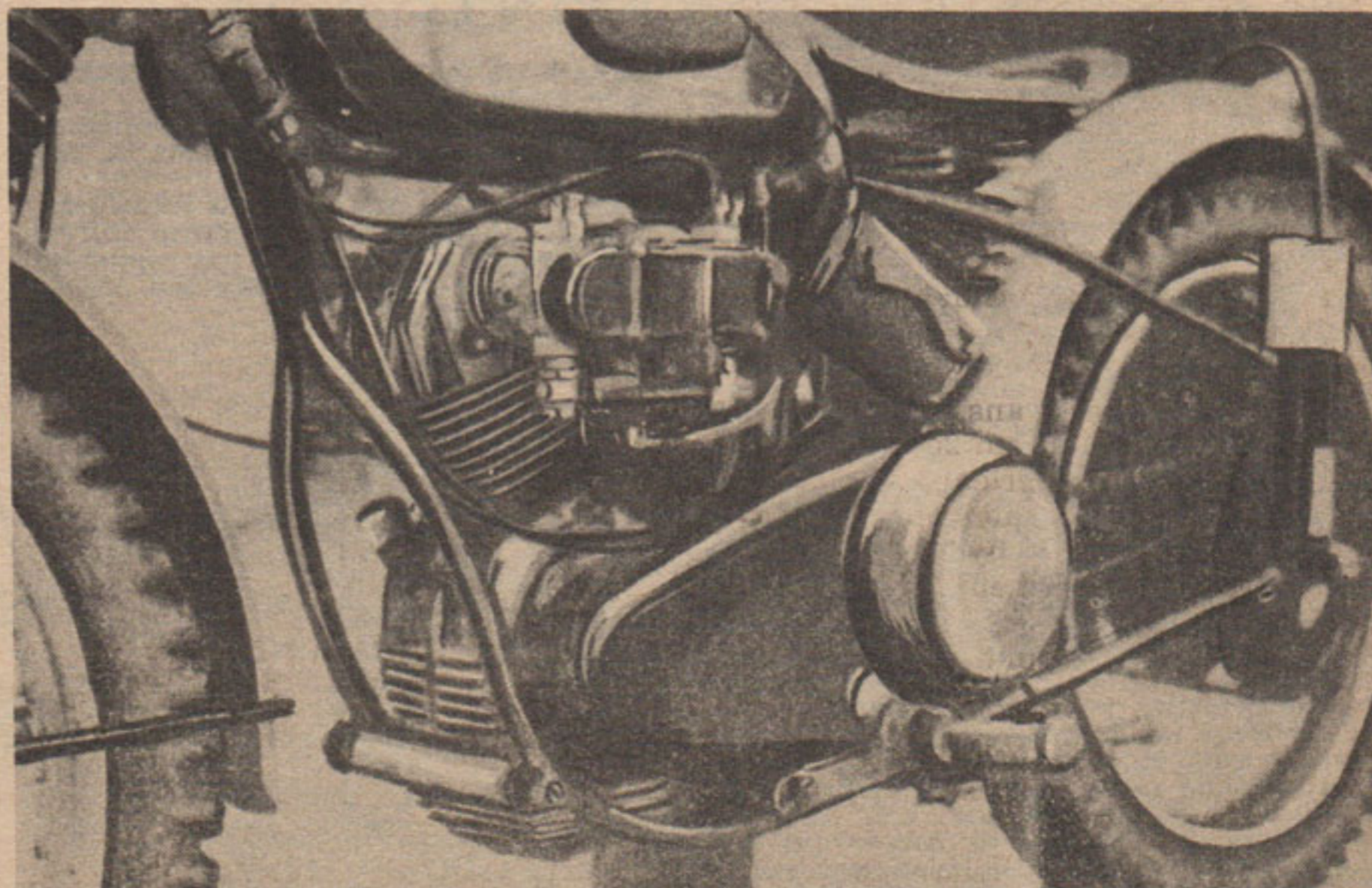
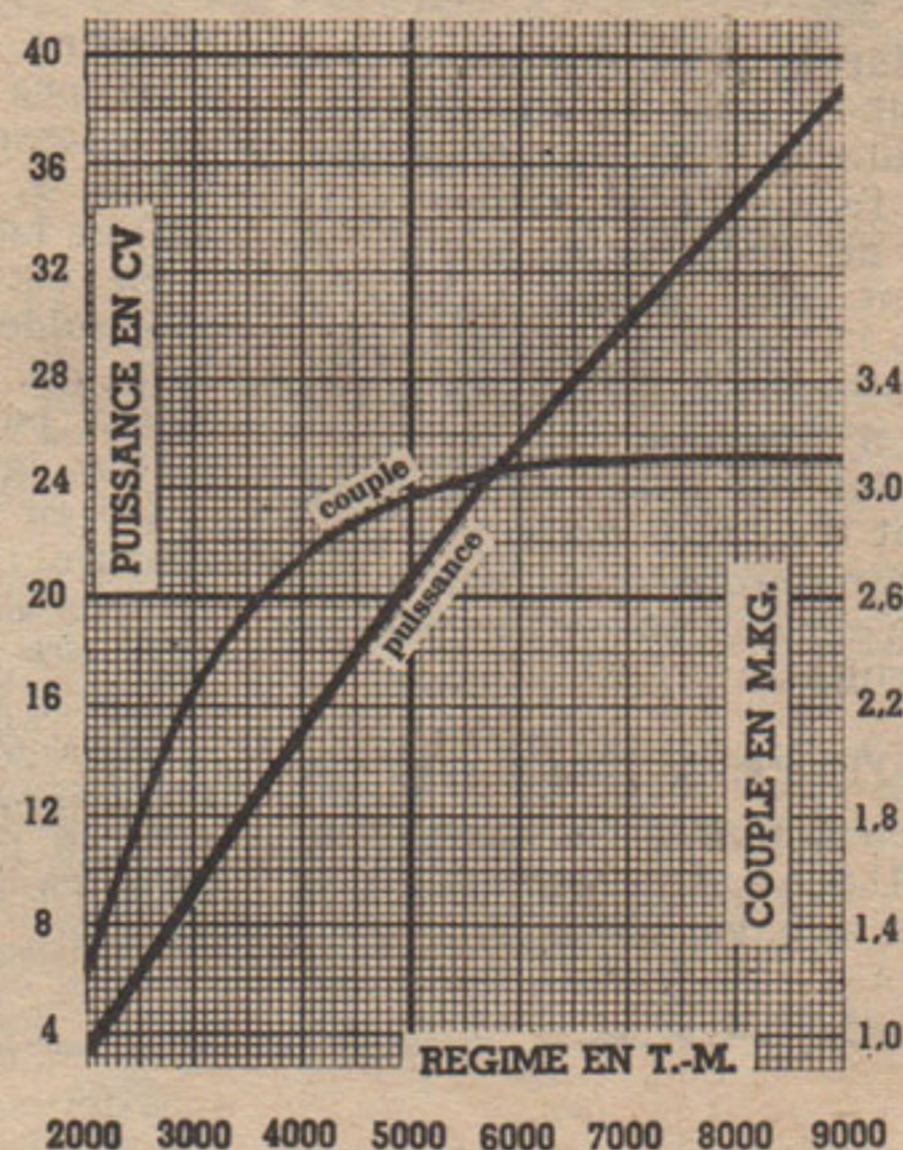
Revenons un peu sur les performances réalisées par ce moteur et contrôlées au banc.

Ce moteur a déjà tourné à 15.000 t.-m. sans charge, simplement pour constater si à ces hauts régimes l'ensemble tenait, si des vibrations apparaissaient, etc...

En charge, ce moteur a déjà tourné en fonctionnement normal à 9.000 t.-m., ce qui est encourageant ; mais



*Ci-dessus : voici le boisseau tournant assurant admission et échappement. La section de passage des gaz est rectangulaire. Ci-contre : les courbes de puissance et de couple déjà obtenues et ci-dessous : vue du bicylindre en V côté admission.*



ce qui l'est plus encore, c'est que la courbe de puissance est sensiblement rectiligne : 5 CV à 2.300 t.-m. - 10 CV à 3.100 t.-m. - 15 CV à 4.000 t.-m. - 20 CV à 4.900 t.-m. - 25 CV à 5.800 t.-m., etc... pour en arriver à 39,5 CV à 9.000 t.-m.

Remarquable également est le couple, dont la valeur spécifique atteint le chiffre de 12,8 m/kg. Ce couple, en outre, est à peu près constant de 6.000 à 9.000 t.-m., ce qui permet de prévoir encore une sérieuse augmentation de puissance avec un accroissement de régime. Ces résultats ont été obtenus avec un diagramme de distribution symétrique, donné par des lumières diamétralement opposées sur le boisseau du distributeur.

Ce diagramme est le suivant :

A.O.A. : 20°

R.F.A. : 70°

A.O.E. : 70°

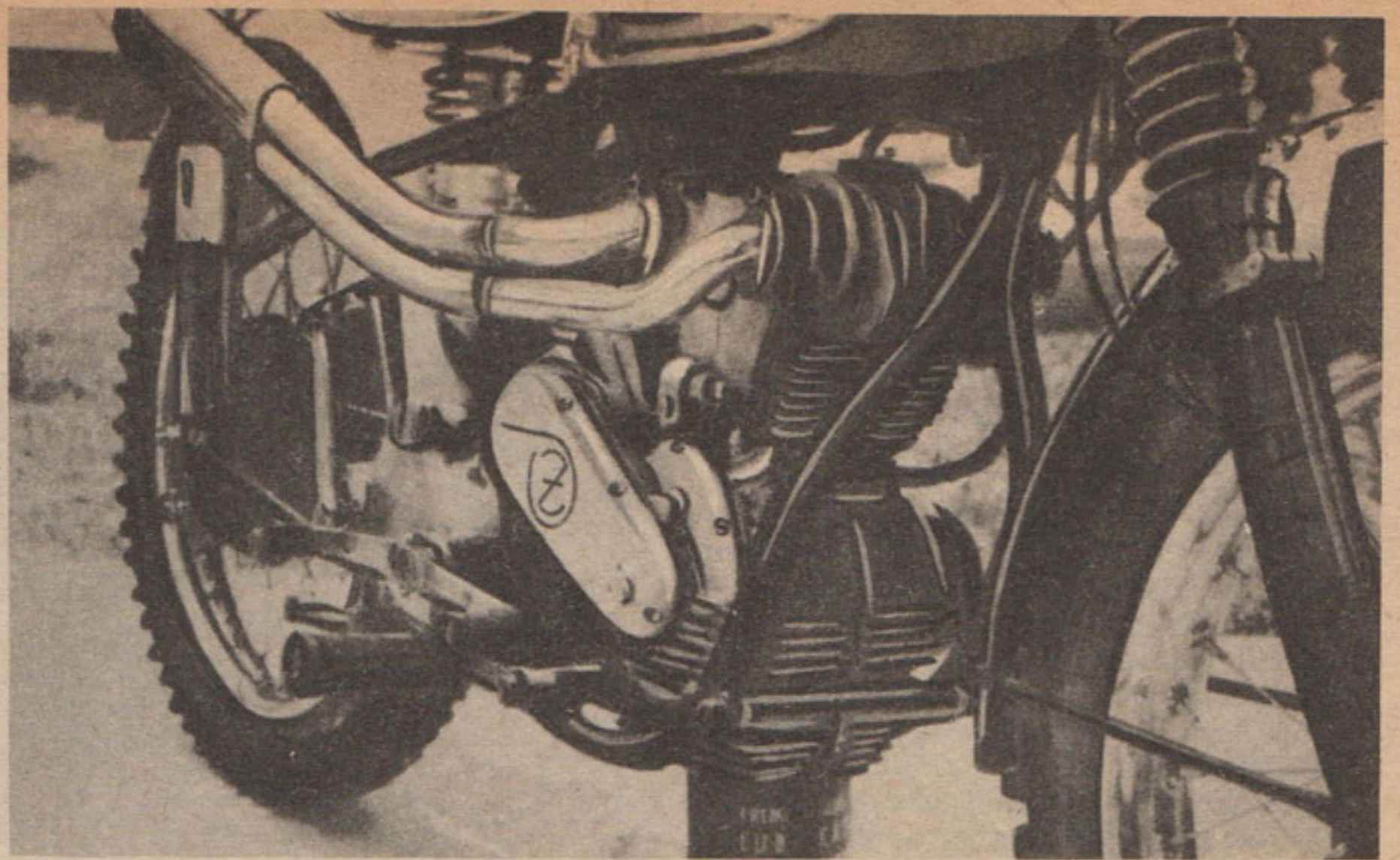
R.F.E. : 20°

soit des durées d'admission et d'échappement de 270° — 40° de croisement seulement. Zimmerman estime qu'en réduisant le retard à la fermeture de l'admission à 55°, et en donnant une même valeur à l'avance à l'ouverture de l'échappement, il obtiendrait un couple à bas régime bien meilleur.

Nous sommes, pour notre part, entièrement d'accord, mais, par contre, nous ajouterons qu'à haut régime, nous n'aurions sûrement pas les mêmes résultats.

### LE PROTOTYPE A DEJA GAGNE

Vu le caractère très spécial du sport aux U.S.A., et la cylindrée, très faible pour le pays, de ce moteur, la



Vue du moteur côté échappement. Ceux-ci sont surélevés vu la destination du modèle.

machine équipée du Zimmerman ne s'est pas alignée dans les épreuves de vitesse pure, mais dans les « Enduros », épreuves tout-terrain de longue haleine.

Et cette participation s'est bien vite soldée par quelques beaux résultats qui, pour non évocateurs qu'ils soient pour nous français, méritent d'être signalés :

1<sup>ère</sup> en petite cylindrée au Bedford Enduro ; 1<sup>ère</sup> en petite cylindrée au Athens Enduro ; 1<sup>ère</sup> en petite cylindrée au Athens Enduro, etc... sans compter les places de deuxième.

Mais Zimmerman songe évidemment à la vitesse car les chevaux sont là pour obtenir de bons résultats. Et avec de nouveaux rapports de boîte, entre autres, le construc-

teur espère atteindre 175 kmh.

Pour l'instant, seules les vitesses en première et seconde sont connues, à savoir :

80 kmh. en première,

120 kmh. en seconde.

× × ×

Ainsi, le distributeur rotatif, pour vieille que soit sa création, garde toujours des adeptes.

Et si, jusqu'à présent, des difficultés portant sur le graissage et l'étanchéité n'ont pu permettre à la formule de s'imposer, il n'y a aucune raison pour que nous lui refusions notre confiance, car théoriquement, la solution est valable et le progrès se chargera d'aplanir les difficultés que rencontre, seule, la réalisation pratique.

Lors de notre essai de la 350 TWN « Boss » (MR 1242), nous avons signalé que, sur cette machine, la selle double non suspendue n'était pas confortable. Un de nos abonnés, Monsieur Marcel Arcelli, de Carlas (Isère), lui-même possesseur d'une « Boss », a réalisé un montage simple, mais qui lui permet d'avoir avec la selle double suspendue, un confort appréciable.

Voici en quoi consiste cette transformation :

« — Démontez la selle d'origine (ôter la nappe de caoutchouc moulé), plier les deux bras de suspension de la selle, de façon à ce qu'ils soient parallèles entre eux et à l'axe de la machine ; leur donner un écartement égal aux deux fers plats (armature) de la selle double, que l'on aura dressés.

— Découper dans un fer plat de 5 mm d'épaisseur 2 pièces de 55 mm de hauteur percées en haut d'un trou de 12 mm pour recevoir les pivots qui fixeront la selle à son support, ces pivots (dans mon cas : boulons de 8 avec écrous tournés... à la lime, comme épaulement) devront se trouver à environ 190 mm de l'axe pivotant de la selle d'origine.

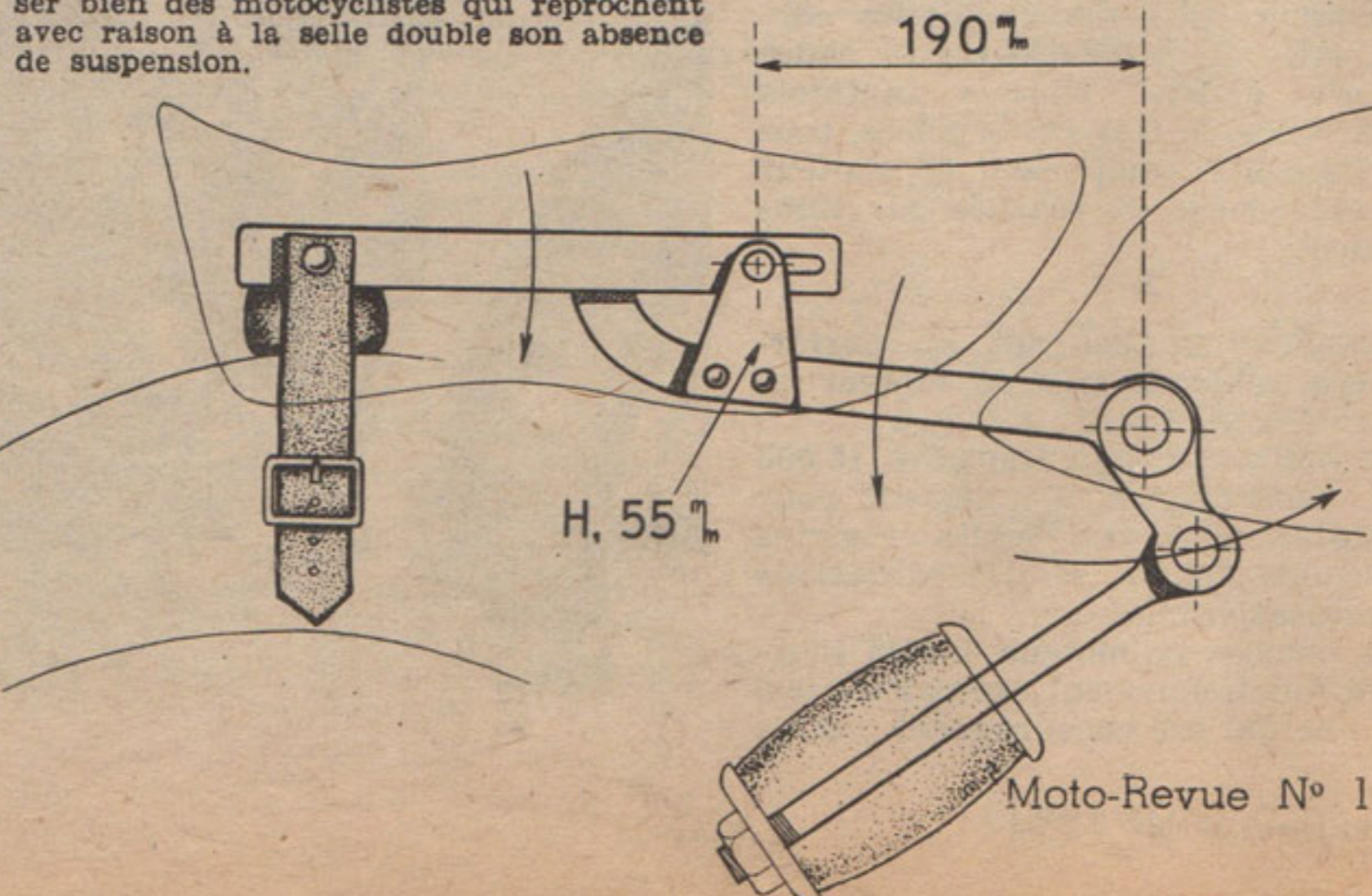
— Pour la fixation arrière : interposer entre selle et garde-boue une plaque de caoutchouc mousse de 4 cm environ d'épaisseur, maintenue par une courroie dont les deux extrémités (boulonnées aux fers plats de la selle), viennent passer dans des boucles que l'on aura fixées au

## UNE SELLE DOUBLE SUSPENDUE

garde-boue (trou de fixation de l'avertisseur d'origine).

Le réglage de tension du bloc de caoutchouc reste le même que pour la selle d'origine.

Nous pensons que la petite transformation de Monsieur Arcelli pourra intéresser bien des motocyclistes qui reprochent avec raison à la selle double son absence de suspension.





CENT DOUZE CENTILITRES  
 AUX CENT KILOMÈTRES  
 A CENT KILOMETRES-HEURE

**N**SU est incontestablement une marque qui sait soigner sa publicité. Mais celle-ci n'est pas seulement faite à l'aide de slogans plus ou moins « ronflants », mais soit par sa participation brillante aux épreuves internationales (1953-54), soit par sa chasse aux records, les derniers en date, les plus marquants, ayant été établis par le regretté Baumm dans sa « chaise-longue volante » (voir MR n° 1239-1240).

★

Cette année encore, NSU veut s'attaquer cet été, sur le grand Lac Salé, à toute une série de records et, évidemment, la préparation va grand train. Et, dans le cadre de cette dernière — et peut-être bien avec l'objectif futur de battre les records sur longues distances détenus par Lambretta — un nouvel engin, toujours du style « chaise-longue volante » (mais plus confortable), et équipé du moteur de série de la 125 Super-Fox, a été réalisé.

Avec ce véhicule, dont la vitesse de pointe est de 155 kmh (la Super-Fox de série atteint sensiblement 90-95 kmh en position assise, suivant la taille du pilote et son habillement), le sympathique champion H.P. Muller a réalisé une performance spectaculaire et techniquement des plus intéressantes.

Sur une distance de 502 km (65 tours du rapide circuit de Hockenheim) couverte en très sensiblement 5 heures, soit à la moyenne de 100,1 kmh, la consommation totale d'essence s'est établie à 5,65 litres. Ceci donne le chiffre record de 1,125 litre aux 100 km, rappelons-le, à la moyenne de 100 kmh.

Pour insister encore sur la valeur de ce chiffre, disons qu'il signifie sensiblement couvrir la distance Paris-Lyon en 4 h. 42 m., avec une consommation totale de 5,3 litres d'essence.

#### LA « NSU ECONOMIQUE »

Nous examinerons un peu plus loin l'aspect technique de ce record d'un nouveau type, l'influence d'un bon carénage sur la consommation d'un véhicule, la répartition absolue et relative des diverses résistances, etc...

Mais auparavant, nous décrirons rapidement l'engin, dont le pilotage fut des

plus aisés : à sa descente du véhicule, H.P. Muller regrettait l'absence d'un poste de radio et d'un cendrier d'assez grandes dimensions.

★

Le principe même est celui qui a présidé à la réalisation de la « chaise longue volante » du regretté Baumm. Mais ici le profilage est un peu moins prononcé, le pilote, devant conduire de longues heures, n'étant plus couché sur le dos, mais seulement un peu allongé (en bref, une chaise longue un peu redressée).

Egalement afin d'avoir une plus grande maniabilité et offrir une moindre prise au vent latéral, le carénage était nettement moins long (290 cm au lieu de 380); mais, par là, sa finesse était moins grande.

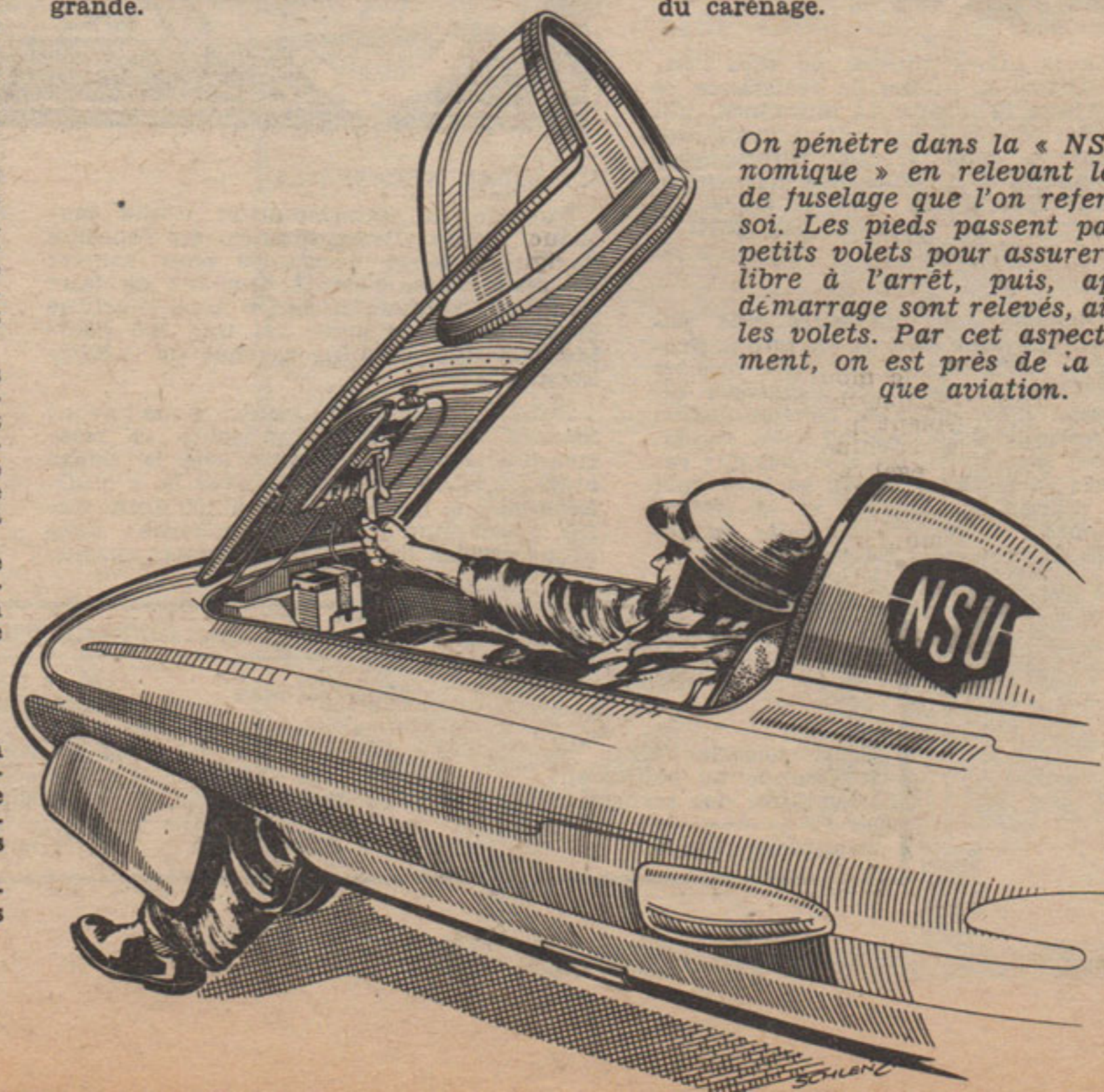
Tout ceci se solde finalement par une résistance de l'air (à même vitesse) de sensiblement 50 % plus élevée.

★

On pénètre dans cette « carlingue » en soulevant tout le dessus articulé sur l'avant. De même, 2 petits volets s'ouvrent de l'intérieur pour donner passage aux pieds du pilote ; ces volets sont refermés une fois le véhicule lancé, et ouverts peu avant son arrêt : c'est donc ni plus ni moins qu'un train d'atterrissage escamotable.

Le moteur, celui de la Super-Fox, est placé derrière le pilote et a son refroidissement assuré par air forcé, 2 petites aubes étant ménagées de part et d'autre du carénage.

On pénètre dans la « NSU Economique » en relevant le capot de fuselage que l'on referme sur soi. Les pieds passent par les 2 petits volets pour assurer l'équilibre à l'arrêt, puis, après le démarrage sont relevés, ainsi que les volets. Par cet aspect également, on est près de la technique aviation.



★  
 Nous ne nous étendrons pas outre-mesure sur cette « NSU-Economique », les illustrations jointes étant suffisamment claires. De plus, afin de permettre de faciles comparaisons, nous avons dressé un tableau des caractéristiques essentielles de cet engin, comparativement à celles de la « Super-Fox » de série et du 125 des records de l'an passé : que nos lecteurs intéressés veuillent bien s'y reporter.

### L'ASPECT TECHNIQUE

Passons maintenant à l'aspect technique de l'opération. Pour cette étude, nous partons du bilan établi par l'ingénieur Frøede, directeur du service d'essais de NSU, bilan donnant la puissance absorbée par les diverses résistances, à 100 kmh, tant pour une moto classique (une 250 NSU « Max ») que pour la « NSU Economique ». Mais, pour être plus complet, plus précis, nous nous sommes permis de compléter ce bilan et de le commenter.

#### LA CONSOMMATION EST FONCTION DE LA PUISSANCE NECESSAIRE

Supposons 2 véhicules équipés de moteurs identiques, de même consommation spécifique (donc de même rendement « industriel ») que nous supposons, pour simplifier, toujours égale à la même valeur (par exemple 300 grammes de carburant par cheval et par heure) quels que soient le régime du moteur et la charge gazeuse imposée.

★  
 Il est clair que de ces deux véhicules roulant à même vitesse (par exemple 100 kmh), c'est celui qui, à cette vitesse, aura besoin d'une moins grande puissance (en raison des résistances plus faibles) qui consommera le moins.

★  
 En prenant les chiffres que nous avons pris pour exemple : 300 gr/CV.h et 100 kmh et en supposant la densité de l'essence égale à 0,75 :

— une moto classique, qui, pour 100 kmh, a besoin d'une puissance de 11,4 CV au vilebrequin, consommera  $300 \times 11,4 = 3.420$  grammes d'essence à l'heure (donc aux 100 km), soit  $\frac{3.420}{0,75} = 4,56$  litres aux 100 km.

— une « NSU-Economique », n'exigeant à la même vitesse que 2,80 CV au vilebrequin, consommera :  $300 \times 2,8 = 840$  gr. d'essence, soit 1,12 litre aux 100 km.

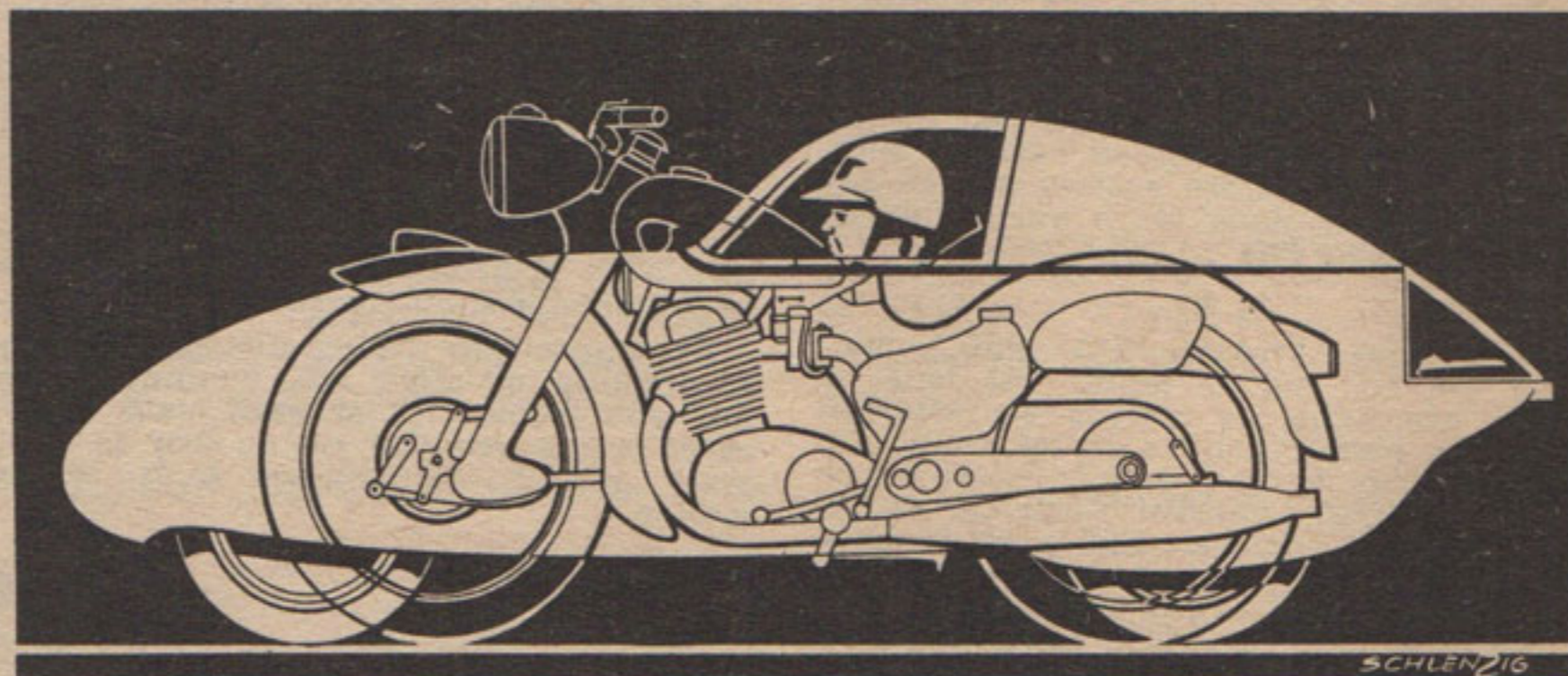
★  
 Ainsi, à la même vitesse, ce sera l'engin qui offrira le moins de résistance et qui absorbera le moins de puissance, qui sera le plus économique, cette consommation étant, à cette vitesse, directement proportionnelle à la puissance nécessaire. Et c'est là que réside tout le secret de cette performance réalisée par NSU : 1,125 litre aux 100 km, à la moyenne de 100,1 kmh.

★  
 Ouvrons tout de suite une parenthèse pour dire qu'en fait le problème n'est pas aussi simple que ne le laisserait supposer l'exemple ci-dessus : En effet, la consommation spécifique d'un moteur, son rendement industriel, ne sont pas des valeurs constantes, mais varient avec le régime du moteur et la charge imposée (ouverture partielle ou totale du boisseau du carburateur).

TABLEAU COMPARATIF

	Super-Fox	NSU Economique	« Chaise-longue » des records
<b>MOTEUR</b>			
Type	125 cmc. Super-Fox		125 cmc Renn-Fox
Puissance au vilebrequin	8,8 CV à 6.500 t/m		6,15 CV à 11.500 t/m
<b>TRANSMISSIONS</b>			
Nombre de rapports	4	4	6
Transmission secondaire	chaîne	chaîne	chaîne
Rapport final en prise	8,65 à 1	4,62 à 1	4,2 à 1
<b>PARTIE CYCLE</b>			
Cadre	monopoutre en tôle emboutie	caisse auto-porteuse en alliage léger	
Suspensions	oscillantes à l'avant et à l'arrière		
Longueur hors-tout	1,99 m	2,90 m	3,80 m
Largeur hors-tout	64,5 cm	83 cm	77 cm
Hauteur hors-tout	env. 144 cm (av. passager assis)	86 cm	82 cm
Empattement	1,30 m	1,75 m	1,80 m
Poids à vide	116 kg	125 kg	110 kg
Pneus (cotes)	2,75×19	2,50×16	2,50×16
Pression de gonflage AV - AR	1,4 - 1,7 kg/cm <sup>2</sup>	4,0-4,5 kg/cm <sup>2</sup>	
Surface S du maître-couple	env. 0,6 m <sup>2</sup>	0,46 m <sup>2</sup>	
Coefficient Cx de résistance à l'air	env. 0,8 m	0,11 m	env. 0,03 m
Maître-couple corrigé (S Cx)	env. 0,48 m <sup>2</sup>	0,05 m <sup>2</sup>	
Vitesse maximum	95 kmh (pilote assis)	155 kmh	218 kmh (rec. sur le mile)

Ci-dessous : sont schématiquement comparées une 250 NSU-Max et la 125 NSU « Economique ».



#### UN BILAN NECESSAIRE

Puisque la consommation d'une machine, à une vitesse donnée, est fonction de la puissance nécessaire pour vaincre les résistances, c'est le moment de faire le bilan comparatif entre une machine classique, pilote assis (ici une 250 NSU-Max) et une machine carénée (la « NSU-Economique »).

Dans un tableau joint, nous avons montré la répartition absolue et relative des 11,4 CV nécessaires avec la « Max » et des 2,80 CV nécessaires avec la « NSU-Economique » pour rouler à 100 kmh. Enfin, dans une dernière colonne, nous avons chiffré les unes par rapport aux au-

tres les puissances exigées par ces deux machines.

Nous allons maintenant examiner plus précisément chacun des chapitres de ce bilan.

#### LA RESISTANCE DE L'AIR

Dans une moto conventionnelle, c'est la résistance de l'air, surtout quand le pilote est assis, qui absorbe la plus grande puissance.

Pour en rester à la NSU « Max » de 250 cmc., cette résistance de l'air absorbe 1,8 CV à 60 kmh, 8,4 CV à 100 kmh et 12,75 CV à 120 kmh (toujours pilote assis).

#### PUISSANCES ABSORBEES, A 100 KM/H PAR LES DIFFERENTES RESISTANCES

	250 NSU-Max	125 « NSU Economique »	125 Econ. 250 Max
Résistance de l'air	8,4 CV soit 73,5 %	0,9 CV soit 32 %	10,7 %
Résistance au roulement	1,9 CV soit 16,75 %	1,15 CV soit 41 %	60,5 %
Résistance des transmissions	1,1 CV soit 9,75 %	0,75 CV soit 27 %	68 %
Résistance totale	11,4 CV soit 100 %	2,80 CV soit 100 %	24,6 %

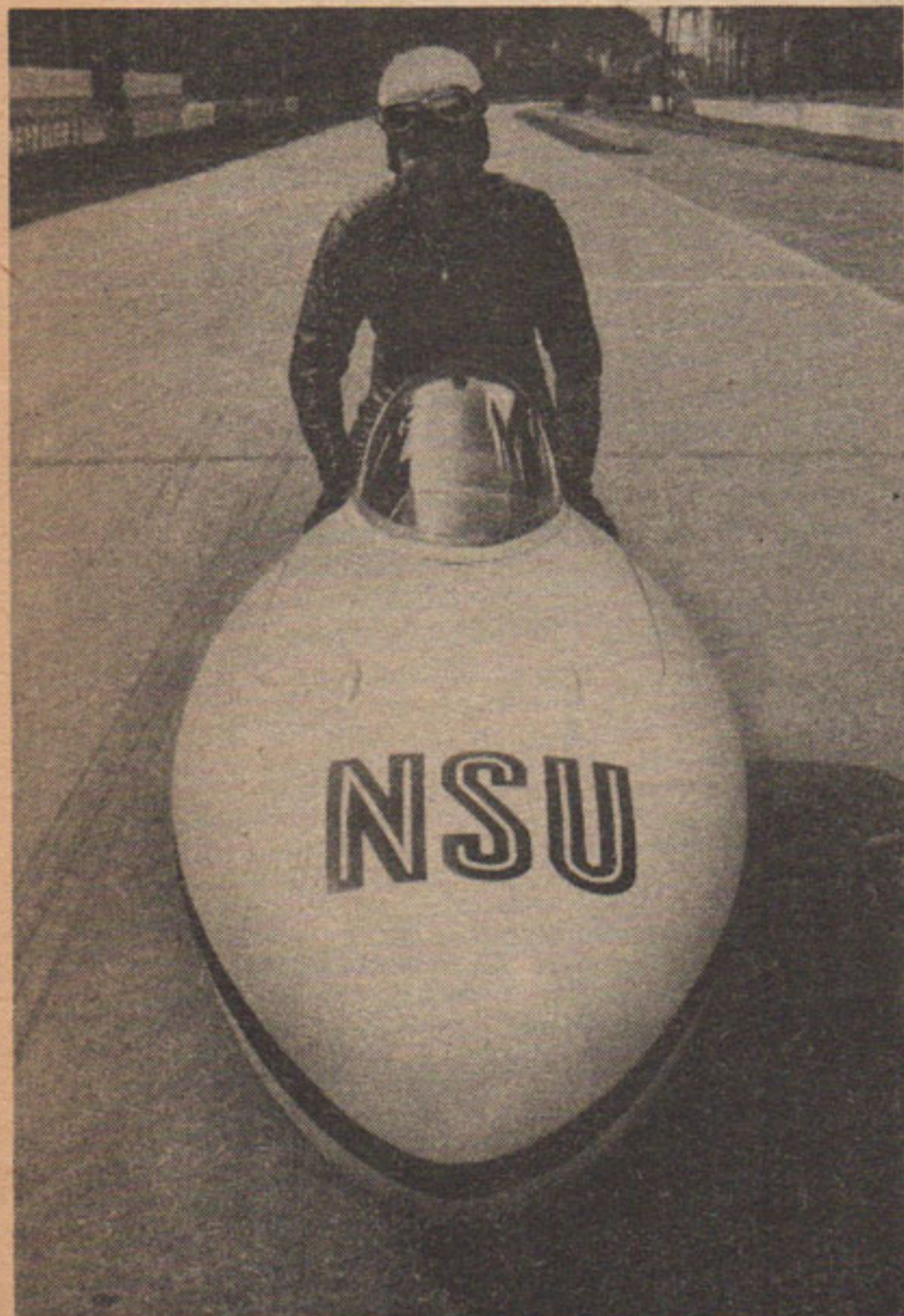


Ne nous étonnons pas de cette croissance rapide, puisque la puissance absorbée par la résistance de l'air croît avec le cube de la vitesse.

Evidemment, ces valeurs ne sont pas un absolu catégorique : elles dépendent de la taille du pilote, de son habillement, de sa position sur la machine. Elles sont établies pour un maître-couple corrigé par le coefficient de pénétration d'une valeur de 0,47 m<sup>2</sup> sensiblement.

Avec le carénage adopté pour la « NSU-Economique », ce maître-couple corrigé tombe à 0,05 m<sup>2</sup>, est donc 9,35 fois plus petit. En conséquence, aux mêmes vitesses, la résistance est réduite dans les mêmes proportions et il ne faudra, pour la vaincre, que 0,2 CV à 60 kmh, 0,9 CV à 100 kmh et 1,37 CV à 115 kmh.

En abordant le problème sous un autre angle, cela revient à dire que pour une même puissance absorbée par la résistance de l'air, la NSU carénée peut avoir une vitesse de 2,1 fois plus élevée que la



NSU classique, qu'à 147 kmh elle ne « consomme » pas plus de chevaux que la Max à 70 kmh.

Ainsi, à 100 kmh, le bilan s'établit comme suit pour le chapitre de la résistance de l'air :

— 250 NSU-Max, pilote assis : 8,4 CV, soit 73,5 % de la puissance totale nécessaire au vilebrequin ;

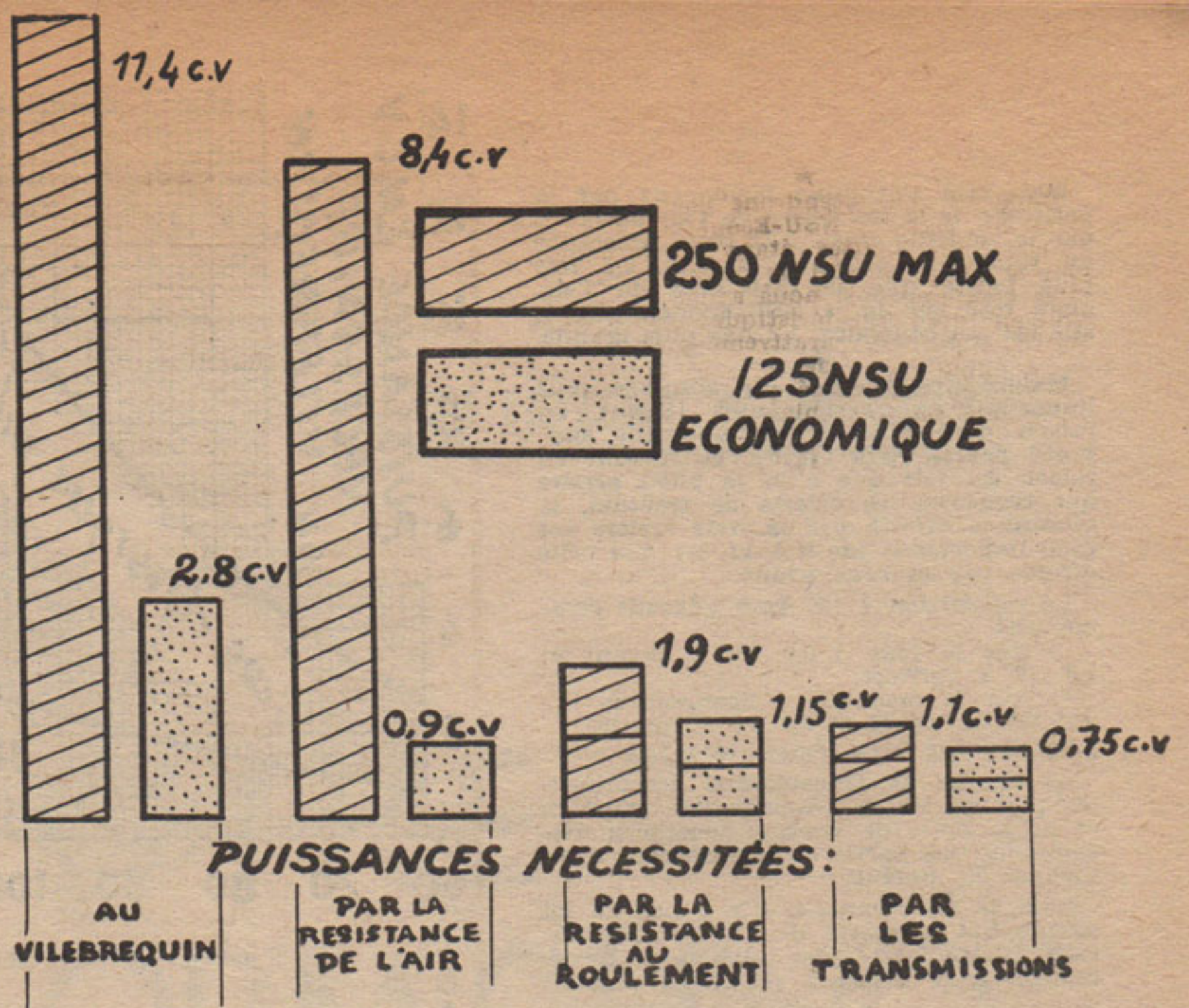
— 125 NSU « Economique » : 0,9 CV, soit 32 % seulement de la puissance totale nécessaire au vilebrequin.

#### LA RESISTANCE AU ROULEMENT

Le chapitre « résistance au roulement » a trait à la résistance due au frottement, à l'adhérence (nécessaire) des pneus au sol. Cette résistance dépend de nombreux facteurs :

— charge sur les roues (plus cette charge est grande, plus la résistance est grande) ;

— efforts mécaniques : le pneu arrière,



Ci-dessus : répartition graphique des puissances absorbées par les différentes résistances à 100 kmh. pour une 250 Max pilote assis et la « NSU Economique ». - A gauche : HP Muller et sa machine. - En bas : maître-couple comparés entre une moto conventionnelle et le fuselage NSU.

transmettant les efforts de traction, offrira, toutes autres choses égales, une résistance plus grande que la roue avant ;  
 — section des pneus : toutes autres choses égales, un pneu de grosse section offrira une plus grande résistance qu'un « boyau » ;  
 — pression de gonflage : un pneu fortement gonflé offrira une résistance moindre qu'un pneu faiblement gonflé ;  
 — etc., etc...

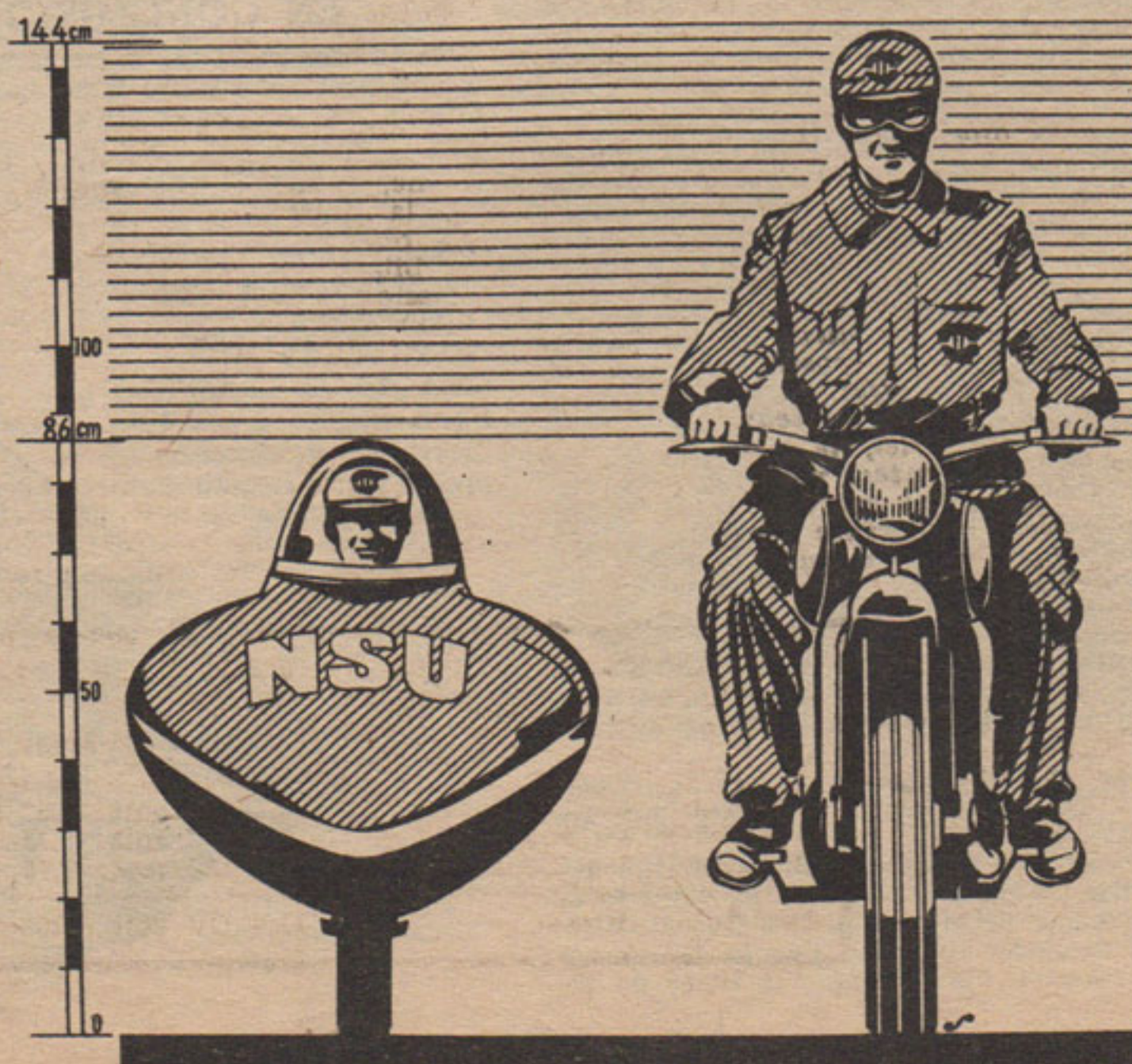
Pour diminuer cette résistance au roulement, sur la NSU « Economique » ont été adoptés des pneus spéciaux d'une section relativement faible (2,50 pouces), montés sur des jantes de 16 pouces au lieu de 19 (ce dernier point afin d'abaisser le véhicule caréné).

Mais, surtout, la pression de gonflage

de ces pneus spéciaux était très élevée : 4,0 kg à l'avant, 4,5 kg à l'arrière. Et, afin de compenser l'effet de ces pneus plus durs, une suspension souple, « molle » a été adoptée.

Et le bilan est là : pour les 1,9 CV qu'absorbe la résistance au roulement de la NSU-Max à 100 kmh, la NSU-Economique n'en absorbe, à même vitesse, que 1,15, soit 40 % en moins.

Mais si l'on aborde ce bilan sous un autre angle, il apparaît que par rapport à la puissance totale nécessaire au vilebrequin à 100 kmh, la résistance au roulement du véhicule caréné en absorbe 41 % (c'est la plus grosse résistance à cette vitesse), alors que celle de la Max n'en absorbe que 16,75 %.



Mais ceci s'explique facilement par la petitesse de la résistance de l'air absorbée par le véhicule caréné. Et cette résistance au roulement est, sur la Max, 4,5 fois plus petite que la résistance de l'air, alors que sur la « NSU-Economique », elle est, au contraire, 1,3 fois plus grande.

★ Malgré une pression de gonflage plus importante à l'arrière qu'à l'avant, en raison d'un poids plus important supporté par la roue arrière, et surtout en raison du fait que c'est le pneu arrière qui transmet les efforts de traction, la résistance offerte par la roue arrière est plus importante (de 9 à 11 %) que celle offerte par la roue avant.

La répartition à 100 kmh s'établit comme suit :

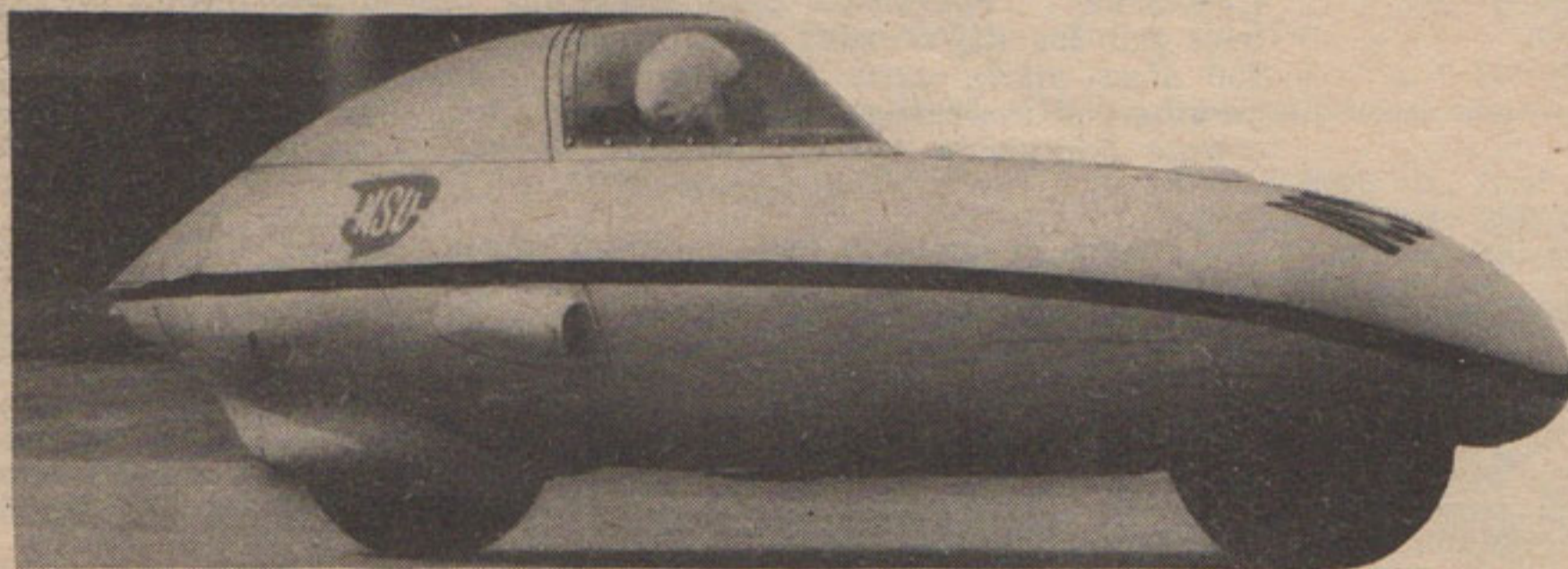
— Sur la Max : 0,9 CV à l'avant et 1,0 CV à l'arrière.

— Sur la machine « Economique » : 0,55 CV à l'avant et 0,6 CV à l'arrière.

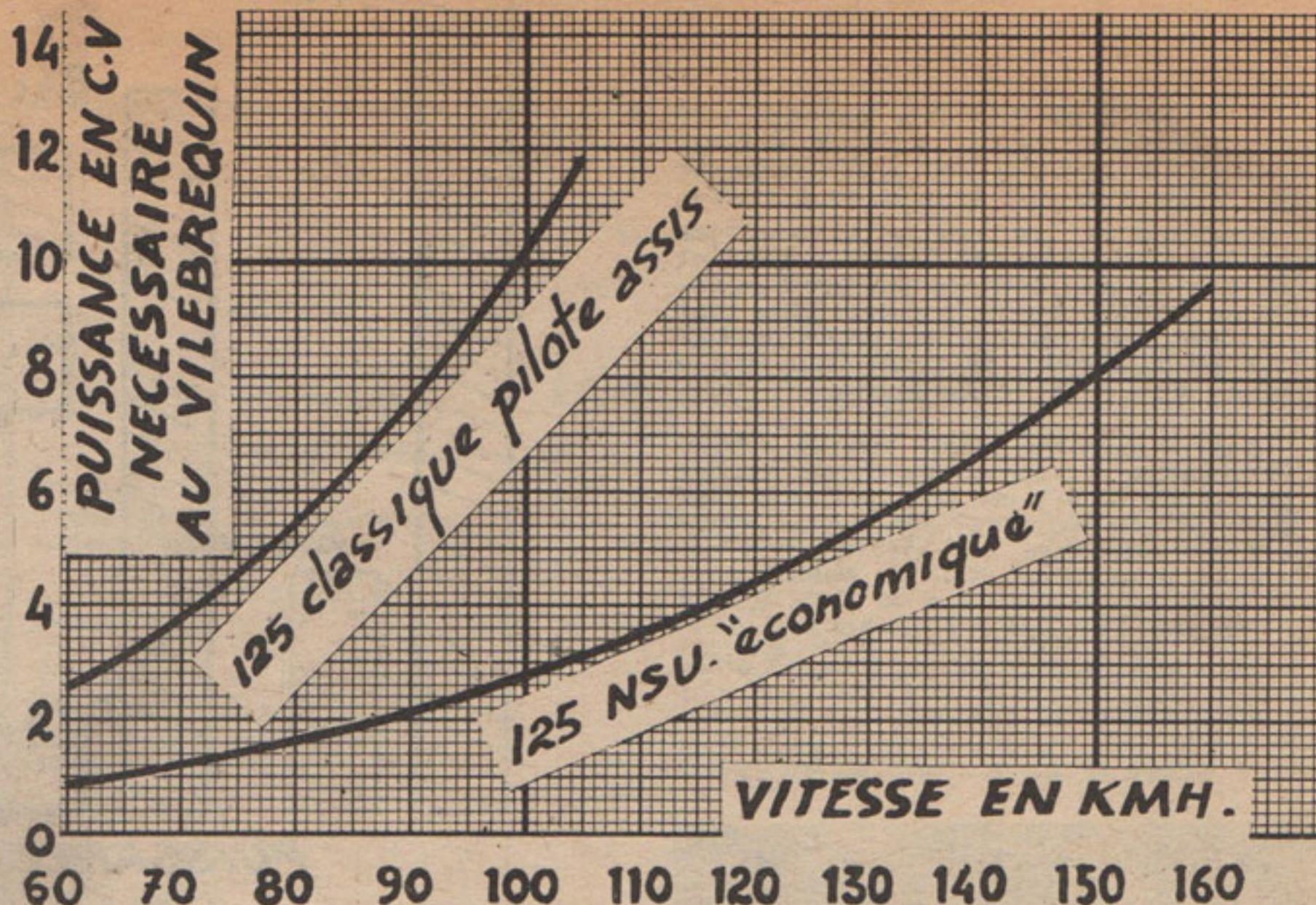
#### LES PERTES PAR TRANSMISSION

La chaîne de transmission secondaire, les pignons de la transmission primaire et de la boîte de vitesses absorbent évidemment une partie de la puissance fournie par le moteur.

Mais là également, il n'y a pas de loi simple qui permette de calculer précisément cette perte de puissance. Néanmoins, deux facteurs essentiels entrent



Ci-dessus : courbes comparatives entre les puissances nécessaires au vilebrequin pour rouler à différentes vitesses. L'avantage de la NSU « Economique » par rapport à une 125 cmc., pilote assis, apparaît bien nettement. La photo de gauche permet de bien juger de l'efficacité aérodynamique de la 125 cmc. carénée.



en jeu, une fois assurée une bonne lubrification et sans tenir compte de la viscosité de l'huile :

— la vitesse de rotation des pignons de la chaîne. Toutes autres choses égales, plus cette vitesse de rotation sera élevée, plus la résistance, les frottements seront importants.

— les couples, les efforts à transmettre; les frottements croissant évidemment avec eux.

★ En raison d'une démultiplication relativement plus longue, en raison surtout de résistances de l'air et au roulement beaucoup plus faibles (un total de 2,05 CV pour la « NSU Economique » à 100 kmh, contre 10,3 pour la Max), il était évident que la machine carénée devait absorber une puissance moindre dans ses transmissions que la 250 cc. Et nous trouvons ainsi 1,1 CV pour la 250 cc. classique, contre 0,75 CV (les 68 %) pour la 125 carénée.

★ Mais ici, de nouveau en raison de la très faible résistance de l'air du véhicule fuselé, la puissance absorbée par les transmissions est proportionnellement beaucoup plus importante. Pour la NSU-Economique, elle se chiffre à 36,5 % de la puissance absorbée par les résistances de l'air, et au roulement, alors que pour la Max cette proportion n'est que de 10,7 %.

★ Il est encore intéressant de « disséquer » cette puissance absorbée par les transmissions.

— Puissance absorbée par la chaîne secondaire : 0,375 CV pour la 125 carénée et 0,4 CV pour la Max.

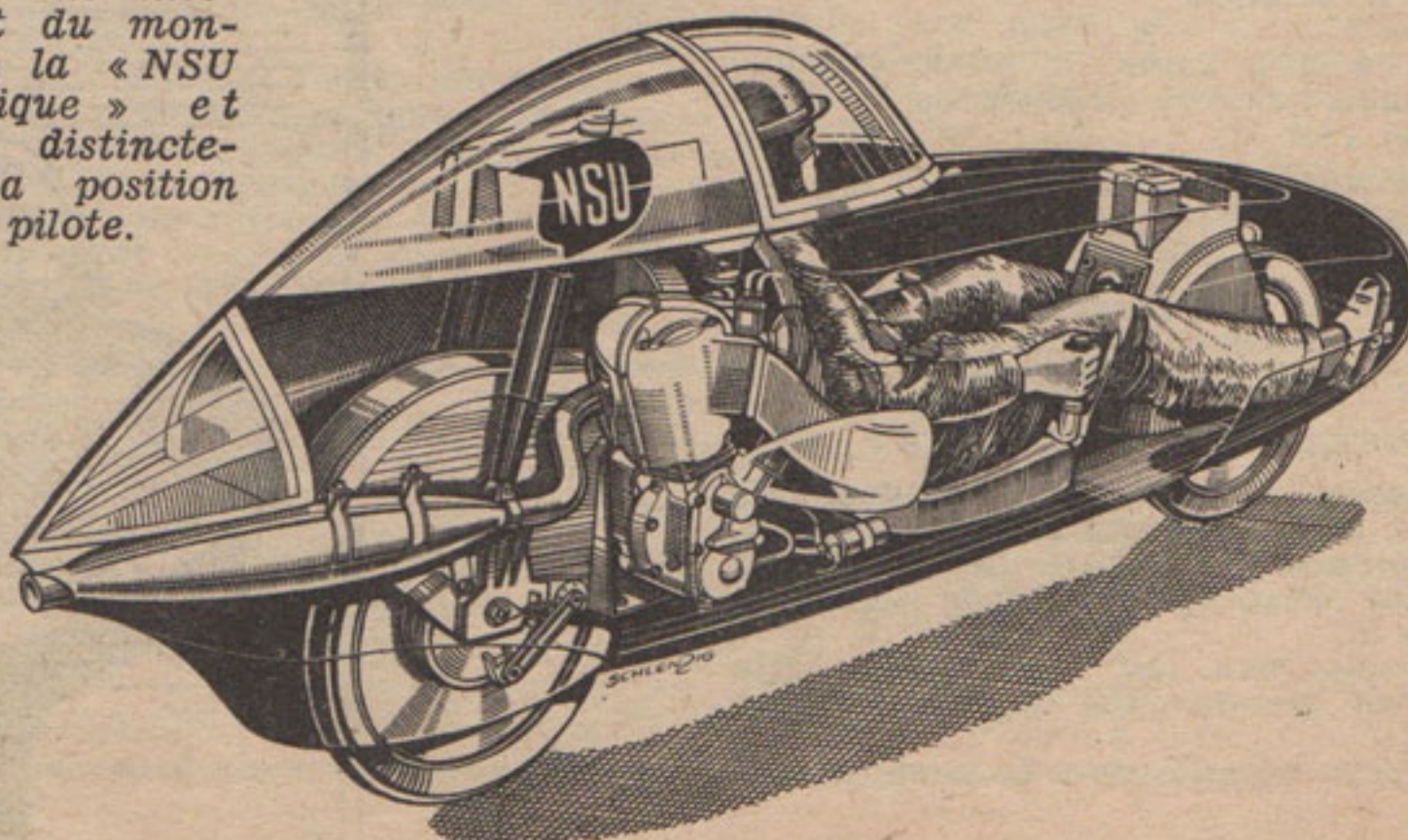
— Puissance absorbée par la transmission primaire, l'embrayage, la boîte de vi-

tesses : 0,375 CV pour la 125 carénée et 0,7 CV pour la 250 Max. C'est donc essentiellement sur ce dernier chapitre que semble jouer la différence des charges imposées aux 2 machines pour rouler à 100 kmh.

#### EN CONCLUSION

Cette longue étude nous montre le double intérêt technique d'un carénage bien étudié.

Cette coupe permet l'examen de l'agencement intérieur et du montage de la « NSU Economique » et montre distinctement la position du pilote.



— Non seulement il permet, dans l'exemple cité, un gain de vitesse remarquable pour un même moteur (155 kmh contre 90-95 kmh, pilote assis).

— Mais il permet d'autre part, en raison de résistances très notablement réduites, une consommation infime : 1,1 litre aux 100 km et à 100 kmh, sur un circuit routier comportant des virages.

J. B.

DE SPORT  
EN

SUPER-SPORT...

# GONFLEZ VOTRE "FORMICHINO"

**A**u 2<sup>e</sup> Critérium National, nous vîmes en course des scooters Rumi « Formichino ». Ces trois machines firent mieux que se défendre, puisque deux d'entre elles furent classées premières ; l'autre, dans la catégorie scooter sport manquant de peu la place de second (derrière Rumi), par suite d'un serrage.

Intrigués par ces petites machines, nous avons voulu obtenir quelques précisions quant à leur mise au point et sommes allés faire un tour à l'écurie Max Roujou dont font partie les pilotes de Formichino.

Max Roujou et Maurice Freze (le vainqueur du Critérium) se sont soumis de bonne grâce à notre interview.

Tout d'abord, l'un et l'autre ont été formels. Il ne s'agit pas d'un « gonflage », mais bien plutôt d'une transformation.

En effet, sur le Formichino, petite mécanique déjà « sport », prête à donner plus de chevaux que bien des 125, il paraît difficile, voire même hasardeux, de se livrer à une transformation profonde. La culasse ou le cylindre ne sont pas rabotés, le taux de compression reste le même, ainsi que les fameux pistons à chapeau de gendarme. Notons que sur la Rumi Supersport, le taux de compression est augmenté uniquement par la forme intérieure de la culasse : plate sur les machines ordinaires, elle est renflée d'un côté sur cette dernière.

En quoi consiste cette transformation ? Tout simplement faire du scooter une machine « bi-carburatore » !

## PARLONS UN PEU THEORIE

Si en pratique le fonctionnement du bicylindre muni d'un seul carburateur demeure très acceptable, la théorie nous montre qu'il serait encore bien meilleur de monter un carburateur par cylindre.

Par exemple, dans la tubulure en Y du Rumi, chaque piston démasque à tour de rôle sa lumière d'admission. Lorsque la lumière du cylindre de gauche est démasquée, les gaz en provenance du carburateur se précipitent grâce à la dépression régnant dans le carter dans la tubulure de gauche. Quand le piston en redescendant ferme la lumière d'admission, les gaz entraînés par leur inertie s'accumulent dans la pipe de gauche. Mais à ce moment, la lumière du cylindre de droite s'ouvre. Les gaz accumulés à gauche ne pénètrent dans le carter droit qu'avec un certain retard, diminuant d'autant la valeur du remplissage.

Avec l'emploi de deux carburateurs, cet inconvénient disparaît. Chaque tubulure étant séparée, les gaz accumulés dans la pipe donnent une pression due à leur énergie cinétique favorable à leur introduction dans le carter lors du temps suivant d'ouverture.

Sur le Formichino, le passage de gaz dans le cylindre est incliné vers l'arrière en direction du carter. S'il apparaît que l'écoulement des gaz serait facilité par une tubulure parfaitement rectiligne, on ne saurait songer pourtant à monter le carburateur avec un pavillon d'entrée d'air dirigé vers l'avant. On sait les inconvénients que présente cette solution : l'émulsion gazeuse s'appauvrissant au fur et à mesure qu'augmente la vitesse de la machine.

Le coude formé avec le cylindre par une jupe verticale ne présente d'ailleurs pas dans le cas présent d'inconvénients majeurs.

## REDUCTION DES PERTES D'ENERGIE

Il n'y a pas grand chose à espérer quant à réduire la perte de rendement due à la transformation en chaleur de l'énergie potentielle de l'essence.

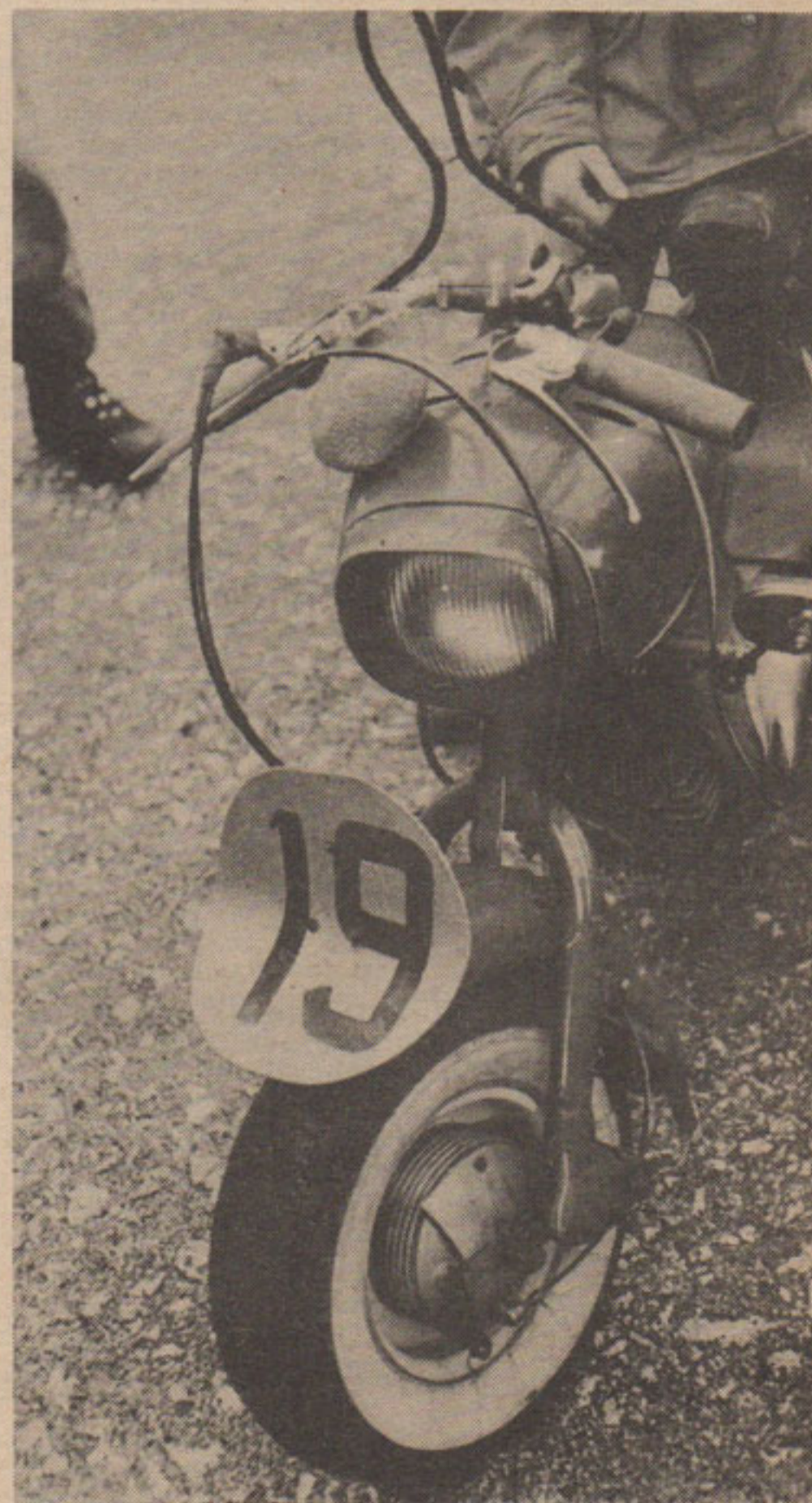
En effet, le problème du refroidissement a été particulièrement bien étudié à Bergamo et les généreuses dimensions des ailettes de culasse et de cylindres donnent toute garantie de sécurité. Les derniers modèles de Formichino ont d'ailleurs des ailettes perpendiculaires à la pipe d'échappement, à l'instar des cylindres de la « bi-carburatore ».

On peut d'ailleurs adapter ces nouveaux cylindres sur les anciens blocs-moteurs.

Toujours dans le domaine de la réduction des pertes, l'emploi de cylindres en alliage léger chromés dur est le plus sûr moyen de remédier aux pertes dues au frottement, grâce au coefficient de frottement très faible du chrome. Ils ont en plus l'avantage d'assurer une meilleure conductibilité thermique, et ce qui ne gêne rien, le poids d'un cylindre en alu (970 gr.), est de moitié inférieur au poids d'un même cylindre en fonte. Leur prix exorbitant de l'ordre de 18.000 fr. (la paire avec pistons) est malheureusement un sérieux obstacle à leur emploi.

★

Un autre point noir du 2 temps sont les pertes dans l'échappement. Avec nos faibles moyens, c'est là que nous pourrions apporter le meilleur gain.



*L'utilisation en compétition nécessite un certain remaniement de la partie cycle. Nouvelle position plus à plat grâce à un guidon sport, allègement de la partie cycle.*

Paradoxalement, c'est en jouant sur l'admission que nous pourrions améliorer l'échappement !

Si l'on tient à conserver à la machine son caractère de série, une sensible amélioration toute gratuite peut être apportée par le polissage soigné de la pipe d'admission en alliage léger de 15 mm de diamètre déjà existante. Veillons en particulier au raccordement de la pipe proprement dite avec son embase, où il se produit presque toujours une sorte d'épaulement.

## TRANSFORMATION EN DEUX CARBUS

Mais on gagnera bien davantage en puissance si l'on augmente le passage des gaz. Limitons-nous aux 18 mm imposés par le règlement des machines sport et qui sont déjà amplement suffisants sur les cylindres du Formichino.

Or la section de la lumière d'admission est à l'origine de 250 mm environ. Si l'on ramène cette section à un diamètre, on s'aperçoit que celui-ci est beaucoup plus proche des 18 mm que des 15 mm actuels.

L'emploi d'un carburateur de 18 mm ne présentera ainsi aucun inconvénient, et pour obtenir même un meilleur rendement, nous envisageons immédiatement la transformation en deux carburateurs. Rumi commercialisant un moteur 125 deux carbus, monté dans un cadre de moto, nous équiperons notre scooter avec ce carburateur.

Mais, d'origine, ce carburateur ayant des passages d'un diamètre de 22 mm, il sera nécessaire de changer les pipes d'admission. Max Roujou les fabrique lui-même et les commercialise au prix de 7.500 fr. la paire. (Le double carburateur seul vaut 10.000 fr.), il s'agit d'un Del'Orto d'origine (UB 22) à gicleur de 85 ou 90, selon les conditions atmosphériques.

A moins de pouvoir faire couler une tubulure pour un carburateur de 18, le mieux est de l'obtenir à partir d'un morceau de tube de même diamètre que l'on fera braser et chromer.

Notons que la lumière d'admission de la « Supersport » est bien plus grande que celle du Formichino (30x18 au lieu de 16x11). Les transferts du scooter, identiques dans le cylindre, sont légèrement plus petits (17x9 au lieu de 18x10) à leur début dans le carter. Les lumières d'échappement paraissent sensiblement égales. Transferts et lumières ne subissent d'ailleurs absolument pas de modifications lors de la transformation.

### ALLUMAGE :

Reconnu excellent, demeure identique l'avance inchangée (23°). Bougies Marelli d'origine de 240 ou 260 de degré thermique.

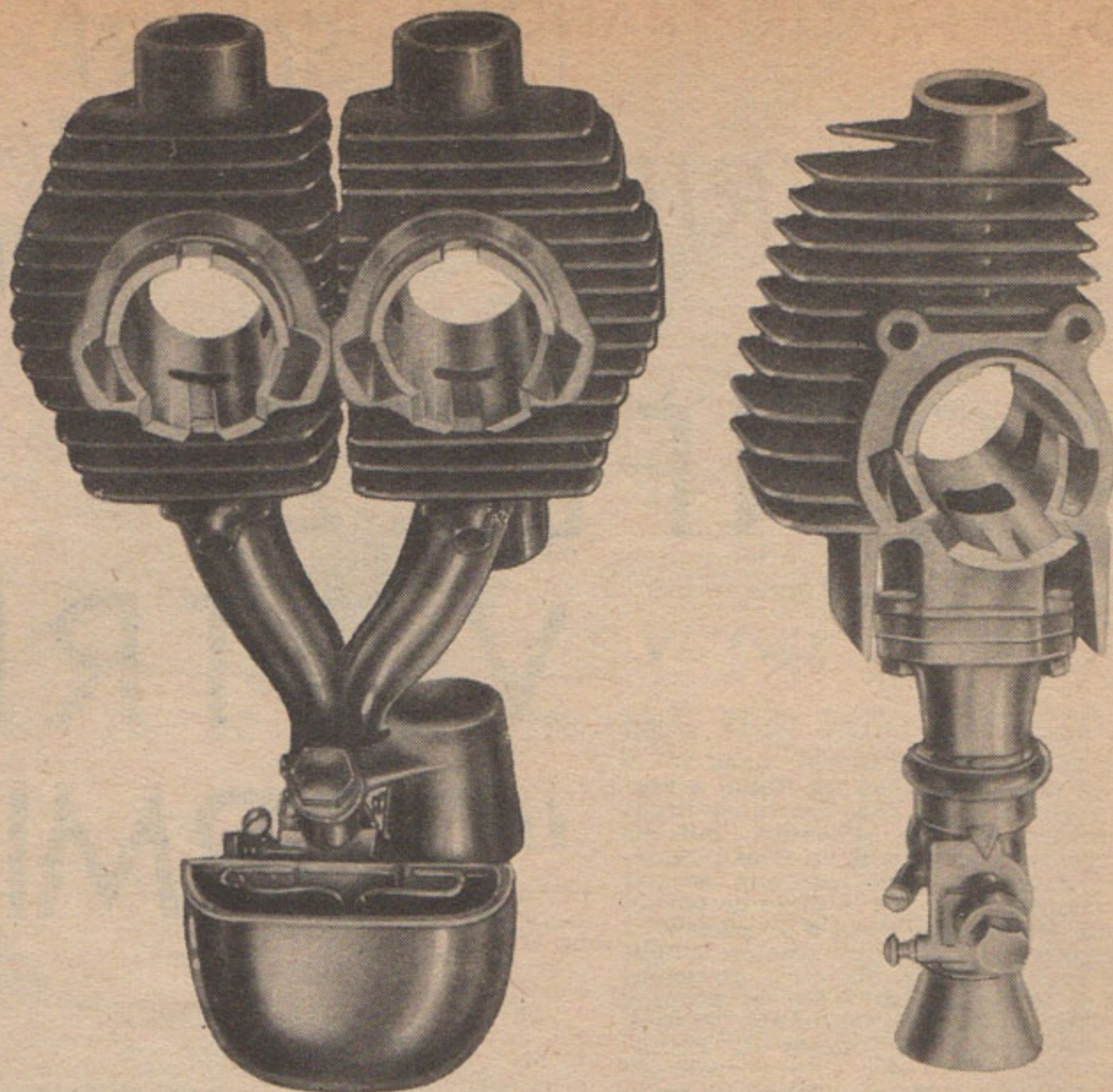
### CARBURANT :

Le super carburant se mélangeant mal après divers essais machine rodée, l'écure s'en tient à l'ordinaire avec adjonction de 8 % d'huile SAE 40 (moteur rodé).

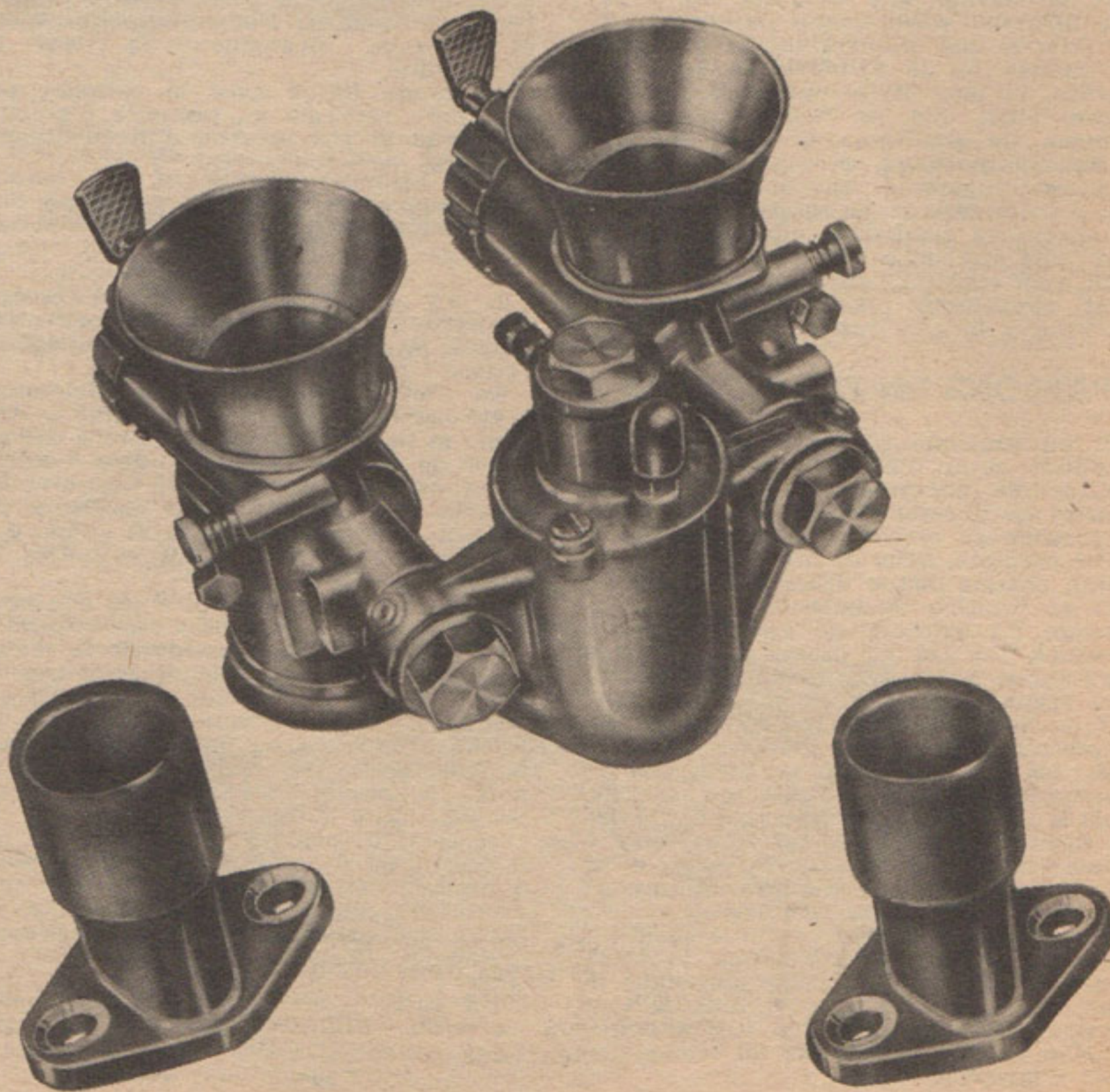
La partie coque est allégée au maximum, comme le montraient nos photos du Critérium. La boîte de vitesses conserve mêmes rapports et même transmission. La suspension reste inchangée. Notons que le pot d'échappement conserve ses chicanes, mais est débarrassé de sa laine de verre.

★

En résumé, ce procédé commercialisé pour une vingtaine de mille francs, main d'œuvre comprise, ne changera pas votre scooter en un engin genre « compétition » inutilisable pour un autre usage. Vous obtiendrez un véhicule qui atteindrait 115 kmh, capable de s'aligner honorablement dans la plupart des épreuves dites « pour machines de série et de sport », et qui vous séduira par son incontestable brio.



*Ci-dessus : comparaison entre les deux cylindres d'un moteur Rumi Formichino et un cylindre de 125 cmc. super-sport avec un carburateur par cylindre. - Ci-dessous : le carburateur double corps destiné au Formichino « gonflé » et les pipes spéciales que nécessite son montage.*



POUR PARTIR TRANQUILLES EN VACANCES...

# VERIFIEZ VOTRE MACHINE

**E**N vue de votre prochain départ en vacances, un contrôle général de votre machine s'impose, contrôle qui doit, évidemment, être entrepris à temps afin de pouvoir l'effectuer sérieusement, sans précipitation. Dans notre précédent numéro, nous avons étudié longuement les vérifications à effectuer sur le moteur. Aujourd'hui, nous aborderons les vérifications à effectuer sur les transmissions, la partie cycle, sans oublier une courte nomenclature des pièces qu'il ne faut pas oublier d'emmenner. Rappelons que pour la rédaction de cet article, nous avons fait appel à la compétence de M. Louis François, qui, entre temps, au guidon d'une Zundapp KS 601 « Sport », a battu le record en sides du dernier Bol d'Or.

## TRANSMISSIONS

En ayant fini avec le moteur proprement dit, il est tout naturel de passer maintenant à l'ensemble des transmissions.

### LA CHAÎNE DE TRANSMISSION PRIMAIRE

Dans le cas d'une machine à boîte de vitesses séparée, il faut vérifier — et, au besoin, régler — la tension de la chaîne primaire.

Si la chaîne, le pignon-moteur et le pignon d'embrayage sont encore utilisables (usure normale), la flèche maximum, le débattement maximum de la chaîne doit être de 1 cm au total.

Mais, en réalité, pignons et chaîne ne s'usent pas régulièrement. On prendra la mesure dans la position pour laquelle la chaîne est la plus tendue : à cet endroit, la flèche totale maximum de la chaîne doit être de sensiblement 1/2 cm, de telle sorte que dans la position où la chaîne est la plus détendue, elle ne « fouette » pas de trop.

★ Dans le cas d'un bloc-moteur à transmission primaire par chaîne, si le jeu (la flèche) est trop prononcé — (et comme il n'y a pas moyen, ici, de retendre la chaîne en reculant la boîte) — il faut changer chaîne et pignons.

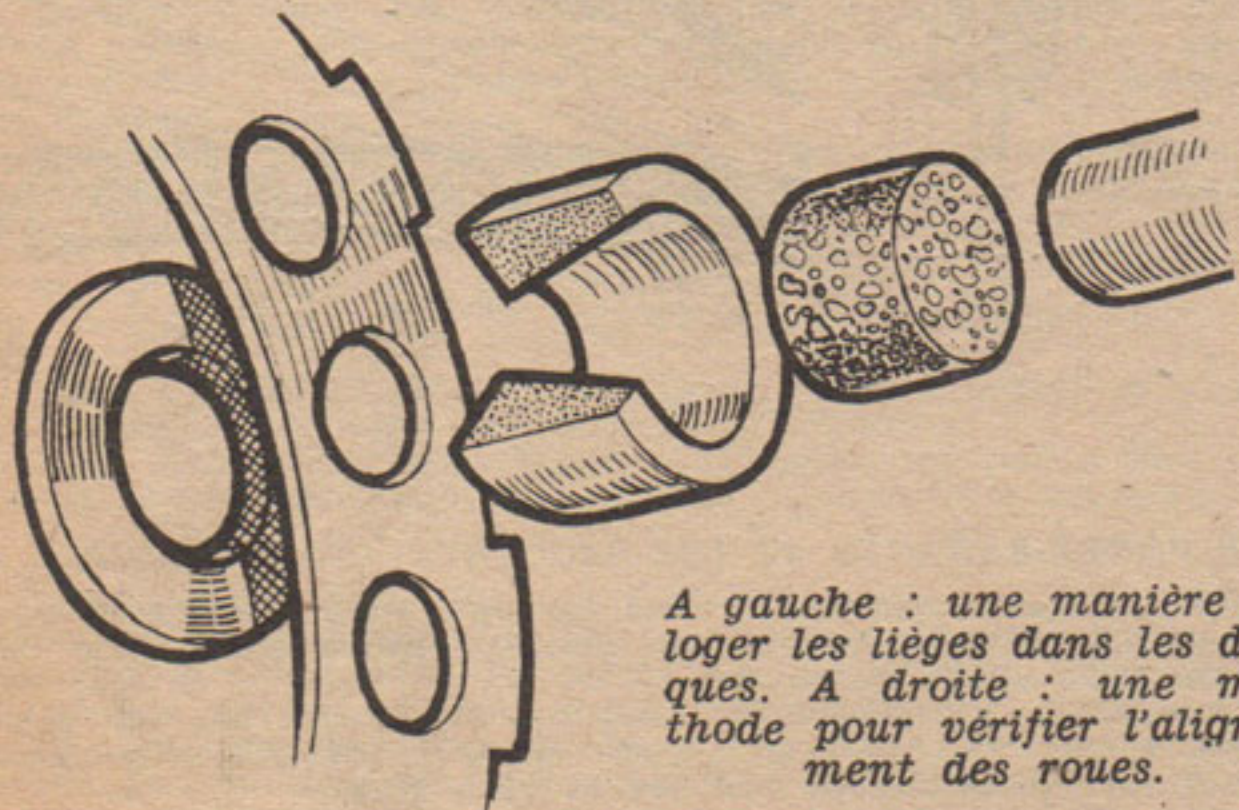
### L'EMBRAYAGE

Après démontage de l'embrayage, vérifier si les lièges ou « ferodos » tiennent bien dans leurs disques. Sinon, il faudra les changer... et évidemment les changer tous, car tous les lièges d'un disque doivent obligatoirement être de même épaisseur.

Et pour une nouvelle garniture ? Si votre embrayage est garni en « ferodo », il faudra le donner à faire, ou bien vous procurer des nouveaux disques tout garnis. Si, par contre, il est garni avec des pastilles de liège, vous pouvez procéder vous-même à leur remplacement. Vous jetez vos pastilles dans de l'eau bouillante : au bout de peu de temps, vos lièges gonflent, mais se ramollissent, ce qui permet de les enfiler facilement dans le disque. Après séchage, vous les limez avec une râpe à bois et finissez par un surfacage, afin que tous les bouchons soient dans un même plan.

Contrôlez également vos disques métalliques, qui doivent être bien plans. S'ils commencent à « se mettre en parapluie », il faut également les changer.

★ Lors du remontage, il faut faire très attention à remonter tous les disques dans l'ordre dans lequel ils étaient précédemment.



A gauche : une manière de loger les lièges dans les disques. A droite : une méthode pour vérifier l'alignement des roues.

Avant de régler la garde de votre câble, il faut régler la garde au levier de la tige d'embrayage, en laissant un petit jeu (valeur d'une carte de visite sensiblement) : il ne faut pas que votre embrayage, en position embrayée, soit sous tension.

Puis donner alors la garde nécessaire (2-3 mm sensiblement, mais pouvant varier avec les machines) au levier de guidon.

### LA BOÎTE DE VITESSES

La seule chose que vous aurez à faire de ce côté, c'est de procéder à une vidange à chaud, puis à un rinçage avec une huile « ad hoc ». Enfin procédez au plein avec une huile un peu moins fluide que celle que vous utilisez en hiver.

### LA TRANSMISSION SECONDAIRE

Si vous avez une machine acatène, vous n'avez qu'à effectuer une vidange à chaud et un nouveau plein (avec rinçage intermédiaire si l'huile de vidange vous semble vraiment sale).

★ Si votre transmission secondaire se fait par une chaîne, démontez cette dernière et nettoyez là au pétrole. Ensuite il faut la graisser avec une graisse résistante à la chaleur (en particulier dans le cas de chaîne fonctionnant sous carter étanche, donc moins bien refroidie) : un bain de suif graphité fera très bien l'affaire.

Lors du remontage, donner la tension indiquée par votre notice d'entretien, car la flèche à donner varie avec le mode de suspension de la machine.

Si l'usure de la chaîne est trop prononcée, il faudra la changer, mais en même temps changer le pignon de sortie de boîte et certainement la couronne arrière.

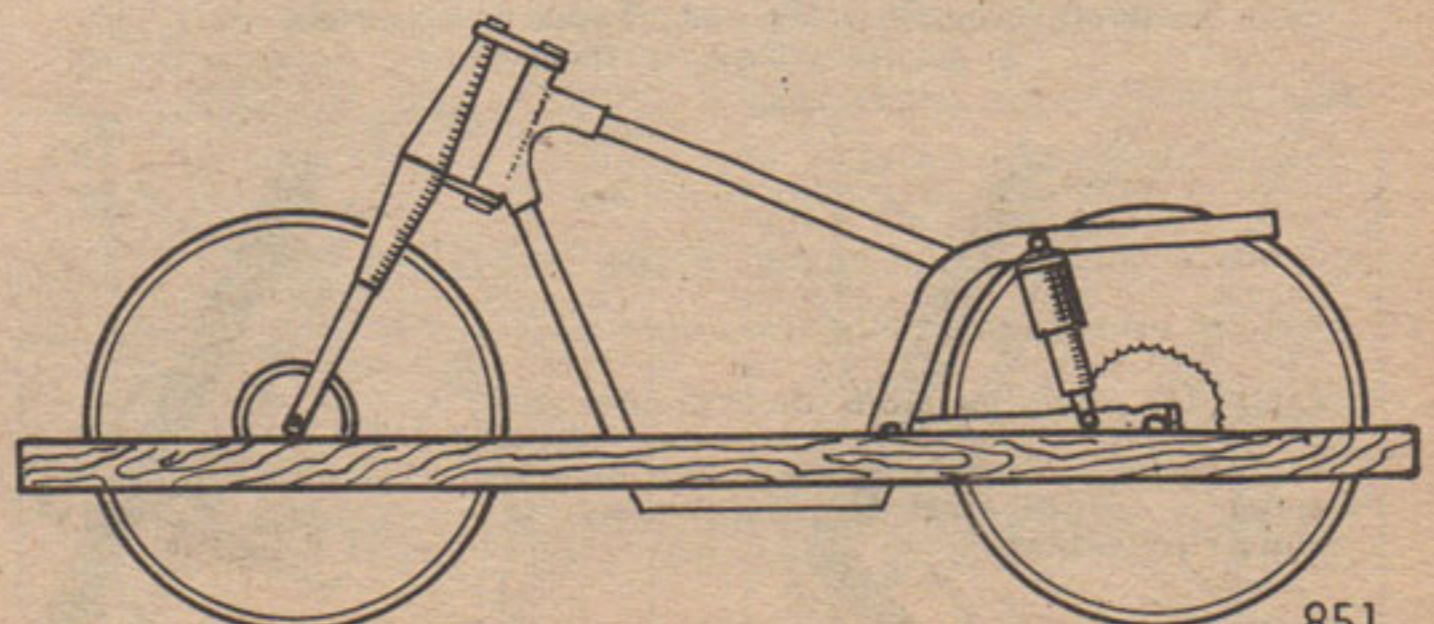
★ Rappelons qu'il faut particulièrement faire attention à la transmission, à l'embrayage des machines de grosse cylindrée. Les couples et forces qu'ils ont à transmettre sont très importants.

## PARTIE CYCLE

Moteur et transmissions ne sont pas tout, sur une machine. Il vous faut maintenant vérifier la partie cycle, et la vérifier d'autant plus sérieusement que votre machine est plus puissante : tel pneu qui peut tenir à 60 kmh vous fera courir un grand danger à 120 ou 130 kmh ; il en sera de même pour une roue un peu voilée ou mal alignée, pour un frein manquant d'efficacité, etc., etc...

### LE CADRE PROPREMENT DIT

Vous ne pouvez rien faire de ce côté, sinon vérifier si votre cadre est bien en ligne et non gauchi. Si vous vous apercevez qu'il est faussé, il ne vous reste qu'à l'emmenner chez un spécialiste.



## LA DIRECTION ET LA FOURCHE AVANT

Contrôlez le jeu de votre direction : bien souvent un resserrage des cuvettes est nécessaire, que vous pouvez faire vous-mêmes.

Par la même occasion, votre machine béquillée et la roue avant libre, vérifiez si votre direction n'est pas « billée », si elle tourne librement sans « accrocher ». Sinon, il faudra changer (ou plutôt faire changer, car c'est une opération un peu complexe) votre roulement.

★

Un contrôle du jeu des biellettes de votre fourche à parallélogramme est à faire, et leur resserrage éventuel est à la portée de quiconque.

Vous pouvez également vérifier le jeu des bagues de votre fourche télescopique, bagues qu'il faudra faire changer si le jeu est trop important.

★

Enfin, n'oubliez pas le graissage de la direction et de la suspension avant, le remplissage avec l'huile voulue (un peu plus épaisse si votre fourche talonne) de vos amortisseurs.

## LES ROUES

Commencez par démonter vos roues.

Si celles-ci sont montées « à cônes », vérifiez cônes et cuvettes et changez-les si elles sont marquées. De toute façon, il vous faudra rattraper le jeu éventuel qui a pu se produire.

Au remontage, n'oubliez pas d'utiliser de la graisse résistant bien à la chaleur, sinon en fondant, elle risquerait de graisser vos garnitures de frein, ce qui serait catastrophique.

Si vos roues sont montées « à broche », il faut voir si les roulements sont en bon état, s'ils n'ont pas pris de jeu. Sinon, il vous faudra évidemment les changer, car un jeu au roulement se solde par un jeu bien plus important de la roue au niveau du pneu, donc une conduite « ondoyante » et dangereuse.

★

Puisque la roue est démontée et qu'il vous faudra également démonter les pneus, vérifiez la tension de vos rayons. Pour ceci, 2 moyens sont à votre disposition :

— ou bien prendre les rayons 2 à 2 entre le pouce et l'index et juger de leur élasticité qui doit être évidemment la même — ou bien frapper chaque rayon avec une petite pièce métallique et écouter le son rendu : un son plus aigu signifie un rayon plus tendu, un son plus grave, un rayon détendu.

## LES PNEUS ET CHAMBRES A AIR

Un premier examen extérieur du pneu vous montrera l'état des sculptures de ce dernier. Si celles-ci se réduisent à peu de choses, il faudra les changer, car l'adhérence de la machine au sol, particulièrement sur un revêtement mouillé, serait alors bien compromise. Et ceci est d'autant plus dangereux que votre machine est plus puissante et rapide.

Mais l'examen d'un pneu ne peut être complet et sérieux que s'il comporte également celui des toiles qui ne doivent absolument pas être déchirées (vous risqueriez un éclatement, si dangereux, surtout de l'avant), ainsi qu'un contrôle des chambres à air qui ne doivent présenter aucune trace de pli (sinon changer la chambre, car là où il y a trace de pli, il y a « affaiblissement » mécanique).

★

Au remontage du pneu, n'oubliez pas de mettre un peu de talc entre ce dernier et la chambre à air, mais pas en trop grande quantité, sinon ils risqueraient de tourner l'un sur l'autre et d'arracher la valve.

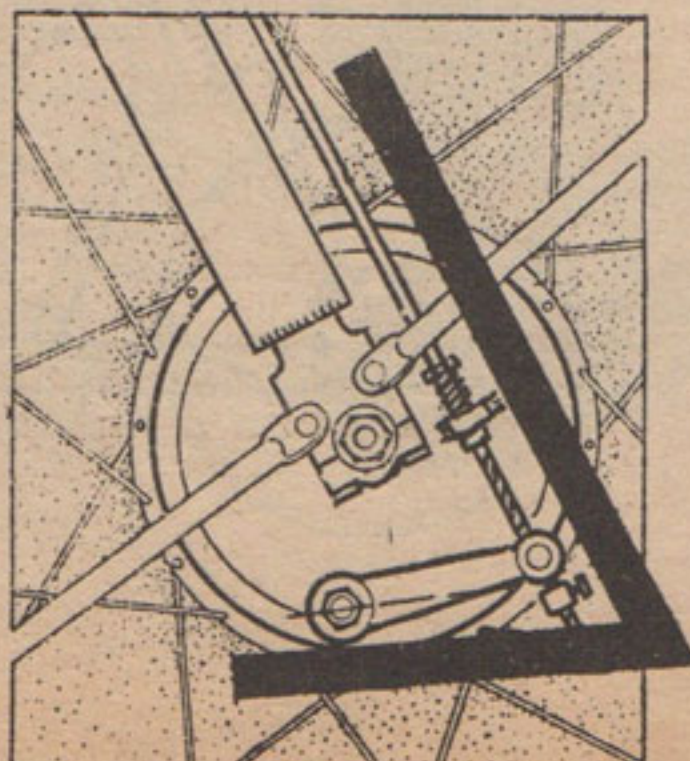
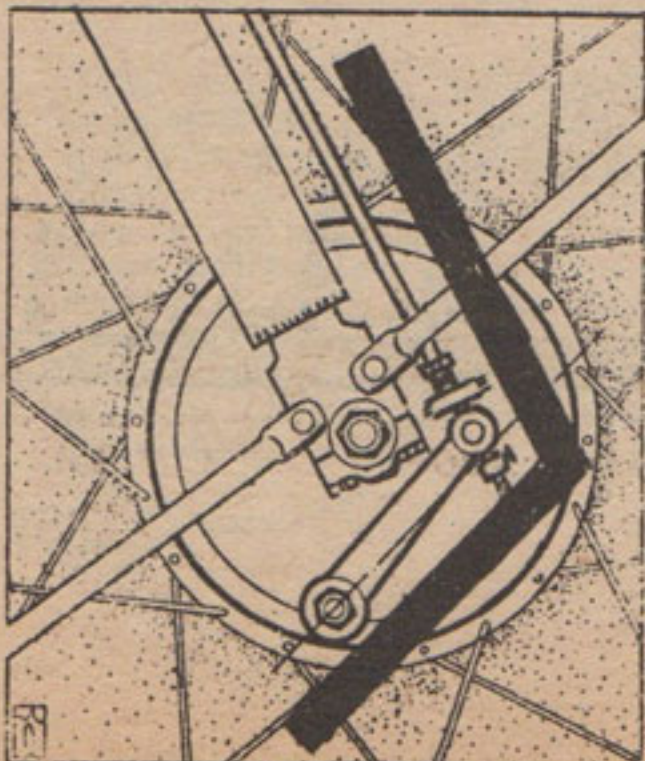
★

Evidemment, avant de remonter le pneu, vous avez bien remis la « mèche » (au besoin une neuve), afin que les têtes de rayons ne viennent pas frotter et crever votre chambre à air.

## LES FREINS

Un soin tout particulier doit être apporté à vos freins, organes essentiels de la sécurité. Pour pouvoir rouler à 120 kmh, il vous faut des freins sur lesquels vous puissiez absolument compter à 140.

A gauche, le levier fait un angle obtus avec le câble : les garnitures sont usées.  
A droite : l'angle favorable.



Pour que le freinage soit efficace, le tambour ne doit pas être rayé. S'il l'est trop fortement, il faut le donner à rectifier. S'il l'est légèrement, vous pouvez essayer de le « rattraper » à l'aide d'une forte toile émeri, en frottant en biais par rapport aux rayures et en essayant d'éviter tout « faux rond ».

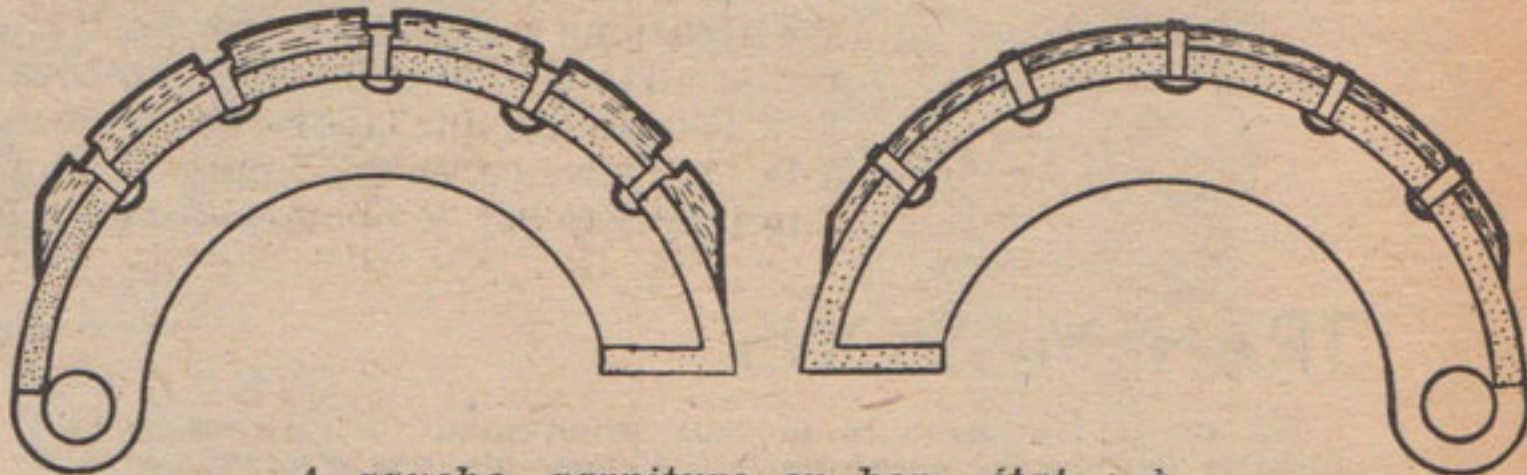
★

Il faut maintenant examiner les garnitures, ne pas hésiter à les faire changer si les rivets sont trop apparents, ou si le « Ferodo » est gras.

Si l'usure est supportable, il faudra peut-être détalonner les extrémités de ces garnitures, afin que le frein ne brote pas, et leur faire subir un bon nettoyage à l'aide d'un produit dégraissant (tétrachlorure, essence légère, etc...).

★

Démonter les comes des freins, nettoyez-les sérieusement, puis graissez-les, mais (et ici il faut y porter une attention encore plus grande qu'ailleurs) avec de la graisse ne fondant pas à la chaleur.



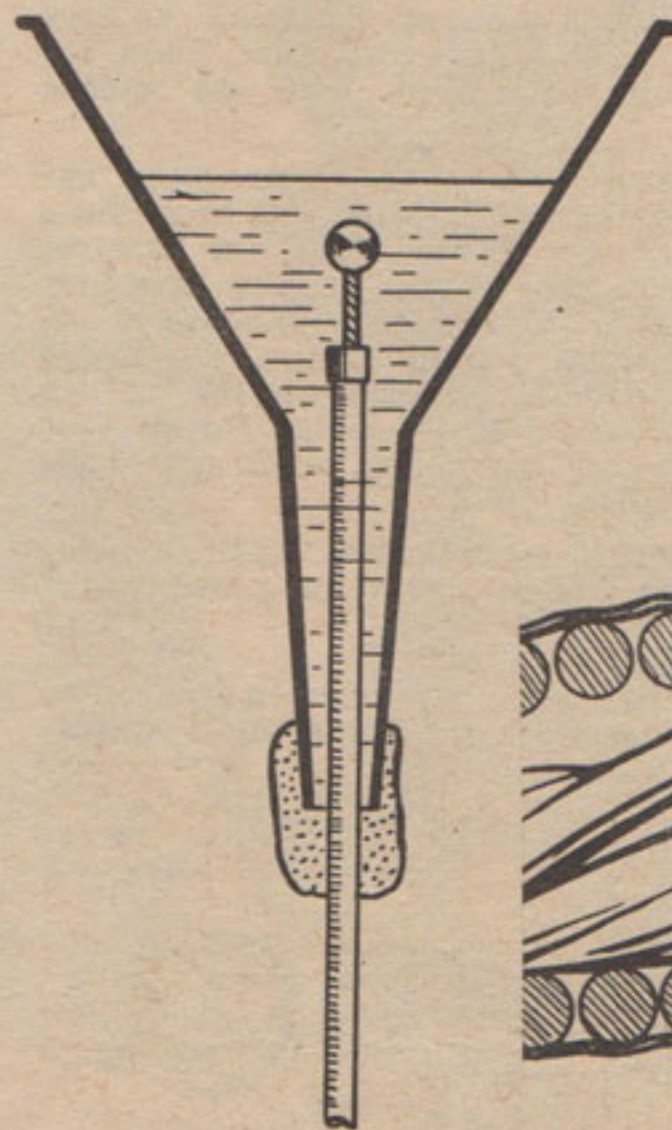
A gauche, garniture en bon état ; à droite, garniture usée jusqu'aux rivets.

Enfin, et c'est un contrôle efficace pour l'usure des garnitures collées, il ne faut pas que le levier de la came de frein fasse un angle obtus avec le câble ou la tringle de commande : un angle droit est la dernière limite acceptable.

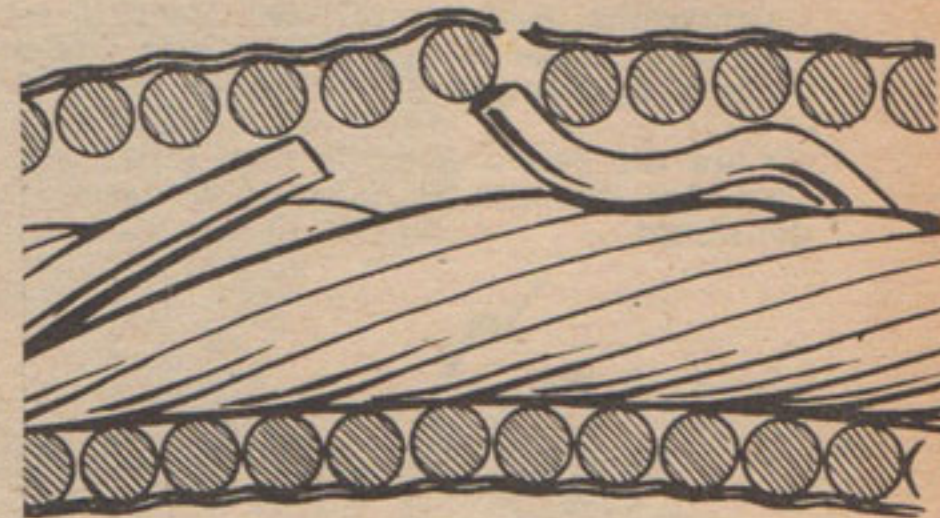
## LES CABLES

Tout câble effiloché, toute gaine pliée ou fortement coudée, ou dont l'enveloppe en matière plastique (protégeant de l'eau) est déchirée, seront à changer.

Mais de toute façon, qu'il s'agisse des anciens câbles ou des nouveaux câbles que vous monterez, il faut bien les lubrifier, avec une huile graphitée (ou additionnée de graphite) assez épaisse. Une manière simple de procéder est celle illustrée ci-joint, les extrémités du câble et de la gaine pénétrant dans un entonnoir (fixation étanche à l'aide de mastic, de pâte à modeler ou de chatterton) dans lequel sera versée la quantité d'huile nécessaire.



A gauche : une méthode rustique mais efficace pour graisser des câbles. Ci-dessous : un câble effiloché peut facilement se coincer dans la gaine.



## LE PORTE-BAGAGES ET LES SACOCHES

Evidemment, surtout si vous campez, vous n'hésitez pas à charger gaillardement votre machine qui prendra plus ou moins une allure de baudet.

Aussi votre porte-bagages (d'origine ou ajouté par vos propres soins) sera soumis à rude épreuve. Assurez-vous donc qu'il est suffisamment robuste et bien fixé.

C'est également du côté des fixations et de leur robustesse que pèchent de nombreuses sacoches. Pensez-y avant votre départ, sinon l'une d'elle (celle contenant les objets fragiles de préférence) vous abandonnera en cours de route.

Pour une bonne fixation, les courroies en cuir sont une bonne chose, mais les sandows sont encore préférables, assurant une bonne tension et une élasticité nécessaires.

★  
Enfin, pour terminer ce point, nous nous permettrons un petit conseil dicté par de nombreuses expériences : Répartissez judicieusement vos bagages. Si tout est à l'arrière, et si vous avez un passager, l'avant de la machine sera déjaugé, et votre direction sera légère, légère : la tenue de route sera peu sûre. Il existe des porte-bagages et des sacoches de réservoir, dans lesquelles vous mettez des objets assez peu encombrants, mais lourds : la répartition des masses sera bien améliorée et la conduite de la machine bien plus agréable et bien plus sûre.

## L'INSTALLATION ELECTRIQUE

Ayant déjà abordé dans notre précédent numéro les vérifications à apporter à vos générateurs électriques et à l'allumage, nous limiterons cette fois la question au câblage électrique et à l'éclairage.

★  
Vérifiez donc bien vos câbles électriques, qui non seulement ne doivent présenter aucune amorce de rupture (ils présentent alors une résistance électrique accrue), mais qui ne doivent absolument pas être dénudés (court-circuit en perspective).

★  
Les cosses de batterie devront être soigneusement nettoyées, toute trace de sulfate devant être supprimée.

Au remontage de la batterie (qui aura reçu son plein d'eau distillée), graisser les cosses avec un peu de vaseline.

★  
Les plots des ampoules, les contacts électriques du phare, de l'inverseur, etc., devront tous être ravivés, afin de diminuer les résistances électriques et assurer un meilleur éclairage.

★  
Enfin, voir si les ampoules (phare-code, veilleuse, lanterne arrière, stop) ne sont pas noircies intérieurement. Si elles le sont, c'est signe d'une fatigue évidente et mieux vaut les changer de suite que de se trouver brutalement, la nuit — et évidemment toujours au moment le plus inopportun — sans lumière.

## GRAISSAGE GENERAL

Nous avons signalé au passage un certain nombre de graissages et lubrifications à effectuer.

Mais, en réalité, toutes les articulations, sans exception, devront toutes être soigneusement graissées, de préférence avec une graisse tenace et graphitée.

## UN PETIT AIR DE FETE

Les vacances sont chose agréable, le départ toujours attendu avec impatience : c'est fête !

Que votre machine participe donc à cette joie générale, qu'elle brille de tous ses chromes !

Nettoyez-la donc bien soigneusement, qu'elle ne fasse pas une tâche sombre dans le tableau.

★  
Pour l'émail, un bon lavage à l'eau, avec un de ces nombreux savons liquides que l'on trouve dans le commerce. Si votre émail est bien terni, utilisez un rénovateur (il ne faut pas en abuser, car il attaque un peu l'émail). Enfin, votre machine propre et sèche, enduisez-la avec une cire liquide ou un produit à base de silicones, qui assureront une bonne protection contre les intempéries.

★  
Pour les carters en alliage léger, nettoyer d'abord la crasse superficielle avec un pinceau plongé dans l'essence. Puis vous prendrez une brosse très dure avec un produit de nettoyage. Enfin, une dernière application de pétrole dissolvera la dernière crasse.

Mais nous vous déconseillons de polir vos carters-moteurs ou de boîte de vitesses : le refroidissement serait alors moins bon.

## ET QUOI EMMENER ?

Libre à vous de préférer le slip au caleçon court, ce n'est pas dans ce domaine que nous interviendrons.

Mais, par contre, nous tenons à adresser une petite liste de l'outillage et des pièces de rechange essentielles à emmener.

### L'OUTILLAGE

Munissez-vous d'un jeu de clefs plates au vanadium, non d'un jeu complet, mais de celui nécessaire pour les différents boulons de la machine. De même, un jeu de clefs à tube sera également bien commode (il en existe dont les tubes s'emboîtent les uns dans les autres, ce qui diminue considérablement l'encombrement). Les clefs à molettes sont, en principe, à ne pas utiliser, écrasant les pans des boulons ; une telle clef ne pourra servir qu'à un dépannage, au cas où manquerait une clef plate appropriée.



Réalisé par Bêru, un étui spécial pour bougie, en caoutchouc synthétique et à fermeture rapide et étanche par un anneau de caoutchouc.

- une bonne pince universelle,
- une bonne clef à bougie (essentielle),
- un jeu de clefs de magnéto,
- deux tournevis : un moyen et un tout petit (pour l'appareillage électrique),
- jauges d'épaisseur pour le réglage des jeux aux soupapes et écarterments des vis platinées ou d'électrodes,
- une pompe, mais une vraie pompe qui pompe,
- de la toile émeri fine et grosse,
- quelques chiffons,
- du chatterton et du fil de fer : avec ces deux « accessoires », et en particulier avec le premier nommé, que ne peut-on faire ? Demandez l'avis des spécialistes du Bol !
- des démonte-pneus, qui ne doivent pas être de grandes dimensions, mais robustes,
- un nécessaire de réparation de chambres à air auto-vulcanisant,
- un peu de graisse consistante,
- une petite brosse à bougies,
- si votre volant magnétique ne comporte pas de bague extractrice, un petit arrache-volant ; également un petit réglet pour faire le calage de l'avance au cas où votre volant n'est pas repéré.

### LES PIECES DE RECHANGE

Si vous avez eu bien soin de préparer méticuleusement votre machine, le nombre de pièces à emmener sera évidemment plus restreint.

— Au moins une bougie de rechange est nécessaire, qui, pour la route, pourra être un peu plus « froide » que celle que vous utilisez normalement. Cette bougie ne devra pas être enveloppée dans du papier ou un chiffon (qui se mettent toujours en charpie et encrassent la bougie), mais dans des porte-bougies que l'on trouve dans le commerce ;

— un joint de bougie de rechange, ainsi qu'un petit boulon de fixation du câble haute-tension ;

— un condensateur approprié à votre machine ;

— un faux-maillon de chaîne et une attache-rapide ;

— un jeu de quelques boulons, surtout si votre machine est sujette aux vibrations ;

— un ou deux rayons, préparés en longueur et filetés, avec les boulons correspondants ;

— des ampoules de rechange, surtout pour le feu rouge des machines à éclairage par volant magnétique ;

— même si vous avez changé vos câbles, il est bon, avec certaines machines, d'avoir un câble d'embrayage (qui, bien souvent, pourra servir pour le frein avant) de rechange. Avec certaines poignées tournantes, il est bon également d'avoir un câble des gaz (bien souvent, un câble de dérailleur « Super-Champion » de vélo fera l'affaire) ;

— enfin, si vous craignez d'être obligé de déculasser, un joint de culasse de rechange ;

— et surtout, des sandows, que vous serez heureux d'avoir sous la main pour un cas ou pour un autre.

## ET MAINTENANT, BON VOYAGE

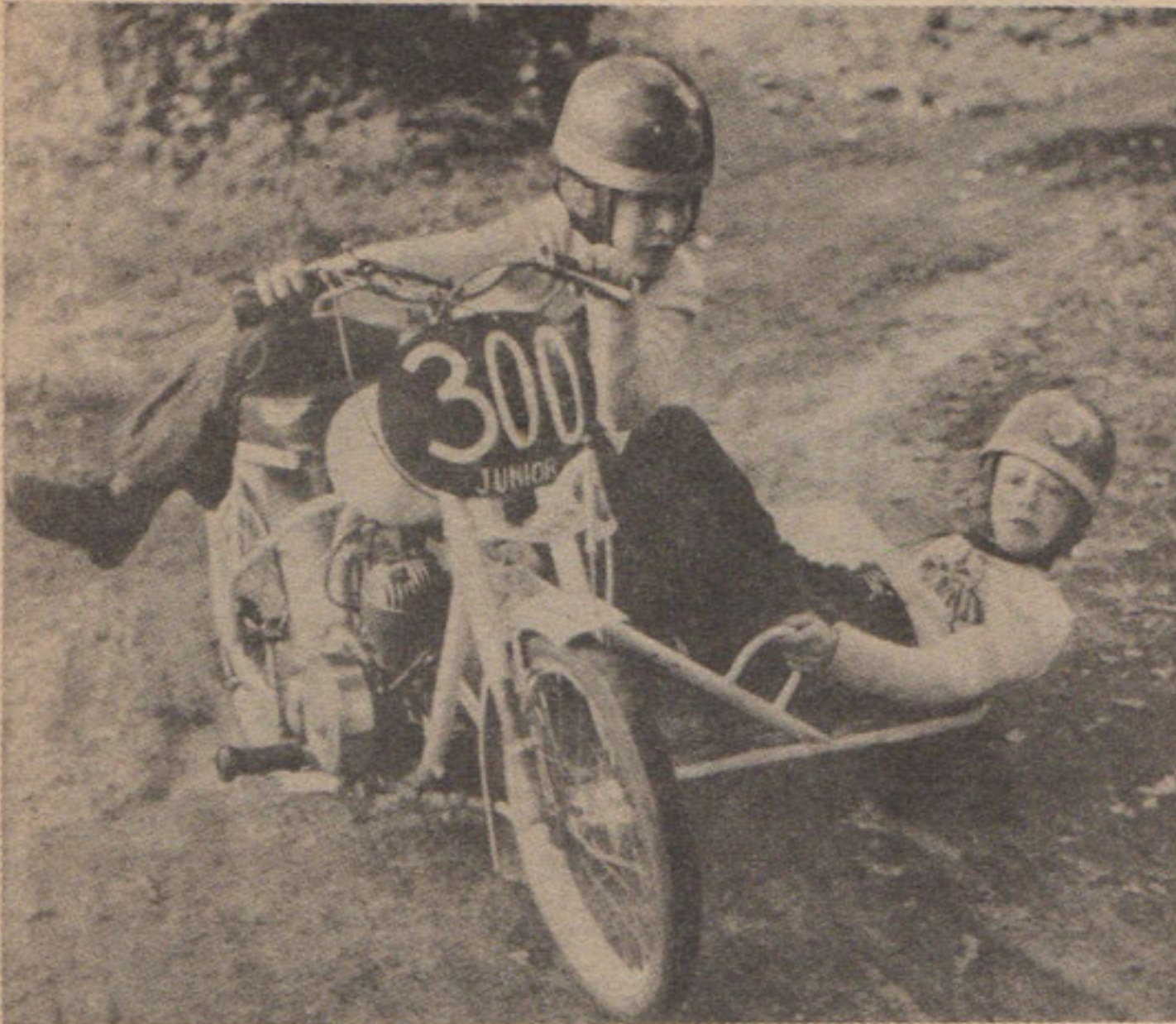
Mais n'oubliez pas, avant de partir, de vous mettre en règle avec votre assurance !

Et si, pour vos vacances, c'est le soleil qui est inscrit au programme, un survêtement motocycliste de qualité, bien imperméable, est néanmoins une assurance supplémentaire.

ET MAINTENANT, BONNES ET HEUREUSES VACANCES, DU PLAISIR ET DE LA JOIE, ET SANS AUCUN ENNUI MECANIQUE .

J. B.

# ACTUALITÉS



La valeur n'attend pas le nombre des années et déjà ces deux jeunes anglais, D. Woodrow et K. Walker font preuve d'un certain talent de sidecaristes

## ◆ PERMIS DE RECHERCHE ACCORDE EN A.O.F.

Par décret publié au Journal Officiel du 24 mai, le permis de recherche demandé par la Société Française des Pétales BP, sur un périmètre d'une superficie de 40.488 km<sup>2</sup> situé au Sénégal, a été accordé.

Dans un délai maximum de 6 mois à compter de l'origine du permis général, la Société, est-il stipulé, devra se substituer pour l'exercice de ses droits — actuels ou à venir — une société anonyme française dont le siège social sera situé sur le territoire du Sénégal.

## ◆ DES SIDECARS SANITAIRES

Un certain nombre de machines munies de sidecars Watsonian spécialement conçus pour le transport des blessés, vient d'être livré au gouvernement de l'Irak. Ce pays a préféré les sides aux ambulances ordinaires pour leur maniabilité dans les villes.

## ◆ DES NOUVELLES DU PIATTI

Le scooter Piatti qui a connu des fortunes diverses depuis sa naissance en Italie, vient d'échouer en Angleterre où il sera construit sous licence par la Cyclemaster Ltd. Ce scooter présente, tant par sa ligne que par sa conception mécanique, de nombreux points originaux, ne serait-ce que la selle biplace reliée à la carrosserie surbaissée par un tube réglable en hauteur.

## ◆ NOUVELLES PLAQUES EN BELGIQUE

La Belgique procède actuellement au changement des plaques de motocyclettes et a institué par la même occasion un nouveau régime d'immatriculation pour tous les motocycles, tricycles et quadricycles à moteur. Ces plaques seront désormais à fond bleu et lettres blanches et seront envoyées en échange des anciennes par l'Office de la circulation routière. Les plaques et certificats d'immatriculation ne seront plus délivrés désormais par les services des gouvernements provinciaux, mais par l'organisme central précité.

Précisons également un point important : l'échange des plaques sera effectué gratuitement.

## ◆ MUSEE DE LA MOTO ALLEMAND

Suivant l'exemple de la Grande-Bretagne, le premier musée de la motocyclette vient de s'ouvrir en Allemagne. C'est le Dr Hoffmann, président aux destinées de la firme NSU, qui a ouvert ce musée à Neckarsulm, près de Stuttgart. Celui-ci constitue une excellente rétrospective des machines allemandes N.S.U., Ardie, Triumph, Victoria de 1885 à nos jours. Le Dr Hoffmann espère réunir dans un proche avenir un certain nombre d'ancêtres étrangers ; mais d'ores et déjà, la tâche s'avère malaisée, car découvrir un « vieux clou » de 1900 nécessite, chacun s'en doute, des recherches longues... et subtiles.

## ◆ PARE-BRISE PROFILES

Pour améliorer le profilage des pare-brise, la maison anglaise Feridax, spécialisée dans ce genre d'accessoires, a réalisé une petite soufflerie qui indique avec précision la forme adéquate à leur donner. Déjà les essais sur route ont permis de gagner quelques kmh (en position assise s'entend) et apportent ainsi un démenti à tous ceux qui croient que les pare-brise créent des remous nuisibles à la vitesse.

## NÉCROLOGIE

### AISLABIE

Le pilote néo-zélandais L.G. Aislabie a trouvé la mort 15 jours après la chute qu'il fit lors d'une course dénommée North West « 200 ». Il devait décéder des suites de ses blessures et sans avoir repris connaissance.

Aislabie, pilote de trente ans qui faisait ses débuts depuis peu sur le continent, faisait partie du New-Zealand ACU et avait remporté de nombreuses épreuves dans son pays.

En 1955 il terminait le TT à la 23<sup>e</sup> place et remportait une excellente huitième place au Grand Prix de Belgique. Depuis 1950, date de sa première course, il pilota successivement une BSA, une AJS 7R et il devait prendre le départ du TT 56 au guidon d'une 500 cmc Norton.

Les pilotes paient un lourd tribut au sport en ce début de saison, et c'est encore après Anderson et Remmert une de ses figures qui disparaît.

### RENÉ CARRÉ

C'est avec une douloureuse surprise que nous avons appris la mort accidentelle de René Carré, survenue au guidon d'une moto de marque étrangère, alors

qu'il revenait d'une visite aux usines Monet-Goyon à Mâcon. C'est à 15 km de Paris que ce plonnieur du sport motocycliste français devait trouver la mort dans un accident dont les causes sont encore mal définies.

Il laisse dans la douleur une femme et deux fils.

La terrible nouvelle a consterné tous ceux qui l'ont connu, car ils avaient pu largement apprécier sa gentillesse, sa sportivité et sa classe au cours des innombrables épreuves auxquelles il a toujours participé avec succès.

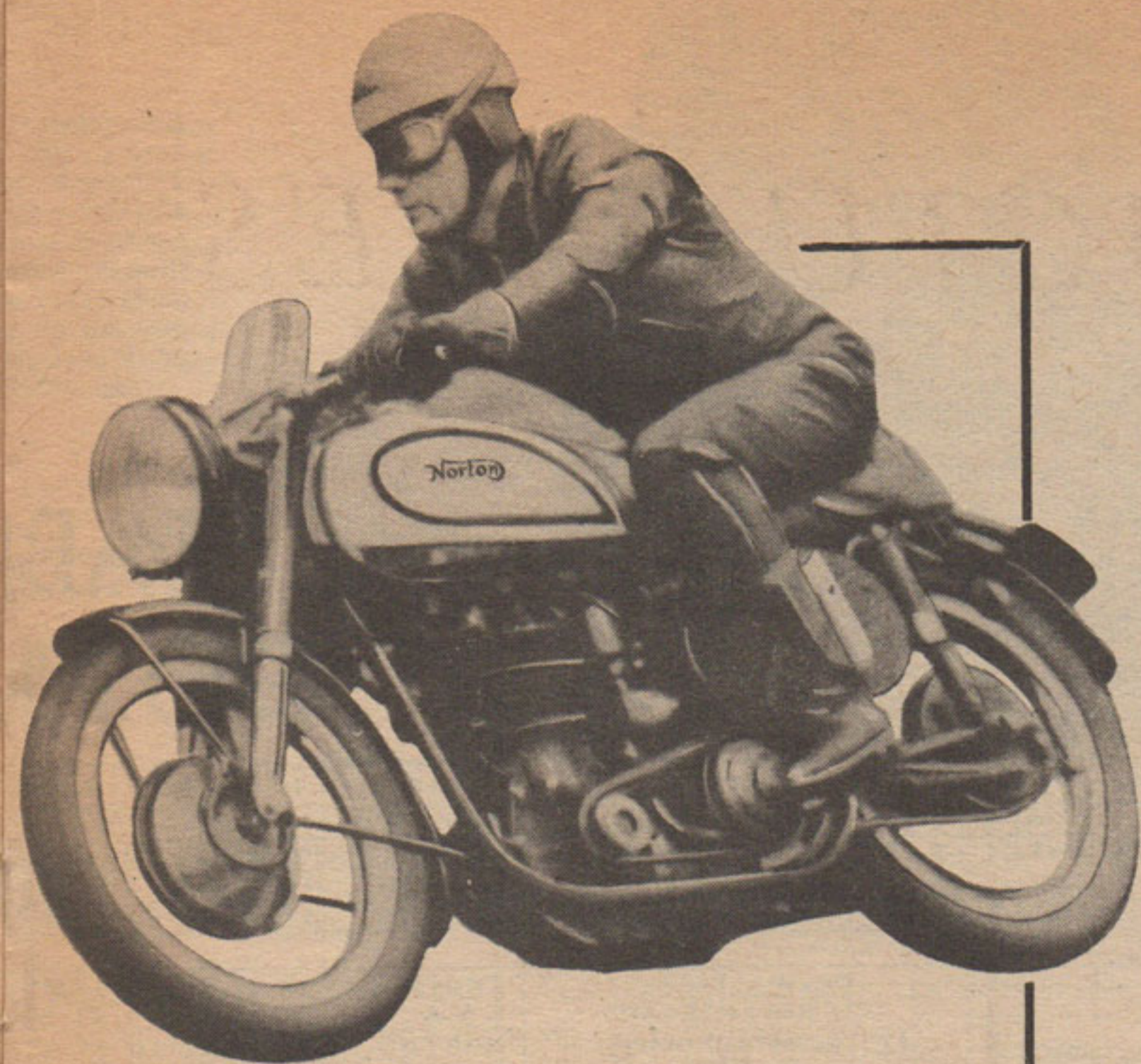
René Carré, né le 4 avril 1909 à Domont (S.-et-O.) était une des figures les plus représentatives de la maison Monet-Goyon où il servait en qualité d'essayeur. Il contribua largement à enrichir le palmarès sportif de cette maison en remportant un nombre considérable de victoires dans les épreuves de régularité, où il se distinguait particulièrement. En 1955, il remportait Paris-Nice, Liège-Monaco-Liège, Circuit d'Endurance Rouennais, Circuit de Haute Normandie, 6 Heures de Montmorency, Cannes-Genève-Cannes.

« Moto-Revue » s'incline devant la mémoire d'un grand sportif qui laisse un grand vide autour de lui et présente à

sa femme, ses fils, à tous ses proches, ses très sincères condoléances.







## UN 28<sup>e</sup> BOL D'OR EXCEPTIONNEL

### VICTOIRE SENSATIONNELLE DE NORTON

LEFEVRE-BRIAND PULVERISENT  
L'ANCIEN RECORD GENERAL  
DE MÊME QUE HARMSMID-  
KLIMT (**JAWA**) 1<sup>er</sup> EN 350 cmc.  
(2<sup>e</sup> AU CLASSEMENT GÉNÉRAL)

### SPLENDIDE DEMONSTRATION D'ENSEMBLE DES GNOME-RHONE

1<sup>er</sup> EN 175 cmc. (RECORD BATTU)

### 5 RECORDS BATTUS

**L**an dernier déjà, nous annoncions que le Bol d'Or amorçait un tournant, tant par la qualité du spectacle, que par l'intérêt suscité parmi les firmes françaises et étrangères, et c'est avec plaisir que nous avons assisté à une confirmation de ce renouveau qui nous a permis, pour cette 28<sup>e</sup> édition de l'épreuve, d'enregistrer la chute de 5 records.

Il faut dire aussi que les pilotes furent servis par un temps beaucoup plus favorable que l'an passé et nous eûmes droit à quelques rayons de soleil ponctués de courtes averses sans gravité. Du côté spectateurs évidemment, ce ne fut pas la grande foule qui envahit le plateau de St-Eutrope, mais malgré tout, au cours de la journée de dimanche, la pelouse et les tribunes face aux ravitaillements s'étaient garnies quelque peu. Il est dommage qu'une plus large publicité ne soit pas faite autour de cette épreuve si proche de Paris, car voir les machines tourner inlassablement dans la nuit constitue sans aucun doute une magnifique vision.

Après ce préambule sur des considérations d'ordre général, passons maintenant à la course elle-même dont la qualité fut supérieure, grâce à cette performance de l'équipage Lefèvre-Briand sur Norton, qui battit largement le record général de l'épreuve datant de 1953.

Tout le monde déplora évidemment la défection de Monneret, qui, accompagné de Braun, devait prendre le départ initialement au guidon d'une AJS, puis de la 250 NSU qu'il utilisa pour abattre 8 records mondiaux en compagnie de son fils. Mais le vendredi, il déclara forfait, nous privant ainsi d'une machine qui aurait pu nous donner une idée des possibilités d'une 250 de circuit au cours d'un parcours de longue haleine.

Autres trous dans la liste des engagés, Venin qui ne put prendre le départ, sa Matchless ayant cassé aux entraînements de la veille (Venin se promenait d'ailleurs avec une petite boîte contenant les restes de sa soupape), Kania également, qui avait terminé en 55 à la deuxième place des 350 cmc. sur une Horex, fut contraint de s'abstenir, sa machine, toujours une Horex, n'étant pas encore prête à l'usine. On ne vit pas non plus Berthelot, du MC

Montmorency, qui s'était inscrit dans la catégorie 250 série.

En 175 cmc. course, outre la défection des trois Sotecma pour insuffisance de préparation, manquaient la DS Malterre de Terminet-Ardouin et la Morini de Boeri-Faucheraux. Pour cette dernière équipe, la raison de leur défection fut inconnue ; en effet, Boeri qui était parti chercher sa machine en Italie ne donna plus signe de vie, aussi bien aux entraînements que la veille du départ et les organisateurs furent bien obligés de constater qu'il avait déclaré forfait... par son absence.

Donc, ce n'est plus 56 équipes qui se présentaient une demi-heure avant le départ, mais 50, tandis que résonnaient les hymnes hongrois pour les 2 Pannonia, tchèque pour les 2 Jawa que nous accueillions à nouveau en 56, mais... pas de Marseillaise ; les organisateurs ayant trouvé le disque cassé : Un autre exemplaire fut cherché, mais en vain.

A 17 h. 9, les machines sont libérées, et tandis que les stands s'organisent en vue de la longue veillée, nous allons nous poster à la Ferme pour photographier les concurrents et pour pointer les premiers passages.

Au premier tour, Lefèvre passe en tête, suivi dans l'ordre par Le Roy sur BSA, Lamboley sur Norton, la Peugeot de Bouin, la Jawa officielle de Klimt-Harmsmid, la Jawa de l'équipe Hervé-Billotte, Agache, Court, la seconde Jawa non officielle de Gilbert-Picache, la Triumph de Gallard-Gillet, etc...

La Norton de Leconte-Duhamel refuse de démarrer, ainsi que la seconde Jawa



*En haut, Lefèvre qui, avec Briand, est le nouveau recordman de l'épreuve sur Norton, et ci-dessus, Dagan qui pilote la Gnome-Rhône victorieuse.*

**A CES DEUX MARQUES  
LES COUPES MOTO-REVUE**



puis un silencieux qui voulait divorcer d'avec son tube, les retarda d'une heure. Signalons qu'Hoffman, qui fit le déplacement depuis Berlin en moto, est une « vieille » connaissance : il disputa le Bol en 1939.

Troisième derrière la « 250 S » Zundapp, Mangin-Gnudi qui, comme beaucoup de 2 temps, devaient connaître quelques ennuis de serrage avec leur Adler. Scuzs-Cserkuti placèrent la deuxième Pannonia à 16 tours de la machine précédente. Un peu plus loin, la Peugeot twin sauva l'honneur de notre industrie nationale dans cette cylindrée, et bien qu'elle n'ait pas inquiété les leaders par son léger manque de puissance et quelques ennuis de dynamo, elle prouva cependant que au-dessus de 175 cmc. nous étions capables de sortir des machines résistantes.

Dans la série nous ne trouvons que 3 machines, toutes étrangères, une FN, une NSU « Max » et une Puch. C'est la « Max » de Obert-Fromont qui nous fit la plus grosse impression ; malgré la perte d'un contre-cône d'échappement, grâce à sa mise au point parfaite, elle grignota de nombreux tours à ses concurrents directs, battant de surcroît la seconde Pannonia et la Adler de la catégorie sport. Course toute de régularité aussi, Prigent-Bénard sur Puch et Rossignol-Rebour sur la FN twin bouclèrent respectivement, 351 et 336 tours.

Nous avons constaté d'ailleurs que la catégorie 250 cmc. enregistra très peu d'abandons, suivant ainsi la catégorie 500 cmc. où les 4 machines engagées devaient terminer l'épreuve.

### LES 175 CMC.

Et c'est avec cette cylindrée que nous abordons le troisième record de la journée, record d'autant plus spectaculaire encore qu'il semblait très difficile à battre : nous voulons parler des 2.229 km 628 détenus par Agache-Dagan (Ydral). Et c'est à Gnome-Rhône que nous devons cette victoire. Nos lecteurs se souviennent d'ailleurs que celle-ci avait minutieusement préparé ses machines, en même temps qu'elle choisissait des pilotes excellents, notamment en la personne de Dagan, secondé par Court. Le record établi semble maintenant bien accroché. Il est en effet de 2.298,766 km, à la moyenne de 95,781 kmh, contre 2.229,628 km (moy. 92,901 kmh) par Agache-Dagan l'an passé. Ce 28<sup>e</sup> Bol d'Or s'est avéré particulièrement heureux pour Gnome-Rhône, puisque la marque remporta en plus une belle victoire d'équipe avec 5 machines au départ comme à l'arrivée et avec une première place en catégorie série.

Les marques nationales composaient seules la liste des machines engagées et



en 175 cmc. course, nous trouvons trois Gnome-Rhône, deux Alcyon, deux Ydral, deux Motobécane et quatre Peugeot.

La marque Alcyon peut s'autoriser tous les espoirs avec la seconde place qu'elle s'adjugea derrière la Gnome et Rhône. Après l'élimination à la dixième heure de l'Alcyon munie d'un carénage expérimental (défaut de refroidissement) et pilotée par Tano-Cherrier, tous les espoirs de la maison se reportèrent donc sur la seconde machine de Rouger-Guignabodet qui ne déçut pas, puisqu'elle approcha d'un tour le record d'Agache, avec 2.222 km 002, ce qui est remarquable pour une machine qui était dépourvue de carénage.

Les Ydral nous ont laissé sur notre faim, car l'on attendait beaucoup de la Liberia Ydral pilotée par Agache-Thiers. Malheureusement, celle-ci revenait au stand dès la deuxième heure, panne irréparable et désolation parmi les supporters qui attendaient la lutte avec Gnome-Rhône.

Pour en revenir à la troisième place, celle-ci fut remportée par une seconde Gnome-Rhône aux mains de Heucqueville-Gomès. Se plaçant devant la troisième Gnome-Rhône de Descoureaux-Pohu engagée dans la catégorie course, on trouve la première Peugeot de Rosset-Bourlon qui enlève ainsi la quatrième place.

Arambol-Croix, sur leur Liberia-Ydral, apportèrent, dans la catégorie « sport », une première place à la firme grenobloise,

*En haut : les pilotes tchèques qui, au guidon des Jawa, devaient faire une belle démonstration, notamment la machine n° 16 qui remporte la catégorie 350 cmc., s'adjuge le record en cette cylindrée et la deuxième place au classement général.*

qui marque ainsi son désir de participer aux compétitions. Moyenne plus qu'honorable de 85,751 kmh.

Les deux Gnome-Rhône restantes couraient dans la « série » et complétèrent brillamment le palmarès de l'usine avec Rivard-Augris (ceux-ci dépassèrent de nombreuses machines inscrites en course avec 2.044 km 458), et Maucourant-Lorin.

### LES SCOOTERS

Participation plus importante que lors du 27<sup>e</sup> Bol d'Or, 3 Lambretta 150 cmc. d'une facture bien personnelle étaient engagés dans la catégorie course. Daric-Brugelles s'étaient alignés avec le 150 cc caréné que nous vîmes au Critérium, et parcoururent 1.948 km 318 à la moyenne de 81,179 kmh. Michèle-Ruellet, après avoir mené jusqu'à la huitième heure, durent céder le pas au premier Lambretta, leur allure ayant baissé singulièrement.

VENEZ VOIR L'EXTRAORDINAIRE 250 cm<sup>3</sup>

**PANNONIA**

QUI S'EST RÉVÉLÉE AU " BOL D'OR " 1956

S.I.D.A.M., 8, rue Fourcroy, PARIS XVII<sup>e</sup> - WAG. 52-62

Troisième Lambretta engagé, celui de Riquier-Bonnet, ne franchit pas le cap de la cinquième heure.

Après le forfait de Freze sur son Rumi, il ne restait plus dans la catégorie sport que l'équipe Cambis-Ditail toujours sur Rumi, qui aurait pu faire mieux que 71,355 kmh de moyenne, si un graissage trop abondant ne les avait obligés à décalaminer à mi-course.

Milone-Martinat pilotaient le dernier Lambretta qui, de la catégorie « sport », passa après examen dans la catégorie « série » ; ils tournèrent 24 heures, doublés sans cesse par tous les autres concurrents : il n'en reste pas moins que la moyenne de 63,740 kmh est très encourageante pour les deux pilotes, compte tenu évidemment de la catégorie et du caractère de série de leur monture.

## LES SIDECARS

Ceux-ci en nombre de plus en plus restreint chaque année se distinguèrent néanmoins en battant 2 records, l'un en catégorie 350 cc série, l'autre en 750 cc sport.

Le premier record était détenu par Christophe, sur Adler, record relativement facile à battre, puisque établi avec une 250 cmc. Brulé et Di Vozzo (qui s'améliora au cours des heures) l'ont porté de 1.709 km 400 à 1.879 km 566, apportant ainsi une seconde victoire à DKW.

Bourdonneau-François établirent l'autre performance de la catégorie avec leur 600 Zundapp « sport », et malgré quelques ennuis (peinture intérieure du réservoir et ressort de kick) améliorant largement avec 2.217,218 km le kilométrage de la Cemec à Druet et battant de surcroît le record des 1200 cmc. détenu par Duprat (Vincent) qui avait parcouru 2.019,739 km.

Mais ces deux records des années précédentes ont aussi été dépassés par la Triumph des policiers Claudon-Grollet, complétant le palmarès solo de la police et confirmant la valeur de Claudon qui détient depuis 1955 le record des 500 cc en compagnie de Courtès (1.901 km 717). Grillon, sur une 700 Royal-Enfield, connut de nombreux ennuis d'embrayage et de joints de culasse (Frantz mécanicien).

★

L'organisation fut, comme à l'habitude, sans heurts, le service d'ordre appliquant avec zèle les consignes ; les commissaires sportifs étaient en nombre suffisant, balisage et signalisation parfaites. Indiquons à ce sujet que les organisateurs, pour aider les concurrents, avaient placé un puissant projecteur qui éclairait efficacement la sortie du virage de la Ferme ; ce fut là une initiative heureuse qui évita sûrement des sorties de virage dans les bottes de paille.

Mais tout ne fut pas parfait, et nous adresserons une critique aux commissaires qui a son importance. Nous constatons, en effet, que dès la nuit tombée, un certain nombre de machines avaient un éclairage défectueux et que surtout le feu rouge restait obstinément éteint. Que les pilotes roulant sans phare voient leur moyenne baisser, ne portait préjudice qu'à leur propre personne, mais rouler sans feu rouge constituait un grave danger pour les autres concurrents qui, fatigués par la ronde incessante, ne pouvaient pas toujours les distinguer. Et c'est là que l'organisation aurait dû intervenir et arrêter tous ceux qui violaient le règlement. Malheureusement, il n'en fut rien et il est à souhaiter qu'un contrôle plus rigoureux soit fait sur ce point l'an prochain.

Il faut rendre justice néanmoins aux coureurs qui n'avaient pas hésité, en plus du feu rouge réglementaire à en placer deux petits de chaque côté de la selle

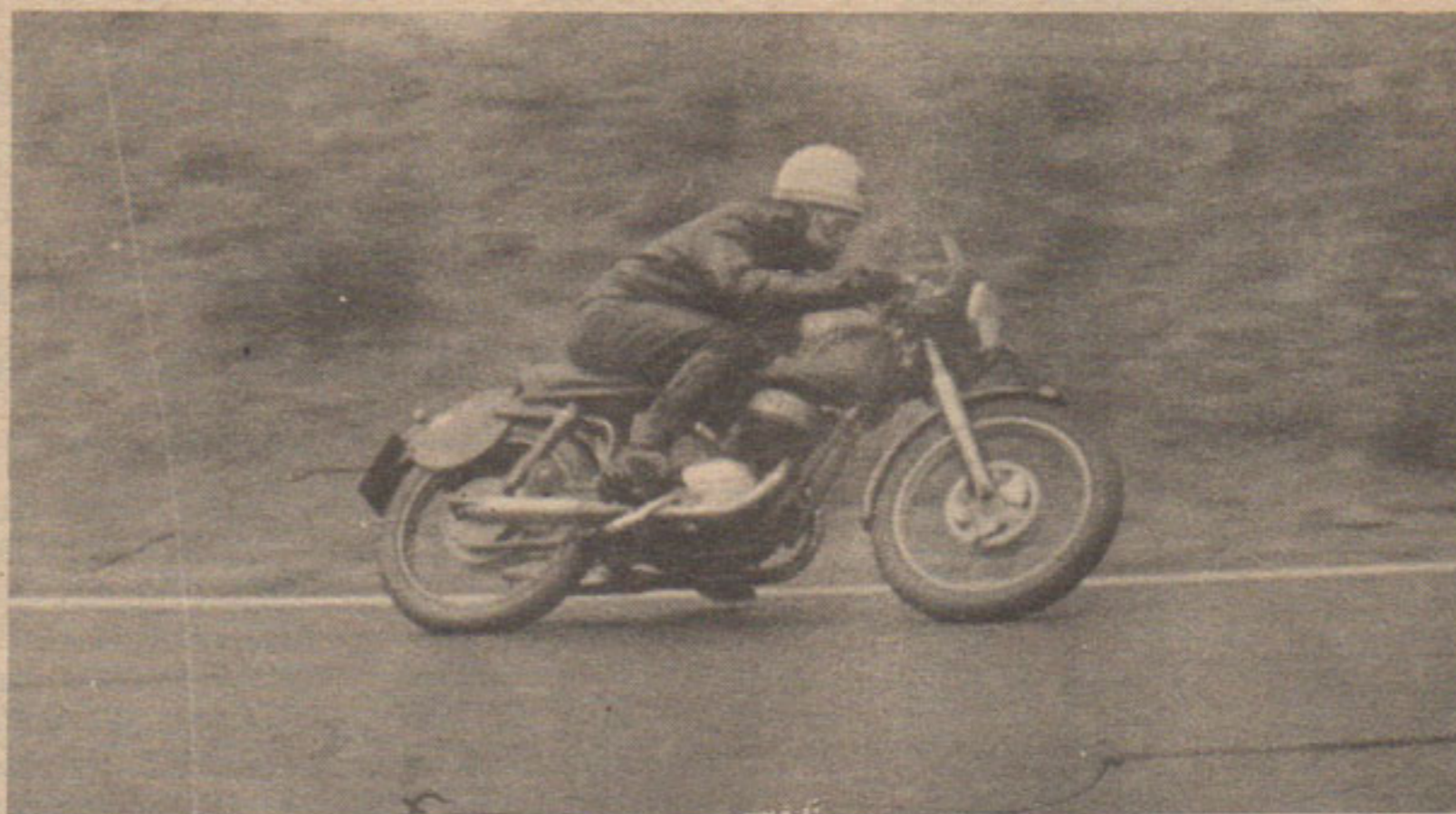
double, avec, comble de sécurité, un autre fanal accroché dans le dos même du pilote. Ce point important ne doit plus être négligé maintenant !

★

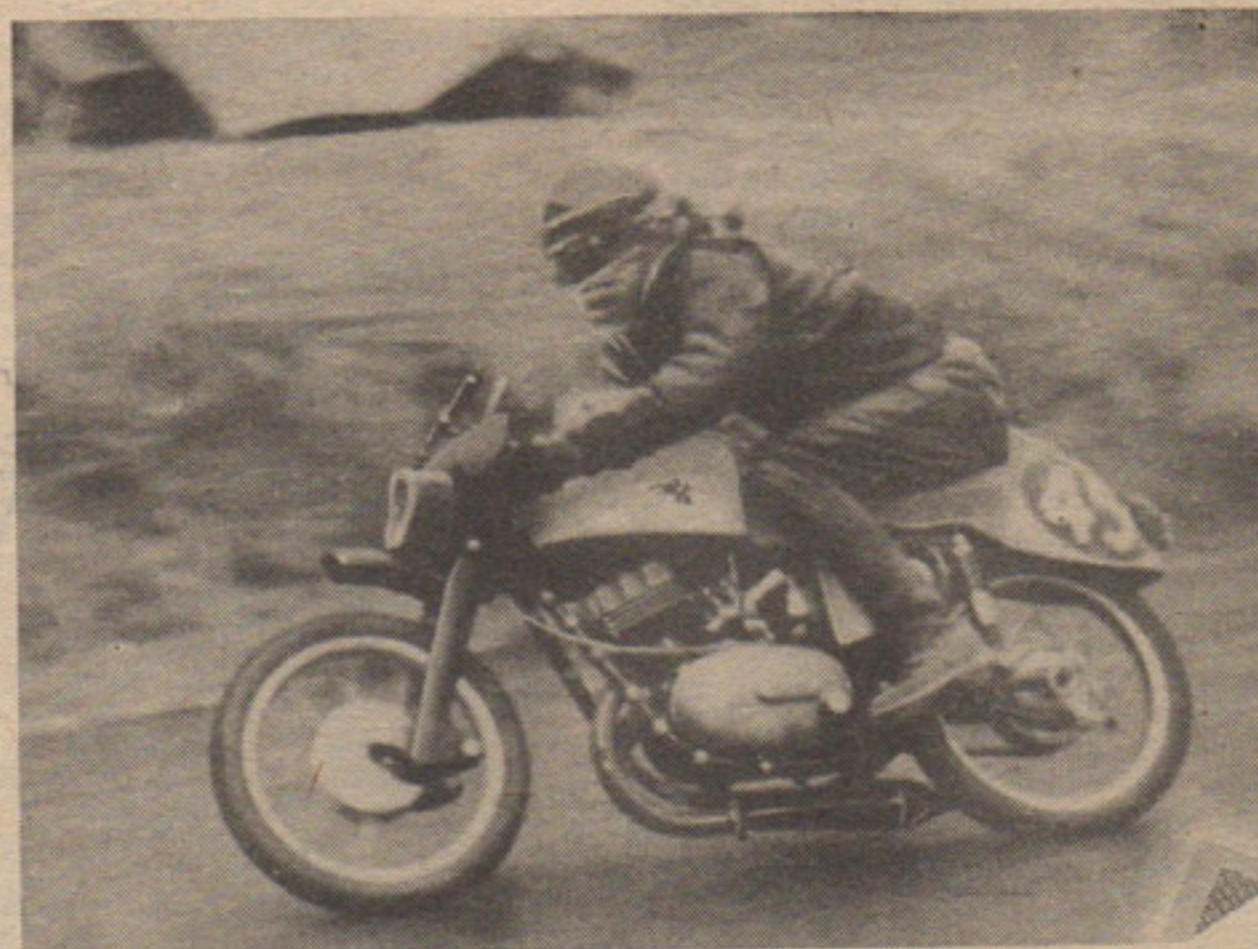
Que dire du Bol d'Or ? Sinon que sa qualité s'affirme, et loin de périliter, l'épreuve ne fait que grandir avec les années. Cette 28<sup>e</sup> édition fut tout simplement passionnante d'un bout à l'autre, et son grand retentissement à l'étranger

amène de plus en plus des pilotes de toutes nationalités. Et nous rêvons déjà aux belles revanches auxquelles nous ne manquerons pas d'assister pour 1957.

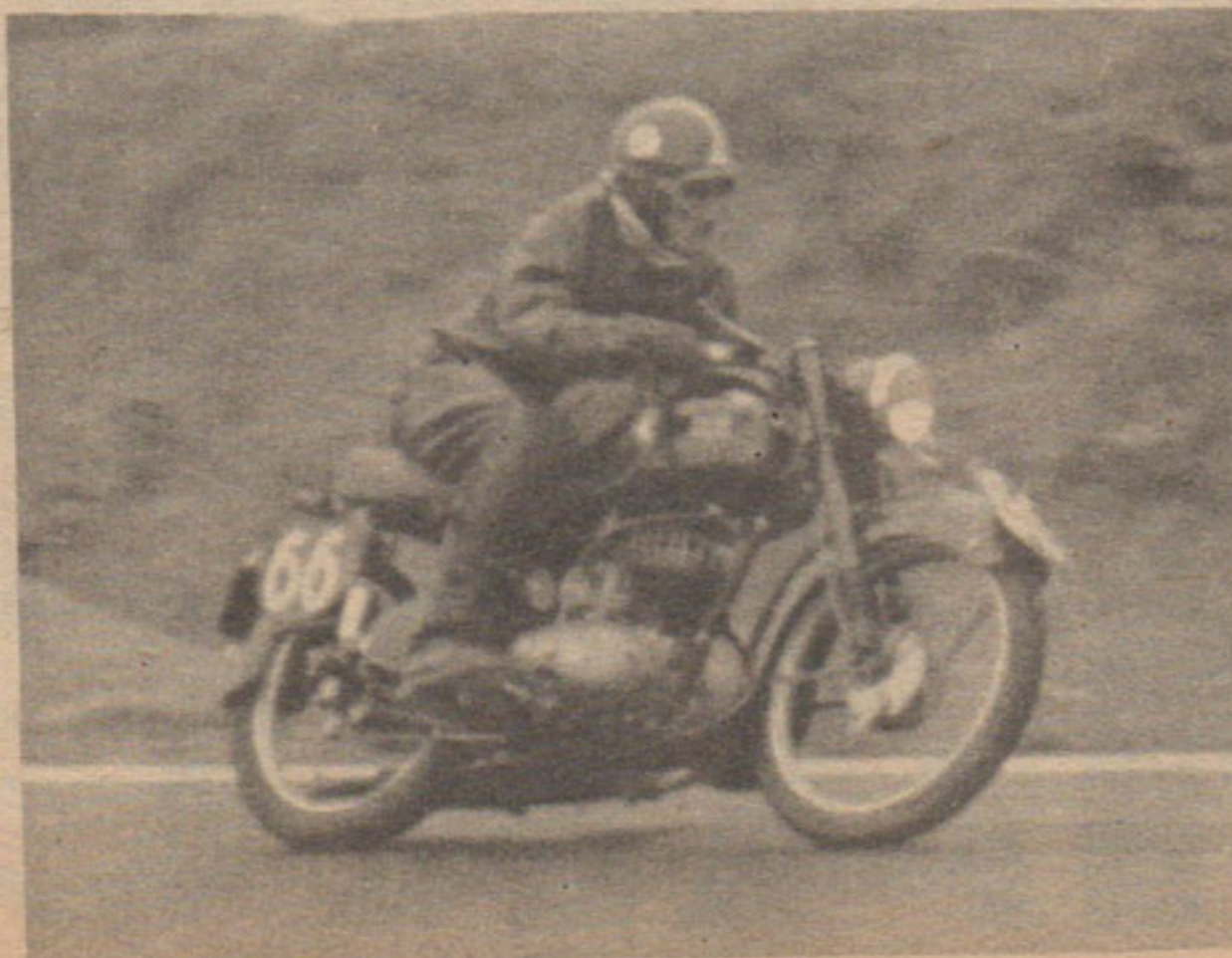
Ne terminons pas sans signaler la publicité à laquelle cette épreuve a eu droit, tant à la radio qu'à la télévision, qui, espérons-le, sera encore plus grande à l'avenir, car il n'y a aucune raison pour que le public boude le Bol d'Or, ce spectacle en valant et en dépassant même beaucoup d'autres.



Ci-dessus : les vainqueurs de la catégorie 250 sport, les hongrois Iczs-Hirney sur la nouvelle Pannonia. - Ci-dessous : l'Alcyon de Rouger-Guignabodet qui termine deuxième de la catégorie 175 course (45) et Rivard-Augris vainqueurs en 175 cmc. de série (Gnome-Rhône).



★



★

# BOL D'OR 1956

Confirmant ses précédents succès...

## La BOUGIE MARCHAL

remporte les 18 premières places  
au Classement Général et 14 Catégories

### Classement Général

1<sup>er</sup> LEFEVRE-BRIAND sur NORTON

#### CLASSEMENT PAR CATEGORIES

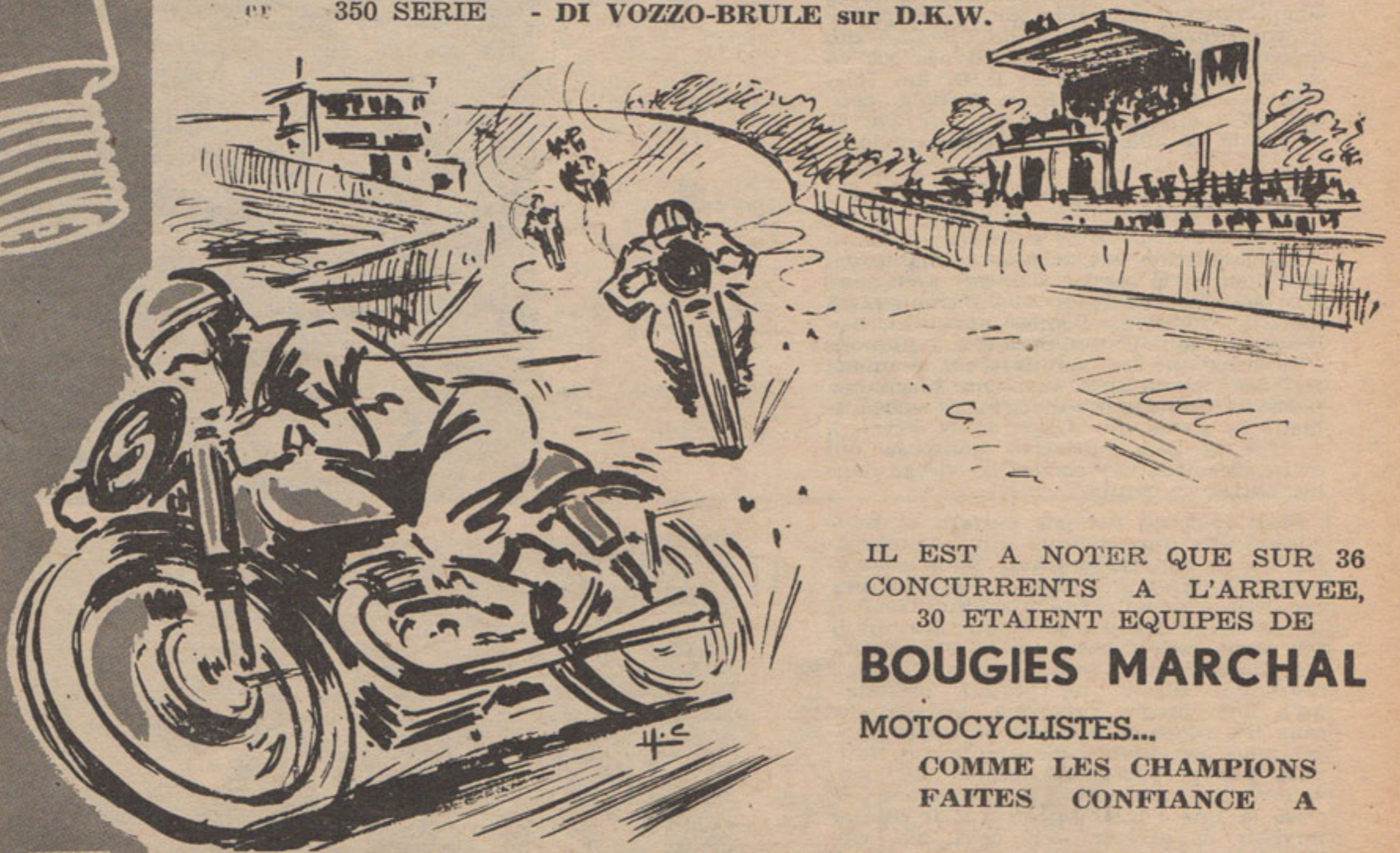
1<sup>er</sup> 500 COURSE - LEFEVRE-BRIAND sur NORTON  
2<sup>er</sup> 500 SPORT - GALLARD-GILLET sur TRIUMPH  
3<sup>er</sup> 500 SERIE - MUTEL-INIZAN sur TRIUMPH  
4<sup>er</sup> 350 SPORT - KLIMT-HARSMID sur JAWA  
5<sup>er</sup> 350 SERIE - BERNARD-BERGERON sur D.K.W.  
6<sup>er</sup> 250 SPORT - REISZ-KURUCT sur PANNONIA  
7<sup>er</sup> 250 SERIE - OBERT-FROMONT sur N.S.U.  
8<sup>er</sup> 175 COURSE - COURT-DAGAN sur GNOME-RHONE  
9<sup>er</sup> 175 SERIE - RIVARD-AUGRIS sur GNOME-RHONE

#### SCOOTERS

1<sup>er</sup> 175 SPORT - CAMBIS-DITAIL sur RUMI

#### SIDE-CARS

1<sup>er</sup> 750 SPORT - BOURDONNEAU-FRANÇOIS sur ZUNDAPP  
2<sup>er</sup> 750 SERIE - CLAUDON-GROLLET sur TRIUMPH  
3<sup>er</sup> 350 SERIE - DI VOZZO-BRULE sur D.K.W.



IL EST A NOTER QUE SUR 36  
CONCURRENTS A L'ARRIVEE,  
30 ETAIENT EQUIPES DE  
**BOUGIES MARCHAL**  
MOTOCYCLISTES...  
COMME LES CHAMPIONS  
FAITES CONFIANCE A

# MARCHAL

# LE "BOL D'OR" SE DISPUTE AUSSI DANS LES STANDS

**A** part le peu de temps où je n'ai pu résister à aller voir le comportement des pilotes au virage de la Ferme, et à l'épingle du Faye, j'ai assisté au déroulement de ce 28<sup>e</sup> Bol d'Or dans les stands de ravitaillement, qui, reconstruits de fraîche date, dotent enfin l'autodrome de boxes dignes de ce nom, et pour lesquels la solution de plain-pied a évidemment prévalu.

XXX

A l'inverse de bien d'autres courses, c'est en effet également dans les stands que règne une vie intense, une activité de ruche, bien entendu inversement proportionnelle à la marche de la machine.

Maintenant, avec la formule des deux pilotes, la machine est menée plus rondement, et en 24 heures de course de vitesse, car le Bol d'Or perd d'année en année son caractère, d'épreuve d'endurance, eh bien, en 24 heures d'anneau et de routier de Monthéry, il est rarissime que l'on n'ait pas à faire de la mécanique.

Mais avec le train excessivement rapide imposé dans chaque cylindrée, il faut désormais une organisation de stand « fonctionnelle », il faut remplir, vérifier, changer aussi vite que dans n'importe quelle épreuve de vitesse, et cela, bien des concurrents ne l'ont pas encore assimilé.

Il suffisait de comparer certain stand, où les supporters, certes plein de bonne volonté, noyaient, étouffaient les mécaniciens, et où chacun y allait de sa petite idée personnelle, de son diagnostic, avec par exemple, les stands tchèques et hongrois, où la politique du « right man at the right place » était de rigueur.

D'ailleurs, les vieux habitués du Bol l'avaient compris, et comme exemple encore, nous pouvons prendre parmi bien d'autres, le stand de la police où le « règlement intérieur » était parfaitement appliqué et où des mesures de précaution étaient notamment prises à chaque ravitaillement en carburant, où un préposé, l'extincteur à la main, était prêt à toute éventualité.

## LA RONDE DES VAINQUEURS

Si, à l'heure où vous lisez ces lignes, vous savez déjà que Lefèvre-Briand, sur Norton, sont les vainqueurs au classement général, que les tchèques sur Jawa et les hongrois sur Pannonia ont fait merveille, que Gnome et Rhône en 175 cmc., pour son coup d'essai, a fait un coup de maître, etc., etc., il faut aussi savoir que ces victoires n'ont pas toujours été acquises sans mal, et que si les pilotes sont à féliciter, il faut aussi mettre en évidence le travail des mécaniciens.

## LA CHAÎNE SAVAIT CE QU'ELLE FAISAIT

Garreau, avec sa belle équipe Lefèvre-Briand, visait une fois de plus le record général. La machine rapide et bien préparée parcourait par moment 125 km dans son heure.

Mais cette cadence, nécessaire pour établir un nouveau record, imposait de bons temps de freinage et des accélérations

franches... et tout ceci se payait finalement par des changements de pneus et de chaîne, d'ailleurs inévitables vu le travail qui leur était demandé.

Les chaînes, pour leur part, tenaient sensiblement 4 heures de course.

A l'un des derniers ravitaillements, vers les 12 h. 30, il fut, en 10 minutes, procédé au changement de chaîne et de roue AR. L'arrivée se faisait à 17 h. 09, la chaîne devait donc tenir une demi-heure supplémentaire.

Or, comme durant les dernières heures, Briand, comme Lefèvre, tirèrent particulièrement, la chaîne, très sollicitée, s'allongea quelque peu, et si le dernier tour de Lefèvre fut si long (jeunes filles bouquet à la main, officiels et gendarmes dans l'attente)... c'est que la chaîne sauta. Mais comme c'était le dernier tour, il lui fut beaucoup pardonné.

## HISTOIRE DE PISTONS

Mais là n'avait pas été le seul incident de course de l'équipe reine.

Sans parler d'un changement de ressort de soupape qui eut lieu dans la matinée, la grosse émotion devait se produire vers 6 h. 45, quand Lefèvre ramena une monture sans compression. Le temps de déculasser, de s'apercevoir que le piston avait chauffé (qualité de l'essence pensait Garreau) et qu'un petit trou existait près d'une gorge de segment, de changer de piston (un beau tout neuf et tout brillant), de remonter... une heure s'était presque écoulée, et les 15 tours d'avance sur la Jawa s'étaient transformés en 1 tour 1/2 de retard.

★

Quand on songe qu'en 23 heures, « Tative » et Briand firent près de 2.700 km, sans cet arrêt, quelle moyenne nous aurions eu !

Encore un mot sur la Norton, son graissage était assuré par Bretocyl Graphité, et tout au long de l'épreuve, chacun ne put que se louer de cette décision.

L'essence (?) devait jouer un autre tour à la Norton de Leconte et Duhamel, qui dans leur cadre de Daytona avaient glissé un joli Manx double arbre de 350 cmc.

Peu après 9 heures, Duhamel rentrait en poussant la machine, heureux de s'être tiré d'un « méchant » serrage du

côté de la courbe Ascari. Au démontage, le piston avait triste mine: métal arraché, segments « soudés » et pendant que nous regardions le piston, Duhamel polissait la chemise du cylindre, pendant que Garreau était parti à Paris chercher un piston de rechange.

Celui-ci remonté, Leconte repartit vers 2 heures, fit un tour... puis s'arrêta définitivement.

## LE DEUX TEMPS N'EST PAS EN RESTE

Le réglage de la carburation est toujours chose délicate et sur ce plan, le deux temps n'a pas grande largesse d'esprit. Il est présomptueux de vouloir garder la même carburation tout au long de l'épreuve.

A 5 heures, le veston était déboutonné, ...à la nuit, on relevait le col du pardessus, et c'est avec les premières fraîcheurs que les pistons se trouaient comme des passeroles.

Le plus curieux (où va se nicher la curiosité) c'est que ces mésaventures arrivèrent aux néophytes comme aux chevronnés, qui, cependant, pensaient mettre justement le gicleur plus gros au prochain ravitaillement.

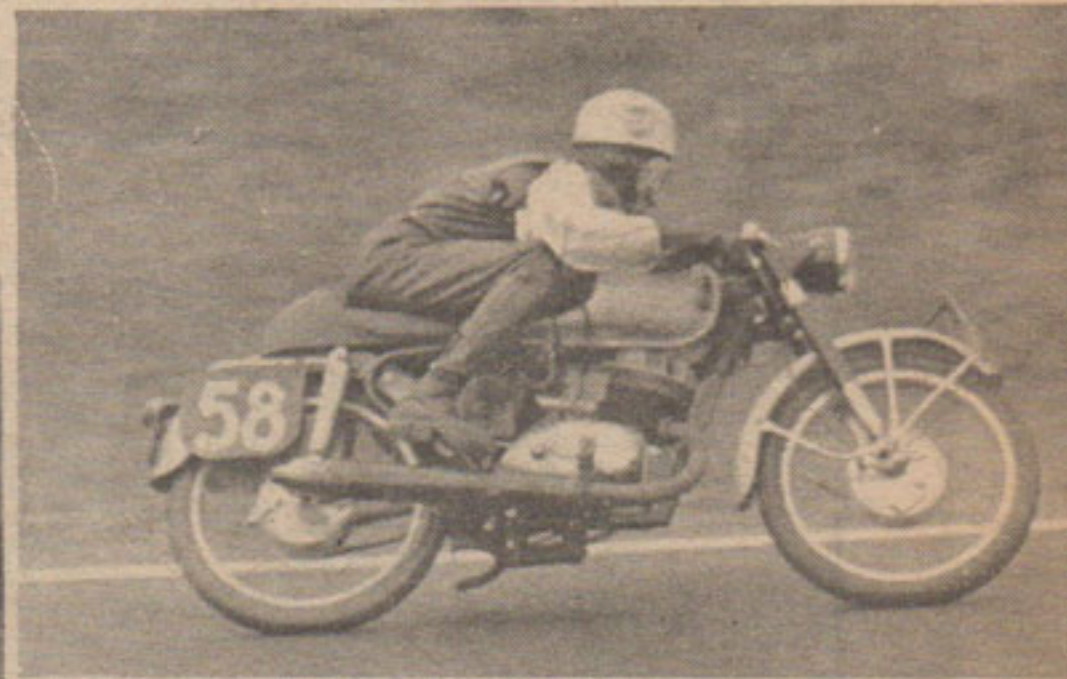
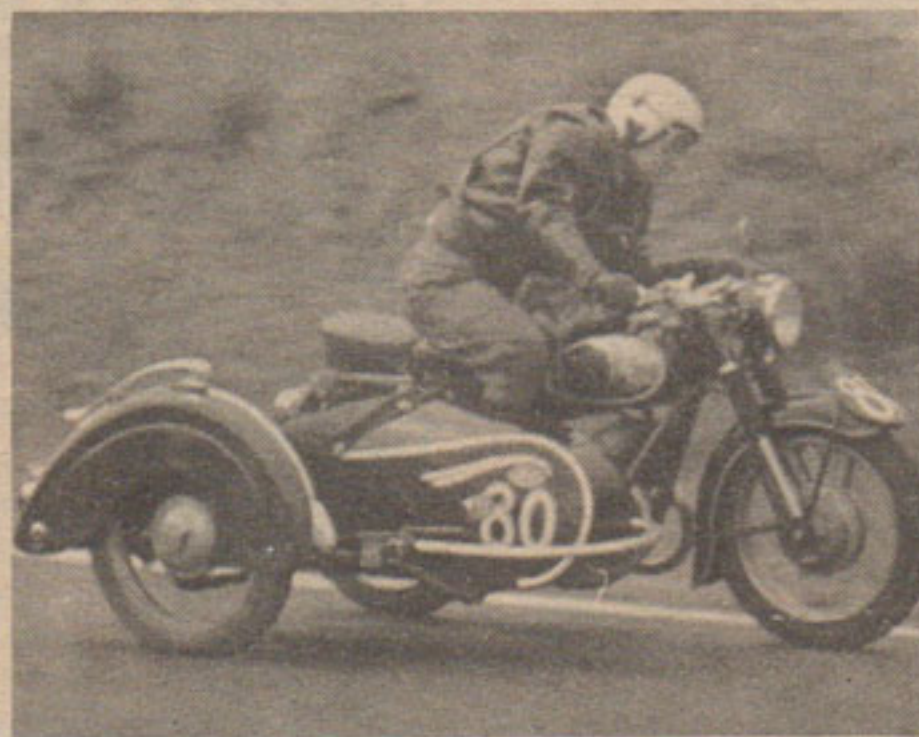
Au chapitre des pistons troués, portons la Peugeot de Chartier et Sacareau... piston éclaté en deux : Hervé, dont la 350 Jawa, datant du Bol d'Or 1955, se comportait remarquablement.

Si la Peugeot repartit pour abandonner définitivement le dimanche après-midi sur serrage, par contre la Jawa resta sur la touche.

★

Ydral aussi connu des ennuis de piston avec Arambol-Croix.

Mais si un changement de piston demande évidemment du temps, ce qui fut



Ci-dessus : la Liberia d'Arambol et Croix qui termine première en 175 sport, et ci-contre, Di Vozzo sur son ensemble 350 DKW.

**ENCORE UNE VICTOIRE BRET-OIL !**

G. LEFEVRE ENLEVE LE BOL D'OR 1956  
AVEC BRIAND. COMME DANS TOUTES  
SES PRECEDENTES PERFORMANCES  
IL A FAIT CONFIANCE A L'HUILE  
et bretocylé son essence avec

**Bret-Oil**  
BRETOCYL - GRAPHITÉ

Beau succès

de la qualité française !

# 28<sup>e</sup> Bol d'Or

Catégorie 175 cmc. **1<sup>ers</sup>** CROIX-ARAMBOL  
« sport »

sur

# LIBÉRIA

STRICTEMENT DE SÉRIE

GRAISSAGE



ENERGOL

MOTEUR

# YORAL

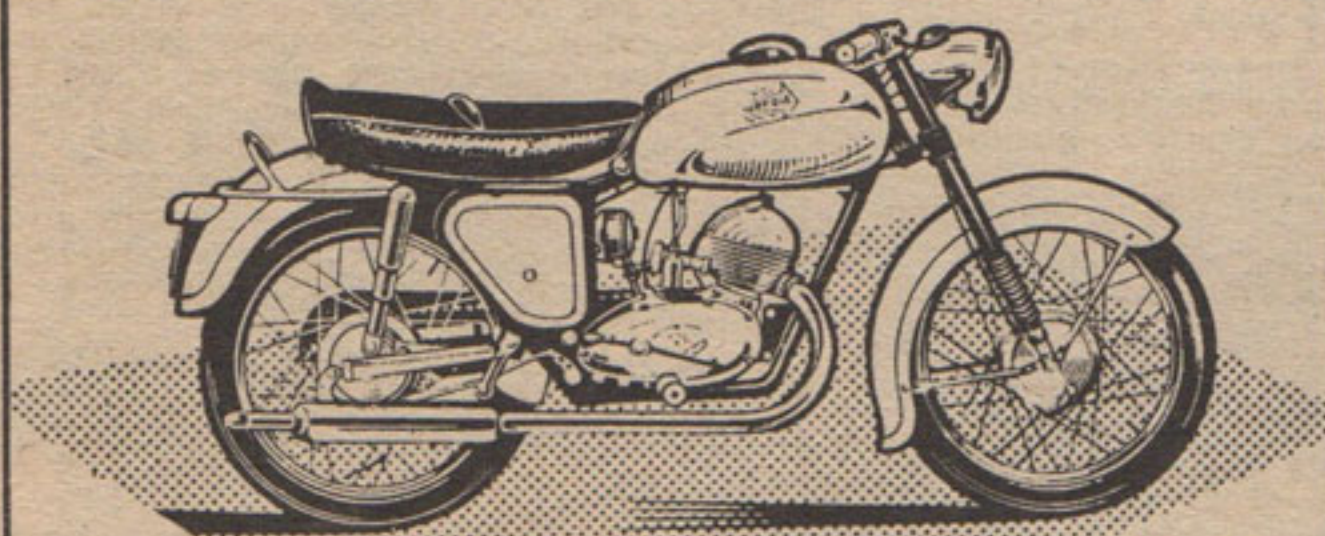
BOUGIE

# ELIQUET

Volant magnétique SAFI — Moyeux-freins MAXI  
Chaîne BRAMPTON — Eclairage MARCHAL  
Jantes REINHARD et CHAPUISET — Amortis-  
seurs NEWTON — Silencieux WILMAN —  
Réservoir MOTTAZ

... et, en 125 cmc.,

la réussite de l'année :



LES VÉLOMOTEURS 100 ET 125 CM<sup>3</sup>

LES PLUS SPORTIFS ET LES  
PLUS LUXUEUSEMENT TRAITÉS



LIBÉRIA • 44, Rue de Mortillet, GRENOBLE, ISÈRE

# BOL D'OR 56

VICTOIRE D.K.W.

Catégorie Sides 350

**1<sup>er</sup>** Di Vozzo - Brulé  
**RECORD BATTU**

Catégorie 350 Série

**1<sup>er</sup>** Bernard - Bergeron

MACHINES MISES AU POINT PAR

# Jean DI VOZZO

Spécialiste D.K.W.

116, BOULEVARD SERURIER — PARIS

Tél. : BOL. 77-62

# SUPER DISSOLUTION

VULCANISANTÉ

# DISSOPLAST

## CAPSULES PLASTIQUES

SAISIR  
LA CAPSULE  
PAR LE COTÉ EFFILÉ



PERCER  
DU COTÉ OPPOSÉ  
A L'AIDE DE  
L'ÉPINGLE

# 1 CAPSULE PAR RÉPARATION

plus long encore, c'est le retour à pied du pilote, qui serra en rentrant dans le goulet. On ne choisit évidemment pas ses endroits.

Malgré ce handicap, la petite Liberia Ydral enleva sa catégorie (175 sport), ce qui est un beau succès pour la firme Grenobleise dont c'était la première participation à un Bol d'Or.

### LA LIMITE EST-ELLE ATTEINTE ?

La cylindrée où la lutte promettait d'être la plus chaude fut évidemment celle des 175 cmc.

Agache-Thiers, sur Liberia-Ydral Compétition, partirent en trombe, bouclant 17 tours dans leur première heure, soit aussi bien, sinon mieux, que certaines 500 cmc.

Mais à ce train rapide, le moteur Ydral compétition ne pouvait soutenir la cadence, et la casse irrémédiable arriva peu avant 1 heure et demie de course (embellage).

Même cas pour la Peugeot course préparée par Bouin, qui bientôt abandonnait pour queue d'embellage cassée, après avoir démontré sur plusieurs tours sa vitesse exceptionnelle pour une machine non carénée.

Si nous avons un peu lié ensemble le sort de ces deux machines, c'est qu'à nos yeux Bouin, comme Durand de chez Ydral, se trouvent devant le même problème.

Les moteurs donnent des chevaux, beaucoup de chevaux (17 à 19 sensiblement) et si les cylindres et pistons « tiennent le coup » actuellement, par contre les carters moteurs de série imposent des embellages, des roulements qui ne résistent plus. On semble arrivé à la limite de gonflage des moteurs existants, et pour pouvoir tenir, il faudrait redessiner de nouveaux bas moteurs, usiner des embellages dans des aciers spéciaux, etc...

★

De la casse, il y en eut encore, bien sûr, et notons la Motobécane de Thomas, dont la bielle se brisa, la Jawa course des canadiens Lucas-David, qui démontèrent deux fois entièrement leur moteur pour changer des fourchettes de boîte, cassées, et terminèrent finalement avec le seul rapport de quatrième. Equipage courageux, il mérite d'être signalé, bien que ne figurant pas au classement général.

### VIBRATIONS

Dans l'ensemble, et bien que la piste de Montlhéry soit toujours aussi meurtrière, les parties cycle résistèrent, ce qui est tout à l'honneur des suspensions en constant progrès.

Nous n'avons pas connu aussi l'hécatombe de réservoirs fuyants d'il y a quelques années. Ceci arriva cependant à l'Alcyon 175 de Rouger-Guignabodet, et à la Triumph de Gillet-Gallard, où l'on constata à 3 reprises que le réservoir d'huile était percé, avant de s'apercevoir que le fautif était le cadre, cassé de chaque côté à l'arrière.

Une sérieuse soudure, et la Triumph put repartir... avec quelques tours de retard malheureusement.

★

Les vibrations devaient causer également quelques pertes de pots d'échappement, celui de Obert-Fromont, qui partit sous le nez de Rebour..., à la grande joie de celui-ci !

Dagan également perdit son controcône d'échappement, put le ramasser et revint au stand Gnome et Rhône, où, le fil de fer aidant, il put repartir et terminer... à la place que vous connaissez.

#### NOTRE DIRECTION PRECISE...

...que contrairement à ce qui a été signalé — sans doute par erreur — dans le programme du Bol d'Or 1956, Mr Christian Rey a toujours été et demeure le Rédacteur en Chef de « Moto-Revue », et est seul à occuper ce poste.

Le fil de fer (encore lui) servit également pour maintenir en place le pot de la Peugeot de Sacareau-Chartier. Fil de fer et chatterton..., vous connaissez la suite.

★

Enfin les vibrations devaient causer un autre ennui à plusieurs Gnome et Rhône, la rupture des pattes de porte-bagages qui soutenaient ici l'arrière de la selle double. Un incident qui n'arrive jamais sur les machines de série, nous confiait Bernard. Mais au Bol, tout est tellement mis à rude épreuve !...

### TOUJOURS L'ELECTRICITE

Les magnétos disparaissent au profit des dynamos, des pattes de porte-bagages, mais les pannes d'équipement électrique restent néanmoins nombreuses.

Combien avons-nous vu de concurrents subitement privés d'éclairage ?

Ce furent tour à tour Leroy, Hervé, les Triumph, la Gnome et Rhône carénée, etc.

Daric, sur Lambretta, cassa un ressort de linguet de volant magnétique (arrêt 45°), les DKW connurent des ennuis pour manque de refroidissement de la dynamo, ce qui fit fondre les soudures à l'étain ; la Jawa de Stastny-Havel s'arrêta à un moment presque tous les deux tours, pour changer les bougies, vérifier allumage, même changer la dynamo, etc..., puis su-

*Daric et Brugeilles renouvellent leur victoire de l'an passé au guidon d'un Lambretta course (70). - Ci-dessous : les vainqueurs en side-car 750 : Bourdonneau-François sur Zundapp.*

bitement au petit matin, tout rentra dans l'ordre, sans que nul ne sut pourquoi.

Chez Rumi aussi on incrimina longtemps l'allumage, les condensateurs, pour expliquer la perte de rendement, avant de s'apercevoir qu'un graissage non adéquat avait abondamment calaminé le moteur.

### UN BANC D'ESSAI EXCEPTIONNEL

Ainsi, cette longue liste — et encore est-elle incomplète — d'incidents mécaniques, prouve-t-elle la valeur exceptionnelle d'un Bol d'Or, et terminer celui-ci en vainqueur peut être considéré comme un label de qualité pour la machine qui a permis une telle performance.

Dans ces conditions exceptionnellement dures, il se trouva même des machines qui tournèrent régulièrement sans pour ainsi dire d'incidents.

Nous pensons notamment à la 350 Jawa des tchèques Klimt-Harmsmid, qui porte le record de la catégorie 350 sport à plus de 110 kmh, avec une machine de série gonflée, qui n'a rien à voir avec une véritable machine de compétition.

Mêmes éloges à décerner aux nouvelles venues hongroises, les Pannonia, dont l'une d'elles termine quatrième du classement général et première de sa catégorie.

Ici encore nous n'avons à faire qu'à une machine du commerce améliorée.

Il faut encore citer la 250 FN de Rosignol-Rebour, qui, machine strictement de série, tourna avec une régularité d'horloge à la vitesse d'une machine de série.

Mêmes éloges à adresser à l'ensemble 350 cmc. DKW Steib de Di Vozzo-Brulé, avec toutefois en plus la satisfaction d'améliorer le record existant (établi il est vrai par une 250 cmc. Adler) et d'avoir approché le record side 500 cmc. de 1 kmh seulement.

D'ailleurs, répétons-le, tous ceux qui terminent méritent des compliments, car cette année particulièrement, le Bol d'Or fut d'un niveau très élevé et pas moins de 5 records furent battus en 500 cmc. par Lefèvre-Briand sur Norton, en 350 par Harmsmid-Klimt, sur Jawa, en 175 par Dagan-Court sur Gnome-Rhône, en 750 sidecar par Bourdonneau-François sur Zundapp et 350 cmc. sidecar par Di Vozzo-Brulé sur DKW.

Mais ce Bol d'Or 1956 restera pour nous marqué par deux exploits, celui de Lefèvre et Briand, qui, avec leur 500 Norton, tournèrent pendant 24 heures à plus de 112 kmh de moyenne, et celui de Gnome et Rhône, qui, conscient de la valeur de la compétition et de la qualité de ses machines, termine avec toutes ses motocyclettes à l'arrivée, la première place en 175 cmc. et le record de la cylindrée en poche.

Deux grands exploits, que MOTO-REVUE est heureuse de récompenser par ses deux coupes.

X.X.X.





# BSA

A  
W  
O

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

FN

TERROT



IFA

GNOME & RHONE

# HUNBEAM

Spécialistes diplômés

ANCIENS ET BONNET

# M. LECLERCQ

80, AV. GENERAL LECLERC  
BOULOGNE (SEINE)

GUZZI

# ARIEL

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

N  
S  
U

Geugeot

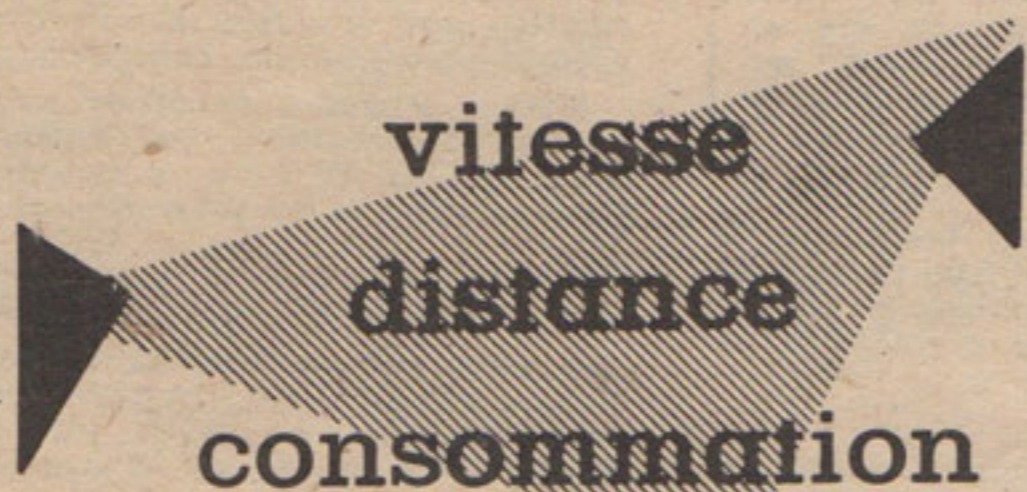
AGF

Lambretta

# RUMI

PALOMA

## ESSENTIEL

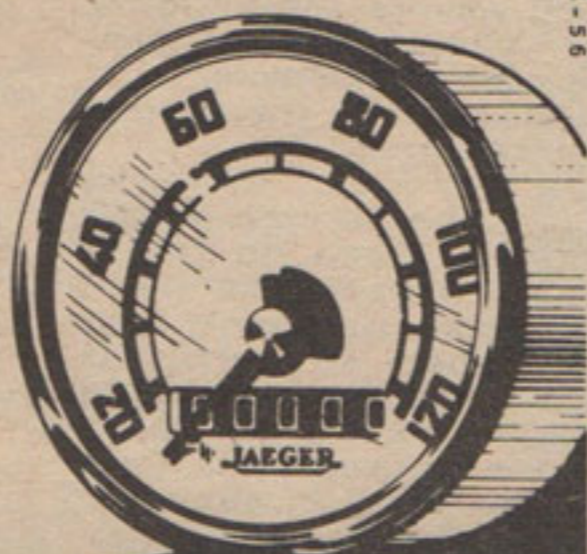


# JAEGER

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

PRATIQUE

SOLIDE



L'instrument de précision  
au service du bon conducteur

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

ÉTUDE ET PUBLICITE - M. 04-56

## RÉPAREZ

à froid  
avec



BREVET  
ANGLAIS  
ROMAC  
CURE-C-CURE

PROTECTION  
PAR FEUILLE  
D'ALUMINIUM

et avec



NE SÈCHE PAS DANS LE TUBE

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

Une Agence Officielle

# Geugeot

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

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

MOTO-FLANDRE - 72 bis, rue de Flandre - PARIS-19<sup>e</sup> - Tél. : NORD 97-39

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

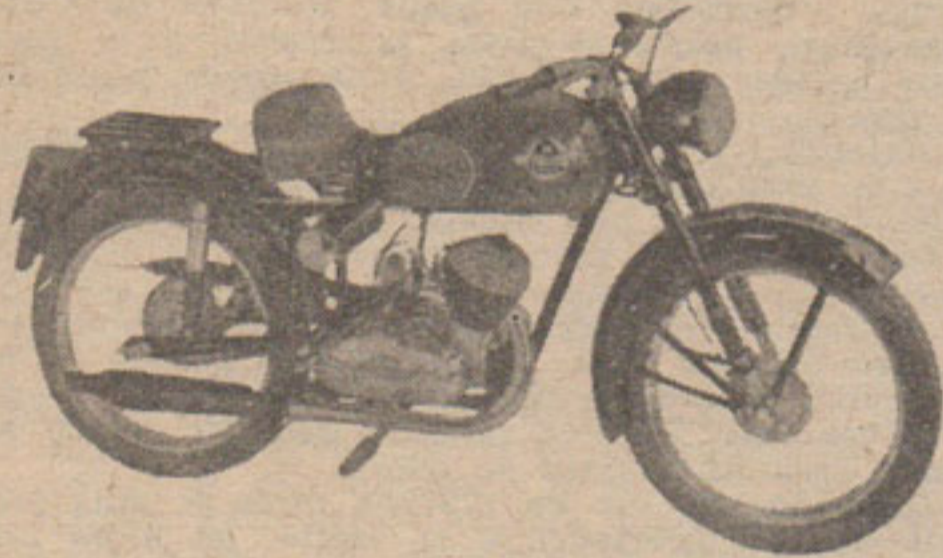
**INNOVATION DANS LA VENTE A CREDIT : EN CAS DE MALADIE OU D'INCAPACITE  
DE TRAVAIL, NOUS PAIERONS POUR VOUS**

REPRISES DE TOUTES MACHINES - CREDIT - OCCASION

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

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

# CE QU'ILS EN PENSENT



**125 FOLLIS**

**A**ccessoires ajoutés : Guidon sport italien, selle biplace, petit pare-brise « compétition », carénage en tôle d'aluminium, couvrant le phare et la tête de fourche. Coffres à outils portés à deux, et montés à l'arrière, à l'emplacement habituel des sacoches.

Modifications moteur Ydral AJ55 : Néant.

Pannes et réparations (au bout de 11.750 km) : Roulement changé dans l'embellage, à 500 km, payé 2.000 fr., malgré la garantie. En plus, continuels croassements dans le carter à bas régime depuis cette date, et sans que le moteur en marche plus mal.

Béquille d'une fragilité inconcevable sur une machine construite en grande série ; et ce n'est pas particulier au modèle 1954, les modèles 1956 en 125 et en 175 sont équipés du même modèle de béquille, trop étroite, accessible d'un seul côté, et dont le ressort détendu la fait battre sur le pavé. La mienne a fini sa carrière cassée en deux, purement et simplement.

L'embellage fut complètement « bousillé » au cours d'une sortie de 150 km en duo, au mois d'août 1955. Réembellage à 9.000 km ! Au cours de la même sortie, les billes du roulement de la roue arrière s'éparpillèrent sur la route, au hasard des kilomètres. Et un dimanche après-midi, alors que le lundi était férié. Je signale ici l'amabilité du seul motoriste trouvé ouvert, concessionnaire Motobécane, à Cogolin (Var), qui nous a dit « que le patron n'était plus là, et que lui, il ne réparait que les Motobécane, et qu'il s'en foutait de notre panne ! ».

Je laisse de côté les bougies consommées en quantité qui ont dû augmenter sensiblement le chiffre d'affaires des maisons Floquet, Marchal, Marelli, et autres Bosch, ainsi que les rayons de la roue arrière qui se cassaient par paire ou trio dans les premiers mois de l'utilisation.

Passons maintenant aux qualités, car malgré tout, cette machine m'a fourni de bons moments, qui font oublier toutes ces petites misères.

**Performances** : Pour la puissance, le constructeur du moteur annonce 6,8 CV à 6.000 t/m, ce qui donne une vitesse maximum de 90 à l'heure, ou même un peu plus, sur une machine équipée d'un système d'échappement plus approprié. La marque qui a tiré le meilleur parti de l'Ydral est, à l'heure actuelle, AGF, qui fait marcher ses machines à 94 à l'heure, d'après les essais de « Moto-Revue ».

Quant à la Follis, elle se tire honorablement d'affaire, mais il lui faut bien 2 ou 3 km à pleins gaz, en position effacée pour atteindre cette vitesse mirifique. Dans l'ensemble, la grosse majorité des Follis « Fyd » ne dépasse pas 90, ou bien, si il y en a une qui dépasse cette vitesse, c'est qu'elle aime son propriétaire (la mienne ne doit pas m'aimer à la « folie »).

A cette allure, il est vrai que bien peu de 125 françaises tiennent la cadence, et j'ai même eu la satisfaction de « griller » des 175 deux temps d'une grande marque française, plus utilitaires que sport, il est vrai.

Quelques moyennes : Marseille-Toulon : 1 h 05. Toulon-Menton : 4 h. 50. Marseille-Béziers : 4 h. 45.

Je roule vite, mais les agglomérations gâchent tout. A quand les autoroutes ?

Malheureusement, malgré ses qualités, la « Fyd » ne pèse pas lourd, passée la frontière, et je conserve encore l'amer souvenir de cette petite moto rouge, pourchassée sur la route de San-Remo, battue à grand peine, poignée à fond, et qui se révéla être... une 100 cmc. Guzzi « Zigolo ». J'avais bonne mine, avec ma 125 bien de chez nous !

**Consommation** : 2,5 l. aux 100, si on ne dépasse pas le 60, mais si on roule sport, alors on atteint les 3,5, voire les 4 l.

**Vitesses** : Un trou entre troisième et deuxième, et la quatrième « pointue ». En duo, il faut constamment jouer du sélecteur, de même en ville ; la première côte oblige à rétrograder. La Follis, utilisée en monoplace, est très bien, mais à deux, et en pays accidenté, ce n'est pas une sinécure de la piloter, et la vitesse maximum tombe à 75-80.

**Silence** : La Follis n'est pas la plus bruyante de nos machines, mais il y a encore à faire sur ce point. Un silencieux du modèle employé sur la 250 twin Peugeot donnerait de bons résultats. La chaîne, sur les pavés, cogne continuellement sur le côté du garde-boue arrière, le carter ne la couvrant guère que par dessus et le côté extérieur. Excédé par ce tintamarre sans remède, j'ai dû couper un morceau de tôle sur le garde-boue. Ce qui n'empêche nullement, sur les pavés, d'entendre encore mille bruits métalliques d'origine indéterminée. J'ai renoncé à rendre ma moto silencieuse.

**Cadre** : Solide et bien conçu, sauf la béquille, déjà citée.

**Suspensions** : Améliorées sur les modèles récents, médiocres sur la mienne. La fourche télescopique talonnait au début, au point que le garde-boue avant en fut cabossé, puis percé. L'usine, à qui j'exposai mes doléances, me répondit gentiment « de raccourcir les tiges de fixation du garde-boue, pour le rapprocher de la roue » (?)

La machine était encore sous garantie, mais avec beaucoup de bonne volonté (et 2.000 fr.) le concessionnaire Follis changea les ressorts. Depuis, ça ne talonne plus, mais la suspension avant n'est quand même pas ce qu'elle devrait être (vibrations, ondulations, etc...).

**Moteur** : Beau bloc, un peu volumineux pour la cylindrée. Etanchéité défectueuse après un certain temps d'usage (5.000 km), suintement d'huile à la base du cylindre, à l'admission, et, d'une façon générale, tout le carter en est vaporisé après 10 km. Le filtre à air du carburateur est toujours plein d'huile, souillé en permanence malgré de fréquents nettoyages ; et bien qu'il « éternue » rarement et les tubes les plus proches de lui sont également couverts d'un cataplasme d'huile et de poussière dès que je fais plus de 10 km.

Puisque j'en suis aux « fuites », je signale également le robinet d'essence qui fuit de façon chronique.

Le tube d'échappement, dans son raccordement au cylindre, n'est pas étanche, et le matin, au démarrage, il en sort autant de fumée bleue qu'à l'extrémité du silencieux ! De plus, ce gros écrou aileté qui assure la fixation demande une patience d'ange pour le démontage. On perd un temps infini à desserrer dent après dent, et ceci sur une vingtaine de tours. Si encore tout ce travail était justifié par une bonne étanchéité. Et il me prend à me souvenir de certaines motos allemandes, où l'on détache le tube d'échappement du cylindre en deux temps, trois mouvements, et qui, de plus, ne fuient pas.

Le câble de bougie est mal raccordé au carter, et il m'est arrivé de le voir se décrocher tout seul de sa prise après un passage un peu secoué sur du mauvais terrain.

Le moteur, en ville ou en duo dans tous les cas, chauffe. Le cylindre est déjà brûlant après 5 km, départ à froid. J'ai remarqué que le cylindre de l'Ydral est incliné, et que les ailettes le sont aussi. Je ne suis pas technicien, mais j'ai l'impression que si les ailettes étaient rigoureusement horizontales, le moteur refroidirait mieux. L'idéal serait un montage dans un cadre en porte-à-faux, avec le moulin légèrement incliné vers l'arrière, de façon à rendre le cylindre vertical (un peu comme sur la Benelli 125).

**Peinture** : Présentation seyante et moderne, mais qui fiche le camp de partout. Pour le noir du cadre, ça va encore, mais pour trouver du grenat de la même teinte, je préfère encore partir à la recherche du Saint Graal, c'est plus facile.

Les chromes tiennent bien, sauf sur les jantes, où ça se détache par plaques comme de la mauvaise peinture.

**Garde-boue** : Très enveloppants, gagneraient, à l'arrière, à

ne pas être évidés sur les côtés, pour permettre l'emploi de plusieurs moteurs sur le même type de machine. Le type qui roule sur une Follis-Ydral se soucie peu de savoir que son garde-boue est disgracieusement creusé pour pouvoir adapter le moteur Sachs ou Nervor, ou AMC. De plus, la tôle employée est trop mince, et se fend progressivement sur les bords.

**Plaque minéralogique** : Un simple bout de tôle boulonné par des écrous que les vibrations détachent au hasard des kilomètres. Je me suis souvent retrouvé avec la plaque pendant au bout de son fil électrique. Quant à l'étanchéité de ce système, n'en parlons pas. Sur ce point, il y aurait à prendre modèle sur BSA ou même sur Terrot, où ce dernier point est traité avec tout le sérieux désirable.

**Démontage des roues** : Je rends grâce au ciel de ne pas avoir connu de crevaison durant mes 12.000 km en Follis, car visiblement, l'invention de la roue à broche n'a pas encore atteint l'usine d'où sort ma machine. De plus, les écrous de fixation sont d'un calibre tellement inusité, que j'ai renoncé à trouver une clé capable de les dévisser. (Il n'y en avait évidemment pas dans le coffre à outils). Il serait souhaitable, à défaut de roue à broche, d'employer des écrous de fixation du diamètre, par exemple, d'un culot de bougie, ce qui simplifierait les choses. Tous les motards ont une clé à bougie.

**Réservoir** : Concevoir un bouchon qui soit étanche et n'asperge pas le dessus du réservoir en larges nappes, ainsi que les genoux du pilote (quand le réservoir est plein).

**Freinage** : « Je construis mes voitures pour qu'elles roulent, pas pour qu'elles s'arrêtent ! » avait répondu Mr Bugatti à un client qui se plaignait du freinage, mais dans le cas de

la « Fyd », je crois que les derniers modèles ont un petit moyeu-frein, ce qui comblera d'aise les pauvres types qui serraient désespérément leurs poings (et le reste) en arrivant devant un virage serré dans une descente à fort pourcentage.

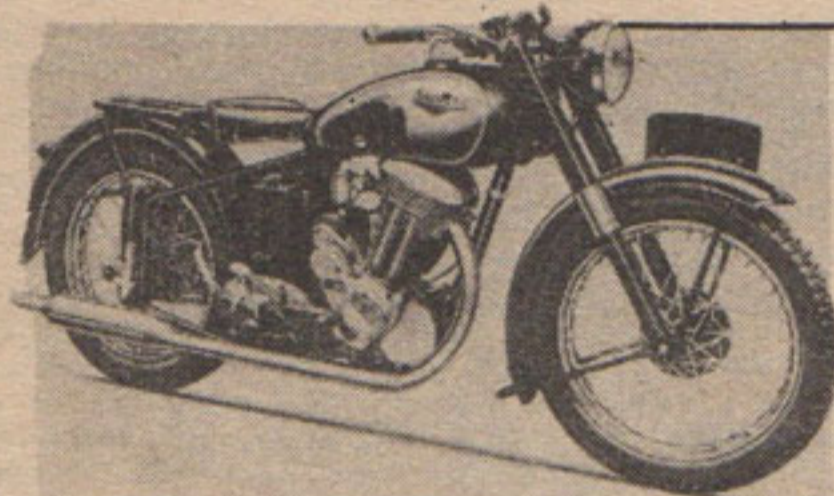
**Coffre à outils** : Solide, mais bien petit, et il faut faire très attention au système de fermeture, sans quoi on sème à grand fracas tout son outillage sur la chaussée. Le strict minimum en matière d'outillage n'y tient pas, mais il contient aisément les outils vendus avec la machine.

**Accessoires** : L'antivol n'est pas un accessoire de luxe (voir les scooters), et le rétroviseur est devenu obligatoire. Un bon point pour le compteur, remarquablement juste, souvent contrôlé, et qui aurait plutôt tendance à humilier qu'à flatter. De plus, pas de câble cassé encore, ce qui était fréquent sur mon ancienne machine (Lambretta).

★

Pour conclure, je dois demander pardon à ma vieille monture de l'avoir ainsi attaquée, et d'avoir dévoilé ses faiblesses, mais qui aime bien... Et puis, il ne s'agit que du modèle 1954, c'est-à-dire les premiers mis en circulation (n° Y.572), et je pense que la plupart des griefs que j'ai pu avoir sur l'ancêtre n'existent plus sur les « petits derniers ». En tout cas, pour le jeune motard qui aime la vitesse, les moyennes, et les belles randonnées, il peut compter sur la Follis « Fyd » 125, mais... en solo, et dans les limites de la France. Qu'il ne passe pas à l'étranger avec sa machine en pensant continuer à doubler tout ce qu'il rencontre comme motos légères, il serait déçu...

Mr R. COHEN  
Toulon (Var)



## 600 SAROLEA

**J**e viens, si vous le voulez bien, vous donner mes impressions sur une moto trop peu connue à mon avis (du moins dans la région parisienne). Il s'agit de la 600 cmc. Grand Tourisme Saroléa.

Moto achetée neuve le 7 mai 1955 à Paris (Agence officielle F. Delaunay). Cette machine totalise à ce jour 10.000 km, donc ce ne sera qu'une impression générale.

Voyons d'abord les caractéristiques de cette moto :

- Moteur monocylindre à soupapes en tête.
- Alésage 88, course 97, cylindrée 589 cmc.
- Puissance au frein : 25 CV à 4.800 t/m.
- Rapport de compression : 5,2 à 1.
- Démultiplication : Solo 4,63 - 5,5 - 7,75 - 11. — Side 5,4 6,5 - 9 - 13.
- Poids : 165 kgs.
- Carburateur Amal 29/119.
- Chambre de mélange horizontale. Gicleur 180.
- Réservoir essence : 17 litres.
- Réservoir huile : 1,600 l. à l'avant du carter-moteur.
- Eclairage allumage : dynamo Lucas.
- Rodage effectué suivant l'avis du constructeur, entretien périodique et « briquage » après chaque sortie ; cette moto reste ce qu'elle était au premier jour.
- Présentation et fini irréprochables.

Moteur très nerveux et souple à la fois, reprises excellentes.

Tenue de route : là, premier bon point à la maison Saroléa ; ça tient du « tonnerre » ; les virages se prennent à la perfection, on peut coucher la machine sans crainte ; aucune réaction désagréable, même à très bonne allure. La belle selle double y est peut-être pour une bonne part ?

Suspension un peu dure en solo, agréable en duo, ne tatonnant jamais, même sur très mauvaise route.

Moteur et boîte parfaitement étanches, pas de suintement. Bonne position ; les commandes sont douces et bien en place, embrayage progressif, ne colle jamais au départ.

Eclairage : deuxième bon point. Roulant de Charleville à Paris de nuit plusieurs fois, je voyais avec plaisir mon compteur osciller entre 95-110, donc phare puissant, et feu arrière visible.

Bien entendu, la perfection n'est pas de ce monde. Voici donc à mon avis quelques petits défauts :

Première vitesse un peu courte, ne permet guère de dépasser le 40 kmh. Roues à broche, mais pour la roue arrière, il faut enlever la chaîne, quoique pour les crevaisons, il est fort facile d'enlever la chambre sans démonter la roue. Frein avant un peu mou. Je ne parlerai pas de la suspension arrière coulissante, cette machine étant plutôt destinée pour l'emploi avec side. Saroléa possède des 500 et 600 Atlantic à suspension oscillante pour le solo.

La vitesse donnée est de 125-130, mais je suis certain que cette vitesse est inférieure à la vérité, ou alors 130 chrono. Pour ma part, je n'ai jamais poussé au-delà de 127, pourquoi faire ?

Un dernier argument en faveur de cette belle moto, et pas le moindre, vous en conviendrez : son prix de 275.000 francs. Avis aux amateurs et aux constructeurs français.

Je viens d'équiper cette machine d'un side « Belgian », et à cette occasion j'ai changé les vis platinées, sur conseil du mécano de la maison.

Voilà en 10.000 kms toutes mes réparations. En conclusion, satisfaction totale avec ma 600 cmc. mono. Je me ferai à nouveau un plaisir de vous redonner mes impressions une fois doublé le cap des 40.000 kms.

Mr A. VIOLET  
Paris-11<sup>e</sup>

### ■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — Calendrier de juin 1956 :

10 : 6<sup>e</sup> Concours National et International d'Audax.

17 : Sortie promenade pour assister à la Concentration de nos amis de Sens. R.V. au siège à 7 h. 15, départ 7 h. 30. Croix de Berny, Belle Epine. Rassemblement, départ 8 h., N.7, Corbeil-Essonnes, Fontainebleau, Nemours, Souppes, Montargis, Gien, 290 km AR.

24 : Sortie baignade sur Rambouillet (Etang d'Or). R.V. siège à 8 h., départ 8 h. 30. RP. Petit Clamart, Bièvres, Christ de Saclay, N.306, Saint Rémy les Chevreuse, Chevreuse D 58, Dampierre, Les Vaux de Cernay à droite, N. 306, Rambouillet, N. 195 en haut de la côte à gauche sur V.O. Les Etangs d'Or, 100 km AR, pique-nique.

1<sup>er</sup> Juillet : Sortie Baignade sur Bagneaux. R. V. Siège 7 h. 30, départ 8 h., Croix de Berny, Belle Epine (rassemblement général), départ 8 h. 30, Corbeil, Essonnes, Fontainebleau, N. 7, Nemours, N. 7 pendant 5 km, à droite Bagneaux, 150 km AR (pique-nique, restaurant).

## dans les Clubs

### ■ MOTO-CLUB DE PARIS — Réunions les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> vendredi (21 h.). Sorties de juin 56 :

9-10 : (Camping), la Forêt de Retz (160 km). Départs samedi 9 h. et 13 h. 30, dimanche 8 h. 30. Porte de la Villette. N.2 par Dammartin, Nanteuil, 4 km après-Villers-Cotterets, à gauche la G.C. 2 pendant 2 km.

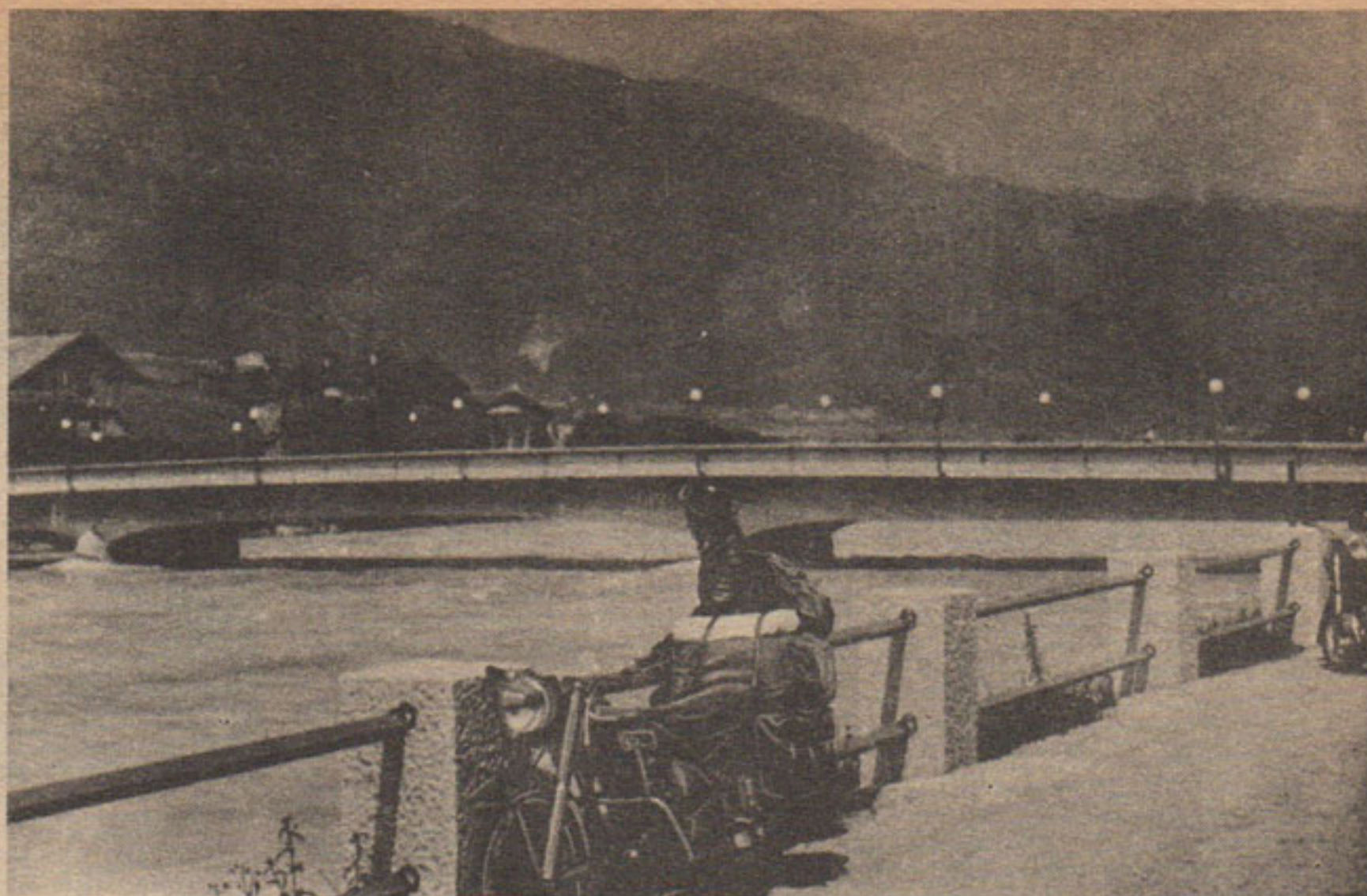
17 : Compiègne (175 km). Départ Porte de la Chapelle 8 h. N.1 jusqu'à St Denis, N.16 jusqu'à Chantilly, prendre N.324 vers Senlis, dans la ville, N.32 jusqu'à Compiègne. Regroupements : a) entrée de Chantilly ; b) entrée de Compiègne.

23-24 : (Camping), Les Andelys «Château Gaillard» (190 km). Départs Porte Maillot samedi 9 h. et 13 h. 30, dimanche 8 h. 30. N.13, 500 m après Bonnières, la 24 bis jusqu'à Gaillon, à

droite la N.316 jusqu'au Château Gaillard, à l'entrée des Andelys.

30 Juin et 1<sup>er</sup> Juillet : (Camping, Pêche, Baignade), Vernon (150 km). Départs Porte de Charenton samedi 9 h. et 13 h. 30, dimanche 8 h. 30. N.5 par Melun jusqu'à la Croix de Vitry, Bralles, prendre à gauche la D.138 vers Samoreau. Traverser la Seine. Tout droit pendant 3 km 500. Prendre vers Champagne et Vernon. Franchir le P.N., tourner à droite. Immédiatement après le pont SNCF, prendre à droite le chemin du camp. Les isolés sont cordialement invités.

# Moto- Camping



## DERRIERE LE RIDEAU DE FER

**P**résentons d'abord notre monture : une 175 Motobécane, type Z2C, du même modèle que celle qui nous emmena en Finlande et en Grèce lors des années précédentes. Celle-ci va, cette année, nous faire visiter la Hongrie. Signalons que nos visas ont nécessité environ 6 semaines de délai. Notre itinéraire de départ : Strasbourg, Munich, Salzbourg, Vienne.

Les premiers jours nous voyons flâner dans les pittoresques villages de la Forêt Noire, qui formeront, avec le Tyrol, la partie la plus agréable du voyage. Circulation intense qui nous étonne un peu en ce jour de semaine ; ce n'est qu'en allant au ravitaillement que nous en comprendrons la raison : c'est aujourd'hui la fête nationale allemande. Tous les magasins sont fermés, nous ferons maigre chair, pain noir et chocolat retrouvés au fond des sacoches. Les routes sont agréables, les motards allemands, par groupe de dix ou douze, débouchent de partout. Admirons les machines, mais n'essayons pas de suivre leur allure, d'autant plus que nous sommes lourdement chargés.

Après l'Allemagne, l'Autriche nous voit dresser notre tente au bord des champs de foin. Entrée en zone Russe. A l'entrée du pont, un G.I. de parade, astiqué et reluisant, et à l'autre extrémité, un soldat russe, font le cent pas. La carte grise que nous avons obtenue avant notre départ ne sert plus à rien, les russes, évacuant l'Autriche, ne pratiquent plus aucun contrôle. Vienne, où nous sommes guidés par un obligé motard, nous retient quelque peu. Visite de la cathédrale Saint-Etienne. Passant en secteur russe, nous prenons la route de Budapest ; quelque chose nous semble bizarre, sans que nous puissions déterminer quoi, lorsque nous apercevons soudain de ce qui nous manque : l'animation, la circulation de ces derniers jours, nous filons sur une route déserte. Dans les derniers villages, près de la frontière, les gens nous regardent, effarés : Aller en Hongrie ! Je fais le plein du réservoir et m'en félicite par la suite. Voici enfin le poteau frontière autrichien. A leur tour, les douaniers s'étonnent. Il semble que les motos françaises allant dans cette direction soient vraiment rares. A côté de nous, un soldat russe téléphone au bureau Hongrois pour prévenir de notre passage. Un bout de route encore. Un triple rang de fil de fer barbelés barre la route, et des deux côtés, s'étend à l'infini. Un groupe de soldats hongrois, baïonnette au canon, nous reçoit et nous conduit au bureau de douane. Leurs uniformes sont ceux de l'armée rouge, mais sur leurs cols la faucille et le marteau sont remplacés par un épi de blé et un marteau. Un employé prend nos passeports et nous installe dans une pièce voisine. Fauteuils profonds, radio, cigarettes. Ambiance salon de thé. Mais l'attente est assez longue. Enfin tout est en règle. Pour l'essence, l'on m'informe qu'il faudra aller jusqu'à Budapest pour obtenir des bons à l'Automobile Club. Nous verrons par la suite que les préposés aux distributeurs ne délivrent en effet le carburant que sur présentation de bons, et n'acceptent aucun paiement, celui-ci devant être effectué en recevant les tickets. Il n'existe qu'une seule sorte d'essence, la mauvaise. En 50 kms, mon tuyau



d'échappement tourna au jaune, puis au violet. Et quel cliquetis lors des reprises.

Premiers tours de roue en Hongrie. Surprise agréable. La route est impeccable, composée de dalles en béton, très large. La circulation y est insignifiante. Par contre les routes secondaires qui y aboutissent sont dans un état désastreux. Nous en ferons l'expérience à plusieurs reprises. Nous traversons les petits villages typiques, où la belle route fait place à une chaussée de terre battue, bordée d'un large fossé, qu'enjambe devant chaque maison un petit pont de bois. Les toits de chaume sont assez nombreux, et nos roues enfoncent dans une épaisse couche de poussière. Nous discutons avec les jeunes hongrois, dont la première question est toujours la même : « Américains » ? Les exclamations, à la fois étonnées et ravies qui accompagnent notre réponse nous font plaisir. Gyor, Komarom, Dorog. Nous passons notre première nuit en Hongrie dans un petit village, à une cinquantaine de kms de Budapest. Tard dans la nuit, nous causons avec les habitants, aussi avides que nous de savoir ce qui se passe de l'autre côté. Vers Budapest, nous longeons presque constamment le Danube, très large en cet endroit et sans lequel le paysage serait très quelconque.

Dans la capitale, après avoir obtenu sans difficultés nos tickets d'essence, nous changeons notre argent dans une banque officielle, à un taux très avantageux... pour les hongrois. A noter que les « Forints » ne sont pas acceptés par les banques d'Autriche, d'Allemagne, etc...

Budapest est vraiment une très belle ville. L'île Sainte Marguerite nous enchante. Nous provoquons toujours des attroupements, mais sommes maintenant pris pour des Russes. Au hasard de notre promenade, nous inspectons le parc motocycliste. Très maigre, il est composé presque uniquement de Csepel nationales. Seules, quelques Jawa de la Tchécoslovaquie voisine donnent une note de variété. A noter l'absence totale de chrome, même les panneaux de réservoir étant émaillés gris. Nous n'avons vu qu'un échantillon de la nouvelle 250 Csepel a suspension oscillante.

Les jours suivants nous voyons randonnant autour du lac Balaton, sans doute l'un des plus grands d'Europe. Mais le trésorier de l'expédition (ma femme, en l'occurrence) commence à s'inquiéter. Le coût de la vie est littéralement exorbitant. Comme exemple, disons qu'un litre de lait, pris directement à la ferme, nous coûte 5 forints, soit environ 90 francs. Tout est à l'avenant. De plus, les contrôles sont nombreux dans cette région. Campant dans les cours de ferme, nous sommes réveillés par les policiers trébuchant sur nos piquets. Pas méchants bien sûr, mais il y en a chaque fois pour un bon quart d'heure, pendant lequel la torche électrique va de nos visages aux photos des passeports. Nous nous rendormons toujours difficilement. Roulant dans la région de Körrend, nous sommes arrêtés par un groupe de soldats. Passeports. Ils sont naturellement au plus profond du sac. 5 kms plus loin, nouvel



arrêt. Nous décidons de garder nos papiers à la main. Bien nous en prend, car nous les exhiberons une dizaine de fois sur une trentaine de kms. Ma femme a si bien pris l'habitude de les brandir à tout instant, que, de retour à Budapest, j'ai bien du mal à les lui faire ranger dans la sacoche. Nous admirons une dernière fois les lions qui ornent l'un des plus beaux ponts lancés sur le Danube. L'on nous raconte que leur créateur, mécontent de son œuvre, se serait jeté dans le fleuve. Légende ou réalité ? Nous n'irons pas voir, d'autant que nous remontons vers l'Autriche à toute vitesse. Un rapide bilan en repassant la frontière. Malgré le bon accueil de la population, le coût de la vie, l'absence de pittoresque, les difficultés de ravitaillement en huile et essence, et un peu trop de contrôles policiers font que ce voyage n'est pas à conseiller actuellement en formule moto camping que nous avions adoptée.

Le retour s'effectue sans histoire. Sous le gai soleil, les villages tyroliens défilent trop rapidement à notre gré. Le Liechtenstein et la Suisse propre et accueillante, constituent nos dernières étapes.

Aucun incident mécanique à signaler durant ce voyage de 5.000 kms, ce qui ne nous étonna pas de notre 175, machine sans prétention, mais qui ne nous donna jamais de souci au cours de nos voyages.

Robert LALLEMANT  
Suippes (Marne)

## Un casque protecteur

## DOIT AFFIRMER SES GARANTIES

**C**omment choisir dans les différentes marques qui s'offrent à l'acheteur le casque idéal qui offrira la plus grande protection ? Grave problème pour l'acheteur qui, en règle générale, est sensé ignorer les avantages de telle marque sur telle autre ou, ce qui est plus important, les inconvénients que peuvent présenter certaines fabrications.

Aucun critère n'existe et c'est assez surprenant, surtout si on veut bien considérer que dans tout autre domaine commercial les Fédérations, Syndicats et autres groupements apportent à la base de leurs fabrications un label ou une étiquette de garantie qui représente pour l'acheteur souvent une authenticité d'origine et plus encore une caution de qualité.

Dans le domaine industriel, les appareils ménagers de marques honorables sont revêtus d'un insigne et cet insigne de lui-même, atteste que l'appareil mis en vente répond à des normes de fabrication qui prouvent ipso facto la valeur technique du produit.

Il est assez curieux de constater que dans le domaine de la fabrication des casques motocyclistes, rien n'ait été fait jusqu'à ce jour.

Certes, il y a deux points auxquels doivent s'attacher les amateurs de motocyclette désireux d'acheter un casque :

— L'homologation par la FFM et la FIM. — Cette homologation est le fruit

de bancs d'essais qu'a subi le casque présenté à la vente. Un casque homologué, comme le casque Geno par exemple, offre dès l'abord cette garantie qui s'est traduite par l'obligation des coureurs de porter en courses, rallyes et moto-cross, cette marque.

En Angleterre, la British Standard Institution a défini des normes de fabrication et délivre aux fabricants des certificats de conformité à ces normes, ce qui est encore une forme de garantie. En Angleterre, les Casques Geno présentent à l'acheteur le label de la British Standard Institution.

Comment peut-on arriver à déterminer les qualités maîtresses d'un bon casque motocycliste ? Surtout en observant les accidents.

Au cours d'une collision ou d'une chute, le conducteur d'une moto est généralement projeté en avant et frappe de la tête en premier sur le sol, ce qui se traduit naturellement par la fracture du crâne dont les os ne sont pas prévus pour résister à des chocs résultant de vitesses plus élevées que 35 à 40 kmh., vitesse que l'homme peut éventuellement atteindre de lui-même à la course à pied.

La seule protection efficace consiste donc en un casque plus ou moins rigide dont la déformation absorbera la plus grande partie de l'énergie cinétique, car il est bien évident qu'un casque en béton armé ou en acier dur ne se déformerait pas en cas de choc, mais dans la

chute, l'incidence du heurt sur le corps humain serait telle que dans tous les cas, on noterait la rupture bien classique des vertèbres cervicales. Donc, élasticité d'abord du casque, élasticité obtenue par le matériau qui compose la calotte du casque. Mais cette élasticité doit être minutieusement contrôlée, puisqu'elle doit exister sur toutes les parties du casque : calotte, parties frontale, temporale, nuque, etc... En outre, elle doit être relative, puisqu'il faut malgré tout assurer au matériau une solidité qui l'empêche de se briser ou être troué.

A la lueur des statistiques d'accidents ou des enquêtes faites auprès des motocyclistes malchanceux, les Ets Gueneau Geno, fabricants du célèbre Casque Geno, se sont donc attachés avant tout à atteindre ce moyen terme entre la solidité absolue et l'élasticité totale pour la confection de leurs casques.

Un autre impératif réside dans la nécessité du métal à glisser sur le sol. C'est encore une façon d'absorber le choc, car en cas d'accident, le casque glisse et l'accélération au moment de la rencontre avec le sol ou un arbre, est progressivement diminuée.

Des milliers de témoignages parviennent depuis des années aux Ets Gueneau Geno, de touristes, de coureurs, de sportmen, attestant qu'ils ont eu, avec le casque Geno, des accidents terribles, sans pour cela que leur vie ait été en danger.

(Communiqué)

## CIRCUIT DE BORDEAUX

Les Grands Prix du Moto-Club de Bordeaux qui se déroulaient à travers le parc Bordelais remportèrent un grand succès cette année. En matinée une course de scooters remportée par Bayle et de 500 cc. sports servirent de prélude aux épreuves de l'après-midi, débutant par une course réservée aux 126 cmc. sur un circuit de 1,500 km environ. C'est Onda qui arriva premier avec 30 secondes d'avance et il réalisa un beau doublé en remportant les 175 cmc. à plus de 87 kmh de moyenne, Jacquier-Bret termina second à un tour, devançant de peu Boeri. Le champion bordelais J.P. Bayle s'imposa largement en 350 cmc., approchant les 90 kmh de moyenne (record détenu par Behra sur 500 cmc. Guzzi à 96 kmh). La lutte pour la deuxième place fut beaucoup plus passionnante, et l'on assista à un chassé-croisé de Jacquier-Bret (sur une 250 NSU prêtée par Bayle) et Touzalin, ce dernier terminant à une seconde de Jacquier-Bret.

En clôture à cette journée, la course des sidecars donnait comme favori Murit, qui confirma ce pronostic en remportant l'épreuve sans être inquiété outre mesure à 81,514 kmh de moyenne.

Voici les résultats :

**Catégorie Scooters :** 1. Bayle, 15 tours en 20'27" 2/5 (moy. 68,488 kmh) ; 2. Lacrochette ; 3. Freize ; 4. Dausse, etc...

**Catégorie 500 cmc. Sports :** 1. Paba, 25 tours en 26'29" 4/5 (moy. 86,331 kmh) ; 2. Perrin à 1 tour ; 3. Lalanne.

**Catégorie 126 cmc. :** 1. Onda, 40 tours en 44'33" 2/5 (moy. 82,098 kmh) ; 2. Bertrand à 30" ; 3. Perrin ; 4. David, etc...

**Catégorie 175 cmc. :** 1. Onda, 40 tours en 41'45" 2/5 (moy. 87,643 kmh) ; 2. Jacquier-Bret à 1 tour ; 3. Boeri ; 4. Boyer, etc...

**Catégorie 350 cmc. :** 1. Bayle, 50 tours en 50'53" 2/5 (moy. 89,899 kmh) ; 2. Jacquier-Bret, 51'29" ; 3. Touzalin, 51'30" ; 4. Dagan à 2 tours ; 5. Deschamps à 4 tours, etc...

**Catégorie sidecars :** 1. Murit, 20 tours en 22'27" (moy. 81,514 kmh) ; 2. Callède, 23'7" 2/5 ; 3. Sauzereau à 1 tour ; 4. Vivialier à 2 tours ; 5. Fourcade.

## 20<sup>e</sup> CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE

Empruntant les routes de la Seine Maritime, le 20<sup>e</sup> Circuit de Haute Normandie vit une large participation de concurrents régionaux et fut suivi par une foule nombreuse. Le vent et les routes accidentées contribuèrent à la pénalisation de nombreux pilotes et c'est Chaveutre, sur New-Map, qui remporta le classement général.

**125 cmc. :** 1. Martin (Follis) ; 2. Gilles (Rumi) ; 3. Gonfreville (Jonghi).

**175 cmc. :** 1. Susini (Follis) ; 2. Bouillard (Follis) ; 3. Biot (Gn.-Rhône) ; 4. Zede (Gnome-Rhône).

**175 cmc. (militaires) :** 1. Mayaux (Peugeot) ; 2. Josse (Peugeot) ; 3. Lempereur (Peugeot).

**250 cmc. :** 1. Picache (Monet-Goyon) ; 2. Forta (Guzzi) ; 3. Fremond (Puch) ; 4. Delamarre Didier (Puch) ; 5. Lanchon (Guzzi).

**350 cmc. :** 1. Gilbert (Jawa) ; 2. Mahleux (Jawa) ; 3. Spiegel (Velocette).

**500 cmc. :** 1. ex-æquo : Havel (BSA) ; Brochard (Norton) ; Dupré (BMW) ; Loustalan (Norton) ; Bertheux (Norton).

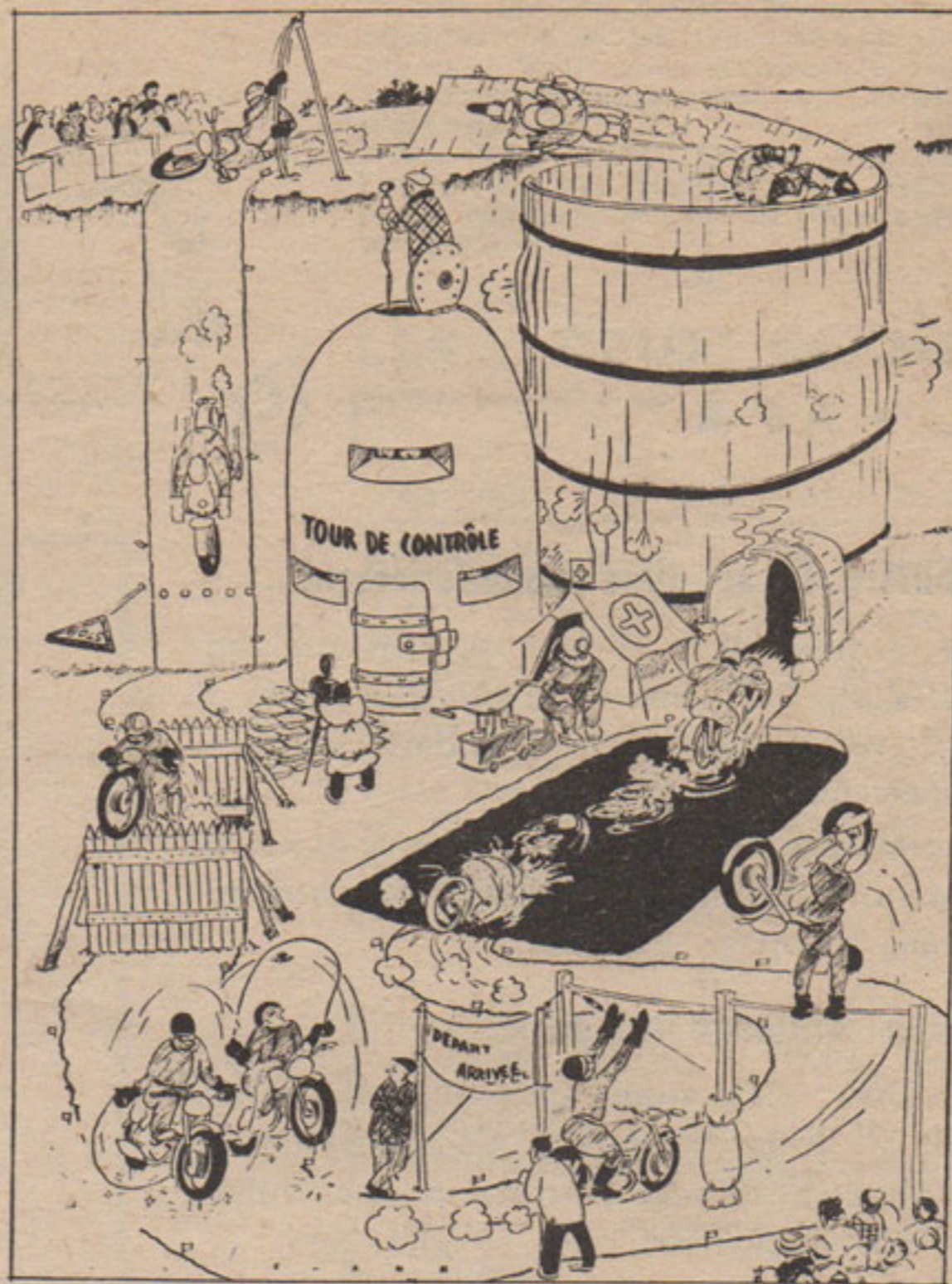
**650 cmc. :** 1. ex-æquo : Thomas (Triumph) ; Valette (BSA) ; de Thomason (DKW) ; Hurvoard (Vincent-HRD).

**Sidecars :** 1. Hébert (BSA) ; 2. Delandre (Ariel).

**Scooters 125 cmc. :** 1. Roussel (Vespa).

**Classement général :** 1. Chaveutre (New-Map) ; 2. Martin (Follis) ; 3. Gonfreville (Jonghi) ; 4. Gilles (Rumi) ; 5. Franqueville (Follis), etc...

# LE SPORT



Le circuit type d'une épreuve du Championnat du Monde de Moto-Cross, tel que le conçoit le dessinateur humoristique de notre confrère d'Allemagne Orientale : « Illustrer Motorsport ».

## 2<sup>e</sup> CIRCUIT DE L'ILE DE FRANCE

Sous le patronage de « Moto-Revue » s'est disputé, au mois de mai pour la 4<sup>e</sup> année consécutive, l'épreuve nationale de régularité et d'endurance organisée par l'U.S. Métro Sports sous le nom de 2<sup>e</sup> Circuit de l'Île de France.

Cette épreuve qui empruntait un parcours difficile, tracé tout en petites routes sinueuses, en chemins à travers champs et sous-bois, fut des plus sélectives, puisque les bases secrètes, où les temps furent pris à la seconde, instaurées pour le départage des ex-æquo, n'intervinrent que dans quelques cas.

Il faut ajouter la longueur de ce circuit, puisque les motos ont accompli 494 km et les cyclos 301. D'ailleurs, une preuve bien simple vient illustrer ces lignes, puisque on ne compte que 31 arrivants sur 43 partants. A noter que 64 concurrents se sont engagés et qu'une vingtaine n'ont pas pris le départ.

### CLASSEMENT

**Groupe vert « cyclomoteurs » (50 cmc.)**

1. Dubuisson (CCIF) 0 pt ; 2. Gay (CCIF) 0 pt ; 3. Charolle (CCIF) 0 pt ; 4. Sourty (CCIF) 0 pt ; 5. Schleret (USMT) 10 pts ; 6. Sanson (USMT) 20 pts ; 7. Jacques (USMT) 35 pts ; 8. Fremion (CCIF) 35 pts ; 9. Bize (CCIF) 55 pts ; 10. Poitoux (CCIF) 270 pts.

**Groupe Bleu « motos » (100 à 125 cmc.)**

1. Lerouge (COB) 15 pts ; 2. Parans (SCIF) 165 pts.

**Groupe Blanc « motos » (175 à 250 cmc.)**

1. Vacher (MCC) 0 pt ; 2. Iffly (MCM) 0 pt ; 3. Bédaride (COB) 0 pt ; 4. Boyer (COB) 5 pts ; 5. André (USMT) 20 pts ; 6. Noury (SCIF) 390 pts ; 7. Payen (COB) 1375 pts.

**Groupe Rouge « motos » (350 à 1000 cmc.)**

1. Champain (MCBE) 5 pts ; 2. Bazot (MCC) 110 pts ; 3. Cheval (COB) 115 pts ; 4. Brochard (USMT) 150 pts ; 5. Villain

(MCB) 160 pts ; 6. Charny (MCB) 220 pts ; 7. Despalins (MCR) 240 pts.

**1. Gaussen (1<sup>er</sup> RT) 0 pt ; 2. Guignabodet (1<sup>er</sup> RT) 0 pt ; 3. Bardou (1<sup>er</sup> RT) 15 pts ; 4. Rousseau (1<sup>er</sup> RT) 15 pts ; 5. Pellegrin (CMSN) 160 pts.**

### Coupe MOTO-REVUE

(Equipe de 3 pilotes désignée à l'avance)

1. COB (Lerouge 15 pts ; Boyer 5 pts ; Bédaride 0 pt = 20 pts).

### Coupe de la LMIF

(Plus grand nombre de classés en catégorie A et B)

1. COB, 5 classés ; 2. MCC, 2 classés, 3 pts ; 3. SCIF, 2 classés, 8 pts ; 4. USMT, 2 classés, 9 pts ; 5. MCB, 2 classés, 11 pts.

### Coupe USMT

(au club ayant les 3 cyclos les moins pénalisés aux C.H.)

1. CCIF (Dubuisson, Gay, Charolle, 0 pt) ; 2. USMT (Schleret, 10 pts, Sanson 20 pts, Jacques 35 pts : 65 pts).

### Coupe USMT

(au club ayant le plus grand nombre de classés en cyclos)

1. CCIF, 7 pts ; 2. USMT, 3 pts.

### Coupe FLOQUET (Militaires - Police)

(à l'Unité ayant les 3 concurrents les moins pénalisés)

1. 1<sup>er</sup> RT (Gaussen, Guignabodet, Bardou, 15 pts).

### Coupe REDEX (Militaires - Police)

1. Gaussen, 1<sup>er</sup> RT.

### Coupe USMT (Militaires - Police)

(à l'Unité ayant le plus grand nombre de classés)

1. 1<sup>er</sup> RT (Gaussen, Guignabodet, Bardou, Rousseau) ; 2. CMSN (Pellegrin).

### Coupe USMT (cyclos)

(au constructeur du 1<sup>er</sup> classé)

Marque CNC (1. Dubuisson).

### Coupe USMT (motos)

(au constructeur ayant le concurrent le mieux classé)

Marque René Gillet (Bédaride, 0 pt).

(SUITE PAGE 871)

“ Laissez à d'autres les mélanges compliqués ! ”



**MobilMix TT se dilue instantanément...**

Elle forme avec l'essence un mélange immédiat. 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.

**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 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<sup>e</sup>)

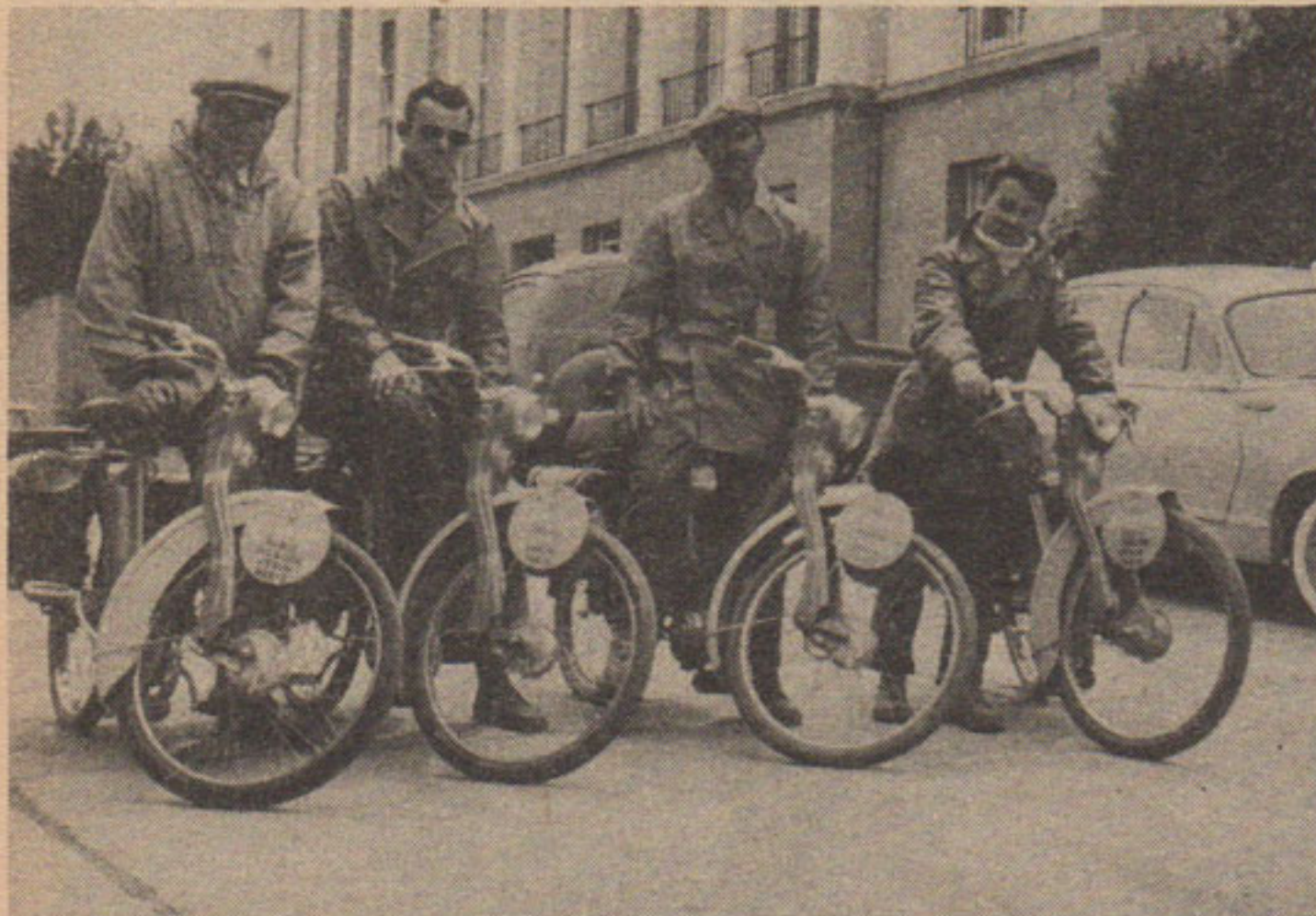
297 km à l'heure sur 2 roues  
Record du monde de vitesse à moto-  
cyclette par Russell Wright... et  
MOBILOIL !



**MobilMix TT** la Mobiloil des “ 2 temps ”

# LE SPORT

(SUITE DE LA PAGE 869)



Nous recevons de Mr Seguy la lettre suivante que nous publions avec grand plaisir.

« L'équipe Scoutex au grand complet vient de passer à Ankara, les 9 et 10 mai. Mr Voulon, chef d'équipe et ayant effectué en 1953 le raid Paris-Tokio, a mené avec sagesse le trio jusque là, mais fait demi-tour ces jours-ci pour la France. Le quatuor devient donc trio, et si le départ de Voulon est à regretter, faisons confiance à nos trois voyageurs dont la forme est excellente et le moral magnifique. MM. Jaillon et Lesobre (cinéastes) pensent tourner un film en Birmanie, alors que M. Naslot (mécanicien) et je pense même pilier de la réussite de ce raid, apporte des soins d'entretien avec une conscience très sérieuse aux trois Scoutex restant en ligne. (Attention, Voulon ne fait pas retour sur la France pour des ennuis mécaniques), loin de là, les quatre machines étaient en parfait état de marche, et le mécanicien m'a assuré qu'il n'y avait eu aucun ennui de ce côté-là.

A leur passage à Ankara, les compteurs accusaient 5.200 km, car nos voyageurs ont suivi le chemin suivant : départ de Paris le 3 avril, Luxembourg, Francfort, Dresde, frontière Polonaise, Varsovie, Crakowie, frontière Tchécoslovaque, Piézani, Hongrie, et évidemment Budapest, Yougoslavie (Belgrade), et par la Grèce (Salonique), puis par la Turquie d'Europe et Ankara, poursuivent maintenant leur raid, par Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum, Agri, puis l'Iran. Sur ces routes que je connais bien, je puis vous assurer que hommes et matériel seront soumis à de dures épreuves, Aussi souhaitons à nos vaillants compatriotes une bonne réussite et beaucoup de chance ».

## MONTESA ET LE 2 TEMPS

Montesa, cette sympathique firme espagnole, reste fidèle au 2 temps aussi bien dans la série que dans la compétition ; l'excellent rendement de leurs 125 cmc. carénées a permis au pilote anglais Grace de remporter 3 victoires en Espagne. Celui-ci termina grand vainqueur de la catégorie 125 cmc. dans le troisième prix international de Valence (épreuve comptant pour le Championnat d'Espagne) dans le Grand Prix de Printemps de Séville et également au G.P. de Madrid.

3 présences, 3 victoires.

Mais à l'étranger, cette même machine s'affirme aussi comme l'un des meilleurs deux temps actuels. N'a-t-elle pas, aux mains de Grace, terminé à la deuxième place au G.P. de la Sarre à St-Wendel, se permettant de surclasser des double-arbre, ce qui est tout à l'honneur du pilote et de la machine. Ces victoires prouvent, s'il en est encore besoin, que le 2 temps n'est pas mort en compétition et qu'il peut faire mieux que se défendre dans les circuits sinueux.

Le Moto-Cross d'Épinal a connu un réel succès malgré la pluie qui n'a cessé de tomber tout l'après-midi.

Deux catégories étaient disputées : 250 et 500 cmc.

### CATEGORIE 250 CMC.

Dès la première manche, deux hommes sortent du lot : Olivotti de Fontainebleau, sur Puch, et l'allemand Wustenhagen, sur Maico. Olivotti enleva les deux premières manches, dans la troisième, stoppé par un léger incident mécanique, il laissa passer son rival qui s'envola vers la victoire, mais Olivotti, grâce à ses deux premières places, remporta cette catégorie.

### CATEGORIE 500 CMC.

Dans la première manche Mellioli marque un sensible avantage sur Amédéo, Vinetty, Charrier, Lefèvre et Frantz.

En seconde manche, Lefèvre s'affirma le meilleur, alors que la piste était transformée en lac de boue.

## 10<sup>e</sup> TROPHÉE INTERNATIONAL DE SAN-REMO

Le traditionnel Grand Trophée Motocycliste International de San Remo aura lieu le dimanche 24 juin 1956.

Cette manifestation comprendra les catégories 250 et 500 cmc. Internationales ; 175 cmc. Nationales et Zone de Frontière. Les courses auront lieu sur l'autodrome d'Ospedaletti.

Les NSU, BMW, Gilera, MV, Mondial, Guzzi, Parilla, Norton, avec leurs coureurs officiels, seront au départ de cette compétition.

★

## LES "DEUX GRANDS" A LA F.I.M. ?

Au cours d'un article paru dans une revue américaine, T.W. Loughborough, secrétaire général de la FIM, a demandé à nouveau l'affiliation de l'American Motorcycle Association à la FIM. C'est d'ailleurs un souhait exprimé par la plupart des pilotes des Etats-Unis, car ils accusent l'AMA d'être une organisation commerciale protégeant seulement l'industrie nationale et ne défendant en aucune façon leurs intérêts. Si l'AMA faisait partie de la FIM, les pilotes américains pourraient aller en Europe participer aux Championnats du Monde, ce qu'ils ne peuvent faire actuellement.

★

Au prochain congrès de la FIM qui se tiendra à Oslo, une des questions les plus importantes examinées ce jour, sera l'éventuelle affiliation de la Russie à cet organisme. Il est à espérer qu'un accord interviendra dans un sens favorable.

★

## PETRUSCHKE SE RETIRE

Après 27 années de service actif dans la compétition motocycliste, après avoir été « officiel » DKW avant la guerre et « officiel » IFA jusqu'à la fin de la saison dernière, Bernhard Petruschke se retire de la compétition proprement dite.

Mais la grande expérience tactique et technique, (nous avons publié, dans notre n° 1283, une longue étude de Petruschke sur les « Technique et Tactique de la Course ») ont fait qu'il vient d'être choisi comme directeur du service « compétition » de la IFA-MZ.

Et c'est le jeune Degner, que nous avons vu en Sarre, qui le remplace comme pilote officiel.

## LE MOTO-CROSS D'ÉPINAL

En troisième manche, Lefèvre eut encore l'avantage, malgré une petite chute. Le classement général se faisant par addition de points ne lui laissait pas l'espoir de vaincre Mellioli. A l'arrivée, le champion eut un geste très sport en partageant son bouquet avec celui qui l'avait devancé.

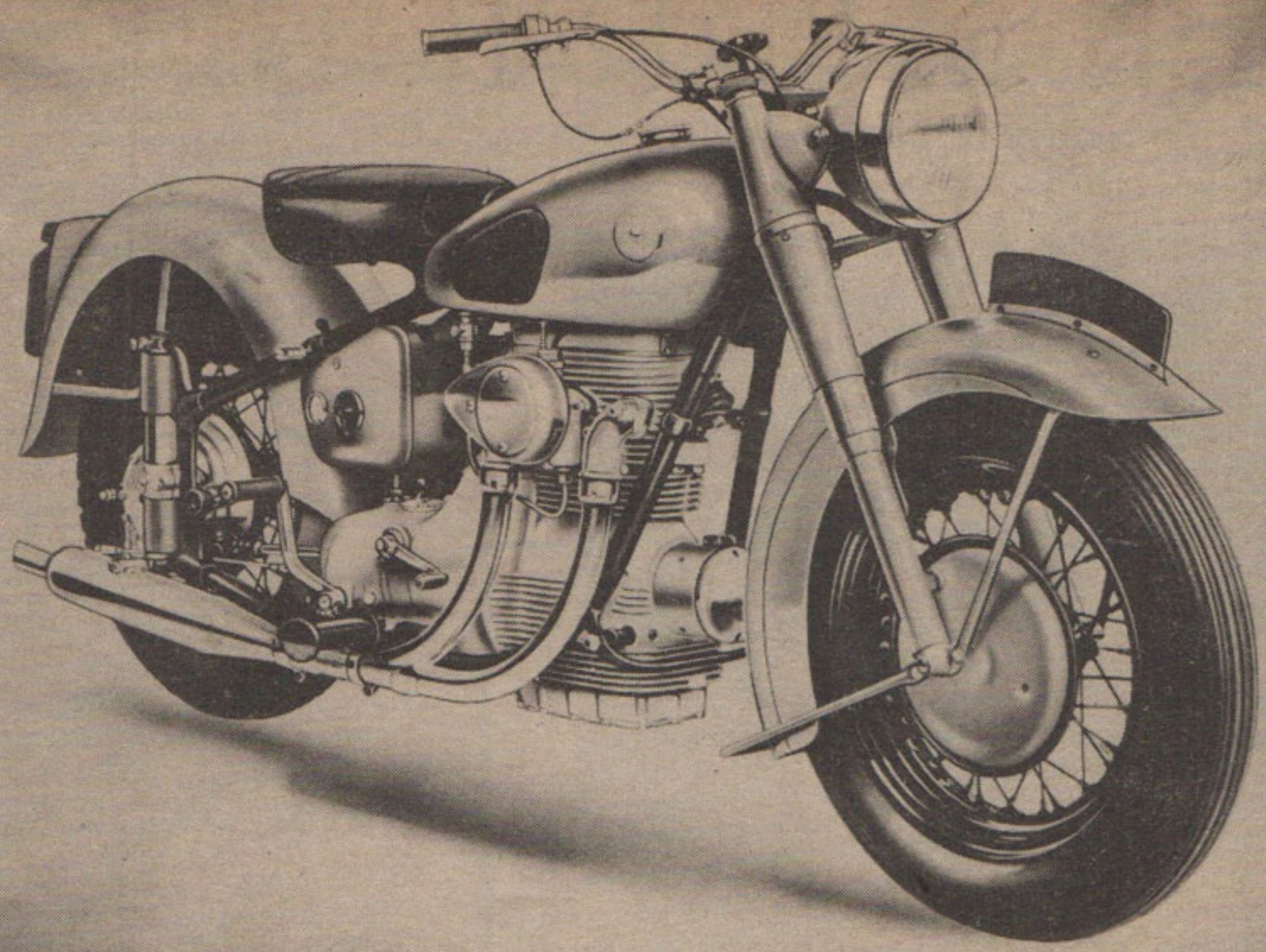
### RESULTATS

250 cmc. : 1. Olivotti ; 2. Wustenhagen ; 3. Perrin ; 4. Antoine ; 5. Schwegler ; 6. Bordio ; 7. Marchand.

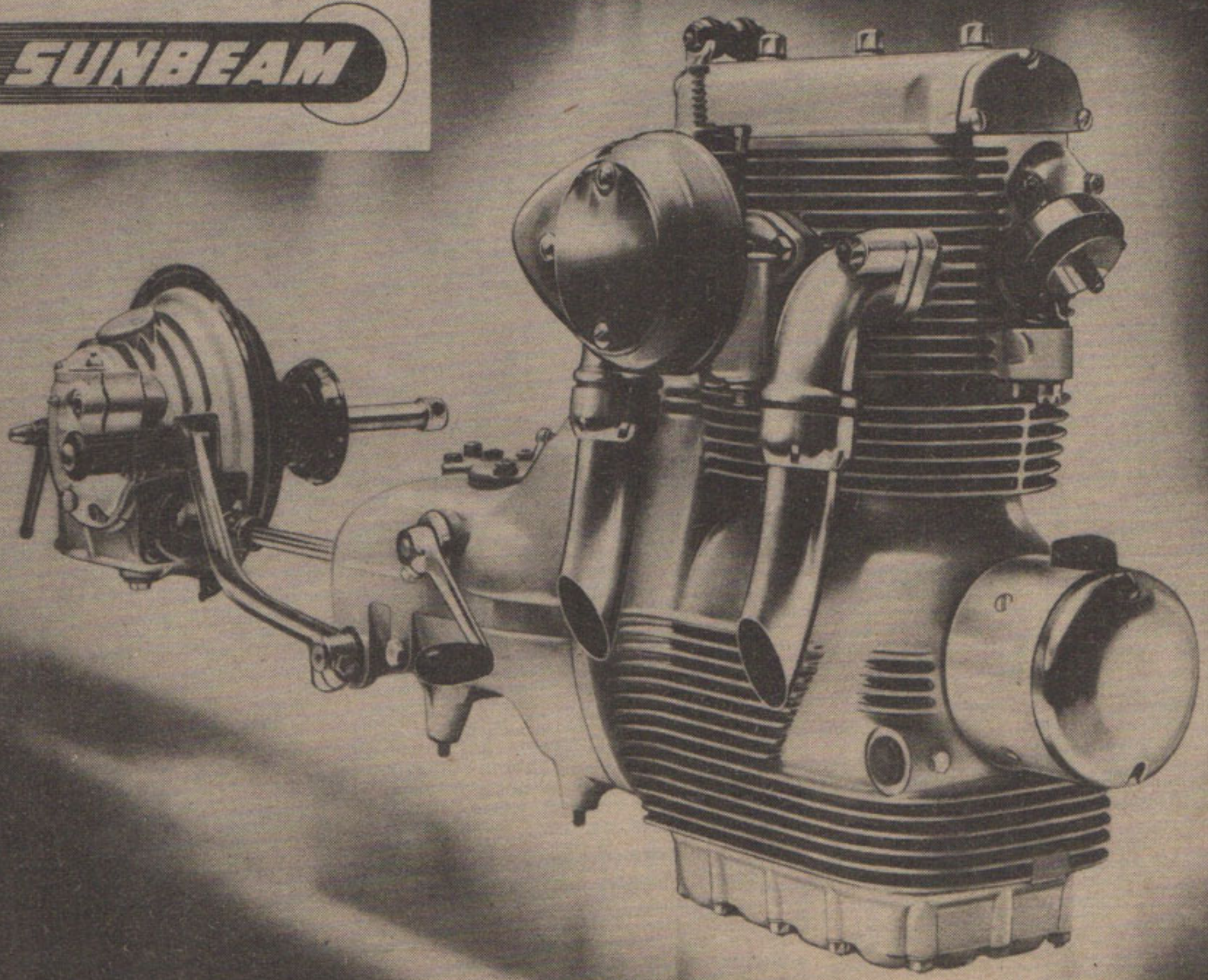
500 cmc. : 1. Mellioli ; 2. Lefèvre ; 3. Amédéo ; 4. Vinetty ; 5. Puttemans ; 6. Paquet ; 7. Wustenhagen ; 8. Frantz ; 9. Verrecchia ; 10. Charrier ; 11. Bordio ; Malgré le mauvais temps et la neige qui tombait à quelques kilomètres d'Épinal, le public était assez nombreux derrière les barrières des Buttes du Haut des Champs.

Le MCS envisage d'agrandir pour l'an prochain son terrain et faire une épreuve internationale.





**SUNBEAM**



# RESULTATS DE NOTRE REFERENDUM

**V** OICI les résultats de notre 5<sup>e</sup> referendum national portant sur le moteur 125 cmc. Ydral AJ 55. Rappelons, pour les lecteurs intéressés par ces consultations publiques que nous avons déjà publié les résultats portant sur la 175 cmc. Motobécane Z2C (M.R. 1.277) ; 175 cmc. Peugeot TC 4 (M.R. 1.281) ; 125 Terrot (M.R. 1.285) et 175 cmc. A.M.C. 4 vitesses (M.R. 1.291).

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 kms avec leur machine et qui ont donc une connaissance approfondie du modèle analysé. Nous nous excusons, pour cette fois-ci, de n'avoir pu établir cette note annexe.

Ceci est dû à la « jeunesse » du moteur Ydral AJ 55, ce qui n'a pas permis à ses propriétaires de parcourir un tel kilométrage.

## LE MOTEUR

Note générale : 8,8. Réclamations 53 % (plus puissant et moins de vibrations).  
Sportifs : 8,8. Réclamations 43 %.  
5 machines : 8,5. Réclamations 50 %.

## L'EMBRAYAGE

Note générale : 8,8. Pas de réclamations.  
Sportifs : 8,8. Pas de réclamations.  
5 machines : 9,5. Pas de réclamations.

## LE SELECTEUR

Note générale : 7,2. Réclamations 33 %. Meilleure position par rapport au repose-pied.  
Sportifs : 7,1. Réclamations 20 %.  
5 machines : 9,5. Pas de réclamations.

## LA BOITE DE VITESSES

Note générale : 7,3. Réclamations 40 %. Trou entre 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup>, ainsi que 4<sup>e</sup> moins longue.  
Sportifs : 7. Réclamations 20 %.  
5 machines : 7,5. Pas de réclamations.

## ENTRETIEN MOTEUR

Note générale : 8,2. Pas de réclamations.  
Sportifs : 9,2. Pas de réclamations.  
5 machines : 7. Pas de réclamations.

## SOLIDITE MOTEUR

Note générale : 9,1. Réclamations 6 %. Meilleure note du referendum, ce qui est tout à l'honneur d'Ydral.  
Sportifs : 9,3. Réclamations 12 %.  
5 machines : 9,5. Pas de réclamations.

## ALLUMAGE

Note générale : 8,3. Réclamations 10 %.  
Sportifs : 8,5. Pas de réclamations.  
5 machines : 8,5. Pas de réclamations.

## CONSOMMATION

Note générale : 7,2. Pas de réclamations.  
Sportifs : 6,7. Pas de réclamations.  
5 machines : 7,5. Pas de réclamations.

## ACCESSIBILITE

Note générale : 7,9. Réclamations 13 %.  
Sportifs : 7,9. Pas de réclamations.  
5 machines : 8. Pas de réclamations.

## SILENCE

Note générale : 6,3. Réclamations 43 %. Echappement moins sec (mais ceci ne dépend pas d'Ydral, qui conseille cependant le pot adéquat aux constructeurs de partie cycle. Moins de vibrations. C'est à ce chapitre d'ailleurs que nous trouvons la moins bonne note du referendum.  
Sportifs : 7. Réclamations 20 %.  
5 machines : 6. Réclamations 50 %.

# 125

# YDRAL

# A. J. 55

NOTE MOYENNE GÉNÉRALE : 7,9

## QUESTIONS ANNEXES

Combien de machines avez-vous eu ?

0 : 50 % — 1 : 20 % — 2 : 8 % — 4 : 8 % — 5 et au-dessus : 14 %.

Quel âge avez-vous ?

En moyenne : 24 ans. minimum : 18 ans. Maximum : 42 ans.

Genre de conduite ?

Tourisme : 50 % — Sport : 50 %.

Genre d'utilisation ?

Domicile - lieu de travail :	25 %
Tourisme :	28 %
Promenade - domicile :	32 %
Sport :	15 %

Quel est votre kilométrage ?

Valeur moyenne : 9.900 km. Maximum : 18.500 km. Minimum : 3.000 km.

Quelle est l'année de sortie d'usine ?

1954 : 20 % — 1955 : 67 % — 1956 : 13 %.

Que souhaiteriez-vous comme améliorations ?

Plus de silence :	20 %
Moteur plus robuste et plus puissant :	18 %
Boîte de vitesses mieux étagée. 2 <sup>e</sup> plus longue. Moins d'écart entre 3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> :	18 %
Sélecteur plus précis et mieux au pied :	15 %
Moins de vibrations en régime :	12 %
Meilleur allumage :	5 %
Meilleur éclairage :	4 %
Ne souhaitent aucune amélioration :	8 %

Avez-vous déjà piloté une 350 moderne ou plus ?

Oui : 14 % — Non : 86 %.

Quelle serait votre prochaine machine ?

Cette fois encore, les machines étrangères ont la préférence, bien qu'AGF vienne en tête, ce qui dénote une certaine fidélité à Ydral.

A.G.F. : 14 % — B.M.W. : 13 % — Jawa : 12 % — Follis : 12 % — Puch : 12 % — New-Map : 8 % — MR : 7 % — Rumi : 6 % — NSU 6 % — BSA : 5 % — Horex : 5 %, etc...  
Cylindrée : En tête celle de 175 cmc., à raison de 44 %, ensuite vient celle de 250 cmc. : 31 %, puis 350 cmc. : 13 %, 125 cmc. : 7 %, 500 cmc. : 5 %.

Quelle est la profession des propriétaires ?

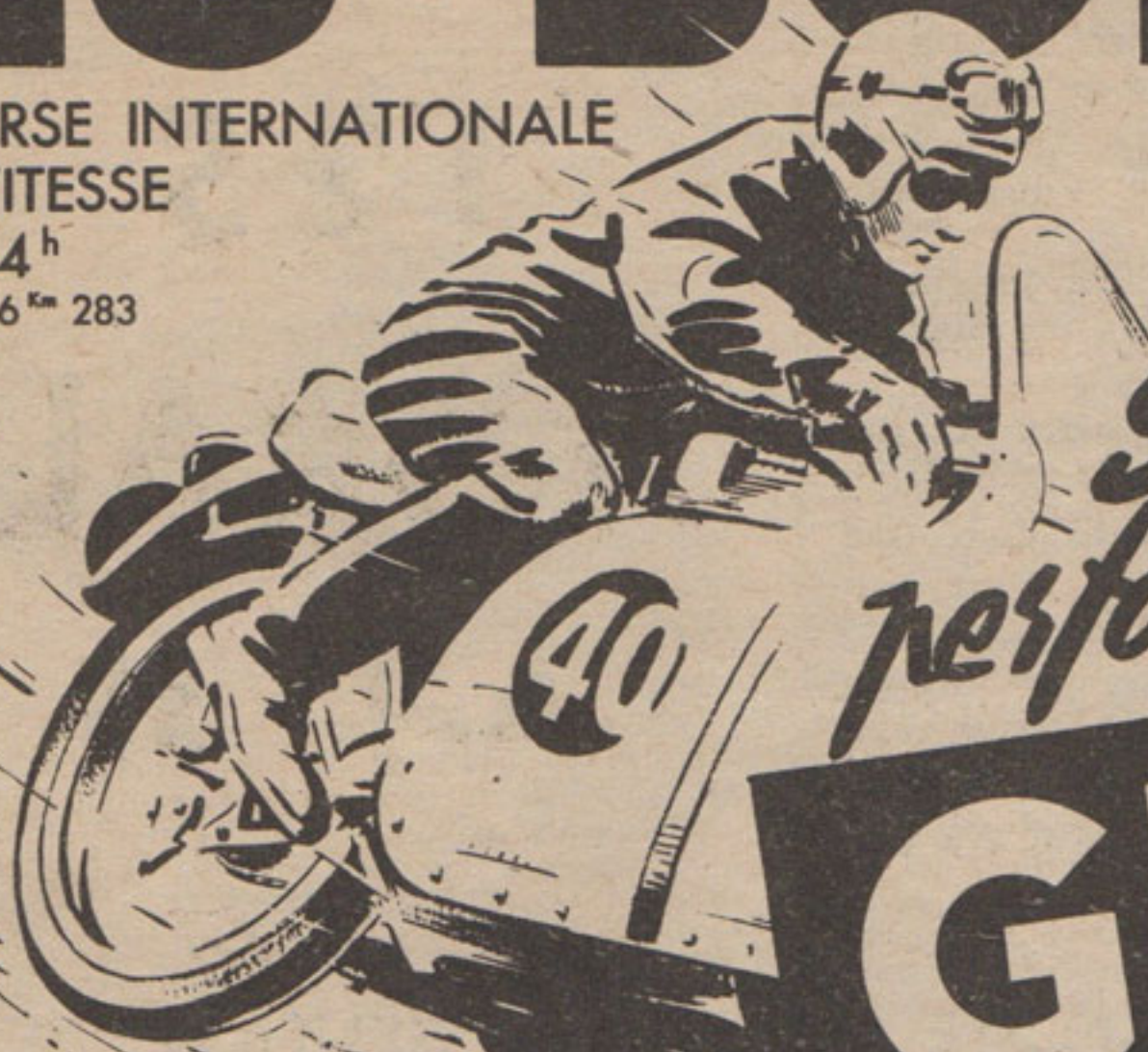
Ouvriers : 47 % — Employés : 19 % — Fonctionnaires : 18 % — Commerçants : 10 % — Militaires : 6 %.

AUTODROME DE MONTLHERY 2-3 JUIN 1956

# 28<sup>e</sup> BOLD'OR

## MOTOCYCLISTE

COURSE INTERNATIONALE  
DE VITESSE  
DE 24<sup>h</sup>  
Circuit 6<sup>km</sup> 283



*Sensationnelle  
performance d'ensemble!*

# GNOME RHONE

*5 machines au départ...*

*5 machines à l'arrivée!*

# 1

eps

CLASSEMENT GÉNÉRAL 175<sup>cmc</sup>

*Catégorie  
Course*

### COURT-DAGAN

distance parcourue 2.299<sup>Km</sup> moyenne 95<sup>Km</sup> 781

*record battu*

*Catégorie  
Série*

### RIVARD-AUGRIS

distance parcourue 2.045<sup>Km</sup> moyenne 85<sup>Km</sup> 185

★ Le TROPHÉE de la QUALITÉ FRANÇAISE

décerné à

# GNOME RHONE

est la garantie indiscutable  
de ses fabrications.

Lubrifié avec **Castrol**

PUB. LE TAVERNIER

## OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

### SI VOUS AIMEZ LA VITESSE

17 : Vitesse vélodrome Charleville (UM Ardennes).  
Course de côte (MC Pertuis).

### SI VOUS AIMEZ LES RALLIES

16-17 : St-Etienne-Paris-St-Etienne (Sport Motocycliste Forézien).  
4<sup>e</sup> Rallye Chambourcy-Isigny (SCIF).  
17 : Concentration (MC Pertuis).  
» (MC Uzès).  
» (SMC Vençois).

### SI VOUS AIMEZ LE MOTO-CROSS

17 : Moto-Cross (MC Merlebach Freyming)  
» Vern d'Anjou (UM Anjou)  
» Redon (ASPTT Nantes).  
» Epernay (MC Epernay).  
» Bergues (MC Berguois).  
» Martainneville (AMC Picard).  
» Fontainebleau (MC Bellifontain).  
» Montfermeil (MC Banlieue Est).  
» (AM Angoumoisine).  
» La Mailleraye (MC Bondevillais).  
17 : Grass-Track Valence d'Agen (MC Montalbanais).

# PELE-MELE

## PLUS QUE 2 SEMAINES

Possesseurs de cyclomoteurs et de bicyclettes munies d'ampoules blanches vous n'avez maintenant plus que 15 jours pour vous mettre en règle avec le Code de la Route. C'est en effet à partir du 1<sup>er</sup> juillet prochain qu'entrera en vigueur l'arrêté (J.O. - 13-9-55) rendant obligatoire les ampoules jaunes agréées sur les 50 cmc. et les cycles. L'emploi de toute lampe incolore recouverte d'un vernis jaune ainsi que tout dispositif d'écran coloré est interdit.

### ROGER LAMBOROT A MONTLHERY

A Montlhéry, lorsque la famille Monneret s'adjudgea 8 records mondiaux au guidon d'une NSU « Sportmax », on remarquait la présence du spécialiste lyonnais NSU Roger Lamborot qui, évidemment, avait été attiré par cette heureuse tentative.

Roger Lamborot, qui est bien connu à Lyon, met sa compétence technique au service du client, compétence qu'il a acquise grâce à de fréquents stages à l'usine même.

Tous les possesseurs de NSU récentes ou anciennes sont assurés de trouver chez lui un stock important de pièces détachées. A signaler également qu'il a pensé à l'équipement des NSU «Max» et «Lux» en réalisant un porte-sacoche et un siège AR spécialement prévus pour ces 2 machines.

## GARREAU PRECISE...

...Que c'est en effet pour la septième fois que Lefèvre a remporté le Bol d'Or au guidon d'une Norton.

La moyenne de l'équipage de Lefèvre-Briand s'est élevée à 112,454 kmh en 1956 et la Norton qui leur a permis cette magnifique victoire est exposée au magasin Garreau, 22, rue Robert Lindet, Paris.

## RESULTATS DU TT

### JUNIOR RACE 350 cmc.

1. Ken Kavanagh (Guzzi) moy. 143,70 kmh ; 2. D. Ennett (AJS) ; 3. J. Hartle (Norton) ; 4. C.C. Sandford (DKW) ; 5. E. Grant (Norton) ; 6. A. Trow (Norton).  
Tour le plus rapide : K. Kavanagh (Guzzi), moy. 143,910 kmh.

### LIGHTWEIGHT 250 cmc.

1. C. Ubbiali (MV) moy. 107,280 kmh ; 2. R. Colombo (MV) ; 3. Baltisberger (NSU) ; 4. Kassner (NSU) ; 5. Bartos (CZ) ; 6. Wheeler (Guzzi).  
Tour le plus rapide : H. Baltisberger (NSU) 111,608 kmh.

### SIDECAR RACE

1. Hillebrand (BMW) moy. 112,048 kmh ; 2. Harris (Norton) ; 3. Boddice (Norton) ; 4. Mitchell (Norton) ; 5. Beeton (Norton) ; 6. Walker (Norton).  
Tour le plus rapide : W. Noll (BMW), moy. 114,383 kmh.

### ULTRALIGHTWEIGHT 125 cmc.

1. C. Ubbiali (MV) moy. 110,608 kmh ; 2. Cama (Montesa) ; 3. Gonzalez (Montesa) ; 4. Sirera (Montesa) ; 5. Chadwick (LEF) ; 6. Parus (CZ).  
Tour le plus rapide : C. Ubbiali (MV) moy. 113,86 kmh.

### SENIOR RACE 500 cmc.

1. J. Surtees (MV) moy. 155,400 kmh ; 2. Hartle (Norton) ; 3. Brett (Norton) ; 4. Zeller (BMW) ; 5. Lomas (Guzzi) ; 6. Ennet (Matchless).  
Tour le plus rapide : J. Surtees (MV) moy. 157,378 kmh.  
(Compte-rendu détaillé dans un prochain numéro).

## POSSESSEURS

de

# 125 MOTOBÉCANE D 45. S.

★

## N'OUBLIEZ PAS NOTRE RÉFÉRENDUM

### DATE LIMITE : 30 JUIN

Tous Renseignements  
dans le Numéro 1292

Vous envisagez l'achat d'une moto, d'un vélomoteur, d'un scooter ou d'un cyclomoteur ? Saint-Paul Motos, rue de Rivoli ne vous laissera que l'embarras du choix ; vous y trouverez les meilleures marques françaises et étrangères ; de plus, trois ateliers dans Paris ne peuvent que mettre en confiance le client pour l'entretien futur.



## LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

# Moto La revue

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

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

## ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

# LA COMPÉTITION, TEST DE LA QUALITÉ

## 28<sup>e</sup> BOL D'OR

### 5 PREMIÈRES PLACES AU CLASSEMENT GÉNÉRAL

- 1<sup>er</sup> LEFEVRE-BRIAND sur NORTON 500
- 2<sup>e</sup> KLIMT-HARSMID sur JAWA 350
- 3<sup>e</sup> GALLARD-GILLET sur TRIUMPH 500
- 4<sup>e</sup> REISZ-KURUCT sur PANNONIA 250
- 5<sup>e</sup> MUTEL-INIZAN sur TRIUMPH 500



#### Catégorie 500 cmc. :

- 1<sup>er</sup> LEFEVRE-BRIAND sur NORTON
- 2<sup>e</sup> GALLARD-GILLET sur TRIUMPH

#### Catégorie 350 cmc. :

- 1<sup>er</sup> KLIMT-HARSMID sur JAWA
- 2<sup>e</sup> STASTNY-HAVEL sur JAWA

#### Catégorie 250 cmc. :

- 1<sup>er</sup> REISZ - KURUCT sur  
PANNONIA

#### Catégorie 175 cmc. :

- 1<sup>er</sup> COURT-DAGAN sur  
GNOME-RHONE
- 2<sup>e</sup> ROUGER-GUIGNA-  
BODET sur ALCYON

#### Side-cars 350 cmc. :

- 1<sup>er</sup> J. DI VOZZO -  
BRULE sur  
D.K.W.



... qualité vérifiée sur route par l'usager!

# BRAMPTON



## LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !

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

# LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

## MOTOBECAÑE MOTOCONFORT

175 Motob. Z22C tte équipée, px 100000. VENTER 12 r Gl Mangin, Asnières après 20 h.

175 Motob. bon état équip. 70. MEN. 93-48 heures travail.

MOTOB. S4C culb. sidecar Impérial, visite au 15 avenue Rapp, Paris 7<sup>e</sup>.

175 Moby super 54 Z22C état neuf access. 90000. Guégan 47 Gutenberg 15<sup>e</sup> ap. 18 h.

## RENE GILLET

250 R. Gillet impec. f. téles. sel. 4 vit. 90000. Ducerol av. D. Leclerc, 112, Antony (Seine).

250 R. Gillet 11000 km t. b. état av. access. Colomb 28 rue des Poissonniers 18<sup>e</sup>.

## TERROT

125 Terrot exc. ét. n. acc. Jaulin 22 C. Gambetta, Cenon.

Terrot 500 RGST pft état 85. Crédit. Delpit, Beaumont (Dordogne).

## PEUGEOT

125 fin 1950 moteur à neuf, 38000 fr. Neuilly MAI. 25-81.

125 PEUGEOT 1955 5000 k b. état px int. 31 av. J. J. Rousseau Aulnay sous Bois (S-O).

PEUGEOT 2 cyl. 250 55 compl. équip. 6000 km impec. 160. TROGH 64 r F. Faure, Colombes. Ecr. ou ap. 19 h.

125 Peugeot 1950 1800 km TS 65000. E. CUNY 23 r des Lilas Thiais (Seine).

Cse d. emploi Peugeot 8000 k access. 110. Arnaud Ecole rue de Solsons, Vichy.

PART. 175 T4 très peu roulé + rem. Fulgur carr. neuve. L'ens. 80000. 14 rue Enguehard Bagnaux.

## 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

## AUTOMOTO

AUTOMOTO 125 mot. ref. fact. 35000. Sense 10 r Pergolèse, PAS. 44-18 h. repas.

## MONET-GOYON

500 Monet susp. 4 vit. sélec. av. s. side bas px 2 empl. Moranne 30 r Cl. Tillier 12<sup>e</sup>.

## GULLER

175 AMC 52 impec. 75. Perinél 17 r Pierre Dupont, Suresnes

## GNOME-RHONE

Gnome plusieurs R4 depuis 35000. Crédit 17 r Pajol 18<sup>e</sup>

Dép. Algérie cède contrat G.R. 125 nve perte 20. BOT. 05-95

500 G.R. D5 side Simard parf. état eq. comp. + 3 casq. ens. ou sep. 110000. Jossinet 7 bd Soult 12<sup>e</sup> sur rend. vs après 19 h. 30 ou sam. mat.

350 et 750 side 4 V bat. ou ctre 125 ou pompe élec. Chevalier, Beauville (L-G).

GN. RH. 350 lat. b. état pr. à déb. vis. ap. 19 h. Gros 35 rue Montgallet 12<sup>e</sup>.

## D.S. MALTERRE

Malterre 175 AMC parf. ét. à ven. ou éch. ctre scooter ou Solex ét. ident. arrang. pos. Sauzet VIL. 00-33 hrs travail

Vds DS MALTERRE 125 cmc ét. nf (7000 km) access. dbie emploi. BOUCHOT 23 r Castel Pontenay sous Bois TRE. 12-43

## CYCLOMOTEURS

Tandem. Dorny n. acc. siège enf. remorque Fugur. Hazard 71 r Pontenay, Vincennes.

## SCOOTERS

Guzzi Galletto 6 mois garanti Crédit reprise 17 rue Pajol.

Mobyscoot. 125 cc 13000 k eq. impec. 85000 vis. à 12 h. René 17 rue Pradier, Paris.

A VENDRE Vespa état neuf. Tél. TRU. 08-73.

AGF 175 Ydr. mot. spéc. Rallye parf. ét. 75000. Jolly Gré.29-59

Scout. Peug. 55 ét. nf 85000 Flabbe 20 rue Lakanal 13<sup>e</sup>.

## MOTOS ANGLAISES

BSA 350 9000 km 1954 ét. nf tte équip. GRA. 47-87.

500 Triumph ST très bon état 200000 fr. 1 rue de Rivoli, St-Paul Moto, Paris.

BSA B34 500 cc 140000. JE-HAN 7 rue Dautancourt 17<sup>e</sup>.

500 R. Enf. side Préc. 150000 t. b. mot. 2000 k POR. 16-22

NORTON 56 cul. alu gros moyeu. Crédit reprise à l'Agence, 17 rue Pajol.

500 BSA B33 53 15000 k nbx acc. état nf 180000. Renault 99 r Paris, Clichy (Seine).

BSA GF t. b. ét. eq. 200000 Caillas 163 r de Paris, Pantin

BSA 250 C11SL 1952 t. b. ét. tte équip. Dumont POI 22-00

BSA 650 GF51 px 170 crd. Lefèvre 16 rue Lebrun 13<sup>e</sup>.

BSA 6 CV fin 52 garantie 6 mois, 150. 17 rue Pajol 18<sup>e</sup>.

Moto BSA Star-Twin 500 tr. b. ét. équip. route. Harambourg 38 r du Borrégo 20<sup>e</sup>.

Part. vd ou éch. 750 H. Davidson pr 175 b. ét. Chauvel 26 r Touraine, Sevran (S-O).

250 BSA C11L culb. splend. ét. 15000 k. DELAGE 4 r Arrufat Plessis Robinson (Seine) sem. 19 h. 1/2 sam. 16 h.

R. ENF. 350 cc culbut. Devare 15 rue du Jardin, Malakoff.

BSA B31 c. nf tte équip. Tardelt 12 r F. Duval Paris 4<sup>e</sup>.

250 Excelsior 2 t. 3500 km. Collin 41 rue des Sablons, Montmagny (S-O).

SUNBEAM S7 visible samedi 8 à 15 h. 108 rue Cardinet 17<sup>e</sup>

TRIUMPH Thunderbird t. bon état 210000. Dupuis 10 r de Nanterre, Suresnes, S. LON. 28-70 poste 44 de 8 à 12 h 30

Cse voit. vend BSA 500 tw. A7 bon état 150000. Peugeot 125 TL4 1954 70000. Gosselin 42 r Damiette, Sannois (S-O).

Sunbeam S7 imp. ven. ou éch. c. cabriolet rec. + dif. écrir. ou prés. Binda Café de la Place, Maucloux (Ht. Ga.).

Scott. bicycl. 600 side Précision ens. état impec. occas. unique 80000. Favrie 13 rue de Paris Bagnaux, après 20 heures.

BSA 500 twin A7 av. side Précision tél. ELY. 37-04 poste 333

BSA 250 4 v. sus. AV AR 12000 k EUR. 31-00 Poste 284 h. bur.

Royal Enf. Météor tr. b. ét. eq. 235. créd. Aris 11 r Labie 17<sup>e</sup>

Matchless 350 impec. 8000 k Labrousse 44 r Deguingand, Levallois Perret, vis. 17 h. 30

350 AJS 52. Lelong 81 Jouffroy, Paris ts ls s. 19 h.

BSA 350 B31 px 135. Charlier 17 r F. Brunet après 20 h.

Urgent Sunbeam S8 état neuf 270. Mr Prognon 33 rue De-lille Paris LIT. 50-49.

Part. à part. Matchl. 350 1re main G3/LS 54 pft ét. 21000 k 225. Tiedler 37 bd Jourdan 14<sup>e</sup>

NORTON T88 Daytona 2 carbus course 170 k neuve. Rousseau tél. PER. 46-88 5 h. soir.

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

Norton Domin. équ. 260. créd. Aris 11 r Labie Paris 17<sup>e</sup>.

BSA 250 culb. impec. 100000 s. susp. ar. Duthoit 32 Palissy St Cloud (S-O).

BSA GF 650 cc mai 51 impec. 25000 k 160000 fr. cpt Mahieu 45 rue Gay Lussac Arcueil S.

350 Matchless I. tél. sel. 4 v. parf. ét. nbx acces. 100000. tél. ARC. 24-95 hres bureau.

Norton twin parf. créd. repr. Profit 45 Gouvion St Cyr Paris

BSA M20 500 mot. ref. parf. état 50000. Leduc PER. 51-52

VINCENT rapide 52 17000 k prix 350. Paul PAS. 96-24.

Urg. BSA 650 GF ét. nf équ. 28000 k 160. Wag. 09-00 12 à 14

BSA XC11 250 cc 110000. Pauvert 7 A. Dautancourt 17<sup>e</sup>.

AJS 500 twin 1954 200. Aris 11 rue Labie Paris 17<sup>e</sup>.

## MOTOS BELGES

T. beau side FN Préc. Ecr. p. rendez-vous. Lesage 13 rue Cassette, Paris 6<sup>e</sup>.

Gillet Herstal type Belgica car selle bipla. abso. n. px int. créd. Sirtex Autos 27 bd de Strasbourg Paris 10<sup>e</sup>.

## MOTOS ALLEMANDES

Ardie B252 250 cc 2 t. 53 imp. créd. Maillet 116 Bd Davout 20<sup>e</sup>

BMW R67 600 solo 250000, cause ach. voit. BAL. 01-40 Poste 47. Mr Rolland.

Moto DKW 350 NZ avec side 108 bd Vaillant Couturier, Ivry, tél. ITA. 32-64.

BMW R12 side impec. 85000 rep. cyclo fac. pay. Delmas, Por. 32-74 sem. 11h 30 à 12h 30

BMW R12 bon état 40000 Pilz 25 r Chabrol TAI. 59-87

BMW 73 sd Préc. port. pft ét. Filoche 88 bd R. Lenoir 11<sup>e</sup>

BMW 500 cul. urgent imp. 80. pièce R11 moteur magnéto pont boîte carbu, le soir 7 heures. Lhomme 6 rue Aumaire 3<sup>e</sup>.

DKW RT250 1953 15000 k t. b. état 170000. Chandro 91 av. Gl Leclerc Bourg la Reine.

HOEX Regina 3 toute beauté cme neuve, selle bipt. cignoteurs etc... 250. Phie Monségu Pont de la Maye (Gironde).

Liquide NSU 500 side culbu. 4 v. sél. b. ét. 75. Estéphe 15 r Petit Pré, Tours (I-etL)

BMW R67-2 600 mod. de salon t. belle équ. tan sad pte sac. grille rés. 13000 k rod. par pers. minutieuse 380. gar. cse sté ach. voit. Salmon 67 av. J. d'Estienne d'Orves, Joinville le Pont (Seine)

Zundapp K800 4 cyl. ex. état pns bat. nfs au plus offrant Schwab 163 r de Sèvres P. 15<sup>e</sup>

Ardie 250 exc. ét. 9000 k 120. ARIS 11 rue Labie 17<sup>e</sup>.

Moto NSU 250 cc susp. AV AR px 140000. Mémétréau 6 rue de l'Eperon, Poitiers.

BMW R25/2 état imp. très bien équip. px 170. Beauvais 11 r E. Level 17<sup>e</sup> MAR. 57-81

NSU 250 1953 10000 k c. nve 140000 tte équip. Douzenel 8 r E. Gérard Paris 13<sup>e</sup> ap. 20 h.

250 Zundapp ét. impec. 45000 47 r Deguingand Levallois.

350 TWN 2 temps remis à nf cause départ. TONIN 5 rue du Baigneur 18<sup>e</sup>.

250 Hoff. Govv. imp. 230. Le-sueur 33Gde Rue Bry s/Marne S

## MOTOS AUTRICHIENNES

PUCH 250 SG 55 15000 km. eq. compl. 190000. Vis. ts l. jrs Plumereau, Lycée de Garçons Sens (Yonne).

URG. 150 Puch 13000 k 110. Géral 121 r St Cloud, Rueil

PUCH 250 90000 fr. 50000 km Inglin 28 rue de l'Aigle, La Garenne Cs (Seine).

Cause dble emp. Puch 175 SVS eq. neuve 9000 km. Cremel, Vézélise (M-et-M).

Puch 250 1954 parf. créd. 130. Aris 11 r Labie 17<sup>e</sup> Eto. 08-66

Puch 250 TF tr. b. état 135. Foulon 258 r Marcadet P. 18<sup>e</sup>

Puch ét. neuf garantie créd. Profit 45 Gouvion St Cyr Paris

## MOTOS TCHEQUES

A VENDRE moto Jawa 350 cc 1952 30000 km tr. bon état pneus neufs. jamais accid. Tél. GOODING. PER. 78-73 jusqu'à 19 h. sauf sam. a. m.

Jawa 350 impec. 9000 k bel. équ. 130. Labé rue Pierelais, Châtillons sous Bagnaux.

## JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

TOURISME

et Grand Sport peu roulé Etat neuf absolu

Prix exceptionnel

Garantie - Crédit

SIDAM

8, rue Fourcroy, PARIS-17<sup>e</sup>

Ouvert tous les jours

MEME LE DIMANCHE MATIN

Jawa 350 ML 52 100. Fornay 14 r Renan St Denis Pla.25-62

JAWA 350 équip. spécial. Kato-licky, Ablaiges (S-O). ALE. 34-96 heures bureaux.

JAWA 350 px Int. Vandenberghe, 48 r Chine ap. 19 h.

350 Jawa 51 pft ét. 110. repr. vélom. scooter PER. 60-98.

## VENDEURS !

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

## MOTOS DIVERSES

NE SACRIFIEZ PAS une fortune...

mais roulez tranquille !

## 50 MOTOS

culb. sélect. 1 à 6 CV

soldées de 20 à 50000

CREDIT - ECHANGE

Faurie, 8 av. St Ouen, Paris

500 Sunbeam, BSA A7 et 650 Golden. Zundapp télesc. Norton course 53, prête pour Bol d'Or

Velocette KTT et 150 motos vélomoteurs et sides d'oc-casions toutes marques, crédit immédiat.

100 tonnes de pièces détachées

d'occasion pour motos toutes marques. R. SCEAUX, 4 rue Beurepaire, Pantin. VIL. 15-18

## 100 MOTOS SCOOT.

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

## CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties

GIL

83 av. d'Italie. M<sup>o</sup> TOLBIAC

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. unliq. PUCH, JAWA, CSEPEL, DKW

CHOIX UNIQUE

VESPA, LAMBRETTA, BERNARDET, PEUGEOT, MOTO-BECAÑE, 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

ACH. CPT LAMBRETTA

VESPA et TS SCOOTERS

MOTOS - VELOMOT.

récents, éch. contre voiture

Crédit. DUMAS 23 bd Péreire

POUR VACANCES

500 BMW R51 R6

170000

500 TRIUMPH Twin

170000

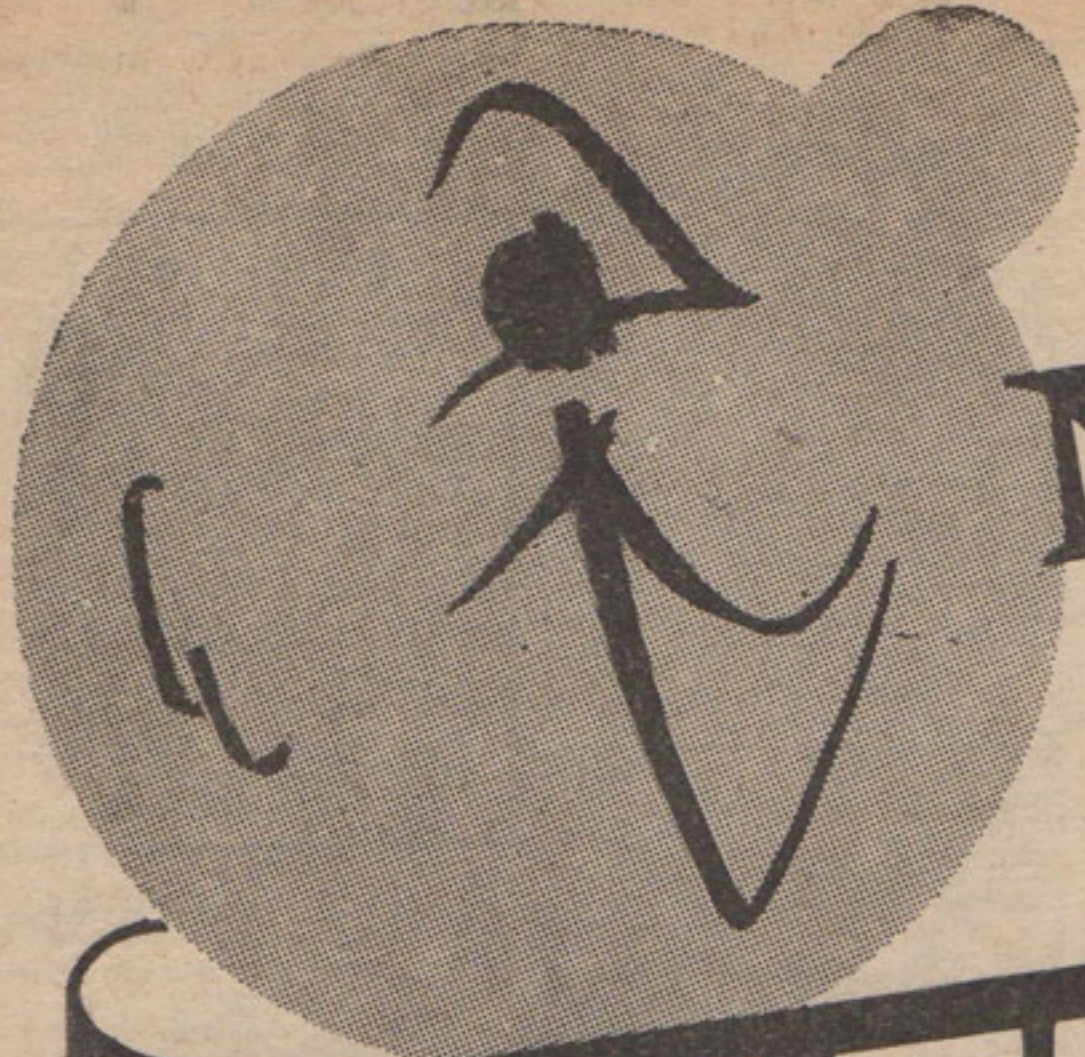
500 BSA et ARIEL

170000

500 TERROT téles.

140000

350 VICTORIA twin



Ne partez pas...

sans

**RUSTINES**

NOTICE  
FRANCO  
SUR  
DEMANDE

M. GAUBERT 610

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

522-525

300

400

610

121

391

86

"P"

263

270

251

722-723

600

**ACCESSOIRES**  
POUR  
MOTOCYCLES-VELOMOTEURS-CYCOMOTEURS

**SAKER**  
ET<sup>S</sup> ANDRÉ PORTERIE

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

**HAFFA**  
**DOPCYL**  
2 TEMPS  
pour compétitions

OLIVIER 707



**HUILES DE HAUTE QUALITÉ**

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

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

**CREDIT A VOTRE GRE**  
Matériel vendu avec garantie  
ARIEL 1000 cc 4 cyl. 54 320.  
ARIEL 350 1955 220.  
BSA 250 1955 80.  
BSA 500 1952 160.  
BSA 500 WM 20 1951 140.  
BMW R73 c. neuve 190.  
TRIUMPH 500 bicycl. 53 180.  
PUCH 250 110.  
JAWA 350 et 250 125.  
VICTORIA 250 1953 150.  
NSU 200 neuve 170.  
GIMA et GUILLER 250 55 170.  
TERROT 250 1955 160.  
GUILLER 175 AMC 80.  
TERROT 125 52 à 55 dep. 60.  
MOTOBEC. 175 gd sport 120.  
MOTOBEC. 125 latér. et culb. dep. 50.  
TERROT 500 et 350 50.  
HARLEY 750 depuis 90.  
RENE GILLET 1000 750-500 50.  
INDIAN 500 et 1000 cc 75.  
MOTOBECANE 350 1951 120.  
MONET GOYON 232 cc 54 compét. 140.  
GUZZI Airone 250 cc gd Spt. 54 175.

**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

Remorque Fulgur M100 Tuhoba  
25 rue Compans Paris 19e.

**TOUTE** la pièce Gnome Rhône  
Major Junior CV2 X AX2 V2  
moteurs neufs, occas. dispon.  
LUTECE MOTOS 29 r Geoffroy  
St Hilaire P. 5e GOB. 84-95

Pièces moteur BMW R66 R51  
nves et occ. pont R5 nf px int.  
Garage du Centre r M. Vieille  
Sablé (Sarthe).

**DU SOLEIL,**  
**DE L'AIR PUR...**  
**VOUS SONT OFFERTS PAR**  
**ARGENTINE**  
**100 SCOOTERS**  
**200 MOTOS**

**LONG CREDIT - REPRISE**  
5 rue des Acacias ETO. 20-25

**UNIQUE A PARIS**

Liquidation totale. Crédit  
BMW 51/3 et R35 95000  
BSA 500 et 350 1954 195000  
Jawa 500 et 350 1954 145000  
Royal et Ariel 4 cv 55 160000  
Motob. 350 et 175 sport 110000  
Terrot 250 350 500 réc. 60000  
250 Puch Csepeil Gillet 120000  
175 Gnome Peugeot 1955 75000  
175 AMC Guiller Motob. 40000  
125 ttes marques à part. 25000  
Scooters Vespa, Lambretta,  
Mors, etc...  
Liquide à perte 100 motos  
diverses Indian, Harley, R.  
Gillet, DKW, Norton, etc...  
à partir de 10000 fr. comptant  
**ALAZARD**  
47 bis av. de Clichy Paris 17e  
(Dans la cour, côté cinéma)

**DIVERS**

**LOT PIECES MOTOS**  
**ETRANGERES**  
varié à liquider  
Tél. ROB. 25-86  
Dimanche Lundi

Vend tandem bon état 12000  
Jaudier, 10 r Descartes, Ivry  
Gr. side canadienne coffre b.  
ét. sur R12. Charieras 98 A.  
Dumas Paris 20e soir apr. 18  
h. sam. dim. tte la journée.

Side Bern. sp. t. b. Driay 4 r  
Wilhem Paris 16e LEC. 89-73

Très beau sidecar Carpio. Deca  
av. Malle Tél. SEG. 35-03.

**VENDS Fulgur grand modèle**  
Gauthier BAL. 28-50

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

**VOITURES**

**REVISION TOTALE**  
**GARANTIE**

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

**IVRY-AUTOS-MOTOS**

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

Morg. culb. pft ét. méc. Masse-  
not 51 r G. Sorel, Billancourt

**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

4 cv Ren. ét. nf pos. créd. rep.  
Profit 45 Gouvion St Cyr Paris

**50 VOITURES TTES MARQ.**  
**LARGE CREDIT**  
**REPRISE MOTO, SCOOTER**  
45 r Goutte d'Or. MON. 34-85  
M° BARBES. Ouv. DIMANCHE

**ECHANGEZ VOTRE MOTO**  
**CONTRE LA VOITURE DE**  
**VOTRE CHOIX LONG CREDIT**  
AUDEGEAN 137 av. Clichy 17e  
OUVERT DIMANCHE MATIN

**ON DESIRE**  
**ACHETER**

Cherche scooter Rumi ou Lam-  
bretta, urgent. RIC. 75-28.

**ACHAT comptant ttes MOTOS**  
**REPRISE s/AUTOS et MOTOS**  
neuves et occasions  
Ag. TRIUMPH 38 r Saussure  
Ang. r Legendre 17e Wag. 87-36

VESPA, LAMBRETTA, RUMI  
même accid. GIL 83 av. Italie  
**PAIE** de suite ttes motos et  
scooters récents. LAB. 44-85

**ECHANGES**

A échanger 350 cc Terrot 49  
ctre side porteur. Gautier A.  
1 r Aux Farines Poissy (S-O)  
Mon auto c/Moto VIL. 09-21.  
ECA 7 r Montreuil, PANTIN

1956 VOITURETTE sans permis  
Vallée, 1er versem. votre scoot.  
solde par mois. R.S. 30 bd H.  
Sellier, Pont de Suresnes (S)

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

**EMPLOIS**

**Offres d'Emplois**

Méc. Lamb. Vespa poss. mat.  
ch. ass. Ecr. M. Marius chez  
Prieur 207 r Belleville 19e.

**FONDS**

**DE COMMERCE**

Magasin motos Paris 10 Agen-  
ces 1.500. Bail. BOT. 05-95.

**BOL D'OR 1956**

Victoire de l'Ecurie FRANÇOIS

**1er** Catégorie 750 Sides  
**FRANÇOIS-BOURDONNEAU**

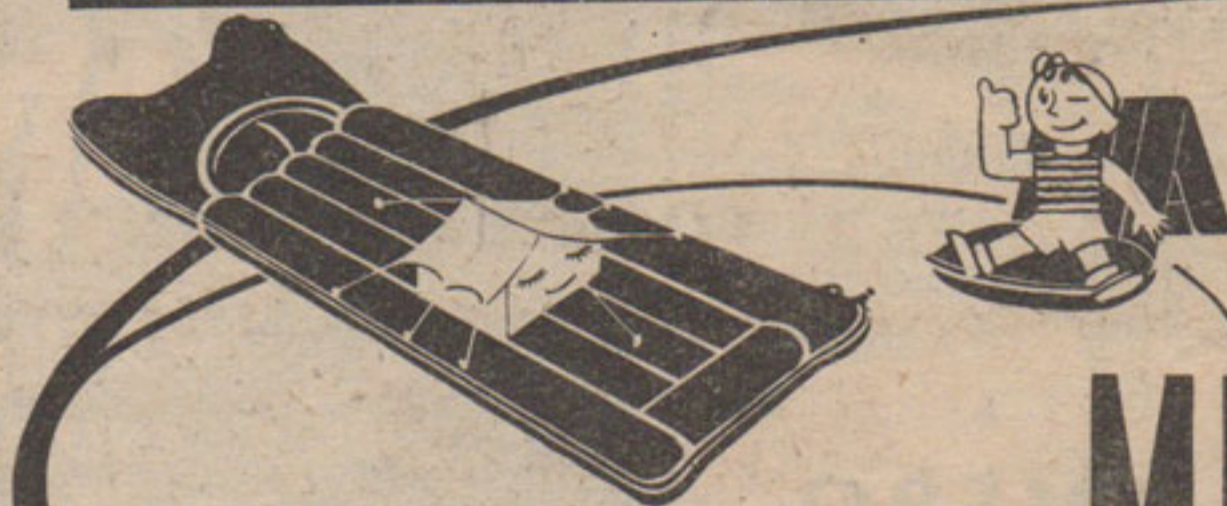
Record battu toutes catégories sides

**2e** Catégorie 250 Sport  
**HOFFMAN-NIEDERMANN**

**MACHINES MISES AU POINT PAR FRANÇOIS**  
Spécialiste ZUNDAPP - T.W.N.

**L. FRANÇOIS - 88, rue des Rosiers - St-OUEN**  
Tél. : QRN 79-61

Des centaines de milliers de campeurs  
et les grandes expéditions utilisent



**LES MATELAS PNEUMATIQUES**

**M5**

Le « NABAB », nouveau matelas-fauteuil réglable. En  
matelas, un oreiller mollement incliné. En fauteuil, un siège  
stable et surélevé. Confort incomparable.

**DYNAMIC-SPORT**

6, rue St-Augustin (2e)  
M° 4 Septembre - RIC. 75-28  
Concessionnaire des marques :  
JAWA - BSA - NSU - IFA  
DS MALTERRE - TERROT  
MONET-GOYON - GUZZI  
PUCH - LAMBRETTA - AWO  
ADLER - RUMI - VESPA  
AGF (Ydral) - CycloPALOMA

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

**CREDIT : 2 à 18 mois**  
**Le moins cher de France**  
En cas de maladie, Dynamic  
paie pour vous  
**TOUTES REPARATIONS**  
Achat ferme moto, scooter

L'épargne associée à la prospérité économique

**SOUSCRIVEZ AUX**  
**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

CLOTURE SANS PRÉAVIS

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

**JONGHISTES**

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

**ASSURANCES IMMEDIATES**

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie  
Services Assurances de MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry, Paris (2e)

Uniquement pour Paris, Seine et Seine-et-Oise



AGENT OFFICIEL

**Lambretta**

MONET-GOYON -  
CREDIT

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

**marcel perrin**

RECORDMAN DU MONDE

GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - DERNY -  
TRIUMPH - ROYAL-ENFIELD - HOREX

DISTRIBUTEUR

**ISETTA  
VELAM**

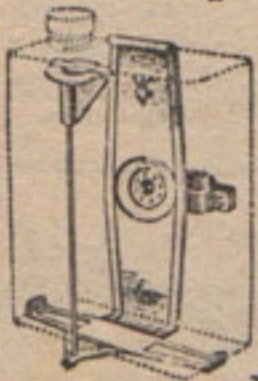
JAWA - SCOUTEX  
EXPEDITION PROVINCE

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



**NOTRE MARQUE**  
est un signe de  
**QUALITÉ**

Sièges arrière, simples ou biplaces.  
Protège-jambes. - Pare-chocs -  
Repose-pieds - Porte-bidon



Rétroviseurs  
caoutchouc  
Béquilles  
cyclomoteur

**Ets. V et W**  
5, rue Franklin

LE PRE St-GERVAIS (Seine)



**MOTOS DÉMOLITION**

disposons gros stock pièces :  
CADRES, FOURCHES, ROUES, MOTEURS,  
BOITES, CARTERS, PIGNONS

Toutes marques Françaises, Anglaises,  
Américaines, Allemandes, etc...

250 Motos surplus bas prix - Demandez liste gratuite  
Expédition contre pièce modèle

Etablissements MOTO-SPORTS

66, rue du 11-Novembre - St-ETIENNE (Loire)

Dépôt MONTREUIL :

19, rue des 2 Communes (samedi seulement)

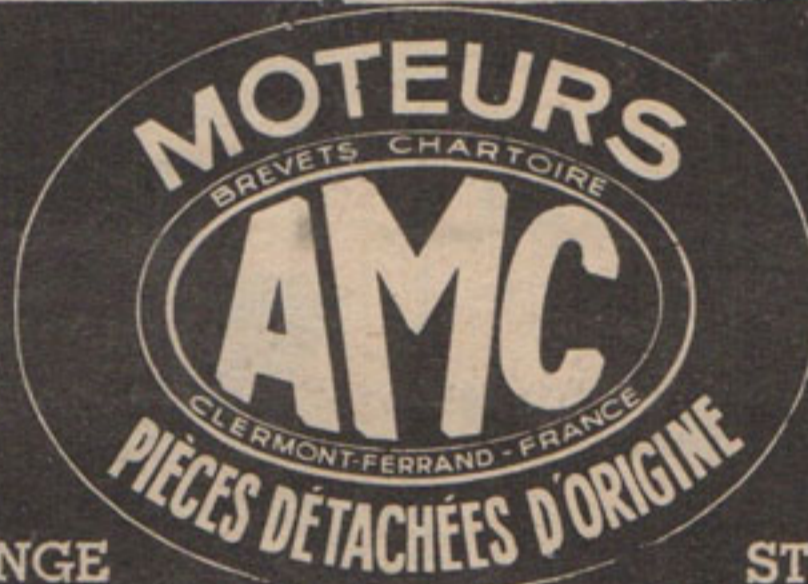


Robinets à  
essence  
Licence alle-  
mande Everbest

★  
Modèles spé-  
ciaux pour  
carburateurs  
à starter

**AMERO**

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



**ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES**  
STANDARD  
Expéditions immédiates

— Société F.C.R. —  
14, rue Anatole France - PUTEAUX (Seine)  
Tél. : LONGchamp 32-63 C.C.P. PARIS 8595-95

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

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

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

**CRUPDA**

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

**LUCAS**

ÉLECTRICITÉ  
SERVICE-STATION  
Exclusive Région Paris

**A. LABARRERE & Cie**

8, rue du Débarcadère  
Tél. : ETO. 22-25



Tous les scooters  
**Geugeot**

sont équipés en série avec  
la **SUSPENSION**  
et **L'ANTIVOL**

**NEIMAN**



**PIECES D'ORIGINE  
MOTOBECANE**

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



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

MARCHAND Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien no-  
ter n° 16, la maison n'a  
pas de succursale.

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

8, RUE FOURCROY - PARIS (17°)  
M° : 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

LES MEILLEURES POMPES

pour  
MOTORISES

TOUT EN LAITON CHROME

**MISTRAL**

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

# LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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



Prix : 410 fr.  
(par poste 455)



Prix : 750 fr.  
(par poste 850)



Prix : 495 fr.  
(par poste 547)

## NOUS ÉDITIONS AUSSI :

### 4 CV RENAULT

Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)

TRACTION AVANT CITROËN

Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)

### L'ARONDE

Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)

### 2 CV CITROËN

Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)

### MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)

### MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)

### GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

### VAP 4 - DT - A-B-G - 55

Prix : 450 fr. (par poste 493 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)

Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)

Prix : 525 fr.  
(par poste 580)



Prix : 500 fr.  
(par poste 545)



## MANUEL D'ENTRETIEN



Prix : 490 fr.  
(par poste 537)



Prix : 485 fr.  
(par poste 535)

## TABLEAUX MURAUX

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

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

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

Catalogue détaillé sur demande

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

UNE RÉVOLUTION DANS LA FABRICATION DES CHAINES  
POUR CYCLOMOTEURS

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



la  
*Spéciale Cyclo*  
à traitement Delta  $\Delta$

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

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

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

Dès maintenant,  
exigez-la de votre fournisseur habituel



la chaîne française de qualité  
toujours en tête du progrès!