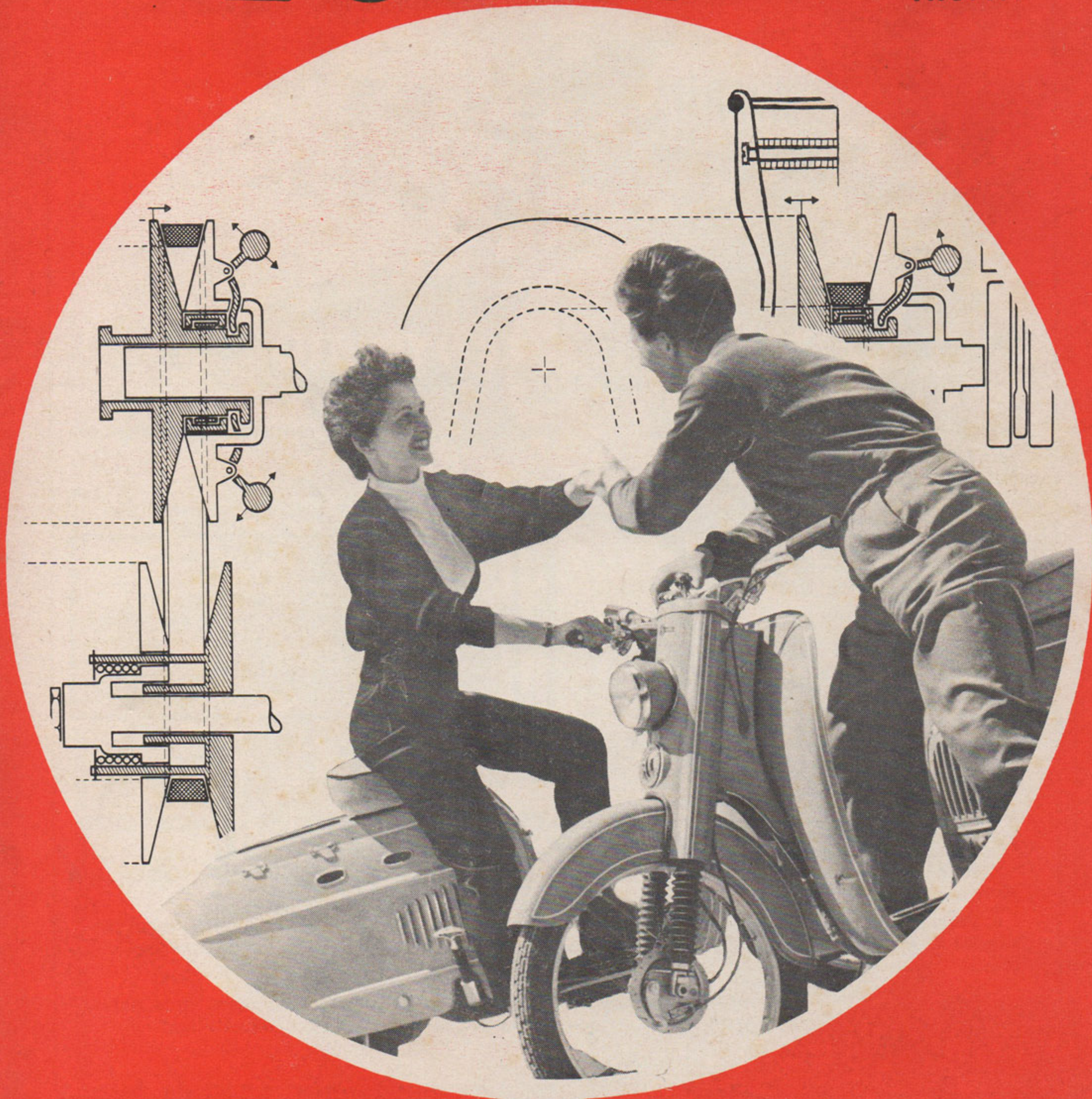


Moto revue

44^e ANNEE. — 30 JUIN 1956. — N° 1.296

Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

TOURIST
TROPHY

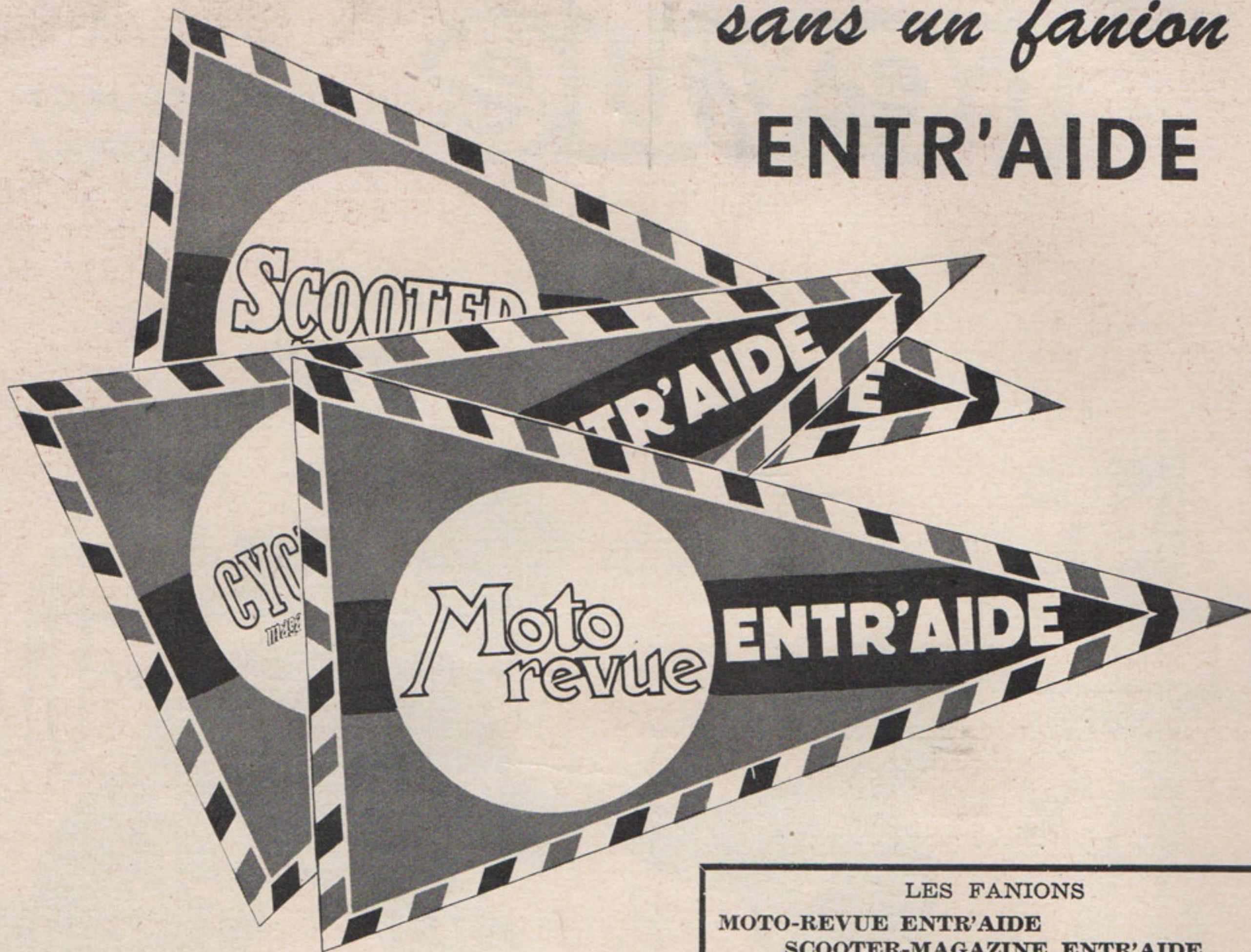


Un étonnant petit véhicule : le Manurhin.
dont vous trouverez l'essai page 926.

Ne partez pas en Vacances

sans un fanion

ENTR'AIDE



LES FANIONS

MOTO-REVUE ENTR'AIDE

SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE

CYCLOMOTO ENTR'AIDE

sont en vente à nos bureaux : 12, rue de Cléry,
Paris (2^e) au prix de 70 fr. pour nos abonnés
(fco : 90) et 100 fr. pour nos lecteurs (fco 120).
(Pas d'envoi contre remboursement)

Déjà huit mois que tous nos fanions : MOTO-REVUE ENTR'AIDE, SCOOTER MAGAZINE ENTR'AIDE, CYCLOMOTO MAGAZINE ENTR'AIDE sillonnent les routes de France.

Maintenant connus de tous, chaque jour nous apporte de nouvelles demandes. N'attendez plus pour nous adresser la vôtre.

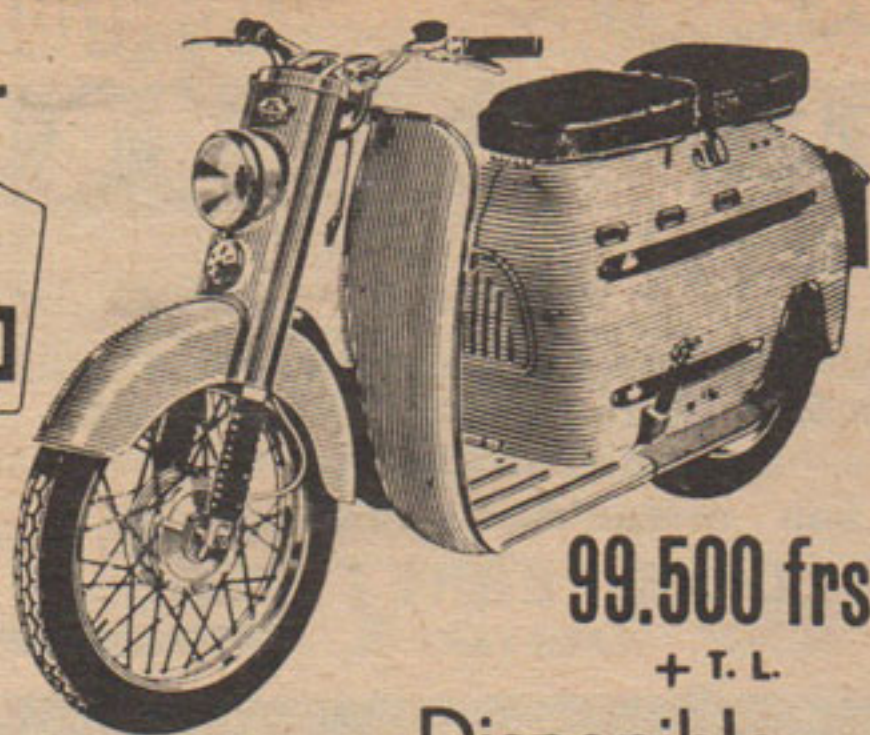
Vous ferez ainsi partie de la grande famille motocycliste, et vous participerez à ce grand mouvement de solidarité et d'entr'aide que nous avons voulu promouvoir chez les utilisateurs des deux roues.

En outre, nous vous offrons gratuitement, à nos bureaux, un carnet d'achat vous permettant de réaliser de substantielles économies. Venez en profiter dès aujourd'hui.

CENTRE D'ESSAI

du nouveau Scooter

D. K. W.



99.500 frs
+ T. L.

Disponible

CRÉDIT IMMÉDIAT

9 - 12 - 15 MOIS

Réparations assurées chez :

JEAN DI VOZZO

Seul mécanicien diplômé D. K. W.

116, B^d Serurier, PARIS-19^e - BOL. 77-62



ACCESSOIRES
POUR



SAKER
ETS ANDRE PORTERIE

Dépositaire Officiel KERSA

43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France

Comme des milliers d'usagers
faites confiance à

JAWA

qui a confirmé sa supériorité dans le

BOL D'OR 1956

AVEC UNE MACHINE DE SÉRIE AMÉLIORÉE

1^{ère} Catégorie 350 cm³

RECORD battu à 110.922
de moyenne soit 2.662 km.

— 2^e du Classement Général —

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

UNE VRAIE BI-CYLINDRE

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

et avec frein sur moyeu central 249.500

Départ PARIS + taxe locale

GARANTIE TOTALE 6 MOIS
pièces et main-d'œuvre

SERVICE ASSURÉ
CHEZ NOS NOMBREUX
CONCESSIONNAIRES



PIECES DETACHEES
LIVRABLES IMMEDIATEMENT

CRÉDIT 18 MOIS — REPRISES



AGENT GÉNÉRAL
E^{TS} JACQUES POCH
127, AVENUE DE NEUILLY-NEUILLY/SEINE - TEL - MAI. 61-70

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

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

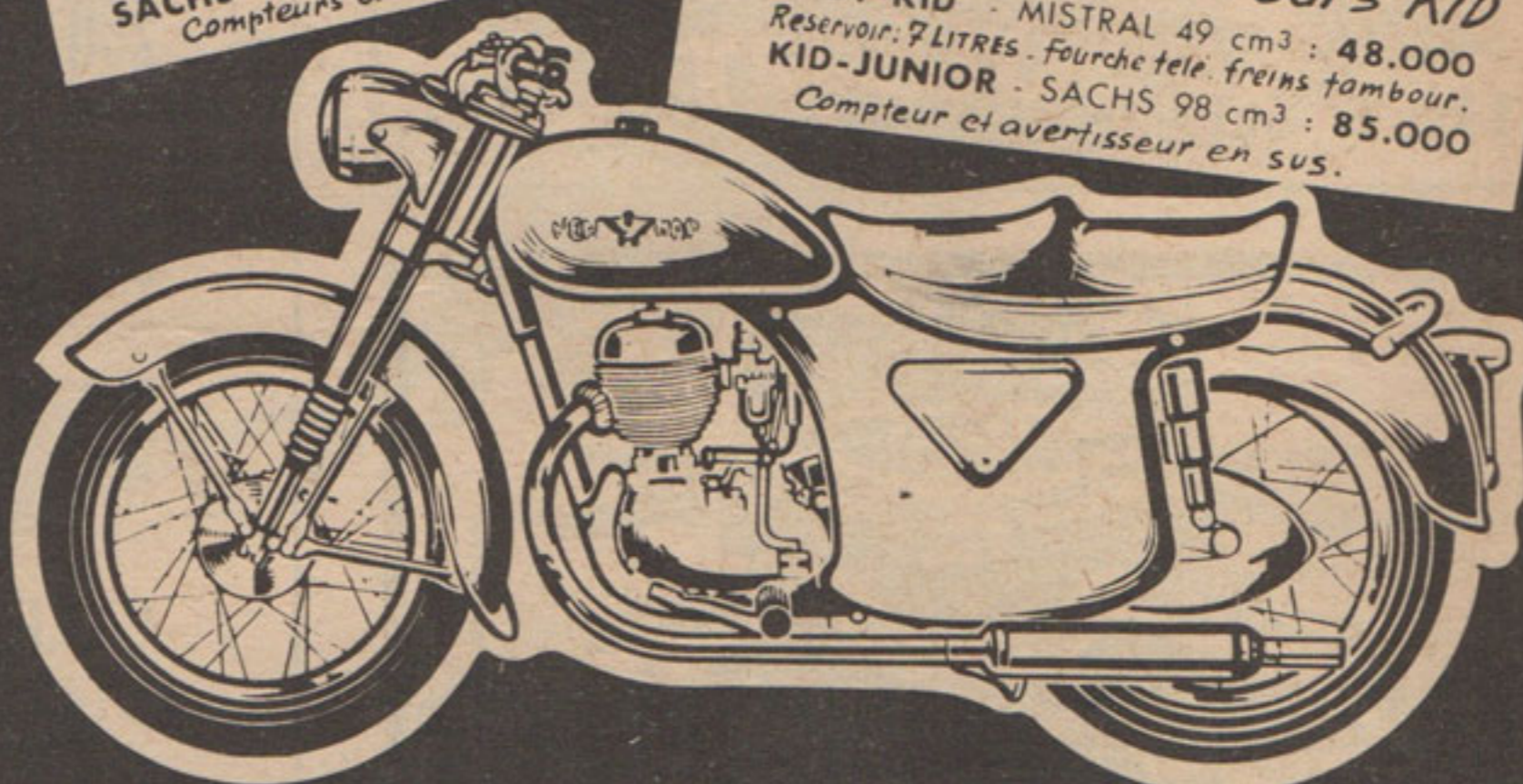
PRINCIPAUX AGENTS

Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette
 Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel
 Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire
 Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud
 » A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)
 Metz : MANINI 120 Rue des Allemands
 Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac
 Montluçon : LABRANCHE 53, Rue de la République
 Moulins : DARSON 16, Place d'Allier
 Nancy : P. LEFÈVRE 3, Rue Léopol-Lallement
 Nantes : DUMERY 29, Route de St-Joseph
 Nice : DEGIOANNI 5, Rue Dante
 » BUFFA AUTO 5, Rue Verdi
 Orléans : BOURNAVEAUX 98, Rue de Bourgogne
 Oyonnax : BERLIOZ 15, Rue Anatole-France
 Pontarlier : JACQUIN 2, Rue Sainte Anne
 Perpignan : TIGNIÈRES 34^{bis} Av. Louis Torcatis
 Reims : PERARD 17, Bd Pasteur
 Rennes : DEBROISE 159, Rue de Paris
 Rodez : GUIZARD 25, Bd Laramiguière
 Roubaix : OOSTERLINCK 198, Rue de l'Ommelet
 Rouen : ABRAHAM 41, Avenue Gustave-Flaubert
 Saintes : BERTHELOT Place de la Prison
 Saint-Claude : MOTO-SPORTS 13, Rue Carnot
 Saint-Die : GEORGEL 21, Rue des Trois Villes
 Saint-Dizier : SARREY 9, Place Aristide Briand
 Saint-Gaudens : LASSALLE 34, Bd Charles de Gaulle
 Saint-Lo : DUBOIS Place Ste-Croix
 Saint-Quentin : THIEBAUT 87, Rue de Paris
 Strasbourg-Shelligheim : DILIGENT-HIRT 27, R. de Brumath
 Thionville : VOHNER 1, Rue de Verdun
 Toulon : AUDEMAR 13, Place d'Armes
 Toulouse : GINESTET Jeune 8, Place Dupuy
 Toulouse : GINESTET Aîné 8, Pl. Lafourcade St-Michel
 Tourcoing : GERARD 21, Rue de Dunkerque
 Tulle : ORLIAGUET, 2, Rue du Docteur Valette
 Valence : VALLA 29, Rue Faventines
 Vesoul : COURTOIS 41, Rue G. Genoux
 Vichy : DUMAS 65, Avenue de Gramont

VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête

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

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



NEW-MAP

124 Av. Lacassagne LYON

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

MOTTAZ



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

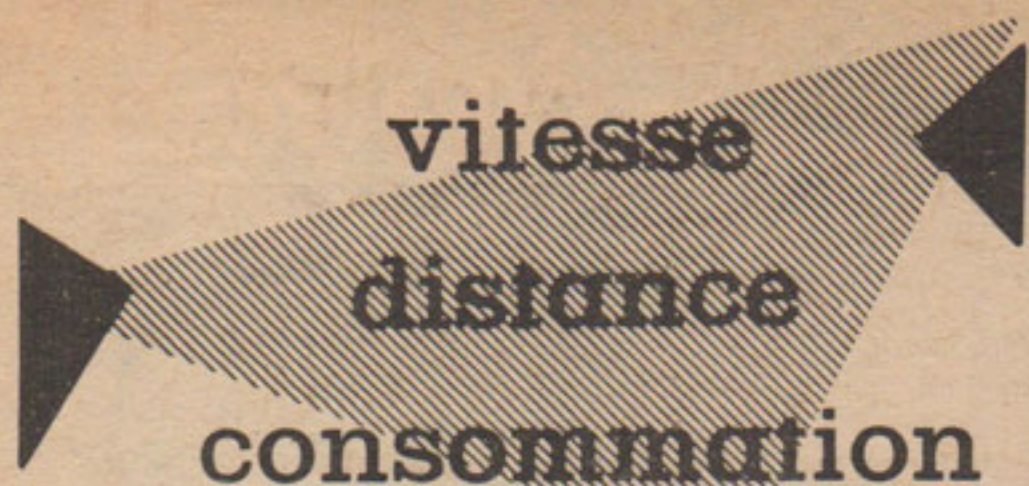
307 à 311

rue de la Garenne

NANTERRE - Mal 29-77

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

ESSENTIEL

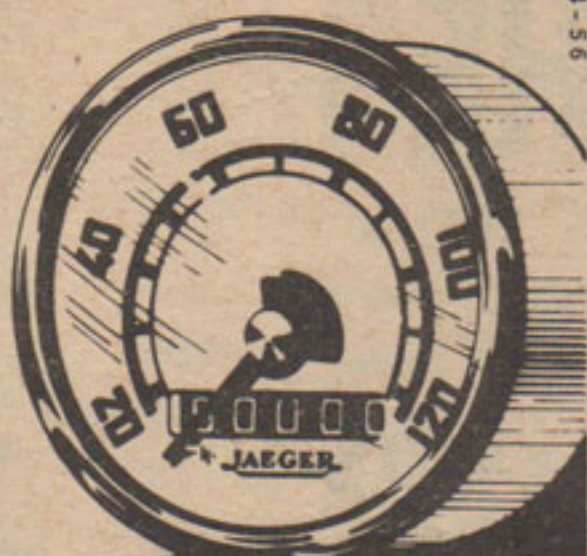


JAEGER

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

PRATIQUE

SOLIDE

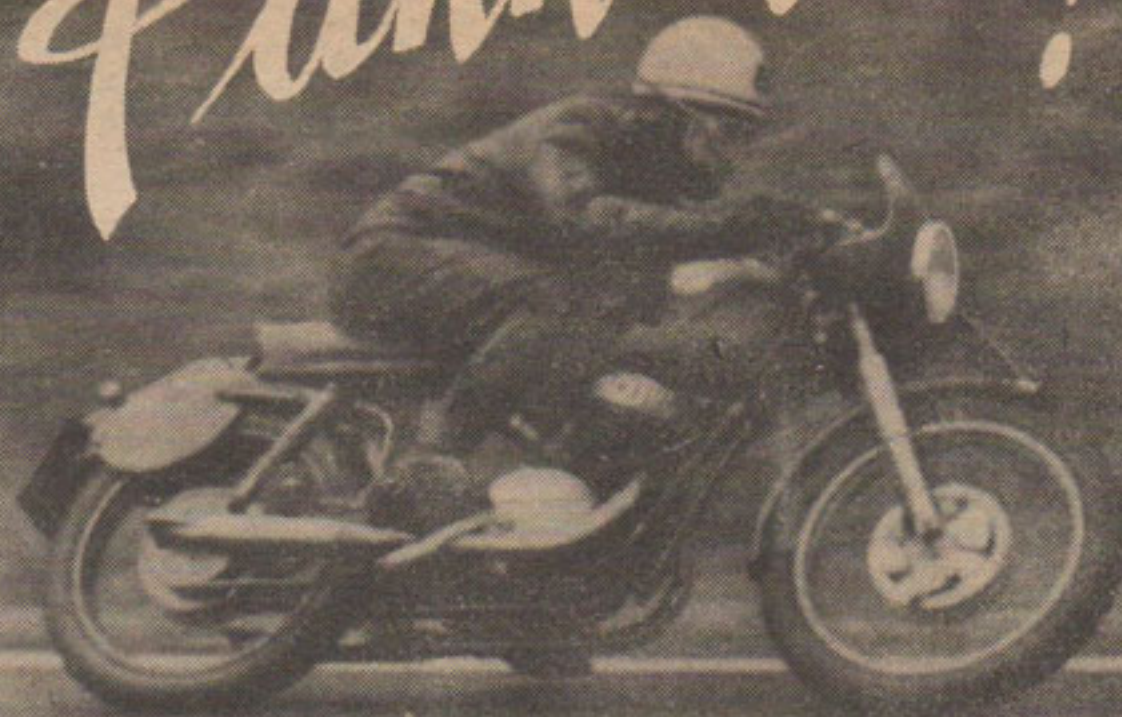


**L'instrument de précision
au service du bon conducteur**

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

ÉTUDE ET PUBLICITE - M 04-56

Pannonia?

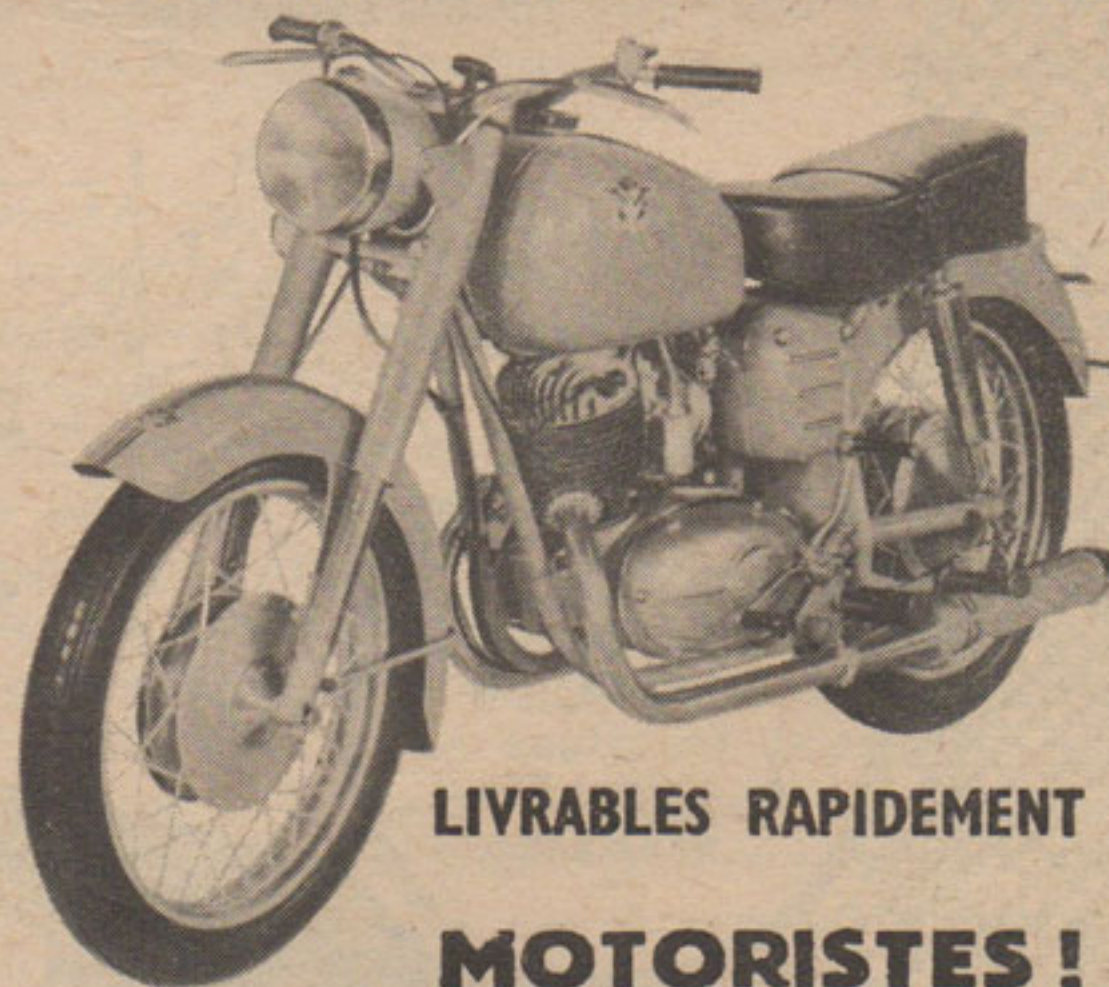


LA RÉVÉLATION DU

BOL D'OR 1956

1^{re} de la catégorie 250 cm³
à la moyenne de
101.052 km. heure

2 machines au départ
2 machines à l'arrivée!



LIVRABLES RAPIDEMENT

MOTORISTES !

Assurez-vous l'agence d'une machine
de qualité et questionnez-nous sans retard
pour connaître les secteurs disponibles.



S.I.D.A.M.

8, Rue Fourcroy
PARIS-XVII^e
WAGram 52-62

SUPER DISSOLUTION
VULCANISANTE

DISSOPLAST

CAPSULES PLASTIQUES

SAISIR
LA CAPSULE
PAR LE COTÉ EFFILÉ



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

1 CAPSULE PAR RÉPARATION



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!

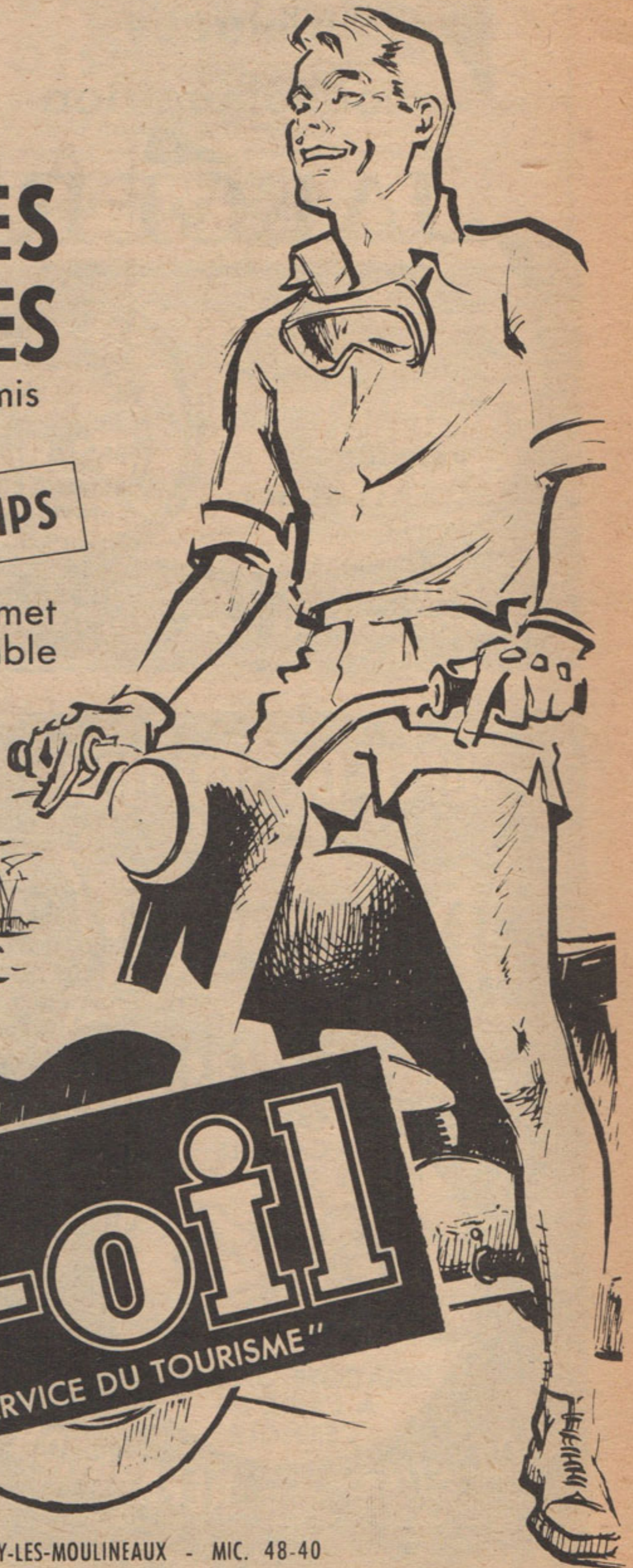
"ELLE" SE MÉLANGE INSTANTANÉMENT
ET RESTE DILUÉE DANS L'ESSENCE,
ELLE BRÛLE PARFAITEMENT, SANS
JAMAIS ENCRASSER.



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

Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"





LA RADIO ET NOUS

Le sport en général occupe à la Radiodiffusion française une place de plus en plus importante. C'est une constatation agréable si l'on songe au moyen de propagande que constitue une émission sportive suivie par un nombre impressionnant d'auditeurs, tous susceptibles, à l'occasion, de se transformer en spectateurs.

Et c'est justement parce que le sport motocycliste a besoin d'une large publicité, parce qu'il est ignoré et trop souvent considéré comme une « attraction » sans doute spectaculaire mais dénuée de valeur sportive, que nous regrettons de ne pas entendre sur les ondes des reportages consacrés aux principales manifestations motocyclistes.

Nous comprenons fort bien d'ailleurs les scrupules et les sentiments des responsables des émissions sportives : il s'agit pour eux de satisfaire le grand public, et ce grand public ne s'intéresse guère qu'à deux ou trois sports bien définis : football, cyclisme, rugby, etc... Sortir de ces sentiers battus, c'est montrer beaucoup de courage et risquer de recevoir un abondant courrier de protestations des « fanas » de ces sports.

C'est pourquoi nous rendrons justice à l'équipe de radioreporters qui, depuis quelques mois, s'intéresse un peu plus à notre activité sportive et nous a permis de suivre quelques compétitions (en particulier de moto-cross).

Mais si cet éditorial n'avait pour but que de rendre grâce à la compréhension et à la bonne volonté des journalistes sportifs de la radio, il n'aurait évidemment qu'une importance réduite.

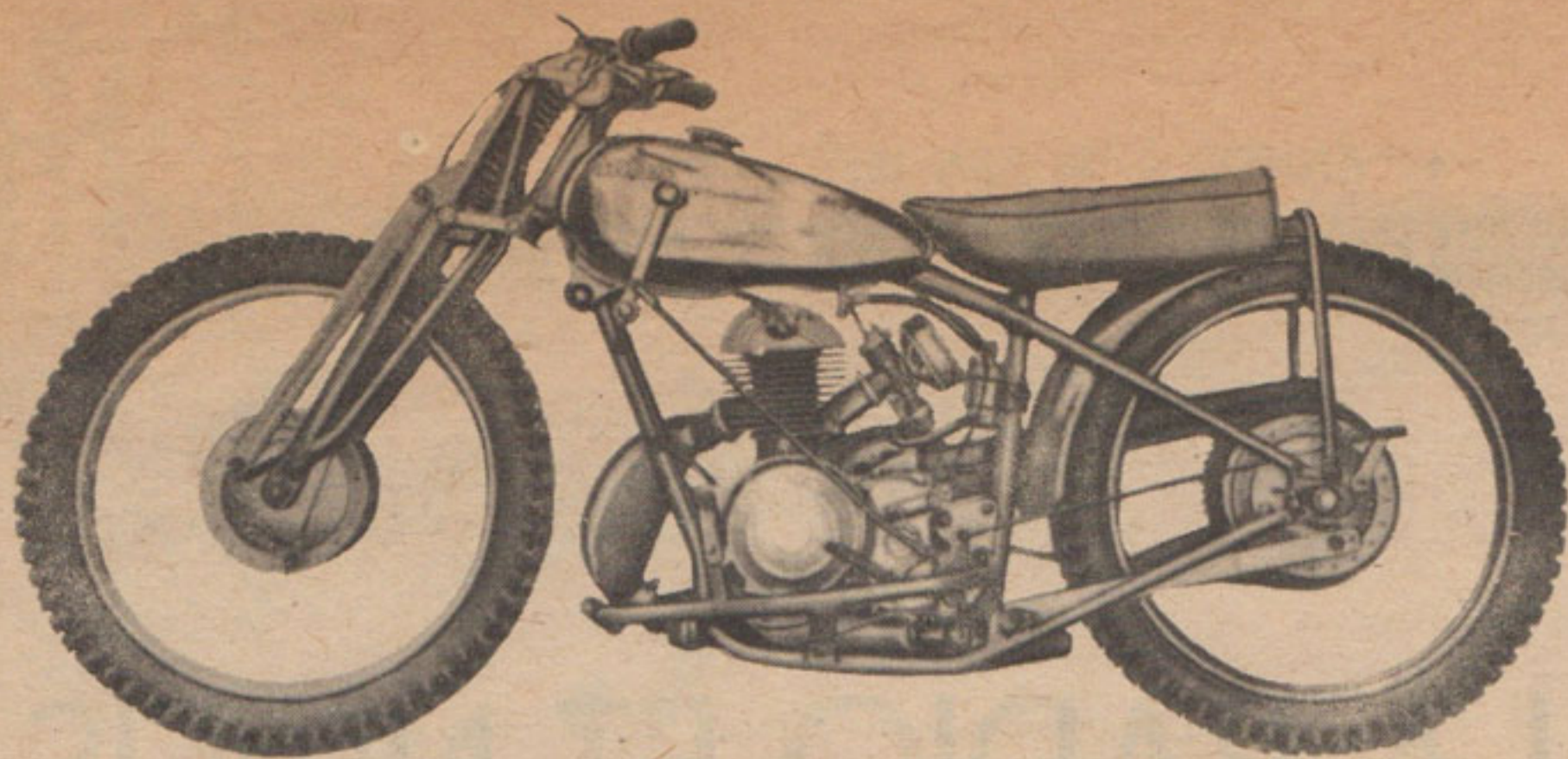
En fait, nous pensons qu'il est possible de mieux diriger les reportages relatifs aux compétitions motocyclistes. D'abord, en choisissant avec plus de soins les manifestations qui font l'objet d'une retransmission. Il semble, par exemple, paradoxal de faire un radioreportage d'un moto-cross d'intérêt local alors que des manifestations d'ordre national ou international passent totalement inaperçues.

Les compétitions motocyclistes ne devraient pas servir uniquement de « bouche-trou » pour les journées creuses (ce qui, malheureusement, est trop souvent le cas) et il devrait être possible, en début de saison, de choisir sur le calendrier les épreuves les plus importantes et qui méritent d'être mises en vedette.

Ensuite il serait bon que ces reportages soient assurés, sinon par des techniciens purs, tout au moins par des journalistes compétents, ce qui nous éviterait d'avoir à entendre trop souvent des énormités et des contre-vérités flagrantes. Il doit être possible, dans la vaste équipe de reporters de la radio, de trouver des gens qui s'intéressent suffisamment à la motocyclette pour commenter avec à-propos le déroulement d'une course.

Le sport motocycliste est spectaculaire. Il doit intéresser le public français comme il intéresse les publics allemand ou italien, et les organisateurs, qui rencontrent souvent de grosses difficultés, méritent d'être aidés. La radio peut les aider beaucoup : elle se doit de le faire.

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES



QUE
NOUS
PREPARENT

LES FRÈRES NOUGIER ?

DES MACHINES DE MOTO-BALL, MAIS AUSSI DES TWINS COMPÉTITION

Les mécaniciens de Saint-Andiol ont évidemment bien des idées en tête, et ce n'est que faute de moyens qu'ils ne peuvent toutes les mener à bien.

Vu la vogue croissante dans le midi du moto-ball et vu aussi la fabrication désormais quasi-inexistante de machines destinées spécialement à ce sport, les frères Nougier ont créé une machine spéciale que nous leurs laissons le soin de présenter.

« Cette machine a été réalisée, en partant d'éléments de grande série, pour un prix de revient le plus bas possible, et a été étudiée dans ses plus petits détails, en vue de l'emploi exclusif en moto-ball.

Le cadre, tout en tubes d'acier très épais et soudés, est très rigide, de même que la fourche à parallélogramme, qui est pratiquement indéformable, même sous les chocs les plus violents. Toutes les pièces partie cycle proviennent de Terrot, et par exemple les moyeux à freins centraux (à broche, et interchangeables avant et arrière) sont de la 250 de série. Le réservoir, qui a été rétréci, est du 125, alors que toutes les pièces d'articulations de la fourche avant sont de la 350, non télescopique.

La selle a été conçue spécialement, suivant notre demande. L'ensemble bloc-moteur est le 232 Villiers Monet, et la boîte a vu son intérieur renforcé, et ramené à deux rapports seulement. L'embrayage, qui en moto-ball travaille énormément, est tout à fait spécial, et destiné à ce travail. Pot de détente « maison » et silencieux Wilman sous le bloc, contribuent à rendre très silencieuse la machine, ce qui sera sans doute apprécié des spectateurs. Ils sont disposés d'une façon ne gênant en rien l'emploi de la moto.

Carbu Dell'Orto, incliné avec une pipe « maison », et cuve du type compétition séparée. Allumage d'origine, par volant ABG.

Le poids n'est pas très élevé, malgré la robustesse de l'ensemble, et ne dépasse pas à vide 85 kg. Elle est de ce fait très maniable, et les clubs de Cavaillon et Monteux, qui en sont équipés, les trouvent très intéressantes. Bon nombre de machines de moto-ball sont nettement distancées, tant en

accélérations qu'en vitesse, tout en ayant une sécurité de fonctionnement et une rusticité qui ne peuvent être obtenues qu'avec un deux temps. D'ailleurs les photos de notre ami Rogier vous permettent de voir comment se présente notre dernier enfant.

Mais si vous le voulez bien, passons maintenant à votre « Service Course », car à Bourg-en-Bresse j'ai pu remarquer et apprécier que les Nougier spéciales sont toujours dangereuses pour leurs adversaires.

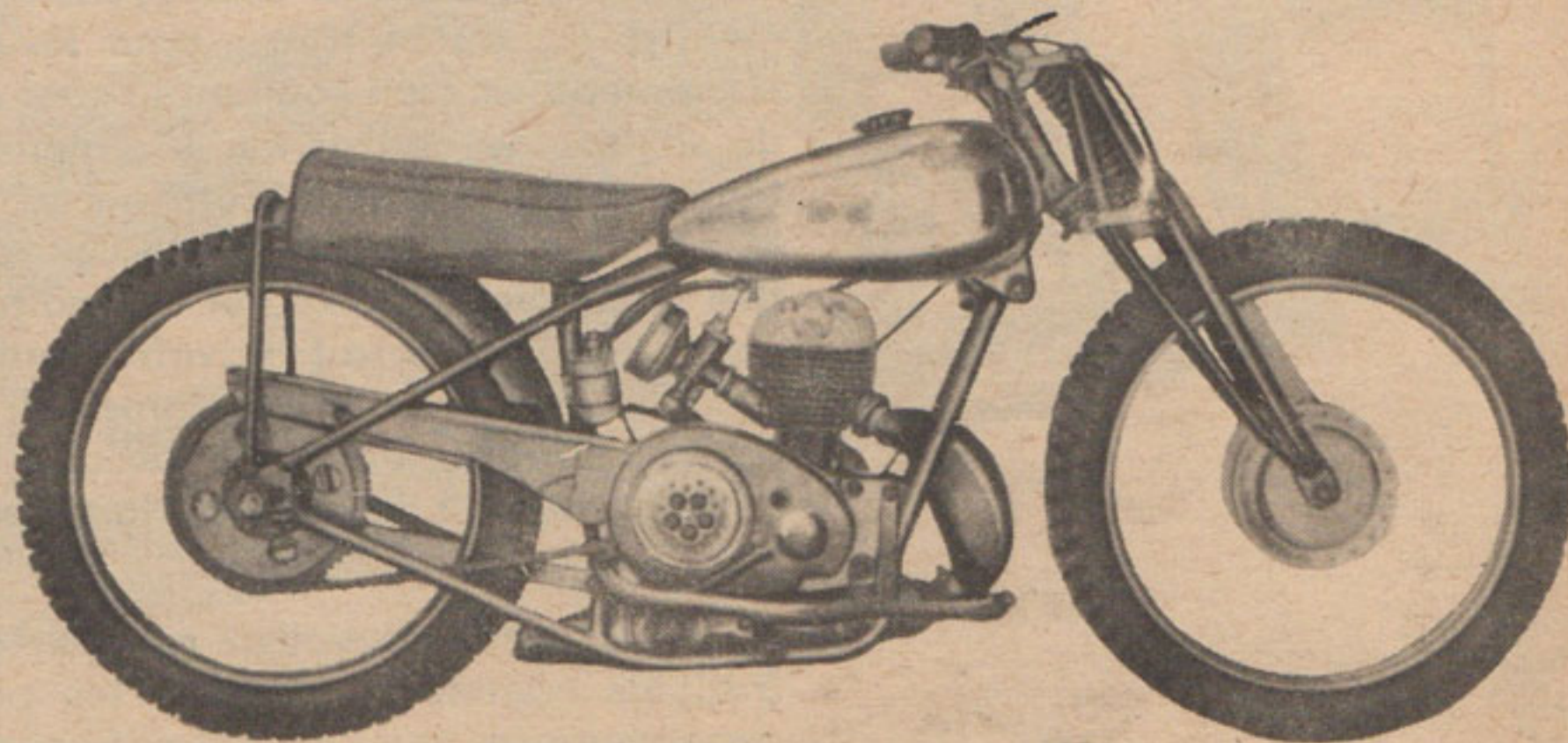
Les Ets Terrot et Magnat-Debon ayant décidé de ne plus continuer à courir en épreuves de vitesses, malgré les titres que nos deux machines ont obtenu en 175, la saison dernière, Schaad a quand même continué, à titre privé, à employer notre matériel. Notre activité en compétition a été extrêmement réduite, depuis juin 55, mais quand même, nous n'avons pas chômé et nous allons essayer bientôt une bicylindre, qui sera prévue en trois cylindrées différentes (250 cc : 54x54 : 350 cc : 60x61 et plus tard 500 cc : 68x68). Bien entendu, double arbre, 5 ou 6 vitesses le cas échéant, bicylindre face à la route, et incliné vers l'avant de 25°. Ces machines seront très basses et feront facilement 10 centimètres de moins que notre actuelle 250 cmc.

Notre 4 cylindres est prêt à être essayé à nouveau, et nous lui avons apporté pas mal de modifications de détails, qui, sur le banc, ont été rentables.

Pour notre part, nous sommes heureux de pouvoir rendre hommage au travail assidu et à la passion pour le sport mécanique dont témoignent les frères Nougier. Nous serions encore plus heureux si un constructeur français voulait bien aider ces deux créateurs de valeur, car si pour certaines usines la mise sur pied de modèles spéciaux compétition semble une œuvre hasardeuse, il ne faut pas oublier qu'à Saint-Andiol deux artisans se sont attaqués au problème avec succès et que ce n'est que faute de moyens s'ils n'obtiennent pas de succès plus retentissants.

C. R.

Si les frères Nougier nous ont habitués à être les auteurs de machines compétition, sans abandonner pour autant cette spécialité, ils présentent une machine de moto-ball cette année.



au Tourist-Trophy...

- les Anglais battus chez eux
- les Italiens remportent toutes les épreuves solo (3 victoires MV)
- aux Allemands les side-cars

Ci-dessous : l'officiel A.J.S., Ennett qui enlève une excellente seconde place dans le Junior TT.



La saison des Championnats du Monde vient enfin de s'ouvrir avec le Tourist Trophy, saison qui débute évidemment un peu en retard sur les années précédentes après la suppression des Grands Prix de Suisse, d'Espagne et de France.

Le T.T. a donc eu la primeur de nous offrir une confrontation internationale des dernières machines d'usine, bien que les admirateurs de la Guzzi V 8 en aient été pour leurs frais, celle-ci ayant été remplacée par les 500 cmc. mono.

Autre défection de taille aussi : Gilera s'était abstenu de venir à l'Île de Man pour une raison majeure : les suspensions de Duke et Armstrong qui ne pourront se remettre en piste que le 1^{er} juillet. Or, à part ces pilotes, Gilera ne possède dans son équipe aucun autre pilote anglais, ce qui est presque indispensable si une marque veut défendre valablement ses chances au T.T. Seul, un pilote d'Outre-Manche connaît à fond ce parcours aux multiples sinuosités, lui permettant ainsi de gagner de précieuses secondes, même avec une machine moins rapide.

Néanmoins, cette attitude de Gilera n'est pas des plus « sport ». La marque d'Arcore possède des pilotes italiens de valeur et il ne manque pas d'excellents « privés » britanniques qui auraient été heureux de défendre leurs propres chances, et celles de Gilera en même temps, au guidon d'une quatre cylindres. D'ailleurs il est des marques qui, sans pilotes britanniques, n'ont pas hésité à s'aligner au T.T. Et, pour ne prendre qu'un exemple, malgré la mort malheureuse d'Anderson, BMW n'a pas hésité à envoyer sa monte allemande : Walter Zeller.

Les amateurs de belles courses ne furent cependant pas déçus et dès les 350 cmc., première épreuve du T.T., les multiples péripéties tinrent en haleine le spectateur de bout en bout.

Bien avant le départ de la première course, la ville de Douglas regorgeait de monde et sans cesse les spectateurs débarquaient malgré un temps maussade qui ne s'améliora que très lentement.

LE JUNIOR TT

Les pronostics donnaient Guzzi grand favori, la marque italienne ayant déplacé 4 machines pilotées par Kavanagh, Lomas, Dale et Agostini ; cela représentait une force non négligeable face aux trois Norton d'usine avec le « team » officiel Brett, Hartle et Trow et aux AJS également d'usine de Perris, Dunlop et Ennett. Mais il y avait en plus deux outsiders de taille : la MV 4 de Surtees et la 350 cmc. DKW confiée à Sandford.

× × ×

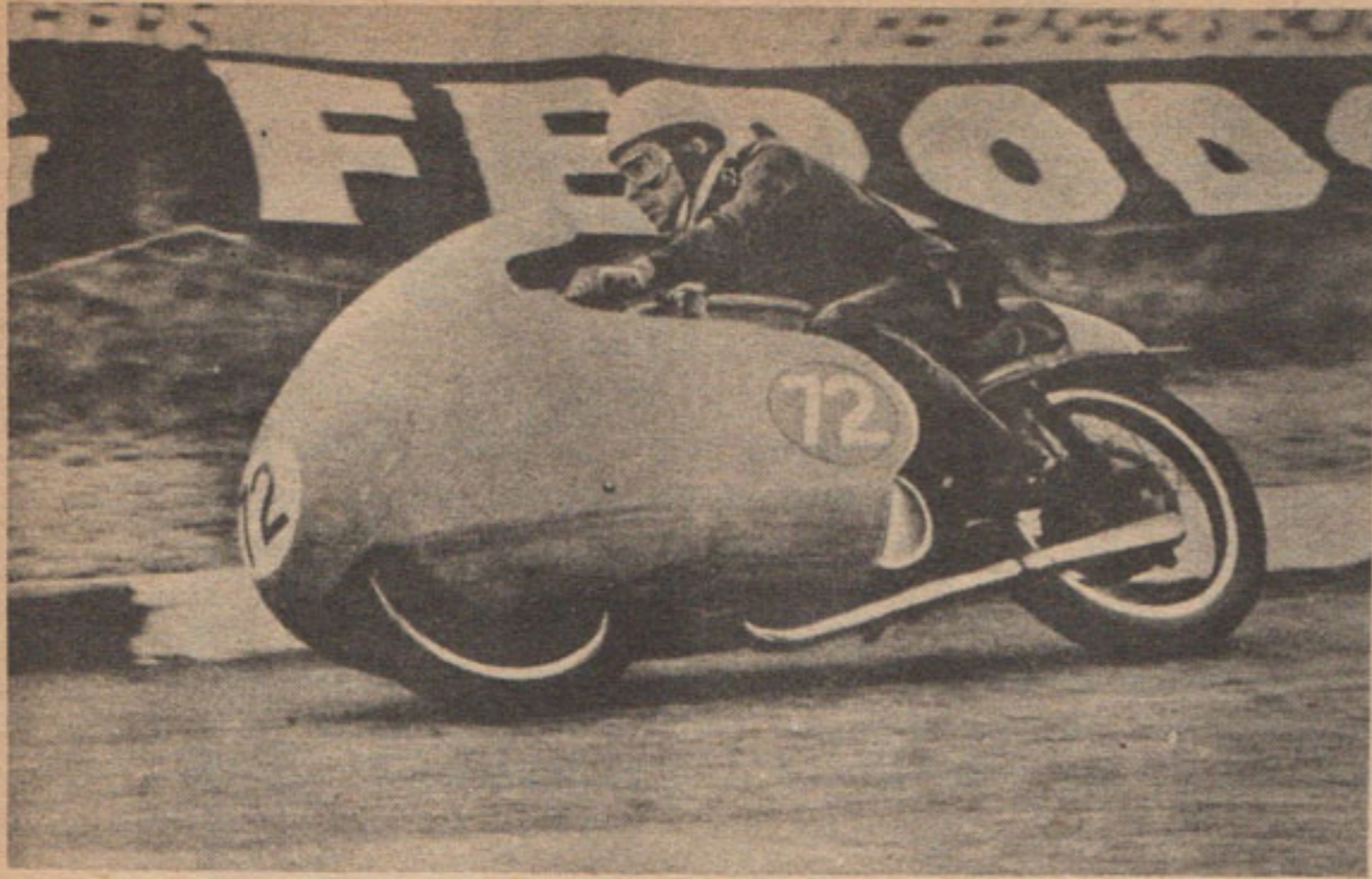
C'est Lomas sur la Guzzi qui réalisa le meilleur temps aux entraînements, bouclant un tour du « Mountain Circuit » à la moyenne de 153,901 kmh.

Rappelons aux lecteurs que le Mountain Circuit est le plus long parcours de l'île, et qu'il est considéré par le public anglais comme le vrai TT, le Clype Circuit, beaucoup plus court, ne faisant que 17,360 km et étant réservé aux 125, 250 et sidecars.

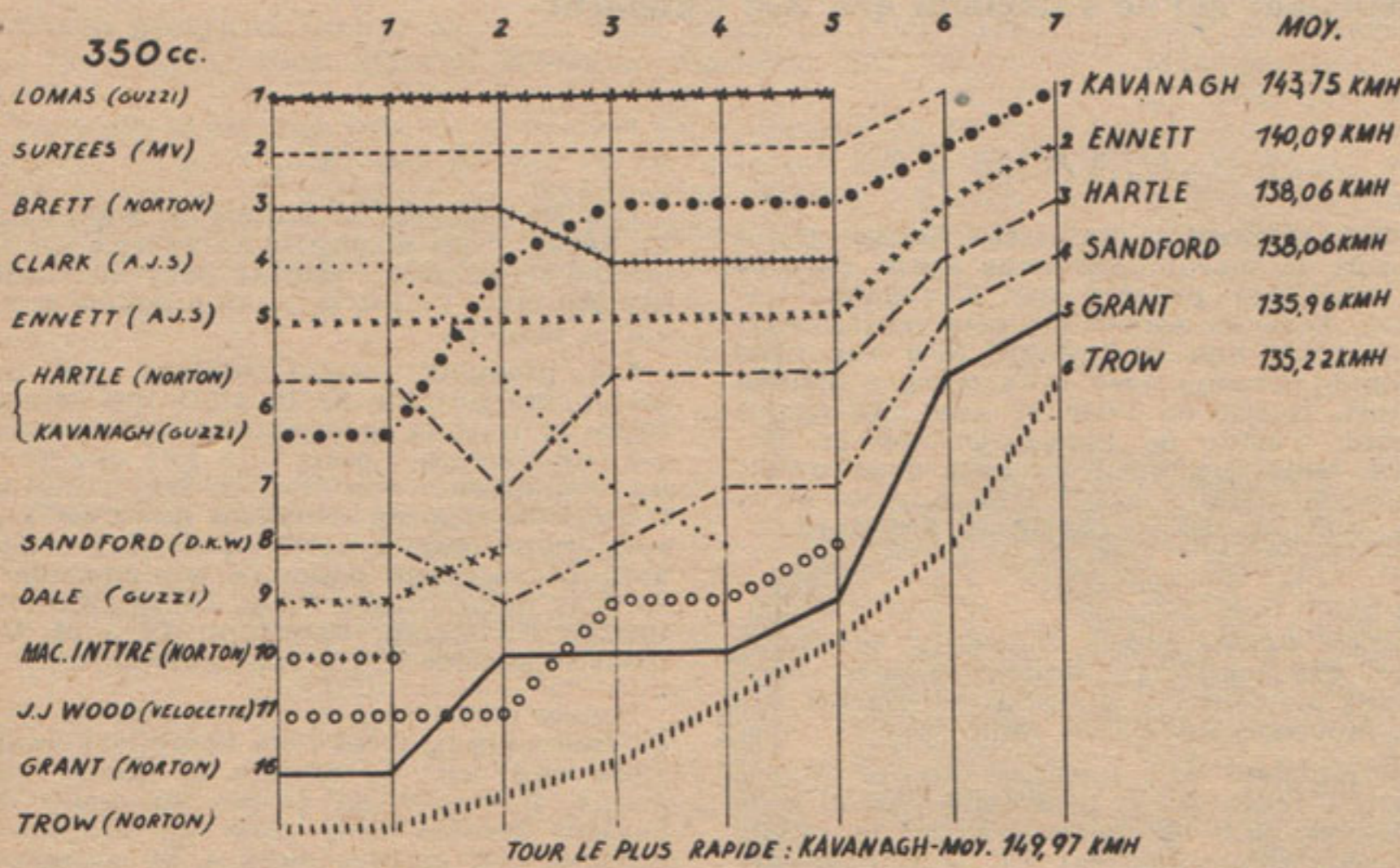
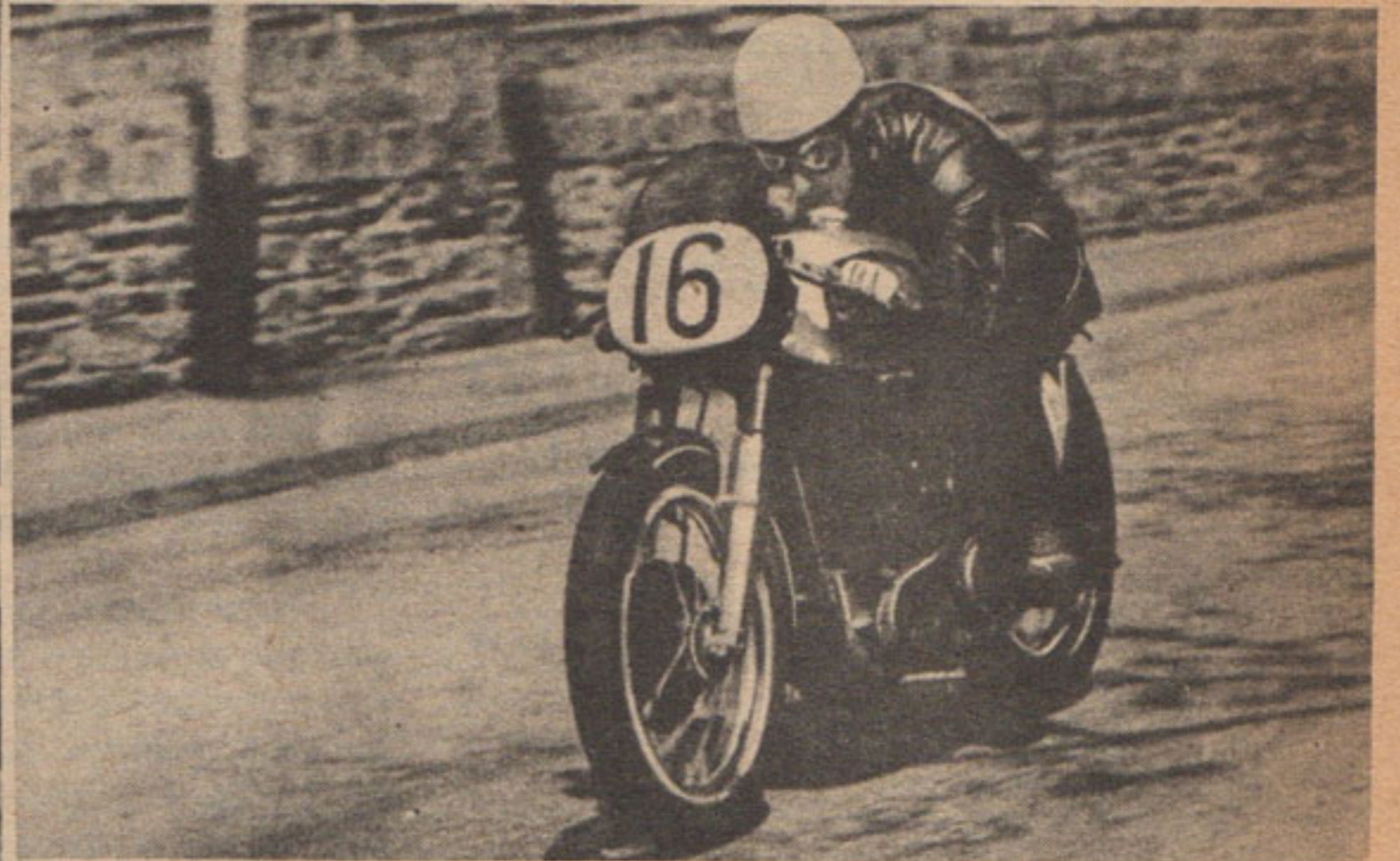
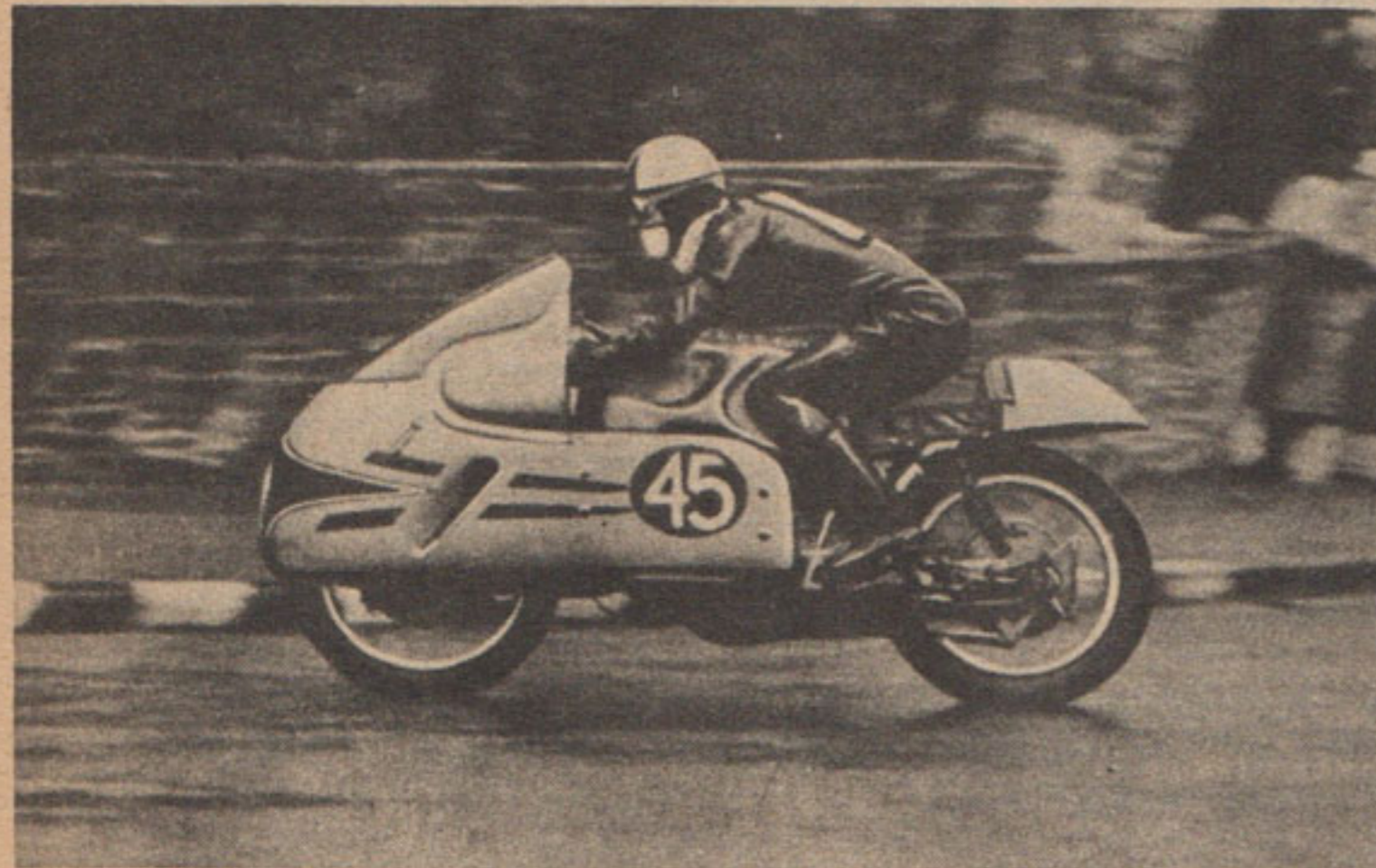
★
Des 86 engagés, 75 seulement s'alignent au départ : les machines s'élancent sur le circuit séparément, comme pour la course des 500 cmc. : c'est donc une course contre la montre.

Les premiers pilotes roulent sur un sol encore humide de la pluie qui tomba toute la nuit et le premier tour est bouclé par Surtees : mais une fois que tous les concurrents ont franchi les tribunes, il apparaît d'après les temps que c'est Lomas, vainqueur en 1955, qui est en tête avec 15 secondes d'avance sur Surtees ; suivent dans l'ordre Brett, Clark, Ennett, Hartle, Kavanagh, Sandford, Dale et McIntyre, premier des privés, sur Norton.

Lomas conservera la tête jusqu'au cinquième tour (sur les 7 de l'épreuve), mais alors que tout le monde le donne gagnant, il tombe en panne au cours de l'avant dernier tour (bris de soupape). Surtees, qui suivait alors à 54 secondes, profite de cette occasion et se retrouve ainsi premier, à son tour son envol vers la victoire est coupé par la panne sèche, à



A gauche : les Guzzi ont encore une fois prouvé leur valeur avec Kavanagh, vainqueur du Junior 350 cmc. Mais la trois cylindres DKW s'affirme, comme en témoigne la remontée qu'effectua Sandford (ci-dessous, à gauche), tandis que la troisième place revenait à Hartle (Norton) que l'on aperçoit ci-dessous en pleine vitesse.



Kavanagh parti 7^e au cours d'une magnifique remontée avait sauté quatre concurrents, et ayant rejoint Surtees, n'était plus qu'à 6/10 de seconde avant que ce dernier abandonne ; il eut donc toute latitude pour se retrouver premier et en battant le record du tour, apporter une nouvelle victoire à Guzzi.

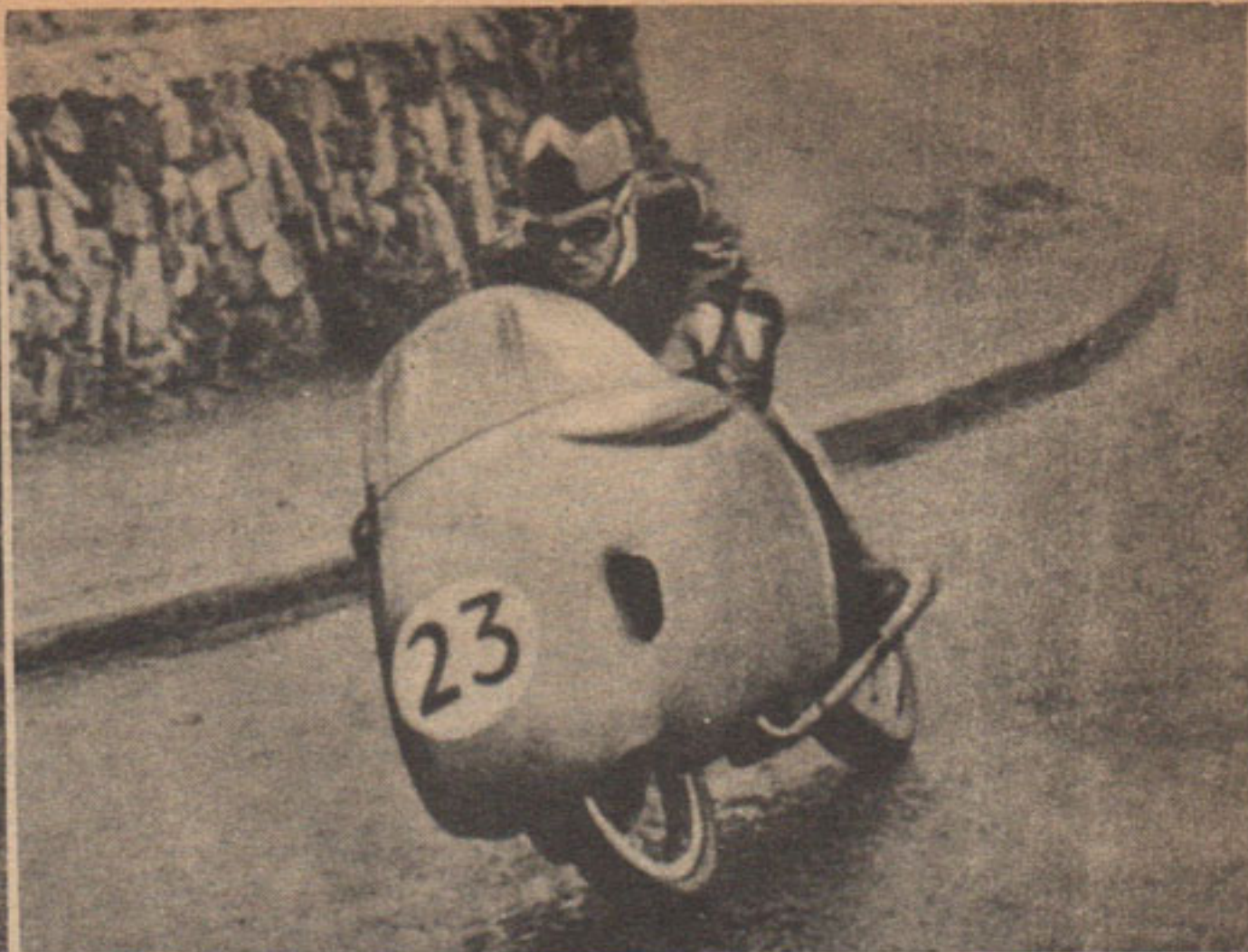
La deuxième place fut enlevée par Ennett sur AJS, qui gagna 3 places au fil des tours. Mais il fut grandement favorisé par sa connaissance approfondie du circuit, étant natif de l'île de Man.

A quelque distance suivait le premier officiel Norton : Hartle. Il était temps d'ailleurs que ce dernier franchisse la ligne d'arrivée, car la DKW de Sandford le talonnait à 2/10 de seconde. Mal parti, la remontée de ce dernier fut caractéristique de la 3 cylindres, et, par ses accélérations foudroyantes, elle gagna quatre places, la mécanique ayant tenu jusqu'au bout, ce qui représente un gros progrès sur les années précédentes.

Grant, premier des privés, se permit le luxe de battre l'officiel Norton, Trow, prouvant par là qu'un privé peut, grâce à ses qualités de pilotage, se placer honorablement au TT.

Le troisième officiel Norton, qui se maintenait à la troisième place jusqu'au second tour, se fit sauter par Kavanagh





et stoppa définitivement 2 tours avant la fin, sa boîte refusant tout service.

Un seul accident marqua cette course, avec Clark sur AJS, qui alla donner dans les bottes de paille au quatrième tour.

Seule équipe à terminer au complet, AJS remporta la coupe d'équipe avec Ennet deuxième, Ferris huitième et Dunlop douzième.

En raison du sol mouillé au début de l'épreuve, la moyenne de Kavanagh (143,70 kmh) fut inférieure à celle de Lomas, qui détient le record de l'épreuve depuis 1955 à 148,6 kmh de moyenne.

De même, c'est toujours le regretté Amm qui est en possession du record du tour à 152,2 kmh de moyenne, contre 149,9 kmh cette année par le même Kavanagh au dernier tour.

LE LIGHTWEIGHT 250 cmc.

Première course à ouvrir le Clypse Circuit, les 250 cmc. partirent le mercredi matin sous une pluie battante et avec un fort vent qui rendit particulièrement délicate la conduite des machines carénées. Certains concurrents, désarmés par un tel déchainement céleste, rentrèrent les machines dans les camions et sur les 29 engagés, on n'en dénombra que 20 sur la ligne de départ (car, sur le « Clypse Circuit », les départs se font en ligne). On remarquait une forte proportion de MV, Guzzi, NSU, mais les grandes inconnues du jour étaient la Mondial de Sandford et la CZ tchèque de Bartos.

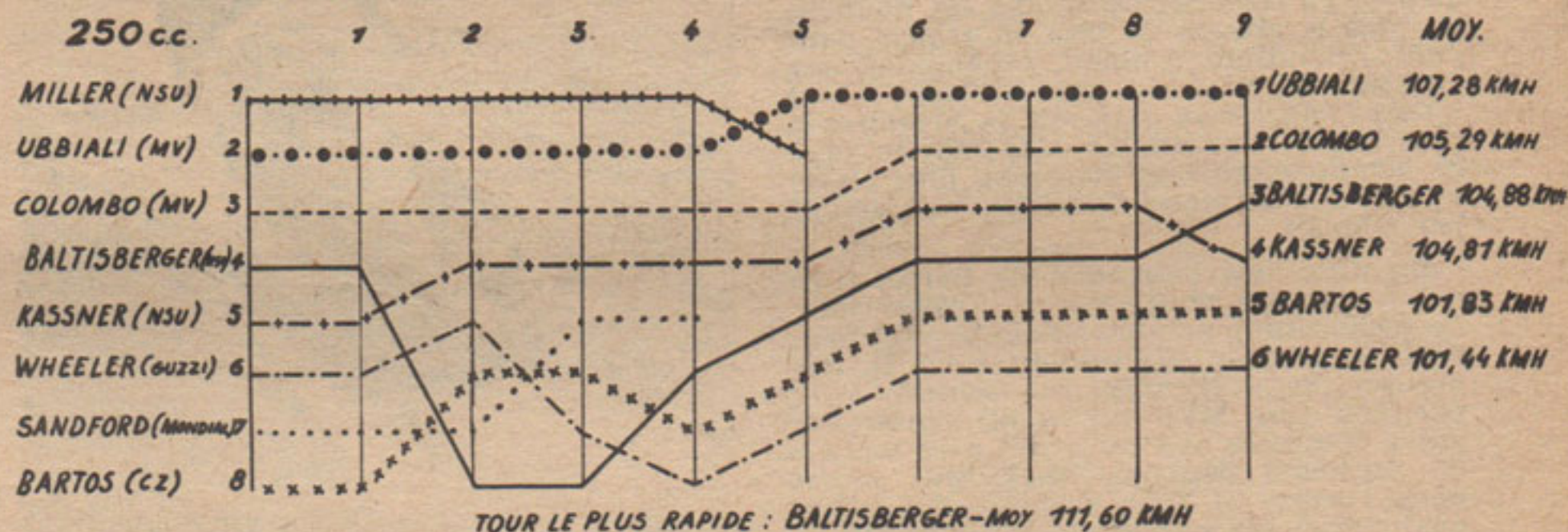
Le départ en ligne voit la Mondial de Sandford prendre immédiatement la tête, suivie du trio NSU, Baltisberger, Miller, Kassner et de la MV montée par Taveri. Colombo et Ubbiali suivent à quelque distance.

A Creg-Ni-Baa, les pilotes commencent à prendre leurs positions, et Sandford mène désormais devant Baltisberger, Miller et Ubbiali. Baltisberger s'arrête à son stand pour changer de lunettes et Sandford l'imite peu après pour replacer une batterie qui pendait au bout de son fil.

Miller se retrouve donc en tête à l'issue du premier tour, et force autant qu'il peut sous la pluie ; il mènera ainsi jusqu'au cinquième tour, mais c'est alors que sa machine l'abandonne (piston brisé). Ubbiali, qui était deuxième jusqu'ici, a désormais le champ libre devant lui, et précède Colombo qui le suit depuis le deuxième tour, mais assez loin derrière.

La course se terminera dans cet ordre pour les deux hommes, le deuxième, Co-

A gauche : Ubbiali, dans la course des 250 cmc., s'envole vers sa première victoire au guidon de la 250 cmc. MV. - A droite : la NSU de Miller tint la dragée haute à Ubbiali jusqu'au moment où un piston brisé le contraignit à l'abandon.



lombo, s'octroie 22 secondes d'avance sur la première NSU de Baltisberger qui, après son arrêt, fit une très belle remontée, à partir du troisième tour et de la 8^e place, il prend la 3^e à son compatriote Kassner peu avant la ligne d'arrivée, enlevant de surcroît le record du tour à 111,6 kmh de moyenne. Mais ce chiffre, ainsi que celui de la moyenne générale, furent inférieurs à ceux réalisés en 125 cmc., en raison de la pluie diluvienne qui tomba au cours de l'épreuve.

Sandford, qui, on l'a vu, s'était arrêté sur ennui de batterie, fut relégué à la septième place au second tour, mais grâce à la puissance de sa Mondial il regagna deux places au tour suivant, pour abandonner définitivement au cinquième tour sur une chute heureusement sans gravité.

Pour sa première apparition au TT, la CZ de Bartos se fit remarquer par son excellent rendement et son pilote aurait pu prétendre à une meilleure place, si un départ tardif ne l'avait éliminée du groupe de tête ; mais Bartos remonta malgré tout 10 machines en deux tours, pour se retrouver en sixième position au

troisième tour, ne se faisant sauter que par Baltisberger et terminant cinquième ; place remarquable, car son pilote annonça à l'arrivée que son frein arrière était resté inopérant deux tours avant l'arrivée.

Seules 10 machines devaient terminer et le seul accident notable de la course fut celui de Taveri (MV) qui fit une chute à Brandish Corner et fut ramené avec une épaule cassée.

Cet accident est très malheureux, et pour lui, et pour MV, car les chances du jeune et sympathique champion suisse étaient très grandes et la lutte pour le titre entre lui et son camarade d'écurie risquait d'être très chaude durant tout le cours de la saison.

Comme nous l'avons vu, la pluie fut la cause de la faible moyenne de 107,9 kmh pour Ubbiali, le record du circuit étant la propriété de Lomas sur la 203 MV à 114,8 kmh de moyenne en 1955. Celui-ci détient en plus le record du tour depuis la même année à 117,6 kmh. Baltisberger et sa NSU n'ont réussi pour le meilleur tour que 111,6 kmh.

L'ULTRALIGHTWEIGHT 125 CMC.

Le livre d'or du TT s'est enrichi, avec cette catégorie, d'un nouveau fait dans l'histoire de cette course : le premier doublé sur le « Clypse Circuit ».

L'auteur de cette action d'éclat ? Ubbiali et sa MV, nouveau vainqueur des 125 cmc., catégorie qu'il remporte pour la seconde fois consécutive.

Le Clypse Circuit se présentait cette fois sous un soleil plus engageant. Parmi les 22 engagés (manquaient 7 concurrents) la présence de MV et Mondial laissait présager une lutte sans merci qui se confirma d'ailleurs tout au long de la course.

Dans l'équipe MV, Taveri, accidenté en 250 cmc., n'était pas en état de prendre le départ. Il ne restait donc plus que Ubbiali et Colombo, pour lutter contre la Mondial de Sandford. Personne ne pensait que les Montesa de Cama, Gonzalez, Grace et Sirera pourraient s'imposer, vu leur manque de vitesse de pointe face aux 4 temps double ACT d'usine. Mais elles firent une belle démonstration d'ensemble, puisqu'on retrouve l'équipe presque au complet à l'arrivée. A nouveau la Tchécoslovaquie était représentée par les CZ de Bartos et Parus.

Un certain nombre de privés complétait le lot des concurrents, montés sur des MV et des LEF, LHC et autres Fruin britanniques.

★

Dès le départ la Montesa de Cama se détache. Sandford, qui cette fois a bien arrimé la batterie sur la 125 cc suit bientôt à 300 m, poursuivi par Ubbiali. Mais bientôt la machine espagnole est doublée, et dans le groupe de tête on trouve dans l'ordre Sandford, Ubbiali, Colombo, Cama et Grace à l'issue du premier tour.

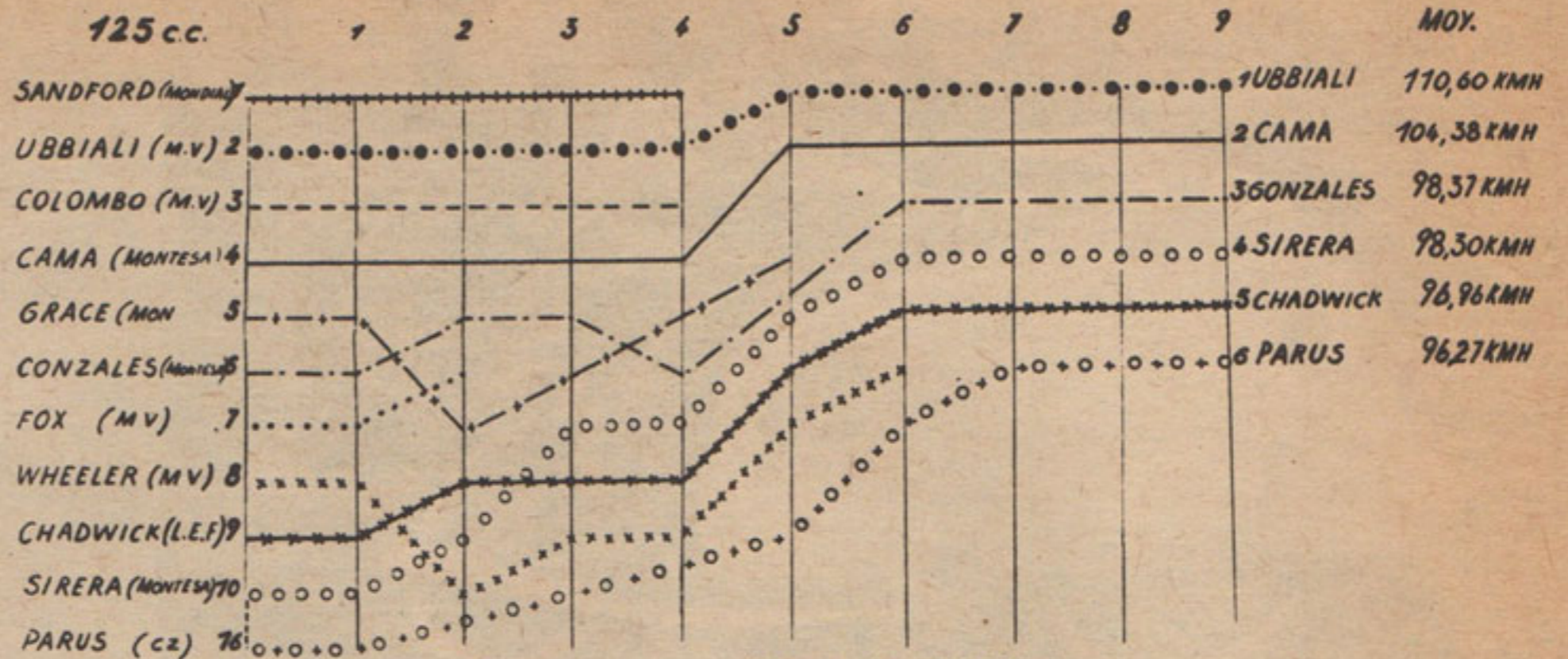
Cama, d'ailleurs, montait la machine la plus rapide des quatre Montesa (le taux de compression était beaucoup plus élevé) et fut le seul pilote à ne pas être doublé par Ubbiali.

On note déjà l'abandon de Bartos (CZ) qui a fait une chute dès le premier tour. Le second tour ne voit aucun changement dans la position des leaders, seule la formation des 4 Montesa est scindée en 2 par Fox (sur MV) qui vient s'intercaler entre Gonzalez et Grace, qui a rétrogradé en septième position. Mais tout rentre dans l'ordre au tour suivant, Fox ayant abandonné sur ennuis de roue arrière.

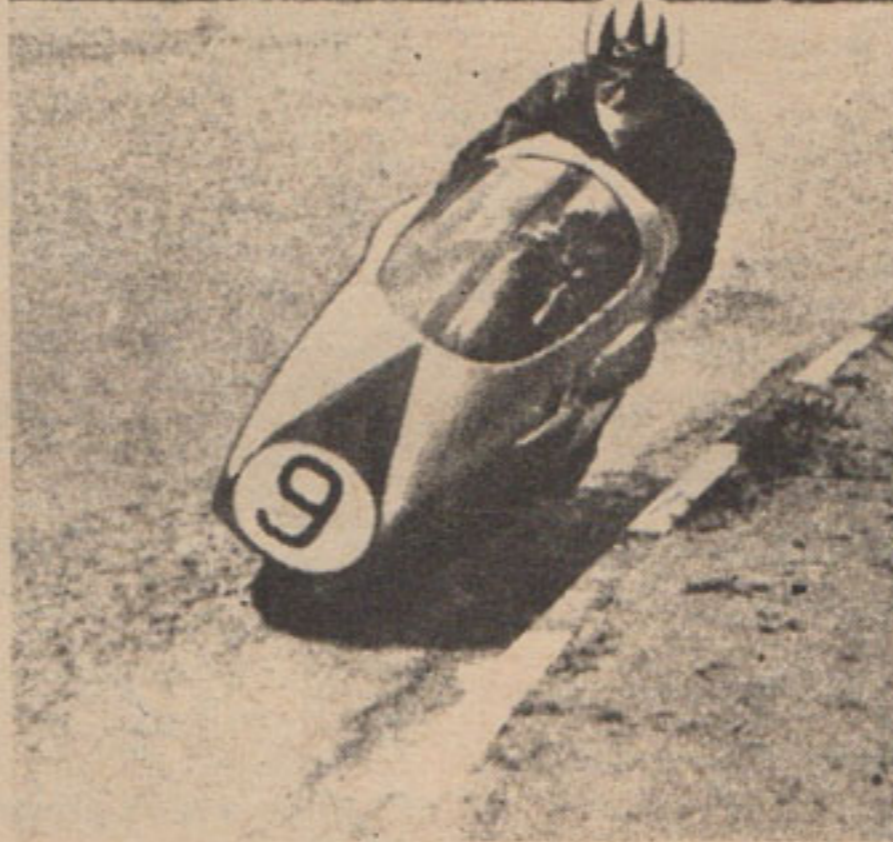
Sandford mène à 5 secondes d'Ubbiali et chacun suit avec anxiété la poursuite des deux hommes. L'allure est rapide et soutient la comparaison avec la moyenne d'Ubbiali en 55, sans être toutefois supérieure (111,6 kmh contre 112,1 kmh).

Troisième tour, Sandford... Ubbiali... émotion au stand MV, Colombo arrive au ralenti, 50 secondes d'arrêt pour consolider un carénage défailant, ce qui coûte une place au pilote italien.

125 cc.



TOUR LE PLUS RAPIDE : UBBIALI - MOY. 113,2 KM/H



Ci-dessus : le malchanceux du T.T. fut Sandford que l'on voit ici sur la 125 Mondial qui devait casser après le quatrième tour. A droite : le départ de la catégorie 250 cc. qui s'effectue sous la pluie. Ubbiali (N° 20) enfourche sa machine tandis que Miller (N° 7) est déjà effacé derrière son carénage. Ci-dessous : un passage de Cama sur la Montesa.

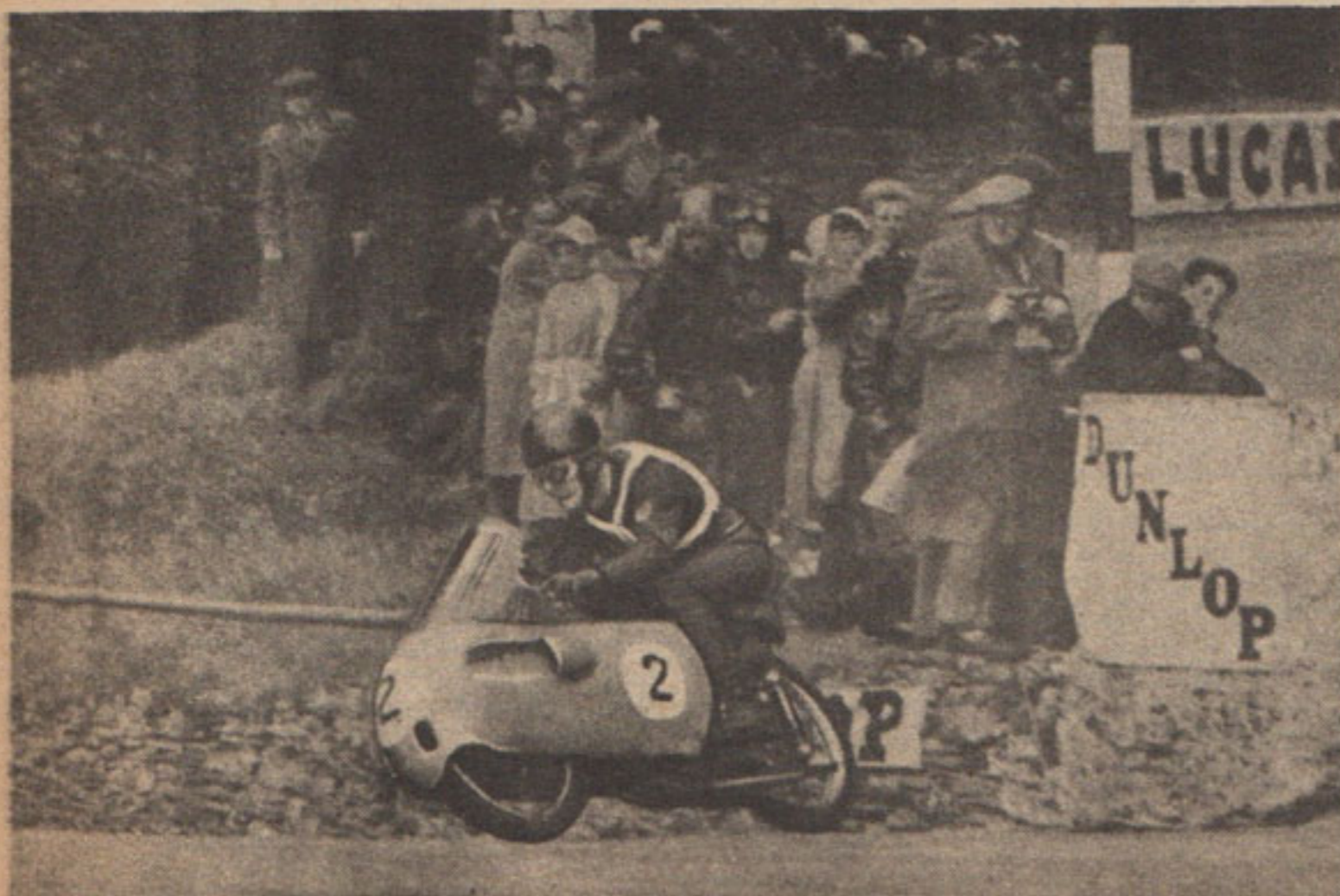
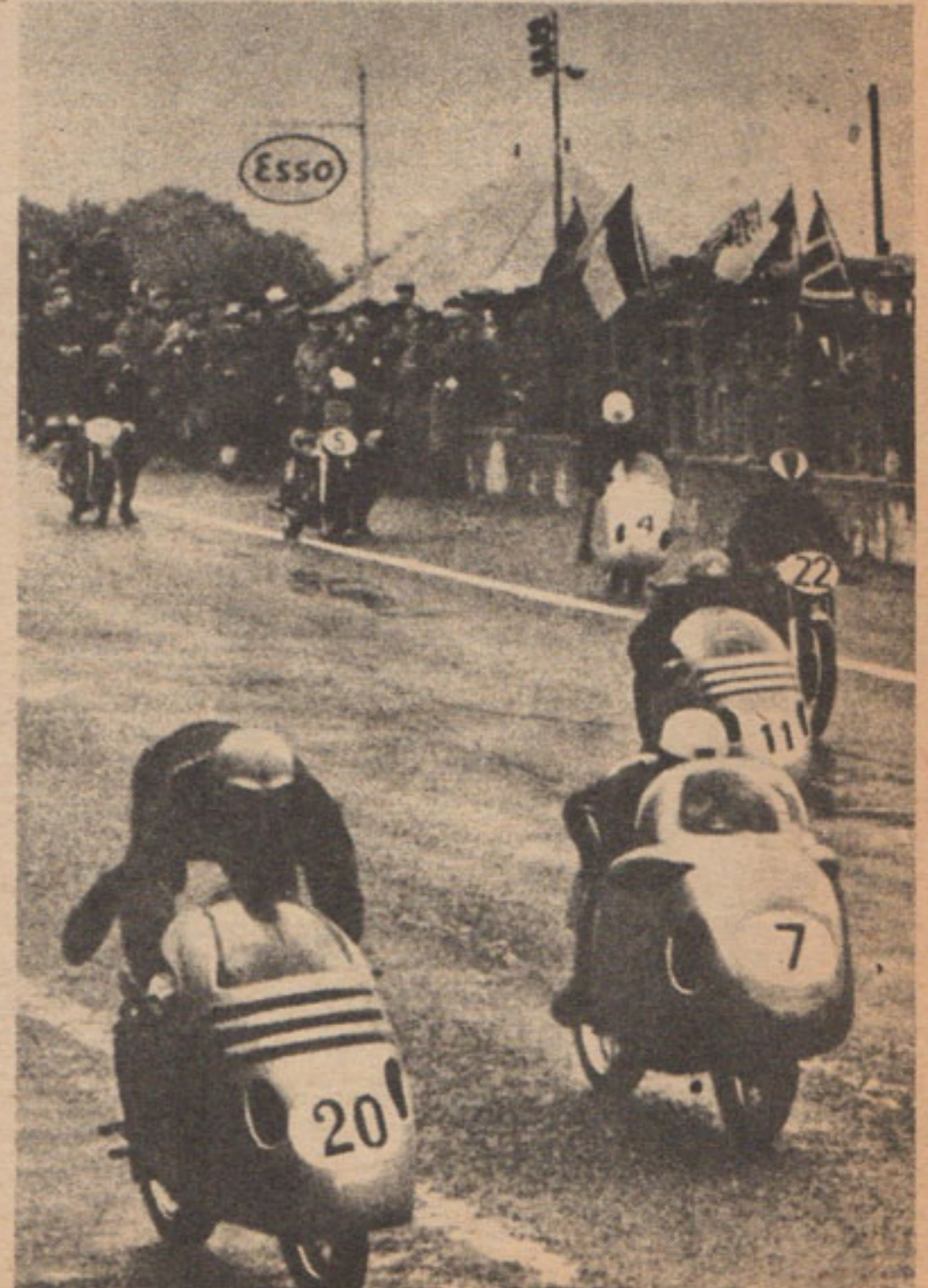
Mais Ubbiali remonte Sandford, et ce dernier n'a plus que 3 secondes d'avance et déploie toute sa science à les conserver. Ses efforts sont malheureusement vains, et il se fait sauter par la MV quelques instants plus tard.

Colombo reparti, se ressaisit, rattrape Cama, le double et reprend ainsi la troisième place. A la fin du cinquième tour, Ubbiali reparait seul en tête, tandis que Sandford revient à pied, son moteur ayant lâché.

Dès lors Ubbiali a le champ libre, et rend la main, d'autant plus que son coéquipier Colombo abandonne (ennuis côté moteur).

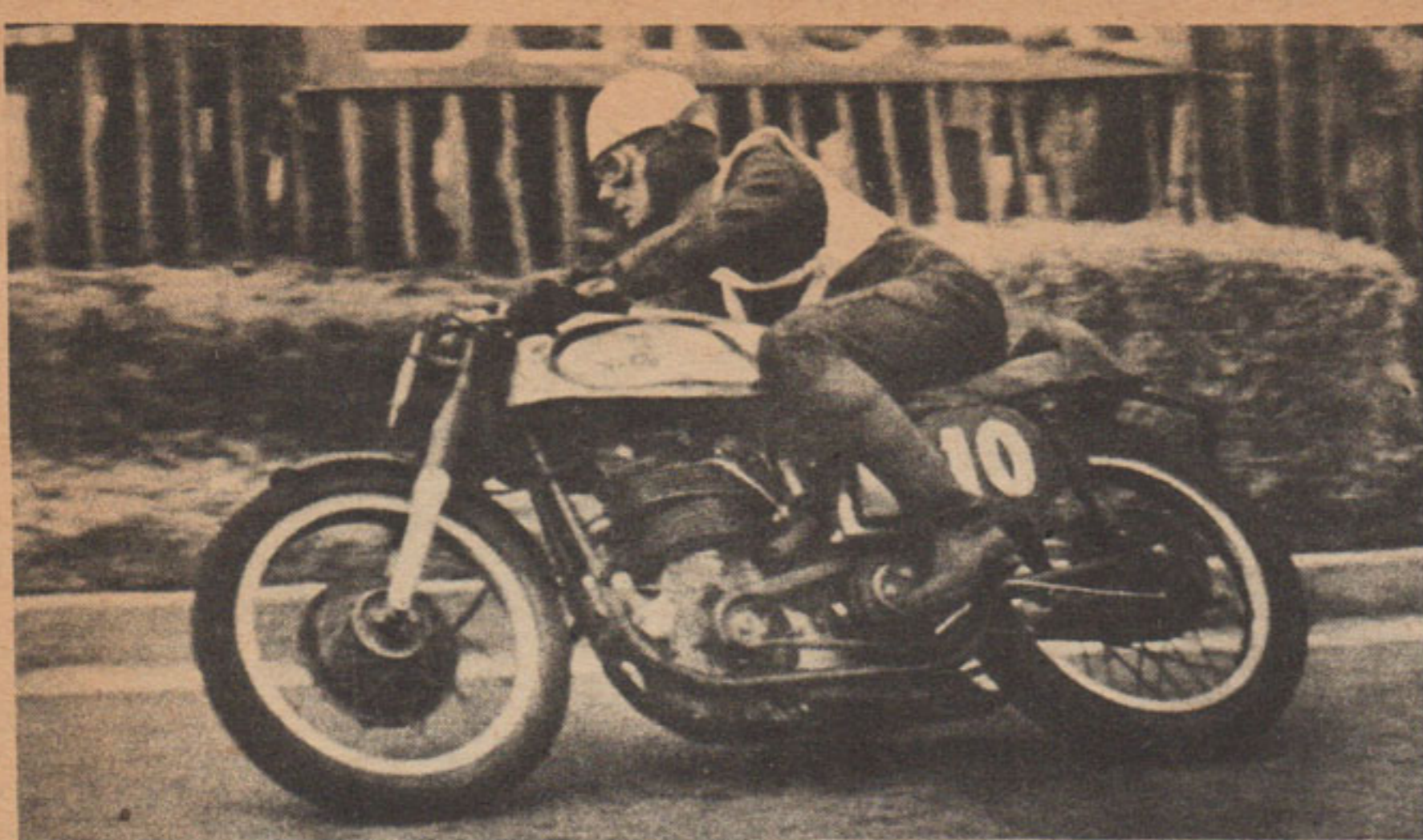
Au début du dernier tour, Ubbiali est largement en tête, devançant de près de 4 minutes Cama, suivi de Gonzalez, Sirera, Chadwick et Parus (Grace, bien remonté, devait abandonner au cinquième tour alors qu'il était troisième). La course se terminera dans cet ordre, Ubbiali signe de plus le record du tour à 113,8 kmh de moyenne.

Mais il n'a pas battu son propre record du tour qu'il avait porté l'an passé à 115,3 kmh. De même la moyenne générale d'Ubbiali s'élève à 110,6 kmh contre 112,1 kmh, moyenne qu'il avait établie en 55, toujours sur la MV.



★

LA SEMAINE
PROCHAINE :
LES 500 ET
LES SIDES



Voici les principaux animateurs des épreuves. De haut en bas : l'australien Campbell et nos Champions de France, Jacques Collot et Jacques Drion.

Avec cette épreuve, nous abordons la deuxième organisation sportive comptant pour le Championnat de France International Motocycliste.

La première en date avait été le circuit de Bourg-en-Bresse, où les 5 classes : 175, 250, 350, 500 solo et side avaient été retenues.

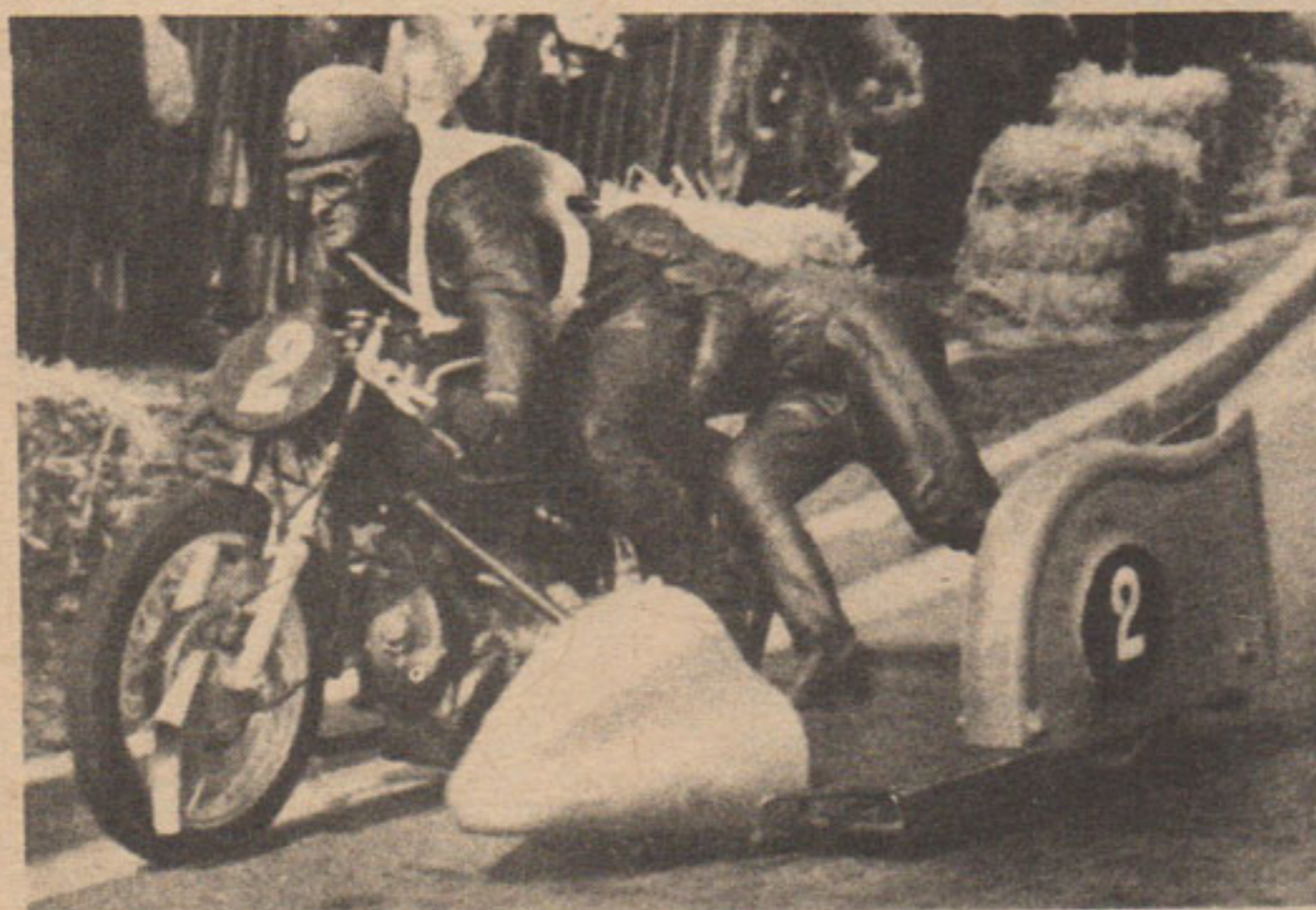
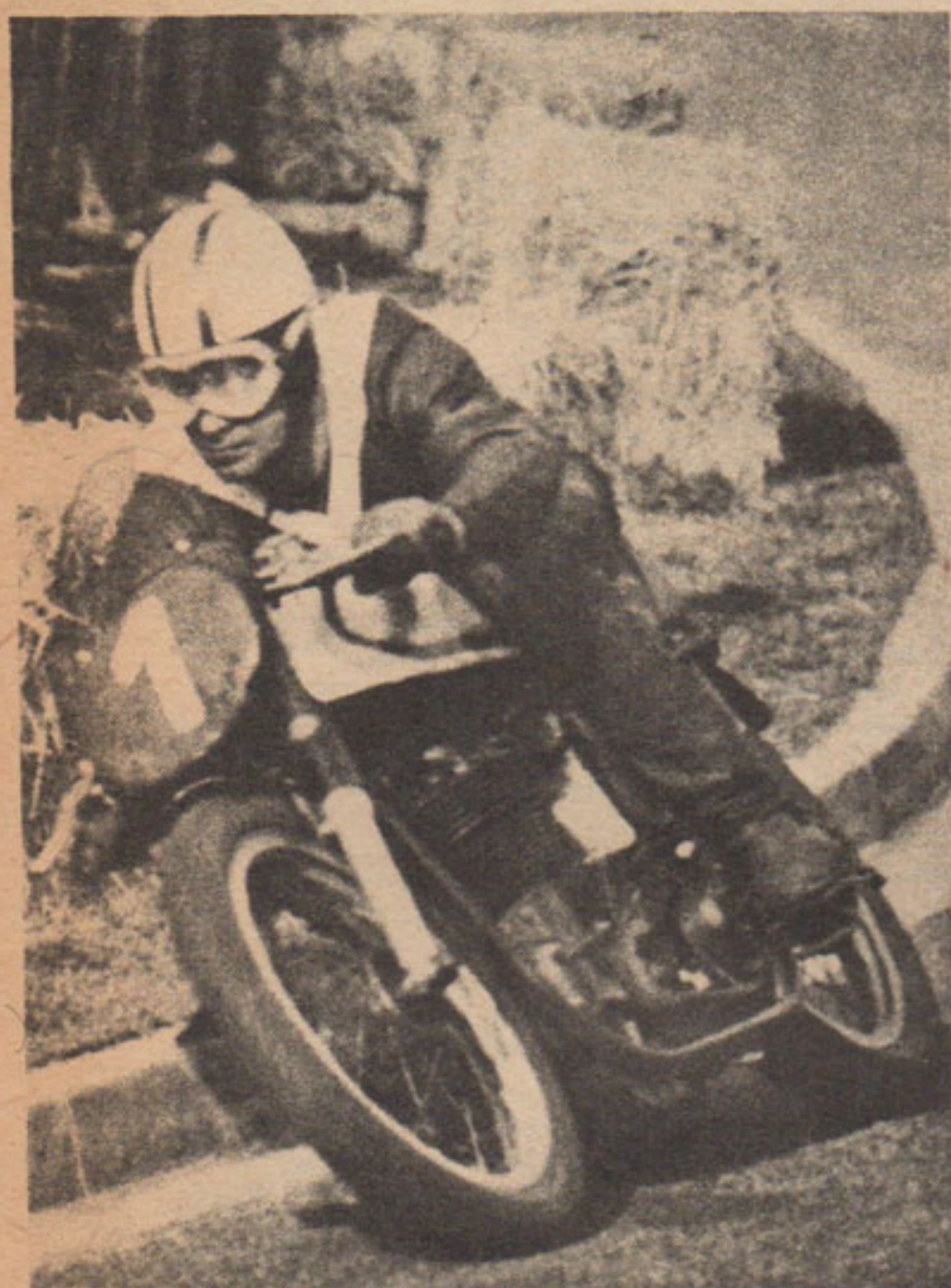
A Moulins, il en fut autrement, car la matinée du dimanche fut consacrée aux épreuves pour machines sport, tandis que l'après-midi se déroulaient les courses internationales en 350, 500 et sidecars.

LE CIRCUIT

Cette année, le tracé du circuit était nouveau, et le long de ses 2.800 mètres, ne comporte qu'une ligne droite de 470 mètres. Virages à angles droits et courbes se succèdent sans cesse. C'est donc un circuit essentiellement de pilotage, où une machine très rapide ne peut donner toutes ses possibilités. C'est ainsi qu'en 500 cmc., Pierre Monneret qui avait adopté sur sa Gilera 4 le plus petit rapport (16x62) ne passa jamais sa quatrième, poussant au maximum sa troisième à 10.200 t/m.

LES EPREUVES SPORT

Ces épreuves ne connurent pas le succès auquel on était en droit de s'attendre, puisqu'il n'y eut aucun concurrent en 500 cmc., et un seul en 350, qu'il fallut se résigner à aligner avec des 250 cc,



LE CIRCUIT DE MOULINS

2° épreuve du championnat de France international

en lui réservant évidemment un classement à part.

C'est en 175 cmc. que l'on devait assister à la course la plus étoffée.

RESULTATS

Catégorie 126 cmc. — 1. Roby (Paris) les 16 km 800 en 13'59" (moy. 72 kmh 085) ; 2. Pasquier (Bordeaux) en 14' (meilleur tour 2'15") ; 3. Thobois (Moulins) en 15' 12" 3/5 ; 4. Bouches (Montlouis) en 15' 38" 2/5 ; 5. Perrot (Nevers) en 16'48".

Catégorie 175 cmc. — 1. Bonnal (Villefranche de Rouergue), les 16 km 800 en 13'22" (moy. 75 kmh 411 ; meilleur tour 2'8") ; 2. Decorey (Riorges) 13'26" 3/5 ; 3. Many (Charpey) 13'47" 4/5 ; 4. Bouchet (Clermont-Ferrand) 13'55" 2/5 ; 5. Martinat (Bruère) 14'9" 3/5, etc...

Catégorie 250 cmc. — 1. Grappey (Romans, les 22 km 400 en 17'44" 4/5 (moy. 75 kmh 789) ; 2. Delmas (Villefranche-de-Rouergue) en 18'8" 2/5 ; 3. Dereure (Vichy), 18'46" 1/5 ; 4. Lacour (Montluçon) 19'3" 2/5 ; 5. Delamarre (Clermont-Ferrand) 19'40" 3/5, etc...

LES 350 CMC.

Cette épreuve devait être marquée par le forfait de Pierre Monneret, dont la 350 AJS avait repris le chemin de l'Angleterre, l'usine en ayant besoin pour le TT. L'ancienne AJS de Monneret n'étant pas prête, ce pilote ne put prendre le départ, et pour que l'épreuve soit qualificative pour le Championnat de France, on s'enquit d'un quatrième pilote, que l'on trouva en la personne de Montagne.

★

Aux entraînements, Collot réalisait le meilleur temps (1'45"), devant Storr à 1/5 de seconde et Campbell à 2/5 ! La lutte promettait donc d'être particulièrement vive entre ces trois pilotes de Norton.

★

Dès le départ de l'épreuve, nous trouvons en tête Storr devant Campbell, Collot et Goffin.

Puis Campbell prend le commandement, tandis que Collot passe à son tour Storr. On s'attend à une attaque de notre champion de France, mais la soupape d'admission le trahit et c'est l'abandon. Toutefois, Collot a la satisfaction d'avoir porté le record du tour à 97,68 kmh de moyenne. Storr se fera encore doubler par Goffin et la course se termine sur les résultats suivants :

1. Campbell (Norton) les 84 km en 52' 49" 2/5, soit à la moyenne de 95 kmh 424 ; 2. Goffin (Norton) en 53'4" 4/5 ; 3. Storr (Norton) en 53'28" ; 4. Hall (Norton) en 54'28" ; 5. Dauwe (Norton) en 54'30" 3/5 ; 6. Matthews (Velocette) ; 7. Gauch (Nor-

ton) ; 8. Vervroegen (Norton) ; 9. Bayle (Norton) ; 10. Camathias (NSU) ; 11. Montagne (Norton).

Notons que Bayle, bien que neuvième, se trouve actuellement en tête du Championnat de France inter dans la catégorie 350 cmc., bien que terminant derrière Gauch.

LES SIDES

Nous retrouvons à peu près le même plateau qu'à Bourg-en-Bresse, avec toutefois une différence importante en ce que Murit ne disposait pas de son passager habituel Dagan, celui-ci courait le Bol d'Or, où il devait apporter une belle victoire à Gnome et Rhône.

Emo, ancien passager de Murit, devait être choisi, mais n'ayant repris du service depuis longtemps, déclarait forfait.

Ce fut finalement le passager du sidecariste australien... et barbu, Lang, qui devait être le co-équipier de Murit, mais pour une première course, l'association ne pouvait pas évidemment être merveilleuse.

★

Aux essais, Drion marquait une nette avance sur les suisses Strub et Camathias, tandis que Murit n'était crédité que du quatrième meilleur temps.

★

Dans les premiers tours de l'épreuve, ces 4 hommes roulaient dans cet ordre, mais au septième tour, Camathias attaque, saute son compatriote, puis revient fort sur Drion. Mais si le français dépasse facilement Insermini (qui a un tour de retard), il n'en est pas de même du suisse, et Drion put voler vers la victoire.

Mais la cadence imposée, tout comme en 350 cmc., avait été extrêmement rapide, et Drion devait finir avec 10 rayons seulement, non cassés, à sa roue arrière. Pour son tour d'honneur, il emprunta même la Norton de Beauvais !

Quant à Murit, il devait ravir la troisième place à Strub.

CLASSEMENT

1. Drion (BMW) les 61 km 600 en 41'

43" 3/5, soit à la moyenne de 88 kmh 597 ; 2. Camathias (BMW) en 42'5" 3/5 ; 3. Murit (BMW) en 42'50" 3/5 ; 4. Strub (Norton) 43'8" 2/5 ; 5. Schmid (BMW) à 1 tour ; 6. Beauvais (Norton) ; 7. Insermini (Matchless), etc...

Meilleur tour par Drion en 1'51" 2/5, moyenne 90 kmh. 485.

Au classement provisoire du Championnat de France, Murit et Drion se trouvent donc à égalité, tandis que Beauvais occupe la troisième place.

LES 500 CMC.

Les temps d'entraînements donnaient le classement suivant : Campbell (1'39", soit une moyenne supérieure à 100 kmh, exactement 101 kmh 208) ; 2° Dauwe 1'41" 2/5, 3° Monneret 1'42", 4° Storr 1'43", 5° Collot 1'43" 2/5, etc...

★

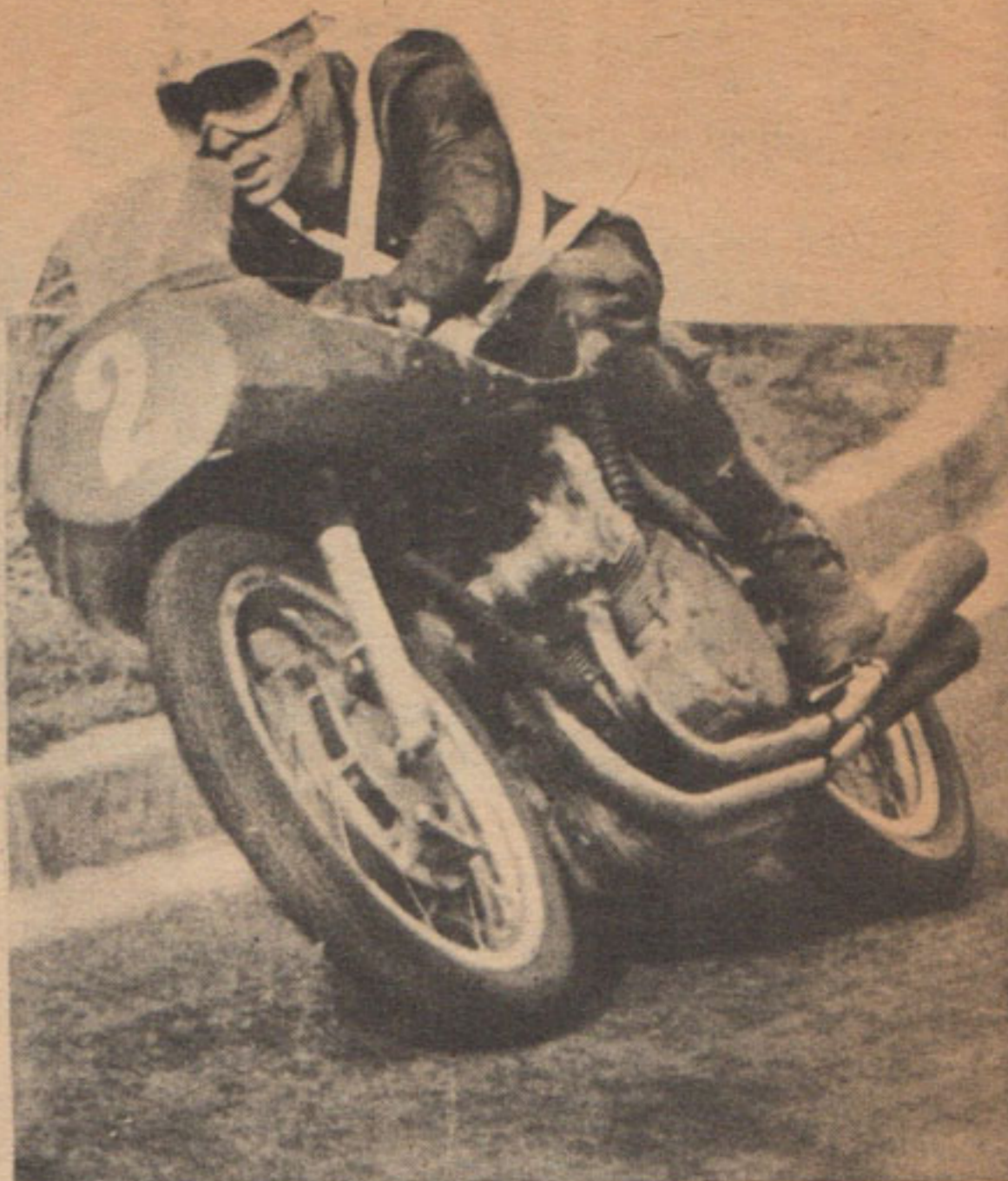
Sentant le danger de certains temps réalisés aux entraînements, Monneret prit un départ fulgurant, devant Collot et Campbell, tandis que l'allemand Riedelbauch, sur BMW, manquait son départ.

Au cours de sa montée spectaculaire, Riedelbauch devait chuter et se fracturer une clavicule. Son état toutefois n'inspire aucune inquiétude et dès le soir même il était sur pied.

En tête, Monneret mène toujours. Dans une courbe, Campbell, pour le doubler, veut « faire l'extérieur », mais la place lui manque et c'est la chute, heureusement sans gravité, mais l'australien n'est pas passé loin d'un poteau.

Monneret, dès lors, accentue son avance sur Collot, portant le record du tour à 99,8 kmh. Derrière, les places sont faites, mais le train continue à être excessivement sévère et le drapeau à damiers noir et blanc s'abaisse sur le classement suivant :

1. Monneret (Gilera) les 84 km en 51' 41" 3/5, moy. 97 kmh 516 ; 2. Collot (Norton) en 52'8" 2/5 ; 3. Goffin (Norton) en 52'33" 4/5 ; 4. Hall (Norton) en 53'55" 2/5 ; 5. Matthews (Norton) à 1 tour ; 6.



Ci-dessus : Pierre Monneret, vainqueur en 500 cmc. sur la Gilera 4 cylindres.

Dauwe (Norton) ; 7. Gauch (Norton) ; 8. Bayle (Norton).

Meilleur tour : Monneret en 1'41", moy. 99 kmh 200.

Au classement provisoire du Championnat de France, Pierre Monneret mène par deux places de premier contre deux places de second à Jacques Collot.

HOCKENHEIM

BANC D'ESSAI DES MACHINES

révèle les
possibilités
des nouvelles
D.K.W.

Si le circuit d'Hockenheim n'a pas joué, cette année, le rôle d'avant-première des Championnats du Monde, par contre il garde toujours une signification importante comme test pour les machines et le carénage. En effet, alors que la presque totalité des circuits allemands sont des circuits de pilotage, bien souvent difficiles, le circuit de Hockenheim est le circuit le plus rapide d'Europe, où les 200 kmh sont frôlés de très près (199,3 kmh par Duke l'an passé). Il permet de juger de la puissance de pointe des machines, de leur carénage, mais également de leur résistance à un effort soutenu et de longue haleine.

DEMONSTRATION DE LA 125 CMC. DKW

Malheureusement l'absence des italiens ne permit pas une confrontation des petites DKW 2 temps avec les double ACT italiennes. Et seules machines d'usines opposées étaient d'autres 2 temps, celles de la IFA-MZ dont nous vous avons parlé à l'occasion du Grand Prix de la Sarre.

Jusqu'ici la 125 DKW ne faisait, en réalité, que 116 cmc. et était formée par le cylindre avant et le carter central de la 3 cylindres de 350 cmc. C'est d'ailleurs encore un tel modèle que pilotait Hofmann, et dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

Alésage : 52,4 mm ; course : 54 mm, donc légèrement longue-course (rapport 1,03) de 116,45 cmc. Puissance de 16 CV à la roue arrière (donc plus de 17 CV au vilebrequin), soit la coquette puissance spécifique, pour un 2 temps, de 137 CV/l à la roue arrière (dans les 150 CV/l au vilebrequin). Régime d'utilisation de 10 à 11.000 t/m, avec possibilités de surré-

gimes jusqu'à 15.000 t/m sur de faibles laps de temps. Mais l'élasticité est assez grande (certainement en raison de la culasse à chambre de combustion déportée), puisque les reprises sont bonnes à partir de 6.500 t/m. Allumage par batterie. Poids avec le carénage et réservoir plein : 80 kg. Vitesse de pointe dépassant les 170 kmh.

Mais durant cet hiver, sous la direction de Eberan von Eberhorst et de l'ingénieur Goerg, une vraie 125 a vu le jour (machine qui fut pilotée par Hobi) et qui, formellement, n'a plus rien à voir avec la 3 cylindres. Cylindre horizontal, piston plat, c'est à peu près tout ce que l'on sait sur cette dernière version, sinon qu'elle développerait une puissance plus élevée que la 116 cmc., mais sans augmentation de régime, au contraire (9.500 t/m). D'ailleurs Hobi réalisa à Hockenheim une moyenne de 5 kmh supérieure à celle de Hofmann.

★

Dès le départ, Hobi file en tête, fait le trou, et, bien que jamais inquiété et avec un moteur incomplètement rodé, bat de 1,9 kmh (154,3 kmh) le record du tour détenu depuis 1954 par Werner Haas sur NSU Renn-Fox.

1. Hobi (DKW 125) à la moyenne de 151,9 kmh (nouveau record) ; 2. Hofmann (DKW 116) à 146,8 kmh ; 3. Krumpholz (IFA-MZ) à 142,4 kmh. Tous les autres concurrents à 1 tour ou plus.

ECLATANTE VICTOIRE DE LORENZETTI EN 250 CMC.

NSU et son champion Baltisberger ont trouvé leurs maîtres en la personne de Lorenzetti et sa Guzzi simple ACT de construction personnelle. Nous ne reviendrons pas sur cette magnifique réalisa-

tion que nous avons décrite dans notre numéro 1291.



Dès le départ, Lorenzetti part en tête, et malgré la poursuite de Baltisberger et Heck, les deux meilleurs pilotes de NSU, leur prend régulièrement 1 seconde au tour. La lutte est derrière, et ce n'est qu'à mi-course que Baltisberger se débarrasera du jeune espoir Heck.

1. Lorenzetti (Guzzi) à 174,0 kmh (nouveau record) ; 2. Baltisberger (NSU) 173,1 kmh ; 3. Heck (NSU) 171,7 kmh, etc...

Nouveau record du tour : Lorenzetti à 176,1 kmh, battant de peu celui détenu depuis l'an dernier par H.P. Muller (NSU) à 176,0 kmh.

EN 350 CMC. : DKW SURCLASSE LES GUZZI

Guzzi a toujours marqué un très grand intérêt au banc d'essais des machines qu'est Hockenheim. Et cette année encore, l'écurie officielle complète était là, avec Ken Kavanagh, Dale, Lomas, Agostini et Rocchi. Mais cette fois, la sortie des Guzzi fut une « déconfiture » complète : non seulement les monocylindres double ACT furent surclassés dès le départ, mais encore une seule des 5 machines réussit à finir l'épreuve.

Et c'est encore DKW qui s'imposa durant toute la course. La 3 cylindres 2 temps a déjà 4 ans. Mais de très sérieuses modifications furent apportées à cet engin aux accélérations foudroyantes, mais à la fragilité du verre. Entre temps, tout fut réétudié pièce par pièce, point par point, sous l'angle de la robustesse, du balayage (afin de diminuer le régime sans perte de puissance), de la tenue de route, du freinage.

Aujourd'hui, la 3 cylindres développe de 42 à 45 CV à la roue arrière, à un régime de 10.000 t/m sensiblement. Le point faible du moteur (segments et pistons) a été réétudié avec Mahle (pistons Sintal). Toute la partie cycle a été revue, et si elle est plus lourde, elle a gagné en rigidité. Quant aux freins hydrauliques couplés (avec dosage par la commande mécanique annexe du frein avant), ils sont doubles à l'avant comme à l'arrière. Deux types de carénage, dont l'un du style NSU.

× × ×

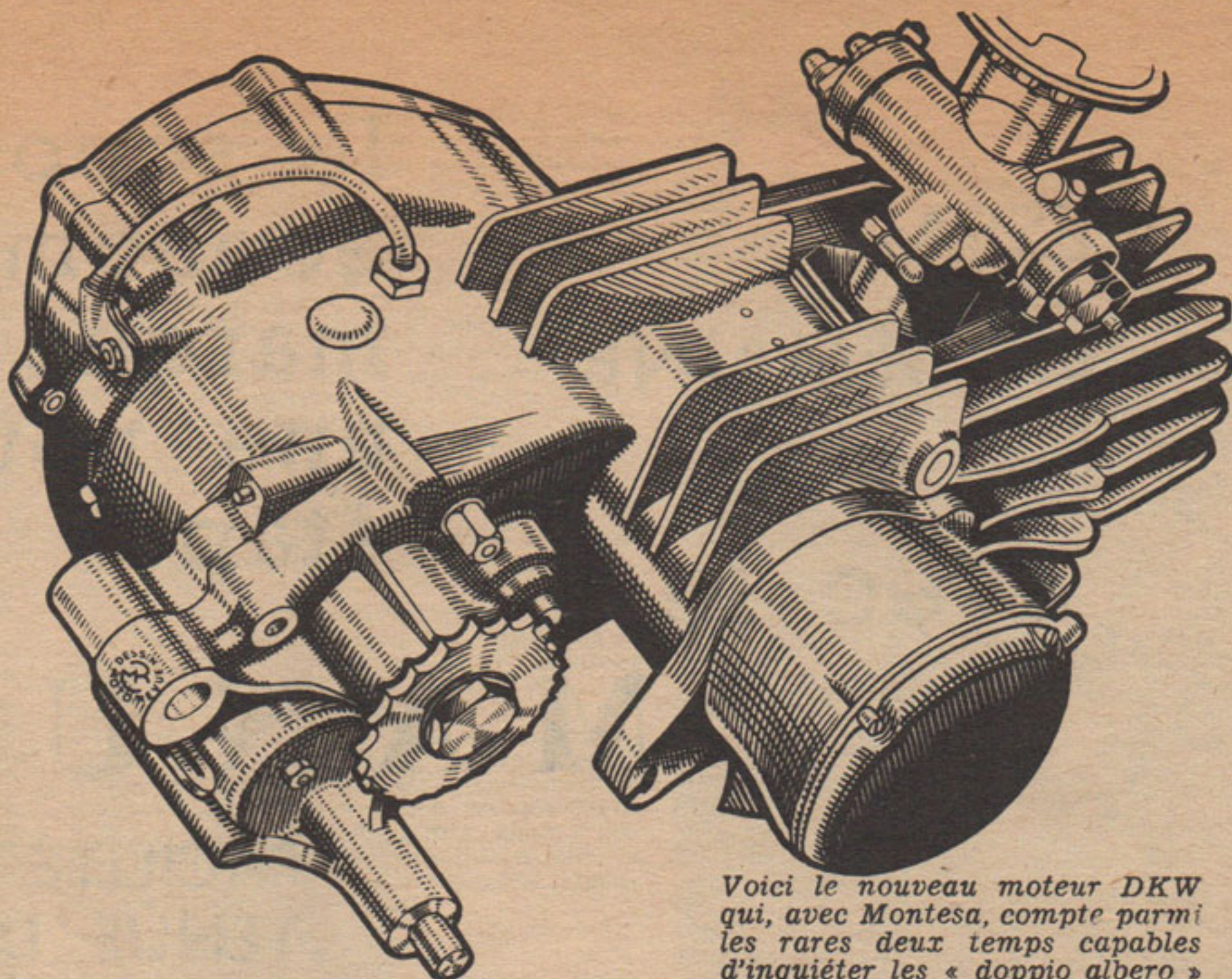
Mais également à signaler la très belle performance de Bartl sur la twin Horex, également présentée dans notre n° 1291. Cette machine est la propriété personnelle de Bartl qui l'a achetée à Horex et a réussi à la mettre au point avec l'aide de l'Institut technique de Munich. Embiellage, système de lubrification, boîte de vitesses ont été complètement modifiés.



Ainsi, aux 5 Guzzi d'usine sont opposées trois DKW (avec Hobl, Hofmann et Sandford qui a une machine à titre personnel, mais avec aide de l'usine), la Horex de Bartl, et parmi les Norton, celle de Storr.

Les 3 DKW, comme à l'accoutumée, filent en tête, mais Sandford doit s'arrêter au sixième tour. Au neuvième tour (sur les 20 tours de l'épreuve), Hobl, en tête, a déjà 52 secondes d'avance sur la première Guzzi, celle de Dale, alors que dans les tours suivants Kavanagh, Lomas et Agostini sont contraints à l'abandon. Bartl est en lutte avec les deux Guzzi restantes, mais doit leur céder le pas ; c'est alors que Dale, à son tour, doit marquer un temps d'arrêt et est relégué en septième position.

Et Hobl finit seul en tête, à la moyenne de 182,1 kmh (2,1 kmh de mieux que ne fit Kavanagh l'an dernier), et approchant de très près, à 185,4 kmh, le record du tour détenu encore, depuis l'an dernier, par l'australien à 186,0 kmh.



Voici le nouveau moteur DKW qui, avec Montesa, compte parmi les rares deux temps capables d'inquiéter les « doppio albero » italiens.

1. Hobl (DKW) à 182,1 kmh ; 2. Hofmann (DKW) 180,0 kmh ; 3. Rocchi (Guzzi) 176,8 kmh ; 4. Bartl (Horex) 173,1 kmh ; 5. Baltisberger (NSU) à 1 tour, etc...

NOLL-CRON SE PROMENENT EN SIDES

Au lot de BMW, avec Noll, Hillebrand, Schneider et Fath, seules pouvaient s'opposer les Norton de Smith et Bob Mitchell.

Lors des entraînements, des machines à injection furent confiées également à Hillebrand et Schneider ; mais pour la course, ils reprirent leurs moteurs à carburateurs, beaucoup moins délicats à régler, et dont la puissance est finalement sensiblement identique, mais sur une plage de régime bien plus étroite. Ainsi Noll seulement, plus habitué à ce type de machine, avait le moteur à injection. A signaler le nouveau carénage intégral.



Dès le départ, 2 luttes se dessinent : en tête, celle qui oppose Noll à Hillebrand ; plus loin, entre Smith et Schneider. Mais Schneider s'arrête pour ennuis mécaniques dès le quatrième tour, alors que Hillebrand fait une chute spectaculaire, mais sans trop de « bobo » au sixième tour.

Et Noll mènera une course solitaire, battant le record du tour à 172,6 kmh et terminant très loin devant Smith, la différence de moyenne s'établissant à près de 10 kmh.

1. Noll-Cron (BMW) à 167,0 kmh ; 2. Smith-Wollet (Norton) à 157,6 kmh ; 3. Fath-Ohr (BMW) à 155,8 kmh, etc...

COURSE MEURTRIÈRE EN 500 CMC.

La course des 500 cmc. était des plus prometteuses : Gilera 4 cylindres, Guzzi mono et 8 cylindres, BMW, Norton. Mais le rythme imposé fut sans pitié pour les mécaniques.

× × ×

Ayant longuement étudié la Guzzi 8 cylindres (MR n° 1289) et présenté la nouvelle 500 mono de la même marque (MR n° 1291), nous nous contenterons de parler des nouvelles RS BMW.

Le vendredi de l'entraînement, avec la

machine à injection (mais non encore celle à commande desmodromique), Zeller tourna à 197 kmh, donc près du record que détient Duke à... 199,3 kmh : il est vrai que ce moteur est donné pour 65 à 68 CV. Mais en raison de la pluie du lendemain, Zeller revint à la nouvelle machine « petite course » à carburateurs qui développe quand même ses 60 CV en sortie de boîte (boîte 5 vitesses).

Des modifications ont été également apportées à la partie cycle et le pilote est maintenant assis 8 cm plus bas : la tenue de route semble ainsi nettement améliorée, tout au moins sur sol sec, car sur sol mouillé, la roue arrière a encore tendance à chasser.



Dès le départ, la Guzzi 8 de Ken Kavanagh demeure sur la touche (avec une demi-douzaine d'autres pilotes, d'ailleurs) et ne part qu'avec un sérieux retard. Et au bout du premier tour, c'est la Gilera 4 de Armstrong qui passe en tête, suivie de la BMW de Huber, de la Guzzi mono de Dale, puis de Walter Zeller dont le moteur ratatouilla un moment. Mais la monte BMW passe rapidement la Guzzi, alors qu'Armstrong s'arrête au stand pour changer de lunettes.

Et maintenant Zeller est en tête, devançant Armstrong, reparti, de 30" et Kavanagh de 45". Mais ce dernier fait une remontée magnifique, boucle un tour à 199,0 kmh, reprend 3 à 4 secondes au tour à l'homme de tête, passe Armstrong et est à 100 mètres de la BMW quand son moteur l'abandonne. Egalement la Gilera 4 tente de rattraper Zeller et lui grignote une demi-seconde au tour, mais cette poursuite est sans espoir, l'homme de BMW ayant une avance suffisante... jusqu'au quinzième tour, où son moteur le contraint également à l'abandon. Et ainsi Armstrong, dont c'était la première course de l'année, finit premier à 188,8 kmh (assez loin de la moyenne de Duke : 196,2 kmh).

Derrière, Dale, sur la mono Guzzi, l'emporte sur les deux BMW client de Riedelbauch et Huber, qui terminent dans un mouchoir.

1. Armstrong (Gilera) à 188,3 kmh ; 2. Dale (Guzzi) 185,0 kmh ; 3. Riedelbauch (BMW) 182,7 kmh ; 4. Huber (BMW) 182,7 kmh ; 5. Agostini (Guzzi) 179,1 kmh ; 6. Storr (Norton) à 1 tour, etc...

L'ESSAI
DE LA SEMAINE

avec le

MANURHIN

le scooter
économique
marque
une nouvelle
étape

FACILITÉ DE CONDUITE
TENUE DE ROUTE
SOBRIÉTÉ

Le monde du scooter en France vient de vivre sa petite révolution, avec l'entrée en lice d'un nouveau fabricant qui semble ne pas vouloir se résigner à jouer les seconds plans.

Le bel appétit manifesté par la jeune marque repose toutefois sur des bases assez solides pour que cette ambition ne soit pas utopique. Et, pour appuyer cette assertion, précisons que :

— la société anonyme qui s'est créée dispose de moyens financiers importants (S.A. au capital de 1 milliard).

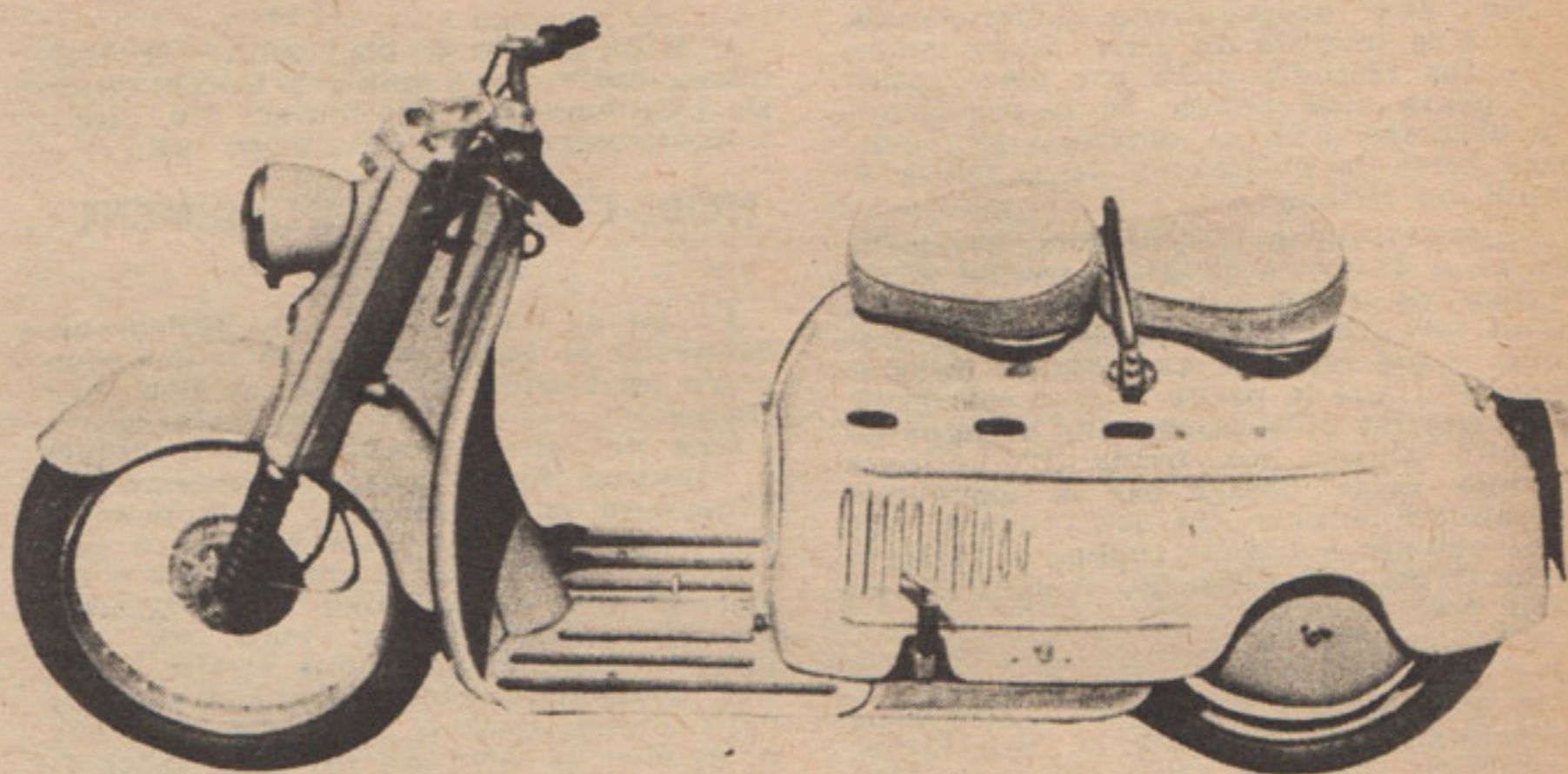
— que l'état-major commercial de cette société connaît particulièrement bien le monde et la clientèle du scooter.

— que le scooter enfin est une production sous licence DKW, ce qui représente techniquement une garantie.

— qu'enfin, on est arrivé, sans que la qualité en souffre, mais simplement par une étude appropriée, à commercialiser ce scooter pour moins de 100.000 fr.

★

Le scooter Manurhin, puisqu'il s'agit de lui, ne part donc pas à l'assaut du marché sans atouts dans son jeu, et l'essai que nous avons réalisé pour vous, permettra de vous faire une idée encore plus exacte de ce qu'est la version française de l'étonnant petit DKW « Hobby » allemand.



Bien particulier de forme nous apparaît le Manurhin. Notez la hauteur du tablier frontal qui protège ainsi parfaitement.

Le scooter Manurhin, que l'on me permette cette comparaison, veut être au scooter ce qu'est le Velosolex au cyclomoteur, c'est-à-dire un véhicule aisé à conduire, silencieux, sans prétention sportive, mais sûr et robuste, tout en étant d'un prix de vente et d'entretien modiques.

AISE A CONDUIRE

Malgré son apparence de légèreté, ce scooter accuse sur la bascule 80 kg, il demande donc à l'arrêt à peu près autant d'effort pour être manipulé que n'importe quel autre scooter.

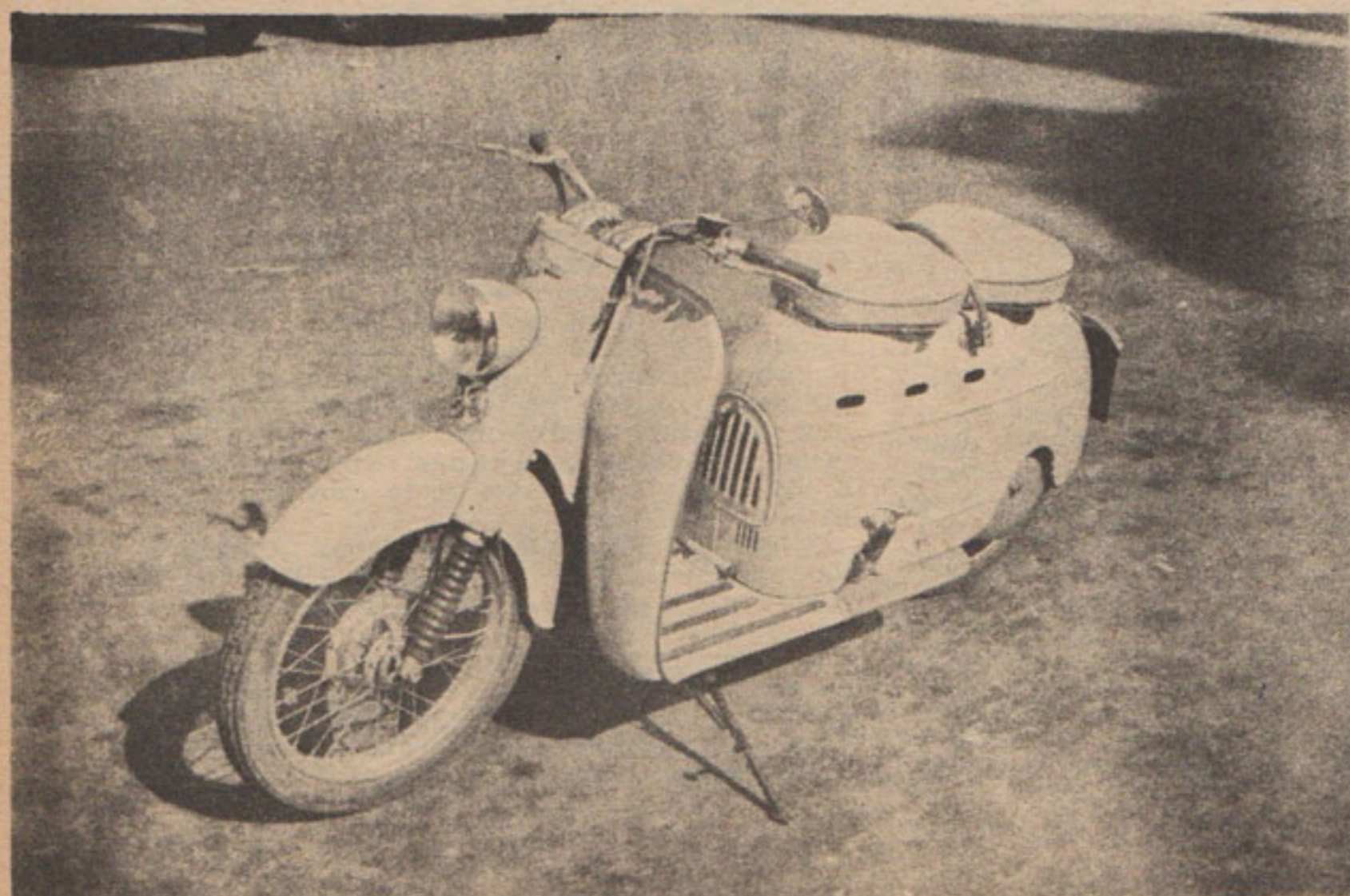
Pas de béquille centrale, mais une latérale d'un emploi évidemment très aisé et que la clientèle féminine appréciera.

★

Le lancement du moteur se fait par une poignée manuelle avec un câble s'enroulant sur un tambour, solution que l'on trouvait déjà sur certains 100 cmc. Sachs, 100 cmc. Comet, etc... Personnellement, la grande habitude du kick ne nous fait pas préférer cette solution. Peut-être en est-il différemment pour des néophytes ?

Les départs sont très faciles, et dès que le moteur tourne, on est agréablement surpris par l'efficacité du silencieux.

★



A n'importe quel régime, le moteur n'est jamais bruyant, admission comme échappement étant remarquablement étudiés sous cet angle.

Mais la facilité de conduite, c'est évidemment autre chose. Et cet autre chose, c'est le « variateur continu » dont vous trouverez l'explication du fonctionnement par ailleurs, puisque nous nous bornons à nous placer sous le seul angle de l'utilisation, pour l'instant.

Notre commande d'embrayage, classiquement à la main gauche, est doublée d'une petite gachette qui bloque la poignée en position débrayée. Ceci correspondra au point mort d'une boîte de vitesses classique.

Pour démarrer, vous libérez cette gachette et vous embrayez, ces deux manœuvres pouvant se faire simultanément et très aisément, vu la conception de la poignée d'embrayage.

L'embrayage est doux et progressif, si vous mettez peu de gaz. Si vous emballez un peu trop votre moteur, par contre, l'embrayage devient plus sec et assez dur à manœuvrer. Ceci tient à la conception même du variateur de vitesse, et il vaut mieux embrayer sans trop mettre de gaz. De même, à 25-30 kmh, il vous est impossible de débrayer, mais pour peu que la vitesse retombe vers 10 kmh, votre embrayage retrouve plus de douceur.

D'ailleurs, pour le conducteur qui éprouverait au début quelque difficulté à embrayer en douceur, nous proposons la solution suivante. Votre moteur tournant au ralenti, vous débrayez. Puis vous augmentez un peu les gaz. Vous sentirez alors votre levier d'embrayage se durcir sous votre main. Ne modifiez pas votre pression sur le levier d'embrayage et continuez à ouvrir les gaz. Vous sentirez alors votre embrayage « embrayer seul »... et vous serez parti en douceur.

★

Une fois embrayé, vous conduisez votre scooter comme s'il était propulsé par un moteur monovitesse, alors qu'il n'en est rien, le variateur donnant une infinité de rapports de vitesses, allant de 34 % pour le plus petit rapport, à 100 %, cas du plus grand rapport.

Il est d'ailleurs curieux d'entendre le moteur fonctionner toujours sensiblement vers le même régime, un régime où le moteur tourne bien rond. Notons qu'au son, et comparativement à un moteur classique, on a l'impression de conduire un moteur dont l'embrayage patinerait constamment.

★

Ainsi notre variateur apparaît comme étant doublement bénéfique : il dégage le jeune conducteur, la jeune femme, etc., de la hantise du changement de vitesses, et il fait en outre fonctionner le moteur dans une plage de régime où il ne fatigue pas, ce qu'un conducteur inexpérimenté impose souvent aux moteurs de faibles cylindrées. Ce régime est d'ailleurs assez rapide, ce qui prouve bien qu'il n'y a aucun inconvénient à faire tourner constamment assez vite un moteur bien conçu et bien réalisé.

★

Ainsi, nos organes de commandes sont réduits à : une poignée tournante des gaz, un levier de frein avant, un levier d'embrayage et une pédale au pied de frein arrière.

SILENCIEUX ET PROPRE

Nous avons déjà dit que le Manurhin est très silencieux. Les gaz d'échappement sont dirigés dans un vaste silencieux formant un coude à angle droit. Le silencieux est démontable, ce qui est un avantage, particulièrement pour un 2 temps, lors du décalaminage de celui-ci.

Le bruit à l'échappement est de 76 phones à 10 mètres, alors que notre Préfecture de Police autorise un maximum de 95 phones. Nous avons donc une belle marge, et nul doute que le Manurhin ne soit bientôt cité en exemple à ce sujet.

A l'admission, nous trouvons un manchon en caoutchouc qui relie le carburateur à une chambre de tranquillisation solidaire du capotage recouvrant cylindre et culasse (le moteur étant refroidi par turbine). Très bon silence d'admission.

★

A tout cela ajoutons l'absence de pignons de boîte de vitesses, toujours un peu bruyants, de même que le remplacement de la transmission primaire classique, à pignons ou à chaîne, par une courroie, évidemment beaucoup plus silencieuse.

★

Autre qualité importante pour un scooter, le Manurhin est propre et d'un entretien facile.

Le carénage très enveloppant protège très bien, et le marche-pied, ainsi que le tablier, sont bien dessinés et donnent une certaine liberté de mouvement, même pour un grand pilote.

L'accessibilité à la bougie et au carburateur est bonne, grâce à une petite trappe frontale. Accès au réservoir d'essence et au coffre à outils en basculant vers l'avant le siège du pilote, siège d'ailleurs qui peut être verrouillé à clé, la même clé servant également pour l'antivol de direction Neiman.

UN MOTEUR SANS PRETENTION SPORTIVE

DKW sait faire des moteurs à haut rendement, elle l'a prouvé et le prouve encore avec ses modèles compétition.

Mais pour un scooter qui est typiquement un engin utilitaire, DKW a su faire un moteur tranquille, sans doute à courbe de puissance assez plate, au couple le plus constant possible.

Nous écrivons « sans doute », parce qu'avec le variateur continu, il n'est guère facile de se faire une idée très exacte de la personnalité du moteur.

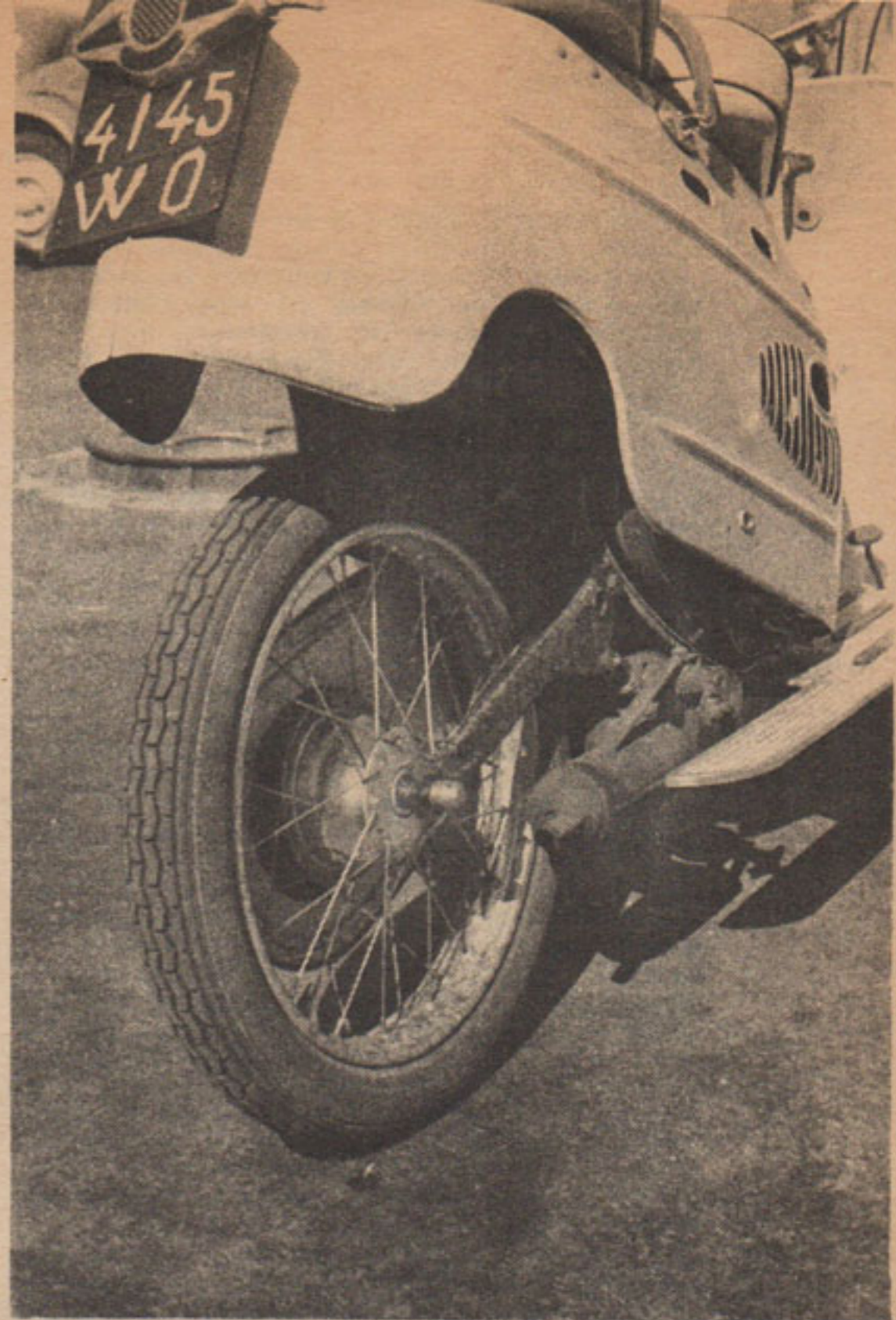
En outre, ce variateur impose une conduite « standard ». Impossible de tricher sur quoi que ce soit, il faut vous en remettre entièrement à l'automatisme du mécanisme.

Avant de passer à nos résultats chiffrés, remarquons simplement que le moteur répond bien, qu'il fonctionne très régulièrement, qu'il est souple (mais ici encore, comment partager cette souplesse entre le moteur et le variateur ?).

Pour un 75 cmc., il permet de bonnes performances, principalement en duo, sur le plat, comme en côte, où nous avons été agréablement surpris, car notre côte, rappelons-le, possède un passage à 11 % et nous l'abandonons, départ arrêté, dans du 8 %.

A 2 (85 + 55 kg) : 52" moy. 24,2 kmh
Pilote 85 kg : 42" 1/5, moy. 29,85 kmh
Pilote 55 kg : 38" 2/5, moy. 32,8 kmh

La performance réalisée à deux est donc comparativement la plus intéressante. Avouons que la tenue en côte de ce petit 75 cmc. est étonnante. Toujours à deux (mais cette fois 85 + 65 kg) des côtes de



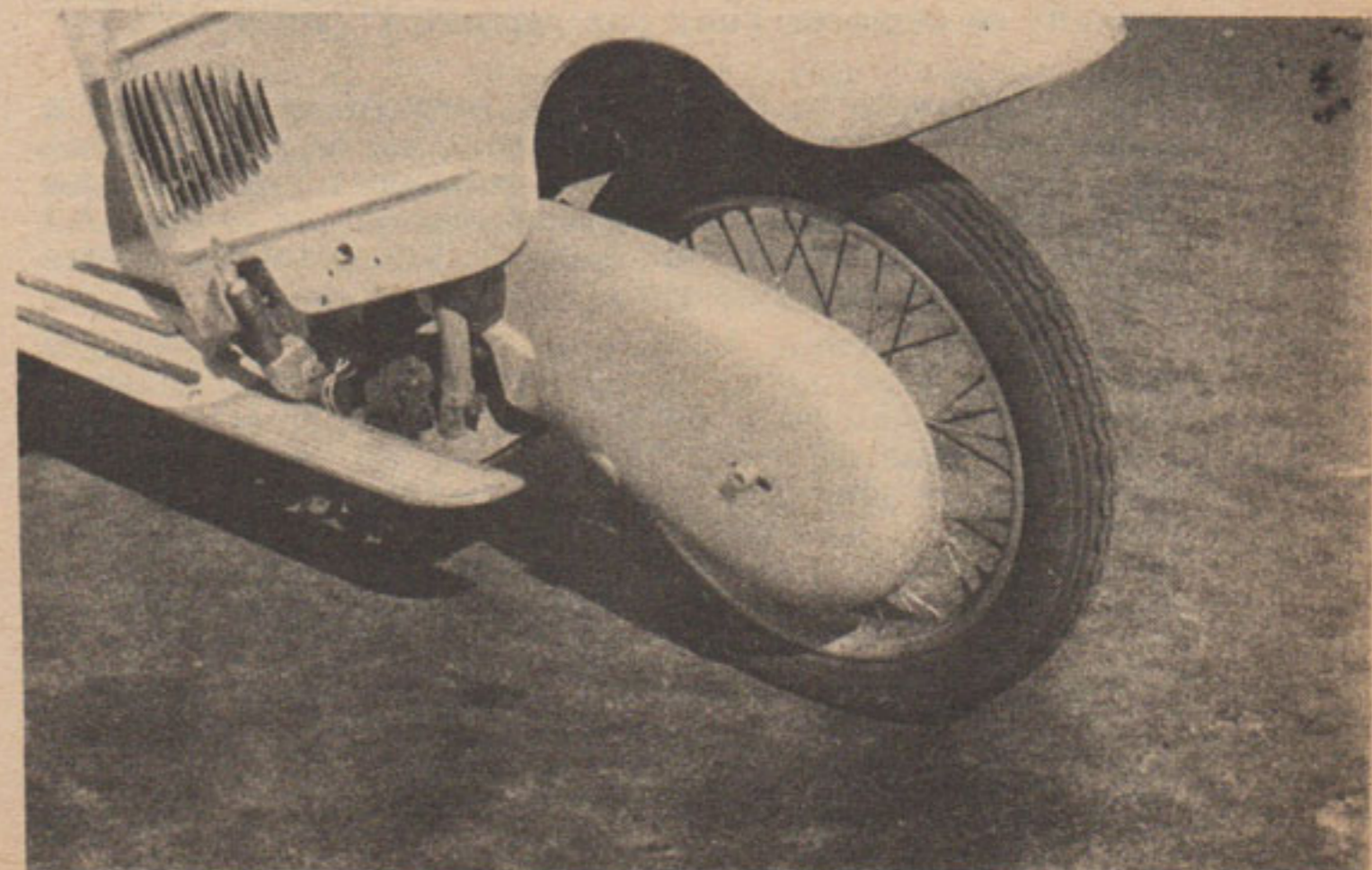
6 à 8 % sont gravies, en étant lancé, aux environs de 45 kmh, et avec constamment cette heureuse impression — pour qui écoute tourner son moteur — que celui-ci ne fatigue nullement. Enfin, poursuivant notre expérience plus loin, nous avons démarré, à plusieurs reprises, dans une côte à 13 % !... toujours avec une charge de 150 kg au minimum. Et ces démarrages, grâce au variateur, se firent sans difficultés !

★

Les accélérations sont bonnes, mais il est un fait qu'une première, ou plus exactement la plus grande démultiplication possible étant à 34 % de la plus petite démultiplication (cas de la 4^e) nous avons donc un rapport de démarrage plutôt long. Toutefois, dans les premières centaines de mètres, les chiffres sont bons (en regard de la cylindrée) et ceci s'explique par l'absence de temps mort que l'on a en changeant de vitesse, mais également et surtout par le fait que lors de la modification constante de régime durant l'accélération, grâce à la boîte « pensante » on a toujours le rapport de démultiplication le mieux adapté départ arrêté :

100 mètres en	11" 2/5, moy.	31,6 kmh.
200 »	18" »	40 kmh
300 »	24" 1/5 »	44,6 kmh
400 »	30" »	48 kmh
500 »	35" 3/5 »	50,5 kmh
1.000 »	1'03" »	57,1 kmh

La coque arrière étant soulevée, nous pouvons mieux voir le carter étanche de chaîne secondaire, ainsi que le bras de suspension arrière oscillante qui fait travailler un bloc de caoutchouc.



Passons maintenant à la vitesse du Manurhin.

Le constructeur a, rappelons-le, sciemment freiné la vitesse de son véhicule, pour lui conserver un maximum de souplesse, et ne pas effrayer certaines couches de clientèles pour qui on redoute les excès de vitesse.

Le maximum s'est situé à 61 kmh assis, soit 5.080 t/m environ, en considérant que le variateur est bien à sa plus petite démultiplication possible. En position effacée, 66 kmh (5.500 t/m).

La puissance du moteur, 3 CV à 5.000 t/m, est donc pleinement utilisée, le couple maximum, 0,47 mkg, se situant pour sa part à 4.250 t/m (on a alors 2,8 CV, donc une variation de puissance minime sur ces 750 t/m).

Quant à la vitesse de croisière, elle se situe aux environs de 55 kmh, seul comme à deux, car dans ce dernier cas, le maximum est de 59 kmh, soit très près du maximum solo.

Mais où le scooter Manurhin nous a encore étonné, c'est lorsque nous avons essayé la vitesse minimum. Gaz coupés complètement, la main n'étant même plus sur la poignée tournante, la vitesse se stabilise autour de... 3-4 kmh, soit 700 à 900 t/m environ. A cette très basse vitesse, le moteur tourne encore comme une horloge, et presque sans bruit. Un peu de gaz et votre aiguille de compteur se met à grimper franchement.

L'impression de conduire un véhicule à moteur électrique !

UN SCOOTER SÛR

Lorsque l'on passe de la moto au scooter, il arrive fréquemment que dans les premiers instants on soit un peu dépaycé par l'extrême « mobilité » d'un scooter, due, en majeure partie, au petit diamètre des roues, au centre de gravité plus bas, à la roue avant moins chargée, etc...

Avec le Manurhin, ce dépaycement fut pratiquement inexistant, et il faut en trouver l'explication, certainement, dans l'emploi de jantes de 16 pouces.

Nos essais se sont déroulés par un temps épouvantable, sous cette pluie qui ne nous quitta guère dans la première quinzaine de juin.

En redescendant à fond notre côte d'essais, l'aiguille du compteur étant à 70-75 kmh, de violents coups de frein, sur le seul frein arrière, n'amèneront aucune dérobade du véhicule. Toujours sous la pluie, les virages furent pris en faisant râcler le marche-pied en toute quiétude. Secouer ce scooter d'avant en arrière et d'arrière en avant, toujours sur le mouillé, afin de juger des suspensions, n'affecte en rien sa « trace ».

La tenue de route est donc parfaite ! Quant à la suspension, intégrale, elle est bonne, peut-être un peu sèche à l'arrière, mais joue parfaitement son rôle, en solo, comme en duo. Les sièges, pour leur part, sont confortables. Toutefois il arrive de faire talonner sèchement la fourche avant.

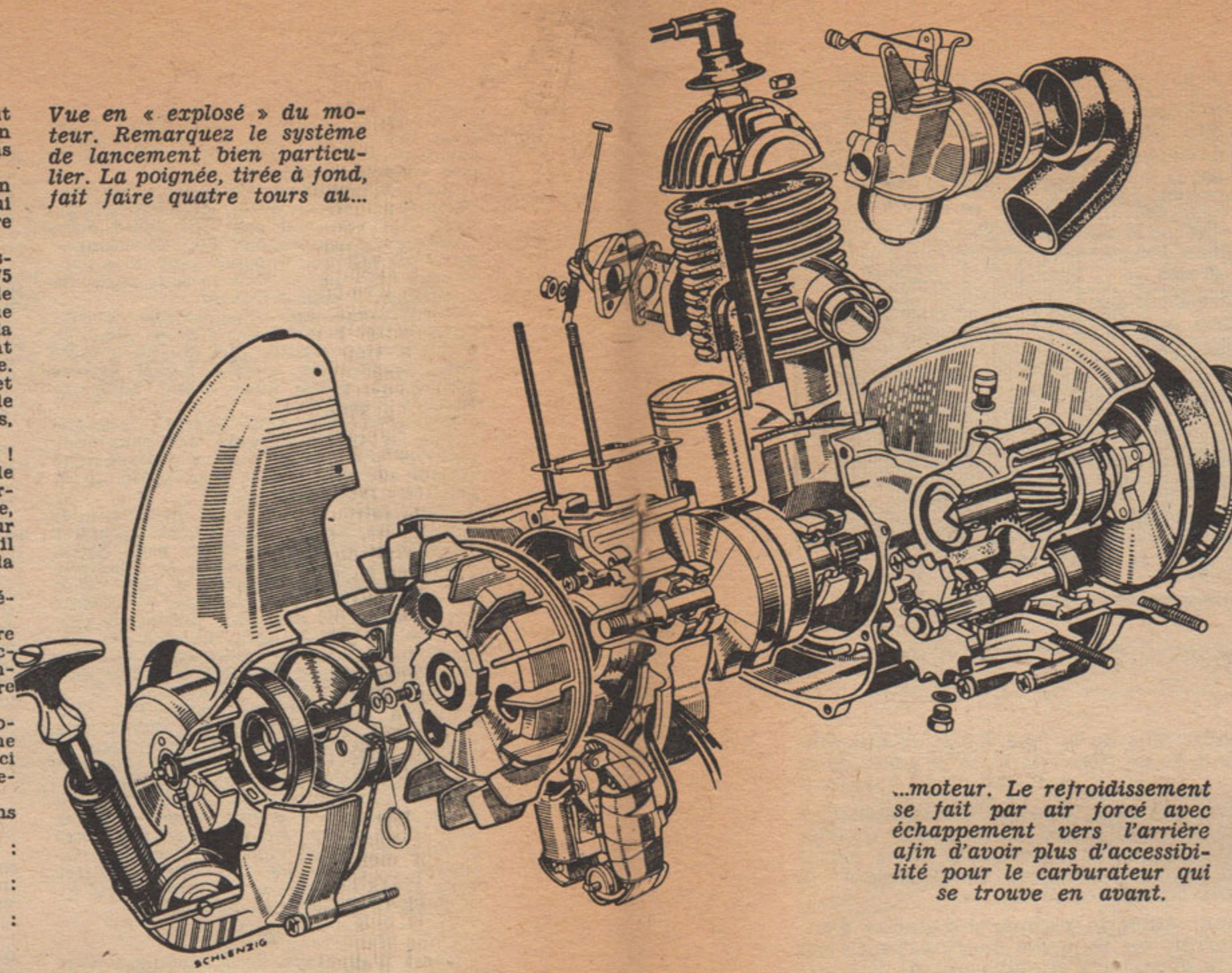
L'un des éléments principaux de la sécurité est certainement le freinage.

Sur le Manurhin, nous trouvons encore des tambours déportés, mais le constructeur a sagement mis un plus gros tambour à l'avant qu'à l'arrière (125 contre 105 mm).

Le freinage est bon, sans être exceptionnel, et nous reprocherons même une certaine dureté au frein avant. Celle-ci provient peut-être du faible bras de levier que donne la poignée.

De 50 kmh à l'arrêt complet, nous avons obtenu :
Frein avant seul : 12,2 m, décél. moy. : 7,9 m/s².
Frein arrière seul : 21,7 m, décél. moy. : 4,45 m/s².
Les deux freins : 11 m, décél. moy. : 8,75 m/s².

Vue en « explosé » du moteur. Remarquez le système de lancement bien particulier. La poignée, tirée à fond, fait faire quatre tours au...



VOTRE BUDGET PEU GREVE

Bien que nous n'ayons eu à notre disposition ce scooter que peu de temps et que nous n'ayons effectué que quelques centaines de kilomètres, le Manurhin inspire confiance sur le chapitre de la solidité. Au cours de nos essais, pas de boulons perdus, de petites attaches qui se cassent ou se dessoudent (et croyez-moi, cela nous arrive souvent, malheureusement), etc., etc...

Quel que soit le régime, en outre, aucune vibration (et les vibrations engendrent bien des déboires).

Outre son prix d'achat modique, en regard de la qualité que présente ce véhicule, le Manurhin ne semble pas réclamer de soins particuliers et constants. Mais dans les frais d'exploitation rentre évidemment en majeure partie la consommation.

Là encore, le Manurhin fait sensation ! Nous avons même pu réaliser une courbe de consommation étonnamment plate, ce qui est évidemment dû en grande partie à la présence du variateur de vitesse.

Toutefois, même à fond, position effacée, on n'atteint pas les 3 litres, tandis qu'en position normale — celle qui nous intéresse, on plafonne à 2 l 25 !

Jusqu'à 50 kmh, la consommation est inférieure à 2 litres. Nous savons que nous n'avons qu'un 75 cmc., mais bien des 49 cmc. consomment très nettement plus.

Et le réservoir de 6 litres nous donnera donc sensiblement une autonomie de 300 km.

EN CONCLUSION

Nous avons donc été très surpris — et agréablement surpris — par la qualité de ce petit scooter, et nous sommes d'autant plus à l'aise pour l'écrire, que sur le papier, nous n'étions guère emballés par un moteur de 75 cmc... destiné à trans-

porter deux personnes. Nous avons été séduits à tel point par les performances réalisées, qu'il nous semble assez difficile de vouloir limiter ce véhicule à la seule circulation urbaine. Ces performances et son aisance en côte, seul comme à deux, doivent lui assurer une égale diffusion dans les régions accidentées.

Nous avons assez énuméré, tout au long de cet article, les qualités de ce véhicule, et notamment la perfection de son variateur continu et les possibilités qu'il offre en côte, pour que nous attirions l'attention du constructeur sur ce qui nous a semblé être une petite imperfection. Nous voulons parler des commandes à main du guidon. D'une part, elles offrent de trop petits bras de levier, d'où des commandes assez dures et en outre, étant en acier embouti, elles risquent de blesser davantage les mains (quand celles-ci sont sur les poignées en caoutchouc) que des leviers en « coulé » (laiton ou alpac). Enfin, un freinage plus puissant ne pourrait être qu'un bien.

Nous n'hésitons pas à prédire un bel avenir au scooter Manurhin qui, dans l'histoire du scooter, doit marquer un tournant.

Nous avons déjà eu l'occasion, et nous le savons, de conduire d'une manière aussi optimiste, pour d'autres scooters, dont la carrière ne s'est pas révélée être ce qu'elle promettait.

Mais entre les prototypes où les véhicules de pré-séries que nous essayons, et les modèles de grande série livrés à la clientèle, il y avait une différence de réalisation... due à une recherche du prix de revient minimum.

Souhaitons, et nous en sommes persuadés, que Manurhin ne tombera pas dans ce travers... et alors, il faudra compter avec un nouveau « grand » en France.
C. R.

LA BOITE « PENSANTE » DU MANURHIN

La conception de la boîte de vitesses automatique et progressive est relativement simple. C'est d'ailleurs là un de ses attraits.

L'ESSENTIEL : 2 POULIES EXTENSIBLES

Cette boîte se compose essentiellement de deux poulies : une poulie motrice montée sur l'arbre-moteur du côté droit ; une poulie entraînée, montée sur l'arbre de transmission.

Dans les gorges de ces deux poulies court une courroie trapézoïdale cannelée intérieurement et inextensible. C'est la variation des diamètres d'enroulement de cette courroie dans les gorges des deux poulies qui modifie, en fait, les rapports de démultiplication.

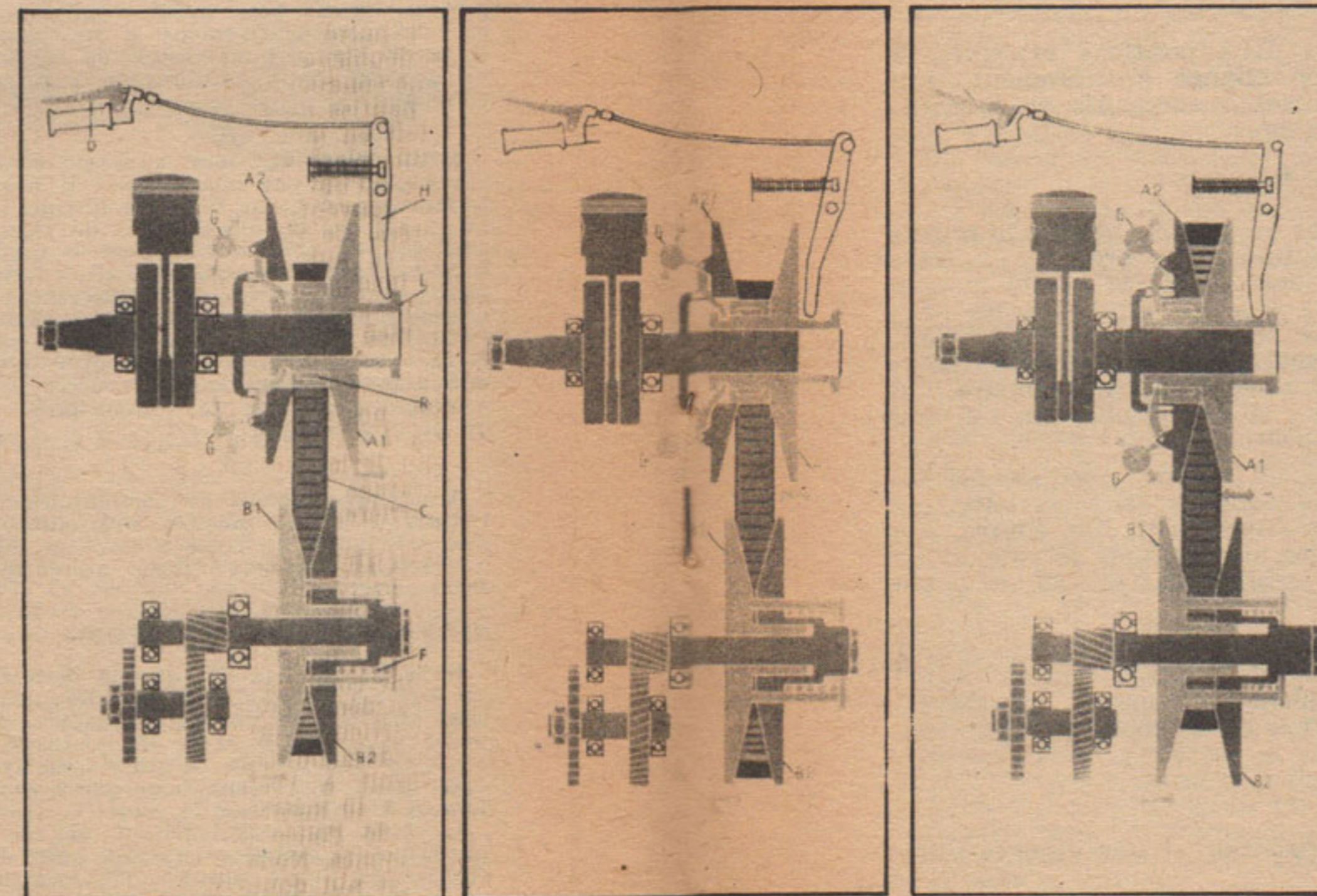
Comment cette variation peut-elle se produire ? Les deux poulies sont composées de deux joues tronconiques pouvant se déplacer l'une par rapport à l'autre.

Pour la poulie motrice, ce déplacement le long de la queue du vilebrequin (éloignement ou rapprochement) est déterminé par le régime de rotation du moteur. En effet, trois masselottes « G » sont placées sur la joue A 2 solidaire de l'arbre-moteur. Elles sont maintenues contre cette joue par des ressorts.

Cependant lorsque le moteur tourne, les masselottes « G », sous l'action de la force centrifuge, sont chassées vers le bord extérieur de la joue et par l'intermédiaire d'un petit bras de levier agissent sur un ergot solidaire de la seconde joue A 1. Cette action des masselottes rapproche alors la joue mobile A 1 de la joue A 2, repoussant la courroie vers l'extérieur et augmentant ainsi son diamètre d'enroulement dans la gorge de la poulie motrice.

Les deux joues composant la poulie entraînée sont, par

Le fonctionnement de la boîte « pensante » du Hobby, dont on trouvera l'explication dans ces pages et les pages suivantes (les lettres correspondent à celles du texte). De gauche à droite : position débrayée, au point mort ; la courroie court sur le...



POINT MORT

DÉMARRAGE

PLEINE VITESSE

...manchon de la poulie motrice - position de démarrage : les joues de la poulie motrice entrent en contact avec la courroie - position de pleine vitesse : les deux joues de la poulie motrice sont resserrées au maximum et celles de la poulie entraînée sont écartées.

contre, maintenues pressées l'une contre l'autre par un ressort « F » très exactement taré, de sorte que la courroie, sur cette seconde poulie, a toujours tendance à s'enrouler sur le bord externe de la gorge.

Mais quand, avec l'augmentation du régime-moteur, la courroie s'enroule sur un diamètre plus grand de la poulie motrice, étant inextensible, elle écarte les deux joues de la poulie entraînée, bandant un peu plus en même temps le ressort de pression.

UN EMBRAYAGE PARTICULIER

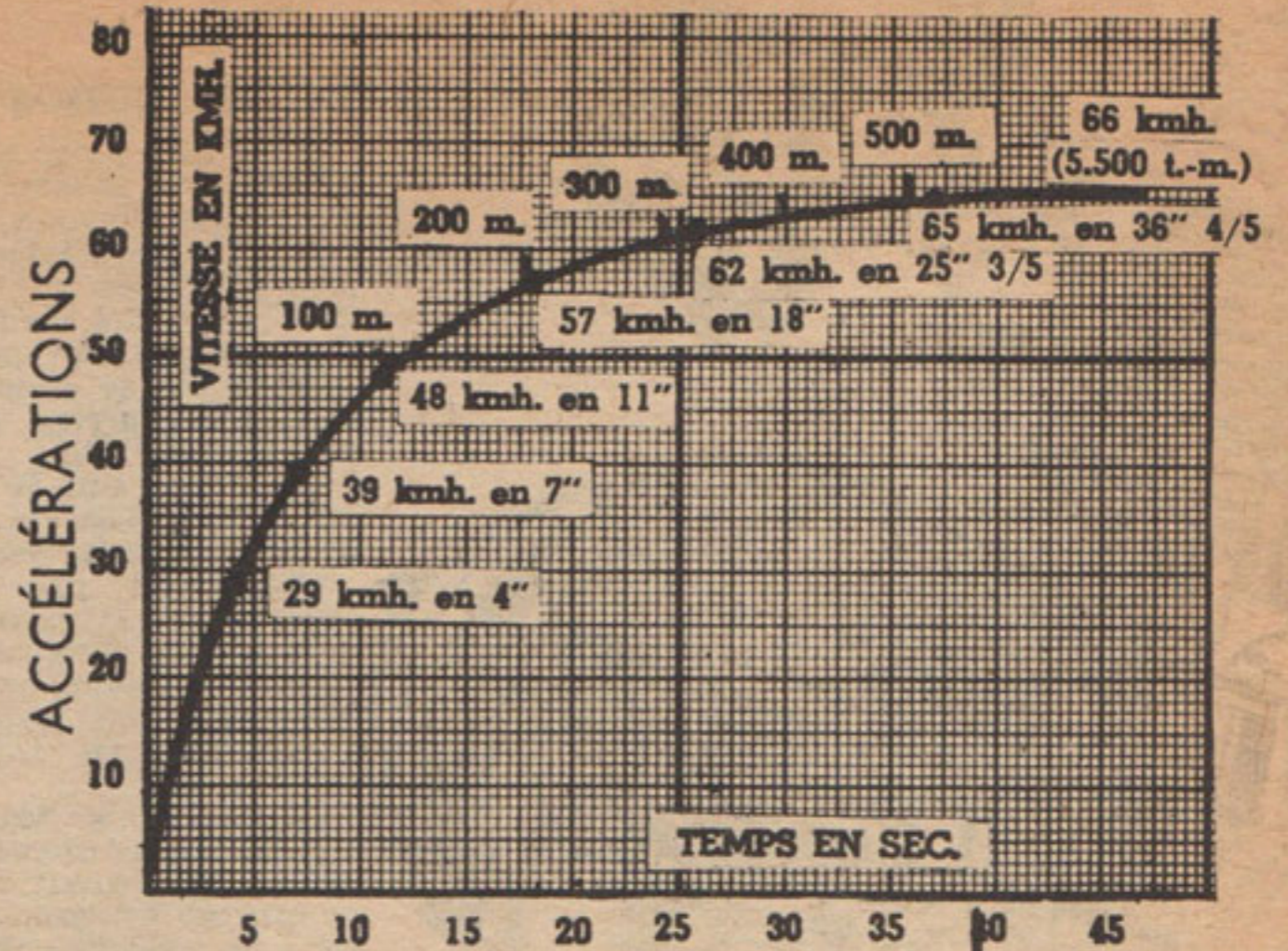
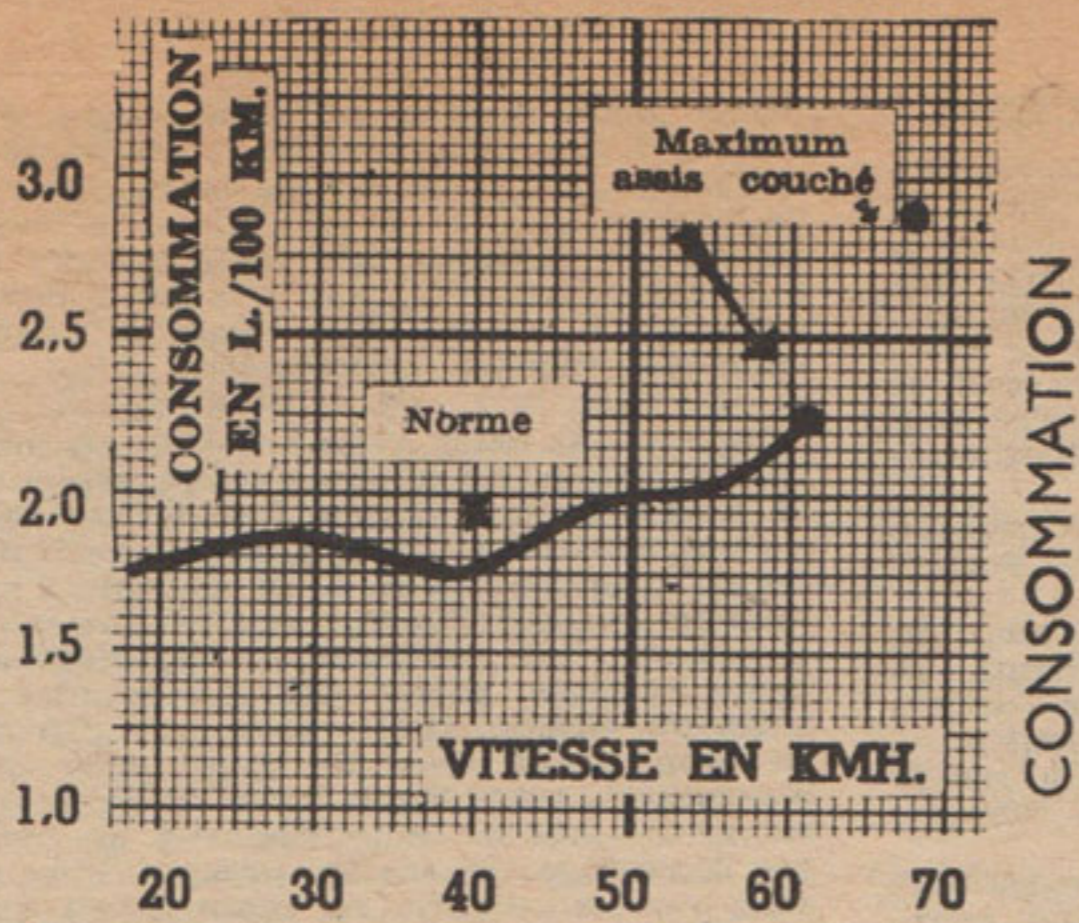
Nous compléterons la description de cette « boîte » bien particulière par la description d'un élément qui se substitue ici à l'embrayage classique.

Le levier classique, placé à gauche sur le guidon, commande, par l'intermédiaire d'un câble, une fourchette « H » qui agit sur l'ensemble mobile de la joue A 1 de la poulie motrice.

Pour débrayer, on appuie sur le levier classique et la fourchette écarte alors la joue A 1 de la joue A 2, de telle sorte que la courroie ne soit plus du tout en contact avec les joues de la poulie. Elle tombe alors dans le fond de la gorge où elle repose sur un manchon monté sur un roulement à aiguilles « R » et tournant fou sur l'arbre-moteur. La courroie n'est donc plus entraînée par le moteur.

Si l'on relâche doucement le levier d'embrayage, la pression de la fourchette sur la joue A 1 diminue ; cette joue tend alors — sous l'effet de la force centrifuge agissant sur les masselottes — à se rapprocher de la joue A 2. La courroie entre alors progressivement en contact avec les joues de la poulie et est entraînée, toujours progressivement, par la rotation du moteur.

Voilà le système (très spécial) d'embrayage du scooter (suite page 930)



NOS COURBES

(SUITE DE LA PAGE PRÉCÉDENTE)

Manurhin qui s'apparente beaucoup plus à un verrouillage d'une vitesse à partir d'un point mort qu'à un classique embrayage.

Notons ici que l'embrayage se fera d'autant plus progressivement que le moteur, au point mort, tournera plus lentement. En effet, si le moteur tourne plus vite, la force de rappel — due à la force centrifuge — de la joue A1 vers la joue A2 sera plus grande (variant avec le carré du régime), donc l'embrayage sera plus « sec ».

FONCTIONNEMENT DE LA BOÎTE " PENSANTE "

LE POINT MORT

Notre description du système d'embrayage nous indique déjà le fonctionnement de la boîte au point mort. Le levier d'embrayage étant « serré », nous avons vu en effet que la courroie tombait au fond de la poulie motrice, sur un manchon tournant fou sur l'arbre-moteur. Dans ces conditions, le moteur, quel que soit son régime, n'entraîne pas la courroie.

Par contre, quand le moteur tourne, les masselottes (chassées vers l'extérieur) et leur système de levier, tendent à rapprocher la joue A1 de la joue A2. Mais cette « tentative » est — dans ce cas — compensée par l'action de la fourchette de débrayage qui maintient les deux joues séparées l'une de l'autre.

Ceci est important au point de vue de la conduite du scooter, car si l'on relâche trop brutalement la manette d'embrayage alors que le moteur tourne à un régime élevé, l'embrayage se fait de façon assez sèche (ainsi que nous l'avons dit) et il faudrait pouvoir agir avec douceur sur le levier d'embrayage pour éviter des départs trop brutaux lorsque le moteur tourne à un régime élevé. Ou bien, plus simplement, démarrer avec peu de gaz.

EN PRISE

Dès que le moteur est embrayé que se passe-t-il ?

Au démarrage, le moteur tourne au ralenti et la force centrifuge des masselottes suffit seulement pour rapprocher les deux joues de la poulie motrice, de sorte que la courroie entre en contact avec elles et soit entraînée par elles.

A ce moment, la courroie tourne donc au fond de la gorge de la poulie motrice et, donc, à l'extérieur de celle de la poulie entraînée. Dans cette position, le rapport de démultiplication est maximum : c'est la « première » d'une boîte de vitesses normale.

Par la suite, au fur et à mesure que l'on ouvre les gaz, que le régime s'élève, la force centrifuge des masselottes augmente et leur action sur la joue A1 de la poulie motrice devient plus importante. Cette joue tend donc à

se rapprocher toujours plus de la joue A2 et la courroie, pressée entre les deux joues, remonte dans la gorge de la poulie motrice.

Or, nous avons vu que cette courroie est inextensible. Lorsqu'elle remonte dans la gorge de la poulie motrice elle exerce donc une pression sur les joues de la poulie entraînée, pression qui, surmontant partiellement la résistance du ressort écarte ces joues.

Ainsi, avec l'augmentation du régime, le diamètre d'enroulement de la courroie sur la poulie motrice croît, alors qu'en conséquence le diamètre d'enroulement de la courroie sur la poulie entraînée diminue. Et ainsi le rapport de démultiplication est progressivement modifié, diminué (on tire donc plus long).

La démultiplication minimum (correspondant à la quatrième dans une boîte à 4 rapports) est atteinte lorsque la courroie trapézoïdale tourne sur le pourtour extérieur de la poulie motrice et dans le fond de la gorge de la poulie entraînée.

Bien entendu, entre ces deux positions extrêmes, le rapport de démultiplication change constamment, progressivement, et non par sauts successifs et brusques comme dans une boîte classique.

Si, par contre, en coupant les gaz, on abaisse le régime du moteur, le phénomène inverse se produit. La force centrifuge diminuant, la joue A1 de la poulie motrice est moins sollicitée vers la joue A2, alors que les deux joues de la poulie entraînée se rapprochent par la pression du ressort « F ». La courroie court sur un diamètre plus grand de la poulie entraînée, et sur un diamètre plus faible de la poulie motrice ; la démultiplication s'accroît cette fois : on « tire plus court ».

Ainsi, lors de la montée en régime, c'est essentiellement la force centrifuge agissant sur les masselottes qui modifie le rapport de démultiplication. Par contre, lors d'une baisse de régime, cette modification de rapport est surtout due au ressort de pression agissant sur la poulie entraînée.

ET SUR LA ROUTE

Voici donc le fonctionnement théorique et « disséqué » de la « boîte pensante » Uher du « Hobby ». Mais, comment se comporte-t-elle sur la route ?

SUR LE PLAT

Imaginons une route horizontale et une absence totale de vent.

Avec une moto classique, et un certain rapport étant enclenché, en ouvrant les gaz on accroît la charge du

MON NOUVEL "HOBBY"

(« Hobby », mot anglais signifiant cheval qui va l'amble, mais également « dada »... dans le sens de passion).

★
Dans une rédaction homogène, chacun ne travaille pas seul de son côté : nombreux sont les échanges de vue, les confrontations d'idées ou d'expériences. Mais ce qui est vrai d'une manière générale l'est encore plus lorsqu'il s'agit, pour l'un de nous, de relater l'essai d'une machine. Et quel que soit le rédacteur qui a rédigé et signé le compte-rendu d'essais, l'opinion émise, les considérations favorables ou critiques, sont, en général, le reflet non seulement de son opinion propre, mais de celle de la rédaction entière.

Néanmoins, il arrive parfois que l'un de nous tienne, parce que particulièrement frappé par une des caractéristiques de la machine essayée, à ajouter sur papier son petit « grain de sel ».

Et c'est aujourd'hui le cas avec le scooter « Hobby ».

Je dois avouer publiquement mon peu d'enthousiasme pour quelques vé-

hicules que je considère, personnellement, comme « mineurs » : il s'agit, comme s'en doutera tout véritable motocycliste habitué à d'assez grosses cylindrées, du cyclomoteur et du scooter.

Et, puisqu'il s'agit de ce dernier type d'engin motorisé, je reconnais que je me sens, en général, très mal à mon aise sur un scooter, n'arrivant pas à « faire corps » avec la machine. Et, par exemple, il m'est plus pénible d'aborder le virage terminant notre côte d'essais à 50-60 kmh en scooter, qu'à 80 kmh sur une bonne moto.

★
Ceci dit, et m'étant ainsi situé par rapport au scooter, il m'est d'autant plus agréable de faire l'apologie du « Hobby » Manurhin.

Et mon engouement pour ce petit engin ne vient pas de sa boîte de vitesses « pensante » (quel que soit le genre de véhicule auquel elle est appliquée, toute solution technique efficace et sortant des sentiers battus est toujours à même de « m'emballer ») il ne vient pas non plus des performances et caractéristiques de

son moteur, ou de sa simplicité de conduite.

C'est essentiellement la tenue de route du « Hobby », le sentiment de sécurité et de sûreté que l'on ressent dès que l'on a fait quelques tours en selle (surtout sous la pluie) qui m'ont particulièrement frappé.

On peut se permettre avec lui ce que l'on ne se permettrait pas avec un bon nombre de motos : tout ce qu'il ne faut pas faire sur sol mouillé, nous l'avons fait, et avec d'autant plus d'assurance que chaque nouvelle tentative se soldait par une nouvelle confirmation d'une tenue exceptionnelle, et surtout exceptionnelle pour un scooter.

D'où cela vient-il ? D'un bon centrage des masses, d'une chasse bien étudiée, l'utilisation de grandes roues ? Pour l'instant, « je ne veux pas le savoir ». Mais ce que je sais, c'est que le « Hobby » a su bel et bien me conquérir. Et si j'avais un véhicule à 2 roues à offrir à ma femme, c'est certainement celui-là que je lui offrirais.
J. B.

(SUITE DE LA PAGE PRÉCÉDENTE)

moteur ; on donne une puissance plus élevée que celle qui était absorbée par les diverses résistances (air, roulement, etc...). En conséquence, le régime croît et la vitesse de la moto croît dans les mêmes proportions, jusqu'à ce que les nouvelles résistances équilibrent la nouvelle force de traction que nous avons donnée à notre machine.

★
Avec le « Hobby », le phénomène est plus complexe. En donnant des gaz, en accroissant le régime du moteur, on modifie également la force centrifuge qui agit sur les masselottes : la démultiplication se trouve donc changée, « allongée » avons-nous déjà dit.

Donc, cette fois, en donnant des gaz, on accroît le régime du moteur, mais la vitesse de la moto n'est pas accrue dans les mêmes proportions, puisque la démultiplication change. Et, celle-ci « s'allongeant », l'accroissement de vitesse est finalement plus important que l'accroissement de régime (toujours jusqu'à l'équilibre : force de traction et résistances).

SUR UNE ROUTE ACCIDENTÉE

Roulant cette fois avec une ouverture constante des gaz, supposons que nous rencontrons une côte.

En raison des résistances plus grandes rencontrées par le scooter, le régime du moteur va tendre à diminuer. Mais dès qu'une légère baisse de régime va apparaître, la force centrifuge agissant sur les masselottes va immédiatement décroître. En conséquence, le ressort de pres-

sion va repousser l'une vers l'autre les deux joues de la poulie entraînée, entraînant donc un léger écartement de la poulie motrice. De nouveau, la démultiplication va se modifier, mais cette fois on « tirera plus court ». Et pour la nouvelle vitesse du scooter, en raison du nouveau rapport plus démultiplié, le moteur finalement, gardera son régime optimum, celui pour lequel — avec l'ouverture des gaz donnée — il donnera la force de traction nécessaire pour vaincre les résistances rencontrées.

UN PROBLÈME D'EQUILIBRE

Mais ce qu'il y a de magnifique dans toutes ces opérations, c'est qu'elles se mènent « intra-scooter ». Le pilote n'a à s'occuper de rien, sinon doser ses gaz : la « boîte pensante » agit pour lui.

Mais ce résultat si simple, il ne faut pas oublier qu'il n'a pu être obtenu que par des études et des essais très sévères, très serrés, et qui ont duré de longs mois. Il s'agissait finalement de réussir à équilibrer entre eux trois facteurs différents :

- le couple du moteur à ses différents régimes et à diverses ouvertures des gaz ;
- le tarage du ressort de pression des joues de la poulie entraînée ;
- le poids et les dimensions des masselottes qui conditionnent la force centrifuge obtenue aux différents régimes.

Mais le résultat est là, et pour l'utilisateur, c'est bien l'essentiel.
B.N. et J.B.

EFFETS DE LA FORCE CENTRIFUGE

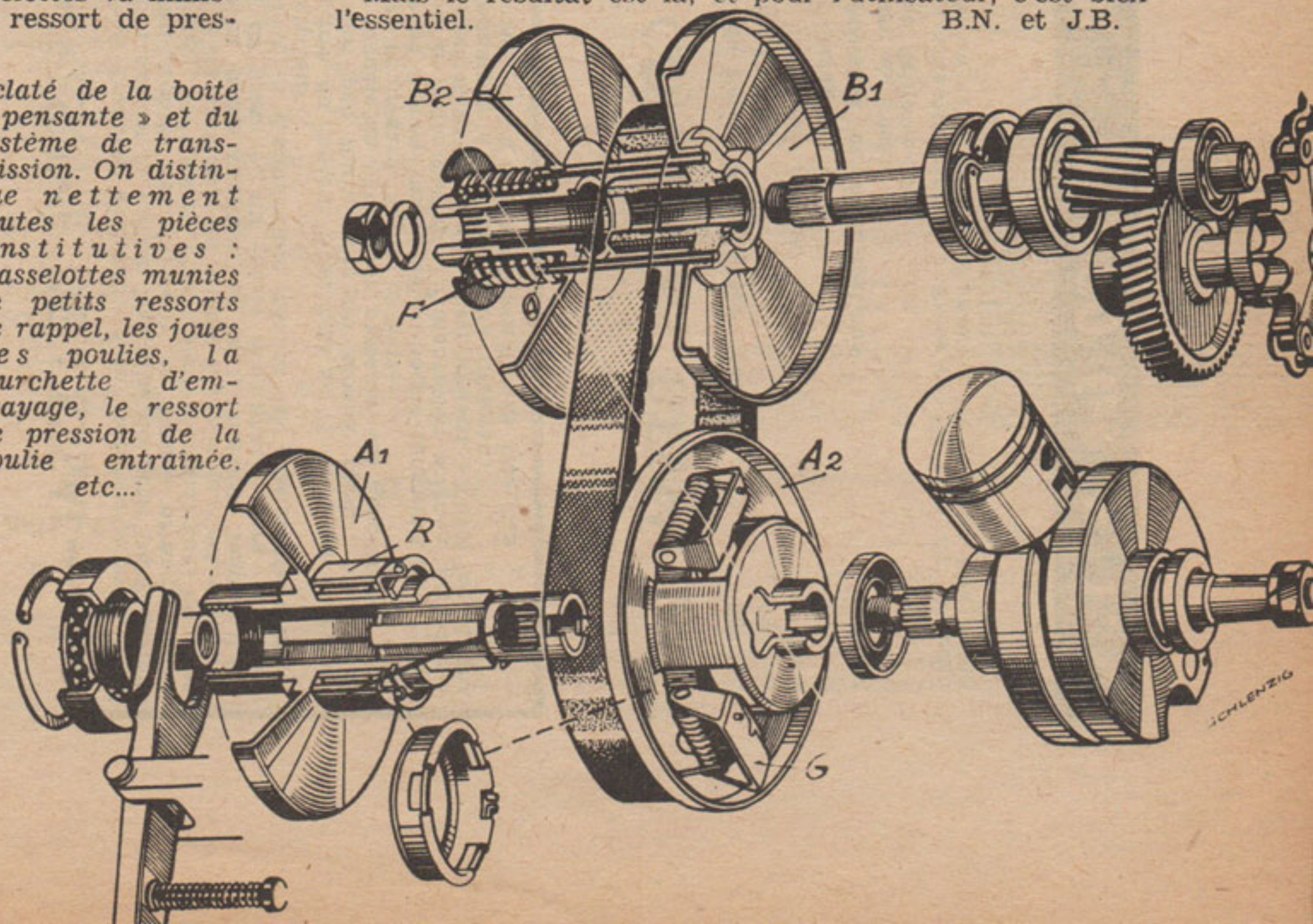
Sans entrer dans une explication théorique de la force centrifuge, nous donnerons juste quelques chiffres pour permettre de juger de son importance.

Dans le cas d'un volant magnétique de 15 cm de diamètre, une molécule de la jante subit, à 2.000 t.-m., une force centrifuge égale à 336 fois son poids. A 5.000 t.-m., elle sera égale à 2.100 fois son poids et à 7.000 t.-m., ce rapport sera de 4.110 (!).

Cela signifie qu'un cm³ de métal disposé sur cette jante et pesant sensiblement 7,5 grammes, subit, à 7.000 t.-m., une force centrifuge de 30,9 kg. (!).

Sans commentaires !

Eclaté de la boîte « pensante » et du système de transmission. On distingue nettement toutes les pièces constitutives : masselottes munies de petits ressorts de rappel, les joues des poulies, la fourchette d'embrayage, le ressort de pression de la poulie entraînée, etc...



FICHE D'ESSAI

Moto

revue

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Moteur deux temps, balayage Schnurle.
Alésage : 45 mm.
Course : 47 mm.
Cylindrée : 74 cmc.
Taux de compression : 6,3 à 6,5 à 1.
Puissance : 3 CV.
Régime correspondant : 5.000 t/m.
Couple maximum : 0,47 mkg à 4.250 t/m.

BOTTE DE VITESSES

Transmission primaire : variateur automatique par courroie, rapport allant de 1,93 à 1,51 à 1.
Démultiplication intermédiaire : 3,6 à 1 : pignons à taille oblique.
Transmission finale : chaîne 12,7 (16x56).
Démultiplication totale variant de 24,4 à 8,33 à 1.

PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION AR : oscillante (caoutchouc).
PNEUS : 2,50x16.

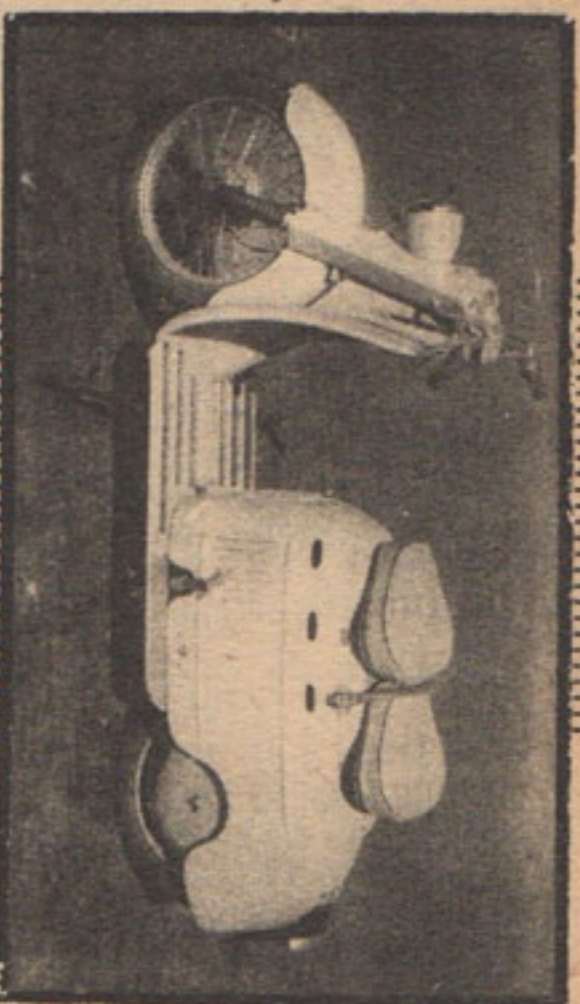
FREINS : AV : 125 mm.
AR : 105 mm.
RESERVOIR : 6,5 l., dont 1 litre de réserve.
POIDS : 80 kg.

REGLAGES - ENTRETIEN

AVANCE A L'ALLUMAGE : 2,7 mm.
BOUGIE : Bosch W 225 T1 ou Bernu 225/14 U2.
ECARTEMENT DES ELECTRODES : 0,4 à 0,5 mm.
CARBURATEUR : Bing 4/14/1.
GICLEUR PRINCIPAL : 84.
GICLEUR D'AIGUILLE : 2,17.
AIGUILLE : 3^e cran.
GRAISSAGE : Mélange à 4 % pendant et après rodage avec de l'huile moteur de SAE 40 ou 50.
PNEUS :
Solo AV : 1,3 kg. AR : 1,6 kg.
Duo AV : 1,3 kg. AR : 2 kg.
RODAGE :
35 kmh pendant les 100 premiers km.
45 kmh de 100 à 200 km.
Après 500 km, rodage terminé.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :	
Solo	Duo
61 kmh (5.080 t/m) assis	59 kmh (4.910 t/m)
66 kmh (5.500 t/m) couché	
Vitesse minimum : 3-4 kmh (700/900 t/m)	
Accélération :	
100 mètres départ arrêté :	11" 2/5 (31,6 kmh)
200 » » »	18" (40 kmh)
300 » » »	24" 1/5 (44,6 kmh)
400 » » »	30" (48 kmh)
500 » » »	35" 3/5 (50,5 kmh)
1.000 » » »	1'03" (57,1 kmh)
Epreuve de côte :	
350 m, pente moyenne 8,7 %, départ arrêté :	
Pilote 55 kg :	38" 2/5, moy. 32,8 kmh
Pilote 85 kg :	42" 1/5, moy. 29,8 kmh
A deux (85 + 55 kg) :	52" moy. 24,2 kmh
Freinage (50 kmh, chrono) :	
Arrière seul :	21,7 m, décél. moy. 4,45 m/s ²
Avant seul :	12,2 m, décél. moy. 7,9 m/s ²
Les deux :	11 m, décél. moy. 8,7 m/s ²



SCOOTER MANURHIN

RESUME DE L'ESSAI

Le marché français s'enrichit d'un nouveau scooter avec le Manurhin qui est la version française du petit DKW Hobby. Ce nouveau scooter démocratique se signale principalement par une boîte de vitesses absolument automatique, obtenue au moyen d'un variateur de vitesse à courroie. Ceci constitue auprès de la jeune clientèle, et de la clientèle féminine un argument de poids et un pilote expérimenté sera vite saisi d'étonnement et d'admiration devant les possibilités offertes par ce variateur.

La cylindrée du moteur n'est que de 75 cmc., les constructeurs n'ayant pas voulu faire un scooter rapide, mais l'apaisante, en regard de la cylindrée.

Freinage et suspensions dans la bonne moyenne, sans plus, mais tenue de route parfaite. Présentation soignée, protection efficace, équipement complet, comprenant antivol de direction et fermeture à clé du coffre (Nelman).

Prix d'achat et de revient kilométrique très bas.

CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait : 302 km
A la fin de l'essai : 742 km
Poids de l'essayeur habillé : 85 kg
Taille de l'essayeur : 1 m 75
Réglages spéciaux ou modifications : néant
Date et lieu de l'essai :
(Seine et Seine-et-Oise)
Conditions atmosphériques : Pression 746 mm de mercure.
Température 15°C. Humidité relative 93 %. Vent très faible.

PRIX : 99.500 frs + T. L.

ECHOS SPORTIFS

LE GRAND PRIX DE BELGIQUE

3^{me} épreuve du Championnat Mondial, le G.P. de Spa se disputera le 8 juillet prochain. Cinq épreuves sont inscrites au programme, car en plus des cylindrées habituelles 350, 500 et sidecars, nous assisterons cette année à 2 courses supplémentaires en 125 et en 250 cmc. Seulement, innovation qui ne sera peut-être pas du goût de tous les spectateurs, ces 2 dernières catégories prendront le départ ensemble, les organisateurs arguant que le nombre relativement faible de concurrents à prendre le départ dans ces deux cylindrées nuirait ainsi au spectacle.

Mais il n'en est pas moins vrai que sur ce incomparable circuit seront réunis cette année tous les grands as internationaux et il est probable que Spa verra la chute de nombreux records en même temps que de sévères explications entre les pilotes de toutes nationalités.

Nous attendons d'ailleurs avec une impatience non dissimulée le duel passionnant Guzzi, Gilera, MV, la rentrée de Duke donnant un accent tout particulier à cette confrontation avec la V8 et la MV de Surtees.

Spa 56 risquera d'être un Grand Prix à sensations, et les moyennes qui augmentent sans cesse atteindront sans aucun doute des valeurs fantastiques sur ce circuit rapide.

LE MC LEVALLOIS A FAIT BRILLER SES COULEURS AU 28^e BOL D'OR

Ce jeune club qui a pris naissance il y a à peine 2 ans présentait à ce 28^e Bol d'Or 4 coureurs : Obert et Fromont sur 250 cmc. NSU et Prigent et Bénard sur 250 Puch (toutes deux machines de série). Obert-Fromont firent premiers de leur catégorie, couvrant les 24 heures avec 367 tours, à la moyenne de 96,077 kmh, deuxième Prigent-Bénard qui, eux aussi, firent une très belle course et se classèrent deuxième.

Au classement général Obert-Fromont se placent 7^e et Bénard-Prigent 12^e, ces derniers ayant perdu au moins trois tours, crevant 15 minutes avant l'arrivée.

C'est un début encourageant cependant, tout à l'honneur des pilotes qui en sont à leur première grande course et aussi du club qui les a largement aidés.

CONCENTRATION A PANISSIERES

La 3^e Concentration Nationale Motocycliste de l'AM Panissières (Loire) aura lieu le 8 juillet 1956 et sera à nouveau, cette année, l'une des mieux primées de France. Les participants se verront attribuer pour près de 150.000 fr. de coupes (25 environ), et de nombreux autres prix en nature et souvenirs.

Tous les clubs affiliés à la FFM peuvent participer à cette concentration.

Un règlement, ainsi que tous autres renseignements, seront adressés sur demande à Mr Trottet A., secrétaire, Panissières (Loire).

CONCENTRATION DU MANS

Organisée par le CO Pontlieue :

1. Rouen MC ; 2. AM Nantes ; 3. MC Loir et Cher (Blois) ; 4. CO Billancourt.

FUTURS RECORDS NSU (SUITE)

Il est à peu près certain que Werner Haas, champion du Monde sur NSU en 250 cmc. en 1953 et 54, et en 1953 en 125 cmc., sera de l'expédition au Lac Salé, avec Herz et H.P. Muller, en vue de battre les records du monde de vitesse absolue.

Il est d'ailleurs intéressant de signaler que si, depuis fin 1954, Werner Haas a abandonné la course de vitesse, il est, par contre, devenu un spécialiste du « tout terrain », ayant remporté, en 250 cmc., (toujours sur NSU), les 3 épreuves disputées jusqu'ici pour le Championnat d'Allemagne de cette spécialité.

L'ACTIVITÉ SPORTIVE EN ALGERIE

Dernièrement se disputait le rallye de régularité Alger-Oran-Alger, représentant un parcours de 851 km. Ce rallye remporta un beau succès, puisqu'il réunit une soixantaine de participants, bien que le retour ait eu lieu sous une pluie battante. Voici quel fut le classement de cette épreuve :

Solos : 1. Gillet (AJS) ; 2. ex-æquo : Assante Robert, Assante Roland (Norton) ; Marinello ; 5. Radigois, etc...

Sides : 1. Castellanos (Norton) ; 2. de Tissandier (R. Gillet) ; 3. Erny (BSA) ; 4. Robin (Norton).

Classement par équipe : 1. Norton (Assante frères-Marinello) ; 2. Puch (Sanchez-Belkaci-Kassar) ; 3. Motobécane (Mas-Noisette-Ribès) ; 4. UT (Pascal-Ros-Mollnès).

Ce même jour, l'Union Motocycliste Oranaise avait organisé sa classique course de côte du Murdjadjo qui vit le triomphe des algérois, sauf toutefois en scooters. Fracès battit le record des 175 cmc. en 3'48" et des 250 cmc. en 3'38" 6/10.

Scooters : 1. Benhamou (Oran) Rumi, 4'32" 2/10 ; 2. Lloengard ; 3. Pastor, etc.

125 cmc. : 1. Mascaro (Alger) Puch, 4' 2" 2/10 ; 2. Petit ; 3. Perez, etc...

175 cmc. : 1. Fracès (Alger) Puch, 3'48" ; 2. Petit ; 3. Brick, etc...

250 cmc. : 1. Fracès (Aegr) Puch, 3'38" 6/10 ; 2. Cadène ; 3. Somja, etc...

350 cmc. : 1. Cianco (Alger) Norton, 3' 35" ; 2. Petrus ; 3. Garcia, etc...

500 cmc. : 1. Gøtz (Alger) BSA, 3'27" 5/10 ; 2. Ziane ; 3. Arrona, etc...

650 cmc. hors course : Capello (Oran).

Sidecars : 1. Coriat (Alger) 4'6" 9/10 ; 2. Cassar ; 3. Barcelo.

Nouvelle course de côte, cette fois à Bouzaréa. Grand Prix BP Energol.

Scooters : 1. Benhamo (Rumi) 2'7" 1/10 ; 2. Perez, etc...

125 cmc. : 1. Mascaro (Puch) 1'48" ; 2. Catania.

175 cmc. : 1. Mansali, 1'49" 8/10 ; 2. Garcia.

250 cmc. : 1. Fracès (Puch) 1'39" 5/10 ; 2. Debernadi.

350 cmc. : 1. Ciancio (Norton) 1'37" 4/10 ; 2. Fracès.

500 cmc. : 1. Ciancio, 1'37" 6/10 ; 2. Vétillard.

Sidecars : 1. Cassar (Norton) ; 2. Barcelo.

En vitesse pure, le circuit national de l'Harrach organisé par le MC Maison Car-

rée, fournit l'occasion aux débutants de prouver leur valeur. Sur ce circuit de 1,200 km on trouvait en plus des catégories ordinaires, 2 courses réservées aux cyclo-moteurs et scooters.

Cyclomoteurs : 1. El Djouzi ; 2. Isolla ; 3. Pietri.

Scooters : 1. Benhamou ; 2. Pacou ; 3. G. Pérez ; 4. Llorens, etc...

125 cmc. : 1. Mascaro (67,639 kmh) ; 2. L. Pérez ; 3. Eberlé ; 4. G. Pérez, etc...

175 cmc. : 1. Fracès (68,351 kmh) ; 2. Troncarelli ; 3. Mansali ; 4. De Rose, etc.

250 cmc. : Fracès, dans cette course, fut retardé sur ennuis mécaniques après avoir bouclé le meilleur tour à 75,103 kmh de moyenne.

1. Mascaro ; 2. G. Pérez ; 3. Debernardi (tous trois montaient des 175 cc) ; 4. Fracès, etc...

350 cmc. : 1. Régnier (75,941 kmh) ; 2. R. Gøtz ; 3. Vétillard ; 4. Garcia, etc...

500 cmc. : Lutte passionnante entre Gøtz et Régnier, ce dernier ayant effectué une sensationnelle remontée et terminant très près de Gøtz.

1. Gøtz (BSA Gold Star) 77,320 kmh ; 2. Régnier ; 3. Cianco ; 4. Vétillard, etc...

La course des sides fut arrêtée à la suite d'un accident survenu à l'équipage Barcelo-Rizzo, alors qu'il menait. Barcelo souffre d'un tassement de la colonne vertébrale qui le contraint maintenant à un repos forcé. Nos vœux de prompt rétablissement.

Malgré les troubles actuels, l'activité est tout de même assez grande. Encore une épreuve de régularité sur le parcours El-Biar-Cherchel et retour en 2 étapes. Epreuve motocycliste et automobile. Nous vous communiquons les résultats en ce qui concerne les 2 roues.

Catégorie « petites cylindrées » : 1. Laborde (Puch) ; 2. Bresson ; 3. Mlle Seiller ; 4. Radigois ; 5. Frapoli, etc...

Cat. « grosses cylindrées » : 1. Solivères (Triumph) ; 2. Gillet ; 3. Tordo ; 4. Atlani ; 5. Savall, etc...

Classement général motos : 1. Laborde ; 2. Bresson ; 3. Solivères ; 4. Gillet ; 5. Tordo, etc...

Classement par clubs : 1. Moto-Club El Biar ; 2. Touring-Club de France ; 3. MC d'Algérie.

Les prochaines épreuves qui auront lieu seront la course de côte de Chréa et le circuit de vitesse de El Biar (qualificatif pour le Championnat de France).

ANNULATIONS

TOULON

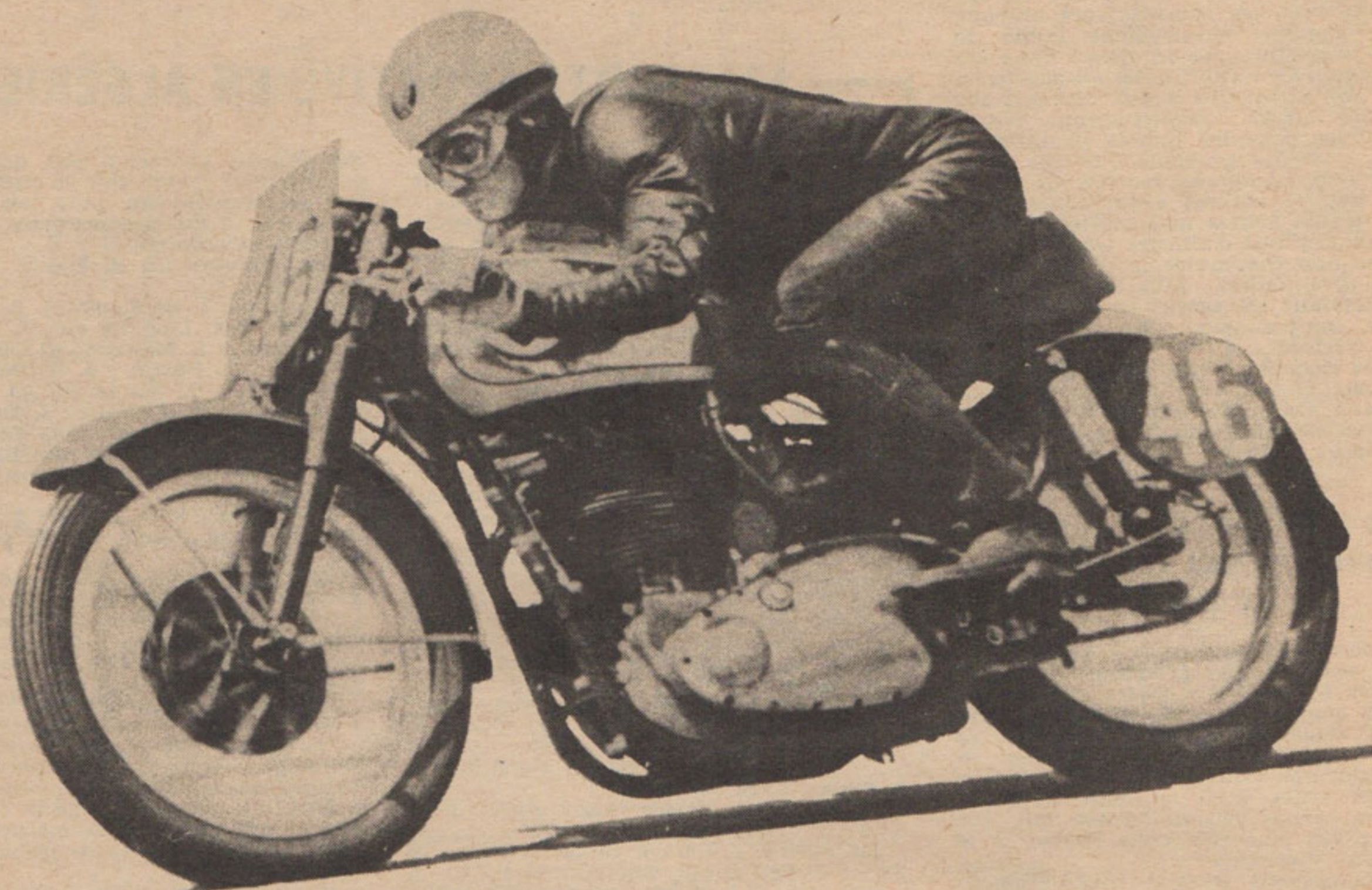
Le Comité de Direction du MC de Toulon a le regret d'informer tous les motocyclistes intéressés par la course de côte du Mont Faron qui devait se dérouler le 1^{er} juillet à Toulon, que cette épreuve est annulée, pour des raisons indépendantes de sa volonté.

PROVINS

Le Moto-Club Provinois qui prévoyait pour le 8 juillet son circuit de vitesse annuel, s'est vu dans l'obligation d'annuler cette épreuve, les pouvoirs publics n'ayant pas encore délivré l'autorisation nécessaire.

Encore une Victoire éclatante!

CLUBMENS T. T. A L'ILE DE MAN



350 cmc **PREMIER** POUR LA HUITIÈME
ANNÉE CONSECUTIVE

500 cmc **PREMIER** POUR LA TROISIÈME
ANNEE CONSÉCUTIVE

Faites confiance à **BSA**

QUOI DE NEUF ?

◆ 17.000 KM. EN VESPA

Tout récemment, le Vespa-Club de France accueillait Mr Mourier qui, au guidon de sa Vespa, a réalisé le raid Saïgon-Paris en 44 jours. Les 17.600 km du voyage représentent une performance digne d'éloges, si l'on tient compte d'un arrêt qui s'éleva à 11 jours. Mr Vaux, secrétaire général, avait délégué une escorte dès la Porte d'Italie, et c'est devant toute une assemblée que Mr Mourier évoqua les multiples péripéties de son voyage.

Il traversa notamment le Cambodge, la Thaïlande, la Nouvelle-Delhi, le Pakistan, l'Irak, la Jordanie, la Syrie, la Turquie, la Grèce, etc...

◆ PRODUCTION ITALIENNE

La production motocycliste italienne, toujours en plein essor pour les machines au-dessus de 125 cmc. et les cyclomoteurs, a enregistré une baisse sensible de la production pour les machines comprises entre 50 et 125 cmc. Nous indiquons d'ailleurs en plus des chiffres de 1955, les chiffres de l'année précédente (entre parenthèses) à titre de comparaison.

2 roues au-dessus de 125 cc : 230.000 (75.000).

Vélocycleurs et scooters jusqu'à 125 cc : 185.000 (330.000).

Cyclomoteurs jusqu'à 50 cc : 190.000 (180.000).

Utilitaires à 3 roues : 18.000 (20.000).

Utilitaires à 3 roues, en-dessous de 125 cc : 7.000 (5.000).

La production totale s'est donc élevée pour 1955 à 630.000 motocycles contre 600.000 en 1954.

◆ LA CIRCULATION SUR L'AUTOROUTE

L'autoroute de l'Ouest, cette grande voie d'accès pour l'ouest de Paris, est empruntée par un nombre croissant d'automobilistes et de motocyclistes.

L'an passé, le nombre des véhicules qui ont franchi le tunnel de St-Cloud s'est élevé à 11.958.000, soit une moyenne journalière de 32.719 passages (semaine 28.263, dimanches et jours fériés 47.580).

Malgré cette circulation qui s'est avérée supérieure à 1954, le nombre des accidents est en nette régression, puisque l'on a enregistré 643 accidents en 1954 (dont 468 matériels) contre 558 en 1955 (dont 411 matériels). Ceci est dû à la surveillance qui se renforce chaque année pour le plus grand bien des usagers.

Les services de police ont d'ailleurs dressé 1.974 contraventions l'année dernière, contre 1.635 seulement en 54 (donc une augmentation de 17 %). Parmi les 1.974 contraventions, on note le nombre effarant de 63 contraventions pour circulation à contre-sens !

◆ RAID LISBONNE-PARIS

Un télégramme du Moto-Club de Lisbonne avait demandé au Moto-Club de Paris d'accueillir à leur arrivée à Paris, le 21 mai, trois de leurs sociétaires faisant un raid de Lisbonne à Paris sur des scooters Heinkel 175 cmc. Il s'agissait de messieurs Antonio Rodrigues, Diniz Salgado, Ildo Marques.

Aussitôt, le Comité du Moto-Club de Paris décida d'organiser une réception des portugais au Pont de St Cloud. Une douzaine de motos et quelques voitures du club virent arriver à 20 h. exactement les trois scootéristes. Ils avaient couvert les 1.850 km du parcours en 27 h. 25 m., ce que le président du MCP certifia sur leurs carnets de route. Après avoir sablé le champagne, le MCP emmena ses invités fortement encadrés à travers Paris. La traversée du Bois de Boulogne, la montée de l'avenue Foch, les Champs Elysées donnèrent aux portugais un avant-goût des splendeurs de la capitale, qu'ils se proposaient de visiter pendant 2 jours. Après cette escale, les trois scooters repartirent pour Carlsruhe, où la maison Heinkel devait officiellement contrôler leur performance.

◆ LES SCOTT REVIENNENT...

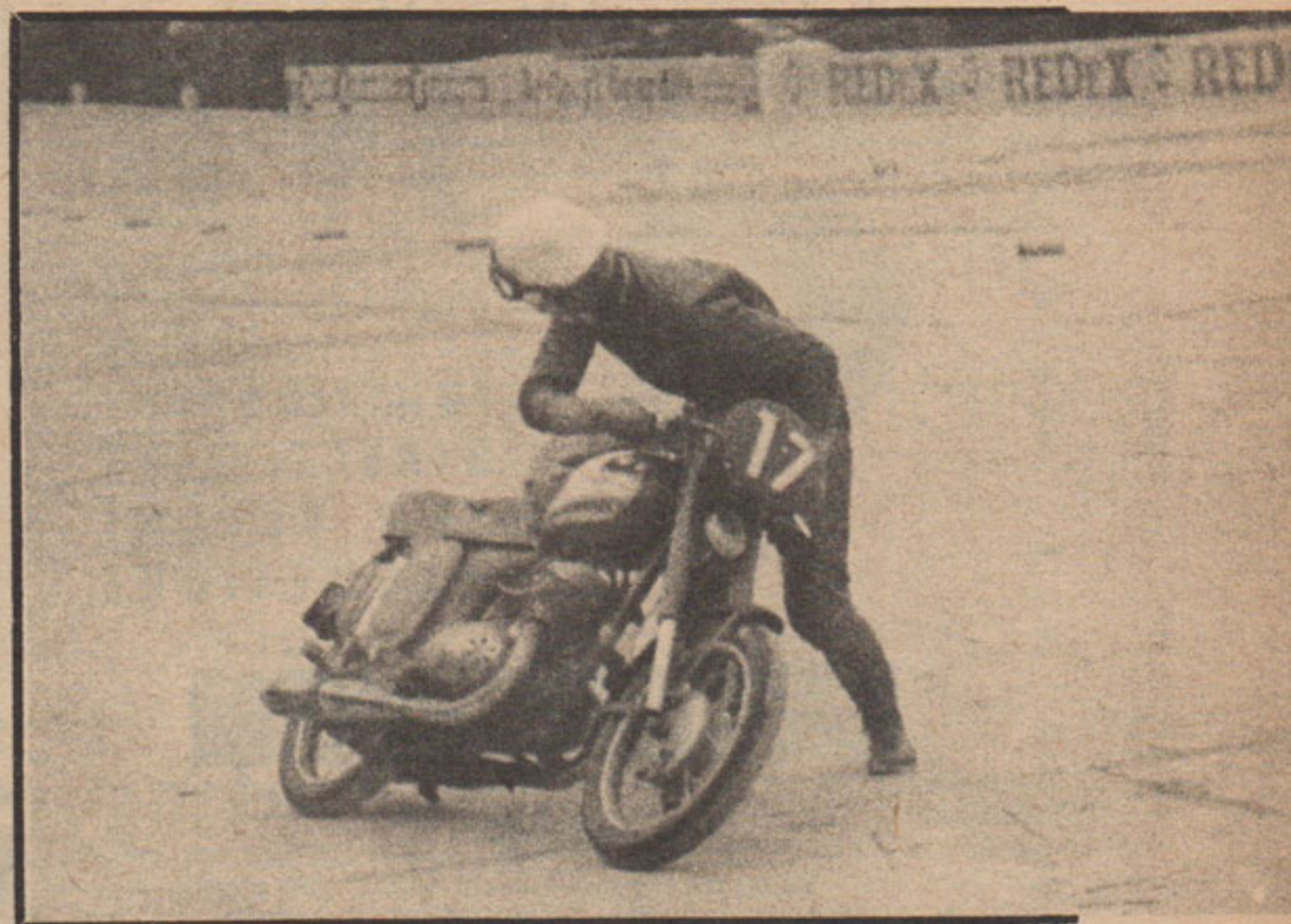
C'est une firme de Birmingham qui vient de reprendre en petite série la fabrication des fameuses Scott anglaises. La partie cycle a été remise au goût du jour avec fourche télescopique, suspension oscillante, moyeux freins, etc..., mais il est un détail qui demeure, il s'agit du réservoir carré fixé sous le tube supérieur du cadre, comme autrefois... mais oui ! Il existe deux versions en 500 et 600 cmc. vertical-twin, toutes deux à refroidissement liquide, boîte 3 vitesses donnant les rapports finals suivants : 4,18 - 5,5 et 8,9 à 1.

A la suite d'un court essai de la 600 cc effectué par notre confrère anglais « Motor Cycling », la première fut poussée aux environs de 48 kmh, et la seconde à 80 kmh. Vitesse maximum donnée : 136 kmh pour la 600 cmc

Le grand silence de fonctionnement procure en plus une conduite des plus reposantes.

◆ EMBOUTEILLAGES OUTRE-MANCHE

Il sévit actuellement en Angleterre une crise de la circulation qui s'avère d'ores et déjà bien délicate à résoudre.



Lors du dernier Bol d'Or, on pouvait remarquer qu'en repartant les pilotes tchèques inclinaient leurs machines, le moteur étant en marche, du côté de la cuve du carburateur, tout ceci pour éviter un encrassement des bougies, et, quand le moteur ronflait bien, la position verticale était reprise.

Les routes, en effet, ne répondent plus aux exigences de la circulation actuelle, et beaucoup d'usagers se plaignent des difficultés qu'ils éprouvent à dépasser les nombreux poids lourds, vu l'étroitesse des chaussées.

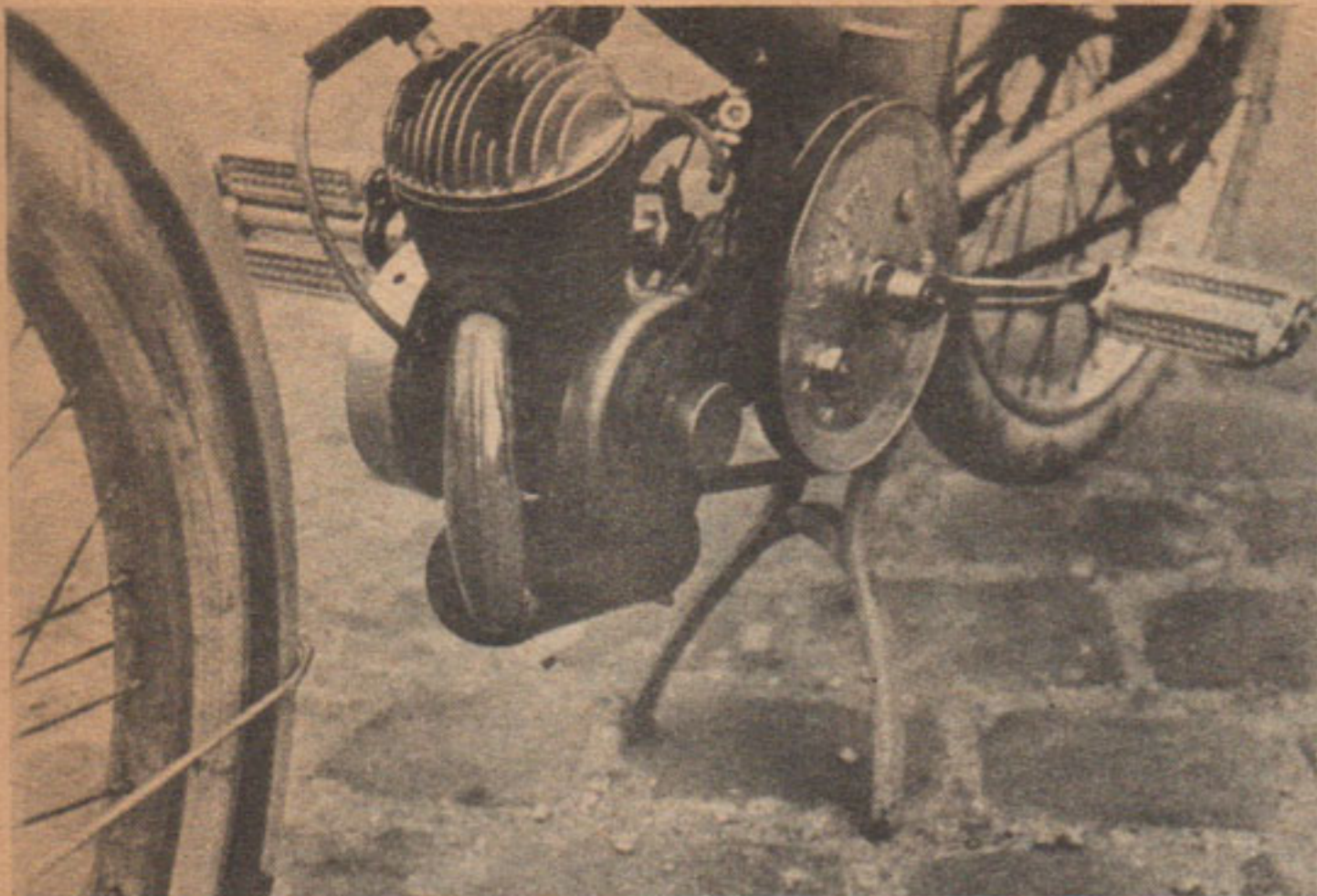
Le Parlement s'est saisi de l'affaire et va tenter de diminuer le nombre des gros porteurs en faisant transporter plus de marchandises par le rail. Mais d'autres difficultés surgissent, car les chemins de fer s'avèrent trop lents et trop coûteux pour une bonne rentabilité.

Il ne reste plus maintenant que les transports aériens. L'Angleterre devra sans doute s'y résoudre un jour.

◆ ATTENTION AUX PNEUS

La Suisse lutte de tous côtés contre les accidents; après la suppression des motifs de capot, la police a reçu de sévères instructions pour que tout automobiliste ou motocycliste roule avec des pneus en bon état. Déjà des vérifications sont entreprises, et les propriétaires de véhicules aux pneus usagés sont invités à les remplacer dans les 48 heures; s'ils refusent, l'agent est autorisé à retirer le permis de conduire jusqu'à leur remplacement.





UN NOUVEL EMBRAYAGE : LE MULTIMATIC

ÉQUIPE EN PARTIE
LA PRODUCTION
LAVALETTE

Dernièrement, Mr Vullierme, des Ateliers de Construction Lavalette, nous conviait aux usines de Saint-Ouen, pour nous présenter la dernière réalisation de leur bureau d'étude, l'embrayage Multimatic.

Avant de passer à la description de celui-ci, signalons que sa production commencera à partir de juillet en séries moyennes de préparation.

Mais cet embrayage ne supplante pas, loin de là, le modèle existant, et les deux types seront parallèlement produits, avec un léger avantage de prix pour le modèle le plus ancien.

Fait intéressant, ce nouvel embrayage pourra être monté sur les moteurs Lavalette actuellement en circulation, en remplacement du précédent type d'embrayage.

Enfin, Lavalette a voulu donner toute garantie à la clientèle, et avant de lancer la production en série, les prototypes furent essayés sur 15.000 km de circulation parisienne, ce qui représente un sérieux banc d'essai.

Au cours d'une rapide prise de contact, nous avons pu apprécier la qualité de cet embrayage automatique qui permet des départs arrêtés sans l'aide des pédales.

Ce nouvel embrayage automatique à fonctions séparées assure :

a) Le lancement progressif du moteur et son démarrage sans que soit nécessaire l'usage d'un décompresseur.

b) La rotation du moteur au ralenti sans qu'il y ait entraînement de la transmission.

c) L'embrayage automatique assurant le démarrage progressif du cycle.

d) Embrayage absolu sans glissement à partir d'un certain régime du moteur, de préférence celui pour lequel le couple est maximum.

e) Le débrayage automatique a un régime légèrement supérieur au régime de ralenti, débrayage évitant de caler le moteur lors d'un arrêt du cycle.

Ces différentes fonctions sont assurées par 3 types de masses :

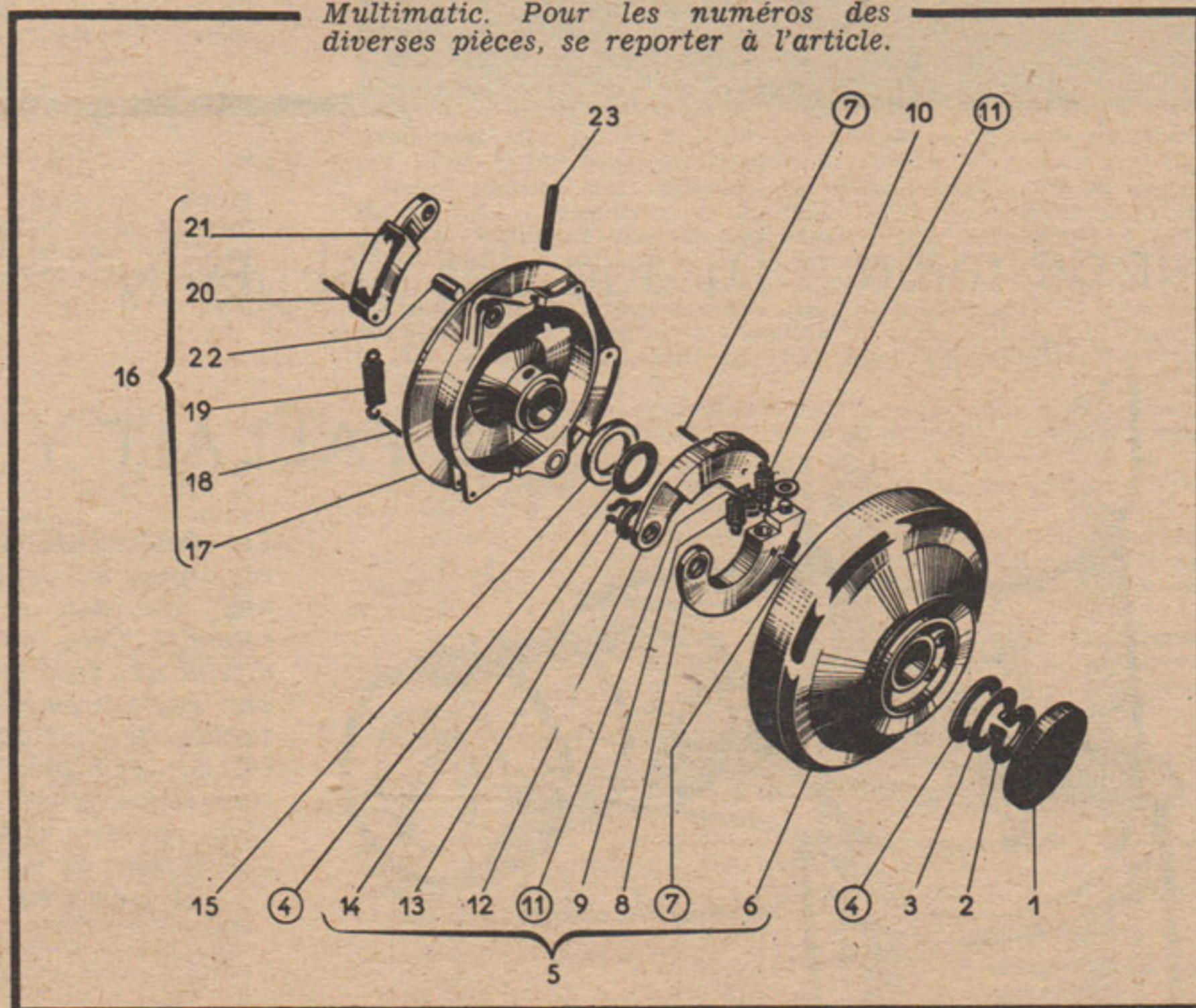
1° Masse de lancement (8), solidaire en rotation d'une poulie dont le régime est directement lié à la vitesse du cycle.

Cette masse est rappelée sur une butée par un ressort (10).

A partir d'une faible vitesse du cycle (de l'ordre de 6 à 7 kmh), la masse (8) vient au contact d'une cloche (17) solidaire du vilebrequin. Il y a alors entraînement progressif du moteur.

2° Deux masses (21) liées en rotation au vilebrequin sont rappelées par des ressorts (19), dont les caractéristiques sont telles que les masses viennent au contact d'une cloche (6) à partir d'un régime moteur légèrement supérieur au régime de ralenti. Cette cloche est solidaire du support

Vue en « éclaté » de l'embrayage Multimatic. Pour les numéros des diverses pièces, se reporter à l'article.

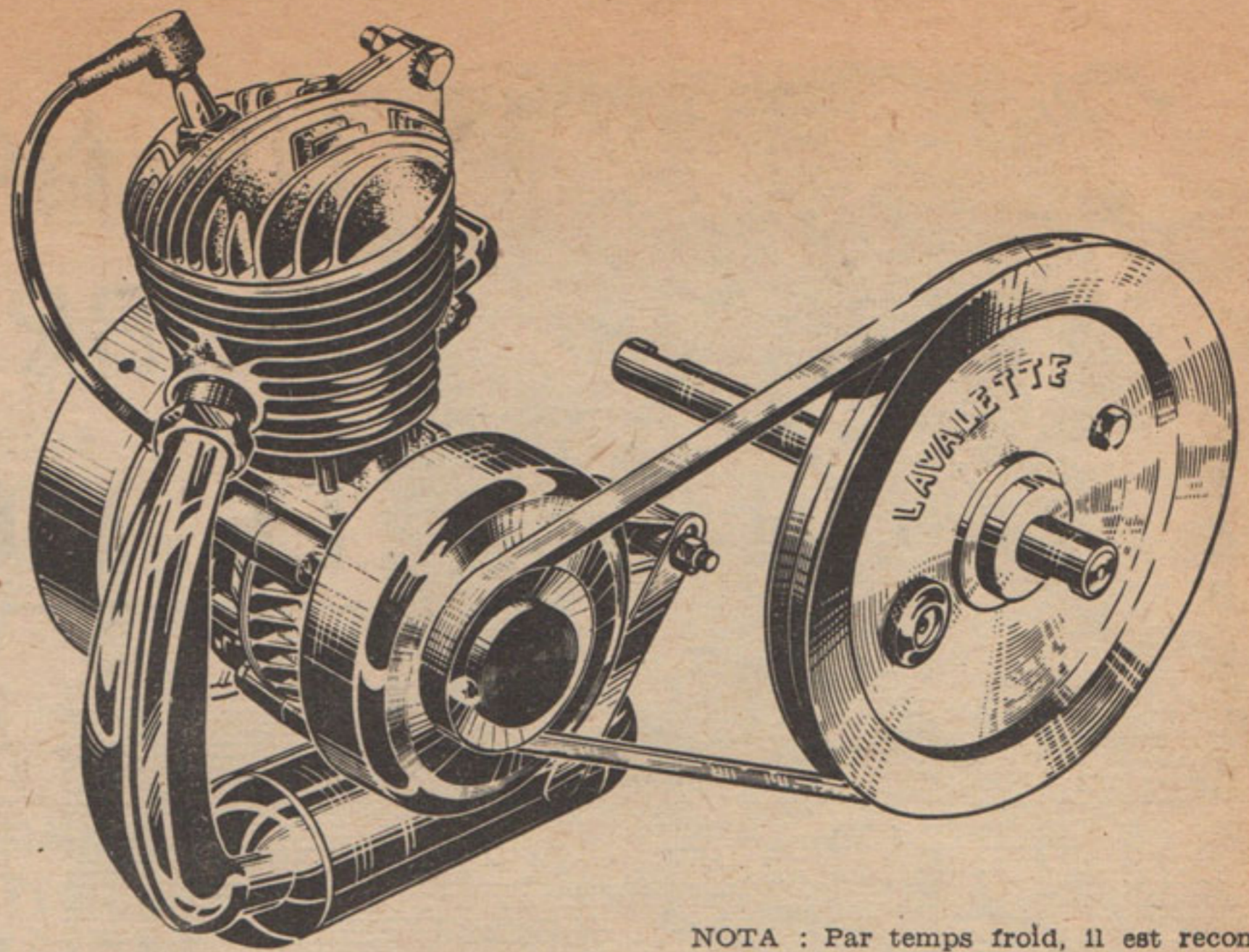


des masses (8) et (12) et d'une poulie à gorge, entraînant la poulie de pédalier au moyen d'une courroie trapézoïdale.

3° Une masse de verrouillage (12) vient renforcer l'action des masses (21) à partir d'une vitesse du cycle correspondant de par le rapport de démultiplication, au régime de couple maximum du moteur. La transmission du mouvement est alors assurée sans qu'il y ait glissement de l'embrayage.

FONCTIONNEMENT

a) *Lancement du moteur.* — Le moteur étant à l'arrêt, le démarrage s'effectue par lancement des pédales et de la transmission de montage connu : à partir d'une faible vitesse communiquée au cycle (6 à 7 kmh), la masse de lancement (8) entraîne par friction une cloche (17) solidaire du vilebrequin moteur.



NOTA : Par temps froid, il est recommandé de faire usage du dispositif de démarrage dont est pourvu le carburateur (volet de départ, starter).

b) *Le moteur ayant démarré,* l'usager a deux possibilités :

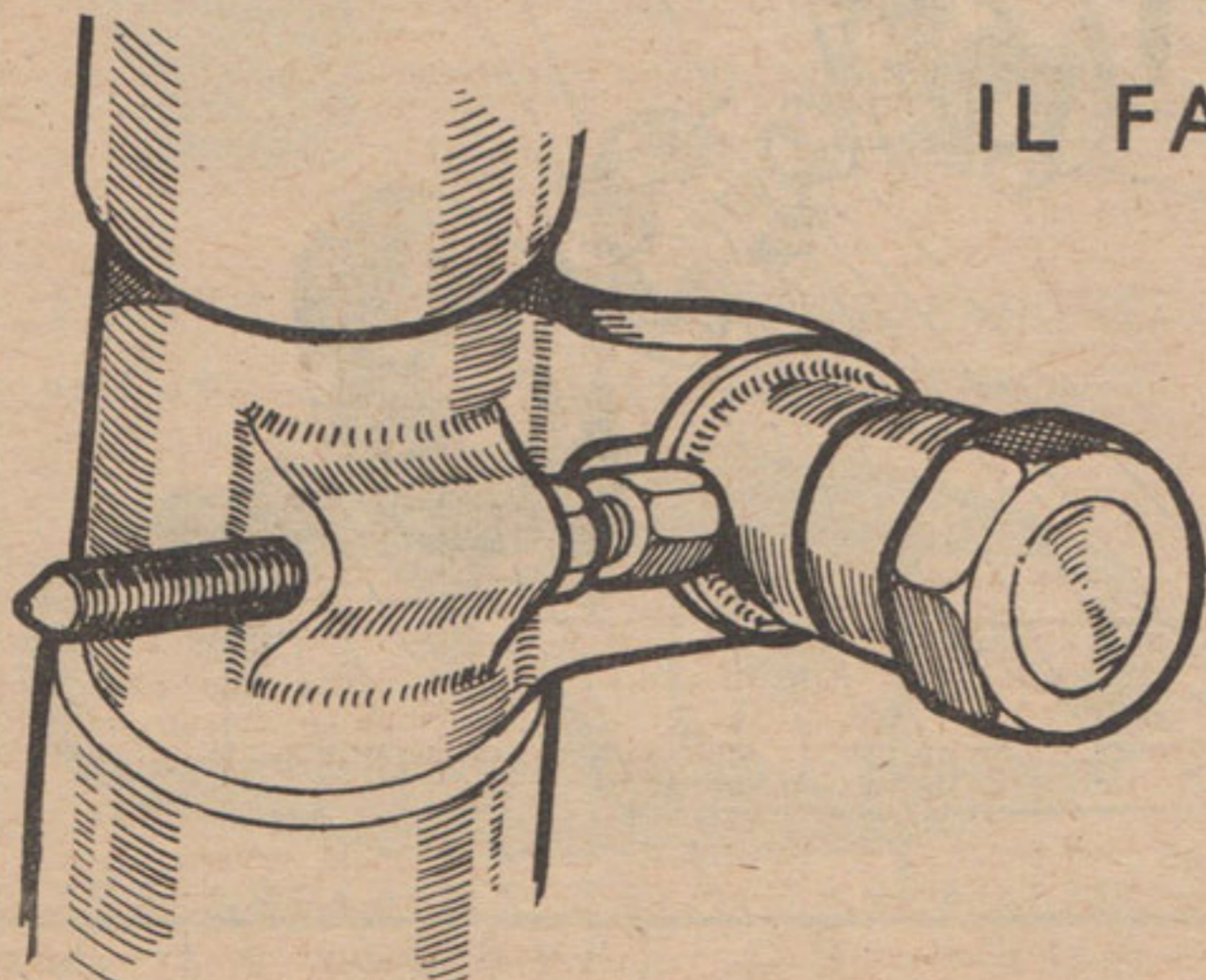
c) Accélérer le régime moteur en agissant sur la commande des gaz : les masses (21) solidaires du vilebrequin vont entrer en action en assurant la propulsion du cycle. A partir d'une certaine vitesse de ce dernier (12 à 15 kmh), le glissement de l'embrayage est supprimé grâce à l'action de la masse (12).

d) Arrêter le cyclomoteur en laissant tourner le moteur au ralenti — le démarrage du cycle est alors assuré en agissant seulement sur la commande des gaz. Toutefois, lors d'un démarrage en côte, il est recommandé d'aider le moteur au moyen des pédales.

Ci-dessus : voici un nouvel aspect du moteur Lavalette, et ci-contre, un petit tour dans la cour de l'usine nous a permis de juger de l'efficacité de cette réalisation.



tour de main à l'usage des débutants



IL FALLAIT Y PENSER !

Les possesseurs de Motobécane Z 46 C ont sans doute remarqué, au bout d'un long kilométrage, que la chaîne, une fois détendue, était particulièrement difficile à retendre. Cela tenait au fait que la vis de tension, ayant atteint une trop grande longueur, et, de surcroît, reposant par son extrémité pointue sur une surface arrondie, se tordait. Il était alors pénible de l'enlever en la dévissant car il fallait avoir recours à la scie, ce qui n'était pas de tout repos, étant donné sa position. Le remède est des plus simples : il suffit de retourner la vis, ce qui donne une surface de contact plus grande, une section renforcée et même en cas de torsion, un dévissage aisé.

TRIBUNE

LIBRE

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

POUR LES SÉLECTEURS BRUYANTS

Dans votre n° 1272 vous notez dans l'article consacré à la R 50 BMW (page 59) :
« Ce sélecteur dépare incontestablement la machine... ».

Je vous signale, pour que vous puissiez le faire connaître à tous les possesseurs de machines BMW anciennes et nouvelles, qu'on peut très facilement remédier, presque totalement, à ce défaut en ajoutant à l'huile de la boîte de vitesses 10 % de « Bardahl », soit 80 cmc. Grâce à ce mélange, on arrive à passer presque sans bruit et sans claquement toutes les vitesses. J'ai du reste adopté le Bardahl pour tous les organes de la machine et je la trouve incontestablement plus agréable.

Abbé P. CAULLIEZ
Roubaix

AU SUJET DE LA 125 TERROT

Fidèle lecteur de « Moto-Revue » depuis de nombreuses années, je vois dans la rubrique Ce qu'ils en pensent deux articles sur la 125 Terrot, machine connue. Je dirai pour ceux qui ne me connaissent pas, que mon père était agent de la marque, ce qui ne m'empêche pas de juger avec objectivité.

Monsieur Caune, de Bordeaux, roulait avec un gicleur de 31, alors que le gicleur de route normal est un 29.

Question consommation, c'est à peu près normal, mais où je ne suis pas d'accord, c'est la vitesse atteinte sur chaque rapport avec un pignon de 16 dents :

30 km en 1 ^{re} ,	correspondant à peu près à	5.500 t/m
45 » 2 ^e »	»	5.250 t/m
65 » 3 ^e »	»	5.250 t/m

alors que le régime de puissance maximum est à 5.800 t/m, où la puissance à ce régime est de 5,5 CV.

Personnellement, j'ai chronométré l'an dernier une ETDS que je possède, après un rodage accéléré avec de la Castrol «R» et à 3.000 km, réglages au point, sur route droite et moyenne, dans les sens, j'ai obtenu, position effacée, avec pignon de 15 dents :

1 ^{re}	41 kmh	7.900 t/m
2 ^e	61 kmh	7.300 t/m
3 ^e	78 kmh	6.800 t/m
4 ^e	96 kmh	6.600 t/m

Le compteur, très optimiste, indiquait à ces allures :

1^{re} 45 kmh — 2^e 70 kmh — 3^e 95 kmh — 4^e bloqué.

Sûrement que l'emploi de l'huile ricinée m'a fait gagner quelques kilomètres, elle m'a surtout permis d'effectuer le rodage à vive allure, sans ennui du côté serrage, seuls deux ressorts intérieurs de soupapes ont claqué à la suite d'une randonnée sans arrêt de 240 km à deux.

Personnellement, je déconseille le pignon de 16 dents qui enlève à la machine son brio et fait perdre un dizaine de km en 4^e, assis, et 5 à 6 km couché.

Les vitesses minima sur chaque rapport sont, avec pignon de 15 dents :

4^e 50 kmh — 3^e 35 kmh — 2^e 22 kmh — 1^{re} 12 kmh

La suppression du silencieux fait perdre 14 km en quatrième, position couchée. C'est très étonnant pour un 4 temps, et le moteur « ratatouille » admirablement, avis aux bricoleurs de « pots » ! Sans pot, avec le tube, le moteur refuse de dépasser les 5.500 t/m sur tous les rapports...

Sergent P. LAVELLE
BE 707, Marrakech

P.S. — Je me ferai un plaisir de répondre directement aux possesseurs de 125 Terrot qui auraient des ennuis avec leur machine ou qui désireraient en améliorer les performances sans nuire à la longévité de leur machine.

A QUOI NOUS SERT LA FFM

Suite aux lignes de Mr Cuin (MR n° 1282) au sujet des compétitions, je me permets de donner quelques mots à mon tour, pour chercher à savoir où nous allons, et ce que nous ferons à l'avenir. On se demande s'il y aura des courses cette année, ou s'il nous faudra alors changer de nationalité.

Cela ne va pas du tout chez nous, et ce, sur toute la ligne, il ne faut pas avoir honte de le dire.

La FFM ne fait rien... ou presque, en faveur des motocyclistes, et il semble que nous ne l'intéressons pas, tout au moins du côté compétitions. Seulement chaque année elle nous tend ses doigts crochus pour nos licences (environ 2.500 licenciés vitesse nationaux et Inter, sans compter évidemment moto-ball, cyclomoteurs, etc...). Oui, nous sommes 2.500 à payer les 750 ou 1.500 fr.

En 1955, nous n'avons pas été autorisés à courir à la suite de la catastrophe du Mans, assimilés en cela aux voitures qui, pourtant, ne se comparent en aucune façon aux 2 roues. Les licences ne nous ont donc été d'aucune utilité et pour 56 nous n'avons évidemment bénéficié d'aucune remise.

Il y a quelque temps, le Président, Mr Pérouse, nous laissait entrevoir que la classe serait rétablie, mais déjà pour la première épreuve de l'année, à la course de la côte Lapize, nos illusions se sont envolées, puisque les 125 cmc. furent contraintes de courir avec les 175 cmc. et depuis vous connaissez la suite.

Les personnages de la Fédération, résolument opposés au sport, ne sont pas irremplaçables, même si on l'appelle Mr Grenier de la Tour ; ou bien il change de politique, ou c'est à nous qu'il appartient d'en débarrasser la FFM. Nous n'avons que faire d'une ou plusieurs personnalités de ce genre.

Mr Cuin nous voit perdus ; mais tous les coureurs de vitesse sont avec lui et il n'est que temps de se faire entendre, car nous avons aussi notre mot à dire.

Nous voulons des épreuves de vitesse nationales et régionales comme auparavant, d'autant plus que celles-ci n'ont jamais enregistré d'accidents vraiment graves (surtout côté spectateurs) ; nous ne parvenons pas à trouver les raisons qui ont présidé à leur suppression, alors que les 24 heures du Mans auront bien lieu cette année. Pourtant, n'est-ce pas par celle-là que les dirigeants auraient dû commencer ? 24 heures à 300 kmh, c'est beaucoup trop pour l'organisme humain, même à deux.

Certains circuits régionaux n'autorisent que des vitesses de l'ordre de 120 kmh durant 50 à 60 km. Quelle comparaison y a-t-il ?

C'est Le Mans qui a engendré cette crise, et cette épreuve a encore lieu. Non, mille fois non !

D'autre part, nous voulons la réintégration officielle des 125 cmc. Il n'y a aucune raison pour tenir à l'écart cette catégorie, point de départ de tous les non-fortunés et des débutants.

Il faut que les clubs se réveillent et secouent nos ligues qui ont la même mentalité que la Fédération. Je pense en particulier à ma ligue, où les représentants des clubs, revenant de la dernière réunion, ont été complètement dégoûtés ; c'est une véritable machination, m'ont-ils dit !

J'aimerais que d'autres coureurs ajoutent leurs voix à celle de Mr Cuin qui veut savoir ce que nous allons faire de nos machines, il ne faut pas que sa protestation soit sans écho.

Cet exposé est peut-être un peu particulier, mais c'est mon point de vue personnel, et c'est également ce que pensent tous les amateurs de sports mécaniques qui sont fatigués de toutes ces fausses manœuvres.

Mr J. BŒUF,
Licencié vitesse National
Avignon

OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

SI VOUS AIMEZ LA VITESSE

1^{er} Circuit de vitesse de la Madeleine (MC El Biar).
Course de côte de Montaigu (MC Jura-sien).

SI VOUS AIMEZ LA REGULARITE

29-30 et 1^{er} : Circuit de régularité (MC Marseille).
1^{er} Challenge de régularité Lyon-Charbonnières (VC Lyonnais).
6 Heures de Montmorency (MC Montmorency).

SI VOUS AIMEZ LE MOTO-CROSS

1^{er} Moto-Cross et Sidecar-Cross (Rouen MC).
» St-Brieuc (ASPTT Nantes).
» (AM Cholétaise).
» Allery (MC Picard).
» St Chamond (MC Furan).
» (MC Deux-Sèvres).
» Auterive (Toulouse MS).
» Castres (MC Castrais).
» (MC Bassin Houillier Aveyron).
1^{er} Grass-Track (MC Réolais).

DEUX EPREUVES :

CIRCUIT DE CASABLANCA

Dernièrement eut lieu à Casablanca une course de vitesse, qui marquait la reprise des sports mécaniques dans cette région. 5 catégories étaient inscrites au programme; l'engagé le plus marquant était sans conteste J. Barthélemy qui revenait à la compétition après une longue interruption due à un terrible accident où il avait eu les deux jambes brisées.

Après une épreuve réservée aux cyclo-moteurs, les spectateurs assistèrent au triomphe de la MV de Barthélemy en 175 cmc.; celui-ci acquit tout au long des tours une confortable avance et il termina sans être inquiété un seul instant.

En 250 cmc., Da Silva boucla avec sa NSU les 12 tours du circuit, prenant plus d'une 1/2 minute sur Piconco (Puch).

Munoz s'adjugea les 350 cmc., bouclant le meilleur tour à 97,600 kmh.

En 500 cmc., les spectateurs assistèrent à une lutte entre Scotto et Dura, mais ce dernier, après avoir accompli 11 tours, fut contraint à l'abandon, enlevant néanmoins le meilleur tour à 99,325 kmh.

MOTO-CROSS A AUTERIVE

Sur un terrain de plus de 1.000 m, en plein centre de la ville, et très ombragé, se déroulera le 1^{er} juillet le troisième Moto-Cross National, à Auterive (Hte Garonne), avec la participation d'une belle sélection de 20 coureurs nationaux catégories 250 et 350, tels que Sauca, Malbec, Vila, Alvaro, Delmas, Aguirre, Geil, Monso, etc...

AGENCE MANURHIN CHEZ « DYNAMIC-SPORT »

Dynamic-Sport vient de s'adjoindre l'agence Manurhin et est à même, dès maintenant, de faire effectuer des essais aux clients amateurs de machines simples à conduire. Ce nouveau scooter est, en effet, d'une extrême simplicité de conduite et étonne plus d'un motocycliste ou scootériste. Dynamic-Sport livre immédiatement ces scooters.

DANS LE MONDE DU DEUX ROUES

LA MAISON YDRAL A L'HONNEUR

Nous qui sommes les parents pauvres du monde motocycliste international, nous n'avons pas si souvent l'occasion de nous extasier devant le sérieux de nos constructeurs nationaux pour que je ne me fasse pas un devoir de rendre hommage publiquement à l'esprit sportif et à la probité commerciale de la firme Ydral.

Etant possesseur, en effet, d'une machine équipée d'un 175 cc de cette marque, type AJ55, le moteur ne tirait pas, sans reprises en côte. De plus, les bougies les plus froides étaient inutilisables au bout d'un kilométrage dérisoire, et des serrages intempestifs entre 3.000 et 9.000

km sitôt atteint le 80 kmh me faisaient regretter ma vieille 500 Peugeot de 1939.

Exposant mes doléances à la maison, celle-ci a changé, après passage au banc, piston, roulements, et effectué un glaçage, sans que j'aie à déboursier le moindre sou pour les pièces et la main-d'œuvre, bien que la garantie soit périmée depuis un bon moment.

Que la maison Ydral trouve ici l'expression de mes remerciements les plus chaleureux, pour ce geste qui fait honneur à notre production nationale.

Mr Yves de KERABIEC
Rennes

L'OPINION D'UN CONCESSIONNAIRE SUR LE MANURHIN

Avant de donner mes premières impressions sur les essais que je viens d'effectuer sur le petit scooter « Hobby DKW » fabriqué maintenant en France par la maison Manurhin de Mulhouse, je dois rappeler les premiers termes du rapport que j'avais communiqué à MOTO-REVUE en septembre 51, sur ma première visite aux usines Auto-Union à Ingolstadt (MR n° 1051).

« Je me suis spécialisé en 1944, dès la fin de la dernière guerre, dans la marque DKW, étant persuadé que la Maison Auto Union reprendrait une place de choix dans la production mondiale, mais il a fallu que je profite de quelques jours de vacances afin d'effectuer un stage à l'usine d'Ingolstadt, pour m'apercevoir que mes pronostics étaient dépassés par la réalité ».

C'est au cours d'un autre stage à l'usine, en 1954, que j'eus ma deuxième surprise; on me présenta en effet deux petits scooters qui étaient à l'essai et que j'eus l'occasion de piloter pendant quelques mètres seulement. Je ne pus faire aucune constatation particulière de ce prototype, si ce n'est son absence de boîte de vitesses, d'autant plus que je n'avais aucun espoir d'en avoir en France, les importations étant interdites au-dessous de 250 cc.

Quand j'appris l'année suivante la construction sous licence en France, et sous surveillance de l'industrie métallurgique, mon impatience fut grande d'avoir un de ces engins à ma disposition, pour pouvoir comparer les performances annoncées avec la réalité. C'est donc le 4 juin dernier que je reçus à Lyon les quatre premiers Manurhin et le même soir j'avais déjà fait mes premiers essais.

Avant de donner plus de détails sur ces essais que je poursuis depuis ce 4 juin, je dois dire que s'il fallait attribuer le qualificatif défini par les 3 lettres DKW (Das klein Wunder : la petite merveille), à une production de cette usine, le scooter Auto-Union Manurhin serait tout désigné.

Il faut rappeler aussi que le système de variateur de vitesses existe depuis une cinquantaine d'années et que la maison Auto-Union fabriqua déjà en 1924 un scooter baptisé « la moto à siège Lomos », à amortisseurs AV télescopiques et suspension AR oscillante. C'est donc un perfectionnement de ces systèmes qui est à

la base du scooter DKW Manurhin. Le variateur de vitesses est maintenant commandé automatiquement par le moteur et la carrosserie a été mise à la mode actuelle.

La variation automatique se fait par courroie. A ce sujet, je dois faire une remarque pour les détracteurs qui n'hésiteront pas à faire craindre l'usure de cette courroie.

J'eus l'occasion d'avoir à mon atelier, le 30 mai dernier, deux allemands sur scooter Hobby DKW, justement pour une courroie à changer. Le scooter avait 10,500 km, et ils venaient de Berlin par Rome et retournaient à Berlin par Paris. Ils étaient partis tellement confiants qu'ils n'avaient même pas pris une courroie de rechange. Or, la leur n'avait qu'une amorce de cassure, mais aucune usure exagérée sur les flancs et pourtant ils me dirent avoir fait tous les cols possibles sur leur passage, en Autriche, en Suisse et en Italie.

Donc aucun souci du côté de la courroie, qui est donnée pour 12.000 km. Il faut tout de même bien se dire que c'est la seule pièce susceptible d'être changée dans ce que l'on peut appeler la boîte de vitesses. Il n'y a que 2 pignons démultiplicateurs dans toute la mécanique. Si l'on considère le moteur à 2 temps avec ses 3 pièces en mouvement, on peut se rendre compte du prix de revient de l'entretien d'un tel scooter. Une courroie coûte moins de 1.000 fr. et il faut 1/4 d'heure pour la changer.

Les 3 CV sont utilisés au maximum dans n'importe quelle circonstance, grâce au variateur automatique. J'ai donc ainsi pu faire les montées les plus fortes de Lyon, celles qui montent à la Croix-Rousse par exemple (montée de Dijon, Chemin Neuf, etc.), avec des passagers de plus de 80 kg. C'est inimaginable de se sentir entraîné par ce petit moteur dans de telles pentes, allant en certains points jusqu'à 12 et 14 %, à 20 et 25 km au compteur.

Donc, très bonnes impressions de début et maintenant, attendons quelques mois pour pouvoir donner des résultats complets, quand plusieurs milliers de km auront été parcourus par divers usagers. Pour ma part j'ai confiance et suis persuadé que le nom de Manurhin sera sur toutes les lèvres dans quelques mois.

Ainsi conclut R. Lamborot, dans la lettre qu'il nous a adressé.

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

GNOME-RHONE

RIVARD vd sa Gnome comp. ou tour. sus. osc. nbx pièces détachées. Ec. 43 rue de la République Puteaux Lon. 16-89
 G. R. Major 350 parf. état, 60000 à déb. Vis. apr. 19 h. et sam. dim. 37 allée Etoile Bondy (Seine).

MONET-GOYON

125 MONET 1954 Grégoire 50000. Crédit 17 rue Pajol.

TERROT

Terrot 500 culb. f. télé. tr. b. ét. 80 Le Garrec 173 r Fontenay, Vincennes

A vtre moto Terrot 500 cmc 1954 ét. nf et side Impérial. GENTIL 24 r St Vincent de Paul, Paris 9e.

Terrot EP 4 vit. 125 cc 50000 M. Bulka 4 r Terrier Paris 20e

Terrot 250 OSSD sept. 54 pft ét. px 130. Fac. pai. Ségeon 9 r Rebecca, Le Mans.

TERROT 500 culb. 1953 px à déb. Muhouro 25 rue de la Collégial Paris 5e.

350 TERROT 15000 k cède av. équ. 110000 cse dble emploi. Augé 10 r de Nesle Paris 6e

Terrot 250 OSSD 8000 k 27 r Clef, Hazebrouck (Nord).

TERROT 500 RGST pft ét. 85. Crédit. Delpit, Beaumont (Dordogne).

Terrot 350 HCP comp. Nelc H. 46 r René Dorme, Le Bourget

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

MOTOBECANE MOTOCONFORT

Motob. 175 52 15000 k bon état Lopez 11 b. r Frédéric Clavel Suresnes (Seine).

Motocof. 125 lat. peu roulé toute équipée. Delestre 206 r Lafayette. COM. 71-67.

350 byc. 55 6000 k état neuf 12 Villa Eug. Leblanc 19e.

175 Motobécane bon état toute équipée, 70000. ROUSSEL 62 rue Albert 13e.

175 Motob. exc. ét. 75000. Roche 61 r Chéret, Créteil.

PEUGEOT

Moto Peugeot 150 3 v. sel. ct b. ét. Lilli 182 A. République Pontenay sous Bois (Seine).

350 cul. tr. b. état ent. révisé 40000. Bigot 43 av. Foch Peugeot P 107 av. sidecar impec. 60000. LIT. 71-88.

MAGNAT-DEBON

350 MAGNAT état neuf 80000 fr. Jolivet 123 rue de la Conventon Paris 15e.

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

GUILLER 15000 k pft ét. 55000 66 r Gal Leclerc, Sucy en Brie (Seine et Oise).

VESPA 54 7000 k n. accessoir. t. b. état 80000 fr. COM 94-74

LAMBRETTA 51 17000 k nbx acces. housse sacoché après 19 h. et dim. matin 80 av. Moulin de Saquet, Vitry.

RUMI Formichino 7000 k. nbx access. LIT. 13-74.

Scot. gr. roues Paloma 125 cc 5000 k c. nf px 55. Aubignat 131 av. Wilson, Pl. St Denis

Vend Vespa 52 moteur impec. et Vespa 54 mot. peint. ref. à neuf 1500 k. Caridroit 2 rue Duc, mairie 18e.

Vélot. Cucciolo tallein T50 bon ét. 4000 k nbx acc. px int. Perrot 23 rue Et. Marcel 1er CEN. 14-30 semaine ap. 20 h.

MOTOS ANGLAISES

BSA 250 C11SL 10000 k. 140000 Decoisy, 25 rue Eglise, Sartrouville, après 19 h.

BLACK SHADOW 52 260000. AJS 18 S 23000 km 180000 GAUTHIER Ste Foy la Grande (Gironde).

650 Triumph 52-220000. Virello St Léger des Vignes (Nièvre).

BSA 350 B31 aff. uni. cse dép. tte équipée cme nve 150000. LAB. 68-44 Mr Georges.

TRIUMPH T100 1953 impec. Françoise 58 rue Rochechouard BSA twin 51 140. Rousseau, La Madeleine, Joinville (H. M.).

ARIEL 350 culb. 53 état neuf px 145. rep. Vespa ou Lambretta, crédit. Vidal DAU. 79-91

650 BSA GF pt ét. Mr Vallet 8 rue du Verger, Stains.

Part. vd Triumph Thunderbird pf. ét. WAG. 27-81 jo. 9a20h.

500 Ariel fin 53 cme nve tte éq. Viola 120 bd Voltaire 11e

VELOCETTE 500 cc 8000 k ét. nf sel. dble px int. Conditions. Hres bureau Giron Ely. 92-75

BSA 500 M20 tr. b. état 60000 Manchon DEF. 54-60 av. 6 h.

Cse dép. 500 BSA A7 pft état vis. à part. 17 h. Beaujean 16 bis r Floréal, Bagnolet Seine

BSA B33 53 capotée Roq. 93-90 Saull 125 bd Charonne 150000

Golden Flash 650 état neuf, prix int. S'adres. la Concierge 17 bd Poissonnière 2e.

BSA 650 GF. Delaunay 7 rue St Apolline, Paris 3e.

Vincent Rapid 51 200000. Reprise. Dido OBS. 28-90. 19 rue Lesacq, Sannois (S-O).

BSA 500 twin A7 juil. 53, vis. 15 pl. des Vosges, Paris, tél. Mr Simon PRI. 12-61 9 à 19 h.

BSA 350 B31 c. neuve tte éq. px à déb. Crédit vis. ap. 18 h. ou sam. 38 r Godon Colombes

BSA 6 CV fin 52 garantie 6 mois, 150, équipée. Crédit. Reprise 17 rue Pajol.

BSA 4 vit. équ. impec. vis. le s. vend ap. 18 h. Maurier 27 rue Duméril Paris 13e

BSA 350 B31 parf. état équ. 125. 13 rue Dubreuil, Bondy.

500 TRIUMPH twin. Victor, tél. ARC. 10-47.
 TRIUMPH 500 twin urgent 150000. Altuna POR. 37-00.

250 BSA 52 pft ét. équip. 95. 42 r d'Alsace, Levallois.

BSA 500 M20 mot. ref. sél. 4 vit. 50000. Leduc PER. 51-52

VELOCETTE LE 200 tél. SOL. 97-47 ou INV. 52-12.

SIDE bipl. BSA 1000 2 cyl. V Loyau 21 r Barbès, Montrouville Seine, prix à débat. apr. 19 h.

BSA 4 CV 1956 garantie usine 4000 km 225000 fr. Crédit reprise, 17 rue Pajol.

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 43 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 18 HEURES
 PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.
 SI LES PETITES ANNONCES DE MOTO-REVUE NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.
 MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES

MOTOS ALLEMANDES

BMW R67 600 250000. BAL. 01-40 Poste 47 Mr Rolland.

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

BMW R25/3 tte beauté c. nf cause départ Af. N. Bol. 60-06

NSU 250 1953 10000 k c. nve 120000 tte équ. Douzenel 8 r Gérard Paris 13e ap. 20 h.

BMW R75 side Précision. 80. 47 r Déguingand. Levallois.

BMW R51 bon état 180000. Visible 20 rue Rambuteau 3e.

BMW R67/2 600 av. side spéc. presse 15000 k moteur ref cse dép. serv. milit. Compl. 425000 Voir Destaret 6 rue Le Bigot Villejuif (Seine). ITA. 01-75.

BMW R71 700 side Préc. caisse porteur. Ecr. Ledru, 45 rue Chapon Paris 3e.

DKW RT 250 impec. prix int. Panciroli 150 rue de Belleville Paris 20e, soir 19 h.

350 NSU 52 ét. imp. av. rem. Fulgur vis. sam. dim. mat. cré. pos. Camus 5 r Lepeu 12e

BMW R51/2 20000 k 1re main LON. 07-72 heures trav.

MOTOS ITALIENNES

GUZZI Galletto 3 vit. bon ét. urgent 110. TUR. 85-85.

MOTOS AUTRICHIENNES

Cause dble emploi Puch 175 SVS état neuf 15000 km. Thiboudois 66 rue d'Aubervilliers heures travail.

URG. 250 TF rouge parf. état 28000 k 85000. RINCK 201 République Epinay s/S. t.l.j. 19h.

Puch 25 TF pft ét. 100. Repr. vélom. scooter. PER. 60-98.

Puch 250 SGS 3000 k urg. Floret 48 r V. Hugo Levallois

Part. à part. vd Jawa 350 53 pft ét. DAN. 76-69.

PUCH 175 SV 1955 petite roue selle double 130. Crédit Reprise, 17 rue Pajol.

250 PUCH TF parf. état 100. Repr. vélom. scoot. PER. 60-98

MOTOS BELGES

FN avec side Précision parfait état 110000. LESAGE 13 rue Cassette, Paris 6e.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

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

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

Jawa 250 1re main t. b. 21000 k 100 m. Aliment. 1 r Milton 9e

Jawa 350 mot. rev. acc. 90000 Labranche 66 bd Raspail 6e

JAWA 350 inte. b. état équip. TUR. 82-42 tte la journée.

MOTOS DIVERSES

AVANT TRAVAUX

Je liquide à bas prix à vous d'en profiter 50 MOTOS

Toutes marques de 1 à 9 CV parfait état garantie de 20 à 50.000 fr.

Expédition en Province CREDIT 12 MOIS

FAURIE 8 av. St Ouen PARIS

SELECTION

125 Puch neuve
 125 Terrot dernier modèle
 175 Motobécane sport impec.
 250 Puch b. ét. 1er et der. mod.
 250 BSA 4 vitesses
 250 BMW R25
 350 BSA B31

500 BSA A7 dernier modèle
 500 BSA Star Twin impec. et 50 autres machines neuves et occasions

GAITE MOTOS 4 impasse de la Galeté, Paris

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

300 MOTOS

SENSATIONNELLES en qualité et prix

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

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

Sides Précis., Simar, Bernardet TOUT LE MONDE DIT Chez BEDARRIDE

3, PLACE CLICHY - C'EST PLUS SUR ! ET C'EST VRAI

Reprise de motos sur autos Choix de 300 Autos Ouvert Dimanche

Triumph T100 55	310000
T10 53	230000
Thunderbird 52	210000
T100 52 alu	160000
Speed Tw. tél. sus.	120000
Ariel 650 twin osc. 54	225000
Zundapp KS 601 1954	280000
BSA A7 1951	175000
B33 53	150000
B33 53	130000
Puch 250 1951	90000
Motobécane 175 1954	70000
175 1952	50000

Toutes Triumph neuves disponibles de suite avec garantie totale.

Reprise ferme de votre moto ou voiture avec crédit sur place de 6 à 18 mois

Charles PEROTTI 16, rue de la Prévoyance, Vincennes. DAU. 79-91

VOS VACANCES EN MOTOS

ARIEL 1000 cc 54 av.	95.
ARIEL 350 cc 55 av.	75.
BSA 500 cc 52 av.	60.
BSA 250 cc 55 av.	60.
BSA WM 20 500 cc 51 av.	40.
TRIUMPH Sp. Tw. 51 av.	60.
NORTON 500 culb. 52 av.	70.
BMW R73 750 cc av.	70.
JAWA 350 et 250 cc 52 av.	50.
GUZZI AIRONE 54 av.	60.
PUCH 250 cc 52 av.	45.
NSU 200 cc cme nve av.	60.
TERROT 250 cc 1955 av.	50.
GJMA, GUILLER 250 cc av.	60.
MONET-GOYON 232 54 av.	45.
GUILLER 175 cc AMC av.	25.
MOTOBECC. 175 spt 55 av.	40.
MOTOBECC. 125 cc 53 av.	20.
TERROT 125 cc 53 av.	20.
TERROT 350 et 500 53 av.	40.
Harley 750 cc av.	50.
R. GILLET 1000 750 500 av.	20.
INDIAN 1000 et 500 av.	30.
VESPA, LAMBRETTA, GUILLER av.	20.
300 MOTOS et SIDES av.	10000

Soldes en 6-9-12 Mois
 AUDEGEAN
 137-139 avenue de Clichy
 Ouvert Dimanche Matin

CREDIT IMMEDIAT

750 BMW R73 impec.	205.
750 BMW R12 sélect.	135.
650 BSA A10 bipl.	210.
650 BSA Golden 53	225.
500 Triumph T100	225.
500 Matchless twin oscil.	225.
500 BSA A7 twin	210.
500 Royal 1955 oscil.	205.
500 BSA A7 twin	185.
500 Sunbeam side Simard	280.
1 pl. 1/2	280.
350 Royal télescop.	125.
350 EMW 53	185.
350 BMW bipl.	95.
250 Scepel 3000 km	120.
250 DKW tr. belle bipl.	145.
250 Puch 1953	130.
150 Puch oscil.	110.
500 BSA WM20 sel. bipl.	65.
125 Puch et Motob. 55. et 75.	125.
Crédit 1/3 compt. le solde en 6 mois et 12 mois	

En crédit total immédiat

50 Motos
 500 Indian 55, 750 Gnome side 55, 500 Gnome D5, 55, 500 Motobécane sélect. 55, 350 Royal 45, etc... etc...
 Voiture 4 CV Renault toit ouvrant. Reprise moto.
 Nbx sidecars Précision

MOTO-RECORD 151 r. MARCADET PARIS-18e Métro Lamarck. MON. 24-40

UNIQUE A PARIS

Liquidation totale. Crédit BSA Golden et A7 1953 215000 Royal et Ariel 4 cv 55 160000 Jawa 500 et 350 1954 145000 Puch Csepel Gillet 3 cv 125000 175 Peugeot, Gnome 55 75000 175 Guillier, Motob. etc. 40000 125 Peug. Motob. télesc. 40000 Scooters Vespa, Peugeot, Mors Motobécane, etc... Bas prix.
 Terrot 350 et 500 réc. 45000 DKW 500 et 350 SE 50000 Norton 500 télescop. réc. 95000 Harley Indian gd luxe 110000 R. Gillet 750 et 1000 lux 45000 + 50 motos tous modèles. à part. 10 000

ALAZARD 47 bis av. de Clichy Paris 17e (Dans passage à côté Cinéma) (Accès et parking de la cour)

G. P. DE HOLLANDE

Le Dutch TT qui se court aujourd'hui à Assen sera la seconde épreuve du Championnat Mondial. En fait les organisateurs hollandais subissent partiellement les conséquences des sanctions prises dont ils furent les responsables l'an passé : abstentions de Gilera (qui n'a pas « digéré » les mesures prises contre Duke et Armstrong) et des meilleurs privés. Néanmoins, un très beau plateau, avec de nombreuses écuries officielles :
En 125 : MV, DKW, Montesa, Mondial,

CZ, la marque autrichienne KTM et Ducati alignent leurs meilleurs pilotes, dont Ubbiali, Hofmann, Hobi, Cama, Grace, Sandford, Provini, Parus, Bartos, Mandolini, Scheidhauer, etc...

En 250, avec souvent les mêmes pilotes, MV, CZ et Mondial s'opposent à un lot de NSU (dont celles de Baltisberger et Kassner), de Guzzi (dont celle de Lorenzetti), sans parler des Adler.

En 350 : Guzzi, DKW, Jawa sont officiellement présents, mais, par contre, en raison du boycott des indépendants, les

privés de poids sont peu nombreux (Baltisberger, Bartl, Grant, Lorenzetti et notre champion Collot).

Même remarque en 500 cmc., mais, où, en plus des MV, Guzzi et Jawa officielles, nous retrouvons le semi-officiel de BMW : Zeller.

En sides, les meilleurs sont là : Noll, Hillebrand, Fath, Schneider pour les allemands ; Smith, Mitchel, Harris pour les britanniques. Mais également 5 équipages français avec Drion, Murit, Beauvais, Insermini et Duhem.

LA PHOTOGRAPHIE ET LE CINÉMA D'AMATEUR

La Librairie Larousse publie un volume sur « La Photographie et le Cinéma d'amateur ».

Ce n'est pas à proprement parler un livre d'esthétique, bien qu'on y trouve d'utiles règles de composition ; ce n'est pas non plus un livre de technique pure, bien qu'il contienne les notions théoriques que doit connaître tout photographe. C'est essentiellement un livre de Pratique donnant au lecteur les conseils, les formules, les « trucs » même, qui assurent la réussite et lui indiquent les écueils et les sources d'erreur...

Il est parfaitement à jour et ne laisse dans l'ombre aucune des techniques

nouvelles, qu'il s'agisse de la photographie en couleurs, de la microphotographie ou des procédés modernes d'interprétation : solarisations, surimpressions, etc...

Les difficultés propres à chaque genre, portrait, paysage, vues sportives, sont passées en revue, de même que l'utilisation des différentes sources d'éclairage.

Signalons qu'une partie importante de l'ouvrage, dénommée « aide-mémoire du chasseur d'images », tout à fait dans l'esprit Larousse, est un véritable dictionnaire où le lecteur pressé peut trouver, dans l'ordre alphabétique, sans avoir besoin de lire tout le détail des chapitres,

l'essentiel du sujet : cinéma d'amateur aussi bien que photographie.

L'illustration, enfin, est abondante, variée, à la fois démonstrative et artistique. Elle montre, lorsqu'il en est besoin, ce qu'il ne faut pas faire, aussi bien que ce qu'il faut faire.

Bref, un beau livre, qui est en même temps un livre utile.

La Photographie et le Cinéma d'Amateur, par Jean Roubier, 1 vol. relié toile sous jaquette illustrée, 448 pages, 108 planches photographiques en noir, 16 hors texte en couleurs.


En vente chez tous les libraires et Larousse, 114, bd Raspail, Paris-6°.

BSA - ARIEL


Tous modèles exposés
et disponibles

SCOOTER : RUMI

Expédition par retour
toutes pièces
contre remboursement.



MOTO-BASTILLE
RÉMI DANVIGNES
6^B RICHARD LENOIR
PARIS



PUCH

Stock complet
pièces détachées
d'origine

CREDIT - 18 MOIS

GUZZI - HOREX

De bien belles motos
Des moyennes élevées
Dans la meilleure qualité

Réponse :
45 fr. timbres

NADAUD

14, Avenue de Versailles - PARIS-16° - AUT. 99-70

Concessionnaire D. K. W.

Scooter MANURHIN

Le 1^{er} Scooter équipé d'un variateur continu (système UHER)

" La solution de sécurité "

Modèles disponibles - Station Service

Concessionnaire des autos SALMSON et ISETTA



PUCH Service

CHATELET - SCOOTER

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

VENTE-ACHAT-OCCASIONS

LAMBRETTA · SCOOTER LÉGER · PALOMA · RUMI · PUCH

Super Crédit

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

Lavage, entretien et réparation spécialisée pour chaque marque

DEPOSITAIRE DE tous LES ACCESSOIRES

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

Uniquement pour Paris, Seine et Seine-et-Oise

Avec seulement un versement de
5.000 fr.
partez avec une Peugeot neuve
et payez le solde en 12 mois
ET AUSSI

Parmi 100 motos diverses

600 BMW R6	170000
500 BMW R51	220000
500 BSA B33	150000
500 TRIUMPH Twin	170000
500 TERROT RGST	110000
350 BSA B31	165000
350 JAWA twin	110000
350 MATCHLESS téles.	95000
350 BMW R35	85000
250 BSA et PUCH	140000
250 TERROT neuve	145000
250 MONET Shoot. Star	75000
175 MOTOB. PEUG. dep.	70000
125. Toutes Marques tous prix	

CREDIT - REPRISE
Expédition en Province
BP 10 av. de St Ouen PARIS
Vends 250 NSU cross; 350 BSA
Gold Star cross; 500 BSA
Gold Star cross neuve 2 cours.
DELPEYRAT, Château
d'Oléron (Chte Mme).

100 MOTOS SCOOT.
avec 10000, ttes pces occas.
157 av. Maine 14^e. Ouv. Dim.

CREDIT TOTAL
100 SCOOTERS, 150 MOTOS
toutes marques, garanties
GIL
83 av. d'Italie. M^o TOLBIAC

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

Echangez votre moto contre
la voiture de votre choix
AUDEGEAN
137-139 avenue de Clichy
Ouvert Dimanche Matin
4 CV RENAULT sport luxe 34
Aronde grand luxe fin 53
Aronde Chatelaine fin 54
Reprends moto et crédit.
FB 10 av. de St-Ouen Paris
Mon auto c/Moto VIL. 09-21.
ECA 7 r Montreuil, PANTIN
Terrot 5 CV 49 super culasse
garantie 3 mois, contre 125.
LECLERC 17 rue Pajol.

VOITURES
6 CV Licorne cond. int. 4 pl.
bon état px 40000 KLE. 42-80

V. Adler 6 CV 46 tract. AV
déc. pft ét. 3 pl. b. prix Ecr.
Bouchart 15 rue de Wattignies
Tourcoing.

REVISION TOTALE
GARANTIE
sur CONTRAT OFFICIEL
Gd CHOIX DE MACHINES
TOUTES MARQUES
CREDIT SUR PLACE
IVRY-AUTOS-MOTOS

28 rue de Paris IVRY (Seine)
OUVERT DIMANCHE
et FETES
Métro: Pte d'Ivry et P. Curie

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

Part. 4 CV DKW 39 120. Crédit
b. ét. Gal. 49-10 Michel J. Off.

6 CV 3 roues Rubis bon état
bas prix. Lemaitre 9 rue du
Lac, Igny (S-O).

Vd. Derby sport 9 CV bas px
Seimi 63 bd Haussmann P.

Voit. BMW coach déc. vend ou
éch. c. scooter RIC. 87-70.

ON DESIRE
ACHETER

ACHAT comptant ttes MOTOS
REPRISE s/AUTOS et MOTOS
neuves et occasions
Ag. TRIUMPH 38 r Saussure
Ang. r Legendre -17^e Wag. 87-36

PAIE de suite ttes motos et
scooters récents. LAB. 44-65
VESPA, LAMBRETTA, RUMI
même accid. GIL 83 av. Italie

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

Cherche Scooter Rumi ou bien
moto NSU Max RIC. 75-28.

DIVERS

Remorque Fulgur grd modèle
Aris 11 rue Labie ETO. 08-66
POUR construire side radio
1 moteur neuf K 800 accoup.
boite K 600. 2 moteurs Volks-
wagen bon état boîtes K 800
Triumph 350 culb. 7700 k. Bar-
thélemy 48 r A. Lançon Paris
Très beau sidecar Carpio Deca
av. malle, tél. SEG. 35-03.

Urgent beau side px à débat-
tre. Barette 5 bis place Vol-
taire Paris hres bureau.

Vds rem. monor. Fulgur M100
éclair. bas prix tél. LON.15-74

Side Préc. port. Barthelet 116
av. H. Barbusse, Drancy (S.)

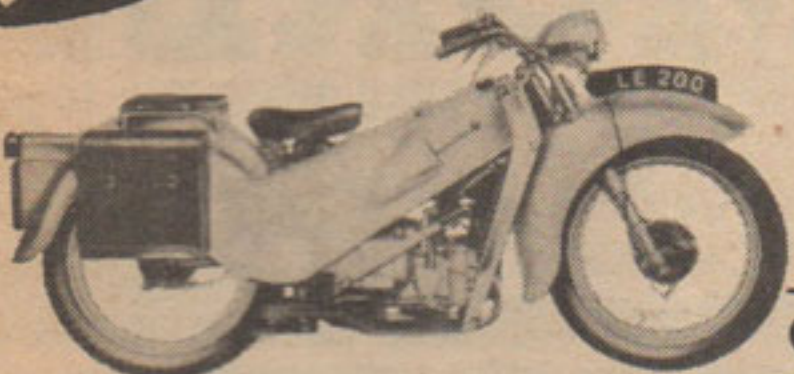
Side Précision. Chalus 62 Paix
Ste Geneviève des Bois (S-O)

EMPLOIS
Offres d'Emplois

ON DEMANDE mécanicien
moto. R. Michenon, Agent ex-
clusif Motoconfort, 38 avenue
du Général Leclerc, Nancy.

MOTO-HALL

Avec le printemps **TERROT**
vous apporte sa nouvelle 125



La 200 VELOCETTE

silencieuse
ainsi que les
350 et 500
Sport



SCOOTERS :
TERROT - PEUGEOT
LAMBRETTA
BERNARDET
VELOSOLEX

CRÉDIT 3 à 18 MOIS

H. HABERT

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

(Pièces K.T.T. disponibles)

Stock complet pièces d'origine Velocette et Terrot

LUCAS

ÉLECTRICITÉ
SERVICE-STATION
Exclusive Région Paris

A. LABARRERE & Cie
8, rue du Débarcadère
Tél. : ETO. 22-25

FOURCHES TELESCOPIQUES

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS
HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI

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



Constructeurs

Tous les scooters
MOTOBÉCANE & MOTOCONFORT
sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
et L'ANTIVOL
NEIMAN

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

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto
La
Moto **revue**

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

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

ABONNEMENTS

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

- L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise plus de 750 frs.
- Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e
- Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
- Changement adresse 30 fr. timbr. avec la dernière bande rectif.

BSA

A
W
O

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



FIN

TERROT

IFA

GNOME & RHONE

HUNBEAM

Spécialistes diplômés



GUZZI

ARIEL

N
S
U

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

Geugeot

AGF

Lambretta

RUMI

PALOMA

Sur votre cyclomoteur
Sur votre scooter...

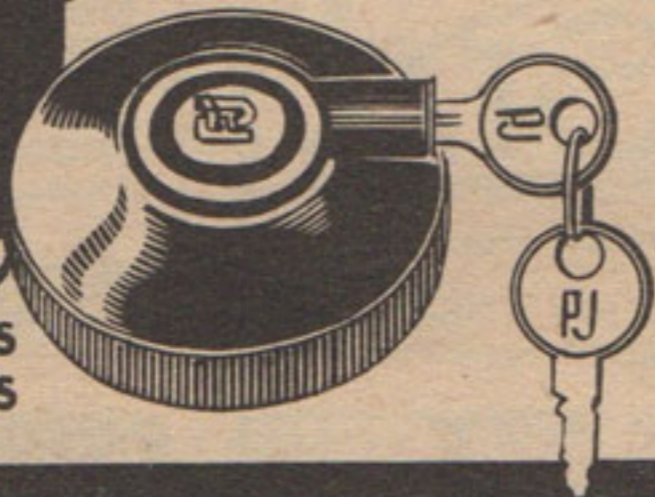
Solex
Mobylette
Casenave
Lambretta
Bernardet
Mobyscooter
etc...

monster

le bouchon ANTI-VOL

SUPER
PJ
AUTOMOBILES
MOTOCYCLETTES

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



VOLANTS MAGNETIQUES
DYNAMOS
COMMUTATEURS
DEMARREURS
ALTERNATEURS

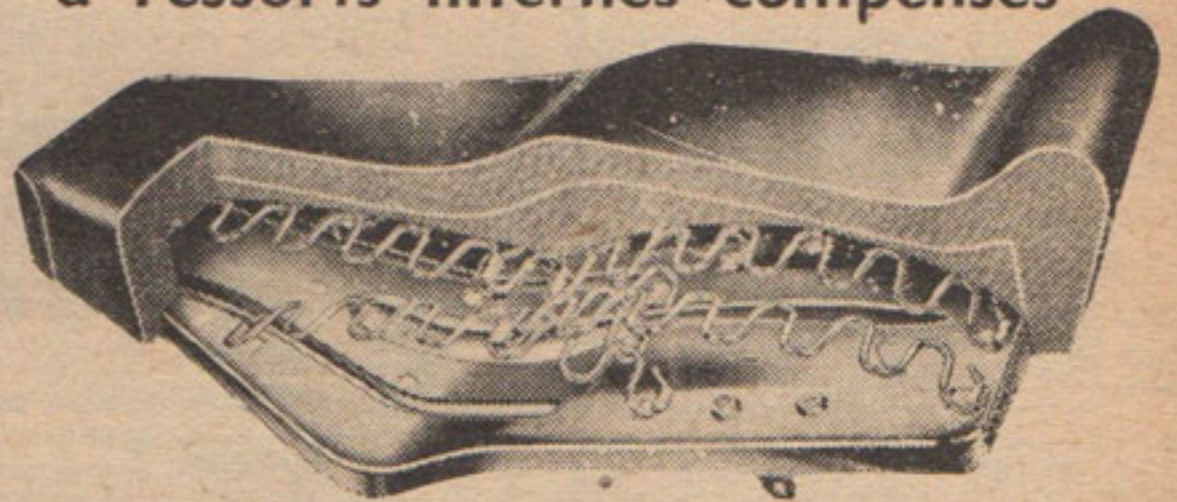
MOREL

USINE : LA SONE (Isère) Tél. 19

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

Selle Double FERIDAX

d'origine
à ressorts internes compensés



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

S.I.D.A.M.
8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M^o : Péreire, Ternes, Etoile
WAGram 52-62
Spécialiste des 2 temps
de classe internationale, NE VEND QUE :
JAWA
ADLER
CSEPEL
NEUVES ET D'OCCASION
Vous assure une garantie
totale intégrale, un entretien
et une mise au point parfaite
CRÉDIT - REPRISÉ
OUVERT LE DIMANCHE MATIN

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —

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



Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68
MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter
n^o 16, la maison n'a
pas de succursale.

PIECES D'ORIGINE MOTOBECANE

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

DYNAMIC-SPORT

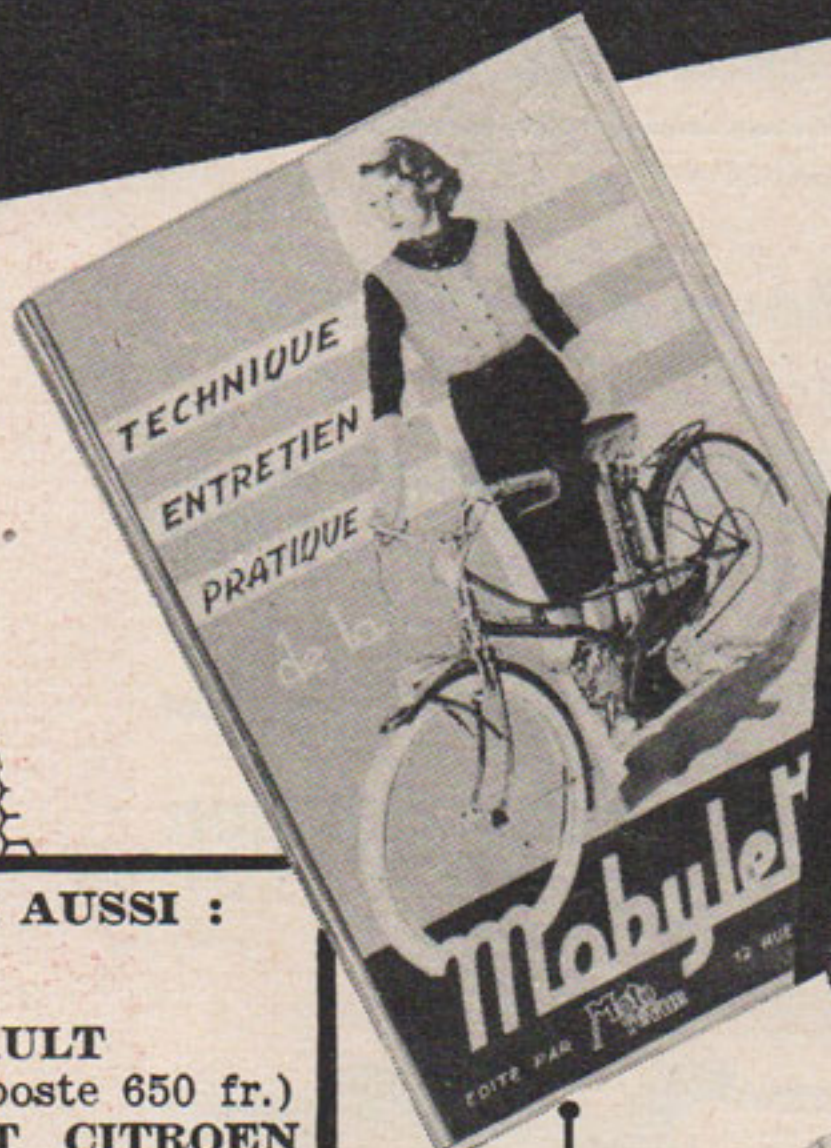
6, rue St-Augustin (2^e)
M^o 4 Septembre - RIC. 75-28
Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT
MANURHIN, AER MACCHI
MONET - GOYON, GUZZI
IFA, LAMBRETTA, PUCH
AWO, ADLER, RUMI, VESPA
AGF (Ydral), Cyclo PALOMA

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

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)



Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)

TRACTION AVANT CITROEN

Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)

L'ARONDE

Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)

2 CV CITROEN

Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

VAP 4 - DT - A-B-G - 55

Prix : 450 fr. (par poste 493 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos,

Vélocycleurs, Cyclomoteurs)

Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)

TABLEAUX MURAUX

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

Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.

Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.

Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.

Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.

Moteur VELOSOLEX : 350 fr.

Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.

Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

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

Catalogue détaillé sur demande

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

Le 1^{er} Scooter

équipé d'un

“VARIATEUR CONTINU”

SUPPRESSION TOTALE DU CHANGEMENT DE VITESSE



2 grands noms de l'industrie :

AUTO-UNION D.K.W.

Spécialiste du moteur deux temps,
L'A CREE

MANURHIN

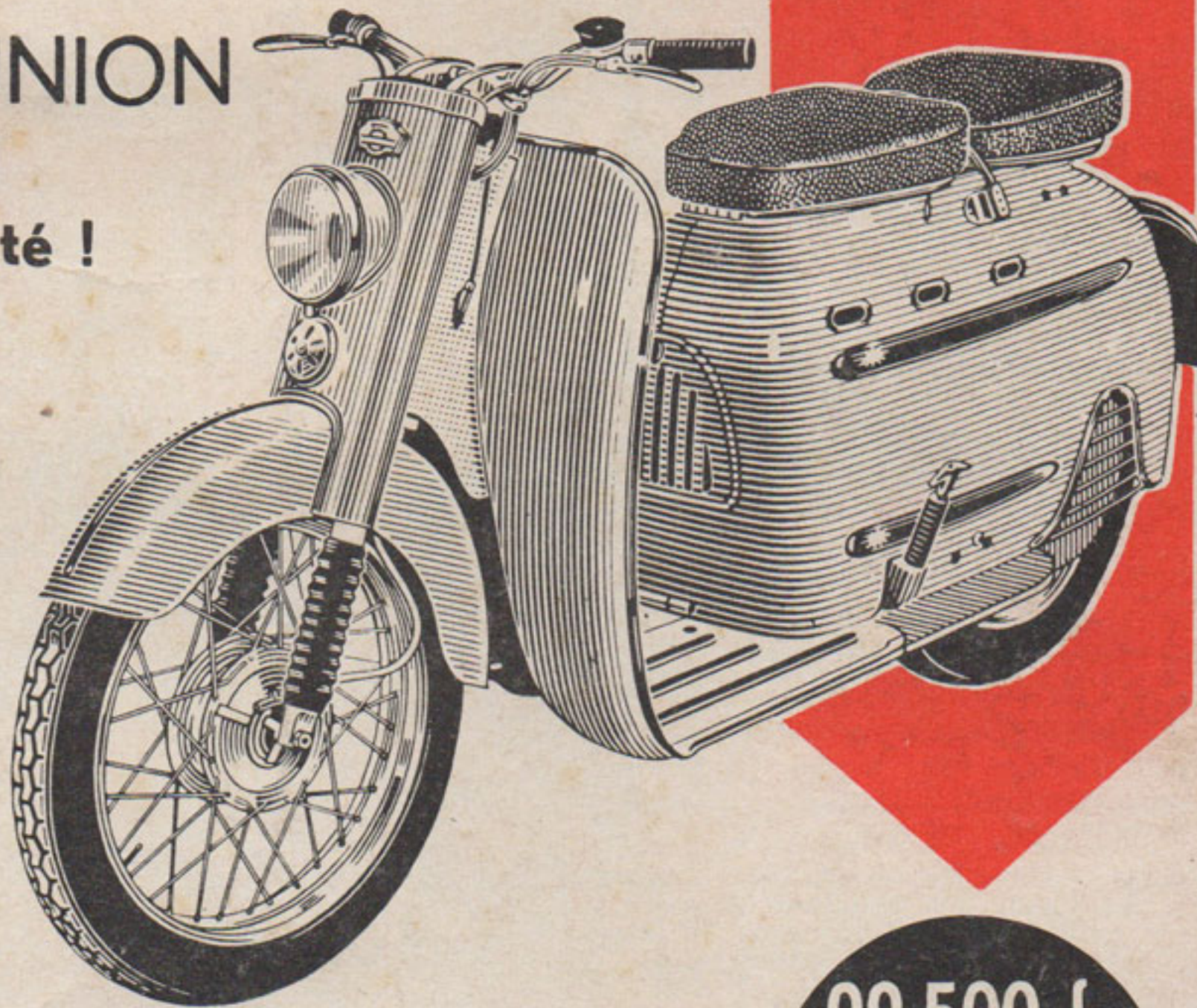
Autorité mondiale en matière de
mécanique de précision

LE CONSTRUIT

Le Scooter AUTO-UNION MANURHIN

la solution de sécurité !

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



99.500 frs
+ T. L.

6.000 frs
par mois

MANURHIN

Société Anonyme au Capital de 1 Milliard

Usines à Mulhouse Bourtzeiller (Haut-Rhin)

Département Scooter :

1, Bd Malesherbes, PARIS-8^e - ANJ. 01-30 et 31