

Moto revue

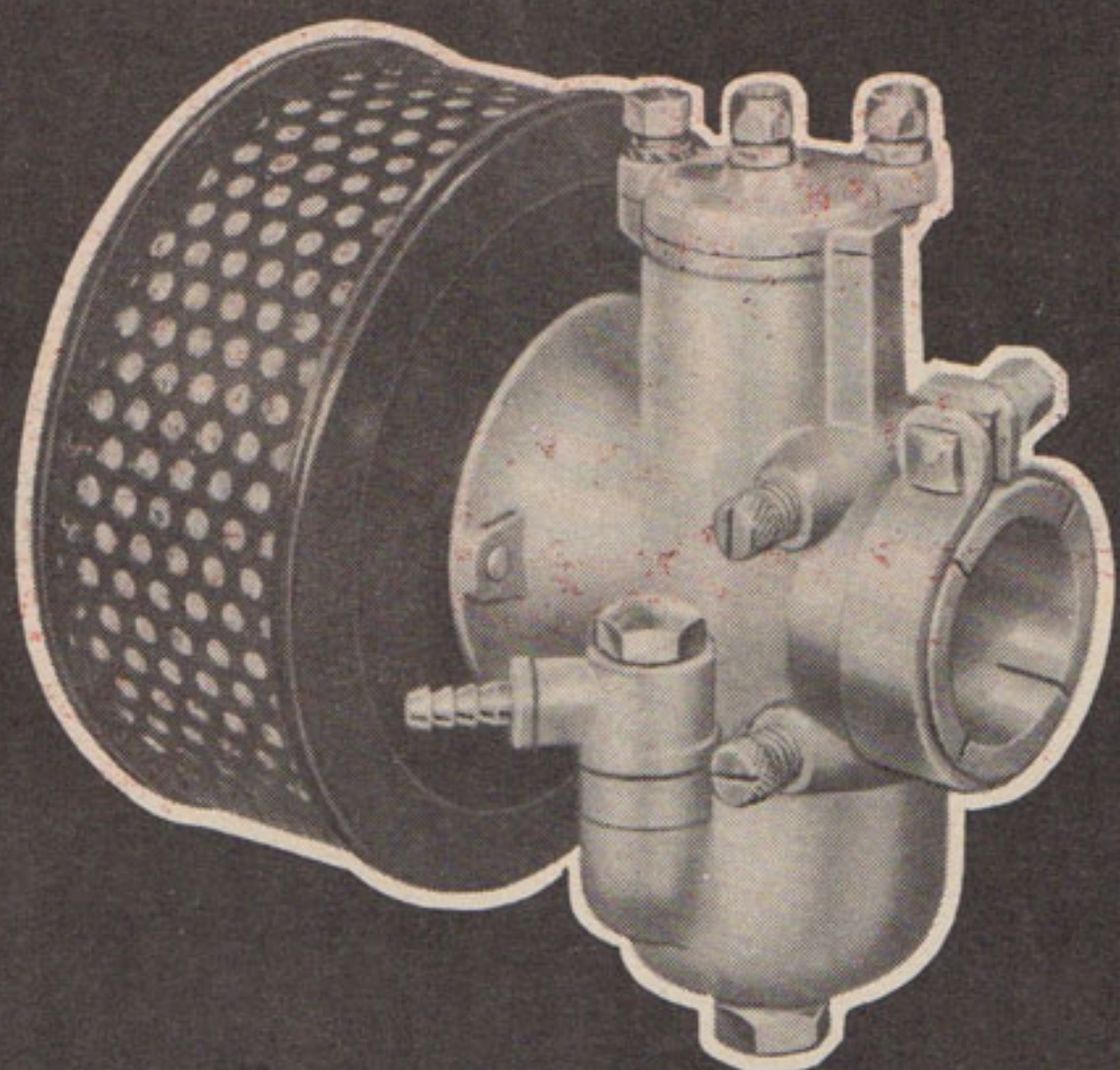
44^e ANNEE. — 14 JUILLET 1956. — N° 1.298
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

GILERA
SATURNO
COMPETITION



Aux Championnats du Monde 125 et 250 cc., un
homme se détache irrésistiblement : C. Ubbiali

MAUBEN-LEGAY



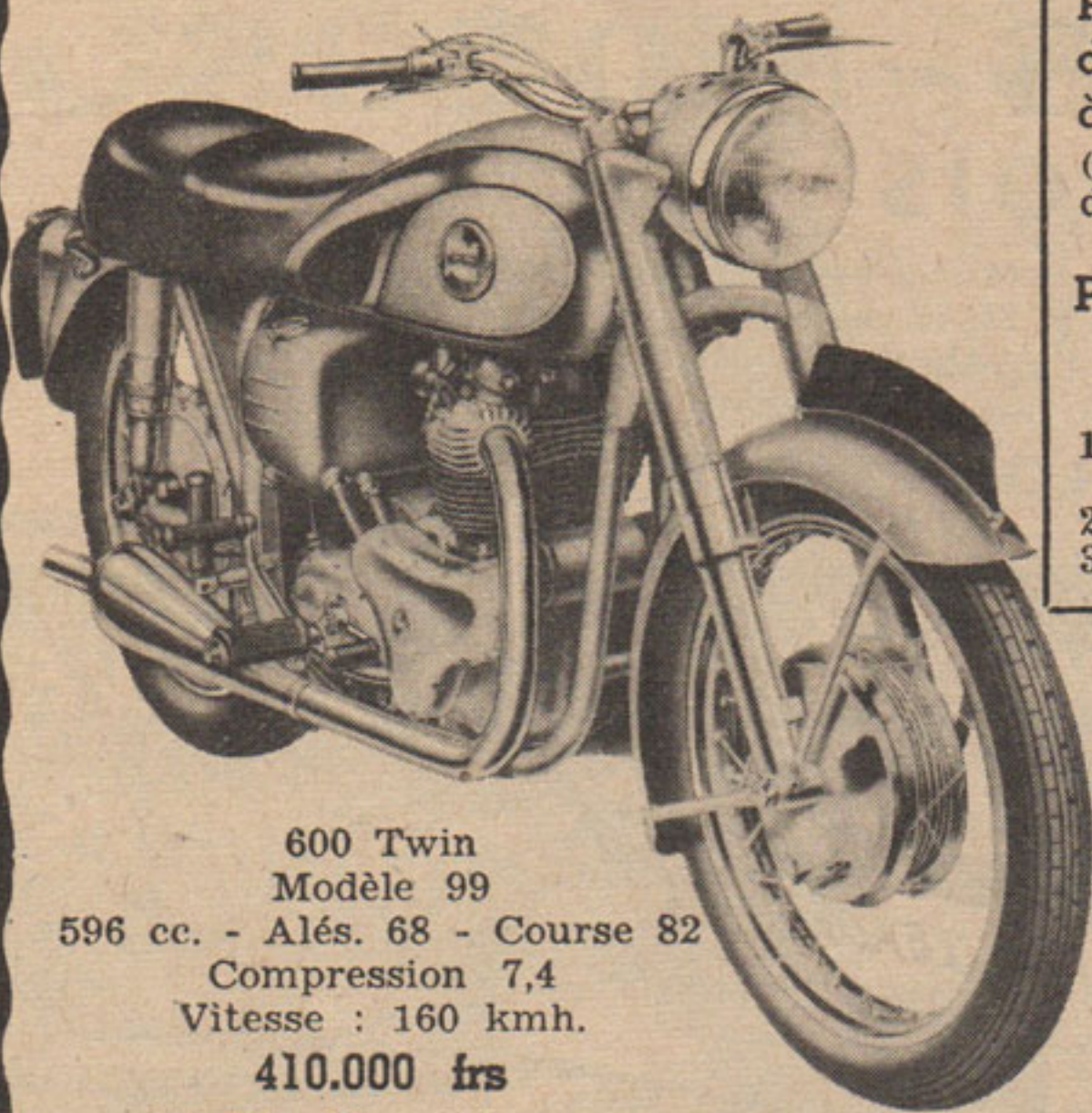
*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17^e

Achetez les nouvelles Norton chez GARREAU



600 Twin
Modèle 99
596 cc. - Alés. 68 - Course 82
Compression 7,4
Vitesse : 160 kmh.
410.000 frs
Modèle 88 - 500 cmc.
(mêmes caractéristiques)

Pour la 7^e fois NORTON enlève le classement général du Bol d'Or 1956. 24 heures de course. Record battu à plus de 112 km. de moyenne par LEFEVRE-BRIAND (Machine mise au point par GARREAU. — Atelier spécialisé de réparations sous la direction technique de M. LEFEVRE
Champion de France : COLLOT 1952 - 1953 - 1954 - 1955
PARIS-NICE 56 : 1^{er} NORTON, 2^e NORTON, 3^e NORTON
CRITERIUM DE VITESSE DE MONTLHERY

| | |
|---|------------------------------------|
| MOTOS DE SPORT | MOTOS DE SERIE |
| 1 ^{er} Lefèvre sur NORTON (Moy. 126,250 kmh.) | 1 ^{er} Briand sur NORTON |
| 2 ^e Tano sur NORTON | 2 ^e Lamboley sur NORTON |
| 3 ^e Leconte sur NORTON | |

NORTON NOUVEAU MODELE GROS MOYEUX

| | |
|--|---------|
| 350 cc type 50 culb. Sport 1956, comp. : 7.3. Al : 71x88 | 305.000 |
| 500 cc type ES2 culb. 1956, comp. 7.1. Al : 79x100.... | 315.000 |
| 600 cc type 19 S, solo et sidecar, similaire à l'ES2 | 320.000 |
| 500 cc type 88 Twin Sport, nouv. phare av. compt. inc. | 399.500 |
| 500 cc type 88 Super Sport Daytona, 2 carb. 170 kmh. | 450.000 |
| 600 cc Twin type 99 Sport pour solo ou side | 410.000 |
| 500 cc Inter 30, arbre à cames en tête | 420.000 |
| 350 et 500 cc Manx Course, double arbre à cames, frein double came, moteur super-carré | 590.000 |
| EXCELSIOR : | |
| 250 cc Twin mono carburateur, selle dble, susp. oscil. | 180.000 |
| 250 cc Twin, 2 carburateurs, selle double, susp. oscil. | 190.000 |

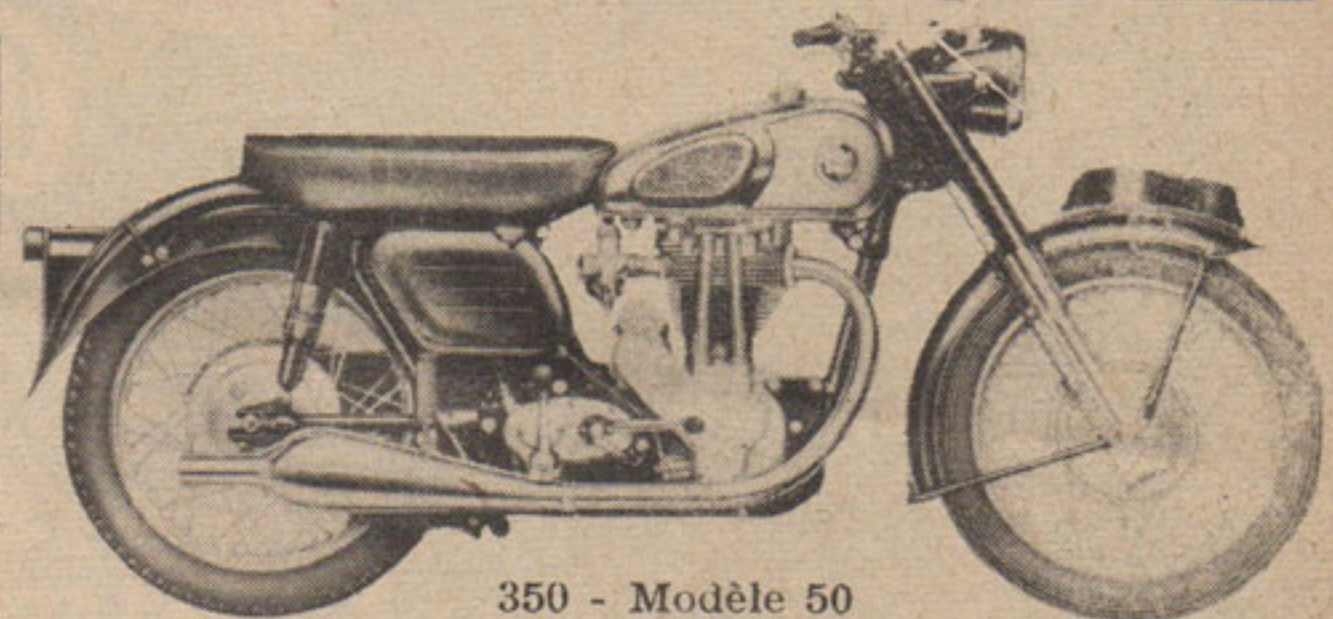
ACHETEZ NOS OCCASIONS

| | |
|---|---------|
| 125 EXCELSIOR 1953 éclair. compt. susp. AR et AV | 85.000 |
| 250 EXCELSIOR 1954 occ. susp. AV et AR sel. dble 1 et 2 carbu. moto bicylindre, à partir de.. | 135.000 |
| 250 EXCELSIOR 1954 neuve susp. AV et AR disponible, 1 carbu. moto twin, à partir de | 140.000 |
| 350 VELOCETTE 1954 téles. susp. AR, écl. compt. amort. hydrau. pneu nfs roulements à broche | 170.000 |
| 350 VELOCETTE, susp. oscil. télescop. Etat neuf | 200.000 |
| 350 ARIEL, culbut., éclairage, compteur | 85.000 |
| 350 NORTON 1955 Manx course moteur. super carré 185 kmh., neuve | 550.000 |
| 500 NORTON modèle 7 suspension coul., écl. compt. parfait état, à partir de | 210.000 |
| 500 NORTON Manx course cul. car. jante dural.. | 240.000 |
| 500 NORTON Manx course état neuf eq. écl. bat. compt. sel. dble | 210.000 |
| 250 GILLET-HERSTAL culb. sport neuve | 135.000 |
| 500 NORTON Featherbed 88 1955 Daytona 175 kmh. démonstration | 325.000 |
| 500 NORTON culbu., éclair. compt. parfait état.. | 95.000 |
| 500 NORTON 88 Standard entièrement révisée, écl. compt. réelle occasion | 295.000 |
| 500 NORTON 88 Featherbed 1956 ét. nf écl. com. | 325.000 |
| 250 CSEPEL télescop. susp. | 90.000 |
| 500 NORTON mod. 16H type armée compl. révisée | 70.000 |
| 600 NORTON Big Four 6 cv mod. arm. à rév. à partir | 40.000 |
| 650 BSA Gold. Flash écl. compt. sel. dble ét. parf. | 200.000 |
| 650 BSA Gold. Flash écl. compt. sel. dble tr. bon ét. | 180.000 |
| 500 BSA téles. susp. cyl. alu. | 160.000 |
| 500 BSA B.31 phare inc. parf. état absol. neuf | 180.000 |
| 350 BSA B écl. t. sad. compt., parfait état de neuf | 160.000 |
| 1000 VINCENT Black Shadow 180 kmh. bon état .. | 285.000 |
| Sidecar NORTON Type armée et caisse civile | 30.000 |
| Moteur INDIAN neuf 750 cmc. | 40.000 |
| 600 NORTON ent. rév., éclair., compt. | 95.000 |

Lots complets pièces détachées NORTON - EXCELSIOR
INDIAN - B.S.A. - ARIEL - MATCHLESS - VINCENT
RUDGES — Stock pièces LUCAS
Pièces assurées pour toutes motos vendues.
TOUS LES ACCESSOIRES

CREDIT 6 à 18 MOIS C. GARREAU

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



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

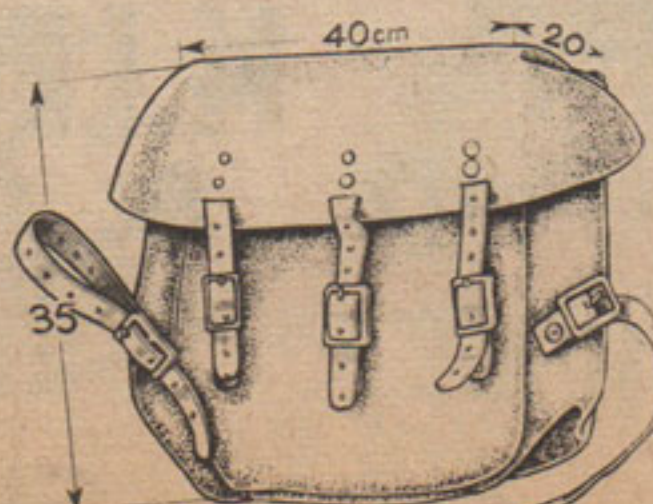
Voyez nos EXCELSIOR 1956 bicylindres

Dépositaire pour la France NORTON et EXCELSIOR

PNEUS FRANÇAIS ET ANGLAIS

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

TOUS LES PNEUS DE CROSS - TRIAL



SAGOCES AMÉRICAINES

Cuir chromé,
renforcées, dispositif
immédiat
de démontage
LA PAIRE :
4.900 à 5.900 francs.

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

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

VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête

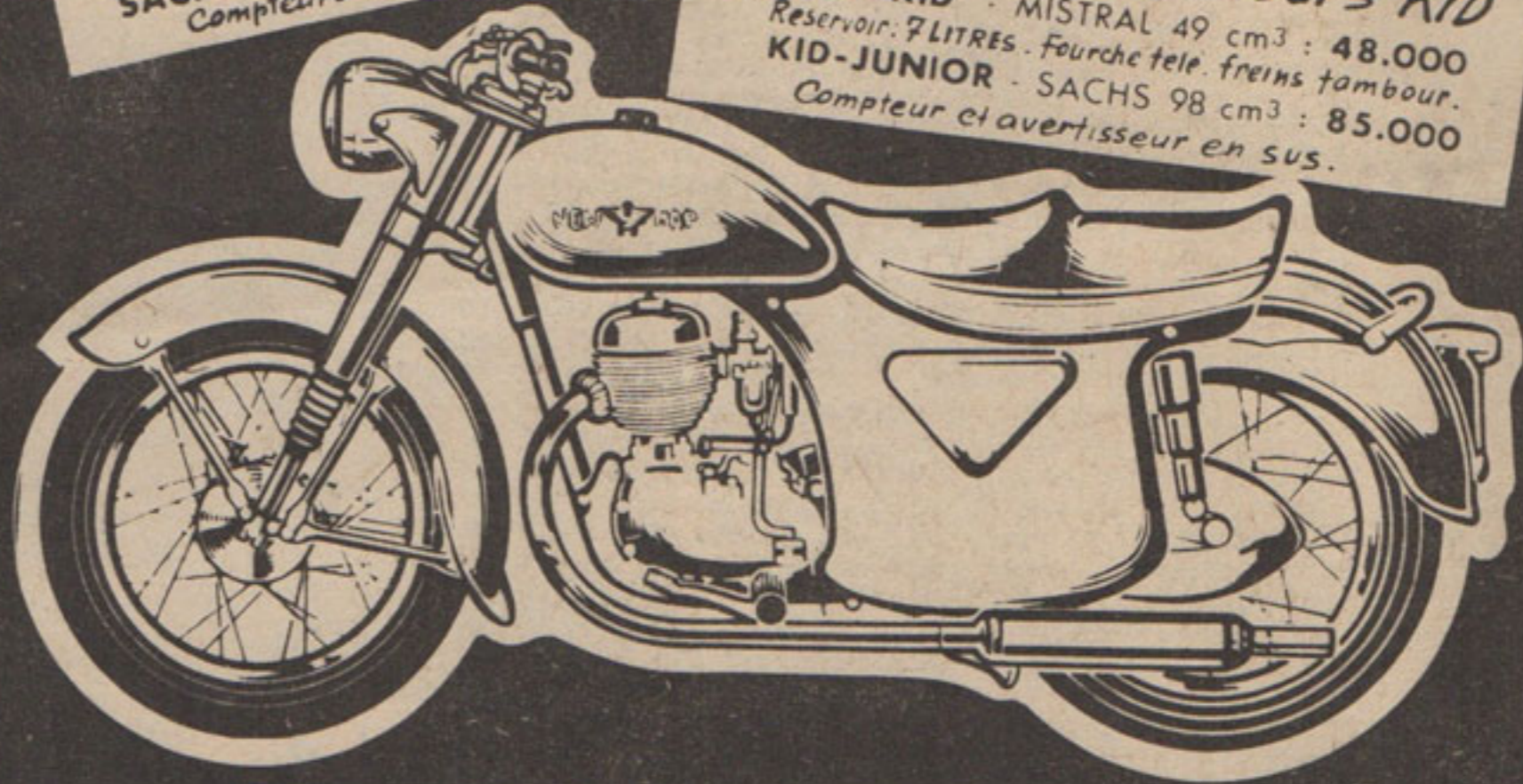
Ses prestigieuses "LEADER"

| | |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| YDRAL 125 cm ³ : 134.500 | 175 cm ³ : 149.500 |
| A.M.C. 125 cm ³ : 139.500 | 175 cm ³ : 149.500 |
| SACHS 175 cm ³ : 169.500 | (Selle monoplace) |

Compteurs et avertisseur en sus

Ses cyclomoteurs "KID"

BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ : 48.000
 Reservoir: 7 LITRES - Fourche tele. 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

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A
W
O

OCCASIONS :

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

Spécialistes diplômés

ANCIENS ET BONNET

M. LECLERCQ

CREDIT : 2 à 18 mois

Le moins cher de PARIS

En cas de maladie, Leclercq
 paiera pour vous
TOUTES REPARATIONS
 Reprise ferme, moto, scooter

N
S
U

FIN

TERROT



IFA

80, AV. GENERAL LECLERC
 BOULOGNE (SEINE)

Peugeot

AGF

Lambretta

RUMI

GNOME & RHONE

GUZZI

PALOMA

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

Souriez...



... au mauvais temps

TEMPÊTE
ORAGE
FROID
PLUIE
NEIGE
VENT

Grâce à un des survêtements des productions

MACOMBYNN

étudiés en fonction de l'usage pour répondre aux besoins de chacun

EN CORDOUAL SPURT
MACOMBYNN 55

tellement plus pratique

le 2 pièces séparable

SUR JAMB MONMANTO

EN CORDOUAL VILLE
MACOMBYNN 56

toujours aussi pratique

le 2 pièces séparable

**PANTALON ALSACE
VESTE ALSACE**

GARANTI
sur réclamation justifiée

Seul fabricant

MACOMBYNN

2, R. DE LA PLUMETTE, AMIENS. TÉL. 41-72

Vente dans toute la France chez votre motoriste

DÉPOT: PARIS-BANLIEUE

E. REVIL, 82, AV. DES TERNES, 17^e



CHANTELUNE

FOZ

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 ASSURE
CHEZ NOS NOMBREUX
CONCESSIONNAIRES

Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles

MOTUL
MIX-COURSES

PIECES DETACHEES
LIVRABLES IMMEDIATEMENT

CRÉDIT 18 MOIS — REPRISES



AGENT GÉNÉRAL
ETS JACQUES POCH
127, AVENUE DE NEUILLY-NEUILLY/SEINE - TEL. MAI. 61-70

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

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

Le spécialiste des machines anglaises

CROSS — VITESSE — TOURISME

BSA ARIEL **SUNBEAM**

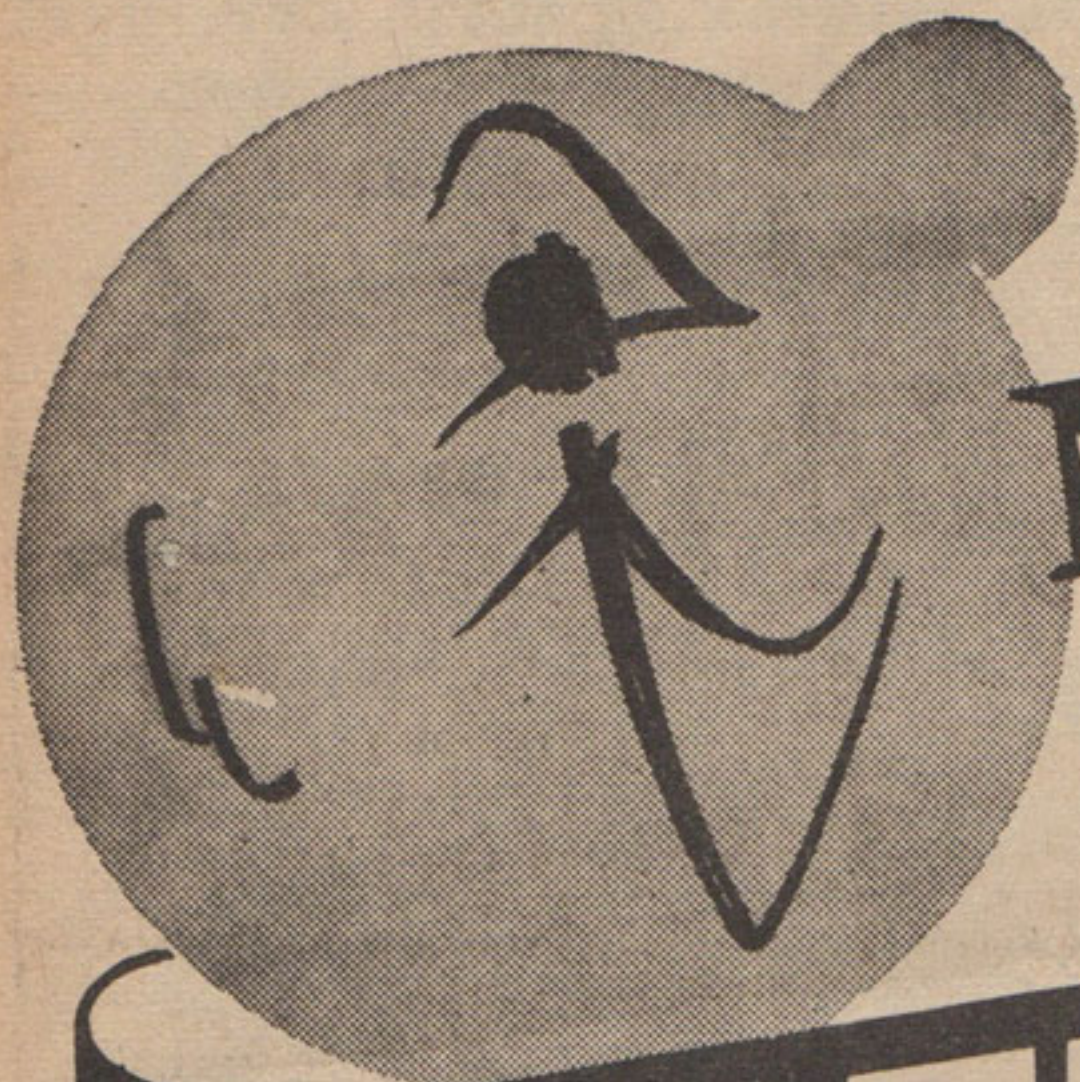
...vous propose les nouveaux modèles visibles
et disponibles en magasin

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

STOCK PIECES B.S.A.
Envoi contre remboursement

Atelier de réparations et spécialistes pour
ENTRETIEN ET GARANTIE

La maison se charge de l'immatriculation des machines



Ne partez pas...

sans

RUSTINES

NOTICE FRANCO
SUR DEMANDE

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

Posées avec la Dissolu-
tine, les **RUSTINES** se
vulcanisent par la com-
binaison avec la couche
collante.

Procès verbal n° 15 du
Laboratoire de Recher-
ches et de Contrôle du
Caoutchouc du 23 Juillet
1948.

**Mais exigez bien les
vraies RUSTINES.**

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

MOTTAZ



FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

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

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

TRIUMPH

500 SPEED TWIN
500 TIGER 100
650 THUNDERBIRD
650 TIGER 110

DISPONIBLES

Agence officielle des plus grandes marques Françaises et Étrangères

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

et le VELOSOLEX

GARANTIE TOTALE



avec double selle :

250 cmc. : 219.500 fr.

350 cmc. : 239.500 fr.

Réparations par Spécialistes

avec double selle

et moyeux à freinage central :

350 cmc. : 249.500 fr.

Pièces détachées - Accessoires

Equipement

SAINT PAUL MOTOS

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

Métro : Saint-Paul

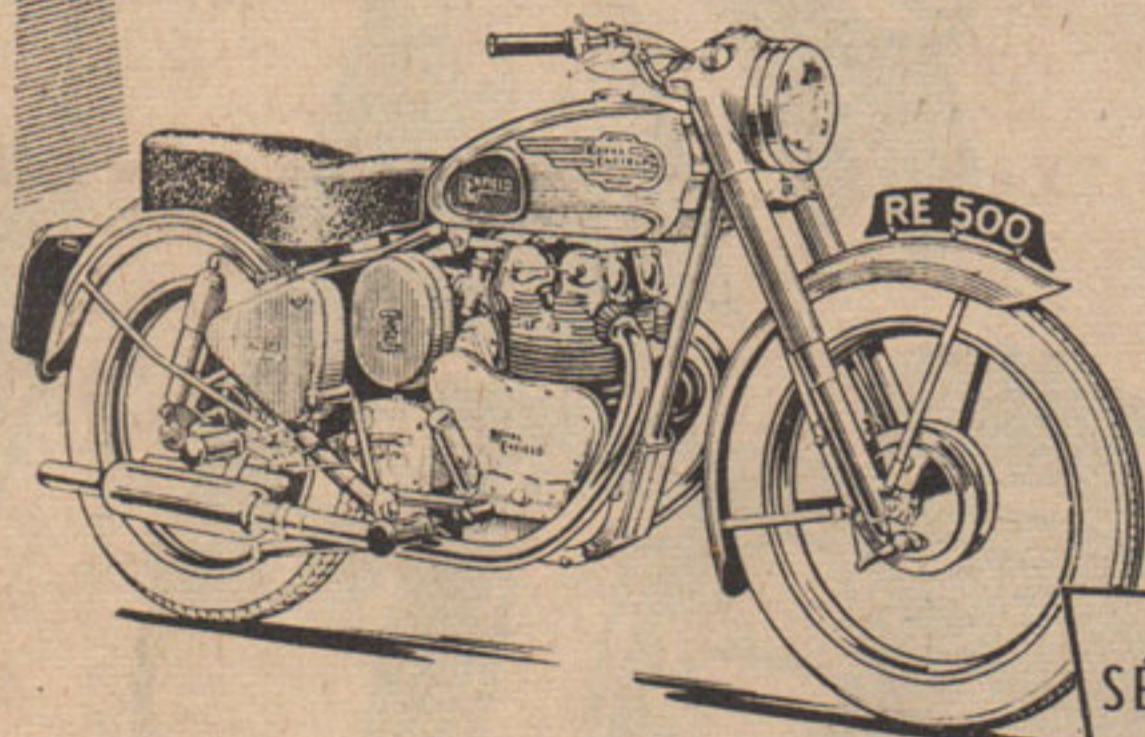
CRÉDIT

6 - 9 - 12 - 15 ou 18 MOIS

avec versement de votre choix à
la livraison

Magasins ouverts tous les jours de 9 h. à 19 h. 30 sans interruption sauf dimanches et fêtes
et pendant tout le mois d'Août. Renseignements contre 50 fr. en timbres poste

Rendement exceptionnel!...



PLUS

SÉCURITÉ
absolue
grâce au
frein double
de l'AV.

Royal Enfield '500 TWIN'

Nous avons
un modèle
qui répond
à chacun
de vos
besoins

Rallye des Audax 1956

1^{er} Royal Enfield

en 250 c. c. (piloté par G. JASSAUD)

Rallye des Audax 1956

1^{er} Royal Enfield

en 500 c. c. (piloté par BACONNIER)

Moto-Cross de Montfermeil

1^{er} Royal Enfield

en 500 c. c. (piloté par BONNIN)

AGENCE GÉNÉRALE
POUR LA FRANCE

Ets Pierre PSALTY

80, Av. des Ternes - PARIS-17^e
Métro : TERNES Téléph. : ETO. 55-52

Demandez le Catalogue Général de nos machines - Toutes pièces d'origine assurées pour tous modèles

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



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 ROUTE EGALEMENT POUR LES DEUX ROUES

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

D'UN de nos abonnés de Saint-Etienne du Rouvray, nous avons reçu une pénible lettre dont voici le texte intégral :

Monsieur le Directeur,

J'ai le regret de vous annoncer que l'abonnement à votre revue de M. Claude Ralu, qui se terminait par le N° 1.294, ne sera pas renouvelé.

A la suite d'un accident survenu le 20 mai sur la N. 315, en Seine-Maritime, provoqué par un dérapage sur un tas de gravillons débordant sur la chaussée **DE PLUS D'UN METRE**, il est mort le 27 mai. Diagnostic : traumatisme bulbaire occasionné par son casque.

Peu de temps après l'accident, des ouvriers relevaient les gravillons. Le constat avait été fait auparavant par la gendarmerie.

QUI EST RESPONSABLE ?...

Un jeune homme de 20 ans, passionné de la moto, très bon pilote et mécanicien, a payé de sa vie l'incurie d'une administration.

N'y a-t-il aucun moyen de protestation ? Doit-on laisser se perpétuer de telles fautes ? Pour lui, et pour tous les pilotes de « deux-roues », ne pouvez-vous protester dans votre revue ?

★

Une telle lettre, pleine de mesure malgré la douleur qui s'en dégage, nécessite-t-elle encore des commentaires ? Si elle n'est pas entendue, c'est que l'ON ne veut pas l'entendre !

La période des vacances est déjà là. La circulation sur nos routes ne fait que s'accroître. Faut-il rappeler aux services de la voirie, aux Ponts et Chaussées, qu'une moto, qu'un scooter, ne sont pas des poids lourds ou des véhicules « tous-terrains », mais que, par contre, ils représentent une part importante et de plus en plus prépondérante dans le parc motorisé français.

Alors, Messieurs les haut-placés, une fois encore, nous vous réitérons notre appel :

« PENSEZ AUSSI A NOUS ! ».

LA MOTO EN ITALIE

TRIOMPHE
DE L'ESPRIT
CRÉATEUR

Après avoir étudié dans notre numéro 1.277 la production nationale 1955 et examiné également la position actuelle du motocyclisme anglais (M.R. N° 1.284), allemand (M.R. N° 1.297), etc., c'est aujourd'hui la situation d'ensemble de l'industrie italienne du « deux-roues » que nous vous présentons dans ces lignes.

Mais à tout seigneur, tout honneur... A notre sœur latine si profondément motophile, aux constructeurs, petits et grands qui, de l'autre côté des Alpes, font preuve d'une extraordinaire vitalité et allient à une recherche technique bien souvent en avance d'une idée, la passion la plus authentique pour la confrontation sportive, nous devons plus qu'un exposé superficiel.

C'est donc sous le triple point de vue : statistique, économique et technique que se placeront les considérations à venir, riches d'enseignements et qui, nous en sommes sûrs, laisseront plus d'un lecteur rêveur et admiratif.

STATISTIQUES

D'après une statistique publiée par le Ministère Italien des Transports et calculé sur la base de l'acquittement de la taxe sur la circulation, 2.188.000 motocyclettes de divers types circulaient en 1954 dans la Péninsule. Au 30 septembre 1955, ce chiffre est passé à 2.469.778.

A ce stade, on pouvait estimer en gros qu'un italien sur 20 disposait d'un deux-roues. Cette proportion n'est pas énorme, surtout si on la rapproche de la popularité dont jouit là-bas tout ce qui touche de près ou de loin à la moto, mais elle s'explique cependant par les conditions économiques difficiles que connaissent nos voisins et qui ont leur répercussion inévitable sur le pouvoir d'achat. Qui plus est, elle explique également, pour une part, l'absence à peu près complète des marques italiennes sur le marché international, scooters mis à part. Le marché intérieur étant loin d'atteindre la saturation, les constructeurs, le plus souvent sans grands moyens financiers, ne sont pas enclins à rechercher des débouchés à l'étranger, ce qui supposerait de leur part une organisation commerciale coûteuse et difficile à établir.

PARC 1954-1955

Mais ce dernier point rejoint déjà l'aspect économique du problème, et avant d'aborder celui-ci plus avant, il convient de faire quelques commentaires.

La première constatation à se faire jour, c'est qu'entre 1954 et 1955, la totalité du parc a augmenté de 282.000 unités (12,9 %) pour ce qui concerne les 3 catégories mises en comparaison : cyclomoteurs de moins de 50 cmc., motos et scooters de moins de 175 cmc., et motos de plus de 175 cmc. Pourquoi d'ailleurs ces catégories qui nous semblent bizarres ? C'est qu'en Italie, les 125 cmc. ne bénéficient pas d'un classement séparé et que, d'autre part, il y circule peu de motos de grosse ou même moyenne cylindrée, d'où un seul classement pour les machines supérieures à 175 cmc.

On remarquera encore qu'au cours de l'année dernière, les trois catégories citées ont progressé différemment, sans que, pour autant, l'équilibre de leur répartition de 1954 en soit positivement modifié : 29,7 % pour les cyclomoteurs, 56,5 % pour les motos et scooters jusqu'à 175 cmc. et 13,8 % pour les plus de 175 cmc.

TENDANCES

Là-bas comme ailleurs, le cyclomoteur et en particulier le cyclomoteur d'une cylindrée inférieure ou égale à 50 cmc., est l'engin qui marque le plus de points : accroissement du parc de 15,75 % en 9 mois : 735.600 fin septembre 1955.

La catégorie comprise entre 51 cc et 175 cc, c'est-à-dire les plus gros des cyclos, les petits 100 cc, les 125 cc et 175 cc, si populaires, les scooters enfin qui prirent naissance en Italie et bénéficient, nous le verrons plus loin, d'une organisation industrielle et commerciale imposante, tout cela s'est accru de 12,6 % durant le même laps de temps (1.397.000 unités).

Quant aux moyennes et grosses cylindrées, toutes machines qui ne soulèvent qu'un intérêt relatif chez nos voisins — et non seulement parce qu'elles sont chères — ont vu leur nombre augmenter de 7,8 % (de 313.000 à 337.500), mais leur place dans le parc total est devenue un peu moins importante (13,8 % au lieu de 14,3).



LES UTILITAIRES

Le Ministère Italien des Transports en a communiqué le chiffre pour 1955 : jusqu'à 125 cc, on trouve 44.614 tris en circulation, et 71.732 tris sans indication plus précise de leur cylindrée, toutefois supérieure à 125 cc. Soit donc, au 30 septembre 1955, un total de 116.346 véhicules utilitaires à trois roues.

EN CONCLUSION

A cette même date, nous obtenons un parc motocycliste total de 2.586.124 véhicules de 2 et 3 roues, ce qui représente, à supposer que le nombre des tris utilitaires soit resté sensiblement le même, une augmentation égale à environ 280.000 motocycles par rapport au parc 1954.

LA PRODUCTION

A l'appui de ce paragraphe, nous apportons le tableau suivant où figurent les principaux constructeurs italiens avec, en regard, le chiffre correspondant aux véhicules de leur marque, quand ils sont plus de 10.000 en circulation au 31 décembre 1954, dans la catégorie de 51 à 125 cmc.

| En circulation en date du 1 ^{er} janvier 1954 | Production annuelle | Nombre de marques | |
|---|------------------------|----------------------|----|
| Vespa | 266.568 | | |
| Lambretta | 262.685 | | |
| Guzzi 65 et 98 cc | 104.202 | | |
| Iso | 48.276 | Plus de 100.000 | 3 |
| MV 125 cc | 44.527 | Plus de 10.000 | 8 |
| Ducati 65 et 98 cc | 43.269 | Plus de 1.000 | 19 |
| Bianchi 125 cc | 16.523 | | |
| Benelli | 15.172 | Moins de 1.000 | 52 |
| Rumi | 11.732 | | |

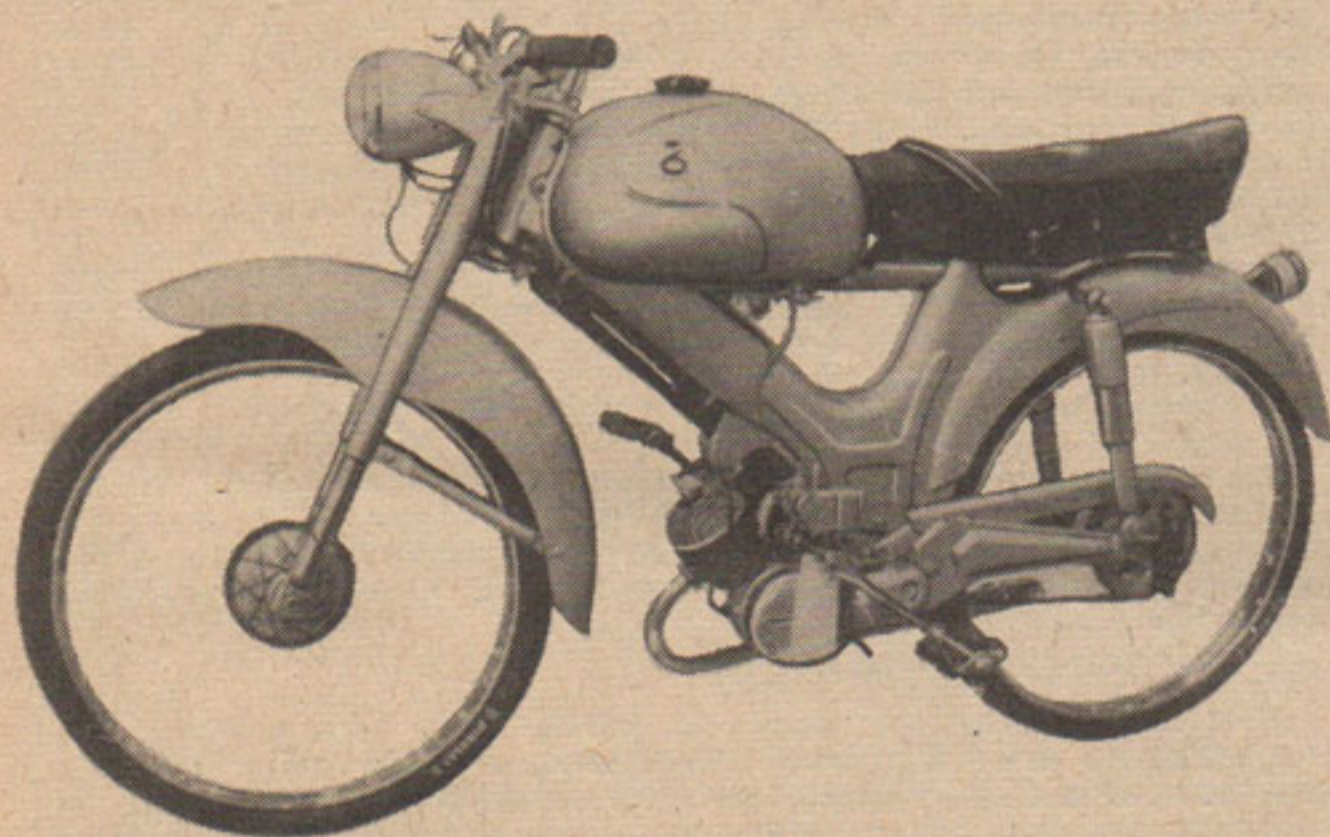
On ne manquera pas de déplorer que cette statistique soit ainsi limitée à une partie seulement du parc motocycliste italien et qu'elle porte sur une période déjà lointaine. Quoiqu'il en soit, on en retirera cependant bon nombre d'enseignements, puisque ces petites cylindrées constituent l'élément le plus représentatif du parc.

Il convient encore de souligner que les chiffres ici indiqués concernent une production et une mise en vente étalée approximativement sur 5 années et qu'en 1946, selon cette fois une communication du Groupement Italien des Industriels du Cycle et du Motorcycle, il circulait dans ce pays 166.095 motocycles de toutes sortes, nombre véritablement inexistant pour une population de 40.000.000 d'âmes, et qui ne peut s'expliquer que par la dure période de guerre.

Ajoutons que depuis 1946 jusqu'au 30 septembre 1955, l'industrie italienne a produit un total de 2.420.030 véhicules à deux roues et trois roues (utilitaires). Ainsi peut-on situer la production italienne annuelle moyenne autour de 380.000 motocycles pour la période comprise entre 1950 et 1955.

LES « GRANDS »

En reprenant le tableau ci-dessus, nous trouvons en Italie comme en France, au sommet de l'échelle, quelques grands constructeurs. Ici, pour être tout à fait dans la vérité, ils sont trois qui, à eux seuls et pour la période considérée, ont mis en circulation 633.455 machines de 65 à 125 cc, c'est-à-dire près de 78 % de la mise en circulation totale pour les neuf premières firmes mentionnées. Et si l'on ne considère que les deux firmes placées en tête de file, très près l'une de l'autre (aussi bien par leur production d'alors : scooters 125 cc, que par l'écart qui les sépare : 3.883 machines en faveur de Vespa), on s'aperçoit qu'elles ont sorti à elles deux environ 60 % des machines (65 cc à 125 cc) mises en circulation entre la période de la reprise industrielle (après la dernière guerre) et le 31 décembre 1953.



PIAGGIO ET INNOCENTI

Il convient à ce propos d'ouvrir une parenthèse. Si la paternité du scooter est revendiquée à droite et à gauche, pour des prototypes conçus antérieurement à 1939, il n'en reste pas moins que ce type de véhicule n'a jamais connu de diffusion avant la commercialisation par les italiens des Vespa et autres Lambretta. Or ces deux marques, propriété des puissantes firmes Piaggio et Innocenti, ont vu le jour dans l'immédiat après-guerre, alors qu'il s'agissait pour ces entreprises de convertir au secteur privé d'énormes moyens industriels précédemment voués aux fabrications de guerre.

Dans un moment où l'industrie motocycliste spécialisée était encore plus ou moins désorganisée, en face de constructeurs le plus souvent dotés de moyens quasi artisanaux, Piaggio et Innocenti étaient prêts à tourner, prêts à sortir immédiatement en grande série l'engin spécialement étudié pour s'adapter à l'outillage existant, aux presses en particulier.

★

Le scooter ne pouvait pas être un échec. Sa réelle nouveauté, ses indiscutables qualités mécaniques et pratiques, son bas prix relatif en garantissaient la vente en cette période encore difficile. Mais, ici encore, du point de vue commercial, nous nous trouvons devant un cas particulier. Piaggio et Innocenti n'entendaient pas se suffire du seul marché italien, bien que celui-ci ne fut pas très près d'être saturé, le parc d'alors étant, nous l'avons vu, inexistant. Parallèlement aux gros moyens industriels mis en œuvre, les deux firmes rivales installèrent chacune de leur côté un puissant service de vente et d'après-vente à l'étranger, ce qu'aucun constructeur italien de motorcycle n'avait fait jusqu'ici. Plus encore, Piaggio et Innocenti, Vespa et Lambretta, s'employèrent à créer un esprit de marque tel que chaque propriétaire de l'un ou l'autre de ces scooters ait le sentiment d'appartenir à une grande famille, d'avoir partout des amis. De par le monde, naquirent des Lambretta-Clubs, des Vespa-Clubs qui sont encore un exemple de ce lien avec l'usine.

★

Enfin, la concentration de tous ces moyens industriels et commerciaux sur un seul modèle des années durant — il n'y a pas si longtemps que sont sortis les 150 cc qui, d'ailleurs, ne sont pas à proprement parler de nouveaux engins, mais plutôt une extrapolation des 125 cc — permit d'abaisser les prix de vente de telle sorte que les petits concurrents dussent se retirer, à moins de se contenter d'une diffusion réduite. On comprend dès lors la place exceptionnelle prise en Italie et dans le monde entier par Vespa et Lambretta.

PETITS ET MOYENS CONSTRUCTEURS

Le troisième grand est Guzzi. Ses petites 65 cc et 98 cc obtiennent un succès certain, représentant à peu près 12 % du total des mises en circulation.

Mais derrière ces trois grands de la production italienne, que trouvons-nous ? Huit marques ont sorti plus de 10.000 machines (3 d'entre elles dépassent les 40.000 machines mises en circulation), trois autres n'atteignent pas 20.000 engins et les deux dernières mentionnées dans notre statistique sont en-dessous de la limite des 10.000 machines.

Nous n'atteignons pourtant pas encore avec eux au « menu fretin » de la construction italienne : on trouve encore 19 marques dépassant 1.000 machines et, tenez-vous bien, 52 constructeurs ont mis en circulation moins de 1.000 machines. Or, tous ces chiffres s'évaluent, ne le perdons pas de vue, sur une période de 5 années environ, et si l'on veut bien admettre que le terme « moins de 1.000 machines » signifie pour beaucoup parmi les 52 « moins de 500 machines », on mesure toute la signification que revêt à présent notre tableau.

LES ACCESSOIRES

Cette branche de l'industrie du motorcycle tourne à grand rendement, ce qui explique jusqu'à un certain point la multiplication des modèles italiens. Le petit constructeur peut, à partir de l'énorme somme d'éléments de la partie cycle et d'organes moteurs qui lui est proposée, monter sans coup férir divers modèles dont chacun aura une note bien personnelle du fait de telle selle double ici et de telle autre là, de telle ou telle distribution ou culasse, etc., etc... Ainsi peut-on mettre en vente des machines dont tous les éléments ont été étudiés séparément et ont pu être choisis au sein d'une gamme de la plus grande diversité.

PARALLELE...

Ceci constitue une différence majeure, par rapport à ce que nous connaissons en France : chez nous, les accessoires, les pièces détachées, tout sort pratiquement des mêmes rares fabricants, d'où la désastreuse uniformité présentée par la plupart de nos motocycles. Autour des deux ou trois toujours mêmes moteurs, on édifie des parties cycles qui se ressemblent comme des sœurs et il n'est pas jusqu'aux plus petits accessoires pour être identiques chez Dupont comme chez Durand.

Qu'on ne nous fasse pas écrire plus que nous ne pensons sur ce sujet : il existe en France, comme en Italie, quelques constructeurs grands et surtout petits, pour qui un motocycle se fabrique autant qu'il se monte, et qui s'efforcent à créer plus qu'à assembler. Mais, en général, l'originalité, l'invention, la possibilité de différencier les modèles autrement que par la forme du feu arrière, ne se retrouvent plus guère chez nous.

EN CONCLUSION

Cette multiplication, cette dispersion des constructeurs de motocycles, si elle peut nous paraître intéressante pour les possibilités de choix qu'elle réserve à la clientèle, si elle nous émeut en ce qu'elle souligne précisément l'extraordinaire « tonus » des italiens dans le domaine qui nous occupe, n'est malheureusement pas viable économiquement parlant. Ici, le sentiment n'est pas de mise ; nous n'en sommes plus au temps de la fabrication artisanale et contre cela même l'enthousiasme créateur de nos voisins ne peut rien. Actuellement, la construction, la vente des motocycles n'est rentable qu'à partir d'une limitation raisonnable des modèles et de leur sortie en grande série, conditions qui permettent de resserrer les prix de revient et d'éliminer la concurrence.

★

Le fait que, pour certains de ces petits constructeurs, le motorcycle ne soit qu'un violon d'Ingres (l'affaire vivant par ailleurs de la fabrication d'un autre article tel que machine à coudre, appareillage électrique, appareils ménagers, outillage, etc...), s'il démontre encore que l'italien vient au monde portant un deux-roues au cœur, ne change rien à la situation. Certes, cet engouement est à la base d'une évolution technique toujours plus poussée : l'Italie est somme toute parsemée de bureaux d'études, mais ces recherches, ces travaux de mise au point se paient d'une façon ou d'une autre et retentissent nécessairement sur la situation économique du parc en général et de l'industrie considérée en particulier.

★

Du strict point de vue commercial, le bouillonnement constructif italien n'est pas meilleur que la plate indifférence française à l'égard des solutions nouvelles. Ces multiples réalisations prototypiques de l'autre côté des Alpes sont le plus souvent impossibles à diffuser en grande série, faute des

moyens nécessaires, faute de pouvoir établir des prix alignés sur ceux que pratiquent les grandes marques. Reste tout de même que ces dernières, encore que leurs programmes de fabrication soient standardisés, proposent à la clientèle toutes les techniques modernes et tous les modèles, de l'utilitaire au « compétition-client », en passant par les machines authentiquement « sport ». Nous ne pouvons en dire autant ?

IMPORTATION

Aux machines mentionnées viennent naturellement s'ajouter celles qui proviennent de l'étranger. Mais leur importation est très faible, ce qui tient à plusieurs raisons : contingentement sévère, goûts préférentiels des Italiens pour le petit cube, catégorie où leur production nationale est reine, coût élevé de la machine importée, etc...

LES MACHINES

Seules deux marques : DKW et NSU, ont exporté plus de 1.000 machines en Italie, avec respectivement 3.896 et 1.103 véhicules. Dix autres marques ayant exporté moins de 1.000 machines en Italie, représentent l'éventail de la production internationale la plus en renom, parmi laquelle nous citerons BMW, Adler, TWN, Horex, Victoria du côté allemand, Ariel, Norton, AJS, Matchless, Triumph pour l'industrie britannique et Harley Davidson rappelant occasionnellement la moto américaine.

MOTEURS ADAPTES

En outre, certains petits constructeurs italiens montent des moteurs importés, NSU étant ici leur essentiel fournisseur. On rencontre cependant de ci, de là, quelques Sachs ou JLO. Quant aux moteurs Puch, on ne les trouve plus guère adaptés à des parties cycles locales, mais il semble que cela tienne essentiellement à l'impopularité que connaît depuis peu le cycle à 2 temps chez nos voisins. Nous allons y revenir tout à l'heure.

EXPORTATION

Elle n'atteint pas davantage un niveau important, d'abord parce que le marché intérieur a jusqu'ici absorbé facilement la production italienne (scooters Vespa et Lambretta toujours mis à part), ensuite parce que la plupart des constructeurs n'ont pas une organisation industrielle et commerciale qui permette la diffusion de leurs modèles à l'étranger. De plus, les Italiens produisent essentiellement des petits cubes, dont l'importation est interdite en France par exemple et qui n'intéressent pas d'autres pays tels l'Angleterre (voir MR n° 1284).

Ainsi, durant le premier trimestre 1955, c'est grâce aux scooters que le chiffre des exportations italiennes atteint 36.665 véhicules de plus de 50 cmc. Pour les cyclomoteurs et bicyclettes, on arrive au chiffre de 12.103 + 8.342 moteurs adaptables.

LE MARCHÉ ACTUEL

Le parc motocycliste italien s'est donc reconstitué assez rapidement depuis 1946, à partir de la production intérieure. Toutefois on assiste présentement à un certain piétinement : de 380.000 machines produites annuellement entre 1950 et 1955, on est tombé à 281.778 machines pour les neuf premiers mois, les meilleurs, de 1955. Ce n'est pas que le marché soit saturé, loin de là, mais la clientèle boude les tendances jusqu'ici affirmées et réclame une nouvelle orientation de la production, ce qu'ont parfaitement compris les principaux constructeurs.

LE CYCLOMOTEUR

C'est désormais et comme partout l'engin-roi et pour les mêmes raisons ici qu'ailleurs : son bas prix d'achat, son entretien bon marché, ses qualités utilitaires.

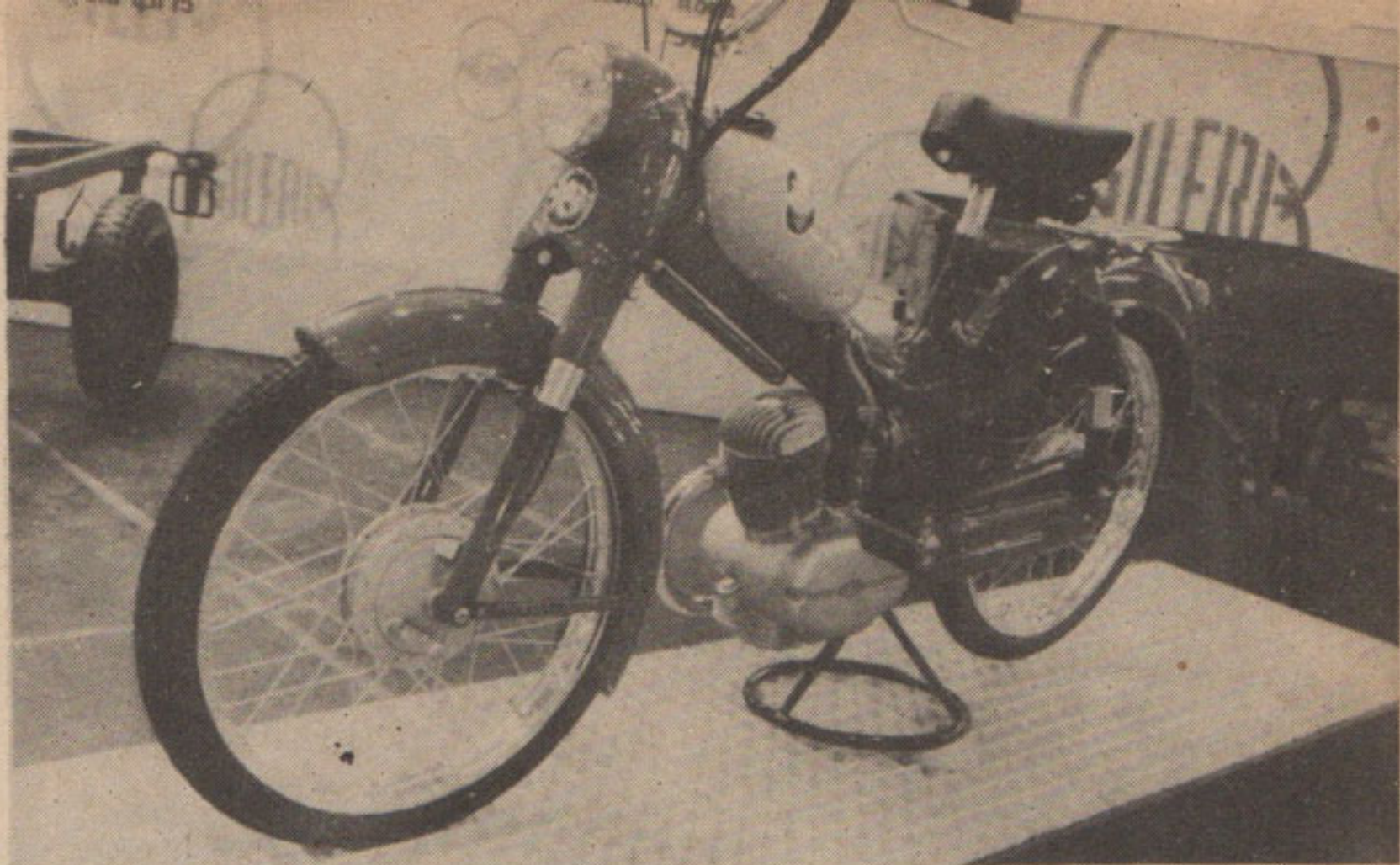
On ne peut manquer de s'étonner de cette situation, quand on connaît l'amour que portent nos voisins à la machine de sport et dont nos reportages successifs du Salon de Milan se sont largement faits l'écho.

Or, et les agents des différentes marques sont les premiers à le reconnaître, l'intérêt exclusif pour ces petits bolides imités de la machine de compétition s'est considérablement relâché : la plus grande partie de la clientèle réclame désormais un véhicule plus économique.

★
N'oublions pas que nos voisins sont encore plus défavorisés que nous sous le rapport du coût du carburant : celui-ci, qui pourrait être vendu autour de 40 litres le litre, est frappé de taxes dont l'ensemble s'élève à 88 litres, et revient donc à 128 litres, environ 85 de nos francs. Et, toujours en comparaison, les ressources de l'italien moyen sont plutôt plus réduites que celles dont dispose le citoyen français de condition équivalente.

★
Le cyclomoteur est donc affiché sur tous les programmes de fabrication. Mais là encore, on retrouve le génie italien : foin de bicyclettes à moteur, foin d'engins hybrides alliant le meilleur au pire : le cyclo est conçu, réalisé à la façon d'une motocyclette.

Premier effet de cette standardisation dont nous écrivions qu'elle commençait à prendre corps, le cyclomoteur transalpin est sensiblement aligné d'une marque à l'autre, dans sa construction comme dans son prix : moteur fournissant de 1,5 à 2,5 CV pour une cylindrée tournant autour de 50 cmc.,



suspension avant télescopique, suspension arrière oscillante, boîte à 3 vitesses et, bien entendu, moyeux-freins centraux en alliage léger, le tout permettant une vitesse de 55 kmh pour une consommation moyenne de 1,2 litre aux 100 km, car ces petits moteurs sont très souvent des 4 temps à soupapes en tête. Le prix de ces cyclomoteurs laisse aussi rêveur que leur conception : ils varient de 20.000 à 60.000 francs environ, selon la finition et l'équipement dont ils sont pourvus.

DEFAVEUR DU 2 TEMPS

Cela semble incroyable quand on se réfère à la production italienne de ces dernières années en petites cylindrées, presque entièrement axée sur le cycle à 2 temps. Mais il faut bien reconnaître que, par rapport à celui-ci, le cycle à 4 temps offre une consommation moindre et est moins salissant. Ainsi la physionomie du marché italien s'est-elle absolument transformée sous l'influence des conditions économiques, ainsi voyons-nous présentement succéder aux petits engins rageurs, aux fourches Earles, aux réservoirs creusés de gouttières pour les bras, etc..., des machines « touristes » très classiques dans leur partie cycle et dotées de non moins classiques moteurs à 4 temps et soupapes en tête.

PÊLE-MÊLE TECHNIQUE

La mode est donc à la bonne machine d'usage, ce qui n'empêche évidemment pas l'éclosion de prototypes étonnants ici ou là. Toutefois l'ensemble de la production italienne a renoncé à la ligne « Monza » comme aux plus pures audaces techniques.

CADRE, SELLE, SUSPENSION

Peu de nouveautés dans la partie cycle en général. La fourche du type Earles a disparu pour faire place un peu partout à la télescopique amortie hydrauliquement dans la plupart des cas. Les cadres eux-mêmes sont en tubes, à double berceau, et les suspensions arrières sont oscillantes, en tubes d'acier soudés avec éléments amortisseurs à ressorts, parfois à l'air libre.

Les selles restent italiennes, c'est-à-dire doubles et très étroites (parfois 12 cm de large). Ceci se comprend par le fait que l'usager transalpin, n'accomplissant en général que de petits parcours, exige moins de confort que nous.

ROUES ET FREINS

On trouve toutes les dimensions de roues comprises entre 6 et 19 pouces, ou à peu près. Leur rayonnage est d'une étonnante légèreté et les freins centraux en alliage léger sont de règle et très largement dimensionnés. Citons côté freinage le remarquable frein à disques de chez Maserati, fortement nervuré et dans lequel l'air de refroidissement pénètre par l'axe de la roue pour ressortir sur le pourtour du moyeu. Un double dispositif de guidage contrôle le déplacement, nécessairement parallèle sur le plan axial, des disques.

BOITE DE VITESSES

Du côté des machines de sport, signalons l'apparition de boîtes à 5 vitesses. Chez MV, la fameuse boîte hydraulique n'est pas sortie du domaine de la recherche. En général, les rapports de boîte sont assez resserrés, mais géométriquement étagés, l'écart de première à quatrième pouvant se chiffrer au-dessous de 3 à 1.

CARBURATEUR

La carburation demeure le fief incontesté de Dell'Orto, dont la vaste gamme couvre tous les besoins et dont la fabrication est irréprochable.

ALLUMAGE-ECLAIRAGE

Ici, le volant magnétique est prépondérant et assure les deux fonctions, presque toujours en parallèle avec une cellule redresseuse et une petite batterie qui alimente les feux de stationnement et l'avertisseur. Citons pour mémoire la batterie de 4 AH des Lambretta (125x127x33 mm) et celle de 11 AH de la Vespa GS (233x162x37 mm) dont les dimensions sont surprenantes de petitesse.

CHAÎNE

La chaîne secondaire enfermée sous carter étanche, depuis longtemps généralisée en Allemagne et qui s'implante petit à petit en Angleterre comme chez nous, reste encore peu appréciée des Transalpins (sauf en vélos !). On la trouve pourtant chez Aermacchi, appliquée au modèle baptisé « Corsaro », aussi audacieux dans sa conception que le fameux 98 Motom, mais au contraire de celui-ci demeuré fidèle au 2 temps.

SILENCIEUX

Chez Gilera, on s'est soucie d'amortir efficacement le bruit d'échappement, mais dans l'ensemble, on peut dire que tant de ce côté que du côté admission, l'indifférence des italiens à l'égard des bruits mécaniques reste grande. Le filtrage de l'air destiné au carburateur est à peine réalisé — et encore pas toujours — ce qui laisse prévoir l'usure prématurée de nombreux petits moteurs.

DISTRIBUTION

Peu de choses à dire côté deux temps, puisqu'aussi bien tous les efforts des constructeurs italiens, même les plus accablés à ce dernier cycle, tels Rumi et Benelli ont sacrifié à la tendance présente et proposent des 175 monocylindres 4 temps à soupapes en tête. Citons donc simplement le seul double piston italien à balayage en U, construit par Iso, et le Zigolo de Guzzi avec son distributeur rotatif d'admission.

LES 4 TEMPS

Ils nous offrent la gamme complète des modes de distribution : tiges de culbuteurs extérieures au cylindre ou fonctionnant dans des tunnels creusés dans celui-ci, ou encore comme chez Motobi (ex Benelli) logées dans l'épaisseur des ailettes de refroidissement, arbres à cames en tête entraînés par chaîne ou par une cascade de pignons ou encore par un arbre.

VARIANTES DE PUISSANCE

Les puissances obtenues varient de 45 à 80 CV/l selon le système choisi et en fonction de la grandeur des soupapes, du diamètre de passage des gaz du carburateur, de l'accord des systèmes d'admission et d'échappement. Le taux de compression est également susceptible d'être augmenté, et au besoin, on peut avoir recours à la modification des diagrammes de distribution. Prenons en exemple la 175 Morini « Touriste » opposée à la « Super-Sport », de même marque et cylindrée. Les puissances sont : 8,5 CV à 6.200 t/m et 16,5 CV à 8.500 t/m. Le taux de compression passera de 6,5 à 1 pour la « Touriste », à 9,5 à 1 du côté « Supersport », tandis que le diamètre de passage des gaz du carburateur ira de 18 mm à 25 mm. Le diagramme de distribution sera augmenté comme suit : Admission : « Touriste » 20/65° ; « Supersport » 45/70°. Echappement : « Touriste » 65/20° ; « Supersport » 75/35° (à noter que si les italiens travaillent avec des temps d'ouverture relativement courts, ils jouent sur la levée proportionnellement grande des cames et sur la levée rapide des soupapes.

ARBRES A CAME EN TÊTE

En dépit de l'emploi occasionnel d'engrenages à taille hélicoïdale pour les arbres à cames à transmission par arbre, ceux-ci demeurent bruyants.

Les ACT à transmission par chaîne disposent rarement d'un tendeur ou d'un amortisseur. Le plus souvent les pignons de chaîne sont extrêmement petits.

Notons par contre la dernière réalisation de Guzzi en 175 cmc., où l'ACT possède son propre petit volant d'inertie pour assurer une plus grande régularité de fonctionnement.

Fréquemment, l'arbre de transmission de l'ACT est placé obliquement, ce qui oblige à situer le taux de compression dans des limites très resserrées, car l'abaissement de la culasse ne peut ici intervenir que faiblement.

LUBRIFICATION DE LA DISTRIBUTION

Elle fait partout l'objet d'une étude approfondie, apportant aux moteurs une puissante circulation d'huile qui agit en outre, côté distribution, en tant qu'amortisseur des bruits mécaniques.

Les radiateurs de refroidissement d'huile auxquels nous avions habitués les italiens ont pratiquement disparu, mais les bas-carter ont été agrandis et pourvus de larges ailettes, de grands reniflards, depuis lesquels une dérivation amène l'huile à la roue arrière. Naturellement cette superlubrification se paie et il est à se demander si dans ce domaine le quatre temps n'égalise pas le deux temps.

PROBLÈMES D'ENSEMBLE

Outre les difficultés d'ordre économique, le motocyclisme italien a d'autres sujets de préoccupation que nous devons analyser brièvement avant de conclure.

LA FISCALITE

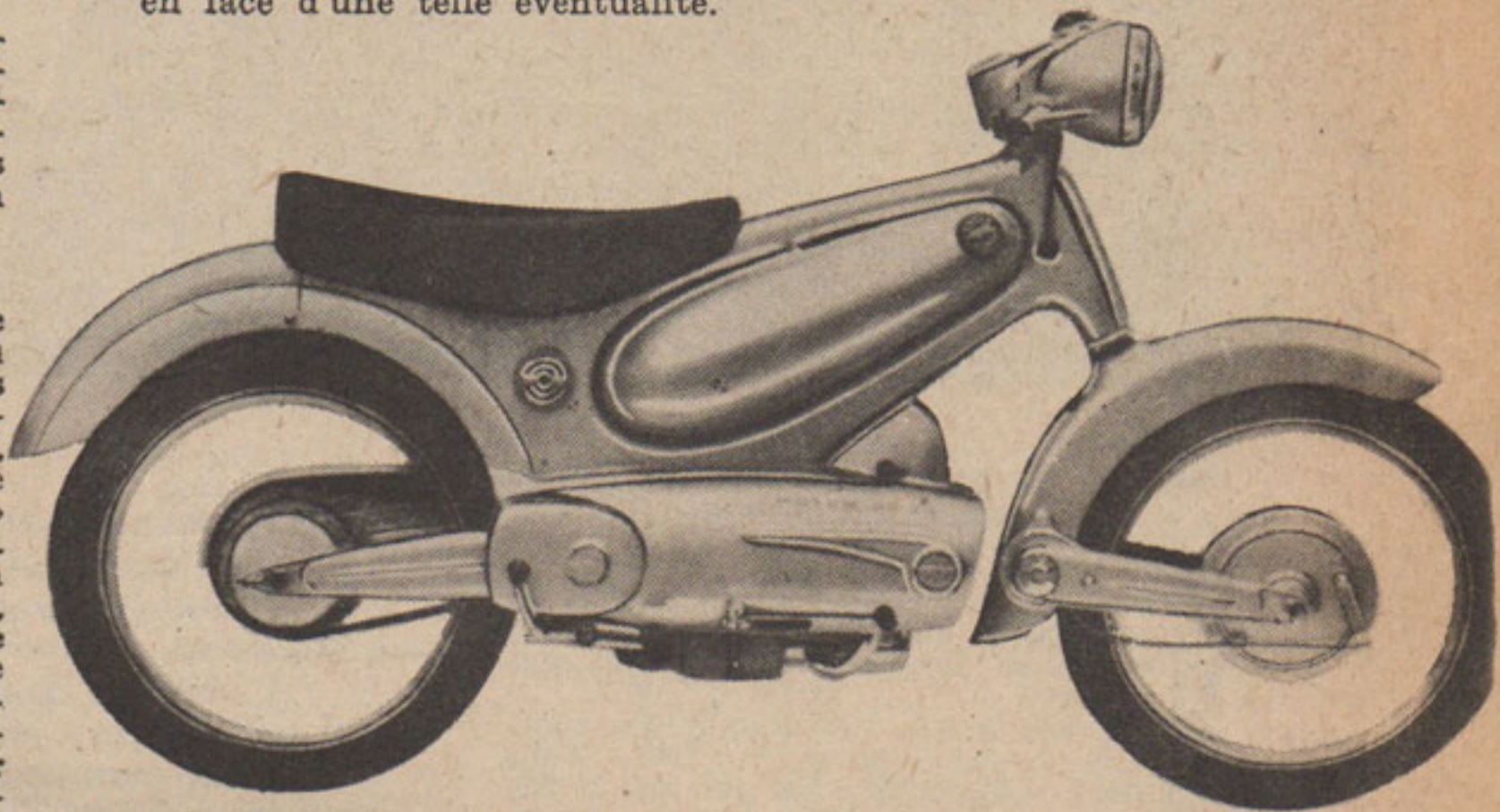
Par une flagrante injustice, le motard italien paie chaque année 12 mois complets de redevance au titre de la circulation, ceci même s'il ne roule que quelques semaines, le temps des vacances par exemple. A côté de cela, l'automobiliste règle la taxe de circulation par fraction de deux mois, ce qui lui permet de ne rien payer quand la voiture reste au garage. Cette intolérable situation fait l'objet d'une étude au Parlement qui finira peut-être par accorder aux deux roues les mêmes privilèges qu'ont les voitures. En attendant, il n'y a

pas qu'en France que la motocyclette est un bouc émissaire.

Qui plus est, cette taxe à la circulation a été récemment relevée et proportionnellement plus pour les motocyclistes que pour les automobilistes. Enfin, il est question d'introduire en Italie le permis de conduire, disparu là-bas depuis 20 ans. Ceci aussi fait beaucoup crier, car si l'on ne discute pas des intentions du gouvernement quand celui-ci se propose de réduire le nombre des accidents et de donner à la police un moyen de contrôle et de répression des délits de la circulation, on n'ignore pas davantage que la réinstitution du permis de conduire (jusqu'ici inexistant quelle que soit la cylindrée) s'assortira d'une redevance nouvelle et annuelle. Les constructeurs s'associent aux réserves de la clientèle, craignant pour l'écoulement de leurs modèles. Ce son de cloche, nous ne cessons de l'entendre chez nous, mais les choses restent différentes, car en Italie c'est tout le motocyclisme qui serait touché si le projet de loi portant réinstitution du permis de conduire venait à être adopté.

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

Encore un projet qui fait redoubler l'agitation créée déjà dans les milieux motocyclistes par la question du permis. On étudie en effet chez nos voisins la possibilité de rendre obligatoire l'assurance aux tiers, même en ce qui concerne les machines de petite cylindrée. Sans vouloir discuter du bien-fondé de ce projet, parfaitement raisonnable du point de vue social, il est acquis que l'usager italien, lui, réagit aigrement en face d'une telle éventualité.



SUR LE PLAN SPORTIF

Le lamentable accident survenu au Mans l'an passé a son retentissement en Italie également. La plupart des épreuves ont été annulées ou interdites. Les clubs organisateurs doivent produire le règlement des courses qu'ils projettent et, de toute manière, celles-ci connaissent ou connaîtront de sévères limitations. Ainsi le Championnat italien de la Montagne a-t-il été complètement faussé, une seule épreuve étant retenue en fin de compte pour l'attribution du titre.

★

Il y a aussi la question de la double définition de la « machine de sport ». Les anciennes, mises en circulation en 1955-56, touchaient de près à la machine de compétition. Après le scandale qui se fit autour d'elles lors du précédent Tour d'Italie, une formule très précise fut mise au point, aux termes de laquelle la machine sport 1956-57 devrait directement dériver d'une machine de série dont 500 exemplaires au moins auraient été vendus. De plus, la machine de sport doit figurer au catalogue de son constructeur pour un prix supérieur de 30 % au maximum par rapport au prix de la machine de série. Enfin, quelques limitations d'ordre technique sont encore apportées. Mais, en attendant, les deux catégories de machines « sport » cohabitent, et l'on imagine ce que sera la saison sportive au travers de cet imbroglio.

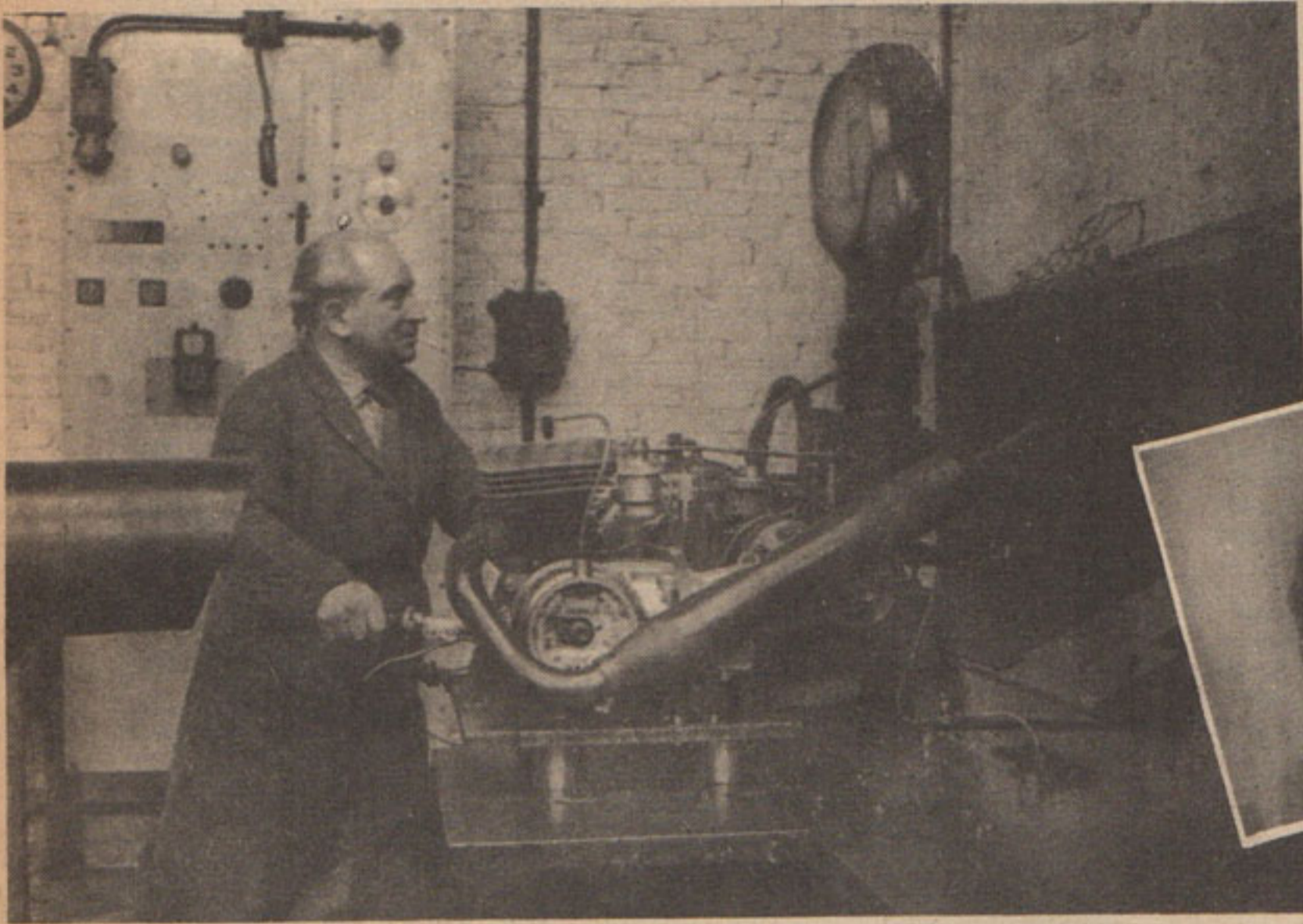
CONCLUSION D'ENSEMBLE

En face des multiples difficultés qui lui sont suscitées, le motocyclisme italien réagit sagement. Les grands constructeurs font face aux conditions économiques sévères en plaçant la baisse au premier plan de leurs préoccupations, et, pour parvenir à abaisser leurs prix de revient, ils ont recours au regroupement de leurs fabrications, à la standardisation des modèles comme à un retour au classicisme technique. Du point de vue commercial, rien n'est négligé pour faciliter l'écoulement de la production : le crédit est largement consenti, s'échelonnant jusqu'à 24 mois. Mais dans ce pays si intensément motophile, les pires ennuis ne peuvent venir à bout de l'enthousiasme des techniciens et si nombre de petits constructeurs ont dû renoncer à s'aligner sur la base des prix définis par les plus grosses firmes, ceux qui demeurent continuent à proposer à notre admiration des modèles d'avant-garde (nous pensons ici en particulier à la Motom 98, la splendide création du « Père » de la Gilera 4 : Remor) d'où sortira la moto de demain. Heureux italiens.

1^{re} PARTIE :

BOURGUIN
ET
GUILLEMOT

de chez
GNOME - RHONE



Ci-contre : Bourguin surveille les cadrans de son banc d'essai. Ci-dessus : Guillemot.

A quelle date remontent vos premières recherches sur le gonflage du deux temps et de quel moteur êtes-vous partis ?

— Du moteur R4, que nous avons commencé à « travailler » en 1947. Nous avons bien « démarré » un peu sur le R3, mais nous avons surtout poussé sur le R4.

— Vous étiez déjà à cette époque tous deux dans les établissements Gnome et Rhône. Avez-vous fait cela à titre personnel ou bien l'usine, à l'époque, s'intéressait-elle déjà à l'augmentation du rendement de ses moteurs ?

— Non, tout ceci fut fait à titre personnel.

— Aviez-vous des connaissances propres ou des contacts avec les spécialistes de la question ?

— Nous sommes partis de nos connaissances propres, bien qu'avant-guerre nous n'ayons guère travaillé le deux temps.

— Est-ce que vous vous êtes orientés, lors de vos études, vers de nouveaux balayages, ou considérez-vous que le balayage Schnurle est le mieux approprié ?

— C'est le balayage Schnurle qui est le mieux approprié, à notre avis.

— Avez-vous essayé notamment des culasses à chambre déportée ? Puisqu'en général les culasses sont hémisphériques.

— Non, nous n'avons pas essayé des culasses à chambre déportée, mais c'est certainement une amélioration. Au point de vue du balayage de la bougie par les gaz frais, les chambres déportées sont certainement préférables, ou tout au moins il faut donner une certaine inclinaison du fond de culasse pour amener les gaz frais à la bougie.

— Est-ce que vous avez fait des études ou des essais comparatifs entre des cylindres fonte ou des cylindres en alliage léger chromé dur et des classiques cylindres en alliage, chemisés fonte.

— Nous avons fait couler des cylindres alu qui furent chromés en Allemagne même ; mais jusqu'à présent nous ne nous sommes pas tellement penchés sur ce problème. Mais il y a sûrement une nette amélioration à escompter au point de vue du jeu entre piston-cylindre. Au point de

La présente interview inaugure une série d'articles relatant les conversations que nous avons eues avec des ingénieurs ou des metteurs au point s'étant intéressés au cycle à deux temps et à l'amélioration de son rendement.

A chacun, nous avons posé sensiblement la même série de questions, ce qui permettra à nos lecteurs de comparer les diverses opinions émises.

Nous commencerons aujourd'hui par MM. Bourguin et Guillemot, les responsables des machines compétition et sport de chez Gnome-Rhône, les responsables aussi en majeure partie de la splendide démonstration faite par cette marque au dernier Bol d'Or.

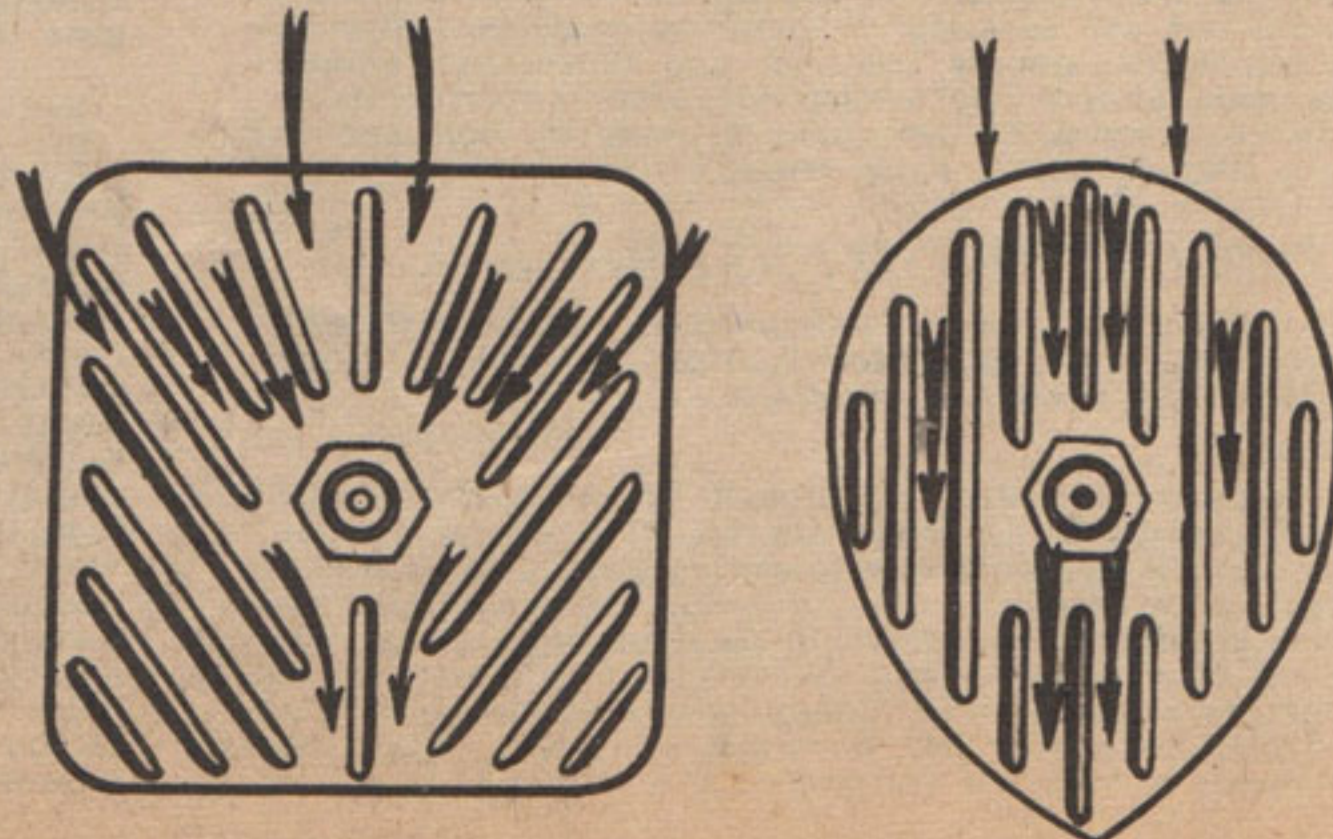
vue puissance pure, on ne doit pas tellement avoir de gain.

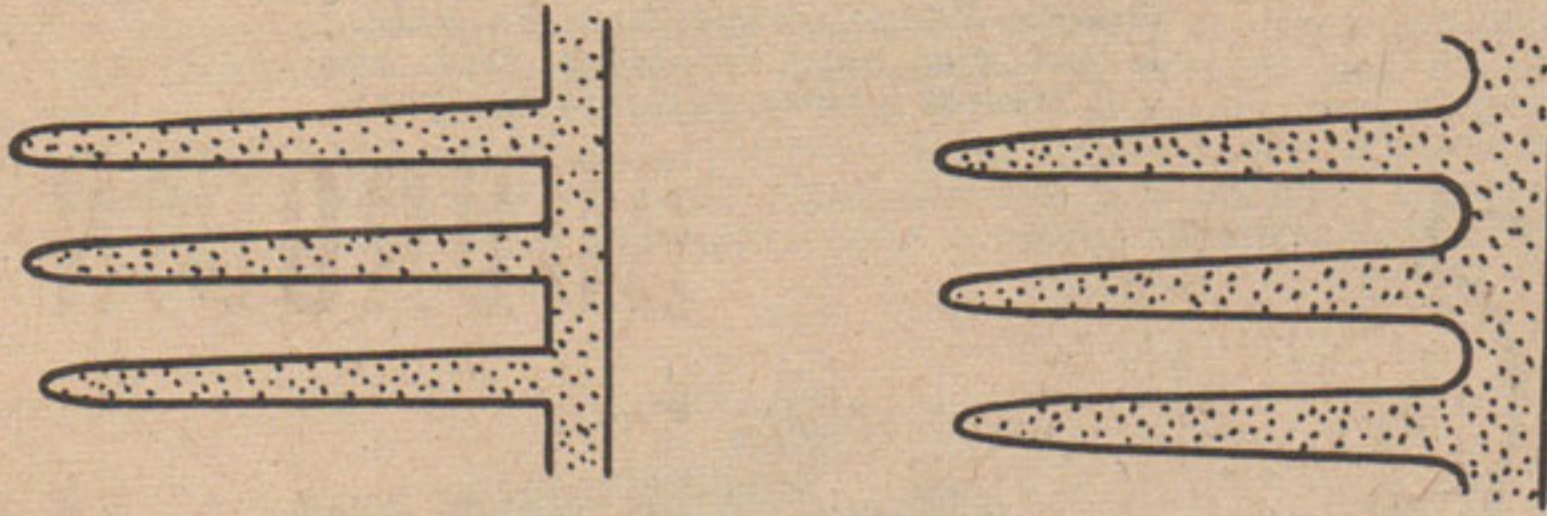
— Au point de vue du refroidissement, avez-vous des idées assez précises sur la forme et la dimension des ailettes. Déjà, de série, sur les moteurs G. et R., vous avez des ailettes interrompues au niveau de l'échappement, pour éviter les distorsions. Croyez-vous à l'avenir du refroidissement par eau, mais alors simplement sur le plan de la compétition ?

— Non, je ne crois pas que le refroidissement par eau soit une grande amélioration, et d'autre part il est extrêmement compliqué à réaliser pour être vraiment efficace.

— Vos culasses spéciales de machines de compétition n'ont pas leurs ailettes dans l'axe de la machine, mais inclinées, est-ce que vous avez fait des études comparatives avec une culasse ailettée normalement ?

A droite : une culasse ailettée normalement, tandis qu'à gauche, nous trouvons la culasse spéciale Gnome-Rhône. Les filets d'air sont mieux dirigés vers la bougie.





A l'extrême gauche : des ailettes se raccordant perpendiculairement au fût du cylindre assurent une moins bonne évacuation de la chaleur que des ailettes où le raccordement se fait suivant un arc de cercle. - Ci-dessous : la différence de hauteur entre débuts de transfert et d'échappement conditionne, d'après les techniciens de Gnome-Rhône, l'emploi ou non d'un tromblon.

— Oui, nous avons fait des études en soufflerie pour réaliser le meilleur refroidissement. C'est pour cela que nous avons incliné les ailettes supérieures, afin d'amener un meilleur refroidissement de la bougie en canalisant bien l'air dans sa direction. D'autre part, il faut que les ailettes ne soient pas trop serrées les unes par rapport aux autres, de telle sorte que le flux d'air vienne jusqu'à leur base. Nous avons un pas de 11 mm entre celles-ci et nos ailettes ont une forte dépouille. Nous avons fait des essais d'ailettes qui se raccordaient par un rayon presque nul sur le fût de cylindre, c'est-à-dire qui étaient presque perpendiculaires à leur base et nous n'avons pas eu les résultats que nous escomptions. Maintenant nous avons des ailettes avec une forte dépouille, ayant une base de raccordement au cylindre arrondie et très épaisse.

— Cherchez-vous, parallèlement, des jeux assez réduits entre le piston et le cylindre ?

— Oui, on cherche des jeux assez réduits que l'on obtient avec les pistons KS (Karl Schmidt) actuellement montés sur nos moteurs. Ce jeu est de l'ordre de 7/100.

— D'un autre côté, pensez-vous qu'il soit intéressant de réduire au minimum les volumes morts dans le carter-moteur ?

— Non, réduire les volumes du carter-moteur, c'est-à-dire réduire les espaces morts, ne sert pratiquement à rien. Nous avons cependant des embiellages avec des plateaux.

— Mais le grand problème dans le deux temps est d'accorder l'échappement avec l'admission. Quelles sont les précisions que vous pouvez donner à ce sujet ?

— Le gros problème, c'est d'accorder l'échappement avec l'admission au point de vue section d'admission et longueur du dispositif d'échappement. Ce qu'il faut surtout, c'est créer une contre-pression à l'échappement pour arriver au rendement maximum.

— Vous êtes ainsi partisan de la contre-pression à l'échappement, alors que certaines maisons, notamment au Bol d'Or, avaient un court tromblon faisant à peine 30 cm depuis la sortie du cylindre.

— Cela vient du décalage qu'il y a dans la distribution entre le commencement de l'échappement et le commencement du transfert. Par exemple, si un moteur a très peu d'écart, 2 à 3 mm, entre transfert et échappement, on peut marcher avec un tromblon ouvert ; mais si on a beaucoup d'avance à l'échappement, comparativement à l'ouverture du transfert, il faut créer une contre-pression à l'échappement.

— Jusqu'à présent, avez-vous orienté vos recherches en élevant le taux de compression et en tournant vite ; ou, au contraire, cherchez-vous un couple assez plat de manière à avoir des chevaux en bas ?

— Nos moteurs sont assez « pointus » au point de vue courbe de puissance. On peut, en changeant le dispositif d'échappement, modifier la forme de la courbe d'utilisation. C'est-à-dire que pour faire un moteur tournant très vite, il est

préférable d'avoir un pot d'échappement d'assez grande capacité et on freine très fort les gaz à la sortie, tandis que pour diminuer le régime d'utilisation, et augmenter un peu la puissance en bas, on prend un échappement d'un peu moins grande capacité, en créant quand même une contre-pression, en fermant toutefois un petit peu moins la sortie du pot d'échappement.

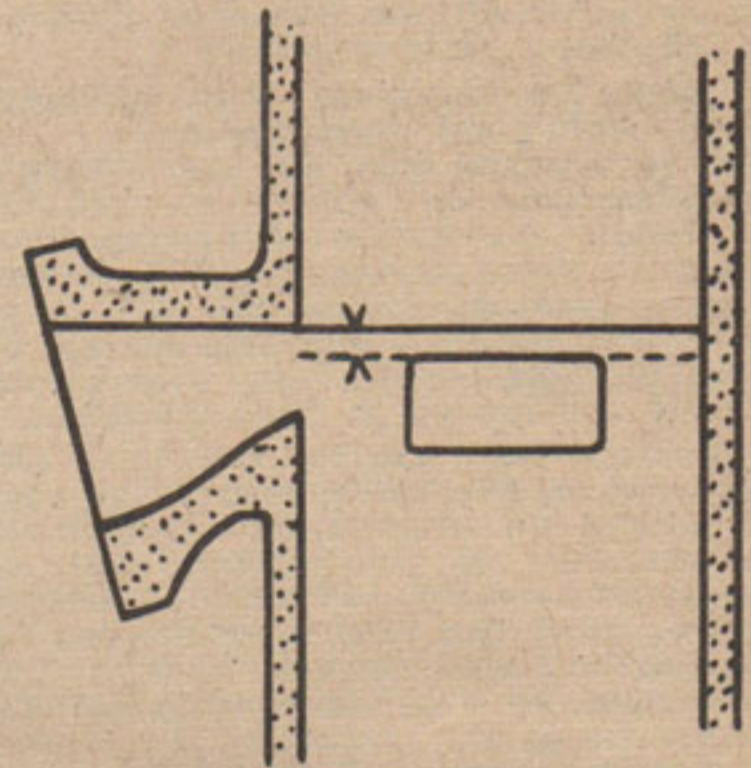
— Est-ce que vous déterminez à peu près le volume de vos pots de contre-pression d'après la cylindrée unitaire du moteur ou d'après le diamètre du tube d'échappement.

— Nos pots de contre-pression ont à peu près une dizaine de fois la cylindrée, mais c'est encore bien empirique.

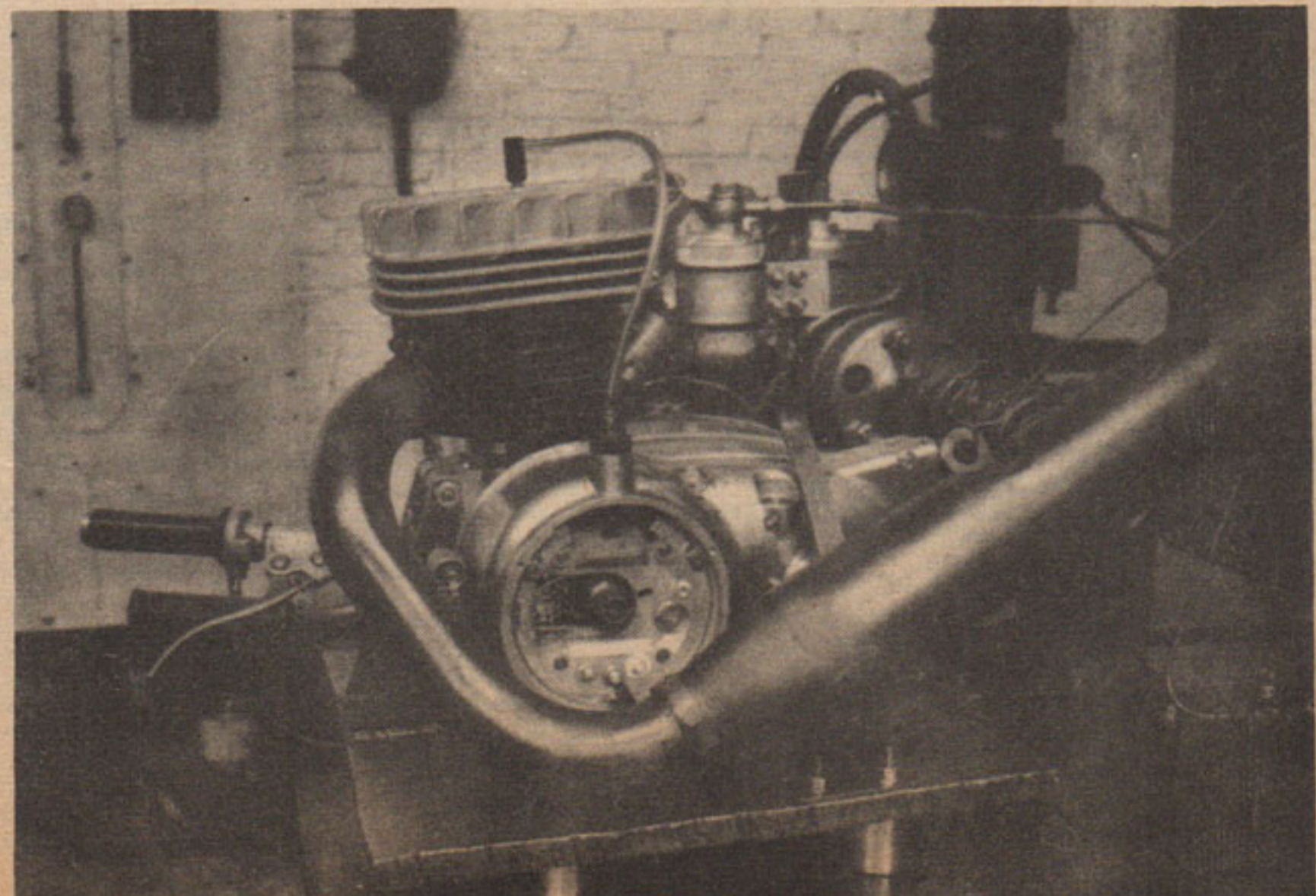
— Est-ce que vous avez rencontré, au cours de vos essais, des ennuis avec la tenue des embiellages et quelle sorte de roulements avez-vous adopté jusqu'à présent ?

— Nous n'avons pas eu d'ennuis d'embiellage. La double rangée de galets à la tête de bielle nous a toujours donné satisfaction. Au dernier Bol d'Or, nous avons essayé le montage des cartouches à aiguilles INA sur une seule machine, et au pied de bielle, mais nous avons remarqué que c'est plus bruyant qu'avec une bague bronze (c'est un inconvénient). Quant aux roulements mêmes, des queues d'embiellage, nous conservons exactement les roulements de série qui nous ont toujours donné satisfaction.

— Au point de vue graissage, quel pourcentage et quelle huile employez-vous et est-ce que vous considérez le graissage par mélange suffisant ou avez-vous essayé un graissage additionnel ?



Un des moteurs du Bol d'Or passant au banc d'essai. On remarquera le diamètre imposant du tube d'échappement. Quant au pot de détente, il a une inclinaison nécessitée par le banc d'essai.



— Non, nous considérons le graissage par mélange suffisant, à condition d'employer une bonne huile minérale de 40 à 50 SAE. Pour les machines de série, nous mélangeons à 5 % ; pour celles avec lesquelles on veut faire des performances élevées, on peut aller jusqu'à 10 %.

— Avez-vous déjà rencontré des ennuis de serrage, principalement autour de l'échappement où je crois que vous avez une barette, bien que ce soit un échappement monotube ?

— Oui, autrefois, il y a déjà bien longtemps, la barette avait tendance à se déformer et à marquer les segments. Mais depuis que les ailettes des cylindres sont fendues latéralement, il y a beaucoup moins de déformations. De plus, la barette est creusée de 3/100, ce qui fait qu'à plein fonctionnement aux régimes élevés, et à forte chaleur, la barette ne vient pour ainsi dire plus en contact, n'appuie plus sur les segments et le piston.

— Au point de vue allumage, vous avez conservé jusqu'à présent le volant magnétique. Le considérez-vous comme le meilleur type d'allumage que l'on puisse avoir actuellement, ou êtes-vous partisan d'un allumage batterie-bobine ?

— Non, pas tellement d'un allumage batterie-bobine qui n'est pas mal.

Mais je voudrais bien que l'on s'oriente vers l'allumage par volant magnétique, avec bobine extérieure et condensateur séparés. Au point de vue clientèle, ce sera un gros avantage parce que l'on supprime radicalement tous les ennuis de bobine, et vous pouvez avoir une bobine de fortes dimensions et bien refroidie.

— Puisque nous parlons allumagé, est-ce que sur vos machines compétition vous avez adopté un coupe-circuit d'allumage pour renforcer le frein-moteur qui est quand même assez faible sur un 2 temps ?

— Non, bien que nous n'ayons pas un frein-moteur exceptionnel (malgré une compression de 9 à 1 sensiblement) sur un deux temps !

— Pendant que nous citons les caractéristiques du moteur, vous m'avez indiqué que la puissance est sensiblement 15 CV à 7.500 t/m ?

— Non, à 6.750 t/m. Pour les 2 heures, nos moteurs tournaient beaucoup plus vite que pour le Bol d'Or et nous avons réduit le régime de puissance maximum de 2.000 t/m.

— En ayant toujours la même puissance ?

— Oui, nous avons simplement diminué le régime avec le dispositif d'échappement que vous connaissez et qui diffère assez de celui précédemment utilisé.

— Pouvez-vous terminer cette interview en nous décrivant la machine qui a remporté le Bol d'Or et en voulant bien nous spécifier quelles ont été les transformations apportées et nous donner un maximum de renseignements précis et chiffrés ?

— Les moteurs équipant les machines du Bol sont des moteurs type compétition livrables aux clients sur leur demande, s'ils le veulent. C'est donc un moteur de série amélioré. Embiellage normal, piston de série KS. Le cylindre, sur les moteurs compétition, comporte une retouche en hauteur de la lumière d'échappement, par rapport au cylindre de série.

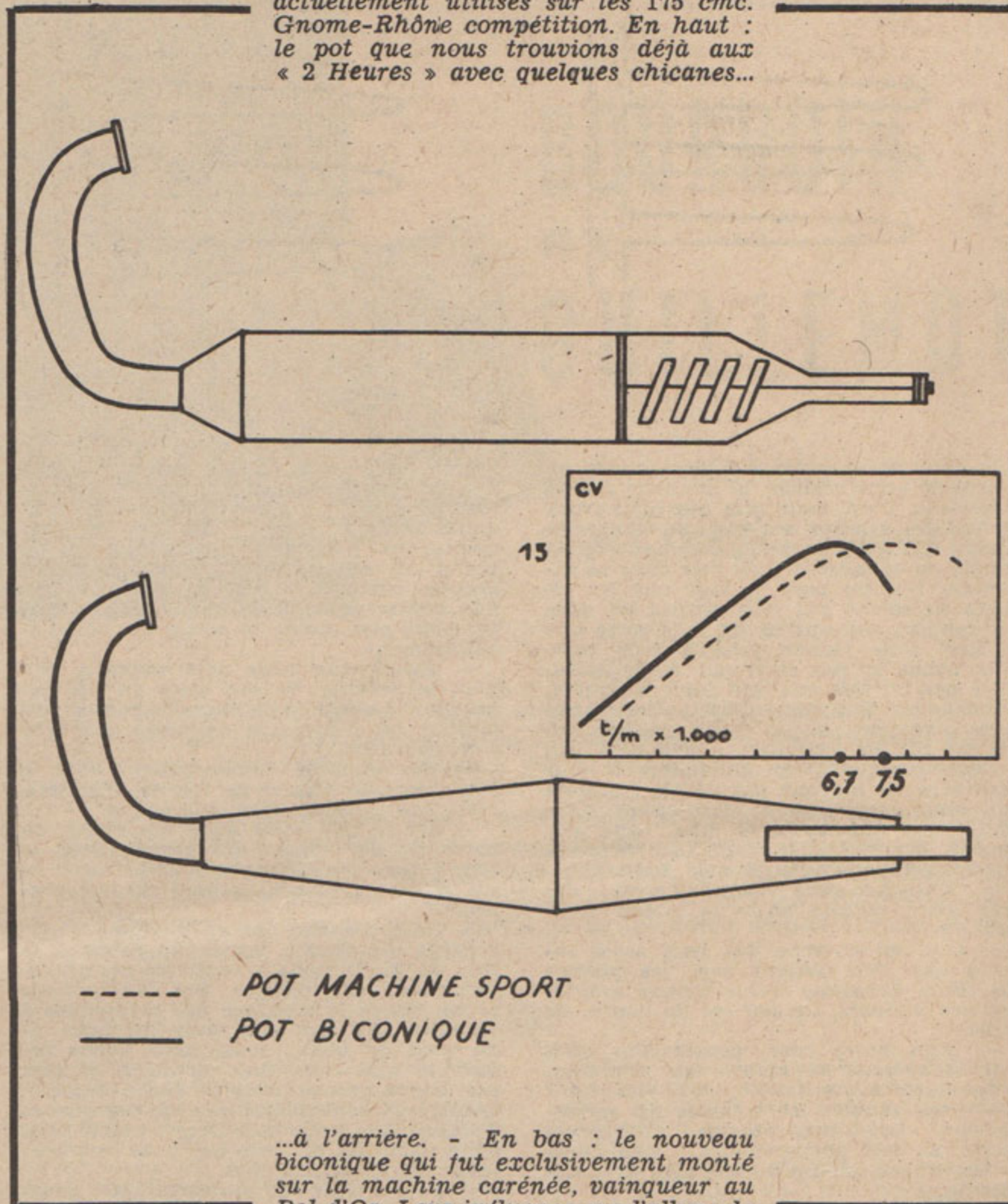
— Exactement un cylindre compétition client ?

— Oui. Il y a également une retouche du conduit d'admission. Ce sont là les différences essentielles existant entre le cylindre compétition et le cylindre série. Pour la retouche du conduit d'admission, le passage réel correspond à une section de 30 mm.

La culasse du moteur compétition a une chambre de combustion plus petite, donnant un rapport volumétrique de 9 à 1. On emploie la bougie Marchal 2-30 H. La pipe d'admission est celle du modèle compétition, droite, d'un diamètre intérieur de 30 mm. Le carburateur est le Dell'Orto SSI 30 A à cuve séparée.

L'échappement comprend le tube com-

Voici, représentés schématiquement, les deux pots de contre-pression, actuellement utilisés sur les 175 cmc. Gnome-Rhône compétition. En haut : le pot que nous trouvons déjà aux « 2 Heures » avec quelques chicanes...



...à l'arrière. - En bas : le nouveau biconique qui fut exclusivement monté sur la machine carénée, vainqueur au Bol d'Or. Leur influence sur l'allure de la courbe de puissance est nettement visible.

pétition client, mais le pot (uniquement pour le Bol d'Or) a été un pot biconique de 2.000 cmc. de volume, avec un tube de fuite d'un diamètre de 20 et d'une longueur de 240 mm. Ce tube de fuite était utilisé pour abaisser le régime d'utilisation du moteur, comme je vous l'indiquais tout à l'heure. La puissance maximum de 15 CV est à 6.750 t/m.

L'embrayage, lui, a été très légèrement modifié : c'est un embrayage Ferodo à disque monolithe. La tare des ressorts a été très légèrement augmentée par interposition d'une rondelle de 2 mm d'épaisseur entre le fond des cuvettes et le ressort (évidemment, comme nous avions une puissance plus forte, il fallait augmenter la puissance de l'embrayage). Tout le monde a été très content de l'embrayage à disques monolithe qui s'est avéré inusable et n'a demandé aucun réglage, pendant le Bol d'Or.

Maintenant, voici les démultiplications : la moto carénée avait un pignon de sortie de boîte de 19 dents, et les motos non carénées avaient un pignon de sortie de 17 dents. Nous avons ainsi, avec la moto carénée à 6.750 t/m, une vitesse d'environ

143 à 145 kmh ; la moto non carénée avec 17 dents peut donner 135 kmh.

— Et au point de vue allumage ?

— L'avance a été portée à 3,2 mm, le volant étant un ABG.

Il y a une chose que j'ai oublié de signaler en parlant des démultiplications. Nous avons fait des rapports spéciaux sur la boîte de vitesses qui, au point de vue conception, était exactement identique à celle de série au point de vue des pignons. Voici nos rapports spéciaux : la première était à 49 % de la quatrième, la deuxième à 72 % et la troisième à 92 %. Mais ce sont là des rapports qui ne sont pas adaptables à la clientèle qui ne saurait s'en servir, ces rapports étant destinés à une utilisation en compétition.

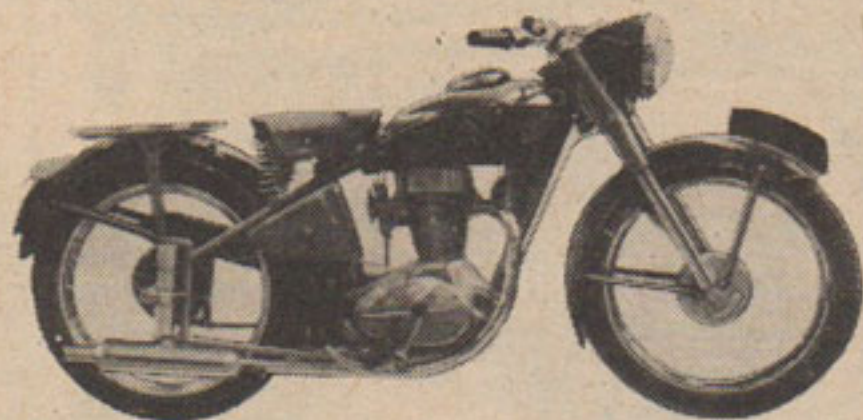
★

Et c'est sur ces dernières précisions que nos deux techniciens nous ont quitté, plus à l'aise devant leur règle à calcul que devant notre magnétophone. Mais ils se sont tirés tout à leur honneur du supplice de l'interview, et c'est là le principal.

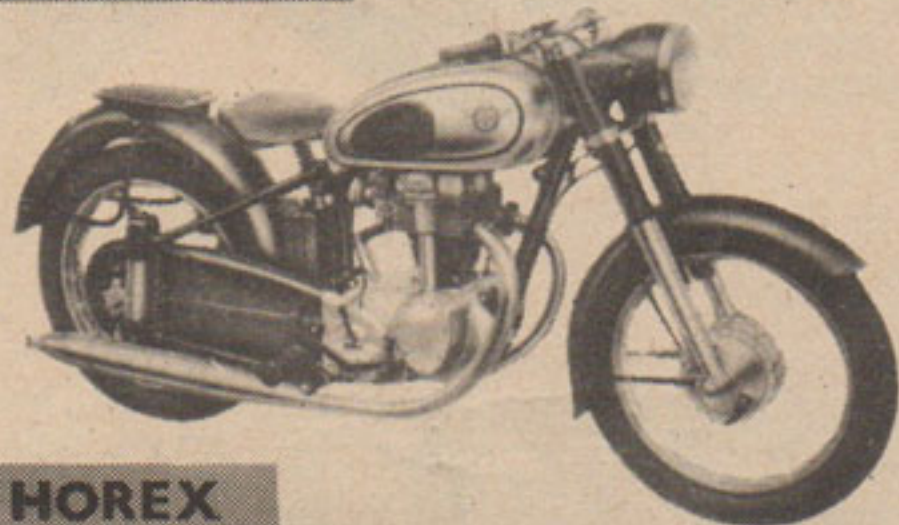
C. R.

Nous demandons à tous nos abonnés de bien vouloir nous faire part des impressions qu'ils ont eues sur leur propre machine. Bien entendu, les opinions émises ici par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de « MOTO-REVUE ». Toute lettre non signée, ou n'étant pas d'une correction absolue, ne sera pas publiée. En outre, précisons que seront prises en considération, les seules lettres ayant trait à des machines assez récentes et fabriquées en série. Nous invitons nos abonnés à nous écrire rapidement afin de poursuivre cette rubrique régulièrement.

CE QU'ILS EN PENSENT



175 MOTOBÉCANE



350 HOREX

Lecteur de « Moto-Revue » depuis plusieurs années, et abonné depuis peu, je me permets de vous envoyer mes impressions sur mes deux machines. Je dois vous dire avant tout que je suis un maniaque de la mécanique et je mène mes montures au compte-tours.

1° 175 MOTOBÉCANE

Machine achetée en mai 1953 et ayant parcouru 15.000 km. Je n'insisterais pas sur la présentation et le fini de la machine, car l'esthétique n'en n'a jamais été discutée.

Je roule presque tout le temps dans Paris et les 3/4 de ce kilométrage ont été parcourus en duo.

Le moteur est absolument comme neuf, il n'y a aucune usure anormale, et les segments ne demandent nullement à être changés.

J'ai toujours eu soin de ma machine et pourtant j'ai eu des ennuis mécaniques.

a) à 3.500 km, les vitesses commencent à sauter, et il m'est absolument impossible de faire un démarrage en côte. Réparation effectuée aux ateliers de Pantin (montage trop serré, baladeur usé !).

b) à 5.000 km, un condensateur grillé.

c) à 7.000 km (3,50x2), les vitesses continuent à sauter ; la réparation est de nouveau faite à Pantin, mais cette fois le portefeuille en prend un petit coup.

d) 7.500 km, 1 ressort de sélecteur cassé.

e) 10.000 km, 1 ressort de sélecteur cassé.

Et c'est tout ; à 15.000 km, tout marche pour le mieux.

On m'avait prévenu que la machine avait été montée trop serrée et que le rodage en serait long. Je me suis risqué à faire quelques pointes à 95 compteur, aux environs de 10.000 km, puis à 12.000 km j'ai ouvert à fond et je ne suis arrivé qu'un peu au-dessus de 95 kmh.

La consommation en duo à 70 kmh était de 2 l 8, aussi il m'a pris l'idée de jeter un coup d'œil au gicleur (le pot d'échappement, ou plutôt le tuyau étant devenu violet à 1.500 km) c'était un Gurtner n° 34. J'ai monté un 36 et les résultats ne se sont pas fait attendre : meilleures reprises, 105 compteur en vitesse de pointe et 3 l aux 100 km à 70 kmh.

Pour finir, je dirai qu'elle est toujours partie au premier coup de kick (1 coup pour rien), sans fermer l'air, et ce, même en hiver, et que malgré les petits ennuis que j'ai eu avec, j'en suis enchanté.

Machine permettant le grand tourisme, car elle est dotée de bonnes suspensions, d'une bonne tenue de route et d'un freinage au-dessus de la moyenne.

2° 350 HOREX REGINA

Machine achetée en décembre 1953 et totalisant 25.000 km. Je ne sais pas si c'est ma manière de conduire ou bien la qualité des matériaux, mais le moteur est absolument intact.

J'ai fait un rodage de soupapes il y a 1.000 km, mais auparavant le moteur n'avait reçu pour soins qu'un réglage de culbuteurs et 2 litres d'huile dans le carter-moteur et 1 l. 5 dans la boîte de vitesses.

Présentation très luxueuse de la machine. Dural poli, chromes et peinture métallisée gris bleu.

Moteur très nerveux, dont la puissance doit le placer dans les meilleures productions en 350 cmc. Très souple, on peut descendre à 50 kmh en quatrième et le moteur repart sans protester, si l'on remet les gaz doucement. Personnellement, je ne me suis amusé qu'une ou deux fois à le faire et je préfère rétrograder à 70 kmh en troisième.

Je monte la première à 20 kmh ; la seconde à 50 kmh ; la troisième à 70 kmh, et la vitesse de croisière en quatrième se situe aux environs de 90 kmh. A cette allure, on dispose d'une assez grande puissance pour avaler certaines grimpettes sans rétrograder.

La vitesse de pointe doit se tenir aux 120 chrono donnés par le constructeur. A deux j'ai monté le compteur à 130 kmh, mais il triche d'environ 9 à 10 %.

Question tenue de route : tout simplement formidable ; les 150 kg de la machine y sont sûrement pour quelque chose. Fourche avant d'une robustesse à toute épreuve, et d'une souplesse remarquable, n'a jamais talonné, pourtant il m'est arrivé de me trouver à 50 kmh en duo devant une ornière de 40 à 50 cm de profondeur ; c'était sous bois et j'ai préféré attendre que ça se passe en fermant les yeux : pas le moindre talonnage. Quant au passager, il a dû se cramponner pour ne pas passer par-dessus ma tête.

Suspension arrière coulissante qui n'agit vraiment efficacement qu'en duo.

On peut prendre des virages assez prononcés, la machine vire toute seule, et c'est au pilote de la retenir ; aucune réaction vicieuse tant à l'avant qu'à l'arrière, on se croirait sur un vrai lit de plumes.

Freinage très puissant, la machine est dotée de moyeux-freins centraux qui assurent un freinage progressif et efficace.

Eclairage : bon, sans plus, complété par un jeu d'anti-brouillards Marchal.

Réservoir de 18 litres, avec réserve, permettant de rouler 500 km à 85 kmh.

La machine est dotée d'un antiviol Neiman dont la clef sert aussi à ouvrir le coffre à outils.

Les chromes sont très bons, la machine a passé un hiver dehors et elle en est ressortie intacte.

La fourche, la tête de fourche et les jantes en alliage léger ne nécessitent qu'un coup de chiffon par semaine, pour garder l'éclat du neuf.

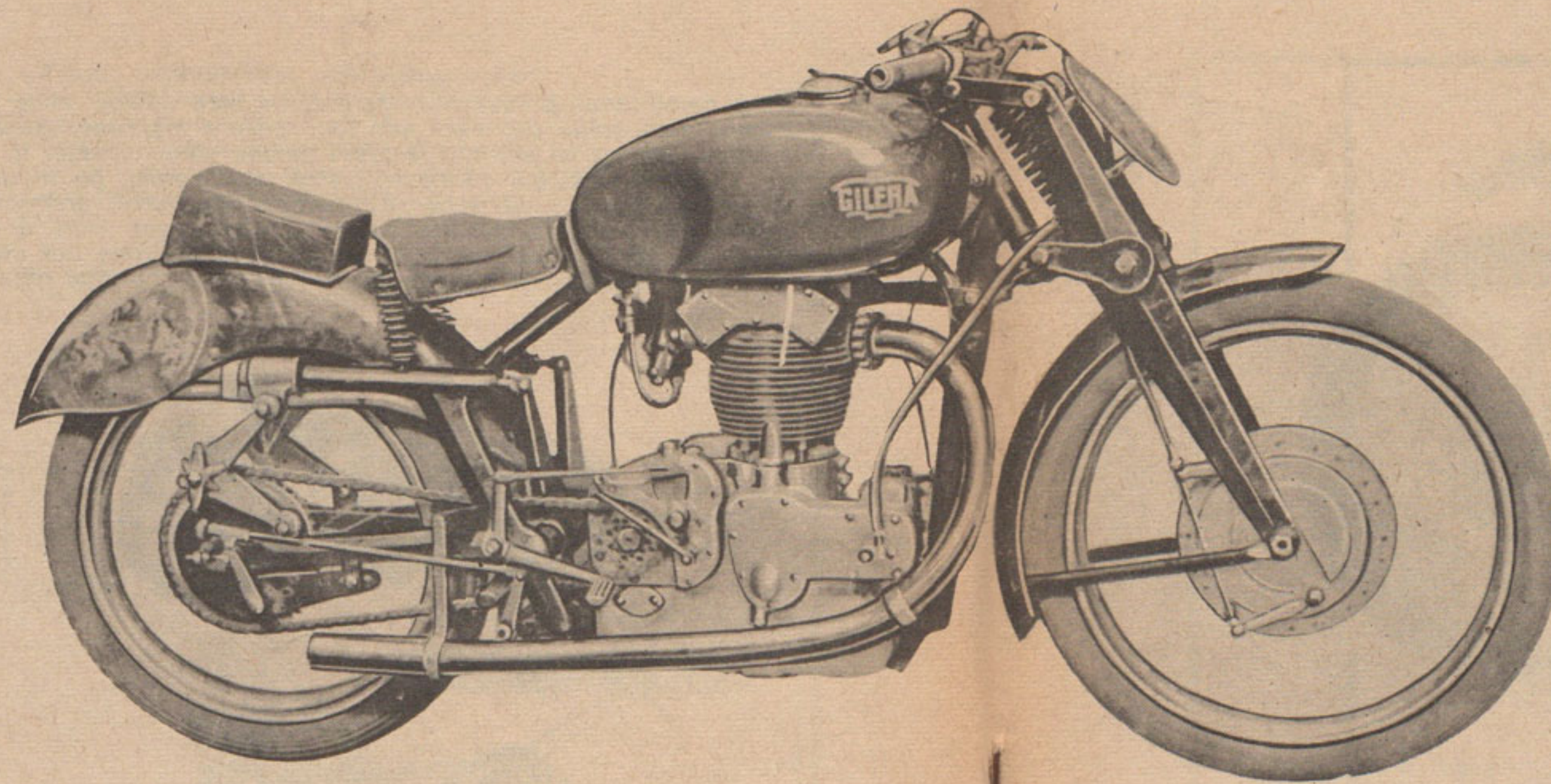
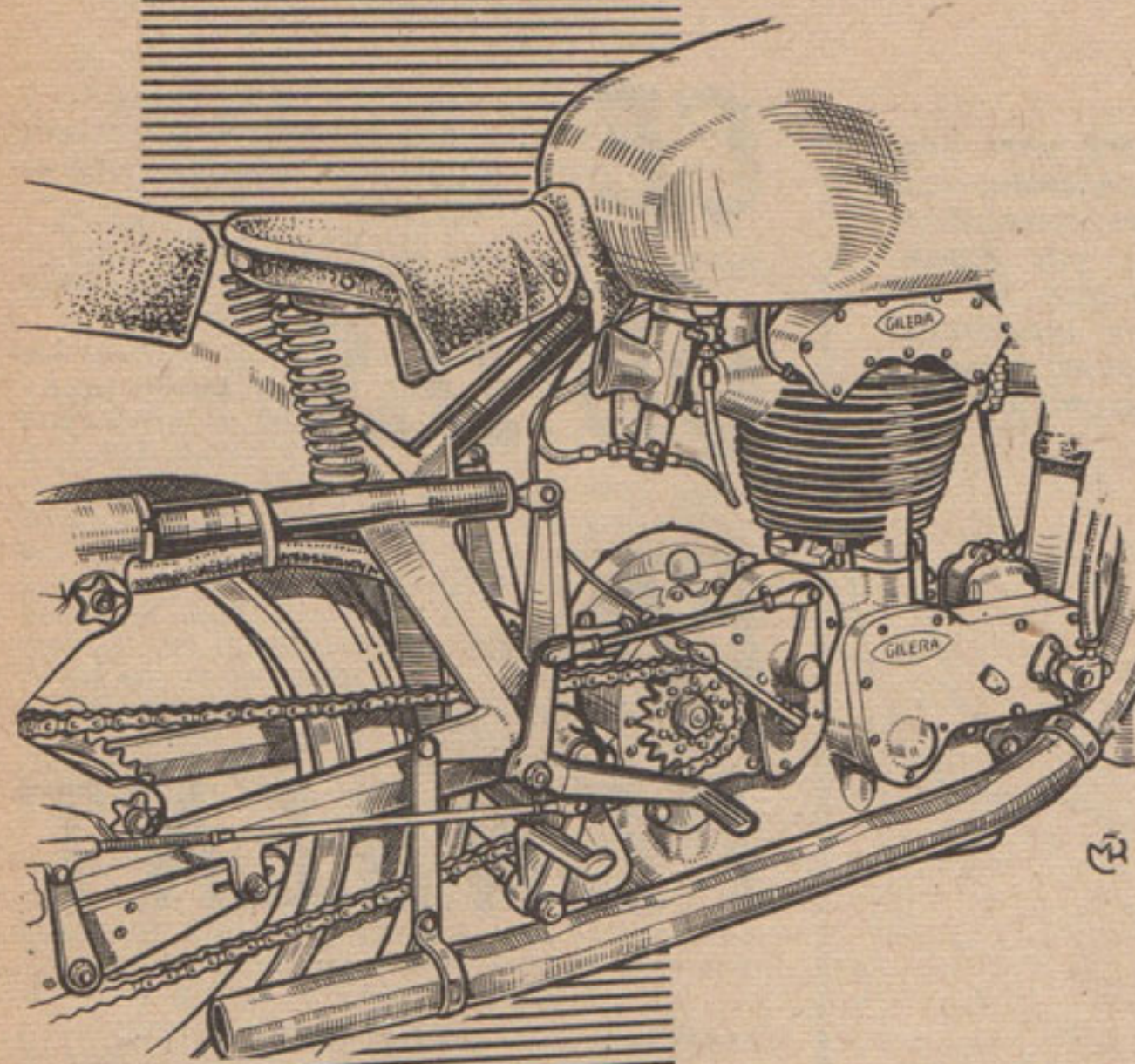
En résumé, très bonne machine, toujours prête à rendre les plus durs services sans rechigner, départ au premier coup de kick été comme hiver.

Le plus gros frais qui a été fait en un an et demi fut l'achat d'un pneu arrière Continental, usé à 20.000 km.

J'ai monté sur la machine deux chambres Michelin Air Stop et le dernier coup de gonflage se situe il y a 6 mois, la pression n'a absolument pas baissé.

Je termine ma lettre en disant que si je me sépare un jour de cette machine, ce sera pour acquérir sa sœur aînée, la 400 cmc. bicylindre.

Mr RUDOLF
BA 1/141, Oran (Algérie)

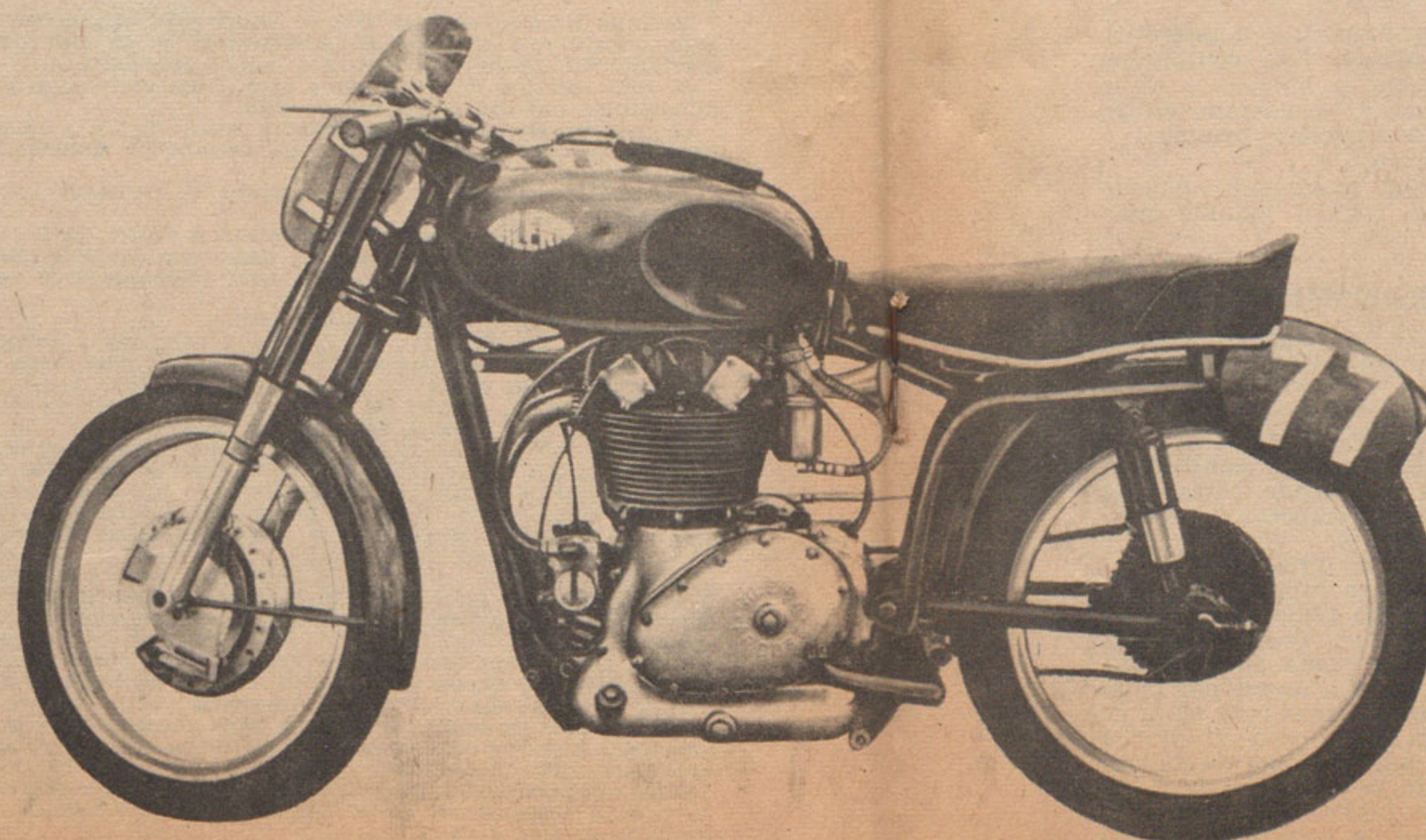
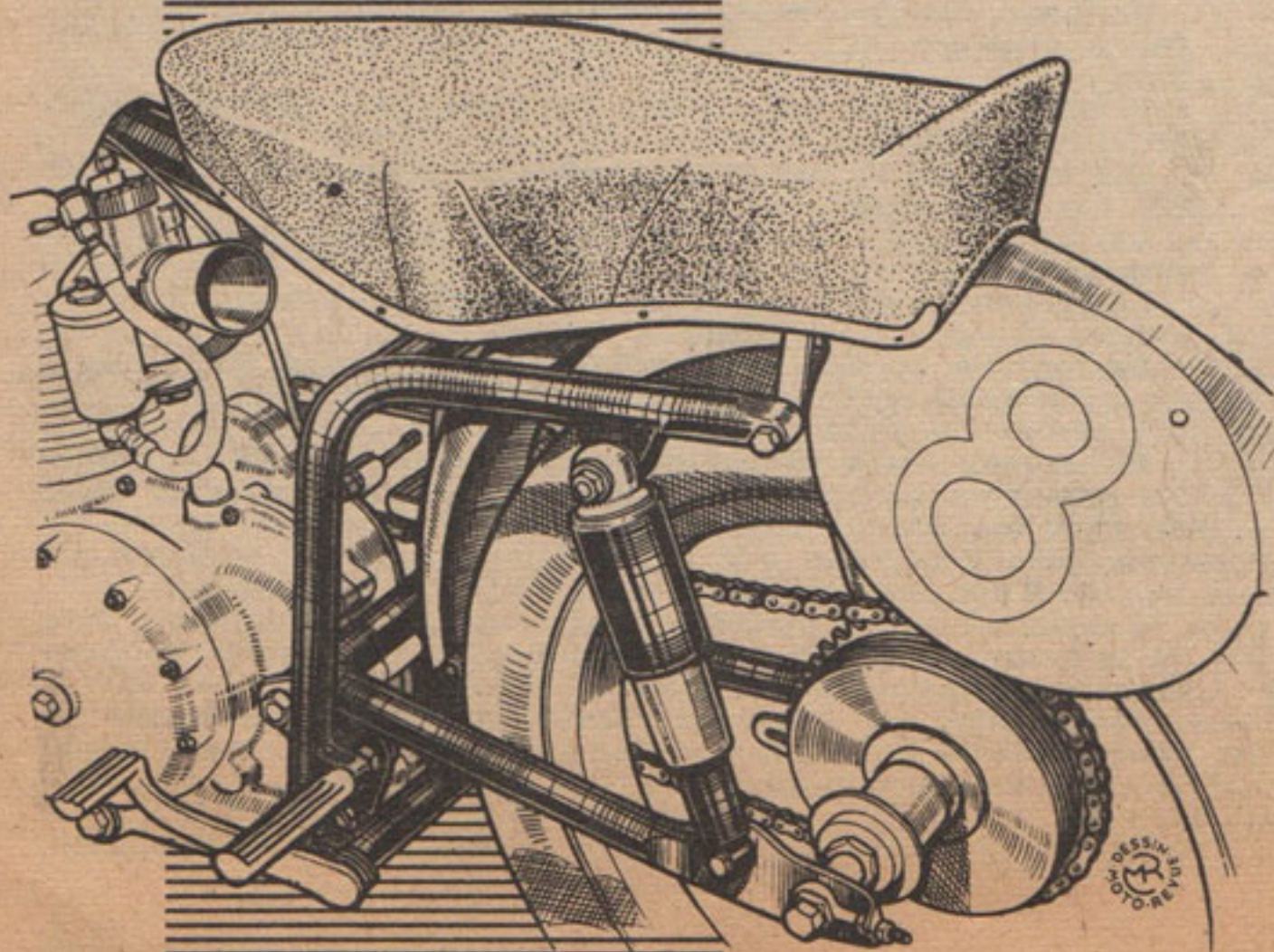


SEULE 500 cmc.

COMPETITION-CLIENT
ITALIENNE

la "saturno"

Comme tous les modèles compétition, la Saturno a été améliorée avec les ans. - Ci-dessus : le premier modèle avec fourche avant à parallélogramme et la si particulière suspension arrière. - Ci-dessous : un des derniers modèles au cadre désormais classique. - A droite : le moteur a également été modifié : voici l'un des premiers modèles dont cylindre et culasse sont moins étouffés que sur les derniers sortis.



Si la marque Gilera n'est inconnue d'aucun sportif, par contre la célèbre firme d'Arcore est surtout présente actuellement sur les circuits grâce à ses machines officielles. Or, il fut un temps, qui n'est pas si lointain, où leurs « compétition client » connaissaient un beau succès et tenaient tête à l'époque aux Norton et autres Guzzi.

Cette 500 cmc. « client », la Saturno, fut notamment pilotée en France par Jacques Collot, Pierre et Georges Monneret, Georges Houel, Jean Murit en side-car, et, actuellement est encore menée en moto-cross par Carlo Molinari et Melioli.

De nombreuses machines de ce type sont encore en service en Italie comme en France et dans bien d'autres pays, et, à l'attention de leurs propriétaires, et de ceux qui en général s'intéressent à la technique des machines de course, nous leur donnons, ci-dessous, description et conseils de mise au point.

DESCRIPTION DU MOTEUR — GENERALITÉS

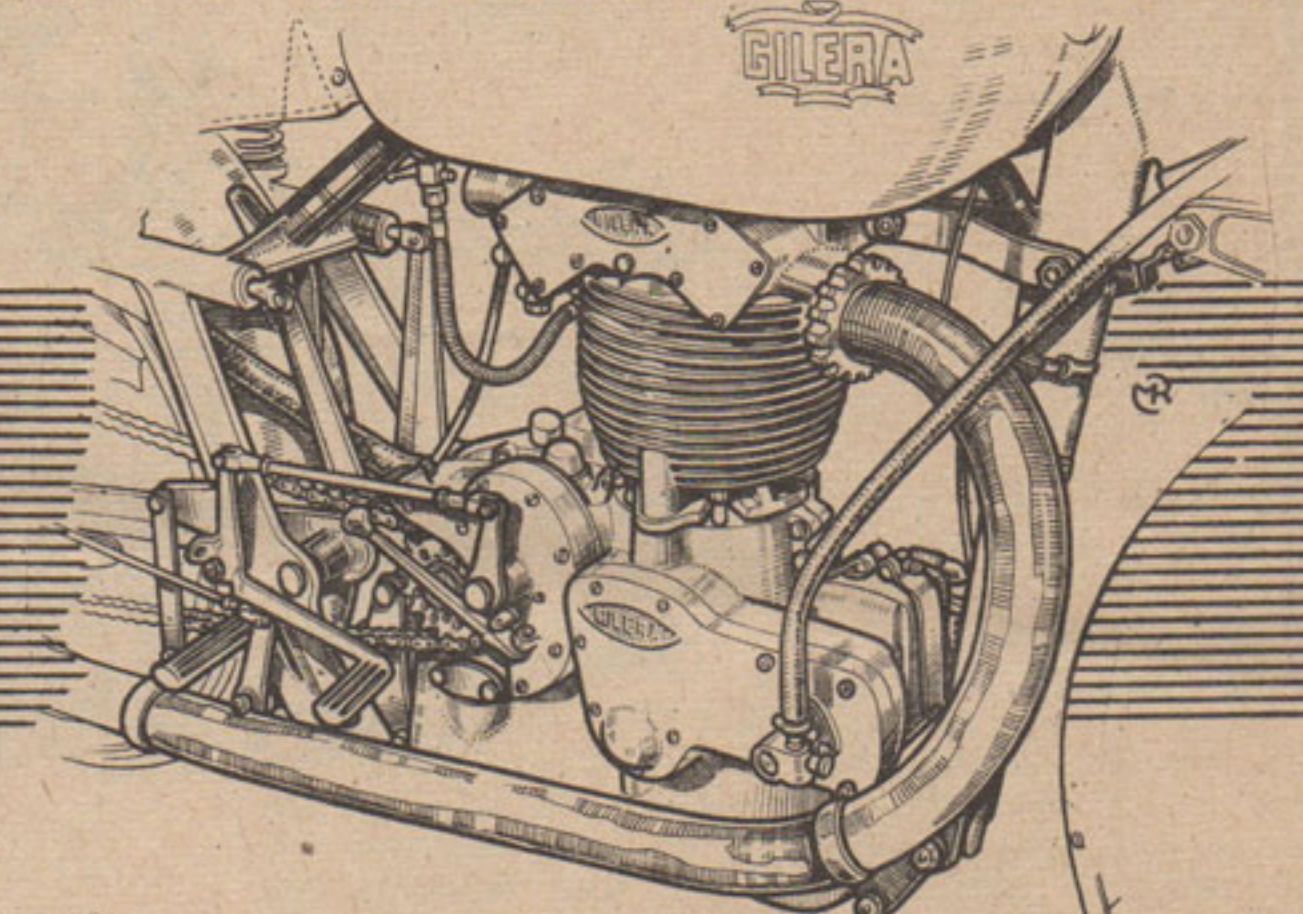
Il s'agit d'un bloc-moteur à culbuteurs directement dérivé du moteur de série Saturno.

Alésage de 84 mm, pour une course de 90 mm soit un moteur très légèrement longue course, donnant un rapport de 1,07. La cylindrée est de 494 cmc.

La distribution est à culbuteurs avec linguets à la base. Les tiges de culbuteurs, de 6 mm de diamètre, sont guidées, ce qui est assez rare.

La culasse est hémisphérique et les deux soupapes ont un diamètre de 45 mm et une levée de 10 mm. L'angle qu'elles forment entre elles est de 70°. La pipe d'admission a un diamètre de 35 mm, tandis qu'à l'échappement nous trouvons 42 mm et même 50 mm sur les tout derniers modèles. Le meilleur rendement du moteur s'obtient avec un tube d'échappement coupé à 190 mm en avant de l'axe de la roue arrière.

Selon le carburant employé, le taux de compression varie évidemment, et c'est ainsi que l'usine recommande 7,8 à 1 avec de l'essence à 80 d'octane et 10 à 1 au maximum, réglé à l'alcool.



Le régime maximum est situé à 6.000 t.-m. et à cette vitesse de rotation nous avons déjà une vitesse linéaire de piston de 18 m/sec. La puissance est alors de 35 CV à l'essence et 42 CV à l'alcool. Si ces puissances ne sont pas très élevées pour un moteur compétition, les couples à ce régime, toujours pour ce type de moteur, sont hauts (couples spécifiques : 8,45 et 10,15 m.kg/l.).

UN DIAGRAMME CROISÉ

Pour arriver à ce résultat, et indépendamment de bien d'autres facteurs, voyons ce qu'est le diagramme de distribution. Il est assez croisé, puisque nous trouvons en ajoutant avance admission et retard échappement, 105°. Le diagramme par ailleurs est le suivant : A.O.A. : 55° - R.F.A. : 70° - A.O.E. : 82° - R.F.E. : 50°.

Ceci avec un jeu entre culbuteurs et tiges de 0,3 mm à l'admission et 0,4 mm à l'échappement.

Le temps d'ouverture de la soupape d'admission se fait sur 305°, compression et temps moteur sur 208° et le temps d'ouverture de la soupape d'échappement est de 312°. Ce diagramme est d'ailleurs assez sensiblement identique à celui de la 500 B.S.A. Gold Star, également 500 monocylindre à culbuteurs.

LA RÉALISATION DE SATURNO

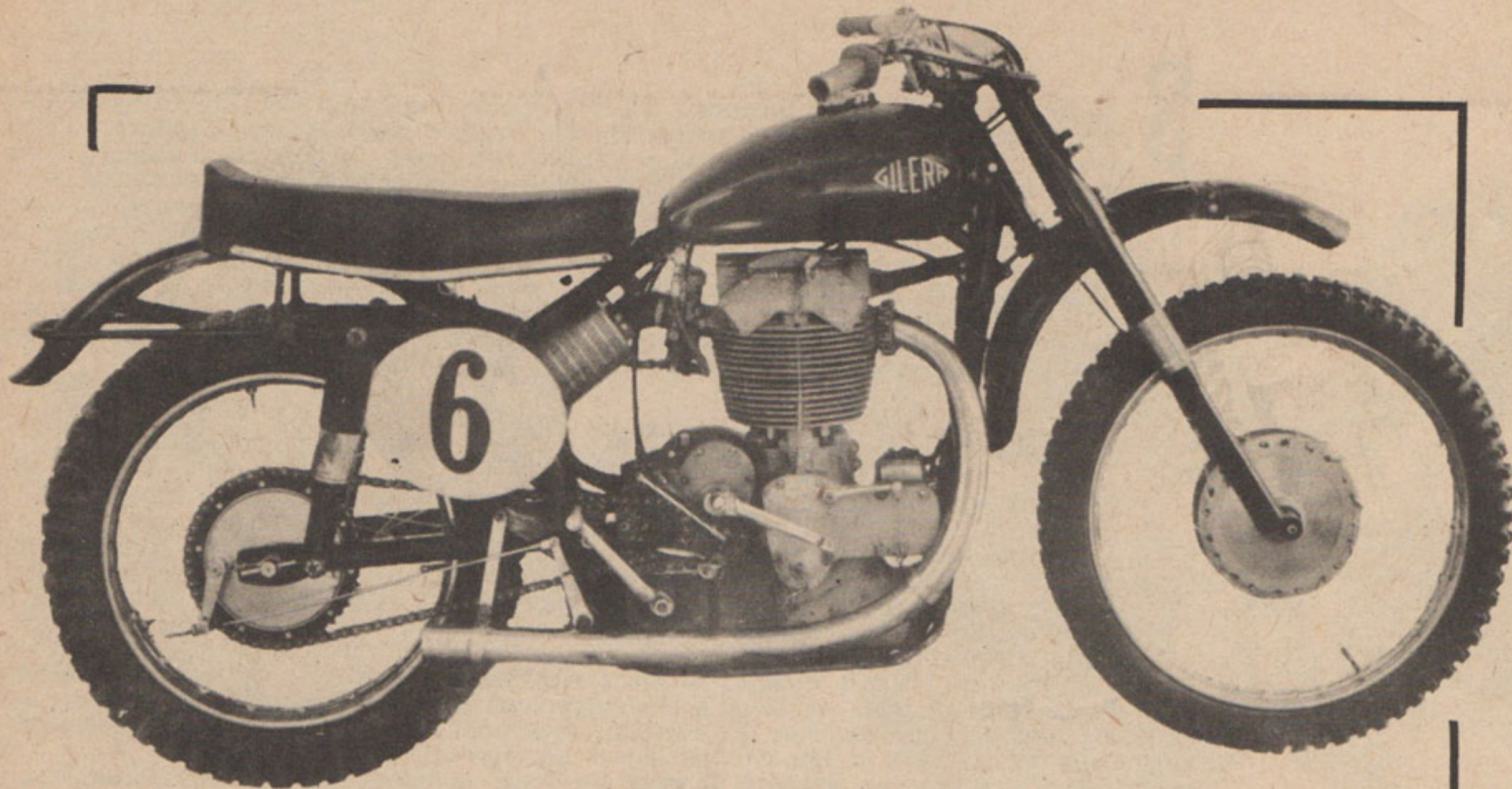
Si les carters du bloc-moteur sont en magnésium, nous trouvons évidemment une culasse en alliage léger, ainsi qu'un cylindre en même métal, mais chemisé intérieurement. Cylindre et culasse ont par ailleurs gagné en importance au cours des années.

L'ensemble culasse-cylindre est fixé au carter-moteur par 5 forts tirants (on se souvient même des Gilera « otto brilloni » qui avaient donc 8 tirants) dont les extrémités filetées ont des pas différents.

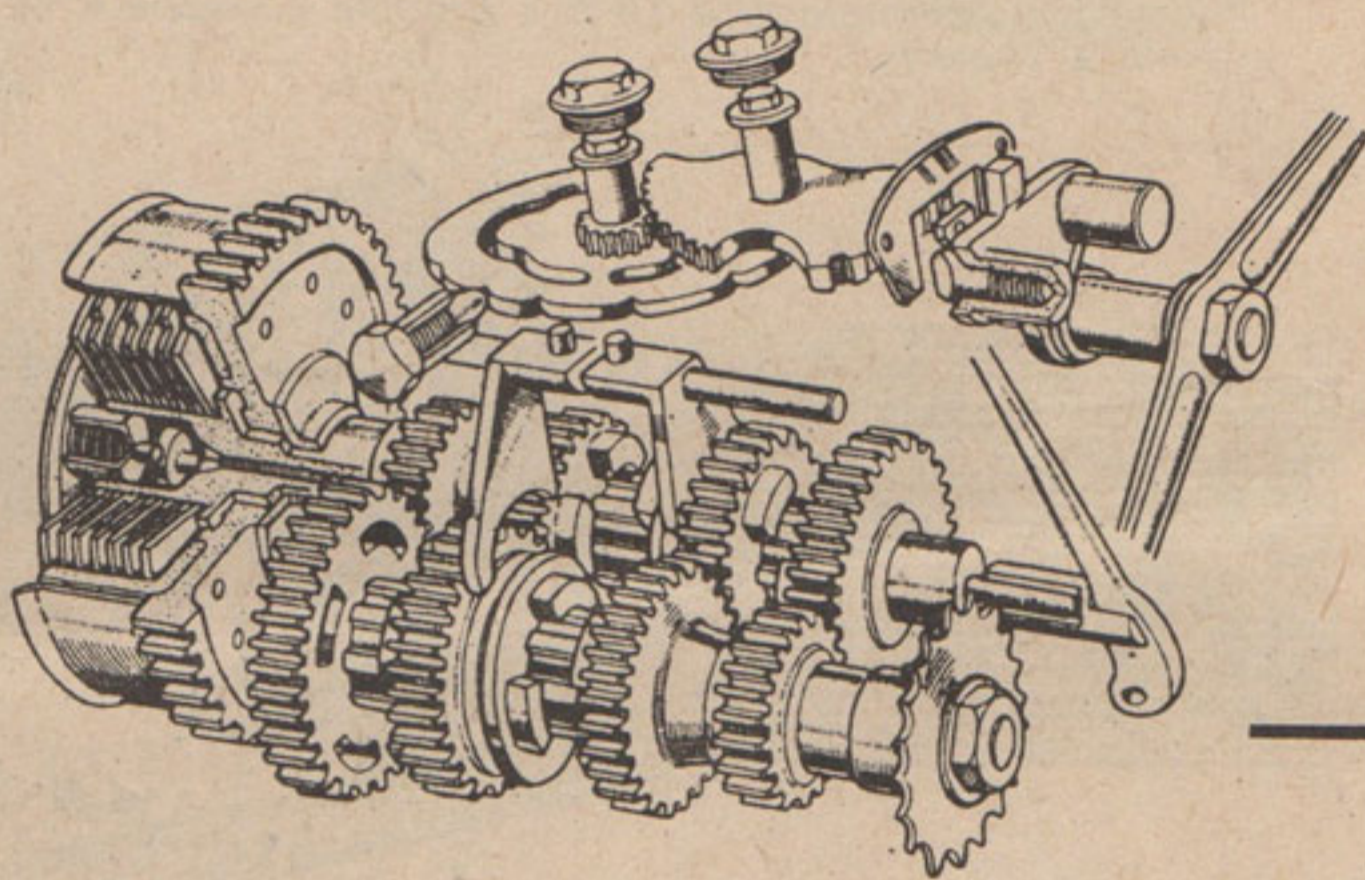
De la culasse, nous noterons encore les ressorts de soupapes enclos et du type en épingle.

La tête de bielle est montée sur double rangée de galets tandis que le vilebrequin tourne sur trois roulements : un à billes du côté distribution, 1 roulement côté transmission primaire, plus un autre à billes à l'extrémité de la queue de vilebrequin, ce qui donne un roulement de chaque côté du pignon moteur.

On peut retirer les principaux éléments du moteur, transmission primaire, embrayage, distribution, sélecteur, boîte de vitesses, pompe à huile, etc... mais évidemment pas le vilebrequin, sans avoir à sortir le moteur du cadre.



La Saturno est principalement commercialisée actuellement dans sa version cross.



Ci-contre : vue de la boîte de vitesses et de l'embrayage.

ALLUMAGE

La bougie recommandée en circuit doit avoir un degré thermique de 340 environ. Par temps froid, on peut même descendre jusqu'à 300.

L'allumage est fourni par une magnéto, soit une Marelli ST 1673, soit une Bosch MZEZ 8/5 P3, tournant à gauche. L'avance maximum à l'allumage est de 60°, ce qui est beaucoup (surtout pour 6.000 t.-m.) et laisse supposer une forme de culasse qui ne permet pas une rapide propagation de la flamme.

LUBRIFICATION

Le carter moteur forme réservoir d'huile, et la circulation se fait sous pression, au moyen d'une pompe à engrenages. Cette pompe aspire l'huile dans le carter, au travers d'un filtre cylindrique depuis 1948, antérieurement, celui-ci étant rectangulaire. Le lubrifiant à employer est de préférence la Castrol R.

Le débit de la pompe à huile a été jugé trop faible par certains coureurs, et il faut bien surveiller si, à chaud, l'huile arrive bien à la culbuterie. En cas contraire, il faut diminuer le diamètre de passage d'huile du raccord conique au vilebrequin.

Quant au reniflard, il doit avoir un passage de 18 mm sensiblement. Il est conseillé de vidanger tous les 500 km. de circuit.

CARBURATION

Le carburateur est un Dell'Orto SSF 35 (35 mm de passage) muni d'un pavillon d'entrée d'air de 90 mm de

long. Entre la culasse et le carburateur, il y a intérêt à interposer une cale en fibre isolante d'un centimètre d'épaisseur.

Le réglage de base pour l'essence à 80 d'octane est le suivant : gicleur d'aiguille : 310 - gicleur principal : 175-180 - aiguille au quatrième cran.

Avec de l'alcool, le réglage devient le suivant : gicleur d'aiguille : 325 - gicleur principal : 230 - aiguille quatrième cran.

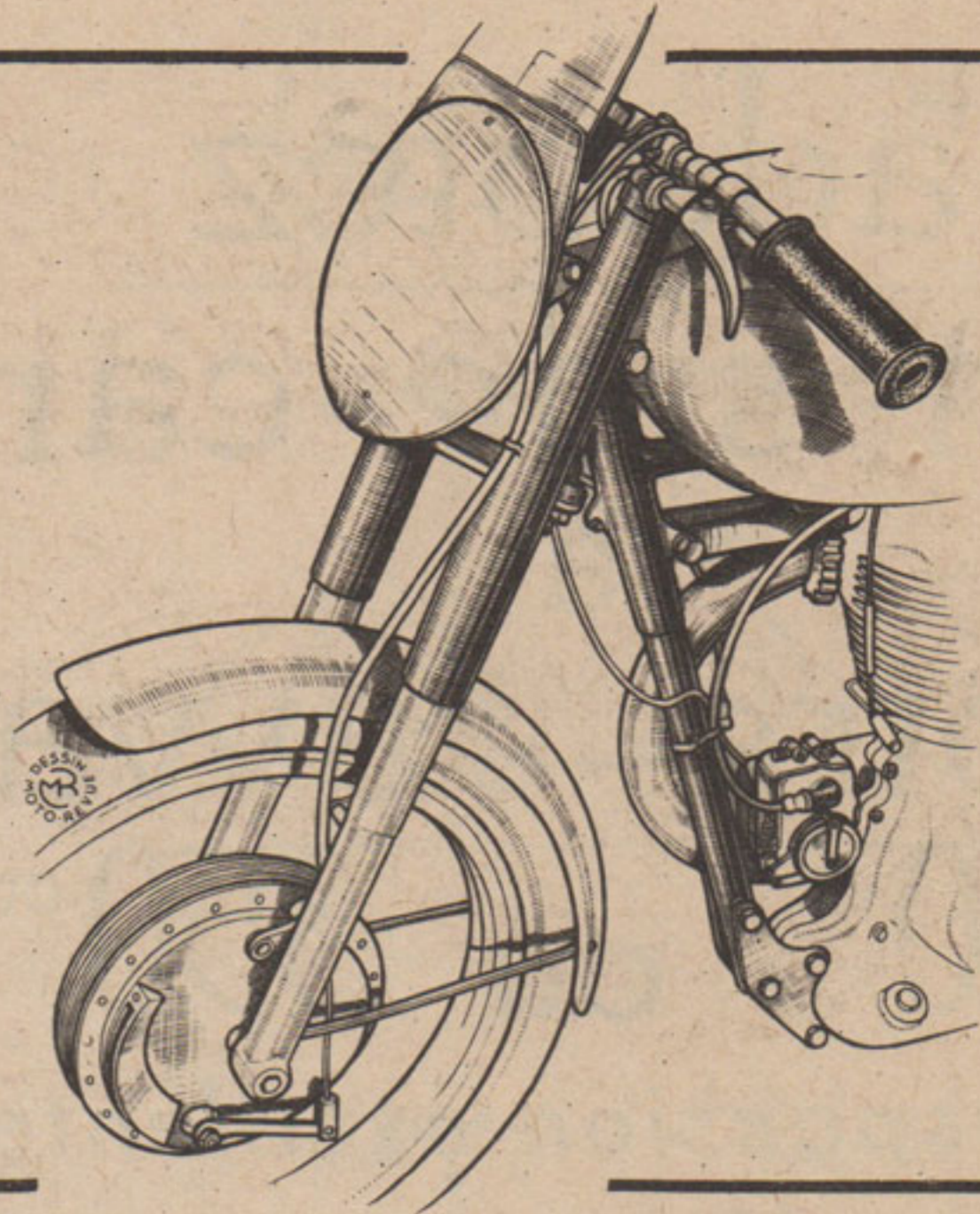
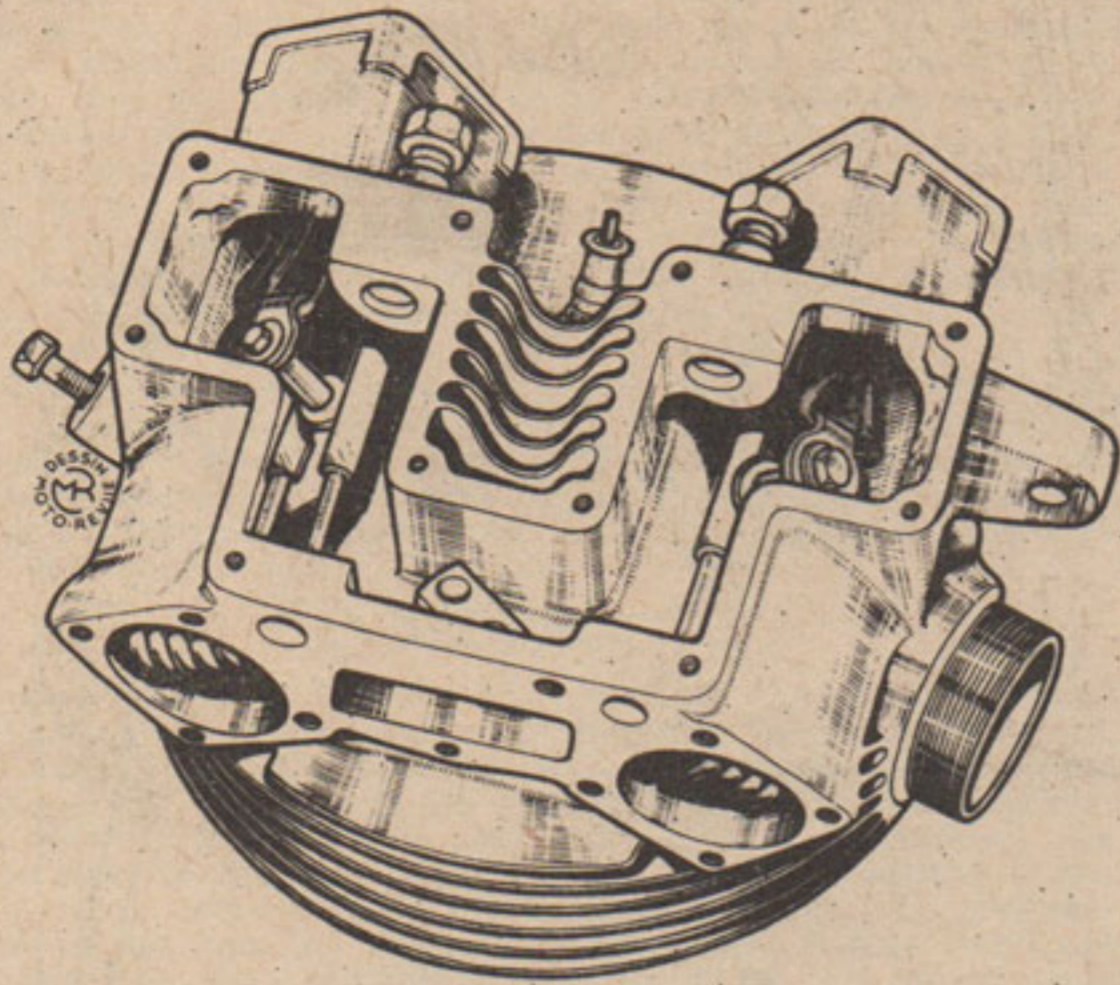
BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSION

La transmission primaire se fait par pignons à taille droite de 47 et 88 dents, soit un rapport de démultiplication de 1,87 à 1.

L'embrayage se trouve sur l'arbre d'entrée de boîte. Il est du type à disques multiples travaillant à sec.

Il est curieux de trouver sur une machine compétition de 500 cmc. une boîte de vitesses en cascade. Mais il ne faut pas oublier que cette machine compétition est directement dérivée d'un modèle de série.

Les pignons ne sont pas toujours en prise et l'entraînement se fait par crabots. Seuls, les rapports de première et quatrième ont leurs pignons toujours en prise, mais pour solidariser ces trains de pignons aux arbres de boîte, se sont les pignons de deuxième ou troisième qui se déplacent latéralement et les entraînent par leurs crabots. Quand le pignon baladeur de deuxième ou troisième revient en face de son vis-à-vis, celui-ci est fou et se trouve directement entraîné par les dents du pignon baladeur. La troisième est près de la prise directe (1,04) tandis que la quatrième est surmultipliée intérieurement (0,89). Deux jeux de pignons pour la première sont li-



La culasse représente une belle pièce de fonderie. Les ressorts en épingle sont totalement enclos. - A droite : vue du moyeu-frein avant et de la fourche télescopique.

vrables 16 x 35 (2,19 à 1) dents, ou un rapport un peu plus long de 17 x 34 (2,0 à 1) dents.

L'échelonnement de la boîte est très étalé pour une machine de compétition, puisque nous trouvons une première à 40,6 % seulement de la quatrième. Le plus long rapport de première donne pour sa part 44,4 %. Deuxième à 67,5 %, troisième à 85,5 %.

L'échelonnement est très près de l'échelonnement théorique d'une boîte de vitesses compétition et les petits écarts que l'on peut constater ne sont dûs qu'aux impératifs de fabrication (module des pignons).

Les pignons de sortie de boîte s'échelonnent de 14 à 18 dents compris, tandis que les couronnes arrières prévues sont de 44 à 48 dents compris, sauf 47 dents.

Le tableau des différents rapports et vitesses correspondantes est valable pour un pneu arrière de 3,5 x 19.

PARTIE CYCLE

Si le moteur de la « Saturno » a évolué au cours des ans, la partie cycle plus encore a été profondément modifiée comme en témoignent les diverses photos illustrant cet article.

Le cadre a toujours été interrompu, le carter moteur servant d'entretoise, et nous ne décrivons sommairement que le dernier modèle de partie cycle.

Le cadre est en tubes d'acier au chrome molybdène soudés. Un seul tube supérieur entretoisé au T de direction. L'ensemble du cadre est on ne peut plus simple. Le bloc-moteur est maintenu à l'avant comme à l'arrière, et en plus, nous trouvons une patte reliant la culasse au tube avant du cadre.

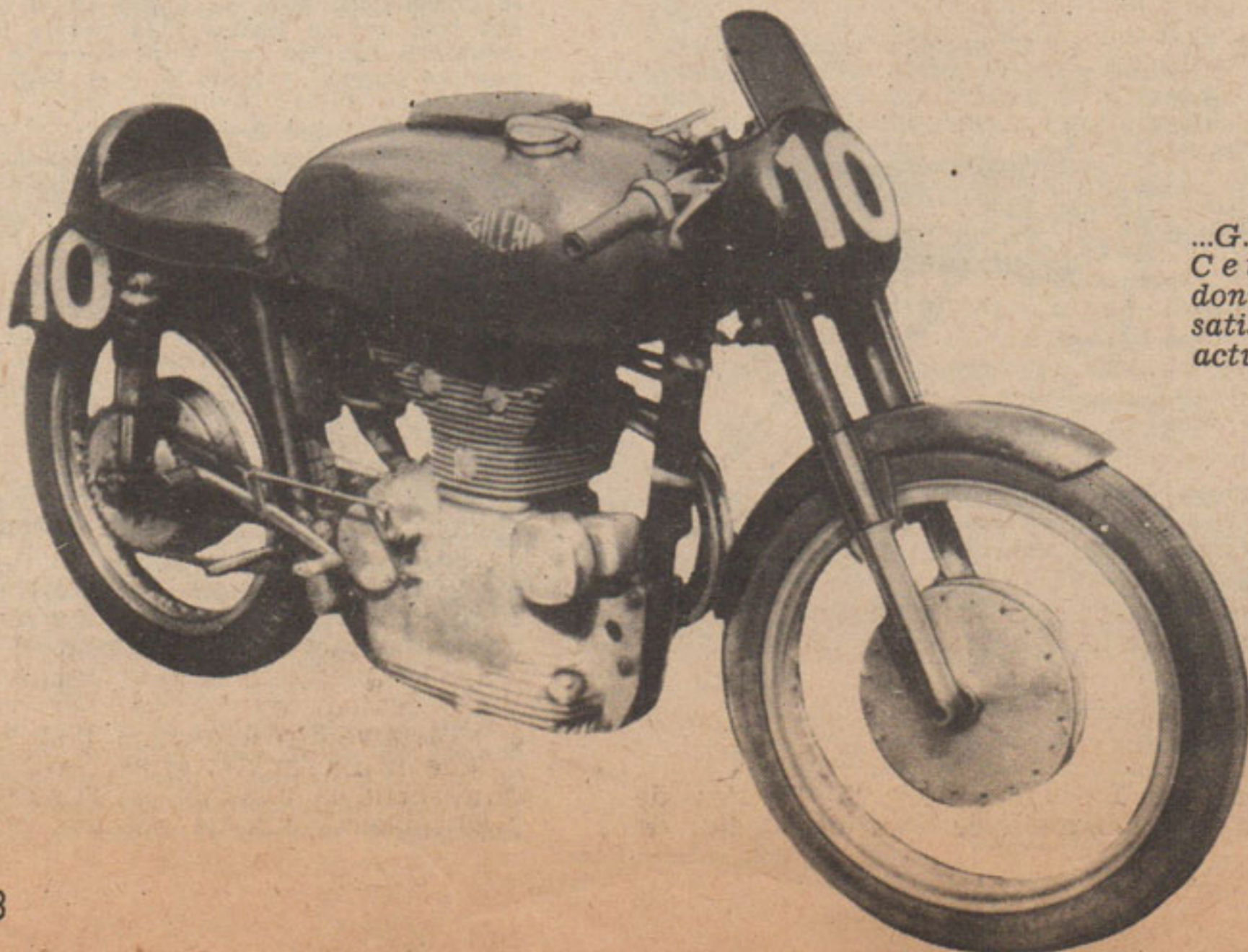
Le frein avant central a un diamètre de 210 mm tandis que le frein arrière latéral n'a qu'un diamètre de 185 mm, ce qui est logique.

A l'heure actuelle, la Saturno se trouve dépassée sur les circuits de vitesse, tant en solo qu'en side-car par des modèles plus spécialement créés pour la compétition (distribution par A.C.T., moindre fragilité de certains organes, etc...).

Cependant, en catégorie nationale, par exemple en France, elle a parfaitement sa place surtout si le circuit est sinueux, car les reprises de la « Saturno » demeurent remarquables.

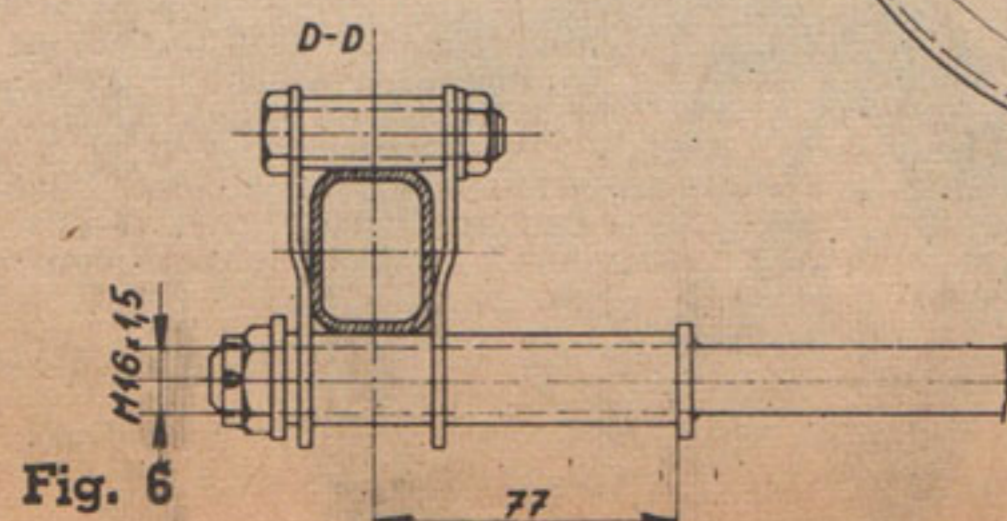
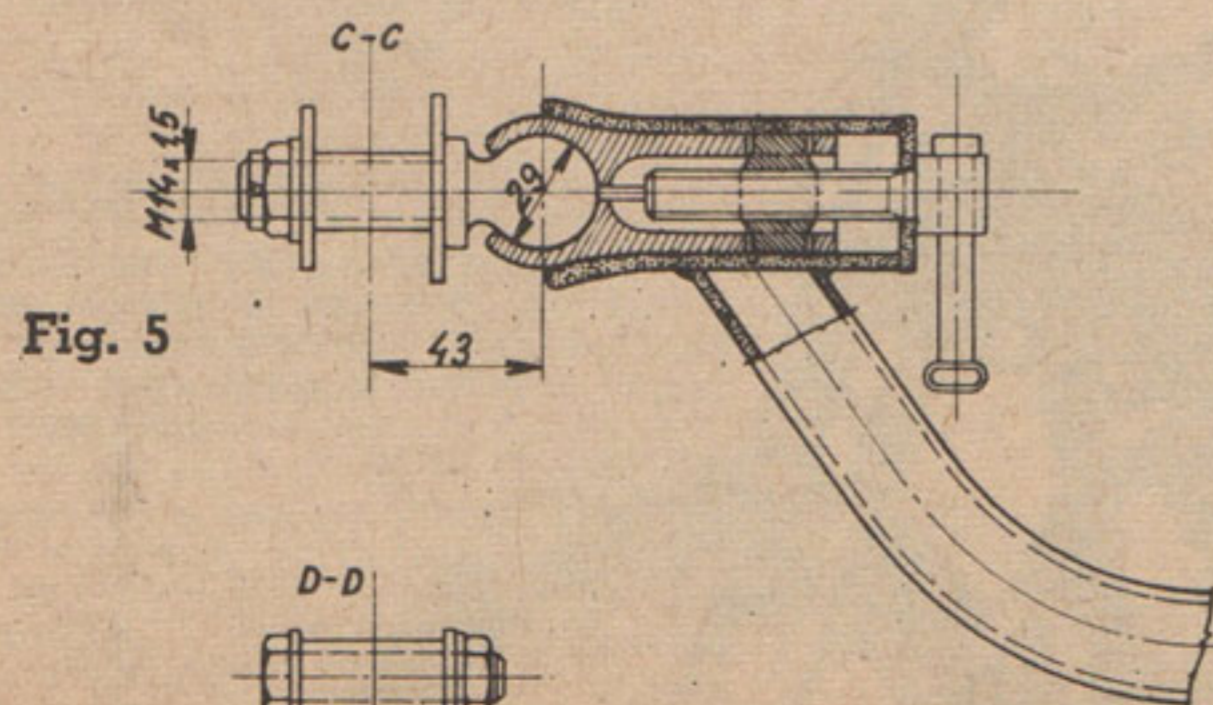
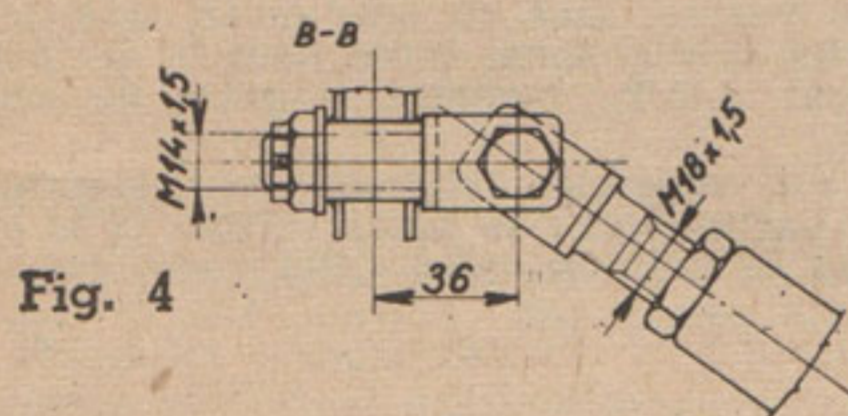
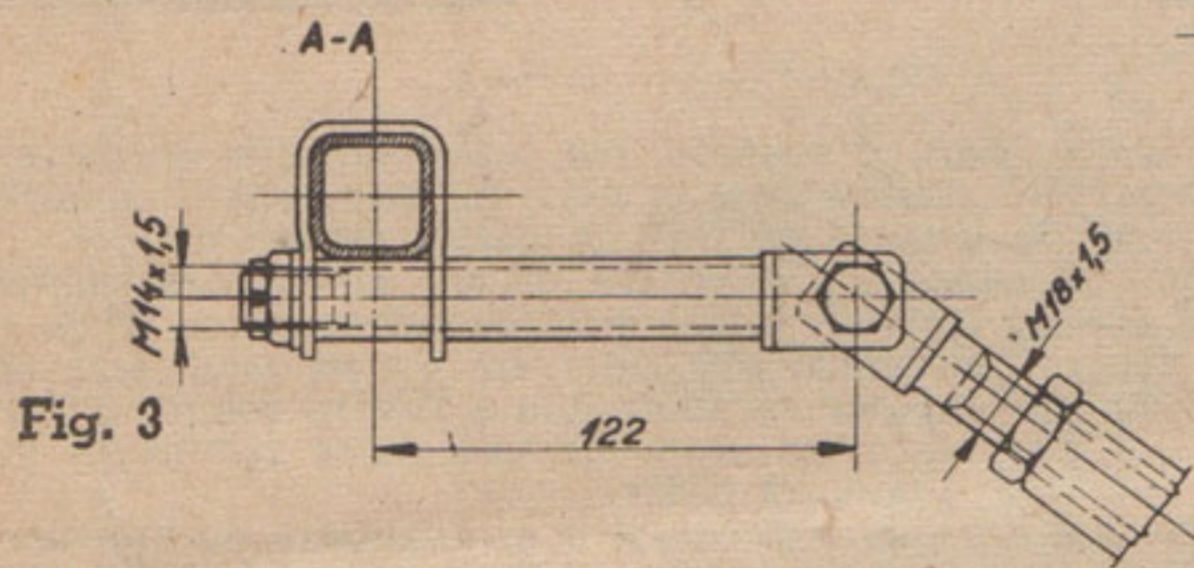
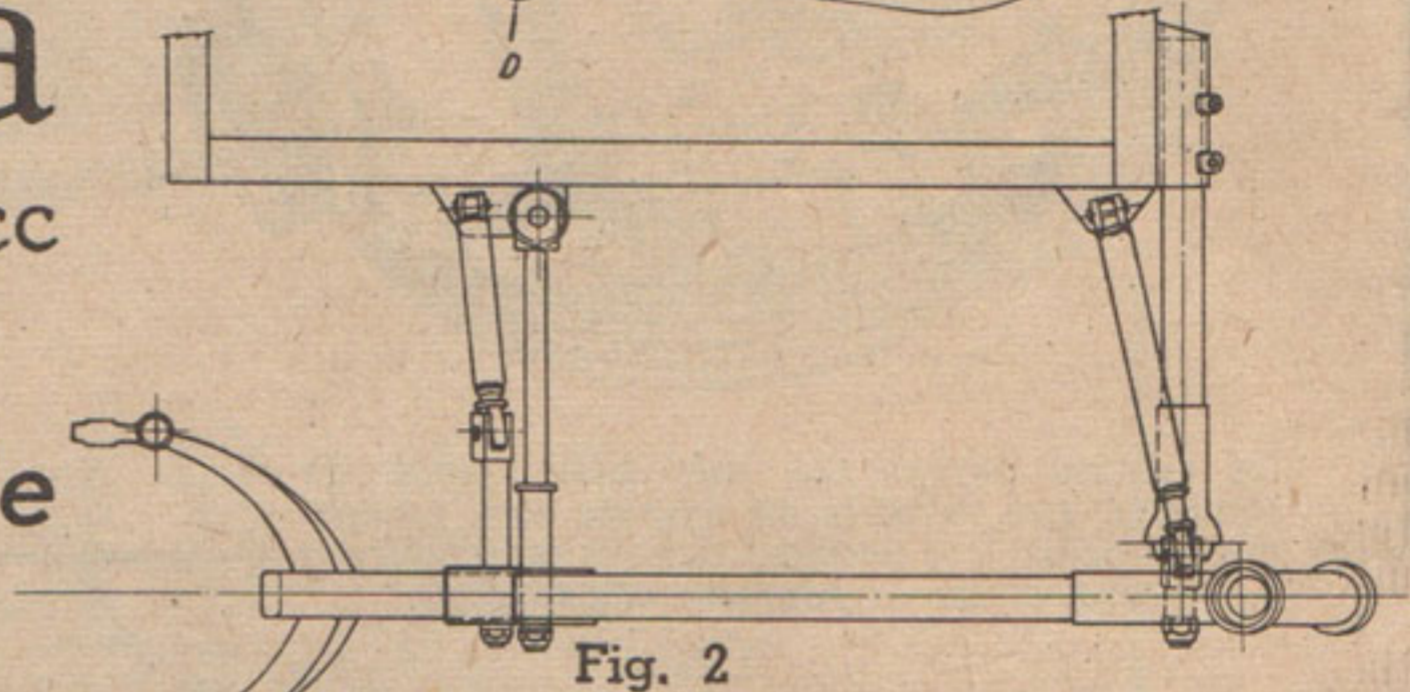
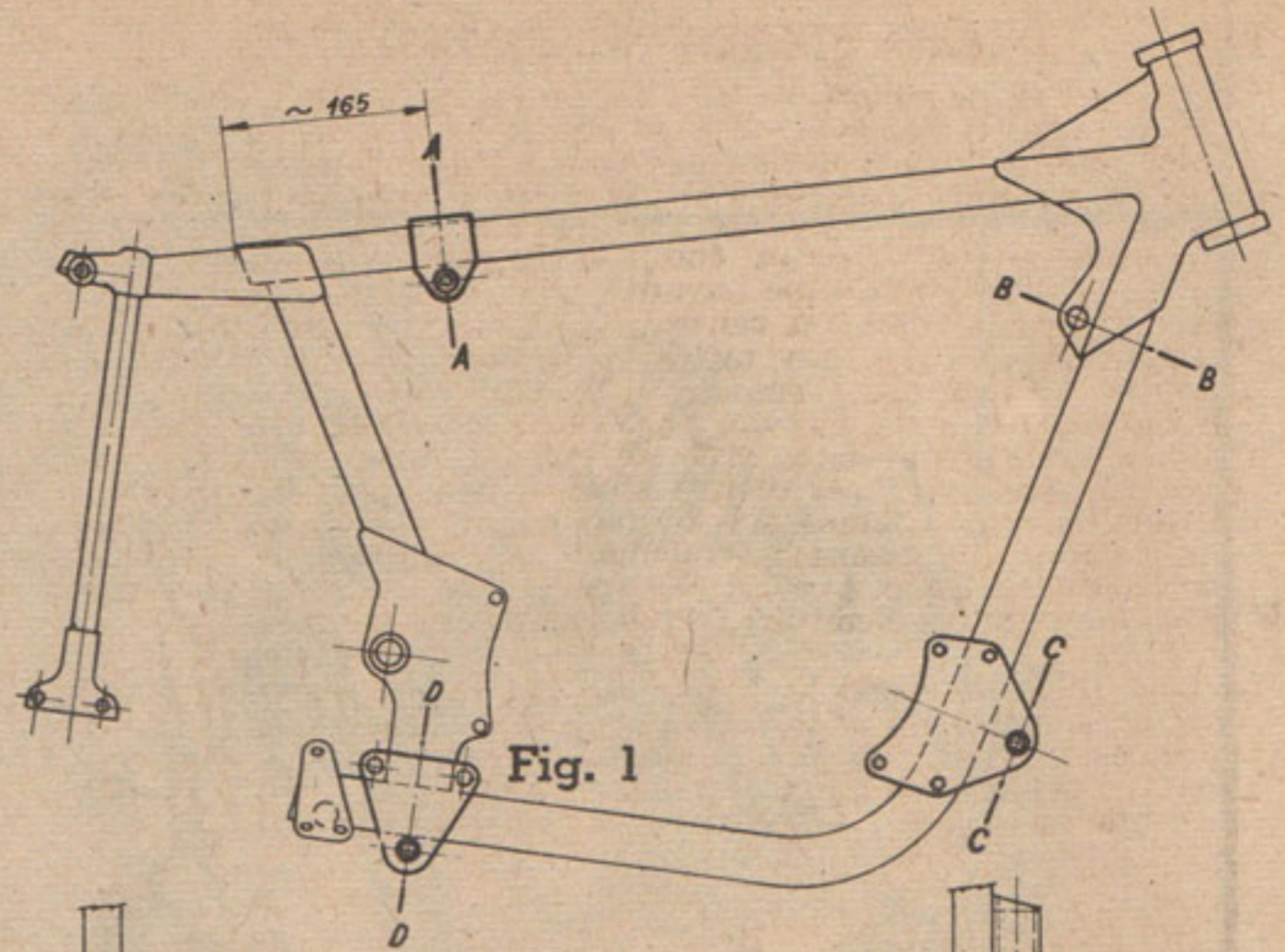
C. R.

Peu à peu surclassée en vitesse pure, la Saturno devait céder le pas à ce mono double arbre client (que...



...G. Monneret pilota). Cette machine ne donna jamais grande satisfaction et est actuellement abandonnée.

adaptez un side-car à votre Jawa 250^{cc} ou 350^{cc} à suspension oscillante



Un nombre toujours croissant de motocyclistes s'adressent à nous pour nous demander des informations au sujet de la fixation du sidecar aux nouveaux cadres Jawa-CZ. Nous allons donc nous efforcer, dans cet article, dû à Jiri Mraz, d'éclaircir la question.

Au premier abord, la fixation du side au cadre muni d'une suspension oscillante paraît un peu plus difficile que dans le cas de la Jawa à suspension télescopique ou de la Jawa 500 d'aujourd'hui. Cette impression est due avant tout à ce que la partie arrière du cadre est recouverte par la selle double, les boîtes et les capots et que l'on ne trouve pas, à proximité de l'axe arrière, de point d'appui suffisamment solide, fixé à la masse du cadre d'une manière homogène. Ceci, évidemment, est caractéristique de la plupart des cadres à suspension oscillante, il ne nous reste donc plus, pour la fixation du side, que la partie centrale, suffisamment rigide, du cadre. Ceci nous donne, dans l'axe longitudinal du cadre, un bras de levier un peu plus court pour supporter les forces latérales.

LES FIXATIONS SUPERIEURES

Pour que la fixation soit plus sûre et pour diminuer les efforts aux différents points de fixation, il faut attacher le châssis du side au cadre de la machine en quatre points. On voit sur la figure 1 la partie fondamentale du cadre des Jawa-CZ 250-350, où l'on discerne, dans les points désignés par les coupes A-A, B-B, C-C, D-D, les points de fixation divers.

Dans la coupe A-A (voir la fig. 3) la fixation est effectuée par un étrier en tôle d'une épaisseur de 3,5 mm qui bride, au moyen d'un boulon, deux tubes. Le tube court forme une bride de liaison, le long tube s'appuie sur l'extrémité chapée du boulon de fixation M 14 × 1,5. Le boulon à l'extrémité chapée est muni, à l'autre extrémité, d'un trou de goupille fixant un écrou à entailles. Dans l'extrémité chapée est encastrée une barre oblique réglable, dont on choisit la longueur suivant le genre du sidecar. La mise au point de la longueur de la barre est effectuée en desserrant et tournant le boulon M 18 × 1,5 d'un nombre de tours nécessaire. On resserre le contre-écrou. Pour le boulon à extrémité chapée M 14 × 1,5, et le tube, il faut pratiquer, dans la partie supérieure du capot droit au-dessous de la selle, une ouverture par où passe la fixation. Cette ouverture sera d'ailleurs le seul reste visible si l'on se décide plus tard à désaccoupler le side. (Dans ce cas là on recommande, pour sauver l'aspect de la machine, de fermer l'ouverture par un bouchon en caoutchouc ou autre). Comme on peut le voir sur la fig. 1, l'attache sera fixée sur le tube supérieur du cadre à une distance d'environ 165 mm de l'extrémité arrière du tube.

★

Pour le point de fixation dans la coupe B-B, on voit, déjà soudée au cadre, une bride de liaison qui recevra un boulon M 14 × 1,5, lequel a été convenablement raccourci. Tout le reste de l'aménagement du point de fixation est tout à fait analogue à celui de la coupe A-A.

LES FIXATIONS INFERIEURES

Le point de fixation dans la coupe C-C est un peu plus compliqué. Comme on le voit sur la fig. 5, les supports du bloc-moteur sont échangés contre des supports prolongés à l'avant. Dans cette partie prolongée se trouve une bride de liaison qui reçoit un boulon M 14 x 1,5 à tête sphérique. Cette tête est serrée dans deux gaines demi-sphériques qu'un écrou spécial à deux saillies tiré à l'intérieur d'un tube ayant une extrémité élargie en cône. En serrant l'écrou central, on peut fixer la rotule dans toutes les positions. En outre, le tube recourbé soudé à la rotule est fixé au châssis du sidecar d'une manière réglable. Son extrémité est calée dans un tube de diamètre plus grand, coupé d'un côté. L'extrémité ainsi coupée peut être serrée à l'aide de deux boulons M 8, de façon qu'il soit possible de fixer le tube en l'ajustant latéralement et radialement. Le matériel est analogue à celui des points de fixation précédents (boulons, gaines demi-sphériques et écrous à saillies).

★

Le point de fixation dans la coupe D-D est analogue au point de fixation dans la coupe A-A, à l'exception de l'étrier qui est remplacé par deux plaques triangulaires (épaisseur 3,5 mm) ; le reste du matériel sera le même que dans le cas des points de fixation précédents. On voit les détails de l'exécution sur les figures 1, 2 et 6.

LES REGLAGES

Une autre question importante pour le confort à la conduite et pour la maniabilité du sidecar, est son montage. Le dessin schématique de la fig. 7 le représente bien. Comme on le voit, l'axe de la roue du side doit se trouver à environ 200 mm devant l'axe de la roue arrière de la machine. Le centre de gravité du side chargé doit être placé encore à environ 150 mm devant l'axe de la roue du side. La convergence des roues qui est nécessaire pour une bonne conduite du véhicule doit être d'environ 25 mm au milieu de la roue avant.

★

Le carrossage de la machine par rapport au sidecar sera réglé à environ 3° de la verticale. Il faut, évidemment, corriger ces valeurs suivant les particularités du sidecar, son poids, etc. Une machine avec un sidecar bien monté ne doit pas dévier de la ligne droite et pour prendre les virages à gauche aussi bien qu'à droite il ne doit pas être nécessaire d'employer une force extraordinaire. Il ne faut pas oublier non plus que nos routes ont l'habitude un profil convexe. Si l'on ajuste le carrossage de la machine sur une surface plane idéale, la machine aura tendance à dévier à droite sur le côté droit d'une route bombée, ce qui doit être corrigé en agissant constamment sur le guidon ; et à la longue, cela est très fatigant.

★

Pour utiliser pleinement la puissance du moteur, il faut changer le pignon de sortie de boîte ; sur la 250, au lieu de 19 dents, 18, et sur sur la 350, au lieu de 18 dents, 17.

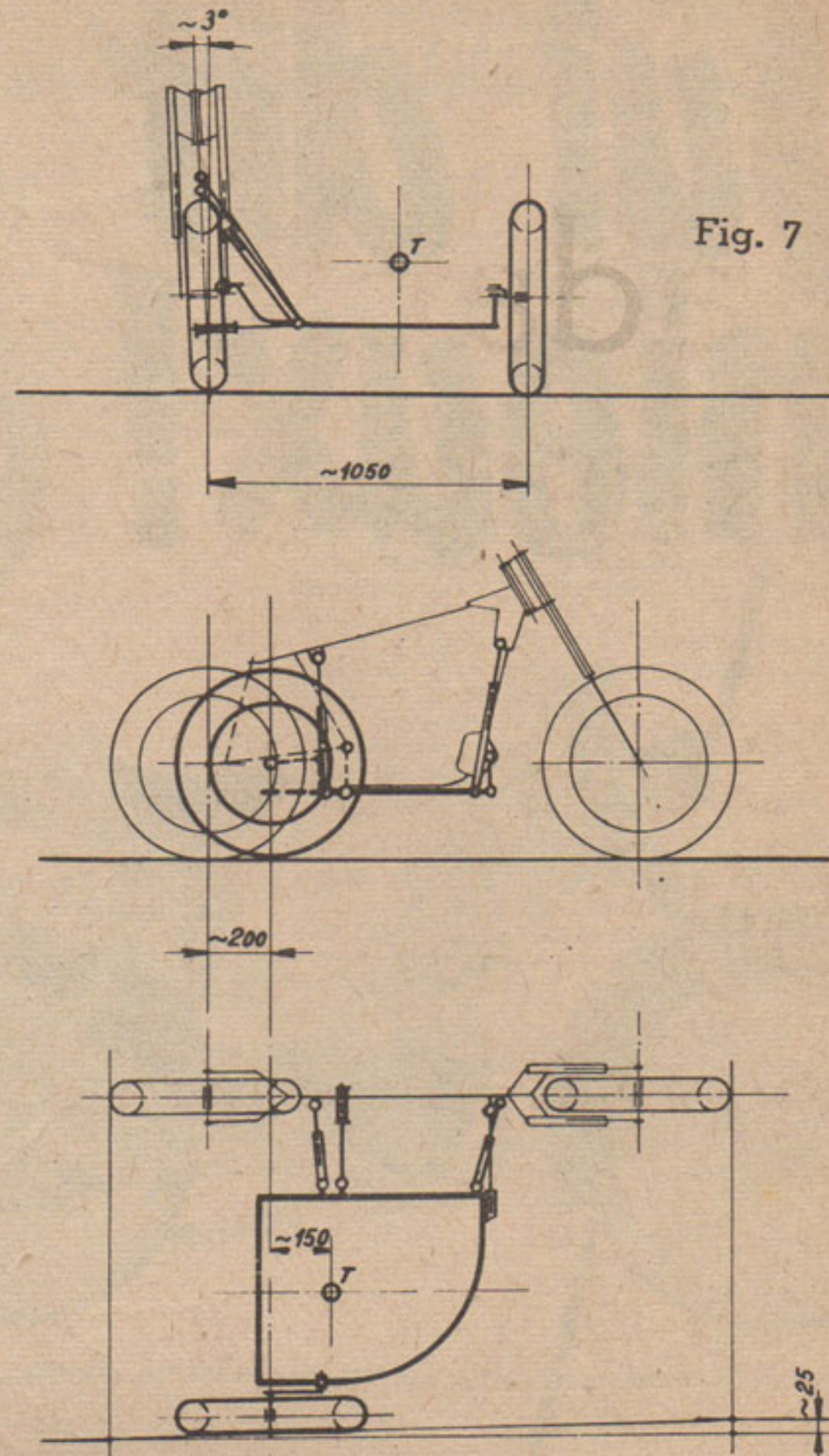


Fig. 7

POUR VOUS FAIRE UNE OPINION EXACTE DES MODÈLES EN CIRCULATION, RÉFÉREZ-VOUS A : NOS 4 ANNÉES D'ESSAIS

Nous présentons ci-dessous la liste des essais « Moto-Revue » qui ont été accomplis selon la formule bien connue désormais de tous nos lecteurs, et que les années n'ont fait que consacrer.

1953 :

Scooter Terrot 100 cmc. : 1119. - Scooter Terrot (contre essai) : 1124. - 250 Jonghi : 1130. - Scooter 175 cmc. AGF : 1131. 250 Bernardet : 1135. - 350 Douglas Mark V : 1136. - 250 Csepel : 1138. - Vespa ACMA 53 : 1139. - 175 Roman AMC : 1142. - 125 Alcyon type « 45 » : 1144. - 500 Saroléa « Atlantic » : 1145. - 250 DS Malterre AMC : 1155. - 150 Gilera Sport : 1159. Scooter 125 Sterva « Ydral » : 1162.

ACCESSOIRES

125 Terrot (étrier Tomaselli) : 1125. - Remorque Ruby : 1137. Nos essais : 1160.

1954 :

175 Peugeot : 1171. - 232 Monet-Goyon : 1175. - 125 Ydral « Sport » : 1176. - 100 Automoto : 1178. - 175 Guzzi « Galletto » : 1181. - 250 Gima AMC : 1183. - 70 cmc. Lavalette FR : 1184. « Starlett » Monet-Goyon : 1186. - 250 Adler : 1887. - 125 Radior : 1189. - 125 Motobécane Z46C : 1190. - 125 Lambretta LD 1954 : 1192. - Norton « Dominator » de luxe : 1197. - Mors-Speed « Paris-Nice » : 1198. - 125 Rumi 2 carbus : 1199. - 250 Peugeot twin : 1200. - Cyclo Horsa Vap : 1202. - 500 Velocette MSS : 1211. - 125 Motobécane D45S : 1212. - Prise de contact avec la « Bergmeister » : 1213. - 125 AGF Guiller SA « FT1 » : 1214. - 350 Ariel NH : 1215. - 500 BMW R51/3 : 1216. - Résultats comparatifs de nos essais : 1218.

ESSAIS DE PRODUITS SPECIAUX :

L'Edrastop : 1210.

1955 :

Service essais « Moto-Revue » : 1257. - 100 Guzzi « Zigolo Lusso » : 1219. - 100 Sterling-Comet : 1222. - New-Map 175 Sachs : 1225. - 250 Zundapp « Elastic » : 1226. - 250 Aer-Macchi : 1228. - 350 Jawa : 1231. - Monet-Goyon M2VDO : 1237. 500 BSA « Shooting Star » : 1238. - Nouvel essai de la 500 BSA « Shooting Star » : 1245. - 125 René Gillet « V2 » : 1240. 350 TWN « Boss » : 1242. - 175 Ydral « Bol d'Or » : 1247. 250 FN M22 : 1251. - 350 DKW : 1253. - 100 cmc. Isoflex : 1254. Ardie BZ 350 : 1267.

SCOOTERS

125 Vespa 55 : 1229. - 125 « Moby » Motoconfort : 1249.

CYCLOS

50 cmc. Lavalette AML 50 : 1239.

ACCESSOIRES

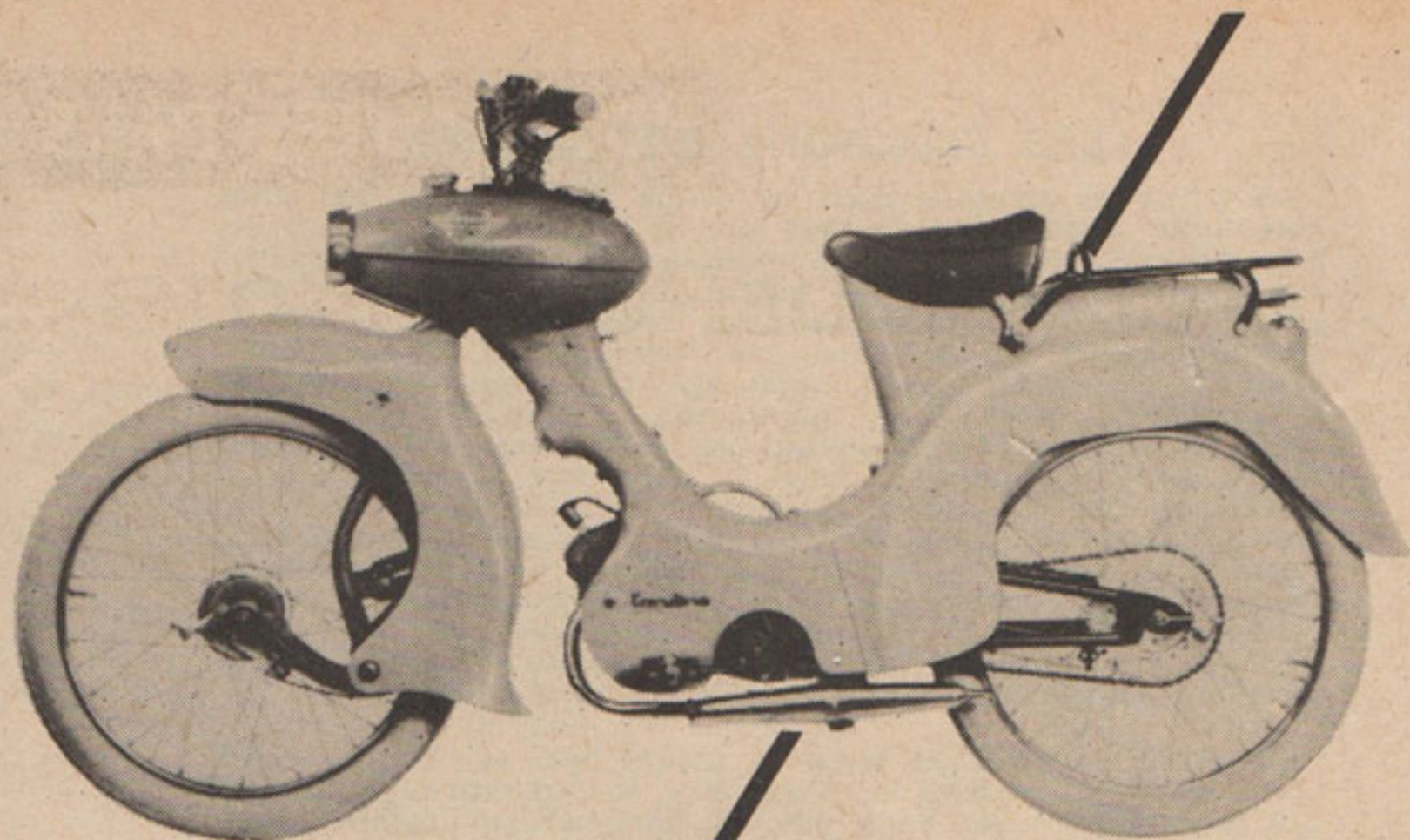
La culasse Vortex pour Vespa : 1268.

1956 :

BMW R50 : 1272. - 125 cmc. Cocymo : 1275. - 150 cmc. Lambretta : 1276. - 150 cmc Lambretta avec side : 1280. - Essai de l'Europ 49 cc. : 1285. - Notre essai de consommation : 1286. Le Sporting AMC : 1287. - TWN Contessa : 1289. - Gilera 300 cmc. : 1290. - « Pullman » Monet-Goyon : 1292. - 125 Motobécane Z56C : 1293. - Le Manurhin : 1296.

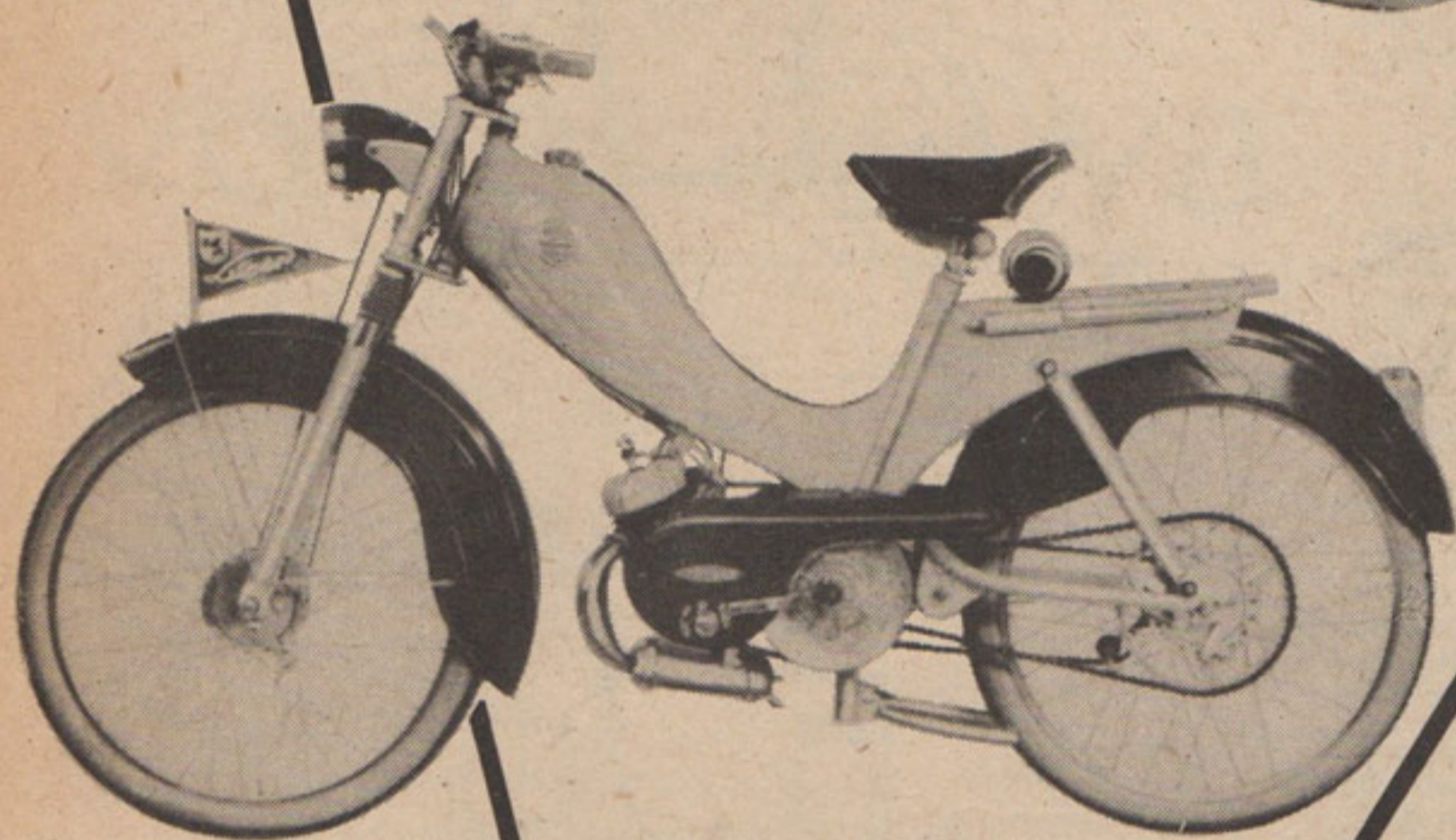
Chaque numéro d'essai pourra vous être envoyé contre 45 fr. en timbres.

Qui dit mieux!



"L'ONDINE"

Carrosserie plastique
2 vitesses
Suspension intégrale

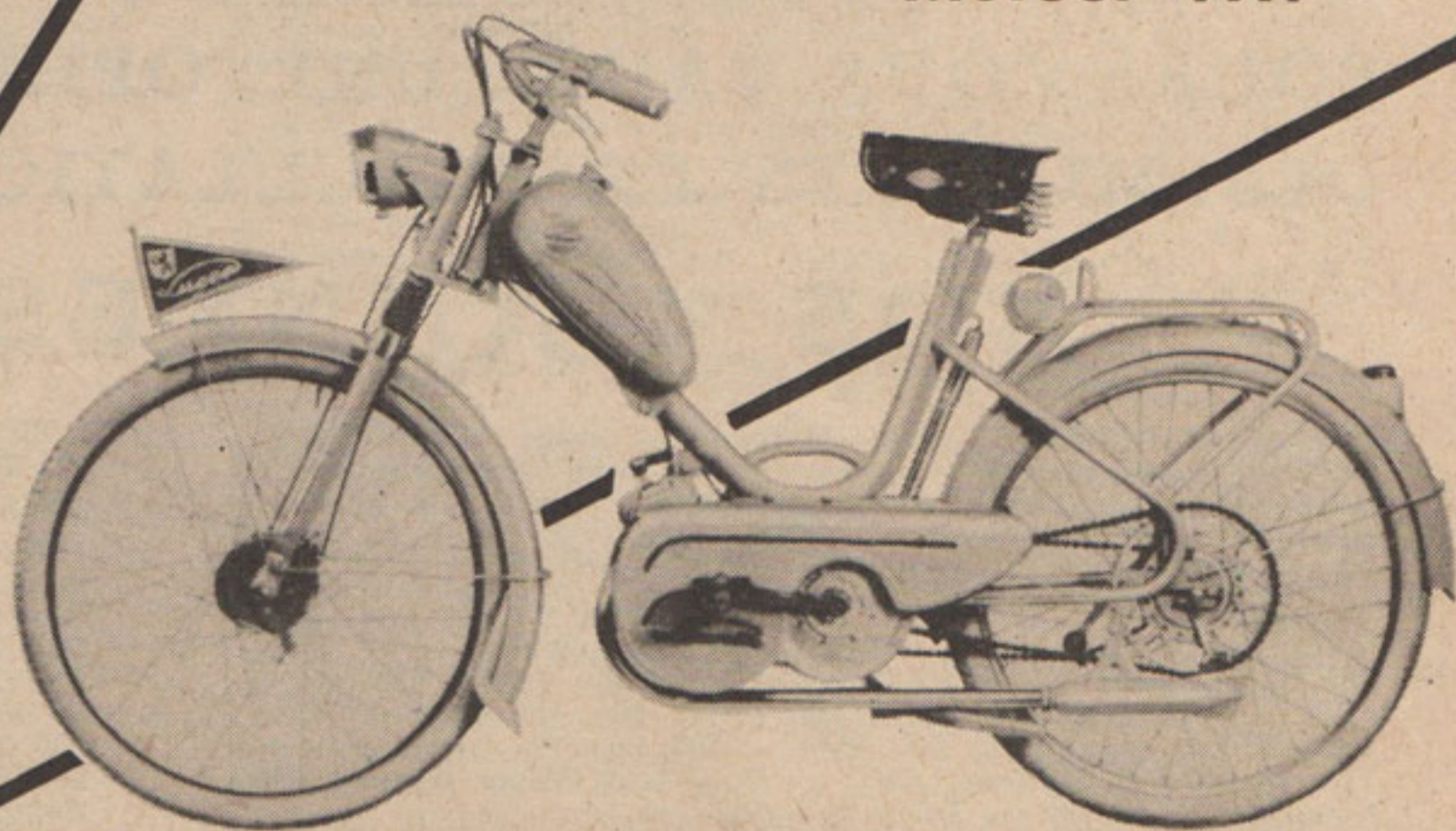


"LE TRITON"

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

TYPE 563

Cadre monotube
Moteur VAP



- ★ EMBOUTI
- ★ PLASTIQUE
- ★ TUBES

TOUTES LES SOLUTIONS
VOUS SONT PROPOSÉES

HAZEBROUCK - NORD

Lucer

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

NOUVEAUTÉS DANS LA PRODUCTION FRANÇAISE

LA GAMME DES CYCLOMOTEURS LUCER SE COMPLÈTE

Toujours à l'avant-garde du progrès, les Ets « Lucer » proposent un modèle à cadre embouti, roues de 23x2, suspensions AV et AR : « Le Triton ».

Ce modèle est équipé du moteur Vap 55 à embrayage automatique.

La suspension avant est assurée par

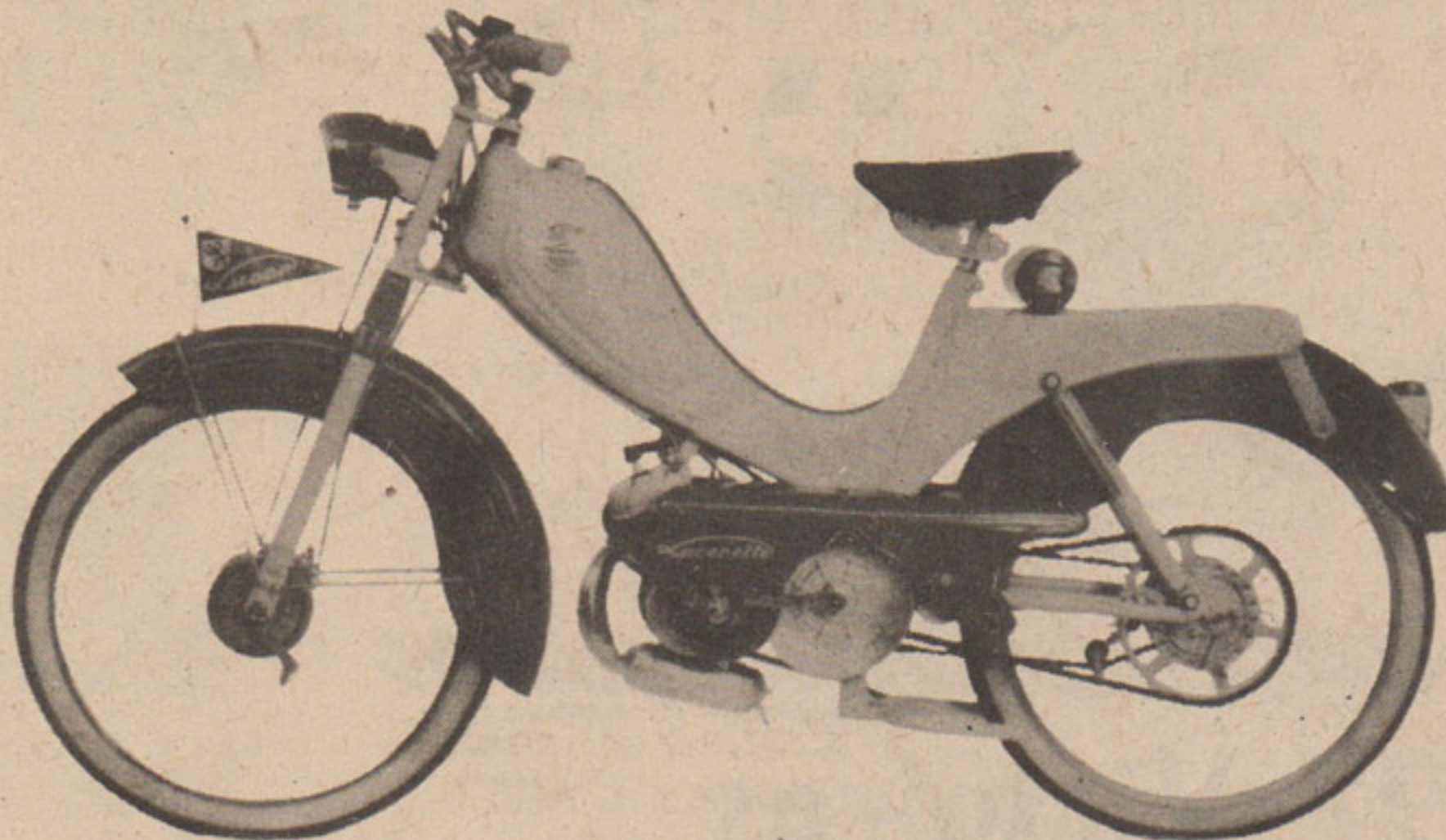
une fourche télescopique du type courant.

La suspension arrière est du type oscillant, elle est réglable d'après le poids de l'utilisateur par le simple serrage ou desserrage d'un boulon. Aucun graissage n'est à faire, l'axe de suspension étant

AVEC

LE

“ TRITON ”



monté avec des paliers auto-lubrifiants. Le confort de l'utilisateur est encore amélioré par la présence d'une selle suspendue.

Les garde-boue très enveloppants permettent une protection parfaite contre la pluie et la boue.

Le freinage très efficace est obtenu par des moyeux ondulés à l'avant et à l'arrière de diamètre 90.

La machine est livrée avec une boîte à outils garnie et une pompe.

Le réservoir contient 5 litres.

Elle est équipée d'un phare compteur incorporé et d'un avertisseur électrique. Ses pneus sont bicolores.

Elle est livrée en teinte bicolore vert clair - vert foncé au prix de détail de 63.450 francs.

Une version moins luxueuse est offerte au prix de détail de 57.450 francs avec comme différence des moyeux tambour à l'avant et à l'arrière, des pneus crème, une selle bicolore non suspendue, un timbre avertisseur, un phare 100 mm, 1 ampoule, jantes chromées.

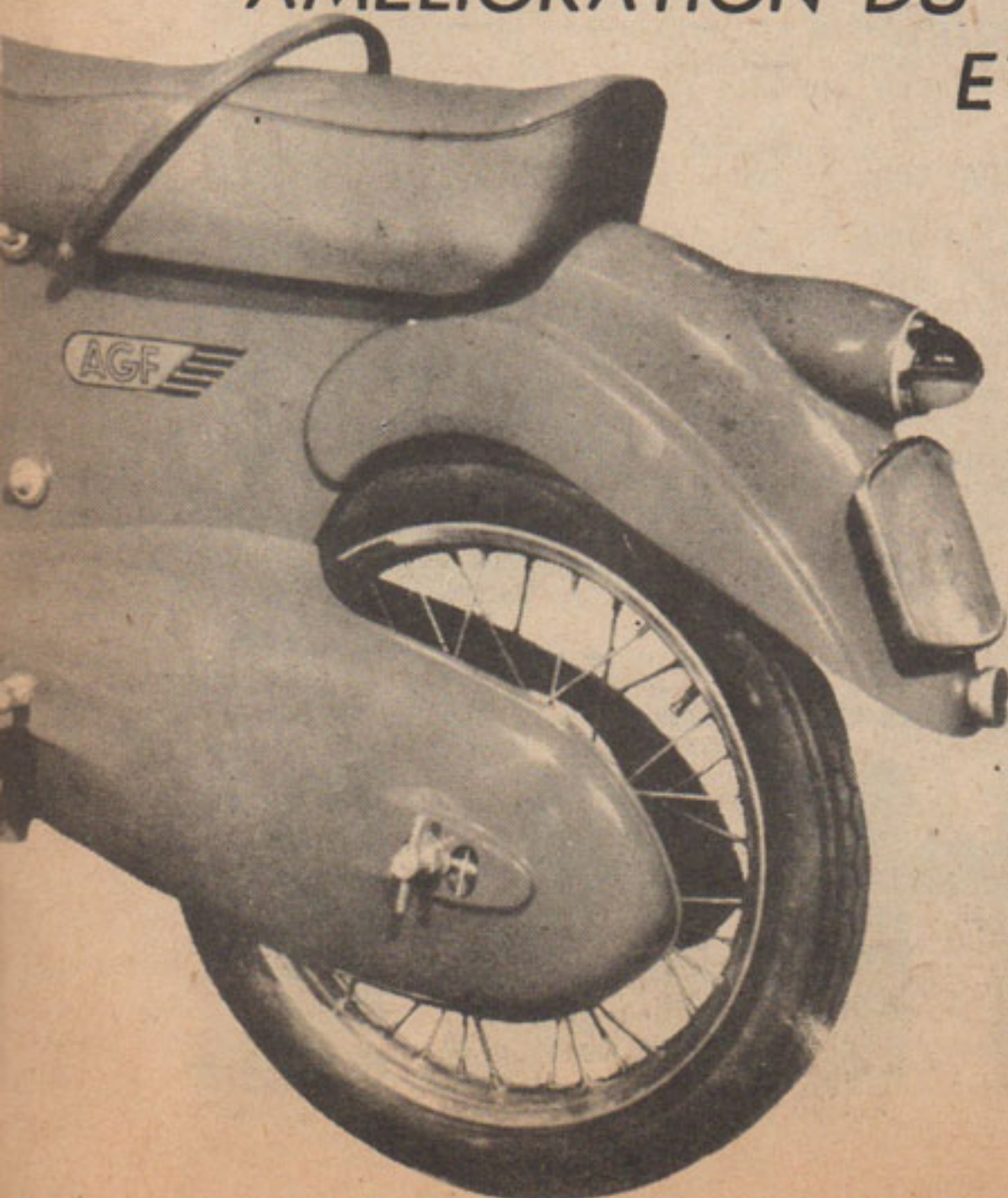
SUSPENSION ARRIÈRE SUR LA “MOBYMATIC”

Comme le laissait prévoir la description que nous avons faite de la nouvelle Moby-matic (voir MR n° 1288), la version définitive vient d'être commercialisée dernièrement. Son cadre est toujours du type

à châssis coque, mais il est maintenant doté d'une suspension arrière coulissante, de bien faible débattement, semble-t-il. Précisons que ce modèle est catalogué à 69.600 fr. + T. L.

AMÉLIORATION DU FREINAGE

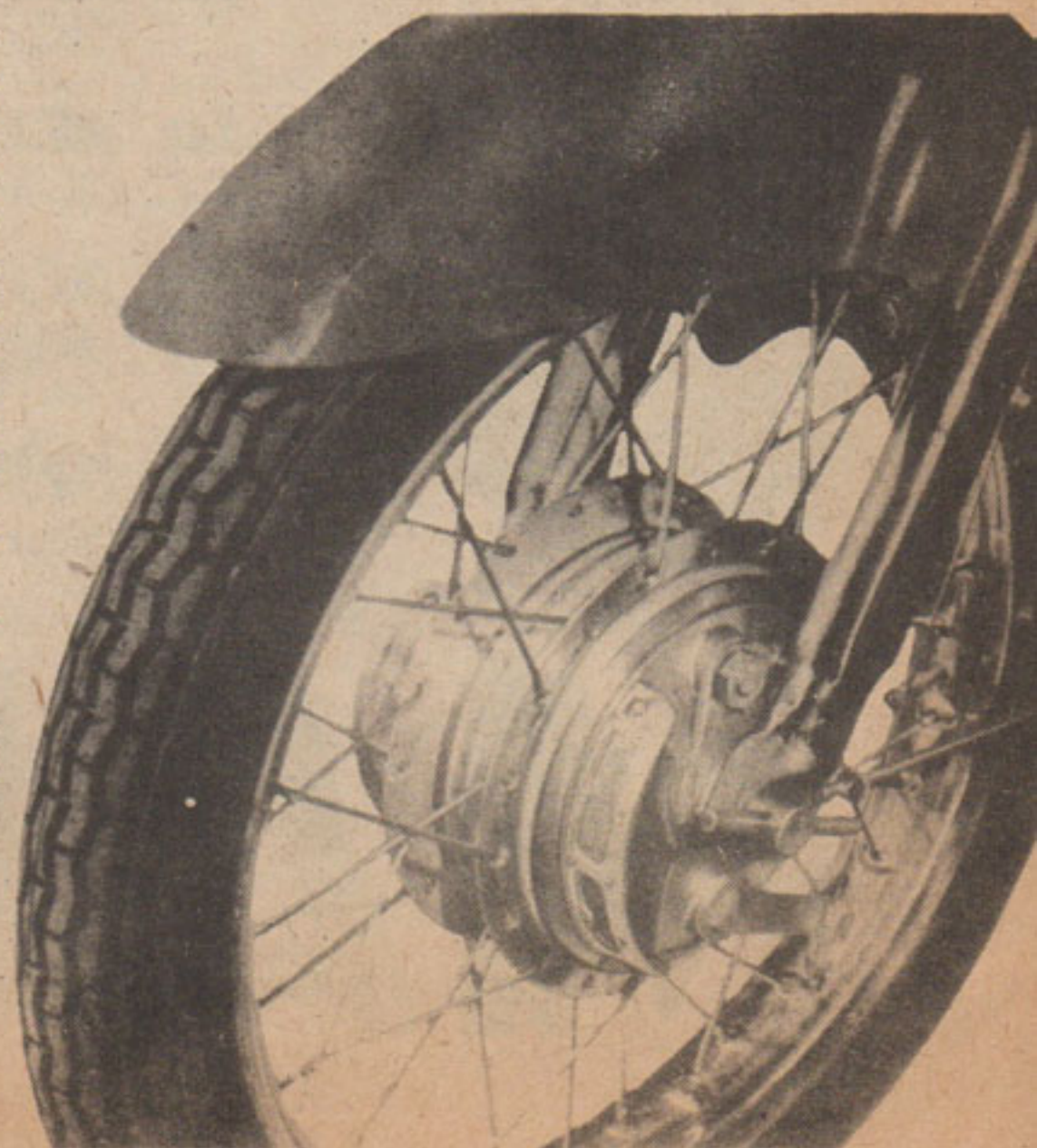
ET DE L'ESTHÉTIQUE SUR L'A.G.F. YDRAL



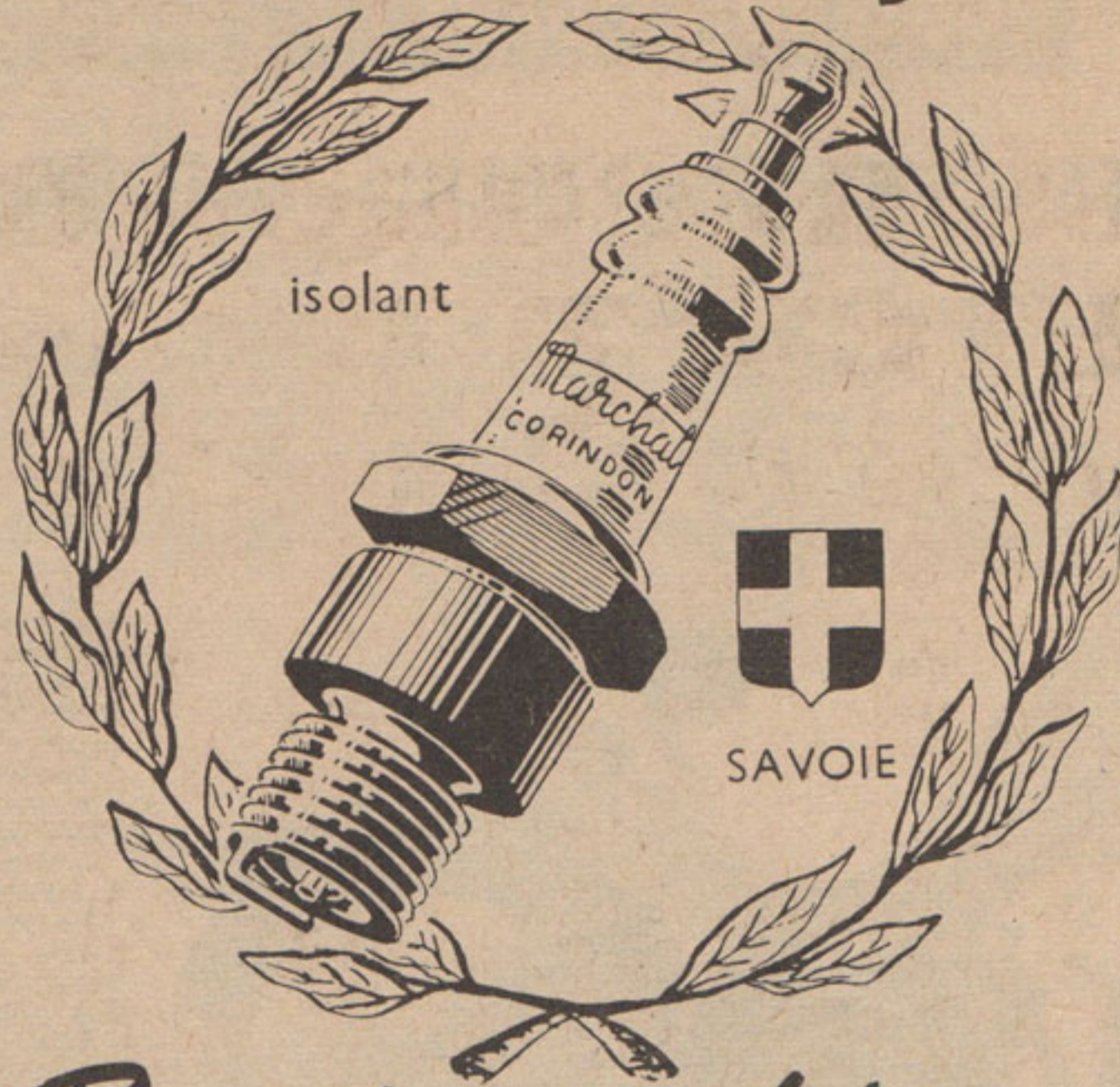
AGF, cette dynamique maison qui s'attache à construire des modèles si originaux, a présenté récemment les améliorations apportées à ses deux modèles 125 et 175 cc Grand Sport. Comme nos lecteurs pourront en juger d'après les documents reproduits, il s'agit primo d'un nouveau moyeu-frein étudié avec la collaboration de la maison AGF, par les établissements Maxi. Réalisé en alliage léger, ce moyeu comporte un double jeu de mâchoires dont l'action est parfaitement équilibrée par un seul levier spécial au guidon. Il est de plus refroidi par deux larges entrées d'air, les trous percés sur la périphérie du corps du moyeu assurent une bonne évacuation, encore renforcée par la force centrifuge.

Seconde amélioration d'ordre esthétique cette fois, deux nouveaux carters symétriques, dont l'un protège complètement la chaîne, ajoutent à la netteté d'ensemble. La fourche arrière oscillante se trouve ainsi complètement masquée et facilite l'entretien.

PROCHAINEMENT, NOTRE ESSAI



PALMARÈS au 15 JUIN 1956



Collot



Amédéo



Onda



Charrier

La Bougie des Vainqueurs
97 Victoires
55 en MOTO-CROSS

avec
 AMEDEO, BOISSERIE, CHARRIER, DARROUX, DELPEY-
 RAT, FRANTZ, HAZIANIS, Robert et René KLYM,
 MELIOLI.



Bayle



Lefèvre

42 en VITESSE

dont le BOL D'OR

1^{er} CLASSEMENT GENERAL ET 14 CATEGORIES
 et les champions :

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

la MEILLEURE

dans les grandes compétitions Moto et Auto

la MEILLEURE

pour les plus grands champions

la MEILLEURE

pour tous les grands Constructeurs Français
 qui la montent en série

la MEILLEURE

pour votre moto

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



Drion



Mélioli

MARCHAL

TOUS LES RECORDS BATTUS au DUTCH T. T. (Assen)

deuxième épreuve du Championnat du Monde

A SSEN, seconde épreuve du championnat mondial ! Reprenez le compte-rendu du Tourist Trophy et vous aurez tous les vainqueurs, sauf en 350 cmc. où Lomas s'adjuge la première place alors qu'une mécanique défaillante lui avait ôté la victoire deux tours avant la fin à l'île de Man.

Mais nous ferons la même remarque que lors du compte-rendu précédent, l'absence de Gilera laissa le champ libre à MV qui, en 125, 250 et 500, a pris une confortable avance.

En 500, en particulier, ce retard sera assurément délicat à combler par Gilera, et il faudra que Duke et Armstrong fassent preuve de beaucoup de science pour s'assurer le championnat mondial.

90.000 spectateurs s'étaient groupés autour des 7 kms du circuit très sinueux (il ne comporte pas moins de 31 virages). Aucun des incidents qui avaient assombri l'édition 1955, ne se reproduisit et les coureurs privés semblaient en général satisfaits du relèvement des primes de départ par rapport à l'an passé. C'est donc dans des conditions très normales que se déroula le Dutch Grand Prix (mis à part l'absence de Gilera et des nombreux privés qui furent suspendus).

Le temps favorable (un soleil radieux) autorisa la chute de toutes les moyennes passées, les mécaniques et les hommes ayant pu s'employer à fond.

ENCORE UBBIALI

Dans la catégorie 250 cmc., on dénombrait trois marques officielles avec MV (Ubbiali, Taveri, Colombo), Mondial (Provini) et CZ (Bartos, Kostir).

Mais parmi les privés, on notait la présence d'un outsider de classe : Lorenzetti avec sa Guzzi « maison », Baltisberger (NSU) absent, nous priva d'un concurrent redoutable qui, on s'en souvient avait enlevé la troisième place au TT.

Comme chacun s'y attendait, les MV de Taveri et Ubbiali s'installent en tête le dernier cité se contentant de suivre son co-équipier à quelque distance. Tous deux sont poursuivis par la Mondial de Provini et la CZ de Bartos ; un peu plus loin encore, on trouve la troisième MV montée par Colombo, puis vient Lorenzetti.

Taveri force l'allure et s'adjuge le premier record du tour à 126,8 kmh. de moyenne. Provini qui a déjà doublé Ubbiali, déploie alors toute sa science à rejoindre Taveri. C'est alors qu'au huitième tour Ubbiali se ressaisit et effectue une remontée irrésistible au cours de laquelle il saute la Mondial et son camarade d'écurie, donnant une nouvelle fois la preuve de sa grande classe. Par trois fois, il « descend » le record du tour pour le porter finalement à 129,3 kmh. égalant presque le record de Dale l'an passé en 350 cmc.

L'ordre ne sera pas modifié jusqu'à l'arrivée et l'on a Ubbiali en tête suivi de Taveri ; Provini qui a abandonné sur ennus mécaniques, cède donc la troisième place à Lorenzetti. Bartos vit sa CZ le « lacher » alors qu'il luttait avec la Guzzi et la quatrième place revient donc à la troisième MV officielle de Colombo.

1. Ubbiali (MV) 1 h. 02' 26" 5/10, moy. 125 km. 854 ; 2. Taveri (MV) 125 km. 105 ; 3. Lorenzetti (Guzzi) 122 km. 019 ; 4. Colombo (MV) 120 km. 642. A 1 tour : 5. Kassner (NSU) ; 6. Kostir (CZ) ; 7. Simons (NSU).

Tour le plus rapide par Ubbiali (MV) :

129 km. 365 (nouveau record), ancien record : Taveri (MV) 118 km. 833.

EN 350 Cmc., UN LOMAS TRANSCENDANT

Les 350 cmc. à leur tour prennent possession de la piste et face au trio Guzzi (Lomas, Kavanagh, Agostini), nous trouvons les MV de Surtees, Masetti et les DKW de Holb, Sandford et Hoffman.

Selon une tradition bien établie, les trois cylindres DKW de Sandford et Hobl bouclent le premier tour tels des boulets de canon. Mais déjà la 4 cylindres de Surtees remonte Hobl qui s'emploie à maintenir à distance respectueuse ce dangereux concurrent. Masetti vient ensuite. Lomas, parti 29^e, donc très en retard, sur les leaders, déploie une science de pilotage tout à fait exceptionnelle. Très décontracté, il remonte tous les pilotes qui le devancent, y compris Sandford, auquel il enlève le commandement de la course. Au cours de ce forcing de maître, il emporte évidemment le record du tour à la moyenne de 131,7 kmh. ; et plus sensationnel encore, il fait plus vite que les records de Duke et Armstrong de 1955 avec leur 500 cmc. Gilera 4 !

Pendant ce temps, Surtees, entraîné sans doute par Lomas, a doublé les DKW de Hobl et Sandford, ce dernier ayant des ennus d'allumage qui ralentissent fortement sa moyenne.

Les Jawa engagées se trouvèrent reléguées assez loin, Havel plaçant la sienne à la 12^e place.

1. Lomas (Guzzi), 1 h. 11' 21" 8/10, moy. 129 km. 601 ; 2. Surtees (MV), 129 km. 180. 3. Hobl (DKW), 128 km. 998 ; 4. Sandford (DKW), 128 km. 821 ; 5. Ken Kavanagh (Guzzi), 127 km. 811 ; 6. Dale (Guzzi), 127 km. 755 ; 7. Agostini (Guzzi) ; 8. Hofmann (DKW) ; 9. E. Grant (Norton) ; 10. P. Fahey (AJS).

Tour le plus rapide par Lomas (Guzzi), 131 km. 762 (nouveau record), ancien record : Dale (Guzzi) : 129 km. 305.

TOUJOURS UBBIALI

MV se présentait encore en force pour les 125 cmc. : elles étaient montées par Ubbiali, Taveri et Libanori. Face à ce trio s'alignaient deux Mondial avec Sandford et Provini. On remarquait sur ces cinq machines la présence du carénage postérieur que l'on ne trouve que sur ces machines.

Le lot des quatre temps officiels était complété par les CZ de Bartos et Parus. Les deux temps étaient représentés par DKW avec Holb et Hofmann, plus les Montesa espagnoles de Gonzalez, Grace et Cama.

Ubbiali répéta la tactique qu'il avait adoptée en 250 cmc. et se contenta de suivre Taveri dans les premiers tours. Il profita d'une chute au quatrième tour de Taveri pour s'installer en tête et la conserver jusqu'à la fin. Libanori qui pilotait la troisième MV, ainsi que Provini (Mondial) cassaient tous deux peu après et disparaissaient de la course.

Les deux premières places sont acquises aux MV et l'intérêt se concentre maintenant sur la lutte pour la 3^e place entre la DKW de Hobl et la Mondial de Sandford ; finalement, elle tournera à l'avantage du premier cité et du deux temps.

1. Ubbiali (MV), 53' 40" 2/10, moyenne 120 km. 590 ; 2. Taveri (MV), 120 km. 013 ; 3. Hobl (DKW) ; 4. Sandford (Mondial) ; 5. Hofmann (DKW) ; 6. Bartos (CZ).

Tour le plus rapide par Ubbiali (MV),

moyenne 122 km. 942 (nouveau record), ancien record : Taveri (MV), 118 km. 833.

EN SIDE-CAR ENCORE LES ALLEMANDS

Les BMW firent preuve une nouvelle fois de leur supériorité en side-cars sur les Norton, Hillebrand et Noll enlevant les deux premières places.

Mais la lutte fut plus serrée qu'au TT et en particulier Smith et Harris ne cédèrent qu'à contre-cœur devant les allemands.

Harris qui se trouvait dans le groupe de tête, se lança à la poursuite de Hillebrand au cours de laquelle il enleva le record du tour à 119,2 kmh. de moyenne ; mais son moteur rendit l'âme et il céda la place à son co-équipier Smith qui, pris en sandwich, força pour tenter de rattraper le leader. Mais un manque de puissance au moteur l'obligea à ralentir et il se fit sauter par Noll. Ce dernier tenta de rattraper Hillebrand, mais il ne put terminer qu'à 6 secondes du vainqueur.

1. Hillebrand-Grunwald (BMW), 54' 46" 5/10, moyenne 118 km. 150 ; 2. Noll-Cron (BMW), 117 km. 924 ; 3. Smith-Dibben (Norton), 117 km. 174 ; 4. Mitchell-Bliss (Norton) ; 5. Camathias-Bula (Norton) ; 6. Drion-Mille Stoll (BMW).

Tour le plus rapide par Harris-Campbell (Norton), moyenne 120 km. 437 (nouveau record), ancien record : Smith (Norton) 119 km. 602.

SURTEES TOUT SEUL

Une rumeur de déception accueillit l'apparition de Lomas avec la Guzzi 500 cmc. mono : sa V8 l'avait lâché aux entraînements : il ne restait plus que Kavanagh à piloter cette 8 cylindres.

Surtees fait un départ très rapide, suivi de près par Zeller sur BMW. Après avoir bouclé un tour, Lomas chute et ne repartira pas. Le compagnon de Surtees, Masetti (MV) était dans la roue de Kavanagh lorsqu'il perdit son bouchon de réservoir ; aveuglé par le carburant, il perdit le contrôle de sa machine et dans sa chute il heurta la Guzzi de Kavanagh, lequel stoppa définitivement peu après.

Pendant ce temps, Surtees accroît son avance sur Zeller, mais ces deux pilotes font le « trou » avec le troisième Grant (Norton) qui terminera avec un tour de retard.

Les derniers tours ne verront aucun changement dans les positions des leaders et Surtees franchit la ligne d'arrivée en vainqueur, améliorant largement, à 132,7 kmh., la moyenne générale de Duke de l'an passé (128,5 kmh.). Il s'octroie de plus le record du tour à 135,1 kmh., ce qui constitue le record général de l'épreuve, puisque Duke n'avait fait son meilleur tour qu'à 131 kmh.

Mais il est probable que le chef de file de Gilera n'acceptera pas de se laisser surclasser, et sa rentrée à Spa, ainsi que les courses suivantes l'obligeront, sans aucun doute à utiliser toutes les ruses du métier.

500 cmc. (27 tours, 208 km. 020). — 1. John Surtees (MV), 1 h. 34' 5" 1/10, moyenne 132 km. 703 ; 2. Zeller (BMW), 132 km. 074. A 1 tour 3. Grant (Norton) ; 4. Bryen (Norton) ; 5. Fahey (Matchless) ; 6. Hiller (BMW) ; 7. Robarts (Norton).

Tour le plus rapide par Surtees (MV), moyenne 135 km. 164 (nouveau record). Ancien record par Duke et Armstrong (Gilera) à 131 km. 770.

Notons l'abandon des Jawa 500 cmc.

MON PETIT DOIGT M'A DIT ...

...Que la répartition des stands au Salon serait déjà marquée par quelques « tirages ».

Ainsi, une jeune firme, dont la construction sous licence semble remporter d'ores et déjà un joli succès, ne pourrait obtenir la surface « décente » à laquelle elle pense avoir droit.

Il est évidemment toujours gênant de mettre un concurrent bien en vue.

...Qu'une autre firme, au passé glorieux et qui venait de renouer avec les succès sportifs, se voyait, en signe de reconnaissance sans doute, refuser l'augmentation de surface qu'elle désirait.

Au contraire, on réduirait même cette surface par rapport à l'an passé.

Les victoires en compétition, cela ne plait pas toujours à tout le monde.

Manque de... bol.

...Que le prochain Salon serait évidemment marqué par l'apparition de plusieurs prototypes.

Un de nos spécialistes du deux temps, et il a prouvé la valeur de ses moteurs

au Bol d'Or, présenterait un 125 à cylindre horizontal, ... à deux vitesses seulement, car le couple à tous les régimes serait « comme ça ».

...Que le changement de vitesse par poignée tournante serait adopté sur un de nos 125 deux temps populaires. Mais le déplacement de la poignée rappellerait un peu celui d'un levier de vitesse d'automobile. C'est-à-dire, que de n'importe quel rapport, on pourrait revenir directement au point mort.

...Qu'une de nos plus grandes usines de scooters venait de licencier plusieurs centaines d'ouvriers. Conjoncture actuelle.

...Qu'une de nos plus anciennes marques viendrait à son tour à la cylindrée 175 cmc., en 4 temps à soupapes en tête et que les jours de sa 250 cmc. seraient ainsi comptés.

...Que parmi les marques contrôlées par le Lion de la corporation, il y a une nouvelle étoile... qui n'est pas sans rappeler une certaine colombe.

NOTRE CONCOURS

A la suite de notre série de questions subsidiaires parues dans le numéro M.R. 1.293, nous sommes encore en présence d'assez nombreux « ex-æquo ». Nous nous trouvons donc dans l'obligation de poser de nouvelles questions afin de les départager, questions qui paraîtront dans un prochain numéro, ainsi que la liste des abonnés appelés à y répondre. Paraîtront également les réponses qu'il fallait donner aux questions du N° 1.293.



RALLYE A LUDWIGSBURG

Tous les scootéristes sont conviés les 28 et 29 juillet prochains dans la ville de Ludwigsburg qui organise son « 3^e Internationale Barock Rallye ». Cette ville célèbre par ses châteaux et ses jardins servira de cadre à une réunion qui réunit depuis deux ans de nombreux amis du deux roues.

Tous renseignements à Ludwigsburg-Hindenburgstrasse 71, Allemagne.

TOUR DES USA EN VESPA !

Deux jeunes filles européennes entreprennent actuellement le tour des Etats-Unis sur un scooter Vespa. L'une, Mlle Nicole Sainson, est une française habitant Nice, tandis que sa compagne, Marianne Beinert, vient de Munich, en Allemagne. Ayant commencé leur voyage à

New-York, elles ont visité successivement le Canada, les grands lacs, Chicago, Salt Lake City, Reno, San Francisco, Los Angeles, le Texas, elles comptent maintenant se rendre à Mexico, avant de boucler finalement leur périple à New-York.

Une nouvelle performance à l'actif de la guêpe italienne.

Note moyenne générale : 6,65

Voici les résultats de notre 6^e referendum national. (Motobécane 175 cc MR n° 1277 — Peugeot 175 cc MR 1281 — Terrot 125 cc MR 1285 — 175 AMC MR n° 1291 125 Ydral MR n° 1294).

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

— Celle des conducteurs conduisant sport, c'est-à-dire ceux qui demandent beaucoup à leur moteur.

— Celle des conducteurs ayant eu plus de 5 machines, ayant donc une certaine expérience de la moto.

— Enfin celle des conducteurs ayant parcouru plus de 40.000 km avec leur machine, et qui ont donc une connaissance approfondie du modèle analysé.

RÉSULTATS DE NOTRE

REFERENDUM

MOTOBECANE 125 LATERALES

MOTEUR

Obtient 7,24. - 38,5 % des correspondants souhaitent plus de puissance.

Sportifs : 8,05. Avec cependant 67 % de réclamations.
5 machines : 8,52. Pas de réclamations.
40.000 km : 7,94. 33 % de réclamations.

SOLIDITE MOTEUR

7,94 de note générale, 12,9 % de réclamations.
Sportifs : 8,95. Avec cependant 12,9 % de réclamations.
5 machines : 9,45. Meilleure note dans cette catégorie.
40.000 km : 8,94. 14,6 % de réclamations, principalement concernant la boîte de vitesses.

L'EMBRAYAGE

Ici la note est légèrement moins bonne : 6,85. - 19,4 % réclament une amélioration (débâlage à froid).
Sportifs : 6,3. 35,4 % de réclamations.
5 machines : 8,03. Pas de réclamations.
40.000 km : 7,02. 14,8 % de réclamations.

LE SELECTEUR

Ici, il s'agit, rappelons-le, d'un changement de vitesses par sélecteur à main disposé au réservoir.

Note générale : 5,54. - 69,2 % désirant un sélecteur au pied.

Sportifs : 4,3. Note la plus basse dans cette catégorie. 34,7 % de réclamations.

5 machines : 2,51. Note également la plus faible pour cette catégorie. 97 % posant des réclamations.

40.000 km : 5,93. 76,6 % de réclamations.

L'unanimité se fait donc pour avoir un sélecteur.

LA BOITE DE VITESSES

7,05 de note générale. 34,7 % désirant une amélioration dans l'étagement, ainsi qu'un 4^e rapoport.

Sportifs : 7,7. 34 % de réclamations.

5 machines : 6,53.

40.000 km : 7,51. 31 % de réclamations.

ENTRETIEN MOTEUR

La meilleure note générale du referendum : 8,54. Pas de réclamations.
Sportifs : 8,7.
5 machines : 9,1.
40.000 km : 8,44.

ALLUMAGE

8,26 de note générale. Pas de réclamations.
Sportifs : 9,1. Meilleure note dans cette catégorie.
5 machines : 9,45. Egalement la meilleure note dans cette catégorie.
40.000 km : 8,65.

CONSOMMATION

Note générale : 7,77. Pas de réclamations.
Sportifs : 7,95
5 machines : 6,27.
40.000 km : 8,51.

ACCESSIBILITE

Note générale : 6,94.
Sportifs : 7.
5 machines : 7,48.
40.000 km : 7,29.

SILENCE

Note générale : 5. Avec seulement 15,4 % de réclamations.
Sportifs : 4,9.
5 machines : 5,52.
40.000 km : 5,65. 42,9 % de réclamations.
C'est donc l'un des points les plus critiqués du modèle.
Note générale partie motrice : 7,10
Sportifs : 7,29
5 machines : 7,24
40.000 km : 7,58

PARTIE CYCLE

POSITION

Moyenne générale : 6,9. Pas de réclamations.
Sportifs : 6,6.
5 machines : 7,32.
40.000 km : 7,43.

TENUE DE ROUTE

Moyenne générale : 6,88. - 7,6 % de réclamations seulement.
Sportifs : 8.
5 machines : 7,1.
40.000 km : 7,41.

SUSPENSIONS

6,85 comme note générale. 19 % demandent plus de confort, une fourche avant plus souple, etc...
Sportifs : 5,7. 32,5 % de réclamations.
5 machines : 4,9. 52 % de réclamations.
40.000km : 7,31.

FREINAGE

Note générale : 5,52, avec 42,3 % de réclamations.
Sportifs : 5,3. 68,2 % de réclamations.
5 machines : 4,3. 57 % de réclamations.
40.000 km : 5,21. 72,3 % de réclamations.

ECLAIRAGE

Note générale : 5,34. - 27 % désirant plus de puissance.
Sportifs : 5,6.
5 machines : 4,42.
40.000 km : 4,79, la plus mauvaise note dans cette catégorie.

PROTECTION

Note générale : 4,73. - 19,2 % de réclamations.
Sportifs : 6,05.
5 machines : 5,1.
40.000 km : 7,93.

SOLIDITE CYCLE

Bonne note générale : 8,38.
Sportifs : 8,35.
5 machines : 7,51.
40.000 km : 8,67.

FINITION

Note générale : 6,08.
Sportifs : 6,8.
5 machines : 4,5.
40.000 km : 6,86.
Note générale partie cycle : 6,2
Sportifs : 6,5
5 machines : 5,6
40.000 km : 6,9

Le prix : 7,02

QUESTIONS ANNEXES

Combien de machines avez-vous eu ?

0 : 30,8 % — 1 : 19,2 % — 2 : 27 % — 3 : 15,4 % — plus de 5 machines : 7,6 %, dont un propriétaire qui en était à sa douzième machine.

Quel âge avez-vous ?

Age moyen : 30 ans 1/2 — Minimum : 19 ans — Maximum : 63 ans.

Avez-vous piloté une 350 cmc. moderne ?

Oui : 34,6 % — Non : 65,4 %.

Genre de conduite ?

Sport : 38,4 % — Tourisme : 69,2 %.

Genre d'utilisation ?

Promenade dominicale : 65,4 %
Domicile - lieu de travail : 61,6 %
Tourisme : 57,6 %
Sport : 11,5 %

Quel est votre kilométrage ?

La valeur moyenne est assez élevée : 27.500 km - Minimum : 6.000 km - Maximum : 53.000 km.

Quelle est l'année de sortie d'usine ?

1952 : 30,7 % — 1954 : 23,1 % — 1953 : 15,6 % — 1951 : 15,3 % — 1955 : 7,7 % — 1950 : 7,6 %.

Que souhaiteriez-vous comme améliorations ?

Sélecteur au pied : 69,2 %
Meilleur freinage : 42,3 %
Moteur plus puissant : 38,5 %
4^e rapport à la boîte : 34,7 %
Eclairage plus puissant : 27 %
Embrayage ne collant pas à froid : 19,4 %
Plus de solidité générale : 19,3 %
Plus grande protection : 19,2 %
Suspensions améliorées : 19,1 %
Plus de silence : 15,4 %
Fourche avant plus souple : 11,5 %
Coffre à outils plus vaste : 11,2 %
Moyeux à broche : 7,9 %
Tenue de route améliorée : 7,6 %
etc., etc...

Quelle serait votre prochaine machine ?

Par nationalité, nous trouvons : Françaises : 57,5 % — Anglaises : 18,2 % — Allemandes : 15,3 % — Tchèques : 9 %, etc...
Par marques : Motobécane : 45,5 % — BSA, Jawa et BMW : 9 %.
Par machines : 175 Motobécane : 27,3 % — 125 Motobécane D45S : 9,1 % — 350 Jawa : 9 % — 250 BSA : 8,87 %.
Par cylindrée : 175 cmc. : 27,3 % 250 cmc. : 24,3 % — 125 cmc. : 18,2 % 350 cmc. : 15,2 % 500 cmc. et plus : 12,1 %.
Cyclomoteurs : 2,9 %.

Quelle est la profession des propriétaires ?

Ouvriers : 42,4 % — Employés : 19,2 % — Professions libérales : 15,3 % — Etudiants : 11,5 % — Agriculteurs : 7,8 % Militaires : 3,8 %, etc...

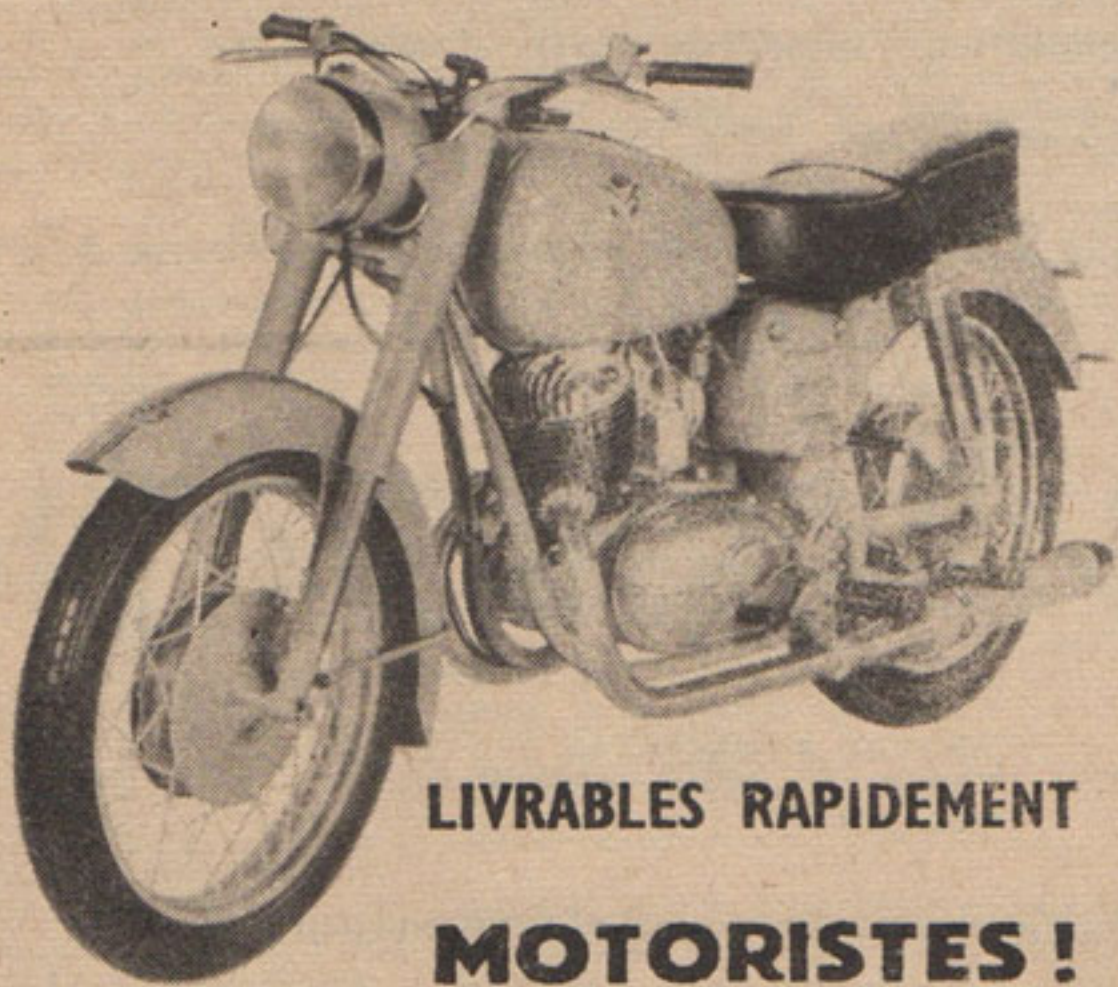


LA RÉVÉLATION DU

BOL D'OR 1956

1^{re} de la catégorie 250 cm³
à la moyennè 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.

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

S.I.D.A.M.

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

MOTOBÉCANE

Livraison
immédiate de
tous modèles



Stock complet
pièces
détachées

VELOMOTEURS
MOTOS SCOOTERS

Station Service « MOBYLETTE »



CRÉDIT

6 - 9 - 12 - 15 ou 18 MOIS
avec versement de votre choix
à la livraison



ACCESSOIRES

REPARATIONS

P. LISITA

94, Boulevard Magenta
PARIS-10^e - NORD 65-25

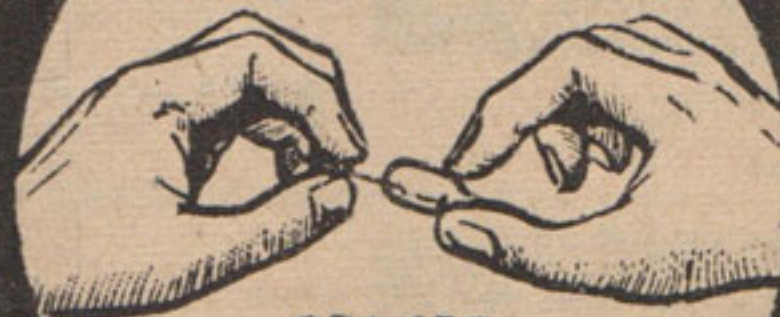
Ouvert tous les jours, sauf dimanche,
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30
et pendant tout le mois d'Août

SUPER DISSOLUTION
VULCANISANTE



CAPSULES PLASTIQUES

SAISIR
LA CAPSULE
PAR LE COTÉ EFFILÉ



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

1 CAPSULE PAR RÉPARATION

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 imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

D.S. MALTERRE

DS Malt. 250 AMC 6000 k Chabrol 9 r du Levant Monteuil S.

AUTOMOTO

175 sport Automoto 1954 18000 k susp. Grégoire b. état 90000 fr. Picon 101 r St Charles 15^e après 19 h.

TERROT

125 Terrot ETD 13000 k 80000 DUBOS BOT. 30-76.

Terrot 250 OSSD 7000 k bipl. Rouyer HLM Gare Baigneux s Loing (S-M).

500 Terrot 6000 k équipée px int. urg. Souchon 15 r Brey17^e

Terrot RGST tte eq. cse mal. bas prix Rivés 101 fg St Denis Paris 10^e ap. 19 h.

Terrot 500 1951 état neuf prix à débattre. Air et Feu, Argenteuil. ARG. 13-93.

MOTOBECANE MOTOCONFORT

Motoconf. 350 bicycl. 55 neuve 200000 fr. crédit ou repr. mém. marq. Dumas place des Halles Montendre (Ch. Mme).

125 cul. Motoconfort b. état 55000. DID. 59-78.

MOTOB. 175 cc Z2C 16000 k. t. b. ét. nbx acces. Vidal 13 r de Valmy Charenton (Seine).

Motobécane 350 cul. avec side sus. AR four. tél. superbe oc. 70000. Caujolle 8 rue du Maroc après 20 heures.

Vélocycle 125 cc Motobécane culbuté équipée Chouffot 100 r d. Génie Vitry sur Seine.

175 Motob. b. ét. 45000. Visibl. 8 r Fourcroy 17^e de 9 à 19 h.

MONET-GOYON

MONET 125, 1954, susp. AR 10000 et 5 mois à 8000, garantie, 17, rue Pajol 18^e.

M. Goyon 98 cc 54 ét. nf px int. ts ls jrs à part. 19 h. Depouilly 22 r Goutte d'Or, Aubervilliers.

RENE GUILLET

1000 R. Gillet side porteur, état neuf, tel. FLA. 31-73.

PEUGEOT

175 Peugeot 70000 fr. bon état Ventura 16 rue Edouard Robert Paris 12^e.

2 Peug. 175 cc 50. et 85. Blin Villeneuve la Guyard (Yonne).

A V. ét. nf cse s. m. 125 Peugeot. Seguin tél. TRU. 56-03

A vendre Peugeot 175. Coulom LEC. 27-29 h. bur.

PEUGEOT 125 51 b. ét. Bargain 4 rue de l'Assomption, 45000.

URG. cse départ 125 Peug. 4 vit. neuve 14000 k. équipée casques. Px 80. GREGORI, 28 bd A. Briand, Montreuil.

350 culb. 48 nbx acces. casq. c. nve. Sacrifiée 50. Lefoulon 16 r. Guynemer, Mais.-Laffitte

BERNARDET

250 Bernardet 10000 k pft ét. 110000. Roulet 18 rue Panama Paris 18^e apr. 20 h.

Bernardet. Ydrat t. b. ét. nbx ac. b. af t eq. ARC. 62-06 h. bur.

GIMA

125 Gima 4 t. cul. 4 v. mot. lux. 53 f. tél. AV AR p.b. t.s. 2 sa. 2 cas. 12000 k. Forest 35 av. Reille 14^e.

GUILLET

175 Guillet fch. tél. p. état 75000 pos. crédit. Camus 53 bd de la Tour Plessis Robinson S

SCOOTERS

Vds Vespa nx acc. parf. état prix int. MOL. 94-28.

VESPA 55 pft ét. tr. nbx acc. px int. crédit GUT. 86-30.

MOTOS ANGLAISES

NORTON twin 53, 55, 59 cc. garant. créd. reprise 17 r Pajol TRIUMPH 650 exc. ét. Lachaux PER. 19-21 après 18 h.

Moto BSA A47 500 excel. ét. équipée route juin 1952 tél. pr rendez-vous VOL. 53-09 Harambourg 38 r du Borrégo 20^e

Dominator par. ét. av ou ss repr. Brot 7 r Lafargue Châtenay Malabry (Seine).

500 BSA B33 excellent état 1953 nombreux accessoires, prix 170. POIRIER 134 rue du Bg Neuf, Blois, Téléphone 7.50.

Dominator parf. état av ou ss repr. Brot 7 r Lafargue Châtenay Malabry (Seine).

350 Matchless tél. mot. nf. créd. Masson 37r St Charles 15^e

BSA 500 twin 53 excel. état 150000. DEF. 20-95 Poste 32 pour rendez-vous.

Matchless 350 GBL rapide eq. 100. Frago Villa Beauséjour Gradignan (Gironde).

BSA 4 CV 56, neuve 225. Crédit. Reprise, 17 r Pajol.

Velocette LE 200 b. ét. urgt c. malad. 150. Logt 2742 pl. Alliés, Plessis-Robinson.

NORTON 88 1re main 1954, P 280. com. nve 205 rue des Voies du Bois Colombes.

Moto BSA 500 twin impec. Alleaume 241 gde rue Garches SO Sunbeam S8 état neuf à saisir 150000. Girard 11 av. Jehan de Chelles, Chelles (S-M).

500 Norton 16H impeccable 90000. Dauphin 78 route de Paris, Dordives (Loiret).

650 BSA 52 parf. 210. repr. 250 350 récentes. Per. 60-98.

Clinique de la Moto vend 633 Norton personnelle, bien p. porteur, side, garantie, 47 quai Thiers, Meaux (S-M).

BSA 250 état parf. équip. 95. 47, r. Deguingand, Levallois.

TRIUMPH 500 twin urgent 150.000. ALTUNA, Por. 37-00.

NORTON Dominator impeccable OUVARD, Ely. 53-59, urgent

BSA B31 de 54 10000 k. c. nf 170. FILIALI, Lit. 26-62, 88 rue de Grenelle, Paris 7^e.

MOTOS AUTRICHIENNES

Urg. cse milit. vds tr. bel. 125 SL 2 carb. eq. 90. crédit Nor. 22-90 hres bur. sf samedi.

Dble emploi 125 Puch Sp. luxe 2 carb. bon état MIC. 22-39.

Puch 250 SG 55 13000 k ét. nf 170000 Boissy 37 r Lourmel

MOTOS ALLEMANDES

BMW R12 50000 bon état. Pilz 25 rue Chabrol TAI. 59-87.

BMW occasions propres type R73, R25, R75, R12. 4 CV Renault très propre 54, reprendrais BMW récente très propre Lamy 37 r Chauveau, Neuilly sur Seine.

600 BMW R 67/2 nve ét. imp. 350 av. ou ss side Préc. port. le tout 400. Barthelet 116 av. H. Barbusse, Drancy (S.).

250 BMW R25/3 12000 k tte équ. exc. état, LAFON 7 rue Alph. Pallu Le Vésinet (S-O)

MOTOS AMERICAINES

750 Harley s. Bernard. b. ét. 75000 à déb. M. Grison 14 r Fessart, Boulogne (Seine).

MOTOS TCHEQUES

Jawa 350 exc. ét. Péan 12 av. Mestrasse, Suresnes Ség. 66-18

350 Jawa tt équip. 130. Argenta 20 rue G. Pitard Paris

Jawa 350 état exceptionnel. Katolicky, Ablais (S). ALE. 34-96, heures bureaux.

Jawa 350 parf. ét. av. remorq. mono Fulgur. Maublanc 35 r A. France, Jouy en Josas.

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

TOURISME et Grand Sport peu roulé Etat neuf absolu

Prix exceptionnel Garantie - Crédit

SIDAM

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

MOTOS DIVERSES

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

300 MOTOS SENSATIONNELLES

en qualité et prix

A LIQUIDER

BSA Rocket roulé 3.500 km. TRIUMPH Speed Tw. splendide ARIEL Square Four c/neuve

BMW R67, R73, R12, R25 NORTON Dominator aff. uniq. PUCH, JAWA, CSEPEL, DKW

CHOIX UNIQUE

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

Sides Précis., Simar, Bernardet TOUT LE MONDE DIT

Chez BEDARRIDE

3, PLACE CLICHY C'EST PLUS SUR !

ET C'EST VRAI

Reprise de motos sur autos Choix de 300 Autos

Ouvert Dimanche

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties

GIL 83 av. d'Italie. M^o TOLBIAC

A vend. moto AGF 175 cmc. p. brise r. sec. t. b. ét Jumentier, Fontenay en Paris S-O

Vds moto side 2 pl. enf. fermé état neuf rens. ALE. 70-48.

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 BSA B33 150000

500 TRIUMPH Twin 170000

500 TERROT dernière 110000

350 BSA B31 165000

350 JAWA twin 110000

350 MATCHLESS téles. 95000

350 BMW culbuteurs 85000

250 BSA et PUCH 115000

250 TERROT neuve 145000

250 GIMA sport 55 95000

250 MONET S. Star 70000

175 MOTOB. grd sport 90000

125 PUCH depuis 55000

CREDIT - REPRISE

Expédition en Province BP 10 av. de St Ouen PARIS

Pour cause travaux magasin Liquidation totale

à des prix dérisoires

100 motos de 1 à 9 CV

175 Monet 20000. 250 Terrot 20000. 350 Terrot 30000. Peugeot, Gnome culb. 35000.

500 Terrot, Norton BSA, Peugeot, Motosacoché 40000.

750 et 1000 R. Gillet 35000 Expédition et crédit province

Faurie 8 av. St-Ouen Paris

VOS VACANCES

EN MOTOS

ARIEL 350 cc 55 avec 60.

BSA 500 cc 52 avec 40.

BSA 250 cc 55 avec 50.

BSA WM 20 500 cc 51 av. 35.

NORTON 500 culb. 52 av. 55.

BMW R73 750 cc avec 50.

BMW R51 500 cc avec 75.

JAWA 350 et 250 cc 52 av. 40.

MOTOB. 350 twin 55 av. 50.

GUZZI AIRONE 54 avec 45.

PUCH 250 cc 52 avec 35.

NSU 200 cc cme nve av. 45.

TERROT 250 cc 1955 av. 40.

GIMA GUILLET 250 cc av. 40.

M. GOYON 232 cc 54 avec 35.

GUILLET 175 cc AMC av. 20.

MOTOB. 175 spt 55 avec 35.

MOTOBEC. 125 cc 53 av. 20.

TERROT 125 cc 53 avec 30.

TERROT 350 et 500 53 av. 30.

HARLEY 750 cc avec 35.

R. GILLET 1000, 750 et 500 avec 20.

INDIAN 1000 et 500 avec 25.

VESPA, LAMBRETTA, GUILLET av. 20.

300 MOTOS et SIDES av. 10000

SOLDES EN 6, 9, 12 MOIS AUDEGEAN

137-139 avenue de Clichy Ouv. mm. Dim. Matin

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

ECHANGES

MONET 200 cmc fin 53, très belle, tte équipée, contre 125 LECLERC 17 rue Pajol, 18^e.

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 av. de Clichy Ouv. mm. Dim. Matin

ON DESIRE ACHETER

Cherch. moteur 250 BSA G11. Besrechel, Bourg de Maroue (Côtes du Nord).

ACH. CPT LAMBRETTA VESPA et TS SCOOTERS MOTOS - VELOMOT.

récents, éch. contre voiture Crédit. DUMAS 23 bd Péreire

PAIE de suite ttes motos et scooters récents. LAB. 44-66

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

CH. scoot. Rumi ou 125 Puch sport ou 250 NSU. Ric. 75-24.

VOITURES

SUPER 5 Rosengart 4 CV refaite neuf 80. Chouffot 100 r d. Génie, Vitry sur Seine.

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

Vd Derby sport 9 cv bas px SEIMI 63 bd Haussmann, Paris

EMPLOIS Offres d'Emplois

DEMAND. 1^o Magasinier-Vendeur connaiss. bien pièces détachées motos. 2^o Bons mécanic. spécialistes pr réparations motos scooters, trav. assuré tte l'an. Chevalier et Cie S.A. Conces. exclus. Motobécane, 11 Cours Berliat, à Grenobles.

DEM. Mécanicien Lamuretta, Vélosolex. Toutmotocycl. Caen.

Pour
votre
moto

LE PISTON MAHLE



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

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

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

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

Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET

16, ter. rue Etienne Marcel - M. Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : VIL. 21-62

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ETI ANDRE PORTERIE

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

2
accessoires en 1 seul

Pare-chocs
EKA-DUO

avec béquille latérale
télescopique incorporée

Notice Fco sur demande

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE
9, r. Belidor, PARIS-17^e

BOTTES et DEMI-BOTTES
MARCY 1 et 3, Place de la Bourse
PARIS (2^e)
Tél. : CEN. 83-11 (2 lignes)
extrait du catalogue

DEMI-BOTTE veau double tannage,
coutures canadiennes 3.950

BOTTE box noir ou fauve, double
semelle cuir 5 950

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

Catalogue gratuit sur demande

MOTO-CHASSE-CHEVAL
LA PLUS IMPORTANTE.
SPÉCIALITÉ FRANÇAISE

CARBURATEURS

TOUS MODÈLES ADAPTABLES, TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES

sur demande
pour

CYCLOMOTEURS

VÉLOMOTEURS

MOTOCYCLETES

SCOOTERS

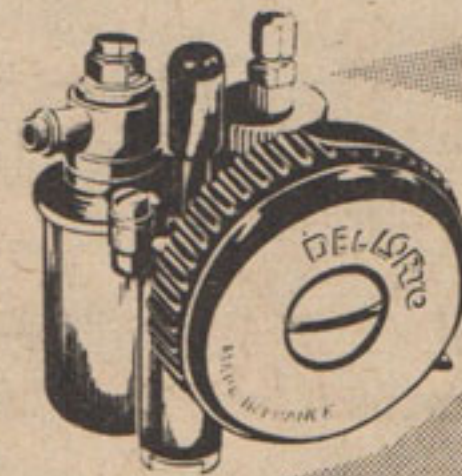
Modèle SPORT
pour VESPA

LICENCE
DELLO

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE CARBURATEURS
(LICENCE DELLORTO)

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

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



échange standard!

PROCHAINES ÉPREUVES

LIEGE-MILAN-LIEGE

Le Royal Motor Union de Liège rééditera cette année, les 20, 21 et 22 juillet, son grand championnat d'endurance motocycliste « Liège-Milan-Liège ».

Cette épreuve internationale comportera 2.525 km, à couvrir en une seule étape à travers la Belgique, le Grand Duché de Luxembourg, la France, l'Italie, l'Autriche et l'Allemagne.

« Liège-Milan-Liège » sera doté de 90.000 francs belges de prix en espèces et se court en régularité, de contrôle en contrôle, à la moyenne horaire de 50 kmh. Deux classements seront établis : 1° Motos solos, toutes cylindrées et catégories

réunies ; 2° Motos sidecars toutes cylindrées et catégories réunies.

Où irez-vous, dimanche ?

SI VOUS AIMEZ LA VITESSE

14 : Circuit de vitesse des Sables d'Olonne (LM Poitou).

15 : Circuit de vitesse Albi (MCC Albigeois).

SI VOUS AIMEZ LE CROSS

14 : Moto-Cross Therouanne (MC Flan-dres).

14 : Grass-Track (MC Bordeaux).

15 : Moto-Cross Orgueil (MC Montalba-nais).

15 : Moto et sidecar-cross Auffay (Rouen MC).

15 : Moto-Cross Mt des Cats (AM Ball-leuloise).

15 : Moto-Cross (GMACL Sect. Bassin de Briey à Jœuf).

15 : Moto-Cross de Beaume (UM Beau-moise).

15 : Grass-Track international (MC Carcassonnais).

15 : Grass-Track de Figeac (MC Quercy).

SI VOUS AIMEZ LES RALLIES

11-12-13 : Rallye international de la FIM (FFM).

14-15 : Rallye (concentration) (MC Rous-sillon).

14-15 : Concentration (MC Aupsols).

14-15 : Concentration (MC Mont-Blanc).

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

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.

HAFSA DOPCYL
2 TEMPS
pour compétitions
OLIVIER 707
2 T
HUILES DE HAUTE QUALITÉ

ESSENTIEL

vitesse
distance
consommation

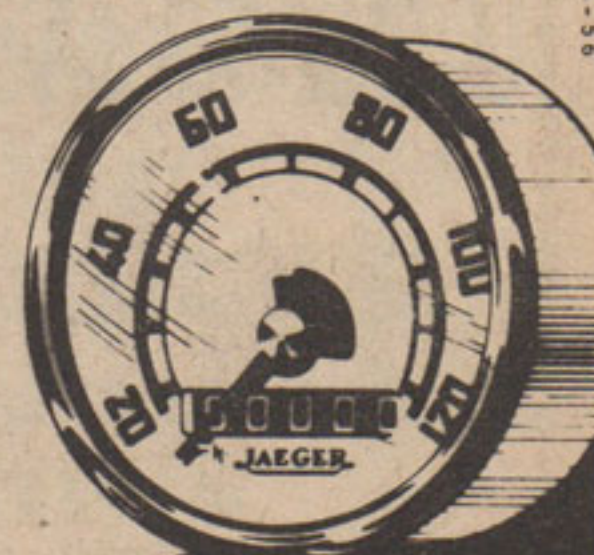
JAEGER

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 détaillants et marchands d'accessoires

ÉTUDE ET PUBLICITE - M 04-56

PIECES D'ORIGINE MOTOBECANE

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



Toutes les motos
RIVA-SULKY
sont équipées en série avec la
SUSPENSION & 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

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

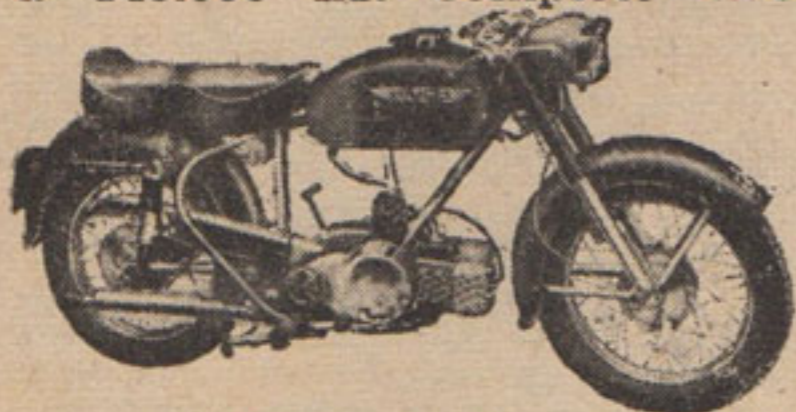
LES MEILLEURES POMPES

pour
MOTORISES
TOUT EN LAITON CHROME

MISTRAL

ULTIMA

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



10 Modèles
disponibles
en 49,
125 et 200 cmc.

LUBRIFICATION EXCLUSIVE MOTUL
— Catalogue franco sur demande —

PUCH Service

CHATELET - SCOOTER

13, B^d 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

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**

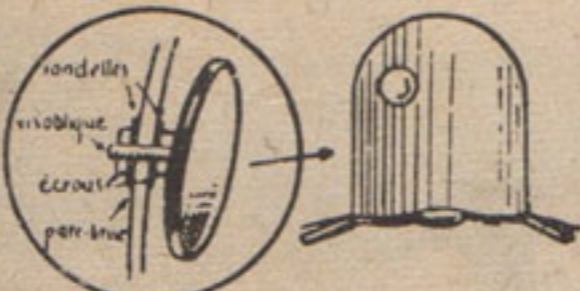
NEUVES ET D'OCCASION

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

CRÉDIT - REPRISÉ

OUVERT LE DIMANCHE MATIN

DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR...
LES ACCESSOIRES



PANORAMIC
SCOOTER
n° 7 S 55 230 Frs

NETTOYEUR
DE BOUGIE
n° 514 320 Frs



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



COCORDAN ET LAFONT, Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU

CAMPEURS !

Vous qui allez vers le
Nord - Vous qui allez
dans le Midi...

STOPPEZ AU

Camping de l'Ozollette

OZOLLES (S.-et-L.)

N° 79

par MACON ou NEVERS
PARAY-LE-MONIAL

A proximité
de la Route Bleue

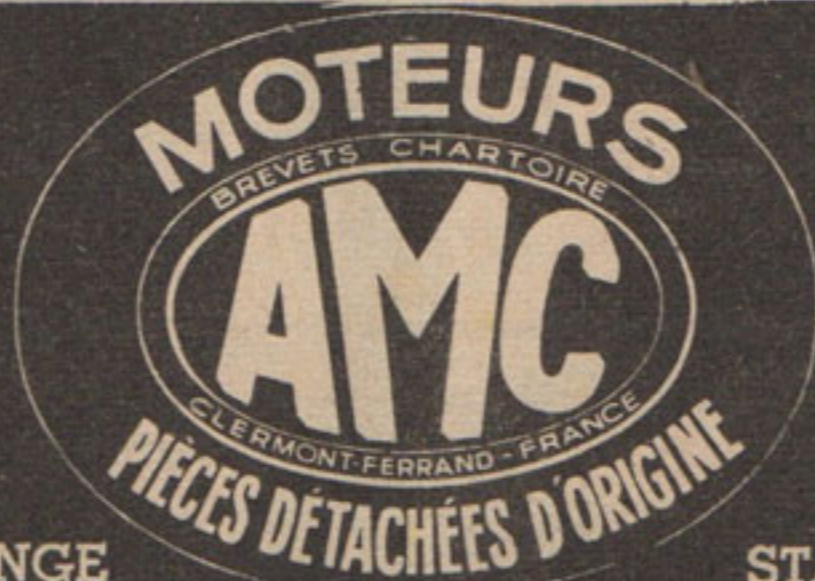
CADRE ENCHANTEUR
Forêt - Pêche - Bains

LUCAS

ÉLECTRICITÉ
SERVICE-STATION
Exclusive Région Paris

A. LABARRERE & Cie

8, rue du Débarcadère
Tél. : ETO. 22-25



ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES

Expéditions immédiates

Société F.C.R.

14, rue Anatole France - PUTEAUX (Seine)
Tél. : LONGchamp 32-63 C.C.P. PARIS 8595-95

VAP

Toute la pièce détachée
en stock

Remises aux Agents et
Stations-Service

Echange standard
moteurs et
transformation en DT

Pièces détachées
et réparations tous volants

ABG

MANCEAU
5, Rue de Vouillé, 5
PARIS-15^e - VAU. 57-57

Pièces
origine
ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir 11^e
Toutes pièces en stock
EXPÉDITION
STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

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

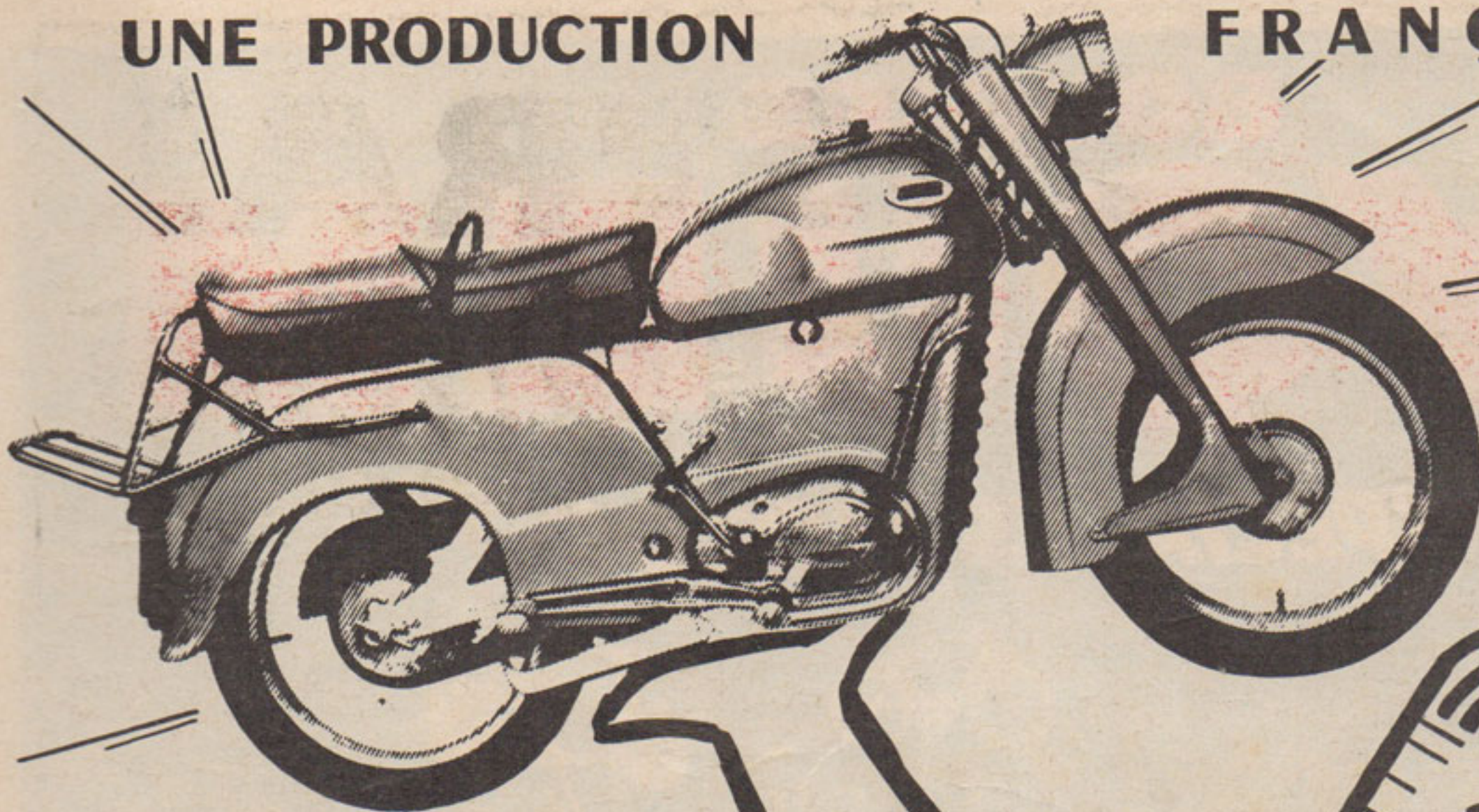
MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

UNE PRODUCTION

FRANÇAISE

DE CLASSE
INTERNATIONALE



Pullman

125 c. c. — 3 vitesses
Réservoir 17 litres assurant une autonomie de 500 km.

PRIX : 145.000 Francs

Larges facilités de crédit

Équipement : selle 2 places, porte-bagage spécial **PULLMAN**, indicateurs de stop et de direction, compteur incorporé phare. Machine livrée avec un outillage complet plus un petit pot d'émail **DUCO** pour retouches.



APRÈS VENTE

Ce service vous offre gratuitement, en plus de la garantie habituelle, une révision complète.

LE SERVICE "APRÈS VENTE PULLMAN"
ÇA, C'EST "NICKEL"

Monet Goyon
Koehler Escoffier

MOTEUR *Villiers*
LICENCE ANGLAISE

CONFORT

Inégalé pour le pilote et pour le passager, avec ou sans bagage, à petite ou à grande vitesse - une fourche télescopique à l'AV - un bras oscillant et amortisseur à huile à l'AR - **J. A. GREGOIRE** à flexibilité variable - grand débattement, garantissent un confort de **PULLMAN**.

RÉGULARITÉ DE MARCHÉ

Équipé du fameux moteur **VILLIERS**, fabriqué sous licence anglaise, d'une structure mécanique simple qui nécessite pratiquement aucun entretien.

Moteur VILLIERS = Moteur robuste, sans défaillance.

PRÉSENTATION

Carénage intégral — Élégante Permettant une accessibilité complète de tous les organes moteurs. - Assurant l'entretien facile de toutes les surfaces lisses.

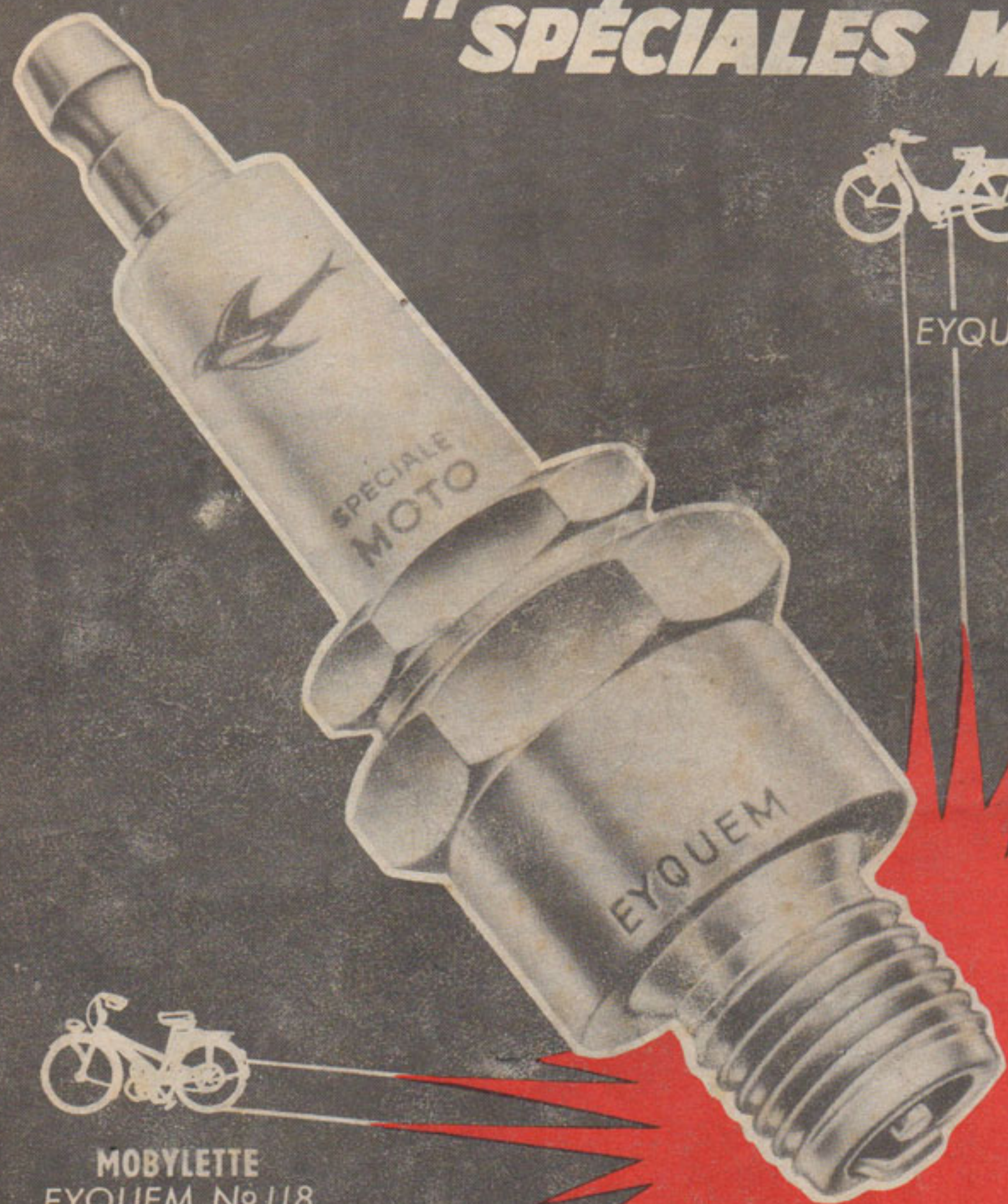
Email automobile grand luxe **DUCO**.

BP ENERGO
L'HUILE 5 FOIS RAFFINÉE



BOUGIES EYQUEM

"SPÉCIALES MOTOS"



SOLEX
EYQUEM N°112



VESPA
EYQUEM N°113



LE POULAIN
JUNIOR
EYQUEM N°112



MOBYLETTE
EYQUEM N°118



MONET-GOYON
EYQUEM N°113



MOTOBLOC - YDRAL
EYQUEM N°113

PEUGEOT ET BIMA
EYQUEM N°113



LAMBRETTA
EYQUEM N°113



LAVALETTE - VAP
EYQUEM N°113

MONTÉES EN 1^{er} ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS