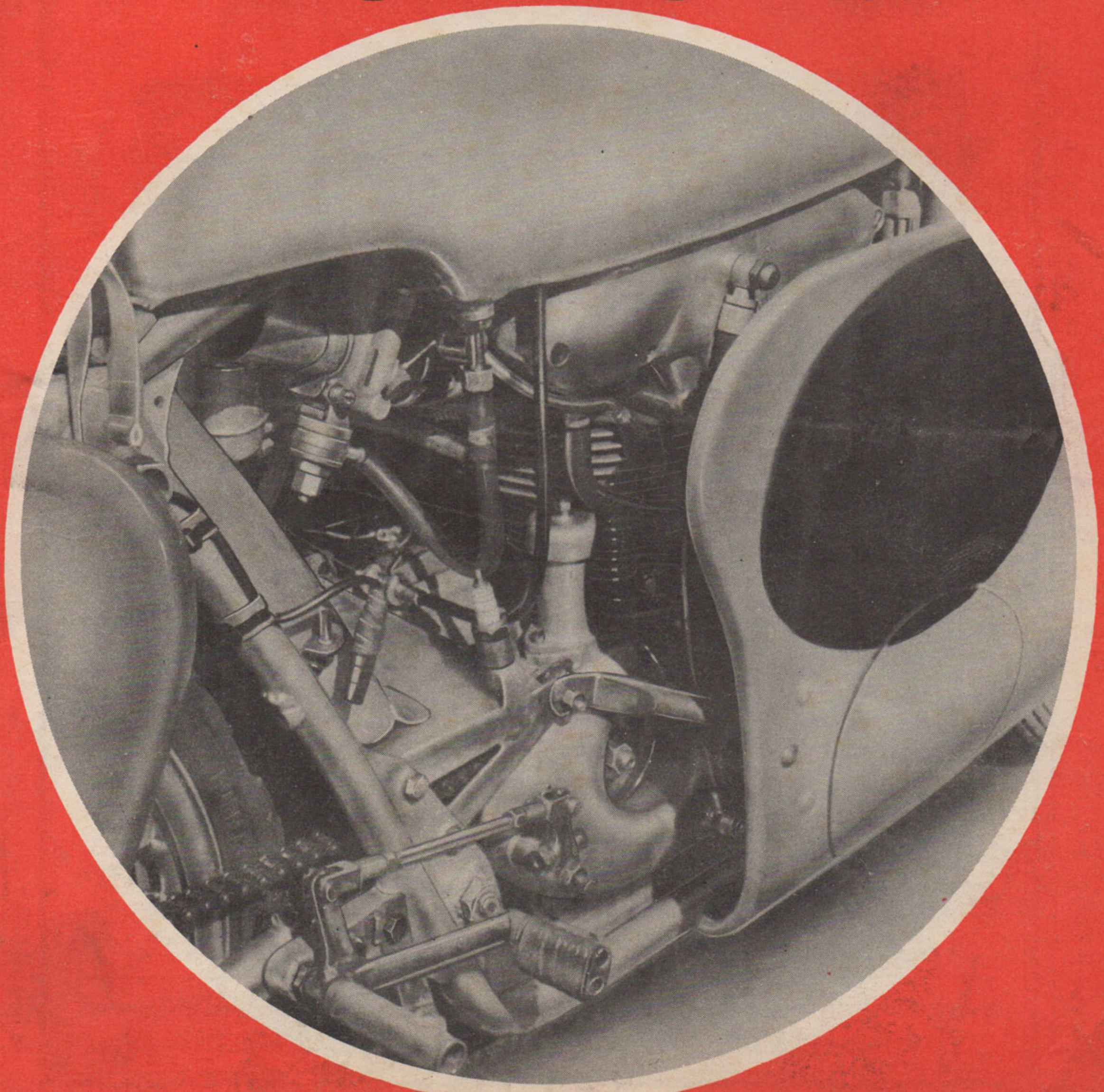
Moto revue

44e ANNEE. — 28 JUILLET 1956. — N° 1.300
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

AVEC LES SPÉCIALISTES DU 2 TEMPS



La technique Grand Prix évolue. (Voir notre reportage p. 1.060). Ci-dessus, le Mondial 125.

Ils sont indispensables...

Les Manuels Techniques et Pratiques

édités par **Moto revue**

Toute la Technique de la

Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 655 francs

La 4 cv Renault

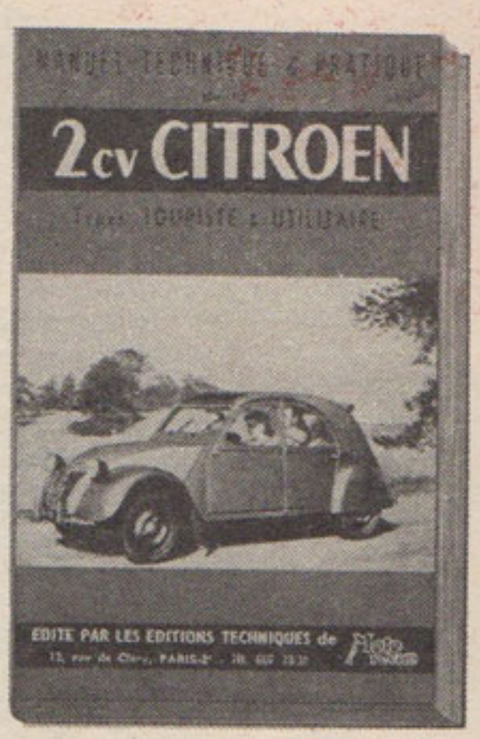
Prix : 590 francs
Franco : 650 francs

Ce sont de magnifiques ouvrages dans lesquels l'usager et aussi l'agent réparateur trouveront de nombreux renseignements qu'ils ignorent étudiés méthodiquement dans des chapitres illustrés de 200 planches et dessins

CARACTÉRISTIQUES

Les freins - Le train avant La suspension - Les roues Les moyeux - Les pneus Le moteur - Le refroidissement - L'allumage - La batterie - Le cablage - Le démarreur - Le carburateur - L'embrayage - La boîte de vitesses - La transmission - L'éclairage - La carrosserie - L'entretien courant, etc...

Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.



La 2 cv Citroën

Types Tourisme et Utilitaire

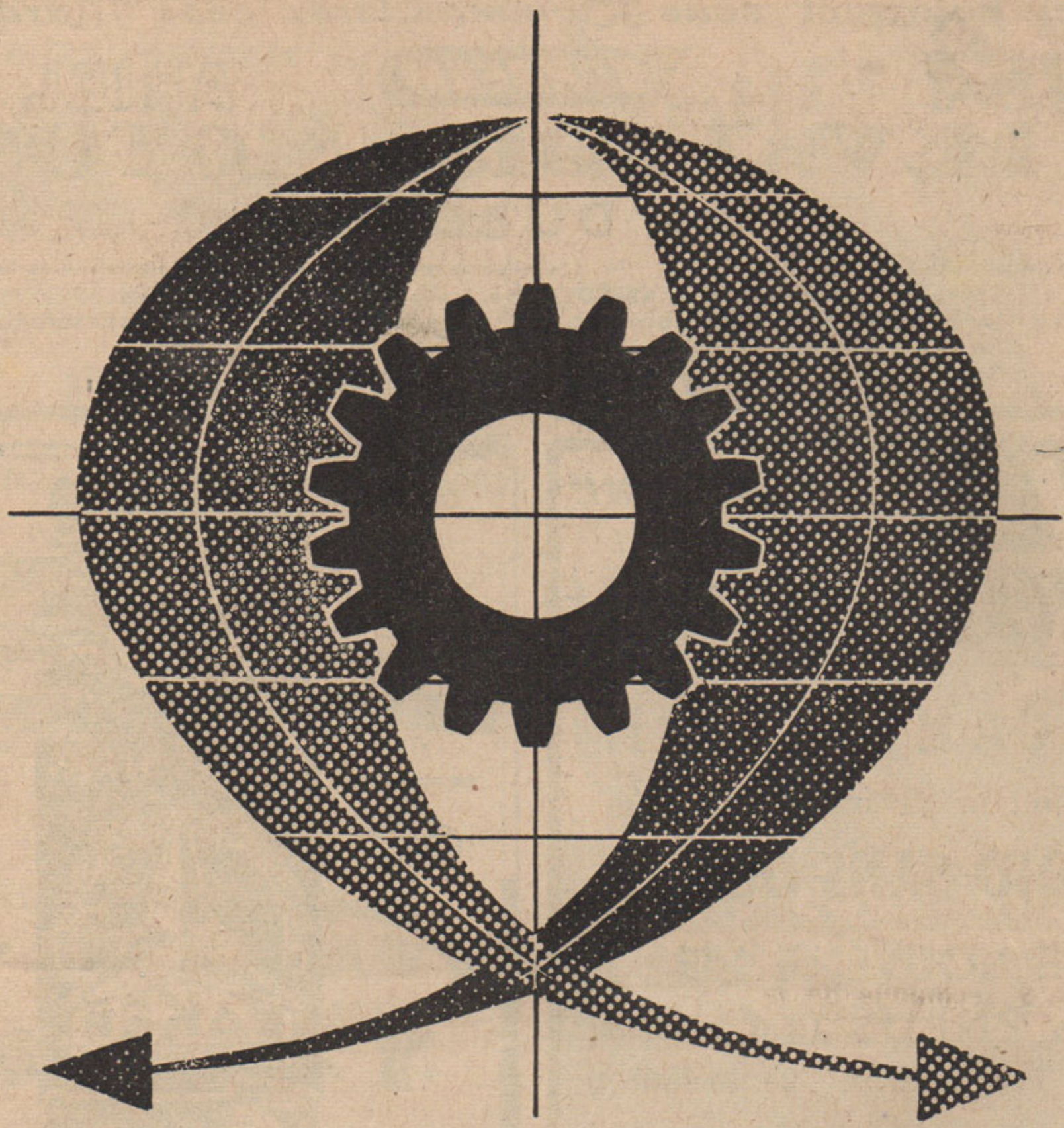
Prix : 610 francs
Franco : 660 francs

L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 670 francs

Tous ces Manuels sont en vente à **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, PARIS-2e - Pas d'envoi contre remboursement

Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE** : 297-37 Paris



Les DERNIÈRES NOUVEAUTÉS de CONSTRUCTION et de PRODUCTION

de l'industrie tchécoslovaque des constructions mécaniques seront exposées et présentées en marche à la

IIe EXPOSITION DES MACHINES TCHECOSLOVAQUES

BRNO 8-30 Septembre 1956

Profitez des services de CSA.
Pour tous renseignements, adressez-vous à votre bureau de voyages local.
CESKOSLOVENSKE AEROLINIE - PRAHA

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

TIP TOP la marque TOP MONDIALE

VULCANISATION

Chimique et instantanée

A FROID SANS OUTILS

UNE NOUVELLE VIE
pour les PNEUS (tous emplâtres intérieurs, flancs, bandes de roulement)
CHAMBRES a AIR (même synthétiques et de tous diamètres)

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PRODUITS
TIP-TOP
22, rue de Vintimille - PARIS (9e) - TRI. 71-92

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

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

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

1ère Catégorie 350 cm³

RECORD battu à 110.922 de moyenne soit 2.662 km.

— 2e 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

JAWA

AGENT GÉNÉRAL

Ets JACQUES POCH

127, AVENUE DE NEUILLY-NEUILLY/SEINE - TEL - MAI. 61-70

Souriez...

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 CURDUUAL SPORT

MACOMBYNN 55
tellement plus pratique

le 2 pièces séparable ► **SURJAMB MONMANTO**

EN CURDUUAL 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

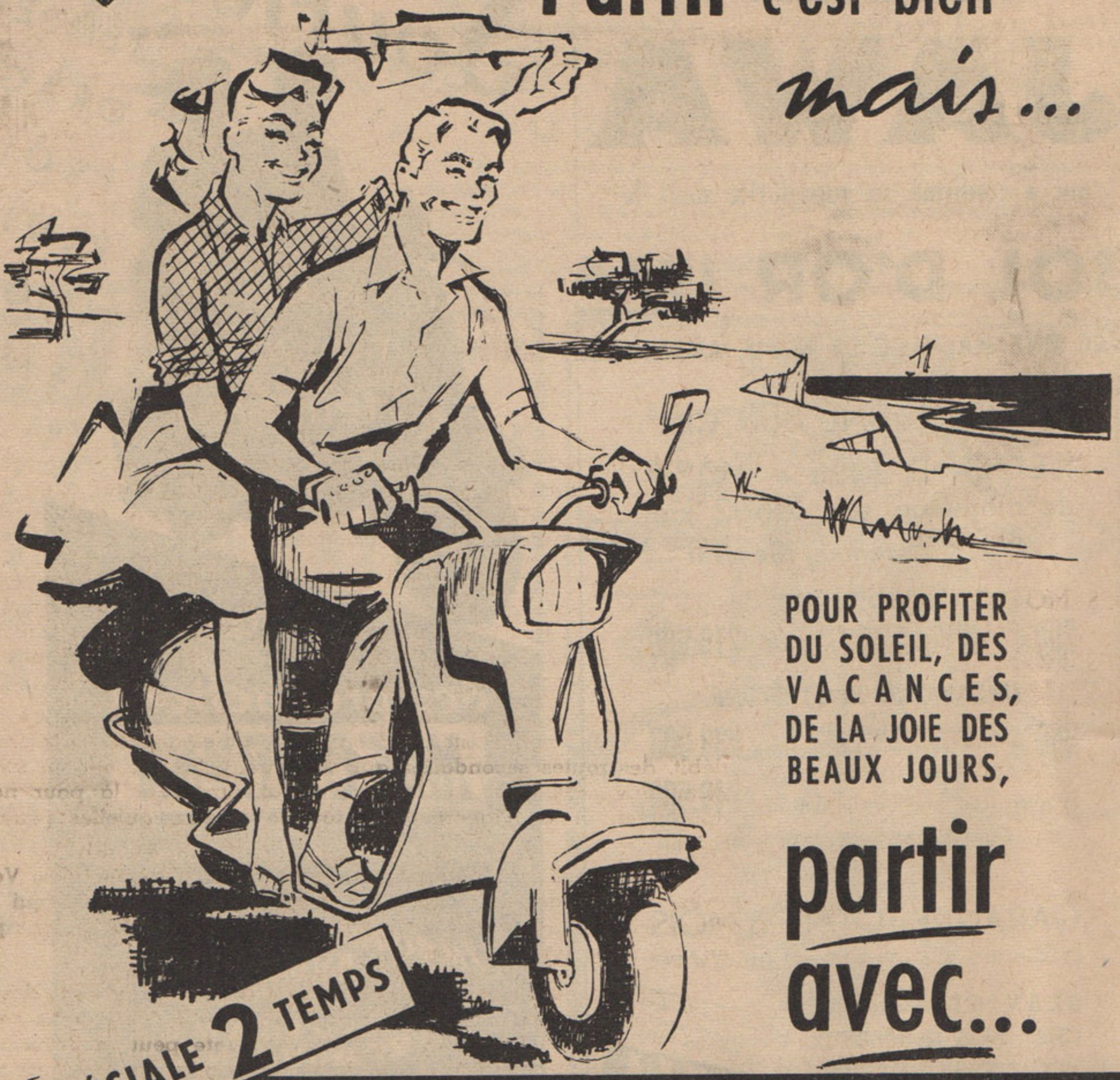
Vente dans toute la France chez votre motoriste

DÉPOT : PARIS-BANLIEUE
Ets REVIL, 82, AV. DES TERNES, 17e

CHANTELUNE

FOZ

Partir c'est bien *mais...*



POUR PROFITER DU SOLEIL, DES VACANCES, DE LA JOIE DES BEAUX JOURS,

partir avec...

Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

c'est mieux !

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

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

Moto LA MOTO revue
TOUS LES SAMEDIS
RÉDIGÉE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR LES MOTOCYCLISTES

44e ANNEE. — 28 JUILLET 1956. — N° 1.300

12, Rue de Cléry, PARIS (2e)

LE CHEMIN DES ECOLIERS

CHAQUE année, à la même époque, la circulation routière s'intensifie dans des proportions considérables, et cette pointe d'été entraîne, malheureusement, ce que chacun sait depuis longtemps, une recrudescence des accidents.

Après les nombreux conseils de prudence, que nous ne manquons pas de vous prodiguer, d'aucuns auront tendance à en conclure que la grand'route étant un danger permanent, celle-ci est à éliminer le plus rapidement possible et qu'elle doit uniquement permettre de se rendre à son lieu de villégiature.

Mais il est un point sur lequel cette catégorie d'usagers n'a pas réfléchi : c'est qu'il existe en dehors des routes nationales à grand débit, des routes secondaires qui, nous vous l'assurons, sont infiniment plus agréables. Les itinérants, d'ailleurs, sont là pour nous approuver, et ils n'ignorent pas tout le charme qu'elles peuvent présenter.

Aussi, nous le répétons, empruntez les départementales. Vous avez le privilège appréciable de posséder un deux-roues qui est d'une maniabilité supérieure à une voiture, vous ne serez donc pas ennuyé avec les sinuosités de la route.

Bien sûr, un surcroît de prudence sera nécessaire, et vous devrez faire bien attention à ce que masque un virage, mais vous serez surpris de constater quelle conduite reposante peut procurer une circulation insignifiante : plus de poids lourds pour vous cracher une fumée noire, plus de voitures pour vous doubler sans cesse si vous possédez une 125 cmc. ou un cyclo.

Et, en plus de ces arguments en faveur de la petite route, il en est un autre qui vous ralliera certainement à notre point de vue. Vous sentirez cette impression d'isolement, salutaire après des mois de travail urbain, vous découvrirez des paysages merveilleux, méconnus, des curiosités non exploitées. Que d'avantages !

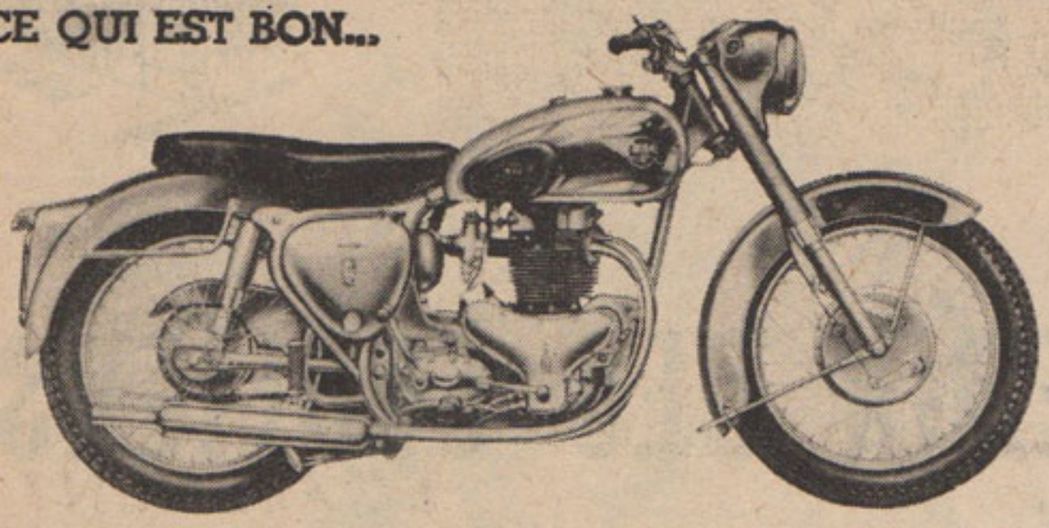
C'est tout l'intérêt des vacances, le repos, la gaieté.

Un dernier conseil avant de partir : étudiez votre itinéraire, car la signalisation n'est pas toujours parfaite.

Votre voyage sera ainsi un superbe prélude au repos, et ma foi, vous pouvez vous accordez quelques kilomètres supplémentaires, vous êtes en vacances, profitez-en ; et si vous lisez ce « Moto-Revue » à la mer, à la montagne ou à la campagne, étudiez la question pour le retour !

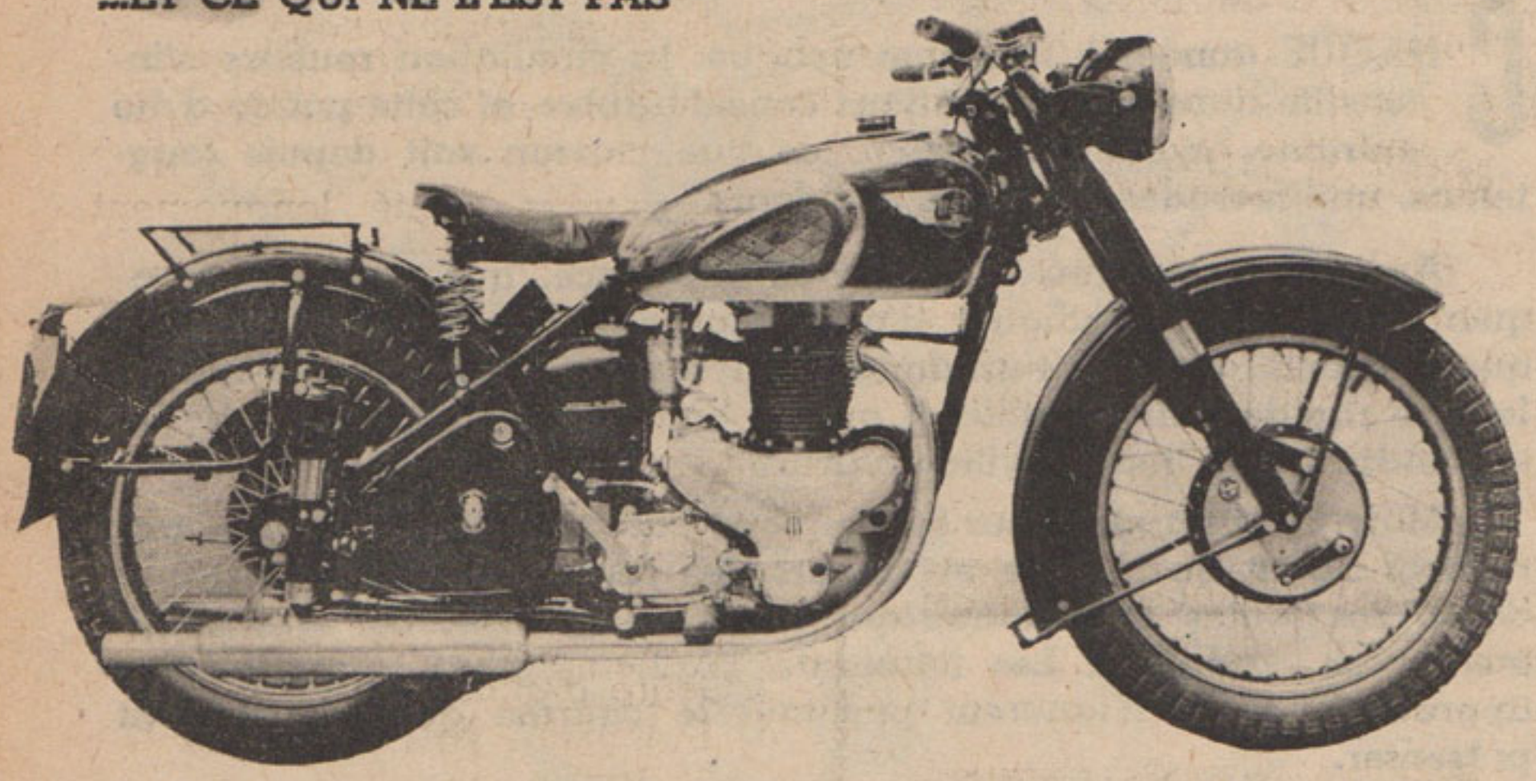
8ME RÉFÉRENDUM Moto revue

CE QUI EST BON...



VERTICAL - TWIN
B. S. A.
500 cc. et 650 cc.

...ET CE QUI NE L'EST PAS



LISTE DE NOS REFERENDA

175 Motobécane ..	N° 1.277
175 Peugeot	N° 1.281
125 Terrot	N° 1.285
175 A.M.C.	N° 1.291
125 Ydral	N° 1.294
125 Motobécane lat.	N° 1.298

PROCHAINEMENT : 350 JAWA

Ce referendum est ouvert à tous, lecteurs ou abonnés. Pour y participer, il faut être soi-même possesseur de la machine en question et posséder celle-ci en première main. En effet, il est impossible de porter un jugement valable sur un modèle acquis d'occasion, car le kilométrage a pu être falsifié, la manière de conduire du précédent propriétaire est inconnue, et, de même, des réparations ont pu être effectuées.

Le questionnaire de la page 1.047 doit être découpé, puis rempli. En dessous de chaque élément analysé, se trouve un emplacement pour la note. Inscrivez *lisiblement* un chiffre de 0 à 10 (0 si c'est très mal ; 5 si c'est moyen ; 10 si c'est très bien, etc... Bien entendu, tous les chiffres intermédiaires peuvent être utilisés afin de nuancer vos réponses).

EN CE QUI CONCERNE PLUS PARTICULIEREMENT LE « PRIX », la note que vous porterez doit refléter votre opinion concernant la satisfaction que vous a donnée votre motocyclette par rapport à son prix. VOUS NE DEVEZ PAS MARQUER LE PRIX D'ACHAT, NI PORTER DES APPRECIATIONS COMME : « TROP CHER », MAIS UN CHIFFRE DE 0 A 10.

Dans la colonne de droite, répondez le plus brièvement et le plus lisiblement possible, et à la question « Quelle serait votre prochaine machine ? », répondez précisément par un type ou modèle bien défini. Excluez les réponses comme : « BSA » ou « twin », etc...

Les réponses au présent referendum doivent nous parvenir avant le 31 août 1956 à minuit. Passée cette date, le travail de dépouillement commencera.

Le questionnaire porte sur le vertical-twin BSA 500 et 650 à *suspension arrière oscillante,* c'est-à-dire en 500 cmc., A7 et Shooting Star et en 650 cmc. Golden Flash et Road Rocket.

QUESTIONNAIRE A REMPLIR

REFERENDUM NATIONAL

500 - 650 B. S. A.

Nom..... Prénom..... Adresse.....

Profession..... Age.....

PARTIE MOTRICE

LE MOTEUR
note : .....

SOLIDITE MOTEUR
note : .....

L'EMBRAYAGE
note : .....

ALLUMAGE
note : .....

LE SELECTEUR
note : .....

CONSOMMATION
note : .....

LA BOITE DE VITESSES
note : .....

ACCESSIBILITE
note : .....

ENTRETIEN MOTEUR
note : .....

SILENCE
note : .....

PARTIE CYCLE

POSITION
note : .....

ECLAIRAGE
note : .....

TENUE DE ROUTE
note : .....

PROTECTION
note . .....

SUSPENSIONS
note : .....

SOLIDITE CYCLE
note : .....

FREINAGE
note : .....

FINITION
note : .....

LE PRIX Note

PRÉCISEZ ÉGALEMENT :

Combien de machines aviez-vous eues avant celle-ci ?

.....

Avez-vous piloté longuement une moto moderne de 350 cmc. ou plus ?

.....

Genre de conduite : sport ou tourisme ?

.....

Genre d'utilisation :
— Domicile - lieu de travail
— Tourisme
— Promenades dominicales
— Sport

.....

Quel est le kilométrage de votre machine ?

.....

Quelle est l'année de sortie d'usine, et son type exact ?

.....

Que souhaiteriez-vous comme améliorations ?

.....

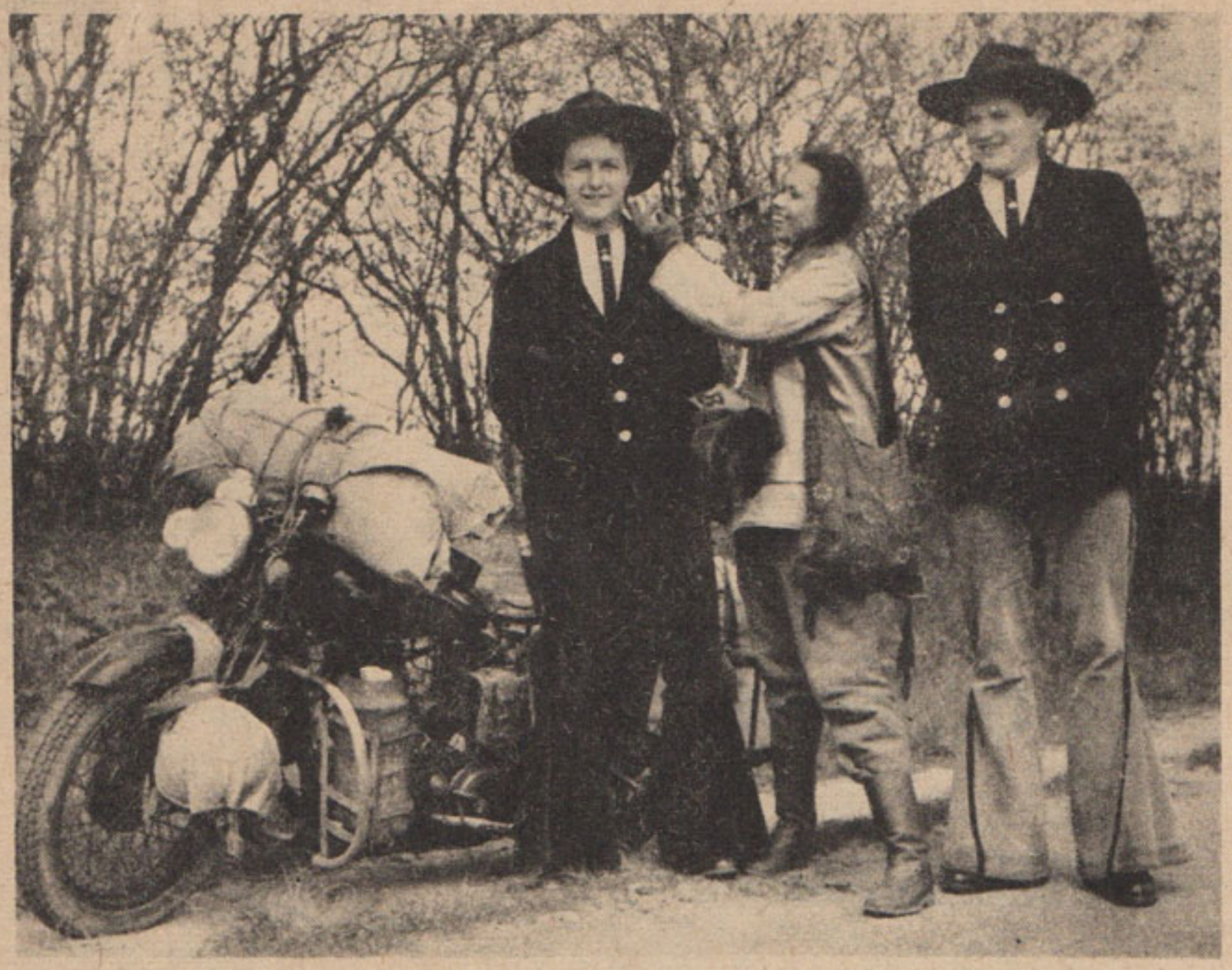
.....

.....

.....

Quelle serait votre prochaine machine ?

.....



◆ PRODUCTION PUCH EN AUGMENTATION

L'usine autrichienne a produit au cours de l'année dernière, 103.823 machines, total en augmentation par rapport à 1954.

Pour les motocyclettes, proprement dites, les 250 cmc. viennent en tête avec 16.915 machines, puis les 175 cc. (14.505) et les 125 mc. (6.180). Le reste de la production est partagé entre les scooters et les cyclomoteurs, ces derniers arrivant largement en tête avec 41,4 % de la production totale.

◆ 35.000 KM. EN 6 MOIS

La mode est décidément aux grandes randonnées. Un couple belge, monté sur une 175 DKW, parti de Bruxelles, s'est fixé pour but la New-Delhi et retour, ce qui représente 35.000 km. de route à travers l'Europe et l'Asie.

L'équipage pense être de retour dans 6 mois.

◆ SALON DE GENEVE

A l'image du Salon de Londres qui, comme on l'a vu, n'aura plus lieu que tous les deux ans, le syndicat des importateurs suisses de motos a exprimé le même désir pour l'organisation du Salon de Genève. C'est donc en 1958 que nous pourrons voir à nouveau les motos à Genève.

◆ GRANDS VOYAGEURS

Ils voulaient parcourir le monde, et pour le parcourir ils avaient déniché une BSA 600 cmc. de l'armée, vieille de 14 ans.

Et c'est ainsi que U Ba Toke et sa gentille épouse, Tin Tin Sein sont partis de Rangoon en septembre dernier, prenant le bateau jusqu'à Calcutta. Ils débutèrent leur visite du monde par un grand tour de l'Inde.

Se rendant ensuite à Basra, Bagdad, ils traversèrent le désert de Syrie, poussèrent jusqu'à Jérusalem, Bethléem, Damas et Beyrouth. Leur itinéraire vers l'Angleterre passa ensuite par la Turquie, la Grèce, la Yougoslavie et, lorsqu'ils débarquèrent de l'autre côté du Channel ils avaient parcouru près de 30.000 kms. Ils rejoindront ensuite leur pays par le même moyen, cette fois en passant par l'Amérique et le Japon. Mais rien encore n'a encore été fixé au sujet de leur itinéraire dans cette partie du monde.

◆ SUCCES TRIUMPH

La ville de Ceylan, pour répondre aux nécessités croissantes de la circulation, a commandé à la maison Triumph 124 exemplaires de la 500 cmc. « Speed twin ». Le total des machines en service dans cette ville passera ainsi à plus de 200 Triumph.

Une autre commande venant cette fois de la Jamaïque et toujours pour les services de police, porte sur 19 « Speed twin ». Cette île lointaine possède maintenant un effectif de 50 « motards ».

Ainsi, le succès des Triumph auprès des polices du monde entier s'affirme de plus en plus, puisque la firme de Coventry peut s'enorgueillir d'avoir été choisie par plus de 150 gouvernements étrangers. C'est déjà une référence !

◆ RALLYE VESPA A MUNICH

Le rallye international Vespa qui eut lieu à Munich, réunit quelques 200 participants, représentant la Grande Bretagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, l'Allemagne, la Hollande, l'Italie, la Sarre, l'Espagne, la Suède et la Suisse.

Cette immense réunion donna lieu à de nombreuses festivités : banquet, gymkhana, défilés dans la ville, etc...

◆ ON PREPARE...

La souscription qui avait été lancée en faveur de Robert Burns et Russell Wright s'est enrichie d'un nouvel apport de la part du gouvernement de la Nouvelle-Zélande. La somme s'élève donc maintenant à 1.150 livres (environ 1.150.000 fr.) et permettra ainsi aux deux recordmen de mener à bien leur tentative dans les meilleures conditions... monétaires.

◆ CYCLOMOTEUR REYNOLDS

La célèbre firme de tubes Reynolds procède actuellement aux essais d'un cyclomoteur à suspension intégrale propulsé par le moteur allemand Victoria à 2 vitesses. Ce modèle diffère quelque peu de celui présenté au Salon de Londres 1955 par l'adoption d'une fourche télescopique en lieu et place de l'ancienne fourche à balanciers.

◆ UNE 250 CMC. PARILLA COMPETITION

Parilla qui compte faire prochainement une nouvelle apparition sur les circuits (on présume en 250 cmc.) a déjà contacté deux pilotes italiens de valeur. Il s'agit de Guido Sala, ancien pilote de MV et de Bruno Francisci qui remporta le Milan-Tarente de 1955 au guidon d'une Gilera 4.

◆ UN MOPED DKW

La firme DKW vient de commercialiser son premier cyclomoteur « Hummel » de 50 cmc. ; ce moteur, d'une puissance de 1,35 CV est accouplé à une boite trois vitesses. Quant au cadre, réalisé en embouti, il est muni d'une suspension intégrale. On note aussi le carter de chaine étanche et les moyeux à broche ; deux détails qui seront largement appréciés de la clientèle.

◆ RECOMPENSE

La médaille d'or des amis de Colombo destinée à récompenser l'homme qui s'est le plus distingué par sa valeur sportive, a été décernée au pilote italien Carlo Ubbiali, chef de file de l'équipe MV en petite cylindrée. Ubbiali a fait un début de saison plus que prometteur, et ses victoires aux premières épreuves du Championnat mondial en 125 et 250 cmc., lui ont fourni une avance appréciable qui le placent en bonne position pour le classement final.

On ne vous l'avait pas encore dit...

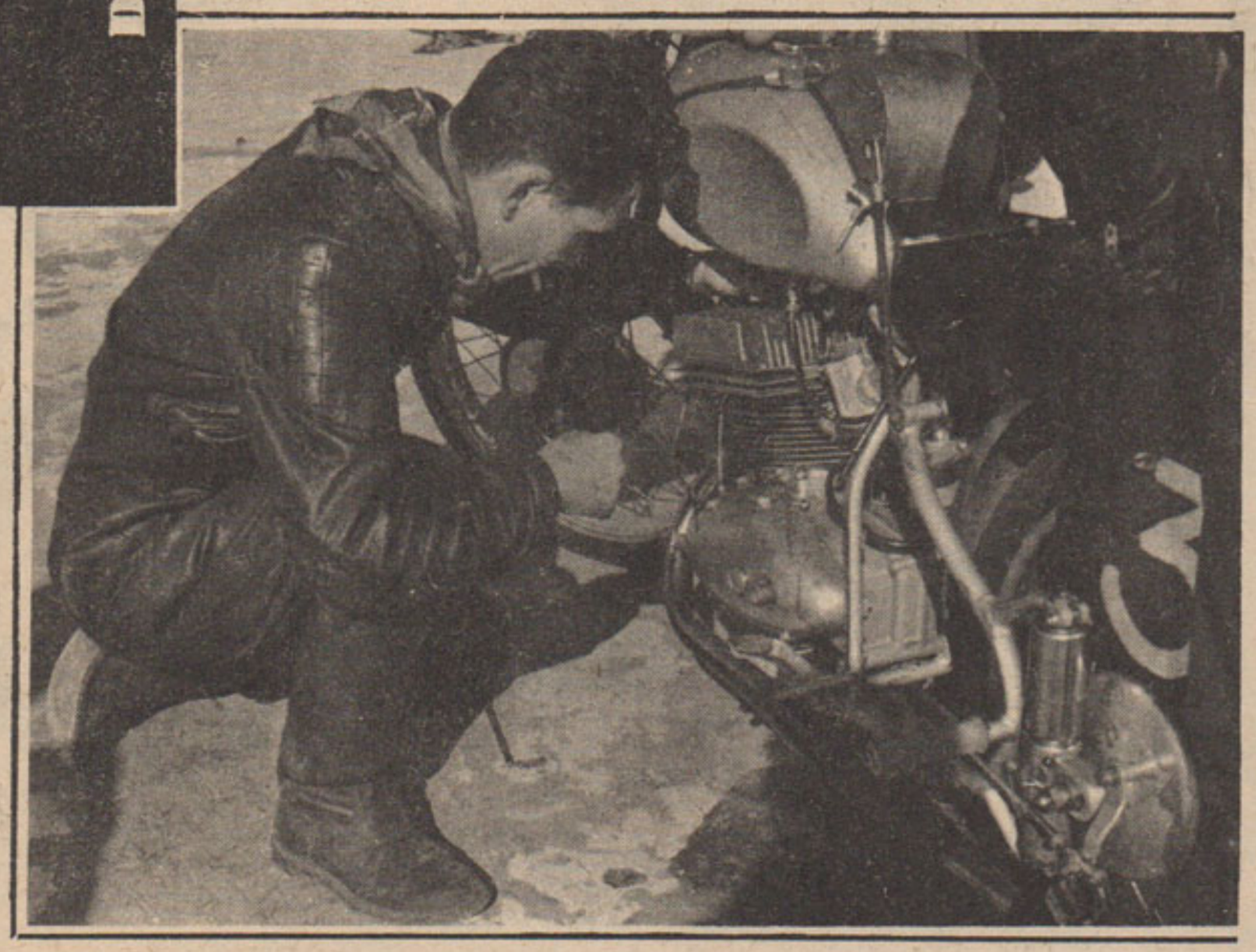
En plein centre de Paris, à la Bourse, le magasin « Dynamic-Sport » vous permettra de réaliser votre rêve, grâce à l'éventail exceptionnel de marques qu'il représente.

AVEC LES SPÉCIALISTES DU GONFLAGE DU DEUX TEMPS

2me PARTIE

INTERVIEW DE A. BOUIN

Spécialiste PEUGEOT



DANS notre numéro 1.298, nous reportions l'entretien que nous avions eu avec MM. Bourguin et Guillemot, de chez Gnome-Rhône. Aujourd'hui, c'est au tour d'un autre spécialiste du deux temps, André Bouin, dont les travaux sur Peugeot — à titre personnel — sont bien connus. Rappelons que Bouin, éternel animateur des courses de la région parisienne, a enlevé le Bol d'Or et le titre de champion de France national 175 cmc. en 1952, au guidon d'une Peugeot, à cette époque, officielle.

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

—Mes premières recherches sur le deux temps remontent à ma première 175 TC4, celle avec laquelle j'avais gagné et battu le record de la côte Lapize en 1951. C'était une machine absolument de série que j'avais achetée en 1951 et que j'avais commencée à gonfler pour faire, à l'époque, les 3 heures éliminatoires du Bol d'Or.

— C'était à une époque où Peugeot ne commercialisait pas encore son modèle « Bol d'Or ». Vous êtes donc parti d'une TC 4.

— C'est justement ce qui a attiré l'attention de la maison Peugeot. Et c'est à la suite de ma victoire en 1951 que cette maison m'a confié une machine pour le Bol.

— Pour cette première réalisation, vous êtes parti de connaissances que vous aviez déjà, sont-elles dues à des études théoriques, à des contacts avec des ingénieurs français ou étrangers ?

— Du fait que je travaillais à l'époque à la maison Alexis, d'Orléans, j'avais des contacts assez fréquents avec des ingénieurs des études de chez Peugeot. Tout vient un peu de cela ; j'étais déjà dans la partie. Puis, comme j'allais assez fréquemment à l'usine et que je tenais à entrer dans la maison pour avoir une machine, je me suis donc initié petit à petit en partant de cette TC 4.

— Est-ce que vous avez recherché simplement un gonflage de la machine telle qu'elle existe, ou, au contraire, vous êtes-vous lancé dès les débuts dans la recherche d'un nouveau balayage. Considérez-vous, à l'heure actuelle, que les balayages en croix ou même ceux à pistons à déflecteur soient périmés ? Croyez-vous que le balayage Schnurle soit le plus approprié actuellement pour permettre d'obtenir un bon rendement ?

— J'ai toujours conservé le balayage Schnurle, en cherchant à lui faire « rendre » le maximum, c'est-à-dire en cherchant les inclinaisons des transferts, de façon à bien venir balayer la culasse. D'après les traces de balayage que l'on relève sur la culasse et le piston, après utilisation de la machine, on peut arriver à corriger les transferts. J'ai surtout poursuivi mes recherches dans la dimension des lumières, mais tout en conservant la même disposition que le balayage d'origine Peugeot.

— Puisque nous parlons des angles d'inclinaison des transferts, il y a aussi une chose qui est importante (vous connaissez cela mieux que moi), c'est la parfaite symétrie, dans le cylindre, des lumières à l'endroit où elles débouchent dans la chemise du cylindre, de manière à ce qu'il n'y ait pas une lumière qui soit démasquée un tant soit peu avant l'autre par le piston, ce qui serait cause d'un mauvais balayage. D'un autre côté, puisque vous avez orienté vos recherches depuis de nombreuses années sur le gonflage du deux temps, est-ce que (puisque vous partez des culasses Peugeot qui sont hémisphériques), vous avez essayé des culasses à chambre de combustion déportée ?

— Oui, j'ai déjà essayé des culasses à chambre déportée, mais là je n'ai pas eu de chance, j'en ai fait couler une seule qui a été on peut dire « loupée » au point de vue fonderie, ce qui n'a pas permis des essais plus poussés.

— Mais est-ce qu'à l'occasion, vous reviendrez à cette question et croyez-vous que cela puisse apporter un bénéfice quelconque ?

— Je pense qu'il faut chercher dans ce sens-là. Seulement là, il faudrait faire plusieurs culasses et pouvoir les essayer rapidement.

— Vous employez, je crois, des cylindres Peugeot de série, c'est-à-dire des cylindres en acier chromé dur ; mais avez-vous effectué des essais comparatifs avec des cylindres en fonte ou des cylindres en alliage léger chromés dur ou des cylindres chemisés, c'est-à-dire fonte dans alu.

— Au Bol d'Or 52, les machines avaient un cylindre alu chemisé fonte. Au point de vue graissage, c'est peut-être mieux ; seulement il y a un « hic » : c'est qu'à chaque serrage, la chemise fonte est extrêmement fragile et il faut redonner un coup de glaçage au cylindre et refaire un piston neuf, ce qui fait que pour le deux temps, c'est assez compliqué. On a donc conservé les cylindres sport de série pour en faire des cylindres compétition qui sont : cylindre alu chemisé acier chromé dur. Ces cylindres sont très résistants, si bien que si l'on a un serrage de piston, ce n'est pas catastrophique. On peut remettre un autre piston et enlever facilement les traces dans le cylindre.

— Vous n'avez pas essayé des cylindres tout fonte ?

— Non jamais.

— Puisque vous avez abordé le problème du serrage, on peut tout de suite passer

au problème du refroidissement. Est-ce que vous utilisez culasse et cylindre de série ? Trouvez-vous la dimension et la forme des ailettes suffisantes, où pour la recherche d'un meilleur refroidissement, pensez-vous qu'il y ait un meilleur avenir dans le refroidissement liquide, par exemple, pour le deux temps ?

— Ma foi, je pense que dans le refroidissement liquide, il y a un avenir. On travaille un peu dans ce sens-là pour l'instant. Je ne puis vous dire grand chose puisque l'on n'a pas encore fait tourner le premier moteur à refroidissement liquide. Mais en ce qui concerne le refroidissement de nos moteurs actuels, j'ai fait les super-culasses que vous connaissez qui, évidemment, améliorent très sensiblement le refroidissement.

— Dans un deux temps, ce n'est pas du tout comme dans un quatre temps, le cylindre est toujours excessivement chaud, alors que dans un quatre temps (on a fait des études en prenant des températures à différentes hauteurs du fut), on s'aperçoit qu'en bas d'un cylindre, la température est relativement basse, alors que dans un deux temps, vu la présence des lumières, notamment celles d'échappement, la chaleur, tout au long du cylindre, est plus également répartie, et surtout est assez élevée. Aussi, n'envisageriez-vous pas à l'occasion un ailettage plus important du cylindre, ou est-ce que vous considérez que l'ailettage actuel est amplement suffisant pour évacuer la chaleur que vous avez dans votre cylindre, surtout du côté échappement ?

— Dans nos cylindres actuels, il y a évidemment un point délicat, c'est que nous avons un double échappement et entre ce double échappement, il y a une barrette qui forme un point chaud ; et à chaque serrage, c'est évidemment là qu'il se produit. Il serait bon de faire d'autres cylindres qui ne soient pas de série, avec seulement un échappement pour supprimer justement cette barrette.

— Mais, d'ailleurs, je crois que vous avez essayé de faire un graissage additionnel, justement à l'endroit de cette barette, entre les deux échappements. Il me semble revoir une machine, il y a deux ou trois ans qui possédait justement un graissage débouchant à l'endroit de cette barette.

— Oui, c'est mon ami Goll qui avait fait ces essais, mais il n'a pas persisté, les résultats n'étant peut-être pas assez satisfaisants.

— Croyez-vous à l'intérêt du polissage en général, c'est-à-dire aussi bien dans la pipe d'admission que dans les transferts, pipe d'échappement ? Que pensez-vous également de la réduction maximum des volumes morts dans le carter-moteur ?

— Les pièces dont je dispose ne m'ont pas permis de faire tous ces essais. Effectivement, il doit être certain que l'on gagne en remplissant au maximum, surtout pour les hauts régimes.

Quant au polissage, je n'insiste pas trop. Je polis surtout la lumière d'admission qui est très longue. Le transfert, d'après moi, possède une « pression naturelle » suffisante donnée par le piston ; il n'y a donc pas lieu de polir exagérément les transferts.

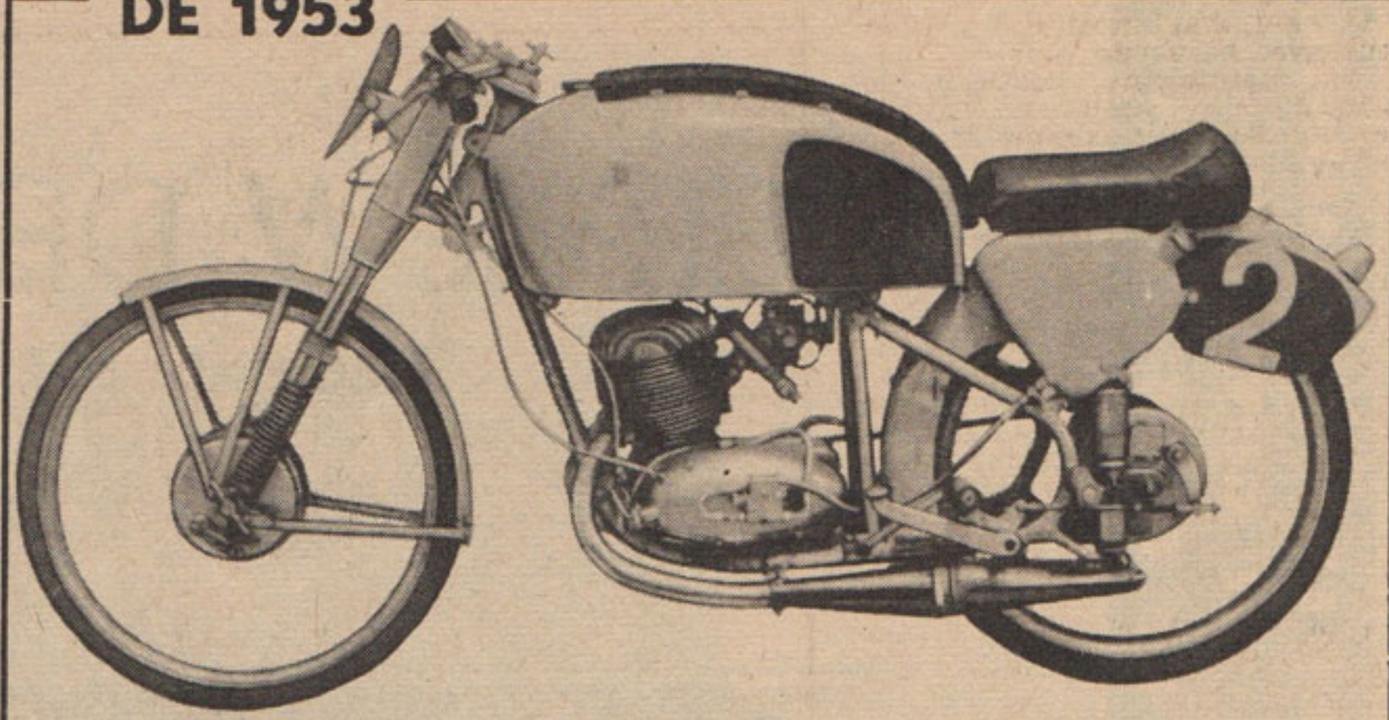
— Puisque vous me parlez de transferts, avez-vous essayé le transfert à section décroissante au fur et à mesure de leur montée dans le cylindre ?

— Nos transferts sont un peu réalisés dans ce sens là d'origine.

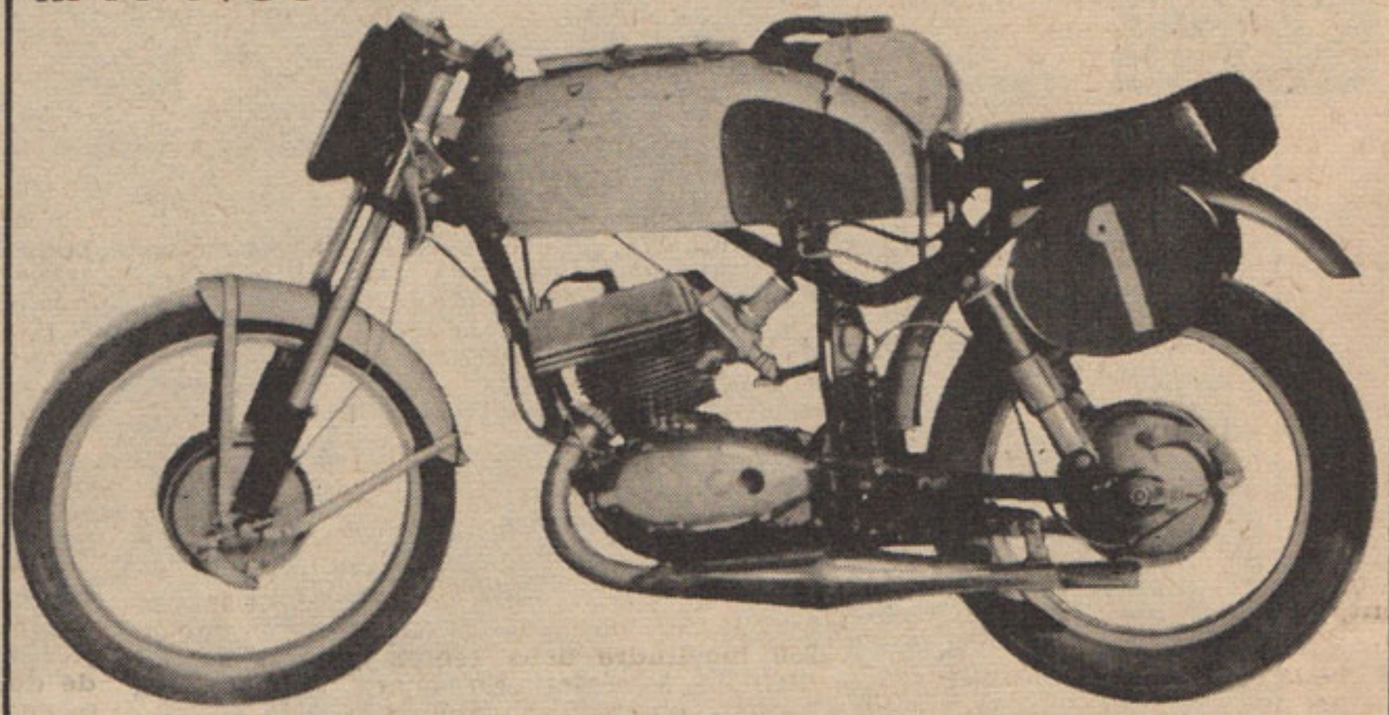
— Avez-vous des jeux de montage entre piston-cylindre assez réduits ou, au contraire, assez importants ?

— Du fait de la conception du cylindre chemisé, acier de chez Peugeot, celui-ci se dilate à peu près de la même façon que le piston (étamé) ce qui vous permet tout de même de monter des pistons avec un jeu de l'ordre de 7/100. Ceci permet d'éviter des pertes d'étanchéité (donc une perte dans le remplissage), pertes qui risquent surtout d'être sensibles à bas régimes, quand les gaz ont le temps de s'épandre.

DE 1953



... A 1956



Les machines présentées par Bouin sont toujours, plus ou moins étroitement réalisées avec la collaboration de son ami Goll. Voici, en haut, le modèle 1953, et ci-dessus, celui de cette année.

— Vous avez sans doute une meilleure évacuation de la chaleur du piston qui est plus en contact avec la chemise ?

— Certainement, surtout grâce à l'étamage du piston.

— Au point de vue de l'échappement qui, sur un deux temps, est un problème assez important, il est assez rare, en général, de voir des deux temps à échappement libre. D'ailleurs, vos Peugeot ont des pots de contre-pression. Cherchez-vous à accorder l'admission et l'échappement, avez-vous fait des recherches sur des longueurs différentes de pavillon d'entrée d'air, des longueurs de tube et des diamètres de tube d'échappement différents, etc... ?

— Bien sûr, car en deux temps, voyez-vous, ceci est très important. Il faut accorder et l'admission et l'échappement, surtout pour un régime de rotation déterminé. On arrive (surtout au banc) à trouver des bosses de la courbe de couple à certains régimes, « pointes » qui sont dues à l'accord à ce régime déterminé. Ainsi, si l'on veut travailler, je suppose par exemple à 7.000 t-m, il faut chercher la bonne dimension du cône d'échappement et de sortie Je n'ai jamais obtenu en ce qui me concerne, de bons résultats avec un échappement libre ou même avec un tromblon, c'est-à-dire avec aspiration des gaz brûlés. J'ai trouvé les meilleurs résultats avec mes bicones placés à la bonne longueur.

Ceux que j'ai actuellement donnent des chevaux à un certain régime et ne seraient plus valables par exemple si je voulais tourner 1.000 ou 1.500 tours plus vite. Il faudrait à ce moment-là chercher une autre combinaison.

— Parce que, évidemment, vous faites vos essais sur piste, mais est-ce que vous disposez d'un banc ?

— Il y a un certain temps que je n'ai pas travaillé sur un banc. Malgré tout, j'ai à ma disposition, lorsque j'en ai besoin, un banc Schenk à l'usine Peugeot, banc de laboratoire.

— D'une manière générale, avez-vous orienté vos recherches vers un régime élevé ? Avez-vous cherché à obtenir des chevaux en comprimant beaucoup, en ayant une courbe de puissance assez pointue, ou, au contraire, est-ce que vous avez cherché à avoir un couple assez constant en ayant des chevaux à bas régime et un régime de pointe assez limité ?

— Eh bien, c'est justement sur ce point-là que je travaille maintenant, je cherche à avoir le maximum de chevaux possible sans tourner trop vite. Une courbe assez plate.

— Mais, actuellement, à quel régime avez-vous vos meilleurs résultats ? et pour quel taux de compression ?

— Le taux de compression actuel n'ex-

cède pas 10,5 à 1. J'ai travaillé il y a un an ou deux avec beaucoup plus de compression, et maintenant j'obtiens de meilleurs résultats en diminuant celle-ci. Le régime de puissance maximum se situe entre 7.000 et 8.000 t-m.

— *Puisque vous partez d'un moteur qui est de série, avez-vous eu avec votre moteur qui développe à peu près le double de chevaux, certains ennuis d'embiellage ?*

— Eh bien, à mon avis, les embiellages tiennent parfaitement ; ce qu'il y a, c'est simplement de la casse d'arbre-support de volant. On ne peut pas dire que l'embiellage ne tienne pas : l'embiellage tient bien : c'est seulement une casse mécanique à laquelle on peut pallier facilement. Il suffit de mettre des arbres de plus fort diamètre. Mais cela m'est assez difficile à réaliser, il faudrait que ce soit l'usine qui puisse le faire, parce que si l'on met des arbres plus forts, cela nécessite des roulements différents alors que j'utilise absolument des embiellages de série, des pistons de série, etc...

— *Vous avez certainement eu connaissance des derniers roulements qui sont principalement faits en Allemagne et que l'on appelle les roulements à aiguilles encagées. Est-ce qu'à votre avis, cela apporte un progrès ?*

— Certainement, notamment en ce qui concerne la tête de bielle. Des galets ou des aiguilles encagées seraient infiniment préférables, parce que sur un deux temps on peut penser qu'à 7 ou 8.000 t-m, le graissage est tout ce qu'il y a d'aléatoire. Il serait alors utile de supprimer les frottements dus au sens de rotation des galets entre eux. La cage apporte une solution à ce problème.

— *Il y a eu d'ailleurs une autre solution, non pas dans le mondé motocycliste, mais automobile, avec les roulements Panhard ?*

— Oui, je connais le montage de l'embiellage Panhard qui me parait très bien. Evidemment, il faudrait travailler dans ce sens-là.

— *Vous nous parliez à l'instant du graissage. Vous avez, comme tout le monde, un graissage par mélange, plus, je crois, un graissage additionnel au ricin qui débouche directement dans le pavillon d'entrée d'air du carburateur.*

— Pour l'instant, ce graissage est suffisant ,je graisse avec 10 % d'Energol H.V. dans le mélange plus un super huilage qui consiste à faire couler goutte à goutte du ricin dans le pavillon d'entrée d'air.

— *Au cours de vos différentes épreuves est-ce que vous avez pu relever à peu près la consommation de votre machine de compétition et de quel ordre est-elle ?*

— Je pense qu'elle est de l'ordre de 7 à 8 litres aux 100 kms pour la 175.

— *Si vous avez eu quelques ennuis de queue de vilebrequin, c'est en raison, en grande partie, des efforts imposés par l'inertie du volant magnétique lors des rétrogradages et des changements de rapports, il apparaît alors des efforts de torsion sur l'arbre. N'envisagez-vous pas en conséquence à la place du volant magnétique un autre allumage dans le genre de la batterie-bobine, qui se développe assez considérablement maintenant sur les machines compétition ?*

— J'ai déjà essayé un allumage par batterie-bobine sur un 175, c'est-à-dire en conservant le rotor du volant magnétique et en supprimant les bobines du stator ; je ne m'étais donc servi que du rotor, de la came et du rupteur. Sur l'anneau de Montlhéry, à quelques minutes d'intervalle, des essais comparatifs ne m'ont donné aucun gain. Maintenant il serait peut-être utile pour éviter ces bris d'arbre de mettre un allumage plus léger, par batterie, avec un petit volant d'inertie léger et une came avec son rupteur.

— *Quels sont vos projets d'avenir, aussi bien en 175 qu'en 250 (puisque vous avez déjà présenté un 250 gonflé partant du moteur de série Peugeot) ?*

— En 175, j'obtiens déjà d'assez bons résultats, et je continue à travailler cette cylindrée. En 250, j'ai encore beaucoup de choses à faire ; je continuerai, mais vraisemblablement seulement l'hiver prochain, parce que ces travaux ne peuvent être entrepris que pendant cette période.

— *Vous avez, évidemment, transposé votre expérience du 175 sur le 250. L'embiellage ne vous a-t-il pas inquiété ?*

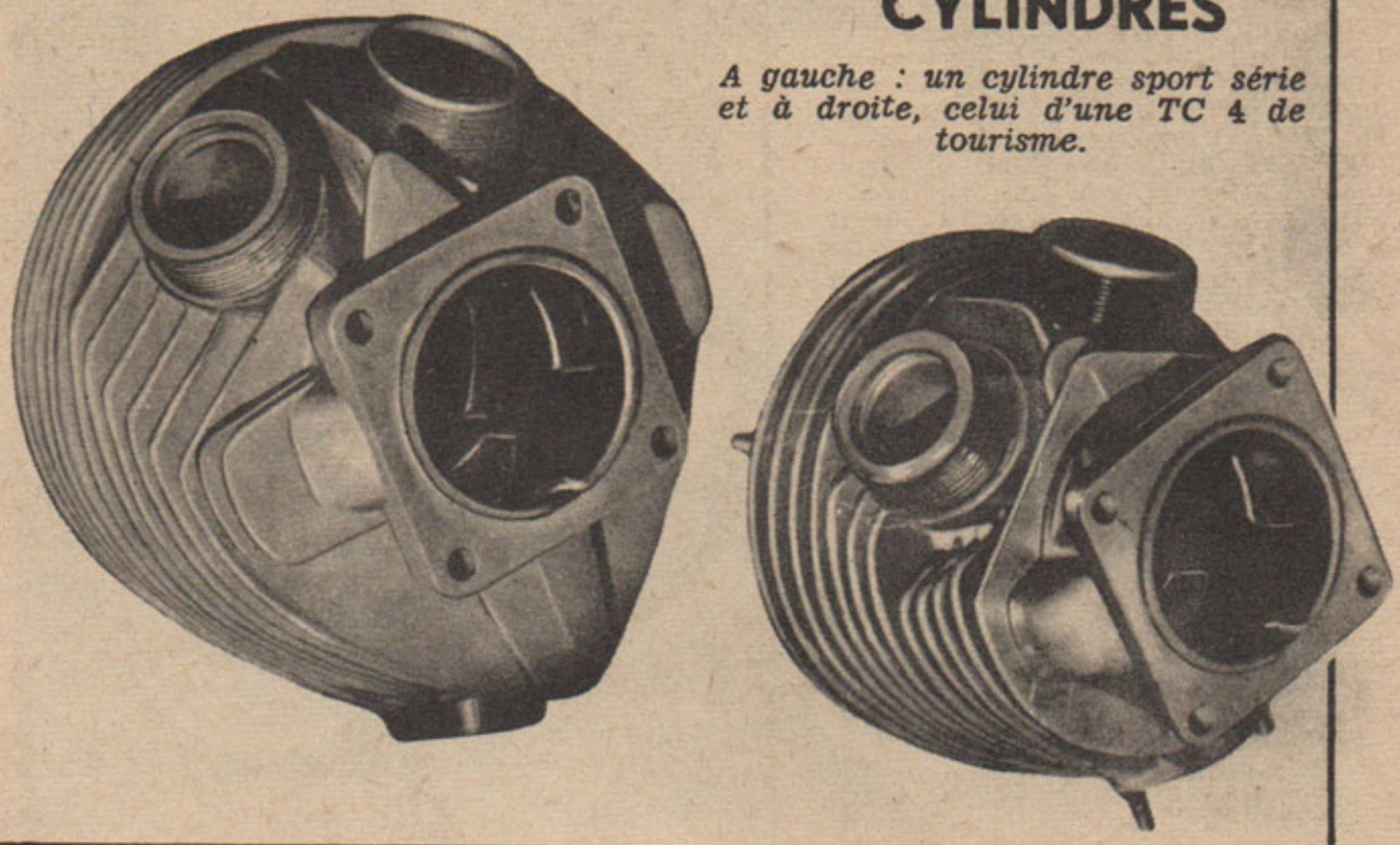
— Ce n'est pas l'embiellage qui m'a inquiété, j'ai refait mon apprentissage quand j'ai commencé à faire tourner mon 250 bicylindre deux temps qui est assez difficile à régler. En outre, le bas du moteur chauffe exagérément...

— *Est-ce que vous pourriez chiffrer un peu les transformations que vous avez apporté au moteur 175 Peugeot, c'est-à-dire, est-ce que vous pourriez donner, pour les amateurs qui seraient épris de transformation de moteur, quelques chiffres, aussi bien sur le rabotage de la culasse, l'agrandissement des lumières, etc... pour qu'ils arrivent non pas à votre 175 cmc. qui est véritablement un moteur de compétition, mais à une 175 sport ?*

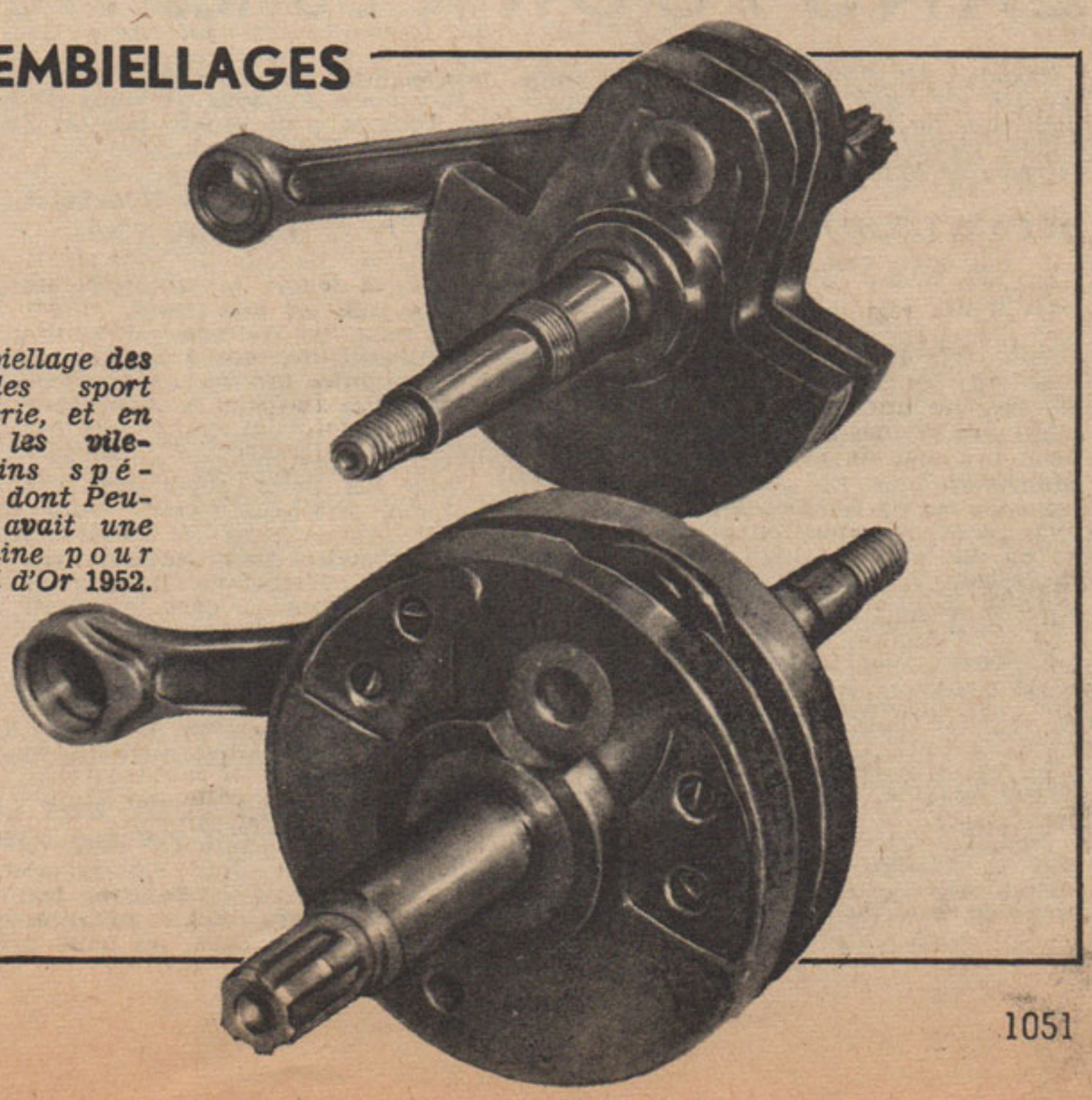
— Non, je n'ai aucun chiffre à leur communiquer, car je n'ai pas de « recette » standard. Par exemple, j'ai une bonne dizaine de carburateurs de passage de gaz différents selon le but que je recherche, d'ailleurs, j'ai souvent des lettres de jeunes me demandant comment gonfler un moteur et il est assez difficile de donner des indications parce qu'il n'y a pas de moteurs bons à tout faire, et que la 175 Peugeot sport de série est déjà une excellente machine. On peut quand même améliorer une sport de série en lui mettant un carburateur, soit Dell' Orto, soit Amal, d'un passage de gaz pas

CYLINDRES

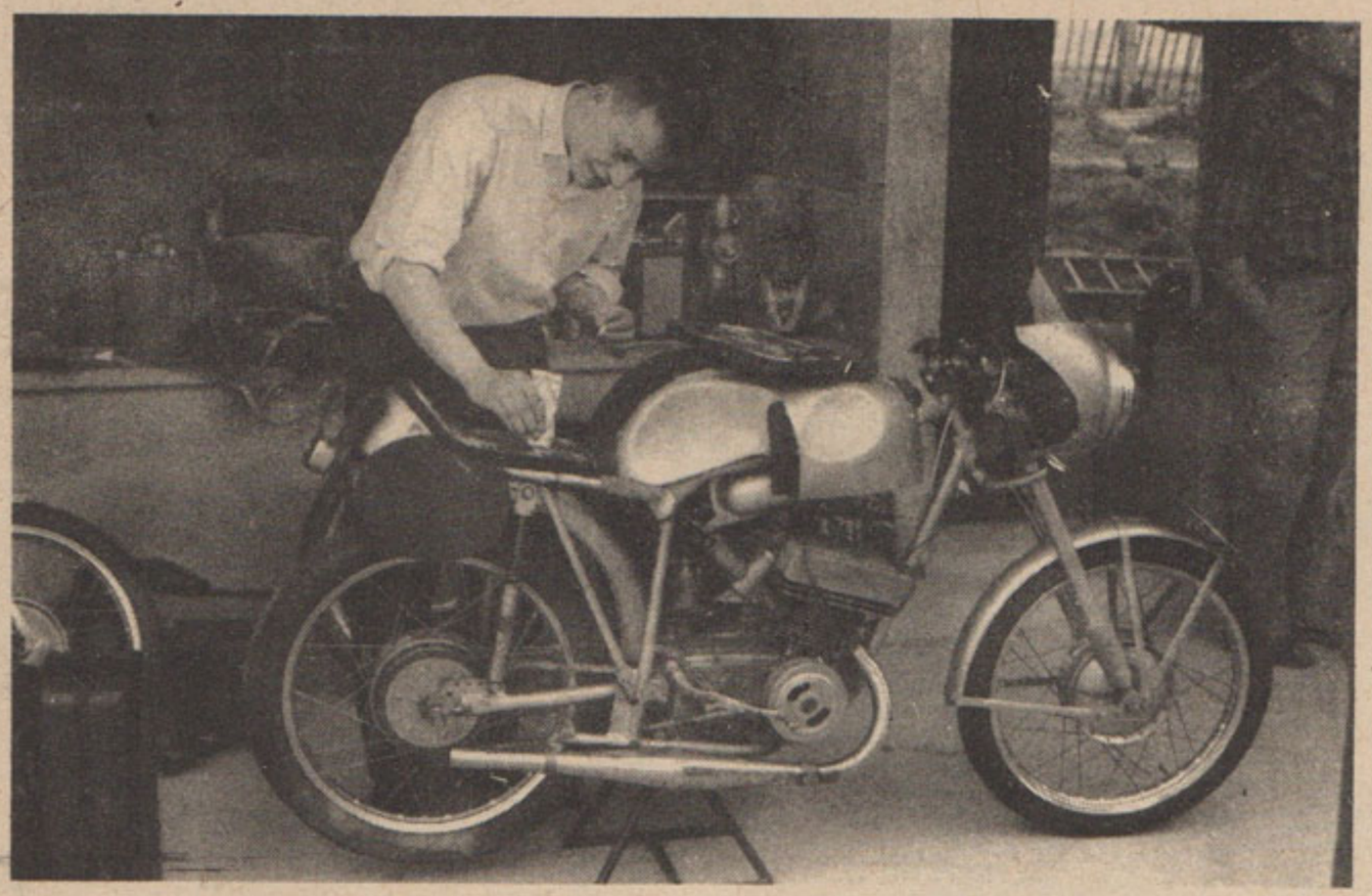
A gauche : un cylindre sport série et à droite, celui d'une TC 4 de tourisme.



EMBIELLAGES



L'embiellage des modèles sport de série, et en bas, les vilebrequins spéciaux dont Peugeot avait une douzaine pour le Bol d'Or 1952.



Ci-dessus : Goll effectuant les ultimes préparations de la machine du Bol de cette année.

175 CMC. PEUGEOT

(transferts et lumières)

Comparaison des lumières entre les 175 Peugeot tourisme TC 4 et sport.

TC 4	Sport
Adm. : 30x15 correspondant à une section circulaire de diam. 24 mm	30x25 31 mm
Echap. : 25x13 2	25x18 2
Trans. inf. 22x22	23x23
Trans. sup. 30x8	30x13

trop gros. Ne pas trop pousser également la compression, car le moteur Peugeot de série est déjà comprimé à 9-9,5 et avec ça, on peut déjà obtenir de très bons résultats. Ce qu'il faut surtout chercher c'est un montage soigné du moteur, c'est-à-dire l'étanchéité du côté roulements, joints d'étanchéité, équerrage de la bielle et du piston : toutes ces choses là pour avoir un moteur très libre, ce à quoi les jeunes ne pensent pas toujours. Il faut soigner sa mise au point de façon à obtenir des moteurs tournant très libre, ayant le minimum de frottements possible.

— *Préconisez-vous une augmentation du diamètre de passage des gaz, est-ce qu'en mettant un Amal ou un Dell'Orto vous avez le même passage que celui d'origine ?*

— D'origine, il y a un passage des gaz de 22. Evidemment, on peut améliorer en mettant un passage de gaz aux alentours de 25.

J'ai obtenu des résultats identiques de façons différentes : soit en comprimant plus et avec un petit passage, ou en décomprimant avec un gros passage.

Sur les cylindres « sport » de série, je ne conseille pas trop de toucher aux lumières qui sont déjà grandes. Il faut seulement chercher à accorder son carburateur avec son échappement.

— *On tombe alors sur un échappement qui n'est plus de série ?*

— Oui, avec l'échappement de série on ne peut pas tirer grand chose, car celui-ci a été prévu pour un usage en ville. Il faut tomber en compétition dans l'échappement libre, avec bicone, comme je l'ai fait, et chercher la bonne longueur suivant le carburateur que l'on aura. Sur le 175, j'ai des bicones inversés et identiques, ayant 20 cm. de longueur. Un diamètre maximum au gros du cône de 7 cm. et un diamètre minimum à ajuster avec le diamètre du tuyau de série.

— *Ils sont absolument vides ?*

— Absolument et l'emplacement de ce bicone, son sommet, est à mettre dans l'axe d'origine des repose-pieds.

Le Sport à l'Etranger

ZANDVOORT, où les Français se distinguent

Grande classique hollandaise, cette épreuve vit cette année la brillante participation de trois de nos compatriotes : Collot, Drion et Murit. Tous les records précédents sont battus.

DUCATI L'EMPORTE EN 125 CMC.

La 125 Ducati simple ACT du sarrois Scheidauer est principalement opposée à la MV à culasse double ACT de l'allemand Luttenberger (meilleurs temps à l'entrainement) et aux IFA-MZ de Degner et Krumpholz.

Au départ, Luttenberger reste sur la touche, partant avec 50" de retard, alors que Krumpholz file en tête, entraînant Scheidhauer et Degner. Mais la MV fait une remontée sensationnelle, battant le record du tour à 117,836 kmh, alors que la Ducati se dégage nettement des 2 IFA-MZ qui terminent à 1/10 de seconde l'une de l'autre.

1. Scheidhauer (Ducati) à 113,284 kmh de moyenne ; 2. Luttenberger (MV) à 26" ; 3. DDegner (IFA-MZ) à 36" ; 4. Krumpholz (IFA-MZ).

PROCESSION NSU EN 250 CMC.

Devant tout un lot de NSU « Sport-Max », les deux allemands Baltisberger et Hallmeier, également sur NSU, se livrent un duel jusqu'à la fin de la course.

1. Baltisberger à la moyenne de 128,883 kmh ; 2. Hallmeier à 9/10 de sec. ; 3. Kassner à 27", tous trois sur NSU, etc...

Tour le plus rapide par les deux premiers, à 129,679 kmh.

ARRIVEE DANS UN MOUCHOIR DES 350 CMC.

Dès le départ, la Norton du britannique Storr file en tête devant les 2 NSU de 304 cmc. de Baltisberger et Hallmeier ; et devant le rythme imposé, seuls notre compatriote Collot et la Velocette de Matthews arrivent à s'accrocher.

Battant le record du tour, Storr arrive jusqu'à prendre 5 secondes d'avance. Mais les deux allemands mènent une chasse effrénée, battant coup sur coup le record de Storr. Et Baltisberger, à l'avant-dernier tour, sautera l'anglais (et fera un beau doublé), alors que Hallmeier, battant encore le record du tour à 131,602 kmh, terminera à 2/10 de sec. du britannique.

1. Baltisberger (NSU) à 128,883 kmh ; 2. Storr (Norton) à 7/10 de sec. ; 3. Hallmeier (NSU) à 9/10 de sec. ; 4. Collot (Norton) à 43" ; 5. Matthews (Velocette).

RIEDELBAUCH EST LE MEILLEUR EN 500 CMC.

Les Norton, avec Storr et Jacques Collot, semblent vouloir prendre leur revanche en 500 cmc., où leurs principaux concurrents sont Riedelbauch sur BMW et Hiller sur Matchless.

Collot file en tête dès le départ, suivi de Storr et de Riedelbauch. Mais dès le cinquième tour, ce dernier prend la tête, pourchassé par Storr. Riedelbauch accélère encore, bat le record du tour à 135,5 kmh (le précédent record était détenu par le tchèque Stastny, dont nous avons admiré la classe au Bol d'Or) et prend jusqu'à 3 secondes à Storr qui doit alors s'arrêter au quatorzième tour. Collot finit ainsi second, devançant de 21 secondes la Matchless de Hiller.

1. Riedelbauch (BMW) à 132,748 kmh ; 2. Collot (Norton) à 43 sec. ; 3. Hiller (Matchless) à 1'4", etc...

VICTOIRE FRANÇAISE EN SIDES

La course des sides s'est disputée en 3 manches, avec classement final par addition de points. Drion, après un début de saison assez terne, enlève de main de maître 3 manches, battant à 123,121 kmh l'ancien record de Hillebrand.

Les 2 premières manches voient Neussner (BMW) et Murit finir en deuxième et troisième places, alors que lors de la troisième manche, Murit est deuxième et Neussner contraint à l'arrêt.

Et finalement, nos compatriotes Drion et Murit remportent les deux premières places du classement général : 1. Drion (BMW) 3 pts ; 2. Murit (BMW) 8 pts ; 3. Strub (Norton) 11 pts, etc...

INFORMATIONS

◆ ACCORD FRANCO-ITALIEN

Aux termes d'un échange de notes, la France et l'Italie ont convenu de proroger pour 6 mois l'accord du 18 mars dernier sur l'institution d'un laissez-passer de tourisme.

Cet accord sera donc en vigueur jusqu'au 20 décembre prochain.

Il a été précisé que les autorités suisses ont accepté de reconnaître ce document pour les voyageurs en transit sur le territoire helvétique entre la France et l'Italie.

Le Ministère des Affaires Etrangères et l'Ambassade d'Italie ont décidé, d'autre part, d'entamer des pourparlers sur l'élaboration d'un accord définitif.

◆ LIVRE D'OR GUZZI

La Moto Guzzi vient d'éditer, comme chaque année, son livre d'or qui retrace le long palmarès sportif de la marque depuis les temps héroïques jusqu'à 1955, où une fois de plus Bill Lomas a été sacré champion du monde de la catégorie 350 cmc. Il donne aussi un aspect des diverses activités de l'usine en évolution constante, tant sur le plan technique que sur le plan social.

◆ LE PETROLE DANS LE MONDE

L'année 1955 a enregistré un nouveau record mondial pour la production du pétrole. Elle a atteint 763.117 millions de tonnes, ce qui représente 77 millions de tonnes de plus qu'en 1954. Les Etats-Unis viennent en tête avec 332.800 milliers de tonnes, puis le Vénézuela avec 111.000 milliers de tonnes, l'URSS avec 70.000 milliers de tonnes.

Pour sa part la France, avec l'Algérie et le Maroc, a produit 1.030 milliers de tonnes de pétrole (701 en 1954).

Voici d'autre part les chiffres de production de pétrole brut en milliers de tonnes.

Europe orientale et Chine ..	83.302
Amérique du Nord	349.800
Amérique latine	141.000
Moyen-Orient	161.550
Extrême-Orient	18.050
Europe occidentale	9.415

◆ DALE SE MARIE

Le pilote de compétition Dickie Dale s'est marié dernièrement avec une australienne de 26 ans, Phyllis Graham. Dale avait fait sa connaissance lors de la tournée en Australie qu'il avait entreprise l'hiver dernier avec Bill Lomas.

◆ AU SUJET DE 2 EPREUVES FRANÇAISES

Depuis un certain temps déjà, des rumeurs courent au sujet du Grand Prix de France 1957; les dirigeants de la FFM sont en pourparlers en vue d'organiser cette épreuve à Montlhéry, ceci pour attirer une foule plus nombreuse et enrayer par cette mesure le déficit enregistré depuis plusieurs années.

× × ×

L'AMCF, qui organise chaque année le Bol d'Or, étudie actuellement la possibilité d'avancer le départ des 24 heures, afin de pouvoir mettre sur pied des épreuves internationales dont le premier départ serait donné immédiatement après l'arrivée de la course sur 24 heures. Les spectateurs attirés par ces deux genres de courses y trouveraient ainsi leur compte.

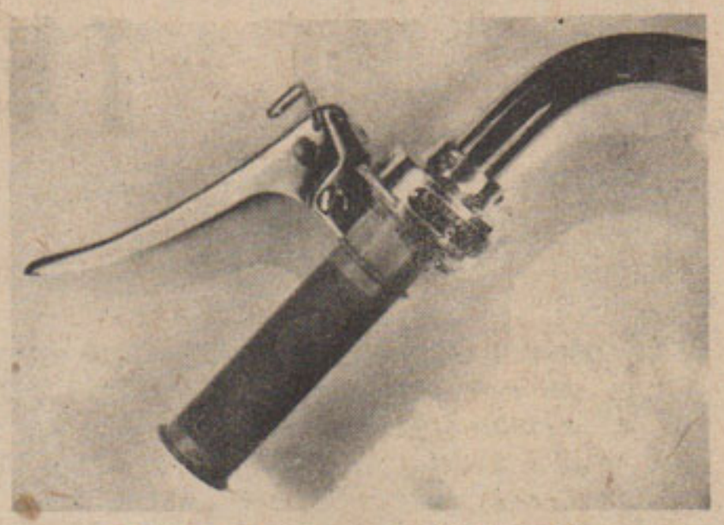
◆ EARL'S COURT 1956

Le prochain Salon de Londres, qui se tient tous les ans à Earls Court, aura lieu du 10 au 17 novembre prochain.

Précisons que le « London Show » n'aura plus lieu maintenant que tous les 2 ans.

◆ LA MOTO REMPLACE LE CHEVAL

Notre Garde Républicaine en passant commande d'un nombre imposant de BSA 500 cmc. twin a rompu avec la tradition qui la liait à la cavalerie depuis toujours. Avant d'enfourcher ces chevaux d'un nouveau genre, leurs cavaliers ont apporté cependant une petite modification à leur costume : ils ont troqué leur ancien casque à grand panache contre un casque motocycliste, moins décoratif, certes, mais combien plus sûr avec des machines capables de vitesses élevées. A temps nouveaux...



◆ NOUVELLES POIGNEES

Le domaine des accessoires constitue pour les italiens, tout autant que pour la moto elle-même, une source de recherches inépuisables qui se traduit inévitablement par des innovations pratiques contribuant à rendre la conduite plus agréable. C'est ainsi que nous avons eu vent d'une nouvelle poignée tournante des gaz qui, dans sa rotation, entraine avec elle la poignée du frein avant ; et cette poignée « Super-Pratic » intéressera encore plus nos lecteurs lorsqu'ils sauront qu'elle est d'ores et déjà importée par la Trading Motor Line.

Toujours de la même marque, vous pourrez trouver, importées d'Italie, des poignées de changement de vitesses (avec la poignée de débrayage incorporée) pour les machines à 2 ou 3 vitesses.

◆ PRECISIONS AU SUJET DES PROCHAINS RECORDS NSU

Montés dans des fuselages dérivant de la « chaise-longue volante » de Baumm, on trouvera divers moteurs :

— un 50 cmc. Quickly doté d'un compresseur, qui donne sensiblement 10 CV (200 CV/l.) ;

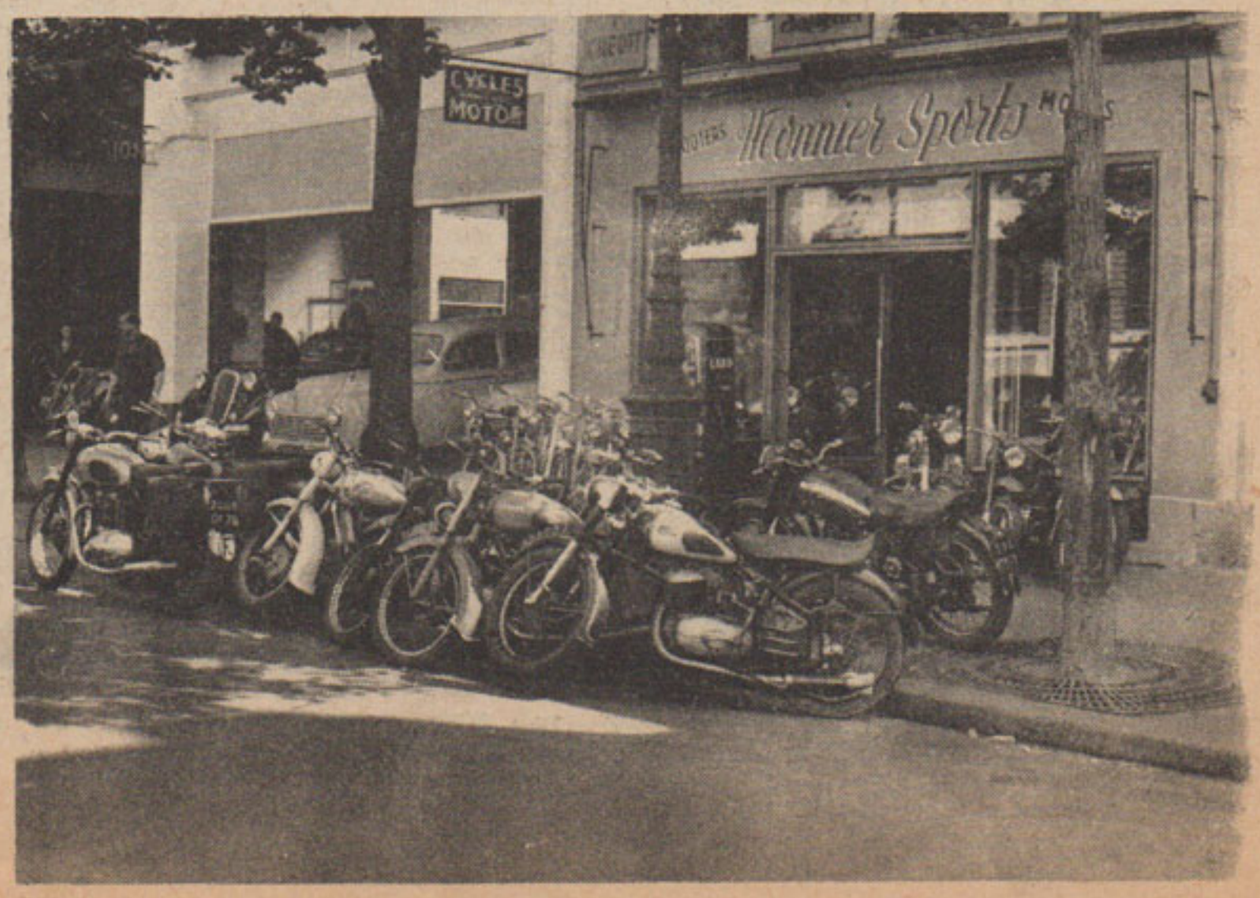
— un 100 cmc. dérivé de l'ex-moteur compétition « Rennfox » de 125 cmc.

— un 125 cmc. « Renn-Fox » de 20 CV environ ;

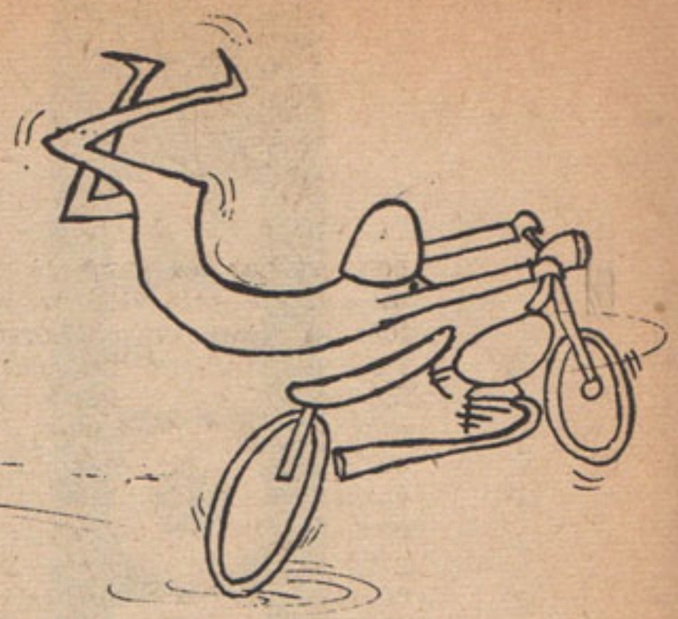
— un 250 cc. twin « Renn-Max » de 40 CV environ.

Dans un carénage similaire à celui des records de 1951, mais amélioré (passant de 0,28 - 0,30 à 0,16) le 500 cmc. en V à compresseur, donnant 110 à 112 CV à 8000 t-m (224 CV/l. !), avec une boîte 4 vitesses, la première montant à 200 kmh. (!).

Monnier Sports, dans le 15e arrondissement a sélectionné pour vous des marques dont la réputation n'est plus à faire : Triumph, AJS, Velocette, Puch, Rumi. Spécialiste des machines anglaises ou allemandes, et des blocs français AMC, votre monture sera réparée avec le maximum de compétence.



COMMENT JE COURS... *En tous terrains*



A plusieurs reprises nous avons entretenu nos lecteurs sur l'art de conduire en compétition (M.R. Nos 1.283 - 1.068 et 1.065). Aujourd'hui, nous sommes heureux de publier les conseils d'un spécialiste de la conduite en tous-terrains, le tchèque Jaronier Cisek, champion de Tchécoslovaquie en moto-cross, catégorie 250 et 350 cmc.

D'ailleurs Cisek est connu du public français puisqu'il disputa notamment le Bol d'Or en 1954, terminant troisième en 350 cmc.

Comme toutes les courses, les courses tous-terrains ont leur propre caractère. Le succès est garanti par une préparation parfaite de la machine, ensuite par l'art de conduire et par la tactique de course employée.

Les uns soignent leurs machines et arrivent au but, les autres ne les soignent pas et arrivent aussi. Quant à moi, je donne moi-même un coup de main lorsqu'il s'agit de régler la machine et je propose moi-même de petites améliorations. Ma machine est toujours lancée au premier coup de kick. C'est un grand avantage — dès le début de la course je peux me placer en tête du peloton. Personne ne soulève la poussière devant moi, j'ai la voie libre et je puis choisir le meilleur trajet. Celui qui veut doubler est toujours handicapé.

★

J'ai entendu beaucoup de discours «funèbres» au sujet des suspensions oscillantes et des roues de 16 pouces. Il se peut que dans certaines conditions, il soit difficile de les conduire, mais ce n'est la faute ni des roues, ni de la suspension oscillante. Ce sont les pneus qui en sont la cause, lorsque le dessin n'est pas avantageux. Nous avons suggéré toute une série de dessins différents et notre industrie du caoutchouc imaginera, espérons-le, bientôt des dessins encore meilleurs pour que nous puissions choisir les pneus convenables pour les fins auxquelles la machine doit nous servir.

LE PASSAGE D'UN GUÉ

Je voudrais dire quelques mots au sujet des détails d'une course tous-terrains et sur la technique de course que je considère comme bien éprouvée. Je commencerai par le passage du gué. Chez nous, en Tchécoslovaquie, les courses comportent seulement des gués courts, et, en majeure partie, peu profonds. Je les passe avec précaution, pour ne pas « noyer » la machine. Me référant aux expériences faites au cours de l'entraînement, je tâche de me rappeler exactement par où passer dans l'eau, pour ne pas me heurter contre des obstacles cachés sous l'eau ou entrer dans l'eau profonde. La perte de temps causée par un passage lent peut toujours être rattrapée ailleurs et il est donc plus avantageux de traverser le gué lentement que d'y rester. Pour monter sur le bord, il faut avoir une vitesse suffisante, car autrement la machine s'enlise dans la vase et il faut la pousser. Je m'efforce toujours d'attaquer le bord perpendiculairement.

Si l'on allait introduire, dans les courses chez nous, le passage de gués longs et profonds, il faudrait aménager les tubes d'admission et d'échappement de telle manière que l'on puisse passer dans l'eau rapidement, car les retards dans les gués pourraient influencer le résultat de la course.

DANS LA BOUE

Et maintenant, passons de l'eau à la boue. Même les parties boueuses des compétitions sont chez nous relativement courtes. A moins que, évidemment, la pluie n'intervienne dans les courses, et alors naturellement la boue est omniprésente. Si le trajet n'est pas trop re-

couvert par les eaux, je passe par la même section très vite. La loi d'inertie joue ici un grand rôle. Lorsque la machine roule lentement ou s'arrête, elle commence à s'embourber et alors il ne reste plus rien à faire qu'à la pousser pour la sortir de la boue, ce qui, évidemment, épuisq considérablement les forces du coureur. Il faudra encore vérifier jusqu'à quel degré il est plus pratique et plus efficace de manœuvrer la machine en s'aidant des pieds.

SABLE ET POUSSIÈRE

Quant au sable et à la poussière, c'est comme avec la boue : la force d'inertie et la vitesse, sur de courtes distances, présentent un avantage. Mais là où la plus grande partie ou même tout le parcours est poussiéreux, il faut avoir des filtres spécialement adaptés, autrement la course finie, on ne retrouve plus les segments dans les cylindres.

LES SAUTS

Si je me trouve enfoncé dans un tel terrain, je tâche de mettre la machine en marche très lentement pour éviter autant que possible son enlisement, j'évite les geysers de sable, parce que le sable pénètre dans les moteurs et les use considérablement. Dans les terrains sablonneux ce sont les machines légères qui sont favorisées et c'est pourquoi j'ai gagné des courses en Pologne sur une Jawa 250 cmc. même devant des machines anglaises 4 temps 350 et 500 cmc.

★

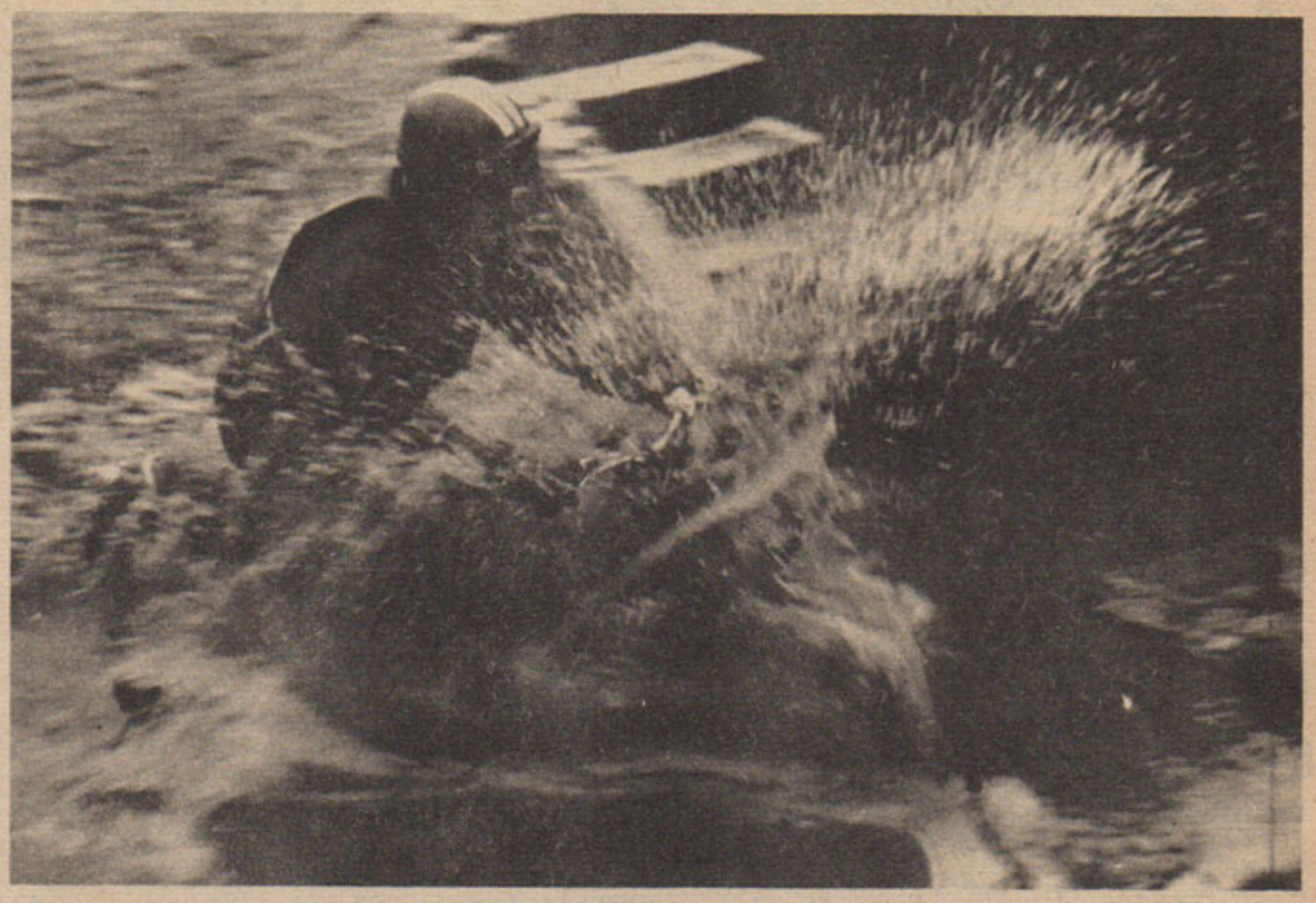
On devrait aussi sauter un peu. Sans quelques beaux sauts, les courses tous-terrains sont comme un plat sans sel. Bien sûr, il ne faut pas exagérer. J'avais pris part à une épreuve qui comportait environ 300 sauts. Je participais à deux catégories et je bégayais encore une demi-heure après la course et je ne pouvais même pas dire merci lors de la distribution des prix. Avant de me décider à sauter, j'examine bien tout le trajet en le parcourant plusieurs fois. Il est avantageux de sauter là où l'on saute en longueur. On gagne des mètres, on évite divers obstacles. Là où le saut vous lance en haut, je cède volontiers ce plaisir aux autres. Un bon exemple était une épreuve où il s'est montré clairement que tous les coureurs qui sautaient, perdaient du temps en regard de ceux qui quittaient aussi peu que possible le sol. Un saut « comme il faut » demande aussi une certaine technique, ce qui est l'affaire d'un long exercice.

Avant de sauter j'ouvre les gaz, aussitôt après avoir quitté le sol je les ferme je les ouvre de nouveau après être retombé. Il faut que la fourche avant retombe légèrement ; si l'on ne ferme pas les gaz pendant le saut, le moteur s'emballe et après avoir touché le sol il est brusquement freiné. Un saut pareil fatigue énormément la machine. Rien d'étonnant si l'une des chaines casse. Je dois aussi faire attention à la manière dont je suis lancé en l'air, pour ne pas retomber dévié. Lorsque la machine en retombant ne reste pas dans sa ligne, le saut est dangereux. Il est intéressant de noter qu'un bon saut est celui où la roue arrière retombe la première et réagit aussitôt suivant l'ouverture des gaz. Cela fatigue moins la machine que la traversée rapide d'une rigole.

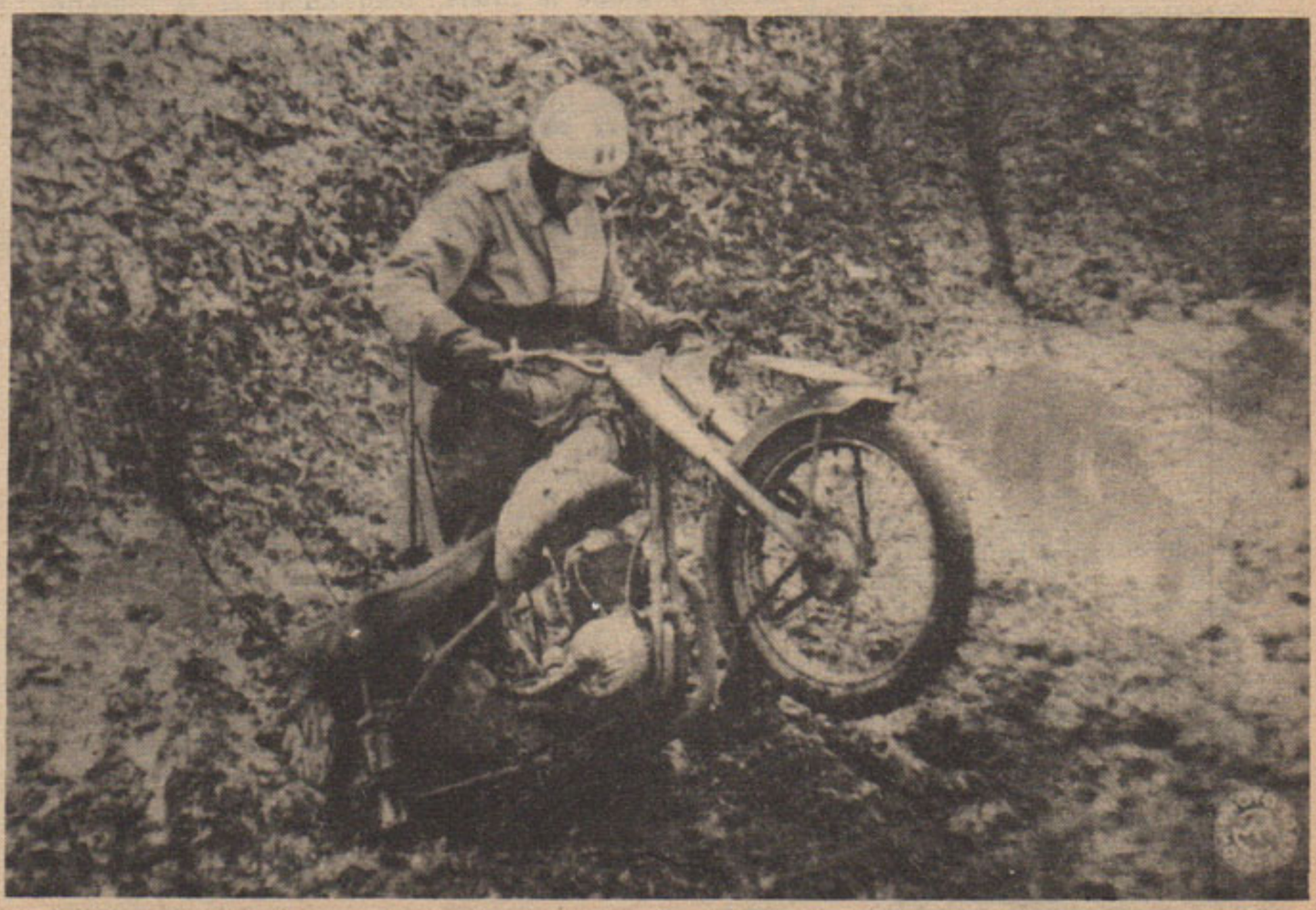
DIFFÉRENTS STYLES

En général, je puis dire que j'emploie différentes manières de conduire pour les différents parcours. Dans les larges virages poussiéreux, j'emploie le style du parcours plat, le pied glissant sur le sol ; dans les terrains pierreux ou mous, ou en côte, je me dresse sur les repose-pieds et j'équilibre la machine par les mouvements du corps. Sur une ligne droite je me « couche » sur la machine comme dans une épreuve de vitesse.

Tout simplement, il faut trouver chaussure à son pied et ce n'est qu'après une longue expérience que l'on peut se décider à employer un style approprié.

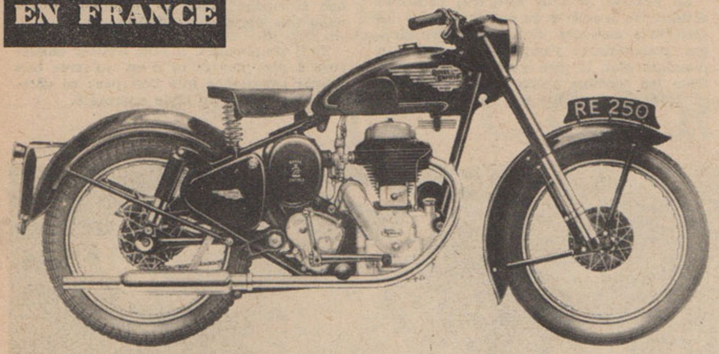


Il ne faut pas aborder un gué trop vite pour éviter que l'eau ne vienne tout recouvrir. - Ci-dessous : on a parfois intérêt pour se désenliser à descendre de machine, et à ne pas trop donner de gaz, pour que la roue arrière ne creuse pas trop le sol.



IMPORTÉES EN FRANCE

LA 250 cc



LES ROYAL-ENFIELD

S'IL est commun d'annoncer que la production motocycliste d'Outre-Manche s'oriente en majeure partie vers les grosses cylindrées, par contre il est plus rare de trouver des marques qui proposent au public une gamme étendue de modèles. Parmi celles-ci, Royal-Enfield est certainement, après BSA, la firme qui touche le plus à toutes les cylindrées, puisqu'elles s'échelonnent de la petite 150 cmc. à la 700 cmc. « Meteor », machine qui convient plus particulièrement pour l'usage du sidecar.

Toujours soucieuse de satisfaire une clientèle exigeante, Royal Enfield, dans son programme 56, n'est pas contentée de perfectionner les modèles existants, mais les complèta, à la fin de 1955, par une nouvelle 350 cmc. « Clipper », extrapolation de la 250 cmc. du même nom, et constituant avec la 150 Ensign, la série standard de la marque.

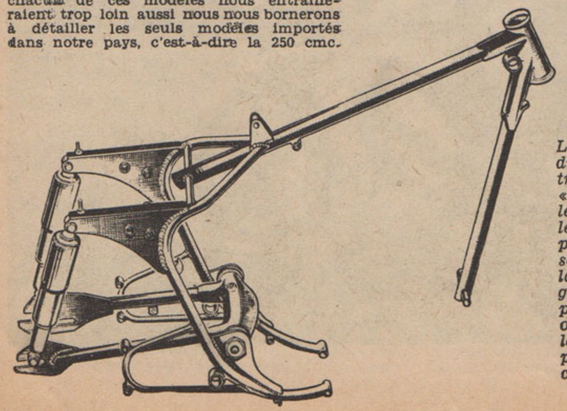
Ce sont donc sept modèles de tourisme qui sortent des usines de Redditch : la 150 « Ensign », la 250 et la 350 cmc. « Clipper », la 350 et la 500 cmc. « Bullet » pour les monos. Côté bicylindre, deux modèles : la 500 et la 700 cmc.

Il est évident que l'étude complète de chacun de ces modèles nous entraînerait trop loin aussi nous nous bornerons à détailler les seuls modèles importés dans notre pays, c'est-à-dire la 250 cmc. « Clipper », la 350 et la 500 cmc. « Bullet », la 700 « Meteor » et, pour les amateurs, la 500 cmc. de cross.

Avant de continuer notre exposé, indiquons qu'une notable modification du cadre a été apportée aux « Bullet » et aux twin 1956. Mais on constate avec surprise que la 500 cmc. twin n'a pas bénéficié de cette retouche et qu'elle reste donc identique à ce qu'elle était l'an passé.

LA 250 CMC.

La 250 cmc. « Clipper » est la plus faible cylindrée de la marque livrable en France. Si sur cette machine on retrouve l'ancienne partie cycle, par contre on lui ajouté, comme à ses sœurs ainées, le nouveau carénage de fourche qui englobe le phare. L'ensemble de la fourche, du phare et de la roue avant confère d'ailleurs à tous les modèles Royal-Enfield un aspect homogène du meilleur aloi qui contribue à rendre leur ligne très séduisante ; et cette particularité donne une allure robuste aux machines, robustesse qui n'est pas un mythe (« conçues comme un canon », telle est la devise de la marque).



Le nouveau cadre que l'on trouve sur la « Meteor » et les deux « Bullet » ne possède plus de tube de selle, ce qui laisse une plus grande place pour le coffre à outils. A droite, les courbes de puissance et de couple sur la « Meteor ».

Pour en revenir plus précisément à la 250 cmc., nous avons affaire à un 250 cmc. culbuté longue-course (64 x 77, rapport course-alésage : 1,203) ; caractéristique qui est restée traditionnelle à la marque, car elle se retrouve sur tous les modèles.

Ce 250 cmc., avec un taux de compression de 7,0 à 1, développe la puissance très moyenne de 11 CV et le classe parmi le moteurs utilitaires plus aptes à un dur service quotidien.

Séparément, nous trouvons la boite de vitesses qui donne les rapports suivants :

6,3 : première vitesse
8,5 : deuxième vitesse
13,1 : troisième vitesse
18,5 : quatrième vitesse.

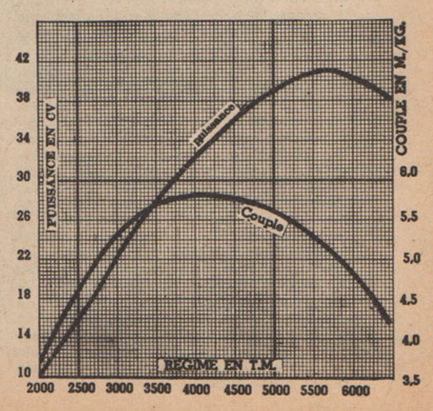
Alimentation par un carburateur Amal monobloc muni d'un filtre à air d'une généreuse capacité. Magnéto et équipement électrique Lucas.

× × ×

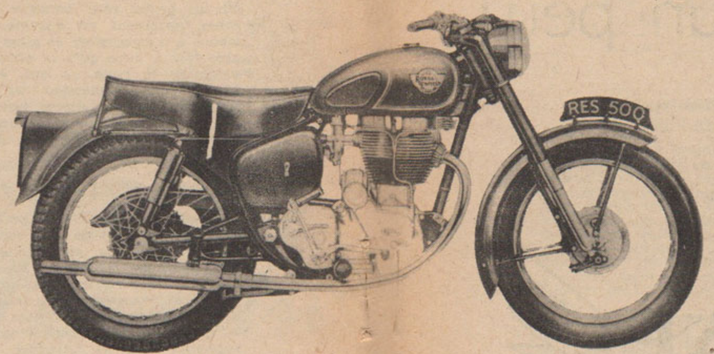
LES « BULLET »

Avec la 350 cmc. et la 500 cmc. Bullet, nous abordons la série des modèles qui ont subi les modifications les plus profondes et que l'on trouve surtout dans la partie cycle.

Le cadre a été remanié, et s'il s'agit toujours d'un cadre ouvert, la triangulation arrière de celui-ci a été renforcée, tandis que la fixation supérieure des amortisseurs était modifiée. La boucle du cadre étant plus courte (voir fig.) la liaison des amortisseurs au cadre se fait donc par deux longues plaques soudées aux tubes.



LA 500 cc.



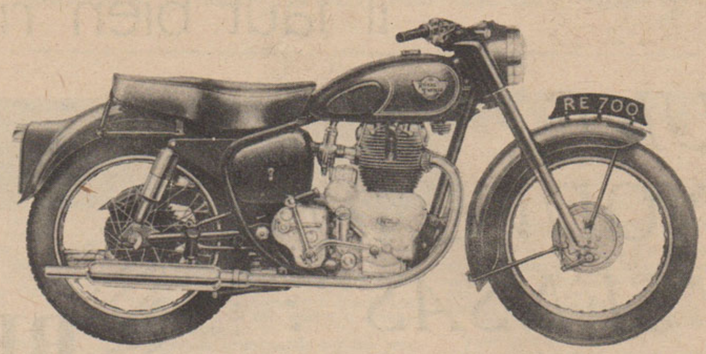
Cette métamorphose a donné le jour à un nouveau coffre à outils qui enferme maintenant la batterie et qui fait le pendant au réservoir d'huile situé sur le côté droit de la machine.

× × ×

Les moteurs 350 et 500 cmc. (respectivement 70 x 90 et 84 x 90) sont restés identiques à ceux que nous connaissons ; seules, les puissances ont augmenté grâce à un taux de compression plus élevé, et c'est ainsi que la 350 cmc. totalise maintenant 19 CV à 6.000 t-m ; la 500 cmc. 25 CV à 5.250 t-m, donc à un régime plus faible.

Précisons que pour la Bullet 500 cmc. des rapports de boite sont spécialement prévus pour l'usage en side.

LA 700 TWIN



plus général, le nouveau motif de réservoir en plastique.

LES MACHINES DE CROSS

Dans cette gamme, déjà fort complète, Royal Enfield n'a pas négligé le sport et produit en petite série des machines de trial, une machine de circuit, et enfin, celle qui nous intéresse plus particulièrement puisqu'elle est importée : une machine de cross, toutes dérivées des « Bullet » monos.

Les deux cylindrées 350 et 500 cmc. cross ont été retenues et les versions 56 ont bénéficié des améliorations de la série.

Un énorme filtre à air, plus vaste qu'auparavant, est placé sur le côté droit de la machine qui emprunte à la série le moteur, les freins, etc..., seul, le cadre et les fourches ont été renforcés pour ce dur service. Le moteur développe des puissances différentes selon le taux de compression choisi :

7,5 - 8,5 ou 10,5 à 1 pour la 350 cmc.
7,25 - 8 ou 9,5 à 1 pour la 500 cmc.

La boite spéciale « cross » possède évidemment des rapports appropriés à ce genre de sport.

500 cmc. : 6,06 - 7,9 - 10,9 et 16,8 à 1.
350 cmc. : 7,08 - 9,2 - 12,7 et 19,7 à 1.

× × ×

Ainsi, le motocycliste peut trouver avec Royal Enfield la machine qui convient le plus à ses aspirations, et ceux qui aiment tout spécialement le sidecar, trouveront en la 700 cmc. « Meteor » une machine sûre, dont la puissance et le couple l'émerveilleront.

Type	Cyl.	Alés.	Course	T. de C.	Puissance	Rapport-Boite
250 cmc. « Clipper »	248 cc.	64	77	7 à 1	11 CV à 5.500 t-m	6,3 - 8,5 - 13,1 - 18,5
350 cmc. « Bullet »	346 cc.	70	90	7,25 à 1	19 CV à 6.000 t-m	5,7 - 7,7 - 10,2 - 15,8 (solo)
500 cmc. « Bullet »	499 cc.	84	90	6,5 à 1	25 CV à 5.250 t-m	4,9 - 6,4 - 8,9 - 13,7 (side)
						5,7 - 7,5 - 10,3 - 15,9 (solo)
						4,3 - 5,6 - 7,8 - 12,1 (side)
700 cmc. « Meteor »	692 cc.	70	90	7,25 à 1	41 CV à 5.650 t-m	4,9 - 6,4 - 8,9 - 13,6

LA « METEOR »

Après la 1.000 Ariel, la 700 cc. «Meteor» est certainement la plus grosse cylindrée que l'on peut trouver en France et par sa puissance, elle constitue sans doute le modèle le plus séduisant de la marque : 41 CV à 5.650 t-m. Mais, plus remarquable, est son couple maximum assez exceptionnel de 5,82 m/kg. à 4.000 t-m qui doit permettre à cette machine d'oublier toutes les côtes, même accouplée à un sidecar.

Toujours dans le but de standardiser au maximum la production, l'alésage et la course conservent les mêmes cotes que la 350 cmc. « Bullet » (70 x 90) ainsi qu'un taux de compression identique (7,25 à 1).

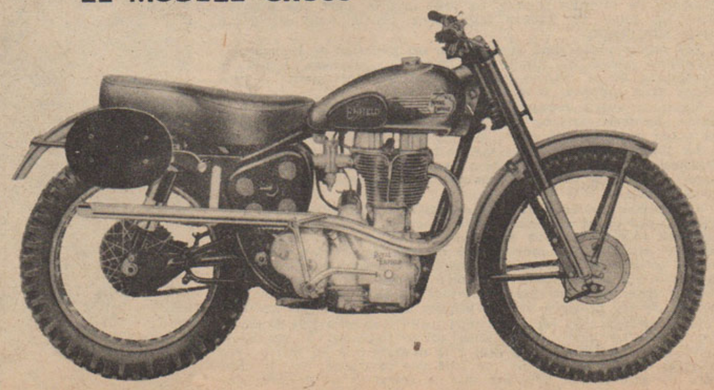
De même que pour la 500 cmc. «Bullet», des rapports spéciaux sont prévus pour le side.

Par ailleurs, on retrouve le même cadre avec les innovations précédemment citées.

Les freins, qui avaient fait l'objet d'un remaniement, sont comme sur les 350 et 500 cmc. monos, doubles à l'avant avec deux leviers conjugués par une seule poignée à la main droite ; frein classique à l'arrière.

On mentionnera dans un ordre d'idée

LE MODÈLE CROSS



il faut bien rire un peu !

UNE NOUVEAUTÉ "SENSAS" :

LA RHONE DELTA

Je suis un fidèle et attentif lecteur de votre rubrique « Ce qu'ils en pensent ». J'y ai lu avec plaisir les magnifiques performances réalisées par vos correspondants, sur des machines de faible puissance. La publication de ces résultats a pour heureuse conséquence de redresser les affirmations pessimistes des constructeurs concernant leur propre fabrication.

Je regrette cependant que vous accordiez un quasi monopole à certaines marques (Motobécane par exemple) et que vous refusiez l'hospitalité aux propriétaires d'autres machines qui vous on aussi donné leur opinion sur d'autres engins.

Aussi, est-ce avec peu d'espoir que je vous communique mon avis sur la 125 Rhône Delta.

Cette excellente machine peu connue a été montée à Beaucaire par une association de fervents du 2 roues.

Son moteur, un 2 temps à déflecteur, soigneusement étudié et mis au point à un régime maximum de 12.000 t/m, peut encore, sans cogner, entraîner les roues à 250 t/m.

Cette souplesse a rendu inutile l'emploi d'un boîte de vitesses ; un relais réducteur portant un pignon à cliquet permet de débrayer pour mettre en marche. Cette mise en route s'effectue en tirant sur une lanière préalablement enroulée autour du volant magnétique. Ce procédé élimine le kick toujours fragile et parfois inefficace.

La transmission primaire se fait par chaîne, la transmission secondaire par courroie et poulie solidaire de la roue AR.

Le cadre est à simple berceau, la fourche AV à parallélogramme ne talonne jamais. La roue arrière n'est pas suspendue, un pneu de 3,50x19 faiblement gonflé rend superflue cette suspension.

Les repose-pieds sont montés sur un pédalier de bicyclette ; lorsqu'on prend un virage très serré, en relevant le pied à l'intérieur de la courbe, on peut incliner fortement la machine sans labourer le sol.

Le frein avant consiste en 2 patins serrant le bord de la jante. Le frein arrière, très efficace par temps sec agit dans la gorge de la poulie AR.

Le réservoir ne contient que 4 litres, c'est suffisant, étant donnée la faible consommation, mais on verra plus loin qu'il serait préférable dans certains cas de disposer d'une capacité plus grande.

Les performances sont extraordinaires ; la selle simple ne permet pas de se coucher sur la machine, j'ai cependant, un jour de mistral, atteint la vitesse de 127 kmh, chronométrée en plat sur une distance de 200 mètres, départ lancé. Sur la route, aucune voiture ne me résiste. Les essayeurs de « Moto-Revue » qui n'arrivent à tirer que 150 ou 140 d'une machine de 500 cmc. ne sont, permettez-moi de le dire, que des mazettes. Je les invite à venir s'aligner avec ma Rhône-Delta.

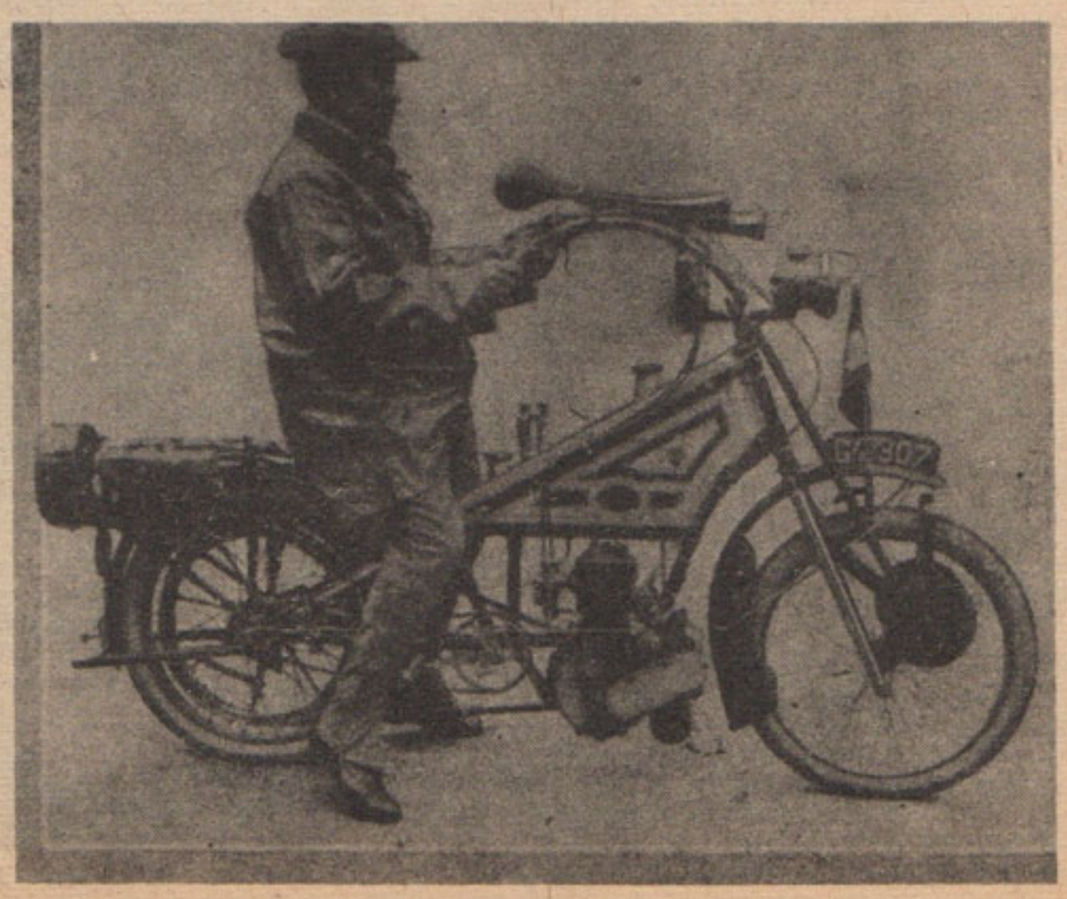
La consommation est quasiment nulle, il m'est arrivé de partir un dimanche matin pour aller offrir l'apéritif à des amis habitant à 50 km de chez moi ; je m'étais mis en route avec 3 litres d'essence et je ne me suis pas ravitaillé. Sur le chemin de retour, j'ai constaté que le réservoir de 4 litres débordait !

Cette moto n'est cependant pas parfaite, le pot d'échappement en queue de poisson est bruyant. De plus, la consommation est si peu importante, que, pour obtenir un graissage suffisant, on est obligé d'inverser la proportion du mélange. Or, chacun sait que l'huile se vend plus cher que l'essence, à la longue ça devient onéreux.

Je vous signale en passant que notre club motocycliste publie un petit bulletin local, je vous invite à nous faire parvenir pour insertion tous les envois de lecteurs ultra-satisfaits de leur machine et dont vous n'auriez pas jugé utile de publier la prose.

TARTARINAMOTO
à Beaucaire

La modestie naturelle des grands novateurs ayant empêché notre correspondant de nous communiquer sa photographie, un de nos reporters, discrètement embusqué aux alentours de son terrain d'essais, a réussi à prendre ce cliché saisissant du pilote et de sa machine.



SPORTIFS, sachez que...

LA COURSE DE COTE DE LAFFREY

La pluie qui tomba sur la région de Grenoble empêcha les concurrents à cette course de côte de réaliser des moyennes extraordinaires. Burggraf réussit cependant à prendre en 500 cmc. le meilleur sur Collot qui détient toujours le record de la côte depuis l'an dernier à 114.024 kmh de moyenne. C'est donc sur une victoire en 175 et 500 cmc. que Burggraf quitte le sport motocycliste, car il a l'intention de courir maintenant pour Gordini.

RESULTATS

175 *cmc., série nationale :* 1. Kymarissos (MV) 4'41", moy. 78,149 kmh ; 2. Tabanelli (Alcyon) 4'41" 4/5 ; 3. Lesage (MV Agusta) 4'47".

175 *cmc., série internationale :* 1. Burggraf (MV) 3'55", moy. 93,446 kmh ; 2. Touzalin (MV) 4'27" ; 3. Baronne (MV) 4'52.

250 *cmc., série internationale :* 1. Klaeger (NSU) 3'50" 1/5, moy. 95,395 kmh ; 2. Camathias (NSU), 4'4" 1/5 ; 3. Bula (Guzzi), 4'21" 4/5.

350 *cmc., intern. :* 1. Klaeger (Horex) 3'58" 3/5, moy. 92,037 ; 2. de Polo (AJS), 4'4" 2/5 ; 3. Touzalin (Norton) 4'10".

500 *cmc., intern. :* 1. Burggraf (Norton) 3'30" 2/5, moy. 104,373 ; 2. J. Collot (Norton) 3'33" 1/5 ; 3. Klaeger (Horex) 3'48".

Sidecars : 1. Aubert (Norton) 4'12" 3/5 ; moy. 86,93 6; 2. Fister (Norton) 4'16" ; 3. Duhem (Norton) 4'41" 2/5.

LE 16e CIRCUIT DU GRAND BOIS

Le 16e Circuit de régularité du Grand Bois, organisé par le MC Furan, a obtenu son succès habituel.

Il se disputait cette année sur un parcours exclusivement de routes de montagne en deux boucles de 96 km 5, soit 193 km.

Ce fut Francon, du MC St-Chamond, qui enleva la palme et la coupe Terrot.

Classement : 1. Francon (MC St Chamond) ; 2. Duport (MC St Chamond) ; 3. Boucharon (MC St Chamond) ; 4. Thollot (MC St Chamond) ; 5. Dalmut (MCF) ; 6. Moulin (MCF Donzy) ; 7. Ouzol (MC St-Chamond) ; 8. Saby (MC Donzy) ; 9. Lachaud (MC Rive de Giers) ; 10. Chassaing (MCF St Etienne) ; 11. Grange (M CF St Etienne) ; 12. Bailly (MC Panissières) ; 13. Taillardat ; 14. Defour ; 15. Plasson ; 16. Golliard, etc...

ACTIVITE DU MC PERNOIS

Le MC de Pernes les Fontaines a fait disputer son sixième Moto-Cross International sur la piste spectaculaire à visibilité intégrale de 1.500 m, tracée sur les buttes de la Colline du Puy, à 300 m de la ville, devant un nombreux public.

Voici le classement :

250 cmc. : 1. Geil ; 2. Mompo ; 3. Audemar ; 4. Romano ; 5. Bérard.

350 cmc : 1. Godey ; 2. Hazianis ; 3. Dugas ; 4. Darmain ; 5. Fauritte.

500 cmc. : 1. Archer ; 2. Hazianis ; 3. Godey ; 4. Cheney ; 5. Charrier.

Le MC Pernois a déployé de gros efforts pour la diffusion du moto-cross dans la région provençale et possède cette année 4 licenciés : Paul Godey et René Dugas en moto-cross. Jean Latour et Arbault en vitesse.

Prochaine épreuve : Circuit de Vitesse catégorie 175 cmc., le 19 août.

MOTO-REVUE EN BELGIQUE :

24 HEURES DE WARSAGE

Une course aussi dure que les 24 heures de Warsage demande, de la part du pilote et de la machine, un judicieux dosage des possibilités de vitesse et de résistance.

Depuis l'année dernière, il a été incorporé à l'épreuve un classement à l'indice de performance, nous renseignant sur les possibilités des machines de différentes cylindrées.

Ce classement s'établit dans l'ordre décroissant des points obtenus, et est attribué par tranche de 100 km parcourus.

Les 500 cmc. se verront octroyer 1.000 points par 100 km ; les 350 cc : 1.050 ; les 250 cc : 1.105 et les petites cylindrées de 120 à 175 cc : 1.166 pts, mettant ainsi en évidence les performances de ces machines.

La pluie qui, décidément cette année, est présente à bien des grandes épreuves motocyclistes, fut naturellement de la partie.

★

Le départ eut lieu à 17 h. 20, et dès le premier tour, Jules Niès, sur sa 500 cc Matchless prend nettement la tête, devant Vervroegen et Otto Haas, le brillant vainqueur des Crêtes, toujours sur sa 250 NSU, laquelle, dès la première heure, fit montre d'une mauvaise carburation.

Pendant trois heures, le classement ne varia guère, sauf pour Albert (Adler 250) qui passe en tête des 250 cc à la place de Dubois (FN 250), et en 175 c'est Linon (MV) qui prend le commandement.

A la tombée de la nuit, et pour augmenter encore les difficultés, la pluie redoubla de violence, obligeant les concurrents à rouler sans lunettes, ce qui nous donne un aperçu du caractère de l'épreuve.

Dans la catégorie 250 cc, les Adler fournissaient une très belle course d'équipe, prenant tour à tour la tête. Malheureusement, les vainqueurs de l'an dernier, Albert-Rousselle, durent subir un arrêt prolongé au stand, qui leur fit perdre un tour.

A signaler que Butch (FN), abandonné vers 3 heures du matin par son équipier malade, continua seul la lutte et réussit à se classer fort honorablement.

En 175, le classement est malaisé à déterminer, le commandement changeant constamment. Les allemands Meier et Lautrich semblent malgré tout les plus forts, à noter la très belle remontée de Graindorge, victime d'une crevaison la veille. Un mot à l'éloge du petit Itom de 48 cc, lequel fit preuve d'une admirable régularité.

Un jour pluvieux se leva sur les 15 rescapés qui ne s'en souciaient plus guère. La Horex de Vervroegen eut alors des difficultés d'allumage qui firent que Jules Niès augmenta encore son avance et put s'offrir le luxe de remporter une course de 24 heures menée de la première à la dernière minute.

Durant la dernière partie de la course, l'Adler de Norbert-Coubeau passe en tête, et prend 4 tours aux suivants, Albert-Rouselle et les allemands Meier-Lautrich sur DKW 175 ; ajoutons à l'actif de ces derniers, qu'à part la bataille du début de course avec Graindorge jusqu'à sa crevaison, ils furent constamment en lutte avec les machines de la cylindrée supérieure, laissant 9 tours derrière eux, la MV de Willequet, et à 13 tours le malchanceux Graindorge, qui, malgré son courage, n'arriva pas à combler complètement son retard.

Vers la fin de la course on peut assister à une chaude lutte entre la 350 Horex de Vervroegen, et la 250 Adler de Norbert-Coubeaud, lesquels firent preuve, comme à l'accoutumée, d'excellentes qualités de résistance, et remportent la victoire à l'indice de performance et dans leur catégorie. Toutefois, Vervroegen parvint à prendre 3 tours à Norbert Coubeau et aussi la deuxième place du classement général.

Belle lutte également pour la quatrième place entre la seconde Adler : celle de Norbert-Rousselle et la FN de Dubois. Celle-ci se termina à l'avantage du premier, lequel réussit même à prendre plusieurs tours à son adversaire.

A l'arrivée comme au départ, une pluie diluvienne accueillit les 14 rescapés, dont voici le classement.

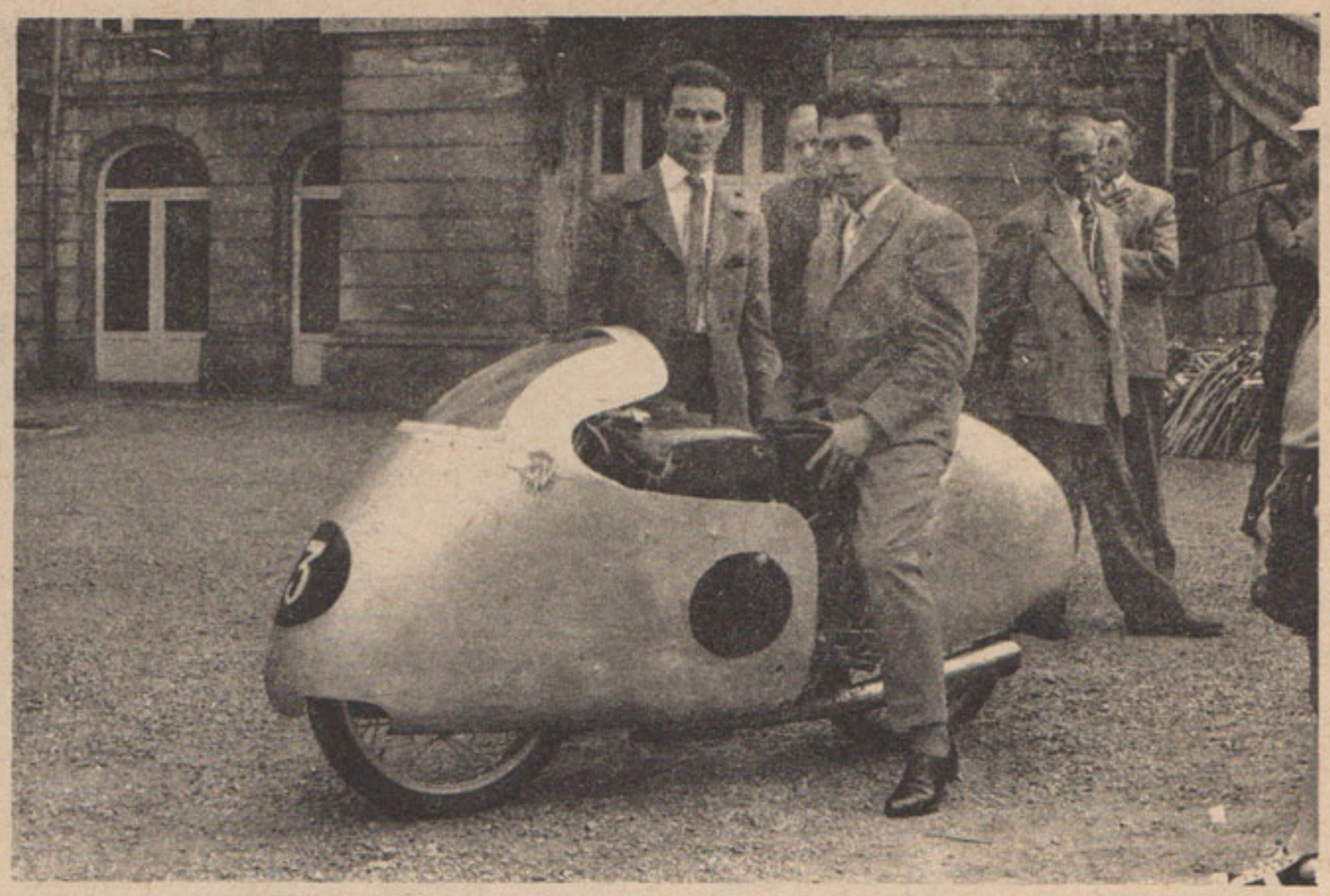
1. Niès-Favier (Matchless), 259 tours, 2.153 km ; 2. Vervroegen-Bogaerdt (Horex 350) 247 tours, 2.053 km ; 3. Norbert-Coubeau (Adler 250) 244 tours, 2.028 km ; 4. Albert-Rousselle (Adler 250) 236 tours, 1.262 km ; 5. Dubois-Carpiaux (FN 250) 233 tours, 1.237 km ; 6. Meier-Lautrich (DKW 175) 221 tours, 1.837 km ; 7. Butch (seul) (FN 250), 218 tours, 1.812 km ; 8. Williquet-Linon (MV 175) 212 tours, 1.762 km ; 9. Graindorge-Dessart (FN 175) 206 tours, 1.712 km ; 10. Coemans-Deprins, (Royal Nord Maïco 250) 205 tours, 1.704 km ; 11. Niessen-Bonivert (Ardie 175) 193 tours, 1.604 km ; 12. Piedferme-Pire (Vespa 150) 189 tours, 1.571 km ; 13. Williquet-Jeunehomme (Itom 48 cc) 152 tours, 1.263 km ; 14. Defour-Dispa (Puch 125) 142 t., 1.180 km.

Classement à l'indice de performance

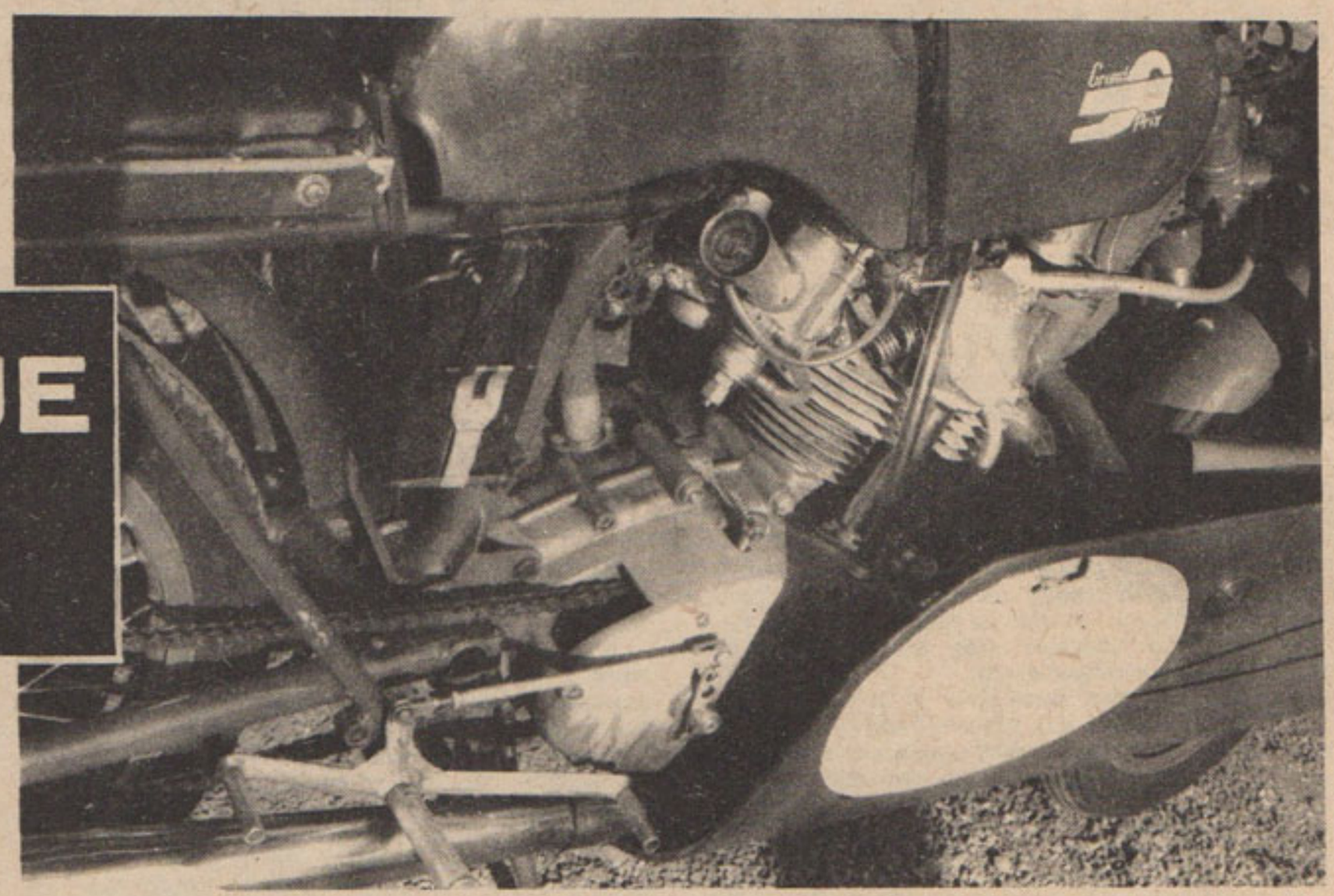
1. Norbert-Coubeau (Adler) 22.308 pts ; 2. Albert-Rousselle (Adler) 21.582 pt ; 3. Vervroegen-Bogaerdt (Horex) 21.560 pts ; 4. Niès-Favier (Matchless) 21.530 pts ; 5. Meier-Lautrich (DKW), 21.417 pts ; 6. Dubois-Carpiaux (FN) 21.305 pts.

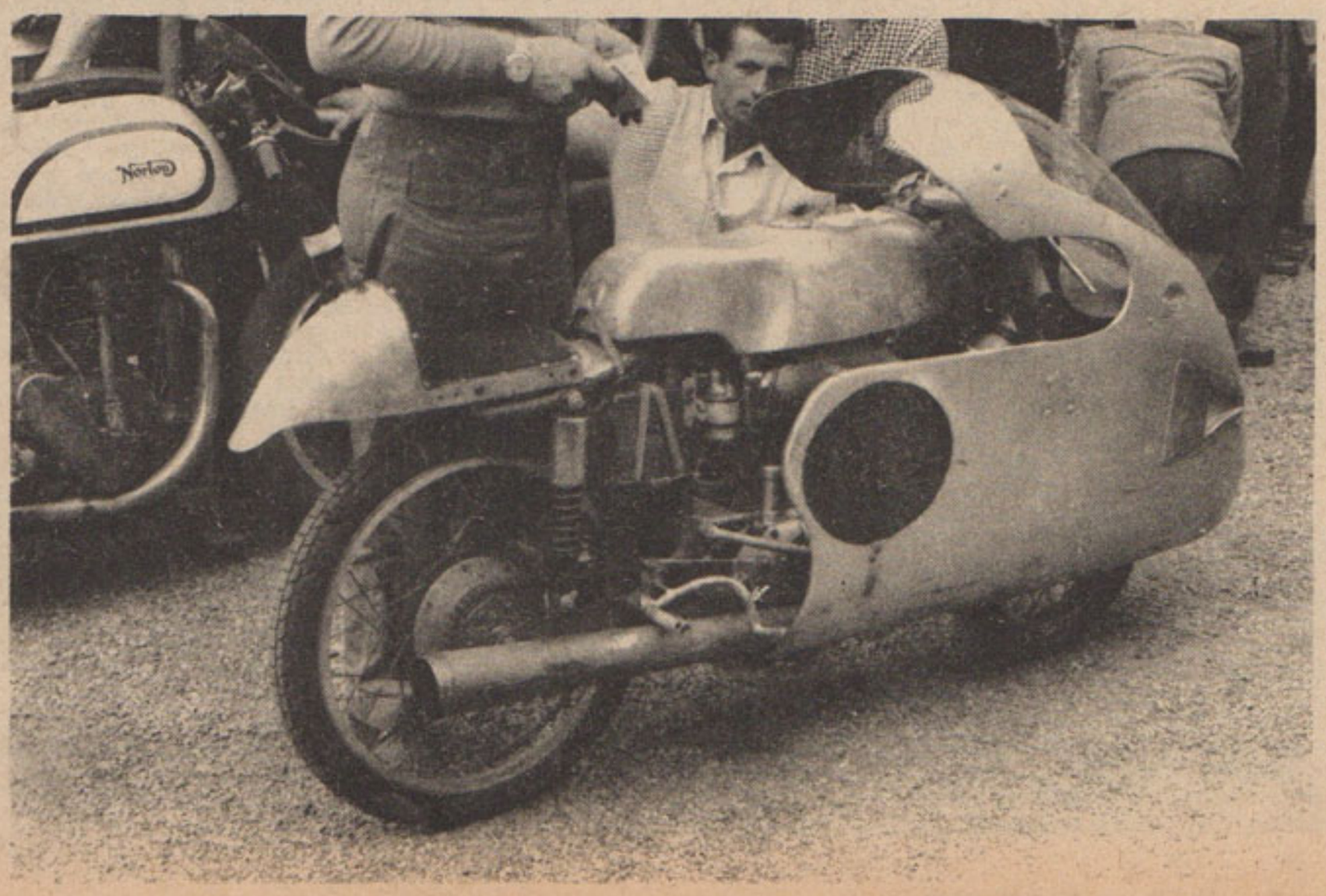
La Coupe du Bourgmestre de Warsage pour le tour le plus rapide, a été attribuée à Pierre Vervroegen et Raymond Bogaerdt, qui ont couvert un tour en 4'40", soit à la moyenne de 106 kmh 962, et la Coupe Intermarques fut remise à l'équipage Adler avec Norbert-Coubeau et Albert-Rousselle.

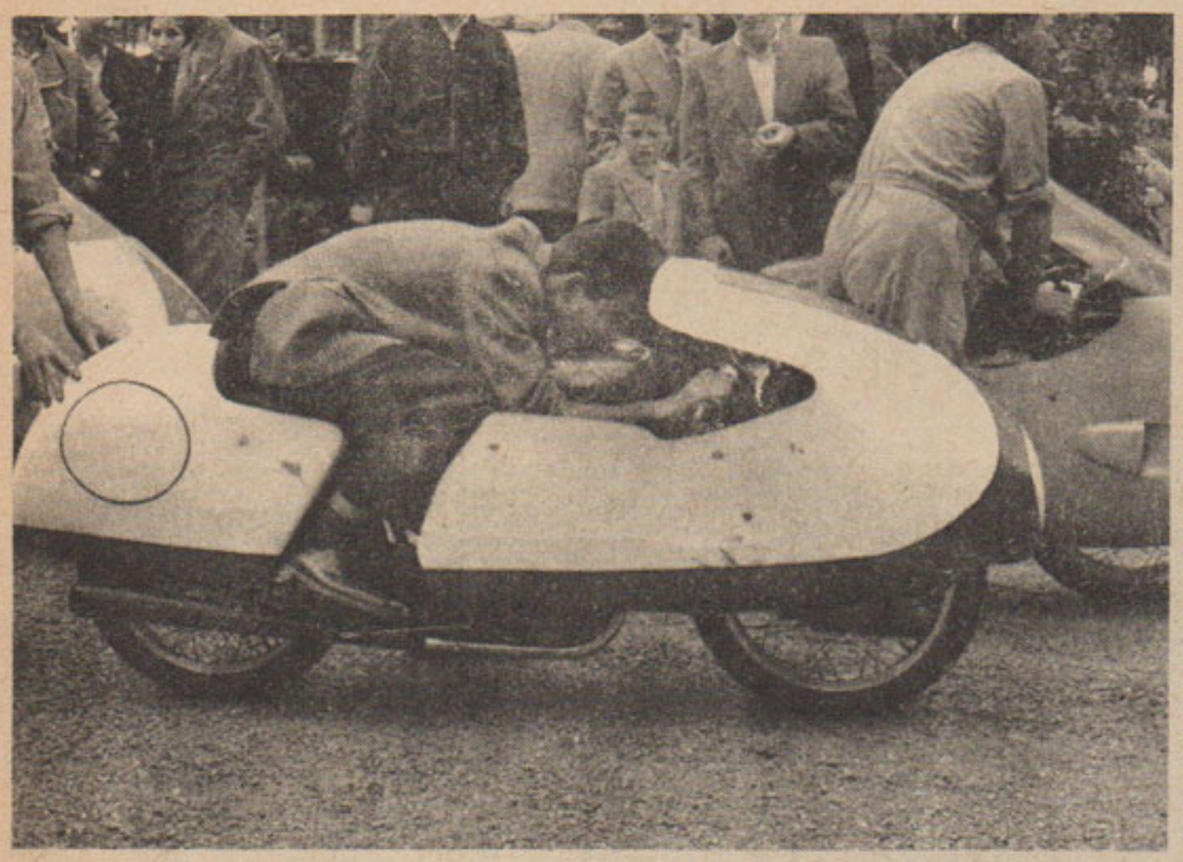
TECHNIQUE G. P

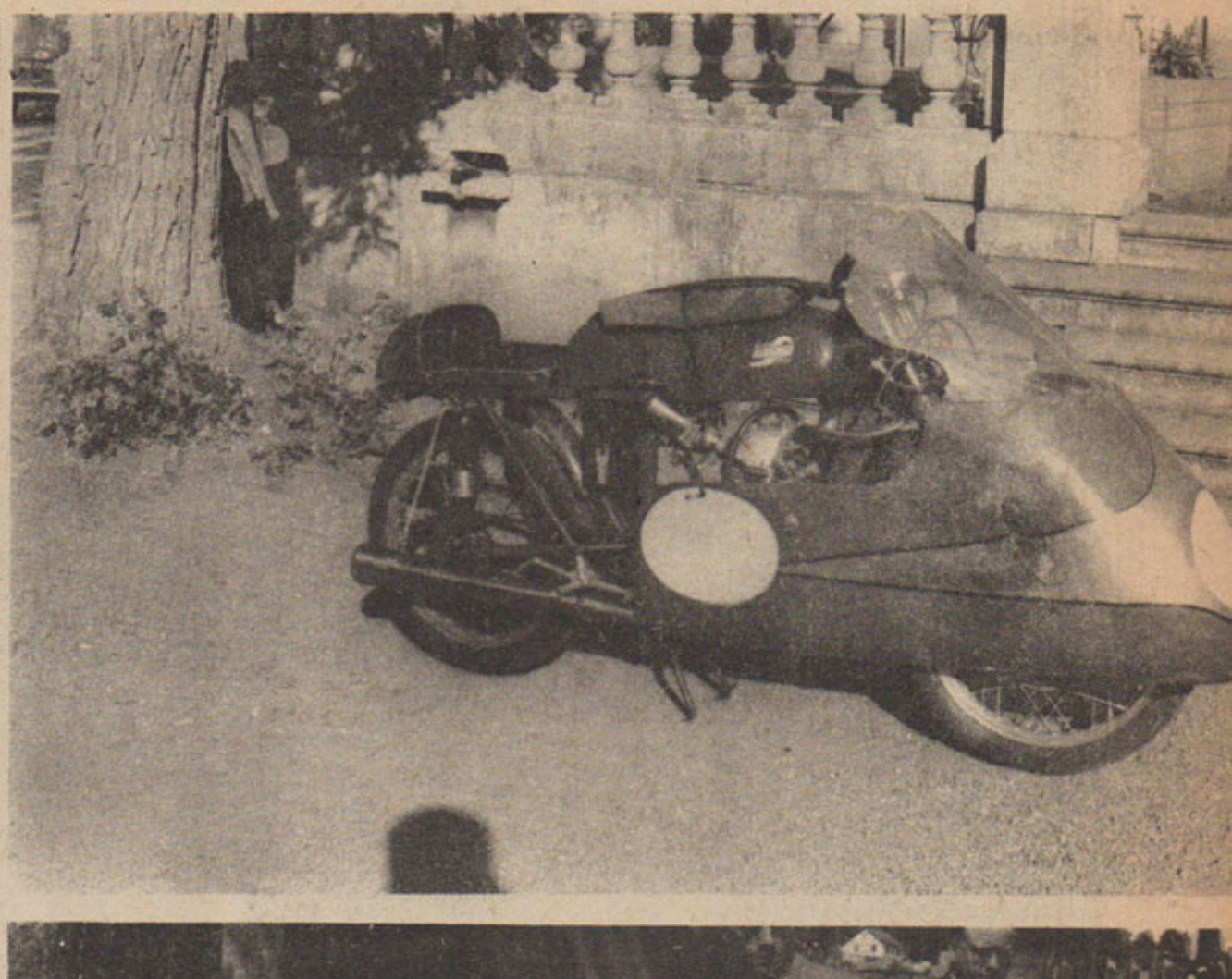


En selle sur la 125 MV, nous voyons ici l'espoir Libanori. A ses côtés, se tient le probable champion de la cylindrée : Ubbiali. La photo du centre montre la 125 cmc. Ducati du pilote sarrois Scheidhauer : elle développe 11 CV à 11.000 t-m et est identique (sauf le carburateur) à celle qui a triomphé au Tour d'Italie. La 125 cc Mondial que l'on voit au-dessous, a prouvé qu'elle était très rapide, mais qu'elle manquait de mise au point. Elle est munie d'un double allumage et développe 17 à 18 CV à 11.500 t.-m. Elle dispose d'une boîte à 5 vitesses.



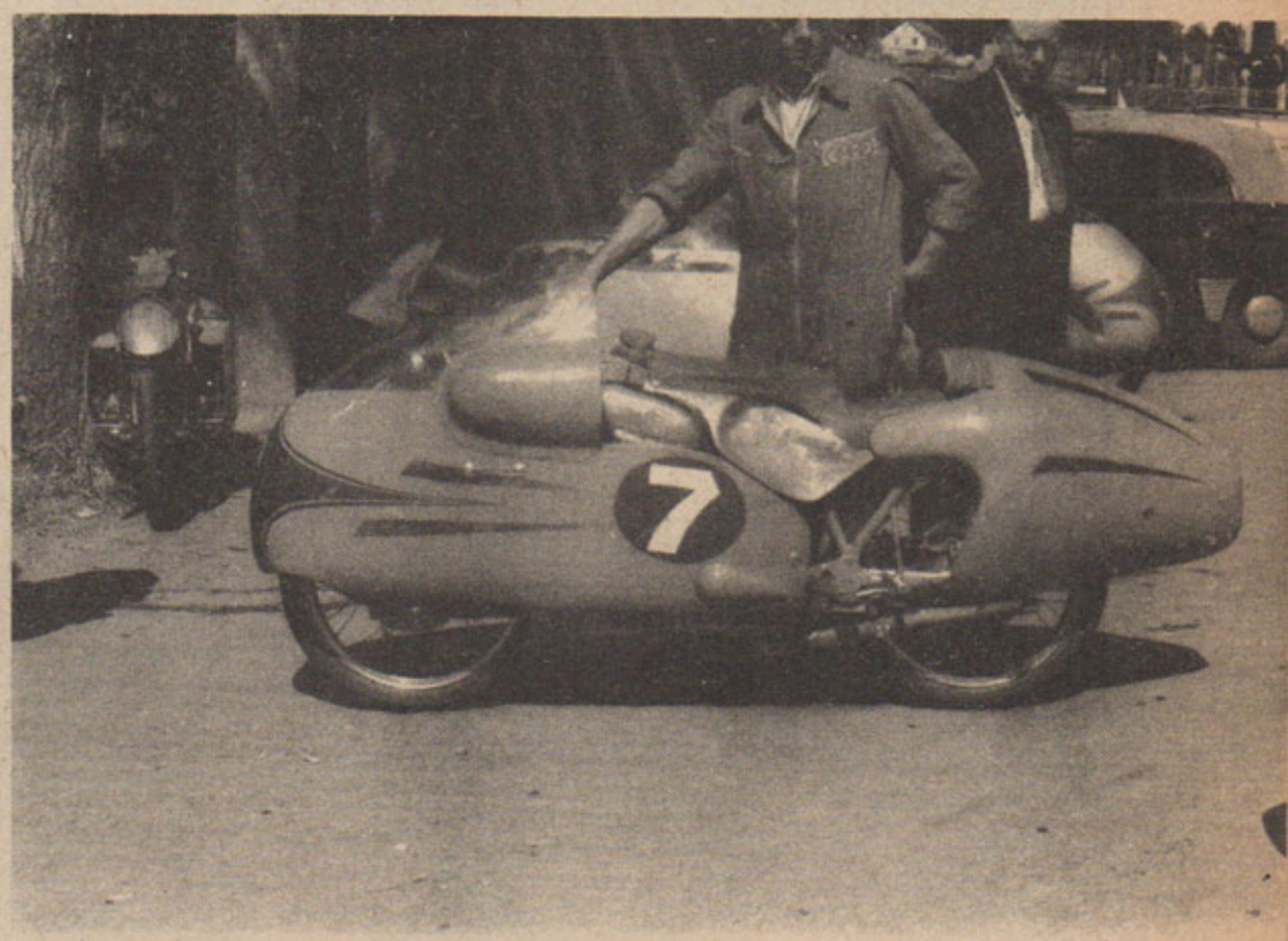


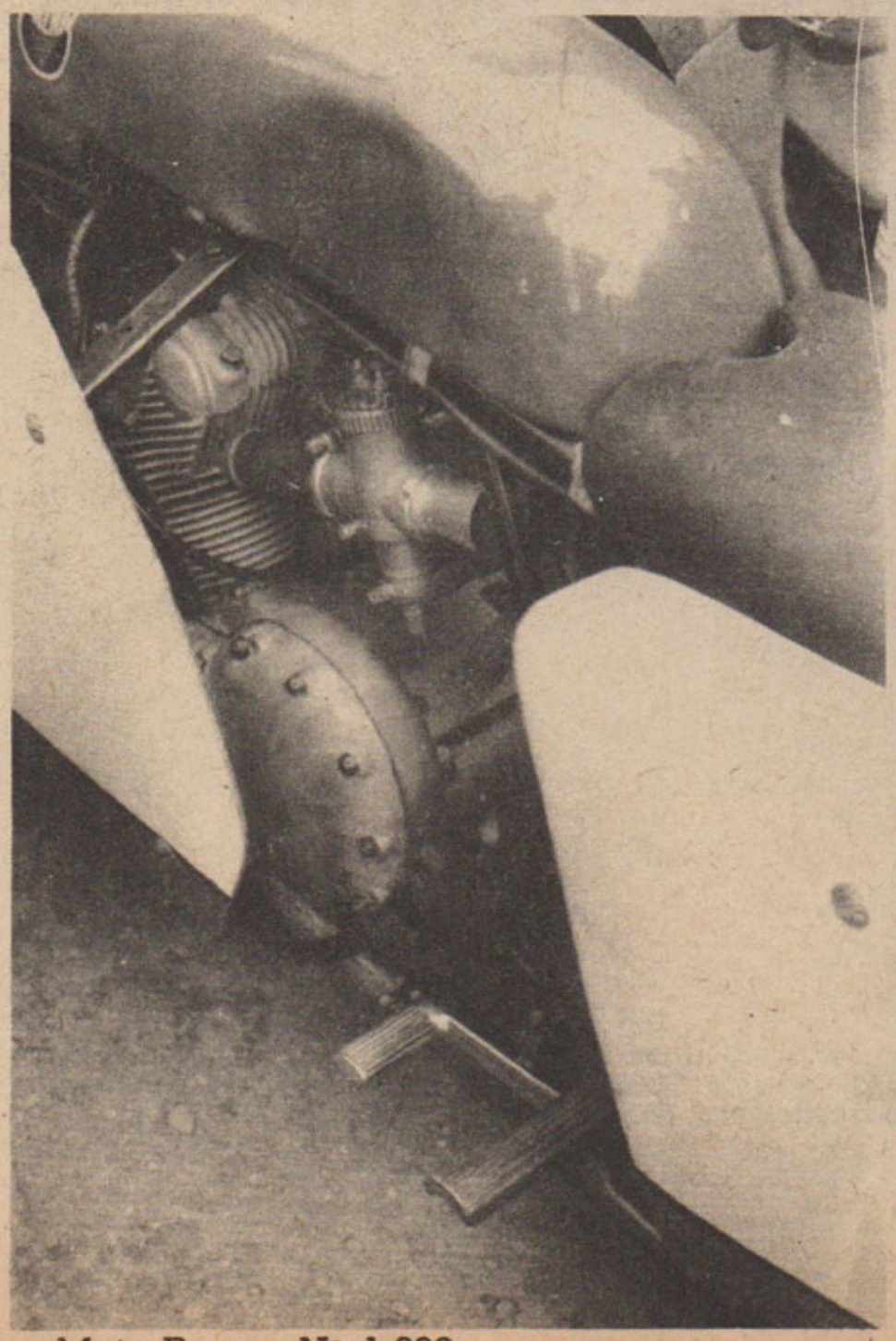


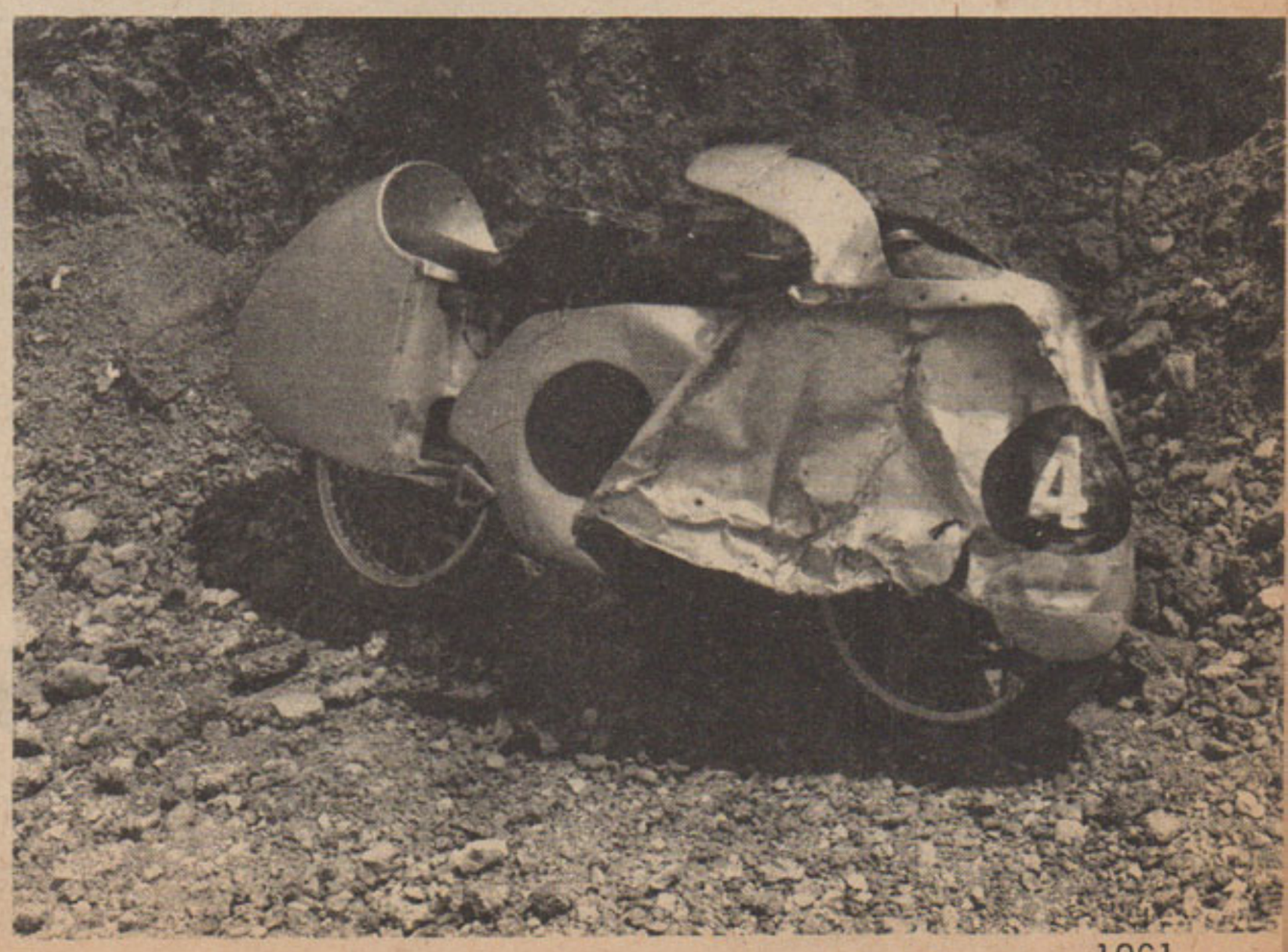


Pierre Monneret « essaye » sa 125 cmc. Gilera. Le carénage, étudié pour Ferri, est un peu étroit pour lui. Autre vue de la Ducati (ci-contre) : sa vitesse maximum est de 170 kmh.

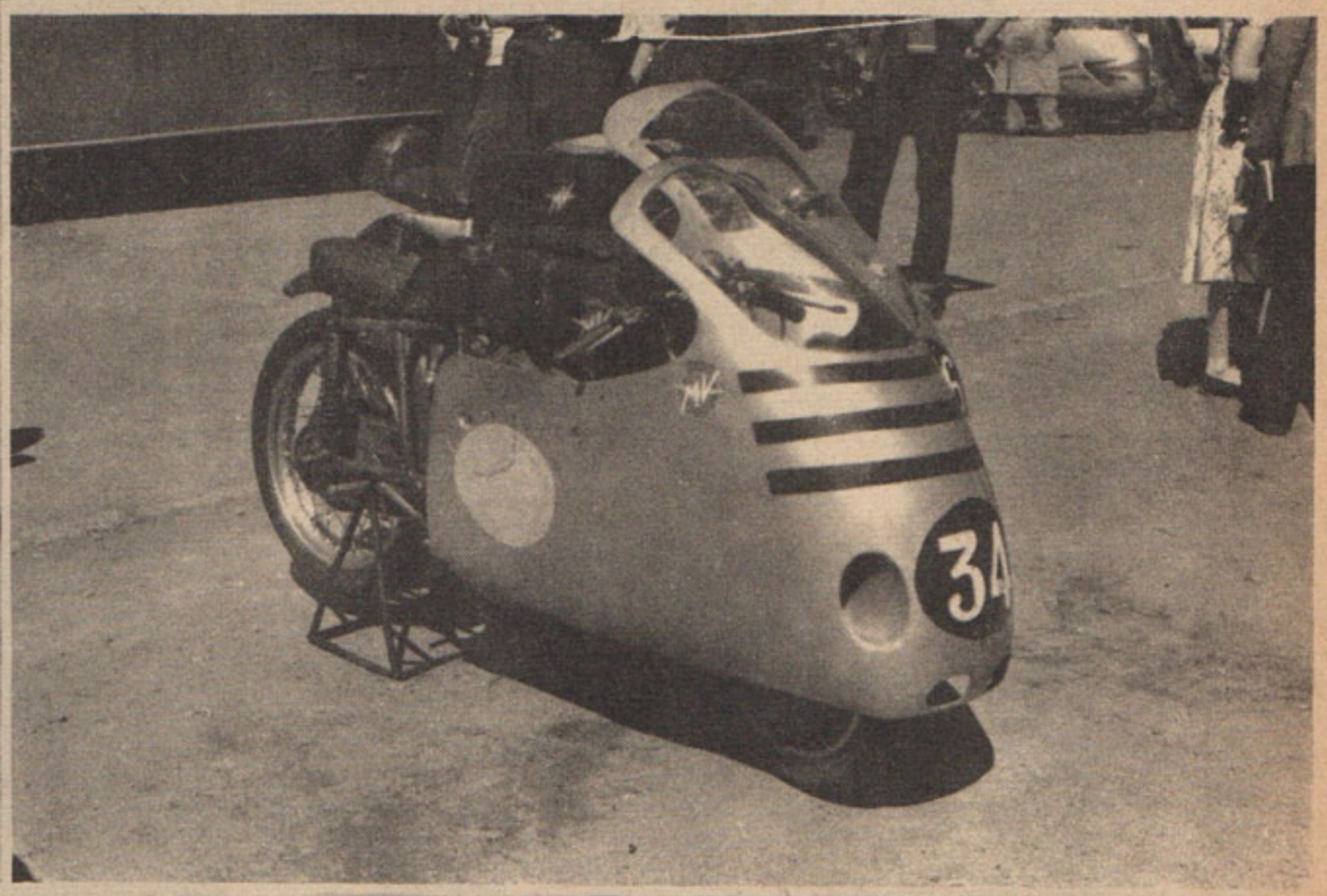
Ci-dessous : le carénage ne laissait que peu voir le petit twin double arbre de la 125 Gilera. La puissance de 20 CV est obtenue peu avant 12.000 t.-m., et le couple maximum, de 1,36 m/kg, est situé à 9.000 t.-m. La boîte de vitesses est à 6 rapports. Les 180 kmh., départ arrêté, sont obtenus, paraît-il, après 35" environ. Les 100 kmh. en 8". - A droite : la 125 DKW, la plus rapide deux temps actuelle, et en bas, la 125 MV de Colombo, après la chute, sans trop de gravité, que fit celui-ci aux entraînements.



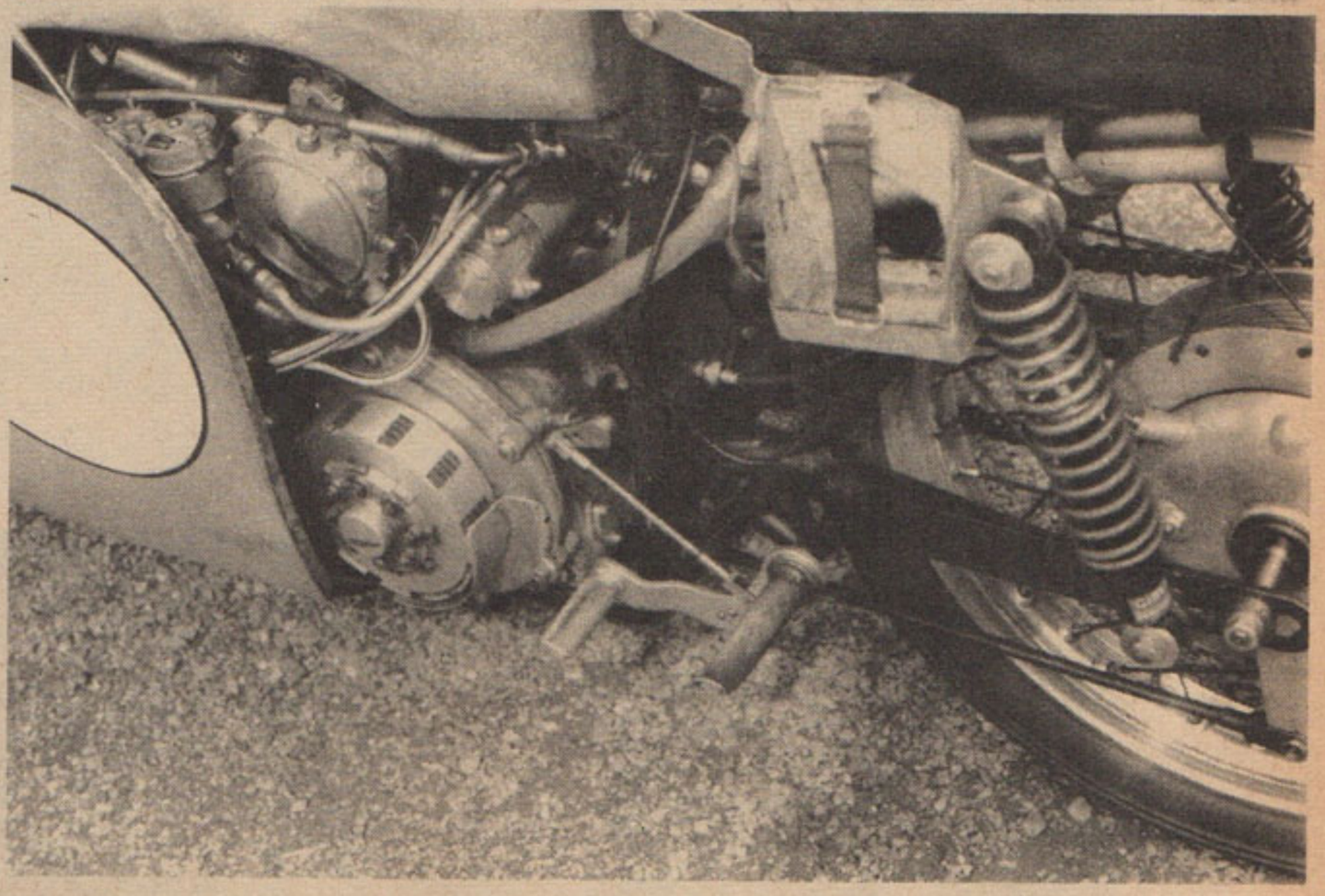


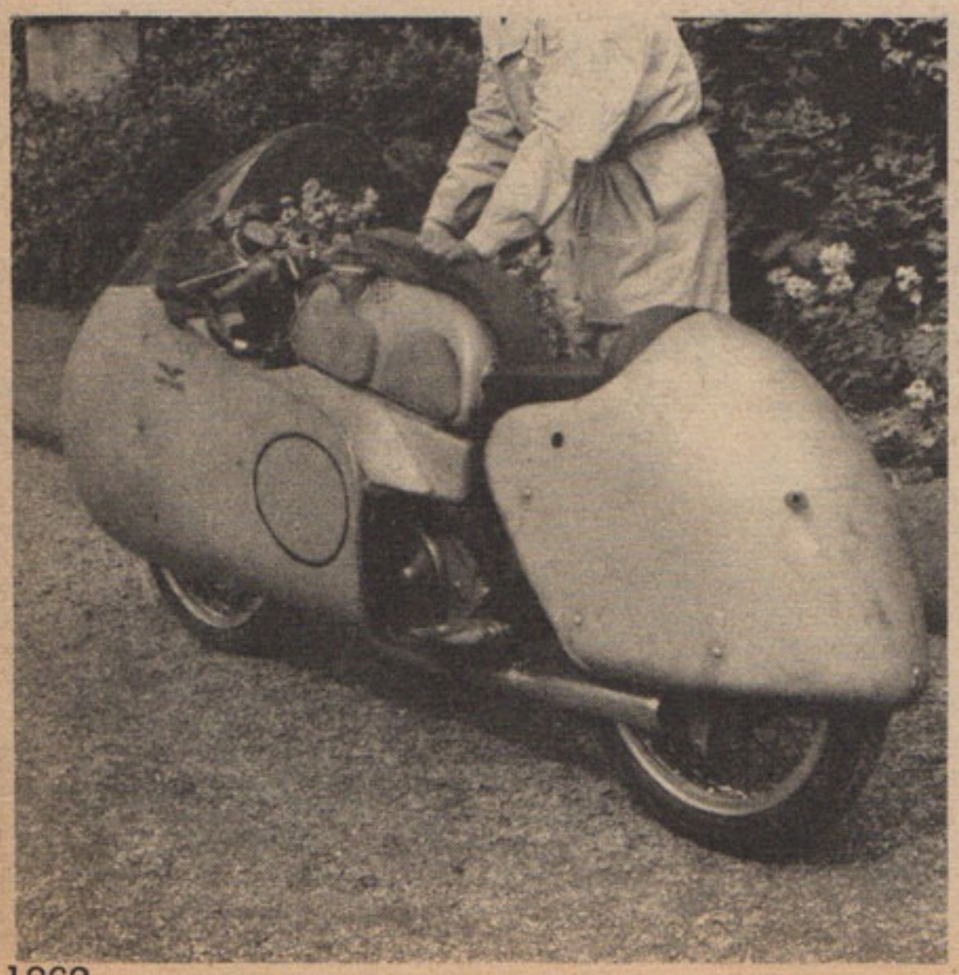


En 250 cmc., MV n'aligna pas sa vertical twin, dont la mise au point n'est pas encore achevée, mais un monocylindre de 250 cette fois, et non plus de 203 ou de 216 cc. comme précédemment. Extérieurement, la machine est très près de la 125 cmc.

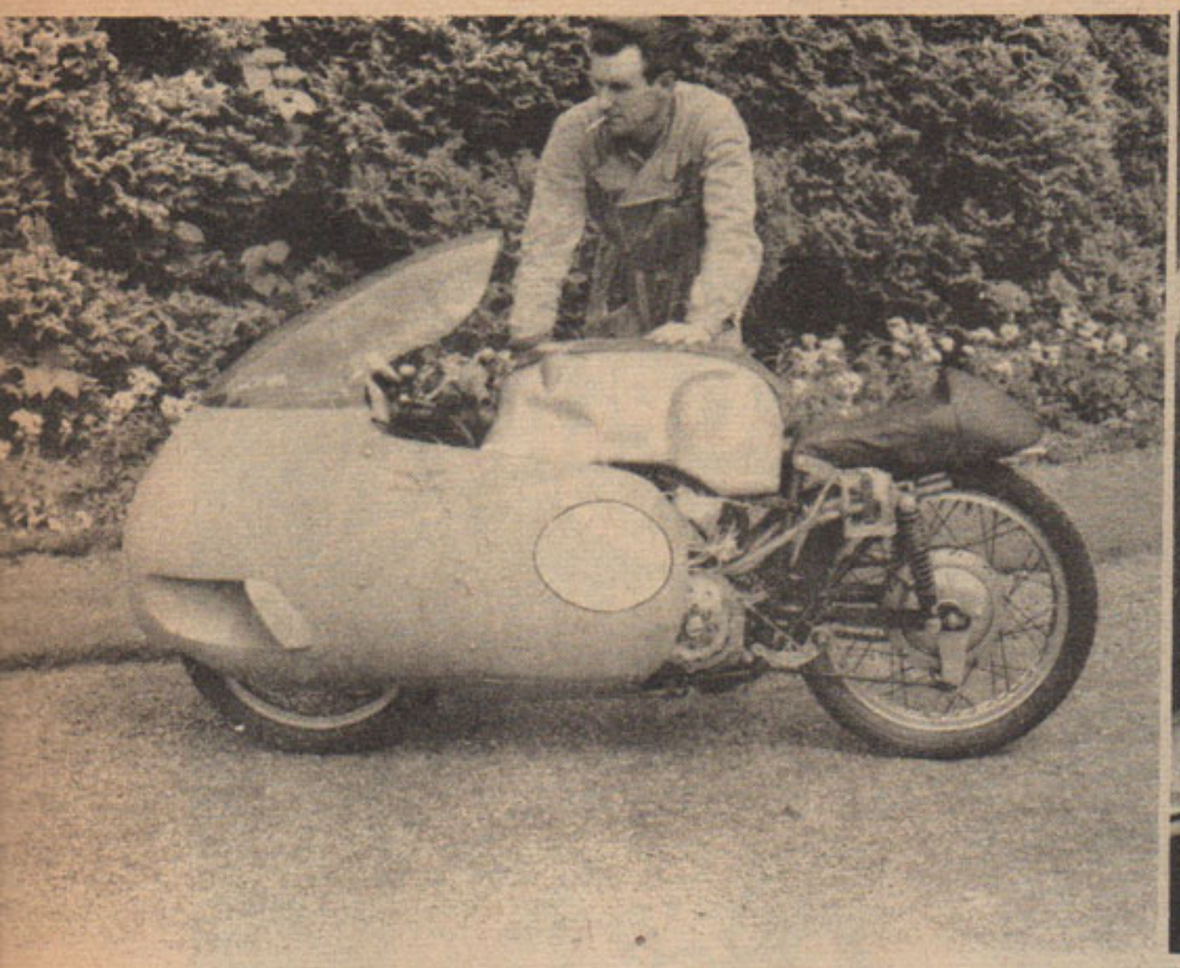


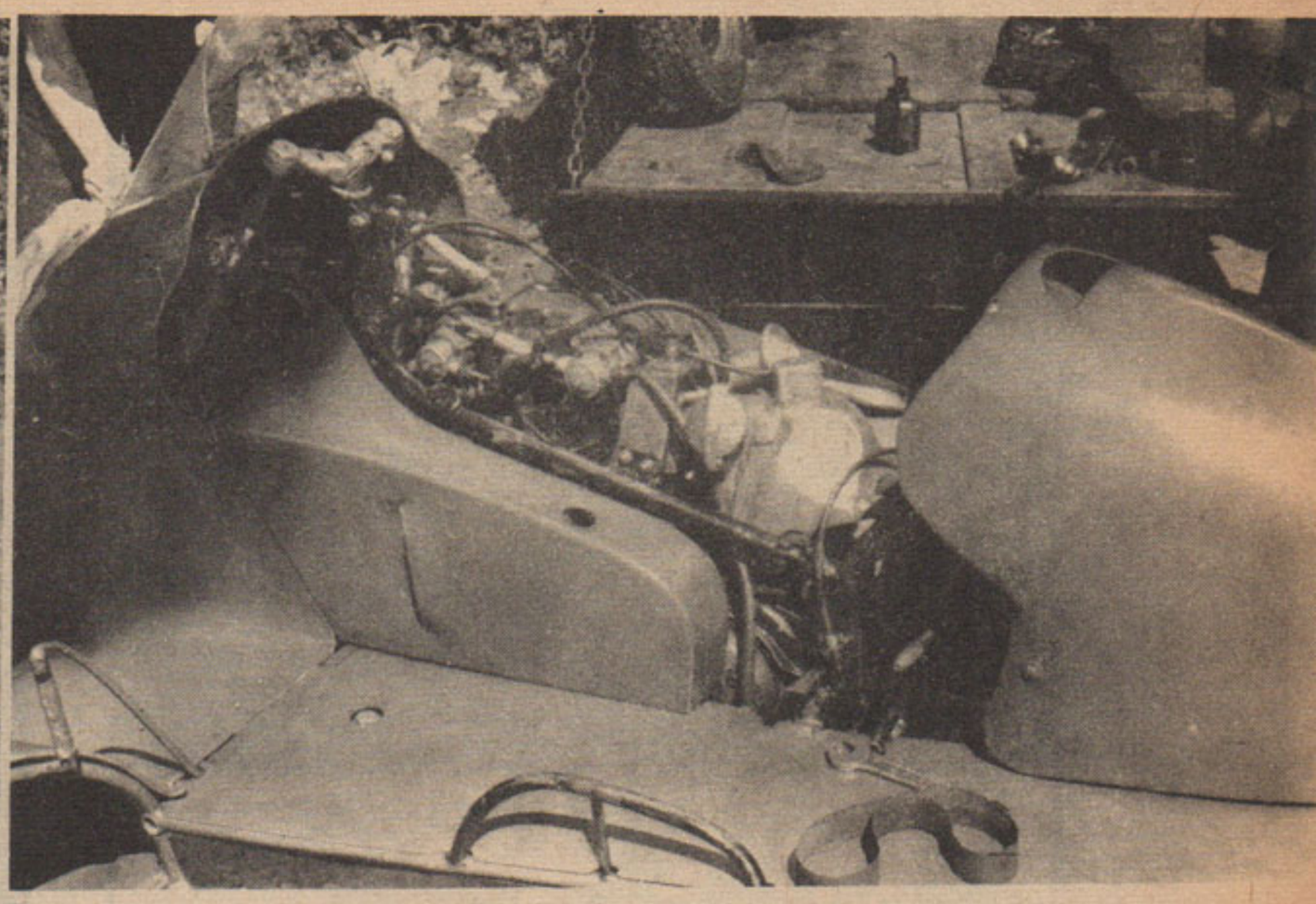
MV, qui courant en 4 catégories, s'était déplacée dans un important camion, présentait des carénages inédits sur ses 4 cylindres, avec un petit bourrelet de raidissement à l'avant.
Ci-dessous : la dernière version de la 350 monocylindre Guzzi possède un léger carénage arrière.

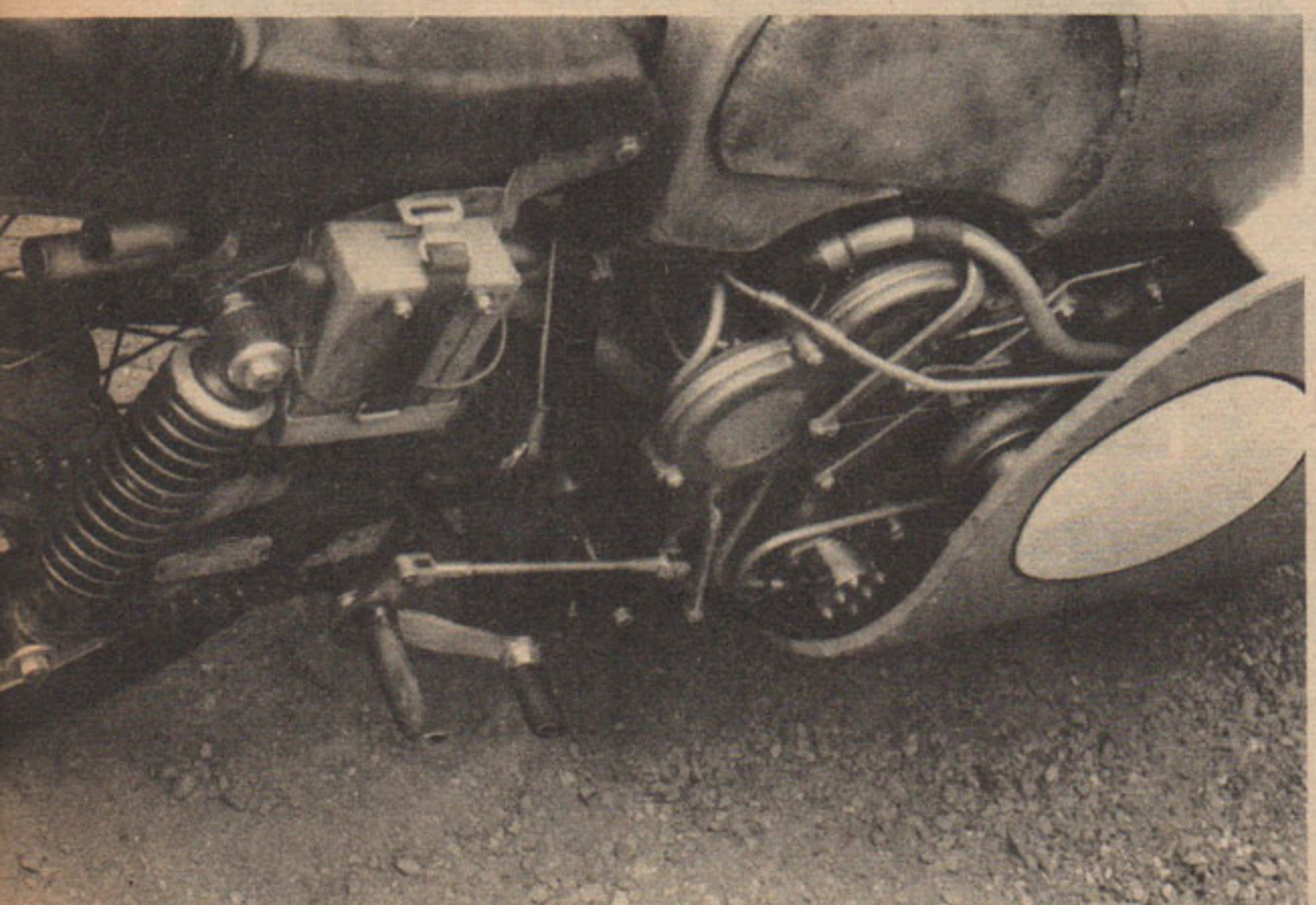




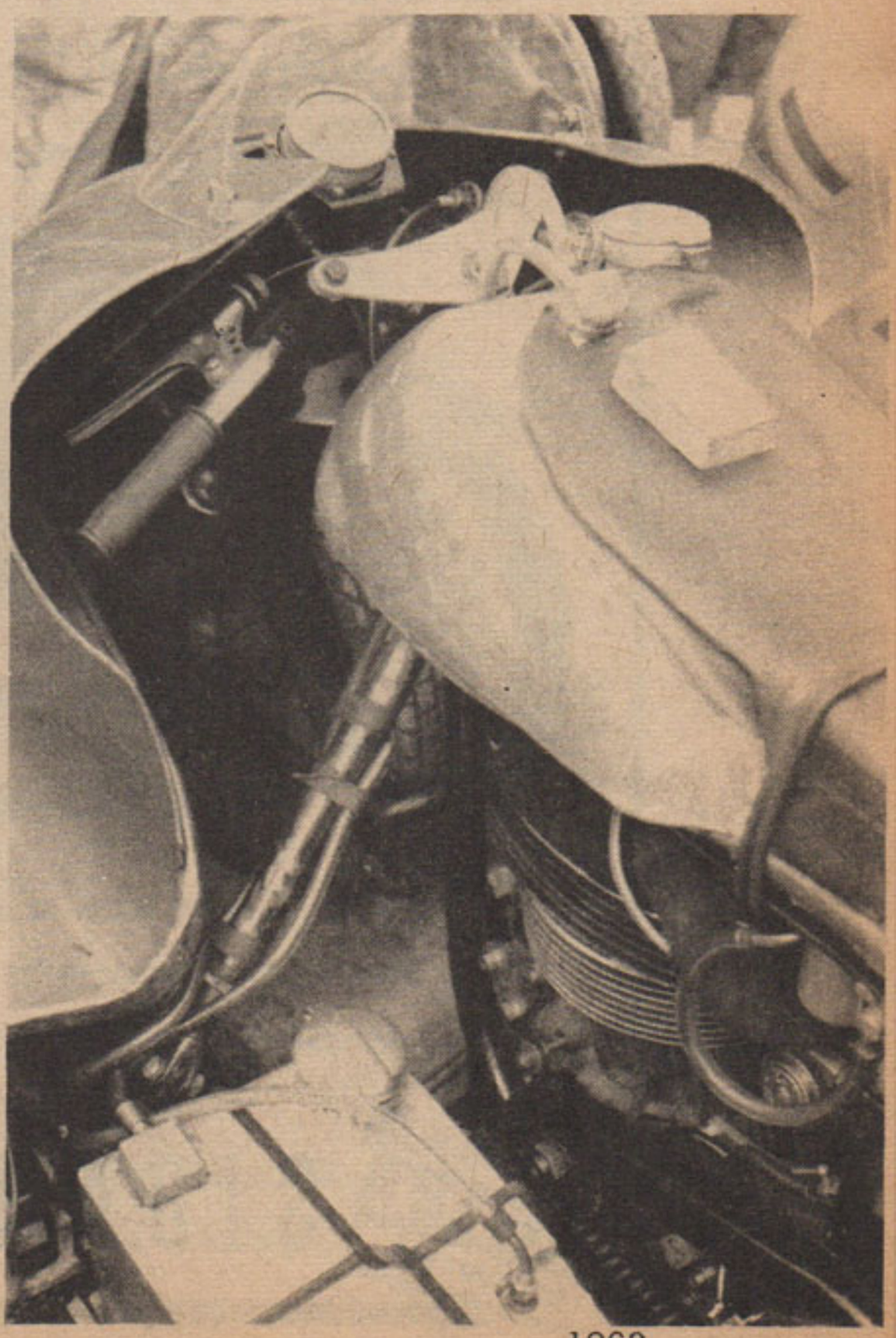
Les 500 cmc. Guzzi 8 cylindres, dont la mise au point semble loin d'être achevée, illustrent parfaitement l'expression « d'usine à gaz ».

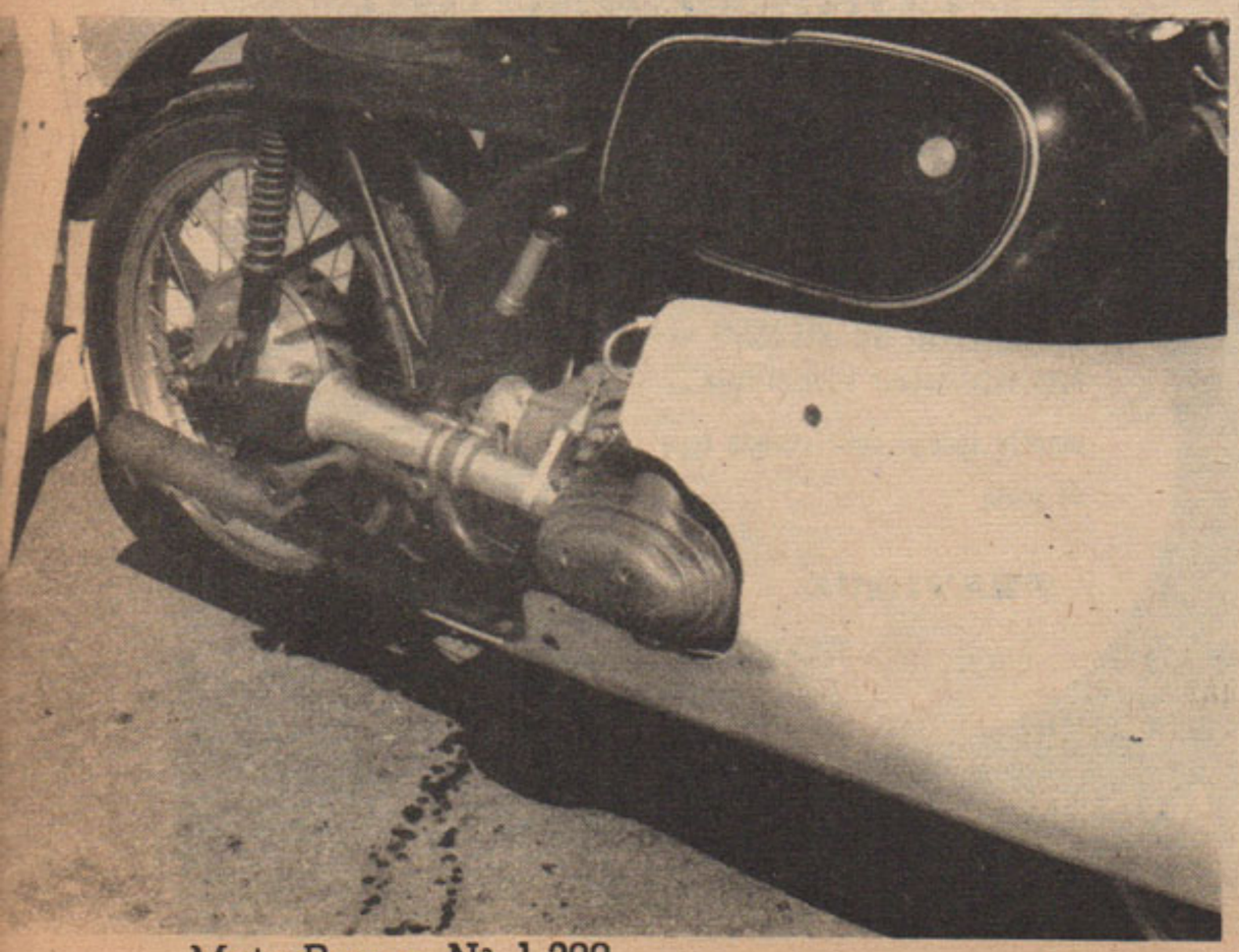






A gauche : la 8 cylindres Guzzi vue de profil et son moteur, en-dessous, vu du côté carter de distribution. Remarquer le palonnier de synchronisation des carburateurs. - Ci-dessus : la partie motrice de l'ensemble sidecar de Cyril Smith.





A gauche : le moteur à injection de la 500 BMW de Zeller qui possédait en outre une nouvelle suspension arrière. A droite : sur le sidecar de Pipe Harris, nous avons remarqué cette fourche Earles.

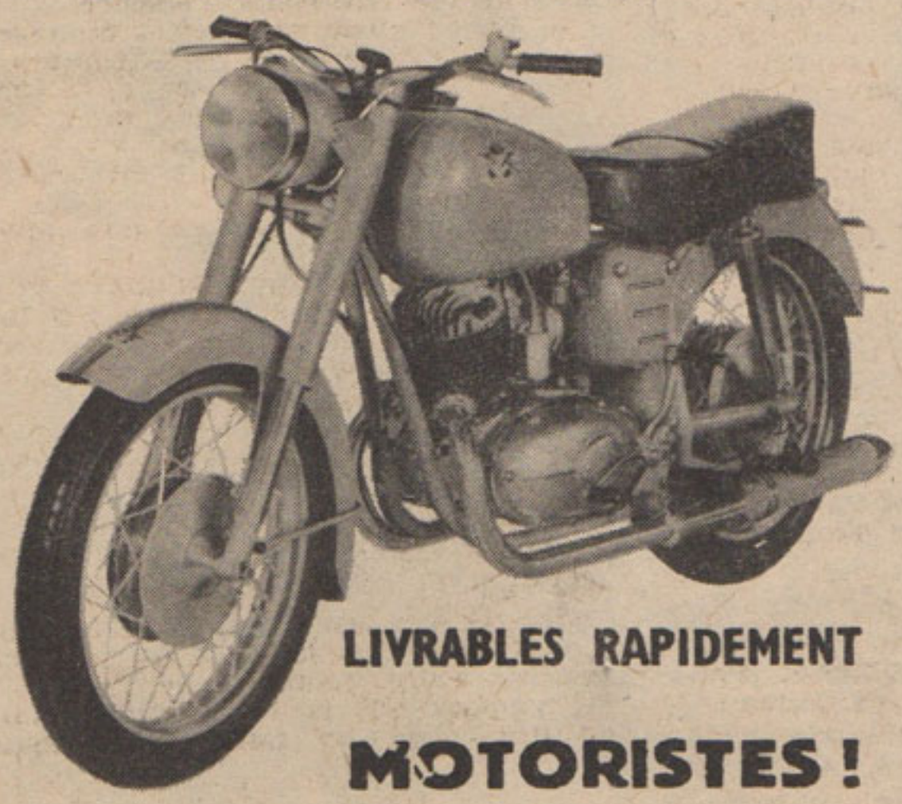
LA RÉVÉLATION DU

BOL D'OR 1956

1re de la catégorie 250 cm³
à la moyenne de

101.052 km. heure

2 machines au départ
2 machines à l'arrivée !



LIVRABLES RAPIDEMENT

MOTORISTES !

Assurez-vous **l'agence** d'une machine de qualité et questionnez-nous sans retard pour connaitre 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

SUPER DISSOLUTION

VULCANISANTE

DISSOPLAST

EN

CAPSULES PLASTIQUES

1 CAPSULE PAR RÉPARATION

ESSENTIEL

vitesse
distance
consommation

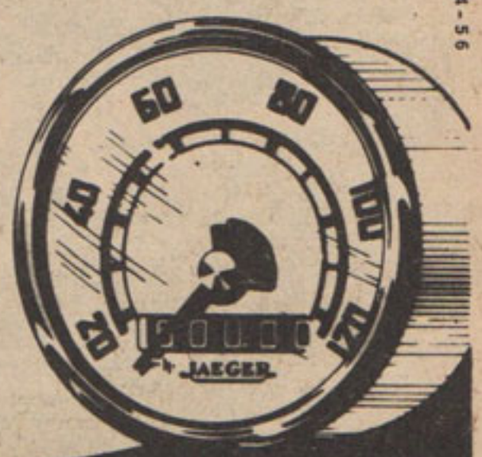
JAEGER

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 garagistes et marchands d'accessoires

ÉTUDE ET PUBLICITÉ - M. 04-56

maintenant...

VOUS POUVEZ CREVER !

...C'EST CE QU'AFFIRME LA PUBLICITÉ

TIP TOP

A moins d'avoir des pneus bien usés ou de rouler vraiment sur une mauvaise route de campagne, il est bien rare, aujourd'hui, de « crever ». La moyenne enregistrée par les motocyclistes et scootéristes de « Moto-Revue » ressort à sensiblement une crevaison par 7.000 kms. Personnellement, il nous est arrivé d'accomplir une vingtaine de milliers de kilomètres sans connaître la « perce ».

Mais quand on s'engage sur de mauvais chemins de campagne, où chevaux et sabots perdent leurs clous à qui mieux mieux, quand on longe des chantiers de construction, alors la crevaison est bien plus fréquente (nous avons, dans ces conditions, enregistré 17 crevaisons sur 14.000 kms).

Aussi, est-il bon d'avoir dans son coffre à outils un bon nécessaire de réparations.

DE LA PIÈCE CLASSIQUE A LA VULCANISATION

Mais il y a réparation et réparation. Pour un vélo, on peut se contenter évidemment de la classique pièce en caoutchouc que l'on applique sur la chambre à air au préalable bien nettoyée, avec interposition de dissolution. Mais il est évident que cette solution (qui, bien souvent, ne peut être utilisée avec des chambres en caoutchouc synthétique), ne peut être que provisoire pour nos motos, surtout pour nos grosses cylindrées qui dépassent allègrement les 120 kmh. : la pièce risque de se décoller à chaud.

Là où le facteur sécurité est d'une grande importance, une vulcanisation est absolument nécessaire, car la pièce doit absolument faire corps avec la chambre à air.

× × ×

Mais le procédé de vulcanisation à chaud comporte un certain nombre d'inconvénients.

D'abord, quand on « crève » sur le bord de la route, il faut encore trouver un garage qui vous fasse cette vulcanisation. Il vous faudra donc, à moins de faire quelques kilomètres, ou bien mettre une pièce provisoire, ou bien circuler avec une chambre de rechange. Mais ce n'est là qu'un des aspects.

Cette vulcanisation à chaud nécessite, ainsi que son nom l'indique, non seulement un chauffage de la pièce, mais également de la chambre. Quand une température de 135°C est atteinte, il y a une véritable soudure de la pièce à la chambre (la vulcanisation). Mais le malheur est que la chambre est échauffée également autour de la pièce, et, à cette température, les propriétés du caoutchouc peuvent être modifiées : ce dernier peut, en particulier, devenir poreux.

× × ×

Donc, et du point de vue efficacité, et du point de vue commodité, il fallait une autre solution : la vulcanisation à froid. Et grâce aux progrès de la chimie moderne, ceci est maintenant chose faite. Et c'est sur la base de ces principes que sont réalisées les pièces de réparation

" TIP-TOP "

« Tip-Top », fabriqué à Munich, n'est pas, à proprement parler, nouveau venu en France, où il fut introduit en 1951. Nous avons déjà eu l'occasion, à plusieurs salons, de voir les démonstrations faites sur les stands (voir MR n° 1211). Mais les contingentements dans les importations empêchèrent sa commercialisation. Maintenant que son introduction est libre, nous sommes sûrs que « Tip-Top », grâce à ses propriétés, connaîtra une diffusion de plus en plus grande.

× × ×

La pièce « Tip-Top » existe évidemment en diverses dimensions, depuis la pièce ronde pour vélo, de 3 cm de diamètre, jusqu'à la pièce ovale pour camion, de 25 cm sur 14.

Elle se présente, une fois « déshabillée », sous forme d'une pièce noire en caoutchouc spécial, dentelée sur les bords et allant en s'amincissant. Cette partie noire repose sur une fine couche de caoutchouc rouge, qui déborde sensiblement d'un demi cm.

Mais quand cette pièce vous est présentée, elle est protégée, côté vulcanisant, par une feuille d'aluminium, côté extérieur par une feuille de papier transparent.

COMMENT PROCÉDER

Si l'équipe de « Moto-Revue » devait se vouer à un saint, elle choisirait incontestablement Saint-Thomas. Comme pour un essai de machine ou de survêtement, là aussi, nous avons demandé non seulement de voir, mais d'expérimenter nous-mêmes.

× × ×

Aussi avant de vous faire part de nos impressions, des résultats obtenus, nous vous convions à procéder avec nous à l'opération.

Point de départ, un morceau de chambre à air au butyl (on sait que ces chambres se « collent » et se vulcanisent plus difficilement), de 13 cm de diamètre, percé en son centre, à l'emporte-pièce, d'un trou de plus de 1 mm de diamètre.

— Dégraissage préalable des mains.

— Nettoyage de la chambre à air, qui doit être rendue pelucheuse. Pour cela, on fixe la petite râpe sur la boîte du nécessaire à réparation, ce qui permet une prise et une action plus faciles. Il faut frotter non longitudinalement (ce qui pourrait occasionner des sillons de fuite d'air) mais en cercle, autour de la déchirure.

— Souffler la poussière de caoutchouc, mais ne pas nettoyer à l'essence.

— Verser quelques gouttes du vulcanisant qui est présenté en tube (c'est un produit propre à la maison « Tip-Top », et non une quelconque dissolution) et l'étaler régulièrement avec le doigt.

— Laisser sécher 3 à 5 minutes, suivant l'état hygrométrique de l'air, jusqu'à ce que le liquide ne colle plus au doigt.

— Enlever la feuille métallique de protection et appliquer la pièce (en la tenant par les coins de papier) sur la chambre. Puis presser avec le pouce, en commençant par le centre.

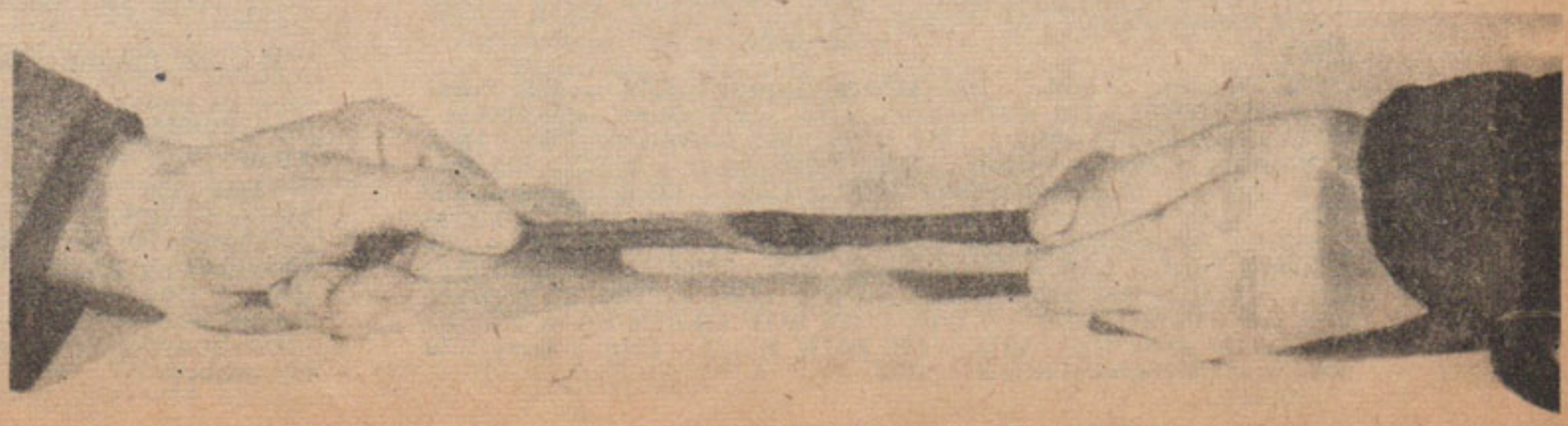
— Bien appliquer avec un manche d'outil quelconque, puis enlever la feuille de papier.

× × ×

L'opération est finie, il n'y a plus qu'à remonter la chambre et le pneu.

Quant à la vulcanisation, elle s'opère d'elle-même, en roulant. Au bout de 20 kms de route, l'échauffement a été suffisant pour que la vulcanisation soit effectuée. Mais, en fait, plus l'échauffe-

Expérience de déchirement.



ment sera grand, plus la vulcanisation sera opérante.

LES ESSAIS

Il est évident qu'avec notre expérience sur un morceau de chambre à air, la seule vulcanisation possible fut celle obtenue à froid. Mais puisque « qui peut le plus, peut le moins », c'est dans ces conditions que nous avons fait nos essais.

× × ×

Première expérience : une pièce « Tip-Top » est coupée en deux dans le sens de la longueur, et débarrassée de son protecteur métallique. Ces deux moitiés sont appliquées l'une sur l'autre sur 15 mm de long environ, mais sans utiliser de vulcanisant. Pression à l'aide des doigts durant quelques secondes.

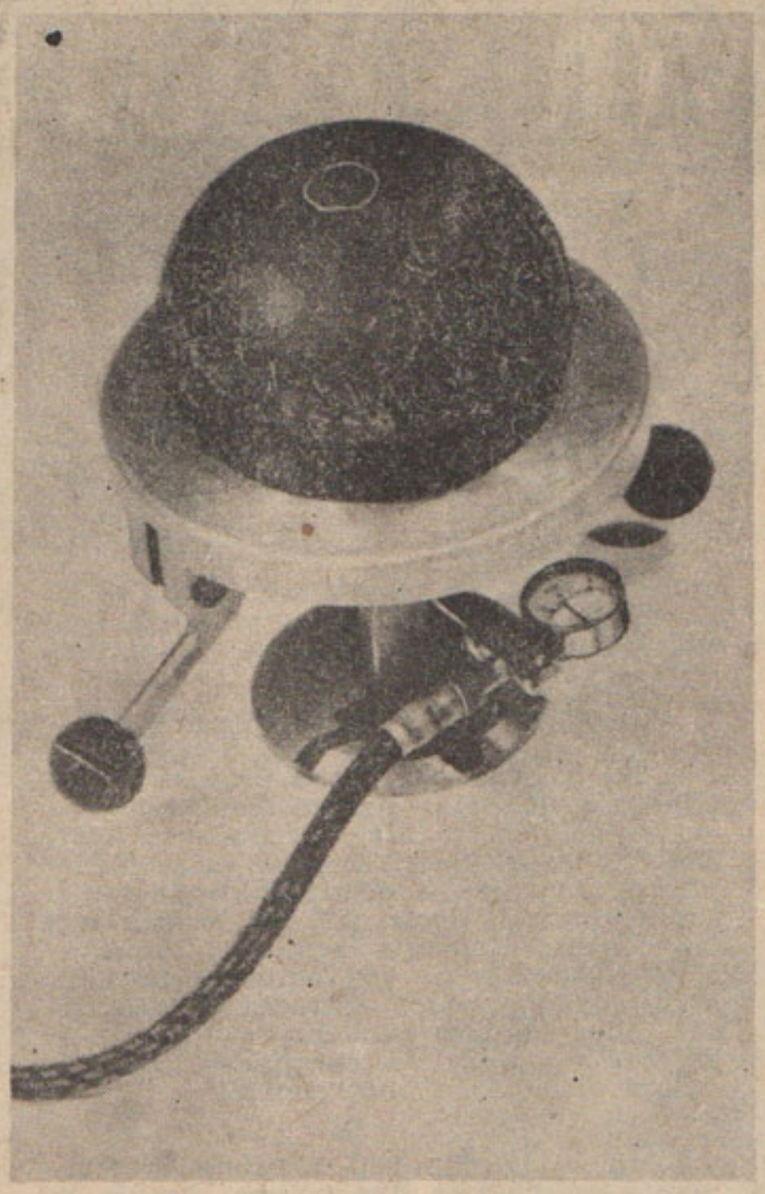
Puis, en s'y prenant à deux, chaque personne saisissant par une extrémité la languette ainsi formée, efforts de traction : le caoutchouc s'allonge, mais les pièces ne se décollent pas !... plus fort... le caoutchouc s'allonge encore, puis finalement se déchire... mais les parties collées l'une sur l'autre n'ont pas bronché : elles ont vraiment fusionné ensemble.

× × ×

Deuxième expérience :

Nous prenons le morceau circulaire de la chambre que nous avons réparé tout à l'heure et le montons sur un appareil (voir photo) qui la serre par les bords en l'appliquant sur une plaque percée en son milieu, le trou percé étant raccordé par un tube à une valve de voiture. Ainsi, en insufflant de l'air, ce dernier s'infiltre entre la plaque métallique et notre morceau de chambre.

Une pompe, un manomètre, et l'on gonfle : 500 gr... 1 kg. Le morceau de chambre forme un magnifique champignon. Gonflons encore : 1,5 kg : le morceau de chambre à air et la pièce sont sérieusement distendus. Gonflons encore : 2,2 kgs : le champignon n'a plus rien d'une hémisphère, le caoutchouc étant davantage distendu aux points les plus faibles ; mais absolument aucune trace de décollement. Encore quelques coups de pompe... qui se soldent par une détonation violente : la rondelle de chambre à air est toute déchirée, des « éclats » se retrouvent un peu partout.



Voici l'appareil spécial qui nous permet de gonfler la chambre à air jusqu'à explosion de celle-ci.

Examen attentif des débris : le caoutchouc est bien déchiré, mais nulle part nous ne pouvons relever la trace d'un décollement quelconque : pièce et chambre à air font absolument corps l'une à l'autre !

× × ×

L'expérience est vraiment concluante, car jamais on ne se trouve dans de telles conditions. On pourra bien gonfler une chambre montée à 3 kgs et plus ; mais dans ce cas, la chambre et la pièce sont appliquées avec force contre l'enveloppe, contre le pneu. Le caoutchouc de la chambre ne sera donc jamais soumis à de telles distensions, les risques de décollage seront bien plus minimes.

× × ×

Donc efficacité certaine et réparation faisable par n'importe qui, n'importe quand, n'importe où.

× × ×

Mais les avantages du Tip-Top ne s'arrêtent pas là :

— il opère aussi bien sur un caoutchouc synthétique que sur un caoutchouc naturel.

— la finesse des bords fait qu'une fois la pièce appliquée, elle ne présente aucune aspérité, ce qui, d'une part, évite un risque de décollage partiel par frottement, et qui, d'autre part, permet de « coller » des pièces l'une sur l'autre, en les faisant chevaucher.

× × ×

« Tip-Top » fabrique également des emplâtres pour enveloppes déchirées, basées sensiblement sur les mêmes principes. Pour notre part, nous ne les avons pas essayées, mais si elles sont de la même veine que les Tip-Top pour chambà air...

J. B.

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 Horsy 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

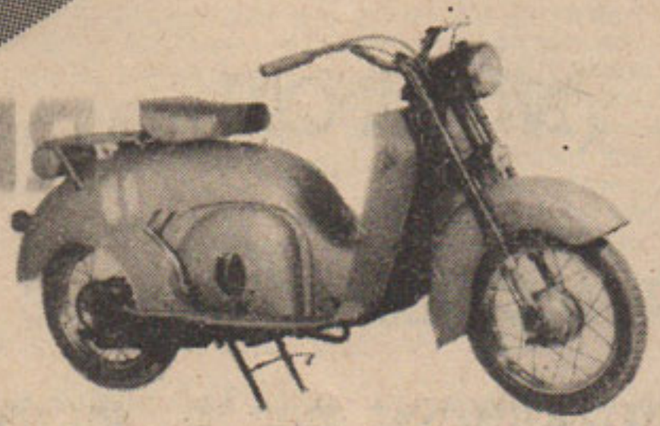
La culasse Vortex pour Vespa : 1268.

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.

CE QU'ILS EN PENSENT



SCOOTER ISO

JE vais dire à mon tour ce que je pense d'une machine pour ainsi dire inconnue en France. Il s'agit du scooter italien ISO 125.

Avant de commencer, je dirai que mon scooter est fabriqué sous licence en Espagne. C'est mon deuxième deux roues (après une Mobylette, car je n'ai que 18 ans).

Le moteur est un deux temps double piston qui développe 6,7 CV à 5.200 t/m. Trois vitesses par sélecteur au pied droit. Graissage de la chaine par une dérivation de l'huile contenue dans la boite-embrayage. Carburateur Dell'Orto MA 16. Normalement, le moteur est équipé d'un carburateur espagnol Arbeo (licence Dell'Orto). Les démarrages même par temps froid sont sans histoire. Souplesse remarquable (25 kmh en troisième). Refroidissement par turbine. Régularité de fonctionnement surprenante. Jamais de marche sur quatre temps. Le volant magnétique est un Femsa, d'un fonctionnement sûr, mais d'une puissance assez faible (24 W).

Le cadre est un double berceau. La carrosserie ne supporte aucun poids (sauf éventuellement la roue de secours qui n'est pas livrée de série). Suspension par fourche télescopique à l'avant et par fourche oscillante à l'arrière. Débattements respectifs : 65 et 70 millimètres. Pas d'amortisseurs ni à l'avant, ni à l'arrière. Roues à rayons interchangeables et pneus 12x3. La protection offerte par la carrosserie est bonne. Contenance du réservoir : 7 l. 1/2, mais seulement un peu plus de 7 utilisables. Pas de réserve. Le rayon d'action se situe entre 230 et 250 km, en conduite rapide et parcours accidenté.

A ce jour, le compteur indique 14.600 km, ce qui n'est pas beaucoup. Mais je connais assez bien ma machine pour donner un avis aussi exact que possible. J'achetai mon scooter le 14 octobre 1954 et tout de suite me disposais à effectuer un rodage soigné. Je fis à mon tort 1.500 km sans dépasser 30 en deuxième et 45 en troisième (ainsi que l'indique la notice). Le résultat fut le suivant : Serrages aux environs de 4.500 km, au bout de 2 ou 3 km de ligne droite pleins gaz. Le moteur était complètement libre aux environs de 6.000 km, et c'est seulement alors qu'il a commencé à montrer tous ses CV. Je signalerai aussi que mon moteur a serré à 8.500 et même à 12.800 km. Pour ces derniers, je pense que la cause fut la suivante : Devoir fermer les gaz alors qu'en roulant à fond, je descendais une pente. Le moteur ayant été privé d'un graissage efficace, serrait quelques secondes plus tard.

La tenue de route de la machine est très bonne, à condition de ne pas placer de roue de secours (support trop en arrière). Pour ma part j'ai adopté cette dernière, mais la tenue de route devient plus délicate. Sous la pluie, les dérapages sont à craindre (pneus AV et AR à pavés). Le freinage est bon, mais surtout très progressif. Frein avant très puissant. Sûreté remarquable dans les freinages brusques ou imprévus, car la machine reste toujours en ligne. La fourche télescopique est trop dure pour un usage normal. Par contre la suspension arrière donne entière satisfaction, mais manque un peu de rigidité latérale dans les virages pris rapidement à deux. Le manque d'amortisseurs fait parfois décoller la roue sur un mauvais revêtement. Le confort peut être qualifié de médiocre. La position du pilote est bizarre pour un scooter : on a le buste trop penché vers l'avant. D'ailleurs, en pilotant cette machine, on a presque l'impression de conduire un 125 sport et de ce fait l'agrément de conduite sur de courts trajets est très grand, car le moteur, s'il se prête remarquablement à une conduite sport, possède aussi des CV à bas régime (comme la Puch). L'aptitude en côte est très bonne, et les reprises sont supérieures à celles des autres scooters 125 trouvables ici (Vespa, Lambretta, etc.).

La vitesse de croisière se situe à 70-75 compteur. En ce qui concerne la vitesse maximum, je ne me suis jamais fait chronométrer, mais je la situe aux environs de 78-80 en position assise et 82-84 en position allongée. Vitesse maximum compteur : deuxième 60-65 ; troisième 90-95 (assis). L'étagement de la boite est bon, mais une quatrième vitesse serait la bienvenue. La première est extrêmement courte. A titre indicatif, je signalerai qu'un jour mon scooter arrêté et le moteur presque au ralenti, j'ai enclenché accidentellement la première vitesse sans débrayer. Eh bien, mon scooter est parti sans que le moteur ne cale ! La consommation indiquée par le catalogue est de 2 litres aux 100 km. Pour ma part et après mesure, je la situe à 3,043 litres pour le parcours suivant : 233 km de route accidentée à une allure rapide. Normalement la consommation ne dépasse jamais les 3 litres (sur route).

Pendant l'été dernier, j'ai fait Madrid-Biarritz, soit 520 km en 13 heures (40 kmh), tous arrêts compris. En déduisant les arrêts, la moyenne s'élevait à 55,2 kmh (9 heures 25 min.). Madrid-Burgos, soit 244 km : 4 h. 20 min., tous arrêts compris. Vitesse moyenne de 56,3 kmh, ce que je trouve honorable si l'on tient compte du profil de la route.

Pour l'entretien du scooter, j'utilise un mélange à 5 % de SAE 30 HD. Même huile pour la boite - embrayage. Première vidange à 250 km, puis tous les 5.000 km, 1 décalaminage à 9.500 km avant de partir en vacances. Comme bougies, je monte à présent des 240°, qui donnent entière satisfaction. A ce sujet, je signalerai une consommation formidable de bougies : les AC tiennent au plus 2.500 km. Pour moi ce n'est pas un grand défaut, car du côté allumage, aucun ennui. Jusqu'ici aucune réparation n'a été faite. Les pièces cassées en 14.600 km sont les suivantes : 2 câbles (embrayage et frein arrière), 1 ressort de selle, 1 rayon roue arrière, 1 patte de fixation du réservoir et deux autres du garde-boue arrière, 1 attache de chaine. En outre ont été remplacés : 1 pignon sortie de boite, 4 garnitures de frein, 3 ampoules de phare.

La présentation est satisfaisante. Excellente peinture gris clair. Chromes médiocres ou plutôt mauvais. Le compteur (pas livré de série) est un Veglia Bressel (fabriqué sous licence). Totalisateur à peu près exact. L'indicateur de vitesse est optimiste de 10 % aux environs de 70-75, mais au-delà il exagère. Par exemple, il m'est arrivé d'atteindre plus de 110 en légère descente. Dans la nuit l'éclairage de celui-ci change de couleur suivant la vitesse qu'il indique. Vert juqu'à 30?35 ; blanc jusqu'à 55-60, et après rouge. Le prix de vente de la machine toutes taxes comprises est de 20.600 pesetas, soit 185.000 francs à peu près, ce qui est normal pour l'Espagne.

En résumé, les qualités sont :

1° Ensemble mécanique excellent.
2° Bonne tenue de route.
3° Bonnes performances.

Et les défauts principaux :

1° Carrosserie fragile et bruyante.
2° Suspension avant trop dure.
3° Eclairage insuffisant.

Avant de finir, je tiens à vous féliciter pour votre excellente revue que je lis depuis trois ans. Aussi, j'aimerais trouver des « Ce qu'ils en pensent » des usagers du modèle italien.

Mr C. BROOKING
Madrid

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE MOTO-CROSS

LE GRAND PRIX D'ANGLETERRE

(5me épreuve)

REVIENT A LESLIE ARCHER (NORTON)

- JANSEN MEILLEUR BELGE
- PARTICIPATION DE R. KLYM et BRASSINE.

Le Grand Prix d'Angleterre de motocross, 5e épreuve du Championnat d'Europe, réunit une fois de plus les rivaux de ce sport, c'est-à-dire, les anglais, les belges et les suédois

Le temps sec de la veille laissait prévoir une piste poussiéreuse, mais une averse, bienvenue au cours de la nuit, rendit la piste légèrement humide.
Du côté des belges, on notait la présence de Jansens, Mingels, Baeten, Rombauts et Van Heuverswijn. Les suédois étaient au nombre de quatre : Lundin, Gustafsson, Bergman et Sigvardsson.

Parmi les 15 représentants de l'Union Jack, tous les as de la spécialité étaient évidemment présents et notamment Archer, Draper, Smith, Nex, Martin, etc... Et nous constations avec plaisir que notre pays était présent sur la ligne de départ grâce à René Klym et Gilbert Brassine.

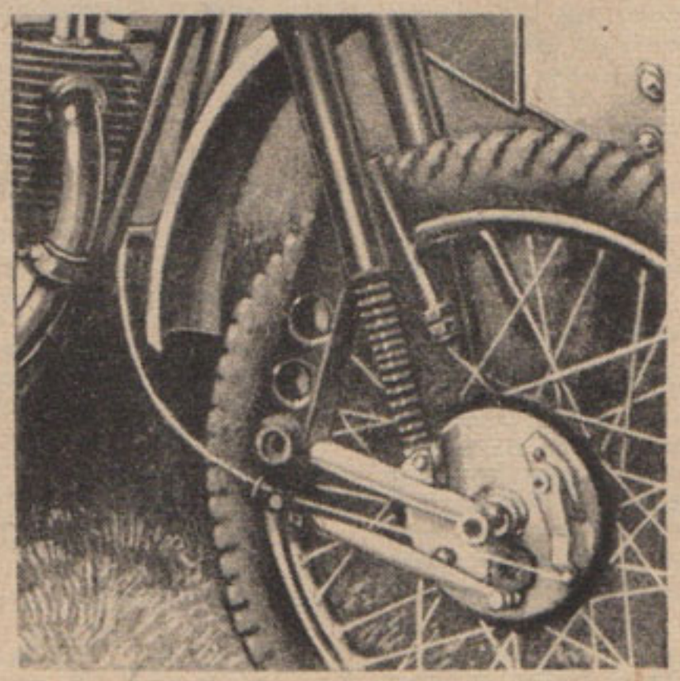
Les positions des coureurs au classement du championnat autorisaient tous les espoirs... du côté des spectateurs, car ils savaient que les explications au cours des deux manches risquaient d'être fort sévères.

Après un faux départ, les concurrents s'élancent pour 10 tours du circuit, long de 2 km. environ et le premier tour voit le belge Rombauts en tête ; mais dès le tour suivant, Archer enlève la place de leader à ce dernier qui est poursuivi par Ward et Lundin. A mi-course, l'ordre des passages s'établissait ainsi : Archer, Rombauts, Lundin, Ward, King, Draper, Jansen, Stonebridge et Cheshire. Mingels qui avait des ennuis d'allumage se retire entre temps.

Au septième tour, Ward saute à nouveau Lundin, tandis que Rombauts rétrograde à la quatrième place. C'est dans ce même tour que Clink abandonne, son moteur ayant rendu l'âme.

Des ennuis de suspension apparemment empêchent Rombauts de lutter avec toute l'efficience possible et la course se terminera avec trois britanniques en tête : Archer, Ward et Draper (Ward à 45 secondes du premier).

Mingels ne revient pas sur la ligne de départ pour la seconde manche et l'on constate que les fourches expérimentales



Voici la nouvelle fourche avant à balanciers des BSA officielles.

sur les BSA semblent ne pas avoir donné satisfaction puisqu'elles ont toutes été remplacées par les classiques télescopiques.

La mêlée dès le départ est assez confuse, mais rapidement, les positions sont prises, et c'est à nouveau Archer qui mène, puis à quelque distance, on aperçoit Ward, Rombauts, Avery, Jansen, Cheshire, Nex, Curtis, Draper...

Soudain, Ward stoppe pour consolider une fourche défaillante qui lui fait perdre de nombreuses places. Archer, très à l'aise, se détache irrésistiblement et Rombauts, qui est maintenant second, tente de se rapprocher de l'anglais, mais hélas, les mêmes ennuis qu'à la manche précédente, recommencent et il cède sa place à Jansen et Draper pour se retrouvers quatrième. Smith, parti dixième, remonte alors très fort et au sixième tour, il apparait à la seconde place. Draper, à son tour, veut doubler Jansen, mais celui-ci ne l'entend pas de cette oreille et l'ordre d'arrivée se sera pas modifié.

× × ×

1ere *manche* (10 tours). — 1. Archer, (Norton) 27' 56" ; 2. Ward (BSA) ; 3. Draper (BSA) ; 4. Lundin (BSA) ; 5. Jansen (Matchless) ; 6. Stonebridge (BSA).

2e *manche* (10 tours). — 1. Archer (Norton) 27' 56" 6 ; 2. Smith (BSA) ; 3. Jansen (Matchless) ; 4. Draper (BSA) ; 5. Cheshire (BSA) ; 6. Gustafsson (BSA).

Classement final aux points. — 1. Archer (2 pts) ; 2. Draper (7 pts) ; 3. Jansen (8 pts) ; 4. Cheshire (12 pts) ; 5. Gustafsson (15 pts) ; 6. Stonebridge (15 pts) ; 7. Nex (17 pts) ; 8. Martin (20 pts)... 16. Brassine (36 pts).

× × ×

Cette victoire de Archer lui a permis de remonter largement dans le classement général du Championnat d'Europe et il est ainsi passé de la troisième place à la première, ex-æquo avec Jansen qui a conservé sa place grâce à son brillant comportement en Grande-Bretagne (troisième au classement final)

OÙ EN EST LE CLASSEMENT ?

Le classement du Championnat d'Europe à la suite du G. P. d'Angleterre s'établit ainsi :

1. Archer et Jansen 16 pts ; 3. Draper 14 pts ; 4. Ward, 12 pts ; 5. Mingels, 8 pts ; Lundin, 8 pts ; Clynk, 8 pts ; Nilsson, 8 pts ; 9. Baeten, 5 pts ; Stonebridge, 5 pts ; 11. Van der Oever, 4 pts ; 12. Dirckx, 3 pts ; Curtis, 3 pts ; 14. Somja, 2 pts ; 15. Sigvardsson, 1 pt. ; Rietman, 1 pt. ; Rombauts, 1 pt.

RESULTATS SPORTIFS

LE SEUL CIRCUIT SUR ROUTE DE SUISSE EST ANNULE

Le circuit motocycliste de Locarno qui devait avoir lieu le 29 de ce mois, vient d'être annulé.

Après la suppression du Grand Prix de Berne, l'Unione Motoristica Locarnese, un des plus anciens clubs du Tessin, avait décidé d'élever son traditionnel circuit au rang de Grand Prix Suisse pour motocyclettes. Cette épreuve de classe inernationale, n'aurait néanmoins pu compter pour le Championnat du Monde des pilotes et des marques, le parcours et les installations n'étant pas conformes. Mais cette manifestation unique en Suisse cette année, aurait permis de faire un classement national des coureurs sur route. Nous savons que si les autorités Tessinoises ont refusé les autorisations pour cette année, elles sont disposées à étudier la question pour l'an prochain.

MOTO-REVUE EN BELGIQUE

LE TRIAL D'OTTIGNIES

Si l'organisation des épreuves du Championnat de Belgique avait été jusqu'ici satisfaisante, celle-ci le fut beaucoup moins et le classement final donna lieu à certaines contestations de la part des concurrents. La performance de Borguet (FN) n'en est pas moins méritoire, puisqu'il réussit, malgré une batterie défaillante, à devancer les trois grands favoris des grosses cylindrées, Colin, Decat et Milhoux. En petites cylindrées, Verhaegen, actuel leader du Championnat, termina à la cinquième place, tandis que De Koninck faisait premier avec 12 points de pénalisation. Vers la fin du Championnat, on peut constater que les écarts sont très faibles, aussi bien en grosses qu'en petites cylindrées.

CLASSEMENT

Experts grosses cylindrées : 1. Borguet (FN) ; 2. Colin ; 3. Decat ; 4. Milhoux ; 5. Sterkendries.

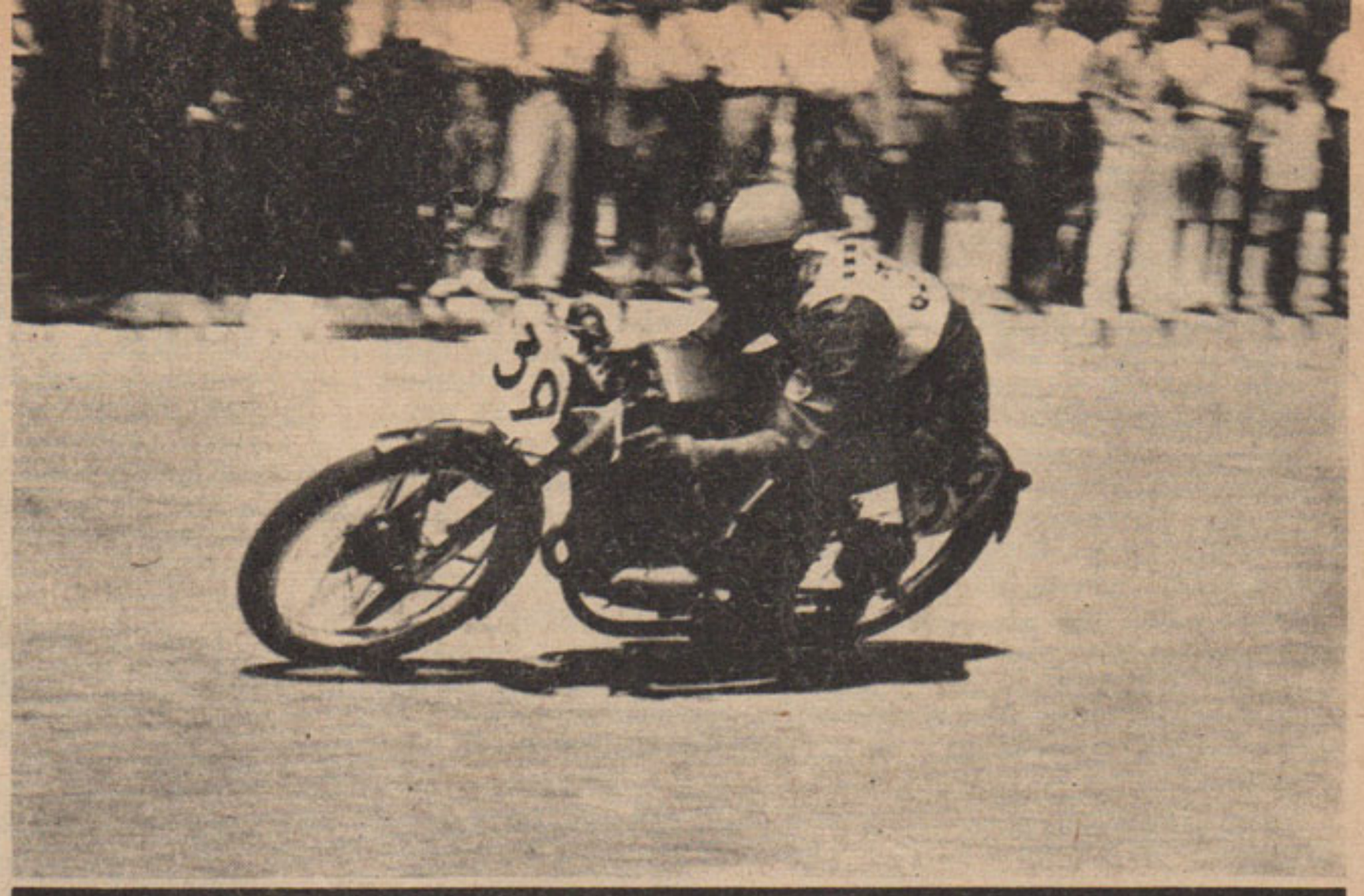
Experts petites cylindrées : 1. De Koninck (DKW) ; 2. Graindorge ; 3. Bidoul ; 4. Decorte Ch. ; 5. Verhaegen ; 6. Sterkendries A. ; 7. July, etc...

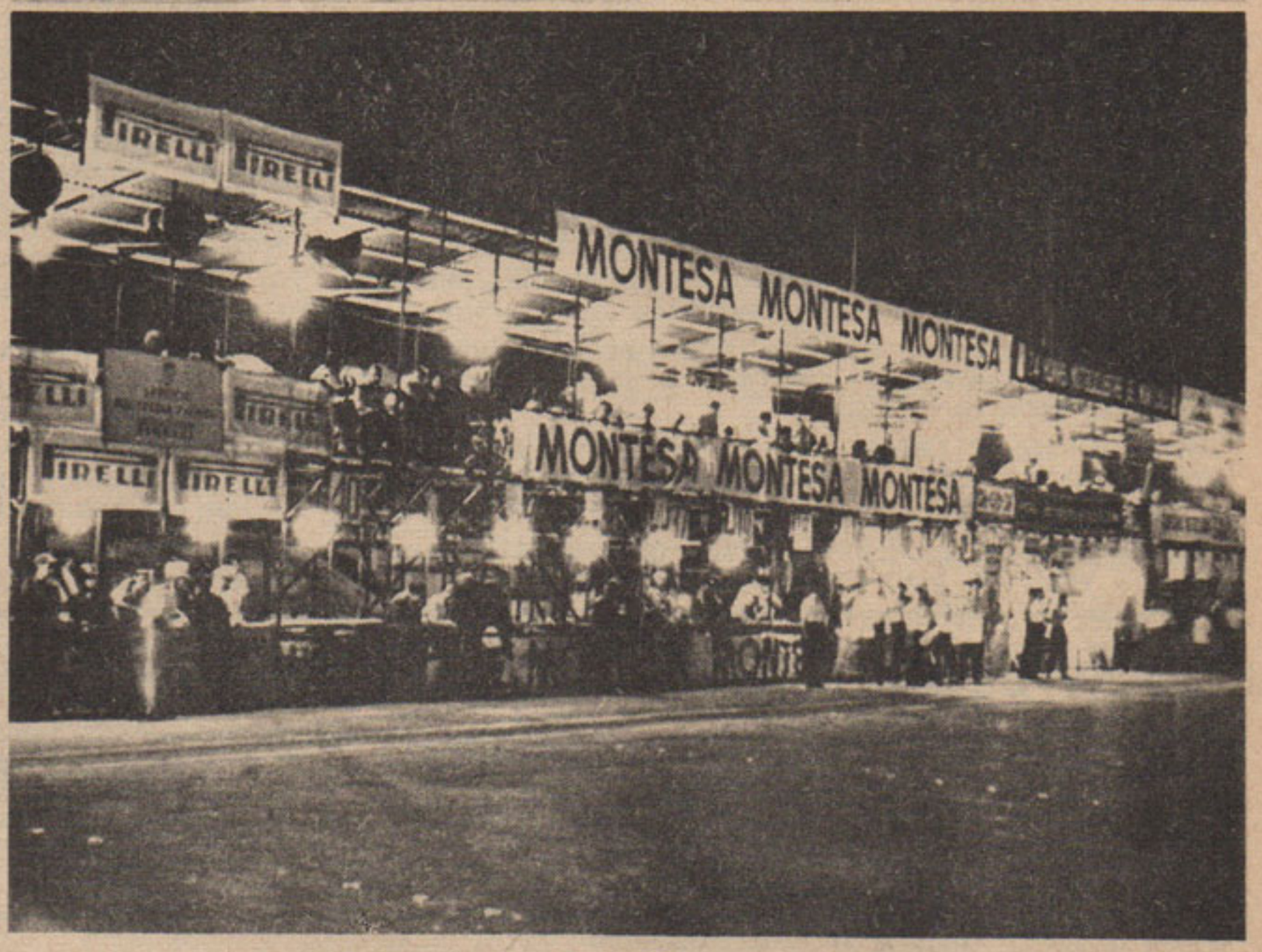
Classement intermarques : 1. DKW ; 2. FN.

Classement du Championnat de Belgique
(5 résultats sur 7 épreuves)

Experts, grosses cylindrées : 1. Milhoux; 2. Colin ; 3. Decat ; 4. Borguet ; 5. Marquis ; 6. Sterkendries ; 7. Cuvelier, etc...

Experts, petites cylindrées : 1. Verhaegen ; 2. Graindorge ; 3. George ; 4. De Koninck ; 5. Sterkendries ; 6. Decorte ; 7. Decoster, etc...





A la nuit tombée, les stands des 24 Heures de Barcelone présentent le même aspect que ceux de notre Bol d'Or (en haut). - Ci-dessus, un passage de la Montesa de Cama-Sirera, troisième au classement général.

LES 24 H. DE BARCELONE

La firme Montesa qui se distingue tant en Espagne qu'à l'étranger, vient d'ajouter une nouvelle victoire à son palmarès. Les 24 Heures de Barcelone, qui se déroulaient sur le difficile circuit de Montjuich, ont vu la victoire de l'équipage Elizalde et Lucas, monté sur Montesa, ayant parcouru 2.081 kms à l'excellente moyenne de 86,711 kmh. Cette même marque enlève également les deuxième, troisième et quatrième places au classement général, respectivement avec les équipes Millet-Sol, Cama-Sirera, Espana-Marquès.

Cette course qui met à rude épreuve pilotes et mécaniques, a donc prouvé une fois de plus la valeur de ces petites 125 cmc.

RALLYE DE LA F. I. M.

Le Rallye de la F.I.M. qui s'est tenu récemment à Tours, a réuni 700 participants venus de tous les pays : 144 hollandais, 112 suisses, 100 italiens, 96 anglais, etc...

C'est l'Italie qui remporta le challenge de la Fédération Internationale, devançant de peu la Hollande, le nombre de participants et le kilométrage parcouru ayant été utilisés pour établir ce classement. La Hollande se consola en enlevant le trophée Haecker.

Les motocyclistes français, évincés du rallye (?), ont cependant rejoint leurs camarades étrangers grâce à une concentration nationale qui eut lieu le dernier jour.

Challenge de la FIM. — 1. Italie 82.896 pts ; 2. Hollande, 63.039 pts ; 3. Angleterre, 41.462 pts ; 4. Suisse, 38.959 pts ; 5. Belgique, 21.418 pts ; 6. Allemagne, 11.649 pts ; 7. Luxembourg, 10.670 pts ; 8. Sarre, 9.520 pts ; 9. Monaco, 8.100 pts ; 10. Espagne, 5.190 pts ; 11. Danemark, 1500 pts.

Trophée Marcel Haecker (au plus grand nombre de participants). — 1. Hollande, 140 ; 2. Suisse, 113 ; 3. Angleterre, 97 ; 4. Italie, 89 ; 5. Belgique, 85 ; 6. Luxembourg, 39 ; 7. Sarre, 34 ; 8. ex-æquo Monaco et Allemagne.

Challenge France (moins de 125 cmc.). — 1. Hollande, 15 ; 2. Luxembourg, 5 ; 3. Angleterre, 3 ; 4. Italie, 1 ; 5. Monaco, 1.

Challenge Monaco (scooters). — 1. Italie, 25 ; 2. Espagne, 5 ; 3. Belgique, 4 ; 4. ex-æquo, Sarre et Suisse, 2 ; 6. ex-quo, Luxembourg et Hollande, 1.

ASSURANCE MOTO OBLIGATOIRE

EN présence des accidents par trop fréquents et qui servent à alimenter les rubriques des journaux, le gouvernement s'est ému de la situation.

1.000 morts et 5.000 blessés sont prévus pour le mois d'août par la Prévention Routière qui est en rapport constant avec toutes les brigades de gendarmerie du pays.

Et cette hécatombe commencera quand paraîtront ces lignes. Est-ce que cette effroyable perspective va faire réfléchir automobilistes et motocyclistes... sans oublier bien entendu les scootéristes. Voudront-ils observer strictement les règles primordiales du Code de la Route ?

Mais hélas, la non observation de la priorité, des signaux disposés tout au long de la route, et aussi la hargne, la nervosité de beaucoup trop de conducteurs à 4 et 2 roues, cette non observation continuera à sévir, et la statistique prévue par la Prévention Routière ne sera pas démentie.

Voici une statistique réelle sur ceux qui ont payé l'imprudence de certains jours.

Sur 100 tués, on compte :

20 piétons,
18 cyclistes,
34 motocyclistes,
25 automobilistes,
et 3 autres... divers.

Chacun dans son domaine commet des fautes :

Piéton : Inattention, traversée en dehors des passages réservés, circulation sur la chaussée.

Cyclistes : Manque de feux rouges ou cataphotes, défaut de signalisation en tournant à gauche, circulation à plus de deux de front.

Motocyclistes : La machine en mauvais état de fonctionnement, pas de feux rouges, manque d'attention pour la priorité.

Autos-camions : dépassements, distraction, mauvais état du véhicule, projecteurs éblouissants, etc...

Et ajoutons à cela qu'un pourcentage très grand, trop grand, de pratiquants, aussi bien autos que motos, n'est pas assuré. Il vient, tous les jours, à notre Service des Assurances des gens venant demander les tarifs, et annonçant sans hésitation : « A ce prix, j'aime mieux ne pas m'assurer ». Depuis le temps que nous entendons cette réponse, celle-ci ne heurte plus les sentiments de notre personnel préposé à ce service. Et alors, il nous arrive de temps en temps, qu'un de ces pratiquants a eu un accident, et dont il a la responsabilité entière, parfois partagée, vient nous conter sa triste aventure, et nous fait part de ses regrets.

Oui, il faut vous assurer, et tout de suite, car vous réalisez ainsi, pensons-nous, une bonne économie. Vous profiterez des tarifs de prime actuels, qui pour être élevés (les statistiques prouvent qu'ils ne sont pas très rémunérateurs pour les compagnies) sont encore moins élevés que le seront les tarifs quand, prochainement, l'assurance sera obligatoire.

Nous ne sommes pas là pour vous effrayer, vous qui n'êtes pas encore assuré, mais nos Services Assurances vous fourniront immédiatement une assurance aux grandes compagnies, telles l'Union, l'Urbaine-Seine, etc...

D'autres compagnies ne faisant pas partie de l'Entente des Compagnies d'Assurances consentent des conditions plus réduites, mais en ce qui nous concerne, nous n'agissons qu'en agents de transmission pour faciliter nos lecteurs : le souscripteur précise la Compagnie à laquelle il désire être assuré.

Demandez-nous nos tarifs qui vous seront envoyés par courrier, mais n'oubliez pas d'indiquer les caractéristiques du véhicule portées sur la carte grise :

la marque, la puissance fiscale, la préfecture qui l'a délivrée, et surtout l'usage : soit promenade exclusive, ou promenades et affaires, ou commerce.

Et veuillez joindre une enveloppe à votre adresse, avec un timbre à 15 francs.

SERVICE DES ASSURANCES
12, rue de Cléry - Paris (2e)

DANS LES CLUBS M. C. DE PARIS

Sorties touristiques du mois d'Août

5 août. — Forêt de Fontainebleau : La Caverne des Brigands (108 km.). Porte d'Italie, 8 h. 30. N 7 jusqu'à Chailly-en-Brière, puis à droite la D 64 jusqu'à Barbizon. En ville, prendre à gauche vers le carrefour du Bas-Bréau. Là, prendre à droite.

11 - 12. — Forêt de Sénart : La Faisanderie (50 km.) camping possible. Porte de Charenton, samedi 8 h. 30 et 14 h. Dimanche 8 h. 30 N 5.. Dépasser la pyramide de Brunoy de 2800 m et prendre à droite une route goudronneé jusqu'à l'A. J.

19. — La Colline de Chalifert (65 km.). Pêche en Marne ou canal. Porte de Vincennes, 8 h. 30. N 34 jusqu'à Chessy (à l'entrée de ce bourg, prendre à gauche). A la sortie de Chessy, prendre à gauche la D 45. Traverser Chalifert. R.V. à 1000 m. des dernières maisons, au croisement d'une allée forestière (repères : 1° une maisonnette marron à volets jaunes ; 2° un écriteau : « Epicerie à 10 m », tous les deux sur la gauche).

25-26. — Jaux (146 km.) camping et pêche. Porte de la Villette, sam. et dim. 8 h 30. N 2, puis N 17 jusqu'à Senlis. A la sortie de cette ville, prendre à D la N 32 jusqu'à la Croix St-Ouen. Tourner à gauche par la D 555, traverser l'Oise et prendre à droite la D 13 jusqu'à Jaux. Dans ce pays, tourner à droite pour franchir le deuxième passage à niveau. R.V. immédiatement après le P.N. sur la droite.

Des modifications peuvent nous être imposées. Pour être informés... assistez aux réunions.

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)

PEUGEOT

A vendre 250 cc Peugeot 2 cyl. 4.300 km 180000 absol. neuve LE GUEN 33 r Aristide Briand Verneuil (Eure).

Cause dép. Alg. 175 Peug 54 nbx accs. 60000. PELLERIN, 35 r Paris, Romainville.

176 TC4 8000 état impec. visible à Paris. CRAMPON chemin des Hayettes, Amiens.

AUTOMOTO

BON ét. Autom. 125 Villiers 4 vit. susp. Grég. Juin 54, 80000 cpt. RAMBAUD 40 r. Campo-Formio 13e.

MONET-GOYON

PULLMAN 5000 k état neuf, 100000 fr. Tai. 59-70.

D.S. MALTERRE

250 DS Malterre impeccable. Px à débattre. Mén. 50-85.

TERROT

TERROT 500 RGST pf ét. 70. FREMONT, 122 rue Verdun Champigny.

125 cmc. Terrot 1955 état nf 1re main prix intéressant, M. Koch, 45 rue de Buzenval, Paris 20e.

V. Terrot-side éch. 125 à 175. Précy 27 r St-Maur M.-Alfort

MOTOBECANE MOTOCONFORT

MOTOB. 175 Z2C tr. bon état nbx acces. Px 85. GABORIAUD Tur. 47-14.

MOTOB. 125 D45S compt. sél. très bon état 10000 k 65000, Pas. 68-67 après 20 heures.

Motobécane 175 réc. 5000 km. c. nve 80. ARIS 11 r Labie 17e

MOTOS ANGLAISES

Norton Dominator ét. nf gar. 60000 + créd. repr.—fort Profit 45 Gouvion St-Cyr Eto. 21-85

NORTON twin 53 55 oscil. av. garantie 17 rue Pajol 18e

ROY-ENF. 350 sport Bullet, 9000 k c. nve gar. 200 ARIS 11 r Labie 17e.

BSA 250 10000 k parf. ét. nbx acces. 150. Mai. 25-81 20 à 21 h

ROY-ENF. 500 culb 1953 f. tél. imp. gar. crédit 150. ARIS, 11 rue Labie 17e

TRIUMPH 650 twin 54 nbx ac. 122 bd V. Hugo, St-Ouen (Seine), après 18 heures.

Douglas 350 impec. MASSOT, r des Oiseaux Perpignan P.O.

TRIUMPH 650 novembre 54, 14000 k comme neuve, 230000. CARDONNE, 7 rue Chevreul, Paris.

ROY.-ENF. Météor 18000 km tr. b. 235. ARIS 11 r Labie 17e Eto. 08-66.

NORTON 16 H. Très bon état 80000. LOISON 6 pl Semard Montereau (S.-et-M.)

ROY.-ENF. 350 cul. ref. nve équ. 60 ou éch.—fort b. état Bucher 142 av Ledru-Rollin.

NORTON Dom. 1952 imp. équ. 180. ARIS 11 r Labie Paris 17e

BSA 500 B33 1954 urgent 125. 40 av Pte d'Asnières Paris-17e

ARDIE 250 8000 k ét. gar. 100. ARIS 11 r Labie Paris 17e.

PANTHER 350 1955 ét. nf 180. 47 r. Deguingand, Levallois.

BSA 56 B31, garantie usine crédit-reprise. 17 r Pajol 18e.

ATTENTION !

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

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI *AVANT* 18 HEURES

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.

SI LES PETITES ANNONCES DE *MOTO-REVUE* NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS

ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS «*MOTO-REVUE*», MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES

MOTOS TCHÈQUES

VENDS Jawa 350 mod. 55 caréné 7000 k. PECOUT 27 rue Edimbourg-8e. Lab. 90-53.

JAWA 250 et 350
CSEPEL 250
TOURISME
et Grand Sport peu roulé
Etat neuf absolu
Prix exceptionnel
Garantie - Crédit
SIDAM
8, rue Fourcroy, PARIS-17e
Ouvert tous les jours
MEME LE DIMANCHE MATIN

JAWA 350 1954 tt équip. ex. état 150000 Suf. 13-12, Mme ALBRECHT, heures bureau.

MOTOS ALLEMANDES

DKW 500 cmc. bicyl. MARCHAND 16 r. Danton, Levallois-Perret.

BMW R 12 750 side porteur NIEL L. 20 villa de l'Adour Paris 19e.

VENDEURS !

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

DIVERS

A v. rem.-moto RODOLF r. Fossé Tremblay-les-G. (SO).

MOTOS AUTRICHIENNES

Urgent 175 SVS Puch ét. nf px intér. SIMMEN 43 rue Silvestri, Vincennes.

Au plus offrant : Puch 125 TS Ch. André fond belge, 9 bd Jourdan P. 14.

PUCH 250 13000 k prix 180. HARMEL 3 r Ernestine 18e.

PUCH 175 SVS comme neuve MOULIERE Tél. Pyr. 97-95

PUCH 250 TF noire 22000 k. ét. nf nbx acc. 90. Girot 9 r Nanterre Suresnes, Lon. 16-63

PUCH 250 déc. 54 c. nve 125. ARIS 11 r Labie Paris 17e.

MOTOS DIVERSES

MAGENTA MOTOS
9 bd Magenta Paris Nor. 11-60 avant transformation complète du magasin **solde tout** avec crédit.

Motos Occasion

125	Motob. cul. susp. ar	55000
125	Terrot ETD	50000
175	Guiller AMC	65000
175	Peugeot	65000
175	Peugeot sus AR	75000

Motos Neuves

250	Guiller car. AMC	200000
175	Guiller sus ar AMC	150000
175	Guiller Ydral	125000
125	Gima sus. arrière	125000

Exceptionnel pour vos vacances...

750	BMW R 73 c nve	195.
500	BMW R 5	135.
750	BMW R 71	140
650	BSA Golden 1953	220.
650	Triumph c. neuve	220.
500	T 100 Triumph	225.
350	AJS oscil.	170.
250	Puch SG 9000 km	180.
250	Puch 15000 km	135.
150	Puch oscil.	95.
500	Norton side	75.
500	BSA S. BI. PL	65.
250	Csepel 3000 km	110.
250	BMW R25 impec.	165.

1/3 comptant, le solde en 12 mois et 60 motos en CREDIT TOTAL
MOTO-RECORD
151 r. MARCADET PARIS-18e
Métro Lamarck. MON. 24-40

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 avec	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 avec	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 Guiller 250 cc av.	40.
M.-Goyon 232 cc 54 av.	35.
Guiller 175 cc AMC av	20.
Motob. 175 spt 55 avec	35.
Motobéc. 125 cc 53 avec	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 av.	25.
Vespa Lambretta Guiller av	20.
300 motos et sides av	10.

Solde en 6, 9, 12 mois
AUDEGEAN
137-139 avenue de Clichy
Ouvert mm Dim. matin

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, R.12, 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

AMC 125 culb. télesc. av. ar. 40000 en 4 fois équipée. 17 rue Pajol 18e

TRIUMPH Tiger 100 500 cc BSA Golden Flash. 650 Gilera B 300. AJS. 16 MS. 350 cmc. Machines neuves disponibles. ROCHE 6 rue V. Hugo, Tours.

A VENDRE D'URGENCE
8 rue Fourcroy, Paris 17e

Monet-Goyon 200 cc 1952	35.
Gima 175 cc 1949	30.
Triumph 2 temps 350 cc	25.
Motobécane 125 cc 1947.	20.
Motobécane 350 cc 1939	30.
Scoot. Bernardet 250 cc 52	35.
Gn-Rhône 500 cc av. side	30.

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

IMBATTABLE
Solde des reprises avant les vacances

Zundapp KS 601 54	270000
BSA Golden 53 (40000 d'accessoires)	250000
BSA B33 1953	150000
BSA B33 1953	110000
BSA AA7 (twin)	170000
BSA 250 1951 (4 vit)	100000
Triumph T 100 C 1953	225000
Triumph T 100 1950	150000
Triumph Thunder. 1951	190000
Triumph sp. twin 1940, télesc. susp. ar.	120000
Matchless twin 1951	175000
Matchless 350 télesc.	70000
Puch 250 (1951)	75000
Motob. 175 cul. 1954	70000
Motob. 175 cul. 1952	35000
Speed twin 1954 à rem. complète	120000
T 100 52 à rem. comp.	140000

Important lot de pièces Triump à liquider (roue, fourche télesc. moyeu susp, etc...)
Dernières TRIUMPH neuves
reprise ferme, crédit immédiat et garantie totale
Porte-bagages spécial pour Triumph
Charles PEROTTI
16, rue de la Prévoyance, Vincennes. DAU. 79-91
(Métro : St-Mandé Tourelles)

R. GILLET 1000 side 2 pl Norton 600 sid 1 pl. 1/2 tout pf ét b. px créd. Desrus r 11-Novembre, Fleury-les-Aubrais, Loiret

SCOOTERS

SCOOTER AGF 175 10000 k tt équ. pos. créd. pr. rend.-vous H Lasserre 40 r de Conflans Herblay S.O. ind. tél. si pos.

LAMBRETTA 1956 nf 1500 k. Cremerie 45 r. Lepic, Paris.

VESPA 56 équ. ét. nf ctre 250 Jawa + dif. BRUNOY 17 av. Faisanderie (S-O) Moissonnier

GUZZI 2 cv garantie 6 mois Crédit-Reprise. 17 r. Pajol.

VOITURES

Vd Simca 5 décapotable ét. nf ferait reprise Solex ou scooter, Vaugirard 07-27.

ECHANGES

50 VOITURES disp. repr. moto comme 1er versem. GIL, 83 av. Italie ouv. dimanche

TERROT 5 cv super-culasse 49 garantie 3 mois contre 125. LECLERC 17 r Pajol 18e

Echangez votre moto contre la voiture de votre choix
AUDEGEAN
137-139 avenue de Clichy
Ouvert Dimanche Matin

ON DESIRE ACHETER

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

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

Offres d'Emplois

Cherche mécanic. capable place sure et stable, MOTO-BASTILLE 6 bd R Lenoir Paris 11e

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES
LE NUMÉRO : 40 FRANCS

La Moto revue

Revue technique indépendante et de défense des usagers
FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME
Rédaction-Administration-Publicité : 12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2e (Immeuble Mo Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger		France	Etranger
24 Nos	800 fr.	1.100 fr.	50 Nos	1.500	2.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (Nos 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-2e

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le no 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.

LE STOCK DE PIECES LE PLUS COMPLET
Remise et Vente
aux Réparateurs et Motoristes
PIÈCES B.S.A. - LUCAS - ARIEL
TOURISME
SPORT
CROSS
Stock complet
pièces détachées
d'origine
ARIEL

MOTO-BASTILLE
RÉMI DAMVIGNES
6 Bd RICHARD LENOIR PARIS

BSA
Expédition par retour
toutes pièces
contre remboursement.
CREDIT - 18 MOIS
SUNBEAM
De bien belles motos
Des moyennes élevées
Dans la meilleure qualité
Réponse : 45 fr. timbres

Le seul Spécialiste
de l'accessoire de l'équipement

Économiser de l'argent
gagner du temps
en trouvant toujours
le choix le plus renouvelé
de 6.000 articles différents
pour motos-scooters-cyclomoteurs

compétence
honnêteté
régularité

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS
PRIX LES PLUS BAS

CHANTELUNE-FOZ

Un des exemples de la semaine
ANORAK PLASTIQUE
1.560 frs
PANTALON PLASTIQUE
1.120 frs
EXPEDITIONS EN PROVINCE
MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE

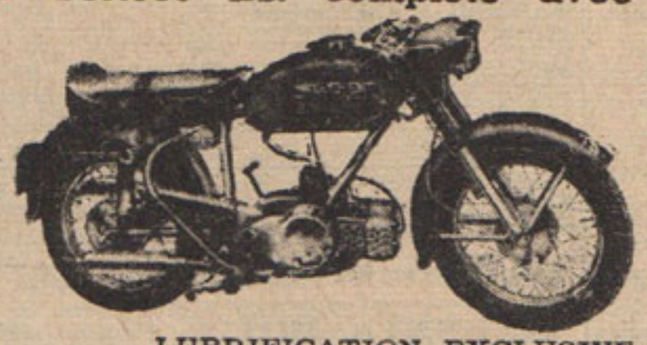
REVIL

ÉTS REVIL 82, AVENUE DES TERNES
225, Boulevard Péreire, PARIS - ETO. 15-53

Expéditions en province

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 —

SOLDES ANNUELS
des fins de Séries

MARCY
1 et 3, Place de la Bourse
PARIS (2e)
Tél. : CEN. 83-11 (2 lignes)

APERÇU DE QUELQUES PRIX :

DEMI-BOTTE veau naturel .. .. .. **3.500 »**
DEMI-BOTTE box fauve .. .. **3.500 »**
BOTTE box noir ou couleur .. .. .. **5.950 »**
CHAUSSURES diverses depuis .. .. **1.950 »**

QUANTITÉ LIMITÉE

Les articles soldés sont à prendre directement à nos magasins.
Ouverture de 8 h. 30 à 19 h. 30

LUCAS
ÉLECTRICITÉ
SERVICE-STATION
Exclusive Région Paris

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

DYNAMIC-SPORT
6, rue St-Augustin (2e)
Mo 4 Septembre - RIC. 75-28
Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT
MANURHIN, AER MACCHI
MONET-GOYON, GUZZI
IFA, LAMBRETTA, PUCH
AWO, ADLER, RUMI, VESPA
AGF (Ydral), Cyclo PALOMA
OCCASIONS :
Garantie totale 3 mois (pièces et main-d'œuvre) choix de Lambretta, Vespa, et motos toutes marques
CREDIT : 2 à 18 mois
Le moins cher de France
En cas de maladie, Dynamic pale pour vous
TOUTES REPARATIONS
Achat ferme moto, scooter

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.

Pièces origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM
6, Bd Richard Lenoir 11e
Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux réparateurs et motoristes

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

PIECES D'ORIGINE
MOTOBECANE
Expédition de suite tous modèles
Devis - Réparations
Echange moteur, cadre, fourche
6, Bd Richard Lenoir 11e

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

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

ASSURANCES IMMEDIATES
Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Services Assurances de MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry, Paris (2e)
Uniquement pour Paris, Seine et Seine-et-Oise

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTE
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ETE ECRITS POUR LUI

Prix : 410 fr.
(par poste 455)

Prix : 750 fr.
(par poste 850)

Prix : 495 fr.
(par poste 547)

Prix : 525 fr.
(par poste 580)

Prix : 485 fr.
(par poste 535)

Prix : 500 fr.
(par poste 545)

Prix : 490 fr.
(par poste 537)

NOUS EDITONS AUSSI :

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

TABLEAUX MURAUX

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

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

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

Catalogue détaillé sur demande

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

Imprimé en France par Imprim.-Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry, Paris (2e)
N° 1500 1956. — Le Directeur-Gérant : C. LACOME. — Dépôt légal, 3e tr. n° 003

Ne partez pas en Vacances

sans un fanion

ENTR'AIDE

LES FANIONS

MOTO-REVUE ENTR'AIDE
SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE
CYCLOMOTO ENTR'AIDE

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

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

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

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

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