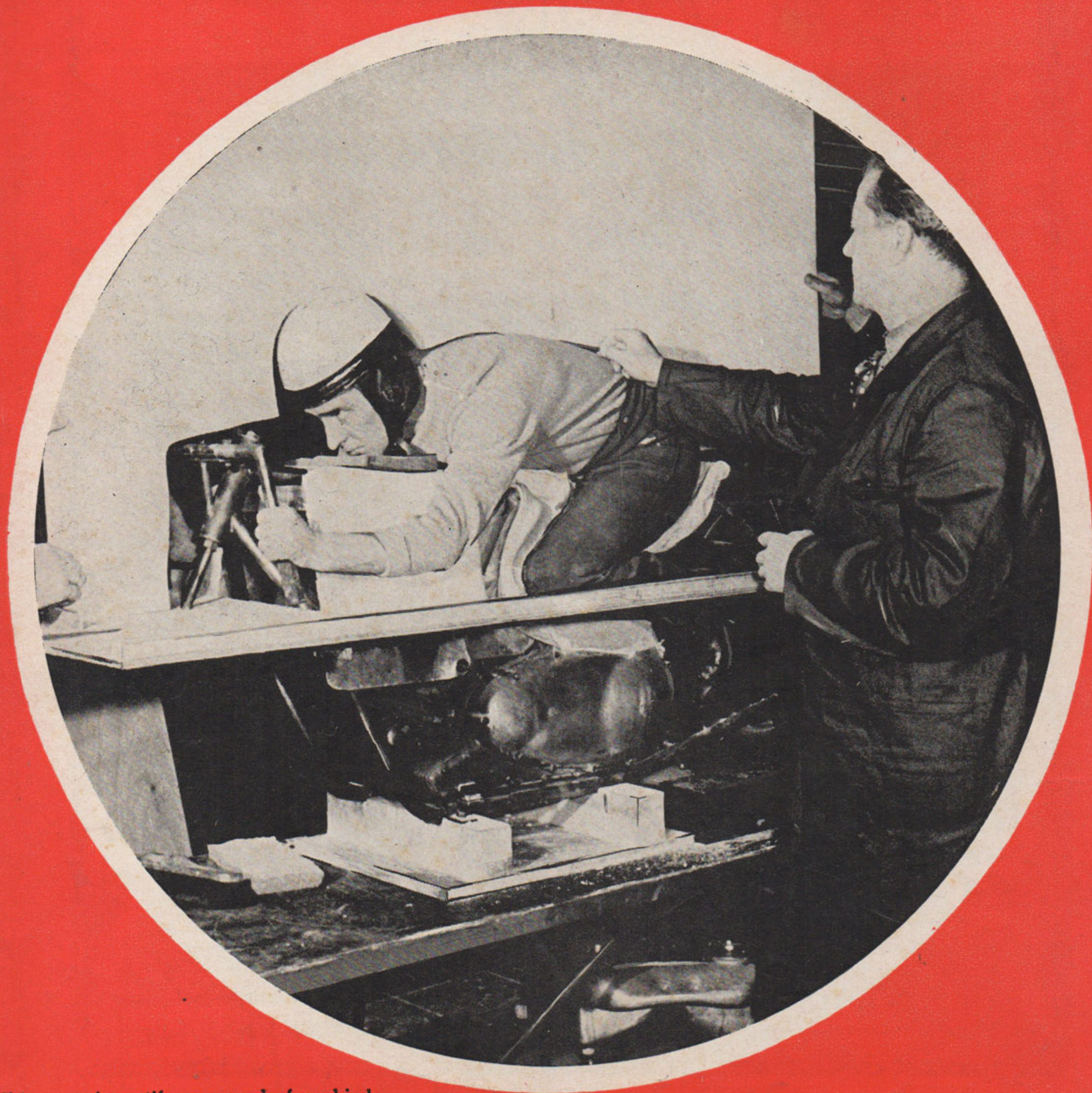


# Moto revue

44<sup>e</sup> ANNEE. — 4 AOUT 1956. — N° 1.301

Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
"JAWA"



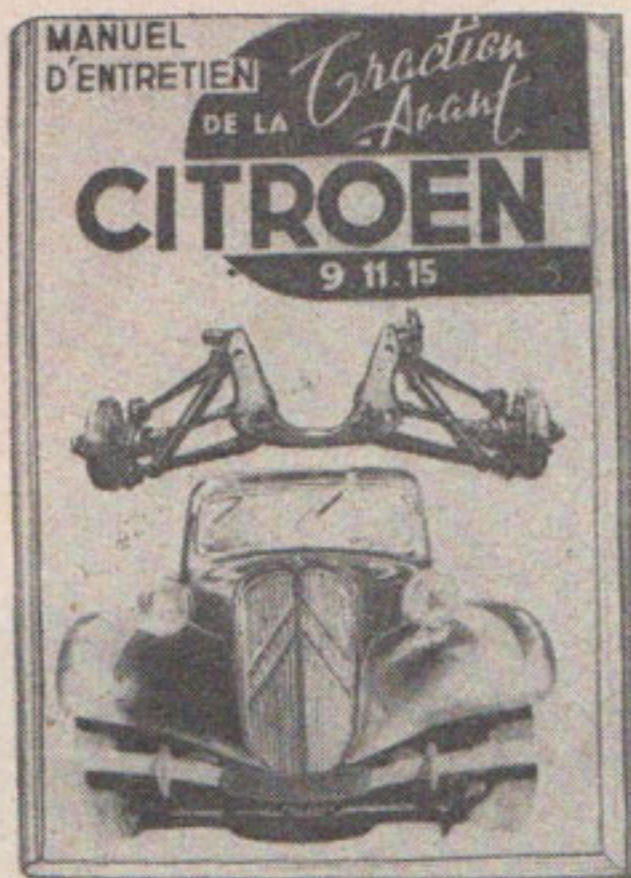
Ultimes préparatifs en vue de franchir le mur des 300 kmh. (voir article page 1.082)

# 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 câblage - 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-2<sup>e</sup> - Pas d'envoi contre remboursement  
Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE** : 297-37 Paris

# STATION **MOTOBÉCANE** BASTILLE

SES MOBYLETTES

SES SCOOTERS

Tous les modèles disponibles de 125 cmc. à 350 cmc.

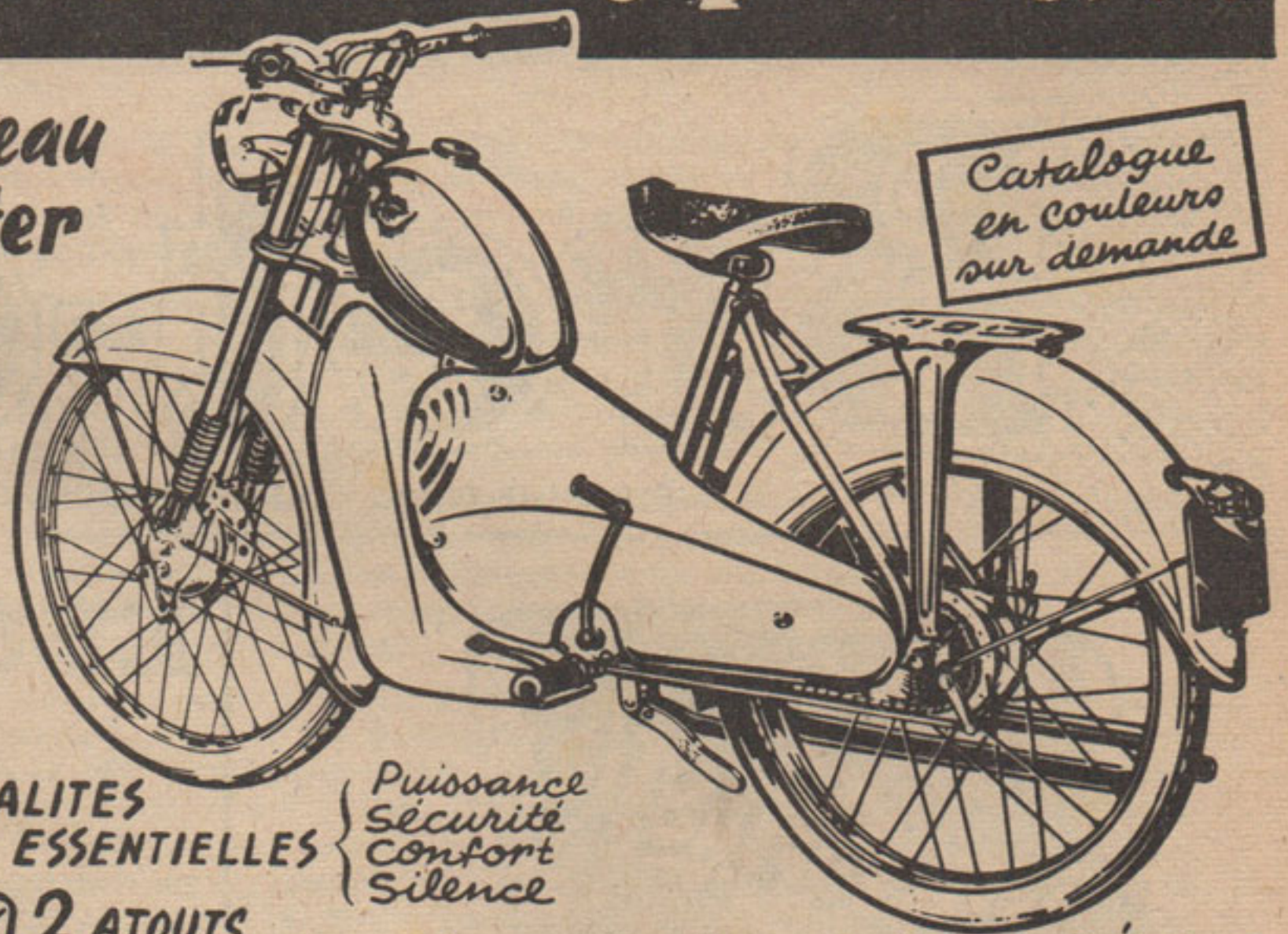
STOCK complet PIÈCES DÉTACHÉES d'origine  
ÉCHANGE MOTEUR • FOURCHE • MISE AU POINT

6, BOULEVARD RICHARD-LENOIR - PARIS-XI<sup>e</sup>

## JOUEZ GAGNANT DU 1<sup>er</sup> COUP...



avec le nouveau  
Moto-scooter  
moteur  
**SACHS**  
3 vitesses  
kick



Catalogue  
en couleurs  
sur demande

### BLOC - MOTEUR "SACHS"

Cadre spécial renforcé. Fourche  
télescopique. RÉSERVOIR  
7 LITRES chromé. Kick-starter  
3 vitesses par poignée tournante  
Moyeux à freins centraux.

Carénage à démontage instantané.

Compteur et avertisseur  
Accessoires de grand luxe  
Puiss. fiscale 1CV. Puiss. au frein 4 CV2

4 QUALITÉS  
ESSENTIELLES

Puissance  
Sécurité  
Confort  
Silence

2 ATOUTS  
MAITRES

un moteur inégalé, un cadre à toute épreuve.

une  
MARQUE :

# NEW-MAP

124 AVENUE LACASSAGNE, LYON - 30 RUE DE CHARENTON, PARIS-BASTILLE

# MOTTAZ



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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

# Moi! J'AIME LES DIMANCHES

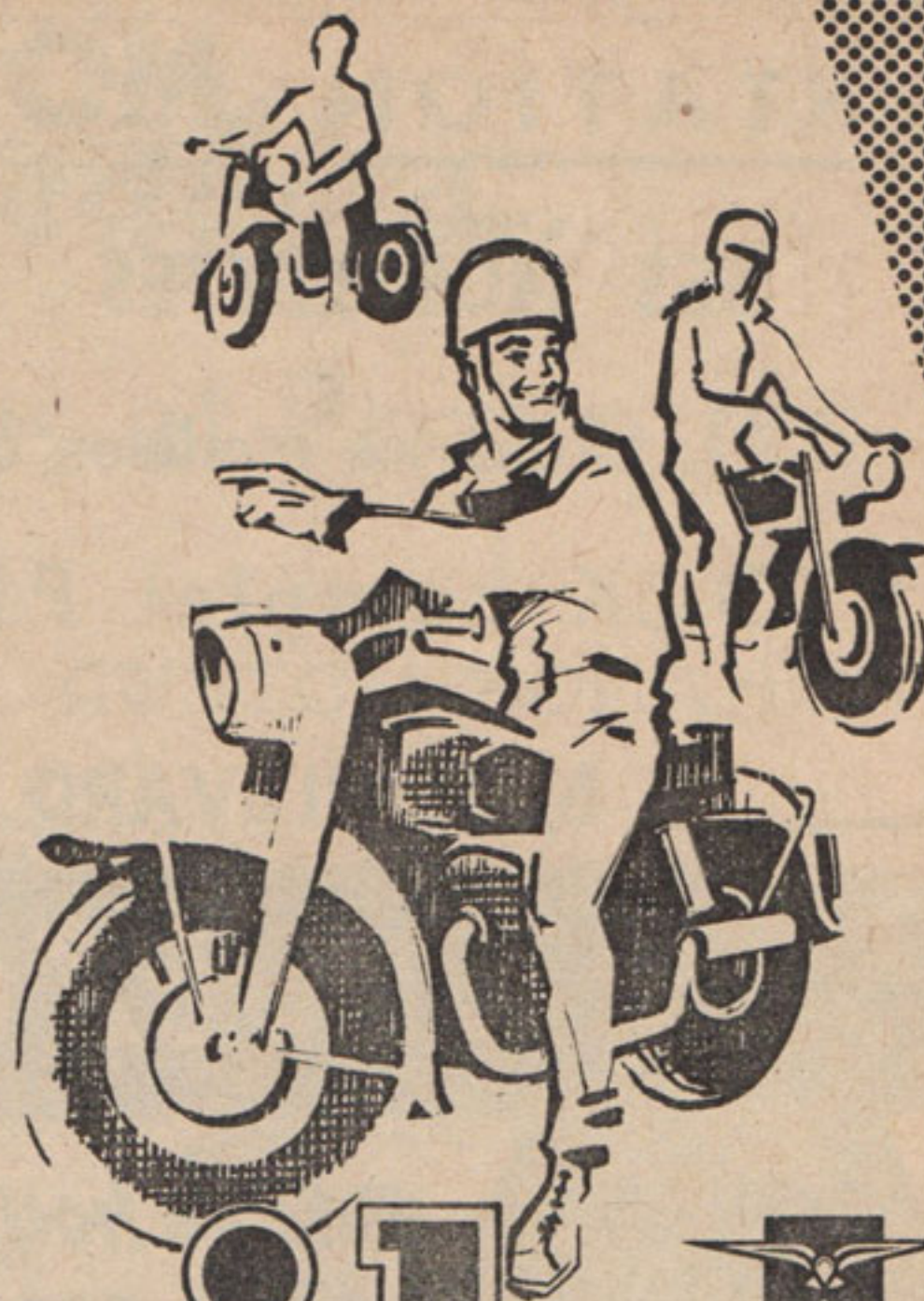
...et comme mes amis j'utilise toujours...

**BRET-OIL**

**COMPÉTITION**

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

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

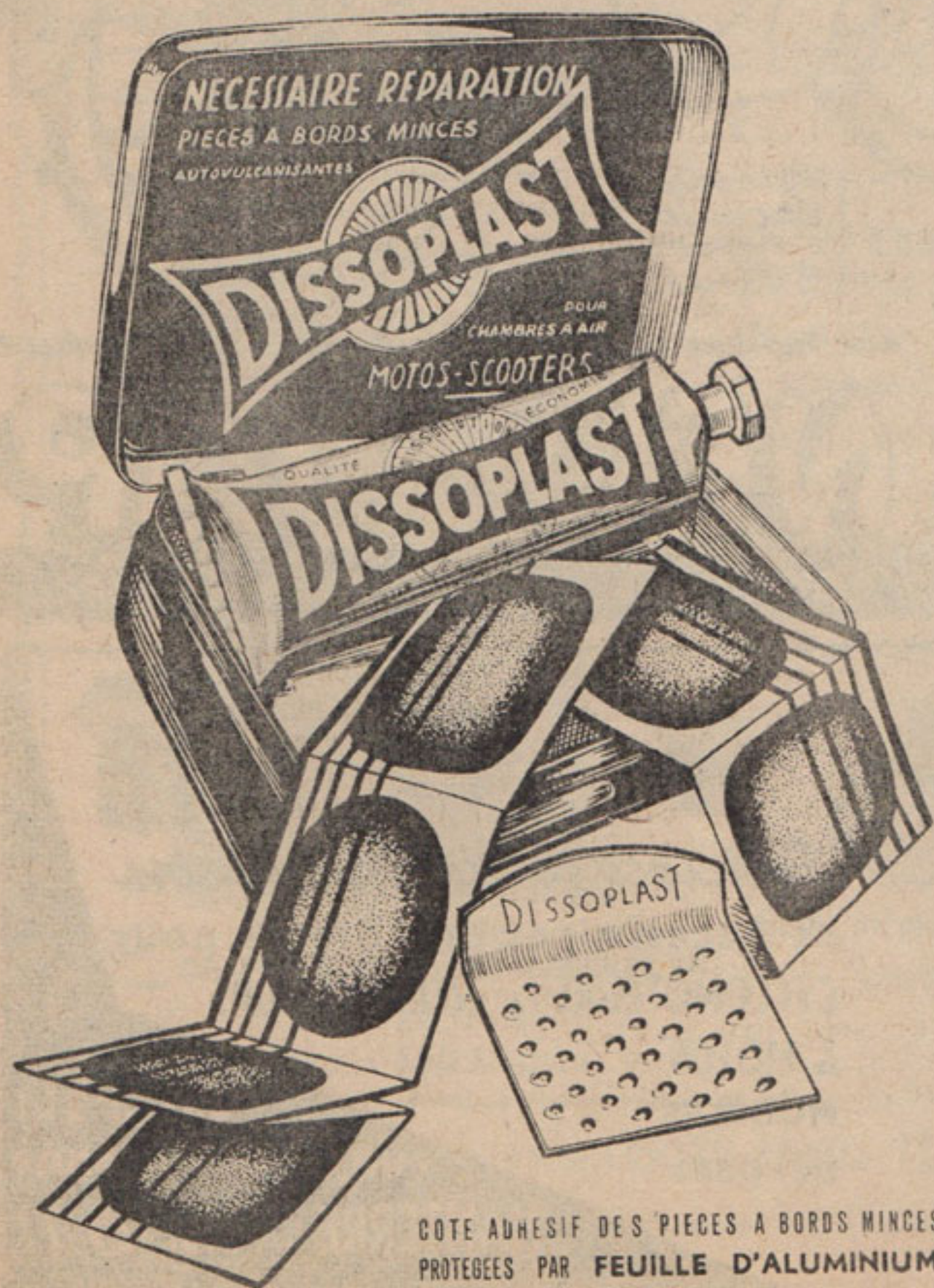


# Bret-oil



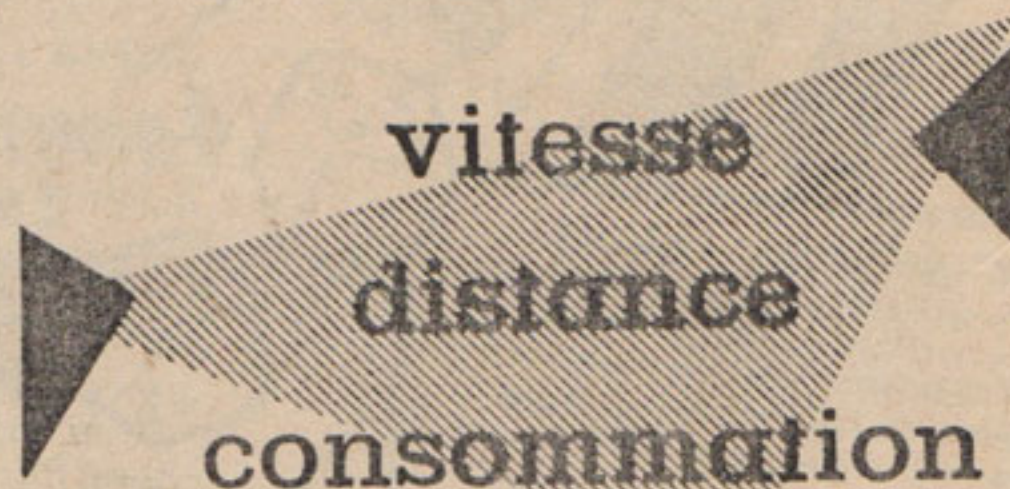
L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

4, RUE JEANNE D'ARC - ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE) - Tél. MIC. 48-40 (lignes groupées)



COTE ADHESIF DES PIÈCES A BORDS MINCES PROTÉGÉES PAR FEUILLE D'ALUMINIUM

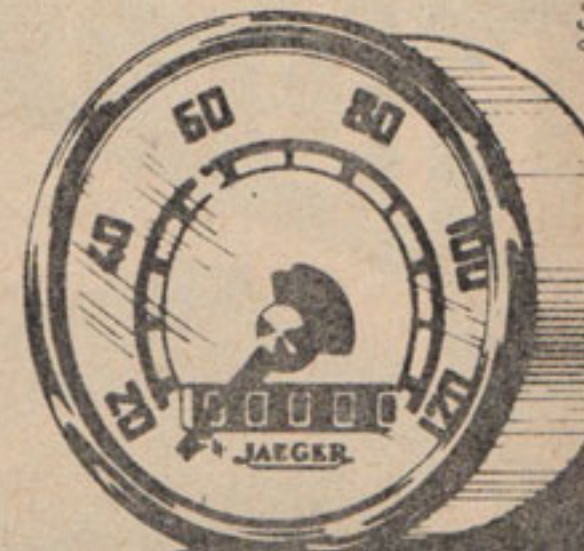
## ESSENTIEL



# JAEGER

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

**PRATIQUE**  
**SOLIDE**



L'instrument de précision au service du bon conducteur

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

ETUDE ET PUBLICITE - M 04-56

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

# Moto

LA  
MOTO

## revue

TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2<sup>e</sup>)

## FAISONS LE POINT...

**L**ORSQUE les rugissements des moteurs se sont tus sur les pistes, c'est au tour des techniciens, de la presse, et même des spectateurs de faire les commentaires d'usage, de s'interroger sur les chances des pilotes et des machines.

L'Allemagne, à son tour, a reçu les champions sur le circuit de la Solitude, et comme il ne reste que deux épreuves inscrites au calendrier du Championnat du Monde, nous pouvons déjà effectuer une mise au point partielle de la situation, qui commence à se clarifier.

Après les disparitions successives de trois Grands Prix et les rentrées tardives des pilotes suspendus, la saison sportive 1956 (nous pensons plus particulièrement aux 500 cmc.) a été quelque peu compromise. Cette dernière cylindrée, malgré tout, nous a apporté la révélation de Surtees dont la montée en flèche dans le rang des champions a surpris plus d'un observateur.

Mais, et c'est là où nous désirons en venir, le Grand Prix d'Allemagne, à la Solitude, lui a été fatal et une chute malencontreuse dans la course des 350 cmc. (fracture de l'humérus) a marqué pour lui le point final à la compétition pour 1956, le privant peut-être du titre mondial en 500 cmc. qui sans cela ne pouvait lui échapper.

Nous avons dit qu'il en serait peut-être privé, car en examinant les positions des pilotes, Surtees n'a pas définitivement perdu la partie. En effet, le pilote de la MV totalise 24 points, alors que son suivant immédiat, Zeller est à 10 points derrière lui ; il faudrait donc que ce dernier puisse s'assurer deux secondes places pour enlever le championnat (12 points au total). Bien sûr, loin de contester la classe de Zeller, il n'en reste pas moins qu'il devra compter sur la présence de Duke (non en tant que prétendant au titre) et sur celles de Armstrong et de notre compatriote P. Monneret qui, troisième ex-æquo, vont se livrer dans les dernières épreuves, un duel sans merci. Mais seul le dieu malin du sport désignera le vainqueur car personne n'est à l'abri d'une défaillance mécanique ou humaine.

Du côté des sides, Hillebrand et Noll se retrouvent à 3 points l'un de l'autre (respectivement 25 et 22 points) et de même qu'en 350 cmc. où Hohl et Lomas ex-æquo se disputent la première place, il s'avère bien délicat de pronostiquer un quelconque gagnant.

Mais le grand événement de l'année aura été fourni sans conteste par Ubbiali dont on a constaté l'extraordinaire supériorité tant en 250 cmc. qu'en 125 cmc., et qui a consacré la valeur des MV pour qui la chance sourit à nouveau après une éclipse passagère. Malgré une seconde place à la Solitude, on peut avancer Ubbiali comme tenant du titre mondial en 125 cmc., et plus encore en 250 cmc. où après une quatrième victoire il totalise le maximum de points auquel un pilote peut prétendre (32 points).

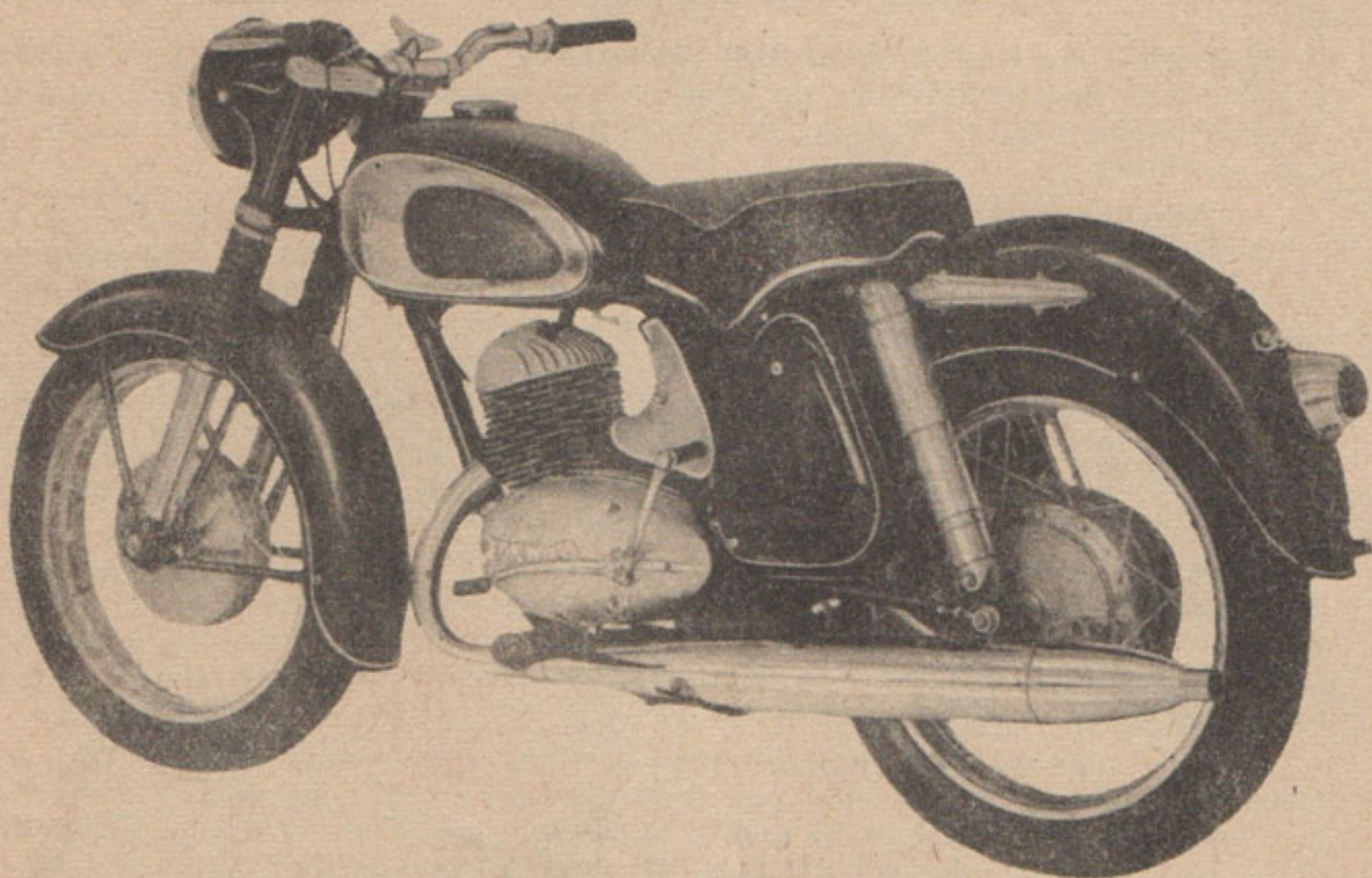
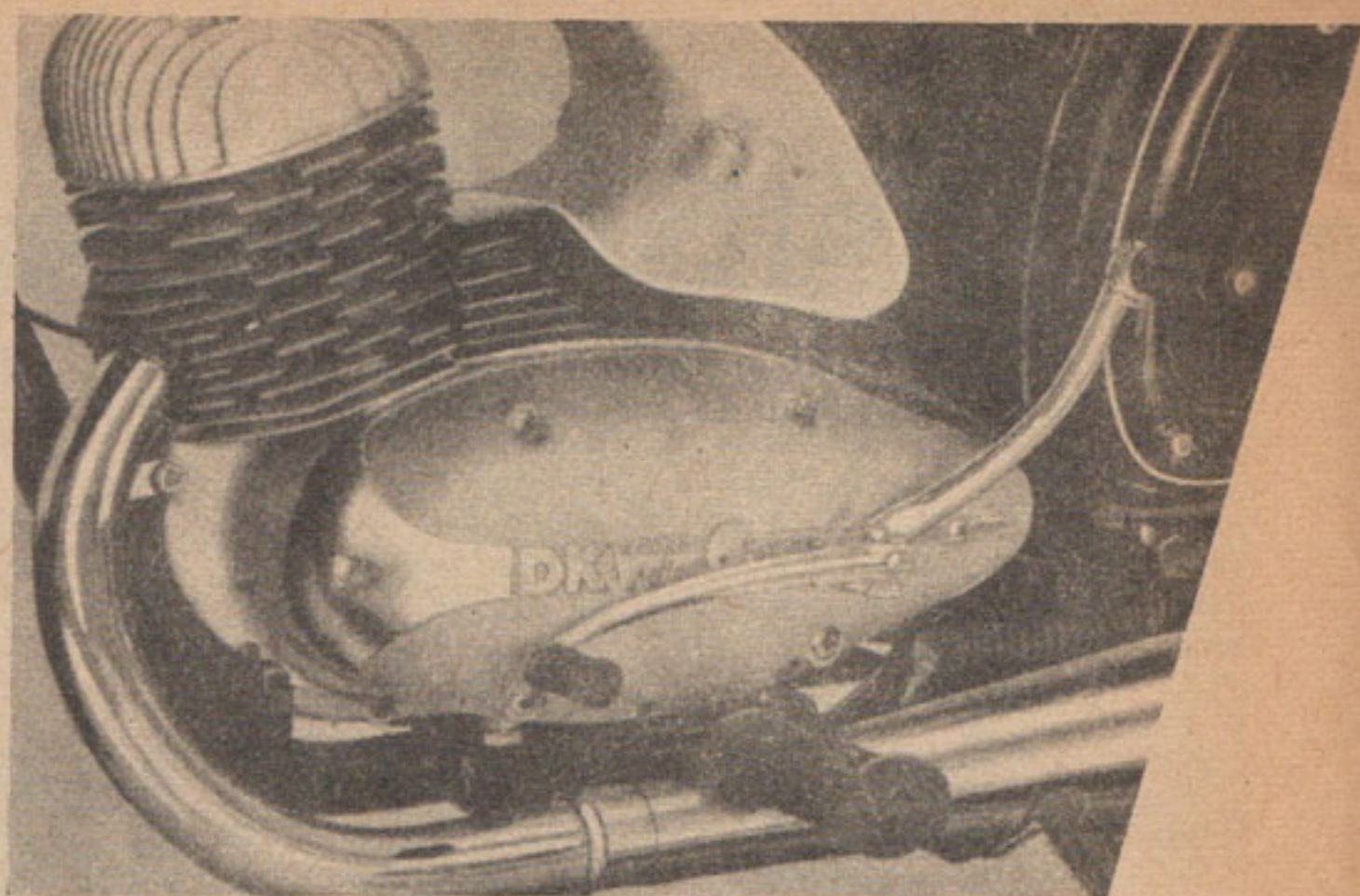
Il est certain que la blessure de Surtees a dû déconcerter les dirigeants de la MV, qui, sans cela, auraient pu enlever trois titres mondiaux, sinon quatre avec les 350 cmc. (ce qui était moins assuré, Surtees n'étant que troisième). Néanmoins, les deux plus faibles catégories leur seront attribuées, tandis que les 500 cmc. peuvent être sa propriété, mais seraient également susceptibles d'échoir à BMW ou à Gilera qui le partageront alors en ex-æquo. Quant aux sides, BMW peut dormir sur ses deux oreilles, son avance est confortable...

RÉDIGÉE  
PAR  
DES MOTOCYCLISTES  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES

A L'IMAGE DES AUTRES  
PRODUCTIONS DE LA MARQUE

# LA DKW RT 250 S

- ⊗ REFROIDIT MIEUX
- ⊗ EST PLUS PUISSANTE
- ⊗ EST MIEUX SUSPENDUE



Après les 175 et 200 cmc., la 250 cmc. DKW se voit, à son tour, dotée d'une suspension arrière oscillante qui, après guerre, fit son apparition chez la marque d'Ingolstadt sur la 350 RT que nous avons essayée l'an dernier (voir MR n° 1253).

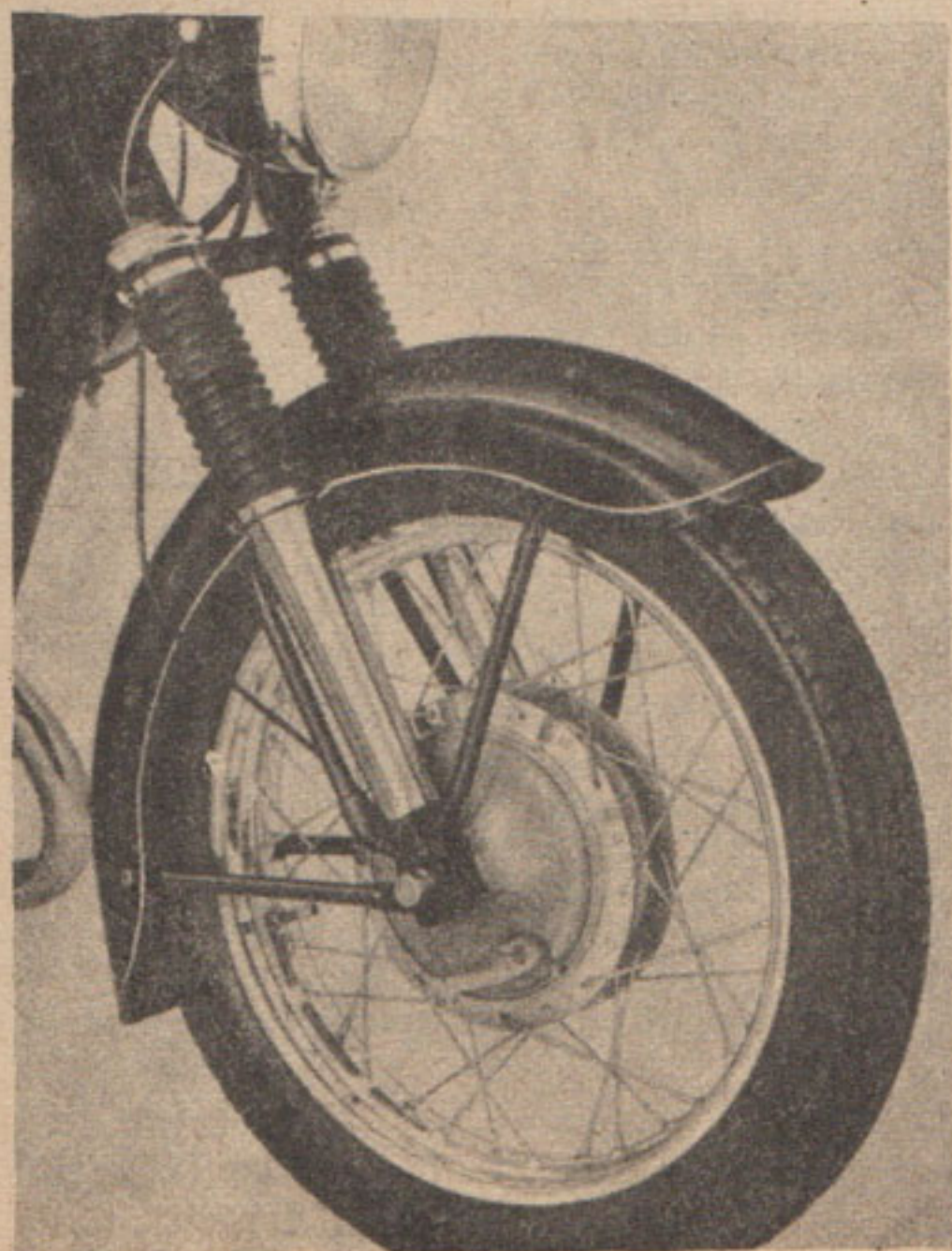
Et cette nouvelle suspension, d'un débattement de 10 cm, à amortisseurs à huile incorporés et à dureté réglable, si elle est à l'image de celle de la 350 cmc., doit conférer à la nouvelle 250 une tenue de route et un confort permettant d'utiliser au mieux les possibilités du moteur.

Et puisque nous en sommes à la partie cycle, notons également la fourche télescopique d'un nouveau dessin, plus élégant, et l'adoption de jantes de 18 pouces (au lieu de 19).

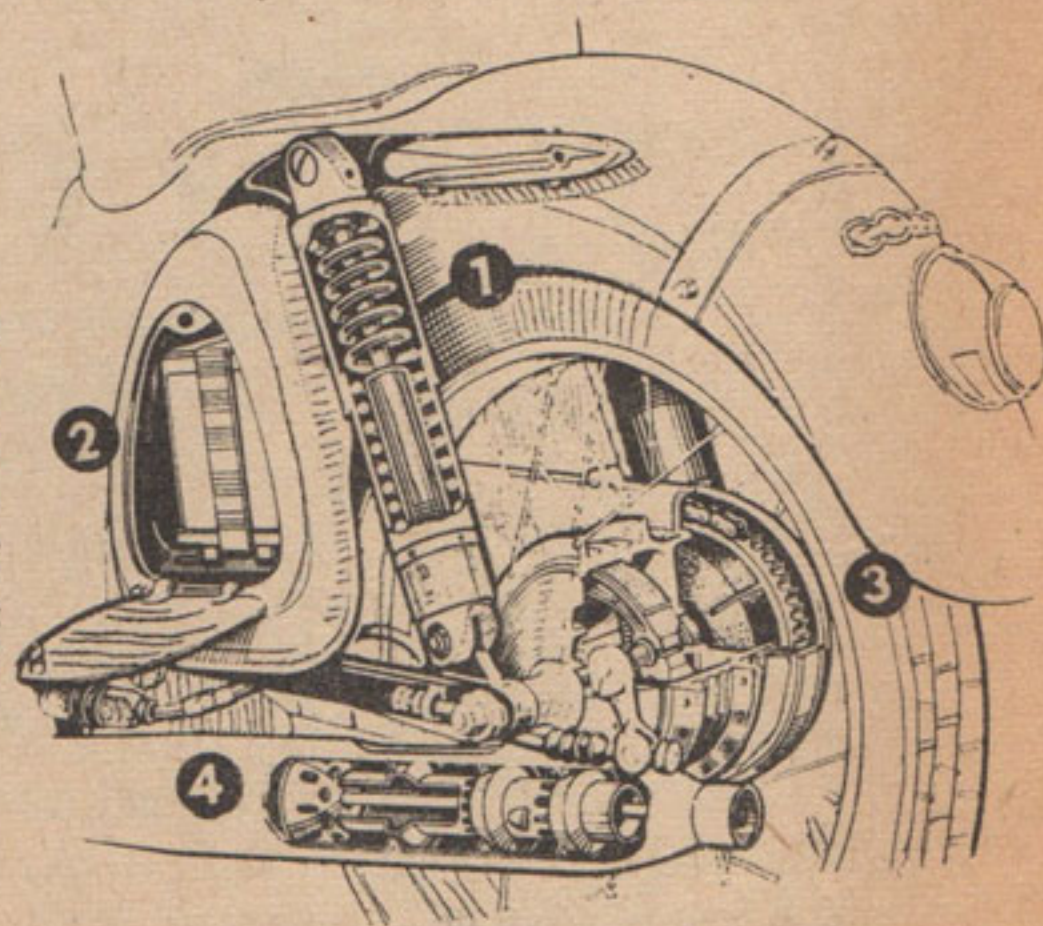
★

Mais le moteur a été modifié lui aussi. Si les cotes du super-carré (70 mm d'alésage pour 64 mm de course) sont demeurées les mêmes, le cylindre, par contre, est beaucoup plus étoffé et on y retrouve les ailettes « Hérisson » des autres modèles de la série « S », forme d'ailettes permettant un meilleur refroidissement, surtout dans les basses et moyennes vitesses.

Malgré un taux de compression assez bas (6,3 à 6,5 à 1), mais par une meilleure alimentation et un meilleur balayage, la puissance est passée de 13,5 à 15 CV, mais toujours au même régime de 5000 t/m. Ceci donne, pour cette 244 cmc., une puissance spécifique de 61,5 CV/l.



Dans le titre : vue du bloc-moteur avec les ailettes de cylindre interrompues. - Ci-dessus, la machine entière. A gauche : le moyeu-frein avant et, à droite, détail de la suspension AR oscillante.



# VOUS NE CONNAITREZ JAMAIS TROP

# VOTRE INSTALLATION ÉLECTRIQUE...

## POSSESSEURS DE JAWA 250 ET 350

# VOICI LA VOTRE

**C**et article a pour but de vous indiquer la manière dont on procède pour déceler et éliminer les pannes éventuelles de l'équipement électrique des Jawa.

### BRANCHEMENT

Toutes les machines du type Jawa-CZ 250 et 350 se caractérisent par le fait qu'elles sont reliées à la masse de la machine par le pôle positif (+) de la batterie. Les fig. 1 et 2 représentent les schémas du câblage des types 250 et 350 cmc. avec la nouvelle dynamo. Seulement dans une petite série de machines fabriquées vers la fin de 1955, le contact à la masse se fait par le pôle négatif (-) de la batterie, ce qui est marqué par un signe (-) sur le stator de la dynamo et sur le bandeau de fixation de la batterie.

### DYNAMO

Celles montées sur les motos Jawa-CZ 250 et 350 sont de deux types. Dans les premières séries de ces machines, les dynamos étaient les mêmes que celles employées dans les types précédents Jawa 250 et 350 cmc. (avec la suspension télescopique de la roue arrière). Bien remarquer que les premiers modèles s'appelaient Jawa (ou Ogar) et les nouveaux Jawa-CZ. Le type de la dynamo fabriquée à présent diffère du précédent par l'aménagement du stator et de la came du rotor.

On voit sur la fig. 3 la nouvelle dynamo 250. Le type 350 est identique à celle-ci, mais il a deux rupteurs et deux condensateurs ; le système des bornes est le même sur les deux types. Le stator, d'une nouvelle conception, possède deux charbons sous la plaque supérieure et on a employé des leviers de rupteur métalliques de la marque PAL. En raison de la modification des leviers de rupteur, la came du rotor a aussi une forme modifiée.

### DIFFICULTES AU DEMARRAGE

On enlève le câble de la bougie, on approche l'extrémité du câble à environ 5 mm de la culasse ou du cylindre et l'on donne des coups de kick. Si l'étincelle se produit entre l'extrémité du câble et la

masse, il faut vérifier la bougie. Si aucune étincelle ne se produit, on vérifie la présence du courant dans le commutateur à clef en essayant l'avertisseur ou l'éclairage.

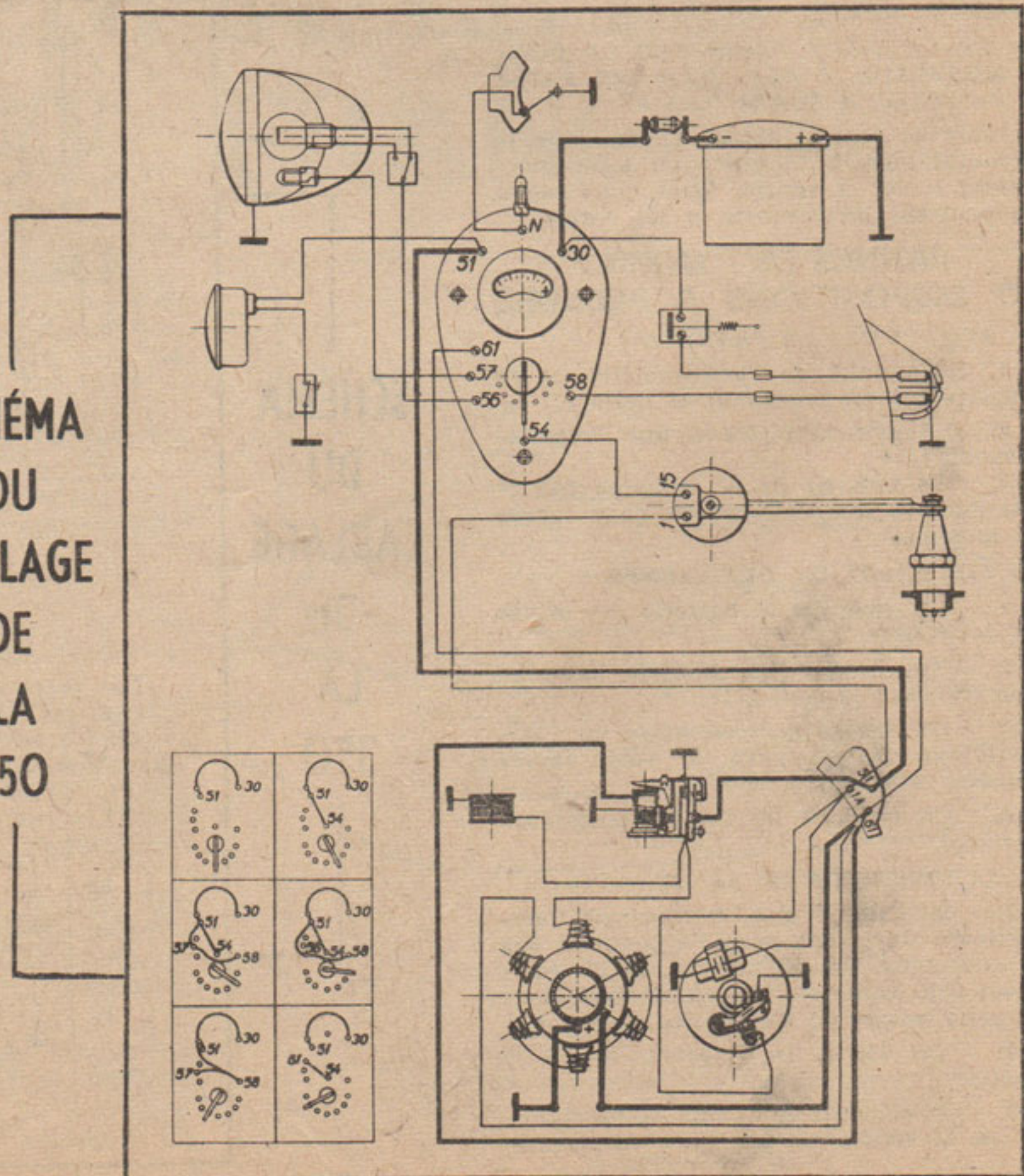
Si le courant passe de la batterie au commutateur, on vérifie, si le courant passe aussi dans la borne repérée «54» dans le commutateur, soit en employant une ampoule d'essai auxiliaire, soit en changeant la prise du câble d'avertisseur, de la borne «51» à la «54». Si le courant passe par la borne «54», l'avertisseur doit fonctionner en appuyant sur le bouton.

a) LE COURANT PASSE PAR LA BORNE REPEREE «54» DU COMMUTATEUR A CLE :

1. - On examine la cosse antiparasite du câble de bougie pour s'assurer que la résistance à l'intérieur de celle-ci n'est pas défectueuse et on vérifie le câble d'allumage en s'assurant qu'il est bien fixé à la bobine haute tension.

2. - On examine les vis platinées du rupteur, le câble d'allumage et le rupteur. Si tout est en ordre, essayer l'allumage en tournant la clé à la position

SCHÉMA  
DU  
CABLAGE  
DE  
LA  
250



«1» et, avec la main, écarter les vis platinées du rupteur, observer si l'étincelle se produit entre elles. Si l'étincelle ne se produit pas, le défaut réside dans l'arrivée du courant à la bobine d'allumage, dans la bobine elle-même ou dans le condensateur.

3. - Un condensateur défectueux se signale par un mauvais allumage. Le condensateur peut avoir l'isolant percé ou un court-circuit de surface. Examiner le câble de sortie et nettoyer sa surface. S'il n'y a aucun défaut extérieur, remplacer le condensateur. Si au contraire des étincelles fortes se produisent entre les vis platinées du rupteur lorsqu'on fait tourner le moteur en donnant des coups de kick, le câble du condensateur est ou interrompu, ou mal fixé, ou bien le condensateur est mal relié à la masse.

**b) LE COMMUTATEUR A CLEF EST PRIVE DE COURANT :**

1. - On examine les bornes de la batterie et son contact à la masse.

2. - On examine le fusible et le câble allant de la batterie au commutateur. Lorsqu'on trouve le fusible sauté, on en cherche la cause, par exemple : contact à la masse d'un câble mal isolé, court-circuit dans le commutateur code, dans le phare ou dans le commutateur à clef, et on fait la réparation.

3. - Si la panne est causée par la batterie déchargée, on tourne la clé à la position «5» — (allumage direct par la dynamo), on retire le fusible et on pousse la machine en deuxième ou troisième vitesse.

4. - Si la panne est plus sérieuse, elle est causée par la dynamo ou par le régulateur de tension.

**c) LE COURANT PASSE PAR LE COMMUTATEUR A CLEF, MAIS NE PASSE PAS PAR LA BORNE «54» :**

Dans ce cas le défaut réside dans le commutateur. Il faut déposer le commutateur à clef et vérifier l'état dans lequel se trouvent les contacts et les bornes.

**PANNES DE DYNAMO ET DISPOSITIONS A PRENDRE**

**a) SYMPTOMES DE PANNES :**

1. - L'aiguille de l'ampèremètre ne se déplace pas en accélérant le moteur.
2. - L'ampèremètre fonctionne irrégulièrement.
3. - La batterie ne se recharge pas et est insuffisamment chargée pour lancer le moteur.

**b) LOCALISATION DES PANNES :**

1. - On examine la batterie, les câbles et le fusible.
2. - On examine la câblerie batterie-commutateur à clef.
3. - On vérifie l'ampèremètre du commutateur en branchant un autre ampèremètre exact dans le circuit.
4. - On examine les fils commutateur-dynamo.

**c) VERIFICATION DE LA DYNAMO :**

1. - On s'assure que les charbons fonctionnent librement et qu'ils appuient sur le collecteur. On les nettoie, on les remplace s'ils sont usés. On vérifie également le petit ressort en spirale des charbons.
2. - On vérifie le collecteur et on le nettoie.
3. - On démonte la bobine de résistance et on la vérifie à l'aide d'un ampèremètre.

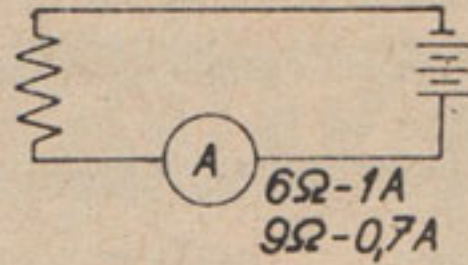


Figure 4

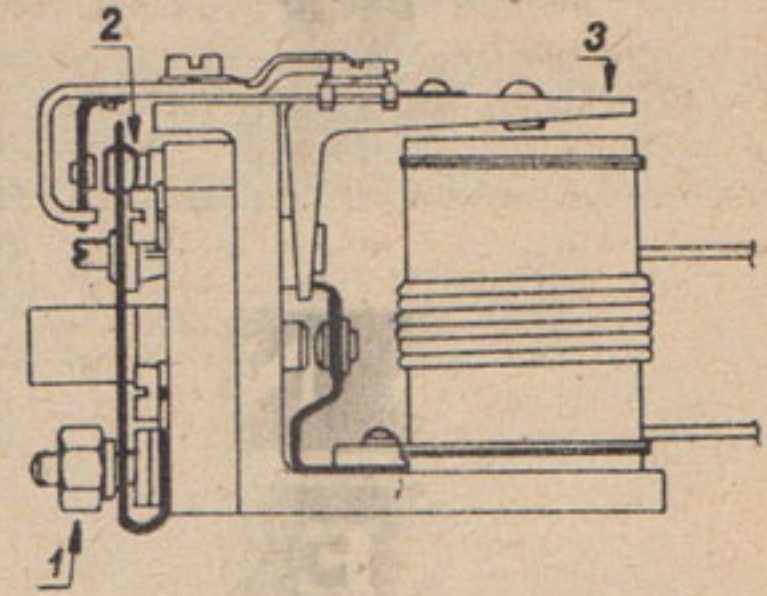


Figure 6

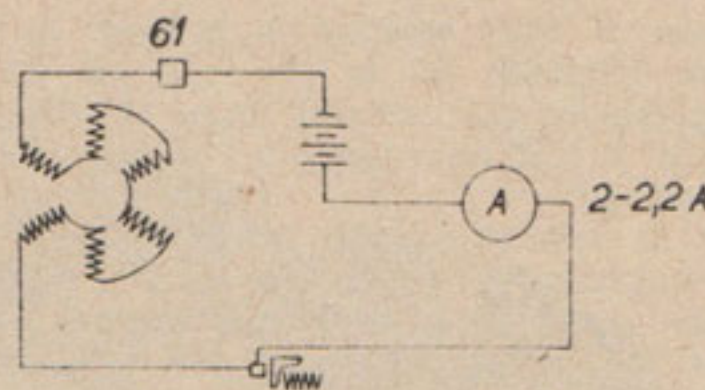
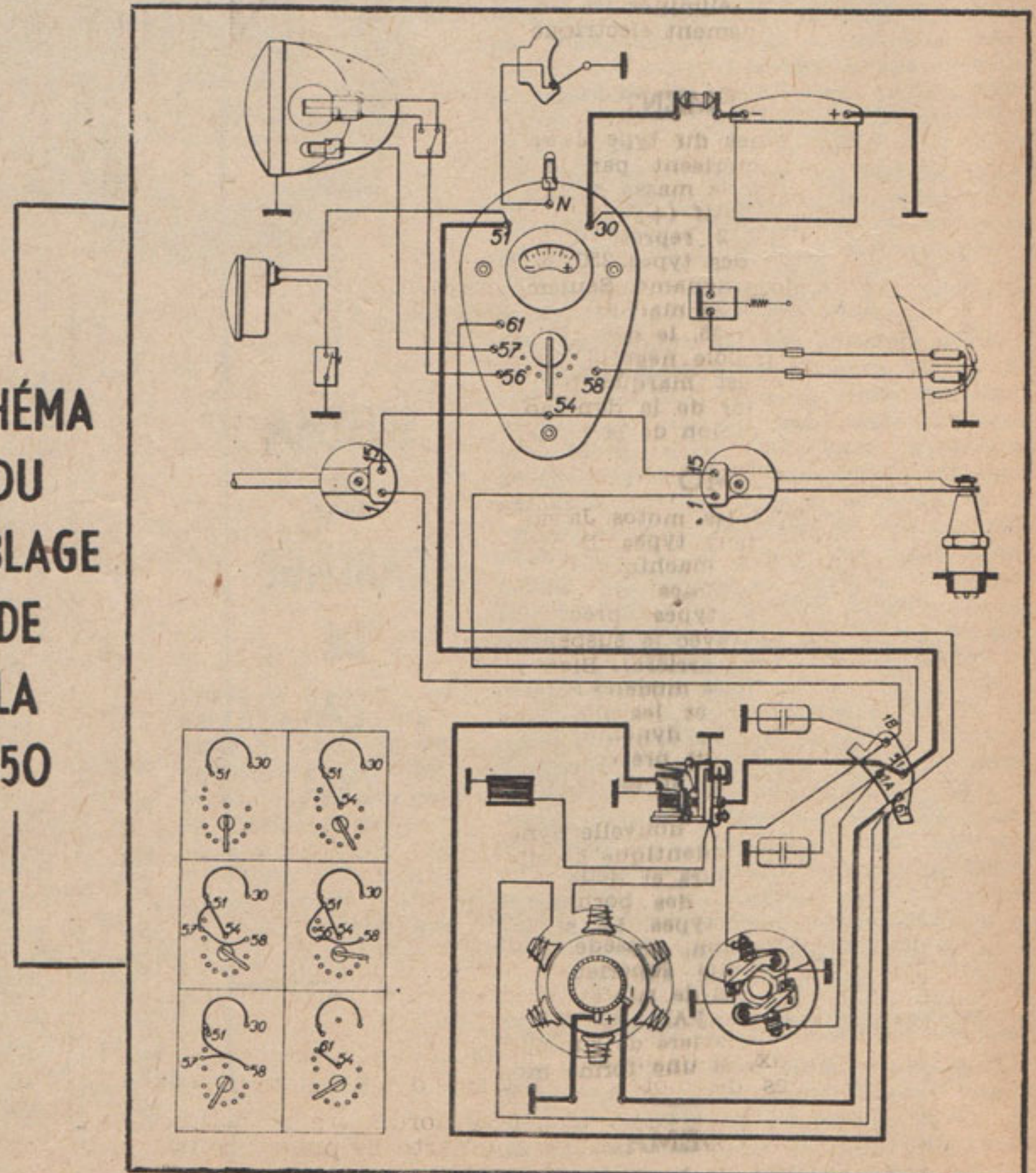


Figure 5

tre. Les bobines sont de deux sortes, d'une résistance de 6 ou de 9 ohms. Avec ces résistances, l'ampèremètre indique 1 A ou 0,7 A (fig. 4).

4. - Il est rare que l'enroulement des bobines du stator soit détérioré et on peut déceler ce défaut par la mise en circuit d'un ampèremètre suivant la fig. 5. Si l'ampèremètre accuse une déviation de plus de 2 ou 2,2 A, l'une des bobines doit être détériorée. Dans certains cas les bobines sont en état et seule la connexion entre les bobines peut être rompue.

**SCHEMA DU CABLAGE DE LA 350**





5. - Après avoir effectué toutes les opérations décrites et trouvé tout en bon ordre, le défaut doit résider dans le régulateur de tension.

#### d) REGLAGE DU REGULATEUR DE TENSION :

Si la dynamo est en ordre, mais néanmoins, fournit un courant faible, il faut vérifier et régler le régulateur de tension (fig. 6). Si l'on n'a pas assez d'expérience, et les appareils de mesure nécessaires, il est bon de s'adresser à une station-service bien outillée.

1. - Brancher, entre la borne «61» sur la dynamo et la masse de la machine, un voltmètre, et lancer le moteur.

2. - Tourner la clef à la position «5» et retirer le fusible de la batterie.

3. - A un régime plus élevé du moteur, le voltmètre doit indiquer une tension de  $7,7 \pm 0,3$  V. Même au régime le plus élevé du moteur, la tension ne doit pas dépasser 8 V.

4. - Si la tension n'atteint pas les valeurs indiquées plus haut, tourner à droite, avec précaution, l'écrou hexagonal (1). Si la tension dépasse les valeurs indiquées, tourner l'écrou (1) à gauche, tout en surveillant la valeur de la tension indiquée par le voltmètre. Le réglage fait, assurer la fixation de l'écrou avec du vernis.

5. - L'essai effectué, on branche un ampèremètre exact entre la batterie et le commutateur à clef. Le phare allumé, la dynamo doit charger la batterie, à un régime élevé du moteur, de 1 à 2 ampères.

6. - A noter que si l'aiguille de l'ampèremètre du commutateur à clef n'accuse pas le déplacement indiqué, il se peut que la batterie soit complètement chargée et par conséquent l'admission du courant est limitée par le régulateur et la résistance interne de la batterie chargée. C'est pourquoi pendant le réglage, la batterie doit être chargée seulement de moitié environ.

#### e) DEPANNAGE DU REGULATEUR DE TENSION :

Après avoir utilisé la motocyclette un certain temps, les contacts peuvent s'oxyder, surtout les contacts du régulateur, ce qui entraîne une charge insuffisante de la batterie. Dans la plupart des cas, il suffira de nettoyer les contacts de temps en temps avec de la toile émeri très douce. Lorsqu'on trouve que l'oxydation du contact (2) et le chargement insuffisant se répètent même après nettoyage, on peut tourner cette difficulté en reliant la batterie à la masse par le pôle négatif (—) et par l'inversion des pôles de la dynamo.

1. - Déposer la batterie, la charger complètement et la relier à la masse de la machine par le pôle négatif.

2. - Avec de la toile émeri extrêmement douce, nettoyer les contacts du régulateur.

3. - Le moteur étant arrêté, tourner la clef à la position «1».

4. - En appuyant plusieurs fois (2 ou 3 fois) sur l'induit (3) du régulateur, on introduit dans la dynamo un courant de sens inverse et par là on surexcite la dynamo. Ne pas l'oublier !

5. - Lancer le moteur et vérifier la charge de la manière décrite au chapitre précédent « réglage du régulateur ». Il est à noter qu'après l'inversion des pôles de la dynamo, l'ampèremètre du commutateur à clef fonctionne en sens inverse, c'est-à-dire que si la dynamo charge la batterie, l'aiguille se déplace du côté (—), ce qui est alors normal.

6. - Par le réglage que l'on vient de décrire, on a fait définitivement disparaître l'insuffisance de charge de la batterie. En réglant le régulateur il faut procéder avec précaution, pour éviter sa détérioration.

(Cet article, extrait de la Revue du Moteur Tchécoslovaque, est dû à l'ingénieur J. HRUSKA).



## ENFIN, LE POT DE FRANCFORT...

Il y a quelques 18 mois, un certain M. Leistriz présentait, en Allemagne, un silencieux qui, paraît-il, devait faire merveille. Mais à chaque confrontation que lui demandaient les techniciens allemands, afin de juger de la répercussion sur le rendement du moteur, pour une raison ou pour une autre, M. Leistriz se déroba, refusant de donner quelque détail que ce fut sur son magnifique « pot de Francfort ».

Mais il s'avère que ce silencieux est aujourd'hui une réalité, maintenant construite en série par les Etablissements R.O.K.A.L.

Comment se présente ce silencieux ?

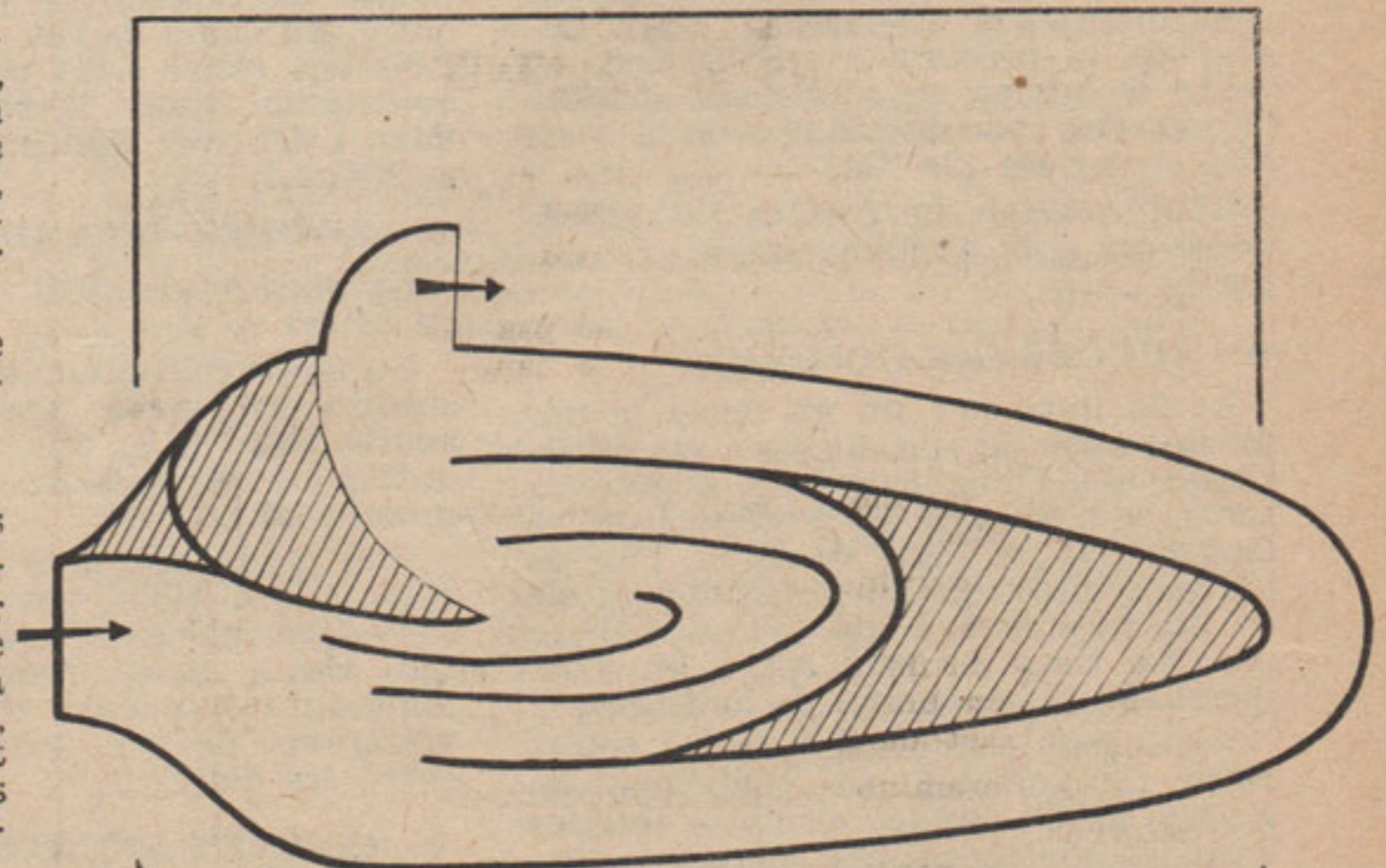
Réalisé en alliage léger moulé sous pression, il est très simple, basé sur le principe des interférences acoustiques.

La réalisation interne est telle que les gaz brûlés, à leur sortie du tube d'échappement, sont divisés en quatre colonnes qui ont des chemins de longueurs différentes à parcourir avant d'être expulsés dans l'atmosphère. Et, finalement, les gaz d'échappement, pulsants qu'ils étaient lors de leur entrée dans le silencieux, en sortiraient sous un flux régulier et uniforme, débarrassé d'ondes de pression et de dépression.

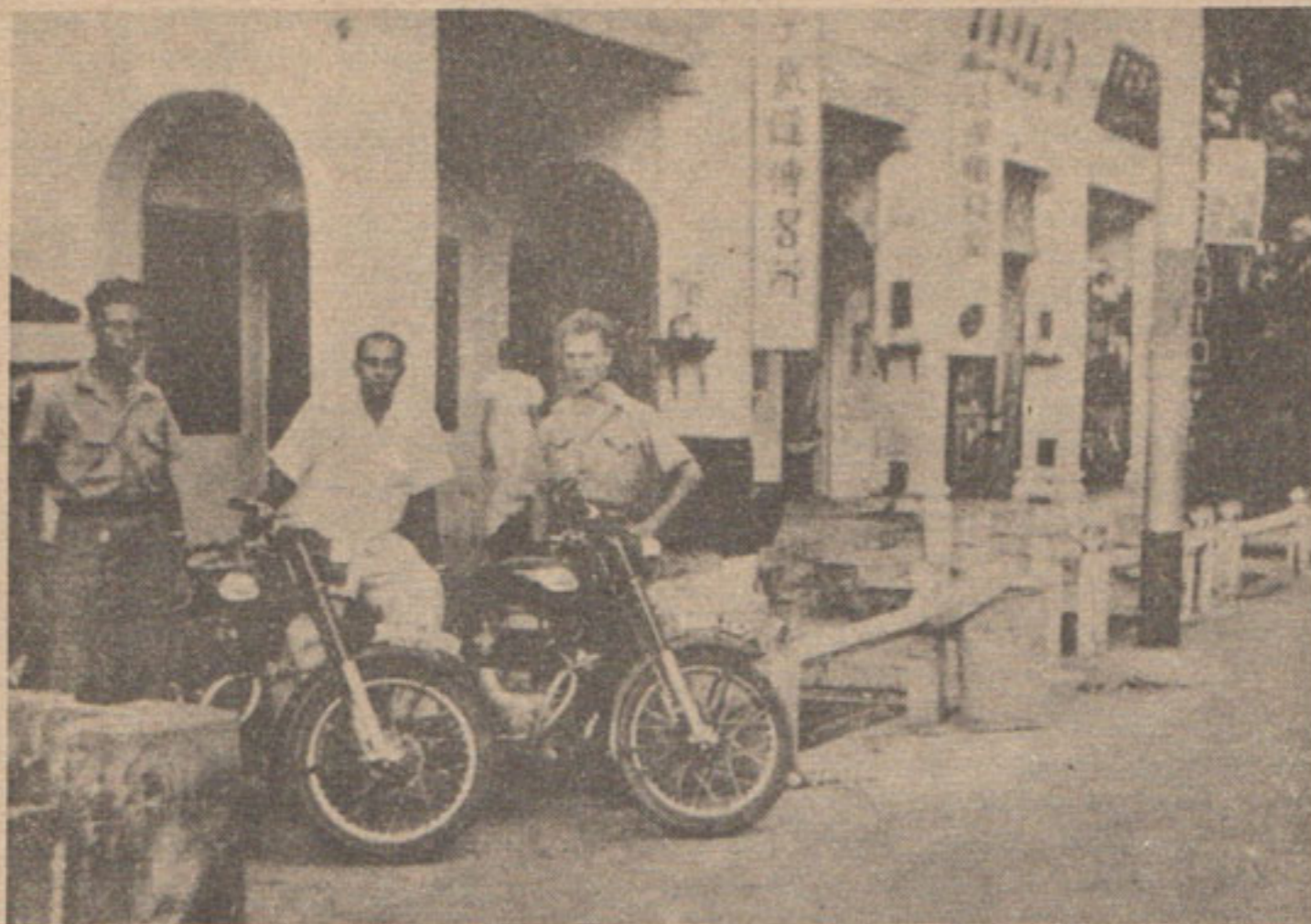
De plus, un certain effet de succion, dû au silencieux lui-même, permet de mieux vider le cylindre de ses gaz brûlés. Pour un deux temps, où une certaine contre-pression peut être intéressante, il existe une sorte de diaphragme spécial qui peut être adjoint.

Ce silencieux, prenant peu de place, peut être monté sur tous types de motos, même sur d'anciens modèles.

Et, d'après son constructeur, l'extraordinaire réduction de bruit ne se solderait par aucune perte de puissance ou aucun accroissement de consommation.



Vue en coupe du pot de Francfort et des quatre trajets, de longueur différente, auxquels sont soumis les gaz d'échappement.



#### ◆ NOUS IRONS A PARIS...

Deux motocyclistes français : MM. René Liotte et Lucien Laetzig sont partis récemment de la lointaine Indochine dans l'intention de rallier Paris par la route. Pour ce périple de 13.000 km. ils ont choisi deux Royal-

Enfield 250 cmc. « Clipper » qui les mèneront à travers les pays suivants : la Thaïlande, l'Inde, le Pakistan, l'Iran, l'Irak, la Syrie, la Turquie, la Grèce, l'Albanie, la Yougoslavie et l'Italie.

Cette voie terrestre est de plus en plus employée...

#### ◆ DOCUMENTS FRONTALIERS POUR LA HOLLANDE

On nous mande de la frontière néerlandaise que de nombreux touristes français et étrangers s'y présentent sans être en possession d'un document frontalier réglementaire.

Pour éviter des refoulements désagréables, aussi bien pour la maréchaussée néerlandaise que pour les victimes elles-mêmes, l'Office National Néerlandais du Tourisme publie la liste des documents frontaliers considérés comme réglementaires, selon les nationalités et compte tenu des régions visitées et de la durée de séjour :

A) - Pour tout le territoire métropolitain néerlandais et pour un séjour de 3 mois au maximum :

1) Les personnes de nationalité française (algériens exceptés) doivent être en possession :

a) ou bien d'un passeport français bleu en cours de validité ;

b) ou bien d'un passeport français ocre même périmé, mais de 6 mois au maximum ;

c) ou bien d'un passeport français chamois même périmé, mais de 6 mois au maximum.

2) Les personnes de nationalité étrangères et les algériens doivent être en possession d'un passeport en cours de validité, généralement avec visa.

B) - Pour les Flandres Néerlandaises et l'île de Walcheren et pour un séjour ne dépassant pas 24 heures :

Les personnes de nationalité française exclusivement, peuvent y être admises sur présentation :

a) soit d'une carte d'identité délivrée postérieurement au 1<sup>er</sup> octobre 1954 ;

b) soit d'un passeport bleu, ocre, chamois, même périmé, mais de 5 années au maximum.

Il est donc entendu que la tolérance (B) ne s'applique pas aux étrangers habitant la France, en possession ou non d'une carte de séjour délivrée par les autorités françaises. La facilité de visiter pendant 24 heures cette partie du sud-ouest des Pays-Bas sur la seule carte d'identité ou passeport périmé de 5 années maximum, n'est accordée qu'aux français.

#### ◆ RAFFINERIE CALTEX

Pendant le deuxième trimestre 1956, la Raffinerie Caltex d'Ambès a reçu 14 tankers représentant un approvisionnement de pétrole brut de 235.584 tonnes.

La production des produits finis a été de 219.508 tonnes.

Essence auto et super : 37.269 tonnes.  
Gas-oil : 31.687 tonnes.

#### ◆ SPECIALISTE DES PIÈCES DÉTACHÉES

Les motocyclistes du sud de la France et en particulier de Castres, connaissent certainement M. J. Loubet spécialisé dans les pièces détachées qui leur a procuré, dans bien des cas, la pièce qui semblait introuvable pour leur machine. Il dispose également de moteurs, boîtes et cadres pour construire des machines de cross ou de grass-track, en plus d'un échantillonnage permanent de machines d'occasion.

Ce magasin s'est doublé récemment d'une succursale à Toulouse qui permettra ainsi aux amateurs toulousains d'avoir recours à M. Loubet.

# INFORMATIONS

#### ◆ POUR LES ANCIENNES NSU

Conséquence de la mise en application de la nouvelle réglementation restrictive sur les bruits d'échappement (réglementation allemande, est-il besoin de le préciser ?), NSU met en vente de nouveaux silencieux adaptables sur les machines âgées de la série Fox et sur les 125 ZDB.

L'information ne précise pas si ces nouveaux pots d'échappement sont exportés.

#### ◆ SUCCES GOGGOMOBIL

Le 21 juin, soit un an après le démarrage de la production en série, l'usine de Dingolfing-Isar a fêté la sortie de chaîne de sa 25.000<sup>e</sup> voiturette Goggomobil. A cette occasion, l'un de ces véhicules, ainsi qu'un scooter attelé et un scooter solo de même marque ont été tirés au sort entre les 3.000 membres du personnel de la firme.

Le succès commercial de la voiturette Goggomobil est explicable en grande partie par les résultats obtenus dans les confrontations sportives. Ainsi, dans le sévère trajet de l'Alpenfahrt autrichien, 1.460 km. avec 25 cols alpins à franchir dans les pires conditions atmosphériques, une voiturette Goggomobil se classa sans aucun point de pénalisation, accomplissant le parcours à la moyenne de 47 kmh. (catégorie 250-350).

Enfin, la firme obtint deux « Edelweiss d'argent » pour ses performances dans les épreuves de montagne.

#### ◆ RETRAITS DE PERMIS

La Suisse, dans le cadre de la lutte contre les accidents, procède à de nombreux retraits de permis de conduire. Au cours de l'an passé, les autorités ont retiré 4.794 permis, la cause essentielle étant l'ivresse (2.703 cas dont 1.420 avec accident et 1.283 sans accident).

#### ◆ ROULEZ QUAND MEME

La surdité ne peut vous empêcher de rouler...

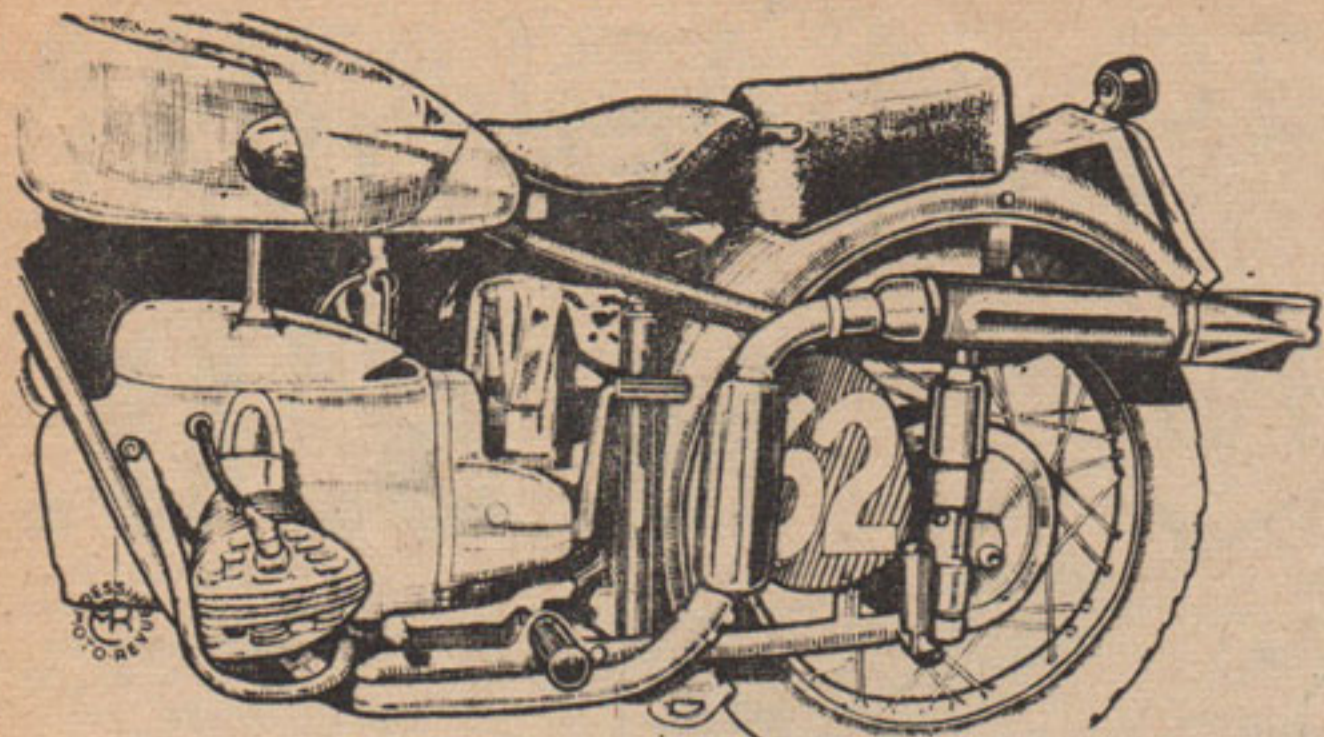
Un motocycliste anglais affecté d'une surdité complète acquit une telle acuité visuelle et une telle sensibilité qu'il a usé de sa moto durant 36 ans... sans accident.

Une petite anecdote prouvera d'ailleurs à quel point ses autres facultés sont développées. Il peut dire, chez lui, sans risque de se tromper si la radio fonctionne ou pas, simplement aux vibrations de son journal qu'il sent entre ses doigts...

#### ◆ CARNET MONDAIN

Le consul Willy Sachs, qui préside aux destinées de la firme bien connue Fichtel et Sachs depuis la mort de son père, le Conseiller d'Etat Docteur Ernst Sachs, survenue en 1932, a fêté le 23 juillet 1956 son soixantième anniversaire.

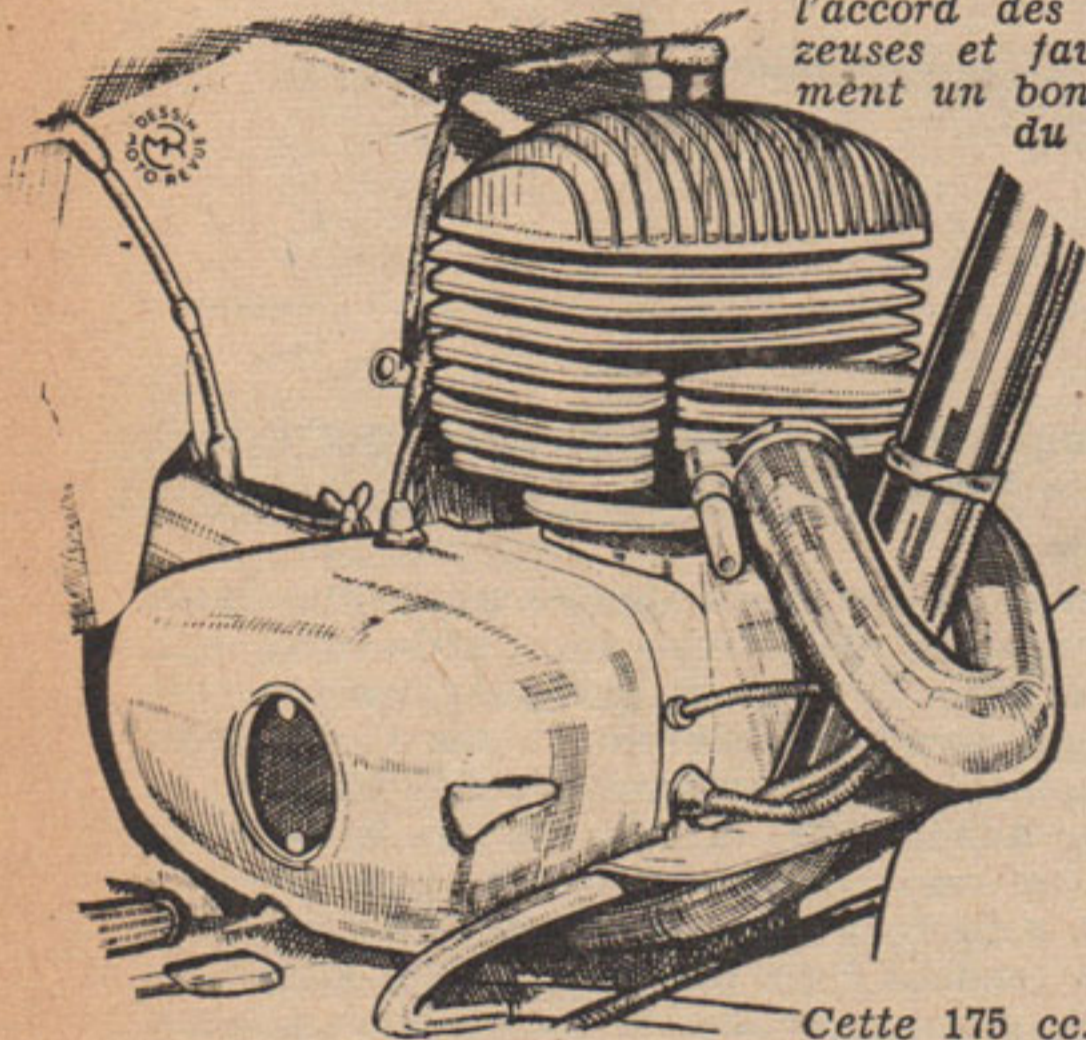
Au remarquable animateur de l'usine de Schweinfurt, « Moto-Revue » est heureuse d'adresser à cette occasion ses félicitations.



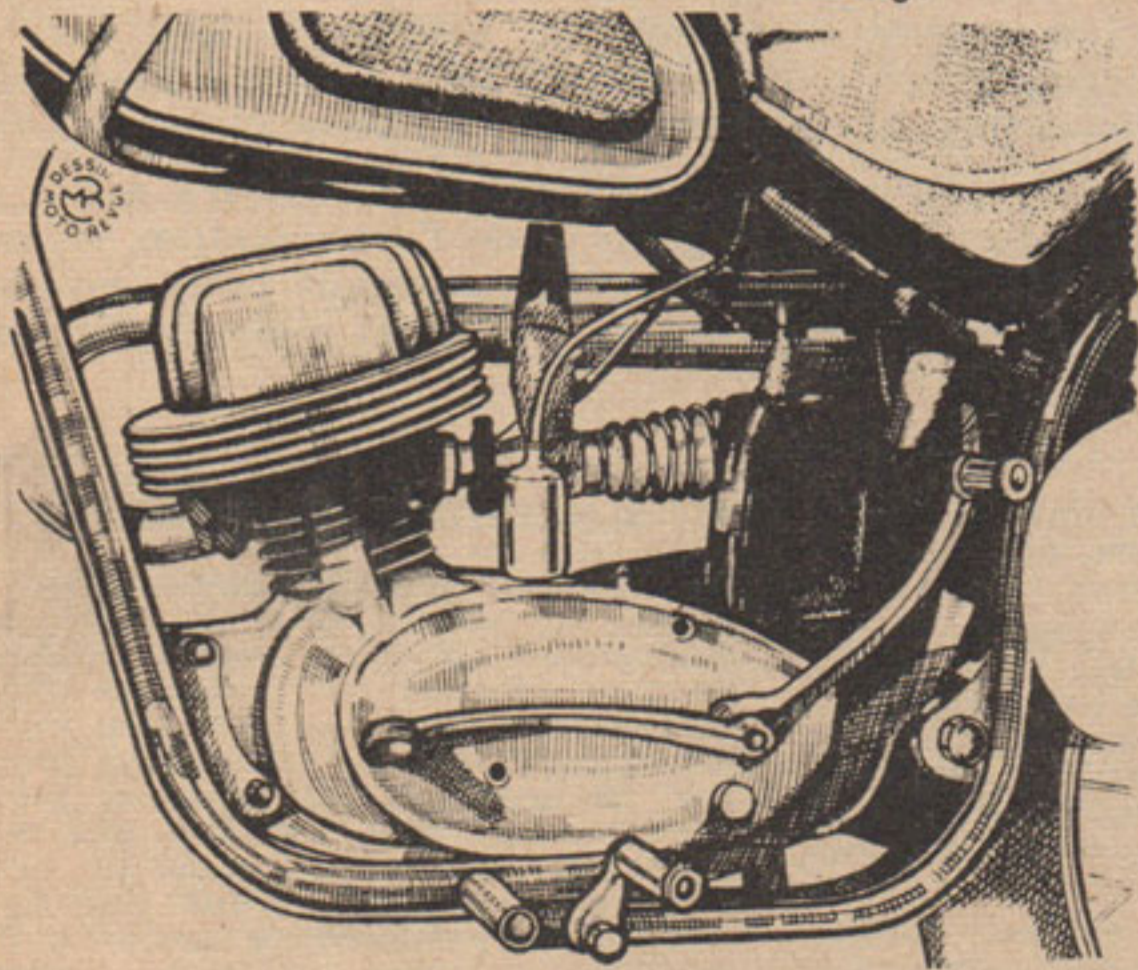
**112 PARTANTS  
51 ARRIVANTS**

## UN PENIBLE "ALPENFAHRT"

Le système d'échappement monté sur cette IFA MZ 350 flat-twin 2 temps « privée » est techniquement fondé sur l'accord des impulsions gazeuses et favorise effectivement un bon amortissement du bruit.



Cette 175 cc. Maico possède un cylindre très largement ailetté en arrière duquel on peut voir le volumineux silencieux d'admission qui enferme jusqu'au carburateur Bing.



Cette 125 DKW présente un cylindre en fonte grise dont les ailettes de la portion inférieure sont interrompues pour éviter les distorsions. Les très larges ailettes placées sous la culasse sont rajoutées selon le procédé Alfin. La culasse elle-même provient d'une ancienne machine de compétition.

L'Alpenfahrt est une épreuve style « 6 Jours Internationaux », et qui sert, en fait, d'entraînement à cette dernière épreuve. Aussi, la participation autrichienne, allemande, tchèque, est-elle d'importance, et même les meilleurs spécialistes anglais (R. Giles, Bruce, Mans, Curtis) ne la dédaignent pas.

Disputée durant 2 jours dans les Alpes autrichiennes, l'épreuve fut, cette année, particulièrement dure, en grande partie en raison des conditions météorologiques. Et sur 112 partants, seuls 51 pilotes (45 %) terminèrent, dont 17 seulement ne furent pas pénalisés.

Les meilleures performances furent établies :

- en 175 cmc., par Abt (DKW) et Kamneler (Zundapp) ;
- en 250 cmc., par Zohrer (Maico), qui remporte la « Coupe des Alpes », devant Manfred (DKW), Hessler (Zundapp), Otto Haas (NSU) et Weingartmann (Puch).
- en 350 cmc. par Heinz Mayer (Victoria) ;
- en 500 cmc. par Hans Meier (BMW), devant les anglais R. Giles (Triumph) et B. Mans (AJS).
- en sides de moins de 350 cmc., par Krammer (Puch), qui reçoit également la « Coupe des Alpes », devant Pönsgen (NSU).
- en sides grosses cylindrées : par Kritter (Zundapp).

### L'ASPECT TECHNIQUE

Mais, plus intéressant pour les lecteurs français, est l'aspect technique de cette course.

★

Certaines 250 Puch « officielles », à cylindre en alliage léger muni de 2 carburateurs, étaient équipées de 8 vitesses. En fait, en plus de la classique boîte à 4 rapports, une « boîte » supplémentaire à 2 rapports permettait d'avoir 2 démultiplications pour la transmission primaire. Ces 2 rapports étaient commandés du guidon, mais ne pouvaient être choisis que le moteur arrêté. Donc, suivant les difficultés ou le type de l'étape à parcourir, on choisissait le rapport « long » ou « court ».

★

Deux 175 Maico se présentèrent avec des ailettes tellement larges sur les côtés, que l'on pouvait croire, au premier abord, que l'on était en présence de 2 temps, à double piston face à la route, style TWN. Le but était d'assurer un meilleur refroidissement pour un moteur amené à tourner longuement à haut régimes sur des rapports intermédiaires (mais alors, le fameux rapport optimum de 6 à 1 entre la profondeur des ailettes et leur espacement ?).

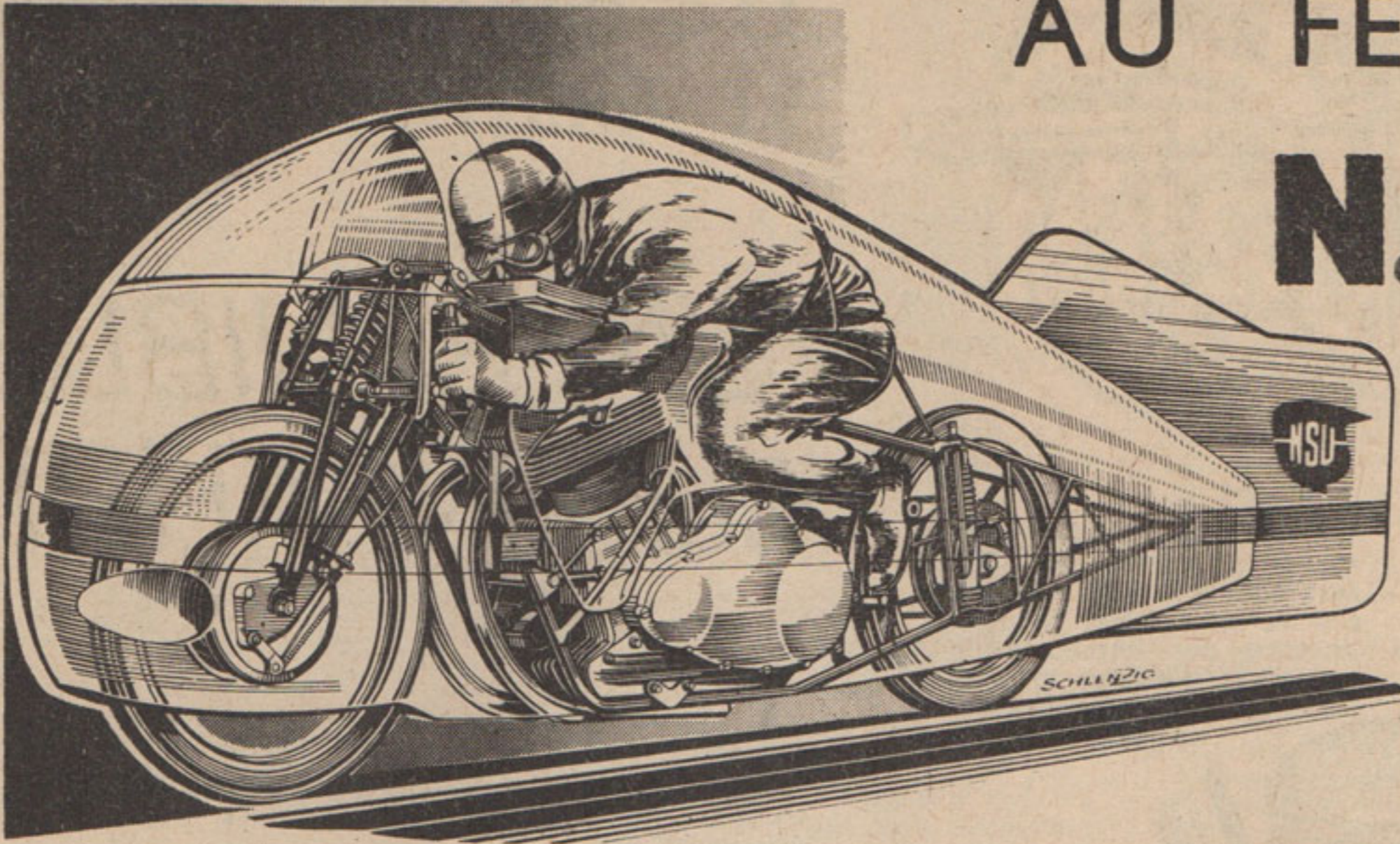
Une des machines les plus curieuses fut incontestablement une Jawa 350 cmc. officielle, qui, apparemment, ne se singularisait en rien d'une 350 twin classique de la marque, sinon un bruit d'échappement faisant songer à un monocylindre. En fait, sur ce 2 temps, les manetons étaient calés non à 180°, mais à 360° : les 2 pistons montent donc et descendent en même temps. Le seul avantage par rapport à un mono est une cylindrée unitaire plus faible et un meilleur refroidissement. Mais, par contre, par rapport à un twin 2 temps classique, on perd sur la régularité cyclique et sur l'équilibrage. Néanmoins le moteur développait ses 18 à 20 CV.

Le but de Jawa était d'obtenir, par ce moyen, un moteur à couple plus élevé à bas régimes.

★

Une 350 IFA-MZ officielle (flat-twin 2 temps où l'allumage se produit également simultanément dans les 2 cylindres) avait, sur chacun des échappements, un pot de détente presque aussi volumineux que le silencieux.

# AU FESTIVAL N.S.U.



**N**OUS atteignons l'époque où, chaque été et particulièrement aux Etats-Unis, à Bonneville, sur la croute durcie du célèbre Lac Salé, s'ouvre la chasse aux records.

Quelques semaines durant, en fonction des circonstances atmosphériques qui jouent un grand rôle dans les tentatives de vitesse pure, afflueront vers l'Utah ces motocyclistes, américains pour la plupart, mais également fervents de mécanique et de sport et qui viendront chercher, dans l'extraordinaire ambiance née des ultimes préparatifs, la confirmation des calculs, la récompense aux efforts de toute une année. Car, et là n'est pas le moindre de nos sujets d'admiration, ces pilotes, ces techniciens sont le plus souvent des amateurs, des bricoleurs inspirés dont tous les instants, tous les patients efforts et toutes les ressources enfin tendent à préparer, à gonfler sous tous les angles des machines du commerce, par eux vouées curieusement aux plus hautes performances.

Mais cette année pourtant, à Bonneville, le cours habituel des événements sera bouleversé, et le rôle d'attraction déplacé. Car, c'est une chose acquise, officiellement annoncée, NSU mobilisera le Lac Salé en fin du mois et début août, pour ses pilotes Wilhelm Herz et H.P. Muller auxquels est dévolue une mission d'importance : ramener en Allemagne non seulement le record mondial de vitesse absolue, mais encore tous les records mondiaux de vitesse sur courte distance pour machines solo, depuis la classe des 50 cc.

D'aussi vastes projets réclament des bases solides. NSU n'y a pas failli et l'entreprise fait montre du plus pur « génie » de l'organisation, en même temps que d'un sens éclairé de la publicité grâce auxquels nous sommes en mesure de vous faire approcher aujourd'hui ce « Combat pour les Records ».

## PETITE HISTOIRE DU RECORD ABSOLU

### AUX TEMPS HEROIQUES

Bien que la liste officielle de ses détenteurs débute en 1920 et que NSU n'y figure qu'une seule fois à l'avant dernière ligne, la marque peut cependant se flatter de compter deux autres records qui, quoique anciens, ne sont pas dépourvus de signification : au cours de la saison sportive 1908, le coureur Liese montant une NSU entraînée par courroie et développant 7 CV 1/2 atteignit à Hanovre et à Leipzig l'effarante vitesse de 108,5 kmh. Un an plus tard, en 1909, Otto Lingenfelder montant une machine identique portait ce record à 124 kmh. sur la piste de vitesse de Los Angeles.

### L'ENTRE-DEUX GUERRES

En 1920, déjà, les 150 kmh. étaient largement dépassés par l'américain Walker

sur Indian 1.000 cmc. : 167 kmh. à Daytona Beach, soit le kilomètre en 21,60 secondes.

Mais il fallut beaucoup plus de temps et trois succès intermédiaires pour attendre les 200 kmh. Le ciel de l'île de France et la ville d'Arpajon furent enfin favorables à l'anglais Baldwin, dont la Zénith-Jap 1.000 cmc. réalisa 201 kmh., le kilomètre en 18 secondes, en l'année 1928.

Sept ans s'écoulèrent encore, durant lesquels le record voyagea beaucoup, passant des mains de Le Vack à celles de Henne et Wright, qui se livrèrent un sérieux chassé-croisé en vue de franchir le cap des 250 kmh. C'est le coureur allemand Henne qui, en fin de compte, y parvint le premier, en 1935 et sur l'auto-route de Francfort, menant sa 750 BMW à 256,04 kmh., soit 14,06 secondes au kilomètre.

### OÙ LA FABLE A TORT...

Des vingt dernières années, qui font l'objet du tableau N° 1, nous dirons plus simplement qu'elles virent essentiellement se dérouler des tentatives non plus individuelles, privées, mais bien puissamment organisées, soigneusement préparées par les marques les plus en renom : BMW, Gilera, NSU. Ajoutons que le carénage fut employé de plus en plus. Si l'incursion italienne n'eut pas de lendemain, la persévérance dont fit preuve BMW vaut d'être soulignée : sept fois présente au palmarès, avec toujours le même pilote, Henne.

NSU, demeuré inactif depuis 1909 — en ce qui concerne le record absolu — rentrait en lice en 1951 pour établir la première performance d'après guerre. Il fallut l'étonnant exploit de Russel Wright

# AMERICAIN DE VITESSE PURE

## TIENT LA VEDETTE

l'an dernier pour à la fois ramener le record dans le domaine privé, l'enlever à l'Europe, et l'offrir à l'industrie britannique : le pot de terre avait (provisoirement) vaincu le pot de fer.

N.-B. — Pour ceux de nos lecteurs qu'un historique très complet du record absolu de vitesse intéresserait, rappelons

Motocycliste et parce que l'appareillage de mesure chronométrique utilisé lors de la tentative n'est pas du type agréé par la FIM.

**ART ET TECHNIQUE :**  
**G.A. BAUMM**

D'un côté l'Homme, avec tout son génie

tous ceux qui concourent à son succès, la preuve vivante, tangible du degré d'évolution de la technique. Et l'engin de record ne fait qu'ouvrir la voie à la machine de série. Cela, nous ne le dirons jamais assez, nous ne nous lasserons pas de le répéter, dans ce pays d'où toute émulation compétitive s'est retirée, dans

**TABLEAU I** — Position du record absolu de vitesse au cours des vingt dernières années

Date	Pilote	Machine	Lieu	Temps en sec. pour le km.	Vitesse
12-10-1936	Henne (All.)	BMW 500	Francfort	13,23	272 kmh.
19-4-1937	Fernihough (G.-B.)	Brough S. Jap 1000	Gyou/Bud.	13,18	273,2 kmh.
21-10-1937	Taruffi (It.)	Gilera - Bendini	Bergamo	13,13	274,18 kmh.
28-11-1937	Henne (All.)	BMW 500	Francfort	12,88	280,0 kmh.
12-4-1951	Herz (All.)	NSU 500	Munich	12,42	290,0 mh.
2-7-1955	Wright (N.-Z.)	Vincent HRD 1000	Swannanoa	12,10	298,0 kmh.

que MR en a présenté tous les aspects dans ses numéros 1.250-52).

### POUR L'AMOUR D'UNE IDÉE

#### LES « SORCIERS » DE LA MECANIQUE

Ainsi, en un temps où sur les circuits les meilleurs pilotes privés dominés non sur leur valeur propre mais desservis par leur matériel et leur isolement, doivent limiter leurs ambitions à occuper les places d'honneur derrière les pilotes officiels, Russel Wright, ce Néo-Zélandais inconnu des foules sportives jusqu'à l'année dernière, cet homme seul ou presque, conduisant sa tentative par ses propres moyens, préparant magnifiquement (nous sommes tentés d'écrire « dévotement ») une Vincent HRD, a pu arracher à NSU, en le battant de 8 kmh., un record établi par une machine d'usine.

Mieux encore, peut-être : en septembre 1955, à Bonneville cette fois, l'américain Johnny Allen, sur une 650 cmc. Triumph « Thunderbird » du commerce, dont on imagine la somme de travail que nécessita sa préparation, atteignit l'incroyable vitesse de 309,95 kmh., record demeuré non homologué car les Etats-Unis ne sont pas membres de la Fédération Internationale

mécanique, son infatigable volonté, sa foi inébranlable en l'idée qui l'anime. De l'autre côté, l'Usine et tout ce que ce terme représente de moyens matériels, de possibilités scientifiques, constructives. Et, cependant, entre ces deux voies, un point commun, une égale communion dans l'attachement à résoudre les énigmes proposées par la Nature en ses formes les plus diverses.

Nous pensons ici au regretté Gustav-Adolf Baumm, esthète qui se voulut technicien pour atteindre à sa Vérité, pour matérialiser ce qu'il pressentait des lois de l'aérodynamique. Sa disparition, aux commandes de la célèbre « chaise-longue volante » qu'il dessina — et qui sera présentée lors des prochaines journées NSU à Bonneville — vient encore témoigner du dévouement absolu de tels hommes envers la cause jamais gagnée du progrès.

Si celui-ci se fonde sur le travail, voire sur le sacrifice de l'homme, là n'est pas tant s'en faut, son unique raison d'être. Le recordman n'est pas le serviteur d'une religion cruelle et gratuite ; il est, avec

ce pays même où les plus grands des constructeurs non contents d'ignorer le sport, ne craignent pas de le combattre.

#### DANS LA SERIE...

Le record, comme toutes les autres formes de la compétition, est à l'origine du meilleur rendement de nos moteurs comme de leur moindre consommation, nous lui devons une bonne part du confort, de la sécurité dont nous jouissons sur nos montures car les suspensions, le meilleur freinage découlent tout droit des hautes vitesses atteintes sur les pistes et les circuits. Robustesse accrue, esthétique mieux profilée, allumage sans défaillance, pneumatiques résistants autant qu'adhérents, cela encore et bien d'autres progrès, c'est le sport qui nous l'a apporté.

#### ...ET DANS LA NATION

Mais le record comporte encore une signification plus profonde : il témoigne de l'allant des hommes et, quand les usines s'emploient à l'établir, à le disputer, de la santé économique d'une nation. Car le record exige de ceux qui le poursuivent, en même temps qu'une

**TABLEAU II** — Position des records mondiaux de vitesse sur courtes distances avant les tentatives N.S.U.

CLASSE	1 KM.	1 mille	5 KM.	5 Miles
50 cmc. - départ lancé ..	Baumm - NSU 10-5-55 - 150 kmh.	Baumm - NSU 10-5-55 - 151 kmh.	Baumm - NSU 10-5-55 - 145 kmh.	Baumm - NSU 10-5-55 - 147 kmh.
75 cmc. - départ lancé ..	Pasolini - Aermacchi 4-4-56 - 167 kmh.	Pasolini - Aermacchi 4-4-56 - 161 kmh.	Baumm - NSU 10-5-55 - 145 kmh.	Baumm - NSU 50 cc 10-5-55 - 147 kmh.
100 cmc. - départ lancé ..	Baumm - NSU 27-4-54 - 178 kmh.	Baumm - NSU 27-4-54 - 179 kmh.	Baumm - NSU 27-4-54 - 171 kmh.	Baumm - NSU 27-4-54 - 173 kmh.
125 cmc. - départ lancé ..	Baumm - NSU 10-5-55 - 217 kmh.	Baumm - NSU 10-5-55 - 218 kmh.	Baumm - NSU 10-5-55 - 209 kmh.	Baumm - NSU 10-5-55 - 211 kmh.
175 cmc. - départ lancé ..	Baumm - NSU 125 cmc.	Mêmes dates mêmes vitesses que pour la Catégorie 125 cmc.		
250 cmc. - départ lancé ..	id°	id°	id°	id°
350 cmc. - départ lancé ..	Herz - NSU 12-4-51 - 278 kmh.	Herz - NSU 12-4-51 - 279 kmh.	Baumm NSU 125 10-5-55 - 209 kmh.	Baumm - NSU 125 10-5-55 - 211 kmh.
500 cmc. - départ lancé ..	Herz - NSU 12-4-51 - 290 kmh.	Herz - NSU 12-4-51 - 288 kmh.	Henne - BMW 28-11-37 - 270 kmh.	Henne - BMW 28-11-37 - 258 kmh.
750 cmc. - départ lancé ..	comme pour 500 cc.	comme pour 500 cc.	comme pour 500 cc.	comme pour 500 cc.
1000 cmc. - départ lancé ..	Wright - Vinc. HRD 2-7-55 - 298 kmh.	Herz - NSU 12-4-51 - 288 kmh.	Henne - BMW 28-11-37 - 270 kmh.	Henne - BMW 28-11-37 - 258 kmh.



clair conscience des réalités, une conception étudiée de l'avenir. Car le record est le fruit d'une somme énorme de travail de volonté, de confiance et d'enthousiasme, toutes qualités hors desquelles il n'est pas de progression possible. Or, la loi industrielle ne laisse pas place à l'équivoque : stagner c'est disparaître, tôt ou tard.

### AU CHAPITRE DE LA TECHNIQUE ...

Les vastes ambitions de la firme de Neckarsulm ont nécessité dès octobre dernier un effort de préparation considérable portant sur sept moteurs et deux types de carénages, ceux-ci prenant aujourd'hui une importance prépondérante dès qu'il s'agit de s'attaquer aux records.

Des semaines durant, les ingénieurs des bureaux d'études NSU ont mis à l'épreuve, dans la soufflerie de l'Ecole Technique Supérieure de Stuttgart, les

leurs caractéristiques générales, le pilote conduisant à demi allongé sur le dos, à l'aide d'un « guidon » placé sous lui et dont les poignées ressortent de part et d'autre des jambes, à mi-cuisse. Le carénage prévu pour le Delphin 350 et 500 cmc. est nouveau par rapport à celui de la NSU de record 1951. Sur cette dernière en effet (voir M.R. N° 1.199) la coque n'enfermait pas entièrement Wilhelm Herz, dont la tête et le dos demeuraient à l'air libre. Aujourd'hui, le carénage est absolument intégral et la hauteur totale de la machine est encore diminuée, ces modifications s'étant montrées déterminantes pour l'abaissement du Cx à la valeur que l'on sait, jugée indispensable pour passer le cap des 300 kmh. Mais citons ici le Docteur Ingénieur Walter Froede, qui dirige sur le plan technique les tentatives NSU.

« 235 CV seraient nécessaires, écrit-il, pour amener une machine non carénée, dont le Cx serait de 0,8 avec un maître couple de 0,6, à vaincre la résistance de l'air à la vitesse de 300 kmh. De telles

tre leurs puissances et celles des moteurs de série à cylindrées égales.

### A L'APPUI DES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

reproduites dans le tableau III pour les sept machines préparées pour Bonneville, précisons simplement que le Docteur Froede ne considère pas le rendement actuel des moteurs comme un maximum. Bien au contraire, il estime que leur limite de perfectionnement est loin d'être atteinte et souligne à ce propos que seuls trois de ces moteurs sont suralimentés, les 100, 125 et 250 cmc. conservant sensiblement la forme sous laquelle on les vit triompher deux ans de suite sur tous les circuits d'Europe, aux mains de Werner Haas et du regretté Ruppert Hollaus. Des deux moteurs de 50 cmc. de cylindrée, l'un est un deux temps dérivé du moteur qui équipe le cyclo bien connu « Quickly », l'autre est une toute nouvelle réalisation, du cycle à 4 temps, et à distributeur rotatif, dont les performances laissent stupéfaits les ingénieurs de la marque eux-mêmes : 12 CV à 16.000 t-m, 240 CV/l., rendez-vous compte !

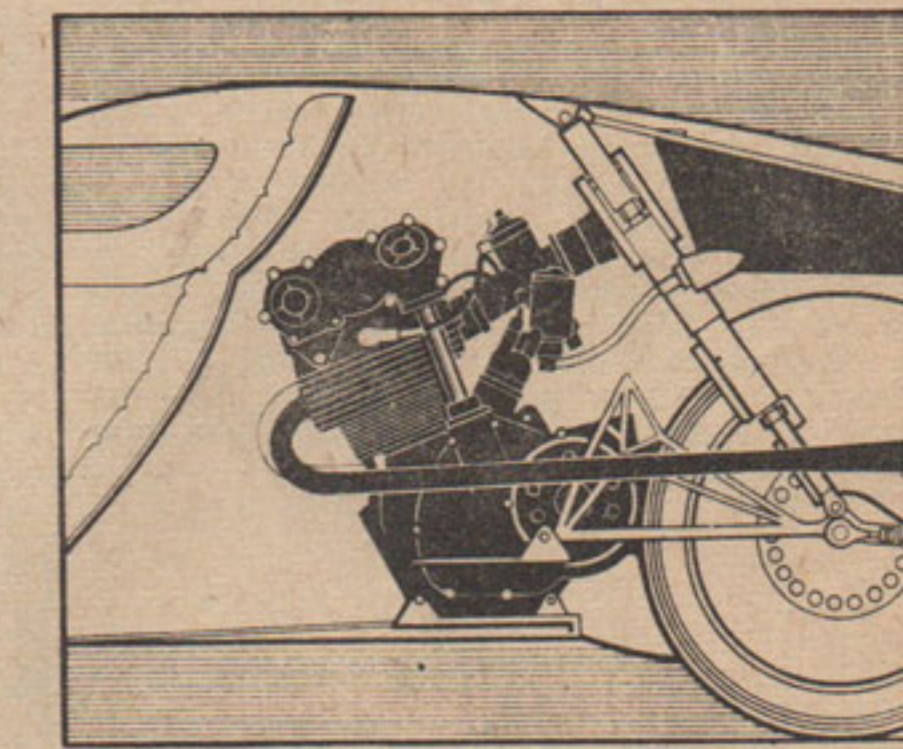
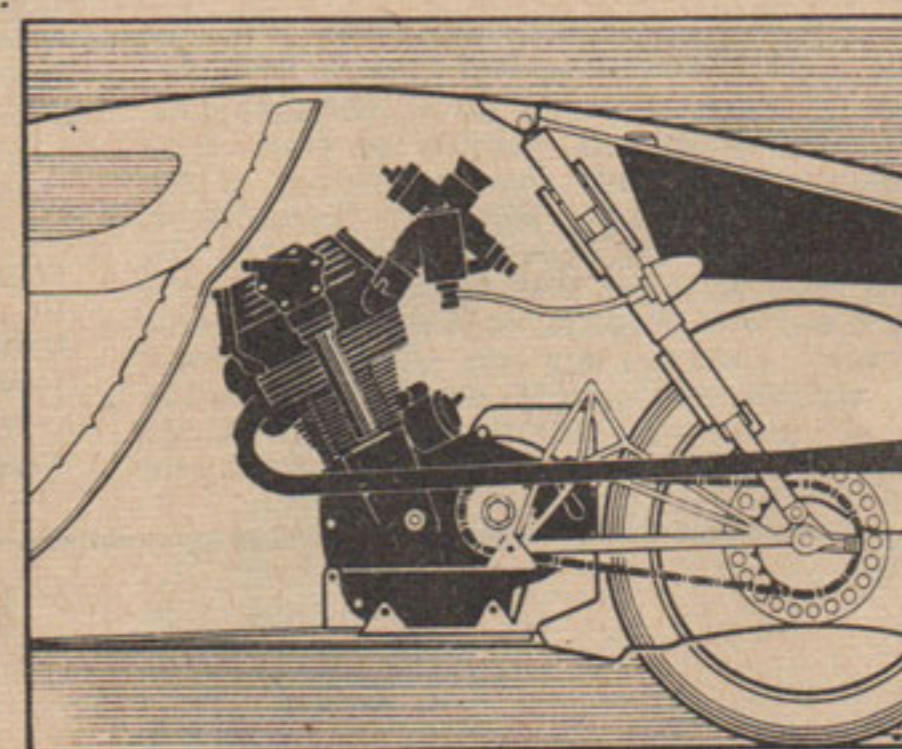
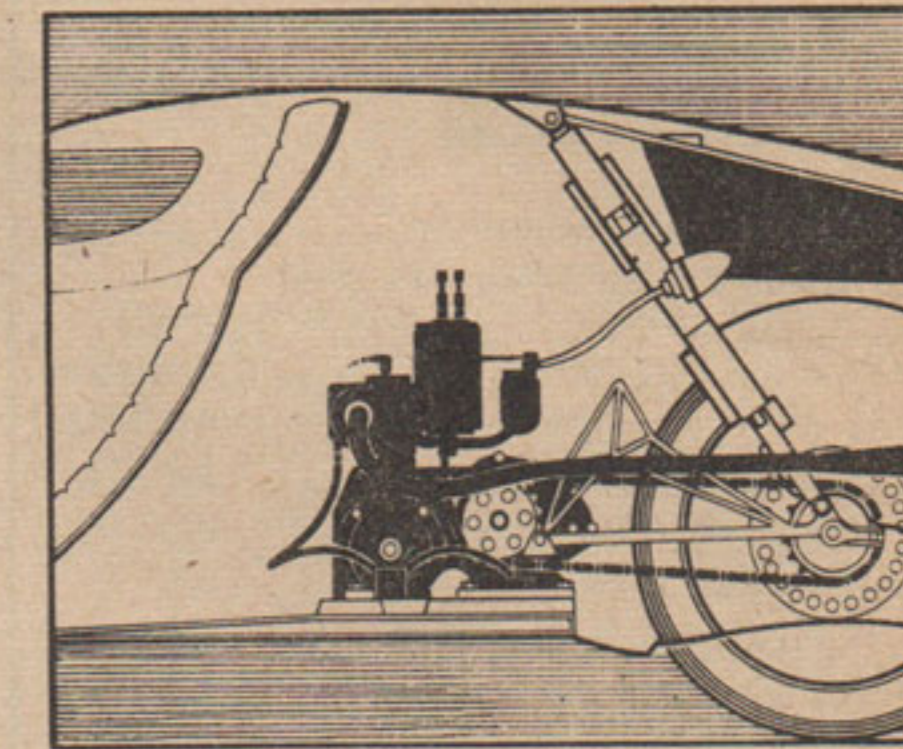
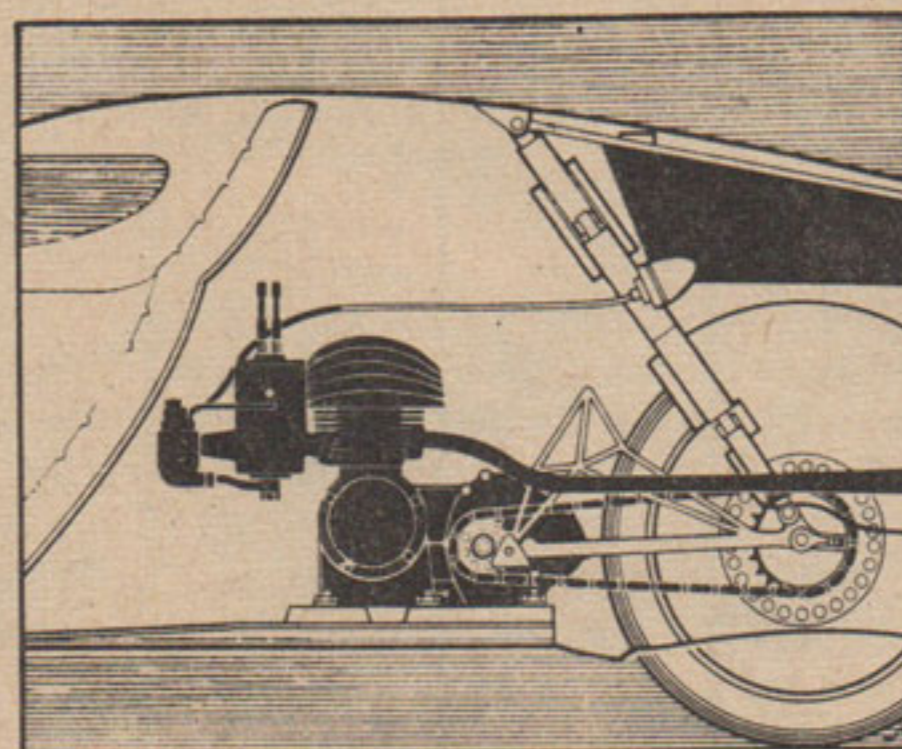
Le 100 cmc. est une réduction du 125 cmc. de circuit de la célèbre Rennfox. Quant au 250 cmc., c'est le moteur de la Rennmax à alimentation atmosphérique, dont la puissance atteint désormais 42 CV (168 CV/l.).

Sur les Delphin 350 et 500 à compresseur, W. Herz a une position orthodoxe, c'est-à-dire qu'il conduit allongé sur le ventre. Les moteurs disposent de la même puissance (75 CV et 110 CV) au même régime (8.500 et 8.000 t-m) qu'en 1951. C'est par conséquent du nouveau carénage intégral et de la réduction du maître-couple que l'on attend des performances supérieures. Observons encore, sur ces deux machines la fourche AV à parallélogramme et amortisseurs télescopiques et la suspension AR coulissante.

### LE FACTEUR SECURITE

Il n'a pas été oublié, car le tout n'est pas de disposer de moteurs puissants, encore faut-il qu'ils tiennent devant l'effort demandé, encore faut-il que les machines qu'ils meuvent tiennent la piste correctement.

S'imaginer-t-on ce que signifient en réalité des vitesses de l'ordre de 300 kmh. ? A titre d'exemple et pour fournir un élément d'appréciation, un typhon capable d'effondrer des immeubles, de déraciner des arbres, de briser tout sur son passage, ne se déplace pourtant, en général, qu'à la vitesse de 150 kmh. tout au plus. Cette vitesse est déjà suffisante pour empêcher un homme de demeurer debout sur ses jambes, la pression exercée atteignant alors 50 kgs.



En haut, de gauche à droite : le 50 cmc. 2 temps à compresseur et le 50 cmc. 4 temps suralimenté, à distributeur rotatif. - En bas, de gauche à droite : le 125 cmc. « Rennfox » et le 250 cmc. « Rennmax ».

cées par le vent et les facultés d'adhérence au sol du véhicule.

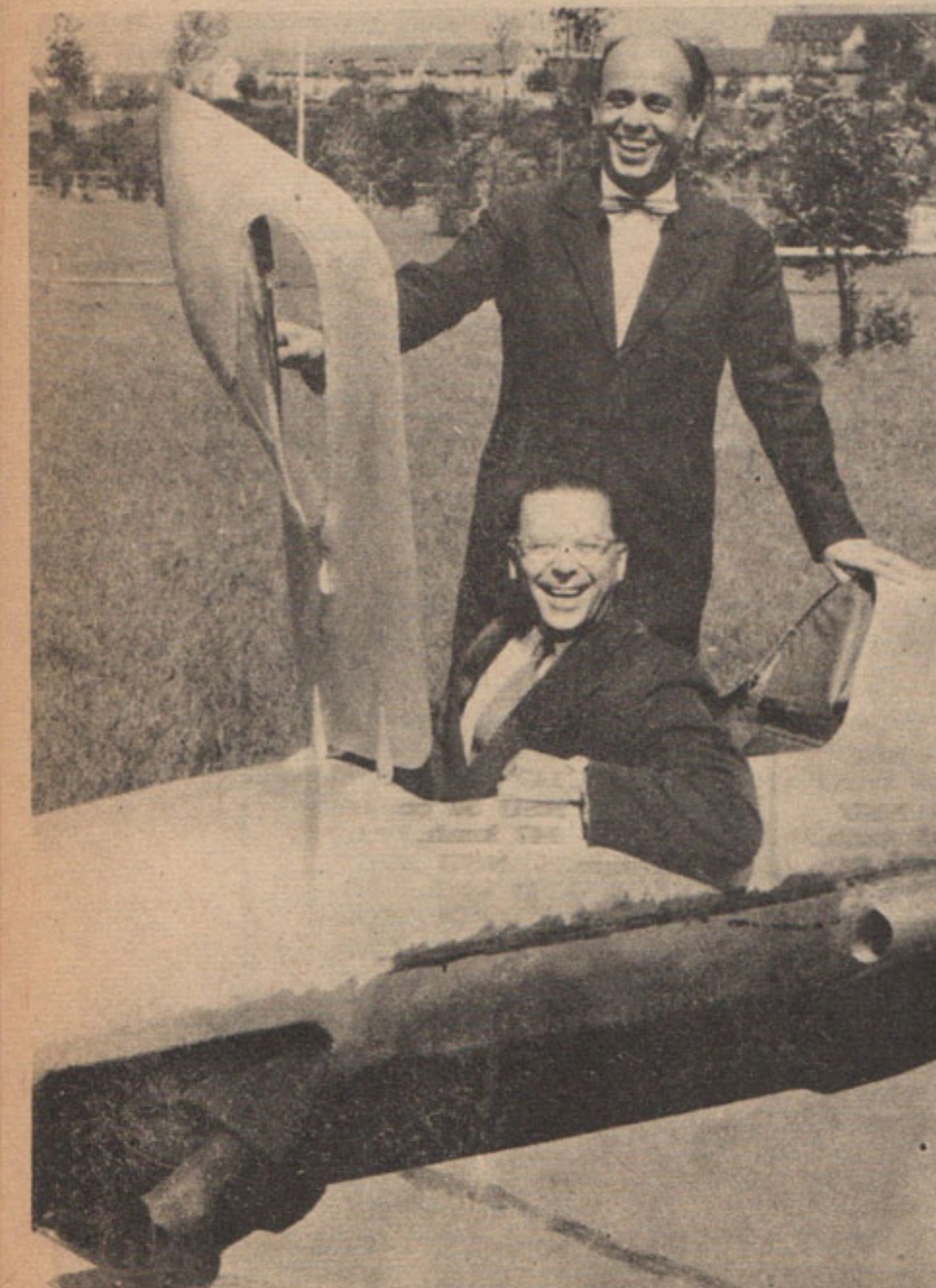
Moteurs, boîtes, organes de transmission font l'objet de longs contrôles au banc, qu'il s'agisse de l'équipement électrique ou des pignons de la boîte de

ment et dynamiquement, pour éviter toute amorce d'oscillation.

En dépit de l'énorme préparation dont nous venons de donner un court aperçu, bien que tous les facteurs humainement connus aient été ici réfléchis, le fait

TABLEAU IV — Puissances respectives des moteurs de série et de records

Cylindrée	Série	Records
50 cmc.	1,5 CV	10 CV avec compresseur
100 cmc.	5 CV	15,5 CV
125 cmc.	7 CV	20 CV
250 cmc.	15 CV	42 CV
350 cmc.	20 CV	75 CV avec compresseur
500 cmc.	30 CV	110 CV avec compresseur



En haut, à gauche : à en juger par la diversité et la richesse nutritive de son petit déjeuner, W. Herz parfait sa forme. - Ci-dessus : Wilhelm Herz et H.P. Muller photographiés lors des essais, auprès de la Delphin 500 cmc. et d'une « chaise-longue volante ». En bas, à gauche : le directeur général de NSU, Docteur Von Heydekampf ; Victor Frenkenberger, directeur technique, se montrent parfaitement conjoints à en croire le sourire qu'ils affichent.

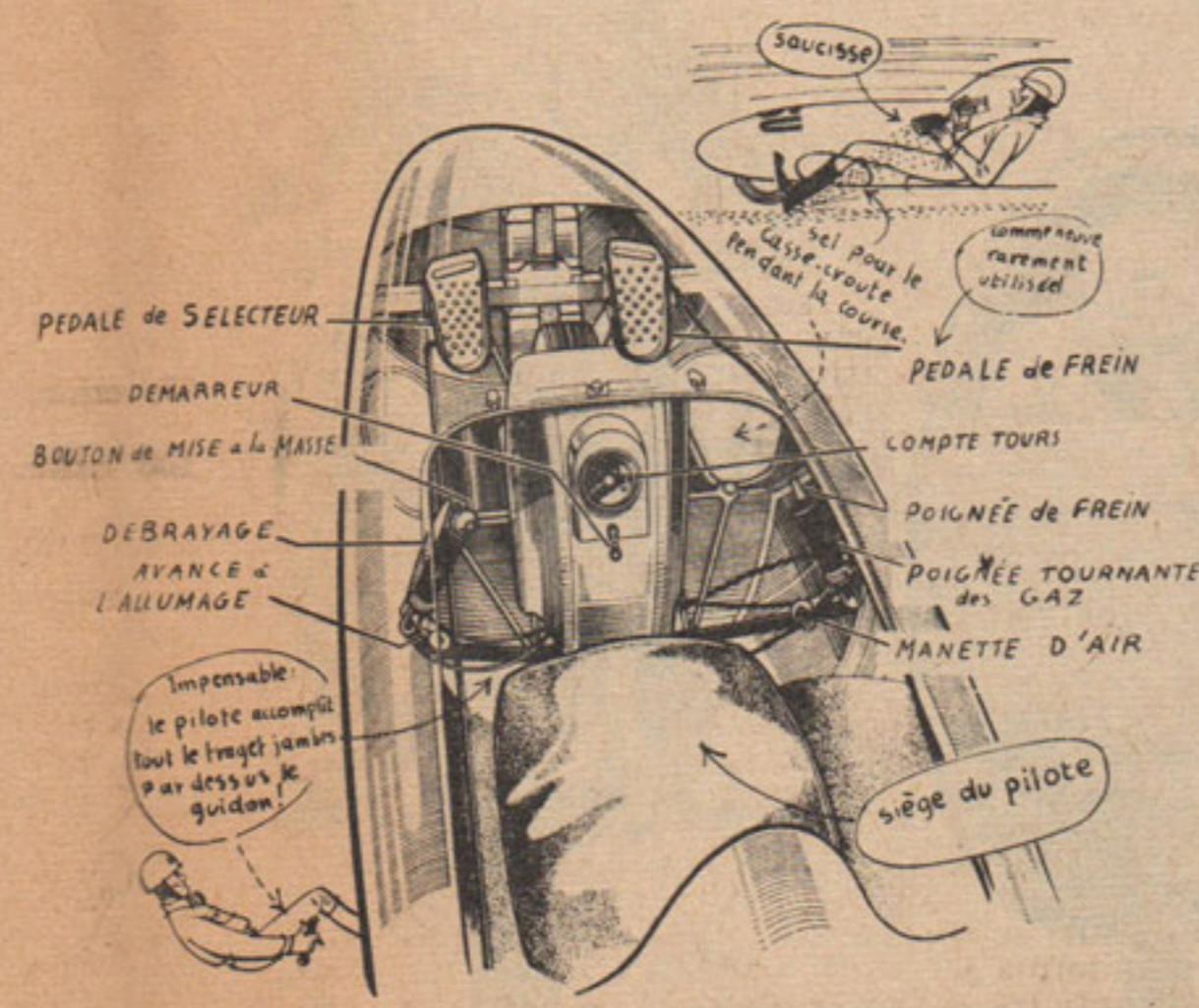
carrosseries destinées aux machines du type Baumm et du type Delphin, jusqu'à parvenir à l'exceptionnel Cx de 0,11 pour les premières et 0,16 pour les secondes (le maître couple des carénages type Baumm ne représentant que 65 % de ceux des types Delphin).

Ces valeurs de tout premier ordre, dans lesquelles interviennent les dimensions hors-tout des deux types de carénages, ont été servies par la précision de réalisation de ceux-ci, dont on peut dire qu'ils habillent les pilotes littéralement sur mesure. On en jugera par notre photo en couverture où l'on voit la silhouette de W. Herz se découper dans une feuille de contreplaqué, qui servira de moule pour la confection ultérieure de la coque des Delphin.

Si les engins du type Baumm « chaises-longues volantes » conservent leurs lignes,

puissances ne sont pas impossibles à obtenir au prix d'énormes moteurs, de véritables « usines » mais, pour ces tentatives contre les records du monde de vitesse, il a paru préférable de rechercher le rendement maximum par des moteurs petits et légers.

Cette position s'inscrit en confirmation de ce que nous écrivions plus haut, quand nous soulignions le bénéfice tiré de la compétition par la fabrication de série : les moteurs petits et légers mentionnés par le Docteur Froede ne sont-ils pas les plus proches des moteurs du commerce, auxquels il sera dès lors facile d'appliquer l'enseignement retiré du comportement des premiers à l'épreuve des records ? On trouvera dans le tableau IV, pour se faire une opinion des résultats obtenus par NSU dans la préparation des moteurs de records, une comparaison en-



TYPES	BAUMM II 50 cmc.	BAUMM II 50 cmc.	BAUMM II 100 cmc.	BAUMM II 125 cmc.	BAUMM IV 250 cmc.	DELPHIN III 350 cmc.	DELPHIN III 500 cmc.
Cycle .....	4 temps à compres. distr. rot.	2 temps compres.	4 temps	4 temps	4 temps	4 temps compres.	4 temps compres.
Cylindrée exacte .....	49,86 cmc.	49 cmc.	99,7 cc.	124,95 cc.	249,75 c.	347,26 cc.	498,74 cc.
Alésage .....	42 mm.	40 mm	56 mm.	58 mm	55,9 mm	56 mm	63 mm.
Course .....	36 mm.	39 mm	40,5 mm	47,3 mm	50,8 mm	70,5 mm	80 mm.
Rapport C-A .....	0,86	0,98	0,72	0,81	0,91	1,38	1,27
Nombre de cylindres ....	1	1	1	1	2	2	2
Puissance Max. ....	12 CV	10 CV	15,5 CV	20 CV	42 CV	75 CV	110 CV
Puissance Cont. ....	10 CV	8 CV	13,5 CV	17 CV	36 CV	—	—
Régime max. ....	16.000 t-m	11.000 t-m	11.000 t-m	11.000 t-m	11.000 t-m	8.500 t-m	8.000 t-m
Allumage .....	Batterie	Batterie	Batterie	Batterie	Batterie	Magnéto	Magnéto
Carburant .....	Méthanol	Methanol	80 oct.	80 oct.	80 oct.	Methanol	Methanol
Refroidissement .....	Eau	Air	Air	Air	Air	Air	Air
Nombre de vitesses .....	4	4	6	6	6	4	4
Diamètre du frein avant (mm) .....	150	150	150	150	150	201	201
Diamètre du frein arrière (mm) .....	150	150	150	150	180	201	201
Suspension AV .....	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Parallél.	Parallél.
AR .....	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Oscillante	Coulis.	Coulis.
Longueur hors-tout .....	3,80 m.	3,80 m.	3,80 m.	3,80 m.	3,80 m.	3,70 m.	3,70 m.
Hauteur hors-tout .....	0,72 m.	0,72 m.	0,72 m.	0,72 m.	0,72 m.	1,04 m.	1,04 m.
Largeur hors-tout .....	0,77 m.	0,77 m.	0,77 m.	0,77 m.	0,77 m.	0,64 m.	0,64 m.
Empattement .....	1,80 m.	1,80 m.	1,80 m.	1,80 m.	1,80 m.	1,60 m.	1,60 m.
Pneus AV .....	2,50x16	2,50 x 16	2,50 x 16	2,50 x 16	2,50 x 16	3,25 x 18	3,25 x 18
AR .....	2,50x16	2,50 x 16	2,50 x 16	2,50 x 16	3,00 x 16	3,50 x 20	3,50 x 20
Poids en ordre de marche	132 kg.	127 kg.	140 kg.	140 kg.	150 kg.	262 kg.	265 kg.

pour un pilote de s'attaquer aux records mondiaux de vitesse comporte toujours un risque : celui d'un incident jusque là ignoré parce qu'inconnu dans l'état présent des connaissances techniques. Ce risque, tout pilote de record l'accepte chaque fois qu'il monte en selle. Il le met avec son expérience, son talent de conducteur, dans la balance du succès où pèsent déjà les efforts, l'intelligence, la qualité professionnelle de tout le service compétition qui a préparé pour lui dans le silence et la modestie « la machine de record ».

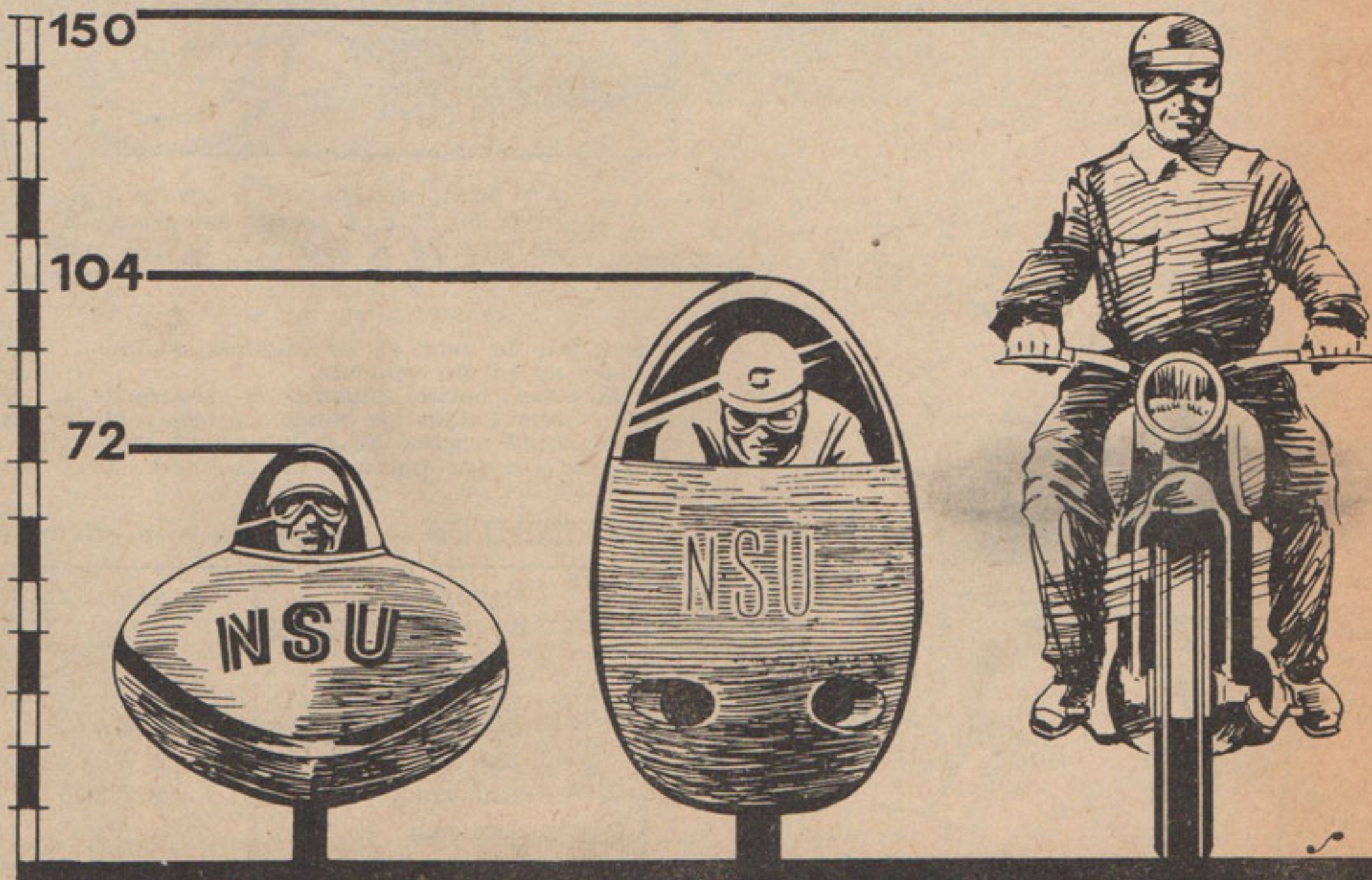
C'est le dernier stade de la préparation. Ingénieurs, mécanos, pilotes se sont rendus sur place pour les dernières mises au point. C'est une véritable expédition qui s'est fixée en Amérique. L'équipe du service course s'est installée à proximité de la piste des records, à Wendover, petite bourgade comme on en découvre aux USA, autour des arrêts de lignes d'autocars et qui, aux meilleures heures de l'époque « Western » devait servir de

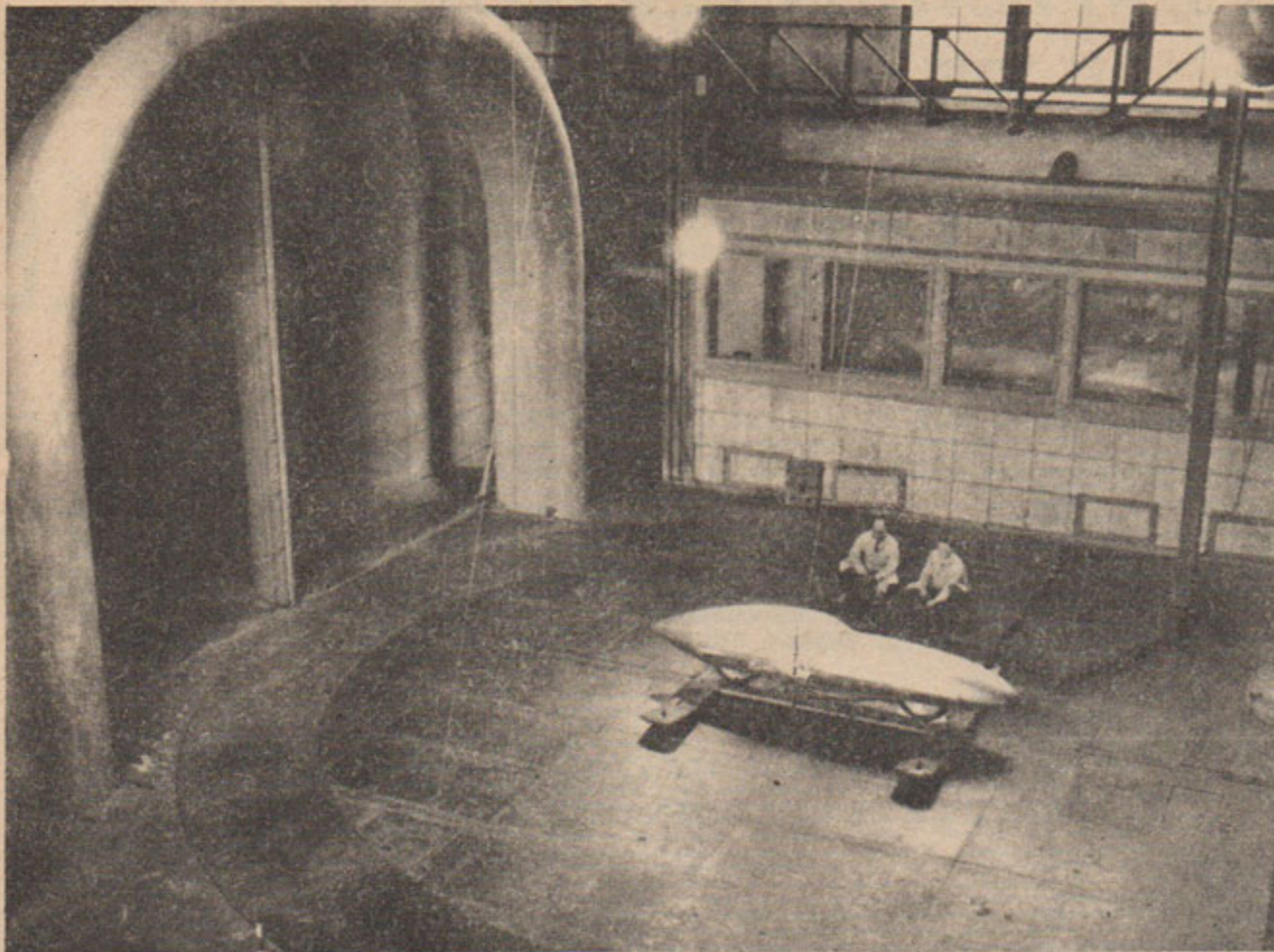
point d'eau où abreuver les chevaux. Toutefois, la mode du revolver à barillet battant la hanche a complètement disparu.

C'est là qu'entre deux essais et quelques voyages en Allemagne, H.P. Muller et W. Herz s'acclimatent, surveillent leur régime, soignent leur forme, les tentatives de record exigeant des hommes autant que des machines la plus parfaite condition.

Wilhelm Herz, déjà recordman de vitesse abolue en 1951, a 44 ans. A lui sont

Ce dessin fournit une idée précise des différents maître-couple soumis à la pression exercée par l'air, selon qu'il s'agit d'un motocycliste ordinaire, de la Delphin 500 cmc. dont le pilote occupe une position orthodoxe, ou de la « chaise-longue volante » dont le conducteur est allongé sur le dos.





*Ci-contre : une « chaise-longue volante du type Baumm IV à l'étude dans la soufflerie de l'Ecole Technique de Stuttgart. Ce carénage, dû au regretté G.A. Baumm, possède l'extraordinaire Cx de 0,11.*

#### CALENDRIER DES TENTATIVES

La « Bonneville Speedway Association » qui administre les surfaces du Lac Salé et veille à leur bon état, a mis à la disposition de la firme NSU, pour la période comprise entre le 25 juillet et le 10 août 1956, trois pistes différentes :

- une ligne droite de 21,5 km. de longueur ;
- une piste circulaire de 10 km. de longueur ;
- une autre piste circulaire de 16,5 km. de longueur.

Les journées du 26 au 29 juillet seront réservées à des parcours d'essai destinés à parfaire le réglage des machines de record. C'est donc entre le 30 juillet et le 6 août que se dérouleront toutes les tentatives destinées à établir de nouveaux records sur courtes distances, dans les catégories 50, 100, 125, 250, 350 et 500 cmc. NSU projette en outre de s'attaquer à quelques records de courte durée, soit sur distance kilométrique définie, soit encore sur une période de temps donnée.

Dans quelques jours, au moment peut-être où vous lirez ces lignes, Herz, Muller ou Haas seront en piste, affrontant la « glorieuse incertitude du sport », de qui dépendra sans doute uniquement le résultat final. Car, pour le reste, ils sont fin prêts et chacun à l'usine, autour d'eux, a fourni le meilleur de soi pour qu'ils atteignent au but fixé.

Sans vouloir en rien vendre la peau de l'ours, nous ne serions pas autrement étonnés d'avoir à féliciter bientôt ces grands champions, en même temps qu'une marque qui fait honneur au motocyclisme, Viel Gluck, NSU.

R. C. D.

confiées les machines du type Delphin.

Le populaire champion du monde, H.P. Muller, dont la carrière en compétition débuta en 1928 est d'un an l'aîné de Herz. Tous deux possèdent, en plus d'une longue expérience du pilotage à grande vitesse, cette maîtrise, ce contrôle réfléchi

de soi-même indispensables à qui veut devenir « le plus vite sur deux roues ».

Ces deux pilotes seront doublés, en cas de nécessité, par l'ex-champion du monde Werner Haas, qui a rejoint le Lac Salé le 23 juillet.





**E**n vue d'atténuer le bruit d'échappement de ses machines, Gnome et Rhône présente un silencieux adaptable pour ses machines, depuis la 125 cmc. R4 (sauf pour les pots avec embout aluminium) jusqu'à la 200 cmc. LX 200. Tout en améliorant très nettement le silence, ce nouveau silencieux n'entraîne aucune baisse de puissance, ni aucune augmentation de consommation.

Nos lecteurs trouveront ci-dessous les schémas et recommandations de montage de ces nouveaux embouts.

3 modèles de silencieux différents ont été prévus.

1° Un ensemble de tubes annulaires sans tirant, de longueur totale 180 mm pour adaptation sur les pots d'échappement démontables des vélomoteurs 125 cc.

2° Un ensemble de tubes annulaires avec tirant pour adaptation sur les pots d'échappement non démontables des vélomoteurs 125 cmc.

3° Un ensemble de tubes annulaires sans tirant, de longueur totale 220 mm, pour adaptation sur les pots d'échappement démontables des motocyclettes 175 et 200 cmc.

### ADAPTATION SUR LES POTS ECHAPPEMENT DEMONTABLES

Procéder comme suit :

1° (Fig. 1) - Dévisser l'écrou de blocage de la partie arrière démontable du pot d'échappement et retirer celle-ci.

2° - Scier le plus droit possible le tube de fuite arrière à 18 mm de la fin du cône arrière.

Enlever le tube assourdisseur en croix, son entretoise, qui ne seront plus d'aucune utilité.

3° (Fig. 2) - Remettre en place les chicanes, emmancher l'ensemble des tubes annulaires à la place du tube de fuite coupé précédemment ; la bague à collette devant s'emboîter dans la sortie du cône.

Placer sur le tirant l'entretoise en tube de diamètre 9x12, coiffer le tout avec l'enjoliveur conique en ayant soin d'orienter sa fente vers le sol.

Bloquer le tout avec la rondelle et l'écrou borgne.

### ADAPTATION SUR POTS ECHAPPEMENT NON DEMONTABLES

Il est plus indiqué de déposer le pot d'échappement de la moto pour la suite des opérations.

1° (Fig. 1) - Scier le plus droit possible le tube de fuite arrière à 18 mm de la fin du cône arrière, on aura intérêt à scier ce tube tout autour, juste de son épaisseur au lieu de la couper franchement, ceci de manière à faciliter l'opération de dégagement du tube assourdisseur en croix qui se trouve à l'intérieur et qui doit être supprimé.

Fendre perpendiculairement la partie

## A L'ATTENTION DES POSSESSEURS DE GNOME-RHONE

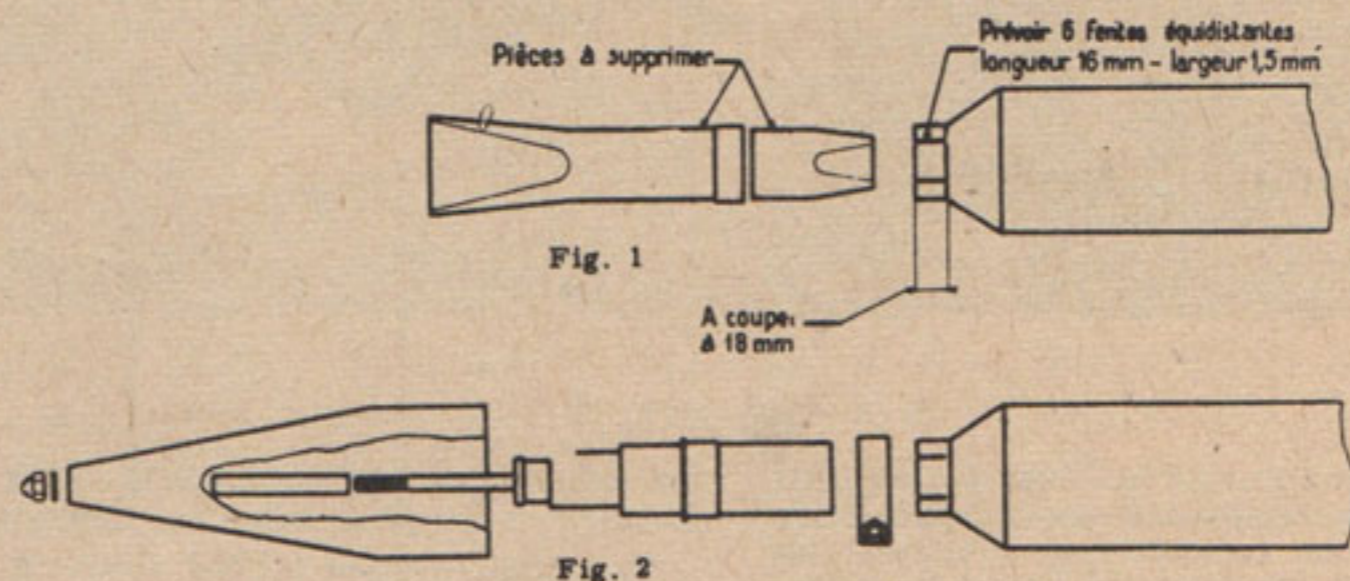
# UN SILENCIEUX ADAPTABLE

cylindrique restante de 3 coups de scie à 120°, de manière à obtenir 6 fentes équidistantes de longueur 16 mm et de 1 à 2 mm de largeur.

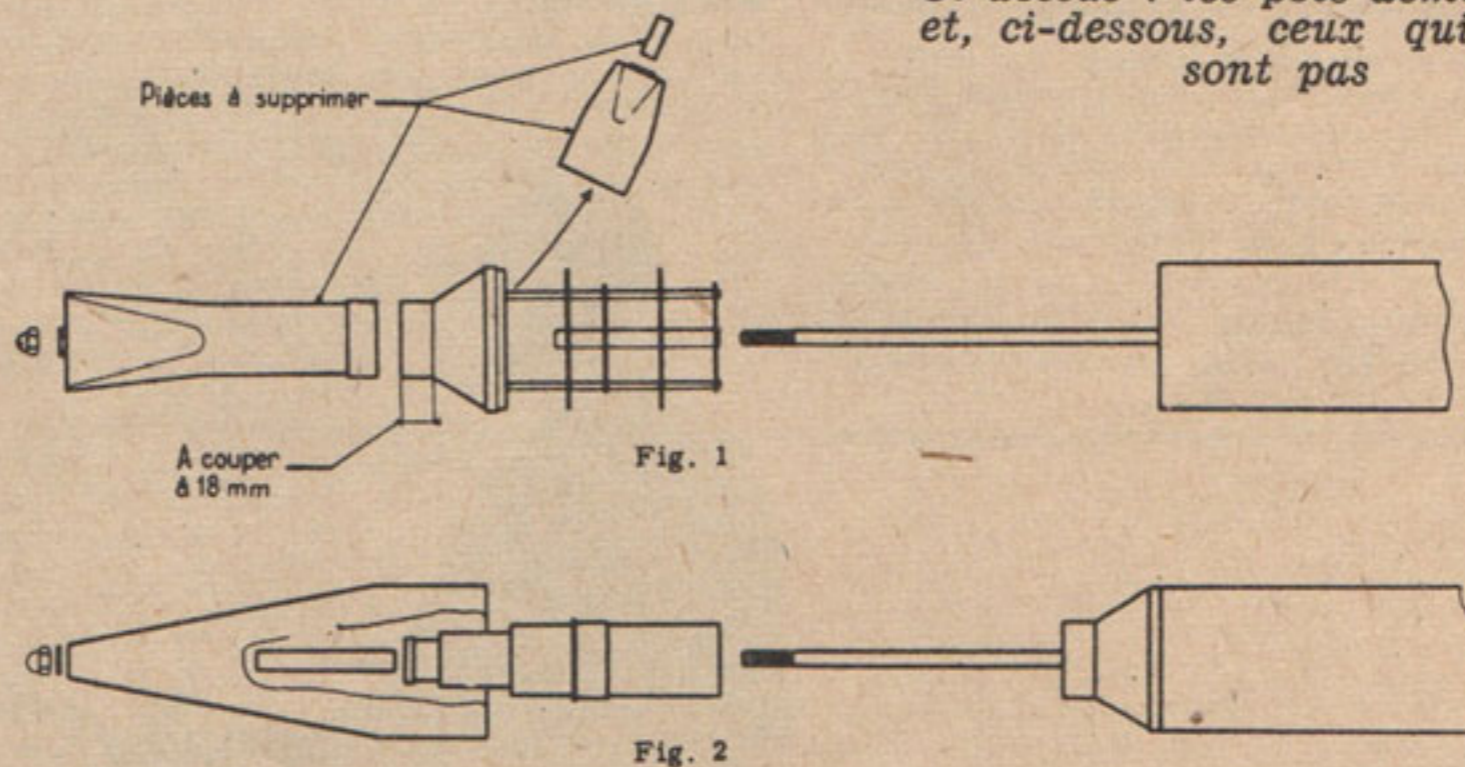
2° (Fig. 2) - Placer le collier de serrage sur cette partie ainsi modifiée, emmancher l'ensemble des tubes annulaires à la place du tube de fuite coupé précédemment. la bague à collette devant s'em-

boîter dans la sortie du cône. Bloquer l'ensemble de tube en place à l'aide du collier de serrage.

3° - Mettre l'entretoise en tube, diamètre 9x12 sur le tirant fixé sur les tubes annulaires, monter l'enjoliveur conique en ayant soin d'orienter sa fente vers le sol, bloquer le tirant à l'aide de la rondelle et de l'écrou borgne.



Ci-dessus : les pots démontables et, ci-dessous, ceux qui ne le sont pas



## GONFLEZ VOTRE "FORMICHINO"

**U**n de nos lecteurs, Mr Abbet, de Morsang sur Orge, intéressé par le gonflage du « Formichino » Rumi, tel que le réalise Mr Roujou, avait déjà pensé à améliorer le rendement de son petit scooter et s'était adressé, à cette fin, à la maison Rumi en Italie. Sans aucune prise de responsabilité de notre part, nous publions ci-joint la traduction intégrale qu'il reçut de la marque de Bergamo.

« Le moteur d'origine ne se prête pas à un gonflage par la transformation des pièces qui le composent d'origine. C'est pourquoi nous déconseillons de modifier les cylindres, les pistons, ou d'autres organes pour augmenter la puissance de ce moteur.

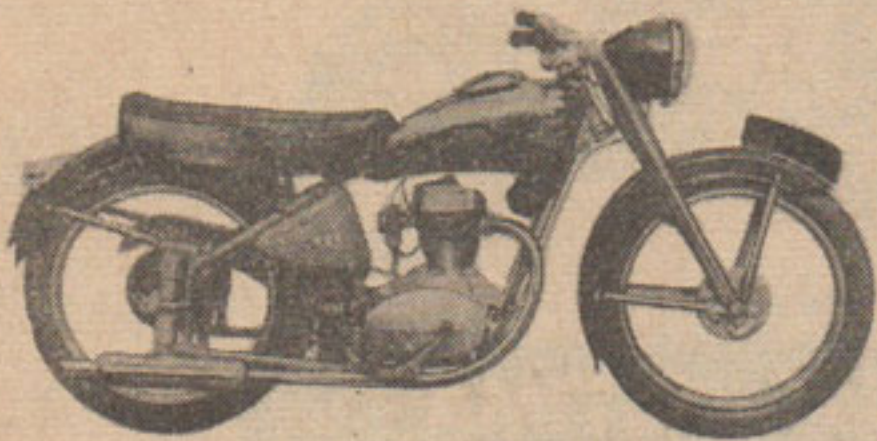
Pour obtenir une augmentation de vitesse de l'ordre de 10 à 15 kmh, il faut remplacer les cylindres, les pistons, les culasses et les tubes d'échappement d'origine par ceux montés sur notre modèle sport (y compris le carburateur et la pipe d'admission). Pour obtenir une vitesse encore plus élevée, on peut monter les cylindres type « compétition » en alliage léger (ainsi que

les culasses et les pistons). Il faut aussi changer les bielles, les tubes d'échappement, le carburateur et le collecteur d'admission. Dans ce cas le moteur aura les mêmes caractéristiques que celui des machines ayant participé au Trophée « Cannes-Genève-Cannes ».

Cependant, à cause des problèmes posés par la douane, ces différentes pièces ne peuvent être fournies directement par l'usine italienne. Il convient de s'adresser pour cela à l'Agent général pour la France : la Société « Motoram ».

Profitions d'ailleurs de l'occasion pour rectifier une petite erreur qui s'est glissée dans notre article du n° 1294. Les cotes de la lumière d'admission du « Formichino » d'origine font 24x11,5 mm (et non 16x11), ce qui, compte tenu des arrondis, donne bien une section de sensiblement 250 mm². Quant aux lumières d'admission de la « Bicarbureto », bien rectangulaires, elles ont pour dimensions 28x17,5 mm, ce qui équivaut, du point de vue section, à un passage circulaire de 25 mm de diamètre.

# CE QU'ILS EN PENSENT



## 125 MOTO CONFORT

**A**chetée le 16 avril 1955, elle totalise 10.600 km. Seul incident mécanique : bris du ressort de kick à 6.770 km. Rodage : selon constructeur jusqu'à 500 km, puis encore 1.500 km avec pointes de plus en plus fréquentes et poussées. Je roule toujours au super (ternaire la plupart du temps, parce qu'il m'est plus facile de m'arrêter à cette pompe là), parce que j'ai remarqué avoir plus de reprises et de frein moteur qu'avec de l'ordinaire. Rodage ou non, je mets toujours de l'additif. Et rares sont les machines de la marque qui ont un aussi joli bruit de ralenti...

Touriste avant tout, je n'ai jamais éprouvé le besoin d'étalonner mon compteur, qui ne me semble pas trop faux, après quelques comparaisons avec d'autres, de motos ou autos. En solo, je l'ai poussée, pour voir, à 97 compteur ; mais je ne dépasse guère le 70 compteur, 80 sur route.

Cet été, 2.100 km en 13 jours, avec ma femme et armes et bagages ! Sur les très nombreuses autoroutes hollandaises, 2,2 l. aux 100 km. « Livre de bord » MR à la disposition des incrédules ! Mais en Hollande, des autos aux 25 et 30 tonnes, tout le monde est extraordinairement correct sur les routes, même avec les deux-roues ! La machine s'est bien comportée, tant dans l'Ardenne que dans l'Elfel. Mais qu'on ne me parle pas des innombrables, inqualifiables, inimaginables pavés belges ! Impossible à prendre à 70 pour ne pas sentir les pavés, parce qu'alors de splendides cassis se chargent de vous rap-peler à l'ordre !

Je dois rappeler, à propos de ce kilométrage, que je cherche plus, au long des routes, de belles photos que de belles moyennes ; c'est ce qui m'a valu ces 2,2 l. aux 100, roulant presque toujours à la vitesse économique, 60 kmh en quatrième.

Tenue de route : bonne sur tous terrains secs (j'ai très souvent fait hurler mes pare-jambes sur le pavé. Mais dès qu'il pleut, les pneus à pavés, et pavés centraux, manifestent très désagréablement leur présence.

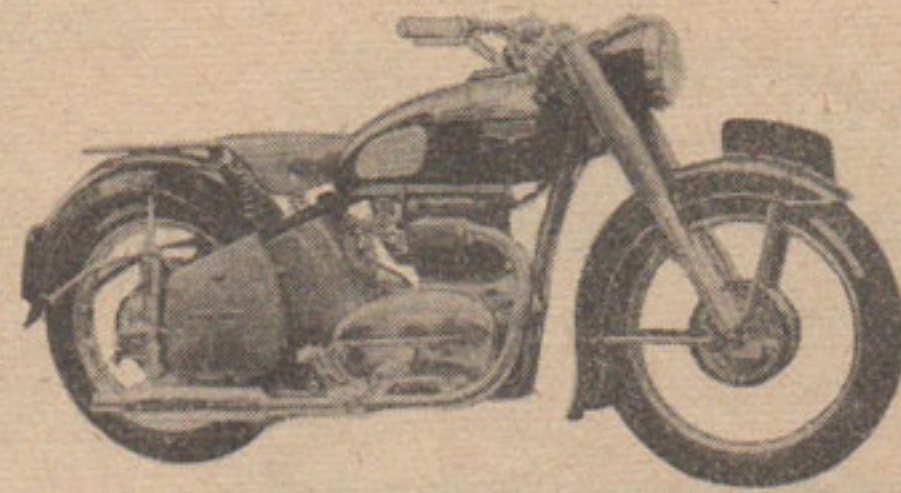
Freinage : pas assez progressif ; trop brutal en solo, pas assez puissant en duo. Les « enjoliveurs » en tôle ondulée, imitant les moyeux-freins, ont au moins l'avantage de donner un excellent refroidissement.

Mais voici le moment de parler électricité. De nuit, sur route non éclairée, impossible de passer la quatrième si l'on n'a pas le goût du suicide (j'ai un ami qui, en 175, a traversé au lieu de les contourner, nombre de places de villages). Le commodo est tout ce que l'on veut, mais certainement pas étanche, ni à l'eau ni aux courants balladeurs. Quant au volet du coffre à outils, si l'on n'y prend garde, on coupe gentiment trois ou quatre fils en même temps, d'où de jolis courts-circuits. Pour compléter le tableau, l'avertisseur semble être l'ennemi acharné de la batterie, ne fonctionnant que pour mieux « pomper » la malheureuse.

Impression d'ensemble très bonne ; et, à part son prix, la 350 de la marque...

P.S. — La nécessité d'un pare-jambe étant, à mon avis, indiscutable sur toute moto, je ne saurais trop recommander ceux qui, partant du cadre, longent le moteur pour servir de repose-pieds au passager : c'est à cette forme que je dois d'avoir encore mon carter et ma cheville gauche d'origine, après avoir été heurté à l'arrière par une automobile dont le conducteur me dit rouler à 40 à l'heure... mais qui n'en laissa pas moins 16 mètres de gomme sur l'asphalte.

Mr M. WINERBETT  
Montmorency (S-O)



## 350 MOTOBÉCANE

**J'**apprécie beaucoup votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », je viens vous communiquer mes impressions sur la 350 L4C bicylindre Motobécane.

Séduit par la belle présentation de la 350 Motobécane, et confiant dans la réputation du sérieux de la fabrication de la firme de Pantin, c'est d'un cœur léger, pensant aux futures randonnées sans histoires à accomplir avec la machine de mes rêves, qu'un jour de février 55 je portais 240.000 fr. au concessionnaire local. C'est rayonnant de plaisir que j'enfourchais ma monture pour lui faire accomplir ses premiers tours de roue. Hélas, ils sont venus les uns après les autres me démontrer sérieusement que rien n'était parfait en ce bas monde.

Enumérons :

- 1° La position en selle est très fatigante. A mon avis, selle monoplace trop basse, guidon trop haut.
- 2° Tenue de route déplorable, fâcheuse tendance à serpenter à partir de 80 kmh ; par temps de pluie, cela s'accroît à tel point que l'on peut considérer comme réellement dangereux de dépasser le 60 (j'ai essayé plusieurs taux de gonflage sans résultat appréciable).
- 3° Suspension arrière un peu dure.
- 4° Eclairage très faible.
- 5° Mise en route après 10 à 15 coups de kick, si le moteur n'est pas parti, ne pas se décourager, il faut persévérer, cela viendra.
- 6° Le moteur chauffe, avec inévitablement suintement d'huile un peu partout.
- 7° Le démontage des bougies demande un sérieux entraînement ; de préférence le faire moteur froid.
- 8° Consommation oscillant entre 5 et 6 litres aux 100, à vitesse de croisière.
- 9° Passage des vitesses soumis à la fantaisie du sélecteur : ou vous ne les passez pas, ou vous en passez deux à la fois.
- 10° Moteur dont les 17 CV annoncés ne semblent pas être en service en même temps, machine molle.
- 11° Présentation acceptable.

Maintenant passons aux incidents survenus au cours des 5.000 premiers km d'utilisation.

- 1° A 200 km, culbuteurs dérégés, ce qui peut s'admettre !
- 2° En 1.500 km, j'ai grillé 4 bougies (Marchal 36 H), après j'ai monté des KLG CLI qui m'ont donné satisfaction.
- 3° Les difficultés de mise en route semblent dues à une faiblesse du volant magnétique. Au cours d'un démontage de l'appareillage électrique, j'ai constaté que l'emmanchement du volant était à fond de cône sans être bloqué.
- 4° A 2.500 km, bruit inquiétant côté carter distribution. Le concessionnaire, après avoir téléphoné à la maison, me dit que cela provient de l'arbre à cames et me conseille de renvoyer le moteur à l'usine, les moteurs de la première série étant souvent dans le même cas.

Sur cette note consolante, je profite de quelques jours de congés pour aller à Paris faire faire l'échange standard.

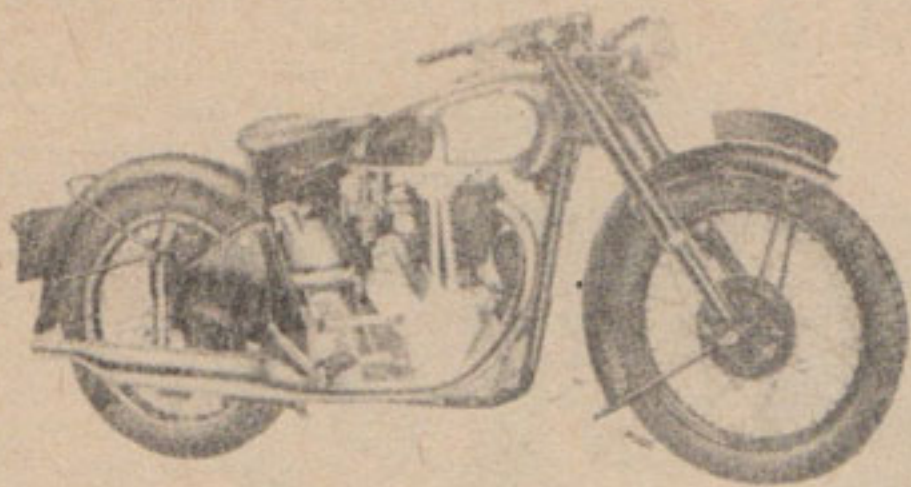
Ma moto étant sous garantie, j'étais en droit de penser qu'il serait gratuit. Hélas, il me fût présenté une facture de 18.000 francs pour cette réparation.

Il est regrettable de constater qu'on prend le client pour un cobaye.

J'ai roulé 2.000 km avec le nouveau moteur et j'ai constaté une amélioration sur le précédent : reprises plus nerveuses, meilleur éclairage, consommation réduite avec un Amal monobloc. La partie cycle a toujours les mêmes défauts et les fuites d'huile sont aussi abondantes.

Mr M. PATRY  
Labruguière (Tarn)

N.D.L.R. — Nous avons souvent signalé à nos lecteurs les à-coups subis par la chaîne de montage de la 350 cmc. Motobécane. Le moteur a été sérieusement remanié, et les résultats obtenus avec les derniers modèles sont plus satisfaisants. D'ailleurs, ce sont ces incessants remaniements qui nous ont empêché, et nous empêchent toujours, de procéder à l'essai de cette machine.



## 500 NORTON ES 2

**J**e me permets de vous adresser ci-après un exposé sur la motocyclette mono Norton, modèle ES 2, 500 cmc., qui, à ma connaissance, n'a encore été le sujet d'aucun « Ce qu'ils en pensent ».

Machine achetée neuve en 1948. La suspension arrière m'a bien influencé à ce moment-là.

Kilométrage à ce jour : 86.950, et malgré un bruit de « pat-pat... clap-clap » prononcé : mécanique très résistante quoique l'on puisse dire.

Le cap des 50.000 kms est passé à Valencia lors du retour de Lisbonne, sans aucun ennui pour mon passager, les bagages et moi-même.

Une année après, un conducteur d'occasion (voleur) s'approprie Funny. Funny (prononcer Fanny), c'est le nom de ma monture. Deux semaines plus tard, elle est retrouvée, mais dans quel état ! Plus une goutte d'huile dans son réservoir et elle roulait encore ! Une révision s'impose, additionnée d'un réalésage. Il faut toutefois reconnaître, qu'à plus de 63.000 kms, la consommation d'huile n'était pas négligeable (2 l. aux 1000 kms). Un filtre à air aurait sans doute réduit l'usure.

Maintenant Funny accomplit toute l'année un dur service de ville, attelée à un sidecar (du côté droit). Cependant, service plus doux encore que son voyage à travers la Yougoslavie et la Grèce, porte-bagages et sidecar surchargés. A part deux rayons cassés et un court-circuit causé par un câble usé, ma confiance en Funny était justifiée.

Mais passons au chapitre réparations, en laissant toutefois de côté les pièces changées à la suite d'une chute (repose-pieds, guidon, phare, ainsi que les pneus, batterie, etc...), ceci étant trop indépendant de la marque.

La liste paraîtra peut-être un peu longue, mais disons aussi comme décharge que pas une seule fois, j'ai été contraint à l'arrêt forcé en cours de route, même avec un ressort de soupape cassé.

*Commençons par le moteur :*

3 paires de ressorts de soupapes remplacés, dont 2 cassés ; 2 paires de guides, 1 paire de soupapes, 1 piston avec axe, 1 embiellage, 1 ou 2 goujons fatigués, 1 jeu de vis platinées. Les segments tous les 30.000 kms environ.

On peut très sensiblement améliorer les performances en polissant les tubulures d'admission et d'échappement et monter des ressorts de soupapes plus forts, mais plus fragiles aussi.

*Boîte de vitesses :*

2 ressorts de rappel du kick, 2 ressorts en épingles du sélecteur, 1 clavette avec cliquet de kick, embrayage refait une fois.

*Partie cycle :*

1 paire coussinets fourche télescopique, 2 paires joints métalloplastiques, 1 paire ressorts de suspension arrière, ressoudé 1 support de magnéto et le réservoir d'huile (les vibrations sont terriblement destructrices).

*Transmission :*

2 chaînes primaires. Au début, la crainte de la panne me faisait changer les chaînes secondaires au bout de 10.000 kms, maintenant je les garde 20.000 kms sans inconvénient et sans aucun entretien, à part une tension adéquate.

1 câble d'embrayage et 1 de décompresseur, 1 pignon de transmission du compteur avec sa couronne dentée (complètement usés à 80.000 kms).

*Carburateur :*

Pour une bonne carburation, changé 1 boisseau et 1 gicleur d'aiguille.

Dernièrement, un dérèglement du régulateur m'a causé le grillage de celui-ci et de la dynamo. Auparavant, à environ 45.000 kms, ces derniers avaient été révisés. D'autre part, 2 ampèremètres (instruments très utiles) hors service.

Consommation moyenne avec side : 5,5 l.

Avec 3 dents en moins au pignon moteur et le réglage manuel de l'allumage sur plein retard, je descends à 30 kmh, 30 kmh indiqués par le compteur « Smith chronométrique ». Celui-ci a été contrôlé et réglé deux fois. En solo, la machine s'avérait une très bonne vireuse.

*Voyons maintenant les principaux défauts :*

- 1) pas de roue à broche à l'arrière ;
- 2) nettoyage fastidieux, mais bonne accessibilité ;
- 3) frein avant faible, nouveau modèle depuis deux ans. rem-

placé sur ma machine par un des premiers double-cames de BMW. Par temps sec (étanchéité nulle), le freinage est grandement amélioré, mais assez brutal.

Depuis peu, l'ancien frein fait très bien l'affaire sur le side, avec une commande indépendante.

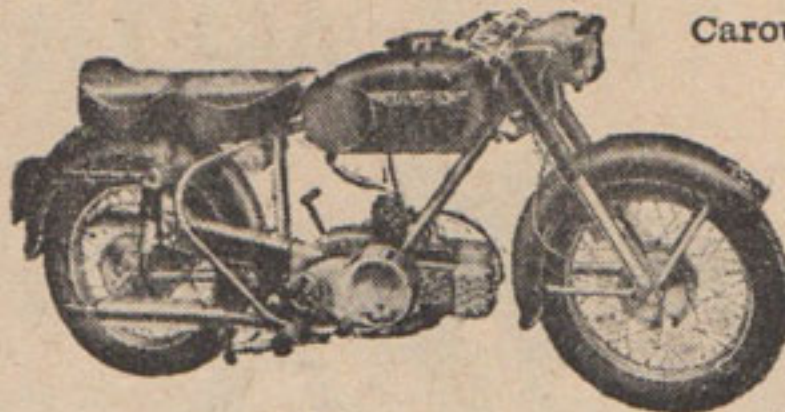
*En conclusion :*

Solidité soutenant la comparaison avec n'importe quelle autre moto, chromage à toute épreuve.

L'outillage livré permet toutes les réparations, un lève-soupapes et un arrache-pignon en plus.

Mon rêve, une Vincent 1000 cmc. avec son carénage et un side.

Mr FORNASARI  
Carouge - Genève (Suisse)



## 125 ULTIMA

**E**n qualité de propriétaire du premier vélomoteur Ultima Sport 125 cmc. à moteur horizontal, livré à la clientèle, je me permets de vous faire connaître mon point de vue sur cette machine.

J'ai acheté ce vélomoteur à la Maison Alexis-Motos, à Lyon, séduit par la ligne et la conception nouvelle de cette machine.

La tenue de route est irréprochable et la machine très maniable dans tous les cas. Le freinage est à la fois progressif et puissant. La suspension de la machine est très bonne, et le confort remarquable, la selle biplace permettant de changer de position pendant les longs parcours.

Le moteur sport à cylindre horizontal est très agréable à conduire, les reprises en sont étonnantes, et l'on n'a jamais l'impression de piloter une 125 cmc. La vitesse maximum contrôlée varie entre 95 et 105 kmh, ce qui démontre le bon rendement du moteur.

En résumé, cette machine qui est livrée complète à un prix assez modéré, me donne entière satisfaction.

Mr G. CHENE  
Ste Foy les Lyon (Rhône)

## OPINIONS SUR DIVERS SUJETS

**C**haque semaine, je « dévore » « Moto-Revue », où je puise renseignements et conseils. De toutes ces qualités, il résulte un abonnement que je veux continuer longtemps.

Ayant été possesseur d'une Motobécane, puis d'une Gnome-Rhône, depuis un an je suis comblé par l'achat d'une 350 cc. Jawa modèle 1954, qui totalise à ce jour 13.000 km. Ne me servant de ma machine que pour la promenade, inutile de vous dire qu'elle est entretenue parfaitement ; comme frais, depuis son achat, j'ai changé deux pneus, c'est tout ; ces pneus auraient pu être conservés encore pendant 2.000 km, mais préférant bricoler à la maison que sur la route, je les ai changés. Je ne vous décrirai pas le parfait fonctionnement de cette machine que vous connaissez mieux que moi. Un seul reproche sur la série de ma machine, les garde-boue trop plats.

Il m'arrive souvent avec ma femme (qui aime autant que moi la moto) de faire 400 km sous la pluie, sans pour cela être fatigués exagérément, à condition d'être bien équipé. A ce sujet, je vous suis très reconnaissant de votre numéro 1264 traitant de cette question. Mon équipement et celui de ma femme sont identiques, peut-être pas très esthétiques, mais protégeant admirablement. Il est composé d'un casque liège « sablé », gants fourrés, lunettes panoramiques, manteau motocycliste Hutchinson compétition, une paire de bottes crêpe pour la pluie, et chaussures montantes pour temps sec.

Maintenant, un seul inconvénient pour rouler sous la pluie, il est impossible de garder les lunettes ; il faudrait que les fabricants étudient cette question.

Un conseil : par temps froid, une boisson chaude dans un thermos se trouvant dans une sacoche, à seule fin de ne pas rentrer sans se dévêtir dans un Café, où il fait très chaud, pour reprendre la route quelques minutes après, car c'est dans ce laps de temps que l'on prend froid.

Quelle œuvre utile vous faites en lançant le fanion « Moto-Revue Entr'aide » ! Oui, vous faites là œuvre utile en groupant tous les motocyclistes en une grande famille.

Pour terminer, je voudrais vous témoigner toute ma gratitude, cher journal, à qui je dois toutes mes connaissances mécaniques et mon amour pour la moto.

Mr Yves LEROUX  
Condé-sur-Ifs (Calvados)

**VOICI LES VACANCES!...**

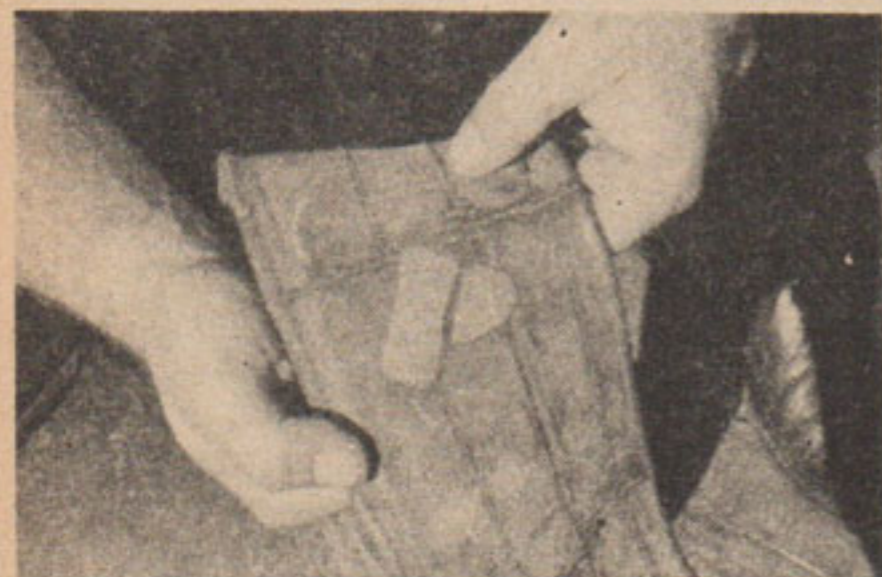
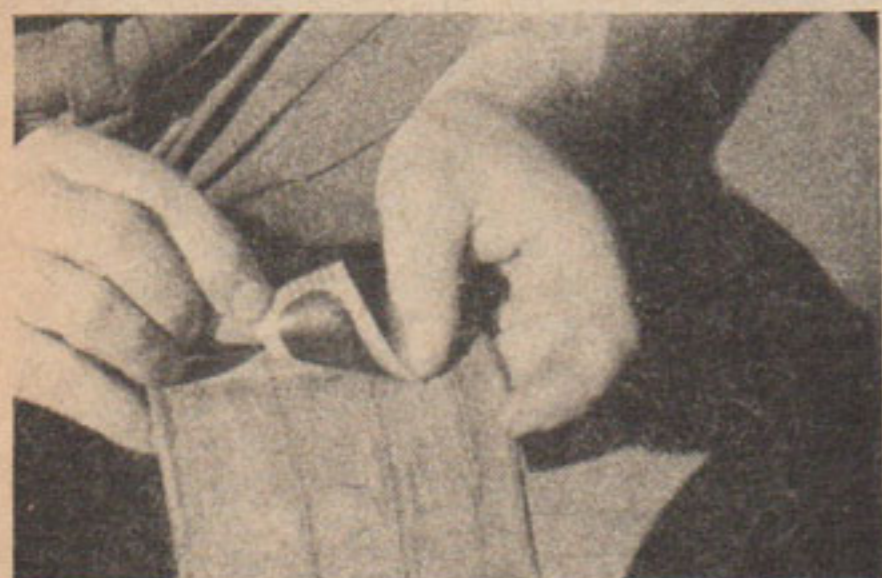
**PRÉPAREZ  
VOTRE TROUSSE  
A OUTILS**

**POURQUOI...**

**LES PIÈCES A BORDS MINCES AUTOVULCANISANTES A FROID**

**DISSOPLAST**

**CONSTITUENT UN RÉEL PROGRÈS**



1° Parce qu'elles tiennent d'une façon remarquable aussi bien sur les chambres à air rouges que sur les CHAMBRES A AIR NOIRES, et qu'on obtient une véritable soudure de la pièce par vulcanisation à froid en roulant.

2° Grâce à la FEUILLE D'ALUMINIUM qui protège efficacement la partie collante qui ne peut donc en aucun cas s'altérer avec le temps.

3° Grâce au PAPIER TRANSPARENT CRISTAL appliqué sur la face non collante de la pièce, ce qui permet, au moment où l'on décolle la feuille d'aluminium, de tenir la pièce par la feuille papier et de SUPPRIMER AINSI TOUT CONTACT DES MAINS avec la partie collante de la pièce pendant l'application : la réparation peut donc se faire même avec les mains sales.

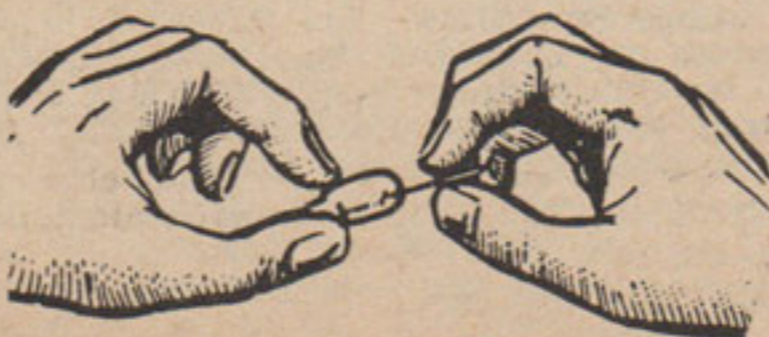
4° Parce que leur qualité permet de coller, en cas de besoin, deux pièces l'une sur l'autre, en évitant par conséquent d'avoir à décoller la précédente pièce.

5° Parce qu'on peut utiliser n'importe quelle dissolution de caoutchouc bien qu'il soit préférable d'employer la SUPER DISSOLUTION VULCANISANTE DISSOPLAST à séchage rapide qui limite de 15 à 30 secondes le temps d'attente avant de pouvoir appliquer la pièce. L'emploi d'un liquide spécial est inutile et même déconseillé.

**ESSAI DE DECOLLAGE.** — Des essais de décollage ont été effectués tant au SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO 1954 qu'au SALON 1955, à l'aide d'un appareil permettant de gonfler exagérément des morceaux de chambres à air (noires ou rouges) percés puis réparés immédiatement devant les visiteurs. Ceux-ci ont pu constater, de visu, après éclatement volontaire de la chambre, que la déchirure s'est produite en dehors de la zone de réparation qui a parfaitement résisté à la très forte pression exercée.

**DISSOLUTION EN CAPSULES PLASTIQUES.** — A noter en passant la nouvelle présentation de la super dissolution DISSOPLAST en petites capsules plastiques contenant la quantité de dissolution nécessaire pour une réparation : *garantie absolue de bonne conservation.*

*A gauche, illustrations des avantages présentés par les pièces Dissoplast, ci-dessous, la dissolution en capsules plastiques et à droite, le nécessaire de réparation pour motocycliste*



# SUPREMATIE DE L'INDUSTRIE AUSTRO-ALLEMANDE AU 26<sup>me</sup>

## LIÈGE-MILAN-LIÈGE

Incontestablement, Liège-Milan-Liège pour sa 26<sup>e</sup> édition s'annonçait d'une grande sévérité, puisque le Royal Motor Union avait choisi les cols les plus célèbres des Alpes pour départager les concurrents. Qu'on en juge : le Vivionne, le col de Porte, l'Isoard, le col de Finestre, les Dolomites, le Stelvio, etc...

35 concurrents sont donc montés à l'assaut de toutes ces difficultés qui s'étaient sur un parcours de 2.525 km. Parmi les pilotes, on remarquait au départ la présence de quatre français, dont aucun malheureusement ne ne parvint au terme de l'épreuve. Cornet-Gendraud sur bris d'embellage avec une 1.000 Vincent, Conca (Terrot 250 cmc.) ennuis d'embrayage, Collet (FN 450 cmc.) et Savoye (Kœhler-Escoffier 250 cmc.).

Au cours des 750 premiers kilomètres les concurrents devaient franchir le col de Porte (chronométré en deux sections), l'Isoard et le col de Finestre. Déjà ces trois cols avaient éprouvé rudement cinq pilotes, puisque 30 machines seulement se présentaient au pied du Vivionne, premier col chronométré à la seconde. Parmi ces 30 rescapés, 11 restaient vierges de pénalisation.

Le Vivionne opéra une nouvelle sélection et les trois belges qui restaient non-pénalisés ainsi que l'allemand Mundlos quittèrent ce groupe de privilégiés composé des allemands Frey, Haas, Leistner, Goppert et Oelerich et des autrichiens Krammer et Weingartmann.

Redouté à juste titre, le Stelvio apporta un point de pénalisation à Goppert, lequel se voyait ainsi évincé du groupe de tête.

Cet obstacle franchi, les pilotes tentent de prendre le plus d'avance possible dans le tronçon qui les sépare du Giovo, afin de pouvoir vérifier les mécaniques qui en ont besoin avant d'attaquer ce point capital.

Les espoirs de Oelerich et Weingartmann s'envolent dans ce dernier col car leurs retards s'élèvent respectivement à 39" et 1' 19" et ils réduisent d'autant le groupe des non-pénalisés qui ne sont plus désormais que quatre.

Toutes les difficultés passées commencent à marquer les concurrents et on note l'abandon de Weingartmann découragé par les pénalisations qu'il a encourues. Le retour vers Liège s'effectuera dans des conditions assez favorables et 19 pilotes seulement se présentent sur la ligne d'arrivée avec quatre pilotes non-pénalisés et qui sont : Frey, Leistner, Haas, tous trois sur NSU 250 cmc. et Krammer (Puch 300 cmc.).

Liège-Milan-Liège 1956 surpassa-t-il en difficultés les éditions passées ? Apparemment non, puisque les conditions atmosphériques ne furent jamais catastrophiques, mais il est intéressant de remarquer que pilotes et mécaniques font des progrès constants puisque Frey, que l'on retrouve à la première place cette année fut seul à terminer avec zéro point de pénalisation en 1955, alors que pour la pré-

sente édition ils sont quatre à décrocher la palme.

Et pour terminer, nous reprendrons la déclaration que ce brillant concurrent a faite à son arrivée à Liège. Il souhaite qu'une épreuve de départage soit instaurée afin que la sélection soit plus sévère et creuse les écarts entre les concurrents. Cette question reste à étudier pour l'année prochaine.

### CLASSEMENT (Solo toutes catégories)

1. ex-æquo : Frey (alem., NSU 250 cc) ; Leistner (alem., NSU 250 cc) ; Haas (alem., NSU 300 cc) ; Krammer (aut., Puch 300 cc) : 0 pt ; 5. Oelerich (alem., Victoria 350 cc) : 38 pts ; 6. Goppert (alem., Victoria 250 cc) : 263 pts ; 7. Orinel (belge, NSU 250) : 1.339 pts ; 8. Sterkendries (belge, FN 250), 341 pts ; 9. De Jonckere (belge NSU 250 cc) : 560 pts ; 10. Mundlos (alem., NSU 250 cc) : 598 pts ; 11. Kempe-neers (belge, Gillet 250 cc) : 1.206 pts ; 12. Moisson (belge, Triumph 350 cc) : 2.118 pts ; 13. Dubois (belge, FN 175 cc) : 3.020 pts ; 14. Brel (belge, Puch 250 cc) : 3.149 pts ; 15. Nennig (lux. 250 cc) : 3.557 pts.

### CATEGORIE SIDECARS

1. Kritter-Kreuzer (alem., Zundapp 600 cc) : 676 pts ; 2. Mayer-Mack (all., Victoria 350 cc) : 2.353 pts ; 3. Del Banco-Granshaw (ang., Triumph 650 cc) : 2.919 pts ; 4. Buch-Law (ang., Ariel 1000 cc) : 3.516 pts.

### COUPE DES CONSTRUCTEURS

1. NSU (Frey, Leistner, Haas) : 0 pt.  
2. Victoria (Oelerich, Goppert, Mayer Mack) : 2.654 pts.

### COUPE DES CLUBS

1. Motorsport Vereinigung Nurnberg (Oelerich, Goppert, Mayer) : 2.654 pts.

Il est certain que la formule de Liège-Milan-Liège devra être révisée pour 1957, et ce pour éviter les 4 ex-æquo de cette année. De même le retour sur Liège après la montagne est une autre lacune; la longue route plate n'opère plus aucune sélection et à l'avenir les organisateurs devront trouver une finale plus brillante pour que l'intérêt soit soutenu jusqu'au bout.

## AU G. P. D'ALLEMAGNE

# UBBIALI PRATIQUEMENT CHAMPION DU MONDE (125 et 250 cc.) SURTEES, BLESSÉ, DUKE et ZELLER ABANDONNENT

Le compte rendu détaillé de cette quatrième épreuve du Championnat du monde sera donné dans notre prochain numéro. Voici en attendant les résultats des cinq courses qui se sont disputées sur le difficile Circuit de la Solitude :

**Catégorie 125 cc.** : 1. Ferri (Gilera) les 9 tours (102 km. 750) en 45.04.2; moyenne 136 km.787; 2. C. Ubbiali (MV) 45.13; 3. Provini (Mondial) 45.21; 4. Libanori (MV) 46.31.8; 5. Hohl (DKW) 46.44.8; 6. Sandford (Mondial) 47.10.8; 7. Hofmann (DKW) 47.11.3; 8. Montanari (Ducati) 48.38.2; 9. Cama (Montesa) 48.47; 10. Degner (MV) 48.52.7.

**Catégorie 250 cc.** : 1. Ubbiali (MV), les 148 km. 421 en 1 h. 025' 58" 6/10;

moyenne : 141 km. 405, nouveau record; 2. Taveri (MV) moy. 139 km. 400; 3. Venturi (MV), moy. 139 km. 200; 4. Baltisberger (NSU) moy. 137 km. 400.

**Catégorie 350 cc.** : 1. Bill Lomas (Guzzi) 13 tours, 148 km. 400 en 1 h. 00. 52. 3; moyenne 146 k. 200, 2. Hohl (DKW), moy. 145 km; 3. Dale (Guzzi) 143 km. 900; 4. Sandford (DKW) 143 k. 5; 5. Barti (DKW) 140 k. 200; 6. Matthews (Norton) 140 k. 100; 7. John Storr (Norton); 8. K. Bryen (Norton) 9. Hallmeier (NSU); 10. Mandolini (Guzzi) à un tour.

**Catégorie 500 cc.** : 1. Armstrong (Gilera) les 205 km. 506 en 1 h. 23' 16" 4; moyenne : 148 km. 070, nouveau record; 2. Masetti (MV) 1 h. 23' 30" 4; 3. Mon-

neret (Gilera). 1 h. 24' 48"; 4. Klinger (BMW), 1 h. 25' 14"; 5. Grant (Norton) 1 h. 25' 20" 8; 6. K. Bryen (Norton) 1 h. 25' 22" 6. Tour le plus rapide par Bill Lomas sur Guzzi à la moyenne de 153 km. 500.

**Catégorie sidecars** : 1. Noll-Cron (BMW), les neuf tours en 45'04"9; moyenne : 136 km. 775; 2. Hillebrand-Grunwald (BMW) 45'05"8; 3. Fath-Ohr (BMW) 46'20" 7; 4. Schneider-Strauss (BMW) 46'24"7; 5. Smith-Dibben (Norton) 48'05"4; 6. Neussner-Hess (BMW) 48'09"8; 7. Harris-Campbell (Norton); 8. Camathias-Bulla (BMW); 9. Drion-Stoll (BMW); 10. Strub-Cecco (Norton).

# PROCHAINES ÉPREUVES

## AU 6<sup>e</sup> CIRCUIT DU ROUERGUE

C'est demain, 5 août, que nous assisterons à la sixième édition du Circuit du Rouergue organisé par le MC Rouergat.

Comptant pour le Championnat de France International en 350, 500 cmc. et National en 175 cmc., cette épreuve réunira un magnifique plateau comprenant les meilleurs privés du moment.

Le recrutement a atteint cette année les nations les plus lointaines. C'est ainsi qu'à côté des anglais Storr, Hall et Grace, de l'espagnol Gonzales, de l'irlandais Matthews et des belges Dauwe et Goffin, prendront également le départ les néo-zélandais Cook et Fahey, le canadien Wieland. Pour donner plus d'éclat encore à cette liste d'engagés déjà fort prometteuse, le Sud-Africain Grant et enfin quatre australiens, Thomson, Campbell, Bryen et le jeune Hinton qui fit premier en 350, devant les pilotes d'usine, au Grand Prix de la Sarre, viendront compléter cette participation étrangère qui dépasse en nombre et

en qualité tout ce qui a été vu jusqu'ici au Circuit de Rouergue.

A côté de ces quinze grands privés étrangers, les pilotes français les plus représentatifs ont aussi répondu à l'appel du Moto-Club Rouergat : le puissant Jacques Collet, Pierre Monneret, tout auréolé de ses bons résultats dans les épreuves du Championnat du Monde et qui amènera avec lui sa NSU 250 cmc. et la fameuse Gilera 4, enfin Bayle, Gauch, le leader du championnat 350 cmc. Insermini, De Polo, Schaad (sur la Nougier bicylindre), Montagne, Touzalin, Barone, Valentin, etc...

Tous les motocyclistes en déplacement dans la région ne manqueront pas de se rendre à Villefranche de Rouergue pour assister à ces courses qui revêtiront une ampleur et une qualité exceptionnelles. Ajoutons, à l'intention des sportifs empêchés par la distance ou toute autre cause, que le 6<sup>e</sup> Circuit du Rouergat sera radiodiffusé en direct, consécration méritée de la haute valeur de cette manifestation.

## CHAMPIONNAT DU MONDE

# LE GRAND PRIX DE L'ULSTER

LES 9-10-11 AOUT

Le Grand Prix de l'Ulster, avant dernière épreuve du Championnat du Monde aura lieu sur le circuit de Dundrod, en Irlande, long de 12 km.

Du 9 au 11 août donc, nous reverrons tous les champions dans les cinq catégories : 125, 250, 350, 500 cmc. et side-cars.

Indiquons rapidement les noms des équipes qui vont être confrontées une nouvelle fois. Dans la catégorie 125 cc, MV sera évidemment de la partie avec Ubbiali, Taveri, Libanori. Gilera avec notre compatriote P. Monneret et l'italien Ferri. DKW avec Hobl et Mondial avec Sandford.

En 250 cmc., Surtees qui était engagé dans cette cylindrée ne prendra probablement pas le départ, de même en 350 et 500 cmc., car sa fracture au Grand Prix d'Allemagne a compromis d'une façon certaine une fin de saison qui s'annonçait réellement brillante. Mais il restera néanmoins chez MV : Ubbiali, Taveri, Libanori et Masetti. Sandford sera présent, toujours au guidon de la Mondial.

Ce même pilote prendra le départ des 350 cmc., cette fois sur la DKW 3 cylindres, il sera épaulé par Hobl. A

moins que Surtees ne soit remplacé par un autre coureur, nous ne verrons que Masetti pour défendre les couleurs de la Meccanica Verghera.

Autre usine italienne à effectuer le déplacement, Guzzi qui déléguera ses trois « cracks » : Kavanagh, Lomas et Dale. De plus, les deux marques anglaises : AJS et Norton seront représentées par leurs trios officiels : Dunlop, Perris, Ennett (AJS), et Brett, Hartle, Trow (Norton). Précisons que Duke courra sans doute avec sa Velocette spéciale.

Les 500 cmc. donneront Gilera favori en l'absence du redoutable Surtees, car les deux 4 cylindres seront pilotées par Duke et Armstrong. Chez MV, il ne restera que Masetti et nous trouverons le même trio qu'en 350 cc. chez Guzzi ; Kavanagh, Dale et Lomas. Enfin, Zeller, qui se défend admirablement avec sa BMW complètera, avec Norton et Matchless, le lot des pilotes d'usine.

Smith, que la déveine poursuit avec acharnement, tentera une nouvelle fois d'inquiéter les BMW qui, en side-cars, s'avèrent bien difficiles à surpasser avec Schneider, Hillebrand et Noll.

## OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

### SI VOUS AIMEZ LA VITESSE

- 5 : Circuit de Caen (ASAC Ouest).
- Circuit de vitesse de Villefranche (MC Rouergat).
- Circuit de vitesse (MC Arles).

### SI VOUS AIMEZ LE MOTO-CROSS

- 5 : Moto-cross Mézières s. Ballon (MC Maine).
- » Laon (AM Laonnaise).
- » Reims (UM Marne).
- » Cassel (ASMCNF).
- » (Sect. Moto-Pédale Mosellane).
- » (AM Limousin).
- » (MC Limousin).
- » St-Affrique (MC St-Affrique).
- » Arques la Bataille (AM Brayonne).
- 5 : Grass-Track (MC Langonnais).
- » à Auch (MC Armagnac).

- 7 : Moto-cross (AMC Orléanais).

### SI VOUS AIMEZ LA REGULARITE

- 5 : Cannes-Genève-Cannes (MC Cannes).

## VII<sup>e</sup> MOTO-CROSS DE RIBOUISSE

C'est le 19 août prochain que le Moto-Club Vixiège (Aude) présentera son septième Moto-Cross International sur le maintenant célèbre terrain du « Coumelet » à Ribouisse.

Le MC Ribouisse Vixiège a apporté un soin particulier à son épreuve-fanion annuelle à laquelle assistaient en 1955, plus de 13.000 spectateurs.

Tout le gratin des 500 cc internationaux français sera à Ribouisse et la confrontation des René et Robert Klym, Molinari, Hazianis, Frantz, Goddey, Vouillon, face à sept étrangers : Anglais, Belges, Suédois, Allemands ne manquera pas d'intérêt. Un plateau 500 cc National exceptionnel avec : Jacquemin, Cros, Darrouy, Combes, Aguire, Pascual, etc. et bien sur les rouge et noir du Ribouisse-Vixiège qui ont nom : Vila, Alvaro, Maurel.

Tous les 350 et 250 de l'écurie Cross du MC Vixiège avec leurs chefs de file : Delmas et Doublet entourés par une sélection des meilleurs régionaux compléteront le programme.

19 AOUT 1956, une date que tous les amateurs de sport motoriste en vacances dans le sud et sud-ouest marqueront sur leur carnet de route et où ils trouveront l'ambiance des foules méridionales.

Norton sera, en plus de Smith, représenté par Harris, Walker, Beever, tandis que Neussner et Camathias s'aligneront avec leurs BMW personnelles.

Il ne faudra pas s'attendre au Grand Prix de l'Ulster à des révélations sensationnelles, et il est évident que chacun déplorera l'absence de Surtees, privant les spectateurs d'une nouvelle confrontation avec Duke.

Rappelons à nos lecteurs que le record absolu du tour est détenu par Bill Lomas (Guzzi) ; celui-ci le porta, l'an passé, à 156,7 kmh. de moyenne.



ROUTE : 19 morts  
39 blessés



Les accidents de la route ont fait, hier dimanche, 19 morts et 39 blessés, ce qui porte le nombre des morts à 128 et le nombre des blessés à 234 pour la semaine écoulée. Automotocyclistes, attention aux jours noirs de cette semaine, conseille la Prévention Routière qui prévoit un accroissement des accidents graves au cours des premiers jours d'août. (Lire p. 3 nos Informations.)

Motocyclistes  
Cyclomotoristes  
Scooteristes  
Soyez prudents

Amis lecteurs,

Les quotidiens, en cette période, sont malheureusement remplis de tous ces accidents autos, motos et scooters. Jamais dans les années précédentes on n'avait vu pareille hécatombe. Nous n'en voulons pour preuve que les coupures ci-contre venant de l'édition de France-Soir parue lundi 30 juillet 1956.

La semaine précédente, dans le week-end, dans les deux seules journées du samedi et du dimanche, il y eut sur les routes : 33 morts et 89 blessés.

La plupart des accidents sont dus à l'observation des principes du Code de la Route.

Il est utile de le rappeler à certains de nos lecteurs, motocyclistes, cyclomotoristes... et sans oublier les usagers du scooter. La vie ne vaut-elle donc pas la peine d'être vécue ? Et aussi, le danger permanent de causer un accident, et si on n'est pas assuré et après quelques mois de prison, l'obligation de travailler parfois toute une vie pour payer les grosses indemnités à la, ou aux victimes dont on a été rendu responsable. Réfléchissez donc, et sachez que vous pouvez être assuré immédiatement (dans la journée) par le Service des Assurances de « Moto-Revue », et aux premières compagnies d'assurance, contrôlées par l'Etat, ce qui n'est pas le cas pour certaines assurances qui assurent certains clubs.

D'autre part, vous pouvez avoir une assurance pour un an, six mois, trois mois ou même un mois, et la prime varie ainsi : pour 1 mois (le 1/4 de la prime annuelle) pour 3 mois (40 % de la prime annuelle) pour 6 mois (les 2/3 de la prime annuelle)

**CONTRE ASSURANCE :** peu d'assurés ignorent cette assurance qui vient heureusement compléter l'assurance illimitée pour les risques aux tiers que l'on peut causer. Si l'assuré est victime d'un sinistre, la Cie opérera, à titre gracieux, la poursuite en recouvrement du montant du sinistre (matériel ou corporel). La prime à payer, par avance, pour être couvert au moment du sinistre, est de :

- 1.800 fr. pour les cyclomoteurs ;
- 2.100 fr. pour les motos, scooters.

Notre Service des Assurances est à votre disposition pour vous fournir par téléphone, ou de vive voix, tous les renseignements désirés. GUT. 73-32, 12, rue de Cléry (métro Sentier).

occupants de la voiture, deux Allemands, M. Frédéric Hahn, 57 ans, industriel à Nuremberg, et sa femme Marguerite, disparaissent peu après à la surface de l'eau et regagnaient le rivage à la nage.

**Les accidents mortels**

Ont trouvé la mort sur la route : entre St-Jean-le-Centenier et Villeneuve-de-Berg (Ardèche), M. Marcelle Gheeraert et son fils Michel, 15 mois; à la sortie de Béziers (Hérault), M. Gilbert Daniel; à Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord), M. François Le Neel; près de Quimper (Finistère), M. Gabriel Prat; près de Montluçon (Allier), M. Paul Nabastard; à Trélazé (M.-et-L.), M. Mme Hélène Yvon; à Perols (Hérault), Mlle Ascension Sanchez; près de Jonchery (Haute-Marne), M. Karl Wolf; à Domène (Isère), M. Ali Louine; à Gagneux (S.-et-M.), M. Emilie Porte; à Rouvroy (P.-de-C.), M. Blondel; près de Valbonnais (Isère), M. Debernardi; à Aix-les-Bains (Savoie), M. Jean Detroyat; à Gricourt (Aisne), Philippe Leroy, 4 ans; à Eloges (Marne), Jean-Claude Thomas, 5 ans; à La Neuville (Marne), M. Emilie Pervian; entre Mohon et La Francheville (Ardennes), M. Christian Devigne; à Bresle (Hte-Loire), Mlle Lucienne Deberle.

**Six morts par noyade hier**

Ont trouvé la mort hier par noyade : M. Legrand, de Bolbec (Seine-Maritime) sur la plage de Méaux; M. Michel Richiero, 18 ans, dans le lac de Pierre-Châtel (Isère); M. Raymond Rouhier, 18 ans, dans le Rhône, à Saint-Péret; un pêcheur non identifié.

**AUTRES ACCIDENTS DE LA ROUTE**

Ont également été victimes hier d'accidents mortels de la circulation : à Bégles (Gironde), un scootériste, M. Jacques Grimaud; près de Poitiers, la passagère d'une automobile, Mlle Aublumeau, 23 ans, de Moiron; à Cléry (Pas-de-Calais), un motocycliste, M. Antoine Vasseur, 26 ans, de Saint-Leger-les-Domart; près de Pouilly-sur-Loire, deux scootéristes, M. André Mermier, 31 ans, et M. Pierre Lavaud; en Haute-Garonne, près de Pinsaguel, un cyclomotoriste, M. Jean Bruno, 19 ans; à Wasselonne (Bas-Rhin), un scootériste, M. Edmond Regine, 27 ans; à Bedarieux (Hérault), le passager d'une voiture, M. Gabriel Rouanel, 73 ans; au Mesnil-Bus (Manche), un motocycliste, M. Pierre Legallots, 22 ans.

16 re AN S  
Aan- t du ulté. Les  
CO- listré is, da leurs é et  
LUX, ides.  
i du rtée. 1956.  
avec per- lors dé.  
n-  
»  
des atin- ours sur  
s- co- , se- ' la eau. un très- rri- son  
l'ale- res, lan- mé- ses.  
des  
Atri  
L  
o  
p  
V  
T  
L  
A  
L  
e  
s  
e  
s  
e  
s  
co  
L  
s

**128 morts  
234 blessés  
au cours de la  
semaine écoulée**

**Hier dimanche :  
19 morts, 39 blessés**

La route a été, hier dimanche, particulièrement meurtrière. On compte, jusqu'à présent, 19 morts et 33 blessés, et ces chiffres ne sont malheureusement pas définitifs.

Le bilan partiel porte ainsi à 128 le nombre des morts et à 234 le nombre des blessés pour la semaine écoulée.

Il est à redouter que, dans les jours qui viennent, on ait à déplorer de nouveaux drames de la route. La Prévention routière prévoit pour cette semaine qui correspond au grand rush des départs du mois d'août et à la rentrée des vacanciers, un accroissement des accidents. On ne saurait trop insister auprès des automobilistes pour leur conseiller la prudence et le respect du code de la route. C'est, en effet, les manquements aux prescriptions du code qui sont à l'origine de la plupart des accidents graves.

**Roulant à gauche, deux touristes anglais tentent d'écarter un mandarin**

**ATTENTION  
AUX CROISEMENTS !  
AUX BIFURCATIONS !  
AUX CARREFOURS !**

Redoublez d'attention en arrivant à un croisement, à une bifurcation, à un carrefour et observez rigoureusement les conseils ci-après :

- 1° Ralentissez votre allure.
- 2° Restez sur votre droite.
- 3° Avertissez (dans les endroits autorisés !).
- 4° Assurez-vous que la voie est libre.

Et quand vous vous trouvez avec un autre conducteur abordant une intersection de routes, mais par des voies différentes :

- a) Si les routes ne sont pas des routes à grande circulation, la priorité est au conducteur arrivant sur votre droite.
- b) Si l'une des routes est à grande circulation, le conducteur empruntant cette route a priorité.
- c) Si un panneau stop se trouve au croisement, il faut marquer un temps d'arrêt de sécurité et céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre route.

## RALLYE DE LA POLICE

L'Association Sportive de la Préfecture de Police de Paris a mis sur pied récemment son 11<sup>e</sup> Rallye International de Police qui a groupé de nombreux motocyclistes français et étrangers.

### RESULTATS

500 cmc. — 1. Ouvrardot (BSA) ; 2. Hibon (BSA) ; 3. Harmand (BSA).  
350 cmc. — 1. Shanzl (BMW) ; 2. Krzizck (BMW) ; 3. Schneider.

Sidecars. — 1. Pfassel (BMW) ; 2. Gross (BMW).

Trois roues. — 1. Kamermeyer, sur Messerschmitt.

## MAIS SI « IL » PAIE !

Nous savons que depuis que l'Allemagne s'intéresse au moto-cross, Maïco a pris à

cœur de fournir, aux amateurs de ce sport, des machines spéciales de moyenne cylindrée. Et c'est ainsi que c'est une Maïco qui, en 250 cmc., remporte le titre allemand pour 1955.

Ce succès n'est pas resté lettre morte, puisque les USA, après avoir importé déjà 104 machines de ce type l'an dernier, viennent de passer une nouvelle commande de 180 motos souses qui embarqueront prochainement à Brème.

## LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

# Moto

La revue

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

## ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N <sup>os</sup>	800 fr.	1.100 fr.	50 N <sup>os</sup>	1.500 2.000 fr.

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

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

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

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

## 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 d'imprimerie au besoin). Les annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

**PEUGEOT**  
PEUGEOT 56 50000 10 cpt et 5 mois à 8000. Garantie. 17 rue Pajol.

**GNOME-RHONE**  
Gnome-Rhône LX 200 ét. équip. 8000 km parf. ét. à débat. 80. NICOLAS 10 r Perdonnet 10<sup>e</sup>

**MOTOBECANE MOTOCONFORT**  
MOTOCONF. 4 cv 56 twin 160. crédit-reprise 17 r Pajol.  
MOTOB. 175 1952 tte eq. 45000 Weiswald. Plaisir (S.-et-O.)  
Motob. L4C bic. 350 cc peu roul. M. Landas 68 bd Soult 12<sup>e</sup>

**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

**TERROT**  
EXCEPTIONNEL  
500 Terrot culb. 5 cv RGAS embiel. ese av. side 1 pl. 1/2 comme neuve 490 k. 140. cpt Vermot 43 r de Longerie Dijon  
125 cmc. Terrot ETDS 55 cmc nve Guilloux 42 r Lauriston 16<sup>e</sup>

**MONET-GOYON**  
160 Mon. ét. nf 28000 eq. Gallard Les Touches Briançon H-A

**SCOOTERS**  
Starlett 100 cc 5000 km b. ét. GEOFFRON 11 r Rouvet 19<sup>e</sup>  
CAUSE double empl. vd Vespa fin 52 ex. affaire nx ac. px 55000 G. CHATELLAR 45 rue Turenne Paris-3<sup>e</sup>. Arc 49-90

**MOTOS AUTRICHIENNES**  
Puch 250 neuve access. 160000 DEF. 32-41 Mr Smiga.  
Part. vd Puch 250 prix intér. tél. BOT. 42-89 à part. 191.30  
PUCH 250 excellent état mécanique. Tél Mon. 22-56 h. d. b.

**MOTOS BELGES**  
Part. vd 350 FN et. imp. px int. VIGOT 11 ter, passage Lorne, Asnières.

**MOTOS ANGLAISES**  
NORTON twin 53 55 garantie crédit. 17 r. Pajol 18<sup>e</sup>.  
BSA 250 pi ét. 10000 k nix access. 150. Mai. 25-81 20-21 h.  
BSA 250 culb 1952 état imp. Gob. 19-10 vis. ts les jours.  
SUP. Ariel NH en rodage s'adresser Scarlini 14 bd République, Livry-Gargan.  
BSA neuves 56 soldées 225 et 140. - 17 rue Pajol 18<sup>e</sup>.  
Triumph Thunder 195000 imp. ts soirs dim. matin 17 r M. Sembat, Hay les Roses, Seine  
RH 500 Ariel px 50. reprise 125, 175. Gerbant 8 r Saint Pierre Rosny sous Bois Seine

**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

SUNBEAM S8 25000 k 270000 ROBERT Alésia 02-31.  
Sunbeam sp. S8 ét. nf. Dhenry 7 r République, Le Bourget, S.  
Ariel 500 twin KHL 1954 15000 km, état nf, crédit. Y. Léon 6 r Gl Leclerc St-Brieuc, C-N

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

**MOTOS ALLEMANDES**  
BMW R51-3 250.000 Sgt CONQUEDO ETT 93-451. - SP : 63.529.  
TWN « Boss » 350 cc neuve juste rodée et Macombynn cordoual 230. J. CAILLIAUX 40 rue d'Arras Bapaume, P.-de-C.  
600 BMW R 67-2 26000 k ét. imp. av. ou ss side Préc. port. nf acc. Barthelet 116 av. H. Barbusse, Drancy, Seine.  
Zundapp KS 600 exc. ét. side Précision touris. Bourgeois 11 Al. V. Basch, Le Perreux.

**MOTOS AMERICAINES**  
Harley-Davidson 750 t. eq. 70000. S'ad. Matten 99 r Als. Lorraine, Choisy le Roi.  
Harley Davidson 750 cc beau side selle bip. orig. par. ét. px tr. int. Café Maillard 44 rue Paul Barruel, Paris 15<sup>e</sup>.

**MOTOS DIVERSES**  
Tous les jours sans exception Ouvert de 9 h. à 22 h.  
300 MOTOS SENSATIONNELLES en qualité et prix  
A LIQUIDER  
BSA Rocket roulé 3.500 km. TRIUMPH Speed Tw. splendide ARIEL Square Four c/neuve BMW R67, R73, R12, R25 NORTON Dominator aff. uniq PUCH, JAWA, CSEPEL, DKW  
**CHOIX UNIQUE**  
VESPA, LAMBRETTA, BERNARDET, PEUGEOT, MOTOBECANE, TERROT, etc... Sides Précis., Simar, Bernardet  
TOUT LE MONDE DIT Chez BEDARRIDE  
3, PLACE CLICHY C'EST PLUS SUR ! ET C'EST VRAI  
Reprise de motos sur autos  
Choix de 300 Autos Ouvert Dimanche

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

**CREDIT TOTAL**  
100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL  
83 av. d'Italie. M<sup>o</sup> TOLBIAC  
**150 MOTOS**  
REVISEES GARANTIES SOLDEES AV. 10000 CPT  
750 Gm. Rhône type pol. 70.  
1200-500 Indian gd luxe 90.  
250-500 BSA 55 grenat 130.  
125-175 Motobécane ivoi. 70.  
GD CHOIX SCOOT. VESPA LAMBRETTA à partir 60000  
**50 VOITURES**  
2 CV Citr. 53 ét. impec. 280.  
4 CV Ren. 49 à 54 à part. 170.  
SIMCA 5 état except. 90.  
202-201-301 cabr. depuis 70.  
VEDETTE 54 nre av. Rad. 400.  
REPRISE MOTOS SCOOTERS 45 rue de la Goutte d'Or MON. 34-85 OUV. DIM. MATIN

**ON DESIRE ACHETER**  
CH. châssis side lég. 175. GAIN 3, rue du Parc Montreuil (S.)  
FAIE de suite ttes motos et scooters récents. LAB. 44-65.  
VESPA, LAMBRETTA, RUMI même accid. GIL 83 av. Italie

**ECHANGES**  
50 VOITURES disp. repr. moto comme 1er versem. GIL. 83 av. Italie ouv. dimanche  
Echangez votre moto contre la voiture de votre choix  
AUDEGEAN  
137-139 avenue de Clichy Ouvert Dimanche Matin  
TERROT 49 5 cv sup culasse garantie 3 mois contre 125 cc. LECLERC 17 rue Pajol.

**VOITURES GARANTIE CONTRAT**  
CREDIT IMMEDI. 18 MOIS REPRISE-MOTOS 100 AUTOS  
Spécialiste 4 CV avec 20000. 7 rue de Montreuil, PANTIN M<sup>o</sup> Eglise, ouvert Dimanche 244 rue du Mesnil, ASNIERES (4 Routes) Ouvert Dimanche  
SUPER-5 Roseng. 4 cv CI 4 pl. LR4N2A méc. peint. int. et. nf 86 r P.V. Couturier, Levallois

**DIVERS**  
Spécialiste machines étrang. répar. de ttes marques, atelages sidecars (ouvert pend. le mois d'août). NATIONALE-MOTOS. 66 r Nationale, Paris 13<sup>e</sup>. - Tél. Por. 93-65.  
Monoto Poirier ét. nf eq. bs px long créd. MS. BP 22. Guéret  
1000 ACT Monet 2 carbus à rod. b. px Dassaud Lalinde (Dgne)



# SURVETEMENT LOHDI

## 2 PIÈCES

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

**VENDU AVEC CERTIFICAT DE GARANTIE TOTALE**

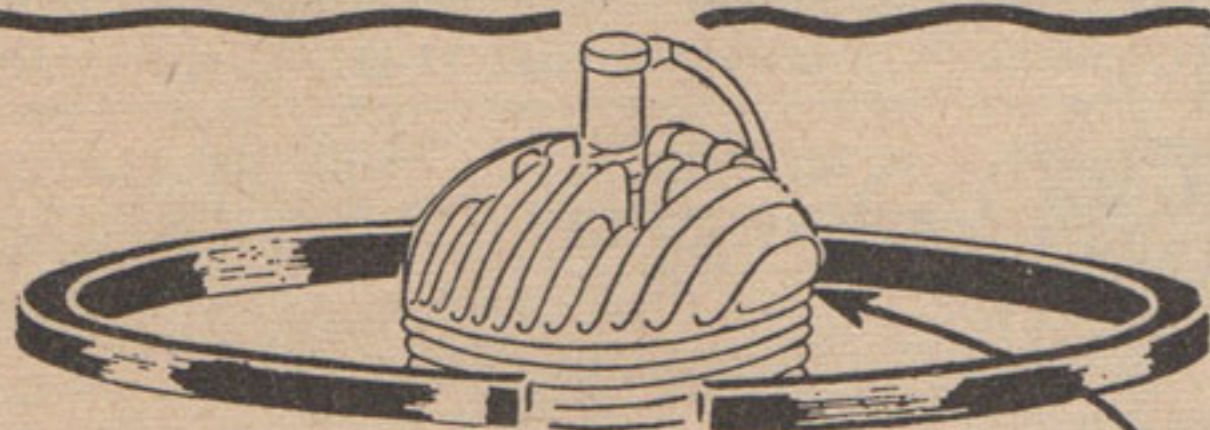
Dépôt à Paris  
POUR LES AGENTS de la Seine,  
Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Oise

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

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

Survêtement **LOHDI**

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



**Segments noirs Amedée Bollée**  
Surface traitée au Parcolubrite  
épaisseur 3 microns  
**spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps**  
à refroidissement par air

150

## BARBES-MOTO

33, Bd Barbès, PARIS-18<sup>e</sup> - Tél. : MON. 98-35



CRÉDIT DE 6 A 18 MOIS — DISPONIBLES

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

**CHROME-CUIR 38**

r. du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup>

NOR. 98-09

**TOUS**  
vêtements  
de cuir  
**MOTO**

et  
combinaisons  
en cuir pour  
compétition  
Exigez la  
marque  
**CHROME-**

**CUIR**

CATALOGUE  
GRATUIT  
SUR DEMANDE



Indispensable  
à votre  
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

**MOTO-CEINTURES**  
en Cuir  
**A. BERL**

20<sup>bis</sup> Rue des Jumeaux - TOULOUSE  
Demandons et indiquons  
Dépositaires  
Documentation sur demande

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

D.K.W. — B.M.W.  
N.S.U. — ZUNDAPP  
PUCH — VICTORIA

etc.  
**PIECES ADAPTABLES**  
de notre fabrication  
Vente — ACHAT  
Motos — Epaves  
Réalésage - Embiellage  
Pièces à la demande

**CRUPDA**

21, r. Monge, Puteaux  
Tél. : LON. 02-63

Les motos, B.M.A & scooters

**AUTOMOTO**  
sont équipés en série de  
L'ANTIVOL  
**NEIMAN**



**HARLEY-DAVIDSON**

Agence Officielle : 14, Bd Soult - PARIS-12<sup>e</sup>

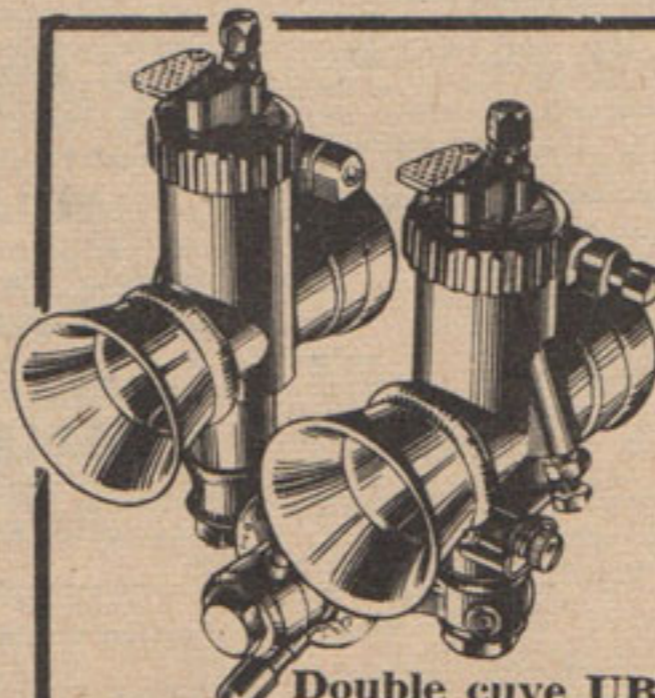
— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS



Double cuve UB 22  
pour RUMI FORMICHINO

T.M.L. - 74, rue de Rome, PARIS 8<sup>e</sup> - LAB. 22-08

**DELLORTO**

d'origine  
de 175 à 1.000 cc.

★

Guidons - Poignées

Tournantes brevetées

★

# LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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



Prix : 410 fr.  
(par poste 455)



Prix : 750 fr.  
(par poste 850)



Prix : 495 fr.  
(par poste 547)



Prix : 525 fr.  
(par poste 580)



Prix : 500 fr.  
(par poste 545)



Prix : 485 fr.  
(par poste 535)



Prix : 490 fr.  
(par poste 537)

## NOUS ÉDITONS AUSSI :

### 4 CV RENAULT

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

### TRACTION AVANT CITROEN

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

### L'ARONDE

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

### 2 CV CITROEN

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

### MOTOBECANE 125 lat.

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

### MOTOBECANE 125-175 culb.

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

### PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

### GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

### L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)

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

## TABLEAUX MURAUX

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

Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.

Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.

Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.

Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.

Moteur VELOSOLEX : 350 fr.

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

Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

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

Catalogue détaillé sur demande

Pas d'envoi contre remboursement.

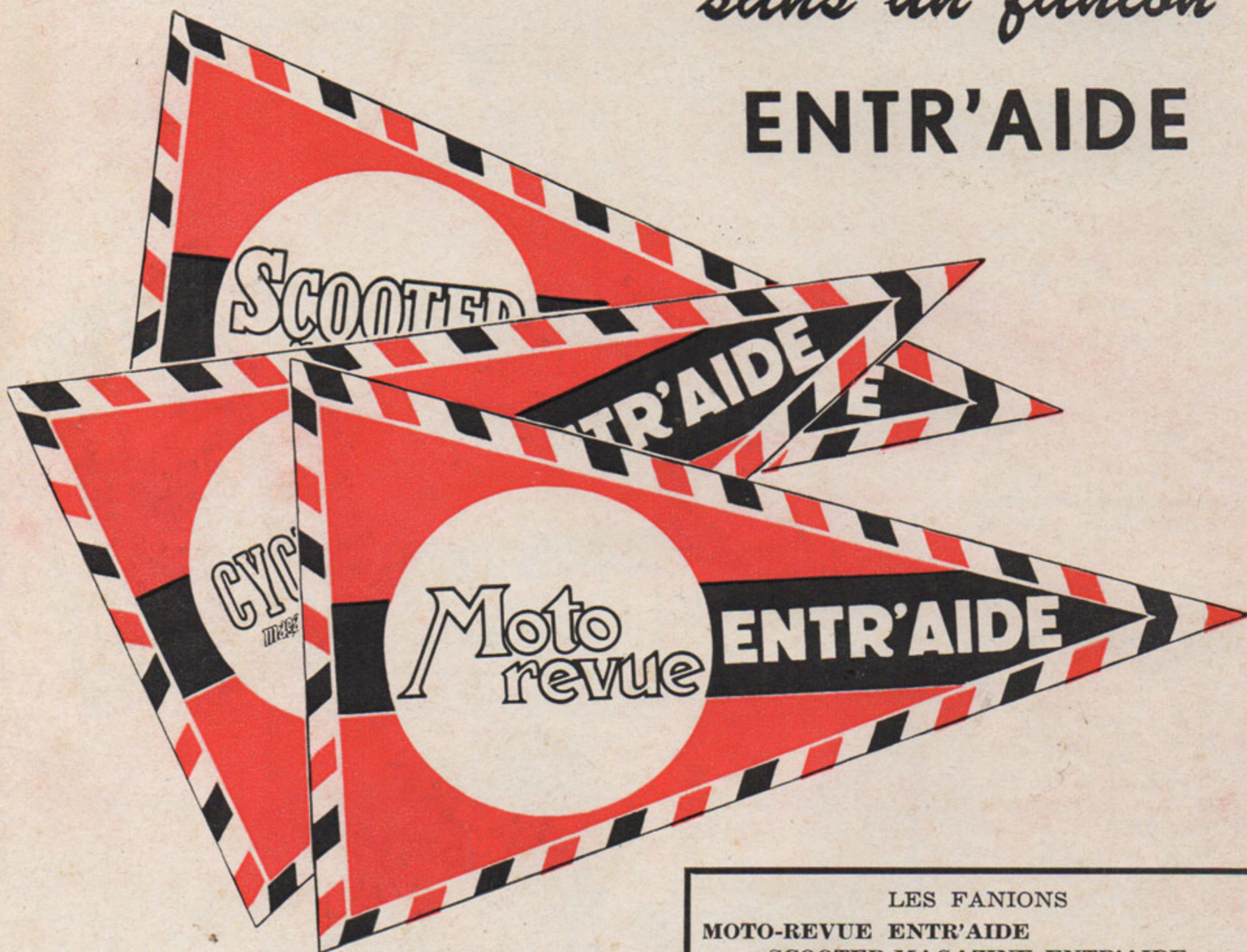
Envoi contre mandat, ou mieux :

versement (ou virement) compte

postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

*Ne partez pas en Vacances  
sans un fanion*

**ENTR'AIDE**



LES FANIONS

**MOTO-REVUE ENTR'AIDE**

**SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE**

**CYCLOMOTO ENTR'AIDE**

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

**D**éjà 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.**