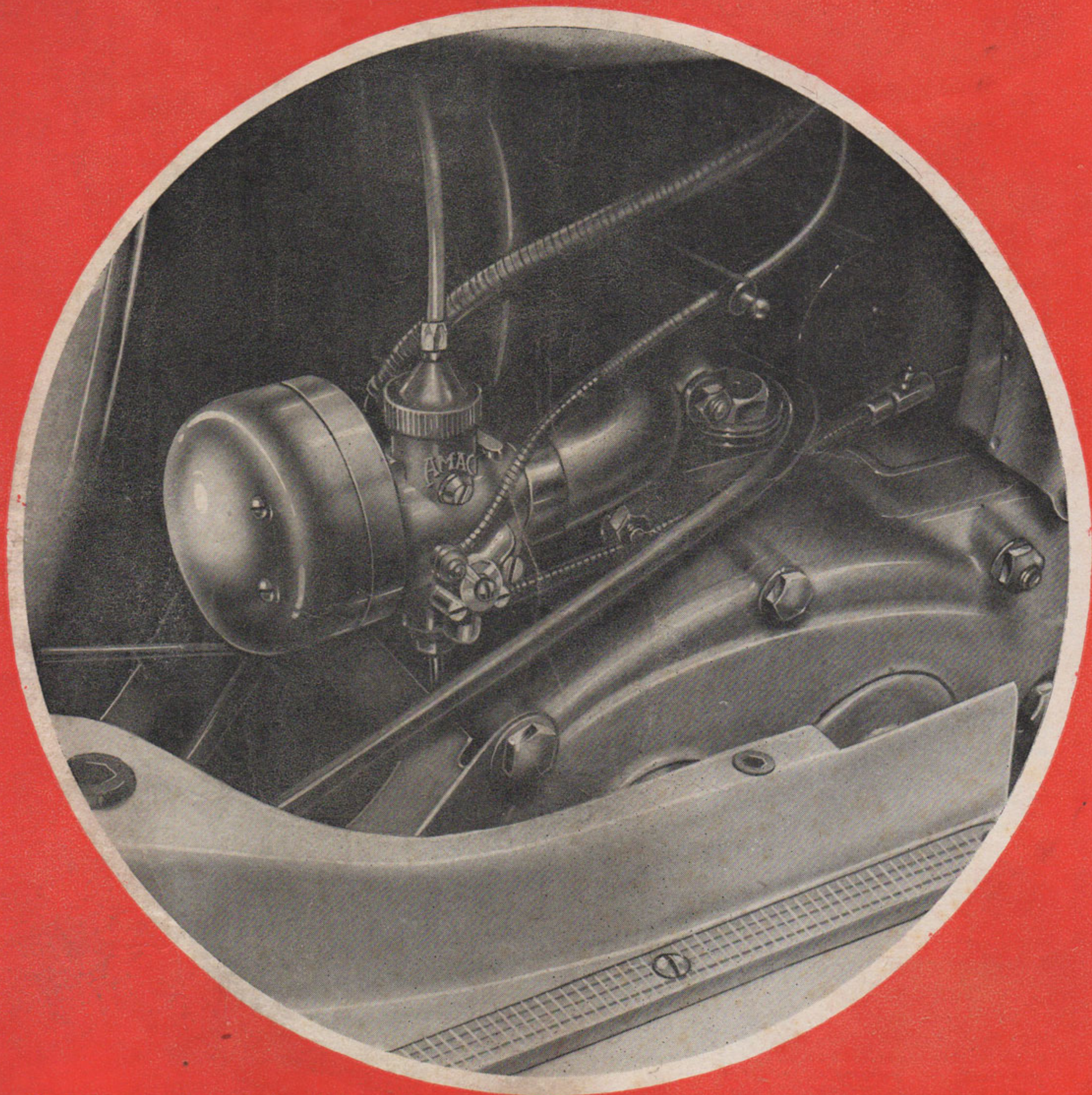


# Moto revue

44<sup>e</sup> ANNEE. — 15 SEPTEMBRE 1956. — N° 1.306

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

**ESSAI  
250  
MAÏCO**



Bi-starter, cuve calorifugée, cloche d'air  
esthétique, voici l'AMAC 57 (voir p. 1198)



# 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



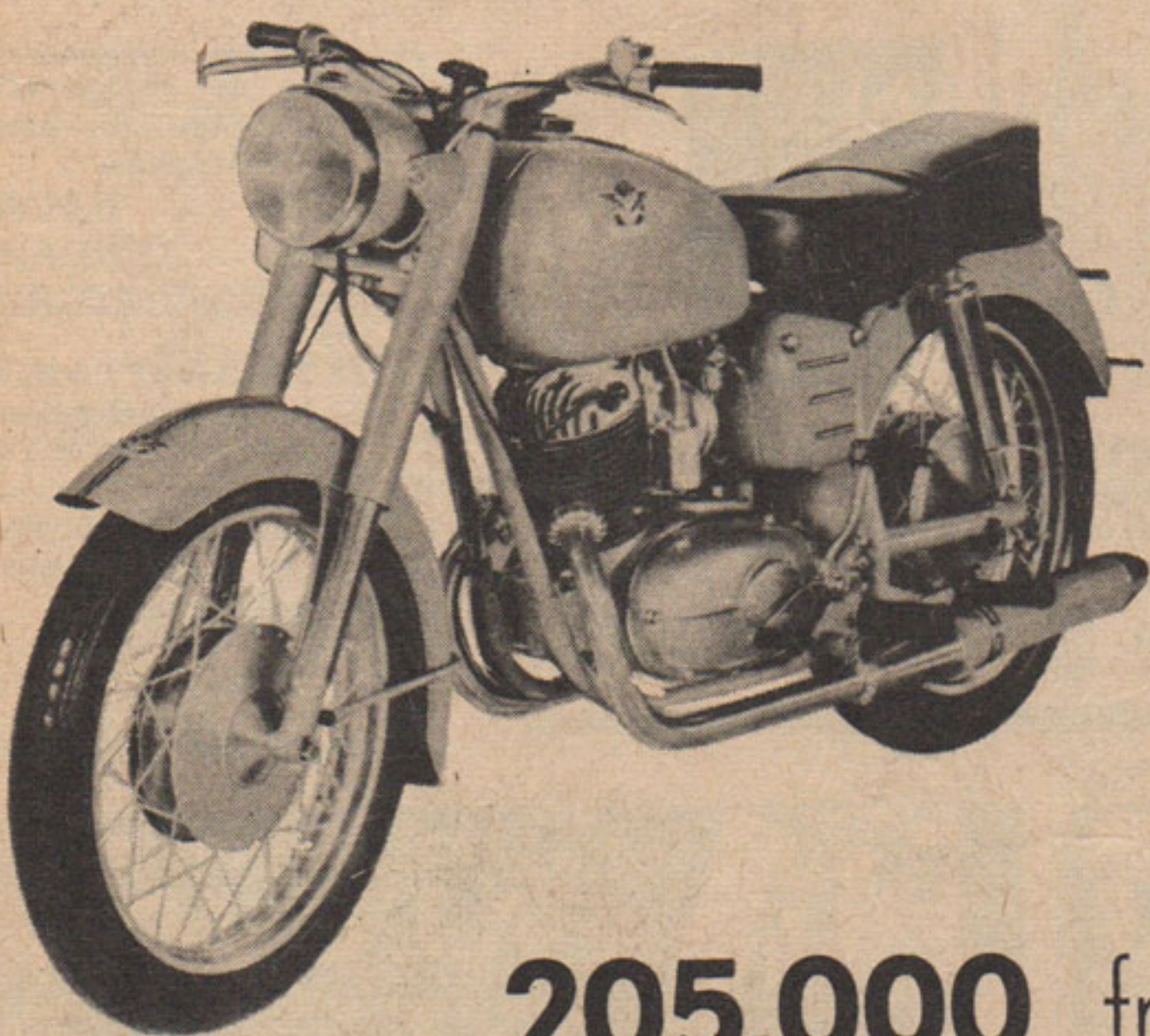


# Pannonia

# !

**LA RÉVÉLATION**

**DU BOL D'OR 1956** 1<sup>er</sup> de la catégorie 250 cmc.



**205.000** frs  
plus taxe locale

SERA VISIBLE  
AU SALON  
de la  
MOTO  
STAND 246

### **MOTOCISTES :**

Profitez du SALON pour nous rendre visite et vous attacher la représentation d'une machine de premier ordre et de vente courante.

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

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

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



# 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 - Cha. 73-80

**UN METIER passionnant**  
**ET QUI paie!**

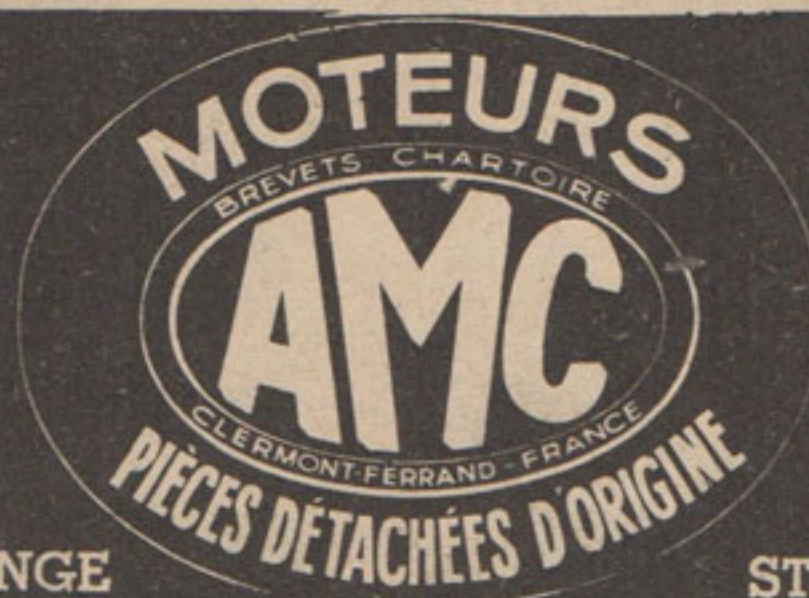


Devenez mécanicien de garage : autos, motos, diesels, tracteurs... C'est facile, chez vous, sans quitter votre emploi, sans condition d'âge ni diplôme.

SUIVEZ PAR CORRESPONDANCE LES

**COURS TECHNIQUES AUTOS - SAINT-QUENTIN**

PRÉPARATION AU C.A.P. DE MÉCANICIENS ET ÉLECTRICIENS DE GARAGES  
 Grandes facilités de paiement - Demandez la documentation gratuite N°11



**ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES**

Expéditions immédiates

≡ Société F.C.R. ≡

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

**DYNAMIC-SPORT**

6, rue St-Augustin (2<sup>e</sup>)  
 M° 4 Septembre - RIC. 75-28

Concessionnaire des marques :  
 JAWA, BSA, NSU, TERROT  
 MANURHIN, AER MACCHI  
 MONET - GOYON, GUZZI  
 IFA, LAMBRETTA, PUCH  
 AWO, ADLER, RUMI, VESPA  
 AGF (Ydral), Cyclo PALOMA

**OCCASIONS :**

Garantie totale 3 mois  
 (pièces et main-d'œuvre)  
 choix de Lambretta, Vespa,  
 et motos toutes marques

**CREDIT : 2 à 18 mois**

**Le moins cher de France**

En cas de maladie, Dynamic  
 paie pour vous

**TOUTES REPARATIONS**

Achat ferme moto, scooter

**EMPRUNT  
 NATIONAL  
 1956**

**A CAPITAL INDEXÉ**  
 SUR LE COURS MOYEN  
 DES VALEURS MOBILIÈRES FRANÇAISES

**INTÉRÊT ANNUEL 5%** EXEMPT DE LA SURTAXE PROGRESSIVE  
 PENDANT LES 5 PREMIÈRES ANNÉES

Centre de récupération  
 et d'usinage de pièces  
 détachées

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

etc.

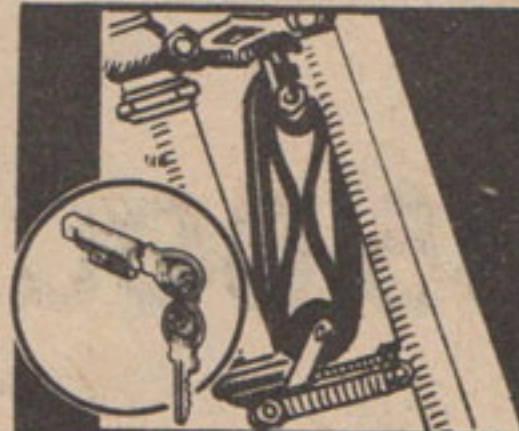
**PIECES ADAPTABLES**  
 de notre fabrication  
 Vente — ACHAT  
 Motos — Epaves  
 Réalésage - Embiellage  
 Pièces à la demande

**CRUPDA**

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

**TEINT TOUT CUIR**

9, rue Lecoq-GENTILLY-Seine  
 SPECIALISTE DU DAIM Tél.: ALE. 28-01



Tous les scooters  
**ALCYON**  
 sont équipés en série avec la  
**SUSPENSION CAOUTCHOUC**  
 et  
**L'ANTIVOL NEIMAN**

Agence Officielle

**BSA**  
**ARIEL**

CRÉDIT - REPRISES

**NORD-EST MOTOS**

214, Faubourg Saint-Denis - PARIS-10<sup>e</sup>

Métro : Gare du Nord et La Chapelle

Tél. : NOR. 43-92

Pièces détachées - Neuf - Occasions

Scooters :

**LAMBRETTA**  
**RUMI**

Cyclomoteurs :  
**CAZENAVE**

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



# A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

## CRÉDIT EN 48 h. - 6-9 et 12 MOIS

STOCK PIECES B.S.A.  
Envoi contre remboursement

*Le spécialiste des machines anglaises*

CROSS — VITESSE — TOURISME



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

Atelier de réparations et spécialistes pour  
ENTRETIEN ET GARANTIE

*La maison se charge de l'immatriculation des machines*

## SCOOTER



Nouvelle version — Dernier modèle  
Conçu par les Usines Italiennes d'Aviation  
AER MACCHI

MECANIQUE DE HAUTE PRECISION

### 125 et 150 cc.

IMPORTATEUR

## MOTORAM

11 bis, Rue de Léningrad - PARIS (8<sup>e</sup>)

Exposé au Salon, Hall du Cycle - Stand 288

**ACCESSOIRES**  
POUR  
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

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

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

PLAQUES DE POLICE  
ET LANTERNES

**HARTAUD**  
FABRICANTS  
D'ACCESSOIRES  
AUTO-MOTO  
VELO

Pour  
motos et vélos

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20<sup>e</sup>) - Téléphone : ROQ. 76-26

Enfin les

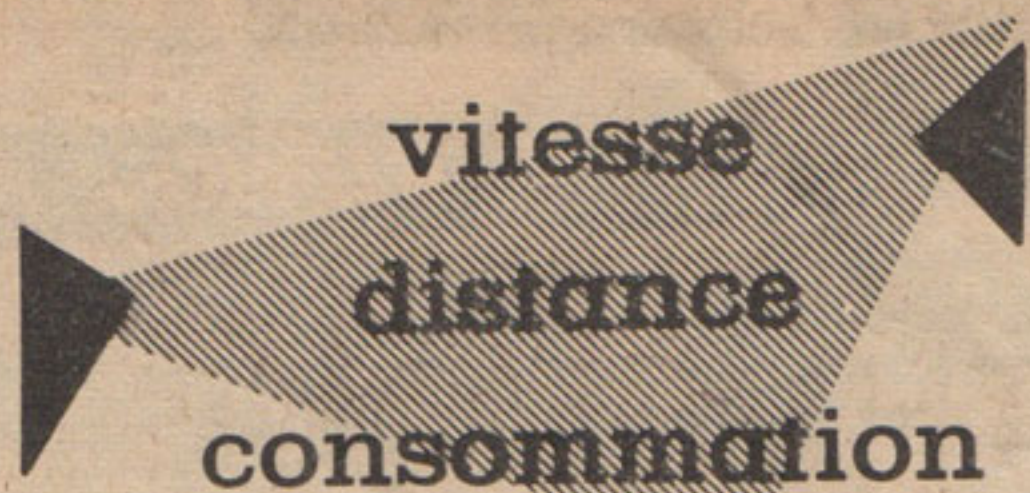
# MAICIZO

sont à PARIS

**Jean DI VOZZO** 116, Bd Serrurier  
PARIS - BOL. 77-62  
Agent Général pour département de la Seine



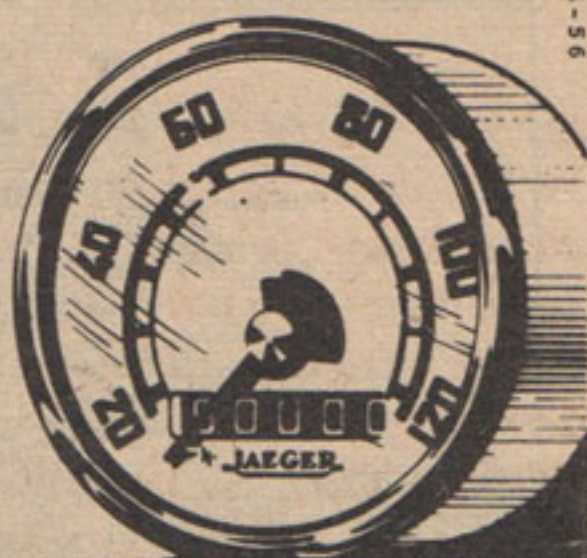
# ESSENTIEL



# JAEGER

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

**PRATIQUE**  
**SOLIDE**



L'instrument de précision  
au service du bon conducteur

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

ÉTUDE ET PUBLICITE - M. 04-56

**"MOTARDS"!  
POUR VOTRE HUILE  
SOYEZ DIFFICILES**



Faites comme moi, essayez.

## Bret-Oil

*"L'huile de compétition  
au service du tourisme"*

Vous constaterez que votre moteur :  
rend mieux,  
chauffe moins,  
est plus économique.

Demandez immédiatement un bidon à votre  
motoriste ; à défaut écrivez à :

**BRET-OIL**

ISSY-LES-MOULINEAUX Seine  
4 R. Jeanne-d'Arc - TÉL. MIC. 48-40

**TIP** la marque  
**TOP** MONDIALE

## VULCANISATION

Chimique et instantanée

## A FROID SANS OUTILS

UNE NOUVELLE VIE

pour les PNEUS (tous emplâtres  
intérieurs, flancs, bandes de roulement)

CHAMBRES à AIR (même synthétiques  
et de tous diamètres)

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PRODUITS

**TIP-TOP**

22, rue de Vintimille - PARIS (9<sup>e</sup>) - TRI. 71-92

VOLANTS MAGNETIQUES  
DYNAMOS  
COMMUTATEURS  
DEMARREURS  
ALTERNATEURS

# MOREL

USINE : LA SONE (Isère) Tél. 19

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

## BARBES-MOTO

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



CRÉDIT DE 6 A 18 MOIS — DISPONIBLES





## ARITHMETIQUE

**P**ARTANT d'une évidence arithmétique élémentaire et admise depuis fort longtemps, selon laquelle 4 est le double de 2, les automobilistes, extrapolant cette conclusion jusqu'à ses ultimes conséquences, ont su créer une logique très particulière qui les conduit à un sentiment de supériorité bien manifeste : évidemment, 4 est supérieur à 2 !...

★

Vous trouvant sur la route, vous arrivez bientôt au niveau d'un 4 roues roulant à 60 kmh. au milieu de la chaussée : coup d'avertisseur poli pour demander gentiment le passage : rapide coup d'œil du monsieur « bien assis » : ce n'est qu'un deux-roues, pourquoi se déranger ? Peut-être consentira-t-il tout au plus à accélérer un tantinet, histoire de vous montrer qu'il est « un peu là » et de vous barrer la route. Maintenant, si vous tenez absolument à doubler, eh bien, débrouillez-vous, prenez des risques. Cela vous donnera droit à vous faire taxer, une fois de plus, d'énergumène dangereux, de fou de la route, etc... etc...

Mais si, par hasard, vous ne vous rangez pas à la première injonction quand il veut vous doubler... vous commettez alors un crime de « lèse-majesté » : voyons, 4 est au-dessus de 2. Vous risqueriez de faire sortir de sa réserve le monsieur le plus digne, le mieux assis... il se verrait contraint de vous tutoyer !

★

Tout fier et tout heureux, vous avez trouvé un petit coin pour ranger votre moto contre le trottoir... et même du bon côté, s'il vous plaît !.. Oui, mais voilà, un 4 roues se présente qui, lui aussi, tient à stationner. Qu'à cela ne tienne, il prendra votre 2 roues, le poussera, le tirera, le bousculera, bref trouvera le moyen de prendre votre place, quitte à ce que votre moto se trouve couchée sur le flanc ou placée au milieu d'un passage clouté (pour qui, la contravention ?). Que voulez-vous, c'est bien normal, puisque 4 est le double de 2... et puisque l'on ne déplace pas une Vedette ou une Frégate comme une vulgaire Motobécane !..

Vous stationnez bien gentiment, mais la voiture qui vous précède, ou qui vous suit, tient à sortir et démarrer, ou bien une autre voiture tient à se placer avant ou derrière vous. Que voulez-vous — 4 étant plus grand que 2 — une voiture ne se manie pas très facilement. Son conducteur fera tomber votre machine, la redressera rarement, mais bien plus souvent tordra un guidon, un levier, une pédale, un garde-boue, brisera un verre de phare. Qu'est-ce que cela peut bien lui faire, puisque vous ne le reverrez plus ? .. Parti sans laisser d'adresse.

Mais si, par hasard, et bien malencontreusement, vous griffez légèrement la peinture de sa voiture, vous êtes, n'en doutez pas, le pire des vandales. Et c'est justice, puisque 4 est le double de 2 !..

★

Il est un ordre arithmétique, une préséance des chiffres qu'il faut savoir reconnaître. nos ancêtres même la respectaient, qui savaient faire une juste distinction entre le seigneur chevauchant son quadripède (« la plus noble conquête de l'homme ») et la vulgaire piétaille bipède. Alors, ne l'oubliez pas : 4 est supérieur à 2 ! Et les lois arithmétiques prévalent encore aujourd'hui sur celles du « savoir-vivre » !..



# LE CARBURATEUR AMAC 1957

- UNE CUVE THERMIQUEMENT ISOLÉE
- UN FLOTTEUR SPHÉRIQUE TOUJOURS FIDÈLE
- UN VÉRITABLE BI-STARTER

**S**i le principe général et relativement simple des carburateurs est connu depuis bien longtemps, leur réalisation est bien plus délicate, bien plus complexe, car ce même carburateur doit pouvoir assurer le fonctionnement du moteur au ralenti, à pleins gaz, ou à ouverture partielle. Il doit fournir la richesse d'émulsion voulue pour les départs ou les accélérations comme pour la marche normale — richesse d'émulsion qui ne doit pas être la même pour ces 3 cas, devant être notablement plus « riche » pour les départs, relativement plus riche également pour les accélérations. Et ces variations de richesse d'émulsion doivent être assurées automatiquement (mise en marche du moteur exceptée), tout comme le passage d'un régime à un autre, d'une ouverture des gaz à une autre.

Aussi, pour toutes ces raisons, y a-t-il assez loin entre le carburateur élémentaire et le carburateur moderne. Aussi, également, des modifications, des améliorations constantes sont-elles régulièrement amenées, qui, bien souvent, passent inaperçues aux yeux du profane.

Mais si l'usager moyen n'est pas toujours à même d'apprécier les différences de réalisations internes entre deux modèles, par contre il est sensible à certains défauts qu'il ne peut manquer de remarquer à l'usage : difficultés de démarrage à froid... ou quand, au contraire, le moteur est trop chaud — bruit d'admission auquel nous sommes aujourd'hui plus sensibles, maintenant que nos silencieux d'échappement sont beaucoup plus efficaces. — suintements et malpropreté générale du carburateur (en conséquence, du bloc également) dans le cas du deux temps où le graissage se fait par mélange, et où les refoulements au carburateur sont, à certains régimes, quasi inévitables de par la conception même du moteur — accessibilité, etc., etc...

Mais ces défauts essentiels ne sont, ne doivent pas être inhérents au carburateur. La conception, ou plutôt la réalisation, de ce dernier doit être modifiée en conséquence, afin que remède soit apporté. Et c'est pourquoi les plus grandes marques du monde entier nous amènent chaque année un nouveau modèle plus perfectionné, répondant à l'une ou l'autre des exigences posées. Ce sont, ainsi, entre autres, les Amal « Monobloc » (MR n° 1216 et 1271), les Bing à gicleurs en biais (n° 1198) ou à véritable starter (MR n° 1237), etc., etc...

Aujourd'hui, à son tour, la maison Amac française apporte sa contribution aux progrès réalisés dans le domaine du carburateur. Et, sous la direction technique de Mr Munro, trois améliorations importantes, répondant entre autres à trois des défauts signalés ci-dessus, vont rendre encore plus efficient un carburateur qui équipe une très grande proportion des machines françaises.

Ces trois solutions propres à la maison Amac, que nous allons analyser de plus près (mais en les examinant dans le principe de fonctionnement même du carburateur) ce sont le « bi-starter », la « cuve froide » et le filtre à air combiné au silencieux d'admission.

## LA " CUVE FROIDE "

Commençons par la cuve, qui, par son principe de fonctionnement très simple et par son rôle (maintien d'un niveau constant et bien déterminé de l'essence dans le corps du carburateur) peut être considérée séparément.

### UNE PETITE CUVE EN MATIÈRE PLASTIQUE

Premier point caractéristique : la cuve proprement dite, son couvercle et le flotteur sont réalisés en matière plastique, une sorte de nylon à base d'huile de ricin : le « rylsan ».

La cuve est vraiment de dimensions miniatures : le diamètre intérieur ne fait que 25 mm et sa hauteur totale maximum, depuis le dessus du couvercle jusqu'en dessous de la cuve, est de 38 mm. Un verre à liqueur, mais susceptible, néanmoins, d'assurer un débit de 6 litres à l'heure, donc suffisant pour une 175 cc.

Le couvercle est percé d'un trou *CONIQUE* d'aération : un petit trou cylindrique peut, en effet — en raison de phénomènes de tension superficielle des gouttelettes liquides projetées et des phénomènes de capillarité qui lui sont liés — occasionner des différences de niveau dans la cuve (donc également dans le corps du carburateur) allant jusqu'à 2-3 mm.

### UN FLOTTEUR EN FORME DE SPHERE

Deuxième point caractéristique : le flotteur, également en « rylsan » de 7/10 de mm d'épaisseur, forme une petite *SPHERE* d'un diamètre extérieur de 23 mm : une simple sphère, genre balle de ping-pong, mais de plus petite dimension. Son poids ? Ridiculement faible, de 12 dixièmes de gramme.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'on a essayé d'utiliser des matières synthétiques, du nylon en particulier, pour réaliser un flotteur. Mais, à l'image des classiques flotteurs en laiton, leur forme était, en général, assez complexe, avec une liaison prévue pour la commande du pointeau. Il s'en suivait fréquemment des déformations, cause de mauvais fonctionnement. Ici, en raison même de la forme sphérique (donc pratiquement indéformable) d'une part — du fait, d'autre part, que le pointeau est totalement indépendant du flotteur — ces risques sont exclus.

### LE FONCTIONNEMENT

Le principe de fonctionnement est le suivant : un très court pointeau en laiton, de section triangulaire pour limiter le frottement, de 8,5 à 9 mm de haut, à son extrémité conique supérieure qui pénètre dans un siège en laiton, à angles vifs, ménagé dans le couvercle — ce siège constituant l'arrivée d'essence dans la cuve. La cuve montée et fermée, l'extrémité inférieure du pointeau repose simplement sur la sphère-flotteur. Quand le niveau d'essence monte dans la cuve, la sphère pousse le pointeau qui vient obturer l'arrivée d'essence.

Quel est l'intérêt de cette solution ? En raison d'un flotteur absolument libre, les frottements dans la cuve sont supprimés. Comme il n'y a plus cette ai-

guille-pointeau qui frotte à chacune de ses extrémités — en raison également du poids minime de la sphère, surtout en regard de son volume — le flotteur répond fidèlement aux sollicitations du niveau d'essence. De plus, sa forme sphérique lui permet de rouler sur les parois de la cuve et non plus de glisser sur elle : d'où nouvelle suppression de frottements. Et ceci demeure et reste vrai quelle que soit l'inclinaison de la machine (où, avec un flotteur classique, les différences de niveau dans la cuve peuvent atteindre jusqu'à 8 et 10 mm !).

Il en résulte une alimentation beaucoup plus régulière, quasiment indépendante de l'inclinaison de la machine. Mais en conséquence, également, les débordements d'essence sont supprimés, d'où de moindres risques de salissement.

Un dernier point également à signaler au sujet du fonctionnement de cette cuve. Du fait de sa légèreté (1,2 gr., rappelons-le) et de sa grande dimension relative ( $\varnothing$  23 mm), le flotteur brasse et émulsionne beaucoup moins l'essence.

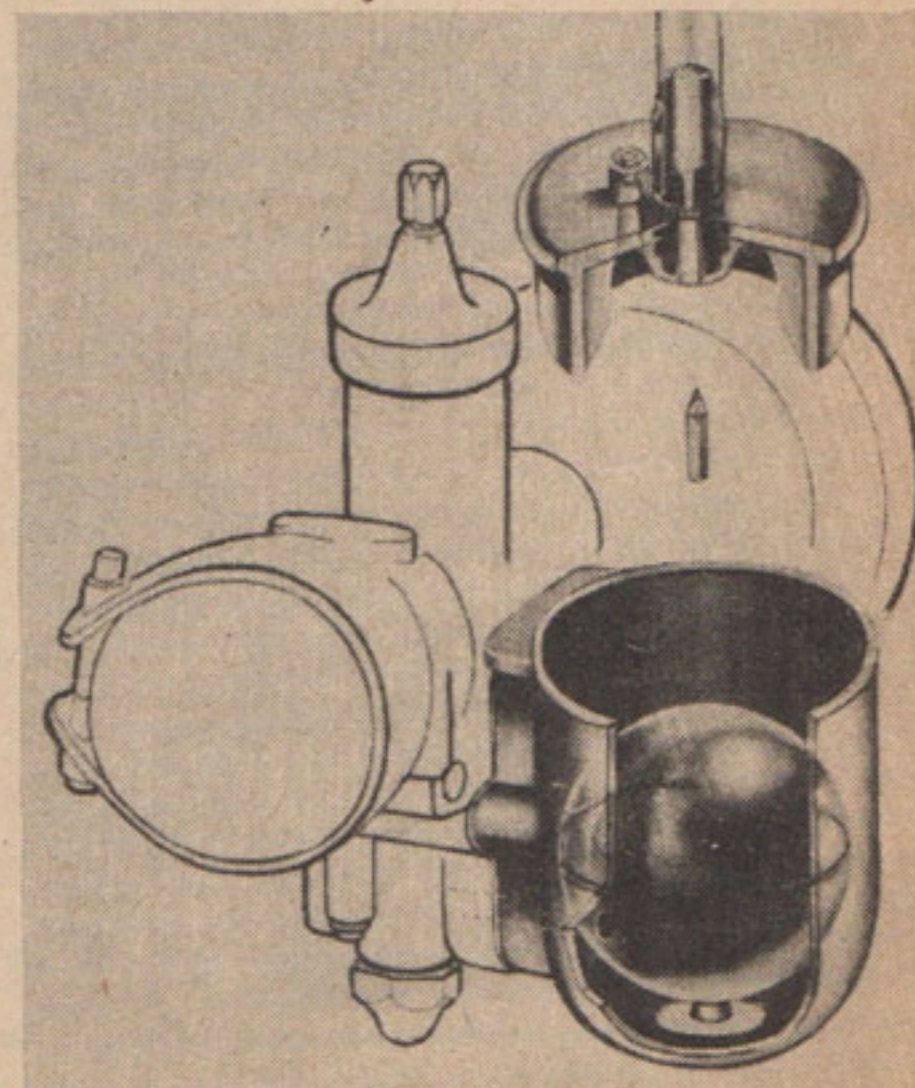
Le poids, les cotes de la sphère, de la cuve sont standard pour tous les modèles. Mais il peut arriver qu'une position trop basse d'un réservoir par rapport au carburateur (cela se produit parfois avec les cyclomoteurs) n'assure pas une alimentation suffisante ; dans ce cas, la solution est simple : il suffit d'accroître la section d'arrivée dans le couvercle de la cuve.

### L'ISOLEMENT THERMIQUE FACILITE LES DEPARTS A CHAUD

Mais un autre aspect technique est intéressant, dû au fait que la cuve est en matière plastique : c'est l'isolement thermique de cette dernière.

Une expérience fréquente qu'ont pu faire les motocyclistes, dont le carbura-

*Coupe de la cuve en matière plastique montrant le léger flotteur sphérique et le court pointeau libre à section triangulaire.*





teur est muni d'une cuve métallique accolée au corps du carburateur, est la suivante. Après une marche rapide, à charge assez élevée, ou bien après une circulation urbaine où le moteur a tendance à chauffer, si l'on est amené à s'arrêter quelques minutes, la remise en marche de la machine est parfois assez laborieuse, et, bien souvent, il faut sérieusement appeler l'essence pour pouvoir repartir.

Que s'est-il passé ?

Votre moteur chaud, une fois la machine arrêtée (donc également arrêté le débit d'essence dans la cuve), par conductibilité thermique, les calories sont transmises du moteur à la cuve. La température de celle-ci croît sérieusement, suffisamment pour vaporiser l'essence qu'elle contient. Et, aux prochains appels du kick, si moteur et carburateur n'ont pas eu le temps de se refroidir, ce n'est pas de l'essence qui passe par le gicleur, mais de la vapeur d'essence. Ainsi la charge en poids du carburant est alors réduite à sensiblement 7 % de la valeur qu'elle devrait avoir normalement ; l'émulsion, bien trop pauvre, ne peut plus être enflammée par l'étincelle de la bougie : le moteur ne part pas. Bien souvent le motocycliste croit son moteur noyé, alors, qu'en fait, c'est le contraire : il y a pénurie d'essence.

★

Aussi, si par un moyen ou par un autre, on arrive à isoler thermiquement la cuve du moteur, on supprime cette difficulté de démarrage à chaud.

La cuve séparée et suspendue des moteurs compétition répond à cette condition, bien que cette solution soit ici adoptée surtout pour isoler la cuve des vibrations.

Chez Amac, la solution est obtenue par le fait que la cuve est réalisée en matière plastique, dont le coefficient de conductibilité thermique n'est que le 1/10 sensiblement de celui du métal généralement utilisé : la cuve a donc beaucoup plus de facilité à rester froide et la formation de vapeur est pratiquement impossible.

## LE FILTRE A AIR SILENCIEUX D'ADMISSION

Très simple de forme, un boîtier cylindrique au bord arrondi, de 72 mm de diamètre et 42 mm de hauteur le filtre à air du nouveau carburateur Amac joue 3 rôles différents : celui d'épurateur, de filtre à air — celui de silencieux d'admission et celui de récupérateur de l'huile provenant des crachements et suintements du carburateur (dans le cas d'un 2 temps).

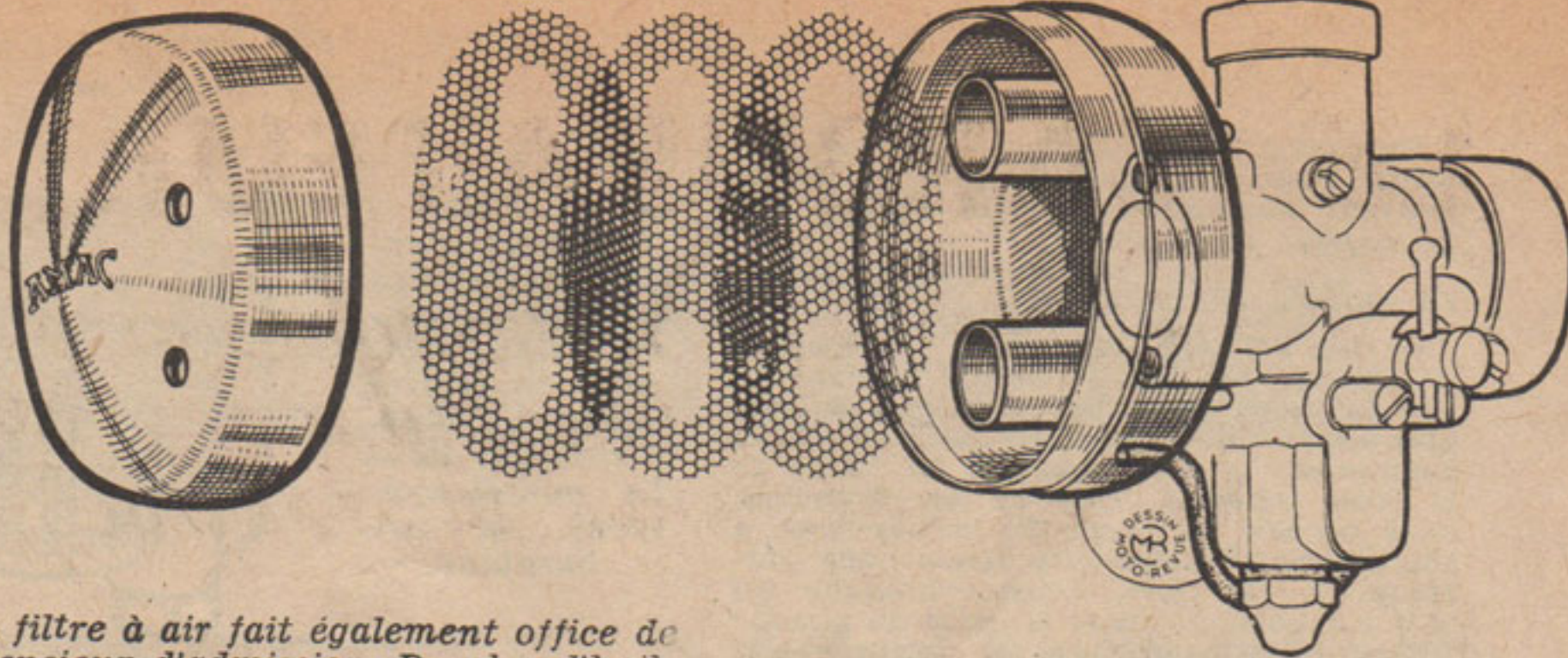
Ce sont ces trois fonctions que nous analyserons successivement, après avoir décrit sommairement sa réalisation.

★

Ce boîtier s'ouvre en deux parties, comme une boîte ordinaire. Moulée en « rylsan », la partie antérieure — celle accolée au carburateur qu'il y pénètre de 8 mm environ — comporte deux courts tubes cylindriques, profilés à leur entrée (meilleur écoulement de l'air). Ces tubes, qui pénètrent donc dans le boîtier-filtre, ont un diamètre intérieur de 16 à 17 mm et une longueur de 27 mm, et c'est par eux qu'arrive l'air comburant.

En bout de ces tubes et s'enfilant sur eux — occupant ainsi presque toute la section du boîtier-cloche — sont empilées des plaques de polyvinyle ondulées et perforées, donnant une surface utile de filtrage de 200 cm<sup>2</sup> environ. Les grandes dimensions des éléments-filtre permettent un meilleur filtrage, tout en limitant le freinage de l'air pénétrant dans le carburateur.

Ainsi, l'air comburant, après entrée dans le boîtier-cloche par les deux tubes, traverse les plaques de polyvinyle et pénètre finalement dans le carburateur proprement dit.



*Le filtre à air fait également office de silencieux d'admission. De plus, l'huile provenant des crachements du carburateur est aspirée par le système de ralenti via la durite.*

Enfin, en bas du boîtier et côté carburateur, est percé un petit orifice dans lequel pénètre légèrement une sorte de durite de petit diamètre, dont l'autre extrémité est emboîtée dans le corps du carburateur, face à la vis de réglage d'air de ralenti. C'est par cette durite qu'arrive l'air comburant chargé d'alimenter le système de ralenti.

Ceci dit, voyons les 3 fonctions de cet appareil.

### LE FILTRAGE D'AIR

Nous avons dit que l'air comburant, avant de pénétrer dans le carburateur, doit traverser les plaques perforées et entassées en polyvinyle du filtre. Le filtrage s'opère ainsi de deux manières : d'une part par l'attraction superficielle du matériau — d'autre part, dans le cas d'un montage sur un deux temps, par le film d'huile qui se condense sur ces plaques et les humecte.

Nettoyage extrêmement simple, tous les 10.000 km environ, par simple trempage dans l'essence.

### LE SILENCE D'ADMISSION

En fait, l'ensemble de ce filtre à air se comporte comme un résonateur acoustique de Helmholtz, ayant sa fréquence propre. Le volume creux de ce boîtier forme une chambre de détente amortie (comme un silencieux d'échappement) et les ondes sonores ne peuvent plus sortir par les deux tubes d'entrée sans être freinés par l'arrivée d'air.

C'est donc un problème d'équilibre entre la pression des ondes acoustiques, la pression dynamique des colonnes d'air pénétrant dans le filtre, et la dépression dynamique de la colonne d'air pénétrant dans le carburateur. Et c'est dans ce but que sont déterminées empiriquement les longueurs et sections des deux tubes d'entrée de l'air atmosphérique, en fonction du volume du silencieux d'admission et de la section de passage maximum du corps du carburateur.

### PROPRETE

Nous savons que les crachements au carburateur sont monnaie courante sur un deux temps, cause principale du salissement du carburateur, du bloc-moteur et même des jambes du pilote.

En raison du boîtier fermé que constitue le filtre à air, toute l'huile qui ruisselle sur les éléments filtrants est recueillie en bas de celui-ci. Puis, par le petit tube que nous avons signalé et chargé d'alimenter en air le système de ralenti, cette huile est aspirée dans le carburateur par la dépression régnant dans le système de ralenti.

Le filtre à air étant ainsi débarrassé de l'huile qui a ruisselé, la cause essentielle du salissement du moteur (l'écoulement de gouttes d'huile) est supprimée.

### LE "BI-STARTER"

Une tendance semble s'amorcer, dans la construction des carburateurs de mo-

tos : celle de doter ceux-ci d'un véritable starter, comme sur les carburateurs de voitures.

Jusqu'à ces dernières années, la solution classiquement utilisée était l'adjonction, au travers du boisseau des gaz, d'un boisseau d'air. Mais, en plus d'une complication d'usinage, cette dernière solution répondait assez mal à ce que l'on attendait d'elle, à savoir un enrichissement de l'émulsion pour les démarrages et les départs à froid. En effet, boisseau des gaz presque fermé (position pour la mise en marche), le boisseau d'air ne peut intervenir que fort peu pour enrichir l'émulsion, étant presque entièrement masqué par le boisseau des gaz. Mais, par contre, gaz plus ou moins grand ouverts, si, par oubli, on laissait le boisseau d'air fermé, on voyait sa consommation s'accroître dans une mesure catastrophique.

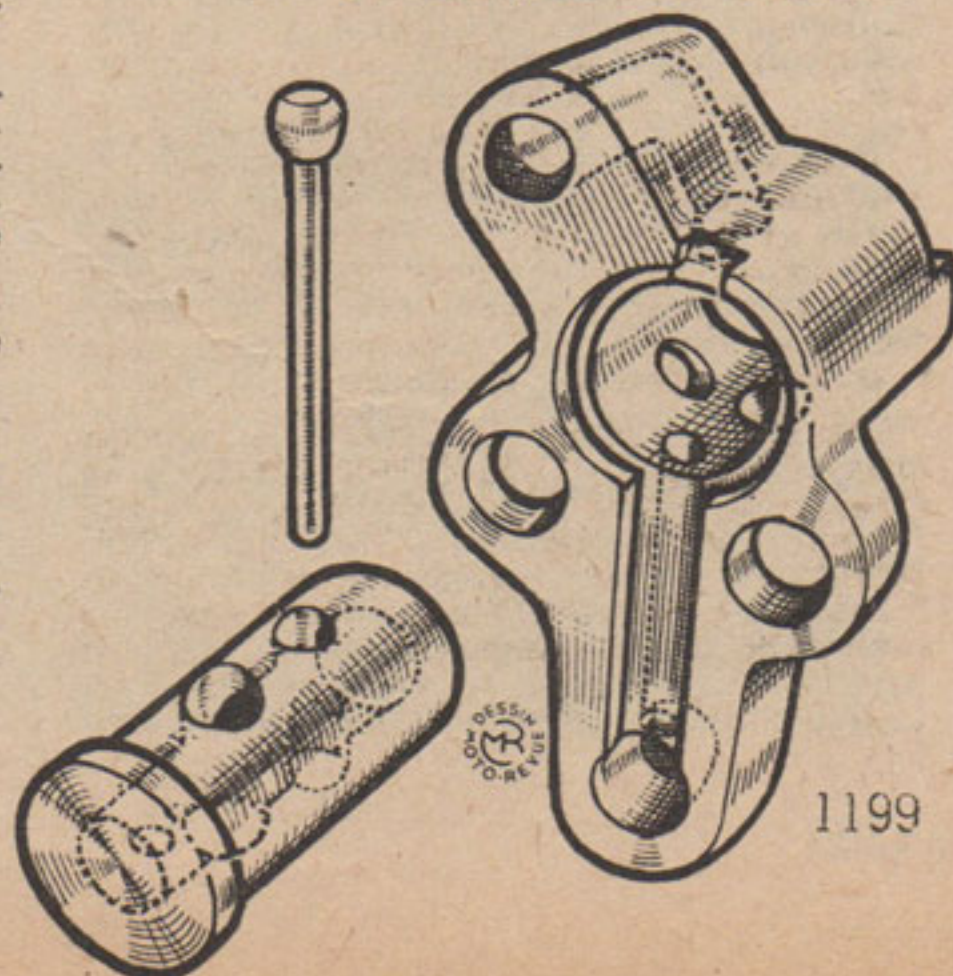
Une solution, donc, était l'utilisation d'un véritable starter qui a longuement fait ses preuves dans les carburateurs de voitures.

Chaque marque, évidemment, a sa réalisation particulière. Mais chaque fois, finalement, il s'agit de constituer, en fait, un petit carburateur annexe chargé de fournir, boisseau fermé, la riche émulsion nécessaire pour les départs, ainsi que l'appoint en « richesse », progressivement décroissante, mais toujours nécessaire jusqu'à ce que le moteur atteigne sa température normale.

★

Chez Amac, ce starter est de petites dimensions, à l'image de l'ensemble du carburateur lui-même. Il s'agit d'une petite pièce en alliage léger coulé, de forme coudée, accolée au flanc du carburateur, dimensions hors-tout de 36 mm de haut, 23 de large et 17 d'épaisseur. A l'intérieur pivote sur lui-même un petit piston-fourreau qui commande les positions « ouvert » et « fermé » (commande qui, pour les scooters, peut s'effectuer à distance).

*Le corps du starter avec ses différentes canalisations internes et son piston-fourreau creux.*





Signalons d'ailleurs que les carburateurs Amac non munis de ce bi-starter peuvent facilement en être équipés par la maison de St-Cloud.

#### LE CORPS DU STARTER

Le bas du corps du starter — alimenté en essence par une dérivation prenant en bas du corps du carburateur, face à l'alimentation du ralenti — comporte intérieurement une canalisation en forme de U (voir schéma). Une de ses branches, celle accolée au corps du carburateur, a son extrémité supérieure débouchant toujours en air libre. L'autre branche du « U » débouche contre la paroi du piston-fourreau tournant — est obturée par cette paroi en position « starter fermé » — ou bien débouche dans l'intérieur creux de ce piston-fourreau (par un trou ménagé dans la paroi de ce dernier) quand le starter est en position « ouvert ».

Le haut du corps du starter comporte également une canalisation dont l'extrémité supérieure débouche latéralement dans la « buse » (le passage d'air principal) du carburateur, en aval du boisseau des gaz. L'extrémité inférieure de cette canalisation se trouve face au piston-fourreau, obturée pour le starter en position « fermé », ou bien en relation avec l'intérieur de ce piston-fourreau en position « ouvert ».

Enfin, dans la partie cylindrique dans laquelle pivote le piston-fourreau, trois orifices sont percés, débouchant à l'air libre, mais dont un seul joue réellement un rôle fondamental. Ce dernier sert à l'alimentation principale en air du starter quand celui-ci est en position « ouvert » ; — un autre trou sert — quand le starter est en position « fermé » — à la mise à l'air de ce dernier, pour éviter qu'une dépression à la sortie du starter dans la « buse » ne provoque un débit intempestif d'essence (en effet, bien que le piston-fourreau obture ce passage, il existe toujours un film d'essence autour de ce dernier, essence qui serait aspirée — sans la présence de ce trou de mise à l'air — dans la « buse ») ; enfin, le troisième trou, sur le dessus de cette partie cylindrique du starter, ne joue aucun rôle, n'étant strictement qu'un trou d'usage.

#### LE PISTON-FOURREAU

Ce dernier, bien que creux, possède un fond circulaire qui est appliqué, mais avec un certain jeu (nous verrons pourquoi tout à l'heure), contre le corps du carburateur, face à l'ouverture du « trou d'émulsion ».

Latéralement, sur la paroi du piston-fourreau, nous trouvons encore 3 orifices, qui, selon la position « ouvert » ou « fermé » du starter, mettent en communication avec l'intérieur creux du piston-fourreau, telle ou telle canalisation du corps du starter.

#### LE PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

Voyons maintenant le principe de fonctionnement, selon les trois cas possibles : starter ouvert et boisseau des gaz fermé — starter ouvert et boisseau des gaz partiellement ouvert — et, enfin, starter fermé (voir schémas).

★

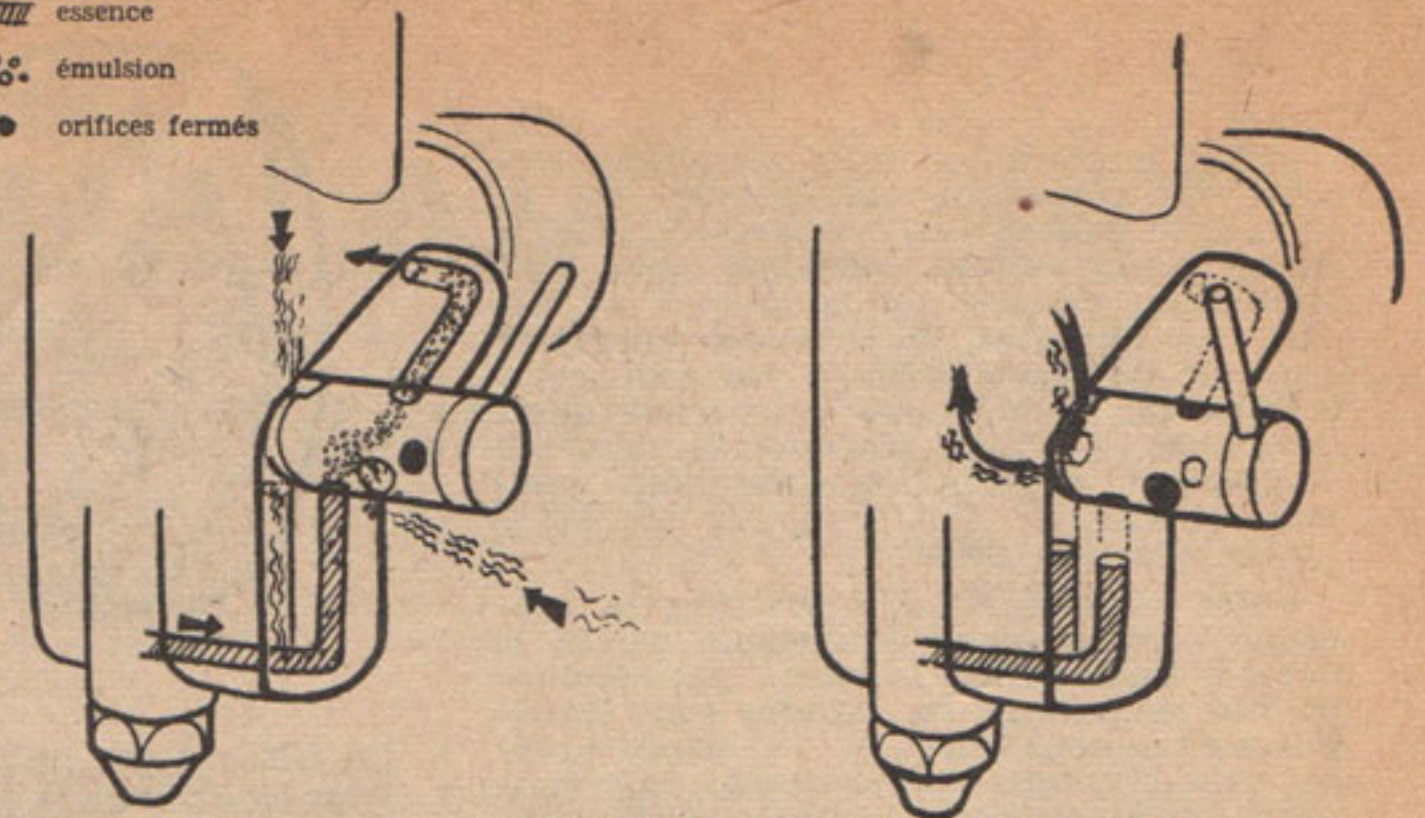
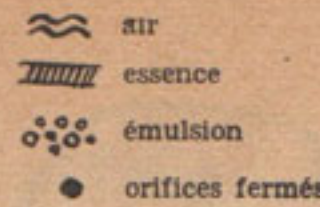
Boisseau fermé et starter ouvert, la branche du U amenant l'essence est ouverte. Sont ouverts également : la sortie vers la « buse » du carburateur, l'entrée d'air du starter, ainsi que la deuxième branche du U.

L'émulsion riche se forme dans l'intérieur creux du piston-fourreau, avec appoint d'air par la deuxième branche du U, et va directement au moteur par la sortie dans la « buse » en aval du boisseau.

★

Quand, starter toujours ouvert, on ouvre progressivement le boisseau des gaz, le débit, dans l'unité de temps, du starter

A gauche : fonctionnement du starter en position « ouvert ». A droite : le starter fermé n'intervient plus dans le fonctionnement du carburateur.



reste toujours sensiblement constant, mais, par contre, devient de plus en plus négligeable par rapport au débit du carburateur proprement dit. Donc, moteur en marche, le maintien en position « ouvert » du starter ne se solde que par un supplément de carburant de moins en moins sensible à mesure que le débit du carburateur croît.

★

Enfin, quand le moteur a atteint sa température de fonctionnement, en fermant le starter, on ferme l'arrivée d'essence de la canalisation en U, on ferme également l'entrée d'air du starter et la sortie vers la « buse » du carburateur. Le starter est ainsi hors-circuit.

★

Revenons à la position : boisseau fermé et starter ouvert. En fait, le bas de la canalisation en U forme une sorte de « capacité », de petite réserve d'essence donnant le carburant nécessaire pour la mise en marche du moteur. Et même si celui-ci ne démarre pas au premier coup de kick, immédiatement, par le principe des vases communicants, la partie inférieure du U se remplit de nouveau en essence, formant de nouveau capacité.

En fait, ce n'est en général qu'au second coup de kick que le moteur partira, l'essence appelée lors du premier coup de kick ne servant qu'à mouiller en essence les tubulures d'admission et le carter-moteur (dans le cas des 2 temps).

#### BI-STARTER ?

Pourquoi cette appellation « bi-starter », pourquoi ce préfixe « bi » ?

C'est que ce starter Amac fournit instantanément la richesse d'émulsion nécessaire pour la mise en marche du moteur — mais, d'autre part, et ainsi que nous l'avons vu, il fournit également, quand on le laisse ouvert en marche, le léger appoint en essence nécessaire tant que le moteur est froid, appoint qui s'atténue et même disparaît dès que l'on peut ouvrir les gaz.

★

Précisons également que le montage du « bi-starter » n'affectant en rien le fonctionnement normal du carburateur seul proprement dit, ne nécessite aucune modification du réglage d'origine de ce dernier.

#### LE CARBURATEUR PROPREMENT DIT

Le corps du carburateur lui-même est resté, dans l'ensemble, inchangé, bien que sa réalisation ait été améliorée. Il existe en différentes sections de passage de gaz, allant jusqu'à 20 mm de diamètre.

#### LE SYSTEME PRINCIPAL

Très classique, avec son boisseau coulissant en laiton existant avec 4 coupes différentes (sans boisseau d'air — ce qui n'en est que mieux — puisqu'existe le starter annexé), et avec son aiguille pouvant être fixée en 5 positions différentes.

En bout inférieur de la longue cheminée faisant office de gicleur d'aiguille

(existant donc en 4 calibres différents : 0,72 - 0,74 - 0,78 - 0,83 millièmes de pouce), vient se visser le gicleur principal.

Dans cette cheminée - gicleur d'aiguille est percé un petit trou, le « trou d'émulsion », par lequel arrive l'« air de correction » qui aide également à la pulvérisation de l'essence. Cet air de correction arrive par la branche à l'air libre du U du starter, passe derrière le fond du piston-fourreau (nous avons dit qu'un certain jeu existait entre ce dernier et le corps du carburateur), et pénètre dans le corps du carburateur dans l'espace annulaire encerclant le gicleur d'aiguille.

Signalons également le fond uni de la « buse », avec suppression de la cuvette au puits d'aiguille, cuvette qui, parfois, donnait des irrégularités de marche lors des reprises par la formation de gouttelettes d'essence non émulsionnées. Disons aussi que la section de la buse, à l'aplomb du boisseau, n'est pas circulaire, mais carrée, ce qui permet, avec les passages de gaz de 20 mm, de garder un boisseau de  $\varnothing$  : 19 mm, sans étranglement nuisible en ce point de la buse.

#### LE SYSTEME DE RALENTI

Le système de ralenti est du principe « bi-jet », selon la terminologie Solex. C'est-à-dire que le gicleur de ralenti (car depuis quelques années, c'est un véritable gicleur amovible qui remplace le trou calibré des anciens Amac), est alimenté en essence en parallèle au gicleur principal, donc indépendamment de lui.

L'alimentation en air se fait principalement en air filtré, par la petite durite déjà signalée provenant du filtre silencieux d'admission et débouchant face à la vis de réglage d'air. Un petit trou annexe, ménagé dans la paroi du carburateur latéralement à cette vis, n'assure que le débit minimum pour qu'un mauvais réglage réalisé par un motocycliste néophyte serrant sa vis à fond ne conduise pas à des résultats catastrophiques ; ce petit trou est d'ailleurs appelé à disparaître.

La sortie dans la « buse » du carburateur du système de ralenti se fait en 2 points : principalement à l'aval du volet du boisseau, mais également à son amont, près du puits d'aiguille ; cette dernière sortie, appelée « d'accompagnement » améliore la transition d'un régime de fonctionnement à un autre.

#### L'AMAC 1957

Si, maintenant, nous avons à résumer quel est l'essentiel dans le carburateur Amac 1957, quelles sont les nouveautés techniques apportées : nous signalerions avant tout la cuve en matière plastique, et surtout son flotteur sphérique : dans ce dernier domaine, l'apport d'Amac est tout à fait important, intéressant, inédit. Serait-ce à dire que le « bi-starter » ou le filtre à air faisant office de silencieux d'admission ont moins d'intérêt ? Loin de là ! Mais le principe n'en est pas neuf : silencieux d'admission et starter sont déjà connus ; mais Amac a su y apporter également sa contribution, a su faire preuve de réalisation originale.

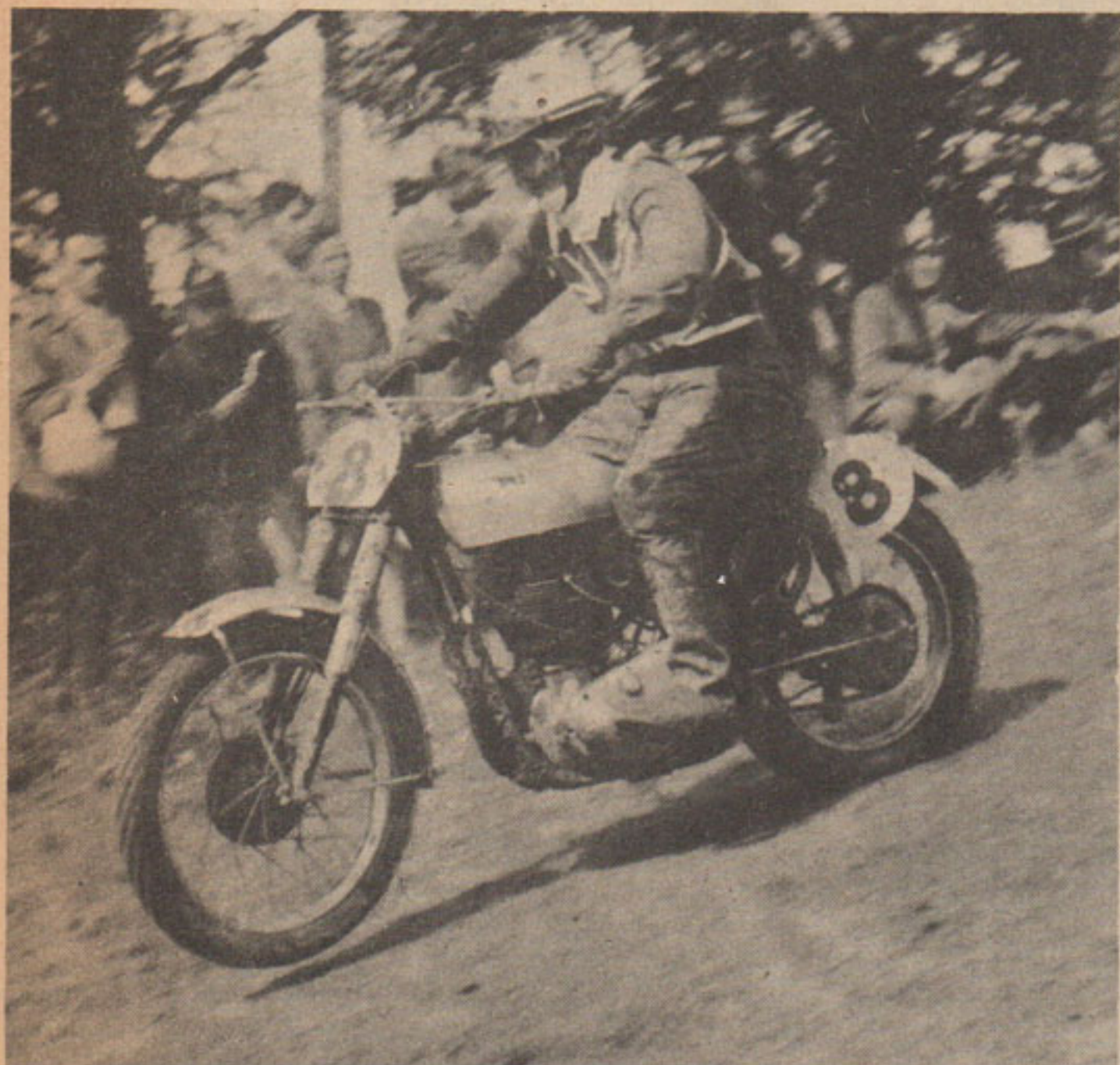
J. B.



# DEMONSTRATION ANGLAISE

# AU

## MOTO-CROSS DES NATIONS



*Jeff Smith (BSA N° 8) devait remporter la finale des internationaux. Ci-dessous, de gauche à droite : les britanniques Draper, Smith et Ward félicités par leur « team manager » Herbert Taylor.*

Ne serait-il pas temps que l'on envisage de créer en France, comme cela existe en d'autres pays, un organisme qui serait chargé de régir le sport motocycliste, et qui pourrait s'intituler par exemple : « Fédération des Clubs Motocyclistes », ces clubs étant déjà plus ou moins actifs actuellement sur l'ensemble du territoire.

Cette Fédération Nationale, affiliée elle-même à la Fédération Internationale Motocycliste, aurait ainsi la possibilité de se tenir informée de ce qui se fait hors frontières, et s'attacherait à soutenir moralement et matériellement les efforts des groupements locaux qui, eux-mêmes, encourageraient ceux de leurs membres qui manifestent un certain talent de pilotes des différentes spécialités ? Mais n'est-ce pas là un rêve utopique ? Et assez d'ironie.

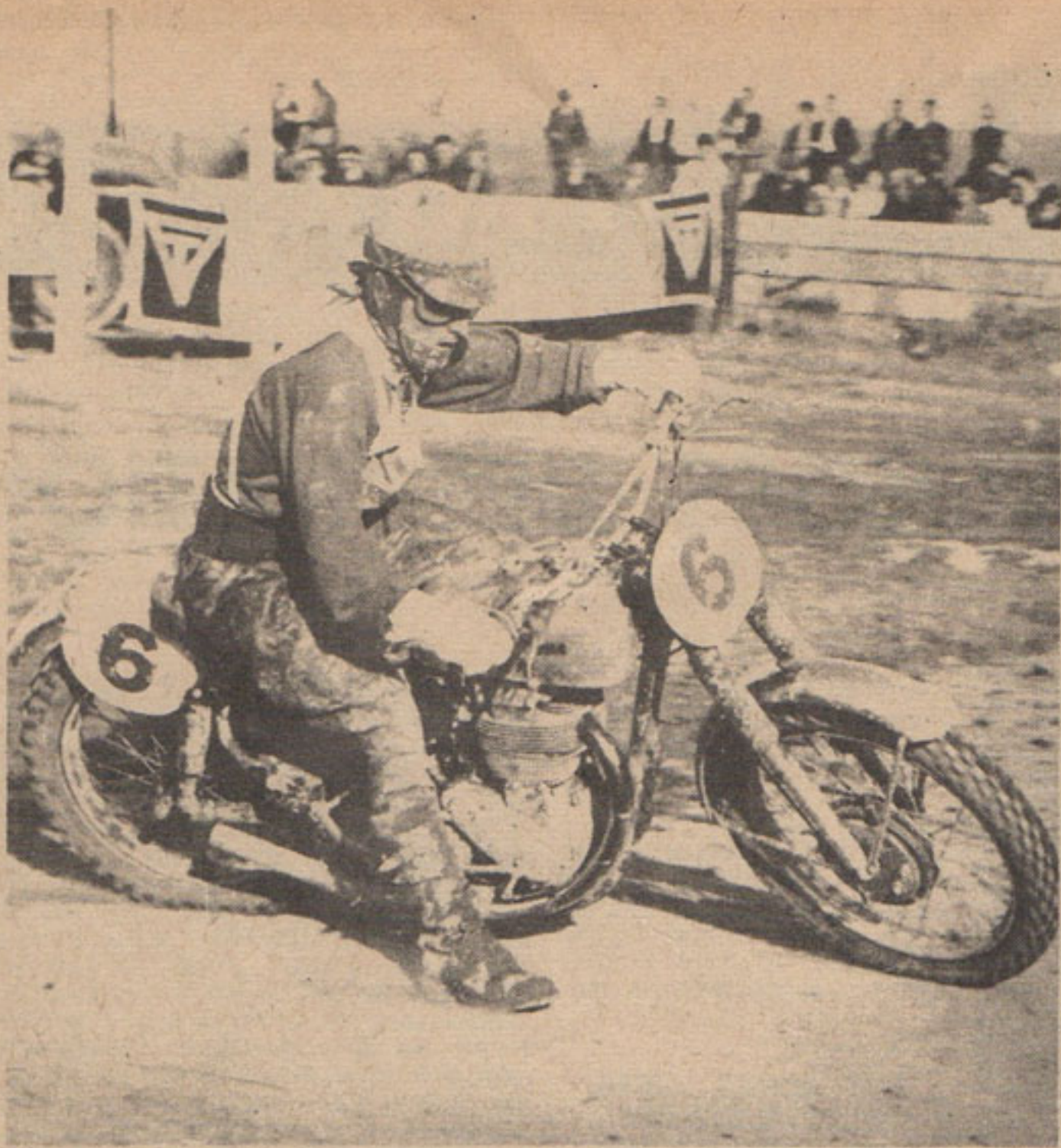
Quoi qu'il en soit, des oriflammes aux couleurs françaises voisinent toujours aux côtés des drapeaux des autres Nations sur les circuits belges que nous fréquentons, et cette constance touchante des organisateurs nous fait encore davantage ressentir l'absence toujours plus sensible de nos représentants. En fait, il y en avait un, mais non pas pour défendre le prestige français sur une selle de moto : un délégué de la Fédération fantôme (française) revêtu des pouvoirs (?) du Jury international, et par ailleurs éminent dirigeant d'une société motocycliste de plusieurs dizaines de milliers de membres, parmi lesquels aucun pilote, quelque peu doué n'a pu percer jusqu'à présent.

Et cependant, à Namur, en toute dernière heure, une équipe allemande de trois pilotes avait été engagée pour ce

**P**our la troisième fois depuis sa création, cette épreuve, que l'on peut qualifier sans crainte de se tromper comme étant le « Critérium » de la saison de moto-cross, est organisée par la Fédération Belge Moto. Sa création remonte à 1948, et cette compétition a pour but essentiel de confronter les équipes désignées des différentes nations participantes. Est-il nécessaire d'insister sur le regret que nous éprouvons de constater l'absence, cette année encore, d'une équipe française ? En cross, comme en vitesse pure, notre démission sur le plan international est un fait accompli, et ce n'est pas sans amertume que nous pouvons parallèlement enregistrer l'ascension des représentants de « petits pays » tels que la Suède, la Norvège, la Hollande, cependant que nos meilleurs pilotes sont cantonnés dans les succès éphémères de kermesses, sans autres appels que leur persévérance sportive ? D'où que vienne la responsabilité de cet état de chose, c'est tout simplement navrant, et je crois bien que, comme moi-même, tout français présent à Namur ce dimanche de fin août aura ressenti un petit pincement au cœur lors de la présentation des équipes nationales avant la course, tous les spectateurs découverts et figés, pour entendre les hymnes des différents pays participants, ... sauf la Marseillaise.







Voici Draper, l'ex-champion d'Europe, en pleine action au guidon de sa BSA. Il faisait partie de l'équipe d'Angleterre qui remporta la victoire.

Cross des Nations, sans aucune espèce de chance d'accéder à une place honorable, car ce genre de compétition est encore au stade mineur chez nos voisins de l'Est, mais le geste est d'autant plus sportif.

Comme il arrive souvent, la Fédération Belge a connu ce jour là les faveurs célestes, car si la pluie avait fait rage le samedi, rendant les pistes boueuses « à souhait » (!), le jour de la course fut gratifié (miracle de cet été) d'un ciel ensoleillé, ce qui faisait bien plaisir aux photographes, qui servaient toutefois d'écrans aux glaciées de boue projetées par les roues des motos en action !

★

La journée débuta par une course réservée aux Juniors, tous belges, dont le comportement individuel mériterait d'être relaté en détail, mais la place nous manque, et c'est très brillamment que Decoster enleva la première place, après avoir été très menacé par Clément (qui fut également remarqué à Mol au Grand Prix).

Au début le Namurois Paquet s'était distingué devant son public, mais il lâcha pied devant des adversaires supérieurs.

Le programme comportait également une course de Seniors (la réserve inépuisable des futurs Inter) laquelle fut gagnée sans discussion par Neri, qui sait se servir de sa Gilera.

★

On ne sait pas trop pourquoi les organisateurs avaient prévu pour les Internationaux deux séries et une finale, car la sélection était quasi nulle, la finale comprenant d'office l'intégralité (ou à peu près) des compétiteurs. Mais ne nous en plaignons pas, car nous avons pu ainsi assister à trois courses passionnantes au lieu d'une seule.

**Première série :** 15 coureurs prennent un départ endiablé, et la foule s'enthousiasme de voir Mingels en tête pendant les deux premiers tours, suivi du suédois

Lundell, lequel est harcelé par la révélation de cette année, Hubert Scaillet, du Club de Mettet, et dont c'est seulement la deuxième exhibition en catégorie Internationaux ; mais Archer, qui avait été « étouffé » au départ, remonte irrésistiblement de la sixième place, et au troisième tour, il est en tête devant les tribunes, il dévale dans le sous-bois comme une flèche, cependant que Nilsson et Gustafsson pratiquant admirablement la course d'équipe, viennent épauler leur compatriote Lundell, qui est toujours second, car Mingels a rétrogradé, de même que Scaillet qui a cédé à Nilsson.

Sans plus forcer, le Champion d'Europe Archer franchit en vainqueur, sur sa Norton, la ligne d'arrivée.

**Deuxième série :** Cette fois, l'anglais Ward s'est mêlé et a pris d'autorité la tête du peloton dès le départ, étant suivi du hollandais Clink, qui est lui-même attaqué par Smith, qui le passera à l'issue du deuxième tour. Draper, qui naviguait vers la douzième place, remonte vigoureusement ses adversaires, pour terminer en quatrième position, derrière le suédois Lundin, qui s'est défendu pendant toute la course, seul au milieu des as d'Outre Manche.

Deuxième victoire anglaise, nette et précise.

Et enfin la finale va se dérouler sur la piste de plus en plus ravinée, surtout dans les sous-bois où le soleil ne pénètre pas et où les pentes boueuses ne pardonnent pas à l'imprudent qui ne surveille pas sa poignée des gaz. La foule est de plus en plus dense, et la hale continue des spectateurs s'étire sur quatre et cinq rangs, dans ce cadre unique de la Citadelle de Namur où l'œil est sollicité par la beauté agreste qui s'étale aux quatre coins de l'horizon.

C'est le belge Scaillet qui réussit cette fois à se sauver dès le départ donné, et il se produit derrière lui, au premier virage, un accrochage qui provoque la chute de trois coureurs, dont le suédois Nilsson,

qui, blessé au pied, doit être ramené au parc. Les autres se relèvent et repartent. Scaillet doit céder très vite la place à son poursuivant Gustafsson, qui au troisième tour est lui-même dépassé par Smith ; Scaillet est troisième devant Mingels, mais celui-ci, jouant une fois encore de malchance à Namur, est victime d'une crevaison, et doit rentrer au parc pour changer de roue.

Grosse déception dans le camp belge, où la belle prestation de l'équipe pouvait faire espérer une place de second à tout le moins. Au même moment on enregistre l'abandon de Archer, qui a été victime d'une collision avec un pilote suédois et dont la moto est abîmée sans recours.

Les suédois, faisant toujours preuve d'une bonne tactique, continuaient à s'infiltrer parmi les champions anglais, et Lundin ayant remplacé Gustafsson à la seconde place, s'y maintenait fermement. Scaillet, qui souffrait d'un œil, à la suite d'une projection de caillou causée par une roue de moto, faiblissait malgré tout peu à peu et se voyait insensiblement reléguer de place en place, jusque la 12<sup>e</sup> place au onzième tour, Mingels, qui était reparti avec près d'un tour de retard, bataillait avec son panache habituel, mais il était trop tard pour l'équipe, et l'ex-champion d'Europe ne pouvait faire mieux que de porter le record du tour à son crédit en 4'19", ce qui, pour une piste de 3 km 500 aussi tourmentée, est un bel exploit.

Et c'est ainsi qu'une fois de plus l'Angleterre remporta ce Cross des Nations, trophée dont le prestige devient plus grand chaque année dans le monde des sports motocyclistes.

H. F.

★

#### LES RESULTATS

**Internationaux. 1<sup>re</sup> série, 15 partants, 7 tours :** 1. Archer (GB) 32' ; 2. Nilsson (S) 32'05" ; 3. Gustafsson (S) 32'06" ; 4. Scaillet (B) 32'11" ; 5. Lundell (S) 32'18" ; 6. Mingels (B) 32'20" ; 7. Baeten (B) 32'25".

Tour le plus rapide : Mingels (B) en 4'28" au premier tour.

**Inter. 2<sup>e</sup> série, 14 partants, 7 tours :** 1. Ward (GB) 31'37" ; 2. Smith (GB) 31'39" ; 3. Lundin (S) 31'45" ; 4. Draper (GB) 32'25" ; 5. Clynk (H) 32'27" ; 6. Johansson (S) 32'32" ; 7. Nic Jansen (B) 32'37".

Tour le plus rapide par Draper (GB) et Lundin (S) en 4'27".

**Inter. Finale, 30 partants, 11 tours :** 1. Jeff Smith (GB) BSA, 48'27" ; 2. Sten Lundin (S) BSA 48'37" ; 3. René Baeten (B) FN, 48'45" ; 4. Lars Gustafsson (S) BSA, 48'52" ; 5. Geoff Ward (GB) BSA, 49'20" ; 6. Johnny Draper (GB) BSA 49'37" ; 7. Jean Rombauts (B) BSA 50'07" ; 8. Dave Curtis (GB) Matchless, 50'27" ; 9. Gunnar Johansson (S) BSA, 50'58" 10. Nic Jansen (B) Matchless, 51'.

Tour le plus rapide par Auguste Mingels (B) FN en 4,19".

**Classement Internations :** 1. Angleterre (Smith, Ward, Draper) 2 h. 27'24" ; 2. Suède (Lundin, Gustafsson, Johansson) 2 h. 28'27" ; 3. Belgique (Baeten, Rombauts, Jansen) 2 h. 29'52".

**Seniors. 27 partants, 10 tours :** 1. Neri (Gilera) 48'05" ; 2. Hazard (BSA) 48'30" ; 3. Theuwissen (BSA) 48'35".

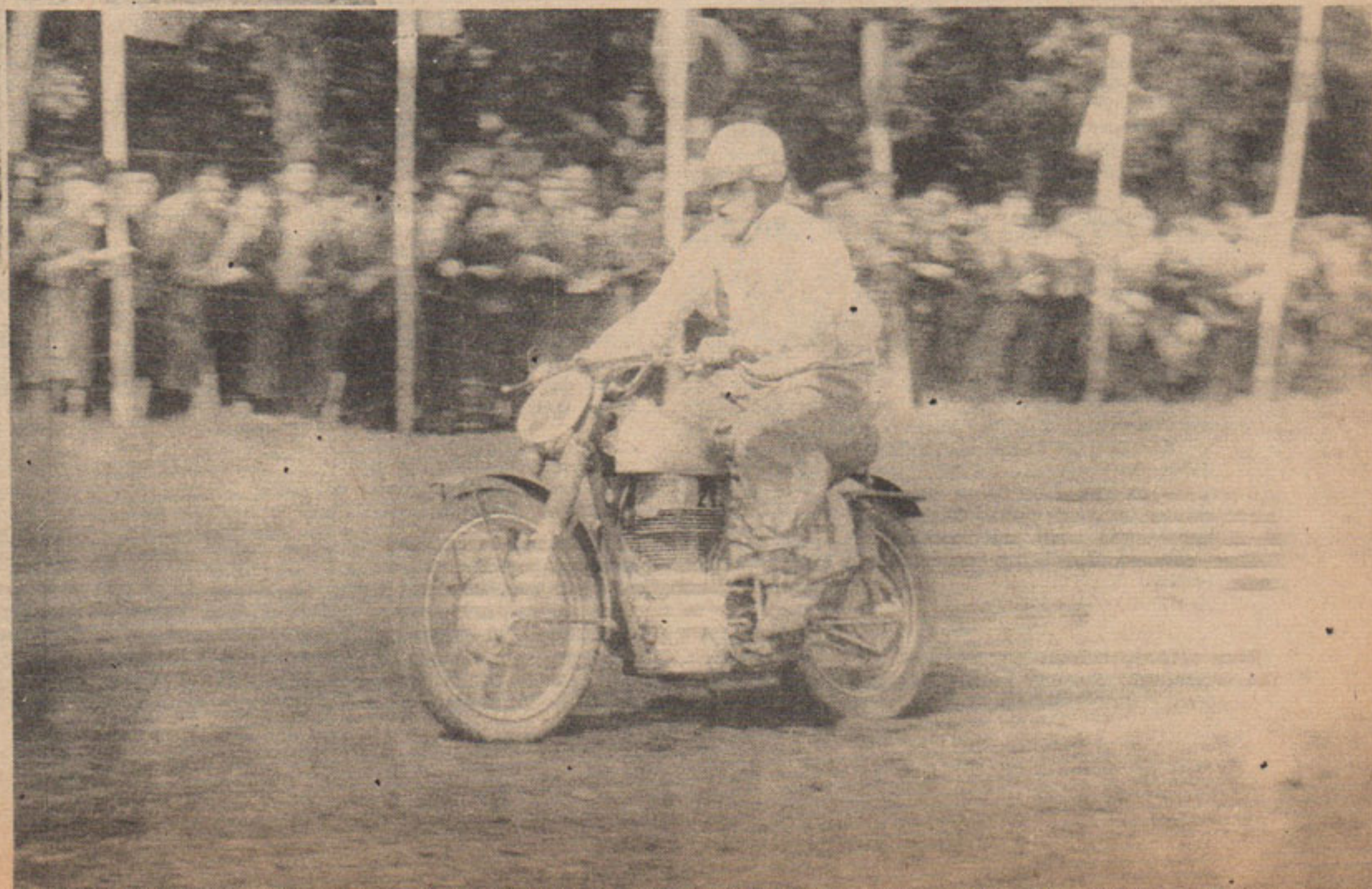
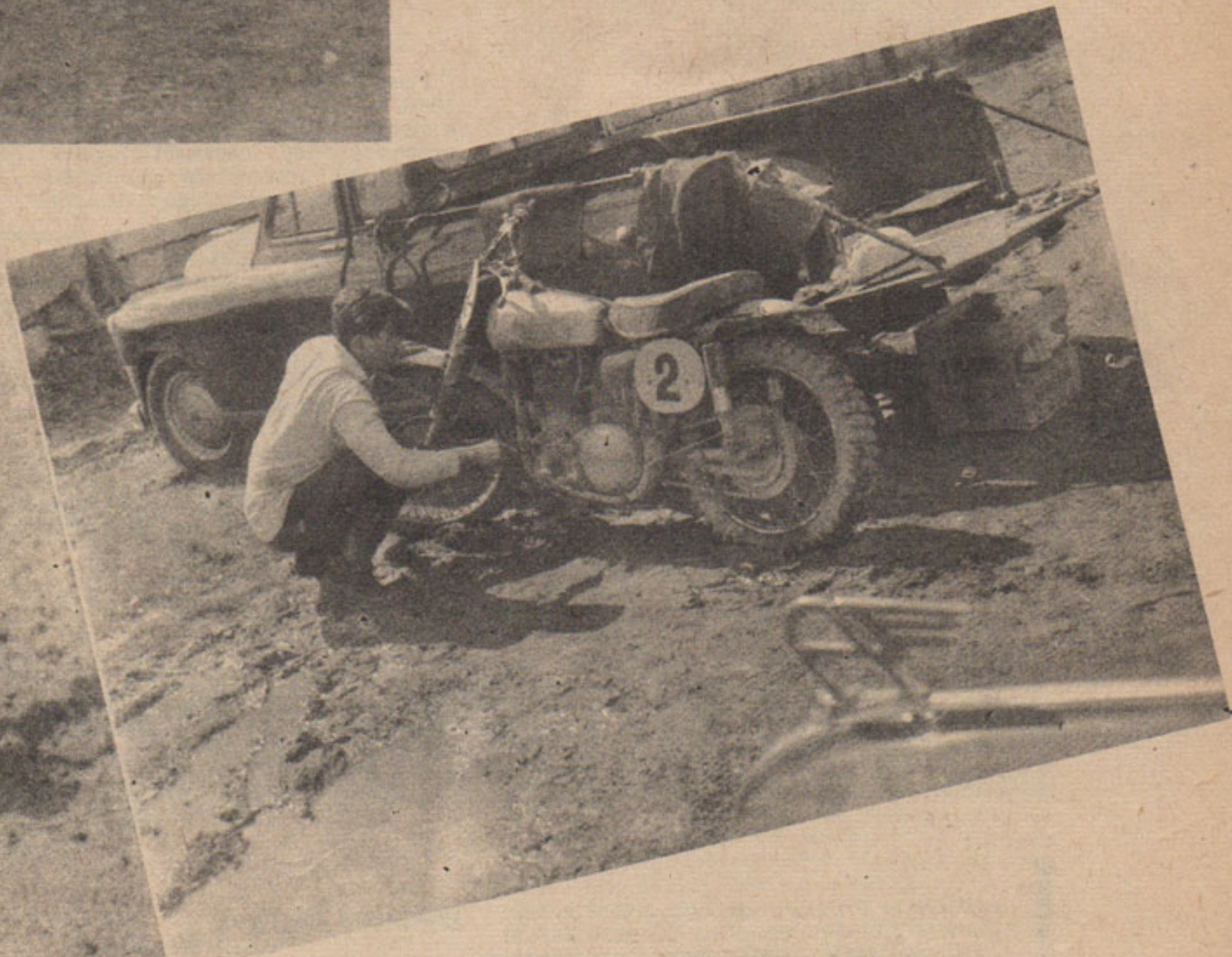
Tour le plus rapide par Neri en 4'37".

**Juniors. 26 partants, 7 tours :** 1. Decoster Lucien (FMB - Saroléa) 36'46" ; 2. Michiels (Mortsel) 37'08" ; 3. Clément (Wavre) 37'08"2.

Tour le plus rapide : Clément en 5'05".

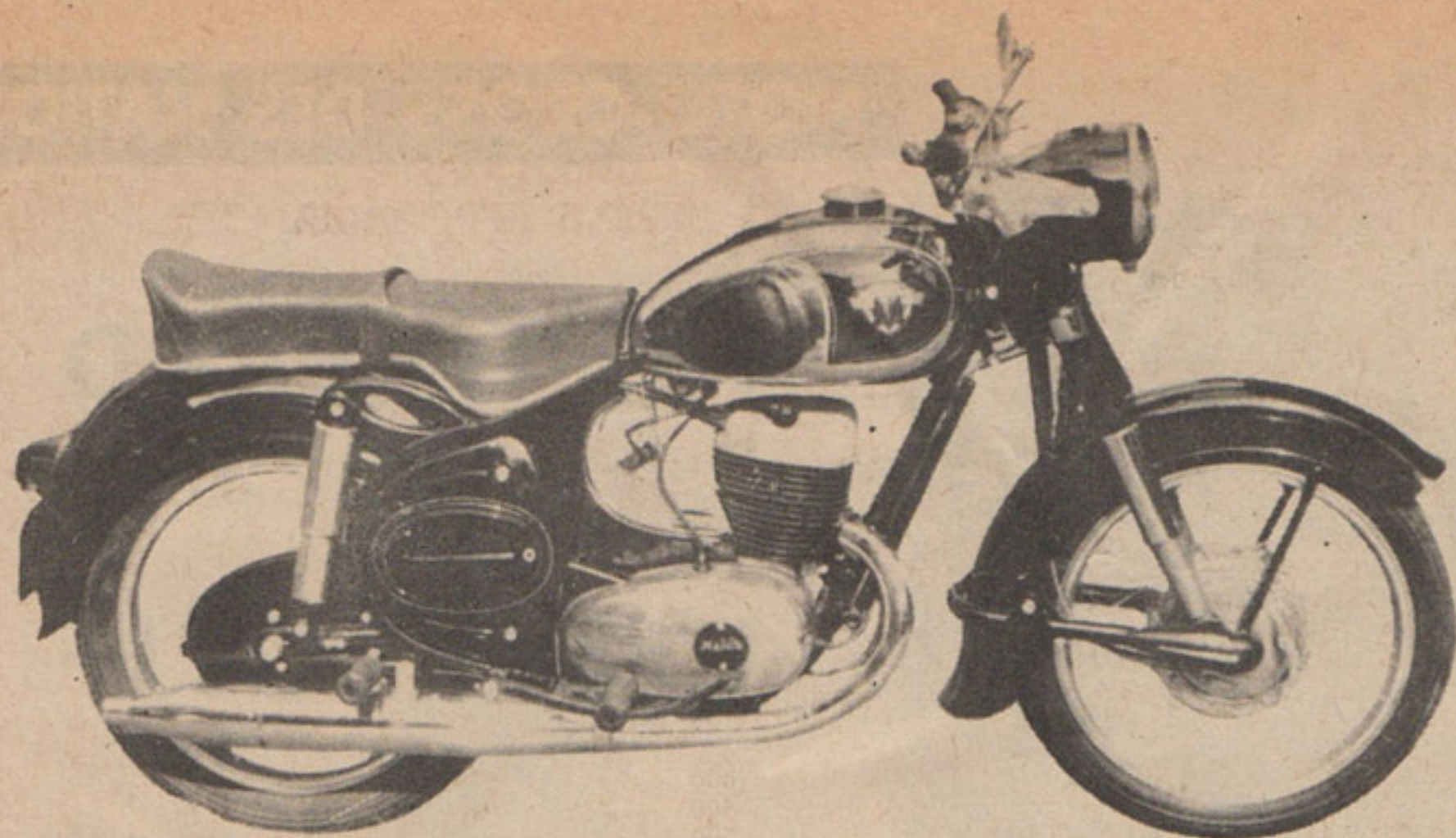


AU HASARD  
DE  
L'OBJECTIF



*En haut : départ de la finale avec Scaillet en tête, et ci-dessus, Ward, vainqueur de la deuxième série. En train de faire de la mécanique, nous avons surpris Archer (N° 2) vainqueur de la première série, et ci-contre, le « Gros », alias Mingels, à qui revint le record du tour.*





## UNE 250 cmc UTILITAIRE A LA MANIERE ALLEMANDE :

# LA MAICO BLIZZARD

Lorsque le 9 juillet de l'an passé nous avons publié l'essai de la 400 Maico Taifun (MR 1246), cette machine révolutionnaire n'était pas, à l'époque, encore introduite sur le marché français, ce qui ne nous empêcha pas d'en publier un essai complet, tant le modèle présentait d'intérêt.

En 1956, tout change, car Di Vozzo étant devenu entre temps importateur Maico, les « Taifun » sont désormais troublés en France, de même que la petite (comparativement) « Blizzard » de 250 cc, dont nous vous présentons l'essai.

### TECHNIQUE PLUS CLASSIQUE

Avec la « Blizzard », Maico ne poursuit pas le même objectif qu'avec ses « Taifun », qui, bien qu'apparus pour la première fois au Salon de Francfort 1953, sont encore, à l'aube de l'année 1957, des modèles révolutionnaires.

La « Blizzard », de ce fait, apparaît comme une machine très classique, bien qu'à l'avant nous trouvons une suspension par fourche oscillante. Mais ici, plus de carénage un peu monstrueux, plus de carter-moteur formant partie intégrante de la partie cycle, mais une machine à l'allure extérieure tout à fait conventionnelle.

★

Nous n'entreprendrons pas la description technique de ce modèle, l'ayant déjà faite dans notre n° 1229.

Toutefois, il faut bien remarquer que cette machine, que nous nous attachons à présenter comme une classique en 1956, présente des caractéristiques générales que nous aimerions rencontrer sur les modèles nationaux équivalents.

En effet, le bloc-moteur monocylindre, traité d'une manière utilitaire (chevaux en bas, consommation raisonnable) n'en développe pas moins 14,5 CV à 5.200 t/m, soit une puissance spécifique de 58,7 CV/l.

En ce qui concerne les suspensions, nous avons déjà noté les solutions heureuses adoptées, et au chapitre de la protection, notons le carénage du carburateur, le carter de chaîne secondaire étanche, etc..., en somme un modèle complet, quand nous aurons encore noté la selle double et les moyeux monoblocs en alliage léger

★

### DANS PARIS

Mise en route aisée, à condition, quel que soit le temps, de mettre en circuit le véritable starter dont est muni le carburateur Bing. Le moteur a un bruit assez « métallique », surtout à froid. Vitesses selon les normes allemandes, c'est-à-dire sélecteur à gauche et première en bas.

En face du magasin de Di Vozzo, le boulevard Serrurier montant franchement d'emblée, lors du démarrage, le moteur étonne par les chevaux qu'il possède en bas.

En effet, un coup d'œil sur la courbe de puissance nous indique qu'à 3.000 t/m nous avons 8,6 CV et le couple correspondant est déjà supérieur à 2 mkg.

De ce fait, la conduite en ville est rendue agréable par la valeur des accélérations, ou par un emploi assez restreint du sélecteur, la puissance, en bas, permettant de descendre en quatrième vers 1.800 t/m, soit 34 kmh.

★

Mais la conduite en ville, ce n'est pas seulement question de moteur, mais aussi et surtout de maniabilité.

Et à ce sujet, la fourche avant oscillante — nous n'écrivions pas Earles, car l'axe d'articulation n'est pas derrière la roue — ne se montre pas toujours l'égale d'une télescopique, surtout aux basses vitesses. Cette constatation, nous l'avons faite avec la « Taifun ». Avec la « Blizzard », la même chose s'est reproduite :

le pilote a besoin d'une courte période d'accoutumance au cours de laquelle on hésite un peu à pencher la machine. Il faut, à vrai dire, y aller assez franchement, et à ce moment, au contraire même, la « Blizzard » apparaît comme très maniable. Pour nous résumer, cette oscillante nous a mieux plu que celle de la « Taifun », mais, avouons-le, nous a semblé inférieure à la véritable « Earles » des BMW.

Enfin, toujours pour l'usage en ville, nous aimerions une béquille latérale, car la mise sur béquille centrale, de même que le débéquillage, requièrent une certaine force, malgré la présence de la poignée de levage. D'ailleurs, la machine est un peu lourde et encombrante à manœuvrer à l'arrêt, surtout en songeant qu'il ne s'agit quand même que d'une 250 cc.

### UNE MACHINE DE TOURISME

La « Blizzard » n'ayant aucune prétention sportive, nous examinerons avant tout ses possibilités sous l'angle du tourisme en duo.

Le confort du passager est excellent, la position bonne, peu fatigante, et la selle



double à « deux étages » augmente heureusement la visibilité de la passagère. Les divers carénages évitent en outre la souillure des jambes de cette dernière.

★

Au point de vue performances, Maico a choisi une démultiplication en quatrième courte, ce qui n'était peut-être pas indispensable, le moteur n'ayant pas une courbe pointue, bien au contraire.

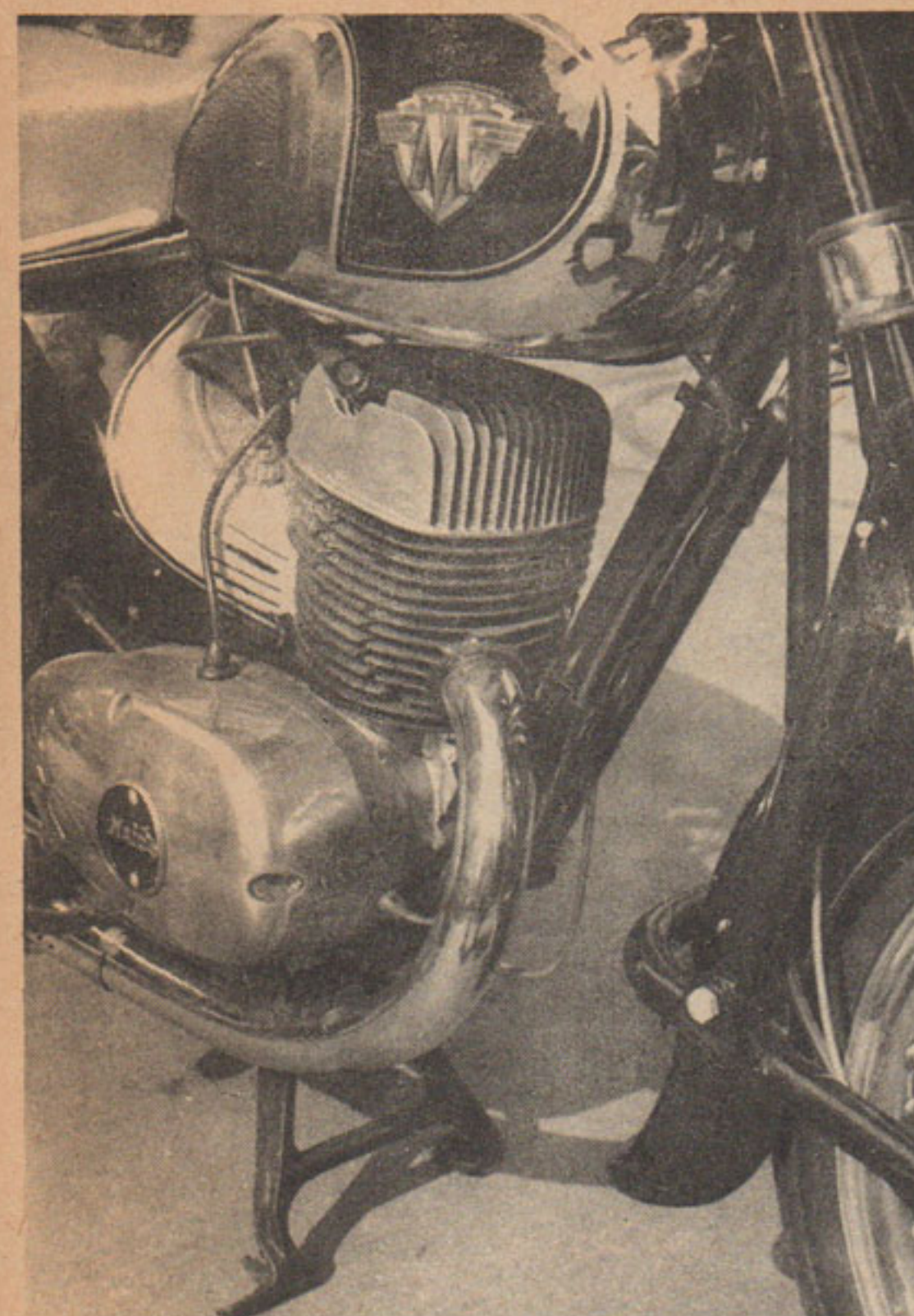
C'est ainsi qu'à deux, avec une charge totale de 135 kg, le maximum soutenu fut de 106 kmh, soit un régime de 5.710 t/m, auquel nous ne trouvons plus que 13,5 CV, car nous avons un sursrégime de 500 t/m !

Evidemment, qu'il survienne une côte et notre « Blizzard » l'« avale » en souplesse, car aux 5.200 t/m de puissance maximum correspond une vitesse de 97 kmh, qui sera en général notre vitesse de croisière.

### UNE DEMULTIPLICATION FINALE COURTE

Si on peut se montrer partisan de « tirer plutôt court » en quatrième, il semble toutefois qu'ici Maico a un peu forcé la dose, car en solo, nous avons atteint 113 kmh assis, soit 6.090 t/m — sursrégime de 900 t/m — et effacé 119 kmh, soit 6.410 t/m : sursrégime de 1.200 t/m.

La vitesse de pointe se trouve donc être limitée très largement par cette démultiplication, qui, en outre, donne évidemment une vitesse de piston supérieure à ce qu'elle devrait être : 14,95 m/s à 6.410 t/m — 14 m/s à 6.000 t/m — 13,05 m/s



Quelques vues générales de la « Blizzard », mais aussi deux gros plans qui nous permettent de voir les interruptions dans les ailettes du cylindre, pour éviter les distorsions, et aussi la fourche avant oscillante dont l'aspect est robuste.



à 5.590 t/m, etc..., pour 12,15 m/s au régime de puissance maximum. Ceci est encore d'autant plus curieux que le moteur est un longue course, 67x70, soit un rapport course/alésage de 1,045

★

Mais, évidemment, toute solution, tout choix n'apporte pas seulement des inconvénients.

Nous avons vu le passif, assez léger, car les vitesses de piston restent correctes ; mais, théoriquement, nous devrions avoir une vitesse de pointe plus élevée, avec une démultiplication un peu plus « longue » et moins d'usure moteur.

Voyons maintenant l'actif : reprises franches, même en quatrième — tenue en montagne, sur ce dernier rapport, exceptionnelle.

### LA COTE CONFIRME

Notre côte d'essais — 350 m, départ arrêté, pente moyenne 8,7 % avec passage à 11 %, devait confirmer ceci :

### UN « UTILITAIRE » A BELLES PERFORMANCES

Si nous savons maintenant que le moteur de la Maico est un moteur utilitaire, il l'est bien au sens allemand du mot, car sur les intermédiaires, ce monocylindre ne demande qu'à tourner.

1° 46 kmh (8.170 t/m)  
2° 73 kmh (7.470 t/m)  
3° 103 kmh (7.430 t/m) en solo et 102 kmh (7.360 t/m) en duo.

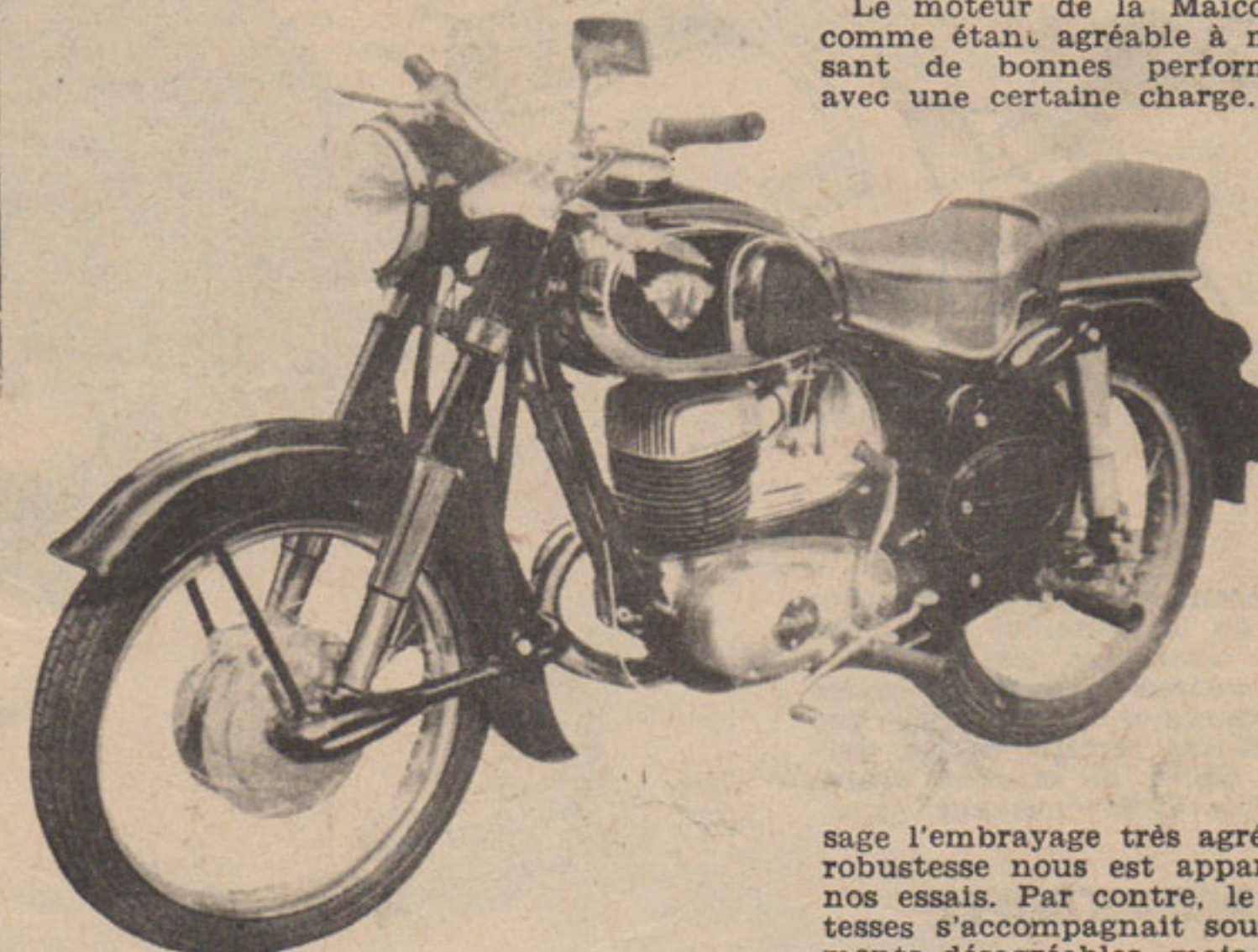
★

Ceci joint à la démultiplication finale courte, nous donne évidemment des accélérations très intéressantes.

départ arrêté  
100 mètres en 7" 2/5, moy. 48,6 kmh  
200 » 11" 2/5, moy. 63,1 kmh  
300 » 15" 1/5, moy. 71,05 kmh  
400 » 18" 3/5, moy. 77,4 kmh  
500 » 22" moy. 81,8 kmh  
1.000 » 37" 4/5, moy. 95,2 kmh

★

Le moteur de la Maico apparaît donc comme étant agréable à mener et surtout satisfaisant de bonnes performances, surtout avec une certaine charge. Notons au pas-



sage l'embrayage très agréable, et dont la robustesse nous est apparue au cours de nos essais. Par contre, le passage des vitesses s'accompagnait souvent de craquements désagréables, mais cet état de fait disparaissait au fur et à mesure que les kilomètres s'accumulaient. Enfin, la branche arrière de la pédale de sélecteur est trop près du coffre à outils.

### UN DEUX TEMPS PEU GOURMAND

C'était la première fois que nous relevions très précisément la consommation d'un gros monocylindre deux temps, et nous nous attendions au pire, car nous avions de fâcheux souvenirs avec ce genre de moteur.

Ici, au contraire, rien de désagréable ne devait nous attendre, car le moteur avait été dessiné par des gens connaissant leur affaire.

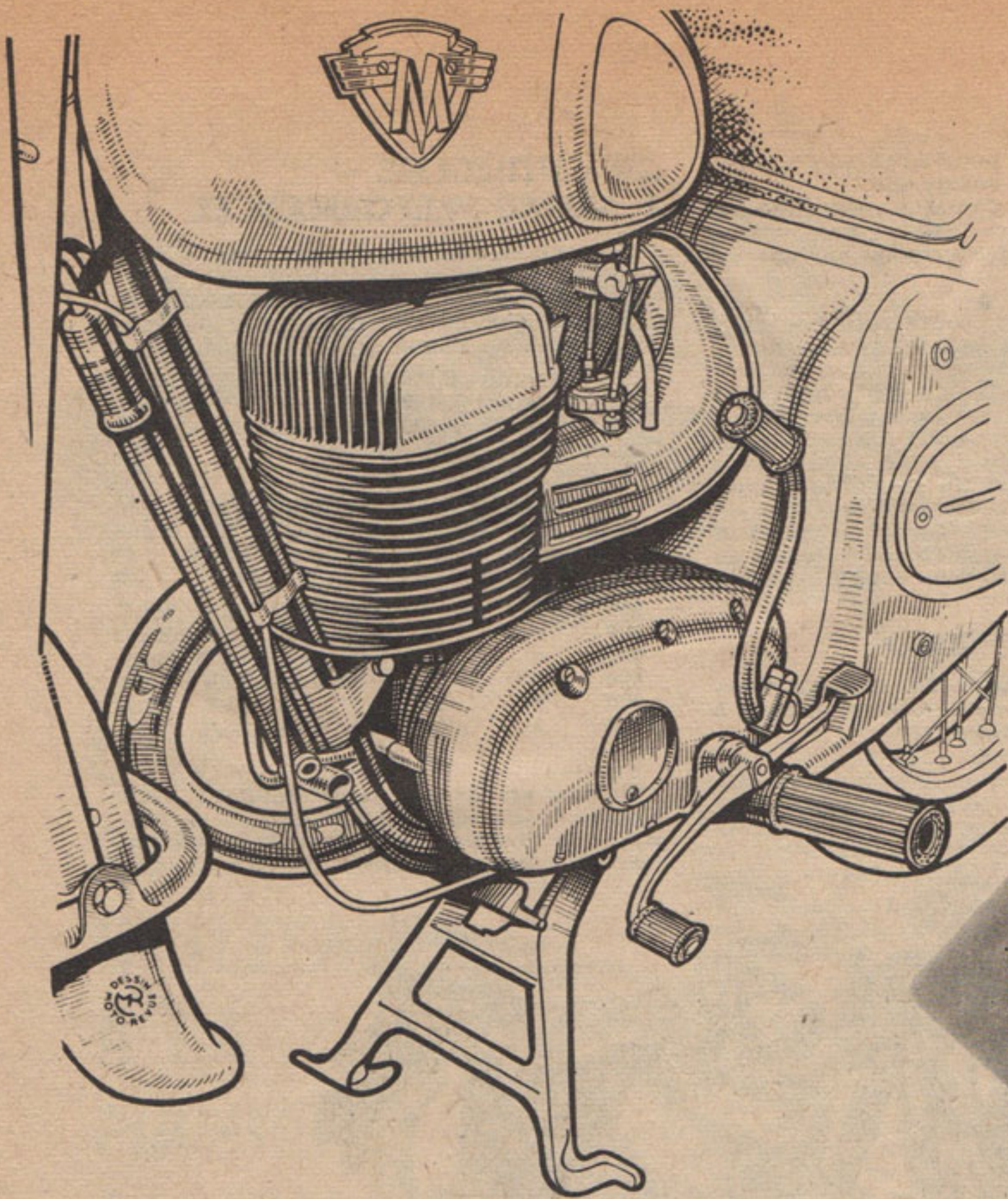
Jusqu'à 75 kmh, consommation inférieure à 3,5 l. à 95 kmh nous brûlons 4,5 l. et à 110 kmh nous trouvons 6 litres.

Tout cela est donc très raisonnable et nous rassure quant à l'appétit d'un 250 cmc deux temps. De plus en plus il apparaît que les forts consommateurs ne sont en général que des moteurs mal conçus, et qu'au contraire, les moteurs brillants, pour leur cylindrée, ont une consommation raisonnable. Ceci est d'ailleurs techniquement tout à fait logique, et devient un argument supplémentaire en faveur des moteurs à haut rendement.

### CONFORT ET TENUE DE ROUTE

La suspension intégrale, l'épaisse selle double, procurent un réel confort. Mais

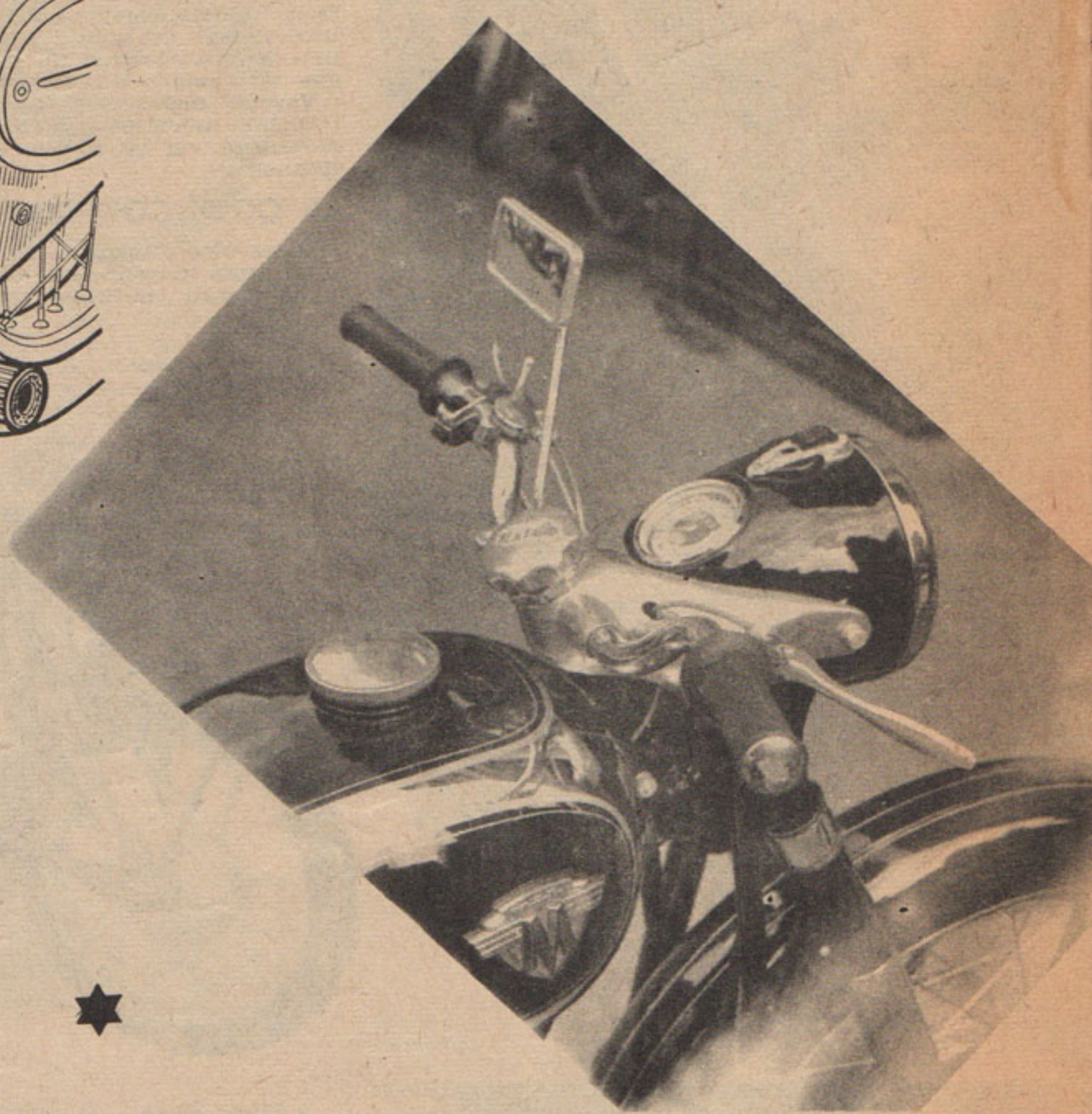




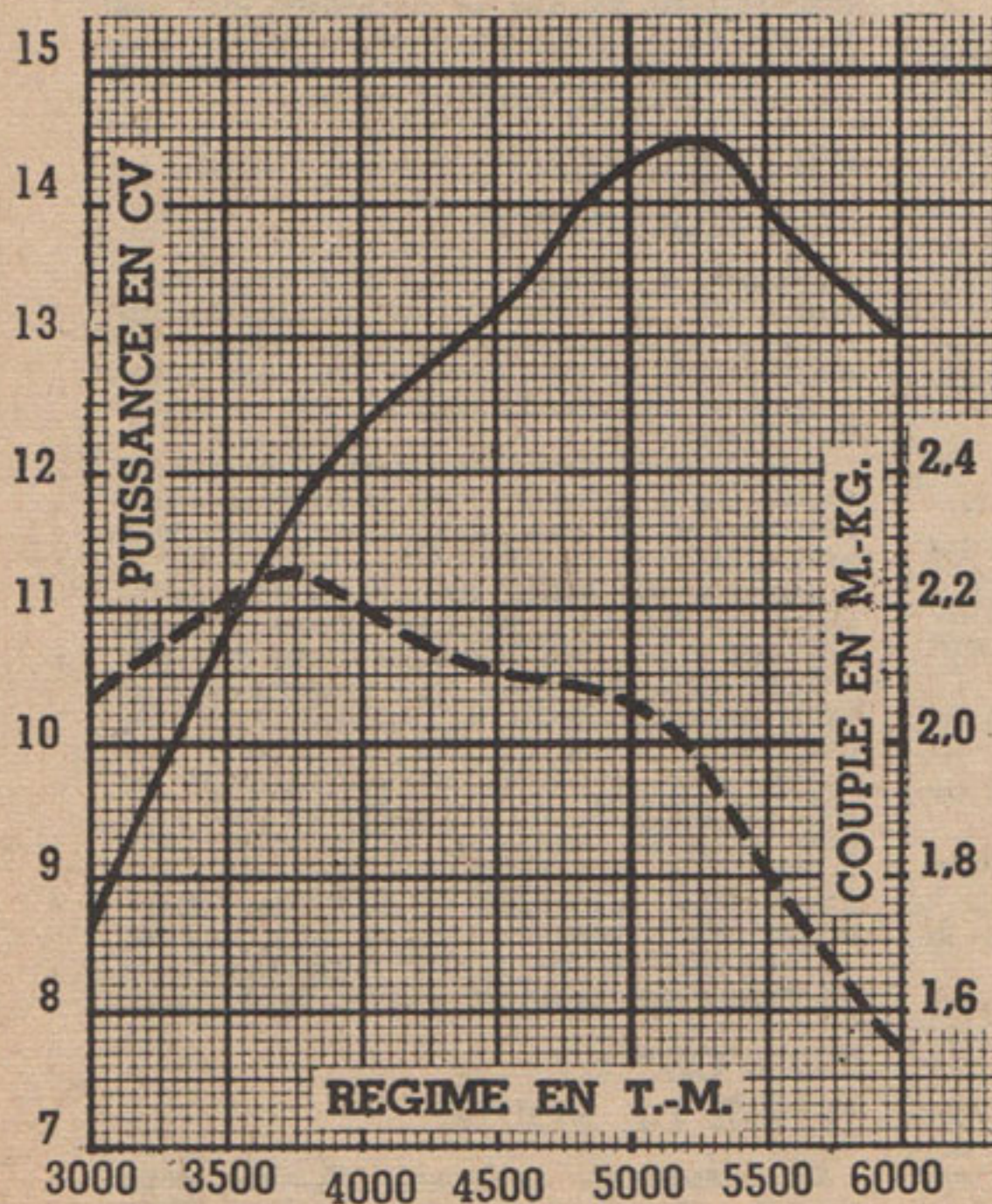
Pourtant, les éléments de suspension ne sont pas identiques, à l'avant nous trouvons un ressort hélicoïdal à pas constant, tandis qu'à l'arrière, le pas est progressif.

Mais dans l'ensemble, la suspension est bonne, tout comme la tenue de route

Il semble cependant que par moment et selon le profil de la route, et la vitesse à laquelle sont absorbées les dénivellations, les suspensions avant et arrière entrent en résonance, c'est-à-dire que l'on va pendant un certain temps, évidemment assez court, de la roue avant, sur la roue arrière et inversement.

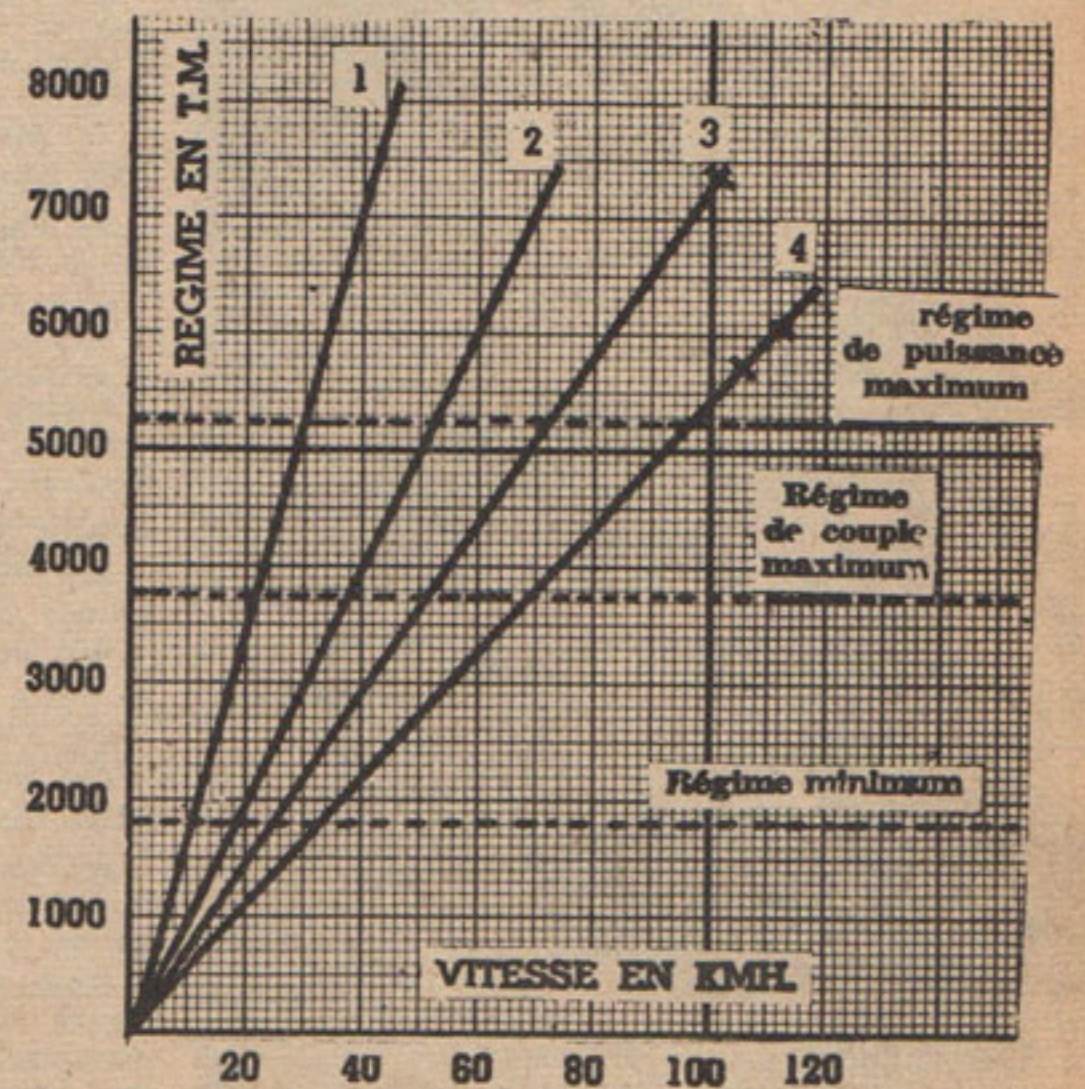


### PUISSANCE - COUPLE

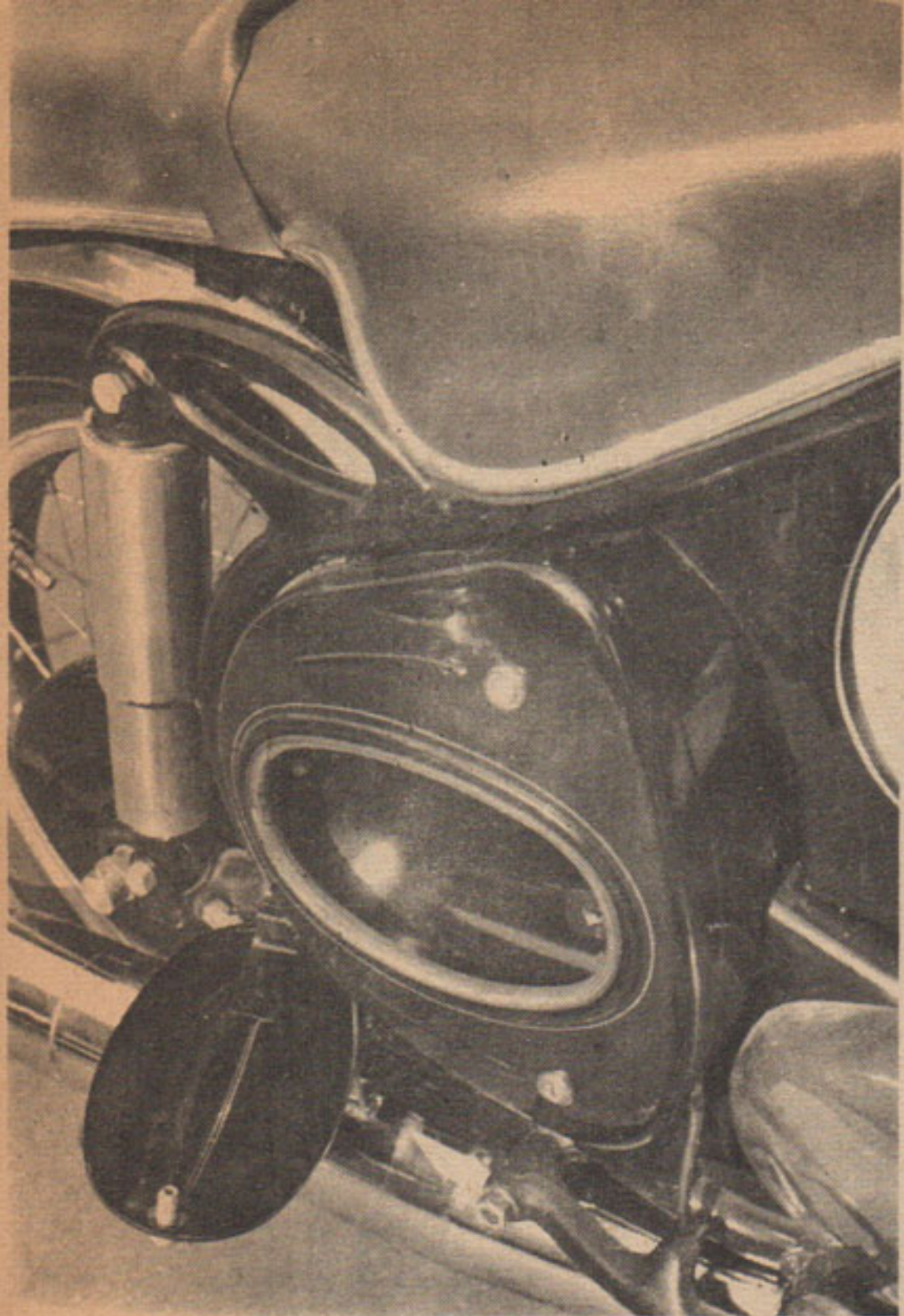


En haut : le moteur côté sélecteur. Le kick est repliable. Ci-dessus : le guidon, qui est en deux parties, réunies sous le capotage de phare.

### RÉGIMES - VITESSES







Un des deux coffres à outils.

d'ailleurs, après s'être habitué à la fourche avant oscillante, que l'on peut durcir à volonté, grâce à la présence d'un frein de direction.

### FREINAGE

Pendant les premières centaines de kilomètres, les garnitures, assez dures, de-

mandaient à se faire, et évidemment ne procuraient pas le freinage excellent que nous avons relevé par la suite.

En effet, de 50 kmh à l'arrêt complet, nous enregistrons :

Avant seul : 9,8 m, décélération moy : 9,85 m/s<sup>2</sup>.

Arrière seul : 16,1 m, décélération moy : 6 m/s<sup>2</sup>.

Les deux : 8,85 m, décélération moy. : 10,9 m/s<sup>2</sup>.

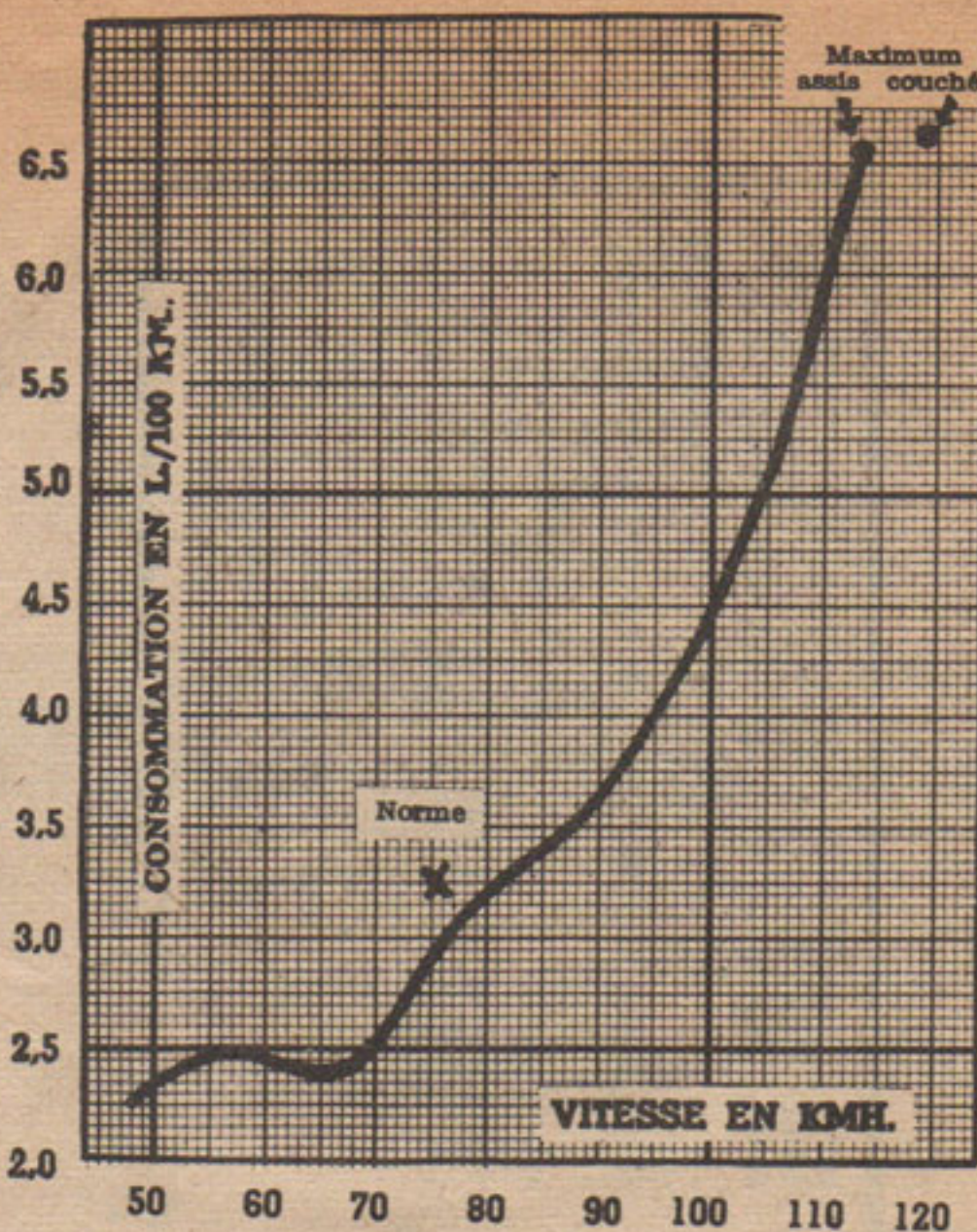
### FINITION

La « Blizzard », émaillée noir et chrome, se signale par un montage général soigné. Prenez par exemple les deux coffres à outils, fermant à clé (par un carré) et dont le couvercle reposait sur un joint encastré en caoutchouc. Ceci évitait tout bruit de « ferraillement » et toute infiltration d'eau.

En outre, quel que soit le régime, pas de vibrations. Protection du pilote assurée par un cache-carburateur en aluminium coulé, et maintenu par trois longues vis.

Bien entendu, clé de contact, antivol de direction, robinet à réserve (procurant un réserve importante), indicateur, dans le phare, du rapport enclenché.

Au sujet « réserve », ouvrons une petite parenthèse, qui, d'ailleurs, n'a rien de spécial à la « Blizzard ». Si, votre moteur étant chaud, celui-ci commence à avoir des ratés annonçant la panne sèche, passez immédiatement sur la position « réserve », car en attendant trop, le phénomène de « vapor lock » apparaît dans la canalisation d'arrivée d'essence, la cuve, etc..., et la mise en marche demande de nombreux coups de kick, jusqu'à temps que ces bulles néfastes disparaissent.



### CONSUMMATION

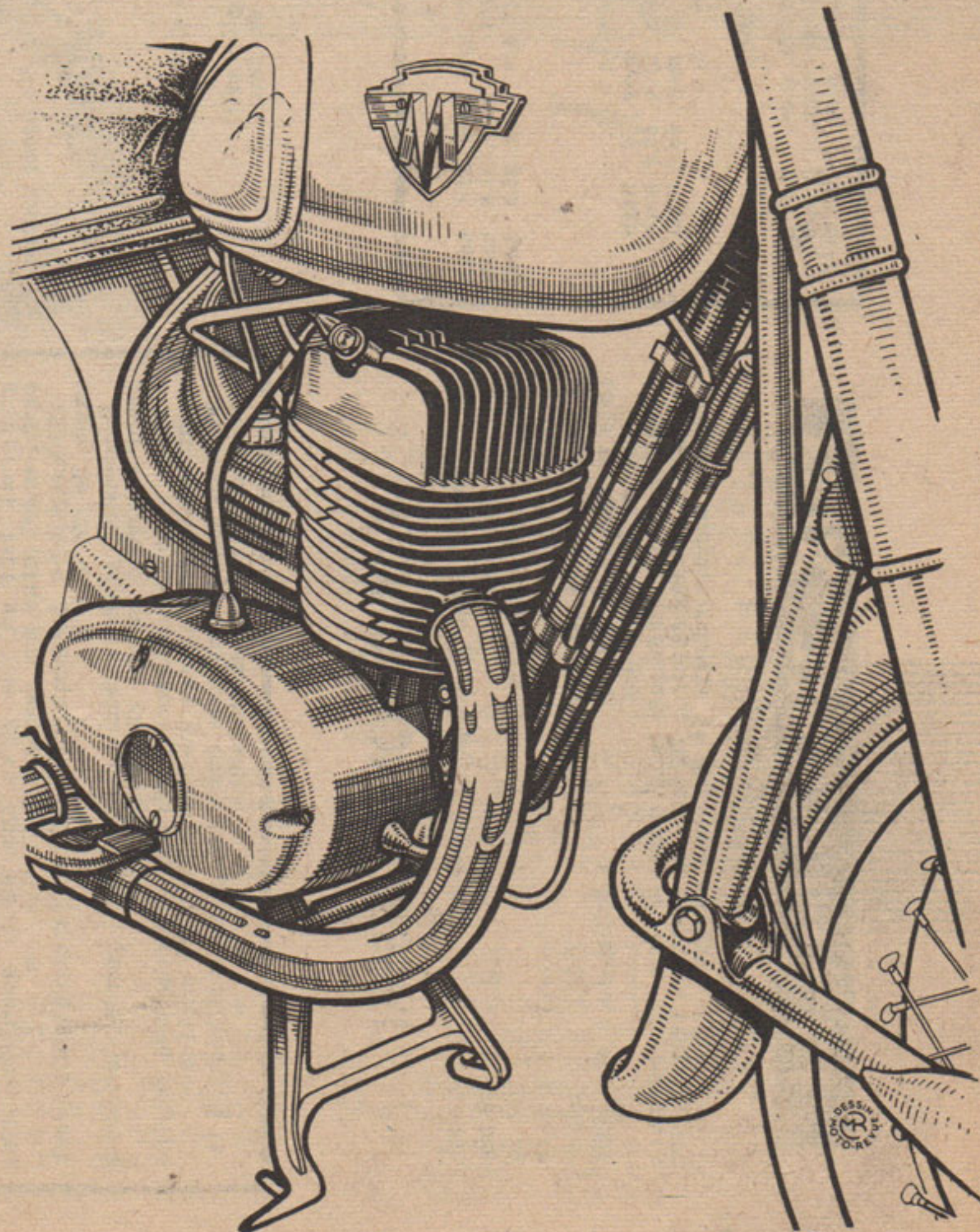
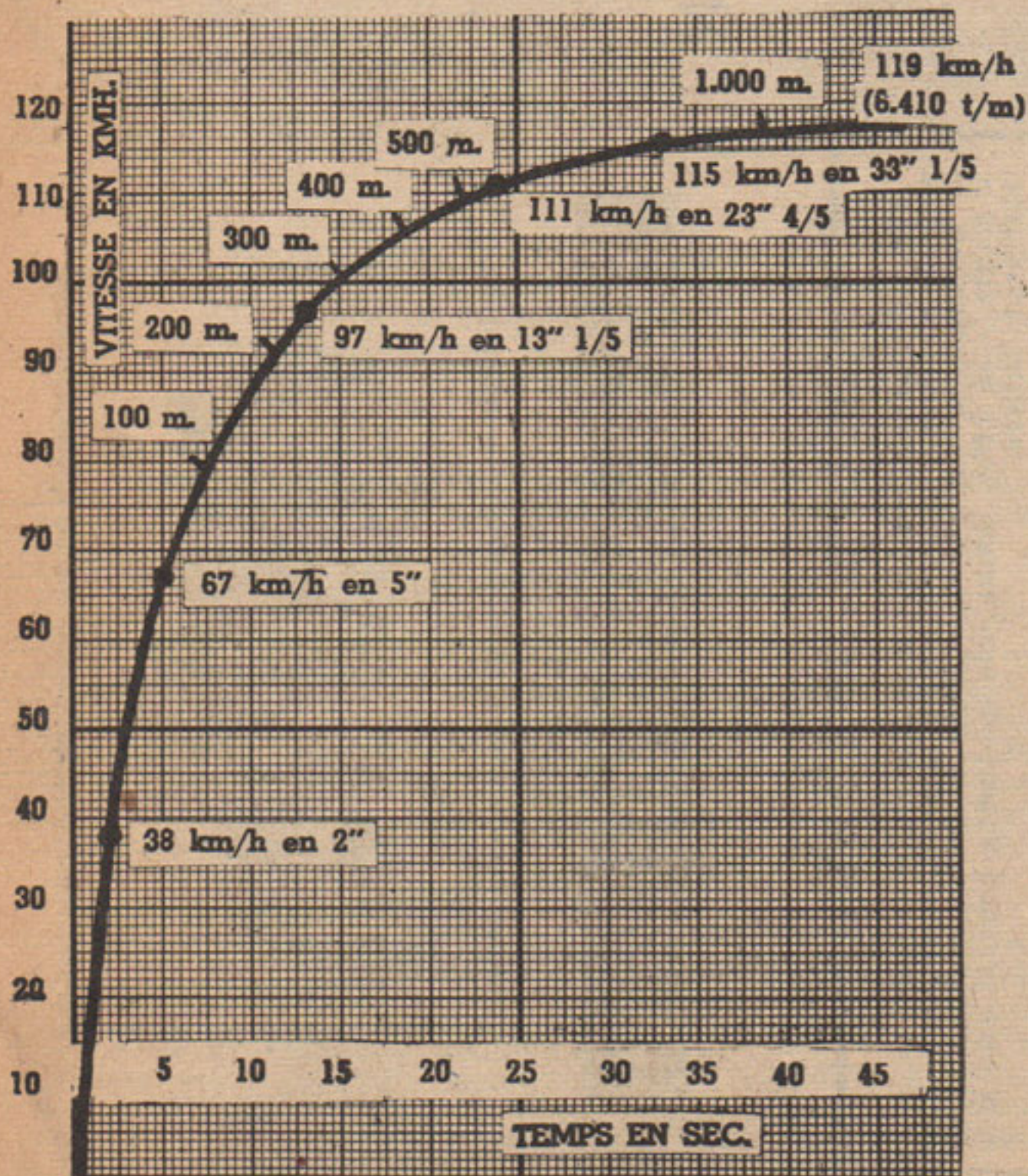
Ainsi, le marché français s'enrichit-il d'une nouvelle 250 cc deux temps.

Maico, avec sa « Blizzard », a réalisé un modèle de bonne présentation et semblant à première vue très robuste. D'ailleurs, dérivé directement de ce modèle, existe une machine « cross ».

Les possibilités de la machine semblent très vastes et son prix de 230.000 francs, toutes taxes comprises, doivent attirer l'attention de la clientèle.

C. R.

### ACCÉLÉRATIONS





# FICHE D'ESSAI

# Moto

# revue

## DESCRIPTION TECHNIQUE

### MOTEUR

Monocylindre deux temps, balayage Schnurle.  
 Alésage : 67 mm.  
 Course : 70 mm.  
 Cylindrée : 246,8 cmc.  
 Taux de compression : 7,6 à 1.  
 Puissance : 14,5 CV à 5.200 t/m.  
 Couple : 2,25 mkg à 3.700 t/m.

### BOITE DE VITESSES

Transmission primaire : chaîne 40x19, soit 2,1 à 1.  
 Transmission secondaire : chaîne 46x16, soit 2,88 à 1 solo.  
 Démultiplications finales :  
 solo : 6,05 - 8,11 - 11,50 - 19,97 à 1.  
 slide : 7,52 - 10,1 - 14,3 - 24,8 à 1.

### PARTIE CYCLE

**FOURCHE** : oscillante.  
**SUSPENSION AR** : oscillante.  
**PNEUS** : 3,00 X 18 AV.  
 3,25 X 18 AR.

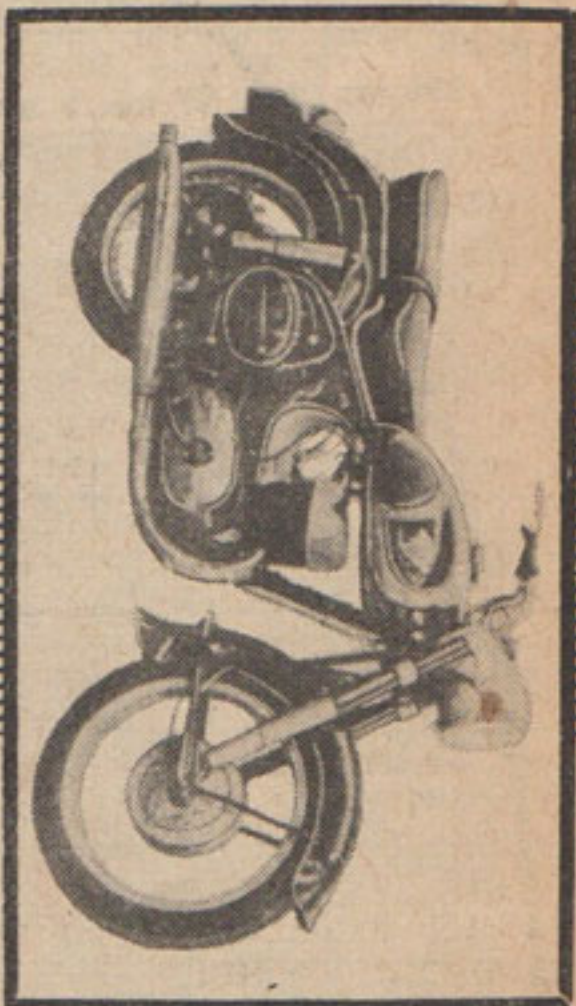
**FREINS** :  
 AV - AR : 160 mm, largeur garniture 30 mm.  
**RESERVOIR** : 16 litres, dont 2,5 l réserve.  
**POIDS** : 124 kg en ordre de marche.

## REGLAGES - ENTRETIEN

**AVANCE ALLUMAGE** : 3,7 à 4 mm.  
**BOUGIE** : degré thermique 240.  
**CARBURATEUR** : Bing 1/26/38.  
 Passage des gaz : 26 mm.  
 Gicleur principal : 115.  
 Gicleur d'aiguille : 1508.  
 Gicleur ralenti : 35.  
 Aiguille : 3<sup>e</sup> cran.  
 Gicleur de starter : 70.  
**GRAISSAGE** :  
 Mélange pendant rodage : 5 %. Après rodage : 4 %.  
 Boîte de vitesses, contenance 1 litre.  
 SAE 50-40 été ; SAE 30-20 hiver.  
**RODAGE** :  
 1.000 km : 70 kmh.  
 de 1.000 à 2.000 km : 80 kmh.  
**GONFLAGE** :  
 AV : 1,4 kg ; AR : 1,8 kg en solo.  
 AV : 1,6 kg ; AR : 2 kg en duo.

## RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :		400 m		500 m		1.000 m	
solo		duo		»		»	
1 <sup>re</sup>	46 kmh (8.170 t/m)	46 kmh	18" 3/5	18" 3/5	22"	37" 4/5	31 kmh
2 <sup>e</sup>	73 kmh (7.470 t/m)	73 kmh	»	»	»	»	970 km
3 <sup>e</sup>	103 kmh (7.430 t/m)	102 kmh (7.360 t/m)	»	»	»	»	85 kg
4 <sup>e</sup>	113 kmh (6.090 t/m)	106 kmh (5.710 t/m)	»	»	»	»	1 m 60
119 kmh (6.410 t/m) assis		350 mètres, pente moyenne 8,7 %		Epreuve de côte :		néant	
119 kmh (6.410 t/m) couché		Pilote 50 kg : 18" moy. 70 kmh		Rapports utilisés : 1 - 2 - 3.		Date et lieu de l'essai : 2 juillet au 2 août 1956	
Vitesse minimum en 4 <sup>e</sup> : 34 kmh (1.800 t/m)		Pilote 85 kg : 19" 4/5, moy. 63,6 kmh		Freinage (50 kmh. chrono) :		Conditions atmosphériques aux jour et lieu des essais : Pression atmosphérique : 742 mm de mercure. Température 19°C. Humidité relative: 74 %. Vent faible.	
Accélération :		Avant seul : 9 m 80, décél. moy. : 9,85 m/s <sup>2</sup> .		Arrière seul : 16 m 1, décél. moy. : 6 m/s <sup>2</sup> .		Les deux : 8 m 85, décél. moy. : 10,9 m/s <sup>2</sup> .	
100 m départ arrêté : 7" 2/5, moy. 48,6 kmh		»		»		»	
200 m » : 11" 2/5, moy. 63,1 kmh		»		»		»	
300 m » : 15" 1/5, moy. 71,0 kmh		»		»		»	



## 250 cc. MAICO BLIZZARD

### RESUME DE L'ESSAI

Présentée comme machine utilitaire, la « Blizzard » n'en possède pas moins un moteur d'un agréable rendement, dont la puissance à bas régime, jointe à une démultiplication « courte » en prise, donne une quatrième pouvant être très largement utilisée.

La « Blizzard » apparaît en outre comme une excellente grimpeuse, tant en solo qu'en duo, où la quatrième tient parfaitement dans des passages à 11 %.

Consommation remarquable pour un monocylindre deux temps de 250 cmc.

Suspension générale bonne, bien que, parfois, éléments avant et arrière entrent en résonance.

Tenue de route excellente, après s'être habitué à la fourche avant oscillante. Freinage au-dessus de toute critique.

Finition soignée, machine livrée complète (seul béquille latérale) pour un prix raisonnable.

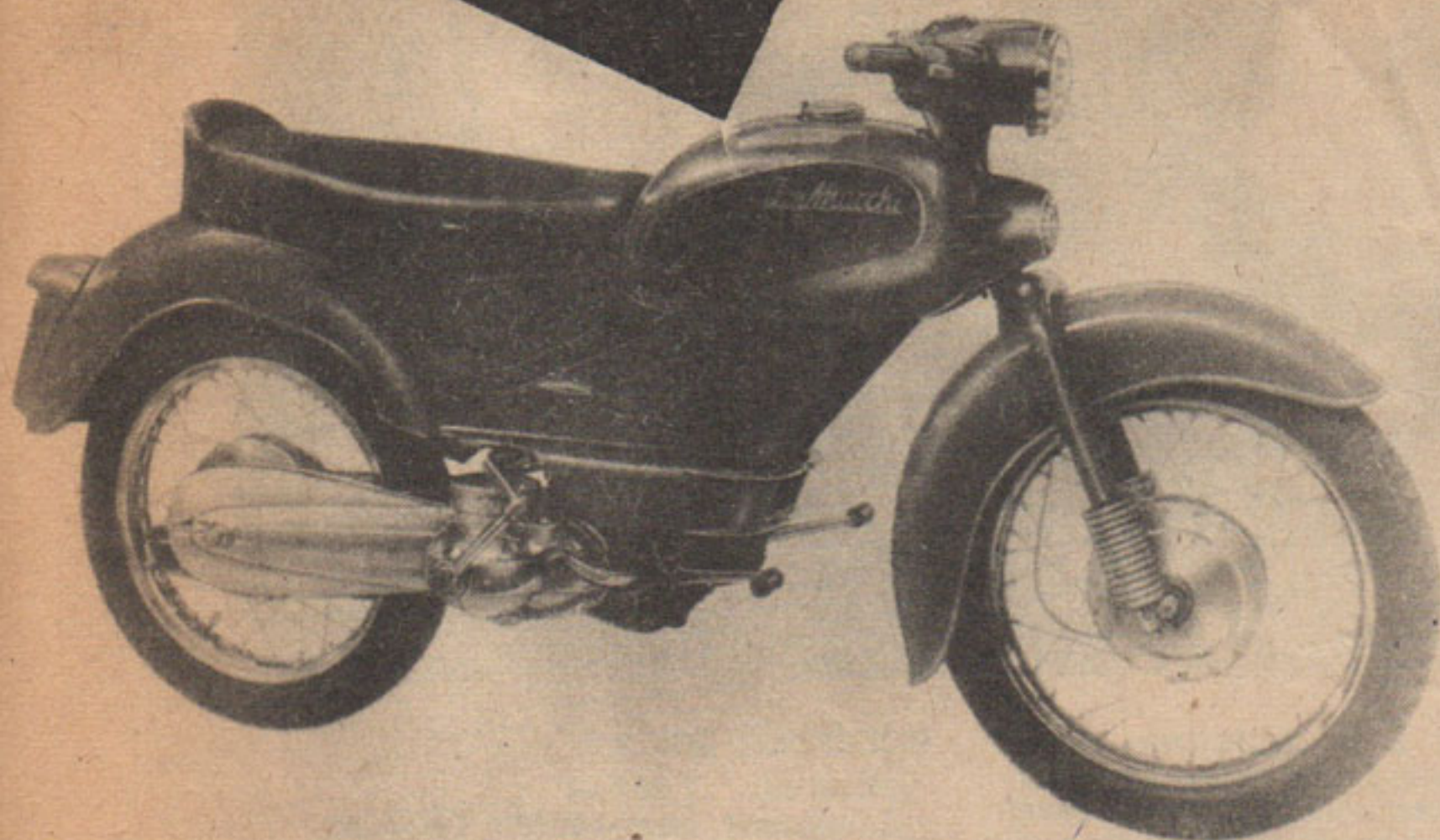
### CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait : 31 km  
 A la fin de l'essai : 970 km  
 Poids de l'essayeur habillé : 85 kg  
 Taille de l'essayeur : 1 m 60  
 Réglages spéciaux ou modifications : néant  
 Date et lieu de l'essai : 2 juillet au 2 août 1956  
 (Seine et Seine-et-Oise)  
 Conditions atmosphériques aux jour et lieu des essais :  
 Pression atmosphérique : 742 mm de mercure. Température 19°C. Humidité relative: 74 %. Vent faible.

**PRIX : 230.000 frs f. t. c.**



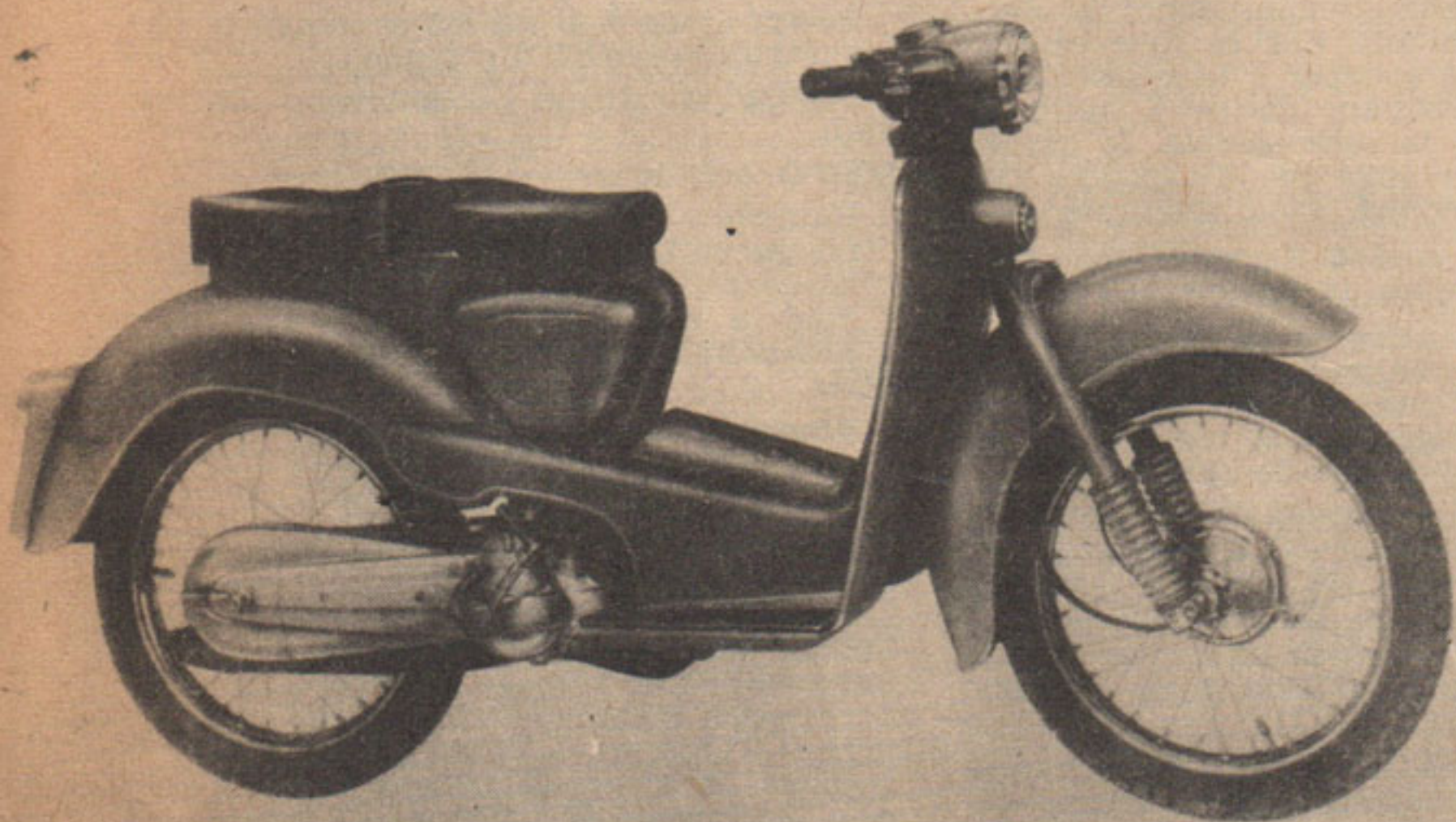
**NOUVELLES  
MACHINES**



LA

MOTO

AER  
MACCHI



LE

SCOOTER

Lorsqu'on se lance dans la description de nouveaux modèles, il est quelquefois utile de retracer l'historique d'une firme et de constater par là les évolutions successives de la technique qui ont présidé à l'éclosion des modèles.

Aermacchi ne s'est lancé dans la production de véritables deux-roues que depuis 1950, car son programme au lendemain de la guerre mondiale était axé uniquement sur un trois-roues utilitaire qui fut très apprécié en ces périodes de crise.

Cinq ans plus tard donc, la « Aeronautica Macchi » lançait son premier scooter sur le marché ; dénommé 125 N, il remporta un vif succès, primo, en raison de sa solidité et ensuite grâce à l'avantage de ses grandes roues qui lui conféraient un confort et une stabilité égaux à ceux d'une moto. Muni d'un moteur plus puissant, ce scooter fut doublé d'un modèle M qui atteignait 85 kmh.

Mais ces modèles commençaient à dater en regard de l'évolution constante de la technique italienne, aussi est-ce pour répondre à ces impératifs que la célèbre firme aéronautique a

sorti à la fin de l'année dernière un nouveau scooter MB 9 et une moto carénée MB 10, lesquels conservent certaines caractéristiques du type 125 N, mis à part l'accroissement de la cylindrée. C'est donc à un rajeunissement auquel l'usine a procédé, rajeunissement qui a donné le jour à deux modèles forts séduisants, comme vous pourrez en juger d'après les illustrations.

### LE MOTEUR

La même partie motrice a présidé à l'élaboration de la moto et du scooter dénommés respectivement « Corsair » et « Zéphir », et la technique chère à la marque du groupe motopropulseur oscillant se retrouve sur la production 56.

★

Mais si la mécanique a conservé de nombreux détails du 125 N, par contre on note l'apparition d'un carter de chaîne étanche en alliage léger, d'une boîte à 4 vitesses sur le modèle MB 10, en même temps que la cylindrée passait de 125 cmc. à 150 cmc.

C'est ainsi que de 52 x 58 mm, les

cotes du 150 cmc. sont maintenant 57 x 58 mm, donc moteur presque carré désormais (rapport course-alésage : 1,017). Pour un taux de compression de 6,5 à 1, le moteur développe 6 CV à 5.000 t-m contre 5 CV à 4.500 t-m pour l'ancien type 125 N.

On voit donc que si cette puissance n'a rien de remarquable pour une production italienne, par contre, il faut considérer son régime relativement faible qui doit le mettre à l'abri d'une usure prématurée.

Cependant, l'identité du côté moteur s'arrête là pour les modèles MB 9 et MB 10, car le scooter conserve une boîte 3 vitesses et la poignée tournante de changement de vitesses au guidon.

Voici d'ailleurs les rapports internes de boîte :

- 1<sup>re</sup> vitesse : 5,86 à 1
- 2<sup>e</sup> vitesse : 3,23 à 1
- 3<sup>e</sup> vitesse : 2,14 à 1

Avec un pignon de sortie de boîte de 11 dents et une couronne de 37 nous obtenons les rapports de démultiplication finale suivants :

- 1<sup>re</sup> vitesse : 19,71 à 1
- 2<sup>e</sup> vitesse : 10,86 à 1
- 3<sup>e</sup> vitesse : 7,19 à 1



Sur la moto, on note avec la vitesse supplémentaire, que la quatrième est à une même valeur que la troisième du scooter, tandis que la première tire un peu plus court.

Rapports internes :

- 1<sup>re</sup> vitesse : 6,45 à 1
- 2<sup>e</sup> vitesse : 4,02 à 1
- 3<sup>e</sup> vitesse : 2,75 à 1
- 4<sup>e</sup> vitesse : 2,2 à 1

Rapports de démultiplication finale (même pignon de sortie de boîte, mais couronne de 36 dents) :

- 1<sup>re</sup> vitesse : 6,45 à 1
- 2<sup>e</sup> vitesse : 13,15 à 1
- 3<sup>e</sup> vitesse : 8,99 à 1
- 4<sup>e</sup> vitesse : 7,19 à 1

#### ALLUMAGE

L'allumage est fourni sur les deux versions par un volant magnétique d'une puissance de 28 w, puissance que beaucoup d'usagers trouveront malheureusement bien faible. On remarque que la bobine est extérieure améliorant ainsi son refroidissement.

#### CARBURATEUR

Dell'Orto UA 17 BS sur les deux modèles.

### LA PARTIE CYCLE

C'est dans la partie cycle que nous retrouverons les particularités les plus dignes de retenir notre attention. Celle-ci a été remaniée de fond en comble et n'a plus rien à voir avec l'ancienne version. Examinons d'abord, si vous le voulez bien, le scooter MB 9.

Le châssis est composé essentiellement d'un tube d'acier de forte section qui supporte à l'avant le tube de direction et à l'arrière l'axe d'oscillation du groupe moteur. Cet axe d'articulation est situé le plus près possible du carburateur, de façon à limiter au maximum, l'amplitude des mouvements de ce dernier.

Les débattements sont freinés par un amortisseur placé immédiatement derrière le bloc.

Le moteur oscillant avec la roue, procure donc une tension de chaîne constante, ce qui doit lui conférer une bonne longévité, d'autant plus qu'elle est enfermée dans un carter de chaîne étanche, lequel est solidaire du carter moteur, ainsi que son symétrique, de l'autre côté de la roue.

Tous les éléments en tôle viennent se fixer autour de cette épine dorsale, tels le réservoir, le tablier, les marchepieds, le capotage du moteur, etc...

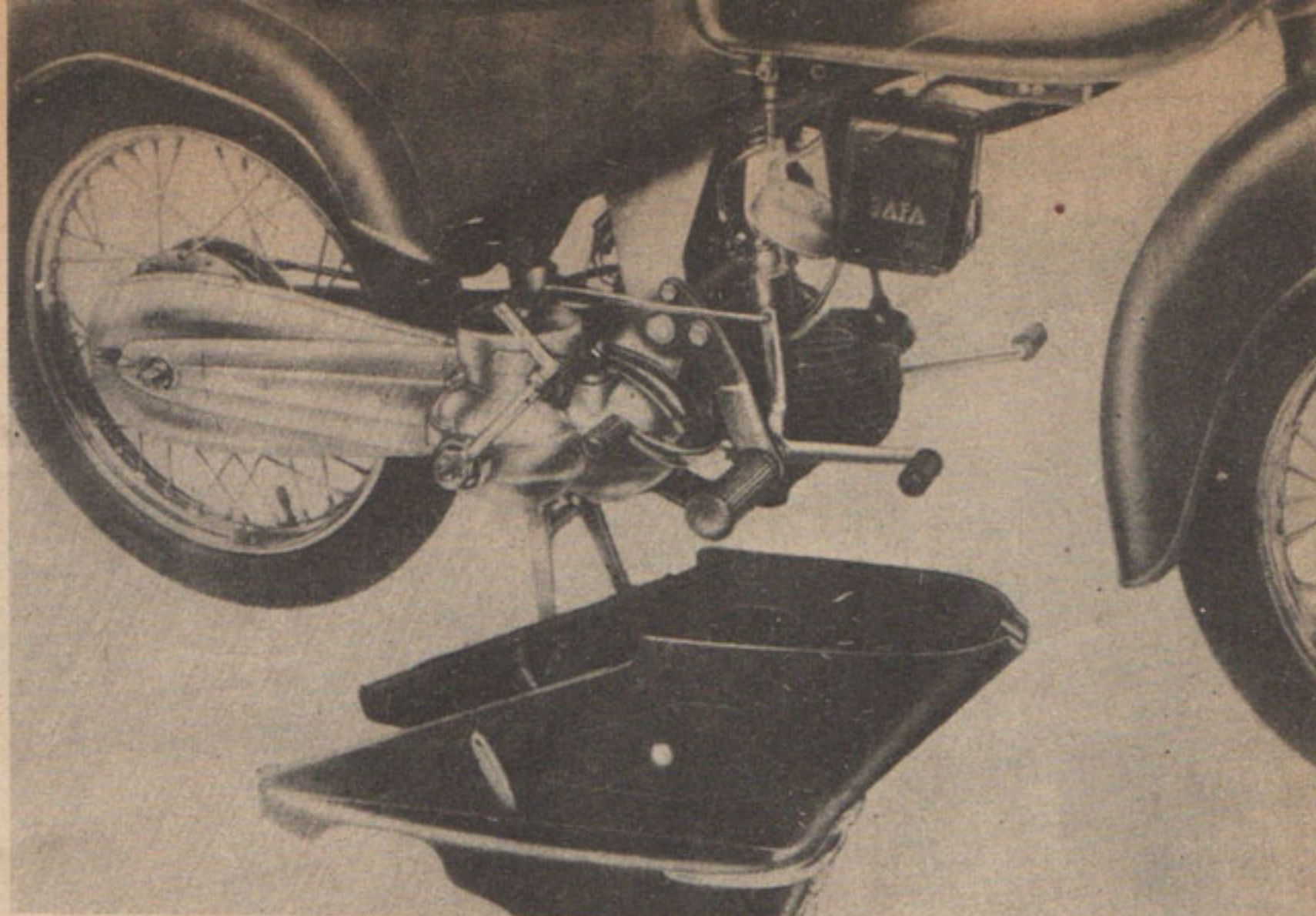
La fourche avant mérite une mention particulière. Elle est du type « à épaules », bien qu'étant télescopique et les débattements de cette fourche sont limités par deux ressorts à flexibilité variable.

Le guidon, le phare et le compteur sont enfermés dans un élégant capotage en alliage léger, d'un aspect très dépouillé, car il enferme tous les câbles de commande. Sous le phare se trouve l'avertisseur, tout aussi caréné que le reste, ajoutant à la netteté de l'ensemble.

★

Il serait préférable pour vous présenter la moto de n'indiquer que les différences de montage, car celle-ci a beaucoup emprunté au scooter.

Examinons tout d'abord le châssis.



Pour répondre à la définition moto, avec le réservoir placé entre les jambes, il n'a pas été nécessaire d'incurver le tube central comme pour le scooter. Celui-ci est donc absolument droit et reçoit au même emplacement le bloc-moteur oscillant. Sur ce tube central viennent se grouper : le réservoir, le carénage formant coffre à outils et supportant la selle double, le garde-boue arrière ainsi que le capotage moteur qui s'enlève d'une seule pièce.

Fourche, guidon et garde-boue avant sont identiques au modèle MB 9.

Nous compléterons cette description en mentionnant les dimensions des pneus, qui sont des 2,75 x 17 pour le scooter, tandis que la moto a adopté une section plus forte (3,00 x 17).

Quant aux moyeux-freins centraux, ils sont seuls réservés à la moto et ont un diamètre de 140 mm tant à l'avant qu'à l'arrière. Le scooter, lui, se contente de freins ordinaires d'un diamètre plus faible, puisqu'ils ne font que 125 mm.

Mais une batterie (4,5 AH) rechargée par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse qui permet l'éclairage à l'arrêt, se retrouve sur les deux types ; celle-ci est fixée au tube central exactement au-dessus du cylindre.

Et voici, pour terminer, quelques caractéristiques.

#### SCOOTER MB 9 :

- Hauteur : 1,287 m.
- Longueur hors-tout : 1,992 m.
- Largeur hors-tout : 62 cm.
- Poids à vide : 92 kg.
- Réservoir de 6 litres de contenance muni d'un robinet à 3 positions.
- Vitesse maximum annoncée : 82 kmh.

#### MOTO MB 10 :

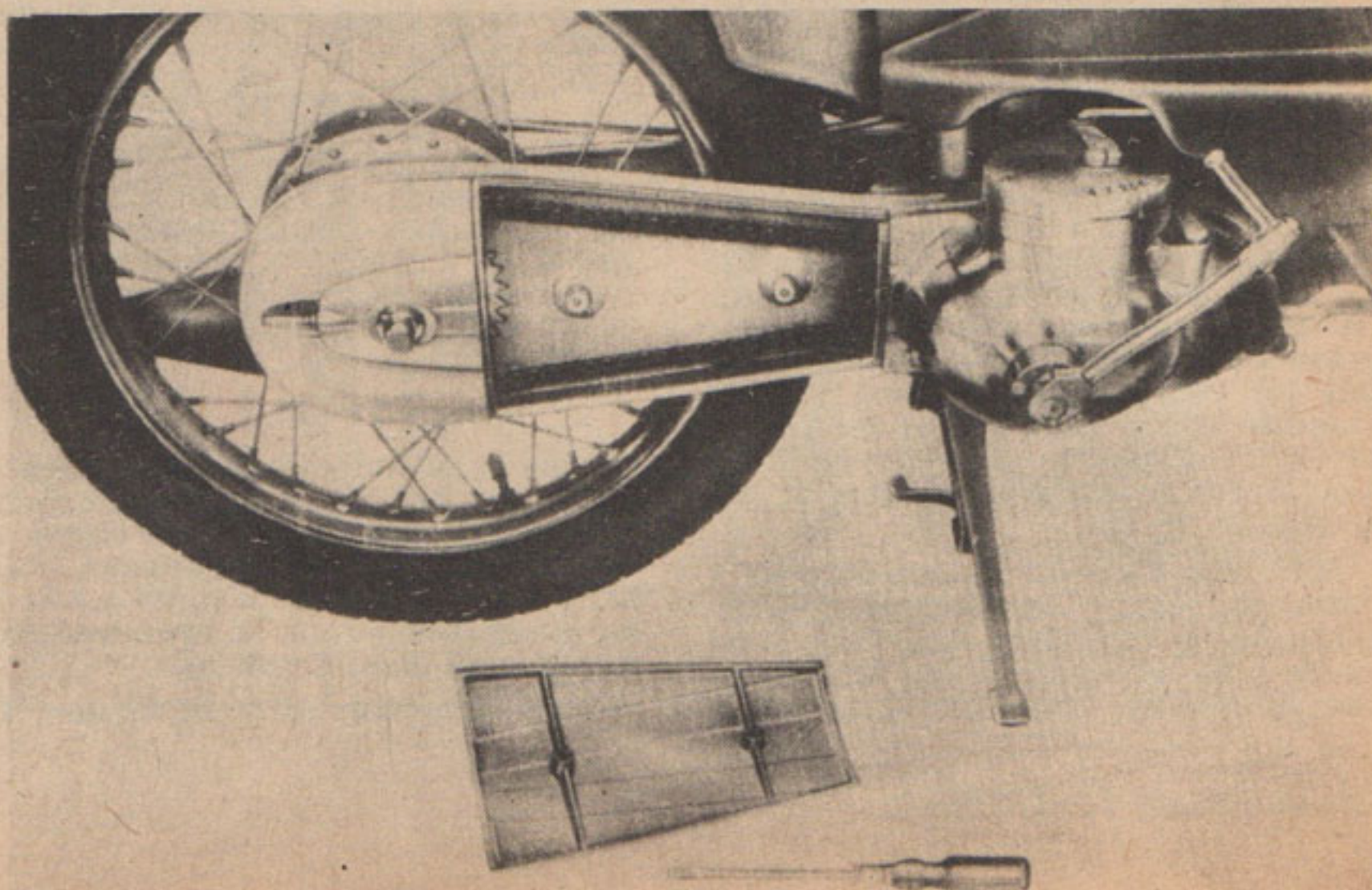
- Hauteur : 1,278 m.
- Longueur hors-tout : 1,988 m.
- Largeur hors-tout : 62 cm.
- Poids à vide : 96 kg.
- Réservoir de grande contenance : 17 litres.
- Vitesse maximum : 86 kmh.

### EN CONCLUSION

Aer-Macchi a bénéficié de sa grande expérience aéronautique pour la réalisation de ses deux derniers-nés et l'étude poussée du refroidissement, le large emploi de l'alliage léger, la standardisation maximum des modèles ont permis d'abaisser dans des proportions sensibles, leur prix de revient. Grâce à cela, AerMacchi se place sur le même plan que les autres marques concurrentes, tout en apportant à la clientèle les garanties de mécaniques soignées dans la meilleure tradition de l'aviation.

J. L.

*En haut : vue du groupe moto-propulseur oscillant une fois le carénage enlevé. On distingue derrière la boîte le point d'appui de l'amortisseur. - Ci-dessous : la chaîne est très accessible : deux vis à enlever et c'est tout.*





# 19 NATIONS REPRÉSENTÉES

## AUX ISDT 1956

### ★ COUP D'ŒIL SUR LES SÉLECTIONS

#### ★ LES HOLLANDAIS

Partout, dans les pays où il est de tradition de disputer l'importante épreuve annuelle de tout terrain, s'achèvent les épreuves de sélection à l'issue desquelles sont constituées les équipes nationales.

C'est ainsi que la Hollande annonce les désignations effectuées par la commission sportive de la KNMV :

*Pour le Vase A* : De Haan et A. Hak (Puch 250) ; S. Schram (DKW 175) ; M. Rozenberg (BSA 500).

*Pour le Vase B* : Van den Hoek (Maico 175) ; B. Jansema (Jawa 175) ; A. Th. Witberg et F. Selling (Zundapp 250).

J. Th. Witberg et P. Van den Mispel sont sélectionnés comme remplaçants.

#### ★ LES ANGLAIS

Outre-Manche, 3 équipes ont été formées, qui seront dirigées par H. P. Baugan.

*Pour le Trophée* : S. B. Mans (AJS 500) ; J. R. Giles (Triumph 650) ; B. W. Martin (BSA 500) ; N. S. Holmes (Ariel 500) ; J. V. Brittain (Royal Enfield 350) et E. Usher (350 Matchless). Cette équipe ainsi composée s'annonce particulièrement redoutable.

*Pour le Vase A* : J. V. Smith (BSA 500) ; J. E. Wicken (Triumph 500) ; P. T. Stirland (Royal Enfield 350) ; G. E. Fisher (Triumph 175).

*Pour le Vase B* : S. S. Tye (Ariel 500) ; D. G. Curtis (Matchless 500) ; S. R. Wicken (Matchless 350) ; K. Heanes (Triumph 175).

Enfin, T. W. Cheshire (250 BSA) et T. G. Garner (350 Royal Enfield) ont été désignés comme remplaçants.

#### ★ LES SUISSES

A l'issue de la seconde séance de pré-sélection qui s'est déroulée le 12 août à Schonbühl, la Fédération Suisse a désigné les pilotes qui représenteront la Confédération helvétique à Garmisch-Partenkirchen.

Rappelons que ce pays ne concourra pas pour le fameux « Trophée », ne pouvant aligner une équipe formée de cinq machines de marques nationales. En regrettant le peu d'intérêt manifesté par les constructeurs suisses pour les Six Jours Internationaux, la Fédération a en conséquence formé les trois équipes suivantes :

*Vase d'Argent* : Suisse I : F. Bracher (BMW 500) ; J. Hofman (Maico 250) ; J. Grass (Puch 175) ; H. Teuber (Jawa 250). Suisse II : R. Del Torchio (Jawa 350) ; A. Romailer (Maico 250) ; R. Odermatt (Jawa 250) ; E. Hurni (Puch 250).

*Prix d'équipes des Constructeurs* : Jawa, avec Del Torchio (350) ; Odermatt (250) ; Teuber (250).

*Diplôme des équipes de Clubs* : Equipe de la Fédération Motocycliste Suisse, composée de W. Hurni (Maico 250) ; R. Arn (Puch 250) ; Hans Sonderegger (Zundapp 250).

#### ★ LES BELGES

Nos voisins ont également procédé à leur sélection, après une seconde épreuve d'entraînement disputée le 23 août sur les crêtes d'Aywaille. Les équipiers belges concourront pour les Vases d'Argent A et B, et seront conduits par Alex Colin.

*Vase A* : Alex Colin (NSU 250) ; Jean Somja (FN 250) ; Aloïs Sterkendries (FN 250) ; Robert Gilles (Jawa 175).

*Vase B* : Marcel Kempeneers (NSU 250) ; Fernand Coubeau (Zundapp 250) ; Roger Vanderbuken (Jawa 250) ; René George (FN 175).

*Équipes de marques* : FN : Somja, Sterkendries, George. NSU : Colin, De Jonckheere, Kempeneers. Jawa : Gilles, Vanderbuken, Collée.

Enfin, compléteront cette équipe belge forte de plusieurs crossmen de qualité : Roger De Jonckheere, Etienne Mernier, René Collée, Jean Crosset, Marcel Hubert.

#### ★ LES ITALIENS

Les pilotes italiens sont actuellement à l'entraînement. Voici la composition des équipes :

*Trophée International* : Benzoni (Laverda 98) ; F. D'All'Ara (Mi-Val 125) ; Fenocchio (Gilera 175) ; Carisconi (Gilera 175) ; Basso (Gilera 175).

*Vase d'Argent A* : Stringhetto (Capriolo 75) ; Zin (Laverda 98) ; Bertuzzi (Laverda 98) ; Bellezza (Parilla 175).

*Vase d'Argent B* : Cremaschini (Mi-Val 125) ; L. D'All'Ara (Mi-Val 125) ; Martinelli (Mi-Val 125) ; Saini (Gilera 175).

*Prix d'équipe des constructeurs* : Gilera 175, avec Basso, Carisconi et Fenocchio. Mi-Val 125, avec F. D'All'Ara, Daminelli, Martinelli. Laverda 98, avec Benzoni, Zin, Montesi. Aerocaproni 75, avec Blasi, Gal-

liani, Stringhetto. Parilla 175, avec Bellezza, Rottigni, Vanoncini.

#### ★ LES TCHÈQUES

Viennent également de rendre publique la constitution de leurs équipes qui s'élançeront dans le Trophée comme dans les Vases A et B. Cette sélection, extrêmement forte, laisse clairement entendre que la Tchécoslovaquie disputera chèrement la victoire à tous ses adversaires européens.

Tous les pilotes monteront des Jawa CZ, d'une cylindrée égale ou inférieure à 250 cc. Ceci montre bien que les tchèques se refusent à courir le risque de perdre lors de l'épreuve de vitesse, les avantages possiblement acquis en tout-terrain. Voici donc la composition des 3 équipes :

*Trophée* : M. Soucek (125) ; V. Sédina (250) ; S. Klimt (250) ; J. Pudil (175) ; B. Roucka (125) et Z. Polanka (175).

*Vase A* : O. Hamrsmid (250) ; J. Cisek (250) ; A. Matejka (250).

*Vase B* : F. Darebny (125) ; V. Stepan (175) ; S. Statska (175).

Parmi ces pilotes, tous vétérans des Six Jours Internationaux, la plupart ont déjà remporté qui une médaille d'or, qui une médaille d'argent ou de bronze. Enfin, Roucka, Cisek, Klimt et Hamrsmid courent également en cross et en vitesse pure !

#### ★ LES IRLANDAIS

L'Eire ne disputera que les seuls Vases A et B, le premier avec des Royal-Enfield, le second avec des Triumph allant de la 175 à la 650 cc.

Sont sélectionnés pour le *Vase A* : S. Miller et B. Mann, E. Richardson et D. Ryder.

Pour le *Vase B* : D. Andrews, B. Hutton, D. Felton et L. Martin.

#### ★ LES ALLEMANDS

Voici la composition des équipes allemandes :

*Trophée* : Abt (DKW 125) ; Feser (DKW 125) ; Brack (DKW 175) ; Deike (Maico 175) ; Zitzewitz (Maico 250) ; Wellhofer (Maico 250 Blizzard).

*Vase A* : Frey (NSU 250) ; Haas (NSU 250) ; Westphal (NSU 297) ; Stecher (NSU 297).



# Connaissez-vous le Catalogue **Lofer?**

N'oubliez pas que tous nos tissus sont soudés par machine électronique.



1 : VESTE MOTOCYCLISTE - Plastique armé

T.L.K. Galon	7.535 Fr.
T.E.K. Galon	6.975 »
T.L.P. Plastylon 500	6.325 »
C.A.P. Plastylon 200	4.845 »

PANTALON MOTOCYCLISTE

T.L.K.	5.550 »
T.E.K.	4.700 »
T.L.P.	4.535 »
C.A.P.	3.395 »

2 : COMBINAISON

T.L.K.	10.230 Fr.	T.L.P.	9.105 »
T.E.K.	9.600 »	C.A.P.	6.895 »
POPELINE		6.900 »	

3 : BLOUSON « BATTLE DRESS »

T.L.K.	4.965 Fr.	T.L.P.	4.385 »
T.E.K.	4.540 »	C.A.P.	3.300 »

4 : « ALABRI »

T.L.K.	5.615 Fr.	T.L.P.	4.810 »
T.E.K.	4.975 »	C.A.P.	3.670 »

5 : MANTEAU TRANSFORMABLE « SENIOR »

T.L.K. doublé	17.260 Fr.	T.L.K. non doublé	15.435 »
T.L.P.	12.600 »		

JAMBIERES

T.L.K.	1.935 »	T.L.P.	1.585 »
--------	---------	--------	---------

TABLIER PROTECTEUR

T.E.K.	455 »
--------	-------

6 : VESTE EN TEDDY

Pour homme	15.500 Fr.	Pour femme	13.730 »
------------	------------	------------	----------

7 : MANTEAU TRANSFORMABLE « JUNIOR »

T.E.K.	9.540 Fr.	C.A.P.	7.425 »
--------	-----------	--------	---------

et n'oubliez pas que le **GALON** est supérieur au meilleur ?...



**Lofer**

94, Rue Lafayette - PARIS-X<sup>e</sup> - PRO 96.26

Dépositaires demandés

Documentation gratuite aux Éts **LOFER**

LIRE ESSAI DANS « MOTO-REVUE »

JUNIOR : M.R. N° 1.255

SENIOR : M.R. N° 1.204

TEDDY-GALON : M.R. N° 1.227

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



Vase B : Zellhofer (Triumph Cornet 175) ; Brosamle (Hercules 175) ; Hessler (Zundapp 250) ; Mayer (Victoria 350).

## A LA VEILLE DU DÉPART ...

La liste des engagements pour les



ISDT 1956, qui se dérouleront du 17 au 22 septembre, est officiellement close sur le chiffre total de 317 partants, représentant 19 nations.

Parmi les engagés figurent cette année 4 femmes : outre Emmy Best, (Allemagne), qui disputera l'épreuve à titre individuel sur une 150 cc tchécoslovaque, 3 soviétiques du beau sexe font partie de

l'équipe officielle de leur club. Ce sont Irina Osolina, Nina Susowa et Nadescha Schaparowa qui piloteront, la première une 150 tchèque, et les deux autres des 125 cc K russes. Quant on sait les énormes difficultés accumulées tout au long du parcours des Six Jours Internationaux, on ne peut qu'admirer la belle ardeur de ces modernes amazones !

## LES ÉQUIPES OFFICIELLES

Pour le Trophée International :

Allemagne ; Grande-Bretagne ; Italie ; Autriche ; Suède ; Tchécoslovaquie ; Russie.

Pour le Vase d'Argent International A :

Bulgarie ; Allemagne ; Finlande ; Grande-Bretagne ; Irlande ; Italie ; Hollande ; Autriche ; Pologne ; Roumanie ; Suède ; Suisse ; Espagne ; Tchécoslovaquie ; Russie ; Belgique.

Pour le Vase International B :

Bulgarie ; Allemagne ; Grande-Bretagne ; Irlande ; Italie ; Hollande ; Pologne ; Roumanie ; Suède ; Suisse ; Espagne ; Tchécoslovaquie ; Russie ; Belgique.

× × ×

Sept pays se disputeront donc le Trophée International, parmi lesquels figure pour la première fois la Russie.

A l'exception de K. Wellnhofer, l'équipe officielle allemande est composée des mêmes pilotes qui furent vainqueurs l'année dernière à Gottwaldov (Tchécoslovaquie). Le nouveau venu est intégré à la représentation allemande en fonction du règlement qui, pour la première fois également cette année, fixe à 6 hommes (au lieu de 5) l'effectif des Teams concourant pour le Trophée.

× × ×

L'équipe anglaise sera redoutable, surtout si le temps est sec, car un sol mou

ne favoriserait pas les lourdes machines d'Outre-Manche. Par contre, le mauvais temps servirait favorablement les dessein des tchèques, dont l'équipe officielle compte deux 125 cc, deux 150 cc et deux 250 cc.

× × ×

Le team suédois est formé d'hommes nouveaux ; les italiens présentent une forte participation, dont le seul élément nouveau est Dall'Ara (Puch) mal remis de sa lourde défaite dans l'Alpenfahrt, a préféré ne pas s'aligner officiellement ; l'équipe autrichienne comprend donc 4 nouveaux pilotes, qui conduiront des KTM 125 et 175.

× × ×

La grande inconnue de ces ISDT 1956 est évidemment l'équipe russe, dont on ne peut que difficilement calculer les chances. Disons qu'à l'exemple des anglais, les soviétiques piloteront des machines lourdes (2 MZ 350 cc ; 2 M52 500 cc ; 2 M72 750 cc), ce qui peut faire douter de son succès en cas de très mauvais temps. Mais comment savoir ?

× × ×

Des 30 équipes qui disputeront le Vase d'Argent, on voit d'abord, parmi les candidats à la victoire, les anglais, tchèques et allemands. Mais les italiens, les hollandais et peut-être les polonais peuvent fournir une excellente prestation. Enfin,

comme pour le Trophée, la surprise peut venir des russes, et l'on suivra avec intérêt l'évolution de leurs engins de grosse cylindrée.

× × ×

Enfin, 32 marques sont représentées à ces ISDT, au sein de 42 équipes de fabricques !

L'Allemagne Occidentale vient en tête, avec 17 équipes, suivie par la Tchécoslovaquie (6 équipes), l'Angleterre (6 équipes), l'Italie (5 équipes), l'Allemagne de l'Est et l'Espagne (2 équipes). Enfin, la Pologne, la Belgique, l'Autriche ont ici encore une équipe chacune.

## ET LA FRANCE ?

Une pénible constatation s'impose, au terme de ces informations sportives : une fois de plus, la France brille par son absence totale dans cette retentissante compétition. Ici pourtant, la préparation des machines est à la portée de nos usines : il ne s'agit pas d'un circuit de vitesse, mais bien d'un banc d'essai de la machine de tourisme, de la machine de série. Regrettons une fois de plus l'absence de nos constructeurs, qui ne sauraient mieux proclamer qu'ils manquent de confiance en leurs propres fabrications. Et soulignons l'inacceptable carence d'une Fédération occupée de tout, sauf du prestige du sport français.

## BIENTOT LE SALON ...

Le Salon de l'Automobile et du Cycle, cette classique manifestation automnale, va de nouveau ouvrir ses portes. Pour cette 43<sup>e</sup> édition, les automobiles se retrouveront dans la nef du Grand Palais (on sait que pour éviter les embouteillages dans le centre de Paris, l'exposition serait déplacée à la Porte de Versailles), tandis que nos motocycles seront exposés à la Porte de Versailles, en même temps que les véhicules utilitaires et les voitures d'occasion. Voici les dates d'ouverture et de fermeture du Salon :

Grand Palais : du jeudi 4 octobre à 9 h. au dimanche 14 octobre à 20 h.

Porte de Versailles : du vendredi 5 octobre à 9 h. au lundi 15 octobre à 19 h.

Ce décalage du Salon du Cycle s'explique par le fait que le lundi est pour beaucoup de mécaniciens motos un jour de fermeture, leur permettant ainsi de visiter le Salon.

D'autres précisions encore : les heures d'ouverture seront les suivantes.

Grand Palais : de 9 h. à 20 h. pour la Grande Nef ; de 9 h. à 19 h. pour le premier étage, le balcon et le sous-sol.

Porte de Versailles : de 9 h. à 19 h. tous les jours (mercredi 10, vendredi 12 et les samedis 6 et 13 octobre, le Grand Palais restera ouvert jusqu'à 22 h.).

Les tarifs d'entrée seront de 200 fr. tous les jours au Grand Palais (400 fr. les vendredis 5 et 12 octobre) et 150 fr. tous les jours à la Porte de Versailles. Signalons que des billets jumelés seront vendus à la Porte de Versailles pour 300 fr., et permettront aux visiteurs de se rendre dans les 3 manifestations (motocycles, véhicules utilitaires et voitures d'occasion).

Comme chaque année, MOTO-REVUE éditera son numéro album qui constituera une irremplaçable documentation technique sur tous les modèles exposés et qui vous guidera dans un choix souvent bien difficile à faire. Bien entendu, SCOOTER-MAGAZINE et CYCLOMOTO-REVUE compléteront chacun dans leur spécialité une documentation précieuse sur toutes les productions française et étrangère.

Ces 3 numéros seront en vente dès la fin de ce mois. Retenez-les dès maintenant, ou encore mieux abonnez-vous pour profiter de nos conditions spéciales.

30 fr. = 200 fr. !...

A la fin du mois, MOTO-REVUE éditera comme chaque année son album du Salon, qui constitue par ses articles techniques, la description de tous les modèles actuellement sur le marché, et bien d'autres études encore, un guide absolument indispensable à tous les motocyclistes.

Son prix sera de 200 fr., mais pour vous, il peut être de 30 fr. seulement.

Mais oui, pour 30 fr. vous aurez ce magnifique numéro album, à condition de vous abonner, bien entendu.

Alors vite, abonnez-vous à MOTO-REVUE, vous réaliserez une économie annuelle de 700 fr., oui, 700 fr., et vous aurez dès le vendredi votre MOTO-REVUE chez vous.

L'abonnement de 50 numéros : 1.500 fr. ; étranger : 2.000 fr. ; à verser à notre CCP MOTO-REVUE 297-37.



## Ne laissez pas la calamine freiner votre moteur!

### **Avec MobilMix TT, la calamine est éliminée!**

Dans le carter d'un moteur 2 temps, l'huile doit se séparer de l'essence par distillation. Avec MobilMix TT, cette séparation est immédiate et complète : la quantité d'huile pénétrant dans la chambre de combustion est réduite au minimum, de sorte que la formation de calamine est extrêmement réduite ; celle-ci étant pulvérulente est facilement expulsée par l'échappement.

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

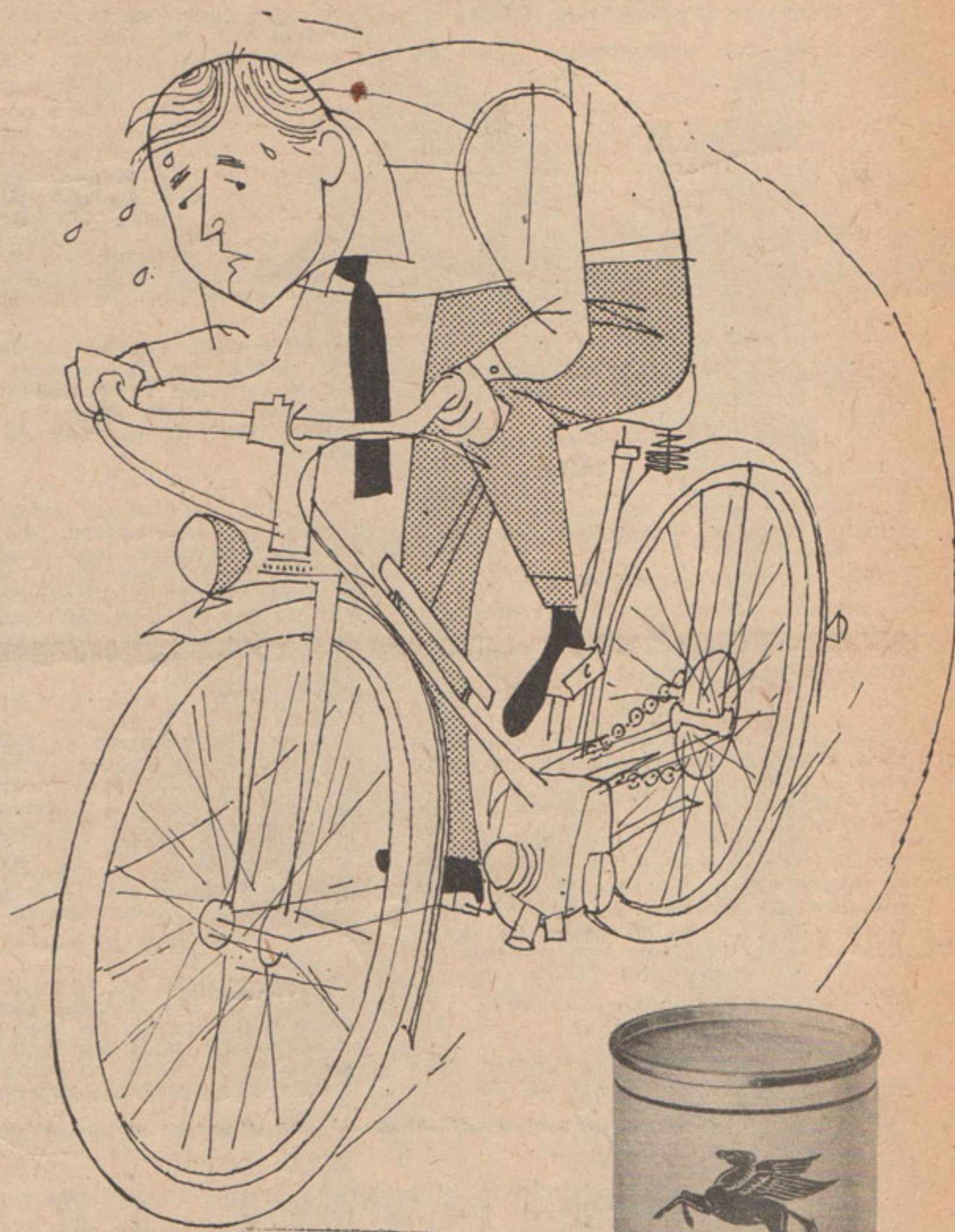
Elle forme d'elle-même avec l'essence un mélange immédiat et homogène. Plus besoin d'agiter : faites le plein, versez MobilMix TT dans le réservoir et démarrez... Le graissage est régulier : il n'y a ni excès, ni manque d'huile. Vous roulez sans à-coups et sans grippage possible.

### **... et le graissage est parfait.**

MobilMix TT, au moment où elle assure la lubrification du moteur, s'est entièrement séparée de l'essence. Tout son pouvoir lubrifiant est disponible pour le graissage.

MobilMix TT concilie deux qualités contradictoires : homogénéité du mélange huile-essence dans le réservoir - séparation complète de ce mélange dans le carter.

GRATUIT! Demandez dès aujourd'hui le Guide d'entretien et de conduite (76 pages) édité à votre intention par Mobiloil, Service, AP 6 46, rue de Courcelles, Paris 8<sup>e</sup>.



# MobilMix TT

la Mobiloil des "2 temps"



# LE SPORT A NOUVEAU FRAPPÉ...

## HANS BALTISBERGER

Le Grand Prix Motocycliste de Brno, en Tchécoslovaquie, a été marqué par plusieurs accidents, dont deux furent malheureusement mortels. Baltisberger et Michel Mouty sont allés percuter, le premier un poteau télégraphique, le second un arbre en bordure du circuit.

★  
Hans Baltisberger, âgé de 33 ans, était fils de médecin. C'est en 1947 qu'il eut la révélation de la compétition et commença à courir sur une 350 Puch, qu'il échangea bientôt pour une Norton 500.

Après une belle saison 1951 et début 1952, en 350 sur AJS et en 500 sur Norton, il est remarqué par BMW et fait ses

débuts comme « officiel » pour la célèbre marque de Munich, tout en conservant l'AJS avec laquelle il dispute à titre privé les épreuves de 350 cc.

Par la suite, en 1953, Baltisberger est incorporé au team d'usine NSU, courant alors les épreuves du championnat du Monde dans les catégories 125 et 250 cc. A son palmarès figurent de nombreuses places d'honneur et le Championnat d'Allemagne.

Mais c'est encore la présente saison qui devait lui réserver les plus beaux succès : vainqueur le 6 mai à Floreffe, second huit jours plus tard à Hockenheim, ce spécialiste de la 250 NSU, qui

courait à l'occasion sur une 305 de même marque devait précisément réaliser deux magnifiques doublés, remportant les deux catégories successivement à Tübingen et à Zandvoort. Enfin, Baltisberger finissait troisième au Tourist Trophy, et quatrième à la Solitude, en catégorie 250 cc. Enfin, pour sa dernière course au Sachsenring, en Allemagne Orientale, il finit premier en 250 cc, et second, derrière une DKW, en 350.

Ce pilote tenace, opiniâtre, travaillant continuellement son métier, était aussi un homme cultivé. Son violon était la peinture, et à ce titre, il suivit à Paris les cours de l'Académie des Beaux Arts.

## MICHEL MOUTY

Notre jeune compatriote Michel Mouty débutait dans la compétition. On l'avait vu notamment à Moulins, comme passager de Murit en side, et à Mettet, à Bourges, en solo sur sa 500 cc Norton. A dé-

faut d'expérience et d'un matériel suffisant pour affronter avec succès les grandes confrontations internationales, Michel Mouty apportait à courir toute la fougue

de sa jeunesse. Il disparaît trop tôt pour qu'on puisse à son propos parler d'un palmarès. Saluons du moins en lui l'amour qu'il portait au sport motocycliste.

### LE SALON DE LA MOTO CHEZ GARREAU

N'ayant pu obtenir un stand assez vaste au parc des expositions de la Porte de Versailles, l'importateur bien connu, C. Garreau, informe son aimable clientèle que toute la gamme des machines Norton et Excelsior sera exposée dans ses magasins, 5, rue Robert Lindet, Paris, 15<sup>e</sup> (à 5 minutes de la Porte de Versailles).



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

### DE CI...

### ... DE LA

#### CIRCUIT DE BEAUCE

La section Moto du Club Olympique de Billancourt organise le 16 septembre 1956 son deuxième circuit de Beauce. Cette épreuve est ouverte aux cyclomoteurs, motos et sidecars.

Renseignements : Mr Pochot, 16, rue Jullien, à Vanves (Seine). Tél. MIC. 26-51.

### TOUS VOS IMPRIMÉS

Catalogues, Dépliants, Prospectus

**GRATUITEMENT**  
PROJETS, CRÉATION, PRÉSENTATION

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE

Clichés, photos, retouches, dessins

**AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES**

12, Rue de Cléry, PARIS (2<sup>e</sup>) - GUT. 73-32 à 35

### POSSESSEURS

de

**PUCH 175  
SV et SVS**

N'oubliez pas

**NOTRE  
REFERENDUM**

**DATE LIMITE: 30 SEPTEMBRE**

TOUS RENSEIGNEMENTS  
DANS LE NUMÉRO 1 304

# PRIME DE 50 % DE REDUCTION



Cette Remise exceptionnelle destinée à favoriser l'abonnement sera consentie à tout Abonné d'une des trois publications, MOTO-REVUE, SCOOTER-MAGAZINE, CYCLOMOTO, et bien entendu à tout NOUVEL ABONNÉ à l'une de ces publications.

Toutefois, cette faveur ne sera accordée que jusqu'au 31 Octobre 1956

**COMPLETEZ VOTRE BIBLIOTHEQUE  
DU MOTORISE**

Verser au C.C.P. MOTO-REVUE 297-37 PARIS  
Editions MOTO-REVUE, 12 rue de Cléry, PARIS-2<sup>e</sup>

*Cette remise tout à fait spéciale ne concerne que les deux ouvrages ci-dessus — et MOMENTANEMENT du reste — jusqu'à épuisement d'un stock publicitaire ; aucune remise ne peut être faite sur nos divers manuels édités par notre maison.*



Prix : ~~750~~ fr. (par poste ~~850~~)  
375 475

Prix : ~~500~~ fr. (par poste ~~545~~)  
250 295



# LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

## PEUGEOT

PEUGEOT 56, état neuf 10000  
 5 mois à 8000, tte équipée.  
 Leclerc 17 r Pajol Paris 18<sup>e</sup>

## MOTOBECANE MOTOCONFORT

Motobécane 175 cc 12 av. H.  
 Barbussé, Dravell (S-O).

Motob. 175 sport ét. neuf équ.  
 17 M. Sembat, l'Hay les Roses  
 Bus arrêt Petit Robinson.

MOTOCONFORT 350 twin 56,  
 équipée, garantie, 160. Crédit.  
 Reprise. 17 rue Pajol 18<sup>e</sup>.

## TERROT

350 HSS 25000 et 250 12000.  
 Lotman, 29 r Carnot Neuilly-  
 Plaisance S-O autobus 114.

Vds 350 Ter. réc. imp. sacrif.  
 30000 Parisé 9 av Pierry Epernay

Terrot 500 culb. RGAS side  
 exc. état px 70. Volpillière,  
 Bussièrès Roche Vineuse S-L

## SCOOTERS

Vespa tt équ. 8000 k 65000 fr  
 samedi Amado 74 r St Blaise

Cse serv. mil. v. Lambretta  
 parf. ét. 20000 k 80000 et  
 175 sport AGF 15000 k 100000  
 Berlot Lenoir - Breuille (S-O)  
 Tél. 18.

## CYCLOMOTEURS

Derny solo noir impeccable. 65. M.  
 Renard J.P. Tél. Mon. 69-91 ts  
 ls jrs sf sam. de 9 à 17 h.

## MOTOS ANGLAISES

Urg. 500 tw. BSA cadre osc.  
 11000 k impeccable. pos. créd. visi.  
 à Levallois Moto PER. 19-73

BSA 500 A7 1955 impeccable. Becker  
 81 av. de Paris St Mandé.

T110 mod. 56 abs. cme neuve  
 7000 k Bernard Motos 77 rue  
 Consolat, Marseille.

BSA A7 55 ét. nf acc. Charbon-  
 nel OBE. 56-25 h. bur.

BSA 250 C11SL 52 Andrieux 7  
 r Prévoyance Vincennes.

DISP. AJS 350. neuve. LE-  
 THENET à Bourg.

Norton 500 Dayt. 10000 km.  
 FIX ALE. 47-71 Poste 30.

SUNBEAM S7 neuve 55. après  
 19 h. 30. LEC. 73-32. Groeb-  
 bens bd Lefèvre 15<sup>e</sup>.

TRIUMPH 500 Tiger 100. 53  
 imp. 200000. Rivoallan 12 r d.  
 Glycines, Le Havre.

Ariel 350 1953 exc. état pns  
 nfs acc. 140000. Lanjard 95  
 avenue Niel Paris 17<sup>e</sup>.

650 BSA très bon état 200. f.  
 Raynal Villa Doux. Ombrages  
 La Bourboule (Puy de Dôme)

BSA 500 B33-51 parf. ét. 120000  
 crédit. Romain 9 r du Miroir  
 Melun (S-M).

BSA, 4 CV 56 garantie 6 mois  
 235. Reprise et crédit. 17, rue  
 Pajol Paris 18<sup>e</sup>.

## MOTOS ALLEMANDES

HOREX Regina 4 350 cmc.  
 10000 k. DAN. 42-37.

BMW R50 avr. 56 11600 k. La-  
 combe St Sulpice Laurière (HV)

## MOTOS ITALIENNES

175 MV Agusta super sport  
 1955 135 chrono p. roulé 260000  
 Ferais reprise 125 ou 175 Mo-  
 tobécane. Guyard 16 r Gl Cle-  
 very, Le Vésinet.

## MOTOS AMERICAINES

Indian 500 cc révisée 50000 fr.  
 photo, feral livraison. ROBIN  
 route de St Pons, Mazamet.

## MOTOS AUTRICHIENNES

175 Puch ét. nf acc. 5000 k  
 125000 Cibas Geneslay (Orne)

## 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

JAWA 350 tr. b. ét. 53 26000 k  
 110000. S'adr. M. Durand 35  
 av. J. Froment, La Garenne  
 Colombes (Seine).

JAWA 350 54 exc. état toute  
 équip. 150000. ALBRECHT 8  
 r Perche 3<sup>e</sup>.

Vends Jawa 350 mod. 55 ca-  
 réné 7000 km. Pecout 27 rue  
 Edimbourg 8<sup>e</sup> LAB. 90-53.

Jawa 350 twin 17000 k pns  
 nfs sel. dble px intér. R. Van-  
 neuville 6 r Bleue, Paris.

Jawa 350 52 tr b. état sac. 2  
 tenues cuir 150000. Sens imp.  
 Ecoles Chevilly Larue.

## MOTOS DIVERSES

### EXCEPTIONNEL 20 MOTOS NEUVES

MOTEUR « ILO »  
 250 cmc Bicylindre  
 Equipement « BOSCH »  
 Suspension oscillante  
 GARANTIE USINE  
 crédit immédiat avec

20 % réduction sur  
 tarif usine  
 Importateur pour la France  
 83 r Croix Nivert VAU. 44-12

A CREDIT

Toutes reprises et échanges  
 BSA 500, 350, 250 120.  
 TRIUMPH 500 Tiger 100 140.  
 BMW 600 impec. 140.  
 BMW 750 R73 75.  
 JAWA 350 100.

PUCH, TERROT 250 nve 140.  
 MOTOBEC., PEUGEOT 175 45.  
 PEUGEOT, MOTOBECANE,  
 TERROT, etc...

125 cc VESPA, LAMBRETTA  
 B.F. 10 av. St Ouen PARIS

VENTE SUR SAISIE  
 Banque Générale  
 Industrielle La Hémin  
 21 r de La Ville Leveque 8<sup>e</sup>  
 Le 22 Septembre 1956 à 10 h.

8 Tri Vallée 125 cc  
 3 état neuf, 3 usagés, 2 épaves  
 1 moto Terrot 125 ty. ETD  
 4 Vespa

La vente a lieu par commis-  
 saire priseur (droit en sus  
 14,50 %).

Machines visibles l'après-midi  
 à partir du 17-9-56.

LIQUIDONS pour Bricoleurs

50 motos en état ou à réviser  
 DKW 350 et 500 SB 35000  
 Terrot 250, 350, 500 25000  
 Peugeot P107 112 135 20000

NSU 200 500 600 15000  
 Horex Norton Gnome R. Gillet  
 Motobécane BSA etc... à par-  
 tir de 10000 fr.

ALAZARD, 47 av. Clichy 17<sup>e</sup>  
 (dans le passage côté cinéma)

CREDIT TOTAL  
 100 SCOOTERS, 150 MOTOS  
 toutes marques, garanties  
 GIL

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

## ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES  
 RENDENT, CAR ELLES  
 SONT LUES OBLIGATOI-  
 REMENT PAR TOUS  
 CEUX QUI VEULENT  
 ACHETER « OCCASION ».  
 LA PREUVE EN A ETE  
 FAITE : UNE ANNONCE  
 DANS « MOTO-REVUE »  
 AMENE LA TOTALITE  
 DES ACHETEURS INTE-  
 RESSES, CAR « MOTO-  
 REVUE » EST DEPUIS  
 43 ANS CONNUE COMME  
 LA PREMIERE ET TOU-  
 JOURS 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 ANNON-  
 CES DE MOTO-REVUE  
 NE VOUS DONNENT PAS  
 DE RESULTAT, VOUS NE  
 VENDREZ JAMAIS

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

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

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, BER-  
 NARDET, PEUGEOT, MOTO-  
 BECANE, 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

## VENDEURS !

POUR VENDRE UN VEHI-  
 CULE A DEUX ROUES,  
 VOTRE INTERET EST  
 D'UTILISER LES PETITES  
 ANNONCES DE NOTRE  
 REVUE SPECIALISEE QUI  
 SONT LUES PAR LA TO-  
 TALITE 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

## ECHANGES

Mon Auto c. Moto VIL. 09-21  
 ECA 7 r de Montreuil PANTIN

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

VELOCETTE 3 CV culb. oscil.  
 selle double, contre 125 récente  
 LECLERC 17 rue Pajol 18<sup>e</sup>.

## VOITURES

Choix unique à Paris  
 4 CV RENAULT luxe 49 à 54  
 SIMCA 5 tous modèles  
 VEDETTE 50 à 54 radio

CITR. 7C 11 CV BL 11 CV  
 Famil.

PEUG. 203 202 201 301  
 VOIT. GARANT. REVISEES  
 REPRENONS MOTOS SCOOT.  
 50 MOTOS et SCOOT. SOLDES  
 CRED. PROVINCE et EXPED.  
 45 r Goutte d'Or MON. 34-85

Cabr. VEDETTE décapot.  
 6 bout., radio, parf. état.  
 Reprise MOTO récente.

EPICERIE, 50, bd Serrurier,  
 PARIS-19<sup>e</sup>. BOT. 28-46.

ARONDE 54 luxe et Break.  
 Reprise moto, crédit.  
 B.P. 10 av. de St Ouen PARIS

## ON DESIRE ACHETER

Part. ach. BMW Russie side  
 tracté. Baudelot 113 av. Ré-  
 publique, Montrouge (Seine).

Paie de suite ttes motos et  
 scoot. réc. 47 bis av. de Clichy  
 17<sup>e</sup>, dans passage côté cinéma

Achète compt. LAMBRETTA,  
 VESPA et RUMI. GIL 83 av.  
 d'Italie, PARIS.

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

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

## EMPLOIS

### Offres d'Emplois

USINE propulseurs (moteurs  
 hors-bord) cherche PROJE-  
 TEURS ou DESINATEURS  
 qualifiés moteurs essence pet.  
 cylindrée. Situation stable.  
 Moteurs GOIOT, rue Frère-  
 Louis à NANTES (Loire Inf.).

Rech. d'urg. MAGASINIER-  
 VENDEUR qual. parf. connais-  
 pièces motos. PARIS-MOTO,  
 57 rue Brancion 15<sup>e</sup>.

Rech. d'urg. MECANICIENS  
 connaissant et ayant plusieurs  
 ann. de prat. REPARAT. VES-  
 PA. PARIS-MOTO, 57 rue  
 Brancion 15<sup>e</sup>.

Mécaniciens ttes mains pour  
 préparer motos occasion.  
 F.B. 10 av. de St-Ouen PARIS

## FONDS DE COMMERCE

F. cyc. mot. out. comp. moderne  
 px int. R.N. 732 Angoulême-  
 Royan. Gilles Pérignac (Ch.M.)

## LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

# Moto

La  
Moto

# revue

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

Rédaction-Administration-Publicité : 12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2<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.

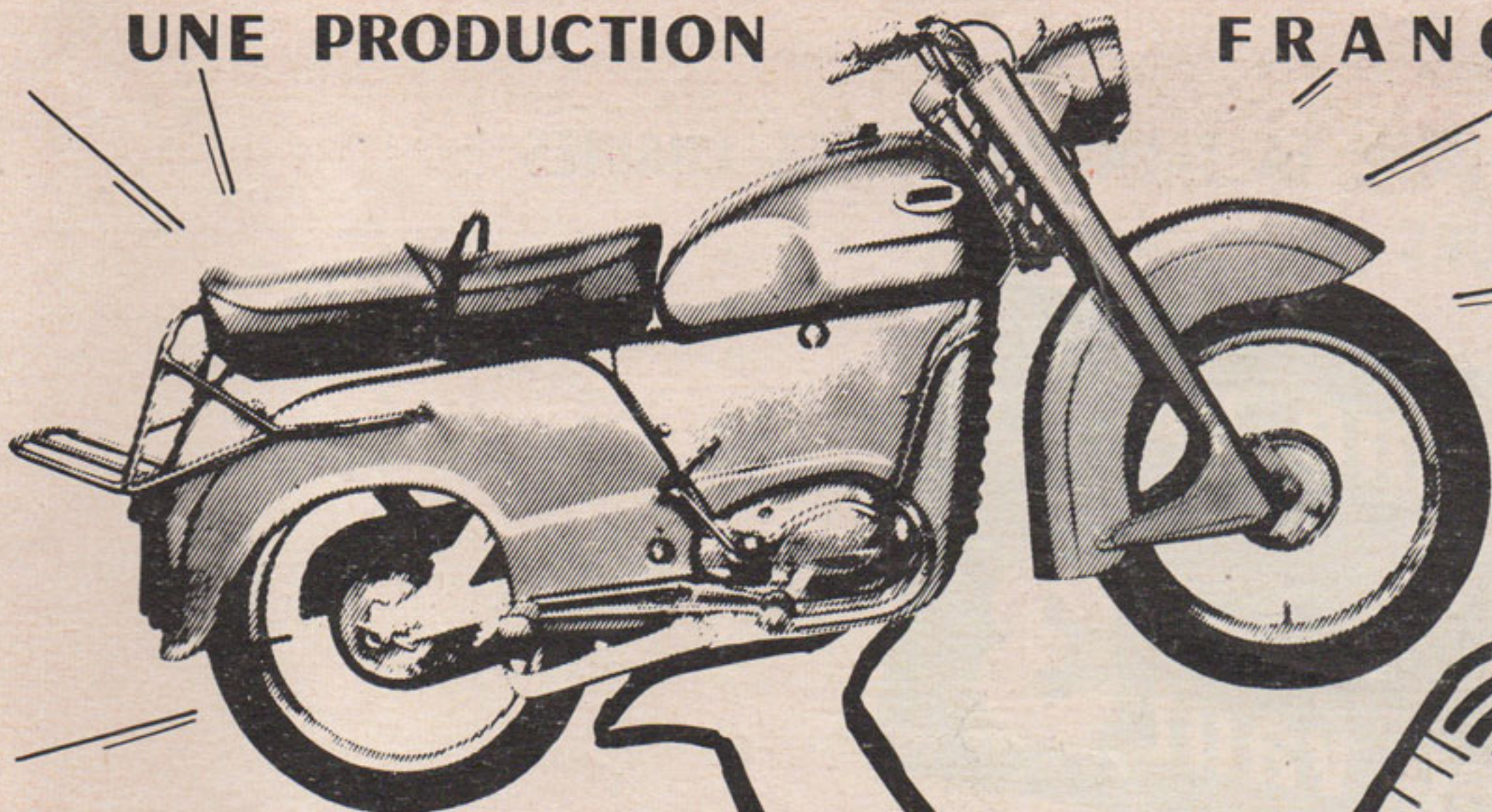


UNE PRODUCTION

FRANÇAISE

DE CLASSE

INTERNATIONALE



# Pullman

**125 c. c. — 3 vitesses**

Réservoir 17 litres assurant une autonomie de 500 km.

**PRIX : 145.000 Francs**

**Larges facilités de crédit**

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



## APRÈS VENTE

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

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

## CONFORT

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

## RÉGULARITÉ DE MARCHÉ

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

**Moteur VILLIERS = Moteur robuste, sans défaillance.**

## PRÉSENTATION

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

Email automobile grand luxe **DUCO**.

**Monet Goyon**  
**Koehler Escoffier**

MOTEUR **Villiers**  
LICENCE ANGLAISE

**BP ENERGO**  
L'HUILE 5 FOIS RAFFINÉE





UNE RÉVOLUTION DANS LA FABRICATION DES CHAINES  
POUR CYCLOMOTEURS

Pour le même prix :  
**1** chaîne  
qui en vaut **3**

la  
*Spéciale Cyclo*  
à traitement Delta  $\Delta$

vous fera l'usage de **3** chaînes habituelles

Des expériences officielles réalisées par le Laboratoire des Arts et Métiers (P.V. n° 124.588 du 21.12.55) ont prouvé que la nouvelle chaîne *Spéciale Cyclo* SEDIS, à traitement DELTA, s'use 3 fois moins qu'une chaîne habituelle.

Son emploi libère de tout souci et rend l'usage journalier du cyclomoteur encore plus économique.

Dès maintenant,  
exigez-la de votre fournisseur habituel

**SEDIS**  
YELLOW

la chaîne française de qualité  
toujours en tête du progrès!