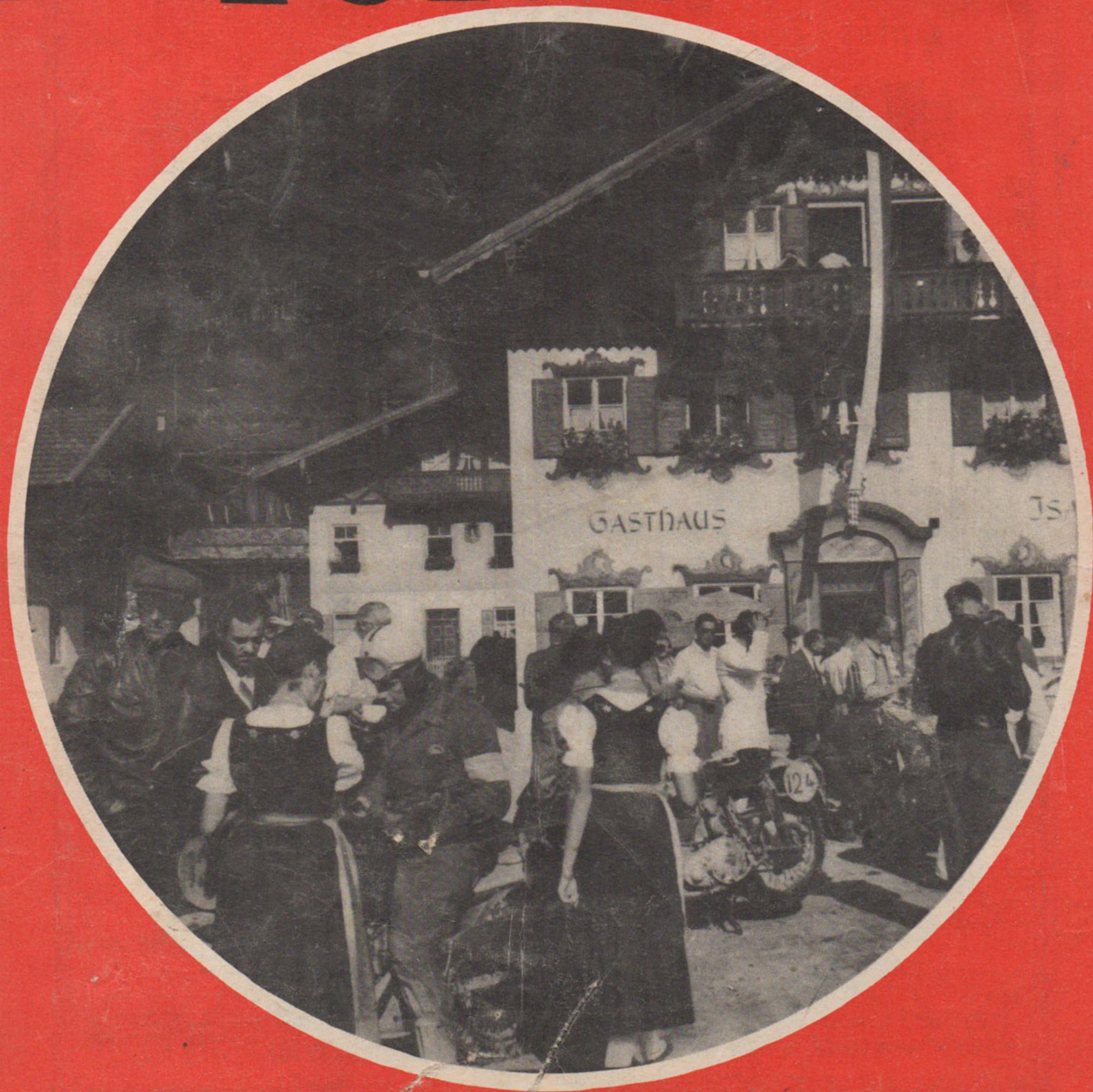


Moto revue

44^e ANNEE. — 27 OCTOBRE 1956. — N° 1.312

Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

3^e COMPTE-RENDU
SALON



Sport, tourisme, folklore... les Six Jours
Internationaux... mais sans la France.

Ils sont indispensables...

Les Manuels Techniques et Pratiques

édités par

Moto revue



Toute la Technique de la
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 655 francs



La 4 cv Renault

Prix : 590 francs
Franco : 650 francs

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



CARACTÉRISTIQUES

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



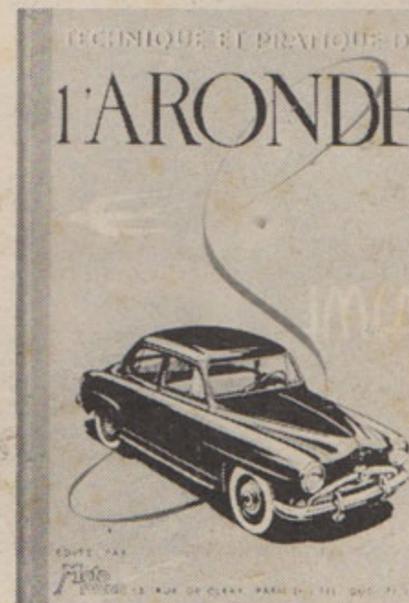
Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.



La 2 cv Citroën

Types Tourisme et Utilitaire

Prix : 610 francs
Franco : 660 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 670 francs

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

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

31^{me} Concours International des SIX JOURS 1956
à Garmisch-Partenkirchen - Allemagne Occidentale

SUCCES TOTAL des MOTOS **JAWA-CZ**

PAR LEUR ÉCLATANTE SUPÉRIORITE LES JAWA-CZ REMPORTE UN
TRIOMPHE UNIQUE !

23 COUREURS TCHÉCOSLOVAQUES AU DÉPART
23 COUREURS TCHÉCOSLOVAQUES A L'ARRIVÉE

★

1^{re} TROPHEE INTERNATIONALE
Équipe Tchèque. seule équipe sans pénalisation

1^{re} VASE D'ARGENT
Équipe Hollandaise avec le coureur JANSEMA sur JAWA-CZ 125 cc.

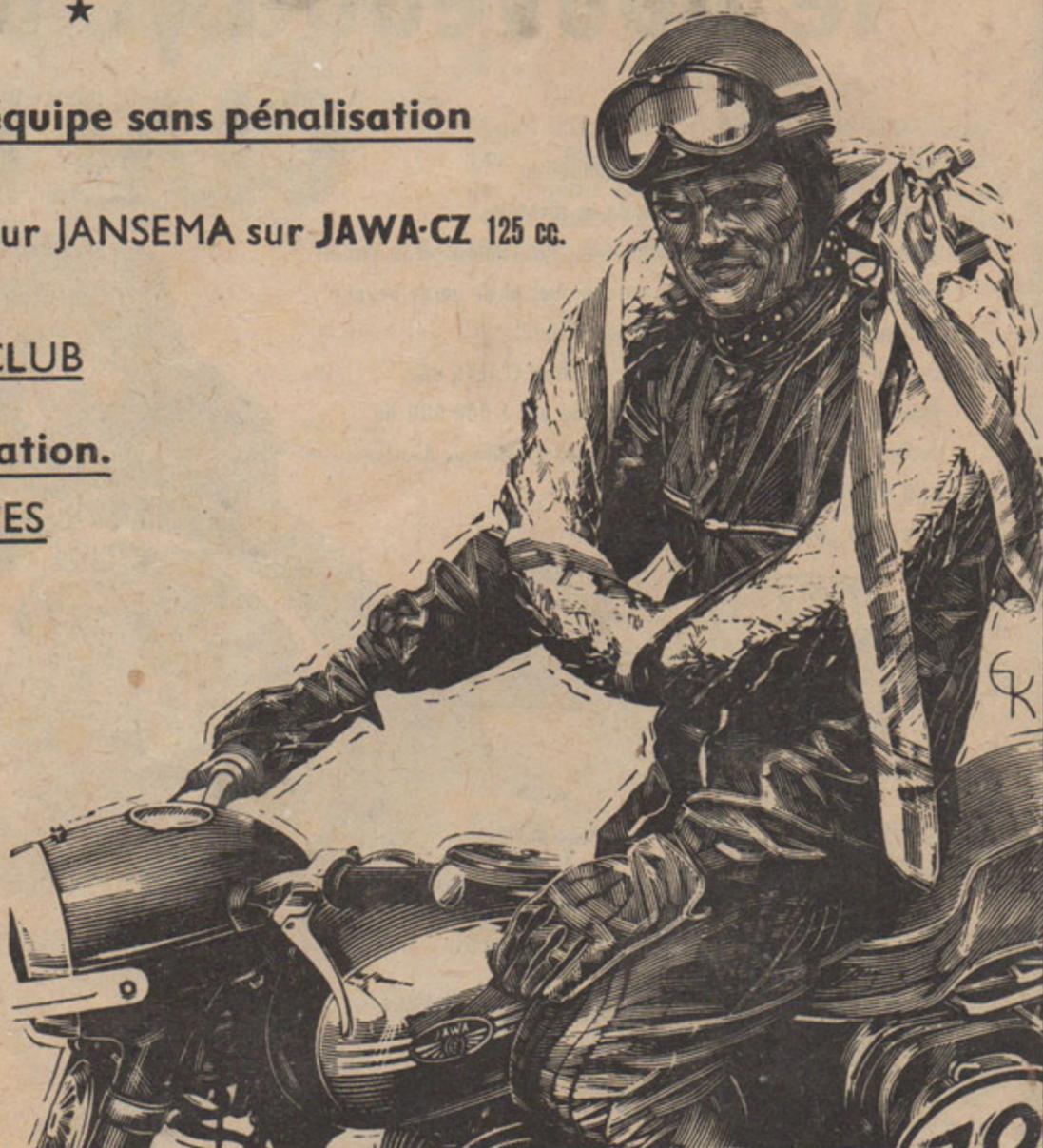
3^{me} Équipe Tchèque

1^{re} ÉPREUVE DES ÉQUIPES DE CLUB
Équipe Tchèque
seule équipe sans pénalisation.

ÉPREUVE DES ÉQUIPES DE MARQUES

2 Équipes de l'Usine CZ et
l'Équipe de l'Usine JAWA
s'adjugent la **MÉDAILLE D'OR**,
sans pénalisation

19 MÉDAILLES D'OR
3 MÉDAILLES D'ARGENT
1 MÉDAILLE de BRONZE



LA MOTO DU VAINQUEUR !

250 cm³ **219.500** frs

350 cm³ **249.500** frs
plus T. L. départ Paris

AGENT
GÉNÉRAL

Ets J. POCH,

127, AVENUE DE NEUILLY
NEUILLY-sur-SEINE - MAI, 61-70

MOTOKOV PRAHA-TCHÉCOSLOVAQUIE

SAINT-PAUL MOTOS

1, RUE DE RIVOLI, PARIS-4° ★ Tél. : ARC. 71-46 ★ Métro : ST-PAUL

Réparations assurées par Spécialistes
Accessoires - Equipement - Pièces détachées
— CREDIT : 6, 9, 12, 15 ou 18 MOIS —

AGENCES OFFICIELLES :

TRIUMPH - JAWA - N.S.U. - DKW - ADLER
VICTORIA - HOFFMANN - FN - PANNONIA
GILERA - JAMES - A.J.S. - GILLET-HERSTAL

DERNY - AGF - TERROT - MONET-GOYON - JONGHI - GNOME-RHONE - RENE GILLET - ALCYON

MAGASINS OUVERTS TOUS LES JOURS SAUF DIMANCHE (9 à 19:15)

VESPA et VELOSOLEX

Si vous n'avez pas vu au Salon le nouveau cyclomoteur

Hubert Baille - Paris

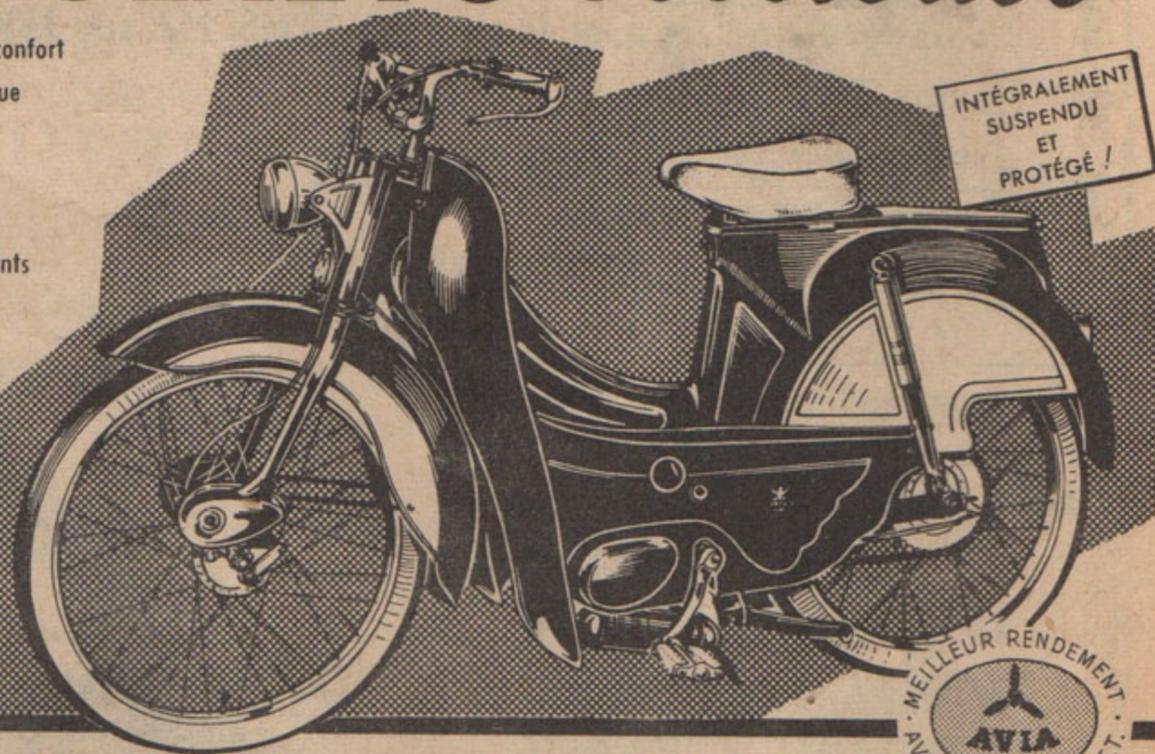
Fabriqué en France
à Warneton (Nord)
par la CLAEYS française

CLAEYS "scooterisé"

Allez l'examiner chez les concessionnaires.
C'est le 2 roues léger attendu de la clientèle.
Réunit les avantages économiques du cyclomoteur et le confort du scooter. Équipé de larges pare-jambes et de garde-boue enveloppants, il est vraiment "scooterisé".
C'est le nouveau fleuron de la production CLAEYS déjà représentée en Europe et en Amérique par 5.000.000 de cyclomoteurs, scooters, motos, triporteurs, voitures d'enfants et d'invalides, etc...
Son succès est assuré.



"le confort du scooter,
l'économie du cyclomoteur"



Agent général France et Union française : SOPADEx, 18, r. de la Chaussée d'Antin, Paris (9°) - PRO. 90-50

MOTTAZ



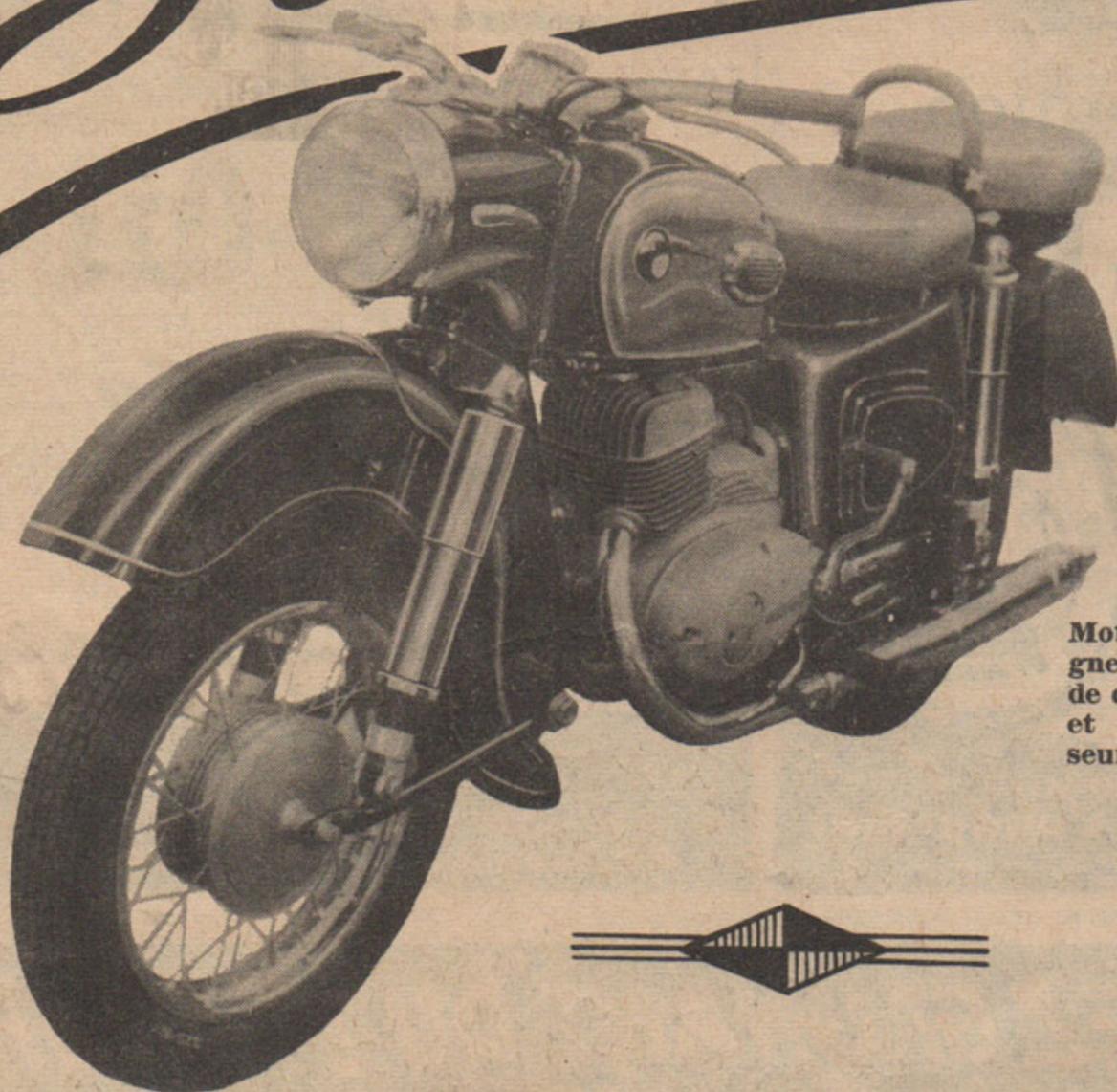
Spécialités de Réservoirs
et Accessoires de Tôlerie pour
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS
& MOTOS
MODÈLES
DÉPOSÉS

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

307 à 311
rue de la Garenne
NANTERRE - Cha. 73-80

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

Sensationnel!

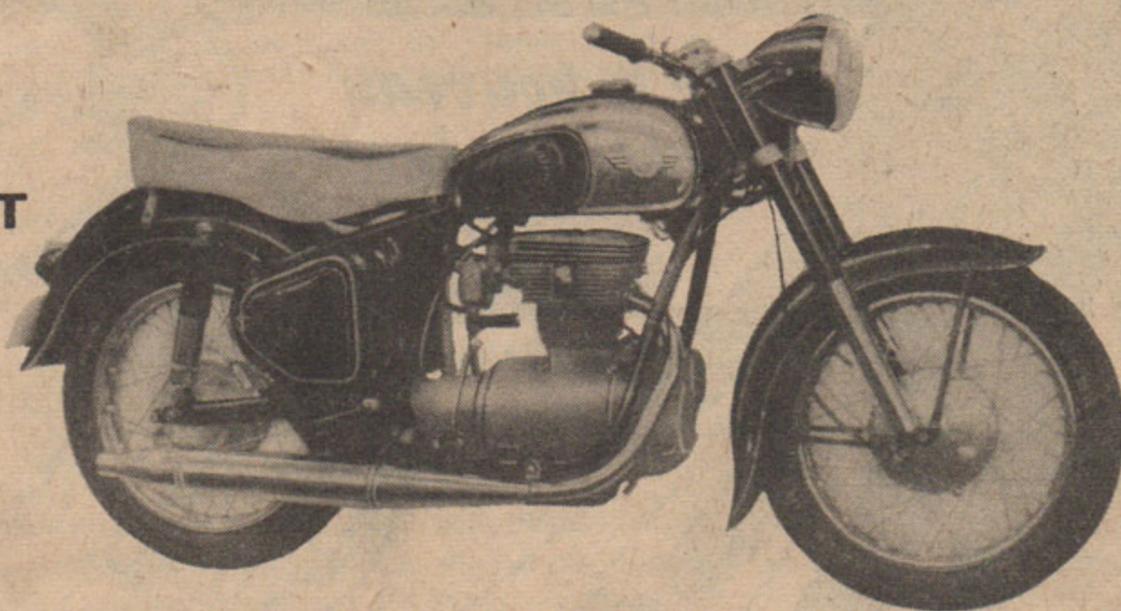


250 ES

Moto 250 cmc. - Importée d'Allemagne - Bloc-moteur 2 temps - Carter de chaîne étanche - Suspension avant et arrière oscillante avec amortisseurs hydrauliques - Moyeux-freins centraux.

260.000 Frs

(+ taxes locales)



Moto 250 cmc. importée d'Allemagne - 4 temps culbutée - Bloc-moteur - Transmission par cardan - Suspension arrière oscillante - Fourche télescopique - Moyeux-freins centraux - Selle biplace.

249.000 Frs

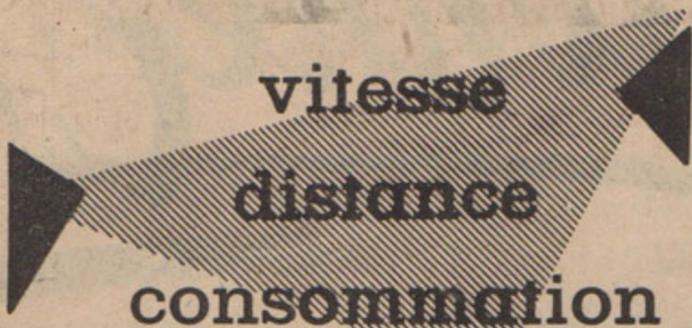
(+ taxes locales)

Importateur exclusif France, Algérie, Tunisie :

PIERRE BONNET 78, Av. du Général Leclerc, BOULOGNE-BILLANCOURT
Téléphone : MOL. 60-99

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

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

"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 :

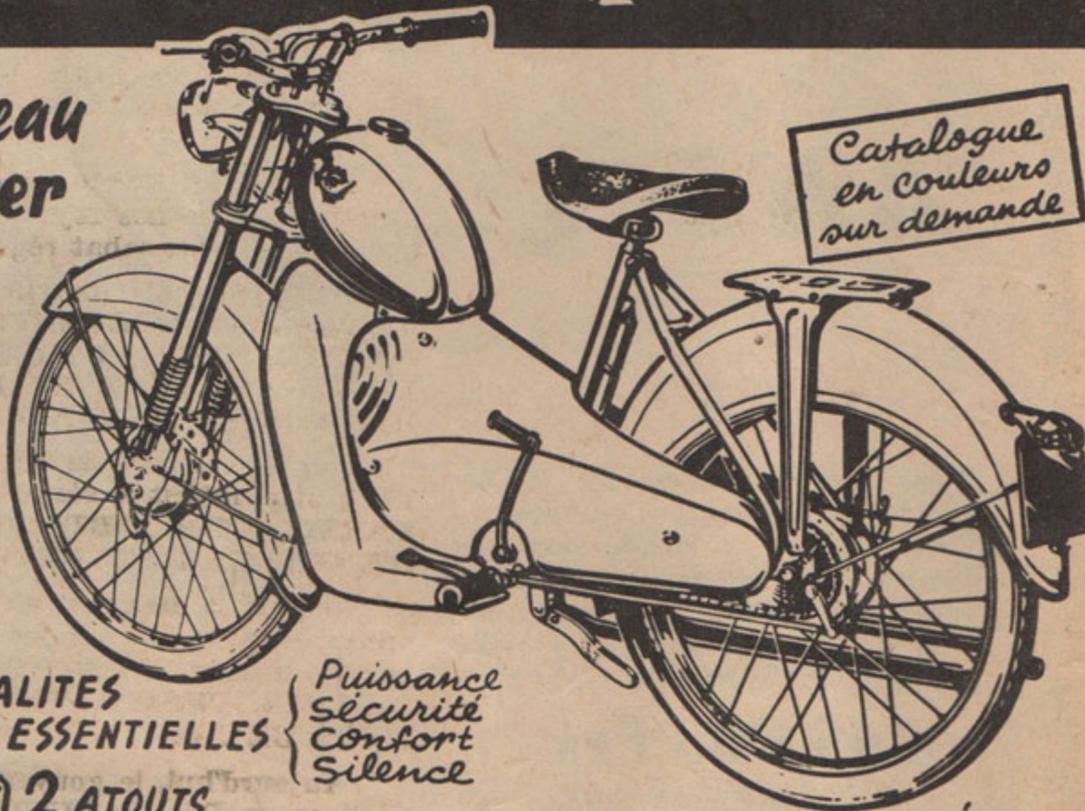
BRET-OIL

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

JOUEZ GAGNANT DU 1^{er} COUP...



avec le nouveau
Moto-scooter
moteur
SACHS
3 vitesses
kick



Catalogue
en couleurs
sur demande

4 QUALITES
ESSENTIELLES

Puissance
Sécurité
Confort
Silence

2 ATOUTS
MAITRES

un moteur increvable, un cadre à toute épreuve.

une
MARQUE :

NEW-MAP

BLOC-MOTEUR "SACHS"
Cadre spécial renforcé. Fourche
télescopique. RÉSERVOIR
7 LITRES chromé. Kick-starter
3 vitesses par poignée tournante
Moyeux à freins centraux.
Carénage à démontage instantané.
Compteur et avertisseur
Accessoires de grand luxe
Puiss. fiscale 1CV. Puiss. au frein 4 CV2

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

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



GRIBOUILLE PAS MORT !

DANS les huit premiers mois de l'année 1955 : 5.305 tués sur la route !
Au cours de la période correspondante de 1956 : 5.624 TUES SUR LA ROUTE ! Comparativement à l'augmentation parallèle du nombre des véhicules en circulation (10 %), ce chiffre témoigne d'un léger fléchissement de la fréquence des accidents. Mais, DANS L'ABSOLU, CE SONT POURTANT 319 VICTIMES SUPPLEMENTAIRES QUI S'INSCRIVENT AU PASSIF DE LA ROUTE : 6 % DE TUES EN PLUS, D'UNE ANNEE A L'AUTRE !

Ce bilan tragique, inquiétant, justifie l'ampleur de la campagne menée de tous côtés en faveur de l'accroissement de la sécurité routière.

La Presse d'Information s'emploie — souvent bien maladroitement — à claironner des conseils de prudence. Les organes spécialisés, mieux au fait du problème, invitent sans relâche leurs lecteurs — les usagers — au respect du Code de la Route, et cherchent à mettre en avant des solutions propres à rendre moins dangereuse la circulation.

La Prévention Routière, dont nous ne nous lasserons pas d'appuyer les intelligentes initiatives, multiplie encore ses efforts. Son actif vice-président Georges Gallienne, présentant dernièrement un nouvel ensemble de mesures destinées à favoriser notre sécurité à tous, adjurait les Pouvoirs Publics de consacrer tous les moyens nécessaires à leur mise en application.

Plus encore : une haute personnalité politique, responsable à l'échelon ministériel, a voulu s'adresser à tous par le truchement de la R.T.F., en appelant à la discipline de chaque conducteur, promettant de s'employer de tout son pouvoir à la réalisation des plans qui protégeront les existences en péril.

Et c'est ici que le bât nous blesse ; cette déclaration officielle, diffusée largement dans nos foyers, risque fort de rejoindre le bla-bla-bla démagogique dont on nous rabat régulièrement les oreilles : demain l'on rasera gratis !

Pour sauver le maximum de vies humaines, pour diminuer le nombre des blessés, la PREVENTION ROUTIERE RECLAME AVANT TOUT LA CONSTRUCTION D'AUTOROUTES, L'OCTROI DE CREDITS POUR L'AMENAGEMENT ET L'ENTRETIEN (NON LE « RAPIECEMENT ») DES VOIES EXISTANTES.

Or, les services du Ministère des Finances, préparant le projet de budget 1957, s'appêtent à réaliser 370 milliards d'économie DONT UNE GROSSE PARTIE SERA OBTENUE PAR LA COMPRESSION DES DEPENSES D'ENTRETIEN ET D'INVESTISSEMENTS.

Depuis la création du Fonds d'Investissement Routier, des centaines de milliards, produits par les taxes spéciales sur les carburants, ont été versés par les usagers ET DETOURNES DANS LEUR PLUS GRANDE PARTIE DE LEUR DESTINATION INITIALE : LA REFECTION, L'AMENAGEMENT DE NOS VOIES.

Aujourd'hui, le gouvernement — où vous siégez, Monsieur le Ministre — se propose DE REDUIRE ENCORE le maigre pourcentage attribué au Fonds Routier sur les sommes perçues en son nom. Ce gouvernement, qui a extorqué cette année 58 milliards supplémentaires à tout ce qui roule, et n'en laissera pas moins s'effondrer nos routes et se multiplier les accidents !

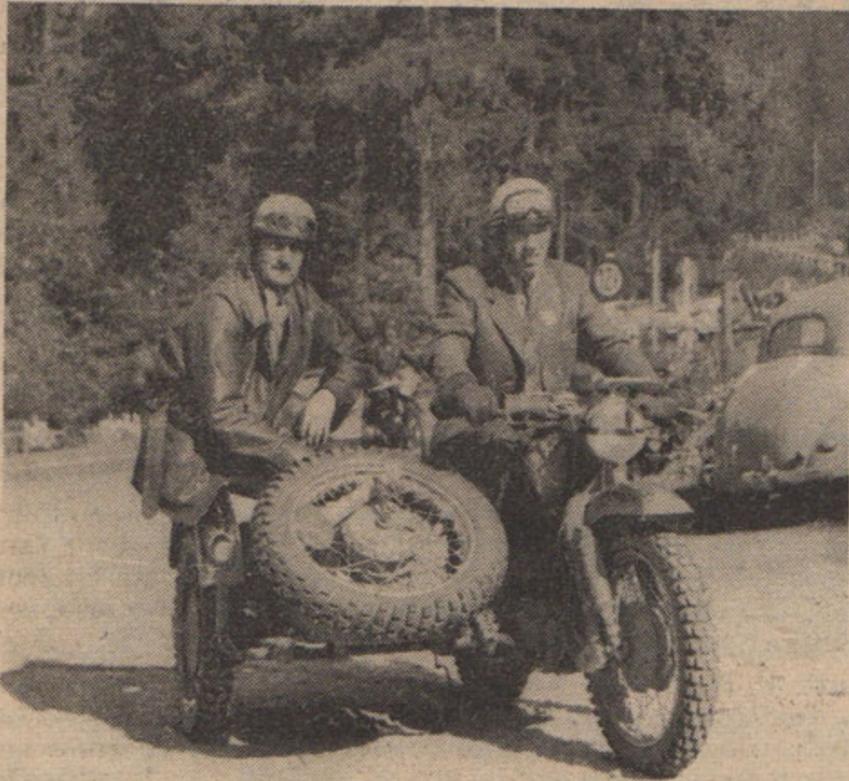
Mesures répressives — elles ne coûtent rien à ces Messieurs ! — stationnement payant — qui leur rapportera, en frappant l'usager, déjà si lourdement taxé ! —, voilà par quoi se traduiront en définitive les promesses dont on nous assourdit !

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

PETITE GAZETTE



DES I. S. D. T.



Quel est cet équipage ? Il est formé de notre envoyé spécial (dans le side) et d'un confrère anglais. Quant à la machine, c'est la 250 NSU de Ullmer qui a abandonné le troisième jour.

...Garmisch-Partenkirchen est-elle une ville ordinairement « motophobe » ? La plupart des rues et artères y sont en tout cas interdites aux motos de 23 h. à 6 h... Combien d'entorses seront faites à cette interdiction en cette semaine de septembre !

...Le Directeur de l'équipe militaire anglaise, le capitaine Jenkins, arbore une tenue très « College Boy » : blazer à deux petites fentes, pantalon de flanelle..., mais aussi la moustache retroussée de l'officier britannique.

...Jack Stocker : pantalon de velours, pull-over, casquette, pipe ; allure générale souriante, détendue, voire nonchalante..., mais le menton volontaire dément cette impression, et ce Team Manager saura diriger ses hommes avec tout le cran qu'il avait quand il montait lui-même dans les 6 Jours. (Trop vieux, dit-il, maintenant ; et il se contente de courir en « sidecar cross » !).

...Du côté allemand : forts gabarits chez les « anciens », pilotes de sides comme Wiggerl Kraus et Kritter, journalistes comme Pattleich, directeurs commerciaux comme M. Albig (de Zundapp)..., mais ligne svelte de la « nouvelle génération », von Zitzewitz, Wellnhofer, et bien entendu, Emmy Best, qui n'a rien de la « femme-canon », malgré son endurance proverbiale.

...« A propos d'allemands », avant le départ, on annonce que Volker von Zitzewitz (250 Malco) partira avec une jambe blessée ; « même ainsi, dit un de ses partisans, il est encore meilleur que les autres, et d'ailleurs, ajoute notre homme, le kick est à gauche, sur nos motos ! » En tout cas, le résultat est une médaille d'or ! (C'est beau la confiance).

...Les italiens (bien que cela ne se voie plus dès qu'ils roulent !) sont gens à précautions : un bon paquet de disques d'embrayage orne le porte-bagages des 175 Gilera, un petit

tube pare-choc protège les repose-pieds, et leurs pilotes utilisent une selle très classique, avec de bons ressorts. Il est vrai que le parcours laisse présager des incidents... cutanés !

...Notons la vogue croissante des visières de casque, parfois de grandes dimensions (comme chez Stelling, AJS, ou Holmes, Ariel). Mais elles doivent être en cuir ou en matière plastique, pour ne pas blesser en cas de chute. Elles sont, dit-on, très efficaces contre les projections de boue ou de pierre par les concurrents précédents.

...La tenue des concurrents : en principe, le « deux-pièces », genre « Barbour Suit » (anglais, belges, polonais, italiens qui semblent le porter par dessus un cuir « Racing »), mais aussi, chez les tchèques, une tenue plus « touriste » (veste 3/4), ou, chez les russes, une combinaison de grosse toile kaki, avec ceinture de coureur, très montante. Aux pieds, tout le monde a des bottes de cuir fort (protégeons nos orteils !), sauf les italiens qui ont des chaussures genre basket, lacées très bas.

...Au pesage, on note sur les « Mi-Val » que le tube du cadre est « doublé » par des câbles d'acier avec tendeur aviation « gauche-droite ». Sans ironie aucune (pour quel faire, mon Dieu ?), passons le tuyau aux constructeurs d'Outre-Manche, qui, malgré tout ce qu'on peut dire, ont eu plus d'ennuis de cadres que les autres.

...Egalement sur les Mi-Val, on note des couronnes de chaîne arrière doubles. Hypothèses : la plus grande servira-t-elle normalement, et la plus petite pour l'heure de vitesse, ou bien la plus petite normalement, et la plus grande comme multiplication de secours ? On ne le saura jamais au juste ; même, le quatrième matin, quand deux pilotes changent leur chaîne ; l'un d'eux la met sur le grand plateau, l'autre sur le petit... Mystère et règle à calcul.

...Dans la boue, on risque d'avoir une poignée tournante qui « dérape ». Remède quasi-général : la poignée de section ovale ; mais le russe Christoforow se contente de doubler la sienne d'une bande de fer plat. Belle démonstration... pour les gants en cuir de Russie.

...Notons que les tchèques et les pilotes formés à leur école se servent fréquemment du décompresseur sur leurs deux temps ; ceci n'implique pas nécessairement un freinage déficient, mais au contraire une technique excellente dans les descentes boueuses, la roue arrière n'ayant pas tendance à se bloquer.

...« Aux 6 Jours » disait-on, « quand on parle français, ce sont des belges ou des suisses ». En gros, c'est vrai. Saluons le courage des pilotes, de leurs dirigeants, de leurs Fédérations ; évitons les comparaisons trop pénibles pour nous... et regrettons quand même de n'avoir pas vu au programme, en face des « B » et des « CH », plus de motos fabriquées dans des pays réputés pour leurs fabrications nationales, il y a si peu de temps encore.

...Sur les motos anglaises, un petit cylindre métallique attire l'attention : est-ce un condensateur extérieur ? Non. Renseignement pris, ce cylindre renferme des cristaux avides d'eau, et il sert donc à absorber l'humidité des magnétos Lucas. En tout cas, les résultats nous ont paru excellents (alors que les passages à gué « condensaient » l'humidité de pas mal de dynamos-volants).

...Les Clubmen anglais ont été trop confiants en prenant le départ dans les fortes cylindrées..., les résultats n'ont pas tardé à se manifester (entre 704 et 1140 points !). Il est évident que les moyennes à réaliser sont hors de portée d'un « clubman » équipé d'une 500 ou 650 de série. Nous réservons une mention spéciale aux « militaires » : Challoner (trois points sur erreur de parcours), Langstone, médaille d'or et Chambers (4 points), mais ils avaient des motos d'usine, et sont affectés à des unités motorisées, donc leur cas est différent. En outre, ce sont des hommes de très grande classe, dont l'un (au moins) figurera plus tard en équipe Nationale.

...Ceux des spectateurs qui ont la narine sensible remarquent le grand nombre de motos utilisant des huiles « Racing », 250 Max-side notamment, et aussi pas mal de deux temps. (Il faut supposer que le mélange est stable, dans ce dernier cas).

...Après deux jours, pas mal de concurrents commencent à changer les pneus, car ils tiennent à avoir des arêtes très vives, et un pneu « cross » qui paraît neuf à 10 mètres a des arêtes arrondies quand on le voit de près. Gros avantage pour les sides, où c'est en général le passager qui fait ce travail, tandis que le pilote examine sa mécanique.

...Un polonais arrive à midi avec une avance confortable, et se met à changer son pneu au stand approprié... Soudain, un de ses compatriotes arrive en courant, l'heure a tourné, dans quelques instants, il faut que pilote et moto soient à l'horloge pointeuse, à 50 ou 60 mètres de là..., le pneu est à plat, la broche n'entre pas dans le moyeu, notre homme empoigne guidon et selle et tire..., traîne le tout, finalement il est contrôlé avec quelques secondes de marge, et s'écroule épuisé sur sa moto...

...Les concurrents n'ont droit à « aucune aide extérieure » sous peine d'exclusion, et ne doivent se servir que des outils qu'ils transportent. Aussi en transportent-ils de fort ingénieux ; exemple, les BSA d'usine, où 2 clefs accrochées par des sortes de boutonnières suffisent pour : les bougies, les écrous et broches de roue, le carter primaire, la tension des deux chaînes !

...Toujours l'outillage. Des suédois ont une ingénieuse trousse de réservoir dont les quatre côtés s'écartent et portent chacun un jeu d'outils bien serré par de petites courroies ; les italiens ont une boîte en cuir très épais, avec un fond de caoutchouc mousse ; d'autres (devinez) ont les outils péle-mêle, dans les poches ou une musette.



Bavarois-oises, en costume local, admirent Chambers qui « révisé » sa B.S.A.

...Le fin du fin, cette année, c'est la « fausse double selle ». Vous tirez une fermeture éclair située à l'arrière, cela s'ouvre comme une gueule de crocodile et vous montre un outillage complet. Malheureusement, au moins un concurrent a dû mal refermer le système et a perdu ses outils dans la nature. Parfois, aussi, cela se déchire.

...Passage d'un gué. Il est facile, mais cela ne se voit pas ; deux concurrents l'abordent prudemment, un troisième les double dans une gerbe d'eau de deux mètres au moins ! Il s'agit de Otto Haas, qui avait dû reconnaître le parcours (ou qui avait fait les 3 jours de l'ADAC !).

...Puissance de moteurs modernes. Le 175 Maico de cross, dit-on, donne 16 ou 17 CV à 9.000 tours ! Pour les ISDT, la version employée est beaucoup plus calme et « ne donnerait que » 12 CV !

Les NSU Max tirent leur side fort gaillardement, avec une puissance de 18 à 20 CV (toujours d'après ces bruits... de coulisse).



Pylaen, 750 lat. M. 72 au contrôle horaire de Wallgau. Il n'aura que 4 points ramassés dans l'épreuve de vitesse.

...Les anglais ont des phares où les connexions de fils se font par un culot un peu semblable à une lampe de TSF ; en cas de chute, une bague à dévisser ; au premier contrôle suivant, vous étendez le bras pour ramasser un phare tout neuf qui — miracle ! — se trouve à vos pieds, 2 écrous à serrer, et ça y est, tout marche, commutateur, ampèremètre, etc...

(Vous pouvez d'ailleurs varier l'histoire ci-dessus en remplaçant « anglais » par toute autre nationalité, et « phare » par tout autre accessoire non plombé, chaîne, pneu, boîte de « mastic-anti-fuite-de-réservoir », etc., etc... Quand on vous dit que toute aide extérieure est interdite, voyons !).

...Les silencieux modernes créent, paraît-il, une contre-pression favorable au bon fonctionnement des deux temps. Les ingénieurs polonais de la 123 WFM ont dû aller un peu trop loin dans cette voie, car le matin du troisième jour, les pilotes procèdent à une opération délicate avec un tournevis et un marteau ; après quoi les moteurs ont quand même l'air de mieux respirer.

...Il y a, selon un humoriste, plusieurs sortes de mensonges, dont le plus perfectionné est la « statistique » ! Si les tâches méritent amplement leur pourcentage de « Médailles d'Or » (19 sur 23 partants), il n'en reste pas moins que les pilotes anglais (mis à part des amateurs pour qui l'épreuve est maintenant trop dure), arrachent les applaudissements des spectateurs par la maîtrise avec laquelle ils savent contrôler une 350 ou 500 dans les passages vraiment difficiles, uniquement avec la poignée des gaz et la position du corps... ; même si cela ne paie plus, c'est toujours du grand Art.

...Au stand Dunlop, une seringue gros modèle (genre « vétérinaire », bien sûr), trempe dans un seau qui contient... de la colle de pâte ? Mais, non, c'est le fameux produit anti-fuites ; enlevez l'intérieur de votre valve, mettez en place la seringue, un coup de pompe et le tour est joué. De fait, grâce à cela et aux arrache-clous, les anglais ont eu peu d'ennuis de pneus ; en contre-partie, ils doivent enlever soigneusement tout corps étranger qui, faute de crever la chambre, risquerait de détériorer les tolles. Aussi tout le monde, moto sur béquille et le nez sur le pneu, examine-t-il soigneusement ses roues avant le départ.

...Les bougies ont l'air de tenir de façon remarquable ; il est vrai que les moteurs ont rarement à « tirer » longtemps sur les intermédiaires. Quelques vrais cols (genre Grossglockner ou Turracher Hohe) auraient peut-être changé la situation.

...Avant l'épreuve, tout le monde considère les russes avec curiosité, et leurs motos avec pas mal d'amusement, il faut bien le dire... Eux (et elles) sont très réservés. Puis, bientôt, tout se dégèle. Le cran des pilotes, leur vigueur juvénile (même s'ils sont grisonnants), leur bonne humeur dans l'adversité leur attirent des encouragements unanimes. Au fond, tout le monde leur est reconnaissant de n'avoir pas été des adversaires bien redoutables. Dans quelques années, mieux équipés, mieux informés des petits « trucs », ils se poseront en rivaux des meilleurs, et bien des gens leur retireront alors une sympathie si généreusement accordée cette fois. « Everybody loves a good loser » (tout le monde aime un bon perdant).

...Les Six Jours terminés, une grande soirée réunit au théâtre de Garmisch tous les participants, les officiels, les journalistes (tous, sauf ceux que des obligations antérieures, etc...). De longues tables, de la bière ou du vin blanc allemand ; sur la scène, un orchestre de cuivres, des musiciens en costume bavarois, culotte de cuir, petite veste, petit chapeau avec plume ou blaireau. Les personnalités que l'on veut honorer sont présentées sur la scène, le chef d'orchestre leur passe sa baguette, et ils doivent diriger la musique... Le tout est très sympathique. On remarque notamment le maire de Garmisch, et le Comte Lurani qui semblent n'avoir fait que cela toute leur vie.

...Au hasard des routes, on commence aux 6 Jours à rencontrer des français, d'ailleurs tous parisiens. Tout le monde est d'accord sur les difficultés de l'épreuve, mais « on » voudrait bien participer, en petite cylindrée. Point commun : tous les français, rencontrés à Garmisch et alentours avaient des motos étrangères : Norton, Puch, Zundapp, Jawa. Déplo-

rable, dites-vous ? Mais aucun d'eux ne le faisait par snobisme ; qu'on leur offre une 125 ou 175 bien réalisée, bien montée, avec un bon « service » de pièces et de mise au point, et nos clubmen s'aligneront avec autant de chances que bien d'autres.

...On revient en France, brûlé de soleil et de grand air... Les amis qui ont passé juillet ou août sous la pluie, à se morfondre dans quelque chambre d'hôtel, ont l'air un peu jaloux. Soyons généreux, donnons-leur le conseil : Les prochains 6 Jours auront lieu du 16 au 22 septembre 1957. Où ? En Tchécoslovaquie, à Karlsbad. Alors que précédemment c'était à Gottwaldow, non loin de Vienne, ce sera cette fois au Nord-Ouest de la Tchécoslovaquie, dans la région des « Monts Métalliques », de l'Erz Gebirge. Les cartes françaises portent indifféremment Karlsbad, Carlsbad ou Karlovy-Vary. Distance de Paris, 750 km à vol d'oiseau (guère plus loin que Nice). Retenez la date, et allons-y.

GEOCA

LES CONSTRUCTEURS ONT-ILS BIEN COMPRIS L'AVENIR DES SUSPENSIONS MODERNES ?

Sil nous était demandé d'indiquer quel est le domaine dans lequel la moto a le plus progressé depuis ces dix dernières années, nous répondrions, sans hésiter, que c'est au point de vue du confort que l'amélioration est la plus nette.

En effet, dès avant-guerre, de bonnes machines de série permettaient des vitesses de plus de 100 kmh pour des 250 cmc, de 130 kmh pour des 500 cmc, etc..., sans parler des machines de compétition.

Mais par contre, pour qui se souvient des cadres à arrière rigide et des fourches parallélogramme, quel chemin parcouru avec la généralisation de l'oscillante à l'arrière, puis maintenant à l'avant.

D'ailleurs dans sa marche en avant, la moto demande une étude de plus en plus minutieuse de ses divers éléments, et avec le progrès, la spécialisation est née.

Il y a des spécialistes de l'allumage, de la carburation, de la chaîne, du pneu, etc., comme il y a aussi maintenant des spécialistes de la suspension.

Mais quel accueil trouvent ceux-ci auprès de nos constructeurs ?

Une visite à ce dernier Salon peut ne pas nous porter à l'optimisme, car sans vouloir généraliser, il y a cependant deux faits certains :

— d'une part, l'ensemble de notre construction vient seulement, et enfin, à la suspension arrière oscillante, mais n'a pas encore « assimilé » autre chose pour la roue avant que la fourche télescopique.

— d'autre part, trop de constructeurs montent un peu au hasard fourche télescopique ou élément de suspension arrière oscillante, faisant à l'égard de ces procédés de suspension, une contre-publicité nuisible et injuste.

On ne peut plus, en 1956, s'improviser constructeur de moto. Même le cadre d'un cyclomoteur, en raison du travail qu'on lui demande, des performances que lui autorise son moteur, demande une étude rationnelle. Rigidité de la partie cycle, bon guidage des roues dans leur débattement ne doivent pas être laissés au hasard.

Ces réflexions un peu désabusées, nous ne sommes pas seuls à les faire, et un spécialiste des suspensions, Grazzini, partageait notre point de vue et apportait même de l'eau à notre moulin en nous faisant remarquer qu'il avait vu des suspensions arrières oscillantes montées sans

tenir compte des variations de tension de la chaîne, ni de la course de débattement, si bien que le pneu venait buter à l'intérieur du garde-boue arrière !

D'ailleurs, au cours de notre conversation, Grazzini devait nous apprendre qu'il avait été dans l'obligation de sélectionner les constructeurs avec lesquels il travaillait, afin de s'entourer des garanties techniques nécessaires. Mais tournons-nous un peu vers l'avenir.

Avez-vous présenté des nouveautés au Salon ?

« A vrai dire, oui et non.

Oui, en ce sens que je suis toujours à la recherche de solutions nouvelles, mais dans notre industrie, faut-il encore être suivi par les constructeurs. Ainsi, il y a plusieurs mois que j'ai une fourche avant genre Earles.

Toujours dans le domaine de la fourche avant, j'ai déjà, depuis l'an passé, une fourche pour cyclomoteur, à balanciers. Mais qui monte ces fourches ?

Au Salon, il y a Ravat (pour son cyclomoteur), mais je ne désespère pas de finir par imposer ce genre de fourche, qui, outre un excellent fonctionnement, est d'un prix de revient moindre qu'une télescopique.

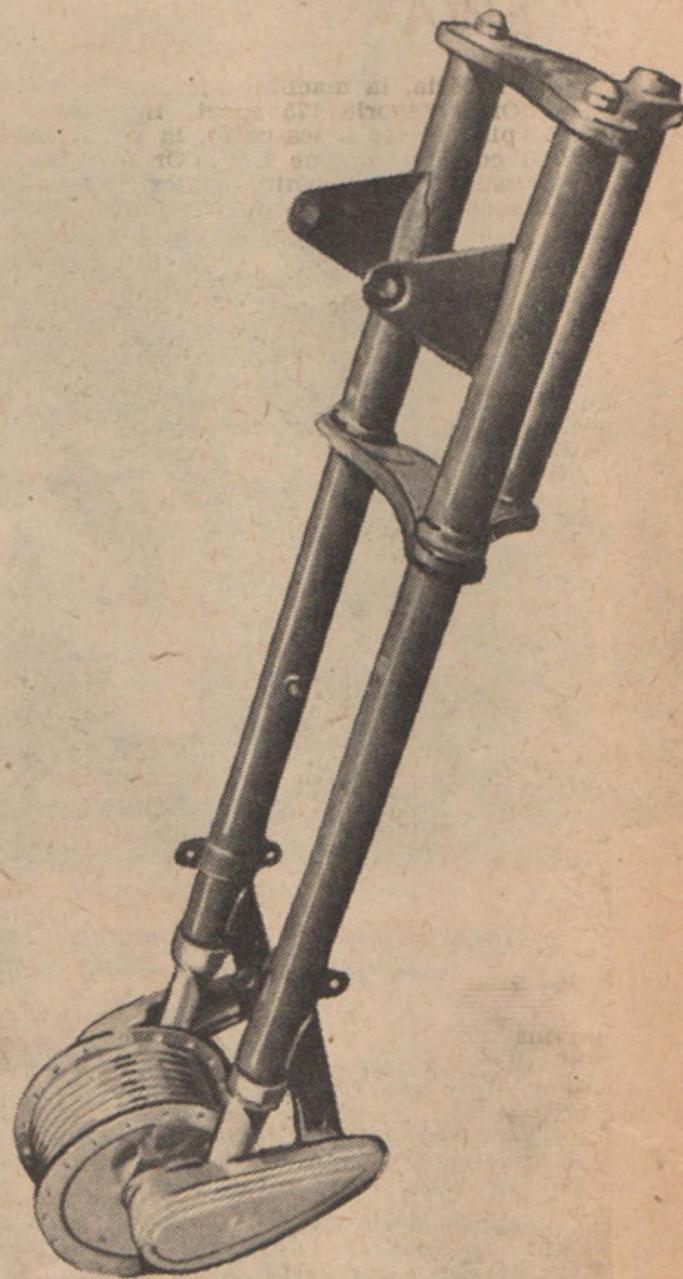
Dans le domaine de la télescopique, fourches pour constructeur ou adaptables, rien de nouveau, si ce n'est une nouvelle fourche 125 cc, remplaçant, pour le même prix, le modèle précédent à soufflets caoutchouc.

J'allais oublier que j'ai également une nouveauté qui, je l'espère, sera un succès, puisqu'il s'agit d'une suspension arrière adaptable, pour cyclomoteurs... et cycles par conséquent.

Elle est fatalement du type coulissant, et il suffira, pour la monter, de scier la patte de fixation de l'axe de la roue arrière, et de souder les tubes de triangulation du cadre directement sur le gros tube enfermant cette suspension. Montage par conséquent extrêmement simple ».

★

Ces quelques instants passés avec Grazzini se terminèrent donc ainsi, sur une note optimiste, et nous aurions pu encore discuter longtemps suspension, si Peugeot n'avait réclamé Grazzini au téléphone, au sujet de la livraison de carénage de phare Grazzini, pour ses nouvelles 125 sport Peugeot.



Voici un exemple de fourche à balanciers pour cyclomoteur que propose Grazzini.

D'un Stand à l'autre

(SUITE DU PRÉCÉDENT NUMÉRO)

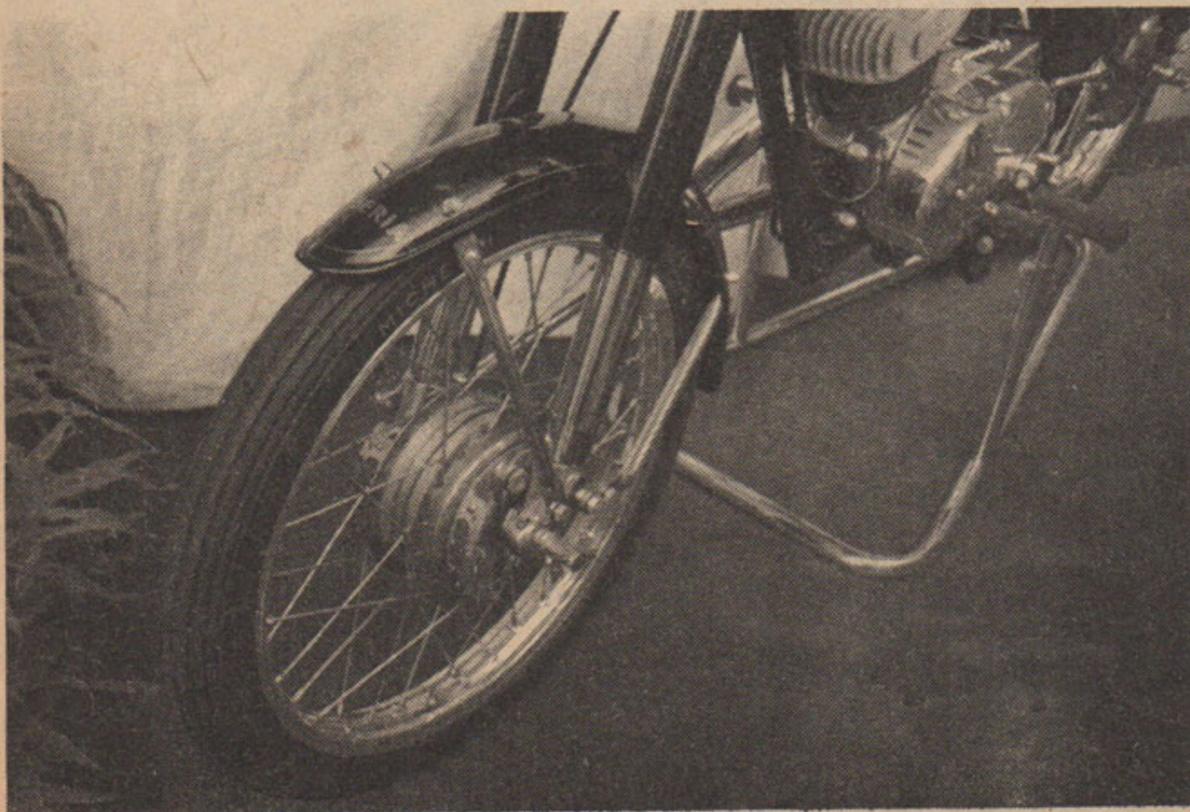
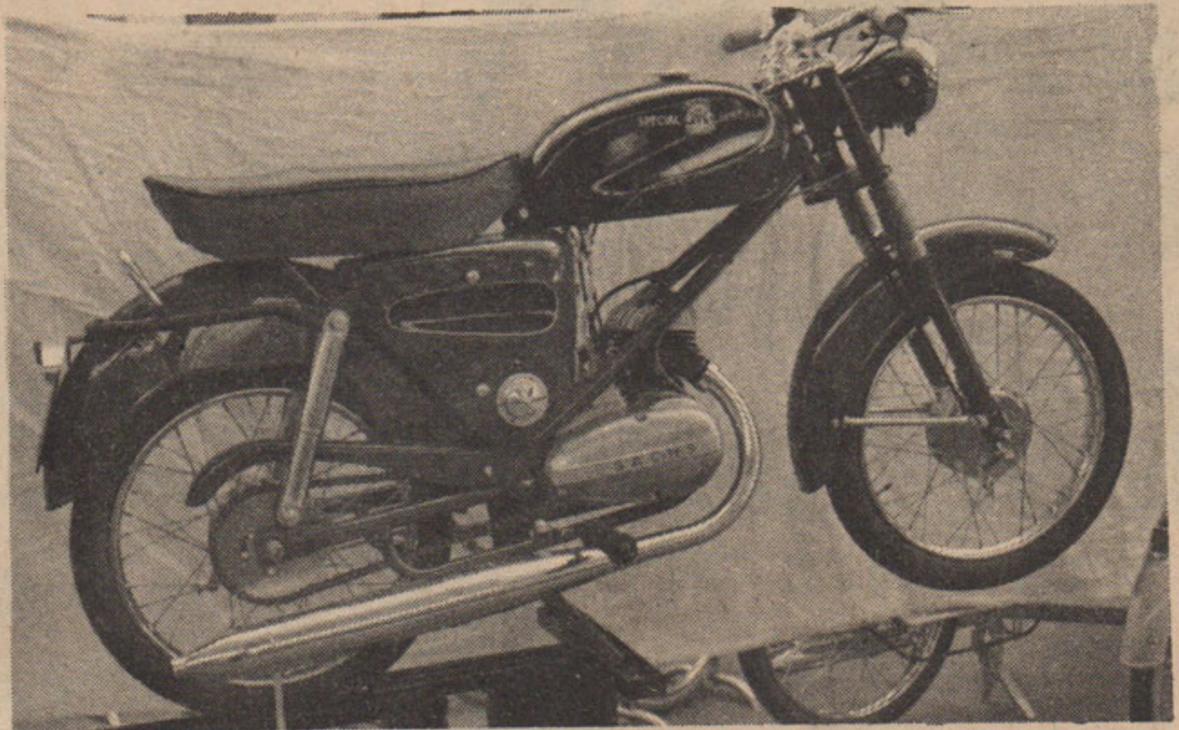
EN FRANCE

LIBERIA

Chez Libéria, la machine victorieuse au Bol d'Or, catégorie 175 sport, figure en bonne place, avec à ses côtés, la nouvelle 175 du commerce, type Bol d'Or directement issue de la machine victorieuse, et sur laquelle nous remarquons entre autres le nouveau moyeu-frein Maxi à double jeu de mâchoires.

Cette 175 type Bol d'Or continue d'ailleurs à être doublée par le type sport.

Autres nouveautés, le vélomoteur 100 Sachs et le vélomoteur 125, à moteur Ydral horizontal, à peu près identique au point de vue partie cycle. Une partie cycle d'ailleurs très racée, et où l'influence de l'école transalpine se fait sentir. A remarquer le joli réservoir à évidements qui équipe ces machines.



Ci-dessus : voici la nouvelle partie cycle Libéria, dans laquelle on trouve, ici, le 100 cc. Sachs à 3 vitesses. - A gauche : le moyeu-frein double jeu de mâchoires et le petit garde-boue de la 175 Bol d'Or.

A. G. F.

Passons maintenant à une note futuriste avec le « réacteur » de chez AGF. Nos confrères anglais ont même été plus loin, puisqu'ils ont décerné à cette AGF le titre de moto de science-fiction !

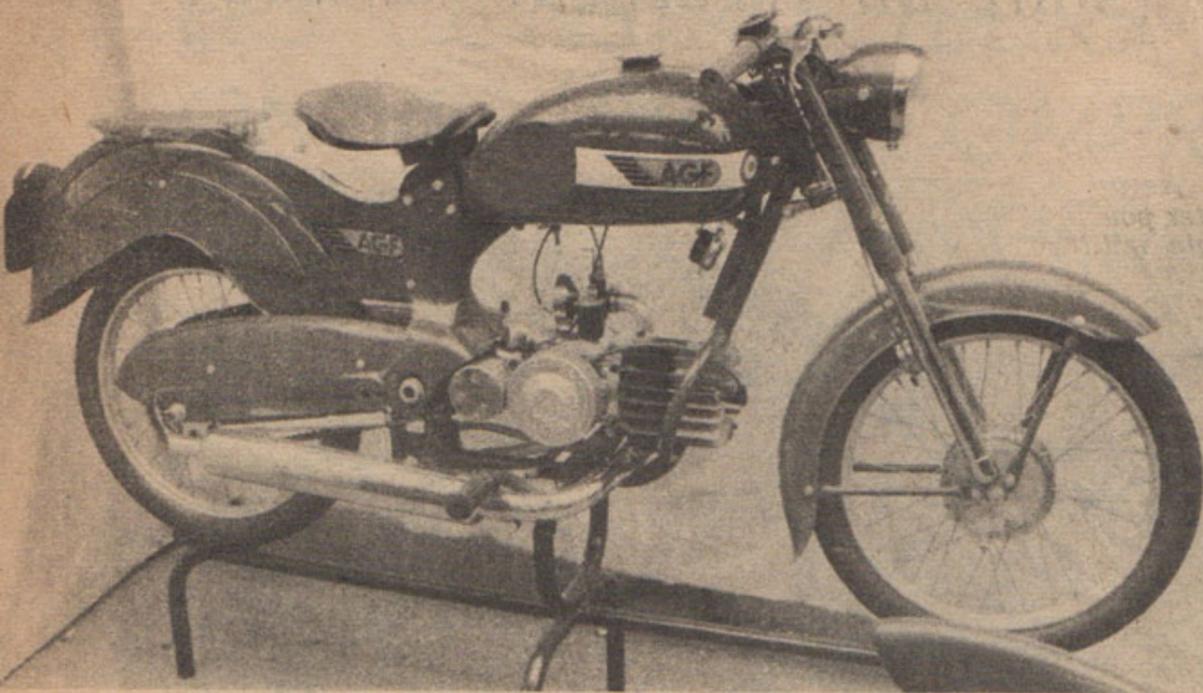
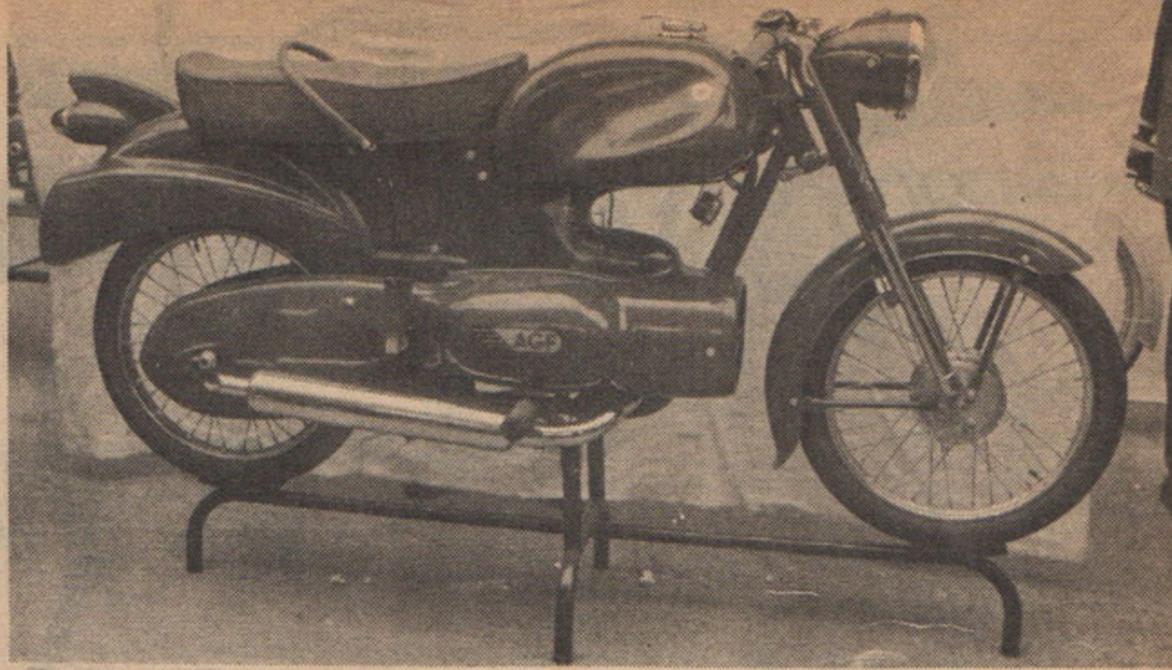
Il est un fait que ses créateurs se sont livrés à une sérieuse étude esthétique, et à l'instar des grands de l'automobile américaine, AGF nous a présenté sa « moto de rêve ».

Mais ici, le rêve est réalité, et la machine est livrable, dès qu'Ydral fournira ses moteurs horizontaux en grande série.

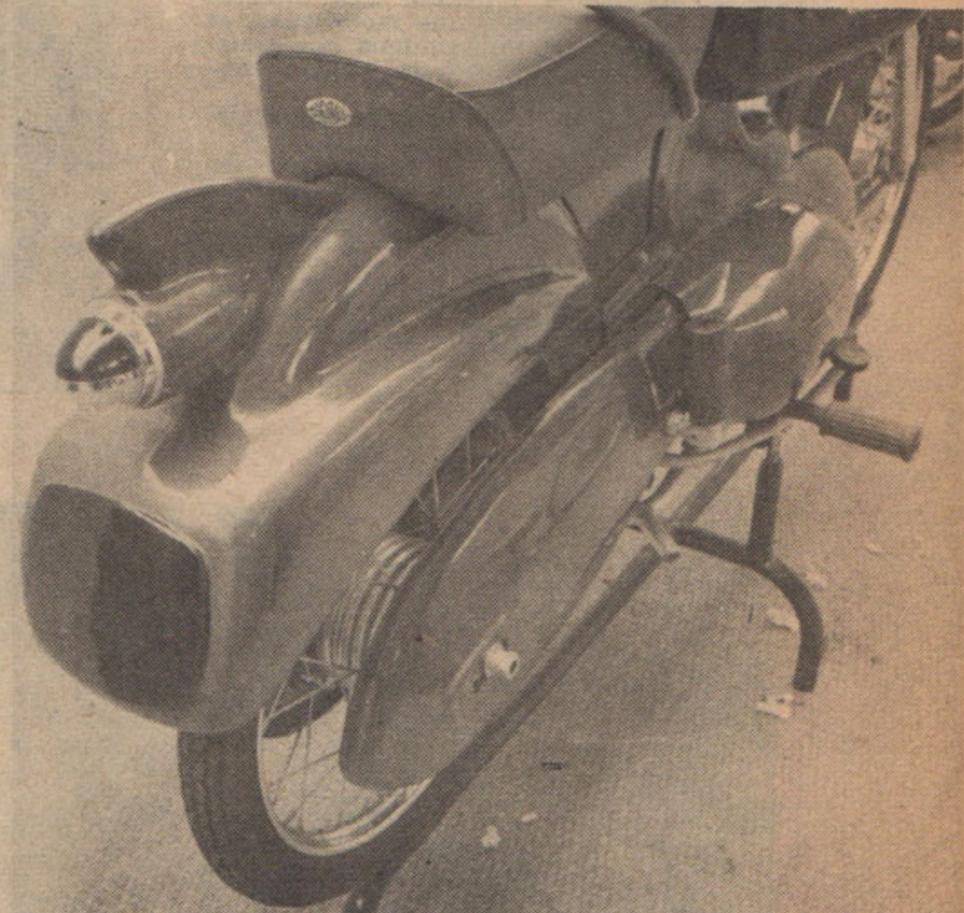
Un examen des photos publiées vaut mieux qu'un long discours pour décrire cette machine, où la matière plastique (polyester) a contribué largement à sa forme révolutionnaire.

Mais il n'existe pas que le « réacteur » (prix 160.000 environ) comme nouveauté. Le même modèle, sans garde-boue arrière futuriste, réservoir classique, etc..., est catalogué à 140.000 environ, et un modèle encore plus dépouillé serait livré à 130.000 francs.

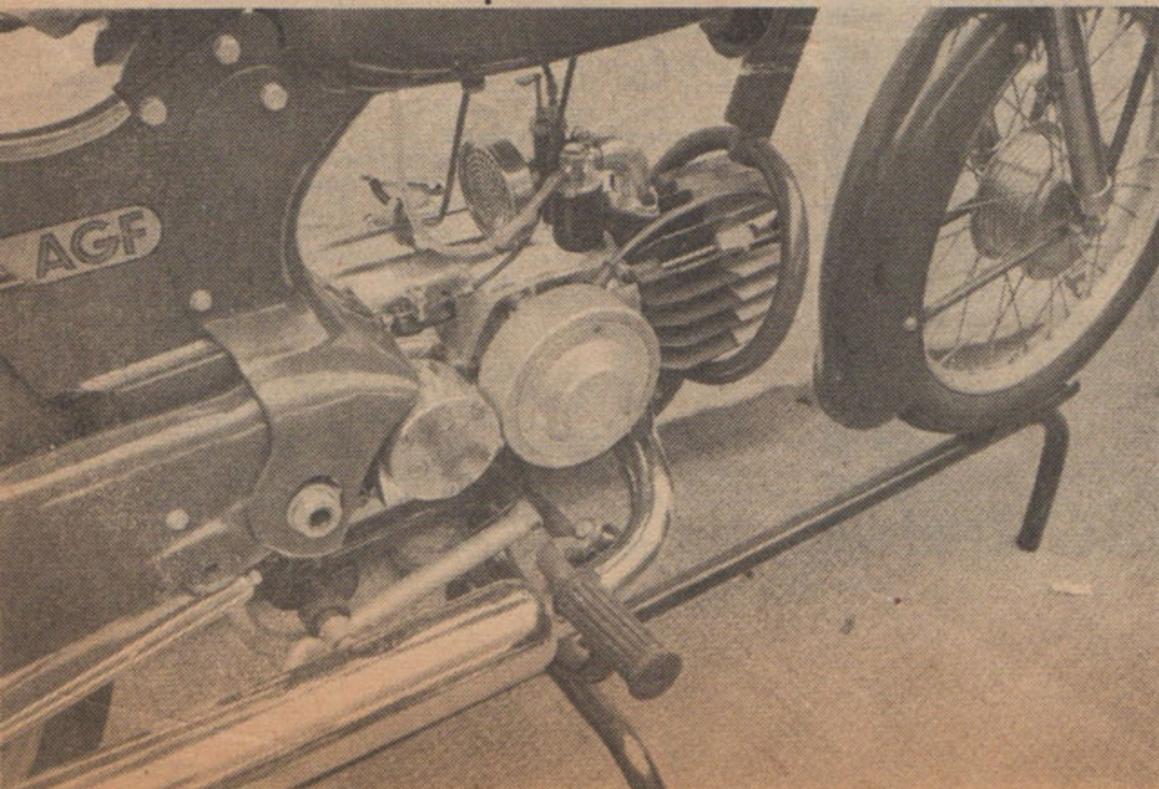
Quant aux 125 et 175 quatre vitesses sport et Grand Sport, leur carrière continue, avec, sur ce dernier modèle, un nouveau réservoir de 22 litres, avec évidements pour les bras. La ligne de ce nouveau réservoir y a beaucoup gagné, et ne quittons pas ce stand sans signaler la réapparition d'un cyclomoteur, à moteur Itom cette fois.



Le modèle « réacteur » de chez A.G.F. rompt délibérément avec les lignes classiques. Esthétiquement, la machine fera date. A gauche : voici la version « nue » du « réacteur ».



Voici, ci-dessous, le nouveau 125 Ydral à cylindre horizontal. Notez la forme du cadre qui ceinture le cylindre. Rappelons que les deux vitesses de ce moteur sont données par un changement de rapport de la transmission primaire.



La forme du garde-boue arrière est des plus audacieuses. Pour notre part, nous pensons que l'auteur a un peu trop sacrifié au « goût américain ».

COCYMO

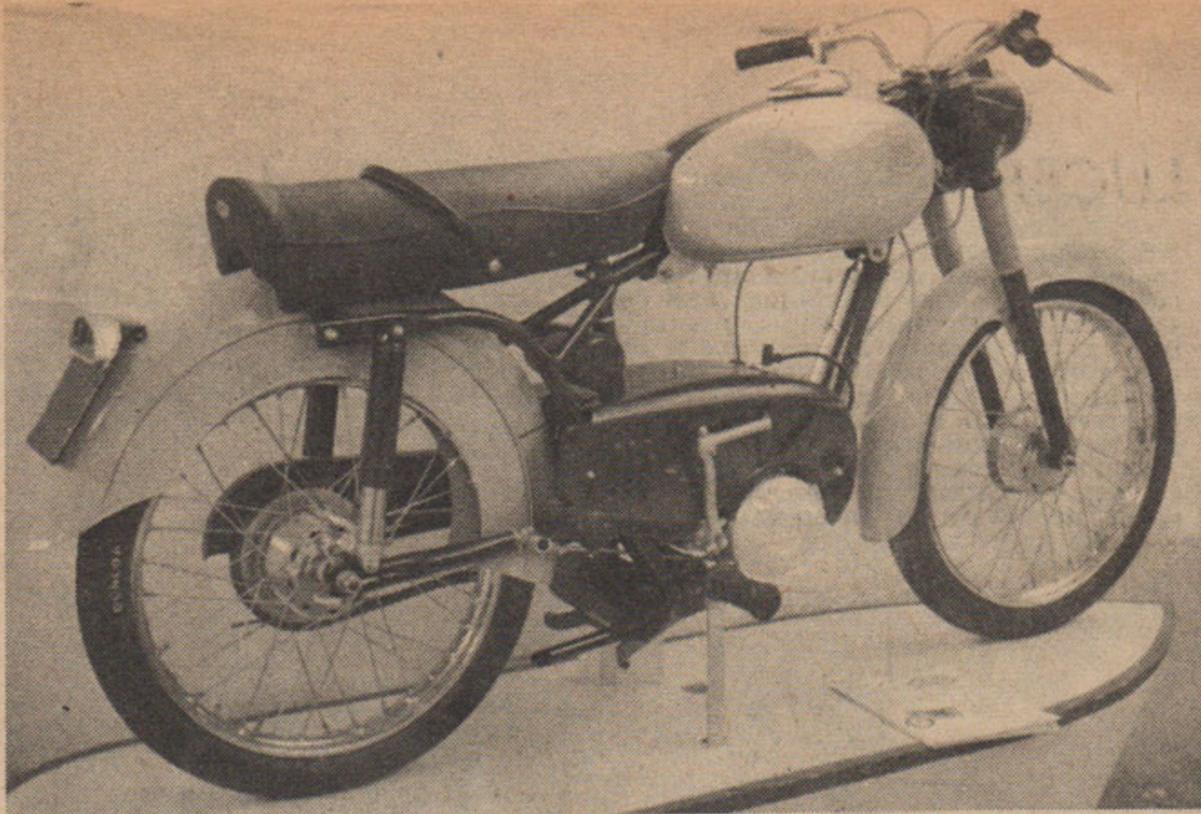
En dehors d'un cyclomoteur traité très luxueusement, ce groupe Stéphanois nous proposait comme principale nouveauté, un 100 Sport, sur lequel nous retrouvons encore le 100 Vap, moteur qui a retenu la confiance de nombreux constructeurs.

RENÉ GILLET

La firme doyenne de Montrouge nous propose cette année encore une gamme allant du 50 cc à la 250 cc. Au rang des nouveautés, bien entendu de nombreux cyclos, à suspension arrière oscillante, ainsi qu'une nouvelle 125 cc, à mi-chemin pour ainsi dire entre la 125 type V-2 et la 125 type VBS.

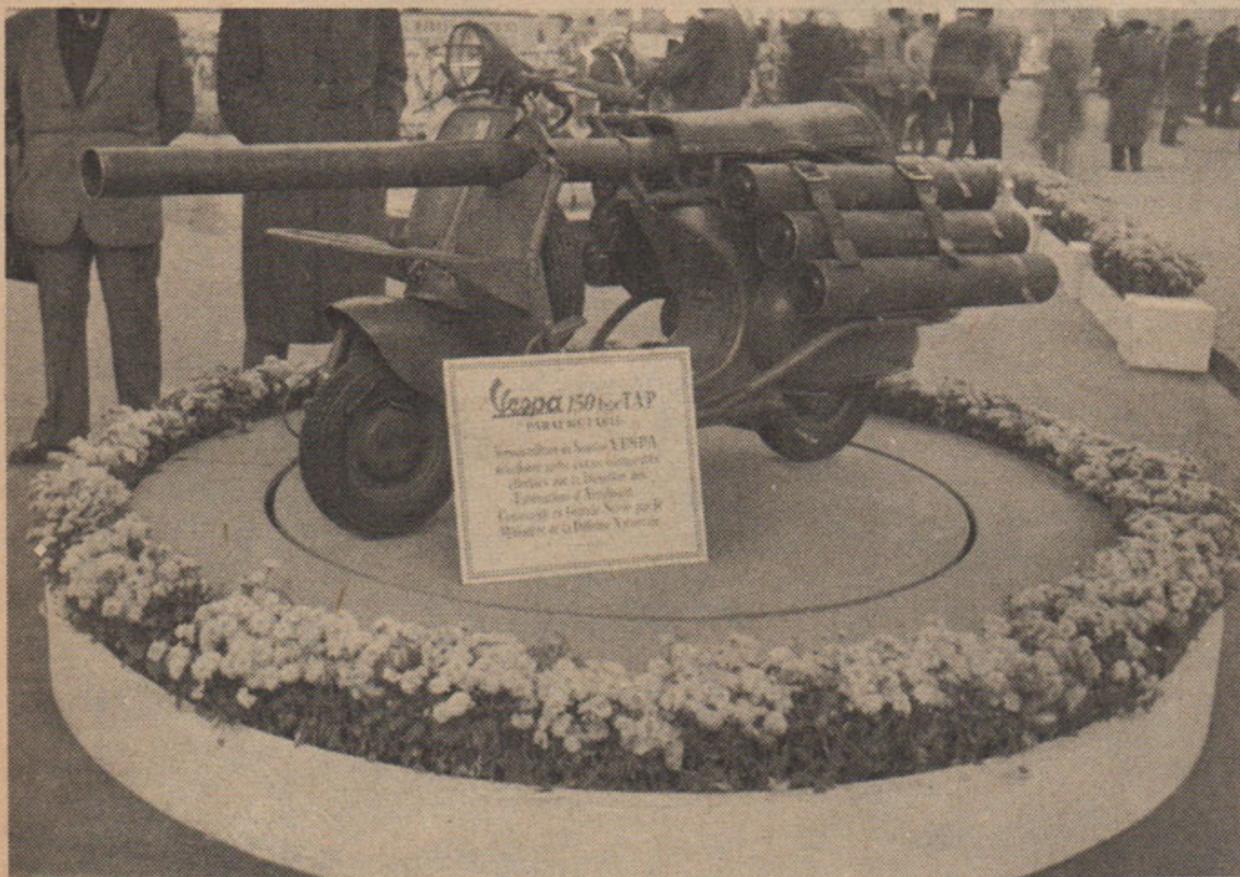
GUILLER S. A.

Etoffement de la gamme des motocyclettes et vélomoteurs avec un modèle 175 sport très largement chromé, et un 125 à moteur Ydral horizontal. Ces machines de caractéristiques modernes et sportives ne doivent pas laisser indifférente la clientèle jeune.



Au stand Vespa, ce scooter-canon était le centre d'attraction. Qui de nous, il y a quelques années, aurait pensé que le scooter pouvait devenir un engin militaire ?

Chez René Gillet, la principale nouveauté était ce nouveau 125 à suspension intégrale, que nous voyons ci-dessus.



palement le domaine du cyclomoteur, avec 50 et 100 cc (traité en cyclomoteur « lourd ») à suspension arrière oscillante.

A côté du scooter Paris-Nice, figurait la gamme des 125 et 175 à moteur Zurcher ou AMC, ainsi que la 230 cc Zurcher et la 250 Alcyon. Mais sur le stand, il fallait aussi remarquer l'inscription suivante : « Vente à crédit, sans intérêt ».

LAMBRETTA

Sur ce stand également, le programme actuel ne comportait aucune nouveauté, et le public pouvait retrouver les scooters 125 et 150 cc et l'utilitaire 3 roues.

Chez René Guiller, ci-dessous, cette 125 cmc. à moteur AMC et émaillage deux tons. On note cette année un tube de cadre à l'avant.

VESPA

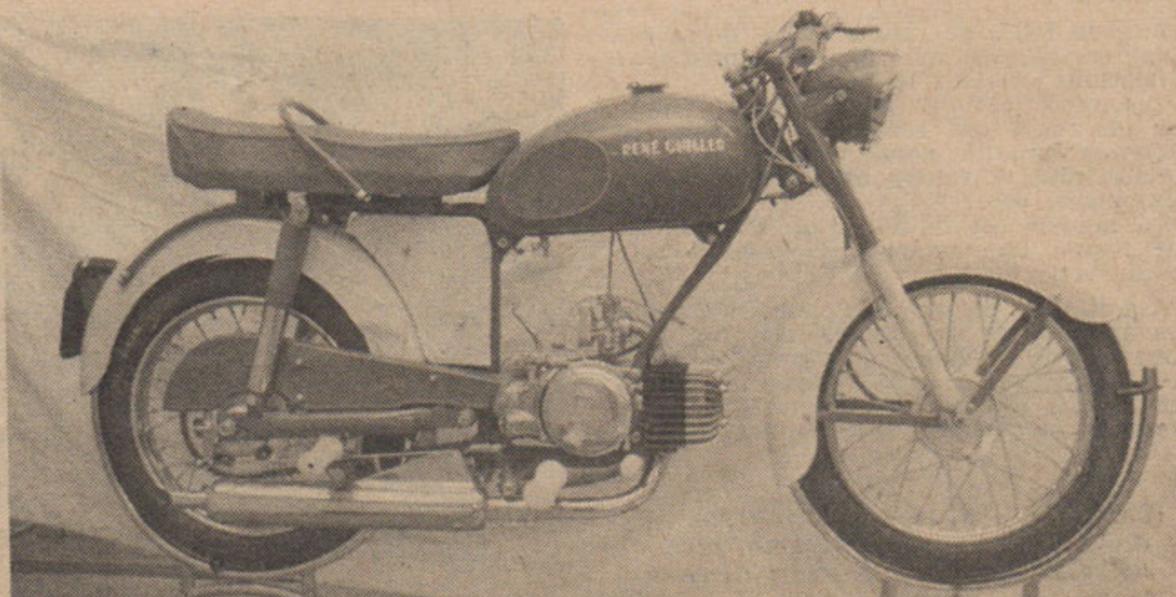
Notre grande marque de scooter, qui, à l'image des constructeurs automobiles, ne conçoit la production qu'à très grande échelle et pour un minimum de modèles, ne pouvait nous présenter du nouveau, ayant déjà lancé son 150 cc en début d'année.

Ainsi la gamme actuelle poursuit-elle sa carrière, avec cependant un nouveau venu, qui constituait un des pôles d'attractions du Salon, la Vespa parachutable, commandée par l'armée française et destinée au transport d'un canon de 75 mm sans recul, avec munition (6) et servants.

Mais dans les coulisses du Salon, on parlait beaucoup d'un futur projet Vespa...

ALCYON

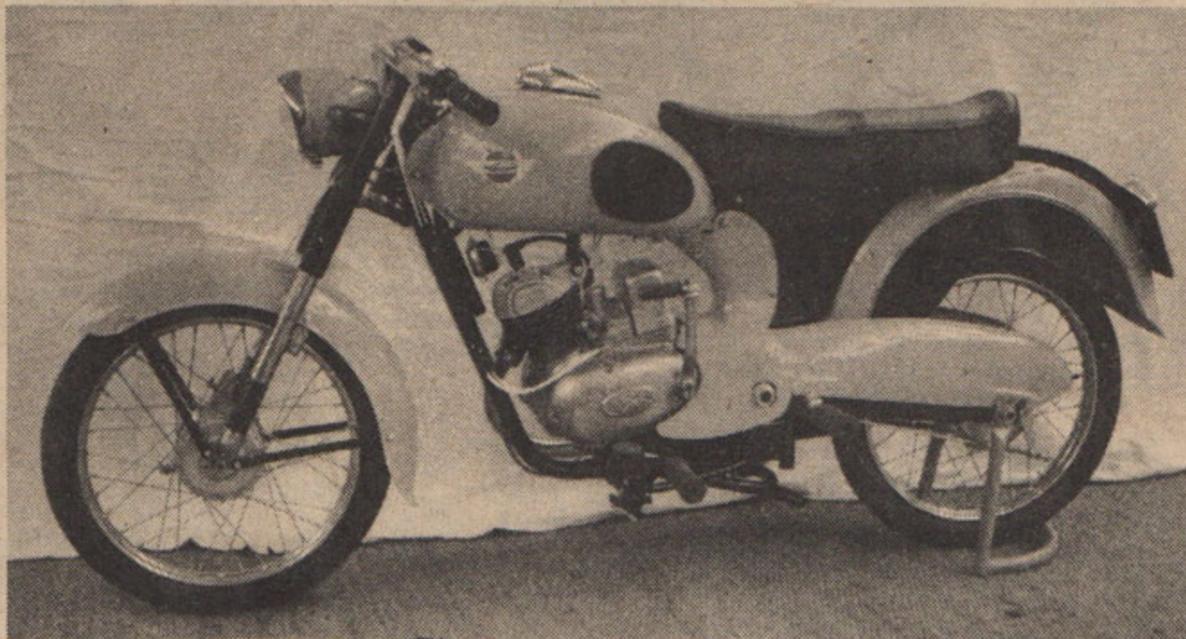
Nos lecteurs connaissent déjà les nouveautés Alcyon, qui intéressaient princi-



LUCER

Si cette marque est principalement connue pour ses cyclomoteurs, avec cadre en tubes, ou caisson métallique, ainsi que par son modèle Ondine à carénage plastique, il fallait noter son incursion dans le domaine de la moto légère, avec un joli petit modèle d'allure sportive, sur lequel nous retrouvons le nouveau 100 cc Sachs 3 vitesses au guidon.

Toujours dans la même cylindrée, signalons que la marque poursuit la fabrication de 100 cc traités en cyclomoteurs « lourds ».



Modèle 100 cc sport, chez Lucer, non pas émaillé rouge, mais vert d'eau. La ligne générale est bien équilibrée.

MANURHIN

Pour son premier Salon, ce scooter à variateur de vitesse a connu un joli succès.

De nombreuses coupes, et ensembles mécaniques, permettaient à chacun de se faire une idée sur ce qu'est la « boîte de vitesses pensante » du Manurhin.

MERCIER

Mercier était l'un des 6 constructeurs présentant le nouvel Ydral horizontal, dans un cadre en tube de conception classique, avec suspension intégrale.

On notait également un autre modèle de 125, avec cette fois le 125 Ydral 4 vitesses AJ 55. Suspension intégrale également.

CLAEYS

Nos lecteurs pourraient s'étonner de trouver maintenant, au milieu de constructeurs français, un nom belge bien connu. Ce n'est pas une erreur de notre part, mais simplement dû au fait que

L'adoption de jantes de 16 pouces change profondément l'allure de ce 125 Gnome-Rhône. Garde-boue arrière très endéveloppant.

GNOME-RHÔNE

Avec en bonne place la machine victorieuse au Bol d'Or, les Coupes que lui valut ce succès, les photos des pilotes vainqueurs et, fait plus rare, mais digne d'éloges, la photo de son créateur, Bourguin, voici le stand Gnome et Rhône.

A côté de cyclomoteurs sous décalque Motavia, dont un particulièrement caréné, venons-en aux vélomoteurs.

Dans une partie cycle très simple, voici le R4F1, possédant maintenant sa suspension arrière coulissante, modèle que nous avons déjà présenté dans notre numéro de Salon.

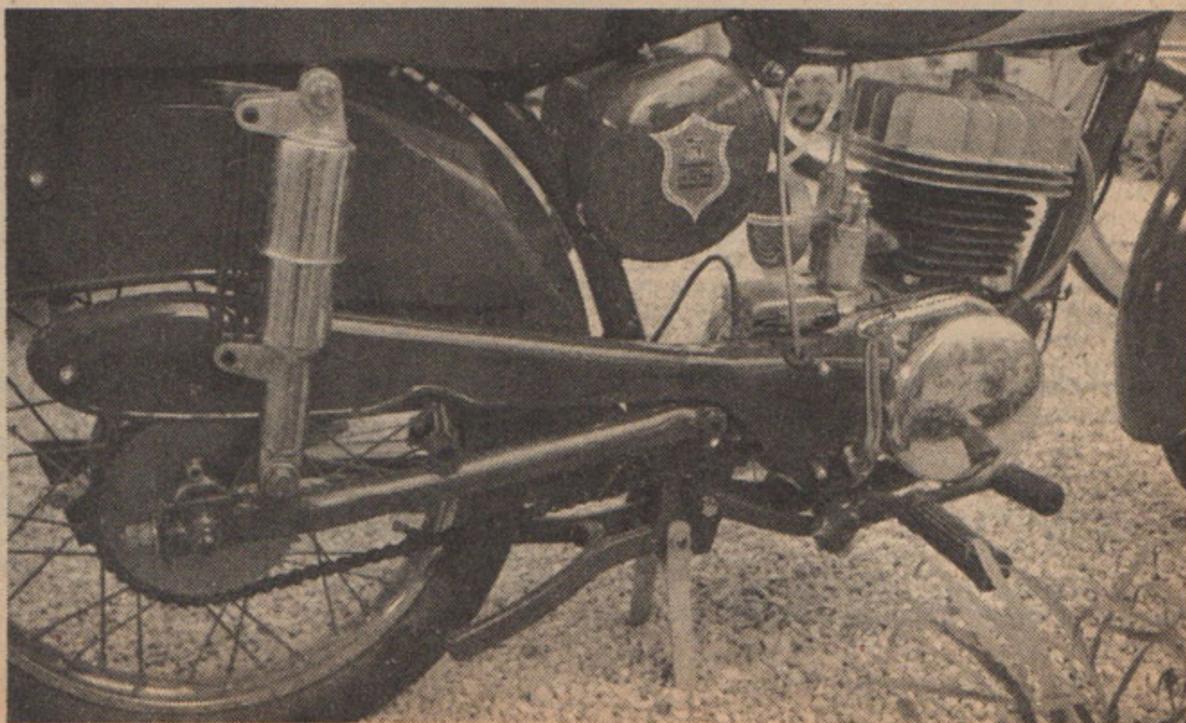
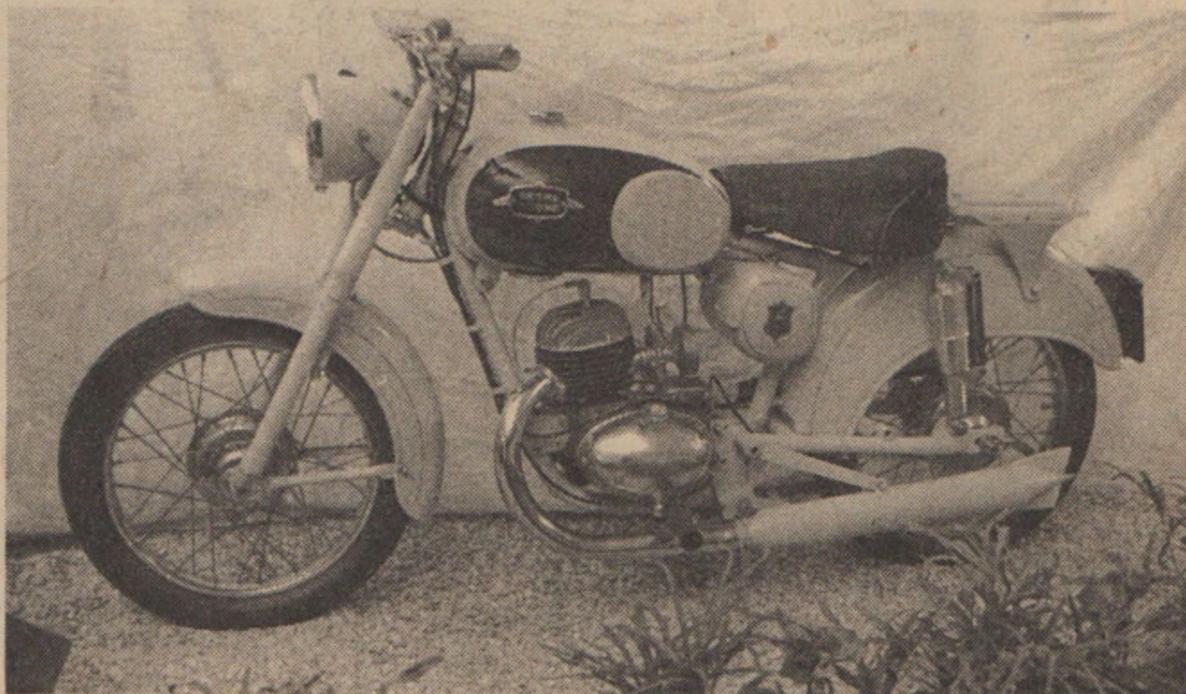
Puis le R4D, que nous avons dernièrement essayé (MR n° 1299) qui, après modifications, devient le R4S.

Ces modifications portent maintenant sur les roues qui sont de 16 pouces, le réservoir émaillé deux tons, garde-boue arrière plus enveloppant, nouvelle selle monoplace, etc...

Ce modèle est doublé d'un R4S Sport, sur lequel on remarque la selle double et un petit guidon.

A part cela, on retrouve toute la gamme des 125, 175 et 200 cc carénées ou non, ainsi que le modèle trial... avec un petit drapeau bleu blanc rouge sur la plaque arrière, car n'oublions pas que primitivement ce modèle fut créé pour l'armée.

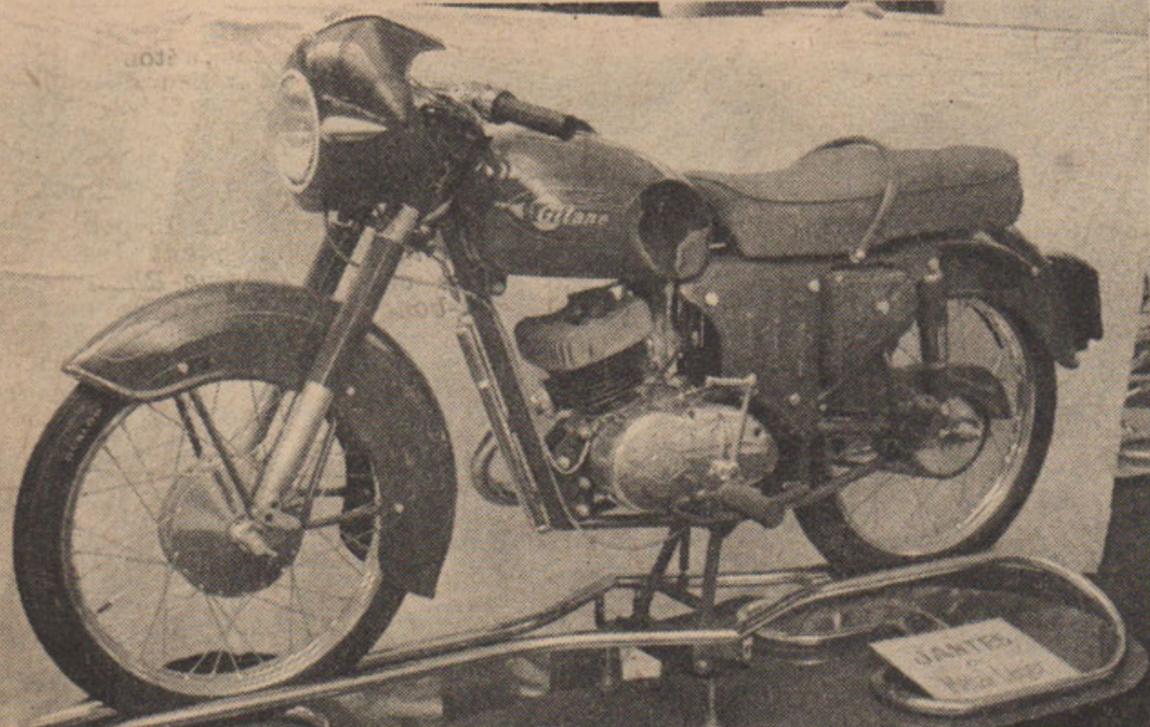
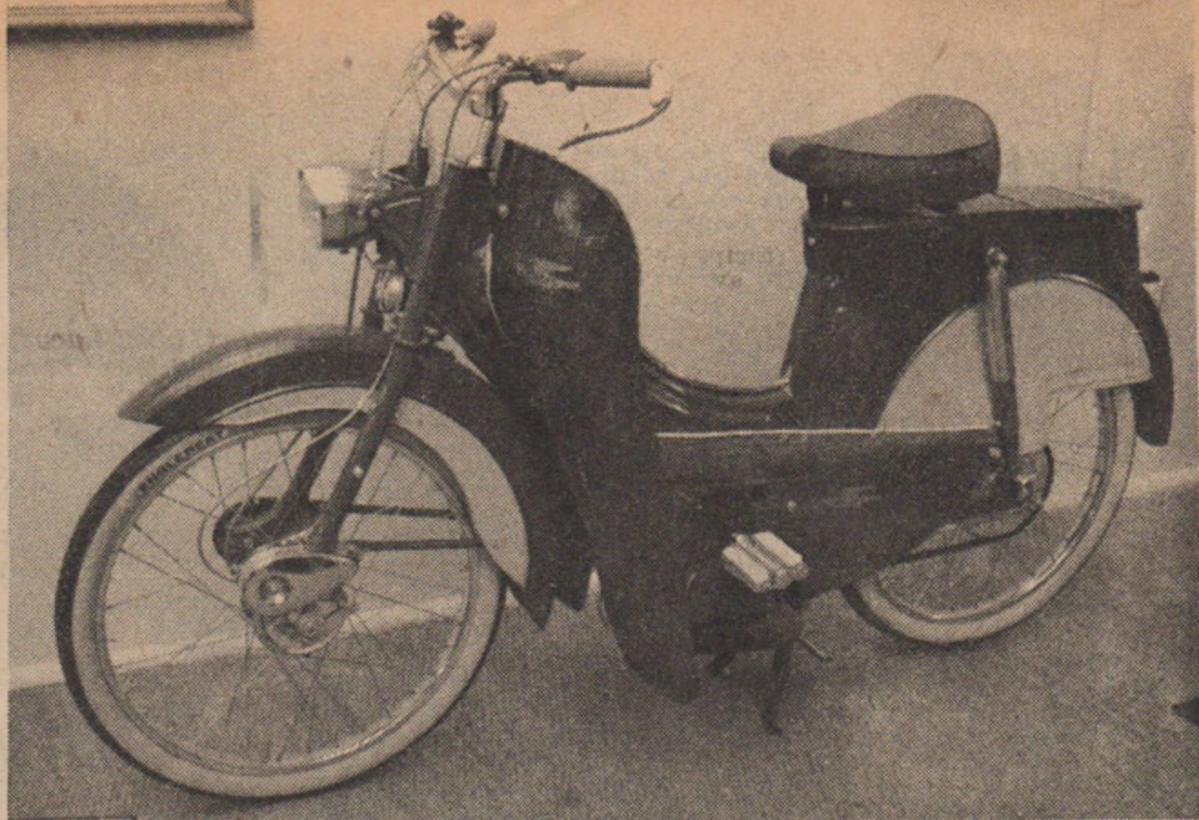
Détail de la suspension arrière du 125 cmc. sport. Remarquez la culasse à grand refroidissement.



Claeys va désormais construire en France son cyclo-scooter, à moteur Claeys.

Nous reviendrons en détail, dans un prochain numéro, sur ce petit véhicule qui a été conçu pour réunir les avantages respectifs du cyclomoteur (sobriété, facilité de conduite, faible prix d'achat et de revient kilométrique) avec l'argument principal du scooter, la protection.

Voici, à droite, le type « Artois » de chez Claeys qui sera produit sous licence dans le nord de la France. Protection particulièrement bien étudiée pour un cyclomoteur. - Ci-dessous : la 175 sport de chez Gitane.



GITANE

Encore un stand où la suspension arrière oscillante se généralise aussi bien sur les cyclomoteurs que sur les motocyclettes et vélomoteurs.

Au nombre des nouveautés, en dehors des cyclomoteurs, nous noterons principalement un 100 cc sport avec un moteur Vap 3 vitesses.

La partie cycle est à suspension intégrale, pneus de 600x65, réservoir de 8 litres et selle double.

NEW-MAP

Autour de nouveaux cyclomoteurs, des 125 et 175 cc de la série Leader, il faut principalement noter chez New-Map l'Escapade 57, moto entièrement carénée où l'influence du scooter s'est évidemment fait sentir.

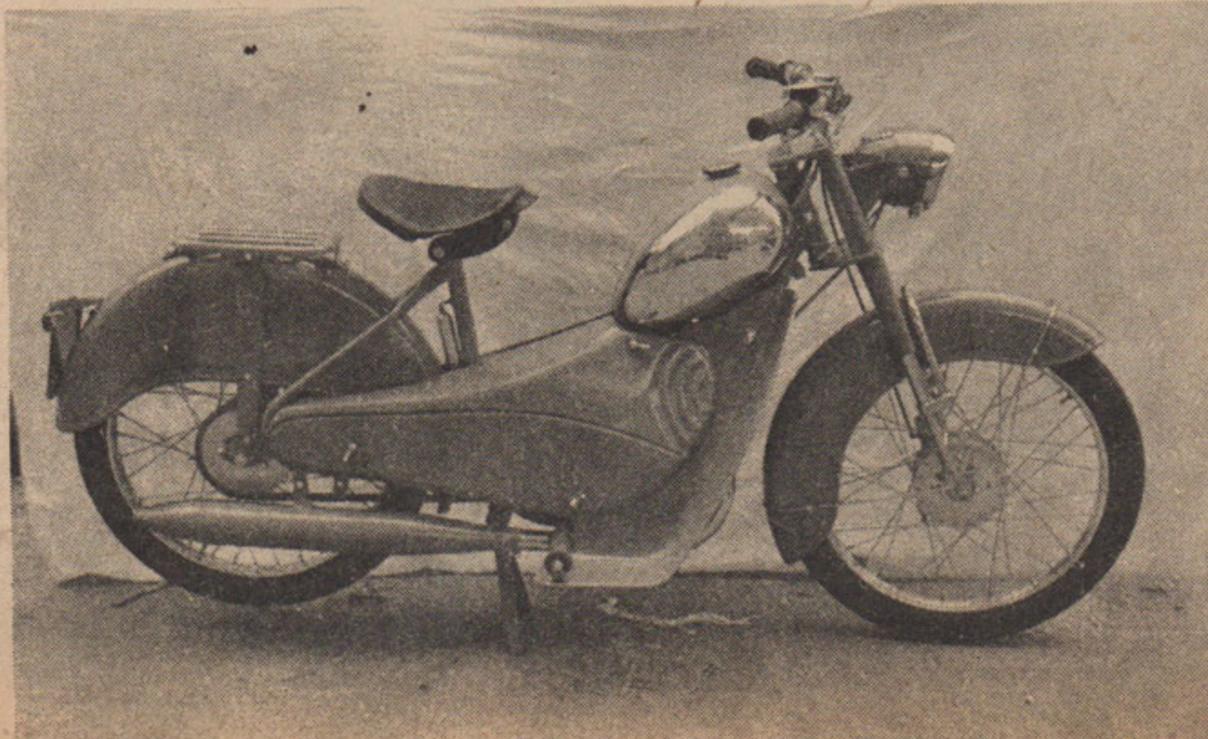
Le montage d'un 125 cc AMC à cylindre horizontal a permis la réalisation d'une motocyclette à cadre ouvert, ce qui sera apprécié par la clientèle féminine.

Quant à la clientèle masculine, plus préoccupée de mécanique, elle appréciera les deux grands panneaux latéraux facilement démontables, puisque n'étant maintenus que par 3 écrous à oreille, et qui découvrent toute la partie motrice, ainsi que la suspension arrière oscillante, faisant travailler des blocs caoutchouc Evidgom. Suspension avant télescopique signée Tiger. Avec selle monoplace, compteur et avertisseur, l'Escapade est cataloguée 129.500 francs.

DERNY

Le stand Derny était l'un de ceux où le grand public se dirigeait nombreux chaque jour et les lignes nouvelles du Taon ne l'effrayèrent nullement. Au contraire même, l'accueil fut enthousiaste et ce pre-

Il n'y avait pas que « l'Escapade 57 » à être carénée chez New-Map. Voici un modèle 100 cmc. également très habillé.



mier Salon constitue pour la nouvelle direction Derny un encourageant succès.

Un Taon en coupe donnait à chacun les explications techniques désirables, et c'est ainsi que l'on avait loisir de constater :

— le cadre, constitué par deux longerons principaux en tubes de forte épaisseur, assemblés par entretoise, avec la tête de fourche en acier forgé.

— l'arceau central, qui supporte le moteur, et recevant également les repose-pieds, l'articulation de la pédale de frein, l'axe d'articulation de la suspension arrière et le support de selle.

— la suspension arrière oscillante, avec amortisseurs hydrauliques réglables suivant le poids transporté.

L'axe d'articulation de la fourche est en acier cémenté, trempé, rectifié, tournant dans deux bagues bronze.

— la suspension AV genre Earles, avec articulation identique à celle de la fourche arrière. Les amortisseurs avant hydrauliques, couplés aux ressorts de suspension, ont un débattement plus important que les éléments situés à l'arrière.

— les roues avec pneus de 2,75x16 et freins monobloc en alliage léger de 120 mm de diamètre.

— et évidemment le moteur, le 125 Isard AMC 54x54, donnant 5 CV, avec boîte de vitesses à 3 rapports commandés depuis le guidon par une transmission à billes CBA, etc., etc...

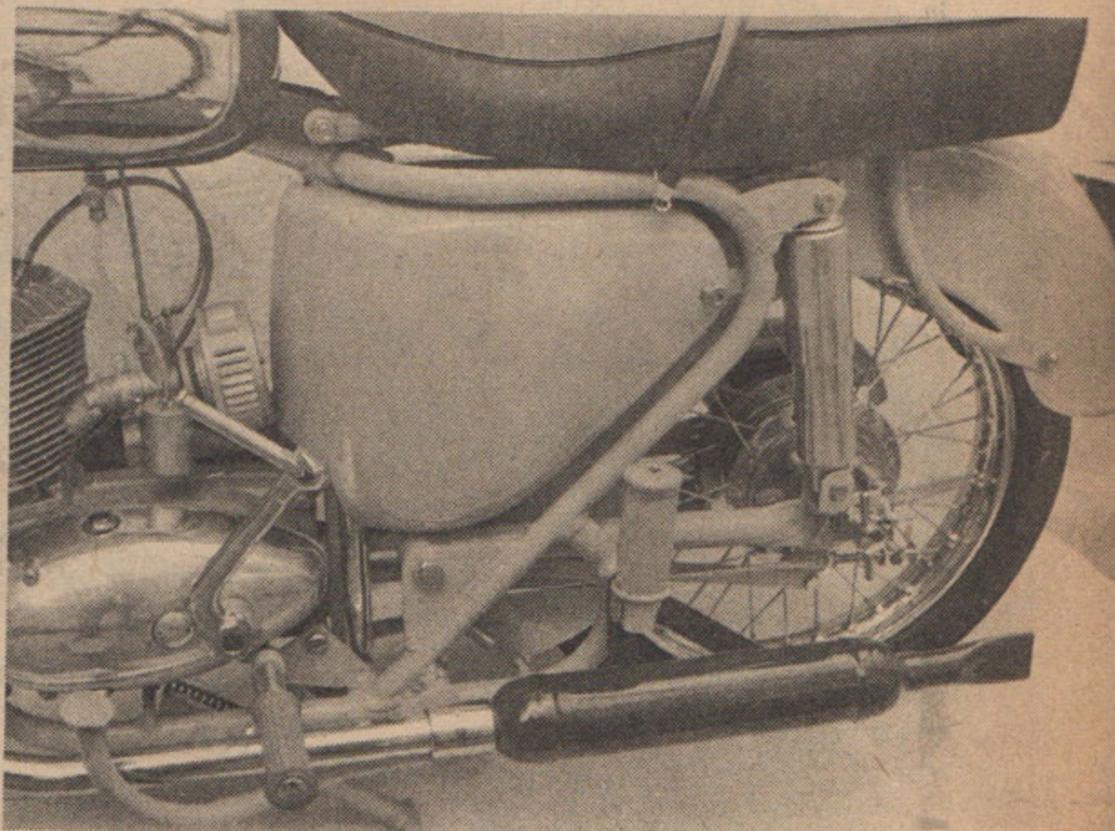
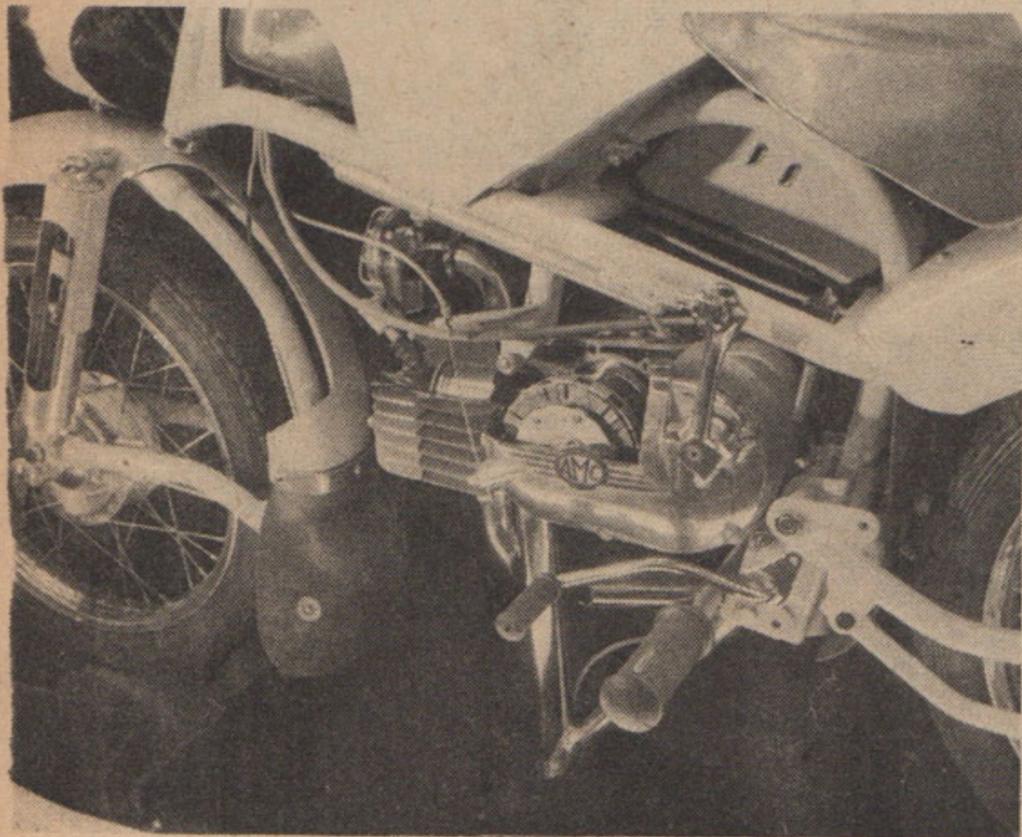
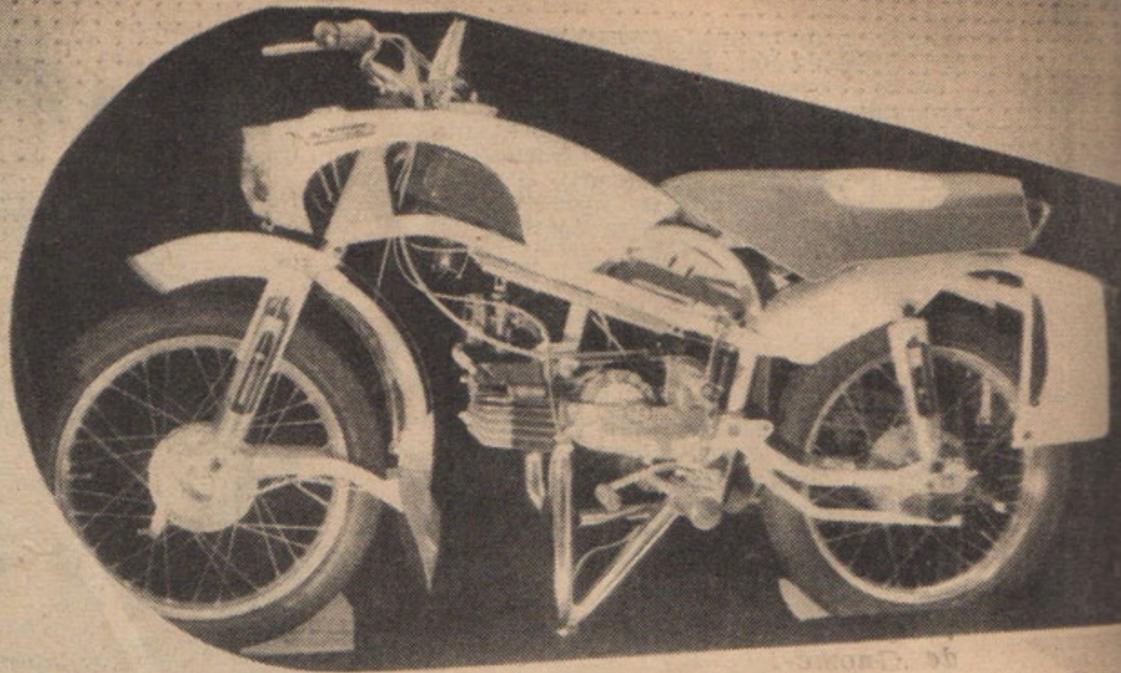
Ainsi avec le Taon, Derny change radicalement son fusil d'épaule, et part à la conquête du marché avec un modèle résolument nouveau.

L'accueil chaleureux réservé par le public prouve aux constructeurs qu'il suffit d'oser.

Et Derny l'a parfaitement compris et nous préparerait d'ores et déjà une future nouveauté dans un domaine où sa production continue toujours : celui du cyclomoteur.

Derny ne semble donc pas vouloir s'arrêter en si bon chemin.

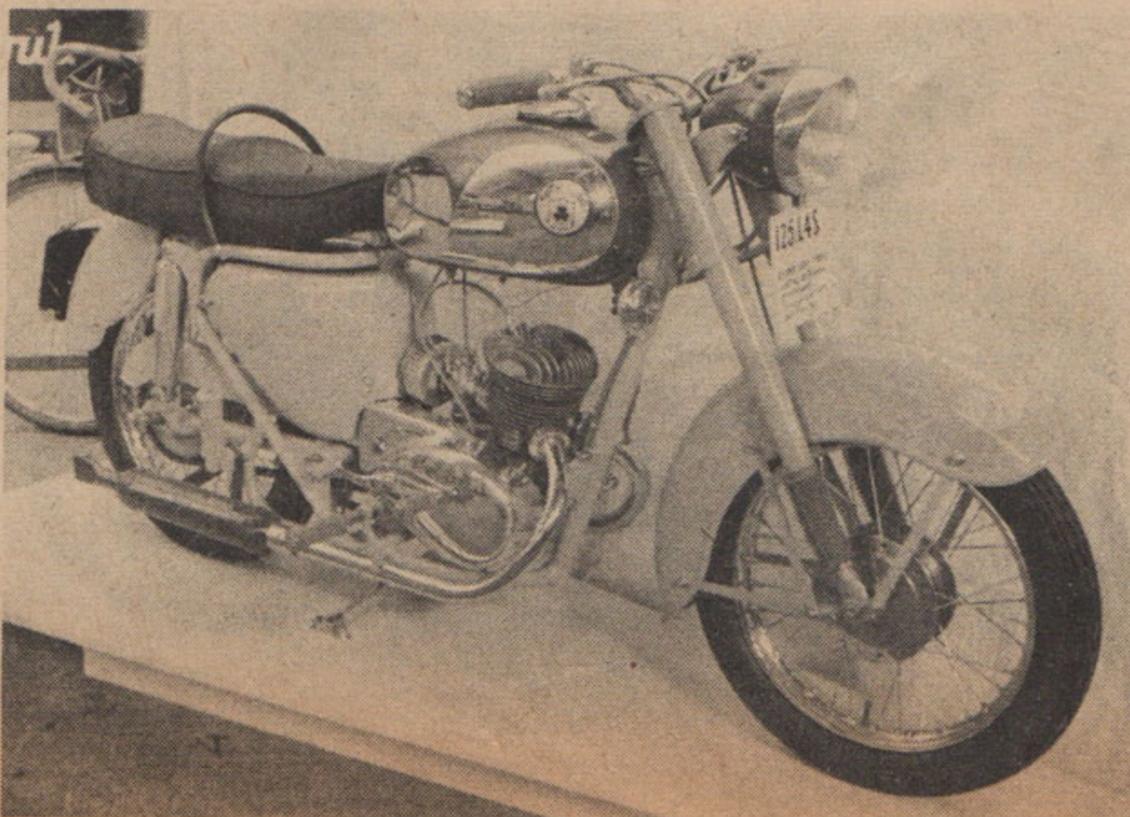
Chez Derny, nous pouvions admirer un des rares modèles « écorché » figurant au Salon. En bas : deux vues de la 175 deux temps figurant au stand Automoto.



AUTOMOTO

La première impression laissée par ce stand, est que la firme de St-Etienne a notablement augmenté sa gamme de cyclomoteurs, et que les modèles à moteur Villiers, excepté le 100 cc, ont disparu.

En cyclomoteur, plusieurs constatations: abandon du modèle à carcasse en alliage léger, présenté au dernier Salon, et « fusion » de Hurlu, et par conséquent de ses cyclomoteurs, avec Automoto.

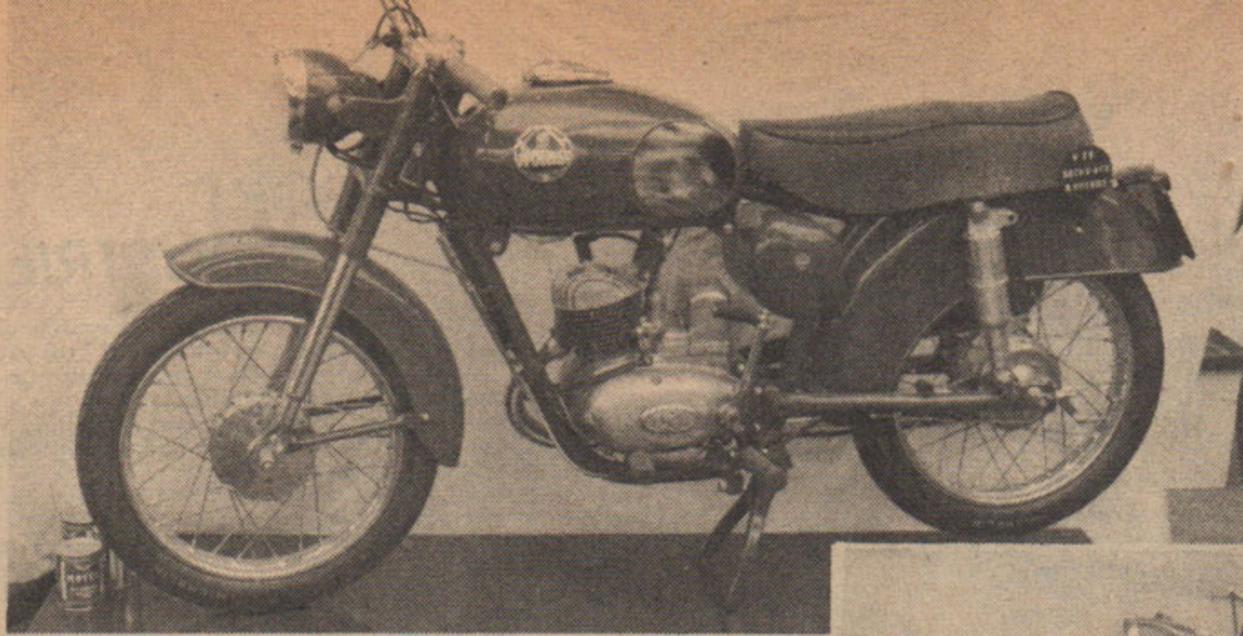


A une gamme très variée de cyclomoteurs à cadre ouvert, il faut encore ajouter le Yearling, à cadre « homme » auquel a été adjoint cette année un modèle à suspension arrière oscillante.

Ce cadre « homme », nous le retrouvons aussi dans une nouvelle réalisation, en catégorie 100 cc à moteur Villiers, où nous comptons déjà deux autres modèles, plus ou moins luxueux, à cadre « dame ».

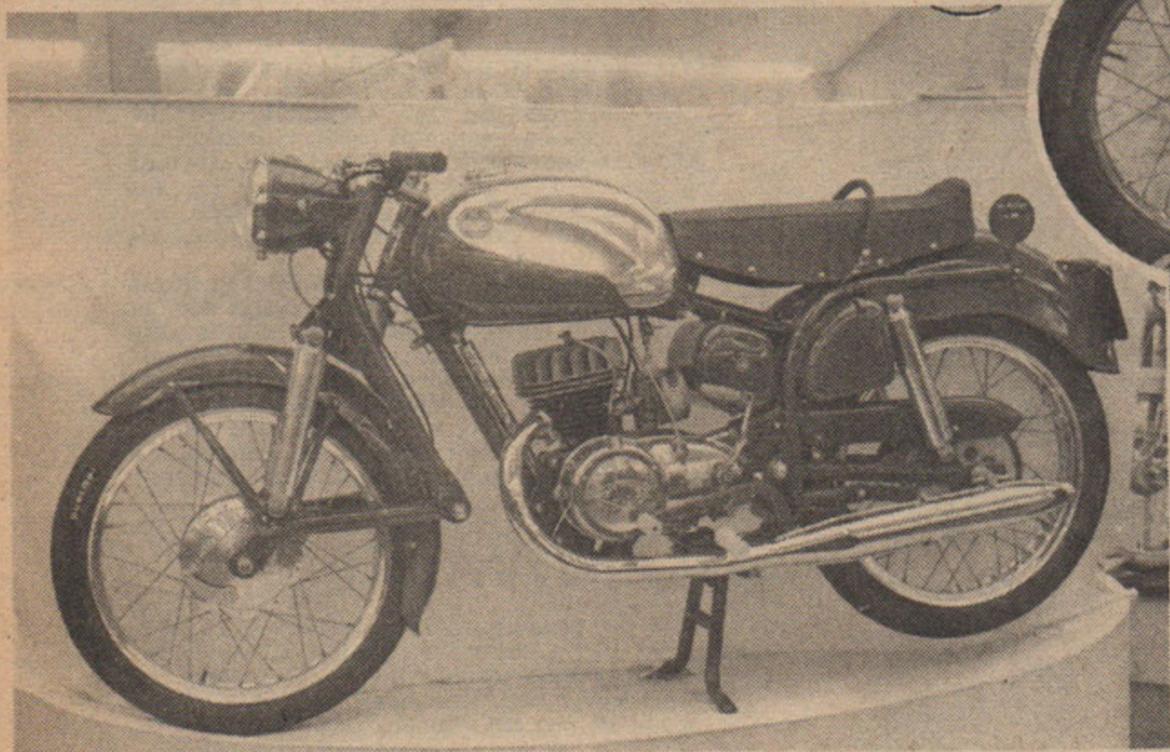
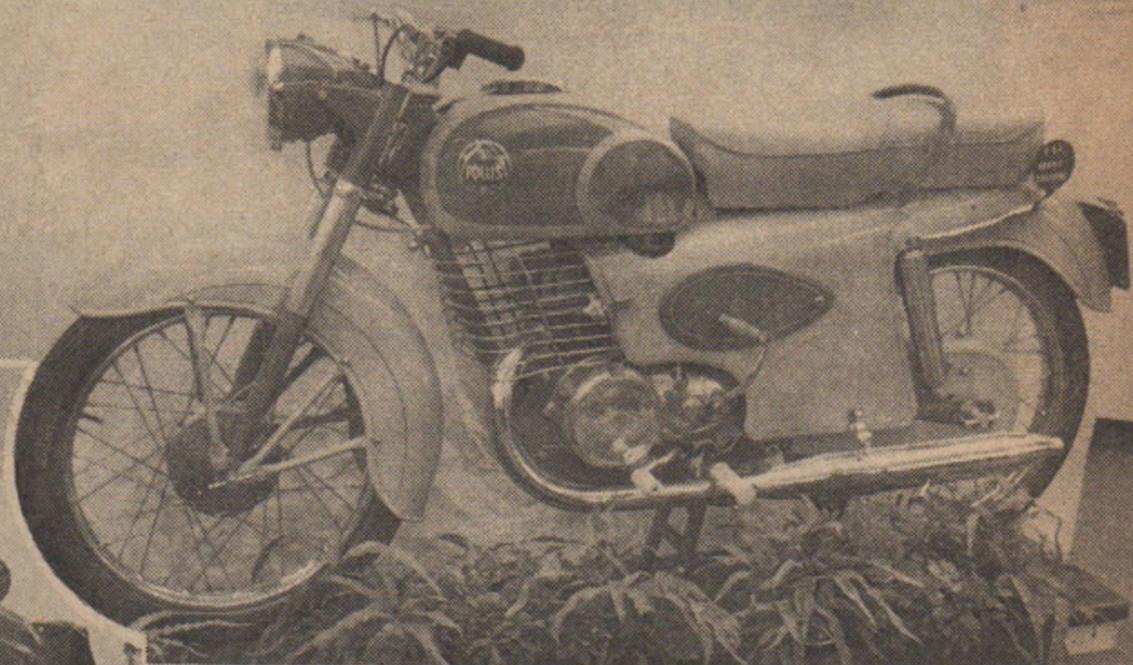
Enfin, en vélomoteur et motocyclettes, nous trouvons un cadre à suspension arrière oscillante et jantes de 16 pouces, dans lequel se trouve monté soit un 125 AMC 4 temps, soit des 125 et 175 deux temps, et la gamme se trouve complétée par une 250 cc, à moteur simple arbre AMC.

L'ensemble de la fabrication Automoto témoigne en outre d'un grand nombre d'accords commerciaux, que l'on ne peut passer sous silence, car n'importe quel œil, un tant soit peu averti, n'aura pas été sans remarquer, qu'outre la « participation » de Hurlu, le scooter Automoto et les moteurs 125 et 175 2 temps nous font penser à Peugeot, et que la 250 cmc n'est pas sans rappeler celle d'Alcyon. On peut donc constater un certain éclectisme de la part de la marque stéphanoise.



100 cmc. sport chez Follis (à gauche) avec ici encore le 100 cmc. Sachs 3 vitesses. - Ci-dessous : le nouveau modèle de machine carénée présenté par Follis. Le moteur est signé Gnome-Rhône.

Un joli modèle sport chez Follis, le type « Rallye » que l'on voit ci-dessous, monté avec un Gnome-Rhône. Le réservoir est d'un joli dessin.



On trouve également, toujours sur le même stand, un modèle 100 cmc. sport équipé avec un VAP 3 vitesses, ci-dessous.

FOLLIS

Le constructeur Lyonnais profite toujours de son exposition à la Porte de Versailles, pour nous présenter du nouveau.

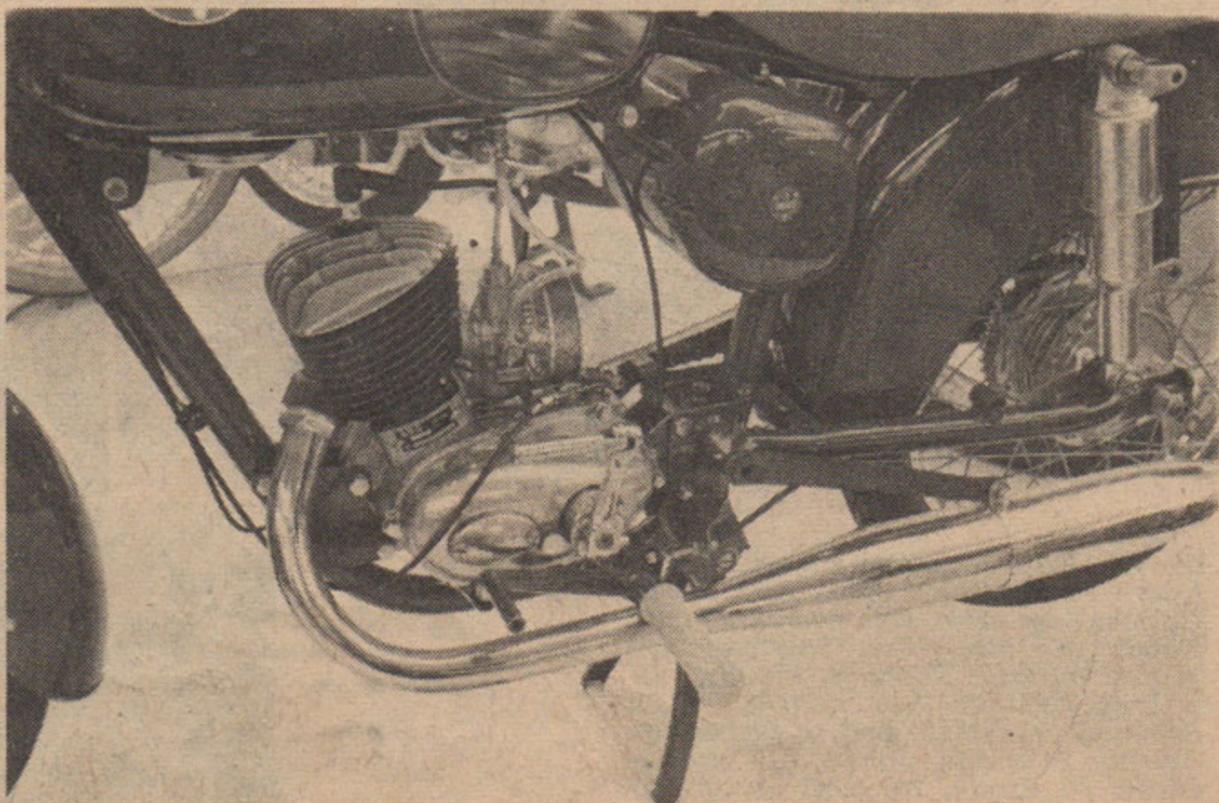
En 100 cc, deux nouveaux modèles, qui, par leur présentation et leur émaillage rouge, affichent leur intention sportive. Les moteurs sont soit le Sachs, ou le Vap.

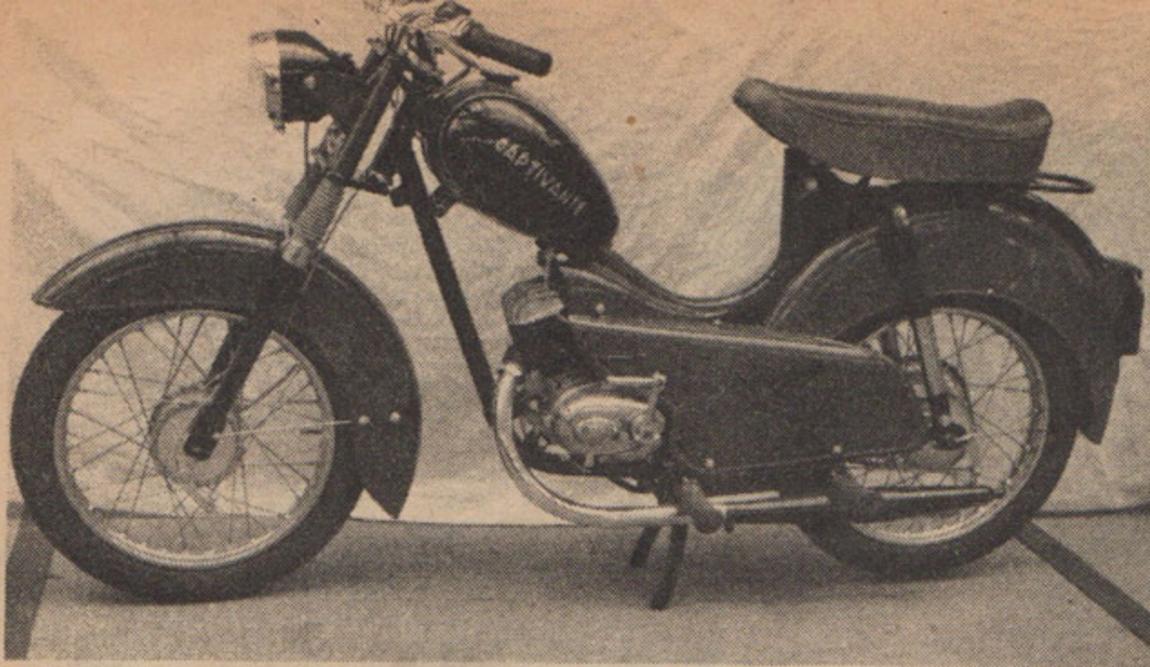
Dans le domaine du vélomoteur et de la moto carénée, à côté du modèle déjà connu, Follis présentait un modèle simplifié, avec grille de protection du moteur et larges panneaux latéraux.

D'ailleurs cet amour de la protection intégrale se retrouve aussi bien dans la catégorie cyclomoteur où l'on note d'autre part l'adoption du cadre poutre et de la suspension intégrale.

Dans le domaine moto, le modèle Rallye avec notamment une fourche Earles à l'avant, poursuit sa carrière avec, au choix, moteur Ydral, Sachs ou... Gnome et Rhône.

Follis s'attache donc à la production d'une gamme très vaste — puisque l'on note encore une 250 cc avec le twin JLO — et manifeste un souci évident de satisfaire le client par de nombreuses parties cycles, recevant de tout aussi nombreux moteurs.





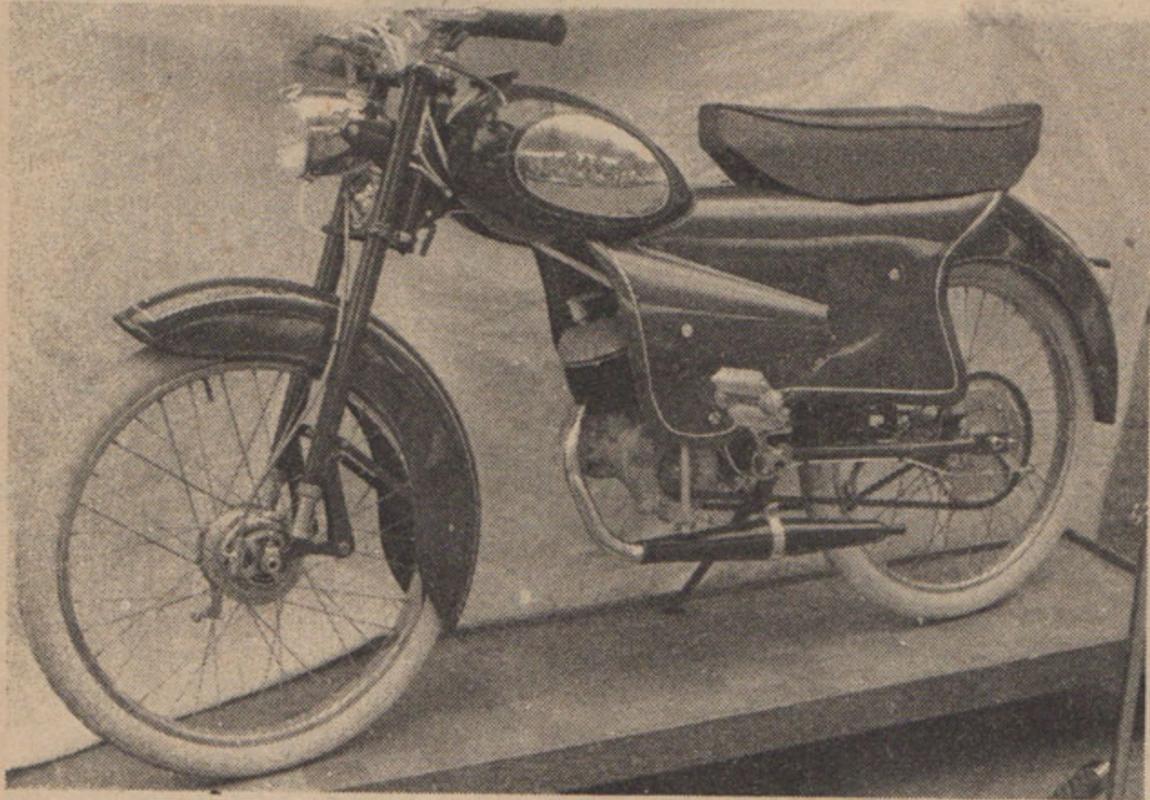
RIVA-SPORT: INDUSTRIES

La jante de 23 pouces se généralise sur la gamme des cyclomoteurs, où l'on note les modèles Luxe 492 S et Président, à suspension arrière oscillante.

En catégorie 100 cc, on note l'apparition d'un Sporting également à suspension arrière oscillante.

Petit détail ayant son importance, nous avons également noté une nouvelle patte de fixation du moteur, à la partie supérieure de celui-ci. Cette fixation supplémentaire aurait pour effet d'empêcher toute vibration de la part du moteur.

Quant au Sulky, tout comme le Sporting, il se trouve muni à l'avant d'une fourche télescopique. En monoplace, le Sulky est propulsé par le 100 cc AMC, tandis qu'en biplace, nous trouvons le 125 cc AMC Isard.

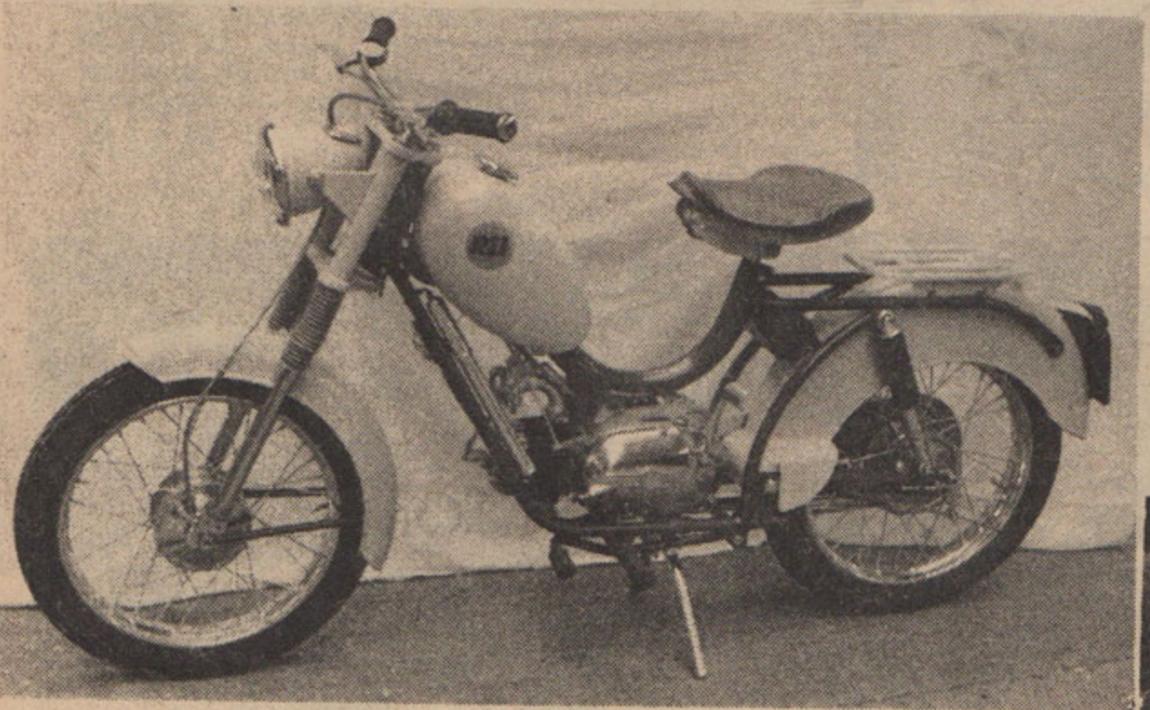


RAVAT

Les principales nouveautés sont, là encore, dans la catégorie des cyclomoteurs, où les amateurs noteront principalement l'apparition d'un 50 cc signé Ravat, moteur deux temps à double transfert et embrayage à cône.

Le cadre est du type à poutre centrale, et la fourche est soit une télescopique, soit une fourche à balanciers produite par Grazzini. Les carénages sont, selon les modèles, plus ou moins enveloppants. Un dérivé sport possède une suspension arrière oscillante.

Dans la catégorie vélomoteur, nous avons remarqué la généralisation de la suspension arrière oscillante, tandis que les panneaux latéraux prenaient une importance encore accrue. Bien entendu, la gamme des productions Ravat comprend encore des 175 cc, qui, comme les 125 cc, sont animées par des moteurs Ravat, ainsi que des 100 cc à moteur Villiers.

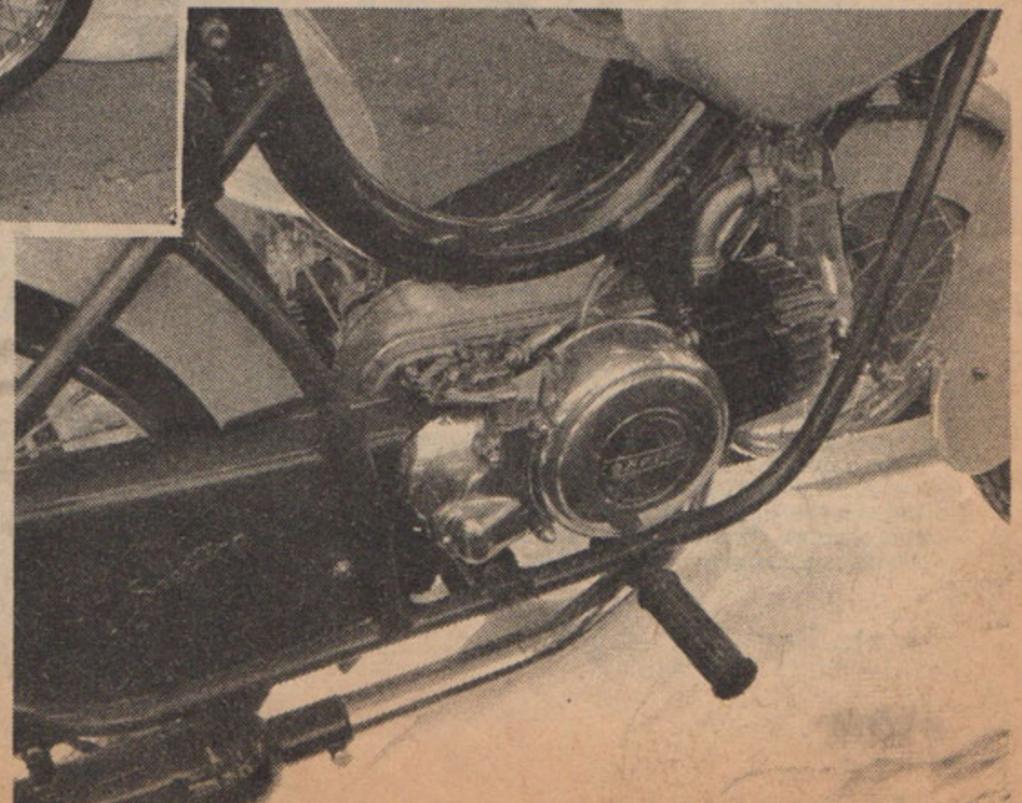


CAPTIVANTE

Stand principalement placé sous le signe du cyclomoteur, mais où les amateurs de vélomoteurs légers ne furent pas sans remarquer un modèle très esthétique, propulsé par un 100 cc Vap.

C. R.

Un joli 100 cmc. traité en vélomoteur léger, chez Captivante (en haut). Cyclomoteur sport très personnel chez Ravat qui désormais fabrique son propre moteur. Notez la fourche AV à bras oscillant (au milieu). - Le Sporting (ci-dessus) voit sa suspension devenir intégrale, tandis que sur le cliché de droite, on peut remarquer la nouvelle patte de fixation du moteur.



A L'ÉTRANGER

SAROLEA

Le programme Saroléa demeure inchangé, et les vedettes du stand demeurent... la « Vedette » 350 cc, mono culbuté, à suspension encore coulissante, et l'« Atlantic-Major », vertical-twin de 600 cc, à suspension arrière oscillante. Ce sont les fortes machines belges, dont la robustesse est prévue pour les mauvais pavés d'Outre-Quévrain.

MATCHLESS

C'est sur le stand Aris que l'on trouve maintenant les Matchless qui ont reçu un certain nombre de modifications, intéressant tous les modèles.

Boîte de vitesses « maison », en lieu et place de la boîte de vitesses Burman. C'est d'ailleurs cette nouvelle boîte de vitesses qui équipe actuellement les Norton. Cette boîte donne des rapports légèrement plus démultipliés en deuxième et troisième, et a été particulièrement étudiée sur le plan de l'étanchéité. Par contre, l'embrayage (à 3 ressorts seulement), serait insensible à la présence d'huile sur ses disques.

Dans l'ensemble la puissance de tous les modèles a été accrue (21 CV à 5.750 t/m pour la 350 mono — 28 CV à 6.500 t/m pour la 500 mono — 31 CV à 6.800 t/m pour la 500 twin G9 et 35 CV à 6.700 t/m pour la 600 twin G11) par la modification des came, came d'admission pour les monos, d'admission et d'échappement pour les twins, ainsi que par l'adoption de soupapes d'admission plus grandes sur les monos. La 500 compétition G45 est dotée maintenant d'une nouvelle culasse qui lui donne 50 CV à 7.400 t/m, alors que sur les « trials » les colonnettes de tiges de culbuteurs sont désormais noyées dans le cylindre (puissance de 29 et 35 CV pour les 350 et 500).

★

Si l'on se tourne à présent vers la partie cycle, il faut avant tout noter le recours, pour la suspension arrière, à des éléments élastiques de marque Girling, réglables en 3 positions en lieu et place des éléments « maison » jusqu'ici utilisés.

Le réservoir, selon une nouvelle mode anglaise, reçoit deux coques chromées avec un nouveau motif en matière plastique.

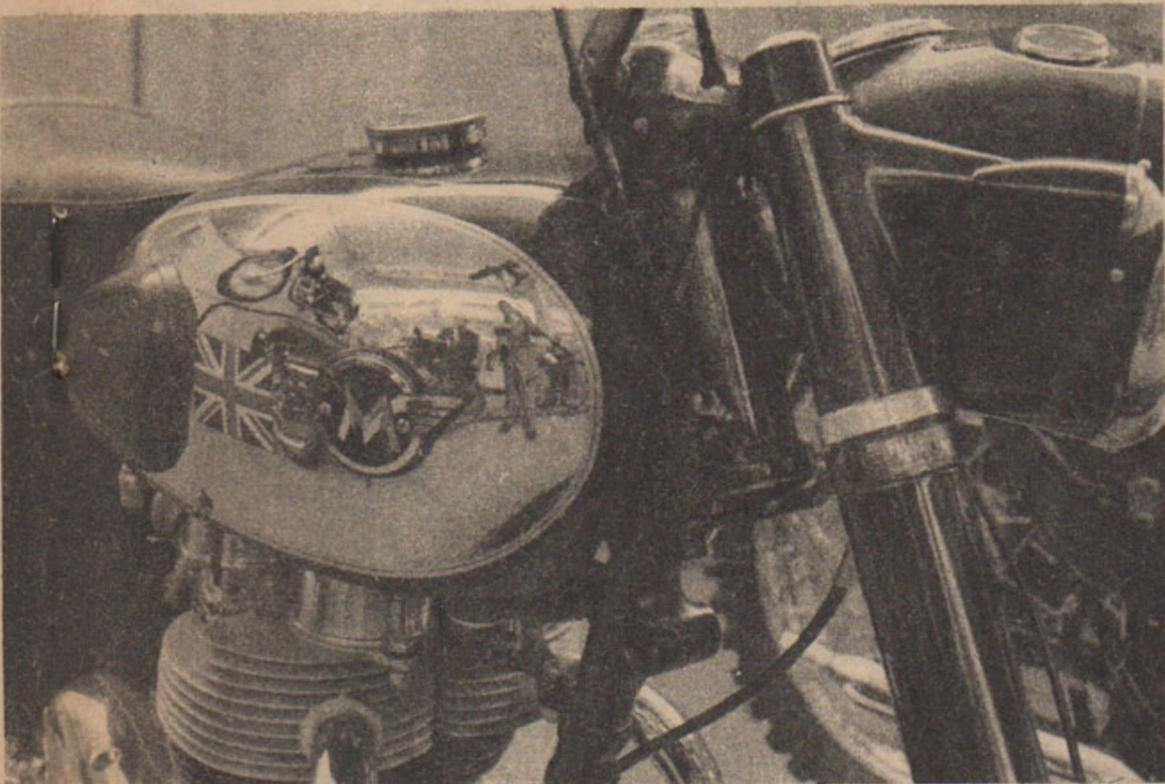
A l'arrière, les Matchless reçoivent maintenant également un moyeu-frein, avec montage à broche de la roue, la couronne étant fixée par des silentbloc. Enfin, la garde au sol des machines de cross passe de 18 à 25 cm.

VICTORIA-HOFFMANN

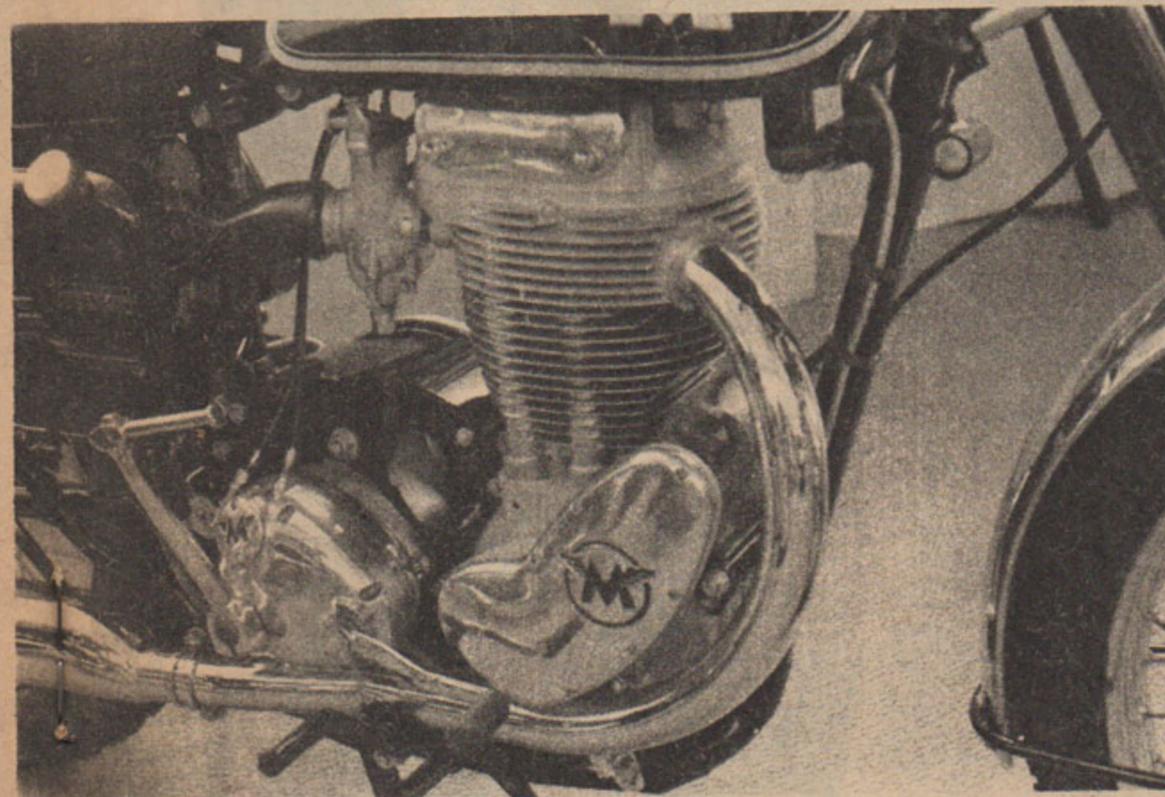
Aucune nouveauté sur le stand de la DFA, sinon que cet importateur est maintenant également agent général de « Victoria ».

Ceci explique donc la présence de la 350 cmc « Bergmeister » à 2 cylindres en V face à la route, de la 250 cmc 2 temps monocylindre, et surtout de la 200 cc « Swing », certainement une des machines les plus révolutionnaires de l'année par sa conception, sa réalisation, sa boîte de vitesses à commande électro-magnétique (voir MR n° 1266).

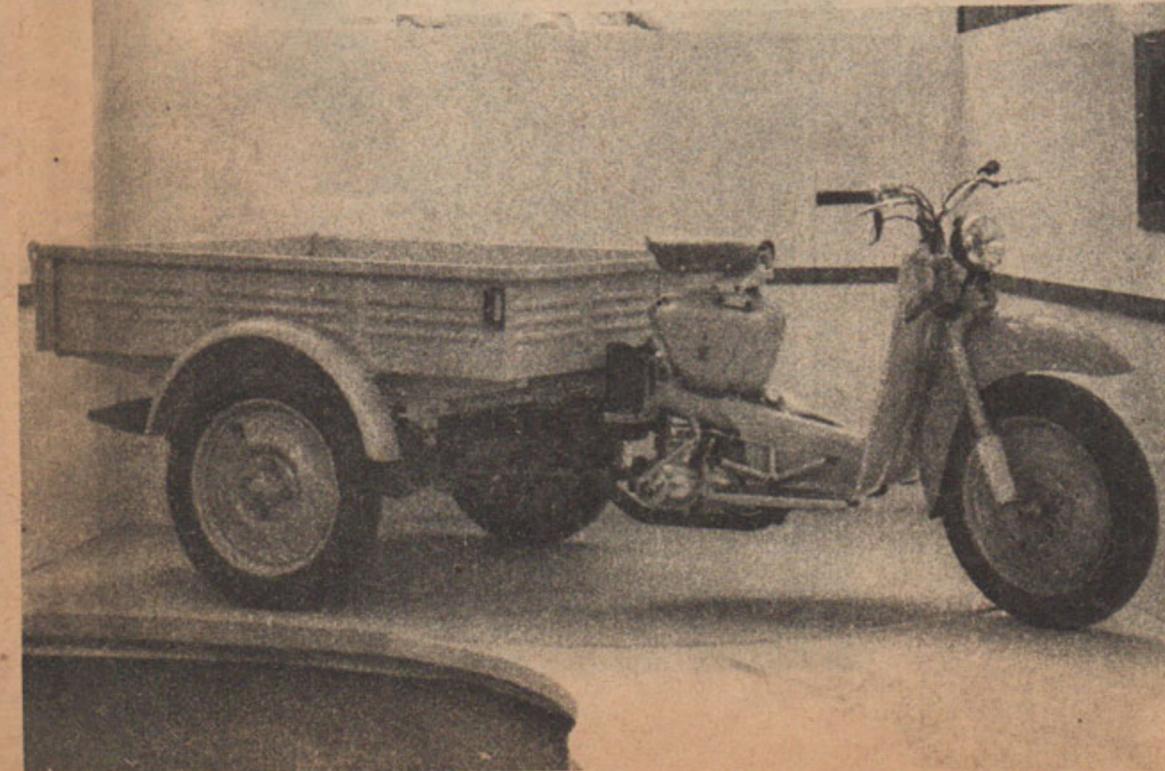
Si la 300 flat-twin « Gouverneur » de Hoffmann est encore sur le stand, par contre les nouvelles « Mars » n'avaient pu trouver place.



Apparemment les nouvelles Matchless diffèrent des modèles précédents par de nouveaux éléments de suspension Girling et par les flasques chromés avec nouveau macaron qui « enjolivent » le réservoir.



Sur les modèles de trial Matchless, les colonnettes de tiges de culbuteurs sont maintenant « noyées » dans le cylindre. La boîte de vitesses n'est plus une Burman, mais est réalisée par le consortium A.M.C. lui-même.



Les tri-porteurs à avant tracteur sont monnaie courante en Italie. Ici, celui réalisé par Aermacchi et exposé au Salon de Paris.

IFA

Sur un même stand, nous retrouvons les principales productions IFA, c'est-à-dire d'Allemagne Orientale.

AWO

Deux versions de la AWO sont là, les 425 et 425 S.

Du point de vue moteur, il s'agit de monocylindres « carrés » culbutés, de 250 cmc, à transmission acatène.

La version touriste « 425 » développe 12 CV, alors que la version sport « 425 S » appelée également « Simpson-Suhl », plus poussée, en donne 14.

Mais différent également les parties cycles, tout au moins dans leurs suspensions. Pour la « 425 », c'est du « tout coulissant » monté sur un double-berceau, alors que la « 425 S » est dotée d'une suspension arrière oscillante, dont les bras sont en tubes aplatis et curieusement coudés.

Pour ces machines, déjà décrites dans nos numéros 1220 et 1285, nous trouvons une belle selle double signée... Mérat. La « 425 S » ne sera livrable qu'à partir de janvier-février.

De la même marque, nous trouvons également la machine de compétition carénée, dérivée directement de la série, mais dont le moteur est muni d'une distribution par double ACT, entraînés par une chaîne enfermée dans un carter triangulaire.

MZ

Nous retrouvons d'abord la 350 cmc aux deux cylindres disposés en flat-twin : c'est la BK 350, qui vient de recevoir quelques améliorations étudiées dans notre n° 1310.

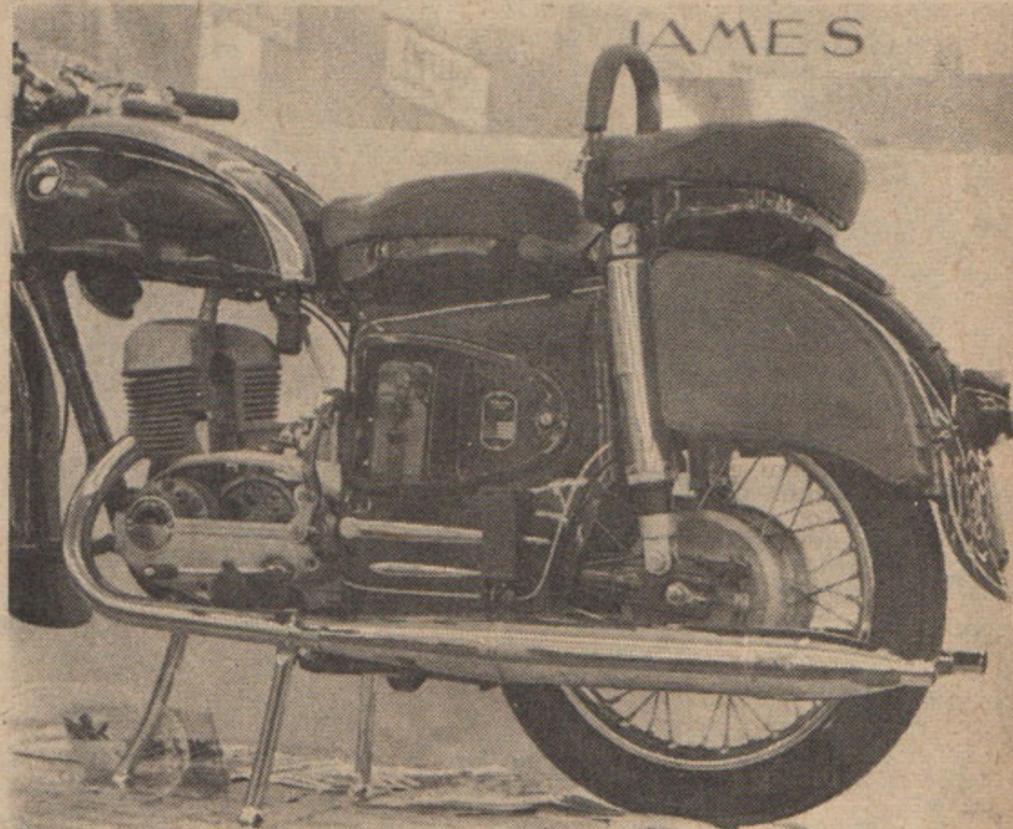
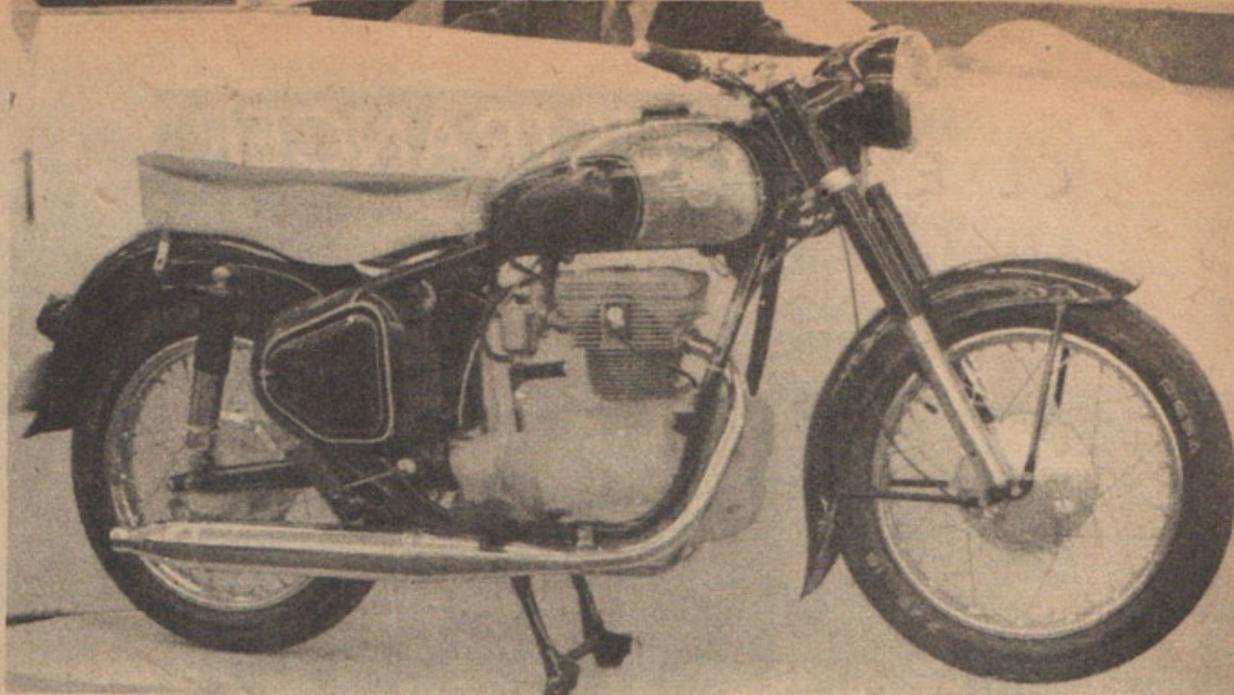
Mais, présentée pour la première fois en France, et occupant le centre du stand : la MZ 250 ES analysée dans notre numéro 1285.

Moteur 2 temps classique, carré, de puissance de pointe limitée, mais de grande élasticité. Transmission par chaîne enclose. Plus curieuse est la partie cycle, sur laquelle on retrouve une fourche Earles très « Maico », de grand débattement et réglable, un réservoir genre « Norton », un capotage de phare à la « Dragonfly » Douglas. Suspension arrière oscillante de 16 cm de débattement. Jantes de 16 pouces.

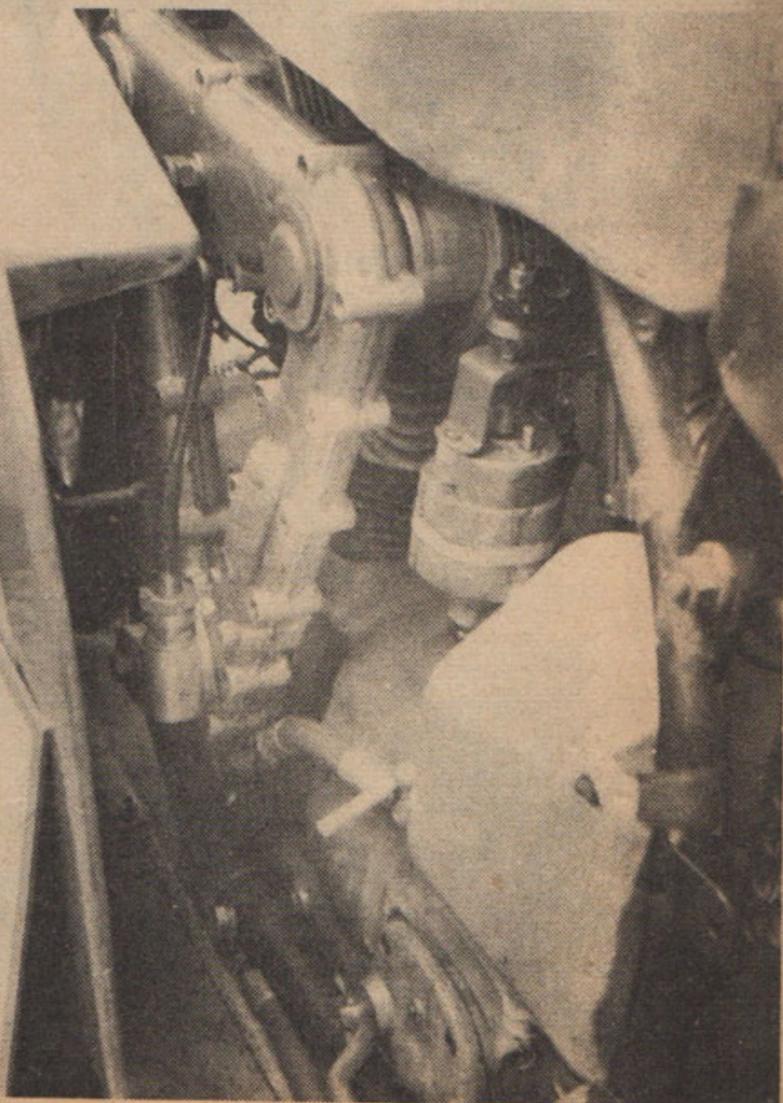
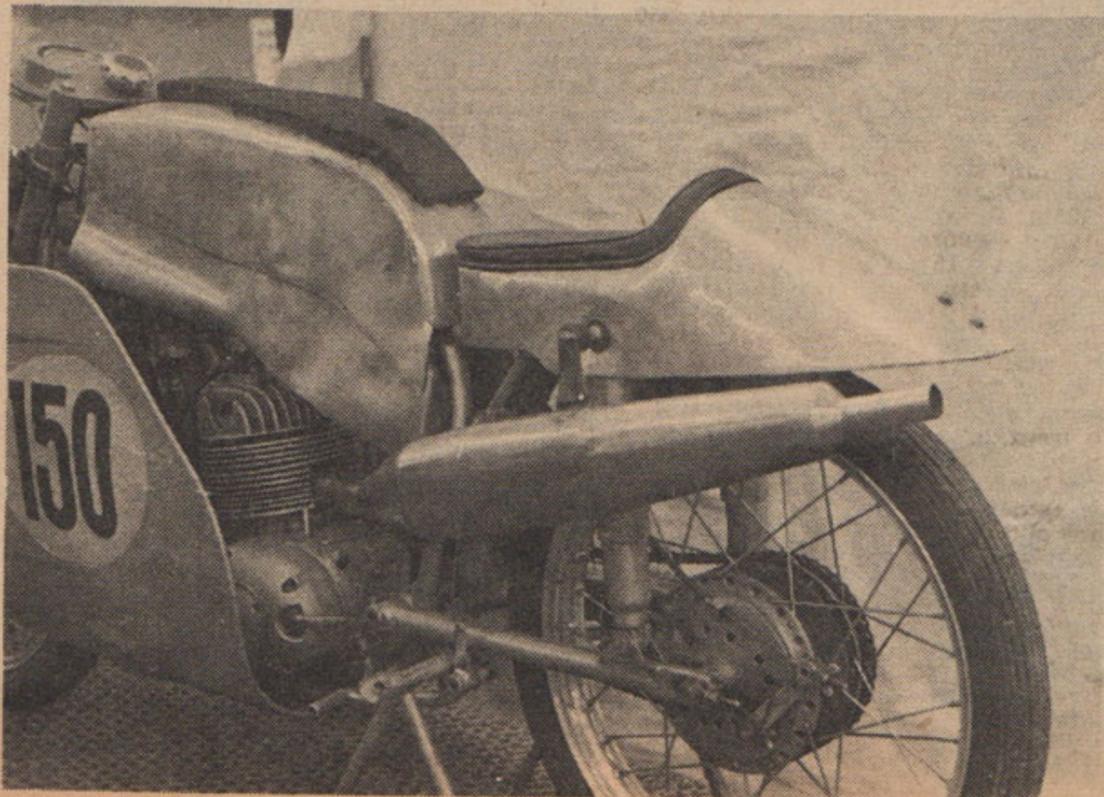
Les petits baquets recevant les sièges forment des coffres à outils supplémentaires.

★

Enfin, MZ présentait également une 125 de compétition. Et une nouvelle forme du système d'échappement montre que le sympathique ingénieur Kaaden semble ne pas encore avoir trouvé la solution définitive.



De nombreuses machines inédites en France, sur le stand des I.F.A. De haut en bas : la AWO 425 S développant 14 cv à transmission acatène et suspension arrière oscillante. - 3 coffres sont disponibles sur la MZ 250 ES : un sous chaque siège et un derrière la batterie. - En bas à gauche, une version de la 125 MZ de compétition, à moteur 2 temps, alors qu'à droite, AWO a préféré un double ACT entraîné par chaîne, et directement dérivé de la machine de série.



CLAEYS

L'active marque belge a entrepris la fabrication sous licence pour son pays du 150 Lambretta à démarreur électrique, luxueusement présenté. A côté de différents cyclomoteurs non importés chez nous, figure le modèle « Artois », qui sera construit près de Lille. Enfin, l'on retrouve sur ce stand la 250 JLO déjà présentée d'an dernier.

B. S. A.

Comme toujours, le stand de la populaire marque anglaise — la plus importée en France à l'heure présente — occupe une vaste surface sous les verrières du Parc des Expositions. Il le faut bien, d'ailleurs, tant sont nombreux les modèles proposés à l'intérêt des foules motocyclistes. On retrouve ici en effet tous les monocylindres, depuis la 250 cc « Princess » jusqu'à la 600 latérales type M21 destinée essentiellement au side, en passant par les 350 et 500 du groupe « B », ainsi, bien entendu, que les twins 500 A7 et « Shooting Star » et les 650 « Golden Flash » et « Road Rocket », cette dernière étant, avec ses 43 CV, une des plus puissantes machines de série actuellement commercialisées.

★

Ceci donc pour les motocyclettes utilitaires, de tourisme, et de « grande randonnée sportive ». Mais à côté de cette large gamme, on retrouve encore chez BSA les célèbres 350 et 500 « Gold Star », à moteur monocylindre tout alu, dont les succès en compétition ne se comptent plus, que ce soit sur les circuits de vitesse ou sur les terrains de moto-cross. Ces magnifiques machines sont évidemment livrables avec ou sans éclairage électrique et leurs réglages, leurs rapports de boîte et leur équipement varient selon le genre de compétition auquel on les destine.

★

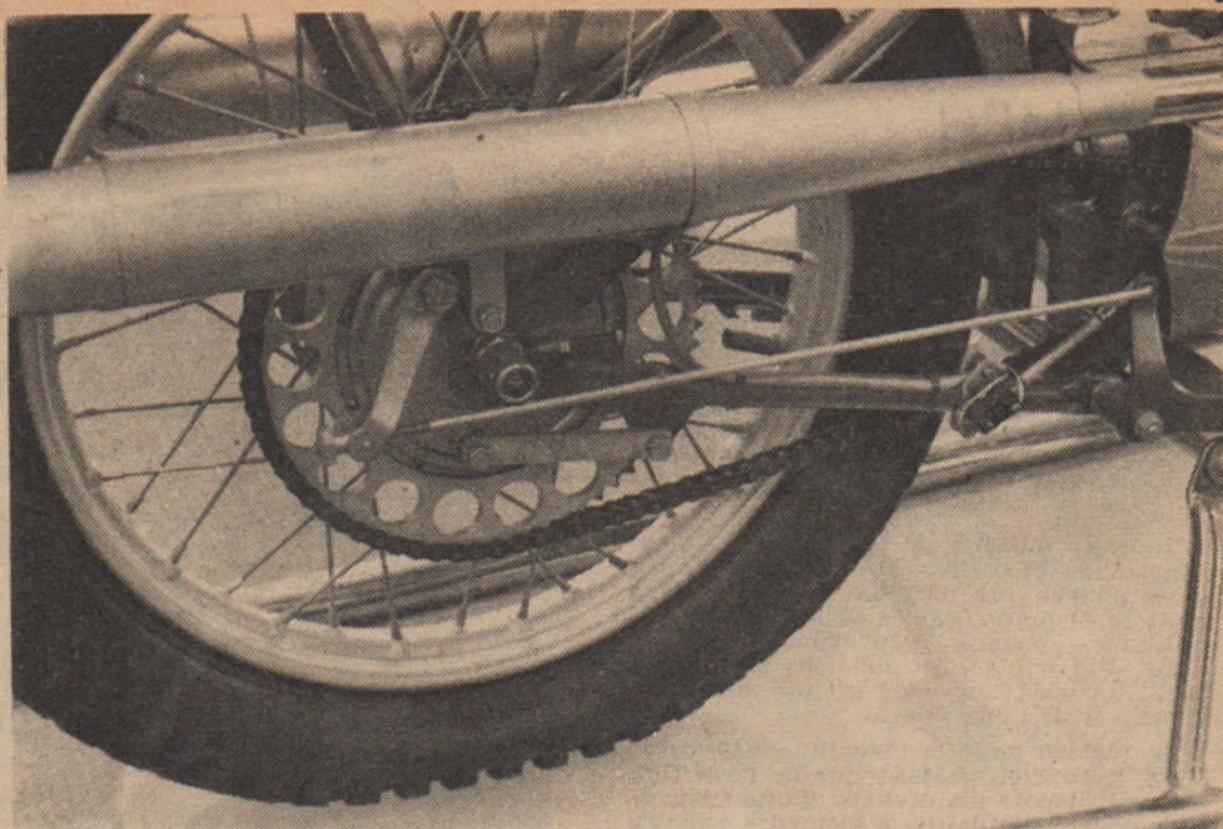
Mais, direz-vous, toutes ces motos ressemblent étrangement à celles qui furent exposées l'an dernier à pareille époque. C'est vrai, il n'y a pas de changement dans le programme BSA, pas même un macaron nouveau sur le réservoir : la direction de l'usine de Birmingham considérant que ses machines sont bien au point, alignées sur les données techniques modernes, et qu'elles donnent toute satisfaction à la clientèle, a choisi de poursuivre la diffusion des modèles actuels. Ainsi, les motocyclettes BSA 1956 — dont le succès qu'elles rencontrent auprès des usagers s'inscrit en confirmation de la position de l'usine — ne posent aucun problème à la clientèle qui, chez BSA, sait où elle va.

SUNBEAM - ARIEL

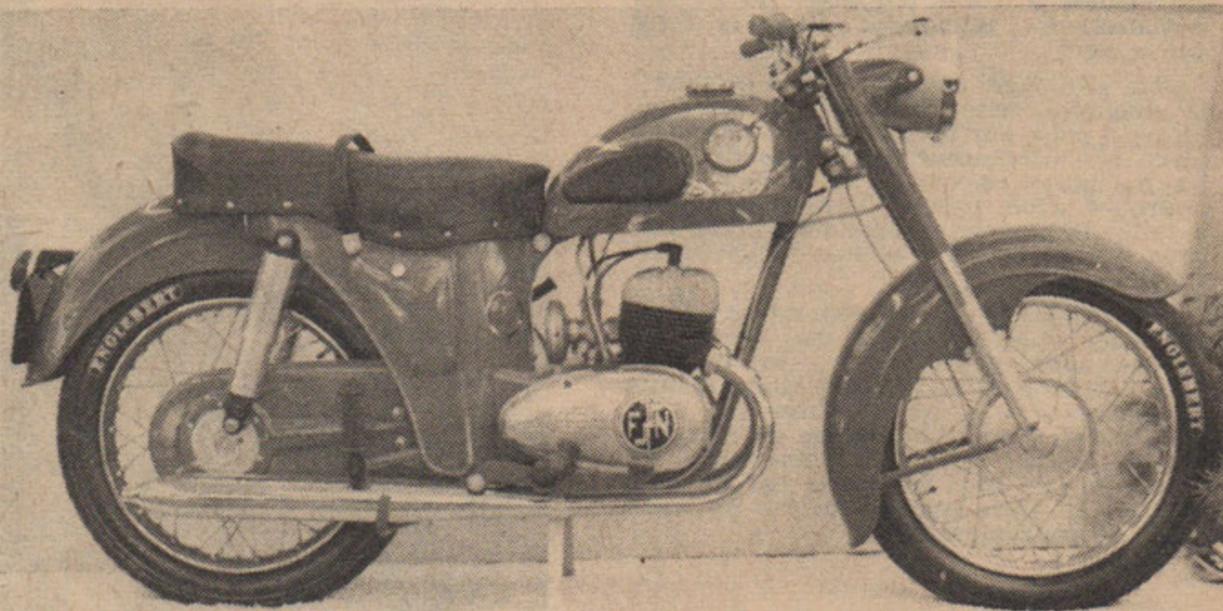
Toujours sur le stand Movéa, une place est faite aux deux Sunbeam, S7 Luxe et S8 Sport, bicylindres en ligne, à transmission secondaire par vis sans fin, qui restent semblables à eux-mêmes.

★

Enfin, la production Ariel aligne ici ses 6 modèles, soit une 650 (FHGL) et une 500 (KHGL) twins, une 500 (VHGL) et une 350 (NHGL) monos culbutées, une 600 (VBLG) latérale et la fameuse 1000 4 cylindres (4GL). Ces machines comportent un carénage de la tête de fourche formant tableau de bord et le phare est lui-même encastré dans un carénage formant visière. A noter des moyeux-freins centraux AV et AR sur tous les modèles à suspension arrière oscillante, c'est-à-dire à l'exclusion de la « Square four » qui, conservant une suspension coulissante, montre de ce côté-là un frein tambour de 200 mm.



Chez FN, la nouveauté essentielle résidait dans la 250 cmc. à moteur JLO qui a reçu une nouvelle partie cycle agrémentée de tôles de carénage (ci-dessous). Mais on notait également la 175 de trial, dont la couronne arrière ne compte pas moins de 66 dents.



FN

Vaste stand chez nos amis belges, qui présentent toutes leurs productions depuis les 175 à moteur Kuchen en passant par les 250 JLO et jusqu'aux monos 250, 350 et 450 typiquement représentatifs de la fabrication maison.

Arrêtons-nous un instant devant la seconde version de la twin 250 2 temps dont la première interprétation (d'ailleurs toujours commercialisée à 225.000 francs) a été essayée l'an dernier par nos soins (MR n° 1251).

Nous avons encore le moteur JLO développant 15 CV 15 à 6.200 t/m, mais la partie cycle a été considérablement remaniée, donnant ainsi à cette bonne quart de litre une présentation attrayante. La fourche télescopique est, dans cette version, de fabrication belge et plus largement dimensionnée. Le réservoir, d'un dessin heureux, s'orne d'un macaron de plastique blanc portant le sigle de la marque en lettres d'or. Du point de vue recherche esthétique, notons encore des garde-boue plus enveloppants et un carénage de la partie du cadre comprise entre l'arrière du cylindre et roue arrière. Plus intéressants techniquement sont les nouveaux éléments amortisseurs de la fourche arrière oscillante, de marque allemande (Stabilus), qui sont réglables en dureté.

Enfin, dans des jantes de 18" sont montés des nouveaux moyeux freins centraux d'usine. La béquille elle-même a été redessinée pour devenir plus accessible et assurer une plus grande stabilité à la machine à l'arrêt.

Cette nouvelle version, très réussie, de la 250 twin FN, est livrable immédiatement — comme tous les modèles normaux de la marque — au prix de 245.000 francs. Présentation émail rouge (rappelant notre couverture).

★

FN propose également à la Porte de Versailles sa 175 de Trial, qui détient le titre de Champion de Belgique de la spécialité depuis deux ans et qui sera sans doute confiée à Delauné cet hiver... si celui-ci est alors rentré de l'Afrique du Nord. Cette machine, à cadre rigide, possède des moyeux freins centraux allemands (Pranaf) et son petit réservoir comporte cependant un coffre à outils. La couronne de chaîne, énorme, compte 66 dents. Du côté installation électrique, on remarque la présence de deux « contacts », l'un sur le phare, l'autre au côté droit de la colonne de direction, pour le cas où le phare serait remplacé par une plaque de course.

Equippée de pneumatiques spéciaux de 3x19 à l'avant et 4x19 à l'arrière, la 175 FN de Trial est livrée en France sous délai de 15 jours, au prix de de 190.000 francs.

TRIUMPH

Ici encore, les modifications rencontrées ne concernent que des points de détail. Dans l'ensemble, le client est largement satisfait, nous dit-on ; il n'y a donc pas de raisons de transformer et réétudier les modèles..., aussi l'usine est-elle restée sensiblement sur ses positions, mis à part les quelques nouveautés qui suivent :

Un nouveau macaron, haut, large, et en relief, charge les flancs des réservoirs sans faire oublier l'ancienne décoration, à notre avis plus discrète et d'un goût plus sûr.

Tous les modèles de tourisme — à l'exception de la petite 200 cc — sont désormais pourvus de moyeux freins centraux dont le diamètre, égal à celui des anciens tambours, nous a paru calculé un peu juste. Par contre, les modèles sport T100 et T110 conservent leurs grands tambours, à prise d'air pour l'avant.

En restant dans le domaine « partie cycle », notons en passant que la Tiger Cub (200 cc) dispose maintenant d'une suspension arrière oscillante, à éléments séparés, et de jantes de 16 pouces.

★

La nouvelle culasse, apparue l'an dernier sur la T 110, équipe encore cette seule 650 sport, dont le taux de compression a été abaissé à 8 à 1 (en place de 8,5 à 1 initialement), rejoignant ainsi la T 100 sur ce point.

Côté allumage, changement important : la magnéto, associée avec une dynamo, reprend place sur tous les gros modèles en place de l'alternateur, tout au moins pour les machines importées en France. Mais pourquoi avoir préféré l'induit tournant à l'aimant tournant, cependant préférable pour des machines à régime relativement élevé ?

C'est également à la demande de l'importateur que les machines livrées en France sont pourvues de carburateurs Amal « Monobloc », sans doute moins économiques que les carburateurs S.U., mais qui favorisent la vitesse de pointe : il est certain que les possesseurs de Triumph sont plus intéressés par les possibilités de leurs engins que par un léger écart de consommation.

★

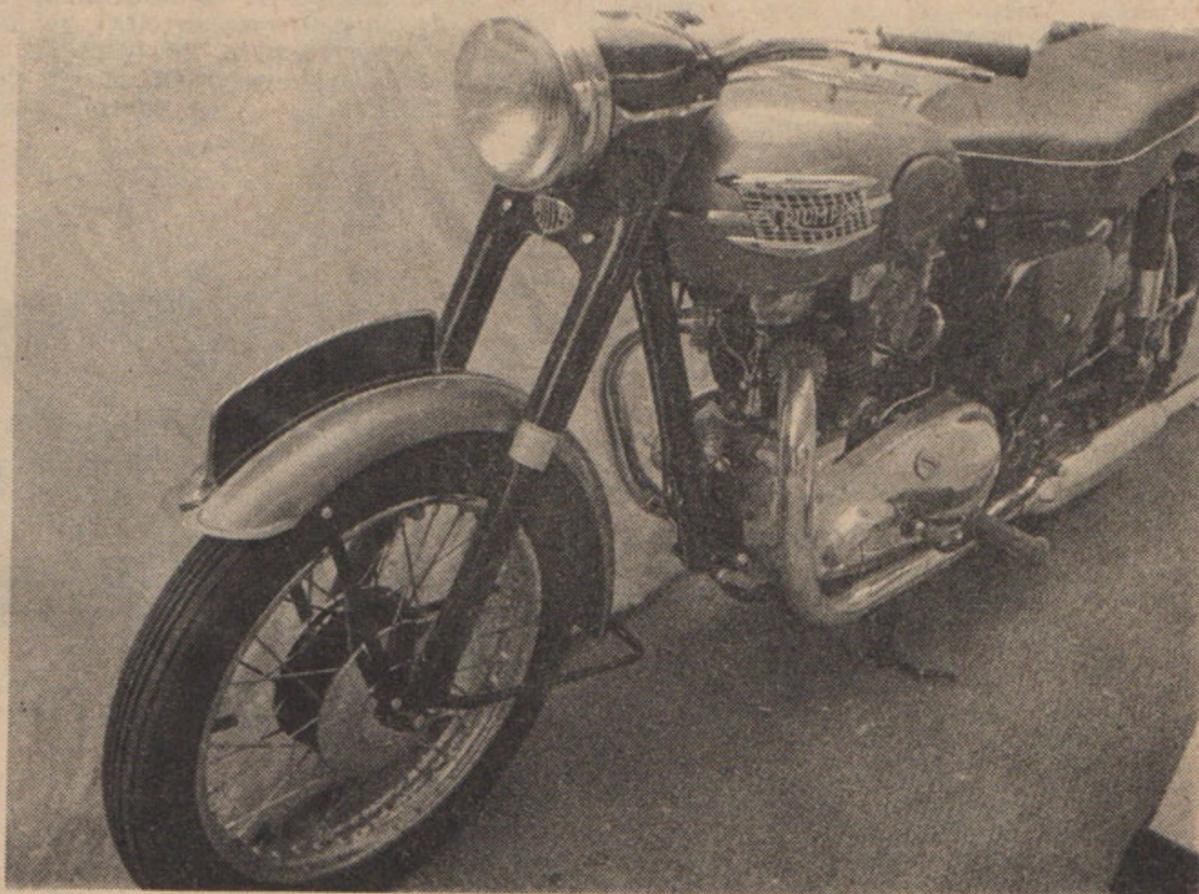
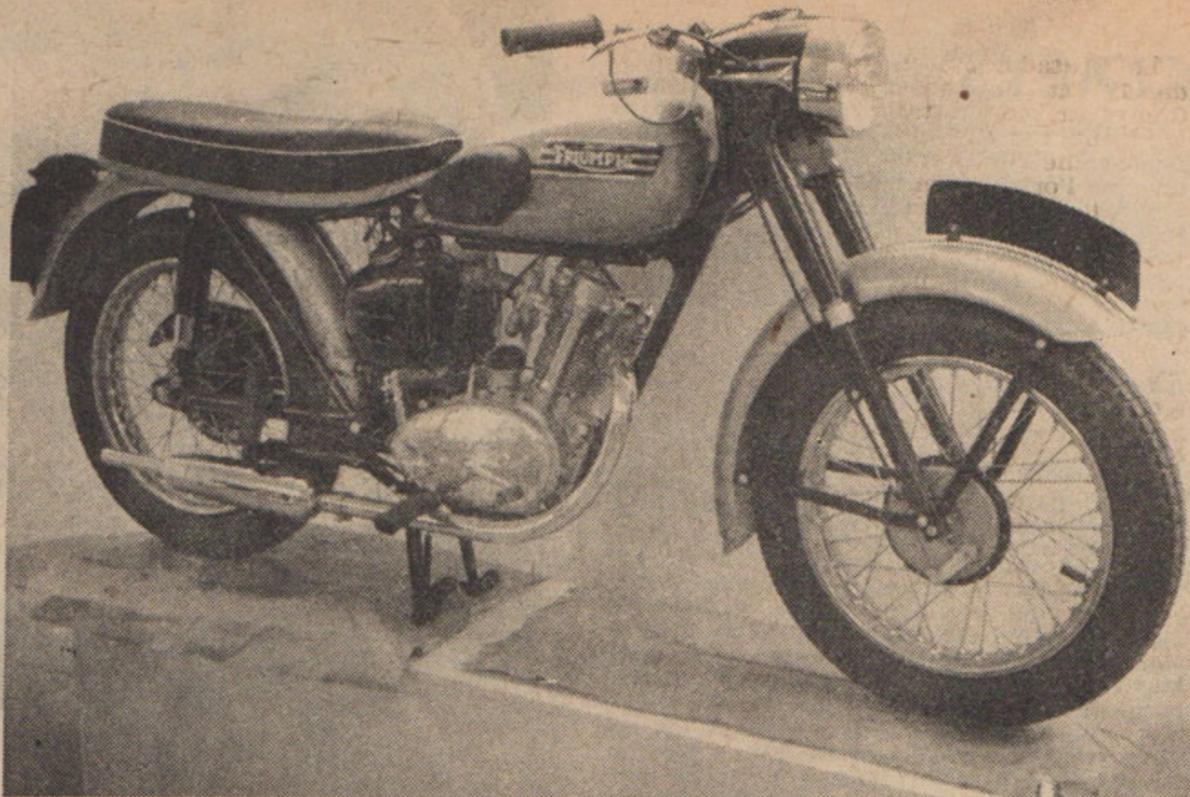
Voilà donc ce que nous apporte cette année l'usine de Coventry, qui semble bien avoir porté le vertical twin culbuté au plus haut de ses possibilités. Reste que le progrès ne s'en tient pas là et que Triumph (comme aussi l'ensemble des marques anglaises) devra nécessairement et à brève échéance nous offrir autre chose pour conserver sa position dans le groupe de tête de l'industrie motocycliste internationale.

ROYAL-ENFIELD

La marque anglaise, décidée à concurrencer la production allemande sur le plan de l'exportation, met en avant deux arguments de poids, l'un sur le plan technique, l'autre sur le plan commercial. De ce dernier côté, en effet, le prix de tous les modèles accuse une baisse sensible et s'étage désormais de 227.000 à 364.000 francs pour les modèles normaux compris entre 250 et 700 cmc de cylindrée.

★

Du point de vue technique, c'est évidemment et avant tout la nouvelle 250 « Crusader » qui retient l'attention. Il s'agit, tenez-vous bien, d'un bloc-moteur, innovation qu'on peut qualifier de sensationnelle quand on se réfère au solide et traditionnel attachement dont fait montre



L'essentiel, chez Triumph, est l'apparition d'un cadre à suspension arrière oscillante pour les petites « Tiger Cub » à bloc-moteur « culbuté » de 200 cmc. (en haut). Quant aux twins, livrées en France avec dynamo et magnéto en place de l'alternateur, elles reçoivent toutes un grand macaron de réservoir en alliage poli. De plus, les modèles de tourisme ont maintenant un moyeu-frein mais dont les dimensions sont un peu réduites (photo d'en bas).

l'ensemble de l'industrie anglaise pour la boîte séparée ! Toutefois, et peut-être parce que les ingénieurs de chez Royal-Enfield n'ont pas cédé sans un certain serrement de cœur à l'impératif du progrès, la Crusader, par ailleurs très nette d'allure, a conservé extérieurement à son cylindre une petite canalisation d'huile ! Du côté partie cycle, cette quart de litre comporte encore plus d'une innovation : carter de chaîne à double branche, chacune d'elles étant reliée au carter moteur par un élément de plastique plissé en « accordéon ». En arrière du carburateur, un vaste coffre enferme le filtre à air, la batterie, l'outillage de bord et supporte, à sa partie inférieure, la cel-

lule redresseuse. Celle-ci est donc placée extérieurement et assure la recharge de la batterie, alors que l'allumage est fourni par un alternateur.

Le cadre est un simple berceau, du type interrompu ; une tringle réglable en extension relie la partie arrière de la culasse au tube central, à la hauteur du bec de la selle biplace.

Les amortisseurs de la suspension arrière oscillante sont réglables en 3 positions. Le garde-boue de ce côté est rattaché aux tubes supports par l'intermédiaire d'éléments de caoutchouc, et se soulève aisément pour sortir la roue en cas de crevaison.

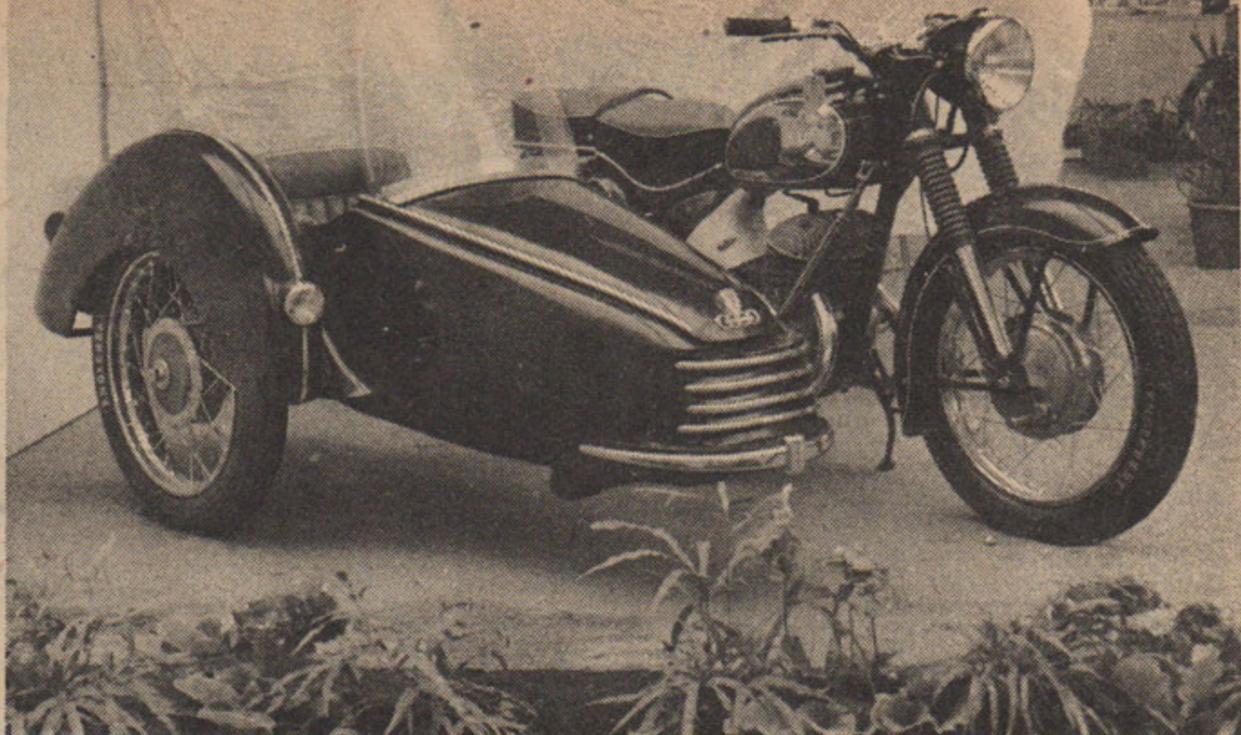
La Crusader est encore dotée de jantes de 17" et de moyeux freins centraux. Compteur, commutateur, ampèremètre se trouvent réunis sur le capotage de tête de fourche formant tableau de bord, tandis que l'orifice d'entrée de la clé de contact est placé du côté gauche du coffre. Présentée en vert olive et munie de tout son équipement, la nouvelle 250 Crusader est vendue en France 268.000 francs.

★

A côté d'elle, on retrouve sur le stand Royal Enfield la 500 twin, pourvue désormais du nouveau cadre (voir MR n° 1300), ainsi que de l'allumage-éclairage par alternateur et cellule redresseuse. Le distributeur d'allumage est placé extérieurement, derrière les cylindres et devant la bobine.

Bien entendu, tous les autres modèles de la marque sont exposés : 250 « Clipper », 350 et 500 « Bullet », 700 Super-Meteor. Précisons que, pour toutes les machines pourvues d'un carburateur Amal monobloc, de nouvelles pipes d'admission ont été réalisées, qui comportent une gorge et un orifice destinés à éviter que l'essence ne s'écoule dans les cylindres quand le robinet d'essence est laissé ouvert à l'arrêt.

Pour finir et à l'intention des sportifs, sont encore présentées les 350 et 500 de cross, vendues 330 et 335.000 francs. Royal-Enfield sonnerait-il le réveil de l'industrie anglaise de la moto ?



Attelé à la 350 RT DKW, un side de la même marque avec imitation de calandre de voiture. Le dessus est formé d'une sorte de capot, articulé sur l'avant, et qui peut basculer, ce qui facilite l'accès.

DKW

Deux nouveautés intéressantes sur le stand « tenu » par le sympathique Di Vozzo. En moto, c'est de la dernière version de la 250 qu'il s'agit. Cette machine fit l'objet d'une complète description dans nos numéros 1301 et 1308, aussi nous suffira-t-il de citer ici les modifications qui lui ont été apportées : cylindre plus étoffé, ailettes « Herisson » ; puissance portée à 15 CV, fourche télescopique d'un dessin nouveau, et suspension arrière oscillante de dureté réglable, d'un débattement de 100 mm. Enfin, la 250 reçoit des jantes de 18".

On retrouve encore la 350 twin deux temps qui fit l'objet d'un essai dont le compte rendu fut publié dans notre numéro 1253. A cette machine peut être adjoindre un sidecar également de fabrication DKW, et dont toute la partie supérieure se soulève pour donner accès au passager. Ce panier dispose d'un frein hydraulique, raccordé sur le système de freinage de la roue AR de la moto, et est proposé au prix de 110.000 francs.

★

Enfin, la seconde nouveauté est du domaine du cyclomoteur. Le « Hummel » vient de nous arriver, et l'on attend prochainement l'entrée en France des 200 premiers exemplaires. C'est un 2 temps à balayage Schnurle, de 49 cc de cylindrée, développant 1,35 CV à 4.400 t/m et avec un taux de compression de 6,5 à 1. Ce cyclo dispose d'une boîte de vitesses à 3 rapports, la transmission primaire s'effectuant par engrenages à taille oblique et la transmission secondaire par chaîne.

Le cadre entièrement suspendu est en tôle emboutie, et comprend le réservoir, de 5,5 l de capacité (plus 1 litre de réserve). Les garde-boue sont très enveloppants, et un carter recouvrant totalement la transmission finale achève de donner à ce cyclomoteur une ligne très nette, dont on pourra trouver la présentation et l'étude technique complète dans le n° 49 de notre confrère « Cyclomoto ».

MAICO

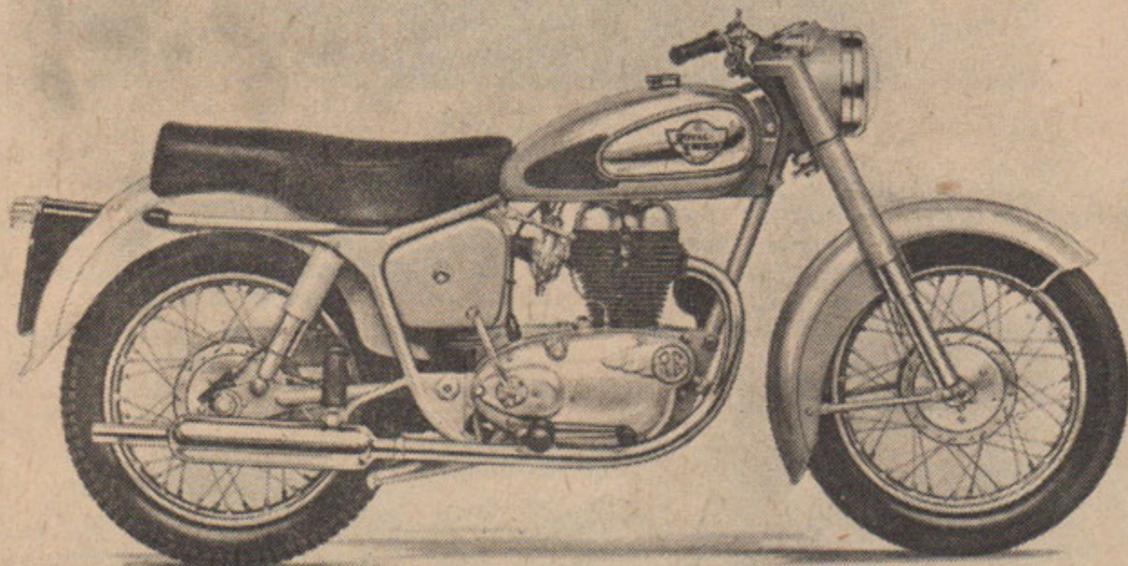
Les 3 modèles produits par la marque allemande : 250 « Blizzard » (essai MR n° 1306), 350 et 400 « Taifun » (cette dernière essayée également par nos soins, n° 1246), ne figuraient cette année sur aucun stand. Mais l'agent général pour la région parisienne, Jean Di Vozzo, n'en a pas moins quelques exemplaires en magasin et profite de notre passage au Salon pour nous en rappeler les prix actuels, à savoir :

250 Maico « Blizzard » : 225.000 fr.

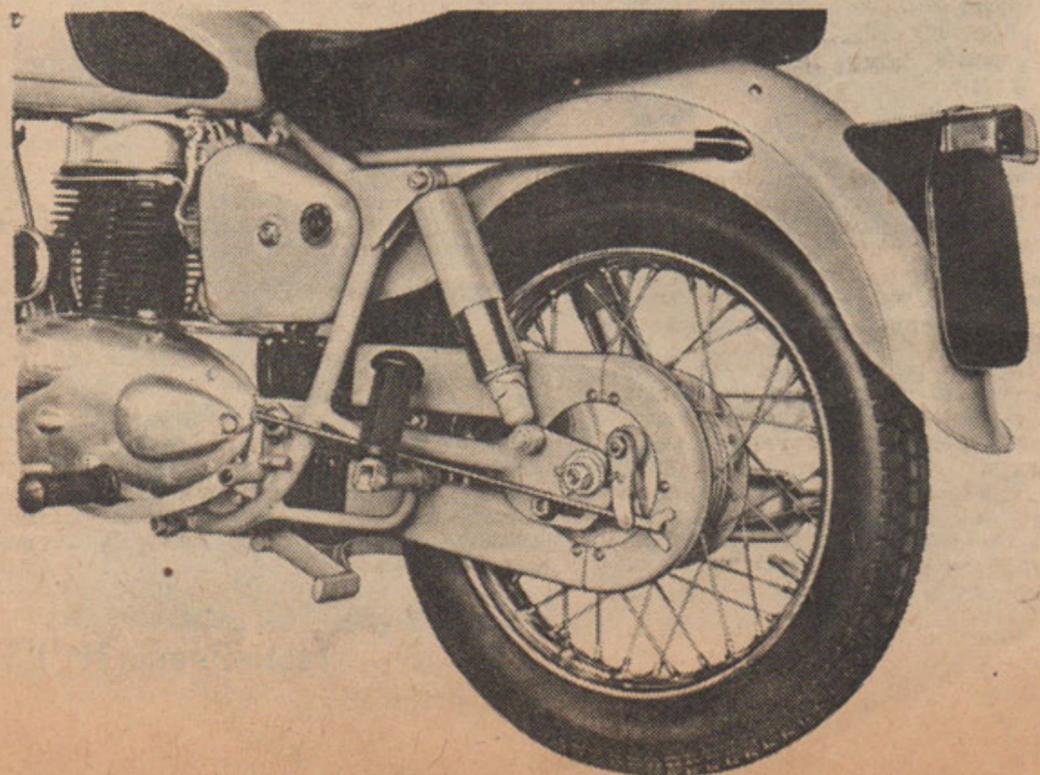
350 Maico « Taifun » : 325.000 fr.

400 Maico « Taifun » : 330.000 fr.

Soit une baisse notable par rapport aux prix donnés dans notre numéro de Salon.



La « Crusader » de Royal-Enfield, bloc-moteur quatre temps de 250 cmc., à jantes de 17 pouces et carter de chaîne étanche. Serait-ce l'indice d'une nouvelle orientation de l'industrie britannique ?



N. S. U.

L'année a été très chargée pour la marque de Neckarsulm : préparation et réalisation des records mondiaux de Bonneville, étude aussi de la voiturette qui doit être présentée au prochain Salon Automobile de Francfort, en 1957. C'est pourquoi certainement les modèles exposés à la Porte de Versailles sont restés comparables à ceux que nous avons pu voir l'an dernier.

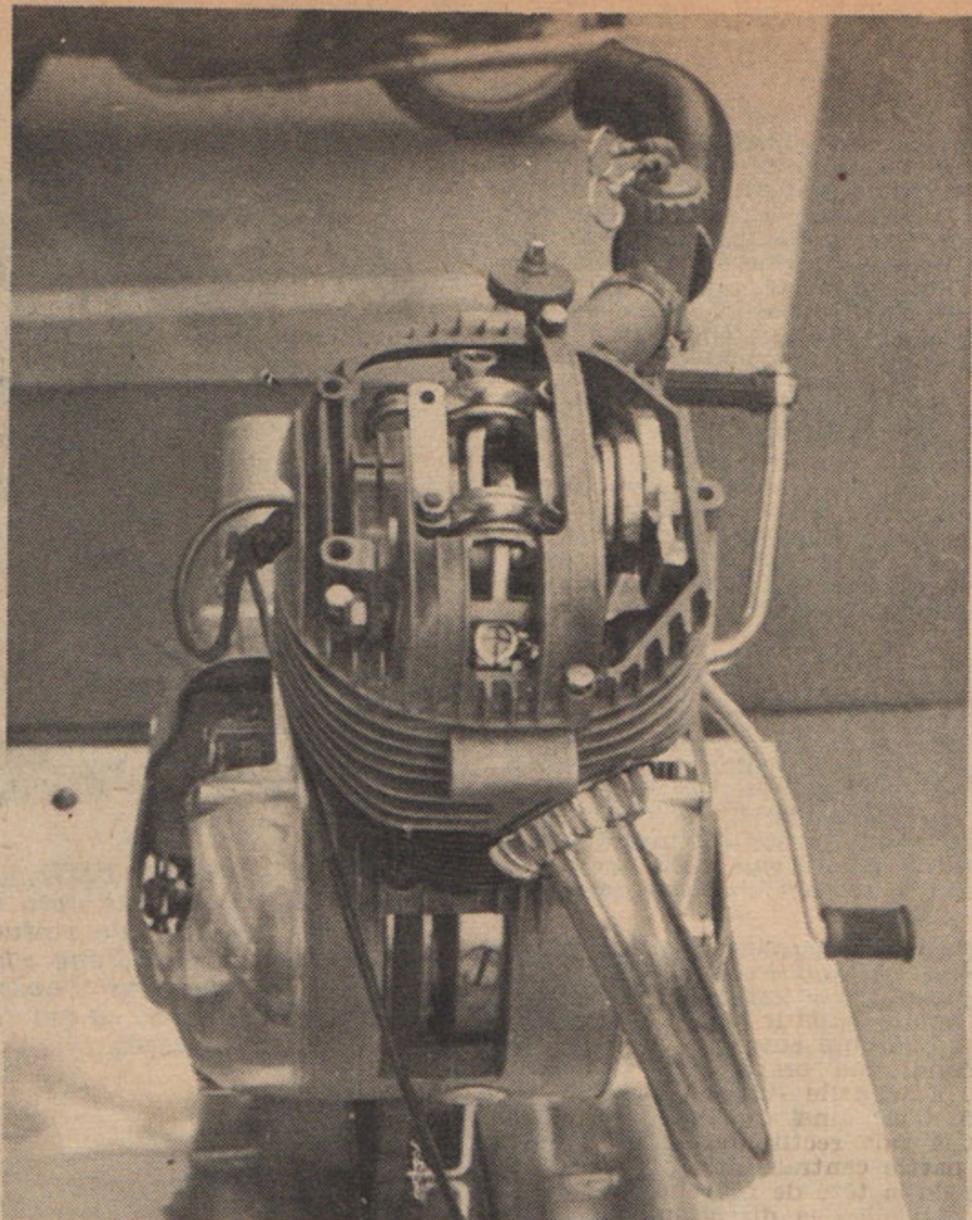
La « Superfox » est là, 125 quatre temps à distributeur par ACT « Ultramax », compressé à 8,5 à 1 et qui développe 8,8 CV, jolie puissance pour un petit cube de série ! Le cadre est à poutre centrale avec des suspensions avant et arrière nouvelles à ressorts « précomprimés » qui permettent un plus grand débattement. Un petit guidon embouti dissimule les gaines des câbles et les fils électriques. Ce modèle n'est malheureusement pas importé, mais on pourra trouver sa description complète dans notre numéro 1255.

On peut voir également la populaire NSU « Max », 250 quatre temps également, à distribution Ultramax. Le moteur de cette quart de litre est d'ailleurs présenté en crevé et vaut qu'on s'y arrête : D'une cylindrée exacte de 247 cc, ce monocylindre développe 17 CV et est donné pour 126 kmh. Malheureusement, la partie cycle de la Max, côté suspension arrière, commence à dater : bras oscillant avec ressort central et un amortisseur hydraulique à l'arrière.

★

On sait que NSU a abandonné l'année dernière la construction sous licence du Lambretta, au profit d'un scooter de sa propre conception. Ce dernier, le « Prima », qui rappelle dans sa ligne générale la production des usines Innocenti, est un 150 cc à démarreur électrique qui développe 6,2 CV. La présentation est très soignée et nombre de détails bien étudiés en rendent l'utilisation agréable (voir MR n° 1281).

Enfin, le stand NSU montre encore les deux cyclomoteurs, répandus dans le monde entier : le 50 cc « Quickly » et le 98 cc « Quick », fabriqué sous licence en France.



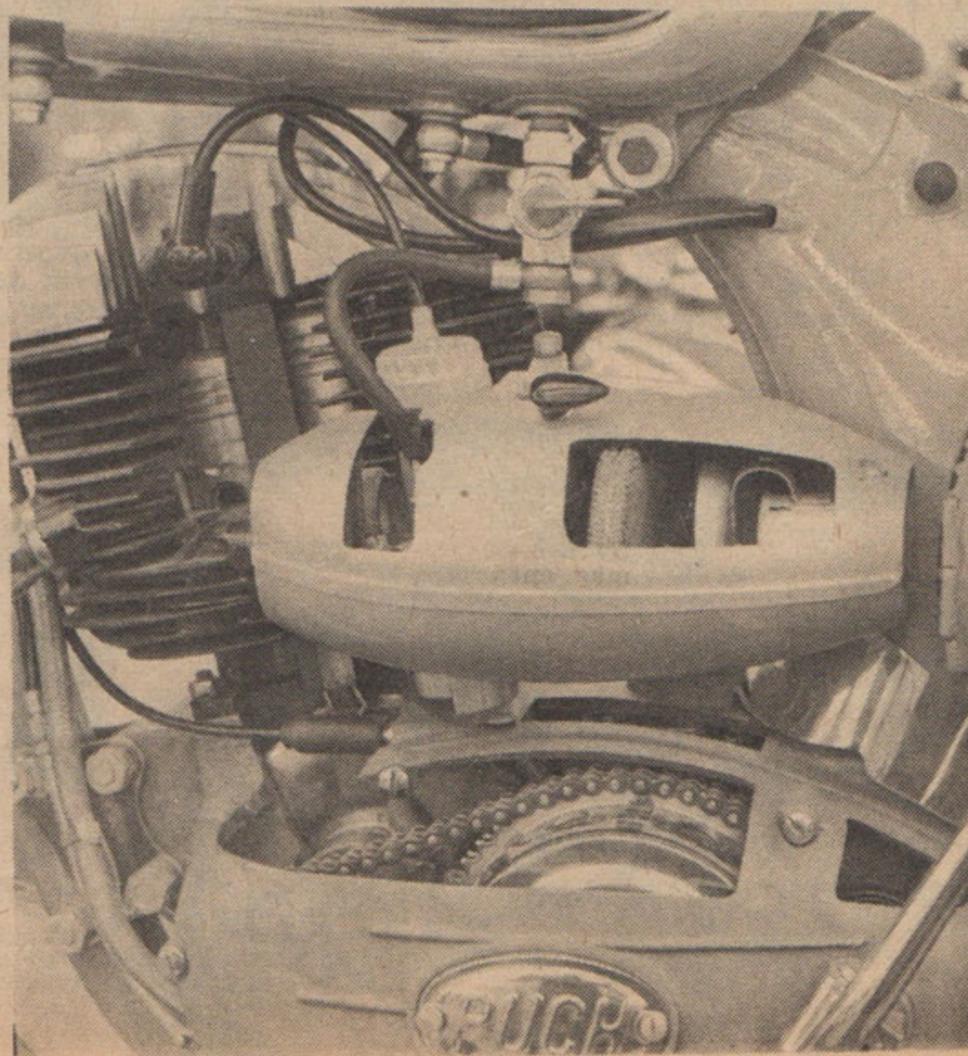
Ci-dessus : une vue plongeante dans la culasse de la NSU, montrant l'attaque des bielles (à droite) sur l'arbre à cames, ainsi que le montage « en bascule » de ce dernier, afin de compenser les dilatations éventuelles. Ci-dessous : la « fusée » filtre à air et silencieux d'admission des 175 et 250 Puch de tourisme.

PUCH

Tous les modèles sont exposés : 175 SV et SVS, 250 SG et SGS, scooters RL et RLA (démarreur électrique), et cyclomoteur M 550 L. Aucune modification ne leur a été apportée cette année, nous est-il déclaré sur le stand. Nous remarquons néanmoins la présence, sur les 175 et 250 de tourisme, d'un silencieux d'admission en forme d'obus, qui enveloppe presque entièrement le carburateur. Une béquille latérale, une lampe témoin de « point mort » installée dans le dessus du phare et l'augmentation du débattement de la suspension arrière caractérisent encore les modèles présentés. Rappelons que les 250 de la marque peuvent recevoir depuis l'année dernière un démarreur électrique Bosch, fonctionnant sous tension de 12 volts, et deviennent alors les types SGA et SGSA.

★

Une 250 spéciale cross est également exposée : notons la fixation du phare par de gros écrous papillons, solution également retenue pour le serrage du filtre à air Knecht à l'entrée du carburateur. Les deux branches du guidon sont reliées entre elles par une barre d'accouplement, le réservoir est supporté par des équerres garnies de feutre épais, les tubes et pots



d'échappement sont largement relevés. Enfin, la machine est équipée de jantes de 21 pouces. D'allure extrêmement courte, elle semble plus appropriée au trial qu'au cross.

L'importateur présente encore un cyclo hybride, baptisé Puch-Paloma et constitué du moteur autrichien qui équipe le M 550 L, cette fois placé dans le cadre du Paloma SLAN démuné de son carénage.

GUZZI

Ce que l'on remarque immédiatement, sur le stand de la marque de Mandello del Lario, c'est la nouvelle 175 que nous avons présentée à nos lecteurs dans notre numéro 1304, d'après des documents d'usine, mais qui s'offre ici matérialisée à nos regards.

La première impression est excellente : cette moto légère est harmonieuse, élégante, nette d'allure et, en ceci, change agréablement des « usines à gaz » auxquelles Guzzi nous avait accoutumés depuis des années ! Seul subsiste de la ligne ancienne, le garde-boue avant suspendu !

★

Machine d'allure sportive, certes, avec sa présentation en émail rouge, son petit guidon, son réservoir étroit et sa selle double. Cependant, tout ici est mesuré, tempéré, pour aboutir à un compromis rationnel, équilibré entre la ligne « sport » et les conditions pratiques d'utilisation normale, à laquelle est en fait destinée cette 175. C'est ainsi que l'étroit guidon, pas tout à fait rectiligne, est enveloppé dans sa partie centrale par un très étroit carénage de la tête de fourche qui donne à cette partie de la direction un aspect très dépouillé. La selle biplace, suffisamment étroite, mais de forme « anatomiquement » étudiée pour être confortable, est en outre fixée au garde-boue arrière par un simple bouton moleté aisément desserrable ; relevée, elle donne alors accès au coffre à outils et au bouchon de remplissage du réservoir d'huile.

★

Celui-ci forme alors la partie gauche d'un large coffre qui, selon les canons actuels, occupe toute la partie intérieure du cadre, entre carburateur et roue arrière. Du côté droit de ce coffre, facilement ouvert lui aussi par un bouton moleté, est logée la batterie qui laisse encore un peu de place disponible pour de petits outils de bord.

Le cadre est un double berceau, dont les tubes sont en réalité demi-ronds, les faces planes se faisant face. A l'avant, une classique fourche télescopique supporte une roue en alliage léger, de 18 pouces, tandis qu'à l'arrière nous trouvons une suspension oscillante et une roue de 17 pouces seulement, en alliage également. Les deux freins sont à tambours, fortement nervurés.

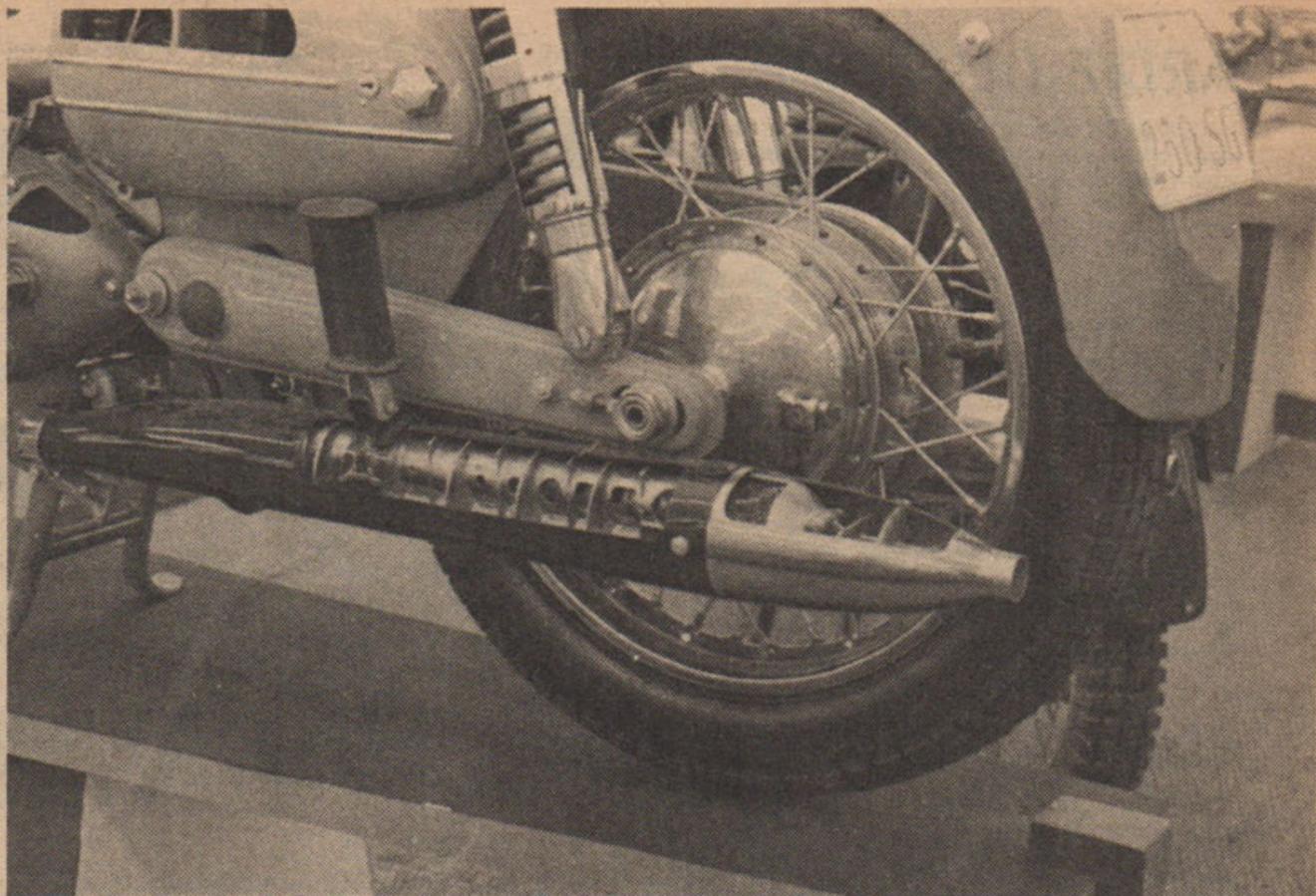
★

Côté moteur (62x57,8, rapport course-alésage 0,932), notons le fort cylindre incliné à 45° vers l'avant, la distribution par ACT commandé par chaîne et le carburateur de 22 mm de passage des gaz, à pavillon d'entrée d'air. Puissance développée à la roue arrière : 9,2 CV à 6.400 t/m, couple maximum : 1,13 mkg entre 4.500 et 5.000 t/m.

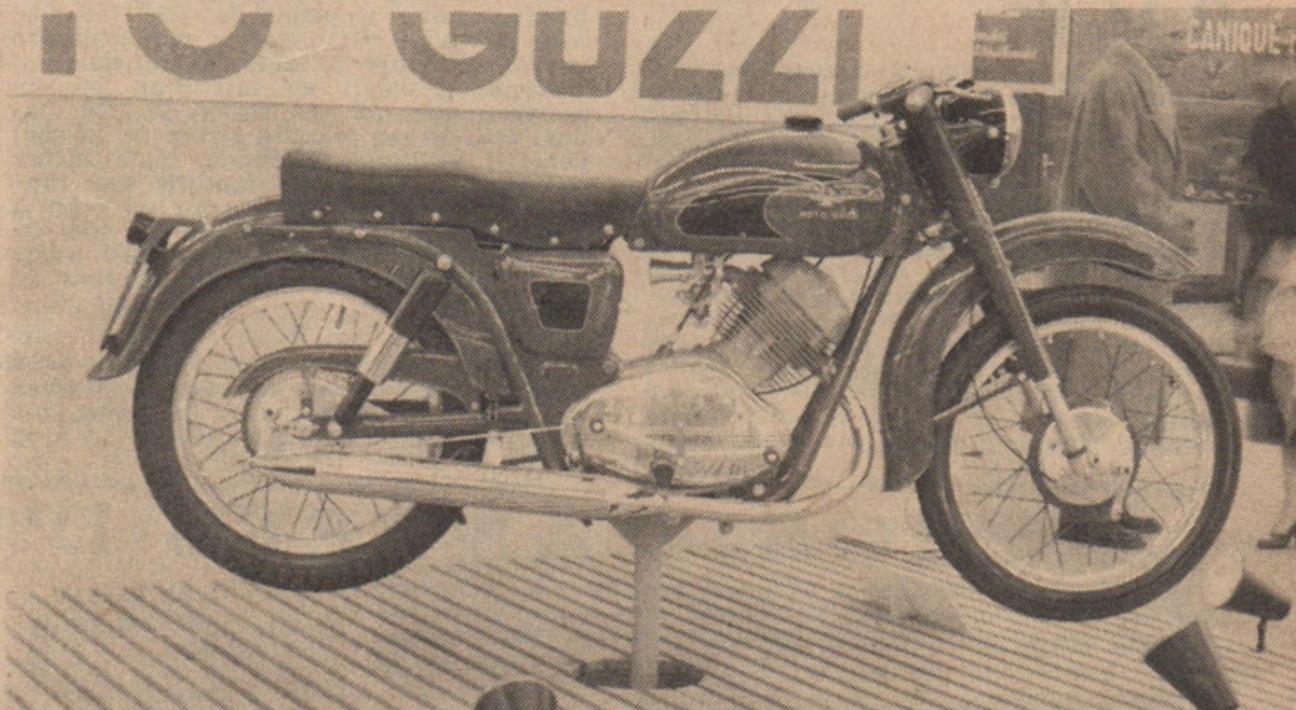
L'imposant carter moteur, d'un dessin très net lui aussi, contribue à donner l'impression que cette 175 est une... 250 ! Pourtant la nouvelle Guzzi reste dans l'honnête moyenne des machines de tourisme dans la cylindrée. Sa sortie en série doit intervenir dès novembre en Italie et l'importateur en France pense être à même de nous la proposer en mars 1957, pour un prix qui s'établira aux environs de 200.000 francs.

★

Autour de la 175 Guzzi sport, nous pouvons encore remarquer le Cardellino 65 cc, le Zigolo 98 cc, dans ses deux versions tourisme et luxe, et encore le Galletto 192 cc,



Ci-dessus : une coupe du système d'échappement des Puch, combinant différents systèmes, dont celui d'absorption peu avant la sortie.



La 175 Guzzi, à simple ACT, brise par ses lignes très nettes, avec la tradition Guzzi. Moteur non plus horizontal, suspension arrière avec des éléments séparés. Une ligne incontestablement « sport » et bien italienne.

moto-scooter à grandes roues bien connu chez nous. Tous ces modèles restant d'ailleurs conformes à la description que nous en avons faite dans notre numéro spécial du Salon (1308).

DOUGLAS

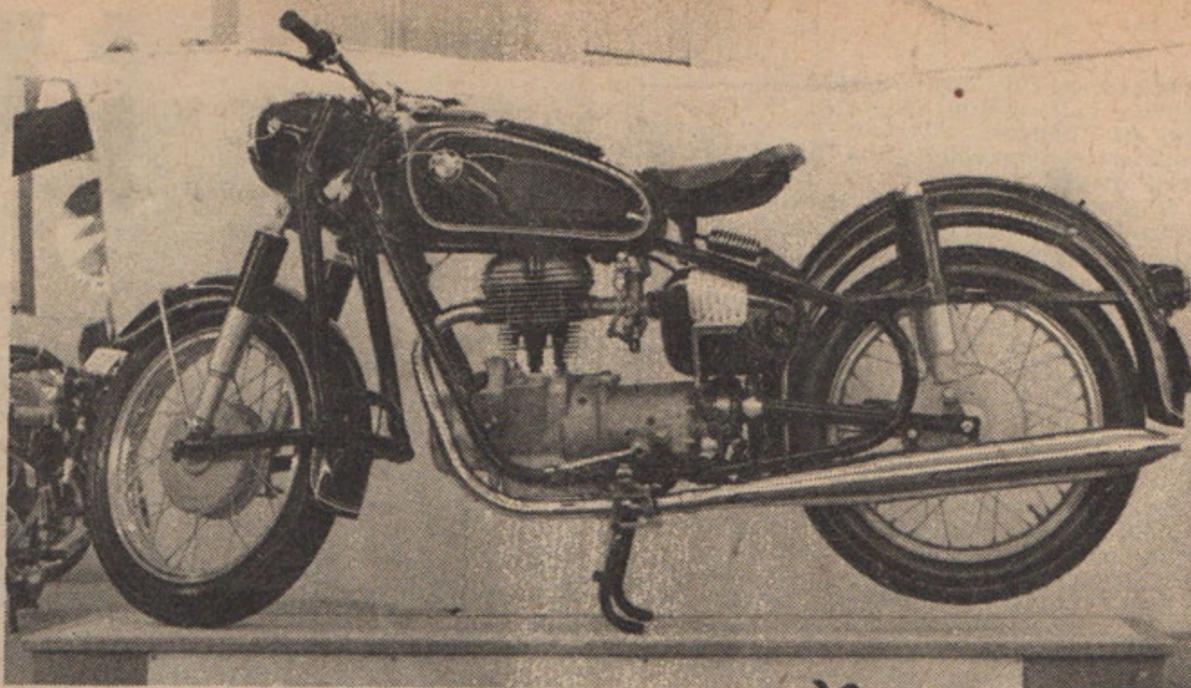
Cette marque anglaise est seule chez elle à construire un flat-twin normalement commercialisé, dont l'importation est assurée par les Etablissements New-

Map. Il s'agit toujours du type baptisé « Dragonfly », d'ailleurs présenté dans notre n° 1219 : 348 cc (60x2x60,8), distribution par tiges et culbuteurs, carburateur Amal monobloc, embrayage monodisque à sec, allumage et éclairage par alternateur et redresseur, transmission finale par chaîne. La partie cycle comprend un cadre double berceau, avec une fourche avant Earles. Suspension arrière oscillante, avec amortisseurs Girling, des éléments de même marque équipant la suspension avant. Pneus de 3,25x19 à l'avant et à l'arrière ; freins de 177 mm de diamètre.

ARDIE-DURKOPP

Ces deux marques allemandes, d'un même consortium, se partagent un stand sur lequel nous trouvons pour Ardie la 350 cc BZ, vertical-twin légèrement incliné sur l'avant (voir essai MR n° 1267), qui n'a pas subi de modification depuis sa sortie l'an dernier, mais dont le prix a considérablement diminué: 280.000 francs au lieu de 325.000 !

Du côté Durkopp, deux machines sont exposées: le scooter « Diana » (voir MR n° 1269), de 194 cc de cylindrée exacte, qui reçoit une fourche avant du type Earles, et le tout nouveau cyclomoteur « Fratz », 50 cc 2 temps 3 vitesses, qui doit être prochainement importé à un prix voisin de 88.000 francs. Ce cyclo, dont le cadre en tôle emboutie fait fonction de réservoir de carburant (4,5 litres environ), possède encore une suspension avant à roue poussée et une suspension arrière oscillante.



Plus que par son moteur dont la puissance a été accrue, la 250 R 26 BMW se caractérise par sa suspension intégrale oscillante, qui allie un grand confort à une excellente tenue de route.

RUMI

Rien de neuf sur le stand du fameux spécialiste italien du bicylindre 125 cc. Jetons donc simplement un regard d'envie sur la « Junior » compétition — naturellement pas importée — et notons en passant la présence de l'« Alpino » 48 cc à 3 vitesses, dans ses versions « moto » et « scooter à grandes roues », (la première version devant être construite sous licence) et enfin du scooter bien connu « Formichino », dont l'exemplaire vainqueur en catégorie sport au dernier « Bol » est également exposé.

B. M. W.

Le stand des Etablissements Latscha, importateurs de la célèbre marque munihoise, est amplement calculé, mettant ainsi en valeur chacun des modèles exposés.

A tout seigneur, tout honneur... BMW, qui fut la première marque à lancer et à équiper de série ses machines avec la fourche télescopique, puis avec la suspension arrière coulissante, BMW se devait de montrer la voie en ce qui concerne la conception technique la plus moderne en matière de suspension: c'est pourquoi aujourd'hui, exemple peut-être unique au sein de l'industrie motocycliste mondiale, nous pouvons voir au Salon de

Paris le programme complet de la marque, pourvu de parties cycle à suspension oscillante intégrale: fourche Earles à l'avant, bras oscillants à éléments élastiques séparés à l'arrière.

★

Les 4 modèles BMW sont présentés de façon très détaillée dans notre numéro spécial du Salon (1308). Il nous suffira donc d'en rappeler ici brièvement les caractéristiques essentielles:

En commençant par la plus petite cylindrée, nous trouvons la R26 (étudiée dans notre n° 1282), 250 cc monocylindre vertical 4 temps culbuté, à transmission acaténe. Il s'agit en fait d'un modèle nouveau, car non seulement la R26 dispose comme ses grandes sœurs de la suspension oscillante intégrale, mais encore son moteur a-t-il été modifié par rapport à l'ancienne R25/3, pour parvenir à développer 15 CV à 6.400 t/m au lieu de 13 CV à 5.800 t/m (rappelons qu'il s'agit chez BMW de CV mesurés à l'arbre de transmission).

★

Vient ensuite la R50 (voir essai dans notre n° 1272), première des bicylindres « à plat », fournissant 26 CV, pour une cylindrée exacte de 490 cc (68x68) et avec

un taux de compression de 6,8 à 1. Nous trouvons ici deux carburateurs Bing de 24 mm de passage des gaz, et le moyeu-frein avant à double came qui nous paraît être ce qui se fait de mieux en la matière, dans le domaine de la série. La R50, comme tous les modèles de la marque, possède des jantes de 18" en alliage léger, et un arbre de transmission enfermé dans le bras de la suspension arrière oscillante et articulé en sortie de boîte.

La R60, sortie en cours d'année, est extrapolée de la R50 pour atteindre à 600 cc (exactement 590 cc). C'est une machine conçue principalement pour l'usage en side.

Enfin, au sommet de la production BMW, se place la R69: même cylindrée que la R60, mais avec un taux de compression fixé à 8 à 1, 2 carburateurs Bing de 26 de passage, et naturellement un montage, une culasse et des réglages spéciaux. La R69, machine de sport, développe dans ces conditions la coquette puissance de 35 CV (calculés par l'usine plutôt modestement et, soulignons-le, à l'arbre de transmission), au régime de 6.800 t/m. La vitesse indiquée par le constructeur atteint 165 kmh.

J. B. et R. C. D.

NOS 4 ANNÉES D'ESSAIS

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

1953 :

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

ACCESSOIRES

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

1954 :

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

ESSAIS DE PRODUITS SPECIAUX :

L'Edrastop : 1210. - Tip-Top : 1300.

1955 :

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

SCOOTERS

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

CYCLOS

50 cmc. Lavalette AML 50 : 1239.

ACCESSOIRES

La culasse Vortex pour Vespa : 1268.

1956 :

BMW R50 : 1272. - 125 cmc. Cocymo : 1275. - 150 cmc. Lambretta : 1276. - 150 cmc. Lambretta avec side : 1280. - Essai de l'Europ 49 cc. : 1285. - Notre essai de consommation : 1286. Le Sporting AMC : 1287. - TWN Contessa : 1289. - Gilera 300 cmc. : 1290. - « Pullman » Monet-Goyon : 1292. - 125 Motobécane Z56C : 1293. - Le Manurhin : 1296. - Terrot 125 EDL : 1297. - 125 Gnome-Rhône R4D : 1299. - 125 Peugeot « gonflée » : 1305. - 250 Maico Blizzard : 1306. - 175 AC : 1307. Chaque numéro d'essai pourra vous être envoyé contre 45 fr. en timbres.

LES THERMO-ELEMENTS

PERMETTENT D'EXPLORER LA BOUGIE D'ALLUMAGE

DANS un moteur à explosion, la bougie est soumise à l'influence de températures élevées, dont les valeurs varient dans des proportions considérables, en fonction des conditions de travail (charge et régime) imposées.

L'étude de ces valeurs thermiques revêt ainsi une grosse importance, non seulement et au premier chef pour les fabricants de bougies — qui doivent en tenir compte pour définir le choix des matériaux et les principes constructifs appliqués à leur production — mais aussi pour les constructeurs de moteurs eux-mêmes et enfin pour les chimistes attachés aux raffineries de carburants.

DIFFICULTES DE MESURE

Il n'est toutefois pas si facile de définir avec toute la précision nécessaire les températures régnant en tel ou tel point d'une bougie, à l'un ou l'autre moment du processus de fonctionnement. Les « thermo-éléments » employés jusqu'ici pour parvenir à ce résultat obligeaient, pour leur montage, à aléser l'électrode centrale sur presque toute sa longueur et, par suite du diamètre qu'il fallait donner à cet alésage, les caractères originels de la bougie soumise à l'étude se trouvaient inévitablement modifiés. Dès lors, les indications obtenues — ne correspondant plus exactement à une bougie standard, travaillant normalement — perdaient beaucoup de leur signification.

★

Il fallait donc améliorer le dispositif de montage des éléments de mesure — Thermo-éléments — et c'est à cela qu'est parvenue dernièrement la « Champion Spark Plug Co », dans le cadre de recherches de laboratoire englobant tous les problèmes actuels, voire à venir, relatifs à la bougie d'allumage en ses divers aspects : isolant, électrodes, etc...

Le procédé nouvellement mis au point, permet de placer les thermo-éléments sur l'électrode centrale et en tout point souhaité de l'isolant, à la partie inférieure de la bougie, sans cependant influencer le processus normal de fonctionnement de cette dernière. Ainsi les renseignements obtenus correspondent-ils pratiquement à l'exacte réalité.

THERMO-ÉLÉMENTS

Peut-être est-il nécessaire de situer en bref ce qu'est un « thermo-élément ». Si un conducteur électrique

est formé de deux métaux différents, il existe entre les deux métaux en contact une « différence de potentiel de contact », qui peut atteindre 1 à 2 volts. Ce même phénomène se retrouve, mais avec des valeurs numériques plus faibles, lorsque nous avons affaire à deux mêmes métaux, mais dont l'état physique (en particulier, la température) n'est pas le même : c'est « l'effet Thomson ». Cette « force électromotrice de température » varie avec la température elle-même, mais on peut la situer à 2,2 micro-volts par degré de différence de température pour le cuivre, à 8,4 micro-volts pour le fer. Il est donc clair que la mesure de différence de potentiel peut permettre la mesure de la différence de température entre les deux éléments constatés.

Enfin, — et c'est là que nous avons un véritable couple thermo-électrique — on peut combiner les deux phénomènes, avoir deux soudures de deux métaux différents, placées à des températures différentes.

★

Jetons maintenant un coup d'œil sur la figure qui accompagne cet article : dans la bougie, ici reproduite schématiquement, l'un des thermo-éléments est placé sur l'extrémité inférieure de l'isolant, l'autre étant appliqué sur la surface externe de l'électrode centrale.

Ces thermo-éléments sont constitués chacun par deux fils d'environ 0,13 mm de diamètre. Le premier de ces fils est en platine, le second est composé d'un alliage à 90 % de platine et 10 % de rhodium.

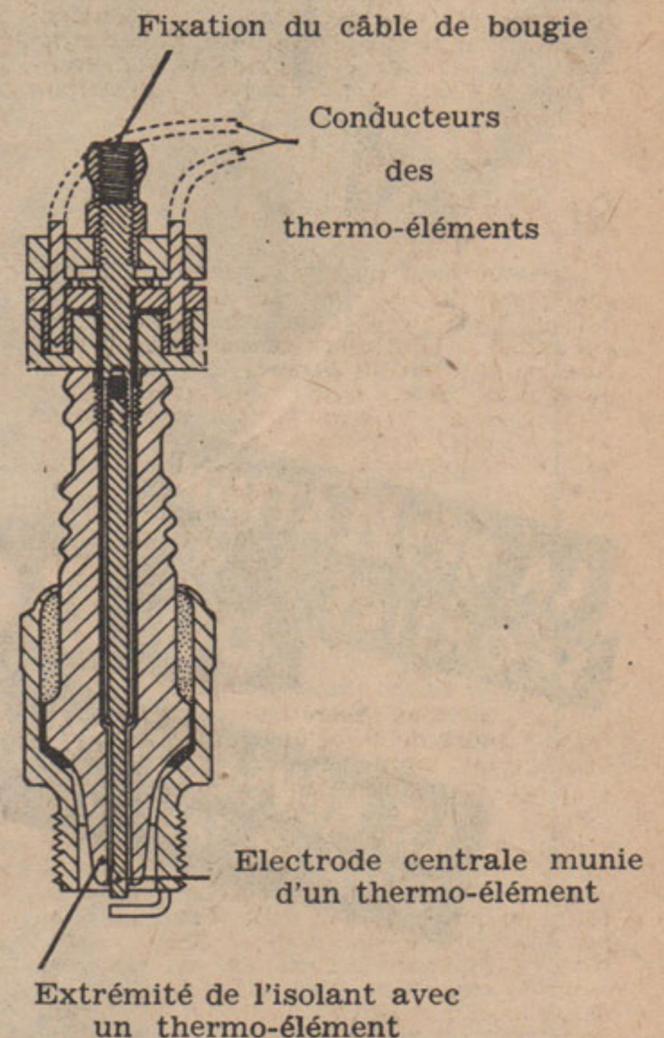
Un tel couple permet des mesures de température jusqu'à 1.500 et 1.600° C. Pour un accroissement de température de 1° C (entre 0 et 100° C), l'accroissement de force électromotrice est de 6,4 micro-volts ; entre 1.500 et 1.600° C, cet accroissement de différence de potentiel est sensiblement du double.

★

Ainsi, la mesure de différences de température se réduit à une mesure de différence de potentiel, de tension électrique. Mais, pour simplifier encore le cadran sur lequel se déplace l'aiguille du galvanomètre, celui-ci est directement gradué en unités de température : la lecture est, ainsi, directe.

LE NOUVEAU MONTAGE

Le thermo-élément est maintenu en place par un procédé de « collage » effectué à l'aide d'un verre spécial. A



Quand deux métaux de conductibilités thermiques différentes sont soumis à une forte température, il se produit entre eux une « différence de potentiel » (voltage). Il suffit de connaître le rapport exact chaleur-flux électrique, pour déterminer à l'aide d'un voltmètre ultra-sensible la température régnant à l'autre extrémité des fils. Ici, on a branché un des conducteurs à l'isolant, l'autre à l'électrode.

partir de lui, un fin conducteur emprunte un mince canal percé dans la partie inférieure de l'isolant, puis parcourt l'espace intermédiaire entre l'alésage intérieur de l'isolant et l'électrode centrale, pour ressortir vers le haut de la bougie, au travers d'un socle spécialement étudié, qui est maintenu en place par l'écrou de serrage de la cosse du câble haute tension.

Ainsi, les parties constitutives de la bougie (et particulièrement l'électrode centrale) n'étant pas sensiblement modifiées par le montage des thermo-éléments, les valeurs mesurées par l'intermédiaire de ceux-ci cadrent-elles avec les températures réelles régnant aux points correspondants.



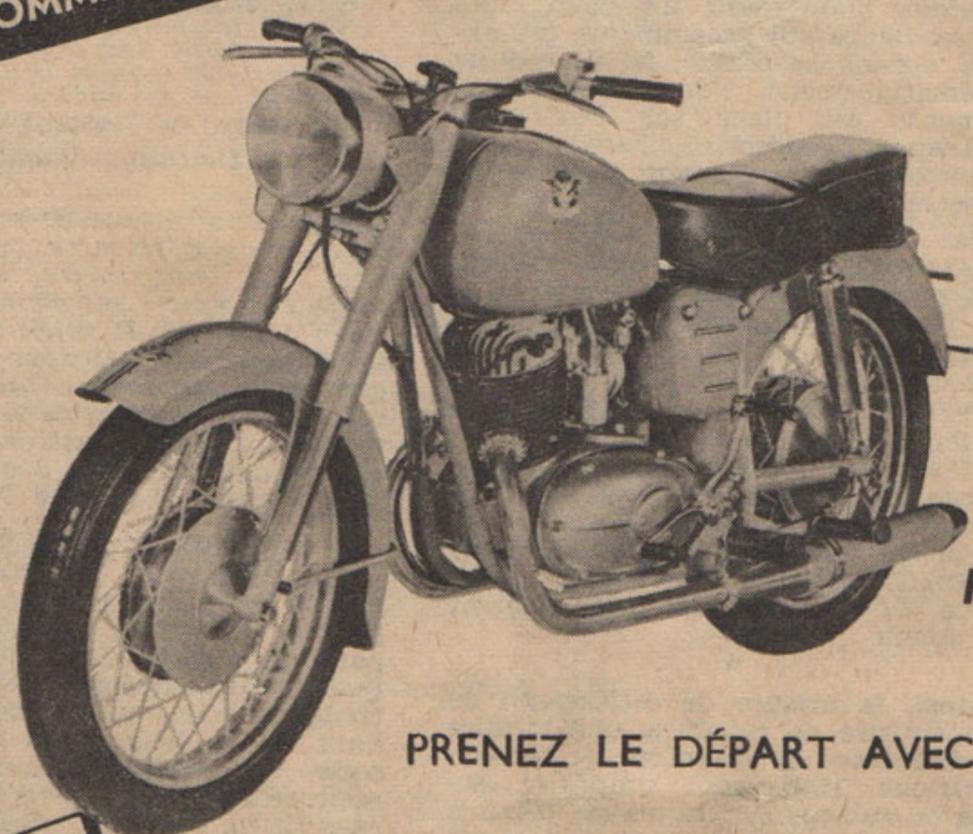
**LA RÉVÉLATION
SPORTIVE**

DU BOL D'OR 1956 1^{er} de la catégorie
250 cmc.

**LA RÉVÉLATION
COMMERCIALE DU SALON !**

S'EST IMPOSÉ PAR :

SA FABRICATION IMPECCABLE
SON ÉLÉGANCE REMARQUABLE
SON PRIX IMBATTABLE



205.000 frs
plus taxe locale

MOTOCISTES :

Pannonia

PRENEZ LE DÉPART AVEC

C'EST LA MARQUE DE L'AVENIR !

Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles
MOTUL
MOTOR-OIL

S. I. D. A. M. 8, rue Fourcroy - PARIS-XVII^e - WAG. 52-62

FACTEURS D'ANALYSE

Il suffit de varier les points de fixation des thermo-éléments pour obtenir la possibilité d'étudier la répartition des températures régnant à l'un ou l'autre endroit de la bougie, aussi bien que les résultats apportés par chaque modification touchant aux matériaux composant l'isolant et l'électrode comme à leurs particularités de construction.

Chez Champion, les essais furent poursuivis à partir de moteurs d'automobile et d'aviation fonctionnant sous différentes charges et sur toutes les plages de régimes. On a également analysé l'influence que peuvent avoir sur les températures régnant à la hauteur de la bougie le dosage de l'émulsion (air-carburant), le point d'allumage, les taux de compression les plus variés, etc...

★

LES RESULTATS

Le nouveau dispositif d'expérimentation a permis de vérifier les connaissances acquises et d'en élargir le champ. Contrairement à l'opinion que l'on s'en était fait jusqu'ici, les plus hautes températures interviennent non pas au niveau de l'électrode centrale mais à l'extrémité extérieure de la partie terminale de l'isolant.

★

Dans une bougie très « chaude », la température s'élève extrêmement vite, d'environ 160° en une seconde. Et, de toutes les recherches poursuivies, il résulte que l'entrée en ignition de l'électrode centrale est déterminée par la température qui règne à l'extrémité inférieure de l'isolant. On voit par là toute l'importance que prend la possibilité de résistance de l'élément isolant en céramique, par rap-

port aux soudaines variations de la température de la bougie.

★

Pour une voiture fonctionnant dans des conditions normales, la température mesurée aux bougies selon le procédé Champion est d'environ 200° C à la vitesse de 16 kmh., et atteint sensiblement 650° C à 110 kmh. Ceci montre bien sur quelle large plage thermique doit fonctionner la bougie, même en dehors de charges excessives.

MAIS TOUT N'EST PAS DIT...

Une autre installation permet encore aux laboratoires des usines Champion de conduire des recherches sur les valeurs de résistance thermique de bougies montées sur des moteurs tournant au banc. Les indications ainsi obtenues permettent d'acquiescer d'autres connaissances de base dans le domaine des rapports thermiques, encore incomplètement exploré.

LA CHASSE AUX RECORDS VA S'OUVRIR EN EUROPE

Comme chaque année en fin de saison, on se prépare ici et là à établir de nouveaux records mondiaux de vitesse. Bien entendu, les usines et les pilotes gardent leurs intentions plus ou moins secrètes, mais déjà nous parviennent quelques informations concernant en particulier les usines suivantes :

NSU

Aux ISDT, un bruit courait selon lequel NSU essaierait aussitôt que possible de reprendre à J. Allen le record absolu de vitesse à motocyclette, que l'américain et sa Triumph lui ont ravi le mois dernier, réalisant 345 kmh sur le mille lancé.

Cette fois, l'usine de Neckarsulm n'irait pas à Bonneville — inutilisable à la mauvaise saison — mais accomplirait ses tentatives en Allemagne de

l'Est, à proximité de Dessau et sur l'autoroute. Une portion de celui-ci, spécialement aménagée pour les records, comprend en effet toute la largeur offerte par les deux voies habituellement réservées aux deux sens de circulation.

BMW

D'un autre côté, l'usine de Munich s'attaquerait prochainement au record absolu de vitesse en sidecar, que le néo-zélandais Burns a enlevé cet été à l'allemand Noll en le portant de 280 à 284,203 kmh.

GUZZI

C'est de Mandello del Lario que nous vient cependant la nouvelle la plus intéressante : une tentative contre le record de Herz (établi en 1951 sur 500 NSU à compresseur) avec le

huit cylindres 500 cc ! La machine serait confiée pour la circonstance au britannique Dale, qui s'alignerait sur le kilomètre départ arrêté, couru sur la piste de Monza. En cas de succès, Guzzi ferait également une autre tentative, avec la 350 cc cette fois. Voilà qui vient pimenter d'un intérêt supplémentaire la lutte pour les records, d'autant que si la V8 réussit dans sa tentative, Gilera et MV voudront sans doute démontrer que leurs 4 cylindres ne sont pas en perte... de vitesse.

GUZZONI, ALPINO, DUCATI

Toujours à Monza, ces firmes italiennes spécialisées dans les « petits cubes » essaieront de ravir à NSU les records mondiaux établis à Bonneville, avec le Baum II, et de se déposséder mutuellement des records qu'elles détiennent sur les plus longues distances.

RECEPTION CHEZ GARREAU

Dernièrement, Garreau, à l'occasion du Salon qu'il organise dans ses locaux, recevait tous ses amis. Le MC Chatillonnais était venu en force (100 machines, 200 motocyclistes). Voici, ci-contre, réunis autour du micro des « Amis de Radio Luxembourg », de gauche à droite : Garreau, vice-président du MC Chatillonnais ; le speaker, M. Cantalice, président du M.C.C. ; M. Smith, directeur de chez Norton.

Rappelons que le Salon de la Moto continue chez Garreau jusqu'au 31 Décembre.



Souriez...



... du mauvais temps

TEMPÊTE
ORAGE
FROID
PLUIE
NEIGE
VENT

Grâce à un des survêtements des productions

MACOMBYNN

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

EN CURDUVAL SPURT
MACOMBYNN 55

tellement plus pratique

le 2 pièces séparable

SUR JAMB MONMANTO

EN CURDUVAL VILLE
MACOMBYNN 56

toujours aussi pratique

le 2 pièces séparable

**PANTALON ALSACE
VESTE ALSACE**

GARANTI
sur réclamation justifiée

Seul fabricant

MACOMBYNN

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

Vente dans toute la France chez votre motoriste

DÉPOT: PARIS-BANLIEUE

E° REVIL, 82, AV. DES TERNES, 17°



SAKER
522-525
300
400
610
121
"F"
391
86
"P"
263
270
251
722-723
600

ACCESSOIRES POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ETS ANDRE PORTERIE

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

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire de l'équipement

compétence
honnêteté
régularité

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

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIES

PRIX LES PLUS BAS

En des exemples de la semaine
L'Anorack Motocycliste
le plus imperméable et
le plus astucieux LOHDI
4.700 frs

MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE

REVIL

ETS REVIL 82, AVENUE DES TERNES
225, Boulevard Péreire, PARIS - ÉTO. 15-53

Expéditions en province

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

■ **MOTO-CLUB DE PARIS.** — Sortie du 28 octobre : Les Hauteurs de la Solle (125 km). Départ dimanche 8 h. 30 Porte de Picpus. N 5 Melun. Carrefour de la Table du Roi. A 7 km de là, prendre à droite la route des Hauteurs de la Solle.

Sorties de novembre :

4 : Villeneuve s/Auvers (96 km). Porte d'Orléans 8 h. 30 et 13 h. 30. N 20. A la sortie d'Etréchy, aussitôt après le pont SNCF, prendre à gauche la D 148.

11 : Bois des Bonnets (60 km). Porte de la Chapelle 8 h. 30 et 13 h. 30. N 16. A 2 km 800 après Chaumontel, dans le bas d'une côte et avant de franchir un petit cours d'eau, prendre à gauche un chemin forestier et le suivre pendant 300 mètres.

18 : Sortie sur le Circuit de l'Armistice. Des précisions seront données lors de la réunion du vendredi 16.

25 : Les Vaux de Cernay (75 km). Porte de Châtillon 8 h. 30 et 13 h. 30. N 306. Dans Cernay, prendre à droite. Au bas de la côte, prendre à gauche, puis aussitôt, la D 24 à droite jusqu'aux Vaux.

Ne manquez pas d'assister aux réunions bi-mensuelles.

ECHOS DIVERS

POSSESSEURS
de
TRIUMPH
500 et 650
à suspension AR oscillante

**N'OUBLIEZ PAS NOTRE
REFERENDUM**

DATE LIMITE : 31 OCTOBRE

Tous renseignements
dans le numéro 1.309

LES POSSIBILITÉS D'UN BANC D'ESSAI

Voici, ci-contre, le banc d'essai **JUNKERS**, l'un des plus perfectionnés qui soit pour les metteurs au point, ingénieurs, constructeurs, etc...

D'un fonctionnement simple, il vous permettra de connaître la puissance disponible (à la roue arrière) de tous véhicules de 50 à 650 cmc. En effet, un dispositif spécial permet d'effectuer toutes les mesures de consommation.

On nous a prié de rechercher un acheteur intéressé par cet appareil qui est à l'état absolu de neuf et qui serait cédé à de bonnes conditions.

Ecrire à notre direction : 12, rue de Cléry, Paris (2^e).

XXII^e COUPE DE L'ARMISTICE

C'est le 18 novembre que se déroulera la XXII^e Coupe de l'Armistice organisée par le Motocycle-Club de France, en collaboration avec la Société Française des Pétroles BP.

Le départ de la classique épreuve de régularité sera donné cette fois à Montlhéry pour un parcours de 150 km, à boucler deux fois pour les vélomoteurs, scooters et motos, et une fois pour les cyclomoteurs.

Les machines qui devront être de série seront réparties en 5 groupes.

Groupe jaune (30 kmh), cyclomoteurs jusqu'à 50 cmc.

Groupe noir (45 kmh), scooters et vélomoteurs jusqu'à 125 cmc.

Groupe bleu (50 kmh), scooters et motocyclettes jusqu'à 175 cmc.

Groupe blanc (55 kmh), scooters et motocyclettes jusqu'à 250 cmc ; sidecars au-dessus de 350 cmc. et jusqu'à 500 cmc.

Groupe rouge (60 kmh), motos jusqu'à 1000 cmc, sidecars de 500 cmc. jusqu'à 1200 cmc.

Tout au long de l'itinéraire seront répartis quatre contrôles horaires, qui contribueront à sélectionner les concurrents; en outre, toute infraction au code de la route sera pénalisée.

Comme chaque année, un important groupe de militaires et policiers participera à l'épreuve, et les organisateurs leur réserveront un classement spécial.

Les engagements seront reçus au siège du Motocycle Club de France, 73, boulevard Péreire-17^e, jusqu'au 9 novembre.

JACQUEMIN CHAMPION DE FRANCE 1956 DE MOTO-CROSS

C'est à Chemiré-le-Gaudin, près du Mans, que s'est déroulée sur le circuit tracé dans le parc du château de « La Belle Fille » la dernière épreuve comptant pour l'attribution du titre de champion de France des Internationaux, disputé cette année dans la seule catégorie 500 cmc.

Le Vice-Président du Conseil Général de la Sarthe présidait cette belle manifestation, confiée à l'impeccable organisation du Moto-Club du Maine. Plus de dix mille personnes se groupaient au long des 1.550 mètres du parcours, la course étant prévue sur une manche unique de 30 tours, soit une distance totale de 46.500 km.

★

Après les trois premières épreuves, courues, rappelons-le, successivement à Vesoul, Cassel et Montreuil, les positions étaient les suivantes : en tête Jacquemin, avec 11 points, puis Klym Robert (12 points), Godey et Brassine (17 points). C'était assez dire que les jeux n'étaient pas faits, et que la lutte promettait d'être sévère entre les deux premiers, séparés par un seul point d'écart. Brassine enfin, pas tellement loin et sur sa belle condition de Montreuil, pouvait encore jouer les trouble-fête.

★

Dès le signal donné, ce fut cependant Frantz qui s'échappa, conservant jusqu'au bout la direction de la course et terminant la saison sur une éclatante démonstration de sa grande forme, malheu-

reusement desservie cette année par la malchance.

Derrière lui et comme prévu, Robert Klym et Jacquemin, partis dans l'ordre, se livrèrent à une magnifique empoignade dont l'intérêt fut encore renforcé par la participation active de René Klym et Hazianis.

★

Jacquemin passe enfin l'Orléanais, pour subir aussitôt une attaque violente, prolongée, de Hazianis qui prend un bref moment la seconde place, rapidement récupérée par le futur Champion de France.

C'est maintenant au tour des frères Klym de porter l'estocade : attaqué des deux côtés, Jacquemin ne peut résister et doit reculer en quatrième position.

★

Nous ne sommes encore qu'au cinquième tour de cette épreuve qui en compte 36. En tête, Frantz poursuit sa ronde solitaire, précédant Robert Klym, lui aussi détaché devant son frère, Jacquemin, Hazianis, etc... Les positions ne sont cependant pas acquises, puisqu'au dixième tour, Robert Klym doit s'arrêter, sa bougie s'étant encrassée. C'est donc René Klym qui passe second. Jacquemin, derrière, reprenant du poil de la bête sans parvenir toutefois à déloger le précédent.

★

Après 20" d'arrêt, Robert Klym repart à fond et comble peu à peu son retard sur Jacquemin. Nous assistons quatre

tours durant au déchainement de l'Orléanais, qui sent le titre à sa portée et donne tout ce qu'il peut, semblant devoir réussir jusqu'au moment où, au quatorzième tour, sur une rupture de valve de chambre à air, il est contraint d'abandonner.

★

Dès lors, l'épreuve est jouée. Frantz gagne détaché, sans avoir été inquiété, précédant René Klym et Jacquemin, dont la course fut comme à l'habitude extrêmement régulière, et qui reçoit à l'arrivée félicitations, gerbe et coupe des mains de Monsieur Fouet, Vice-Président du Conseil Général de la Sarthe, qui a voulu être le premier à saluer le nouveau champion de France.

★

Cette course très spectaculaire, rapidement conduite par Frantz, qui signe d'ailleurs le record du tour en 1'58", fut, aux dires de Jacquemin lui-même, extrêmement éprouvante pour les hommes.

Le grand malchanceux fut naturellement Robert Klym, dont les chances de s'attribuer le titre restaient au moins égales à celles de Jacquemin au moment où il dut abandonner. L'Orléanais n'en a pas moins accompli une excellente saison, se plaçant au premier plan de nos crossmen internationaux.

★

René Klym, lui aussi, a fait une très bonne course, affirmant une classe avec laquelle les meilleurs devront compter l'année prochaine.

Enfin, Hazianis, très malchanceux dans les précédentes épreuves du championnat, s'est montré extrêmement mordant dans les premiers tours, pour rester par la suite à l'écart de la lutte. Disons, pour expliquer ce « calme » inhabituel, qu'Hazianis est sous les drapeaux et ne dispose que du seul dimanche pour préparer sa machine, se déplacer, s'entraîner et courir ! La saison du bagarreur Manceaux s'est fa-

talement ressentie de cette préparation insuffisante.

★

La réunion de Chemiré le Gaudin comptait encore une épreuve réservée aux licenciés nationaux et aux machines de 350 et 500 cc. Ce fut pour le jeune Bertrand, du MC Oise, l'occasion d'une nette victoire, devant le Manceau Louis Dubois.

LES CLASSEMENTS

Nationaux (finale) : 1. Bertrand (MC Oise) ; 2. Dubois (MC Maine) ; 3. Julgné (MC Tours) ; 4. Thiertelin (MC Nord) ; 5. Ancel (CS Meaux).

Internationaux (Ch. de France) : 1. Frantz (Sûreté Nationale) FN ; 2. René Klym (MC Orléans) BSA ; 3. Jacquemin (MC Meaux) BSA ; 4. Hazianis (MC Maine) ; 5. Vouillon (AM Seine).

MOTOBÉCANE

SCOOTERS

VELOMOTEURS

MOTOS

Station-Service « MOBYLETTE »

LIVRAISON IMMEDIATE DE TOUS MODELES
STOCK COMPLET - PIECES DETACHEES
ACCESSOIRES - EQUIPEMENT
REPARATIONS par Spécialistes

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

GARE
DU
NORD

P. LISITA, 94, Boulevard Magenta, PARIS-X^e - Tél. NORD 65-25

Ouvert tous les jours sauf
dimanche, de 9 h. à 12 h. 30
et de 14 h. à 19 h 30

GARE
DE
L'EST

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto La Moto revue

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

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

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

PRIME DE 50 % DE REDUCTION

sur les deux manuels ci-contre

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 ABONNE 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^e

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 abonnements, ni les divers autres manuels édités par notre maison.



Prix : ~~700~~ 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)

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 43 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE. ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 18 HEURES PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS. SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX. MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES

MOTOBECAÏNE

MOTOC. 350 39 b. ét. méc. sid. 54 p. roulé. V/éch. 100000 Cagnard 6 rue du Conservatoire, Paris 9^e.

TERROT

Terrot 250 cc DSSD impec. éq. carbur. Dell'Orto, acces. 110000 Gnot 82 r Sadi Carnot, Vanves

GNOME-RHONE

G. RHONE 750 side 95000 impec. sam. dim. Bertin 13 r Dr Pesqué, Aubervilliers.

MONET-GOYON

V. 100 cc Monet-Goyon b. ét. 1950 bas px. E. Veillet 30 r de la Gare, Ezanville (S-O).

PEUGEOT

175 Peug. GS sport impec. 85. 40 av. Pt d'Asnières Paris-17^e

Peugeot 1955 twin 3 CV 140. garantie, crédit, reprise. Leclerc, 17 rue Pajol Paris 18^e

JONGHI

Jonghi 4 CV culbut. à roder 20000 et 10 mois à 7000. Leclerc, 17 rue Pajol 18^e.

MOTOS ANGLAISES

Norton 600 cc 57. Disponib. à l'Agence 17 rue Pajol 18^e.

Urgent 500 BSA A7 bon état 100000 fr. Gosselin 42 r Damiette, Sannois (S-O).

BSA 650 splend. 200000 f. Albespy 54 bis bd Bellechasse St Maur (Seine) tél. GRA. 48-39

BSA 650 cc neuve bien équip. vis. ts ls jours après 17 h. 30 r d. Regard, Garches, SO

Cause serv. milit. v. Triumph T 100 bon état bas px. 4 r Pascal, Villejuif, sf dim.

Triumph T 100 splendide der. mod. AUT. 92-11.

Matchless 350 51 impec. 150. Essais. Dalmier 23 rue Jolimont, Toulouse.

BSA 350 B31 54 24000 km. Venet 11 rue Buisson St Louis Paris 10^e.

250 BSA contr. 750 BMW ou Zundapp Rus. side. Defaix 3 Jaurès, Moret (S-M).

Partic. vend BSA 350 cc B31 1954 selle double sacoches tous acces. origine état imp. 20000 k. px 190000. Brochard Jean, Clairvivre (Dordogne).

Triumph tw. t. b. état 170. à débat. p. compt. ts ls jrs 57 r E. Cousin, Viroflay.

BSA 650 Golden 55 toute équip. garantie comme neuve prix à débattre. Verlet 15 r Jules Ferry, Bondy (Seine).

GOLD STAR 350 ty « Clubman » roul. 4000 k aff. uniq. 225000 Norton M. 55 carré équipée solo ou side caréné. Beauvais 11 r Level 17^e MAR. 57-81.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 150 TL 1952 27000 km 90000 fr. tél. hres travail LEC. 40-00, poste 548.

250 Puch TF 100 repr. 125 cc 15 r Jules Guesde, Levallois

PUCH 125 sport équip. comp. tr. b. ét. ELY. 02-73 apr. 6 h.

PUCH 250 SGS 6500 k 220000 double selle, dim. matin. Nagel 6 r Félix Terrier, 20^e.

PUCH 150 TL 53 impec. guidon ital. s. bipl. 105. Rubichon 51 rue d'Amiens, Beauvais. Tél. 582 ou 656.

MOTOS ALLEMANDES

Zundapp KS 600 mot. rév. 1. tél. sacoches cuir très bon état 70000. Pincet 237 bd Péreire, 17^e ETO. 18-41.

BMW R25/2 165000 Ply 35 av. Convention, Livry Gargan (SO) sauf dimanche matin.

A vendre moto BMW R25/2 parfait état. S'adresser M. Aufort, 7, rue Riblette, Paris, 20^e.

Zund. 600 ét. imp. cond. Camus 63 r A. Rémy Ris Orangis SO

MOTOS TCHEQUES

Part. vd Jawa 250 de 54 px 100. à débattre, aff. de conf. TRO. 50-82 entre 12 13 h.

SCOOTERS

LAMBRETTA 125 état neuf 56 prix intér. tél. 9643535.

MOTOS DIVERSES

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL

83 av. d'Italie. M^o TOLBIAC

Autos reprise Motos

Toujours 150 motos d'occasions garanties 6 mois. 50 Autos av. reprise motos Crédit 12 mois

100 TONNES

pièces détachées d'occasion pr motos toutes marques Roger SCEAUX, 4 rue Beaurepaire, Pantin - VIL. 15-18

Sans 1^{er} versement

ACHETEZ EN SECURITE

APRES :

REVISION

TOTALE GARANTIE

IVRY-AUTOS-MOTOS

28, rue de Paris, IVRY

M^o Pte d'Ivry et P. Curie Ouvert Dimanche et Fêtes

Vend Jawa ou Puch neuve. Mme Moret 7 rue Malher 4^e

Dollar 250 exc. ét. acc. éq. px int. Duponchel 59 r Trianon Sottevilles les R. (S. Marit.)

SPECIALISTE de la MOTO ACHETE compt. ttes machines ECHANGE - Crédit - Reprise-s/neuves et occasions

50 MOTOS dispon. de suite ttes pièces et réparat. Triumph Ag. Triumph 38 r Saussure 17^e ang. rue Legendre WAG. 87-36

CREDIT - ECHANGE

125 Vespa, Puch, Motobécane Peugeot, Terrot depuis 45.

175 Automoto susp. Grégoire Motobécane, Peugeot 45.

250 Puch, BSA, Terrot Csepel, Pannonia 125.

350 Jawa twin 105.

BSA, Terrot 75.

500 Norton, BSA 55.

Triumph twin T100 140.

B.F. 10 av. St Ouen PARIS-18^e M^o La Fourche tél. BAT. 79-90

CREDIT IMMEDIAT

750 HARLEY gd tourisme 120.

750 BMW R51/2 225.

750 BMW R73 et R71 190.

750 BMW R75 et R12 90.

650 BSA Golden Flash 180.

500 BSA B33 52 et 54 160.

500 TRIUMPH Twin 200.

350 JAWA gros moyeux 130.

350 MOTOBEC. bicyl. 55. 190.

250 PUCH 51 à 54 95.

250 TERROT 1955 c. nve 150.

250 DKW 1954 150.

PEUG. 125 et 175 dep. 60.

MOTOBEC. 125-175 cc dep. 70.

GUZZI ZIGOLO 1956 110.

300 MOTOS et SIDES dep. 10.

AUDEGEAN 137-139 av. Clichy OUV. DIMANCHE MATIN

ON DESIRE ACHETER

Ch. Lambretta, Vespa, Rumi, NSU Max, 350 Jawa RIC. 75-28

Ouvert jusqu'à 22h. même dim.

300 MOTOS

Soldées à tous prix

3

PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos

300 Autos exposées

PAIE compt. motos et scooters et échange contre voiture.

B.F. 10 av. St-Ouen PARIS 18^e

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

Paie de suite ttes motos et scooter. réc. 47 bis av. de Clichy 17^e, dans passage côté cinéma

Ch. sidecar pet. cyl. 175, 250 Granger 22 r Moreau 12^e.

VOITURES

5 Renault 4 CV depuis 180000

Aronde, gd luxe et Châtelaine

Crédit, reprise moto, scooter.

B.F. 10 av. St Ouen PARIS-18^e

4 CV RENAULT 49 à 54

202 PEUGEOT 39 à 49

SIMCA-5 et SIMCA-6

CITROEN 7C 11 BL et 15 SIX

MESSERSCHMIT 75 KMS

TALBOT 15 CV LAGO 1951

REPR. MOTOS et SCOOTERS

AUDEGEAN 137-139 av. Clichy OUV. DIMANCHE MATIN

2 CV 54 serr. sûreté malle, housses, pneus, phares neufs parf. état. Venez la voir. PETIT 9 rue Lecourbe, Paris.

Part. vds Dyna avril 55 23000 km état nf rep. twin angl. ou allem. Vidal ENT. 44-35.

SENSATIONNEL !

Choix uniq. VOIT. ttes marq.

Garanties de par leur REVISION TOTALE

Voitures de 50 à 600000

TRES IMPORTANT :

Reprises Motos et Scooters

au plus haut cours

GDES FACILITES DE PAIEM.

Un nombre considérable de

MOTOS et SCOOTERS

Vendus dans mêmes conditions

Livraison dans toute la France

Correspondes avec nous, tous

détails vous seront fournis

Ets AUTO MOTO

45, rue Goutte d'Or

et 44, rue de Chartres

MON. 34-85 - Métro BARBES

OUVERT DIMANCHE

ECHANGES

REPRENDS VOTRE MOTO

comme 1^{er} VERSEMENT

contre voitures toutes marques

IVRY AUTOS MOTOS

28 rue de Paris, IVRY

Ouvert Dimanche et Fêtes

Mon Auto c. Moto VIL. 09-21

ECA 7 r de Montreuil PANTIN

50 VOITURES disp. repr. moto

comme 1^{er} versem. GIL, 83

av. Italie ouv. dimanche

VELOCETTE 3 cv culbuteur

oscillante, équipée, contre 125

récente. Leclerc 17 rue Pajol.

DIVERS

Pour les réparations et la

remise à neuf de vos vêtements

de CUIR et VESTES en DAIM

RIEN N'EGALE

VIE-CUIR

seul professionnel

81 rue Saint-Maur, Paris 11^e

16 rue G. Bonnac, Bordeaux.

(prix modérés, travail garanti)

Side caisse ét. nf 15000. Rol-

land 13 rue Jean Robert 18^e

A Vendre ensemble ou sépar.

attraction motocycl. «Globe in-

fernal» sphère 4 motos 2 ho-

mes trainer, 2 amplis, 4 hauts

parleurs, façade parade tolle,

inst. élect. etc... Vis du 30

sept. au 11 nov. à Vogue de

la Croix Rousse, Lyon (Rhône)

ou écr. Guillot, bd J. Jaurès

Andrezieux (Loire).

VENDEURS !

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES,

VOTRE INTERET EST

D'UTILISER LES PETITES

ANNONCES DE NOTRE

REVUE SPECIALISEE QUI

SONT LUES PAR LA TO-

TALITE DES INTERESSES.

FAITES TOUTE VOTRE

PUBLICITE DANS MOTO-

REVUE OU, DEPUIS 43

ANS, SE CENTRALISENT

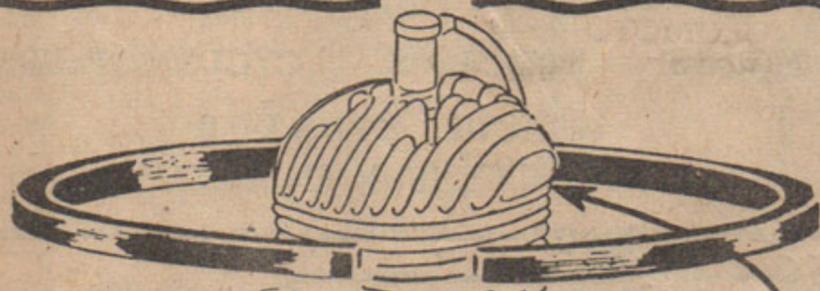
TOUTES LES BONNES

OCCASIONS, TOUS CEUX

QUI VEULENT ACHETER.

LISENT, D'ABORD :

MOTO-REVUE



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite

épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps

à refroidissement par air

50

TEINT TOUT CUIR

9, rue Lecoq-GENTILLY-Seine

SPECIALISTE DU DAIM Tél.: ALE. 28-01

MOTORISTES...

...Une bobine de volant magnétique refaite en vaut une neuve !

Echange standard. - Délais réduits pour modèles peu courants. - Travail garanti - Remise aux grossistes

J. MAREAU, 19, Rue E.-Reclus - MONTLUÇON (Allier)

Tél. : 15.02

PISTONS SEGMENTS
MONOPOLE-POISSY

53, bd Robespierre - POISSY (S.-&-O.)

CHEMISES

SOUPAPES

Massenet

*Indispensable
à votre
Santé*



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES
en Cuir
A. BERL

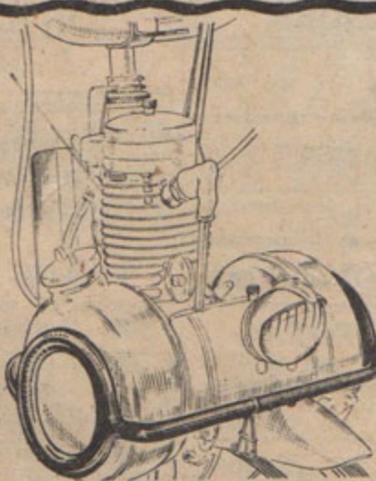
20^{ème} Rue des Jumeaux - TOULOUSE
Demandons et indiquons
Dépositaires
Documentation sur demande

SERVICE DES DOMAINES
 Adjudication du 8 Novembre 1956 à 14 h. à Paris-2^e
 Direction du S.C.V.M. : 104, rue de Richelieu
 (Salle des adjudications)
 Soumissions cachetées et enchères verbales
20 MOTOCYCLETTES — 20 VELOMOTEURS
3 SCOOTERS
30 VEHICULES AUTOMOBILES UTILITAIRES
ET 30 VOITURES PARTICULIERES
 visibles en divers emplacements et notamment :
PARIS (15^e) : 39, rue de Dantzig
 Fourrière de la Préfecture de Police
AUBERVILLIERS : 87, Boulevard Félix Faure
 Dépôt Domaniale
 Renseignements et notice détaillée :
 Direction sus-nommée (Tél. RIC. 63-46)

DYNAMIC-SPORT
 6, rue St-Augustin (2^e)
 M^o 4 Septembre - RIC. 75-28
 Concessionnaire des marques :
 JAWA, BSA, NSU, GUZZI, IFA
 MANURHIN, AER, MACCHI
 LAMBRETTA, PUCH, AWO
 LE TAON, ADLER, RUMI,
 AGF (Ydral), PALOMA
OCCASIONS :
 Garantie totale 3 mois
 (pièces et main-d'œuvre)
 choix de Lambretta, Vespa,
 Rumi, 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
 Location Scooters Manurhin

BSA
 STOCK COMPLET
 PIÈCES DÉTACHÉES
 TOUS TYPES
ALGY
 AGENT OFFICIEL
 LIVRAISON RAPIDE
 TOUS MODELES
 Atelier réparations par
 Spécialistes — Rapide
CREDIT
 64, av. Mal de Tassigny
 ST-MAURICE
 — Tél. : ENT. 19-23 —

JEANNERET, de Nice
 vous offre pour votre
VELOSOLEX
 4 articles de sa fabrication :
 Le **PARE-CHOCS** amovible
 (breveté S.G.D.G.), d'une
 efficacité extraordinaire, qui
 donne un cachet très élé-
 gant à votre Vélosolex.
 La **POIGNEE** pour porter
 très facilement votre Vélo-
 solex d'une main
 Le **FIXE-BAVETTE** et la
 dernière nouveauté :
 Le **SABOT PARE-CHOCS**
 enjoliveur de cadre.
Etabl^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}
 14 bis, rue Reine-Jeanne - NICE (A.M.) Tél. : 821-97
 2, rue Croix de Marbre - NICE. — Tél. : 733-33



 Clinique des
cadres. Réser-
voirs et Roues
tél. PER. 20-68
MARCHANT Frères
 16, rue Danton LEVALLOIS
 Ne pas confondre, bien no-
 ter n^o 16, la maison n'a
 pas de succursale.

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

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS DE CUIR
CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e
NOR. 98-09
TOUS
 vêtements
 de cuir
MOTO
 et
 combinaisons
 en cuir pour
 compétition
 Exigez la
 marque
CHROME-
CUIR
 CATALOGUE
 GRATUIT
 SUR DEMANDE



TOUS LES PISTONS
 40, Rue Castagnary - PARIS (15^e)
 — Tél. : LEC. 44-40 —
 — ● —
 — TOUS LES PISTONS POUR : —
MOTOS — SCOOTERS — CYCLOMOTEURS
MARQUE SILALPA
 A HAUTE TENEUR EN SILICIUM

N'attendez pas l'**ACCIDENT**
Assurez-vous AUX MEILLEURES COMPAGNIES
 — AUX MEILLEURS PRIX —
 par le Service des Assurances de « **MOTO-REVUE** »
 12, rue de Cléry - GUT, 73-32

Les motos
GNOME & RHONE
 sont équipées en série de
 L'ANTIVOL **NEIMAN**



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)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

AVANT 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.)

Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)

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



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

*Comme vous l'arborez sûrement un jour,
pourquoi-pas dès maintenant!*

comme tant d'autres motorisés
...et que de services ils ont rendu
à bon nombre d'entr'eux
pendant les vacances,
...et tous les
jours!



LES FANIONS

MOTO-REVUE ENTR'AIDE

SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE

CYCLOMOTO ENTR'AIDE

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

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

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

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

En outre, nous vous offrons gratuitement, un carnet d'achat vous permettant de réaliser de substantielles économies. Profitez-en dès aujourd'hui, vous le recevrez en même temps que votre fanion !