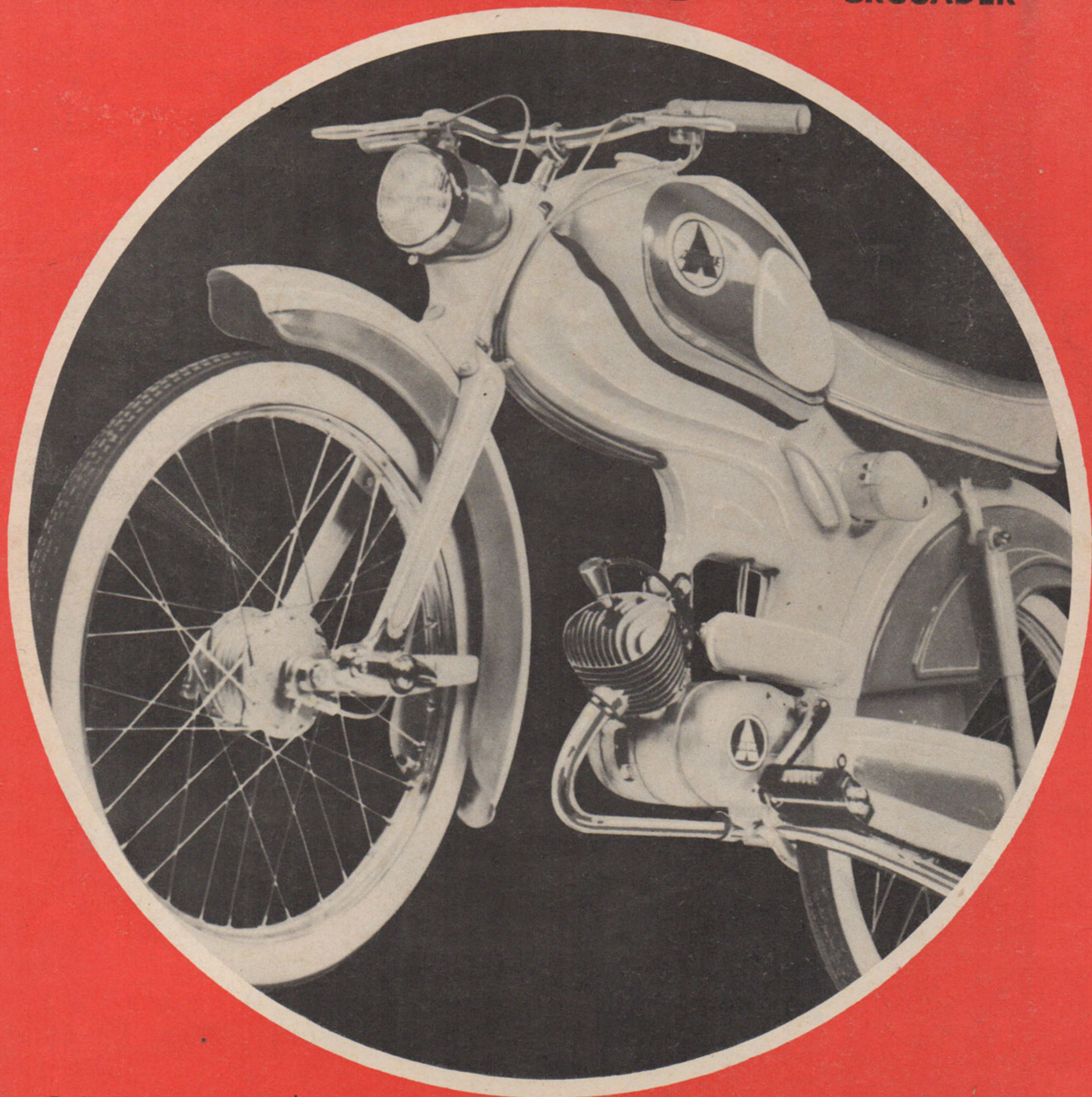


Moto revue

44^e ANNEE. — 3 NOVEMBRE 1956. — N° 1.313

Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

250 cc.
CRUSADER



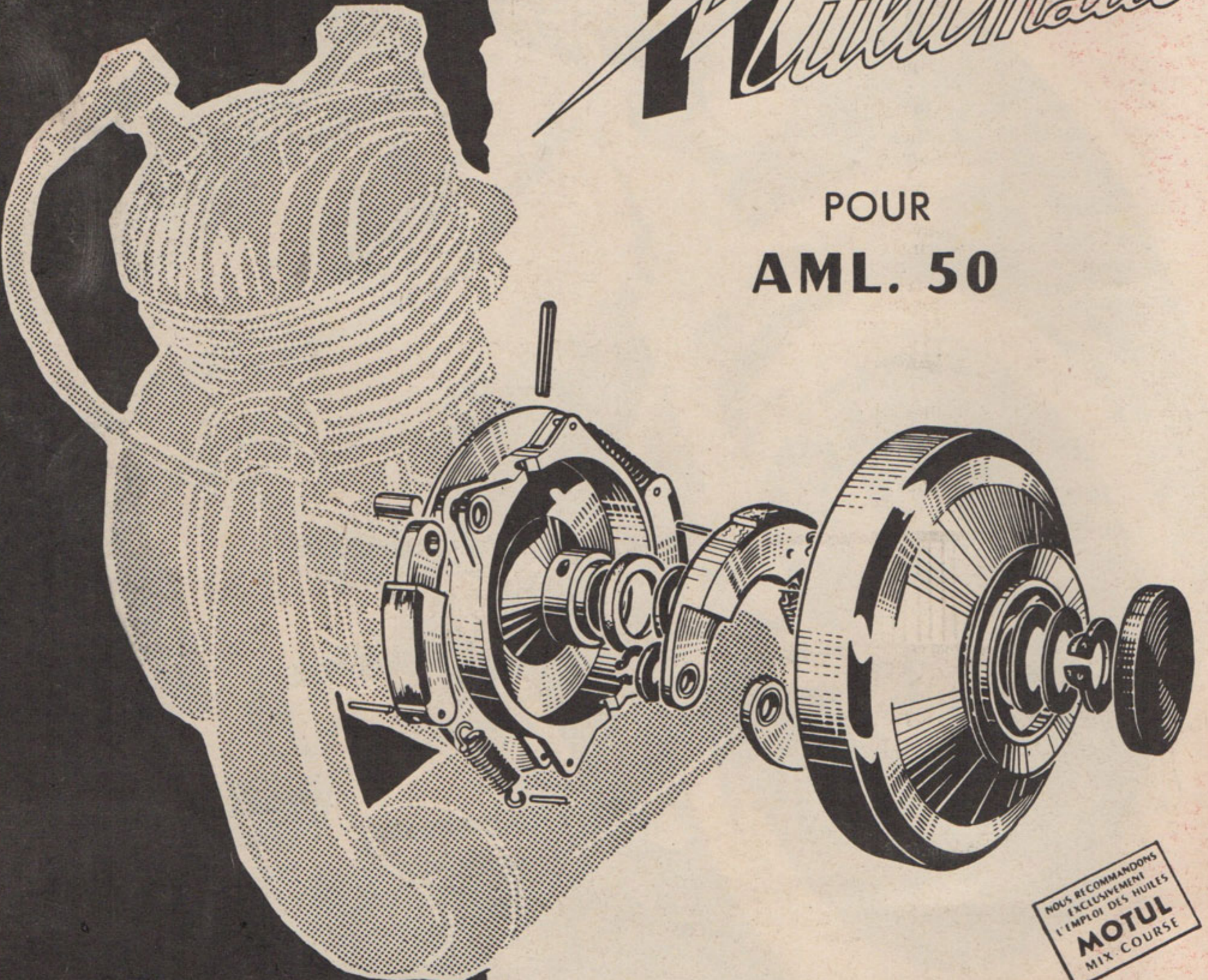
Comme Paris, Francfort aura été
placé sous le signe du cyclomoteur.

une
nouveau
LAVALETTE

L'EMBRAYAGE PROGRESSIF

Multimatic

POUR
AML. 50



NOUS RECOMMANDONS
EXCLUSIVEMENT
L'EMPLOI DES HUILES
MOTUL
MIX-COURSE

A.C. LAVALETTE

32, Avenue Michelet
SAINT-OUEN (Seine) - MON. 99-60

LE SALON DES MOTOS

Norton

1957

GARREAU

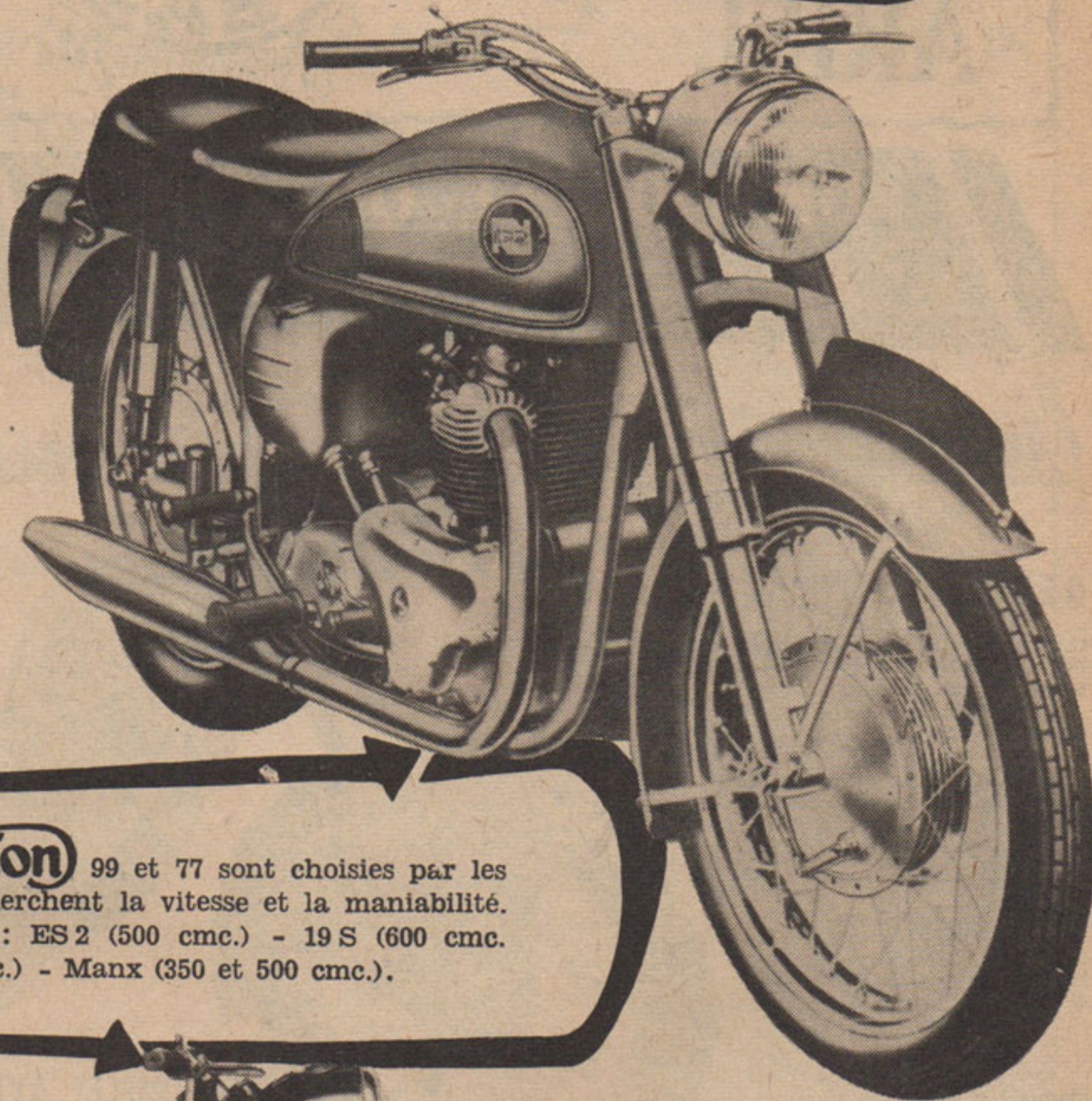
CONTINUE CHEZ

AINSI QUE LE SALON DES OCCASIONS

Pour la 7^e fois NORTON enlève le BOL D'OR 1956 (24 h. de course). Record général battu à plus de 112 km. de moyenne par LEFEVRE-Briand. - NORTON mise au point par GARREAU, le technicien de la moto.

Mod. 99 Twin 600 cc Sport. Vitesse : 170 kmh. environ. — Mod. 88 Twin 500 cc Sport. Vitesse : 155 kmh. environ

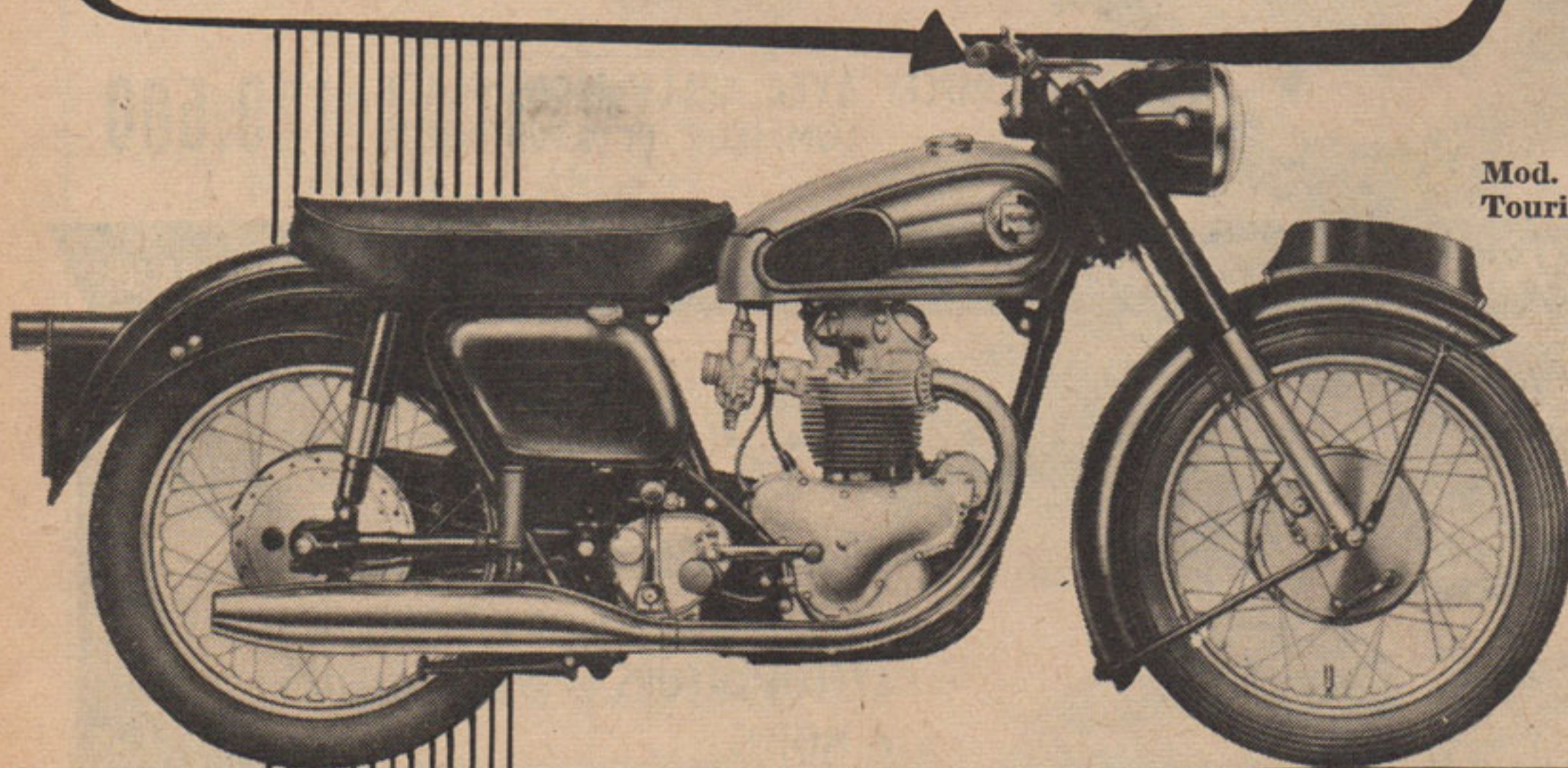
Cadre double tube Featherbed. Suspension oscillante. Nouveau moteur. Nouvelle culasse alu. Nouvelle boîte spéciale. Nouveau sélecteur. Changement de vitesses plus souple. Nouveau dessin. Batterie enclose. Nouveau réservoir. Tableau et compteur incorporés dans le phare donnant une nouvelle ligne moderne. Gros moyeux-freins centraux. Selle aérodynamique très souple. Roues à broche détachables rapidement.



Les nouvelles 600 Twins **Norton** 99 et 77 sont choisies par les connaisseurs de la moto qui recherchent la vitesse et la maniabilité. Voir toute la gamme NORTON : ES 2 (500 cmc.) - 19 S (600 cmc. mono) - Type 50 (350 cmc.) - Manx (350 et 500 cmc.).

Mod. 77 Twin 600 cc. Grand Tourisme Solo et Spéciale pour Side

Nouveau moteur. Culasse alu. Nouvelle boîte. Suspension oscillante. Gros moyeux centraux. Gardeboue bavolet. Nouveau cadre berceau. Nouveau réservoir.



FERMÉ LE LUNDI

CRÉDIT 6 A 12 MOIS
C. GARREAU

22, RUE ROBERT LINDET - PARIS-15^e
VAU. 07-09

LE STOCK DE PIÈCES
LE PLUS COMPLET

Remise et Vente
aux Réparateurs et Motoristes
PIÈCES B.S.A. - LUCAS - ARIEL

TOURISME
SPORT
CROSS

Stock complet
pièces détachées
d'origine

ARIEL

La gamme complète exposée

MO TOS



BSA

Expédition par retour
toutes pièces
contre remboursement

CREDIT - 18 MOIS



De bien belles motos
Des moyennes élevées
Dans la meilleure qualité

Réponse :
45 fr. timbres

UN MODELE QUI PLAIT A LA CLIENTELE

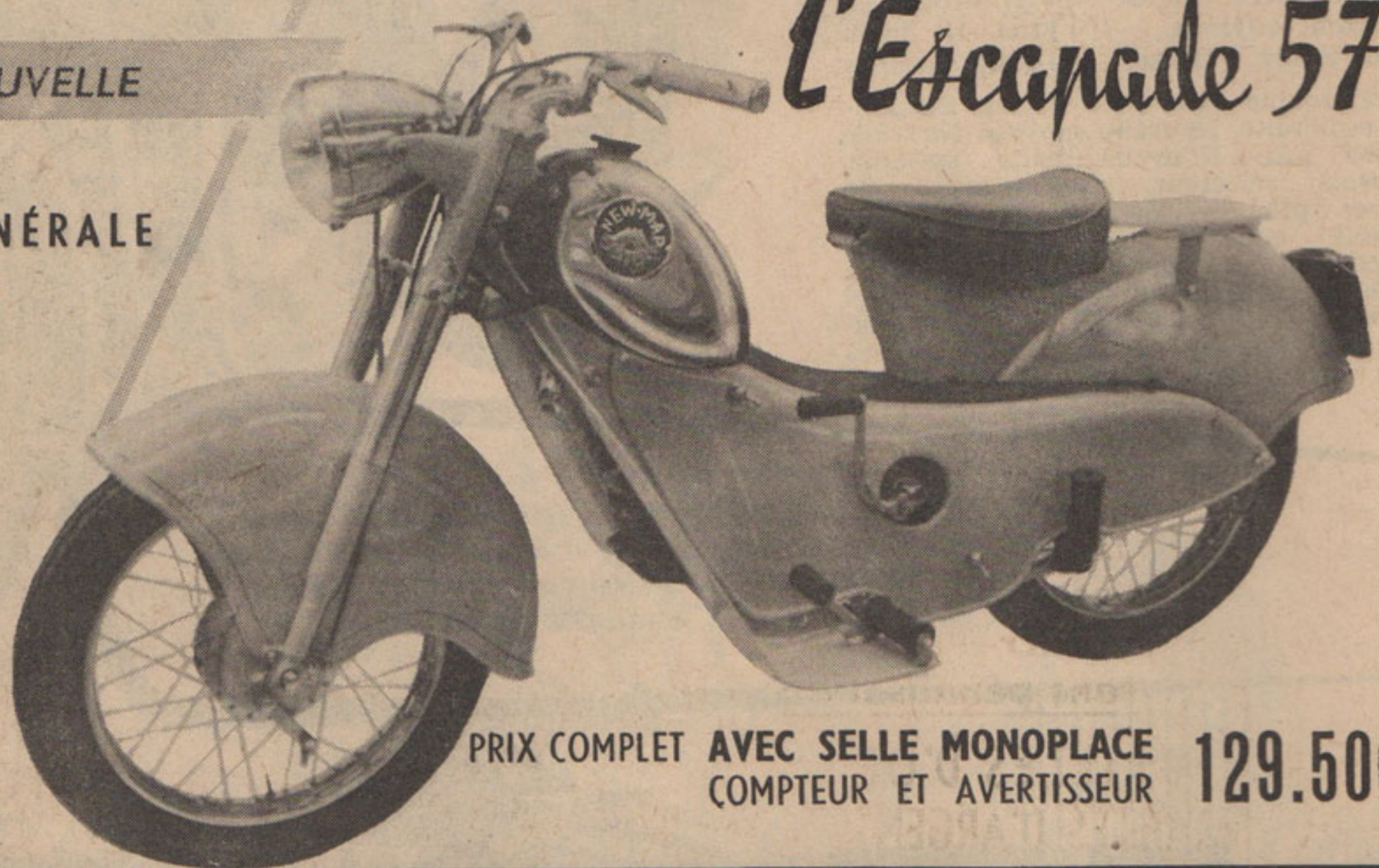
parce qu'il est Propre. Stable. Puissant.

TECHNIQUE NOUVELLE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Cadre spécial renforcé double berceau. Fourche avant télescopique. Suspension AR par fourche oscillante. Carénage spécial NEW-MAP à protection absolument totale et démontable avec 3 écrous à queue, sans aucun outil. Moteur AMC horizontal 125 cc, 2 temps, 3 vitesses, commandé par poignée tournante. Puissance fiscale 1 CV. Puissance effective 5 CV 5. Allumage par volant magnétique. Eclairage 40 watts. Consommation 2,5 litres aux 100 km.

Magasin de Vente à Paris :
30, Rue de Charenton, 30
— PARIS - BASTILLE —



L'Escapade 57

PRIX COMPLET AVEC SELLE MONOPLACE
COMPTEUR ET AVERTISSEUR **129.500**

MOTOCYCLETTES "NEW-MAP", 124, AVENUE LACASSAGNE - LYON - TÉL. VILLEURBANNE 98-38

MOTTAZ



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

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

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.

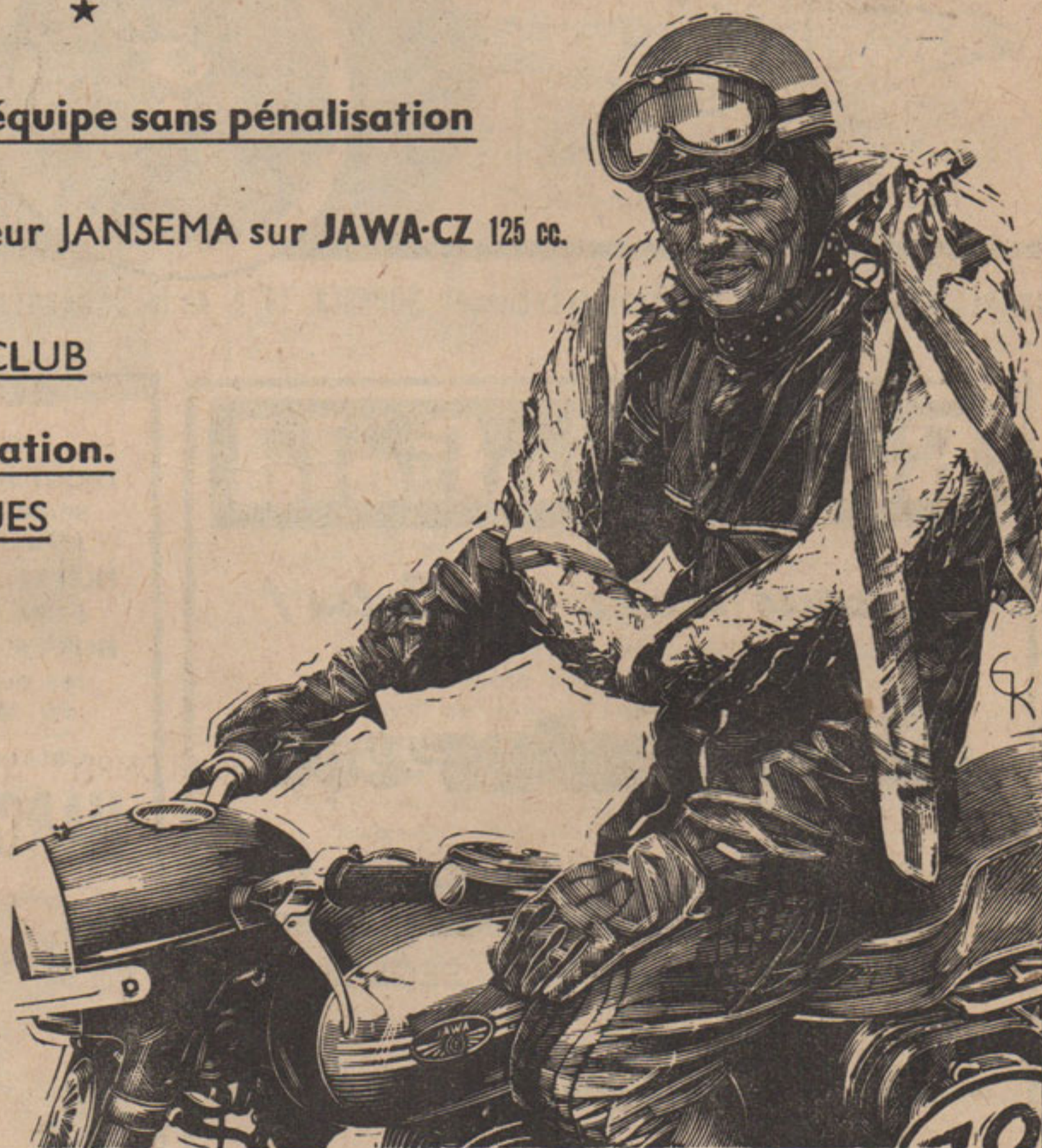
3^{me} Équipe Tchèque

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

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

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

Hubert Baille - Paris

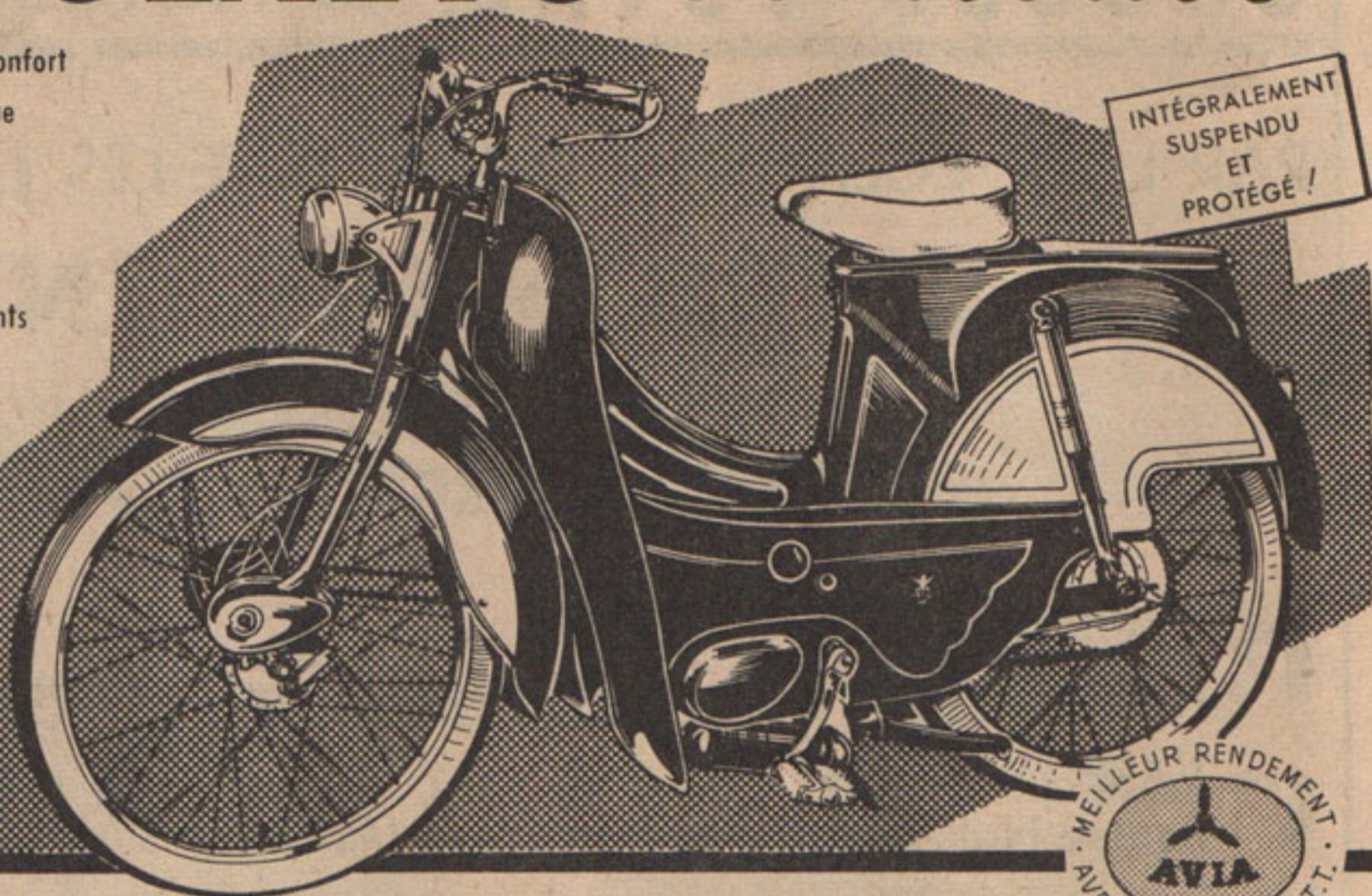
Fabriqué en France
à Warneton (Nord)
par la CLAEYS française

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"



INTÉGRALEMENT
SUSPENDU
ET
PROTÉGÉ !



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

Royal Enfield

Immense succès au Salon!

Crusader 250

BLOC-MOTEUR PROFILE — CARTER DE
CHAÎNE ARRIÈRE ENTièrement FERME
AMORTISSEURS ARRIÈRES REGLABLES



Documentation adressée gratuitement sur demande



IMPORTATEUR POUR LA FRANCE

ETS PIERRE PSALTY

80, Avenue des Ternes - PARIS (17°)

Tél. : ETO. 55-52

Pièces détachées d'origine pour tous nos modèles

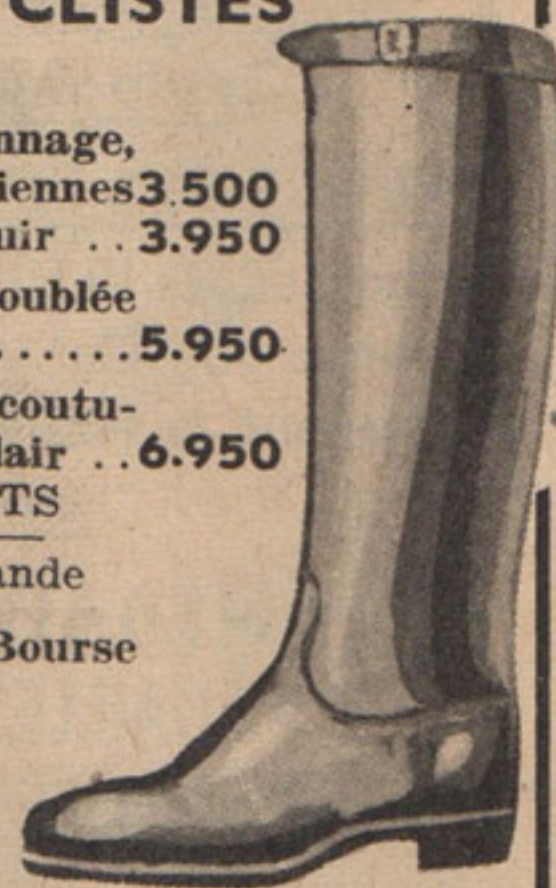
BOTTES MOTOCYCLISTES

aperçu de quelques prix

- DEMI-BOTTE veau double tannage,
semelle spéc. coutures canadiennes 3.500
 - Même article, double sem. cuir .. 3.950
 - BOTTE box noir ou couleur, doublée
peau, double semelle cuir 5.950
 - BOTTE veau double tannage, coutu-
res norvégiennes, fermet. Eclair .. 6.950
- 60 MODELES DIFFERENTS

Catalogue gratuit sur demande

MARCY 1 et 3 place de la Bourse
Paris (2°)



POUR LES
GRANDS FROIDS


BOTTES «PILOTE»

(modèle et marque déposés)
Box noir, fourré mouton
semelle cuir : 9.950

La Plus Importante
Spécialité Française

Tél. : CEN. 83-11
(2 lignes)



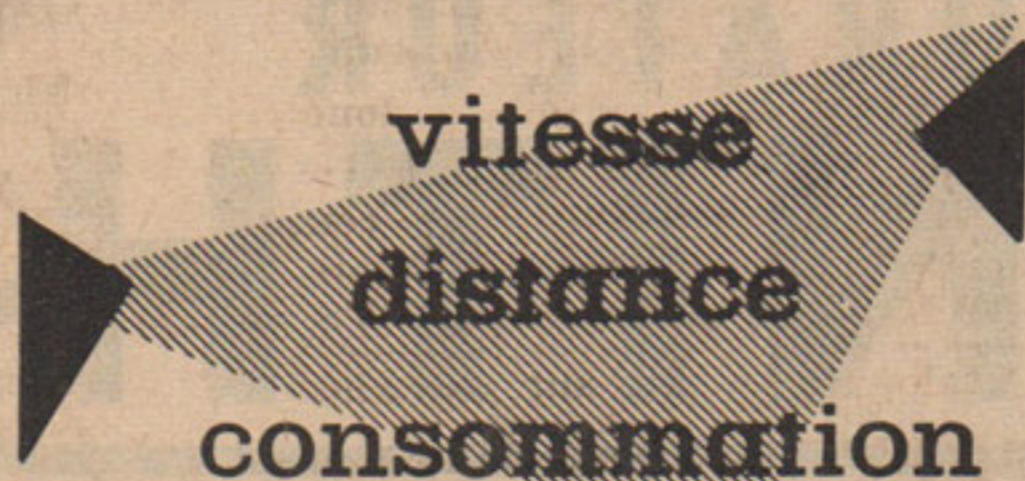


HELLA

**PHARES, FEUX ET
AVERTISSEURS AUTO-MOTO**

G. R. LETU 33 B^{is} R. CHATEAU LONDON **PARIS X^e**
Tel. : N^o 03-03

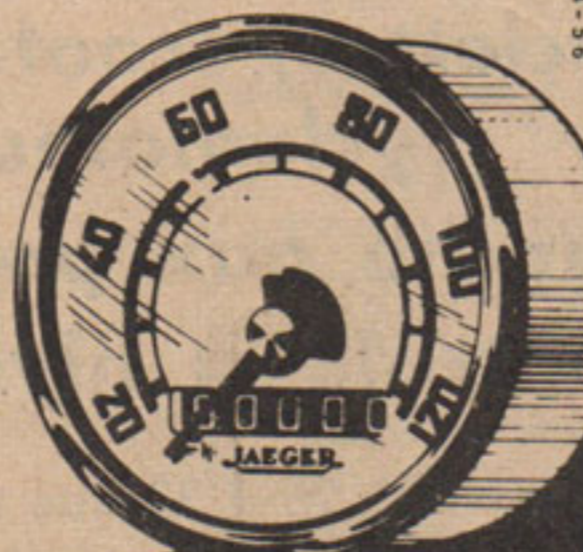
ESSENTIEL



JAEGER

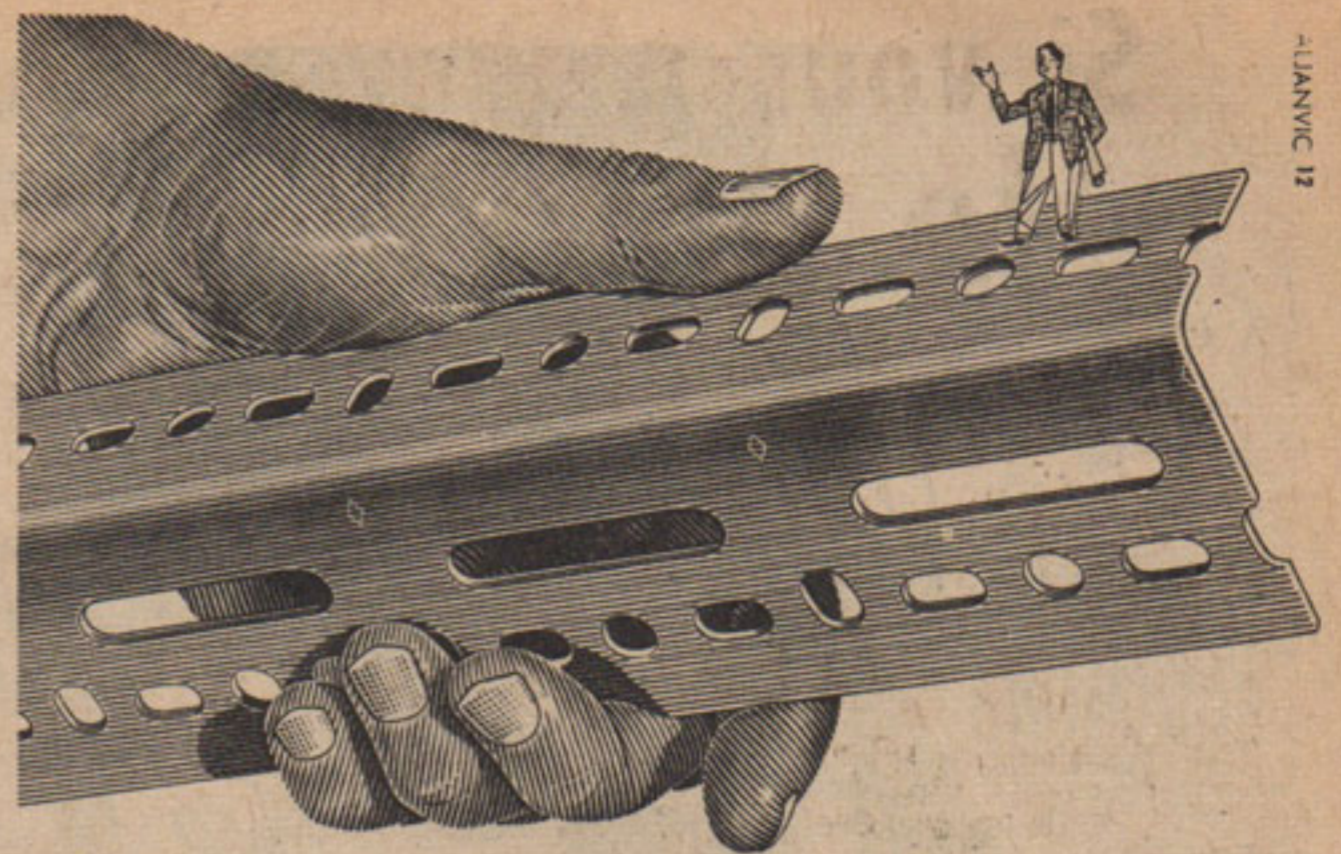
indicateur de vitesse
avec totalisateur kilométrique
modèle spécial pour chaque type
de moto

PRATIQUE
SOLIDE



**L'instrument de précision
au service du bon conducteur**

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires



ALANVIC 12

Avec cet unique élément standard
*Vous n'avez besoin de personne
pour*
construire vos équipements



Avec la Cornière Perforée DEXION vous construisez comme vous le voulez, quand vous le voulez, où vous le voulez, l'équipement dont vous avez besoin... vous le modifiez à volonté... et chaque fois vous économisez temps et argent. Toujours récupérable, cet élément standard vous permet de résoudre vous-même pratiquement tous les problèmes d'implantation, de stockage, de manutention... Plus besoin de plan, ni de main-d'œuvre spécialisée. Rien à percer, souder, ni peindre. Vous n'êtes jamais à la merci de qui que ce soit pour construire ou transformer vos installations puisqu'il suffit de couper les cornières et de les boulonner.

C'est simple, rapide et "payant"



DEXION la
cornière
perforée

30 millions de mètres vendus dans 90 pays

DOCUMENTATION F. 31 SUR DEMANDE A LA

Société FERALCO

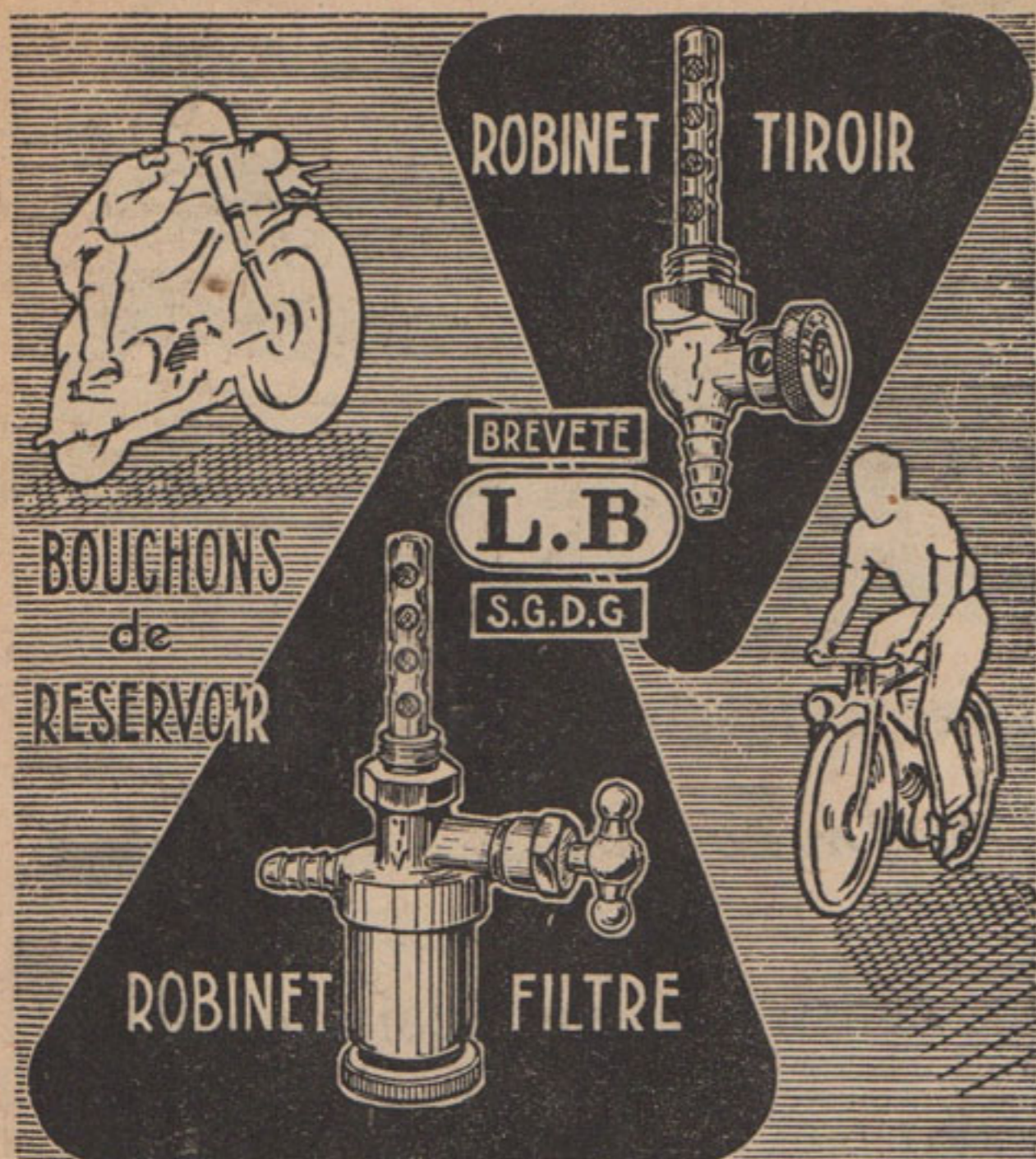
9, RUE St-SÉBASTIEN, PARIS 11^e - ROQ. 49-64-96-76

Agent en Algérie : Ets KAUFFMANN, 1, Boulevard Marcel-Duclos, ALGER

Agent au Maroc : FORGES DE BAZAS, 31, Rue de Bazas, CASABLANCA

Agent pour A. E. F. - A. O. F., Madagascar, Guyane, Antilles : Sté-DAVUM

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



LE BOZEC & GAUTIER

28 Rue Carle Hébert. COURBEVOIE. Seine

Vente exclusive par grossistes.

**MOI QUI AIME
POUSSER
MON MOTEUR**



Je mets toujours un
SUPERLUBRIFIANT
dans mon essence ou mon mélange
mais je choisis

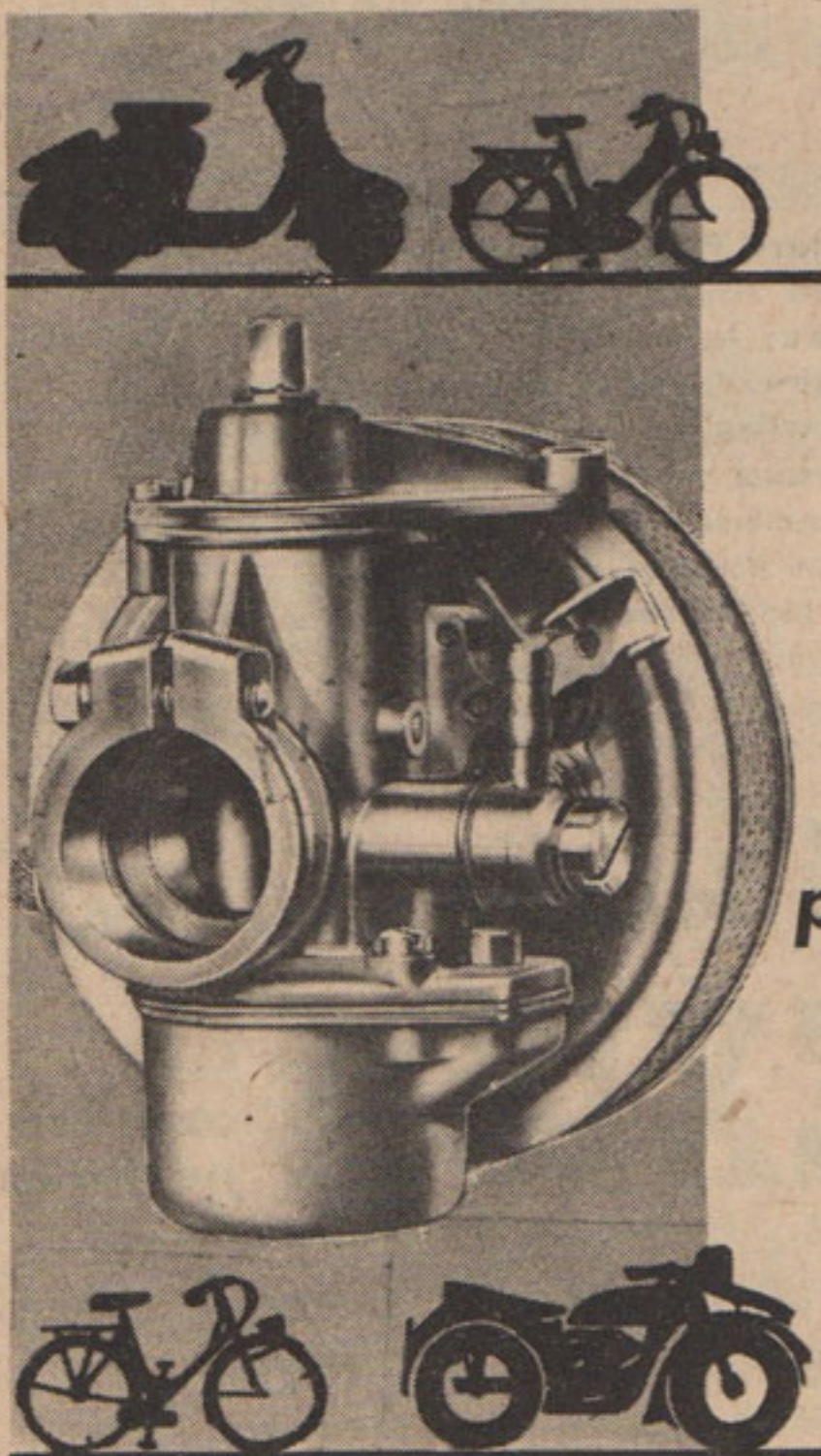
Bretocyl
parce qu'il est
Graphité



pour obtenir des DÉPARTS FOUROYANTS, le
GRAISSAGE IMMEDIAT des HAUTS DE CYLINDRES
Puissance - Souplesse - Sécurité

BRET-OIL

4 R. Jeanne-d'Arc • MIC. 48-40 • Issy-les-Moulineaux (Seine)



**CARBURATEUR
ZENITH
MX**

pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,
cyclomoteurs.

**Étanche aux poussières.
Cuve centrale à niveau stabilisé.**

Sté du carburateur ZENITH, 26 à 32, rue de Villiers, LEVALLOIS-PERRET
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

Moto
LA MOTO **revue**

TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)



AVERTISSEMENT... NON TAXÉ !

LE (mauvais) tour est pratiquement joué : après les automobilistes, frappés cet été de 58 milliards d'impôts spéciaux, les usagers du deux-roues vont devoir, à leur tour, payer une taxe à la possession : 500 francs pour les cyclos, vélomoteurs, scooters jusqu'à 125 cmc. ; 1.000 francs pour les gros scooters et les motocyclettes !

★

Pareille taxe existait autrefois. Le Parlement la supprima en 1934 parce que néfaste à l'essor de l'industrie des « motorisés » et la remplaça par une forte majoration des carburants qui, depuis, n'ont cessé d'augmenter dans d'exorbitantes proportions.

Aujourd'hui, sans aucune pudeur, un ministre réticent à réaliser l'équilibre du budget par des moyens normaux, au premier rang desquels se placent la réforme de la fiscalité et la compression des dépenses somptuaires de l'Etat, **RECREE LA TAXE A LA POSSESSION TOUT EN CONTINUANT A FAIRE PAYER SA SUPPRESSION DE PLUS EN PLUS LOURDEMENT** : plus qu'un lamentable tour de passe-passe, c'est un acte parfaitement malhonnête.

★

En effet, l'essence, augmentée à deux reprises depuis le 1^{er} janvier, est une fois de plus inscrite dans ces « Recettes de Poche », ainsi nommées sans doute parce qu'elles mettront les nôtres à sec !..

Cinquante centimes supplémentaires viendront s'ajouter aux 46,32 fr. déjà perçus sur chaque litre consommé : 46,32 fr., **SOIT PLUS DE 70 % DU PRIX DE VENTE, ET CE N'EST PAS ASSEZ !**

★

En 1955, la Route (ceux qui l'utilisent) a rapporté à l'Etat, par le moyen de l'impôt spécial et de l'impôt général, 490 milliards, **17 % DE LA TOTALITE DES IMPOTS PERÇUS EN FRANCE DANS L'ANNEE.**

Sur ces sommes énormes, quelle fut la part ristournée à la route, c'est-à-dire au Fonds d'Investissement ? **40 MILLIARDS, EN TOUT ET POUR TOUT ! OU EST PASSE LE RESTE ?**

★

En 1956, par le jeu des super-taxes, ce sont plus de 550 milliards que nous extorquera l'Etat. Et qu'en reviendra-t-il à la route ?

MOINS QUE L'ANNEE DERNIERE, car ces fonds ne lui sont pas destinés : nous sommes chargés d'assurer le sort des vieux et de fournir aux paysans des prestations familiales agricoles !..

MOINS QUE L'ANNEE DERNIERE, car les services du ministère des finances, se refusant à réduire le train de l'Etat, à considérer le problème en face, s'appêtent à réaliser 370 milliards d'économie **PAR LA COMPRESSION DES DEPENSES D'ENTRETIEN ET D'INVESTISSEMENT !**

★

Nous ne sommes pas indifférents au sort des Vieux, aux besoins des travailleurs du sol. Mais il ne nous appartient pas, il n'appartient pas à nous seuls, de porter remède à leur situation. Ce devoir incombe au gouvernement, **QUI DOIT CONSACRER AUX TACHES SOCIALES UNE PART DU REVENU GENERAL DE L'ETAT, ET NON ASTREINDRE UNE CATEGORIE DE CITOYENS — EN L'ESPECE TOUJOURS LA MEME — A FAIRE LES FRAIS D'UNE POLITIQUE FONDEE SUR L'INEGALITE FISCALE.**

★

Dans la période difficile que traverse l'économie française, la branche industrielle automobile et des « motorisés » en général, demeurerait encore florissante... Ecrasée sous l'impôt démentiel qu'on prétend lui faire supporter, elle ne le restera pas longtemps.

La productivité générale du pays, l'élévation du standard de vie sont fonction d'une motorisation toujours plus poussée de toutes les activités. Taxer les véhicules à la possession, c'est non seulement recourir à une iniquité fiscale, mais c'est encore faire augmenter le coût de la vie, condamner au chômage des milliers de travailleurs : **LA TAXE A LA POSSESSION EST DONC, EN FIN DE COMPTE, UNE MESURE PROFONDEMENT ANTI-SOCIALE.**

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES



DISTINCTION HONORIFIQUE DANS NOTRE CORPORATION

C'est avec beaucoup de plaisir que nous avons appris la nomination de Gustave Bernard, au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur.

Entré chez Gnome et Rhône en 1920, il est toujours resté fidèle à notre vieille marque nationale.

Ses prouesses sportives ont défrayé la chronique de l'entre deux guerres et il s'est illustré de multiples fois dans des compétitions particulièrement difficiles. Son ascension au Pic du Midi en août 1937, au guidon d'une Gnome et Rhône, ascension jamais réalisée depuis, en est la preuve.

Bernard, malgré ses 63 ans, est toujours aussi actif.

Au cours d'une réunion intime, ses camarades lui ont témoigné leur amitié et lui ont présenté leurs félicitations.

Sur notre photo, nous voyons Bernard à la gauche de son vieil ami Mr Lezy, Directeur commercial des Etablissements Gnome et Rhône, bavardant amicalement avec un agent de la marque.

Nous nous joignons à tous ses amis pour nous réjouir de la distinction à laquelle a été élevé Bernard, distinction rare dans notre corporation.

NECROLOGIE

Ferruccio Gilera, fils du célèbre constructeur italien de motocyclettes, s'est éteint brusquement à Buenos-Aires où il s'était rendu avec son père pour un voyage d'affaires. Cette triste nouvelle a semé la consternation dans tous les milieux sportifs italiens, car Ferruccio n'était âgé que de 27 ans. Il exerçait depuis un certain temps déjà les fonctions de directeur sportif de la marque et chacun avait remarqué sa présence sur tous les circuits mondiaux, où il dirigeait avec dynamisme l'écurie de course.

C'est à lui que l'on devait en particulier la participation de Gilera en 125 cc.

La dépouille mortelle de Ferruccio Gilera a été ramenée par avion en Italie, et les obsèques ont eu lieu à Arcore.

A sa famille, à ses nombreux amis, « Moto-Revue » adresse ses condoléances émues.

MON PETIT DOIGT M'A DIT...

...Qu'une certaine 175 italienne, aux mains de pilotes français, ferait 175 « grands » centimètres cubes.

Mais on dit tellement de choses dès qu'une machine « marche ». Ces derniers temps, à Monthéry, on faisait bien courir le bruit que Georges Monneret marchait... à l'alcool !... « Jojo » n'a vraiment pas besoin de cela pour rester un client sérieux sur le 6 km et quelques.

...Qu'une de nos marques qui s'est illustrée au Bol d'Or, préparait déjà le Bol 1957, avec une « méchante équipe » où nous retrouverions des noms connus... bien connus même de certaine maison concurrente.

...Que si la cylindrée 250 cc n'a pas pris ces derniers temps l'essor escompté par les constructeurs français, ceci n'empêcherait pas l'un d'eux de préparer un futur twin horizontal deux temps.

LOCATION DE MANURHIN

« Dynamic-Sport », la maison bien connue de la rue Saint-Augustin, vient de mettre en location plusieurs scooters Manurhin, le nouveau scooter à variateur continu. L'avantage de cette location, pour le client, est que le montant de la location est remboursé à tout acheteur du scooter Manurhin. Ceci permettra à plus d'un acquéreur éventuel de Manurhin de l'essayer lui-même pendant plusieurs jours gratuitement.

LE SALON DE LA MOTO CHEZ GARREAU

N'ayant pu obtenir un stand assez vaste au parc des expositions de la Porte de Versailles, l'importateur bien connu, C. Garreau, informe son aimable clientèle que toute la gamme des machines Norton et Excelsior sera exposée dans ses magasins, 22, rue Robert Lindet, Paris-15^e (à 5 minutes de la Porte de Versailles).

...Que l'industrie britannique « potasse » sérieusement le deux temps, et qu'au prochain Salon de Londres nous verrions un 250 twin Villiers et un 250 monocylindre produit par... AMC, mais l'AMC anglaise, c'est-à-dire fournie par la réunion d'AJS et Matchless.

...Que le Scooterrot serait prochainement importé en Angleterre par Panther, marque britannique qui produit par ailleurs des motocyclettes, dont quelques exemplaires circulent sur notre sol. Le Scooterrot aurait été jugé Outre-Manche comme étant tout particulièrement destiné aux pilotes du beau sexe, en raison de son changement de vitesses présélectif qui devrait leur en rendre la conduite plus facile.

...Que l'Espagne s'intéresserait à la construction sous licence d'un de nos plus réputés moteurs deux temps.

VIOLENTS REMOUS AUTOUR DE LA "SPATZ"

Une grave affaire de concurrence déloyale opposant la BAG (filiale automobile des usines Victoria) à Egon Brutsch, père d'un 3 roues à coque plastique, vient d'éclater à Stuttgart, entraînant avec elle des conséquences judiciaires :

Au moment où Victoria, firme allemande bien connue pour sa production motocycliste, présentait la nouvelle-née des voitures d'Outre-Rhin, la « Spatz » (moineau), décapotable à quatre roues et carrosserie plastique moulée sous pression, Egon Brutsch, propriétaire d'une usine de construction automobile qui porte son nom, affirmait, dans un communiqué de Presse largement diffusé au sein des milieux spécialisés européens, que ce véhicule n'était en rien une « création » et ne représentait en fait qu'un « développement ultérieur » de la Brutsch 200.

★

Répondant aussitôt à cette accusation, la Victoria-BAG publiait à son tour un procès-verbal émanant de la Société de Contrôle Technique de Munich (correspondant si l'on veut à nos « Arts et Métiers ») dont les conclusions sont formelles : la « Spatz 4 » est bien un véhicule nouveau, qui ne doit rien à la Brutsch 200, à laquelle elle ne s'apparente que par quelques particularités communes également à de nombreux véhicules du même genre.

★

Qui plus est, dans son procès-verbal d'expertise, la Société de Contrôle Technique de Munich précisait que la coque « auto-porteuse » de la Brutsch 200, d'ailleurs non conforme aux normes officielles réglementant la construction allemande

en la matière, s'était avérée insuffisamment résistante à la torsion pour pouvoir supporter sans dommage les éléments oscillants des axes avant et arrière.

★

Et c'est ici que se situe le point de départ de toute l'histoire : En décembre 1954, Egon Brutsch cédait à la BAG les droits de fabrication pour l'Allemagne de sa voiturette Brutsch 200. Or, et en raison des insuffisances ultérieurement soulignées par l'expertise de la Société de Contrôle Technique de Munich, la BAG devait renoncer à commercialiser tel quel le trois roues Brutsch et entreprenait elle-même l'étude et la réalisation d'une autre voiturette, non plus à carrosserie auto-porteuse, mais bien pourvue d'un châssis à poutre centrale portant en outre quatre roues.

★

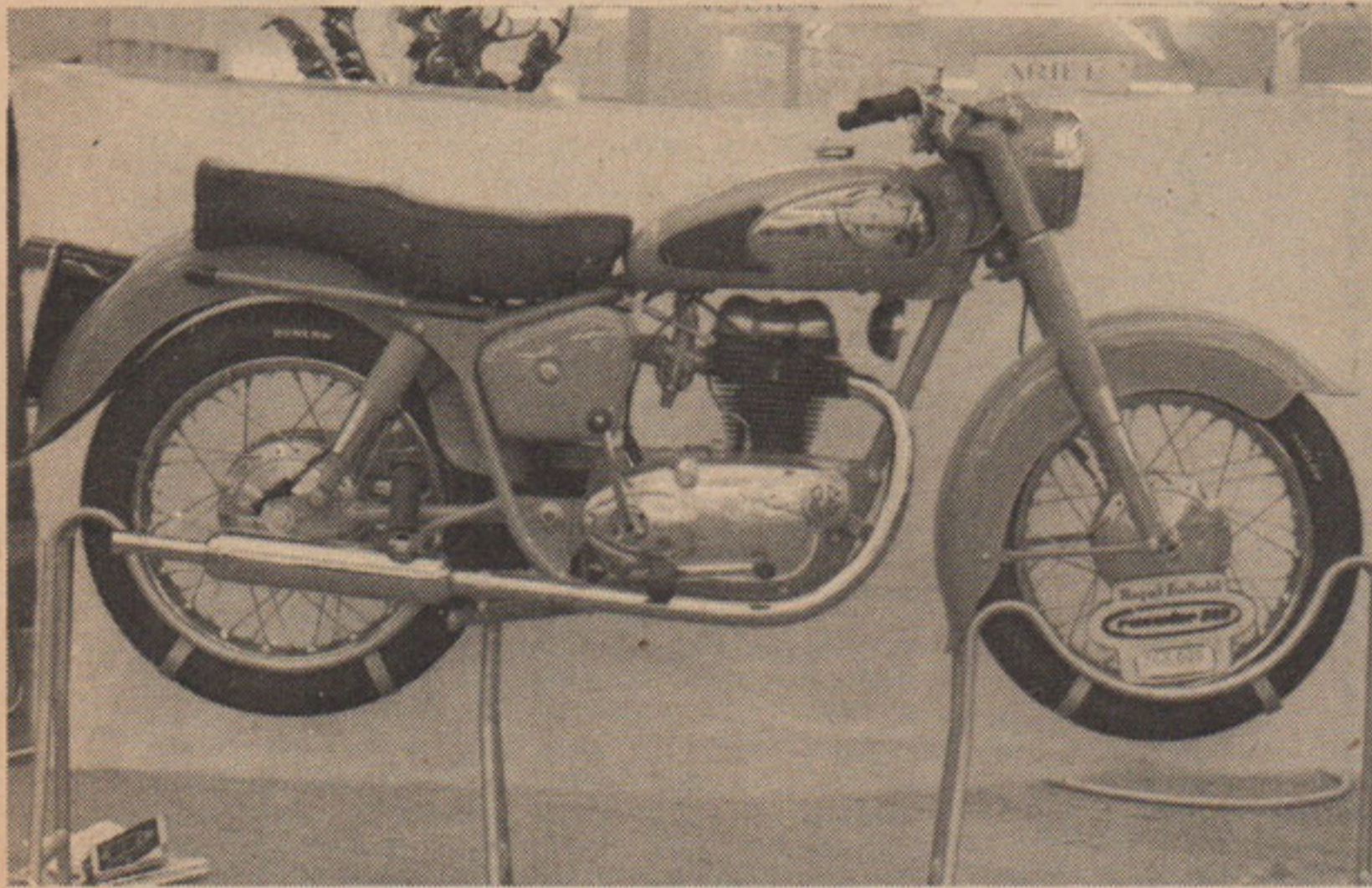
Ces différences majeures n'ayant point empêché Egon Brutsch de considérer la « Spatz 4 » comme étant « sortie » de son propre 3 roues, la BAG, forte du procès-verbal précédemment cité, s'est pourvue devant le Tribunal de Commerce de Stuttgart. Un premier jugement, provisoire, car l'affaire est loin d'être terminée, vient d'être rendu contre Brutsch, auquel il est fait défense de poursuivre la diffusion orale ou écrite de ses allégations.

Plus loin, cette affaire risque d'avoir certaines répercussions hors d'Allemagne, car plusieurs plaintes contre Egon Brutsch émanent de constructeurs ou distributeurs de divers pays, et la Police de Stuttgart a transmis le dossier à Interpol, aux fins d'enquête.

La « Spatz 4 » ? Un « moineau » qui lève un fameux lièvre !

TOURNANT DÉCISIF DE L'INDUSTRIE

ANGLAISE ?



la

250 cc.

ROYAL-ENFIELD

“CRUSADER”

Il en va ainsi du progrès, il efface petit à petit les vestiges du passé pour bientôt les reléguer dans le domaine des souvenirs confus. La concurrence est un des facteurs de ce progrès, et ceci plus que jamais en cette époque mécanisée, où chaque jour une solution nouvelle rend périmée celle qui précédemment semblait donner toute satisfaction.

L'immobilisme anglais justifié par les uns, critiqué par les autres, ce caractère propre de nos voisins d'Outre-Manche a trouvé son maître dans cette grande course à la conquête des marchés extérieurs.

Car c'est leur industrie menacée, par l'Allemagne en particulier, qui les pousse actuellement à sortir de ce demi-sommeil dans lequel ils s'étaient cantonnés depuis bien des années. De ce ressaisissement, plus particulièrement dans le domaine du motocycle, une preuve qui fera date nous en est fournie par Royal-Enfield ; en lançant son nouveau modèle 250 cmc « Crusader », cette marque nous offre un échantillon de solutions qui, sans être d'avant-garde, n'en sont pas moins le témoignage des efforts entrepris par les anglais pour combler le fossé qui se creusait entre eux et leurs concurrents.

A la lecture de la description de cette nouvelle machine, il pourra sembler à nos lecteurs (à juste titre, d'ailleurs), que les solutions adoptées ici le sont depuis plus ou moins longtemps déjà en Allemagne, en Italie, en France (pourquoi pas !) et qu'il n'y a donc pas de quoi s'extasier. Mais ce n'est pas là la moindre victoire de l'Europe continentale d'avoir réussi à convertir aux principes bien établis de modernisme ce dernier bastion du motocyclisme traditionnel.

★

Comment se présente cette nouvelle 250 cmc anglaise ? Mieux que des commentaires élogieux, les photos vous permettront de vous rendre compte de la ligne de cette machine ; élégante ! certes oui ! mais élégance classique d'une bonne machine de tourisme sans prétentions sportives, aspect trapu et homogène, mais non dépourvu de finesse cependant.

Il est peu de détails — si ce n'est la nacelle de phare et la forme du cadre — qui peuvent l'apparenter aux autres modèles de Royal-Enfield et elle se présente vraiment comme un nouveau modèle au sein du programme de la marque.

LE MOTEUR

Le moteur et la partie cycle présentent tous deux nombre de particularités dignes de retenir notre attention, mais celle qui frappe la vue au premier abord est incontestablement l'apparition d'un bloc-moteur 4 temps culbuté, innovation qui marque bien le désir de renouveler de l'industrie anglaise. Royal-Enfield, après Triumph (avec ses Tiger Cub) montre la voie ; d'autres constructeurs vont-ils lui emboîter le pas ?

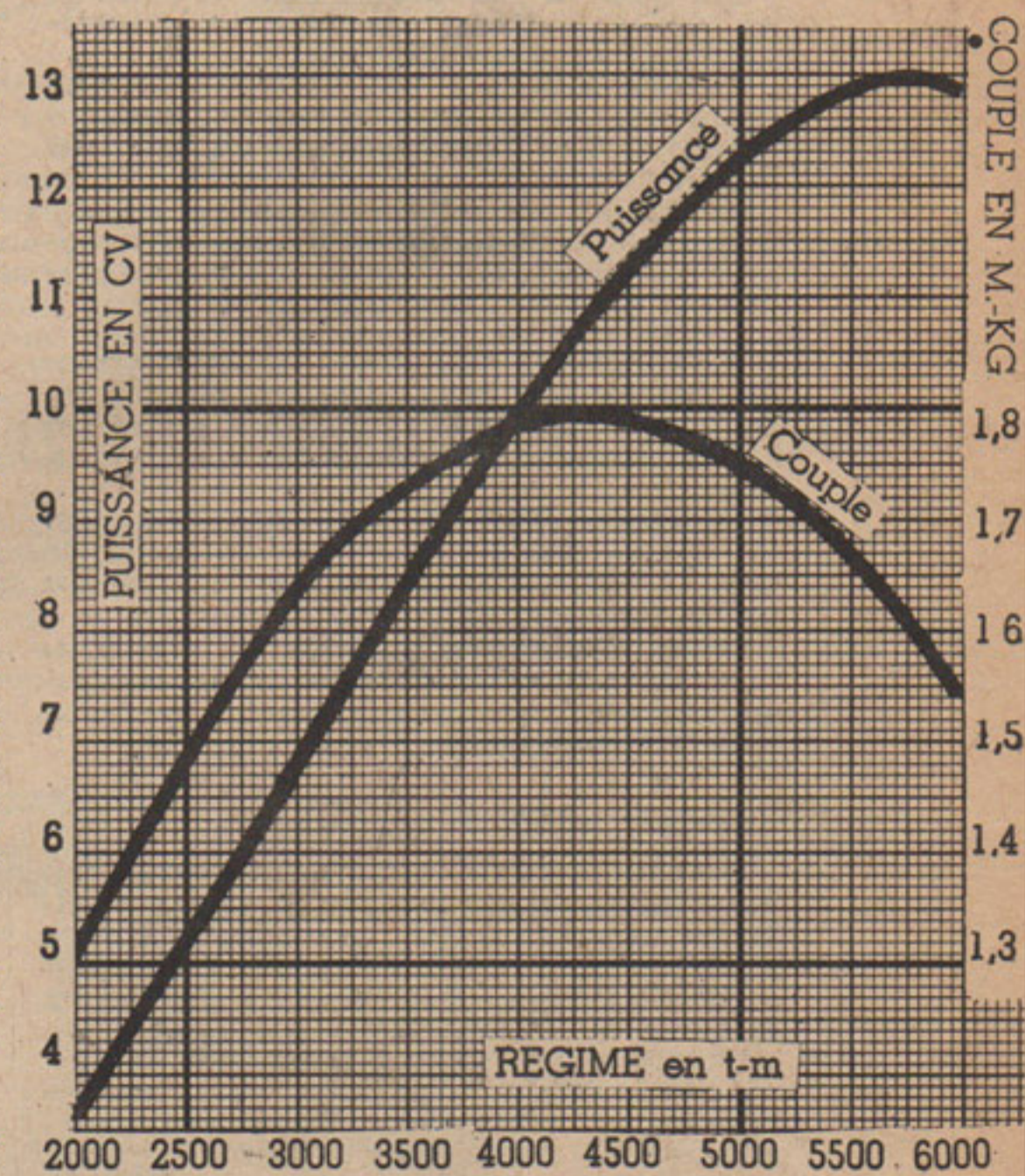
Cette concession au modernisme n'est d'ailleurs pas seulement apparente, et à l'examen des caractéristiques techniques on note un détail bien rare, pour ne pas dire inconnu, Outre-Manche. Nous découvrirons en effet qu'il s'agit d'UN MOTEUR SUPERCARRE de 70 millimètres d'alésage pour 64,5 millimètres de course, d'un rapport course-alésage : 0,921 (cylindrée exacte 248,2 cmc). Pour un taux de compression de 7,3 à 1, ce moteur développe une puissance de 13 CV à 5.750 t/m (52 CV/l). Ce résultat, pour peu spectaculaire qu'il soit, se situe néanmoins dans la moyenne des 250 cmc utilitaires, bien que maintenant des puissances de 16, voire 18 CV soient désormais monnaie courante, tout au moins en Allemagne.

Il s'agit donc là d'un moteur « utilitaire » plus apte à un service quotidien et intensif, qu'à une utilisation sportive.

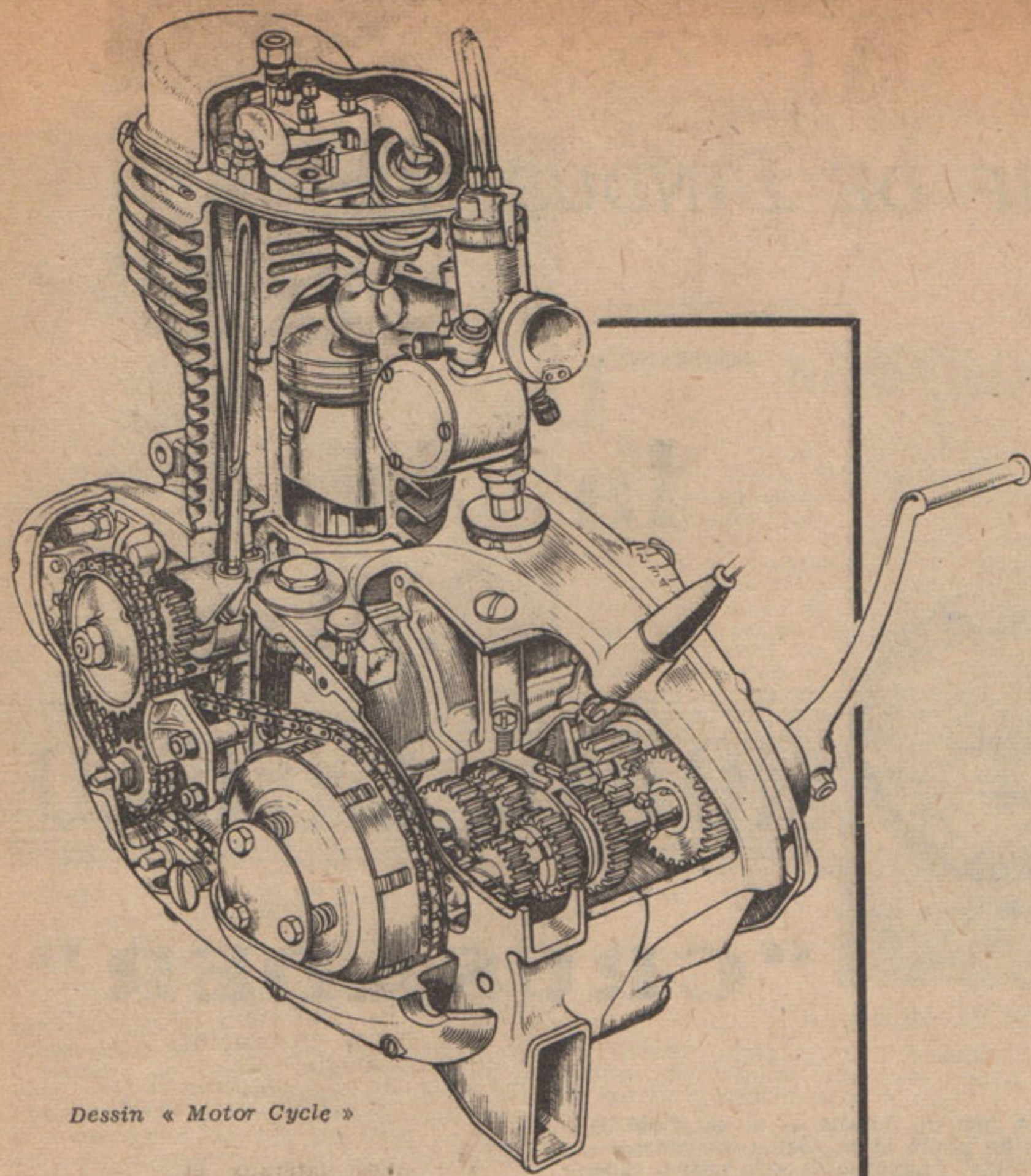
★

CYLINDRE ET CULASSE sont en fonte et cette dernière, aux ailettes largement dimensionnées, supporte une distribution classique graissée sous pression par une canalisation apparente (le traditionalisme anglais n'est pas complètement sacrifié !).

Les soupapes (inclinées à 65°) sont, en raison du grand alésage, d'un assez fort diamètre, puisque celle d'admission



COURBE DE PUISSANCE



Dessin « Motor Cycle »

en acier chromé au silicium fait 36,5 mm de diamètre, et celle d'échappement en acier chromé au nickel-tungstène en fait 35 mm.

Les tiges de culbuteurs sont croisées et les cames poussent ces tiges par l'intermédiaire de deux linguets.

L'arbre à cames est entraîné par une chaîne duplex et c'est ce même arbre qui entraîne, par l'intermédiaire d'un petit pignon, un autre arbre traversant tout le bloc faisant fonctionner la pompe à huile à gauche, et supportant la came du rupteur à droite ; le dispositif d'avance automatique y est incorporé.

Aucun détail marquant à signaler dans la culasse, pas plus que dans le piston. Indiquons simplement que ce dernier est à jupe fendue et comporte 3 segments, dont un râcleur d'huile.

La bielle rappelle que l'Angleterre est la patrie du vertical-twin, puisque la tête de bielle est à chapeau et montée sur palier lisse.

Deux roulements supportent l'embielage, un roulement à billes côté transmission primaire et un roulement à rouleaux côté alternateur.

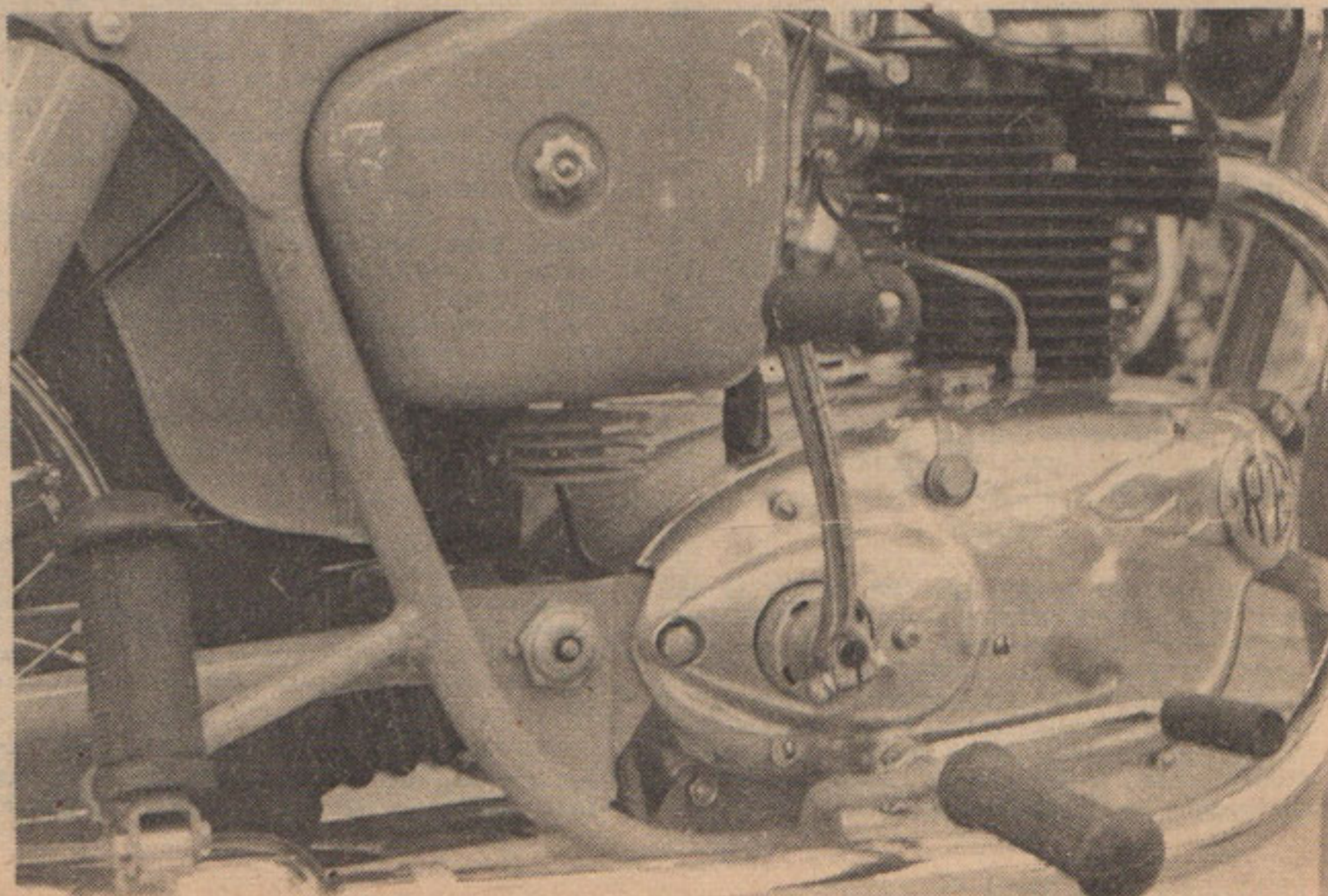
TRANSMISSION ET BOITE

La transmission primaire s'effectue par une chaîne unique ; ceci pourrait constituer une anomalie, en opposition à la chaîne duplex utilisée pour l'entraînement de l'arbre à cames, qui a des efforts minimes à transmettre. Une explication partielle à l'emploi de cette chaîne duplex peut être trouvée dans le fait que les ingénieurs ont surtout cherché un diagramme de distribution rigoureux, et qui ne soit pas modifié par une chaîne détendue. On remarque dans le fond du carter un tendeur de la chaîne primaire destiné à l'empêcher de battre au fond du carter lorsqu'elle est détendue.

L'embrayage en entrée de boîte est à trois disques et fonctionne dans l'huile. La boîte de vitesses fabriquée par Albion (non compris le mécanisme du sélecteur qui fut mis au point par Royal-Enfield)

Ci-dessus : cette vue éclatée du nouveau bloc-moteur permet de voir la disposition des organes internes. On remarque la chaîne unique de la transmission primaire tandis que l'arbre à cames est entraîné par une chaîne Duplex.

Ci-dessous : le bloc-moteur côté sélecteur. A noter la canalisation d'huile extérieure, survivance du classicisme anglais.



est du type à prise directe. Il s'agit là évidemment d'un trait caractéristique de l'école anglaise. Cette boîte à 4 vitesses donne les rapports suivants : 4^e : 1 à 1 ; 3^e : 1,35 à 1 ; 2^e : 1,80 à 1 ; 1^{re} : 2,92 à 1.

Les rapports ne sont pas mathématiquement étagés, puisque si nous faisons les rapports 3^e/4^e et 2^e/3^e, on s'aperçoit que le premier rapport (1,35) est plus grand que le second, ce dernier s'élevant seulement à 1,33. Il y aurait deux remèdes à apporter à cette anomalie :

— Ou bien « allonger » la troisième, qui paraît un peu courte, c'est-à-dire porter ce rapport à 1,26 à 1 (au lieu de 1,35), amenant ainsi cette troisième à 79,4 % de la quatrième. Mais à ce moment, la troisième s'avérerait un peu longue, enlevant beaucoup de brio à la machine, car il ne faut pas oublier que ce moteur ne développe que 13 CV.

— La seconde solution qui se présente comme beaucoup plus préférable, serait de « raccourcir » la seconde et au lieu de 1,80 à 1, amener ce rapport à 1,93 à 1, ce qui situerait cette vitesse à 51,8 % de la quatrième. On obtiendrait ainsi un étagement plus normal de la boîte qui, dans sa version actuelle, présente une deuxième relativement un peu longue.

Par contre la démultiplication finale en prise a été bien choisie, puisque le régime de puissance maximum donne une vitesse de l'ordre de 107 à 112 kmh, ce qui semble correspondre à la vitesse maximum de la machine. En effet, tenant compte des démultiplications primaire et secondaire, les rapports finals sont les suivants : 5,8 - 7,83 - 10,44 et 16,97 à 1.

A l'encontre des boîtes anglaises séparées où les deux arbres sont superposés, ceux-ci, dans le bloc-moteur, sont alignés l'un derrière l'autre. Ce qui n'empêche pas à l'ensemble du moteur d'être plus court d'environ 10 cm que celui de la 250 Clipper à boîte séparée.

La pédale de sélecteur est à branche unique et un index sur le côté supérieur droit du moteur permet de situer la vitesse engagée. Par contre, nous ne retrouvons pas la pédale de remise au point mort montée sur les autres modèles.

Tout le mécanisme du sélecteur est enfermé sous le flasque droit aisément détachable. Il convient de noter la grande accessibilité de la boîte qui peut être démontée complètement sans qu'il y ait besoin de sortir le moteur du cadre.

LUBRIFICATION

La technique chère aux anglais du graissage par carter sec à réservoir d'huile séparé n'a pas prévalu, car, comme sur toutes les Royal-Enfield, le réservoir se

trouve placé dans le fond du carter, s'apparentant en cela à la majeure partie de la production continentale.

Le carter contient 1,7 l. d'huile qui est aspirée par la pompe située sur l'avant gauche du moteur. L'huile est envoyée sous pression dans le filtre à huile sur la partie supérieure duquel se trouve une soupape à bille empêchant tout retour. De là elle est envoyée sur le vilebrequin et les parois du cylindre, puis aspirée par la pompe d'épuration, via une nouvelle soupape à bille et une conduite extérieure qui fait remonter l'huile jusqu'aux basculeurs et soupapes. Le retour s'effectue par gravité par le tunnel enfermant les tiges de culbuteurs. A la sortie de ce tunnel, l'huile parvient au compartiment où sont placées les comes et le train de pignons entraînant la pompe à huile. De ce dernier compartiment, elle déborde dans la partie inférieure du carter pour graisser la transmission primaire, la chaîne duplex de distribution et l'embrayage.

Le reniflard constitué d'un tube de Néoprène est situé en avant du carter.

CARBURATION

Assurée par un carburateur Amal monobloc type 375/16 de 22 mm² de passage des gaz. Celui-ci est relié, par l'intermédiaire d'une tubulure en caoutchouc, au filtre à air Vokes placé dans le compartiment en tôle derrière le moteur.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Un alternateur Lucas type RM 13 A.C. enfermé sur le côté droit du moteur, fournit l'allumage par l'intermédiaire du rupteur qui, on l'a vu, est entraîné par l'arbre de la pompe à huile.

Une batterie de 6 V 9 AH fournit l'éclairage, cette batterie est enfermée dans la partie gauche du coffre que l'on aperçoit derrière le cylindre. Sous ce coffre est placé le redresseur au sélénium, interposé entre la batterie et l'alternateur pour fournir le courant continu nécessaire à la recharge.

LA PARTIE CYCLE

Il est deux détails que nous voudrions signaler immédiatement, à l'attention de nos lecteurs et qui contribuent à distinguer ce nouveau modèle de la production anglaise courante. Ces innovations ne sont véritablement valables que sur le plan strictement anglais, car il est évident que celles-ci sont couramment utilisées sur notre continent.

Nous voulons parler de l'apparition de roues de petit diamètre 17" : une cote typiquement italienne, apportant à la machine un notable abaissement de la hauteur totale, et également d'un carter de chaîne étanche.

Les roues sont munies de pneus de 17x3,25, pavé à l'arrière et strié à l'avant; des moyeux-freins centraux, d'une belle facture, en alliage léger, font 152 mm de diamètre, valeur correcte pour des jantes de 17" et aussi pour la vitesse de la machine.

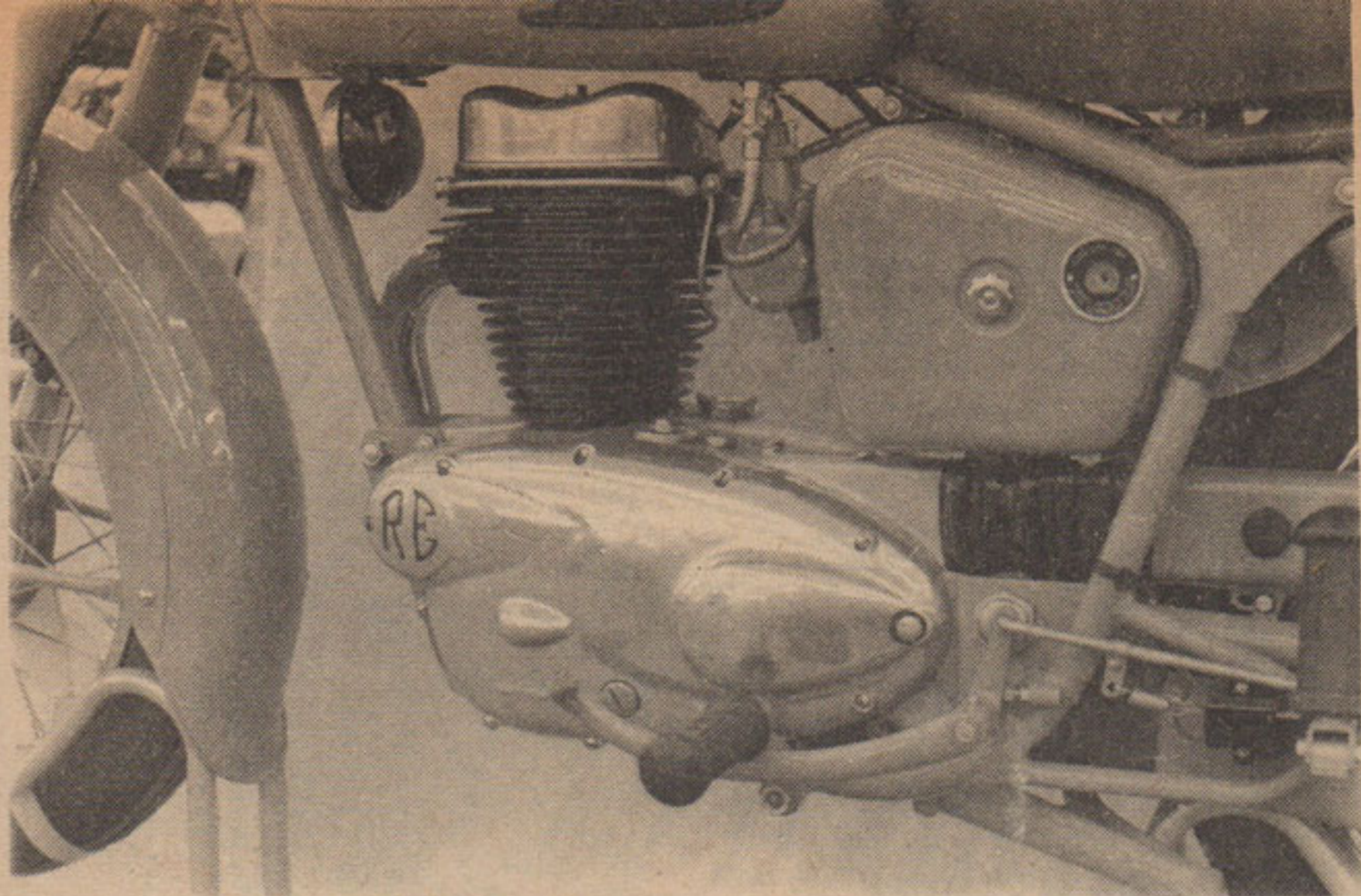
Le carter de chaîne, cet élément déterminant dans la vie de la transmission et dans la protection du passager, est formé de deux tunnels enfermant chacun un brin de la chaîne, tunnels qui sont reliés au carter de boîte par deux gaines souples en plastique. Signalons que le graissage de la chaîne est assuré automatiquement par les vapeurs d'huile de la boîte.

Un moyeu à broche permet de démonter la roue sans avoir à toucher à ce carter et par suite à la chaîne ; de plus on retrouve l'amortisseur de transmission (silent-blocs dans la couronne) déjà employé sur les autres modèles.

CADRE ET SUSPENSION

Le cadre ne présente aucune particularité notable, et il s'inspire assez largement de celui des Bullet et de la Super Meteor, ces derniers ayant été rénovés, ainsi que nous l'avons vu dans notre description des Royal-Enfield (MR n° 1300).

Structure classique à simple berceau



Pour sa première incursion dans le domaine du bloc-moteur, Royal-Enfield a réussi un ensemble très harmonieux (ci-dessus). Mais qui dit machine moderne, dit aussi accessibilité et l'accès à la roue arrière n'a pas été négligé (en bas).

ouvert, le carter-moteur reliant l'avant et l'arrière. La partie arrière se dédouble et reçoit de chaque côté les éléments élastiques à amortisseurs hydrauliques incorporés Girling, réglables en trois positions.

Puisque nous en sommes à la partie suspension, indiquons que la fourche télescopique s'est vue simplifiée par rapport à celle des 350, 500, ou 700 cc. On note extérieurement que l'axe de la roue n'est plus déporté sur l'avant, détail cher à la firme de Redditch, et que dans son fonctionnement le système d'amortissement hydraulique a disparu (solution d'économie... mais techniquement ?) ; seul un long ressort hélicoïdal fixé aux deux extrémités freine les débattements de la fourche.

★

La nacelle de phare reste bien dans la note de la marque, et elle supporte en plus du phare Lucas de 18 cm de diamètre, le compteur Smith éclairé et le commutateur d'éclairage. De chaque côté du réflecteur, 2 petits feux de position profilés font office de veilleuse.

EQUIPEMENT

Au chapitre de l'équipement on remarque les garde-boue à embouti profond. Le constructeur n'a pas non plus oublié le côté pratique, puisque garde-boue arrière et selle double sont amovibles d'un seul bloc, procurant une accessibilité totale à la roue arrière et facilitant ainsi son démontage (on songe ici aux motocyclistes possesseurs de certaines machines anglaises, encore bien récentes, que la hantise d'une crevaillon poursuivait constamment, la facilité de cette réparation ayant été oubliée par le constructeur).

Les outils sont logés dans le côté droit du coffre, enfermant également le filtre à air et la batterie, ainsi que nous l'avons déjà souligné.

Ce souci d'une bonne accessibilité se retrouve également dans le réservoir de 13 litres, fixé par un seul boulon. Au milieu des deux panneaux chromés sont apposés les deux motifs Royal-Enfield.

Les commandes sont spécifiquement anglaises avec sélecteur et kick à droite, la longue pédale de frein étant placée à gauche. Sur le guidon on remarque à la main droite une manette d'air.

Une large béquille centrale permet d'arrêter la machine, d'ailleurs assez lourde, puisqu'elle accuse à vide plus de 140 kgs sur la bascule.

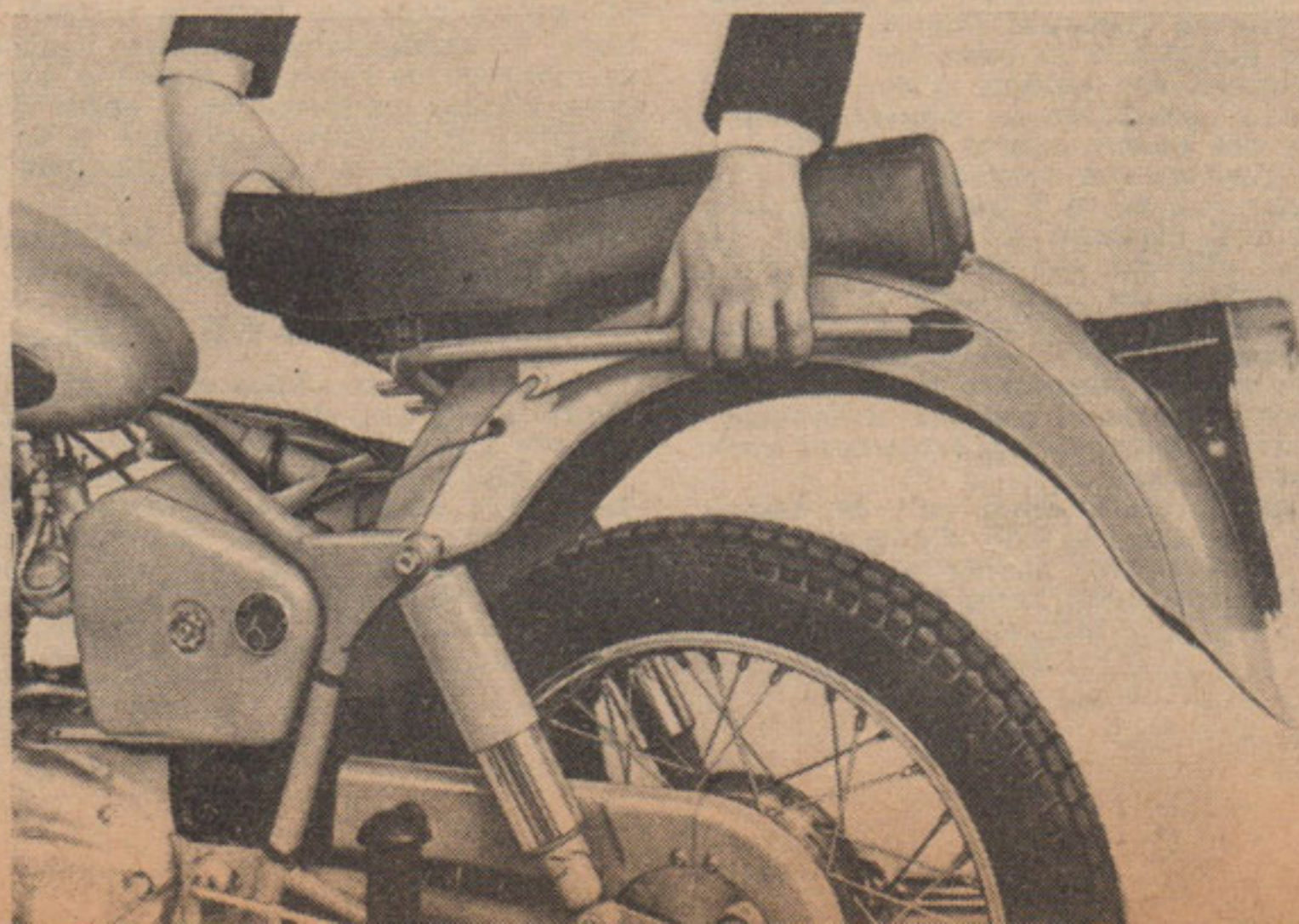
Deux pare-jambes latéraux et deux porte-sacoques très pratiques peuvent, contre supplément, compléter l'équipement général.

La machine est livrée indifféremment en trois couleurs, soit en vert (couleur déjà rencontrée sur la Ensign 11), en marron ou en noir.

★

Machine sensationnelle ? Ce qualificatif ne paraît pas s'approprier à cette nouveauté, mais disons plutôt qu'elle est intéressante sur plusieurs points. Intéressante parce qu'elle témoigne d'une étude sérieuse dans ses moindres détails (l'accessibilité entre autres qui semble être son grand atout) et qu'elle constitue sur un autre plan le symbole de la nouvelle orientation de l'industrie d'Outre Manche. Et il est fort possible que le prochain Salon de Londres nous réserve quelques autres surprises destinées à « relancer » la production anglaise sur les marchés mondiaux. Un pas sérieux a été fait par Royal-Enfield, les autres constructeurs ne voudront pas être en reste, car ainsi que nous le disions au début de cet article, la concurrence reste un stimulant des plus sûrs dans la voie du progrès.

J. L.



INFORMATIONS



Le terme de voiture sur deux roues peut vraiment se prêter à cette moto. Son empattement exceptionnel est dû au fait que son propriétaire Bill Drabek (Texas, USA), non content du moteur d'origine monté sur sa moto, y a adapté un moteur V8 provenant d'une voiture Ford. Il faut avouer que son aspect monstrueux ferait sensation sur notre continent.

◆ LA COMPETITION INTERESSE LE CINEMA

« I fidanzati della morte » (Les fiancés de la mort) tel sera le titre du film sur les exploits des motocyclistes dont le premier tour de manivelle a été donné au Lido de Rome pour les intérieurs. Les extérieurs seront tournés sur la piste de Monza elle-même, où nous pourrions admirer les plus grands coureurs actuels. Mais ce film ne sera pas uniquement un film d'action et son producteur Romolo Marcellini a abordé le côté humain et psychologique des courses.

Espérons qu'un jour ou l'autre nous aurons l'occasion de voir ce film à Paris et de nous transformer pour la circonstance en critiques de cinéma.

◆ PROBITE...

Fidèle « Moto-Revuiste » que j'achète chaque samedi, je vous signale le fait suivant : Ayant acheté une des premières Macombyn en Cordoual, j'avais eu la désagréable surprise, à la première pluie un peu violente, au guidon d'une Golden Flash, d'en constater la non-étanchéité du fond, des emmanchures et des fermetures à glissière des jambes.

J'ai écrit rue de la Plumette à la maison qui m'a répondu de lui envoyer la coupable ; elle me fut renvoyée les coutures encollées, les fermetures munies de rabats déflecteurs de pluie, certaines ouvertures (les poches et le soufflet du dos) obstruées sur ma demande, bref, un travail assez important exécuté avec soin, célérité et ce qui m'a agréablement surpris, gratuitement.

Une telle probité, assez rare en beaucoup de domaines, se doit d'être signalée, ce que je fais avec plaisir en ajoutant que j'aime beaucoup votre revue.

Mr Jean HARSOET
Tonnerre (Yonne)

◆ DEMENAGEMENT

La taverne du Coq d'Or, un des plus anciens restaurants parisiens, qui est liée au souvenir de personnalités comme Jean Jaurès, Sarah Bernhardt, Paul Déroulède, a fermé ses portes et a été la proie des commissaires-priseurs. Son actuel propriétaire, Mr Laporte, a cédé aux récriminations d'une locataire de l'immeuble se plaignant du bruit qui se prolongeait fort avant dans la nuit. A sa place, la rue Montmartre verra s'ériger un autre établissement et en l'occurrence ce sera le nouveau siège du magasin bien connu de la rue St-Augustin « Dynamic Sport ».

◆ DISTINCTIONS

C'est avec plaisir que nous avons appris l'attribution de la Médaille du Travail à trois vieux employés de la Guiller S.A.

Il s'agit de Mr Emile Busson, contre-maître d'un atelier de montage, qui s'est vu décerner la Médaille de Vermeil pour 44 ans de présence dans la maison ; de Mme Meignen, contre-maître à l'atelier de montage de roues, la médaille d'argent pour 31 ans de présence ; enfin de Mr Meignen Jean-Marie, employé à l'atelier de fabrication, la médaille d'argent pour 32 ans de présence.

Trois distinctions qui honorent ces employés et la maison toute entière.

◆ LE SCOOTER EN URSS

Le scooter commence à gagner l'URSS. C'est ainsi que deux modèles sont annoncés, l'un construit par l'usine de constructions mécaniques de Toula et dénommé « Toula 200 », tandis que l'autre est projeté par l'usine de constructions mécaniques Viatskia Palyani ; encore au stade de la mise au point, il aura vraisemblablement une cylindrée inférieure au premier.

◆ LE PIETON ET LA ROUTE

A Neumunster en Allemagne, un motocycliste qui avait blessé mortellement un piéton sur une route non éclairée, a été acquitté. Il fut établi que le conducteur de la moto avait été aveuglé par une voiture aux phares éblouissants et que de plus le piéton marchait sur le côté droit de la chaussée ; par conséquent il tournait le dos à la moto. Cette décision est tout à fait logique et rappelle une fois de plus combien les piétons ont intérêt, en dehors des agglomérations, à circuler sur le côté gauche de la chaussée, face au danger.

◆ ASSURANCE OBLIGATOIRE

Le projet de loi sur l'assurance obligatoire concernant tous les véhicules à moteur a été déposé par le gouvernement sur le bureau de l'Assemblée Nationale. Son moindre argument n'est pas sans doute de garantir l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, ce qui n'était pas le cas jusqu'ici, où les conducteurs non assurés (une minorité cependant) étaient le plus souvent insolvable. Seul le Fonds de Garantie indemnise jusqu'ici les victimes d'accidents lorsque l'auteur de l'accident ou son assureur ne pouvaient s'acquitter.

Désormais ce fonds de garantie sera toujours en vigueur, mais il n'aura plus à intervenir que dans les rares occasions où un auteur d'accident ne se sera pas soumis à l'obligation légale d'assurance, ou en cas de fuite de l'auteur.

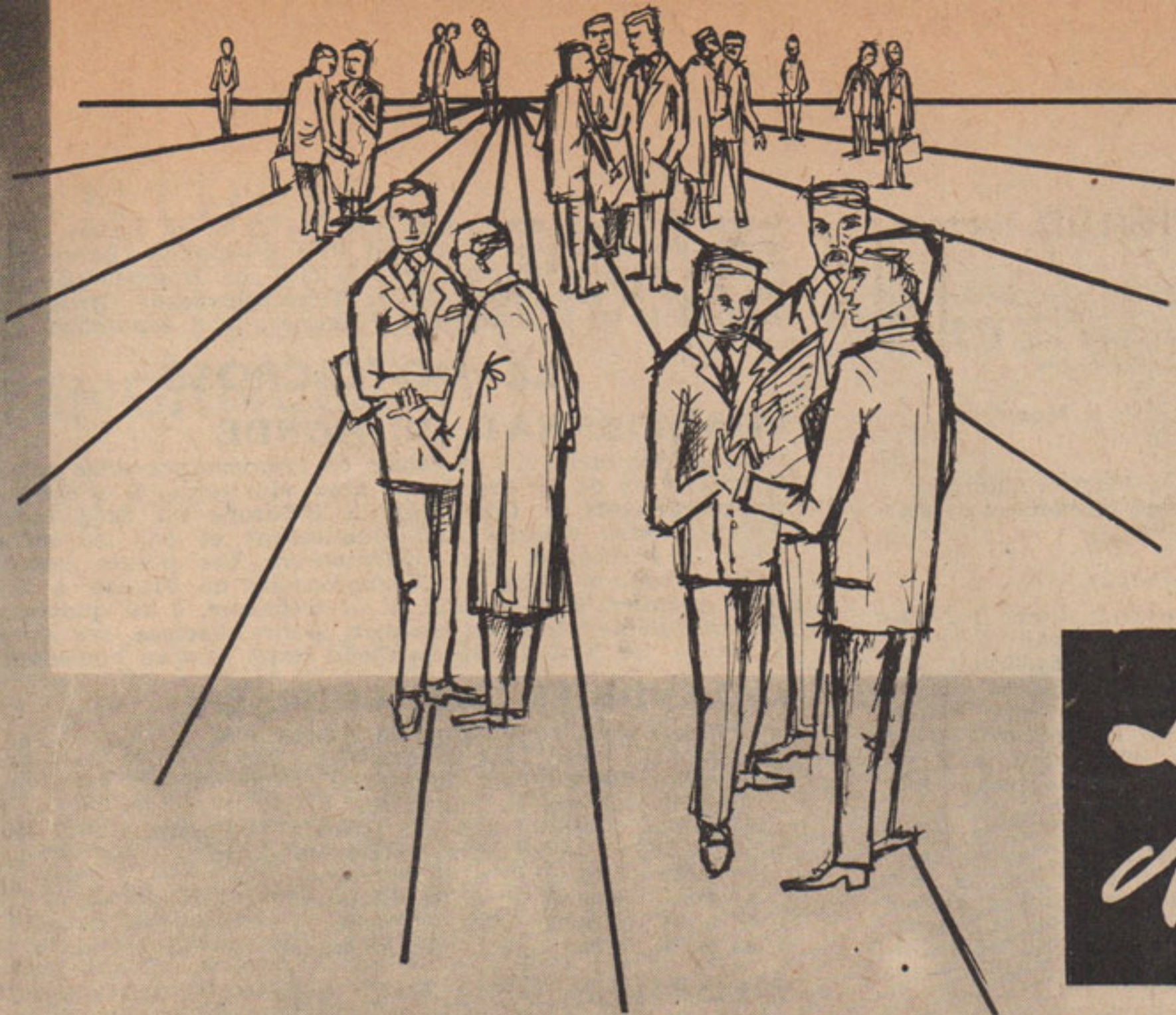
Le texte de loi prévoit cette assurance obligatoire pour tous les véhicules à quatre comme à deux roues, y compris les cyclomoteurs (article 1^{er}) et dans l'article 5 il est stipulé que toute personne non assurée, ainsi que le prévoit l'article 1^{er}, sera punie d'un emprisonnement de 10 jours à 6 mois et d'une amende de 10.000 à 5 millions de francs, ou l'une des deux peines seulement. Ajoutez à cela une majoration de 50 % pour le Fonds de Garantie Automobile, une confiscation éventuelle du véhicule, et l'on peut aisément présumer qu'à l'annonce de la nouvelle décision gouvernementale, tous les non-assurés s'empresseront d'aller se mettre en règle.

Mais est-il besoin d'attendre cette obligation ? A ce sujet, nous rappelons que MOTO-REVUE tient à votre disposition un service d'assurances.

◆ 2 OU 4 TEMPS ?

Le Salon qui est pour de nombreuses personnes l'occasion de songer à l'acquisition d'une moto, d'un scooter ou d'un cyclomoteur, est aussi l'occasion pour ces mêmes personnes de se poser cette éternelle question, dilemme bien délicat à trancher : 2 temps ou 4 temps ? Et ceci est le prétexte pour nous écrire en nous demandant quel type est préférable. Encore une fois nous indiquons à nos lecteurs qu'il ne nous est pas possible de les influencer en quoi que ce soit dans leur choix et qu'il incombe à eux seuls de prendre la décision finale.

Le 2 et le 4 temps présentent chacun de son côté leurs avantages, et il n'est aucune qualité ou aucun défaut qui soit réellement déterminant pour faire préférer l'un ou l'autre type. A vous seuls, selon vos aspirations, l'usage auquel vous destinez votre machine, de prendre une décision. « Moto-Revue », au cours de ses nombreux articles, a suffisamment fait ressortir les qualités du 2 et du 4 temps pour que vous ayez en mains tous les éléments pour peser le pour et le contre.



Le Congrès d'Automne

DE LA F.I.M

★ RECORDS D'ALLEN
ET BURNS SOUMIS
A ENQUÊTE

★ RÉDUCTION DU
NOMBRE DES
RECORDS

★ CALENDRIER 1957

Pas même le plus petit communiqué de Presse nous informant — à l'intention du public motocycliste — des décisions prises à ce congrès d'automne ; nos dirigeants, lorsqu'ils siègent à la FIM, garderaient-ils encore leur « esprit » FFM ? Toujours est-il que nous n'en sommes pas moins en mesure de porter à la connaissance de nos lecteurs les résultats des débats, souvent contradictoires, qui viennent de se dérouler au siège de « notre » Fédération.

★

Précisons tout de suite que le programme était très chargé, et que les délégués se montrèrent si prolixes qu'il fut impossible d'épuiser l'ordre du jour : nombre de questions ont donc été renvoyées à la session extraordinaire que la Commission Sportive Internationale tiendra les 3, 4 et 5 décembre, à Milan, où s'ouvrira parallèlement le Salon italien.

LES RECORDS ABSOLUS

C'était là le plus gros morceau du programme : les 345 kmh pouvaient-ils être homologués ? A l'issue de la réunion finale du Conseil, le major T.W. Loughborough, secrétaire général de la FIM, et Piet Nortier, Président de la CSI, confirmèrent que nul ne mettait en doute les vitesses réalisées par Allen et Burns — celui-ci sur side 1000 Vincent. — Cependant, les règlements définissant les conditions dans lesquelles doivent être accomplies les tentatives pour être à même d'être ultérieurement homologués pourraient n'avoir pas été strictement respectés. Entre autres arguments, il fut avancé que NSU avait déposé une requête en ce sens, et que le chronométrateur de la FIA, reconnu comme observateur officiel par la FIM, aurait quitté Wendover avant qu'Allen n'accomplisse sa tentative, déléguant ses pouvoirs à un américain. Faute de temps pour y voir clair, la décision fut renvoyée à la fin de l'année.

NOUVELLE CLASSIFICATION DES RECORDS

Une décision très importante et extrêmement heureuse vient d'être prise dans ce domaine : en place des 540 records (36 dans chacune des 15 catégories existantes), que comprenait le tableau général, celui-ci ne comprendra plus, à dater du 1^{er} janvier 1957, que 135 records, soit 9 seulement par classe, à savoir : le kilomètre lancé ; le kilomètre, les 10 kilomètres, les 100 kilomètres, les 1.000 kilomètres départ arrêté et, pour les records de durée, l'heure, les 6 heures, les 12 heures et les 24 heures départ arrêté. Ainsi disparaissent, enfin, toutes les mesures anglaises, inutilement compliquées et désuètes. Un bon point au Congrès d'Automne pour cette appréciable simplification.

En outre, il est précisé qu'une tolérance de plus ou moins 2/100 de seconde sera admise en ce qui regarde le chronométrage, et que pour être homologué, tout record nouveau devra représenter au moins un pour cent d'amélioration par rapport au précédent record.

LE SCANDALE DES ISDT 1956

Encore un problème de poids : l'échange de machines au sein de l'équipe allemande du Trophy. La Fédération de l'Allemagne de l'Ouest s'est déclarée très émue par cette énorme irrégularité. Le Président de la CSI, Piet Nortier, estima pourtant qu'il n'y avait pas lieu de sanctionner l'attitude des pilotes incriminés, ceux-ci s'étant retirés de l'épreuve. Par contre, les officiels, et en particulier le chronométrateur qui a pointé la carte de Bodmer après que ce dernier eut déclaré abandonner, feront probablement l'objet de mesures disciplinaires.

PROCHAINS SIX JOURS INTERNATIONAUX

Ils se dérouleront à Karlsbad, du 16 au 22 septembre 1957, leur organisation étant confiée à la Tchécoslovaquie, qui triompha cette année.

La délégation tchèque soulève d'ailleurs une controverse considérable, en proposant que désormais les ISDT soient exclusivement disputés par des machines « solo ». Cinq nations membres soutiennent cette proposition, assurant que la participation des sides conduit au choix d'un parcours trop facile pour les machines solo, ou oblige à modifier le trajet de l'épreuve en cours de déroulement et à accorder des délais.

Les autres nations membres de la FIM rétorquent qu'il n'est pas nécessaire d'abolir les catégories « sides », mais qu'il suffit soit de les faire partir tout à fait en dehors des motos « solo », soit de leur réserver un parcours différent, etc... Ce problème, qui découle lui aussi du déroulement des derniers Six Jours, n'a pu, en fin de compte, être tranché et viendra lui aussi en décembre devant la Commission Sportive Internationale.

LES CHAMPIONNATS DU MONDE 1957 CALENDRIER

Après ratification des résultats pour 1956, la structure de ces épreuves est remaniée sérieusement : 7 circuits sont retenus pour la saison prochaine, qui compteront à la fois pour les Championnats des Pilotes et des Constructeurs.

En voici la désignation :

- 26 mai : Grand Prix de France, peut-être à Montlhéry.
- 3-5-7 juin : Tourist Trophy (Ile de Man).
- 27 juin : Grand Prix de Hollande.
- 7 juillet : Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps).
- 21 juillet : Grand Prix d'Allemagne (soit Hockenheim, soit La Solitude).
- 8-10 août : Grand Prix de l'Ulster.
- 1^{er} septembre : Grand Prix d'Italie (Monza).

On le voit, en dépit des nombreuses protestations qui s'élèvent chaque année de toutes parts, le Grand Prix de l'Ulster est conservé comme épreuve de Championnat du Monde ! Ceci est parfaitement injuste, car l'Irlande faisant partie du Royaume-Uni, ce sont en fait deux épreuves de Championnat qui sont ainsi attribuées à l'Angleterre. C'est un peu comme si nous revendiquions un Grand Prix de Corse, en sus du Grand Prix de France, sous prétexte que nous comptons des séparatistes corses !

Plus loin, les grands privés et les usines elles-mêmes répugnent à accomplir ce lointain déplacement, alors que la saison bat son plein sur le Continent. On assiste donc à une explication strictement nationale entre les marques anglaises Norton, AJS, Matchless, etc..., ce qui n'ajoute rien à la valeur, à l'intérêt même du Championnat du Monde, dont les résultats faussés de l'Ulster peuvent encore modifier la physiologie normale.

RÈGLEMENTATION

Les points seront comptés comme par le passé, et les quatre meilleurs résultats retenus pour le classement final, aussi bien en ce qui regarde les pilotes que les constructeurs.

La Commission Sportive se propose d'exercer un contrôle strict sur les épreuves comptant pour les Championnats du Monde. A cet effet, un corps international d'observateurs sera créé.

Les règles concernant l'inclinaison à donner aux plaques de course frontales et la hauteur maximum des selles sont renforcées, cette dernière passant d'ailleurs de 85 à 90 cm. De même il est précisé que, faute de pouvoir établir une définition satisfaisante du carénage, celui-ci devait néanmoins permettre un déplacement angulaire de l'ordre de 20° minimum, en ce qui regarde le braquage de la roue avant dans l'une ou l'autre direction.

★

L'emploi du compresseur demeure interdit, et la question des carburants demeure inchangée.

La Commission Technique souligne l'élévation constante des vitesses atteintes sur les circuits et met en cause les machines de grosse cylindrée, dont la Fédération Italienne avait précédemment demandé la suppression pour l'avenir, proposant que soient seulement maintenues les classes des 350, 250 et 125, ou encore que l'on introduise les classes des 300 et 150 cc. Finalement, ce problème a été jugé trop considérable pour être immédiatement réglé, et sera examiné au Congrès de Printemps. (...A Pâques... ou à la Trinité !).

★

Un dernier point a encore été évoqué sous l'angle des règlements : le départ des sides moteur lancé, décidé ce dernier printemps et mis en cause par le délégué de l'ACU (Angleterre), qui signale le danger présenté par cette disposition lors de circuits à ligne de départ relativement étroite. Cependant, la CSI insiste pour que le nouveau règlement soit maintenu et celui-ci sera généralisé à tous les Grands Prix dès le 1^{er} janvier 1957.

PRIMES DE DÉPART

La question des relations entre pilotes et organisateurs, particulièrement en ce qui concerne le paiement des primes et prix, sera examinée dans le détail par le prochain Congrès. Cependant, il a été posé en principe général que chaque Fédération nationale est responsable des arrangements et règlements financiers intéressant toute compétition disputée sur le territoire qu'elle gouverne, même si l'organisation en est confiée à un club.

La carence dont fait preuve notre Fédération Française de Motocyclisme envers tout ce qui a trait au sport nous fait craindre que ce « principe général » ne soit d'aucune utilité pratique. Souhaitons en conséquence que le prochain Congrès de Printemps édicte enfin les règles indispensables à la protection des intérêts matériels des pilotes, aussi bien de vitesse que de toute autre spécialité.

AUTRES GRANDS PRIX INTERNATIONAUX

Une fois encore, la requête de la Suède, qui souhaite voir son Grand Prix élevé au rang d'épreuve de Championnat du Monde, est repoussée, cette manifestation n'ayant pas un « standing » suffisant pour une compétition de cette impor-

tance. Hédemora donc, aura lieu les 13 et 14 juillet 1957. La saison s'ouvrira avec le Grand Prix d'Espagne (Barcelone) le 7 avril, et se continuera avec le G.P. de Hongrie (Budapest) les 19 et 20 août, le G. P. de Tchécoslovaquie (Brno), le 25 août, et le G. P. d'Autriche (Vienne), le 8 septembre.

LE MOTO-CROSS

CHAMPIONNAT DU MONDE

Vous avez bien lu : en raison de l'importance prise par cette spécialité et de la popularité dont elle jouit, il a été décidé de promouvoir le Championnat d'Europe au rang mondial. Ce titre sera disputé individuellement et par les seuls pilotes, à l'exclusion des constructeurs. Les points seront attribués comme pour les Championnats de Vitesse, à savoir : 8 au premier, 6 au second, 4 au troisième, 3 au quatrième, 2 au cinquième et 1 au sixième, pour chacune des épreuves retenues, les 5 meilleurs résultats étant pris en considération.

CALENDRIER DES COURSES

Celles-ci sont au nombre de 9 pour 1957 :

- 5 mai : Grand Prix de Suisse.
- 19 mai : Grand Prix de France.
- 9 juin : Grand Prix d'Italie.
- 7 juillet : Grand Prix de Grande Bretagne.
- 28 juillet : Grand Prix du Luxembourg.
- 4 août : Grand Prix de Belgique.
- 11 août : Grand Prix de Hollande.
- 18 août : Grand Prix de Suède.
- 25 août : Grand Prix du Danemark.

MÉDAILLE DE LA CSI

Cette récompense, création de ce Congrès d'Automne, couronnera le meilleur pilote de moto-cross en catégorie 250 cc. Les épreuves dans cette classe pourront être organisées parallèlement aux grands Prix, ou faire l'objet de réunions séparées, mais chaque pays participant n'en pourra organiser qu'une seule comptant pour l'attribution de la Médaille.

Ont déjà fait connaître leur participation pour 1957, les nations suivantes : Italie, Suisse, Allemagne, Suède, Belgique, Hollande, France et Luxembourg.

MOTO-CROSS DES NATIONS

Cette grande épreuve, de plus en plus « hors classe », se disputera l'an prochain en Angleterre, mais n'admettra aucun engagement individuel. Les équipes comporteront six membres au plus, les 3 meilleurs d'entre chacune d'elles marquant leurs points dans chacune des deux manches et dans la finale. La date avancée n'est pas encore définitivement fixée : 31 août ou 1^{er} septembre.

D'UN SUJET A L'AUTRE

RALLYE DE LA FIM

Le mot « Rallye » ayant acquis aux yeux du gouvernement français et depuis l'accident du Mans (sans parler des manœuvres d'un tout-puissant « grand » constructeur) un sens strictement compétitif, on s'est interrogé, au Congrès d'Automne de la FIM, sur l'opportunité d'un changement de nom pour cette... promenade touristique internationale ! Par ailleurs, l'ACU (Angleterre) ayant décliné l'honneur de l'organisation pour 1957, la Sarre s'est offerte à en assumer la charge. Ceci a conduit à une interminable discussion d'ordre essentiellement politique :

Son absorption par l'Allemagne de l'Ouest étant imminente, le petit pays pourrait-il ensuite demeurer membre en titre au sein de la FIM ? Il fut décidé (ça n'engage à rien) que la Sarre conserverait de toute façon son autonomie « motocycliste » jusqu'en fin 1957.

ÉLECTIONS

Le Congrès d'Automne n'échappe pas à cette petite formalité. Sont donc élus :

A la Commission Technique Internationale : Harold Taylor, remplaçant le professeur A. M. Low, décédé.

A la Commission du Tourisme : B. Tramm (URSS), remplaçant le secrétaire de l'ACU, Sam Huggett, démissionnaire.

A la Commission Sportive Internationale : Kopecny (Tchécoslovaquie), et Burik (Hollande), ce dernier comme membre suppléant.

REMISE DES DIPLOMES

Ceux-ci furent attribués à de nombreux Champions du Monde venus en personne place de la Concorde. Les médailles d'or, malheureusement, ne purent être offertes aux bénéficiaires, ayant été retenues au passage par la Douane Française !

Piet Nortier, Président-polyglotte de la CSI, complimenta les récipiendaires dans leur propre langue : Carlo Ubbiali (125 et 250 cc) ; Bill Lomas (350 cc) ; John Surtees (500 cc) et l'équipage Noll-Cron (sides). Le Champion d'Europe de Cross, Leslie Archer, accompagné de son père et de sa charmante épouse, avait également fait le déplacement. Enfin, les constructeurs étaient représentés par Messieurs Corrado Agusta (MV), vainqueur en 125, 250 et 500, et Col. Carey (Guzzi), pour la classe des 350 cc.

R. C. D.

SYNTHÈSE DES TENDANCES 1957 :

LE CYCLOMOTEUR

Il est évident que l'usager du cyclomoteur réclame maintenant plus de confort et de protection. Et c'est pour se plier à ces nouvelles exigences que de nombreux constructeurs proposent maintenant à la clientèle la suspension arrière oscillante et les larges tôles galbées; l'année dernière encore, la suspension intégrale ne faisait qu'une timide apparition sur le 50 cmc, mais cette année, nous avons pu assister à une véritable prolifération de suspensions arrières et de tôles de carénage, conséquence du progrès... et de la concurrence.

★

Au hasard de nos pérégrinations parmi les stands de la porte de Versailles, le cyclomoteur Claeys en particulier fut un des modèles qui nous parut le plus caractéristique de cette évolution. Les auteurs même n'ont pas craint de le baptiser cyclo-scooter, au vu de son large tablier de protection offrant une protection rappelant celle d'un scooter.

★

Ce type « Artois » de la grande firme belge Claeys, dont nous avons annoncé la prochaine construction en France (MR n° 1312), se présente sous l'aspect d'un cyclomoteur grand routier où la présence d'un carénage intégral n'exclut pas l'esthétique, le galbe du tablier ayant été étudié avec bonheur pour faire un tout homogène.

LE MOTEUR

Au même titre que la partie cycle, il est construit par la firme Claeys elle-même. Nous trouvons là un 50 cmc presque carré, puisqu'alésage et course font respectivement 39,5 et 40 mm : avec un taux de compression de 8 à 1, il développe 1,5 CV à 4.500 t/m, donc à un régime relativement faible. La culasse est en alliage d'aluminium, de même que le cylindre muni d'une chemise en fonte perlitique.

Un décompresseur sur la culasse permet le démarrage et l'arrêt du moteur; notons qu'il est démontable (4 écrous) pour faciliter le nettoyage de la petite soupape.

Le piston est aussi en alliage d'aluminium. Le pied de bielle tourne sur 19 aiguilles, tandis que le vilebrequin est supporté par 3 roulements.

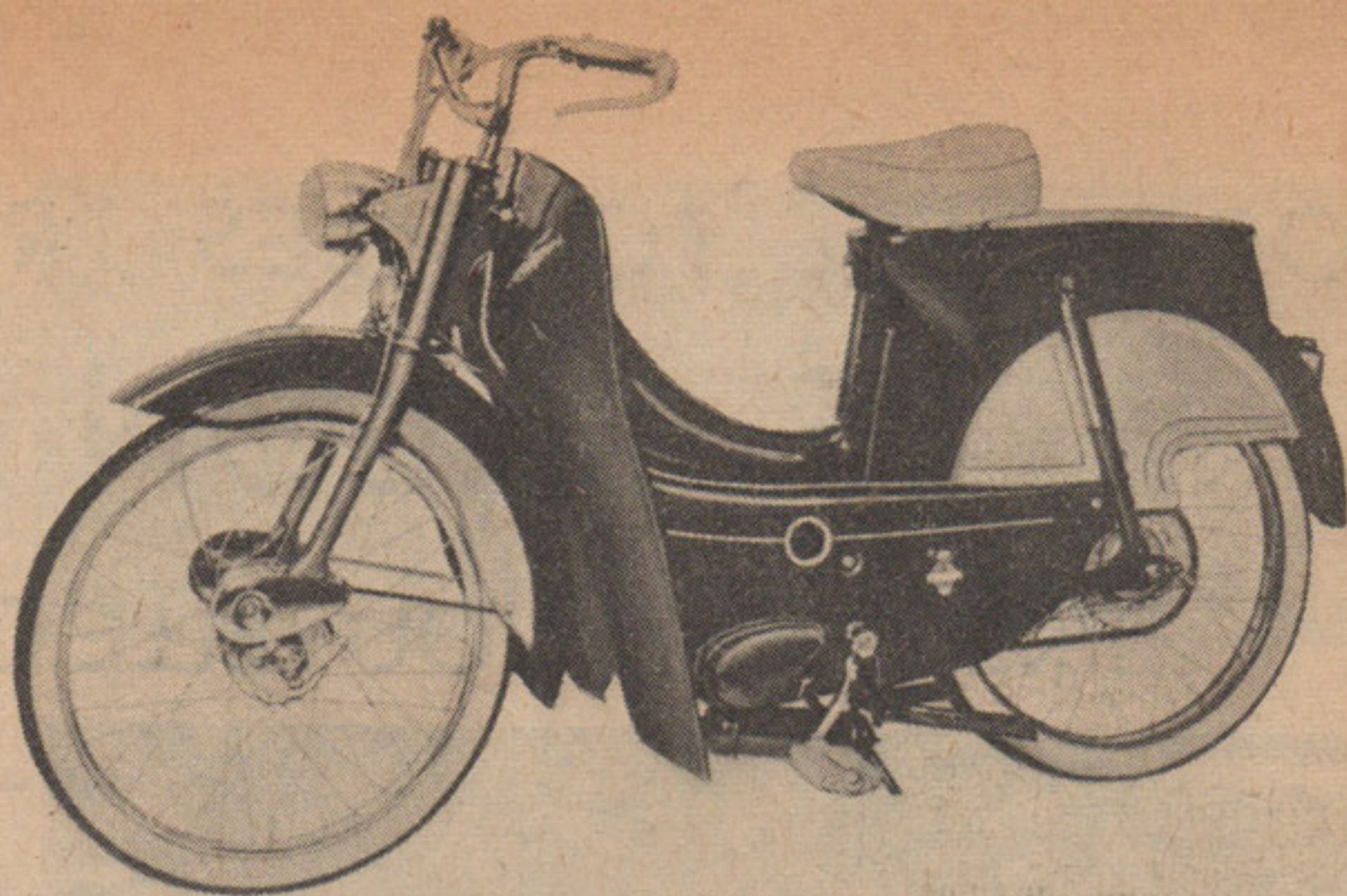
A noter que toutes les pièces du moteur sont vérifiées au micromètre pneumatique Solex, avec une tolérance de 2 microns, ce qui est une garantie de précision non négligeable.

L'embrayage à disques multiples garnis de Ferodo travaille à sec.

★

La carburation est assurée par un carburateur Bing type 1 10/19 ; avec le gicleur préconisé de 54, le constructeur annonce une consommation moyenne de 1,5 l aux 100 km.

Quant à l'allumage, il est fourni par un volant magnétique Bosch type LM/



CLAEYS

“ARTOIS”

UR1 115/17 LU1, d'une puissance de 17 watts, et fonctionnant sous une tension de 6 volts.

Ce volant fournit également l'éclairage avec une ampoule de 15 watts à l'avant et 3 watts à l'arrière.

LA PARTIE CYCLE

Elle est réalisée entièrement en tôle emboutie et comprend le réservoir d'une contenance de 5 litres, ce qui confère à ce cyclomoteur une bonne autonomie.

La suspension avant est du type à roue tirée, tandis que la suspension arrière est freinée par deux amortisseurs télescopiques à double effet.

Les roues sont munies de pneus 23x2.00 à flancs blancs.

★

La protection a fait l'objet d'un soin tout particulier et en plus du tablier évitant toute projection de la roue avant,

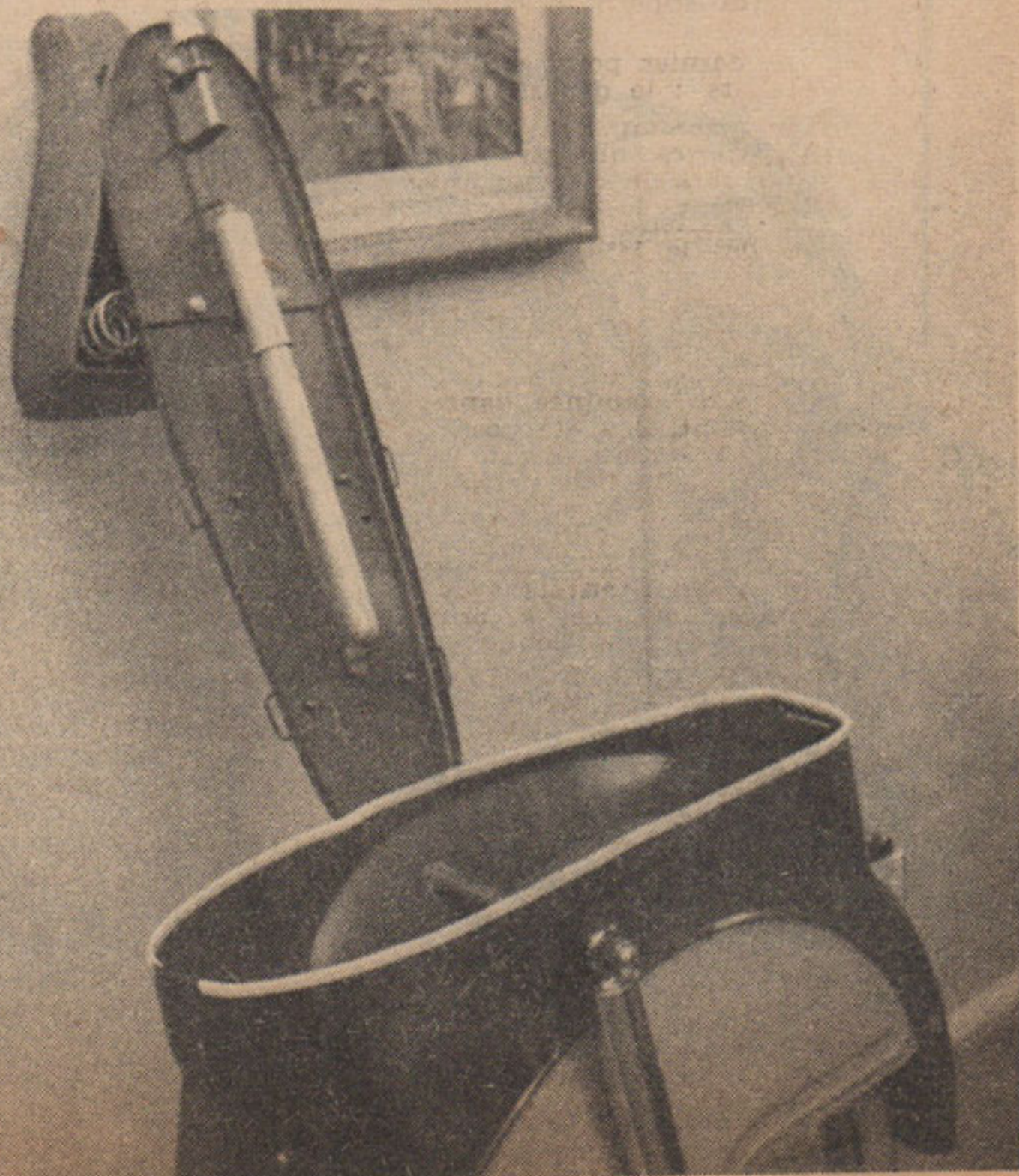
on note les larges flasques en tôle enfermant complètement le moteur qui se prolongent jusqu'à la roue arrière, ne laissant apparaître que la couronne arrière. La large selle bien rembourrée procure un confort des plus appréciables. Sous cette selle, l'usager trouvera également un grand coffre à outils rendant superflu l'usage de la classique sacoche en cuir de vélo.

La machine est livrée en deux tons : bleu pétrole et gris clair.

★

Ce cyclomoteur Artois constitue donc un ensemble homogène et nous oserons dire presque d'avant-garde, en considération de sa protection qui, nous le pensons, doit se généraliser ; car pas plus que le scootériste, l'usager du 50 cc souffrira à l'avenir de voir son pantalon souillé par la boue... ou les émanations d'un carburateur trop généreux.

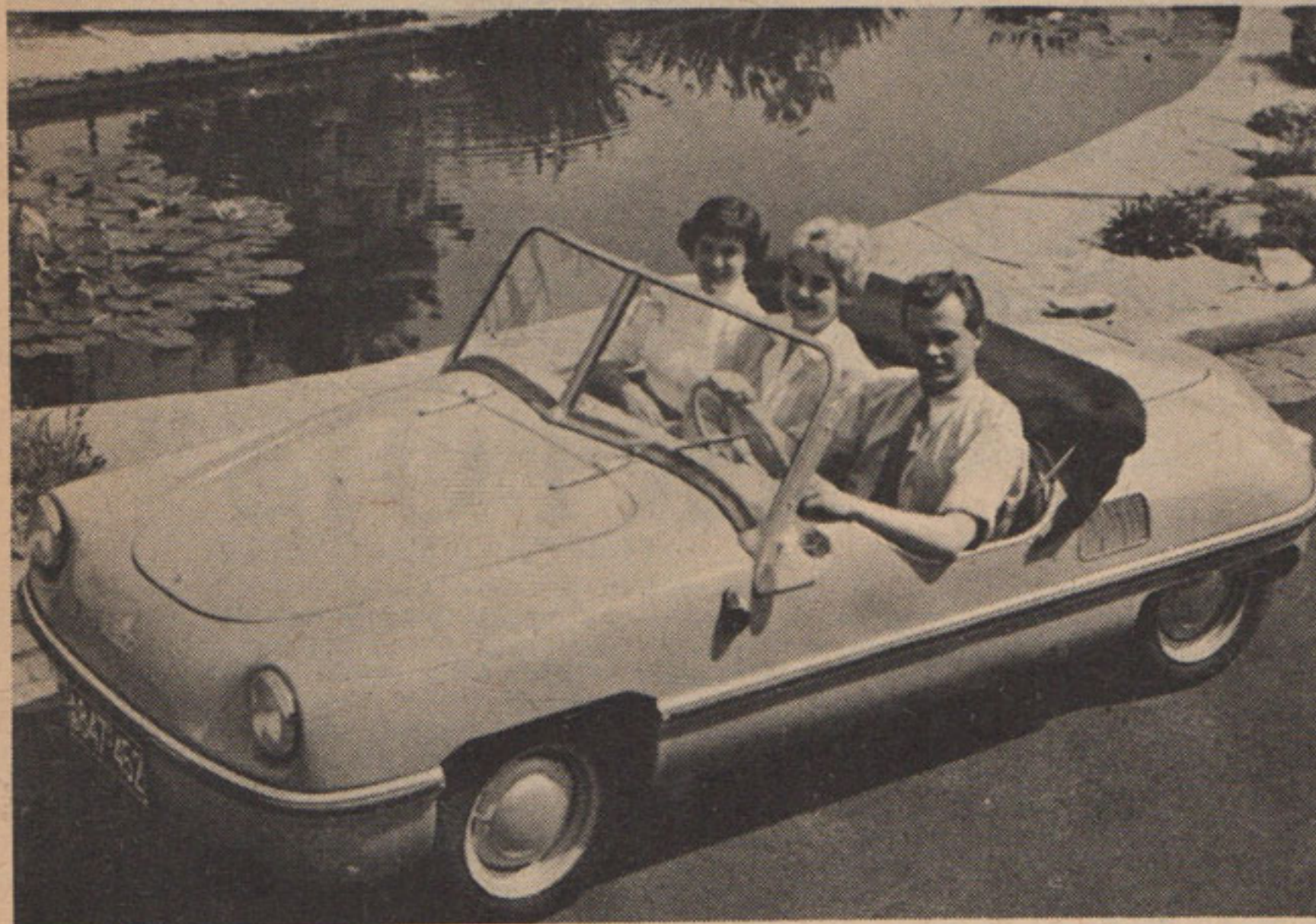
Cette vue générale du Claeys « Artois » (en haut) donne une idée de la protection offerte par ce cyclomoteur. A droite : le couvercle sous la selle enlevé fait apparaître un vaste coffre à outils contenant également la pompe.



ORGANISÉ TOUS LES TROIS ANS

LE SALON DE FRANCFORT

PRÉCISE LA NOUVELLE ORIENTATION DE LA PRODUCTION ALLEMANDE



Realisée en collaboration avec la marque B.A.G. (Bayerische Auto-Werke GMBH), la voiturette « Spatz », d'une ligne très moderne et agréable, possède 4 roues comme une « vraie » voiture, et une carrosserie en matière plastique. Le moteur est un 191 cmc. Sachs 2 temps, de 10,2 CV. Vitesse annoncée : 75 kmh.

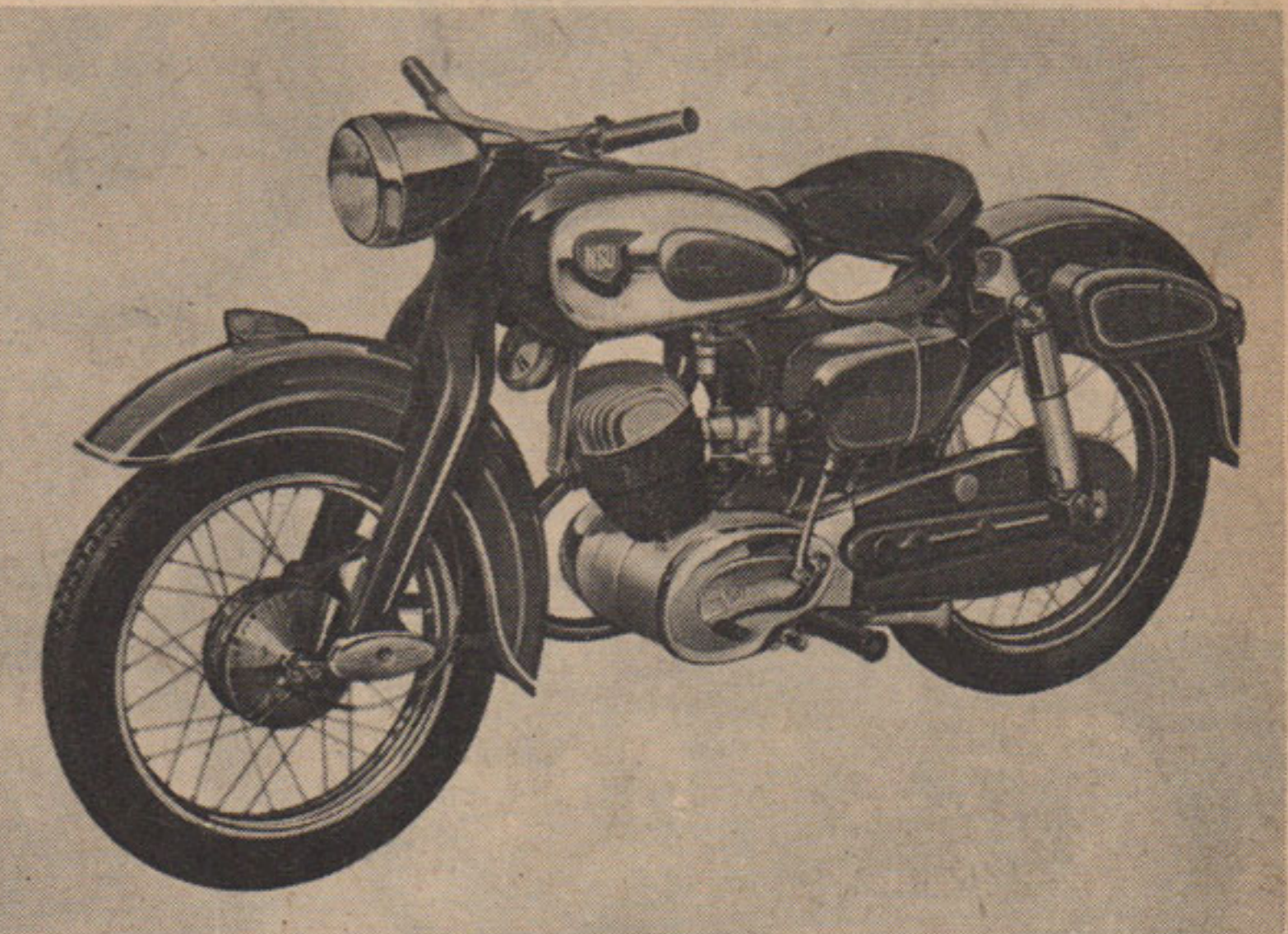
La voiture populaire allemande, la « Volkswagen » est entraînée par un moteur d'une cylindrée respectable, de 1.100 cmc. sensiblement, mais d'un rendement relativement faible. Il y a donc place, en Allemagne, beaucoup plus qu'en France, pour la voiturette, entraînée le plus souvent par un moteur de moto — donc de cylindrée assez réduite, mais également d'assez haut rendement — et susceptible de performances tout à fait honorables. Et il est très caractéristique de voir la plupart des grandes marques de motos se lancer dans cette voie nouvelle : ce sont, aujourd'hui, BMW, Zundapp, Maico, Victoria ; demain NSU. Et les constructeurs de scooters se lancent également dans cette voie : Goggo, Heinkel, etc... sans parler de Messerschmitt qui, ainsi que Heinkel, vient de l'aviation.

Dans le domaine de la moto proprement dite, apparaissent quelques nouveaux moteurs, qui sont, bien souvent, l'extrapolation de modèles existants, extrapolation dans le domaine de la cylindrée, autant que dans celui du rendement. Témoins, par exemple, la « 250 S » Zundapp, la 175 NSU « Maxi », la 175 Maico « sport » qui ne développe pas moins de 15 CV, etc...

Mais c'est surtout la suspension des machines qui est améliorée : ceux qui n'avaient pas encore de suspension arrière oscillante à éléments séparés y viennent (NSU « Max » par exemple), mais plus caractéristique est l'extension de la suspension avant par fourche oscillante du type Earles, entraînant parfois les solutions nouvelles que cette suspension peut exiger (amortisseur de direction par exemple).

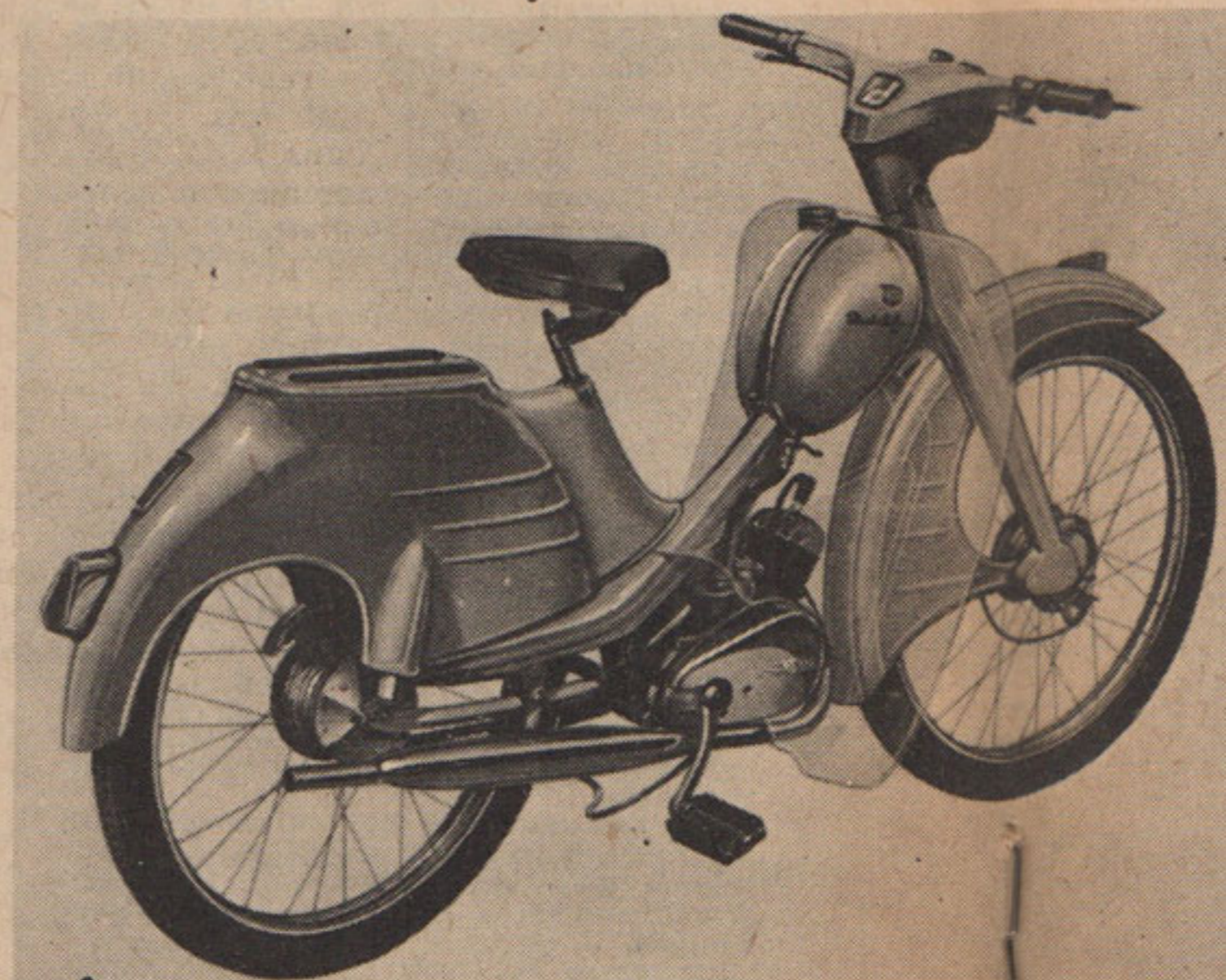
Si, au Salon de Francfort, la moto n'est pas abandonnée, une nette orientation se dégage : la plupart des constructeurs de motos s'orientent parallèlement vers l'amélioration de leurs cyclomoteurs qui deviennent de véritables petites motos (l'influence italienne est indéniable), mais se lancent également, et de plus en plus, vers la voiturette.

Les photos que nous publions dans ces pages ne prétendent pas faire le tour de la production allemande, mais elles indiquent néanmoins le sens de cette orientation.



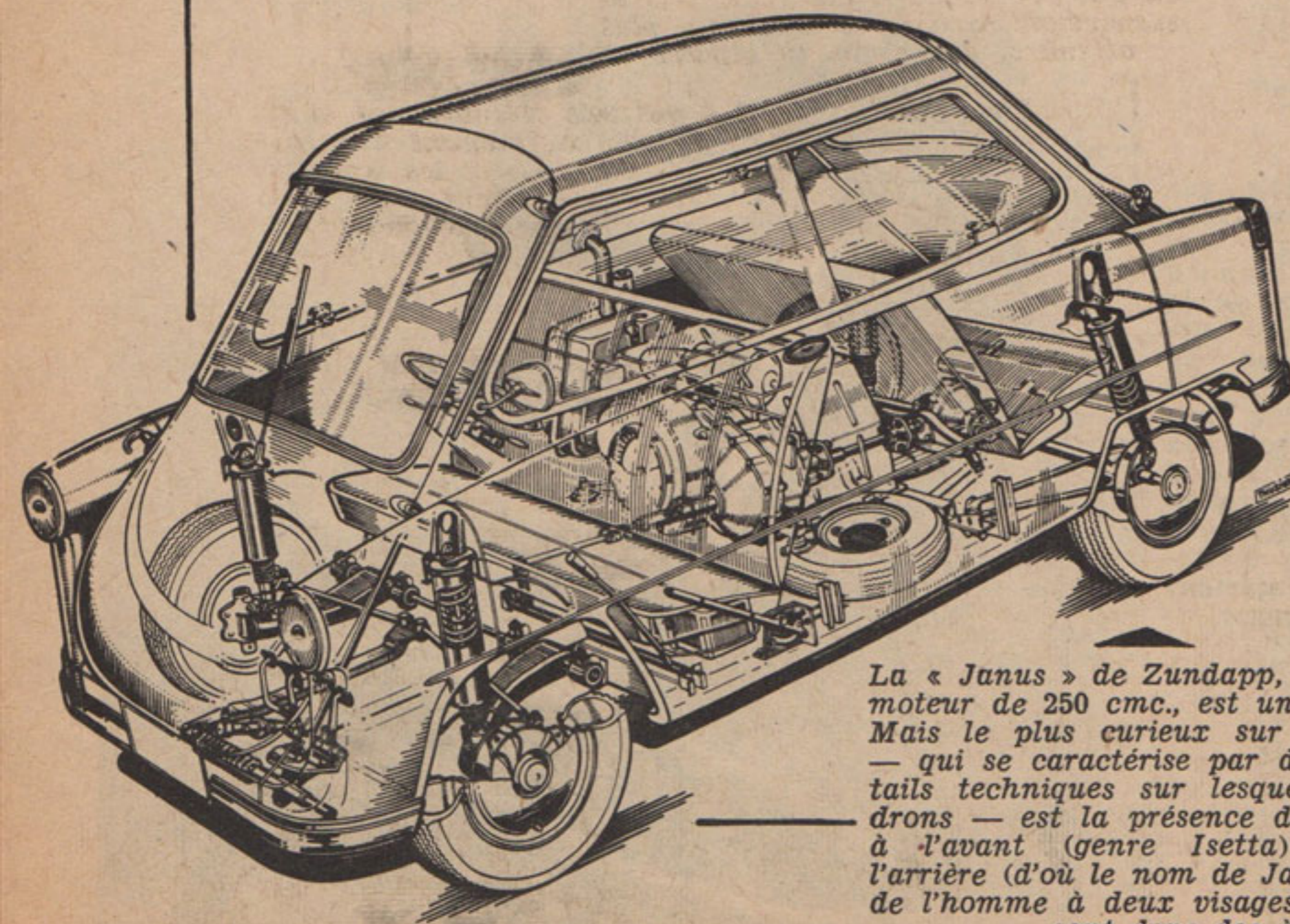
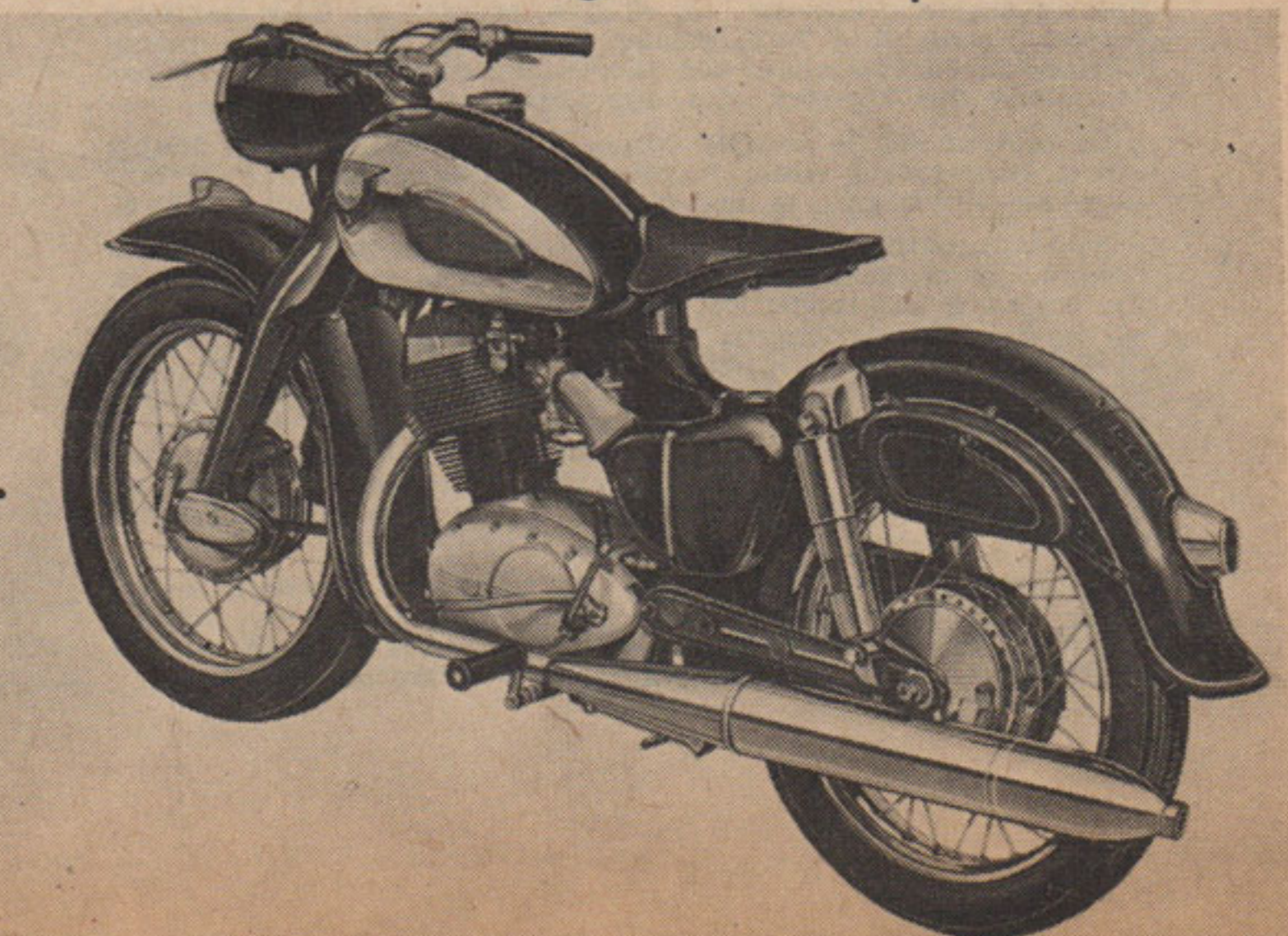
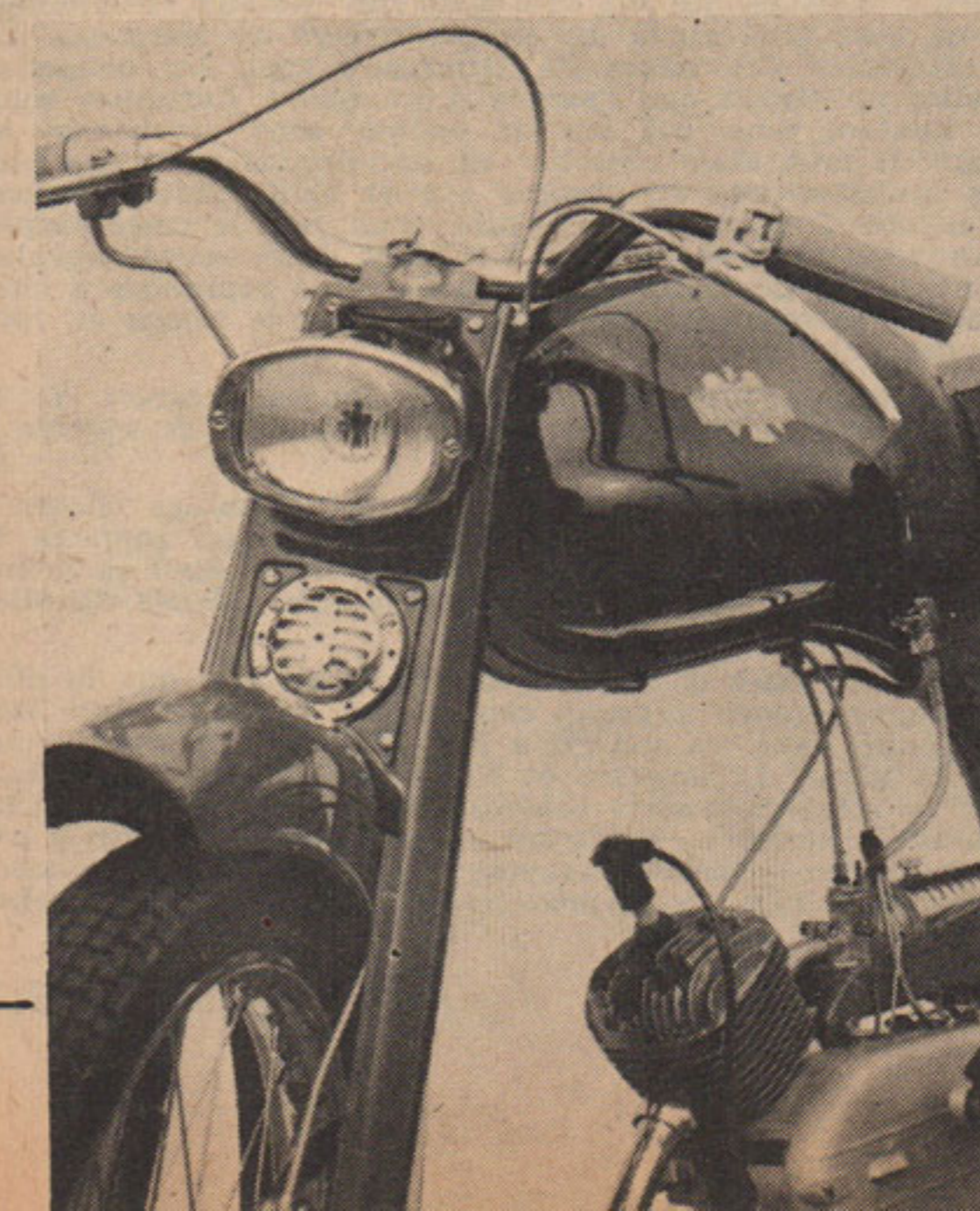
« Maxi », tel est le nom de cette 175 NSU à simple ACT dont la distribution est assurée par le même système à biellettes que l'on retrouve sur la « Super-Fox » et la « Super-Max ». Appelée à détrôner la « Super-Lux » 2 temps, la « Maxi » développe une puissance de 12,5 CV et est donnée, en duo, pour 110 kmh. Cette fois la suspension arrière reçoit, sans plus attendre, des éléments séparés.

Tout vient à point à qui sait attendre... et enfin la 250 NSU « Max » reçoit maintenant une suspension arrière dont les éléments et les amortisseurs sont enfin séparés, donnant aux bras oscillants une rigidité plus grande. Quelques autres améliorations de détail en font la « Super-Max ».



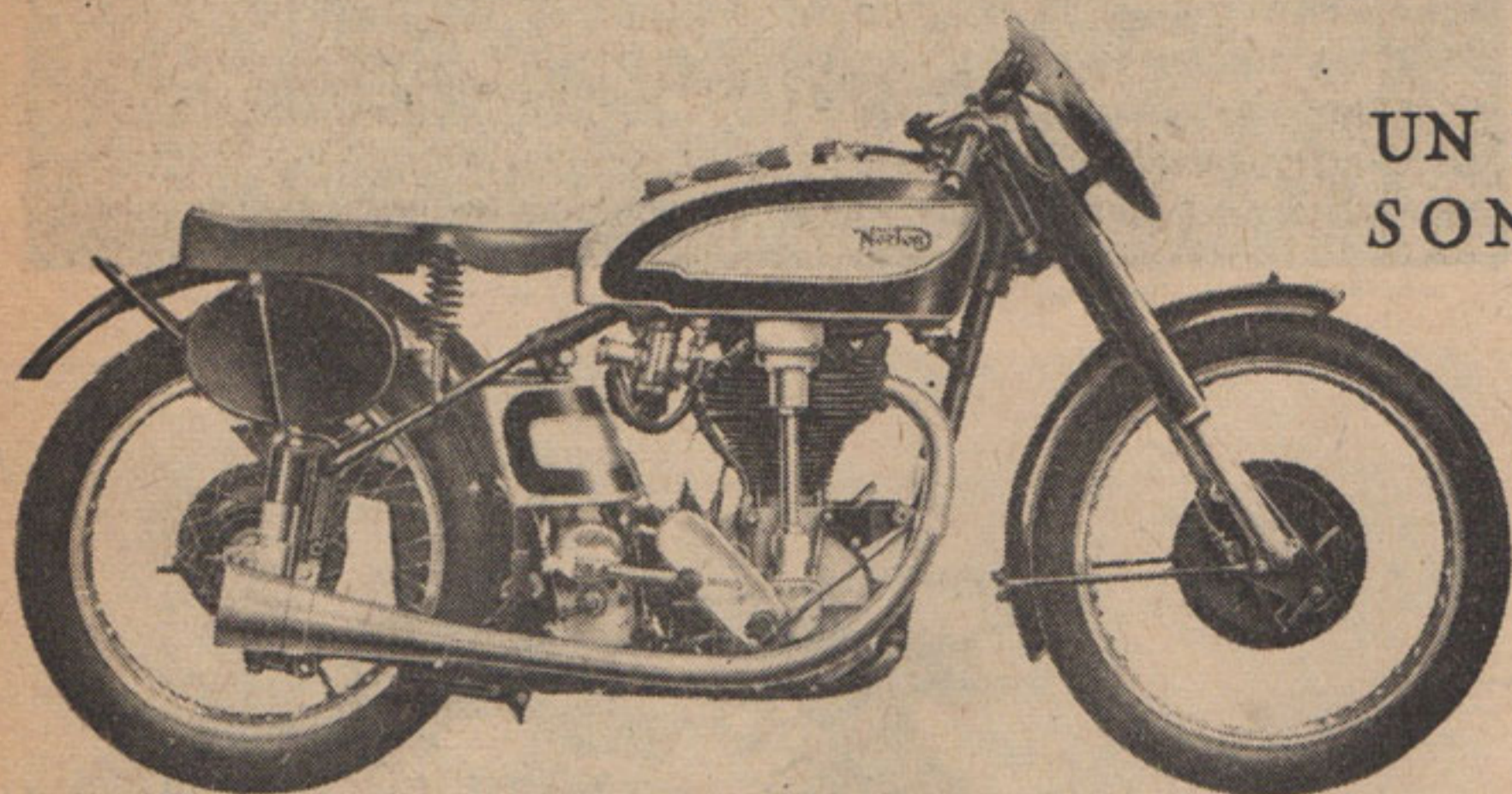
Le nouveau « Quickly » de NSU se distingue essentiellement du modèle précédent par une suspension arrière oscillante d'un type assez particulier : c'est une véritable fourche oscillante articulée au niveau de la jante ; les éléments sont séparés. Notons également une protection très étudiée, tant par le garde-boue arrière, plus qu'enveloppant, que par un carénage du moteur faisant tablier : l'influence du scooter est, sur ce point, indéniable.

Avec son nouveau cyclomoteur, Victoria rompt avec sa tradition des « Vicky ». Et le vent du sud n'a pas seulement amené la ligne « sport » italienne, mais également le nom qui veut être un programme : « Avanti ».



La « Janus » de Zundapp, entraînée par le moteur de 250 cmc., est une vraie 4 places. Mais le plus curieux sur cette voiturette — qui se caractérise par de nombreux détails techniques sur lesquels nous reviendrons — est la présence de 2 portes, l'une à l'avant (genre Isetta) et l'autre à l'arrière (d'où le nom de Janus, en souvenir de l'homme à deux visages). Les passagers sont donc dos à dos.

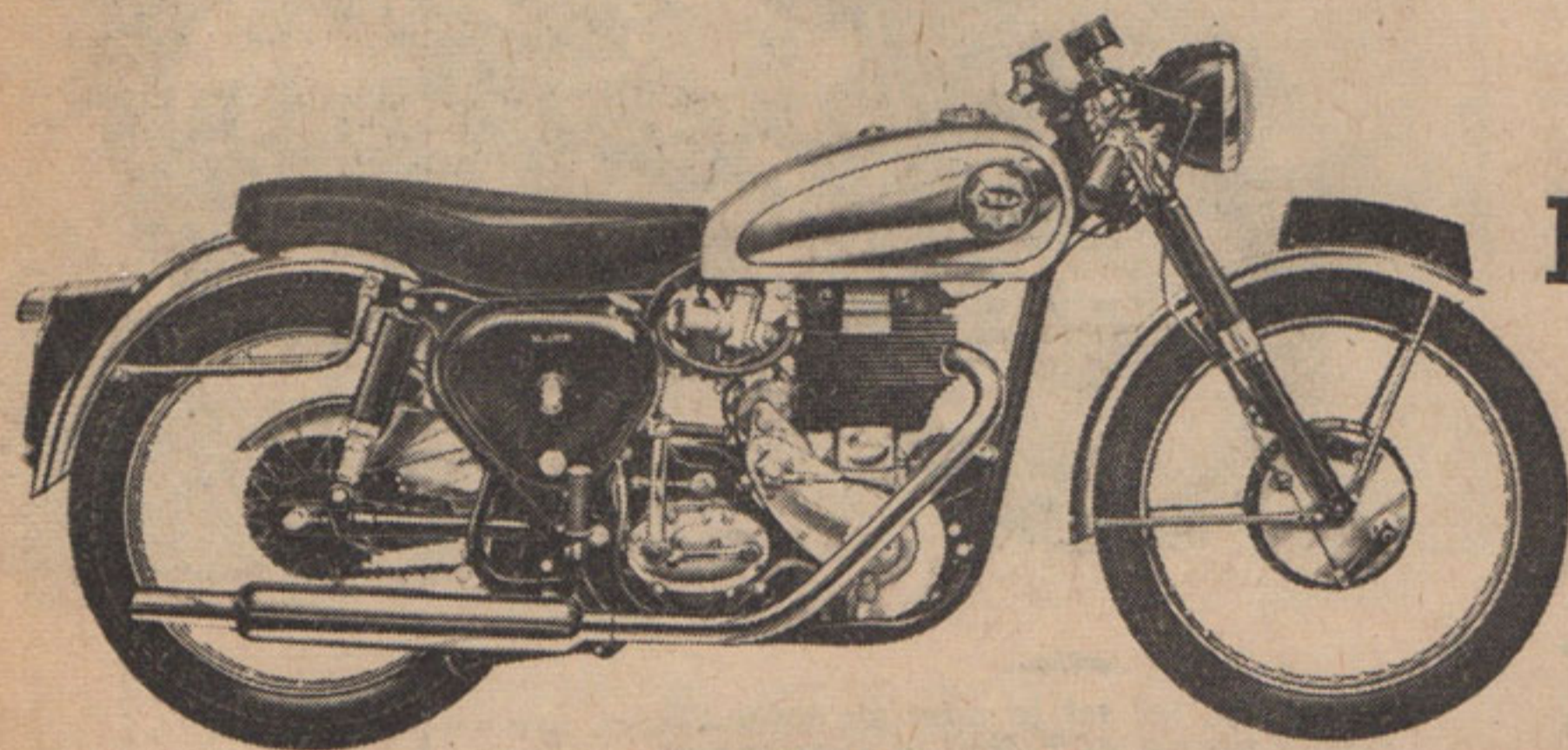
IL Y A (AUSSI) EN FRANCE, DES AMATEURS DE VRAIES MACHINES SPORT



UN LECTEUR NOUS ENVOIE
SON OPINION SUR LA

NORTON MANX 30

ET LA



B. S. A. GOLD STAR

Je viens présenter aujourd'hui un compte rendu, deux plutôt, concernant deux des machines dont nous disposons actuellement, à savoir une Manx 30, modèle 51, remontée en tourisme, et une B34 Clubman, achetée fin février à Paris.

I. — NORTON :

Cette machine ne se trouve évidemment pas telle quelle dans le commerce, puisqu'il s'agit du modèle course de la marque, sortie en 51, date qui lui vaut l'ancien cadre coulissant et la fourche modèle série. Achetée à « vil prix » dans un état... très moyen, son remontage a demandé à peu près 9 mois ; tout a été repris, jusqu'au moindre boulon. Il y avait fort à faire, en effet, puisque lors de l'achat et des essais qui avaient précédé, la Tiger 110 que nous possédions alors l'« écrasait » d'environ 40 à l'heure... au grand étonnement des assistants d'ailleurs. Le double arbre s'est bien rattrapé depuis ; mais il a fallu remettre un peu partout des pièces Norton là où régnaient des pièces... anonymes, retrouver patiemment des réglages, des équilibrages, etc..

Le moteur est le longue course bien connu, 79x100, double arbre, carburateur Amal Racing à aiguille décalée de 32 mm de passage des gaz, ce qui n'est pas énorme ; magnéto BTH.

Seules modifications apportées à la machine : une selle double, un phare, feu rouge-stop, pare-brise style canopy F 84, un coffre à outils de 175 Peugeot contenant la batterie, et surtout carter de chaîne primaire étanche provenant d'une 16 H, ce qui diminue de moitié les bruits mécaniques et procure une usure normale à la chaîne. Le rapport volumétrique, variant avec des cales, a été fixé environ à 8,5 à 1 — car il est très délicat de le calculer exactement — pour permettre l'emploi du super ternaire. En effet, la culasse à calotte de bronze était conçue théoriquement pour le mélange essence-benzol.

Je tiens de suite à fixer sur un point les amateurs éventuels : du point de vue mécanique, il s'agit d'un moteur très simple, ne nécessitant qu'un outillage très réduit et courant ; pas de clés biscornues, pas d'arrache-pignons spé-

ciaux, tous les écrous et vis sont d'une accessibilité totale, à opposer à certaines astuces genre Velocette ou Guzzi.

Les calages ne comportent aucun mystère : ils doivent simplement être effectués très précisément, mais les tâtonnements sont très faciles sur un double arbre, les points sur lesquels on joue séparément étant nombreux : vernier du couple conique, denture des pignons, clavetage des cames sur les arbres ; la seule « astuce », si l'on peut dire, réside dans le jeu aux soupapes, qui ne comportent pas de réglage. Si le calage est « juste », on doit tomber très près des valeurs nécessaires ; mais ce qui est vrai pour un moteur entièrement neuf, ne l'est plus après un simple rodage de soupapes. On peut intercaler des lames de clinquant sous les coupelles, mais elles ne vivent que l'espace d'un matin. Certaines solutions, valables pour 300 km de course, sont décevantes en tourisme. Il faut alors chercher un compromis entre les propriétés épaississantes du chrome dur et celles amaigrissantes d'une meule. Tout cela accompagné d'un jeu de cales auquel ne manquent pas les numéros 3 à 10 et d'une demi-douzaine de montages et démontages ; comme c'est à reprendre à chaque rodage de soupapes, ça vous fait passer le temps et vous donne des couleurs.

Point infiniment délicat encore : montage correct de la pompe à huile (triple, à engrenages, en zamac, et ajustée à chaud dans le carter...).

Les premiers temps on est étonné par certaines choses : par exemple le toucher du conduit d'admission rappelle le passage du doigt sur une vitre, vu le polissage. Pour la même raison on pourrait se raser dans le reflet des volants du vilebrequin.

Moteur donc assez classique ; on s'aperçoit vite que la plupart des gros monos à grand rendement, modernes, ont largement puisé dans les solutions Norton. Dans un Manx, tout respire la santé, la largesse et l'air pur des aciers spéciaux anglais. La robustesse est à toute épreuve, mais à condition de ne jamais « bricoler », et de n'employer que des pièces d'origine ; elles sont chères, comme toutes les pièces anglaises d'ailleurs, sauf BSA, mais, montées au départ avec soin, elles

font comprendre la différence entre un moteur qui s'use normalement et un moteur qui casse. En 5.000 km environ, je n'ai cassé en tout qu'un des ressorts d'échappement, qui était en fait mal monté. On peut d'ailleurs changer les ressorts sans rien démonter.

Parlons un peu de l'utilisation. Point noir pour débiter : en ville on marche en première en embrayant de temps en temps. Il ne s'agit pas d'une machine pour aller au marché ou mener une petite fille au cinéma. Sur la route, très grande facilité de conduite du fait des rapports qui se rentrent « dans un mouchoir », vu leur étagement, et des freins (moyeux coniques) extrêmement puissants pour une utilisation normale, et abondamment ventilés. Le fonctionnement, au-delà de 3.000 tours — la puissance ne vient qu'à 4.500 — s'accompagne d'un bruit certain ; la « gamme de conversion » comprenait un gros Wilman à laine de verre..., hélas, il permettait à peine 140 ; un pot vide l'a remplacé ; vu la vitesse, la « somme de bruit » infligée à un auditeur immobile est quand même faible. Mais il n'est pas question évidemment d'appeler cette machine « Perséphone ».

Vitesse maximum couché : entre 160 et 170 kmh suivant les jours. Accélération très fortes, évidemment, comparées à une machine de tourisme de puissance du même ordre (T. 110, 1000 Ariel, etc.). Un des gros atouts de la Manx est son faible poids, à peu près 140 kgs. Un cher absent, le confort ; il s'agit d'une machine de course, à suspension coulissante, et sur mauvaise route, la conduite rapide s'apparente à l'aviation. Tenue de route, enfin, étonnante : la machine saute en l'air mais retombe toujours droite, aucun guidonnage, aucune réaction ; aptitude très grande à « virer très bas », reste en ligne au freinage en courbe ; on ne peut en dire autant au passage des vitesses ; à 4.000 tours en première, les pavés et rues défoncées de Toulouse demandent quelques aptitudes au dirt-track.

Consommation : maximum 5,5 à 6 litres. (Il est difficile de rouler en-dessous de 120, la machine ne marchant bien qu'à 5.000 t/m à peu près en quatrième). La vitesse d'utilisation se situe donc entre 110 et 150. La consommation est donc celle d'une 350 menée à fond.

Pignons utilisés : 21x46 — 19x48. Hulle Veedol - ricin. Pneus Avon.

Y a-t-il d'autres amateurs ?

II. — GOLD STAR :

Il s'agit de la 500 Clubman, c'est-à-dire le modèle TT avec phare, combiné magnéto-dynamo et pot d'échappement. Taux de compression 9 à 1. Donnée pour environ 40 CV à 7.000 t/m. Moteur donc très pointu pour un culbuté ; rapports de

circuit. Guidon en deux parties sur les tubes de la fourche. Carburateur Amal Racing G.P. à cuve suspendue. Voilà pour ce qu'on voit. Ce qu'on ne voit pas, en particulier, c'est l'huile, l'étanchéité étant absolue.

Je ne parlerai guère de la mécanique, la machine étant neuve et son propriétaire, hélas en Algérie, nous n'avons pas encore eu l'occasion de faire beaucoup de dégâts, la solidité proverbiale de BSA semblant pleinement justifiée. Comparée à la Manx, cette machine, pour un rendement égal, sauf peut-être en accélérations à grande vitesse, surprend par sa souplesse et ses suspensions, meilleures que celles d'une T.110. Seul défaut relevé jusqu'à présent, la faiblesse du frein avant, et surtout le poids de la machine, 190 kg, ce qui la rend pénible à manier à l'arrêt. Mais tout disparaît évidemment avec compteur et compte-tours, la machine ne se révèle machine de course qu'en ce que celles-ci ont de bien, le rendement, et le régime montant en vitesse grand U. Comme pour la Norton, mais un peu moins cependant, il faut tirer à fond pour utiliser la puissance disponible. Quelqu'un, ou quelques-uns ont dit que les BSA ne tenaient pas la route..., sans doute n'en ont-ils jamais essayé ; de toutes façons, si une Featherbed ou une Guzzi d'usine tiennent mieux, ma classe n'est sûrement pas assez grande pour apprécier la différence.

Cette machine a remplacé pour nous une Tiger 110 ; avantageusement je dois le dire, sur le plan solidité, tenue en courbe et facilité de conduite. Car nous persistons à trouver délicat à mener et dangereux, un twin pointu, très rapide, sur lequel on doit tout faire encaisser aux freins, étant donné les rapports et surtout une boîte nécessitant du pied droit une sensibilité d'artiste.

Accélérations : délicates à chiffrer, mais nettement supérieures à celles d'une 110.

Vitesse : maximum obtenu 180 compteur ; mais la machine tirait un peu long d'origine. Ce pignon de 21 a été ramené mais est bien plus rapidement atteinte, ce qui compense largement.

Consommation : 5 litres, naturellement.

Pneus Dunlop Anglais Racing.

Certes, il y a la Vincent d'occasion maintenant. Mais avec la Clubman 500 on se trouve, je pense, en présence de la meilleure machine, à tous points de vue, dont puisse rêver actuellement un amateur sportif.

Mr Y. DALMIER
Toulouse

OÙ EST LE VRAI ? EST LE FAUX ?

La bataille pour le record absolu fait rage... sur le tapis vert. En attendant la décision que prendra la Commission Sportive internationale de la F.I.M., qui se réunit en session extraordinaire les 3, 4 et 5 décembre à Milan, nous reproduisons ici d'une part la position de l'usine NSU, d'autre part, celle de l'usine Triumph, en laissant aux intéressés la responsabilité entière de leurs déclarations.

Le Docteur Von Heydekampf nous déclare :

Le Salon, pôle d'attraction du milieu motocycliste international, favorise plus d'une intéressante rencontre. C'est ainsi qu'abordant le stand NSU au cours de notre visite « marque par marque » du hall d'exposition, nous avons eu le plaisir d'y trouver le leader de la firme de Neckarsulm, évidemment très entouré, mais qui a bien voulu

accorder aux représentants de « Moto-Revue » quelques minutes d'interview.

★

La conversation se déroulant devant le scooter NSU «Prima» (décrit dans notre numéro 1281), le docteur von Heydekampf

tient à nous préciser tout d'abord que ce modèle a été cette année plus que jamais fabriqué et vendu. Mais cependant, ni le « Prima », ni les fameux cyclos « Quick et Quickly », diffusés dans le monde entier, ni les motocyclettes « Superfox », « Lux » et « Max », qui poursuivent leur carrière, ne représentent actuellement l'objectif numéro un de l'usine : celle-ci prépare très activement la sortie — sans doute l'année prochaine, à l'occasion du Salon Automobile de Francfort — de la voiturette NSU, qui sera mue par un moteur bicylindre de 400 ou 500 cc à distribution par ACT du système « Ultra-Max », et qui, tout en étant une « véritable » automobile, fait appel à des techniques de construction très simplifiées.

★

Nous brûlons — qui s'en étonnerait — de ramener l'entretien vers la moto, et nous interrogeons maintenant le docteur von Heydekampf, sur les intentions de la marque allemande en ce qui concerne les Championnats du Monde 1957 : la réponse vient, catégorique, décevante aussi du point de vue sportif : Pas de participation officielle de l'usine, qui ne peut courir plusieurs lièvres à la fois et consacre tous ses moyens à la préparation de la voiturette !

On regrettera cette abstention, qui tient éloignée des circuits la marque qui fut championne du monde des 125 et 250 en 1954. Mais il faut bien comprendre qu'une écurie d'usine coûte énormément d'argent et que, pour pouvoir supporter cette charge, les marques sportives ont besoin de s'appuyer sur la commercialisation de modèles à succès dans la série. Souhaitons donc que la prochaine création NSU, la voiturette, libère bientôt les bureaux d'études et contribue, par sa diffusion, à « soutenir » le département compétition de l'usine.

★

Le docteur von Heydekampf dirigeait personnellement l'expédition NSU à Bonneville, lors de l'établissement de 54 records mondiaux. Nous ne pouvons donc songer à prendre

congé de lui sans lui poser encore quelques questions sur ce thème inépuisable : « Pensez-vous, Herr Doktor, vous remettre prochainement aux records, ne serait-ce que sur l'autoroute, avec le petit 50 cc 4 temps à distributeur rotatif qui n'a pu être utilisé aux USA, faute de temps pour en réaliser le montage à l'intérieur du carénage ? ». Ici, le docteur von Heydekampf sourit évasivement : « Les records, bien sûr, leur jour viendra. Nous les avons réalisés, nous les réalisons encore. Mais aucun plan pour le moment » (toujours la voiturette !).

★

A ce moment, le « Public relation man » de NSU en France intervient : il tient à préciser la pensée du Docteur von Heydekampf au sujet de la contestation qui vient d'être soulevée autour du record de Johnny Allen, et dont la Presse a généralement attribué l'origine à l'usine de Neckarsulm. Jamais, au grand jamais — déclare le représentant NSU — le docteur von Heydekampf ne se serait prêté à une telle manœuvre, qui l'a, bien au contraire, profondément indigné. Pour NSU, le record d'Allen est valable, et la seule façon d'y répondre sera de s'aligner à nouveau dans le but de porter encore plus haut le record absolu sur deux roues.

Si les 345 kmh de l'américain sont contestés, ce n'est donc pas à Neckarsulm. Il ne peut s'agir que d'une intervention étrangère à l'usine ; peut-être sont-ce les représentants de l'Allemagne au sein de la Fédération Motocycliste Internationale, on ne sait pas encore...

★

Le temps passe, et le docteur von Heydekampf est sollicité de tous côtés. Le remerciant de la bonne grâce avec laquelle il s'est prêté à nos questions, nous le rendons maintenant à son entourage, nous félicitant de la très sportive mise au point que nous venons de recueillir.

J. B. et R. C. D.

Un autre son de cloche ...

Commentant la décision de la Commission Sportive Internationale, subordonnant l'homologation des records d'Allen et de Burns aux conclusions de l'enquête qui vient d'être ordonnée lors du Congrès d'Automne de la FIM, le directeur commercial de l'usine Triumph, S.N. Shilton, a déclaré qu'il possédait des documents qui prouvent sans laisser aucun doute la validité de la tentative réussie par le jeune américain.

★

L'appareillage chronométrique utilisé lors des parcours avait — dit N.S. Shilton — été approuvé par le secrétaire général de la FIM, après que P.B. Mayne eut envoyé à ce dernier le certificat de conformité émanant de l'Institut de Californie.

★

Plus loin encore, les chronomètres américains A.C. Pillsbury et H.G. Shaller étaient « reconnus » par la FIM pour superviser toute tentative de record du monde se déroulant à Bonneville cette année.

Il ressort de ce qui précède, affirme le directeur commercial de la maison Triumph, qu'on ne peut pas plus mettre en question la correction apportée au déroulement des tentatives que l'authenticité des vitesses réalisées, qui constituent bel et bien des records du monde.

★

S.N. Hilton précise encore que, questionné sur les motifs qui ont amené la CSI à ordonner une enquête, le secrétaire général de la FIM a répondu que celle-ci avait été demandée télégraphiquement par NSU.

★

Cette requête ayant été formulée tardivement, la documentation à examiner étant très importante, et la confirmation

ou l'infirmité des faits devant être recherchée aux USA, le secrétaire général, Mr Loughborough, ne pouvait mener à bien l'enquête avant la fin du Congrès. C'est pourquoi l'affaire reviendra à la Session extraordinaire de la CSI à Milan.

★

La Commission Technique de la FIM n'a pas encore approuvé l'appareillage de chronométrage utilisé pour le record d'Allen. Mais elle a — dit-on — laissé entendre que cette « reconnaissance » ne faisait aucun doute.

Une dernière précision a encore été fournie : chacun est habilité à déposer une réclamation contre un record du monde, dans les 3 mois qui suivent sa réalisation (et avant l'achèvement desquels aucun record ne peut, de toute façon, être définitivement homologué).

★

D'après S.N. Shilton, il se pourrait que l'action de NSU soit motivée par l'imminence de l'ouverture du Salon de Francfort, période où les firmes recherchent un maximum de publicité. Or, retourner actuellement à Bonneville pour s'attaquer aux 345 kmh d'Allen est impossible, en raison des circonstances atmosphériques qui rendent les pistes inutilisables dès la fin de l'été (on aura lu par ailleurs que NSU préparait une tentative de record non pas à Bonneville, mais prochainement sur l'autoroute de Dessau, en Allemagne de l'Est).

★

La conclusion de S.N. Shilton ? Il faut attendre, mais il semble qu'en dépit des tentatives de dénigrement des efforts de Burns et Allen, les deux records seront officiellement détenus par les deux machines anglaises (Vincent et Triumph) avant la fin de l'année.



Archer vient de remporter sa troisième victoire en Belgique, prenant ainsi une sérieuse option pour le titre de Champion d'Europe. On le voit, à droite, à l'issue de l'épreuve, serrant cordialement la main de son compatriote Ward.

LES CHAMPIONNATS D'EUROPE DE MOTO- ★ CROSS

Le Grand Prix de Danemark a terminé officiellement la saison 1956 de moto-cross ! Officiellement, car en fait, les résultats du Championnat d'Europe étaient connus dès le Grand Prix de Suède, chacun sachant alors que le titre de Champion était acquis à Archer.

Ce pilote — que déjà l'on remarquait l'an passé à la cinquième place — s'est ouvert la voie du succès avec une classe exceptionnelle. Une autre prouesse, dont peu de pilotes peuvent se targuer, est à porter à son actif. Il a totalisé avec quatre victoires le maximum de points auquel un pilote peut prétendre pour acquérir le titre (32 points). Archer et sa Norton ont effectué un magnifique travail cette année ! Pourtant les trois premières épreuves (Suisse, Hollande, Italie) ne pouvaient laisser prévoir une victoire aussi éclatante, car c'est au cours de la quatrième épreuve du Championnat d'Europe, en France, qu'Archer, par sa victoire inscrivant pour la première fois son nom au palmarès. Il récidive encore deux fois en Angleterre et en Belgique, et termine la saison en beauté, après une place de second au Luxembourg et de quatrième en Suède, avec une quatrième victoire au Danemark.

Cette supériorité 1956 des anglais a été confirmée par Draper, ex-champion 1955, qui cette fois connu de nombreux aléas, notamment en Suisse, où une chute le prive in-extremis d'une seconde place pourtant méritée. Il n'apparaîtra pas en Belgique, mais pour sa rentrée au G.P. de Luxembourg, il a prouvé toutefois par une belle victoire qu'il était capable de faire encore parler de lui. Cette année, il s'est laissé dominer par Archer et très nettement d'ailleurs, mais les hasards du sport sont présents au moto-cross comme ailleurs, et cette fois Draper a rencontré son maître.

La défaite de la Belgique a été à nouveau totale et encore une fois le Championnat leur a échappé. C'est Jansen, dont il convient de remarquer la belle remontée au classement (13^e en 1955 et 3^e en 1956) qui a sauvé l'honneur de nos voisins d'Outre-Quévrain. Cette place de troisième, si elle n'est pas une consécration pour Jansen, n'en est pas moins caractéristique de sa valeur qui s'est affirmée clairement en dépit d'une malchance tenace. De nombreux ennuis mécaniques devaient contrarier ses efforts, en Belgique notamment où sa nouvelle Matchless le trahira au cours de la finale. Au G.P.

de Luxembourg, il ne sera pas plus heureux et déclarera forfait peu avant l'épreuve. Il est probable qu'au cours de la saison prochaine, Jansen sera le pilote sur lequel reposeront la majeure partie des espoirs belges.

La tactique d'équipe que nous faisons déjà remarquer l'an passé chez les suédois Lundin et Nilsson se retrouve à nouveau, et c'est côte à côte qu'ils se classent dans ce Championnat. Est-ce cette course d'équipe les faisant rester en-dessous de leurs possibilités qui les ont contraints à se contenter des quatrième et cinquième places ? C'est bien probable, car si leur jeunesse relative pouvait être encore un argument en leur défaveur, il y a quelque temps, leur expérience grandissant avec les années ne donne plus qu'une faible valeur à cet argument.

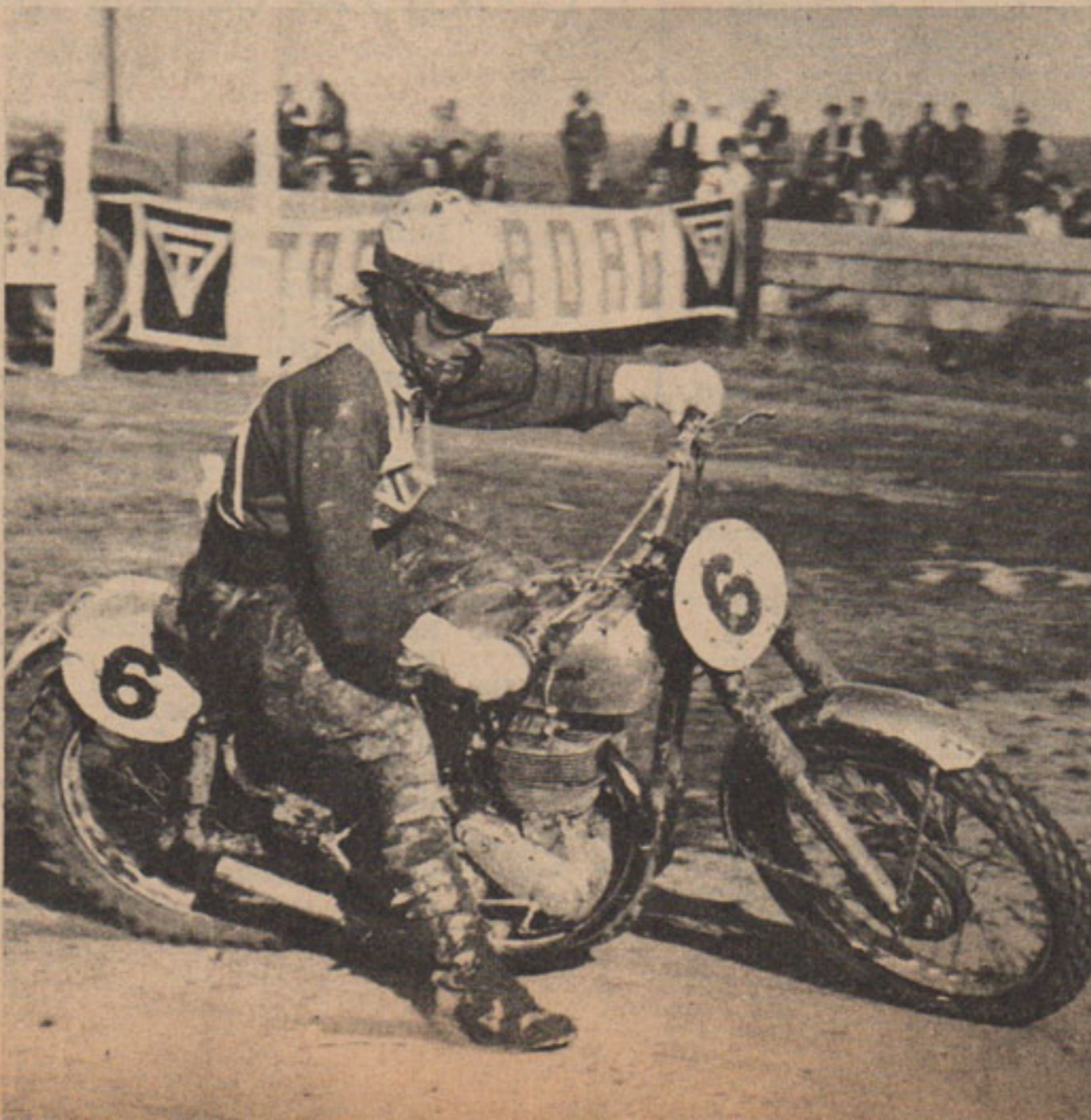
Selon Archer lui-même, ces deux pilotes qui se classèrent en deuxième et troisième positions en 1955 ont fait preuve d'un beau mordant tout au long de la saison et Nilsson s'est permis d'enlever deux victoires (Italie et Suède). Cependant au total des points il s'est laissé devancer par son co-équipier Lundin, moins brillant peut-être puisqu'il ne

remporte aucune victoire, mais plus régulier (1 place de second, 2 de troisième, et 1 de quatrième).

Il est d'ailleurs intéressant de noter que Lundin totalise 1 point de plus que le troisième, Jansen, mais comme ce sont les quatre meilleures épreuves qui sont retenues, il n'a pu échoir au suédois que la quatrième place.

Nilsson, incontestablement, s'est avéré beaucoup moins régulier, et après sa première victoire en Italie, il ne refera plus parler de lui pendant quatre épreuves, soit à cause d'une forme physique défaillante ou d'ennuis mécaniques (en France en particulier). Il triomphera encore une fois dans son pays natal ; il est dommage qu'avec ses deux victoires il n'ait pas eu d'autres points à côté, car il aurait pu ainsi prétendre à une meilleure place.

Sa cinquième place, Nilsson la partage avec l'anglais Ward qui arrive à égalité de points. Ce dernier, après un excellent début, semblait vouloir rattraper son éclat de l'an passé (il se retrouva à la treizième place avec Jansen et Bergman) et dès la première épreuve (Suisse) il



L'année 1956 n'a pas été bénéfique pour Draper, la saison prochaine lui sera-t-elle plus favorable ?

s'octroyait une victoire. Mais en Hollande, il rencontra l'adversité, en ne pouvant remporter qu'une série, et il ne renoua avec la chance que dans la boue de Rouen avec une troisième place dans la finale.

A nouveau une fourche défaillante au Grand Prix d'Angleterre, alors qu'il se trouvait dans le groupe de tête lors de la finale, réduira à néant tous ses espoirs.

★

Il semble maintenant que Mingels, dont l'âge commence à se faire sentir malgré tout, ne soit plus à même de tenir la dragée haute à ses concurrents : la grande mobilité et les réflexes ne sont plus son apanage et il ne pourra réaliser sa meilleure prestation qu'en Suisse où il finit deuxième.



Leloup et Mingels, ci-contre, n'ont pas réussi à s'imposer en 1956, comme précédemment. Il semble désormais que pour la Belgique, la relève sera principalement assurée par Jansen qui est à l'aube d'une nouvelle carrière.

D'ailleurs, même les belges sentent la nécessité d'une relève dans leurs effectifs et l'on voit en plus de Jansen, mentionnés des noms comme Scaillet, Néri... futures vedettes de l'équipe belge. Baeten, qui suit Mingels à deux points, s'adjugera une seconde place au Danemark et en somme sa tenue sera à peu près identique à celle de 1955 et pour des raisons également à peu près identiques, à savoir des ennuis mécaniques en Hollande et en France, en particulier, une chute en Suisse.

Ce troisième pilote, avec Mingels et Jansen, a bien marqué la défaite de la Belgique, et leur honneur national s'est trouvé bien atteint. Déjà ils songent à leur revanche, et on peut penser que 1957 verra un ressaisissement de leurs effectifs.

★

Stonebridge, que nous trouvions l'an passé immédiatement derrière Archer à la sixième place, n'a pas accompli d'action d'éclat et doit se contenter d'une bien modeste neuvième place. Il n'a gagné des points qu'en Suisse et au Luxembourg où il enlève deux fois la troisième place, plus 1 point gagné en Angleterre.

Le hollandais Clynk, très à l'aise sur les pistes de sable de son pays, s'est particulièrement distingué en Hollande où,

après avoir remporté une première série, il s'adjuge la finale, grandement favorisé par l'abandon d'Archer trahi par sa mécanique. Il sera peu à l'aise dans la boue de Rouen et les autres épreuves ne le verront plus apparaître une seule fois, prouvant par là que ce pilote est encore assez irrégulier. Cette douzième place est cependant méritoire, vu que l'an passé il n'était même pas affiché sur la tablette des résultats.

Quant à Smith, ses obligations militaires ne lui ont pas permis de suivre avec la régularité voulue le déroulement du Championnat. Il réussira néanmoins à se hisser à la seconde place en Suède. La saison prochaine l'amènera sans doute à lutter pour une meilleure place à laquelle il peut prétendre.

★

Et les français ? Cette année nous n'avons revu au classement aucun de nos compatriotes présents l'an passé, ou plutôt le compatriote, celui-ci étant René Klym qui, seul, réussit à se hisser alors à la dixième place. Cette année nous devions le revoir accompagné de son frère Robert en Suisse, en Hollande, en Italie, en France, en Angleterre (où nous voyons René, mais en compagnie de Brassine). Leur absence en Belgique s'explique par le fait que notre aimable (!) Fédération avait organisé ce même jour un motocross comptant pour le Championnat de France. On sert le sport d'une façon bien curieuse chez nous ! Ces deux français ont, faute d'avoir brillé, assuré au moins notre présence à l'étranger, peut-être d'une façon moins absolue que l'an passé, puisque nous ne les revoyons pas affichés au classement final.

Ne jetons pas la pierre cependant à nos représentants qui ont fait ce qu'ils ont pu, car c'est plutôt le manque de moyens financiers qui les ont empêché de s'illustrer sur les circuits de moto-cross. Et là encore nous retrouvons la même situation déplorable qu'en vitesse. Il n'y a décidément aucun genre de compétition dans lequel nous puissions nous comporter honorablement. Sortirons-nous un jour de cette léthargie ? A priori cela paraît bien improbable et chaque année creuse encore l'écart technique et tactique qui nous sépare de nos voisins. Il arrivera obligatoirement un jour où notre prestige déjà bien bas sera complètement anéanti. Il est tout juste temps de se ressaisir ! La Fédération le comprendra-t-elle un jour ?

LE BILAN

Cette saison 1956 a été marquée par la supériorité des anglais, et sur ce plan des pilotes, on ne peut nier leur grande classe qui se manifeste tant sur les circuits de vitesse que de moto-cross.

Dressons maintenant le bilan de cette année. Sur les neuf épreuves qui ont été disputées, les chiffres viennent en confirmation de ce que nous avons énoncé, c'est-à-dire la domination anglaise. Les 7 pilotes britanniques présents dans les 24 classés totalisent 105 points, soit nettement plus que la Belgique qui, avec le même nombre de pilotes, n'en totalise que 49. La belle tenue de la Suède appa-

LE CLASSEMENT COURSE PAR COURSE

	Suisse	Hollande	Italie	France	Angleterre	Belgique	Luxembourg	Suède	Danemark		
1 ^{er} Archer (G.B.) Norton	—	—	—	8	8	8	(6)	(3)	3	41	32
2 ^o Draper (G.B.) BSA	—	6	—	(2)	6	—	8	4	—	26	24
3 ^o Jansen (B.) Matchless	—	—	6	6	4	—	—	(1)	3	20	19
4 ^o Lundin (Suède) BSA	(3)	—	4	(1)	—	6	3	—	4	21	17
5 ^o Nilsson (Suède) BSA	—	—	3	—	—	—	—	8	—	16	16
— Ward (G.B.) BSA	8	—	—	4	—	4	—	—	—	16	16
7 ^o Mingels (B) FN	6	—	2	—	—	3	2	—	—	13	13
8 ^o Baeten (B.) FN	—	2	3	—	—	—	—	—	6	11	11
9 ^o Stonebridge (G.B.) BSA	4	—	—	—	1	—	4	—	—	9	9
10 ^o Clynk (H.) BSA	—	8	—	—	—	—	—	—	—	8	8
11 ^o Smith (G.B.) BSA	—	—	—	—	—	1	—	6	—	7	7
12 ^o Vanden Oever (H.) BSA	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4	4
— Gustafsson (S.) BSA	—	—	—	—	2	—	—	2	—	4	4
14 ^o Dirckx (H.) BSA	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	3
— Curtis (G.B.) Matchless	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	3
— Cheshire (G.B.) BSA	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3	3
17 ^o Somja (B.) FN	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
— Breesselers (H.) Matchless	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2
— Hansen (Dan.) BSA	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
20 ^o Sigvardsson (S.) Ariel	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
— Rietman (H.) BSA	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
— Rombauts (B.) BSA	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1
— Scaillet (B.) FN	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
— Bauduin (B.) Matchless	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1

* Total complet des points

** Total comptant pour le classement

raitra également dans ce classement un peu particulier, puisque ses 4 pilotes se placent immédiatement derrière les belges avec 42 points.

Enfin, la Hollande se présente en quatrième position, ayant glané 18 points avec 5 pilotes, soit loin derrière les autres concurrents. Et le seul pilote danois, Hansen, s'aligne avec 2 points récoltés dans son pays.

Les machines anglaises dominent en majorité, puisque sur ces 24 machines, 20 sont anglaises, avec une nette prédominance pour les BSA qui demeurent toujours les machines de cross les plus prisées; les 14 BSA en lice remportent 121 points. Il n'en reste pas moins cependant que la machine du vainqueur Archer est une (et la seule) Norton, et que nous trouvons encore 4 Matchless (26 points) et une Ariel.

Les 4 machines restantes sont des FN (27 points), toutes montées évidemment par des belges.

★

ET EN 1957

Comment se présentera l'année 1957 ? S'il est délicat de faire des pronostics aussi lointains, on peut néanmoins essayer de prévoir l'attitude des principaux protagonistes.

La Belgique va sans aucun doute se consacrer activement à reconquérir la palme qui lui a échappé cette année encore, tandis que l'Angleterre, forte de ses champions, s'emploiera de son côté à conserver l'avantage qu'elle a acquis. Mais au cours de cette prochaine saison, les deux pays devront compter sur la Suède, dont la prestation, cette année, n'a pas été du tout fugitive (nous pensons plus particulièrement à Lundin et Nils-son). Seule l'explication sur les circuits donnera raison à l'un ou à l'autre de ces pays, mais il est certain que le Championnat d'Europe auquel se substituera en 1957 un Championnat du Monde, sera particulièrement intéressant à suivre. Alors, rendez-vous pour l'année prochaine !

J. L.



Lundin en course. Peut-être songe-t-il au titre de Champion d'Europe qui serait la consécration de tous ses efforts passés.

LES PRIX

AU SALON DE PARIS 1956

ADLER:

Tourisme 269.000 fr. + taxe
Sport 344.000 fr. + taxe

AER-MACCHI :

125 cc 155.000
150 cc 180.000

AVOLETTE (Voitures) :

125 cc normale 239.500
175 cc décapotable 289.500
200 cc décapotable 305.000
250 cc décapotable 330.000
250 cc compétition 385.000

A.G.F. :

175 cc 184.000
125 cc mot. horizontal 130.000
125 cc mot. horiz. caréné 140.000
125 cc mod. Réacteur 165.000

A.J.S. :

350 cc 304.000
500 cc twin 57/20 360.000
600 cc twin 57/30 370.000
500 cc Cross 350.000

ALCYON :

MOTOS CARENEES

250 cc B.2 229.500
230 cc B.1 192.000
175 cc A.6 167.000

SCOOTER

Paris-Nice 125 cc 139.000

VELOMOTEURS CARENES 125 cc

N° A.3 moteur Zurich 134.500
N° A.4 moteur AMC 157.000

VELOMOTEURS 100 cc

N° 652 65.000
N° 653 69.500
N° 654 75.000

CYCLOMOTEURS 50 cc

Selon équipement, de 39.900 à 63.000

AQUILA :

CYCLOS

(selon équipement) :
Moteur Mistral, de 35.200 à 53.700
Moteur Lavalette, de 40.900 à 53.700
Moteur Vap, de 42.150 à 54.950

VELOMOTEURS

VM 11 moteur Mistral 2 vitesses 81.900
VC 12 79.000

ARIEL :

NHGL 350 cc 295.000
VHGL 500 cc 315.000
VBGL 600 cc 300.000
KHGL 500 cc 350.000
FHGL 650 cc 370.000
FHS 650 cc 320.000
4 GL 1000 cc 480.000

ARDIE :

250 cc 236.000
350 cc 279.000
Scooter 265.000

ANDRE BERTIN :

CYCLOMOTEURS

Moteur Mistral 41.900 et 48.600
Moteur Vap 48.600
Moteur Mistral bivitesse 59.900
Moteur Myster 64.900
Moteur Itom, de 39.900 à 45.600
Modèles à suspensions AV et AR :
Moteur Mistral 54.900
Moteur Vap 55.900
Moteur Sachs 2 vitesses 86.000
Cyclo Rixe, moteur Sachs 2 vitesses ... 86.000

VELOMOTEURS

Moteur Villiers 75.300
Moteur AMC 125 cc 188.360
Motos «Rixe» RS 250-2 «Senator» 249.900
Scooter Cabri 79.500

AWO :

250 cc 4 temps 205.000

B.M.W. :

250 cc R26 290.000
500 cc R50 420.000
600 cc R60 440.000
600 cc R69 sport 550.000

B.S.A. :

Princess 250 cc 225.000
B31 350 cc 310.000
B32 350 cc Gold Star 375.000
B33 500 cc 310.000
B34 500 cc Gold Star 390.000
M21 600 cc 292.500
A7 500 cc twin 340.000
A7 500 cc « Shooting Star » 360.000
A10 650 cc « Golden Flash » 360.000
A10 650 cc « Road Rocket » 390.000

CAZENAVE :

CYCLOMOTEURS

A galet 42.000
Fourche télé. 47.400
Transmission par chaîne :
Selon équipement, de 38.500 à 61.800

VELOMOTEURS LEGERES 110 cc

N 600 82.400
N 610 caréné Béline 106.800
MOTO-SCOOTER 125 cc 4 VIT.
Super Béline 149.000

VELOMOTEURS 125 cc

N 712 2 T 3 vit. 142.150
N 732 4 T 4 vit. 165.450
N 715 157.000

MOTOS 200 cc 2 T 3 VIT.

N 740 158.950
N 745 172.000

CHEMINEAU :

CYCLOMOTEURS

Standard 36.200
Moteur Himo 37.300
Moteur Vap 39.900
Moteur Mistral 40.500
Moteur Junior 41.800
Moteur Myster 42.900

VELOMOTEURS

Moteur Comet 75.500
Moteur Villiers 78.500

SCOOTERS

Cabri 79.500
Jaguar 132.800

CLAEYS :

CYCLOMOTEURS

Utilitaire 59.000
Standard 63.000
Luxe 66.000
Scooter 193.000
Moto 250 cc JLO 232.000

COCYMO :

CYCLOMOTEURS

POG moteur Itom 39.000
SOI moteur Lavalette 40.900
LT 12 44.900
Régent 62.000
Bivitesse Vap 57.800
Mistral 59.900

VELOMOTEURS

VS 110 sport Mistral 92.900
Vap 100 sport 98.500
Sachs 3 vitesses 109.000
MC 125 moteur Ydral 4 vit. 2 T 143.000

CYRUS :

CYCLOMOTEURS

BG 1 Lavalette 42.900
BG 2 47.900
BG 4 57.500

DERNY :

Biplace 137.000
Monoplace sport luxe 146.000
Monoplace sport 145.000

DILECTA :

CYCLOMOTEURS

40 embrayage Servomatic 39.950
43 Cyclobvap 36.450
46 41.400
40 Luxe, embrayage automatique 43.950
40 HL Haut Luxe 45.950
46 SL Super Luxe 58.500

VELOMOTEURS

2 vit. sport ou tourisme 79.500
3 vit. 86.500
Moto-scooter Raider 2 vit. 89.500
Moto-scooter Raider 3 vit. 96.000

CRITIQUE

DU MOTEUR A 1 TEMPS

PAR
NOS CONFRERES
TRANSALPINS

La présentation par MOTO-REVUE (voir N° 1.291) du moteur à 1 temps n'est vraiment pas passée inaperçue et certains de nos confrères transalpins ou allemands l'ont également présenté, et certains ont même consacré de nombreuses pages à sa description... et à sa critique.

Le point essentiel qui « accrocha » nos confrères italiens, M. Caratti et M. Farinelli, l'un dans la « Moto », l'autre dans « Motociclismo », est évidemment le régime-moteur extrêmement faible : 500 t-m seulement.

L'un et l'autre recherchent le « pourquoi » et en donnent des raisons différentes, mais non opposées.

Ce sont ces critiques que nous reproduisons ici, nous étant permis de condenser les articles de nos collègues, sans en changer le sens, et ayant délaissé la description déjà faite longuement dans nos colonnes.

LA CRITIQUE DE M. FARINELLI DE « MOTOCICLISMO »

Rien ne nous permet de croire que ce moteur, qui, au cours des essais, a tourné à 500 t/m, puisse — après perfectionnements et mise au point — tourner à 1.000, 2.000 t/m ou plus, sa puissance croissant proportionnellement au régime.

Si l'inventeur nous donne des chiffres de puissance qu'il a obtenu à 500 t/m seulement, cela signifie évidemment que c'est à ce très modeste régime qu'il a obtenu sa puissance maximum, ce qui n'exclut pas que ce moteur puisse atteindre des régimes légèrement plus élevés (mais pas tellement). Nous sommes en présence d'une unité motrice non seulement à régime exceptionnellement lent (ce qui, pour des applications particulières, pourrait même être avantageux) mais aussi de puissance spécifique limitée, et pour laquelle on ne donne pas les chiffres de consommation qui nous permettraient de déterminer le rendement effectif. Ce dernier ne doit certainement pas être excellent, par suite de l'importance des parois qui doivent être refroidies efficacement.

★

Notre confrère français qui, dans les colonnes de « Moto-Revue », a présenté brillamment et objectivement le nouveau moteur de Mr Fillois, constate qu'un mécanisme semblable, dans lequel il n'y a presque aucune pièce animée d'un mouvement alternatif (si l'on excepte les deux obturateurs comparables, au point de vue mécanique, à l'obturateur d'un appareil photo), a un régime très limité.

Et il donne l'explication de cette limitation par deux considérations :

— réduire la température de fonctionnement (qui peut augmenter dangereusement, en particulier autour de la bougie, puisque le second cylindre n'est jamais refroidi par des gaz frais et est au contraire toujours rempli par des gaz en combustion), éviter des distorsions ;

— dans le fait que le moteur « respire » moins bien pour des régimes plus élevés.

Personnellement, nous ne sommes pas du tout surpris par les résultats obtenus.

L'INERTIE DES OBTURATEURS

En premier lieu, la présence des obturateurs à diaphragme ou à guillotine, qui doivent s'ouvrir et se fermer extrêmement

rapidement, sans le moindre retard (et donc, nécessairement, avec une commande desmodromique) sous peine de démembrer complètement le moteur. Si même l'on admet que pour l'ouverture (ou la fermeture) d'un de ces diaphragmes on accorde au total 10° de rotation de l'arbre moteur (ce qui est déjà beaucoup, étant donné le système adopté) le déplacement du diaphragme, au régime très modeste de 1.000 t/m, devrait se réaliser en 1/36 de tour, soit en 1/600 de seconde : dans ce laps de temps extrêmement réduit, presque infinitésimal, le diaphragme, qui était au repos, doit se mettre en mouvement, atteindre sa vitesse maximum de translation, ralentir et s'arrêter à nouveau. Et il n'est pas dit qu'il puisse le faire ! Il suffit de penser que pour les obturateurs à guillotine les plus perfectionnés des appareils photo (qui ont une inertie bien moins importante et une lumière d'ouverture bien plus réduite) on ne dépasse pas la vitesse de 1/300 de seconde. Pour des temps d'exposition plus réduits, on utilise en effet des dispositifs d'obturateurs basés sur d'autres principes.

LES CYLINDRES TORIQUES

Mais à part cela, c'est la forme même des cylindres (que nous avons appelé, autrefois, en « saucisse »), entraînant une énorme disproportion entre l'alésage du piston et sa course effective, qui limite le régime du moteur à cylindres toriques,

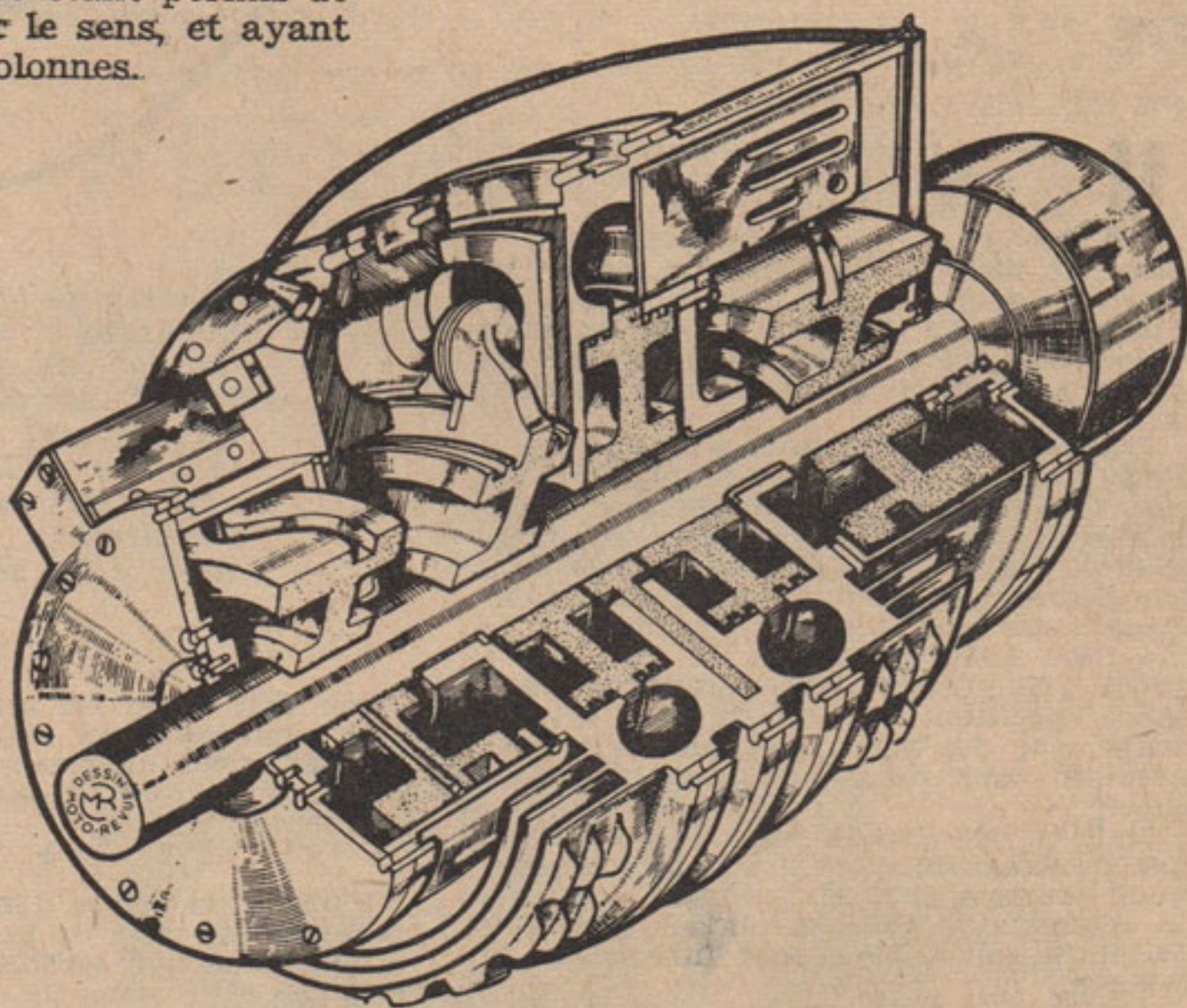
en particulier quand, comme dans le cas actuel, le rayon de rotation est sensiblement supérieur au diamètre du piston.

Dans le prototype de Mr Fillois, par exemple, l'alésage devrait être compris entre 50 et 55 mm, alors que la course effective, pour chaque tour de vilebrequin, est de l'ordre d'au moins 750 mm. Or s'il est vrai qu'il existe des moteurs à combustion à piston (les grands moteurs diesel de marine) dans lesquels la course atteint, et même dépasse, 750 mm, il est vrai aussi qu'aucun de ces moteurs ne dépasse le régime de 500 t/m !

« RESPIRATION » ET RENDEMENT

Et le rédacteur de « Moto-Revue » a bien raison de supposer que le moteur de Mr Fillois respire moins bien au fur et à mesure que le régime s'élève, car le front des gaz se déplaçant sous des différences de pression relativement faibles, a du mal à suivre le piston qui se déplace dans le cylindre à une vitesse angulaire non négligeable (déjà à 1.000 t/m, et avec une course moyenne de 750 mm, cette vitesse serait déjà supérieure aux 13 m/sec. atteints, dans un moteur normal de moto, pour des régimes supérieurs à 5.000 tours-minute !).

Pour obtenir des rendements élevés et des bonnes puissances, même à des régimes pas trop faibles, il faudrait non pas augmenter le degré de suralimentation en accroissant la différence entre la



capacité intérieure du premier cylindre et celle du second, mais au contraire augmenter un peu le rapport de compression. Mais ceci demanderait encore une ouverture et une fermeture plus rapides pour les diaphragmes des obturateurs. Ce qui entraînerait des risques supplémentaires de « casse » pour l'ensemble après quelques milliers de tours !

SON AVENIR ?

En conclusion ce moteur est génial, très intéressant comme exercice académique, mais il ne peut nous convaincre, même s'il est déjà construit et s'il a déjà fonctionné au banc. Avant qu'il puisse être mis au point et perfectionné jusqu'à faire concurrence aux moteurs normaux, il faudra sans doute attendre encore une dizaine d'années. Et à ce moment il sera sans doute déjà dépassé par la turbine à gaz.

L'ANALYSE DE M. CARATTI DE "LA MOTO"

UN REGIME TRES FAIBLE

Malgré la cylindrée élevée (1.800 cmc), la puissance et le régime-moteur sont singulièrement bas : 17 CV à 500 t/m. Ce régime représente à peine le dixième de celui qui peut être atteint sur un 4 cylindres de même cylindrée. Et elle surprend beaucoup pour un moteur dans lequel on a éliminé les pièces animées d'un mouvement alternatif.

D'autre part la puissance spécifique à 1.000 t/m est environ le double de celle que l'on obtient dans un moteur classique ayant un même rapport de compression (6 à 1) : 19 CV/l et aux 1.000 t/m. On pourrait en déduire que l'on obtiendrait alors une puissance spécifique de 114 CV/l à 6.000 t/m, ou de 190 CV/l à 10.000 t/m. (Chiffres comparés à la puissance spécifique de plus de 100 CV/l obtenue, sur des petits moteurs de course, avec un taux de compression bien plus élevé).

Mais la très grande perte de régime (au lieu de l'augmentation que l'on recherche) nous pousse à analyser les causes de cette « anomalie » pour savoir si elles sont évitables, ou si elles sont inhérentes au système.

LE CYCLE EFFECTIF NE PEUT ETRE DE 360°

Théoriquement, les diverses phases du cycle devraient durer un tour entier, soit 360 degrés d'angle. Mais pour cela les diaphragmes-obturateurs devraient s'ouvrir d'un seul coup, durant une période de temps nulle, au moment précis où le piston arrive en contact avec eux. Et la fermeture devrait se produire de la même manière.

Mais ceci est impossible, car les forces nécessaires pour un tel mouvement instantané atteindraient des valeurs infimes.

En fait, pour ce moteur, on peut déterminer une durée de sensiblement 40°, aussi bien pour l'ouverture que pour la fermeture des obturateurs-diaphragmes : soit donc en tout 80° que l'on ôte de la durée totale théorique de la phase (360°) qui est donc réduite à 280°.

EFFORTS IMPOSES A LA DISTRIBUTION

Malgré cela les efforts que subissent les diaphragmes obturateurs sont très importants. Leur course doit être plus grande que l'alésage du cylindre qu'ils doivent fermer ; l'axe qui reçoit la poussée de la came est placé assez loin de leur centre de gravité. Ceci provoque des frottements supplémentaires sur les bords de la plaque de l'obturateur qui a tendance à se mettre en travers.

Etant données la longueur de la course de l'obturateur et la durée angulaire limitée de cette course, le profil de la

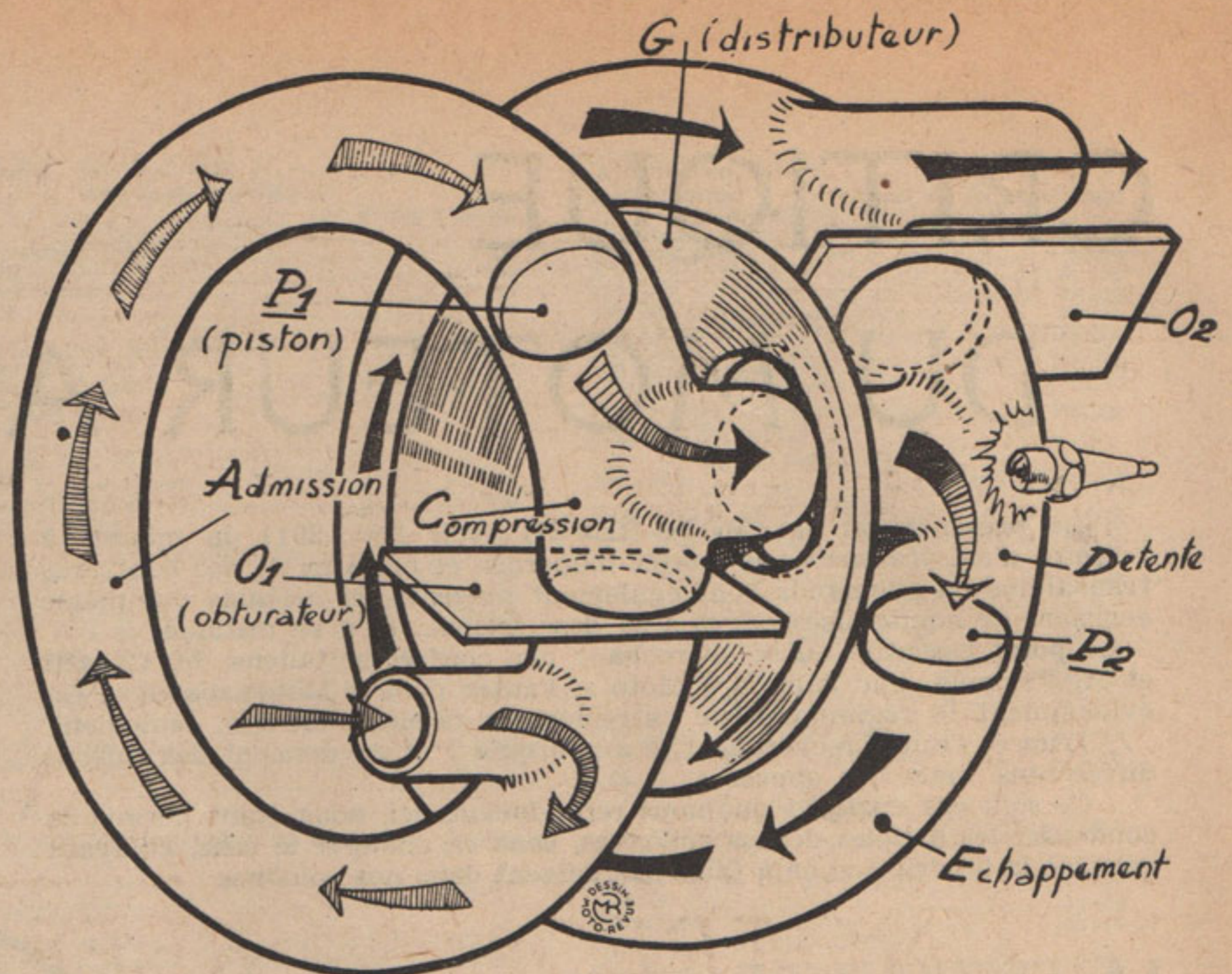


Schéma de principe du moteur 1 temps, avec les gaz frais hachurés et les gaz brûlés en noir : admission « A » sous une face du piston « P1 » et compression « C » par l'autre face, l'obturateur « O1 » fermant le tore. Les gaz comprimés passent dans le deuxième tore quand l'ouverture de la glace « G » du distributeur est en repérage. Ces gaz enflammés par la bougie ne pouvant se détendre à gauche, l'obturateur « O2 » étant fermé, agissent, durant la détente « D » sur le piston « P2 » qui chasse en même temps les gaz d'échappement « E ».

came doit avoir un angle de « levée » très important, qui dépasse certainement les 45°. Ceci augmente encore l'énergie dépassée pour le fonctionnement des obturateurs.

★

Puisque les forces d'inertie croissent en fonction du carré de la vitesse, il est absolument certain qu'elles ont une part de responsabilité dans le régime limité du moteur. A tel point que l'on peut dire que les forces d'inertie, chassées des pistons, se sont vengées, avec intérêts, sur les obturateurs.

★

On pourrait supposer qu'il soit possible de remédier à cet inconvénient en augmentant la durée d'ouverture et de fermeture des obturateurs. Mais il est alors naturel de se demander de combien devrait être augmentée cette durée pour passer des 500 t/m actuels à 6.000 t/m au moins.

★

D'autre part la prolongation de ces durées de translation des obturateurs est à l'origine des inconvénients dont nous allons parler maintenant, et qui existent déjà, dans une mesure non négligeable, même avec la durée actuelle réduite à 40° dans un sens et autant dans l'autre.

RETOURS AU CARBURATEUR

Si le diaphragme O1 doit commencer à s'ouvrir alors que le piston s'en trouve séparé par 40°, il est évident qu'à ce moment le transfert dans le second cylindre doit être déjà terminé et que le conduit de transfert doit être déjà fermé par le distributeur G. Il reste donc dans le cylindre presque la moitié des gaz comprimés à 6 atm, et ces gaz, au moment de l'ouverture de l'obturateur-diaphragme O1, retourneront partiellement au carburateur.

En outre, dès que le piston a dépassé

cet obturateur, et pendant les 40° où ce dernier reste encore ouvert, un certain volume des gaz déjà aspirés pour le cycle suivant, retournera également à l'admission.

Ce même phénomène se reproduit dans le second cylindre torique où le piston entrainera avec lui, au delà du diaphragme obturateur O2, un volume de gaz brûlés égal à celui d'une portion de cylindre de 40°. Donc le reflux du mélange comprimé au carburateur entraîne une perte de moitié dans la charge gazeuse — sans compter la perte du travail fourni pour comprimer cette charge — alors que le reflux des gaz brûlés dans la chambre d'explosion occupe environ 22 dixièmes du volume que devrait occuper la charge de gaz frais dans cette chambre d'explosion.

Au total, il entre dans la chambre d'explosion moins des 4/10 du mélange aspiré. Et cette seconde raison s'ajoute à la première (forces d'inertie) pour imposer une limite extraordinairement basse à la vitesse de rotation du moteur.

Il est évident que ces 500 t/m sont très au-dessous des limites admissibles et que en augmentant les durées d'ouverture et de fermeture des obturateurs on arriverait bien vite à une complète impossibilité de fonctionnement.

PISTONS ET SEGMENTS

Du point de vue mécanique, le point faible du moteur à pistons tournants est la tenue de ces mêmes pistons, qui est difficile pour ces 4 raisons :

— 1° il est difficile d'obtenir une « rectification » parfaitement circulaire des deux moitiés du cylindre qui doivent être usinées séparément.

— 2° existence d'une fente sur toute la longueur pour laisser passer le disque porte-piston.

— 3° les pistons sont fixés au disque et ne peuvent donc être guidés par les parois des cylindres. En particulier dans le

second cylindre — lorsque ce dernier s'est dilaté en atteignant sa température de fonctionnement — le piston «forcera» contre la surface du cylindre du côté de l'arbre et laissera, au contraire, un fort jeu du côté opposé.

— 4° la force centrifuge entraîne les segments à « forcer » vers l'extérieur avec une tendance à décoller de la partie interne.

★

En outre chaque piston possède un seul segment insuffisant au point de vue efficacité et qui risque de rompre lors de son passage devant les trop larges lumières de distribution dépourvues de barrettes de soutien.

De plus au passage de la fente de l'obturateur-diaphragme, le segment n'est plus du tout soutenu sur sa circonférence et il peut se produire — si l'on tourne le moteur à la main ou à basse vitesse — que le segment s'encastre dans la fente, bloquant le moteur lui-même.

OBTURATEURS-DIAPHRAGMES ET DISTRIBUTEUR

D'autres doutes peuvent être émis en ce qui concerne la tenue des diaphragmes

et du distributeur rotatif, car les conditions de fonctionnement sont plus sévères que celles qui existent pour les distributeurs rotatifs des moteurs ordinaires.

En particulier pour l'échappement, l'obturateur est exposé sur les deux faces à des températures qui ne descendent jamais au-dessous de 750°C. Or ces températures, si elles sont admissibles pour des tulipes de soupapes, ne le sont plus pour une plaque métallique (celle de l'obturateur) animée d'un mouvement rapide et qui exige une lubrification parfaite.

DES DILATATIONS IRRÉGULIÈRES

Les conditions de refroidissement du second cylindre sont encore plus mauvaises, car il est continuellement exposé à la flamme : 2.000° maximum dans la chambre de combustion, jusqu'aux 750° à l'échappement. Ceci n'entraîne pas seulement une dilatation importante, mais aussi une dilatation irrégulière dont les effets se font le plus sentir justement dans la chambre de combustion et à proximité de la lumière de transfert où se vérifient les plus grandes pressions du cycle.

Et le système de refroidissement ne

semble pas adapté à ces circonstances. Le second cylindre étant adossé au distributeur rotatif, le refroidissement par eau était nécessaire, alors que la solution adoptée n'envisage que le refroidissement par air et seulement pour la moitié du cylindre. Et ce même type de refroidissement a été utilisé aussi, avec la même surface des ailettes, pour le cylindre compresseur dans lequel l'augmentation de température produite par la compression de l'air et le frottement du piston ne peut guère dépasser 100° environ.

★

Les déficiences de fonctionnement donnent une troisième explication de l'impossibilité dans laquelle on se trouve de dépasser les 500 t/m : si le moteur a pu fonctionner avec des diaphragmes en alu, cela signifie que les températures de fonctionnement se sont maintenues à un niveau correspondant à la vitesse de 500 t/m, c'est-à-dire très au-dessous de la limite nécessaire pour atteindre un rendement thermodynamique raisonnable. La consommation spécifique — si elle avait été indiquée — aurait sans doute prouvé ce fait.

NOTRE 11^{ème} REFERENDUM

175 MOTOBÉCANE

Z 23 C

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

Le questionnaire de la page 1.628 doit être découpé puis rempli. En dessous de chaque élément analysé, se trouve un emplacement pour la note. Inscrivez lisiblement un chiffre de 0 à 10 (0 si c'est très mal ; 5 si c'est moyen ; 10 si c'est très bien, etc... Bien entendu, tous les chiffres intermédiaires peuvent être utilisés afin de nuancer vos réponses).

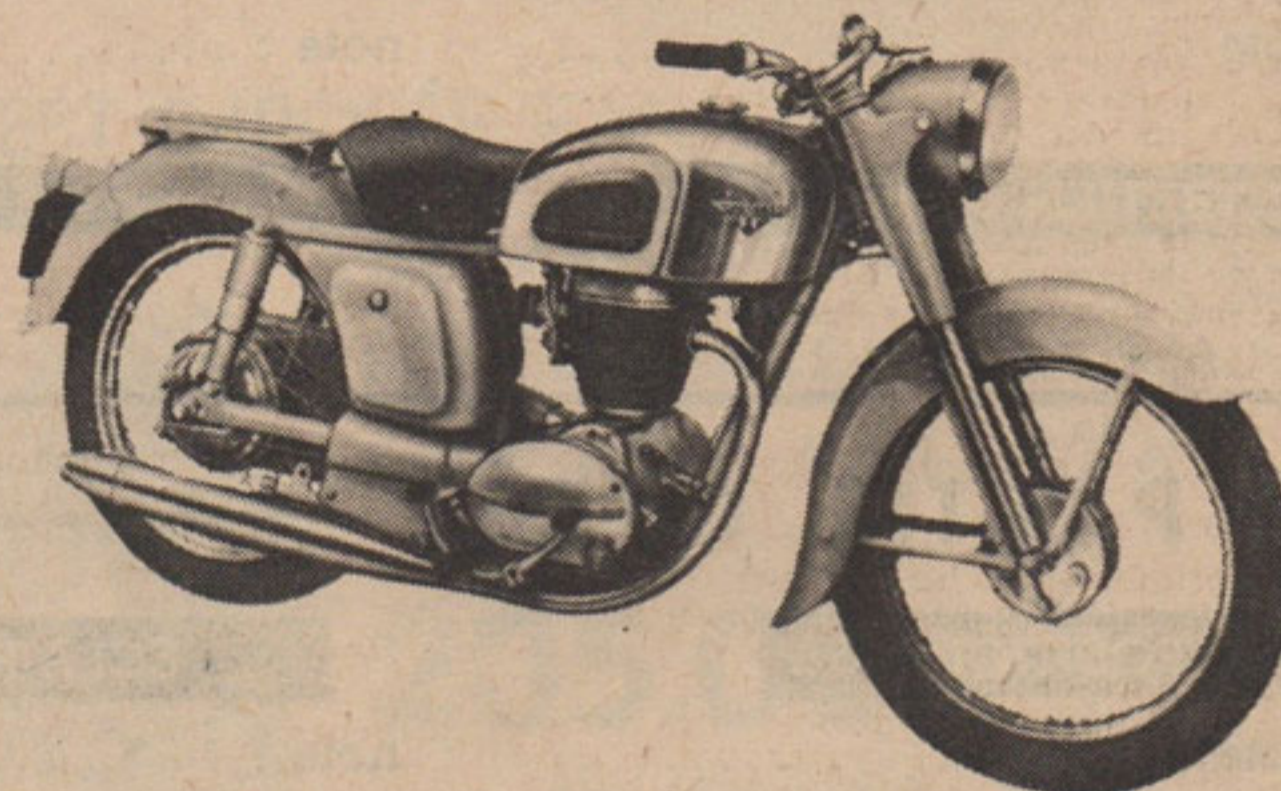
EN CE QUI CONCERNE PLUS PARTICULIÈREMENT LE « PRIX », la note que vous porterez doit refléter votre opinion concernant la satisfaction que vous a donnée votre motocyclette par rapport à son prix. **VOUS NE DEVEZ PAS MARQUER LE PRIX D'ACHAT, NI PORTER DES APPRECIATIONS COMME « TROP CHER », MAIS UN CHIFFRE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

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

Les réponses au présent referendum doivent nous parvenir avant le 30 novembre 1956 à minuit. Passée cette date, le travail de dépouillement commencera.

Le questionnaire porte sur les 175 Motobécane et Motoconfort à suspension arrière oscillante, mais exclusivement celles dont le moteur possède un graissage sous pression par pompe à huile.

Les types Z 24 C - Z 26 C et Z 27 C sont donc à exclure, seul répond au présent referendum le type Z 23 C de chez Motobécane et son équivalent Motoconfort.



LISTE DE NOS REFERENDA

175 Motobécane ..	N° 1.277
175 Peugeot	N° 1.281
125 Terrot	N° 1.285
175 A.M.C.	N° 1.291
125 Ydral	N° 1.294
125 Motobécane lat.	N° 1.298
350 Jawa	N° 1.302
500 et 650 BSA ..	N° 1.307
175 Puch SV et SVS	N° 1.310

PROCHAINEMENT : TRIUMPH T 100 et T 110

REFERENDUM NATIONAL

MOTOBECANE 175 Z 23 C

Nom Prénom Adresse

Profession Age

PARTIE MOTRICE

LE MOTEUR	SOLIDITE MOTEUR
note :	note :
L'EMBRAYAGE	ALLUMAGE
note :	note :
LE SELECTEUR	CONSOMMATION
note :	note :
LA BOITE DE VITESSES	ACCESSIBILITE
note :	note :
ENTRETIEN MOTEUR	SILENCE
note :	note :

PRÉCISEZ ÉGALEMENT :

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

.....

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

.....

Genre de conduite : sport ou tourisme ?

.....

Genre d'utilisation :

- Domicile - lieu de travail
- Tourisme
- Promenades dominicales
- Sport

.....

Quel est le kilométrage de votre machine ?

.....

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

.....

Que souhaiteriez-vous comme améliorations ?

.....

.....

.....

Quelle serait votre prochaine machine ?

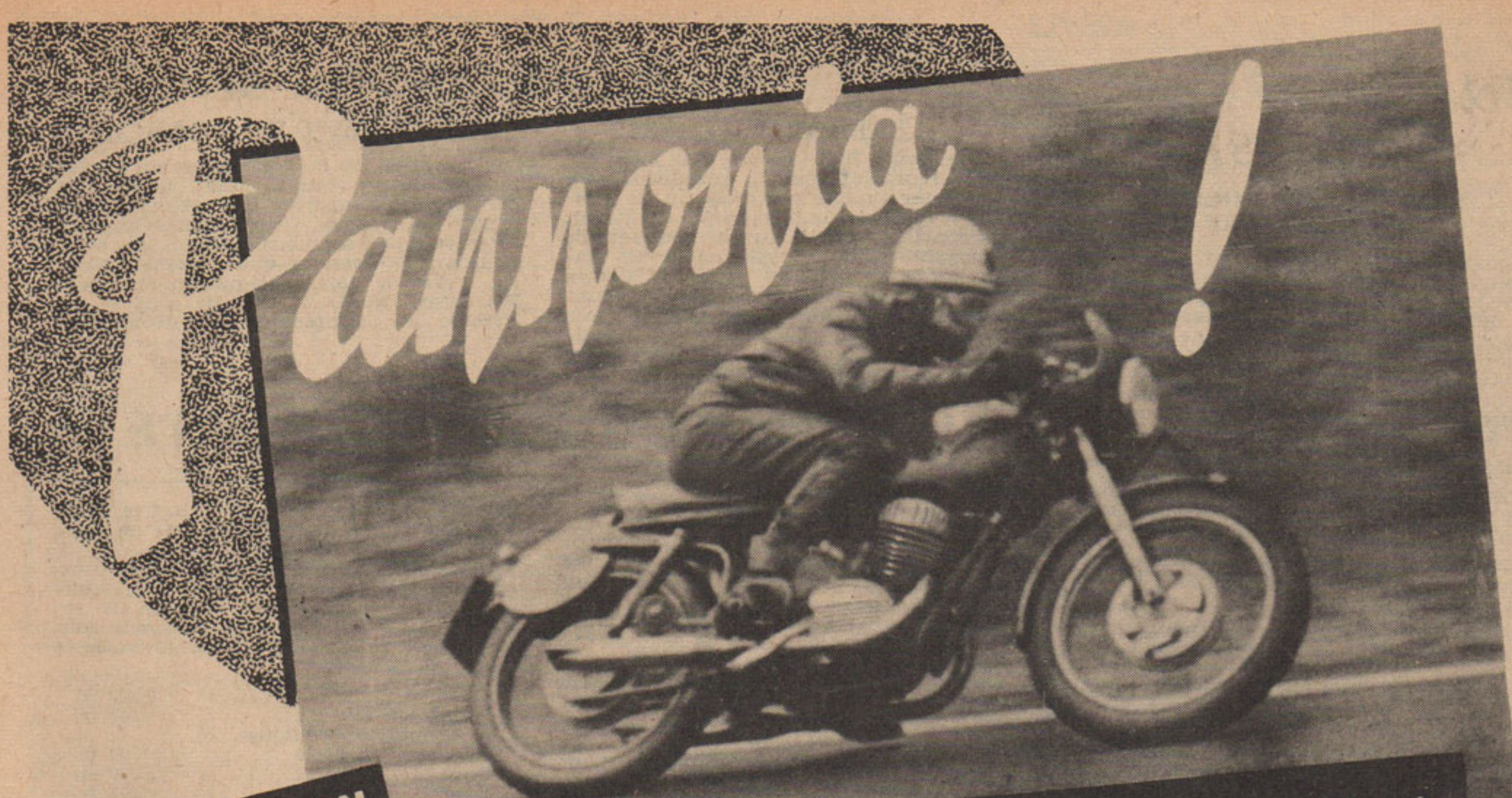
.....

PARTIE CYCLE

POSITION	ECLAIRAGE
note :	note :
TENUE DE ROUTE	PROTECTION
note :	note :
SUSPENSIONS	SOLIDITE CYCLE
note :	note :
FREINAGE	FINITION
note :	note :

LE PRIX

Note



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

LA RÉVÉLATION COMMERCIALE DU SALON !

S'EST IMPOSÉE PAR :

SA FABRICATION IMPECCABLE
SON ÉLÉGANCE REMARQUABLE
SON PRIX IMBATTABLE

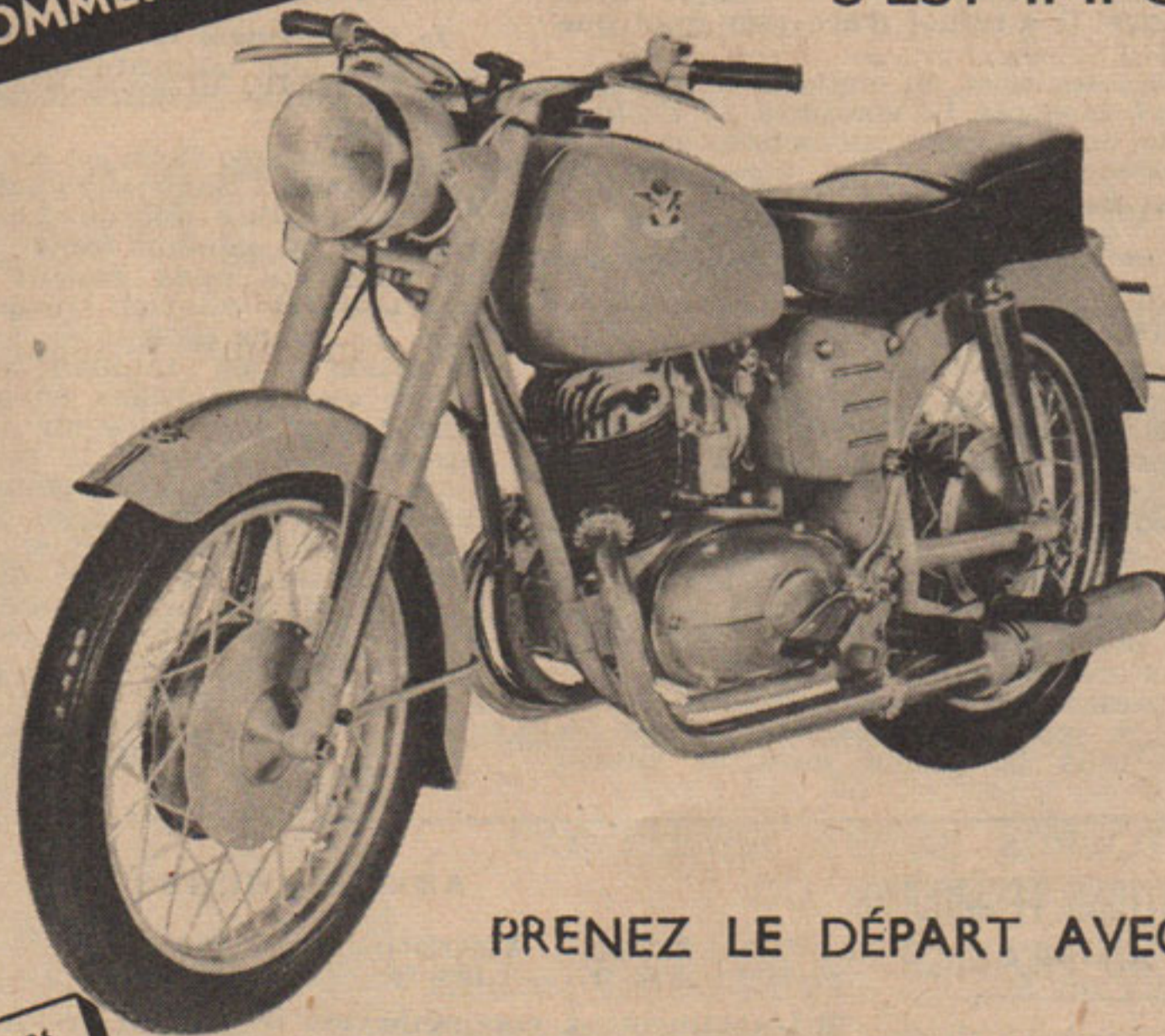
205.000 frs
plus taxe locale

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

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

UN PEU DE SPORT

VICTOIRE DE COLLOT A SARAGOSSE

Quatre courses étaient inscrites au programme du Grand Prix International de Saragosse disputé par un temps splendide et devant un public enthousiaste. La catégorie 350 cmc vit le triomphe de notre compatriote Jacques Collot qui boucla les 54,600 km du circuit en 35'38", soit à la moyenne de 92 kmh ; belle performance, puisque Bandirola, sur la MV 4, tourna en 500 cc à la moyenne de 95 kmh.

125 cmc : 1. John Grace (Montesa).

350 cmc : 1. Jacques Collot (Norton), les 54,600 km en 35'38" ; 2. Gonzales (Norton) 36'21".

500 cmc : 1. Carlo Bandirola (MV) les 78 km en 49'17" ; 2. Kneess (BMW) ; 3. Collot (Norton).

Sidecars : 1. Hillebrand (BMW) ; 2. Strub (BMW) ; 3. Camathias (BMW).

COURSES INTERNATIONALES A SCARBOROUGH

Un très nombreux public assista aux courses internationales de Scarborough, en Angleterre, qui furent marquées par la victoire en sidecars de notre compatriote Jacques Drion, accompagné de sa blonde passagère Inge Stoll. Cette victoire est d'autant plus marquante que d'autres pilotes confirmés, tels que Strub, Beeton, Harris étaient présents. Harris, cependant, eut des démêlés avec sa boîte de vitesses et ne put jamais inquiéter sérieusement le vainqueur.

En 500 cmc, les personnes présentes assistèrent à un spectacle qu'elles n'avaient pas vu depuis fort longtemps. N'at-on pas vu en effet Geoff Duke sur une Norton, tandis que Bob Mc Intyre montait la Gilera 4 ? Mais il ne s'agissait que du tour d'honneur, les pilotes ayant disputé la course sur leurs montures respectives, celle-ci ayant été remportée par Duke ; Mc Intyre fit second. Ce dernier s'est rattrapé en remportant l'épreuve des 350 cmc avec sa Norton, tandis que la seconde place échouait à Murphy (AJS).

TOUS VOS IMPRIMÉS

Catalogues, Dépliants, Prospectus

GRATUITEMENT
PROJETS, CRÉATION, PRÉSENTATION

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE

Clichés, photos, retouches, dessins

AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e) - GUT. 73-32 à 35

BARBES-MOTO

Le magasin Barbès-Moto qui s'est assuré la représentation du révolutionnaire cycloscooter Ondine à carrosserie en plastique et moteur Himo (fabriqué en Sarre), vous convie à assister aux démonstrations des possibilités de ce cyclomoteur. Ce magasin présente en outre dans ses vitrines tout son choix de coloris pour le Lambretta. Cette époque de l'année vous fera d'ailleurs profiter des meilleures conditions de vente qui vous permettront de réaliser de grandes économies.

L'ENTR'AIDE MOTOCYCLISTE

AIDE A MOTOCYCLISTES

En septembre dernier, je me suis rendu à la Concentration Motocycliste de Fayence (Var) organisée par le Moto-Club de Cannes.

Quelques kilomètres avant Lorgues (Var) et à 46 kilomètres de Fayence, l'axe de ma roue arrière s'est rompu.

Doucement, j'ai pu gagner Lorgues et me suis rendu chez Monsieur Limbron, Agent Motociste, que je ne connaissais pas.

Ma machine étant d'un modèle ancien, impossible de trouver un axe pouvant remplacer celui qui venait de se casser.

Après avoir beaucoup cherché, Monsieur Limbron a fini par trouver un axe d'un modèle presque identique qu'il a été possible de monter sur ma machine, ce qui m'a causé un très grand plaisir, il me faut le dire.

Le travail et les recherches ont bien demandé deux heures.

Ayant demandé à Monsieur Limbron ce que je lui devais, il m'a répondu en ces termes : « Je ne puis pas vous faire payer un axe d'un vieux modèle que j'avais en magasin depuis fort longtemps. Quant au temps passé pour la réparation, considérez cela comme une aide bénévole entre camarades motocyclistes ». Malgré mon insistance, il a refusé d'accepter quoi que ce soit !

Je suis heureux de signaler à mes camarades motards la conduite et l'attention de ce camarade motociste, en souhaitant qu'il s'en trouve beaucoup qui agissent de la même façon.

G. POUILLOT

Président de l'AM Hyéroise

HONNETETE

Je viens, par vos colonnes, faire connaître à tous nos amis motocyclistes l'adresse d'un électricien compétent et honnête : il s'agit de Monsieur Boned, à Pau.

En panne de magnéto (induit claqué) au pied de l'Aubisque un samedi vers onze heures, je me suis trouvé obligé de gagner une grande ville, en l'occurrence Pau, distante de 40 km (par voie ferrée, moto dans le fourgon ; elle était presque fâchée)...

Me présentant chez ce spécialiste, vers 18 h. 15, celui-ci, après démontage, a diagnostiqué la panne mais se trouva

PRÉCISONS QUE...

LE CLAEYS EN FRANCE

A la suite de la description du cyclomoteur Claeys (voir p. 1615), nous nous permettons d'apporter une précision qui a son importance. Ceux de nos lecteurs intéressés par ce modèle seront en effet heureux d'apprendre que ce cyclomoteur est d'ores et déjà fabriqué en France à Warneton (Nord) et que de plus il est livrable dès maintenant dans notre pays.



dans l'obligation, vu l'heure tardive, d'attendre le lundi pour téléphoner et faire venir de Paris un induit neuf.

Hélas ! à l'arrivée, un palier porte-roulement n'était pas à la côte, donc obligation avec l'ancien et le neuf de remettre tout en ordre. Le mercredi soir, le moteur ronfle à nouveau et voilà le détail de la facture :

1 induit	8.320 fr.
Emballage et port	157 fr.
1 téléphone Toulouse et	
1 téléphone Paris	500 fr.
Main d'œuvre	1.000 fr.
Taxe	278 fr.

Total : 10.255 fr.

Prix de l'induit d'après le bon de livraison, travail exécuté par le patron lui-même avec le plus grand soin et le prix le plus modeste, car en toute franchise, vu la qualité du travail et le temps passé, je m'attendais à une facture beaucoup plus élevée.

R. GAILLARD
Vincennes

AU TABLEAU D'HONNEUR DE L'AMABILITE

Je me permets de vous envoyer la petite anecdote suivante qui est, je crois, susceptible de paraître dans la rubrique d'entraide.

Rentrant sur Paris et ma roue arrière ayant rendu l'âme, je me suis arrêté pour faire vulcaniser ma chambre. Après démontage et m'étant rendu compte que les tolles du pneu étaient coupées, j'ai fait changer celui-ci. Jusqu'ici tout va bien. Le moins drôle, c'est au moment de l'addition ; en fouillant bien, je ne trouve que le montant du pneu.

Proposant au réparateur de laisser mon adresse et de revenir le payer le lendemain, celui-ci, avec un grand sourire, me dit qu'il m'en fait cadeau et m'a encore aidé à remonter ma roue.

Je me ferai un devoir de lui envoyer le numéro où cette anecdote paraîtra. J'indique pour tous les motocyclistes qu'il s'agit de Mr R. Polguière, agent Michelin à Villejuif.

Mr L. AUVRAY
MC Sucy. Fanlon 593

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 fr.

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

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

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

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

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)

VENDEURS !

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

MOTOBECANE

Motob. 175 c. n. 53 px int. t. les jrs de 8 à 20 h. 6 r A. Lajaie, Bagnolet (S.).
 Motobécane 125 cul. 3500 km 80000 fr. Rémy TAI. 92-90.
 Z22C 55 8000 k 105. Martin 71 bd Clémenceau, Nanterre.
 Motob. 125 lat. 52 9000 k Am. tél. AV AR tan-sad 70000 Tél. Fauvrasseau CAR. 10-10.

MOTOS ANGLAISES

Norton 600 cc 99 neuve 57, 170 k. heure. Crédit. Reprise à l'Agence 17 r Pajol 18e.

NORTON Dominator twin 230. ét. nf. Crédit. Reprise. Leclerc 17 rue Pajol Paris 18e.
 BSA Gold Star 500 cross prix intér. Guillot 11 rue Carnot Saintes (Charente Maritime).
 T 100 Triumph 53 13000 k imp. 290. Gonin J. L. r Nationale St Léger des Vignes (Nièvre)
 BSA B33 52 susp. arrière 160. état neuf équipée. Crédit. Reprise 17 rue Pajol Paris 18e.

MOTOS ALLEMANDES

ADLER 250 1955 état except. nbx acc. 205000. J. Dondoux 1 r Dr Magnan 13e POR. 59-82.
 HOREX Résid. 10000 km ét. neuf eq. + équip. 250000. Colombat CPEOM Ecole Navale, Lanvéoc (Finistère).
 Urg. DKW SB 500 Maillard 46 r Joinville, Boulogne s/M.

MOTOS TCHEQUES

Jawa 350 parf. ét. vis. à part. 19 h. 30 et sam. ap midi Rous 45/C r des Pommiers, Pantin
 Jawa 350 parf ét. acces. 115. Burette Choisy au Bac (Oise).

SCOOTERS

Guzzi 2 CV 6 mois garantie 30000 et 12 mois à 8000. Reprise 17 rue Pajol 18e.

CYCLOMOTEURS

Drévon mot. Sachs 98 cc 60. Grelet 1 r Fouquet 17e.

MOTOS DIVERSES

UNIQUE A PARIS

Je liquide à crédit
 175 Monet 15000. 250 Terrot 15000. 350 Gnome et Rhône 25000. 500 Terrot 25000, 500 Monet 35000, etc., etc... et 50 motos diverses à bas prix. Expédition Province, liste gratuite.
 FAURIE 10 av. St-Ouen PARIS

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

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties
 GIL
 83 av. d'Italie. M° TOLBIAC

Ouvert jusqu'à 22h. même dim.
300 MOTOS
 Soldées à tous prix
3

PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos
300 Autos exposées

DIVERS

Cause double emploi vend
 ISETTA juin 56 8700 k 210.
 Gérard Delassus. MON. 80-98

VOITURES

5 Renault 4 CV depuis 180000
 Aronde, gd luxe et Châtelaine
 Crédit, reprise moto, scooter.
 B.F. 10 av. St Ouen PARIS-18e

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
 Correspondez 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

Mon Auto c. Moto VIL. 09-21
 ECA 7 r de Montreuil PANTIN
 50 VOITURES disp. repr. moto
 comme 1er versem. GIL, 83
 av. Italie ouv. dimanche

ON DESIRE ACHETER

Cn. Velocette KTT. Cagneau
 Av. des Lauriers, Pau.

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

PAIE compt. motos et scooters
 et échange contre voiture.
 B.F. 10 av. St-Ouen PARIS 18e

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

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

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

EMPLOIS

Offres d'Emplois

Ch. mécanicien qual. cyclomot.
 pl. stable Paris. RIC. 75-28.
 Demandons 1 mécanicien spé-
 cialiste sur moto Peugeot Mai-
 son PELIER 10 bd de la Répu-
 blique La Garenne Colombes S.

ATTENTION !

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

PRIME DE 50% DE REDUCTION

sur les deux manuels ci-contre

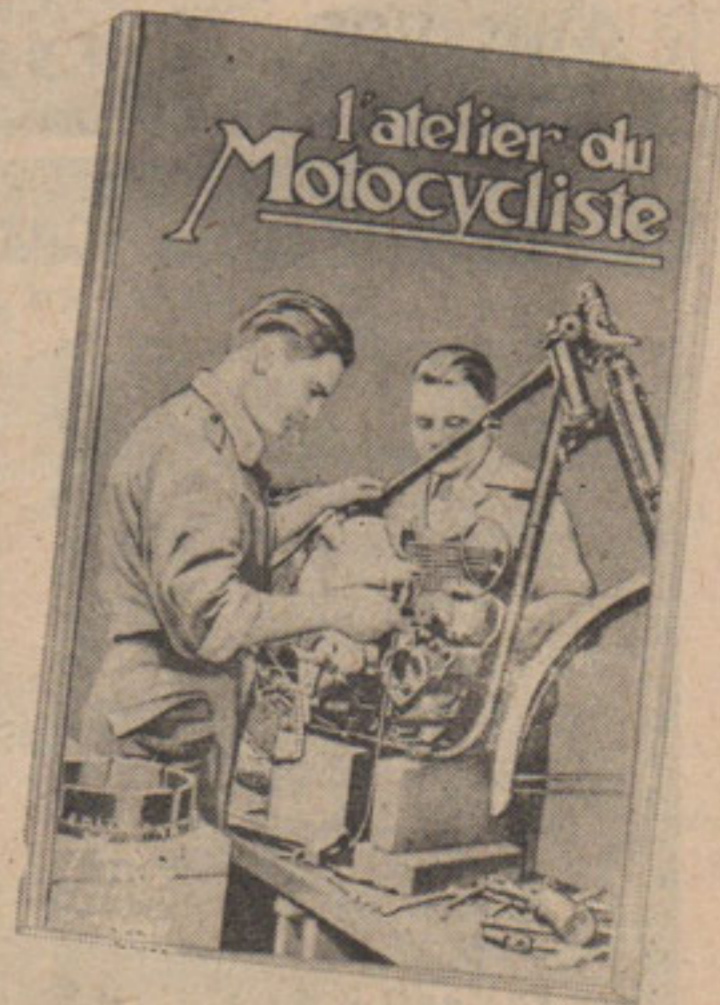
Cette Remise exceptionnelle destinée à favoriser l'abonnement sera consentie à tout Abonné d'une des trois publications, MOTO-REVUE, SCOOTER-MAGAZINE, CYCLOMOTO, et bien entendu à tout NOUVEL ABONNE à l'une de ces publications.

Toutefois, cette faveur ne sera accordée que jusqu'au 30 Novembre 1956

COMPLETEZ VOTRE BIBLIOTHEQUE DU MOTORISE

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

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

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

BARBÈS-MOTO

PARIS (18°)

33, BOULEVARD BARBES

Tél. : MON. 98-35

EN PASSANT COMMANDE ACTUELLEMENT ET EN PRENANT LIVRAISON
AUX PREMIERS BEAUX JOURS

VOUS RÉALISEREZ UNE ÉCONOMIE DE 2.000 à 10.000 frs
POUR TOUTES NOS MARQUES

PUCH - B. S. A. - TERROT - PALOMA - LAMBRETTA

"DERNY-TAON" Révélation du Salon

LE PREMIER CYCLOSCOOTER **L'ONDINE** CARROSSÉ EN MATIÈRE PLASTIQUE
DÉMONSTRATION CRÉDIT 15 MOIS

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

Économiser de l'argent
gagner du temps
en trouvant toujours
le choix le plus renouvelé
de 6.000 articles différents

compétence
honnêteté
régularité

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS
PRIX LES PLUS BAS

En des exemplaires de la semaine
CANADIENNE droite cuir
1^{re} qualité fourrage mou-
ton démontable par fer-
meture Eclair : 13.990 f.



MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE

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

Expéditions en province

ON DEMANDE MECANICIEN MOTOCISTE
COMPETENT. HAUT SALAIRE...

Lisez les journaux corporatifs, ces annonces foisonnent
Mais ATTENTION, SEUL, le mécanicien ayant de
solides connaissances techniques sera retenu. Voulez-
vous être candidat avec toutes chances de succès ?
Suivez nos COURS SUR LES MOTOCYCLES chez
vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques
mois d'études faciles, nous ferons de vous le
SPECIALISTE RECHERCHE, et surtout, BIEN
PAYE. - Préparation C.A.P. Mécanicien

Demandez AUJOURD'HUI MEME notre documentation
gratuite N° 11 - Grandes facilités de paiement accordées

Écrivez : **COURS TECHNIQUES AUTOS**
SAINT-QUENTIN (Aisne)

HARLEY-DAVIDSON

Agence Officielle : 14, Bd Soult - PARIS-12°

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

RÉPARATIONS

REVISIONS

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

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2e)
M° 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), Cyclo 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
pale pour vous

TOUTES REPARATIONS
Achat ferme moto, scooter
Location Scooters Manurhin



Tous les scooters
Geugeot

sont équipés en série avec
la **SUSPENSION**
et **L'ANTIVOL**

NEIMAN



Pour toute correspon-
dance avec « MOTO-
REVUE », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

Pièces
origine
ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir 11°

Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.

N.S.U. — ZUNDAPP

PUCH — VICTORIA

etc.

PIECES ADAPTABLES

de notre fabrication

Vente — ACHAT

Motos — Epaves

Réalésage - Embiellage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

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

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)



Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

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

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr., et 20 fr. par tableau supplémentaire.
Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

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

Catalogue détaillé sur demande.

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

*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 !