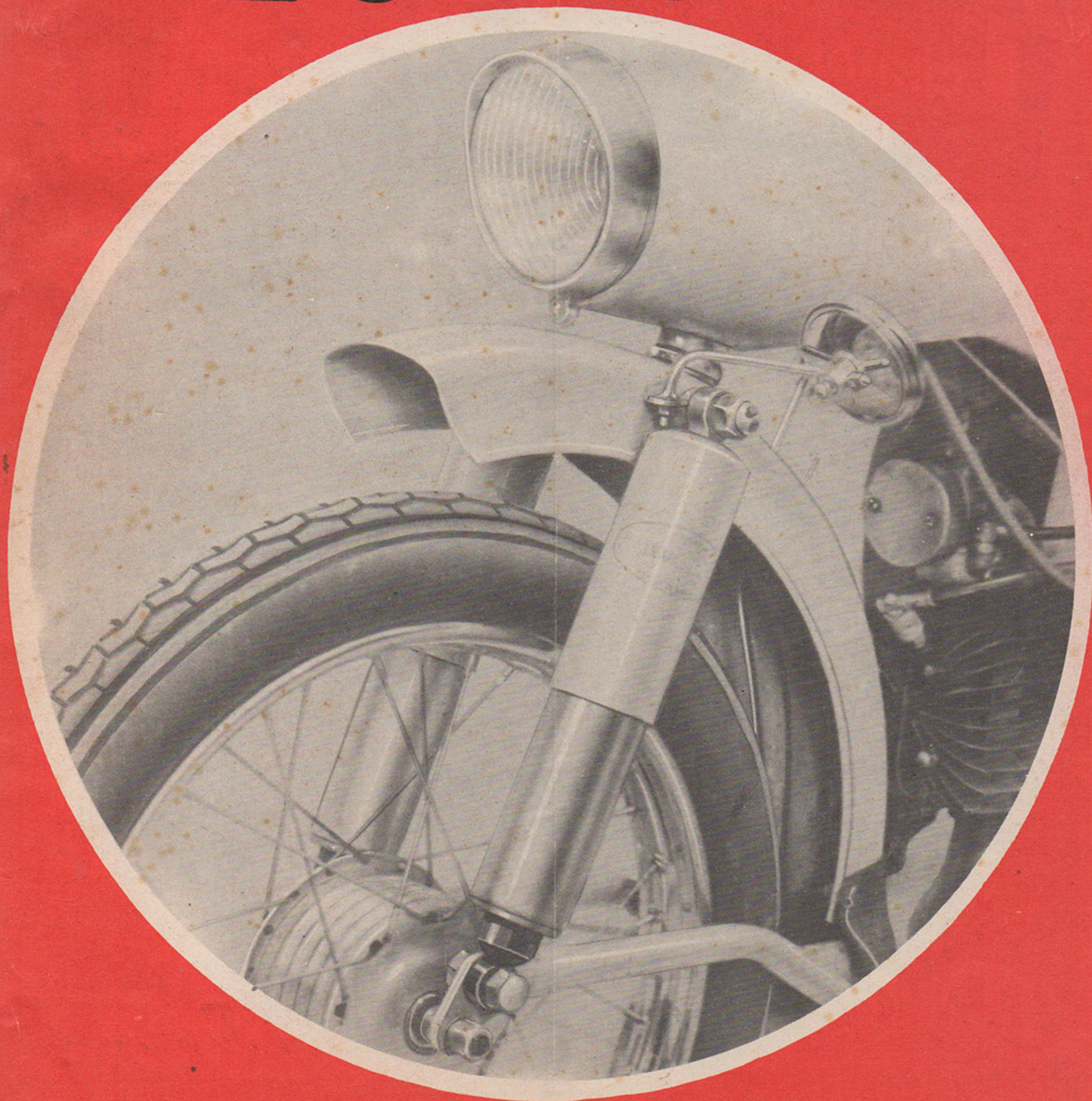


Moto revue

45^e ANNEE. — 16 FEVRIER 1957. — N° 1.328

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

PRODUCTION
1956



A machine moderne...
suspension moderne.

UNE RÉVOLUTION DANS LA FABRICATION DES CHAINES
POUR CYCLOMOTEURS

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

la
Spéciale Cyclo
à traitement Delta Δ

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

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

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

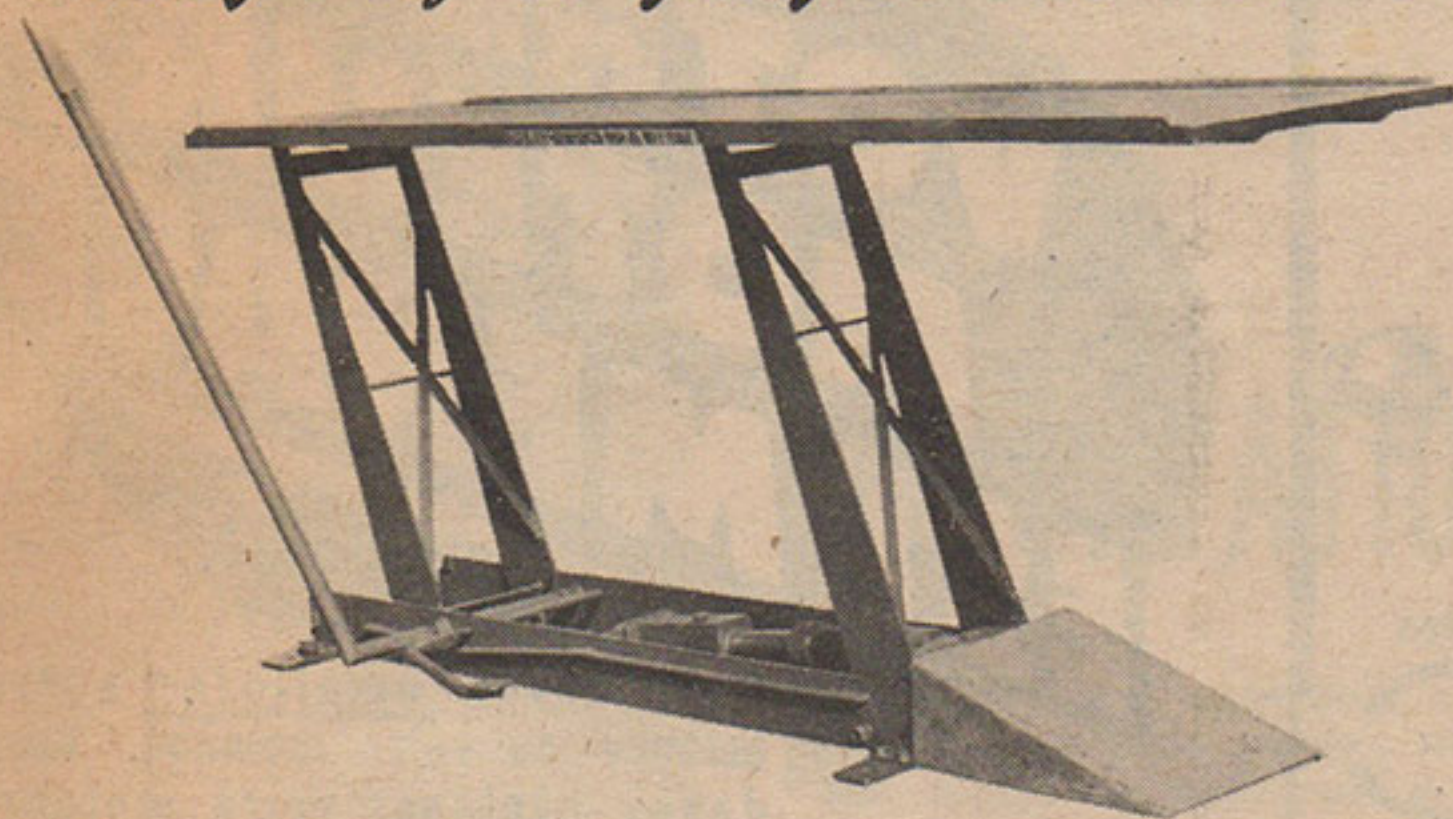
Dès maintenant,
exigez-la de votre fournisseur habituel

SEDIS
YELLOW

la chaîne française de qualité
toujours en tête du progrès!



*Transformez en quelques instants votre local en Station-Service
Moderne avec le*



PONT HYDRAULIQUE B M T

pour
**Scooters, Motos,
et Triporteurs**

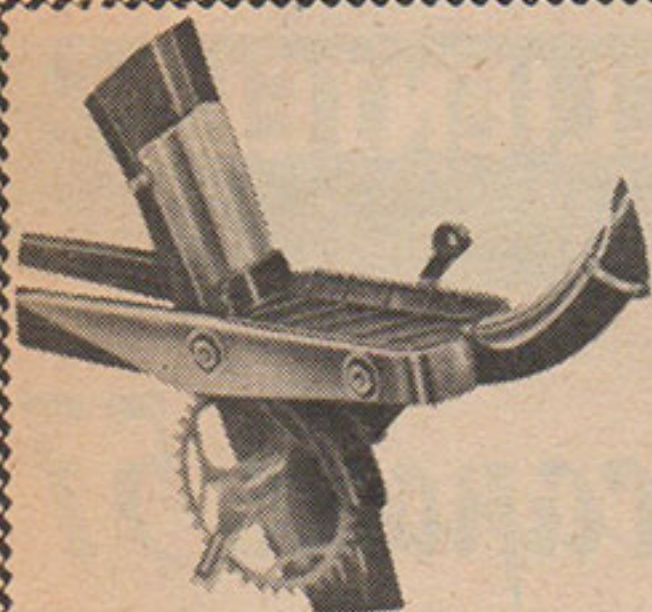
Fabriqué en France sous licence

par

SEPEX 36, Bd des Italiens - PARIS - Tél.: PRO.53-64

Prix 49.500 frs T. T. C.

livraison immédiate



ENJOLIVEUR PROTECTEUR de CADRE pour VELOSOLEX

d'un montage facile et
sans perçage, enjolie
et protège efficacement
de toutes rayures
l'émail du cadre

pendant l'utilisation de la plage repose-pieds

Ets ARNAUD 12 à 16 r. Ramus, Paris-20^e - Roq. 76-26

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

Pour la France : **SAINT-QUENTIN (Aisne)**

Pour la Belgique : 41, Bd Jamar, **BRUXELLES-MIDI**

MOTTAZ



FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

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

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

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYCOMOTEURS

SAKER
ET^S ANDRE PORTERIE

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

VOTRE MOTEUR EST MENACÉ!

Vous devez améliorer votre essence ou votre mélange. Vous devez protéger votre moteur.

mais exigez

Bretocyl Graphité

"LE VÉRITABLE BOUCLIER DE VOTRE MOTEUR"

DÉPARTS FOUROYANTS. GRAISSAGE IMMÉDIAT DES HAUTS DE CYLINDRES. PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES. PUISSANCE. SOUPLESSE. SÉCURITÉ

BRET-OIL ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE)
4, rue Jeanne d'Arc - Tél.: MIC 48-40

UN MODELE QUI PLAIT A LA CLIENTELE

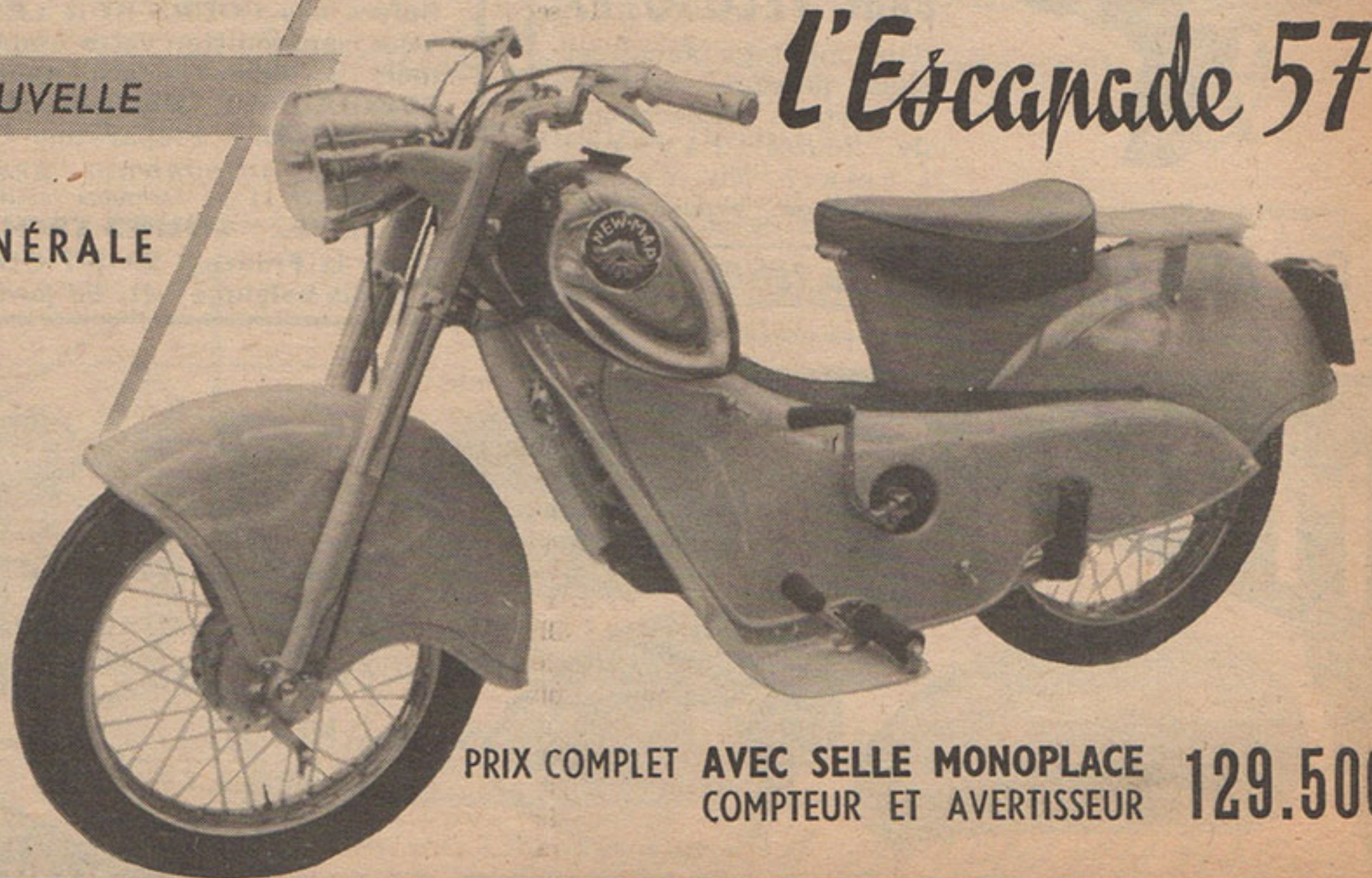
parce qu'il est Propre. Stable. Puissant.

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 —



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

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

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



IMPORTATION SUR LA TOUCHE

DANS notre précédent éditorial (M.R. N° 1.327), rédigé à l'instant de mettre sous presse, nous laissions prévoir que les dispositions attribuant aux acheteurs de voitures neuves une allocation spéciale d'essence n'allaient pas tarder à s'appliquer également aux acheteurs de motocycles ou cyclomoteurs.

Notre information devait trouver, quelques jours plus tard, sa confirmation officielle dans le communiqué émanant de la Chambre Syndicale Nationale du Motocycle, dont nous reproduisons ci-après l'essentiel :

« Monsieur le Secrétaire d'Etat à l'Industrie et au Commerce vient de décider que les acheteurs de cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters et motocyclettes **DE MARQUE FRANÇAISE** recevront une allocation spéciale de carburant essence.

« En conséquence, à tout acquéreur d'un deux-roues motorisé sera remise une allocation spéciale en tickets, représentant le double de l'allocation de base soit (sur les données actuelles) : pour les cyclomoteurs : 8 litres, pour les vélomoteurs, scooters et motocyclettes : 16 litres.

« Pour les véhicules immatriculés, les tickets seront remis par les services qui délivrent les cartes grises. Pour les cyclomoteurs, qui n'ont pas de carte grise, les tickets seront remis par les agents revendeurs ».

Ainsi, et petit à petit, sous la pression de notre campagne appuyant vigoureusement les démarches des organismes professionnels de la branche motocycliste, la situation systématiquement injuste que l'on réservait à l'origine aux industriels, commerçants et usagers fait-elle place à plus d'équité. Mais la victoire n'est pas complète et si nous devons nous féliciter des résultats déjà acquis, force nous est de dénoncer énergiquement le caractère arbitraire et la portée insuffisante de la mesure prise par M. Lemaire.

En effet, les dispositions énumérées plus haut ne concernent en premier lieu que les véhicules achetés en neuf. Or, le marché du neuf est étroitement dépendant du commerce de l'occasion et il est illogique de favoriser le premier en sacrifiant le second. Enfin, les commerçants et la clientèle du motocycle de seconde main, payant leurs impôts, payant les taxes, etc... au même prix que les vendeurs ou acheteurs de neuf, ont droit de toute évidence aux mêmes avantages qui sont consentis à ceux-ci. Ce que M. Lemaire a trouvé parfaitement naturel en ce qui concerne les voitures d'occasion, il ne saurait le refuser au deux-roues usagé. Sinon, où serait cette égalité sur quoi repose notre régime ?

Mais il y a plus grave, plus scandaleux encore : la double ration à l'achat du neuf ne s'applique qu'aux véhicules de fabrication française ! Ainsi M. Ramadier prélève-t-il sur les machines d'importation des taxes écrasantes, sous prétexte de « protéger la production française », mais son collègue, M. Lemaire, leur refuse une essence qu'il accorde aux deux roues de fabrication nationale !

La position du Secrétaire d'Etat à l'Industrie et au Commerce est absolument indéfendable : il ne lui appartient pas de favoriser certains commerçants au détriment des autres, il n'est pas là pour « pousser à la vente » d'un côté déterminé.

Il ne lui appartient pas davantage de distribuer l'essence « selon son bon plaisir » : tout citoyen français possesseur d'un véhicule en règle avec la loi a droit aux attributions d'essence prévues, en fonction de la catégorie, **ET NON PAS DE L'ORIGINE**, de son véhicule !

Sans doute les importateurs perçoivent-ils une répartition spéciale, dite « allocation technique aux constructeurs » et destinée à couvrir les besoins de la livraison des machines, allocation d'ailleurs délivrée également aux industriels français.

Mais ce n'est pas assez : leur clientèle prétend — elle aussi — au bénéfice de l'allocation spéciale à l'achat. Il va sans dire que le Syndicat des Importateurs Français de Motocycles s'emploie fermement à obtenir justice.

Souhaitons qu'il y parvienne vite : M. Lemaire, Ministre de la République, doit revenir promptement à une plus saine notion des termes Liberté, Egalité !

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

L'Amortissement Hydraulique

AVEC la généralisation des suspensions oscillantes, avant comme arrière, l'industrie motocycliste fait appel à une nouvelle branche de spécialistes : les fabricants d'éléments de suspension.

L'actualité a mis en avant le nom d'un nouveau venu : Lelaurain, qui, d'ores et déjà, n'est plus inconnu de nos lecteurs, car à maintes reprises, lors de compte-rendus d'épreuves sportives, nous avons eu l'occasion de citer son nom. Au début de cette année, nous avons eu une longue conversation avec les dirigeants de la firme. Cette conversation, la voici :

— Depuis quelle date êtes-vous spécialisés dans les éléments de suspension ?

— Nous travaillons la question depuis cinq ans, mais nous ne sommes dans le commerce que depuis deux ans. Les autres années ont été consacrées aux recherches et études sur les rapports entre ressorts et éléments amortisseurs. Il y a cinq ans, il n'y avait pratiquement pas de constructeurs de motos qui vendaient en France des suspensions arrière oscillantes, mais nous étions persuadés que la formule finirait par s'imposer.

Je tiens à préciser que nous travaillons en collaboration technique avec une firme allemande spécialisée dans les amortisseurs et dans les suspensions hydrauliques, les Ets « Stabilus ».

— Etant donnée la vogue actuelle de la suspension oscillante, vous fournissez les principales maisons françaises, je crois ?

— Nous fournissons en effet actuellement de nombreuses maisons de motocyclettes, spécialement pour les suspensions arrière.

Très peu de constructeurs de motos s'intéressent à la fourche oscillante avant, genre Earles, pour le moment, du moins. Mais nous n'en poursuivons pas moins les recherches dans ce domaine.

Mais chaque modèle pose un problème différent et nous sommes obligés de travailler en collaboration étroite avec les constructeurs. Nous ne pouvons pas prévoir à l'avance des amortisseurs « type », car chaque moto nécessite une étude spéciale. Par exemple, prenons la fourche avant type Earles : suivant la chasse donnée à la fourche, le résultat sera tout à fait différent.

— Dans cette fabrication de fourche Earles, vous prévoyez simplement la fabrication des éléments de suspension, vous n'envisagez pas la fabrication d'une fourche entière ?

— Non, ce n'est pas possible ; chaque constructeur, en principe, aime bien faire son cadre, et nous ne pouvons fournir que les éléments de suspension ; d'ailleurs nous ne cherchons pas du tout à nous engager dans cette voie de la fabrication du cadre.

— Dans votre fabrication actuelle, quel type d'amortisseur produisez-vous ? Je crois que vous vous êtes principalement orienté sur ce qu'on appelle les amortisseurs hydrauliques télescopiques. Est-ce que vous étudiez d'autres types d'amortisseurs ?

— Non, nous restons uniquement dans le principe des amortisseurs télescopiques. Nous cherchons au maximum à les conserver hydrauliques pour toutes les marques et quelles que soient les cylindrées.

Par contre, il est évident qu'actuellement, pour les cyclomoteurs, nous cherchons un système de suspension très bon marché, qui sera uniquement un élément de suspension, avec un ressort hélicoïdal.

présenté

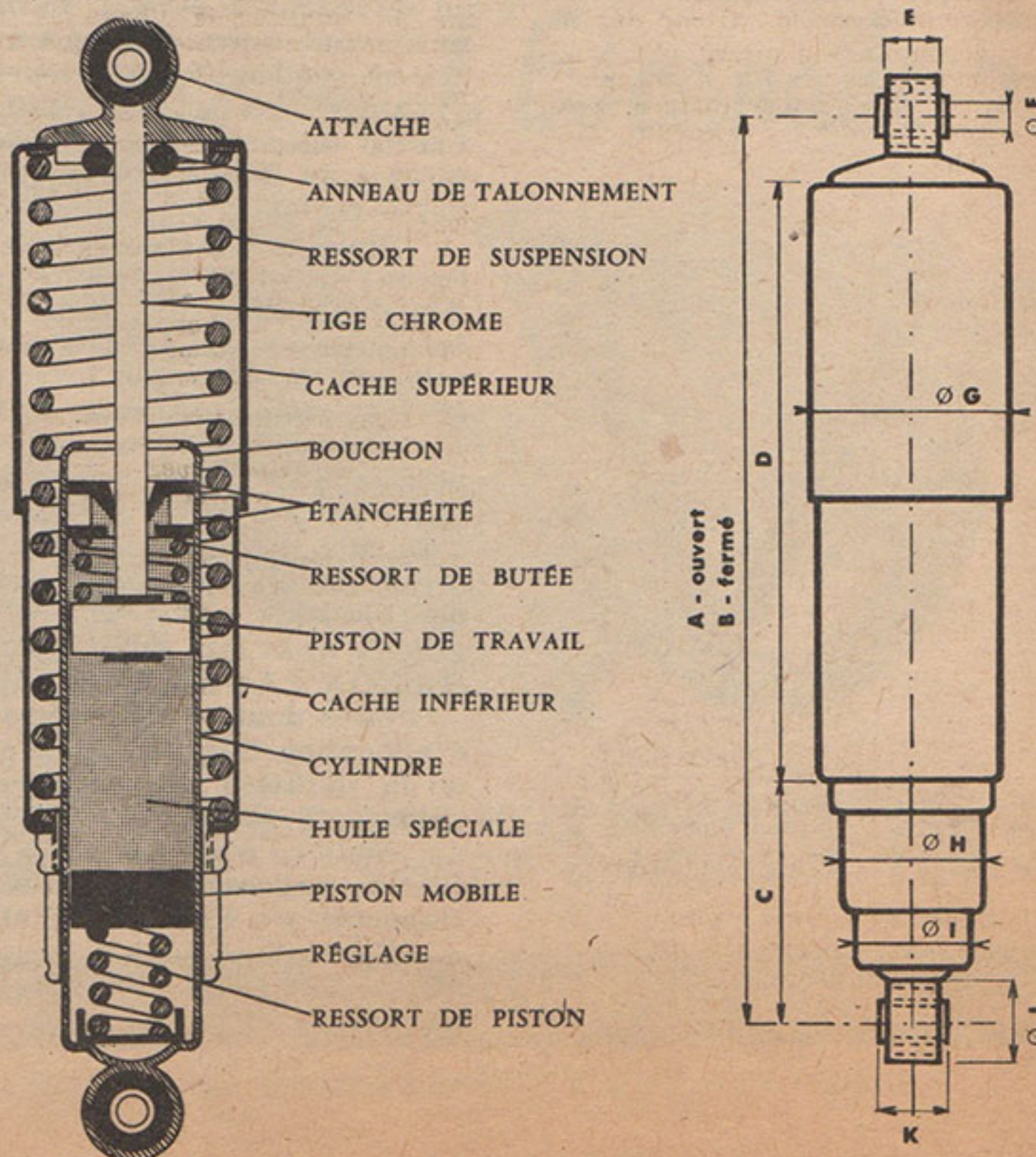
par

M. LELAURAIN

ELEMENTS « AMORTISSEUR-SUSPENSION » Pour motos-vélocycle français et étrangers à fourche AR oscillante

| | A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | course |
|--------------------------------|-----|-----|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|--------|
| 350 cmc. { compétition | 328 | 235 | 86 | 216 | 16 | 10 | 70 | 55 | 42 | 30 | 24 | 93 |
| et 500 cmc. { spécial cross | 328 | 235 | 86 | 216 | 16 | 10 | 70 | | 42 | 30 | 24 | 93 |
| 175 cmc. | 276 | 208 | 78 | 182 | 15 | 12 | 60 | | 33 | 27 | 18 | 68 |
| 125 cmc. | 266 | 198 | 68 | 182 | 15 | 12 | 60 | | 33 | 27 | 18 | 68 |

COUPE ET COTES D'UN AMORTISSEUR LELAURAIN



— L'amortisseur télescopique a été étudié par de très grandes firmes qui, malheureusement, n'ont pas toujours rencontré le succès qu'elles espéraient. Sous une apparence de facilité, cet élément pose de graves problèmes techniques. Pouvez-vous nous les énumérer ?

— Il y a d'abord la fabrication même de l'amortisseur, qui demande une importante organisation industrielle actuellement pour « tenir » les prix et, en même temps, la qualité. Il faut que la maison qui construit les amortisseurs soit capable de les construire entièrement. Nous en sommes heureusement maintenant à ce stade là : nous faisons toutes les pièces de l'amortisseur à l'usine. Cette dernière couvre environ 2.000 m² et occupe un important personnel. D'autre part, la fabrication des amortisseurs s'effectue sur une chaîne et nous employons un maximum de techniciens à tous les postes.

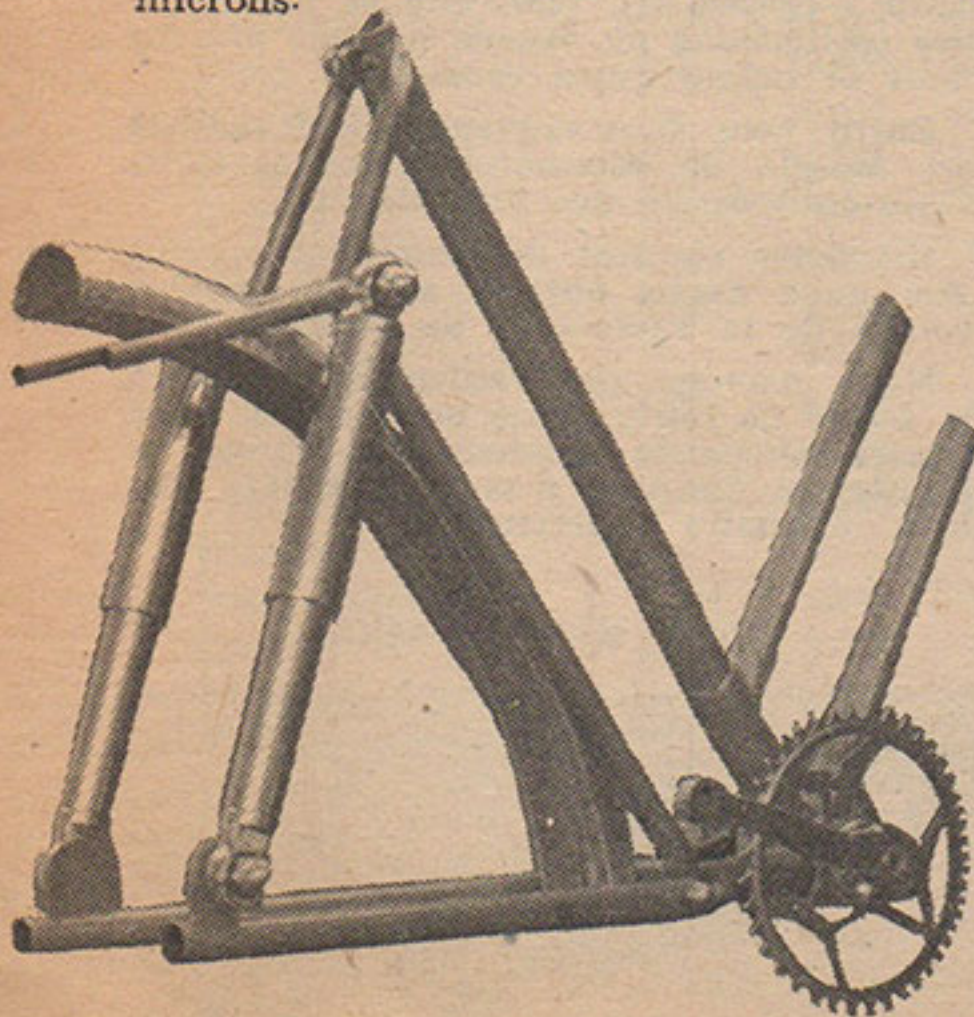
— Quels sont les points les plus délicats dans la réalisation d'un amortisseur télescopique ? Ceci sur le plan technique.

— Il y a d'abord l'étanchéité, qui est donnée par les joints qui sont employés. Nous avons fait de nombreuses études à ce sujet, et nous sommes arrivés à un joint que nous avons fait spécialement réaliser pour nous et qui ne se trouve donc pas dans le commerce.

Actuellement, nous venons de terminer des essais, au cours desquels nous élevions la température dans les amortisseurs à environ 120-130 degrés, température qui est proche, habituellement, de la vulcanisation du caoutchouc : nous avons obtenu de bons résultats dans la majeure partie des cas, grâce à ces nouveaux joints. L'étanchéité est aussi subordonnée à l'état de surface de la tige qui coulisse dans l'amortisseur. Cette tige peut être protégée par de nombreux moyens, mais nous avons préféré employer le chromage dur qui leur assure une étanchéité beaucoup plus durable. Nous faisons un chromage dur qui recouvre la tige sur une épaisseur d'environ 4 à 5/100 de mm ; de plus, avec ce chromage, nous n'avons pratiquement jamais constaté d'usure. Le métal de base est en acier mangano-silicieux, qui donne une résistance interne d'environ 85 kg : nous n'avons jamais constaté d'usure ou de torsion de la tige.

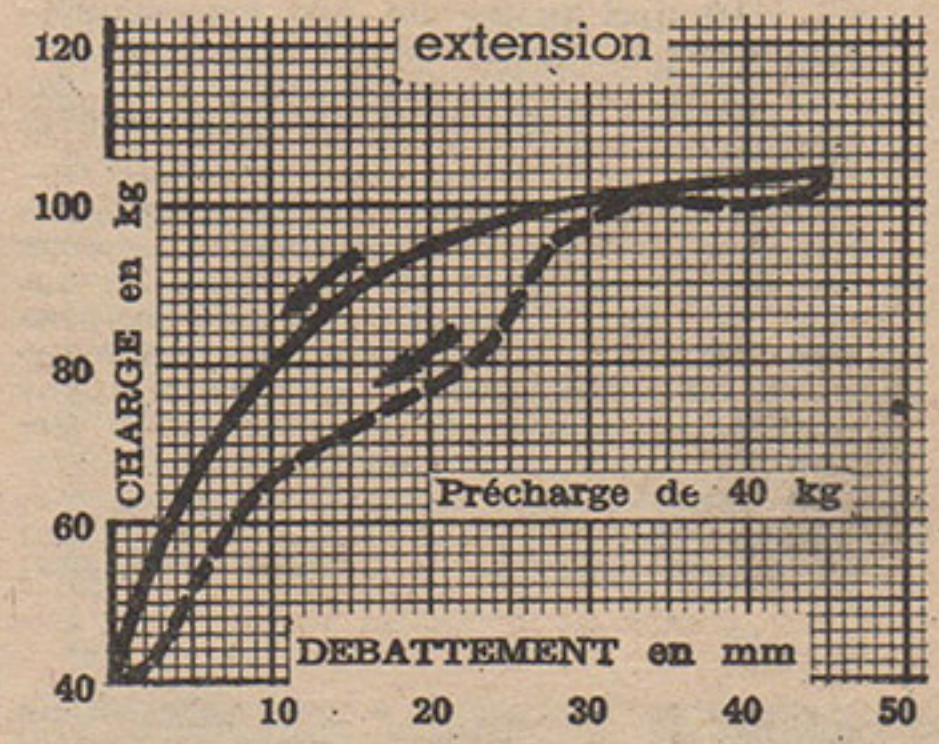
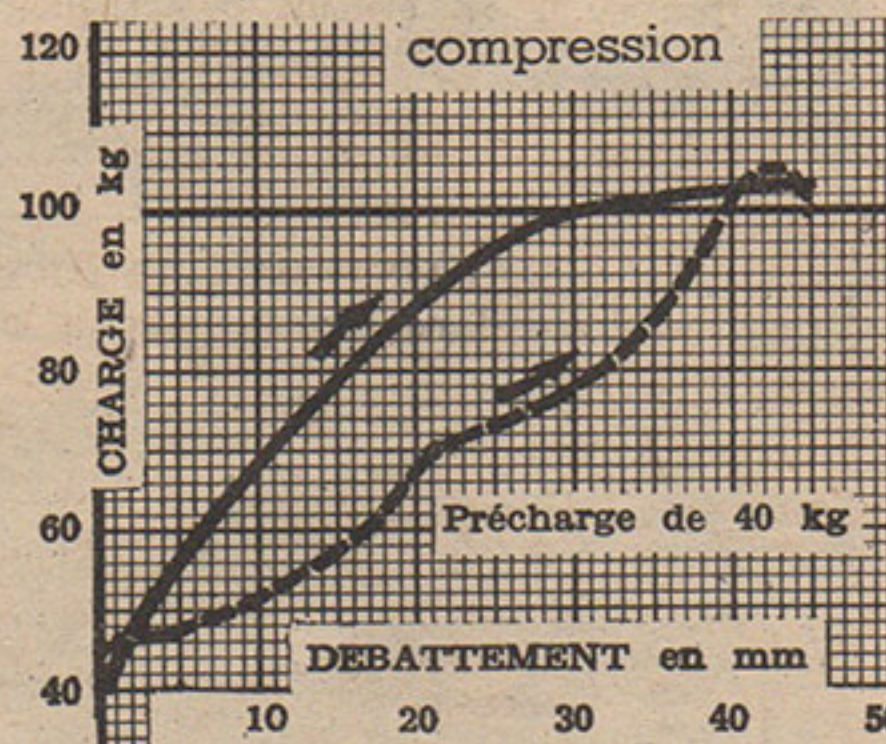
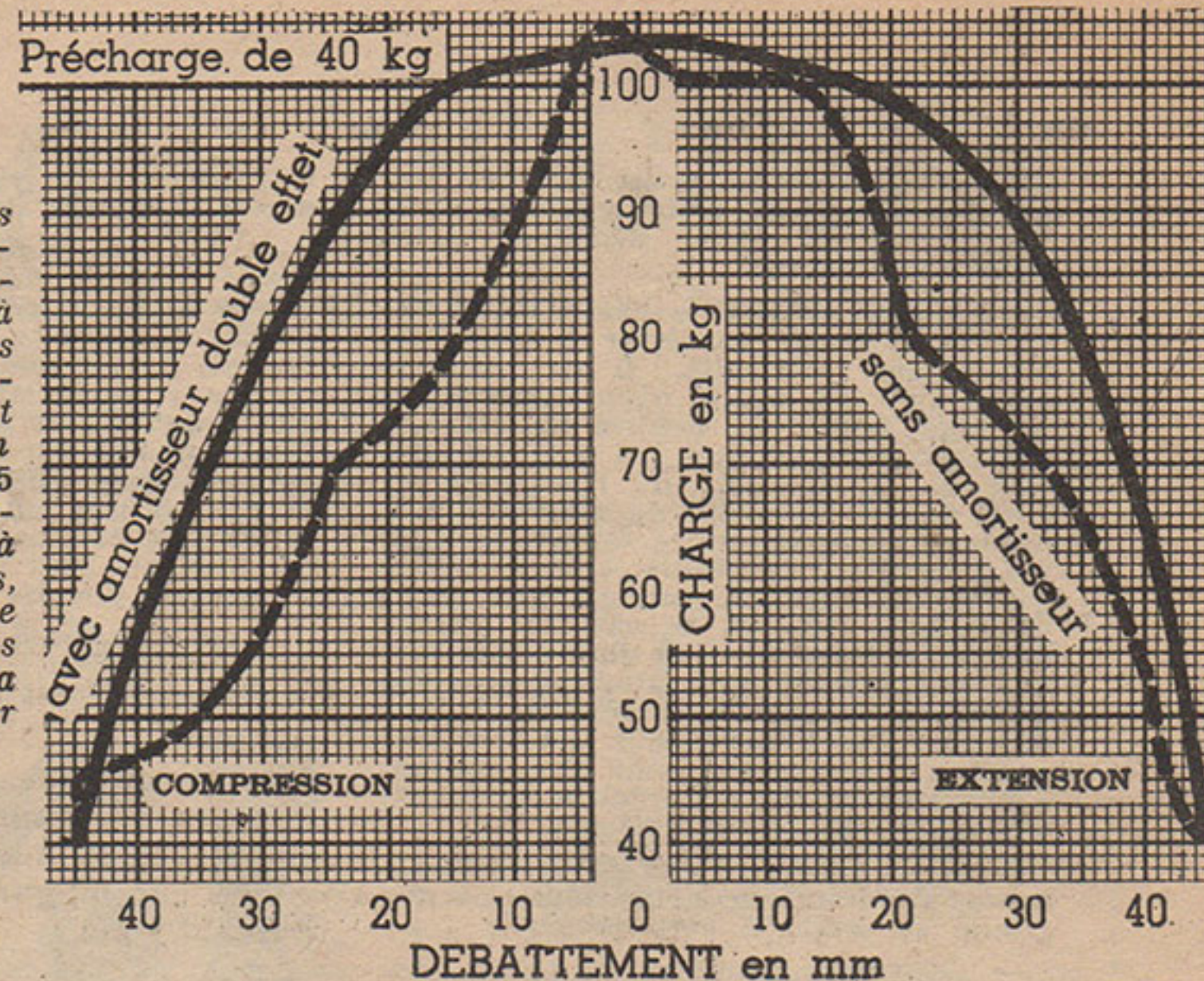
— Et le joint lui-même s'accommode-t-il très bien de cette surface excessivement lisse donnée par le chromé dur ?

— Il s'y accorde d'autant plus qu'après chromage, nous rectifions encore les pièces avec une tolérance inférieure au demi-centième de mm, c'est-à-dire cinq microns.



Elément Lelaurain pour suspension arrière de cyclomoteur.

Réactions comparées d'une suspension oscillante avec amortisseur hydraulique à double effet, ou sans ce dernier. Essais effectués avec élément pour 125 cmc., d'un débattement de 45 mm, avec une fréquence de 100 coups à la minute. Ci-dessous, tirées de la courbe de droite, les courbes caractéristiques de la suspension, à l'aller comme au retour.



— D'un autre côté le problème de l'amortissement est subordonné à la viscosité de l'huile et bien entendu au calibre des passages qu'on lui laisse. Dans vos études, êtes-vous arrivés à déterminer l'huile la mieux appropriée pour un élément amortisseur ?

— Nous avons très longtemps recherché la qualité de l'huile à employer dans notre amortisseur. Nous avons été aidés en cela par les ingénieurs et les bureaux d'étude de « Labo-Industrie ». Nous avons fini par déterminer une huile dont la viscosité ne varie pratiquement pas de -20°C à +70-80°C. Ce qui correspond quand même à une élévation de température de 90 à 100°C.

Il faut éviter les gommages au démarrage et il faut aussi éviter qu'à chaud l'amortisseur ne « réponde » plus. Mais même au cours de nos essais à 120° nous n'avons trouvé qu'une perte très faible de rendement des appareils.

— Dans l'utilisation normale d'une motocyclette sur les routes de France, à l'heure actuelle, avez-vous chiffré la température de l'huile dans les amortisseurs ?

— Cela dépend beaucoup de la manière de conduire, de la charge de l'amortisseur. N'oublions pas qu'un amortisseur hydraulique absorbe une certaine énergie, qu'il ne restitue pas, mais qu'il transforme en chaleur. Plus on lui demande du travail, plus il produit de chaleur. Il est donc difficile de répondre à cette question ; mais, si vous voulez, on peut tabler sur une température de 60° environ.

— Dans les éléments que vous livrez aux constructeurs motocyclistes, il y a évidemment un ressort, puisque cet élément joue à la fois le rôle d'élément de suspension et d'amortisseur. Faites-vous

des éléments avec des ressorts à pas progressif, ou à pas constant ?

— Pour nous, personnellement, nous préférons toujours employer des ressorts à pas progressif ; mais pour des raisons diverses, nous employons différents systèmes. Nous employons quelquefois différents ressorts ayant des diamètres de fil différents et des pas différents, ce qui donne une progressivité relative. Nous employons aussi des ressorts à pas constant, mais cela est surtout fonction de la demande des constructeurs. Comme je vous le disais tout à l'heure, la fabrication d'une suspension avec amortisseur hydraulique ne peut se faire qu'en collaboration avec le constructeur ; nous ne pouvons pas préparer d'amortisseur à l'avance.

— Il y a une chose que je ne vous ai pas demandé de préciser. Est-ce que vos amortisseurs sont à simple ou double effet ?

— Nos amortisseurs sont à double effet, mais il est évident qu'il y a un freinage différent. Le freinage dans le sens de la progression est inférieur à celui dans le sens de la retenue, car autrement le pilote aurait l'impression de rouler « sur des noyaux de pêche ».

— Quelle importance accordez-vous au guidage de la tige ?

— Dans les suspensions avec amortisseur incorporé, la tige recouverte de chrome coulisse dans des bagues en métal traité dont le jeu est réduit au minimum : environ 2/100°. Nous avons un guidage en haut de l'amortisseur sur environ 15 mm et ensuite nous avons le guidage sur le piston qui doit avoir environ, si mes souvenirs sont exacts, 18 mm.

Ceci est assez exceptionnel pour un amortisseur de moto ; et nous pouvons le

prétendre, parce qu'il est rare de voir un amortisseur de moto construit exactement avec la même technique qu'un amortisseur voiture.

Un intérêt capital de l'amortisseur Lelaurain, c'est de conserver à tous moments son efficacité. Il la conserve parce qu'il est utilisé dans l'amortisseur un fond mobile. Ce dernier compense la diminution de volume due à la pénétration de la tige lors de l'enfoncement, ainsi que les variations du volume d'huile dues à l'élévation de la température, ce qui n'est pas négligeable. Ainsi le piston de travail rencontre toujours une masse de liquide compact et cela est permis uniquement par l'emploi d'un piston mobile qui travaille en toutes circonstances et quelles que soient les fréquences d'oscillations de l'amortisseur. Et ces fréquences d'oscillations sont bien souvent d'environ 5 ou 600 à la minute, ce qui est très important quand même.

— Au cours d'un travail excessif demandé à l'amortisseur, constate-t-on que l'huile en arrive à émulsionner ?

— Justement, l'emploi du piston mobile empêche totalement l'émulsion. Je ne veux pas parler ici des amortisseurs concurrents, mais l'amortisseur Lelaurain présente cette particularité que jamais l'huile n'est mise en contact avec de l'air.

— D'un autre côté vous avez été amenés par certains constructeurs à étudier les problèmes posés par la suspension totale de leurs véhicules. Chaque suspension demande une étude approfondie, car il serait extrêmement désagréable que suspension avant et suspension arrière entrent en résonance au passage d'obstacles. Pourriez-vous nous donner des précisions quant à ces études, notamment en ce qui concerne le « Taon » de Dorny ?



Les éléments élastiques et amortisseurs Lelaurain du 125 cmc. « Taon » de Dorny.

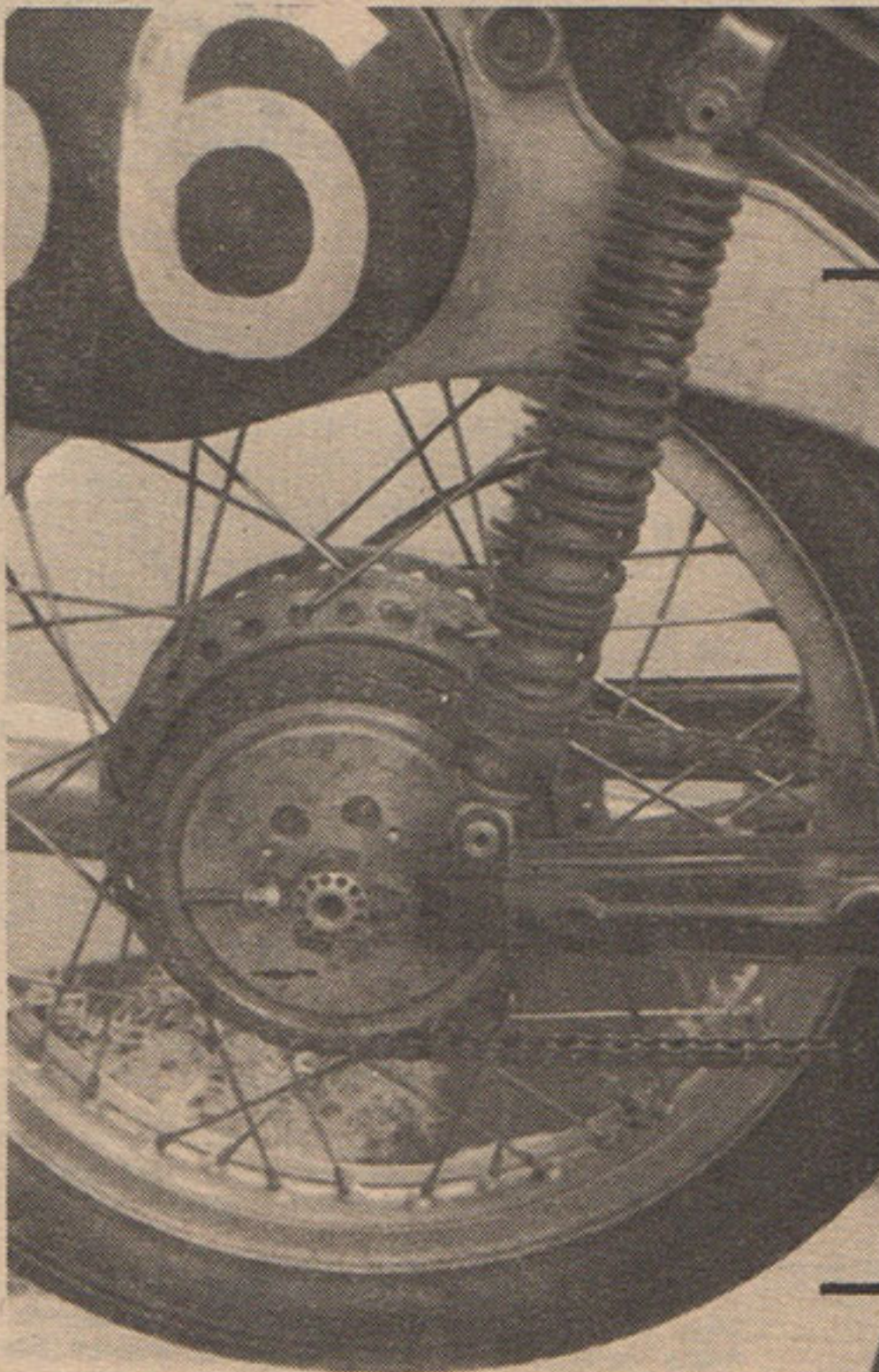
— Il est évident que la suspension arrière réagit sur la suspension avant, et que celle-ci réagit également sur la suspension arrière. Il faut que la « souplesse » de la suspension avant corresponde à la « souplesse » de la suspension arrière. C'est un très gros problème, car il est évident qu'à l'arrière, en principe, la réaction est beaucoup plus délicate, la charge à l'arrière est très variable (passager ou non).

— Pourriez-vous employer les mêmes éléments de suspension, à l'avant comme

à l'arrière ; les ressorts ont-ils exactement les mêmes tares ?

— Non, ce n'est pas possible, étant donné que les charges ne sont pas les mêmes à l'avant qu'à l'arrière. Il faut évidemment beaucoup plus de souplesse à l'avant. Il faut que la roue avant s'« échappe » immédiatement et la réaction n'est pas du tout la même qu'à l'arrière. D'ailleurs ceci est un problème différent pour chaque constructeur, car cela dépend de la position des amortisseurs dans la fourche, de leur inclinaison, etc... C'est un problème pour lequel on ne peut pratiquement prendre aucune base.

— Je pense qu'il y a un rapport étroit, pour un élément, entre la tare du ressort et l'amortissement ?



— Il est évident que la suspension totale — comprenant le ressort et l'amortisseur — est un ensemble. Si l'on modifie le ressort, l'amortisseur ne correspond plus. Il s'agit là d'un point sur lequel nous sommes formels. Souvent nous fournissons des prototypes sur lesquels le constructeur change le ressort ; à ce moment là, l'amortisseur ne va plus, et il faut alors le modifier également. Il y a donc un rapport direct entre les deux.

— Je crois qu'il serait bon également de rappeler que la maison Lelaurain est une des maisons françaises qui attache au sport une grande importance, et se soumet au verdict de la compétition, parce qu'elle est sûre de la qualité de ses fabrications. J'aimerais que ce soit vous-même qui me précisiez dans quelle mesure vous avez fait des essais, en motocross, en vitesse, et même en tentatives de record.

— La mise au point des amortisseurs a été faite au point de vue résistance des matériaux sur des terrains de motocross. Nous n'avons pas hésité à acquérir une moto, et nous lui avons fait subir à Montreuil toutes les souffrances possibles aux risques mêmes du pilote effectuant les essais. Nous avons mis au point un amortisseur qui maintenant résiste aux chocs, même les plus violents. Nous équipons d'ailleurs le champion de France Jacquemin.



Ci-dessus : M. Lelaurain. A gauche : les éléments et amortisseurs montés sur la NSU « Sport-Max » de P. Monneret.

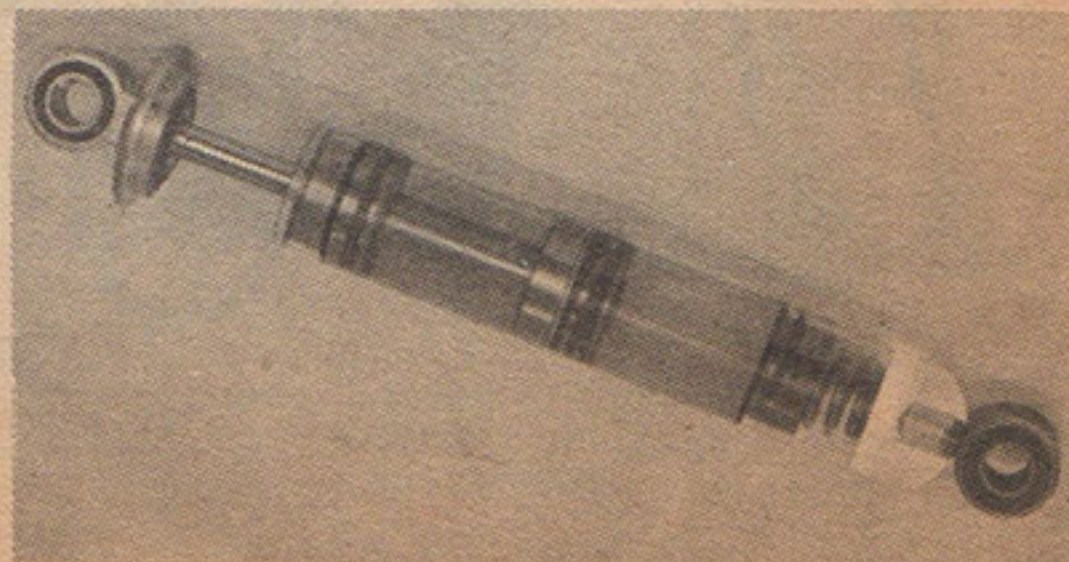
Mais parallèlement, nous avons fait des essais de vitesse et nous avons « tenu le coup » également, bien que la fréquence des oscillations en vitesse ne soit pas du tout la même qu'en cross.

Enfin, vous vous souvenez des 8 records du Monde de Monneret, dont la NSU était équipée de nos amortisseurs.

Un autre résultat intéressant fut celui que nous avons obtenu avec le service course de la Préfecture de Police.

Nous n'avons pas seulement amélioré la tenue de route, mais nous avons aussi considérablement augmenté la vitesse de pointe, en donnant à la roue arrière une bien meilleure adhérence.

Coupe d'un élément.



EN 1956 ...

Trop d'éléments défavorables se sont ligüés contre la production motocycliste en 1956 (rappel des jeunes classes, maintien prolongé sous les drapeaux des classes normales, rationnement de l'essence), pour que nous soyons étonnés de constater une légère régression dans les chiffres de production par rapport à 1955. En fait cette régression est insignifiante, puisqu'elle porte sur une diminution de 5.713 véhicules, soit 0,5 % environ.

Mais elle doit quand même nous préoccuper pour les raisons suivantes :

— Depuis de longues années, la production française marque pour la première fois un temps d'arrêt (on ne peut vraiment parler de « recul »).

— Le fléchissement le plus sensible s'est fait sentir au cours des deux derniers mois et est donc incontestablement lié à la pénurie de carburant. Or le rationnement de l'essence, selon les prévisions les plus optimistes, ne cessera que vers le milieu de 1957 : c'est dire qu'il va certainement exercer encore une influence sur la production de l'année en cours.

Ceci dit, il ne faut pas non plus crier au désastre. En fait l'industrie française a très bien supporté ce « passage à vide », et ce fait est confirmé par les chiffres de production des pays qui nous entourent, chiffres qui indiquent un recul beaucoup plus accentué de la production. Nous reviendrons d'ailleurs sur cette question dès que nous aurons en main les données suffisantes pour faire une étude sur la situation en Allemagne, en Angleterre, en Italie, etc...

★

CYCLOMOTEURS

| | 1954 | 1955 | 1956 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|
| Motobécane | 251.096 | 263.951 | 294.391 |
| Velosolèx | 157.812 | 202.588 | 228.183 |
| Peugeot | 52.159 | 65.273 | 75.364 |
| Paloma | — | 33.267 | 37.387 |
| Cazenave | — | 22.929 | 21.447 |
| Rhonson | 11.727 | 18.524 | 18.389 |
| Terrot | 4.483 | 13.342 | 16.666 |
| Automoto | 6.746 | 11.201 | 16.495 |
| Gitane | 10.747 | 14.726 | 15.430 |
| Riva-Sport | 24.859 | 15.684 | 13.010 |
| Cocymo | — | 16.357 | 12.489 |
| Alcyon | 7.178 | 10.290 | 12.282 |
| Follis | 3.852 | 8.211 | 9.629 |
| Jeunet | 1.516 | 10.062 | 9.463 |
| Lucer | 5.153 | 6.133 | 6.116 |
| R. Guiller | — | 3.752 | 4.672 |
| Dilecta | 5.089 | 4.667 | 3.784 |
| Delaplace | 3.960 | 4.288 | 2.306 |
| Gnome-Rhône | — | 200 | 1.725 |
| Tendil | — | — | 1.699 |
| Monet-Goyon | 1.471 | 1.889 | 1.529 |
| Talbot | 1.599 | 2.058 | 1.512 |
| Randoin | — | 1.540 | 1.369 |
| Guiller SA | — | — | 1.215 |
| Liberia | 1.356 | 731 | 1.136 |
| Bonnefont | 1.500 | 1.528 | 1.063 |
| Codridex | 3.021 | 2.245 | 961 |
| S.I.F.E.C. | — | — | 359 |
| Magnat-Debon | 950 | 2.446 | — |
| Divers | 104.880 | 92.693 | 90.861 |
| Total | 661.154 | 830.575 | 899.932 |

TEMPS D'ARRÊT

DANS

LA PRODUCTION DU DEUX-ROUES

Mais si la production globale est restée sensiblement la même, la structure interne présente des aspects intéressants qui confirment en fait l'évolution constatée ces dernières années en faveur des toutes petites cylindrées.

C'est ce que nous allons voir en étudiant plus en détail la production pour chaque catégorie.

CYCLOMOTEURS

C'est la seule catégorie pour laquelle nous avons à enregistrer, malgré tout, un progrès. La production est en effet augmentée de 69.357 unités, soit 8,3 % environ. Certes, nous sommes loin des progrès sensationnels des années précédentes (28 % en 1954, 26,6 % en 1955), mais le fait même qu'une situation des plus défavorable n'ait pas arrêté complètement les progrès du cyclomoteur, prouve la vitalité de cette branche de notre industrie. Résultat : les cyclos représentent en 1956 78,5 % de la production globale, contre 67,8 % en 1954 et 72,1 % en 1955.

Cette progression est sensiblement répartie entre toutes les marques (bien qu'il faille enregistrer quelques reculs) et le classement établi l'an dernier n'est guère modifié cette année. Motobécane, Velosolèx et Peugeot produisent à eux trois 66 % environ de la production globale (contre 64 % en 1955). Nous trouvons ensuite 9 marques qui construisent chacune plus de 10.000 machines et représentent 19 % du total. En tout, 28 marques ont communiqué leurs chiffres de production (contre 26 en 1955) et les divers voient leur importance diminuer légèrement : 10,1 % contre 11,1 % en 1955. Nouveaux venus sur notre liste nous trouvons : Tendil, Guiller SA et SIFEO (Martinet).

SCOOTERS

Les scooters, eux, sont en baisse, bien qu'ils occupent maintenant la deuxième place immédiatement derrière les cyclomoteurs. Leur production a subi un recul de 17.364 unités (soit environ 13 %), malgré l'apparition des 150 cc. Ces derniers représentent d'ailleurs 7 % environ du total des scooters produits (7.612 contre 110.683 pour les 125 cc). Trois marques seulement construisent ces 150 cc : Vespa, Lambretta et Peugeot.

A l'exclusion de Vespa-Acma, toutes les autres marques ont enregistré un recul de leur production par rapport à 1955, recul plus ou moins prononcé. Certaines ont même disparu. Il est vrai que d'autres font au contraire leur apparition : c'est le cas de Manurhin dont les chiffres de production sont connus depuis 3 mois.

En tout 15 marques figurent dans notre tableau. Vespa produit plus de 50 % de l'ensemble des scooters ; Lambretta

SCOOTERS

| | 1954 | 1955 | 1956 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|
| Vespa | 48.100 | 57.591 | 59.775 |
| Lambretta | 34.475 | 36.062 | 33.520 |
| Motobécane | 2.673 | 19.964 | 12.383 |
| Peugeot | 3.104 | 9.977 | 5.547 |
| Riva-Sport | 102 | 3.715 | 1.926 |
| Terrot | 4.271 | 1.976 | 1.284 |
| Manurhin | — | — | 1.030 |
| Automoto | — | 461 | 591 |
| Alcyon | — | 194 | 271 |
| Gnome-Rhône | — | — | 141 |
| Dilecta | 19 | 257 | 52 |
| Paloma | — | — | 9 |
| Talbot | — | — | 8 |
| R. Guiller | — | 30 | 6 |
| Guiller SA | — | — | 3 |
| Monet-Goyon | — | 1.589 | — |
| Speed | 2.125 | 1.055 | — |
| Magnat-Debon | 963 | 351 | — |
| Cocymo | — | 55 | — |
| Divers | 4.534 | 2.380 | 1.747 |
| Total | 100.366 | 135.657 | 118.293 |

environ 28 % ; Motobécane un peu plus de 10 %. Toutes les autres productions sont inférieures (et de loin) à 10.000 unités.

Arrêt assez net, donc, pour le scooter. Mais il s'agit sans doute d'un phénomène normal, le marché du scooter subissant le contre-coup de l'importance prise par la marque de Fourchambault. Et puis, s'il est un secteur de notre production qui a dû être particulièrement frappé par le départ de la clientèle jeune, c'est bien celui du scooter.

VÉLOMOTEURS

Ici la situation est beaucoup plus grave, puisque nous constatons une diminution de 46.078 unités par rapport à 1955, soit un recul de plus de 30 % ! Si l'on considère que déjà en 1955 il avait fallu enregistrer une baisse de 11,7 %, il faut convenir que le vélomoteur semble bien mal parti, d'autant que le manque d'essence ne peut, à lui seul, justifier cette dégringolade.

Pris entre la concurrence directe du cyclomoteur et celle du scooter, les constructeurs de vélomoteurs devront sans doute songer à réétudier leur fabrication pour répondre aux exigences d'une clientèle que cette formule ne semble plus séduire. Mais c'est là un problème qui dépasse le cadre de cet article !

VELOMOTEURS

| | 1954 | 1955 | 1956 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|
| Motobécane | 38.679 | 30.853 | 23.227 |
| Peugeot | 33.304 | 27.723 | 21.305 |
| Terrot | 15.197 | 16.312 | 12.248 |
| Monet-Goyon | 28.916 | 13.876 | 9.053 |
| Alcyon | 8.372 | 10.013 | 4.994 |
| Automoto | 15.264 | 9.561 | 4.685 |
| Follis | 4.464 | 4.187 | 4.548 |
| Gnome-Rhône | 1.591 | 2.750 | 2.540 |
| Liberia | 903 | 1.238 | 1.100 |
| Rhonson | 327 | 571 | 940 |
| Cocymo | — | 1.610 | 867 |
| Gitane | 249 | 730 | 582 |
| Jeunet | — | 597 | 494 |
| Paloma | — | 1.684 | 493 |
| Cazenave | — | 1.105 | 485 |
| R. Guiller | — | 555 | 481 |
| Lucer | 635 | 758 | 358 |
| Delaplace | — | 698 | 282 |
| Guiller S.A. | — | — | 93 |
| Riva-Sport | 578 | 511 | 87 |
| Dilecta | — | — | 84 |
| Talbot | 341 | 248 | 80 |
| Tendil | — | — | 44 |
| Magnat-Debon | 4.698 | 4.032 | — |
| Gima | 543 | 602 | — |
| Divers | 17.913 | 21.015 | 16.081 |
| Total | 171.974 | 151.229 | 105.151 |

Les vélomoteurs sont divisés en deux sous-groupes : les moins de 100 cc qui représentent environ 25 % du total et ceux compris entre 100 et 125 cc qui représentent environ 75 % de ce même total.

21 marques construisent des vélomoteurs de moins de 100 cc, mais les plus importantes sont Alcyon, Peugeot, Automoto et Terrot (43 % de l'ensemble). Notons là encore la forte proportion de « divers » : 35 % environ.

20 marques construisent des vélomoteurs de 100 à 125 cc, et cette fois deux marques (Motobécane et Peugeot) totalisent à elles seules 53 % de la production.

Précisons, bien que ce ne soit guère nécessaire, que presque toutes les marques voient leur production diminuer très sérieusement, les seules exceptions concernant des marques secondaires (au point de vue « chiffre »).

MOTOCYCLETTES

| | 1954 | 1955 | 1956 |
|--------------|---------------|---------------|---------------|
| Motobécane | 12.434 | 10.967 | 8.550 |
| Peugeot | 8.921 | 8.040 | 5.280 |
| Terrot | 4.727 | 2.861 | 729 |
| Monet-Goyon | 2.680 | 1.517 | 669 |
| Gnome-Rhône | 1.691 | 591 | 271 |
| Ratier | — | 228 | 244 |
| Follis | 872 | 864 | 215 |
| Alcyon | 350 | 269 | 146 |
| Liberia | 159 | 83 | 67 |
| Automoto | 587 | 247 | 66 |
| Cocymo | — | 39 | 62 |
| Gitane | 45 | 10 | 47 |
| R. Guiller | — | 135 | 39 |
| Riva-Sport | 129 | 111 | 22 |
| Guiller SA | — | — | 16 |
| Talbot | — | 1 | 5 |
| Cazenave | — | 20 | 2 |
| Gima | 339 | 185 | — |
| Magnat-Debon | 587 | 526 | — |
| Divers | 2.082 | 1.595 | 446 |
| Total | 35.603 | 28.289 | 16.876 |

MOTOCYCLETTES

Nous en arrivons là au secteur le plus défavorisé de notre production. En fait, depuis 1953, la moto française de plus de 125 cc perd du terrain. En 1956 encore elle subit un recul de 11.413 unités (soit plus de 40 % !). Le problème posé ici est certainement grave : la moto française ne représente plus que 1,5 % de l'ensemble de la production !

Mais là encore des considérations sur la nature et les causes de cette situation nous entraîneraient trop loin et nous nous contenterons de parler chiffres.

Ce sont encore les 175 cc qui fournissent la plus grande partie des motocyclettes (plus de 82 % !), bien que subissant un recul de 19 % par rapport à 1955. Principales marques : Motobécane et Peugeot (plus de 90 % des 175 cc).

Nous trouvons ensuite les 250 cc avec 8,6 % (recul de 69 % par rapport à 1955). Deux marques dominent : Peugeot et Monet-Goyon (plus de 80 % des 250 cc).

Enfin les 200 cmc (Monet-Goyon et Gnome-Rhône) représentent 3 % des motocyclettes, les 500 cc (Terrot) environ 2,5 %, les 750 cc (Ratier) environ 1,4 % et les 350 cc (Motobécane) environ 1,1 %.

Toutes les marques ont vu leur production baisser, certaines même de façon fort sensible.

Bilan vraiment négatif donc et qui devrait donner à réfléchir à nos constructeurs.

PRODUCTION 1956...

| | Véhicules | | | | | | |
|---------------|-----------|---------|---------|-----------|-------|--------|-----------|
| | Cyclom. | Scoters | Véloc. | Motocycl. | Tris | Divers | Total |
| 1956 | 899.932 | 118.293 | 105.151 | 16.876 | 5.235 | 443 | 1.145.930 |
| % par rapport | | | | | | | |
| à 1955 | 108,3 | 87,5 | 69,6 | 59,6 | 95,1 | 115 | 99,8 |
| % production | | | | | | | |
| globale | 78,5 | 10,3 | 9,2 | 1,5 | 0,4 | 0,1 | 100 |

...LES 4 DERNIERES ANNEES

| | Véhicules | | | | | | |
|------------|-----------|---------|----------|-----------|-------|--------|-----------|
| | Cyclomot. | Scoters | Vélocot. | Motocycl. | Tris | Divers | Total |
| Année 1953 | 518.228 | 84.902 | 134.653 | 37.464 | 5.822 | 331 | 781.400 |
| Année 1954 | 661.154 | 100.366 | 171.974 | 35.603 | 5.622 | 342 | 975.061 |
| Année 1955 | 830.575 | 135.657 | 151.229 | 28.289 | 5.508 | 385 | 1.151.643 |
| Année 1956 | 899.932 | 118.293 | 105.151 | 16.876 | 5.235 | 443 | 1.145.930 |

REPARTITION DES MOTOCYCLETTES PAR CYLINDREES

| | de 50 | | 175 cc | 200 cc | 250 cc | 350 cc | 500 cc | 750 cc |
|--------------|---------------|---------------|---------------|------------|--------------|------------|------------|------------|
| | à 100 cc | à 125 cc | | | | | | |
| Alcyon | 4.306 | 688 | 82 | | 64 | | | |
| Automoto | 2.689 | 1.996 | 42 | 16 | 8 | | | |
| Cazenave | 367 | 118 | | 2 | | | | |
| Cocymo | 621 | 246 | 62 | | | | | |
| Delaplace | 268 | 14 | | | | | | |
| Dilecta | 81 | 3 | | | | | | |
| Follis | 1.171 | 3.377 | 176 | | 39 | | | |
| Gitane | 4 | 578 | 47 | | | | | |
| Gnome-Rhône | 90 | 2.450 | 120 | 151 | | | | |
| Guiller SA | | 93 | 16 | | | | | |
| Jeunet | 68 | 426 | | | | | | |
| Liberia | 286 | 814 | 66 | | 1 | | | |
| Lucer | 358 | | | | | | | |
| Monet-Goyon | 796 | 8.257 | | 304 | 365 | | | |
| Motobécane | | 23.227 | 8.403 | | | 147 | | |
| Paloma | 66 | 427 | | | | | | |
| Peugeot | 2.632 | 18.673 | 4.385 | | 895 | | | |
| Ratier | | | | | | | | 244 |
| R. Guiller | 33 | 448 | 34 | | 5 | | | |
| Rhonson | 940 | | | | | | | |
| Riva-Sport | 22 | 65 | 6 | 16 | | | | |
| Talbot | 58 | 22 | 5 | | | | | |
| Tendil | 44 | | | | | | | |
| Terrot | 1.772 | 10.476 | 209 | | 68 | 32 | 420 | |
| Divers | 9.567 | 6.514 | 293 | 24 | 86 | 3 | | |
| Total | 26.239 | 78.912 | 13.946 | 513 | 1.531 | 182 | 420 | 244 |

DIVERS

Les tris, bien qu'en légère régression, se maintiennent à un niveau de production à peu près égal depuis 1953. Ils semblent avoir beaucoup de difficultés à s'imposer en France ! Quant aux voiturottes (essentiellement Mochet puisque l'Isetta est considérée comme une voiture) elles poursuivent leur bonhomme de chemin sans faire d'éclat. Mais tris et voiturottes ne représentent guère que 0,5 % sensiblement de la production globale.

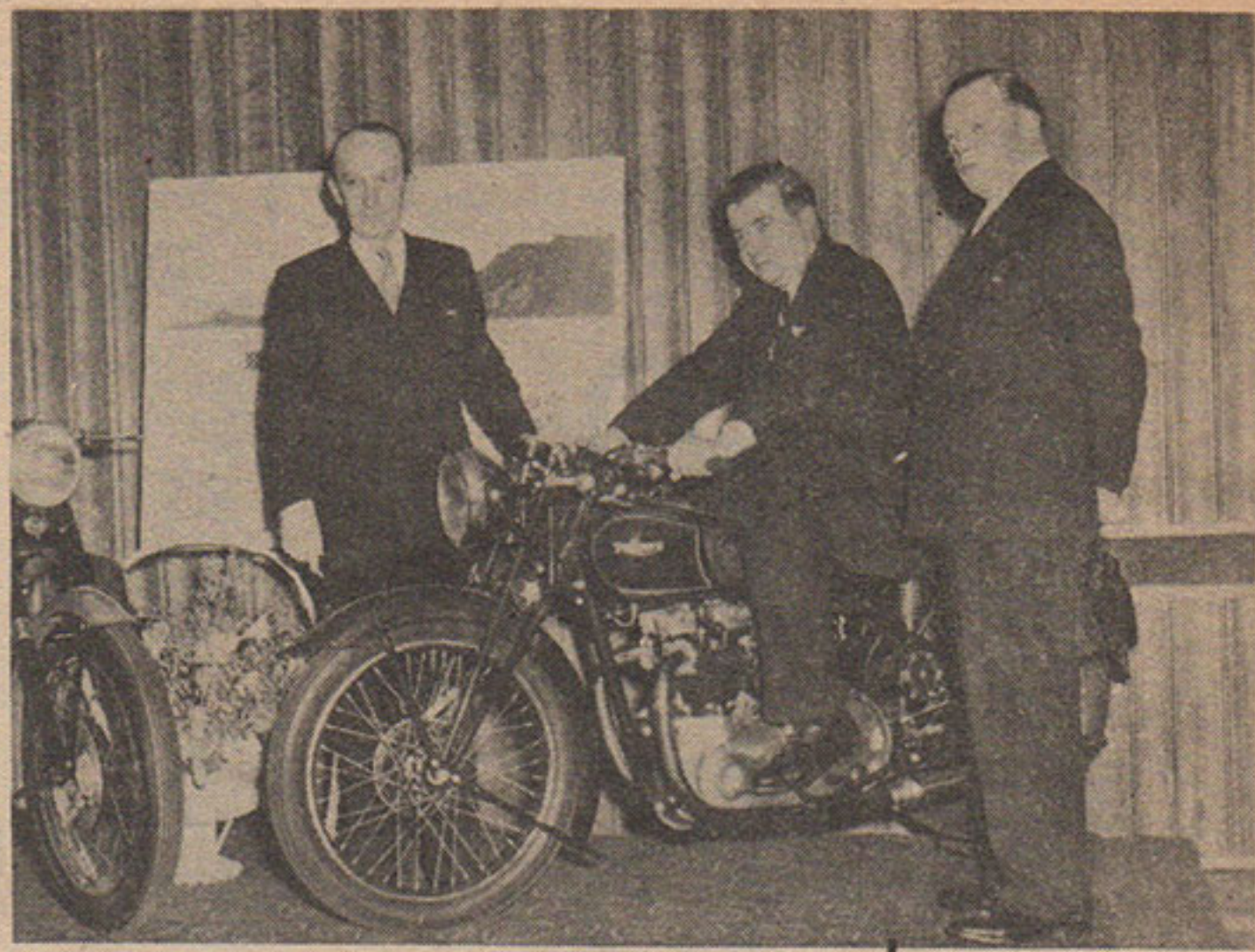
CONCLUSIONS

De plus en plus la production des deux roues motorisés est axée en France sur le cyclomoteur. Cette constatation s'impose, même si elle peut chagriner les vrais motocyclistes qui préféreraient sans doute voir sur le marché davantage de grosses cylindrées. Mais il semble que les constructeurs français ne l'entendent pas de cette oreille et qu'ils abandonnent plus ou moins délibérément à la concurrence étrangère un secteur où pourtant ils avaient su briller autrefois. C'est certes une solution dictée par la nécessité actuelle de satisfaire une clientèle pour les besoins de laquelle le cyclomoteur est amplement suffisant. Mais cette politique dictée par des considérations commerciales évidentes devrait tout de même tenir compte du fait qu'il existe aussi des « motards » qui préféreraient trouver aux motos françaises toutes les qualités qu'ils ne peuvent trouver actuellement qu'aux motos anglaises ou allemandes !

B. N.

ACTUALITES

La firme anglaise Triumph a récemment fêté à Coventry son 21^e anniversaire. A cette occasion, le modèle original de la célèbre « Speed-Twin », sorti en 1937, occupait une place d'honneur sur l'estrade où s'alignait la production actuelle de la marque. On reconnaît sur notre document le lord-maire de Coventry, W.I. Thompson, en selle sur la Speed-Twin 1937, et entouré à gauche par J.Y. Sangster, président de la Triumph Cy, et à droite par Edward Turner, directeur commercial de la firme.



◆ LA PRODUCTION DES PNEUS EN FRANCE

L'industrie française des pneumatiques vient de faire connaître ses chiffres de production pour les neuf premiers mois de 1956.

Pneus pour vélos (y compris les pneus pour cyclomoteurs) : 11.788.319. Boyaux pour bicyclettes : 142.515. Pneus pour vélomoteurs jusque 125 cc : 265.813. Pneus pour motocyclettes : 338.633 et pneus pour scooters : 449.431.

La production des chambres à air pour pneus vélos a atteint 7.587.667 unités.

◆ DEUX SCOOTERS AUTOUR DE L'AFRIQUE

Tel est le titre du film en couleurs de Jean Claude Marcq et Serge Gauquelin, tourné au cours d'une randonnée de 40.000 km, que le TCF présentera les 22 et 23 février à la Salle Pleyel, au cours du 8^e Gala du Camping et du Caravaning.

Actuellement, une des deux machines, un Lambretta, strictement de série mais équipé pour recevoir un bagage étudié de 90 kg, est exposée dans le hall du Touring Club.

◆ POUR LES TOURISTES SE RENDANT A L'ETRANGER

Mr André Defert, Président du Touring Club de France a, par une lettre en date du 9 janvier dernier, tenu à appeler l'attention du Directeur de l'Office des Changes sur l'anomalie que constitue l'utilisation du passeport comme moyen de contrôle des allocations de devises étrangères aux voyageurs à destination de l'étranger, alors que la présentation de ce document n'est plus exigée pour le franchissement des frontières de nombreux pays européens et sur l'intérêt qu'il y aurait, par conséquent, à substituer rapidement une nouvelle procédure de contrôle.

Répondant à cette lettre, le Directeur de l'Office des Changes a déclaré récemment que des études sont en cours en vue de remédier à la situation actuelle.

◆ TOUJOURS PLUS DE SILENCE

Depuis le 1^{er} janvier, les nouvelles dispositions entrées en vigueur en Allemagne occidentale ne tolèrent plus que 80 phones pour les motos dont la cylindrée est inférieure à 250 cmc, et 82 phones pour les machines d'une cylindrée supérieure au quart de litre.

◆ TUNNEL ROUTIER SOUS LE MONT-BLANC : VOTE FAVORABLE A L'ASSEMBLEE NATIONALE

Par 544 voix sur 576 votants, les députés ont ratifié à une majorité écrasante la Convention Franco-Italienne qui prévoit le percement d'une voie routière passant sous le Mont-Blanc.

Les sénateurs ont deux mois pour se prononcer à leur tour sur ce projet qui, s'ils le ratifient sans retard, pourrait passer dès cet été au stade de la réalisation.

Sans doute rencontreront-ils au cours du vote certaines oppositions chez les représentants de certaines régions que le nouvel itinéraire rejeterait loin du passage des touristes. Mais, si le tunnel sous le Mont Blanc n'est pas réalisé, c'est le projet Italo-Suisse qui verra le jour : percement du Grand Saint-Bernard, sans la France. Aussi est-il probable que nos sénateurs se hâteront de confirmer le vote de l'Assemblée Nationale.

◆ PREVISIONS NSU 1957

On s'attend à Neckarsulm à une prudente « renaissance » du deux roues après le sérieux ralentissement observé en 1956 au sein de toute la production allemande ; selon un porte-parole de la marque, la période la plus creuse a été dépassée et il semble qu'à l'heure présente, l'avantage représenté par les frais d'entretien plus réduits que pour n'importe quel autre type de véhicule automobile, doive faire pencher à nouveau la balance en faveur du motocycle.

Toujours selon les sondages d'opinion entrepris par NSU, le scooter devrait, cette année, continuer à s'imposer, en particulier du côté de la clientèle rurale, jusqu'ici réticente à l'égard de ce véhicule considéré par elle comme étant l'engin « à la mode » en ville.

NSU a donc pris toutes dispositions utiles à la fabrication d'un nombre important de ses scooters NSU « Prima », actuellement toujours livrables immédiatement (en Allemagne).

Par ailleurs, on attend toujours beaucoup à Neckarsulm et dans le domaine du cyclomoteur, du fameux modèle de base NSU « Quickly » et de son dérivé, le « Quickly L », qui est en fait l'interprétation carénée du premier et pour lequel le délai de livraison atteint déjà 2 mois.

Quant aux motocyclettes... l'usine n'en dit mot pour l'instant !

◆ A LA TELEVISION BELGE

Les chefs des rubriques sportives des principaux journaux d'Outre-Quévrain, réunis à l'invitation de la Télévision, ont désigné Nic Jansen, champion de Belgique 1956 de Moto-Cross en catégorie « Inters », comme le « Motocycliste Belge N° 1 ».

◆ LE PARC MOTOCYCLISTE SUISSE

Celui-ci est en augmentation par rapport à l'année précédente, comme d'ailleurs l'ensemble du parc motorisé.

Un récent communiqué du Bureau Fédéral de Statistique nous apprend que près de 95.000 nouveaux véhicules ont été mis en circulation entre octobre 55 et septembre 56, soit 56.000 automobiles, 5.700 véhicules utilitaires, 6.000 motocyclettes, 10.000 scooters et 16 à 17.000 cyclomoteurs. Le parc motorisé total actuel se monte à 607.000 véhicules en circulation.

Le parc à proprement parler motocycliste se compose d'environ 75.000 cycles à moteur, 82.000 scooters et 78.000 motocyclettes, soit 235.000 deux roues.

A noter qu'en Suisse, comme dans bien des pays d'Europe, le seul type de véhicule à n'avoir pas contribué à accroître l'effectif total du parc motorisé est la motocyclette, qui marque un recul de 3 % par rapport à 1955.

◆ CHIFFRE D'AFFAIRES MOTOBECAINE

En dépit du flottement observé dans l'industrie des véhicules à moteur au cours des derniers mois, la firme de Pantin a pu conserver en 1956 une position presque égale quant au chiffre d'affaires à ce qu'elle était en 1955 : 17.388.000.000 de francs contre 18.002.000.000 de francs l'année précédente.

Ce résultat est dû en bonne part à la production toujours croissante des cyclomoteurs, dont le chiffre passe de 263.951 en 1955 à 294.391 en 1956.

◆ NAISSANCE

Mr et Mme Jean Passet, d'Amiens, nous font part de la naissance de leur cinquième enfant, Marie-Pierre, le 25 janvier.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

Nous vous proposons, avec cet article, de poursuivre notre visite de l'exposition de H.W. Boensch au Salon de Francfort : « Sécurité sur deux roues ».

Dans notre précédent numéro, nous sommes passés par trois stands, tous axés sur la partie cycle : cadre, suspensions, freinage. Cette fois, un grand stand retiendra notre attention, celui réservé aux moteurs.

LE MOTEUR

Mais Francfort étant Outre-Rhin, ne vous étonnez pas que tous les modèles présentés soient allemands.

Là où, avant-guerre, nous avions des puissances spécifiques de 35-40 CV/l (moteurs utilitaires), nous en avons aujourd'hui 50 à 60. Quant aux modèles « sport-série », ils se situent entre 65 et 75 CV/l.

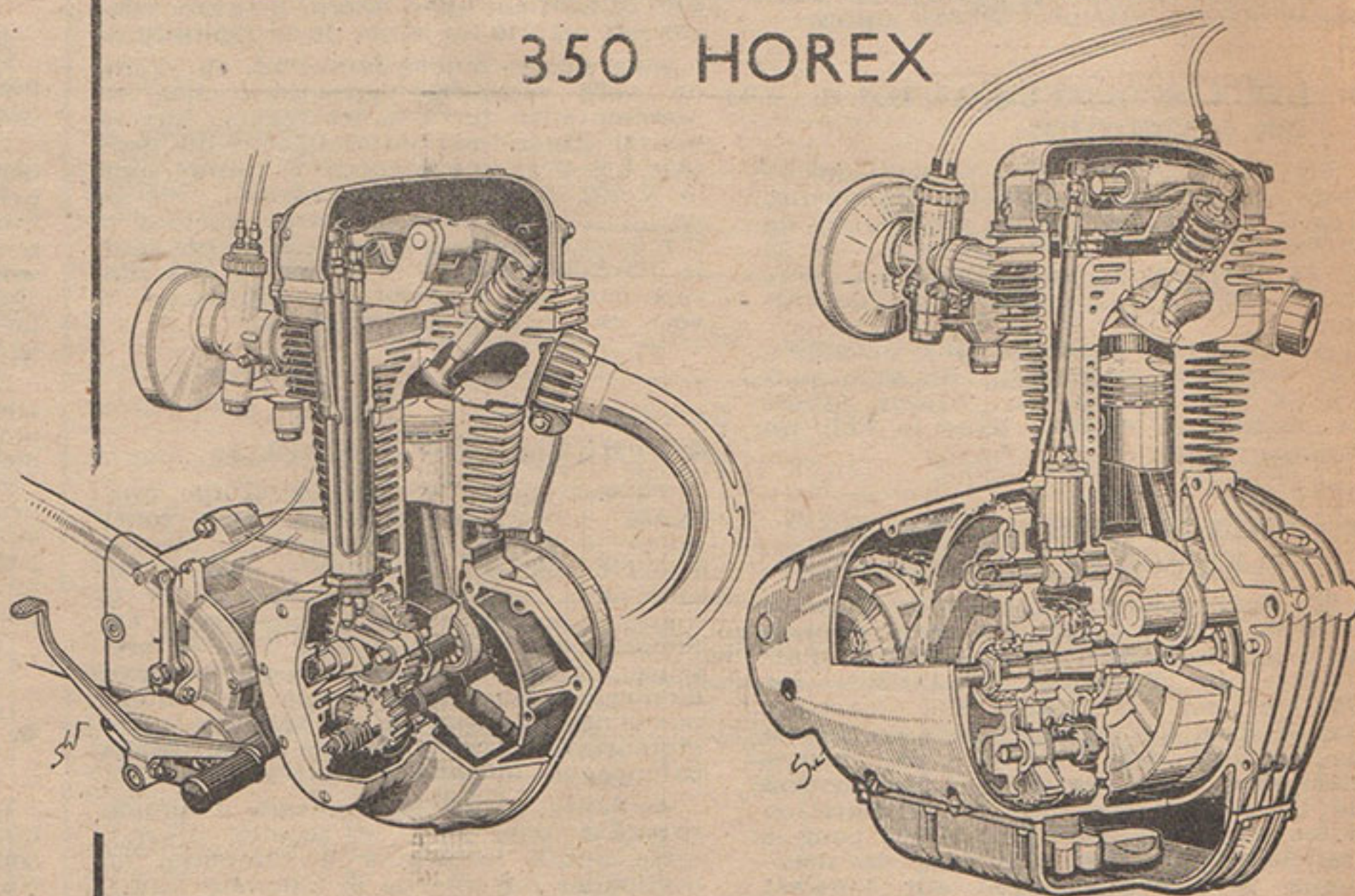
Cet accroissement de puissance s'est évidemment chiffré également par un accroissement de régime et les puissances maxima sont obtenues à 5.200-6.000 t/m pour les 2 temps, 6.000-7.200 pour les 4 temps, donc à des régimes de 20-25 % supérieurs à ceux d'avant-guerre. Mais

l'extension des moteurs bicylindres, le passage à des moteurs « super-carrés » ont permis néanmoins de rester dans des vitesses linéaires de piston très raisonnables (10 à 15 m/s selon le type de moteur).

Ces régimes plus élevés ont poussé à des passages de gaz plus importants et à des durées d'admission, de transfert (éventuellement) et d'échappement plus longues. D'où des couples également plus élevés, mais à des régimes plus hauts.

Mais, en même temps, les consomma-

EVOLUTION DU MOTEUR 350 HOREX

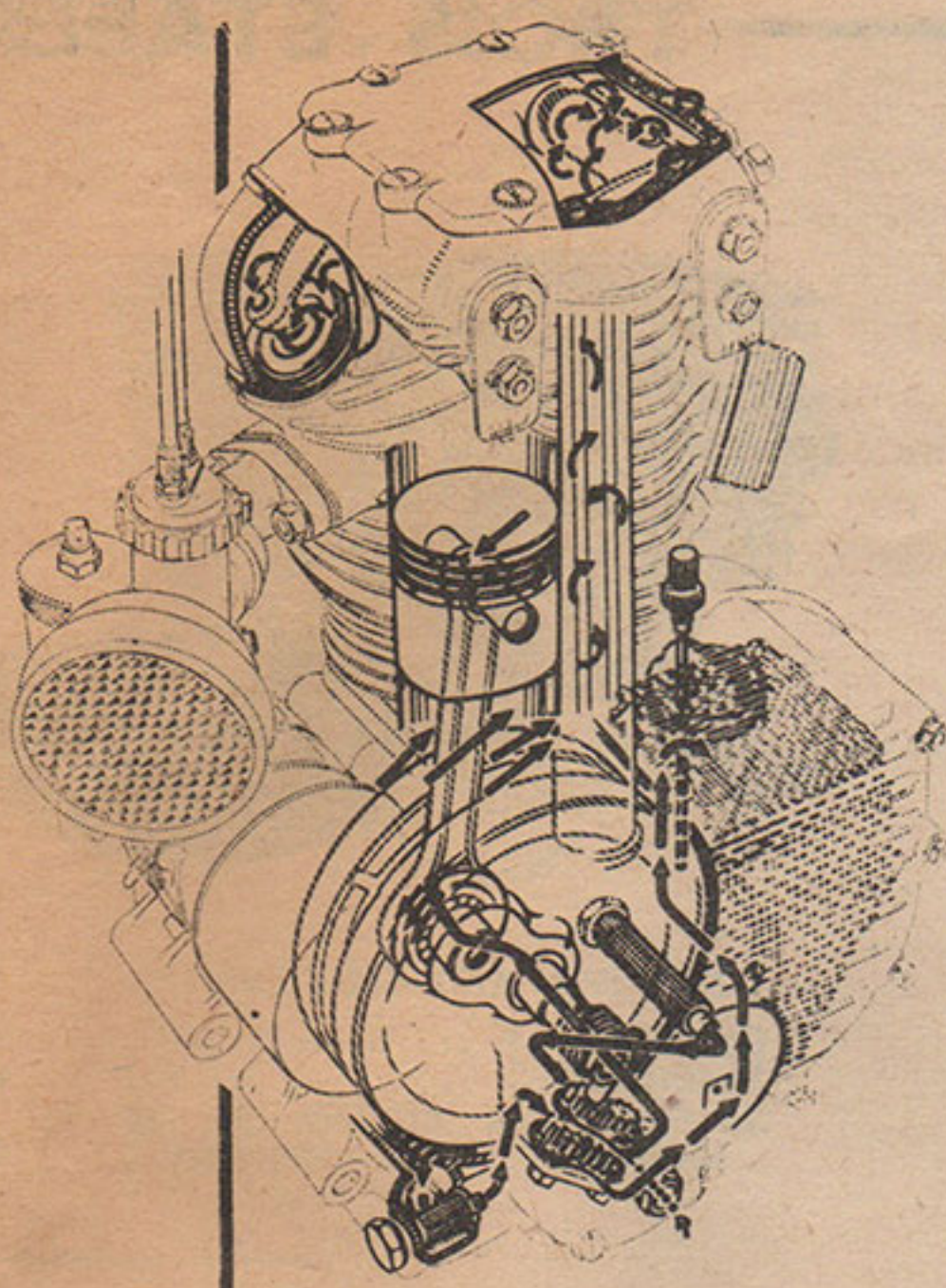


REGINA

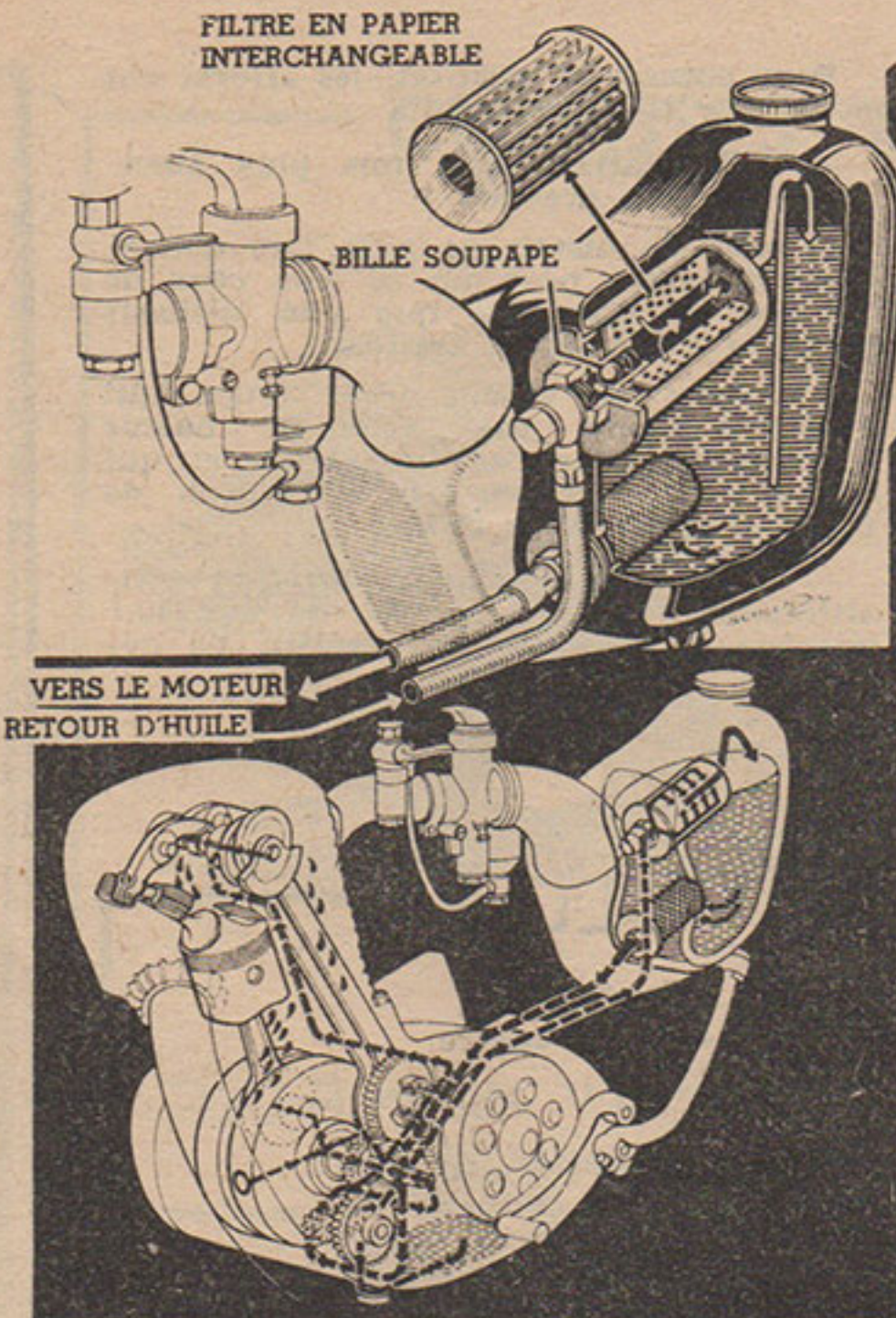
RESIDENT

| | « Regina » 1953 | « Resident » 1955 |
|---|------------------------|------------------------|
| Alésage - Course : | 69 x 91,5 | 77 x 75 |
| Rapport course/alésage : | 1,326 | 0,974 |
| Ø du carburateur : | 26 mm | 27,5 mm |
| Taux de compression : | 6,8 à 1 | 7,1 à 1 |
| Puissance maximum : | 19,6 cv | 24 cv |
| Au régime de : | 6.300 t/m | 6.500 t/m |
| Puissance spécifique : | 57 cv/l. | 69 cv/l. |
| Pression moyenne : | 8,3 kg/cm ² | 9,7 kg/cm ² |
| Vitesse linéaire du piston au régime de puissance maximum : | 19,2 m/s | 16,25 m/s |

LUBRIFICATION AMELIORÉE



N. S. U. 251 O. S. L.



N. S. U. 250 "MAX"

| | 251 OSL | 250 « MAX » |
|------------------------------------|--|-------------------------|
| Puissance/régime : | 10,5 cv à 5.070 t/m | 18,5 cv à 7.000 t/m |
| Débit de la pompe : | 1 litre/min. | 3 litres/min. |
| Lubrification distribution : | par vapeurs d'huile et projection fixe | par circulation d'huile |
| Filtre à huile : | | Micronic amovible |

tions spécifiques ont été remarquablement abaissées, en particulier aux régimes les plus utilisés ; et, à pleine charge, ces consommations spécifiques se situent entre 250 et 290 gr/CVh pour les 4 temps, entre 280 et 320 gr/CVh pour les 2 temps.

LES 2 TEMPS

On est arrivé, actuellement, à obtenir avec le balayage Schnurle des puissances spécifiques très élevées. Mais les études de ces dernières années ont cherché à maintenir, malgré cette haute puissance spécifique, une « élasticité » suffisante, une puissance suffisante aux moyens régimes, d'où les culasses à chambre de combustion déportées, les transferts dédoublés (Ardie, TWN « Tessy »).

Cette recherche de la puissance s'est soldée par des durées d'ouverture plus grandes : 130 à 140° pour l'admission (soit 33 à 38 % de la course du piston), 110 à 120° pour le transfert, 150 à 160° pour l'échappement.

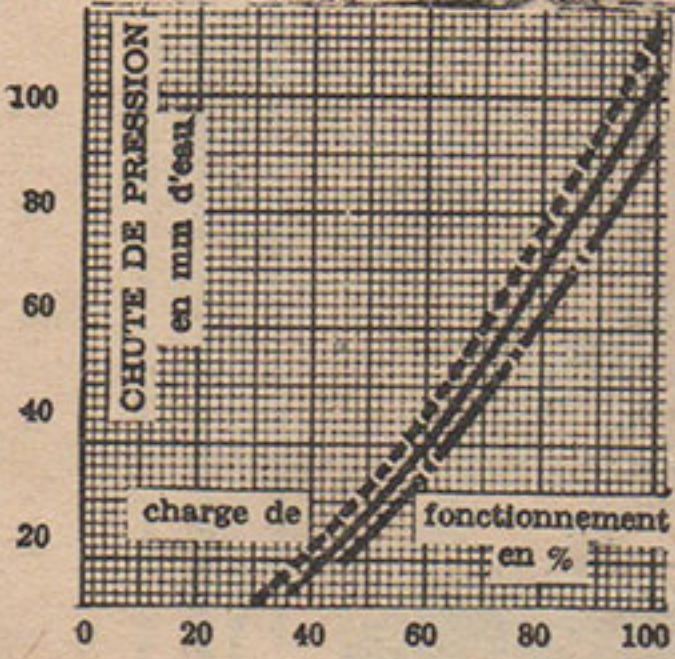
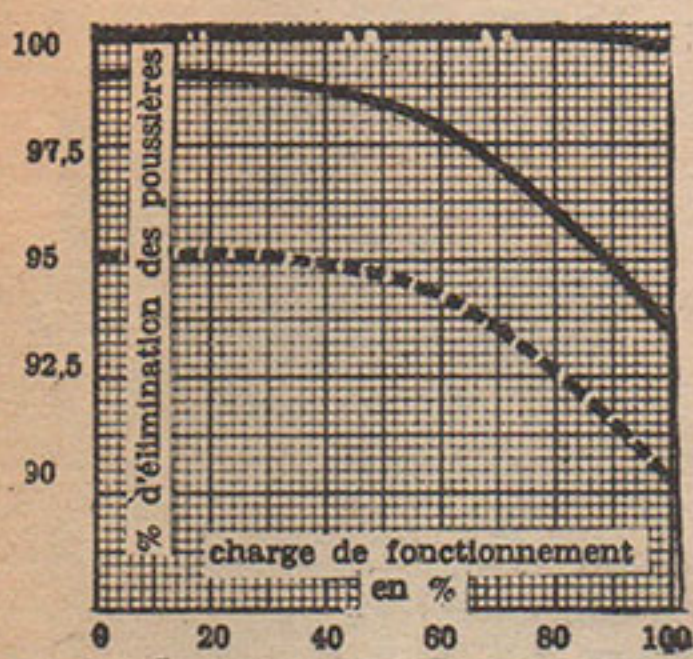
Mais, en conséquence, l'échappement ouvre une vingtaine de degrés avant le transfert. S'il y a là un facteur intéressant, pour la rapide détente des gaz brûlés et l'amorce d'un puissant balayage, par contre il y aurait risque d'un fort accroissement de consommation pour les bas régimes à pleine charge, si une étude poussée des phénomènes pulsatoires à l'échappement n'était intervenue.

Les mêmes phénomènes pulsatoires sont également utilisés à l'admission pour contrebalancer, aux bas et moyens régimes, les longues durées d'ouverture.

Et ainsi, tout en conservant l'avantage d'un bon remplissage à hauts régimes, l'utilisation des phénomènes pulsatoires a permis d'avoir des moteurs aussi souples, aux moyens régimes, que les anciens moteurs à petites lumières (sans en avoir l'inconvénient d'un calaminage rapide).

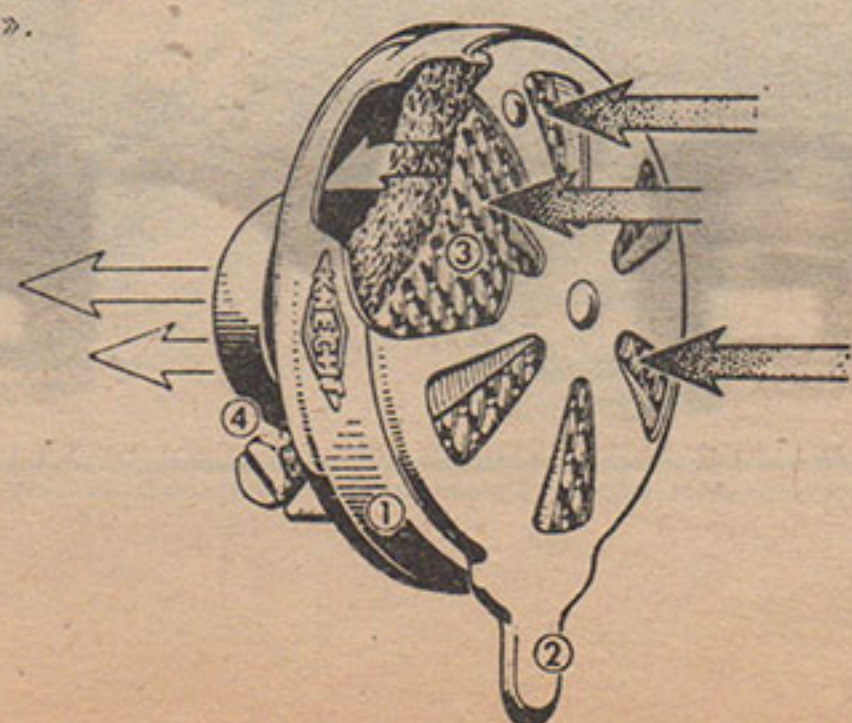
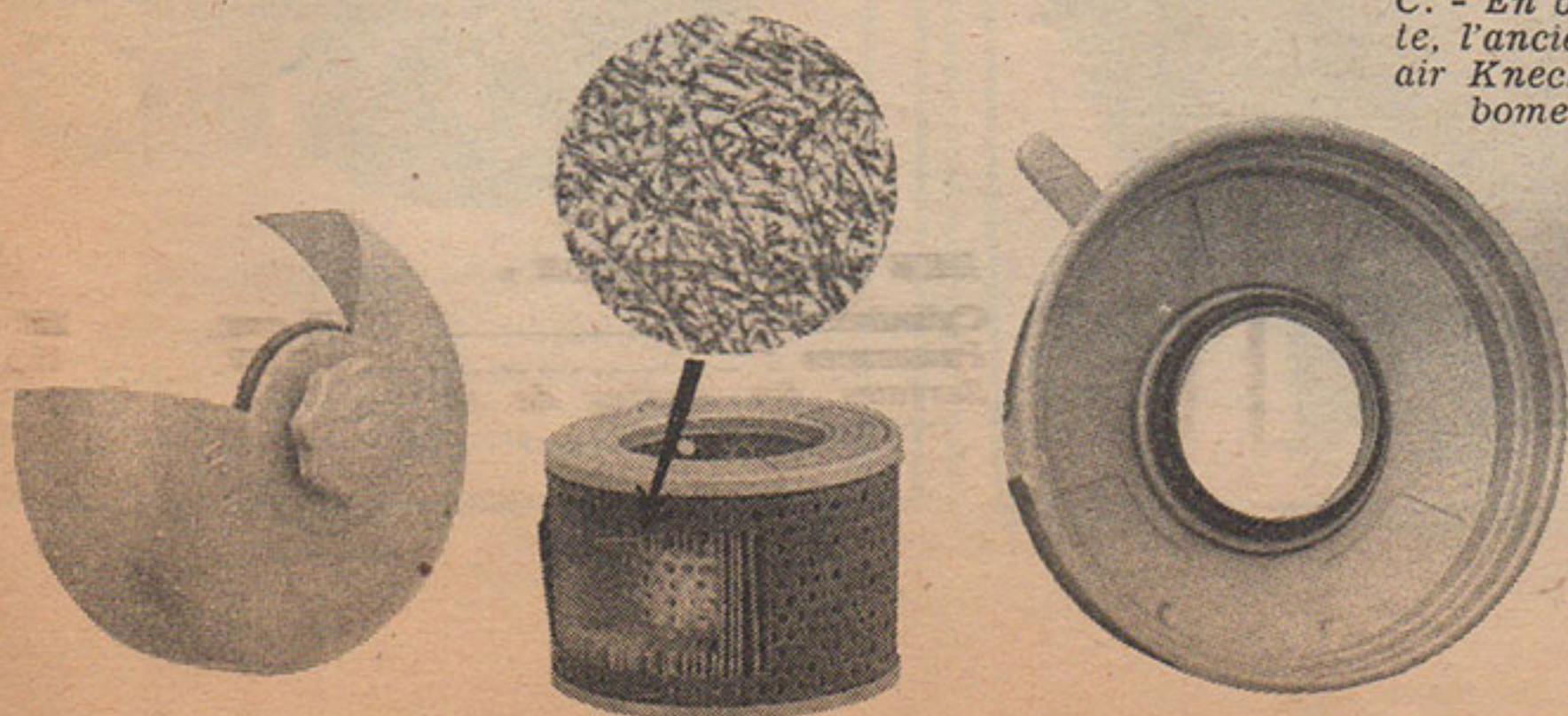
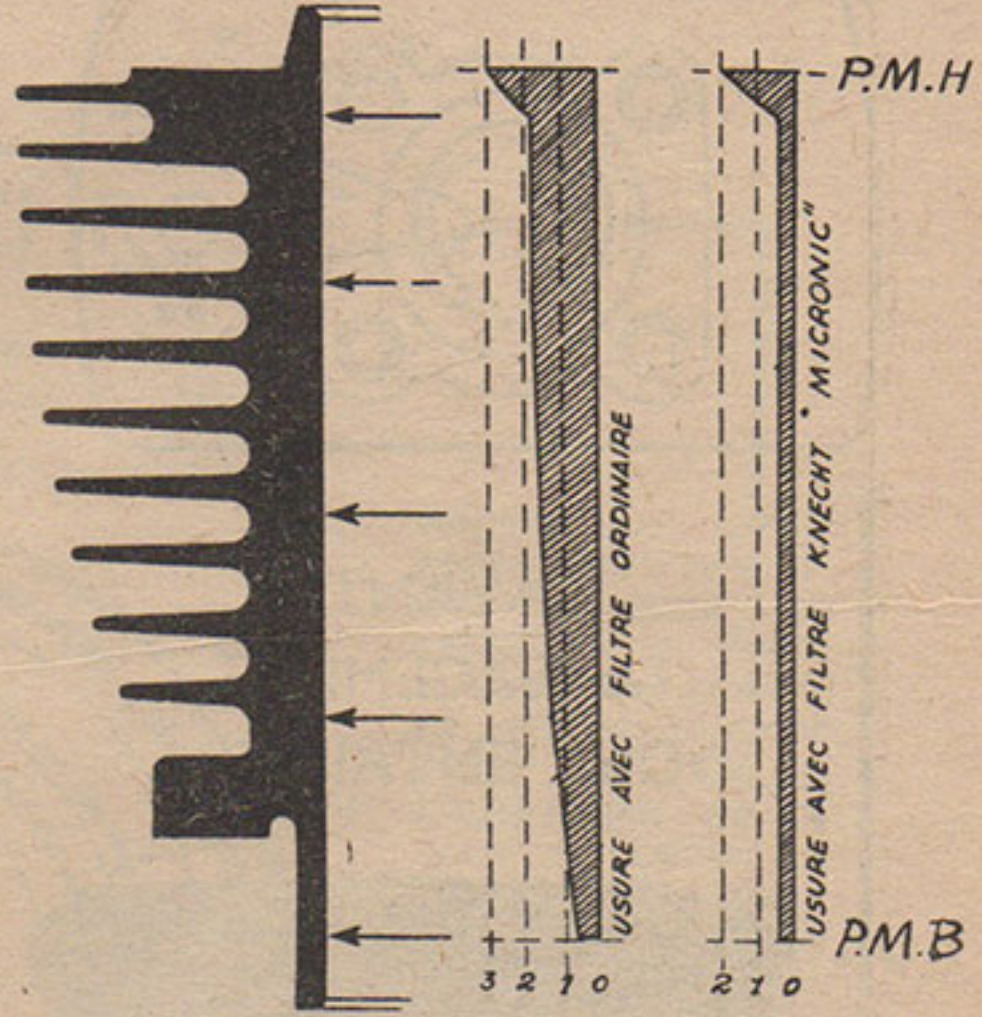
EVOLUTION DU FILTRE A AIR KNECHT

Rendement comparé de 3 filtres à air Knecht, pour une densité de poussière de 0,3 à 0,5 gr. par m³ d'air et par heure.
 - - - - : Micronic
 ———— : Turbometal
 - - - - : paille de fer



A droite : usures comparées d'un cylindre au bout de 12.000 km. Les cotes portées sont en dixièmes de mm.

Ci-dessous : le nouveau filtre à air Knecht à cartouche filtrante Micronic, ainsi qu'une microphoto de cette dernière qui arrête les particules de l'ordre de 1 micron. Résiste à l'eau, aux acides et à des températures comprises entre -60 et +140° C. - En bas à droite, l'ancien filtre à air Knecht « Turbometal ».



LES 4 TEMPS

S'il est plus difficile d'utiliser les phénomènes pulsatoires sur les 4 temps que sur les 2 temps (en raison de durées bien plus longues d'ouverture qui exigent, en conséquence, des tubulures plus longues pour les « accords »), néanmoins leur utilisation trouve largement place, permettant, sans perte d'élasticité du moteur, d'avoir de longues durées d'ouverture avec des cames à levée progressive limitant les accélérations des soupapes.

LA CONSTRUCTION MODERNE

Malgré des puissances spécifiques accrues de 50 % ou plus, nos moteurs sont demeurés tout aussi robustes, sinon plus, que nos moteurs d'avant-guerre.

Pour obtenir ce résultat, les efforts ont porté sur tous les points :

— lubrification trois fois plus abondante et sous pression ;

— axes de piston de plus fort diamètre (on utilise pour un 50 cmc ceux de 12 mm de diamètre, que l'on utilisait pour un 100 cmc) et traités ;

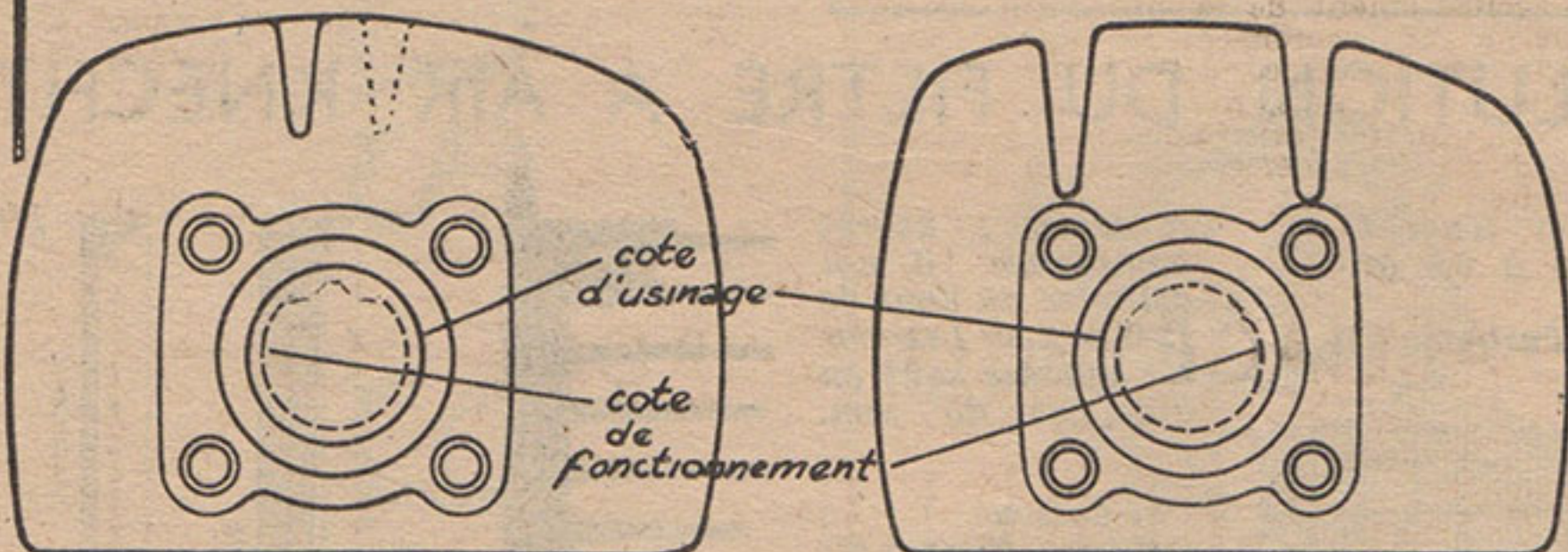
— bielles en alliage léger forgé, qui évacuent mieux que l'acier la chaleur emmagasinée par l'axe de piston et qui soulagent les roulements en raison de forces d'inertie plus faibles ;

— usinage extrêmement précis, avec finition contrôlée au 1/10.000 de mm (0,1 micron) de certaines pièces (fût de cy-

ROLE DES ENTAILLES DANS LES AILETTES

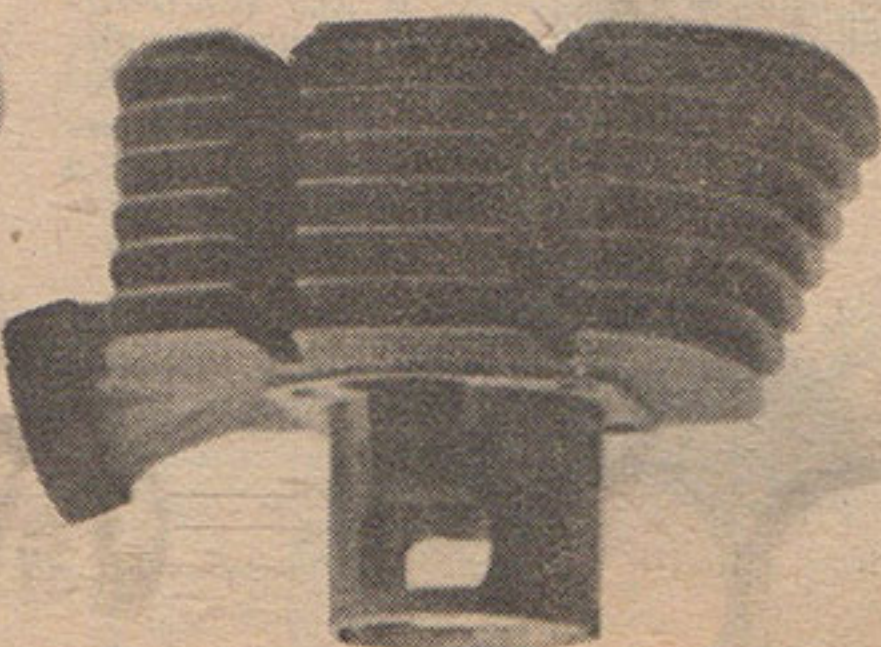
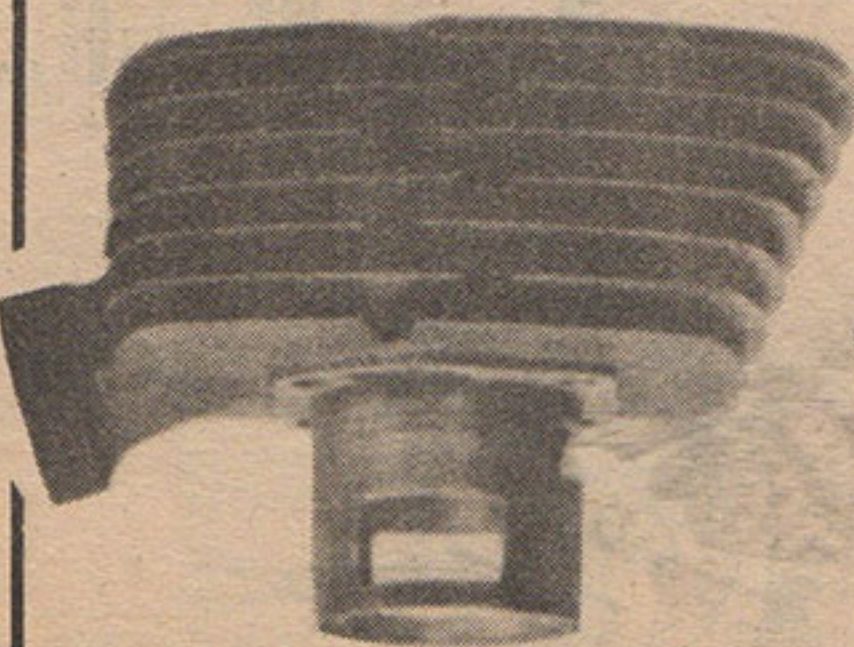
Un accroissement des entailles dans les ailettes, et surtout le déplacement de ces entailles dans la zone où les ailettes sont les plus vastes permet une meilleure égalisation de la température dans le fût du cylindre et réduit les déformations dues aux contraintes thermiques. Ici, le cas d'un bicylindre deux temps (Adler). La répartition plus uniforme des dilatations de l'alésage lors du fonctionnement du moteur permet :

- une bonne évacuation de la chaleur,
- un jeu de montage plus réduit,
- une plus grande sûreté de fonctionnement,
- une longévité accrue,
- un fonctionnement plus silencieux.

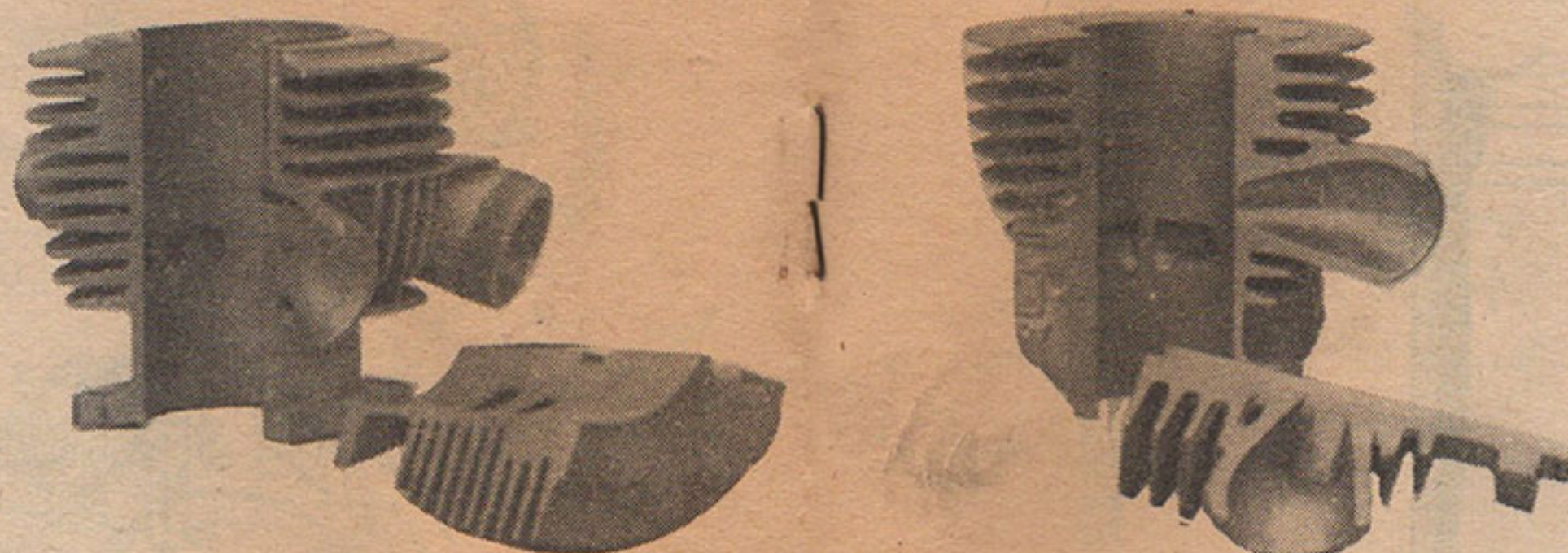


AVANT DÉPLACEMENT DES ENTAILLES

APRÈS DÉPLACEMENT DES ENTAILLES

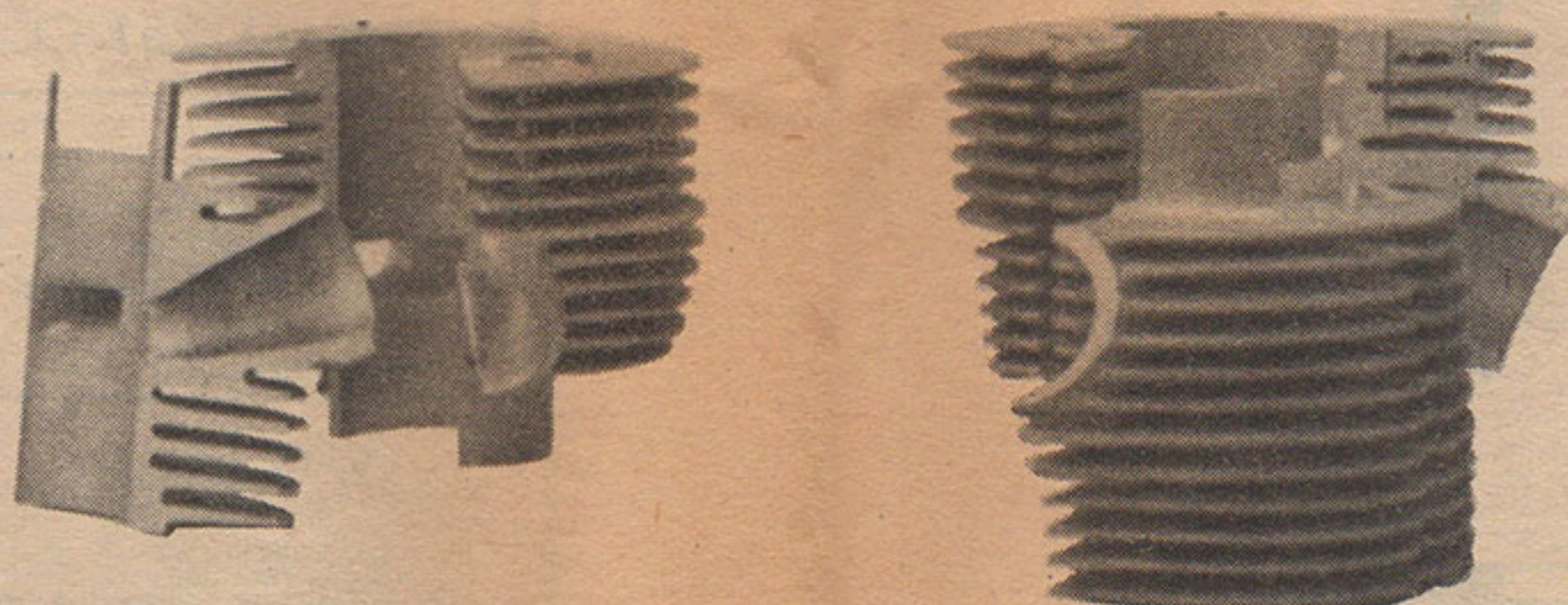


TROIS ETAPES CHEZ D. K. W.



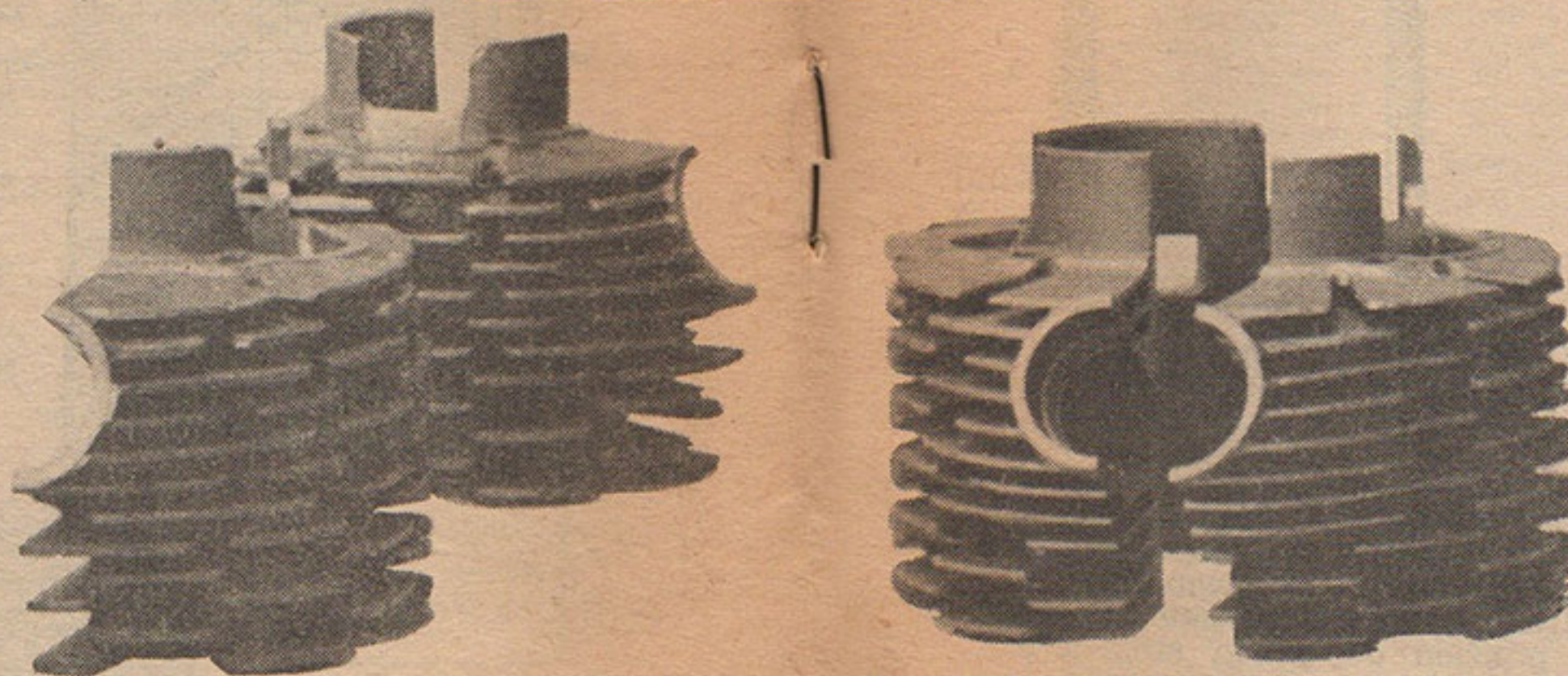
DKW D'AVANT-GUERRE

| | | | |
|--------------------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| Cylindrées : | 125 cmc. | 200 cmc. | 250 cmc. |
| Puissances : | 4,75 CV. | 7,0 CV. | 11,0 CV. |
| Surfaces des ailettes de cylindres : | 692 cm ² | 1.553 cm ² | 1.774 cm ² |



DKW D'APRES-GUERRE

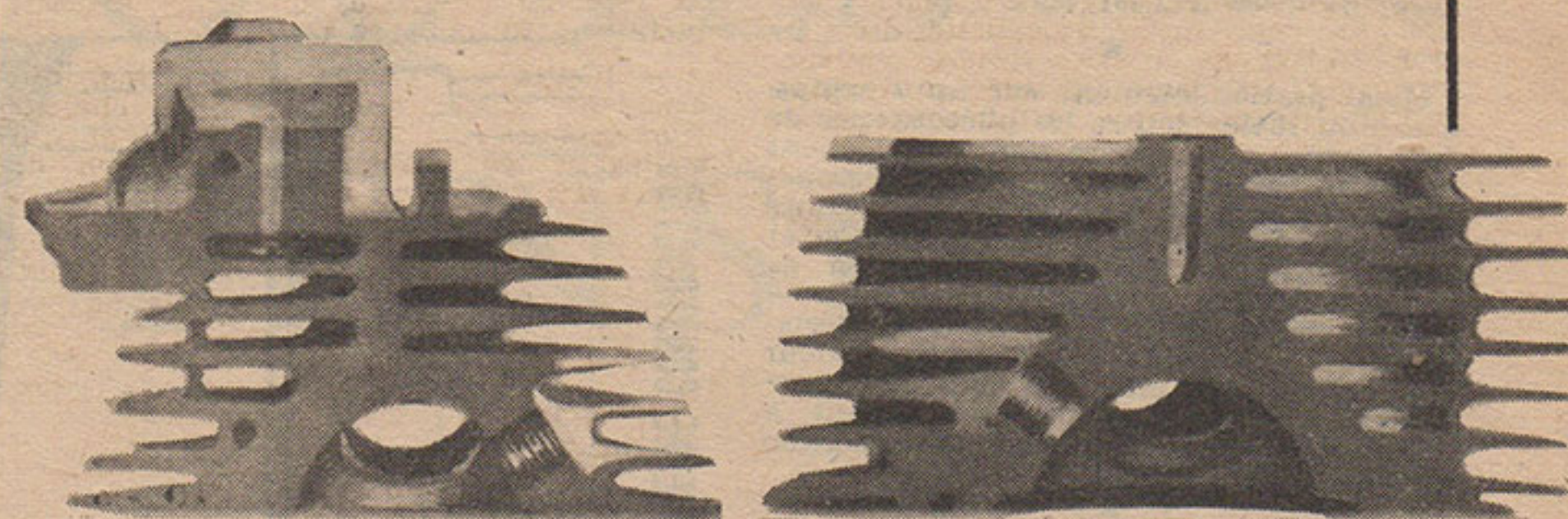
| | | | |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Cylindrées : | 125 cmc. | 200 cmc. | 250 cmc. |
| Puissances : | 6,4 CV. | 11,5 CV. | 14,1 CV. |
| Surfaces des ailettes de cylindres : | 1.244 cm ² | 2.742 cm ² | 3.091 cm ² |



DKW 1956 « HERISSON »

| | | | |
|--|-----------------------|-----------------------|---------------------------|
| Cylindrées : | 175 cmc. | 250 cmc. | 350 cmc. |
| Puissances : | 9,6 CV. | 15,1 CV. | 18,5 CV. |
| Surfaces des ailettes de refroidissement : | 1.854 cm ² | 2.715 cm ² | 2 x 1.728 cm ² |

CULASSES DE 4 TEMPS



250 B. M. W. "R 23"

Puissance de 10 CV.
119 cm² de surface d'ailettes de culasse par CV.

250 B. M. W. "R 26"

Puissance de 15 CV.
163 cm² de surface d'ailettes de culasse par CV.

lindre, soles du vilebrequin, œils de bousages de piston, axe de piston, etc...)
— filtrage de l'air, de l'huile, etc...

REFROIDISSEMENT

Quelle que soit l'amélioration relative du rendement, une partie seulement de l'énergie potentielle contenue dans le carburant est transformée en travail, la majeure partie de la chaleur développée devant être évacuée à l'extérieur.

Aussi assiste-t-on, en même temps qu'à un accroissement de la puissance spécifique, à un accroissement encore plus rapide de la surface des ailettes de refroidissement. Mais, par ailleurs, la forme des ailettes est également modifiée afin d'éviter les déformations du fût du cylindre.

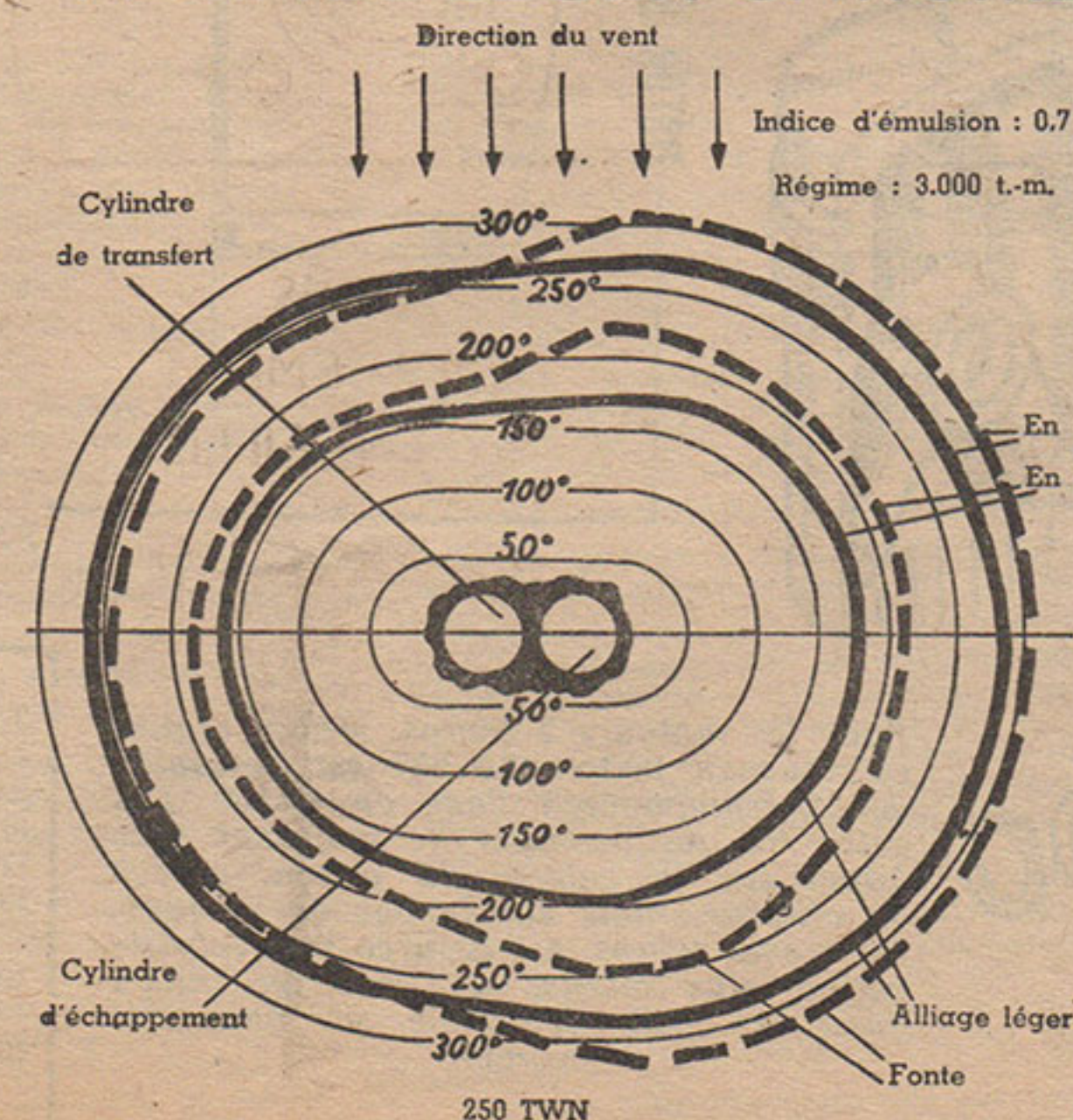
L'accroissement de surface des ailettes de refroidissement est typique.

Sur un 4 temps, où 80 % de la chaleur est à évacuer par la culasse, ce sont les ailettes de cette dernière qui seront particulièrement étudiées.

La R23 BMW 250 cmc d'avant-guerre, d'une puissance de 10 CV, avait une surface d'ailettes de culasse de 1.190 cm². Sur la R25/2, de 1953, de 13 CV, cette surface passe à 1.650 cm². Mais sur la R26 actuelle, de 15 CV, la surface est maintenant de 2.450 cm², soit, par rapport à la R23, accroissement de puissance de 50 %, et de 105 % pour la surface des ailettes.

★

ALLIAGE LEGER CHROME DUR



Répartition comparée des températures dans un cylindre en fonte et dans un cylindre en alliage chromé dur (250 TWN). L'utilisation de ce dernier (courbe en trait plein) montre une température plus basse, mais surtout beaucoup plus uniformément répartie.

Sur un 2 temps, où plus de la moitié de la chaleur apparaît dans le cylindre, ce seront les ailettes de ce dernier qui seront plus étudiées. La surface d'ailettes du cylindre de la 250 DKW NZ était de 1.774 cm², celle des 250 DKW d'après-guerre, selon le modèle et le type d'ailetage, de 2.488 à 3.091 cm².

★

Mais, particulièrement sur les 2 temps, il a fallu lutter contre les phénomènes de distorsion qui apparaissent facilement (transferts relativement froids, échappement très chaud). Des parois de cylindre plus épaisses (cas de cylindres en fonte) permettent une meilleure répartition de la chaleur. Des ailettes interrompues — à plus forte raison des ailettes « hérissées » — « coupent » le flux de chaleur des régions les plus chaudes (échappement), améliorent le refroidissement à l'endroit choisi en favorisant la formation de tourbillons.

★

Mais encore plus favorable pour le refroidissement et la bonne répartition de la chaleur est le cylindre en alliage léger chromé dur, dont le coefficient de dilatation est très proche de celui du piston.

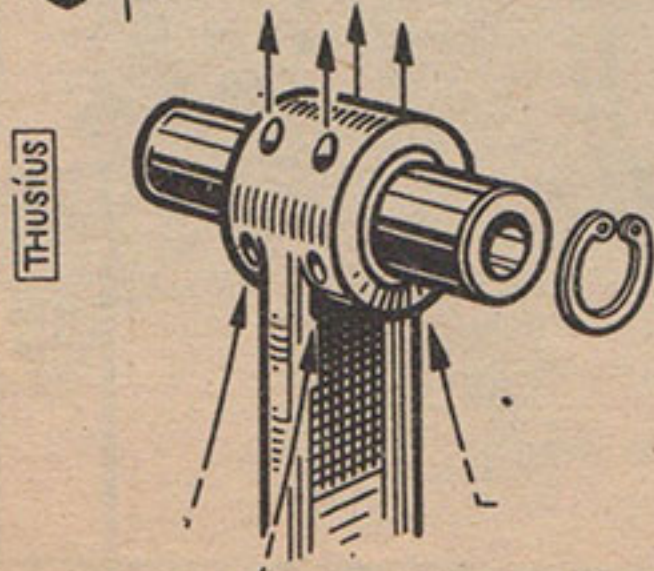
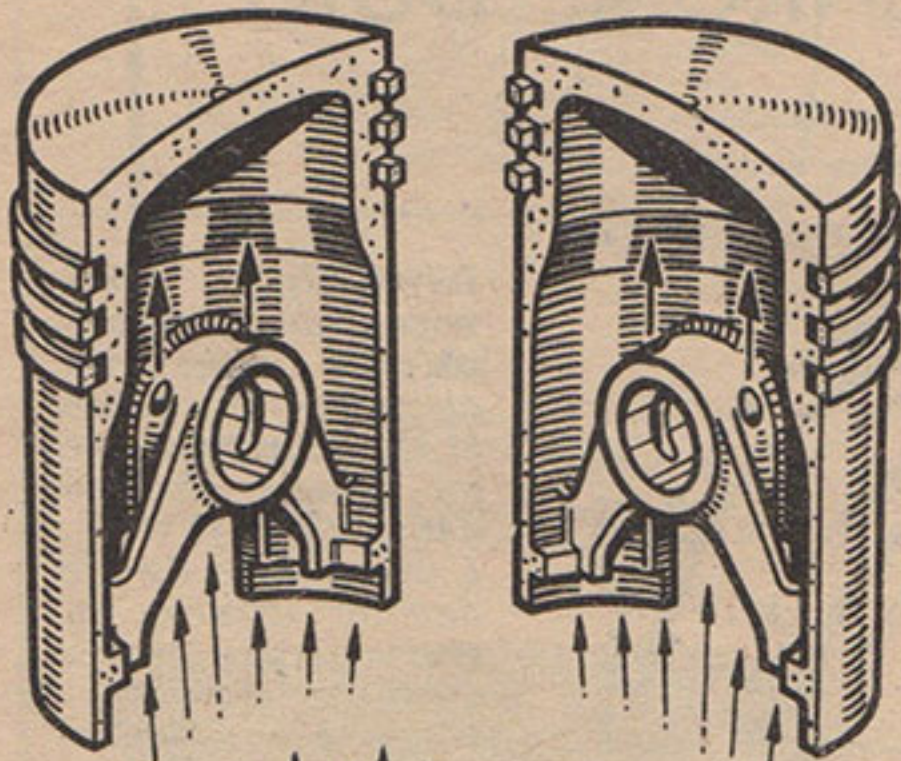
★

Un refroidissement « discipliné » du cylindre, comme une dilatation « disciplinée » du piston, permet de réduire les jeux de montage du piston : meilleur rendement, meilleure évacuation de la chaleur, fonctionnement plus silencieux.

LES PISTONS

Le comportement du piston dans un moteur est un facteur de rendement, mais également un facteur de sécurité (un piston qui « serre » sur une machine lancée à grande vitesse dans une circulation dense est un danger).

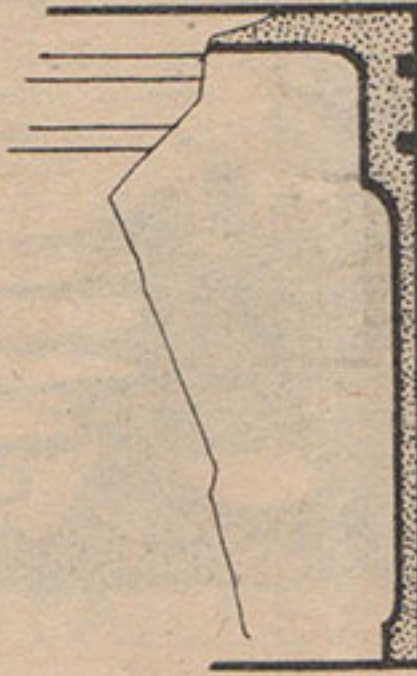
Là aussi, de nombreuses recherches ont été faites dans le choix des alliages, les formes complexes de la calotte et de la jupe de piston, dans la finition de l'axe du piston et des œils de bossage, dans le traitement de la surface de la jupe (par étain ou par plomb), par le retour aux pistons « bi-métal », etc... L'ensemble de ces études s'est soldé par une grande constance dans le jeu entre piston et fût du cylindre, permettant un jeu de montage plus réduit (d'où meilleur rendement et plus grand silence de fonctionnement).



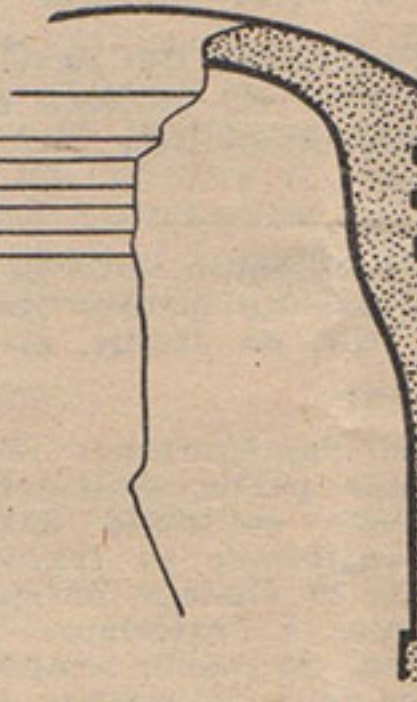
Pour les moteurs 2 temps, Mahle réalise ce nouveau piston. Le but est de soulager thermiquement l'axe de piston ; à cette fin, les bossages ne prennent plus appui sur la calotte du piston, source de chaleur, mais sur le bas de la jupe. En même temps, est assurée une lubrification plus intense de l'axe du piston dans le pied de bielle et dans les bossages.

JEUX COMPARÉS DE DIVERS PISTONS

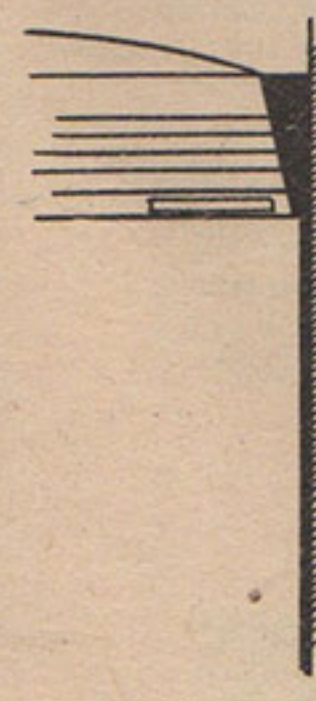
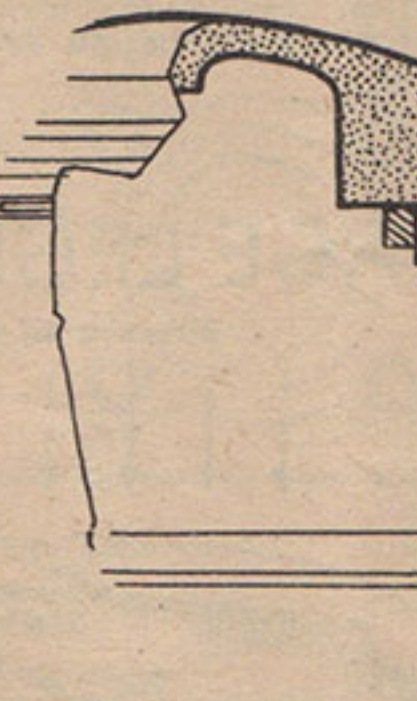
ANCIENNE CONSTRUCTION



NOUVELLE CONSTRUCTION



PISTON BI-MÉTAL



JEU A FROID

JEU A CHARGE PARTIELLE

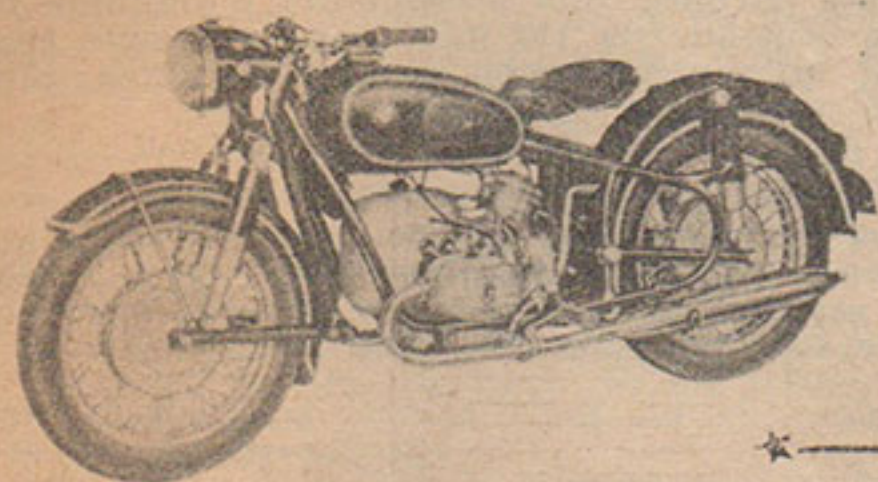
JEU A PLEINE CHARGE

Notre visite de l'exposition « Sécurité sur 2 roues » n'est pas terminée. De nombreux stands sont encore à voir : ceux consacrés aux boîtes de vitesses et transmissions, aux silencieux, à la position du pilote, etc... à travers lesquels nous vous emmènerons à l'occasion de notre prochain numéro.

Que nos lecteurs songent que j'ai pu visiter une journée entière cette très intéressante exposition de Bœsch sans m'ennuyer une minute !...

J. B.

CE QU'ILS EN PENSENT



B. M. W. R 50

Cest pour la troisième fois, et avec un plaisir accru, que « Ce que j'en pense » paraît dans ces lignes, devenues, à mon avis, indispensables dans une publication telle que « Moto-Revue ».

C'est la lettre de Monsieur Nacere parue dans le numéro 1322 qui a, pour ainsi dire, « hâté » mon intention. En effet, ma R50 n'a que 13.000 km accomplis depuis sa livraison à Paris le 25 juillet 1956. Il est bien tôt pour porter un jugement sur les sérieux chapitres tels que : longévité, résistance mécanique, etc... Toutefois cette moto a suffisamment de caractère pour que je puisse rapprocher mes impressions de celles de Mr Nacere et de votre collaborateur J.B. (D'ailleurs, avec les restrictions actuelles, je risque fort d'avoir une belle barbe pour relater les 100.000 km !).

N'ayant pas possédé encore de « grosse machine » avant ma R50, je connaissais néanmoins tous les défauts et qualités des productions BMW pour les avoir souvent admirées avec envie. Quelques 130.000 km, effectués sur trois 250 autrichiennes, ne pouvaient qu'accentuer mon goût pour les machines germaniques.

Voici mon opinion sur :

1° *L'embrayage.* — Pierre d'achoppement de la R50 (et R69). Pas de trace de l'ennui relevé sur les twins « Uruguayennes ». Mais alors que sa manœuvre à froid n'exige pas de précautions spéciales, à chaud cela relève parfois de la haute école, surtout en ville par temps de pluie ! Il m'est arrivé plus d'une fois, soit de caler, ou de faire une belle démonstration du « type qui ne sait pas s'en servir » !... De toute façon il vaut mieux demander à la passagère de se cramponner !

2° *Filtre à air.* — Pas d'objet. Ma moto est du modèle 56 équipée du filtre Micronic.

3° *Démontage roue AV.* — D'accord avec Mr Nacere. J'aime autant ne pas crever de cette roue, la nuit sur la route. BMW aurait pu considérer sérieusement ce problème.

4° *Robinet.* — Rien à signaler.

5° *Le petit levier de boîte.* — N'ayant pas connu cet instrument, je m'en passe parfaitement. Le voyant vert rend de grands services.

6° *Les silencieux.* — Ma machine possède le silencieux 1956, c'est-à-dire encore plus volumineux que ceux de Mr Nacere. Un seul reproche : c'est la facilité avec laquelle on peut les faire râcler en virage. Mais il faut reconnaître le résultat obtenu à tous les régimes, au point de vue silence (j'allais écrire « musique » !). Quant au prix de la pièce de rechange, évidemment...

7° *Le coffre à outils.* — Comme a dit l'autre : « Tous les goûts sont dans la nature », et, pour ma part, son emplacement me satisfait. Il faut ajouter que j'ai adopté (depuis plusieurs années déjà) la sacoche de réservoir, incompatible avec l'ancienne position du coffre. Pour la capacité je la juge suffisante, mais sans plus. L'outillage de bord, très complet, y est logeable en compagnie de 2 bougies, 1 ampoule, et nécessaire de réparation pneus. A mon avis, pas besoin de plus.

8° *La boîte.* — Ah ! les boîtes BMW ! La R50, avec ses trois arbres, émet toujours l'adorable petit claquement, encore plus

audible par suite du silence général. Mais le conducteur se « rode » aussi : le temps et l'habitude arrangent bien des choses. C'est le seul chapitre où les machines britanniques marquent des points.

Et j'ajoute quelques observations de mon cru :

9° *Eclairage.* — Le réflecteur Bosch, monté en série, est d'une déficience notoire. Pour employer la cavalerie, lors des « rushes » nocturnes, j'ai dû monter un réflecteur Marchal Equillux, à récupérateur ; 100 % d'amélioration (mais coût 2.500 fr.). C'est un camarade, possesseur d'une R69, qui ayant fait la transformation avant moi, m'en a donné l'idée. Ceci donne en outre l'avantage d'utiliser des ampoules françaises 36/45 watts.

10° *Réservoir.* — Avec ses 17 litres, celui-ci donne en vitesse de croisière rapide, environ 350 km de rayon d'action. C'est insuffisant pour une R50. Ma préférence irait vers une capacité de 25 litres minimum. Et ce ne sont pas les habitués de grands parcours qui me contrediront.

11° *Pneu avant.* — Certains clients ont peut-être eu la chance d'avoir leur machine équipée avec un « ribbed ». Pour ma part, j'avais un dessin à pavés. J'ai vainement essayé d'acquiescer un « ribbed », mais en 3,50x18 c'est introuvable en France. Alors, voyez « dents de scie » !

Pour le reste, je ne sais quoi admirer le plus :

— L'absence presque totale d'entretien. (Pas un seul graisseur, pas de vidange ou remplissage d'amortisseurs, netteté du bloc proverbiale).

— Le confort, allié à une tenue de route hors pair. (A noter l'excellente selle double « Georg Meier » qui équipe ma R50).

— La consommation, qui, avec le réglage d'origine et à 100-110 compteur en pointe, se chiffre autour de 4 litres aux 100 km. Elle n'a jamais dépassé 5 litres (avec des pointes au-delà de 150 compteur).

— La présentation noir et chrome.

— La puissance du moteur, avec ses montées en régime dignes d'une machine sport, et l'absence totale de vibrations.

Considérations diverses. — Il est évident que, se rendre acquiescent d'une moto coûtant le demi-million et attendre 18 mois sa livraison dénote une absence totale de sens commun... « Pour cette somme là, je préfère une voiture », ou « Il faut être fou pour utiliser un monstre pareil », et encore : « As-tu commandé le cercueil avec ? », sont les plus fines plaisanteries entendues dans l'entourage immédiat et, hélas, bien connues...

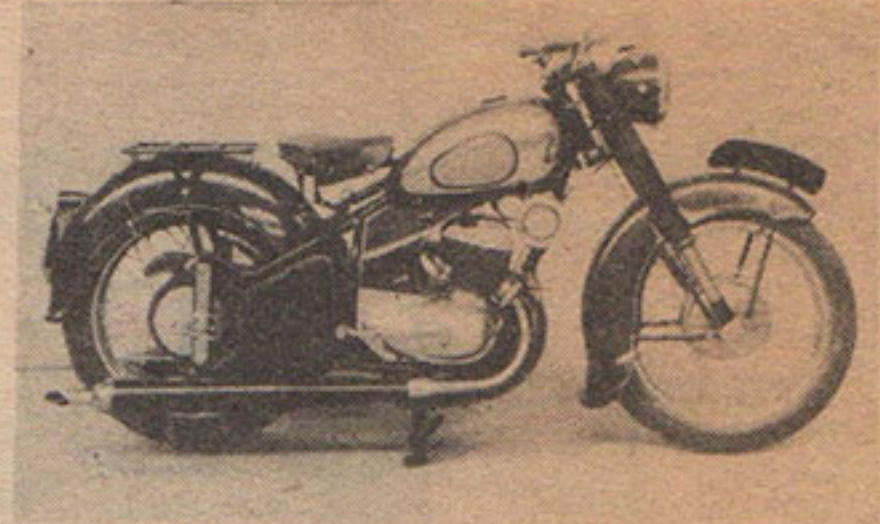
Mais il suffit d'avoir enfourché une seule fois une machine telle la R50 pour tout oublier. Elle ne vous accapare pas, mais elle donne une telle confiance qu'on part aussi facilement pour 500 que pour 50 km. C'est vraiment la machine « tout-temps », pour employer un terme aviation. Ma principale conclusion, jusqu'alors, est que je ne regrette pas mon acquisition.

Seule la manière dont elle est importée peut être critiquable, mais « Ce que j'en pense » sort du cadre de ces lignes.

Mr L. ABEILLE

St-Paul-Trois-Châteaux (Drôme)

250 PEUGEOT



Je suis possesseur d'une 250 bicylindre Peugeot 256 TC4E et j'aimerais donner mon opinion sur cette moto française. Je ne suis lecteur de « Moto-Revue » que depuis l'achat de cette machine (c'est votre essai qui a déterminé mon choix), mais l'heureuse formule adoptée par votre hebdomadaire m'a tout de suite conquis.

Cette seconde moto achetée le 11-4-56 m'a été livrée en noir avec selle biplace sans supplément et, bien entendu, carter de chaîne étanche. J'en suis à 8.000 km.

Voici donc, pour commencer, les défauts de ma machine : Les sabots de protection et les pots d'échappement touchent le sol dans les virages et empêchent de tourner à vive allure ; la suspension arrière arrive à talonner en duo ; et c'est tout ce que je trouve à lui reprocher. Aucune vibration en tout cas.

Réparations effectuées à ce jour à part l'entretien régulier : l'entretoise qui supporte l'effort du frein arrière m'a lâché à 7.000 km et je l'ai changée contre la pièce renforcée équipant dorénavant ces machines. Pneu arrière changé à 7.000 km. Quelques temps après crevaison du pneu neuf ; je pince la chambre au remontage et je finis par faire réparer chez un garagiste. 100 km plus loin mon pneu s'ouvre tout doucement et se déchire sur dix centimètres et je m'en tire avec un nouveau pneu et une nouvelle chambre, sans parler des inconvénients de route. A ce sujet je voudrais parler de l'obligeance de certains automobilistes qui vous regardent en ricanant, seuls dans leur voiture, alors que vous essayez de rejoindre la ville la plus proche, votre roue à la main,

et que vous avez l'arrogance de solliciter leur aide. (Et ils sont légion dans les environs d'Annecy).

Après avoir signalé ces quelques défauts et déboires, il est normal que je fasse l'éloge de mon coursier. Mon bicylindre tourne d'une façon étonnante et comme je roule souvent « à fond », j'ai eu l'occasion de sonder ses possibilités. Les 121 kmh annoncés dans votre essai de la machine sont largement atteints, je crois. Pour ma part, je l'ai souvent poussée, sur route plate, par vent nul, dans un sens et dans l'autre, à plus de 130 compteur (couché, bien entendu). Dans une course amicale sur 31 km, j'ai tenu une frégate qui n'en revenait pas.

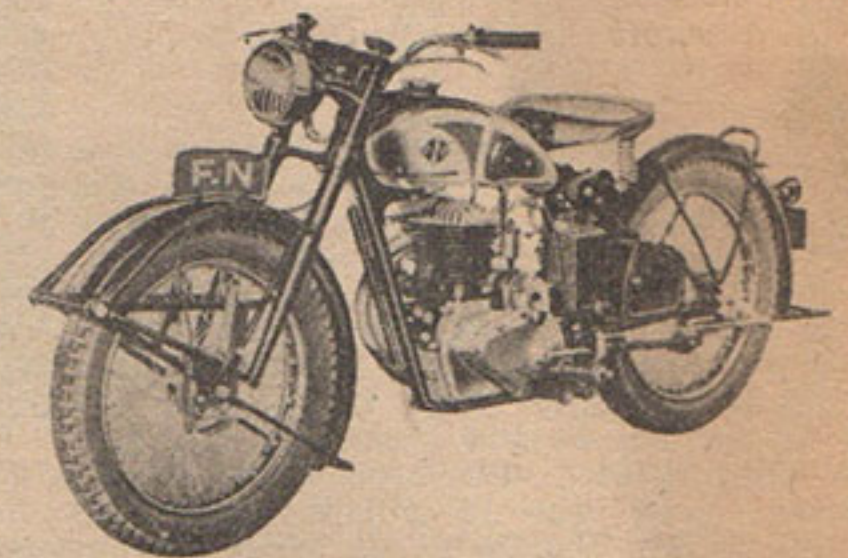
La tenue de route est excellente ; je roule avec mes bougies d'origine ; le moteur ne chauffe jamais. A part cela, un bloc d'une propreté parfaite, une accessibilité mécanique très bonne, des freins centraux de 170 mm d'une efficacité supérieure, et surtout un moteur conçu de façon logique. Ajoutons une élégance personnelle et certaine.

Je suis fier de posséder une machine française que ses concurrentes étrangères sont bien souvent loin d'égaliser.

Actuellement, si j'étais certain de trouver les mêmes qualités dans une grosse cylindrée, je n'hésiterais pas à changer pour une 650. Il est regrettable que la clientèle de chez nous soit obligée de se tourner, pour cela, vers l'étranger.

Mr G. MORAND
St-Gervais (Hte Savoie)

450 F. N.



Moto FN 450 latérale, fourche avant à roue tirée et fourche arrière oscillante, attelée à un side Précision dès son entrée en service.

Cette machine a actuellement 38.000 km et je suis en train de la réviser :

Pas un « poil » de jeu à l'embellage.

Segments à changer, les anciens étant assez usés.

Le cylindre à peine marqué tiendra encore deux ans, soit, à l'estime, 25 à 30000 km avant un réalésage.

Rien au piston : son axe est fixé sur le pied de bielle et tourne dans les bossages du piston. Procédé qui, au début, me laissa rêveur, comme du reste la bague de la tête de bielle. Pourtant il faut s'incliner devant le procédé.

Les soupapes ont besoin d'un léger rodage. Les ressorts doivent être changés vu leur avachissement assez prononcé.

Le pignon de sortie de boîte a été changé à 25.000 ; le pignon de roue arrière est intact ou presque, donc encore bon pour une saison.

Le bloc est comme à sa sortie d'usine.

La consommation d'huile était un peu plus forte à cause de l'usure de la rondelle de retenue à la sortie du pignon moteur, cette rondelle fut donc remplacée.

Consommation d'essence toujours sans aucun changement, soit 4 litres 1/2 au 100 avec, bien entendu, le side... même chargé à bloc (du reste la maison FN trouva que cette consommation était vraiment trop faible, mais il n'y a rien à faire.

Vitesse normale 80-85 ; sur grand parcours 55 de moyenne.

Maintenant pour la partie cycle c'est vraiment épatant. La fameuse fourche à « élastiques » ne présente aucun jeu. Son axe est impeccable. Pourquoi cette suspension n'a-t-elle pas pris ? Sans doute parce qu'elle n'est pas née en Angleterre.

Si la Earles prend, j'avoue que je n'y comprendrai jamais rien. L'axe arrière nécessite un renforcement formidable (voir BMW), FN, je crois, avait trouvé l'idéal économique.

La suspension arrière est à l'échelle de l'avant. Pas un poil de jeu et avec le side l'épreuve est probante.

Je change ma chaîne pour la deuxième fois, soit 19.000 km pour chacune, à cause de la suspension sans doute.

Seul pépin : à la dynamo le roulement extérieur de l'in-

duit s'est cassé vers l'extérieur et me donna assez d'ennui avant de trouver la vraie cause de non charge (seul véritable ennui).

Les vis platinées ont été changées par acquis de conscience. Au reste de la machine, absolument rien.

Tous les ans je change mon pneu arrière qui passe à l'avant ; pourtant il faut spécifier que le premier pneu arrière fit 18.000 km sans usure totale (2/3 environ).

Que dire de plus si ce n'est que cet attelage peut être de la valeur d'une petite voiture ne peut certes y être comparé quant au prix de revient kilométrique :

Jamais en réparation, sauf dynamo et ceci chez FN.

Consommation au plus juste.

Juste le remplacement régulier du câble de débrayage dont j'avoue une forte consommation volontairement (2 par an).

1 câble de gaz aussi sur le total des 38.000 km.

Je refais tous les ans les câbles électriques et j'ai changé aussi : 1 support de batterie cassé, 2 batteries régulièrement changées, 2 batteries irrégulièrement changées par suite des ennuis de dynamo cités plus haut.

Sidecar acheté et monté chez le regretté Mr Bastide. Vraiment c'est idéal. L'assemblage est extrêmement léger. J'avoue avoir eu un peu peur à la réception lorsque j'ai constaté comment Bastide avait résolu le problème de l'attelage sur fourche arrière oscillante... Ça ne peut se décrire sans être vraiment de la partie et technicien... Un point vraiment solide devant le moteur sur sa plaque double d'attache ; une autre attache derrière la fourche que je ne cherche réellement pas à décrire, parce que Bastide l'a conçue. Et enfin le réglage tenu sous le réservoir uniquement sur la tôle support de réservoir. Je roule souvent avec bagages, femme et chien sur longs parcours. Rien ne flanche. Inconvénient : le cul arrive à toucher le sol et dame, le choc est parfois rude pour la passagère !

Mais quel plaisir de rouler en side. Plus plaisant sûrement que le solo.

Pourtant j'en suis à ma huitième moto, dont 3 FN, et mon permis date de « Motorcycle à pétrole » de 1922.

Première moto : Autorette Terrot 500 2 cylindres, à 20 vitesses par poulie extensible... de 1913 !

Mr L. SAULMONT
Versailles (S-O)

HENRI FRANTZ N'EST PAS TOUJOURS D'ACCORD AVEC LA COMMISSION DE MOTO-CROSS

A la suite de la publication dans « Moto-Revue » 1325 des nouvelles réglementations appliquées au Moto-Cross pour la saison 1957, nous avons reçu la visite d'Henri Frantz, qui est venu commenter pour nos lecteurs ces nouvelles dispositions.

★

Frantz se montre tout à fait d'accord avec les sélectionneurs, en ce qui concerne la désignation de nos 20 internationaux, et approuve également la formule retenue pour la désignation du Champion de France Inter.

Ensuite, l'accord est moins parfait, lorsque nous abordons le paragraphe « Tarifs applicables ».

— Avec cette réglementation, nous ne pourrions pas couvrir les frais. Précédemment, les primes de départ étaient fonction de la valeur du pilote, et c'était bien mieux, cela incitait davantage les pilotes à décrocher le titre de Champion de France.

L'année passée, la prime de départ d'un coureur Inter se situait entre 40 et 60.000 fr., plus prime d'arrivée, et remboursement des frais de déplacement (je comptais quant à moi 15 fr. du kilomètre).

Cette prime de départ — variable selon le pilote — incitait le coureur à se faire un nom, et en retour, une fois que le coureur avait la vedette, c'est lui qui amenait le public aux organisateurs.

— Remarquez bien que la Commission de Moto-Cross précise qu'il s'agit de prix minimum.

— C'est un fait, et j'ai déjà reçu des propositions d'un club du midi de la France, où le prix au premier est de 120.000 francs, ce qui, l'un dans l'autre, reviendra à ce qui se pratiquait l'an passé. Mais il n'est pas du tout sûr que tous les clubs agissent de la sorte. Il y en aura qui s'en tiendront au minimum accordé par la Fédération.

— Libre à vous de ne pas accepter, alors.

— Bien sûr, mais à ce sujet, je voudrais ouvrir une petite parenthèse concernant le calendrier. Il y a des dimanches où il n'y a qu'une seule épreuve Inter en France. Si nous ne nous entendons pas avec les organisateurs, il faudra alors se rabattre sur les épreuves nationales. Dans ce cas, on nous accusera de barrer la route aux jeunes !

En outre, la Fédération devrait interdire aux clubs d'organiser des moto-cross plus de deux fois par an. Certaines régions sont saturées de cross, et naturellement le public se fait de plus en plus rare, car les plateaux ne sont pas toujours très bien équilibrés.

Tandis que dans certaines régions, Vesoul, Chemiré-le-Gaudin, etc..., je vous cite quelques circuits types, où il y a un moto-cross par an, les organisateurs arrivent à rassembler 30 ou 40.000 spectateurs. Chacun y trouve sa part, le public en premier.

★

Il y a encore la question des circuits.

La plupart du temps, ce sont de vraies pistes de cirque,

faisant 8 ou 900 mètres de développé, si bien que l'on fait le tour en moins d'une minute, et que l'on se suit « à la queue leu-leu », sans pouvoir parfois se doubler. C'est du spectacle, et non de la compétition.

Il y avait pourtant une commission d'homologation des circuits, mais je crois que cela se passe assez vite, que peu de gens se dérangent sur place, et que finalement c'est à la simple vue du plan que l'on décide.

— Resterez-vous fidèle à la FN pour 1957 ?

— Certainement. C'est une machine que maintenant j'ai bien en main et cela est indispensable pour avoir quelques chances de succès, car elle n'est pas très maniable au premier abord. Mais quelle puissance il y a dans ce moteur !

★

En fait de maniabilité, une machine qui m'a littéralement sidéré, c'est la Norton spéciale d'Archer, le Champion d'Europe 1957.

Une maniabilité de vélo. Il n'y a pas beaucoup de machines qui soient capables de rivaliser avec elle. C'est dommage que Norton ne vende pas une telle machine, car c'est Archer qui s'est monté ce modèle unique.

Cheney également a cherché à se faire une machine « idéale ». C'est un véritable « bitza », jugez-en : moteur et boîte de vitesses de Velocette, cadre de BSA, fourche et roue avant Norton, roue arrière Ariel, etc... Cette machine est très légère, 125 kg environ.

★

Puis, arrêtant là ses digressions techniques, Frantz, avant de nous quitter, nous précisa qu'en ce qui concernait les « tarifs » désormais applicables, il n'était pas le seul à penser de la sorte, que la majorité des pilotes était de son avis.

Dans ce cas, la question devrait être revue ?

Qu'en pensent les organisateurs ? Nos colonnes sont ouvertes à l'autre son de cloche.

LES FRAIS APPROXIMATIFS D'UN CROSSMAN

| | |
|--|---------|
| Achat machine | 400.000 |
| Réparation - entretien (prix moto × par 2) | 800.000 |
| Assurance coureur | 100.000 |
| Voiture | 900.000 |
| Remorque | 40.000 |
| Pneus | 30.000 |
| Assurance | 70.000 |
| Entretien | 50.000 |
| Essence, huile, etc... (40.000 km par an) | 400.000 |
| Hôtel + repas (samedi, dimanche, lundi) pour 2 personnes | 360.000 |

Total 3.150.000

(Ces prix, communiqués par Frantz, s'entendent pour une année d'activité).

UNE INTÉRESSANTE RÉALISATION

Fidèle lecteur de votre revue et passionné de mécanique, je me permets de vous envoyer la photo d'une moto que j'ai eu le plaisir de transformer. C'est une Rudge 4 soupapes culbutées 500 cc 85x87, 4 vitesses, montée sur cycle Durandal, type Python, sortie en 1938 (d'après carte grise).

Initialement, fourche parallélogramme et cadre fixe à l'arrière, en tôle emboutie. Maintenant la fourche genre Earles et le

bras oscillant arrière sont montés sur roulements à billes (4 par axe).

Sur l'avant, deux freins tambour jumelés (genre Vincent).

La magnéto encore visible sur la machine n'est là que pour l'esthétique, ayant monté un delco directement sur l'arbre à came.

Le carburateur d'origine (Amac) a été remplacé par un Dell'Orto (29 mm de Ø). Les soupapes sont légèrement agrandies

(34 mm de Ø). Les amortisseurs sont simplement ceux des tractions AV Citroën sur lesquels j'ai incorporé les ressorts de suspension. Toutefois j'ai dû agrandir considérablement les trous des rondelles soupapes pour avoir plus de souplesse.

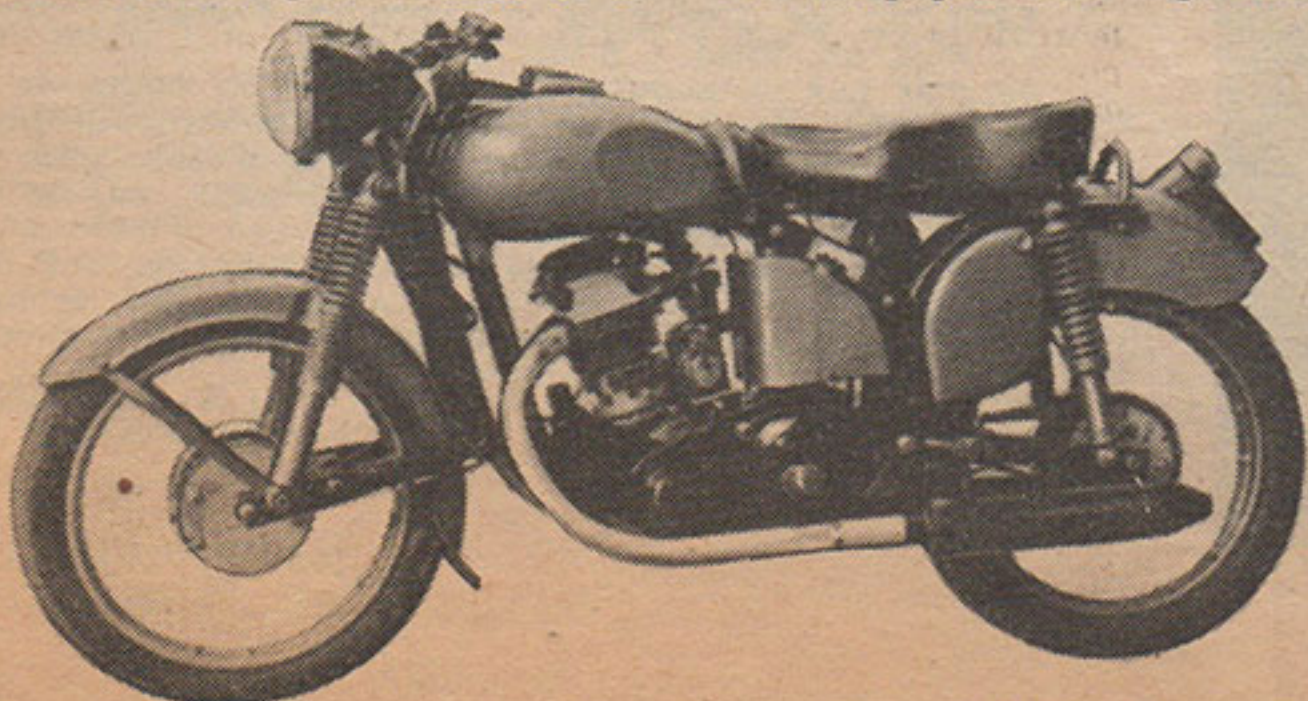
Ne pouvant me vanter d'une tenue de route « formidable », je puis avouer un confort assez honorable et avec une Ferridax on raffine encore plus ce confort.

Je voulais par la présente vous remercier. Je m'explique :

Lorsque j'ai commencé à faire de la moto (6 ans environ), je savais à peine le fonctionnement d'un moteur à explosions, depuis et ce grâce à « Moto-Revue », je pense avoir fait de considérables progrès.

Si des possesseurs de Rudge veulent m'écrire (nous pourrions échanger ainsi nos impressions) je me ferai un plaisir de leur répondre. Voici mon adresse :

Mr Bona, 3, rue Sous-Barry, Haut de Cagnes (A.-M.).



TOURISME VERS LE GRAND NORD...

... AVEC MOINS DE
3 LITRES AU 100!

8.465 kilomètres à Starlett

La Starlett numéro 12.624, que j'ai achetée en seconde main le 16 mai 1955, a été mise en circulation le 26 août 1954 et totalisait à mon départ 20.000 km. Le moteur a été refait par les soins de M. Boue, Agent Monet-Goyon à Clermont-Ferrand.

Cette machine présente quelques modifications, que j'ai moi-même apportées ; dans cet état, avec les rapports d'origine, elle atteint environ :

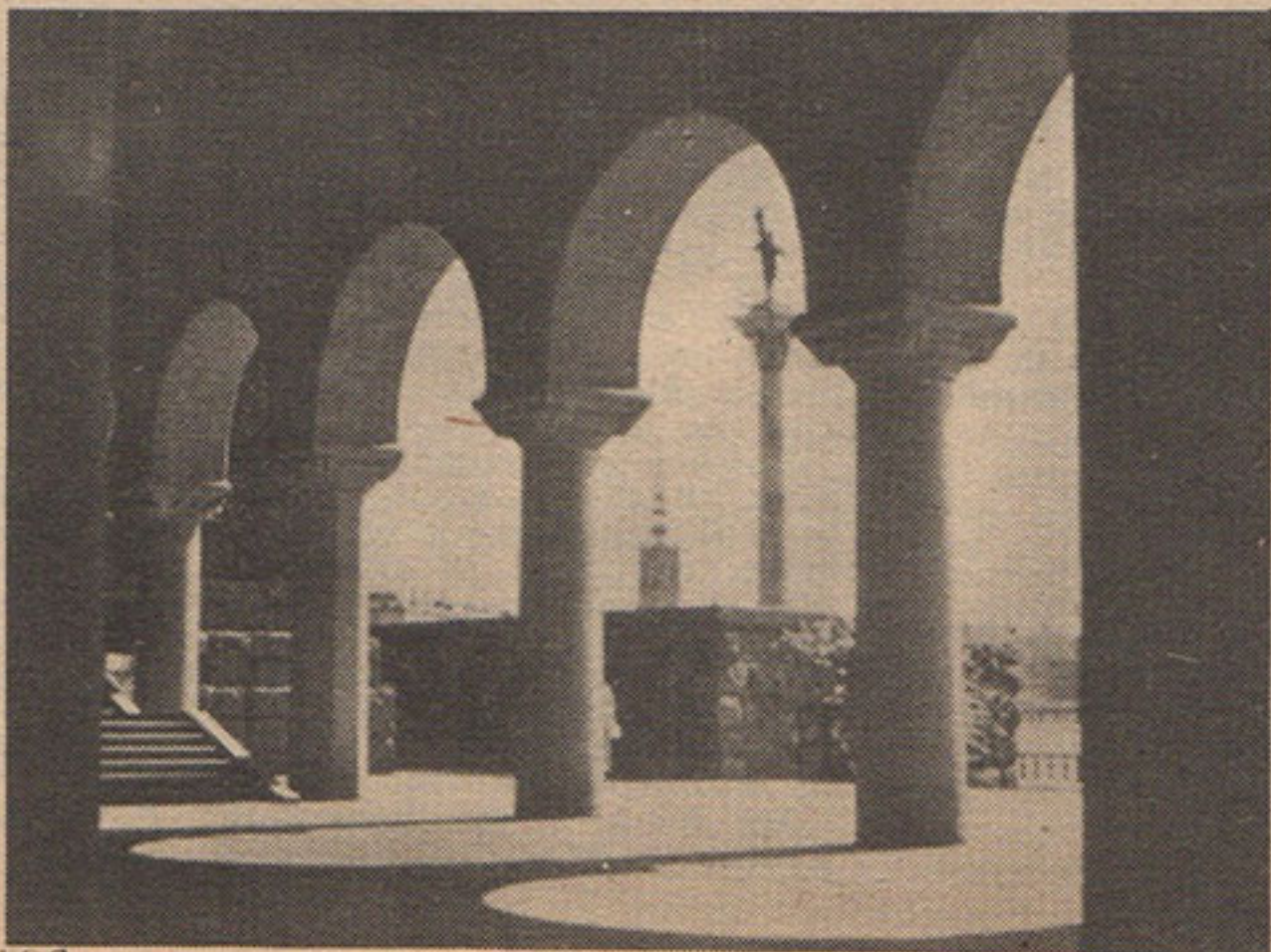
- en 1^{re} : 45 kmh.
- en 2^e : 80 kmh.

J'ai effectué la plus grande partie de mon voyage seul, sauf pour l'itinéraire de Clermont à Stockholm où j'avais



Ci-dessus : cet édifice, qu'on peut aimer ou non, n'est destiné à l'exercice d'aucun culte : c'est simplement la gare de Copenhague.

Ci-dessous : nous ne sommes ici ni à Lisbonne, ni à Venise... mais à Stockholm !



une passagère. Les bagages transportés dans une remorque monocroue attelée à la Starlett pesaient, en ordre de marche, 35 kg environ.

★
J'ai donc suivi l'itinéraire suivant : Clermont, Nancy, Cologne, Hambourg, Copenhague, Halsingbag, Jarkoring, Stockholm.

5 jours seulement m'ont suffi pour parcourir les 2.340 km du trajet Clermont-Stockholm. Mon carnet de passage en douanes peut éventuellement en témoigner. Partis de Clermont-Ferrand le samedi 4 août au matin, nous arrivons à Stockholm le mercredi 8 août à la tombée de la nuit.

Je reste 2 jours dans la capitale suédoise, puis je reprends seul ma route vers le Nord. Je monte le long de la côte Est de la Suède, je passe à Uppsala, Gavir et arrive à Sundvall où je change de direction.

Je traverse la Scandinavie, passe à Ostersund, rentre en Norvège et arrive à Verdal, petite ville où je reprends la direction du Nord en longeant la côte Ouest de la Norvège. Je traverse successivement les villes de Steinkjer, Greng, Mosjoen, Mo.

Je franchis le cercle polaire et arrive à Fauske, où je continue dans la direction de Narvik. Je passe Narvik et monte encore d'une cinquantaine de kilomètres en direction du Nord, mais, vaincu par le froid et la fatigue, inquiet du peu de temps qu'il me reste pour rejoindre Clermont, je renonce à monter jusqu'au Cap Nord, qui reste encore distant d'environ 500 km.

Je redescends donc rapidement le long de cette même côte Ouest, jusqu'à Trondheim, où je prends la direction d'Oslo par la route la plus méridionale. Je traverse les villes de Ulsberg, Dombas, Hamar, arrive à Oslo, pour continuer rapidement sur Stockholm par Karlstadt, Kariskoga, Oreho, où j'arrive le 19 août au matin.

Je passe la journée dans la ville et, le lendemain, je prends le chemin du retour par le même itinéraire qui m'a conduit jusqu'à Stockholm.

★
Pour qui connaît la Scandinavie, il est inutile que j'insiste sur l'état des routes dans le Nord. Celles portées comme voies de grande communication sur la carte sont, en fait, loin de valoir l'une quelconque de nos plus mauvaises départementales : cailloux, cassis, ornières, rien n'y manque. De plus, avec cette année pluvieuse, elles sont envahies par la boue qui recouvre complètement le revêtement.

Dans des conditions aussi difficiles, je suis obligé de reconnaître que ma petite machine m'a étonné, car, humblement, je vous avoue que je redoutais le pire, dans un pays où je rencontrais un hameau en moyenne tous les 50 km (je parle du nord, évidemment). Je n'ai eu pour tous ennuis simplement que 2 sauts de chaîne et des bris de rayons à la roue arrière.

Je me contenterai donc maintenant d'aligner quelques chiffres.

— Distance totale parcourue :
2.340 km de Clermont à Stockholm (avec une passagère et 35 kg de bagages).

3.775 km de mauvaises routes en Scandinavie (de Stockholm à Stockholm).

2.340 km de Stockholm à Clermont-Ferrand.

— Soit au total : 8.465 kilomètres.

Je n'ai pas décalaminé mon moteur en cours de route, et malgré cela, même sur le chemin du retour, j'ai pu soutenir une moyenne honorable. La machine n'était plus très nerveuse, peinait quelque peu en côte, mais, sur le plat, elle roulait presque aussi rapidement.

Pour finir, je parlerai de la consommation : Il m'a fallu 64 litres de mélange pour faire le trajet aller de Stockholm, ce qui représente environ 2 litres 3/4 pour 100 kilomètres.

H. J. VISSEYRIAS
Clermont-Ferrand (P.-de-D.)

QUELQUES INSTANTS AVEC BOUIN

De passage à Boulogne-Billancourt, nous nous sommes arrêtés chez Bouin, le spécialiste Peugeot bien connu.

Installé derrière son bureau, Bouin était plongé dans un abondant courrier technique.

En effet, sa réputation de « gonfleur », de metteur au point, étant établie, de nombreux amateurs lui demandent conseil. Or notre pilote n'a pas toujours le temps de prendre la plume, d'autant plus qu'il a actuellement la main dans le plâtre, à la suite d'une chute survenue au... patin à glace.

Aussi nous prie-t-il d'informer nos lecteurs qu'il est inutile de lui écrire. Par contre, si vous pouvez amener votre machine à Boulogne, Bouin vous éclairera de ses conseils, ou se chargera même de l'amélioration.

★
Mais en fait de gonflage, ce pilote nous précisait encore, qu'avant d'agrandir les lumières ou de limer le piston, il fallait bien mieux veiller au montage correct du moteur (étanchéité au vilebrequin, équerrage de la bielle, roulements très libres, etc.).

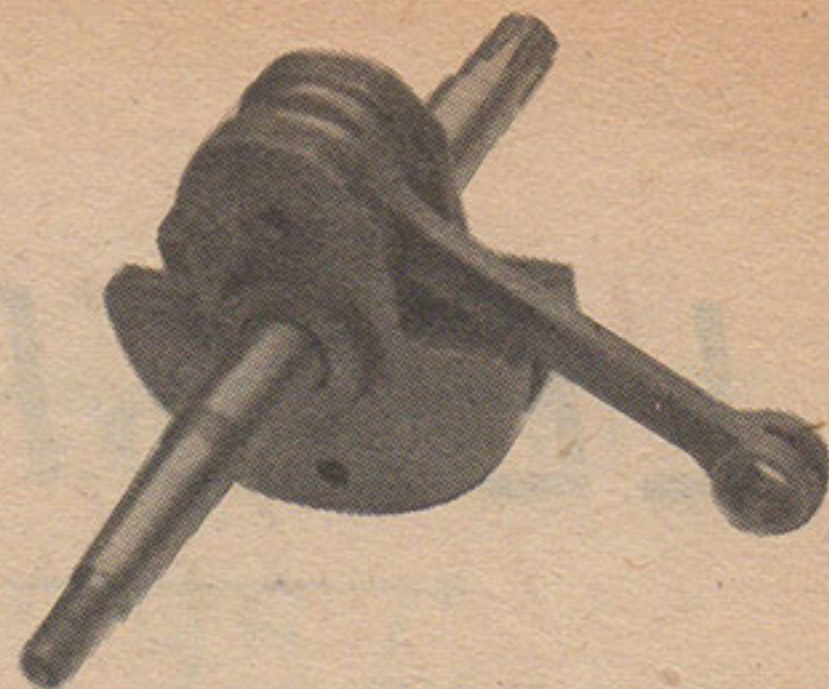
C'est d'ailleurs dans ce sens que travaille l'usine Peugeot elle-même, et bien souvent, il suffirait de monter ces nouvelles pièces d'origine pour gagner chevaux et tours-minute.

★

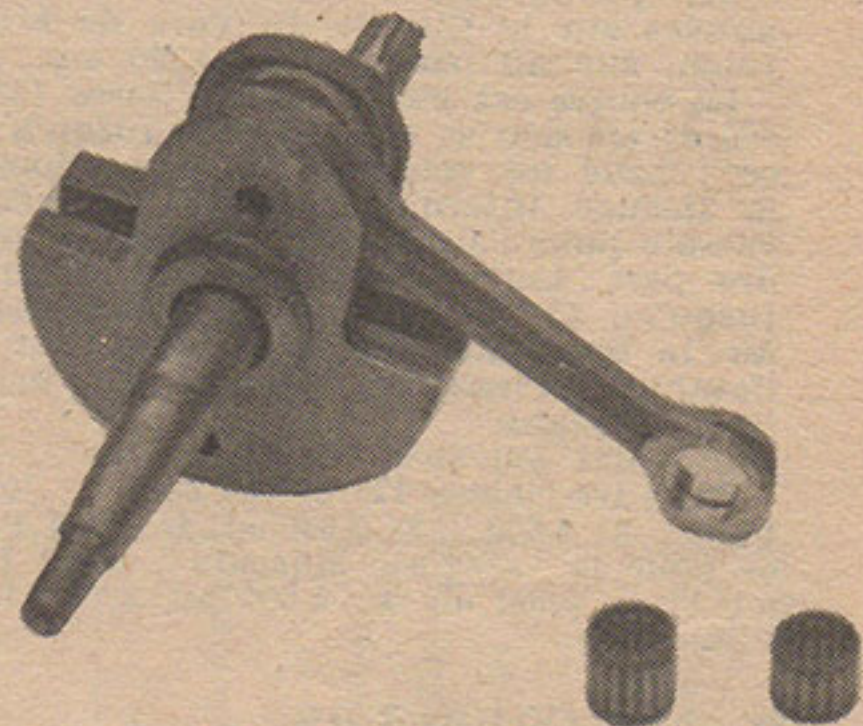
Parmi les dernières modifications apportées aux modèles de série, outre les pistons étamés déjà signalés, Bouin nous a montré les nouveaux embiellages qui sont montés sur tous les modèles 175, 250 et 125 cmc 4 vitesses. Les pieds de bielle renforcés possèdent maintenant des aiguilles encagées à la place de la bague bronze, ce qui accroît la longévité et évite tout risque de grippage de l'axe de piston, tout en diminuant les frottements. Bouin nous signalait que cette simple modification donnait un accroissement très net en tours-minute.

Autre nouveauté, les joints d'étanchéité du vilebrequin donnant un frottement plus doux, ce qui aurait pour conséquence d'abaisser la température des queues de vilebrequin de 20° environ.

Avis aux amateurs !



En haut : l'ancien embiellage Peugeot, et ci-dessous, le nouveau avec notamment des aiguilles encagées à l'axe de piston.



LA REMISE EN ÉTAT DU PIPE-LINE DE L'IRAK-PETROLEUM CY

Selon le bulletin « Informations économiques » publié par Esso Standard, l'Irak Petroleum Company vient de préciser, dans un communiqué, qu'elle avait informé le gouvernement syrien le 14 janvier que, par utilisation de la station de pompage T. 1 se trouvant en Irak, il serait possible, moyennant 7 jours de travaux, de reprendre les expéditions de brut au rythme de 11 millions de tonnes par an.

La Compagnie a demandé au gouvernement syrien que les travaux puissent commencer immédiatement, afin que les opé-

rations de pompage soient reprises dès que possible.

D'après les premiers rapports parvenus sur les dommages apportés aux installations de pompage en Syrie, dans la nuit du 2 au 3 novembre, la Compagnie estimait, à moins que les destructions sur le pipe-line lui-même ne se révèlent plus importantes, qu'il serait possible de remettre le pipe-line en service en n'utilisant pas les stations de pompage endommagées. Cette remise en service pourrait être effectuée en employant seulement les stations de pompage situées en Irak, à un taux pouvant atteindre d'un tiers à

la moitié de la capacité totale du pipe-line.

A la suite d'une visite effectuée par un groupe d'ingénieurs de la Compagnie invités par le gouvernement syrien, le 23 décembre, pour envisager la remise en service des installations, il a été confirmé que, moyennant une semaine de travaux, le système de pipe-line pourrait être mis en service à la cadence de 11 millions de tonnes par an, ce qui correspond environ au tiers de la différence entre les besoins européens en produits pétroliers et les disponibilités actuelles.

TRIBUNE LIBRE

REPONSE A M. BOUCHARD

J'étais dans le même cas que vous. Un jour on m'a dit qu'il fallait que je me repose sérieusement. On m'a créé un pneumo-thorax, et je suis resté 8 mois au lit, un an en sana. Du jour au lendemain, je me suis mis au lit. La veille je faisais de la moto. Le lendemain plus question de ce « sport barbare ». Ça fait trois ans de cela, j'ai toujours mon pneumo-thorax. Je suis aussi toujours sur une selle de moto ! Il ne faut pas prendre froid, voilà le problème.

Mon médecin traitant est parfaitement au courant que je fais de la moto, en allant quelquefois vite.

Conclusion : une bonne combinaison (Macombyn Cordoual) avec un duvet en dessous, une paire de bottes et vous n'aurez jamais froid. J'ai fait de la moto l'hiver dernier par -18° -20°C la nuit, je n'ai jamais eu froid, même aux mains. Ne vous désolerez pas, Monsieur Bouchard. Vous referez de la moto. Un peu de patience. Je sais que cela est très dur, mais il faut tenir bon.

Mr JONTEAU DU BREUIL
St-Mandé (Seine)

UNE NOUVELLE HENRIETTE MOREL...

Etant lectrice de « Moto-Revue », je me permets de vous adresser cette lettre. Sur vos articles « Tribune Libre », j'ai toujours plus ou moins vu les performances masculines et pourtant nous, jeunes filles de France, nous aurions aussi notre libre impression sur ce qui est moto.

Ayant essayé à l'heure actuelle quelques-unes de celles-ci, depuis la 125 Motobécane jusqu'à la 500 Norton, et, en compétition sur piste, un cyclomoteur de 50 cmc, je trouve étonnant qu'en France on n'essaie pas (dans ces catégories 50, 100, 125, 175 et 250 cmc) de faire des compétitions féminines et masculines car, sur ces engins, je suis sûre que nous pourrions, au point de vue sportif, nous aligner soit sur route ou sur piste avec les meilleurs étrangers.

Ceci rapporterait aussi bien aux constructeurs qu'aux organisateurs et je suis sûre que le public serait charmé de voir des jeunes filles françaises défendre le sport motocycliste, comme elles le font déjà dans tous les autres sports.

Pour moi personnellement, j'ai couru sur piste avec un cyclo de 50 cmc et en concentration avec une Norton à 140 kmh ; je me charge de courir gratuitement sur piste pour une œuvre de bienfaisance avec n'importe quelle marque de cyclo de 50 cmc.

J'espère que « Moto-Revue » voudra bien insérer ces quelques lignes et je l'en remercie chaleureusement.

Henriette PERAFERRES
Perpignan

(Licenciée du MC Roussillon)

LE SPORT



◆ ON ENGAGE POUR BARCELONE

Le Real Moto-Club de Cataluna organise le 7 avril prochain le 7^e Grand Prix d'Espagne, 18^e circuit international de Barcelone, qui se courra comme ces dernières années sur le Circuit du Parc de Montjuich, sur un parcours de 3,790 km.

La course est ouverte aux classes 125 et 500 cc en solo et aux sidecars jusqu'à 500 cc ; tous les coureurs en possession de la licence internationale de conducteur valable pour l'année 1957 peuvent y prendre part. Les engagements seront admis jusqu'au 23 mars à minuit, et adressés à Mr le Secrétaire du Real Moto-Club de Cataluna, Plaza de Tetuan, 36, Barcelone, Espagne.

Les prix suivants sont accordés :

Dans les classes 125 et 500 cc : 1^{er} 10.000 Ptas ; 2^e 5.000 ; 3^e 2.500 et 4^e 1.000 Ptas, et pour la catégorie sidecars : 8.000 Ptas au 1^{er} ; 4.000 au 2^e, 2.000 au 3^e et 1.000 Ptas au 4^e.

◆ LES COUREURS MOTOCYCLISTES TCHEQUES

L'Automoto-Club Central de l'Union pour la coopération avec l'Armée a décidé, sur la base des succès remportés par les motocyclistes tchécoslovaques, que ceux-ci participeront à toutes les courses internationales de vitesse.

Les champions tchécoslovaques courent sur des machines de cylindrée 125, 250 et 350 cmc. Le 26 mai, ils participeront donc au Grand Prix de France, du 3 au 7 juin au Tourist Trophy anglais, le 29 juin au Grand Prix de Hollande, le 7 juillet au Grand Prix de Belgique, le 21 juillet au Grand Prix d'Allemagne, du 8 au 10 août au Grand Prix d'Irlande et le 1^{er} septembre au Grand Prix d'Italie.

Voilà qui promet de mettre un peu de variété dans un championnat du monde, jusqu'ici abandonné aux seules marques italiennes.

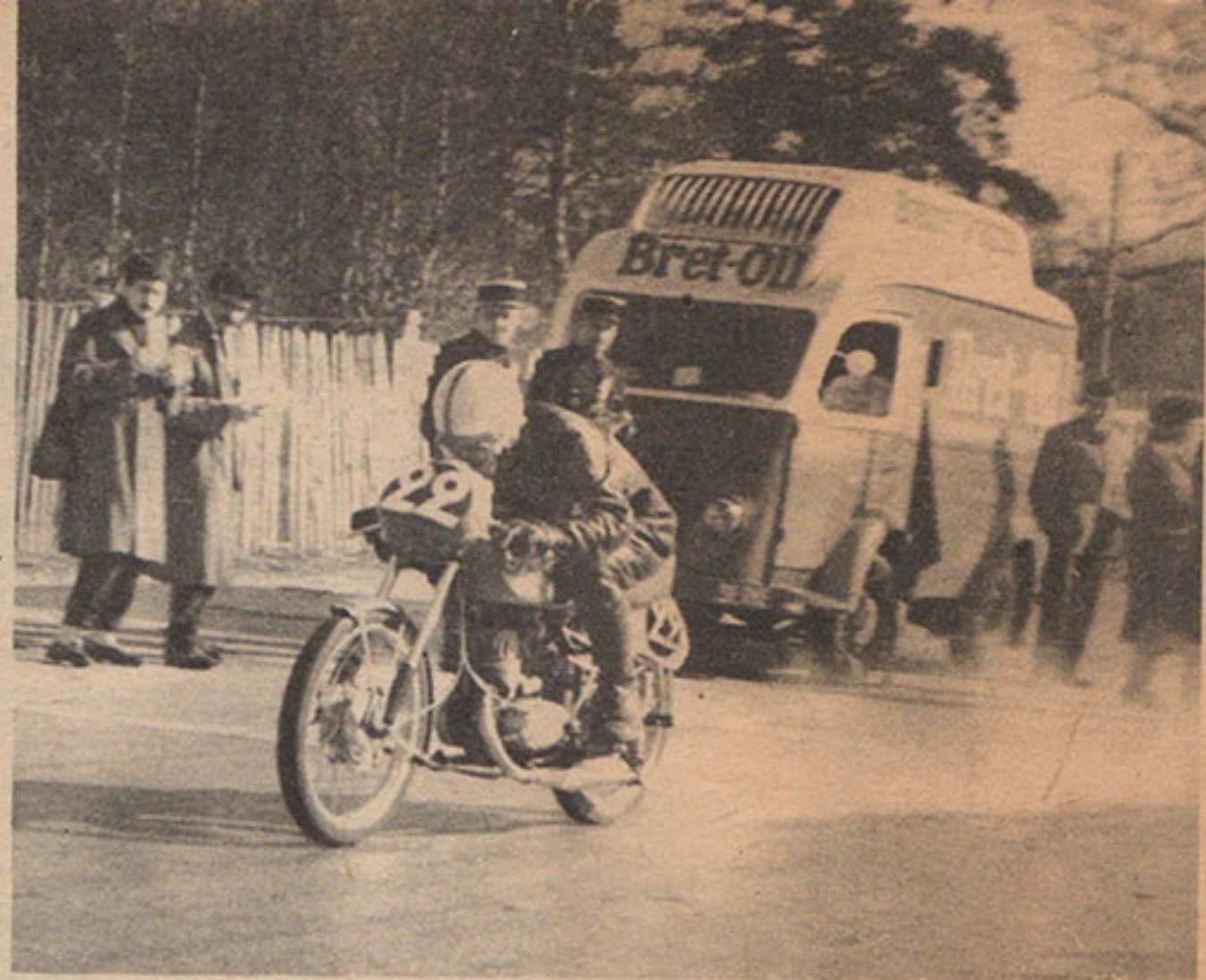
◆ LORENZETTI CHEZ GUZZI

Alors que la plupart des écuries d'usine qui s'aligneront dans les épreuves du prochain Championnat du Monde sont pratiquement constituées, il semble probable que Guzzi s'adjoindra en dernière minute Enrico Lorenzetti, qui avait quitté voici trois ans la firme de Mandello del Lario pour redevenir pilote privé en conservant toutefois certaines attaches avec celle-ci.

Lorenzetti, dont l'âge tourne autour de la quarantaine, est à la fois un pilote très expérimenté et un technicien très averti dans le domaine de la compétition. Il a dépensé 1.200.000 francs l'année dernière dans la préparation de sa Guzzi privée, qu'il a pourvue d'une pompe à essence actionnée mécaniquement par les mouvements de débattement de la suspension arrière. Cette machine est encore pourvue d'un cadre spécial, que l'usine a d'ailleurs adopté ultérieurement pour ses modèles officiels.

La Guzzi-Lorenzetti 250 cc s'est avérée la moto la plus rapide dans sa cylindrée, à l'exception de celle qui devait enlever le titre, la MV d'Ubbiali. Ces résultats sont évidemment convaincants, et l'on comprend que la maison Guzzi ait l'intention de « récupérer » à son profit un élément aussi intéressant que le sympathique pilote italien.

Souhaitons que rien ne vienne contrarier le projet.



◆ TRIUMPH... TRIOMPHE AU BIG BEAR RUN !

La marque anglaise s'est adjugée les 12 premières places — et 20 des 25 premières places — dans la fameuse classique américaine de tous-terrains et d'endurance, disputée sur un parcours de plus de 240 km à proximité de Los Angeles, en Californie.

Le vainqueur fut Bud Ekins, sur 650 Triumph Trophy. A noter que Bud Ekins avait terminé second en 1956, et que cette année là, Triumph avait pris les quatre premières places.

Dans la classe 200 cc, le nouveau modèle Triumph Tiger Cub compétition prend la première place, avec Kenny Harriman, et la seconde avec Lammy Lamoreaux.

Le record des engagements fut battu, dans ce Big Bear Run 1957, qui conduisit plus de 700 participants à travers le sable, la boue et la neige..., car la région de Los Angeles présente effectivement ces caractères apparemment contradictoires.

◆ CECIL SANDFORD A SIGNE CHEZ MONDIAL

L'excellent pilote britannique a signé avec l'usine de Milan un contrat de trois ans, concernant sa participation en tant qu'officiel de la marque à toutes les épreuves du Championnat du Monde de vitesse dans les classes des 125 et 250 cc.

Sandford est un spécialiste des petites cylindrées ; il fut d'ailleurs champion du Monde en 125 en 1952, sur MV. L'année dernière, sa position était assez particulière puisqu'il défendit à la fois les couleurs de Mondial en 125 cc et celles de DKW en 350 cc, enlevant d'ailleurs une excellente troisième place sur cette dernière machine au Grand Prix de Belgique et finissant cinquième du Championnat du Monde 1956 des 350 cc, tandis que sa 125 Mondial le menait à la neuvième place ex-æquo du Championnat des petits cubes.

◆ UBBIALI ET LA MOTO GUZZI A L'HONNEUR EN ITALIE

Le groupement des journalistes sportifs de Milan a décerné pour la douzième fois le Prix de l'Athlète et de l'Equipe de l'année.

Si le premier est allé au coureur cycliste Baldini, 4 voix sont allées cependant au champion du Monde de vitesse en 125 et 250 cmc, Ubbiali.

Quant au prix décerné au sport d'équipe, c'est à nouveau le « quatre avec barreur » de la Moto Guzzi, champion olympique à Melbourne, qui le remporte pour la troisième fois.

◆ HORST RAU S'EST TUE AVEC HAAS

On apprend seulement maintenant que l'accident d'aviation qui a coûté la vie au grand champion NSU Werner Haas a fait une seconde victime : il s'agit du pilote privé allemand Horst Rau, de Weinheim, qui courait sur Norton.

Le sport motocycliste allemand a été décidément touché terriblement en 1956.

La Côte Lapize verra-t-elle à nouveau les records tomber cette année. On voit sur notre document Bouin et sa 175 Peugeot établissant le nouveau record de la catégorie, lors de l'édition 1956 de cette classique épreuve d'ouverture de la saison de vitesse.

LA COTE LAPIZE : 3 MARS

Comme nous l'avons annoncé dans notre éditorial du n° 1327, les organisateurs de l'AMCF ont obtenu les allocations spéciales d'essence qui leur permettront d'organiser comme par le passé les grandes épreuves qui sont la Côte Lapize, le Bol d'Or Motocycliste, les 2 Heures de Montlhéry, etc...

En ce qui concerne la course de la Côte Lapize, qui ouvre traditionnellement la saison de vitesse en France, elle aura lieu le dimanche 3 mars prochain. Les engagements sont reçus à l'AMCF, 5, Square Neuilly-Château, Neuilly-sur-Seine, où l'on peut se procurer le règlement de l'épreuve qui est, rappelons-le, ouverte aux motos de 175 à 1000 cc, aux sidecars de 250 à 1.200 cc, et aux cyclecars de 350 à 1200 cc.

Il ne fait aucun doute que les sportifs, pratiquants et autres, se retrouveront nombreux à Montlhéry le 3 mars pour saluer le départ de la saison 1957 de vitesse qui semble devoir se poursuivre normalement, en dépit des circonstances actuelles.

DANS LES CLUBS

■ MOTO-CLUB CLODOALDIEN. — Bureau 1957 : Prés. : Leroy ; adj. : Anquer, De Reviers ; secr. : Lescarboua ; trés. : Lehmann ; com. sport. : Doumeq, Düvernay ; com. tour. : Eberhardt, Petit ; dél. à la LMIF : Doumeq et De Reviers.

Le MC Clodoaldien organise son banquet annuel le 2 mars à 20 h. 30 à la Réserve, 2, bd J. Peltier, St-Cloud.

■ MOTO-CLUB DE PARIS. — Proch. réun. 1^{er} et 15 mars, 21 h. Ts rens. Romac, Mon. 49-00, 8 à 13 et 15-18 h.

Sort. mars. — 3 : Ste Geneviève des Bois. Pte Orléans 13 h. 30, 50 km. N120 jusq. Montlhéry, à g. N120 jusq. Ste Geneviève. Visite source mirac., cim. Russe et Donjon.

10 : Forêt St-Germain : La Mare aux Canes, 46 km. Pte Maillot 13 h. 30. Rd Pt Défense, N 186. Le Vésinet, St-Germain. N 184 vers Croix Noailles. A d. ch. forest. cond. à mare.

17 : Versailles - Trianon, 44 km Pte St-Cloud 13 h. 30. Autor. Ouest, sortie p. 2^e pont. A g. N 184 jusq. Chesnay. Entr. à dr. ds Parc (moto 50 fr., auto 100 fr.). Suivre allée t. dr. jusq. Pet. Trianon. Rdv Gr. Trianon.

24 : Abbaye Port Royal, 70 km, Pte St Cloud 13 h. 30. Autor. jusq. Trappes. A g. D 36. A Voisins le Bas à dr. D 91 jusq. Abbaye.

31 : Sort. Jonquilles, 100 km, Pte Villette, 13 h. 30. N 17 jusq. Senlis. Ds ville à g. N 330 dir. Creil jusq. poteau indic. Aumont pl. à dr. de la route. Pr. en face ch. forest.

Isolés cordialement invités.

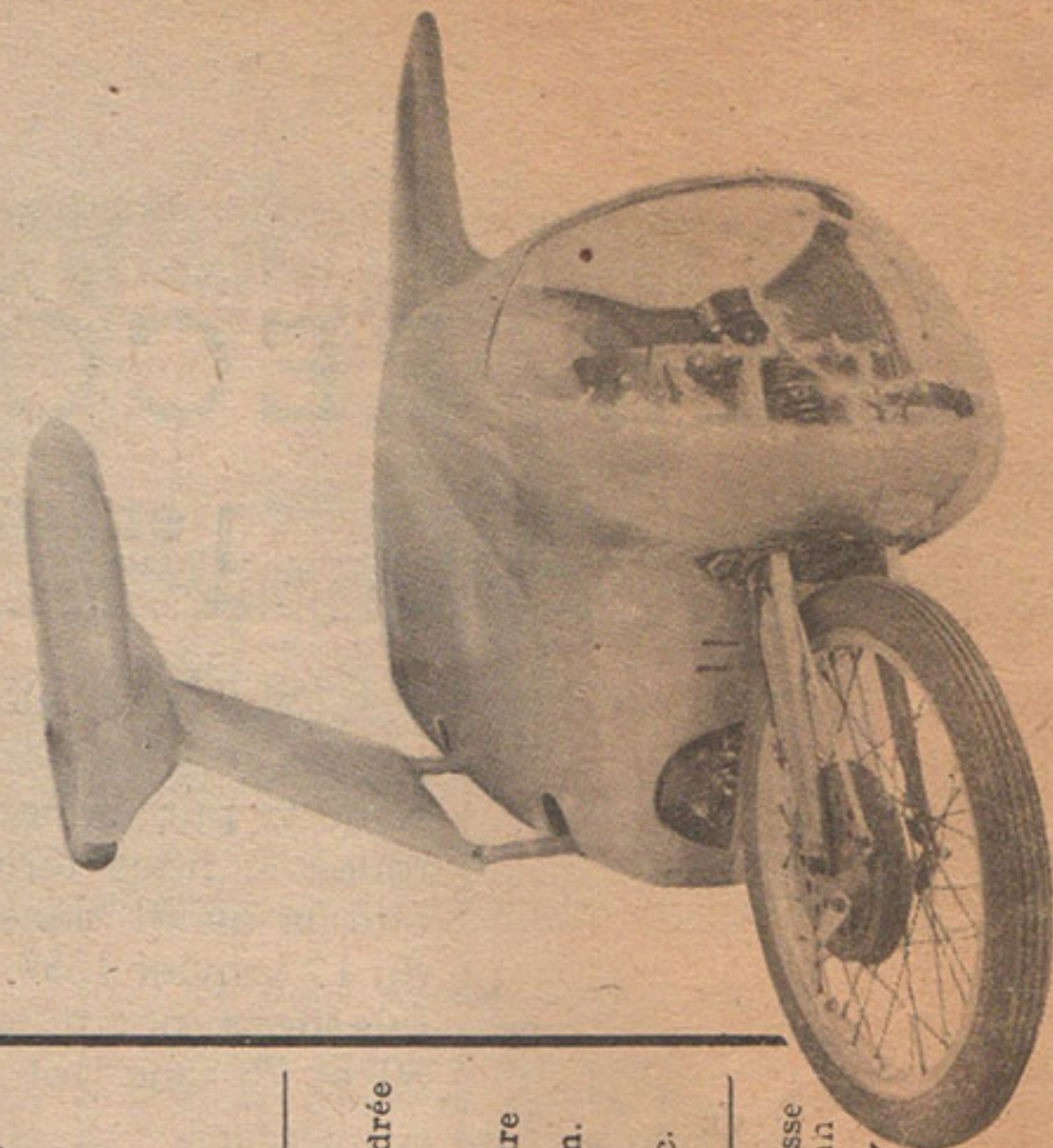
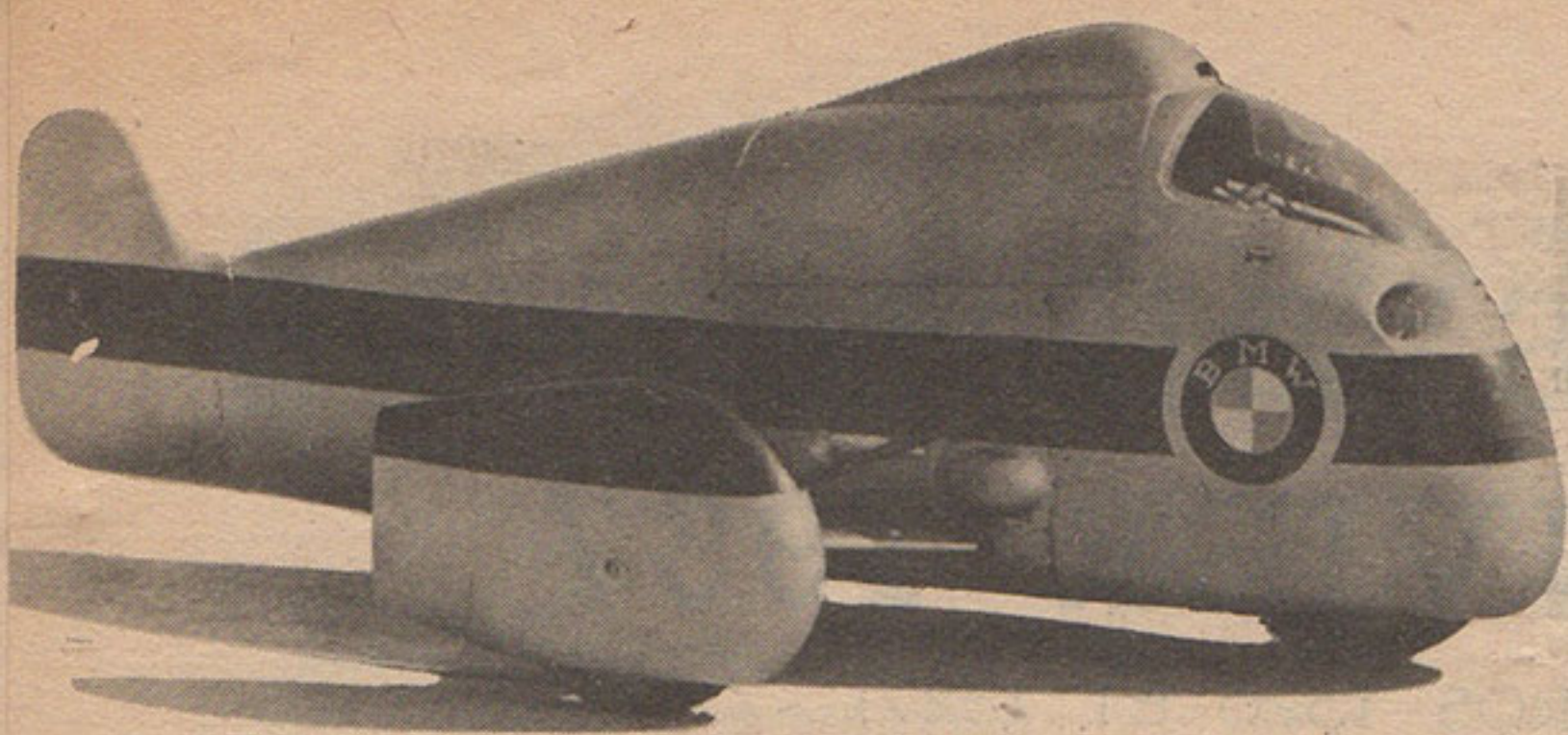
LES RECORDS DU MONDE

AU 1^{er} JANVIER 1957

(SUITE DES NUMÉROS 1326 ET 1327)

Avec la publication des tableaux relatifs aux side-cars et « trois-roues », nous terminons la liste des records tels qu'ils étaient établis au 31 décembre 1956, et tels qu'ils sont retenus à partir du 1^{er} janvier 1957 en fonction de la nouvelle formule. Voir sur ces questions, nos numéros 1.326 (bilan global et records « solo » en 50 et 75 cmc.) et 1.327 (records « solo » de 100 à 1.000 cmc.).

| Distance ou durée | Date | Lieu | Pilotes | Marque | Cylindrée | Heures | Min. | Sec. | Vitesse Km/h |
|---|------------|------|----------------------------|-------------------|-----------|--------|------|------|--------------|
| Catégorie B — CLASSE 250 CMC. | | | | | | | | | |
| C = compresseur | | | | | | | | | |
| D.L. 1 KM | 26/8/52 | 7 | CAVANNA | GUZZI C | 248 | | | 16.3 | 221 |
| D.A. 1 KM | 26/8/52 | 7 | CAVANNA | GUZZI C | 248 | | | 30.7 | 117 |
| D.L. 5 Km | 26/8/52 | 7 | Cavanna | Guzzi C | 248 | | 1 | 27.5 | 206 |
| D.L. 1 Mile | 26/8/52 | 7 | Cavanna | Guzzi C | 248 | | | 26.3 | 221 |
| D.A. 1 Mile | 26/8/52 | 7 | Cavanna | Guzzi C | 248 | | | 42.5 | 136 |
| D.L. 5 MRes | 26/8/52 | 7 | Cavanna | Guzzi C | 248 | | 2 | 23.0 | 203 |
| D.A. 10 KM | 26/8/52 | 7 | CAVANNA | GUZZI C | 248 | | 3 | 11.0 | 188 |
| 50 Km | 23/3/56 | 3 | Murit | Guzzi | 248 | | 20 | 16 | 148 |
| 100 Km | 23/3/56 | 3 | MURIT | GUZZI | 248 | | 40 | 25 | 148 |
| 500 Km | 20/12/55 | 3 | Camathias, Bula | NSU | 246,7 | | 3 | 28 3 | 144 |
| 1.000 KM | 20/12/55 | 3 | CAMATHIAS, BULA | NSU | 246,7 | | 7 | 10 8 | 139 |
| 2.000 Km | 29/8/55 | 28 | Boensch, etc... | Messerschmitt | 192 | | 19 | 3 | 105 |
| 3.000 Km | non établi | | | | | | | | |
| 4.000 Km | non établi | | | | | | | | |
| 5.000 Km | non établi | | | | | | | | |
| 10 Miles | 26/8/52 | 7 | Cavanna | Guzzi C | 248 | | 5 | 31 | 175 |
| 50 Miles | 23/3/56 | 3 | Murit | Guzzi | 248 | | 32 | 33 | 148 |
| 100 Miles | 20/12/55 | 3 | Camathias, Bula | NSU | 246,7 | | 1 | 5 5 | 147 |
| 500 Miles | 20/12/55 | 3 | Camathias, Bula | NSU | 246,7 | | 5 | 31 6 | 145,6 |
| 1.000 Miles | 29/8/55 | 28 | Boensch, etc... | Messerschmitt | 192 | | 15 | 12 | 106 |
| 2.000 Miles | non établi | | | | | | | | |
| 3.000 Miles | non établi | | | | | | | | |
| 1 HEURE | 23/3/56 | 3 | MURIT | GUZZI | 248 | | | | 148 |
| 2 Heures | 20/12/55 | 3 | Camathias, Bula | NSU | 246,7 | | | | 150 |
| 3 Heures | 20/12/55 | 3 | Camathias, Bula | NSU | 246,7 | | | | 145 |
| 4 Heures | 20/12/55 | 3 | Camathias, Bula | NSU | 246,7 | | | | 145 |
| 5 Heures | 20/12/55 | 3 | Camathias, Bula | NSU | 246,7 | | | | 145 |
| 6 HEURES | 20/12/55 | 3 | CAMATHIAS, BULA | NSU | 246,7 | | | | 146 |
| 7 Heures | 20/12/55 | 3 | Camathias, Bula | NSU | 246,7 | | | | 139,3 |
| 8 Heures | 9/12/55 | 4 | Loro et Rinaldi | Moto Bi | 248 | | | | 118 |
| 9 Heures | 29/8/55 | 28 | Boensch, etc... | Messerschmitt | 192 | | | | 106 |
| 10 Heures | 29/8/55 | 28 | Boensch, etc... | Messerschmitt | 192 | | | | 106 |
| 11 Heures | 29/8/55 | 28 | Boensch, etc... | Messerschmitt | 192 | | | | 106 |
| 12 HEURES | 29/8/55 | 28 | BOENSCH, etc... | MESSERSCHMITT | 192 | | | | 106 |
| 24 HEURES | 29/8/55 | 28 | BOENSCH, etc... | MESSERSCHMITT | 192 | | | | 103 |
| 48 Heures | non établi | | | | | | | | |
| Catégorie B — CLASSE 350 CMC. | | | | | | | | | |
| Records appartenant à la classe 250 cmc, sauf : | | | | | | | | | |
| 50 Km | 31/10/55 | 3 | Anderson | Guzzi | 349 | | 18 | 21 | 164 |
| 100 KM | 29/10/55 | 3 | ANDERSON et LOMAS | GUZZI | 349 | | 38 | 33 | 156 |
| 1.000 KM | 20/10/51 | 3 | DORAN et MONNERET | AJS | 349 | | 7 | 01 6 | 142 |
| 50 Miles | 19/10/55 | 3 | Anderson et Lomas | Guzzi | 349 | | | 31 7 | 155 |
| 100 Miles | 19/10/55 | 3 | Anderson et Lomas | Guzzi | 349 | | 1 | 1 56 | 157 |
| 500 Miles | 20/10/51 | 3 | Doran et Monneret | AJS | 349 | | 5 | 39 2 | 148 |
| 1 HEURE | 29/10/55 | 3 | ANDERSON et LOMAS | GUZZI | 349 | | | | 157 |
| 2 Heures | 29/10/55 | 3 | Anderson et Lomas | Guzzi | 349 | | | | 156 |
| 7 Heures | 20/10/51 | 3 | Doran et Monneret | AJS | 349 | | | | 142,3 |
| 8 Heures | 14/8/29 | 3 | Denly, Hough | AJS | 346 | | | | 107,1 |
| 9 Heures | 13/10/33 | 3 | Monneret, Barthélemy, Hass | Koehler Escoffier | 346 | | | | 107,4 |
| 10 Heures | 14/8/29 | 3 | Denly, Hough | AJS | 346 | | | | 107,3 |
| 11 Heures | 14/8/29 | 3 | Denly, Hough | AJS | 346 | | | | 107,2 |
| 12 HEURES | 13/10/33 | 3 | MONNERET, etc... | KOEHLER ESCOFFIER | 346 | | | | 107 |



A gauche : le side 500 BMW caréné, avec lequel Noll a atteint la vitesse de 280 kmh.
A droite : le side Guzzi articulé de Cavanna (250 cmc. à compresseur), a « accroché » les 221 kmh.

| Distance ou durée | Date | Lieu | Pilotes | Marques | Cylindrée | Heure | Min. | Sec. | Vitesse Km/h |
|---|------------|------|--------------------------|---------|-----------|-------|------|------|--------------|
| Catégorie B — CLASSES 500 ET 750 CMC. | | | | | | | | | |
| D.L. 1 KM | 4/10/55 | 7 | NOLL | BMW | 492 | | | 12.9 | 280 |
| D.A. 1 KM | 4/10/55 | 7 | NOLL | BMW | 492 | | | 25.9 | 139 |
| D.L. 5 Km | 4/10/55 | 7 | Noll | BMW | 492 | | 1 | 16.3 | 271 |
| D.L. 1 Mile | 4/10/55 | 7 | Noll | BMW | 492 | | | 20.7 | 280 |
| D.A. 1 Mile | 4/10/55 | 7 | Noll | BMW | 492 | | | 35 | 166 |
| D.L. 5 Miles | 4/10/55 | 7 | Noll | BMW | 492 | | 1 | 48.6 | 267 |
| D.A. 10 KM | 23/11/54 | 7 | NOLL | BMW | 489,7 | | 2 | 49.0 | 213 |
| 50 Km | 29/10/54 | 7 | Noll | BMW | 499,4 | | 16 | 13 | 185 |
| 100 KM | 31/10/54 | 7 | NOLL | BMW | 499,4 | | 32 | 59 | 182 |
| 500 Km | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | 3 | 7 | 2 | 160,7 |
| 1.000 KM | 11/3/55 | 7 | NOLL, HILLEBRAND, etc... | BMW | 492 | 6 | 26 | 9 | 155 |
| 2.000 Km | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | 13 | 24 | | 149 |
| 3.000 Km | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | 20 | 39 | | 145 |
| 4.000 Km | non établi | | | | | | | | |
| 5.000 Km | non établi | | | | | | | | |
| 10 Miles | 23/11/54 | 7 | Noll | BMW | 489,7 | | 4 | 37 | 209 |
| 50 Miles | 31/10/54 | 7 | Noll | BMW | 489,7 | | 26 | 38 | 181 |
| 100 Miles | 30/11/56 | 3 | Murit | BMW | 492 | | 54 | 40 | 177 |
| 500 Miles | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | 5 | 8 | | 156,7 |
| 1.000 Miles | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | 10 | 36 | | 152 |
| 2.000 Miles | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | 22 | 15 | | 145 |
| 3.000 Miles | non établi | | | | | | | | |
| 1 HEURE | 30/11/56 | 3 | MURIT | BMW | 492 | | | | 176 |
| 2 Heures | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | | | | 162 |
| 3 Heures | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | | | | 161 |
| 4 Heures | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | | | | 160 |
| 5 Heures | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | | | | 156 |
| 6 HEURES | 11/3/55 | 7 | NOLL, HILLEBRAND, etc... | BMW | 492 | | | | 156 |
| 7 Heures | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | | | | 155 |
| 8 Heures | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | | | | 154 |
| 9 Heures | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | | | | 153 |
| 10 Heures | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | | | | 152 |
| 11 Heures | 11/3/55 | 7 | Noll, Hillebrand, etc... | BMW | 492 | | | | 151 |
| 12 HEURES | 11/3/55 | 7 | NOLL, HILLEBRAND, etc... | BMW | 492 | | | | 150,5 |
| 24 HEURES | 11/3/55 | 7 | NOLL, HILLEBRAND, etc... | BMW | 492 | | | | 144 |
| 48 Heures | non établi | | | | | | | | |
| Catégorie B — CLASSE 1200 CMC. | | | | | | | | | |
| Records appartenant à la classe 500 cmc, sauf : | | | | | | | | | |
| D.L. 1 KM | 20/8/56 | 31 | BURNS | VINCENT | 1000 | | | 12.8 | 281 |
| D.L. 1 Mile | 20/8/56 | 31 | Burns | Vincent | 1000 | | | 20.4 | 284 |
| Sous réserve d'homologation par la FIM | | | | | | | | | |

LIEUX DES RECORDS

- | | |
|---|---|
| N° 3 : Montlhéry (France). | N° 27 : Castel Fusano (Italie). |
| N° 4 : Monza (Italie). | N° 28 : Christchurch (Nouvelle Zélande). |
| N° 7 : Autostrade Munich-Ingolstadt (Allemagne). | N° 29 : Hockenheim (Allemagne). |
| N° 18 : Autostrade Francfort-Darmstadt (Allemagne). | N° 30 : Autostrade Milan-Varese (Italie). |
| N° 20 : Autostrade Bergamo-Brescia (Italie). | N° 31 : Bonneville - Lac Salé (USA). |
| N° 24 : Autostrade Rome-Ostie (Italie). | N° 32 : Brescia (Italie). |
| N° 26 : Route Placenza-Castel S. Giovanni (Italie). | |

• En lettres capitales, les records restant valables depuis le 1^{er} Janvier 1957

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

ATTENTION !

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

MOTOBECANE

MOTOB. 125 D45S excel. état à roder 65000. M. Gauthier 16 r d'Alembert Paris 14^e.

MOTOS ANGLAISES

URG. 250 BSA C116 12000 k 1955 ét. nf px 160. Ecrire Belaton 2 rue de Sontay 16^e.
 BSA 350 7000 k c. n. susp. oscil. Jolly 10 bis rue de Valenton, Maisons-Alfort.
 VINCENT Rapid 12000 k imp. réal. aff. Forêt 94 r Denfert Rochereau, Boulogne s/S.

BSA 125 Batam eq. t. nve 80. Griffon 175 mod. bon état 35. Bucher 142 av. Ledru Rollin
 1000 Ariel 53 14000 km cme neuve 300000. Beaumont, à Monnaie (I.-et-L.).

BSA 650 15000 km 1955 équip. crédit. Laprevote 3 passage Duhesme, Paris 18^e.

TRIUMPH 500 sp. tw. nom. acc. impec. Barrier 1 r du Cd Verdier, Asnières GRE. 27-29

Triumph Thunder. mod. 55 pft état prix 300. Larderie 156 r Fontenay, Vincennes.

Velocette LE -200. Jumentier P. Fontenay en Parisis, Seine et Oise. T. 8.

TRIUMPH T100 1954 b. état prix int. TUR. 47-79.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 TF très belle rouge Gilot 29 r Kléber, Brunoy, SO

Puch 250 TF nve 6000 k cse bébé. Barotte 22 r Orfila 20^e

MOTOS ALLEMANDES

HOFFMANN 250 flat-twin 190. ou éch. + arg. ctre BMW réc. Bucher 142 av. Ledru Rollin.

BMW R68 1953 22000 k prix int. garantie 6 mois. Besterfeld, Epaux (Aisne).

DKW 350 RT
 BMW R25/3
 116 bd Serurier Paris (19^e) BOL. 77-62.

NSU Consul 350 side très bon état prix intér. compta. soir 19 h. Tardieu 21 rue Vincent Compoint.

BMW R25/2 bon état acces. 150000. Ply 35 av. Convention Livry-Gargan (S-O).

BMW R51 et R51/2 peu roulé imp. px 170 et 190. urgt. Cause départ. PUISAIS 11 rue Galpin-Thiou, Tours (Indre-et-Loire).

Moteur 350 DKW NZ comp. c. nf 15000 Paysant, Sees (Orne)
 BMW R51 180. Bréard 5 r Des-trées Paris 7^e Matinées.

MOTOS TCHEQUES

Jawa neuve occasion, crédit rep. 16 r J. Guesde, Levallois

MOTOS de COURSE

Mise au point achat et vente de moto de course, voyez Murit 44 r P. Barruel LEC. 60-53.

350 AJS 7R ét. nf pièces importantes rech. Jimbert, 200 r Garibaldi, Lyon.

SCOOTERS

LAMBRETTA 54 impec. équip. complet 80. PER. 94-69.

MOTOS DIVERSES

CHOIX EXCEPTIONNEL DE MACHINES VENDUES A L'ETAT GARANTI
 650 BSA Gold. Flash dep. 190.
 500 BSA. 500 Indian dep. 100.
 350 MATCHLESS télesc. susp. AR 120.
 350-250 JAWA à partir 120.
 250 TER., PUCH, MOTOB. 100.
 125 ttes marq. récent. dep. 50.
 SCOOT. VESPA, LAMBRETTA à partir 50.
 Grde sélection Volt. ttes marq. vendues av. repr. MOTO, SCOOT. et crédit.

N'hésitez pas
 Correspondez avec nous
 Expéd. dans toute la France
 ETS AUTO MOTO BARBES
 45 r Goutte d'Or MON. 34-85

BMW R67/3 gros moyen
 BMW R51/2
 TRIUMPH T110 oscillante
 TRIUMPH T100 oscillante
 TRIUMPH Thunderbird
 BSA Golden Flash oscillante
 BSA B31
 GILERA 150
 TERROT 250 neuve et d'autres occasions, crédit, reprise. MURIT, 44 r Paul Barruel, LEC. 60-53.

UNIQUE A PARIS

avec 25 litres d'essence
 750 Cemec BMW 140.
 600 BMW R6 impeccable 140.
 500 Triumph Tw. Tig. 100 120.
 500 Terrot dernière 95.
 350 BSA B31 135. et 110.
 350 Jawa 120. et 75.
 350 Terrot neuve 75.
 250 Terrot, Peugeot nves 140.
 Pannonia, BSA, Jawa dep. 85.
 175 Automoto AMC gd sp. 70.
 175 Motobécane, Peugeot 45.
 125 ttes marques scooters etc.
 50 motos soldées dep. 20000 fr. et nos voitures
 Renault 4 CV sp. dep. 150000
 Aronde luxe et Châtelaine 203
 Reprise. Crédit. Echange
 B.F. 10 av. St Ouen Paris-18^e
 près av. de Clichy EUR. 79-90

Vend PEUGEOT 250 cc neuve SPECIAL CROSS 2 carbu. Dell'Orto cuve susp. cadre Fellis f. Norton, rég. rot. 11000 tm puis, 18 CV 230000. MOLAS rue Lorraine, Auch (Gers).

Ouvert jusqu'à 22h. même dim. 300 MOTOS

Soldées à tous prix Permis Moto gratuit 3

PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos 300 Autos exposées

Autos reprise Motos

Toujours 150 motos d'occasion 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 Beaura-paire, Pantin - VIL. 15-18

CREDIT TOTAL

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

UNIQUE A PARIS

Super Crédit Echanges
 TRIUMPH 650 1956 c. nve 295.
 ARIEL 500 tw. oscil. dep. 195.
 BSA Golden A7 et B31 185.
 ROY. ENF. tw. oscil. dep. 180.
 BMW R25/2 c. neuve 165.
 BSA 250 1955 et 53 imp. 125.
 Puch TF stock bien dep. 75.
 Csepel, NSU, NORTON, etc...
 175 AGF, Motobécane Sport, Peugeot, Alcyon, Guiller bs px 125 toutes marques. Tous prix 25 scooters Vespa, Lambretta Puch, Motobécane, tous prix 30 motos div. à 15. 20 et 30000

ALAZARD

47 av. Clichy 17^e. LAB. 44-65 (dans passage côté cinéma)

ON DESIRE ACHETER

ACHETE roues et pièces bon état BMW. R75 Ecr. Alex 28 r des Favorites Paris 15^e.

Suis acheteur moto récente. Murit 44 r P Barruel Lec.60-53

Paiement comptant immédiat motos scooters. Moto-Record 151 rue Marcadet MON. 24-40

PAIE de suite ttes motos et scooters récents. LAB. 44-65

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

Paie compt motos et scooters BF. 10 av. St-Ouen Paris 18^e angle av. de Clichy Bat. 79-90

DIVERS

Caisse side état exc. Chassan-y 7 Lacharrère, 10000.

ECHANGES

Ech. Mercedes ou Volkswagen c. moto récente. VALETTE 6 r Jacques Cartier MAR. 13-75

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

VOITURE

Simca 5 et 6, Aronde, Isetta 4 CV, reprise motos, de 18 à 20 h., 98 bd Charonne 20^e.

Csc chang. travail tri camionnette Solyto ét. gén. imp. px ts int. S'ad. M. Ponce 6 r l'Ablaye, Yerres s/Oise Tél. 31

EMPLOIS

Offres d'Emplois

2 Tourneurs P3 sérieuses référ. 1 O.S. sur machines. Ecrire Ets ROSSIGNOL et Cie 17 rue Paul Bertin, Nanterre

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

DANS NOTRE PROCHAIN NUMERO

PROBLEMES

TECHNIQUES :

Les facteurs d'usure d'un pneumatique. Poursuivons la visite de l'exposition « Sécurité sur 2 Roues ».

AUTOUR DU SPORT :

Les verres de contact en compétition. La première partie du Calendrier Sportif International : épreuves de vitesse et de régularité, concentration, grass-track, ral-

lyes et trials en territoire français. Et l'actualité sportive.

ET NOS RUBRIQUES

HABITUELLES :

Ce qu'ils en pensent. Informations générales, etc...

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto revue

La Moto

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

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

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

**PUCH - TERROT - LAMBRETTA
PALOMA - DERNY - "TAON"**

CREDIT DE 4 A 15 MOIS

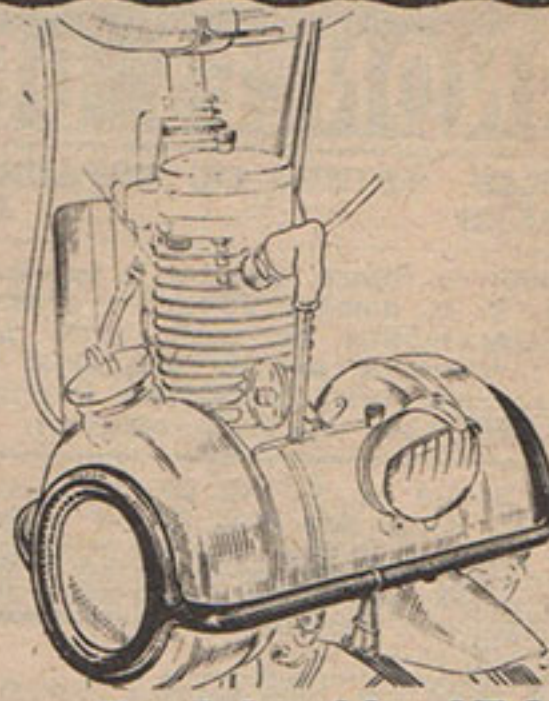
à

BARBÈS - MOTO - CYCLES

33, Boulevard Barbès - PARIS (18^e)

OUVERT LE DIMANCHE DE 9 à 12 heures
LE LUNDI DE 14 à 20 heures

ACCESSOIRES - REPARATIONS - REPRISES



JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX

4 articles de sa fabrication :

- Le **PARE-CHOCS** amovible (breveté S.G.D.G.), d'une efficacité extraordinaire qui donne un cachet très élégant à votre Vélosolex.
- La **POIGNEE** pour porter très facilement votre Vélosolex d'une main.
- Le **FIXE-BAVETTE** et la dernière nouveauté :
- Le **SABOT PARE-CHOCS** enjoliveur de cadre.

Etabl^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}

14 bis, rue Reine-Jeanne - NICE (A.M.) Tél. : 821-97
2, rue Croix de Marbre - NICE — Tél. : 733-33

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e
NOR. 08-09
TOUS
vêtements
de cuir
MOTO
et
combinaisons
en cuir pour
compétition
Exigez la
marque
**CHROME-
CUIR**



CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE



MOTEURS
BREVETS CHARTOIRE
AMC
CLERMONT-FERRAND - FRANCE
PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES STANDARD

Expéditions immédiates
Société F.C.R.

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

Les motos, BIMA & scooters
Geugeot
sont équipés en série de
← **L'ANTIVOL** →
NEIMAN




SEULE MAISON SPECIALISEE DANS
L'ÉLECTRICITÉ MOTO
G. MARY

44, Rue du Texel - PARIS-14^e — Tél. : SEG. 88-80
Equipements - Transformations - Bobinages - Volants
Magnétos - Dynamos
Toutes Pièces Françaises - Anglaises - Allemandes

Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.



Pièces
origine
ARIEL — SUNBEAM

BSA

6, Bd Richard Lenoir 11^e
Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

N'attendez pas l'ACCIDENT
Assurez-vous AUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry - GUT, 73-32

S.I.D.A.M.
8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M° : Péreire, Ternes, Etoile
WAGram 52-62

Spécialiste des 2 Temps
de classe Internationale, NE VEND QUE :

**JAWA
ADLER
PANNONIA**

NEUVES ET D'OCCASION

Vous assure une garantie totale intégrale, un entretien et une mise au point parfaits

CRÉDIT - REPRISE

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

Indispensable
à votre
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES
en Cuir
A. BERL

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

DYNAMIC-SPORT
149, r. Montmartre (2^e)
Métro Bourse — GUT. 19-30

Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, GUZZI, IFA
MANURHIN, AER MACCHI
LAMBRETTA, PUCH, AWO
LE TAON, RUMI, AGF (Ydral)

OCCASIONS RECENTES
Garantie totale 3 mois
(pièces et main-d'œuvre
gratuites)
choix de Lambretta, Vespa,
Rumi, Motos toutes marques

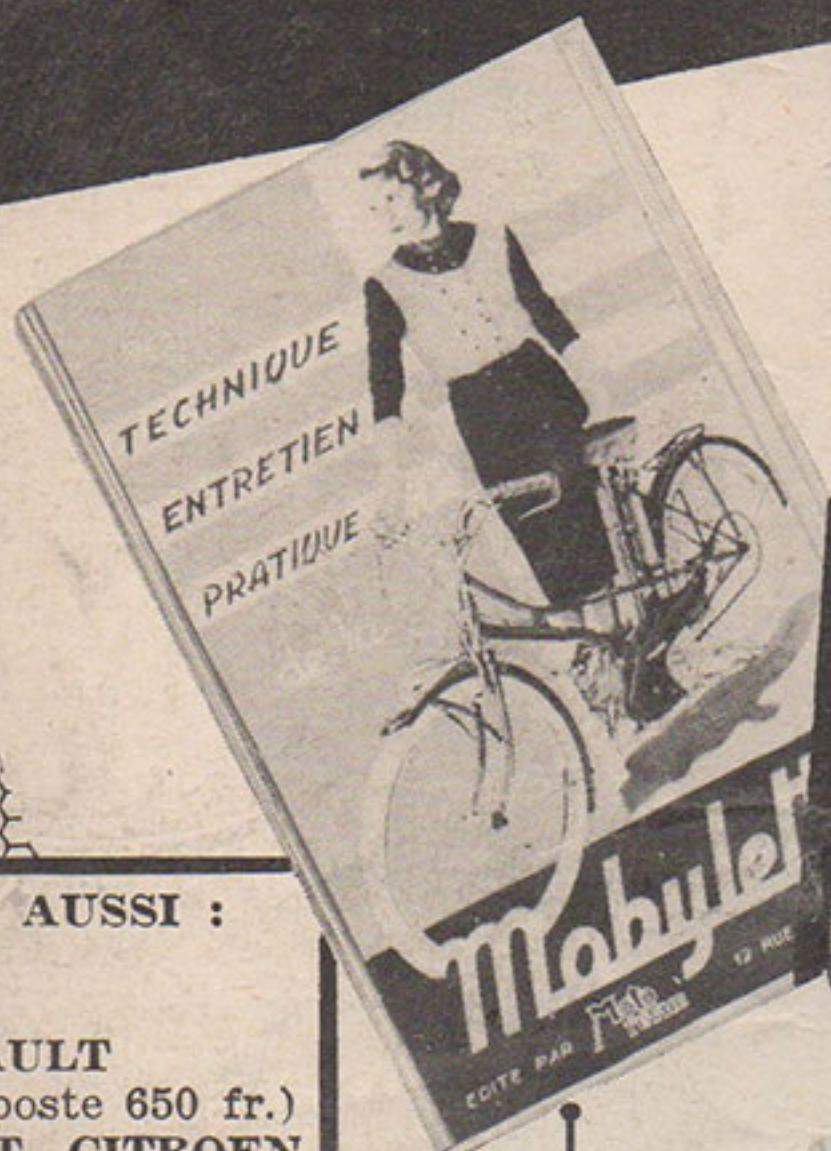
CREDIT : 2 à 18 mois
Le moins cher de France
TOUTES REPARATIONS
Reprise ferme moto, scooter
Conditions spéciales aux FMS
Location Scooters Manurhin

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)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)
TRACTION AVANT CITROËN
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)
L'ARONDE
Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)
2 CV CITROËN
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



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 525 fr.
(par poste 580)

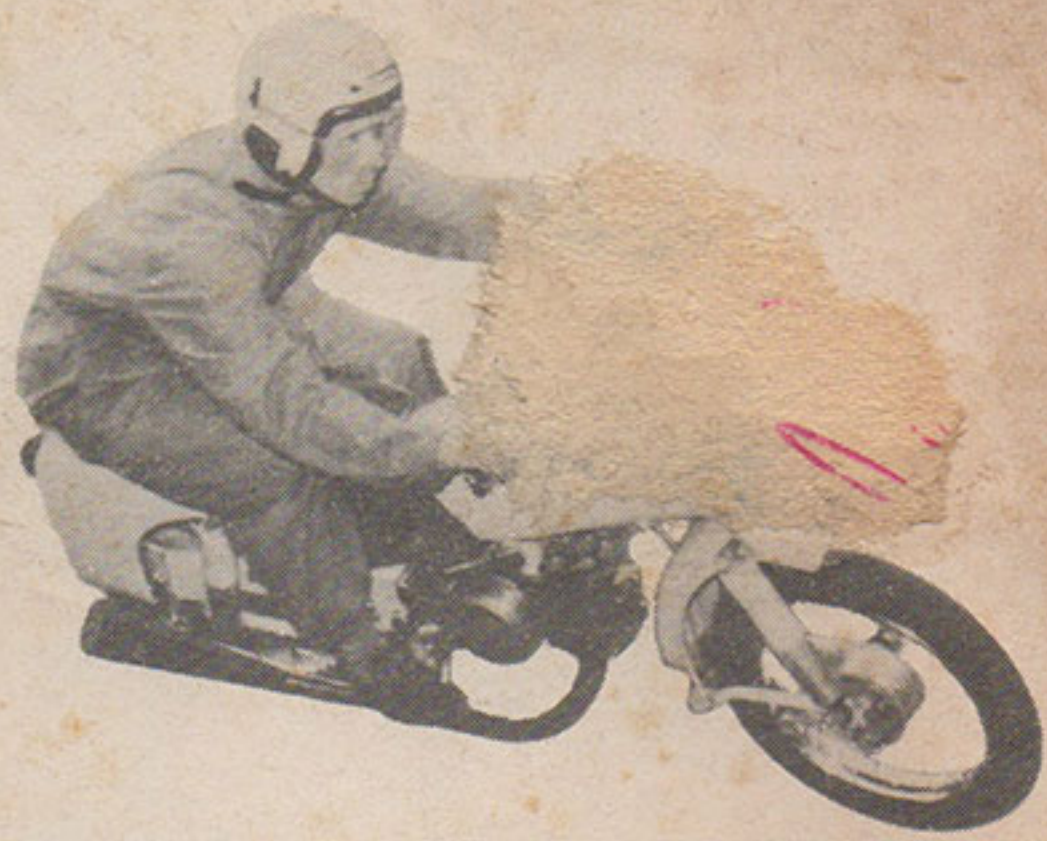


Prix : 490 fr.
(par poste 537)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)

104300 / 2
04 03 10 00



FD



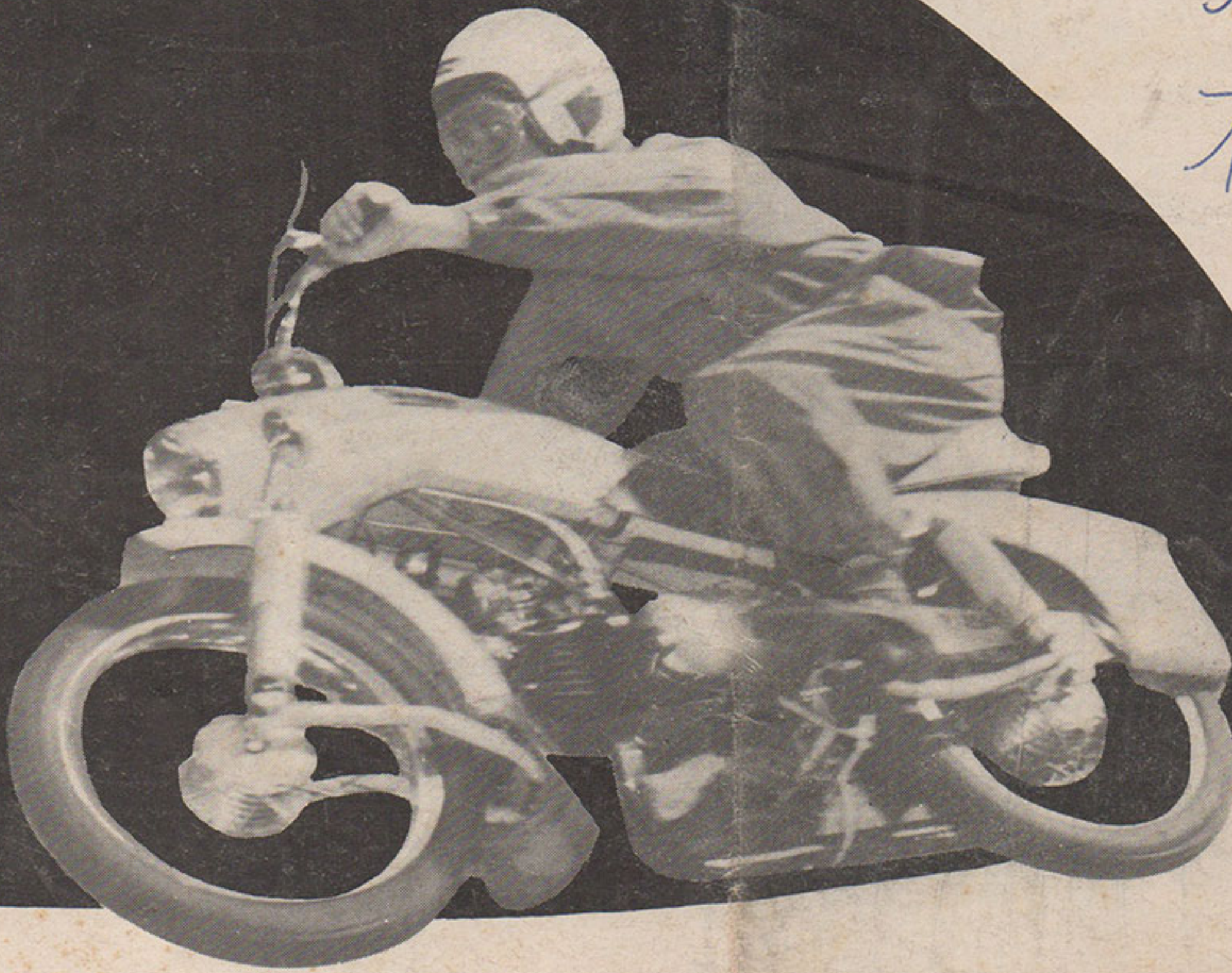
12000
6000
7700
20.000

45700

150.000
45700

104300

125



125 125

la moto légère 1957