

Moto revue

45^e ANNEE. — 27 AVRIL 1957. — N° 1.338

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

**ESSAI 350
MOTOBÉCANE**



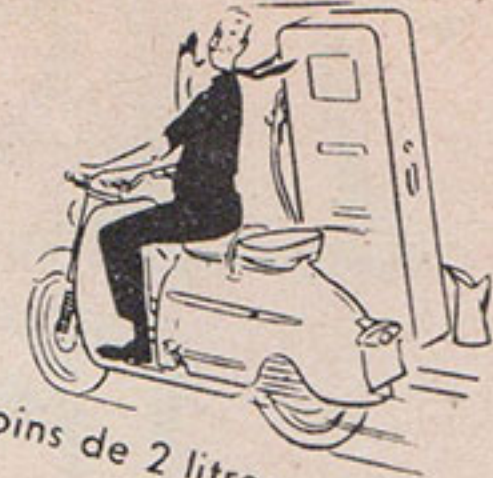
A Barcelone : brillante rentrée de Surtees
que l'on voit ici avec son père.



conçu pour 2 personnes



sa stabilité étonne les techniciens du monde entier

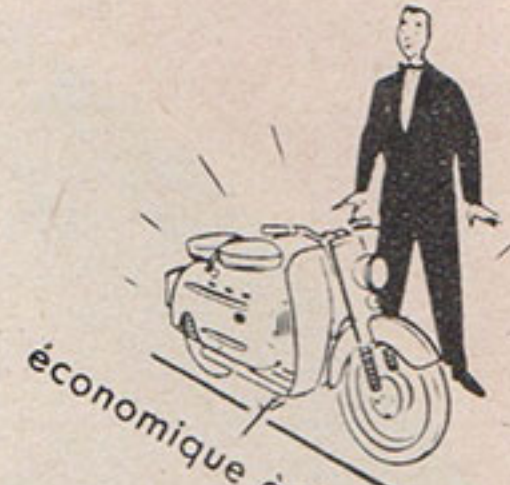


moins de 2 litres aux 100

il n'y a pas de mystère "Manurhin"...



pas de fausses manœuvres possibles



économique à l'entretien



économique à l'achat



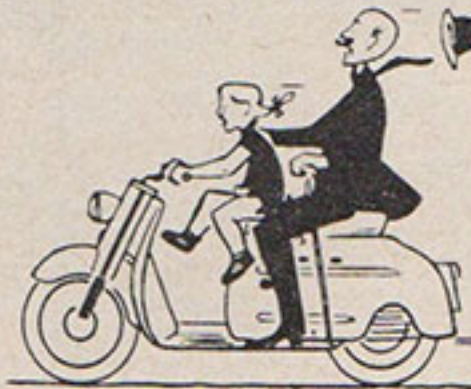
confortable : fourche télescopique à l'avant, bras oscillant à l'arrière, carénage bien étudié

...le scooter Manurhin a été conçu et réalisé pour répondre à vos besoins et désirs...

...c'est là le secret de son succès



transporte allègrement pilote, passager et bagages.



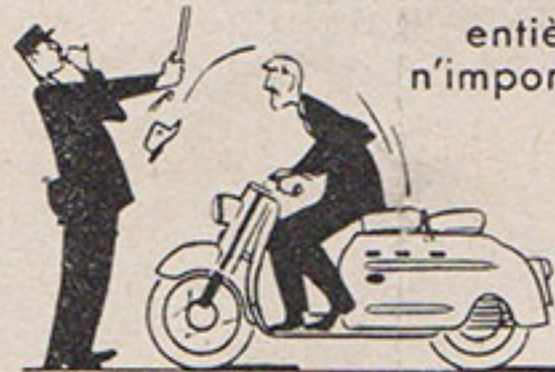
entièrement automatique n'importe qui peut le conduire immédiatement



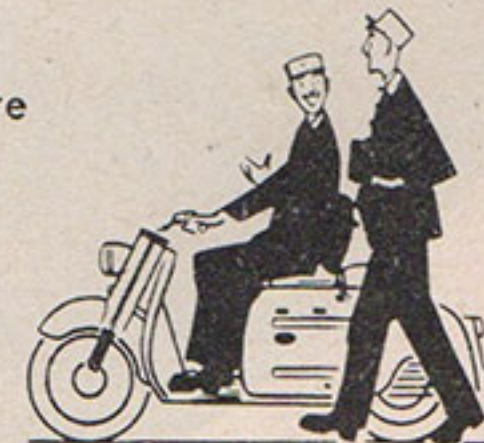
roues de 16 pouces et grand empattement



fortes moyennes sans excès de vitesse



frein-moteur puissant

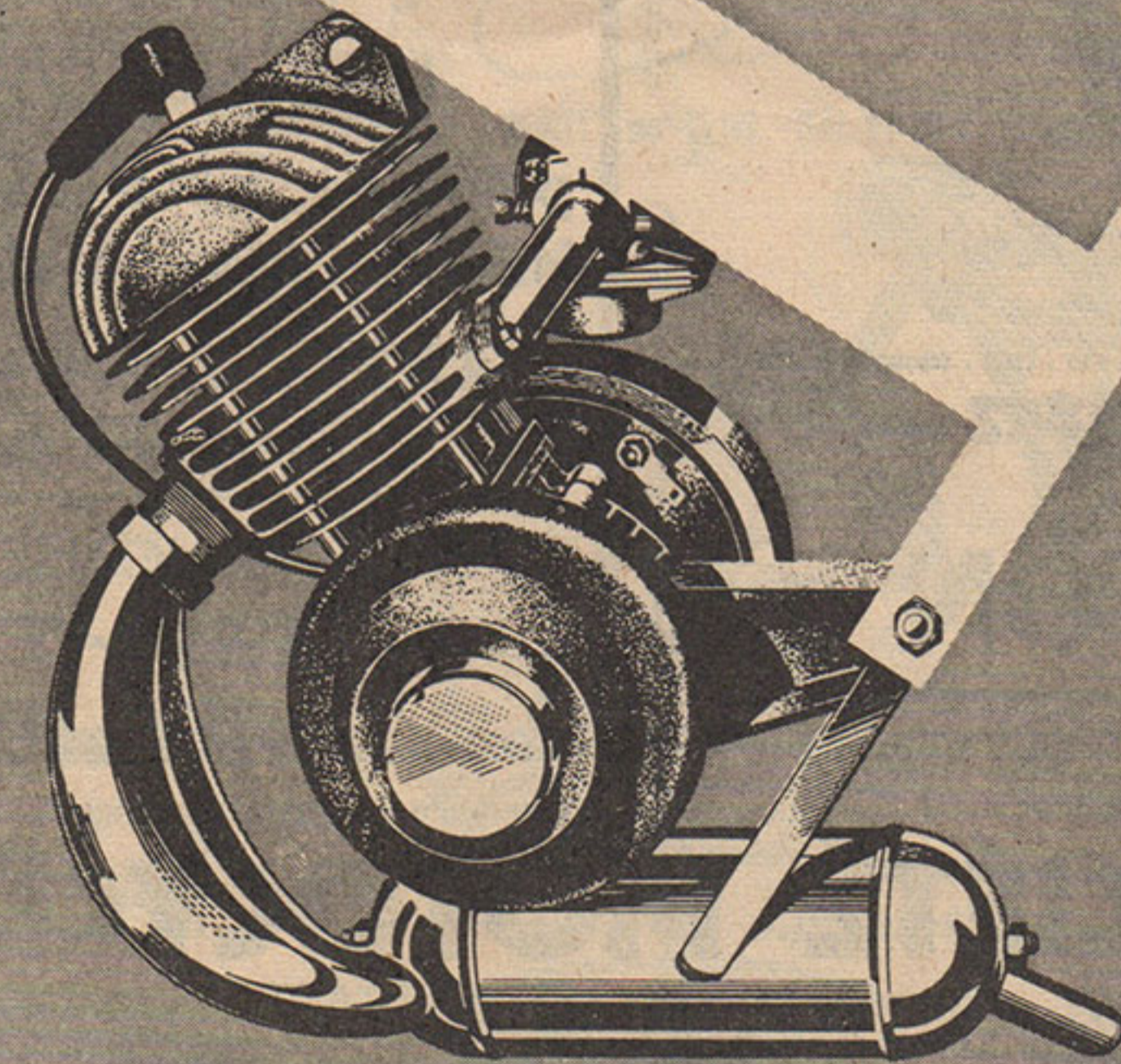


de 2 à 60 Kms à l'heure sans manœuvre le seul scooter à variateur continu (licence Uher)

99.500 Frs + T.L. à crédit: 6.000 Frs par mois

LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET · S^t.OUEN (Seine) · MON. 99.60



Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des Huiles
MOTUL
MIX-COURSE

LE MOTEUR AML 50 ^{cm}³ · EMBRAYAGE MULTIMATIC · PUISSANT · RAPIDE · ÉCONOMIQUE

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

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

58, RUE A. BRIAND
LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Métro : A. FRANCE — PER. 19-73

1° LIVRAISON IMMEDIATE
TOUS MODELES

2° L'atelier le mieux organisé
pour l'entretien et la garantie

3° Le stock pièces détachées complet — Expédition contre remboursement

4° BON VENDEUR... c'est bien ! MAIS BON MECANICIEN... c'est mieux !

LES MEILLEURES CONDITIONS DE CREDIT EN 6 - 9 - 12 - 15 MOIS — 25 % COMPTANT

**PAS D'HÉSITATION
POSSIBLE!**



Pour votre VÉLO - CYCLO - SCOOTER - VÉLOMOTEUR - MOTO
CHOISISSEZ ...

BRAMPTON



LA CHAINE FRANCAISE QUI TIENT!

TIP la marque
TOP MONDIALE

VULCANISATION

Chimique et instantanée

A FROID SANS OUTILS

UNE NOUVELLE VIE

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

CHAMBRES à AIR (même synthétiques
et de tous diamètres)

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PRODUITS

TIP-TOP

22, rue de Vintimille - PARIS (9^e) - TRI. 71-92



SOCIÉTÉ MOTOCYCLE



Nouvelle Direction : M. COUTANT

166, Rue Lafayette - PARIS (10^e) — Tél. : NORD 07-59

AGENCE DES PRINCIPALES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES
MONET-GOYON - TERROT - GNOME-RHONE - PUCH - NSU - VELOCETTE
RUMI - IFA - VESPA - AWO - MZ

Distributeur Cyclomoteurs PALOMA



CRÉDIT

CARNETS D'ACHATS
acceptés

Reprises — 6 - 9 - 12 - 15 et 18 MOIS
Occasions : garantie totale (25 % à la livraison)

Atelier de
Réparations Spécialisé



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

PALMARÈS D.K.W.
BOL D'OR 1956
 CAT. SIDES 350
DI VOZZO - BRULÉ
 DÉTENTEURS DU RECORD
 CAT. 350 SOLO
BERNARD - BERGERON

350 BI-CYLINDRES LIVRABLES DE SUITE
 SERVICE APRÈS VENTE ASSURÉ
 POUR L'ACHAT ET LES RÉPARATIONS D. K.W.
 ADRESSEZ-VOUS AU SPÉCIALISTE
 BIEN CONNU



SCOOTERS
MANURHIN
 CRÉDIT A VOLONTÉ

DI VOZZO

116, Boulevard Serurier, 116 - PARIS - BOL. 77-62

A PUISSANCE ÉGALE,

Choisissez la plus économique!

une

JAWA

250 cm³, 3 l. aux 100 km. **219.500 frs**

350 cm³, une vraie bicylindre

3 l. 1/4 aux 100 km. **249.500 frs**

(départ Paris, plus taxe locale)

LIVRABLE IMMÉDIATEMENT

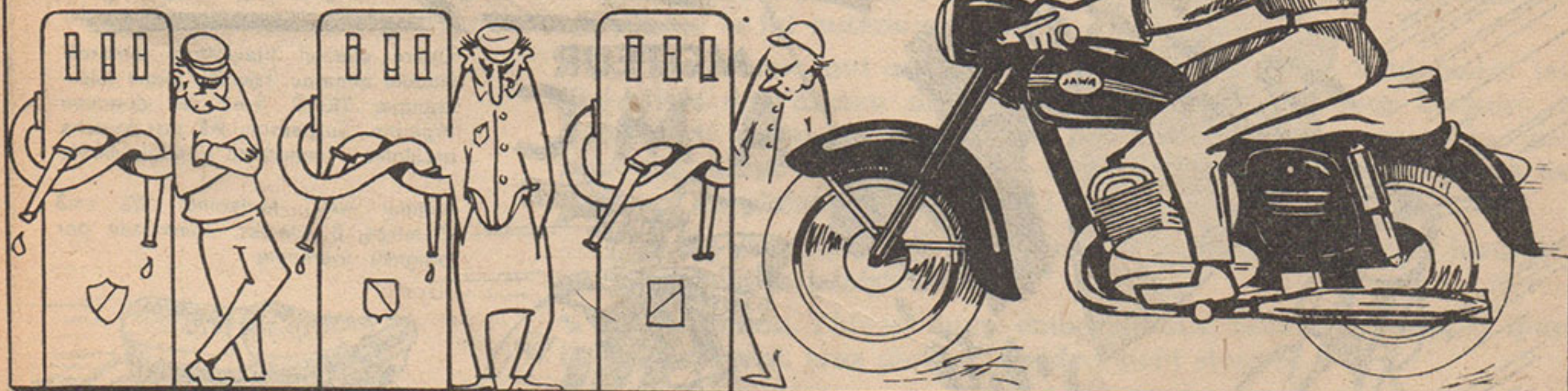
CREDIT - REPRISES

GARANTIE TOTALE

La plus robuste,
 La plus élégante,
 La plus confortable.

ET QUELLE
 TENUE
 DE ROUTE!...

Agent Général : ÉTS Jacques POCH, 127, Av. de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE - MAI. 61-70



BSA

OCCASIONS :

Garantie 3 mois

choix de Lambretta, Vespa,
 et motos toutes marques

SUNBEAM

Spécialistes diplômés

ANCIENS ET BONNET

M. LECLERCO

80, AV. GÉNÉRAL LECLERC
 BOULOGNE (SEINE)

**TERROT
 GUZZI**

ARIEL

CREDIT : 2 à 18 mois

Le moins cher de PARIS

En cas de maladie, Leclercq
 paiera pour vous
TOUTES RÉPARATIONS
 Reprise ferme, moto, scooter

N
 S
 U

AWO
FIN IFA



MANURHIN

GNOME & RHONE

Peugeot

AGF

Lambretta

PALOMA

RUMI



L'HUILE DE
COMPÉTITION
AU SERVICE
DU TOURISME

DES "PERLES" AUX BOUGIES?



connais pas...!

...depuis que j'emploie
régulièrement

BRET-OIL

SPÉCIALE 2 TEMPS

DÉPARTS INSTANTANÉS
GRIPPAGES SUPPRIMÉS
VITESSE - NERVOSITÉ

...QUI SE MÉLANGE
IMMÉDIATEMENT ET
RESTE DILUÉE DANS
L'ESSENCE, ELLE BRULE
PARFAITEMENT, SANS
JAMAIS ENCRASSER

RAVITAILLEZ-VOUS AUX
POMPES BLEUES BRET-OIL OU
EXIGEZ LES BIDONS BLEUS
BRET-OIL.

Bret-oil

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

La première huile compoundée à l'élektrion

TECHNIQUE NOUVELLE

Protection

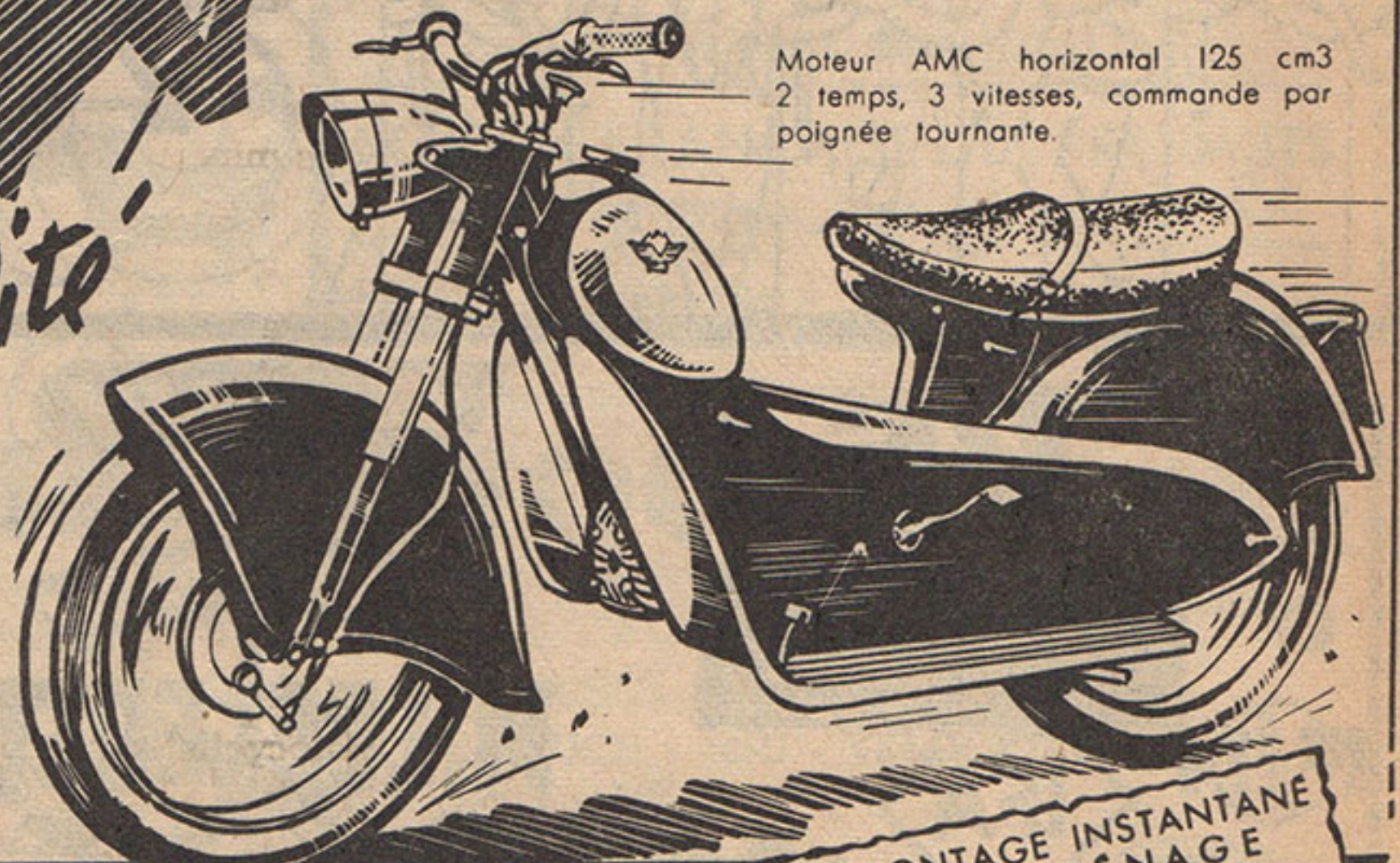
Stabilité

L'Escapade 57

MOTEUR
AMC

Cadre spécial New-Map renforcé.
Double berceau. Fourche avant téles-
copique TIGER. Frein de direction
réglable. Suspension AR par fourche
oscillante monobloc indéformable

Moteur AMC horizontal 125 cm³
2 temps, 3 vitesses, commande par
poignée tournante.



PRIX COMPLET

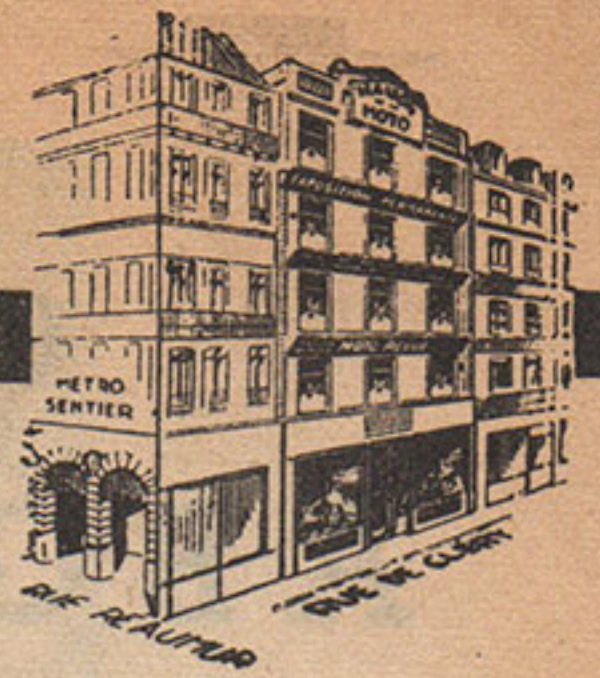
AVEC SELLE MONOPLACE
COMPTEUR ET AVERTISSEUR **129.500**

NEW-MAP
124, Avenue Lacassagne
LYON (Rhône)

PARIS: 30, Rue de Charenton — Agence
LYON: 215, Rue de Vendôme — Agence
BORDEAUX: 63, Rue de Bègles — Agence

DÉMONTAGE INSTANTANÉ
DU CARENAGE
SANS AUCUN OUTIL

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



ŒUFS DE PAQUES !

L s'agit encore de l'essence, et sans doute pas pour la dernière fois, car le retour à la liberté ne paraît guère probable, au moins dans l'immédiat, et bien que partout chez les pompistes comme dans les raffineries, les cuves débordent !

Donc, plutôt que de ramener le précieux liquide à son prix d'avant la crise — ce qu'ont fait la Suisse et l'Angleterre aussitôt le Canal de Suez redevenu navigable — notre grand « Désargenté » de la rue de Rivoli nous a tout de même restitué le « super »... à quatre-vingt francs soixante le litre, sinon à volonté !

Saisi d'émulation, Monsieur Lemaire, soucieux de voir son nom rester dans nos mémoires (qu'il soit tranquille sur ce point : les usagers du deux-roues en conserveront le souvenir en tous cas jusqu'en 1960 !) a voulu à son tour frapper un grand coup.

N'allez pourtant pas vous méprendre, cyclomotoristes, scootéristes et motards qu'une dérisoire allocation mensuelle de base oblige à user du métro ou de la bicyclette trois semaines sur quatre : la vieille promesse d'une attribution spéciale couvrant les déplacements domicile-lieu de travail, ne sera pas plus tenue aujourd'hui qu'elle ne le fut antérieurement.

C'est à une tout autre catégorie d'usagers que s'adressent les libéralités de l'ancien directeur de la SNCF. Monsieur Lemaire a découvert, parmi les victimes de son action gouvernementale, une nouvelle classe d'ayants-droit : nous nommons les propriétaires de bateaux de plaisance en rivière !

Saviez-vous que ces malheureux ne figuraient point jusqu'ici sur les tablettes ministérielles ?

Sans doute, l'hiver, leurs embarcations demeurent-elles à quai le plus souvent, tous moteurs évidemment stoppés.

Mais voici revenu le printemps, excellente occasion de réparer l'injustice flagrante, encore que peu gênante en soi, dont souffraient nos navigateurs du dimanche.

Rassurez-vous, bonnes gens, Monsieur Lemaire a bien fait les choses. Voici ce qu'il leur attribue dès maintenant :

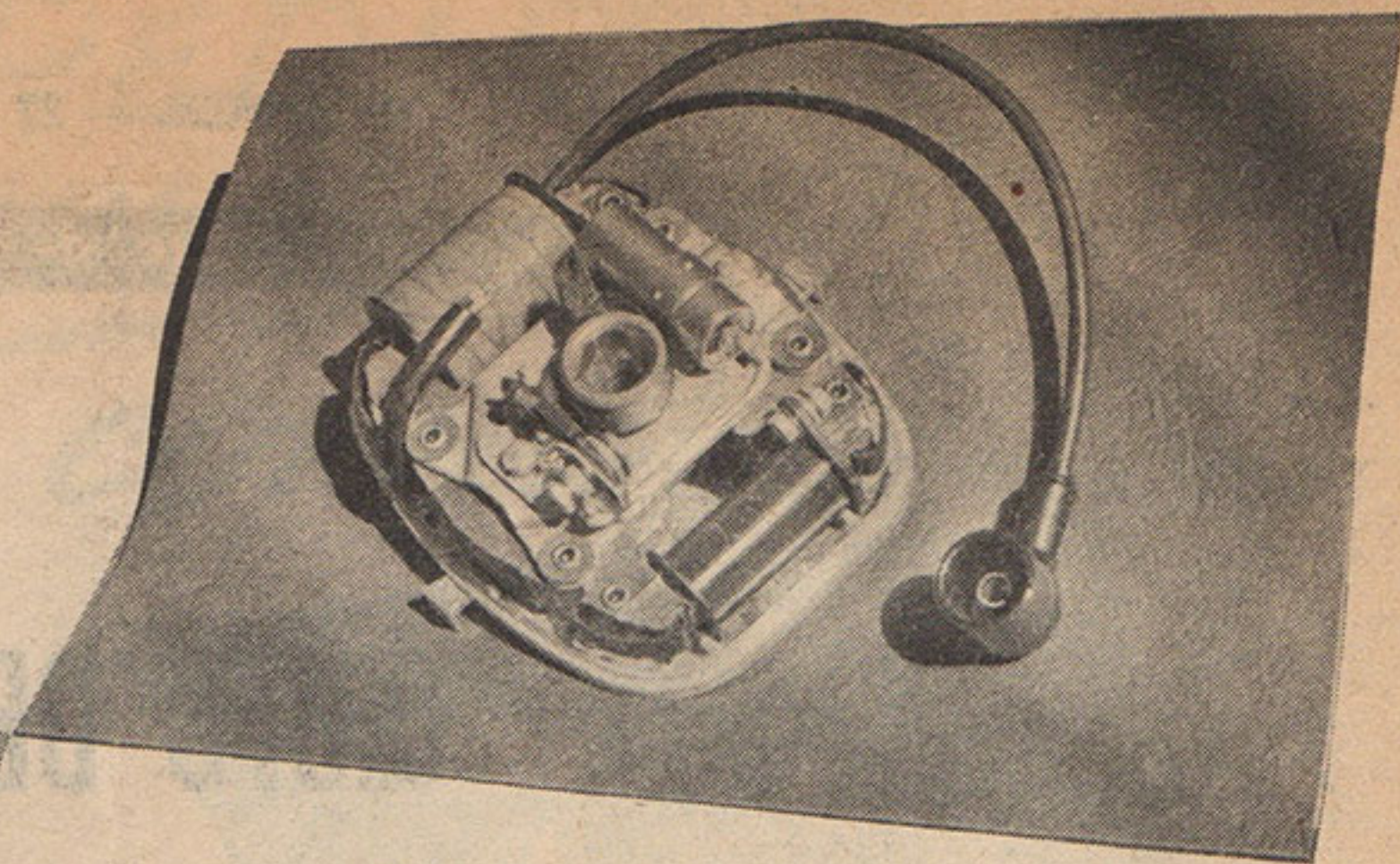
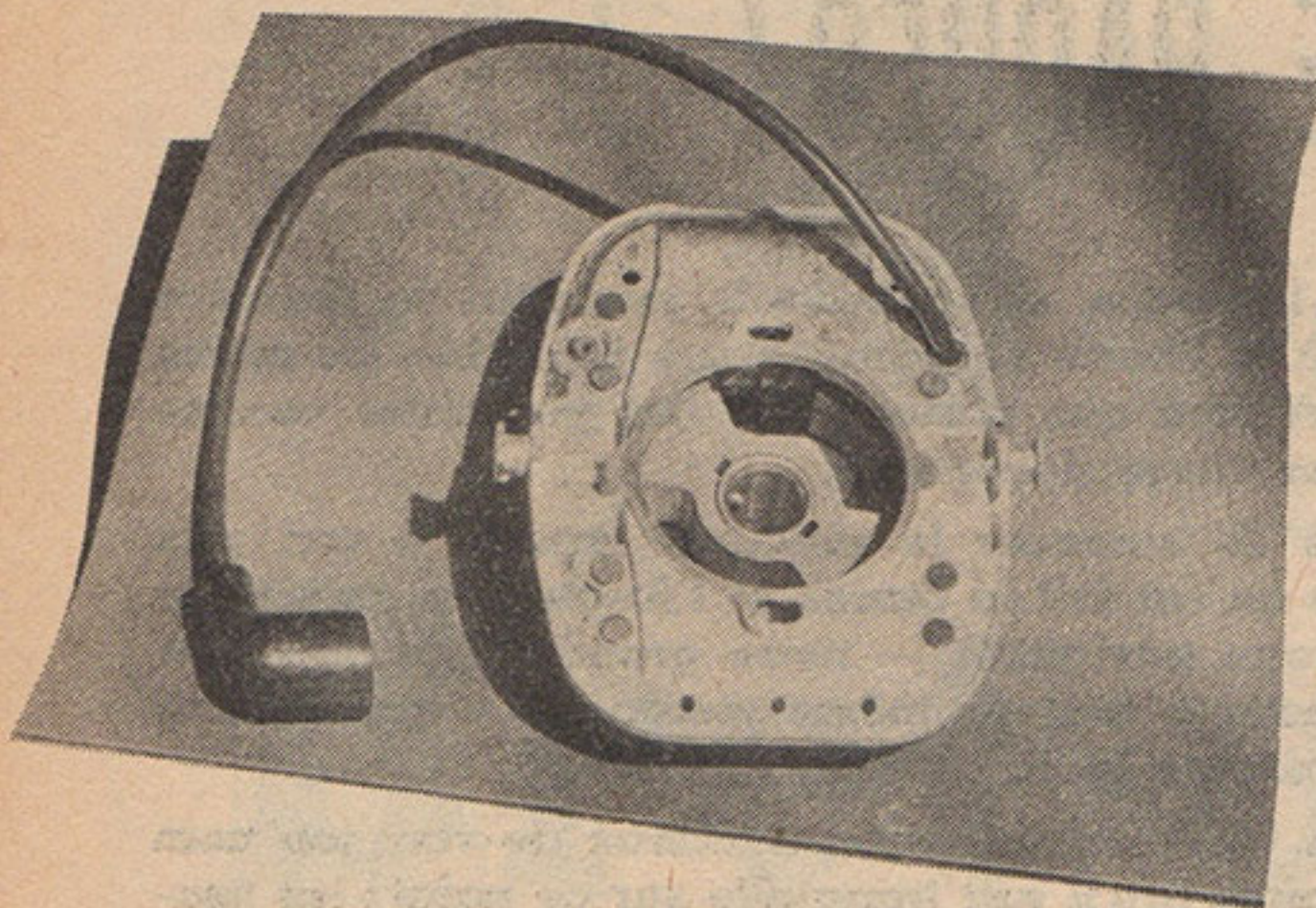
bateaux jusqu'à 7 mètres : 40 litres par mois,
bateaux de 7 à 10,5 mètres : 60 litres par mois,
au-dessus : 90 litres par mois.

Ainsi, motocyclistes, scootéristes, vélomotoristes et cyclomotoristes qui avez brûlé vos dernières attributions dans les embouteillages des récentes journées de grève, ainsi usagers du deux-roues-moteur qui n'avez pu partir à Pâques faute d'avoir bénéficié des tickets-vacances accordés aux automobilistes, ainsi pourrez-vous du moins vous consoler en regardant évoluer, par la grâce de Monsieur Lemaire, les bateaux-de-plaisance-à-moteur-à-essence-en-rivière !

Soyez tranquille, Monsieur Lemaire, soyez en paix !...

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

CHEZ ABG - VAP



NAISSANCE DU MAGNÉCLAIR



Une visite organisée à l'usine VAP est toujours intéressante, car on peut être certain d'y trouver matière à enseignements en ce qui concerne les méthodes de travail rationnelles et l'utilisation de machines-outils modernes. Mais cette même visite est naturellement encore plus intéressante si elle nous permet d'assister à la naissance (ou presque) d'une nouveauté destinée à avoir de sérieuses répercussions dans le petit monde du cyclomoteur. Cette nouveauté, c'est le « Magnéclair », nouvel appareil d'allumage destiné à remplacer le volant magnétique qui équipait jusqu'à ce jour les petits moteurs VAP.



Qu'est-ce que le Magnéclair ? Nous aurons très certainement l'occasion à bref délai d'étudier de plus près cet appareil. Disons simplement qu'il utilise un des principes de la magnéto à induit fixe. Sur un support nous trouvons tous les éléments habituels du volant : bobines d'allumage et d'éclairage, rupteur, condensateur, deux aimants placés entre les extrémités des bobines, etc... Toutes ces pièces ne sont pas en mouvement, ainsi d'ailleurs que sur un volant classique ou une magnéto à aimants tournants.

Sur le vilebrequin est claveté le rotor, ce dernier étant composé de deux masses de fer doux dont le rôle est de permettre le passage du flux magnétique au moment où elles se trouvent en face des deux masses polaires, et d'interrompre ce passage lorsqu'elles sont placées perpendiculairement à ces mêmes masses.

Les dimensions du rotor sont extrêmement réduites et il ne peut plus faire office de volant d'inertie. Il faut donc prévoir par ailleurs l'emplacement d'un volant, ce qui n'est absolument pas un désavantage, puisqu'on peut ainsi le loger là où il fatiguera moins l'embiellage et les roulements. Sur un volant magnétique classique, le rotor faisant office de volant se trouve placé assez loin, en bout de la queue de vilebrequin, d'où un très grand porte-à-faux qui fatigue l'embiellage et les roulements.



Les techniciens de chez VAP ont résolu très habilement ce problème du volant d'inertie en faisant jouer ce rôle au

couvercle de l'embrayage automatique, couvercle qui a été dans ce but convenablement alourdi et renforcé.

C'est donc là un premier avantage qui concerne la solidité de construction du moteur.

Un second avantage intéresse plus particulièrement les usagers. Toutes les pièces constituant la partie fixe du Magnéclair sont très facilement accessibles, puisqu'il suffit d'ôter un couvercle en matière plastique pour avoir directement accès au plateau-support. Il est facile pour l'usager de régler l'écartement des vis platinées, par exemple. En outre les bobines et le condensateur sont maintenus en place par des ressorts à lame, ce qui permet de les enlever et de les remplacer très facilement.

Il n'y a donc plus besoin d'outillage spécial, en particulier d'arrache-volant, pour contrôler et vérifier les différents éléments de l'appareil d'allumage. Et ce n'est pas un mince avantage !



Le Magnéclair est donc, en fait, une réalisation toute simple. Ce retour aux principes de la magnéto pour l'allumage des moteurs de petite cylindrée semble tout naturel, mais le mérite de VAP est d'y avoir pensé. D'ailleurs, dans cette nouveauté, nous retrouvons le souci constant des techniciens et des dirigeants des usines VAP de faciliter au maximum la tâche des usagers, tout en ne sacrifiant pas, au contraire, les qualités de robustesse de leur moteur. Savoir concilier ces deux impératifs n'est pas toujours facile et il faut bien dire que des solutions qui paraissent toutes simples, lorsqu'elles sont exécutées, ont demandé, pour leur mise au point, des mois de travail.



Le nouveau moteur équipé du Magnéclair remplacera donc le VAP 55 et prendra le nom de VAP 57. Il n'est d'ailleurs différent de son prédécesseur que dans les quelques pièces (vilebrequin par exemple) qui ont dû être modifiées pour installer le nouvel appareil. Par ailleurs, il conserve les mêmes caractéristiques.

L'usine continue en outre la fabrication de son moteur 50 cc à deux vitesses et de son 110 cc.

Ainsi que nous l'avons dit au début, la sortie du Magnéclair a été pour nous l'occasion de visiter l'usine de Courbevoie, où sont montés tous les moteurs VAP.

Visite instructive, qui nous a permis de constater que des efforts certains avaient été faits en faveur de l'équipement industriel des différentes chaînes. Machines-transferts, machines à opérations multiples, appareils de contrôle, fours à cémentation gazeuse, fours électriques, mériteraient tous d'être cités. Mais la liste en serait bien trop longue !

Nous avons cependant particulièrement remarqué :

- une importante machine-transfert effectuant, sur les carters, 4 opérations principales qui se traduisent par 25 perçages ou taraudages.

- un tour à reproduire, ou suivant un gabarit déterminé, sont usinés les vilebrequins avec une précision de 2/100.

- une machine réalisant par induction et en quelques secondes la trempe sur une épaisseur de 3 à 5/10. Les pièces à tremper sont placées sur des électrodes où elles sont portées à haute température, puis aspergées d'eau froide.

- une machine-contrôle pour les pistons (tolérance : 1/100) qui permet la vérification immédiate par un jeu de voyants lumineux.

- une machine assurant l'assemblage de l'embiellage, les pièces étant chauffées à 150° à l'infra-rouge.

- une aléuseuse de finition automatique : elle stoppe son travail dès que la cote exacte est atteinte,



Nous voici maintenant devant la chaîne de montage du Magnéclair. Sur un classique « tapis roulant », nous pouvons suivre les différentes opérations d'assemblage effectuées par les ouvrières. A la sortie de la chaîne, le Magnéclair est essayé sur un appareil spécial de contrôle. Ce contrôle s'effectue à 4.000 tours et à... 300 tours et l'écartement des électrodes est de 5 mm. Le même contrôle s'effectue aussi, naturellement, pour l'éclairage.

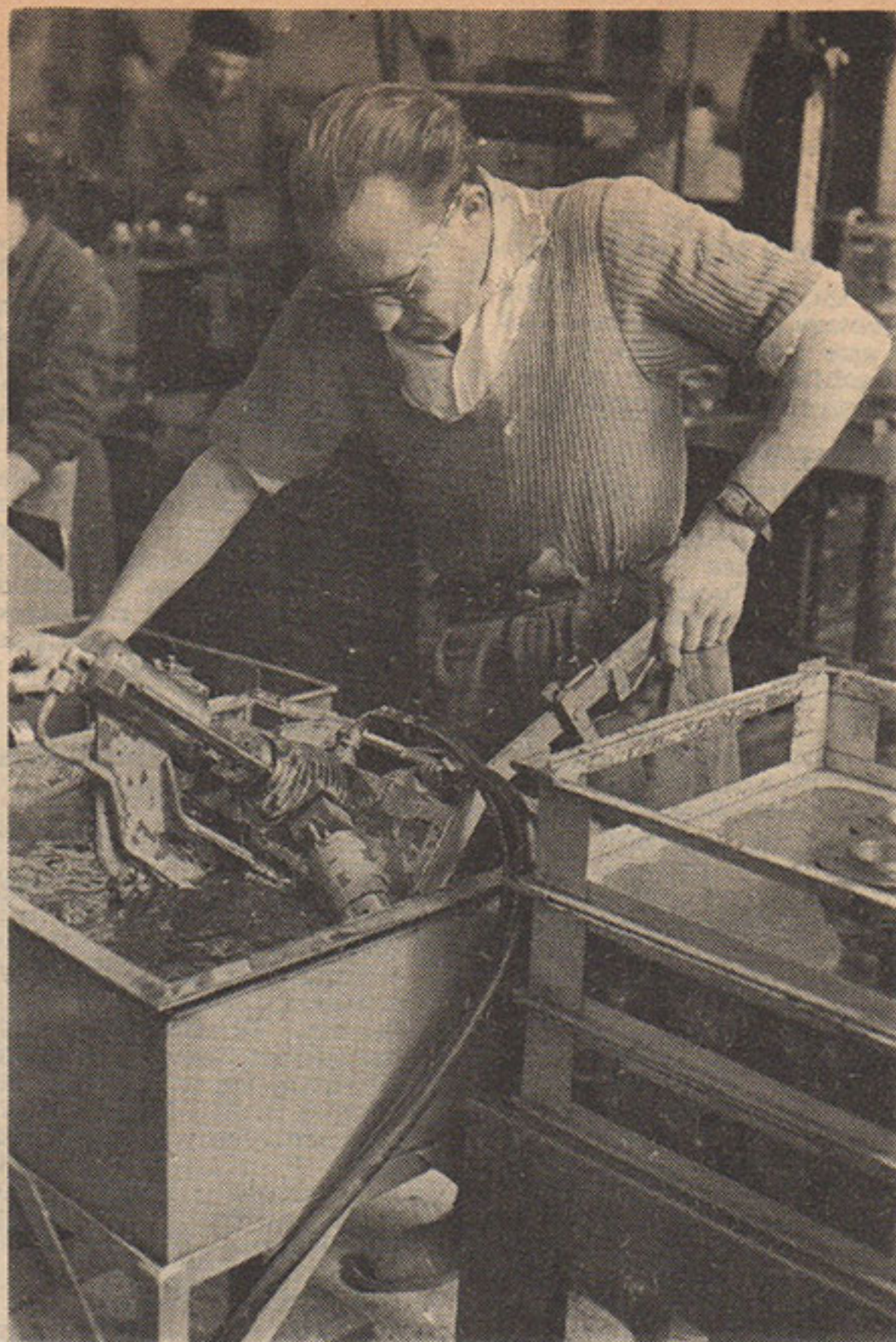
C'est ensuite la chaîne de montage du VAP 57, d'où, toutes les 90 secondes, sort un moteur complet.

Nous avons pu voir aussi, et ceci montre tout le sérieux de la production VAP, un atelier spécial où sont encore fabriquées, par petites séries, les pièces des anciens moteurs de la marque, dont la production est maintenant arrêtée. Ainsi, le propriétaire d'un ancien moteur VAP n'a aucune inquiétude à avoir : il peut toujours se procurer à l'usine, ou chez le concessionnaire, la pièce dont il peut avoir besoin.

★

Atelier de montage du VAP 100, atelier de mécanique générale, atelier de fabrication des compresseurs et machines industrielles, atelier de construction de pièces spéciales pour l'aviation, atelier des fours pour les traitements thermiques, magasin des pièces détachées (où nous avons pu voir les moteurs VAP prêts pour les échanges standard), tous ces départements de l'usine de Courbevoie, que nous avons surpris en plein travail, présentent un intérêt indéniable.

Rappelons que cette usine VAP emploie actuellement 600 ouvriers (dont 20 % de femmes sensiblement) et que VAP dispose encore de deux autres usines : l'une



à Paris (volants magnétiques) et l'autre à Blaye, en Gironde.

★

Tout au long de cette visite effectuée sous la conduite de MM. Fillhol, directeur général commercial, Scarpazza, directeur commercial, Vecchi, directeur de l'usine de Courbevoie, Frigaux, directeur de l'usine de Paris et de nombreux ingénieurs, nous avons pu constater que les efforts de la marque ABG-VAP, en vue de favoriser le développement de la « motorisation » légère, n'ont été en rien amoindris par la déjà longue carrière de leurs moteurs. Depuis le moteur adaptable sur la roue arrière jusqu'au tout dernier VAP 57, ces efforts tendent en effet à donner à l'usager un moteur qui lui cause aussi peu de soucis que possible, qui lui permette des performances honorables et dont il soit assuré à tout moment de pouvoir trouver les indispensables pièces détachées au moment d'une révision éventuelle.

Le Magnéclair confirme cette disposition d'esprit des dirigeants d'ABG-VAP, comme l'équipement industriel et l'organisation du travail dans leurs usines prouvent leur souci de se maintenir toujours à la hauteur des derniers progrès techniques dans ce domaine.

B. N.

A gauche : la chaîne de montage du Magnéclair, l'appareil passant de poste en poste sur un tapis roulant. En haut : contrôle de l'étanchéité du cylindre par immersion, et ci-contre, un lot de VAP 57 équipés du Magnéclair.



Saviez-vous que...

◆ L'IMPORTATION EN SUISSE

Nos voisins ont importé en 1956 34.874 motocycles et scooters, soit sensiblement le même chiffre que pour l'année 1955. De ces 34.874 machines, près de la moitié, soit 16.673, provenait d'Allemagne.

◆ DES TRIUMPH POUR L'ARMÉE PAKISTANAISE

Le gouvernement Pakistanais a passé commande de 500 machines et de pièces de rechange représentant pour l'usine de Coventry un chiffre d'affaires de 130.000 livres sterling (130 millions de francs environ). Il s'agit du modèle Triumph TRW 500 cmc à soupapes latérales, conçu spécialement à l'usage militaire et ces 500 nouveaux engins compléteront les 700 motocyclettes de la marque déjà en service dans l'armée Pakistanaise.

Une autre livraison de Triumph pour l'exportation inclue 90 « TRW » et 25 « Speed Twin » pourvues d'émetteurs-récepteurs de radio et destinées à la police de Chypre, ainsi que 95 650 cmc Thunderbird pour la police du Sud Australien et 22 « Speed Twin » complétant les 40 machines similaires déjà en service dans la Police de la Rhodésie du Nord.

◆ LE RESERVOIR DE L'« AQUILETTE » : 5 L.

Les constructeurs de cet intéressant cyclomoteur, auquel nous avons dernièrement consacré un article (MR n° 1336), nous précisent que le réservoir d'essence

de ce petit véhicule contient non pas trois, mais bien CINQ LITRES.

Par ailleurs, et ceci montrerait, s'il le fallait, l'utilité de nos essais, les Cycles Aquilla nous font savoir qu'ils ont tenu le plus grand compte de notre observation concernant les leviers de freins, effectivement trop écartés du guidon.

En conséquence, des indications ont été données au constructeur de cet article, afin qu'à l'avenir les leviers de freins soudés soient placés plus près du guidon et demeurent aisément accessibles aux mains les plus normales.

Voilà qui ne manquera pas de satisfaire les futurs possesseurs de l'« Aquillette ».

◆ PRODUCTION DES RAFFINERIES SF BP EN MARS 1957

	Lavera T.	Dunkerque T.
Brut traité	159.274	163.966
Produits obtenus :		
Propane	786	1.137
Butane	1.770	1.869
Essences spéciales ..	601	1.726
Essence aviation ..	261	—
Carburant auto ..	20.438	20.297
White spirit	13	595
Pétrole	1.079	525
Carburéacteur	3.986	5.220
Gas oil	27.763	24.768
Fuel fluide	18.596	40.818
Fuel lourd	98.639	68.656
Lubrifiants	—	10.331
Paraffine	—	556
Brais et cut backs ..	—	3.116



RETOUR DE L'HOMME INVISIBLE ?

BSA fait actuellement un gros effort pour le lancement de son « Dandy », et la célèbre firme anglaise semble même s'être attaché les services du célèbre « homme invisible ».

UN DOCUMENT

STATISTIQUES DU CENTRE DE VERIFICATION DES MOTOCYCLES (PRÉVENTION ROUTIÈRE)

Les chiffres extrêmement intéressants que nous publions ici sont empruntés au premier numéro de « La Prévention Routière », revue trimestrielle de l'organisme du même nom, dont nos lecteurs savent quel part prépondérante il prend à la lutte pour « une route plus sûre ».

Notre jeune confrère nous apprend donc qu'au cours de l'année 1956, le Centre de Vérification des Motocycles de La Prévention Routière a visité 20 départements situés dans toutes les régions de France.

Le nombre total de machines examinées a été le suivant :

Cyclomoteurs	1.370
Vélocycleurs	2.109
Scooters	560
Motocyclettes	657
Ensemble	4.696

Voici la répartition des véhicules suivant leur état :

CATÉGORIES	MACHINES		
	en bon état %	en mauvais état %	dangereuses %
Cyclomoteurs	63,97	25,68	10,35
Vélocycleurs	63,36	25,59	11,05
Scooters	81,48	15,49	3,03
Motocyclettes	75,48	17,35	7,17
Ensemble	67,83	23,00	9,17

Ce tableau montre que 1 motocycle sur 3 présente de graves défauts d'entretien et que 1 sur 10 constitue un danger public. Ce sont les cyclomoteurs et les vélocycleurs qui sont le plus mal partagés. En revanche, les scooters sont généralement en meilleur état, ce qui s'explique par le fait qu'ils sont, pour la plupart, de construction récente.

L'énumération des principaux défauts constatés est très instructive :

DIRECTION :	
Jeu cuvette de direction	1.368
Cuvette de direction trop serrée ..	384
Jeu axes et biellettes	470
Jeu bague de fourche	456
ROUES :	
Jeu roue AV	1.372
Jeu roue AR	942
Mauvais rayonnage AV	498
PNEUS :	
Usure dangereuse AV	412
Usure dangereuse AR	374
Montage défectueux AV	92
Montage défectueux AR	112
ÉCLAIRAGE	
Projecteur mal réglé	2.466
Ampoule code phare inversée ..	158
Absence de feu rouge	266
Éclairage ne fonctionnant pas ..	150
FREINS :	
Frein AV efficacité moyenne ..	1.916
Frein AR efficacité moyenne ...	1.098
Frein AV inefficace	852
Frein AR inefficace	244

Le mauvais état du projecteur est donc le défaut le plus fréquent ; quant aux freins, leur efficacité laisse souvent à désirer et un trop grand nombre de véhicules en est pratiquement démunis. Mais remarquons surtout que les freins avant, ceux qui sont les plus sûrs, sont en moins bon état général que les freins arrière !

Une conclusion très nette se dégage en tous cas de cette enquête :

Les propriétaires de certaines catégories de motocycles portent un intérêt nettement insuffisant à l'entretien de leurs machines.

Ils ne devraient pourtant jamais oublier que plus de 10.000 accidents sont provoqués chaque année par l'état défectueux des véhicules et que 36 % des victimes sont des usagers de deux roues à moteur qu'aucune espèce de carrosserie ne vient protéger en cas de collision.

C'est pour faire face à cet angoissant problème que La Prévention Routière et la Sécurité Sociale viennent de créer deux nouveaux Centres de Vérification des Motocycles qui sont destinés plus particulièrement à l'examen des machines appartenant au personnel des usines dans la région industrielle du Nord de la France.

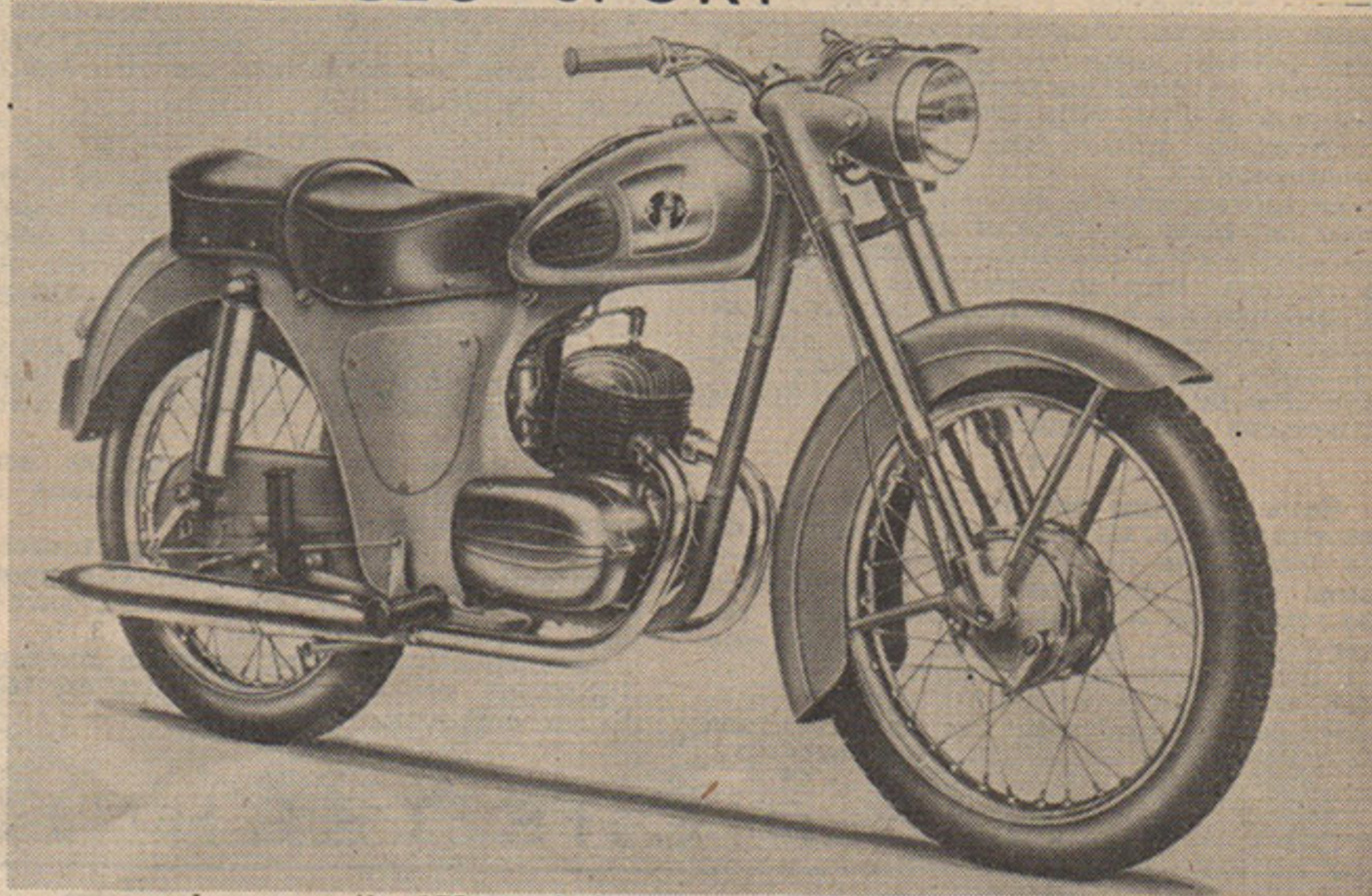
Une nouvelle impulsion se trouve ainsi donnée à la lutte contre les « accidents du trajet », laquelle n'atteindra vraiment sa pleine efficacité que du jour où il sera possible de doter chaque région administrative d'au moins un Centre de Vérification de Motocycles.



UN PROGRAMME F. N.

sous le signe

- : DU CARÉNAGE
- : DU CYCLO SPORT



La nouvelle 175 carénée qui apparut pour la première fois au Salon d'Amsterdam.

LES 175 CMC.

Cette cylindrée n'est guère favorisée chez nous sous le rapport de l'importation et il ne nous est donné qu'assez rarement de rencontrer une 175 FN à moteur en U. Rappelons pourtant au passage que la version « trial » de cette machine, qui ne diffère du type « luxe » que dans sa partie cycle à cadre rigide,

pneus spéciaux de 19x300 à l'avant et 19x400 à l'arrière, échappement surélevé, petits garde-boue, selle monoplace, etc... est vendue en France actuellement au prix de 180.000 francs, plus taxe locale.

★

Nous n'en dirons pas davantage à son sujet, en ayant fourni une description plus détaillée dans notre numéro 1312 de compte-rendu du Salon de Paris. Passons donc aux 175 cc « touristes ».

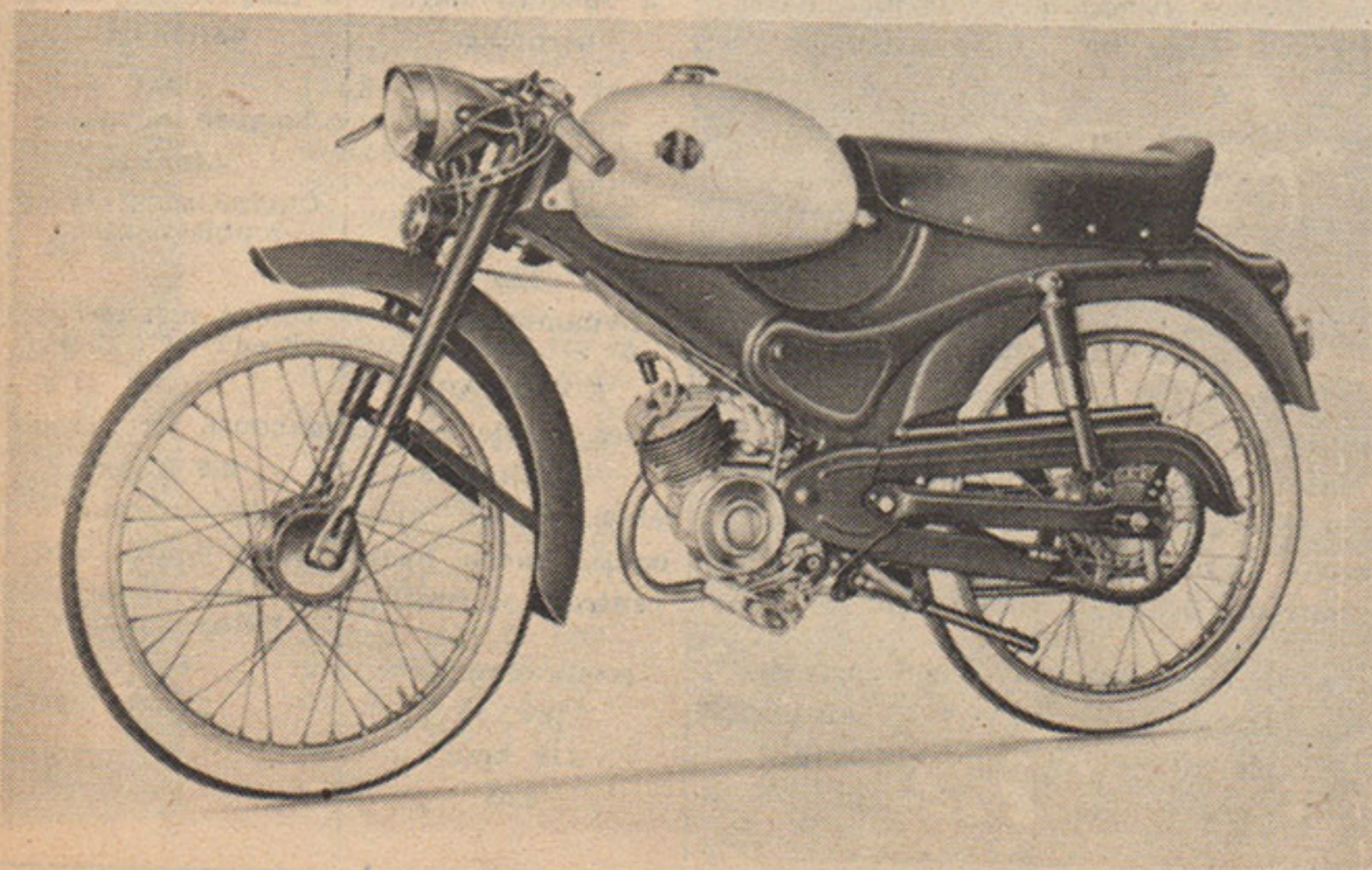
A côté du type « Luxe », premier en date dans cette série, la FN a voulu présenter un modèle répondant entièrement aux tendances du moment, et propose ainsi sa 175 « Luxe carénée », qui se distingue du précédent type par un carénage galbé enveloppant toute la partie du cadre comprise sous la selle biplace, entre moteur et roue arrière. En outre, la « luxe carénée » est livrée en bleu Antilles ou rouge, tandis que le type « luxe » est émaillé bleu Antilles ou beige.

Dernier détail, on trouve sur la 175 « Luxe carénée », des garde-boue à larges bavolets, en place des garde-boue normalement enveloppants qui équipent le type « luxe ».

Mais par ailleurs, les FN 175, carénées ou non, sont suspendues à l'avant par une fourche télescopique, à l'arrière par bras oscillants, les amortisseurs hydrauliques n'étant montés que de ce côté.

Les deux types ont encore de commun des roues de 19", pourvues de moyeux-freins centraux.

Le nouveau cyclomoteur supersport, malheureusement non importé en France.



A l'époque où nous présentions la 250 cmc M 22, nouveauté marquante du programme FN 1955 (voir MR n° 1234), la Fabrique Nationale d'Armes d'Herstal (Belgique), matérialisait en quelque sorte avec cette quart de litre les tous récents accords qu'elle venait de passer avec Saroléa, et qui l'amenaient à réaliser avec cette dernière des modèles communs en petites cylindrées, les plus grosses machines restant ce qu'elles étaient chez l'une et l'autre marque.

★

A côté de l'ancienne et toujours existante « Série XIII », qui comprenait (et comprend encore) des modèles latéraux et culbutés, dans les cylindrées 250, 350 et 450 cc, modèles depuis longtemps vendus en France, nous eûmes donc la 175 cmc 2 temps à moteur « Kuchen » (construit sous licence en Belgique et décrit dans notre numéro 1225), et cette 250 twin déjà nommée, à moteur J10, au surplus essayée par nos soins (compte-rendu dans notre numéro 1251).

Et depuis lors, ne faisant en cela que suivre la tendance générale actuelle, la FN, désormais orientée vers les moteurs deux temps de petite et moyenne cylindrées, a mis l'accent sur ces deux derniers modèles, dont nous allons voir sans plus différer quelles sont leurs caractéristiques présentes.

LES 250 CMC.

Suivant ici encore la même politique déjà définie pour les 175, la FN a présenté l'an dernier en Belgique une nouvelle version, carénée cette fois, de la M22 née, elle, en 1955.

Quoique différant très légèrement dans ses lignes de celui de la 175, le carénage occupe sur la 250 le même emplacement que sur la précédente et son aspect n'alourdit pas la machine. A côté de ses qualités esthétiques, il faut encore lui reconnaître des avantages pratiques, puisqu'il sert de logement à la batterie, à l'avertisseur et au coffre à outils.

★

Mais là ne se bornent pas les différences qui s'établissent entre les deux 250 cc. Le modèle « Luxe caréné » dispose encore par rapport à l'autre de roues plus petites (jantes de 18 en place de 19 pouces), et dont les freins centraux sont cependant d'un plus grand diamètre, et pourvus de plus vastes ailettes de refroidissement.

Le moyeu arrière contient un amortisseur de chocs amélioré et les suspensions, télescopiques à l'avant, à bras oscillants à l'arrière, sont munies l'une et l'autre d'amortisseurs hydrauliques, ce qui constitue un appréciable progrès (le modèle « Luxe » non caréné, conservant une fourche télescopique dépourvue d'amortissement hydraulique).

★

Nous trouvons encore sur les 250 FN bicylindriques un réservoir à essence de 14 litres, des moyeux à broche, un feu stop monté d'origine (ces particularités se retrouvant sur les 175, sauf que le réservoir de ces dernières ne contient que 11 litres, dont un de réserve).

La 250 « Luxe » (comme sa sœur carénée, comme également les deux versions « touristes » de la 175) comporte une

transmission secondaire par chaîne enclose sous carter. Enfin, si le modèle caréné est livré en vert ou rouge, le type « Luxe » est présenté en vert azur ou noir.

UN CYCLO « A L'ITALIENNE »

C'est dans le domaine du cyclomoteur que se situe en fait la plus grande nouveauté du programme FN 1957.

En effet, à côté des exécutions « standard », « luxe », et « super luxe », d'un type trop éloigné de la motocyclette pour que nous les décrivions en ces colonnes, nous découvrons cette année une petite machine qui témoigne de la volonté où l'on est, chez FN, de ne pas se laisser gagner de vitesse par la concurrence.

Il s'agit du 49 cmc 2 temps baptisé « Super Sport », et dont la présentation, qui s'efforce de justifier pleinement cette appellation, ne manquera pas de séduire plus d'un jeune.

★

Si le moteur du FN « Supersport » est celui qui équipe les modèles usuels, notons toutefois à son sujet qu'il est placé en porte-à-faux, et qu'il possède un cylindre en alliage léger chemisé en alliage au chrome.

Mais c'est dans la partie cycle, d'allure transalpine, que se trouvent les différences essentielles par rapport aux autres types :

Nous avons ici un cadre-poutre embouti, formant caisson et incluant le garde-boue arrière.

A l'avant, suspension par une fourche télescopique dont les fourreaux supportent les tringles de fixation du garde-boue, ainsi non suspendu.

La suspension arrière, amortie hydrauliquement, est à bras oscillants en tôle d'acier emboutie.

★

La note sportive est donnée par le gros réservoir en selle, d'une contenance de 8,5 litres et creusé d'évidements pour loger les avant-bras du pilote en position couchée, cette dernière étant permise par un coussin-selle, sensiblement biplace, et le petit guidon cintré (néanmoins réversible et qui, retourné, autorise une position plus « touriste »).

La transmission finale s'effectue sous un double carter, recouvrant les brins supérieur et inférieur de la chaîne.

Enfin, les roues, munies de pneus de 23x2,5, possèdent des jantes en alu et des moyeux gros corps à freins tambour.

A noter encore une béquille en forme de fourche, et un équipement soigné comportant avertisseur électrique, compteur de vitesse avec totalisateur kilométrique, pompe à air, etc...

Cette belle petite machine est livrée émaillée rouge, avec réservoir en jaune pastel.

★

Que conclure de cette revue de la production FN 1957, sinon que cette vieille maison, confirmant par là sa décision de ne plus entretenir d'écurie officielle de moto-cross pour consacrer tous ses efforts au développement de ses petite et moyenne cylindrées, nous présente aujourd'hui une gamme de modèles bien réalisés, soigneusement finis, et propres à satisfaire tous ceux parmi les usagers qui voient dans la moto, plus qu'une fin sportive, la possibilité de se déplacer économiquement et sans histoire pour aller au travail comme pour se promener le dimanche et durant les vacances.

★

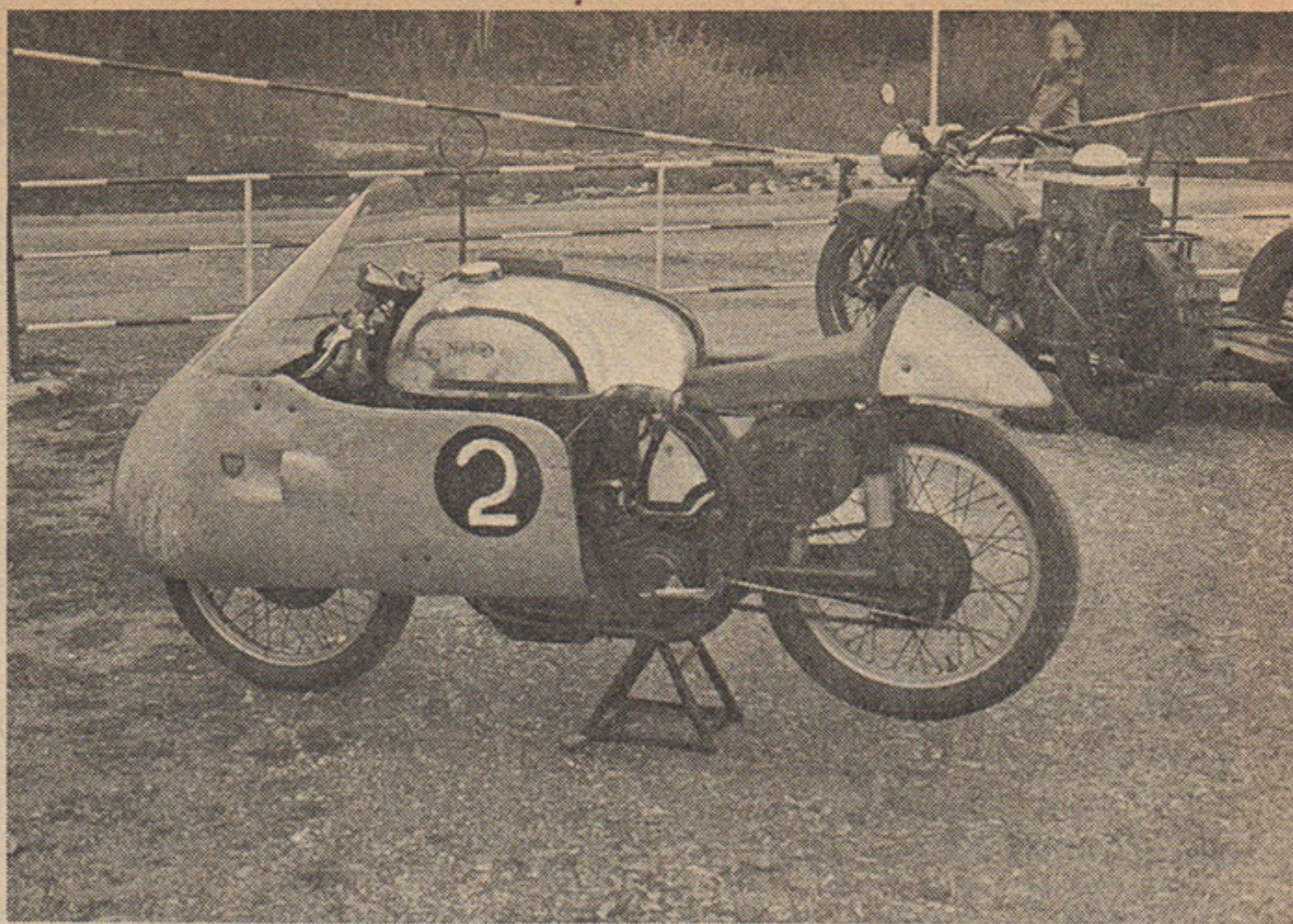
Mais encore, et ce n'est pas un mince mérite, la FN, avec son « Supersport », fait-elle effectuer au cyclomoteur de l'Ouest Européen un pas en avant vers l'assimilation à la moto légère de ce qui fut, il n'y a pas si longtemps, le « vélo à moteur auxiliaire ».

R.C.D.

FICHE TECHNIQUE

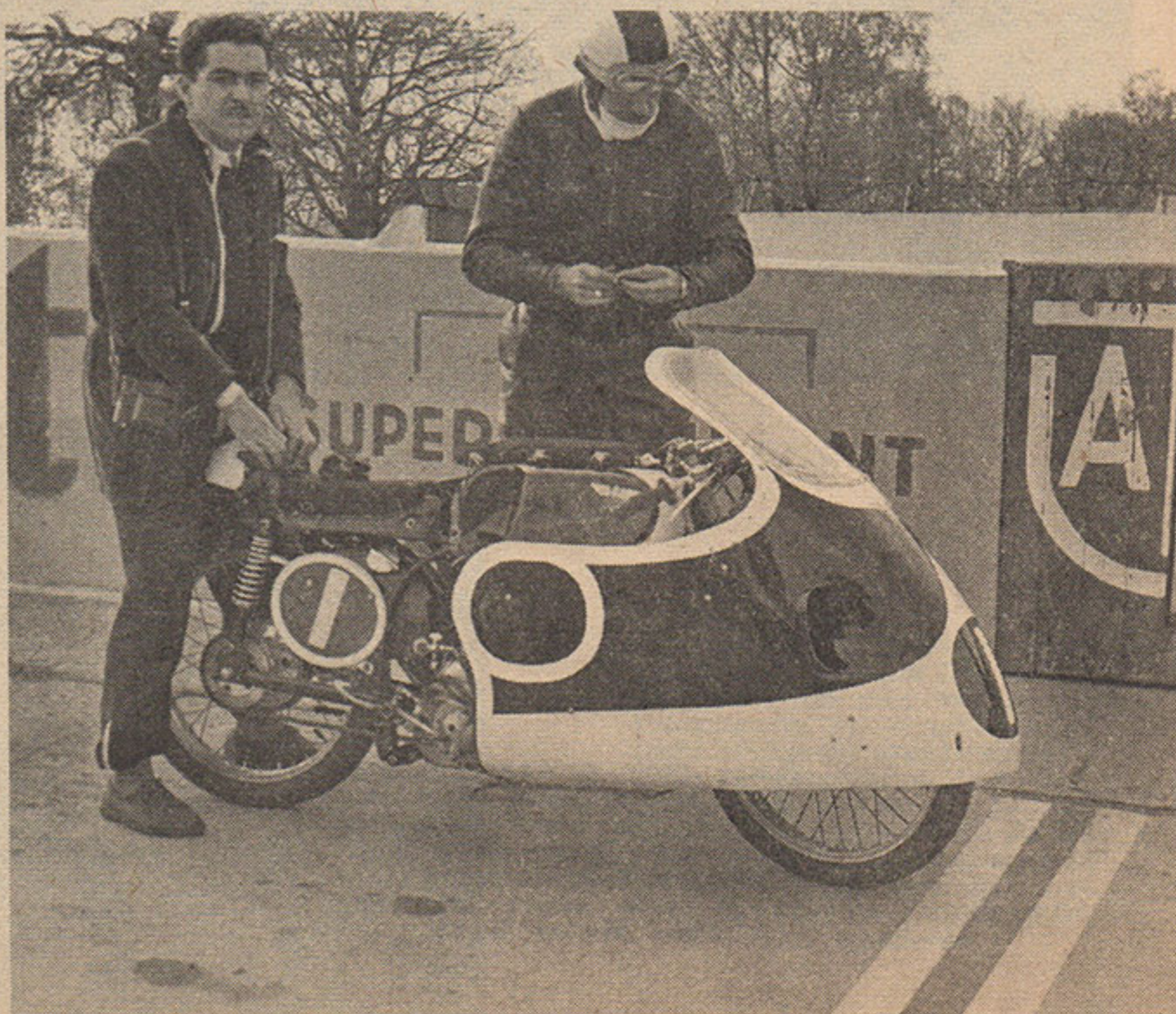
	175 Luxe	175 Carénée	250 Luxe	250 Carénée	Cyclo Supersport
Cycle du moteur	2 T.	2 T.	2 T.	2 T.	2 T.
Nombre de cylindres	1 (dble piston)	1 (dble piston)	2	2	1
Alésage	45 mm	45 mm	52 mm	52 mm	39 mm
Course	piston AV: 53,15 mm piston AR: 56,30 mm	53,15 mm 56,30 mm	58 mm	58 mm	41,8 mm
Cylindrée	174,07 cc	174,07 cc	246 cc	246 cc	49 cc
Taux de compression	6,6 à 1	6,6 à 1	6,5 à 1	6,5 à 1	—
Puissance	9 CV	9 CV	15,1 CV	15,1 CV	—
Carburateur	Bing	Bing	Bing 1/24/71	Bing 1/24/71	Encarwi
Embrayage	à disques liégés	à disques liégés	à disques liégés	à disques liégés	à disques, ds l'huile
Graissage boîte	barbotage	barbotage	barbotage	barbotage	barbotage
Nombre de vitesses	4	4	4	4	2
Commande des vit.	sélecteur	sélecteur	sélecteur	sélecteur	Poignée tournante
Mise en marche	kick	kick	kick	kick	pédales
Transmission finale	chaîne enclose	chaîne enclose	chaîne enclose	chaîne enclose	Chaîne sous carter double branche
Rapport primaire	2,53	2,53	2,86	2,86	—
Allumage	Dynamo-rupteur 6 V. 40 W.	Dynamo-rupteur 6 V. 40 W.	Dynamo-rupteur 6 V. 45/60 W.	Dynamo-rupteur 6 V. 45/60 W.	Volant magnétique Bosch 6 V. 17 W.
Batterie	6 V. 7 AH.	6 V. 7 AH.	6 V. 7 AH.	6 V. 10 AH.	—
Cadre	tubes, simple berceau	tubes, simple berceau	tubes, simple berceau	tubes, simple berceau	embouti. form. caiss.
Réservoir d'essence	11 l. (rés. 1 l.)	11 l. (rés. 1 l.)	14 litres	14 litres	8,5 litres
Suspension AV	télescopique	télescopique	télescopique	télesc. amort. hydr.	télescopique
Suspension AR	oscill. amort. hydr.	oscill. amort. hydr.	oscill. amort. hydr.	oscill. amort. hydr.	oscill. amort. hydr.
Moyeux AV et AR	centraux, à broche	centraux, à broche	centraux, à broche	centraux, à broche	gros corps, freins tambour
Jantes	acier	acier, chromées	acier, chromées	acier, chromées	alu
Pneus	19x3	19x3	AV 19x3 - AR 19x3,25	18x3,25	23x2,5
Vitesse maximum	100 kmh	100 kmh	110 kmh	110 kmh	—
Longueur totale	2	2	2,05	2,05	—
Hauteur totale	1	1	1	1	—

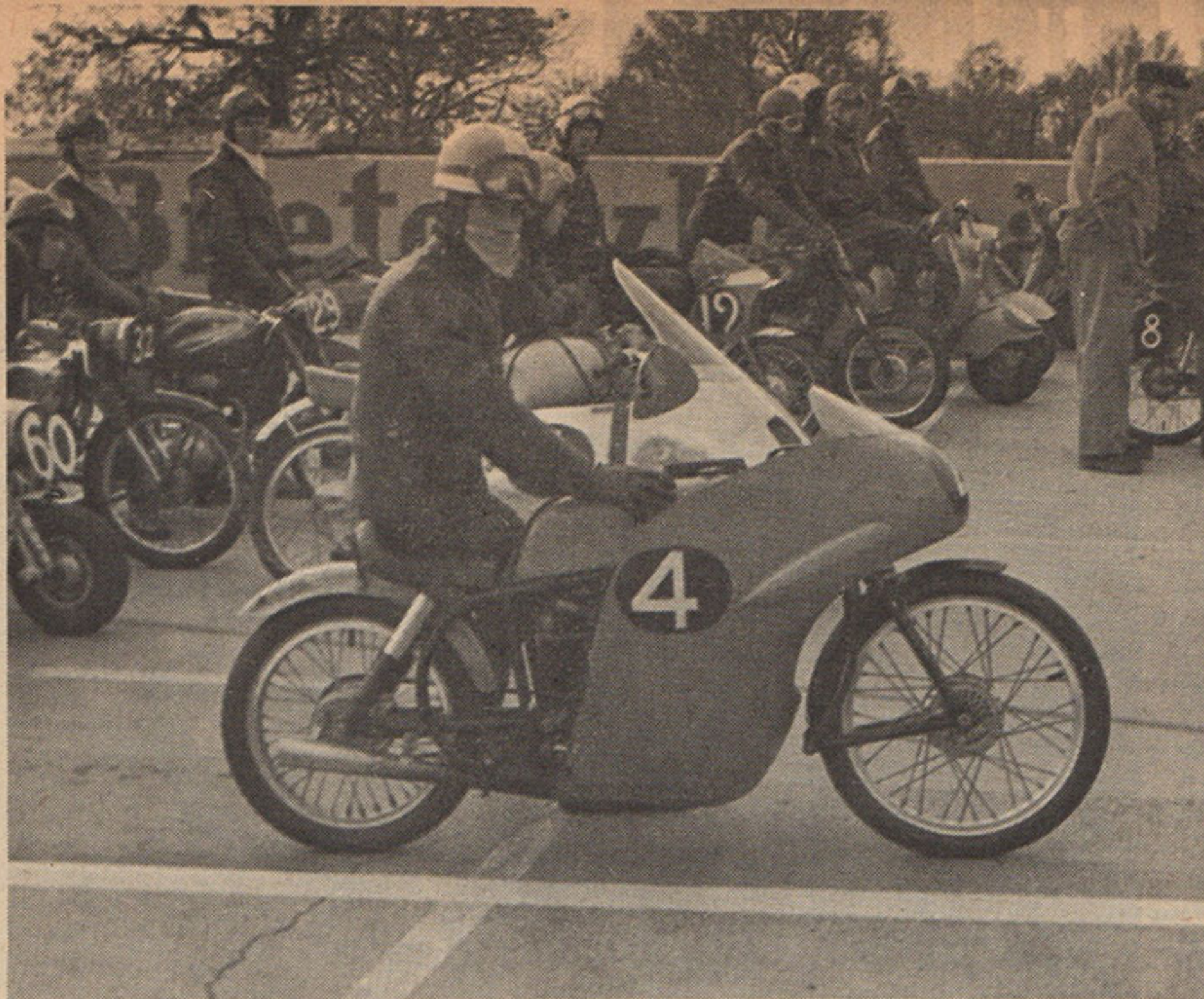
Voici, réunies dans cette page, les machines des deux vainqueurs lors des dernières « Deux Heures » de Montlhéry. - Ci-contre : la 500 cc. Norton de Boeri, qui n'est autre que l'ex-machine de Cherrier. Il s'agit donc d'un modèle 1954, encore à longue course. Le carénage a été réalisé par un tôlier de Courbevoie qui, d'ailleurs fit le carénage du side-car de Murit pour le record de l'heure. C'était la première apparition de...



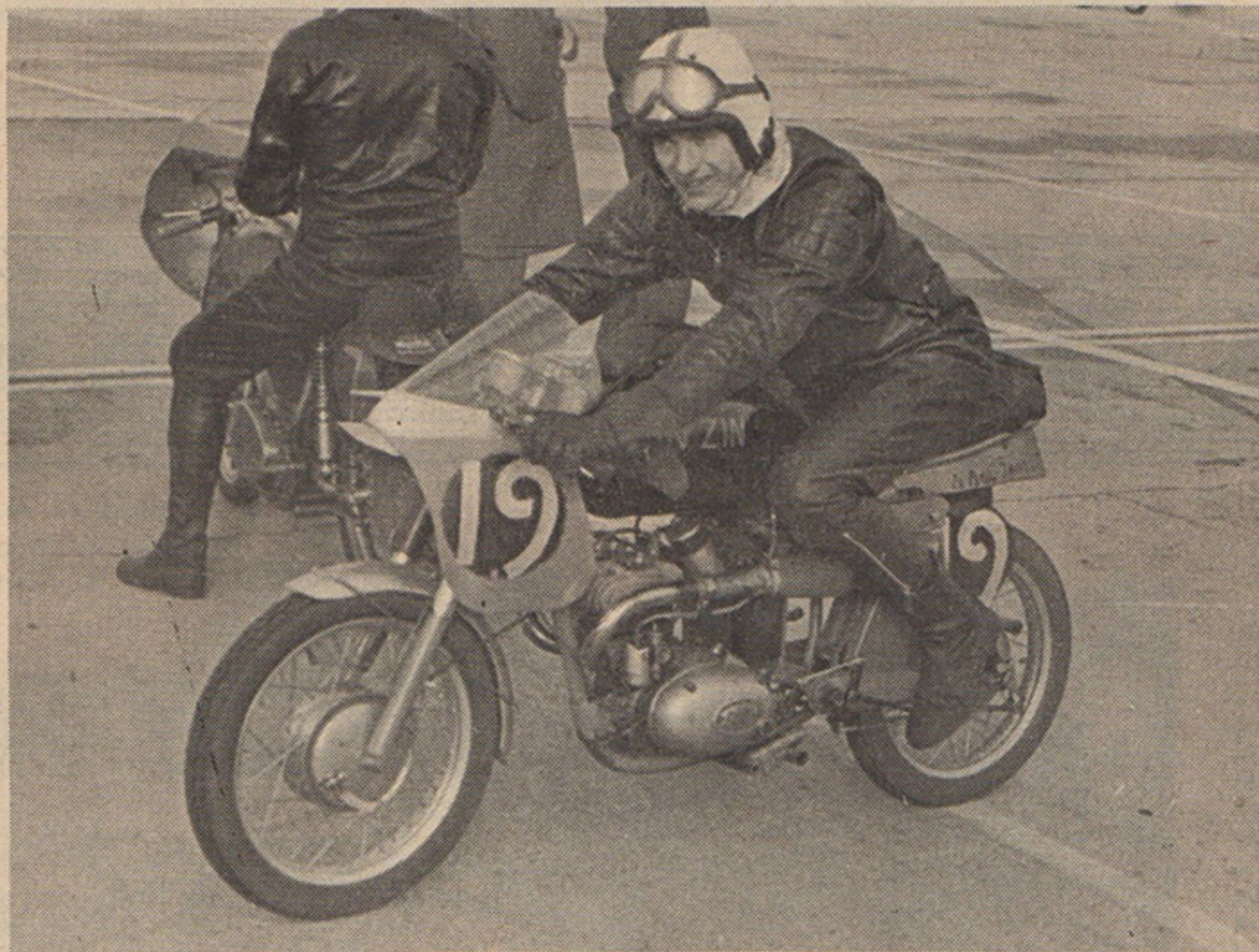
DES DEUX HEURES

...cette machine carénée dont on ignore encore la vitesse exacte, mais qui accomplit les Deux Heures à 124,8 km/h. de moyenne sur le nouveau circuit comportant une chicane. - En bas de page, la 175 cc. Morini Rebello de Bonnal dont le carénage est dû à Bonnal. Splendide exemple de la technique transalpine, cette 175 devait terminer à une moyenne de près de 112 km/h. La puissance développée, par ce simple ACT « dédoublé » est de 19 CV à 9.200 t/m.



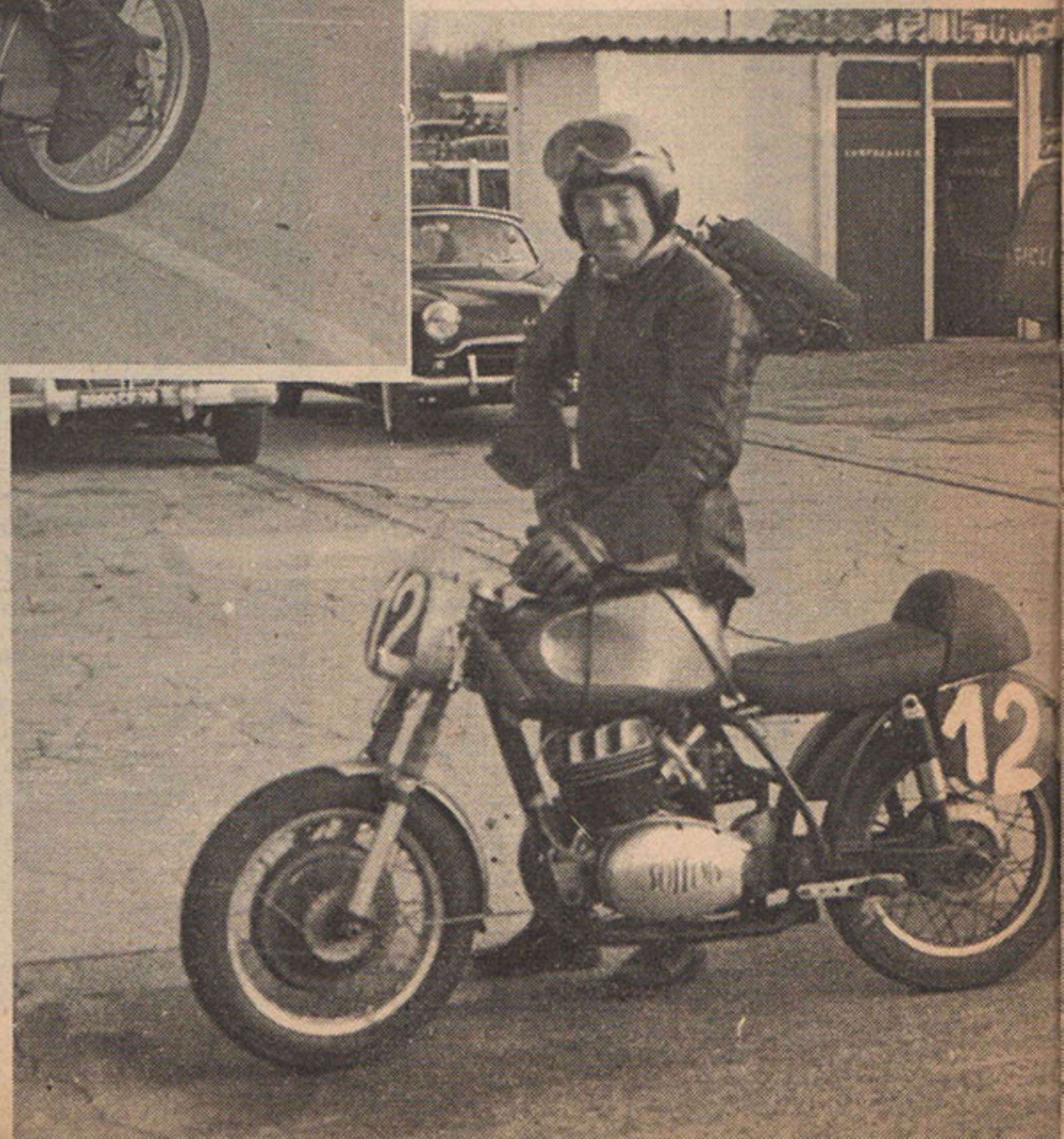


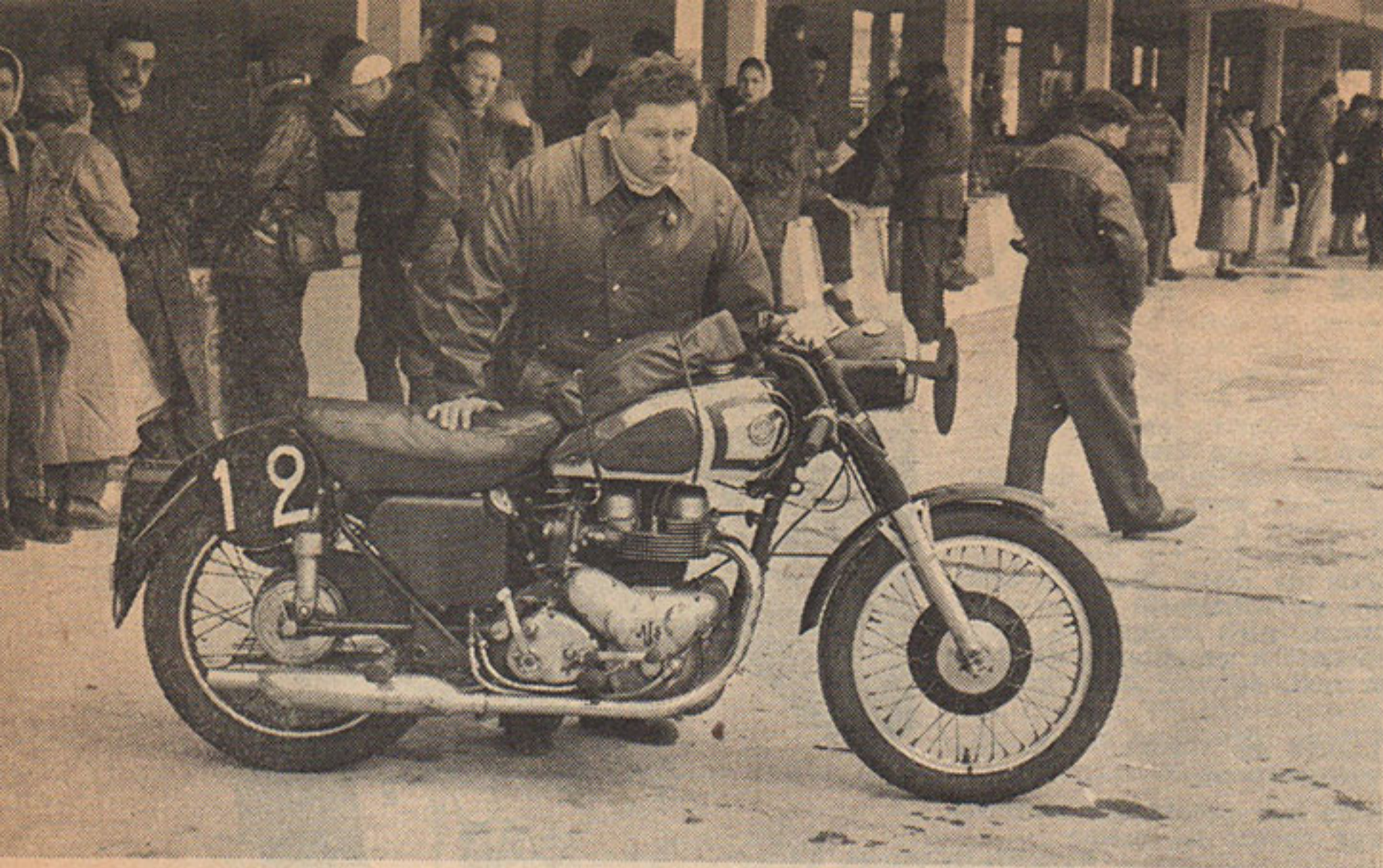
Sur un 125 Jonghi préparé par Michel et dont le moteur avait appartenu au coureur agennais Dulouard, le fils Beauvais devait terminer à la huitième place et premier des 125 cmc. Remarquez la fourche Earles et le carénage en matière plastique.



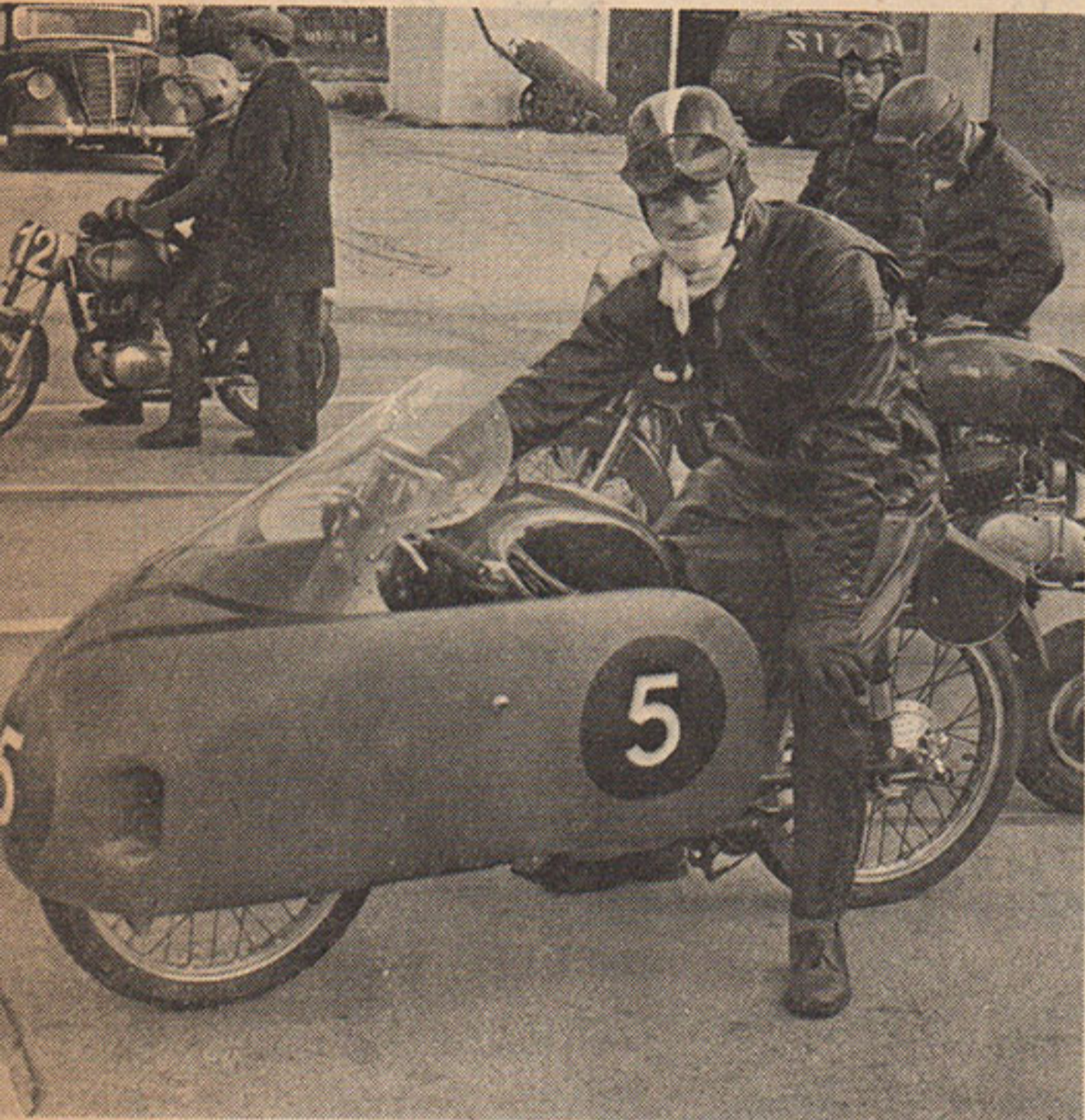
La « Zinzin » de Simonin, déjà aperçue à la côte Lapize, nous est revenue quelque peu modifiée aux « Deux Heures »... et baptisée le « Péril Jaune », à cause de la couleur de son émailage. Mais, sans méchanceté, on peut dire que la « race blanche » n'eut guère à s'émouvoir de ce « péril », dont par ailleurs, l'allure est empreinte d'une agréable originalité.

Bonte nous présente cette agréable « spéciale » à moteur Sotecma. Vous admirerez la longueur des rayons de la roue avant. Car entre la petite jante et le frein avant provenant d'une Norton Manx...

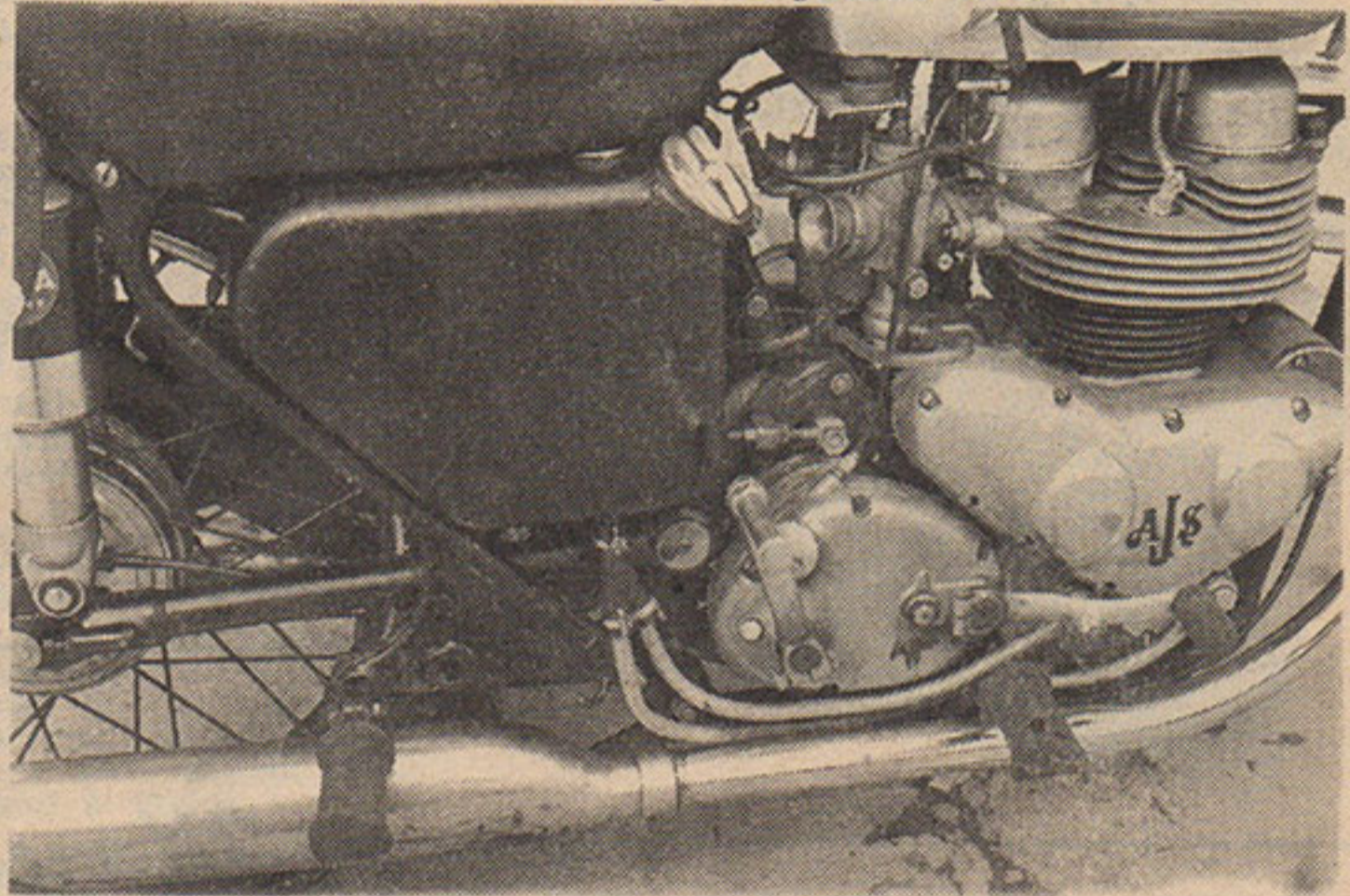




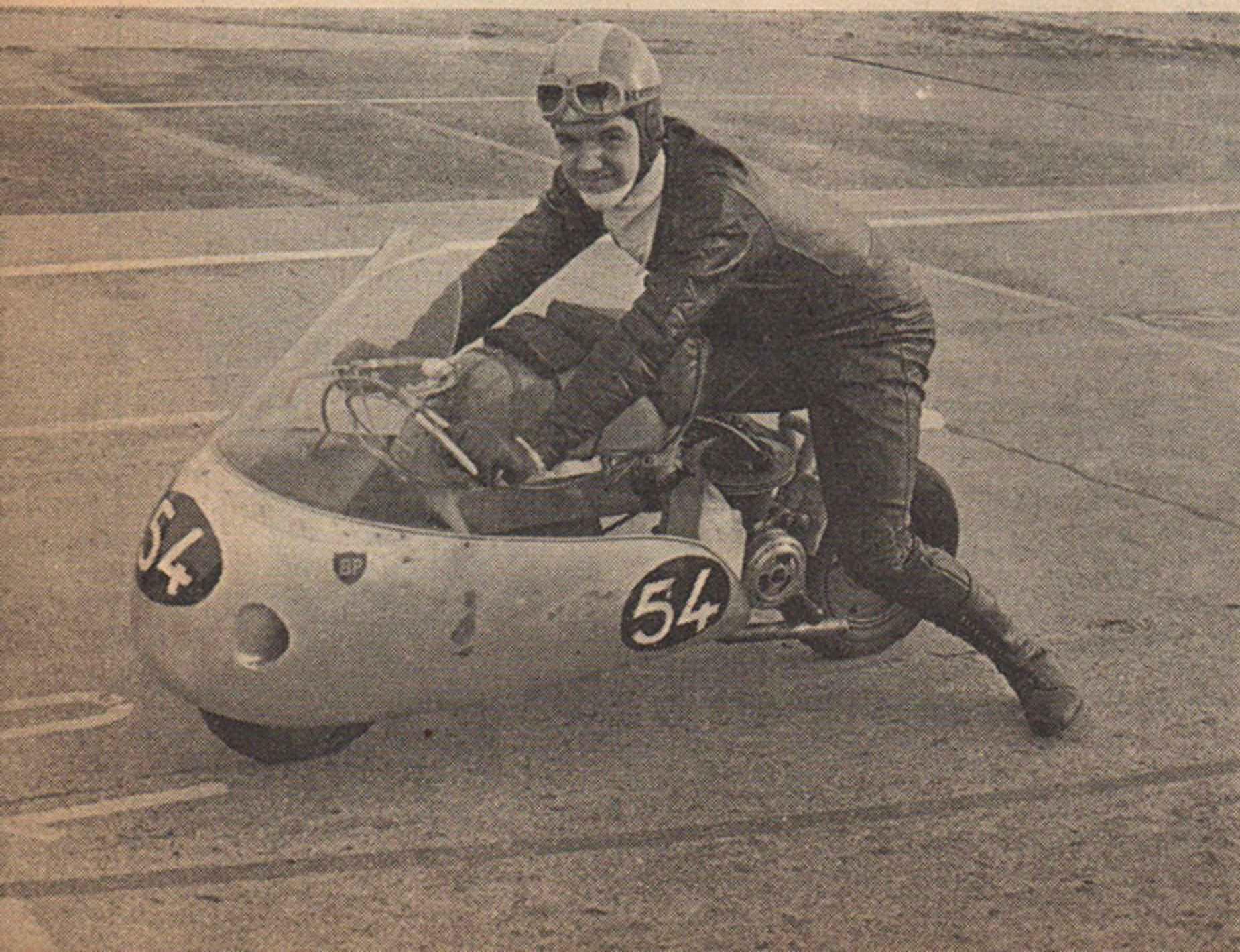
Maucherat présentait la seule AJS twin en 500 cmc. Une tige de culbuteur cassée devait l'éliminer rapidement.



Sur cette 500 cmc. on pouvait remarquer le réservoir d'huile de grande contenance, l'alimentation par deux carburateurs et le frein avant provenant d'une G 45 ainsi que le guidon surbaissé.



Cette 175 cmc. carénée est la Morini Setebello de Diou. Contrairement à la Rebello, cette machine est à culbuteurs et c'est une machine de ce type qui permit à Boeri de se faire remarquer.



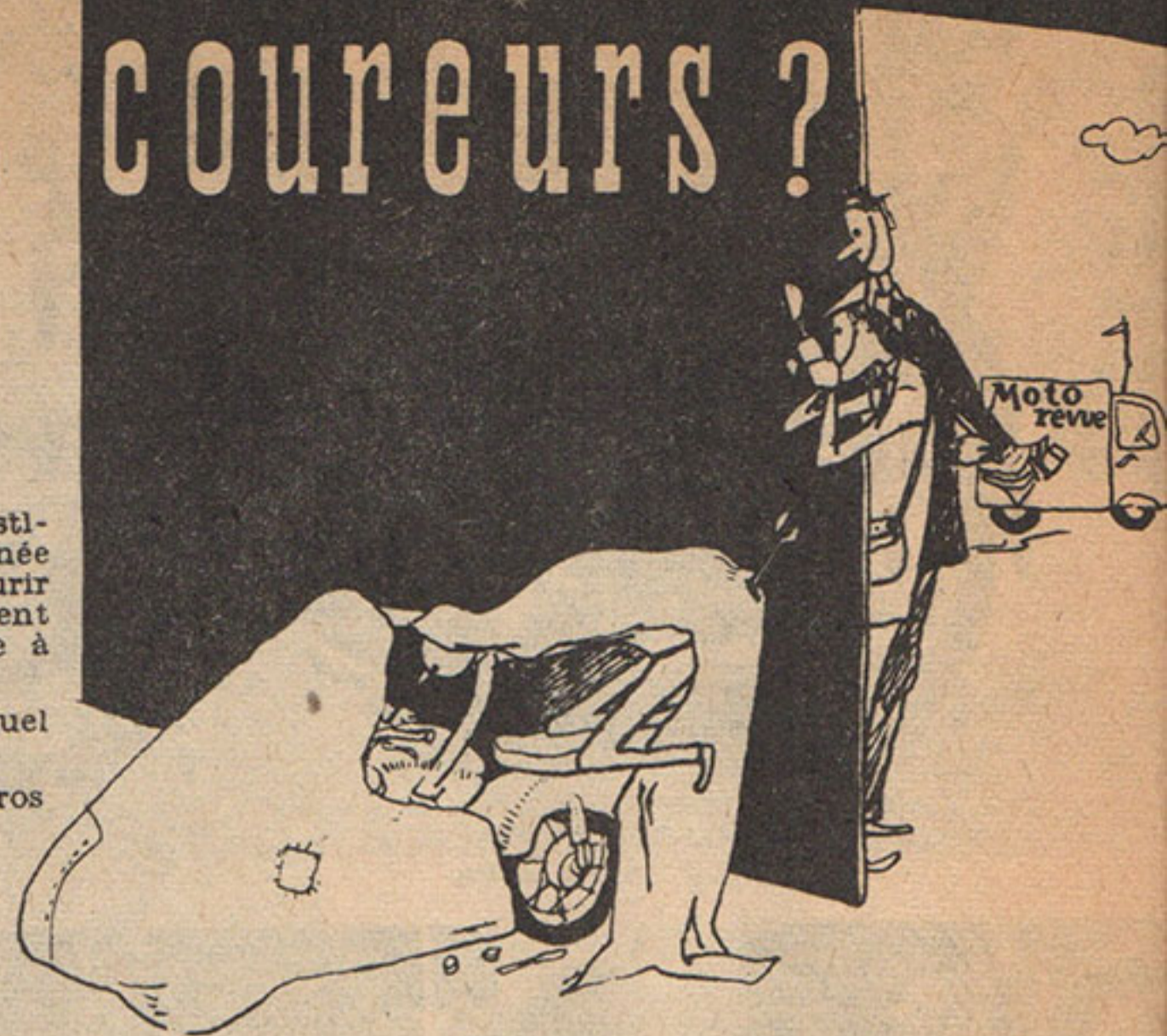
Et voici, pour terminer, Boeri qui nous présente le très spécial Lambretta 150 cmc. réalisé par Chauvignon et commencé 15 jours seulement avant l'épreuve. Taux de compression de 8,2 à 1, carbu d'un passage de 25 mm donnent déjà une vitesse de 112 kmh. environ. Les roues sont de 10 pouces. Nous reverrons sans doute cette machine au Bol d'Or, mais améliorée.

que préparent nos coureurs ?

Nous abordons aujourd'hui la troisième partie de cette enquête, destinée à soutenir le grand élan sportif qui s'est manifesté cette année chez nos pilotes de vitesse, plus nombreux, plus ardents à courir que jamais, et qui n'ont pas hésité un instant à préparer activement une saison 1957 qui, s'annonçant d'abord bien mal, connaît déjà, grâce à eux, un éclat exceptionnel.

Qui sont-ils, dans tout notre pays, ces pilotes de vitesse ? De quel matériel disposent-ils, sur quels circuits les verrons-nous ?

C'est ce que nous vous avons dit, déjà, dans nos précédents numéros (MR 1336 et 1337), c'est ce que vous apprendrez encore ici même.



Jacky Onda

Trois fois Champion de France (1954-55-56), le niçois est toujours sous les drapeaux, mais espère, comme l'année dernière, obtenir des permis-sions spéciales pour participer aux circuits internationaux français.

Jacky Onda conservera, pour courir en 175, la Mondial avec laquelle il fut Champion de France 1956. Mais il pense encore disposer d'une 250 de même marque, et débutera par ailleurs dans les grosses cylindrées avec une 500 « Manx ».

Quant à dire dès maintenant où Onda conduira ces machines..., dans son cas particulier, impossible d'établir à l'avance un programme qui, en fin de compte, dépendra uniquement de la compréhension des Autorités Militaires.

Souhaitons que les chefs de Jacky Onda lui accordent toutes facilités nécessaires à défendre un titre qui est sien depuis trois ans consécutifs.

Marcel Beauvais

Toute une série de succès, tant en solo qu'en side, jalonnèrent pour Beauvais les années d'avant-guerre. Puis après une interruption de huit années, il reprit le guidon d'une Motobécane.

Ensuite défilèrent aux mains de Beauvais une Norton simple arbre, avec laquelle il fit notamment sixième à Spa, troisième à Mettet, dans les années 1947 et 48 ; puis une Triumph 500, qui lui valut des places d'honneur de 49 à 51, à Reims, à Mettet (side), à Floreffe, et la victoire à Bourges notamment.

A cette même époque, Beauvais terminait deux fois second du Championnat de France solo.

Ce n'est qu'en 1952 qu'il acquit une double arbre Norton, bien lui en prenant, puisqu'il remporta la course des sides à Saint Wendel, triomphant du recordman du monde Hermann Boehm. Une victoire dont Beauvais conserve un souvenir ému !

Enfin, deux ans plus tard, la double arbre fut échangée pour la Manx à moteur carré, que Beauvais possède encore aujourd'hui et qu'il a améliorée d'année en année. Actuellement, cette machine est dotée des perfectionnements 1956-57 et a donné à son propriétaire toute satisfaction pour sa première prestation de la saison 1957, Barcelone, où Beauvais a fini second français derrière Drion, et septième du classement, sur 16 pilotes.

Depuis 1954, ce pilote au long passé sportif s'adonne presque exclusivement à la compétition en sidecar, avec, pour fidèle passager, notre ami Coudert. Le palmarès de cette équipe, pour la saison dernière, comporte les places de cinquième à Floreffe, quatrième à Bourg, sixième à Moulins, troisième à Bourges, neuvième à Spa (à 145 de moyenne !), etc...

La Manx actuelle de Beauvais est carénée, et est attelée à un panier entièrement réalisé par ses soins. Ce matériel lui permettra de disputer avec Coudert toutes les classiques françaises et, à l'étranger, St Wendel, Chimay, Assen, Spa, Zandvoort, Locarno (s'il a lieu) et Monza.

Un beau programme pour Beauvais, qui veut terminer sa longue carrière de coureur de vitesse en beauté..., car il nous dit vouloir « raccrocher » l'an prochain.

A moins que... (air connu !).





Claude Boyer

Comme Bonnal, il nous vient de Villefranche de Rouergue, cette ville de l'Aveyron bien connue pour son réputé circuit de vitesse.

Boyer, qui fit second dans le Championnat de France 1956 des Licenciés Nationaux et remporta la même année le Championnat des Pyrénées, continuera de s'aligner cette saison en 175 cc.

Il disposera pour ce faire de la Mondial qu'il employa l'an passé, mais qui est actuellement améliorée et carénée.

On a d'ailleurs vu cette machine à Monthléry, aux « Deux Heures », où Claude Boyer a remporté la seconde place des 175 course, ce qui constitue pour lui un excellent départ pour le Championnat de France National 1957.

Avant tout, Claude Boyer veut donc disputer le titre. Ce qui ne l'empêchera pas de s'aligner encore sur les circuits régionaux et de courir quelques épreuves internationales. Sans doute le verrons-nous à Bordeaux ou Marseille ; à Bourg en Bresse, Nice, Nogaro (où il fit premier en 1955), La Châtre, Vic-Bigorre, sans oublier bien entendu Villefranche de Rouergue et, en fin de saison, Monthléry de nouveau, pour les Coupes du Salon.

Albert Montagne

L'agglomération lyonnaise est une pépinière de coureurs de vitesse. Aujourd'hui c'est, parmi eux, au tour de Montagne de figurer dans cette enquête, Montagne qui fut quatrième du Championnat de France 1956 des Inters et qui, comme tant d'autres, se plaint de ne pouvoir trouver suffisamment d'engagements sur les circuits français en général, et à Pau en particulier, où il semblerait que nos représentants — deux ou trois « lions » mis à part — aient été franchement jugés indésirables ! Qu'en pense Monsieur Charaudeau, président de la Commission Sportive de la FFM ?

Montagne attend beaucoup de la saison 1957, et s'est préparé avec soin, apportant le maximum d'améliorations à ses deux Norton, 350 et 500, la première de 1955, mais qui, après les travaux effectués sur elle, n'a, écrit son propriétaire, plus rien à voir avec ce qu'elle fut à l'origine.

Le pilote lyonnais tient en effet surtout à « se défendre » dans cette cylindrée. Il s'est même résolu, pour augmenter ses chances, à essayer un carénage, mais, déclare-t-il, sans y tenir beaucoup !

Côté engagements, Montagne ne nous annonce rien de précis. L'an dernier cependant, il a fait de son mieux sur différents circuits, et espère ainsi avoir suffisamment retenu l'attention des organisateurs pour être réinvité cette saison à Bourg en Bresse, Bourges, Nice, Moulins, Mulhouse, Lyon, Grenoble, etc...

Il y a aussi l'étranger : Montagne, qui fut à Monza en 1956, espère encore disputer cette année le Grand Prix des Nations, et est par ailleurs en pourparlers pour alier au Grand Prix de Belgique.

Ne quittons pas l'international lyonnais sans mentionner la visite que lui fit Jacques Collot courant mars, un Collot « récupéré » de son accident de voiture, mais qui était venu consulter pour sa vue, demeurée quelque peu déficiente. Montagne nous certifie que le Champion de France retrouvera « ses deux yeux comme avant » et ajoute qu'il attend d'ailleurs deux Norton 1957..., mais chût, et rapide guérison à Collot !



René Deschamps

Cet international réside à Obernai, encore une cité française où le sport motocycliste de vitesse est honoré, puisque l'année dernière fut organisé un beau circuit.

Il possède un excellent matériel, qui lui vient de Pierre Monneret : une NSU 250 cc « Sport-Max » et une 500 cc Norton, avec lesquelles il souhaite disputer le plus de courses possible, car, selon ses propres termes, « il n'y a que cela pour s'améliorer ».

Le Championnat de France International ? Bien sûr, nous dit René Deschamps, dans la mesure pourtant où les organisateurs français voudront bien nous réserver quelques engagements..., ce qui n'est pas toujours le cas, ce qui ne fut pas le cas à Pau, par exemple !

Cette doléance n'est pas la première qu'il nous soit donné d'enregistrer et il est bien évident qu'il est devenu urgent de porter remède à la situation faite à nos inters, empêchés de disputer leur titre, faute d'obtenir les engagements qu'ils sollicitent !

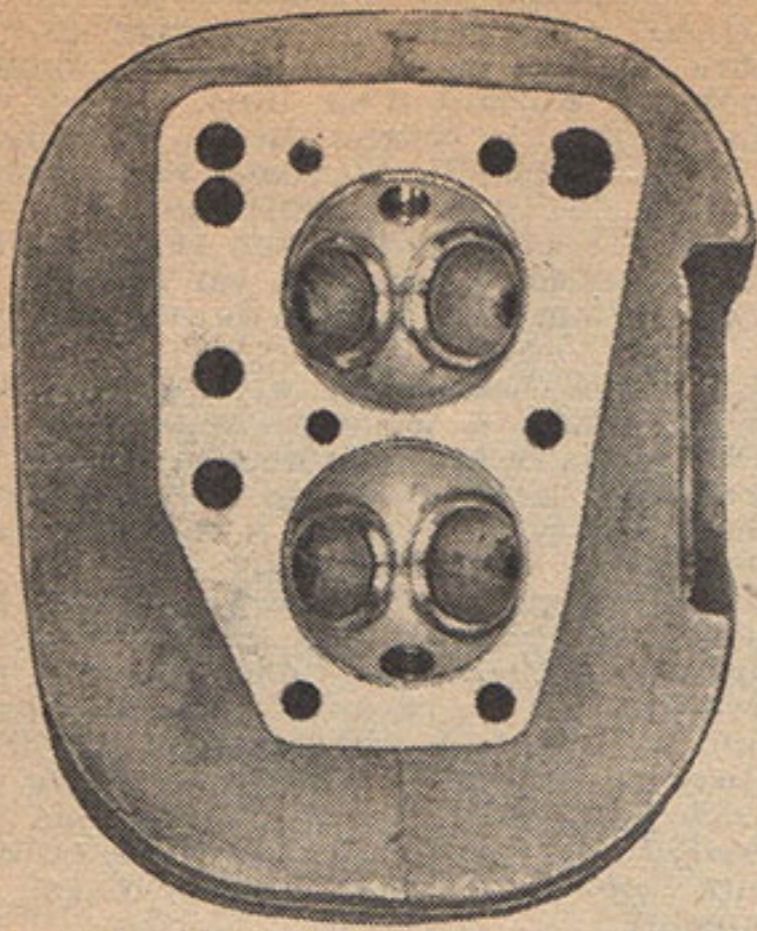
Nous comprenons que les organisateurs recherchent les « vedettes », les pilotes étrangers aux noms prestigieux. Mais il appartient à la Fédération de préciser dans quelle mesure, dans quelle proportion ceux-ci peuvent être engagés, de manière à réserver une place suffisante à nos propres coureurs. Une telle réglementation s'impose, et pourrait s'accompagner d'une codification des frais de déplacement, primes de départ et prix, à l'image de l'intelligent travail qui fut fait cette année, pour ce qui la concerne, par la Commission de moto-cross de la FFM.

Ainsi, Messieurs de la Commission Sportive, le problème est posé : à l'instant où nos pilotes luttent de tous leurs moyens pour faire vivre la compétition de vitesse en France, il est de votre devoir de soutenir fermement leur effort, en leur accordant la possibilité de courir.

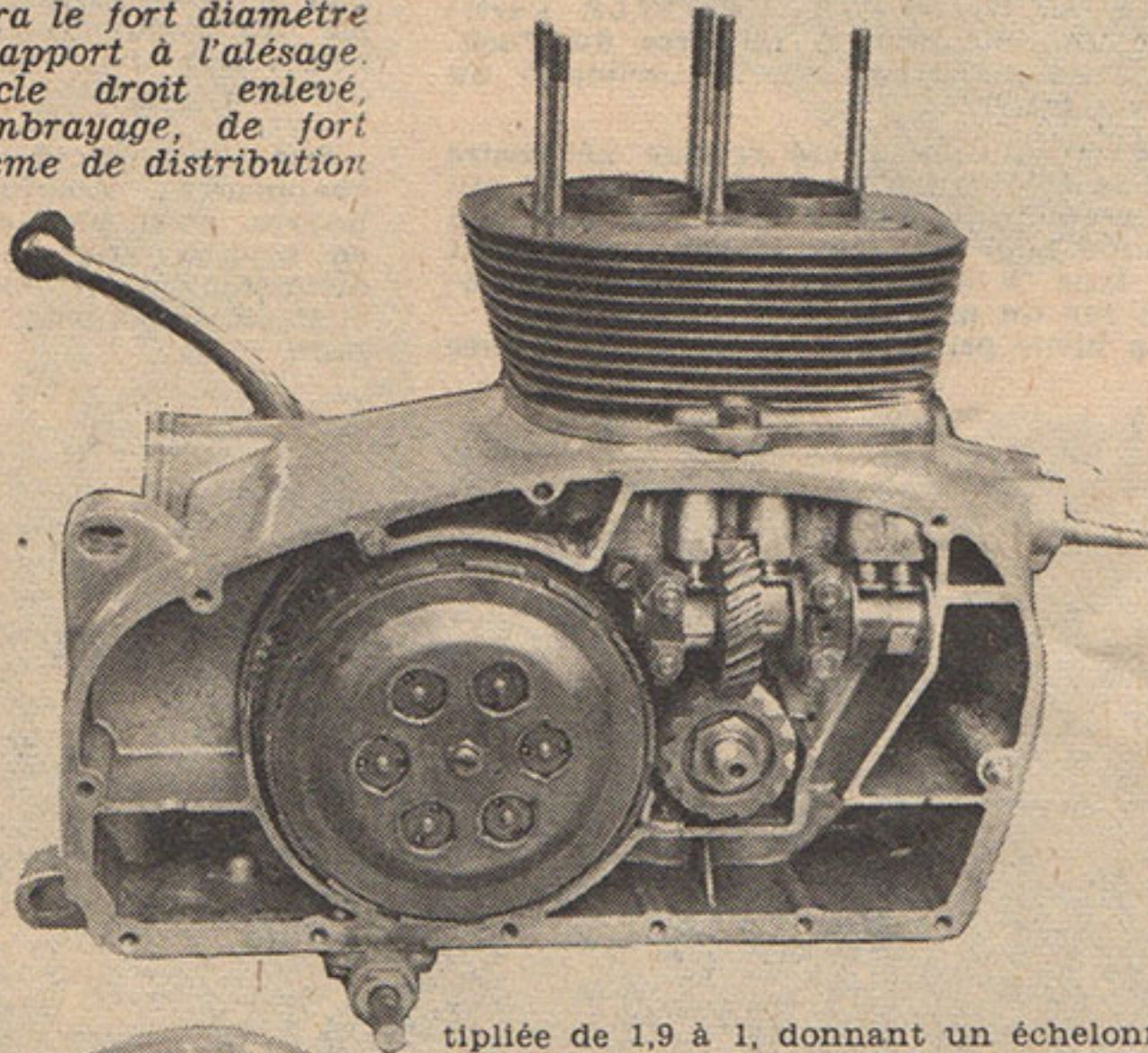
Mais revenons à René Deschamps, qui est engagé ferme à Bourg en Bresse, Saint Wendel, Bourges, Obernai, et qui s'alignera encore au Grand Prix d'Allemagne, à Hockenheim.

Un programme intéressant, dont nous suivrons le développement avec attention.





Ci-dessus : vue intérieure de la culasse. On remarquera le fort diamètre des soupapes par rapport à l'alésage. Ci-contre : couvercle droit enlevé, nous trouvons l'embrayage, de fort diamètre et le système de distribution avec le renvoi d'angle. A l'extrême droite, le bloc-moteur côté admission. Notez la fixation du réservoir. Ci-dessous : le caractéristique embiellage. Chaque piston possède deux segments râcleurs en plus des segments d'étanchéité.



tiplée de 1,9 à 1, donnant un échelonnement logique et une valeur de 52,5 % par rapport à la prise.

Terminons cette description du bloc-moteur par quelques notes sur carburation et allumage.

La première de ces tâches est assurée par un Amal, d'origine, du type Monobloc, d'un passage de gaz de 22,2 mm.

Ce passage de gaz peut sembler un peu fort, car les temps d'aspiration se succédant, ce diamètre correspond en fait à l'alimentation, alternative, de deux cylindres de 175 cmc. Or sur les 175, Z 23 C par exemple, nous ne trouvons que 20 mm. Ce fort diamètre, par ailleurs, était d'autant moins prévisible que le moteur n'est pas du genre « pointu », n'a donc pas à être mené à très hauts régimes, ou un fort diamètre se justifie.

Quant à l'allumage, il est fourni par un volant magnétique à deux rupteurs. La puissance disponible est de 60 watts, ce qui est suffisant.

Ce volant, par l'intermédiaire d'une double cellule redresseuse oxymétal, charge une batterie, qui assure l'allumage par l'intermédiaire de deux bobines (une par cylindre).

Une lampe régulatrice, placée avant la batterie, s'allume avec l'élévation du régime moteur, indiquant la charge de la batterie. Cette lampe est d'ailleurs interchangeable avec la lampe phare-code.

La transmission primaire se fait par un jeu de pignons à taille hélicoïdale.

L'embrayage, de très forte dimension pour un 350 cmc, est composé de 6 disques garnis de Ferodo, avec 7 disques intercalaires en acier.

★

Quant à la boîte de vitesses, dont les pignons peuvent aussi inspirer confiance, elle est du type à prise directe.

Les arbres d'entrée et de sortie sont montés sur roulements à billes, tandis que les pignons sont montés sur roulement à aiguilles encagés, INA, solution moderne.

L'échelonnement interne est le suivant: 2,88 - 2,04 - 1,337 et 1 à 1. De ces chiffres, il faut retenir la deuxième notablement trop courte, n'étant qu'à 49 % de la prise. Cela procure un trou désagréable entre deuxième et troisième, et qui plus est, le resserrement logique des rapports vers la première n'est pas respecté, le plus grand écart se constatant entre deuxième et troisième sans changer les valeurs des autres rapports, il faudrait que la seconde soit sensiblement démul-

En cas de batterie à plat, le volant peut alimenter directement les bobines d'allumage.

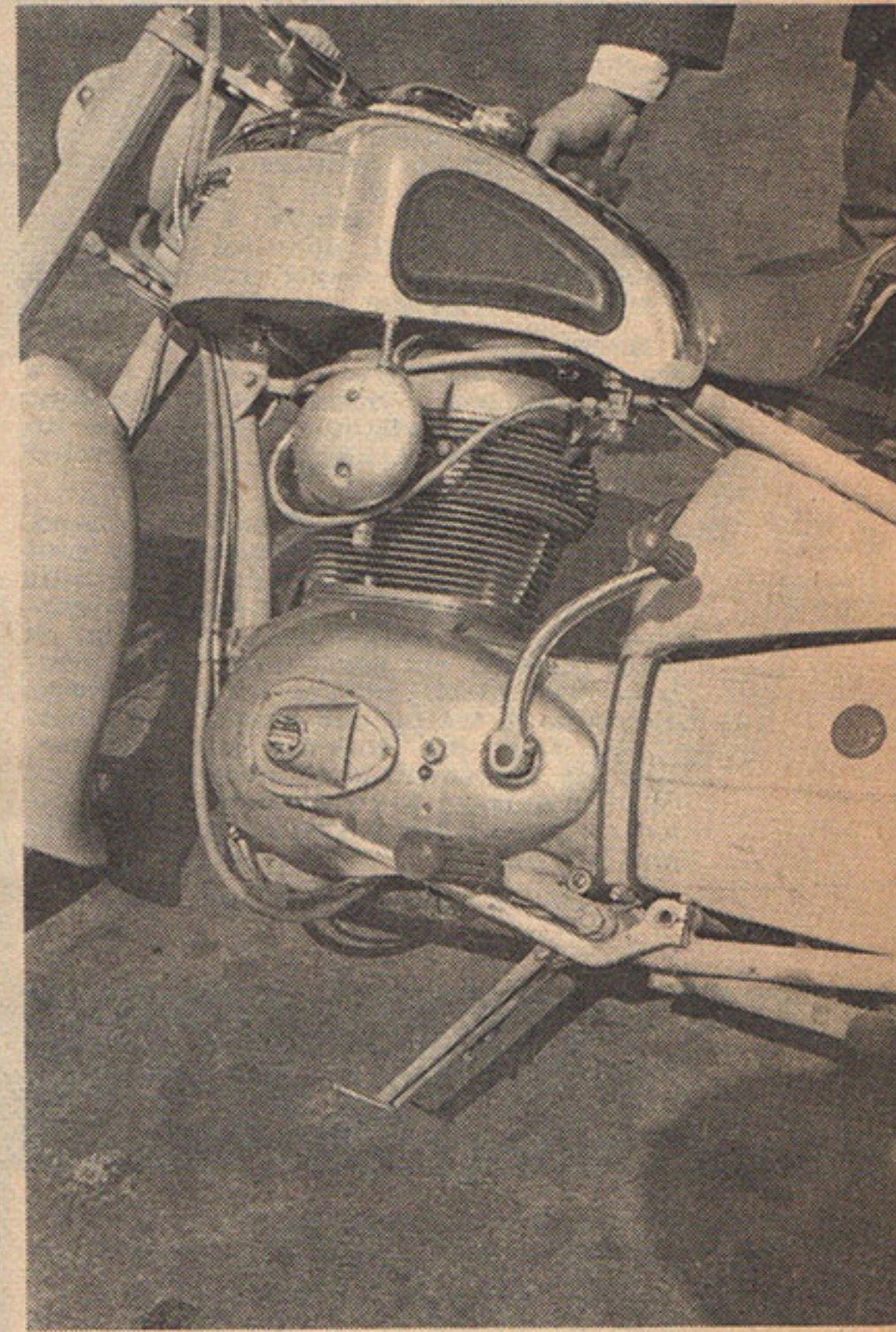
UN RODAGE ACCELERE SANS HISTOIRE

Cette machine, confiée directement par le constructeur, n'avait, à la prise de possession, que 250 km.

Aussi fallut-il procéder à un rodage accéléré, qui se passa le mieux du monde.

Ce rodage revêtit un intérêt particulier, car c'était le premier que nous appliquions à un twin en V et nous craignons, avant l'épreuve, que le cylindre arrière ne trouve pas l'opération à son goût.

Il n'en fut rien. Pas le moindre serrage, pas d'échappement anormal, conséquence, rappelons-le, des 2/100° de jeu



supplémentaire avec lequel est monté le piston arrière.

En outre, la carburation est réglée riche, à cause de ce cylindre qui a tendance à chauffer davantage, et le refroidissement interne « à l'essence » remplit bien son rôle, mais apporte quelques inconvénients comme nous allons le voir.

UNE ALIMENTATION RICHE

Nous avons déjà indiqué dans la partie descriptive que le diamètre de passage de gaz du carburateur était assez élevé, car, en réalité, le carburateur alimente des cylindres de 175 cmc, alternativement.

Nous avons vu aussi que les soupapes d'admission font 35 mm de diamètre, pour un alésage de 56 mm, alors que sur une twin 500 cmc BMW R51/3 par exemple, pour une cylindrée unitaire de 250 cc d'un alésage 68 mm, la soupape ne fait que 34 mm.

Que résulte-t-il de cela ?

Que ces forts diamètres de passage ne

sont intéressants qu'à partir d'un régime de rotation assez élevé, en dessous duquel la vitesse de la colonne gazeuse d'admission n'est pas assez rapide.

Or ce manque de vitesse des gaz d'admission peut être encore aggravé par une ouverture trop brutale du boîtier des gaz.

Le constructeur a sans doute monté intentionnellement une poignée à tirage long, pour éliminer ce risque, et tout se passe très bien si l'on conduit normalement.

Mais dès que l'on veut conduire un peu plus « sport », si l'on ouvre un peu trop brutalement, on « étouffe » son moteur.

A la conduite, on ne s'en rend pas trop compte, car le moteur ne manifeste pas d'une manière audible cette mauvaise alimentation, et ce n'est que chronomètre en main que nous avons constaté cela.

Le même pilote, en côte, réalisait aussi bien 20 ou 24" selon qu'il dosait bien ou mal son ouverture des gaz.

85 kg en 21" (60 kmh) et à deux nous trouvons 23" (54.8 kmh).

En accélérations, nous avons obtenu : départ arrêté :

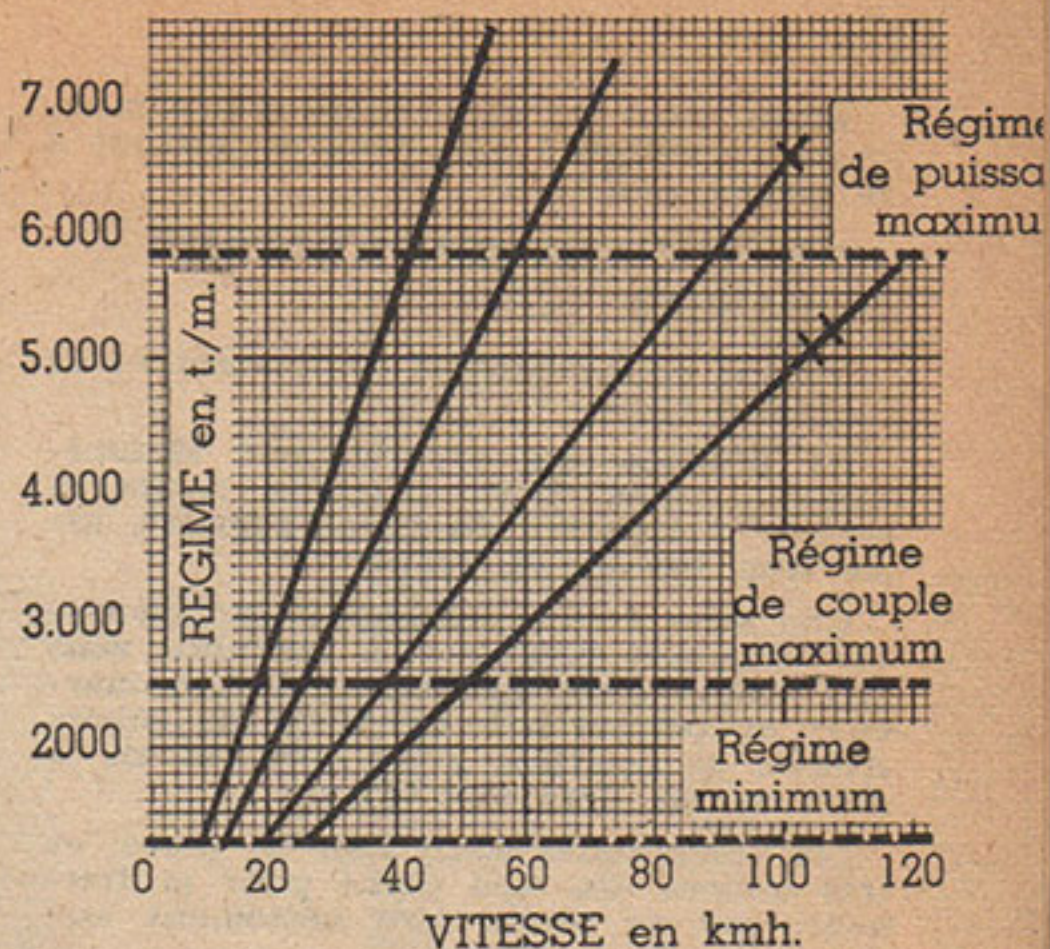
100 mètres en	7" 4/5	moy. 46,1 kmh
200 »	12" 1/5	» 59 kmh
300 »	16"	» 67,5 kmh
400 »	19" 4/5	» 72,7 kmh
500 »	23" 1/5	» 77,6 kmh
1.000 »	39" 4/5	» 90,5 kmh

Nous remarquerons les 1.000 mètres en moins de 40", performance que nous n'avions jamais pu enregistrer avec les 350 cmc anglaises essayées.

★

En vitesse de pointe, nous trouvons 107 kmh (5.200 t/m) assis normalement, et 118 kmh (5.740 t/m) effacé.

A la lecture de ces chiffres, acceptables sans plus en 1957, nous nous rendons compte que la démultiplication en quatrième est un peu longue (nous n'atteignons d'ailleurs que 5.060 t/m en duo, soit 104 kmh).



VITESSES - RÉGIMES

CONSOMMATION ELEVEE EN BAS

Si la consommation est assez constante jusqu'à 80 kmh, elle est néanmoins assez élevée, cela étant la conséquence d'un réglage assez riche, nécessaire pour le refroidissement du cylindre arrière.

Précisons que, bien entendu, les réglages de carburation étaient ceux d'origine.

CONSIDERATIONS « ANNEXES »

Autour de ce bloc-moteur, nous avons encore pu faire de nombreuses constatations.

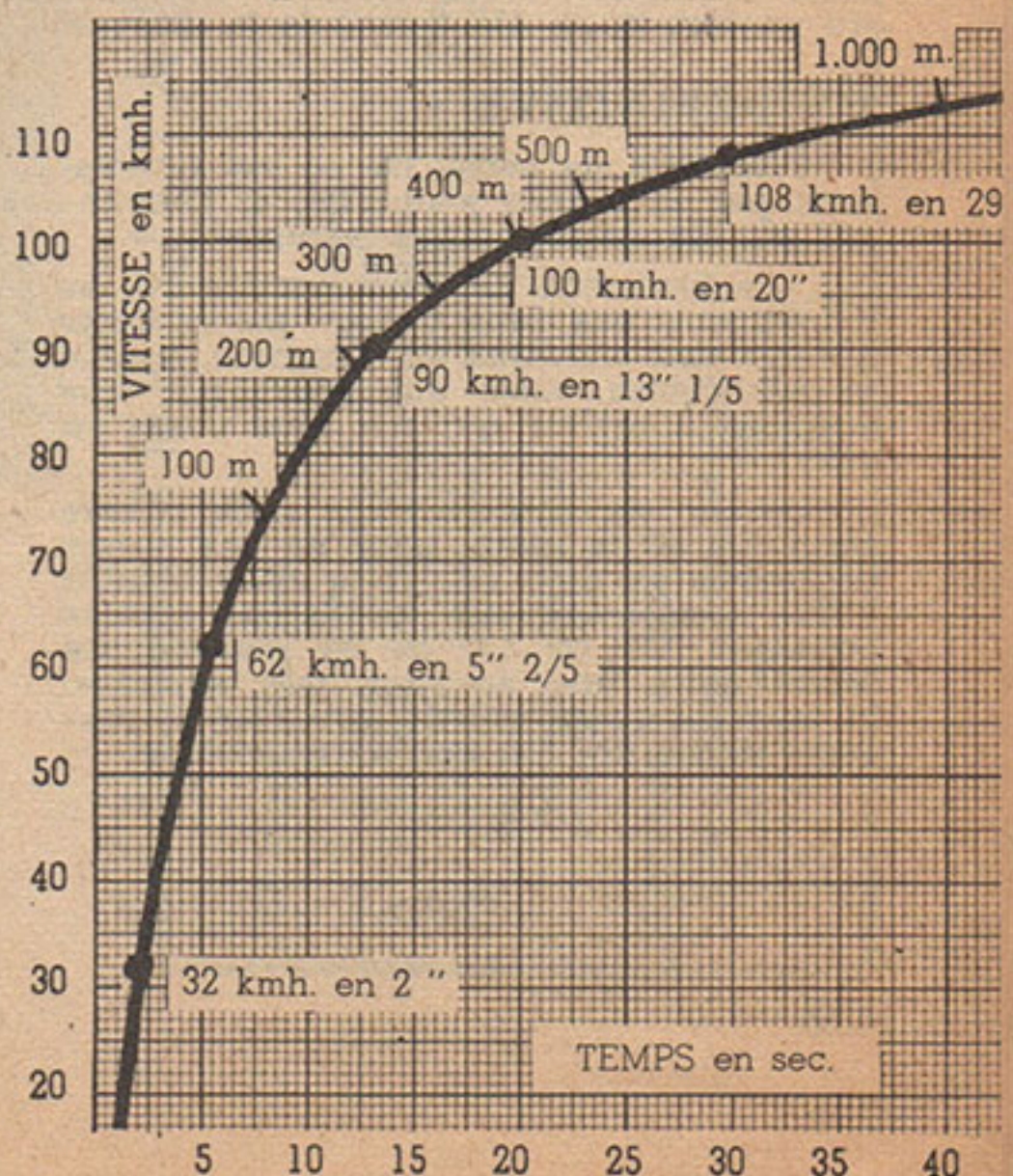
D'abord, après ce millier de kilomètres mené, pour le moins, rondement, le bloc était parfaitement propre. Rien ne s'était déréglé, si ce n'est la distribution, qui, ayant pris un peu de jeu, était devenue plus bruyante qu'au début de cet essai.

L'embrayage donna toujours satisfaction, excessivement doux à manœuvrer, progressif, ne patinant, ni n'entraînant à chaud. Remarquons que cet embrayage ne doit pas fatiguer, vu les dimensions importantes de ses pièces constitutives.

Le passage des vitesses se fait d'une manière précise, mais nous avons constaté une certaine difficulté à passer de deuxième en troisième, quand on n'est pas en période franche d'accélération. Ce défaut disparaissait toutefois avec les kilomètres.

Enfin, ce moteur ne vibre que très peu sur les intermédiaires, le régime de vibrations étant passé rapidement.

ACCÉLÉRATIONS



Durant nos essais de consommation, nous relevons aussi bien 4,7 l., que 4,95 l. à 90 kmh, toujours pour les mêmes raisons.

On voit, par ces exemples, que la 350 Motobécane demande à être conduite avec doigté, sans grands coups de gaz qui ne font qu'accroître la consommation, tout en diminuant les performances.

C'est une machine dont l'essentiel caractère « tourisme » se retrouve même dans la manière dont on doit la conduire.

GRACE A L'ELASTICITE

L'ensemble des performances est honnête, grâce à l'élasticité du moteur, c'est-à-dire à la grande plage d'utilisation de ce twin.

Cette 350 cmc arrache bien pour la triple raison qu'elle n'est pas excessivement lourde (145 kg en ordre de marche), mais surtout à cause de ses chevaux en bas, et de ses deux premiers rapports très courts.

En côte, notre pilote de 55 kg fut chronométré en 20" (63 kmh), celui de

Ceci explique que les performances « maxi » en troisième soient très proches, 103 kmh (6.700 t/m) en solo et 101 kmh (6.560 t/m) en duo. Mais on voit de suite les possibilités de cette troisième, permettant de soutenir en vitesse de croisière un sensible 100 kmh chrono, même si le terrain est légèrement accidenté.

Des autres rapports (1^{er} et 2^e), nous dirons qu'ils sont trop courts, et qu'ils ne servent que de rapports de démarrage. Ensuite, la souplesse du moteur aidant, on restera sur troisième et quatrième, une quatrième, d'ailleurs, qui reprend à partir de 24 kmh environ.

Cela situe bien l'élasticité du moteur, quand on saura qu'à cette vitesse correspond un régime de 1.160 t/m, soit un régime où le couple est presque à son maximum. Exceptionnellement, nous avons essayé le mini. en première. Il doit être de 5 kmh environ, car on suit très facilement un homme marchant sans se presser. Et si le moteur, dans ce dernier cas, acceptait de tourner à moins de 1.000 t/m, toujours sur ce même rapport, nous l'emmenions à 7.500 t/m (54 kmh), prouvant ainsi sa large plage d'utilisation.

Enfin, dans un autre ordre d'idée, mauvaise accessibilité aux bougies, surtout à la bougie avant.

UNE SUSPENSION ARRIERE DEPASSEE

Voyons maintenant le comportement de la partie cycle.

La position est typiquement Motobécane : buste droit, poignets hauts et écartés, l'ensemble du corps ramassé, assis trop bas et en avant.

Une selle double semblerait indispensable (d'autant plus que la machine, sans être chère, n'est pas non plus bon marché) et permettrait au pilote de mieux trouver sa position. Pour mes 1,75 m, la position est déjà trop courte !

Les commandes sont bien en place, et très douces. Un bon point pour le freinage, qui se révéla être nettement au-dessus de la moyenne.

De 50 kmh à l'arrêt complet, nous avons en effet obtenu :

Avant seul : 15,7 m (6,15 m/s²)
 Arrière seul : 17 m (5,7 m/s²)
 Les deux : 9,7 m (9,95 m/s²)

Freinage progressif, très sûr, qui ne perdit pas de son efficacité au cours de tous nos essais.

★

La tenue de route est bonne en ce sens que le cadre semble ne pas cisailer. Par contre, les mauvaises suspensions amènent un rebondissement des roues qui, évidemment, n'est guère favorable.

Notre tenue de route sera donc tout à fait fonction de l'état du sol.

En outre, la machine est trop basse, touche facilement en courbe, et cette faible garde au sol se constate encore en conduite en sous-bois, où il n'est guère recommandé de s'évader des chemins carrossables.

Pour en revenir aux suspensions, disons que celles-ci manquent d'un réel amortissement, et que les rebondissements d'une roue sur l'autre ne sont pas rares.

La fourche télescopique, bien que n'ayant jamais talonné, n'est guère mise en valeur par la suspension arrière couissante. Des réactions désagréables semblent venir de la fourche avant, alors qu'il faut incriminer, il nous semble, la seule suspension arrière.

Avec une oscillante ayant d'autres caractéristiques de débattement, d'amortissement, cette fourche télescopique s'avérerait peut-être très bonne.

Quoi qu'il en soit, la suspension arrière est dépassée. Elle procure des coups de raquette qui nous font voir, d'un jour encore plus agréable, la suspension arrière oscillante. Nous sommes très loin du confort de la 175 Z 23 C de la marque.

EN DEFINITIVE

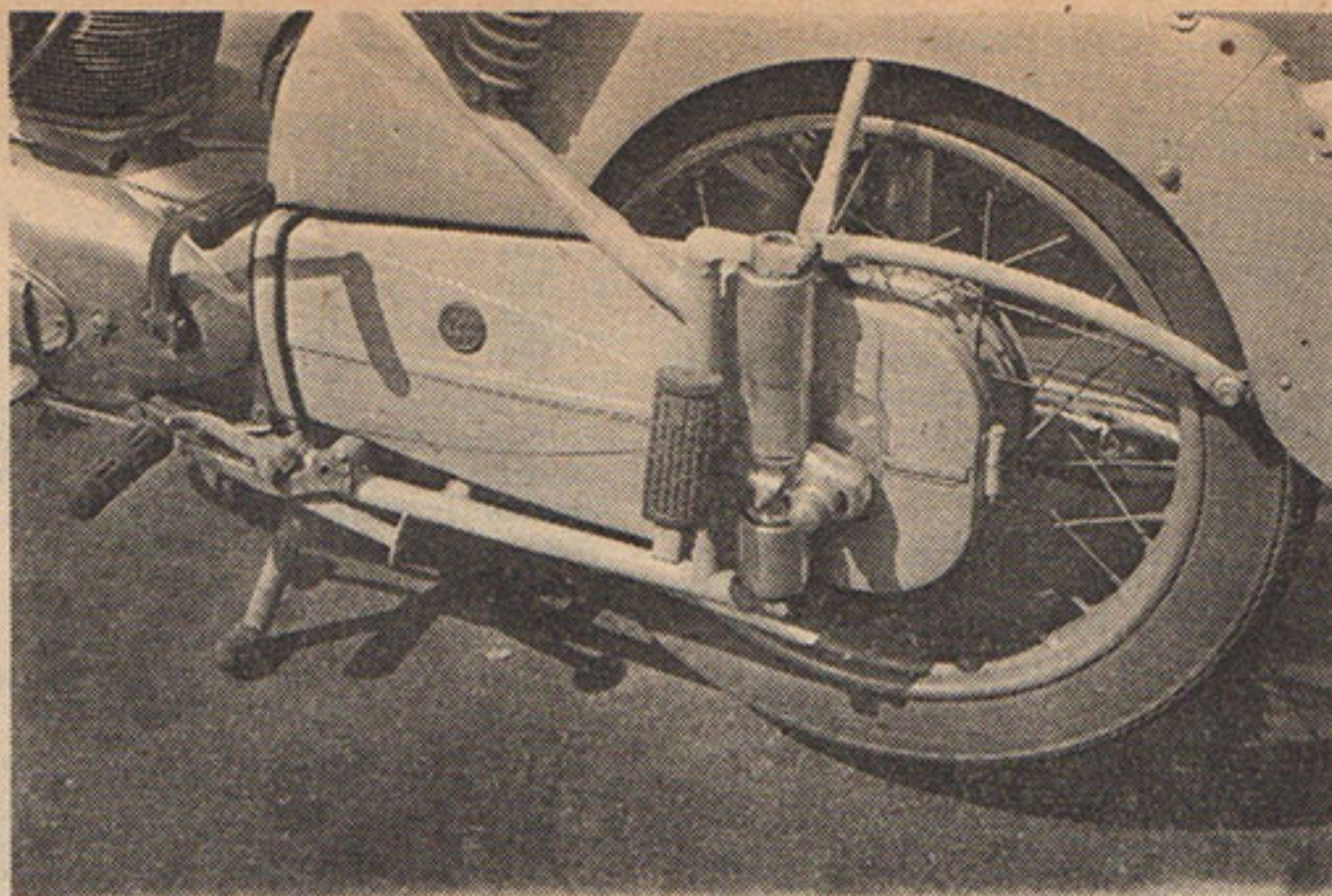
Le moteur de cette 350 cc est intéressant par sa grande souplesse, et l'ensemble de ses performances acceptable.

Il y a beaucoup de motocyclistes qui ne demandent pas plus à leur moto. Cette 350 est une machine de tourisme, souple et silencieuse, mais qui pêche par une suspension arrière qui n'a plus cours en 1957.

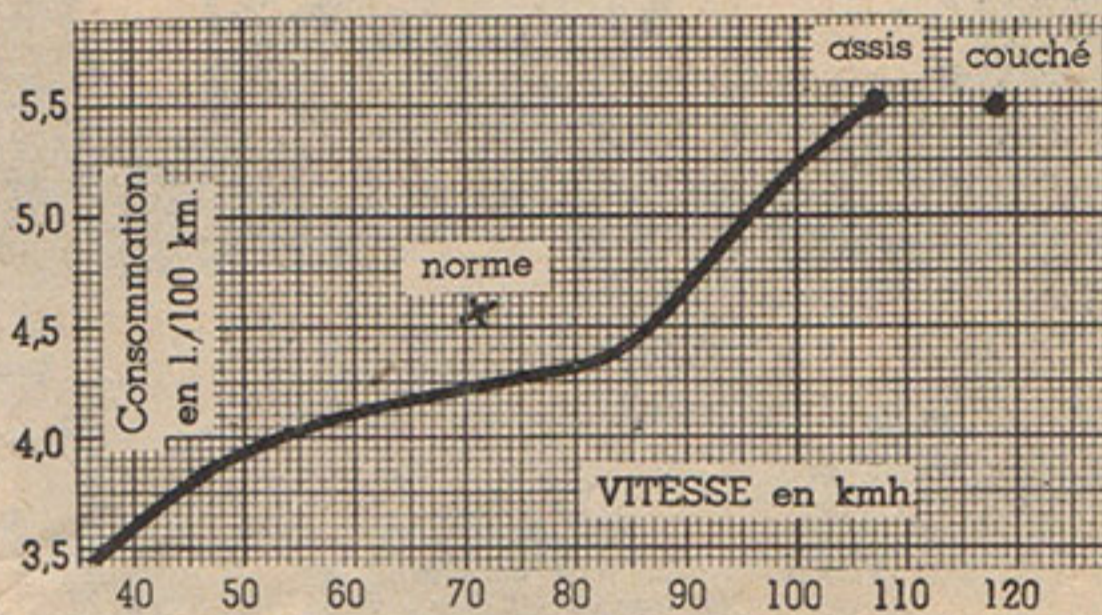
Puissent ses constructeurs avoir encore assez foi en la moto, pour ne pas laisser ce modèle tel qu'il est, et le doter bientôt d'une suspension AR oscillante, comme certaines 125 ou 175 de la marque. Ce serait alors une machine très agréable, et pouvant parfaitement affronter la majeure partie des 350 cmc d'importation.

C. R.

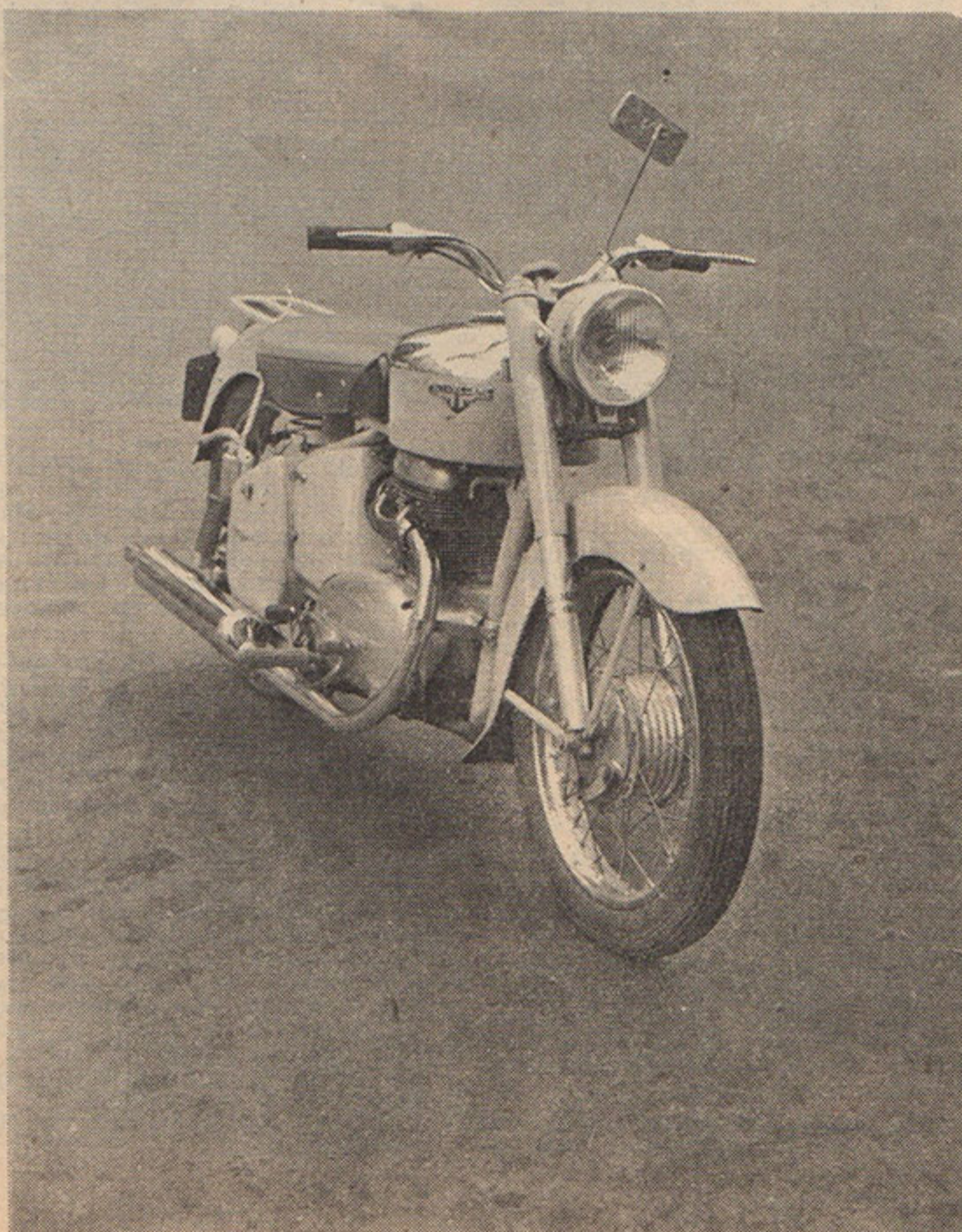
★



Un carter de chaîne secondaire étanche, de profonds garde-boue, un moteur ne suintant pas, font de la 350 cmc. Motobécane une machine propre.



CONSOMMATION



FICHE D'ESSAI

Moto

revue

350 MOTOBÉCANE

DESCRIPTION TECHNIQUE REGLAGES - ENTRETIEN

MOTEUR

Bicylindre en V quatre temps culbuté.
Cylindre et culasse alliage léger.
Alésage : 56 mm.
Course : 71 mm.
Cylindrée : 348,7 cmc.
Taux de compression : 6,8 à 1.
Puissance maximum : 18 CV à 5.800 t/m.
Couple maximum : 2,52 m/kg à 2.500 t/m.

BOITE DE VITESSES

Transmission primaire : engrenages hélicoïdaux
33/86 = 2,6 à 1.
Transmission secondaire : chaîne 17/36 = 2,11.
Rapports finals : 15,9 - 11,2 - 7,38 - 5,52 à 1.

PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION AR : coulissante.
FREINS : 170 mm, garniture 30 mm de large.
PNEUS : 3,25x18.
RESERVOIRS :
Huile : 1,7 l.
Essence : 15 l.
POIDS : 145 kg en ordre de marche.
EMPATTEMENT : 130 cm.
GARDE AU SOL : 12 cm.

DISTRIBUTION :

Jeux aux poussoirs à froid : admission 0,5 ;
échappement 0,10.
Jeu de réglage à froid : de 0,4 à 0,45.
AOA : 32° RFA : 48°
AOE : 60° RFE : 26°

ALLUMAGE :

Avance fixe 21°, soit 3 mm avant PMH.
Avance automatique : 16°.
Avance totale : 37°.
Bougies : Marchal culot long 36 H pour rodage, 34 ou 35 H après rodage.

CARBURATEUR :

Amal Monobloc.
Passage : 22,2 mm.
Gicleur principal : 120.
Gicleur d'aiguille : 105.
Position aiguille : au milieu.
Gicleur de ralenti : 25.

GRAISSAGE :

Huile moteur : Castrol XL hiver.
Castrol XXL été.
Vidange tous les 2.000 km.

GONFLAGE :

Avant : 1,5 kg.
Arrière : 1,8 kg solo.
En duo :
Avant : 1,8 kg.
Arrière : 2,1 kg.

PRIX : 267.700 frs - Taxes

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :

	Solo	Duo
1 ^{re}	54 kmh (7.550 t/m)	54 kmh
2 ^e	74 kmh (7.300 t/m)	74 kmh
3 ^e	103 kmh (6.700 t/m)	101 kmh (6.560 t/m)
4 ^e	107 kmh (5.200 t/m)	104 kmh (5.060 t/m)
	118 kmh (5.740 t/m)	
	couché	

Epreuve de côte :

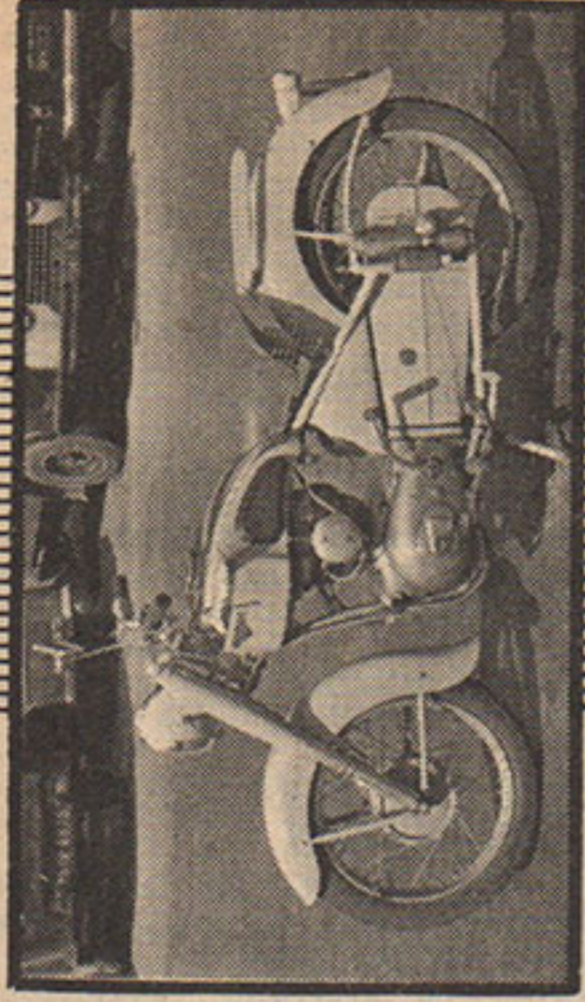
(350 mètres, pente moyenne 8,7 %)
Pilote 55 kg : 20", moy. 63 kmh
Pilote 85 kg : 21", moy. 60 kmh
Duo (85 + 55 kg) : 23", moy. 54,8 kmh

Accélération :

100 m départ arrêté :	7" 4/5, moy. 46,1 kmh
200 m » » :	12" 1/5 » 59 kmh
300 m » » :	16" » 67,5 kmh
400 m » » :	19" 4/5 » 72,7 kmh
500 m » » :	23" 1/5 » 77,6 kmh
1.000 m » » :	39" 4/5 » 90,5 kmh

Freinage : (de 50 kmh chrono à l'arrêt complet)

Frein avant seul : 15,7 m, décél. moy. 6,15 m/s²
Frein arrière seul : 17 m, décél. moy. 5,7 m/s²
Les deux freins : 9,7 m, décél. moy. 9,95 m/s²



RESUME DE L'ESSAI

La 350 Motobécane, dans sa version 1957, est avant tout une machine de tourisme, se signalant principalement par sa souplesse, son silence et son montage soigné, notamment en ce qui concerne son moteur.

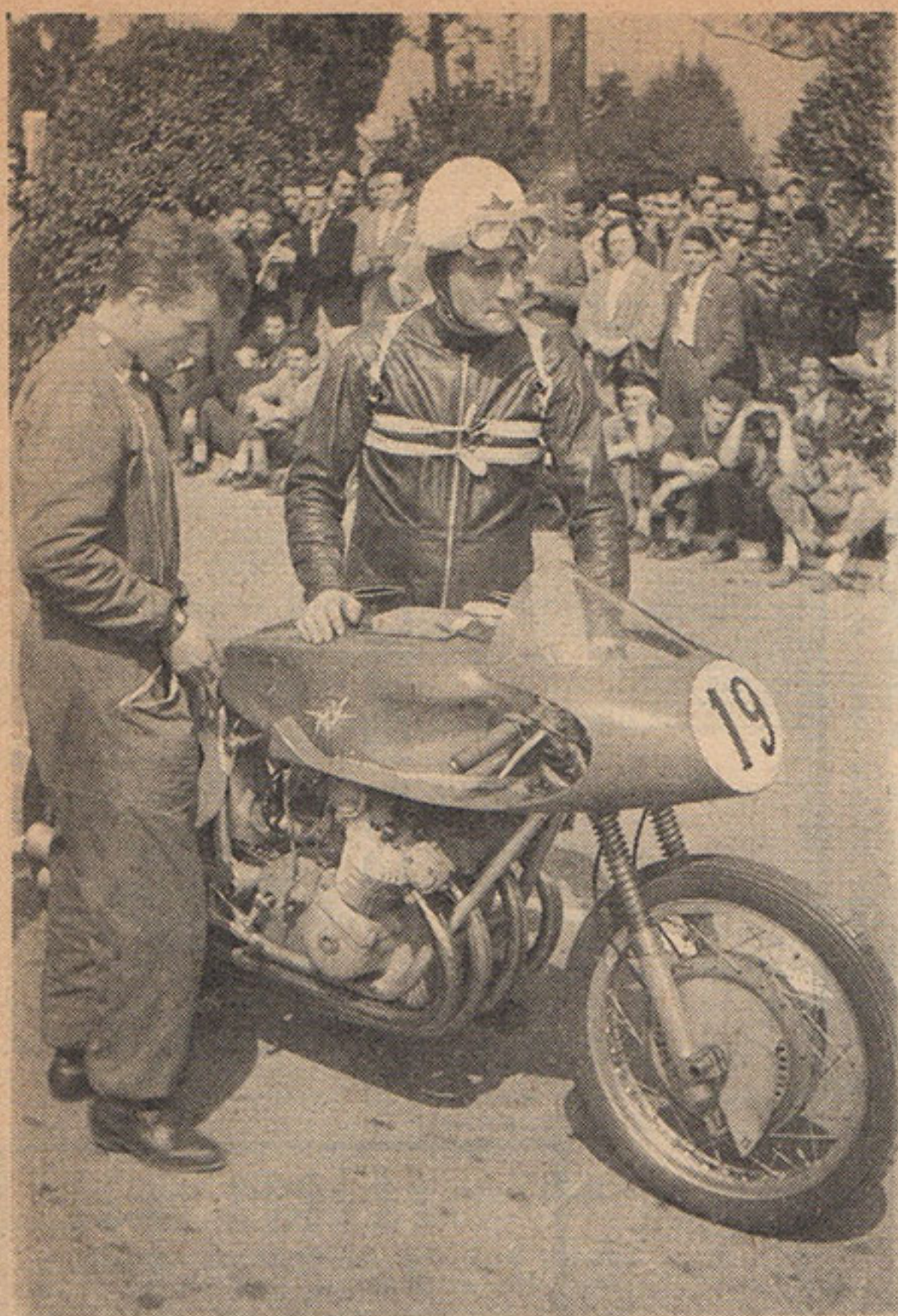
Ce dernier, remarquable par sa puissance à bas régime, autorise des performances identiques, sinon légèrement supérieures, aux classiques 350 cmc anglaises. Consommation un peu trop forte aux basses vitesses.

La partie cycle donne satisfaction dans l'ensemble (très bon freinage même), mais les suspensions manquent dans l'ensemble d'amortissement, et la suspension arrière, coulis-sante, se signale par ses coups de raquette.

La garde au sol est par ailleurs trop faible.
Une selle double serait souhaitable.

CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait : 250 km
A la fin de l'essai : 1.430 km
Poids de l'essayeur : 85 kg
Taille de l'essayeur : 1,60 m
Réglages spéciaux : néant
Date et lieu de l'essai : 19-3-57 au 17-4-57
(Seine et Seine-et-Oise)
Pression atmosphérique 740 mm de Hg. Température 9°C.
Humidité relative 46 %.



Carlo Bandirola, nouveau recordman du tour à plus de 112 kmh. En bas : coude à coude entre Ubbiali (16) et Cama (1).

en 125, il y avait la présence des Montesa d'usine.

Dès le départ donné, c'est une Montesa officielle conduite par Cama qui prend la tête.

Le pilote espagnol résistera pendant 8 tours — la course en compte 25 — aux assauts des officiels MV, Ubbiali et Colombo, qui finalement devaient terminer premier et deuxième.

Cama devait terminer à 38^e du vainqueur, mais dans le même tour, devançant l'officiel MV espagnol, Gonzales.

Dans les rangs français, on comptait Jacquier-Bret sur Mondial, et qui devait terminer 10^e, ainsi que Lesage, qui termine en 12^e position. Touzalin, pour sa part, ayant eu des ennuis.

CLASSEMENT

1. Ubbiali (MV) moy. 103,08 kmh ; 2. Colombo (MV) moy. 102,6 kmh ; 3. Cama (Montesa) moy. 102 kmh ; 4. Gonzales (MV) moy. 101,6 kmh ; 5. Quintanilla (Montesa) moy. 100 kmh, etc...

Record du tour : Ubbiali, 105,3 kmh.

EN SIDECARS, UNE REVELATION ; GROSSMANN

Dès le signal du départ, les ex-BMW d'usine, pilotées par Hillebrand et Schneider, prennent le large.

Tout de suite, la nouvelle révélation allemande, Grossmann — que personne ne connaissait — vient inquiéter Schneider et prend même la deuxième place. Mais Schneider doit bientôt s'arrêter au sixième tour. C'est aussi le sort que connaîtra Hillebrand, au seizième tour, laissant la

A BARCELONE

LES M.V. OFFICIELLES TRIOMPHENT SANS DIFFICULTÉ

Dans le cadre du Parc de Montjuich, que les parisiens peuvent comparer à nos Buttes Chaumont — s'est déroulé dernièrement le Grand Prix de Barcelone, réunissant trois catégories : 125, sidecar et 500 cc.

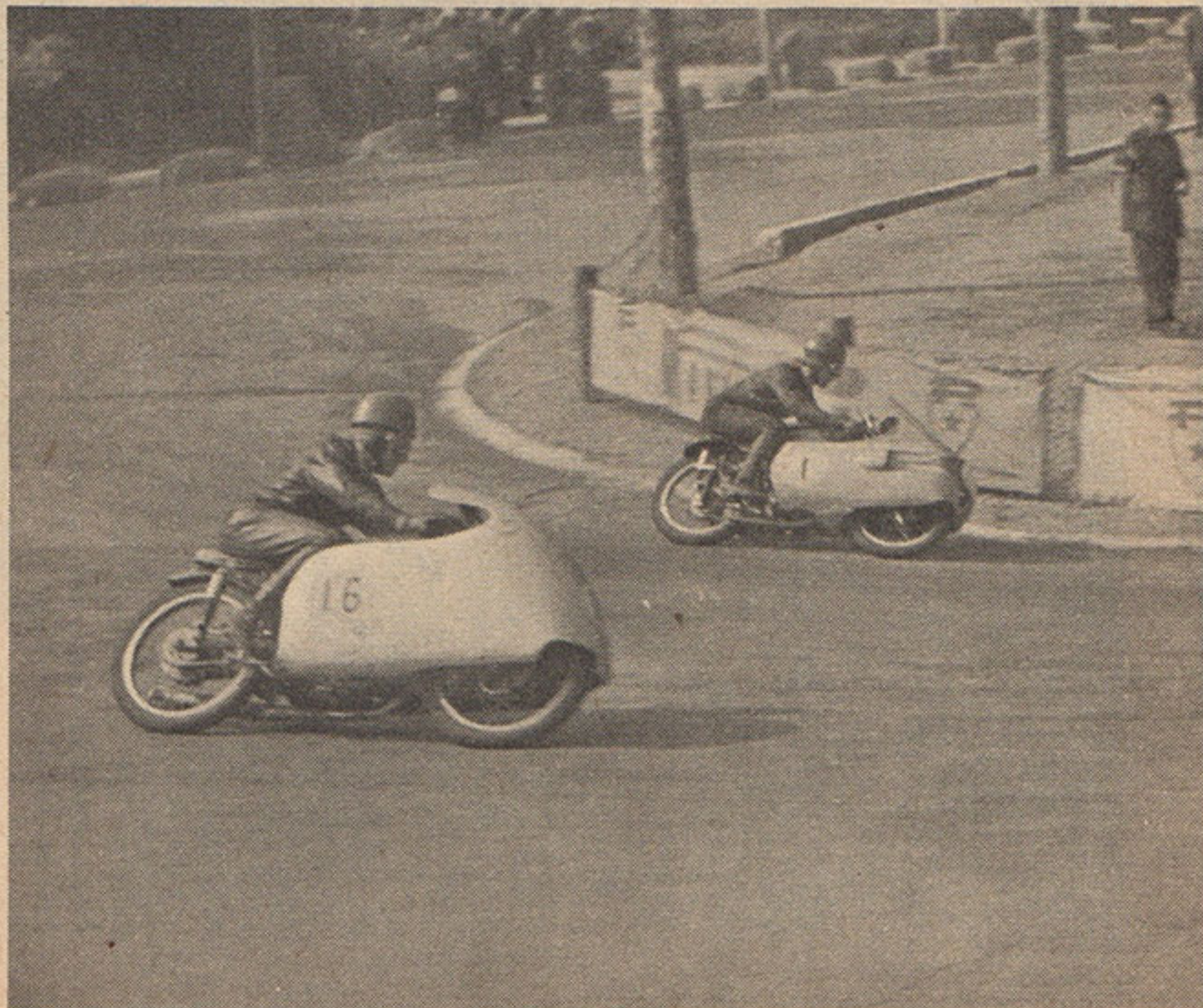
Ce circuit, d'un développement de 3.790 mètres, est excessivement sinueux, la plus longue ligne droite n'ayant guère que 200 mètres. A cela, ajoutez que la chaussée est bombée, ondulée, offrant donc une adhérence délicate, tout ceci expliquant les vitesses, assez faibles, des vainqueurs, et aussi l'écart de moyenne, peu important (5 km) entre le premier des 125 cc et le premier des 500 cc.

★

Bien organisé (parc des coureurs gardé jour et nuit, 60 hauts-parleurs le long du circuit, etc.), ce Grand Prix devait connaître un grand succès populaire, les spectateurs se chiffrant par dizaines de mille.

A UBBIALI LES 125 CMC.

La première épreuve fut celle des 125 cmc. On remarquait au départ la présence des officiels MV (tout comme en 500 d'ailleurs). On sait que les MV sont produites sous licence en Espagne, ce qui ne peut qu'inciter la marque italienne à venir disputer des circuits espagnols, sachant bien les répercussions heureuses sur les ventes que peut avoir une victoire en course. Sur le plan sportif, on peut toutefois regretter cette confrontation « officiels-privés » qui ne peut tourner à l'avantage des derniers cités. Heureusement,



première place à la Norton de Grossmann. Mais il est dit que ce sera une BMW qui l'emportera, et Schmid surclasse finalement son compatriote, que l'on s'accorde déjà à placer aux premiers rangs des grands sidecaristes. Schmid, disons-le, menait la BMW à injection ex-d'usine.

La participation française fut plus heureuse cette fois, puisque nous trouvons Drion en troisième place, et Beauvais-Coudert à la septième, derrière l'espagnol Del Val (5°), dont la Norton longue course marchait (très étonnement) vite, et Neussner (6°) sur BMW.

Duhem devait faire neuvième.

CLASSEMENT

1. Otto Schmid (BMW), moy. 97,1 kmh ; 2. Grossmann (Norton) moy. 96,8 kmh ; 3. Drion (Norton) moy. 96,1 kmh ; 4. Ritter (BMW), moy. 95,8 kmh ; 5. Del Val (Norton) 93,8 kmh, etc...

Record du tour : Schmid, 100,1 kmh.

BELLE RENTREE DE SURTEES EN 500 CC.

Bien qu'il n'y eut pas à proprement parler, lutte, cette course permettait de faire connaissance avec la nouvelle équipe MV, où nous retrouvions Surtees, dont c'était la première course depuis sa chute de l'an dernier, la nouvelle recrue Kavanagh, et le « pilier » de la maison, Bandirola.

C'est ce dernier qui devait prendre la tête dès le départ, emmenant dans son sillage son coéquipier Surtees. Une splendide lutte devait s'engager entre les deux hommes, lutte qui eut pour conséquence la chute répétée du record du tour.

Bandirola le porta d'abord à 2'2", puis Surtees à 2'1" 4/10, et enfin Bandirola devait le porter définitivement à 2'1" 2/10, soit une moyenne de 112,58 kmh.

Mais malgré cela, Surtees réussit à se défaire de son adversaire et en deux tours lui prit une cinquantaine de mètres. Voulant combler son retard, Bandirola devait chuter, perdre 45" et terminer 6°.

Derrière ces deux hommes, course splendide de deux privés sur Norton, Grace et Gonzales, très à l'aise sur ce circuit, certainement plus que Kavanagh, qu'ils arrivent à distancer.

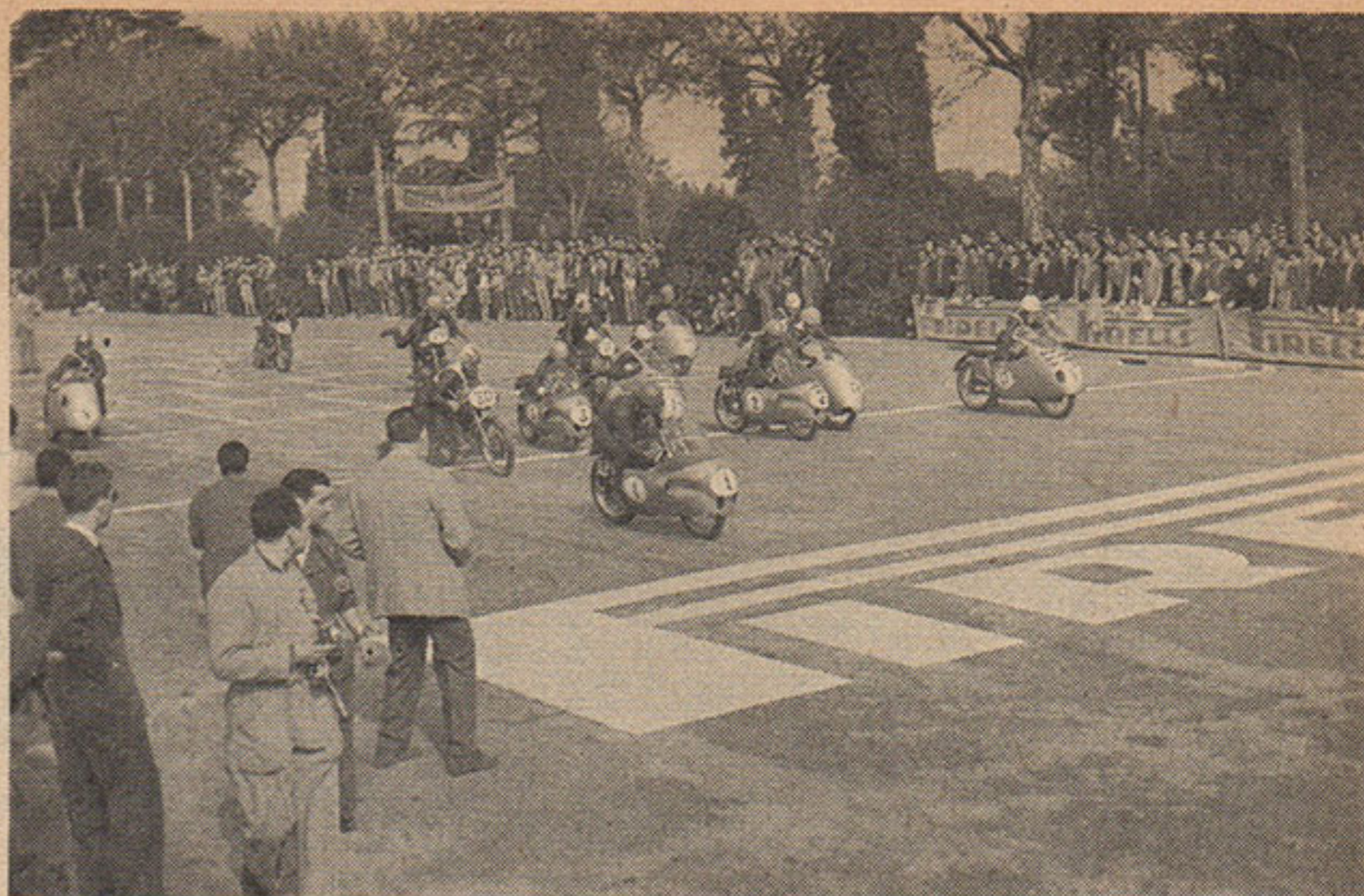
Le pilote australien, encore peu habitué à la 4 cylindres, devait terminer 5°, derrière le privé autrichien Klinger sur BMW.

De la participation française, seul Calède devait terminer, en onzième position, Insermini, pour sa part, « descendant » son embiellage.

CLASSEMENT

1. Surtees (MV), moy. 108,1 kmh ; 2. Grace (Norton) moy. 106,8 kmh ; 3. Gonzales (Norton) moy. 106,1 kmh ; 4. Klinger (BMW) moy. 105,9 kmh ; 5. Kavanagh

Record du tour : Bandirola, 112,5 kmh. (MV) moy. 105,3 kmh, etc...



Ci-dessus : le départ de la catégorie 125 cc. *Cama* (N° 1) part en tête. Ci-dessous : un sidecariste de valeur est apparu à Barcelone : l'allemand Grossmann.



Dans les Clubs

■ **MOTO-CLUB DE PARIS.** — Pour tous renseignements, s'adresser à M. Romac, tél. : MON. 49-00. — Sorties de mai :

1^{er} : (sortie sans point). Forêt de Rambouillet. Rochers d'Angennes et Etang Neuf (120 km AR). Porte de St-Cloud 9 h. 30. Autoroute N10 avant l'entrée de Rambouillet, pr. à dr. N10 836 et à g. D 107 par Poigny la Forêt. Rendez-vous à l'Etang Neuf sur la dr. de la route après les rochers.

5 : Forêt de Fleurines, 85 km AR. Porte de la Villette 9 h. 30. N10 2 et 17 par Senlis jusqu'à Fleurines. A la sortie de Fleurines, pr. à g. chem. forest. conduis. à l'Auberge de la Jeunesse (env. 3 km du pays). Dem. l'autor. avant d'entrer sur le terrain de l'auberge.

12 : Morigny Etampes, 80 km AR. Porte d'Orléans 9 h. 30. N10 20 jusqu'au poteau indic. «Etampes». Pr. à g. en direct. Morigny route en face poteau. Passer petit pont, lieu de rendez-vous : une maison et des peupliers (apéritif offert par le club).

19 : Cascade des Vaux de Cernay, 90 km AR. Porte de St-Cloud 9 h. 30. Autoroute, N10 jusqu'à Lartoir. Pr. à g. D 24 et à g. faire 200 m sur D 91.

Sportifs : ce même jour, Rallye de l'US Métro.

26 : Trilport Armentières, 100 km AR. 9 h. Porte de Pantin. N10 3 par Trilport. Un peu après cette ville, dans descente s. la g. en forêt, pr. chemin forest. conduis. à Armentières. Là remont. cours de la Marne jusqu'au pont chemin de fer.

■ **MOTO-CLUB CASTRAIS.** — La Section de Tourisme a mis sur pied un programme de sorties dont voici un petit aperçu :

1^{er} mai : Sortie à St-Thibéry à l'occasion du Moto-Cross.

19 mai : Pic de Montalet.

2 juin : Sortie à Valras Plage.

7 juillet : A Castres, Grande Concentration Motocycliste à l'occasion du 4^e Moto-Cross.

En septembre : Circuit de Régularité de la Vallée de l'Agout.

Tous renseignements complémentaires aux réunions de tourisme les 1^{er} et 3^e mercredi de chaque mois. Nous invitons tous les usagers du 2 roues à

venir grossir les rangs du MC Castrais où vous trouverez une franche et cordiale camaraderie.

■ **BUREAU DU MOTO-CLUB DU MONTAIS.** — Président d'Hon. R. Lambert et G. Boyer ; Prés. E. Lepreux ; V.-Prés. R. Marry et P. Matthey ; Secr. A. Vial ; Secr. adj. A. Guillet ; Trés. M. Bonnefoy ; Dél. à la Ligue R. Humbert ; Com. aux comptes M. Trumeau et L. Gibert ; Resp. course : Y. Judas, S. Fromont, M. Masson ; Resp. régularité : J. Iffly, P. Champeaux ; Memb. du bur. : C. Mas, J. Richard, D. Delettre ; Dir. course : E. Lepreux ; Com. sport. : A. Guillet, P. Champeaux, I. Maurice. Coureurs licenciés vitesse : Descoureaux, officiel Gnome et Rhône (175 course), Fromont (NSU 250) série, Gibert (Morini 175) sport, Du-lioust (NSU 250) course, Gratzmüller (Parilla 175) sport, Simon, Dumas (Peugeot 175) sport.

TRIBUNE LIBRE

QUI ENTERRE-T-ON ?

C'est dimanche, après déjeuner; Monsieur et Madame ont décidé de sacrifier quelques décilitres de mélange pour aller cueillir des pissenlits sur le plateau de Saclay. Vite, on sort la petite voiture, cylindrée 125, puissance ? 7 CV, vitesse publicité 60, vitesse chrono ?

Tout va bien jusqu'au passage à niveau de Bièvres et même un peu au-delà. Mais il y a un gendarme au croisement de la RN 117, il faut s'arrêter, le bel élan est coupé. Après, c'est la côte avec ses lacets; monsieur passe la seconde, pas pour longtemps, et voilà notre cloporte motorisé qui ascensionne comme il peut en ronronnant sur sa première.

On brûle beaucoup d'essence à droite et à gauche de la RN 306, le dimanche vers 3 heures de l'après-midi ! Aussi nos deux amateurs de salade sont-ils suivis d'un important convoi de petites, de grosses et de moyennes voitures qui ne risquent rien par excès de vitesse.

Qui enterre-t-on ?

On enterre les espoirs des gens qui pensent être maîtres de la route lorsqu'on en aura fait disparaître les 2 roues !

Dans quelques années, lorsque la plupart des motards, écoeurés des brimades, se seront offert (faute de mieux) chacun un œuf à roulettes, comment est-ce que cela ira ?

Voulez-vous parier qu'on fera signer sur les routes des pétitions demandant le retour des motos... Ces machines si démocratiques !... si peu encombrantes !... si maniables... si faciles à dépasser !... etc...

Mr MARGUERITE
Antony (Seine)

RÈGLEMENTATION DES CIRCUITS

Suite à ma dernière « T.L. » (voir MR n° 1333), je vous envoie mes deux derniers projets sur la réglementation à apporter aux circuits. Cette dernière solution, bien qu'étant de plus loin la plus onéreuse, pallierait tous les défauts actuels, excepté évidemment les questions de primes et d'assurances; le problème des catégories est d'une brûlante actualité pour certains nationaux qui hésitent à prendre la licence internationale.

Je reviendrai en quelques mots sur le carénage; loin de m'y opposer s'il est correctement calculé et construit (malheureusement tout le monde ne dispose pas d'une soufflerie), je déconseille les carénages établis au jugé et, ce qui est plus grave, pour des coureurs débutants; ils rendent la conduite difficile, voire même dangereuse. Ma classification a pour but de réserver le carénage dit « intégral » aux coureurs expérimentés, en passant par des stades intermédiaires, le tout lié aux possibilités financières des coureurs.

Que sera la moto de demain ? Les travaux de l'ingénieur Remondini, ceux de l'ingénieur Lepoix, sur les machines carénées, laissent présager un retour offensif du carénage. Celui-ci pourra alors servir non seulement à réduire la traînée, mais aussi à protéger le pilote et les organes mécaniques; de plus, en cas de chute, il peut éviter certains accidents.

Mais voici plutôt la suite de mon projet de réglementation :

NOUVELLE CLASSIFICATION DES COURSES

1) *Débutants* : les machines utilisées seront les machines intitulées sport; la formule actuelle pourra être élargie (modification des rapports de boîte, changement du réservoir, remplacement des jantes et des freins, adjonction de commandes spécifiquement course : sélecteurs, pédales de frein

à renvois, pour permettre au pilote d'avoir une position compétitive).

On pourra utiliser un saute-vent.

2) *Nationaux* : les machines utilisées seront les modèles compétition actuels; le carénage, si carénage il y a, se déplacera avec le guidon.

3) *Internationaux* : les machines utilisées seront les modèles compétition actuels; le carénage fixe sera toléré (cf II).

En début de saison seront établies la liste des circuits et les dates des réunions.

Le classement se fera par addition de points (classement de la saison) : 1^{re} place 5 pts; 2^e place 4 pts, etc...

A l'issue de la saison, les 10 premiers débutants (par exemple) passent automatiquement en catégorie nationale. Il en sera de même pour les nationaux, mais le nombre d'élus sera plus restreint.

Ce nouveau système devrait aller de pair avec une réglementation dans l'attribution des prix (cf réglementation moto-cross 1957).

Mr Luc MELOUA
St Germain les Arpajon (S.-O.)

ENTR'AIDONS-NOUS LES UNS LES AUTRES!

J'ai reçu mon fanion « Moto-Revue » presque au début du lancement, depuis il a été copieusement arrosé, gelé, brûlé, sur les routes du Sud Ouest et du Midi, et on ne distingue plus très bien de quoi il s'agit, d'où ma commande d'un nouveau. (Mes deux motos, 250 Zurcher et 500 Jap, couchent dehors... et en souffrent !).

J'ai trois dépannages à mon actif, depuis que j'arbore mon fanion, plus le dépannage d'une 203.

Aux environs de Castets (Landes), je casse un des deux pignons de la distribution; c'était la panne irrémédiable; j'avais, l'année passée, une Zundapp DS 350 cmc; les motards de la Police ont pratiquement mis en demeure un camion de passage de me charger, ce que le conducteur fit d'ailleurs assez obligeamment (cela valait d'être signalé).

J'ai, depuis, changé contre un 500 Jap K/OY, grosse mécanique sans histoire, avec suspension intégrale de mon crû, c'est pas très joli, mais il me semble être sur un « chameau », vous voyez ça ?

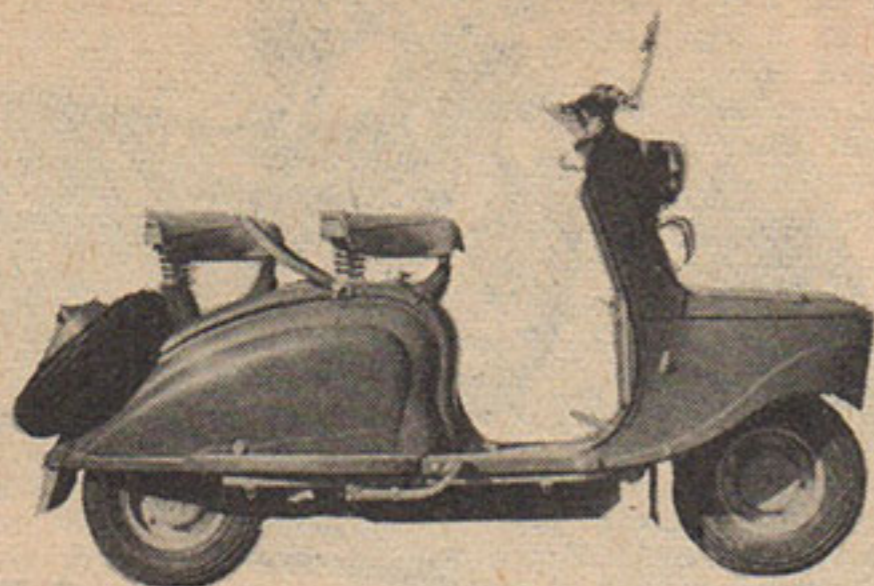
De mes dépannages, outre la satisfaction personnelle, j'en ai retiré un apéritif à la ville voisine, et jamais boisson ne me parut meilleure.

C'était un gars sur une BSA 350 cmc; le fil de bougie était coincé dans un endroit impossible et donnait par intermittence, ou se mettait à la masse; ce gars a vu mon fanion, mais n'en a pas parlé.

Mr CHAINE
Mimizan-Plage (Landes)

N.D.L.R. — *La solidarité motocycliste n'est pas un produit de l'imagination : elle existe et se manifeste chaque jour sur nos routes, même à l'endroit des automobilistes ! Et arborer notre fanion, satisfaire comme notre lecteur au devoir d'entraide, c'est utilement servir notre cause à tous, celle du Deux-Roues.*

CE QU'ILS EN PENSENT



SCOOTER PEUGEOT

Conducteur fidèle de « Moto-Revue », je me permets de collaborer à votre si intéressante rubrique « Ce qu'ils en pensent ».

La machine que je vais essayer de juger dans ces lignes le plus objectivement possible est le scooter Peugeot S.55 de 125 cmc.

J'en ai pris livraison le 15 juillet 1955 et j'ai parcouru à ce jour près de 8.000 km sur toutes les routes des Alpes.

La peinture bleu RAF et les chromes sont d'excellente qualité. La tenue de route est bonne sur route sèche, mais sur sol détrempé, une grande prudence est nécessaire, surtout dans les virages. Les suspensions par anneaux de caoutchouc Neiman sont souples et efficaces.

Les freins sont assez bons, mais demandent de fréquents réglages ; le frein avant à main a tendance à bloquer et, ce qui est assez énervant, à grincer très fort surtout à froid ou par temps humide ; le frein arrière au pied gauche reste parfois bloqué un long moment après usage et ne consiste qu'en un léger ralentisseur.

L'éclairage est satisfaisant et permet une assez bonne visibilité de nuit. Je l'ai complété par l'installation d'un stop.

Partie moteur, j'ai été ennuyé autour de 5.000 km par la bougie qui perlait très souvent, puis j'ai changé d'huile de mélange et tout est rentré dans l'ordre. J'ai monté une bougie anglaise à trois pointes qui me donne entière satisfaction. Le mélange prescrit par le constructeur est de 7 % d'huile Energol 2 temps, type HV.

Le bruit du moteur à l'arrêt est agréable, le ralenti étant excellent ; l'échappement est un peu trop bruyant, malgré le silencieux d'une grosseur au-dessus de la moyenne.

La vitesse maximum se situe à 70 kmh compteur, la bonne moyenne, c'est-à-dire celle où le moteur tourne à son régime normal, est de 60 kmh compteur environ.

A 2.000 km environ, la commande du robinet d'essence fixée sur le tableau de bord se fermait d'elle-même pendant la marche, tous les 2 ou 300 mètres, ceci étant dû aux vibrations ; cet inconvénient est passé tout seul au bout de quelques jours.

Le starter, commandé lui aussi du tableau de bord, est facile à tirer pour l'ouvrir, mais ne revient pas sous la pression du doigt, et il faut donner un léger coup de poing sec pour le fermer.

A 4.500 km, j'ai changé presque en même temps le câble de frein avant et celui de l'embrayage ; j'ai perdu l'écrou de l'articulation de la tige des vitesses, la commande des vitesses étant au pied, et j'ai réglé une fois la chaîne.

Côté boîte de vitesses, je dois signaler la difficulté qu'il y a pour trouver le point mort ; le mieux, quand on peut prévoir l'arrêt, est de commencer à chercher le point mort en continuant de rouler une dizaine de mètres.

L'indicateur de position des vitesses placé à gauche sur le tableau de bord a cessé de fonctionner depuis longtemps, ressort cassé au bout de 2.000 km environ ; la réparation est, paraît-il, assez longue, et après celle-ci, l'aiguille ne correspond plus toujours aux chiffres du cadran.

La consommation paraît un peu élevée pour un 125 cmc, environ 3,5 l. à 4 l. aux 100 km et à 60 kmh, contre 2,5 l. annoncés par le constructeur. Le robinet d'arrivée d'essence ne possède pas de réserve, et plusieurs fois il m'est arrivé de rester en panne sèche, ne pensant pas toujours à vérifier le niveau du réservoir ; une petite astuce, quand le réservoir d'essence est vide, consiste à pencher le scooter complètement sur un côté, ce qui libère l'essence qui reste encore

dans le fond ; ceci à cause d'une sorte de petite cuve qui ne se vide pas quand la machine est droite, et dont le contenu sert à faire encore une dizaine de km.

Un autre petit inconvénient est la béquille latérale qui n'est pas assez solide et stable, et il m'est arrivé deux fois de trouver mon scooter les roues en l'air... et la peinture rayée. D'autre part, cette béquille ne revient pas toute seule, et, si l'on oublie de la relever au départ, elle risque, dès que l'on penche un tant soit peu, de donner un bon coup aux organes moteurs et à la carrosserie et aussi de compromettre dangereusement l'équilibre de la machine. Troisième et dernier défaut de cette béquille, elle touche le sol dans presque tous les virages à gauche.

Les deux selles d'origine étaient trop dures et non réglables ; j'ai monté à leur place une selle double très confortable, spéciale pour scooter Peugeot et de couleur bleu RAF assortie à la carrosserie.

J'ai aussi installé divers accessoires et enjoliveurs dont un pare-brise, pare-soleil pour l'hiver qui protège bien contre la pluie, la neige et le vent ; un entourage de tablier, des pare-chocs latéraux et des enjoliveurs de roues chromés qui contribuent à l'esthétique du scooter.

Je n'ai jamais eu d'ennui avec les pneus qui sont encore en très bon état, sans avoir eu une seule crevaison. Ils sont d'ailleurs gonflés d'origine, ce qui explique que le constructeur n'ait pas prévu une pompe dans la trousse à outils qui est très bien garnie.

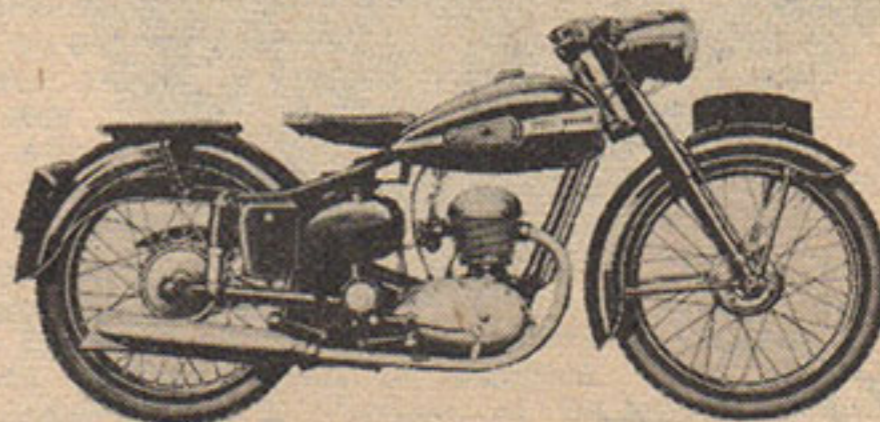
En hiver, la moindre couche de neige empêche de rouler, car la machine ne veut absolument pas y tenir. Je pense d'ailleurs que c'est la même chose pour la majorité des scooters à petites roues.

Le carter de la chaîne secondaire a besoin d'un coup de chiffon assez souvent, à cause de l'huile qui fuit d'un peu partout.

En conclusion, le scooter Peugeot S.55 est une bonne machine qui permet d'assez bonnes moyennes sur routes sèches et qui tient très bien la route.

M. A. BONNET
Gap (Htes Alpes)

N.D.L.R. — De nombreuses remarques de notre correspondant n'ont plus cours, avec les nouveaux modèles 1957 dont SCOOTER MAGAZINE présente l'essai ce mois-ci, avec notamment une courbe de consommation.

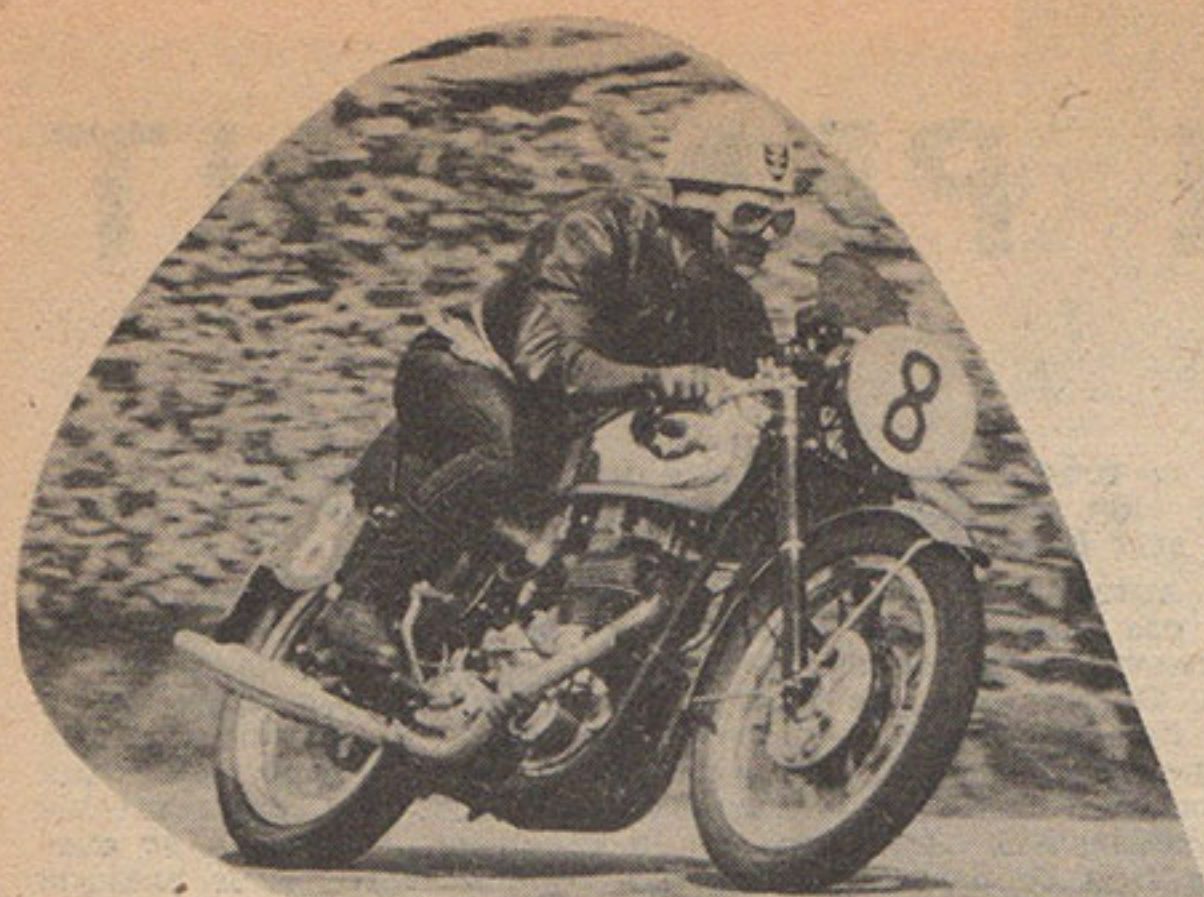


125 MAGNAT-DEBON

Il y a longtemps que je m'étais promis d'apporter ma contribution à votre rubrique. Faute de temps, un peu ; pas d'amour de la prose, beaucoup ; et par surcroît « rond de cuir », passionnément... les mois s'écoulèrent. Mais cela va être chose faite maintenant. Et comme à toute chose malheur est bon, les kilomètres se sont ajoutés aux kilomètres, durant ce temps. J'espère que vous pourrez réserver une petite place dans vos colonnes, pour cette grande lettre, dont la longueur semble être directement proportionnelle aux kilomètres parcourus !

Je suis l'heureux possesseur, depuis très exactement le 10 février 1950, d'une quelconque 125 Magnat-Debon, type M4TD ; de ces machines peu courantes, se confondant étrangement avec les Terrot. Ce que j'en pense ? Beaucoup de bien. N'ai-je pas dit que j'en étais l'heureux possesseur ? Je lui veux bien un peu de mal, certes, nul n'est parfait. J'en parlerai plus loin.

Pour commencer suivant l'usage paraissant consacré des « Ce qu'ils en pensent », voici la distance parcourue à ce jour : 75.500 km ! Au compteur bien sûr. Même en lui tolérant certaines facéties, à mon avis, cela est un petit résultat. Qui dit mieux ? Quand je pense que j'ai bientôt bouclé deux fois le tour de notre vieille planète, avec ma 125.



COMPÉTITION



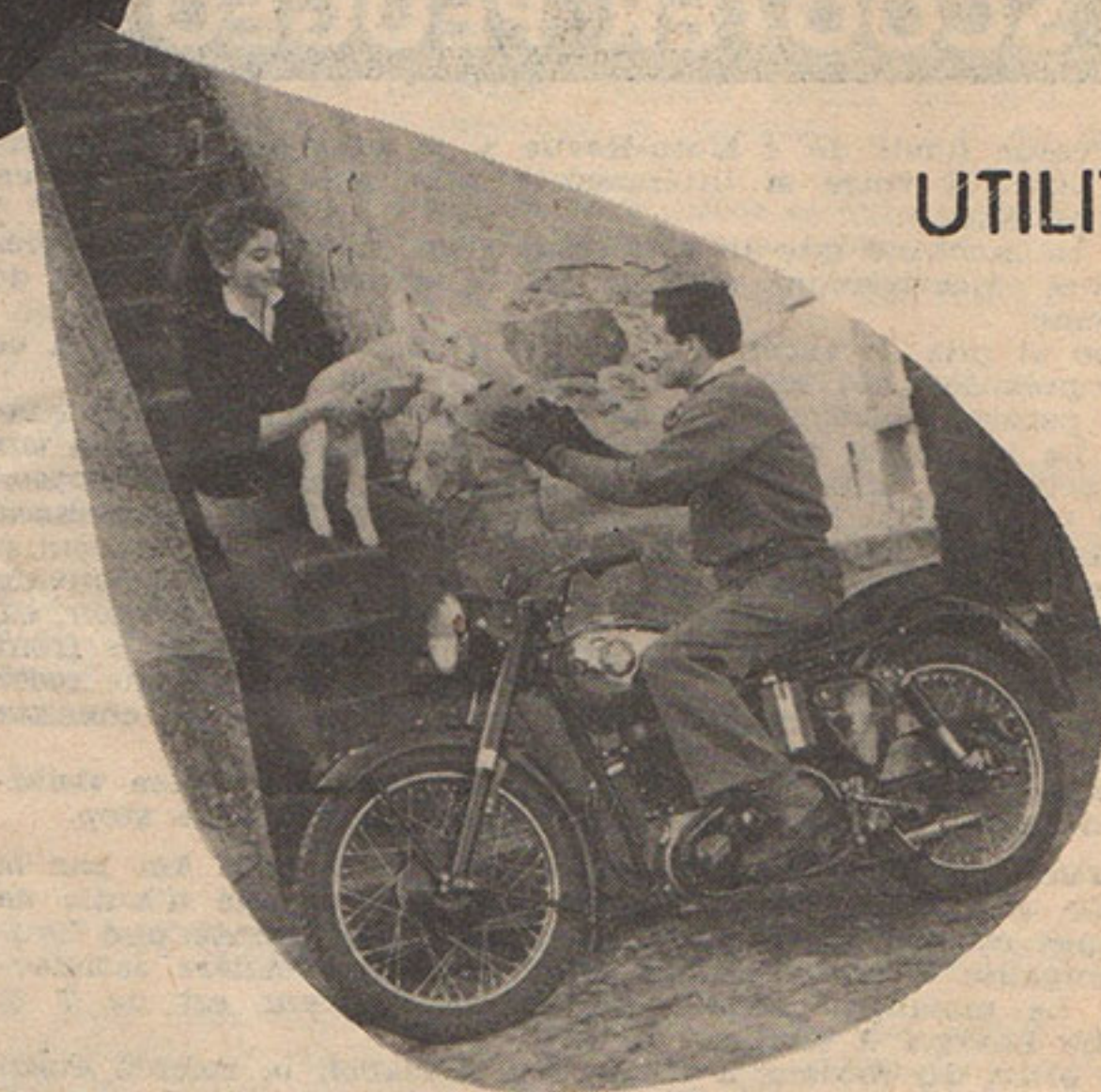
SPORT



TOURISME



UTILITÉ



*Le Printemps ...
La plus belle saison
de la moto*

La moto ...

BSA

La Motocyclette la plus populaire du Monde

Nos Agents, dont voici quelques adresses dans la Région Parisienne, seront heureux de vous accueillir et de vous donner tous renseignements utiles.

SEINE

- M. CHARRIER** : 28, rue Davoust - PANTIN — Tél. : VIL. 17-38
- M. DUBOIS (LEVALLOIS MOTOS)** : 58, rue Aristide Briand - LEVALLOIS-PERRET — Tél. : PER. 19-73
- M. LADEVEZE** : 170, avenue de Clichy - PARIS (17) — Tél. : MAR. 06-96
- M. LECLERCQ** : 70-80 avenue du Général Leclerc, BILLANCOURT — Tél. : MOL. 15-46
- DYNAMIC-SPORT** : 149, rue Montmartre, PARIS (2^e) — Tél. : GUT. 19-30
- MOTO-BASTILLE (M. DANVIGNES)** : 6, boulevard Richard Lenoir - PARIS (11^e) — Tél. : ROQ. 29-28
- M. DUCENTIER** : 164, rue d'Alésia - PARIS-14^e — Tél. : VAU. 36-26
- PARIS-MOTO (M. BRIOU)** : 57, rue Brancion - PARIS (15^e) — Tél. : LEC. 93-57
- ALGY** : 64, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny SAINT-AURICE — Tél. : ENT. 19-23

SEINE-ET-OISE

- ENGHIEN MOTO SCOOTERS** : 70, rue du Général de Gaulle - ENGHIEN-LES-BAINS — Tél. : 964-4406
- RAPID'MOTO (M. J. CHARRIER)** : 6, rue Dailly, SAINT-CLOUD — Tél. : MOL. 21-29

Que s'est-il passé pendant ces cinq années d'utilisation, presque journalière et en grandes randonnées ? Voici :

Moteur rodé normalement d'après les instructions du constructeur.

De 2.000 à 10.000 km, deux gros ennuis constants :

1° Le rayonnage de la roue arrière. Les rayons cassaient sans aucun préavis et rendaient l'âme souvent à l'unisson par trois ou quatre ensemble. Je me souviens être parti de Lyon avec seulement deux rayons manquants pour aller à 60 km de là, et rentrer à Lyon avec 18 rayons sur 36 !... à 40 kmh, la roue arrière dansant un étrange ballet. J'ai longtemps attribué cela aux mauvais pavés de Lyon, mais en fait les trous de la jante n'étaient pas orientés dans le même sens que les rayons. Le remède fut simple, après que le mal eût été découvert.

2° Le système d'avance automatique. Les maselettes rappelées chacune par un petit ressort à boudin, arrivaient à échapper à leur butée, accrochaient le carter de la dynamo et tout l'ensemble, y compris la came du rupteur s'immobilisait, les vis de fixation rompues. Il fallut que cela m'arrivât plusieurs fois pour que je me rendisse compte vraiment de l'origine de ce fait, car longtemps, j'ai rendu responsables les dites vis de fixation, que je supposais trop faibles (3 mm) et que j'ai remplacées malgré tout par des vis de 4 mm après avoir soudé une butée supplémentaire sur chacune des maselettes. Le mal fut guéri.

★

Tout alla très bien jusqu'à 48.000 km. Je demeurais alors à Toulon. Un certain jour le moteur se mit à cogner affreusement, et supposant que les excellents pavés qui me secouaient avec tendresse n'y étaient pour rien, j'incriminai la bielle. Mon diagnostic s'avéra juste. Elle était coulée ! Mon moteur mis en pièces, je découvris que quelques lièges des disques d'embrayage (qui, usés, se détachent et sont réduits en miettes par les engrenages), avaient obstrué la circulation d'huile à la tête de bielle. Motards équipés de 125 Magnat-Debon ou Terrot, prenez garde ! Attendu l'usage déjà fait, je profitai de cette opération pour effectuer une révision totale, tout en me demandant si l'obturation de la circulation d'huile était la seule raison de la « coulure » de la bielle.

Ainsi, je changeai le vilebrequin — car à 500 fr. près, on me prenait aussi cher pour refaire l'embellage, que d'en acheter un neuf... passons — les cuvettes et billes de la roue avant, celles de la direction, les guides des soupapes, les ressorts de soupapes, les deux ressorts de la boîte de vitesses, car l'un était sur le point de se rompre, les bagues coulissantes de la fourche. Je fis faire un léger réalésage du cylindre, lequel, après passage au comparateur, accusait 2/10 de mm à peine d'usure sur tout le pourtour avec une ovalisation presque imperceptible. Je changeai par conséquent le piston qui accuse maintenant 52,70 d'alésage. Les pignons de la boîte de vitesses, ainsi que les fourchettes et tout le système du sélecteur étaient intacts, à ma grande satisfaction d'ailleurs.

A 55.000 km je changeai la cloche d'embrayage. Les rivets fixant le pignon ne tenaient plus et l'embrayage fonctionnait très mal.

Et depuis, tout va bien.

★

Je n'épiloguerai pas sur les réparations des disques d'embrayage par exemple, dont les lièges tiennent en moyenne 10.000 km, ni sur le câble d'embrayage qui n'est pas fixé du tout quant à son temps de service. Je ne les ai pas comptés.

Garnitures de freins changées une fois à 40.000 km. Câble de frein avant changé une seule fois.

Chaîne changée avec ses pignons une première fois à 28.000 km, une seconde à 55.000. La troisième est toujours en service et ne manifeste pas encore son mécontentement.

Batterie changée il y a trois ans. Semble maintenant ne pas vouloir remplir entièrement son rôle.

Segments changés à 20.000 km, à 48.000 km, lors de la révision, avec le piston, et tout dernièrement à 68.000.

Tenue de route bonne. Freins bons. Suspension avant trop souple, talonne lors d'un freinage vigoureux. Suspension arrière inexistante — la maison y a remédié. — Bonne vireuse, les repose-pieds sont bas et accrochent dans les virages. Tous deux ont été cassés ainsi deux fois, sans aucun autre dommage d'ailleurs.

Collecteur de dynamo retourné à 65.000 km.

Tout cela jeté pêle-mêle, vous voyez que je me trouve satisfait. Et je tiens expressément à signaler ceci : outre tous les pignons de boîte ou autres (sauf de chaîne bien entendu), les roulements de la roue arrière, pour ne citer que les parties mobiles, qui sont toutes d'origine, j'ai encore d'origine les soupapes et leurs sièges. Deux rodages seulement ont été faits, l'un à 12.000 km, l'autre à 30.000. C'est tout. Depuis, il n'y en a jamais eu besoin, et je puis assurer qu'elles sont étanches, car, de la compression, il y en a !

★

Quant aux performances, je me dois d'en parler, puisqu'il semble que ce soit une règle générale des « Ce qu'ils en pensent ». De suite, je précise que je n'ai rien d'un coureur et que j'aime simplement aller bon train, suivant les possibilités et parfois les désirs de ma machine. J'ai bien fait osciller l'aiguille de l'indicateur de vitesse sur le chiffre 95, alors que ma machine accusait 7.000 km, mais c'était avec un léger vent de dos, ce qui n'est absolument pas significatif.

Avec ma femme sur le tan-sad, nous avons parcouru notamment : Clermont-Ferrand - Barcelone par Mende, Alès, Montpellier, Perpignan (700 km) en 18 heures, dont 3 heures d'arrêt (pluie) et une heure pour les formalités à la frontière. Clermont-Ferrand - Lyon à deux en 3 h. 45. Sisteron - Toulon en 3 h. 30. Sisteron - Vizilles en 2 h. 40, etc...

Cela représente une moyenne d'environ 50 kmh. Nous avons parcouru la distance séparant Montargis de Bourges (112 km si mes souvenirs sont exacts) avec mon épouse, lors d'un retour de Paris en 1 h. 55. Mais pour qui connaît la route, ce n'est pas surprenant. Lyon - Arcachon, aller et retour, au mois de février, en 30 heures. Au cours de ce voyage en pleine nuit, sur un passage à niveau avant Périgueux, j'avais tout simplement... perdu ma chaîne ! La machine avait à ce moment là 27.000 km et c'est au retour que je l'ai changée. Heureusement que j'avais une attache rapide de rechange. Cela montre surtout que ma machine tient le coup en toutes circonstances. Ma vitesse de croisière en palier est de 75 kmh environ.

★

Je vois souvent dans quelques « Ce qu'ils en pensent » des vitesses atteintes par des 125, plus que merveilleuses, que je n'atteindrai sans doute jamais, et qui me laissent quelque peu rêveur. Je prétends rouler et effectuer de longs parcours suffisamment pour me rendre compte qu'aucune 125 cmc ne m'a jamais laissé « sur la touche », sur long parcours. Ma femme est témoin. Ou bien, je me suis toujours trouvé seul sur la route. Je crois que tout motard qui se respecte aime sa monture et comme toute chose qu'on aime il faut la flatter. Mais quelle qualité première vanter de sa monture, sinon sa vitesse de pointe ? Et puis, on verra toujours le plus petit vouloir tenir tête au plus gros. Après tout, à quoi cela sert-il ? Moi aussi j'ai essayé, mais lorsque la poignée tournante est à fond et que le moteur ne veut plus suivre les intentions de son directeur, et que, peut-être, à la faveur d'une descente, on a marché à 90 ou à 95, on ne peut pas en faire une règle générale.

Inutile de tirer ma conclusion de ce long discours. Je suis satisfait de ma monture et personne ne le niera. Ah, si j'avais une suspension arrière, et si le silencieux était plus... silencieux, et si la peinture tenait un peu mieux...

La changerai-je un jour ? Sans doute, mais d'ici là elle a encore le temps de boire quelques litres d'essence et d'avalier quelques kilomètres. Rendez-vous aux 100.000 km ! Et bravo à « Moto-Revue » et à son équipe.

M. L. DEBIOL
Sisteron

125 TERROT ETDS

J'ai eu en novembre 54 une des premières 125 cmc Terrot ETDS. Je l'ai délaissée pour sa grande sœur 500 RGST en décembre 55, après, tenez-vous bien, 28.674 km. Je précise qu'étant marié et ma femme travaillant à 25 km de mon poste, je la conduisais tous les matins et allais la chercher le soir (100 km par jour). Elle nous a aussi conduit de Dijon à Avignon à chaque vacances et ceci explique le kilométrage. D'accord pour les qualités remarquées par Monsieur Bardoul, du Mans, avec les précisions personnelles suivantes :

Avec un carbu Dell'Orto, en solo de Dijon à Avignon, la consommation moyenne fut de 2,4 l. (super et lubrifiant). Parti de Dijon à 19 h., je suis arrivé à Avignon à 2 h. 30 du matin via Châlon, Lyon et Valence, avec 20 à 25 minutes d'arrêt casse-croûte à Vienne, et les ravitaillements (Mâcon et Valence). La moyenne donnée par M. Bardoul est très possible en duo. D'accord aussi sur le « trou » existant entre troisième et quatrième, mais il est plus gênant à mon avis entre la deuxième et la troisième (voir Mistral de face !).

Mais quant à l'éclairage, je n'ai jamais eu d'ennui de ce côté, bien qu'ayant roulé parfois 400 km de nuit et pas toujours à plein régime. Je n'ai fait que mettre de l'eau distillée dans la batterie tous les 3.000 km et débrancher la batterie les rares fois où elle devait rester plus de 48 h. sans servir.

Pendant ce kilométrage, j'ai changé deux fois les disques d'embrayage (1 ferodo, 1 liège, qui tient encore), un pignon démultiplicateur, 2 joints de culasse (+ 1 goujon foiré) et le pot d'échappement (bruyant et... éventré). Rien fait au moteur proprement dit et je tiens à le souligner ; j'oubliais un rochet de lanceur.

Consommation d'huile presque nulle.

Tenue de route assez douteuse en solo sur routes imparfaites ou humides ; il suffit d'ailleurs avec une selle double de s'asseoir un peu plus à l'arrière pour l'améliorer sensiblement. Freinage suffisant à l'avant ; je n'ai pas remarqué le défaut signalé par M. Bardoul à propos du frein arrière, mais je ne m'en sers guère qu'en ville simultanément avec le frein avant ; cela ne peut-il se régler vraiment ?

Ma conclusion ? Que le rapport soit le même entre ma 500 et les 500 étrangères que celui qui existe entre l'ETDS et les autres 125, nationales ou étrangères. Ce ne serait déjà pas si mal. Qui donnera son avis sur une RGST ?

M. HORTIGUE
Cessey-sur-Tille (Côte d'Or)

PROCHAINES ÉPREUVES

LE 9 JUIN, A DONNEMARIE-EN-MONTOIS 3^e EPREUVE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE « NATIONAL »

Après Arques et Rennes, le Championnat de France des licenciés nationaux de Moto-Cross se poursuivra le dimanche de Pentecôte, à Donnemarie en Montois (S.-et-M.). Ce sera pour Maisonneuve l'occasion d'affirmer sa position de leader, fondée sur deux victoires consécutives dans les courses précédentes. Mais Bloquet, très bien placé jusqu'à maintenant, peut modifier la situation, et les outsiders ne manqueront pas, à commencer par Julienne, très bien servi par un beau matériel, mais malchanceux à Rennes.

La réunion de Donnemarie en Montois sera déjà intéressante, du fait de cette épreuve de Championnat, mais ses organisateurs ont voulu en ce jour de fête de Pentecôte lui assurer un lustre tout particulier, en mettant sur pied parallèlement un grand cross international dans lequel s'aligneront le Champion des Inters Michel Jacquemin, le jeune champion de France des nationaux Guy Bertrand, le combattif Hazianis et encore Vouillon, Chuchart, Charrier, Drobecq, Barbara, etc...

Enfin, pour compléter cette belle journée de sport motocycliste, l'arrivée du 4^e Rallye Concentration du MC Montois

France, Jacquemin, dont toutes les courses sont remarquablement régulières, et de Klym Robert, Brassine (vainqueur à Montreuil), et Paul Godey (victorieux en 350 cc et cinquième des 500 à Saintes).

Ce riche plateau nous promet une épreuve passionnante et si la victoire doit logiquement revenir à Archer, imbattu depuis le commencement de la saison, les places seront chèrement disputées derrière lui.

La réunion se complètera d'une course en 250 cmc, groupant sept partants, et d'une autre épreuve en 350 cmc, avec 9 pilotes sur la ligne de départ.

Un beau programme, donc, et un programme complet !

L'EQUIPE BELGE POUR LE GRAND PRIX DE SUISSE

Cette épreuve est la première des neuf courses comptant au titre du Championnat du Monde de moto-cross et nos voisins belges, chez qui la spécialité est grandement à l'honneur, ont eu à cœur de sélectionner leurs meilleurs représentants, en vue de défendre vigoureusement leurs chances dès la réunion d'ouverture.

Six internationaux ont donc été désignés pour se rendre à Genève le 5 mai. Ce sont Baeten, Scaillet, Donnay (qui monteront des FN), Jansen et Mingels (Matchless) et Rombauts (sur BSA).

Avis à la FFM : nous avons hâte de connaître les désignations françaises !

choisie en fonction des disponibilités du calendrier.

COLIN ET VERHAEGEN DISPUTERONT LA COUPE D'EUROPE DES PETITES CYLINDREES

Les excellents crossmen et trialmen belges ont reçu de leur Fédération l'autorisation de s'aligner dans les épreuves comptant pour l'attribution de la Médaille de la CSI. On sait que celle-ci récompensera en fin de saison le meilleur crossman européen en petite cylindrée (250 cc maximum).

Attendons maintenant la première épreuve, qui se disputera parallèlement au Grand Prix de Suisse de Moto-Cross, à Genève, le 5 mai, pour mesurer les chances des prétendants à la victoire finale, qui seront sans nul doute nombreux, tant du côté des pilotes que de celui des marques... allemandes et italiennes en particulier.

BAETEN VAINQUEUR A LA CITADELLE

La réunion internationale organisée le 14 avril sur le circuit de la Citadelle, à Namur, a bénéficié d'excellentes conditions atmosphériques, le soleil inondant les environs du parcours. Cependant, chose assez rare en Belgique pour qu'elle soit mentionnée, le public n'avait pas répondu aussi nombreux qu'à l'habitude à l'invitation des organisateurs... et du beau temps.

La vedette de la course réservée aux internationaux fut incontestablement le jeune campinois René Baeten, l'un des

LA PAGE "CROSS"

sera jugée dans la matinée, au siège du club.

Rappelons par ailleurs à ceux que le week-end à Donnemarie en Montois tenteraient, qu'ils trouveront, dans cette pittoresque région, de nombreuses curiosités moyenâgeuses, en même temps que le meilleur accueil.

15 INTERNATIONAUX A PERNES DEMAIN

Seule grande réunion de moto-cross en France ce dernier dimanche d'avril, la manifestation organisée par le MC Pernes (Vaucluse) nous propose une affiche absolument étincelante.

Jugez-en plutôt :

Sont engagés, en 500 cc : le champion d'Europe Less Archer, avec ses compatriotes les britanniques Ward, Cheney, Nex. A côté d'eux, pour une nouvelle course dans notre pays, figureront les australiens Fisher et East.

Mais six autres nations seront encore représentées à Pernes : la Belgique, avec le jeune Hubert Scaillet, le grand espoir du cross belge, seul pilote avec Baeten à disposer cette année d'une FN d'usine ; la Hollande, avec Clynk, remis de son accident du début de saison ; l'Allemagne, avec Koehler, pratiquement inconnu chez nous, et que nous attendons à l'œuvre ; l'Italie, avec Longhi, qui nous pose un second point d'interrogation ; le Danemark, enfin, qui clôt la liste des étrangers avec Hansen.

Naturellement, tous ces hommes s'opposeront à une forte représentation française, formée de notre Champion de

LE CIRCUIT DES CRETES REMIS A UNE DATE ULTERIEURE

L'intéressante épreuve belge de régularité, à laquelle devait participer — avec l'équipe du 1^{er} RT — Gilbert Guignabodet, n'a pu avoir lieu à la date prévue au calendrier International, à savoir le 14 avril.

Les organisateurs ont en effet fait droit à la demande des pilotes et des firmes allemandes, qui avaient sollicité la remise de la manifestation, la date du 14 avril étant réservée à une épreuve du Championnat d'Allemagne, dont les uns et les autres ne pouvaient se désintéresser.

De plus, les pilotes hollandais devaient le même jour participer à une autre épreuve et, devant ces diverses impossibilités, les dirigeants de la Royale Ligue Motoriste Ourthe-Amblève ont préféré reporter à plus tard le Circuit des Crêtes, qui sera couru de toute manière avant les Six Jours Internationaux, à une date

deux crossmen auxquels FN concède encore une machine d'usine, et qui a confirmé à Namur sa précédente victoire des Cahottes, à Liège.

Son succès fut toutefois difficilement arraché à un Nilsson mal parti, en dixième position, et qui passait en tête dès le quatrième tour, après une remontée extraordinaire, au cours de laquelle il effectuait le tour le plus rapide (4'08").

Cependant, Baeten avait pris le sillage du suédois (dont l'AJS 7R « transformée » semble aller vite et très bien tenir) et, après lui avoir pris et reperdu la première place, réussissait à aborder en tête la dernière boucle, son adversaire, découragé, baissant alors les bras.

RESULTATS

Inters : 1. Baeten (B) FN, 34,1 km en 47'11" ; 2. Nilsson (Suède) AJS, 47'40" ; 3. Cordonnier (B) BSA, 49'07" ; 4. Donnay (B) FN, 49'20" ; 5. Nic Jansen (B) Matchless, 49'32" ; 6. Bauduin (H) ; 7. Larsson (Suède) ; 8. Nex (GB), etc...

AU CALENDRIER SPORTIF DE MAI

MOTO-CROSS :

- 1 : Moto-Cross international de Saint-Thibery.
- Moto-Cross du Brabant (Belgique).
- 5 : Grand Prix de Suisse (1^{re} épreuve du Championnat du Monde).
- 12 : Moto-Cross international de Vesoul.
- Moto-Cross international de Tarare.
- 19 : Grand Prix de France (2^e épreuve du Championnat du Monde).
- 26 : Moto-Cross International de Verdun.
- 30 : Moto-Cross international à La Chignole.

- 30 : Sidecar-cross international du MC Maine.

RALLIES, CONCENTRATIONS, etc... :

- 1 : Concentration du MC Spinalien.
- Concentration du MC Avignon.
- 5 : Concentration du MC Noiséen.
- 11-12 : VII^e Concours International Régularité du MC Châtillonnais.
- 19 : Régularité US Cheminots, Dijon.
- Régularité US Métro.
- Concentration au Mans (MC Pontlieue).
- 26 : Régularité MC Haut-Jura.
- Régularité MC Nancéen.

UN NOUVEAU CIRCUIT DE VITESSE A MOULINS

C'est bien un circuit nouveau qu'organise, depuis plusieurs mois, le Moto-Club de Moulins. Le centre de la France était jusqu'à maintenant dépourvu de circuits permettant les grandes vitesses en sport motocycliste.

Sur un plateau au nord de Moulins, dans un site agréable, la nouvelle route pour laquelle d'importants travaux sont engagés, se présente sous la forme d'un vaste triangle d'une longueur totale de 6 km 700. Le relief est marqué par d'insignifiantes dénivellations. On note trois courbes, dont l'une a été particulièrement étudiée et établie pour permettre des passages spectaculaires.

Les spécialistes de la vitesse en motocyclette estiment dès maintenant que sur certaines portions de la nouvelle route, des pointes de 220 km à l'heure seront facilement atteintes.

On estime également qu'une moyenne de l'ordre d'au moins 160 kmh est probable.

Les 1^{er} et 2 juin, on assistera donc à Moulins aux débuts d'une manifestation annuelle de grande vitesse pour laquelle rien n'est négligé, et qui est appelée, dans le proche avenir, à un grand retentissement.

LES RESULTATS DU « MOTOGIRO »

En attendant le compte-rendu détaillé que nous donnerons prochainement du récent Tour d'Italie Motocycliste, voici en bref les classements de cette grande épreuve sur route.

46'22", moy. 94,613 kmh ; 2. Marchi (Laverda) ; 3. Appoloni (Laverda).

125 cmc : 1. Ferrari (Benelli) 22 h. 30' 05", moy. 91,549 kmh ; 2. Fortunati (Benelli) ; 3. Mariani (Benelli).

175 cmc : 1. Rottigni (Parilla) 21 h. 02' 45", moy. 97,881 kmh ; 2. Perfetti (Bianchi) ; 3. Olivato (Bianchi).

RENOVATION A SPA

C'est sur un circuit entièrement transformé que se disputera le 7 juillet prochain le Grand Prix de Belgique de vitesse, à Spa-Francorchamps.

Telle est la nouvelle que nous empruntons à notre confrère belge « Moto Magazine », qui consacre un long article aux travaux actuellement en cours.

On a pensé évidemment à améliorer le confort du public, à lui permettre de voir mieux et de se déplacer plus facilement sur le circuit. A cette fin, un nouveau souterrain est en voie d'aménagement, et par ailleurs la visibilité est rendue meilleure par la suppression de nombreux arbres, l'arrondissement de la crête terminant le raidillon qui succède au virage de l'Eau Rouge, l'élargissement de la route, etc...

La sécurité des pilotes n'a pas été oubliée : outre l'élargissement de 1 mètre sur toute la longueur de la route, une zone neutre de 3 mètres de largeur sera aménagée de part et d'autre du ruban d'asphalte, lui-même refait de neuf.

Enfin, devant les tribunes, sera prévue une piste de décélération réservée aux pilotes qui s'arrêteront aux stands.

L'élargissement de la route en général, et de certains virages en particulier, le

LES « OFFICIELS » ZUNDAPP 1957

Des pilotes de la marque en 1956, nous retrouvons Werner Kritter, Rudi Grenz, Hans Kaser, tous sur KS 601 avec dans le « panier » respectivement : Rolf Kreuzer, Heinz Kittler et Emil Maurer.

Richard Hessler, Willi Gehring et Anton Sick auront une 250 S, tandis que la 175 S sera confiée à Heinz Kammler, Gert Lohse et M. Studemann.

Ajoutons à ces pilotes les nouvelles recrues qui sont Hans Best (chez Victoria en 56), Gernot Leistner (l'ex officiel bien connu NSU) et Lorenz Specht (qui vient de chez Ardle).

DES RUSSES A SCARBOROUGH ?

Les dirigeants du club de cette ville anglaise, auquel est confié le soin d'organiser les courses internationales de Oliver Mount qui doivent prendre place en septembre, tablent sur la venue de pilotes de vitesse d'URSS.

Sur le papier, la chose est réalisable, puisque ce pays est admis depuis l'an dernier au sein de la Fédération Motocycliste Internationale.

Mais pratiquement, la participation des pilotes russes aux circuits occidentaux nous semble moins assurée. Cependant, des « observateurs » du club de Scarborough, nous auront peut-être une surprise en fin de saison.

Avouez qu'elle serait de taille !

... ET LA PAGE "VITESSE"

FORMULE 2 (SPORT)

75 cmc : 1. Montesi (Laverda) 22 h. 53' 29", moy. 89,990 kmh ; 2. Fontanilli (Ceccato) ; 3. Ghio (Ceccato) ; 4. Colabona (Ceccato) ; 5. Gallasi (Ceccato).

100 cmc : 1. Mandolini (Ducati) 21 h. 47'20", moy. 94,543 kmh ; 2. Artusi (Ducati) ; 3. Sestini (Ducati) ; 4. Carena (Ducati) ; 5. Zito (Ducati).

125 cmc : 1. Graziano (Ducati) 21 h. 19' 21", moy. 96,611 kmh ; 2. Plonava (Ducati) ; 3. Mondaini (Ducati) ; 4. Scamandri (Ducati) ; 5. Brabetz (Ducati).

175 cmc : 1. Venturi (MV) 19 h. 35'47", moy. 105,121 kmh ; 2. Milani (MV) ; 3. Mendogni (Morini) ; 4. Carrano (Mondial) ; 5. Carrisoni (Giler).

FORMULE 3

(SPORT DERIVE DE LA SERIE)

75 cmc : 1. Silvagni (Laverda) 23 h. 37' 11", moy. 87,277 kmh ; 2. Coppini (Laverda) ; 3. Pasini (Laverda).

100 cmc : 1. Pastorelli (Laverda) 21 h.

AU CALENDRIER DE MAI

Rappelons ici les principaux événements sportifs de mai, dont l'énumération complète figure à notre calendrier international, publié dans les numéros 1329, 30 et 31.

VITESSE :

- 5 : Circuit International de Bourg-en-Bresse.
- Grand Prix de Mettet (Belgique).
- 12 : Course de Côte de Laffrey.
- Grand Prix de la Sarre (St Wendel).
- 19 : Grand Prix d'Allemagne (Hockenheim).
- Circuit de Jicin (Tchécoslovaquie).
- 26 : Circuit de vitesse de Bourges.
- 30 : Circuit international de Nice.

renouvellement du revêtement (spécial, à hautes qualités d'adhérence), tout cela autorisera certainement des vitesses plus hautes encore que par le passé (184,076 kmh de moyenne en 500 cc l'an dernier !).

Mais le circuit proprement dit n'est pas seul à bénéficier des aménagements nouveaux ; une tour à quatre étages abritera les services administratifs, le chronométrage, les services d'amplification et de sonorisation. Des stands tout neufs seront réservés aux coureurs et aux marques concurrentes, ainsi que des parkings à l'usage encore des pilotes, des firmes, des officiels.

Le parc des coureurs occupera le même emplacement que précédemment, mais sur une surface beaucoup plus grande, et une villa, qui se trouve derrière la tour, sera transformée en infirmerie-clinique. Enfin, les pilotes disposeront d'un terrain de camping placé derrière le parc des coureurs.

On le voit, les organisateurs du Grand Prix de Belgique s'emploient à transformer le Circuit de Spa-Francorchamps sous tous ses aspects, voulant par là maintenir une réputation qui ne pourra que grandir encore.

STASTNY BLESSE A L'ENTRAINEMENT

Alors qu'il participait à l'entraînement en vue de disputer les courses autrichiennes de Hohenstrasse, le pilote tchèque numéro un, Frantisek Stastny, que nous avons vu en France l'an dernier au Bol sur une Jawa officielle, a fait une chute sérieuse, qui a rendu nécessaire son hospitalisation dans une maison de santé de Vienne.

Il ne semble pas que les jours du pilote de la 500 Jawa d'usine soient cependant en danger.

APPEL AUX CLUBS PROCHES DE LA SUISSE

Chaque année à pareille époque, le Rumi Club de Genève essaie par tous les moyens de se mettre en rapport avec des clubs régionaux dans un rayon de 100 à 150 kmh environ, qui organisent des courses ouvertes à des amateurs. Ils sont près de 50 membres possédant la Rumi 125 cc 2 carburateurs et comme la Suisse interdit toute course sur route pour moto et voiture depuis plus de 3 ans, et qu'ils ne veulent pas faire du cross..., ils aimeraient bien pouvoir participer comme amateurs à quelques courses en Savoie et demandent à avoir une liste des clubs régionaux organisant des courses où ils pourraient participer comme amateurs en 125 cc moto et scooter éventuellement.

Prière aux clubs français intéressés par cette offre sympathique d'écrire au Rumi Club de Genève (50 motos, 400 scooters), à l'adresse suivante : 40, rue de Lausanne, Genève (Suisse).

CONCENTRATION DE SUCY-EN-BRIE

Organisée comme prévue au calendrier, en dépit des restrictions d'essence, cette manifestation a réuni 150 machines et 50 passagers représentant 13 clubs et a remporté un plein succès.

Le Challenge du MCS est revenu au MC Noiséen (pour la seconde année).

Le Moto-Club Châtillonnais a remporté, également pour la seconde fois, le challenge de la ville de Sucey, le challenge Veedol allant à l'UM Aube.

Madame Billay, du MC Nogentais, et enfin, en moto-ball, le Racer MB 12°, remportèrent les différentes coupes.

DE CI... DE LA...

ACTIVITE DES POSTES DE SECOURS SUR ROUTE EN 1956

Dans le cadre de son action en faveur de la sécurité routière, l'Union Nationale des Associations de Tourisme, à qui incombe, comme on le sait, l'important service des examens du permis de conduire dont nous avons publié récemment le bilan, assume également la charge des nombreux postes de secours jalonnant nos principaux itinéraires et dont les panneaux indicateurs, à l'emblème de la Croix Rouge, sont devenus familiers aux usagers.

En 1956, et bien que ne couvrant encore que le huitième des voies à grande circulation, les postes de secours de l'UNAT ont apporté leur aide à 8.600 victimes d'accidents, comprenant 8.165 blessés et 435 tués, contre 6.855 et 337 en 1955, soit une augmentation de 20 %. Si on les rapproche des statistiques antérieures, on constate que ces résultats ont doublé depuis quatre ans.

Parmi ces victimes, 48,67 % sont des automobilistes, 41,50 % des usagers des deux roues, 8 % des piétons, la différence, des cas divers.

Comme précédemment, c'est au cours de juillet, août et septembre, que l'activité des postes a été la plus intense. Durant les 12 mois, beaucoup de leurs préposés, au dévouement desquels il convient de rendre hommage, ont totalisé à eux seuls jusqu'à 10, 20, 40 et même 60 interventions.

Soulignons qu'il s'agit là d'une œuvre à caractère bénévole, qui rend d'inestimables services mais qui, du fait même qu'elle est privée, est limitée dans ses ressources, entièrement absorbées par l'entretien des Postes existants, en nombre hélas trop insuffisant.

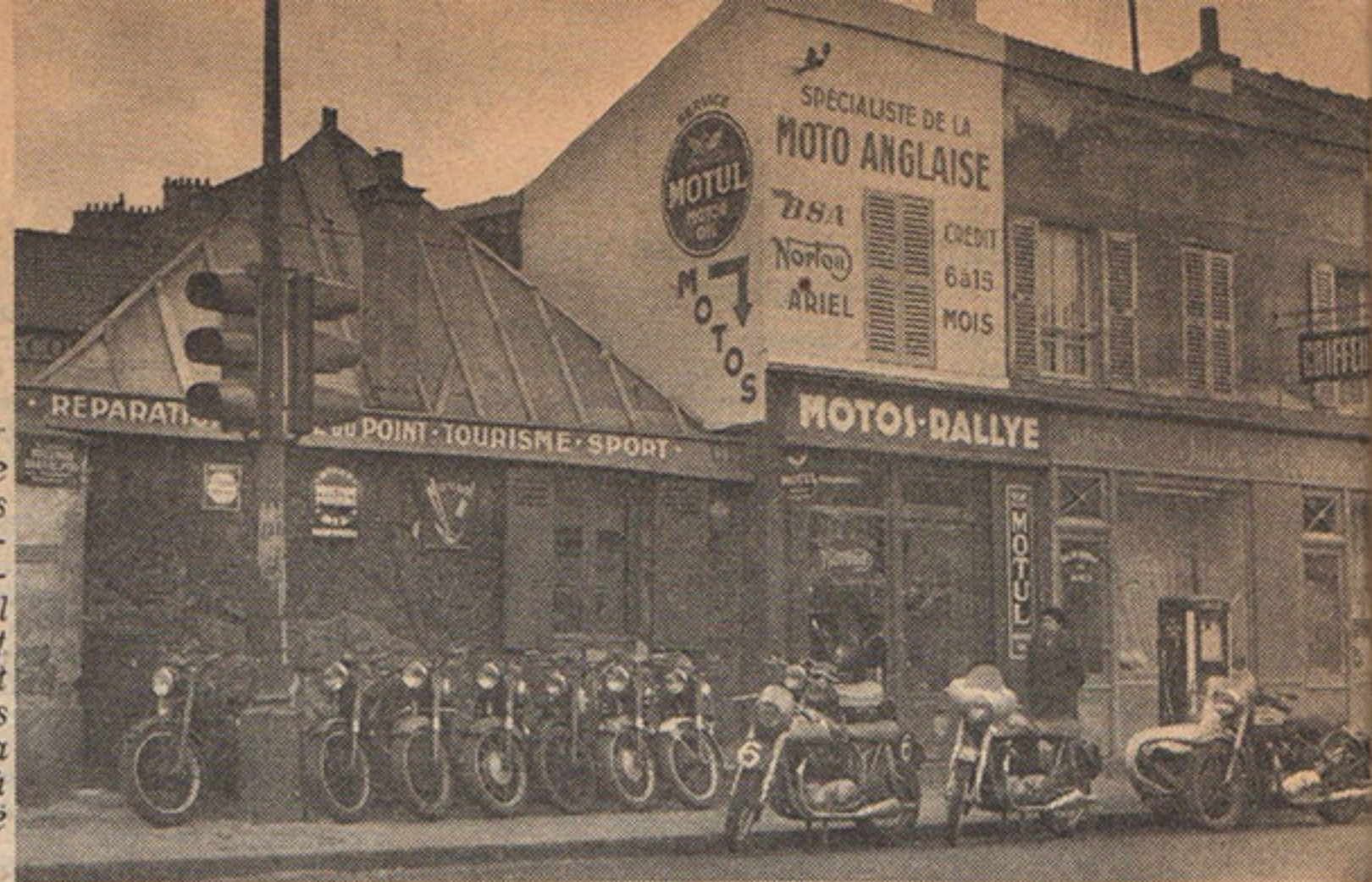
LES AGENTS SPORTIFS

Pilotant side-car ou solo, Leconte n'en est pas moins motoriste spécialisé dans la machine anglaise. Il assure notamment les mises au point pour épreuves sportives. Et sa réputation a déjà largement dépassé Malakoff.

DIX ANNEES DE RECHERCHES PETROLIERES FRANÇAISES

Le tableau ci-dessous reproduit fait le point des efforts accomplis durant les 10 dernières années, tant en France qu'en Afrique du Nord, au Sahara et dans les Territoires d'Outre-Mer. Il permet encore d'apprécier la progression des moyens mis en œuvre et des résultats enregistrés :

	1946	1951	1956
Nombre d'appareils en service	16	46	80
Nombre de mètres forés	37.300	236.900	352.000
Nombre de forages terminés..	26	193	250
Production (en tonnes)	54.200	374.000	1.400.000
Investissements annuels (en milliards de fr. valeur actuelle)	7	15	39



En 1946, l'effort privé d'investissements ne dépassait pas 9 % du total des fonds engagés. En 1955, il atteignait environ le quart du total. C'est à partir de 1954, année de la découverte du gisement de Parentis par Esso Standard SAF, que se sont accélérées d'une façon spectaculaire les sommes investies dans les recherches. Elles sont passées de 25 milliards de francs en 1954, à 33 milliards de francs en 1955 et à 39 milliards en 1956.

(Extrait du Bulletin «Informations Economiques»)

EN PLEIN PARIS, NOUVELLE AGENCE PEUGEOT

C'est rue du Faubourg Poissonnière que s'est ouvert dernièrement un nouveau magasin consacré au deux-roues.

Cette agence officielle de la marque de Valentigney présente bien entendu tous les derniers modèles de cycles, motos, scooters et tris Peugeot. En outre, un atelier de réparations par spécialistes est à la disposition de la clientèle.

Plus de 800 sortes d'OUTILS et de CLÉS spéciaux en magasin

TOUT VOTRE OUTILLAGE MOTO ET CYCLE...



Envoi gratuit du Catalogue complet

VAR
6, RUE PASTEUR - PARIS XI^e
ROQ. 03-88 - Métro St-Ambroise

Pour tous les usages Par tous les temps

VOUS QUI ROULEZ SUR "2 ROUES"

équipez-vous avec les survêtements conçus par

Les productions
MACOMBYNN

EN VENTE DANS TOUTE LA FRANCE CHEZ LES MOTORISTES

Marcel BEAUVAIS

Agent Officiel et spécialiste de la marque HOREX

Vous offre de splendides occasions, vendues avec une véritable garantie

11, Rue Emile Level - PARIS (17^e)

MAR. 57-81

Spécialiste du Pare-jambes B. M. W.

LA GRANDE MARQUE DU SIDECAR "BUFFLIER-IMPÉRIAL"

Tous modèles pour Scooters
Vélocycleurs et Motos

BUFFLIER. 31, Cours Emile Zola, VILLEURBANNE

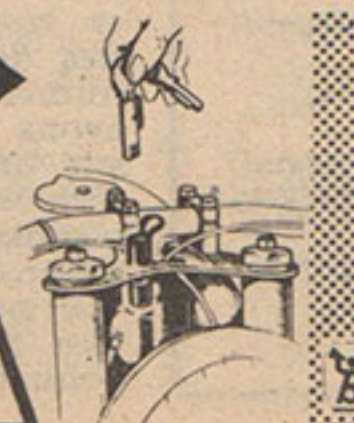
Clinique des cadres, Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

Les motos
GNOME & RHONE
sont équipées en série de

L'ANTIVOL **NEIMAN**



PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Ariel - BSA - Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone
58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre remboursem.
REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

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

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

**pour vous...
pour votre machine...**

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS

PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine :
SACOCHE de réservoir
grande capacité formant
porte-carte : **2.985 f.**
Expéditions en province

REVIL

MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE

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

Expéditions en province

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

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ETI ANDRE PORTERIE

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

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
Location Scooters Manurhin

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

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

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

**250cc JAWA 350cc
ADLER
PANNONIA**

NEUVES ET D'OCCASION
LIVRABLES IMMEDIATEMENT

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

CRÉDIT - REPRISE

Scootermoto
28, rue Ernest Renan
ISSY-les-MOULINEAUX (S.)
M^o Pte Versailles. MIC. 03-72

LA PLUS PUISSANTE
ORGANISATION de VENTE

CRÉDIT
de 6 à 18 mois
sur le Neuf et l'Occasion
Versement au gré du client

Concessionnaire des marques
VESPA, GNOME - RHONE,
MONET - GOYON
VELOSOLEX
JONGHI, TERROT, A.G.F.,
AWO, I.F.A. - N.S.U.,
VELOCETTE, TRIUMPH

GRAND CHOIX
D'OCCASIONS
AVEC GARANTIE TOTALE

Pièces
origine **BSA**
ARIEL - SUNBEAM
6, Bd Richard Lenoir - 11^e
ROQ. 29-28
Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

250 cc
CSEPEL - Sport
NEUVES, FIN DE SÉRIE, GARANTIE D'USINE
160.000 fr.
S.I.D.A.M.
8, RUE FOURCROY - PARIS 17^e
WAGram 52-62

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

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

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

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)



Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

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

TRACTION AVANT CITROEN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROEN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

L'ART DE CONDUIRE (Motos,

Vélocycleurs, Cyclomoteurs)

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

TABLEAUX MURAUX

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

Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.

Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.

Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.

Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.

Moteur VELOSOLEX : 350 fr.

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

Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

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

Catalogue détaillé sur demande

Pas d'envoi contre remboursement.

Envoi contre mandat, ou mieux :

versement (ou virement) compte

postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris



Technique et Pratique des CYCLOMOTEURS

EST DEMANDÉ PAR TOUS LES
ACHETEURS DE CYCLOMOTEURS
CET OUVRAGE PERMETTRA
DE SE FAIRE UNE JUSTE IDÉE
DE TOUT

Avant-propos. - Un rapide historique du cyclomoteur. - Le renouveau du cyclomoteur. - Le rendement du cyclomoteur. - Le cyclomoteur moderne. - Comment choisir sa machine. - Le moteur : a) principes de fonctionnement (moteur deux temps et quatre temps) - b) construction - organes essentiels. - c) organes connexes : carburation et allumage. - La transmission. - La partie cycle : a) cadre ou châssis. - b) suspension avant et arrière. - c) roues, pneus et freins. Accessoires et équipements. - Entretien et réglage. - Le cadre. - Le moteur (graissage) - a) comment empêcher le coke de se former. b) le décalaminage. - Vérification de l'état mécanique. - Remontage du moteur. - Entretien des organes annexes : a) carburateur - b) allumage - c) organes de transmission - d) nettoyage. - Conduite. Conclusion. - Les pannes possibles et leurs remèdes.

Prix : 495 frs (par poste 547 frs)

Édité par **MOTO-REVUE** 12, Rue de Cléry, **PARIS-2°**

C.C.P. PARIS 297-37