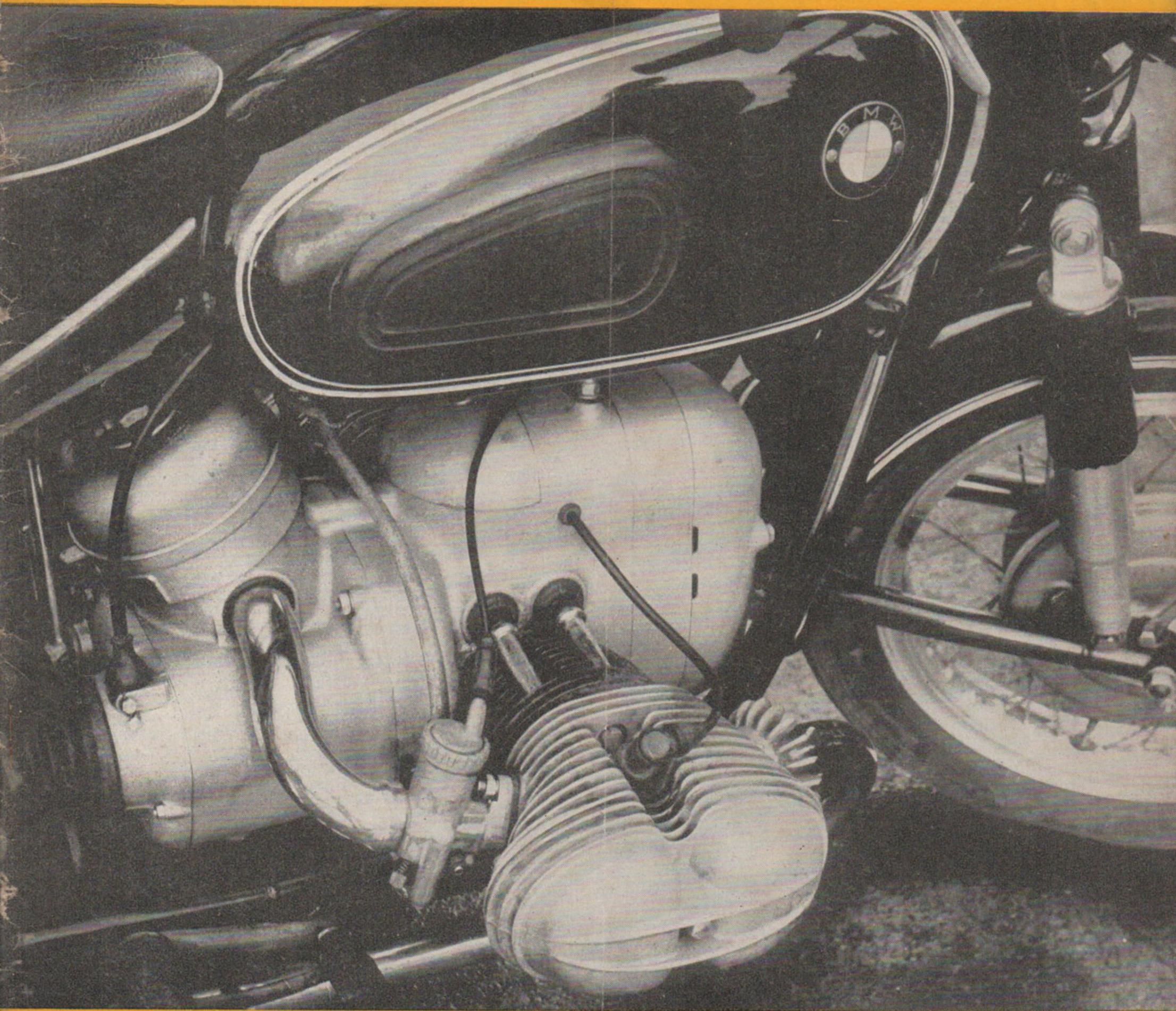


# **MOTOCYCLES** *et Scooters*

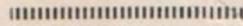
N° 181 FÉVRIER 1957  
10<sup>e</sup> ANNÉE  
REVUE MENSUELLE  
DIR. : MAX ENDERS  
AD<sup>r</sup> : M. LEGRAS  
14, RUE BRUNEL - PARIS



**50<sup>F</sup>**

**NOTRE ESSAI : LA 600 B.M.W. R. 69**

# ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953-54-55-56



Nos

- 92 Scooter Bernardet 125.
- 93 500 Norton « Dominator » (épuisé).
- 94 Scooter Lambretta (épuisé).
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne.
- 96 350 Jawa (épuisé).
- 97 125 Gnome et Rhône R.4. (épuisé).
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet (épuisé).
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G. S. » (épuisé).
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 108 250 A.M.C.
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 115 125 Ydral « Sport » (épuisé).
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 123 250 Adler (épuisé).
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 130 175 Motobécane Z-22-C (épuisé).
- 131 250 Peugeot (épuisé).
- 132 500 Norton « Daytona » (épuisé).
- 136 Voiturette Inter; 125 Ydral A.J. 55 (épuisé).
- 137 500 B.M.W. R.51-3.
- 138 Edrastop.

Nos

- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 140 100 Sterling (épuisé).
- 141 250 Terrot O.S.S.D. (épuisé).
- 142 50 Britax.
- 143 Vespa 55 (épuisé).
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 145 250 B.M.W. R.25-3.
- 146 350 Motobécane; Mobylette « Moby-matic » (épuisé).
- 147 500 B.S.A. « Shooting-Star »; 125 Automoto A.M.C.
- 148 350 Motobécane : essai routier, entretien (épuisé).
- 149 BIMA Peugeot, 300 Gilera (épuisé).
- 150 125 Terrot (épuisé).
- 152 350 Maïco.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 155 350 D.K.W. (épuisé).
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 162 B.M.W. R.50; Puch 250 S.G.
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa »; Essai routier B.M.W. R.50.
- 165 175 Gnome et Rhône.
- 171 350 Jawa.
- 172 125 N.S.U. « Superfox »; 350 side D.K.W.
- 173 600 Norton.
- 176 700 Royal-Enfield « Super-Meteor ».

**ENVOI CONTRE TROIS TIMBRES A 15 FRANCS PAR NUMÉRO**



Les Éts **LATSCHA**  
agents généraux pour la France

DE LA

**B.M.W.**

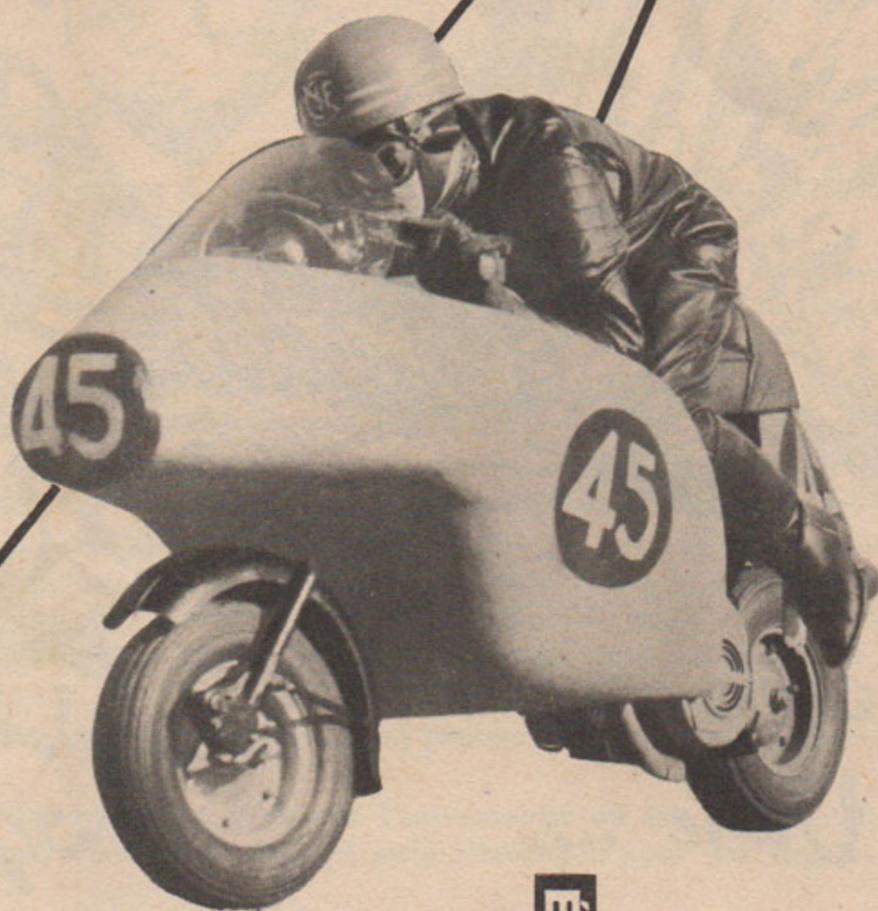
ONT LE PLAISIR D'INFORMER LEURS CLIENTS ET CLIENTS ÉVENTUELS QUE, MALGRÉ LA SÉVÉRITÉ DU CONTINGEMENT, ILS SE FERONT TOUJOURS UN DEVOIR DE RÉPONDRE, DANS TOUTE LA MESURE DU POSSIBLE, AUX DEMANDES QUI LEUR SERONT ADRESSÉES PAR LES NOMBREUX AMATEURS DE LA MARQUE

**LATSCHA**

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE  
16, RUE AUGUSTE-BAILLY, 16 — ASNIÈRES  
à 300 mètres de la gare  
Tél : GRE. 17-93

**1<sup>er</sup>** 2 heures de MONTLHÉRY  
BOL D'OR 1955  
BOL D'OR 1956

Le spécialiste du  
**LAMBRETTA**



**GÉRARD  
DARIC**

★ mise au point ★

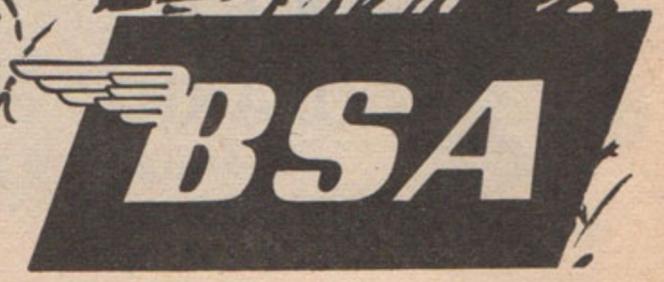
**ÉTOILE 60-67**

**38, rue Octave-Mirbeau - Paris-17<sup>e</sup>**

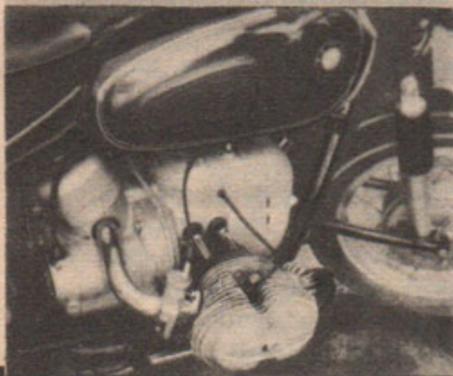


La Joie  
de Vivre ...  
... c'est la Moto

LA MOTO c'est



**MOTOCYCLES**  
*et Scooters*



Le bloc flat-twin  
de la 600 cm<sup>3</sup> BMW R. 69.

## A U S O M M A I R E :

- |                                       |    |                                     |    |
|---------------------------------------|----|-------------------------------------|----|
| ★ Échos .....                         | 6  | ★ Notre essai :<br>la BMW R. 69 ... | 16 |
| ★ Retour sur Milan ...                | 8  | ★ Nouveautés méca-<br>niques .....  | 24 |
| ★ Accessoires, équipe-<br>ments ..... | 12 | ★ Moto-cross .....                  | 28 |
|                                       |    | ★ Sport et clubs .....              | 31 |

10<sup>e</sup> ANNÉE

N<sup>o</sup> 181

1<sup>er</sup> FÉVRIER 1957

# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS \* 14, RUE BRUNEL, PARIS-17<sup>e</sup> - ÉTO. 05-50 \* DIRECTEUR : MAX ENDERS

**ASSURANCES ?**

**Silence...**

« La jeune fille qui monte sur le scooter d'un galant jeune homme, court plus de risques que celle invitée à s'asseoir dans une 4 CV... »

C'est ce qu'affirmait la Fédération des Assurances dans sa lettre (reproduite dans notre numéro de décembre), en réponse à deux de nos éditoriaux hostiles à la lourde majoration des primes.

Dans la même page d'ailleurs, nous opposions à cette assertion invérifiable, un nombre impressionnant de morts et de blessés au cours de carambolages entre autos.

Bien entendu, nous laissions nos colonnes ouvertes aux Assurances pour qu'à leur tour elles nous fournissent, à l'appui de leur thèse, de nouveaux témoignages ruinant la nôtre.

Rien n'est venu, sinon... peu de jours après une macabre confirmation de notre position : cinq jeunes gens, à bord, justement, d'une 4 CV, tués d'un seul coup. Toute la grande presse en a copieusement parlé. Nous n'aimons guère nous étayer de cadavres, mais comme c'est derrière eux que les Assurances s'abritent pour nous bombarder, force nous est d'utiliser les mêmes armes.

Les dires étant tragiquement démentis par les faits, nous posons à nouveau cette question jusqu'alors restée sans réponse :

Pourquoi payons-nous proportionnellement plus que l'automobile où les morts se font en série et pourquoi, de trois à quatre fois plus cher ici qu'à l'étranger pour des risques et des « sinistres » identiques ?

*Max Enders*

# M A S C H E S

# ECHO

## Avis aux abonnés.

*Motocycles et scooters* maintient jusqu'à nouvel ordre sa cadence mensuelle imposée depuis juillet par les événements qui ont freiné et freinent encore l'expansion motocycliste.

De ce fait, le prix de l'abonnement est ramené à 500 fr pour les douze numéros annuels, celui Spécial-Salon compris.

Bien entendu les abonnés qui ont souscrit aux conditions des bimensuels, recevront intégralement leurs vingt-quatre numéros.

## L'essence pour les deux-roues.

Il avait été question d'accorder une attribution supplémentaire à ceux qui utilisent leur cyclomoteur ou leur vélomoteur pour se rendre à leur travail, faute d'un autre mode de transport. Les autobus et métros ne sillonnent en effet pas toute la France et dans certains centres de province, nombre de travailleurs habitent loin de l'entreprise qui les emploie. Ces compléments de carburants devaient être délivrés sur attestation de l'employeur. Nous ne savons à l'heure actuelle si cette formule a été adoptée. Mais nous conseillons aux intéressés de se renseigner auprès de leurs patrons.

## Une vieille marque renaît.

Nous avons appris et annoncé avec un sincère regret, dans notre numéro de janvier, que la maison Ravat avait dû fermer ses portes; c'est cette fois avec plaisir que fin décembre nous avons eu avis qu'un groupe professionnel, reprenant le flambeau si longtemps porté par Ravat-Wonder, allait donner à cette marque un nouvel essor, grâce à une puissante concentration industrielle disposant de modernes moyens de fabrication.

Le nouveau programme comprend sept modèles de cyclomoteurs, dont certains à suspension intégrale, et deux types de vélomoteurs, dont un 100 Villiers et un 125 Ydral, ce dernier avec suspension arrière oscillante.

La distribution des marques Ravat et Wonder est confiée à la S.V.P.C., 137, boulevard Ney, à Paris.

## Les avions modernes.

Il s'agit d'une nouvelle édition de l'ouvrage de l'ingénieur Henry Lanoy dont nous avons déjà eu l'occasion de signaler les créations dans le domaine du cyclecar, du scooter, et du volant magnétique à démarreur.

Cette nouvelle édition traite des plus récentes réalisations en matière d'aviation. « Les Avions modernes » sont publiés par la Librairie des Sciences, Girardot et C<sup>ie</sup>.

## Le statut des autoroutes.

Le *Journal officiel* du 5 janvier publie le décret d'application de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes et confirmant la réglementation en vigueur.

Parmi les interdictions d'y circuler, relevons celle qui nous concerne: comme les vélos, les bicyclettes à moteur (autrefois dit les cyclomoteurs) ne sont pas admises à circuler sur les autoroutes.

## Le C.V.C. des cheminots n'est pas en retard.

Le C.V.C. a déjà adressé aux intéressés le premier projet de son programme pour le IV<sup>e</sup> Concours technique international qui se déroulera les 8, 9 et 10 juin prochain à Dijon avec la collaboration de la Ligue motocycliste de Bourgogne.

Les épreuves purement mécaniques seront naturellement complétées par un repas gastronomique de rigueur dans ce pays bourguignon de la bonne cuisine et du bon vin.

## Un nouveau tricyclecar.

Nous présenterons vraisemblablement dans notre numéro de mars une nouvelle voiturette réalisée par notre lecteur M. Decolon de la banlieue parisienne.

C'est un deux places côte à côte équipé de moteurs Ydral 125 cm<sup>3</sup> (sans permis), ou 175 cm<sup>3</sup> (avec permis), trois vitesses et marche arrière. La carrosserie sport monobloc est en matière plastique stratifiée alliant la légèreté à la solidité.

## Remerciements.

Dans l'impossibilité où nous sommes de répondre individuellement à tous nos lecteurs qui ont bien voulu nous témoigner leur sympathie et nous adresser leurs vœux à l'occasion du Nouvel An, nous leur adressons ici nos bien vifs remerciements et, à notre tour, souhaitons à tous une bonne année 1957.

## Le Cross en 1957.

Avec ses vœux, l'A.M.S. nous a communiqué la date de ses principales organisations pour 1957 aux Buttes de Montreuil, soit:

7 avril; 19 mai (Grand Prix de France); 8 septembre et 13 octobre.

## Un raid sur Lambretta.

M. Brunelat a terminé ces temps derniers, un raid de 50 000 km sur Lambretta.

Il paraît que M. Brunelat eut pas mal de démelés lors de son passage en Afrique; il eut d'une part une multitude de crevaisons provoquées par des épines et l'on dit même qu'il dut, pour changer quelques pièces, les usiner dans de l'ivoire.

Ce courageux garçon aurait effectué cet impressionnant périple, sans ressources financières, mais en exerçant ici et là les métiers les plus divers.

## Cyclomoteurs et mazout.

Il n'est pas question ici d'un dispositif permettant aux cyclomoteurs de fonctionner au mazout, mais d'une simple constatation: deux fabricants de brûleurs à mazout s'intéressent en effet au problème, l'un nous est déjà avantageusement connu puisqu'il s'agit de M. Coutisson, dont le 50 cm<sup>3</sup> Scoutex s'est brillamment manifesté, et qui est également le fabricant des brûleurs Francia.

De son côté la Samoa également, connue pour ses brûleurs à mazout, vient de créer, parmi ses diverses activités, un département cyclomoteur qui se distinguerait de ceux déjà connus, par plusieurs solutions originales.

## Les pneus et le freinage.

Il est incontestable que l'état des pneus et la disposition des sculptures des enveloppes ont une grosse influence sur l'efficacité et le temps de freinage. Mais on savait moins que la nature même du pneu et sa composition pourraient avoir également une influence.

C'est ainsi que des expériences conduites avec des pneus entièrement en butyl auraient démontré qu'à 100 à l'heure sur sol mouillé une voiture peut s'arrêter sur une distance 30 % inférieure à celle nécessaire avec des pneus ordinaires et 20 % sur route sèche.

C'est, entre autres, Firestone qui fabrique ces nouveaux pneus. Mais nous n'avons pas connaissance qu'ils soient déjà prévus pour les motos.

## Recettes de poche.

L'Union Routière de France qui se consacre objectivement à la circulation de tous les véhicules a publié dans son Bulletin de décembre 1956, cet écho qui montre à quel point elle se préoccupe également de nos deux-roues.

« La circulation routière continue à bénéficier de toute l'attention et des faveurs de notre Grand Argentier.

» Nul n'est oublié: après 4 millions d'automobilistes, voici que 15 millions d'utilisateurs du « deux-roues », sont invités à payer ou augmenter leur écot pour avoir droit de rouler sur des routes dont très peu comporteront les pistes cyclables pourtant indispensables autour des centres industriels.

» Autre recette, dite « de poche », à l'usage de la circulation routière: 42 centimes par litre d'essence et 33 par litre de gas-oil. Ainsi, les modestes propriétaires d'engins à deux roues et à moteur sont deux fois touchés, en attendant de l'être une troisième lorsque sera créée la future licence dont le principe est décidé.

» Ne payaient-ils pas déjà, au titre de la taxe intérieure sur les carburants, 11 milliards en 1955?

# MOTO CYCLES

## Echos

» Ainsi, après que 50 milliards de taxes nouvelles aient été cette année infligés à l'automobile, plus de 8 milliards sont à nouveau demandés à la circulation routière, principalement à la masse ouvrière industrielle et agricole pour laquelle le deux-roues est un instrument de travail indispensable.

» Nous demandons aux membres du Parlement de les défendre et de profiter de l'occasion pour réclamer énergiquement l'aménagement de pistes cyclables, auprès des écoles et des usines et dans la banlieue de nos grandes villes, comme sur les itinéraires touristiques. »

### En onze mois.

Les statistiques du onzième mois de 1956 donnent des indications assez décousues, desquelles, en raison de cette période tourmentée, on ne peut guère tirer de conclusions valables pour l'avenir. Alors que tout ce qui n'est pas cyclomoteur ou scooter, accuse une impressionnante régression, le chiffre global reste tout de même plus élevé que celui, correspondant de 1955, pour la production totale des motocycles : 1 067 928 contre 1 047 264 pour 1955. Ce sont, bien entendu, les cyclos qui sauvent la situation. Les vélomoteurs de 51 à 125 cm<sup>3</sup>, se font dominer de 10 000 environ par les scooters. Quant aux motocyclettes de plus de 125 cm<sup>3</sup> elles ont encore rétrogradé de plus de 10 000, les 175 cm<sup>3</sup> restant, de loin, les membres les plus actifs des différentes cylindrées.

Nous aurons, le mois prochain, un état général de la production des douze mois 1956 et un rappel de celle de 1955 qui nous permettra d'établir un bilan objectif.

### Statistiques de novembre 1956.

79 642 motocycles contre 89 807 en novembre 1955. Il y a un fléchissement marqué dans toutes les cylindrées, même chez les cyclomoteurs où deux grandes marques, Motobécane et Vélosolex, voisinent de très près, aux environs de 20 000 chacune.

En vélomoteurs de 50 à 100 cm<sup>3</sup>, Terrot est en tête suivi d'assez près par Alcyon ; de 100 à 125, Peugeot prend la première place, d'une encolure, et d'une longueur en 175 cm<sup>3</sup>, enfin, se détache nettement en 250 cm<sup>3</sup>.

Au-delà la production est nulle, à part celle de Ratier dont les 750 cm<sup>3</sup> sont d'ailleurs toutes réservées aux Services publics.

En scooters de 50 à 125 et de plus de 125, Vespa domine la situation avec 4 669 machines sur un total de 7 453.

Nous retrouvons à nouveau Peugeot un premier rang des trimoteurs : 164 sur un total de 403 réparti entre les trois ou quatre marques fabriquant ce petit véhicule utilitaire.

### Au M.C. Dakar.

Composition du bureau directeur du Moto-Club de Dakar pour l'année 1957 :

Président d'honneur : M. Moneger ;  
Président du club : M. Ornella ; Vice-Président : M. Latil ; Secrétaire : M. Pierre ;  
Secrétaire-adjoint : M. Roux ; Trésorier : M. Rossion ; Trésorier-adjoint : M. Le Goff ;  
Assesseurs : MM. Carlos, Goettel, Abbars, Lebrun.

### Importations d'Italie.

Le *Journal Officiel* du 30 novembre 1956 a publié l'Avis P. 11480 informant les importateurs de la répartition d'un contingent de motos italiennes de plus de 250 cm<sup>3</sup>. Comme nos voisins ne fabriquent plus beaucoup de motos de cylindrée supérieure à 250 cm<sup>3</sup>, le marché ne risque pas d'être encombré.

\*\*

### Composition du Bureau du Moto-Club Phocéen pour l'année 1957.

Présidents d'honneur : MM. Roger Lebert, Jean Piery, Marius Oliva, Humbert Piscaglia.

Président : M. Jean Tavan.

Vice-Présidents : MM. Charles Vallier, André, Seyssaud, Albert Pilati.

Secrétaire général : M. Georges Carbonnel.

Secrétaire : M<sup>lle</sup> Jeannine Tavan.

Trésorier : M. Henry Pergamenter.

Vice-Trésorier : M. Charles Amadori.

Directeur sportif : M. Georges Bernard Bret.

Directeurs sportifs adjoints : MM. Charles Serves, Raymond Lepkowski.

Délégués à la Presse : M<sup>lle</sup> Jeannine Tavan, M. Jean-Pierre Gaillard.

Délégués à la propagande : MM. Fernand Roche, Lucien Pellegrin.

Chronométrateur officiel : M. Laurent Philibert.

Chronométrateur adjoint : M. Louis Burotto.

Soigneurs : MM. René Coltelli, Etienne Agnès.

Conseillers : MM. Raymond Lampazona, Gilbert Hode, René Cuoci.

### AU M.C. DE BOURGOGNE

Le M.C. de Bourgogne nous a communiqué la formation de son bureau pour l'année 1957 ; nous nous faisons un plaisir de la reproduire ci-après :

Président : M. Gavot Armand ; Vice-président : M. Guyard Maurice ; Secrétaire : M. Chevalier Michel ; Secrétaire adjoint : M. Lapière André ; Trésorier : M. Chevalier Jean ; Trésorier adjoint : M. Bailly Roger ; Membre : M. Rumel ;

Relations avec la F.F.M. : M. Gavot ;  
Délégués à la presse : MM. Guyard et Lapière ;  
Commissaires aux comptes : MM. Huguenin et Rabiet.

Commissions sportive et touristique : MM. Guyard, Bizot, Cornu, Chavassieux, Masson, Poillot, Prevost, Rabiet.

### COMPTE RENDU BANQUET MOTO-CLUB DE PARIS du 8 DECEMBRE 1956

Le 8 décembre a eu lieu le banquet annuel du Moto-Club de Paris au restaurant « A la Caisse d'Epargne », 32, avenue de la Porte-des-Lilas. Il groupait une cinquantaine de convives qui surent faire régner une ambiance sympathique.

M. et M<sup>me</sup> Romac vinrent en tête du classement touristique et remportèrent le Challenge Juhasz. Du côté des sportifs, c'est M. Michel Loustalan qui a enlevé de haute lutte la première place en même temps que les trophées dus à ce classement.

Après une séance de cinéma faite avec des films tournés par MM. P. Lenglet et P. Renaud au cours de diverses sorties, le bal commença dans la joie et ne se termina qu'à l'aube, laissant à tous le regret d'être trop court et un agréable souvenir.

### MOTO-CLUB DE PARIS

8, rue Saint-Denis, Paris (1<sup>er</sup>).

Pour tous renseignements téléphoner à M. Romac : MON. 49-00.

Vous êtes priés de bien vouloir assister aux réunions mensuelles des 1<sup>er</sup> et 15 février prochain.

### SORTIES DE FÉVRIER 1957

3 février : Piscop, 40 km A.R. Porte de la Chapelle à 13 h 15.

Nle n° 1 jusqu'à Saint-Brice, prendre ensuite à gauche la D 123 jusqu'à Piscop.

10 février : Les Hauteurs de l'Hautil. Porte Maillot à 13 h 15.

Nle 13 par Rond-Point Défense, puis la Nle 190 et 186 jusqu'à Saint-Germain, reprendre sur 1 km la Nle 13, ensuite la Nle 190 jusqu'à Saint-Blaise, ensuite à droite la D 22 jusqu'aux Hauteurs.

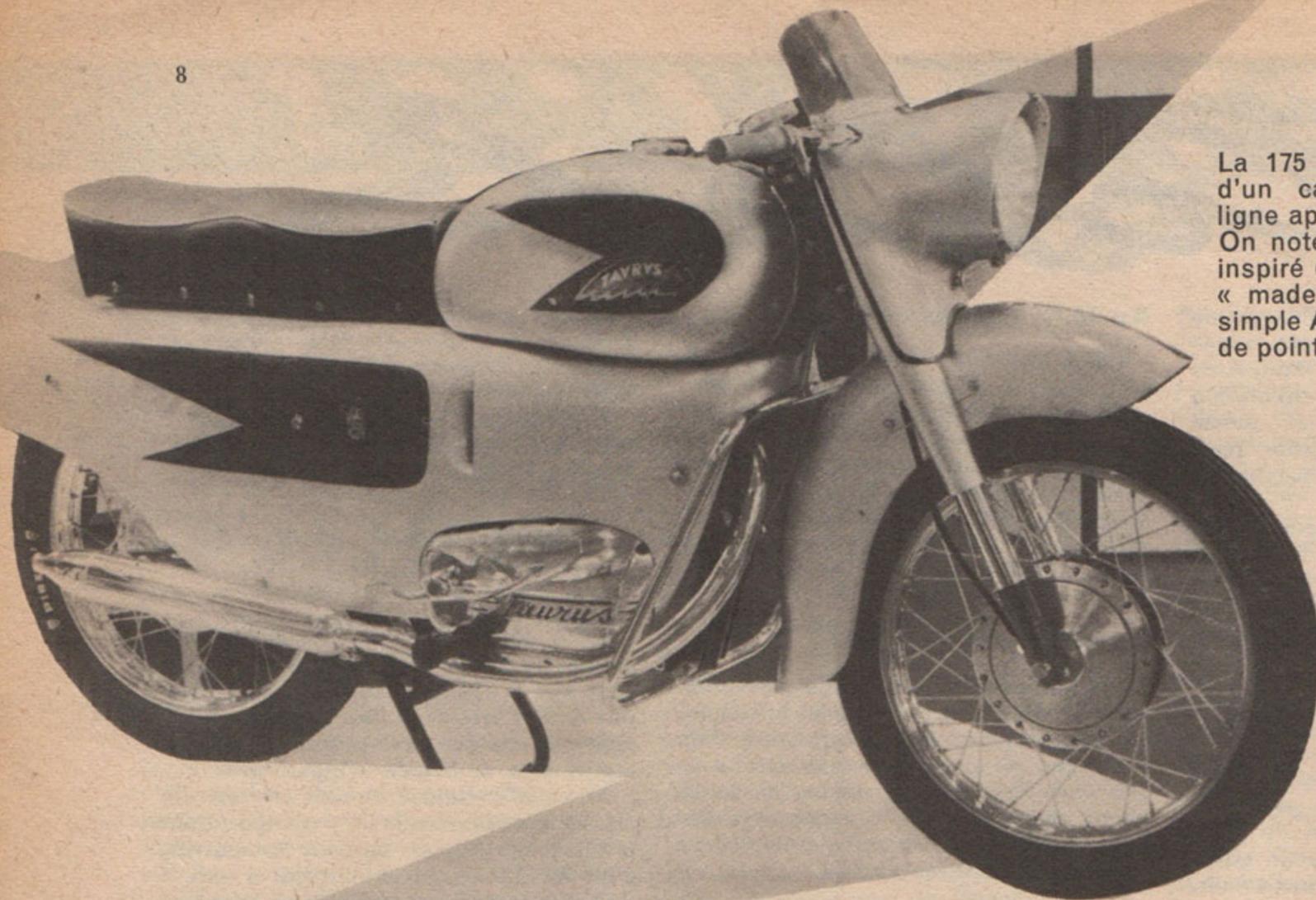
17 février : Saint-Leu-la-Forêt. Porte de la Chapelle à 13 h 15.

Nle n° 1 jusqu'à Saint-Denis, ensuite prendre à gauche la Nle 14 A et 328 jusqu'à Saint-Leu. Dans Saint-Leu, sur la place du Marché, prendre à droite la VO 3 qui conduit à la forêt par une montée en lacets. Rassemblement à droite près d'un petit étang.

24 février : Chalais Meudon. Porte de Châtillon à 13 h 15.

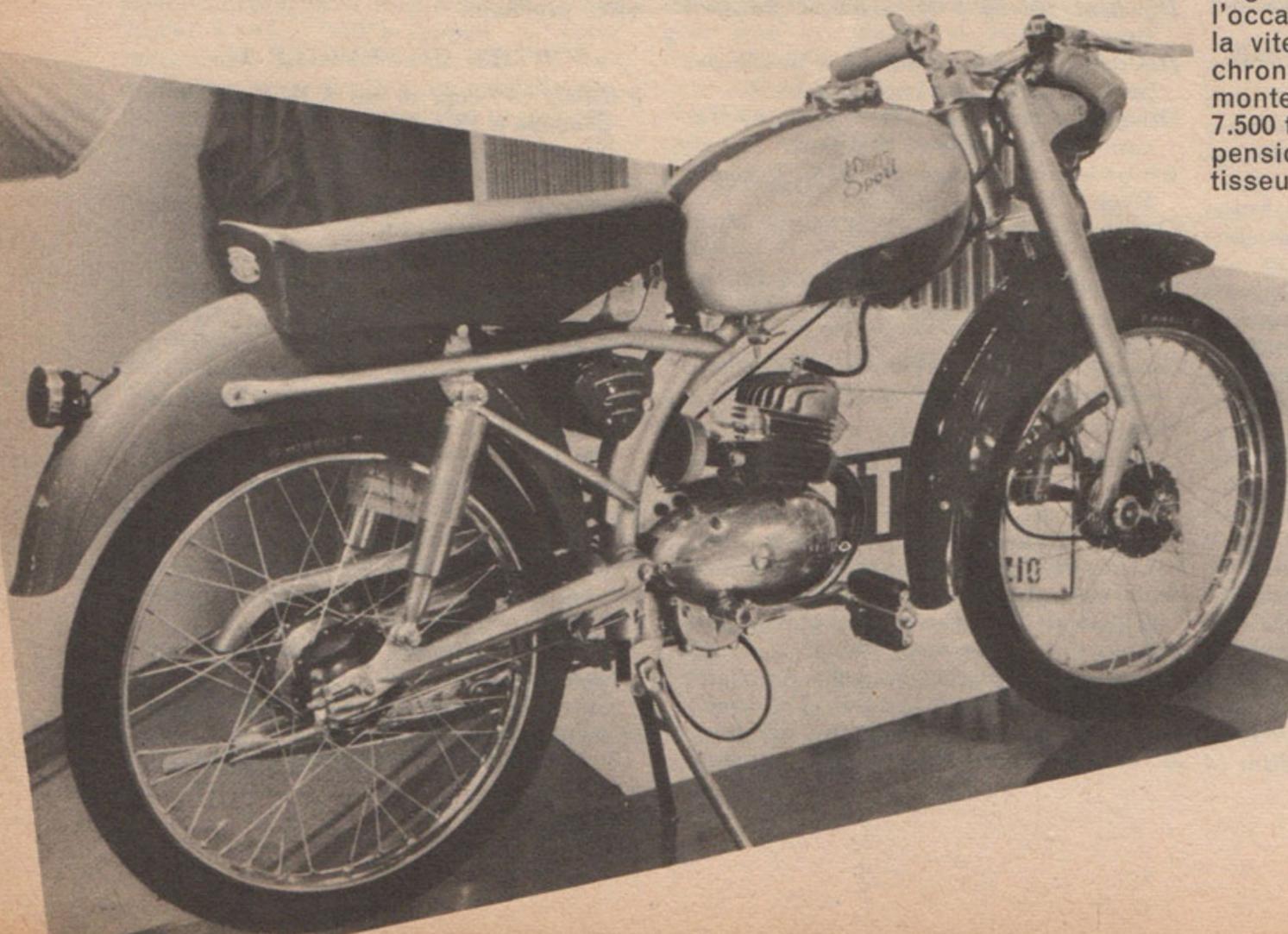
Nle 306 jusqu'au Plessis-Robinson, prendre à droite la Nle 306 A.

Les isolés sont cordialement invités.



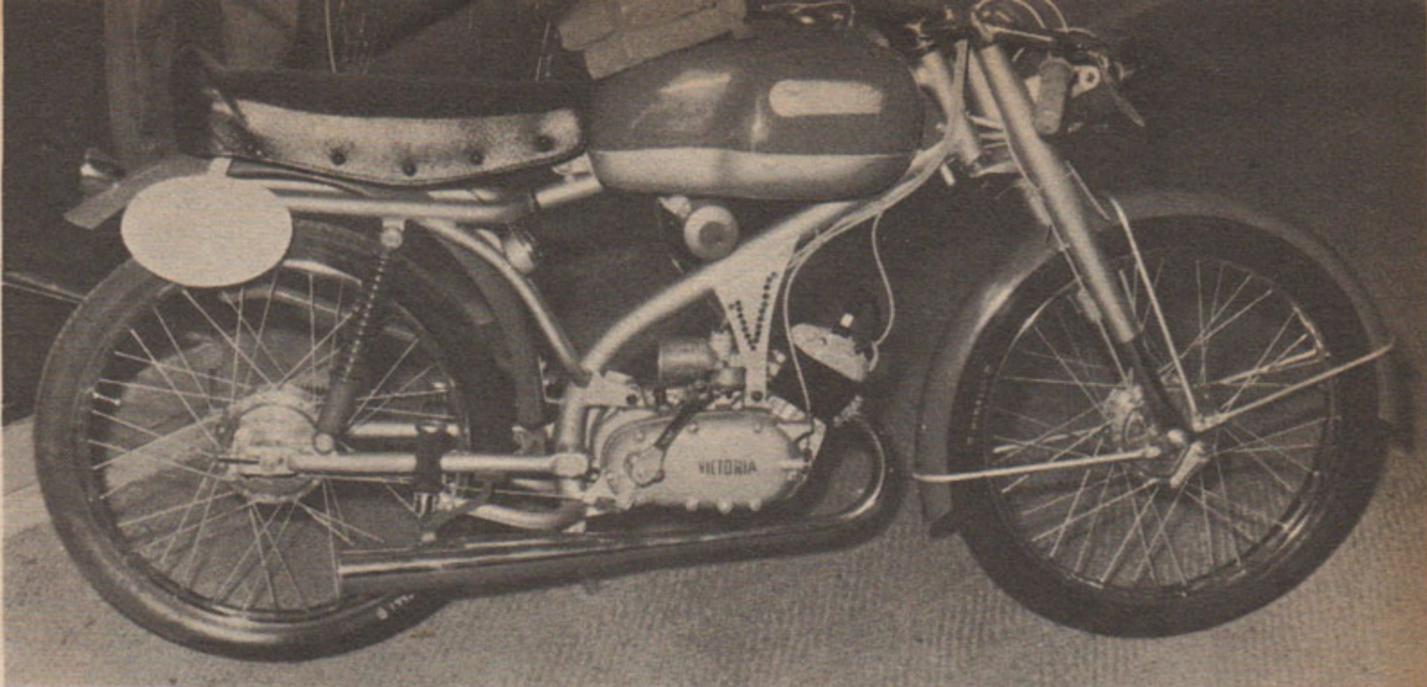
La 175 cm<sup>3</sup> Taurus est équipée d'un carénage partiel, dont la ligne apparaît extrêmement sobre. On notera le capotage du phare, inspiré de l'esthétique automobile « made in U.S.A. ». Le moteur simple A.C.T. autorise une vitesse de pointe de 120 km/h.

## RETOUR SUR "MILAN"

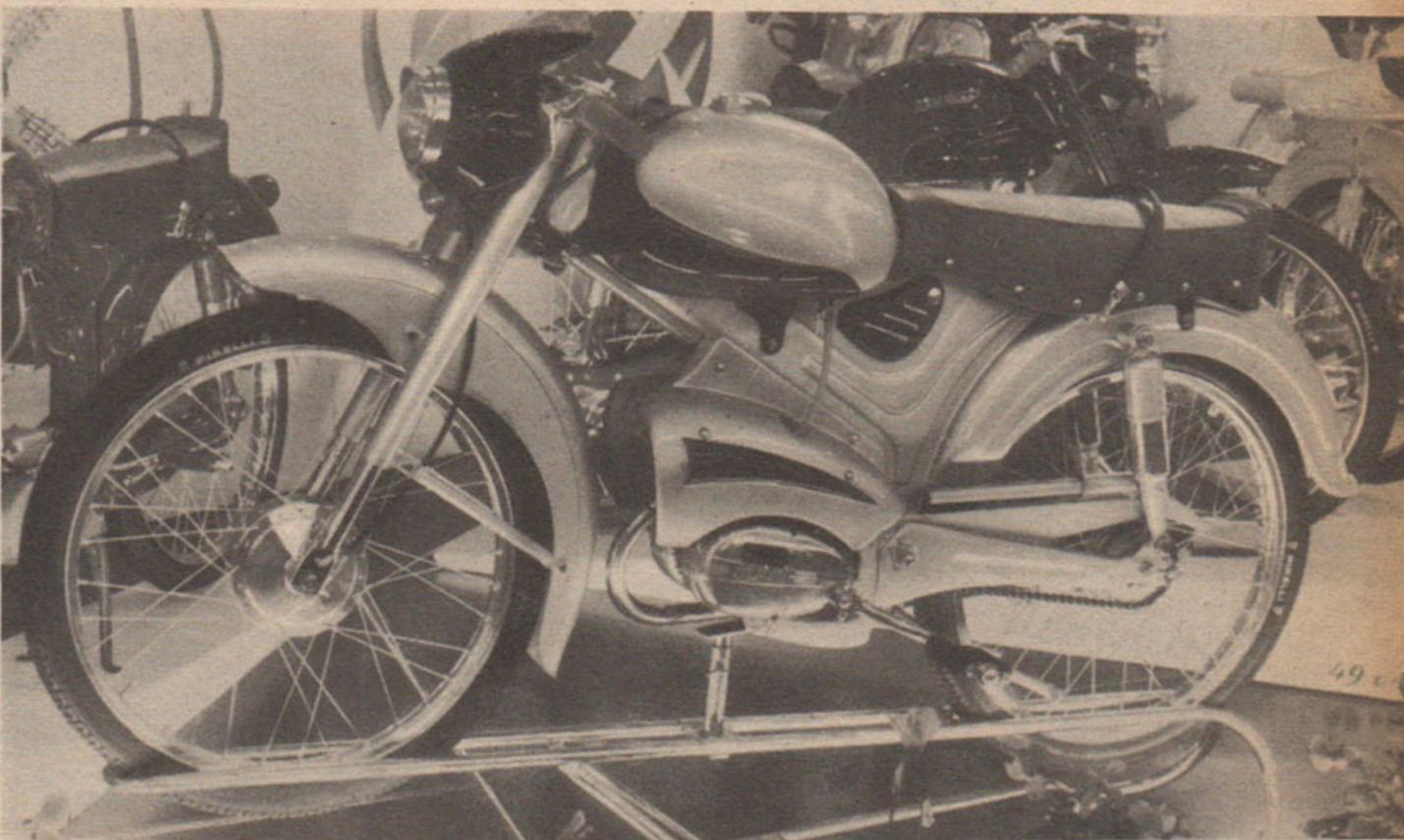


Le 50 cm<sup>3</sup> Itom « sport » utilise un bloc deux-temps trois vitesses, avec pédalier incorporé. Nos confrères anglais du « Motorcycling » ont eu l'occasion d'essayer cette machine; la vitesse maximum atteint 72 km/h chrono, à 6.700 tr/mn; la seconde monte à 64 km/h, soit un régime de 7.500 tr/mn. Les balanciers de la suspension avant comportent des amortisseurs à friction réglable.

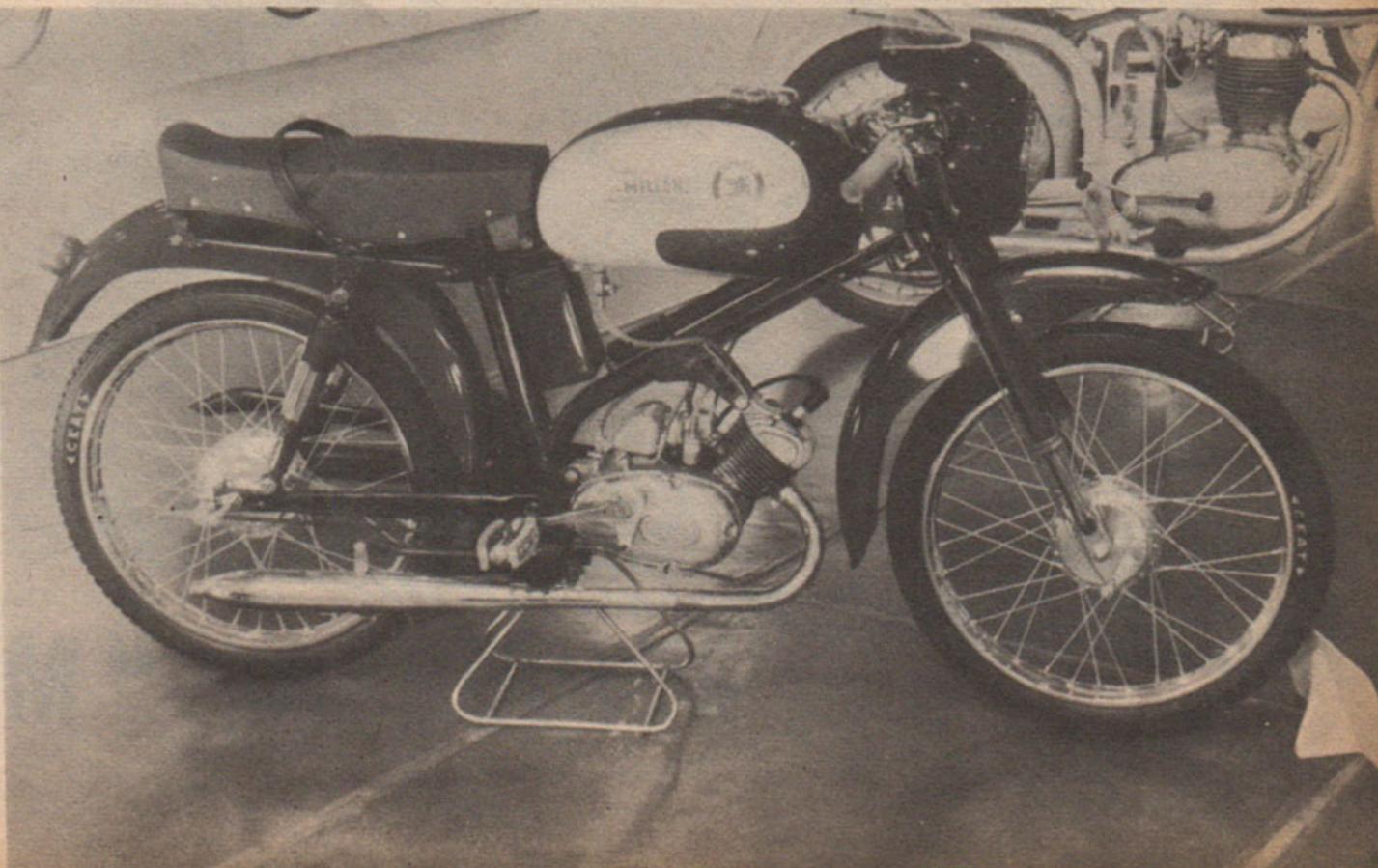
La firme Lupetta espère construire une petite série de 50 cm<sup>3</sup>, équipés du moteur allemand Victoria. Plus spécialement destiné aux épreuves sportives, cet engin ne comporte plus de pédales, mais des repose-pieds. Le dessin du cadre doit assurer une excellente rigidité. Nul doute que ce petit racer contenterait plus d'un amateur français...

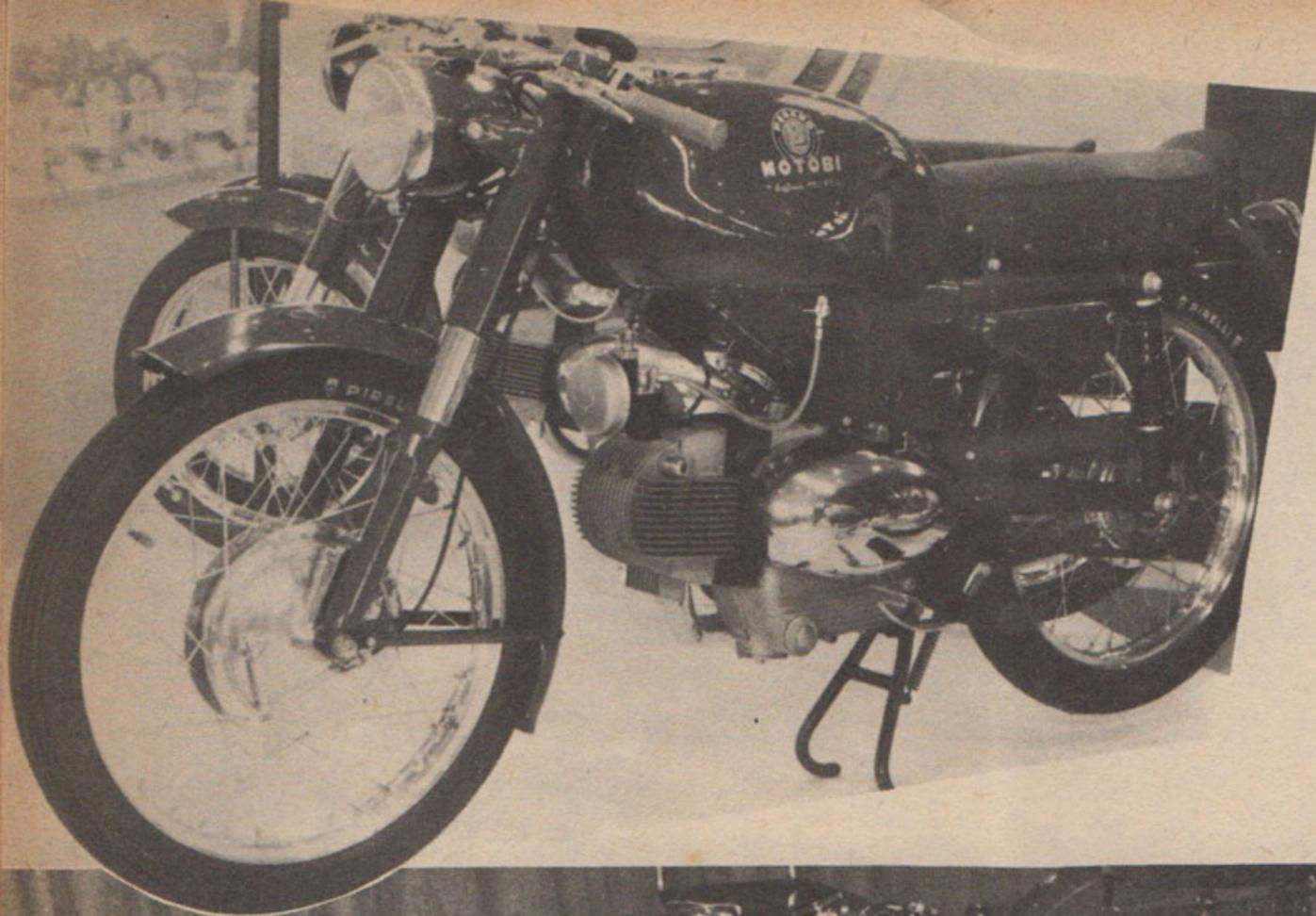


Demm, qui vient d'établir plusieurs records du monde à Monza, se devait d'offrir également un 50 cm<sup>3</sup> « sport »; voici le « Demmino », équipé d'un châssis en tôle enbouti. Le moteur deux-temps oscille solidairement avec les bras de la suspension arrière. Ce cyclomoteur atteindrait près de 80 km/h. On remarquera, d'autre part, que les réservoirs de grande contenance se généralisent sur les 50 cm<sup>3</sup> de sport, machines qui s'apparentent de plus en plus aux motocyclettes.

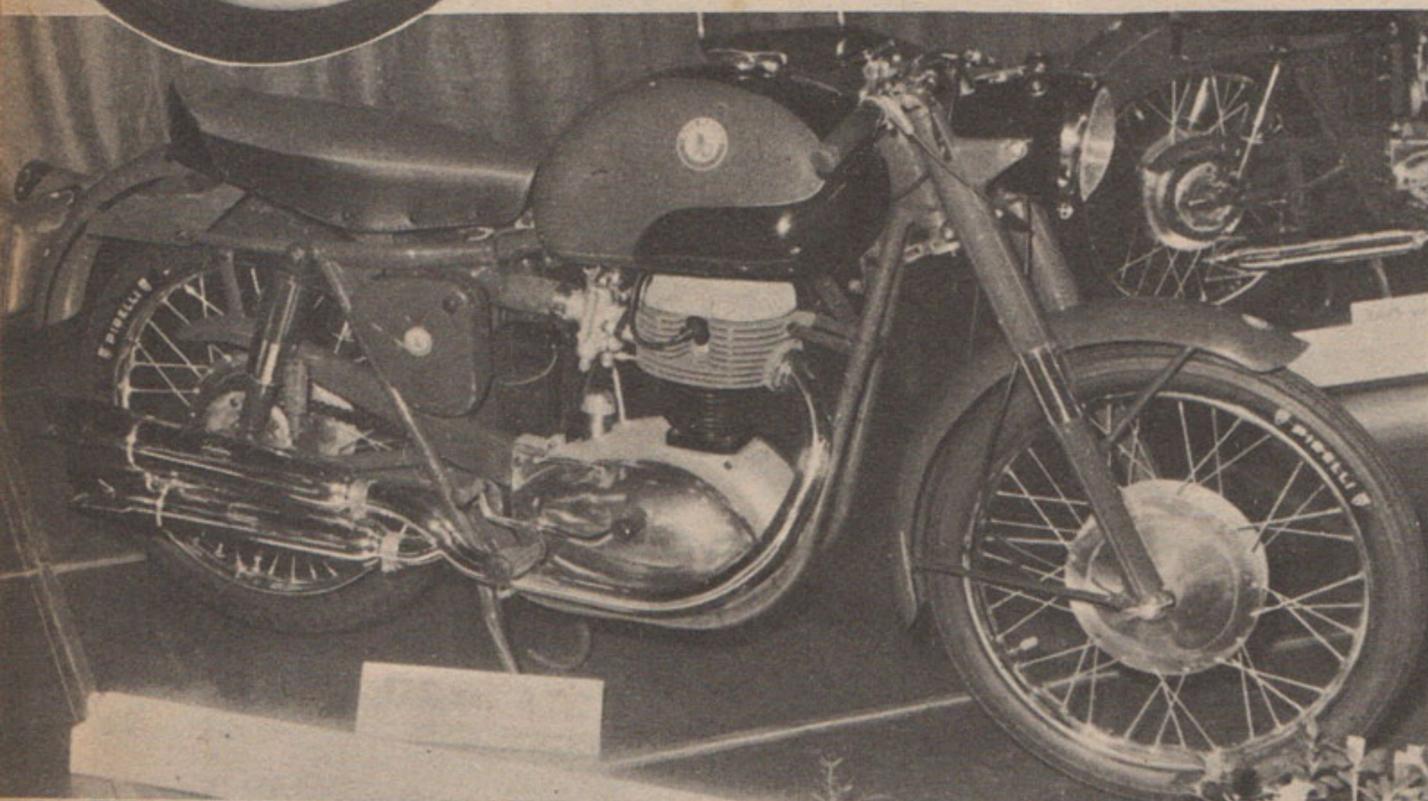


Miller fait également appel à un moteur allemand, le 50 cm<sup>3</sup> J.L.O. Par contre, la conception de l'ensemble reste strictement italienne... peut-être que, pris d'émulation, le moteur à son tour se sent des ailes!

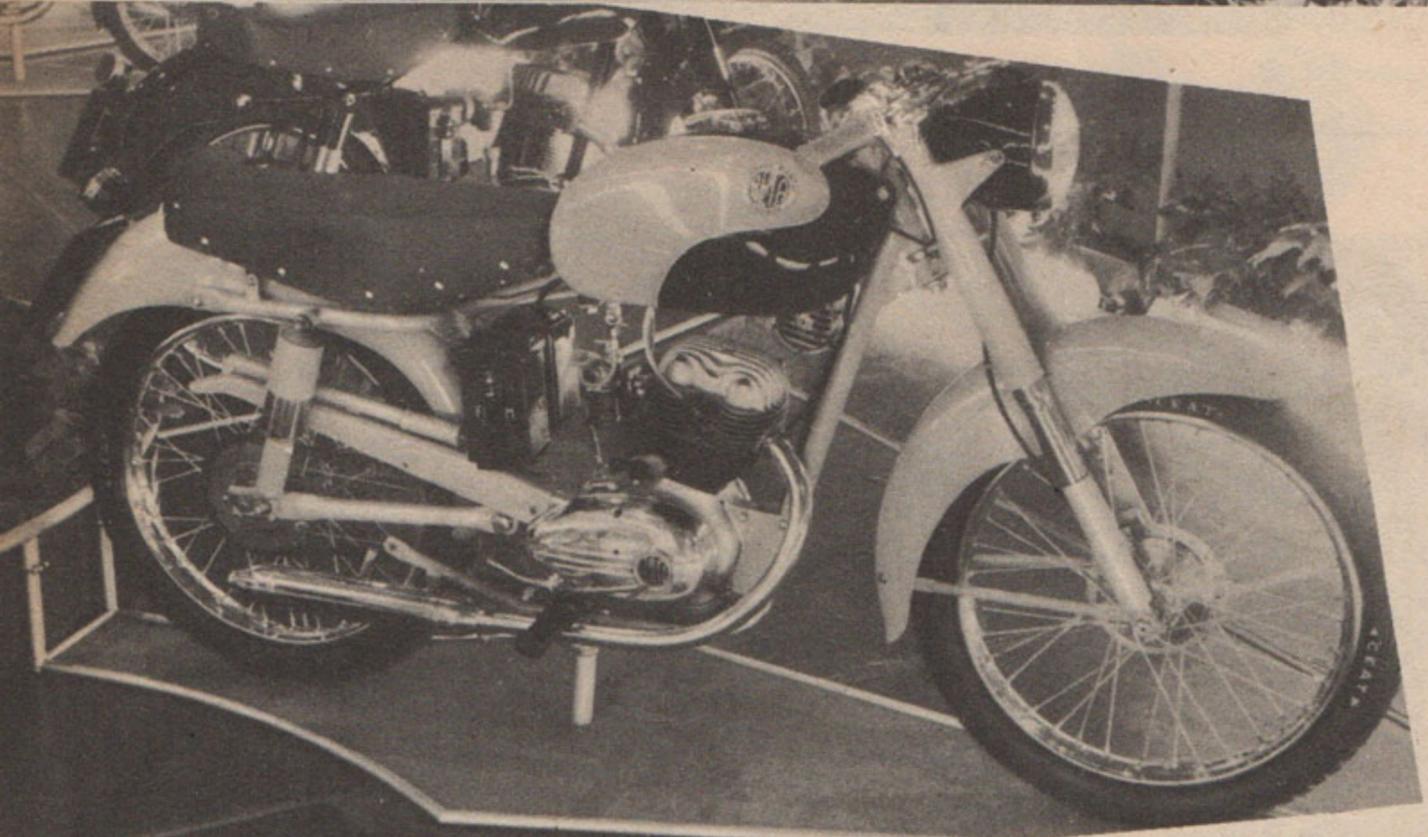




La 175 cm<sup>3</sup> Motobi « sport »; le bloc quatre-temps à culbuteurs, développant 10 ch, a été extrapolé de l'ancien deux-temps, qui lui-même présentait une certaine analogie avec le moteur Imme, dessiné par l'ingénieur allemand Riedel. La présentation de l'ensemble est impeccable, et on admirera la netteté du bloc-moteur.



Autre exemple de 175 cm<sup>3</sup> « sport » la Perugina. A l'instar de la Morini « Settebello », un double silencieux est utilisé, afin d'offrir le minimum de contrepression à l'évacuation des gaz d'échappement. Le carburateur est relié au filtre à air par un manchon souple, solution assez rare dans la construction italienne, où, bien souvent, filtre à air et silencieux sont tenus pour quantité négligeable.

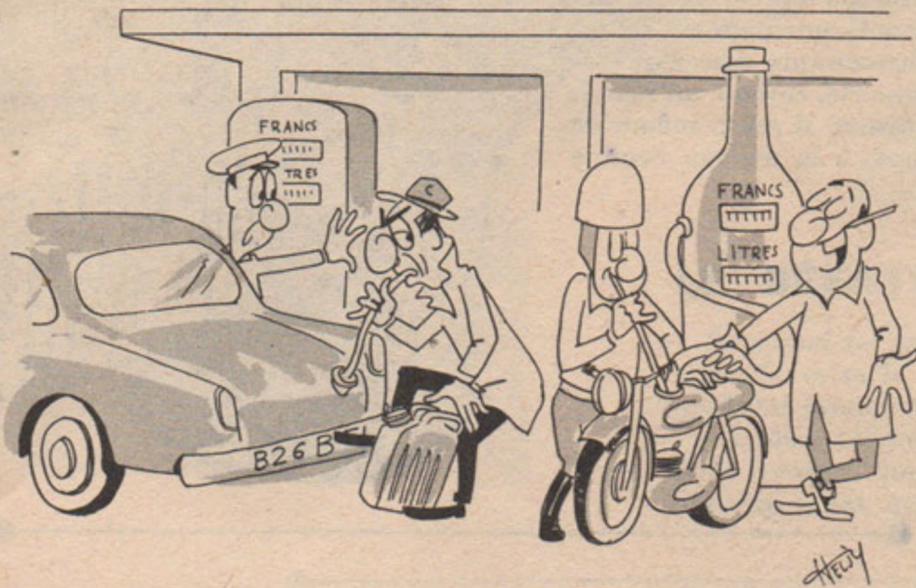


La dernière création de la firme Beta, un 150 cm<sup>3</sup> à soupapes en tête. On notera avec intérêt le développement de la culasse. Parallèlement, cette firme propose un petit chef-d'œuvre, une 175 cm<sup>3</sup> « grand-sport » simple A.C.T., atteignant 140 km/h. Heureux le sportif italien, qui n'a que l'embaras du choix, parmi des machines plus affûtées les unes que les autres.

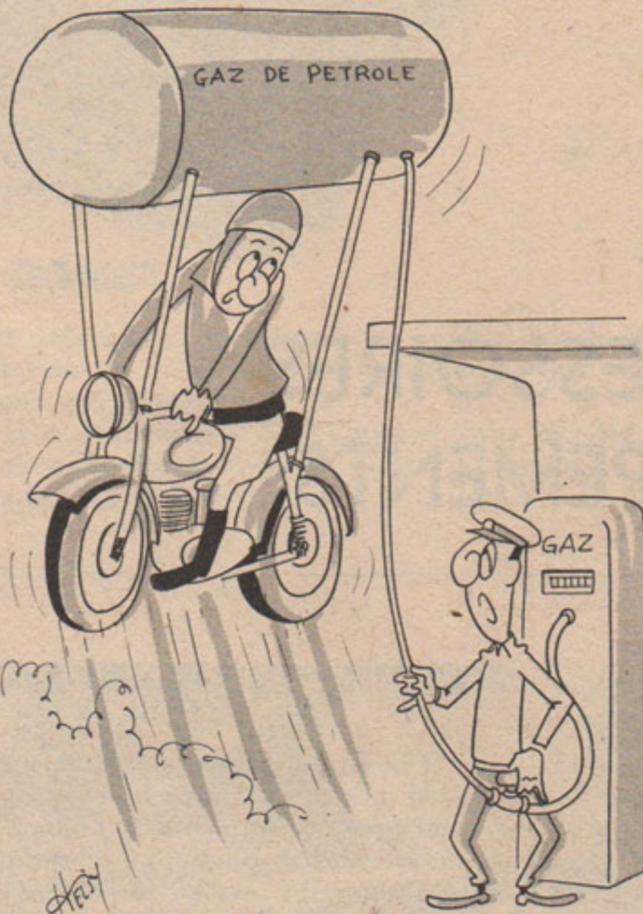


**RETOUR SUR "MILAN"**

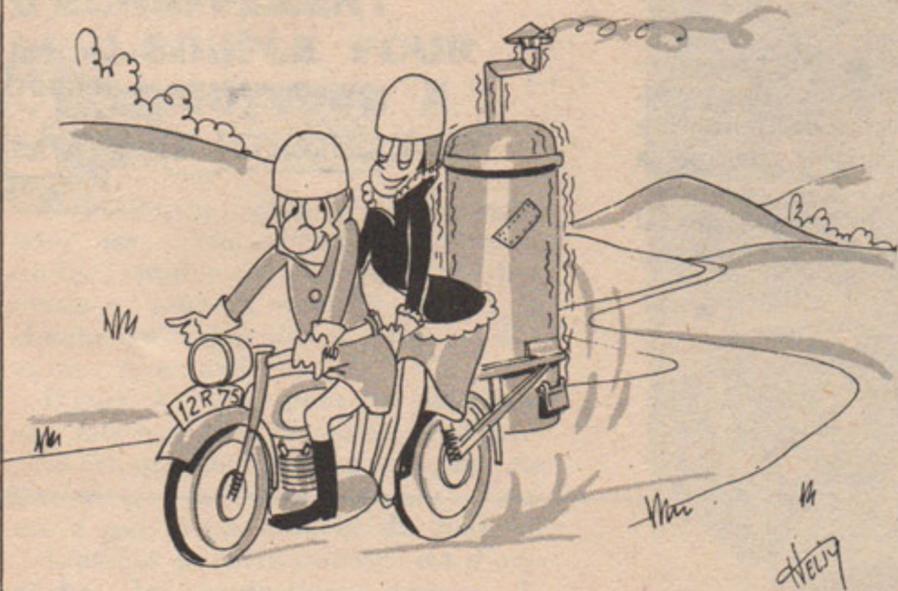
# L'ESSENCE DE L'HUMOUR



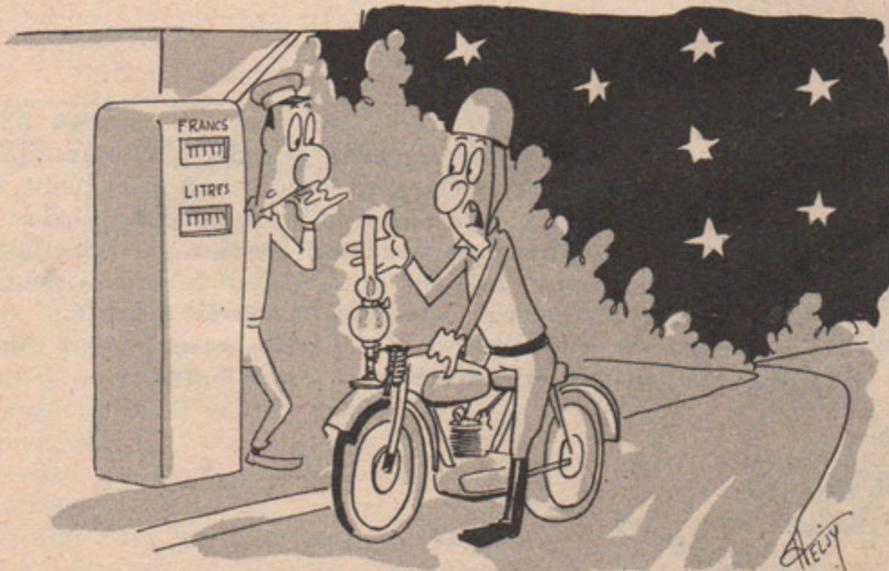
Et vous verrez, elle est plus agréable à siphoner !



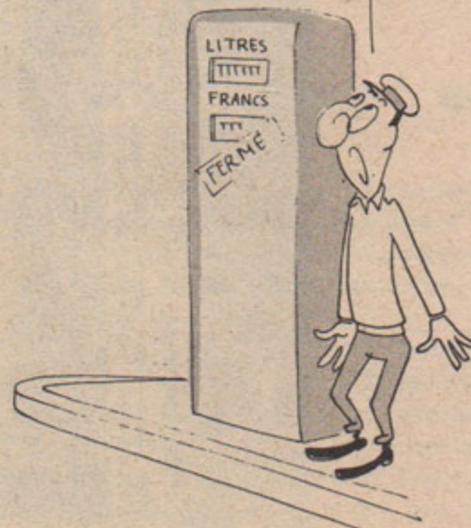
Vous devez renoncer à faire le plein si vous voulez roulez !



L'hiver, un gazogène c'est tout de même plus confortable !



Avec ces contingents, je vais être obligé d'abandonner ma lampe à pétrole !

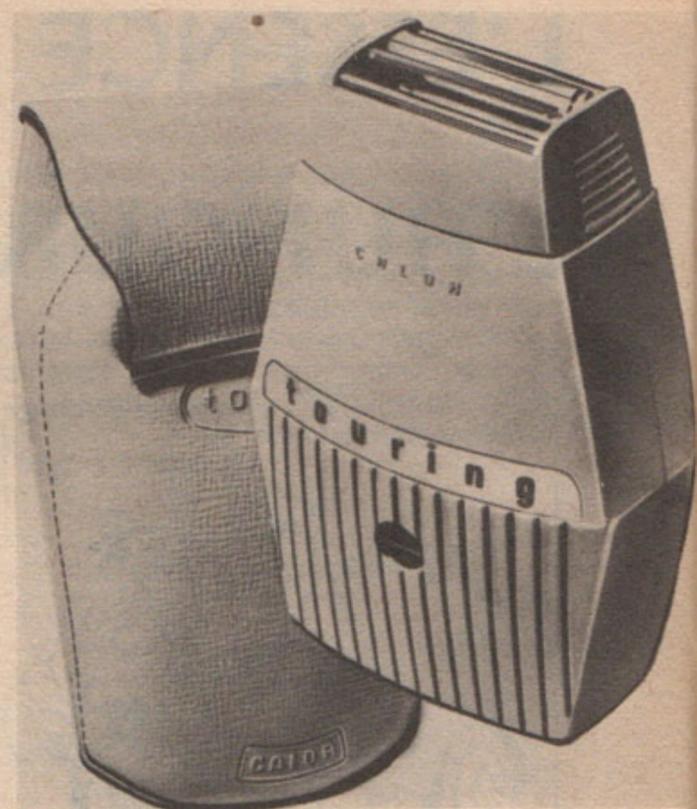


Et je reviens directement du Moyen-Orient !

## ACCESSOIRES ÉQUIPEMENTS

### Rasoir de camping.

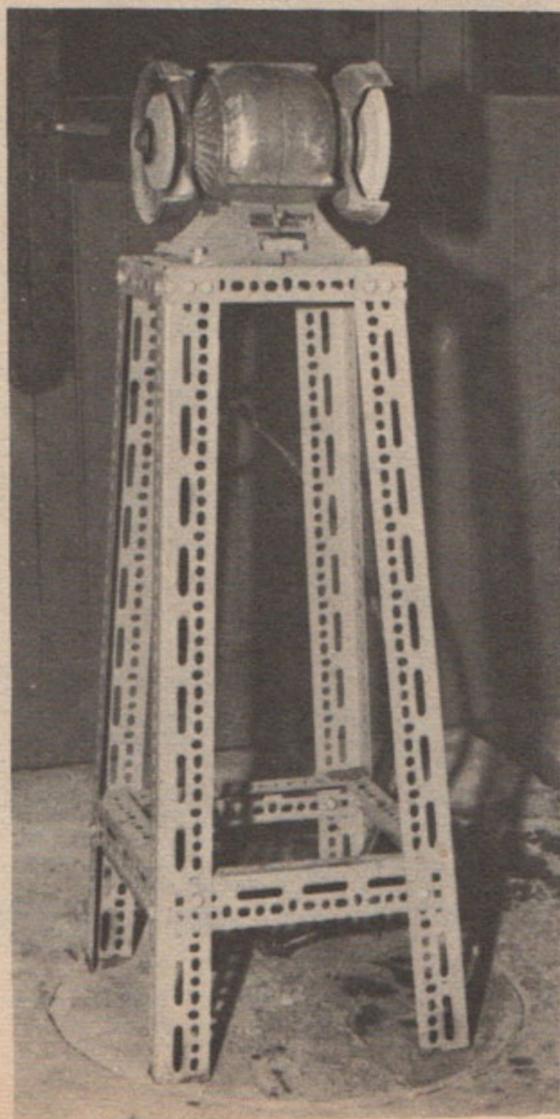
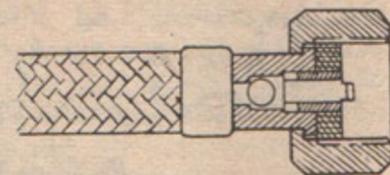
Voici le rasoir « Touring » signalé dans un précédent numéro. Fabriqué par Calor il est du même principe que le rasoir électrique, mais son fonctionnement est assuré par un moteur mécanique que l'on remonte à l'aide d'une clé, comme un réveil. Grâce à ce mécanisme, il est à même de fonctionner partout, à la maison comme en camping.



### POUR GONFLER SANS EFFORT

Les Etablissements Poutrait-Morin viennent de lancer le raccord de pompe Afa à clapet qui permet le gonflage aisé des pneumatiques en supprimant l'effort que doit faire l'utilisateur avec un raccord ordinaire pour vaincre à chaque coup de pompe la résistance du ressort de l'intérieur de la valve.

L'effet de ce ressort est annihilé par le clapet du raccord spécial Afa, l'étanchéité étant obtenue par une bille placée à l'intérieur de ce raccord.



La cornière perforée DEXION ne peut être mieux définie qu'ainsi : un jeu de construction pour grandes personnes. Elle se présente sous la forme d'un élément standard en acier peint, dont les perforations sont calculées si judicieusement qu'elles permettent tous les angles d'ajustage. La fixation est faite par des boulons, généralement trois ou quatre, jamais moins de deux, ce qui donne aux montages une exceptionnelle solidité.

Les montages que l'on réalise, sont pratiquement innombrables. Ils peuvent être simples ou compliqués.



### LE DÉFATIGANT GAMET

Pourquoi ce gant est-il dit défatigant? parce que son soufflet sur le dos de la main favorise la libre circulation du sang et évite les crampes qui peuvent se produire quand les mains sont comprimées.

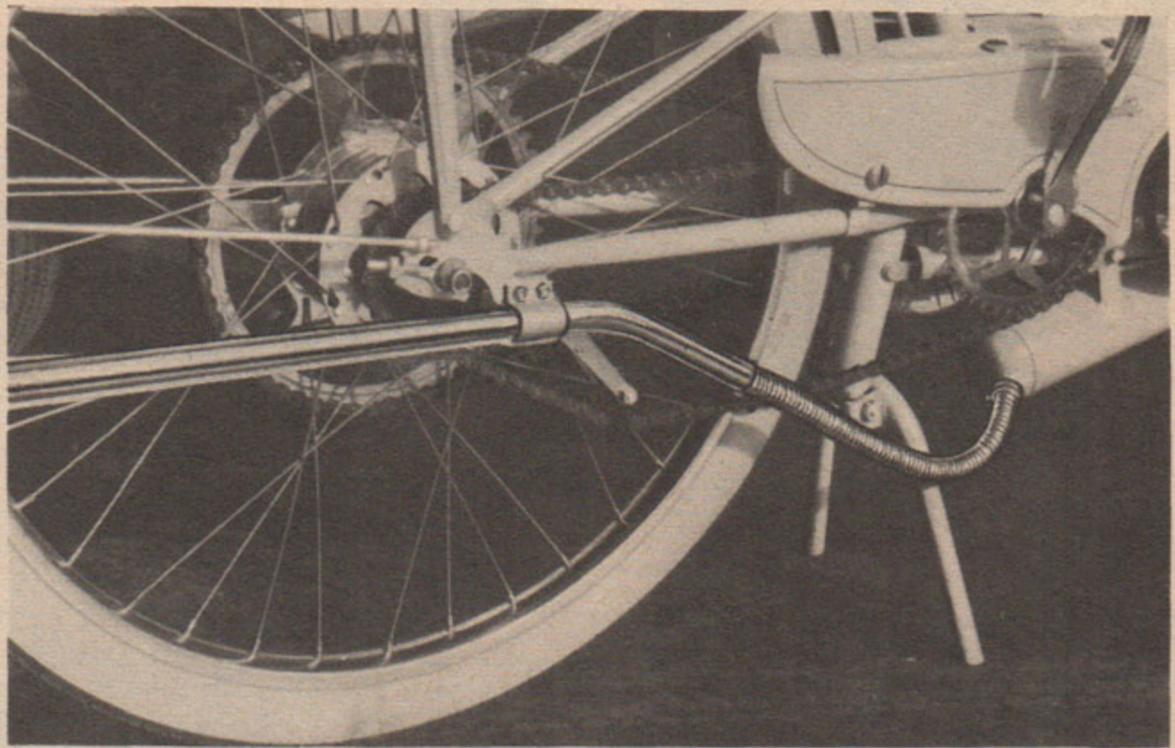
De plus, ce soufflet brille la nuit (rayons « Z ») : quand vous étendez la main pour tourner, donnez-lui un mouvement de rotation autour du poignet : voilà un feu clignotant qui peut vous sauver la vie.

### RALLONGE D'ÉCHAPPEMENT SEMI-SOUPLE POUR CYCLOMOTEURS A MOTEUR OSCILLANT

La rallonge rigide d'échappement pour les cyclomoteurs monovitesse est inadaptable sur les modèles (Moby-matic et autres), dont le moteur, à chaque variation des vitesses, oscille autour d'un axe.

OTOM a réalisé pour ces machines une rallonge dont la partie antérieure côté échappement, constituée par une tuyauterie métallique souple, n'entrave par le pivotement du moteur.

L'utilité de cette rallonge est d'empêcher les projections grasses de l'échappement d'encrasser la roue arrière, de détériorer le pneu, et de salir les jambes du conducteur.



### ÉTUI A CIGARETTES VÉLOX

Un doigt suffit pour ouvrir et fermer le nouveau nécessaire réparation-étui à cigarettes « VELOX ».

On a connu le nécessaire-cigarettes lancé il y a deux ans par VELOX. Etant donné le succès remporté par cette idée de permettre une double utilisation à un même objet, VELOX a décidé de mettre en vente un tout nouveau nécessaire-cigarettes.

Il s'agit d'un étui à ouverture et fermeture automatiques. Rien ne « dépasse » de cette boîte (pas de charnière apparente) qui peut contenir un paquet de 20 cigarettes de toutes marques.



### LES SILENCIEUX GAMA

La maison Gama, spécialisée dans le découpage et l'emboutissage s'est depuis plusieurs années attaquée au problème du silencieux pour les moteurs de 40 à 100 cm<sup>3</sup>.

Les différents modèles, dont certains à prédétente, sont de faible encombrement, donc faciles à poser; se démontant aisément, ils peuvent être nettoyés sans difficulté. Les silencieux Gama de série sont conformes à ceux qui ont été soumis à l'U.T.A.C. lors du concours et qui ont concilié silence, rendement et consommation.

ORGANES  
ACCESSOIRES  
ÉQUIPEMENTS

BATTERIE-MOTO  
ET CHARGEUR "DARY"

Les Accumulateurs DARY ont constamment porté leurs efforts sur l'amélioration du fonctionnement de la batterie-moto.

Tous les motocyclistes connaissent et apprécient la **batterie « sèche » DARY irréversible**, qui arrive « chargée », prête à fonctionner, chez l'utilisateur. Le motocycliste qui reçoit une batterie neuve n'est plus obligé de se procurer de l'acide sulfurique, d'en remplir la batterie et de la charger : il la monte tout simplement sur sa motocyclette.

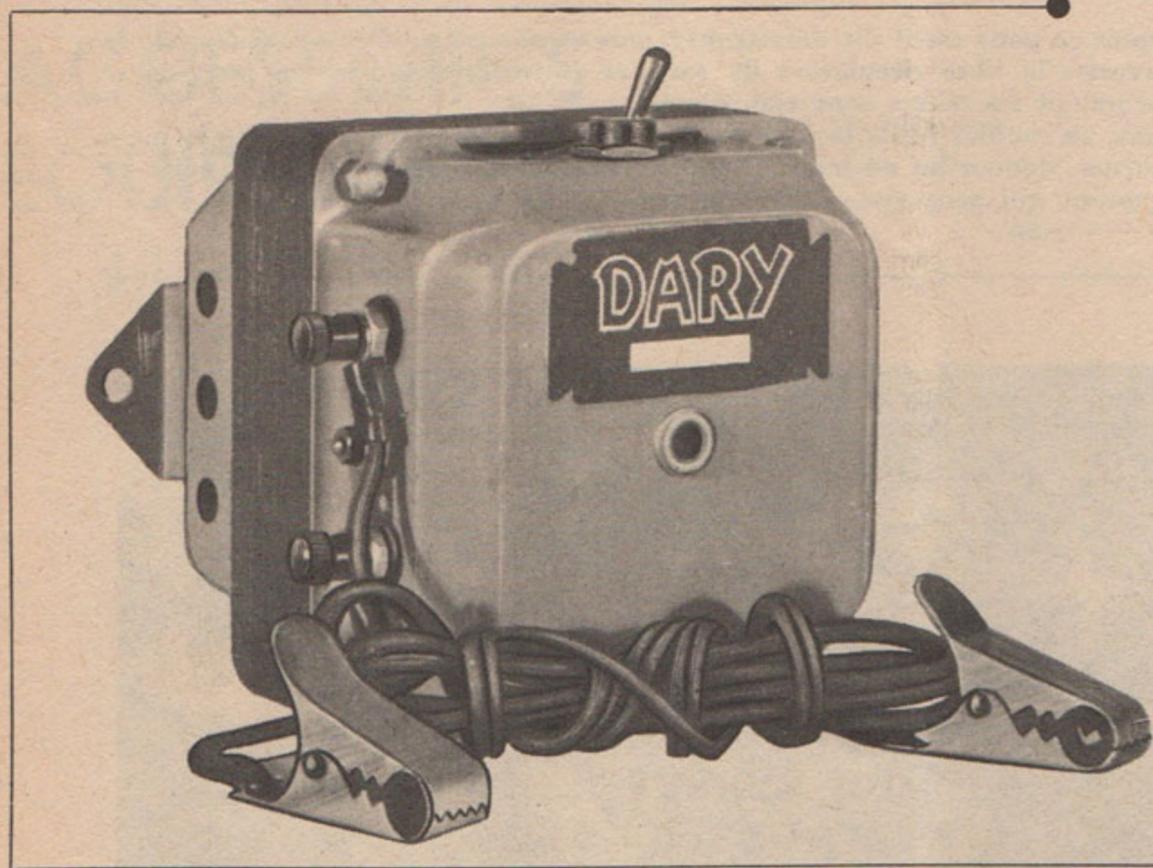
Les avantages que présentent les batteries sèches sont particulièrement importants pour les motocyclistes : ils n'ont plus à craindre que leurs vêtements et les pièces métalliques de leur machine soient détériorés par l'acide sulfurique.

Et, surtout en cas d'accident, l'acide se répandant sur une blessure en augmente terriblement la douleur et la gravité : avec une batterie DARY ce danger n'est plus à redouter car l'électrolyte — qui se présente sous la forme d'une gélatine — ne se répand pas à l'extérieur, même si le bac vient à se briser.

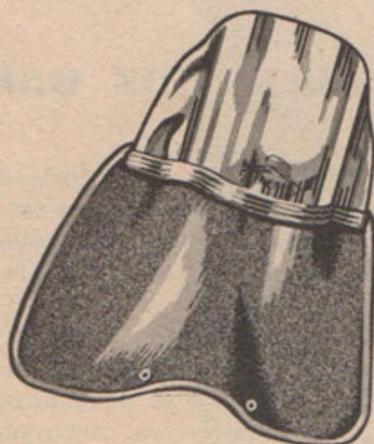
Enfin cette gélatine adhérant aux plaques de la batterie empêche les matières actives de se détacher et de tomber au fond du bac lors des trépidations auxquelles les motocyclettes sont toujours sujettes. C'est en partie ce qui explique la longue durée et la solidité des batteries-moto DARY.

Mais chacun sait que la longévité d'une batterie dépend essentiellement de la façon dont elle a été entretenue. Une batterie, régulièrement chargée et bien entretenue, dure deux fois plus longtemps qu'une batterie dont l'entretien a été négligé.

C'est pourquoi la Société DARY a mis au point un **petit chargeur individuel** d'un prix très réduit qui permet au motocycliste de charger lui-même sa batterie.



PRODUCTIONS  
PAREFLEX



Les Etablissements PAREFLEX présentent une collection de **Pare-Brise** en net progrès sur celle des années précédentes, aussi bien pour la présentation que par la variété des articles.

En effet, la plupart des PAREFLEX seront désormais munis d'un enjoliveur qui, fixé au centre de la barre transversale, vient compléter harmonieusement leur ligne générale.

En ce qui concerne les nouveautés, la collection PAREFLEX s'enrichit cette année de trois **Pare-Brise** :

- Un nouveau modèle Cristal, réf. 214, entièrement transparent de dimensions plus réduites que le modèle réf. 210 et de prix plus bas.
- Un PARE-BRISE LUXE pour cyclomoteurs, dont l'écran est suffisamment grand pour assurer une protection efficace, sans être pour autant disproportionné avec les machines auxquelles il est destiné.
- Enfin, un PARE-INSECTES de petites dimensions, vient compléter une collection en mesure de répondre à toutes les exigences et d'équiper n'importe quelle machine.

D'autre part, les Etablissements PAREFLEX sont toujours spécialisés pour les **Lunettes-Moto** et les **Pare-Visage**, notamment le **Pare-Visage 1415** totalement antibuée.

ORGANES  
ACCESSOIRES  
ÉQUIPEMENTS

## PRODUCTIONS "ORAGE"



Les Etablissements R. A. GONCET de Lyon, spécialistes du vêtement de protection « Orage » ont créé une gamme complète de Combinaisons et d'Ensemble deux pièces.

Parmi les principaux modèles de combinaisons : TOUR D'ITALIE, CROSS, VICTOIRE.

Parmi les ensembles : MOTARDS, WELCOME, VEDETTE, TOURISME.

Ces vêtements sont fabriqués en divers tissus : Viny-sport, Imper-sec (caoutchouc toilé), Plastylon, Cordoual, etc., imperméables et aérés 100 %.

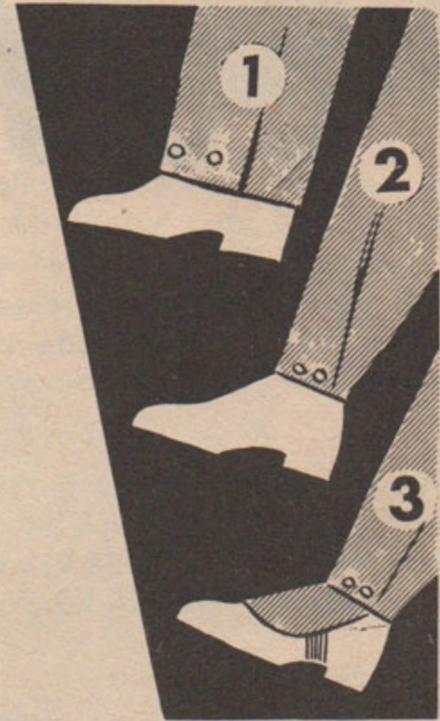
ORAGE a fait breveter une création remarquable : un nouveau dessus de pied amovible appelé « 3 en 1 » qui permet avec le même pantalon :

- 1° La forme droite pour la ville;
- 2° La forme fuseau pour bottes;
- 3° La forme avec dessus de pied pour chaussures basses.

Le réglage forme droite permet de conserver le pli du pantalon.

De ce fait, l'utilisateur est assuré, quelle que soit la chaussure portée, d'avoir une protection intégrale.

ORAGE a fait également breveter une combinaison modèle « VICTOIRE ». La combinaison qui s'enfile comme un gant. Avec coutures renforcées par bandes collées, cette combinaison permet d'éviter les contorsions quand on l'enfile, elle possède la simplicité d'une veste et d'un pantalon adaptés l'un à l'autre pour faire un vêtement complet, élégant et pratique.

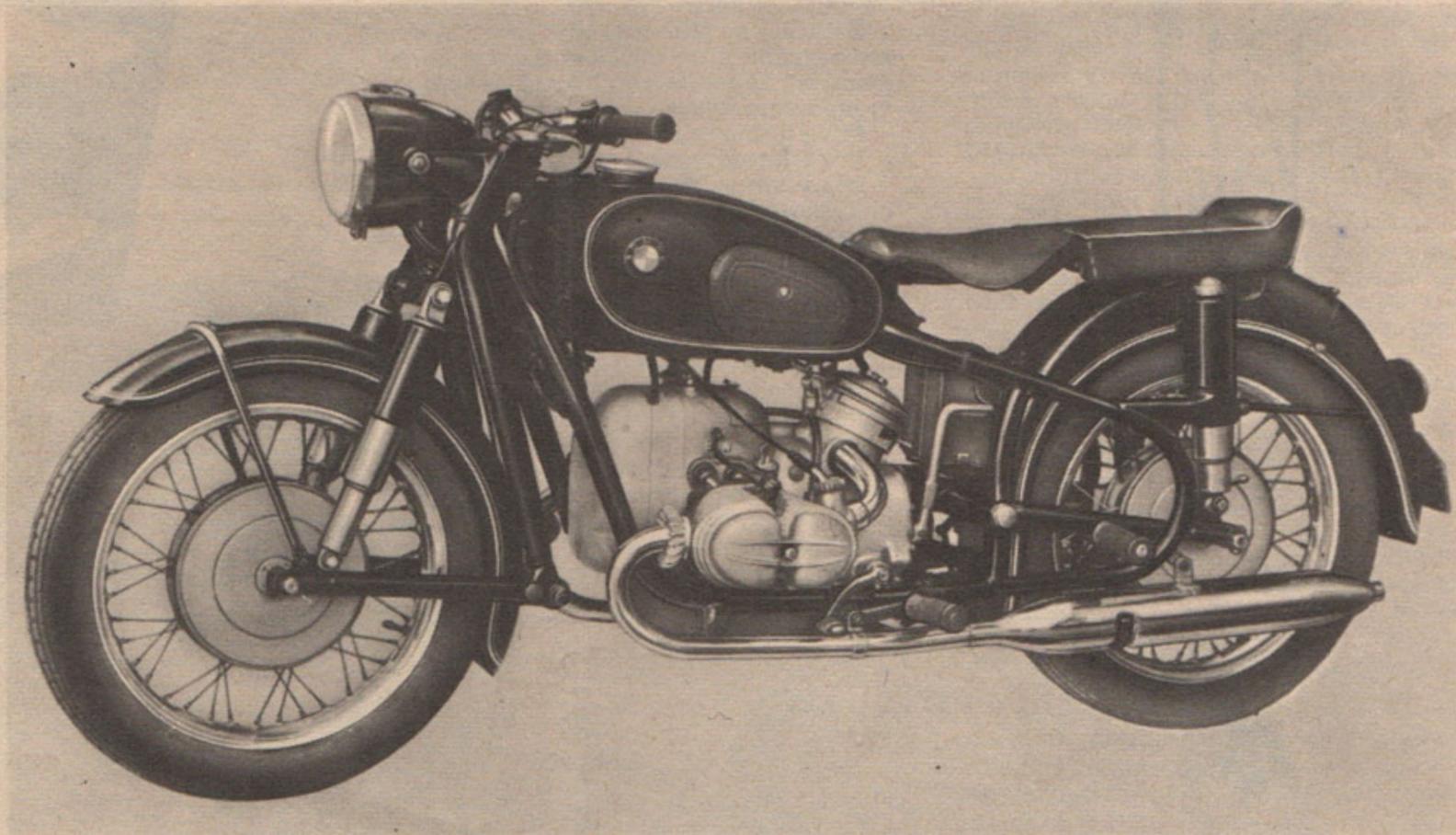


## UN SURVÊTEMENT A DOUBLE USAGE

Le Magic de la Société du Caoutchouc Manufacturé est un imperméable de ville solide, correct et d'apparence très classique qui, grâce à quelques boutons-pression et une fermeture à glissière, peut se transformer à volonté et immédiatement en combinaison étanche sous la pluie.

# ESSAIS *MOTOCYCLES*

## LA B.M.W. R. 69



### LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

Motocyclette de sport et de tourisme rapide  
développant 35 CV à 6 800 t/mn.

Vitesse : 165 km/h.

Prix : 550.000 fr.

*Il n'est un secret pour personne que les motos de forte cylindrée se font de plus en plus rares, mais d'autre part les « purs » déclarent unanimement que rien ne vaut une bonne grosse machine. Les prix et les frais très élevés qu'entraîne l'utilisation d'une plus de 500 cm<sup>3</sup> arrêtent actuellement bien des amateurs. L'Angleterre est l'exception à la règle, mais il faut savoir que les tarifs des assurances sont très nettement inférieurs à ceux pratiqués dans les autres pays européens.*

*L'industrie française a pour ainsi dire abandonné la grosse cylindrée et chez nos voisins d'Outre-Rhin on ne compte plus que deux firmes dans ce domaine. La*

*600 cm<sup>3</sup> Zündapp est plus spécialement destinée à l'utilisation du side-car et il ne reste donc que les 500 et 600 cm<sup>3</sup> BMW.*

*Une année s'est maintenant écoulée depuis la publication de notre essai de la 500 cm<sup>3</sup> R 50. Un abondant courrier nous a prouvé qu'il existe malgré tout une clientèle certaine pour ce genre de machines, et cela nous a incité, à l'occasion du Salon de Francfort, à demander une R 69 à l'usine de Munich. Avec son amabilité coutumière, le chef du service de presse BMW — M. Hoepner — nous a confié une 600 cm<sup>3</sup> afin d'en faire l'essai selon nos normes habituelles.*

*Certains objecteront que 550.000 francs est une*

somme énorme pour une motocyclette, mais il est clair que l'amateur, le vrai, ne sera pas arrêté par cet argument. Songez quelle somme il faudrait investir pour acheter une voiture de qualité et de performances égales !

Nous avons actuellement parcouru plus de 6.000 km. au guidon de la R 69, tant sur la route que dans Paris. Quant à l'utilisation urbaine, il va sans dire que cela n'est pas la véritable destination d'une telle monture, mais le tourisme rapide, en solo ou à deux, est un véritable enchantement. On nous dit : « Ça va trop vite », mais nous répondrons aux détracteurs qu'un tel engin est nettement moins dangereux qu'un vélomoteur ou qu'un scooter, car, en fait, on se trouve toujours seul sur la route. La majorité des usagers sont satisfaits lorsque l'aiguille de leur compteur marque 100 km/h, ce qui en réalité fait un gentil 85 ou 90 km/h. Avec une 600 cm<sup>3</sup> dans le genre de la BSA

Road Rocket ou de la R 69, on navigue sans fatigue entre 130 et 140 km/h et on finit par se croire en plein désert : à moins de rencontrer une Porsche, Jaguar ou autre Mercedes, on n'est pratiquement gêné par aucune voiture.

Evidemment, le pilotage d'une machine pesant 200 kg à plus de 140 km/h n'est peut-être pas l'affaire de n'importe quel débutant : bruit d'échappement feutré, suspensions souples absorbant les moindres inégalités de la route et absence de vibrations faussent facilement la notion de vitesse et incitent le pilote à « ouvrir ».

Quoi qu'il en soit et quelques défauts mineurs mis à part, la R 69 est une des machines de grand tourisme les plus réussies que nous ayons pilotées et nous avons un peu le cœur lourd à la pensée qu'il va falloir nous en séparer.

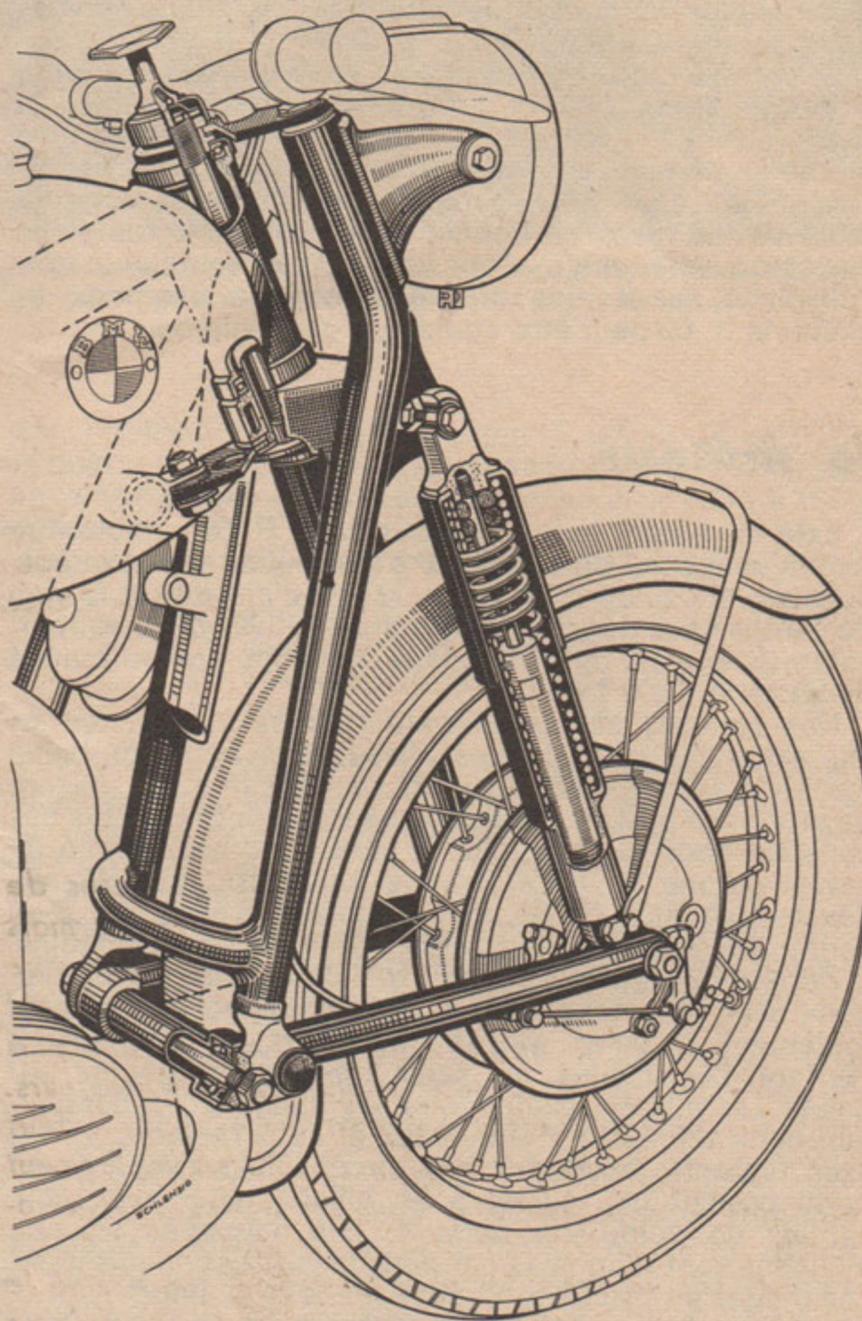
## la partie cycle

On sait que les trois modèles flat-twin B.M.W. — à savoir la R. 50 R. 60 et R. 69 — sont dotés de la même partie cycle. Celle-ci est directement dérivée des machines de course de la marque munichoise. Rappelons que le cadre lui-même est resté le double berceau en tubes d'acier à section elliptique. L'arrière, modifié pour recevoir la nouvelle suspension oscillante, n'est pas sans rappeler l'ancienne R. 5 d'avant guerre. Si ce dessin n'est pas, à première vue, très élégant, il est en tout cas, fonctionnel.

Ces grandes boucles fournissent le support rigide à souhait pour les repose-pieds du passager, les fixations du silencieux et des amortisseurs arrière, ainsi que pour les attaches d'un éventuel sidecar. Ces boucles du cadre sont renforcées de part et d'autre par deux raubans incurvés. Ces haubans reçoivent les axes d'articulation des bras de la fourche arrière. Ces axes sont montés sur roulements Timken permettant de rattraper tout jeu.

Les éléments élastiques de la suspension arrière méritent une mention spéciale. Leur fixation dans la partie inférieure est des plus classiques : œillet et élément de caoutchouc. Le tube extérieur est tenu par une patte et un collier solidaires du cadre dans le bas et un gousset solidaire du garde-boue en haut. Il est donc fixe. Les légères variations de position d'une suspension qui « travaille » sont autorisées par des éléments de caoutchouc dans lesquels est logée la tige de l'amortisseur hydraulique à double effet. Le débattement de cette suspension est de 55 mm vers le haut et de 40 mm vers le bas. Un petit levier d'accès facile permet de modifier la tension des ressorts en fonction de la charge transportée (deux positions).

La fourche avant est du type Earles. Les éléments élastiques à amortisseurs hydrauliques à double effet incorporés ont un débattement de 64 mm vers le haut et de 40 mm vers le bas. L'articulation est montée également sur roulement Timken permettant de rattraper un jeu éventuel.



Détail de la suspension avant.

# LA B.M.W. R. 69

La fourche oscillante B.M.W. est, à notre connaissance, la seule du genre à chasse variable. En effet, la fixation supérieure des éléments de suspension avant comporte deux positions de même que l'axe d'articulation de la fourche.

En position solo la chasse est de l'ordre de 100 mm, tandis qu'en position sidecar elle est réduite à 60 mm.

La transformation est une opération très simple à la portée de tout un chacun. En solo l'axe de la fourche est placé dans la position arrière, tandis que l'élément de suspension est monté dans le trou supérieur du gousset de fixation. En cas d'utilisation d'un side, les opérations sont à exécuter inversement.

Les roues ont des jantes en alliage léger de 18". Les pneus sont des 3,50 x 18. Les freins ont un diamètre de 200 mm pour une largeur des garnitures de 35 mm. Les moyeux freins permettent l'utilisation des rayons droits.

Le guidon, étroit, ne mesure que 65 cm. D'autre part, il est réglable, ce qui permet de choisir la position « optimum » au goût du pilote. Le guidon est monté sur deux pattes qui peuvent pivoter de 180°, ce qui l'approche ou l'éloigne du pilote. En outre, la tête de fourche comporte deux paires de trous pour les pattes mentionnées ci-dessus. Les deux positions extrêmes du guidon sont ainsi éloignées de 23 mm l'une de l'autre.

La R. 69 a été dotée d'un nouveau réservoir. Si sa capacité est restée de 17 l comme pour la R. 68, il est devenu plus haut et plus étroit, ce qui l'améliore au point de vue esthétique.

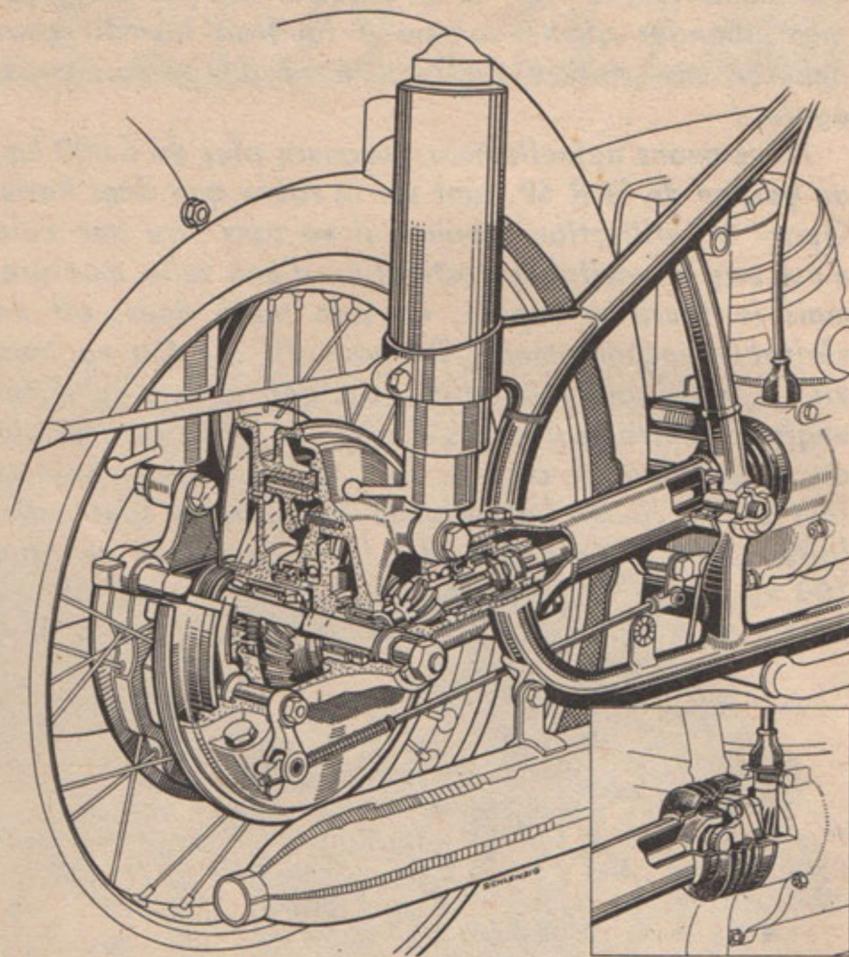
Le coffre à outils est passé du dessus du réservoir sur le côté gauche de celui-ci. Le grippe-genoux fait office de couvercle et la clef est la même que celle de l'antivol monté en série. Le nouvel emplacement du coffre permet l'utilisation d'un porte-bagages ou d'une sacoche de réservoir. Le ressort à boudin de la selle a été remplacé, sur ce nouveau modèle, par un bloc de caoutchouc dont l'élasticité serait plus progressive. A la demande du client, la R. 69 peut être équipée d'une selle double.

## le moteur

Extérieurement le bloc-moteur de la R. 69 semble être identique à celui de la 500 cm<sup>3</sup> à l'exception des cylindres, culasses et couvre-culbuteurs. 72 mm d'alésage et 73 mm de course nous donnent la cylindrée de 590 cm<sup>3</sup>. Le rapport volumétrique est de 8 : 1. B.M.W. annonce une puissance de 35 ch à 6.800 tr/mn.

Nos lecteurs se souviennent que selon les normes allemandes la puissance est mesurée en sortie de boîte. Nous avons signalé à plusieurs reprises que par mesure de prudence B.M.W. indique toujours le chiffre le plus bas constaté dans la série. On ne sera donc pas étonné de savoir qu'une R. 69 étalonnée par notre ami Bönsch développait plus de 39 ch. Le moteur B.M.W. est bien connu de tous les motocyclistes. Soulignons, néanmoins, la netteté des lignes et la propreté de ce bloc. Le vilebrequin, avec manetons calés à 180°, est monté sur un gros roulement à billes et un roulement à tonneaux à l'arrière. Les bielles en acier traité sont montés sur galets. Les pistons, évidemment en alliage léger, comportent deux segments d'étanchéité et deux racleurs, et des axes flottants maintenus par circlips. Les cylindres en fonte portent des culasses en alliage léger avec couvercles de culbuterie nervurés. Les soupapes en tête inclinées sont rappelées par deux ressorts concentriques. Les guides en bronze sont emmanchés à chaud.

Le siège de soupape côté admission est en acier tandis que côté échappement il est en bronze. Un arbre à cames unique situé dans la partie supérieure du carter moteur



*Cet « écorché » de la transmission acatène et du couple conique montre « l'astuce » qui permet d'absorber le léger débattement longitudinal résultant de l'arc de cercle décrit par la suspension. En sortie de boîte nous trouvons une joue d'accouplement et une noix de cardan. A l'arrière l'arbre se termine par une pièce à denture intérieure entraînant un pignon à queue cannelée s'emmanchant à son tour sur les cannelures du pignon conique.*

parallèlement au vilebrequin commande les culbuteurs par l'intermédiaire de tiges et de poussoirs. Deux pignons à taille oblique dont l'un calé sur le vilebrequin entraînent cet arbre à cames. Les tiges de culbuteur fonctionnent à l'intérieur de tubes en alliage léger emmanchés à la presse dans le cylindre. Ces tubes amènent les vapeurs d'huile à la distribution, le retour du lubrifiant s'effectuant par un troisième tube situé sous le cylindre. Signalons encore que la puissance accrue de la R. 69 a nécessité le montage des basculeurs sur aiguilles. Rappelons que, sur les modèles plus calmes, on trouve un montage sur bagues.

Une pompe à engrenages commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire de deux pignons assure la lubrification. L'huile est aspirée dans la réserve située à la base du carter moteur au travers d'un filtre. Elle est envoyée par des canalisations aux roulements de tête de bielle et projetée ensuite par deux disques de centrifugation sur les parois des cylindres et sur l'arbre à cames. Un passage foré dans l'embase du cylindre gauche permet un graissage supplémentaire de celui-ci (le sens de rotation favorise en effet le graissage du cylindre droit). Les vapeurs d'huile remontant par les tubes des tiges de culbuteurs graissent la distribution. L'huile redescend par gravité dans le fond du carter où après filtration le cycle recommence. Le reniflard situé à la base du carter est commandé par un distributeur rotatif solidaire du pignon d'arbre à cames.

Les carburateurs de la R. 69 sont toujours des Bing. Le diamètre de passage des gaz est de 26 mm. Les carburateurs sont maintenant plus inclinés sur les culasses, ce qui assure, non seulement un meilleur remplissage, mais laisse aussi une place plus importante pour

les pieds du conducteur. Les deux carburateurs ont été rehaussés de 20 mm. Comme sur les anciens modèles, ils comportent, sur le côté opposé à la cuve, une chambre de compensation assurant une alimentation correcte dans les virages les plus prononcés. Dans ce même domaine, signalons, également, la poignée tournante mise au point par Magura. Les câbles, toujours à « tirage rectiligne », sont prolongés par une chaînette qui s'enroule autour d'une came dont le profil est progressif. Cette came est commandée par deux pignons coniques. Solution onéreuse, mais donnant entière satisfaction à l'usage.

L'équipement électrique de la R. 69 est classique. Une magnéto Noris (à avance automatique mais comportant néanmoins, un correcteur d'avance manuel de 10°), entraînée par l'arbre à cames assure l'allumage, tandis qu'une dynamo Noris montée en bout de vilebrequin charge la batterie. Celle-ci fournit le courant pour le phare, avertisseur, etc. Malgré l'allumage séparé cette nouvelle dynamo a une puissance de 90 W.

## **l'embrayage**

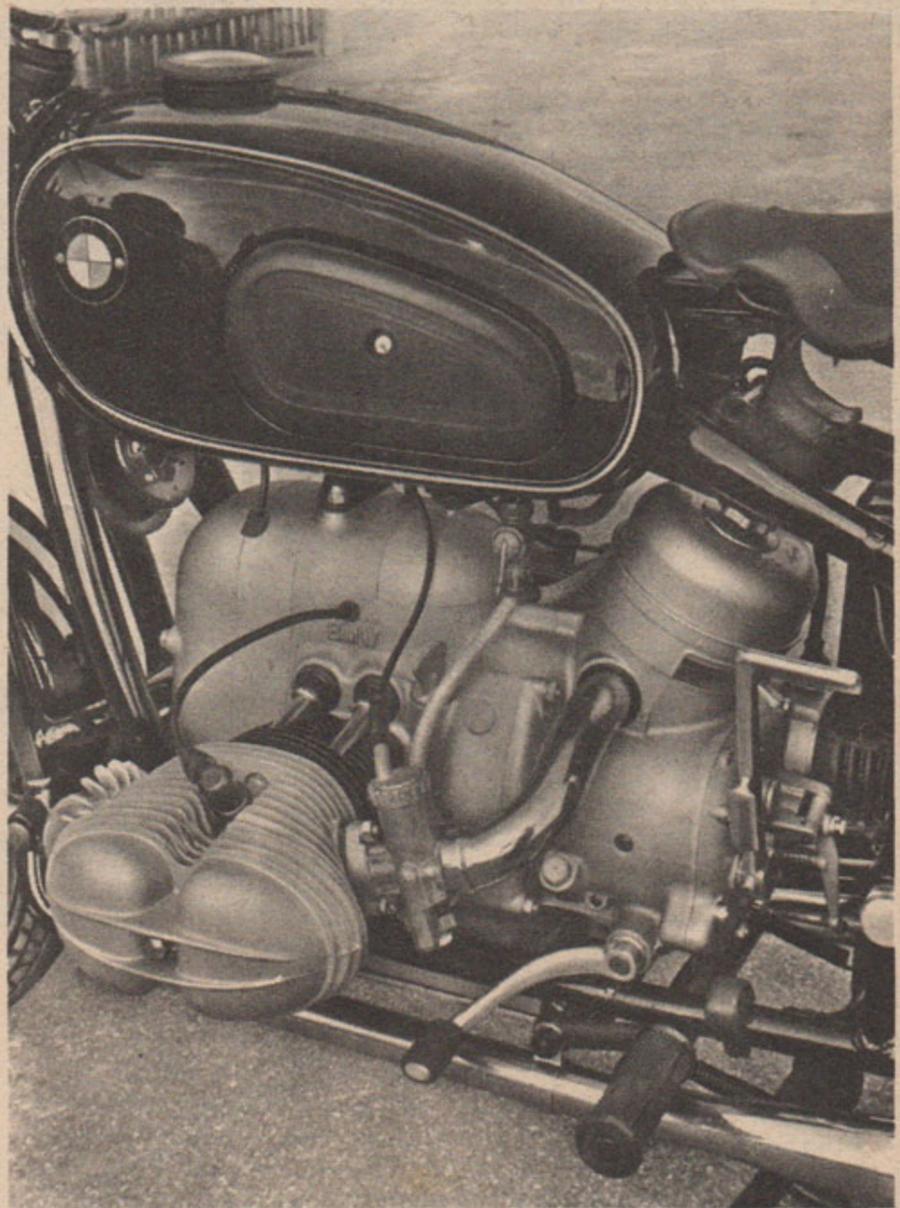
La R. 69 a été dotée du nouvel embrayage comme tous les modèles de la marque. Il n'est d'ailleurs pas si nouveau qu'il semble de prime abord puisqu'il s'agit de celui utilisé sur la 250 cm<sup>3</sup> depuis bientôt deux ans. Le nouvel embrayage est toujours du type monodisque à sec. Les six ressorts hélicoïdaux ont été remplacés par un ressort en disque à lamelles faisant pression sur un flasque mobile solidaire du volant par l'intermédiaire d'une membrane. Ce flasque est mobile dans le sens longitudinal de sorte que le disque d'embrayage (comportant des garnitures sur ses deux faces) soit serré entre le flasque mobile et le plateau fixe boulonné sur le volant. Le disque d'embrayage est solidaire de l'arbre primaire de la boîte de vitesses par des cannelures. En comprimant le ressort diaphragme avec la tige de poussée on libère le disque d'embrayage.

Ce système, déjà utilisé jadis sur certains modèles de voitures américaines, possède certains avantages et inconvénients : pression égale en tous points sur le disque d'embrayage, ce qui est pratiquement impossible avec le système classique; pression maximum de cet embrayage en position « embrayé » tandis que la résistance du ressort s'évanouit progressivement en débrayant; encombrement réduit et frais de fabrication moindres. A son passif, il faut retenir le peu de progressivité gênant en conduite urbaine.

## **boîte de vitesses**

Ici encore la R 69 a profité des expériences faites avec la 250 cm<sup>3</sup> R. 25/3. Nous trouvons sur cette 600 cm<sup>3</sup> une boîte de trois arbres. Plusieurs raisons sont à l'origine de l'adoption de ce système diminuant pourtant quelque peu le rendement, étant donné que trois engrenages fonctionnent pour chaque rapport.

En premier lieu, on constate que le couple conique de la R. 69 est inversé par rapport à l'ancien modèle, c'est-à-dire que la couronne se trouve maintenant à l'intérieur, côté roue. Cette solution est adoptée depuis longtemps sur les modèles « compétition » de la firme munichoise pour des raisons d'allègement. Ceci oblige l'arbre de transmission à tourner en sens contraire. On pouvait choisir deux solutions : d'une part, on pouvait adopter la technique Rennsport, c'est-à-dire qu'il fallait inverser le sens de rotation du moteur et conserver l'ancienne boîte ou bien il fallait se résoudre à utiliser une boîte à trois arbres. Étant donné que cette dernière solution auto-



**Le bloc-moteur de la R. 69 offre une netteté enviable. On remarquera le développement des culasses.**

risait l'utilisation d'un amortisseur à ressort jouant sur les quatre rapports (au lieu du quatrième seulement avec l'ancienne boîte), B.M.W. se décida pour la boîte à trois arbres.

Les rapports internes de la boîte sont les suivants :

1 <sup>re</sup> vitesse	.....	5,33 : 1
2 <sup>e</sup> vitesse	.....	3,02 : 1
3 <sup>e</sup> vitesse	.....	2,04 : 1
4 <sup>e</sup> vitesse	.....	1,54 : 1

Seule la très fréquente utilisation du side-car en montagne chez nos voisins d'outre-Rhin pourrait justifier le choix de ces rapports. Actuellement B.M.W. livre d'ailleurs une boîte « sport » à la demande.

Signalons encore que les fourchettes ne glissent plus sur leur arbre, mais basculent tout comme celles de la « Rennsport ». Le « système B.M.W. » (des tétons entrant dans les trous ménagés dans une plaque en guise de clabots) est toujours en vigueur.

Comme tous les modèles B.M.W. la R. 69 possède une transmission acatène avec couple conique. L'arbre de transmission est maintenant enfermé dans le bras droit de la suspension arrière (bain d'huile). L'arbre à cardan porte à son extrémité antérieure une noix de cardan avec tourillons sur roulements à aiguilles et une joue qui l'accouple à l'arbre de sortie de boîte. L'extrémité arrière de l'arbre porte une pièce à denture intérieure dans laquelle s'engrène un petit pignon à queue cannelée recevant à son tour le pignon conique cannelé également. Ce montage assure une certaine mobilité sur le plan longitudinal en permettant de légers débattements.

# LA B.M.W. R. 69

Le pignon conique est supporté par un roulement à aiguilles à l'arrière et un roulement conique à double rangée à l'avant. La couronne tourne, elle aussi, sur un roulement à aiguilles dans le couvercle de son carter et un roulement à billes dans le carter. La roue est entraînée par un engrenage comme auparavant.

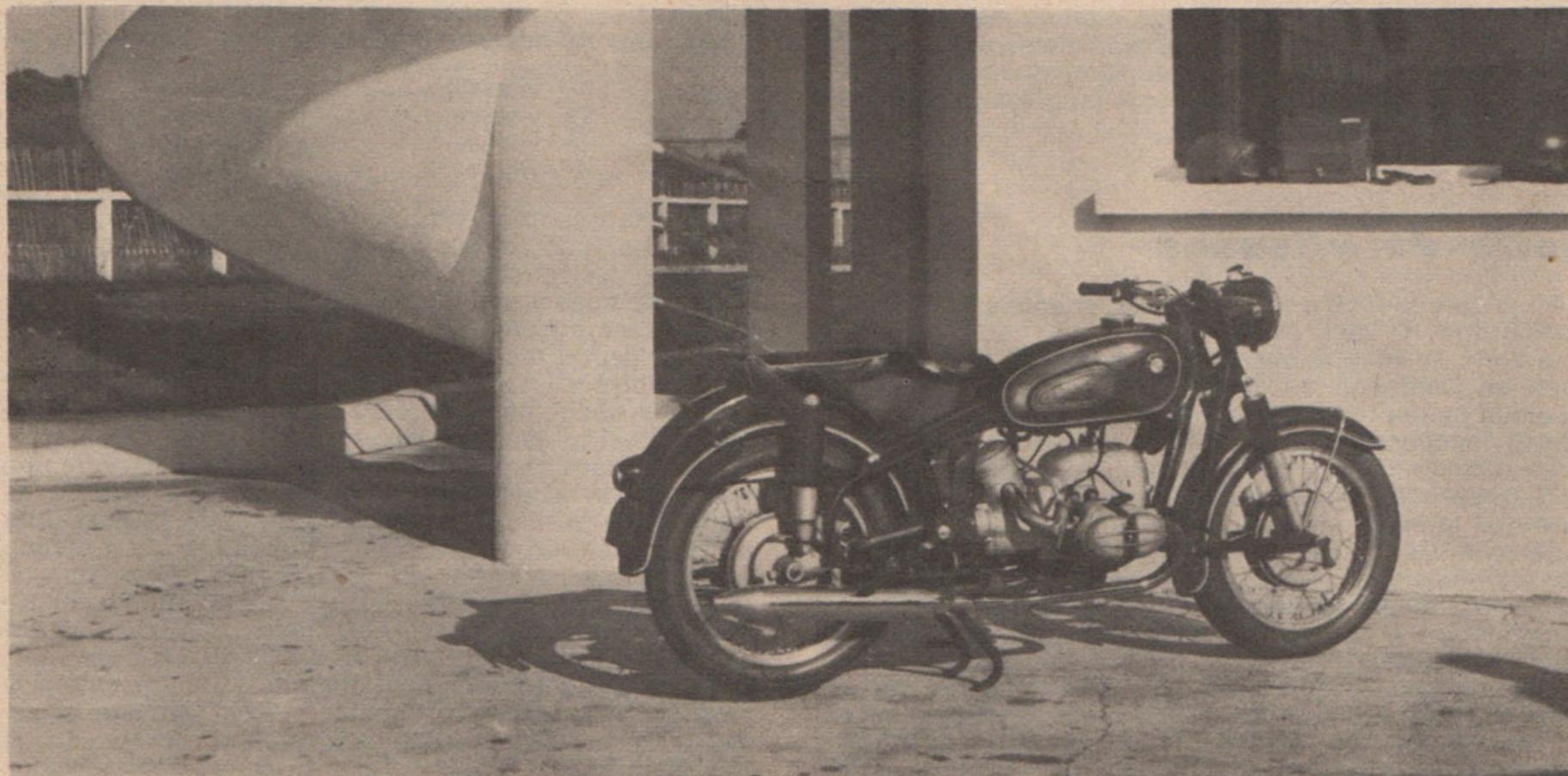
Pour l'utilisation en solo le couple conique est prévu avec 11×35 dents (3,18 : 1) tandis que pour l'emploi du side il existe un couple de 8×34 dents (4,25 : 1).

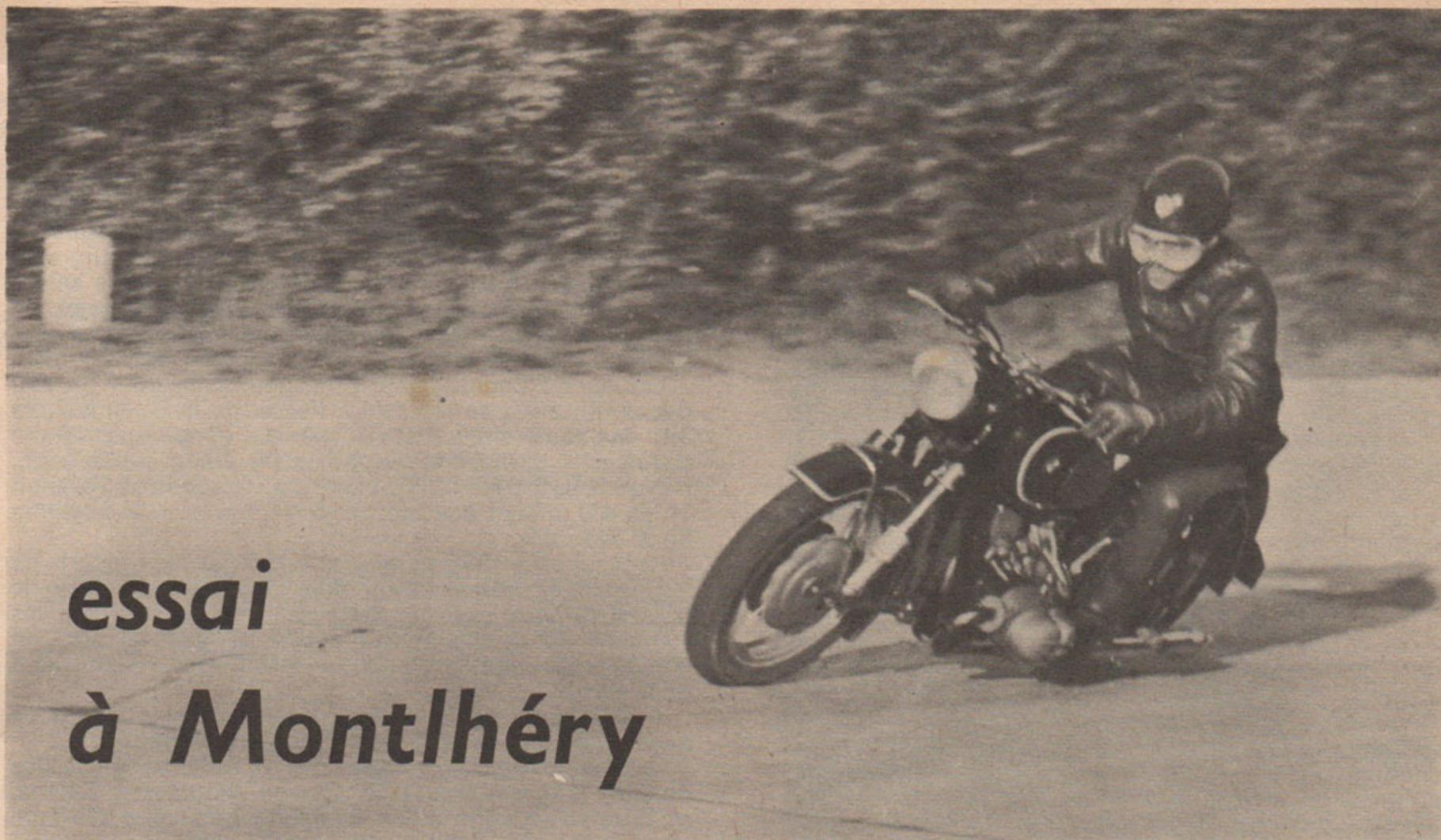
P. Niederman.

## FICHE SIGNALÉTIQUE

Moteur : quatre temps soupapes en tête.  
Puissance : 35 ch.  
Régime : 6 800 tr/mn.  
Cylindres : deux, opposés.  
Alésage : 72 mm.  
Course : 73 mm.  
Cylindrée : 590 cm<sup>3</sup>.  
Rapport volumétrique : 8 : 1.  
Calage de la distribution.  
Avec 2 mm de jeu aux soupapes :  
A.O. 1-6° avant P.M.H.  
A.F. 41-46° après P.M.B.  
E.O. 41-46° avant P.M.B.  
E.O. 1-6° après P.M.H.  
Jeu des soupapes à froid :  
Admission : 0,15-0,20.  
Echappement : 0,20-0,25.  
Graissage : sous pression, réservoir d'huile dans carter.  
Carburateur : Bing.  
Tubulures d'admission : 26 mm.  
Carburateur gauche : 1/26/9.  
Carburateur droit : 1/26/10.  
Gicleur principal : 115.  
Gicleur de ralenti : 35.  
Gicleur d'aiguille : 1 028.  
Aiguille : 4.  
Position aiguille : 1.  
Poids du flotteur : 7 g.  
Magnéto : Noris MZ ahd/R.  
Entraînement : par l'arbre à cames.  
Avance à l'allumage : automatique.  
Ouverture du rupteur : 0,4 mm.  
Réglage automatique : 30°.  
Correction manuelle : 10°.  
Calage initial : 12° avant P.M.H. (pleine avance).  
Avance maximum : 42 ± 2° avant P.M.H.

Bougies : Bosch W 240 T.I.  
Ecartement électrodes : 0,6 mm.  
Dynamo : Noris L 60/6/1 500 L.  
Entraînement : par le vilebrequin.  
Batterie : 6 V - 8 Ah.  
Eclairage : Phare Bosch LE/MTA 160 × 2/28.  
lampes 35/35 W.  
lampes : feu position 1,5 W.  
lampes : contrôle de charge : 1,5 W.  
lampes : compteur 0,6 ou 1,2 W.  
feu rouge et stop : lampe à double filament 5/20 W.  
Avertisseur : Bosch HO/FDF 6/3.  
Embrayage : monodisque à sec, ressort diaphragme.  
Boîte de vitesses : à quatre rapports commandées par sélecteur au pied.  
Démultiplication interne - 1<sup>re</sup> - 5,33 : 1.  
2<sup>e</sup> - 3,02 : 1.  
3<sup>e</sup> - 2,04 : 1.  
4<sup>e</sup> - 1,54 : 1.  
Transmission finale : Acatène - couple conique arrière à denture hélicoïdale.  
Rapport couple arrière : 3,18 (11 × 35 dents).  
Cadre : double berceau - tubes d'acier.  
Suspension avant : oscillante avec amortisseurs hydrauliques.  
Suspension arrière : oscillante avec amortisseurs hydrauliques.  
Freins arrière : moyeux frein diamètre 200 mm × 35 mm.  
Freins avant : moyeux frein diamètre 200 mm × 35 mm à double came.  
Jantes : alliage léger 3 × 18.  
Pneus : 3,50 × 18.  
Poids en ordre de marche : 202 kg.  
Longueur hors tout : 2 125 mm.  
Largeur hors tout : 722 mm.  
Hauteur hors tout : 975 mm.  
Garde au sol : 135 mm.  
Empattement : 1 415 mm.





## essai à Montlhéry

La 600 cm<sup>3</sup> B.M.W. qui compte parmi les routières les plus rapides, possède, comme la 500 cm<sup>3</sup> que nous avons déjà essayée, des qualités incontestables à peine contrebalancées par quelques défauts qui disparaissent au fur et à mesure des améliorations qu'apporte le constructeur.

L'aspect extérieur reste inchangé. L'émail noir de qualité rehaussé de filets blancs, fait ressortir le chrome, utilisé avec discrétion. Les pièces en alliage léger sont finement sablées. La présentation d'ensemble reste sobre et de bon goût.

Pour mettre en route, nous appelons légèrement l'essence sur chaque cuve de carburateur, un coup de kick et le moteur tourne sans vibration, mais toutefois avec quelques claquements inconnus sur la 500 cm<sup>3</sup>. Le régime plus élevé (1.000 tr/mn) nécessite peut-être des jeux plus importants.

Le guidon est étroit et bien en mains. Les repose-pieds (axés vers l'arrière) et le coussin prolongeant la selle autorisent une position légèrement allongée avantageuse pour une machine rapide : sur la route à partir de 120 km/h, il est nettement plus agréable d'offrir un minimum de résistance à l'avancement.

La poignée tournante spéciale, à deux vitesses de tirage, reste toujours de première utilité étant donné le manque de progressivité de l'embrayage. L'écart qui existe entre les rapports, jusqu'à la troisième, ne facilite pas le passage silencieux des vitesses. Nous venons d'apprendre que les services techniques de la B.M.W. ont prévu de nouveaux rapports serrés qui s'harmoniseront mieux avec les caractéristiques sportives de la R. 69. Nos critiques seront bientôt sans fondement.

Dès les premiers mètres, on « sent les chevaux », les accélérations sont coulées mais puissantes. L'avance automatique permet de descendre assez bas en quatrième (40 km/h au compteur) et la machine repart sans à coup, mais il est préférable et plus agréable de rouler en troisième dans la circulation urbaine. Le moteur monte bien en régime et on dépasse facilement 120 km/h en troisième, ce qui est particulièrement avantageux pour les moyennes.

Le confort et la tenue de route sont vraiment exceptionnels. Après un voyage dans le Nord de la France par temps humide, nous avons pu apprécier ces qualités à leur juste valeur. Le débattement des fourches étant parfaitement corrigé par les amortisseurs, les roues ne quittent jamais le sol, c'est cette adhérence qui concourt à la sécurité de la R. 69. Le freinage, très puissant et efficace à toutes les allures, est un point important résolu depuis longtemps chez B.M.W. Malgré le poids de l'ensemble la R. 69 est maniable à 10 km/h comme à 140.

La consommation est fonction de l'ouverture de la poignée de gaz. En roulant à 100 km/h et en n'insistant pas trop sur les intermédiaires, on peut tabler sur 4,800 l aux 100 km. Par contre, la pleine utilisation des possibilités du moteur monte la consommation à plus de 6 l aux 100 km.

L'équipement électrique, s'il est sans défaillance du point de vue fonctionnement général, manque de puissance en ce qui concerne le phare. La R. 69 peut soutenir le jour des moyennes routières très élevées, mais la nuit l'insuffisance du pinceau lumineux constitue un handicap sérieux pour les hautes allures. Ce défaut est commun à toutes les motos rapides, des courses comme le Bol d'Or devraient permettre aux constructeurs de trouver la solution la plus rationnelle et la plus efficace.

Grâce à la disposition des cylindres et au dessin des garde-boue, la protection des jambes s'avère déjà très convenable.

L'accessibilité des pièces nécessitant des démontages périodiques telles que les bougies, les culbuteurs, carburateurs, etc. est très bonne. La mise sur béquille devient très facile si l'on prend soin d'appuyer avec le pied sur l'extrémité cintrée de ladite béquille pendant que l'on soulève le cadre. Avec la transmission acaténe le changement de roue arrière se révèle facile. (Les deux moyeux sont à broche.) La propreté ayant toujours été l'apanage des B.M.W., il faut reconnaître que le bloc mécanique est parmi les plus étanches.

Les tests ont été exécutés par beau temps chaud avec peu de vent. Les essais de vitesse maxima nous ont permis d'apprécier une fois de plus la tenue de route.

# LA B.M.W. R. 69

Sur l'anneau de vitesse, aucun louvoiement ne se fait sentir, on place avec précision, dans les virages, la machine à la hauteur désirée.

Le meilleur tour en position normale est exécuté en 1 mn 1 s 1/5 à la moyenne de 149,896 km/h. Avec la position effacée l'écart est assez important. Nous trouvons 54 s 2/5, ce qui représente 168,633 km/h. Fidèle à ses principes, la firme de Munich livre des véhicules qui « tirent long ». Cette constatation nous sera confirmée par les chiffres relevés au cours des tests d'accélération.

Le circuit routier, toujours riche en enseignements, nous révèle une machine tenant parfaitement sa trajectoire en courbe et un freinage particulièrement efficace. Avec un peu d'habitude on évite de jouer de la poignée tournante quand la machine est fortement inclinée et en quelques tours on acquiert une sûreté nécessaire à la conduite de cette rapide machine. Le problème le plus grave réside dans les rétrogradages de troisième en seconde : la grande différence entre des ceux rapports et la brutalité de l'embrayage demandent une certaine accoutumance pour le dosage des tours-moteur si l'on tient à éviter les chasses de l'arrière. Quant à la première, son utilisation se bornant au décollage de la machine, elle ne nous sera d'aucun secours même dans les angles aigus.

Malgré ces rapports de vitesse peu propices à la performance nous réalisons tout d'abord un temps de 5 mn 1 s 2/5, moyenne 109,664 km/h. Avec un peu d'application nous passons 110 km/h pour arriver à 4 mn 55 s 4/5

qui nous donnent une moyenne de 111,740 km/h. Ces chiffres nous laissent rêveurs, d'autant plus qu'ils ont été obtenus sur plusieurs tours et sans prendre de risque.

Il est certain que le freinage et la tenue de route sont nos meilleurs auxiliaires, mais avec des rapports serrés permettant la pleine utilisation des quatre vitesses, on peut se demander à quelle moyenne la R. 69 peut prétendre sur un tel circuit.

Les accélérations, par contre, nous laissèrent un peu déçus. En effet, se référant à l'essai de la R. 50 jusqu'à 300 m, nous obtenons les mêmes temps c'est-à-dire 100 m en 7 s, moyenne 51,426 km/h ; 200 m en 10 s 2/5, moyenne 69,228 km/h ; 300 m en 13 s, moyenne 83,073 km/h et les 400 m sont bouclés en 15 s 2/5 pour une moyenne de 92,304 km/h.

La R. 69 pèse 15 kg de plus que la R. 50, les rapports de boîte sont les mêmes et le moteur possède une courbe de puissance plus pointue, c'est sans doute pourquoi les 100 cm<sup>3</sup> de supplément n'apportent pas de surcroît d'accélération d'autant plus que les chiffres obtenus sont déjà élevés.

A la base de freinage l'action sur les deux freins nous arrêtent en 8,50 m à 50 km/h (vitesse compteur).

Pour conclure, nous dirons que la R. 69 bénéficie des qualités B.M.W. c'est-à-dire : finition, robustesse, silence, mais qu'en plus elle allie à la rapidité, une tenue de route, un freinage et une suspension exemplaires.

A. NEBOUT.

## RÉSULTATS D'ESSAI

**Temps :** Beau, chaud, vent 3 m/s.

**Réglages :** d'origine, super-carburant.

**Anneau de vitesse (2.548 m) :**

Position normale, meilleur tour :

1 mn 1 s 1/5 = 149,896 km/h.

Position effacée, meilleur tour :

54 s 2/5 = 168,633 km/h.

**Circuit routier (9,181 m) :**

Meilleur tour : 4 mn 55 s 4/5 ; moyenne 111,740 km/h.

**Accélérations :**

100 m en 7 s, moyenne : 51,496 km/h ;

200 m en 10 s 2/5, moyenne : 69,228 km/h ;

300 m en 13 s, moyenne : 84,073 km/h ;

400 m en 15 s 3/5, moyenne : 92,304 km/h.

**Freinage :** De 50 km/h à l'arrêt complet : 8,50 m.

## CONCLUSION D'ESSAI

### AVANTAGES

Silence de fonctionnement.

Bonne tenue de route.

Bonne suspension.

Performances intéressantes.

Freins très puissants.

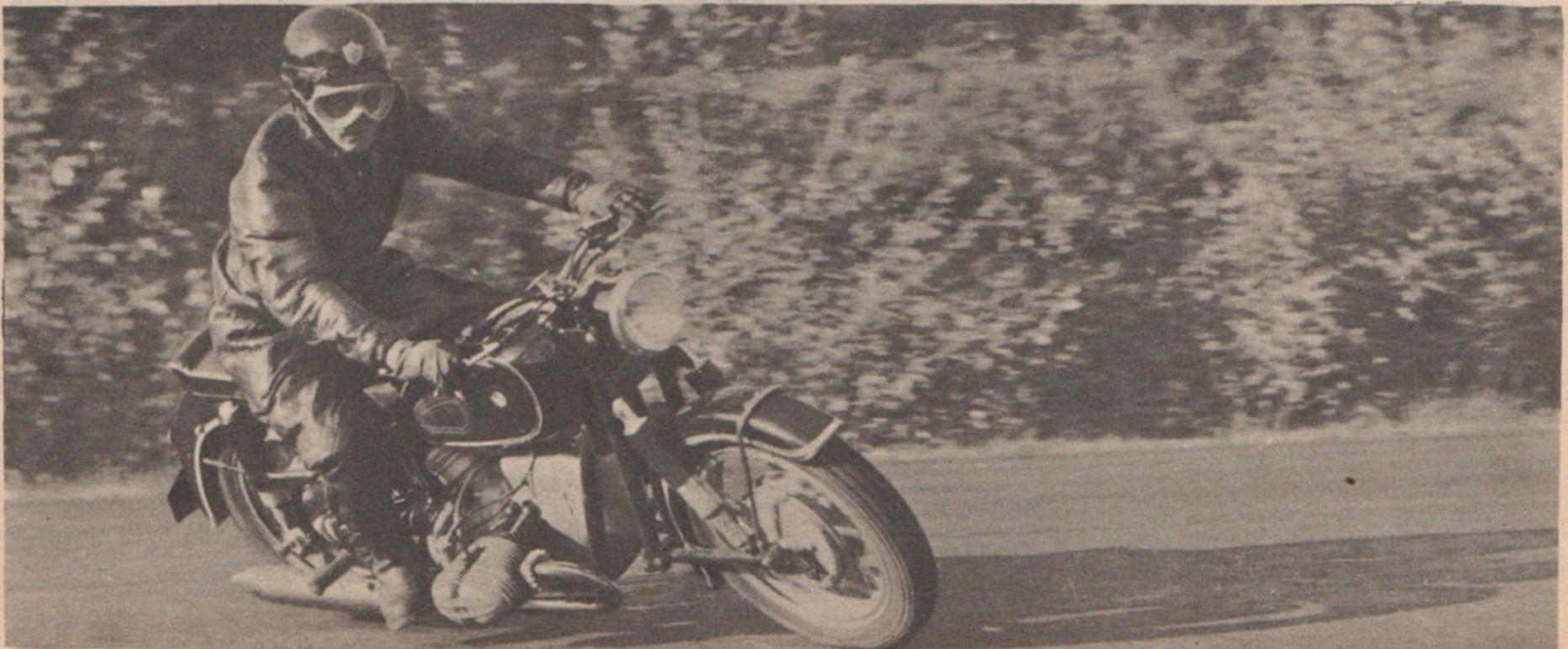
### INCONVENIENTS

Embrayage brutal.

Passage des vitesses bruyant.

Rapports de boîte peu appropriés.

Eclairage insuffisant aux hautes allures.



# LE FILM DE L'ESSAI ROUTIER

**KARLSRUHE (15 h 30) - KEHL (16 h 20), 78 km :** Route secondaire, plate mais nombreux virages. **Moyenne : 93,5 km/h** (78 km en 50 mn).

**KEHL (16 h 30) - TOUL (18 h 35), 181 km :** Formalités de douane rapides! Bonne route (Nationale 4). Passage du col de Saverne. **Moyenne : 87 km/h** (181 km en 2 h 5 mn.).

**TOUL (18 h 45) - SAINT-DIZIER (19 h 45), 83 km :** Ravitaillement à Toul, ensuite bonne route mais brouillard très gênant, virages dans le Barois. **Moyenne : 83 km/h** (83 km en 1 h).

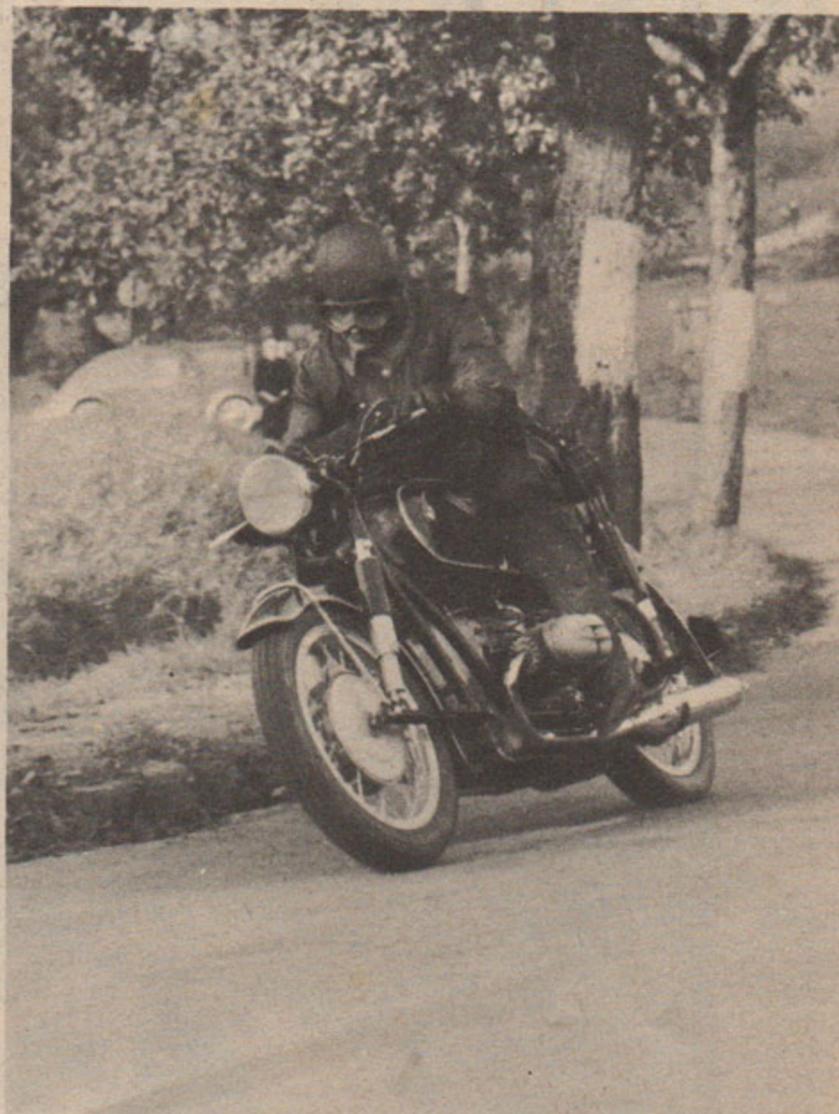
**SAINT-DIZIER (20 h) - PARIS (rue de Crimée) (22 h 30), 211 km :** Dernier ravitaillement et tasse de café. Très bonne route mais brouillard épais réduisant considérablement l'allure. **Moyenne : 84,5 km/h** (211 km en 2 h 30).



Si le brouillard rencontré entre Toul et Paris n'a pas permis de tirer la quintessence de la R 69, il est quand même intéressant de noter les temps obtenus dans ces conditions. Quant à la consommation, légèrement supérieure à 6 l aux 100 km, elle nous semble très raisonnable pour une machine de cette puissance. Signalons que lors du retour en Allemagne nous avons été obligé de piloter « sagement » à cause des restrictions d'essence. En ne dépassant pas le 100 km/h nous avons réussi à faire moins de 5 l aux 100 km.

Cet essai routier a été effectué au début de l'hiver, c'est-à-dire par temps froid et humide. D'autre part il faut prendre en considération les nombreux « chantiers de betteraves » qui ont vite fait de transformer la route en patinoire.

Le pilote était notre collaborateur P. Niederman dont le poids — en équipement de grand tourisme (bottes, casque, Macombynn) — atteint près de 90 kg.



*Notre collaborateur P. Niederman, durant l'essai routier de la R. 69.*

## TABLEAU DE ROUTE

ITINÉRAIRE	KM-COMPTEUR	CARBURANT	CONSUMATION	HORAIRE	TEMPS	MOYENNE
KARLSRUHE ..... KEHL .....	188 } 78 km 266 }	plein : 17 l	16 l	15 h 30 } 16 h 20 }	50 mn	93,5 km/h sur 78 km
KEHL ..... TOUL .....	266 } 181 km 447 }	plein : + 16 l		16 h 30 } 18 h 35 }	2 h 5 mn	87 km/h sur 181 km
TOUL ..... ST-DIZIER .....	447 } 83 km 530 }	plein : + 4,70 l	4,70 l	18 h 45 } 19 h 45 }	1 heure	83 km/h sur 83 km
ST-DIZIER ..... PARIS .....	530 } 211 km 741 }	plein : + 13 l		13 l	20 h } 22 h 30 }	2 h 30 mn
TOTAL.....	553 km		33,70 l		7 heures	

Moyenne générale  
(arrêts non déduits) :  
76,14 km/h.

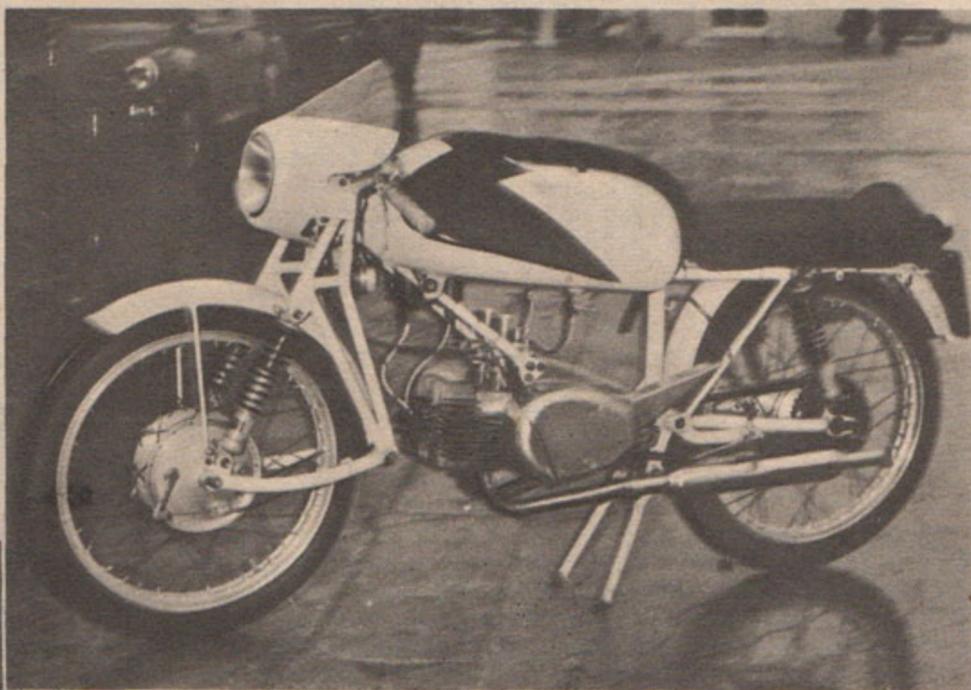
**Consommation moyenne :  
6,09 l au 100 km.**

(Suite page 30.)

# MÉCANIQUES

## NOUVEAUTÉS

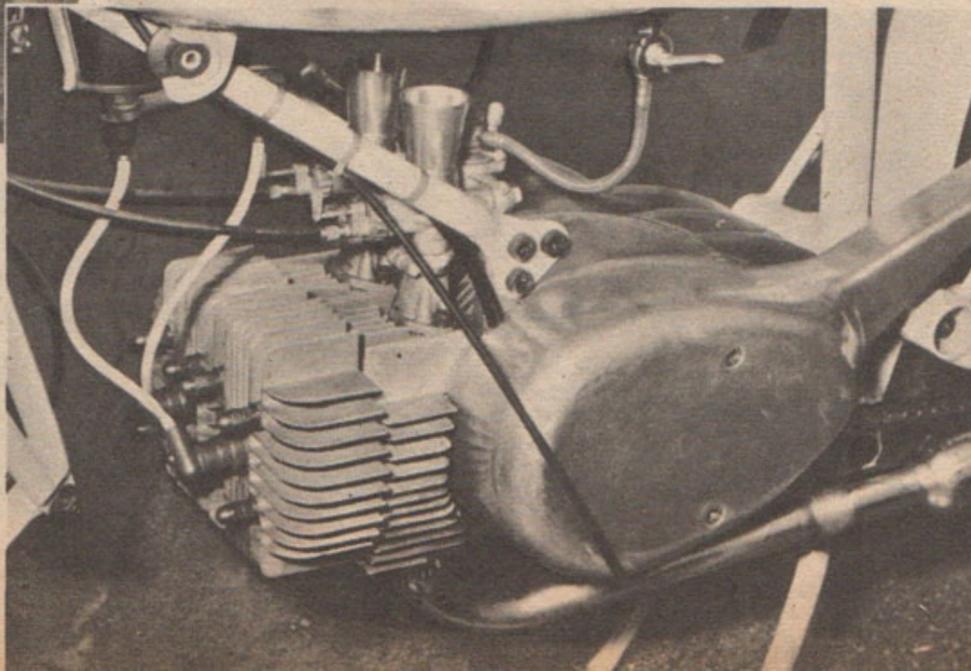
### LE 125 RUMI " JUNIOR "



*Le Rumi « Junior » est un 125 cm<sup>3</sup> de sport particulièrement brillant, puisque nous avons pu le chronométrer à 115 km/h sur l'anneau de Montlhéry. Le moteur bicylindre deux temps dispose de cylindres en alu chromés « dur », alimentés par deux carburateurs Del Lorto standard de 18 mm de passage, avec cuve unique.*

*Les suspensions avant et arrière sont équipées d'amortisseurs réglables, et le frein avant comporte un double tambour.*

*On admirera l'élégance et le fini de cette machine italienne, dont nous espérons effectuer un essai complet sous peu, grâce à l'amabilité de Max Roujou, agent de la marque.*



*Pour améliorer les performances des Rumi de tous types, Trading Motor Line (rue de Rome) et Max Roujou (rue Louis-Blanc) offrent un double-carburateur à cuve unique, avec tubulures s'adaptant à tous les modèles. Egalement chez Max Roujou, nous trouvons des cylindres en*

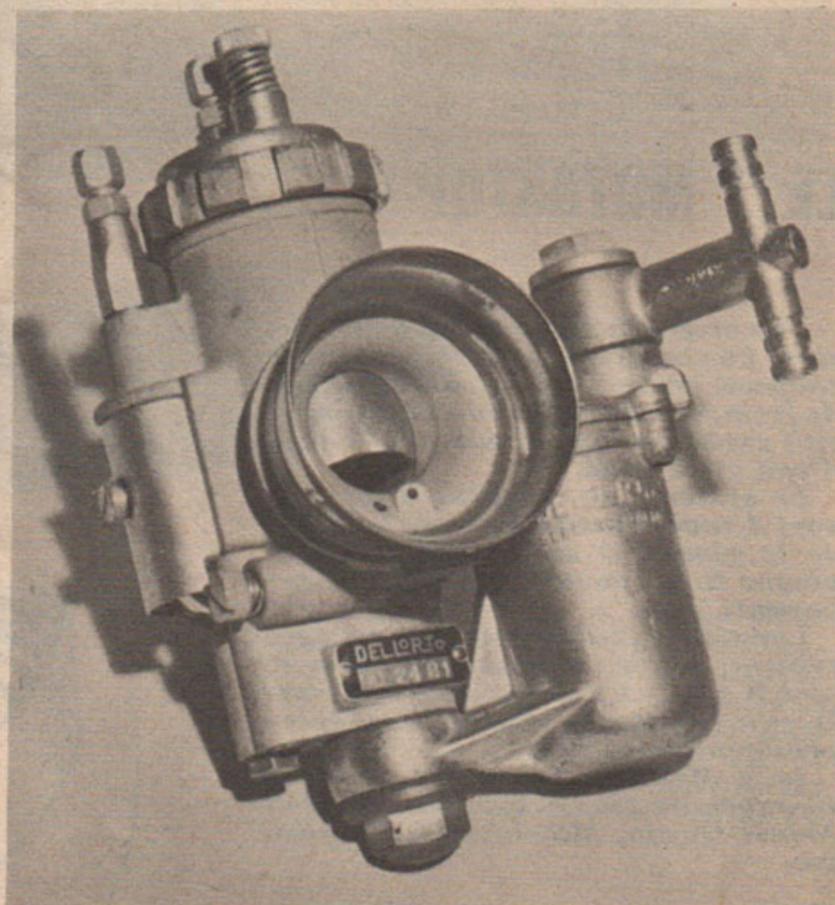
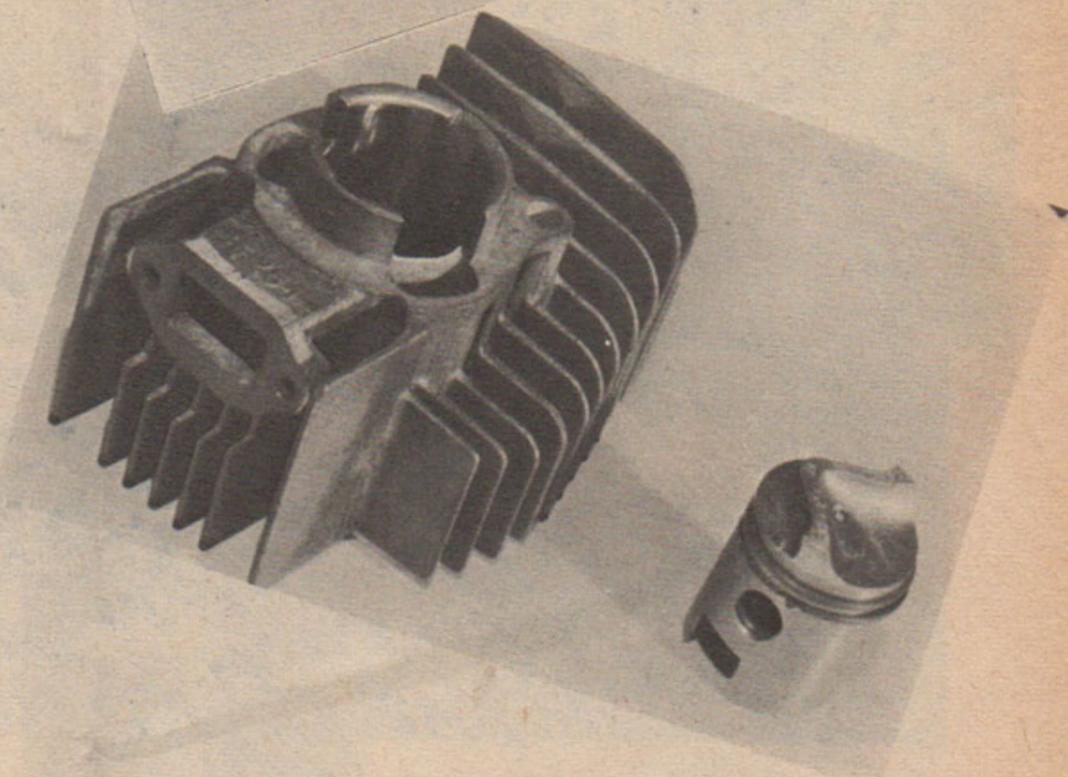
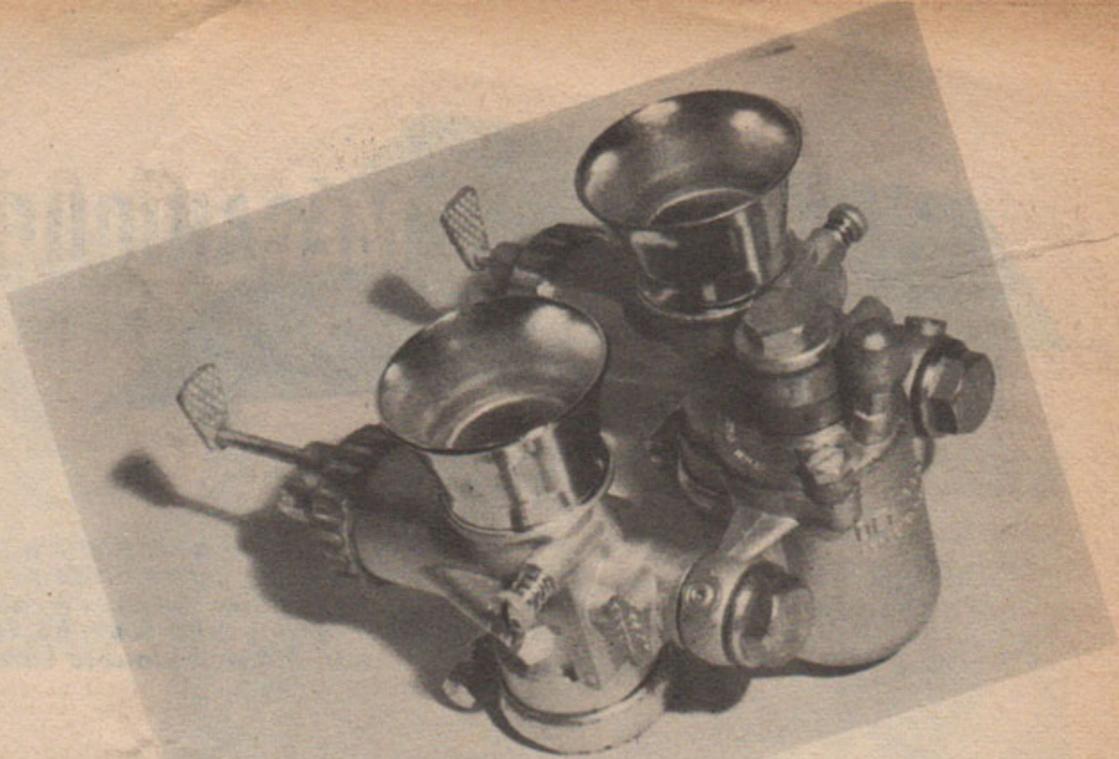
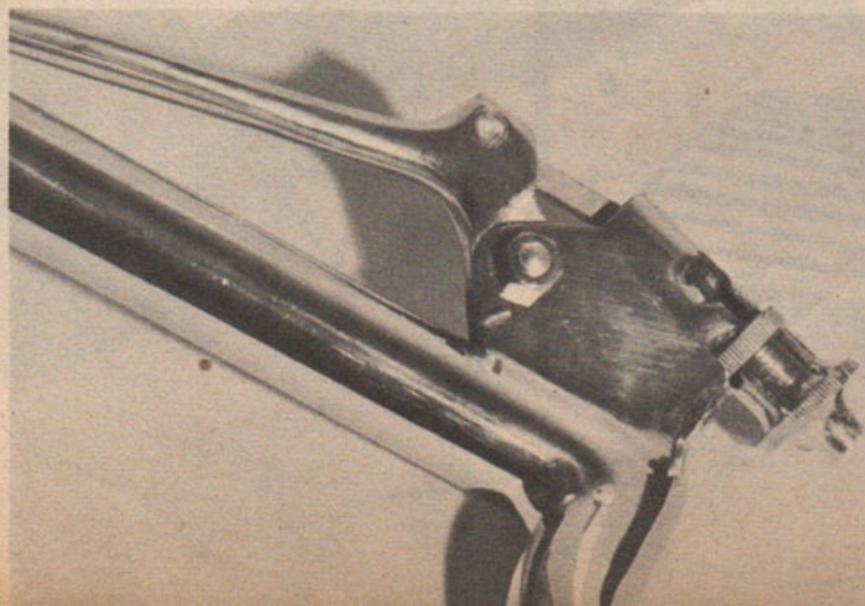
## POUR GONFLER LES RUMI

*alu chromés « dur », avec jeu de pistons correspondants. Du fait d'une conductibilité thermique accrue, permettant un jeu moindre augmentant l'étanchéité et le remplissage, cette transformation augmente d'une façon intéressante les possibilités de la machine.*

## “ MADE IN ITALIE ”

*A droite, le guidon Cinelli, présente une remarquable réalisation permettant le tirage rectiligne des câbles de frein ou d'embrayage. Le levier agit par une petite biellette sur un coulisseau logé dans la « cocotte », et recevant le plomb du câble. Le réglage rapide de la tension est obtenu par écrou et contre-écrou moletés.*

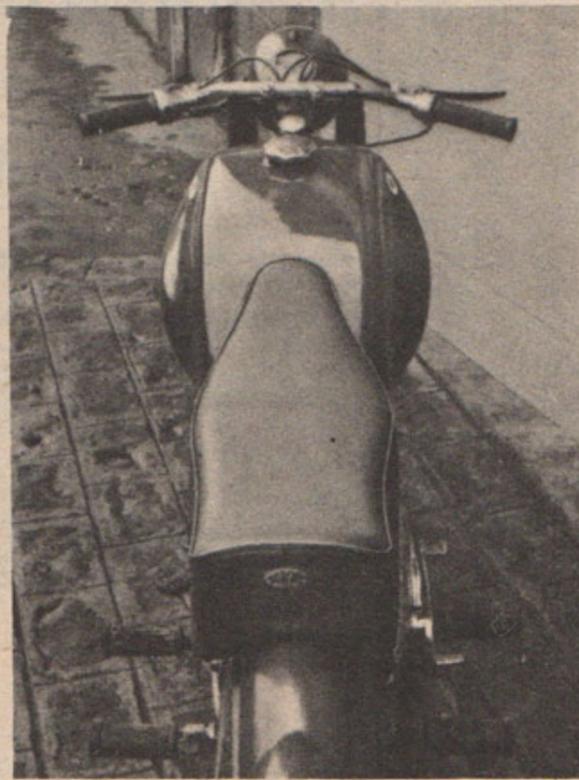
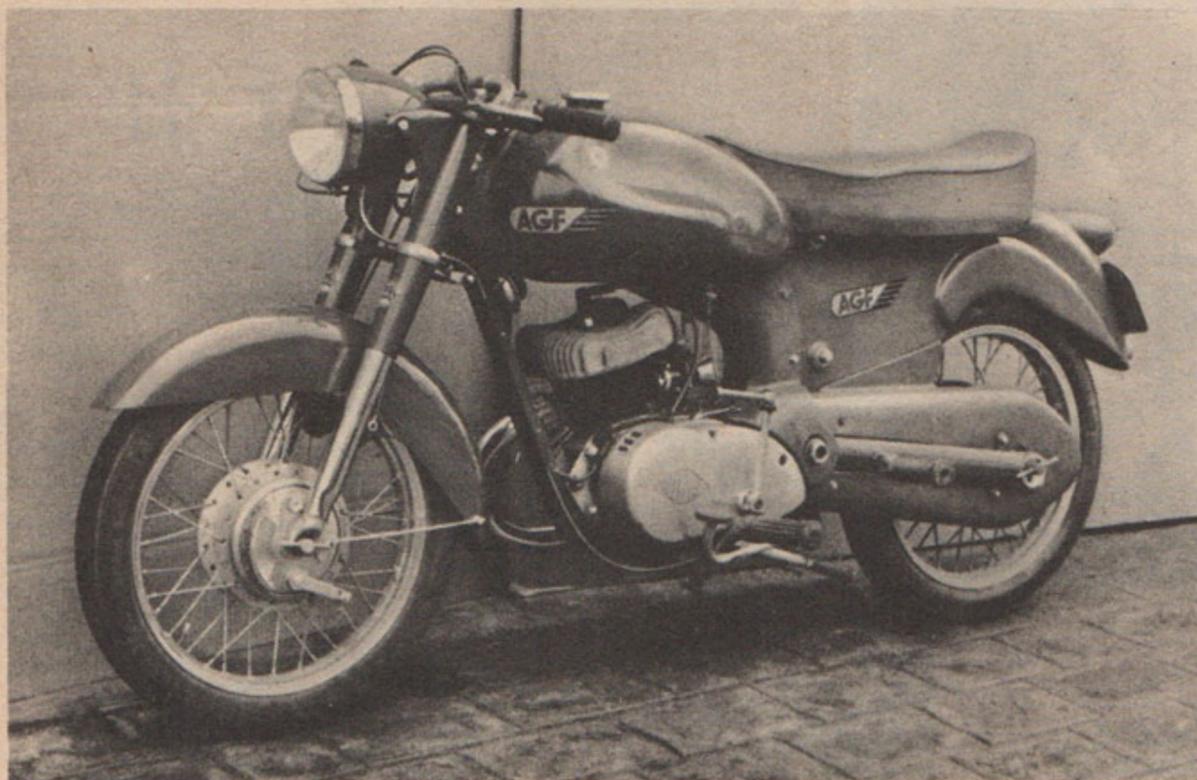
*Ci-dessous, un Del Lorto de 24 mm, destiné plus spécialement aux 175 cm<sup>3</sup> (Ydral notamment), avec épurateur sur le correcteur d'air. Ce carbu est prévu pour être raccordé à un caisson filtrant.*





Malgré les difficultés actuelles, la saison de tourisme se prépare. Voici une 175 cm<sup>3</sup> A.G.F. de rallye, équipée de la nouvelle fourche Grazzini, du frein Maxi à double tambour, d'un

réservoir genre italien évidé pour les coudes et les genoux et d'un guidon « sport ». Le moteur Ydral reçoit une super-culasse A.G.F. et un carburateur Del Lorto.



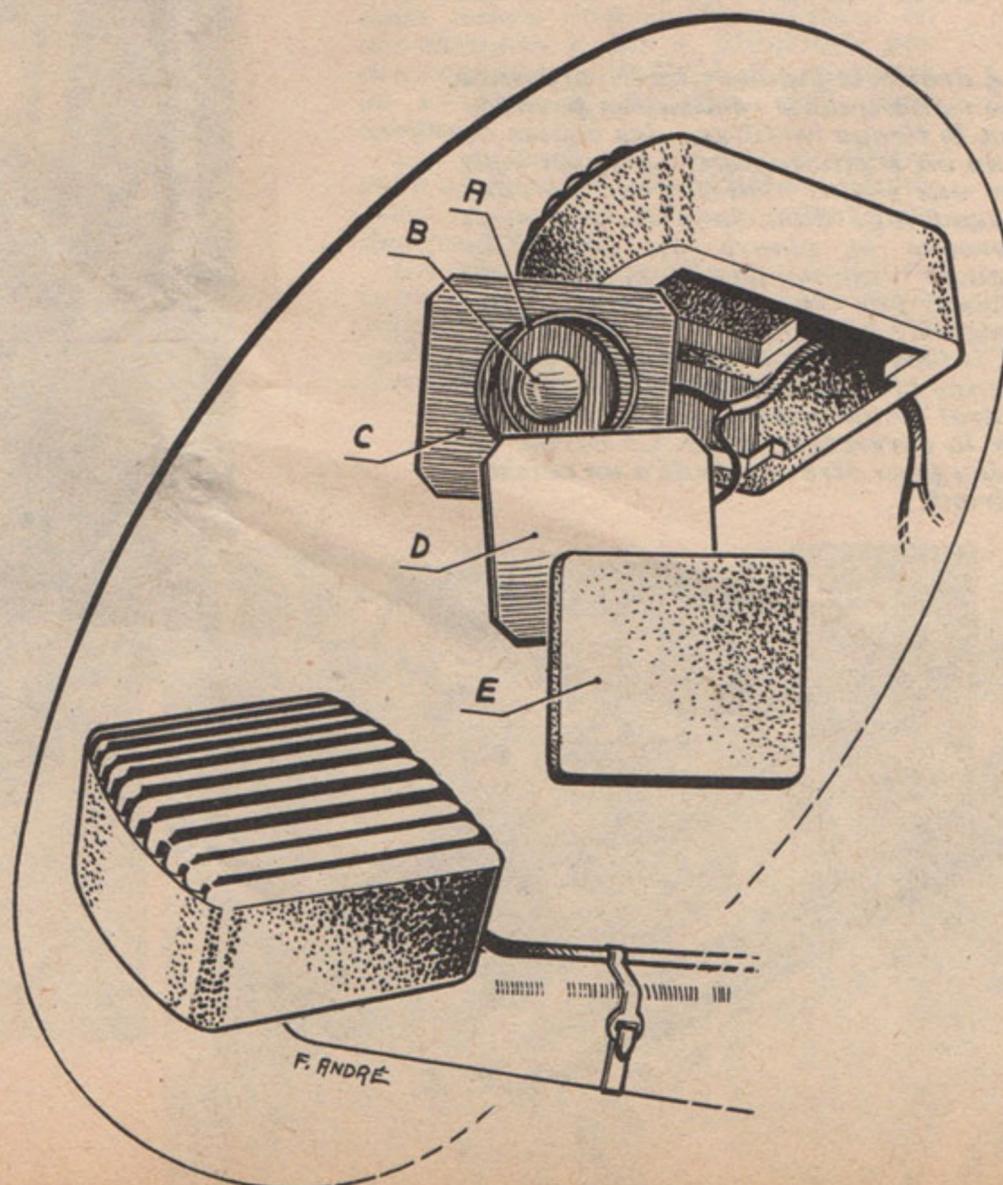
## LE « MOTOSTOP »

Une originale réalisation, pour feu-stop. Le contacteur est inclus dans le chapeau en caoutchouc de la pédale de frein, ce qui supprime tout dispositif extérieur exposé aux projections d'eau et de boue.

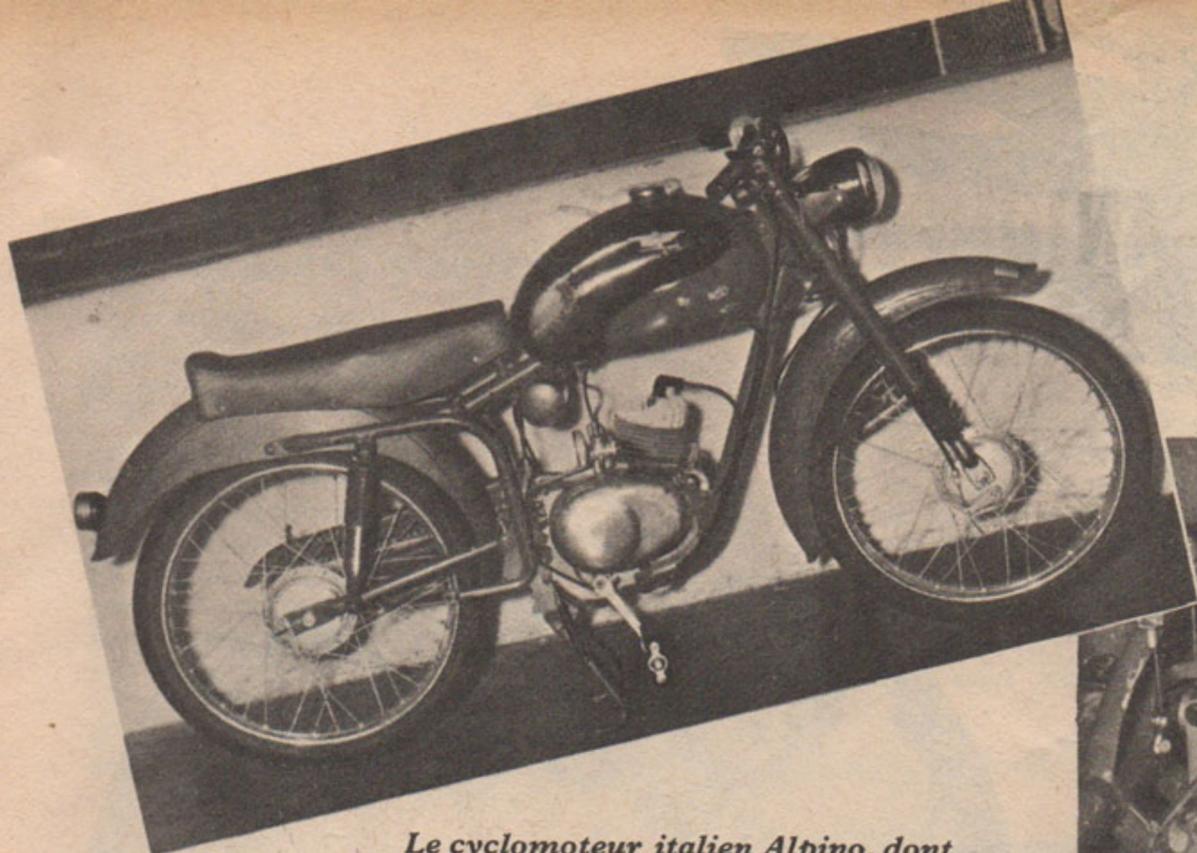
Le système se compose d'un ressort A, maintenant à distance le plot B de la plaque D en aluminium. Une plaque E en caoutchouc assure l'isolement.

Lorsque le pied appuie, même légèrement, sur le chapeau de pédale, le plot B vient en contact avec la plaque D, et le feu-stop s'allume. Une légère pression est suffisante.

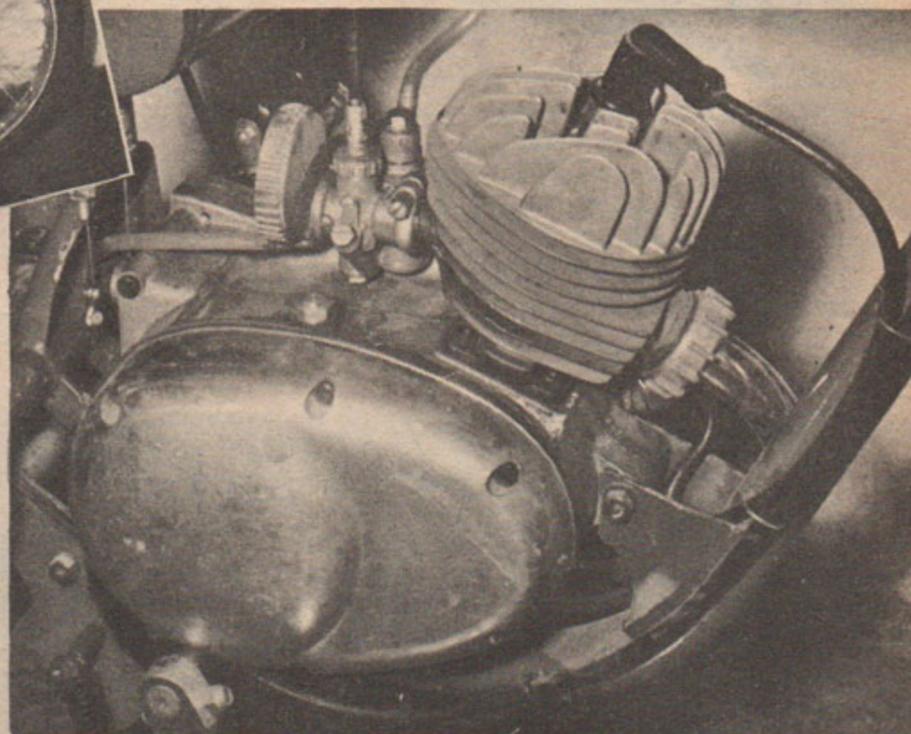
Le « Moto-Stop » existe pour les marques les plus courantes : Terrot, Monet-Goyon, Motobécane, Peugeot, etc.



## LE 50 <sup>CM</sup><sup>3</sup> ALPINO



Le cyclomoteur italien Alpino, dont les établissements Max Roujou ont l'exclusivité pour la région parisienne. D'allure très motocyclette, cette petite machine atteint 70 km.h en pointe. Elle est livrée en version deux ou trois vitesses, avec réservoir 7 l, selle biplace, compteur kilométrique. Les prix oscillent de 82 000 à 89 000 fr.



## FOURGON MOCHET

« Fourgon tôle », camionnette de 150 kg de charge utile; l'emplacement disponible mesure 0,90 m × 1,05 m × 0,76 m, soit un volume de 0,72 m<sup>3</sup> et se transforme en « plateau » pour le transport de marchandises plus volumineuses.

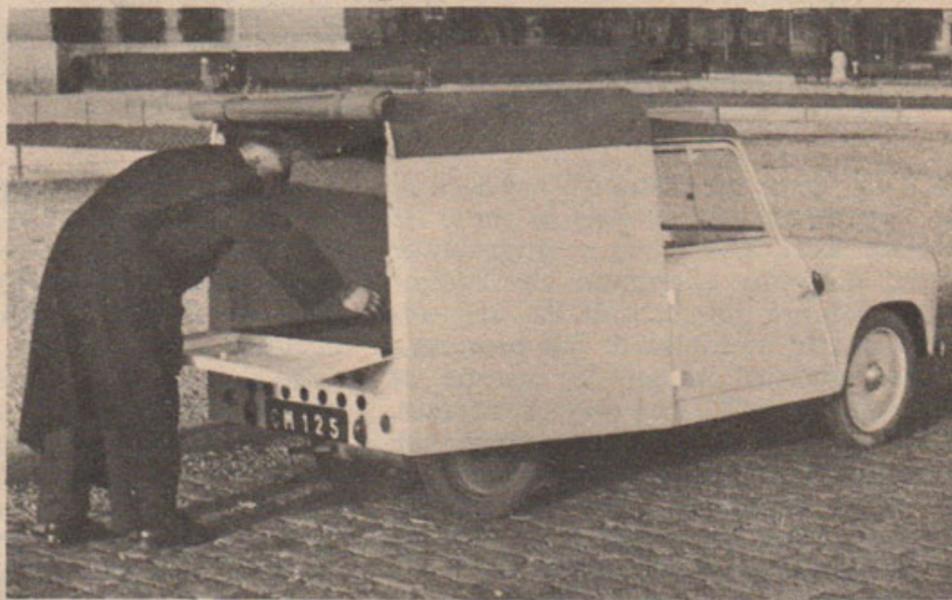
Les dimensions d'encombrement, en « fourgon tôle » sont : longueur : 2,75 m. Largeur : 1,22 m. Hauteur au-dessus du sol : 1,32 m.

Son poids à vide est 250 kg.

Le bloc-moteur est un Ydral 125 cm<sup>3</sup> (sans permis de conduire), ou 175 cm<sup>3</sup> (avec permis tourisme), à trois vitesses, marche arrière, démarrage électrique Ducellier; 3,5 l aux 100 km.

Elle est livrée avec roue de secours garnie, clignotants, essuie-glace électrique, stops, tapis de caoutchouc.

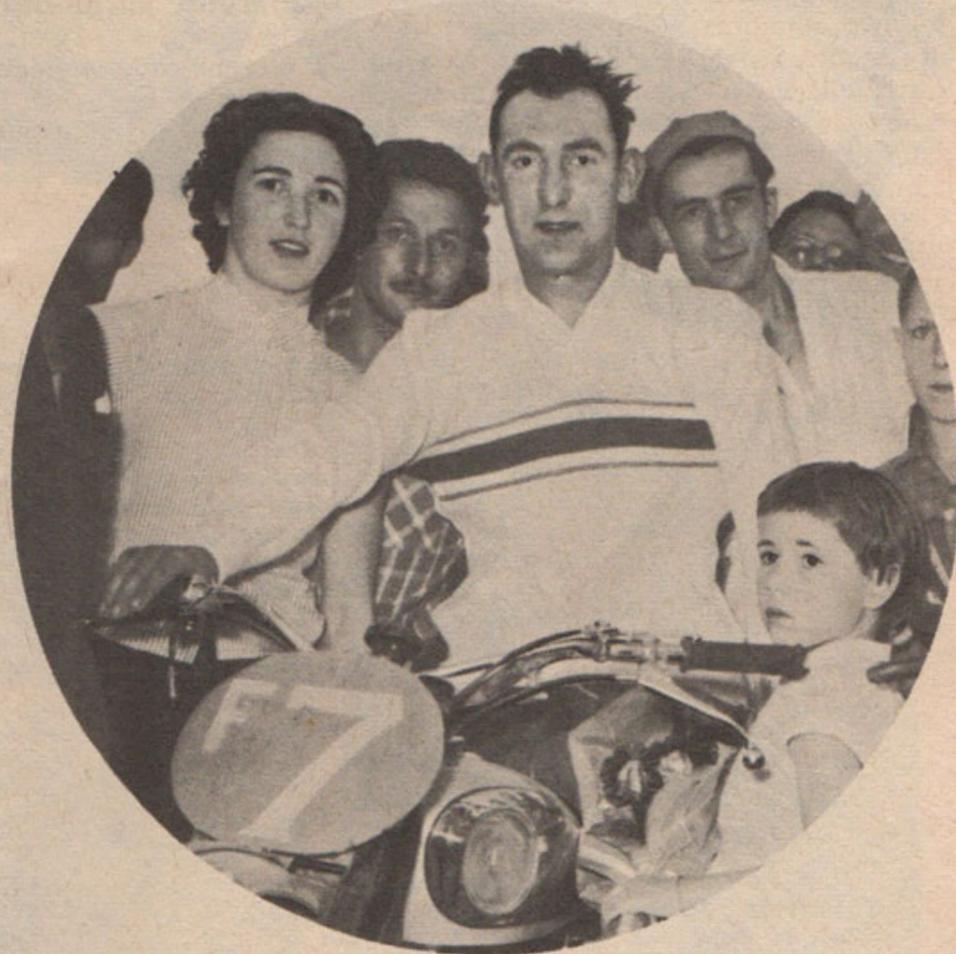
Son prix est 330 000 fr, toutes taxes, même taxe locale, comprises.



La clef Plattina, d'origine allemande, est importée par Trading-Motor-Line. Grâce à un système de crémaillère solidaire du manche, elle permet un serrage d'autant plus accentué que l'effort exercé sur le manche est fort, ce qui supprime les risques de ripage sur les arêtes du boulon.

# MOTO- CROSS

## MICHEL JACQUEMIN CHAMPION de FRANCE



**C'**EST par un samedi après-midi brumeux que je pris la route de Meaux avec pour but : interviewer notre nouveau champion de France inter, Michel Jacquemin. En arrivant dans la cité meldoise je me proposais d'aller d'abord saluer le dévoué et sympathique président du C.S. Meaux, M. Roland Pourquoi. Ce dernier me reçut chaleureusement et me proposa de m'accompagner chez Jacquemin, dans le débit de tabac que tient sa mère, faubourg Saint-Nicolas, au 73 exactement.

Notre champion est un garçon très simple, dans les 1,75 m et 85 kg. (On est bien « taillé » dans la boucherie : son métier.)

— *Monsieur Jacquemin, pourriez-vous me dire de quand datent vos débuts en cross?*

— Cela remonte en 1948 où j'ai commencé avec une 125 cm<sup>3</sup> Peugeot sous les auspices du C.S. Meaux, que je n'ai d'ailleurs pas quitté depuis ; mais c'était plutôt des gymkhanas. L'année suivante, je me rendis acquéreur d'une 250 Ariel avec laquelle j'ai remporté ma première victoire, à Meaux, devant Melioli qui était à l'époque le plus fort en cette catégorie ; puis j'ai disputé le Championnat de

France, mais je fus contraint à l'abandon alors que j'étais en deuxième position. 1950 me fut néfaste, je fus gravement accidenté à Crépy-en-Valois, et il m'arrive de me ressentir encore de cet accident ; puis ce fut le service militaire et je ne pus courir en 1951. 1952, nouvel accident : je me fracturai le poignet aux Mureaux ; l'année d'après je courus en deux catégories, 350 et 500. 1953 : ce fut pour moi une satisfaction ; en effet je remportais 23 victoires dans les deux catégories. 1955 : de très nombreuses places de premier dont cinq consécutives à Montreuil et trois à Lyon devant les as internationaux. Au championnat de France 500 couru à Chemiré, je jouai de malchance, car étant en deuxième position (derrière Molinari le futur vainqueur) ma boîte de vitesses me lâchait au troisième tour...

— *Voulez-vous me rappeler maintenant de quelle manière vous avez acquis votre titre?*

— A la première épreuve, celle de Vesoul, je termine quatrième après être reparti à la fin du premier tour en dernière position, juste quand les leaders arrivaient. Motif : Chuchart s'étant mis en travers dans un virage

alors que je me trouvais dans sa roue, je ne pus l'éviter, ce fut la chute.

» Cassel, même avatar : Hazianis tombe devant moi à la fin du premier tour et je repars attardé avec le garde-boue avant plié, frottant sur les tétines du pneu. Je terminai néanmoins cinquième, sans avoir pu réparer car les mécaniciens n'avaient pas accès au circuit. (Ceux-ci enfermés dans un parc ne pouvaient que passer les outils aux coureurs qui devaient effectuer eux-mêmes les réparations.)

» Montreuil : Deuxième après avoir été en tête du septième au vingt-troisième tour, moment où mon moteur s'arrêtait.

» Chemiré : troisième. J'étais leader du classement provisoire avec un point d'avance sur Robert Klym, mais ce dernier, contraint de s'arrêter et de changer de bougie, força par la suite sa mécanique et dut abandonner.

— *A part le titre, comment s'est déroulé la saison 1956?*

— Bien. Des victoires principalement à Argenteuil, Meaux, Fontainebleau, Dannemarie-en-Montois, Ribouisse, Angers, Moulins (2 fois), etc. ; des places de deuxième à Villepail, Romilly-sur-Aigre, Rocroi, Nevers (avec

mon cadre cassé à la deuxième manche).

— *J'espère que vous avez confirmé votre titre en enlevant des épreuves, par la suite.*

— Oui, car le dimanche après Chemiré-le-Gaudin, c'est-à-dire le 30 septembre, je gagnai à Angers et récidivai la semaine suivante à Moulins. Mais la plus belle satisfaction fut, pour moi, ma place de second derrière le Suédois Lundin sur B.S.A. d'usine mais devant son compatriote Gustafson, au Moto-Cross International du Béryl, près d'Alger, qui s'est déroulé le 2 décembre sur un terrain boueux à souhait.

— *Au point de vue organisation, êtes-vous satisfait?*

— Dans l'ensemble oui, sauf à Cassel et j'en ai dit la raison plus haut. Je devais courir à Montreuil le 14 octobre dernier, mais la course des Inters fut supprimée au profit d'une épreuve de side-car, les organisateurs me renvoyèrent mon engagement trop tardivement et je ne pus me retourner alors vers une autre épreuve.

— *Préparez-vous vous-même votre B.S.A.?*

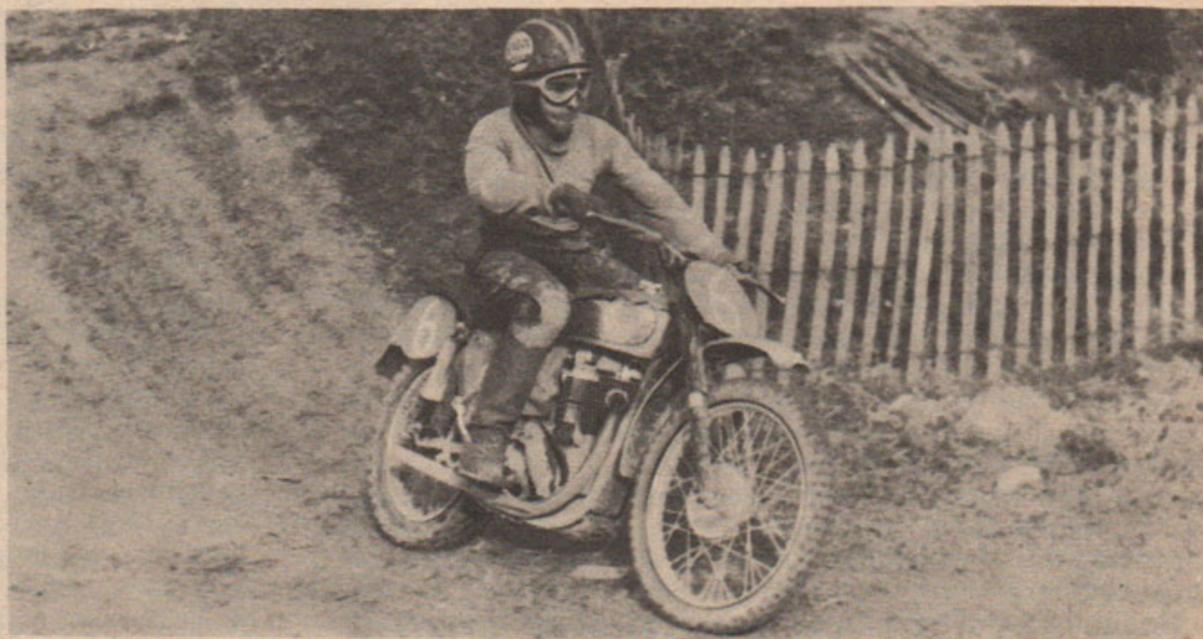
— Non, je le confie à un camarade

de régiment, un garçon très serviable nommé Max Chauderon, qui est l'espoir n° 1 du C.S. Meaux; il se dépense sans compter. Qu'il trouve ici tous mes remerciements.

— *Vos projets?*

— Défendre âprement mon maillot tricolore et le garder le plus longtemps possible: je prendrai le départ de chaque course en me disant que je suis champion de France et espère le rester. A cet effet, je continuerai à m'entraîner cet hiver et à faire de la culture physique sous les ordres de mon président à qui je dois beaucoup. R.R.

*Jacquemin, champion de France sur B.S.A., utilise des amortisseurs arrière Lelaurain.*



## Règlement des Championnats de FRANCE de MOTO-CROSS 1957

### 1<sup>re</sup> catégorie (Inter).

Quatre épreuves dont chacune sera courue en une manche unique variant de 30 à 40 tours suivant les terrains qui auront une longueur minimum de 1 500 m. Le classement sera établi par addition des points des quatre courses auxquels les vingt sélectionnés (dont nous vous donnons la liste plus bas) seront tenus de participer. Tout coureur qui serait obligé de déclarer forfait (maladie, blessure, matériel insuffisant) comptera autant de points que le dernier classé plus 1.

#### Dates.

12 mai : Vesoul, Moto-Club Haut-Saonois.

2 juin : Bongenoult, Moto-Club de l'Oise.

16 juin : Albi, Moto-Club Albigeois.

30 juin : Mayenne, Moto-Club Mayennais.

**Les vingt sélectionnés.** — Jacquemin qui devra défendre son titre; Robert et René Klym, Godey, Charrier, Vouillon,

Frantz, Brassine, Chuchart, Lusseyran, Darrouy Auguste, Barbara, Hazianis, Melioli et... Molinari (ex-champion de France 1955), Lefèvre, Bertrand (champion de France national) et ses trois suivants Schmid, Ledormeur, Drobecq.

### 2<sup>e</sup> catégorie (nationaux)

Ce championnat est ouvert à tous les coureurs détenteurs d'une licence nationale, le classement sera établi par additions des points totalisés par chaque coureur en tenant compte des quatre meilleurs résultats obtenus sur les cinq épreuves prévues qui sont :

7 avril : Saint-Omer, Moto-Club Audomarois.

14 avril : Rennes, Club-Motocycliste Rennais.

9 juin : Donnemarie-en-Montois, Moto-Club du Montois.

28 juillet : Lavaur, Moto-Club Vauréen.

4 août : Montfort-le-Rotrou, Moto-Club de Montfort-le-Rotrou.

Longueur minimum des terrains : 1.000 m.

Les coureurs désireux de participer à ce championnat devront s'engager dans la 1<sup>re</sup> ou 2<sup>e</sup> épreuve et devront obligatoirement participer aux trois suivantes. Seuls les coureurs ayant concouru à l'une ou l'autre des deux premières épreuves seront admis à prendre le départ des trois suivantes. De plus les coureurs qualifiés pour les trois dernières épreuves ne pourront en cas d'abstention courir dans une autre épreuve le même jour.

### Sides-cars.

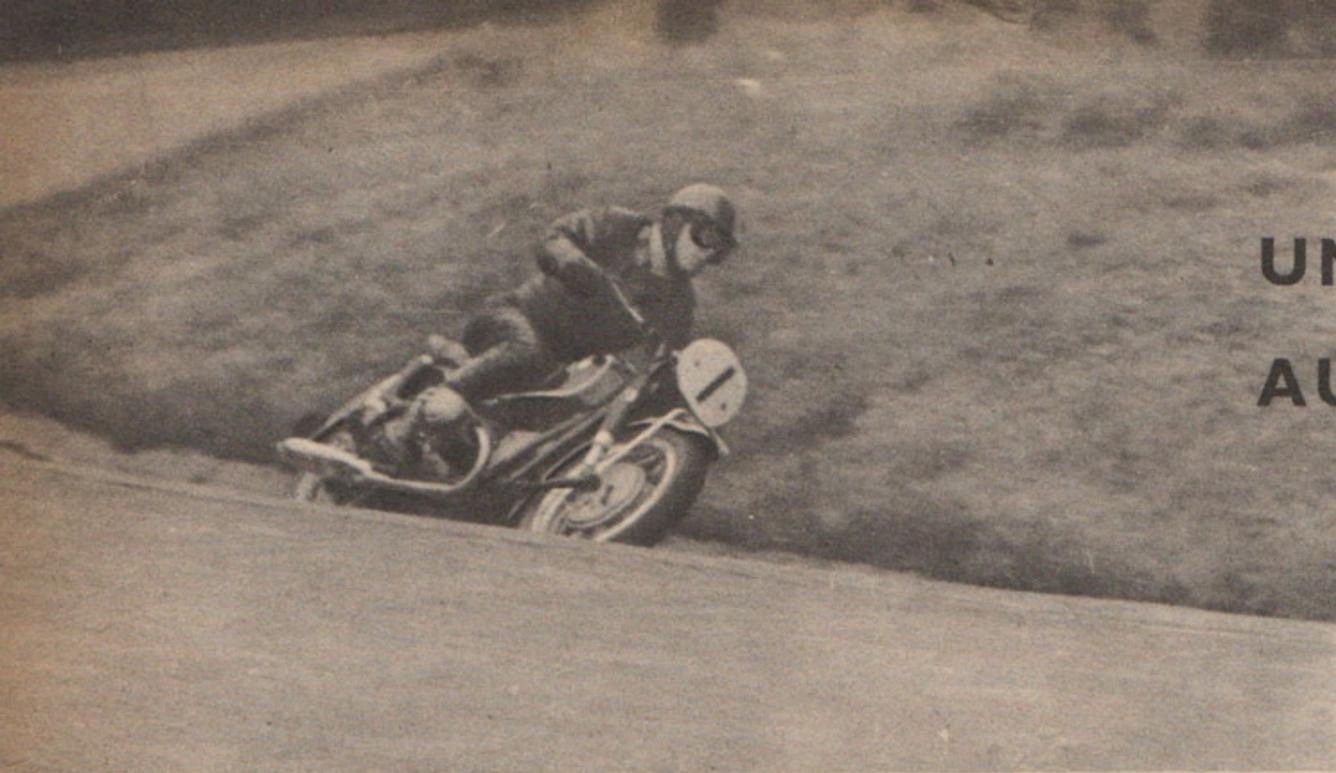
Classements par additions des points des trois épreuves :

14 juillet : Montfort-le-Rotrou, A.M. Montfort-le-Rotrou.

1<sup>er</sup> septembre : Sucé, C.M. Sucéen.

22 septembre : Chemiré-le-Gaudin, M.C. Maine.

Licences nationales et internationales. Longueur minimum des terrains : 1 000 m largeur : 5 m.



## UN AVIS AUTORISÉ



A l'occasion de notre récent essai de la B.M.W. R. 69 nous avons eu l'occasion de nous entretenir à ce sujet avec un confrère allemand : M. H. Hütten.

Helmuth Hütten est non seulement ingénieur et motocycliste, mais il dirige également le service de course de la Société Shell en Allemagne et fait partie de la Commission Technique de la F.I.M. En outre, il collabore à plusieurs journaux de la presse spécialisée et c'est en cette dernière qualité que les usines B.M.W. lui ont confié une R. 69. L'époque prévue pour son essai concorde à merveille avec la date d'une compétition pour machines de série qui s'apparente en quelque sorte — nous le verrons par la suite — à notre Bol d'Or. Il ne s'agit pas d'une course de vitesse pure mais plutôt d'une épreuve de régularité avec moyennes imposées. Par contre, ces moyennes sont très élevées, ce qui oblige les concurrents à piloter de façon « course ». Cette intéressante manifestation baptisée Rheinlandfahrt se dispute chaque année sur le célèbre Nürburgring.

Rappelons en quelques mots ce qu'est ce circuit. Situé dans les monts boisés de l'Eifel, le Nürburgring mesure 28 km et comporte plus de 300 m de dénivellation ainsi que plus de 175 virages. La Rheinlandfahrt est disputée sur 22 tours, soit environ 620 km. Signalons ici que le record du tour est détenu par le « seigneur » Duke depuis 1955 à la moyenne de 130 km/h. Ce chiffre relativement peu élevé donne une idée des difficultés de ce parcours.

M. Hütten réceptionnait sa R. 69 quatre jours avant la Rheinlandfahrt, ce qui est un délai très court pour se familiariser avec une machine aussi puissante. Notre correspondant reliait Munich à Hambourg en passant par Nürnberg et Fulda en un raid non-stop qui démontrait déjà les possibilités de cette grande routière développant près de 40 cv, et ce malgré une pluie persistante et des routes très sinueuses.

En nous parlant de la Rheinlandfahrt M. Hütten n'a évidemment pas voulu faire ce que nous appelons un essai, c'est-à-dire analyser le moteur, sa puissance et sa souplesse, la tenue de route et le confort, bref, tous les détails constituant d'une moto. Cette course a par contre permis de comparer les possibilités de la R. 69 à celles des autres machines de « 100 miles » telles les Triumph-Tiger 110 ou B.S.A. Road Rocket. Cela d'autant plus que M. Hütten avait disputé la Rheinlandfahrt il y a quelques années au guidon d'une R. 68 qui s'était déjà avérée — au point de vue vitesse pure — supérieure aux machines concurrentes bien que les propriétaires fiers de leurs bolides avaient parlé « d'au moins 170 km/h ». Mais un compteur et un chronomètre sont deux choses différentes...

Afin de citer quelques chiffres concernant les moyennes sur le Nürburgring, M. Hütten nous dit que 100-101 km/h sont certainement le maximum que l'on puisse obtenir avec une 350 cm<sup>3</sup> sport (notre correspondant a remporté la première place dans cette catégorie l'année

dernière sur une Horex Resident) tandis qu'une bonne 250 moderne obtiendra des moyennes de 90-95 km/h. Pendant le Grand Prix d'Allemagne 1955 Walter Zeller disposait d'une R. 69 pour son entraînement. Il réalisait à l'époque environ 115 km/h de moyenne ce qui semblait fantastique. Etant pour ainsi dire essayeur professionnel, H. Hütten cherchait évidemment à contrôler cette moyenne et quel n'était pas son étonnement lorsqu'il réalisait lui-même 112 km/h sur au moins 5 ou 6 tours de suite ! Cette moyenne fut obtenue sans courir de risques étant donné le grand nombre de concurrents qui se trouvait en piste en même temps. Quant à la consommation, elle se situait, à ces allures, entre 6,7 et 7 l aux 100 km.

M. Hütten nous dit que ces résultats ne s'expliquent pas uniquement par la puissance du moteur et les freins excellents mais il faut convenir que la tenue de route de la 600 cm<sup>3</sup> B.M.W. est maintenant sans reproche. Les roues ne perdent pratiquement jamais le contact avec le sol, constatation que notre collaborateur Nebout a également faite.

Notre interlocuteur trouve par contre que pour le tourisme normal la suspension avant de la R. 69 pourrait être encore plus souple, mais pour la course en question pendant laquelle on atteint quand même des vitesses « racing », l'accord des deux suspensions s'avérait être absolument juste. Notre photo montre Helmuth Hütten dans un des nombreux virages du circuit, et l'on se rend parfaitement compte de l'inclinaison que permet cette machine. D'ailleurs dès le deuxième tour, la suspension arrière fut réglée sur la position « duo » afin d'éviter aux silencieux de toucher par terre dans chaque virage.

H. Hütten nous signale en outre que la R. 69 est bien plus agréable dans les grandes courbes rapides que dans les virages serrés. Il a d'ailleurs constaté comme nous-même l'inconvénient de l'étagement de la boîte de vitesses, surtout lors des rétrogradages de troisième en deuxième. Bien que l'on s'en sorte à peu près bien avec cette boîte pour le tourisme normal, M. Hütten aurait préféré de loin une boîte genre anglais pour cette promenade un peu rapide.

Notre confrère devait gagner cette course à plus de 112 km/h de moyenne devant les Anglais. L'avance relativement faible, devant ceux-ci s'expliquait quelques jours plus tard dans une course de « juniors » où les mêmes machines simplement équipées de tromblons l'emportaient facilement, ce qui revient à dire que les caractéristiques des moteurs anglais en question sont très près des véritables moteurs course, trop près peut-être pour un service de tous les jours.

M. Hütten nous avoue enfin qu'il n'a pas rendu la R. 69 de bon cœur à l'usine. En guise de consolation le constructeur munichois lui confiait une R. 26 (250 cm<sup>3</sup>), machine qui lui a également procuré beaucoup d'agrément. Et notre ami concluait qu'au fond il aimerait beaucoup essayer un moteur R. 69 dans le cadre de la 250 cm<sup>3</sup>...

## GRAND PRIX INTERNATIONAL BERYL DE MOTO-CROSS A ALGER

De notre correspondant :  
Y. CHEVALIER.

Le 2 décembre s'est déroulé, à Alger, le Grand Prix international Beryl de Moto-Cross, sous le haut patronage des Raffineries de Berre. Cette épreuve qui était organisée par le Moto-Club d'Algérie a eu lieu sur le motodrome d'Hussein-Dey avec la participation de vedettes internationales.

En 350 cm<sup>3</sup>, les Champions métropolitains Klym Robert, B.S.A. ; Cros Jean, B.S.A. ; Darrouy Robert, B.S.A. ; Amédéo Victor, Vélocette.

En 500 cm<sup>3</sup>, Jacquemin Michel, champion de France sur B.S.A. ; Klym René, B.S.A. ; Frantz Henri sur B.S.A. ; Darrouy Auguste, B.S.A. ; Lefeur Jacques, B.S.A. Les champions étrangers, Cheney Eric, Angleterre, sur Vélocette ; Lundin Sten, Suède et Gustafson Lars, Suède, tous deux sur B.S.A. ; Kohler Bartl, Allemagne, sur B.S.A. ; Clynk Jan, Hollande, sur Matchless.

Le premier départ fut donné par M. Bonomme, adjoint au sport de la ville d'Alger. Précisons que les difficultés étaient grandes, sur un terrain boueux et glissant ; malgré cela les Suédois surclassèrent nettement tous les concurrents. Les chutes furent nombreuses, mais sans gravité.

### Résultats techniques.

175 cm<sup>3</sup>. — 1<sup>re</sup> manche : 1. Perez Georges ; 2. Vétillart ; 3<sup>e</sup> Visciano.

2<sup>e</sup> manche : 1. Fracès Emile ; 2. Mascaro ; 3. Visciano.

Classement général : 1. Mascaro ; 2. Vétillart ; 3. Visciano ; 4. Fracès.

350 cm<sup>3</sup>. — 1<sup>re</sup> manche : 1. Klym ; 2. Darrouy ; 3. Amadéo.

2<sup>e</sup> manche : 1. Klym ; 2. Darrouy ; 3. Amadéo.

3<sup>e</sup> manche : 1. Darrouy ; 2. Amadéo ; 3. Klym accidenté.

Classement général : 1. Klym, sur B.S.A. ; 2. Darrouy ; 3. Amadéo.

500 cm<sup>3</sup>. — 1. Lundin Sten, sur B.S.A. ; 2. Gustafson ; 3. Jacquemin ; 4. Klym.

Y. CHEVALIER.

\*\*

## LE M.C.F. A RÉCOMPENSÉ LES VAINQUEURS DU PREMIER PAS MOTOCYCLISTE ET DE LA XXII<sup>e</sup> COUPE DE L'ARMISTICE.

Samedi soir 5 janvier le M.C. de France avait organisé une réception pour la remise des récompenses aux lauréats des deux épreuves qu'il avait organisées au cours de la saison 1956 :

Le Premier Pas Motocycliste et la XIII<sup>e</sup> Coupe de l'Armistice.

Cette réunion a été agrémentée de projections de films dus à la collaboration de Dunlop et de B.P.

La Coupe *Motocycles et Scooters* réservée au vainqueur du classement

eivil de la Coupe de l'Armistice a été attribuée à J. Charrier.

Voici les autres résultats :

### PREMIER PAS MOTOCYCLISTE TROPHEES B.P. - DUNLOP.

16 septembre à Montlhéry.

Trophées B.P. les 150 000 F de prix en espèces qui les accompagnaient remis aux concurrents fin novembre.

#### Premier Pas Motocycliste.

Cyclomoteurs (Série) : 1. Daniel Farge, du M.C. Bourgogne, une coupe offerte par Dunlop.

Cyclomoteurs (Sport) : 1. Jacques Verdier, du M.C. de France, une médaille du M.C.F.

Vélocette (Série) : 1. Jean Chevalier, du M.C. de Bourgogne, une céramique d'art.

Vélocette (Sport) : 1. Daniel Bailly, du M.C. Châtillonnais, une médaille du M.C.F.

Scooters (Série) : 1. Jacques Rault, du Scooter Club de l'Île-de-France, une médaille du M.C.F.

Scooters (Sport) : 1. Philippe Farans, du scooter Club de l'Île-de-France, une médaille du M.C.F.

Motocyclettes 175 (Série) : 1. Pierre Dubreux, du Moto-Club de Clamecy, une médaille du M.C.F.

Motocyclettes 175 (Sport) : 1. Claude Thomas, du Moto-Club Châtillonnais, une céramique d'art.

Motocyclettes 250 (Série) : 1. Robert Prigent, du M.C. de Levallois, une médaille du M.C.F.

Motocyclettes 250 (Sport) : 1. Jean Descouroux, du M.C. Provinois, une céramique d'art.

Motocyclettes 350 (Sport) : 1. Jean Lefebvre, du M.C. de Normandie, une médaille du M.C.F.

Notre directeur Max Enders remet à J. Charrier la Coupe Motocycles.

Motocyclettes 500 (Série) : 1. Pierre Bailly, de l'Amicale Motocycliste, de Saint-Cloud, une médaille du M.C.F.

Motocyclettes 500 (Sport) : 1. Jacques Berthier, du M.C. d'Auvergne, une Coupe offerte par la S.A. Dunlop.

### XXII<sup>e</sup> COUPE DE L'ARMISTICE organisée par le « MOTOCYCLE CLUB de FRANCE » avec le concours de la Société Française des Pétroles « B.P. » et la S.A. des Pneumatiques « DUNLOP »

(Les points de pénalisation ne figurent que pour les concurrents ayant leurs fiches pointées à tous les contrôles de passage.)

### CLASSEMENT GÉNÉRAL « CIVILS, MILITAIRES ou POLICE »

1. N° 171, garde J. Ouvrardot, du Groupe motocycliste de la Garde républicaine de Paris, auquel sont attribuées en toute propriété :

a) Une très belle Coupe en cristal taillé, offerte par la Société Française des Pétroles « B.P. » ;

b) Une Coupe offerte par le quotidien de sport *l'Equipe* ;

c) Une Coupe offerte par la revue *l'Action Automobile* ;

d) Une seconde Coupe offerte par le quotidien de sport *l'Equipe*.

(Cette dernière attribuée au concurrent du G.M. de la G.R.P., le mieux classé parmi ceux ayant fait partie des escortes du tour de France cycliste.)

Il remporte pour le compte de son unité : l'Escadron motocycliste de la Garde Républicaine de Paris.

a) Le Challenge offert par la Société des Huiles « Yacco » ;

b) La Coupe-Challenge offerte par la S.A. des Pneumatiques Dunlop.



## CLASSEMENT GÉNÉRAL « CIVILS »

1. N° 76, J. Charrier de « l'Amicale Motocycliste de Saint-Cloud », auquel sont attribuées en toute propriété :

a) Une très belle Coupe en cristal taillé, offerte par la Société Française des Pétroles « B.P. »;

b) Une Coupe offerte par la revue *Motocycles et Scooters*.

## CLASSEMENT par GROUPES

(Civils)

Groupe « Jaune » (cyclomoteurs), 17 partants, 9 classés.

1. N° 4, P. Morphyre (C.C.I.F.), 53 pts (auquel est attribuée une Céramique d'art offerte par le « Motorcycle Club de France » accompagnée d'un diplôme artistique);

Groupe « Noir » (scooters et vélomoteurs jusqu'à 125 cm<sup>3</sup>), 10 partants, 3 classés.

1. N° 34, J. Thiercelin (Racing Motor Club); 2. N° 31, J. Thevenot (M.C. de France); 3. N° 30, J. Dury (M.C. de France).

Groupe « Bleu » (scooters et motocyclettes jusqu'à 175 cm<sup>3</sup>), 5 partants, 1 classé.

1. N° 54, P. Bignolas (M.C. Châtillonnais).

Groupe « Blanc » (motocyclettes jusqu'à 250 et side-cars 500 cm<sup>3</sup>), 6 partants, 4 classés.

1. N° 76, J. Charrier (A.M. de Saint-Cloud), 33 pts (auquel est attribuée une Céramique d'art, offerte par le « Motorcycle Club de France », accompagnée d'un diplôme artistique); 2. N° 70, M. Martine (M.C. Rambolitain); 3. N° 74, R. Leconte (M.C. Châtillonnais); 4. N° 75, J. Sacareau (M.C. Rambolitain).

Groupe « Rouge » (motocyclettes jusqu'à 1 000 cm<sup>3</sup> et side-car 1 200 cm<sup>3</sup>), 14 partants, 8 classés.

1. N° 90, S. Pain (U.S.M.T.), (auquel est attribuée 67 pts une Céramique d'art offerte par le « Motorcycle Club de France », accompagnée d'un diplôme artistique).

## CLASSEMENT par GROUPES

(Militaires ou Police)

Groupe « Bleu » (motocyclettes 175 cm<sup>3</sup>), 4 partants, 4 classés.

1. N° 101, gardien R. Personnyre (C.M.S.N.-CUS), 61 pts (auquel est attribuée une Céramique d'art, offerte par le « Motorcycle Club de France », accompagnée d'un diplôme artistique); 2. N° 102, brig. A. Magdeleine (C.M.S.N.-CUS), 62 pts; 3. N° 104, 1<sup>re</sup> classe M. Bardon (1<sup>er</sup> Rég. du Train); 4. N° 103,

lieut. M. Mergen (1<sup>er</sup> Rég. du Train).

Groupe « Blanc » (motocyclettes 250 et side-cars 500 cm<sup>3</sup>), 6 partants, 2 classés.

1. N° 110, brig. chef G. Jassaud (C.M.S.N.-CUS), 77 pts (auquel est attribuée une Céramique d'art, offerte par le « Motorcycle Club de France », accompagnée d'un diplôme artistique); 2. N° 112, s-brig. G. Boussard (C.M.S.N.-CUS), 90 pts.

Groupe « Rouge » (motocyclettes 1 000 et side-cars 1 200 cm<sup>3</sup>), 54 partants, 30 classés.

1. N° 171, garde J. Ouvrardot (E.M. de la G.R.P.), 28 pts; (auquel est attribuée une Céramique d'art, offerte par le « Motorcycle Club de France », accompagnée d'un diplôme artistique); 2. N° 176, brigadier G. Guignabodet (1<sup>er</sup> Rég. du Train), 44 pts; 3. N° 175, adjudant E. Gaussen (1<sup>er</sup> Rég. du Train), 53 pts; 4. N° 147, garde A. Laigle (E.M. de la G.R.P.), 60 pts; 5. N° 161, brigadier E. Danjean (C.M.S.N. 1), 89 pts; 6. N° 167, gardien B. Chapelot (C.M.S.N. 1), 89 pts; 7. N° 146, M.d.L. chef F. Pusini (III-12<sup>e</sup> R.A.), 91 pts; 8. N° 160, gardien G. Laleu (C.M.S.N. 4), 93 pts; 9. N° 162, gardien C. Lavandier (C.M.S.N. 5), 94 pts.

POURQUOI CONTINUER A EMPLOYER  
UNE DOUZAINÉ DE CLÉS A ÉCROUS ?

Si une seule clé automatique

**PLATTINA**

vous donne satisfaction



SERRAGE

AUTOMATIQUE

outil indestructible  
en acier au chrome-  
vanadium

**TRADING-MOTOR LINE**

74, rue de Rome, PARIS-8<sup>e</sup>  
LAB 22-08

*Un allumage sans histoire*

Insensible  
aux intempéries,  
aux huiles  
et aux essences,  
il est étanche,  
la matière  
plastique souple  
faisant joint  
sur le fil  
de bougie

GRACE AU *Capuchon* **M**



PRIX  
95 Frs

*Pose rapide et facile*

Il suffit d'introduire l'extrémité du câble coupé net sans le dénuder dans le capuchon "M" et de serrer la vis "V" qui assure le contact. L'embout "M" est verrouillé sur la tête de bougie par le ressort "R" monté dans la vis.

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL

Pour le Gros : L'ELECTRICFIL, 59 RUE MOLIERE - LYON



**Segments noirs Amedée Bollée**

Surface traitée au Parcolubrite  
épaisseur 3 microns

**spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps**

a refroidissement par air

152

**MAX ROUJOU** - 57, rue Louis-Blanc  
PARIS - NOR. 59-35

Spécialiste du **RUMI**

(Demander son album technique. Envoi Franco 600 Fr.)

Cyclomoteurs **ALPINO** trois vitesses

Scooters **MANURHIN**

50 cc 100 cc 125 cc 175 cc 230 cc 250 cc

Une technique éprouvée par la compétition!

**ALCYON**

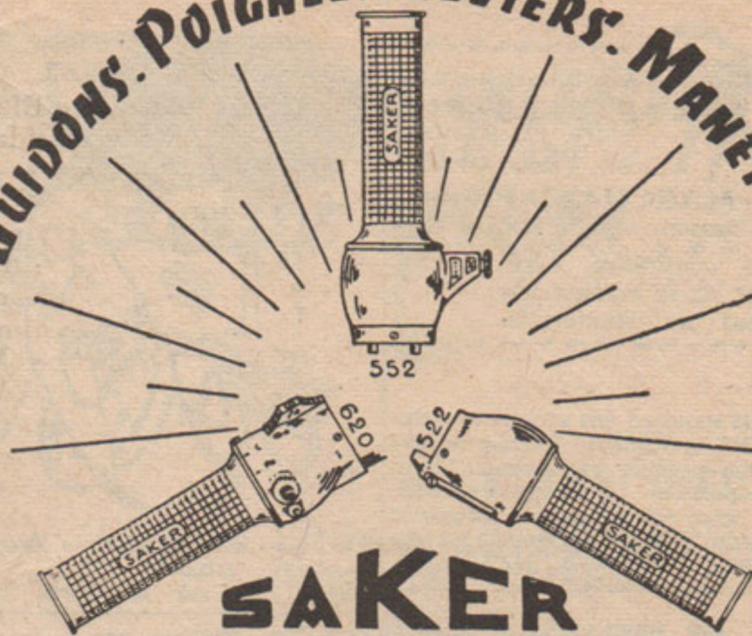
CYCLOMOTEURS  
VELOMOTEURS  
SCOOTERS  
MOTOS



ALCYON

Demandez notre catalogue  
M.C. GENTIL et Cie - B.P. 101 - COURBEVOIE (Seine)

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES



**SAKER**

POIGNÉES  
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES  
PAR VIS



PLUS SOUPLES,



ILS  
"ARRACHENT"  
MIEUX  
AVEC BARDAHL...

BARDAHL ajouté à l'huile (4 temps 2 temps) fixe sur les surfaces métalliques en friction, un film lubrifiant extrêmement tenace, inarrachable, résistant aux plus fortes pressions mécaniques et aux plus hautes températures

VOTRE MOTEUR TOURNE SUR UN "COUSSINET BARDAHL"

- Accélération plus rapides
- Souplesse à tous régimes
- Energie accrue
- Usure du moteur réduite de 50 %
- Température réduite de 20 %
- Consommation diminuée

**BARDAHL**

S.I.P.O., 25-27, Pl. de la Madeleine PARIS - ANJou 41-00-01 et 02

Depuis des années des millions d'automobilistes et motocyclistes (Amérique et Europe) sont de fanatiques "Bardahlites". Soyez comme eux!

olive 277 B

**MOTTAZ** Depuis plus de 40 ans

ET SA QUALITE S'IMPOSE

RESERVOIRS  
MOTOS-SCOOTERS  
VELOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS

ET S MOTTAZ  
307 - 311 rue de la Garenne  
NANTERE ★ Tél. MAL 29-77



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.

**ECHANGE** standard des anciens modèles LAMBRETTA, VESPA. Reprise immédiate comme premier versement. Traite un mois après et 18 mois de crédit. Modèle 57 avec équipement et assurance dans le crédit. Scooter-Diffusion, 30, rue de Pixérécourt, Paris (20°). MEN 35-50.

**NORTON 500** super carré avec side Watsonian, caréné, très rapide.  
**NORTON 500** petite course 82-94 avec side.  
**NORTON 350** et 500, 1953, side gauche Watsonian et d'autres machines de course pneus-chaînes et pièces pour Norton. Je prends en dépôt, ou achète toutes motos de course ou sport.

**MOTOS TOURISME**

**B.M.W. R 51/2**, 17.000 km, kmorigine  
**B.S.A. Golden Norton** dominator, etc...  
J. Murit, 44, rue Paul-Barruel, Paris (15°).  
LEC 60-53.

**ACHAT**

Achète **MOTOS RECENTES**, grosses cylindrées. J. Murit, 44, rue Paul-Barruel, Paris (15°). LEC 60-53.

**OUVRIER SPECIALISTE** Vespa associée ou intéressé pour Banlieue Paris. Ecrire au journal qui transmettra.

Je cherche **350 JAWA** susp. AR oscil. même accidentée. Machurey motos, 19, rue de Noidans, Vesoul.

**B.S.A. 650 Golden flash** bon ét. 1952. 180.000 Devoge, 1, pl. J.-Renard (17°). GAL 90-76.

**ACHETE 125 récente** susp. articulée à l'AR, moteur Ydral ou allemand. Griselle, route de Vitry-en-Perthois, Vitry-le-François (Marne).

**SIDE-CAR BERNARDET** neuf, grand tourisme, pour 500, 40.000  
Side-car Bufflier neuf pour 350, 35.000.  
Moncet, 47, av. Wilson, Béziers.

Recherche **moteur VICTORIA** 350 culbu., sélect. 4 vitesses, même mauvais état. Bienfait Pierre, 16, place de la Liberté, Marcoing (Nord).

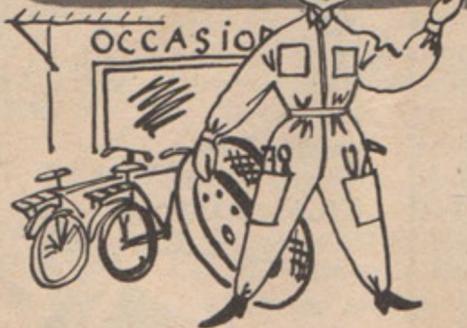
**500 ARIEL** spéciale cross 1955, jamais couru, 165.000. R. Sceaux, 204, rue Belleville (20°).

**PHOTOS SUR DEMANDE**

750 B.M.W. R 73, 150.  
750 B.M.W. R. 12, sélecteur, 120.  
750 Comec, c. neuve, 140.  
650 B.S.A. Golden, 20.000 km, 230.  
600 B.M.W. R.67/2, 1952 et 1953,  
500 B.M.W. R 51/2, M. 0 km, 295.  
500 Vélocette susp. oscil., 225.  
500 B.S.A. A 7, très belles, 160 et 175.  
350 Royal, 1952, 135.  
350 Jawa, 2 cyl., 75.  
250 Puch TF 12.000 km, 130 et 140.  
250 D.K.W., gros moyeux, 145.  
250 B.S.A. C 11 SL, 120.  
125 D.K.W. télé et susp., Puch, Peugeot, Vespa, à partir de 30.000 fr. CREDIT 12 MOIS.  
Voiture 4 CV 1954, reprise **MOTO MOTO RECORD**, 151, rue Marcadet, Paris (18°). MON 24-40.

**PETITES**

**ANNONCES**



La ligne de 39 lettres,  
signes ou espaces :

**200 francs**

**350 ou 500 MANX** « Featherbed », excel. ét., 250.000.  
Dagan, 53, rue de Paris, Charenton.

**MONET GOYON 125 cm<sup>3</sup>** modèle 54, parfait état, bien équipée, 70.000. P. Coudy 54, av. du Maréchal-Leclerc, Alouette-Pessac (Gironde).

**VEND, side Précis G.L.T.S** caisse alu., neuf, 45.000 ou échang. c. 500 culb. anc. mod., rapide bon état. Félix, 4, rue de l'Yser, Niort (Deux-Sèvres).

**A.J.S. 500** spéciale cross, 120.000.  
**Side 500 Terrot**, télesc., 85.000.  
**B.M.W. R 12**, side ou solo, 85.000.  
**ZUNDAPP KS 600**, très bien, 85.000.

**CREDIT IMMEDIAT**

Achète ou reprend tous Velosolex. Roger Sceaux, 33-35, rue des Panoyaux, Paris (20°). MEN 98-81.

**VENDS 176 PEUGEOT G. S.**, état neuf (der. mod. 55), absol. impec. (non finirodée), 160.000. Reprend. avec légère soule 350 B.S.A. (B 31) ou R.E 350 Bullet, récente parf. état., faire offre ou se prés. ts les jours après 19 h, chez Castella, rue de la Baucherie, Villemur (Hte-Garonne).

**125 MAGNAT DEBON 1954**, cause départ service, tél. heures travail. FLA 00-10.



**TUBO STOP**

**LE ROBINET ÉTANCHE et IMBOUCHABLE**

**OTOM S.A.**

5bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE  
DÉF. 21-63 - 25-91

**SCOOTERS D'OCCASION** entièrement révisés et garantis 3 mois LAMBRETTA, VESPA, 5.000 fr. à la commande, 20.000 fr. livraison. Crédit 12 mois. Scooter-Diffusion, 30, r. de Pixérécourt, Paris (20°) MEN 35-40. Achat comptant immédiat.

**ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTOGISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE**

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais

**Attention ! seul,**

le mécanicien ayant de solides connaissances techniques sera retenu. Voulez-vous être candidat avec toutes chances de succès ?



**SUIVEZ NOS COURS SUR LES MOTOCYCLES**

chez vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques mois d'études faciles, nous ferons de vous le

**SPÉCIALISTE RECHERCHÉ et surtout BIEN PAYÉ**

Préparation C. A. P. Mécanicien



Demandez **AUJOURD'HUI MÊME** notre documentation gratuite N° 14. Grandes facilités de paiement accordées.

ÉCRIVEZ :

**COURS TECHNIQUES AUTOS**

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

Pour la Belgique : 41, bd James, **BRUXELLES-MIDI**

**MATCHLESS**

Commandes acceptées aux prix spéciaux Salon

IMPORTATEUR Sté **ARIS**

11, rue Labie - Paris-17° - (Éto. 08-66)

Catalogues détaillés sur demande

**AGENCE OFFICIELLE :**

14, boulevard Sault

Tél. **DOR 49-42**

**TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE**  
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs



PARIS

XII<sup>e</sup>

**CHEZ ALAZARD**

Super-Crédit. Garantie. Reprise. 100 motos c. neuves 1953-1954-1955. + 30 vélomot. récents à solder. + 20 scooters divers à tous prix. + 50 motos de reprise à liquider. 47 bis, avenue de Clichy (17°). (Métro : La Fourche). (Fond passage côté cinéma accès et parking dans la cour.)

**CHEZ ADNET**, stock de pièces détachées pour machines anciens modèles, cyclo Starnord, Scoutex, moto Terrot, Monet-Goyon, Radior, Triumph, 45, cours de Vincennes, Paris (20°). DID. 12-16.

**VESPA, LAMBRETTA, RUMI**, même accident. Gil, 83, avenue d'Italie.

**150 VELOM.**, motos, side-cars d'occasion. Crédit 15 mois. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

**Achat immédiat paiement.** Scooters, motos, Moto-Record, 151, rue Marcadet, Paris (18°). MON 24-40.

**MOTOBECANE** Mobyette, Moby-scooter. Tous modèles disponibles. Cherrier, 21, bd H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.

Toujours 50 voitures tourisme et sport : reprise ttes motos et crédit. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

Pour toute pièce détachée d'occasion, pour moto toutes marques moteurs, boîtes, roues, cadres, fourches, pneus, carbus, magnétos, dynamos, tan-sad, réserv., carters, pignons, etc. Stock considér. pour Chaise, Dresch, Peugeot, Motob., Terrot, Jap, Monet-Goy., B.S.A., M. 20, Ariel RH, Norton 16-H, Gnome, etc. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. Tél. : VIL 15-18.

**ACHÈTE PLUS CHER**

Toutes motos et scooters F.A.M., 10, av. de Saint-Ouen (18°) (angle av. de Clichy).

**REPARATIONS MOTOS**, façonnage toutes pièces adaptables, pignons, axes, bagues, embiellages, etc. Brocherieux, 32, rue des Jardins, Cachan (Seine).

A.J.S. 500 cm<sup>3</sup> dernier modèle 5.000 km. ARIEL 500 cm<sup>3</sup> bicylindre neuve. AUTOMOTO A.M.C. 175 cm<sup>3</sup> comme neuve, 70.000. MOTOBECANE 125 cm<sup>3</sup> culbuteur, 55.000. MOBYSCOOTER, 45.000 fr. MOBYLETTE à partir de 10.000 fr. CHERRIER Pierre, 21, bd Henri-Sellier, Suresnes. LON 16-29.

**MOTOS POHU, SPEC., PUCH. MOTO SERVICE PALOMA**, toutes pièces détachées, access., libres magasins 175 SV, 175 SVS, 250 GS, 250 GSS, carénée sport. Crédit : 7, 9, 12, 15 mois, 52 avenue Foch, Saint-Maur, GRA-51-76.

**MOTOS COURSE**

**B.M.W. R S**, 5 vitesses carénée avec side gauche, vitesse 185 side-car machine du record du monde.

**DES CONSEILS PRATIQUES**  
**DES EXEMPLES**  
**DES CHASSES VÉCUES...**

★

**REVUE NATIONALE DE LA CHASSE** 50f

EN VENTE PARTOUT

★

# Grande cuisine

## Petits plats ...

◆

- DES RECETTES INÉDITES
- QUELQUES SECRETS DES GRANDS CHEFS
- DE NOMBREUX PLATS PRÉSENTÉS EN NOIR ET EN COULEURS DANS

### LA BONNE CUISINE

A LA PORTÉE DE TOUS

14 NUMÉROS PARUS

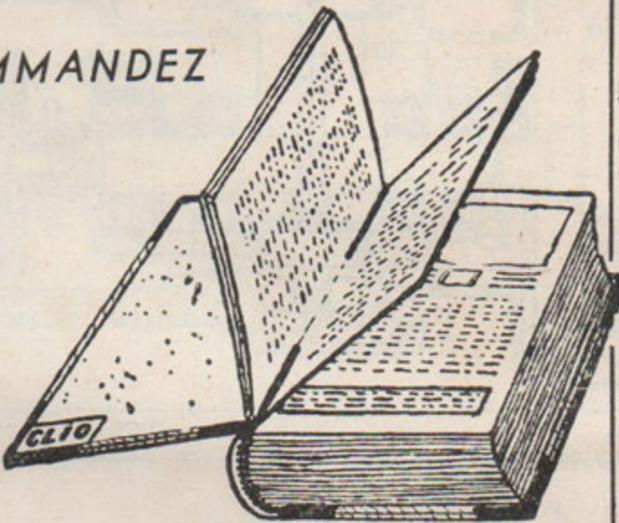
EN VENTE CHEZ TOUS NOS DÉPOSITAIRES - le numéro **120 F**

COMMANDEZ

VOS RELIURES

"MOTOCYCLES"

Elles vous permettront de conserver intacte votre collection de "MOTOCYCLES"



Envoi contre 500 fr. à verser au C.C. du journal Paris 2834-83 ou contre mandat.

## Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17<sup>e</sup>

12 NUMÉROS PAR AN

UN AN .. .. . 500 fr.

— — — — —

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux :  
Salon et Compte Rendu

Payable par virement au C.C.P. Paris 2.834-83, par  
— mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire —

NOM : .....

ADRESSE : .....

.....

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, r. des Comédiens, Bruxelles  
C.C.P. 3-86 - 1 an..... Fr. : 100

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle  
C.C.P. V. 10.442 - 1 an. Fr. : 7,50

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. : 650  
Changement d'adresse.. Fr. : 30

L'abonnement partira du numéro .....

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

« Au cas où, par décision ministérielle ou syndicale, le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

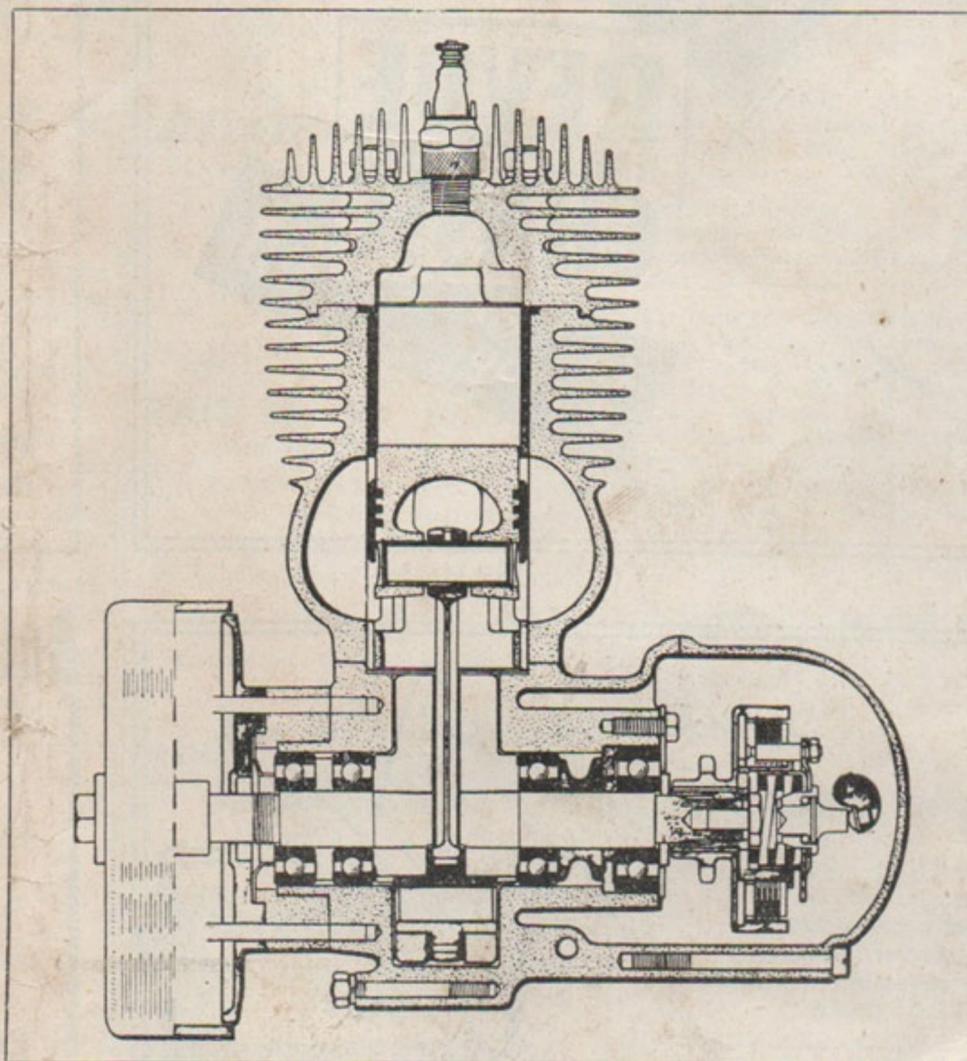
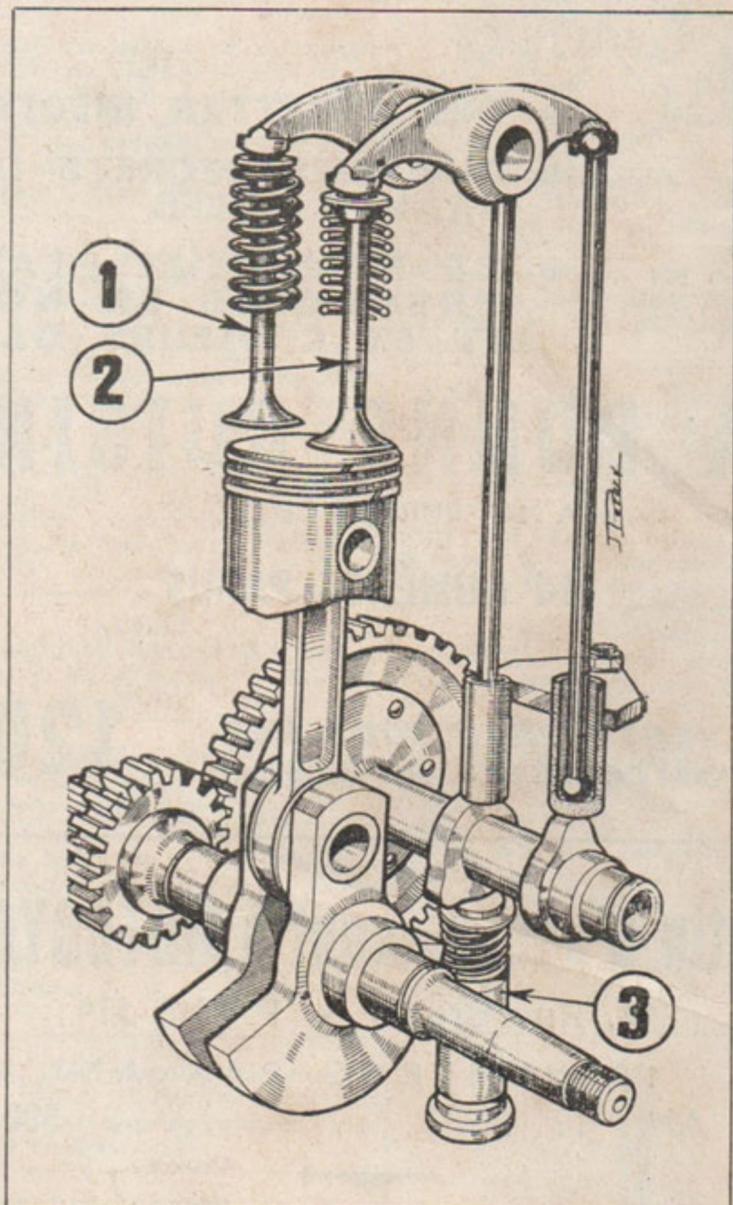
Mentionnez

# MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

# MOTOCYCLES et Scooters

## Technique ...



## TOURISME ...

