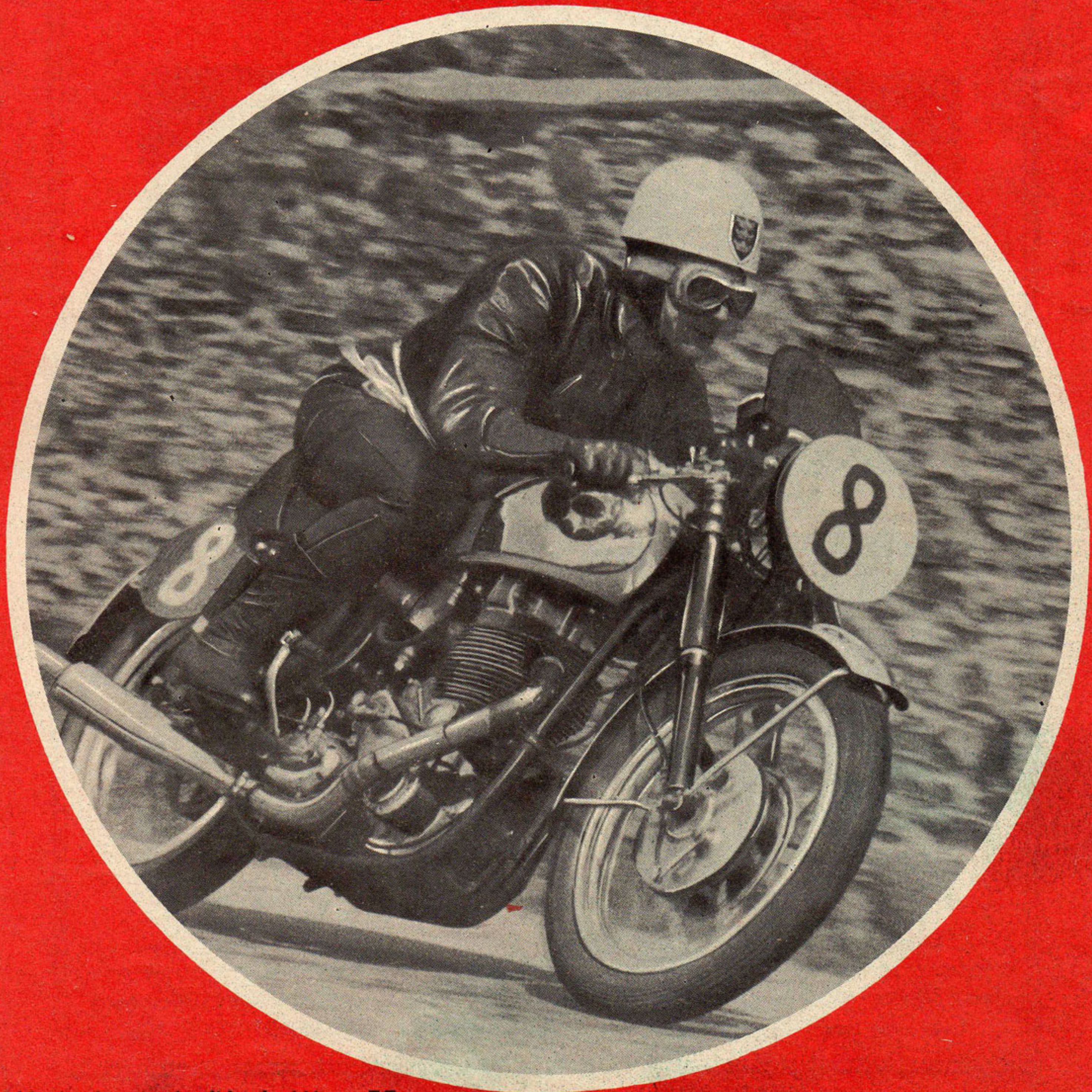


Moto revue

44^e ANNEE. — 7 JUILLET 1956. — N° 1.297
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

ESSAI
125 TERROT
E. D. L.



Codd réussit un splendide doublé au T.T.
Clubmen enlevant 350 et 500 cmc. sur B.S.A.

Ils sont indispensables...

Les Manuels Techniques et Pratiques

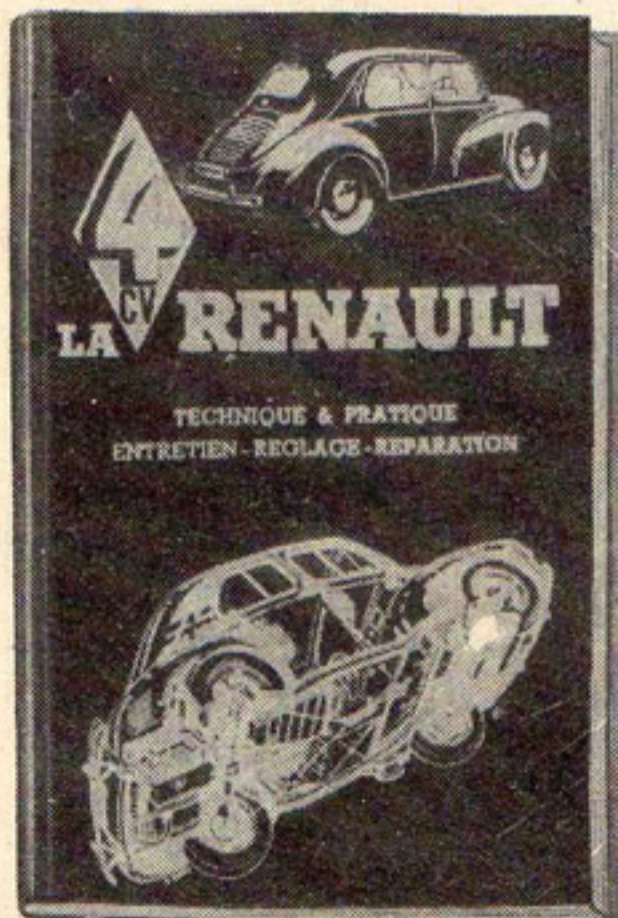
édités par

Moto revue



Toute la Technique de la
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 655 francs



La 4 cv Renault

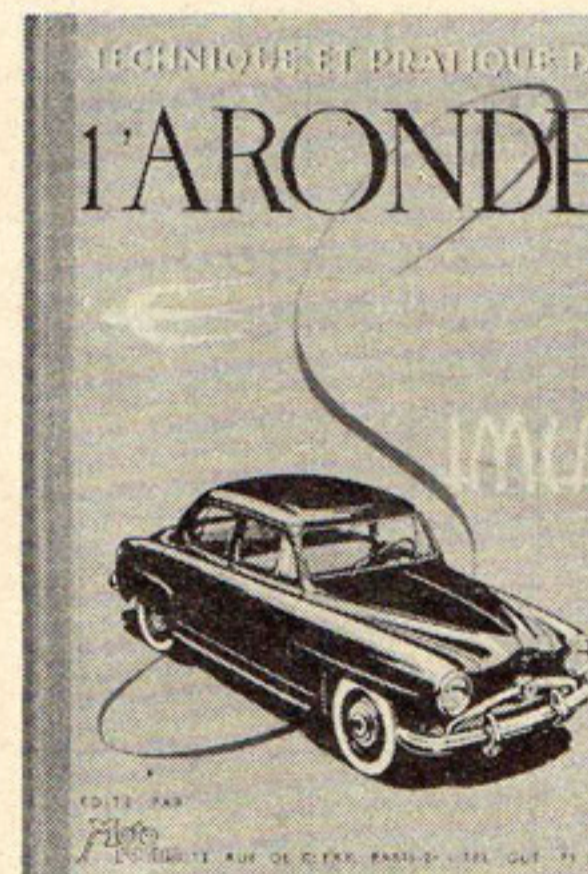
Prix : 590 francs
Franco : 650 francs



La 2 cv Citroën

Types Tourisme et Utilitaire

Prix : 610 francs
Franco : 660 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 670 francs

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

CARACTÉRISTIQUES

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

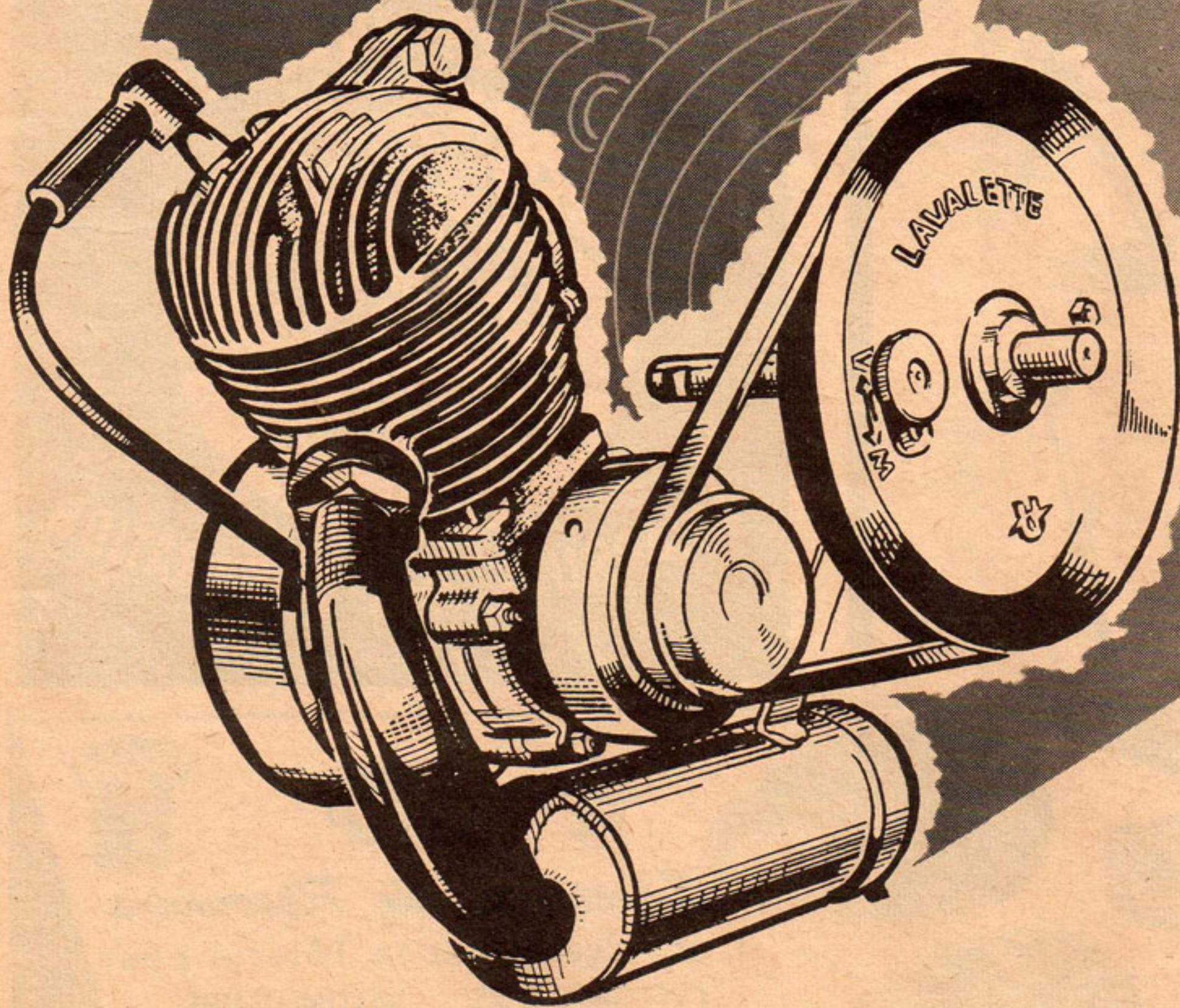
Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.

Tous ces Manuels sont en vente à **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, PARIS-2^e - Pas d'envoi contre remboursement
Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE** : 297-37 Paris

AML 50

MOTEUR 1 CV 8 AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

*S'impose pour
votre cyclomoteur*



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



A. C. LAVALETTE

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

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

- 1° Livraison immédiate tous modèles. — 2° L'atelier le mieux organisé pour l'entretien et la garantie.
 3° Les meilleures conditions de **CREDIT** en 6, 9, 12, 15 mois, 20% comptant.
 4° Le stock pièces détachées complet. — Expédition contre remboursement.
 5° Bon vendeur c'est bien. Mais bon mécanicien, c'est mieux !

58, rue A.-Briand — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MÉTRO : A.-FRANCE

PER.19-73

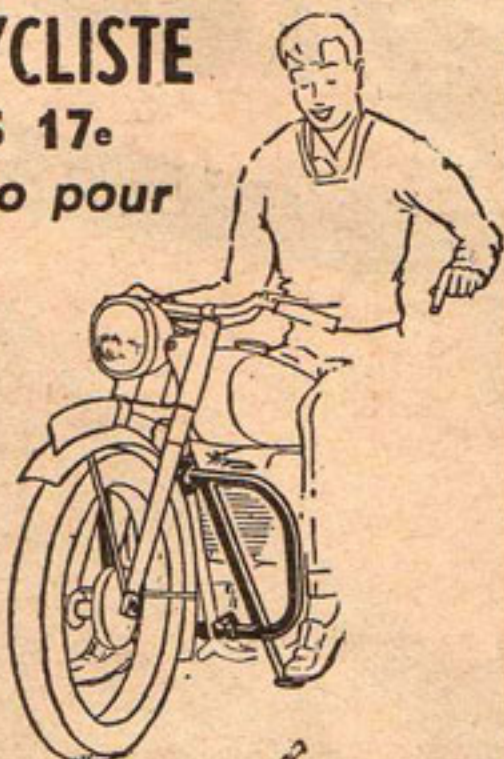
L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, rue Belidor, PARIS 17^e
 Vous enverra notice franco pour

EKA-DUO

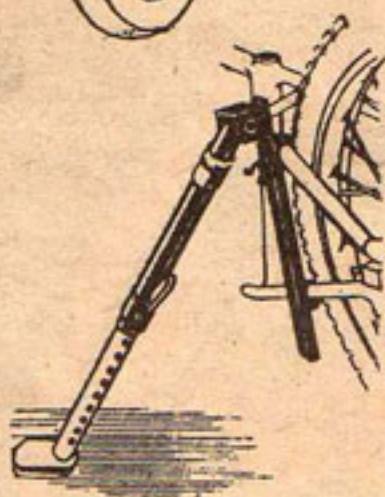
2 accessoires en 1 seul

Pare-chocs avec
 béquille latérale
 télescopique.



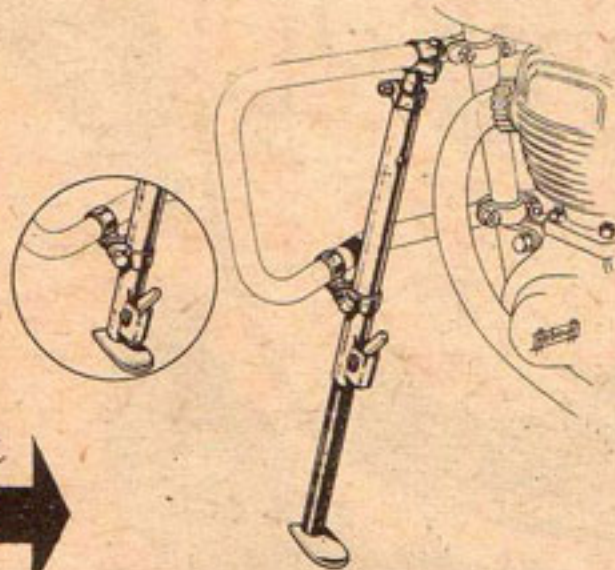
EKA-12

Béquille latérale
 télescopique.
 Adaptation facile
 sur tous cadres.



EKA-13

Béquille latérale
 télescopique.
 S'ajoute
 instantanément
 sur tous pare-chocs.



SUPER DISSOLUTION

VULCANISANTE

DISSOPLAST

CAPSULES PLASTIQUES

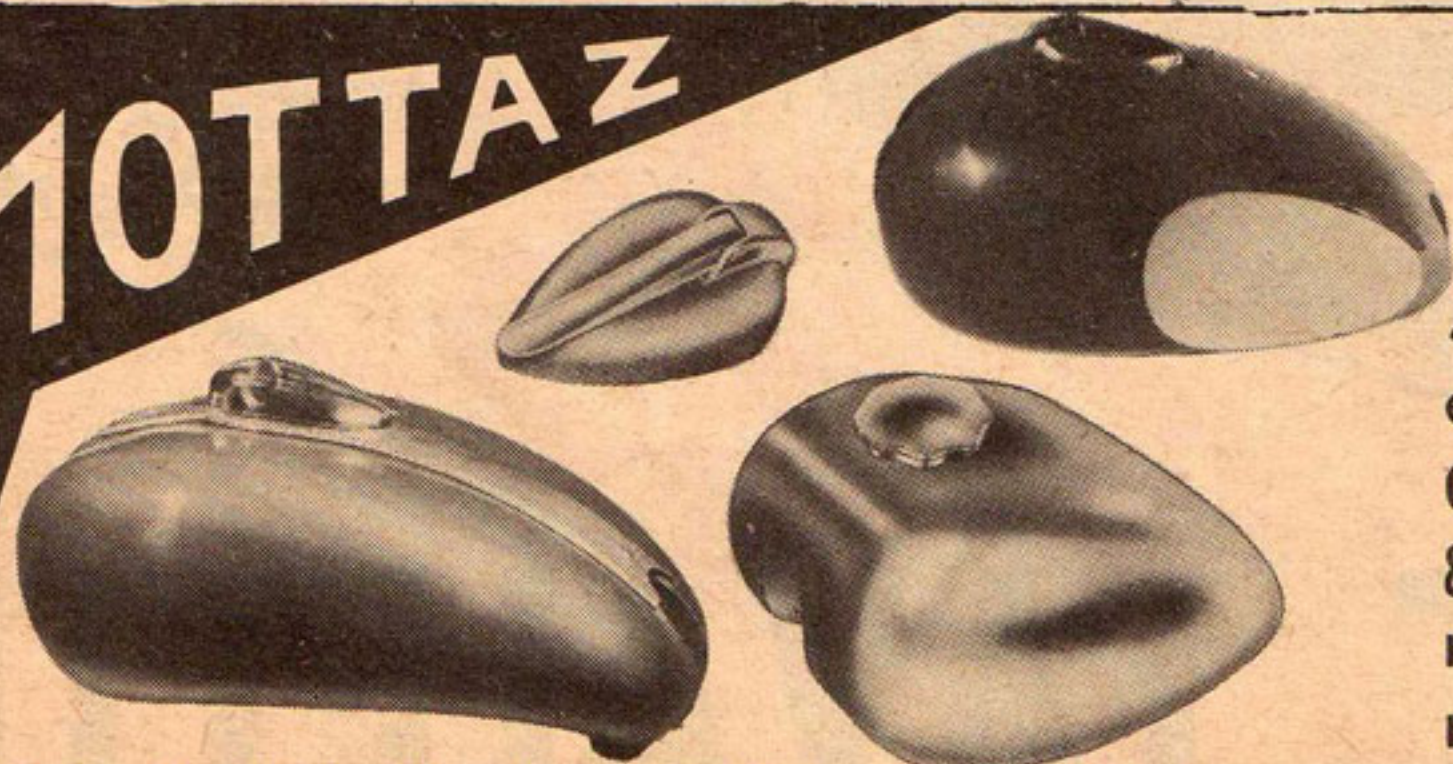
SAISIR
 LA CAPSULE
 PAR LE COTÉ EFFILÉ



PERCER
 DU COTÉ OPPOSÉ
 A L'AIDE DE
 L'ÉPINGLE

1 CAPSULE PAR RÉPARATION

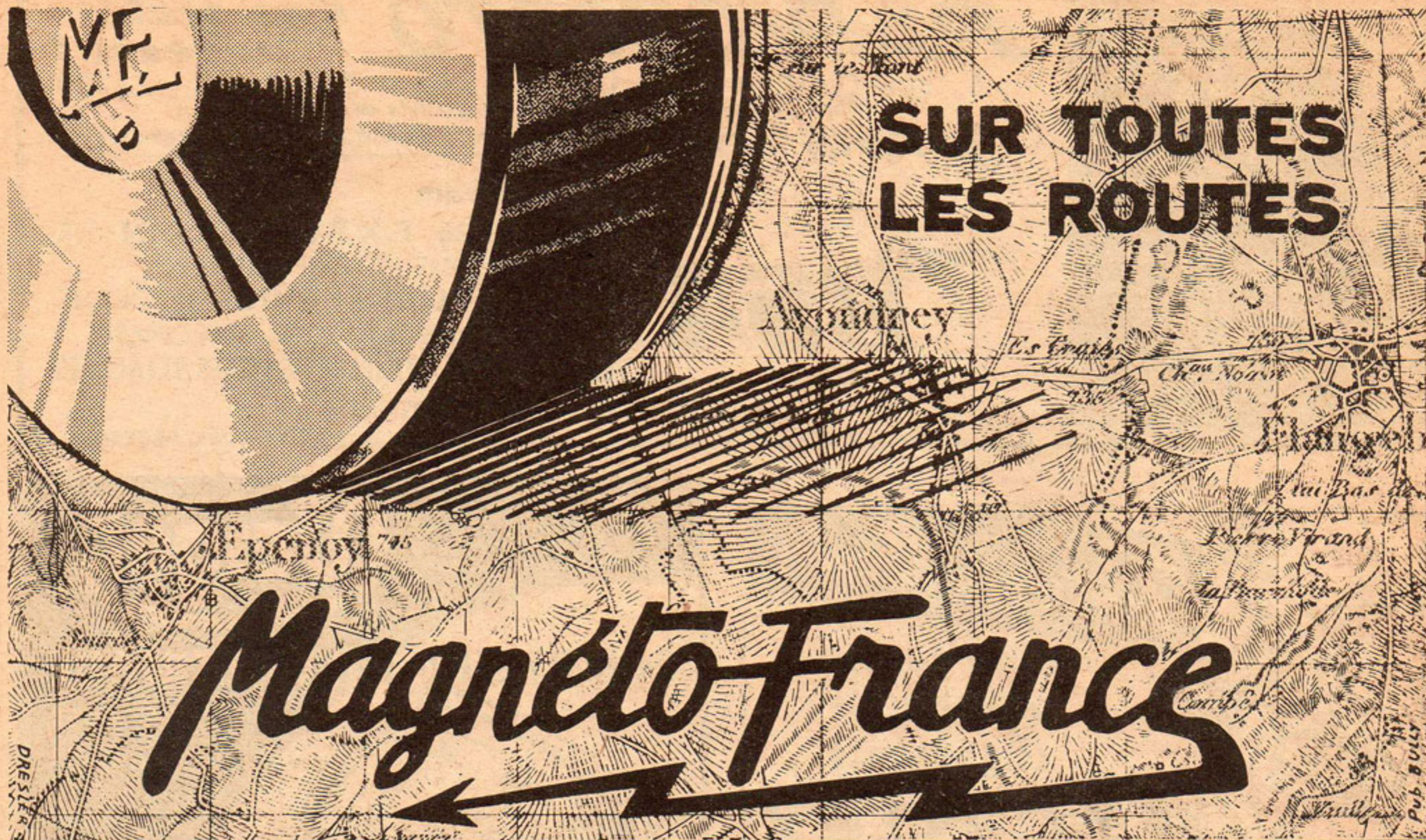
MOTTAZ



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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

307 à 311
 rue de la Garenne
NANTERRE - Mal 29-77



SIÈGE SOCIAL USINES & BUREAUX
93 ROUTE D'HEYRIEUX TÉL. PA 25-61 (3 lig.)

LYON

MAGASINS DE VENTE A PARIS
42 RUE BRUNEL (17^e) TÉL. ETO 45-00

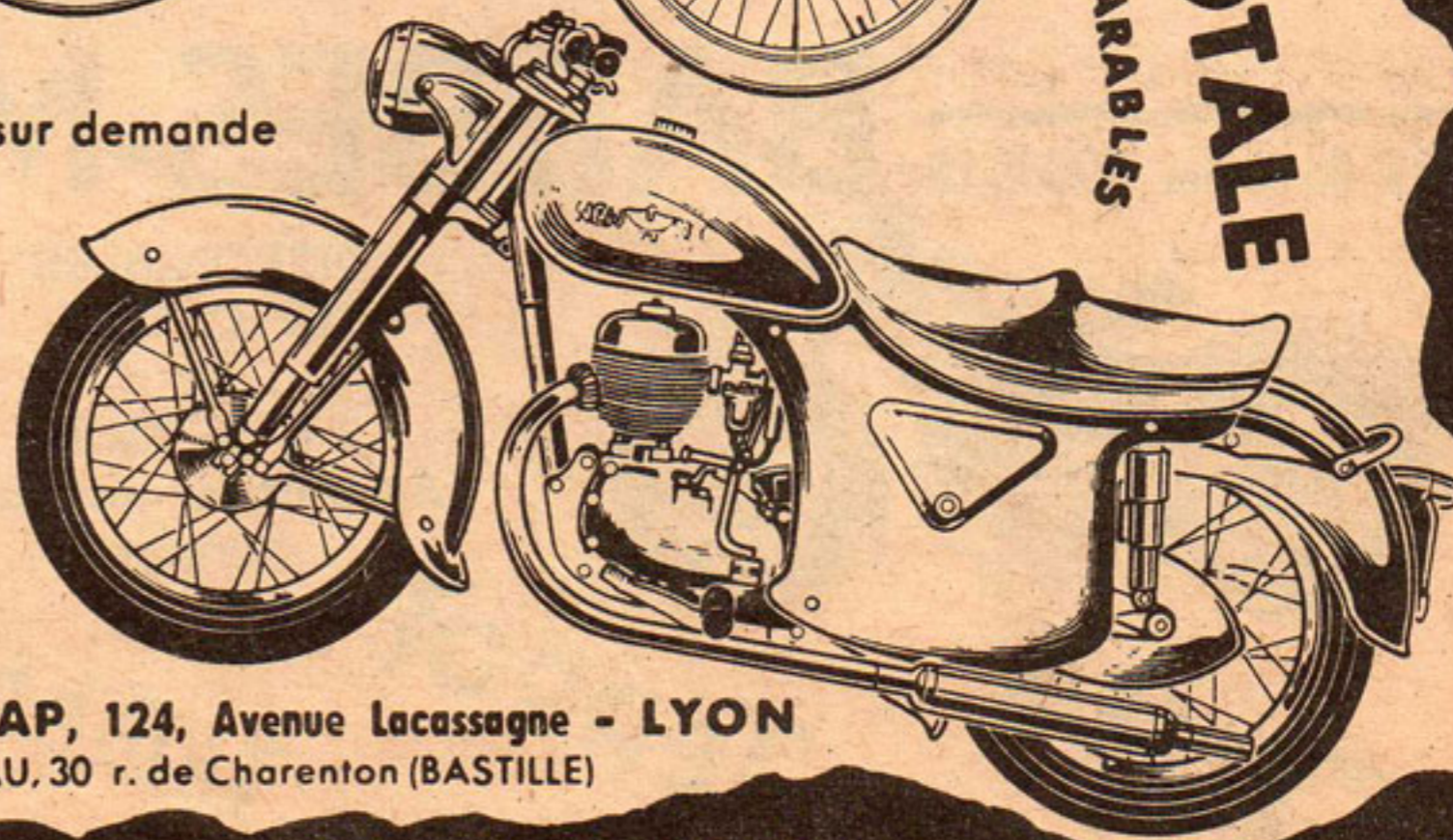
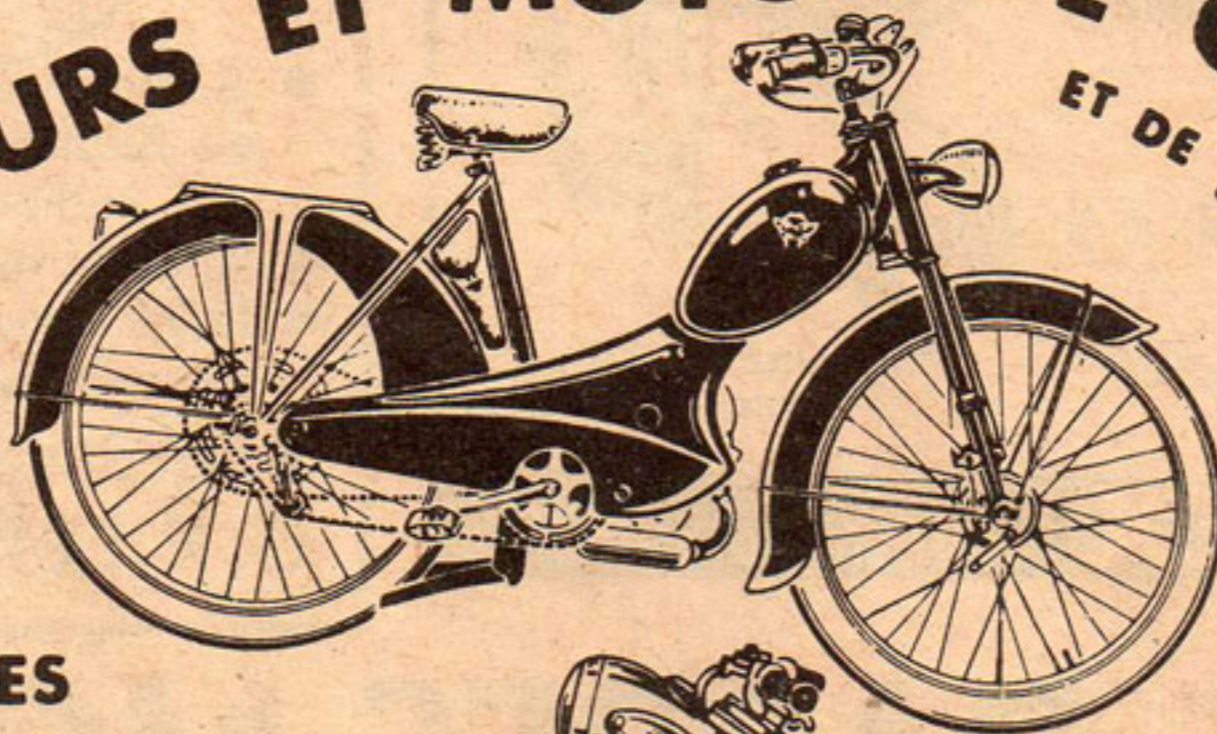
CYCLOMOTEURS ET MOTOS DE QUALITÉ TOTALE
ET DE LIGNES INCOMPARABLES



**NEW
MAP**

8 MODÈLES

Catalogue en couleurs gratuit sur demande



Motocyclettes NEW-MAP, 124, Avenue Lacassagne - LYON
PARIS: M^r DEGUSSEAU, 30 r. de Charenton (BASTILLE)

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



CHARRIER en action

RAPID'MOTO *Une seule adresse!*

6, rue DAILLY - St-CLOUD - Tél. : MOL. 21-29
(Magasin ouvert pendant toute la période des vacances)

Jacques CHARRIER INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS

vous présente :

UNE LARGE EXPOSITION DE
 TOUS MODELES DISPONIBLES
 UNE STATION-SERVICE MODERNE
 PAR DES MECANICIENS DIPLOMES
 UN STOCK COMPLET DE PIECES DETACHEES

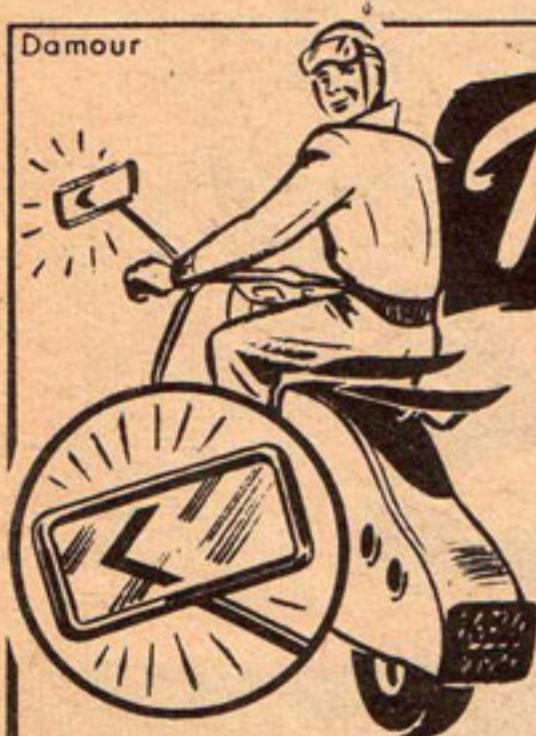
CREDIT AVANTAGEUX

ENGLISH SPEAKING

MAN SPRICHT DEUTSCH

BSA

Damour



Tout votre Scooter

choisissez l'un de ces
 équipements
 clignotants

SCINTEX

Nouveauté originale :

LE RETRO-FLASH
 rétroviseur-clignoteur

Au virage, une flèche clignotante,
 visible de l'avant comme de l'arrière,
 s'allume sur le miroir.

Très remarqué!

ou bien
 les classiques

FEUX LATÉRAUX R 5
 à verre ogival

si jolis aussi!



CHEZ LES GROSSISTES
 NOTICE SUR DEMANDE

SCINTEX Courbevoie Seine

Veigel

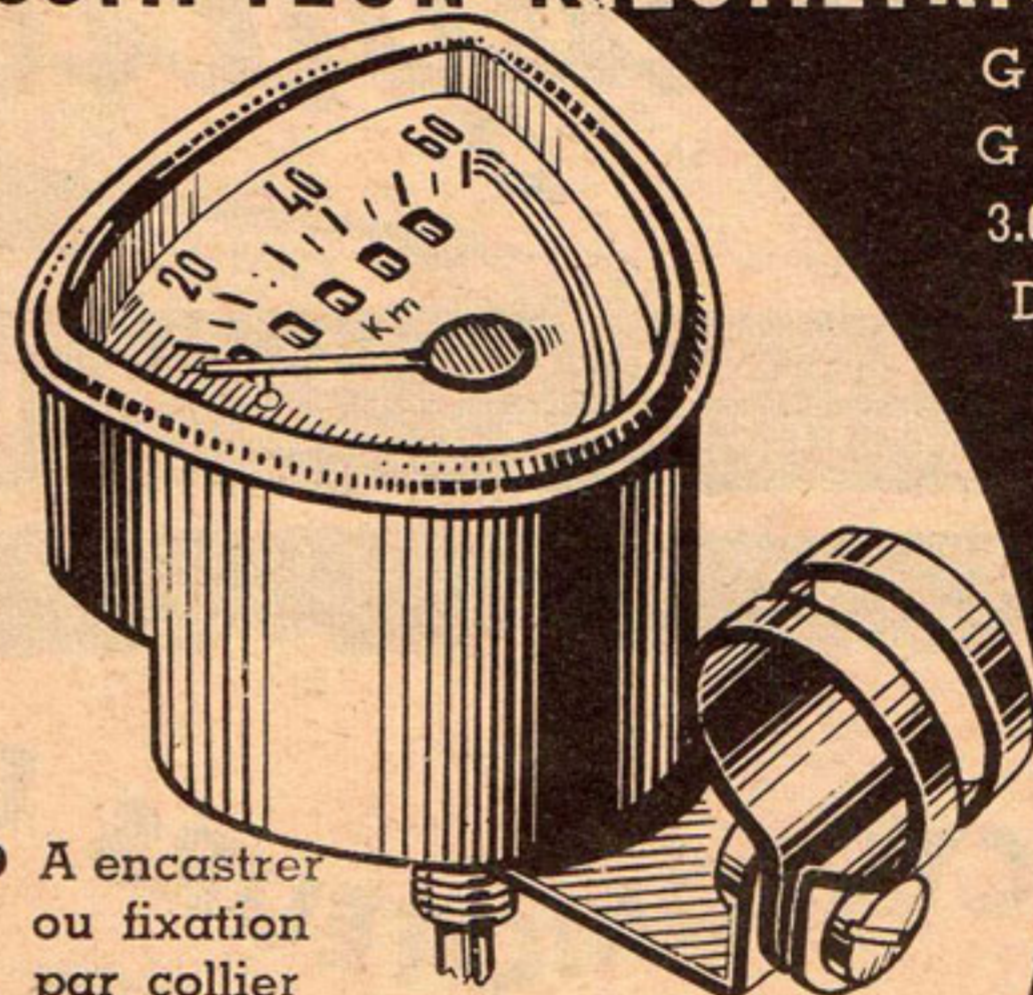
COMPTEUR KILOMÉTRIQUE

G 48/60

G 48/80

3.000 fr.

Détail



- A encastrer
 ou fixation
 par collier
- Cadran de 60 ou 80 kmh.
- Livré avec flexible et renvoi de
 mouvement universel

AGENT EXCLUSIF :

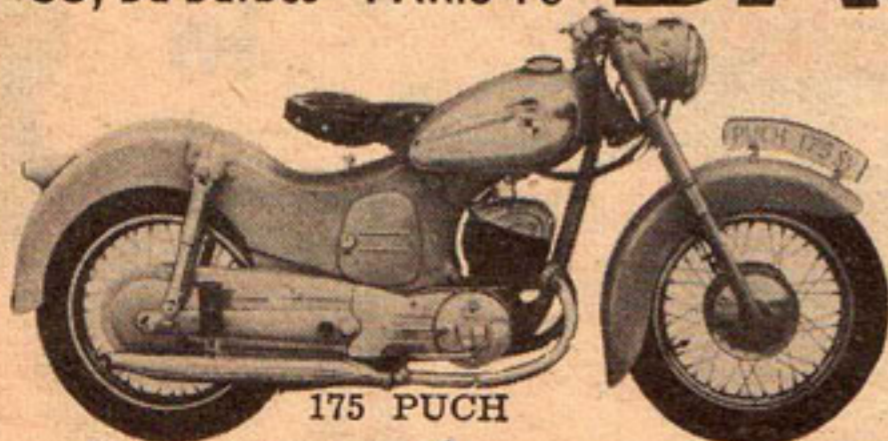
G. R. LETU 33bis, rue Château-Landon, PARIS X^e

Tél. : NOR. 03-03

33, Bd Barbès - PARIS-18

BARBES-MOTO

Téléphone : MON. 98-35



175 PUCH

DISPONIBLES

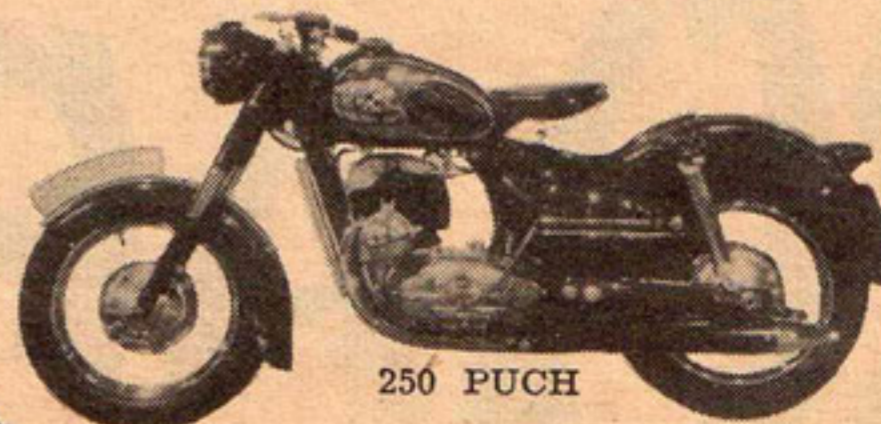
ET CREDIT

de

6 à 15 MOIS

Assurance maladie

gratuite



250 PUCH

BSA

TERROT

Lambretta

Cyclo PALOMA

Ouvert également le lundi de 8 h. 30 à 20 h.

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

Comme des milliers d'usagers
faites confiance à

JAWA

qui a confirmé sa supériorité dans le

BOL D'OR 1956

AVEC UNE MACHINE DE SÉRIE AMÉLIORÉE

1^{ère} Catégorie 350 cm³
RECORD battu à 110.922
de moyenne soit 2.662 km.
— 2^o du Classement Général —

250 cc. avec double-selle
et repose-pieds arrière 219.500

UNE VRAIE BI-CYLINDRE

350 cc. avec double-selle
et repose-pieds arrière 239.500

et avec frein sur moyeu central 249.500
Départ PARIS + taxe locale

GARANTIE TOTALE 6 MOIS
pièces et main-d'œuvre

SERVICE ASSURE
CHEZ NOS NOMBREUX
CONCESSIONNAIRES



PIECES DETACHEES
LIVRABLES IMMEDIATEMENT

CRÉDIT 18 MOIS — REPRISES



AGENT GÉNÉRAL
E^{TS} JACQUES POCH
127, AVENUE DE NEUILLY-NEUILLY/SEINE - TEL - MAI. 61-70

Sur la route



PHOTO HENRI ALEXIS (EUCO)

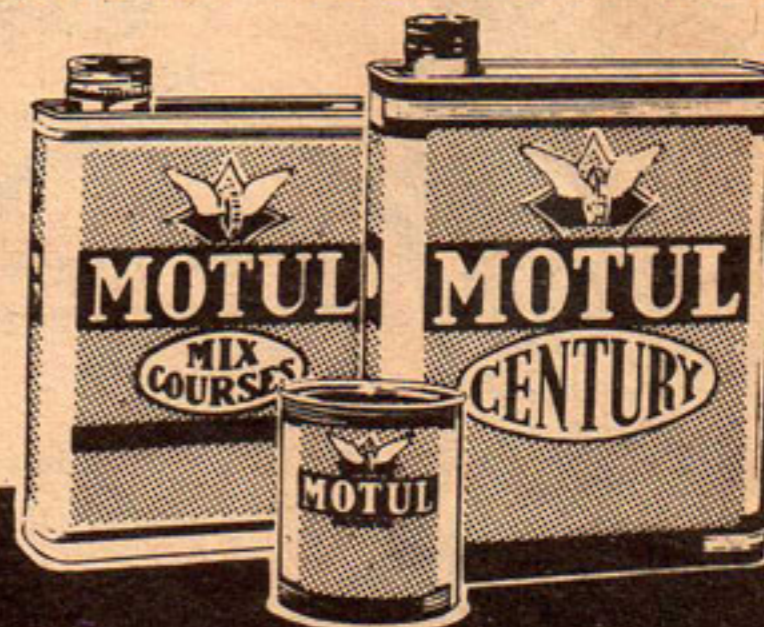
votre
moteur



est **ROI**

...traitez-le comme tel

entretenez-le
régulièrement
avec



l'huile
MOTUL

47, Rue de Paris, BOBIGNY (Seine) - VIL. 97-88

1858 CENT ANS d'expérience
et de recherches au service
de la lubrification **1956**



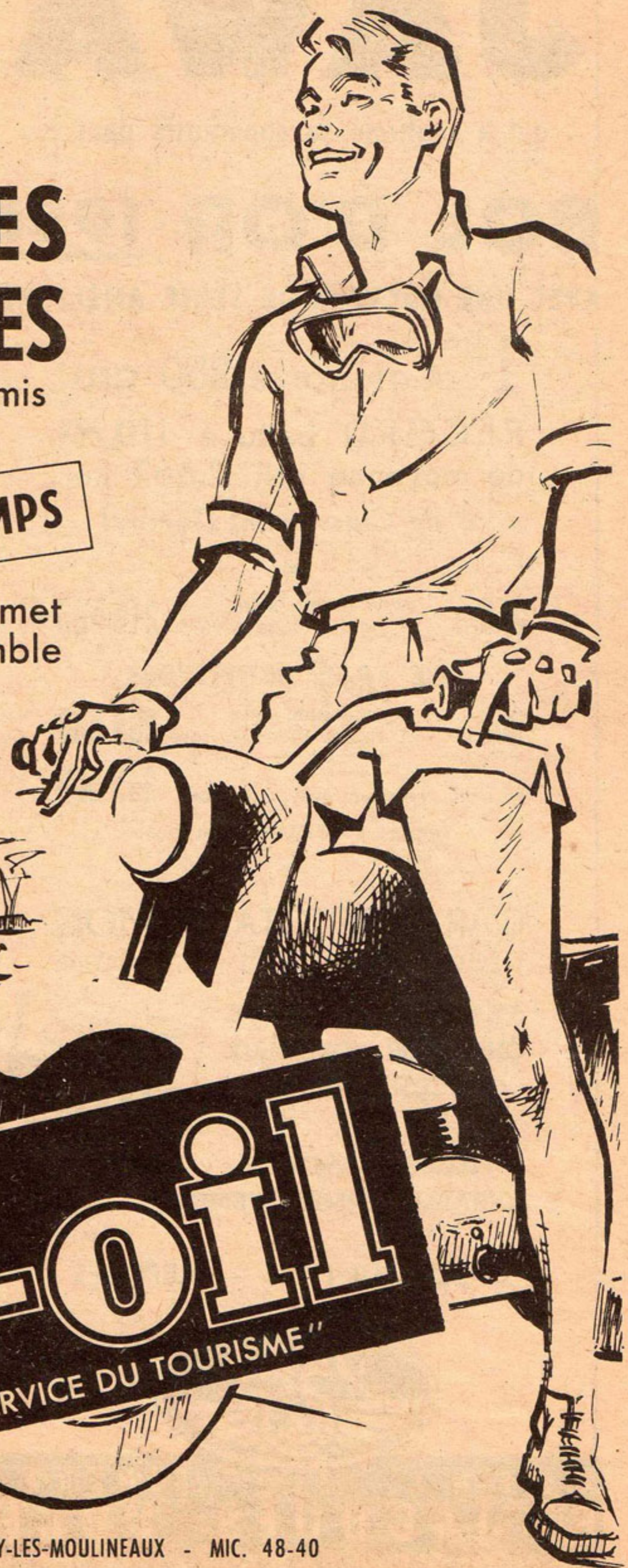
Moi! J'AIME LES DIMANCHES

...et comme mes amis
j'utilise toujours...
BRET-OIL

SPÉCIALE 2 TEMPS

qui nous permet
d'arriver tous ensemble
joyeux à l'étape!

"ELLE" SE MÉLANGE INSTANTANÉMENT
ET RESTE DILUÉE DANS L'ESSENCE,
ELLE BRÛLE PARFAITEMENT, SANS
JAMAIS ENCRASSER.



Ravitaillez-vous
aux pompes bleues
BRET-OIL
ou exigez
les bidons bleus
BRET-OIL

Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"



EDUCATION PAR L'IMAGE

C'EST à une excellente initiative de l'Automobile Club de la Drôme, et de son Président M. Latune, que nous avons dû d'assister à la projection d'un film éducatif sur le Code de la Route en général et plus particulièrement sur les précautions que doivent prendre les différentes catégories d'usagers.

× × ×

Ce film comporte plusieurs séquences, mais l'une d'elles nous a fortement intéressés puisqu'elle était destinée aux motocyclistes et vélomotoristes. Disons franchement que nous nous attendions au pire sachant de quel point de vue « sectaire » le problème du « motocycliste sur la route » est trop souvent abordé.

Et bien, nous devons rendre justice aux réalisateurs, et plus précisément à M. Raffin, commandant la compagnie de gendarmerie de la Drôme, chargé de la réalisation du film et de l'établissement du scénario : non seulement ils ont su éviter les slogans et clichés habituels, mais ils ont, avec beaucoup de pertinence et de compétence, parfaitement illustré les dangers qui menacent le motocycliste sur la route et les moyens, sinon de les éviter complètement, du moins de les réduire.

C'est un film vivant, clair, agréable à suivre et émaillé de commentaires utiles, allant de l'importance de la vérification et de l'entretien des pièces essentielles de la machine, aux indispensables précautions à prendre sur la route.

Nous avons particulièrement apprécié les séquences concernant le freinage, l'éclairage, le dépassement, les voyages de nuit. Par contre, on a sans doute abusé des photos d'accidents. Il faut, certes, frapper l'imagination des spectateurs, mais une plus grande sobriété n'aurait pas nui.

× × ×

Le bilan du film est toutefois largement positif et c'est là l'essentiel. Prévu, au départ, pour être projeté dans les écoles et centres d'apprentissage de la Drôme (21.000 élèves ont déjà vu ce film), il entreprend maintenant de faire un voyage utile dans toute la France. Il est encore intéressant de noter que la projection est suivie par des compositions-tests dans les écoles et que le résultat de ces compositions prouve que les petits spectateurs (de 7 à 18 ans) ont bien compris et assimilé les conseils donnés.

Précisons encore que trois séquences sur quatre sont déjà terminées : piétons, cyclistes et cyclomotoristes, motocyclistes. La quatrième, automobilistes, est en cours de réalisation.

Félicitons donc encore une fois les réalisateurs pour leur film : ce sont des initiatives de ce genre qui disciplinent les usagers en leur faisant comprendre qu'il y a place pour tous sur la route à condition que chacun respecte les droits des autres.

1 a

250

une production
de l'industrie
helvétique :

universal "junior"

DEUX MODES DE "MARIAGE"
ENTRE SUSPENSION OSCILLANTE
ET TRANSMISSION ACATÈNE.

Voilà une machine que nous aimerions essayer ! C'est sur cette exclamation élogieuse que nous découvrons la dernière version de la Universal 250 type Junior, production suisse qui reflète bien dans l'ensemble et dans le détail le caractère dominant des productions industrielles de ce petit pays, c'est-à-dire le souci de la qualité et du fini.

Machine sobre et particulièrement élégante, cette 250 cmc. apparut en 1953 au Salon de Genève et suscita aussi bien chez les techniciens que les profanes une admiration justifiée.

Mais depuis sa première apparition, un certain nombre de modifications ont été apportées à ce modèle, modifications qui portent sur l'aspect extérieur et qui rendent cette 250 cmc. encore plus attrayante pour l'acheteur éventuel d'aujourd'hui. Enumérons-les rapidement avant de passer à l'examen propre : Nouveau silencieux (dont l'origine allemande ne semble faire aucun doute) qui, par la même occasion, a changé de côté sur la dernière version, adjonction d'un filtre à air, selle double, garde-boue plus enveloppants, nouveau dessin italien du réservoir d'une contenance de 16 litres, dont 3 de réserve, partie arrière du cadre modifiée, etc...

L'ASPECT EXTERIEUR

La Suisse étant un pays situé à mi-chemin entre l'Allemagne et l'Italie, les techniques de ces deux pays ne pouvaient que transpirer sur la machine et d'un côté sa ligne robuste et sa transmission acatène sont des traits typiquement allemands, tandis que le dessin des garde-boue, du réservoir, de la selle biplace, les jantes en alliage léger rappellent que l'Italie est attenante à ce pays.

LA PARTIE CYCLE

Il s'agit d'un double berceau en tubes d'acier sans soudure. Comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, la triangulation de la partie arrière a été améliorée de façon à assurer une plus grande rigidité : le tube du haut du cadre se double maintenant et rejoint chaque tube du double berceau inférieur sous la selle ; les 2 tubes du haut, prolongés de part et d'autre du garde-boue arrière, supportent les éléments élastiques séparés de la suspension arrière, éléments à amortisseurs hydrauliques incorporés à double effet.

La fourche oscillante de la suspension arrière est montée sur des roulements coniques à rattrapage de jeu.

A l'avant on trouve une classique télescopique avec amortisseurs hydrauliques incorporés à double effet.

Quant aux roues interchangeables, en alliage léger, elles sont chaussées de pneus 3,25x18. Les moyeux à broche supportent les freins d'un diamètre important pour une 250 cmc. : 200 mm tant à l'avant qu'à l'arrière, offrant une surface totale de freinage de 270 cm², ce qui est une garantie pour ce pays montagnueux.

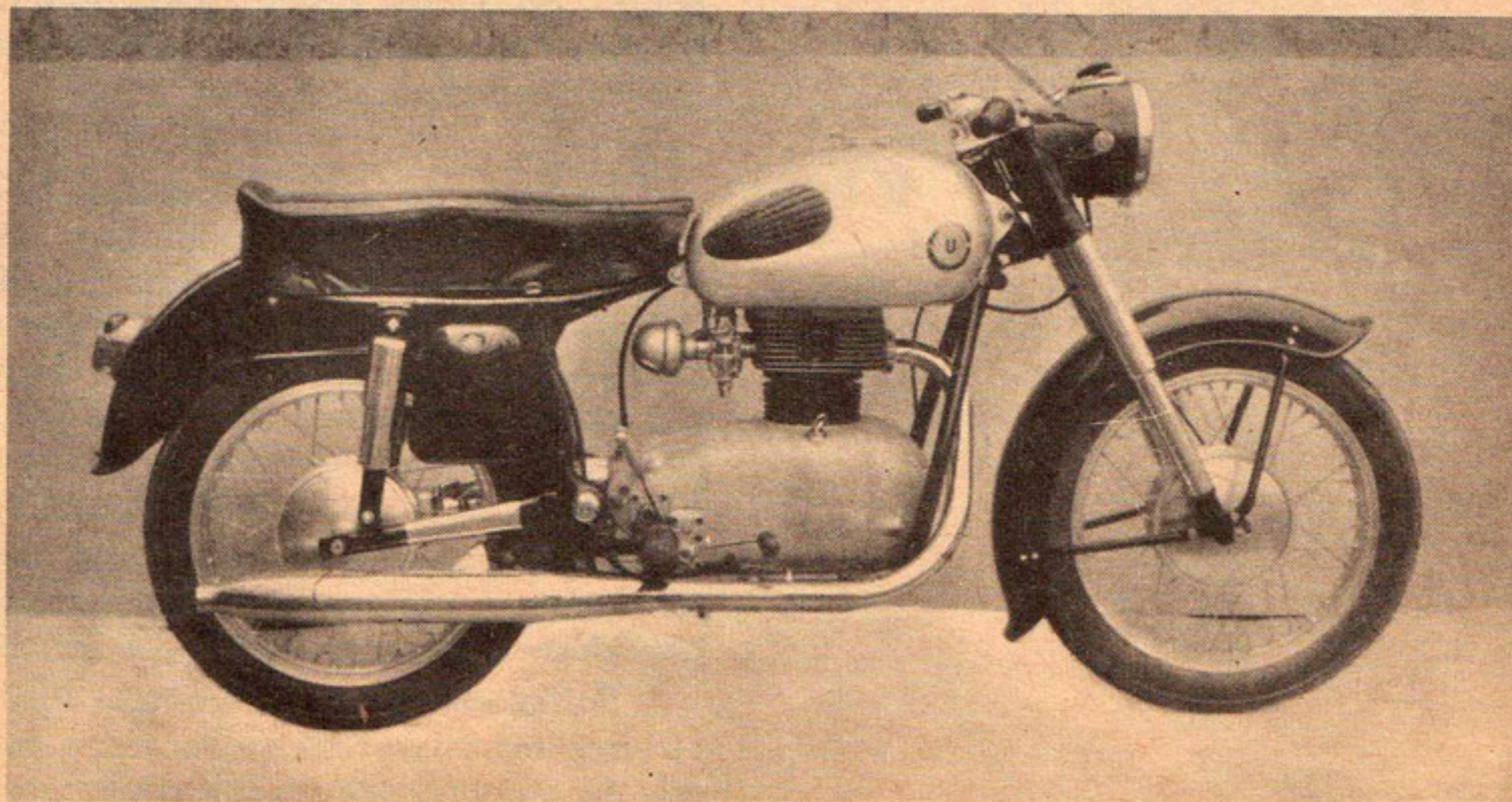
Guidon assez étroit (67 cm) et muni d'un frein de direction. On note également un bouchon de réservoir à fermeture rapide qui ne peut renier ses origines italiennes.

Deux coffres (dont l'un enferme la batterie) fermant à clé viennent compléter l'équipement général de la machine.

LE MOTEUR

En complément d'une partie cycle dépourvue de tous accessoires aussi ferrailleurs qu'inutiles, le bloc moteur vient s'intégrer harmonieusement « dans le berceau ». On cherche vainement à la surface de celui-ci une saillie quelconque, ce qui confère à la machine un en-

Par son aspect et sa ligne générale, par sa réalisation technique, la 250 cmc. Universal est bien au carrefour des écoles allemande et italienne.



retien particulièrement aisé. Un kick-starter, un sélecteur, une pédale de frein, un cylindre (bien entendu) dépassent seuls de cet œuf non dépourvu de ligne.

Il s'agit d'un monocylindre culbuté de 67 mm d'alésage pour 70 mm de course, donc moteur légèrement longue-course, de rapport course-alésage 1,045 et de cylindrée exacte 246,795 cmc.

Pour un taux de compression de 7,2 à 1, la puissance développée est de 14 CV à 6.000 t/m (vitesse moyenne du piston à ce régime : 14 m/s), ce qui donne une puissance spécifique dans la bonne moyenne de 56,7 CV/l.

L'aléttage de la culasse est plus développé qu'auparavant ; celle-ci est en alliage léger et hémisphérique (jeu des soupapes à froid : adm. 0,1 mm, échapp. 0,15 mm).

Le piston est muni de 3 segments seulement : 2 segments d'étanchéité dont le supérieur est chromé et un segment râcleur d'huile.

La tête de bielle tourne sur un roulement à galets, tandis que le vilebrequin supporté par 3 paliers est évidemment placé longitudinalement dans l'axe de la machine.

Le graissage se fait sous pression par une pompe située dans un carter d'huile (en dessous du carter moteur) d'une contenance de 1,8 l.

L'ALLUMAGE

L'allumage est fourni par une dynamo Bosch placée en avant du carter et en bout de vilebrequin, de 6 volts, 60 watts, donc d'une puissance intéressante, garantissant un bon éclairage.

Le rupteur séparé est entraîné par l'arbre à cames. Bobine HT fixée au tube central sous le réservoir (bien protégée ainsi des intempéries). Remarquons également l'emploi d'une bougie assez froide, puisque l'usine recommande une 240 de degré thermique.

Avance à l'allumage 34°.

Comme déjà indiqué, la batterie Bosch 6 V, 9 AH est logée dans le second coffre latéral et alimente l'allumage et l'éclairage.

Phare de marque Hella avec avertisseur et compteur éclairé incorporés.

LA BOITE

L'embiellage attaque directement l'arbre primaire de la boîte par l'intermédiaire d'un embrayage monodisque à sec avec ressorts amortisseurs, et selon les normes allemandes on trouve la première en appuyant sur le sélecteur, tandis que deuxième, troisième et quatrième s'enclenchent en haut. Par contre, ce sélecteur se trouve à droite, selon les normes anglaises.

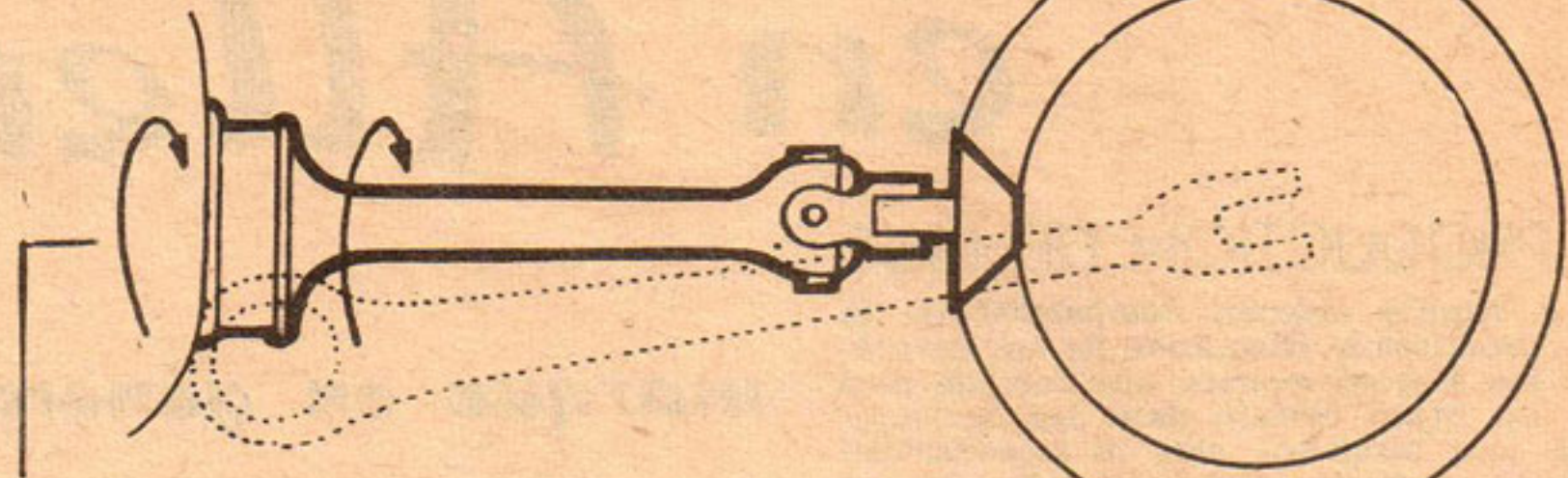
Les rapports internes de la boîte en cascade, très étalés, sont les suivants : première 7,37 à 1 (25,6 %) ; deuxième 4,07 (46,4 %) ; troisième 2,69 (70,2 %) ; quatrième 1,89 (100 %). Si l'on fait les rapports 1^{re}/2^e, 2^e/3^e et 3^e/4^e, on note qu'ils sont respectivement de 1,811, 1,513 et 1,423, ce qui donne un étagement très étalé mais satisfaisant, bien que la première très démultipliée laisse apparaître un léger trou avec la seconde (mais il ne faut pas oublier que la Suisse étant un pays montagneux, une première assez courte sera bien accueillie lors des démarrages dans les côtes d'un fort pourcentage). Contenance en huile de la boîte : 1,4 l. d'huile épaisse (SAE 60).

TRANSMISSION FINALE

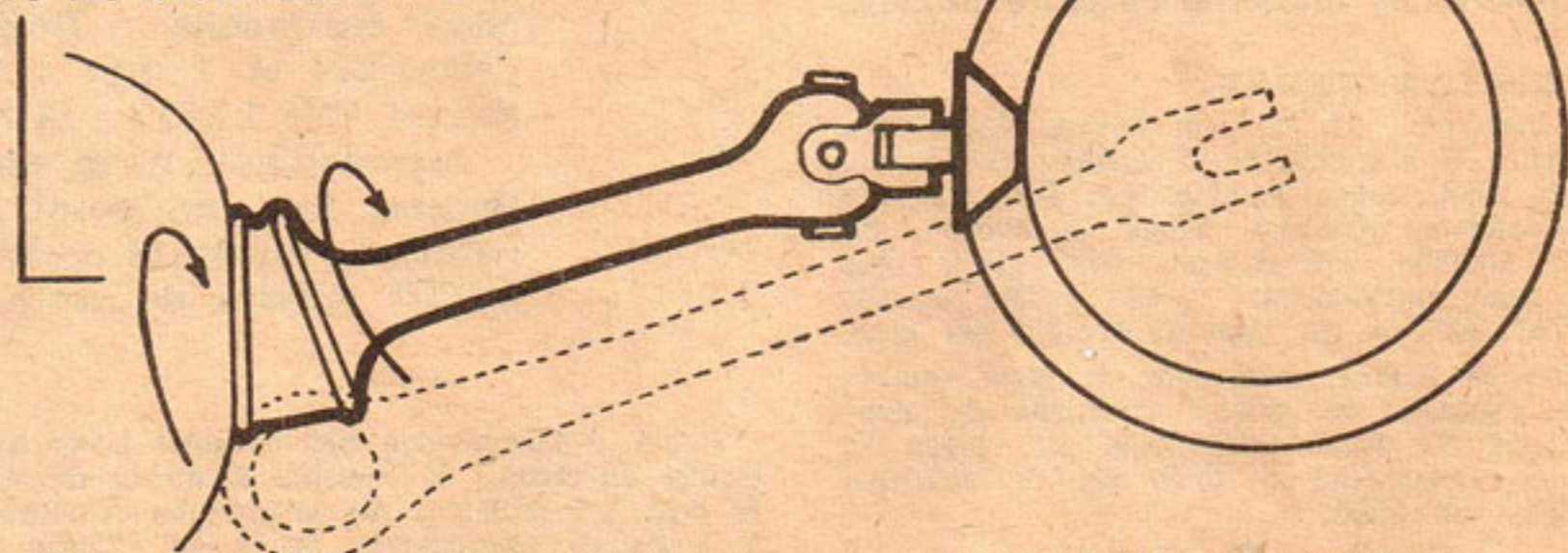
C'est là une des rares 250 cmc. avec la BMW à posséder une transmission finale acaténe. Nous sommes en présence d'engrenages coniques à dentures Gleason (démultipliation : 3,62 à 1) et pour atténuer les à-coups du moteur, un amortisseur en caoutchouc est placé entre l'arbre et l'entrée dans le pont.

C'est ici que nous nous permettrons une petite comparaison avec la dernière BMW R26 au point de vue de la transmission.

Dans le cas d'un arbre de transmission enfermé dans le bras oscillant de la suspension arrière (les BMW par exemple), seule une articulation, en sortie de boîte, est nécessaire.



Mais si arbre et bras oscillant sont séparés, à des niveaux différents, il faut cette fois deux articulations sur l'arbre (en sortie de boîte et à l'entrée du couple conique) afin de permettre les débattements de la roue.



Que trouvons-nous sur cette dernière ? Comme nous l'avons expliqué dans la description que nous avons faite de cette machine (MR n° 1282), l'arbre de transmission tourne à l'intérieur du bras de suspension et de ce fait les axes d'oscillation du bras et de l'arbre sont situés très près l'un de l'autre et sur le même plan ; l'avantage de ce système est qu'il ne nécessite qu'une seule articulation en sortie de boîte (un flector sur les R26) et supprime celle qui se trouve à l'entrée du pont avec une coulissante classique, puisque l'arbre à l'intérieur du bras de suspension pivote dans le même axe que ce dernier.

Dans le cas de la Junior, la solution adoptée est tout autre. L'arbre de transmission est extérieur et il n'a pas été possible aux techniciens de placer l'axe d'articulation du bras de suspension exactement en regard du point d'articulation de l'arbre. Pour ne pas sacrifier à la rigidité de la suspension arrière (les deux bras sont réunis en un même axe), l'arbre doit passer au-dessus de cet axe. Il a donc fallu adopter deux flectors (un en sortie de boîte et un à l'entrée du pont arrière), cela supprime donc un des avantages de l'oscillante par rapport à la coulissante (pour les machines à transmission acaténe) qui est de simplifier la construction par l'emploi d'un seul flector en caoutchouc. Hâtons-nous de préciser cependant que le débattement de la suspension n'en souffre que dans des proportions infimes.

Rapports finals de transmission :

Première vitesse	1 : 26,7
Deuxième vitesse	1 : 14,75
Troisième vitesse	1 : 9,75
Quatrième vitesse	1 : 6,86

Le carter du pont arrière contient 0,4 l. d'huile SAE 60.

LE CARBURATEUR

Universal a fait appel à une marque anglaise dans le choix de son carburateur. Cette 250 cmc. est équipée en effet d'un Amal monobloc, type 375/19.

Gicleur principal 10.

Gicleur de ralenti 25.

Aiguille réglée au cran du milieu, le filtre à air, lui, est un Knecht allemand (type FL 3094/35).

QUELQUES CARACTERISTIQUES

Pour terminer ce tour d'horizon, indiquons les cotes principales de la machine.
 Longueur totale : 2,09 m.
 Empattement (à vide) : 1,38 m.
 Largeur totale : 0,67 m.
 Hauteur totale (à vide) : 1,010 m.
 Garde au sol (à vide) : 15 cm.
 Le poids en ordre de marche est de l'ordre de 150 kg.
 Rayon minimum de braquage : à gauche 5,12 m ; à droite 4,25 m.

EN CONCLUSION

Voilà donc terminée cette étude d'un des éléments de la construction suisse et lorsque l'on connaît leur technique en matière de mécanique de précision, les acheteurs sont sûrs de trouver dans cette 250 cmc. un engin sans histoires, doté cependant de beaucoup de brio.

De plus sa cadence de sortie étant très faible, chaque exemplaire subit des tests de résistance très sévères lui assurant une longévité bien au-dessus de la moyenne ; et c'est avec une note d'amertume que nous conclurons en précisant que malheureusement cette machine est introuvable en France.

J. B. et J. L.

DANS LE CADRE DE L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ EUROPÉEN

la moto en Allemagne

LA PRODUCTION DE 1955

Un simple examen comparatif de la production allemande de ces dernières années montre une fois de plus un boom certain dans les cyclomoteurs, une tendance vers la stabilisation dans les scooters, mais incontestablement une baisse marquée dans les motos.

Cette caractéristique d'ensemble de la production allemande présente un certain intérêt, vu la place occupée par l'Allemagne dans la production motocycliste mondiale.

Examinons donc de plus près chacune des différentes branches de cette production.

LES CYCLOMOTEURS

Le nombre de cyclomoteurs fabriqués continue à s'accroître d'année en année. Si, en 1952, cette production fut minime (l'Allemagne ignorait alors le cyclo), de 23.000 unités seulement, dès 1953, elle croît très rapidement : 123 mille unités en 1953, 445.000 en 1954 et 778.459 en 1955.

Dans le même domaine, il faut également signaler le grand nombre de moteurs de 50 cmc. fabriqués, et, pour la plupart, exportés : près de 1 million (975.595) en 1955.

★
Devant l'extension des cyclomoteurs de 50 cmc., les anciens « Mofas », cyclomoteurs de 100 cmc de cylindrée (le NSU « Quick » construit sous licence en France en est un exemple), ne font que reculer, ne représentant plus qu'une part infime de la production : 9.079 en 1954, 4.886 en 1955.

LE SCOOTER

Le scooter, après avoir connu une très rapide progression en 1953 et 1954 (là aussi, les allemands sont venus très tard à ce type de véhicule), commence à se stabiliser. 71.000 en 1953 ; 120.580 en 1954 et 134.150 en 1955. Soit une progression de 69 % entre 1953 et 54, mais de 11,25 % seulement entre 1954 et 55.

LA MOTO

Par contre, la production motocycliste proprement dite connaît un recul très net, le chiffre de 1955 étant moitié de celui de 1953, année la plus forte qui vit 333.092 motos fabriquées. En 1954, ces dernières avaient déjà reculé de 22 % (259.600 machines). Et l'an dernier un nouveau recul de 36 % du être enregistré (165.663 unités).

Malgré cette régression de la moto, 6 marques, néanmoins, ont réussi, dans ce domaine, à accroître leur chiffre de production : Adler (de 9,7 %), BMW (de 8,1 %), Maico (de 6,9 %), DKW (de 5,9 %), Horex et NSU (de 4,4 % chacune).

LE MILLION DEPASSE

En additionnant toute la production motos, cyclomoteurs, scooters, mais en délaissant les moteurs de cyclos et les triporteurs, le chiffre de production global n'a pas cessé de croître :

1952 : 451.300 — 1953 : 576.300 (soit 27,6 % de plus) — 1954 : 834.700 (soit 44,8 % de plus qu'en 1953) — 1955 : 1.090.576 (soit 30,7 % de plus qu'en 1954).

marque en général

les mêmes tendances qu'en France

Durant le cours de ces premiers mois, nous avons fait le point de la situation motocycliste dans différents pays européens : Belgique (N° 1.274) ; Angleterre (N° 1.274 et 1.284) ; Hollande (N° 1.274 et 1.287) ; Suisse (N° 1.275) ; Autriche (N° 1.282).

Aujourd'hui, nous analyserons la situation en Allemagne, tant du point de vue production, qu'immatriculations au cours de l'an dernier et répartition du parc au 1^{er} janvier de cette année.

Ainsi, l'Allemagne est le seul pays avec (mais derrière) la France à avoir dépassé le cap du million de véhicules motorisés à 2 roues construits en 1 an. Dans un pays comme dans l'autre, la production globale croît, avec prédominance du cyclomoteur. Mais il est très caractéristique de noter, peut-être plus en Allemagne qu'en France, un déplacement du « centre de gravité » de la production, passant, Outre-Rhin, de la moto au cyclomoteur.

LES IMMATICULATIONS

Un tableau des machines nouvelles immatriculées au cours d'une année est le test le plus sûr des goûts et des possibilités du pouvoir d'achat de la clientèle.

Mais avant de passer à une analyse détaillée, disons au préalable qu'en raison d'un pouvoir d'achat accru et d'un accroissement de la production automobile, le nombre total de véhicules à 2 roues immatriculés (motos et scooters, les cyclomoteurs n'étant pas compris dans le nombre) n'a fait que baisser durant ces deux dernières années.

L'année 1953 marqua le sommet de la demande motocycliste du marché intérieur : 349.500 véhicules (20.000 de plus que l'année précédente). Mais depuis cette date, la baisse est régulière : 292.500 en 1954 et 221.366 l'an dernier.

LES SCOOTERS

Mais cette baisse de demande n'est vraie que pour la moto. Le scooter, par contre, est toujours de plus en plus demandé : 27.000 en 1952 (8,3 % du total) — 52.500 en 1953 (15 % du total) — 75.700 en 1954 (25,8 % du total) et 92.692 en 1955 (42 % du total des 2 roues immatriculés).

★
Notons que ce sont les scooters de plus de 125 cmc. qui ont de plus en plus la faveur : 12,6 % en 1952 — 30,5 % en 1953 — 57 % en 1954 et 78,5 % (!) l'an dernier.



En prenant plus en détail les immatriculations de 1955, viennent en tête des scooters de 200 et 250 cmc. (34 % des scooters), suivis des 150 cmc. (29,2 %), des 125 cmc. et moins (21,4 %) et des 175 cmc. (15,4 %).

En tête des moins de 125 cmc. vient le « Hobby » DKW qui, avec 10.910 machines, représente 11,8 % de tous les scooters immatriculés et 55 % de ceux de moins de 125 cmc. DKW prend ainsi dans cette catégorie la place qu'occupait précédemment le Lambretta-NSU (2° en 1955, avec 22,6 % des moins de 125 cmc.), cette dernière marque étant passée dès le début de l'an passé, au 150 cmc. En troisième position, le Vespa-Hoffmann (13 % des scooters de moins de 125 cmc.).

Les scooters de plus de 125 cmc. voient le 150 cmc. NSU-Lambretta largement en tête : 23.623 unités demandées (32,5 % des scooters de plus de 125 cmc.) Derrière viennent les 150 et 200 « Bella » Zundapp (25,2 %), puis le 175 Heinkel (16,8 %).

En regroupant tous les scooters, NSU-Lambretta se taille la part du lion avec 28.107 scooters (30,4 %) vendus en Allemagne l'an passé, devant Zundapp (19,8 %), Heinkel (13,2 %) et DKW (11,8 %). Ces 4 marques, à elles seules, ont vendu les trois quarts des scooters achetés l'an passé en Allemagne.

LES MOTOS PROPREMENT DITES

Avant d'examiner cylindrée par cylindrée, la répartition des demandes de 1955, rappelons que chacune d'elles a marqué un recul. La diminution globale est d'ailleurs d'importance, puisque pour 282.000 motos proprement dites, immatriculées en 1952, il n'y en eut que 127.510 en 1955.

Si l'on compare ce dernier chiffre avec celui de la production (plus de 165.000), on voit clairement l'absolue nécessité pour les constructeurs allemands, de gagner les marchés extérieurs à leur exportation : il y avait, en 1955, un excédent de près de 40.000 motos à vendre à l'étranger.

La répartition par cylindrées montre la très large prédominance des 200 et 250 cmc. (63,7 %), suivies des 150 et 175 cmc. (18 %), des 100 et 125 cmc. (13,1 %). Les 350 cmc. et plus viennent finalement en queue (5,2 %), de moins en moins demandées.

LES 100 CMC. : Neuf marques se sont disputées la vente des 6.629 motos de 100 cmc. (5,2 % du total). En tête nous trouvons Adler avec 32 %, qui a détrôné NSU (23 %) depuis que cette marque a abandonné la « Fox » pour la 125 « Super-Fox ».

LES 125 CMC. : Quatre marques seulement pour les 10.039 (7,9 % du total) motos de 125 cmc. immatriculées l'an passé. DKW en a vendu 67,5 %, NSU 15,5 % et TWN 13,8 %.

LES 150 CMC. : Cylindrée guère demandée : 2.756 machines (2,1 % du total). Durkopp en a livré les 39,7 %, le reste se répartissant entre 5 autres marques.

LES 175 CMC. : C'est la troisième cylindrée demandée l'an passé : 20.279 moto, soit 15,9 % du total. Onze marques se sont fait concurrence, DKW venant largement en tête : 66,4 %, suivi de Ardie (8,3 %), Maico (5,55 %) et Stella-Mars (4,1 %).

LES 200 CMC. : Avec les 200 cmc., nous touchons à l'une des cylindrées qui furent les plus demandées : 35.472 motos, 27,8 % du total. Là encore, c'est DKW qui mène (32,6 %), ayant supplanté Zundapp qui passe en troisième position (17,4 %). En deuxième position, nous trouvons les « Lux » et « Super-Lux » NSU (26 %). En quatrième, cinquième et

sixième places : Adler (8,05 %), TWN (6,25 %) et Maico (3,45 %). 6 autres marques viennent encore sur les rangs.

LES 250 CMC. : De loin, la cylindrée la plus prisée, et par les performances qu'elle permet, et par un prix de vente bien inférieur à celui des « gros cubes ». 35,9 % des motos vendues : 45.834 machines.

La NSU « Max » vient en tête (35,5 %), suivie d'assez près par BMW (28,7 %), puis par DKW (13,7 %). Ces 3 marques ont donc fourni 80 % des 250 cmc.

Parmi les 15 autres marques (le choix est important), nous trouvons Adler (3,7 %), TWN (2,6 %), Zundapp « Elastic » (2,35 %), Horex (2,35 %), Maico (2,05 %) et Victoria (2,00 %).

LES 350 CMC sont peu demandées (2.314 machines, soit 1,8 %), moins que les 400 et 500 cmc. Six marques en présence, dont DKW (25,6 %) — Horex (23,9 %) — la Victoria « Bergmeister » (20,9 %) — la TWN « Boss » (13,5 %).

LES GROS CUBES se sont partagés en 2.303 (1,9 %) 400 cc. — 1.229 (1 %) 500 cc. et 516 (0,5 %) 600 cmc.

Les 400 cmc. reviennent à Horex (89 %) et Maico « Taifun » (11 %), alors que BMW est maintenant seule à fournir des 500 cmc. C'est également la marque de Munich qui mène en 600 cmc. (54 %) devant Zundapp (46 %).

LES MARQUES LES PLUS DEMANDEES

Si l'on regroupe motos et scooters, les marques qui furent les plus vendues en 1955 en Allemagne sont, dans l'ordre : NSU (25,6 %), DKW (22,4 %), Zundapp (7,2 %), BMW (6,7 %), Heinkel (5,5 %) et Adler (3,7 %).

Par types de machines, nous trouvons : — pour les motos proprement dites : la 250 NSU-Max (12,75 % des motos) — la DKW 175 (10,55 %) — la 250 BMW (10,3 %) — la DKW 250 cmc. (9,05 %) — la 200 NSU « Lux » (7,25 %), etc...

— pour les scooters : le 150 NSU-Lambretta (25,5 % des scooters) — le 200 Zundapp « Bella » (17,9 %) — le 175 cmc. Heinkel (13,1 %) et le 75 cmc. « Hobby » « DKW » (11,8 %).

Signalons, pour finir, que les ouvriers ont représenté, en 1955, 76,5 % de la clientèle motocycliste et 66 % de la clientèle scootériste. Par contre, les employés préfèrent le scooter (27,4 %) à la moto (5,25 %).

LE PARC MOTOCYCLISTE

En date du 1^{er} janvier 1956, le parc allemand se composait de 2.422.000 véhicules immatriculés, donc cyclomoteurs exclus.

Sur ce total, on dénombrait 1.721.000 motos, soit 71,1 % du total. Derrière viennent 17,9 % de « mofas » (cyclomoteurs de 100 cmc. de construction assez ancienne, du type du NSU « Quick » fabriqué maintenant sous licence en France). Enfin, en dernier lieu : les scooters avec 11 % du total.

Par rapport à l'année précédente, et proportionnellement au parc total, diminution minime des motos (de 1,2 %) ; mais par contre, le parc scootériste s'est accru, relativement, de 46 %, au détriment en grande partie du « Mofas » remplacé par les cyclomoteurs.

LA REPARTITION PAR CYLINDREES

En nous limitant aux motos proprement dites, ce sont, de loin, les 200 et 250 cmc. qui viennent en tête, représentant plus de la moitié du parc (51,8 %). Derrière viennent les 100 et 125 cmc. (27,3 %), les 150 et 175 cmc. (11,9 %), les 350 cmc. (5 %) et finalement les 500 cmc. et plus (4 %).

LA REPARTITION PAR MARQUES

En regroupant scooters et motos, ce sont les NSU que l'on trouve le plus

(SUITE PAGE 970)



LE TOURIST-TROPHY

(SUITE)

- Les Sides : Hillebrand-Grünwald, 1^{ers}
- Les 500^{cmc.} : Surtees mène de bout en bout
- Le Clubman's : Festival B. S. A.

LES SIDES

L'infortune des anglais ! Si ce titre peut convenir au Tourist Trophy en général, il est encore plus indiqué pour la course des sidecars où leur suprématie a été sérieusement ébranlée ces deux dernières années par la présence de BMW. La marque de Munich était représentée essentiellement par Hillebrand, Noll, Schneider. Noll conduisant la seule machine à injection directe.

Opposé à ce redoutable trio, on retrouvait le lot habituel des Norton, avec les plus susceptibles de prétendre aux places d'honneur : Smith, Harris, Boddice...

21 équipages au total s'assemblent derrière la ligne de départ où l'on trouve sur le premier rang avec 3 BMW, la Norton de Harris ; Smith est placé immédiatement derrière.

Dès le départ, les trois BMW se détachent et au premier passage devant les tribunes, passent dans l'ordre Schneider, Hillebrand, Noll, suivis des 3 Norton de Harris, Mitchell et Smith. Mais à peine terminé le premier tour, ce dernier se retire, le moteur de sa Norton manquant presque totalement de puissance.

Une lutte intestinale se déroule au sein du trio BMW, et à la moitié du second tour, Noll force l'allure et saute Hillebrand, Schneider menant à 7 secondes devant ; mais au moment où ce dernier entame son troisième tour, un piston rend l'âme et le contraint à l'abandon.

Noll, qui vient de battre le record du tour à 115,4 kmh, possède une confortable avance de 25 secondes sur Hillebrand ; suivent Harris, Boddice (qui a sauté Mitchell au second tour), Mitchell, Beeton, E. Walker, tous sur Norton. Le belge Wijns (BMW) abandonne sur ennui de carburation.

A mi-course le vent souffle et la pluie qui tombe gêne la progression des pilotes.

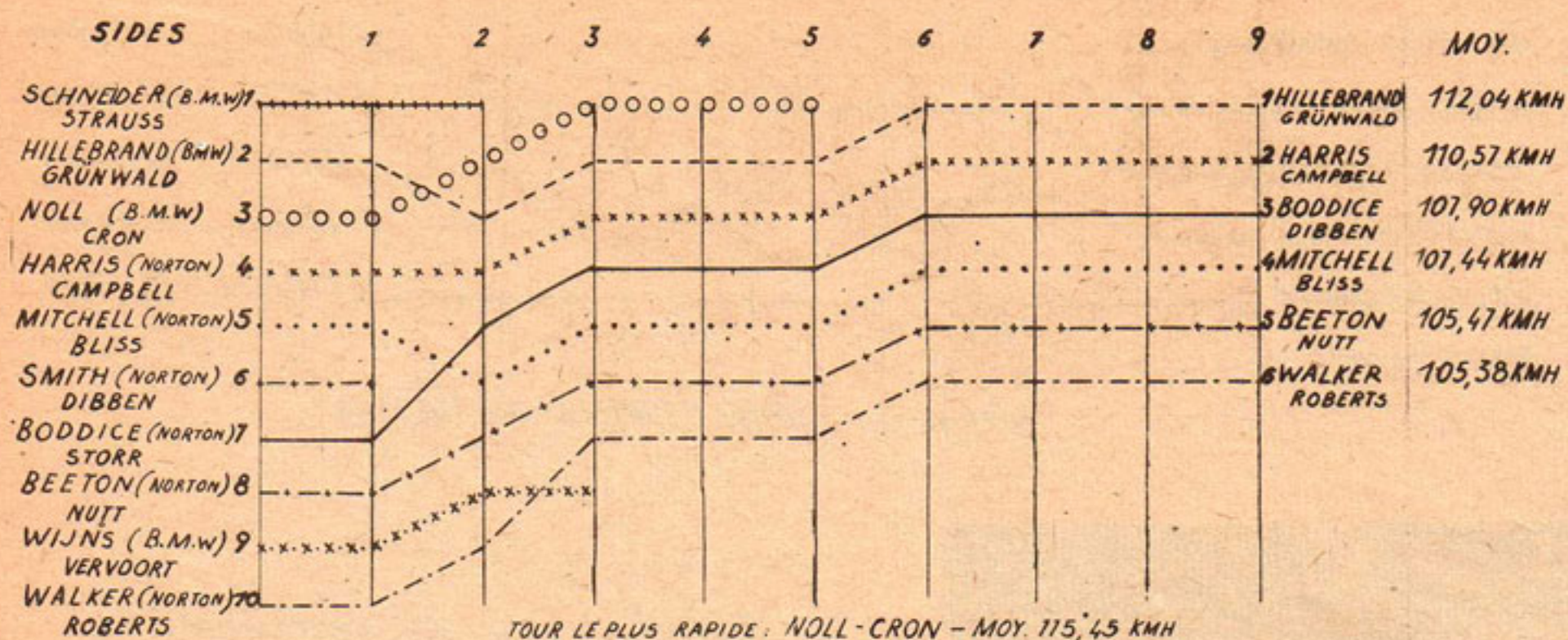
Les positions ne sont pas modifiées jusqu'au cinquième tour, soudain au tour suivant c'est Hillebrand qui passe le premier, tandis que l'on apprend l'arrêt de Noll à Willaston, l'équipage ayant eu des démêlés avec l'injection (l'injection et la pluie n'ont jamais fait bon ménage). Il ne reste donc plus que la BMW de Hillebrand en course, suivie à 20 secondes par Harris. Hillebrand, bien décidé à s'imposer, accroît son avance et ne sera plus inquiété jusqu'à l'arrivée.

Donc l'autorité des BMW s'est avérée certaine, malgré un déchet important, et Hillebrand améliore de peu la moyenne de Schneider (BMW) en 55 à 112,7 kmh, contre 112,6 kmh. Encore une déception pour les anglais !



Hillebrand et Grünwald, pilotes privés, enlèvent la catégorie side-car dont on voit un instantané pris peu après le départ (ci-dessous).





Ce sera d'ailleurs le seul record amélioré des 4 épreuves. Le record du tour en sides reste inchangé, 115,7 kmh établi par Noll en 55. Hillebrand n'a réussi cette année que 115,4 kmh.

LE SENIOR TT

Dernière épreuve internationale, et la plus attendue du public, le Senior TT réunissait 75 partants, dont 45 seulement devaient terminer les 7 tours du Mountain Circuit.

L'absence des Gilera et Guzzi V8 enleva beaucoup d'intérêt à l'épreuve, qui en fait s'avéra assez monotone d'un bout à l'autre. En plus des « teams » officiels anglais, Brett, Hartle, Trow pour Norton, et Dunlop, Perris, Ennett pour Matchless, l'Italie avait envoyé une MV confiée à Surtees et 3 Guzzi 500 cc mono aux mains de Lomas, Dale et Kavanagh. Zeller était également présent avec une BMW non carénée.

Le reste des partants se composait d'un nombre impressionnant d'indépendants montés sur des Norton, AJS, BSA.

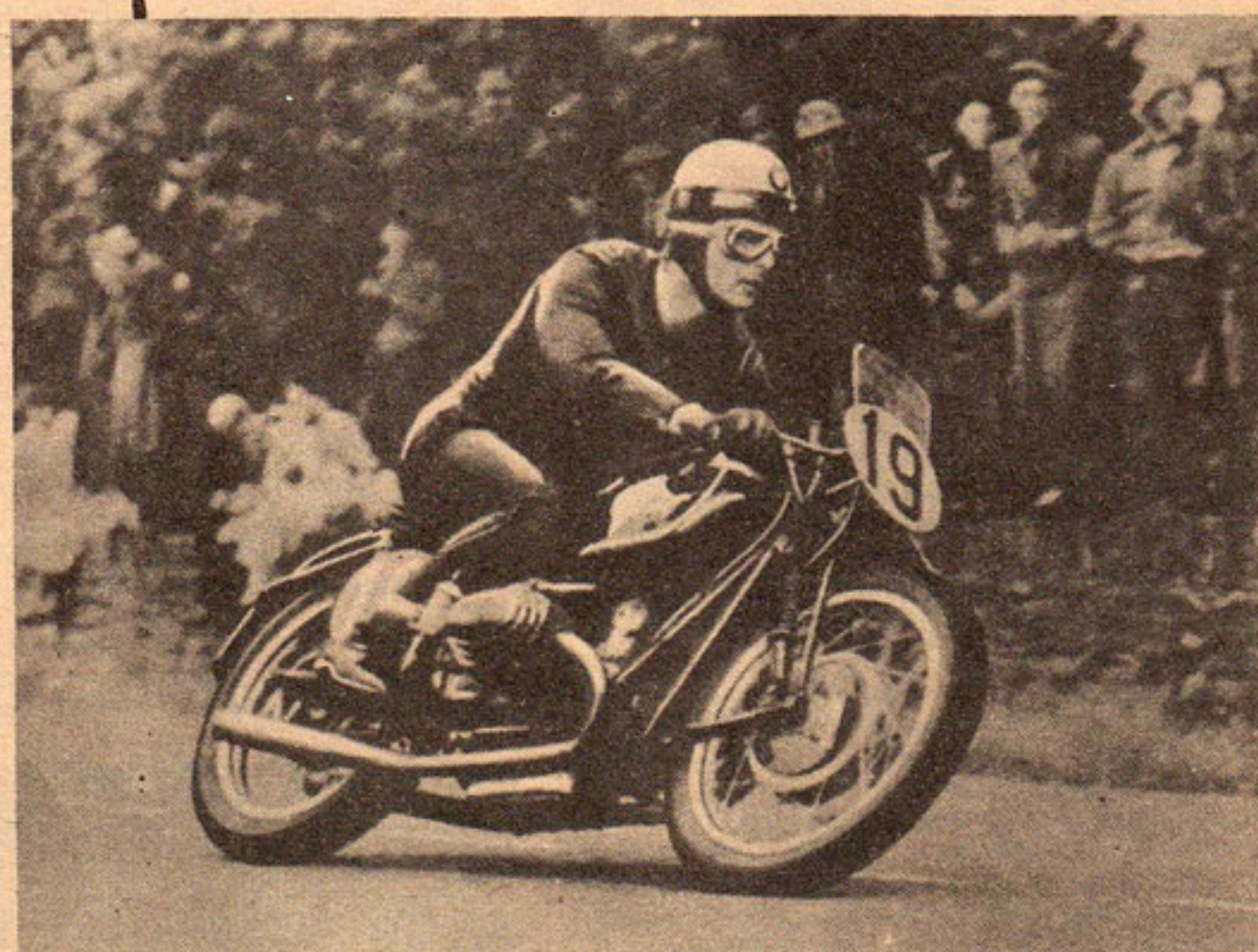
Que dire de la première place ? Sinon qu'elle fut occupée durant toute la course par la MV de Surtees qui surclassa de bout en bout toutes les autres machines; ce jeune pilote prouva ainsi sa grande valeur et la nouvelle étoile de MV donnera certainement du fil à retordre aux autres champions, à l'avenir.

Au premier tour, la seconde place est occupée par Mac Intyre (Norton), mais sa mécanique le trahit et il ne poursuivra pas plus avant la ronde. Lomas s'installe donc à la seconde place dès le deuxième tour, puis à 6 secondes on trouve Hartle, suivi de Ennett, Brett et Zeller.

La ronde se poursuit dans cet ordre jusqu'au quatrième tour, où Zeller, qui s'accrochait à Brett, passe devant lui et tente de se rapprocher du second officiel Norton, Hartle. Mais Brett ne l'entend pas de cette oreille, et dès le cinquième tour, tout rentre dans l'ordre (pour les anglais) avec Brett dans le sillage de Hartle.

Les positions restent inchangées jusqu'au sixième tour et l'on a dans l'ordre, Surtees, Lomas, Hartle, Brett, Zeller, Ennett (qui a rétrogradé dès le second tour), Trow, Dunlop, etc... Chacun pense que cet ordre ne pourra être bouleversé, puisqu'il ne reste qu'un tour, et le drapeau à damiers s'abaisse finalement sur Surtees, mais à la place de Lomas, les spectateurs voient arriver la Norton de Hartle, celle de Brett, puis Zeller et enfin la Guzzi qui tourne au ralenti; aussitôt les mé-

Malchanceux en 350 cc., Surtees devait prendre une magnifique revanche en 500 cc. On le voit ci-contre au guidon de sa puissante MV 4 cylindres. - Bien que terminant quatrième, la prestation de Zeller, sur BMW, est néanmoins à remarquer.



caniciens du stand se précipitent, ennuis de soupape, dira Lomas.

Guzzi n'a pas été servi par la chance dans cette course des 500 cmc. Dale, parti à la onzième place, ne fit que reculer (ayant eu des ennuis de frein arrière au second tour) jusqu'au quatrième tour où il abandonna.

Quant à Kavanagh, plus mal parti encore, il n'accomplit qu'un seul tour, son moteur ne voulant plus rien savoir.

A noter que la moyenne de Surtees fut inférieure à celle de Duke lors du TT de l'an dernier; il ne réalisa que 155,4 kmh, contre 157,5 kmh pour la Gilera.

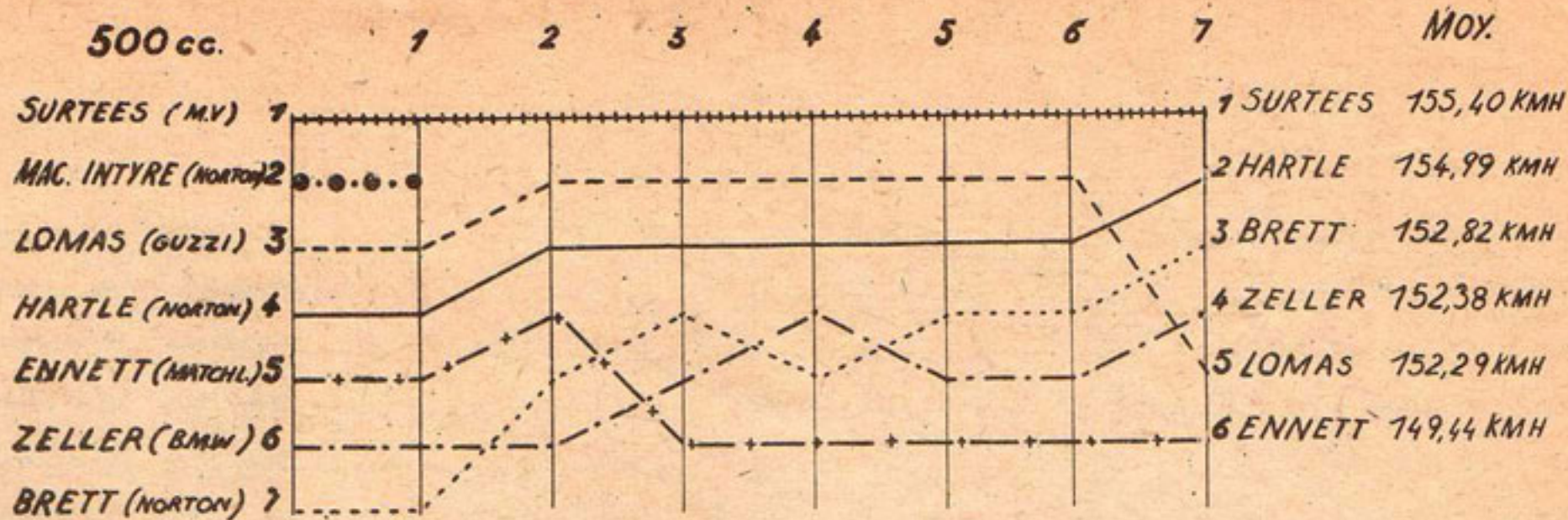
(La moyenne de 160,8 kmh au tour, dé-

tenue par Duke, difficilement décrochable, n'est pas améliorée, Surtees réalisant le meilleur tour à 157,3 kmh).

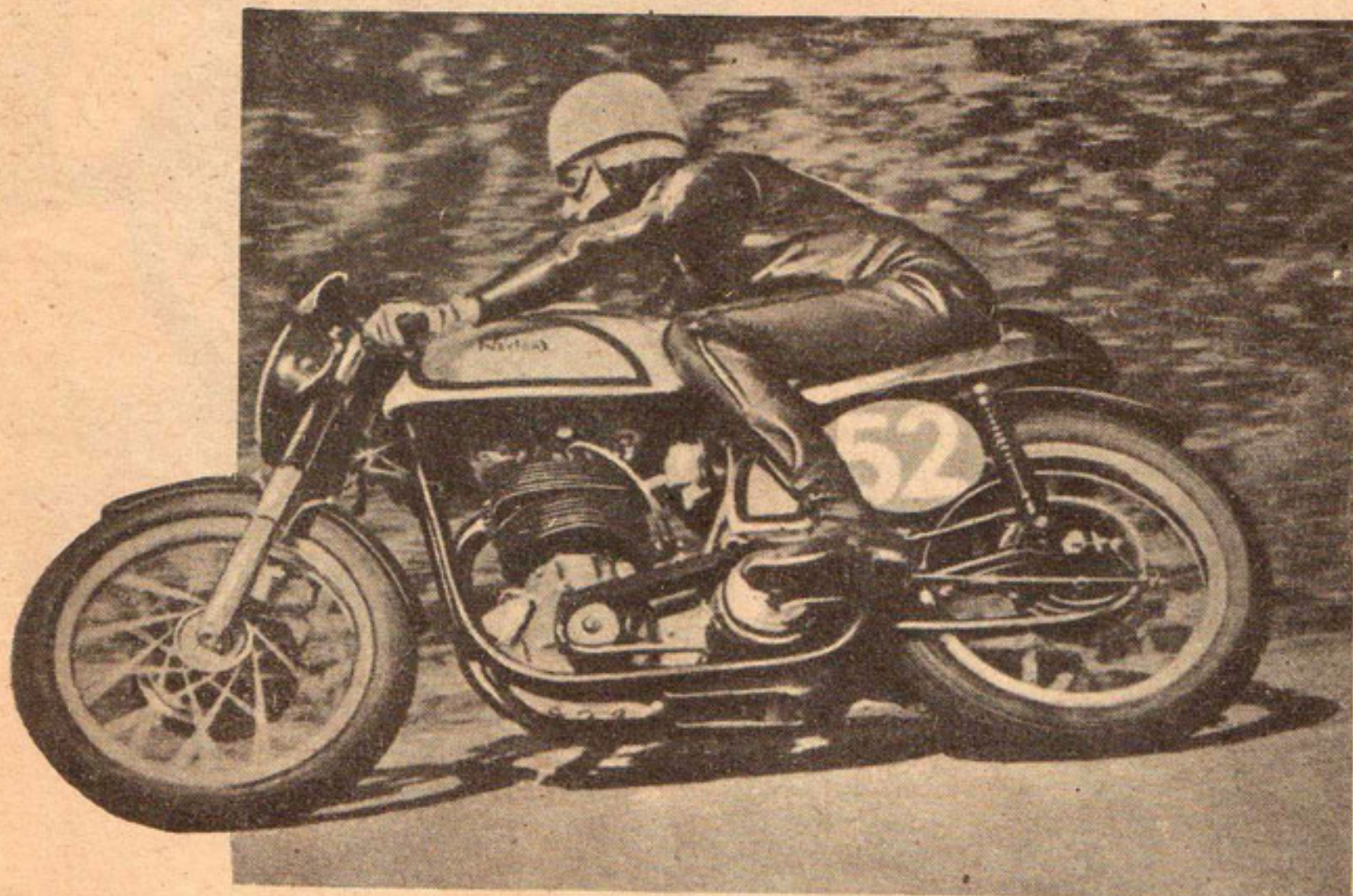
★
Nous n'avons donc pu assister pour ce TT qu'à une confirmation du triomphe de l'industrie italienne et MV peut s'enorgueillir d'avoir enlevé trois victoires sur 4, Guzzi s'attribuant la quatrième ; et les sidecars qui restaient le seul espoir anglais reviennent à BMW ! La Grande Bretagne continuera-t-elle à se laisser battre sur son propre terrain, ou verrons-nous de nouveaux modèles l'an prochain ?

La seconde solution sera sans aucun doute adoptée.

500 cc.



TOUR LE PLUS RAPIDE : SURTEES - MOY. 157,3 KM/H



LE CLUBMAN'S

En clôture à cette semaine de sport motocycliste, eurent lieu le dernier jour les Clubman's Senior et Junior, épreuves nationales désormais classiques réservées aux seuls pilotes britanniques montés sur des machines anglaises.

Cette année les organisateurs étaient revenus au Mountain Circuit, car ils s'étaient rendus compte que le Clypse Circuit utilisé à titre d'essai l'an passé n'avait pas plu au public.

★

Le Clubman's Junior se courait le matin et l'on dénombrait 55 pilotes, tous sur BSA (sauf 1 Velocette et 1 Norton), ce qui est une référence prouvant la qualité des « Gold Star ».

Les pilotes démarrent au kick et s'élancent par groupes de 4 toutes les 30 secondes.

Le temps est très clair le matin, et extrêmement favorable ; cela s'est senti d'ailleurs dans les moyennes qui se sont avérées excellentes, les 3 tours ayant été bouclés par le vainqueur à plus de 130 kmh de moyenne contre 109,8 kmh (mais sur le Clypse Circuit), moyenne très faible due en 55 à une pluie intermittente et à une visibilité réduite.

Le premier tour voit en tête le favori Codd, évidemment sur BSA, qui bien vite prend un net avantage. Il est suivi de Eckhart, Shepherd, Jervis, Unwin et Morton. L'ordre est identique au second tour, seul Unwin saute Jervis au cours du dernier tour et Codd franchit le premier la ligne d'arrivée avec près d'une minute d'avance sur le second, Eckhart. Avec une moyenne de 131,9 kmh, Codd améliore le record de la moyenne générale détenu depuis 1954 par Palmer (également sur BSA)

à 131,6 kmh, ainsi que le record du tour qu'il porte à 132,4 kmh.

Au milieu de la course, le pilote Kirkham sur BSA fut malheureusement victime d'un accident mortel, après un dérapage dans un virage. Ce pilote de 24 ans courait depuis peu et avait terminé cette même course à la dix-huitième place en 55.

CLASSEMENT JUNIOR : 1. Codd (BSA) ; 2. Eckard (BSA) ; 3. Shepherd (Norton) ; 4. Unwin (BSA) ; 5. Jervis (BSA) ; 6. Morton (BSA), etc...

★

Ce Tourist Trophy fut sans conteste une édition à sensations et Codd marqua en beauté son passage en remportant à nouveau le Clubman's Senior, réalisant le même doublé qu'Ubbiali en 125 et 250 cmc.

Mais il est incontestable que cette double victoire de Codd est encore plus exceptionnelle que celle d'Ubbiali, puisque

Norton, avec ses Featherbed d'usine, devait enlever les deuxième et troisième places, ce qui constitue une remarquable performance. - Ci-contre : Hartle qui termine second. - En bas : Shepherd dans le Clubman Junior intercale sa Norton 350 cmc. à la troisième place, au milieu des BSA Gold Star, qui, tant en cette cylindrée, qu'en 500 cmc., furent reines.

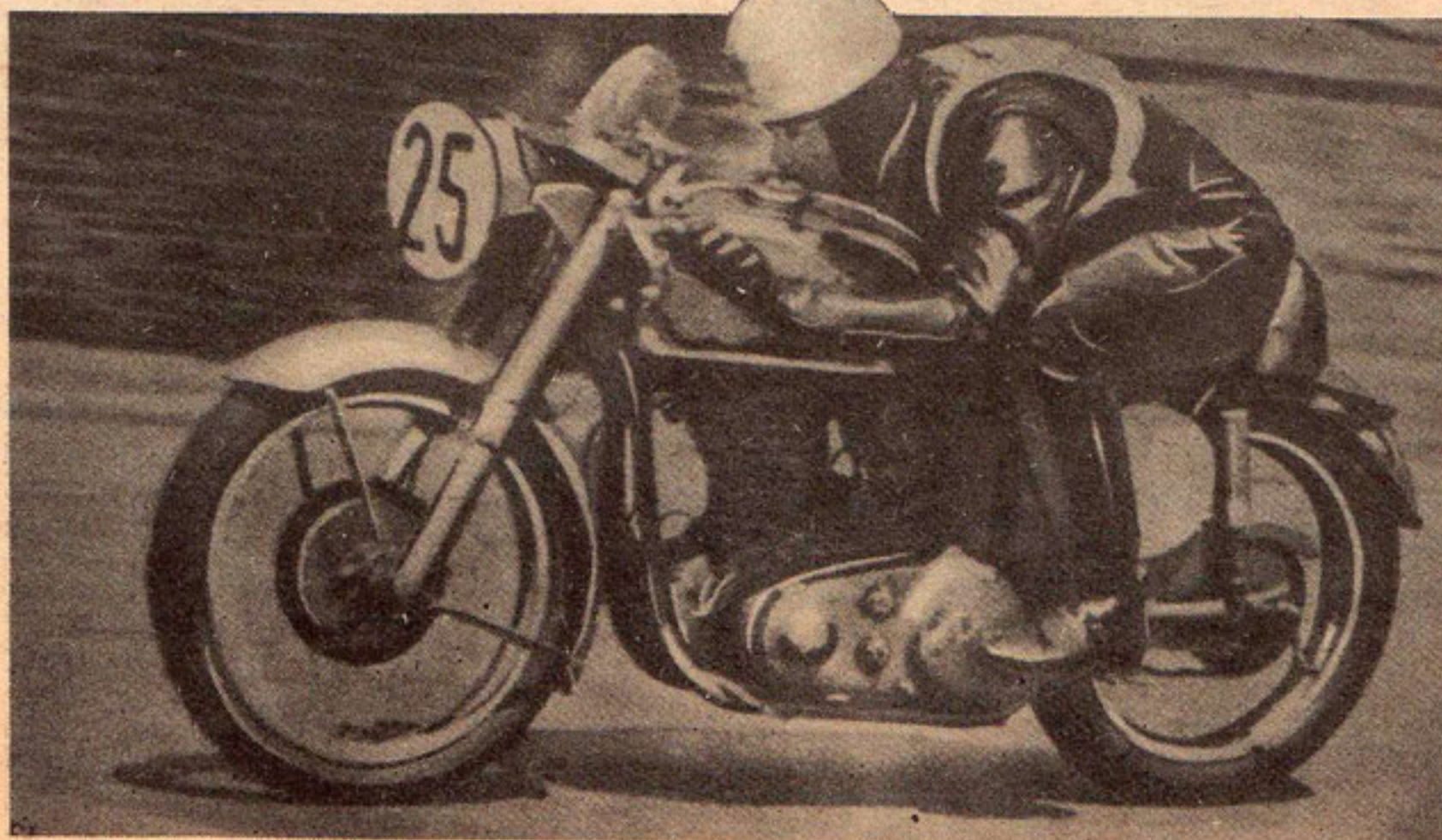
Codd a réalisé cette performance sur le plus long parcours du TT, ce qui ne s'est jamais vu de mémoire d'anglais pour le Clubman's.

Le plateau est un peu plus varié qu'en 350 cmc. et l'on dénombre 24 BSA, 7 Triumph et 2 Norton.

Le départ s'effectue de la même manière que lors de l'épreuve précédente et Codd, comme en 350 cmc., se place en tête devant Jerrard, Jervis, Wallis, Jenkins, et Brookes. Le leader accroît son avance, remarquable d'aisance sur sa BSA. Jervis, troisième au premier tour, abandonne au tour suivant sur ennui de moteur et les 6 premiers groupent maintenant Codd, Jerrard, Wallis, Jenkins, Brookes et Smart : seul Brookes, dans le lot, pilote une Triumph, tous les autres montent des Gold Star ; la Triumph s'arrêtera d'ailleurs peu après et Smart prend ainsi la cinquième place.

Codd s'adjuge évidemment le record du tour à 139,2 kmh, ne réussissant pas, cependant, à battre le record de King (BSA) qui l'avait porté, en 1954, à 140,0 kmh ; Codd se consolera en bouclant les trois tours à 138,9 kmh de moyenne (ancien record par King à 138,0 kmh, également en 1954), et avec ses deux victoires et ses records en poche, il a laissé derrière lui une excellente impression qui lui a valu de chaleureux commentaires. Il peut se vanter en plus d'avoir accompli un tour de force exceptionnel que bien des pilotes d'usine pourraient lui envier.

CLASSEMENT SENIOR : 1. Codd (BSA) ; 2. Jerrard (BSA) ; 3. Jenkins (BSA) ; 4. Wallis (BSA) ; 5. Smart (BSA) ; 6. Combes (BSA), etc...

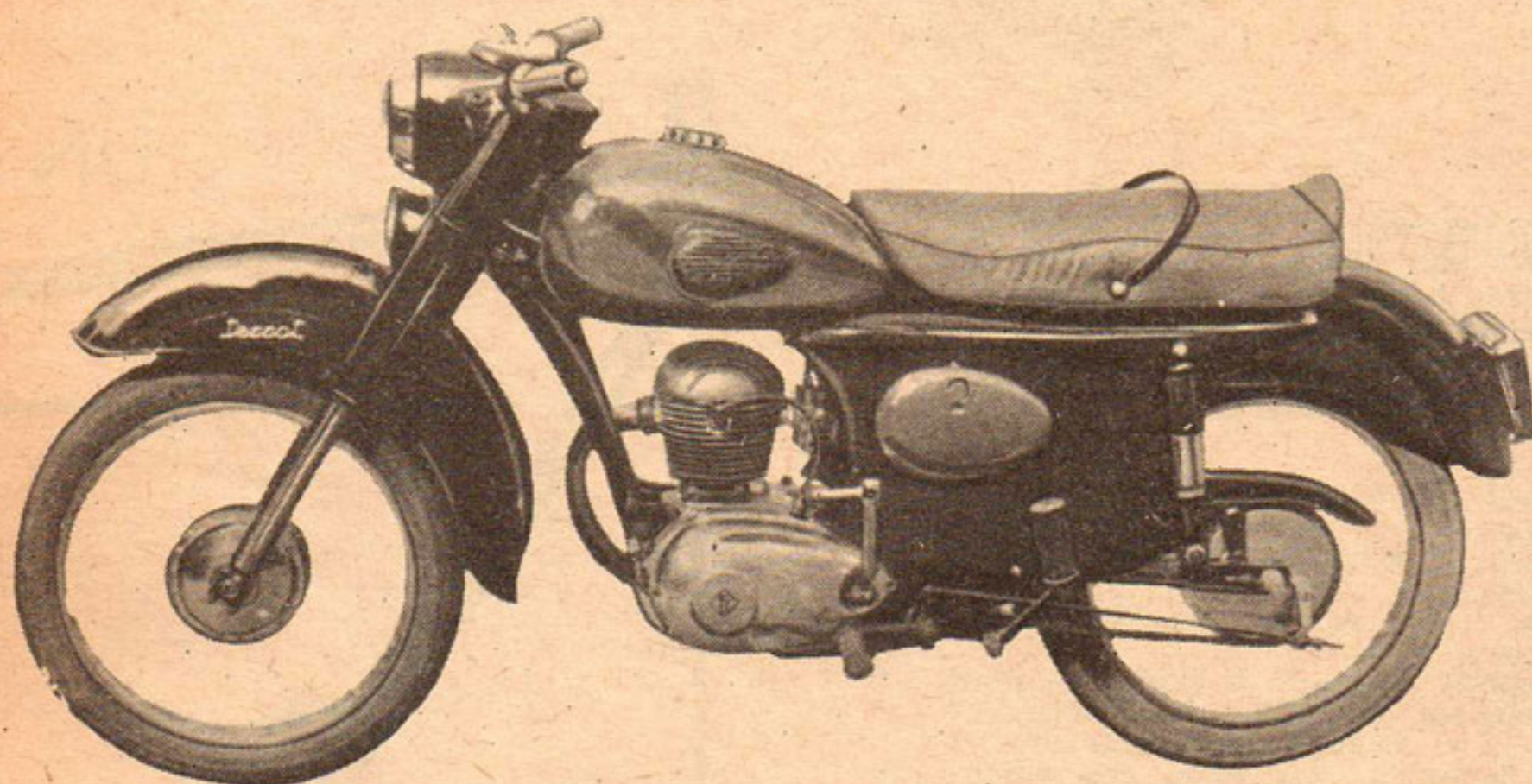


L'ESSAI
DE
LA
SEMAINE

DERNIÈRE
VERSION
DE LA
"MOTORETTE"

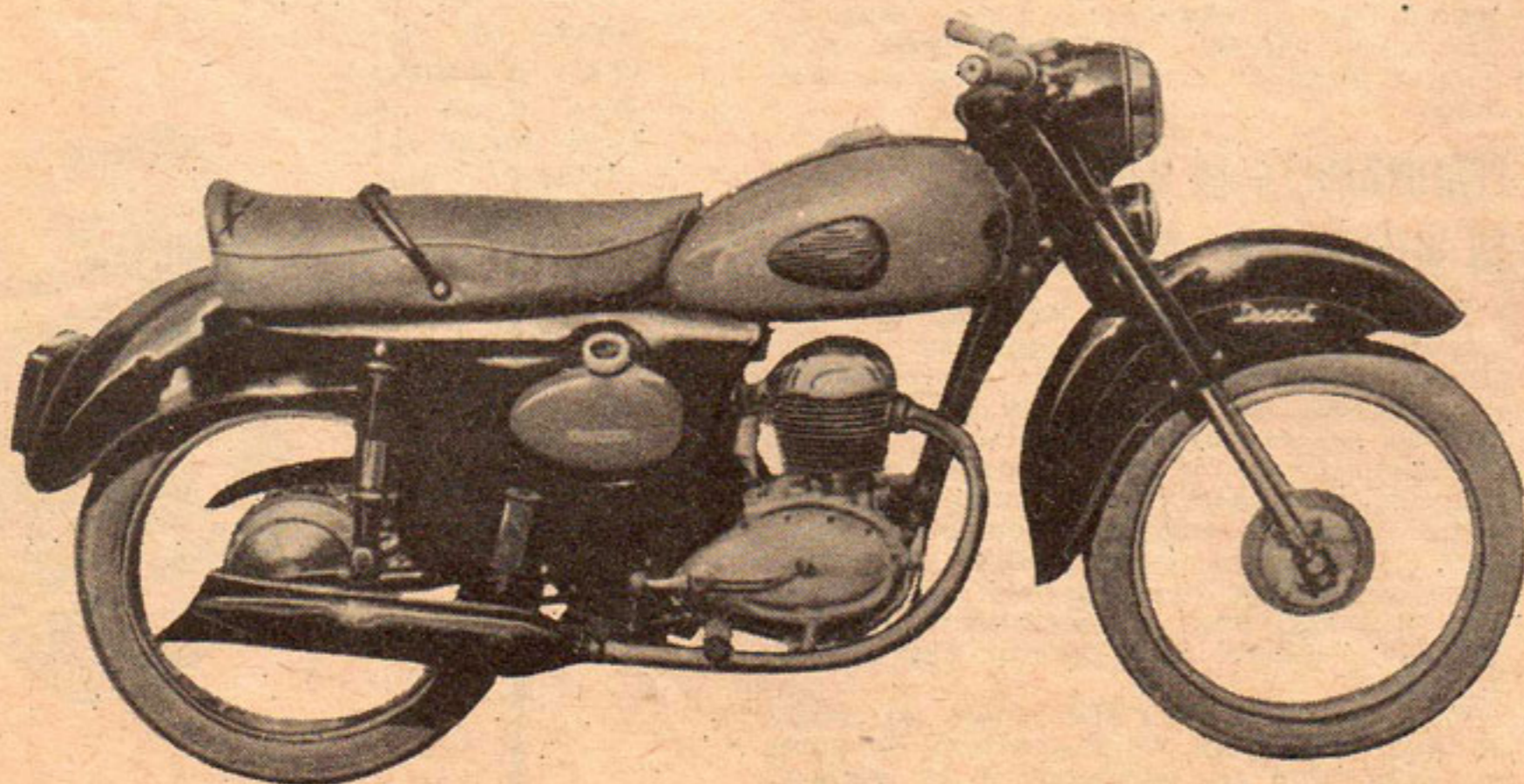
LA

125 TERROT



E
D
L

Comme en témoignent ces deux photos de profil, l'allure de la nouvelle Motorette Terrot a été profondément modifiée par des roues de 17 et de nouvelles formes d'embouti.



Le cheval de bataille de la célèbre firme dijonnaise reste incontestablement sa « Motorette » 4 temps, dont, au cours des ans, sont apparues de très nombreuses versions, caractérisées et différenciées par la nature des suspensions, le mode d'allumage, etc...

Si l'année dernière le modèle le plus luxueux se signalait déjà par une suspension oscillante, pour 1956 Terrot nous présente un modèle rajeuni, dénommé E.D.L. et que, grâce à l'amabilité de l'usine, nous avons pu soumettre à notre série d'essais désormais classiques.

QUE NOUS APPORTE L'E. D. L. ?

Par rapport à l'ETDS, on peut écrire que l'EDL n'est qu'une version améliorée, la conception générale n'ayant pas été modifiée, puisque nous retrouvons le bloc-moteur 4 vitesses à allumage-éclairage par dynamo, la suspension intégrale, avec une fourche oscillante à l'arrière, les moyeux-freins gros corps, etc...

Mais l'EDL représente avant tout, à nos yeux, une recherche esthétique, et la profusion de tôle emboutie ne vient que confirmer nos dires.

L'allure générale de la machine est profondément modifiée par l'adoption de jantes de 17 (au lieu de 19), ce qui abaisse sensiblement la ligne générale.

À l'avant, nous trouvons un garde-boue à embouti profond, mais suspendu. Il fait corps avec toute la partie haute de la fourche et le phare, le tout étant caréné harmonieusement.

Le réservoir, pour sa part, est également nouveau, assez étroit et haut, d'un dessin qui, à nos yeux, est plaisant.

Ajoutons encore les deux panneaux latéraux, dont les bords roulés ajoutent à l'élégance — ces panneaux comptent parmi les mieux réussis que nous connaissions, bien que nous n'apprécions guère leur présence — et signalons en passant un petit artifice qui consiste en une coquille en tôle, qui, « habillant » le tube avant du cadre, modifie très sensiblement l'allure de la partie cycle.

L'ensemble est émaillé noir, de ce bel émail noir que nous a toujours dispensé Terrot ; mais pour donner une note plus gaie, nous trouvons les réservoirs rouges (essence et huile), ainsi que le couvercle de la boîte à outils, qui renferme une trousse très complète (avec même un bouchon de valve de rechange et une attache rapide) et composée d'outils sérieux.



Ainsi la partie cycle devient maintenant très personnelle et adopte un caractère à mi-chemin entre la machine sportive et utilitaire. Personnellement, la ligne de cette EDL nous a séduits, et rompt complètement avec ce à quoi nous avons habitués la production française.



Quant au moteur, il a été très peu touché.

Toutefois on s'est attaché à lui donner un peu plus de nerfs, et le taux de compression a été notablement augmenté, passant de 6,8 à 7,8 à 1, tandis que parallèlement on gagnait un demi-cheval, ce qui nous donne actuellement 5,5 CV à 5.500 t/m.

CONFORT ET TENUE DE ROUTE

Cet essai, nous l'avons effectué tout du long en nous reportant au dernier essai que nous avons fait du 125 cmc. Terrot, à savoir fin janvier 1953.

Comme à l'époque il s'agissait d'une ETD, sans suspension arrière et munie d'une fourche avant dont la résistance à la torsion était telle que certains artisans purent fabriquer des étriers de fourche adaptables, donc, compte tenu de tout ceci, entre l'ETD et l'EDL sur le chapitre du confort et de la tenue de route, c'est véritablement le jour et la nuit.

La fourche avant télescopique, à amortisseurs hydrauliques à double effet, n'a plus la souplesse excessive que nous con-

naissions précédemment. Mais beaucoup plus intéressante est sa rigidité à la torsion, due au nouveau montage du garde-boue, qui étant suspendu, peut ainsi former entretouille.

La sécurité en courbe est donc grandement accrue, et comme la suspension arrière joue parfaitement son rôle, la Terrot est à classer parmi les excellentes véreuses. Seule, la béquille limite dans certains cas l'angle d'inclinaison, surtout à deux.

Les suspensions sont très bonnes, surtout au point de vue amortissement, qui à l'avant comme à l'arrière, se fait hydrauliquement.

Le confort est donc très grand, mais nous préférons toutefois une selle double qui soit un peu moins souple, qui s'écrase moins sous le poids du pilote.

A deux, la machine est agréable à mener, la position du pilote et de son passager restant bonne.

★

Les commandes sont bien à leur place, sauf la pédale de sélecteur qui oblige le pied à quitter le repose-pied, pour l'actionner.

★

Ainsi, à la conduite, tant en ville que sur route, la sécurité ressentie par le pilote a nettement augmenté ; toutes réactions désagréables de la part de la fourche avant ayant disparues.

Autre élément contribuant à renforcer cette opinion : le freinage.

Les moyeux-freins de 130 mm en alliage léger procurent à la fois un freinage progressif et efficace.

Que l'on en juge par les chiffres que nous avons réalisés de 50 kmh à l'arrêt complet.

Bien que légèrement plus puissant, le moteur n'a pas été modifié extérieurement. La présence de panneaux latéraux n'enlève rien à l'accessibilité du carburateur et de la bougie.

La suspension arrière oscillante se fait par des éléments amortisseurs hydrauliques. Certains pourront regretter l'absence d'un carter étanche de chaîne secondaire.

Avant seul : 11,7 m, décélération moy. 8,25 m/sec².
Arrière seul : 20 m, décélération moy. 4,85 m/sec².
Les deux : 10,2 m, décélération moy. 9,45 m/sec².

Ces chiffres comparés à ceux que nous avons réalisés en 1953, respectivement 36 m, 29 m et 19 m, laissent voir tout le chemin parcouru, ou plus exactement tout le sérieux que l'on a bien voulu enfin accorder au problème.

Signalons aussi, pour être objectif, que notre modèle de 1953 avait plus de 12.000 km et que les freins auraient eu un peu plus d'efficacité s'ils avaient été essayés à un kilométrage correspondant à celui de notre motorette 1956.

Mais, de toute façon, en ne considérant que les diamètres de freins (130 mm sur les 2 modèles), du fait de l'adoption de petites roues, les 130 mm sur l'EDL correspondent sensiblement à 142 mm sur l'ancienne ETDS ; et ceci est une explication partielle à l'amélioration du freinage.

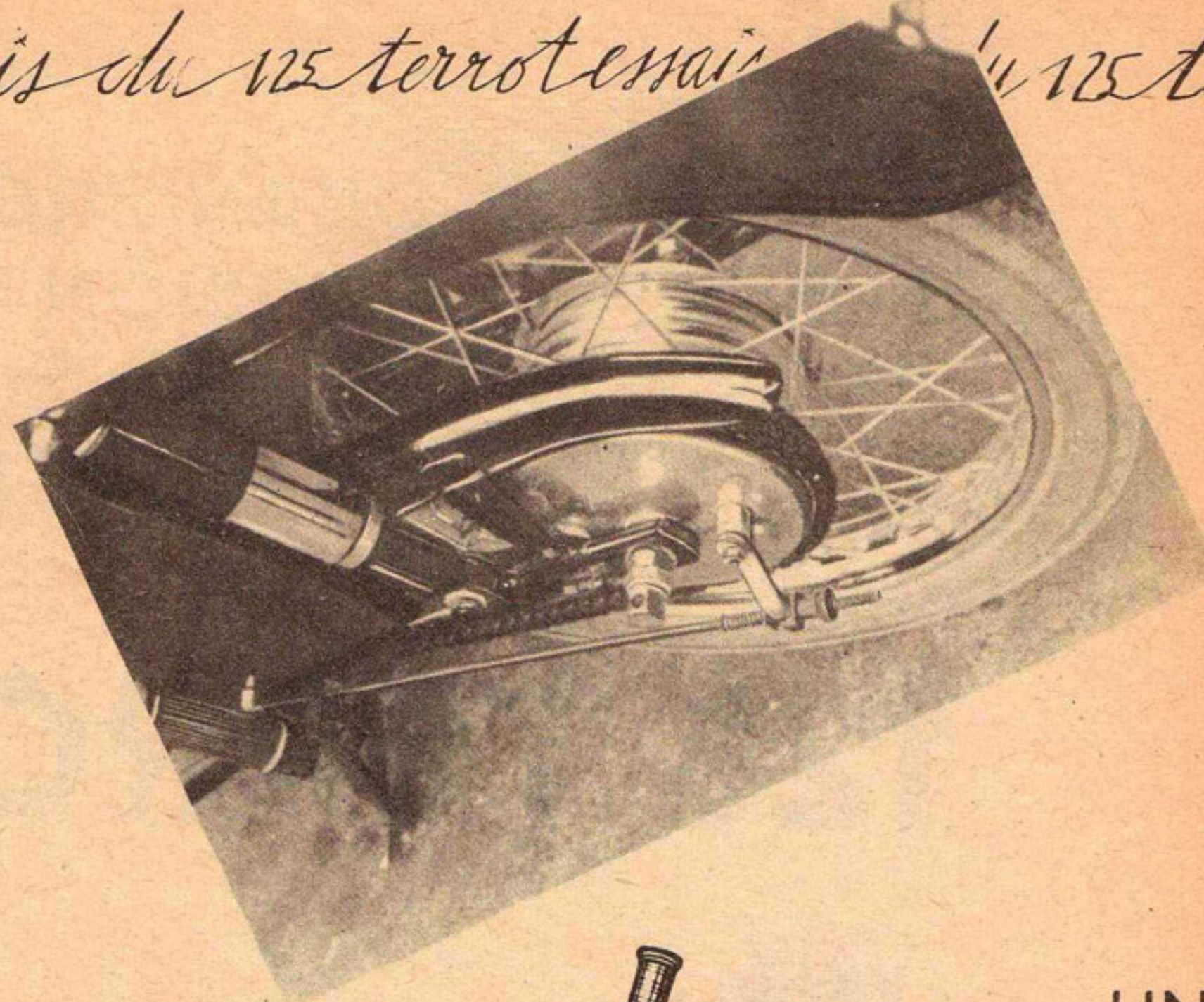
PERFORMANCES EN HAUSSE EN VITESSE PURE SEULEMENT

Notre premier test chronométré, l'épreuve de côte, devait apporter un démenti à ce sous-titre, les performances enregistrées étant, selon les poids transportés, égales, sinon inférieures.

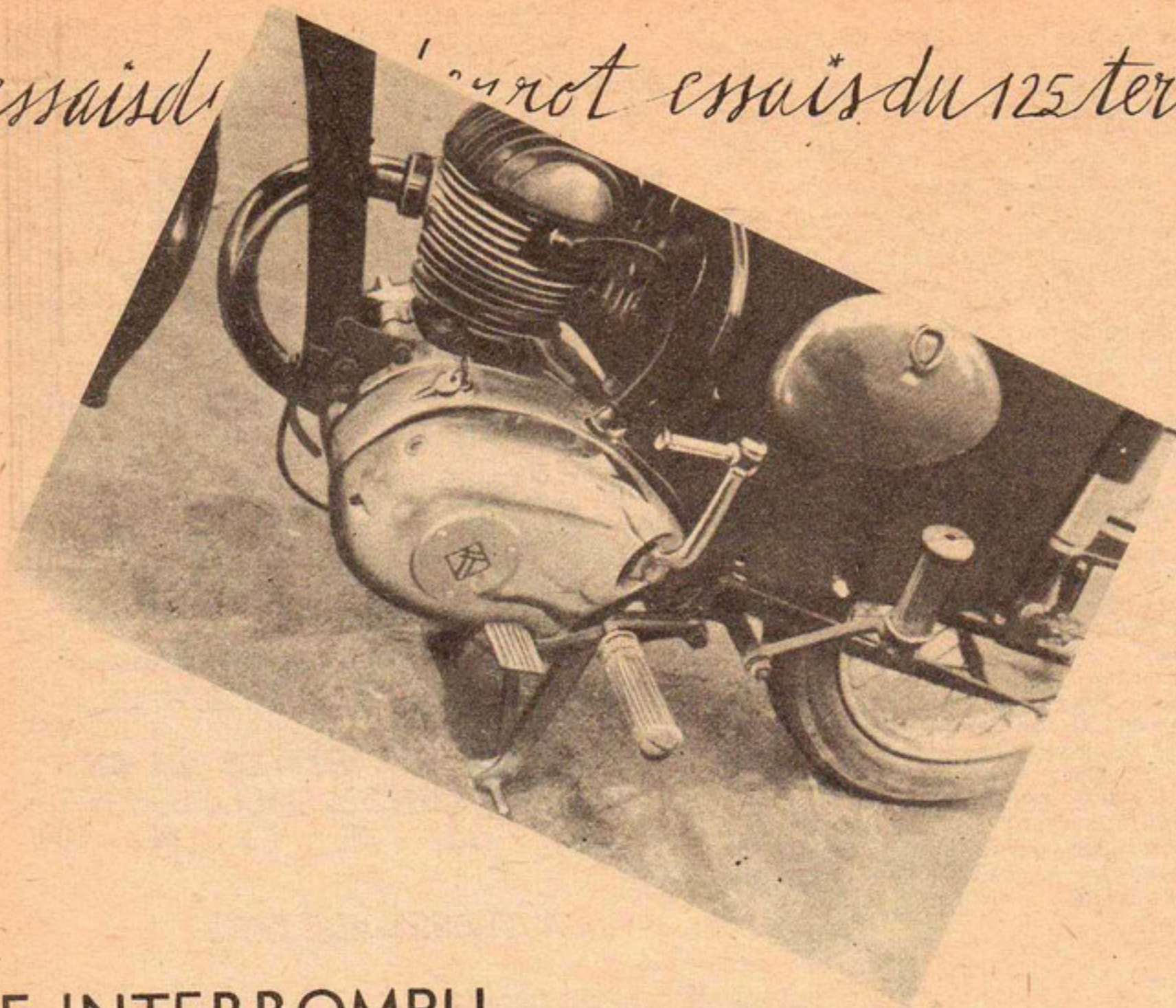
Pourtant, sur le papier, notre force de traction maximum avait augmenté pour deux raisons : augmentation de la puissance maximum, et diamètre des roues plus petit, avec des rapports finals identiques, donc une démultiplication générale plus petite sur chacun des 4 rapports.

Ceci à l'actif de l'EDL, mais au passif il faut porter une augmentation de poids sensible, due au carénage, à la suspension arrière, aux tambours de freins, etc... et de 85 kg le poids passe à 104 kg ! Et

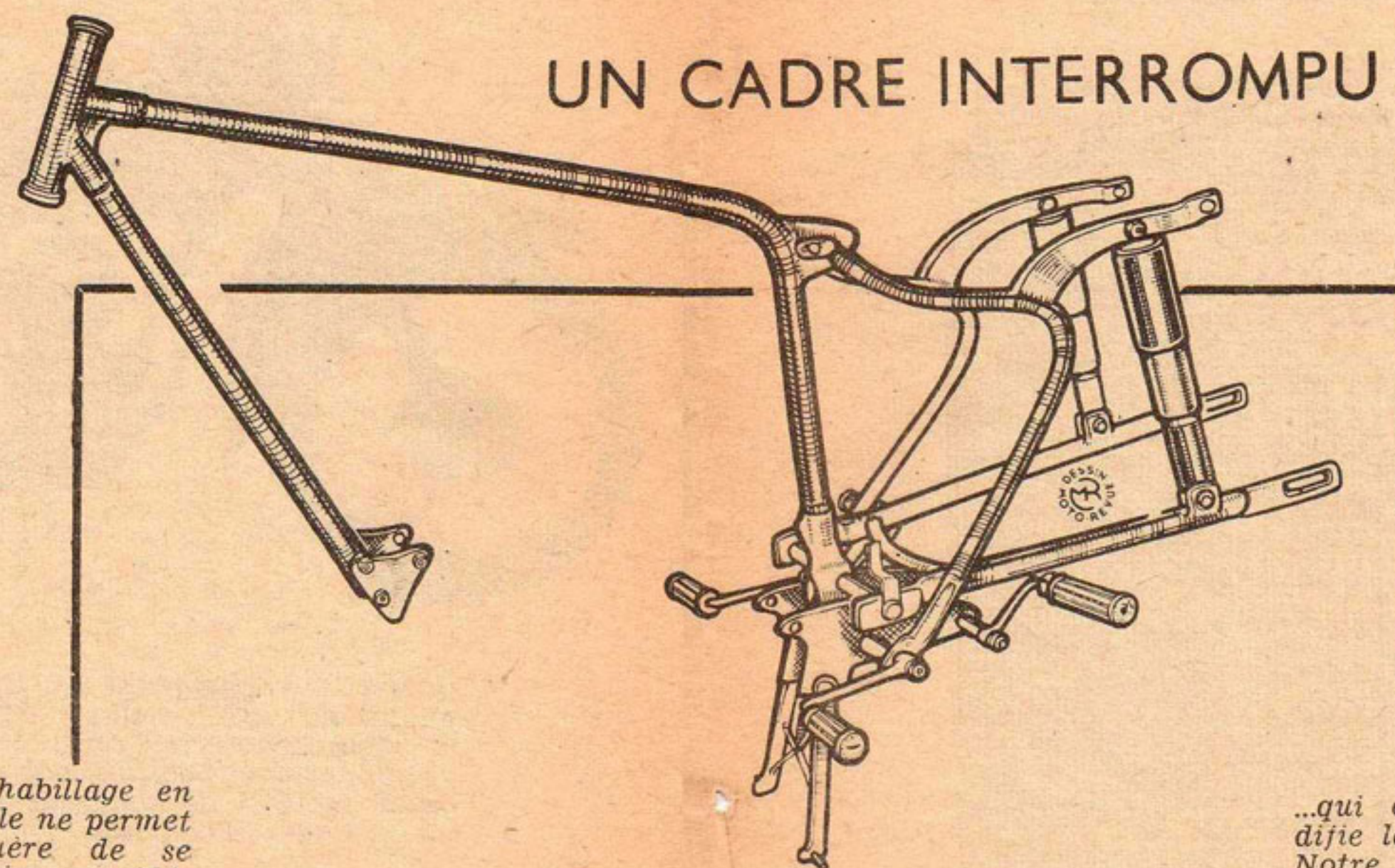
essais du 125 terrot essai



du 125 terrot essai

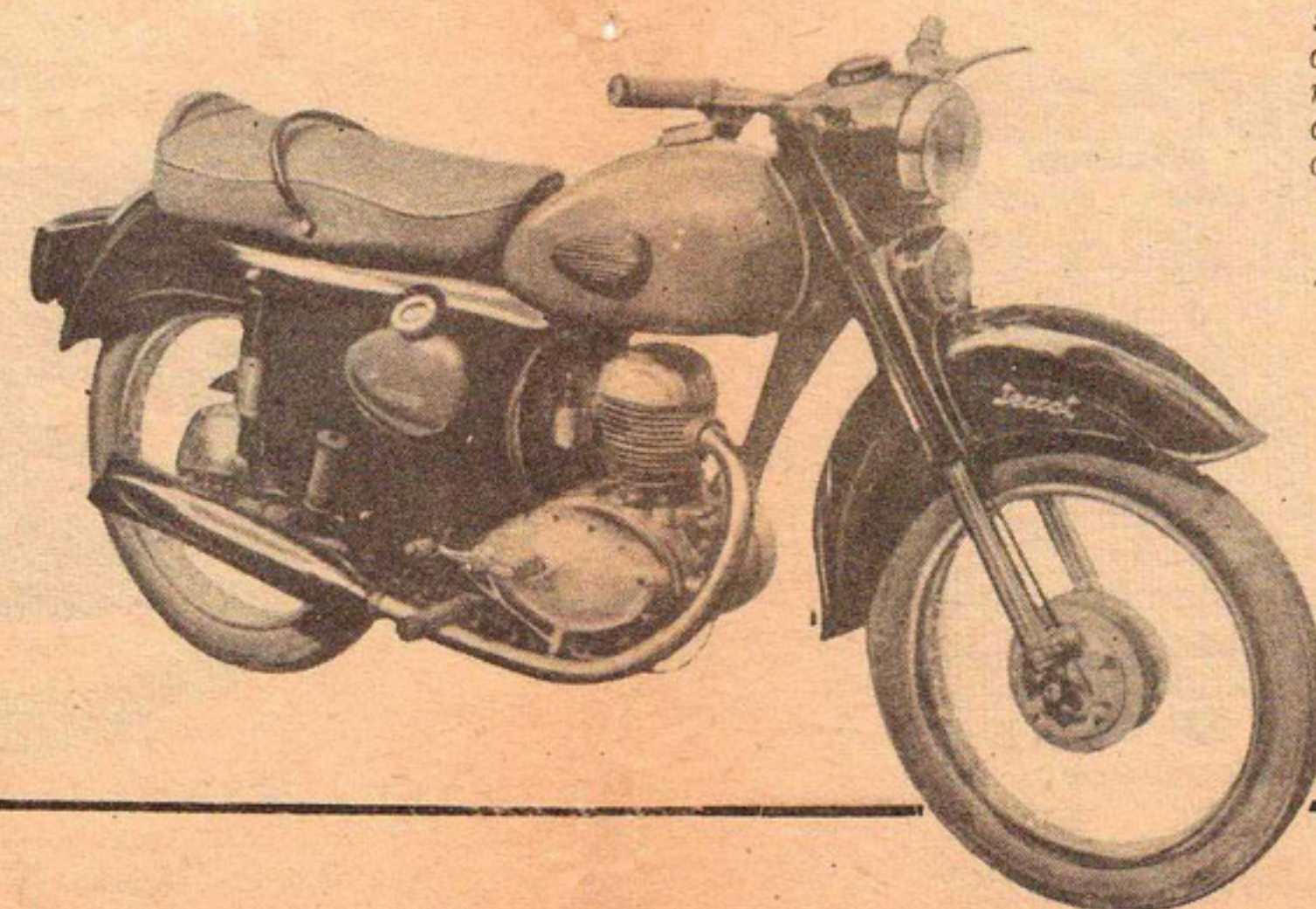


UN CADRE INTERROMPU ...



L'habillage en lôle ne permet guère de se faire une idée exacte de la forme du cadre, d'autant plus que le tube avant est recouvert par une coquille...

...qui en modifie le profil. Notre dessin permet de constater qu'il s'agit d'un cadre interrompu, avec certains raccords brasés.



Le bloc-moteur est excessivement net du côté de la dynamo. Remarquez l'emplacement de la clé de contact. Un voyant lumineux se trouve à côté de celle-ci.

notre rapport poids (à vide)-puissance passe ainsi de 17 kg au cheval à 18,9 kg au cheval.

Élément inconnu : puissance comparative des deux moteurs sur les régimes intermédiaires.

★
A 2 (85 + 55 kg) : 37" moy 34,05 kmh
Pilote 52 kg : 28" 1/5, moy 44,7 kmh
Pilote 85 kg : 29" moy 43,4 kmh

Toutes ces montées furent effectuées en première et seconde seulement, et lors des démarrages, nous étions assez gênés par un manque de progressivité, et par là une certaine sécheresse de la commande d'embrayage. Notons qu'en conduite normale, nous pouvions tenir la troisième d'une manière tangente toutefois, dans le passage à 11 %.

★
Toujours pour la même raison — augmentation du poids — les accélérations se révélèrent moins brillantes que précédemment, et c'est ainsi que nous avons obtenu :

100 mètres en	9" 3/5,	moy. 37,5 kmh
200 "	15"	" 48,0 kmh
300 "	19" 4/5	" 54,55 kmh
400 "	24" 2/5	" 59 kmh
500 "	28" 4/5	" 62,5 kmh
1.000 "	50" 2/5	" 71,45 kmh

★
Par contre la puissance ayant été augmentée de 10 %, cela nous vaut une amélioration très sensible de la vitesse maximum, et surtout une bien meilleure tenue de la quatrième, qui, précédemment, tirait un peu trop long.

L'emploi de plus petites roues correspond en quatrième, à vitesse égale (85 kmh) à un gain en tours/minute de 700 t/m environ. On voit dès lors l'endurance accrue que peut représenter ce rapport, qui maintenant est correctement démul-

tiplié, si le régime de puissance maximum se trouve bien être à 5.500 t/m.

Vitesse maxima :
En première 40 kmh (8.280 t/m) — en seconde 65 kmh (8.350 t/m) — en troisième : 80 kmh (7.300 t/m) et en quatrième 83 kmh (5.950 t/m) en position normale, et 90 kmh (6.450 t/m) en position effacée.

A deux, nous atteignons 75 kmh (5.370 t/m) en position normale, tandis qu'en troisième nous grimons à 78 kmh (7.110 t/m), ce qui nous inclinerait à penser que le régime de puissance maximum est peut-être supérieur à 5.500 t/m, car en quatrième, nous n'en sommes qu'à 130 t/m, soit pour ainsi dire deux fois rien, mais par contre en troisième nous allons nettement plus vite, malgré un surrégime de 1.600 t/m !

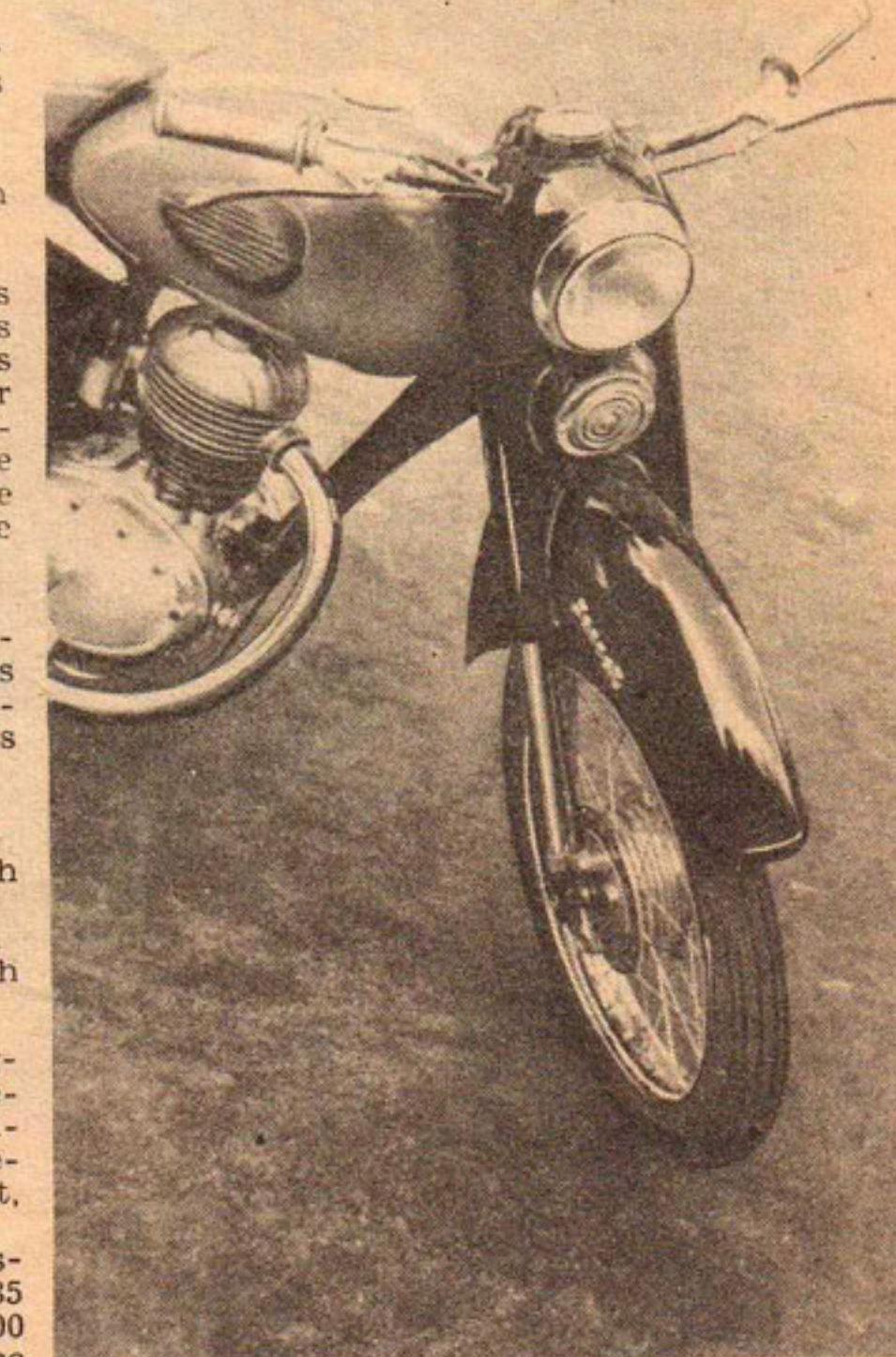
★

Comme on le voit, le moteur ne demande qu'à tourner, et l'affolement des soupapes est constaté un peu au-dessus de 8.000 t/m. Ce moteur n'est cependant pas particulièrement « pointu », et en quatrième on reprend aux environs de 28 kmh, ce qui correspond à 2.000 t/m. Cela nous donne sur ce rapport une plage d'utilisation, théoriquement, assez vaste.

Nous écrivons théoriquement, car le petit 125 Terrot s'accommode mieux d'une conduite un peu sport, sous-entendant un usage fréquent du sélecteur et pour la longue vie du moteur, de l'embellage, ceci est à conseiller.

Les vitesses d'ailleurs passent bien, parfois cependant avec un léger craquement. De même, l'action sur la pédale doit être franche, car autrement on peut tomber sur un point mort intermédiaire.

Il est indéniable que l'ensemble formé par le phare, la fourche avant et le garde-boue suspendu forme un tout agréable et bien dessiné. Les commandes de frein et de débrayage sont réglables du guidon.



D'AUTRE PART...

Au cours de cet essai, nous avons pu faire bien d'autres considérations annexes que nous vous livrons un peu en vrac.

Les départs sont très aisés, mais on peut regretter que la fermeture de l'air se fasse en faisant pivoter le pavillon d'entrée d'air. Nous préférierions une commande au guidon.

Par contre, une commande qui nous a particulièrement satisfaits est le commutateur d'éclairage. On commande tous les éclairages du pouce droit, avec un passage rapide de lanterne en code et code en phare.

Ainsi, l'irrationnelle commande sur le dessus du phare, que l'on rencontre encore trop souvent, disparaît-elle sur la Terrot.

L'éclairage en outre est puissant, la dynamo débitant 50 watts.

Le moteur reste bruyant, aussi bien à l'échappement que du côté de la pignonerie et de la distribution. Il y a là des progrès à faire. De même au point de vue étanchéité du bloc. Mené sagement, les divers plans de joint ne laissent absolument pas suinter une goutte d'huile. Après nos essais chronométrés, par contre, l'ensemble du bloc était gras, ainsi que le flanc droit du pneu arrière... et le réservoir d'huile était presque vide!

En outre, le bouchon transparent du réservoir d'huile — qui permet ainsi de constater l'important débit de la pompe — n'est pas toujours très étanche.

Enfin, si le robinet d'essence est pratique et étanche, par contre la petite cuve de décantation en matière plastique est très sensible à la température, et quand le temps était froid, laissait couler l'essence. Le temps devenant chaud, ou le moteur ayant prodigué une certaine chaleur, tout rentrait dans l'ordre.

Notons, par contre, le bouchon du réservoir d'essence vissé, qui est très étanche, même le réservoir étant plein.

Ce réservoir, d'ailleurs, vous ne l'ouvrirez qu'assez rarement, car d'une part il

nous donne une contenance intéressante de 13 litres, mais surtout, comme tous les petits 4 temps, le moteur de la Terrot est peu gourmand en super-carburant (ce que recommande la marque dijonnaise, en considération sans doute du taux de compression assez élevé).

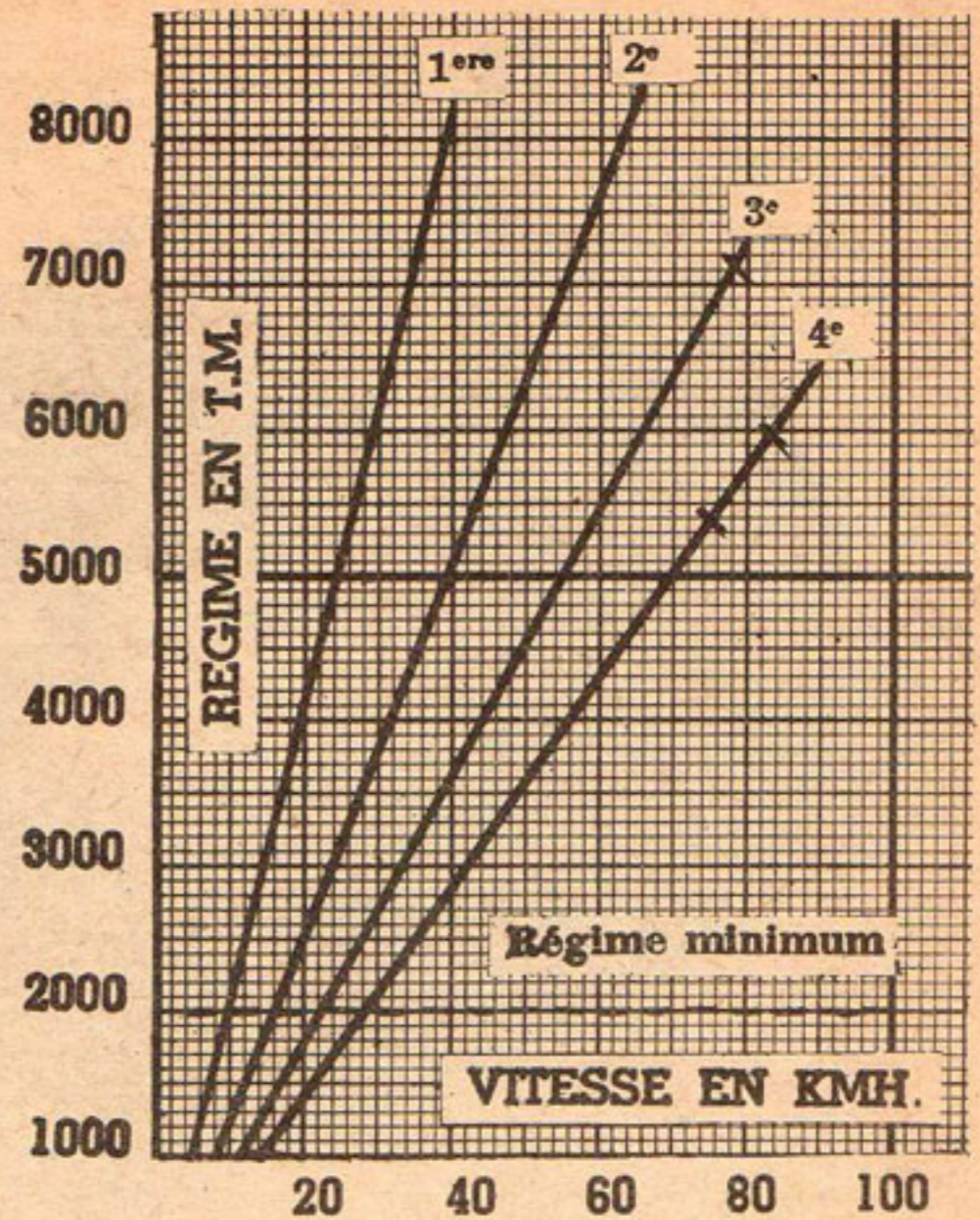
Notre courbe de consommation nous donne de précieuses indications. Il faut tabler sur 2,5 l. environ jusqu'à 65 kmh. La vitesse de croisière semble être de 75 kmh environ (5.370 t/m en quatrième) et vous consommerez alors sensiblement 3 l 3. Gaz ouverts en grand, assis ou effacé, vous dépassez très légèrement les 4 litres!

Le budget consommation sera donc très raisonnable.

UNE 125 MODERNE

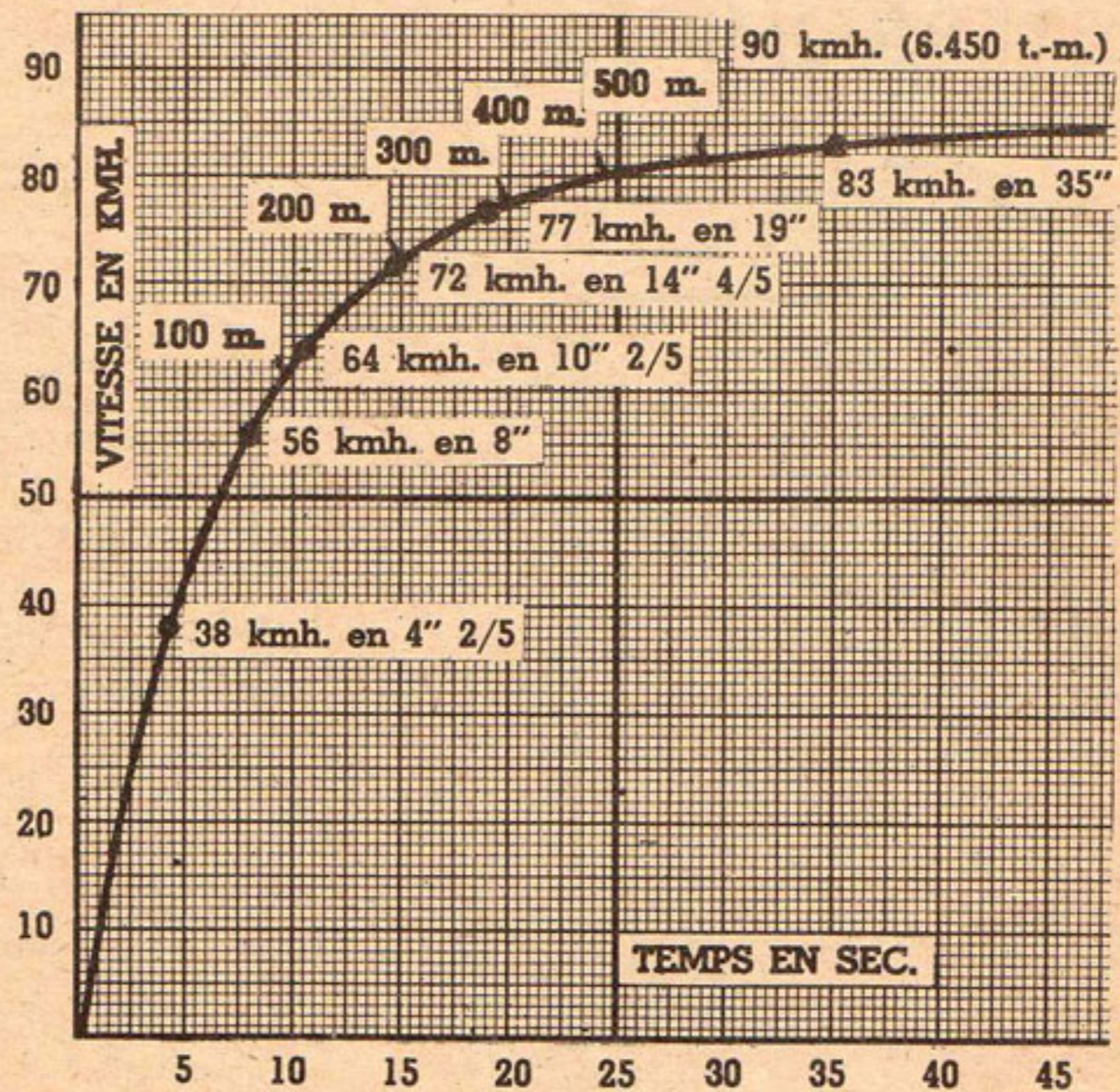
Ainsi, avec son 125 EDL, Terrot a fait un louable effort de modernisation. Le modèle est bien au point et ne souffre que d'imperfections mineures. Il offre de nombreuses possibilités d'emploi, seul comme à deux, et représente assez bien ce que doit être un 125 cmc. moderne. Nous regretterons cependant que pour atteindre ce résultat, Terrot ait été obligé de commercialiser son EDL à 162.000 fr. C'est là un prix assez élevé.

Mais heureusement qu'une consommation raisonnable permettra de rattraper, grâce au budget « exploitation », un prix d'achat rondelet.

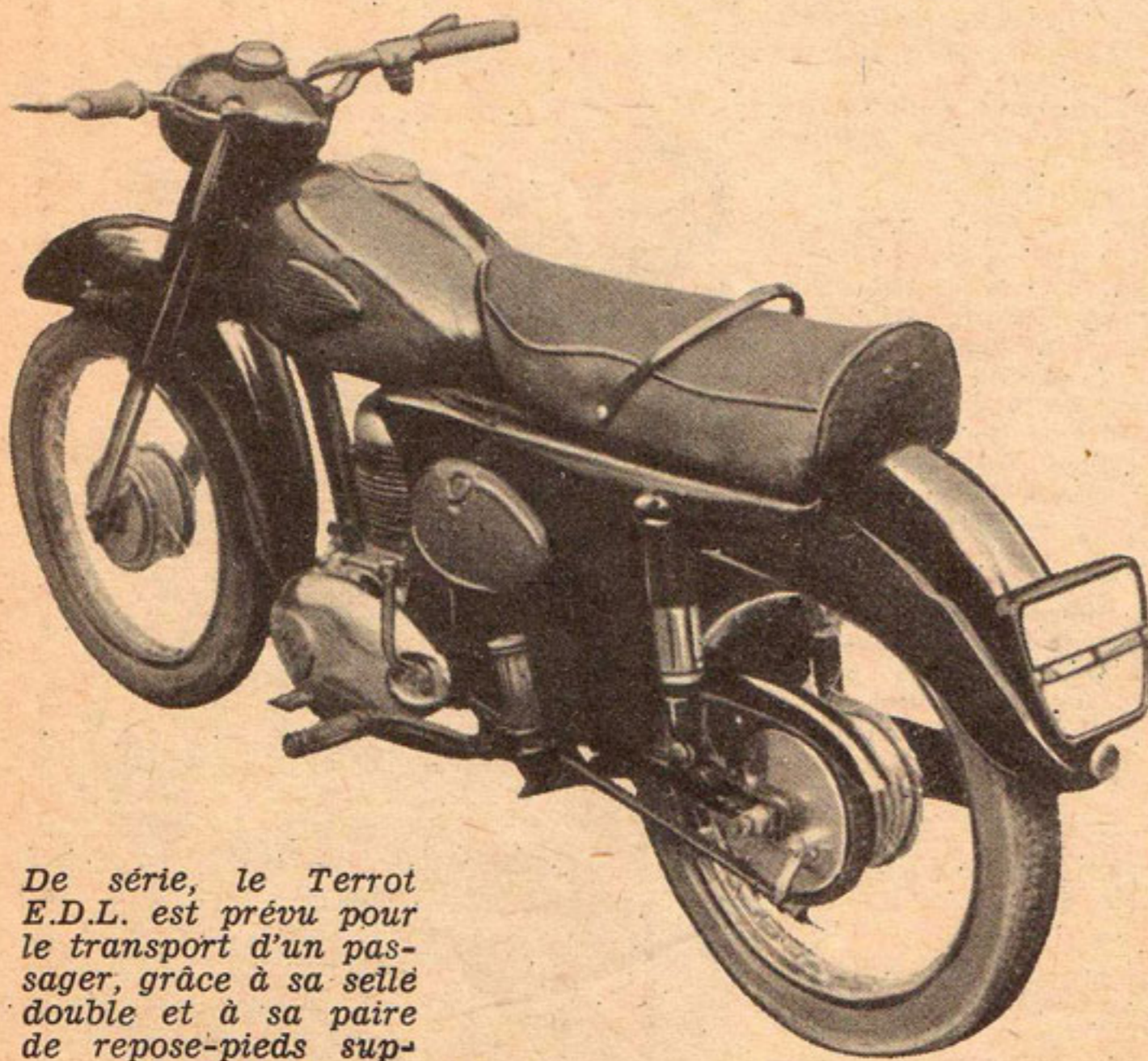


C. R.

VITESSES-REGIMES

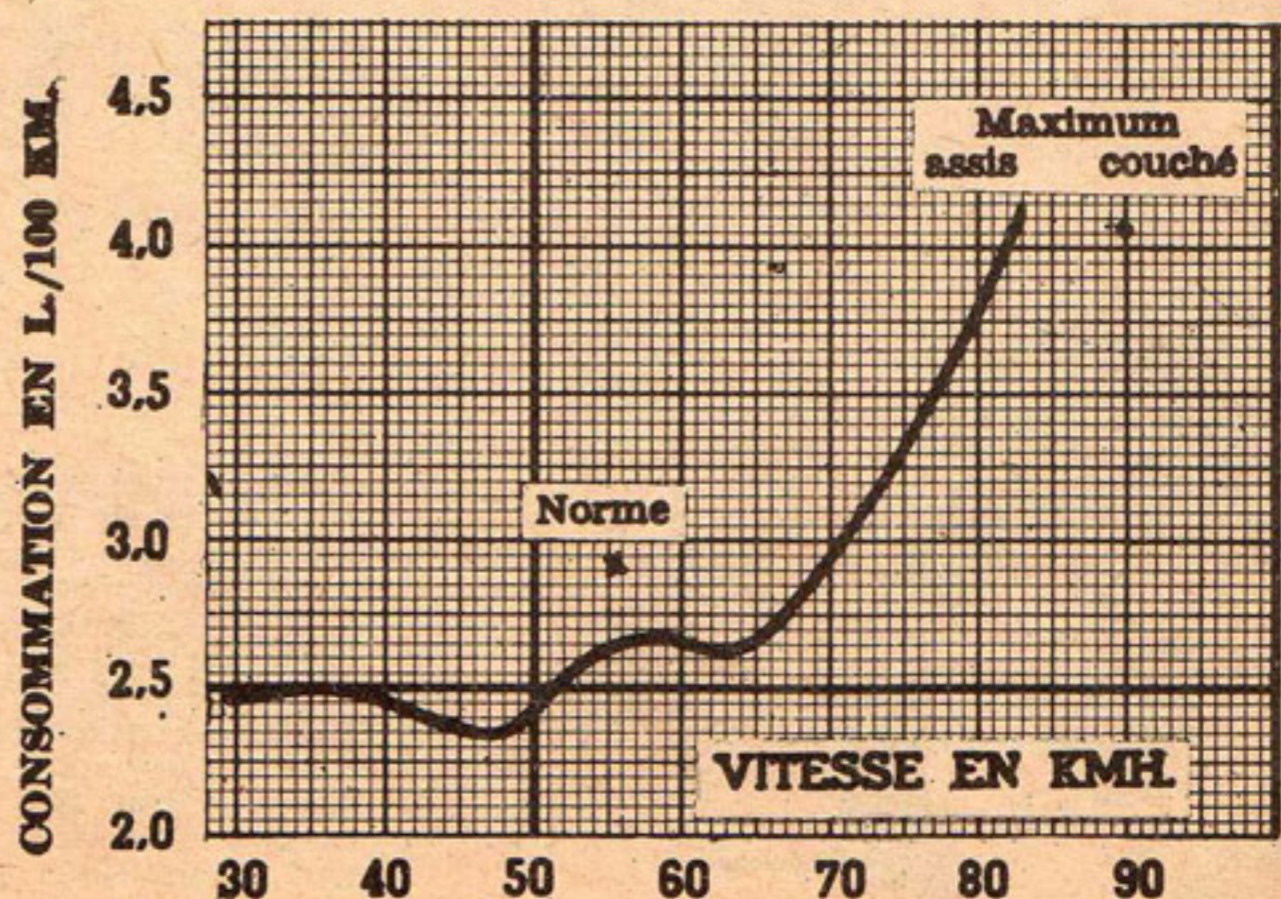


ACCELERATIONS



De série, le Terrot E.D.L. est prévu pour le transport d'un passager, grâce à sa selle double et à sa paire de repose-pieds supplémentaire.

CONSOMMATION



FICHE D'ESSAI Moto revue

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre 4 temps à soupapes en tête.
Alésage : 52 mm.
Course : 58 mm.
Puissance maximum : 5,5 CV.
Régime correspondant : 5.500 t/m.
Taux de compression : 7,8 à 1.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.
Rapports de démultiplication finale : 21,85 - 13,59 - 9,63 et 7,57 à 1.
Transmission primaire par engrenages, secondaire par chaîne.

PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.
SRENSION AR : oscillante.
FREINS AV et AR : 130 mm.
PNEUS :
AV : 17x2,75.
AR : 17x3.

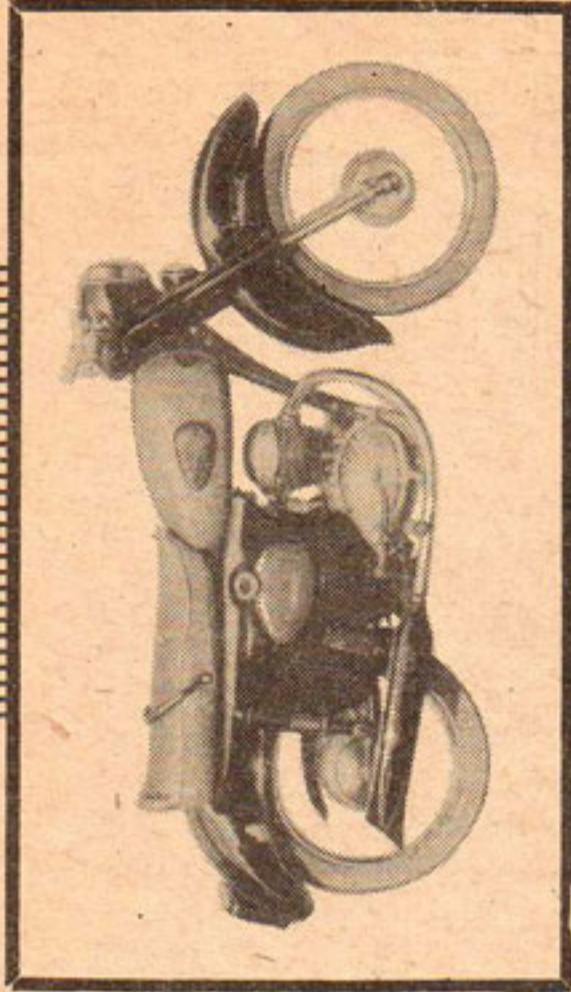
RESERVOIRS :
Essence : 13 litres.
Huile : 3 litres.
POIDS : 104 kg.

REGLAGES - ENTRETIEN

DISTRIBUTION : Jeu aux soupapes 0,05 mm.
AOA : 20°30 ou 2,3 mm
RFA : 61°30 ou 13 mm
AOE : 61°30 ou 13 mm
RFE : 20°30 ou 2,3 mm
AVANCE : Maximum 36° ou 7 mm.
BOUGIE : Degré thermique 145-175.
CARBURATEUR : Amac type 913/066.
Gicleur principal 85.
Gicleur de ralenti 35.
ou Gurtner type HD 16.
Gicleur : 31.
Volet : 10.
Aiguille : position H.

GRAISSAGE

Eté : Castrol XXL.
En hiver et pendant rodage : Castrol XL.
Vidangez tous les 3.000 km.
RODAGE :
200 km à 50 kmh ; 500 km à 60 kmh.
Utilisation progressive jusqu'à 1.000 km.
Ajouter à l'essence du Castrollo.



TERROT 125 E. D. L.

RESUME DE L'ESSAI

Dans sa dernière version, baptisée EDL, la 125 Terrot apparaît comme une très agréable motocyclette légère.

Elle ne souffre d'aucun défaut important, et réunit les qualités suivantes : moteur autorisant de bonnes performances, boîte à 4 vitesses, suspension arrière oscillante, moyeux-freins gros corps en alliage léger, selle double, etc...

Par rapport aux précédents modèles, l'ETD par exemple, ce nouveau type marque de gros progrès, principalement en tenue de route et en confort, en freinage et en vitesse de pointe.

Par contre, l'augmentation sensible de poids nuit aux accélérations et à la tenue en côte.

Bonne finition générale, bel émailage, mais manque d'élasticité et bruit général trop important. Le prix, en outre, est assez élevé.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :		Duo	
	Solo		
1 ^{re}	40 kmh (8.280 t/m)	40 kmh	
2 ^e	65 kmh (8.350 t/m)	65 kmh	
3 ^e	80 kmh (7.300 t/m)	78 kmh (7.110 t/m)	
4 ^e	83 kmh (5.950 t/m)	75 kmh (5.370 t/m)	
	assis	assis	
	90 kmh (6.450 t/m)	81 kmh (5.730 t/m)	
	couché	penché	

Accélérations :

100 m départ arrêté :	9" 3/5, moy. 37,5 kmh
200 » » » :	15" » 48 kmh
300 » » » :	19" 4/5 » 54,5 kmh

400 » » » :	24" 2/5 » 59 kmh
500 » » » :	28" 4/5 » 62,5 kmh
1.000 » » » :	50" 2/5 » 71,4 kmh

Epreuve de côte :

(350 mètres, pente moyenne 8,7 %)
Pilote 55 kg : 28" 1/5, moy. 44,7 kmh
Pilote 85 kg : 29" moy. 43,4 kmh
A deux (85 + 55 kg) : 37" moy. 34,05 kmh
Rapports utilisés : dans tous les cas 1 et 2.

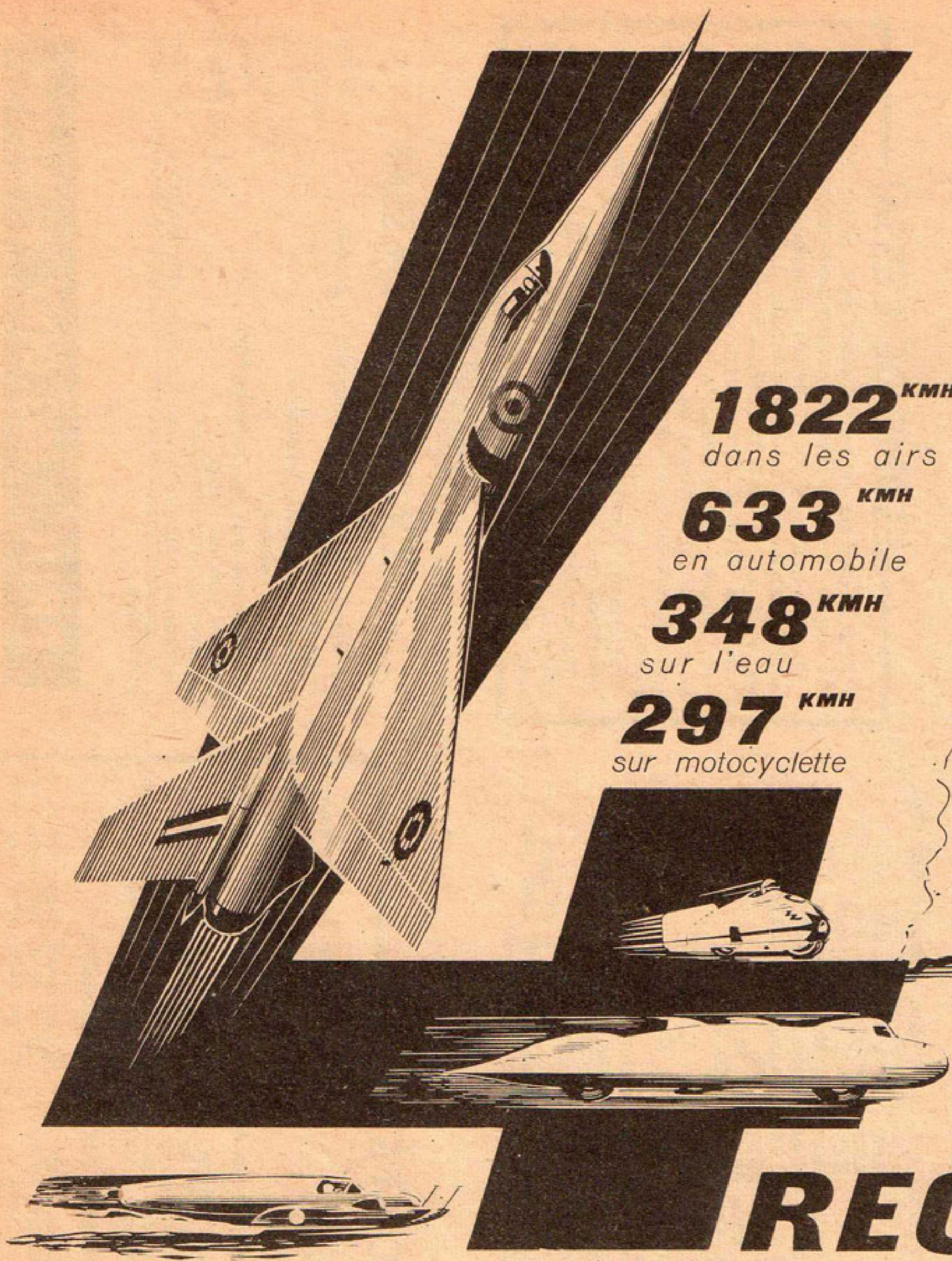
Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant seul :	11,7 m, décél. moy. 8,25 m/s ²
Arrière seul :	20 m, décél. moy. 4,85 m/s ²
Les deux :	10,2 m, décél. moy. 9,45 m/s ²

CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait : 39 km
A la fin de l'essai : 810 km
Poids de l'essayeur habillé : 85 kg
Taille de l'essayeur : 1 m 74
Réglages spéciaux ou modifications : néant
Date et lieu de l'essai : 1-6 au 30-6-56
(Seine et Seine-et-Oise).
Conditions atmosphériques : pression atmosphérique : 751 mm de mercure. Température 20°C. Humidité relative 78 %. Vent très faible.

PRIX : 162.000 + taxes



1822^{KMH}

dans les airs

633^{KMH}

en automobile

348^{KMH}

sur l'eau

297^{KMH}

sur motocyclette

DERNIÈRE HEURE

Pierre et Georges MONNERET

pulvérisent 8 records mondiaux
dont celui de l'heure

190 km 400

sur une N.S.U. 250^{cm³} équipée par

KL G

RECORDS MONDIAUX

de vitesse absolue

Une Seule marque

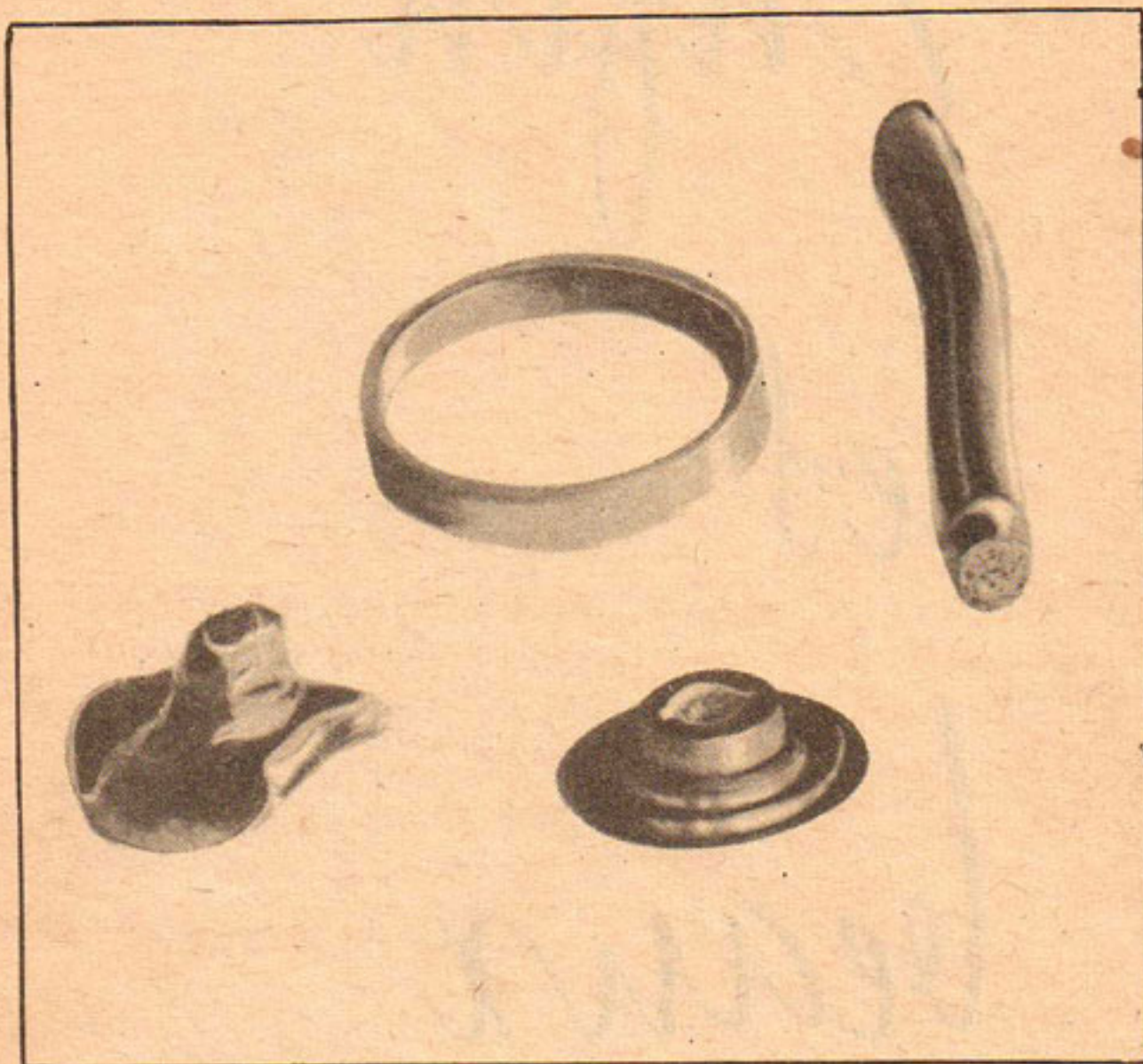
KL G



La meilleure bougie du monde!

Demandez le Guide d'Allumage à **KL G**, 177, Bd de la République à ST-CLOUD (s. & o.)

René
Ravo



SI VENIN N'A PAS DISPUTE LE BOL D'OR...

...c'est qu'à l'entraînement le moteur de sa G 45 Matchless « avala » une soupape. Le résultat, vous le verrez ci-contre. Que faut-il le plus admirer ? la soupape brisée en 3 morceaux, la « tulipe » en forme de chapeau mou ou la queue zigzagante ?

moyenne de 151,58 kmh (moyenne d'ailleurs inférieure à celle de 1955 : 152,16 kmh). Gibson était suivi par 4 BSA pilotées respectivement par D. Klamfoth, G. Everett, T. Mc Dermott et G. Thiessen.

C'est encore une Harley-Davidson montée par B. Molyneux que l'on retrouve à la première place de la course des 100 miles, les deuxième et troisième places étant gagnées par J. Schlaman et R. Armstrong, tous deux sur BSA.

Donc cette classique des USA reste bien dans l'esprit de la course telle qu'on la conçoit outre-Atlantique et qui s'oppose sur bien des points à nos Grands Prix européens.

RECORD EN NOUVELLE ZELANDE

Le record de vitesse pure néo-zélandais vient d'être battu dans la catégorie 750 cmc. Bert Munro utilisa, pour atteindre la vitesse de 215 kmh, une vieille Indian Scout datant... de 1920, et l'on apprécie encore plus la performance lorsque l'on sait que Munro est âgé de 56 ans. En somme, ce sont 3 records qui ont été battus ce jour-là.

CIRCUIT DE CANNES

I nous faut féliciter Mr Dotto, président de la Ligue de Provence, ainsi que ses collaborateurs, de nous avoir offert un tel spectacle, d'autant plus que nous avions passablement perdu l'occasion d'assister à une épreuve de vitesse, digne de ce nom.

Aussi une foule considérable est venue encourager cette réussite, puisqu'il y eut environ 9.000 entrées et le circuit des deux villes au « Canet » a vécu une journée extraordinaire. 3 catégories au programme, un plateau de choix, 35 partants en 175, 13 en 500 et 10 en sidecars.

★

Dès le départ des 175, Onda prit la tête, talonné par deux italiens, mais une chute le retarda, ce qui permit à Firpo, sur Morini, de prendre une sérieuse avance. Les 50 tours de circuit ne pardonnèrent pas aux mécaniques fragiles et le déchet fut considérable.

Schaad fit une course régulière, mais pas à l'aise du tout dans les courbes nombreuses que comportait ce circuit.

RESULTATS

1. Firpo (Morini) en 47'27"2 ; 2. Bales-triero (Parilla) à 6 " ; 3. Castagno (Morini) à 12"2 ; 4. Onda (Mondial) à 22" ; 5. Schaad (Nougier) à 1 tour ; 6. Pelramo (MV) à 2 tours.

Meilleur tour : Onda, moy. 78,127 kmh.

Après un tout petit entr'acte, le départ des 500 sports fut donné par Mr Schultz, père du regretté Georges Schultz.

Maubert (Triumph) part très fort, entraînant avec lui Mitchell et Tomesani. Au fil des tours, Marceau, sur Norton Inter 40, remonte jusqu'en troisième position, et après la chute de Maubert, le classement ne devait plus être modifié jusqu'à l'arrivée.

RESULTATS

1. Tomesani (Norton) 46'17" ; 2. Marceau (Norton) 47'45" ; 3. Paba (Norton) à 1 tour ; 4. Mitchell (Triumph) à 2 t. ; 5. Henriot (AJS) à 3 t. ; 6. Kadleck (Triumph) à 3 tours.

Meilleur tour : Maubert, moy. 80,376 kmh.

★

Puis vint le tour des sidecars. Duhem (Norton Featherbed) part en tête et mena sa course sans inquiétude. Vivier (Featherbed) en seconde position, puis toutes les machines sport qui se livrèrent une belle lutte. Millin (Norton) et Reynaud (BMW) furent les grands animateurs de cette course. A remarquer en sixième position une Motoconfort super culasse qui faisait plutôt préhistorique !

RESULTATS

1. Duhem (Norton) avec record du tour ; 2. Vivier (Norton) à 3 tours ; 3. Biaucotto (Norton 88) à 4 t. ; 4. Reynaud (BMW) à 4 t. ; 5. Boyer (Norton 88) à 5 t. ; 6. Deconcello (Motoconfort).

★

DAYTONA BEACH

Daytona est le type de la course américaine par excellence, c'est-à-dire que les amateurs atteignent des moyennes effrayantes (150 kmh) sur une piste en sable ; de plus les nombreuses chutes et les dérapages spectaculaires ajoutent à l'enthousiasme de la foule déjà échauffée par un soleil cuisant. C'est une Harley-Davidson pilotée par Johnny Gibson qui remporta la course de 200 miles, à la

24 HEURES DE SCHAERBEEK

Défavorisée par la concurrence d'autres épreuves, organisées le même jour, les 24 heures de Schaerbeek ne virent que 19 concurrents s'aligner au départ. Epreuve particulièrement sévère, 5 pilotes seulement parvinrent au but. C'est Brel, sur Puch, qui remporta la médaille d'or avec 10 points de pénalisation.

Médaille d'or : Brel (Puch) 10 pts.

Médaille d'argent : A. Sterkendries (FN) 30 points.

Médaille de bronze : Businne (FN) 160 pts ; Moisson (DKW) 270 pts.

Diplôme de participation : Sterkendries Y. (FN) 1.220 pts.

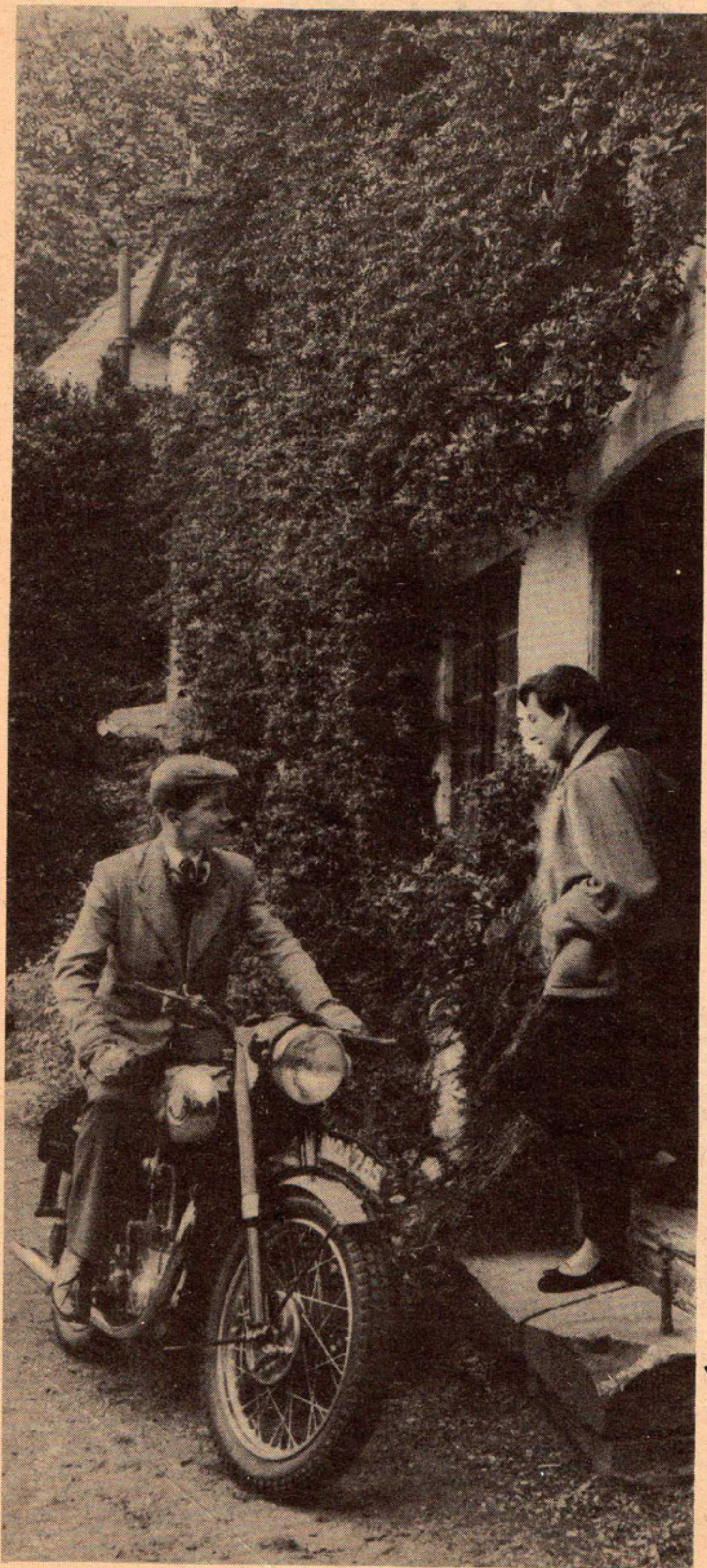
Intermarques : 1. FN (Sterkendries A. et Y., Businne) 1.410 pts.

AVANT-PREMIERE DES 6 JOURS

« Le Welsh three days Trial » s'est disputé récemment en Angleterre et s'est avéré extrêmement dur pour son édition 56. Cette épreuve permit aux organisateurs de sélectionner l'équipe anglaise qui défendra les couleurs de la Grande Bretagne aux futurs 6 Jours Internationaux. Des 76 pilotes engagés, 27 seulement terminèrent un parcours meurtrier.

La catégorie 500 cc fut remportée par Manns, pilotant une AJS, tandis que Gibbes, sur Matchless, faisait premier des 350 cc. Précisons que ces deux pilotes n'encoururent aucun point de pénalisation.

Viney, non remis de sa blessure à la jambe, assista à l'épreuve en spectateur, mais on murmure que s'il est prêt au mois de septembre, il sera vraisemblablement choisi comme capitaine de l'équipe britannique pour les ISDT.



Enfin
les
beaux
jours

Profitez-en avec une

BSA

Les Cross...

AU SUJET DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE MOTO-CROSS

Au lendemain du Grand Prix de France de Moto-Cross disputé à Rouen et comptant comme quatrième épreuve qualificative du Championnat d'Europe, le classement a subi quelques modifications, sauf pour le leader, l'anglais Ward, qui maintenant n'a plus qu'un autre pilote à égalité de points avec lui, alors qu'avant Rouen on en trouvait quatre.

Par contre, un redoutable adversaire s'est hissé à sa hauteur en la personne du belge Jansen (brillant second à Rouen). Ce dernier relègue à la troisième place son compatriote Mingels que talonne toujours le suédois Lundin, très régulier.

★

La cinquième épreuve aura lieu en Angleterre le 8 juillet. Il est à prévoir

1. Ward (GB-BSA)	8	0	0	4	12
Jansens (B-Matchless)	0	0	6	6	12
3. Mingels (B-FN)	6	0	2	0	8
Lundin (Suède-BSA)	3	0	4	1	8
Clynck (Holl.-BSA)	0	8	0	0	8
Draper (GB-BSA)	0	6	0	2	8
Nilsson (Suède-BSA)	0	0	8	0	8
Archer (GB-Norton)	0	0	0	8	8
9. Baeten (B-FN)	0	2	3	0	5
10. Stonebridge (GB-BSA)	4	0	0	0	4
Van der Oever (Holl.-BSA)	0	4	0	0	4
12. Dirckx (Holl.-BSA)	0	3	0	0	3
Curtis (GB-BSA)	0	0	0	3	3
14. Somja (B-FN)	2	0	0	0	2
15. Sigvardsson (Suède-Ariel)	1	0	0	0	1
Rietman (Holl.-BSA)	0	1	0	0	1
Rombauts (B-BSA)	0	0	1	0	1

que les anglais, chez eux, seront intraitables, et qu'il faut même s'attendre à voir leurs nationaux donner du mal aux visiteurs.

Quant à l'équipe qu'il nous a été loisible de voir à Rouen, il est inutile d'en parler ! et les qualités des Archer (qui remporte l'épreuve) !, Ward, Draper et autres sont incontestables ! Tout ce monde « at home » se montrera particulièrement coriace.

Les belges, eux, présenteront également outre les bien connus Jansens et Rombauts, les excellents Baeten, Mingels, Donnay, etc...

Voici le classement actuel et avec lequel se présenteront les concurrents à la cinquième épreuve du Championnat d'Europe de Moto-Cross.

	Suiss.	Holl.	Ital.	France	Tot.
1. Ward (GB-BSA)	8	0	0	4	12
Jansens (B-Matchless)	0	0	6	6	12
3. Mingels (B-FN)	6	0	2	0	8
Lundin (Suède-BSA)	3	0	4	1	8
Clynck (Holl.-BSA)	0	8	0	0	8
Draper (GB-BSA)	0	6	0	2	8
Nilsson (Suède-BSA)	0	0	8	0	8
Archer (GB-Norton)	0	0	0	8	8
9. Baeten (B-FN)	0	2	3	0	5
10. Stonebridge (GB-BSA)	4	0	0	0	4
Van der Oever (Holl.-BSA)	0	4	0	0	4
12. Dirckx (Holl.-BSA)	0	3	0	0	3
Curtis (GB-BSA)	0	0	0	3	3
14. Somja (B-FN)	2	0	0	0	2
15. Sigvardsson (Suède-Ariel)	1	0	0	0	1
Rietman (Holl.-BSA)	0	1	0	0	1
Rombauts (B-BSA)	0	0	1	0	1

la Ligue du Lyonnais, concentration à Gannat (Allier), rallye régularité Vichy-St-Raphaël, auquel prirent part messieurs Siedel, Dumas de Vaulx, Vimont et Noirot, participation à la concentration de St-Raphaël de messieurs Duport, Donjon, Mlle Fréchet. Le moto-club a remporté une coupe pour la plus longue distance.

Participation d'une équipe de 4 coureurs aux rallyes d'endurance et de régularité de St-Etienne-Paris-St-Etienne des 16 et 17 juin.

GENEVE

Classement général : 1. Ward (BSA) ; 2. Mingels (FN) ; 3. Stonebridge (BSA) ; 4. Lundin (Ariel) ; 5. Somja (FN).

SUCE

500 cmc. : 1. Frantz (Fr.) FN ; 2. Melioli (Fr.) ; 3. René Klym (Fr.) ; 4. Van Obbergen (Belg.) ; 5. Meniser (Belg.).

Sidecars : 1. Brems (Belg.) BSA ; 2. Liekens (Belg.) ; 3. Van Toop (Belg.) ; 4. Perlin (Fr.).

FONROCHE

350 cmc. : 1. Malbec (BSA) ; 2. Darrouy ; 3. Combe.

500 cmc. : 1. Darrouy (BSA) ; 2. Combe ; 3. Cross.

Sidecars : 1. Adnet (Ariel) ; 2. Verrechia ; 3. Guimiers.

CHOLET

350 cmc. : 1. Le Dormeur ; 2. Thomas ; 3. Cremot ; 4. Pinneti ; 5. Berson.

500 cmc. : 1. Nex ; 2. Hamarsdt ; 3. Peters ; 4. Larsson et Lefèvre.

THOMER-LA-SOGNE

1. R. Klym ; 2. Malbec ; 3. Bertrand ; 4. Drobecq ; 5. Pinard.

500 cmc. : 1. Frantz (FN) ; 2. Jacquemin ; 3. R. Klym ; 4. Melioli ; 5. Cheney.

SILLE-LE-GUILLAUME

250 cmc. : 1. Olivotti ; 2. Delpeyrat ; 3. Dubois ; 4. Chevallier ; 5. Guimier.

500 cmc. : 1. Hazlanis ; 2. L. Dubois ; 3. Moreau ; 4. Denis ; 5. Delpeyrat.

RÉSULTATS D'ÉPREUVES

ALBI

Le 4^e moto-cross d'Albi qui se disputait devant plus de 12.000 spectateurs donna lieu à de sévères explications en 350 cc et surtout en 500 cc.

L'albigeois Combes remporta les 3 manches en 350 cc avec une aisance remarquable. La première manche des 500 cc fut enlevée par Molinari, la seconde par Vouillon, ainsi que la finale ; mais sa cinquième place à la première manche ne lui permit pas de devancer Molinari qui l'emporta à l'addition des points.

CLASSEMENTS

350 cmc. : 1. Combes 3 pts ; 2. Alvaro 8 pts ; 3. Darrouy 9 pts ; 4. Delmas 14 pts ; 5. Galzin 16 pts ; 6. Héral 17 pts ; 7. Jalabert 23 pts.

500 cmc. : 1. Molinari 6 pts ; 2. Vouillon 7 pts ; 3. Cros 9 pts ; 4. Courajod 13 pts ; 5. Verrechia 18 pts ; 6. Melioli 20 pts ; 7. Melous 24 pts ; 8. Panis 24 pts ; 9. Beshonne 30 pts ; 10. Degraux 30 pts ; 11. Strub 32 pts.

ROANNE

Dernièrement, le Moto-Club de Roanne organisa son premier moto-cross national sur son terrain de Coffolet, près de Villerest, long de 1.003 m. Trois catégories étaient inscrites : 250, 350 et 500 cmc., dont voici le classement final après les manches et la finale.

250 cmc. : 1. Blanchet (Lyon) ; 2. Gouttebaron (Roanne) ; 3. Cantin (Besançon) ; 4. Vonin (Valentigney).

350 cmc. : 1. Mangliani (Valence) ; 2. Mariani (Drancy) ; 3. Préau (Marcigny) ; 4. Pardigon (L'Isle sur Sorgues) ; 5. Bey (Besançon) ; 6. Laurent (Lyon) ; 7. Nadaud (Limoges).

500 cmc. : 1. Hardy (Toulouse) ; 2. Mariani (Drancy) ; 3. Denis (Limoges) ; 4. Derrey (Toulouse) ; 5. Bernot (Paris) ; 6. Morissot (Lyon).

Depuis le début de l'année, le Moto-Club de Roanne a participé au rallye de

BIENTOT...

nous verrons

SAINTE SEVERE

Le Moto-Club du Centre à Châteauroux organise à Sainte-Sévère (Indre) le dimanche 29 juillet prochain son 4^e Grand Moto-Cross de la Ville de Sainte Sévère.

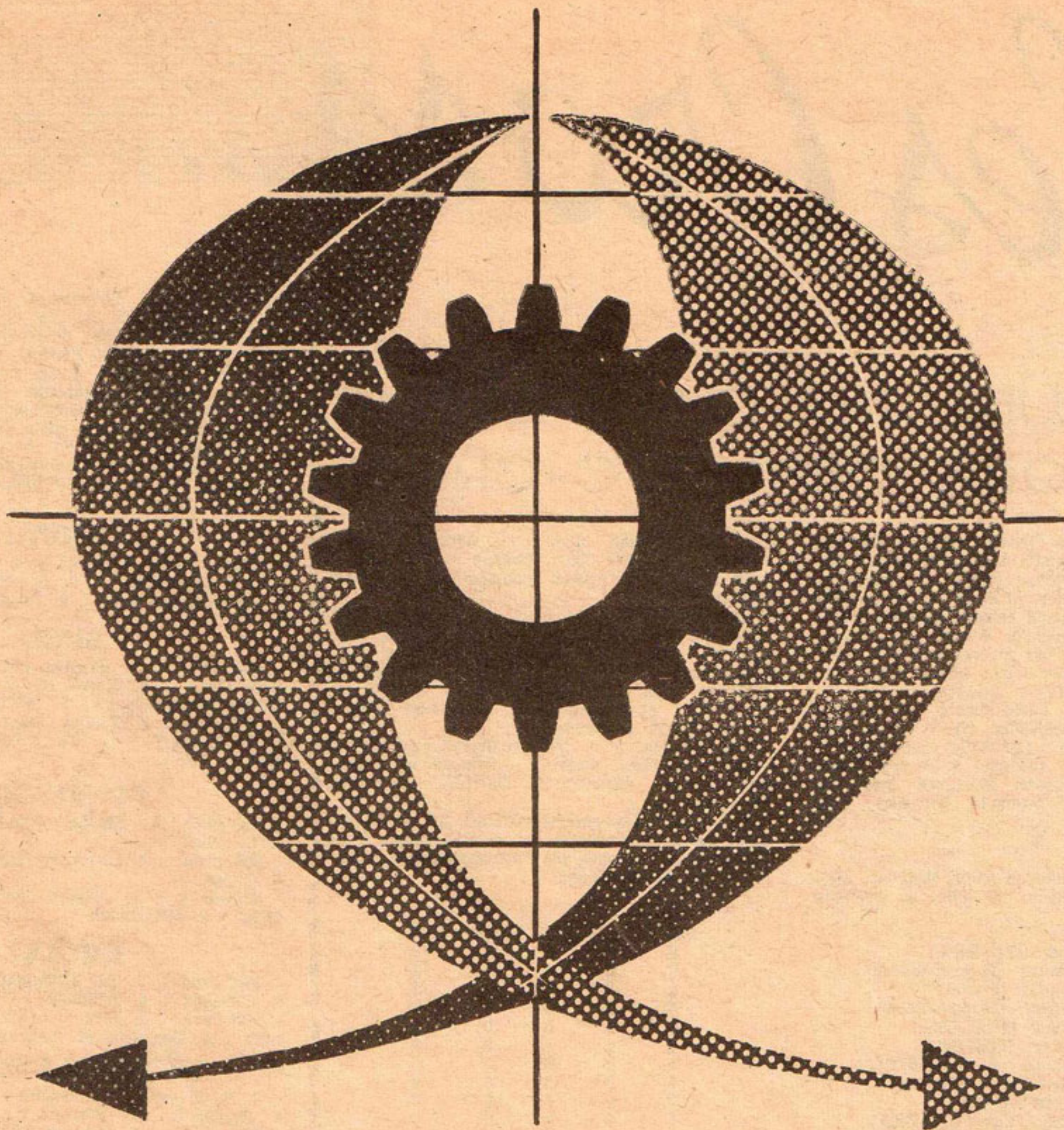
Les épreuves — 2 manches et une finale par cylindrée — se dérouleront dans les seules catégories 350 et 500 cmc.

Les engagements seront reçus jusqu'au 14 juillet prochain, chez Mr Martin M., MCC, Boite Postale 93 à Châteauroux R.P. (Indre).

REMPARTS

Le Moto-Cross des Remparts organisé par le groupement motocycliste de l'AC Lorrain aura lieu le 8 juillet prochain pour les motos des cylindrées 250 et 500 cmc. (catégorie nationale).

Pour tous renseignements : écrire au bureau de l'AC Lorrain, 128, La Chiers, à Herserange, Longwy.



LES FOIRES MONDIALES

SONT COMPLÉTÉES PAR LA

II^e EXPOSITION DES MACHINES TCHECOSLOVAQUES

BRNO

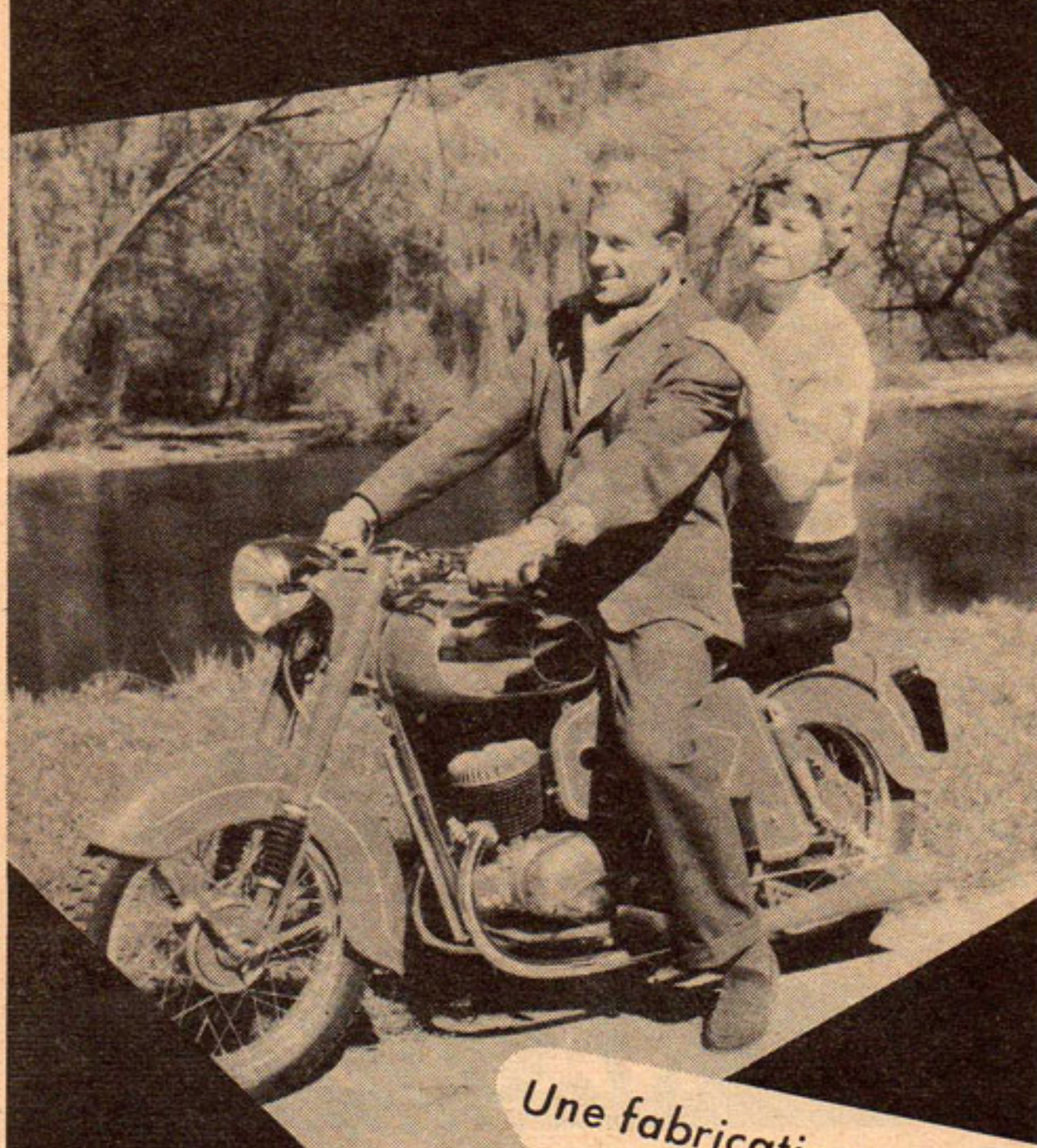
8-30 Septembre 1956

Profitez des services de ČSA.

Pour tous renseignements, adressez-vous à votre bureau de voyages local.
ČESKOSLOVENSKE AEROLINIE - PRAHA

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

RAVAT



Une fabrication soignée
*
Une ligne moderne
et sobre

CYCLOMOTEURS 50^{cm³}

Standard, Normal, Luxe, 6^e Luxe

VÉLOMOTEURS 100^{cm³}

Léger, Tourisme, Luxe

VÉLOMOTEURS 125^{cm³}, 3 vitesses

VÉLOMOTEURS 125^{cm³}, 4 vitesses

Luxe, Grand Luxe, Grand Sport

MOTOS 175^{cm³}, Tourisme et Grand Sport

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

WONDER

Établissements RAVAT - Saint-Étienne



Que demandez-vous à votre moteur "2 temps"? Qu'il démarre instantanément, qu'il tourne rond, que ses reprises soient nerveuses, qu'il assure un long service "sans histoire".

En retour, que demande-t-il? L'aide...de la première huile du monde: **VEEDOL**.

VEEDOL évite le serrage, le calaminage, le gommage des segments, les risques de perlage.

VEEDOL, instantanément miscible à l'essence, forme avec elle un mélange riche et homogène assurant une lubrification et une PROTECTION parfaites.

VEEDOL "2 temps"

est vendu en petits bidons-dose pour 5 litres d'essence et en bidons de 2 litres avec bouchon verseur.

votre

moteur

2 temps

ira loin

avec

VEEDOL

2 temps

Damour

VEEDOL PRÉCISE...

De nombreux lecteurs nous demandent fréquemment la signification de la silhouette de la « Patineuse » que l'on voit sur le radiateur de certains camions. C'est bien volontiers que nous les informons que cette silhouette symbolise la marque des huiles Veedol bien connues des automobilistes.



LA MOTO EN ALLEMAGNE

(Suite de la page 955)

(plus d'un demi-million), avec 22,4 % du total. Si l'on cite les autres marques qui ont plus de 100.000 motos et scooters en circulation, nous trouvons dans l'ordre : DKW (14,65 %) — Zundapp (9,35 %) — BMW (5,3 %) et TWN (4,7 %). Les 4 premières marques citées fournissent donc, à elles seules, plus de la moitié du parc motocycliste en circulation au 1^{er} janvier de cette année.

L'AGE DES MACHINES

L'Allemagne étant venue très tardivement au scooter, il n'est pas étonnant que les machines composant ce parc soient toutes très récentes : 30,1 % ont entre 1 et 2 ans d'âge, 28,6 % ont moins d'un an et 20,9 % ont entre 2 et 3 ans. Ainsi 80 % des scooters ont moins de 3 ans.

Pour la moto, évidemment, la répartition est très différente et l'on trouve encore 17,9 % de machines d'avant-guerre toujours en circulation. 5,6 % des motos sont en circulation depuis moins d'un an ; 25,7 % ont 2 à 3 ans d'âge. Les deux tiers des machines ont moins de 5 ans, les trois quarts moins de 6 ans.

LA DENSITE

Il y a actuellement, en Allemagne Occidentale, 48 motos ou scooters par 1.000 habitants. Du point de vue densité motocycliste, c'est la Bavière qui vient en tête (63 machines par 1.000 habitants), alors que le secteur Ouest de Berlin n'en dénombre que 13 (mais il est vrai que pour ce secteur isolé et réduit en superficie, les cyclomoteurs suffisent pour la circulation que peuvent se permettre ses habitants).

EN RESUME :

La production des cyclomoteurs croît toujours ; celle des scooters tend à se stabiliser, mais celle des motos est en régression, sauf pour quelques constructeurs.

× × ×

Les goûts de la clientèle, et son pouvoir d'achat la guident surtout vers les 200 et 250 cmc. Les 350 cmc. ne trouvent plus place entre les « quarts de litre » et les grosses cylindrées. Les 175 cmc. sont préférées aux 125 et 100 cmc.

Dans l'ensemble, un parc relativement jeune.

NOTRE REFERENDUM NATIONAL

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

Le questionnaire de la page 971 doit être découpé, puis rempli. En dessous de chaque élément analysé, se trouve un emplacement pour la note. Inscrivez lisiblement un chiffre de 0 à 10 (0 si c'est très mal ; 5 si c'est moyen ; 10 si c'est très bien, etc...). Bien entendu, tous les chiffres intermédiaires peuvent être utilisés afin de nuancer vos réponses).

EN CE QUI CONCERNE PLUS PARTICULIEREMENT LE « PRIX », la note que vous porterez doit refléter votre opinion

concernant la satisfaction que vous a donnée votre motocyclette par rapport à son prix. VOUS NE DEVEZ PAS MARQUER LE PRIX D'ACHAT, NI PORTER DES APPRECIATIONS COMME : « TROP CHER », MAIS UN CHIFFRE DE 0 A 10.

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

Les réponses au présent referendum doivent nous parvenir avant le 31 juillet 1956 à minuit. Passée cette date, le travail de dépouillement commencera.

Le questionnaire porte donc sur la 350 Jawa dernier modèle exclusivement, c'est-à-dire celle avec suspension arrière oscillante, quels que soient les freins, moyeux ou tambours.

2° CIRCUIT DE LA MADELEINE

Comptant pour le Championnat de France National

C'est demain 8 juillet qu'aura lieu à El Biar le 2^e Circuit de Vitesse de la Madeleine.

7 courses sont inscrites, sport et série pour les machines course, sport et série

125, 175, 250, 350 et 500 cmc., et sides 350 et 500 cmc.

Organisé par le MC d'El Biar avec le concours de BP Energol, ce circuit de vitesse comptera pour le Championnat de France National de vitesse 1956.

Pièces
origine

BSA

ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir 11^e

Toutes pièces en stock

EXPEDITION

STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

REFERENDUM NATIONAL

350 JAWA

Nom..... Prénom..... Adresse.....
 Profession..... Age.....

PARTIE MOTRICE

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

PRÉCISEZ ÉGALEMENT :

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

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

Genre de conduite : sport ou tourisme ?

Genre d'utilisation :
 — Domicile - lieu de travail
 — Tourisme
 — Promenades dominicales
 — Sport

Quel est le kilométrage de votre machine ?

Quelle est l'année de sortie d'usine ?

Que souhaiteriez-vous comme améliorations ?

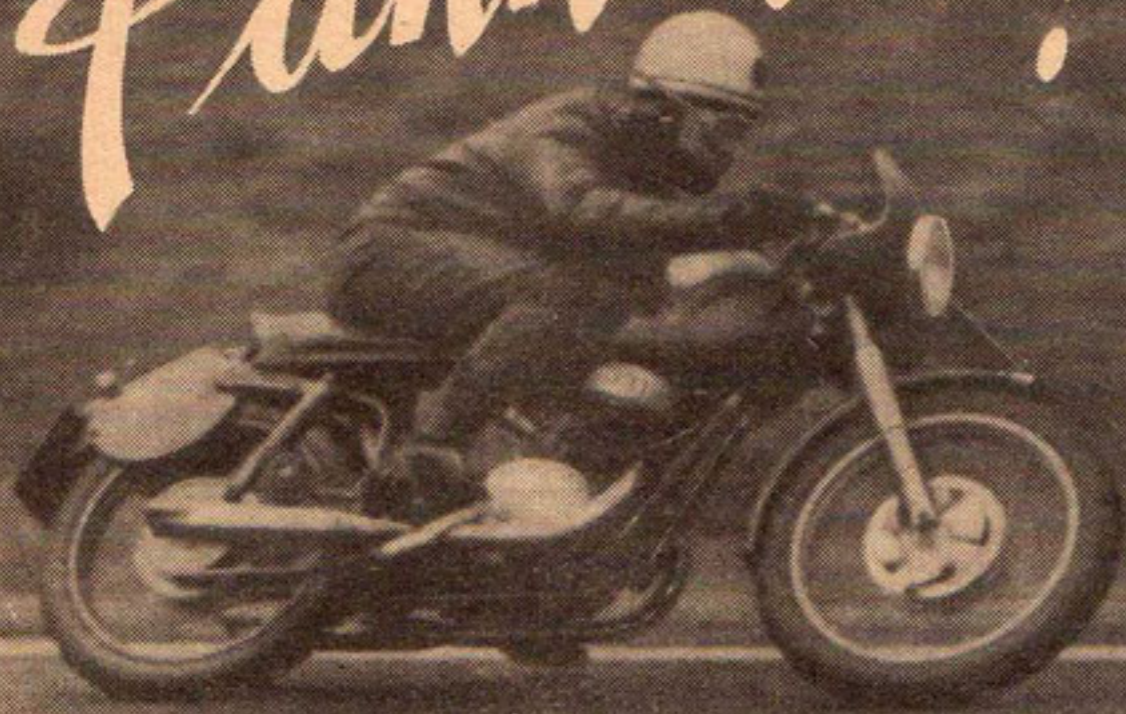
Quelle serait votre prochaine machine ?

PARTIE CYCLE

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

LE PRIX Note

Pannonia?



LA RÉVÉLATION DU

BOL D'OR 1956

1^{re} de la catégorie 250 cm³
à la moyenne de
101.052 km. heure

2 machines au départ
2 machines à l'arrivée!



LIVRABLES RAPIDEMENT

MOTORISTES !

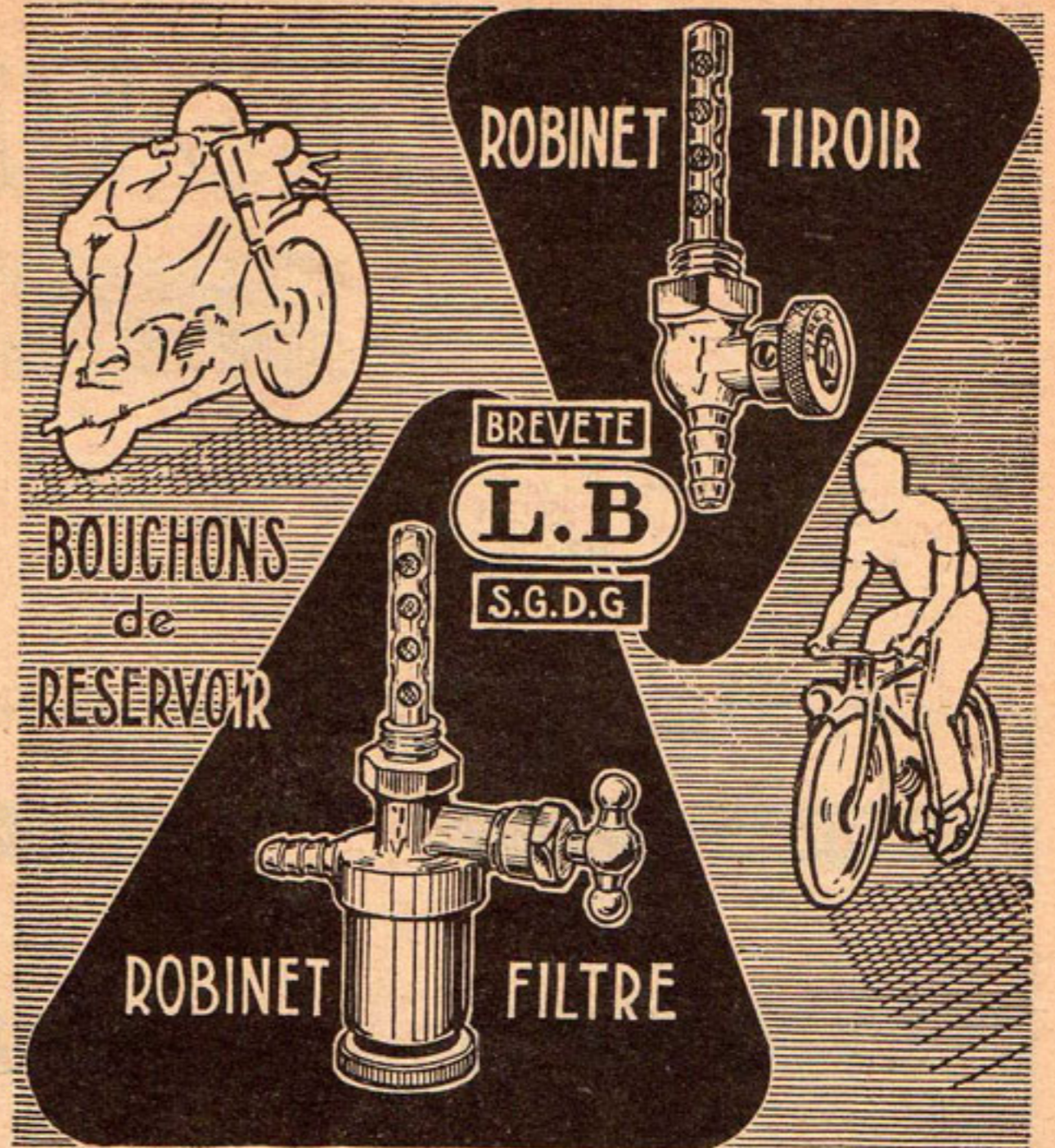
Assurez-vous l'agence d'une machine
de qualité et questionnez-nous sans retard
pour connaître les secteurs disponibles.

Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles

MOTUL
MIX-COURSES

S.I.D.A.M.

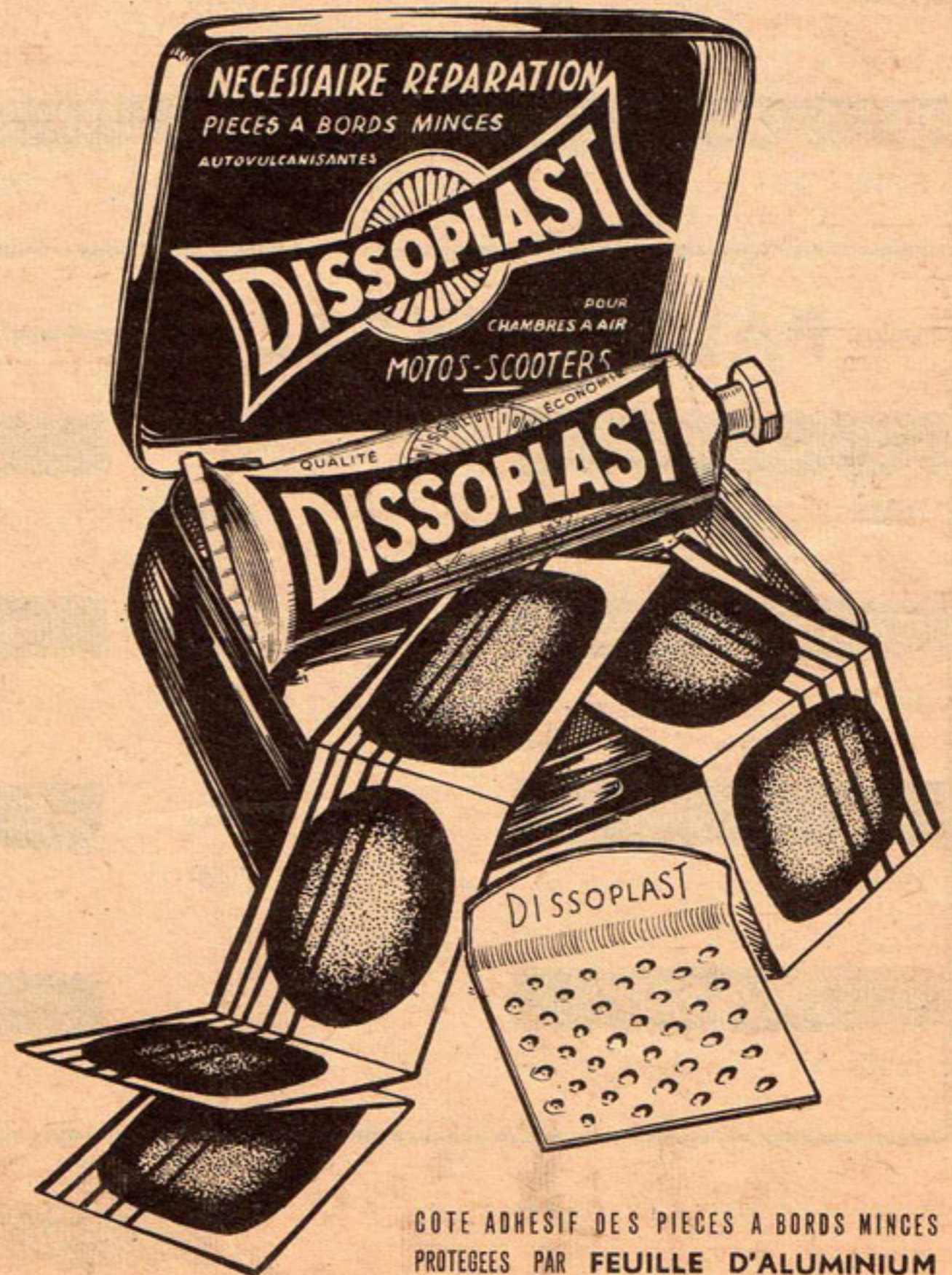
8, Rue Fourcroy
PARIS-XVII^e
WAGram 52-62



LE BOZEC & GAUTIER

28 Rue Carle Hébert. COURBEVOIE. Seine

Vente exclusive par grossistes.



COTE ADHESIF DES PIECES A BORDS MINCES
PROTEGEES PAR FEUILLE D'ALUMINIUM

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

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

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS

PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine
**CARENAGE
STYLE ITALIEN**
toutes teintes : **3.750 fr.**
EXPEDITIONS EN PROVINCE

MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE

REVIL

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

Expéditions en province

CHANTELUNE-FOZ

Sur votre cyclomoteur
Sur votre scooter...

**Solex
Mobylette
Casenave
Lambretta
Bernardet
Mobyscooter
etc...**

monster

le bouchon ANTI-VOL

Seul garanti contre les souillures,
le vol de votre essence et de
votre bouchon.

PJ SUPER

**AUTOMOBILES
MOTOCYCLETES**

ETS JOURNÉE 69, rue Parmentier, BEZONS (S.-&-O.) - ARG. 70-15

PUB. Desbie

ESSENTIEL

vitesse
distance
consommation

JAEGER

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

**PRATIQUE
SOLIDE**

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

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires



Segments noirs Amedée Bollée
Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns
spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

150

ÉTUDE ET PUBLICITE - M 04-56

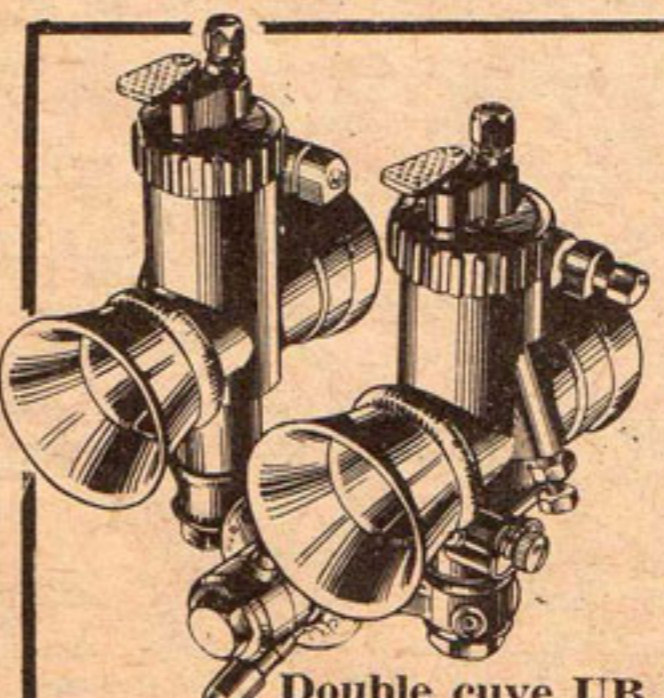
DELLORTO

d'origine
de 175 à 1.000 cc.

★
Guidons - Poignées
Tournantes brevetées

★
Double cuve UB 22
pour RUMI FORMICHINO

T.M.L. - 74, rue de Rome, PARIS 8^e - LAB. 22-08



VOS VACANCES

EN MOTOS
 ARIEL 350 cc 55 avec 60.
 BSA 500 cc 52 avec 40.
 BSA 250 cc 55 avec 50.
 BSA WM 20 500 cc 51 av. 35.
 NORTON 500 culb. 52 av. 55.
 BMW R73 750 cc avec 50.
 BMW R51 500 cc avec 75.
 JAWA 350 et 250 cc 52 av. 40.
 MOTOB. 350 twin 55 av. 50.
 GUZZI AIRONE 54 avec 45.
 PUCH 250 cc 52 avec 35.
 NSU 200 cc cme nve av. 45.
 TERROT 250 cc 1955 av. 40.
 GIMA GUILLER 250 cc av. 40.
 M. GOYON 232 cc 54 avec 35.
 GUILLER 175 cc AMC av. 20.
 MOTOB. 175 spt 55 avec 35.
 MOTOBEC. 125 cc 53 av. 20.
 TERROT 125 cc 53 avec 20.
 TERROT 350 et 500 53 av. 30.
 HARLEY 750 cc avec 35.
 R. GILLET 1000, 750 et 500 avec 20.
 INDIAN 1000 et 500 avec 25.
 VESPA, LAMBRETTA, GUILLER av. 20.
 300 MOTOS et SIDES av. 10000
SOLDES EN 6, 9, 12 MOIS
AUDEGEAN
 137-139 avenue de Clichy
 Ouv. mm. Lim. Matin

125 Terrot 4 vit. b. ét. 30000
 200 Rivasport 4 vit. nve 130.
 125 R Gillet acc. au + offrant
 Roudaire, St Ours (Puy d. D.)
AVANT TRAVAUX
 Je liquide à bas prix
 à vous d'en profiter
50 MOTOS
 Toutes marques de 1 à 9 CV
 parfait état garantie
 de 20 à 50.000 fr.
 Crédit 12 Mois
 Expédition en Province
FAURIE 8 av. St Ouen PARIS

Moteurs Nfs H. bord 98 Sachs
 compl. p. canoë 35000. 125
 Gnome R4C 50000. Vap 50 20000
 98 Sachs à kick 55, 48000
 98 Sachs s. kick 38000. Volants
 Magnétique 98 Sachs nfs 6000
 Vilebrequin 98 Sachs échange.
 Maucourant, 147 bd Ney, Pa-
 ris 18^e.

DIVERS

Rem. Fulgur M 100 15000.
 SAB. 87-25 h. repas à débattre
SIDE Bern. bon état. Duval
 128 bd E. Decros, Lilas.

VOITURES

GARANTIE
CONTRAT
CREDIT IMMEDI. 18 MOIS
REPRISE-MOTOS
100 AUTOS

Spécialiste 4 CV avec 20000.
 7 rue de Montreuil, PANTIN
 M^o Eglise, ouvert Dimanche
 244 rue du Mesnil, ASNIERES
 (4 Routes) Ouvert Dimanche

REVISION TOTALE
GARANTIE

sur CONTRAT OFFICIEL
 Gd CHOIX DE MACHINES
 TOUTES MARQUES
 CREDIT SUR PLACE
IVRY-AUTOS-MOTOS
 28 rue de Paris-IVRY (Seine)
 OUVERT DIMANCHE
 et FETES
 Métro: Pte d'Ivry et P. Curie

Simca hab. 1200 décapotable
 4 places, repr. 500, 650 angl.
 40 A. Pte d'Asnières 17^e.

150 MOTOS et SCOOTERS
 50 VOITURES Ttes MARQUES
 GARANT. REVIS. long CRED.
 2 CV 4 CV 11 CV CITROEN
 SIMCA-5 fgte. 201, 202, 203
 REPR. MOTOS SCOOTERS 45
 r Goutte d'Or. MON. 34-85.

ECHANGES

Cabriolet déc. T. av. b. ét. ct.
 scoot. + soult. Bibollet Rte
 de Chauny, Noyon (Oise).

Mon auto c/Moto VIL. 09-21.
 ECA 7 r Montreuil, PANTIN

ECHANGEZ VOTRE MOTO
 contre une petite voiture chez
 un spécialiste.

50 modèles 2 CV 4 CV Dyna
 année 50 à 55, faible kilomé-
 trage. Liste gratuite. M-S 66

50 VOIT. disp. repr. moto
 com. 1^{er} vers. GIL 83 avenue
 d'Italie. Ouvert dimanche.

Echangez votre moto contre
 la voiture de votre choix
AUDEGEAN

137-139 av. de Clichy
 Ouv. mm. Dim. Matin

ON DESIRE

ACHETER

RECH. épave BSA 650 avec
 cadre poutre ou cadre seul.
 Gaudet Wiart 32 rue Charles
 Gronier, Ham (Somme).

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

VESPA, LAMBRETTA, RUMI
 même accid. GIL 83 av. Italie

ACH. CPT LAMBRETTA
 VESPA et T. SCOOTERS
 MOTOS - VELOMOT.

récents, éch. contre voiture
 Crédit. DUMAS 23 bd Pèreire

CHERCHE scooter Rumi 125
 ou 175 Puch sport et 250 NSU
 Max. RIC. 75-28.

EMPLOIS

Offres d'Emplois

Cherche bon mécanicien moto
 scooter très urgent, bon sa-
 laire. Detruche 16 rue Jules
 Guesde, Levallois.

Où, trez-vous Dimanche ?

MANURHIN ET NON D.K.W.

La maison Nadaud, 14, avenue de Ver-
 sailles (16^e), qui a acquis récemment la
 représentation du scooter Manurhin, pré-
 cise qu'elle ne vend uniquement que ce
 scooter, et qu'elle n'est en aucune façon
 concessionnaire DKW, comme il a pu être
 mentionné par erreur.

8 : Course de côte de Goldbach (UM Mu-
 lhouse).
 Circuit de vitesse de la Madeleine (MC
 El Biar).
 Vitesse sur route à Lonny (UM Ar-
 dennes).
 Course de côte de Chaumont (AC Ht-
 Jura).

SI VOUS AIMEZ LE CROSS

8 : Moto-Cross Montfort le Rotrou (AM
 » Montfort).
 » Tarare (Baldago's MC).
 » Montauban (ASM Tarn et
 Garonne).

SI VOUS AIMEZ LA REGULARITE

8 : Concentration de Panissières (MC Pa-
 nissières).
 Concentration (MC Mourillonnais).
 Concentration (MC Montargis).
 Régularité (MC Aiglon).

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto
 La **revue**
 Moto

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

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

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

Agence Officielle

BSA
ARIEL

CRÉDIT - REPRISES

NORD-EST MOTOS

214, Faubourg Saint-Denis - PARIS-10^e

Métro : Gare du Nord et La Chapelle

Tél. : NOR. 43-92

Pièces détachées - Neuf - Occasions

Scooters :

LAMBRETTA
RUMI

Cyclomoteurs :
CAZENAVE

ROWILL (Vap 55)

SURVETEMENT LOHDI

2 PIÈCES

Élegant pour la ville - rigoureusement imperméable - il est toujours pratique

VENDU AVEC CERTIFICAT DE GARANTIE TOTALE

Dépôt à Paris
 POUR LES AGENTS de la Seine,
 Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Oise

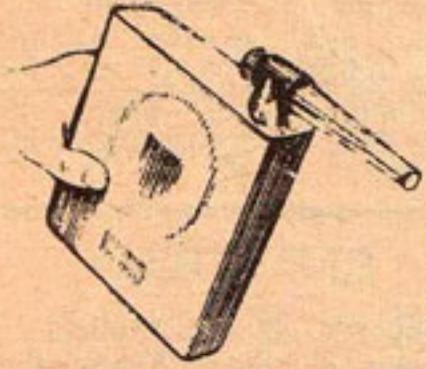
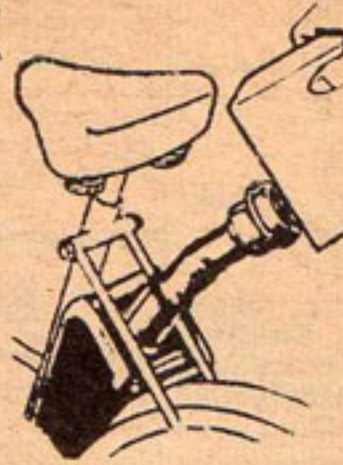
Ets REVIL - 82, avenue des Termes - Paris (17^e)
 LIVRAISON IMMEDIATE - FACTURATION PAR L'USINE

— AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE —
 Motocistes et Magasins de sport spécialisés

Survêtement **LOHDI**
 7, Avenue du Vercors - FONTAINE
 Tél. : 249 (Isère)

Seul LE TUBVERSEUR

(en caoutchouc)
s'adapte à tous les goulots, son gicleur d'air lui assure un débit régulier, son tamis retient l'eau. « TUBHUIL » robinet verseur orientable pour petits goulots, à fermeture étanche, pour huile ou carburant peut demeurer sur le bidon.



Si votre fournisseur est démuné,
adressez-vous à :

LE TUBVERSEUR
JOUY-sur-MORIN

Tél. : 31

(S.-et-M.)

Notices sur demande

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2^e)
M^o 4 Septembre - R.I.C. 75-28

Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT
MANURHIN, AER MACCHI
MONET - GOYON, GUZZI
IFA, LAMBRETTA, PUCH
AWO, ADLER, RUMI, VESPA
AGF (Ydral), Cyclo PALOMA

OCCASIONS :

Garantie totale 3 mois
(pièces et main-d'œuvre)
choix de Lambretta, Vespa,
et motos toutes marques

CREDIT : 2 à 18 mois

Le moins cher de France

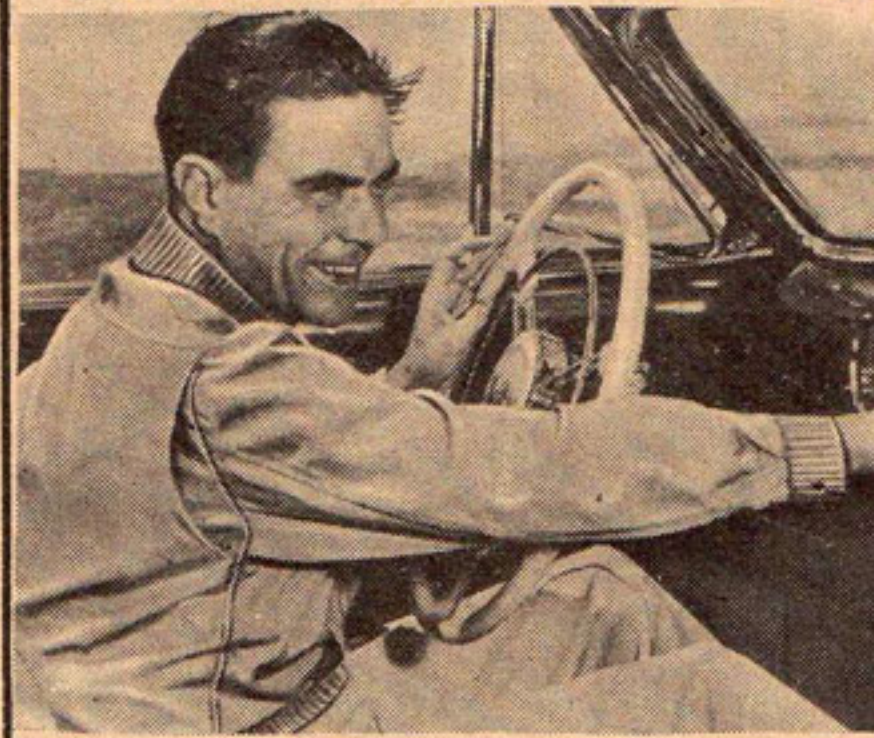
En cas de maladie, Dynamic
paie pour vous

TOUTES REPARATIONS

Achat ferme moto, scooter

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38



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

CAMPEURS !

Vous qui allez vers le
Nord - Vous qui allez
dans le Midi...

STOPPEZ AU

Camping de l'Ozollette

OZOLLES (S.-et-L.)

N^o 79

par MACON ou NEVERS
PARAY-LE-MONIAL

A proximité
de la Route Bleue



CADRE ENCHANTEUR
Forêt - Pêche - Bains

S.I.D.A.M.

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

Spécialiste des 2 temps
de classe internationale, NE VEND QUE :

JAWA
ADLER
CSEPEL

NEUVES ET D'OCCASION

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

CRÉDIT - REPRISE

OUVERT LE DIMANCHE MATIN

JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX

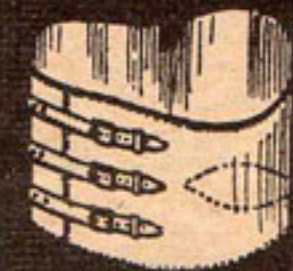
4 articles de sa fabrication :
Le **PARE-CHOCS** amovible
(breveté S.G.D.G.), d'une
efficacité extraordinaire, qui
donne un cachet très élé-
gant à votre Vélosolex.
La **POIGNEE** pour porter
très facilement votre Vélo-
solex d'une main.
Le **FIXE-BAVETTE** et la
dernière nouveauté :
Le **SABOT PARE-CHOCS**
enjolveur de cadre.

Renseignements :

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

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

Indispensable
à votre
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES

en Cuir

A. BERL

20^{ème} Rue des Jumeaux - TOULOUSE

Demandons et indiquons
Dépositaires

Documentation sur demande

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.

N.S.U. — ZUNDAPP

PUCH — VICTORIA

etc.

PIECES ADAPTABLES

de notre fabrication

Vente — **ACHAT**

Motos — Epaves

Réalésage - Embellissage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

HARLEY-DAVIDSON

Agence Officielle : 14, Bd Soult - PARIS-12^e

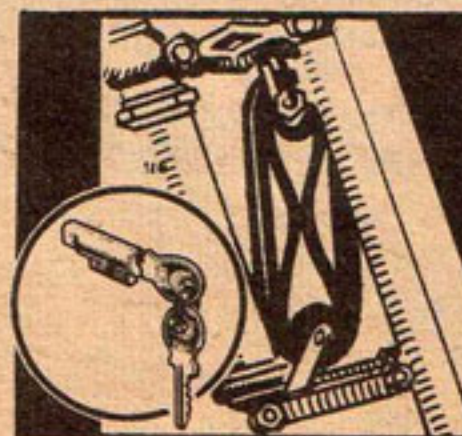
— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS



Tous les scooters

ALCYON

sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC

et

L'ANTIVOL NEIMAN

REALESAGE

Cylindres de motos
Rectification de soupapes
Bagues bronze

D. ACCOSSATO

40 bis, rue du Pré St-Gervais
PARIS (19^e)

PIECES D'ORIGINE MOTOBECANE

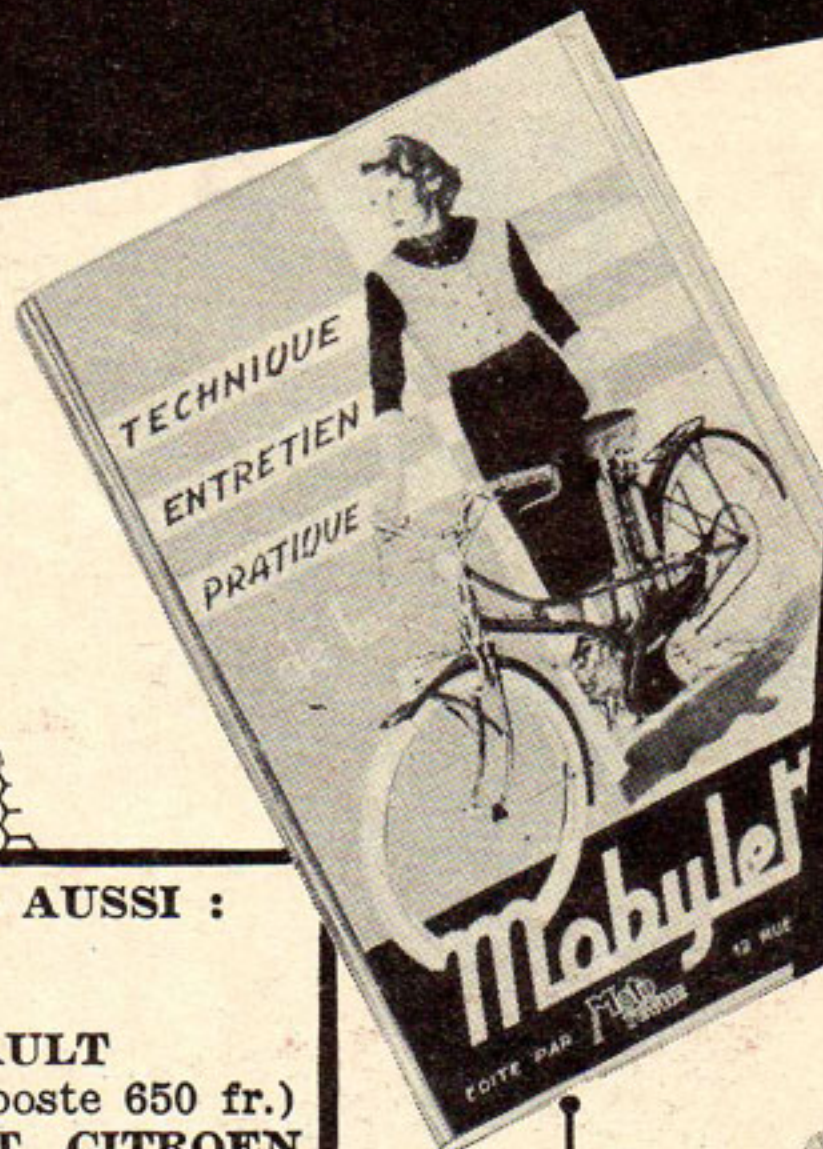
Expédition de suite
tous modèles
Devis - Réparations

Echange moteur,
cadre, fourche
6, Bd Richard Lenoir 11^e

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

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

Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)

TABLEAUX MURAUX

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

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

Catalogue détaillé sur demande

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



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

*Ne partez pas en Vacances
sans un fanion*

ENTR'AIDE



LES FANIONS

MOTO-REVUE ENTR'AIDE

SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE

CYCLOMOTO ENTR'AIDE

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

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

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

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

En outre, nous vous offrons gratuitement, à nos bureaux, un carnet d'achat vous permettant de réaliser de substantielles économies. Venez en profiter dès aujourd'hui.