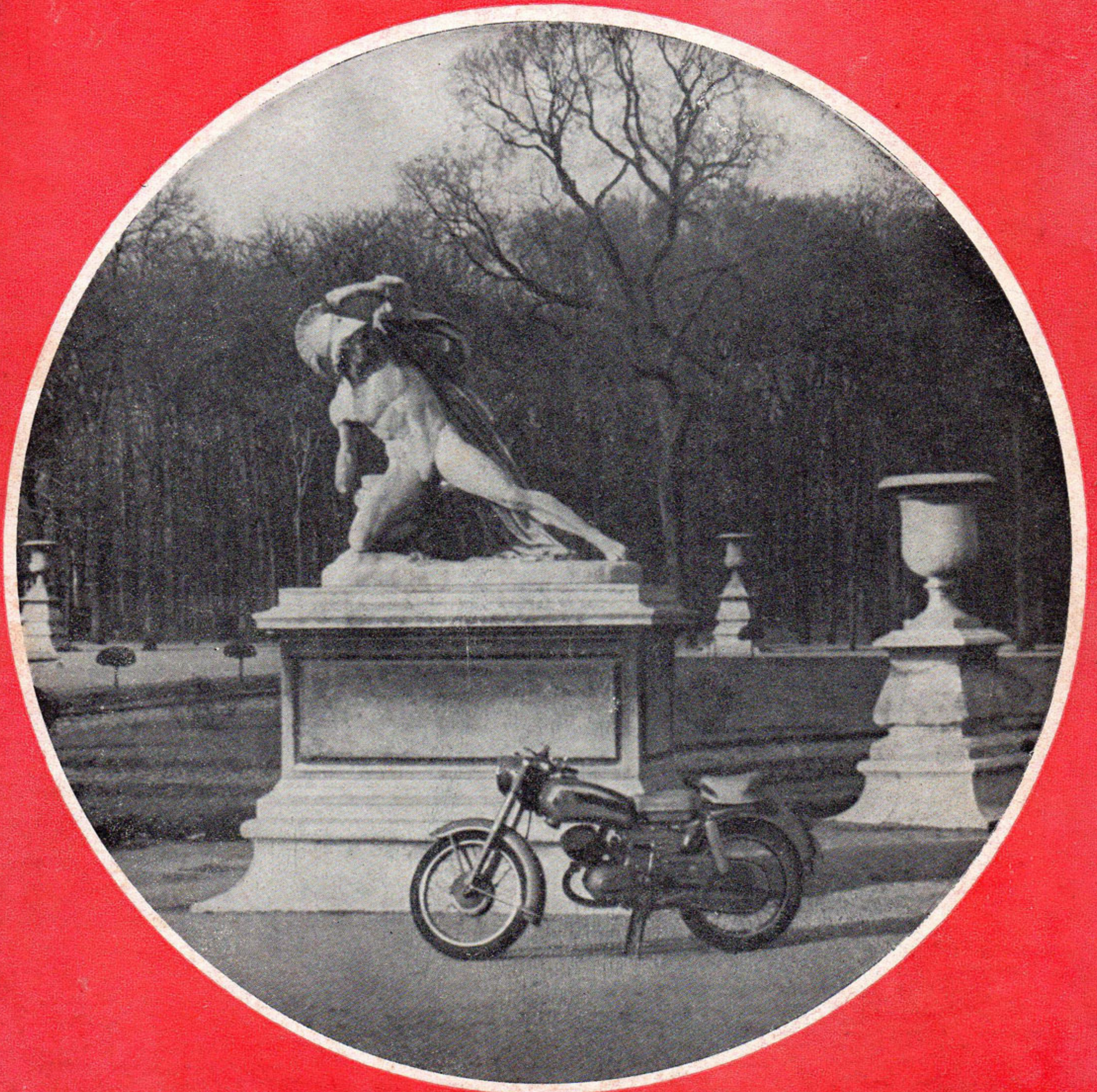


Moto revue

43^e ANNEE. — 12 FEVRIER 1955. — N° 1.225
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

ESSAI
NEW-MAP
175 SACHS



La 250 Zundapp « Elastic » pose classiquement
avant de passer à notre service d'essais.

1955

PROGRAMME

LES NOUVELLES "BIMA"

3 modèles équipés avec : Nouvelle transmission primaire brevetée, **souple et silencieuse**.
Embrayage et décompresseur synchronisés par commande au réservoir - Fourche télescopique et freins à tambour sur modèles luxe et grand luxe.



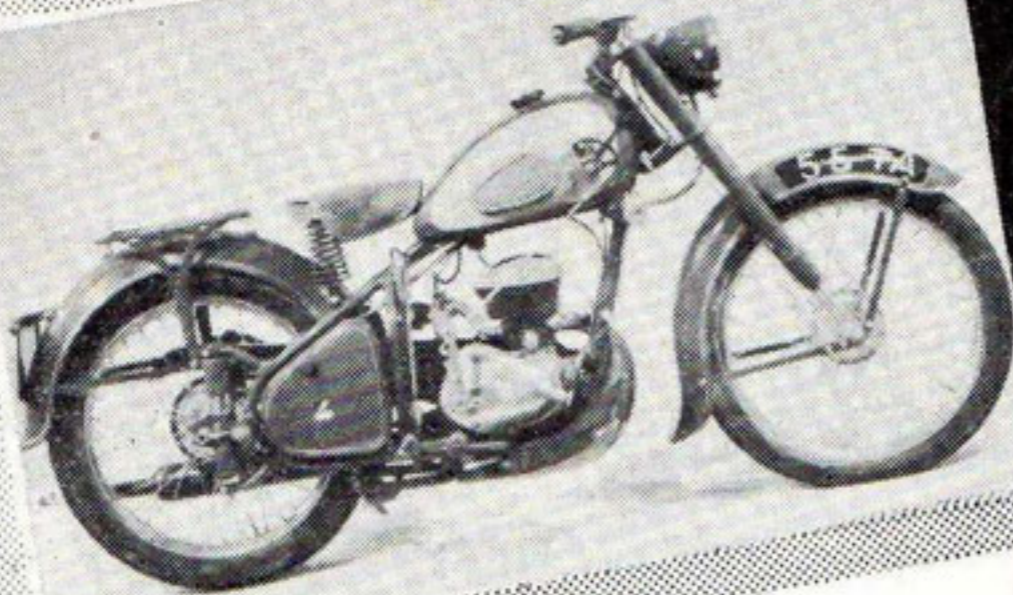
LES VÉLOMOTEURS 125 CM³ 3 VITESSES

Fourche télesc. - Suspension AR

Type 55 TA - Simple échappement - Commande de vitesses au réservoir.

Type 57 TC - Double échappement - Sélecteur au pied.

Type 57 TCL - Sélecteur au pied - Protection totale par garde-boue à emboutis profonds.



LES 4 VITESSES

Fourche télesc. - Suspension AR - Protection totale par garde-boue à emboutis profonds.

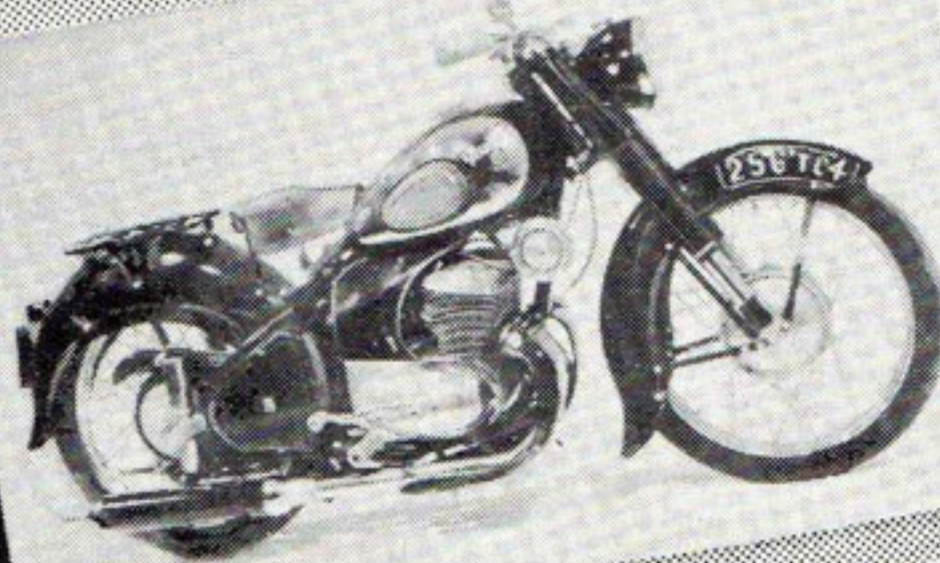
Type 56 TL4 - Vélotot. 125 cm³

Type 176 AS - Motocyclette légère 175 cm³.

Type 176 TC4 - Motocyclette 175 cm³ grand luxe.

Type 176 GS - Motocyclette 175 cm³ grand sport.

Type 256 TC4 - Motocyclette 250 cm³ bicylindre.



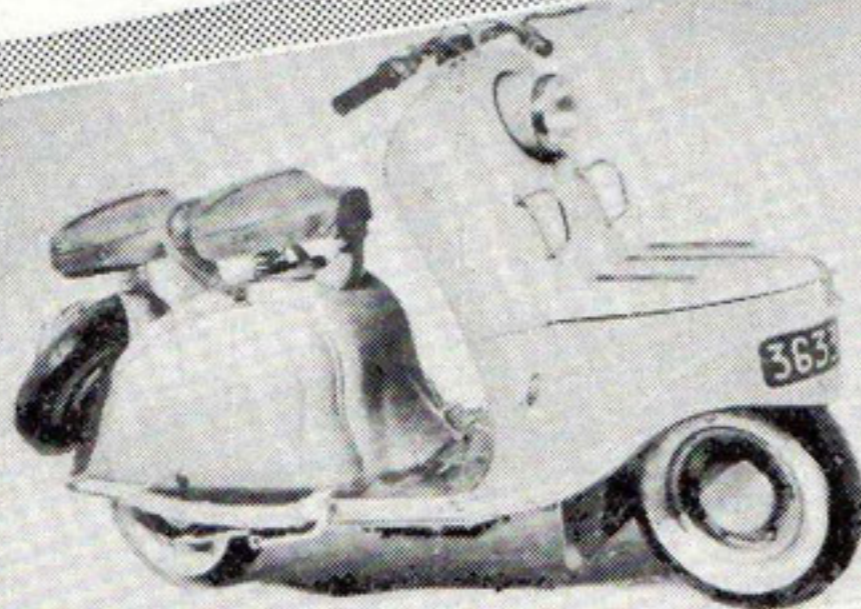
LE SCOOTER BIPLACE 125 cm³

Type S 55 - Véritable petite auto à 2 roues et 2 places, livré compl. avec 2 selles et roue de secours.

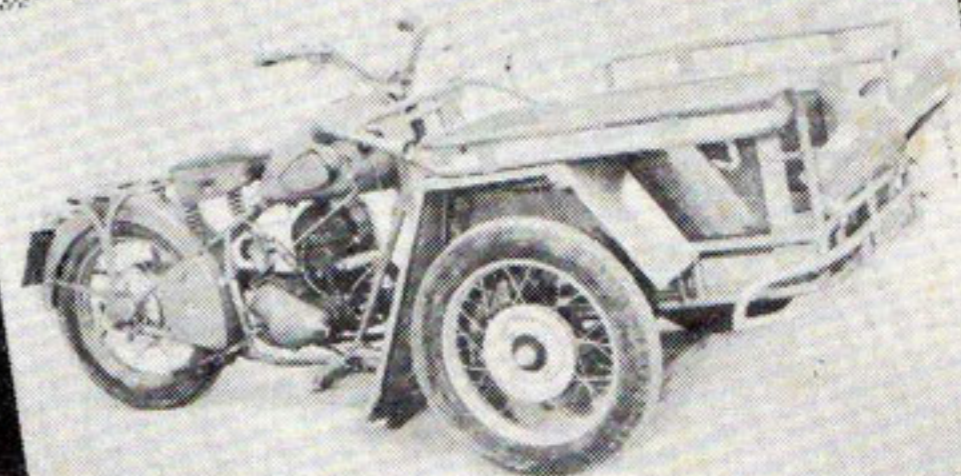
LE TRIPORTEUR 125 cm³

Type 57 TM 1 - 3 vitesses - Freins à tambour sur les 3 roues - Roues AV indépendantes et directrices

- **Roues interchangeables** - Plate-forme à galeries.



Tous nos modèles sont livrés conformes au nouveau Code de la route.



Cycles
Geugeot

Beaulieu-Valentigney (Doubs)



Et toute la gamme des VÉLOS INOXYDABLES tourisme, randonneur, sport, course, ainsi que des vélos d'enfants et des porteurs.

MOTOS

EXIGEZ
les
ACCESSOIRES

VELO
MOTEURS

AMAC

CARBURATEURS
GUIDONS
POIGNEES TOURNANTES
MANETTES, LEVIERS
EPURATEURS D'AIR
ROBINETTERIE
TRANSMISSIONS
etc...

CYCLO
MOTEURS

En vente
chez tous les
Motocistes

SCOOTERS

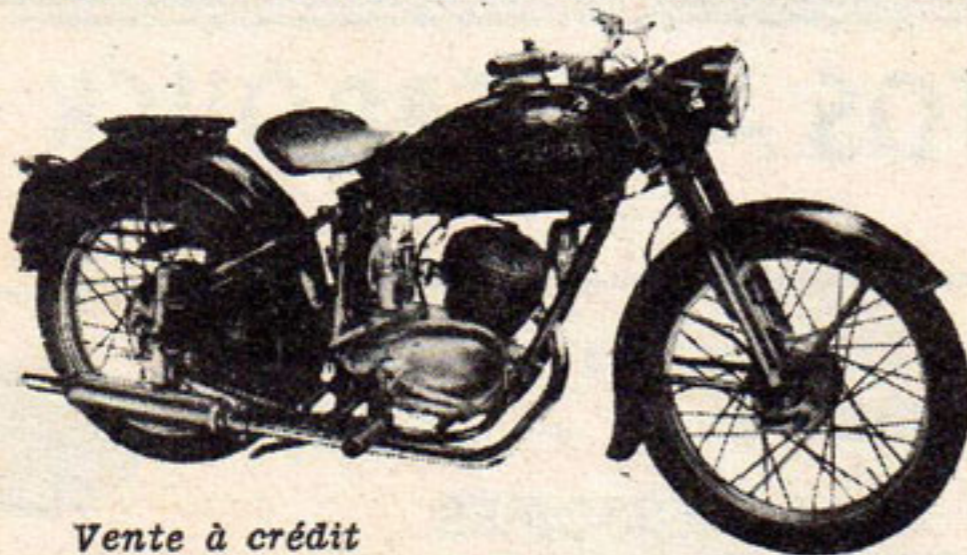
STATION-SERVICE AMAC

21, rue Collange, 21
LEVALLOIS (Seine)
Tél. : PER. 06-02

ULTIMA

24-26, rue du Commandant Faurax - LYON-6°
BAISSE SES PRIX - CONSERVE SA QUALITE
LIVRE DE SUITE 6 NOUVEAUX MODELES
dont une moto légère complète
(avec compteur de vitesse) etc...

200 cmc. - 3 CV. - à : **124.500 frs**



Vente à crédit

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :
« LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER
ORAN-MOTO : Place des Victoires - ORAN

AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT
CONSTRUCTEURS, pour vos réalisations adoptez les blocs-
moteurs 125 et 200 cc. et divers éléments tels que fourche
télescopique, suspension AR, etc... qu'ULTIMA fabrique
spécialement pour vous.

Renseignements et plans sur demande

GARANTIE TOTALE 6 MOIS !

PIÈCES ET MAIN-D'ŒUVRE

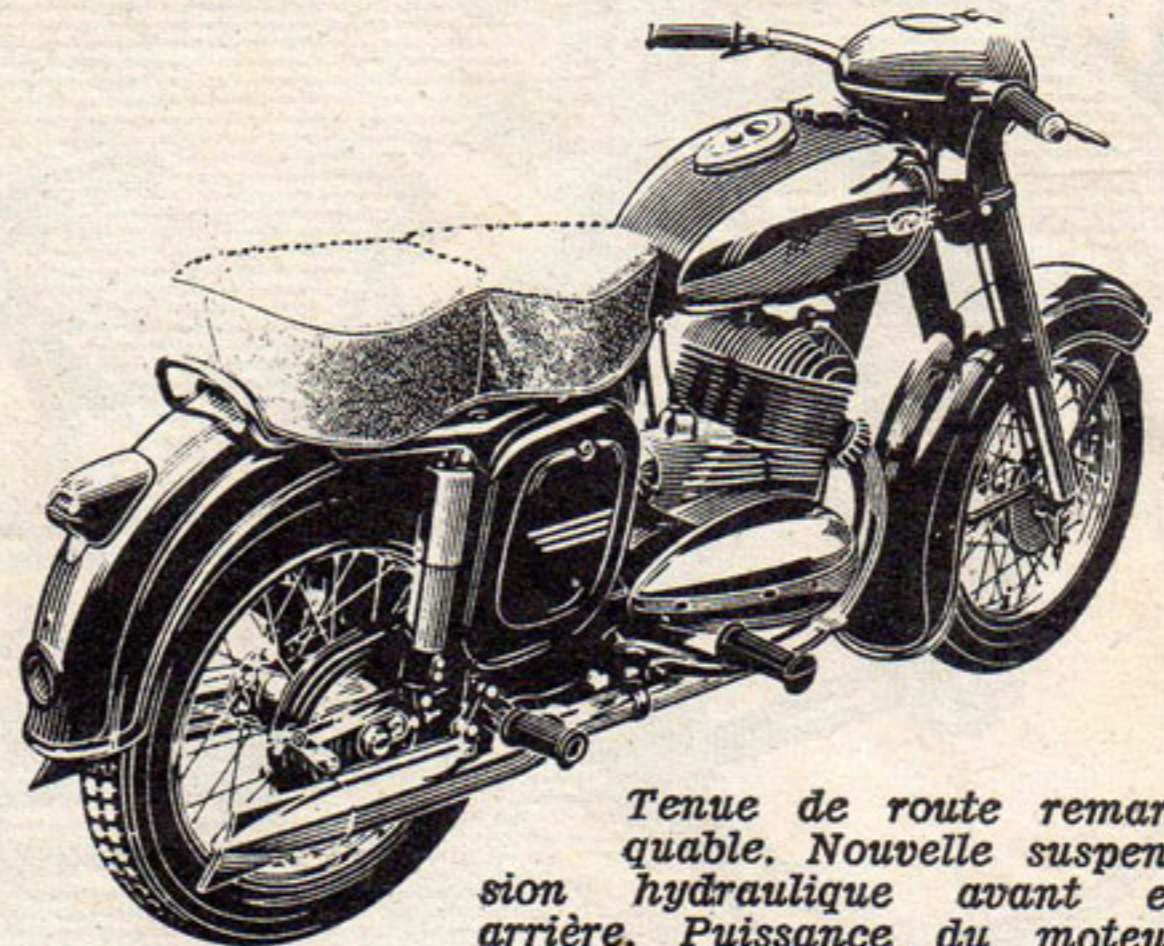
*Commandez
dès maintenant*

CHEZ UN DES 200 AGENTS DE LA MARQUE

voire nouvelle

JAWA 350 cc.

MODELE 1955



*Tenue de route remar-
quable. Nouvelle suspen-
sion hydraulique avant et
arrière. Puissance du moteur
augmentée.*

LIVRAISON IMMÉDIATE AU COMPTANT

OU A 6, 12 OU 15 MOIS

DOCUMENTATION

GRATUITE

SUR DEMANDE

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



Ets J. POCH

127, avenue de Neuilly - NEULLY-sur-SEINE

— Tél. : MAI. 61-70 —

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



En prévision des beaux jours
retenez dès maintenant votre **JAWA**
à SAINT-PAUL-MOTOS

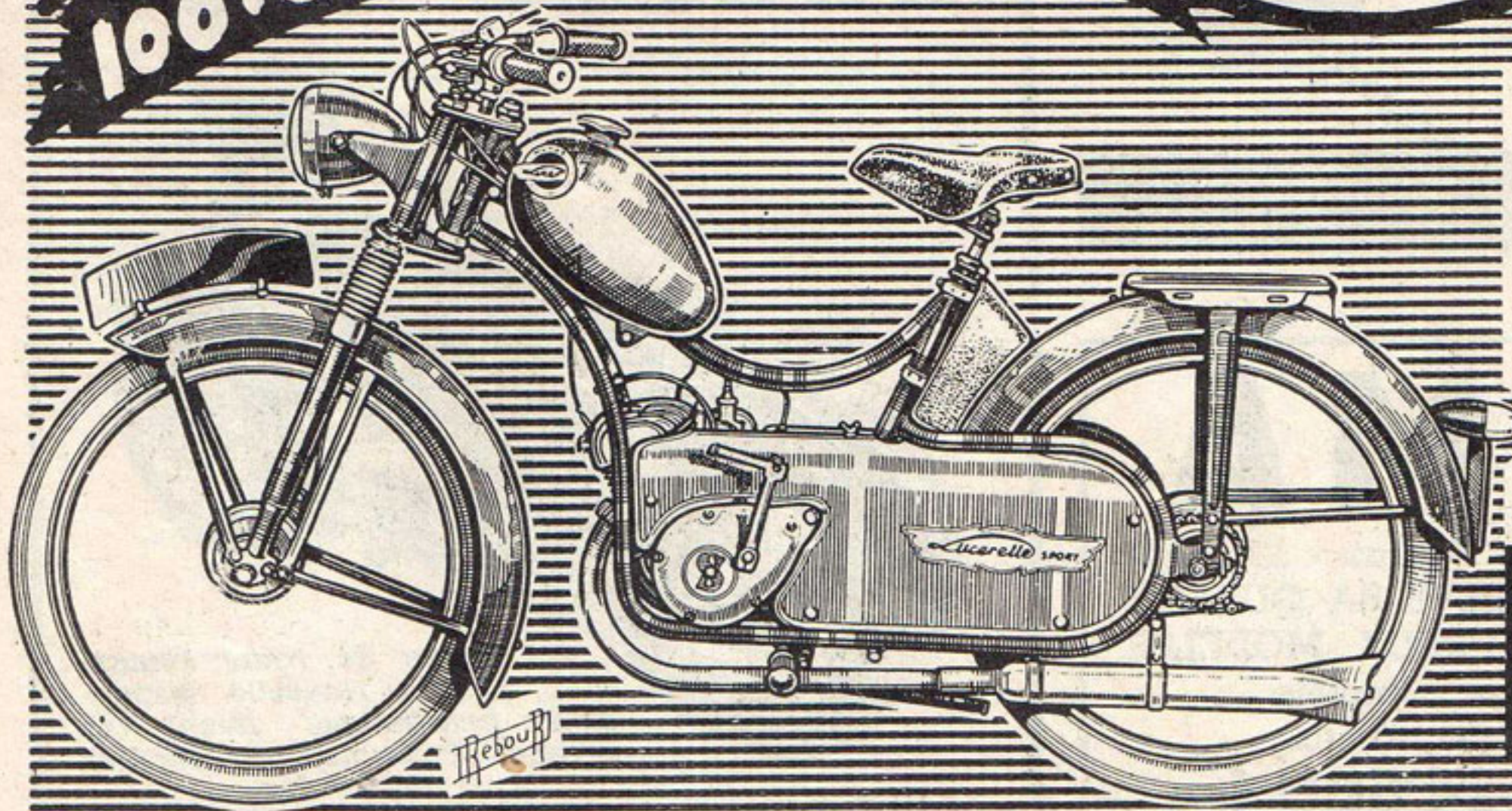


1, Rue de Rivoli - PARIS (4^e) - Tél. : ARCHIVES 71-46
TOUTES LES MEILLEURES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES
CREDIT : 6-9-12-15 ou 18 MOIS
Distributeur agréé : MACOMBYNN
— Gants GANKOS brevetés —

Renseignements contre 50 francs en timbres
Magasin ouvert tous les jours, sauf Dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

avec un SACHS
vous ferez
100.000 KMS...

Sucette SPORT



MOTEUR SACHS
98 CC
2 VITESSES
1 L 5 aux 100 Kms
PNEUS : 600 X 55 C
RESERVOIR : 8 L

• PRIX :
AVEC KICK : 89.000 Fr.
A PEDALE : 84.000 Fr.

GRAISSAGE RECOMMANDÉ:
HUILE



"MOTO 2 TEMPS"

Sucet CYCLES et MOTOS - HAZEBROUCK (N)

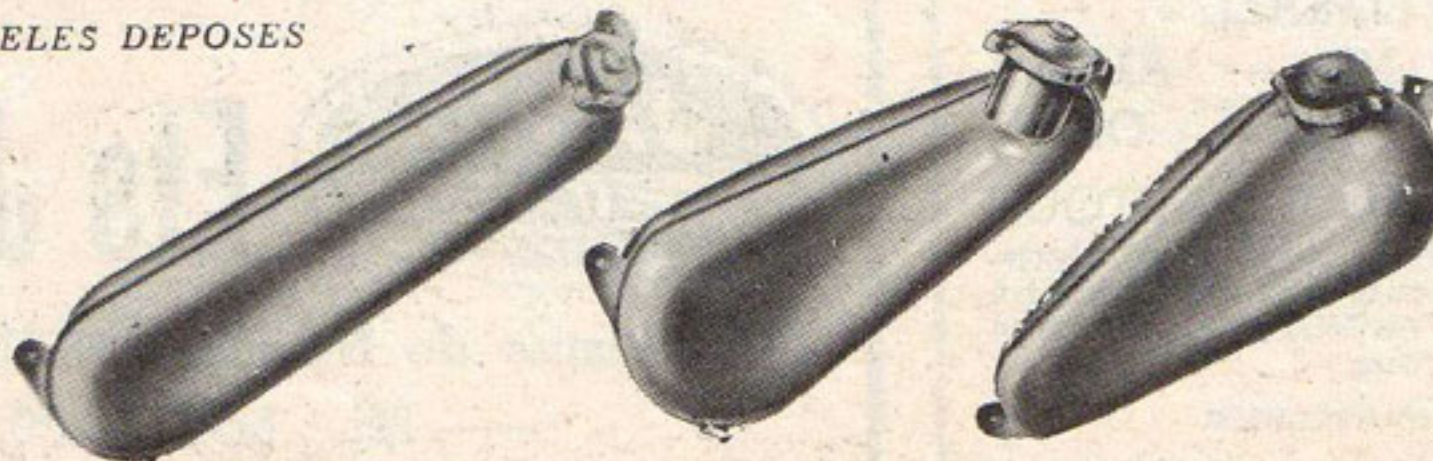
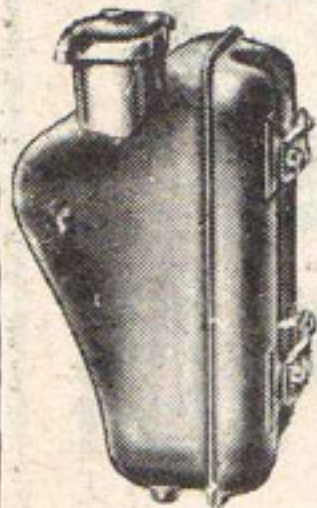
ETS MOTTAZ

307 à 311 rue de la Garenne
NANTERRE (Seine) - MAL. 29-77

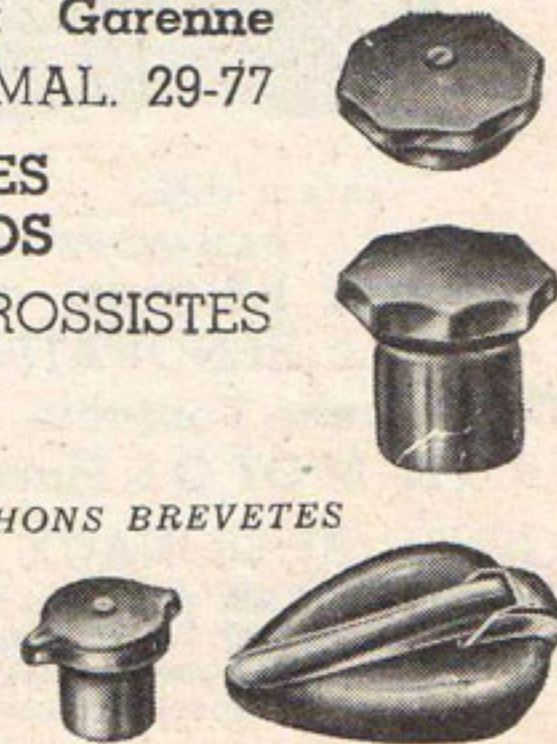
LE SPECIALISTE DES RESERVOIRS ET ACCESSOIRES
POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS ET MOTOS

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES



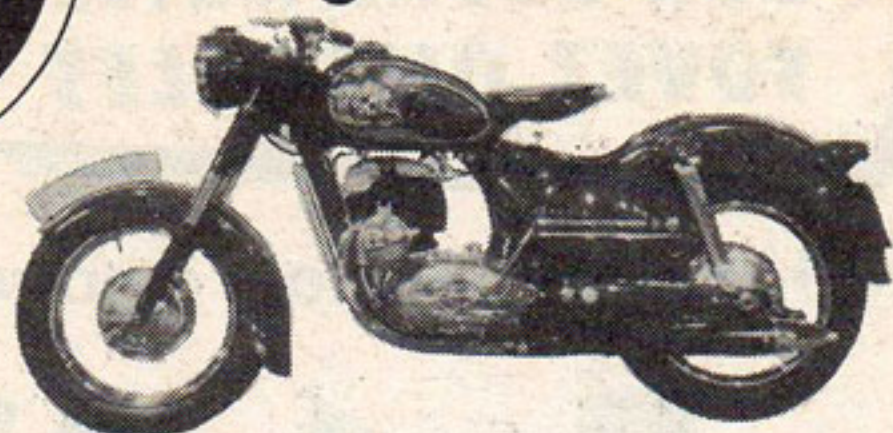
BOUCHONS BREVETES



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



Commandez dès aujourd'hui votre **PUCH**
à l'Agence Officielle : **FRANCE-MOTOS-SPORT**



46, BD. MAGENTA - PARIS-10^e - BOT 87-77
TOUTES LES MEILLEURES MARQUES

FRANÇAISES ET ETRANGERES

CREDIT : 6-9-12-15 ou 18 MOIS

Distributeur agréé : MACOMBYNN

— Gants GANKOS brevetés —

Renseignements contre 50 francs en timbres

Magasin ouvert tous les jours, sauf Dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

MARCEL LECLERCO

80, Av. du Gal Leclerc, Boulogne - Tél. MOL. 15-46



MOTOS

PUCH

SCOOTERS

RUMI

FN

ATELIERS SPECIALISES

MOTOBÉCANE

LIVRAISON IMMEDIATE
DE TOUS MODELES :
VELOMOTEURS
MOTOS
et SCOOTERS

STOCK COMPLET
PIECES DETACHEES
STATION-SERVICE
MOBYLETTE

GARE
DE
L'EST

P. LISITA
CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF

GARE
DU
NORD

94, Boulevard Magenta - PARIS-10^e — Tél. : NOR. 65-25

Distributeur « MACOMBYNN » — Gants GANKOS

Ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

VENTE A CRÉDIT JUSQU'A 18 MOIS - Renseignements contre 50 fr. en timbres poste

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

UNE REVOLUTION DANS LE FREINAGE !

VOUS
freinerez

Mieux!

avec



L'ARMURE DE VOS GARNITURES

Pour 1.000 frs améliorez au maximum votre freinage et doublez la durée de vos garnitures de freins grâce au revêtement EDRASTOP qui leur assurera, même couvertes d'eau, d'huile ou surchauffées, un freinage parfait, plus progressif et plus rapide, plus de grip-page, plus de blocage de roues, application facile à réaliser soi-même, contre remboursement : 1.045 frs

Agents demandés pour Paris et Province

Agent Général : J. POCH - S. I. D. A. M.

8, Rue Fourcroy - PARIS-17^e - WAG. 52-62 et 38-37

" MOTARDS " !
POUR VOTRE HUILE
SOYEZ DIFFICILES



Faites comme moi, essayez.

Bret-Oil

" L'huile de compétition
au service du tourisme "

Vous constaterez que votre moteur :
rend mieux,
chauffe moins,
est plus économique.

Demandez immédiatement un bidon à votre
motoriste ; à défaut écrivez à :

BRET-OIL

ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine)
4 R. Jeanne-d'Arc - TÉL. MIC. 18-30

Nouveau Tour de force

NEW-MAP

une " **LEADER** " à 134.500 frs

équipée de l'excellent
bloc-moteur

YORAL

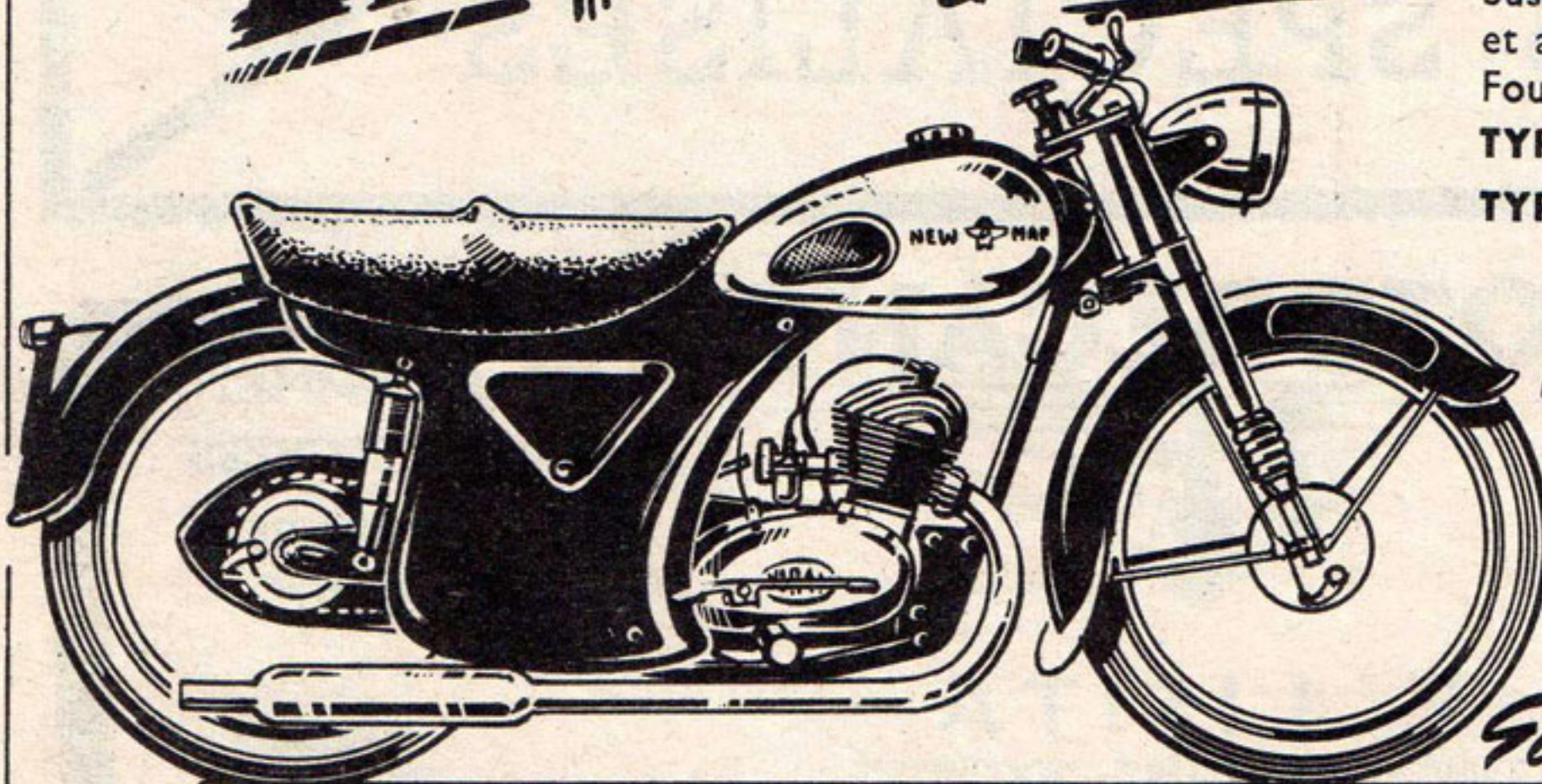
Suspension arrière par fourche oscillante
et amortisseurs télescopiques

Fourche avant télescopique " TIGER "

TYPE LK 140 125 cm³ 134.500 frs

TYPE LK 180 175 cm³ 149.500 frs

(selle monoplace)



et naturellement

EMAIL ANGLAIS SPECIAL
BEIGE "NEW-MAP"
NOIR et CHROME
BLEU R.A.F.

des chromes qui tiennent

Sans sacrifier la qualité!

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

Bureaux et Usines :

124, Avenue Lacassagne - LYON

PARIS - 30, rue de Charenton, Mr. DEGUSSEAU

NANCY - 3, rue Léopold Lallement, Mr. LEFEVRE

LYON - 215, rue Vendôme, Mr. SPALECK

BOURG - Route de Mâcon, Mr. BAILLET

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Moto revue

La Moto
Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

| | France | Etranger |
|--------------------|-----------|-----------|
| 24 N ^{os} | 800 fr. | 1.100 fr. |
| 50 N ^{os} | 1.500 fr. | 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 sur l'ensemble des N^{os} de série.

● 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.

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

PREMIERE GARANTIE TOTALE

A maintes reprises, nous faisant le porte-parole de tous les motocyclistes, nous avons réclamé à tous nos constructeurs de définir clairement dans quelles mesures ils appliqueraient une garantie d'après-vente à leurs motocyclettes, car cette garantie existe bien.

Nous recevons des dizaines de lettres de lecteurs reconnaissants envers telle ou telle marque — et il y a tous ceux qui n'écrivent pas — et nous avons sous les yeux la lettre de Mr E. Tellier qui nous relate la probité de deux maisons françaises : Guiller et A.M.C., lui expédiant diverses pièces, absolument gratuitement. Mais cette lettre, comme toutes celles qui l'ont précédée, dénote une reconnaissance mêlée de surprise. On ne s'attendait pas à pareil geste. Néanmoins, jugeons le fait en lui-même et nous ne pouvons qu'applaudir.

Mais il n'y a pas que des louanges à faire. D'autres lecteurs se plaignent de l'esprit de chicane de certaines maisons qui se réfugient derrière de mauvais prétextes pour ne plus appliquer une garantie, dès lors, bien illusoire. La machine a été mal rodée, la pièce incriminée n'est pas produite par l'usine même, mais par un sous-traitant. Alors... vous comprenez... et le client en est de sa poche !

Le pauvre acheteur n'arrive jamais à savoir ce à quoi il a droit exactement... et finalement, n'obtient la garantie que celui qui ose frapper sur la table.

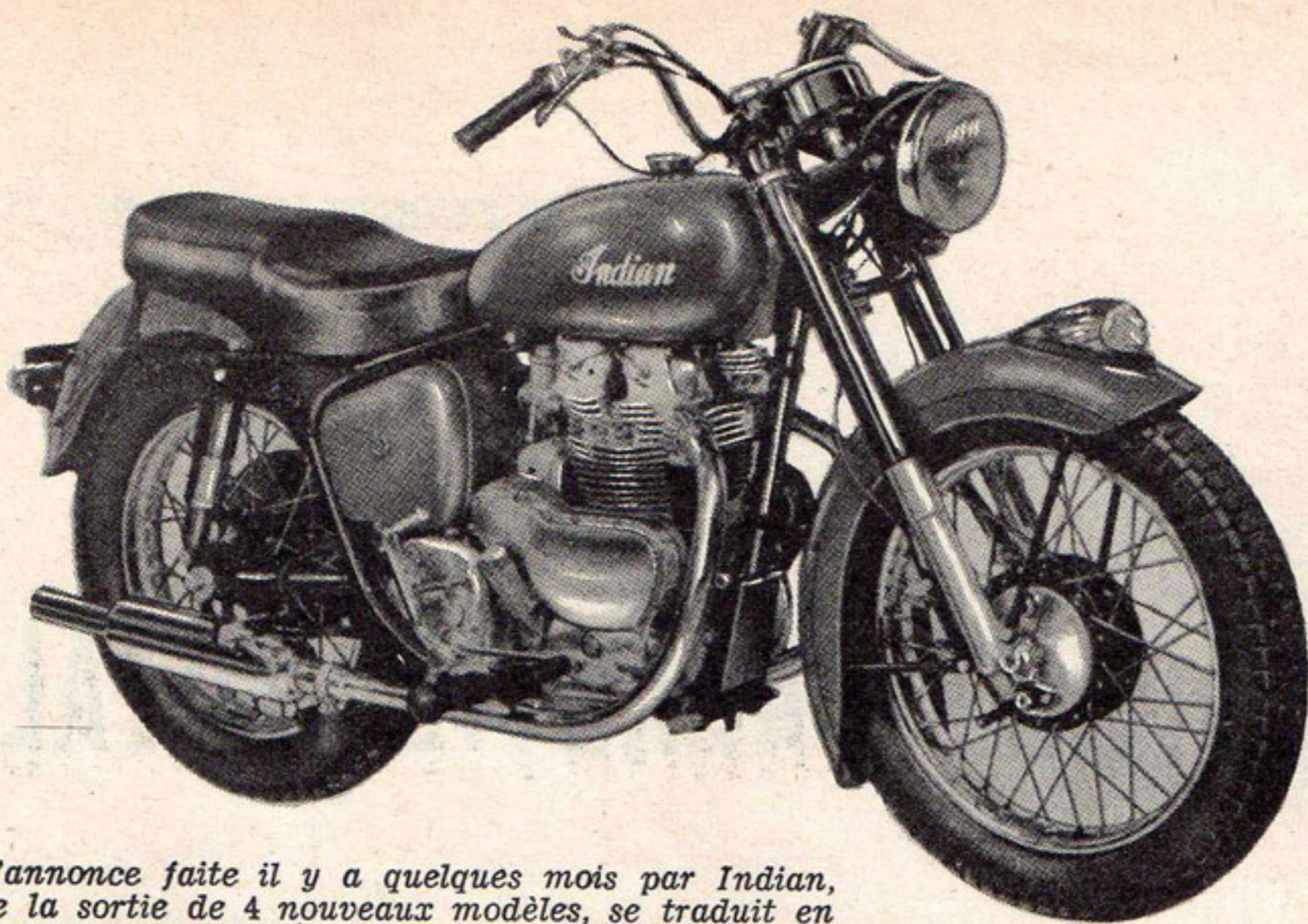
Qu'ils doivent être heureux ces motocyclistes étrangers auxquels on délivre un carnet à souches, avec coupons pour révisions gratuites à des kilométrages donnés. Cela crée un climat de confiance immédiat. On sent d'emblée la maison sérieuse qui sait prendre ses responsabilités et qui n'oublie pas son client dès que celui-ci a pris livraison de sa machine.

Une telle politique, qui, actuellement, peut être qualifiée de courageuse, vient d'être adoptée par un importateur français.

Une garantie totale de 6 mois, pièces et main-d'œuvre comprises, sans limitation de kilométrage, voilà ce que vous propose l'importateur bien connu des Jawa et son réseau de 200 agents.

Cela est sans ambiguïté. Le client sait à quoi il a droit et voilà un bel exemple qui, espérons-le, devrait « chatouiller » l'amour-propre d'autres maisons, qui, ne faisant rien pour leurs clients, ont le front de s'étonner de la disparition de l'esprit de marque.

Mais ce sont précisément de telles décisions qui peuvent resserrer les liens client-constructeur.



L'annonce faite il y a quelques mois par Indian, de la sortie de 4 nouveaux modèles, se traduit en réalité par de légères modifications à la gamme des Royal-Enfield. Seule, la 700 Twin (ci-dessus), possède un arrière de cadre différent. Présentée en rouge, avec guidon américain, elle prend le nom de « Trailblazer ».

◆ CHOISY-BIEN

Dernièrement a eu lieu à Ivry l'inauguration d'un nouveau magasin, route de Choisy, dénommé « Choisy-Bien ».

Ce magasin, très moderne, est situé à quelques centaines de mètres de la Porte de Choisy et est réservé à la vente des vélomoteurs et motocyclettes NSU, ainsi qu'à celle des motocyclettes, vélomoteurs et cyclomoteurs de la marque lyonnaise bien connue Follis.

Assistaient à la réception d'inauguration : MM. François Follis, Ferry, Pallot, etc...

◆ COURSE DE VITESSE POUR MOTOS DE SERIES

Pour la première fois en France, et à l'occasion de son Circuit de Vitesse International du 5 juin 1955, le Moto-Club de Moulins organise des courses de motos commerciales *strictement conformes* au catalogue du constructeur.

Nous donnerons plus amples renseignements sous peu au sujet de cette intéressante initiative.

INFORMATIONS

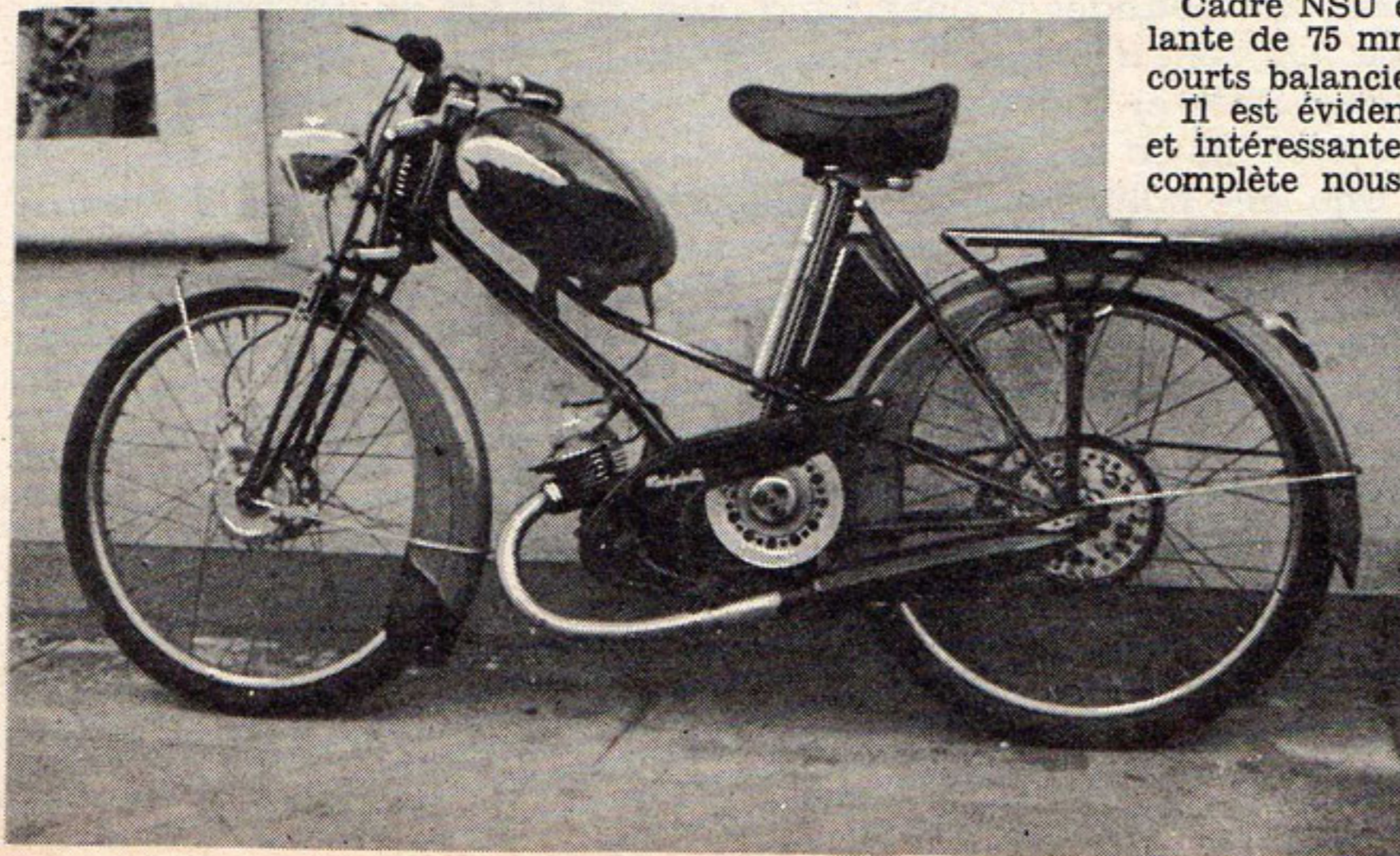
MOBYLETTE SANS PÉDALES

Je me permets de vous adresser la photo d'une Mobylette transformée par mes soins.

Moteur réalésé à 39,5. Culasse rabotée de 2 mm (taux de compression porté à 9,5). Lumières agrandies et polies. Pipe d'admission modifiée pour montage d'un carburateur Gurtner de 14 mm de passage des gaz. Sortie d'échappement portée à 32 mm (diamètre du tube). Adoption d'un super-silencieux « Wilman 55 ». Bougie Lodge HH 14. Transmission primaire par courroie conservée. Suppression des pédales. Montage de repose-pieds fixes. A gauche se trouve la pédale du frein arrière, à droite celle du sélecteur. Fourche à parallélogramme déformable. Freins AV et AR de 115 mm. Pneus 600x50 renforcés. Petit guidon forme italienne. Réservoir 7 litres embouti aux genoux (l'ancien servant de chambre de tranquillisation, est relié au carburateur par un tube souple de 32 mm de diamètre). Selle mousse type « Aurora ». Graissage 8 % (50 % Redex, 50 % Labo). Vitesse : 65 kmh. chrono. Après rodage, je pense gagner un peu.

Les travaux de tour et de réalésage ont été effectués par Mr Cauquil, résidant à Toulouse, bien connu des coureurs de vitesse et de moto-cross.

Mr R. MARTRES
Toulouse



UNE " SUPER-FOX " N. S. U.

Bien que NSU soit, de loin, le plus grand producteur motocycliste d'Allemagne, la marque de Neckarsulm ne reste pas les deux pieds dans le même sabot, et, très régulièrement, soit de sérieuses améliorations, soit de nouveaux modèles voient le jour.

Aujourd'hui, nous apprenons la prochaine sortie d'une nouvelle 125 cmc. à côté du modèle utilitaire à deux temps.

Le moteur est un quatre temps, à soupapes en tête et distribution par ACT. Celui-ci est entraîné par le même système de bielles que sur la 250 NSU-Max, système ayant fait ses preuves puisqu'il est utilisé sur les 250 NSU « compétition-client ».

Mais le plus caractéristique est certainement la puissance développée par ce petit moteur : 10 CV. Ceci en fait, pour une machine strictement de série, la plus grande puissance spécifique rencontrée à ce jour : 80 CV/l.

La vitesse donnée est de 100 kmh. en position assise, avec, en même temps (caractéristique d'un moteur à haut rendement), une très faible consommation.

Cadre NSU en tôle emboutie, à suspension arrière oscillante de 75 mm de débattement. A l'avant, une fourche à courts balanciers, avec 90 mm de débattement.

Il est évident que nous reviendrons sur cette nouvelle et intéressante réalisation dès qu'une documentation plus complète nous parviendra.

Ci-contre, la Mobylette transformée par Mr Martres, de Toulouse. L'adoption d'une boîte de vitesses a permis la suppression des pédales, tout en conservant la transmission primaire par courroie. De nombreuses modifications ont également été apportées à la partie cycle, notamment l'adoption d'une fourche parallélogramme.

AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMERO...

Essai de la 250 Zundapp « Elastic ». - Qu'est-ce que le régime ? La petite histoire de la 4 cylindres Indian. - Les réglages des bicylindres BSA 650 et 500 cmc. (A10, Super-flash, Road-Rocket et A7, Star-Twin, Shooting-Star). - Nouvelle machine : la 250 Maïco « Blizzard ». - Un voyage jusqu'en Grèce et France-Amérique du Sud via Sahara. - Des « Ce qu'ils en pensent ». - Le sport et les machines compétition d'Allemagne Orientale. - Des informations, etc.

◆ CONGRES

DU VESPA-CLUB D'EUROPE

Ce Congrès s'est tenu en janvier dernier à Paris, au siège du Vespa-Club de France, 7, avenue Carnot, sous la présidence du Dr Renato Tassinari.

Ce congrès groupait les nations suivantes : France, Angleterre, Belgique, Hollande, Suisse, Italie, Espagne, Portugal, Suède, Danemark, Autriche, Sarre.

Sa tâche principale fut l'élaboration du calendrier vespiste 1955. En voici les grandes lignes :

Avril : 23-24-25 : Grand Rallye International de San Remo.
 Mai : 7-8-9 : Circuit de Régularité à Paris.
 28-29-30 : Concentration, à Sarrebruck.
 Juin : 4-5 : Gymkana Internat. à Paris.
 3-4-5 : Concentration à Copenhague.
 25-26 : Rallye à Bruges.
 Juillet : 1 au 8 : Circuit des Trois Mers (Italie et Sicile).
 16-17 : Rallye à Maestrich.
 Septembre : 23-24-25 : Concentration à Vienne.

ET LE MOTO-BALL ?

C'EST une question que nous posent de nombreux lecteurs, étonnés — pour diverses raisons pas toujours désintéressées — de ne trouver aucune indication concernant ce sport répandu en France.

Mme B.R., de Versailles, nous écrit par exemple.

« Je suis une fidèle lectrice, et je tiens avant toutes choses à vous apporter toutes mes félicitations pour votre MOTO-REVUE qui est un journal très intéressant tant au point de vue sportif que technique. »

Du point de vue sportif, vos articles sont toujours fort complets en ce qui concerne les épreuves de vitesse et de moto-cross, malheureusement je déplore de ne point trouver dans vos colonnes les résultats des matches de Moto-Ball. C'est un sport pratiqué depuis déjà plusieurs années par de nombreux clubs en France. Il existe même une Coupe de France et un Championnat de France, c'est pourquoi je suis surprise que vous n'en fassiez jamais mention.

Il serait très intéressant pour vos lecteurs de trouver dans leur hebdomadaire les résultats de ces matches ainsi que quelques commentaires.

L'ouverture d'une rubrique « Moto-Ball » ferait ainsi de votre journal la revue COMPLETE de la Moto et du sport motocycliste, et ne pourrait que faire accroître le nombre de vos adhérents.»

◆ LE LIMITVOLT

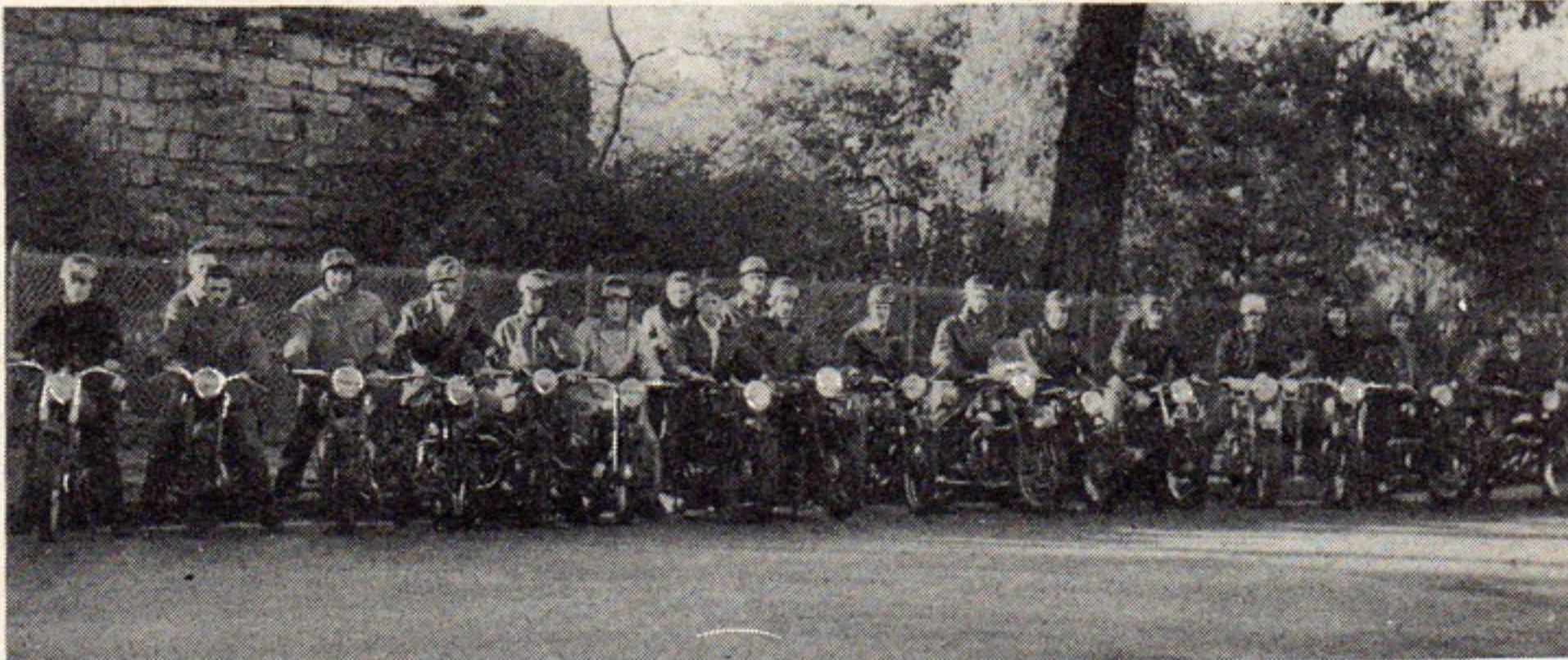
Le « Limitvolt » est un régulateur qui, intercalé dans un circuit d'éclairage, évite radicalement le claquage des ampoules, lesquelles sont toujours soumises à de constantes variations de voltage.

Ce régulateur rendra donc les plus grands services à tous les utilisateurs de bicyclettes, cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters et motos.

Le « Limitvolt » permet de lancer le moteur sans risque de griller les ampoules et de rouler, de nuit, à vive allure sans craindre le trop fameux « trou noir » subit.

Il convient de souligner que les accidents souvent très graves qui surviennent la nuit, sont dus, en majeure partie, soit à des coupures brutales, soit à des défauts complets d'éclairage avant ou arrière.

Le « Limitvolt » permet d'éviter ces incidents aux conséquences imprévisibles.



Un rassemblement des membres du Moto-Club de Levallois au cours d'une des nombreuses sorties de ce club.

◆ EXEMPLE A SUIVRE

Dans les circuits de vitesse, s'il est des participants vraiment sportifs, il n'est pas rare de trouver des coureurs ayant un matériel défectueux ou manquant de combattivité et qui s'engagent pour toucher une confortable prime de départ se réservant d'abandonner au bout de quelques tours. Outre qu'ils lèsent ainsi et le public et le club organisateur, ils portent également préjudice à leurs collègues.

Dans le but de mieux récompenser les concurrents vraiment sportifs et de laisser toute sa qualité au circuit de vitesse, le MC de Moulins inaugure cette année une nouvelle formule de prix.

Dans chaque catégorie, tous les coureurs touchent une prime de base dite prime de déplacement égale pour tous, et à laquelle les prix de classement viennent s'ajouter.

Un coureur de classe sera ainsi plus avantagé car il sera rétribué à sa juste valeur.

Des coureurs contactés ont déjà donné leur approbation.

Voici quels seront les prix attribués à ce prochain circuit pour les 350 et 500 cc.

Prime de départ uniforme : 20.000 fr.
 Prix de classement : 1^{er} 80.000 fr. ; 2^e 60.000 ; 3^e 50.000 ; 4^e 40.000 ; 5^e 30.000 ; 6^e 20.000 ; 7^e 15.000 ; 8^e 10.000 ; 9^e à 12^e 5.000. ; au-delà : néant (il n'y aura pas plus de 14 coureurs dans chaque catégorie).

Pour les sidecars :

Prime de départ uniforme : 30.000 fr.
 Prix de classement : 1^{er} 70.000 fr. 2^e 50.000 ; 3^e 40.000 ; 4^e 30.000 ; 5^e 20.000 ; 6^e à 8^e 10.000 ; 9^e et 10^e : néant (il n'y aura pas plus de 10 coureurs dans cette course).

NOUVELLES PRODUCTIONS

MOTEURS KUCHEN ET SIDECAR PRÉCISION

Les double-piston Küchen

Dans un tout récent article (MR n° 1221), nous avons assez longuement expliqué les caractéristiques de fonctionnement des moteurs 2 temps à double-piston pour ne pas y revenir ici.

× × ×

Les Kuchen actuels fonctionnant selon ce cycle existent en deux cylindrées différentes : 175 et 200 cmc. Le premier nommé est d'ailleurs construit sous licence, en Belgique, par FN, qui en équipe des machines de tourisme, et également des machines de trial. Quant au 200 cmc., il peut être également livré avec un refroidissement à turbine pour un scooter.

× × ×

COTES DU MOTEUR : les alésages des 2 moteurs sont les mêmes : 45 mm, et ce sont les courses qui diffèrent : 55 mm pour le 175 cmc., 62 pour le 200 cmc. Le 175 cmc. a donc une course plus faible que le 175 Puch qui possède des alésages de 42 mm et une course de 62 mm.

× × ×

On pourrait s'amuser à calculer le rapport course-alésage de ces double-pistons. A cette fin, il faudrait calculer, pour la même cylindrée et une même course,

à quel alésage d'un moteur simple piston correspond le double alésage d'un double piston. Et ainsi on trouverait un alésage de 59,4 mm pour la 175 Puch et de 63,6 mm pour les Kuchen. Et les rapports course-alésage seraient donc de 1,04 pour les 175 Puch SV et SVS, et de 0,865 et 0,975 pour les 175 et 200 Opti-Kuchen. Le 175 cmc. est donc très super-carré.

× × ×

Une précision complémentaire est à donner sur la course du modèle de 175 cmc., tenant à la conception même de l'embellage. La tête de la bielle secondaire (du cylindre arrière, de « transfert ») n'est pas montée juste derrière celle de la bielle maîtresse (comme sur les Puch ou le 200 Kuchen), mais assez loin. Et ceci donne au piston « transfert » une course notablement plus importante (l'axe de la tête de bielle secondaire étant de 1,25 mm plus éloigné de l'axe du vilebrequin que la tête de bielle principale). Et ainsi le piston avant (échappement-admission) a une course de 55 mm, alors que le piston arrière (transfert) a une course de 57,5 mm. Résultat : la cylindrée nominale de 175 cmc. est, de ce fait, portée à 178,9 cmc.

CYLINDRES ET CULASSE : cylindres en fonte, aux ailettes très prolongées sur l'arrière, accentuant encore le refroidissement du cylindre de transfert, pourtant déjà notablement plus froid que le cylindre « échappement » en raison de l'afflux permanent de gaz frais. La forme en diffuseur des tubulures d'échappement permet une meilleure vidange des gaz brûlés, partant une meilleure respiration du moteur. Dans le même ordre d'idées, signalons que la forme intérieure de la culasse en alliage léger est telle qu'elle permet le passage le plus libre possible au-dessus de la cloison entre les deux cylindres.

Précisons également les positions des lumières :

Cylindre avant : admission et échappement. — Cylindre arrière : les 3 canaux de transfert, ainsi qu'une lumière d'admission supplémentaire.

Bougie placée centralement au-dessus de cette cloison, de telle sorte que le front de flamme met sensiblement le même temps pour enflammer les gaz au-dessus de chaque piston.

× × ×

PISTONS très courts, munis de 2 segments seulement.

CARBURATEURS Bing de 24 mm de passage des gaz avec un gicleur principal de 110, pour le 175 cmc. Pour le 200 cmc., le passage des gaz est porté à 26 mm.

ALLUMAGE par batterie-bobine, la batterie étant alimentée par une dynamo Noris de 6 V et 45 watts. Mais un allumage magnéto (Noris) peut être livré au choix.

× × ×

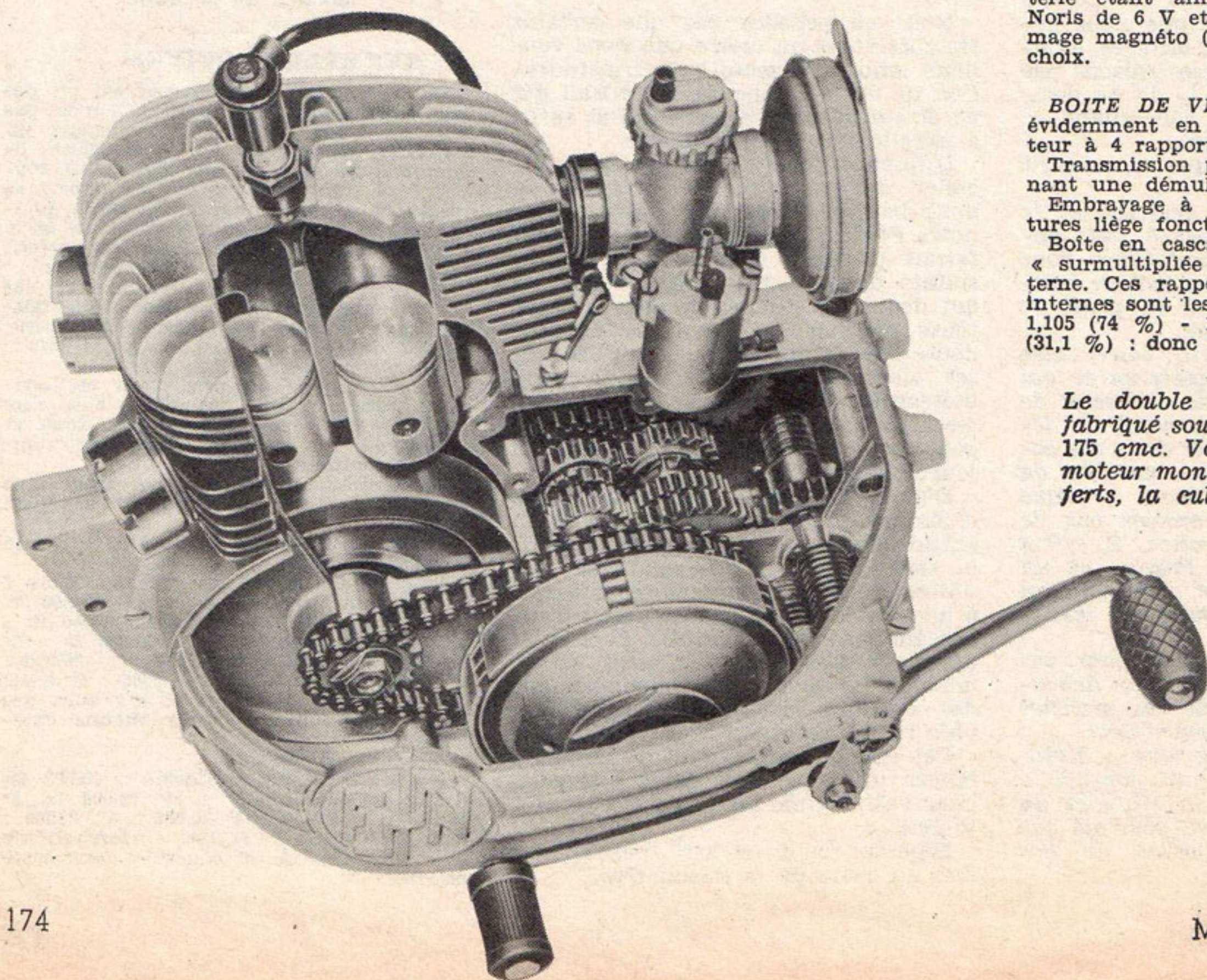
BOITE DE VITESSES : nous sommes évidemment en présence d'un bloc moteur à 4 rapports.

Transmission primaire par chaîne donnant une démultiplication de 2,53 à 1.

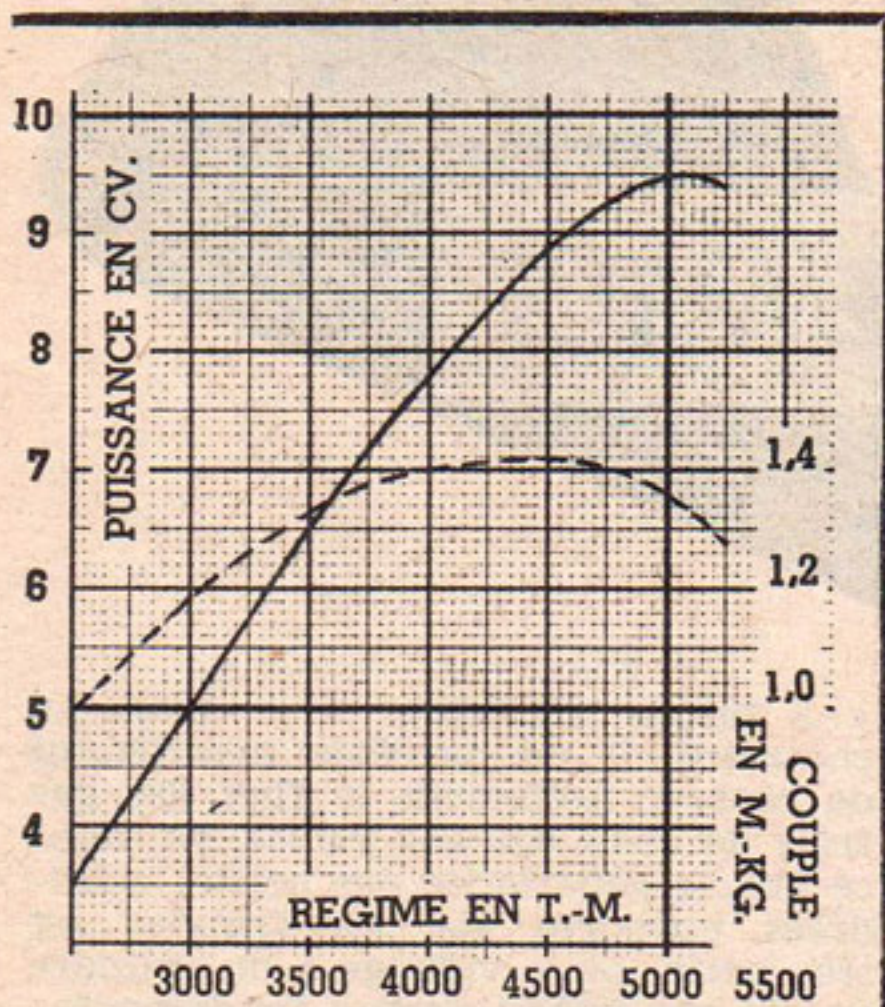
Embrayage à disques multiples, garnitures liège fonctionnant dans l'huile.

Boîte en cascade, avec une quatrième « surmultipliée » dans son rapport interne. Ces rapports de démultiplications internes sont les suivants : 0,818 (100 %) - 1,105 (74 %) - 1,6 (51,1 %) et 2,636 à 1 (31,1 %) : donc une boîte assez étalée.

Le double piston Küchen est fabriqué sous licence par F.N. en 175 cmc. Voici un crevé de ce moteur montrant les trois transferts, la culasse et la boîte de vitesses.



UN NOUVEAU SIDECAR PRECISION POUR 250 CMC



Ci-dessus, courbes de puissance et de couple du 175 Kuchen.

PUISSANCE ET COUPLE : taux de compression de 6,5 à 1 pour les deux modèles. Si le 175 cmc. est donné, au catalogue, pour 8 CV à la roue arrière, la courbe de puissance au vilebrequin que nous avons à notre disposition en donne 9,5 à 5.100 t.-m. Quant au 200 cmc., il est donné, lui, pour 11 CV.

X X X

La courbe de couple que nous publions mérite un certain examen. Le couple se maintient au-dessus de 1,4 m.kg entre 4.000 et 4.750 t.-m. (maximum à 4.500 t.-m.). Mais la notable baisse du couple à des régimes inférieurs (1,00 m.kg à 2.500 t.-m., 1,19 à 3.000 t.-m.) est assez caractéristique d'une lumière d'admission et d'un passage des gaz (24 mm) de grandes dimensions pour la cylindrée. Même la grande longueur de la tubulure d'admission (si celle-ci n'est pas apparente à première vue, elle est longue néanmoins puisque, le carburateur étant derrière le moteur, la lumière d'admission débouche dans le cylindre de devant), donc même la grande longueur de la tubulure d'admission, qui permet d'accorder les pulsations gazeuses pour les régimes moyens, est insuffisante pour assurer un bon remplissage aux bas et moyens régimes. Il faudrait pour ceci, avec toujours la même longueur de la tubulure d'admission, avoir un volume de cette tubulure moins important, ce qui signifie finalement un carburateur de plus petite section. Mais alors, à moins d'utiliser deux carburateurs comme sur les 175 SVS Puch, on perdrait sur la puissance de pointe.

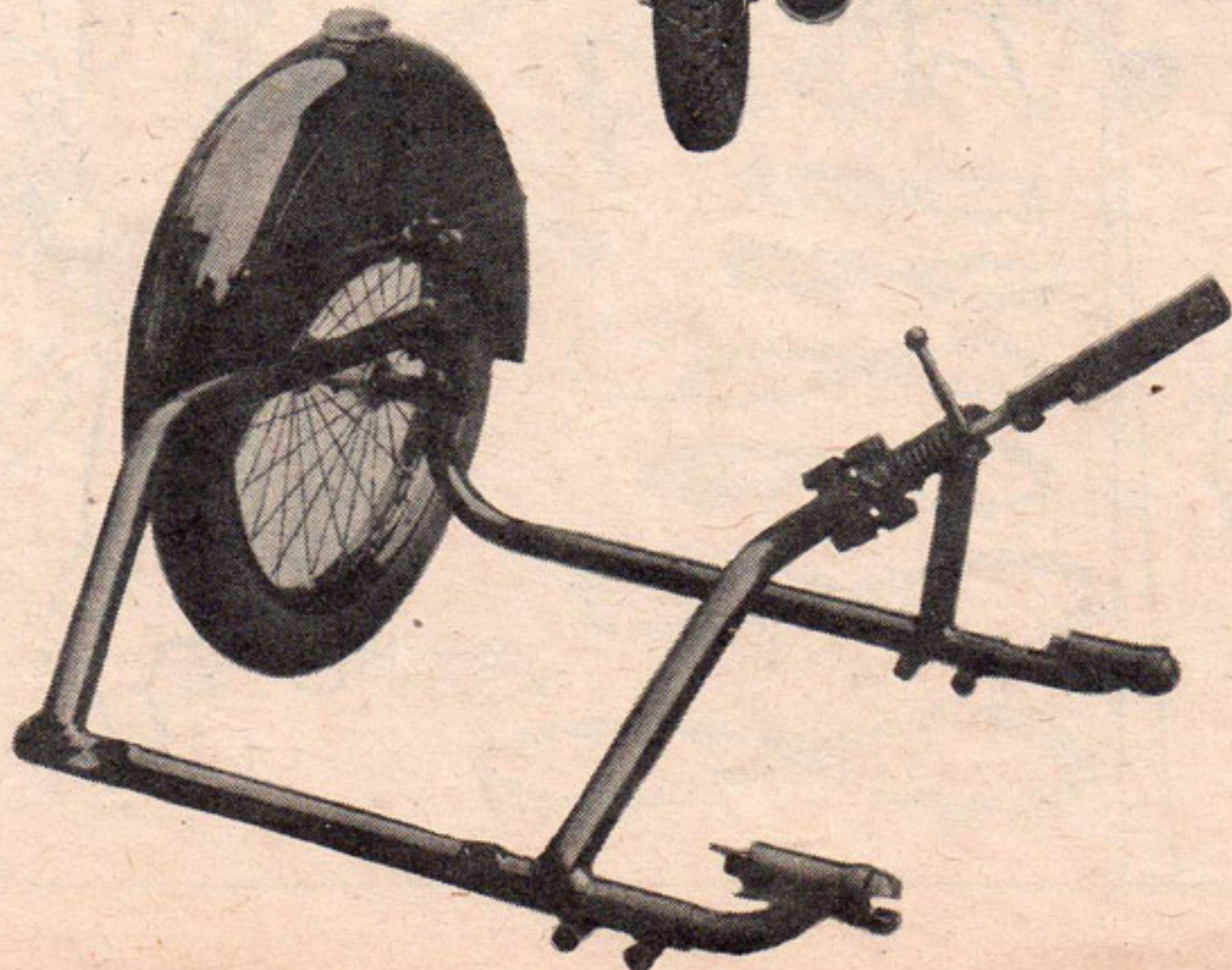
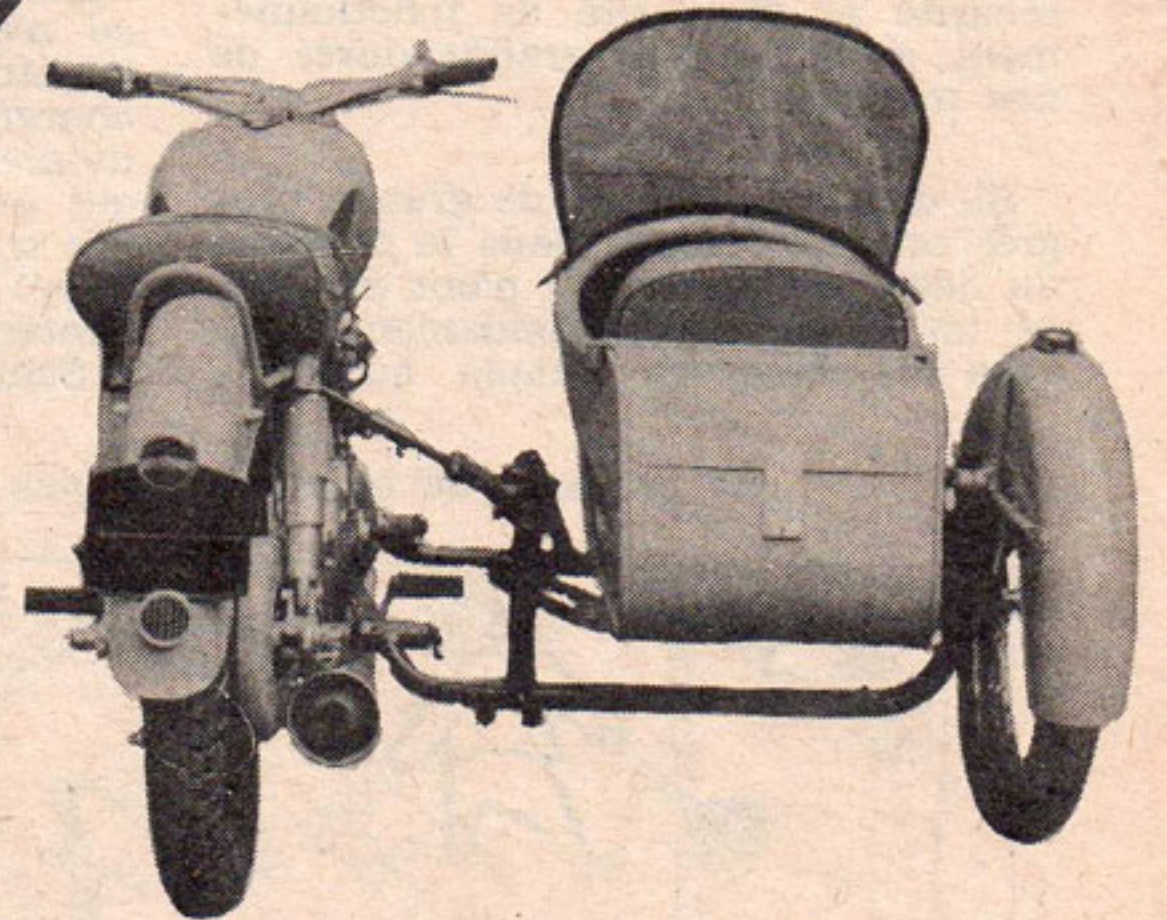
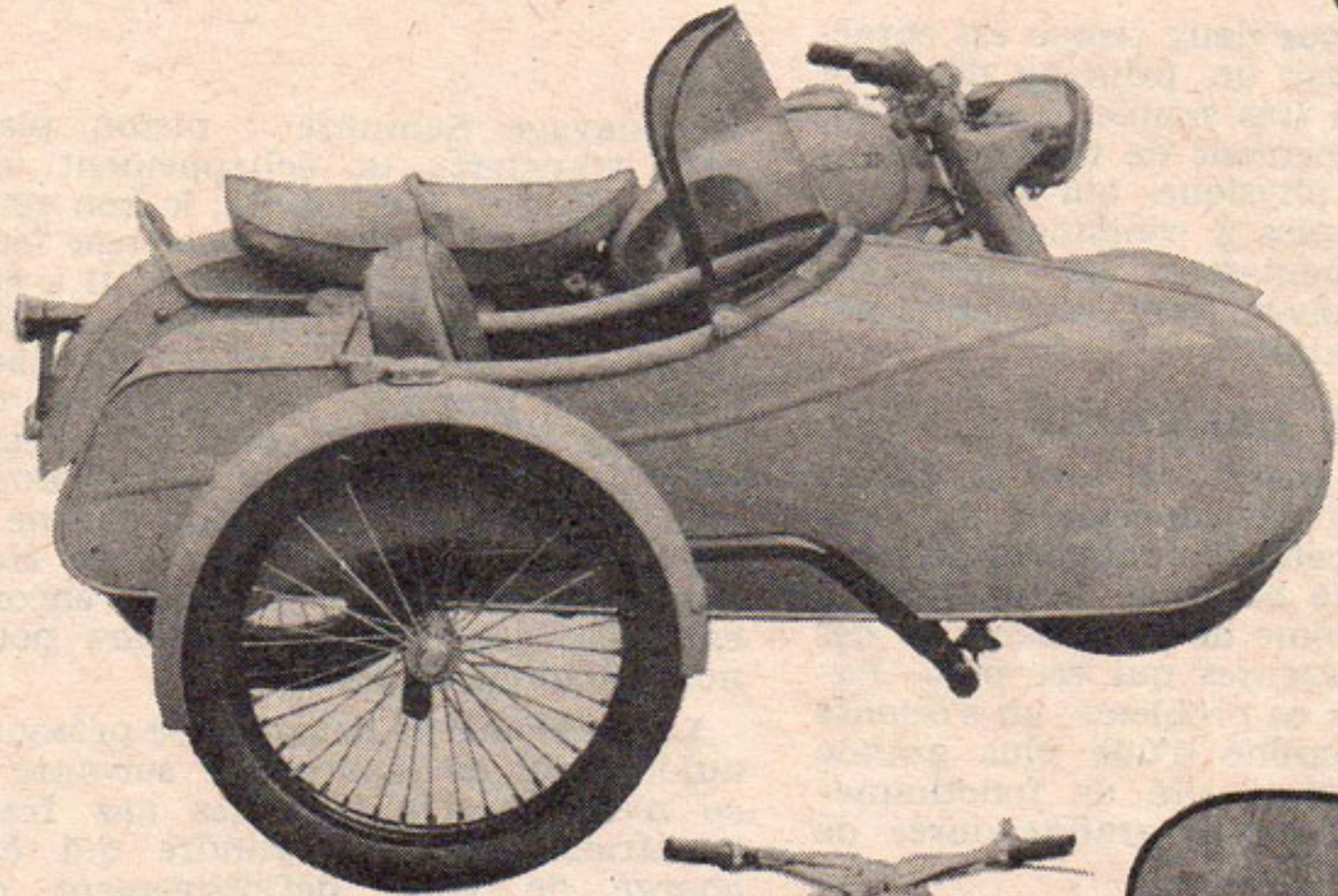
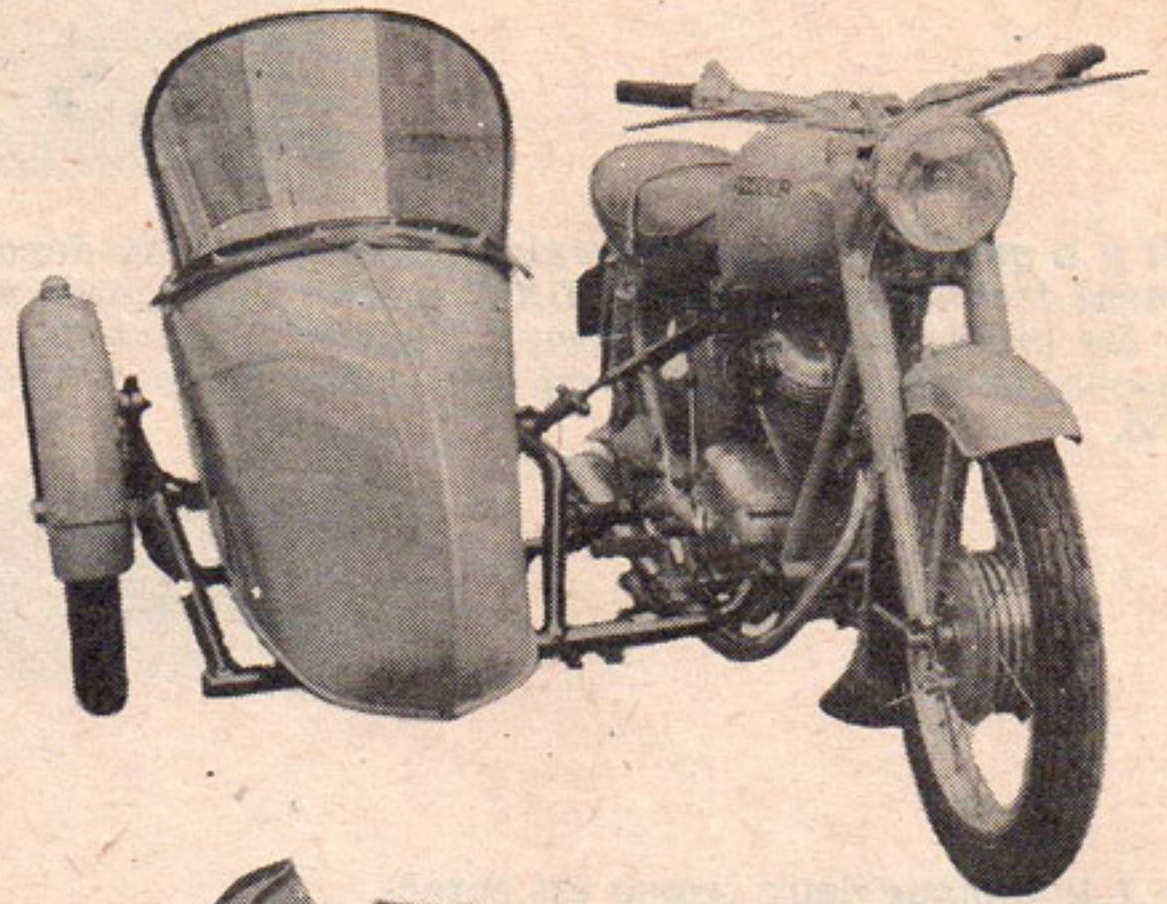
Cette baisse de couple à moyens régimes se manifeste encore dans la courbe de consommation spécifique (donc du rendement thermique du moteur). Si, au régime de puissance maximum, le rendement thermique est très bon (surtout pour un moteur 2 temps) : 19 % (consommation spécifique : 320 gr/CV.h.), à 2.500 t.-m. par contre, la consommation spécifique est très élevée (500 gr/CV.h.), donnant un faible rendement thermique : 12,1 %.

X X X

Le poids du bloc-moteur complet est de 29 kgs pour le 175 cmc., de 30 kgs pour le 200.

J. B.

Un sidecar léger pour 250 cmc. a été réalisé aux Ets Précision. Sa ligne est très classique et rappelle les autres modèles de la marque.



Le châssis en tubes est très simple et très ingénieux. Fixé au cadre en 3 points, il possède la « 3^e attache souple ». La suspension de la caisse est effectuée par des anneaux de caoutchouc.

LES PROBLÈMES

Il y a quelques temps l'ingénieur B. Buchner du département technique des usines DKW a tenu une conférence sur les problèmes du deux temps. Nous en présentons, ci-dessous, le résumé tel qu'il est paru chez notre confrère ATZ.

DU DEUX TEMPS

Si le moteur deux temps est caractérisé par un principe de construction très simple, il entre dans son fonctionnement de très nombreux phénomènes physiques qui ne sont pas des plus simples à combiner. Ici, plus qu'ailleurs peut-être, les recherches théoriques doivent être complétées par l'expérimentation.

LE BALAYAGE

Avant la guerre, le gros problème posé pour le développement du deux temps était celui des rapports de remplissage et de balayage ; aujourd'hui, c'est le problème de la dynamique des pulsations gazeuses qui est posé. Parallèlement à ce problème, on s'oriente vers la recherche d'une plus grande sécurité et régularité de fonctionnement et d'une plus grande durée de nos machines.

× × ×

Si, depuis la guerre, de grands progrès ont été réalisés dans le domaine du deux temps, ceux-ci n'ont pas exigé un changement fondamental du type de balayage simple qu'est le

le balayage Schnurle : piston plat, deux transferts, un échappement (ou deux accolés). L'efficacité, le bon rendement de ce mode de balayage font que depuis la fin de la guerre il a été adopté par presque toutes les marques (alors que jusqu'au conflit 1939-1945 il était la propriété de DKW). Et ce mode de balayage est bien loin d'être périmé, permettant, ainsi que le prouvent les DKW « compétition d'usine » ou les Adler « Rennsport », de très hauts rendements, ce qui laisse encore entrevoir des progrès ultérieurs pour nos machines de série.

Le problème de balayage se présente aujourd'hui de la manière suivante : ce n'est plus le flux des gaz frais pénétrant dans le cylindre qui est chargé de vider définitivement ce dernier des gaz brûlés, point de vue qui avait conduit à la multiplication des transferts (4 sur le Schauer Zundapp) ou à des combinaisons savantes entre des balayages dérivés du « Schnurle » et des balayages du type

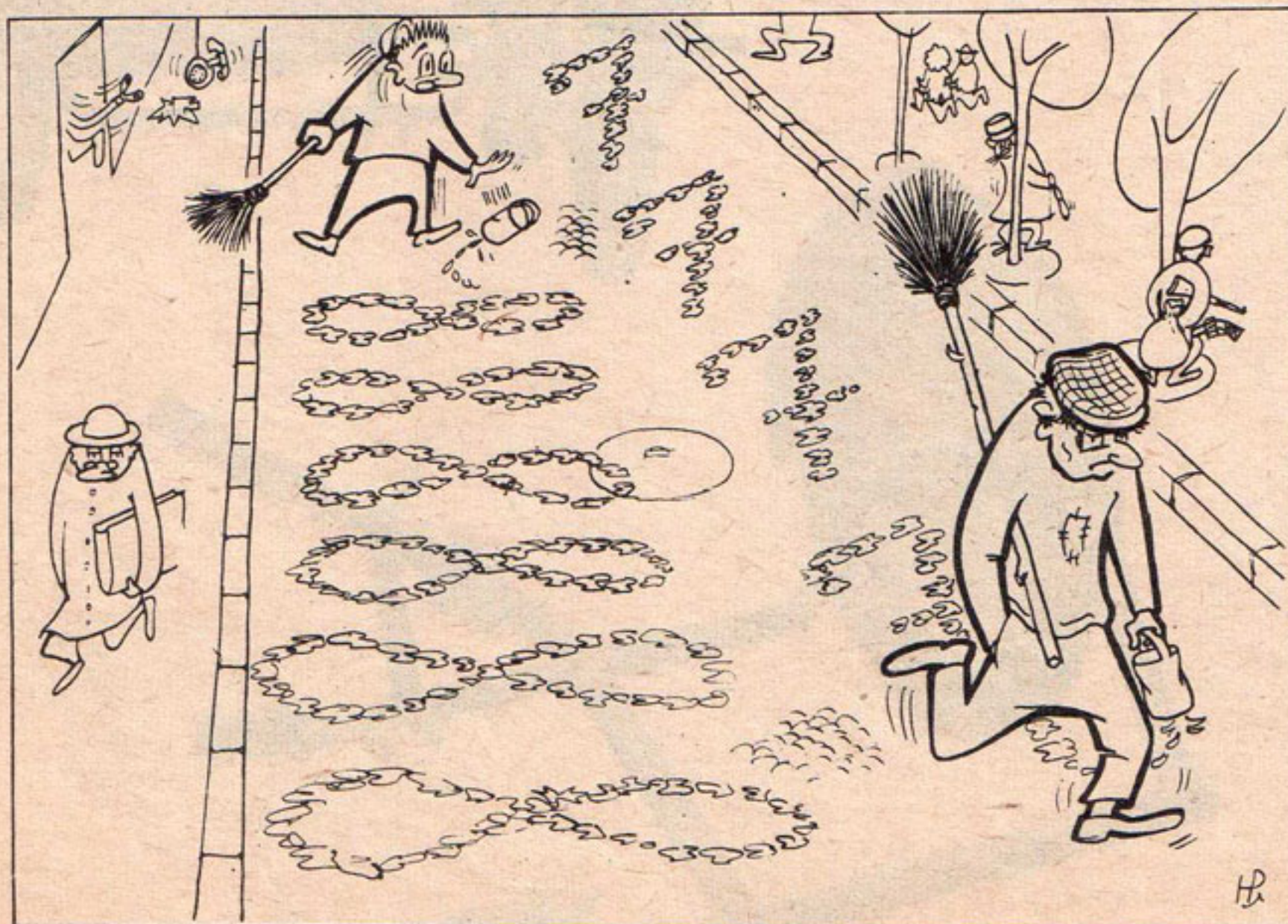
« à piston défecteur » — mais au contraire, il est possible maintenant de séparer nettement le flux des gaz frais de celui des gaz brûlés. Et, dans ce but, la supériorité des petites cylindres unitaires sur les grandes est très nette. La « vidange » du cylindre de ses gaz brûlés s'opère fondamentalement par leur propre détente et par l'étude judicieuse du système d'échappement. Le processus du balayage n'est donc absolument plus un processus de contact, de mélange même entre gaz frais et gaz brûlés ; il est donc possible par l'énergie même du courant de balayage, par une émulsion et un mélange correctement dosés et par un bon guidage du courant de transfert d'améliorer le rendement du moteur.

L'influence importante que les dimensions des tubulures d'admission et d'échappement ont sur le fonctionnement d'un deux temps à carter-pompe est bien connue. Il est donc possible en particulier, sans changer quoi que ce soit au diagramme de distribution et au moteur lui-même, de modifier son rendement en déterminant différemment ses tubulures. L'admission et le transfert se produisent sous la forme d'une pulsation gazeuse amortie qui permettra le remplissage maximum si le temps d'ouverture des lumières correspondantes correspond à celui d'une demi-pulsation. Cette détermination des pulsations des courants gazeux d'admission et de transfert, influe fortement sur le caractère de la machine.

LE CHOIX DU SILENCIEUX

Le problème, lors du choix d'un silencieux, demeure toujours celui de trouver un compromis acceptable entre la puissance du moteur et l'amortissement du bruit. Mais ce problème se laisse facilement résoudre. Les silencieux à entrée conique font actuellement leur chemin. Leur avantage tient au fait que l'énergie cinétique de la colonne gazeuse de l'échappement peut être utilisée pour créer une dépression dans le cylindre, dépression particulièrement souhaitable aux hauts régimes, car elle permet d'accélérer le remplissage. Par contre, aux plus bas régimes, donc lors de durée

...Et ce mode de balayage est bien loin d'être périmé...



(en temps) d'ouverture des lumières plus longue, il faut, sur les deux temps, éviter la fuite des gaz frais par l'échappement. Mais le silencieux à entrée et sortie coniques répond aussi à cette exigence bien mieux que le silencieux cylindrique classique.

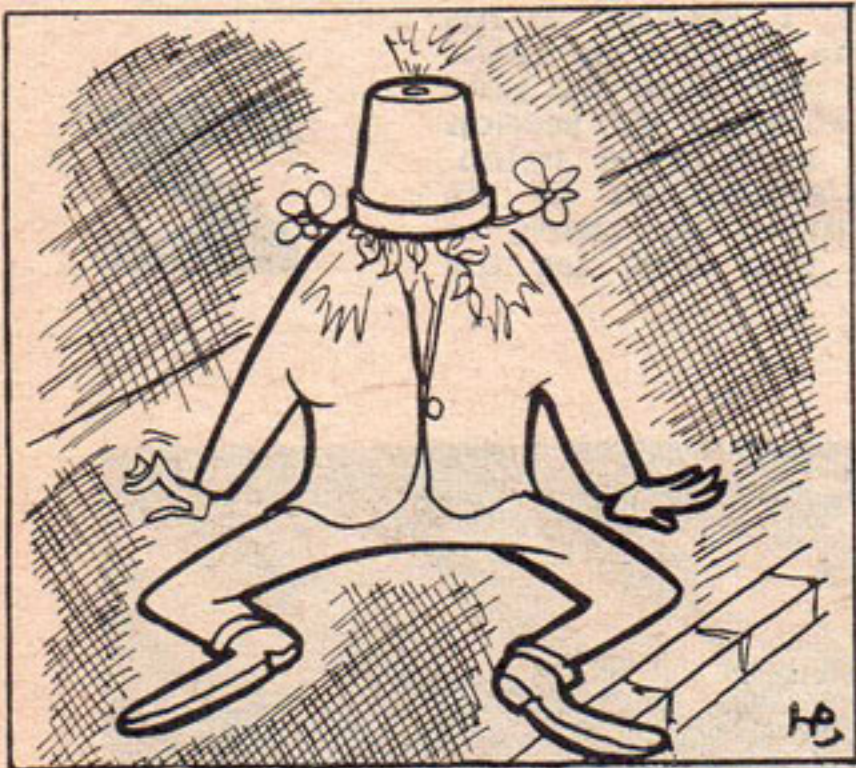
Un autre résultat positif de ces pots coniques est que le bruit d'échappement est plus faible qu'avec un pot cylindrique en raison de la plus faible variation de pression lors du choc de compression.

LE RALENTI

Si l'on considère le carter-moteur (de carter-pompe) comme le cœur du moteur deux temps, il faut alors, à l'opposé du 4 temps, considérer un ralenti irrégulier comme une maladie de cœur du deux temps. L'énergie du balayage s'effondre — en conséquence, la formation d'une bonne émulsion est très compromise — la charge gazeuse pénétrant dans le cylindre est alors sujette au court-circuitage (passage presque direct du transfert à l'échappement) et difficilement inflammable. De plus, en raison de l'apparition trop rapide de la dépression, une partie de ces gaz frais est, de nouveau, aspirée dans le carter.

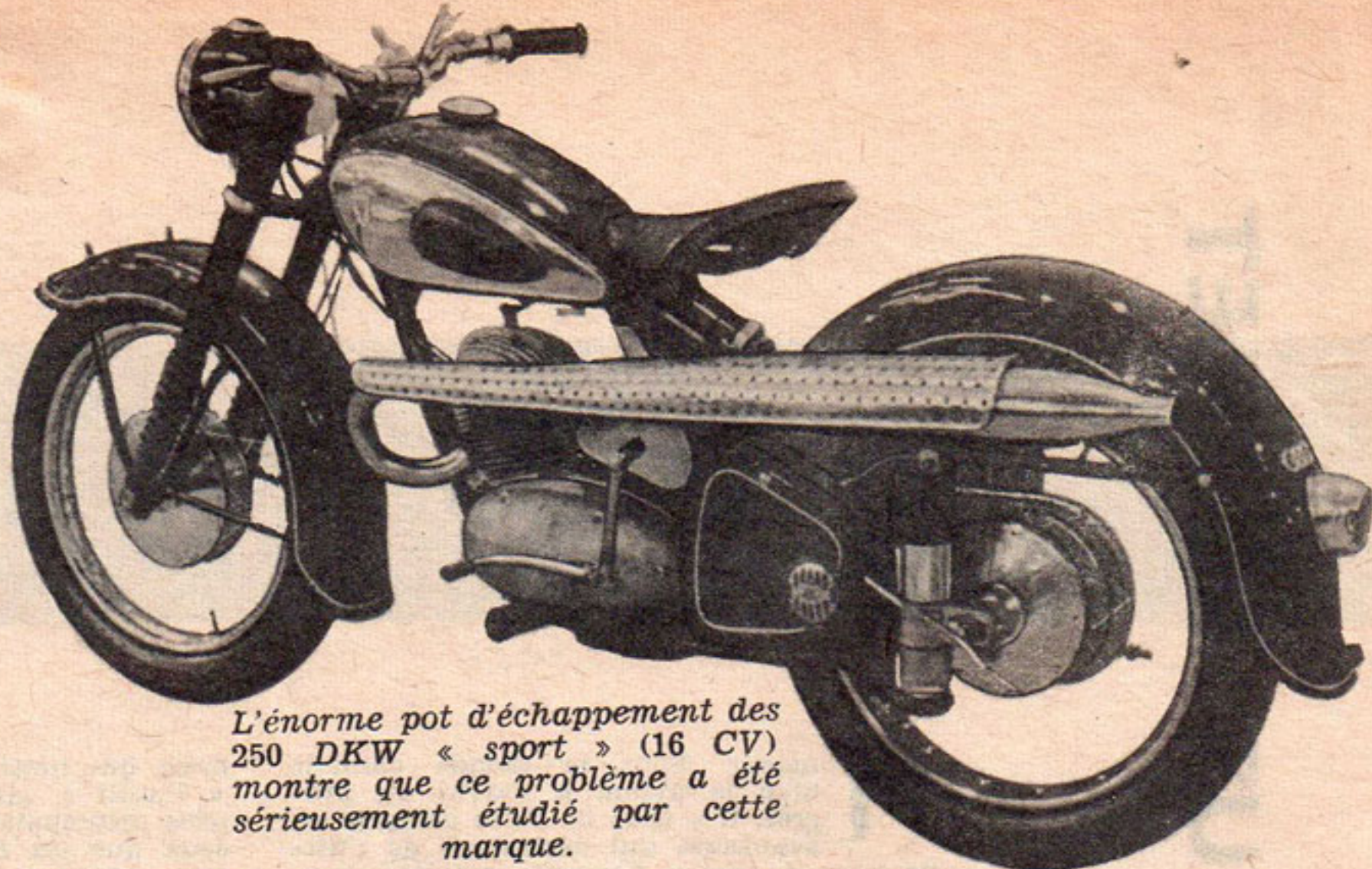
Et ceci se traduira donc par la marche sur quatre temps et il pourra même arriver que l'on ait seulement un allumage tous les 5 à 7 tours-moteur. L'« intoxication », la contamination des gaz frais par les gaz brûlés est assez loin de jouer le rôle décisif qu'on lui attribue généralement.

Un résultat positif des pots coniques est que le bruit d'échappement est plus faible.



Les variations de vitesse angulaire du vilebrequin, qui, au ralenti, atteignent des valeurs de + 10 %, peuvent, grâce à une avance variable de l'allumage, être réduites de moitié ; et, en conséquence, le moteur reste beaucoup plus calme dans son châssis ou son cadre.

Alors qu'en conditions normales de fonctionnement les pressions d'admission et de transfert, dans le carter-moteur, s'élèvent respectivement à 0,75 et 1,9 kg/cm², lors du ralenti ces pressions tombent à 0,65 et 1,25 kg/cm², d'où la prédominance des domaines de dépression.



L'énorme pot d'échappement des 250 DKW « sport » (16 CV) montre que ce problème a été sérieusement étudié par cette marque.

LE FREIN-MOTEUR

Le frein-moteur sur un 4 temps est plus de deux fois plus efficace que sur un 2 temps. Aussi, une machine 2 temps doit-elle avoir des freins particulièrement étudiés. Mais, néanmoins, les capacités de freinage d'un 2 temps peuvent être nettement améliorées et se rapprocher de celles d'un 4 temps, si le moteur est muni d'un « frein-moteur » constitué en principe par un « gicleur d'étranglement » d'un diamètre déterminé. (Mr B. Buchner ne donne aucune précision sur ce que pourrait être ce « gicleur d'étranglement »).

Il est évident qu'un tel « frein-moteur » entraîne un prix de revient plus élevé, surtout si l'on veut qu'il soit sûr et d'entretien facile ou nul. Mais les études faites à ce jour montrent que — tout du moins en principe — la solution de ce problème est tout à fait réalisable.

MONTAGE ET ROULEMENTS

Vilebrequin sur roulements à rouleaux, graissage avec de l'huile toujours fraîche grâce au mélange, absence de soupapes, facilités pour monter à des régimes élevés, carter-pompe étanche... tout cela ne pose aujourd'hui aucun problème particulier.

Il est déjà plus difficile, par contre, d'éviter la corrosion et le gommage des roulements. Ces deux phénomènes, non souhaitables, peuvent être dus à la présence de gaz brûlés dans le carter-moteur, ces gaz se trouvant à une température inférieure à celle du « point de rosée » (température à laquelle se produit la condensation, au moins partielle, des gaz brûlés).

Et bien souvent, dans ce cas, on accuse à tort le 2 temps d'être insuffisamment lubrifié. Or, en fait, on pourrait du point de vue lubrification, diminuer encore le pourcentage d'huile mélangée à l'essence, avec, comme conséquences, un dépôt moindre sur l'embellage, la culasse, dans les lumières et transferts et des fumées moins importantes à l'échappement, le moteur froid.

× × ×

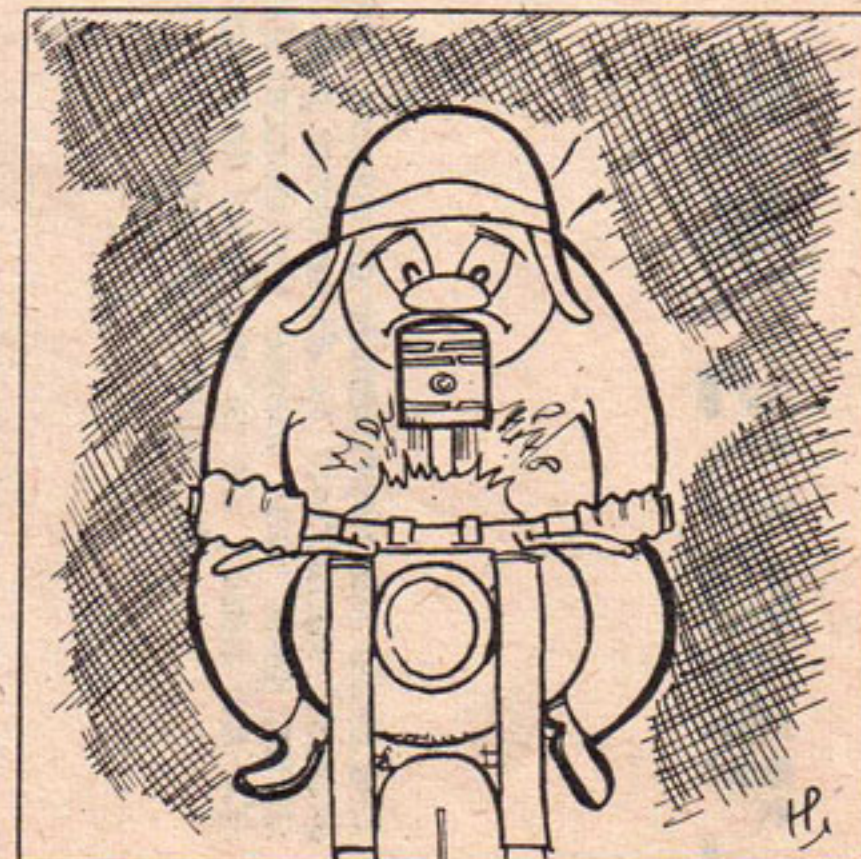
Des roulements de vilebrequin mal conçus, mal montés (aussi bien les roulements principaux que les roulements de bielle) influent certainement

sur le comportement du moteur. Pour des régimes croissants, et avec de faibles jeux aux roulements, la charge sur ces derniers (engendrée par la détente des gaz sur le piston) diminue — alors que cette charge, à cause de la force centrifuge, s'accroît avec le régime lorsque le jeu aux roulements est important. Il est assez curieux et digne d'être remarqué que les meilleures conditions pour le travail des roulements sont obtenues quand le moteur tourne à... 5.100 t.-m. Pour la longévité de l'embellage, c'est l'exécution des cages qui, en premier lieu, est décisive. Les régimes critiques pour la flexion et la torsion sont influencées en définitive par le jeu aux roulements : c'est ce dernier qui donne finalement la limite possible. Le régime critique du vilebrequin ne se présente pas comme une unique fonction des périodes propres de l'embellage, mais dépend également essentiellement des oscillations que permet le jeu des roulements.

× × ×

Voici résumé, condensé, l'avis d'un spécialiste du 2 temps sur les problèmes propres à ce type de moteur. Nombre de ces questions mériteraient d'être développées, mais nous avons préféré en donner une vue plus schématique et plus globale.

Des roulements de vilebrequin mal conçus influent certainement sur le comportement du moteur.



DES PNEUS

Monsieur Tout-le-Monde connaît bien le nylon. A l'affût du progrès, il a tout de suite compris les avantages qui dérivent de l'utilisation de cette nouvelle matière synthétique. Sa femme aussi d'ailleurs, qui est particulièrement satisfaite de ne plus avoir d'ennuis avec ses chaussettes, de pouvoir, en quelques instants, lui présenter une chemise propre, et d'avoir davantage de temps de libre.

Du point de vue « vestimentaire », le nylon n'est donc plus discuté : il est, pour parler en termes techniques, résistant à l'abrasion, aux efforts successifs de traction et de compression, au lavage avec les détersifs habituels. Il a, en outre, l'avantage de sécher très vite.

Mais si son nom est connu, il n'en va pas de même pour sa nature. Tout au plus sait-on qu'il est un de ces matériaux extraordinaires que les techniciens de la chimie moderne nous apportent de temps à autre comme fruit de leurs continuelles recherches. Et on ne peut certes demander au commun des mortels d'avoir des connaissances suffisantes pour ne pas se perdre dans un dédale de formules extrêmement compliqué et réservé aux « initiés ».

Nous dirons donc simplement que, contrairement à la rayonne qui est une fibre artificielle souvent obtenue à partir du coton, le nylon est une fibre vraiment synthétique : c'est un matériau qui n'a pas son équivalent dans la nature, c'est une production entièrement nouvelle et donc entièrement différente de tout ce que nous avons connu jusqu'ici.

Ceux de nos lecteurs qui sont intéressés par le processus de fabrication du nylon, se reporteront aux tableaux que nous don-

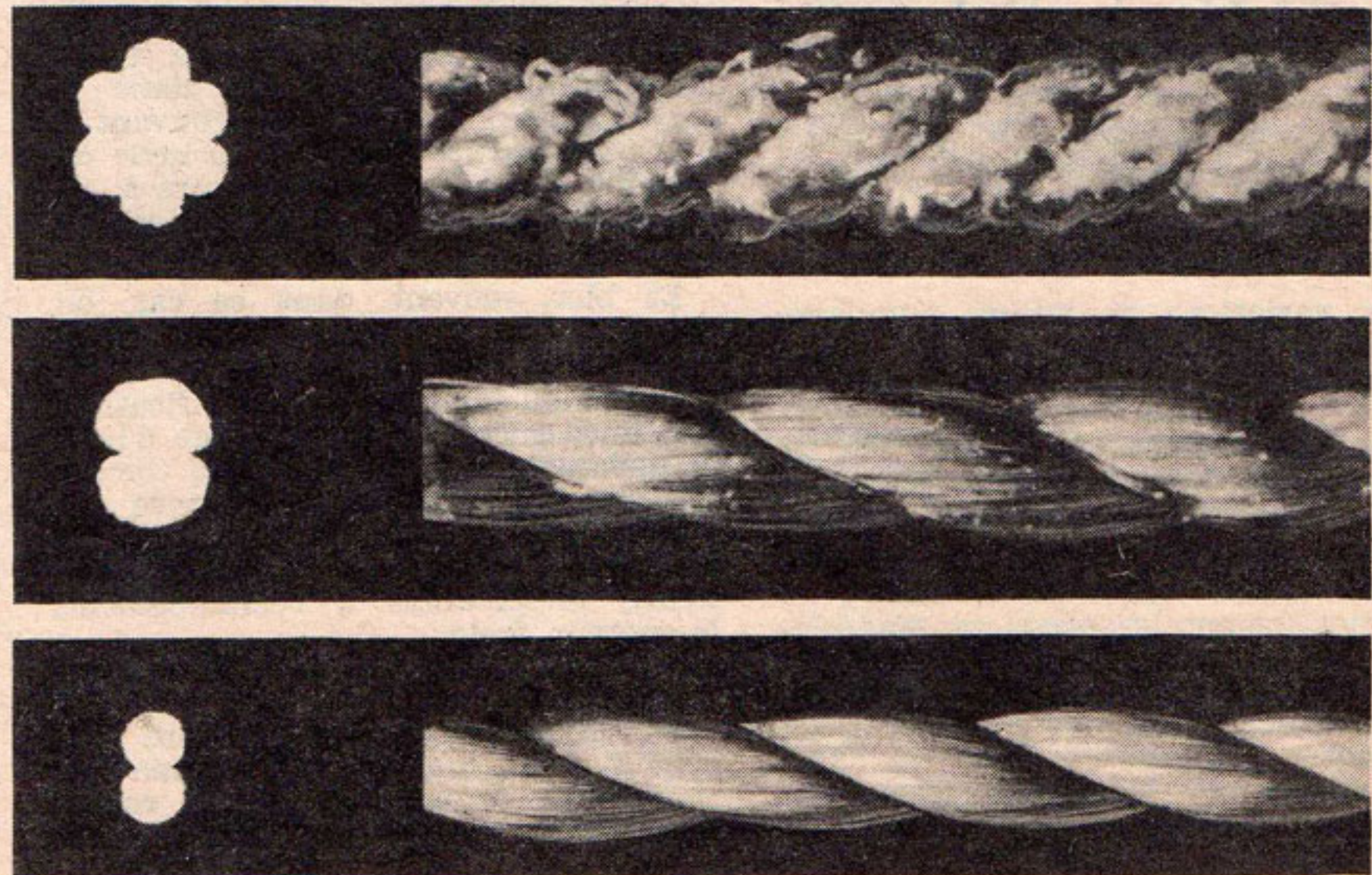
nons, que nous avons repris dans la revue « Pirelli », ainsi d'ailleurs que les données principales de cet article. Mais pour ceux que les formules rebutent, un certain nombre de faits ou d'expériences pratiques serviront mieux à mettre en évidence les qualités du nylon. Il n'est pas illogique, en effet, d'être intéressé par les résultats obtenus, sans trop se préoccuper des raisons scientifiques qui les déterminent !...

QUELQUES EXPERIENCES « STATIQUES »

Prenons une ligne en nylon pour la pêche. Extérieurement, elle a les mêmes apparences qu'un fil de rayonne ou de soie : elle est blanche et brillante. En touchant ce fil, on éprouve cependant une très légère sensation de froid métallique. Mais essayons de le casser : il n'y a rien à faire, il s'allonge, s'amincit, mais ne casse pas. Mieux encore : dès que nous relâchons notre effort, il retrouve sa longueur et son épaisseur ordinaire. On ne peut pas non plus le sectionner en le mordant, ni réduire sa résistance en le mouillant. La chaleur seule vient à bout du fil de nylon : exposé à une flamme, il fond et se transforme en une perle dure, vitreuse, qui se réduit en une poussière claire lorsqu'on la pilonne dans un mortier.

Passons maintenant à des essais comparatifs. Notre figure 1 montre 3 fils agrandis dans le même rapport et ayant tous les trois la même résistance. On note immédiatement la différence de section des trois fils : coton, rayonne et nylon. Le rapport résistance/section du fil est de loin favorable au nylon. En outre, ce dernier est beaucoup plus lisse, les fils

Les trois fils représentés ci-contre, fortement grossis, montrent la dimension que doivent avoir, pour une même résistance, du coton (fil du haut), de la rayonne (au centre) et du nylon (en bas).



qui composent la torsade sont plus uniformes, car ils sont obtenus par fusion. L'un des avantages du nylon est, en effet, de pouvoir être filé en fils extrêmement fins sans pour cela perdre ses qualités de résistance.

Autre expérience significative : prenons trois cordes de longueur égale et de poids égal : pour rompre la corde de nylon il faudra une tension plus de deux fois plus grande que celle qui suffirait pour rompre une corde de coton ou même une corde en acier. Ce résultat surprenant est dû au fait que le nylon est extrêmement léger, ce qui, dans les conditions prévues plus haut, lui permet d'avoir une section plus importante, et donc une résistance beaucoup plus élevée.

Du point de vue textile, cette observation est primordiale, car l'on sait que, dans ce domaine, la légèreté de la fibre est fortement appréciée.

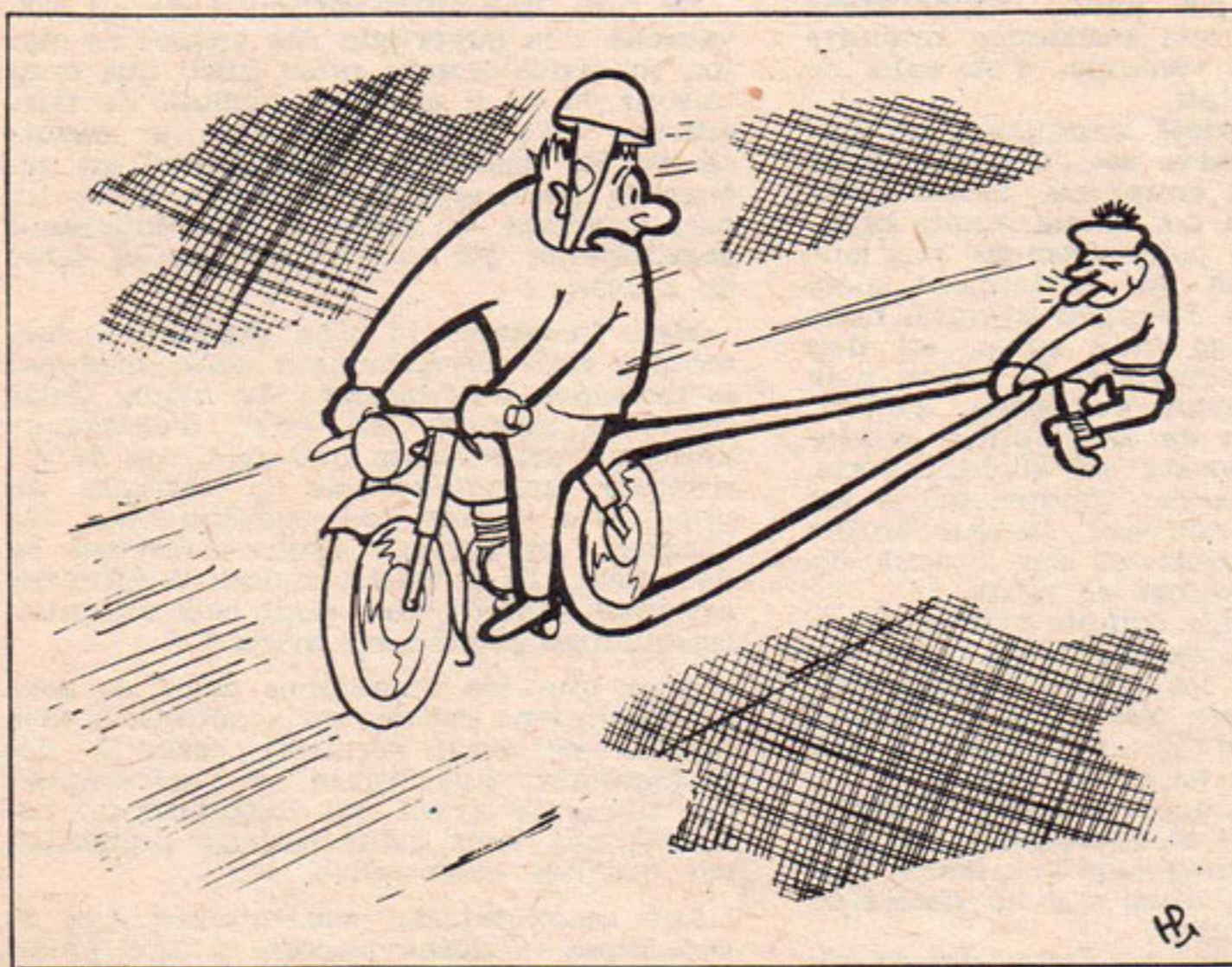
LE NYLON ET LES PNEUS

Ces expériences nous donnent déjà une idée des qualités essentielles du nylon, mais elles sont, en quelque sorte, statiques, et ne seraient pas complètes si nous ne pouvions aussi rapporter quelques tests « dynamiques ». Le meilleur moyen pour cela est naturellement d'étudier le comportement des pneus à carcasse en nylon... en mouvement.

Prenons une voiture équipée de pneus nylon et à 70 kmh. faisons-la passer sur un obstacle à arête vive, pris de face (le

profil et la hauteur d'un trottoir dont l'arête serait tranchante). Après cette opération... hasardeuse, on s'aperçoit que le pneu est intact, mais que... la jante est « cabossée ». La même expérience avec un pneu normal laisserait un souvenir désagréable au conducteur : le bruit infernal du pneu qui éclate.

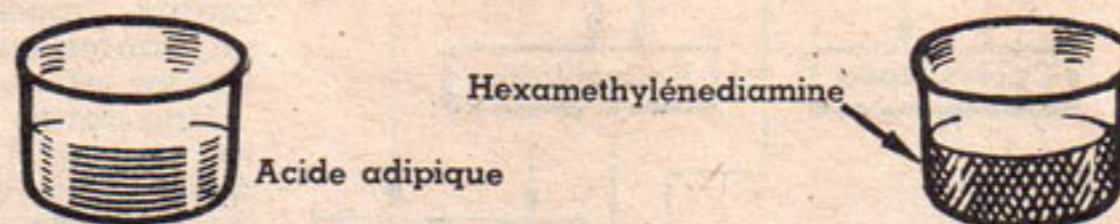
C'est évidemment un test brutal que nous ne recommandons pas à nos lecteurs... s'ils ne sont pas amateurs de stock-cars ! Heureusement, d'autres tests sont possibles, qui sont tout aussi convaincants, tout en présentant moins de dangers. En voyageant avec des pneus nylon, on constatera en effet que la voiture « roule » mieux : si l'on débraye subitement, par exemple, le chemin que



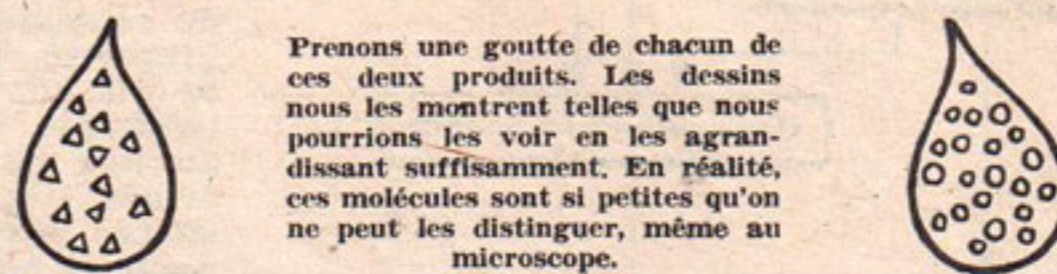
Le principal obstacle rencontré dans la fabrication des pneus en nylon est représenté par l'étirement.

A droite, processus de fabrication du fil de nylon étiré servant au tissage des carcasses de pneus.

Peut-être pratiquera-t-on un jour la reconversion de divers objets en nylon pour obtenir des pneus...



Les produits chimiques utilisés pour la fabrication du nylon sont l'acide adipique et l'hexaméthylènediamine.



Prenons une goutte de chacun de ces deux produits. Les dessins nous les montrent telles que nous pourrions les voir en les agrandissant suffisamment. En réalité, ces molécules sont si petites qu'on ne peut les distinguer, même au microscope.

Associons maintenant les deux gouttes pour former ainsi une solu-

tion de sel de nylon. Notez la manière dont les molécules se sont unies.

Chaleur Pression

Les molécules sont ensuite soumises sous pression, à l'action de la chaleur et l'on obtient ainsi les molécules

géantes (appelées « super-polymères linéaires ») qui donnent au nylon sa grande résistance et son élasticité.



Pour filer le nylon, on l'échauffe à nouveau et on le fait passer à travers des petits trous pratiqués dans un disque ou une filière. Les molécules du fil obtenu n'ont pas une orientation bien définie.



Le fil prend alors sa forme définitive caractérisée par une résistance élevée à la traction, à l'abrasion et par une bonne élasticité, grâce à l'opération d'étirage qui a pour but d'orienter les molécules de façon régulière.

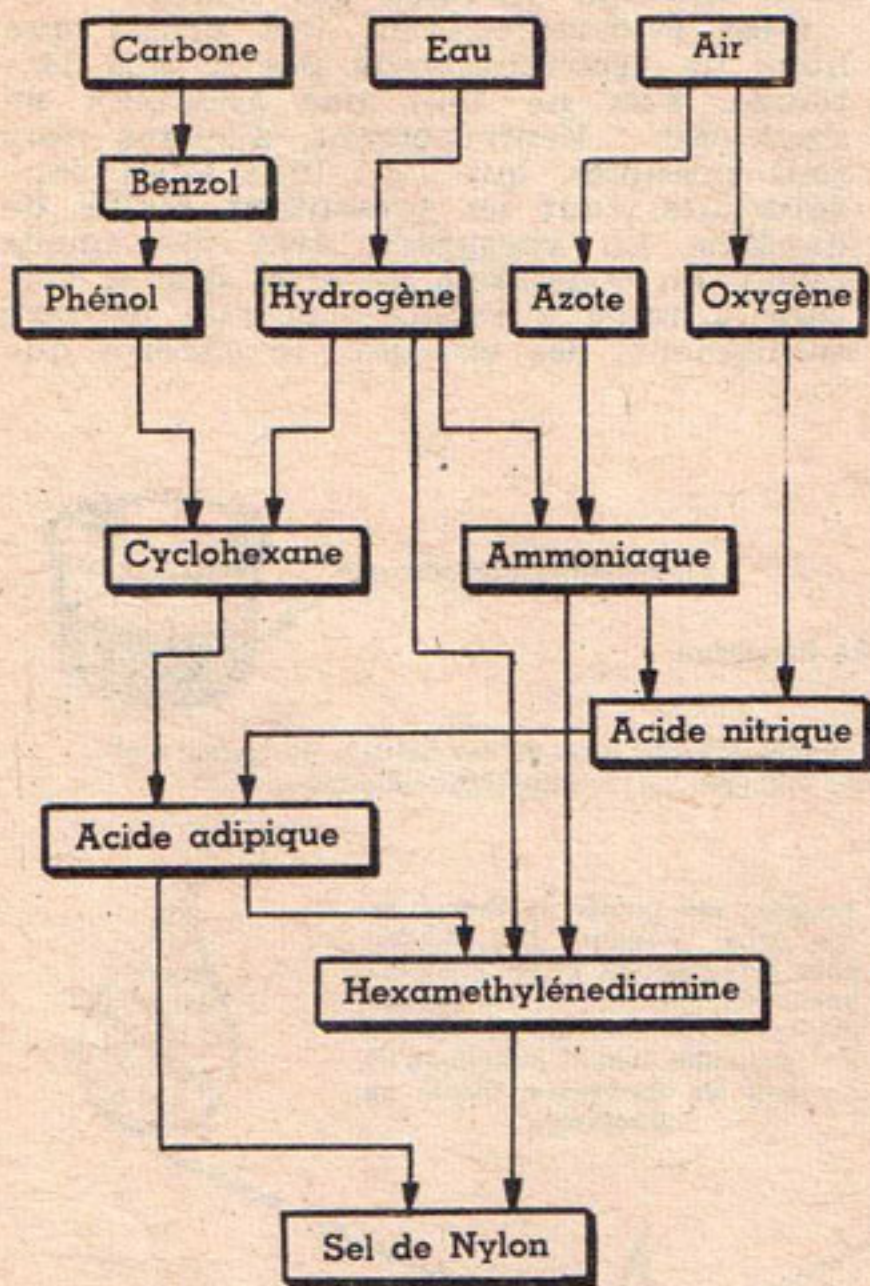


Section de la fibre de nylon, non étirée, montrant l'orientation irrégulière des molécules.



Section de la fibre après l'étirage montrant l'orientation régulière des molécules.

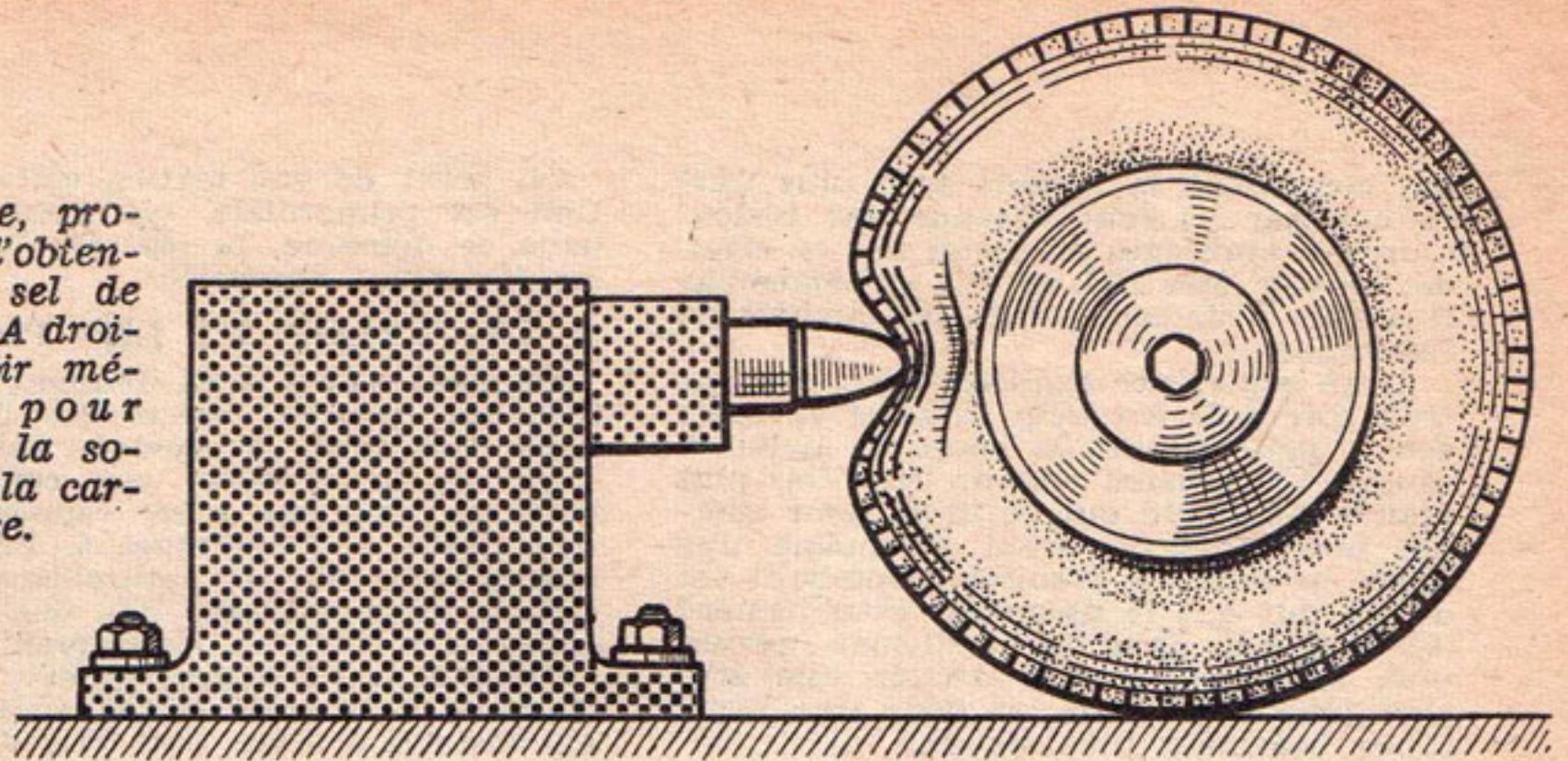
La voiture va parcourir sera plus grand qu'avec des pneus normaux. De plus, le confort de marche est meilleur ; l'échauffement des pneus, et surtout de la bande de roulement, est moindre ; l'usure de la bande de roulement est réduite.



Connaissant les qualités « statiques » du nylon énumérées plus haut, il est facile d'expliquer le pourquoi de ces phénomènes.

Tout d'abord, les fils de nylon sont plus légers et plus résistants, et cela permet, sans nuire à la sécurité, d'utiliser des carcasses moins épaisses, donc d'un poids moindre. Dans ces conditions, la dispersion de la chaleur vers l'intérieur est améliorée, alors que le dégagement de calories à l'intérieur est réduit. En outre, par sa nature même le nylon ne dégage qu'une faible chaleur lorsqu'il est soumis à des efforts variables comme c'est justement le cas, pour le pneu, lorsque la roue fait un tour complet. Le résultat en est une température moins élevée pour le caoutchouc et pour les toiles, et il entraîne comme conséquence une durée prolongée du pneu et en particulier de la bande de roulement.

A gauche, processus d'obtention du sel de Nylon. - A droite, boudoir mécanique pour éprouver la solidité de la carcasse.



D'autre part, les pneus s'échauffent moins, opposent une résistance moindre au roulement du véhicule, d'où gain de vitesse et de confort.

Une autre propriété marquante du nylon est qu'il conserve ses caractéristiques d'élasticité et de souplesse, même lorsqu'il est soumis à des changements brusques de pression, contrairement aux autres fibres textiles qui deviennent alors rigides et fragiles. Le pneu absorbe donc localement le choc qu'il subit, au lieu de rebondir sur l'obstacle. Le nylon a la propriété de pouvoir s'allonger, s'étirer, ce qui lui permet de se déformer contre l'obstacle, de l'épouser en quelque sorte, au lieu de lui résister rigidement. Il est évident que ce nouveau facteur influe encore favorablement et sur l'usure du pneu et sur le confort de route.

Il faut aussi tenir compte que si la résistance à la rupture du fil de nylon est avantageuse pour les usages vestimentaires, elle l'est encore plus pour les carcasses qui risquent d'être entamées par une arête vive en cas de choc violent.

Cette aptitude du pneu nylon à résister aux chocs violents et brusques est encore renforcée par sa résistance aux chocs continus et localisés, ainsi que le démontre l'expérience suivante :

On place un pneu en nylon devant un boudoir animé d'un mouvement de va-et-vient : la carcasse résiste à plus de 100.000 coups consécutifs pénétrant de 10 cm à chaque fois au même endroit (voir figure au haut de cette page).

Evidemment, l'application du nylon à la fabrication des toiles de pneus a demandé de nombreuses recherches qui, d'ailleurs, se continuent à l'heure actuelle. Le nylon est utilisé sous forme de fils tressés, et le tressage de ces fils fait l'objet lui-même d'une étude importante, car souvent les résultats obtenus dépendent justement de la texture même de la toile.

De plus, une autre difficulté devait être vaincue : la superficie des tresses de nylon est parfaitement polie, ainsi que nous l'avons vu, et il est donc difficile de faire adhérer de façon convenable le caoutchouc. Un traitement préliminaire est nécessaire pour permettre par la suite un bon entoilage du pneu et une adhérence satisfaisante du caoutchouc sur la fibre de nylon.

Mais l'obstacle le plus difficile à surmonter était certainement celui créé par la tendance à l'étirement du nylon. Cette tendance risquait en effet d'entraîner, après un usage assez prolongé, des déformations irrégulières de la carcasse du pneu avec toutes les conséquences fâcheuses... et surtout dangereuses qui en découlent. Et il fallait réussir à éliminer cet inconvénient sans pour cela diminuer les qualités propres au nylon !

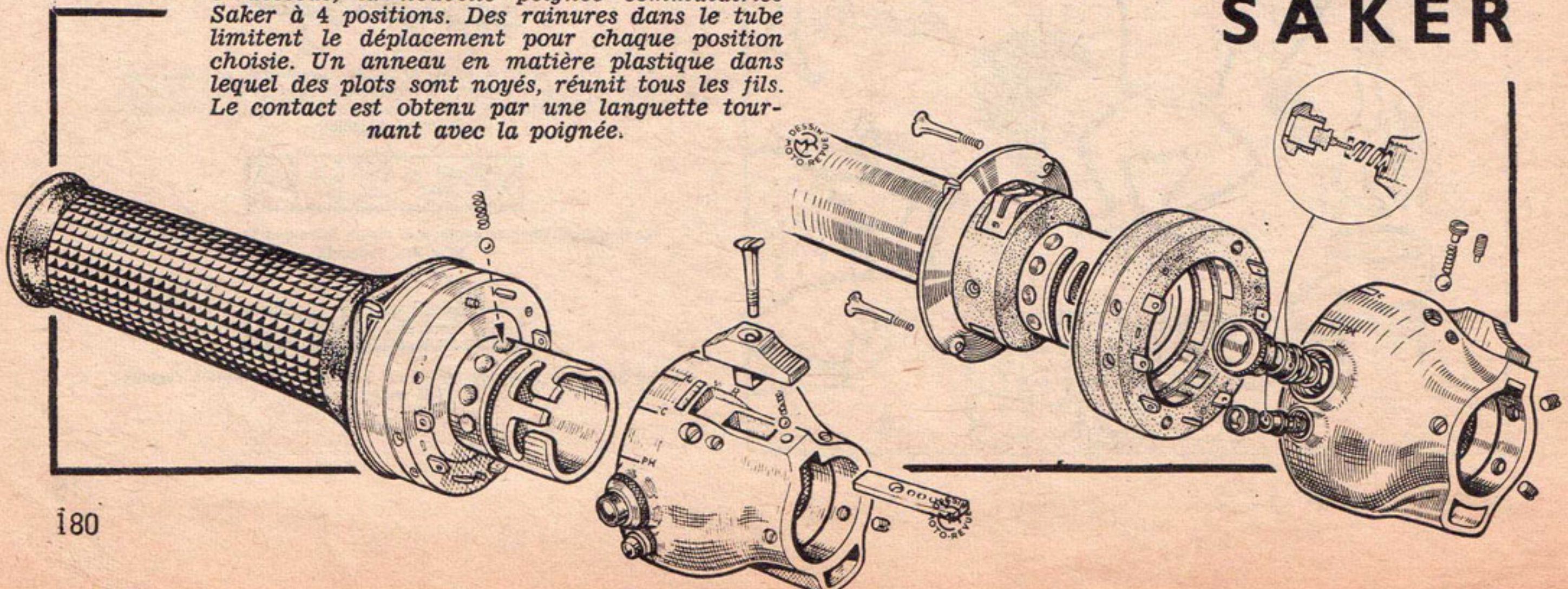
Bien que les recherches dans ce sens se continuent encore, on a toutefois déjà obtenu de bons résultats grâce à des traitements thermiques et mécaniques des fibres de nylon qui éliminent cet inconvénient sans pour autant amoindrir ses qualités essentielles.

Les améliorations continues que la technique moderne apporte à nos pneus se vérifient sur trois plans : 1) celui du caoutchouc où les gommes synthétiques jouent un rôle de plus en plus grand ; 2) celui des profils de la bande de roulement ; 3) celui de l'entoilage et de l'utilisation de fibres nouvelles.

C'est dans ce dernier domaine que s'inscrivent les nouvelles applications du nylon. Les qualités exceptionnelles de cette réalisation de la chimie moderne, qui ne sont sans doute pas encore exploitées complètement, garantissent un progrès certain pour l'industrie de nos pneumatiques et nous réservent certainement des surprises agréables.

UNE NOUVELLE POIGNÉE TOURNANTE COMMUTATRICE

Ci-dessous, la nouvelle poignée commutatrice Saker à 4 positions. Des rainures dans le tube limitent le déplacement pour chaque position choisie. Un anneau en matière plastique dans lequel des plots sont noyés, réunit tous les fils. Le contact est obtenu par une languette tournant avec la poignée.

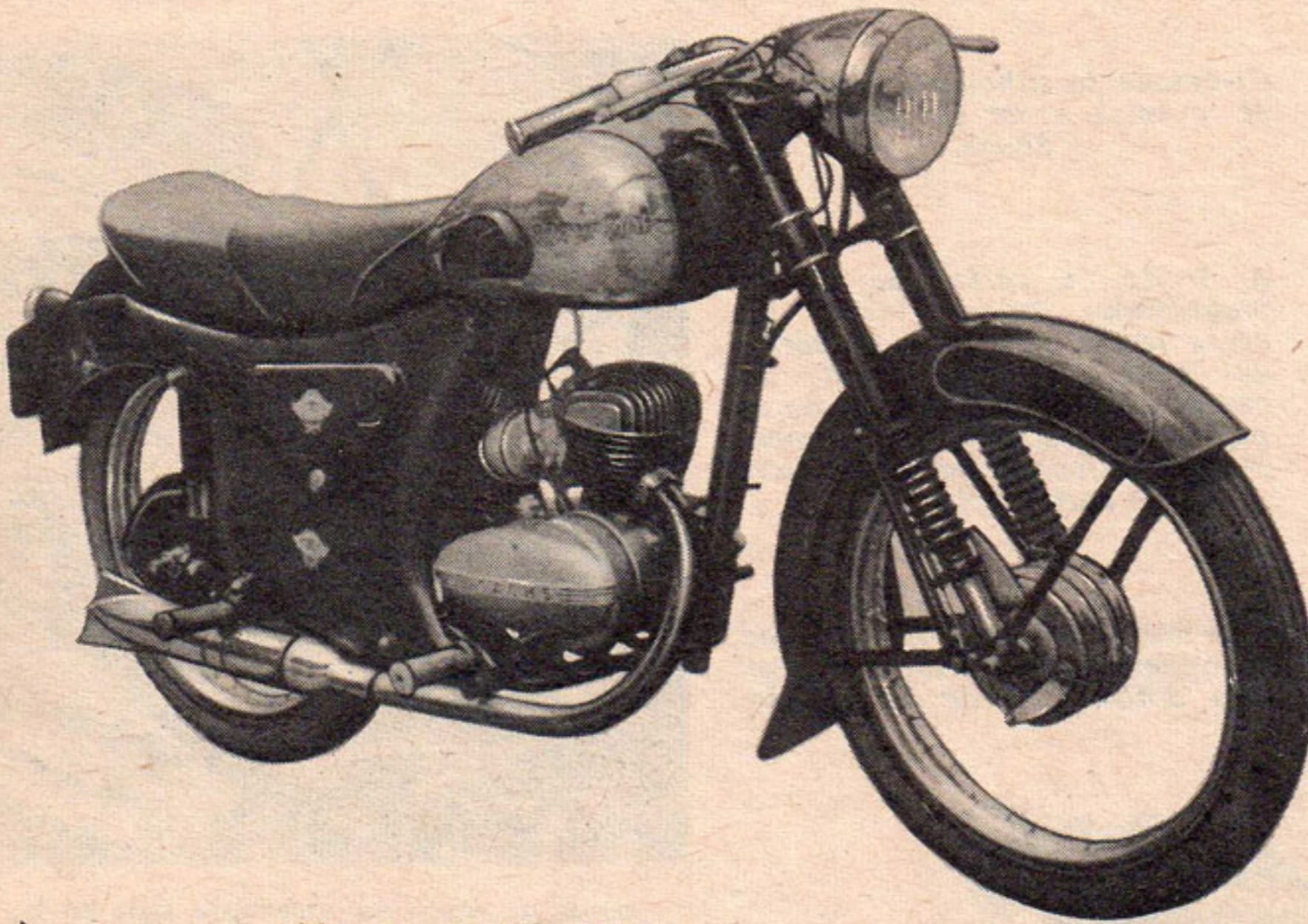


SAKER

UN ESSAI MOTO-REVUE

de la **NEW-MAP**

A MOTEUR 175 cmc SACHS



La vogue du 175 cmc. est telle, que rares sont les grands et moyens constructeurs français n'ayant pas un ou plusieurs modèles de cette cylindrée, inscrits à leur programme de fabrication.

Si quelques rares maisons réalisent elles-mêmes leurs moteurs (Peugeot, Motobécane, Radior, Alcyon, Gnome-Rhône, Ultima, etc...), toutes les autres sont obligées de faire appel à AMC en quatre temps, ou à Ydral, Sotecma, Aubler-Dunne en deux temps.

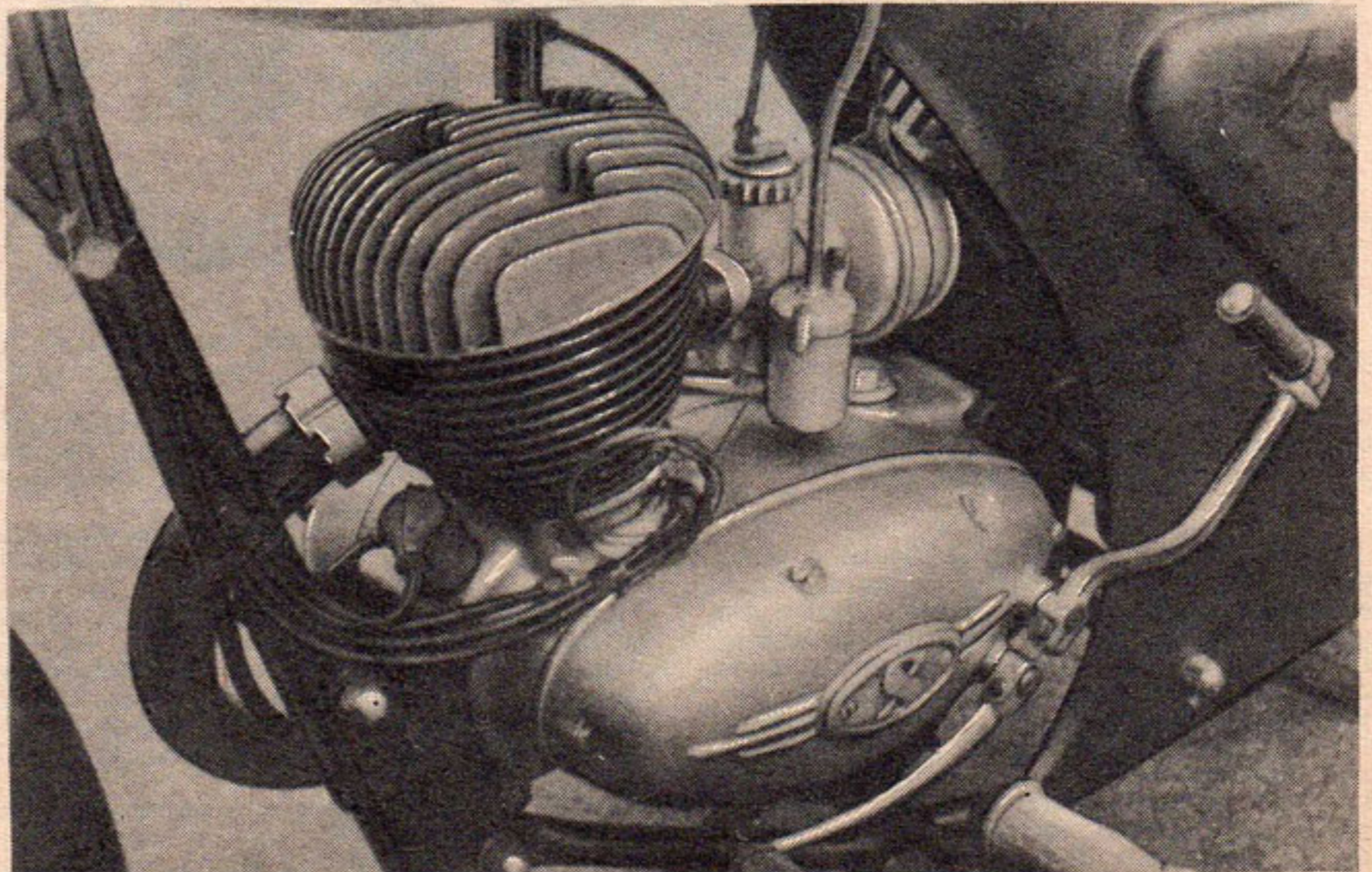
Il en résulte non seulement un petit air de famille entre tous ces modèles, mais encore des performances très voisines, sinon identiques, pour deux modèles utilisant le même moteur.

Ceci est une des causes de l'orientation de certains constructeurs vers les moteurs de provenance étrangère et notamment vers le 175 Sachs.

Les produits de cette firme allemande ne sont pas inconnus en France, et ces moteurs jouissent, tout comme en Allemagne, d'une réputation de solidité, d'endurance, qui en font de parfaits moteurs utilitaires, et aussi, bien souvent, des valeurs étalons. Il n'est pas rare que nous entendions des constructeurs nous avouer : « Mon moteur vaut bien le 175 Sachs ». « Le Sachs n'est pas plus puissant que notre dernier modèle », etc...

Car il est un fait que si la longévité, la souplesse, la marche sans histoires sont toujours, non pas des objectifs, mais une tradition chez Sachs, l'on peut, après de tels compliments, avouer plus facilement que la puissance maximum des 100 et 150 cmc. n'avait rien d'excessive.

Ci-dessus, vue générale du modèle qui servit à nos essais. Ci-dessous, le 175 Sachs, côté kick.



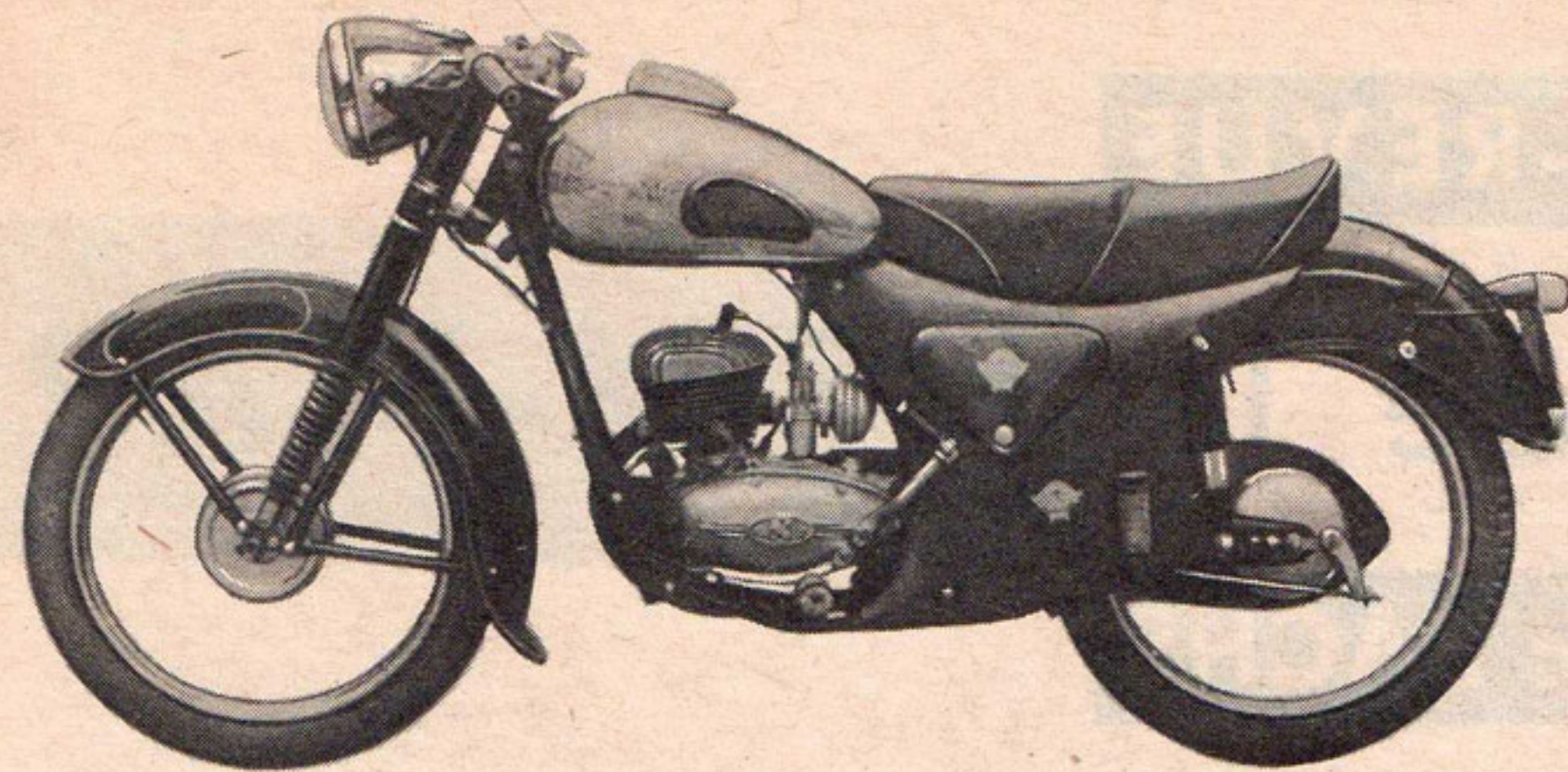
La course à la puissance étant particulièrement vive en Allemagne, ainsi que la concurrence, force a été pour Sachs de songer lui aussi à donner quelques chevaux supplémentaires à son 175 cmc., qui date déjà de deux ans, et dont les 9,5 CV à 5.250 t.-m. le classent dans son pays d'origine parmi les plus puissants moteurs de sa cylindrée. Deux marques annoncent des puissances quelque peu supérieures, DKW (9,75 CV) et Ardie (11 CV).

Sur le plan national, le 175 Sachs se trouve également fort bien placé, ne s'inclinant que devant la Peugeot Grand Sport, et l'ensemble des performances qu'il permet autoriserait chez nous l'appellation « sport », puisqu'il fait sensiblement jeu égal avec la Motobécane Z220 par exemple.

XXX

C'est à la maison New-Map que nous sommes redevables de cet essai, son directeur, Mr Robin, nous faisant aimablement parvenir la machine d'un de ses agents, par l'intermédiaire du concessionnaire parisien de la rue de Charenton.

Il s'agissait d'un modèle FSK 179, autrement dit une « Leader », qui pour la circonstance, ayant été pilotée dans maints rallyes, possédait un petit guidon sport surbaissé. Tout le reste de la machine était strictement de série.



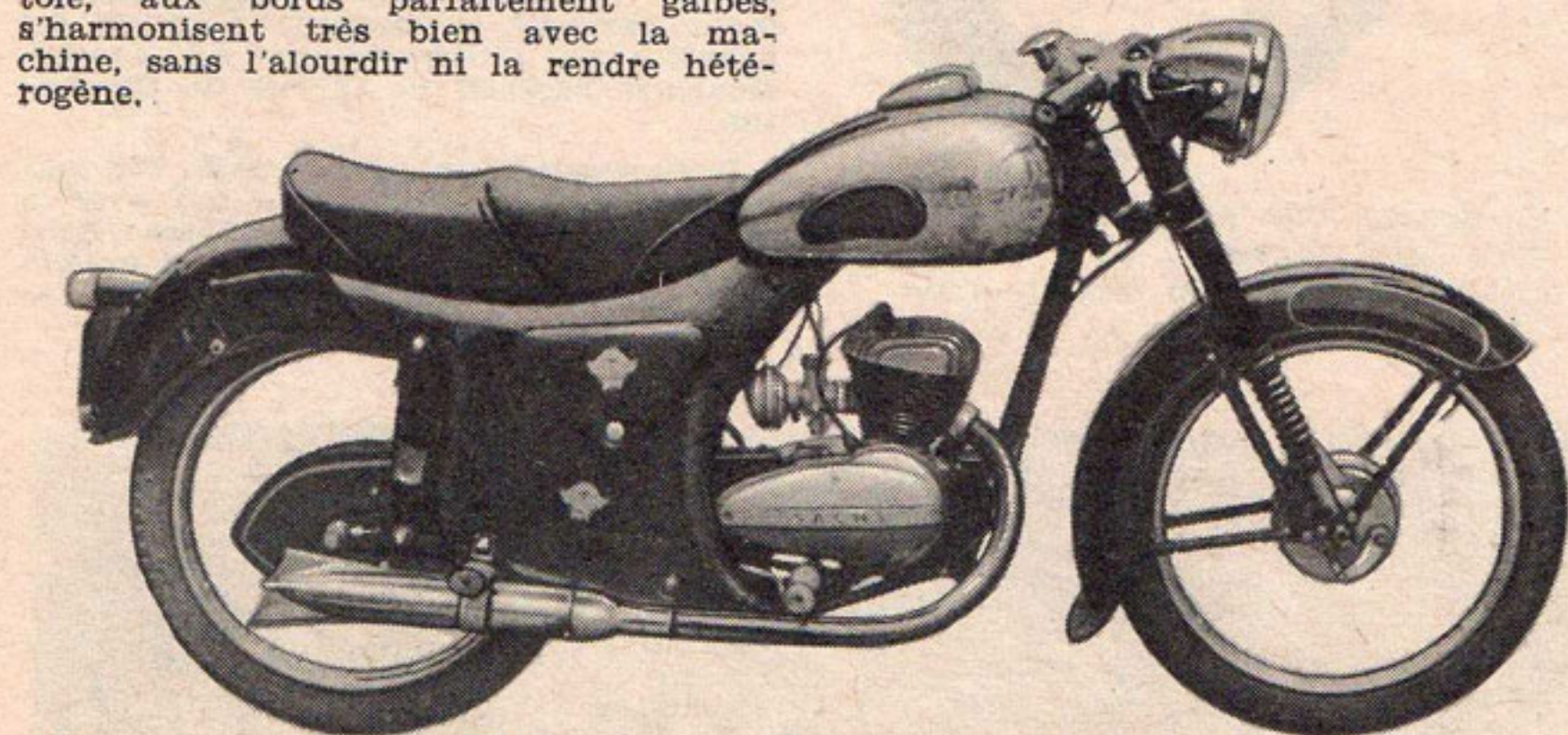
Lors de notre dernier essai de New-Map, en l'occurrence une 16.000, nous soulignons l'effort de ce constructeur lyonnais, qui, un des premiers en France, introduisit, de série, la suspension arrière oscillante.

Evidemment, sur la série « Leader », nous retrouvons à l'arrière un tel type de suspension, mais cette fois, le débattement a été considérablement augmenté grâce à un nouveau dessin de toute la partie arrière du cadre, adoptant la solution la plus conventionnelle des deux amortisseurs séparés.

Les bras oscillants sont toujours ceux de la 16.000 — formés de deux coquilles de tôle emboutie — mais font maintenant travailler des éléments séparés Girling d'origine anglaise à amortisseurs hydrauliques incorporés.

A cette tendance vers un plus grand confort, s'ajoute une nette recherche esthétique qui va de pair avec l'inévitable carénage.

Là, avec de modestes moyens, ce qui est tout à son honneur, New-Map a parfaitement réussi, car les deux flancs en tôle, aux bords parfaitement galbés, s'harmonisent très bien avec la machine, sans l'alourdir ni la rendre hétérogène.



Enfin, le réservoir signé New-Map, la selle double Starlight, et la fourche télescopique allemande Tiger, contribuent à donner un caractère spécial à la « Leader » qui la différencie très nettement des autres 175 cmc. françaises.

× × ×

Le retour de la rue de Charenton à la rue de Cléry, par les Halles et sous un fin crachin, nous rappela avant tout que sur terrain gras, une conduite prudente est de bon ton. Puis la conduite dans Paris, l'humidité du sol disparaissant, devint plus plaisante, le moteur pouvant être utilisé normalement. Usage en ville très agréable, mais qui permit de mettre l'accent premièrement sur une remise au point mort parfois délicate, ce qui justifie la présence d'une manette au guidon

Ci-dessus, la silhouette plaisante et « sport » de la New-Map Sachs.

A droite, le carter de volant magnétique enlevé laisse un accès facile au pignon de sortie de boîte. L'entraînement du compteur se fait par l'axe de ce pignon, la vis sans fin de commande du flexible se trouve dans le carter extérieur.

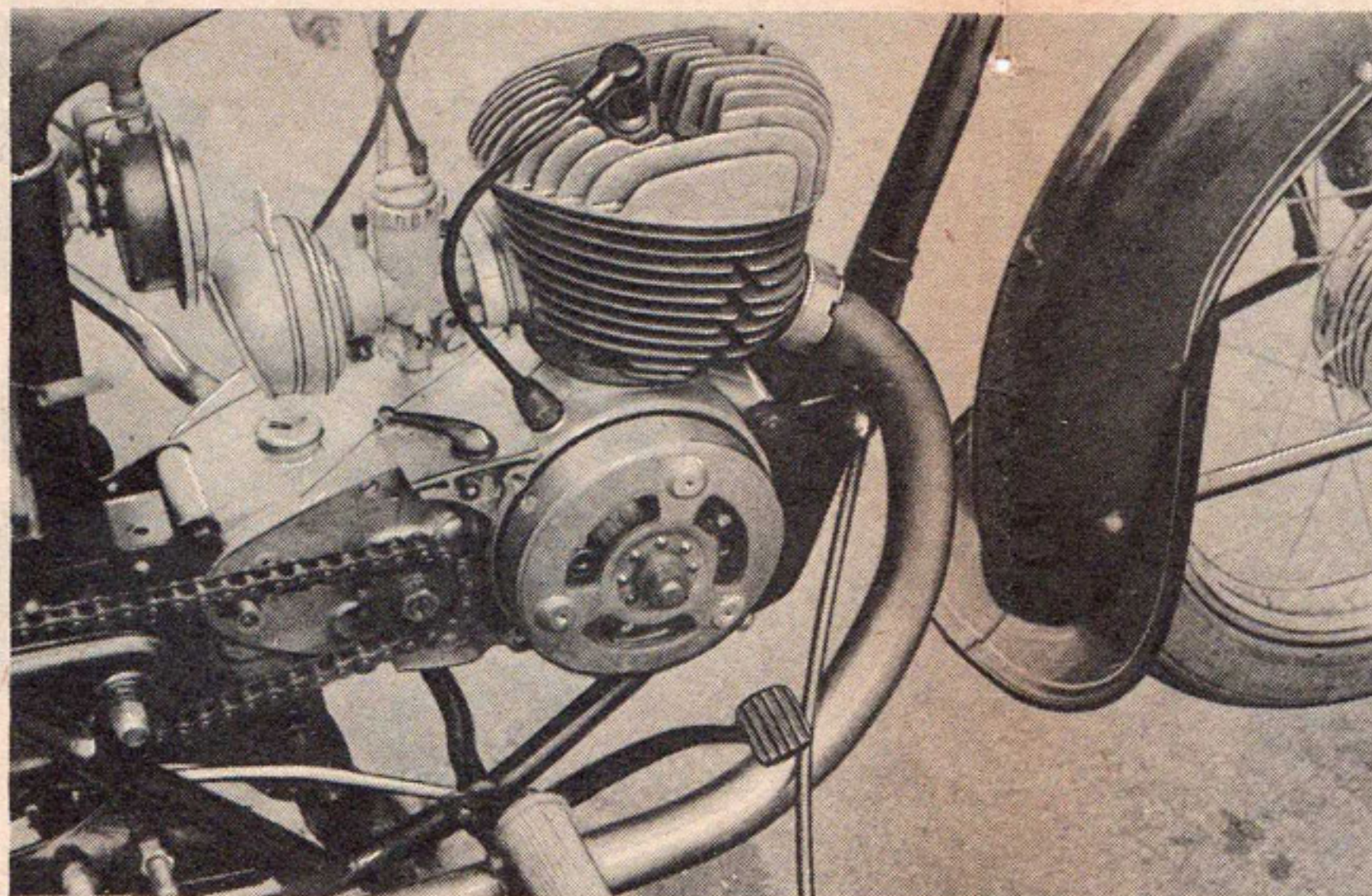
Une autre vue de profil, du côté échappement, confirme l'impression d'harmonie de l'ensemble.

fois, aussi bien en roulant qu'en manœuvrant la machine à l'arrêt. Avec un peu d'habitude, le poignet gauche apprend à ne plus avoir des réactions désordonnées et alors, cette poignée « Universelle » prend toute sa valeur.

Le passage, toujours par pivotement, de veilleuse, au code, est, dans Paris, bien pratique, et évite de lâcher le guidon pour attraper une commande généralement fixée sur le dessus du phare. Je souhaiterais cependant un verrouillage des diverses positions un peu plus ferme.

Une douceur généralisée des commandes et une grande souplesse moteur sont également très appréciables en ville, de même qu'une absence totale de vibrations du carénage. C'est une machine tranquille, souple, qui permet de conduire instinctivement sans préoccupation aucune.

Sur route, nous retrouvons les mêmes avantages, avec toutefois de très légères vibrations, d'ailleurs passagères, si l'on monte un peu sur les intermédiaires. La



tenue de route est excellente tant en ligne droite qu'en courbe, et nous avons d'ailleurs toujours piloté frein de direction desserré.

Le carénage, réalisé en tôle de 8/10 environ d'épaisseur, n'offre heureusement pas de prise au vent latéral moyen, ce que nous avons pu vérifier jusqu'à une vitesse de 104 kmh. (ce qui ne constitue pas la vitesse maximum, mais seulement la vitesse dans un sens, avec vent 3/4 arrière).

Le confort est remarquable. Par expérience, nous savions que les fourches avant « Tiger » étant montées justes, nécessitent un certain rodage. Notre New-Map ayant 9.500 kms, notre fourche avait trouvé toute sa souplesse et son bon amortissement.

A deux, cependant, la fourche n'est pas exempte de talonnage.

De même les éléments arrière Girling nous apparaissent remarquables, surtout au point de vue amortissement.

A l'arrêt d'ailleurs, nous avons remarqué le temps relativement long mis par la suspension pour reprendre sa position normale, après avoir appuyé sur la selle.

A l'avant comme à l'arrière, suspension de classe, d'ailleurs absolument exempte de tout suintement.

Position générale bonne, mais sur laquelle nous ne nous étendrons pas, le guidon sport, non de série, ne nous permettant pas de porter un jugement sur la « Leader » telle qu'elle est vendue.

Pour connaître le nombre de dents des pignons de transmission finale, il nous a fallu déshabiller la machine. L'opération peut se faire assez rapidement, à condition de posséder notamment une clé à pipe pour démonter les repose-pieds.

Carénage donc facilement amovible, mais qui demande à être continuellement laissé sur la machine si l'on veut profiter de la présence du coffre à outils.

× × ×

Passons maintenant au moteur, et à sa description, ce que nous avons fait succinctement dans notre n° 1141.

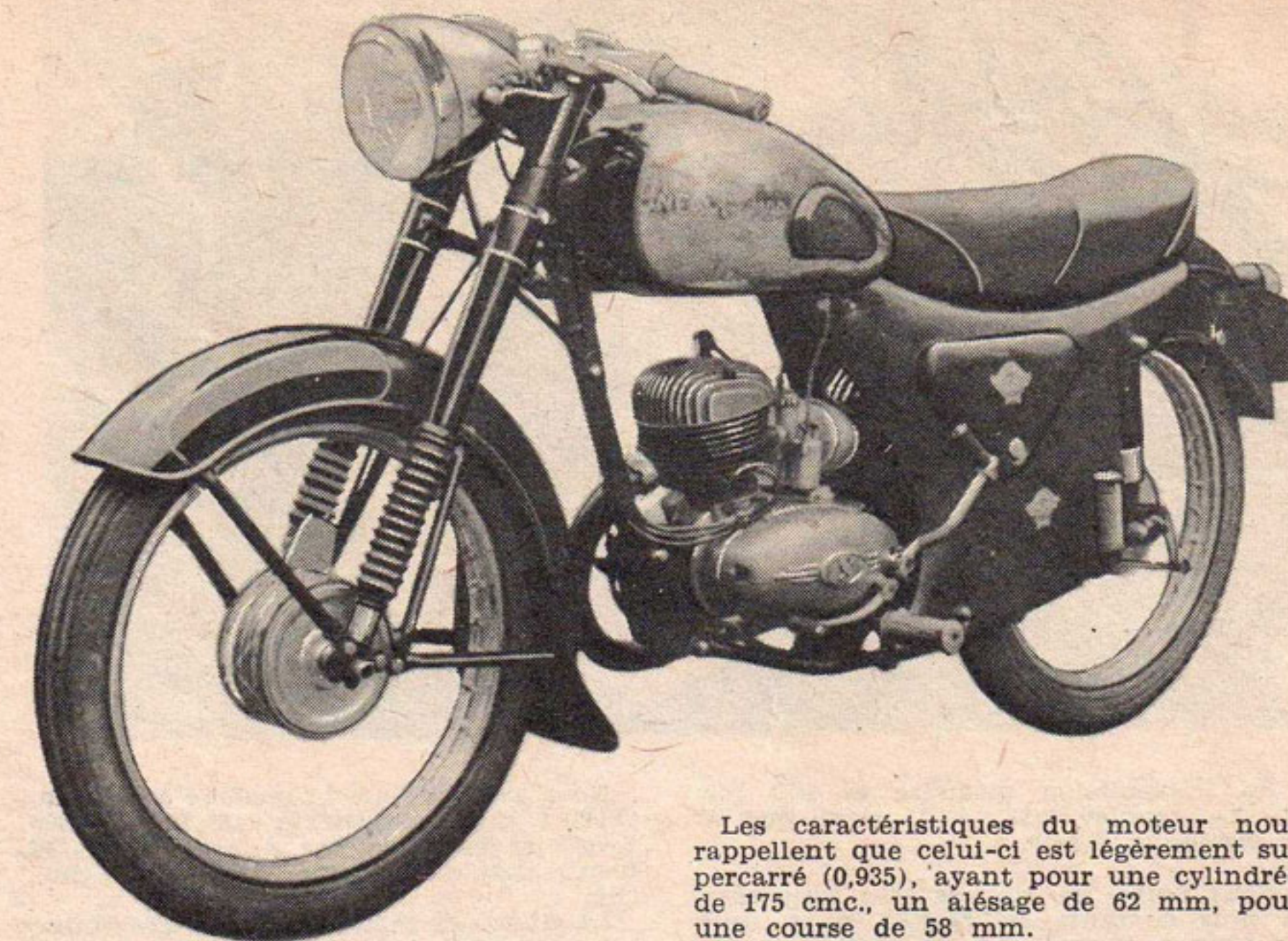
Extérieurement, il diffère très peu du 150 cmc., possédant le même bas-moteur.

La culasse est maintenant plus étoffée, les goujons de serrage sont disposés en losange, et la bougie — toujours une 18 mm ! — est non plus au centre, mais inclinée sur le côté droit.

Cylindre fonte, avec ailettes interrompues en chicane du côté échappement, afin que cette partie la plus chaude du cylindre puisse se dilater sans occasionner trop de distorsion à l'alésage.

Le balayage est à contre-courant, système Sachs.

Le carburateur n'est plus un Fichtel et Sachs, mais un classique Bing de 24 mm de passage de gaz.



Vue de trois-quarts avant de la machine montrant le moyeu à freinage central, et la position surbaissée du guidon.

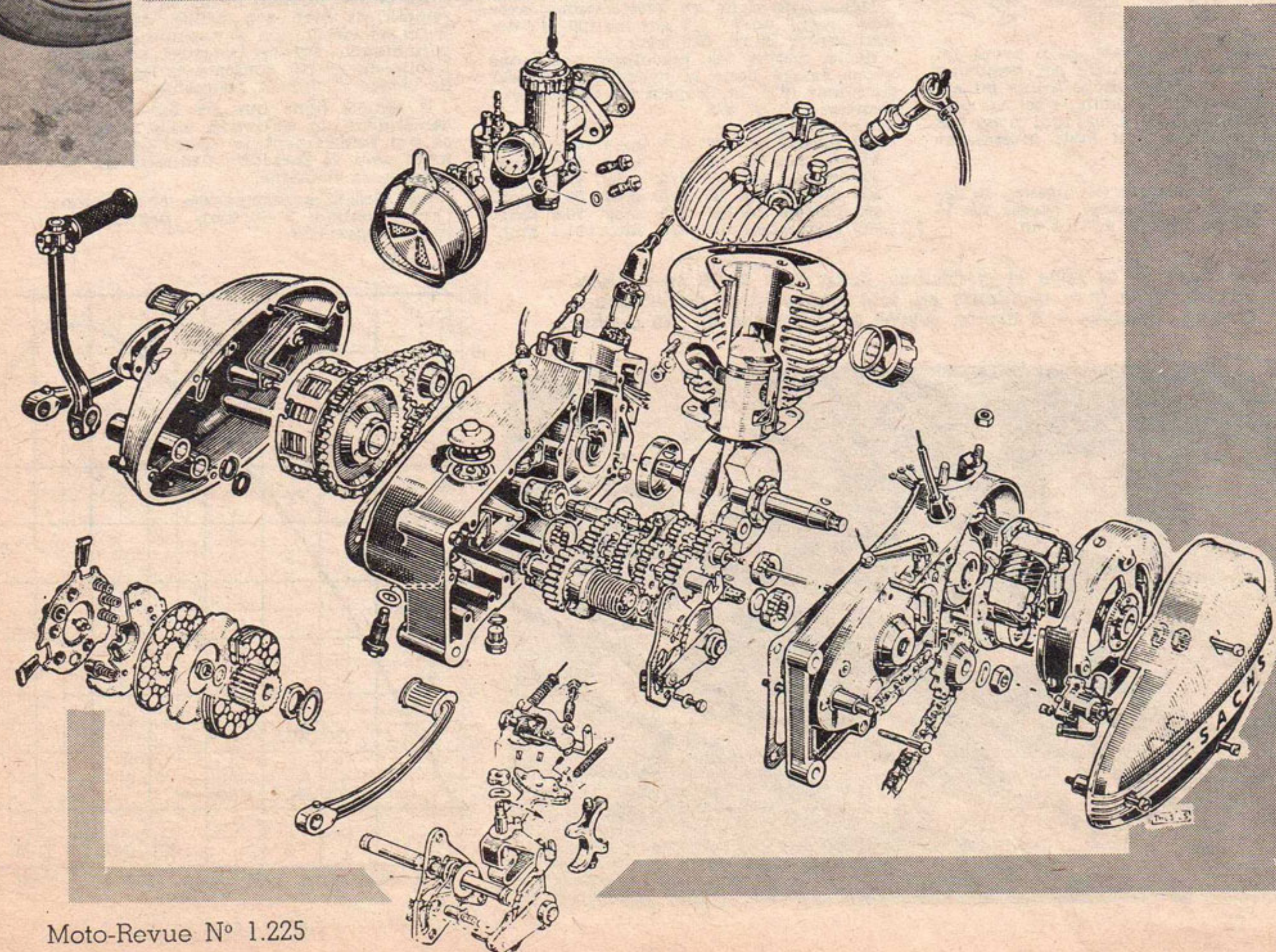
Ci-dessous, le moteur en vue « démonté » laisse voir ses originalités : déflecteurs sur le piston se prolongeant en arrière, boîte de vitesses à une seule fourchette double, et système de remise au point mort automatique.

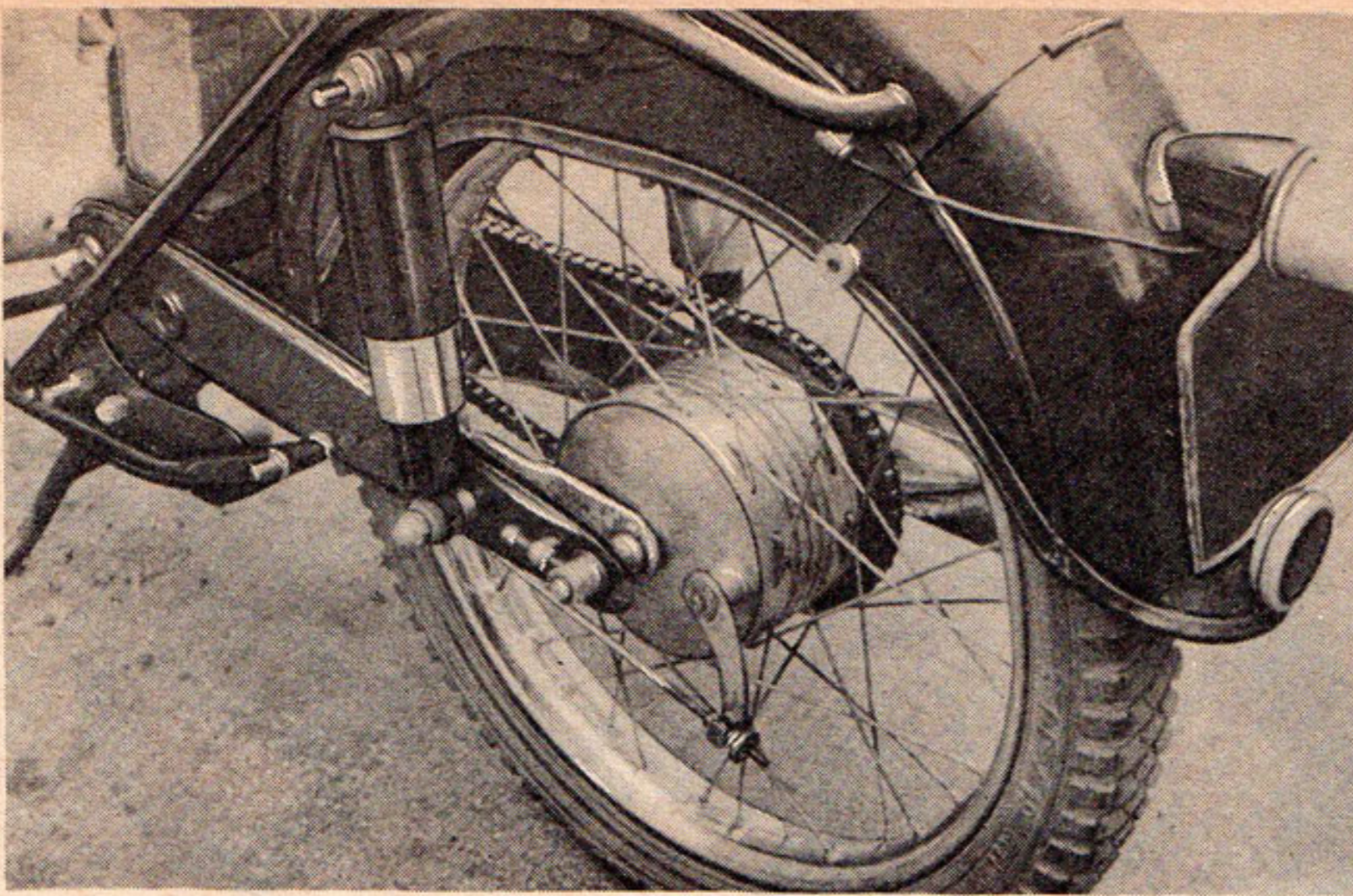
Les caractéristiques du moteur nous rappellent que celui-ci est légèrement supercarré (0,935), ayant pour une cylindrée de 175 cmc., un alésage de 62 mm, pour une course de 58 mm.

Avec un taux de compression très moyen de 6,6 à 1, ce moteur développe, rappelons-le, 9,5 CV à 5.250 t.-m. (puissance soutenue : 9 CV à 5.200 t.-m.).

Le piston plat est muni de deux segments seulement. Le pied de bielle est bagué, tandis que la tête de bielle tourne sur des rouleaux. (La bielle est en dural forgé).

LE MOTEUR 175 SACHS





La transmission primaire se fait par chaîne, rapport 2,125 à 1, ainsi que la transmission finale.

Deux boîtes de vitesses sont proposées, la plus courante en France étant celle du type « normal ». C'est d'ailleurs celle qui semble la plus intéressante sur le papier tout au moins, l'autre boîte baptisée « Autrichienne » étant excessivement étalée avec une première affreusement courte et une quatrième très longue, les valeurs de deuxième et troisième étant identiques aux deux boîtes de vitesses.

| Boîte normale | | Boîte « autrichienne » | |
|---------------|--------|------------------------|--------|
| 0,95 | 100 % | 0,86 | 100 % |
| 1,24 | 76,6 % | 1,24 | 69,4 % |
| 1,85 | 51,4 % | 1,85 | 46,5 % |
| 3,22 | 29,5 % | 3,63 | 23,7 % |

Au cours de nos essais, nous avons pu constater que la première est beaucoup trop courte, et que si nous avons pu atteindre néanmoins 44 kmh., c'est au prix d'un surrégime (8.410 t.-m.) qui n'est pas à conseiller, mais qu'il était intéressant de connaître.

En conduite normale, on passera la seconde autour de 25 kmh., vitesse où le moteur tourne déjà à 4.775 t.-m.

Nous avons monté la seconde à 65 kmh. (7.020 t.-m.), la troisième à 84 kmh. (6.080 t.-m.) et la quatrième à 93 kmh. (5.160 t.-m.) assis et 101 kmh. (5.600 t.-m.) couché.

La vitesse de pointe est donc très bonne et correspond bien à la puissance indiquée au vilebrequin.

De même, rien à dire de la démultiplication en quatrième, où, en position assise, nous sommes à 100 t.-m. seulement du régime de puissance maximum.

Avec un passager de 55 kgs, nous avons encore enregistré, en troisième 81 kmh. (5.860 t.-m.) et en quatrième 89 kmh. (4.930 t.-m.). Ces chiffres sont excellents et classent la New-Map Sachs parmi les meilleures 175 cmc. françaises, exceptée la 175 Peugeot GS qui est, comme chacun sait, un modèle sport.

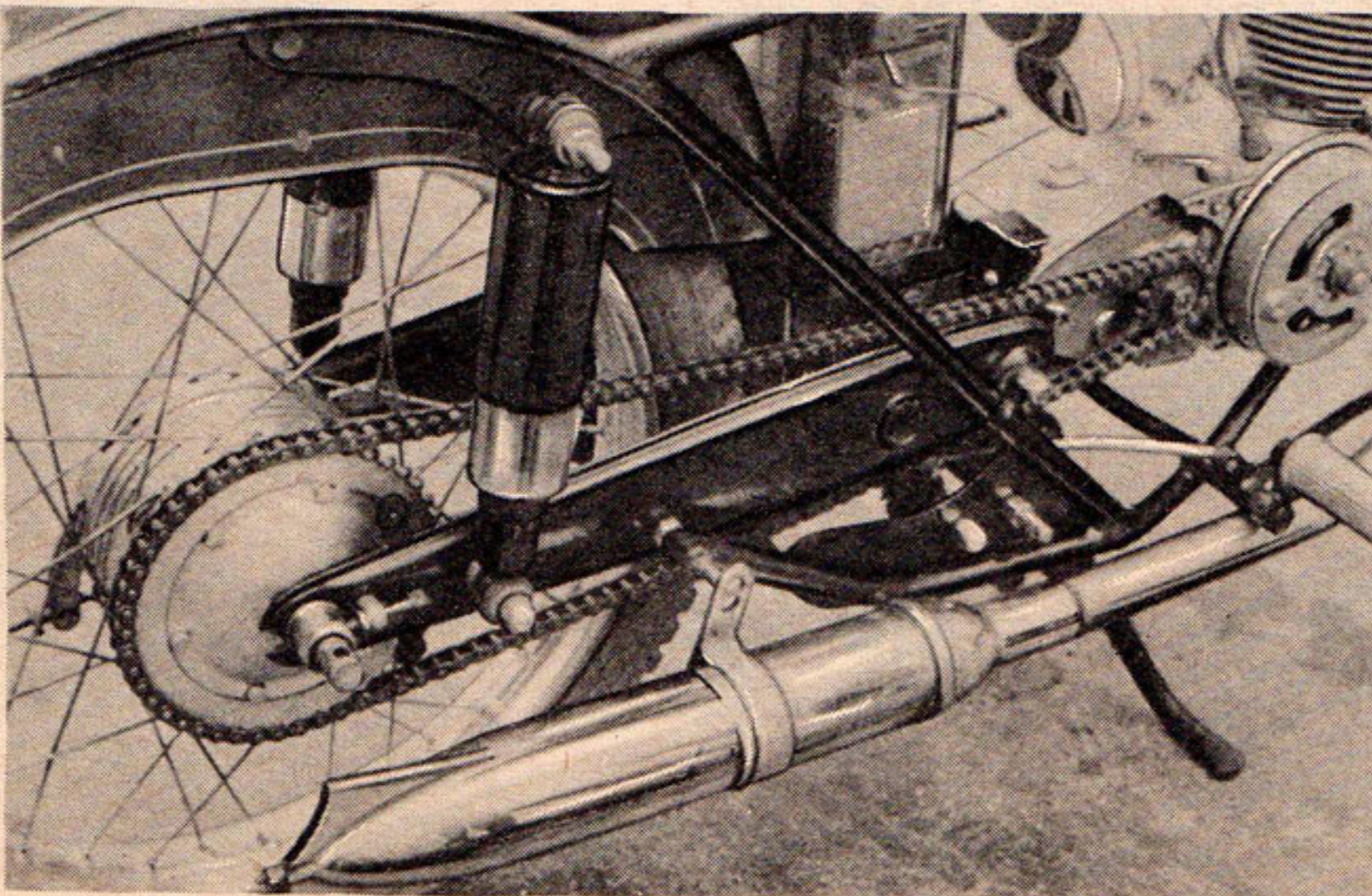
Même brio dans les accélérations, avec notamment un 8" 1/5 sur les 100 m., départ arrêté (moy. 43,9 kmh.).

Seule, parmi les machines que nous avons essayé dans la cylindrée, la Z22C fit mieux (8"), la Peugeot GS étant chronométrée en 8" 3/5.

départ arrêté :

| | |
|--------------------------|----------------|
| 100 mètres en 8" 1/5, | moy. 43,9 kmh. |
| 200 mètres en 13" | moy. 55,4 kmh. |
| 300 mètres en 17" 2/5, | moy. 62,1 kmh. |
| 400 mètres en 21" 3/5, | moy. 66,7 kmh. |
| 500 mètres en 25" 3/5, | moy. 70,3 kmh. |
| 1.000 mètres en 44" 2/5, | moy. 81,1 kmh. |

En haut de la page et ci-dessous, deux vues de la suspension arrière, avec bras oscillants en tôle emboutie et amortisseurs Girling réglables. - A droite, courbe de puissance du 175 Sachs.



Il ressort de ces essais d'accélération que d'une part le moteur donne des chevaux dès les bas régimes (minimum possible en quatrième 27 kmh., soit environ 1.500 t.-m.) et qu'il n'y a pas de ce fait à faire patiner exagérément l'embrayage.

En outre, exceptée la première un peu courte, les rapports de boîte sont bien étagés, avec des écarts entre rapports allant en diminuant, ce qui est logique : 1,74 entre première et deuxième ; 1,49 entre deuxième et troisième, et 1,305 entre troisième et quatrième.

En côte, un assez bon rapport poids-puissance (11,7 kg/CV), joint à l'excellente courbe de puissance, nous permettent d'enregistrer les temps suivants :

Pilote 55 kgs : 23" 3/5, moy. 33,4 kmh.

Pilote 80 kgs : 24" 4/5, moy. 50,8 kmh.

Rapports utilisés : première, deuxième, troisième.

A deux (80 + 55 kgs) : 28" 1/5, moy. 44,7 kmh. en première et seconde seulement.

Après ces essais, avec une boîte normale, on ne voit guère la nécessité de la boîte de montagne, baptisée « Autrichienne ». Il est vrai que nous ne connaissons par les pourcentages très élevés des Alpes Autrichiennes (Putschen-Pass 23 % sur 800 m. ; Turracher Hohe 32 % !), mais il reste néanmoins que les passages à 11 % de notre côte d'essais furent gravés — pilote seul — en troisième.

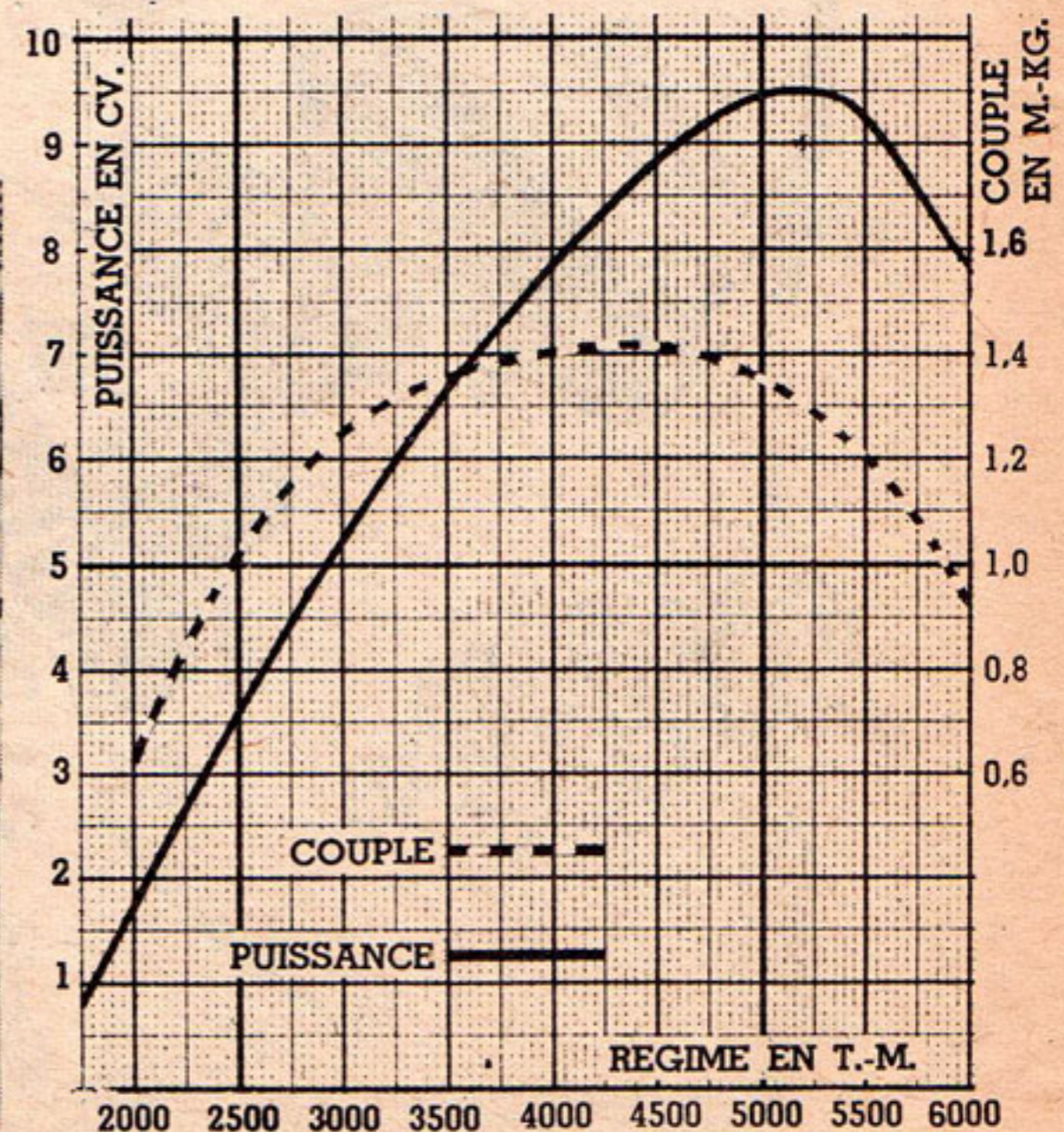
× × ×

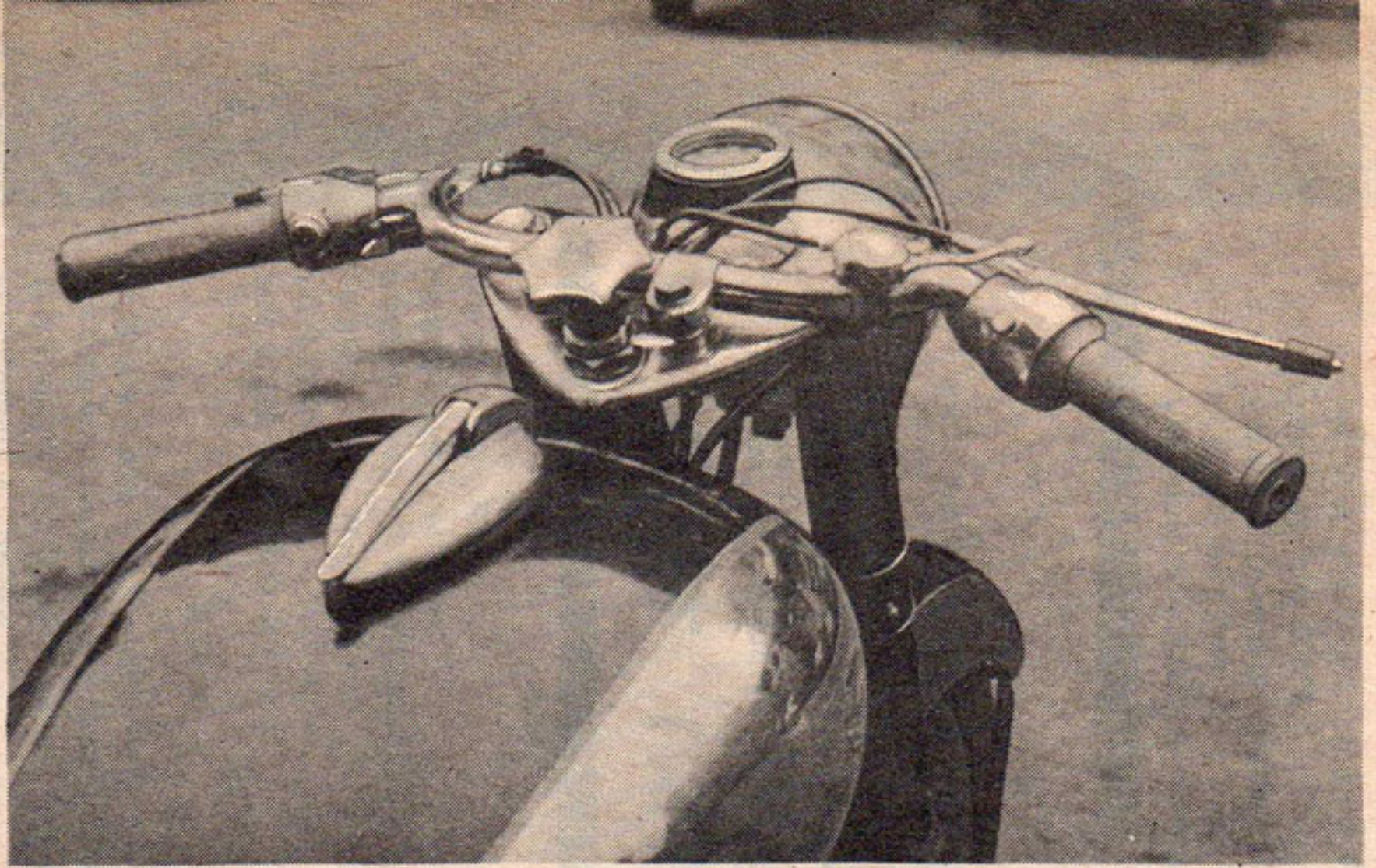
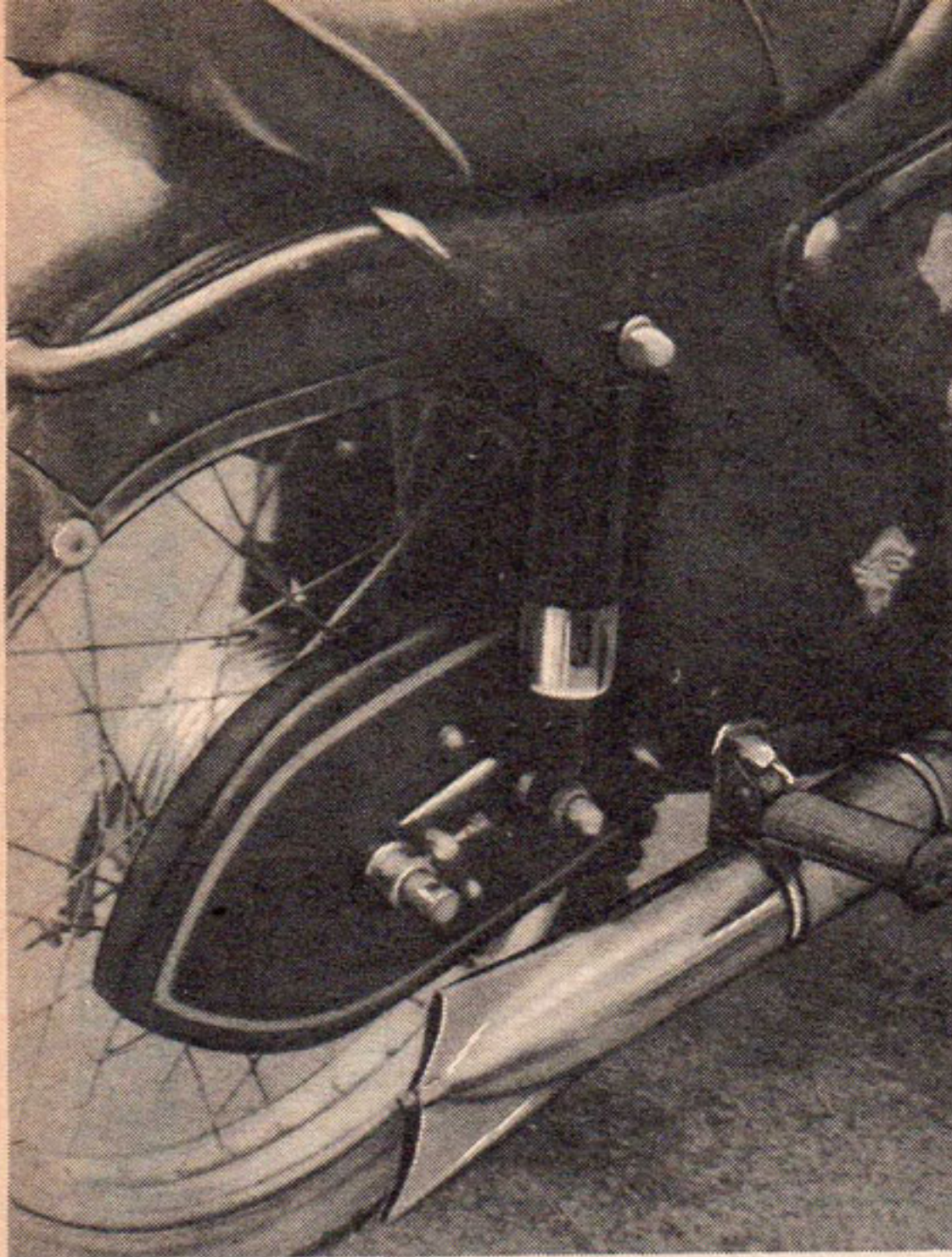
En résumé, tout le sérieux de la fabrication New-Map se retrouve sur cette 175 à moteur Sachs, qui, tant par son allure générale, l'origine et la qualité de ses éléments constitutifs, se classe comme un modèle à part dans la construction nationale. Si sur le chapitre des performances, du confort, de la tenue de route, il est difficile de prendre en défaut la New-Map, par contre le freinage aura été à nos yeux un peu faible, et surtout trop exigeant en réglages.

Au début, le frein avant en particulier, remplissait bien son office. Au fil des jours, la circulation parisienne étant impardonnable sur ce chapitre, un certain faiblissement fut constaté et les tensions de câbles devinrent fréquentes.

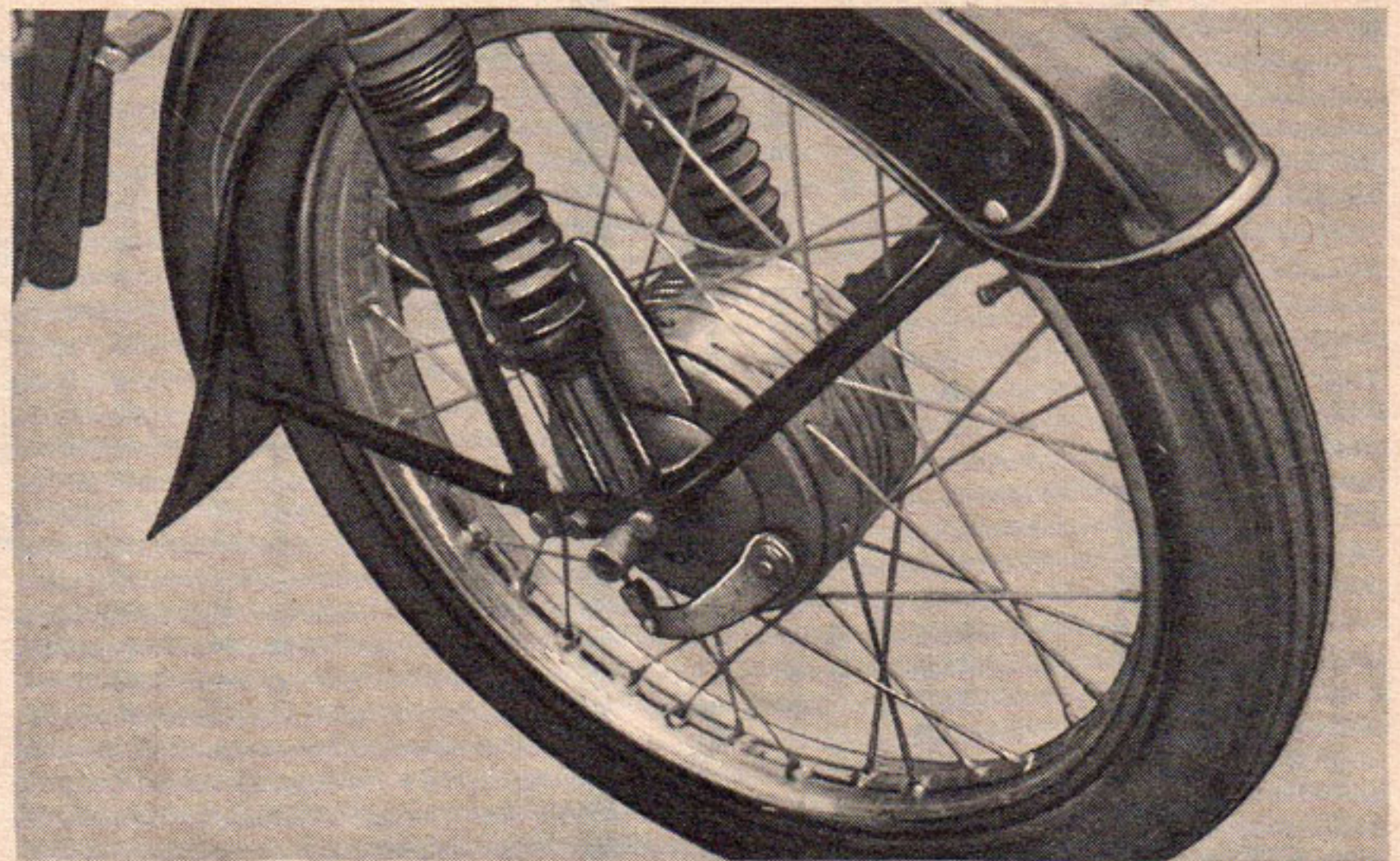
Il semble donc que ces moyeux-freins demandent un entretien assez constant, ce qui évidemment ne cadre pas pleinement avec le caractère utilitaire du restant de la machine.

Les distances enregistrées pour obtenir l'arrêt complet à 50 kmh., peuvent être jugées moyennes.





Ci-dessus, le guidon sport monté sur la machine de l'essai. Le levier monté à droite commande la remise au point mort. - A gauche, le carter de chaîne « en ogive » et, ci-dessous, le moyeu-frein central de la roue avant.



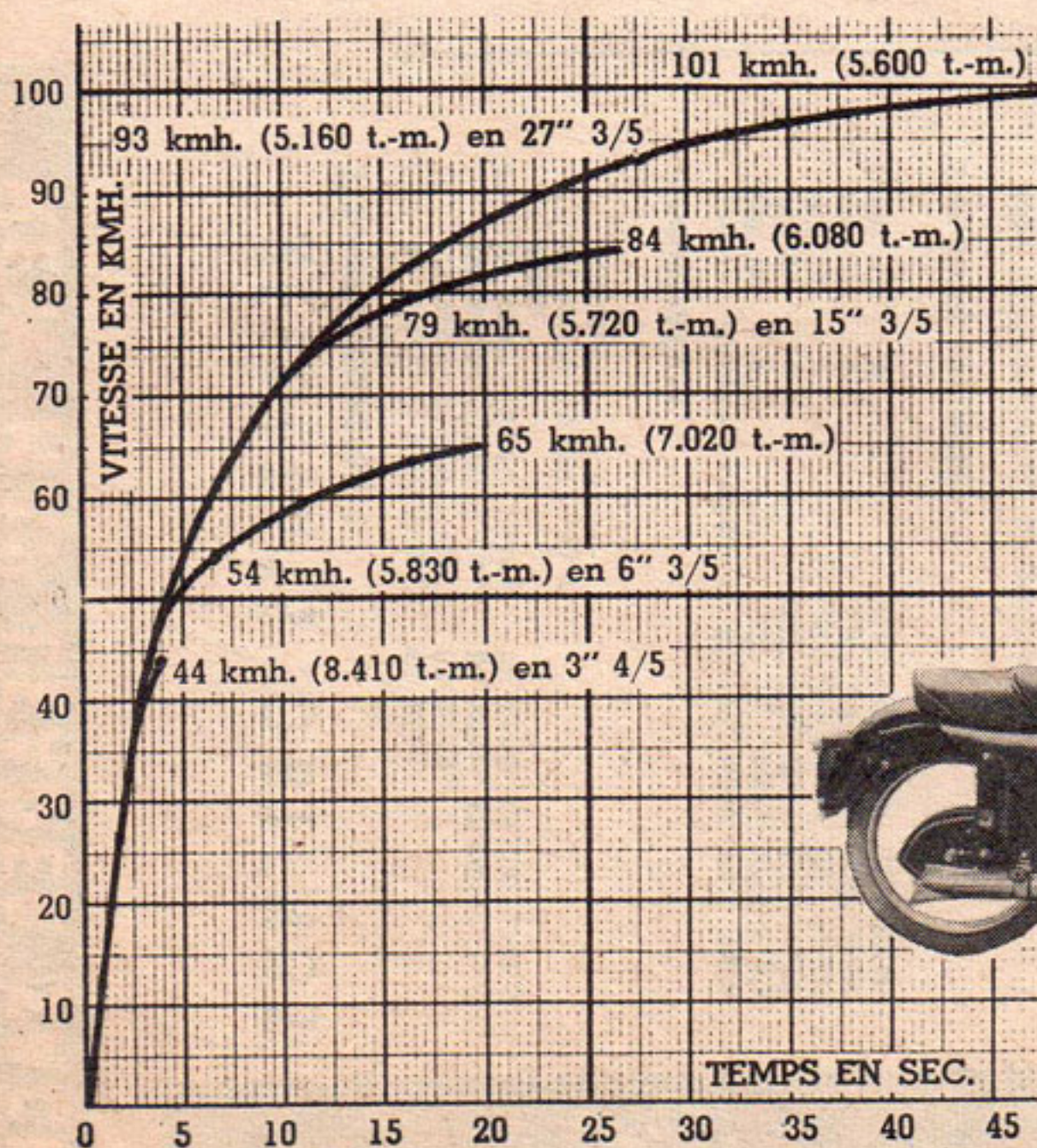
Frein avant seul : 25 m.
 Frein arrière seul : 24 m 5.
 Les deux : 12 m 9.
 Beaucoup de lecteurs vont maintenant s'inquiéter du prix d'une 175 aussi moderne, et comportant autant d'éléments d'origine étrangère.

Qu'ils soient rassurés. New-Map, bien que n'étant pas un constructeur dont les produits bénéficient de la fabrication en grande série, New-Map donc s'est toujours signalé par des prix très « tirés » qui n'excluent pas la qualité.

La FSK 179 n'échappe pas à la règle. Dans sa version standard, avec selle monoplace entre autres, cette 175 est cataloguée 169.500 fr.

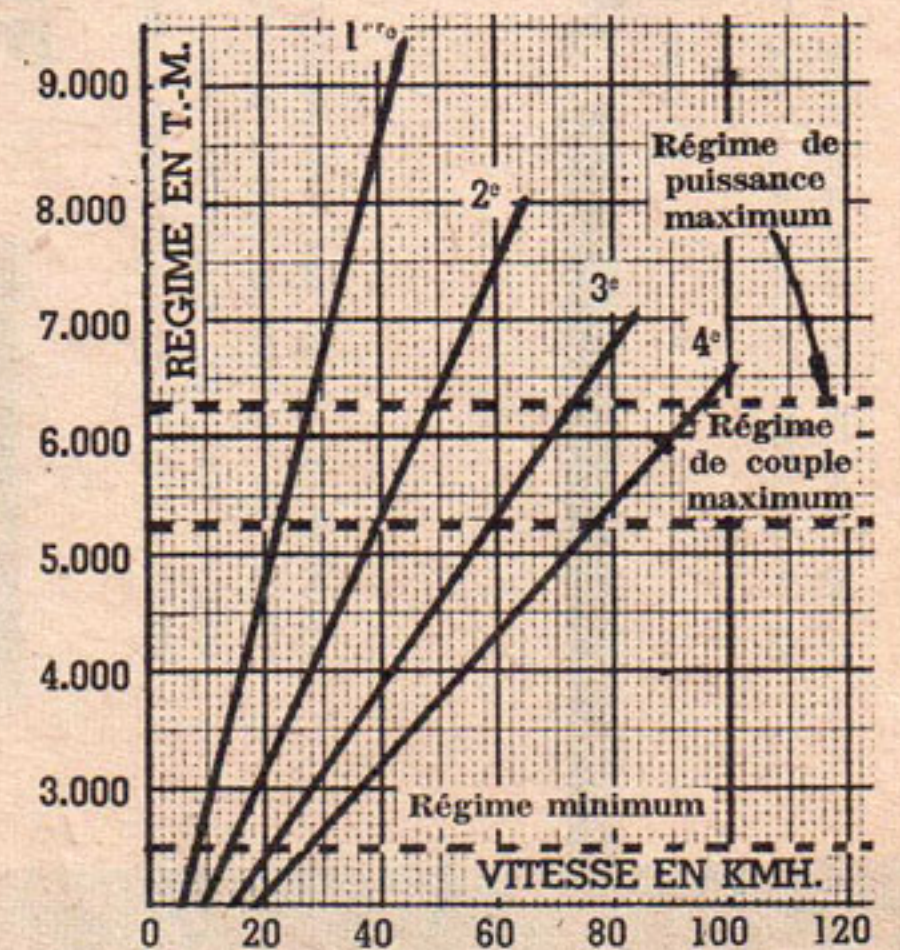
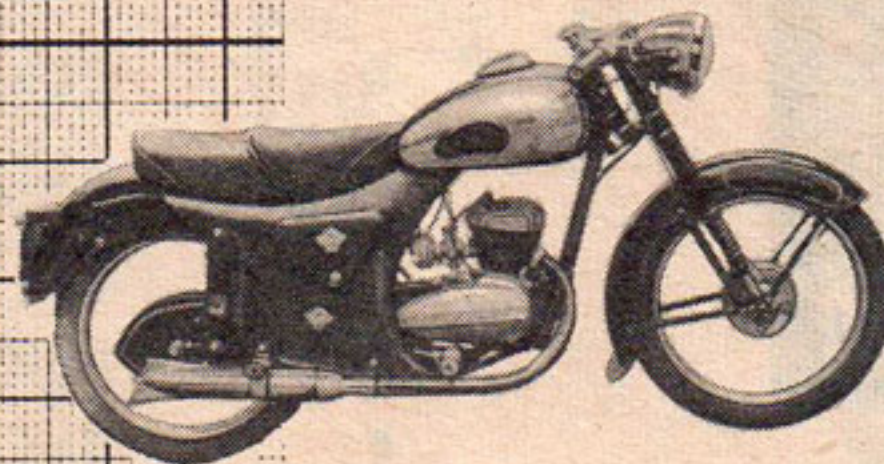
Mais parmi les suppléments possibles, relevons les moyeux-freins (6.000 fr.), amortisseurs Girling (3.000 fr.), selle biplace (4.750 fr.), etc..., et évidemment vente à crédit échelonnée sur 6, 9, ou 12 mois.

C. R.



A gauche, courbe des accélérations en utilisant tous les rapports. A droite, en haut, échelonnement relatif des rapports, et au-dessous, graphique des vitesses atteintes sur chaque rapport en fonction du régime.

4^e : ————— 100 %
 3^e : ————— 76,7 %
 2^e : ————— 51,4 %
 1^e : ————— 29,5 %





DESCRIPTION TECHNIQUE
MOTEUR

Monocylindre deux temps.
Alésage : 62 mm.
Course : 58 mm.
Cylindrée : 174 cmc.
Puissance maximum : 9,5 CV.
Régime correspondant : 5.250 t.-m.
Taux de compression . 6,6 à 1.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.
Transmission primaire : chaîne 16/34.
Transmission secondaire : chaîne 14/46.
Rapports : 22,5 - 12,9 - 8,65 - 6,64 à 1.

X X X

FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION AR : oscillante.
PNEUS : AV et AR 25x3.
FREINS : AV et AR 150 mm.
RESERVOIR : 14 litres.
POIDS : 112 kgs.

REGLAGES ENTRETIEN
BOUGIE :

18 mm, de 175 à 225, utilisation normale.
240 pour utilisation sport.

AVANCE : 5 mm.

CARBURATEUR :

Bing type 1/24 à gicleurs inclinés.

Gicleur principal : 115.

Gicleur d'aiguille : 1508.

Gicleur de ralenti : 35.

Aiguille : 2° cran.

Réglage vis ralenti : 1 à 2 tours.

MELANGE : 1 à 25 d'huile SAE 50.

Capacité carter de boîte : 650 cc.

GONFLAGE :

AV : 1 kg 5.

AR : 1 kg 8.

RESULTATS OBTENUS
Vitesses maxima :

| | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1 ^{re} | 44 kmh. (8.410 t.-m.) | 44 kmh. |
| 2 ^e | 65 kmh. (7.020 t.-m.) | 65 kmh. |
| 3 ^e | 84 kmh. (6.080 t.-m.) | 81 kmh. (5.860 t.-m.) |
| 4 ^e | 93 kmh. (5.160 t.-m.) | 89 kmh. (4.930 t.-m.) |
| assis | | |
| 101 kmh. (5.600 t.-m.) | | |
| couché | | |

Accélération :

| | |
|------------------------|-------------------------|
| 100 m. départ arrêté : | 8" 1/5, moy. 43,9 kmh. |
| 200 m. » » » : | 13" moy. 55,4 kmh. |
| 300 m. » » » : | 17" 2/5, moy. 62,1 kmh. |
| 400 m. » » » : | 21" 3/5, moy. 66,7 kmh. |
| 500 m. » » » : | 25" 3/5, moy. 70,3 kmh. |
| 1.000 m. » » » : | 44" 2/5, moy. 81,1 kmh. |

Epreuve de côte :

(350 mètres pente moyenne 8,7 %)
Pilote 55 kgs : 23" 3/5, moy. 53,4 kmh.
Pilote 80 kgs : 24" 4/5, moy. 50,8 kmh.
A deux (80 + 55 kgs) : 28" 1/5, moy. 44,7 kmh.

RAPPORTS UTILISES :
Solo 1-2-3. — Duo 1-2.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant seul : 25 m.
Arrière seul : 24,5 m.
Les deux : 12,9 m.

**VILLE ET
TOURISME**

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

Dans sa cylindrée, la New-Map FSK 179 peut être considérée comme « bonne à tout faire ».

Aussi agréable à piloter en ville que sur route, elle se signale par son harmonieuse ligne extérieure, et son carénage arrière, obtenu par deux flancs en tôle, est un des plus réussis que nous connaissions.

Bloc-moteur Sachs dont la réputation de solidité n'est plus à faire, mais autorisant néanmoins de belles performances.

Suspension et tenue de route nous donnerent satisfaction, mais dans l'ensemble nous souhaiterions une première un peu moins courte, un freinage plus puissant. Prix de vente abordable, et possibilité d'améliorer la qualité de la machine par un choix de suppléments

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait :
A la fin de l'essai :
Poids de l'essayeur habillé :
Taille de l'essayeur :
Réglages spéciaux : guidon sport surbaissé.

9.440 kms
10.170 kms
80 kgs
1 m 75

Date et lieu de l'essai : 20-1-55 au 10-2-55.
(Seine et Seine-et-Oise).
Conditions atmosphériques : temps 12°, état hygrométrique 83.
Pression atmosphérique : 735 mm, soit 750 mm au niveau de la mer.

Tribune libre

CETTE RUBRIQUE EST OUVERTE A TOUS NOS ABONNES ET NOUS Y PUBLIONS TOUTE COMMUNICATION D'INTERET GENERAL. BIEN ENTENDU, NOUS DEMANDONS A NOS CORRESPONDANTS DE RESTER DANS LES LIMITES DE LA CORRECTION LA PLUS ABSOLUE. TOUTE LETTRE NE REPONDANT PAS A CETTE REGLE, OU NON SIGNEE, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

A PROPOS DE L'AUTOROUTE DE L'OUEST

Je viens de lire dans un hebdomadaire « spécialisé de l'automobile et de la moto » (hum !...), sous la signature d'un journaliste ayant un certain renom, un article, sensé par ailleurs, traitant de la sécurité sur l'autoroute de l'Ouest. Et ce monsieur, défenseur de l'auto, mais pourfendeur des deux roues, exprime le souhait que, vu le peu de stabilité des scooters et la vitesse relativement lente des deux roues, il soit tracé une bande à l'extrême droite de la chaussée sur l'autoroute et que les motos et scooters soient tenus de rouler sur cette partie de route et de laisser la partie restante libre de la route à la circulation exclusive des voitures.

Vous saisissez ?

Vous, peut-être ! Mais ce journaliste écrit de ce qu'il ne connaît pas et, en sus, exprime un souhait inutile, puisque le Code de la Route dit que tout véhicule doit rouler à droite. Donc s'il va plus lentement, ce véhicule n'effectue pas de dépassement et doit, réglementairement, rouler à droite.

Mais ce journaliste ignore qu'il y a des deux roues, et pas mal, même, qui peuvent rouler aussi vite que toutes les voitures roulant sur l'autoroute. Alors, que devient son argument sur la lenteur des deux roues ? De par sa profession, il devrait avoir vu, dans les cours de départs des quotidiens, pas mal de grosses machines et savoir que ces motos roulent facilement à 120 kmh., tout en ayant encore des CV en réserve dans la poignée.

Je ne vois pas tellement de voitures pouvant laisser sur place, sur l'autoroute, les 500 et 650 modernes, de série naturellement ; et je ne parle pas des Vincent et 1.000 Ariel, vu leur nombre réduit, car, là, je ne crois pas qu'il y ait une voiture de série capable de les suivre sur l'autoroute... Même les 350 et 250 modernes roulent aussi vite que la plupart des voitures en circulation sur l'autoroute (ex. : 4 CV).

Dans ce même ordre d'idées, pourquoi, alors, ne pas tracer une bande sur le côté droit des côtes en lacets, qui serait réservée aux 2 CV ? Une seule de ces voitures suffit parfois à bloquer derrière elle toute une file d'usagers et les obliger à monter à une allure de colimaçon. Et que dire des voitures ayant 10 et 20 ans d'âge qui se traînent sur les routes ?

Et sur l'autoroute, puisqu'il s'agit de celui-ci, que dire de cette coutume qui tend à se généraliser, parmi les voitures rapides, de doubler, à droite ou à gauche — dans le trou — sans avertir (l'avertisseur n'est pas interdit en Seine-et-Oise que je sache).

Ce n'est pas nous qui sommes dangereux ; car, nous, nous savons que nous sommes vulnérables et, en général, nous conduisons en conséquence. Une chute est toujours dangereuse, et souvent mortelle, à grande vitesse. Et les motards ne l'ignorent pas !

× × ×

Toujours à propos de l'autoroute de l'Ouest. Sous le tunnel, il existe une cheminée d'aération (je le suppose, car je ne l'ai pas vue : j'en ai seulement ressenti les effets) et les jours où il y a du vent, on a la désagréable surprise de recevoir brusquement sur le côté un violent coup de vent. Ce n'est pas grave si l'on ne s'affole pas, car cela cesse aussitôt et l'on se retrouve abrité par le tunnel. Cela ne dure que quelques secondes, mais ce remous peut être dangereux pour un motocycliste, surpris par cette turbulence, alors que rien ne la laisse présumer, et lui faire faire un écart au risque d'accrocher un autre véhicule roulant à côté de lui. Les automobilistes ne ressentent pas les effets de ce courant d'air, mais les motards, eux, le subissent. Les techniciens ne pourraient-ils remédier à cet inconvénient ou, tout au moins, le signaler par un panneau ?

Mr F. RICHIR
Paris-18°

TOUR D'HORIZON

Vous vous réjouissez de l'autorisation prochaine des compétitions en 125 cmc. Je m'en réjouis aussi. J'ai des camarades qui courent sur des tas de ferraille (et ne veulent pas l'avouer). Je pense, qu'en plus de se réjouir, on pourrait peut-être envisager l'avenir. L'avenir du motocycliste français — pour qu'il y en ait un — demande

que nous réfléchissions un peu. Je n'ai aucune tendance politique, mais j'espère que n'importe quel motocycliste sincère conviendra avec moi, que trop de gens se moquent de nous. Sur le plan sportif : toutes ces compétitions avec un matériel de fortune, malgré tout le mérite des pilotes, n'ont pas grande signification (quelle est la 125 cmc. française qui monte à 140 à l'heure ?). Pour le moment, je pense que tous ces efforts serviraient mieux notre cause, sportifs ou touristes, s'ils étaient employés à former une ligue unique destinée à obliger certaines personnes à respecter nos droits.

D'abord, au point de vue machines :

1° La mécanique française, y ayant goûté, j'en suis guéri pour un moment. Je sais bien que le bloc AMC se vend à l'étranger, mais il coûte le même prix qu'un moteur étranger qui a été taxé à 40 et 50 %, et est-ce qu'il vaut vraiment un moteur NSU ?

2° la mécanique italienne coûte trop cher en France et le prix et la rareté des pièces n'arrangent pas les choses.

3° la mécanique anglaise est celle où l'on trouve le plus d'astuces pour punir le motocycliste de son vice, tant par l'esprit tortueux qui préside à ces créations, que par le prix des pièces détachées. Un anglais qui achète une moto paie 40 % d'impôts. Le français qui achète une moto anglaise, paie les douanes. Une même machine coûtera environ 315.000 francs à un anglais et 340.000 francs à un français. Ceci pourrait paraître équitable a priori, il est possible que si l'Angleterre ne gagne pas énormément à la vente d'une motocyclette neuve, elle se rattrape à la vente des pièces détachées (ce qui n'empêche pas les agents d'être dépourvus des pièces les plus classiques, comme un piston).

Un mécanicien patenté m'a dit qu'il avait fait le calcul du prix d'une moto qui, neuve, vaut 340.000 francs ; prix des pièces détachées 980.000 francs. Je possède personnellement une machine anglaise depuis presque trois ans, et ces chiffres me paraissent tout à fait vraisemblables.

4° la mécanique allemande, bien que d'un prix assez élevé, me paraît être la plus convenable, mais on ne trouve pas tout ce qu'on veut, et il faut tout de même 300.000 francs pour une 250 cmc.

Rappelons le prix d'une 250 Puch sport (la touriste n'a pas le moyeu frein central) : 298.000 francs. La plupart de nous sont comme des petits garçons devant une pâtisserie, et rien dans les poches.

Sans être particulièrement scrupuleux, les constructeurs français paraissent presque raisonnables, si on les compare à leurs confrères de la moto. Nous savons tous que le fond de l'histoire est l'hostilité profonde des dirigeants pour le motocyclisme.

Au point de vue circulation, je roule tous les jours dans Paris, et je suis obligé de laisser la priorité aux carrefours, au moins 10 fois par jour, à des automobilistes qui n'y ont pas droit.

Certains automobilistes s'amuse (bien qu'aucun motocycliste ne soit tenu de rouler à droite) à frôler le motocycliste (20 ou 30 cm environ) dès que celui-ci est obligé de ralentir ; d'autres viennent vous tamponner, pas trop fort, mais avec des airs tellement supérieurs quand vous êtes à l'arrêt. J'en passe, et des meilleures. Avec moi, la punition ne se fait pas toujours attendre, mais j'aimerais que des camarades motocyclistes me disent s'ils ne pensent pas comme moi, qu'il serait urgent de fonder une ligue vraiment agissante.

Mr J. PEYRY
Paris-5°

TELLE QU'ELLE EST, ELLE ME PLAÎT... QUAND MÊME !

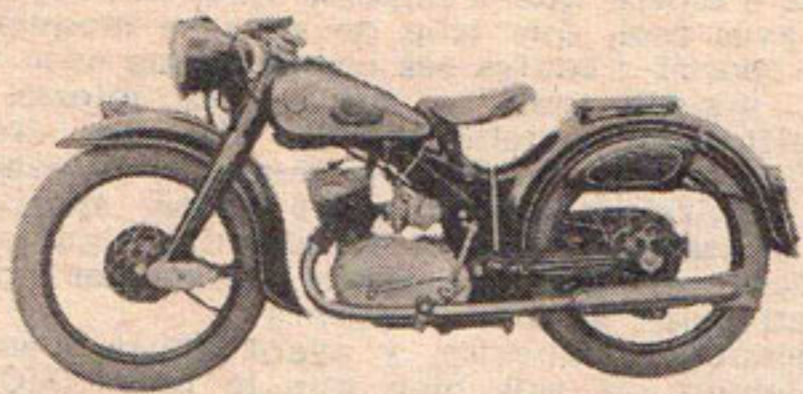
Le jour même où paraissait dans la rubrique : « Ce qu'ils en pensent », la lettre de Mr Lacombe, de St-Sulpice-Laurière (H.V.) relative à sa BMW R67/2 (n° 1221), je suis passé, pour d'autres raisons, chez Monsieur Latscha, agent général de BMW en France et lecteur, lui aussi, de « Moto-Revue ».

Or Mr Latscha avait justement reçu la semaine précédente une lettre de Mr Lacombe, en date du 9 janvier. Et je ne peux résister au plaisir de publier quelques passages de cette lettre, passages qui prennent toute leur signification lorsqu'on se souvient que Mr Lacombe, tout en ne niant pas les qualités de son flat-twin, ne s'était pas montré très tendre pour la marque de Munich.

Voici donc quelques extraits de sa lettre à Mr Latscha :
« ...Je désire une R67/? solo à suspension oscillante et peut-être (ça m'est moins important) une fourche Earles...
...ne pourriez-vous pas m'inscrire... de façon que je l'ai en juin ou juillet 1955... et j'aurai ainsi une machine magnifique pour mes vacances...
...si en juin-juillet, vous ne receviez que des R67/2, et que les modèles n'aient pas changé, eh bien tant pis ! je prendrai une 67/2... ».

La morale de cette histoire ? Qui aime bien, châtie bien ! Mais, tout de même, Mr Lacombe, pour votre prochain « Ce qu'ils en pensent », soyez plus explicite, afin que les lecteurs ne puissent pas interpréter faussement votre jugement !...

J. BIRGER
Bezons (S.-O.)



200 N. S. U. LUX

J'ai plaisir à pouvoir collaborer aujourd'hui, à mon tour, à votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », en vous adressant mes commentaires à propos de ma machine, une NSU Lux.

Elle a maintenant plus de 30.000 kms au compteur depuis août 1953, mais si elle m'a procuré certaines satisfactions, elle m'a aussi causé des déboires et des déceptions.

LE MOTEUR

Voyons tout d'abord le moteur, en commençant par *SES QUALITES* : c'est par excellence un moulin pour touriste, remarquable par sa grande souplesse, sa douceur de fonctionnement, sa robustesse, son endurance. En revanche, sa vitesse de pointe est plutôt modérée, ses reprises et accélérations ne manifestent guère de réelle nervosité, sans qu'on puisse cependant le qualifier de veau. Sans doute est-ce le poids élevé de la machine (près de 150 kgs en ordre de marche) qui en est responsable plutôt que les caractéristiques du moteur dont la cylindrée n'est que moyenne. Mais je ne fais là aucun reproche, cet aspect d'une machine, malgré que je ne le néglige pas, n'étant pour moi qu'une considération secondaire dans le choix d'une monture.

Si, en palier, par vent nul, je n'ai jamais pu dépasser le 90 au compteur (ce qui me semble d'ailleurs normal pour 8,6 CV au vilebrequin avec une démultiplication de 6,86 à 1 et des pneus de 3,00x19), par contre, il est possible de tenir des heures durant avec aisance, sans protestations, ni signes de fatigue du moteur, une vitesse de croisière (toujours au compteur) de 80 aussi bien que de 60 ou 70. (Je vous signale que je roule toujours en solo). Il m'est arrivé de mener une allure de 80-90 sur grande route avec des pointes à plus de 100 dans les descentes et sans tomber en-dessous du 70 dans les montées courantes, c'est-à-dire presque constamment à fond pendant plusieurs centaines de kms consécutifs. Lors d'un départ en vacances dans le Midi, j'ai même tenu ce train pendant deux jours d'affilée (650 + 450 kms) avec un bon chargement de bagages. Tout cela sans relâchements autres que les ralentissements obligatoires à la traversée des villes et villages, dans les embarras de circulation ou par suite de sinuosités trop fortes ou trop fréquentes de la route. Je ne vous citerai cependant pas de moyennes, car la performance ne m'intéresse guère. Je veux simplement faire ressortir l'endurance de ce moulin qui semble increvable, est toujours prêt à tourner et à « trimer ».

Je vous dirai encore que pour monter les vitesses, je n'accroche guère le rapport supérieur qu'au moment où je ne peux plus accélérer de façon appréciable, ce qui signifie qu'en pratique le moteur dépasse souvent largement son régime de puissance maximum.

Avant d'aller plus loin, je dois cependant signaler une avarie grave dont j'ai été victime vers 26.000 kms, mais que je considère comme un accident fortuit, bien que malencontreux, et je ne pense pas qu'il entame les qualités du moteur. Alors que je roulais à bonne allure, j'ai ressenti brusquement les symptômes du grippage et avant que j'aie pu débrayer, un craquement sinistre annonçait le pire. Voici ce qui avait dû se passer : l'ergot du segment inférieur a lâché, le segment a tourné et s'est coincé dans la lumière d'échappement, entraînant un serrage magistral et endommageant irrémédiablement le piston et le cylindre. Il a donc fallu réléser. Je ferai remarquer que lors du démontage, aucun jeu n'a été constaté dans l'embellage malgré la vie dure à laquelle le moteur avait été astreint jusque là.

Je continue maintenant l'exposé des qualités du moteur. La tenue en côte est bonne. J'ai rarement rencontré en Belgique des côtes autres qu'en parcours sinueux ou par vent contraire assez fort où je ne pouvais pas tenir aisément et sans élan le 60-65, quand ce n'est pas le 70 du début à la fin. Et d'ailleurs si la prise est trop longue, la troisième avale tout à du 50-60. C'est d'autant plus remarquable que la machine est lourde pour sa cylindrée.

En ce qui concerne la souplesse, on peut descendre sans cogner jusqu'aux environs de 2.000 t.-m. (35-40 en quatrième, 25-30 en troisième, 17-18 en deuxième et moins de 10 en 1^{re}) et le moteur reprend sans difficultés vers les 2.500 t.-m. sans boîter, mais plutôt mollement bien sûr. Ce n'est en effet qu'à partir de 3.500 à 4.000 t.-m. qu'il reprend vraiment avec fermeté et qu'on sent alors qu'il dispose tout de même de quelques CV, bien que ceux-ci ne montrent jamais la vivacité des pur-sang. Cette souplesse dans les bas et moyens

Ce qu'ils en pensent

régimes tient sans doute autant aux bonnes caractéristiques de volants à grande inertie qu'à la courbe de couple intéressante. En effet, entre 3.000 et 4.500 tours-minute, les variations n'en sont que faibles. Remarquez d'ailleurs que cette zone comprend la majeure partie de la plage d'utilisation courante.

Les départs se font toujours sans difficultés. Toutefois, il faut noyer le carburateur jusqu'à débordement pour que le moteur cause après deux ou trois coups de kick. Pour les départs à chaud, si le moteur est resté arrêté plus d'un quart d'heure, il faut à nouveau gicler abondamment. Il semble impossible de noyer le moteur, ce qui est heureux, car le carter ne possède pas de bouchon de vidange comme beaucoup de deux temps ; mais c'est vraisemblablement la cause de l'impossibilité du démarrage au premier coup de « pédale ». Le kick est doux et même s'il faut y aller de plusieurs coups, cela n'a rien de pénible.

En ce qui concerne la consommation, elle est normale, je crois, pour une machine possédant de telles caractéristiques et menée comme je le fais. Elle se tient généralement entre 3,5 et 4 l., mais si l'on ne dépasse pas le 60-65, elle reste inférieure à 3 litres.

Le moteur reste propre et se nettoie d'ailleurs facilement. Aucun suintement d'huile, pas même aux axes de kick ou de sélecteur, ni à la culasse. Seul un peu de gras laisse des traces sous le carburateur par suite du noyage au départ, mais cela s'écoule aussitôt et ne va s'accumuler dans aucun nid à crasse.

Le rodage a été étagé sur 5.000 kms environ avec pointes progressives de plus en plus prolongées. Je n'ai jamais éprouvé de serrage ni même de tendances à serrer.

× × ×

Voyons maintenant *QUELQUES PETITS DEFANTS* :

Le décalaminage est inévitable tous les 5.000 kms environ, malgré l'emploi d'une huile de qualité de viscosité moyenne (SAE 40-50) sans dépasser le pourcentage préconisé (4 %) et l'addition de camphre au carburant. Lorsqu'il devient nécessaire de « ramoner », le moteur ne perd pas tellement de sa puissance, mais il cliquette pour un rien.

Les vis platinées ne tiennent pas plus de 15.000 kms, soit qu'elles se piquent sans remède possible, soit qu'il se produise un transfert de métal assez conséquent de l'une à l'autre. J'ai même eu un jeu de vis dont le marteau en fibre du rupteur s'usait anormalement vite, obligeant à un réglage de l'écartement tous les 500 à 1.000 kms, et qui n'a pas tenu 10.000 kms.

Le tuyau d'échappement a commencé à jaunir après moins de 1.000 kms, bien que le moteur n'ait jamais surchauffé et actuellement il est violet foncé sur plus de 10 cm à la sortie du cylindre. Toutes les NSU que j'ai observées étaient dans le même cas.

La commande d'embrayage est dure (crampes dans la main dans les encombrements de la capitale). Il a tendance à entraîner à froid. Par contre, il ne patine jamais et semble très endurant.

La poignée des gaz possède une course beaucoup trop longue (180°) et de plus la vis de réglage doit être serrée assez fortement et fréquemment, sans quoi dès que la poignée est lâchée, elle retourne à zéro.

En ce qui concerne la boîte de vitesses, rien à dire de ses rapports qui, sur le papier, semblent trop démultipliés, alors qu'en fait il n'en est rien, vu le peu d'aptitude du moteur, malgré sa souplesse, à tourner en dessous de 2.000 t.-m. Aucun trou entre les rapports qui se recouvrent bien, mais qui gagneraient pourtant à être resserrés vers le haut (troisième plus proche de la prise). La boîte semble très robuste, car les mauvais traitements qu'elle subit du fait du sélecteur peu commode doivent la faire souffrir sérieusement et rien n'y est jamais arrivé néanmoins. Il est possible de monter les vitesses sans débrayer. La seule manifestation est un claquement (non pas un craquement) plus fort.

Le sélecteur n'est nullement pratique. Sa pédale est très longue et sa course beaucoup trop grande. Il faut donc lâcher le repose-pied pour le commander. Aussi le cafouillage n'est pas rare, surtout si l'on est un peu pressé. Si la pédale n'est pas tirée à fond et maniée fermement, sans hésitations, on tombe à un faux point mort ou la vitesse saute peu après. Assez souvent aussi on sent les pignons qui accrochent, malgré le débrayage à fond, ou bien encore on sent un « dur » inexplicable. Une légère pause est souhaitable entre le débrayage et l'enclenchement de la vitesse suivante qui doit se faire posément. Pour rétrograder les vitesses, il est presque indispensable de pratiquer une sorte de double débrayage (coup de gaz entre le débrayage et l'enclenchement de la vitesse).

A propos de bougies, les Bosch 225 T1 ou T11, de même que les Beru ne tiennent pas plus de 5.000 kms, après quoi l'électrode centrale est complètement rongée, et l'isolant fendu ou cassé. Seules les KLG F80 ou F70 tiennent près de 10.000 kms sans ennuis ni encrassements anormaux. Les Lodge H14 donnent satisfaction également.

× × ×

Voici à présent les **DEFAUTS GRAVES** :

Le premier est le sifflement des pignons de la transmission primaire, malgré une taille oblique et en dépit des prospectus publicitaires annonçant une transmission absolument silencieuse. Ce sifflement est d'autant mieux perçu et d'autant plus désagréable que le reste de la mécanique est peu bruyant. En effet, le silencieux étouffe remarquablement bien le bruit de l'échappement qui ne se manifeste que comme un ronron sourd et feutré, d'une tonalité agréable à l'oreille. La longue prise d'air du carburateur avec boîtier-filtre à air supprime tout bruit de succion à l'admission. Le moteur lui-même ne se signale guère par des bruits mécaniques, à part un peu de claquement du piston, surtout à froid, et quelques ferraillements inévitables sur tout deux temps.

Mais tout cet effort des plus appréciables en vue du silence mécanique est fortement déprécié par le bruit de sirène des pignons qui est vraiment crispant lorsqu'on roule avec le vent dans le dos, ou bien sur les intermédiaires, comme c'est le cas en ville, ou à une allure de promenade, ou encore et surtout aux accélérations. Je ne vois aucun remède possible pour l'utilisateur, une huile plus épaisse atténuerait le bruit, encore que faiblement, mais rendrait l'embrayage presque impraticable.

Je ne vais pas discuter les avantages respectifs d'une transmission par pignons ou par chaîne. Les pignons ont certainement de sérieux avantages, mais la réalisation ici est considérablement déficiente et toutes les NSU que j'ai rencontrées en étaient affligées, les unes plus, les autres moins. Je constate le défaut, inexcusable, mais il ne m'appartient pas de déterminer le remède.

Un second défaut tout aussi exécrable consiste en ceci qu'à partir d'un régime d'environ 3.500 t.-m. apparaissent des vibrations intenses à haute fréquence qui ne disparaissent pas aux régimes supérieurs. Elles sont très sensibles dans le guidon, les repose-pieds et les grippe-genoux, d'autant plus que ni le moteur, ni le guidon ne sont montés sur silent-blocs. Il se peut que ces vibrations ne causent aucun dommage au moteur, ni à la machine, mais elles sont extrêmement désagréables, du fait qu'elles se manifestent à partir d'une vitesse d'utilisation courante : environ 65 kmh. en prise, avec un maximum entre 70 et 80. Aussi, après avoir roulé quelques heures, on éprouve une sensation d'ankylose dans les mains, qui persiste assez longtemps et est fort pénible. L'acheteur d'une moto, pour autant que je sache, n'aspire pas à s'en servir comme vibro-masseur. La sensation de mener un marteau pneumatique n'offre d'ailleurs que peu d'agréments, surtout que les poignets ne sont déjà pas ménagés par la suspension avant.

LA PARTIE CYCLE

Voyons maintenant la partie cycle. La tenue de route est bonne. Pas plus à 90 kmh. qu'à 50, la moto ne bouge de sa trajectoire. Elle paraît comme auto-centrée. Cela tient sans doute à la rigidité du cadre et à la résistance à la torsion de ses deux coquilles soudées, en tôle emboutie et à l'indéformabilité des fourches constituées d'une seule pièce chacune.

J'ai éprouvé cependant au point de vue de la tenue de route quelques désagréments que j'attribue au pneu (un « Ambassador » Englebert étudié pour offrir une grande résistance à l'usure). Ayant fait remplacer le pneu arrière d'origine auquel je n'ai jamais rien eu à reprocher, j'ai ressenti dès les premiers instants de l'utilisation de l'Englebert une impression de flottement comme en roulant avec un pneu presque plat ou avec une roue mal alignée. Cette sensation apparaissait le plus fortement entre 40 et 50 kmh. et n'était plus perceptible au-dessus du 70. J'ai placé alors ce pneu à l'avant et les « ondulations » ont cessé, mais j'éprouvais ainsi des dérobades et des cisaillements de la fourche, toutefois je pouvais virer comme avec le pneu précédent, alors qu'avec l'Englebert à l'arrière, le serpentement était tel que je devais ralentir considérablement avant chaque virage un peu sec. J'ai maintenant un Englebert « Pastilles » avec un profil réétudié et tout semble parfait.

Avant de quitter les pneus, je vous signale que celui de l'avant, ligné, a fait environ 25.000 kms, après quoi il était presque lisse et usé en dents de scie. Celui de l'arrière a fait à peu près à l'arrière 25.000 kms également, tandis que l'« Ambassador » a fait 5.000 kms, tant à l'avant qu'à l'arrière, sans montrer d'usure excessive.

× × ×

Pour ce qui est du confort, la suspension avant est de loin inférieure à une télescopique ; elle manque notablement de douceur et de progressivité et n'est vraiment confortable que sur route bien plane. Le débattement est plutôt faible et il semble que les amortisseurs n'agissent guère. Si les petits chocs sont avalés sans rien ressentir, il n'en est plus de même pour les secousses d'une certaine importance qui soulèvent tout l'avant de la machine et il est fréquent de talonner séchement, aussi bien à la détente qu'à l'enfoncement, avec un grand bruit de ferraille. Aussi après quelques heures de route sur des voies secondaires typiquement belges, on a

les poignets cassés. (Je me base pour émettre ces critiques sur les qualités que présentait ma précédente machine munie d'une excellente télescopique, une 125 de marque autrichienne).

Les amortisseurs ne sont pas réglables et d'accès impossible sans outillage spécial. Ils ne réclament par ailleurs aucun entretien ni graissage. Ils ne tiennent pas plus d'une douzaine de milliers de kms. J'ai dû ainsi les remplacer deux fois déjà. L'agent de la marque m'a informé que c'était normal. Il considérait une réparation comme possible, mais précaire. Comme les amortisseurs sont d'accès très compliqué, la main d'œuvre pour le remplacement s'élève vite, ce qui fait qu'à chaque remplacement j'en ai pour un millier de frs.b. (pièces et main d'œuvre). Je crois inutile de commenter.

Quant à la suspension arrière, elle a mis près de 10.000 kms pour s'assouplir, et reste encore plutôt dure. Amortisseur également d'accès fort difficile (obligation de démonter tout l'arrière de la moto) et non réglable. Il faut signaler que la suspension arrière s'effectue par un seul ressort placé au centre du cadre, de là impossibilité d'avoir une suspension qui donne l'impression de chasser par suite de la non-coordination des éléments.

La selle possède une suspension trop souple, sans amortisseur et fait balançoire. Peut-être a-t-on cru racheter ainsi la dureté de l'ensemble de la suspension ? Autres reproches à la selle : elle est trop inclinée vers l'avant (aucun réglage possible) et on glisse constamment vers le réservoir ; ensuite sa forme n'est pas très étudiée et à l'occasion de longs voyages le postérieur n'est pas satisfait !

J'ajoute cependant avant d'abandonner la question du confort, que je suis fort léger (une soixantaine de kgs tout équipé), ce qui me rend vraisemblablement fort sensible à la dureté de la suspension.

× × ×

Les freins sont un peu faibles malgré leur diamètre de 180 mm. Des moyeux-freins de 170-180 mm de diamètre et de 30 mm de large seraient les bienvenus avec une machine aussi lourde. La course de la pédale de frein arrière est trop longue et n'est pas fermement maintenue, d'où jeu latéral considérable après quelque temps et obligation de tarauder et installer une buselure dans l'œillet. Le frein avant est dur et fait se soulever tout l'avant lors d'un freinage brusque. A part sa faiblesse, aucun reproche au freinage qui est progressif et ne permet pas de bloquer les roues. Quelle que soit la brutalité avec laquelle on applique les freins, la machine ne dévie pas. Par temps de pluie, aucune diminution de la capacité de freinage, par suite d'infiltration d'eau. Aucune tendance au « fading » (descente du Mont Ventoux, soit 21-22 kms, en jouant constamment des freins : pas de diminution dangereuse de la capacité de freinage, bien qu'il y eût certainement moyen de cuire des œufs sur les tambours qui sentaient le brûlé à plus de 1 m. et que j'ai dû réajuster après refroidissement).

Les garde-boue ne sont que moyennement efficaces, surtout à l'avant où un embouti plus profond serait souhaitable. La garde existant entre le pneu et la tôle insuffisamment large est fort grande, le garde-boue étant suspendu et c'est vraisemblablement la cause de la dispersion des projections de la roue.

Le carter de chaîne est d'un intérêt indiscutable. Jamais (à tort je l'avoue) la chaîne n'a été démontée pour nettoyage et graissage. De temps à autre, elle reçoit de l'huile ou de la graisse. Malgré ce mauvais traitement, elle semble pouvoir tenir encore un bon bout de temps. Le carter se démonte facilement et rapidement : trois boulons et deux vis à défaire, c'est tout. Si la chaîne n'est pas parfaitement tendue, elle ferraille évidemment à l'intérieur lors des soubresauts de la moto. Bien qu'offrant une bonne protection, le carter n'est cependant pas étanche et la pluie, ainsi que la poussière, y pénètrent ; un orifice est d'ailleurs prévu dans la tôle inférieure pour l'évacuation des « corps étrangers ».

Le réglage de la tension de chaîne par des excentriques placés sur l'axe de la roue, avec butée sur le bras de fourche, n'est pas commode, car les excentriques ne comportent pas d'aileron qui permette de les mouvoir aisément et en resserrant les boulons de maintien, ils bougent.

La pompe à air est médiocre. Inutile d'essayer de gonfler un pneu ou même simplement de maintenir la pression avec elle. Je l'ai remplacée par une pompe allemande qui prend sur la valve, sans raccord intermédiaire et qui, elle, est des plus efficaces.

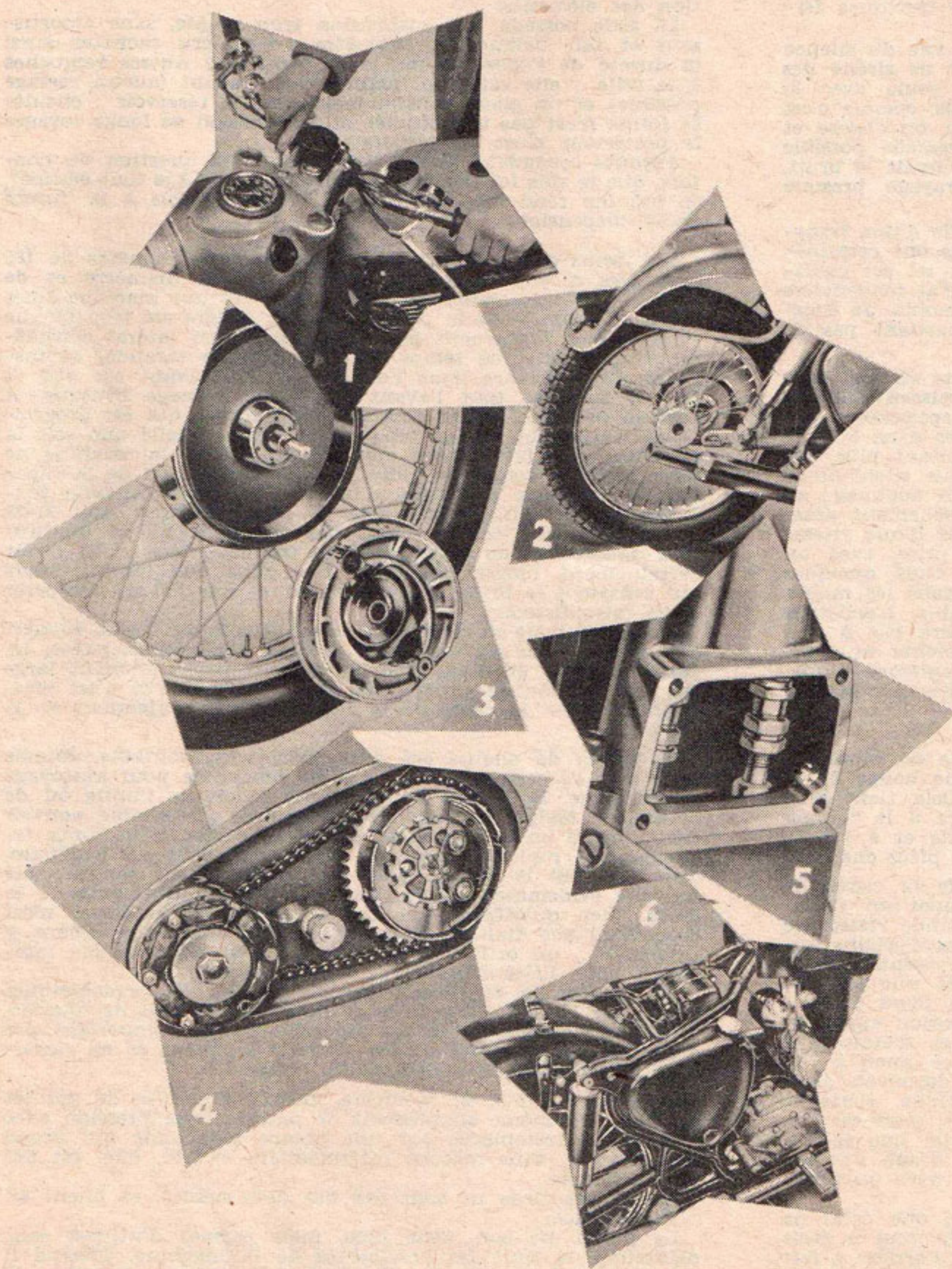
Les repose-pieds ne sont pas des plus solides, et plient au moindre choc.

Le phare est bon, sans plus, mais permet d'utiliser sans difficultés la nuit les possibilités de la machine. Comme il est attaché à la tête de direction sans pouvoir basculer, le réglage de l'inclinaison du faisceau lumineux est effectué (même en roulant) par un bouton molleté au sommet de la couronne du phare. Toutefois les limites de réglage sont assez faibles et il serait souhaitable de disposer d'une marge plus grande.

Le commutateur code-route est commodément placé à proximité immédiate de la poignée gauche et comprend en même temps la commande de l'avertisseur.

L'avertisseur, placé sous l'avant du réservoir « donne bien ». La batterie, de volume restreint et de 6 V. 6 AH, possède un corps en matière plastique transparente, d'où facilité de surveillance du niveau. Elle a dû être remplacée à 14.000 kms, s'étant presque complètement désagrégée en moins de 15 jours, sans explications.

Pour Vous



- 1 ANTI-VOL monté sur tous les modèles, sauf les Gold Stars.
- 2 ROUE ARRIERE A BROCHE à démontage rapide, à rayonnage droit très résistant, équipant tous les modèles «A» et «B».
- 3 FREIN AVANT - Nouveau frein avant de 178 mm sur les modèles C11G. Frein avant puissant de 203 mm sur le groupe «A» et les modèles B33.
- 4 ALTERNATEUR assurant un démarrage facile et amortisseur d'entraînement en caoutchouc sur les modèles C11G.
- 5 POUSSOIRS TRES ACCESSIBLES, facilitant un réglage rapide et précis sur les groupes «B» et «M».
- 6 BATTERIE placée en toute sécurité, en restant accessible, sous la selle double, sur tous les modèles à suspension oscillante.

Les Nouveautés



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

La béquille centrale devrait être plus large, car la machine bascule si elle est mise sur béquille sur sol bombé. Une béquille latérale serait la bienvenue.

Il serait souhaitable également pour mettre la moto sur le pied, de disposer d'une poignée de levage au lieu de devoir empoligner la selle ou le porte-bagages.

Le réservoir contient 11,5 litres avec une réserve d'environ 1 litre 3/4, mais une capacité de 12 à 13 litres serait préférable avec une réserve un peu plus importante.

La dépose du réservoir, ainsi que de la selle (le premier ne peut s'enlever sans celle-ci) est extrêmement peu pratique.

Le garde-boue arrière est muni de deux coffres latéraux pour les outils et la batterie. Ce n'est pas très heureux, non seulement pour l'esthétique, mais parce que c'est habituellement à cet endroit que se placent les sacoches. Le coffre à outils trouverait bien place dans le réservoir et la batterie dans un logement sous la selle.

L'appareillage électrique est groupé et bien protégé dans la partie latérale droite du carter sous un vaste couvercle en alliage léger qui est maintenu par 5 vis. L'accessibilité ne souffre donc pas et la protection de ces organes délicats est complète. Une cloison les sépare du pignon de sortie de la boîte et de la chaîne. Les projections d'huile ne sont donc pas à craindre.

L'étanchéité de tout le moteur à l'eau est bonne : un lavage abondant au jet n'amène rien d'anormal sans devoir pour cela prendre des précautions.

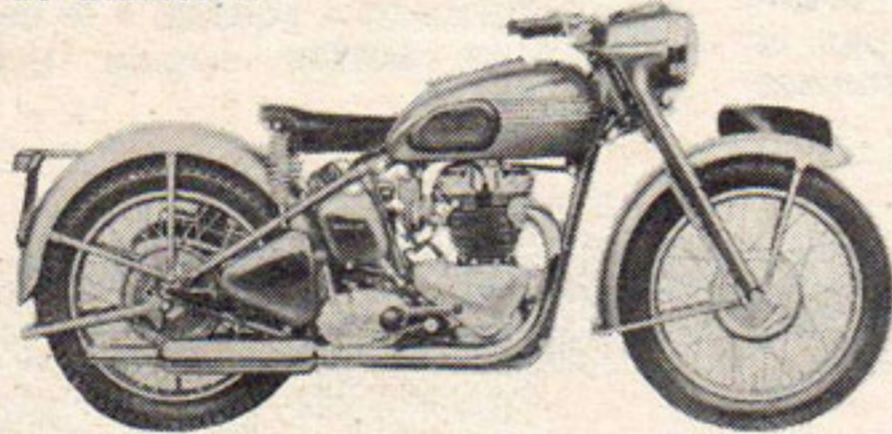
L'esthétique de cette moto est certainement fort discutable, mais elle est d'aspect sobre et assez bien soigné. On n'achète d'ailleurs pas un moulin pour parader ou le contempler, mais pour rouler et une fois sur la machine, ses laideurs ne gênent pas.

J'espère que la proximité de ce compte rendu ne vous empêchera pas de le publier et si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vous tiendrai au courant de son comportement d'ici à ce qu'elle ait parcouru 50 à 60.000 kms.

Mr S. QUOISTIAUX

Schaerbeek-Bruxelles (Belgique)

N.D.L.R. — Remercions Mr Quoistiaux pour son « Ce qu'ils en pensent » très complet. Rappelons néanmoins à nos lecteurs que la NSU-Lux est maintenant remplacée par la « Super-Lux » de 11 CV au lieu de 8,6 munie de moyeux-freins de 180 mm de diamètre.



500 TRIUMPH T. 100

C'est avec grand plaisir que je viens à mon tour, grâce à « Moto-Revue », participer à la rubrique « Ce qu'ils en pensent ».

Je voudrais donner mes impressions personnelles sur ma dernière machine que je garde jalousement, une Triumph T100, que je possède depuis janvier 1954.

J'ai eu, à ce jour, trois machines françaises et cette dernière qui est anglaise.

Passons d'abord à une rapide description. Moteur de 498 cmc. de cylindrée, taux de compression 8 à 1, rapports de vitesses 5, 5,9, 8,4 et 12,2 ; puissance 32 CV à 6.500 t.-m.

J'ai parcouru avec cette machine toutes sortes de régions, en passant par les Pyrénées, les Alpes, les Vosges et les Plaines d'Alsace, aussi bien que la région parisienne.

Voici à ce jour les dépenses qu'elle m'a occasionnées, huile, essence à part :

1 robinet d'essence remplacé par un autre à 2 positions à 10.000 kms, coût 800 fr. ; 1 plexiglass genre course, 1.800 fr. ; 1 décalaminage et rodage de soupapes, 3.000 fr. ; 1 pneu arrière, 4.700 fr. Total : 10.300 fr.

Tout le reste est d'origine.

Et maintenant, commençons par les défauts :

Garde-boue avant et arrière pas assez enveloppants et trop courts, qui donnent les inconvénients que l'on sait.

J'ai fabriqué une bavette pour chaque, et transformé le carter de chaîne secondaire.

Le résultat est bon : jante propre, ainsi que le dos du passager quand il pleut.

Suintement d'huile à la sortie de la boîte de vitesses.

Ma machine étant montée avec le moyeu suspendu, c'est un « petit » travail de démonter la roue arrière pour réparer une crevaison.

Ce défaut n'existe plus avec la suspension oscillante qui est dotée d'un moyeu à broche.

Je n'ai eu qu'une crevaison une seule fois en 19.000 kms.

Je suis obligé de faire jouer fréquemment le frein avant par temps de pluie, car l'eau pénètre dans les garnitures. Ainsi celle-ci est expulsée et n'a pas le temps de nuire au frein.

Maintenant, passons aux qualités :

Machine sûre et rapide par excellence ; très bon chrome, peinture de bonne qualité.

Ayant remplacé le gicleur de 150 par une de 160, mes tuyaux d'échappement sont comme neufs après 19.000 kms.

Je n'ai jamais eu à me plaindre de ma batterie Lucas, elle est très étanche. L'appareillage électrique est d'ailleurs de haute qualité, phare très puissant, stop très utile également.

Tenue de route impeccable, avec pneu en bon état, la machine roule sur rail. Il ne faut pas avoir peur de pencher dans les virages. On a l'impression que c'est plutôt elle qui vous conduit.

Rouler à 100 kmh. est un vrai régal, tout en restant prudent naturellement.

Lorsque je veux vraiment rouler sport, je passe la deuxième à 30 kmh. ; la troisième à 80 kmh. et la quatrième à 110.

Là, vous vous sentez arraché.

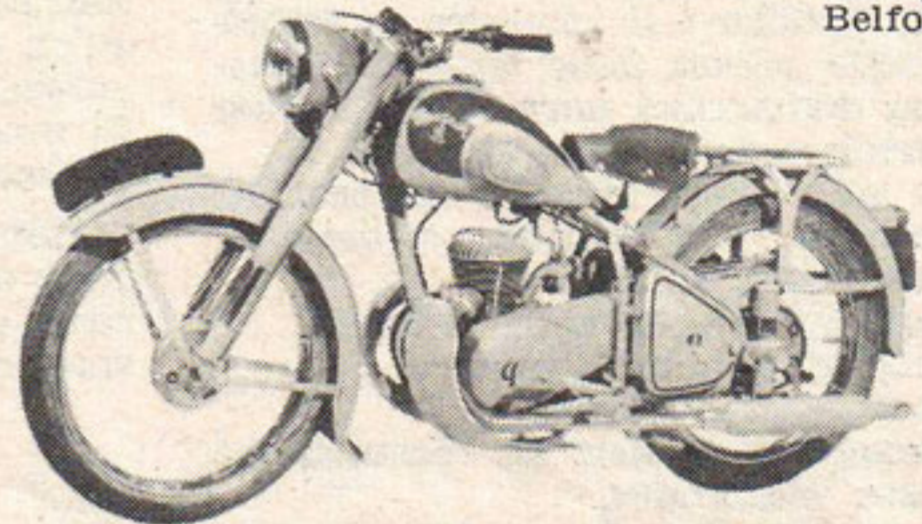
Comme vitesse de pointe, j'atteins le 160 au compteur, position effacée, ce qui je pense doit me donner les 155 annoncés par le constructeur, mais avec gicleur de 160 et filtre à air remplacé par une pipe.

Pour avoir de tels résultats, je me rends en Alsace qui est à une dizaine de kilomètres de Belfort. Là les routes droites, plates et impeccables se prêtent admirablement pour ce genre d'exercice.

Certains doutent du moyeu suspendu, eh bien moi j'en suis entièrement satisfait. Je ne l'ai jamais touché. Je gonfle à 1 kg 300 à l'arrière et 1 kg 400 à l'avant. Je pèse 60 kgs et ma femme 53. A cette pression le confort est parfait. Freins puissants et progressifs.

En résumé c'est une machine sûre, bien au point, qui ne vous laisse jamais en panne au bord de la route, et toujours prête à faire tout ce qu'on lui demande.

Mr M. FRANÇOIS
Belfort



125 PEUGEOT T. C. L.

Je viens vous donner mes impressions sur ma dernière acquisition, la Peugeot TCL achetée neuve en avril dernier. Le compteur marque actuellement 9.400 kms, kilomètres faits sans aucun ennui, si ce n'est un réglage de vis platinées à 3.000 kms et un bris de câble de débrayage à 7.000 kms. C'est peu, aussi je suis très satisfait de ma machine.

Voici d'abord ses qualités :

Assez bonne nervosité. Vibrations inexistantes. Vitesses passant très bien et embrayage très doux. Suspension avant très bonne, ni trop dure, ni trop souple. Excellente tenue de route à toutes les vitesses. Eclairage très puissant et compteur incorporé éclairé. Protection efficace par des garde-boue à embouti profond et par les sabots protège-pieds. Les tubes d'échappement n'ont pas bleui et bien qu'ayant passé le cap des 9.000 kms, le premier décalaminage ne semble pas immédiat. Mise sur béquille très facile.

Hélas, elle a aussi ses défauts, bien minimes, comparative-ment aux qualités. Freins pas assez progressifs (surtout à l'arrière) où je vais faire changer la garniture. Trop faible débattement de la suspension arrière qui talonne souvent, surtout en duo. Selle noyau de pêche, ce qui n'arrange rien au confort. De plus, pour les grands gabarits, la position en selle est mauvaise. Bruit de vilebrequin à hauts régimes. Crachements d'huile au carburateur. Claquage fréquent des ampoules de feu arrière. Avertisseur bien en rapport avec le nouveau code contre le bruit.

Questions performances, il faut dire que ma machine n'est pas strictement de série, car je lui ai fait apporter les modifications suivantes : pignon moteur de 17 dents (au lieu de 15) ; polissage sérieux des lumières ; gicleur de 75 (Amac) ; bougie froide (225 Bosch).

Solo légèrement penché, 90 compteur (ce qui fait 84 chrono).

Duo 82, ce qui fait 77.

J'ai fait les 235 kms qui séparent Melun de Semur en Auxois en 4 heures, arrêts déduits et ce en duo.

Ma bougie Bosch n'a jamais perlé et je ne l'ai pas nettoyée depuis 6.500 kms. Graissage à l'huile Yacco à 6 %, 9 % pendant rodage.

Enfin, pour terminer, signalons l'excellence des chromes (nombreux) et de l'émail bleu RAF.

En résumé, bonne petite machine pour son prix : 130.000 fr., que je changerais sans doute un jour pour la 250 cmc. de la marque.

Mr Y. VERON,
Cesson (S.-et-M.)

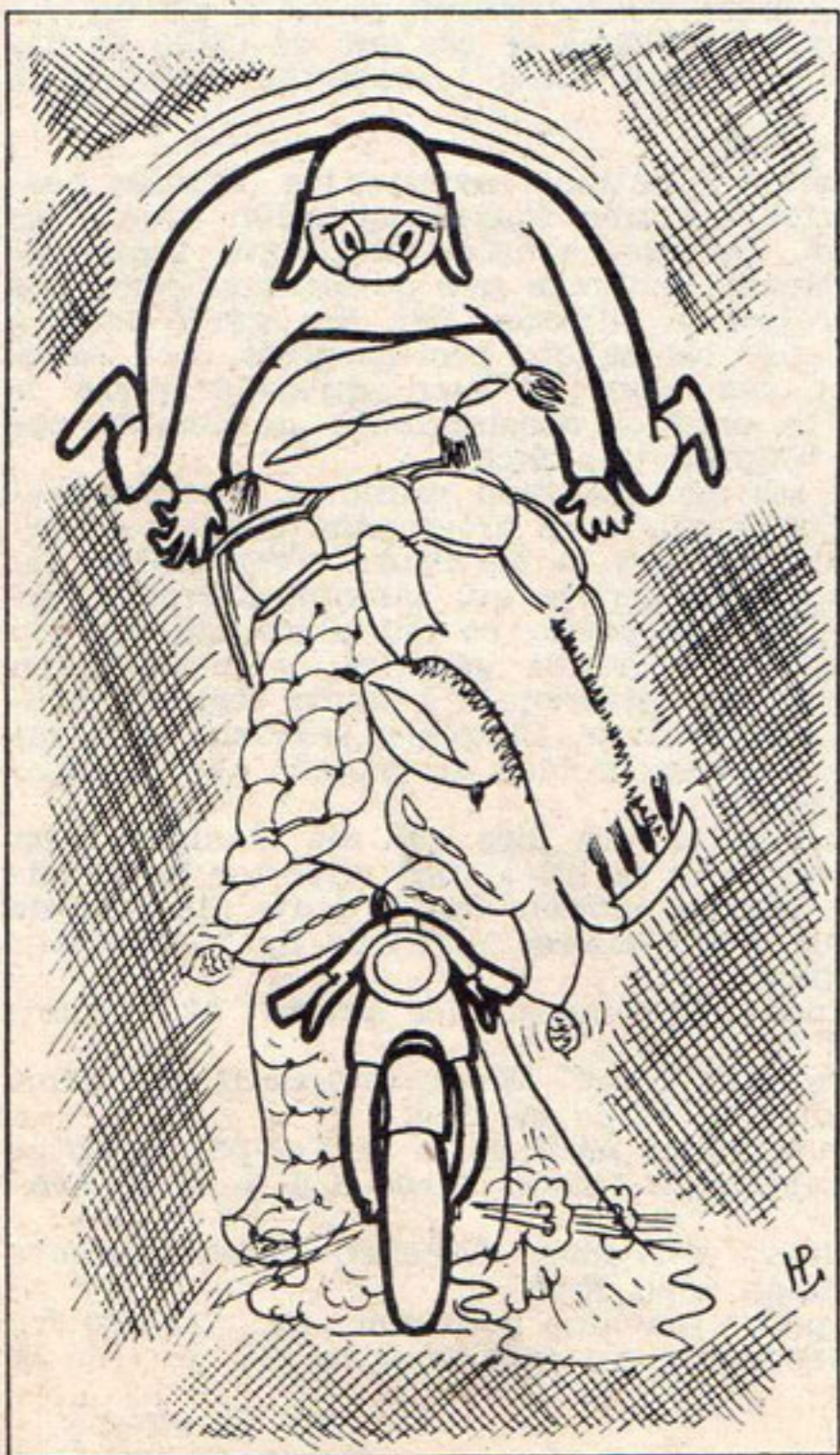
LES DÉPARTS EN HIVER

L'hiver est là, plus ou moins rigoureux suivant les jours, suivant la région où vous habitez. De plus, il n'est pas donné à chacun de vous d'avoir un garage chauffé à la disposition de sa machine... et parfois votre moto, bien froide, est plutôt récalcitrante pour démarrer au premier... ou même vingtième coup de kick. Faudra-t-il attendre le retour de la belle saison pour avoir de nouveau un démarrage normal ? Ou bien un remède peut-il être apporté ?

C'est pour vous aider à en trouver un que nous vous donnons, ci-dessous, quelques petits conseils :

- comment arrêter votre moteur,
- comment appeler l'essence,
- la bonne carburation,
- la bougie à choisir et l'écartement de ses électrodes,
- le maintien de votre moteur en bon état.

Pour arrêter votre moteur, étouffez-le !



POUR L'ARRÊTER, ÉTOUFFEZ VOTRE MOTEUR

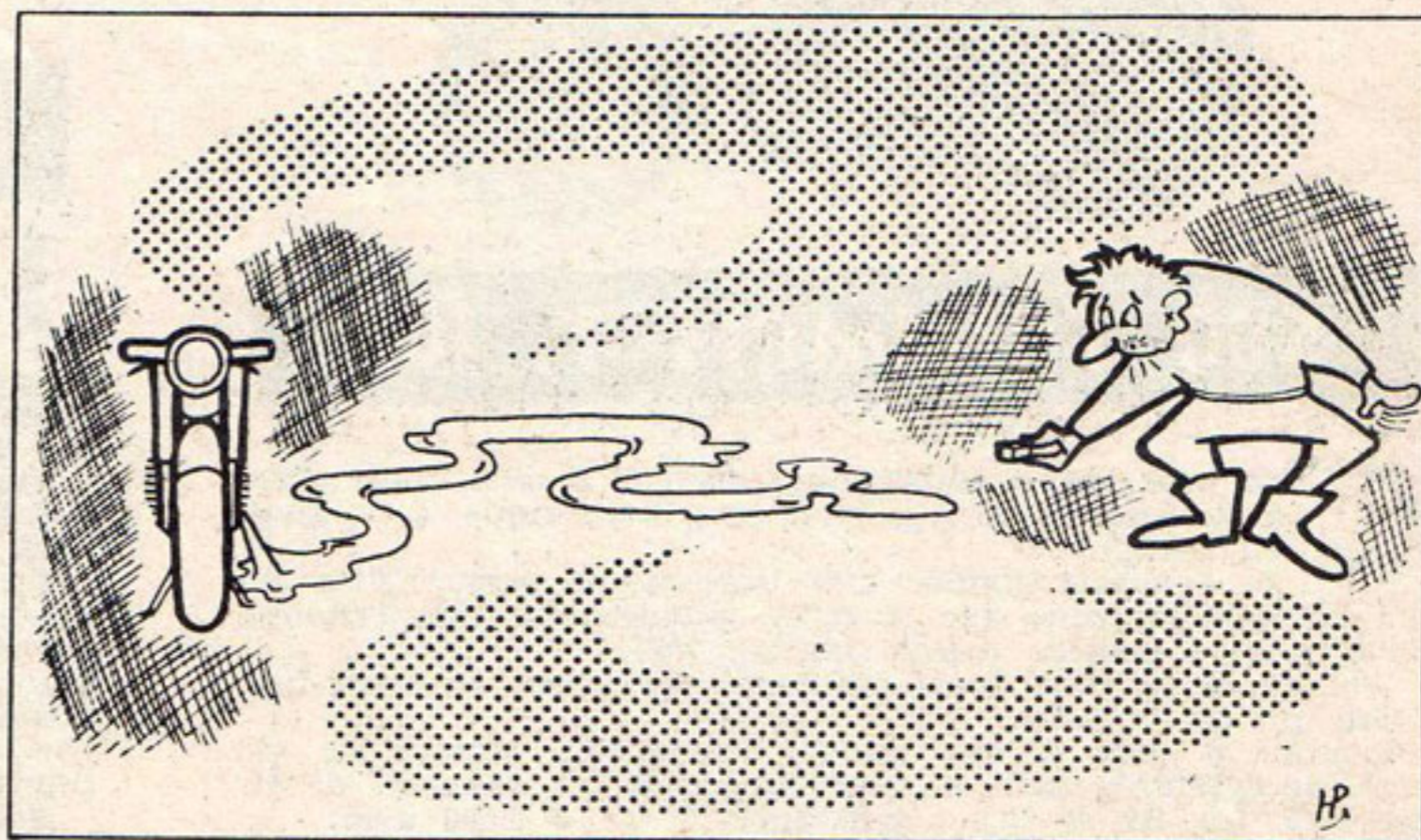
Il existe différents systèmes classiques pour arrêter un moteur : soit couper le contact, soit caler le « moulin », soit le décompresser (à l'aide du décompresseur ou du lève-soupapes), soit régler son boisseau de telle sorte qu'en butée il obture complètement le passage des gaz, soit encore d'incliner la machine afin de vider les gicleurs de leur essence, etc...

Mais faites l'essai suivant : vous arrivez à destination, et, le moteur tournant encore, vous fermez l'air (par le volet ou le boisseau). Puis vous donnez

LE JUSTE APPEL D'ESSENCE

Appelez l'essence juste ce qu'il faut, ni trop peu (manque d'émulsion), ni de trop (moteur noyé). Comptez environ 5 à 6 secondes le doigt sur le « titillateur », sans « titiller » (cela ne sert à rien) : le carburateur doit goûter. L'appel doit permettre d'avoir une « réserve » d'essence suffisante pour enrichir l'émulsion lors des 5 à 10 premiers temps d'admission.

Si vous avez un crachement au carburateur lors de votre coup de kick, recommencez votre appel car ce retour brusquement « soufflé » le carburant que vous auriez appelé précédemment.



Appelez l'essence juste ce qu'il faut, ni trop, ni trop peu !

des gaz jusqu'à ce que le moteur s'étouffe et s'arrête ainsi de lui-même. Laissez l'air fermé toute la nuit, et vous serez étonné, le lendemain matin, de voir avec quelle facilité votre moteur répond à vos sollicitations de mise en marche.

En particulier sur les deux temps, grâce à cette méthode, il restera une telle quantité d'émulsion dans le carter-moteur qu'il en demeurera toujours suffisamment, même après une nuit froide, pour obtenir immédiatement un départ facile.

UNE CARBURATION PLUS RICHE

Une carburation plus riche facilite les départs et, de toute façon, est nécessaire en hiver.

Supposons que vous ayez fait votre réglage de carburateur en été, et que celui-ci était alors correct. En hiver, l'air étant plus dense en raison du froid, pour un même volume d'air aspiré, la masse d'air admise est plus importante : votre émulsion est ainsi appauvrie.

× × ×

Le premier réglage à effectuer, et qui bien souvent suffira, car l'on marche assez rarement « pleins gaz », a trait à la vis d'air du ralenti qu'il faudra certainement un peu revisser.

Profitons-en pour rappeler une fois de plus comment ce réglage doit être

effectué. Le moteur chaud, la machine bien verticale, on commence à visser ou dévisser la vis de butée du boisseau jusqu'à ce que l'on obtienne, boisseau en butée, le régime minimum désiré de ralenti. Ceci fait, on visse à fond la vis de réglage d'air du ralenti, puis on la dévisse : le ralenti, de lui-même, commence à devenir plus rapide. Finalement, on gardera la position pour laquelle le moteur tourne le plus allègrement : c'est la bonne.

Si on estime ce ralenti trop rapide, il faut recommencer en abaissant un peu la vis de butée du boisseau et en cherchant à nouveau la position de la vis d'air de ralenti qui donnera, dans ces conditions, le régime le plus rapide.

Si, éventuellement, après avoir mis le moteur en marche, air fermé, et après quelques centaines de mètres parcourus dans ces conditions, le moteur ne reprend pas de lui-même dès que vous ouvrez l'air, c'est que l'émulsion est encore trop pauvre pour les positions moyennes de la poignée des

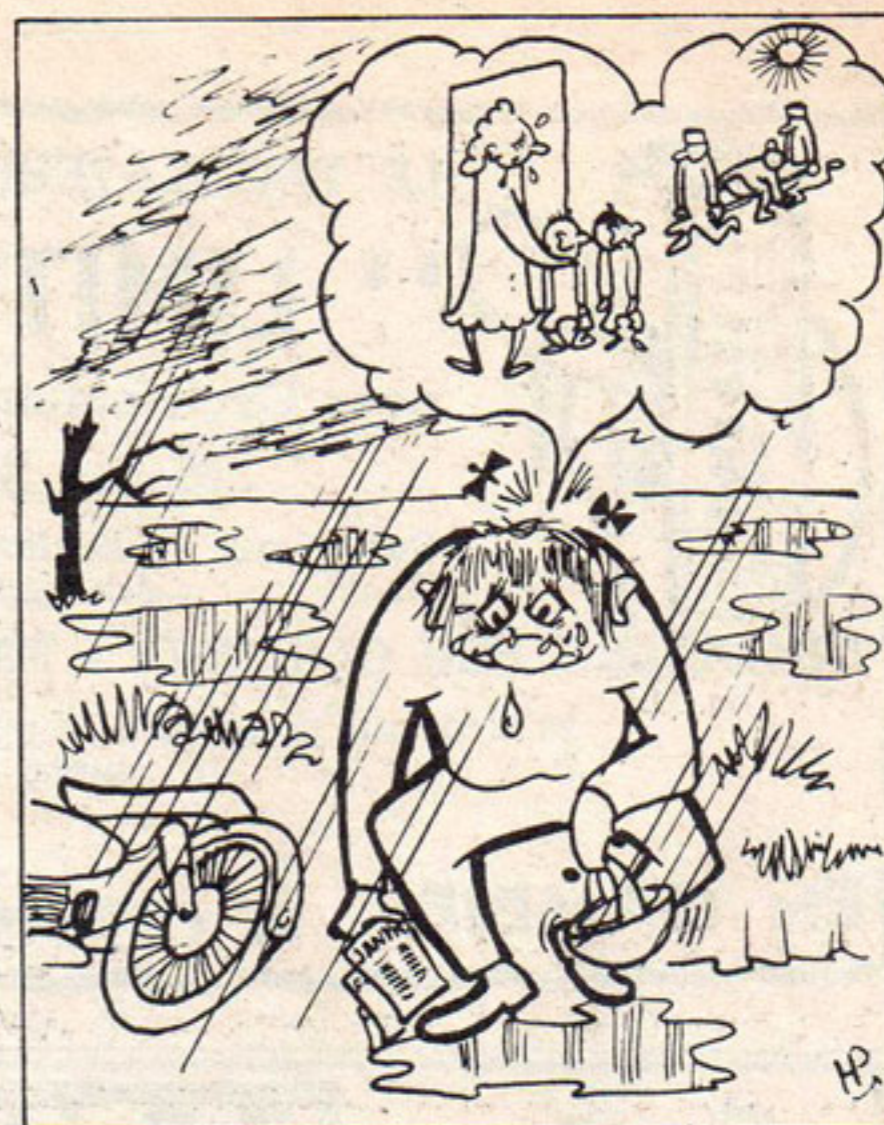
ver, quand on ne tire pas « à fond » sur le moteur), d'autre part, cet isolant étant plus long sur une bougie « chaude », le trajet qu'auraient à parcourir les courants électriques de perte entre l'électrode centrale et le culot (à la base de l'isolant) sera plus grand (donc offrira une plus grande résistance) sur une bougie « chaude » que sur une bougie « froide ». Ainsi, avec la première nommée, les pertes électriques seront plus faibles qu'avec la seconde.

× × ×

Mais si vous êtes appelé à faire un long trajet rapide, n'oubliez pas de remettre une bougie plus « froide » afin de ne pas abimer votre moteur par les phénomènes d'auto-allumage.

× × ×

Il est clair aussi que la surface extérieure de votre isolant de bougie doit toujours être sèche et propre. Donc, n'oubliez pas le petit coup de chiffon.



Il faudra attendre le retour de la belle saison pour pouvoir repartir.

On pourrait même aller plus loin, rapprocher les électrodes jusqu'à ce qu'il ne reste plus qu'un faible espace entre elles. Avec un écartement de 2 à 3/10 de mm seulement, par exemple, on est beaucoup plus sûr d'obtenir une étincelle (même si l'appareillage électrique est faible) ; mais, par contre, le ralenti devient boîteux et le risque d'encrassement des électrodes (le risque de la « perle »), s'accroît sensiblement.

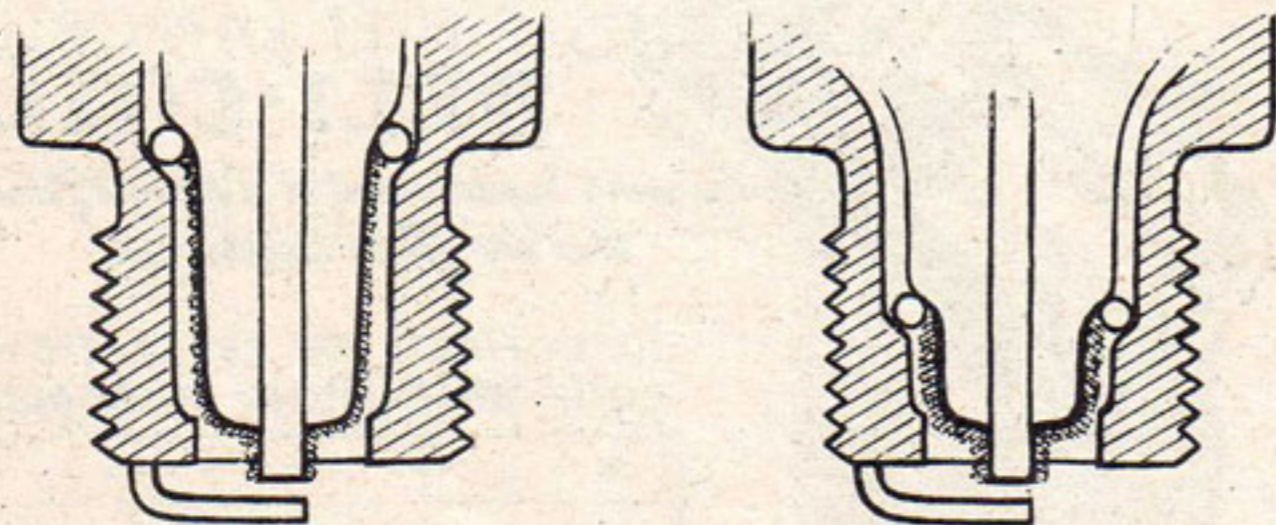
× × ×

UN MOTEUR EN ETAT

Certains fonctionnements défectueux seront encore plus sensibles par temps froid, surtout lors du départ.

Sur votre quatre temps, les segments doivent être absolument « libres », la fermeture des soupapes doit être absolument étanche, afin d'assurer la bonne compression.

Sur votre deux temps, vérifiez bien si votre système d'échappement (et surtout vos lumières) n'est pas calaminé. En effet, l'état de l'échappement joue un rôle immense dans l'admission et le transfert des gaz frais, étant déterminant dans la respiration du moteur.



Sur une bougie chaude, la longueur du dépôt de calamine est plus grande que sur une bougie froide. Le trajet parcouru par les « pertes de courant » se trouve ainsi augmenté.

gaz. La solution est des plus simples : relever l'aiguille d'un cran.

UNE BOUGIE PLUS CHAUDE

Si vous n'êtes pas appelé à faire de longs trajets sur route, à grande vitesse, il sera bon d'utiliser une bougie plus chaude (de degré thermique 175 au lieu de 225 par exemple).

Les raisons de ce choix sont multiples :

— par temps froid, on conduit en général plus lentement (tout au moins avec les grosses machines) que par temps chaud. Le moteur travaille donc sous une moindre charge thermique.

— par temps froid, le refroidissement de la culasse est meilleur (parfois même trop important).

— Bien souvent, sur une bougie plus chaude, les électrodes pénètrent plus loin dans la chambre de combustion et se trouvent donc plus facilement en contact avec le flux de gaz frais.

— L'isolant, dans la partie basse du culot, est plus long sur une bougie « chaude » que sur une bougie « froide ». Or il se forme sur cet isolant, comme sur l'électrode centrale, un dépôt de suie, de « calamine », qui est quelque peu conducteur de l'électricité.

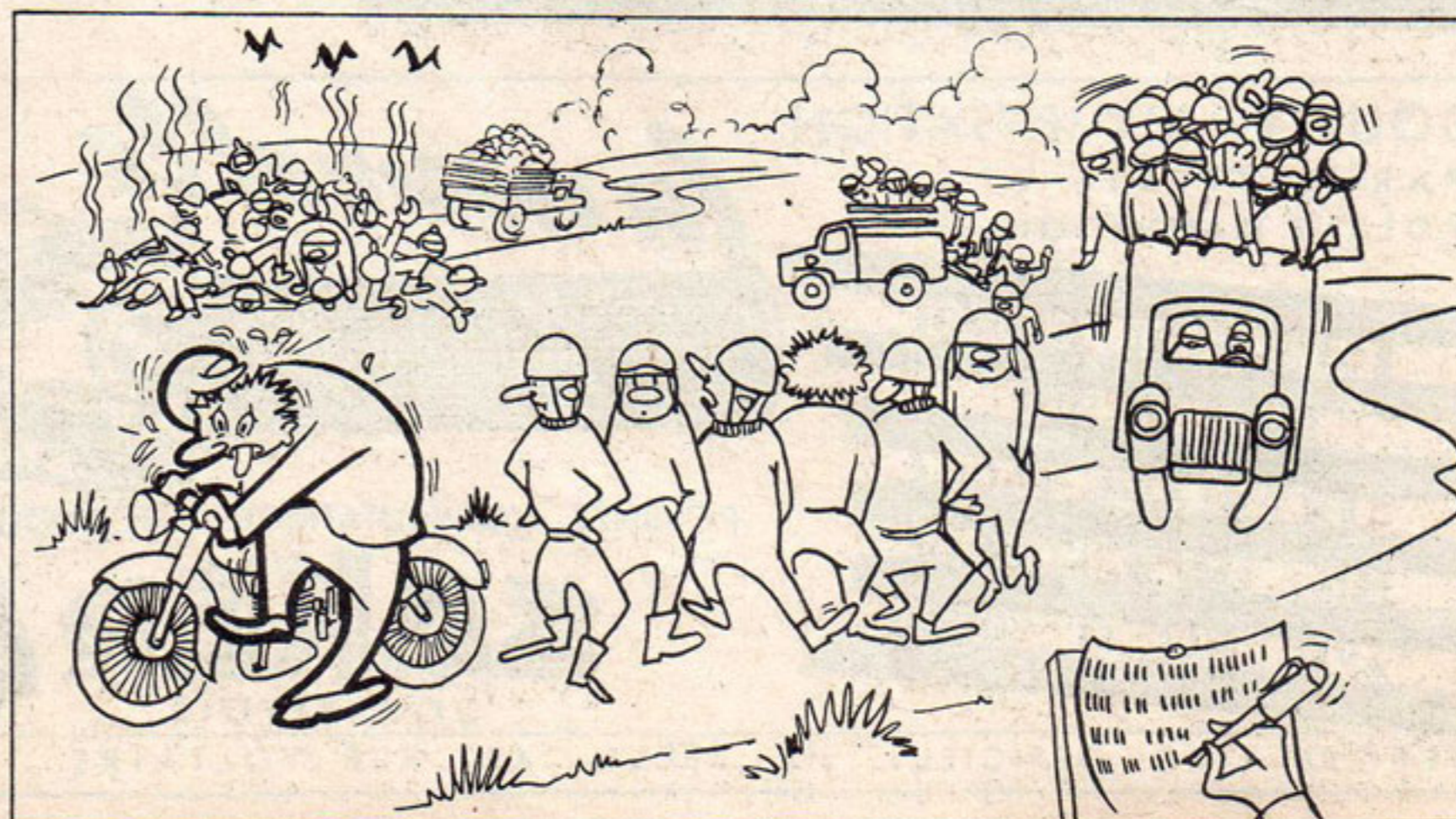
Mais, d'une part, ce dépôt est moins important sur une bougie « chaude » que sur une bougie « froide » qui n'a pas atteint sa température normale de fonctionnement (et c'est le cas en hi-

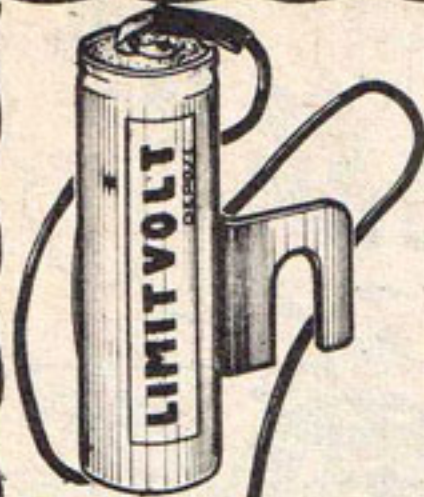
UN MOINDRE ECARTEMENT DES ELECTRODES

Démontez votre bougie et réglez l'écartement des électrodes à la plus petite des valeurs données dans la notice d'entretien.

Cet écartement se situera donc entre 6 et 7/10 de mm pour les allumages par batterie-bobine, entre 4 et 5/10 de mm pour les allumages par magnéto ou volant magnétique.

...Si votre moteur ne part pas après quelques coups de kick...





LE REGULATEUR DE TENSION

“ LIMITVOLT ”

pour Cyclomoteurs, VéloMOTEURS,
Motos, Scooters.

Supprime radicalement le claquage
des ampoules

INUSABLE - PEU COUTEUX - FACILE A POSER

Prix détail pour vélo et cyclomoteur : 350 fr.
moto et scooter : 400 fr.

VENTE EN GROS

Ets **GAMBIER**, 6, rue de Montenotte, PARIS-17^e - Tél. ETO 71-10

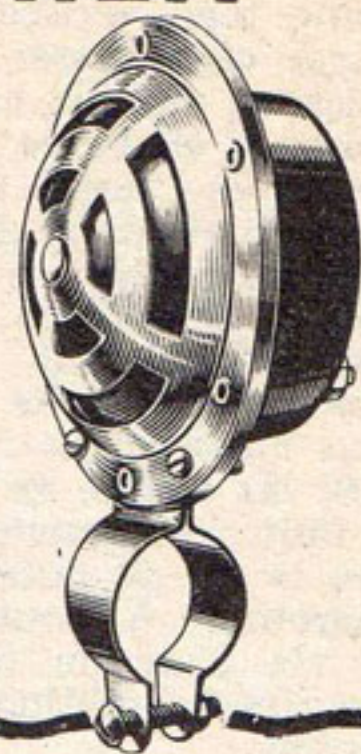
L'Avertisseur “ VIBREX ”

adaptable sur Cyclomoteurs,
Scooters, Bicyclettes à moteur.

Branchement direct sur volant ma-
gnétique sans apport de redresseur

FONCTIONNEMENT IMMEDIAT
PAR BOUTON AVERTISSEUR AU
GUIDON

Prix détail : VIBREX : 700 fr.
bouton avertisseur : 175 fr.



Pour
votre
moto

LE PISTON MAHLE

MONTE EN SERIE
par les constructeurs
6 Alliages différents
adaptés à chaque
conception de moteur



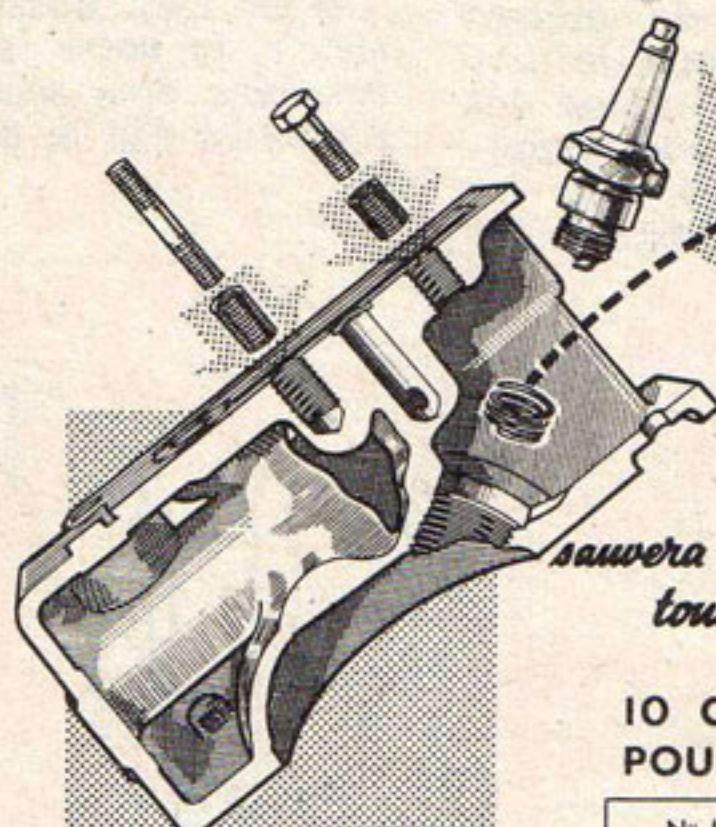
LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES
B.S.A. - NORTON - MATCHLESS
TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON
Scooters VESPA et LAMBRETTA

Production de la plus importante
usine de pistons d'Europe.

Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET 16 ter, rue Etienne Marcel - M^o Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. VIL. 21-63



LE FILET RAPPORTÉ HELI-COIL*

*sauvera rapidement et à peu de frais
tous vos filets détériorés*

10 COFFRETS DE RÉPARATION
POUR DIMENSIONS STANDARD

| | |
|-----------------|--------------------------|
| N° 1 - 6 × 100 | N° 6 - 12 × 175 |
| N° 2 - 7 × 100 | N° 7 - 14 × 125 Bougies |
| N° 3 - 8 × 100 | N° 8 - 14 × 150 |
| N° 4 - 8 × 125 | N° 9 - 16 × 150 |
| N° 5 - 10 × 150 | N° 10 - 18 × 150 Bougies |

Autres dimensions sur demande

- 1 Nécessaire d'Outils pour la pose des filets HELI-COIL.
- 3 Boîtes de Filets Rapportés de longueurs différentes.
- 1 Mode d'Emploi avec tableau de perçage.
- 1 Fiche de Contrôle.



LICENCE HELI-COIL CORPORATION
" LICENCE REFAC "



© CEEPI 78

*MARQUE DÉPOSÉE

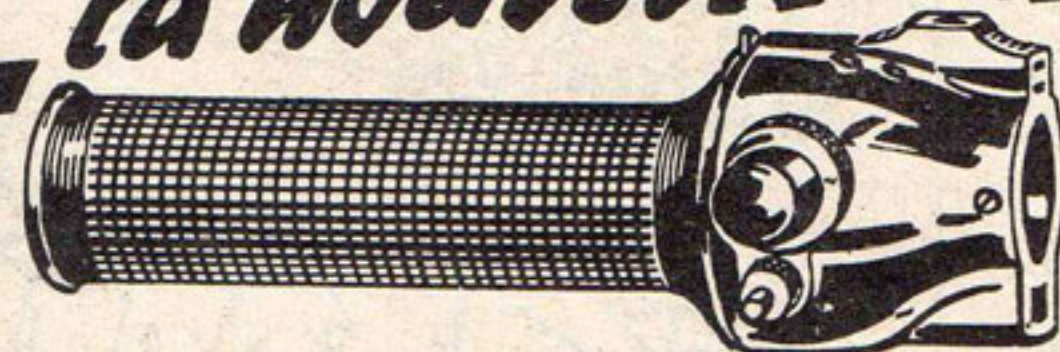
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 75 MILLIONS DE F.

S^{TE} OTALU - 23 BD. RICHARD-LENOIR, PARIS 11^e - TÉL. VOL 10-84

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

- ROBUSTE ET ELEGANTE
- SIMPLE ET SURE
- DEMONTAGE FACILE
- PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE
- AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

TOUTES LES COMMANDES
ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE
COMPLETE ET DETAILLEE
CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

SAKER Universelle

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

DEPOSITAIRE OFFICIEL: S^{te} KERSA, 43, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

LE 2^E TRIAL DE VILLE D'AVRAY

L'Amicale Motocycliste de St-Cloud organise le 20 février prochain son deuxième trial de Ville d'Avray sur un parcours relativement facile de 9 kms 500 à parcourir trois fois par toutes les catégories.

Les organisateurs informent les concurrents qu'ils peuvent venir en grand nombre participer à ce trial, qui ne comportera pas, comme c'est devenu l'habitude, de passages extra bourbeux où la profondeur d'eau est élevée.

Ce parcours accessible à tous les motocyclistes comportera des difficultés moyennes telles que montées ou descentes de chemins escarpés, ainsi que le passage de 2 sablières. Ces non-stop, au nombre de 4 par tour, dont l'un sera chronométré, serviront à relever les fautes de pilotage qui sont : 1 pied à terre 2 pts ; plusieurs pieds à terre 5 pts ; échec à la zone : 10 points.

Le premier départ aura lieu aux étangs de Ville d'Avray, vers 13 h., à proximité de la nationale St-Cloud-Versailles, par la côté de Picardie.

Les cylindrées admises sont 125, 175, 250,

350, 500 cmc. et seront réparties en 3 groupes :

Tourisme : machines équipées de pneus tourisme.

Experts : machines équipées de pneus trial.

Cross : machines équipées de pneus cross.

Cette classification peut paraître bizarre, mais sans règlement définitif adopté par la FFM, nous devons, afin de laisser sa chance à chacun, adopter ces groupes de pneus.

Un classement général par groupe et un par cylindrée seront faits et ne simplifieront pas pour autant la tâche des organisateurs.

200.000 francs de prix en nature viendront récompenser les concurrents. 1 coupe à chacun des premiers du classement général ; le challenge « Gustave Peyry » offert par « Rapid Moto » au club ayant le plus de concurrents classés.

Demandes d'engagement ou renseignements au président sportif de l'AMSC : Mr R. Létang, 6, rue Dailly, St-Cloud (Seine-et-Oise). Tél. MOL. 21-29.

- DANS LES CLUBS -

■ MOTO-CLUB DE NORMANDIE. — Les élections s'étant déroulées lors de l'assemblée générale, ont donné les résultats suivants :

Comité direct. : MM Legourd, Chuniaud, Colmar, Segal, Dubuc, Giverny, Chérance, Touin, Peschard, Blondel, Dumont et Savalle.

Comm. Sport. : MM. Cornière, Godefroy, Clatot.

Le Comité directeur a procédé à la formation du nouveau bureau.
Bureau 1955 : Prés. : M Legourd R. Vice-Prés. : Chérance et Dumont. Secrét. gén. : Savalle. Secr. adj. : Colmar Trés. gén. : Chuniaud. Comm. aux comptes : Blondel, Segal, Dubuc. Capitaines de route : Touin, Peschard, Giverny. Cons. tech. : Blondel.

Les deux coureurs internationaux, Jean Raulin et Pierre Gervais, défendront cette année les couleurs du Club Normand, ce qui porte à une douzaine le nombre de crossmen du MC de Normandie.

Trois grandes épreuves internationales sont retenues cette année par ce club.

8 mai : Sidecar Cross, Côte Ste Catherine, Rouen (S.-M.).

3 juillet : Moto-Cross des Nations, Côte Ste Catherine, Rouen.

2 octobre : Moto-Cross France Belgique, Côte Ste-Catherine, Rouen

24 avril : Circuit de Haute Normandie.
22 mai : Moto-Cross National aux Andelys.

■ AMICALE MC DE LA CITE — L'AMC de la Cité, à Lyon, a tenu son assemblée générale. Après le compte rendu moral et financier, il fut procédé à l'élection du bureau pour 1955.

Prés. d'hon. : Pellet. Prés. : Merle Vice-Prés. : Garnier et Daudon. Secrét. : Dessagne. Secrét. adj. : Jaffrin et Germain Trés. : Lenoble. Trés. adj. : Leleu. Arch. : Salamand Cons. : Mottet, Joly, Meunier, Franchino, Roche, Golliard. Commis sport. : Prés., Maire Comm. tour. : Prés., Franchino. Dél. à la presse : Laffont. Comm. aux comptes : Garnier-Verdot.

Rappelons que l'AMCC organise le 12 juin prochain son circuit international de vitesse du Palais de la Foire à Lyon.

Le nettoyage des tuyaux d'échappement

Dans l'entretien d'une motocyclette, il est une opération devant laquelle nombre de motocyclistes reculent, c'est le décalaminage des tubes d'échappement.

Sans parler de moyens barbares comme la lampe à souder, la soude caustique est le seul moyen de se tirer de cette corvée, corvée qui tourne à la catastrophe pour qui ne connaît très sûrement les effets de la soude.

Mr E. Vonin, de Valentigney, dans le Doubs, a étudié un appareil qui, s'il n'a rien de miraculeux, n'en est pas moins un moyen sûr de débarrasser nos conduites d'échappement des dépôts carbonneux qui s'y forment et évite toute détérioration. Il s'agit d'un flexible de 1

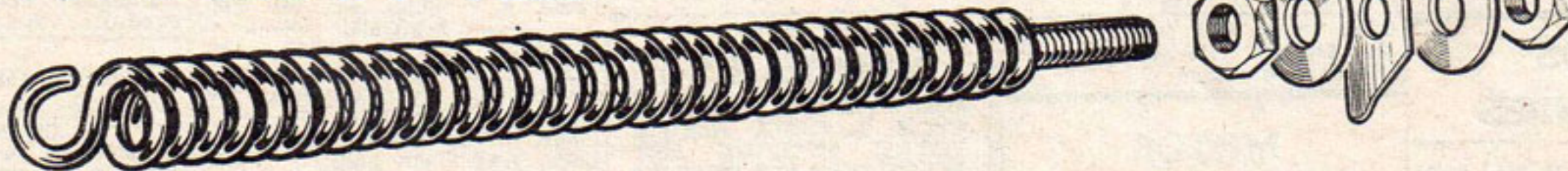
mètre de longueur formé d'un ressort à boudin dont les spires se touchent, portant à une extrémité une vis qui reçoit un couteau bloqué entre deux rondelles « bloc-fort » et deux écrous (voir illustration) de 6 mm.

Les couteaux sont en acier traité de forme spéciale à deux parties arrondies et coupantes amorçant un mouvement hélicoïdal et portant un guide de 2 mm en retrait des coupants.

L'appareil est livré avec 6 couteaux allant de 18 à 28 mm de diamètre, ce qui permet d'opérer dans des tuyaux de 20 à 30 mm de diamètre intérieur.

On fait tourner le flexible à l'aide d'une perceuse électrique, ou à défaut à main.

Ci-dessous, l'appareil proposé par Mr Vonin pour le décalaminage des tubes d'échappement.



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

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

ECHANGE STANDARD
MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES

Expéditions immédiates
Société F.C.R.

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

Record Bol d'Or 1954

AGENCE OFFICIELLE



PUCH

Pièces - Réparations

bien sur à

MOTO - BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir, 6 - PARIS-11^e

CRÉDIT

Versement à volonté jusqu'à livraison
Solde de 6 à 18 mois.

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

LES PETITES ANNONCES DE *Moto* revue

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

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

GNOME-RHONE

V. 125 G. Rh. R4B eq. s. cul. ét. abs. nf tr. p. roul. 80. Woëts Jardin Public, Guéret (Creuse)
 Side Gnome CV2 sup. capote bas px. 7 r Vincent St-Ouen

MOTOBECANE MOTOCONFORT

175 culb. Motobéc. Delafolye, 17 rue Montlouis, Paris 11^e
 R. sant. Motob. 350 L4C bicyl. gar. illimitée. Nedellec 34 r V. Chevreuil 12^e dim. 8 à 12 h.
 MOTOBECANE 125 latérales 0 km, bas prix VIL. 24-19.
 Urg. Motob. sport 54 nbx ac. sel. bipl. 130. 17 r Ed. Lefebvre Athis Mons (SO). Mollet.

MONET-GOYON

Monet Goyon 500 side 1 pl. 1/2 parf. ét. px 90000. Bourin 16 r Dessous des Berges, Paris 13^e, apr. 19 h. et sam.

TERROT MAGNAT-DEBON

URG. 350 Terrot parf. état, série fin 52, px 100. SARRAZAC 105 bd Richard Lenoir le soir après 18 heures.
 Side 500 Terr. mod. 45 4 vit. impec. div. acc. Lamany 11 pl. des Etats Unis, 11, Montrouge

MOTOS ALLEMANDES

DKW 350 NZ ét. nf vis. sam. dim. jour. ou écr. St Aimé 4 r Marius Aujan, Levallois.
 BMW R67-2 état neuf 5000 k cse mal. Station BP 103 qual Branly Paris 15^e.
 ZUNDAPP KS601 20000 kms px 300000. Cazal 13 r Franchetti, Bry sur Marne (Seine)
 ADLER 250 sport dern. mod. 1954 Saillant 2 r de l'Hôtel de Ville, Neuilly sur Seine.
 Triumph Hérisson moteur ref. à neuf orig. livr. à Paris. 85. Caudroy Pl. d. Promenade, Bapaume (Pas de Calais).
 A V. moto superbe BMW R12 750 cc av. side Simard 1pl.1/2 der. mod. impec. Polixène 26 r Froide, Caen (Calvados).
 BMW 750 side Bernardet 160. Cassière 7b. r de Chabrol 10^e
 BMW R12 side Pré. 1pl.1/2 t. b. ét. 200. Delaporte 65 r des Rosiers, Nanterre (Seine).
 Side BMW R12 impec. 7000 k px à débat. M. Renaud 25 r Gal Leclerc, Athis Mons dimanche matin.
 BMW 67/2 der. mod. 54 trans. solo 9800 k c. nve 1re main Alcat 32 r de Londres 9^e.

MOTOS AMERICAINES

Urg. Indian 500 m. à neuf 75000. Franq. DAN. 59-69.
 500 Indian Scout 2000 k ent. orig. c. nve eq. prix intér. Suignard 84 av. G. De Gaulle Courbevoie, vis. samedi.

MOTOS ANGLAISES

PANTHER 4 cv culb. fin 52 7000 kms, 3 mois garant. 175. Crédit reprise 17 rue Pajol-18^e
 BSA Star Twin 1951 eq. parf. ét. Lallement 23 r de la Py 20^e après 19 h. ts les jours
 BSA 250 cul. imp. Lecour 63 r Lemoine Romainville ap. 19 h.
 AJS 500 Twin 52 230. cr. poss. Taverne 39 av. Gambetta, Montrouge tél. ALE. 44-86.
 BSA B31 4 cv ét. nf tte eq. + eq. comp. Virmoux 5 av. Joffre, Maisons Alfort.
 Velocette 350 KSS parf. ét. 110. sam. dim. Saliba 18 r Nollet 17^e semaine. ROQ. 05-62
 BSA St. Tw. 51 eq. écr. Redon 3 bis r J. Godart Paris 12^e
 A V. 350 BSA Gold Star Cross oct. 52 susp. Vistoli tr. bon état. Ecr. DEPREAUX 17 rte de Dieppe, Maromme (S-I).

Triumph ST. 22000 k Sylvand 42 r 1/2 Lune Montrouge vis. dim.
 BSA 250 53. 100 000. RIERA 11 rue Iské Bernard, Plessis Robinson, visible sam. et dim
 500 Twin BSA A7 impec 175. 47 r Deguingand, Levallois.
 VD Sunbeam S8 250000 très belle, tél Ely. 66-58 le soir.
 Sup. Triumph 650 53 p roul. + Préc. Ribour 2 r Muller 18^e
 Velocette ACT 350 190000 gar. 3 mois susp AR oscil. Meyer 62 rue des Meuniers 12^e.
 URGENT Triumph T100 oct. 54. Crédit. Bertrand 38 rue Phalsbourg, Le Havre.
 URG. Ariel 500 culb. px 120. Ac Letexier 166 av. Carnot, Savigny sur Orge.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 S4 méc. imp. 60 Cerceau 80bdCamélat Gennevilliers
 PUCH 250 TF bon. mécan. Devroux 14 rue de Lépinette, Argenteuil.
 Puch 1952 250 TF double empl. voiture 135000 JAS. 84-59.

MOTOS BELGES

Saroléa cross nomb. acc. cul. bas prix. Gielewski 65 Gde Rue, Nogent sur Marne (S.)

MOTOS TCHEQUES

350 JAWA a. remor. 30 rue Baudin, Aubervilliers.
 JAWA 350 nve 1954 eq. luxe urg. 175. ANTONI 21 r de Vouillé, Paris 15^e.
 JAWA 250 aff. int. 25 rue Polonceau 18^e, vis. le soir.
 JAWA 350 nve 1954 eq. luxe urg. 175. Antoni 21 r de Vouillé Paris 15^e.

MOTOS DIVERSES

Excelsior 200 Villiers 51 télesc. AV et AR, 3 mois garant. 85. Crédit. BOT. 05-95.
 125 AUTOMO. 63 a. du G. de Gaulle, Garenne Colombes.

A ENLEVER : BMW R75 100000 BSA 250 culb. 1952 100000 Side Gnome 750 culb. 35000 40 av. d'Oradour, limite de Paris M^o Pte de Versailles.

Harley 750 MP 80000. R. Gillet side 1000 cc px 50000. Ballu 9 r E. Bray, Argenteuil (SO).

100 MOTOS sélectionnées. Voitures. Reprises. Crédit.

MOTO-RECORD

151, rue Marcadet, Paris-18^e MON. 24-40.

SANS PREMIER VERSEMENT GRAND CHOIX MOTOS

SCOOTERS soldés Sidecars à partir de 5000 fr. Garantie 3 mois

CREDIT - REPRISE GIL, 83, av. d'Italie. Ouvert le dimanche.

Alcyon 175 AMC ét. nf nomb acc. f. tél. susp. rem. Fulgur 160000. Masson 5 rue des Alouettes, Maisons Alfort.

ATTENTION !!!

Avant d'acheter, voyez ALAZARD 100 motos. Tous prix Crédit. 47 av Clichy-17^e (dans la cour)

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

état neuf, garantie, crédit SIAM 8 r Fourcroy, Paris-17^e

VENDEURS :

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES, VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TOTALITE DES INTERESSES. FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS MOTO-REVUE OU, DEPUIS 42 ANS, SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS. TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER, LISENT, D'ABORD : MOTO-REVUE

CREDIT - REPRISE

500 et 650 Triumph 52-53 350 Jawa état neuf 250 BSA, Puch, Jawa 175 et 125 tous modèles GARAGE 38 r Saussure 17^e.

Spécialiste

de l'occasion à crédit
 45000 Gnome Rhône 750
 55000 Gnome 125 télescopique
 55000 Zundapp 196 très bien
 65000 Terrot 350 chromée
 75000 Bernardet et Vespa 53
 75000 Indian 2 cyl. 500 scout.
 75000 Peugeot 350 c. neuve
 75000 René Gillet 1000 cc.
 80000 Terrot 500 culb. belle
 85000 Terrot 125 culb. c. neuf
 90000 Norton, BSA, Triumph
 95000 Monet 200 Motobéc. 175
 120000 Guiller AMC gr sport
 140000 Motobécane 350 télesc.
 140000 Indian scout grd luxe
 160000 DKW 500 télescopique
 160000 BSA 250 comme neuve
 160000 Csepel 250 neuve
 210000 Ariel 500 mono et twin reprise et tous échanges.
 Faurie 8 av. de St-Ouen Paris S'adresser au fond de la cour

TOUJOURS 150 motos scooters vélomot. Crédit Paris Province, 62 av. de Choisy, 13^e. GOB. 87-87.

Norton Manx 500 Ydral course gar. crédit. nb. avantage. Profit 11 r Bossuet, Meaux (SM)

CREDIT IMMEDIAT

1/3 comptant
 Solde 6-9-12 mois
 125 Peugeot depuis 40.
 125 Motobécane 52-53 70.
 125 Terrot culb. 52-53 80
 175 cmc. Peugeot 1954 135.
 175 Motobécane culb. 110
 175 Guiller AMC 110.
 200 NSU neuve 190.
 232 cc. M. Goyon sport 54 140.
 250 DS Malterre 54 nve 215.
 250 Victoria 1953 220.
 250 Puch 1952 cme nve 170.
 350 Terrot télescopique 95.
 350 Jawa 1952 bicylinq. 180.
 350 BSA B31 1953 200.
 500 Terrot RGST 53 160.
 500 et 350 Motobécane dep 50.
 500 Indian scout. rév. eq. 140.
 500 Norton 16H révisée 90.
 500 DKW SB bicyl. 130.
 500 G. Herstal 53 et 54 225.
 500 Ariel télesc. 190.
 500 Ariel 1954 mot. alu. 275.
 650 et 500 R. Gillet dep. 70.
 650 BSA Golden Flash 260.
 750 Gnome Rhône police 140.
 750 BMW R12 révisé 150.
 750 Harley Davidson nve 200.
 et 150 motos et sidecars depuis 25000
 APENNINS AUTOMOBILES
 10, rue des Apennins (17^e)
 Métro Brochant. MAR. 74-22

CREDIT

EXCEPTIONNEL

PEUGEOT 2 vit. bloc, 40
 MOTOBECANE 3 vitesses 40.
 125 CMC.
 GNOME fourche télesc. 60.
 PEUGEOT bloc cme neuf 65.
 JONGHI sélect. au pied 75.
 MOTOBECANE fourche tél. 75.
 GIMA AMC 4 vit. sélect. 100.
 175 CMC.
 PEUGEOT sélect. 4 v. tél. 90.
 ALCYON AMC culb. f. tél. 110.
 GUILLER AMC culb. f. t. 110.
 MALTERRE AMC f. tél. 120.
 PEUGEOT Gd Sp. rouge 140.
 250 CMC.
 PUCH 4 v. susp. ar. tél. 170
 BSA 4 v. susp. ar. tél. 160.
 350 CMC.
 MONET culb. 4 v. sél. 110.
 BSA culb. susp. ar. tél. 200.
 DOUGLAS Twin gd luxe 250
 500 CMC.
 BSA 4 vit. sélect. pied 125.
 BSA AA7 Twin culb. 250.
 BMW R12 4 v. 750 cc. 160.
 Reprise de votre moto sur :
 CITROEN coach 4 places 150.
 2 CV CITROEN tr. b. ét. gén.
 4 CV RENAULT CI 52 impec.
 4 CV RENAULT gd lux 52 déc.
 203 LUXE fin 52 toit ouvr.

GAITE MOTOS

4, imp. de la Gaité Dan. 55-43
 DEMANDEZ-NOUS LA LISTE complète ctre 45 fr. en timbres

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

Guzzi Galletto 140. Reprise. Crédit. 17 r Pajol Paris 18^e
 SPEED 115 pare-brise porte-bagag. 12 r de Cléry Paris 2^e
 VESPA 54 tt équipé 2200 k ass. pay. 15 mal 110000. vis. sam. et dim. Fally 31 av. J.J. Rousseau, Aulnay sous Bois.

VOITURES A VENDRE

TOUJOURS 50 voit. tour. et sport. Repr. ttes motos et solde à crédit. R. SCEAUX 4 rue Beaurepaire Pantin VIL. 15-18
 CITROEN 11 BL Rec. 49 Perf. LUTIN 10 r Stalingrad, Pré-Saint-Gervais.
 Bugatti gd sport 8 cyl. 2 litres. Ecrire à MOTO-REVUE.
 Ech. 7 cv Mathis ctre vélomot. 40 av. Porte d'Asnières, P. 17^e
 Simca-8 sport cabriol. impec. chauff. vent. radio, repr. motos étrangères réc. PER. 60-98.

203 Peugeot 53 20000 kms
 4 CV Renault 1950, 1952, 1953
 Citroën 11 BL 40 et 15 CV 51
 Matford V8 72 cabr. 5 pl.
 Créd. Reprise Motos récentes
 APENNINS AUTOMOBILES
 10, rue des Apennins (17^e)
 Métro Brochant. MAR. 74-22

ON DESIRE ACHETER

ACHETE toutes 125 et scooters GIL, 83 avenue d'Italie, Paris, ouvert le dimanche.

Achète comptant

125 motos, Lambretta, Vespa, Bernardet. Thierry 19 r 2 Communes, Montreuil (sam. seul.)
 Achète à particulier belle 500 ou 600 anglaise récente payable comptant. SALITI 116 rue Damrémont Paris 18^e, soir.

ACHAT COMPTANT

Paiement immédiat Scooters et Motos récentes Echange contre voiture 23 bd Péreire, 17^e

ACHETE scooters Vespa et Lambretta. Moto 79 bd Montparnasse. LIT. 21-68.

PART. cherche Sterva 125 ou 175 d'occasion. Ecrire CARRIER, 118, av. Gabriel Péri, Le Perreux (Seine).

ACHAT COMPTANT

Toutes motos et vélomoteurs. GARAGE 38 r Saussure, 17^e

ACHETE

Vespa, Lambretta. DAN. 55-43

DIVERS

SIDECAR attache rapide 15000 Vialle 203 r St Honoré P. 1^{er}
 Pièces Prester Jonghy 100 cc bloc moteur complet état neuf gonfleur Luchard triph. 220 Vt Radiateur 202 état neuf.
 POLLET 100 bd de Gaulle, Villeneuve la Garenne (Seine)

VETEMENTS CUIR

renovés, réparés par le vrai professionnel VIE CUIR
 Teintures souples résistantes, imperméables et durables, 81 rue Saint-Maur, Paris, et 16 rue G. Bonnac, Bordeaux. Vêtements Cuir et Produits Vie-Cuir. Catal. grat.

Pneus increvables

avec l'Anti-Crevaison COLMATOR à base de latex, pour vélos, vélomot. scooters, motos, autos Efficacité, sécurité absolue (essais laboratoires A. et M.) En vente chez votre fournisseur ou à la STATION SERVICE COLMATOR 23bd Péreire Paris

ECHANGES

NORTON 5 CV garant. 3 mois contre 125. BOT. 05-95.

REPARATION GRATUITE

CREDIT 18 MOIS AUTOS MOTOS SCOOTERS REPRISE TOUTES MOTOS 7, rue de Montreuil, Pantin. Métro Eglise. Ouv. dimanche.

EMPLOIS

J. h. 2 ans app. rép. moto. ch. pl. Botrel 10 imp. Letort 18^e
 SAINT PAUL MOTOS 1 r de Rivoli, dem. vendeur chauffeur et mécan. avec réf.

IMPORT. Grossiste pièces et accessoires moto, demande :

Magasinier

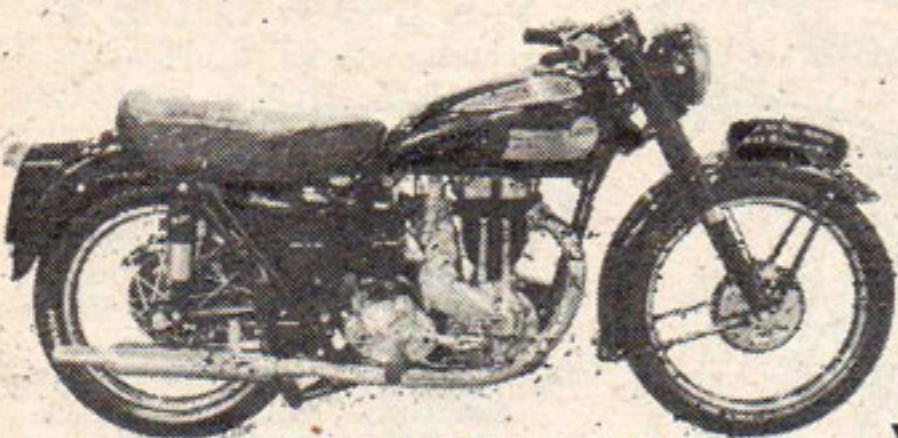
25 à 40 ans envir. connaissant bien pièces et access. motos, pouvant préparer commandes clients. Ecr. N° 15637 PUB. 36 ter r Tour d'Auvergne, 9^e

BON MECANICIEN profess. spécial. Motobéc. et Mobylette Paie élevée si capable, place stable assurée tte l'année. Se prés. av. référ. 43 av. du Gén. Leclerc, Billancourt (Seine).

BSA - ARIEL

GIMA
A.M.C.

Lambretta



ARIEL 350 CMC

Les plus Grandes Marques avec un

CRÉDIT DE 18 MOIS

1^{er} Versement 5.000 fr.

REPRISE DE VOTRE
ANCIENNE MACHINE

à NORD-EST-MOTO

214, FAUBOURG
ST-DENIS, PARIS

Notre ÉPARGNE-CRÉDIT 24 MOIS vous rapportera des intérêts

Métro : Nord et la Chapelle - Tél. NORD 43-92

TRANSACT'MOTOS

104, r. Haxo, PARIS-XX - M^o Porte des Lilas - MEN. 99-86

vous propose :

⊕ Pour vos déplacements :

| | |
|----------------------|---------|
| PALOMA 50 cc. | 36.000 |
| PALOMA 70 cc. | 85.000 |
| PALOMA 125 cc. | 99.500 |
| SCOOTER PUCH 125 cc. | 168.000 |

⊕ Pour le tourisme :

| | |
|-----------------|---------|
| PUCH 175 SV | 191.000 |
| 250 SG | 245.000 |
| ZUNDAPP 250 cc. | 246.000 |
| KS 601 | 410.000 |

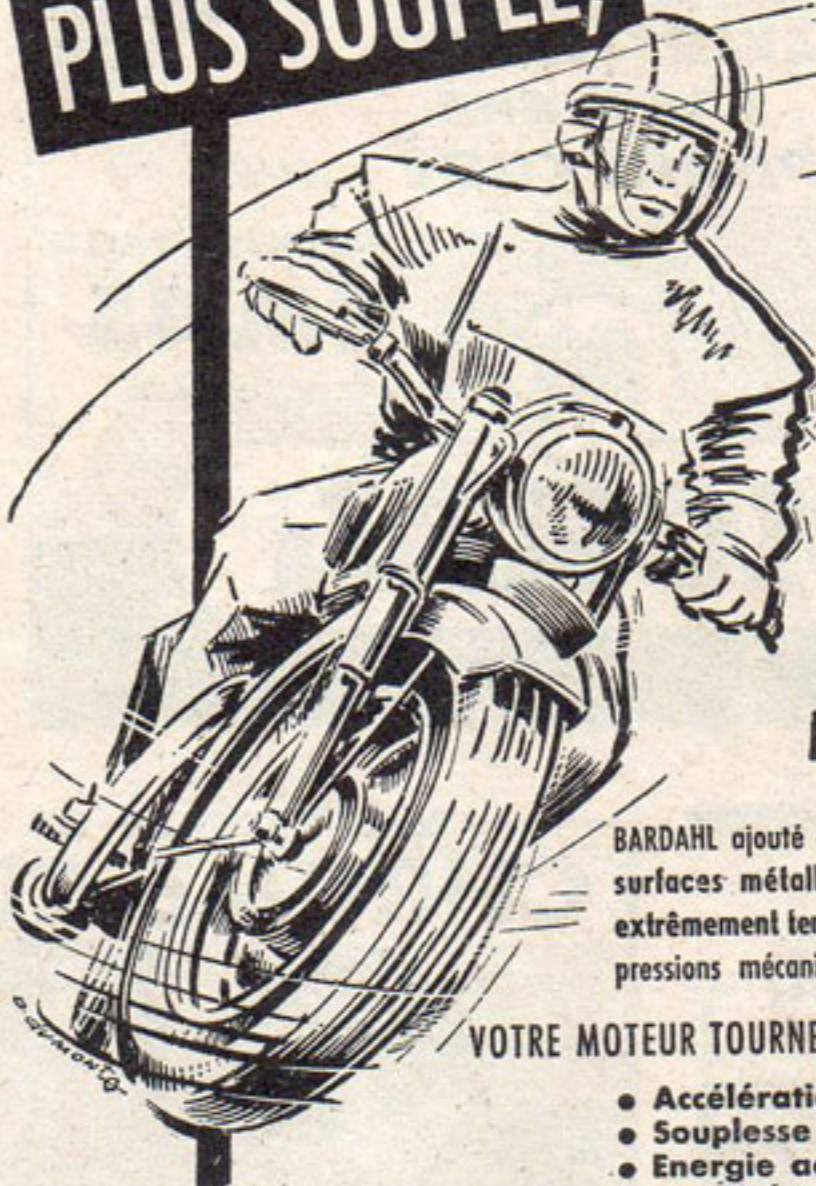
⊕ Conduite sport :

| | |
|-------------------|---------|
| PUCH 175 cc. SVS | 208.000 |
| 250 SGS | 291.000 |
| ZUNDAPP 601 sport | 445.000 |
| SIDECAR STEIB | |

20% COMPTANT SOLDE EN 15 MOIS

Concessions exclusives donc
compétence assurée.

PLUS SOUPLE,



ELLE "ARRACHE" MIEUX AVEC BARDAHL...

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

VOTRE MOTEUR TOURNE SUR UN "COUSSINET BARDAHL"

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

BARDAHL

SÉLECTION INGRÉDIENTS PRODUITS OUTILLAGES

25-27, Place de la Madeleine - PARIS (8^e) - ANJOU 41-00, 41-01 et 41-02

DISPONIBLE: 125 cc., 175 cc., 350 cc

MOBYLETTE

SCOOTER

79, Boulevard MONTPARNASSE

MOTOBÉCANE



FACE A LA GARE

CREDIT IMMÉDIAT

DE 6 A 18 MOIS

ATELIER DE REPARATIONS
SPÉCIALISÉ

LITré 21-68

MAX DUPAS

ACHAT - VENTE - ECHANGE

Motos ou Scooters + Crédit = Voitures

150 Voitures d'occasion - CREDIT : 6 - 9 - 12 et 15 Mois

198, AV. DE LA PORTE DE VINCENNES, PARIS - DID. 75-73

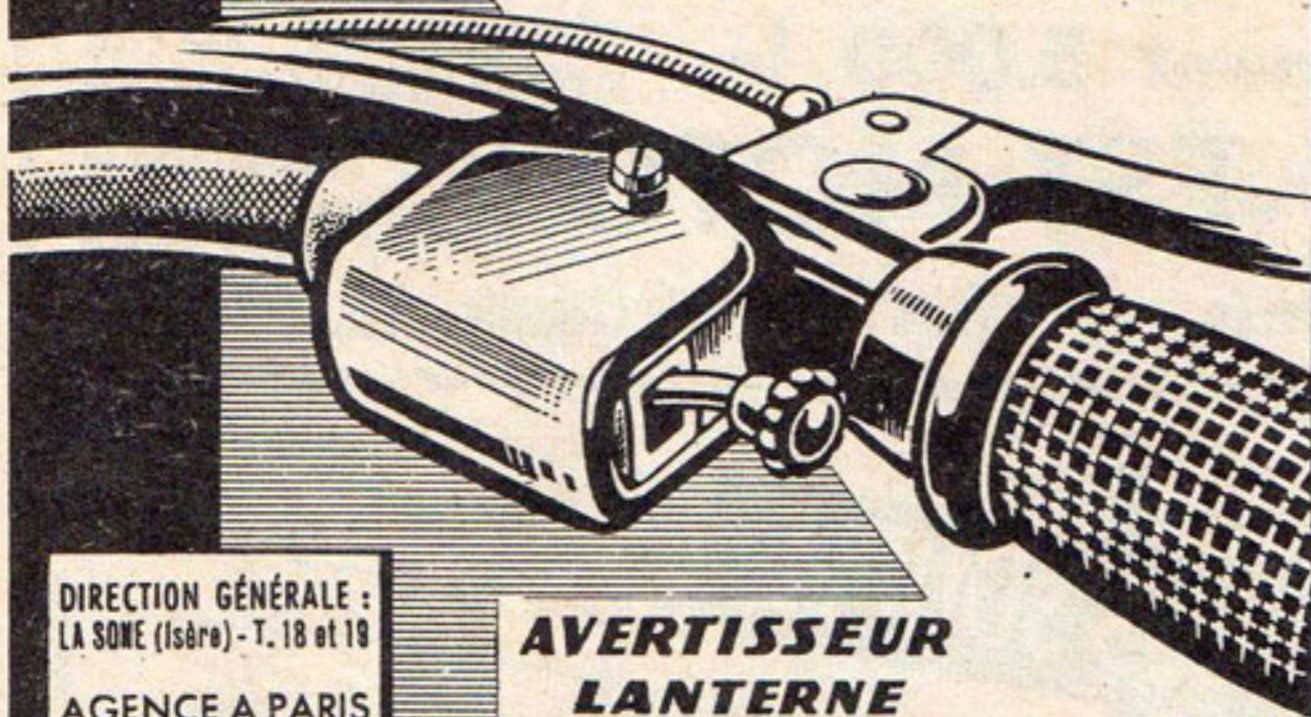
OUVERT TOUS LES JOURS
MEME LE DIMANCHE

53, Rue Jules Vallès - SAINT-OUEN - Ouvert Samedi, Dimanche, Lundi

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

UNE SIMPLE PRESSION DU POUCE

ET VOUS AUREZ
A VOLONTÉ...



DIRECTION GÉNÉRALE :
LA SONE (Isère) - T. 18 et 19

AGENCE A PARIS
93, Rue Ampère (17°)
Tél. WAGram 78-45

Usines :
LA SONE (Isère)
DOMÈNE (Isère)

**AVERTISSEUR
LANterne
PHARE CODE** avec
le **COMMUTATEUR
CM.45**



MOREL

HAVAS

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^s H. JEANNERET & C^{ie}

14 bis, r. Reine-Jeanne - NICE (A.-M.) Tél. 821-97

A PARTIR DU 8 FEVRIER SOLDES ANNUELS

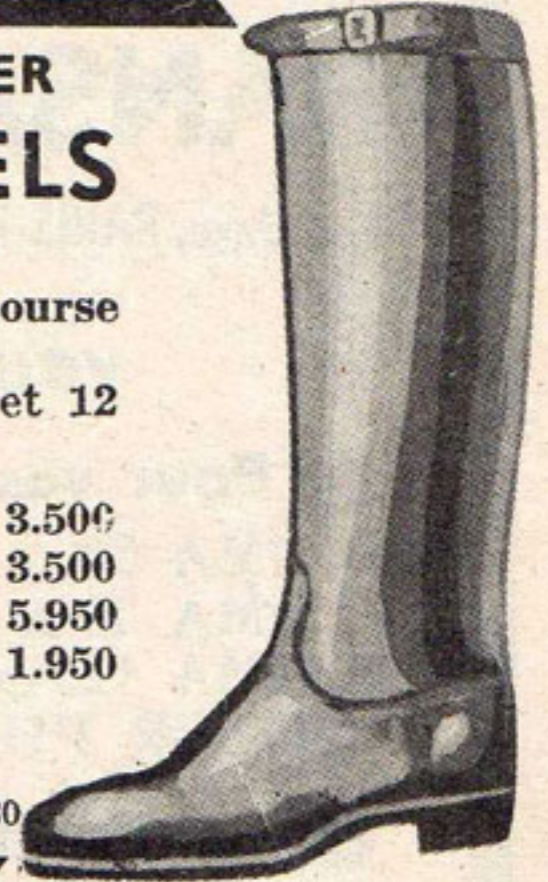
des fins de séries

MARCY 1 et 3 place de la Bourse
Paris-2°
Tél. : CEN. 83-11 et 12

aperçu de quelques prix

DEMI-BOTTE veau naturel 3.500
DEMI-BOTTE box fauve .. 3.500
BOTTES box noir ou couleur 5.950
CHAUSSURES mod. div. dep. 1.950
(quantité limitée)

Ouvert sans interruption, du
lundi au samedi de 8 h. 30 à 19 h. 30



MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10°

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



ARTISANS MOTOCISTES

Un appareil indispensable
pour votre atelier : le
décalamineur de tuyaux
d'échappement.

Il réduit avec facilité la
calamine la plus dure
en poussières dans tous
les diamètres et coudes
de tuyaux.

Livré avec notice et
facture pour la somme
de 1.200 frs nette.

VONIN Motociste
VALENTIGNEY (Doubs)

LE *seul* LÉGER
FRAIS EN ÉTÉ, CHAUD EN HIVER

100% efficace

CONTRE LES CHOCS PARCE QU'EN

LIÈGE NATUREL



ADOPTE
POLICE d'ÉTAT

CASQUE

BAYARD

son armure est de liège

EXIGEZ-LE DE VOTRE FOURNISSEUR
GROS : 28, RUE CHATEAU-LONDON PARIS
CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS

Les Etablissements BEAUSOLEIL

9, rue St-Sabin - PARIS-11° — ROQ. 59-46

Spécialisés depuis 1910

dans le commerce des MOTOS D'OCCASION
disposent d'un stock important de pièces récupérées ou
neuves et d'un lot très intéressant de motos et vélomo-
teurs de toutes marques révisées ou non (depuis 20.000 fr.)
Envoi liste motos contre 15 frs. en timbres.

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



Clinique des
cadres. Résér-
voirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien no-
ter n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

VAP

Toute la pièce détachée
en stock.

Livraison à lettre lue.
Remises aux Agents et
Stations-Service.

Echange standard
moteurs et transforma-
tion en D.T.

Conseils techniques par
mécaniciens spécialistes.

MANCEAU

5, rue de Vouillé, 5
PARIS-15° - VAU. 57-57

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

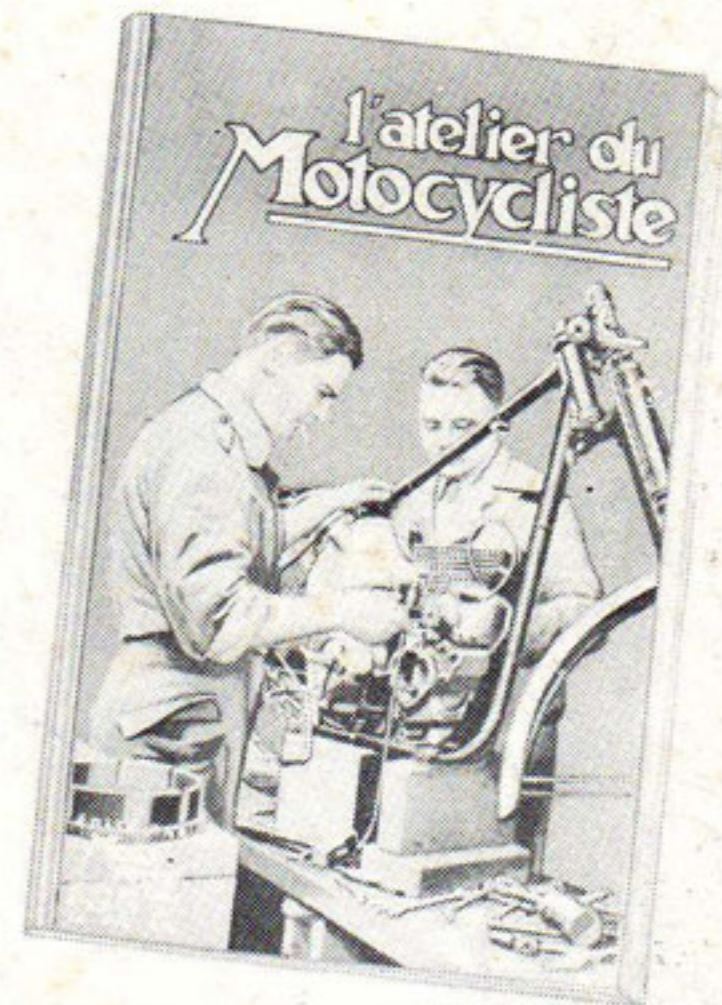
TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE,
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



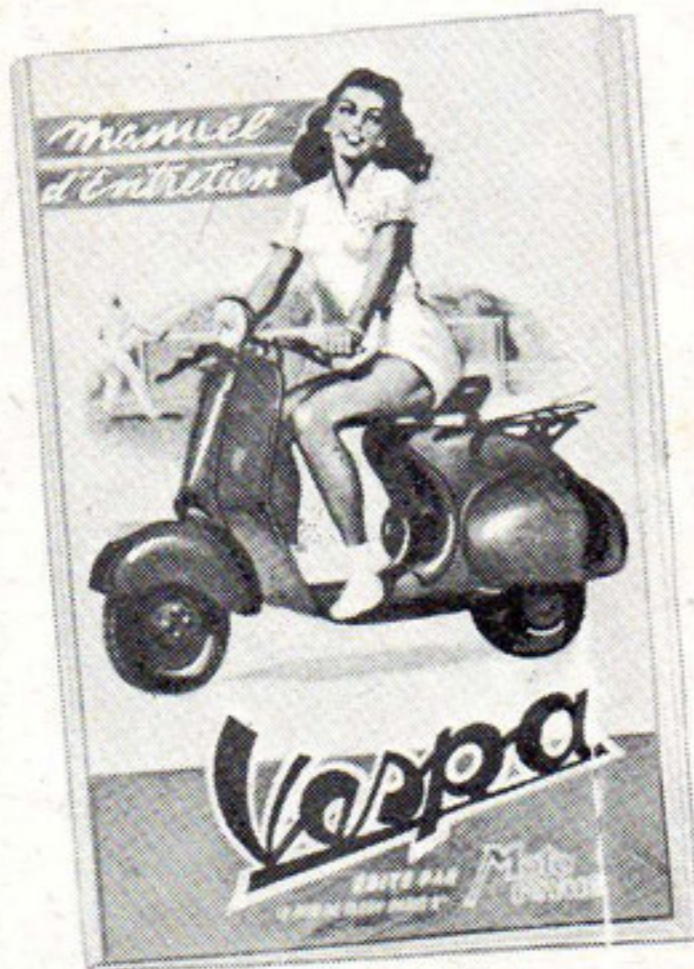
Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

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.)

TERROT et MAGNAT 125 cmc.
Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)

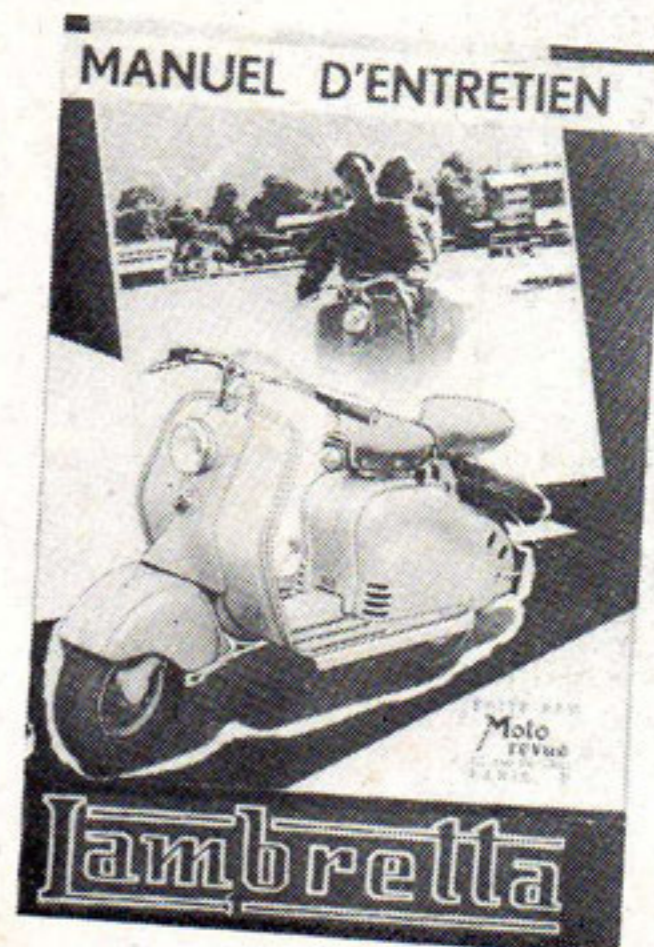
MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)

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.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos, VéloMOTEURS, CycloMOTEURS)
Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

TABLEAUX MURAUX

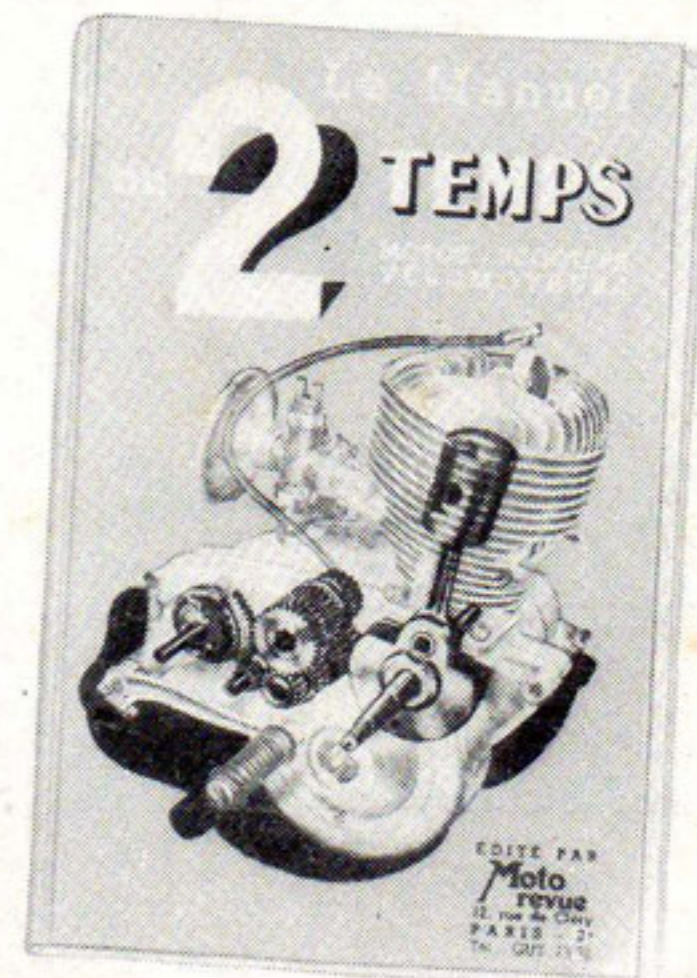
PLANCHES MURALES 60 x 100 cm.
Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr., et 20 fr. par tableau supplémentaire.

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.)
RELIURES : 350 fr. (franco 425 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 : 485 fr. (par poste 535)

ECLATANTE DEMONSTRATION

DE LA TENUE DES BOUGIES EYQUEM

SOUS TOUS LES CLIMATS

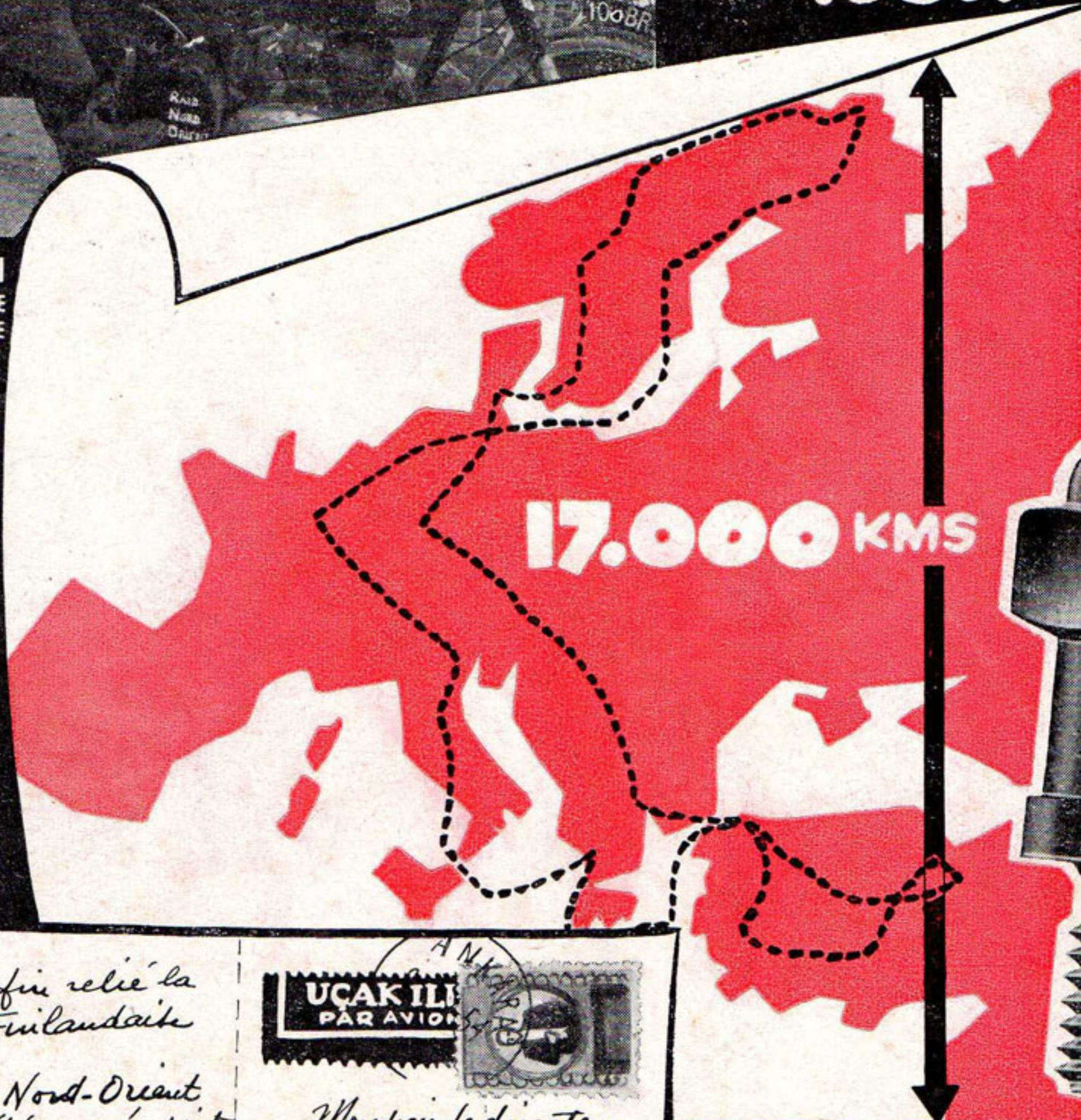
lors du raid Nord-Orient de Mr J.C. HARRARI sur
moto CSEPEL 250 cm³ en Août-Septembre 1954

Sa satisfaction a été totale



J.C. HARRARI
VIENT D'ATTEINDRE
LE CERCLE POLAIRE

du **GRAND
NORD**



17.000 KMS



à **L'ASIE
MINEURE**

*J'ai enfin relié la
Laponie Finlandaise
à l'Asie -
Le raid Nord-Orient
a donc été une réussite.
MERCI ENCORE A "EYQUEM"
J'espère être à Paris
en septembre -
Sincèrement votre
J. Claude Harrari*

UÇAK İLİ
PAR AVION
Monsieur le directeur
des Etablissements
EYQUEM
Boulevard
Pereire AN
Paris 24^e
FRANCE

EYQUEM

MONTÉE EN 1^{er} ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS