

# Moto revue

NUMERO SPECIAL DE NOEL  
60 f.

Les plus belles  
**ETRENNES**  
de votre vie :  
**JAWA**



MODELE 1955

Puissance du moteur augmentée - Nouvelle suspension  
hydraulique avant et arrière - Tenue de route remarquable



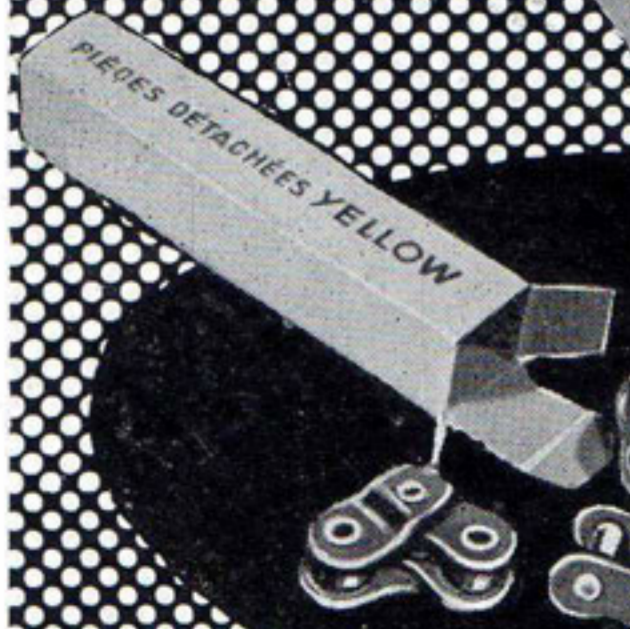
*La chaîne française de qualité*

# YELLOW

POUR  
MOTOS - VÉLOMOTEURS  
& SCOOTERS



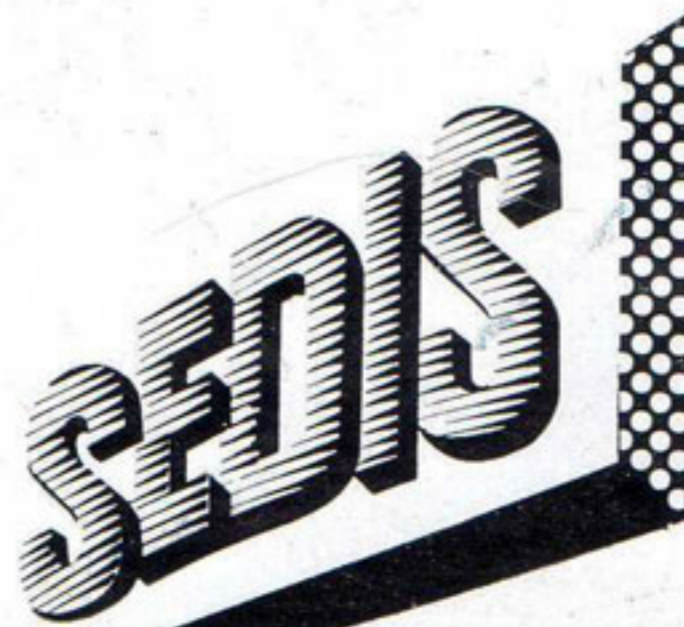
*est désormais vendue  
sous cet  
élegant cartonnage,  
à la longueur voulue,  
prête à être montée*



Ce nécessaire de réparation  
composé de :

- une attache rapide supplémentaire
- un maillon coudé
- un maillon à river

pourra être livré sur demande  
avec supplément



COMPAGNIE DES TRANSMISSIONS MÉCANIQUES,

SEINE - DOUBS - ISÈRE

19, AVENUE DU GÉNÉRAL MANGIN, PARIS (16<sup>e</sup>) TÉL. AUT. 95-55 et 95-56

# 1955 TERROT

*le triomphe  
de la qualité!*

**250** <sup>cm<sup>3</sup></sup>

PUISSANTE ET  
CONFORTABLE  
C'EST UNE  
**Routière.**  
MANIABLE ET  
ÉCONOMIQUE  
C'EST UNE  
**Utilitaire.**



Des solutions  
nouvelles d'une  
efficacité  
**ABSOLUE**

*C'est la...*

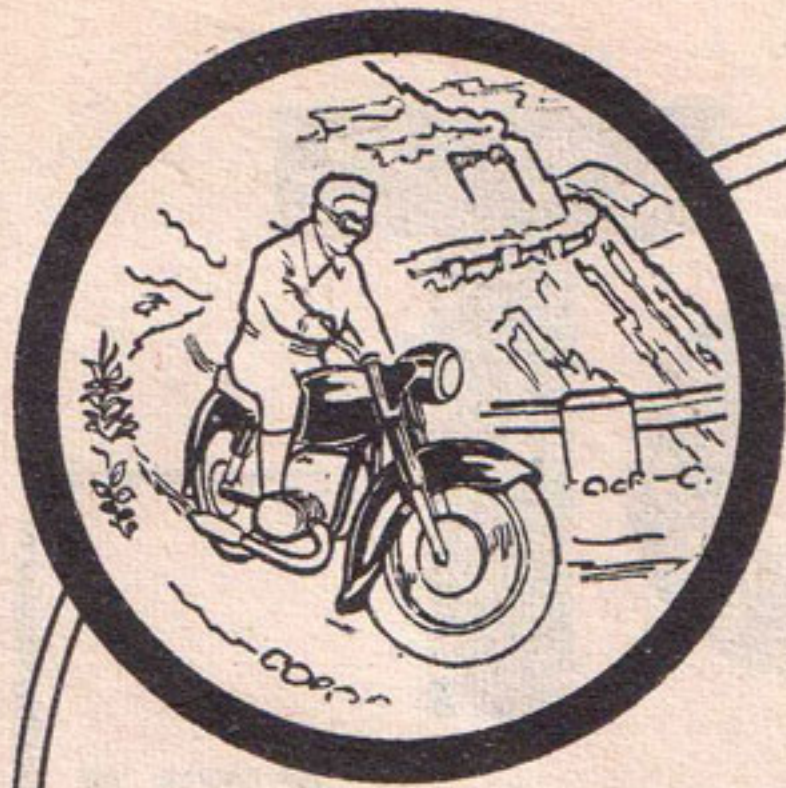
**250** <sup>cm<sup>3</sup></sup> **TERROT**

**SPECIFICATIONS :** Bloc-moteur 4 temps à soupapes en tête, totalem. encloses commandées par culbut. - Culasse all. léger. - Cylindr. 250 cm<sup>3</sup>. - Alesage 68. - Course 68. - Graiss. à circuit par pompe noyée. - Reserv. d'huile incorporé au bloc, capac. 2 litres. - Alum. par bobine et batterie. - Avance automatique. - Carbur. à deux manettes. - Silencieux tubulaire. - Transmiss. primaire par engren., secondaire par chaîne dans carter cranche invis. - Boîte à graiss. séparée 4 vit. à point mort verrouillé, rapports : 17,4, 10,8, 7,53, 6,02 à 1. - Débrayage très souple. - Select. au pied. - Freins centraux de 150. - Pneus AV 25 - 3, AR 26 - J.25 pavés. - Moyeux alum. AR à broche faisant amort. de transmiss. - Fourche télescop. avec amort. hydraul. à double effet. - Suspens. arrière par éléments telescopiques et amortisseurs hydrauliques incorporés. - Guidon avec poignée tourn. gaz à droite et poignée commutatrice à gauche. - Selle suspendue réglable. - P.-b. amovible. - Béquille centrale. - Plaque de police AR lumin. - Reserv. essence 12 litres. - Genouillères. - 2 sacoches avec trousse d'outill. - Pompe à air. - Eclair. élect. par dynamo en bout d'arbre et batterie. - Avertiss. élect. - Indicat. de vitesse incorporé dans le phare avec prise dans le bloc. - Poids 120 kgs. - Vitesse 115 kms h. environ.

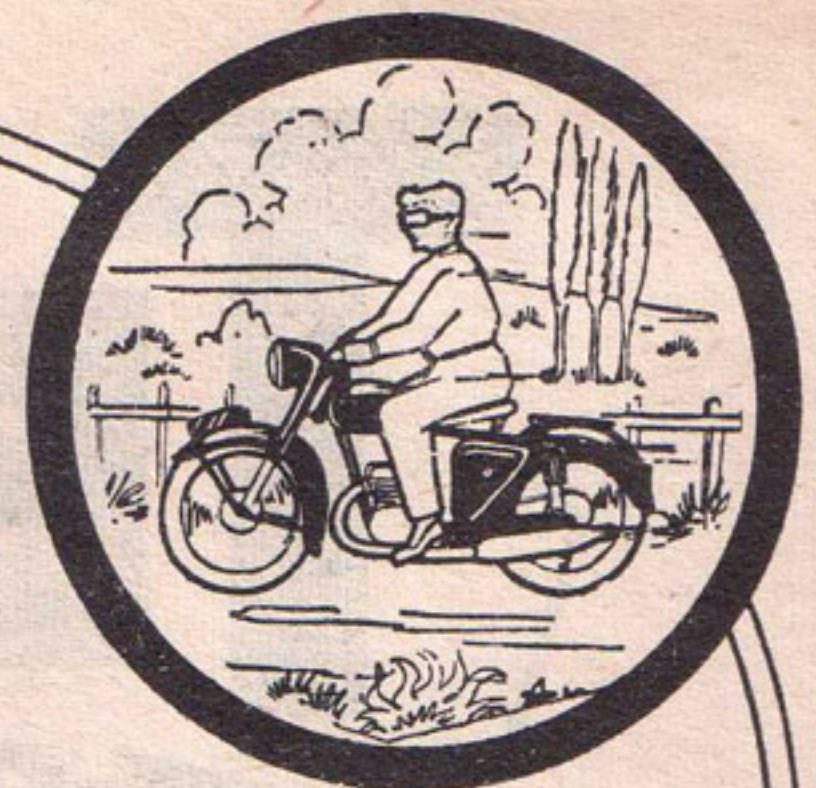
La Motocyclette  
universelle, illustrant  
**30 ANS**  
**DE PROGRÈS**

NOTICE FRANCO SUR DEMANDE A: **TERROT-DIJON**  
MAGASIN D'EXPOSITION A PARIS, 72, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

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



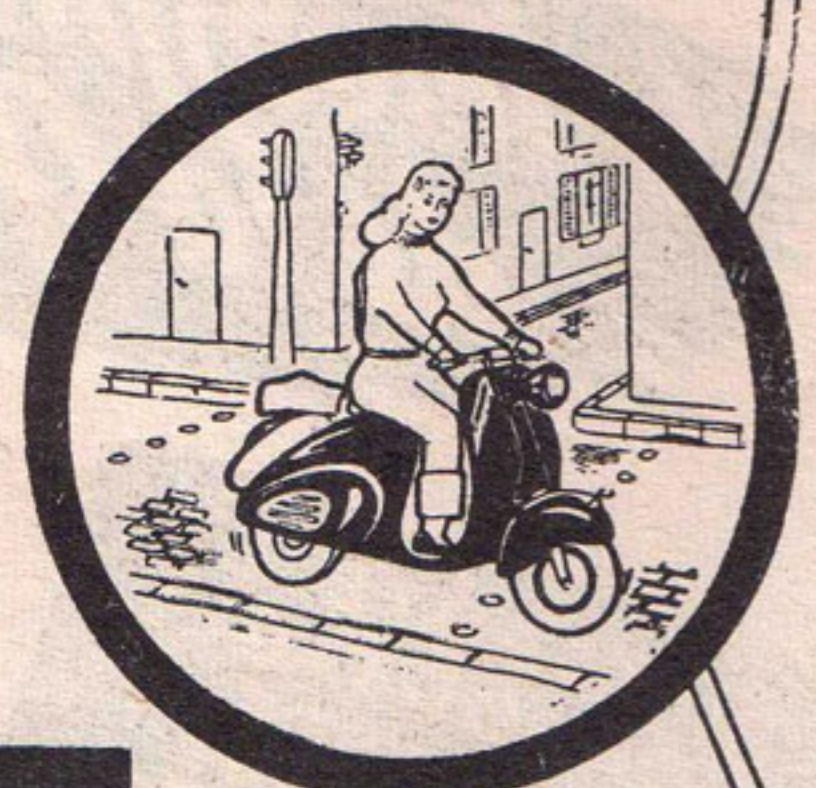
MOTOS



VÉLOMOTEURS



CYCLOMOTEURS



SCOOTERS

EXIGEZ  
LES  
ACCESSOIRES

**AMAC**  
LA GRANDE MARQUE  
DE RENOMMÉE MONDIALE

CARBURATEURS,  
GUIDONS,  
POIGNÉES TOURNANTES,  
MANETTES, LEVIEPS,  
ÉPURATEURS D'AIR,  
ROBINETTERIE,  
TRANSMISSIONS,  
etc...

En vente chez tous les Motocistes

STATION-SERVICE AMAC

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

# RENÉ GILLET

présente un modèle entièrement nouveau :

**TYPE V/2**

125 cc - 4 Vitesses

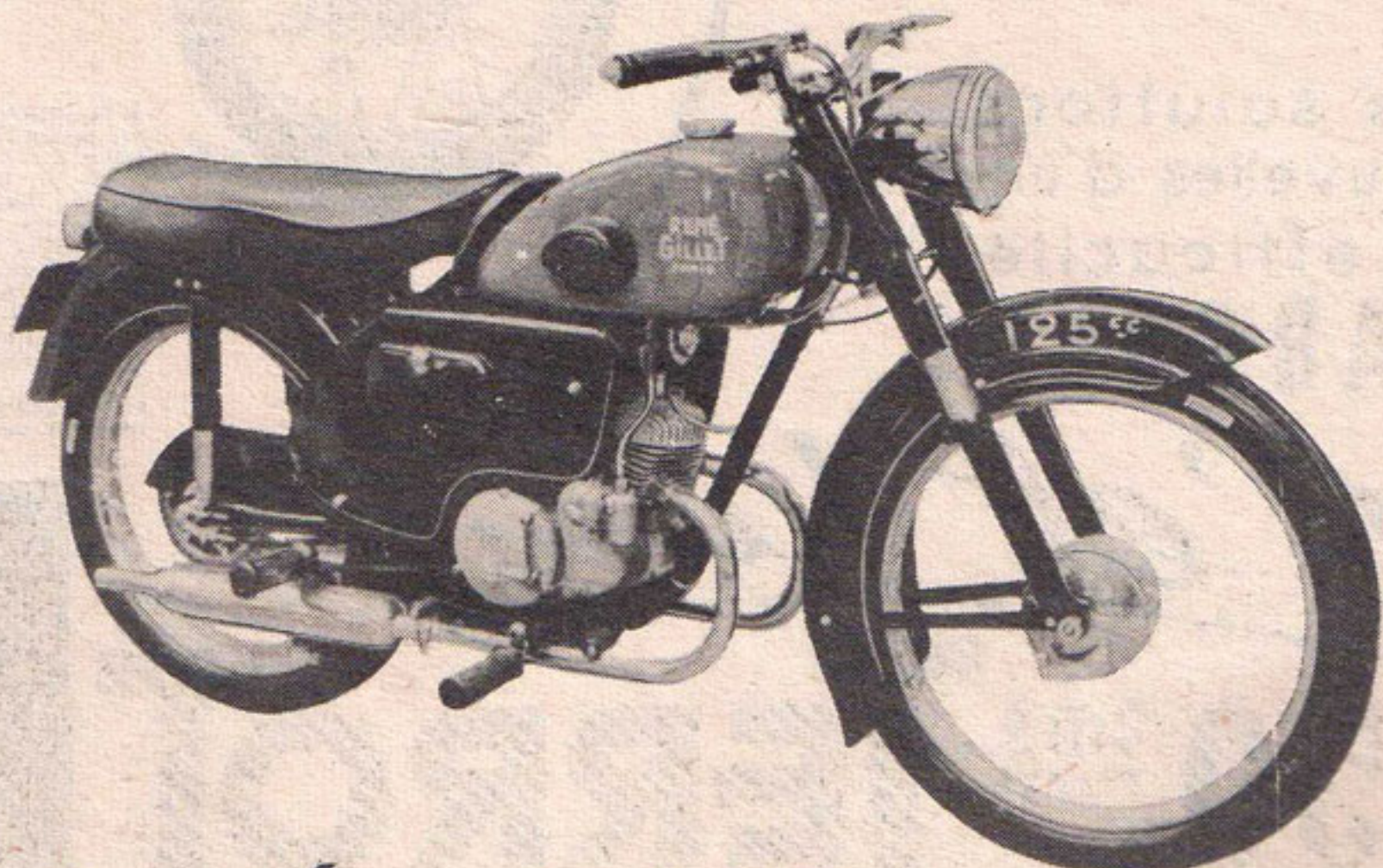
**132.000 frs**

Suspension AR. par FOURCHE  
OSCILLANTE.

FREINS incorporés dans les  
moyeux.

PALIERs MOTEUR sur roulement  
à billes.

TRANSMISSION : moteur-boîte  
par chaîne.



Éts **RENÉ GILLET**

126 bis, Av. Aristide Briand - MONTROUGE (Seine) Tél. ALE 40-40

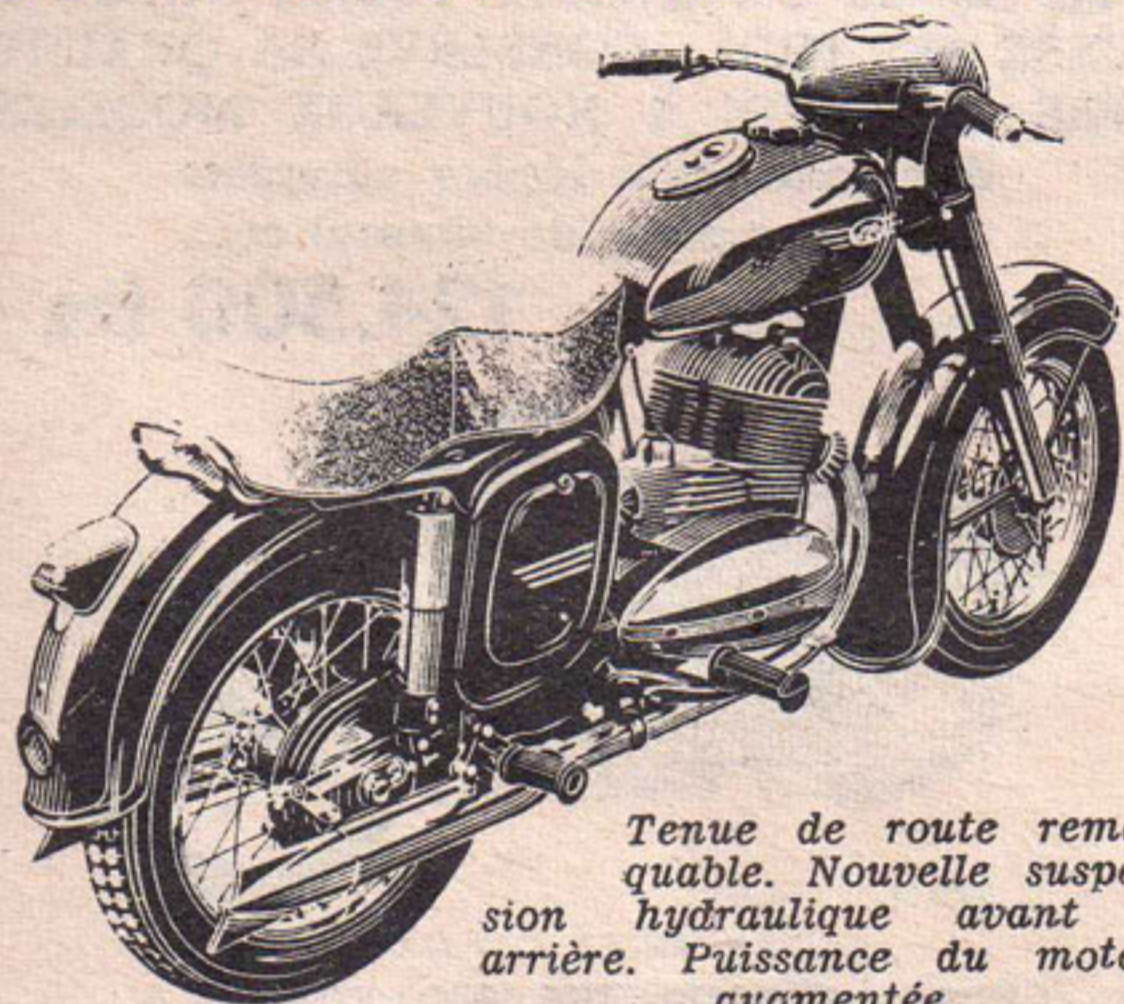
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

*N'attendez pas  
le printemps  
pour acheter votre nouvelle*

**JAWA 350 cc.**

**MODELE 1955**

CHEZ UN DES 200 AGENTS DE LA MARQUE



*Tenue de route remarquable. Nouvelle suspension hydraulique avant et arrière. Puissance du moteur augmentée.*

**LIVRAISON IMMÉDIATE AU COMPTANT  
OU A 6, 12 OU 15 MOIS**

DOCUMENTATION GRATUITE SUR DEMANDE

**GARANTIE EXCEPTIONNELLE D'HIVER :**

*Toutes les machines livrées  
DU 1<sup>er</sup> DECEMBRE AU 1<sup>er</sup> MARS  
seront garanties jusqu'au 1<sup>er</sup> Septembre*



**Ets J. POCH**

127, avenue de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE

— Tél. : MAI. 61-70 —



Le Champion  
de France  
1952-1953  
Cat. 500 cmc

**JACQUES  
COLLOT**  
dit :



*J'utilise  
exclusivement*  
**VEEDOL**

Collot a choisi VEEDOL parce qu'il sait que, grâce à son indice de viscosité record, VEEDOL conserve son pouvoir lubrifiant intégral... même aux plus grandes vitesses. Jamais de "pépins" avec VEEDOL; c'est une huile sur laquelle on peut compter !

**Pour les moteurs "2 temps"  
utilisez aussi VEEDOL**

VEEDOL a mis au point une huile spéciale pour le moteur "2 temps", miscible instantanément à l'essence, qui évite le calaminage, le serrage, le gommage des segments, la perle à la bougie.

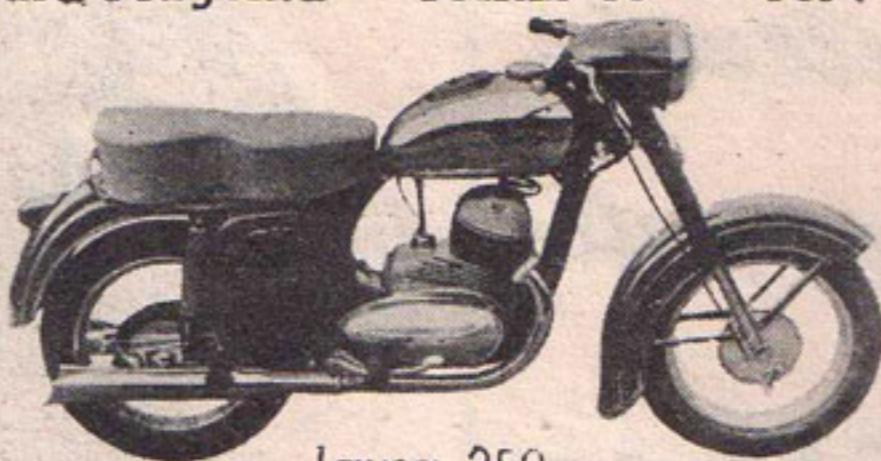
**VEEDOL**  
LA PREMIÈRE HUILE DU MONDE

# FRANCE-MOTOS-SPORT

46, Boulevard Magenta — PARIS-10<sup>e</sup> — Tél : BOT. 87-77

JAWA - CSEPEL - TRIUMPH  
GILLET-HERSTAL — N.S.U.  
VINCENT — AMBASSADOR  
DOT

Scoters BERNARDET - SPEED  
TERROT - A.G.F. - PALOMA  
Distribut. agréé : MACOMBYNN,  
Gants GANKOS brevetés.  
Renseignements ctre 50 fr. timb.



Jawa 350

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

TERROT — MONET-GOYON  
GNOME-RHONE — ALCYON  
RENE GILLET — JONGHI  
RADIOR — RAVAT

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

## UNE REVOLUTION DANS LE FREINAGE !

vous  
freinerez

*Mielly!*

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

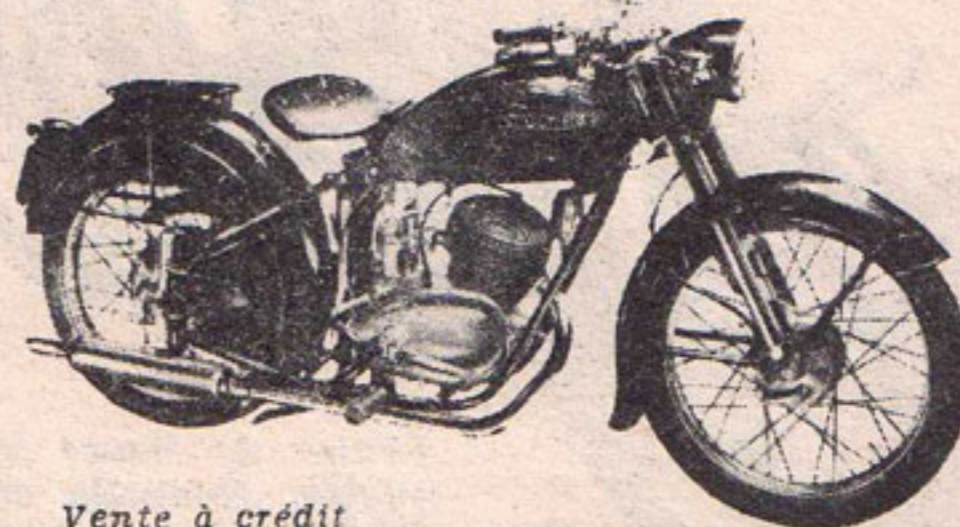
Agent Général **J. POCH NIEL-GARAGE**

8, rue Fourcroy - PARIS-17<sup>e</sup> — WAG. 52-62

## ULTIMA

24-26, rue du Commandant Faurax - LYON-6<sup>e</sup>  
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

## MOTOBÉCANE

LIVRAISON IMMEDIATE  
DE TOUS MODELES :  
VELOMOTEURS  
MOTOS  
et SCOOTERS

GARE  
DE  
L'EST

**P. LISITA**  
CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF

94, Boulevard Magenta - PARIS-10<sup>e</sup> — 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

STOCK COMPLET  
PIECES DETACHEES  
STATION-SERVICE  
MOBYLETTE

GARE  
DU  
NORD

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

# A. CHARRIER

Champion de France vitesse 1936

2 MAGASINS : Tél. : NORD 44-26  
28, rue Davoust, 28 Métro : Hoche et  
43, av. Ed. Vaillant Porte de la Villette  
PANTIN (Seine) Autobus 170 et 130

# JAWA TERROT **BSA**

## ARIEL **FINBEAM**

### TOUS MODELES EN MAGASIN

MACHINES DE CROSS ET DE TRIAL

STOCK PIECES DETACHEES — EXPEDITION CONTRE REMBOURSEMENT

— ATELIER SPECIALISE POUR L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE —

### CREDIT 6-9-12-15 MOIS

Toutes nos machines sont traitées avec REDEX — La maison se charge de l'immatriculation des machines  
Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres

## VEB. IFA MOTORRADWERK

Anciennes usines :

AUTO-UNION - DKW  
de ZSCHOPAU Sa



Agents Généraux EXCLUSIFS  
**Etablissements DISCO**

22, rue de Léningrad - PARIS  
Tél. : LAB. 81-87

## IFA BK-350 CMC

2 cylindres flat-twin

2 temps

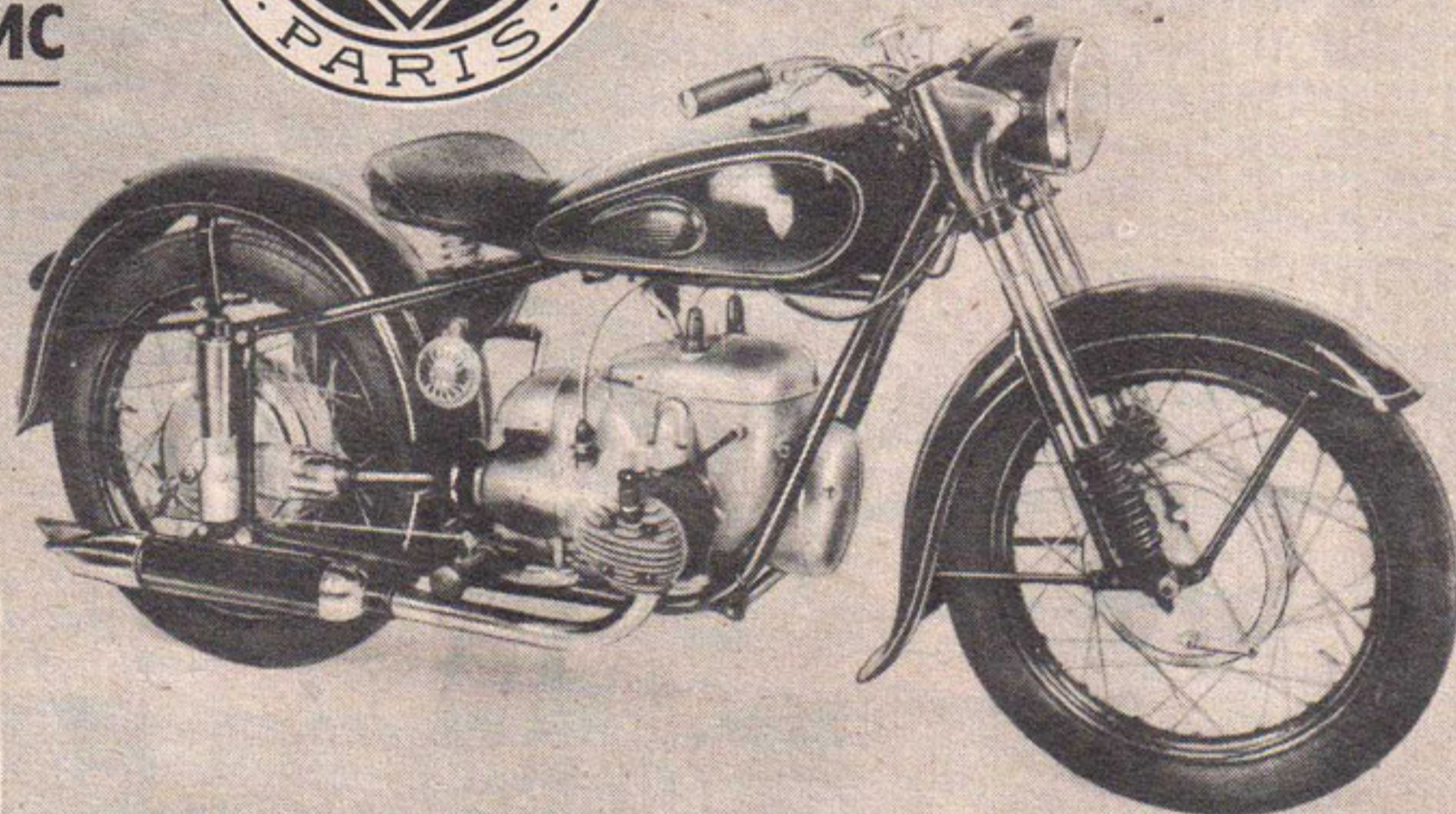
SOLUTIONS MÉCANIQUES  
MODERNES



LIVRAISON IMMEDIATE



295.000 francs + taxes  
comptant  
CREDIT : 6 à 18 Mois



Moteur 2 temps embiellage à 180°, équilibrages statique et dynamique impeccables. 2 cylindres horizontaux intensément refroidis. Filtre à air, 2 carburateurs complémentaires, dynamo et ensembles électriques sous carénage, à l'abri des chocs et des souillures. 4 vitesses sélecteur au pied. Embrayage monodisque sec. Transmission cardan. Kick latéral. Réservoir 18 l. dont 2 en réserve. 115 kmh à 5.000 t.-m. Accélération nerveuses, moyennes horaires élevées. Double

silencieux. Cadre tubulaire double berceau très rigide. Suspensions AV et AR à ressorts progressifs et amortisseurs oléo-hydrauliques. Moyeux à broches uniques. 2 freins Ø 200 mm. Phare renferm. compt. éclairé et lampes de contrôle. Gardeboue enveloppant rigides avec charnières pour démontage AR. Selle ressort central à 70 cm du sol. Garde au sol 140 mm. Centre de gravité exceptionnellement bas — notez le vide entre réservoir et moteur — Tenue de route incomparable.

DOUBLE ALIMENTATION  
PAR BATTERIE ET  
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

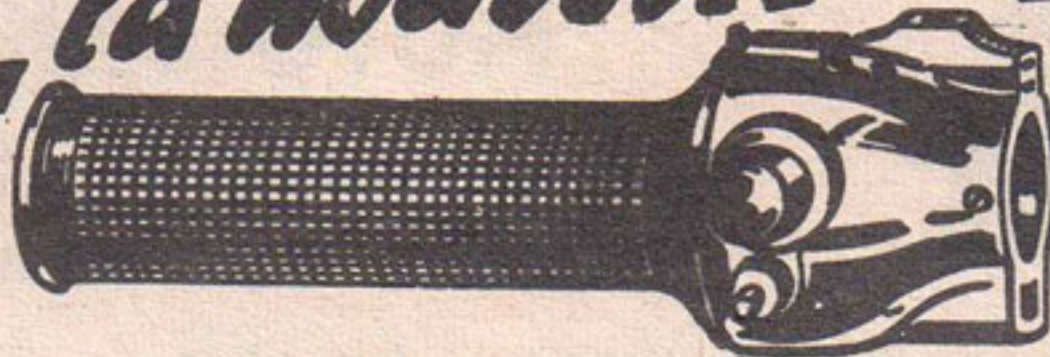
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES

## la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

# SAKER Universelle

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES

ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

DEPOSITAIRE OFFICIEL: S16 KERSA, 43, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

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

AGENCE OFFICIELLE :

**BSA ARIEL** 

LIVRAISON RAPIDE : BSA C 11 - B 31 - B 33  
A 7 - A 10 - Super-Flash.

SUNBEAM S 7 - S 8 — ARIEL tous modèles

Nos machines sont livrées immatriculées

Renseign. : réponse 45 francs en timbres

**STOCK** pièces détachées : B. S. A. - SUNBEAM

**CRÉDIT : 6 - 9 ou 12 MOIS**

Passez vos commandes immédiatement pour avoir la certitude d'être livré à la saison prochaine

**A. DUBOIS**

58, RUE A. BRIAND - LEVALLOIS-  
PERRET — Tél. : PEREIRE 19-73

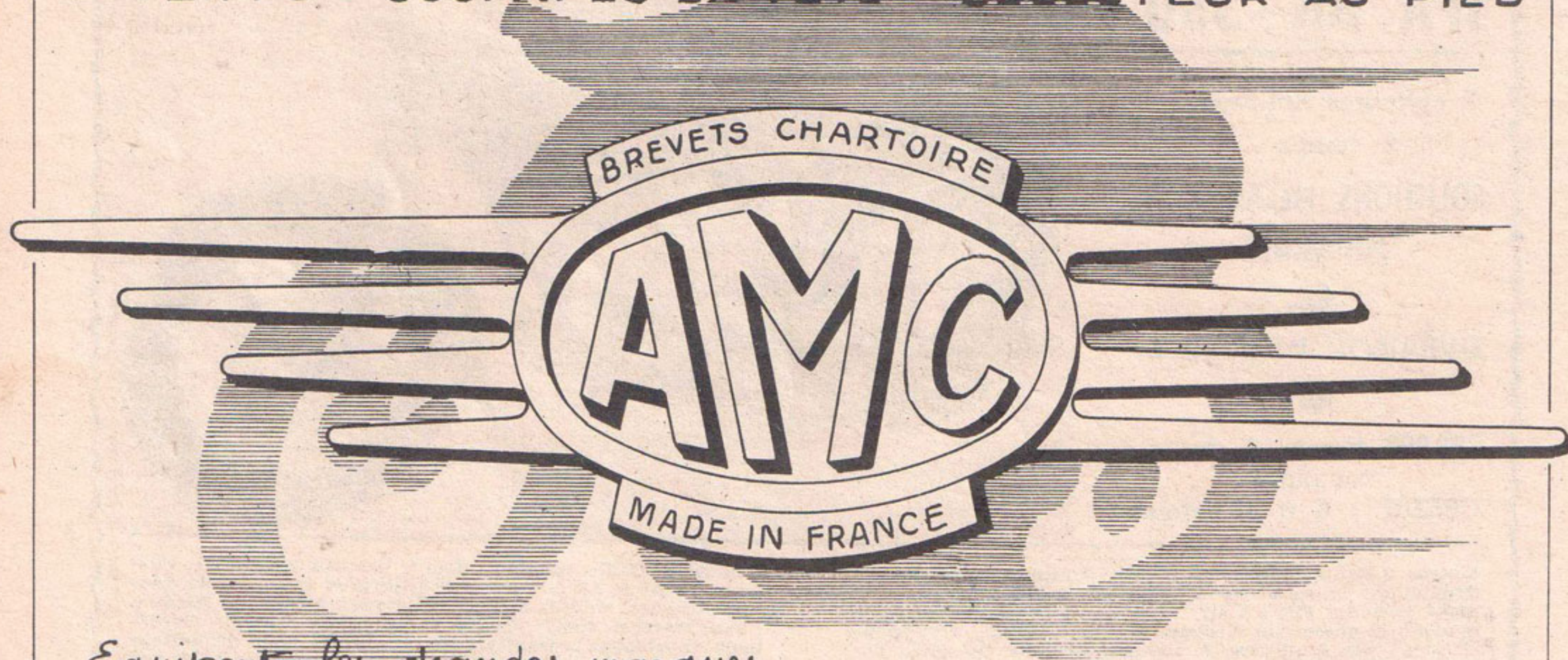
L'ATELIER LE MIEUX ORGANISE  
POUR L'ENTRETIEN  
ET LA GARANTIE

Expédition contre remboursement

*Les moteurs français de grande classe*

**125 - 175 - 250**

**4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SÉLECTEUR AU PIED**



*Équipent les grandes marques...*

ALCYON • AUTOMOTO • FAVOR • FOLLIS • GIMA • GUILLER • MALTERRE • MOTOBLOC • NEW-MAP • RADIOR • SICRAF • SYPHAX

ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

Station-Service  
officelle

**STERYA**



**MOTO-VANVES-SPORT**

1-3, Boulevard Brune - PARIS-14<sup>e</sup> — LEC. 50-95

Concessionnaire : MORS-SPEED — BERNARDET

Agence : ALCYON — BABYMOTO — CAZENAVE

DREVON — PALOMA — PUCH

Station-Service : SACHS - VAP - YDRAL - DELL'ORTO

Facilités de paiement en 4 mois — CREDIT sur 6-9-12-15 MOIS

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Vous connaissez tous les MOTOS

**GILLET-HERSTAL**

*mais..... en connaissez-vous les nouveaux prix ?*

250 cc. 2 tps	205.000
— — Belgica	235.000
— culb.	215.000
— — Milan	240.000
— — carénée	265.000
400 —	266.000



BELGICA 250 cc 2 tps

300 cc. culb.	230.000
— — Milan	255.000
— — carénée	280.000
500 cc. —	271.000
— — carénée	310.000
Selle biplace supplément	7.200
SUR TOUS MODELES	

Anc. Ets GERKINET 39, av. du Gal Leclerc - Boulogne (Seine) - MOL. 60-25  
PIECES DETACHEES "GILLET" D'ORIGINE - ATELIER DE REPARATIONS

Métro Saint-Paul  
Tél. : ARC. 71-46

**SAINT-PAUL-MOTOS**

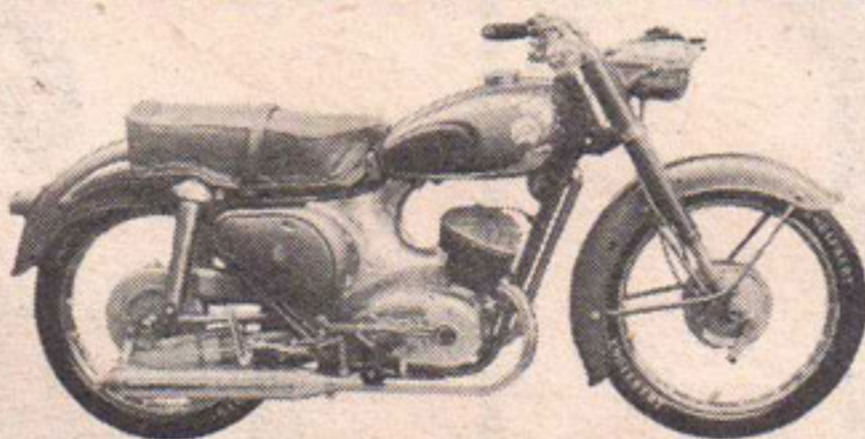
1, Rue de Rivoli  
PARIS-4<sup>e</sup>

JAWA - CSEPEL - TRIUMPH  
GILLET-HERSTAL — N.S.U.  
VINCENT — AMBASSADOR  
— DOT

Scooters BERNARDET - SPEED  
TERROT - A.G.F. - PALOMA

Distribut. agréé : MACOMBYNN  
Gants GANKOS brevetés.

Renseignements ctre 50 fr. timb.



BELGICA 250 cc. 2 temps

En prévision des beaux jours retez dès maintenant votre JAWA  
CREDIT : 6-9-12-15 ou 18 MOIS

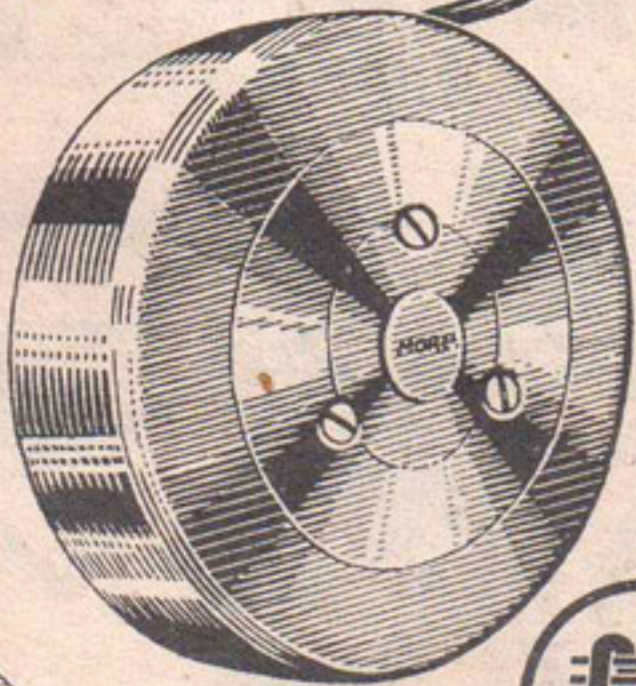
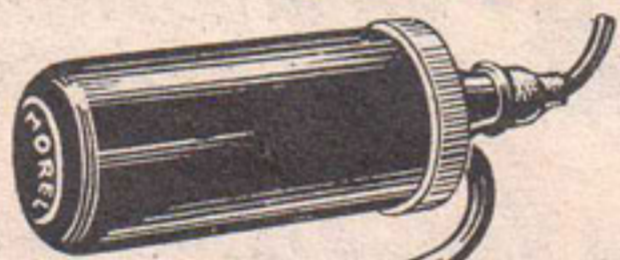
TERROT — MONET-GOYON  
GNOME-RHONE — ALCYON  
RENE GILLET — JONGHI  
— RADIOR — RAVAT —  
et le VELOSOLEX

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

**VOLANT MAGNÉTIQUE VBS 50**  
pour cyclomoteurs

A BOBINE  
HAUTE TENSION  
SÉPARÉE  
BREVETÉ S.G.D.G.

- rigoureusement étanche
- isolement parfait
- Départs faciles
- Ralenti très bas
- Eclairage puissant



**MOREL**

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (Isère) TÉL. 18 et 19  
AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE (17<sup>e</sup>) TEL. WAGram 78-45

USINES :  
LA SONE (ISÈRE)  
DOMÈNE (ISÈRE)

*Le Cadeau*

*le plus agréable  
le plus utile*



**Pare-chocs  
EKA-DUO**

avec  
béquille  
latérale  
télescopique  
incorporée  
autre modèle  
EKA 13

béquille seule

adaptable sur tout pare-choc existant

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, Rue Belidor - PARIS-XVII<sup>e</sup>

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

**Motocyclistes !  
Scooteristes !**

NE VOUS DÉGUISEZ PLUS...

... voici



correct à la ville..

Breveté  
S. G. D. G.

... étanche pour la route et la pluie

**DÉTAIL : Tous Motoristes Spécialisés**  
**GROS : S. C. M., 86-90, rue N.-D. de Nazareth**  
**— PARIS—3<sup>e</sup> —**

**l'Hiver est  
K. O.**



**faites comme moi !**

**Brétocylez votre essence**

avec

**Bretocyl**  
parce qu'il est  
**Graphité**



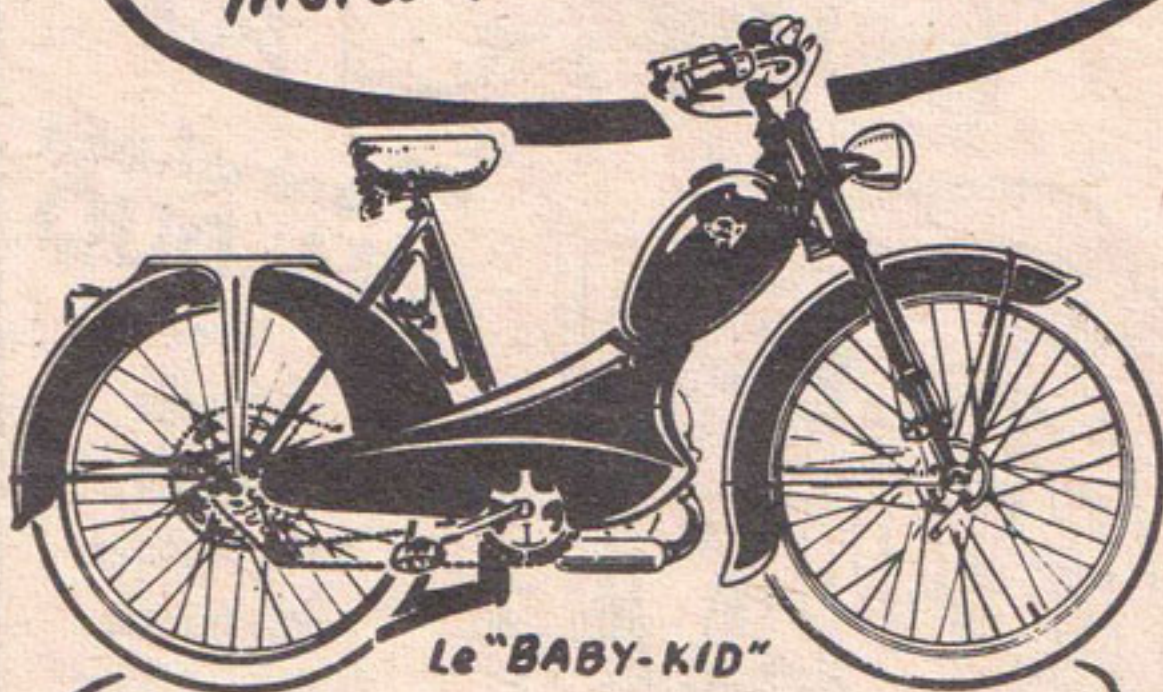
pour obtenir des DÉPARTS FOUROYANTS par  
temps froid, le GRAISSAGE IMMÉDIAT des HAUTS  
DE CYLINDRES DÈS LES PREMIERS TOURS

**BRET-OIL**

4 R. Jeanne-d'Arc • MIC. 18-30 • Issy-les-Moulineaux (Seine)

**Motocyclette NEW-MAP** jamais pareille  
à aucune autre

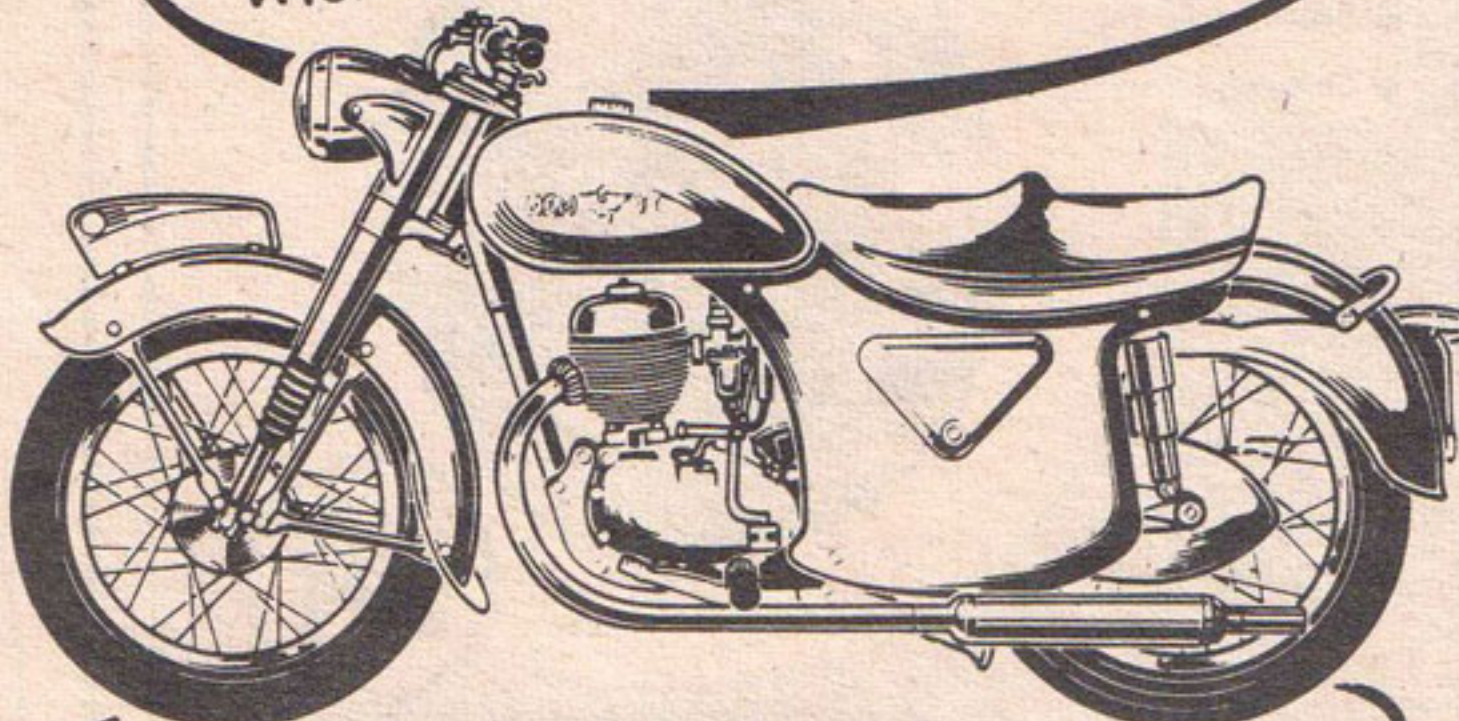
**Des cyclomoteurs "KID"**  
Moteurs MISTRAL et SACHS



Le "BABY-KID"

**BABY-KID** - MISTRAL 49 cm<sup>3</sup> Fourche télé  
Réservoir 7 litres Carenage Frein. fa. 48.000  
**KID-JUNIOR** - SACHS 98 cm<sup>3</sup> : 85.000

**Des fameuses "LEADER"**  
Moteurs YDRAL - AMC - SACHS



**YDRAL** 125 cm<sup>3</sup> : 134.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
**A.M.C.** 125 cm<sup>3</sup> : 139.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
**SACHS** 175 cm<sup>3</sup> : 169.500 (Selle monoplace.)

**Motocyclettes NEW-MAP**  
124, Avenue Lacassagne - LYON  
Tél. : Villeurbanne 98-38

**CRÉDIT:**  
6, 9 et  
12 mois

PARIS : M. DEGUSSEAU, 30, r. de Charenton (BASTILLE)  
NANCY : Mons. LEFEVRE, 3, rue Léopold-Lallemand  
METZ : Monsieur MANINI, 20, rue des Allemands  
ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue Gustave-Flaubert  
REIMS : Monsieur PERARD, 17, Boulevard Pasteur



# Moto

La  
Moto **revue**

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE  
INDEPENDANTE ET  
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLIS-  
TES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE  
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

**Le Numéro : 60 francs**

#### ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N <sup>os</sup>	800 fr.	1.100 fr.
50 N <sup>os</sup>	1.500 fr.	2.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N<sup>os</sup> du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 750 frs sur l'ensemble des N<sup>os</sup> de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n<sup>o</sup> 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<sup>e</sup>)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

# NOEL-COCKTAIL

**N**OUS reconnaissons avoir été bien inspirés quand, il y a de cela quelques semaines, nous lançons un appel auprès de nos lecteurs pour connaître leurs désirs quant à la teneur du numéro de Noël.

Des lettres... nous en avons reçu par centaines ! Et que tous nos correspondants trouvent ici nos remerciements. Mais trouver deux lettres nous réclamant la même composition du numéro fut impossible. Nous étions bien avancés !...

Et puis, après tout, pourquoi un thème général ? Pourquoi un numéro « Compétition » de préférence à un « Spécial » humoristique ? Et quelques dictons bien sentis appuyaient notre point de vue : « Tous les goûts sont dans la nature »... « On ne peut contenter tout le monde et son père », etc... etc...

La décision était prise, de tout un peu, un numéro « cocktail » somme toute.

Après les informations, nous nous adresserons aux mécaniciens, aux amateurs de mécanique, et pour eux, nous avons entièrement démonté le nouveau 250 cmc. Terrot, et, par la même occasion, les nombreux possesseurs d'O.S.S.D. seront certainement satisfaits.

Puis, la part du lion, qui revient aux sportifs, car ce sont eux qui furent les plus nombreux à répondre à notre appel.

Nous n'avons pas voulu revenir sur les Championnats du Monde, car nous avons suffisamment, il nous semble, commenté chaque épreuve, aussi bien sous l'angle pilotes que machines.

Par contre, nous avons interviewé tous nos Champions de France 1954 Cross et Vitesse, catégorie internationale.

Ces interviews se terminent généralement par des anecdotes amusantes (la vie de champion a aussi ses bons moments) et ceci constituera la note humoristique.

Nos essais, nous l'avouons, tout en protégeant nos chevilles, plaisent. Aussi par des tableaux, nous avons résumé ceux-ci en une sorte de « test-digest » qui permettra des comparaisons rapides comme l'éclair, mais toutefois légèrement erronées, car tous les facteurs d'une machine n'ont pu être évidemment chiffrés.

Enfin, viendra l'article à sensation, le « boum » technique. Il faut maintenant roder à pleins gaz pendant 300 « bornes », pas plus. Mais attention, avant d'ouvrir en grand... lisez et « épilchez » notre article.

Et pour terminer, Noël étant la saison des cadeaux, nous avons passé en revue l'accessoire, l'équipement que tout motocycliste sera toujours heureux de recevoir.

Puisse donc ce numéro contribuer à vous faire passer un... joyeux Noël !...

Après la célèbre

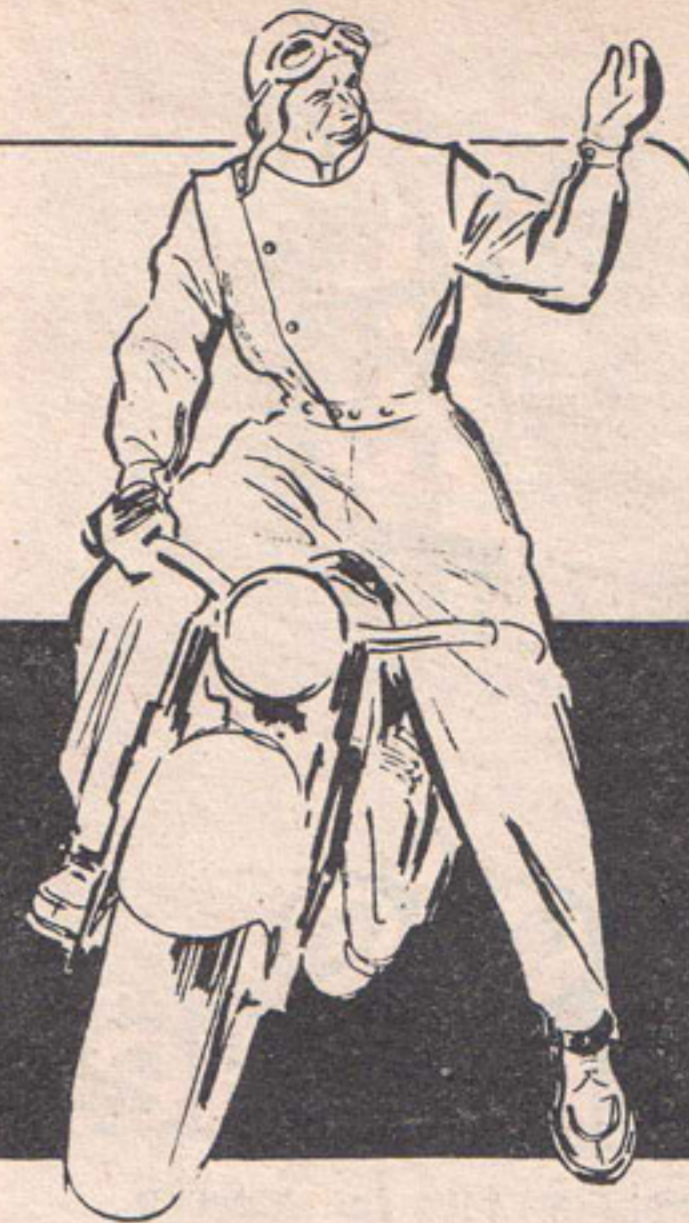
**MACOMBYNN 54**



FABRIQUÉ EN  
**CORDOUAL**  
*SPORT*

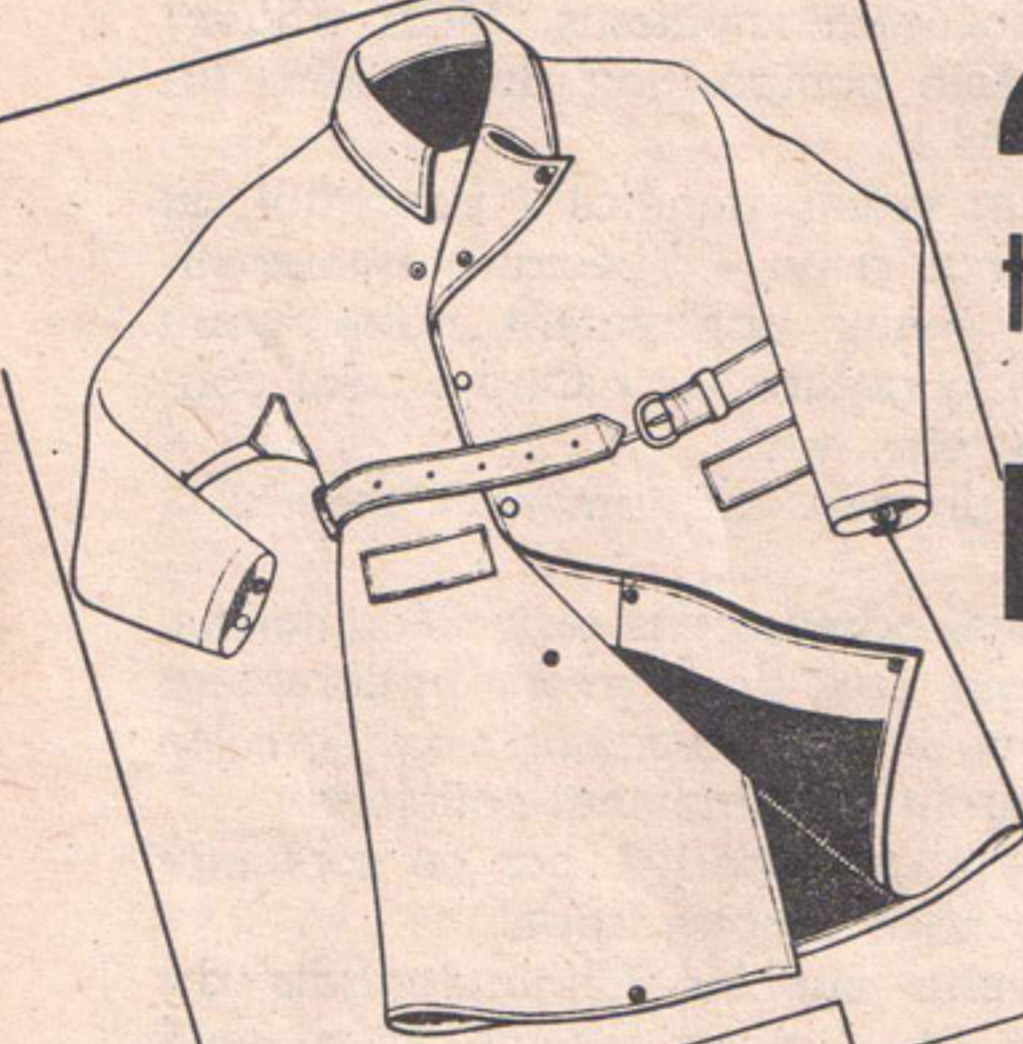
le survêtement idéal  
du motocycliste

*Tellement plus pratique*



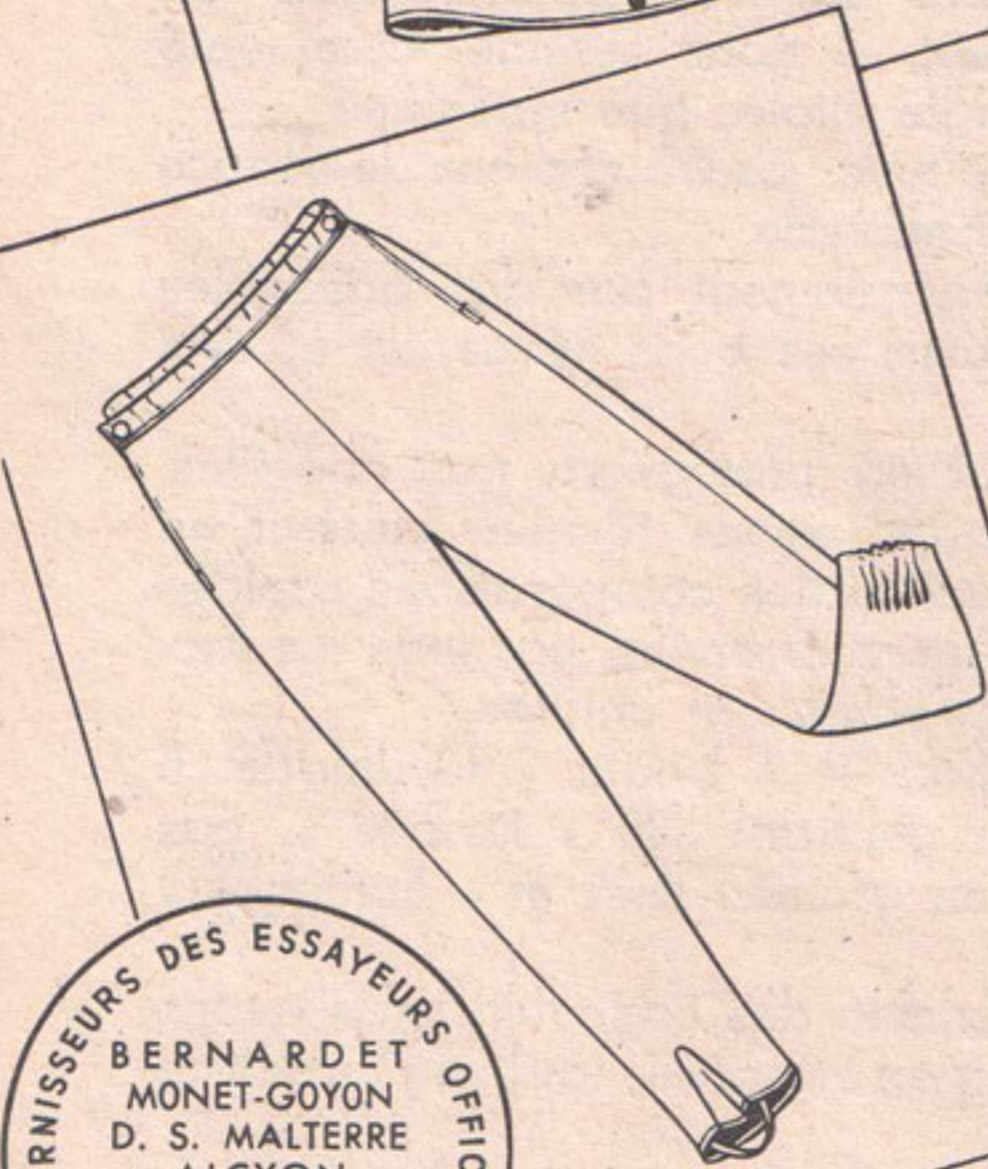
**2** nouvelles créations  
toujours aussi pratiques

**MONMANTO**



... **Vaste**, raglan long qui, en assurant une protection efficace du conducteur, en fait un vêtement de ville, de belle allure.

**SURJAMB**



... **Ample** par sa coupe, et donnant une entière liberté de mouvement.

Protection totale des jambes.

FOURNISSEURS DES ESSAYEURS OFFICIELS  
BERNARDET  
MONET-GOYON  
D. S. MALTERRE  
ALCYON  
DUNLOP  
PEUGEOT  
TERROT

*Un vêtement pour chaque usage*

Moto ou scooter • Ville ou sport

**MACOMBYNN**

Tous renseignements et listes des dépositaires chez le seul fabricant  
**2, RUE DE LA PLUMETTE • AMIENS • TÉL. : 41-72**

EN VENTE CHEZ LES PRINCIPAUX MOTORISTES DE VOTRE RÉGION

CHANTELUNE-FOZ

## PRECISIONS SUR LE 100 cc. A.M.C. MUSTANG

C'est le nom du nouveau 98 cc AMC que chacun a pu admirer au dernier Salon de Paris, et dont nous connaissons déjà toutes les caractéristiques, communiquées par la maison AMC elle-même.

C'est un bloc-moteur deux temps à double transfert et cylindre horizontal.

La culasse est en alliage léger, ainsi que tous les carters.

L'équipement électrique est alimenté par un volant magnétique qui fournit l'éclairage et l'allumage.

Voici quelles sont les autres caractéristiques :

- Alésage : 50.
- Course : 50.
- Cylindrée : 98,175 cmc.
- Rapport volumétrique : 6,5 à 1.
- Puissance effective sur l'arbre de sortie : 4 CV 5 à 4.500 t.-m.
- Régime maximum : 6.000 tours.
- Couple maximum : 0,75 mkg.

- Nombre de vitesses : 3.
- Commande des vitesses : par poignée tournante.
- Transmission primaire : par chaîne (démultiplication 1 - 1,82).
- Embrayage : à disques multiples travaillant dans l'huile.
- Allumage : volant magnétique 40 watts.
- Avance à l'allumage : 2,6 mm.
- Mise en marche : par kick starter.
- Carburateur à boisseau et starter automatique.
- Boîte de vitesses :  
Rapport en 1<sup>re</sup> : 1 à 5,47.  
Rapport en 2<sup>e</sup> : 1 à 3,28.  
Rapport en 3<sup>e</sup> : 1 à 2,43.
- Transmission secondaire : 13x44 ou 14x44 avec des roues de  $\varnothing$  545. ; 13x45 ou 13x46 avec des pneumatiques 600x65.
- Vitesse de croisière : 60 kmh.
- Vitesse maximum : 75 kmh.
- Consommation : 2 l. aux 100 kms.

## COLLOT REMPORTE LE CASQUE D'OR VEEDOL



# Informations

### ◆ VALIDITE DES CARTES GRISES

Voici les termes d'un communiqué de la Préfecture de Police, établi en accord avec la Direction des routes du Ministère des Travaux Publics, fixant les conditions de validité de la carte grise pour les véhicules revendus.

Il est rappelé aux propriétaires de véhicules automobiles qu'en cas de vente ils doivent :

1) Remettre à leur acquéreur un certificat précisant leurs nom, prénom, profession et adresse, ainsi que ceux de l'acquéreur, les caractéristiques du véhicule, et attestant que ce dernier n'a pas subi de transformations susceptibles de modifier les indications de la précédente carte grise ;

2) Adresser un double de la pièce précédente à la préfecture de police, direction de la circulation, service des cartes grises ;

3) Remettre à l'acquéreur la carte grise du véhicule après y avoir porté d'une manière très lisible, inaltérable, la mention « vendu le » et la date de la transaction.

Les acquéreurs, pour leur part, doivent adresser immédiatement à la préfecture de leur domicile une demande de transfert de la carte grise complétée d'un dossier complémentaire.

Il leur est tout particulièrement signalé

que le nouveau code de la route fixe à la carte grise portant la mention de « vente » une validité de quinze jours après la date de la transaction. Il en résulte que tout véhicule ayant fait l'objet d'une vente et circulant sur la voie publique au nom de son ancien titulaire sera, à partir du seizième jour, retenu au commissariat de police jusqu'à ce que l'acquéreur présente une carte grise établie à son nom.

Il est rappelé également que tout changement de domicile doit être signalé à l'autorité préfectorale qui modifiera la carte grise du véhicule.

### ◆ VERS LE SALON DU JUBILE A GENEVE

Le Comité du Salon International de l'Automobile de Genève a tenu sa réunion d'automne à laquelle assistaient une quarantaine de personnalités venues de toute la Suisse.

Mr Dalcroze, secrétaire général, et Mr Fatic, président de la Commission des Finances, ont présenté à leurs collègues les mesures d'organisation du prochain Salon et son budget.

Le Comité a approuvé la construction d'un nouveau hall qui permettra de mettre à la disposition des exposants 4.000 m<sup>2</sup> de surface.

Les organisateurs mettent au point un agencement intérieur inédit qui permettra d'inclure la nouvelle halle dans le cadre général du Palais.

### ◆ SUCCES MARCHAL

Les projecteurs Equilux, les antibrouillards et les bougies Marchal ont remporté : 198 victoires en vitesse et moto-cross, avec les 6 Champions de France : Bayle, Collot, Drion, R. et R. Klym, Monneret. Le palmarès complet sera publié ultérieurement.

### ◆ AU SUJET DE L'ACCORD GUILLER-SA A.G.F.

Nous confirmons à nos lecteurs que Guiller S.A., à Fontenay-le-Comte (Vendée), poursuivant sa nouvelle organisation, vient de conclure un accord commercial et industriel avec la Société AGF.

L'usine de Colombes sera dès maintenant organisée pour produire en série les pièces destinées au montage de la fameuse « Moto Sport » présentée au Salon et dont nous avons publié l'essai dans notre numéro 1.214.

Un important dépôt et un magasin de pièces détachées sera créé à l'intention de la clientèle parisienne qui trouvera également à Colombes un service de mise au point et de dépannage rapide et sérieux.

Tous les services commerciaux et administratifs de Guiller S.A. et de A.G.F. seront centralisés à Fontenay-le-Comte, ainsi du reste que le montage en série des machines qui se fera dans de vastes locaux actuellement en cours d'aménagement.

### ◆ A SUIVRE

Après Motobécane et Monnet-Goyon qui tentent de s'imposer sur le marché anglais, Peugeot a présenté son scooter en Hollande où il est importé par la société Techmo-Import.

Cette société a d'ores et déjà entrepris une large publicité dans la presse spécialisée.

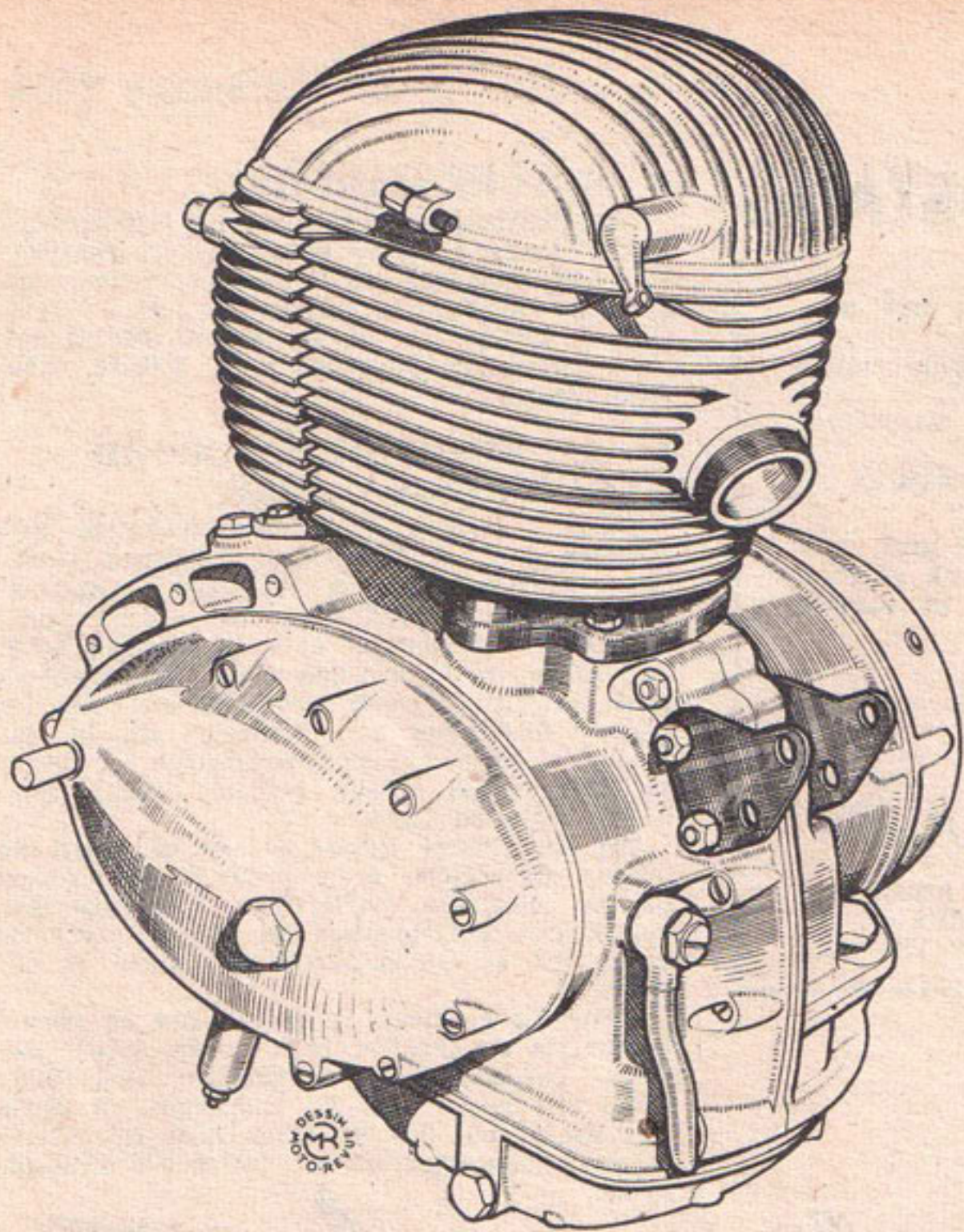
### — F.N.-SAROLEA

Dans le n° 1216 de « Moto-Revue », nous annonçons que deux grandes firmes belges allaient réaliser une union de fabrication. Cette information à mots couverts, que nous avons été les premiers à annoncer, vient d'être officiellement confirmée : FN et Saroléa ont conclu un accord de collaboration étroite dans leurs productions pour la prochaine saison.

Cette mesure a pour but de faire face aux importations de machines étrangères en Belgique ; en effet, cette union de deux grandes firmes aura pour heureuse conséquence un élargissement du programme de fabrication et une stabilisation des prix.

Jusqu'à 250 cmc., FN et Saroléa continueront leurs productions habituelles, mais sous les deux marques. Pour les cylindrées supérieures, les deux maisons gardent leur autonomie. Enfin, un nouveau modèle de 250 cc. deux temps bicylindre, commun aux deux marques, sera présenté au prochain Salon de Bruxelles.

Signalons que les deux firmes restent entièrement indépendantes au point de vue commercial ; le réseau d'agents des deux marques couvrant toute la Belgique, les clients de l'union FN-Saroléa disposeront d'un stock important de pièces détachées et seront assurés de trouver partout un réparateur qualifié.



# NOS CONSEILS TECHNIQUES ET PRATIQUES

SUR LE  
250 cc.

# TERROT OSSD

## PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Alésage : 68 mm. - Course : 68 mm.  
Puissance fiscale : 3 CV.  
Régime : 5.500 tours-minute.  
Puissance à ce régime : 11 CV.  
Taux de compression : 6,8 environ.

## ENTRETIEN COURANT

### RODAGE

Il est extrêmement important de ménager le moteur pendant un laps de temps que nous décomposerons en 3 périodes :

- 1° jusqu'à 200 kms : 60 kmh.
- 2° de 200 à 600 kms : 75 kmh.
- 3° utilisation progressive jusqu'à 1.000 kms.

Il est nécessaire d'effectuer 3.000 kms environ pour roder le moteur.

Au cours du rodage, on aura intérêt à mélanger du superlubrifiant pour hauts de cylindres.

Après les 500 et 1.000 premiers kilomètres, vidanger le moteur à chaud. Procéder au rinçage et refaire le plein avec de l'huile Castrol XL.

### CIRCUIT DE GRAISSAGE

L'huile contenue dans le réservoir est aspirée par une pompe noyée à piston, située dans le carter moteur. Chassée sous pression de la pompe, l'huile débouche dans une gorge située en avant du roulement moteur côté embrayage. Des trous aménagés dans l'axe moteur, dans le maneton et l'axe d'accouplement, forment un conduit amenant l'huile à l'embiellage.

Une autre canalisation relie la gorge déjà citée à la partie supérieure du carter, dans une poche circulaire venue de fonderie concentriquement à l'embase de la cheminée du cylindre.

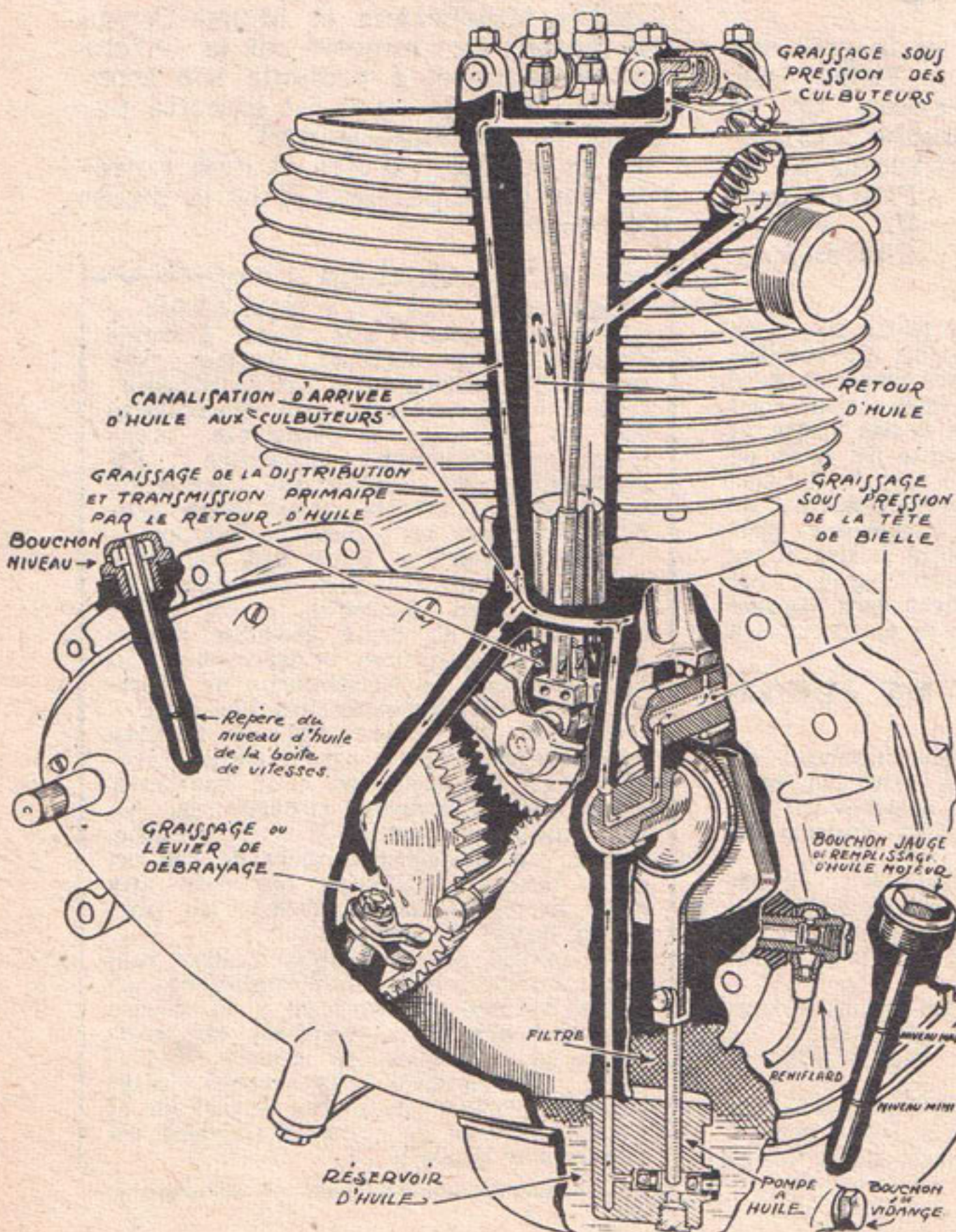
Un petit trou percé dans cette poche amène l'huile, par l'intermédiaire d'une canalisation et d'une gouttière disposée dans le couvercle de l'embrayage, à la butée d'embrayage qui se trouve lubrifiée continuellement.

Un autre trou percé dans le plan de joint de l'emplacement du cylindre communiquant d'une part avec la poche, et, d'autre part, avec une canalisation traversant les ailettes du cylindre et de la culasse, amène l'huile aux axes des culbuteurs. L'huile qui retombe des culbuteurs graisse les soupapes. Deux trous percés à la base des logements des ressorts de soupapes débouchent dans le tunnel venu de fonderie, où se déplacent les tiges de culbuteurs. L'huile retombe ainsi à la base du cylindre et, par un trou percé dans le guide-poussoirs, lubrifie les poussoirs de soupapes et les cames. Après avoir lubrifié tous les organes, l'huile retombe dans le fond du carter après avoir traversé un filtre et recommencé le même circuit.

**Moteur :** maintenir le niveau d'huile dans le carter, de sorte qu'il ne descende jamais en dessous du trait de la jauge, hauteur minimum. Tous les 3.000 kms, vidanger, rincer le moteur et renouveler l'huile. Resserrer les vis de fixation du réservoir d'huile.

Utiliser : en hiver et pendant le rodage, l'huile Castrol XL ; en été, par fortes chaleurs, Castrol XXL.

**Boîtes de vitesses :** tous les 2.000 kms, s'assurer que le plein est correct (Castrol XL).



# LES REGLAGES COURANTS

## EMBRAYAGE

Le réglage de l'embrayage se fera uniquement par la tension du câble de commande. La poignée de commande du guidon doit jouer librement sur son axe et toujours comporter une garantie de 2 à 3 mm. Le réglage s'effectue par une butée de gaine disposée sur la plaque moteur côté droit.

La plupart des ennuis d'embrayage proviennent de l'inobservation de ces recommandations.

## CALAGE

AOA : 20°30 ou 3 mm  
RFA : 61°30 ou 13,5 mm

AOE : 61°30 ou 13,5 mm  
RFE : 20°30 ou 3 mm

*Culbuteurs* : premières vérifications à 500 et 1.000 kms. Tous les 4.000 kms environ par la suite : retirer le boîtier de culasse protégeant la culbuterie. Agir sur les embouts de réglage des tiges jusqu'à ce qu'elles tournent librement et sans jeu (ajusté « gras »).

## RODAGE DES SOUPAPES

Ce réglage doit toujours s'effectuer le moteur froid, le piston au P.M.H., les deux soupapes fermées.

Tous les 8.000 à 10.000 kms, procédez à un décalaminage et à un rodage de soupapes.

Il faut enlever le carburateur, le tube d'échappement, débrancher la bougie, retirer le boîtier de culasse et le support de culbuteurs ; dévisser les 4 écrous de blocage culasse-cylindre. Enlever la culasse (celle-ci se décollera plus facilement le moteur étant chaud). Tirer le cylindre vers le haut. Boucher l'orifice du carter avec un chiffon.

Pour le rodage proprement dit, mettez une légère couche de pâte spéciale fine sur la portée. Enfiler la soupape sur son guide. Avec une ventouse faire tourner la soupape dans les deux sens, quart de tour après quart de tour.

Arrêtez dès que les portées sont bien mates, sans taches ni piqûres.

N'utilisez la pâte à gros grains, ou la potée d'émeri, que dans les cas extrêmes.

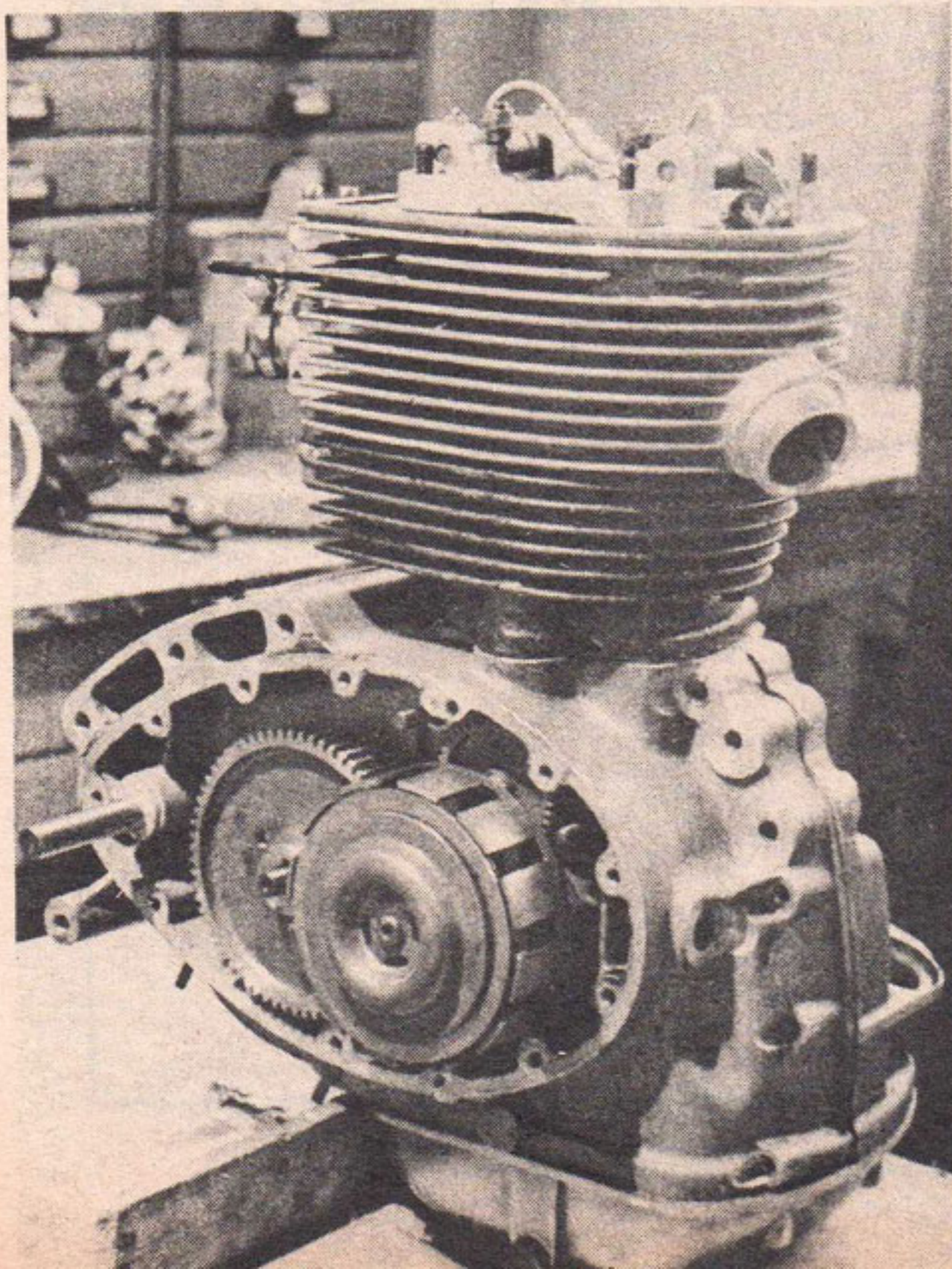
## DECALAMINAGE

Gratter le fond du piston et de la culasse avec un outil non tranchant (cuivré ou bronze de préférence), puis polir les surfaces au tampon de laine d'acier imbibé d'eau savonneuse. Pour le piston, ne polir le fond qu'en cas de dépose du cylindre. Pour la culasse, attention à ne pas rayer les sièges de soupapes.

Polir également après nettoyage les conduites d'admission et d'échappement.

Ramoner le tube d'échappement à la paille de fer. Nettoyer le silencieux, au besoin après passage au bain de soude caustique.

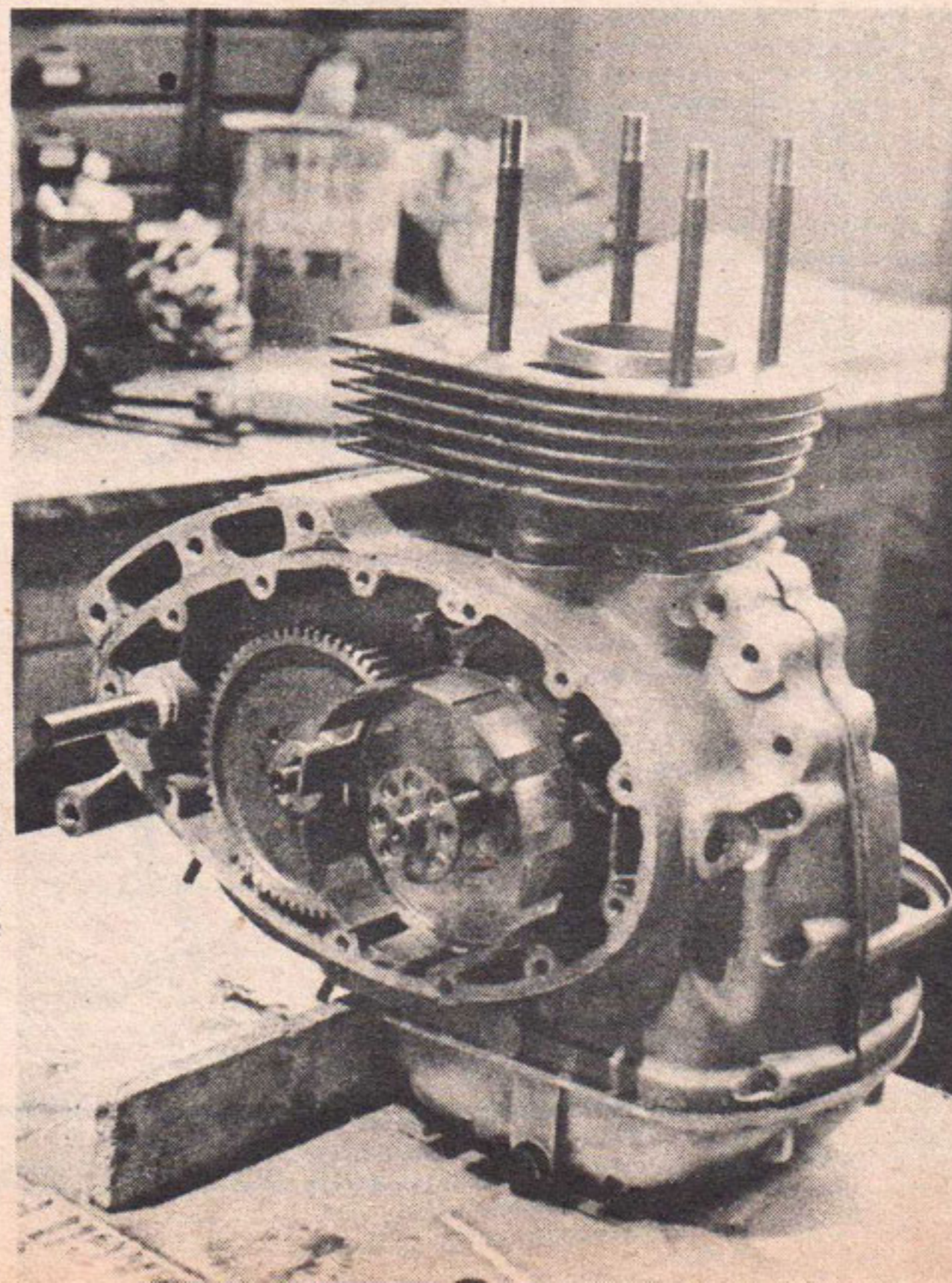
Remplacez les joints détériorés.

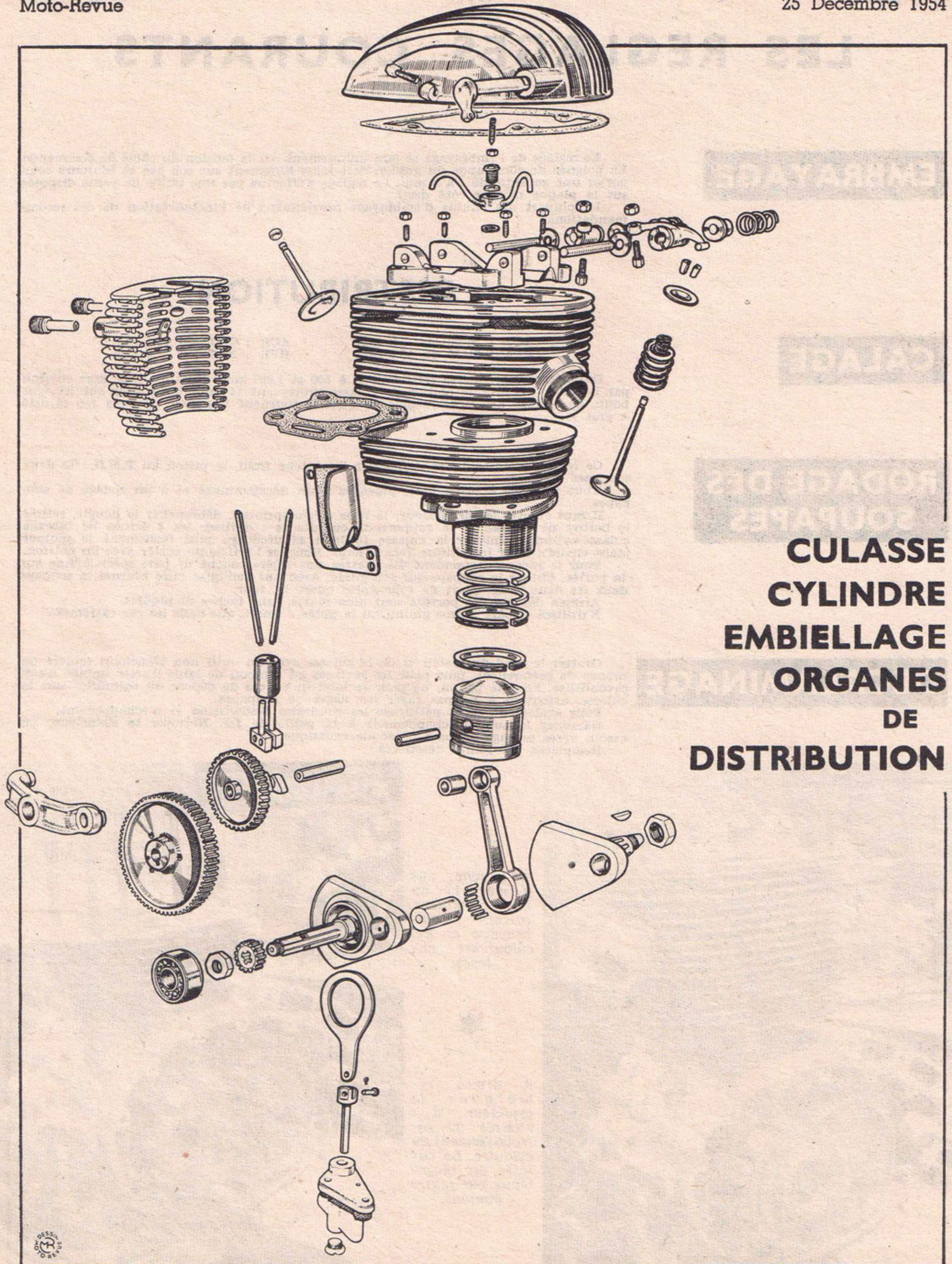


A gauche, vue générale du bloc - moteur, carters d'embrayage et des culbuteurs enlevés.



A droite, remarquez la grandeur des ailettes de refroidissement du cylindre. La culasse est maintenue par quatre goujons.



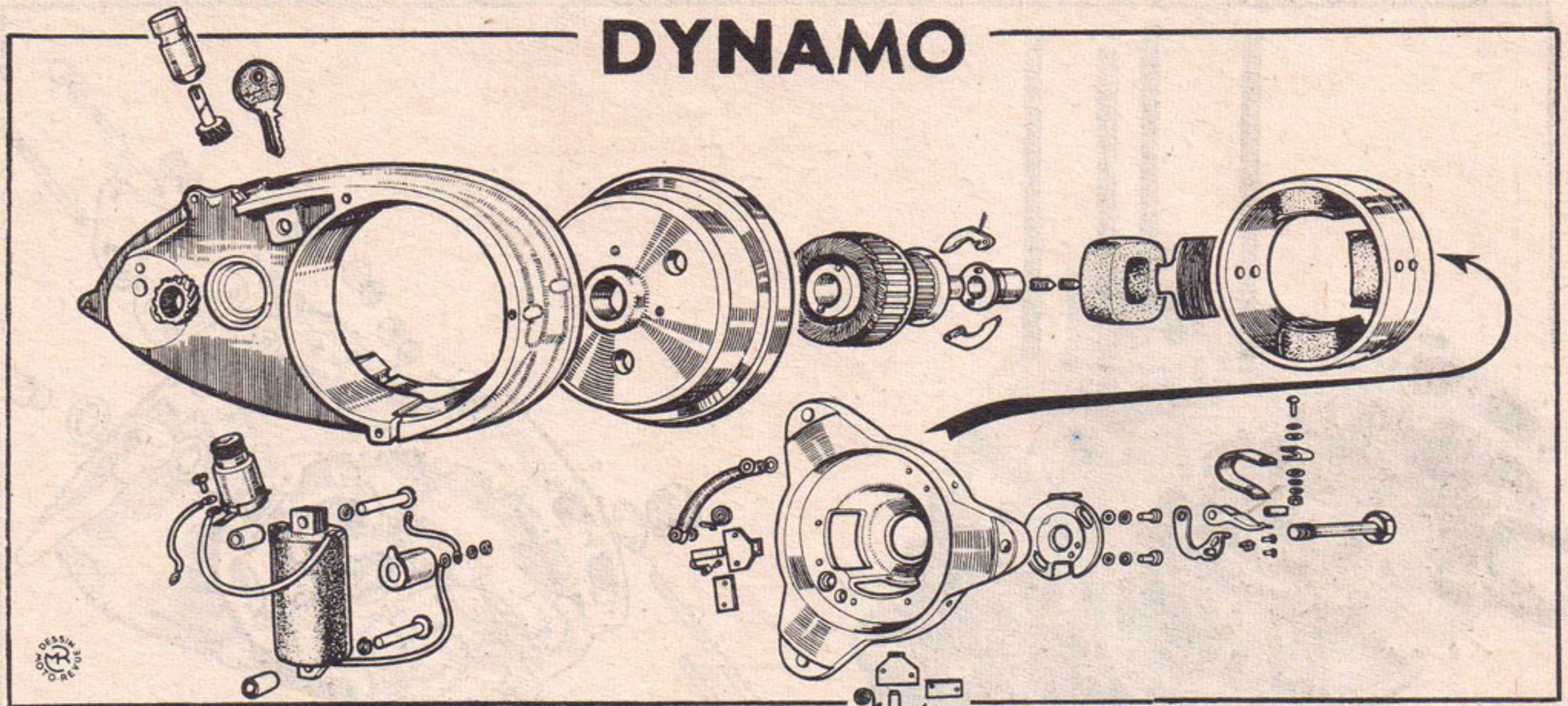


**CULASSE  
CYLINDRE  
EMBIELLAGE  
ORGANES  
DE  
DISTRIBUTION**

UNE BONNE MACHINE N'EST PAS FORCEMENT CHROMEE







## ALLUMAGE

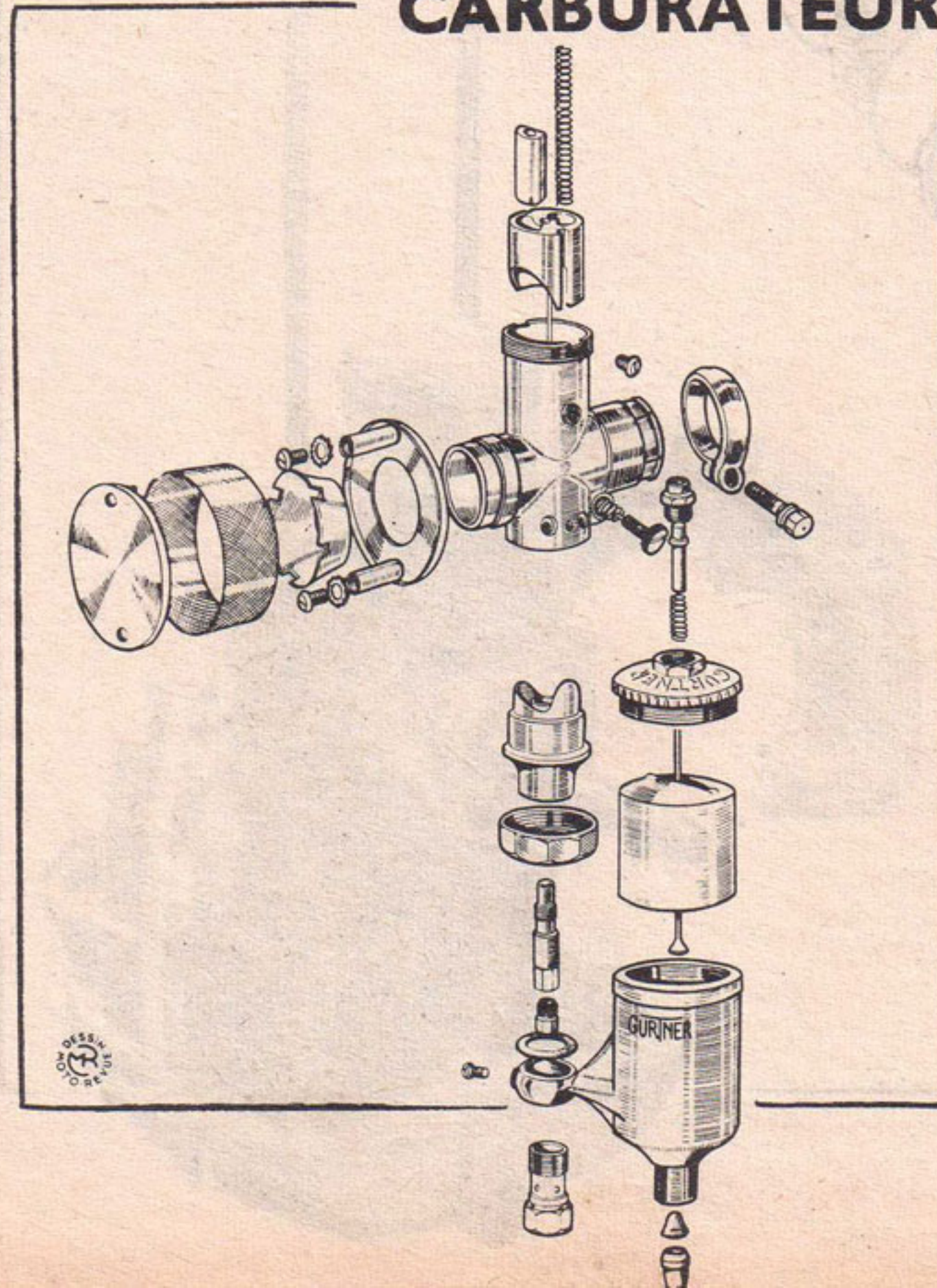
Dynamo Magnéto-France constituée par une génératrice à courant continu à deux balais, 4 pôles, excitation shunt. La régulation du débit s'opère par un conjoncteur-régulateur qui réduit l'intensité proportionnellement aux besoins de l'équipement et à l'état de charge de la batterie.

Caractéristiques : dynamo 6 V - 50 W. Batterie 6 V - 7 AH. Ecartement des contacts de rupteur : 0,4 mm.

Tous les 5.000 kilomètres, il est recommandé de graisser la came du rupteur et de nettoyer le collecteur.

Avance à l'allumage maximum : 36° ou 8 mm. Calage plein retard : 2 mm.

## CARBURATEUR



## BOUGIES

Culot 14x125. Degré thermique 145.

KLG CL1.

Ecartement des électrodes de 0,4 à 0,5 mm.

Si par suite de l'usure, cet écartement se trouve augmenté, agir sur l'électrode de masse — celle soudée sur le culot — pour effectuer la correction. Ne jamais toucher l'électrode centrale.

Tous les 2.000 kms, démonter la bougie, gratter la base du culot et la nettoyer à l'aide d'une brosse métallique.

Bougies pouvant convenir également : Floquet 14 D et Marchal 35.

## CARBURATEUR

GURTNER.

Réglage : M.22.D.

Chambre : N° 3867.

Bride : entr'axe de 50,8.

Gicleur monté : 41.

Gicleur accompagné : 40.

Aiguille : N° 888 position H.

Volet : 9, N° 4297.

Prise d'air : N° 5830, montée avec collier N° 5831.

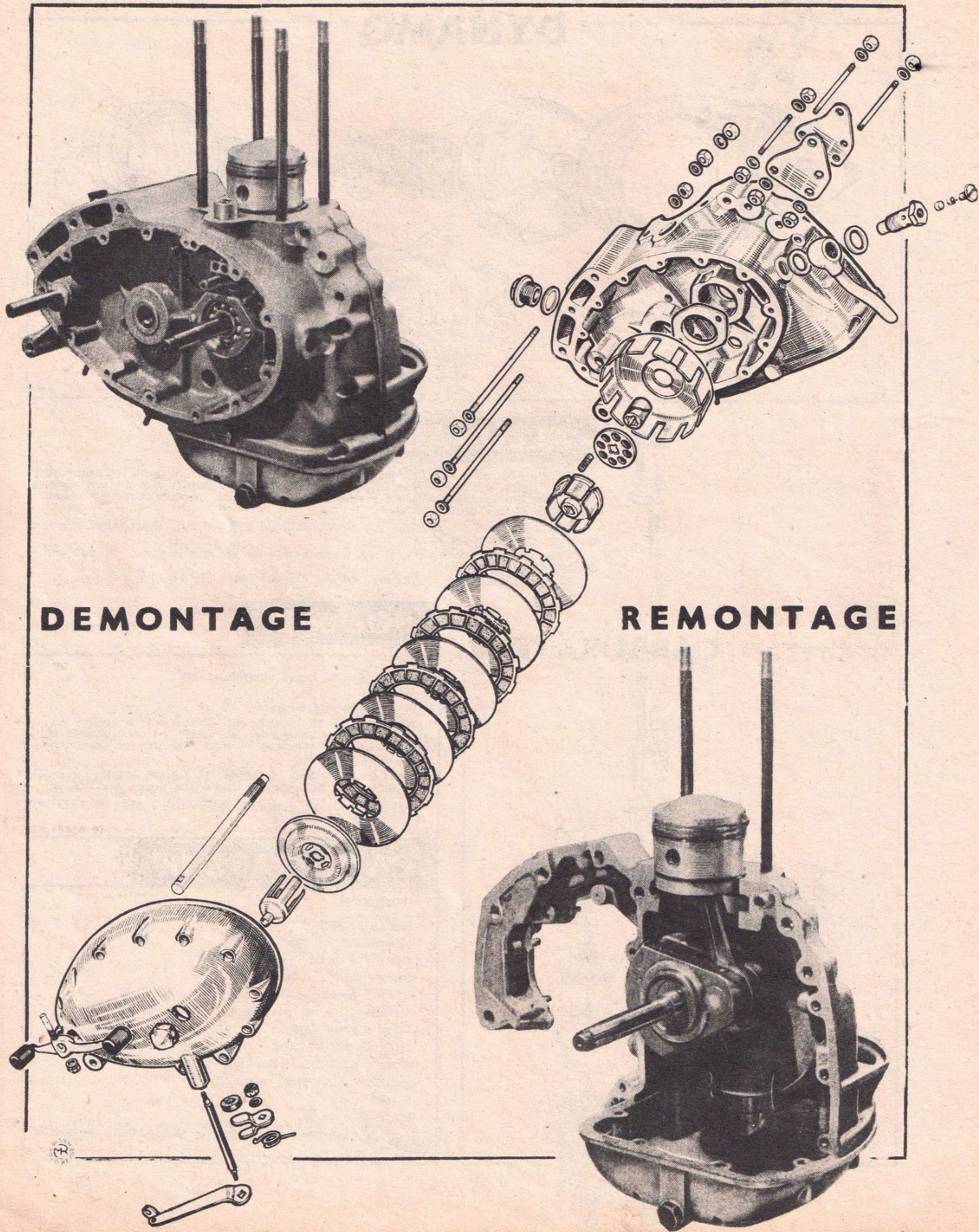
Gicleur d'aiguille : N° 5341.

Manchon : N° 4296, ralenti 0,5.

Niveau : M.

Flotteur : N° 95.

Arrivée d'essence : supérieur par bicoûne. Cuve N° 1205 à gauche.



**DEMONTAGE**

**REMONTAGE**

## CULASSE CYLINDRE

(Voir Rodage des Soupapes et Décalaminage).

## EMBAYAGE

**Démontage.** — Démonter le couvercle de débrayage, fixé par 13 vis.  
Retirer l'écrou placé en bout d'arbre moteur (pas à gauche).  
Il est absolument recommandé de ne jamais frapper avec un marteau sur la clé, en maintenant le moteur par le volant, car on risquerait de décentrer les manetons. Les disques ainsi lésés se retirent facilement.  
Pour démonter complètement l'embrayage, retirer le moyeu d'embrayage et les 8 ressorts. Enlever l'écrou central 8 pans, retirer le plateau d'appui des ressorts, la rondelle de friction, le tambour embouti d'entraînement et le coussinet.  
Au remontage, après blocage de l'écrou central, le tambour d'entraînement doit tourner librement sur son coussinet. Tout frottement anormal nuit au bon fonctionnement de l'embrayage.

## DISTRIBUTION

**Démontage :** démonter complètement l'embrayage. Retirer le support d'arbre à cames fixé par deux écrous et une goupille d'arrêt d'axe. Sortir l'arbre à cames.  
Pour démonter les poussoirs, enlever le cylindre et le guide-poussoir qui est emmanché dans le carter. N'effectuer ce démontage qu'en cas de nécessité absolue.  
Au remontage, monter l'arbre à cames en faisant correspondre le repère d'une dent de son pignon avec celui du pignon de distribution.

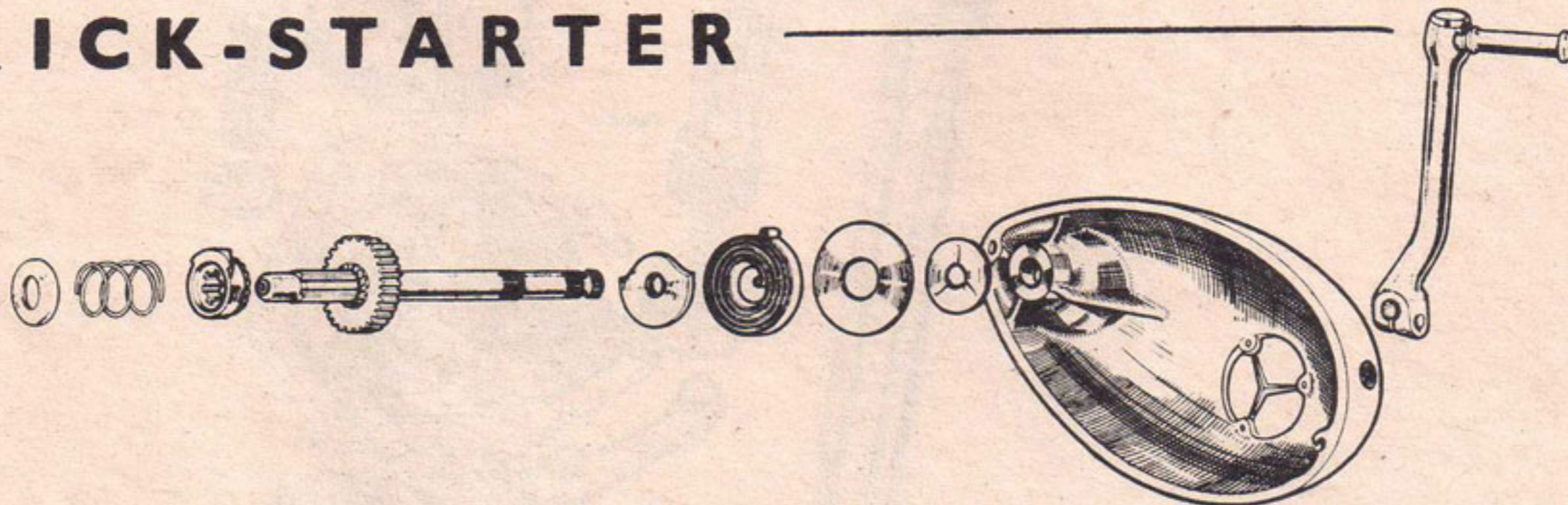
## EMBIELLAGE

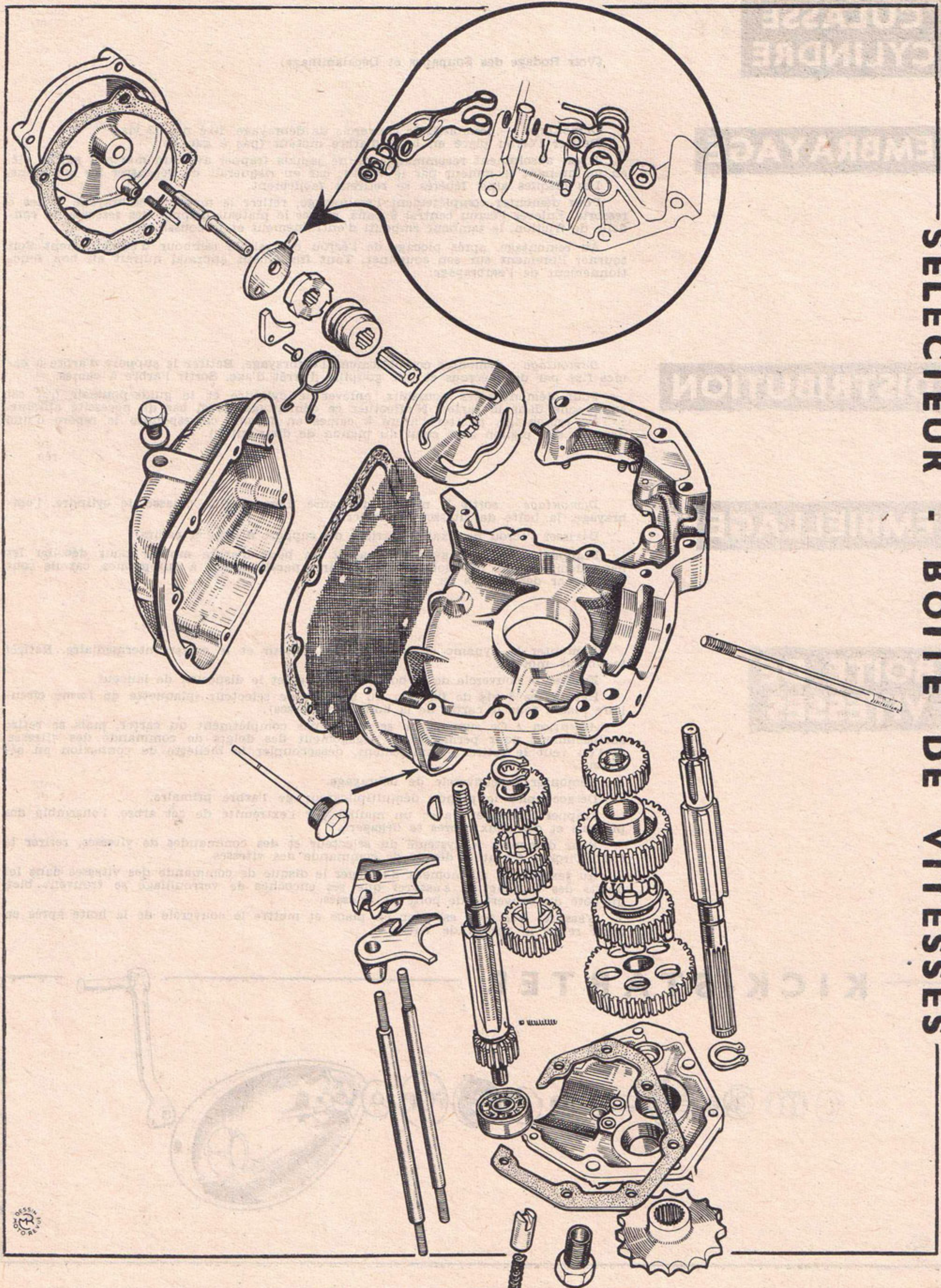
**Démontage :** sortir le moteur du cadre. Démonter la culasse, le cylindre, l'embrayage, la boîte de vitesses, le carter.  
Dévisser l'écrou de fixation arrière du support d'arbre à cames.  
Frapper légèrement avec un maillet en bout d'arbre moteur pour décoller les deux demi-carter, qui doivent être séparés parallèlement à eux-mêmes, car ils sont guidés par deux pions de centrage.

## BOITE DE VITESSES

Démonter la dynamo en bout d'arbre moteur et le carter intermédiaire. Retirer le volant moteur.  
Enlever le couvercle de la boîte de vitesses et le dispositif de lanceur.  
Retirer les 5 vis de fixation du support de sélecteur (plaquette de forme circulaire placée sous le carter de la boîte de vitesses).  
**Attention !** Ce support ne se sépare pas complètement du carter, mais se retire suffisamment pour permettre le dégagement des doigts de commande des vitesses. Si l'on veut le retirer complètement, désaccoupler la bielle de connexion au sélecteur.  
Démonter le couvercle de débrayage.  
Désaccoupler le pignon démultiplicateur de l'arbre primaire.  
Frapper légèrement avec un maillet sur l'extrémité de cet arbre, l'ensemble des pignons et des deux arbres se dégagera.  
Pour démonter le système du sélecteur et des commandes de vitesses, retirer le frein Circlips fixant le disque de commande des vitesses.  
Au remontage, au moment d'engager le disque de commande des vitesses dans les doigts des fourchettes, s'assurer que ses encoches de verrouillage se trouvent bien du côté du couvercle de boîte de vitesses.  
S'assurer que tout est bien en place et mettre le couvercle de la boîte après en avoir retiré le verrou de vitesses.

## KICK-STARTER





**SELECTEUR - BOITE DE VITESSES**

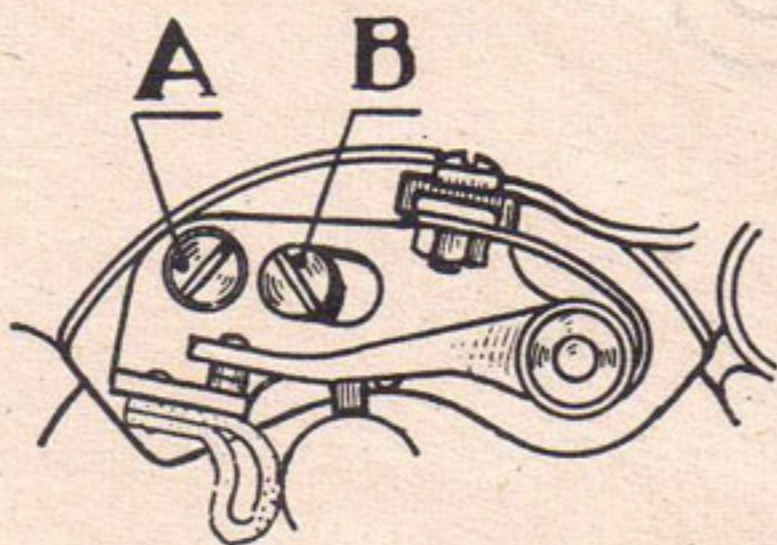
# KICK-STARTER

Monter provisoirement la bielle de mise en marche en ne l'engageant que de 3 à 4 mm sur l'arbre et la faire tourner d'un quart de tour en arrière. Exercer une légère pression sur la bielle et faire tourner lentement le moteur en arrière jusqu'au moment précis où la bielle s'immobilisera.

Retirer la bielle sans faire tourner l'arbre et engager la butée du lanceur en choisissant une dentelure, de façon qu'il y ait un jeu de 4 à 5 mm entre l'encoche faisant butée et le téton solidaire du carter.

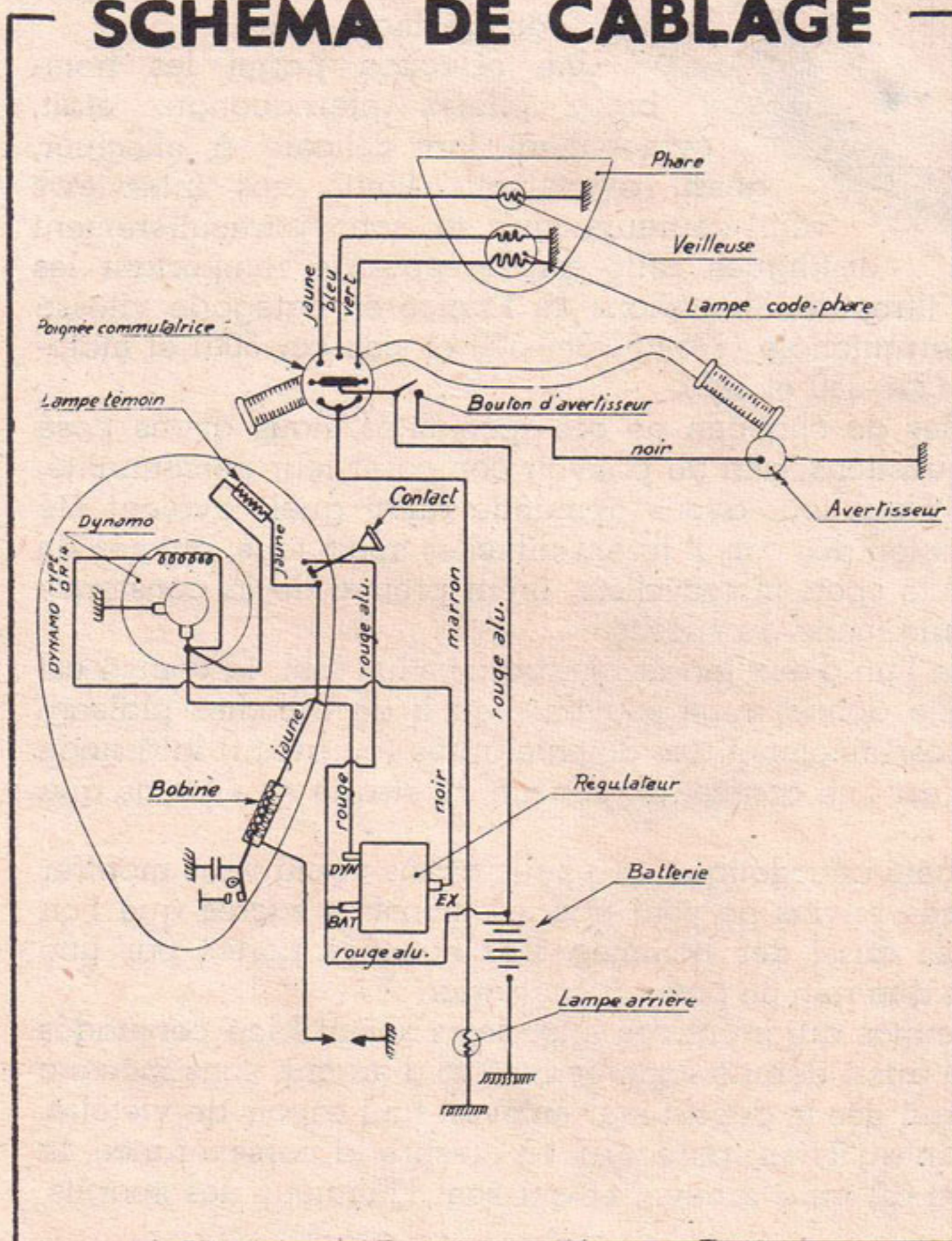
**Important :** faire une vérification, car on s'exposerait à des inconvénients si cette condition n'était pas respectée. Le moteur doit pouvoir tourner en arrière lorsque la butée du kick est en place.

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE



Détails du rupteur avec la vis de réglage A et l'ergot B.

## SCHEMA DE CABLAGE



La dynamo est constituée comme une dynamo Shunt, sans troisième balai d'excitation. La régulation du débit par un régulateur qui réduit l'intensité proportionnellement aux besoins de l'équipement et à l'état de charge de la batterie.

Ce régulateur fonctionne par lame vibrante qui, selon la vitesse de la dynamo, insère dans le circuit des inducteurs une résistance calibrée, ou met les inducteurs en court-circuit.

Cette dynamo charge ainsi la batterie d'accumulateurs, qui ne risque plus aucune surcharge.

Outre la canalisation, un conjoncteur monté avec le régulateur, un commutateur de phare, un pistolet, une bobine d'allumage, un rupteur, une clé de contact et une lampe témoin complètent l'équipement.

**Entretien et graissage :** tous les 5.000 kms, graissage de la came du rupteur, nettoyage du collecteur.

**Lampes utilisées :**

Phare :	6 V. 25 W.
Lanterne AV :	6 V. 3 B.
Lanterne AR :	6 V. 3 B.
Lampe témoin :	6 V. 3 B.

**Réglage du rupteur :** les contacts, durant leur ouverture, doivent présenter un écartement de 0 mm 4.

Pour ce réglage :

- 1° Desserrer la vis A ;
- 2° Faire tourner l'ergot B de façon à obtenir l'écartement de 0,4 ;
- 3° Rebloquer la vis A.

### BON FONCTIONNEMENT DE LA DYNAMO-REGULATEUR

**Moteur à l'arrêt :** la clé de contact d'allumage sur carter moteur est en position de contact :

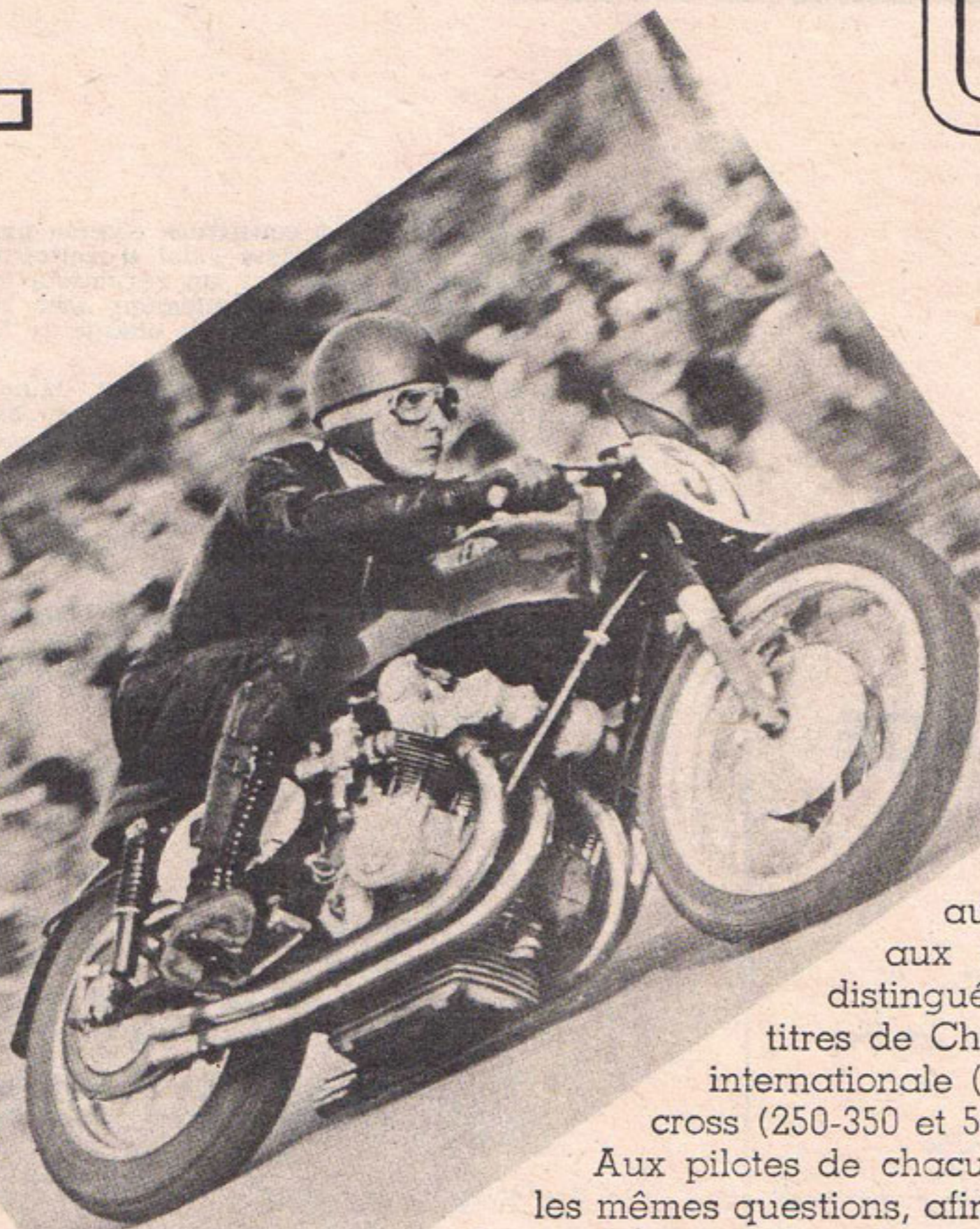
— La lampe témoin s'éclaire.

**Moteur en marche :** la lampe témoin s'éteint et reste éteinte à toutes les vitesses.

### OBSERVATIONS

Si un défaut d'allumage se présente, dû à une panne de batterie, le départ peut être exécuté sur la dynamo en débranchant la batterie (pôle négatif), en se mettant en première vitesse et en poussant la motocyclette. La dynamo, à une certaine vitesse, donne suffisamment pour permettre l'allumage. Rebrancher à ce moment la batterie sans arrêter le moteur.

# Et pour les Sportifs...



...nous leur proposons de faire plus ample connaissance avec nos grands as qu'ils applaudissent sur les circuits de vitesse ou de moto-cross.

Une sélection parmi les nombreux pilotes internationaux était, évidemment fort délicate à effectuer, aussi, avons-nous limité nos interviews aux coureurs qui se sont particulièrement distingués cette année, puisque remportant les titres de Champions de France en catégorie vitesse internationale (175-250-350-500 et side-car 500) et moto-cross (250-350 et 500).

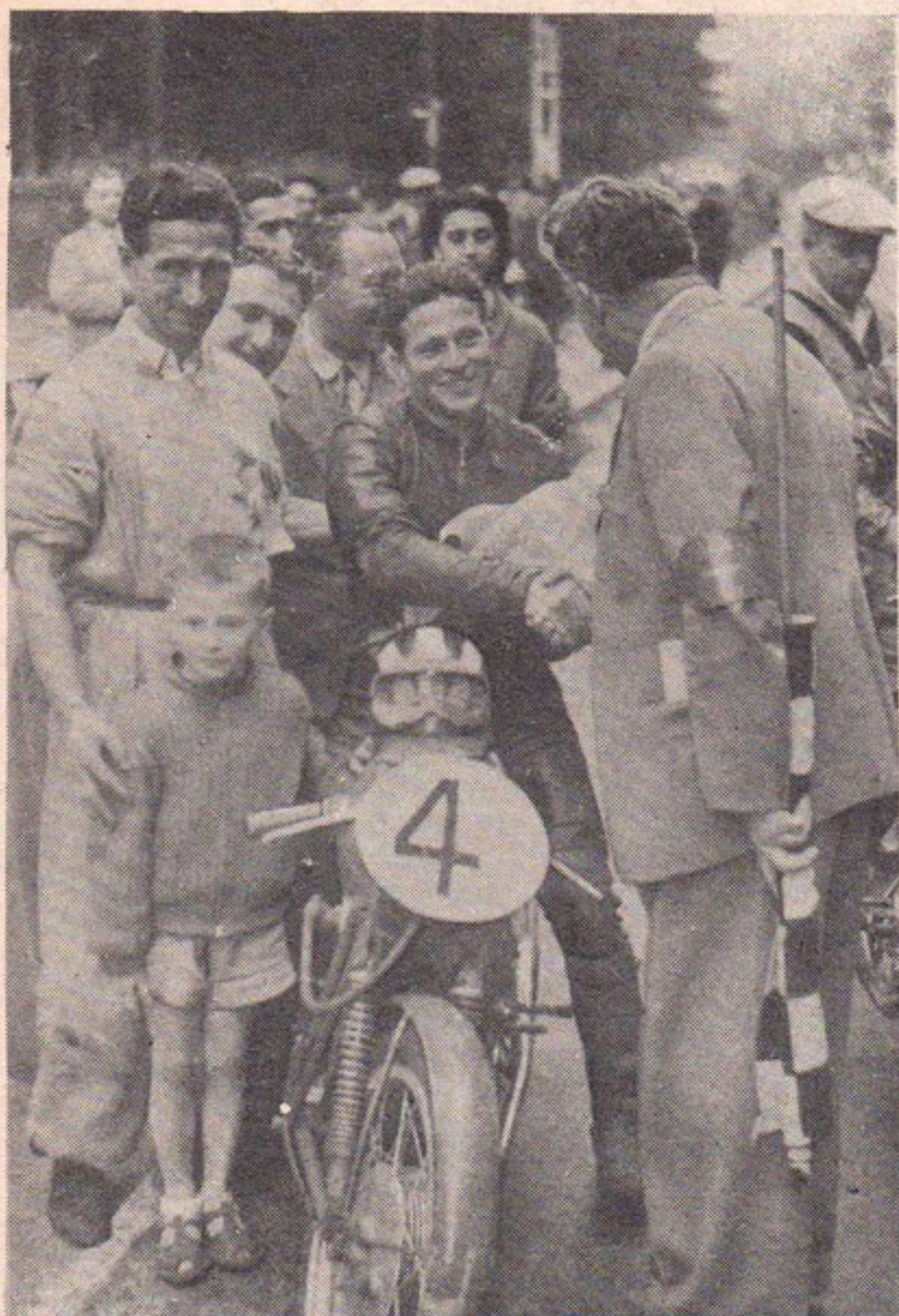
Aux pilotes de chacune de ces spécialités, nous avons posé les mêmes questions, afin de pouvoir comparer leur personnalité, leurs réactions. Nous leur avons demandé aussi quels avaient été leurs débuts. Dans bien des cas, il furent difficiles, mais tous, animés du même amour pour le sport motocycliste, firent preuve de la constance dans l'effort qui seule mène au succès.

Mais si, comme l'un d'eux le fait remarquer plus loin, la course est parfois tragique, elle donne aussi souvent lieu à de franches plaisanteries qui sont très certainement une détente après (ou avant) la grande affaire sérieuse qu'est une course, où chacun ne risque rien moins que sa vie.

C'est aussi ce côté anecdotique que nous avons voulu vous montrer qui fait que tous ces pilotes ne sont pas les monstres sacrés que l'on peut imaginer, mais aussi des hommes. Des hommes portés par une vocation irrésistible que rien ne pouvait contrarier.

Que tous les jeunes qui liront ces interviews soient bien persuadés que leurs aînés ont aussi débuté sans beaucoup d'argent, sans mécano et sur un matériel qui dès le départ leur enlevait tout espoir de victoire.

A voir le chemin qu'ils ont parcouru, on mesure la persévérance, la ténacité dont ils ont dû faire preuve, et qui sont l'honneur des sportifs.



# GEORGES

# BURGGRAF

CHAMPION  
DE  
FRANCE  
175  
INTER

**C**hampion de France en 175 cmc. sur M.V., le grenoblois Georges Burggraf est ce que l'on pourrait définir par un « joyeux luron », et lui-même d'ailleurs le dira plus loin. Il n'en a pas moins pour cela, entièrement droit à notre admiration pour ce titre acquis alors qu'il est encore très jeune, autant que pour ses prestations en 500 cmc. Sa présentation par lui-même s'imposait et nous allons le questionner, bien que sa façon nous en dispense.

— Pourquoi et comment êtes-vous venu à la compétition et à quel moment ?

— Ma « carrière » a commencé en 1946, très exactement au Circuit de Lyon où j'assistais à une course très impressionnante. Anderson, en particulier, m'avait stupéfié. Les autres coureurs m'avaient beaucoup moins frappé, mais mon père, qui était avec moi, était littéralement suffoqué de voir ce qu'ils faisaient en course, et leur vitesse. Et moi je lui dis tout bonnement : « Mais ce n'est pas si dur que ça, et je suis sûr que j'en ferais autant ! ».

Aussitôt mon père m'a traité de prétentieux et m'a proposé de courir au Circuit du Dauphiné qui avait lieu quelques semaines plus tard. Il a pris un 100 Monet-Goyon sur lequel il a monté une boîte quatre vitesses ; il a aussi gonflé le moteur, parce qu'aussi il est mécanicien et mordu de la compétition. Je cours et je gagne la course. Mon père, du coup, en est resté comme « deux ronds de frites » et moi, bien sûr, j'étais tout heureux. Tout le monde est venu féliciter mon père en lui disant qu'il ne fallait pas « laisser ça là », que j'avais des capacités, que je devais acheter quelque chose qui marche, etc... Enfin, comme résultat je recevais, trois semaines plus tard, une 125 cmc. M.V. Agusta, deux temps qui était vraiment une machine de course, sans rapport avec la série.

La même année, j'ai gagné autant de courses que j'ai chuté, parce que j'avais beau tomber, je trouvais moyen de gagner quand même ! Je manquais de métier.

— Après cette 125 M.V. qu'avez-vous eu comme machine ?

— C'était une 350 AJS avec laquelle j'ai couru la Coupe du Salon à Montlhéry. Cette machine m'avait été prêtée par Georges Monneret qui fit d'ailleurs second à cette course remportée par Cherrier, tandis que j'ai fait, je crois troisième. Mais malgré tout, la cylindrée rêvée pour moi était 500 cmc.

Quand j'ai voulu me lancer là-dedans, tout le monde m'a fait peur, en me disant qu'il y avait trop de différence avec une 125 cmc., que ça allait trop vite, que je ne me rendais pas compte, etc... Mais j'étais malgré tout assez sûr de moi, et après avoir fait des économies, j'ai acheté une 500 Norton neuve avec laquelle j'ai fait ma première course en Avignon. C'est d'ailleurs le meilleur souvenir de ma « jeune carrière ».

J'étais engagé à Avignon en 350 et comme je demandais à courir en 500, le directeur de la course m'a refusé le départ, la liste des engagés étant complète. Moi, bien sûr, je voulais courir en 500 et j'ai tellement « cassé les pieds » du président du MC d'Avignon qu'il m'a accordé la faveur de faire les essais. Aux essais, je me retrouve troisième à quelques dixièmes de seconde de Georges Monneret. Les organisateurs furent très surpris, autant que moi, et ils décidèrent d'éliminer un anglais pour me laisser sa place. Je voyais tout en rose après, mais les organisateurs de la course m'ont sermonné en me disant que si je tournais en course autant « à la catastrophe » qu'aux essais, on allait me ramasser dans les bottes de paille au bout de dix tours.

Je connais mon tempérament fougueux, et le lendemain j'étais fermement décidé à faire une course sage et raisonnable, comme Georges Monneret me l'avait dit. D'ailleurs, celui-ci ne m'a toujours donné que de bons conseils. Me voilà donc parti pour ma première course internationale en 500. Je me place bien au départ, sixième, je crois. J'ai fait la moitié de la course à peu près à cette place. Parmi les concurrents, il y en avait un qui était vraiment mon idole, c'était Pagani, qui avait à l'époque sa Gilera Saturno. Je savais bien que c'était un vieux renard qui n'était peut-être pas aussi « terrible » que les Wood ou Goffin ou Collot, mais il avait une bonne tactique de course et comme j'étais résolu à faire une course « très sage » j'ai suivi Pagani.

A mi-course, j'étais donc sixième derrière Pagani que je suivais bien, vite, mais sans forcer. Les autres, devant, allaient beaucoup plus vite et avaient déjà facilement un demi-tour d'avance. C'étaient Goffin, Collot, Pierre Monneret et Wood. A la mi-course, tout d'un coup, Pagani ouvre en grand. Ça allait beaucoup plus vite, bien sûr, et nous remontions assez fort, si bien même qu'à cinq tours de la fin, j'étais à la quatrième place. Mais Pagani a cassé à ce

moment et je me suis retrouvé alors à la troisième place. Collot était second à ce moment à 300 mètres environ devant moi alors que Goffin, je crois, était en tête. J'avais une bonne troisième place Mais devant, Collot, qui avait bagarré dur avec Goffin commençait à ralentir parce que l'embrayage et les freins étaient un peu chauds ! Donc, sans forcer mon allure, je le remontais et deux tours avant la fin, j'ai pris la seconde place en sautant mon Collot. Mais j'ai vu ensuite l'ami Goffin à une centaine de mètres devant moi et là alors il n'était plus question de sagesse, la fougue l'a emporté, les pieds se sont posés par terre, j'ai viré la roue arrière en travers, enfin j'ai fait ces deux derniers tours « à la catastrophe » et j'ai gagné !

— *Quand vous êtes venu à la course, qu'est-ce qui vous a semblé le plus dur à assimiler en compétition ?*

— Tant que l'on fait de petites courses en 125, ce qu'on appelle des courses de « vogue » dans le Midi, ça n'est pas bien difficile, et comme en général, la plus longue ligne droite fait 300 mètres et que les virages sont en épingle à cheveux ou à angle droit, on n'a pas besoin de grandes capacités. C'est surtout le freinage qui importe.

En 500, ce qui est le plus dur à assimiler, c'est la courbe. La courbe qui se prend à plus de 100 est dangereuse parce que même si vous la connaissez et que vous l'avez prise facilement aux essais, il arrive qu'elle soit cachée, si bien que vous voyez très bien où vous entrez, mais pas où vous allez sortir, et croyez-moi, c'est très désagréable !

— *Avez-vous une certaine appréhension avant une course ? Quel est votre état d'esprit ?*

— Il est facile et décontracté, je ne m'en fais pas, parce que je suis d'un tempérament plutôt « je m'en foutiste », tous mes amis vous le diraient et je pars dans une course comme si j'allais à la pêche et la chose serait pareille si je courais en Championnat du Monde.

— *Malgré ce tempérament fougueux et « je m'en foutiste » pour reprendre votre qualificatif, avez-vous une tactique de course ?*

— A vrai dire, j'en ai deux. D'abord prendre le maximum d'avance tout de suite, faire un « trou » dès le départ même si on s'accroche. Si je sens qu'un concurrent me remonte ou que ma machine ne tiendra pas les 40 tours, par exemple (s'il y en a quarante), je préfère rendre la main et laisser passer mon concurrent. Je l'étudie bien alors et si c'est dans mes possibilités, dans les trois derniers tours je lui fait son affaire. Je ne fais d'ailleurs ça que depuis peu de temps, parce qu'avant j'étais complètement « cinglé ».

— *Laissez-vous votre machine dans l'état où vous la recevez ou préférez-vous y apporter quelques modifications personnelles ?*

— Je suis entièrement d'accord pour apporter des modifications, parce que je suis plutôt plus petit que les autres. Je rapproche le guidon, raccourcis la selle, etc... comme chaque pilote qui a ses petites manies. Je coupe aussi les repose-pieds, j'aplatis le tromblon pour ne pas toucher dans les virages.

— *Quels sont les circuits que vous préférez ?*

— J'aime beaucoup les circuits sinueux avec beaucoup de virages où l'on doit freiner, comme Moulins, Angoulême, Grenoble bien sûr ! Tarare, qui ne se fait plus, mais que j'aimais bien. Barcelone aussi, mais il y a trop de « clients » et je préfère ne pas y aller !

— *Vous nous avez rappelé tout à l'heure votre meilleur souvenir de coureur. Y en a-t-il un qui soit le plus mauvais pour vous ?*

— Oui, un qui est particulièrement mauvais et dont je me souviendrais toute ma vie. Il se situe au Circuit de Madrid, il y a six ans.

La maison MV m'avait confié un 125, c'était la première fois qu'on me prêtait une machine d'usine et j'étais très heureux bien sûr. D'autant plus que j'étais le seul français contre beaucoup de concurrents comme le regretté Rafael Alberti, Gianni, Leonni, qui s'est tué, lui aussi, Masetti, et des anglais comme Anderson qui courait lui aussi en 125. La course comportait 40 tours. Je suis parti premier dès le départ jusqu'au 39<sup>e</sup> tour, suivant la tactique que j'ai donnée tout à l'heure, et au dernier tour ma chaîne saute, passe dans les rayons et je chute dans le dernier virage, à 100 mètres de l'arrivée ! Mais je

possédais quand même un demi-tour d'avance sur Anderson, second, alors j'ai poussé, poussé pendant 100 m. la foule hurlait, moi j'étais à moitié « groggy » je pouvais toujours ma machine, et à vingt mètres de la ligne toute la meute des autres concurrents me passe et c'est Anderson qui a gagné. Je voyais déjà ma première victoire internationale, grosse comme une maison, et croyez-moi, ce fut vraiment une grosse déception !

— *Quelle est votre opinion sur les publics que vous avez pu voir au cours de vos déplacements ?*

— Je crois que nous avons un bon public en France, c'est le public du Midi que j'aime beaucoup. Le meilleur qui existe, je crois, c'est en Espagne, parce que là-bas on considère la course motocycliste comme une corrida ! D'ailleurs, ça n'est pas si mal que ça. J'aime aussi beaucoup l'Italie, qui a un très bon public, pas du tout chauvin et très enthousiaste pour la moto.

— *Quels ont été les concurrents les plus dangereux pour votre acquisition du titre en 175 et ensuite d'une façon plus générale en toutes catégories ?*

— En 175, peu de concurrence, là je vais à la course comme à la pêche. J'ai un adversaire qui me talonne tout le temps, c'est vrai, c'est Schaad, mais je ne peux pas dire qu'il m'inquiète. En 500, j'ai deux grands rivaux, ce sont Collot et P. Monneret, parce que ce sont des pilotes qui marchent très fort.

— *Les tentatives de records vous tentent-elles ?*

— Oui, elles me tenteraient, mais avec quoi ? Je vais avoir l'air de quoi si je me présente à Montlhéry pour battre des records du monde ? Et si une usine anglaise ou italienne a besoin d'un pilote pour battre des records, elle ne viendra pas chercher le petit Burggraf de Grenoble.

— *Quels sont vos projets pour l'an prochain ?*

— Ils ont beaucoup changé au cours de la saison 1954. Je ne peux pas dire que je vieillis à 25 ans mais je serais plus raisonnable. Mon père qui tient un commerce de motos va se retirer, mon frère est à l'armée actuellement, et, évidemment, si je m'occupe de mon commerce j'aurais bien moins de temps à consacrer à la compétition. Je ferais également le Championnat de France en 175 mais je délaisserais un peu plus les 500 cmc.

— *Quel est votre idéal sur la compétition de vitesse, et êtes-vous pour une limitation éventuelle de la cylindrée ?*

— En tant que coureur privé, j'estime que la 500. telle qu'on nous la livre actuellement est très bien. Mais quand je vois des pilotes d'usine se promener à plus de 200 dans des « boîtes à sardines », je suis contre le carénage.

— *Pourriez-vous, parmi vos souvenirs, tirer une anecdote particulièrement amusante ?*

— Oui. Elle se tient en 1952, je crois. Je revenais du Circuit de Casablanca avec Collot dans la camionnette de Bétemps. Mais celui-ci, entre temps (ou plutôt sa femme) eut un bébé et il rentra aussitôt en France par avion. Il nous a donc confié sa camionnette et son matériel à Collot et à moi. Nous sommes passés par l'Espagne, et en arrivant à Sarragosse, nous voyons des affiches indiquant une course que nous ignorions. On s'arrête donc là-bas et nous allons voir les organisateurs en nous présentant : « Coureurs français... Jacques Collot, Georges Burggraf ». Bien que ce soit une course nationale, ils nous ont quand même acceptés. En arrivant aux primes de départ, ils nous interrogent sur nos montes.

— Nous : « Combien donnez-vous par course ? ». Eux nous disent 2.000 pesetas par monte. Mais combien en faites-vous ?

— Chacun deux : en 350 et 500. Je réfléchis un moment et je dis à Jacques Collot : « Dis donc, Jacques, il y a aussi le side-car de René ? ».

— Oui, mais as-tu déjà conduit un sidecar ? Moi oui, mais en tourisme seulement, et toi ?

— Non. Je sais faire le passager, mais c'est tout !

— Eh bien, écoute, ne te casse pas la tête, on va courir en side-car !

— D'accord alors !

Nous allions donc faire cinq montes au total, ça représentait 100.000 francs pour passer huit jours en Espagne, Nous faisons donc les entraînements et on met de

(suite page 1671)

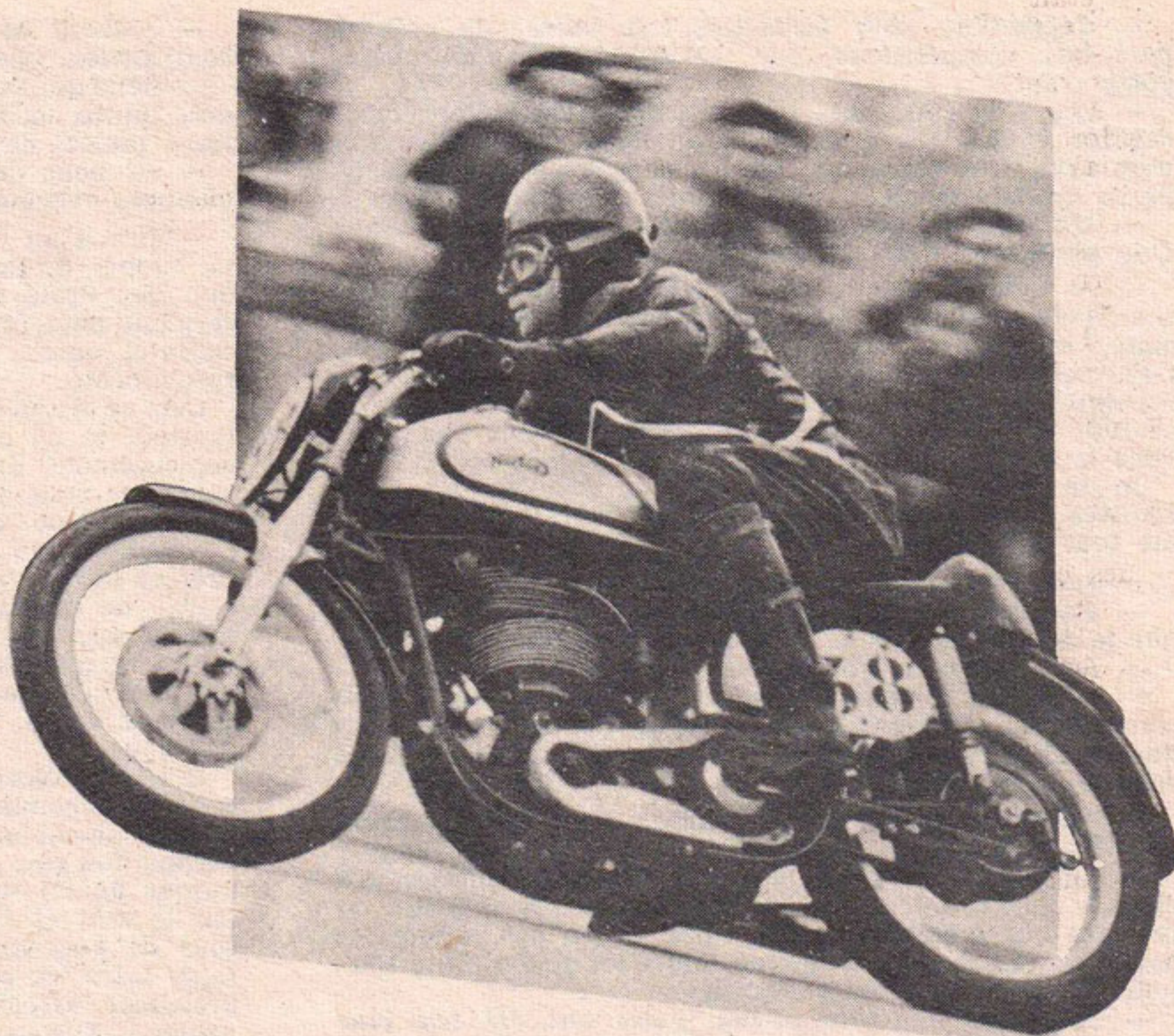


**A**VEC la publication des résultats du Championnat de France 1954 est apparu un homme nouveau : le Bordelais Jean-Pierre Bayle, sportif convaincu et authentique, puisque ses activités n'ont rien de commun avec la motocyclette.

— Mais à la suite de quoi êtes-vous venu à la compétition ?

— J'ai toujours été attiré par la vitesse, les compétitions et tous les sports en général.

Lors de mon engagement pendant la guerre, j'ai hésité entre l'aviation et le motocyclisme, mais les F.A.F.L. avaient à cette époque besoin d'aviateurs, j'ai donc choisi l'aviation. A mon retour, j'ai continué à pratiquer la moto de tourisme.



## JEAN-PIERRE BAYLE

CHAMPION DE FRANCE 250 cmc INTER 1954

Il y a trois ans, à Bordeaux, la veille d'une course de vitesse sur piste, par simple curiosité, je fis mes premiers essais avec quelques amis, passionnés comme moi, par ce sport.

Le président de la ligue de Guyenne, Mr Fragnaud, me demanda si je voulais participer le lendemain à l'épreuve. J'acceptais. (Mais j'étais à l'époque, je dois l'avouer, bien plus intéressé par mes performances en hockey sur gazon, nous étions Champions de France, que par la compétition motocycliste).

Ce fut ma première course, elle suffit à me coller le virus.

Toutefois, je continue à jouer au hockey, et nous sommes Champions de France 1954.

— A votre avis, qu'y-a-t-il de plus difficile à assimiler en compétition ?

— Le plus dur, c'est de rentrer, sans couper, dans un virage dont on ne voit pas la sortie, mais que l'on sait pouvoir et devoir prendre en pleine vitesse.

— Avant la course, quel est votre état d'esprit ?

— Je n'ai jamais essayé d'analyser mon état d'esprit avant l'épreuve. Je sais seulement que je trouve toujours très long le moment entre lequel je suis prêt et celui du départ. En général, j'ai toujours l'espoir, avant la course, de faire mieux que je ne fais en réalité.

— Mais une fois le départ donné, votre esprit se trouve-t-il occupé par certaines pensées ? Avez-vous peur de l'incident mécanique ?

— Encore moins pendant qu'avant la course, je ne pense à analyser mon état d'esprit.

Aller plus vite, freiner le plus tard possible, virer au maximum de mes possibilités, sont mes uniques soucis.

Je ne sais si cela peut s'appeler « état d'esprit ». Je ne pense jamais aux pépins mécaniques, à aucune autre sorte de pépins non plus.

— Sans dévoiler vos batteries, avez-vous une tactique préférée en course ?

— Je ne pense pas qu'il y ait une tactique de course particulière à conseiller. Elles varient (au pluriel) selon les circuits et au fur et à mesure des circuits.

— Au cours de ces trois années de compétition, vous avez dû posséder plusieurs modèles de machines de compétition. Lesquels ?

Dans mes trois années de courses, j'ai utilisé des Norton, depuis l'Inter 30 jusqu'aux Featherbed 1953. Cette saison-ci, en plus d'une 500 cmc., j'ai pris une 250 cmc. Guzzi Gambalunghino et j'ai essayé les petites cylindrées avec une M.V. mais bien fragile...

— Participez-vous vous-même à la préparation de vos motos ?

— Il ne peut être question pour moi de préparer ou d'aider à la préparation de mes machines. Je ne suis, hélas, ni mécanicien ni technicien. Je suis obligé de confier ce travail aux autres.

— Sans être mécanicien, aimez-vous apporter des transformations à vos motos ?

— Je suis partisan d'apporter à mes machines les transformations de mes aînés qui ont fait leurs preuves et dont les expériences sont concluantes.

— Quel est le genre, et quels sont les circuits que vous préférez ?

— Marseille, Madrid, Villefranche-de-Rouergue qui sont des circuits de pilotage avec de grandes courbes, dont le tracé est assez varié. Pau, qui est un très beau circuit, uniquement de pilotage.

— *Cependant, pour permettre aux jeunes de prendre part aux compétitions, que penseriez-vous d'une catégorie « sport » ?*

— Les « courses sport » donnent une émulation considérable et un essort nouveau au sport motocycliste. A mon avis, elles devraient être encouragées et généralisées. parce qu'elles peuvent nous donner de nouveaux pilotes.

— *Maintenant, passons à un autre genre de question. Que pensez-vous des journalistes spécialisés ?*

— Je n'ai pas depuis que je cours, connu, mais attention, personnellement, un seul journaliste vraiment spécialisé en France. Par contre, à l'étranger, pour ne citer qu'un exemple : Ramon Valenti, du « Motociclismo » espagnol, est un ami pour tous les coureurs petits ou grands, ce qui ne l'empêche nullement d'avoir bien souvent la dent dure à leur égard.

Je ne peux donc vous donner mon avis sur les journalistes motocyclistes, si ce n'est par leurs articles, comme tout lecteur.

— *Quel est votre plus mauvais souvenir ?*

— J'ai des quantités de souvenirs désagréables parce que je déteste la pluie et qu'il a beaucoup plu cette année.

— *Par contre, votre meilleur souvenir ?*

— A Madrid, pour la première fois j'étais devant Collot, sans que ce dernier ait été victime de pépins mécaniques. Il déclara d'ailleurs, lui-même, avoir foncé ce jour-là comme à son habitude.

— *Puisque vous courez à l'étranger, vous avez dû constater une notable différence d'ambiance selon les pays ?*

— Le temps est pour beaucoup dans l'ambiance des circuits, le temps et les spectateurs. Il est difficile de préférer une ambiance à une autre. Il y a des passionnés dans tous les coins du monde. Mais les foules sont toujours plus importantes à l'étranger.

— *Au cours de cette saison, quels ont été vos plus dangereux concurrents ?*

— Il y a pour moi, beaucoup de concurrents dangereux. Ceux qui le sont toujours comme Collot ou Monnet pour ne citer que des français, mais aussi ceux auxquels on n'a pas suffisamment pensé et qui vous surprennent au cours d'une course, ou au cours d'une saison.

— *Seriez-vous attiré par des tentatives de records ?*

— Je ne peux répondre à cette question parce que je n'ai jamais essayé faute de matériel.

— *Vos projets pour 1955 ?*

J'aurai, pour l'année 1955, du matériel dernier modèle et je ne me laisserai pas surprendre comme l'an passé pour mes Norton. J'irai chercher moi-même mon matériel dans le pays d'origine (les bonnes promesses ne remplacent pas les bonnes machines, surtout pendant une course). A part deux Norton 350 et 500 cmc., j'aurai une 250 cmc. NSU Max client.

— *Devant la vitesse croissante des motocyclettes de compétition, quelle est, à votre avis, la cylindrée limite ?*

— Celle qui existe déjà. Il n'y a pas à mon avis de cylindrée limite, un bon pilote doit toujours savoir reconnaître les « limites de sa sécurité ».

— *Et pour clôturer cette conversation, n'auriez-vous pas quelques anecdotes à nous raconter ?*

— Il y a au cours de chaque circuit des histoires plus ou moins drôles, de très tristes aussi... Pour ne parler que des drôles... si l'on devait les publier, elles ne le seraient peut-être pas pour tout le monde. Je pense que celles-ci sont... sinon très amusantes, du moins sans méchanceté.

Ceci se passait après le circuit de Rochefort, tard dans la nuit, si ce n'est tôt dans le jour. Nous avons tous copieusement arrosé les victoires des champions. Nous rentrions vent arrière et passablement « gris ». Au coin d'une rue, nous tombons sur un groupe de marins en train de « tabasser » un nègre américain. Notre héros, dont je préfère taire le nom, se précipite alors, l'air menaçant, au milieu de la bagarre. Mais, au lieu, comme nous nous y attendions, de défendre le malheureux noir, il se joint à ses agresseurs. A grand peine, nous l'arrachons de la bataille, nous calmons ses ardeurs combattives, et, il nous explique enfin, en riant : « J'ai vu rouge ». Question d'optique...

Bilbao. - Notre ami Collot était très fier du costume qu'il avait commandé chez le meilleur tailleur de la ville, et qu'il devait arborer le soir même. Lorsque nous l'apercevons, fou rire général. La veste et le pantalon flottaient autour de lui (comme un vieux cuir, mal ajusté, gonflé par le vent et l'orgueil de courir encore). Nous décidons tous de l'accompagner chez son tailleur pour l'aider à faire faire les retouches nécessaires. Celui-ci est incompréhensif, affolé aussi, devant notre groupe et nos ricanelements. Il essaye bien de défendre la ligne de son « œuvre » en tirant le costume de tous les côtés (par derrière tandis que la glace renvoie l'image du devant, etc...) mais notre ami Collot est furieux et menace le pauvre homme de le faire passer par la fenêtre. Il ne reste plus au malheureux tailleur qu'à prendre ses ciseaux et à retailer le costume.

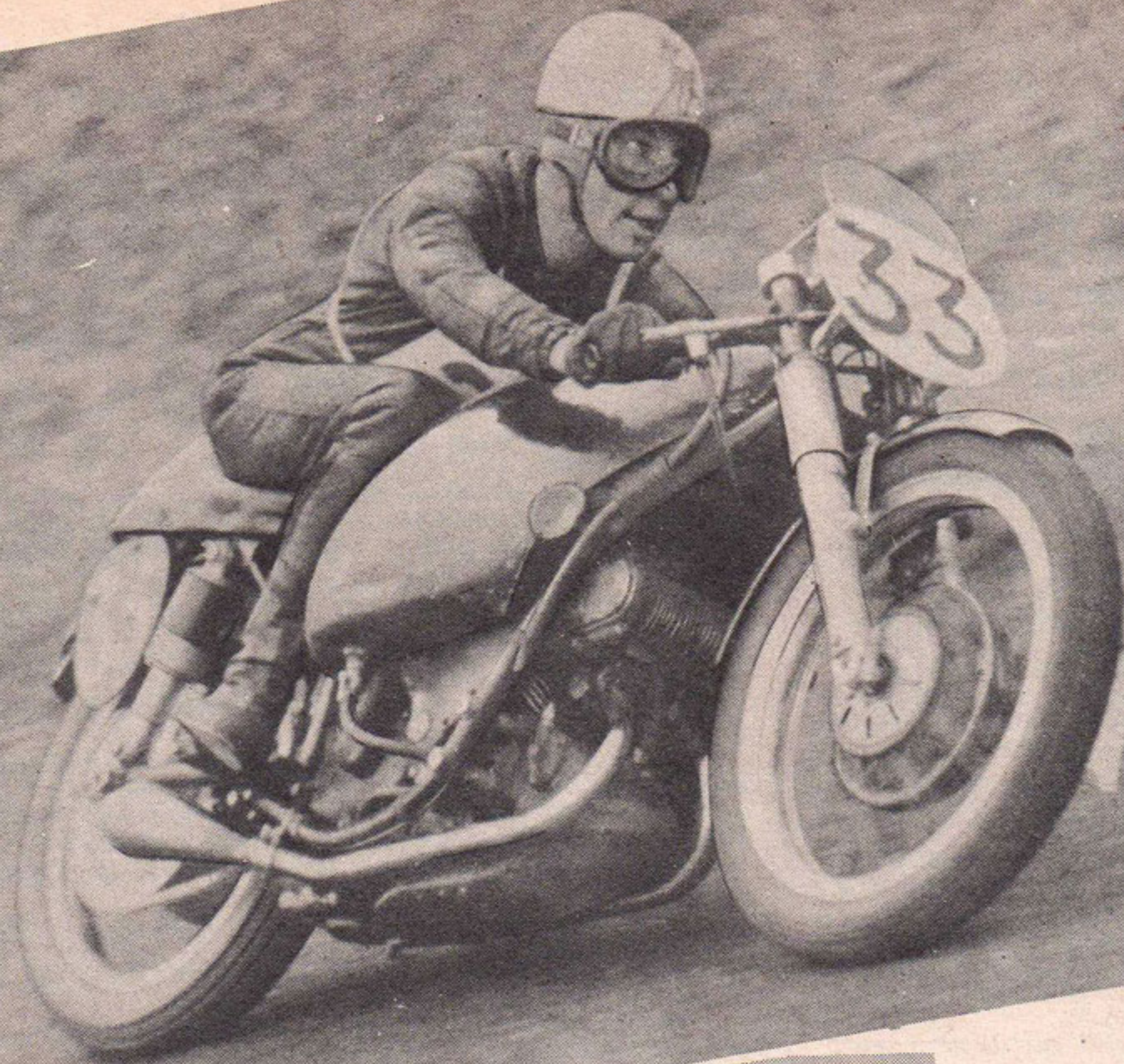
Nous avons déjà oublié cette histoire avec le début d'un excellent repas, lorsqu'un jeune garçon arrive rouge, essoufflé et balbutiant : « Señor, Señor, le tailleur, il s'était trompé de client et de costume... ».

Le costume, il est vrai, allait très bien... N'était-ce pas le meilleur tailleur de la ville ?

Encore empruntée à Collot, qui est, comme chacun le sait un spéléologue émérite, passionné de fouilles et de profondeurs inexplorées... ce cri à la fois poétique et puissamment évocateur : « Ça sent la grotte ! ça sent la grotte ! ».



UNE BONNE MACHINE N'EST PAS FORCEMENT CHROMÉE



# PIERRE MONNERET

CHAMPION DE FRANCE 350 INTER

**L** est inutile, bien sûr, de rappeler quels furent les débuts motocyclistes de Pierre Monneret, car tous les fervents et vieux motocyclistes se souviennent de ses tours de piste effectués dès son plus jeune âge, avec son frère Jean, sur la piste de Buffalo. 1954 voit Pierre Monneret Champion de France en 350 cmc. pour la troisième fois consécutive et, il fait figure maintenant, à 24 ans, de « vieux » chevronné parmi les chefs de file des troupes françaises.

Il n'est pas inutile toutefois de connaître un peu plus de la vie d'un champion, titre qui ne s'acquiert qu'au prix de leçons sans cesse plus poussées, améliorées jusqu'à la perfection.

Comme tout débutant, Pierre Monneret a dû acquérir certaines qualités essentielles, avec plus ou moins de facilité ou de difficulté, plutôt. Il serait donc intéressant de savoir, dans le cas de Pierre Monneret, qu'est-ce qui lui fut le plus difficile à assimiler.

— Tout d'abord, je crois que c'est d'enregistrer les victoires, si l'on peut, sans pour cela « s'enfler la tête ». D'autre part, en ce qui regarde plus le pilotage, et cela est commun à de nombreux pilotes, la grosse difficulté reste la courbe à vive allure. Mais cela fait partie de l'A. B. C. du métier.

— Avant le départ d'une épreuve, quel est votre état d'esprit, à quoi pensez-vous ?

— Je suis comme beaucoup d'autres. J'ai une certaine appréhension, je l'avoue.

— Qui disparaît en course ?

— Oui. Je crains, bien sûr, le pépin, l'incident mécanique, mais cela ne m'enlève en rien des qualités que je peux avoir.

— Pouvez-vous conseiller une tactique de course, sans que cela vous engage à dévoiler vos batteries ?

— Le meilleur moyen pour mener une épreuve est « d'aller à sa main », parce que, en opérant ainsi, et si le pilote est de classe, il doit se trouver dans les premiers.

Mais je suis contre le pilote qui chute, par folie, ou par excès d'amour-propre.

— Vous avez accumulé de nombreux titres de champion, de recordman, en plus des victoires sur circuits routiers et cela sur des machines très différentes. Vous rappelez-vous toutes les motos que vous avez pilotées jusqu'à ce jour ?

— J'ai utilisé la Benelli 250, Velocette 350, 125 Mondial, 350 AJS, 500 « Porc-Epic » AJS, 500 Gilera Saturno monocylindre, 500 Norton monocylindre, 500 Gilera 4 cylindres et enfin, la 1.000 Kœhler-Escoffier bicylindre en V, et la petite 125 Rumi compétition, bicylindre deux temps.

— Puisque vous avez une longue expérience des mécaniques de course, pensez-vous qu'il soit préférable de préparer une machine de course soi-même, ou de participer à sa mise au point, ou encore de s'en remettre entièrement à un mécanicien ?

— Je préfère de beaucoup confier ma machine à un mécanicien. Mais il y a beaucoup de coureurs qui ne peuvent pas avoir de mécanicien personnel pour des raisons financières. Ils sont forcés de travailler longuement sur leur machine, parfois la veille d'une course et quand ils arrivent au départ, le lendemain, ils ont évidemment un sérieux handicap qui les désavantagent nettement. Je trouve qu'il est mieux de se reposer avant la course, de façon à être parfaitement calme.

— Apportez-vous des modifications à votre machine ?

— Non. Car, en ce qui me concerne, je pense que des maisons comme Gilera ou AJS font tout ce qui est nécessaire.

— Quel est votre type de circuit préféré ?

— J'aime beaucoup les circuits comme Francorchamps, Reims, Villefranche-de-Rouergue et aussi Marseille qui, bien qu'assez court possède de grandes courbes.

— Vous avez cité Spa, qui est un circuit dont notre Champion de France en side-cars, Jacques Drion, pense qu'il est trop facile, le pilotage intervenant pour peu.

*Croyez-vous que ceci puisse provenir de la différence de vitesse qui existe entre une 500 d'usine solo et un side-car « client » ? Même avec une 350 croyez-vous que ce circuit serait trop rapide et deviendrait alors un circuit beaucoup plus de machine que de pilote ?*

— Non. Je ne crois pas, car une 350 est une machine qui passe le cap des 200 à l'heure et à Spa il y a de nombreuses courbes où l'on doit couper les gaz, même avec une 350, ce qui fait peu de différence avec une 500 4 cylindres.

*— Au cours de votre jeune, mais déjà longue carrière, il vous est, sans doute, arrivé bien des aventures. Y en a-t-il une qui vous ait laissé un souvenir particulièrement désagréable ?*

— C'est au Circuit de Berne, je crois, que j'ai eu le plus peur. C'était trois semaines après ma chute du Grand Prix Belge où je me suis fracturé le pied et cassé trois côtes. C'est un circuit particulièrement réputé pour sa liste de tués en course. Je savais cela, et à ce Grand Prix je pilotais une 4 cylindres qui devait facilement faire 230 à l'heure. Il avait plu durant tous les entraînements et de même en course. Et pendant une heure et demie je n'ai vraiment pas avancé. J'ai fait septième, à un tour, ce qui n'est pas une belle place. Mais j'ai voulu finir quand même pour ma satisfaction personnelle. Mais pendant une heure et demie, j'ai eu très peur.

Par contre, il me reste un souvenir très agréable. C'est celui de ma double victoire au Grand Prix de France à Reims, contre Duke, Milani, Armstrong. J'ai eu de la chance, je l'avoue, et avant la course je n'espérais pas grand chose. Malgré tout, c'était une épreuve du Championnat du Monde et ma victoire fut une belle surprise pour moi et, je l'espère, pour les français.

*— Y a-t-il un pays où vous aimiez plus particulièrement courir, dont vous aimiez l'ambiance ?*

— Oui, et c'est la France. Je sais que d'autres pays sont d'un enthousiasme plus démonstratif, comme l'Italie par exemple, mais je préfère le public de mon pays qui est le plus sympathique, parce qu'il est français.

*— De tous les concurrents que vous ayez affronté au cours de vos nombreuses compétitions, quels sont les plus dangereux pour vous, pour le titre national et même le Championnat du Monde ?*

— En France, mon plus dangereux concurrent est Collot. Il y a aussi Burggraf qui va très fort et aussi un nouveau venu : Flahaut, que je trouve très bon pilote. Il m'a étonné cette année, et je crois que l'an prochain j'aurais un dur travail pour arriver avant lui au Championnat 350.

Sur le plan international, je crains toutes les équipes étrangères officielles : Gilera, AJS ou Norton. Ces usines prennent des pilotes qui « ne se traînent pas », de vrais champions. Et si je finis une course dans les dix premiers et avec des pilotes officiels, je suis déjà très content.

*— Comme votre père, vous avez battu de nombreux records. Que pensez-vous de la difficulté de telles tentatives par rapport à la préparation d'une compétition routière ?*

— Un record est une entreprise difficile, bien sûr, mais cela dépend aussi beaucoup de sa nature et de la piste choisie. Un record sur autoroute ne sera pas du tout le même que sur un circuit comme Montlhéry, par exemple. Le record de l'heure, que je dois attaquer au printemps à Montlhéry, sera très dur, mais si la machine tient bien la route, le record n'est pas dur. Vous êtes vraiment « comme dans un fauteuil ».

*— Quels sont vos projets pour la saison prochaine ?*

— Je vais courir encore pour Gilera avec la 4 cylindres. Je ferai le Championnat de France et quelques épreuves pour le Championnat du Monde. Je dis « quelques épreuves » seulement, parce que je ne suis pas d'accord pour faire le Tourist Trophy ou l'Ulster ou encore la Solitude. Dans de tels circuits, j'affronte des con-

currents beaucoup plus forts que moi, qui ont plus d'expérience, qui connaissent mieux leur métier et très bien le circuit. Si je vais à une de ces courses, je suis sûr d'être battu, alors que pour Spa ou Reims, par exemple, je peux faire de belles places et peut-être même premier. J'y vais avec un moral « du tonnerre ». J'aurais une 350 AJS pour courir le Championnat de France et peut-être une 250 NSU pour courir en France.

*— En tant que pilote officiel Gilera, vous avez une certaine expérience de la 4 cylindres d'usine. Pensez-vous que la 500 soit trop rapide et quelle est votre opinion sur le carénage ?*

— La vitesse des 500 actuelles n'est pas excessive, parce qu'elles ont une excellente tenue de route. Quant au carénage, s'il augmente la vitesse d'une dizaine de kmh., par contre, le jour où il y a du vent, c'est le vent qui guide la machine et non plus le pilote. Avouez qu'on ne se sent pas à l'aise, et c'est pour cela que je suis contre le carénage, et de plus, sans carénage, nous serons tous à égalité pour nous affronter.

*— La formule des courses pour machines sport est-elle intéressante à votre avis ?*

— Je trouve que c'est une idée très, très intéressante, qui permettra la « sortie » de certains pilotes de province ou de Paris, qui sont de grandes valeurs. Nous avons, en France, de grands champions inconnus et cela me ferait un très grand plaisir de voir beaucoup plus de pilotes de classe.

*— Il est de tradition dans la famille Monneret de maintenir un niveau d'humour très net. Y a-t-il des faits relevant de ce domaine, dont le souvenir pourrait vous inciter, et nous aussi, à rire ?*

— Oui, quelque chose de drôle, peut-être pour moi, mais pas pour mon père, certainement.

C'était au Circuit des Sables d'Olonne, en 1950. Avant ce circuit, je marchais, mais pas trop bien, avec un bon tour dans la « vue » à chaque fois. Et d'un seul coup, en une quinzaine de jours, c'est venu et je pouvais suivre Georges Monneret. Car pour moi, ce n'était pas mon père, c'était Georges Monneret, le champion. Et quand j'étais sur ma machine, c'était mon seul concurrent. Aux Sables, dans un virage, je l'ai passé à l'intérieur pour lui prouver que je pouvais aller aussi vite que lui. Il m'a repassé ensuite en me faisant un signe qui voulait dire : « Fais attention parce que je vais en faire autant !... ». Mais il n'a pas osé m'envoyer dans les décors, et ensuite si un concurrent voulait me passer je le laissais faire, mais pas quand c'était mon père. Vous pouvez croire qu'à l'arrivée, il n'était pas très, très content, et il me l'a dit !

Nous sommes allés courir ensuite à Cadours où il était entendu qu'il devait finir premier et moi derrière. Et durant toute la course, je l'ai suivi pour le passer au dernier tour et finir devant lui. Là encore, il n'était pas content !

Autre anecdote, datant de ma première victoire en 500 à Villefranche-de-Rouergue où j'avais battu Collot d'un mètre cinquante.

A la distribution des prix, j'avais emmené une charmante jeune fille (fille de la patronne de l'hôtel où j'étais descendu). Après la distribution des prix, fêtée comme il se doit, la mère de la jeune fille me dit : « Oh ! j'aimerais tant faire un tour de circuit avec vous... ». J'avais remarqué qu'elle était assez « joyeuse » et aussitôt je prends ma voiture, une Peugeot 203 décapotable, la jeune fille à côté de moi et la mère dans le spider. J'attaque le circuit aux environs de 120 à l'heure en prenant les virages vraiment au maximum, et la mère, derrière, commençait à ne pas être rassurée, tellement peu même, que le lendemain en reprenant la coupe de ma victoire dans le spider, je me suis aperçu qu'elle avait servi à un besoin « naturel », conséquence spontanée de la frayeur que j'avais donnée à la passagère du spider !

# JACQUES COLLOT

CHAMPION  
DE  
FRANCE  
500  
INTER



**J**acques Collot, Champion de France en 500 cmc. est bien connu des sportifs, mais ceux-ci, peut-être, ne savent pas quand et pourquoi il est venu à la compétition motocycliste.

— A quelle date avez-vous commencé à courir ?

— J'ai commencé en 1948 sur une vieille Terrot à quatre paliers qui n'était pas mal à l'époque, puisque j'avais le record du tour à Montlhéry.

— Qu'est-ce qui vous a donné l'idée de courir ?

— J'ai toujours aimé les sports très dangereux. Avant, j'ai été scaphandrier, puis je suis passé à l'exploration des cavernes et des grottes, et pour changer un peu, je me suis dit : « Tiens, la moto, c'est dangereux, ça va vite », et j'ai commencé à courir pour continuer jusqu'à maintenant.

— Puisque vous dites que la moto est un sport dangereux, qu'avez-vous eu le plus de mal à assimiler ?

— C'est la courbe, la grande courbe. J'ai d'ailleurs perdu beaucoup de temps dans mes début, parce que je n'étais pas du tout conseillé par qui que ce soit. Je crois que si un vieux coureur, par exemple, m'avait aidé, j'aurais progressé bien plus vite.

— Quel est votre état d'esprit avant une course ?

— Avant une épreuve, ça tout le monde le sait bien, Collot, eh bien, il ne rit pas ! Une heure avant le départ, je me retire du circuit et je vais attendre le départ au pied d'un arbre, un peu frissonnant et un peu blanc ! Et dès que je suis parti, je n'y pense plus, et ça va tout seul.

— Craignez-vous l'incident mécanique ?

— Non, parce que je cours en général sur des Norton et c'est assez solide.

— Avez-vous une tactique de course particulière ?

— J'ai un gros avantage, je crois, sur certains pilotes, c'est que je vois tout de suite le circuit et je tourne aussi vite au premier qu'au dernier tour. Quand quelqu'un me rattrape, je me bagarre, bien sûr, et j'essaie de le passer dans les derniers tours.

— En ce qui concerne la préparation de votre machine, la faites-vous personnellement ? Etes-vous partisan d'apporter des transformations personnelles à votre machine ?

— Je préfère m'occuper moi-même de ma machine. J'aimerais bien qu'on s'en occupe à ma place, mais il me faudrait un très bon mécanicien et c'est très difficile à trouver.

En ce qui concerne les modifications, je ne les crois pas très utiles, surtout pour la mise au point d'un moteur. Tous les coureurs que je connais et qui pratiquent cela, il leur faut beaucoup de temps pour arriver à de bons résultats, leur machine ne marche généralement que vers la fin de la saison, ce qui n'est pas intéressant. Je préfère garder mes machines telles que je les reçois et gagner des courses comme ça !

— Quel est votre type de circuit préféré ?

— A mes débuts j'aimais beaucoup les petits circuits avec beaucoup de petits virages qui sont bien plus difficiles. Maintenant, j'aime plutôt les grandes courbes. Un circuit que j'aime particulièrement par exemple, c'est Villefranche de Rouergue. J'aime bien courir aussi quand il y a du sable ou qu'il pleut. Enfin, partout, quand c'est dangereux, ça me plaît.

— A courir sur de tels circuits, je pense qu'il a dû vous arriver pas mal de choses désagréables ?

— Oui, bien sûr. Je suis tombé de nombreuses fois. Mais le plus dur, c'est il y a trois ans, au Circuit de Pau. J'étais parti en tête devant Pagani et Masetti dès le premier tour, et au second, plus de Collot ! Il était dans la cuisine d'un brave homme qui cassait la croûte, après être rentré dans un mur à 140 kmh. J'avais le genou écrasé et une fracture du bassin, alors... ça fait mal ! Je m'en rappellerai !

— Et quel est votre meilleur souvenir ?

— C'est celui de ma première victoire au Circuit de Nice alors que j'étais absolument inconnu. Il y avait Anderson, Lorenzetti, Behra, Wood, etc... et j'avais eu un mal de chien à me faire engager avec une Norton prêtée par Garreau. Je me suis retrouvé premier à l'arrivée, à l'étonnement de tout le monde.

C'est certainement ma plus belle victoire.

— Au cours de la saison, vous êtes allé dans des pays étrangers disputer de nombreux circuits. Quel est le public que vous aimez le plus ?

SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS

— C'est, sans hésiter, le public italien qui est le plus formidable. En Espagne aussi, le public est bien. Il crie, gesticule, mais c'est tout ; alors qu'en Italie, par exemple au Circuit de Turin que j'ai gagné il y a quelques mois, à l'arrivée j'ai été porté sur les épaules pendant vingt minutes. Tout le monde criait : « Viva Colloti, Viva Colloti » et pourtant j'étais un inconnu pour eux ! Je n'ai jamais vu un public aussi emporté que celui d'Italie.

Quand je suis allé en Allemagne, j'ai aussi été frappé par la foule qu'il y a autour d'un circuit : de 200 à 300.000 spectateurs à peu près. Mais l'ambiance n'est pas du tout la même. Quand j'ai gagné ou que j'ai fait une belle place, on me dit en me serrant la main : « Bravo, Mr Collot, c'est très bien, c'est très bien... », mais ce n'est pas du tout pareil qu'en Italie !

— *Quels sont, pour vous, les concurrents les plus dangereux, d'abord dans le championnat national et sur les autres circuits à l'étranger ?*

— Le plus dangereux est évidemment Pierre Monneret qui marche très fort. Et nous nous retrouvons souvent tous deux. Il y a un autre pilote qui marcherait fort aussi, c'est Burggraf, et quand il tombera moins, ce sera un « client » sérieux.

Côté étranger, Simpson est un peu fou, mais il va vite et ne tombe pas souvent. L'australien Quincey est dangereux aussi, de même que « l'Auguste » Goffin pour la Belgique.

— *Que pensez-vous des records et aimeriez-vous éventuellement faire des tentatives dans ce genre ?*

— Non, parce que cela coûte très cher, à moins que l'usine elle-même ne s'y intéresse.

— *Avec quel matériel courrez-vous l'an prochain ?*

— Je courrais encore le Championnat de France, mais si Pierre Monneret a la 4 cylindres Gilera, ce n'est pas la peine d'essayer, il est au moins 30 kmh. plus vite que tout le monde, à moins qu'il pleuve comme cette année. On ne peut pas courir contre une machine d'usine avec une « client ». J'aurai en 500 comme en 350 cmc., une Norton.

— *N'avez-vous pas été contacté par NSU pour conduire une machine d'usine en 250 cmc. ?*

— C'est exact, mais il s'agissait de leur 500 4 cylindres et elle manque de mise au point. NSU, je crois, a d'ailleurs abandonné ce projet, puisqu'il était question à un moment de supprimer la catégorie 500 cmc.

— *Au sujet des machines de course actuelles, ne pensez-vous pas que les 500 d'usines deviennent dangereuses ? Ne croyez-vous pas qu'il y aurait intérêt à réduire éventuellement la cylindrée maximum ?*

— Je trouve que les 500 « clients » telles que nous les recevons sont bien, mais les 500 d'usine sont beaucoup plus rapides et je crois, dangereuses. De plus, dans une course avec des officiels, il y a en moyenne une quinzaine de pilotes de valeur, sensiblement égaux avec des machines très rapides, ce qui forme un gros peloton, augmentant les possibilités d'accidents. En 500, privés, nous sommes quatre ou cinq à nous bagarrer, mais il y en a toujours un qui émerge du lot.

En 350, il y a une très grande différence, parce que vous pouvez très bien faire toute une course avec un peloton de 8 ou 10 coureurs qui feront presque les mêmes temps à l'arrivée.

— *Afin de mieux permettre aux jeunes de « sortir », pensez-vous que les courses pour machines « sport » soient souhaitables ?*

— J'ai toujours été pour ce genre de courses. C'est très attrayant pour le public qui voit ainsi courir une machine normale, qu'il peut voir dans la rue, et de plus, de jeunes pilotes pourraient se faire la main là-dessus, parce qu'il n'est pas question pour eux de débiter avec une machine qui monte tout de suite à 200 kmh. !

— *Quelle est votre opinion sur la presse motocycliste ?*

— Je trouve que, à part dans les revues spécialisées, on ne parle pas assez de la moto, au contraire de l'Allemagne de l'Italie ou de l'Espagne. J'ai conservé le journal de Turin paru au lendemain de ma victoire et là, il y a plus d'un quart de page de quotidien sur le circuit. En France, on se contente en général d'un vague entrefilet, et je trouve que cela n'est pas normal pour une manifes-

tation qui attire près de 35.000 personnes, comme à Vesoul par exemple.

— *Vous êtes avant tout sportif et maintenant un grand champion, mais croyez-vous que l'on soit juste pour aider les jeunes à monter ?*

— Maintenant que je gagne des courses, bien sûr, j'ai beaucoup d'engagements, mais je trouve que les organisateurs devraient être obligés d'engager un plus grand nombre de pilotes français. N'accepter par exemple que vingt pour cent de pilotes étrangers, comme cela se fait en Italie, en Espagne. De plus, il y a au total 5 courses pour l'Italie et 3 pour l'Angleterre où l'on accepte des étrangers. Le reste des courses nous est rigoureusement interdit. La même chose devrait se faire en France pour encourager les pilotes français.

Pour mettre tous les pilotes sur un même pied d'égalité, j'aimerais bien qu'il y ait de vrais parcs gardés et que tout le monde coure avec le même carburant. Je connais un pilote anglais que je ne pouvais jamais battre en France, alors que j'y parvenais à l'étranger, où le remplissage des réservoirs est surveillé. Je n'ai pas mis longtemps à comprendre !...

— *Parmi tous vos souvenirs récoltés au cours de votre carrière de coureur motocycliste, y en a-t-il un qui soit particulièrement amusant ?*

— Une tournée au Maroc en 1950 avec Houel et Behra fut assez riche en émotions. Tout le monde connaît bien le « gros » Houel maintenant, c'est un « rigolo ». Il m'avait donné rendez-vous à 5 heures du soir place de la Concorde. Sachant qu'il n'était jamais à l'heure, je me suis dit que 6 heures serait amplement suffisant. Il n'était toujours pas là ! A minuit, toujours personne, et moi j'attendais, assis sur mes valises. Enfin, vers minuit un quart, je vois arriver une voiture toute rafistolée qui ne pouvait être qu'à lui. En effet, il me dit : « Ah tu es là, Jacques ! Tu sais, avec la voiture cela n'a pas été tout seul ! ».

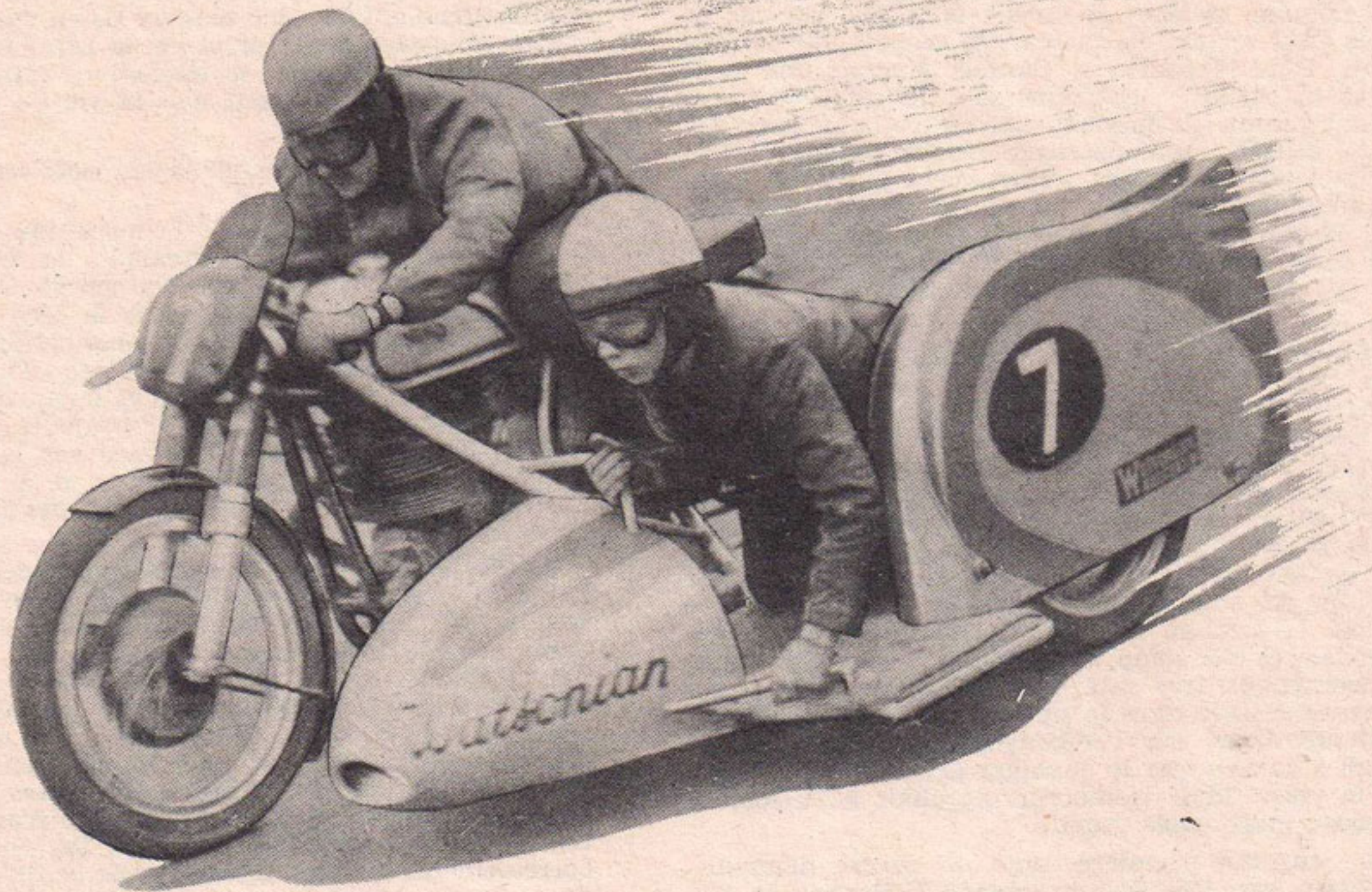
En effet, en me baissant, je vois les quatre pneus usés jusqu'à la toile... pour aller au Maroc ! Il me dit : « Oh ! ce n'est rien ! ». Ma devise c'est : « Toujours tangent, mais toujours là ! »...

Je monte enfin, et nous sortons de Paris. A 6 kms, un pneu éclate ! Je me dis, ce n'est rien, on va mettre la roue de secours. Mais Georges : « Hum ! je crois bien que je l'ai oubliée ». Ça commençait bien. Arrivés à Orléans, la dynamo fond ! Quinze kilomètres après, les freins lâchent ! A Bordeaux, rupture du pont ! Enfin, trois semaines plus tard nous étions à Casablanca... une heure avant les courses...

Après celles-ci, pour le retour, Behra était tellement écoeuré qu'il est revenu par avion. Je suis donc rentré avec Georges Houel et dans la nuit, nous n'avions pas de lumière depuis 200 kilomètres, et moi j'étais perché sur l'aile avant droite, une lampe électrique entre les dents pour guider Georges qui avait toujours le moral. Tout à coup, devant nous, je vois des ombres sur la route, vers trois heures du matin. Je dis à Georges de freiner et je monte avec lui en vitesse dans la voiture, et là je vois des bonshommes en train de ramper, avec des fusils et qui entouraient la voiture ! Georges commençait à ne plus rire, et tout à coup, on voit le canon d'un fusil qui se présente dans le pare-brise avec un type derrière. Finalement, c'était une « patrouille de sécurité » qui chassait les contrebandiers et les bandits. Et nous, en roulant à 20 à l'heure, tout doucement, sans éclairage ou presque, à 3 heures du matin, ils nous avaient pris pour des contrebandiers.

Nous passons ensuite en Espagne, et arrivés à Madrid plus d'argent ! On a vendu les pneus des motos et la veste de Georges pour acheter de l'essence !

Un autre histoire, encore de Madrid. J'allais courir là-bas et en arrivant avec ma voiture, je trouve un espagnol très sympathique. Il me pilote dans la ville et arrivé à mon hôtel, il se propose pour amener ma voiture avec la remorque des motos dans un garage. Je n'ai pas osé refuser, et il est revenu... deux jours après ! Eh bien, croyez-moi, je n'ai pas beaucoup dormi pendant ce temps-là ! Je ne pensais plus le revoir. Mais il est revenu... parce qu'il ne pouvait rien vendre !...



JACQUES  
INGE

DRION  
STOLL

CHAMPIONS  
de FRANCE  
SIDE INTER

**P**OUR nos lecteurs, Jacques Drion est loin d'être un inconnu, car nous avons déjà eu l'occasion d'interviewer ce pilote.

Jacques Drion et sa passagère allemande attitrée, Inge Stoll, sont pratiquement des professionnels, la course étant pour eux un moyen d'existence.

Mais avant d'en arriver là, Jacques Drion n'a pas toujours eu la vie rose.

— Mais, au fait, pourquoi et comment êtes-vous venu à la compétition ?

— Je crois avoir subi ce qu'on appelle l'atavisme familial. Mon père avait couru en moto et en voiture avant 1914 !... J'ai toujours eu une attirance spéciale pour les motocyclettes et malgré les foudres paternelles, j'ai toujours réussi à utiliser des motocyclettes bien avant d'avoir l'âge requis pour le permis.

J'ai fait la guerre dans un peloton motocycliste et, depuis mon plus jeune âge, étais passionné par les exploits des « as » de l'époque. J'ai fait ma première course de vitesse en 1945 au Bois de Boulogne. C'est par le premier numéro de « Moto-Revue », je crois, que j'ai appris l'organisation de cette course au Bois de Boulogne, étant sur la Côte d'Azur. Je suis revenu d'urgence à Paris avec l'intention de m'engager. Je n'avais ni machine, ni licence, ni rien (cuirs, casque, etc...) et nous étions à huit jours de la course. J'ai été voir M. Mauve pour m'engager en catégorie 500 cmc. car un camarade américain m'avait proposé de me prêter une 500 Norton CS 1. Plus de place en solo. Reste quelques places en sidecar, me dit Mauve. Aussitôt de chercher un sidecar à adapter à la Norton. Et le jour de la course tout était fin prêt, après bien des vicissitudes. Pour ma première course, le résultat s'est soldé par une rencontre brutale avec les balles de paille de la chicane. Mais cela ne m'a pas rebuté. Ensuite, j'ai fait quelques apparitions sur le vélodrome Buffalo avec une 250 Rudge Rapide. Rapide, est un peu exagéré, car elle faisait peut-être 100 à l'heure ! J'ai ensuite tâté du moto-cross. Puis, revenu au side-car, le Comminges, en 1947, voyait enfin un premier résultat : quatrième derrière Haldemann, Cavanna et Wagner. La machine était une 600 BMW tourisme transformée. C'est-à-dire un réservoir spécial et des gros freins (extérieure-

ment) qui pesaient le double des freins de série et freinaient moins bien. Mon passager fut un coureur solo d'Amiens, nommé Maison. Il faisait dans les 100 kgs et chaque fois qu'il sortait du sidecar, je croyais que le moteur serrait. Puis je courus à Cannes. Encore une rencontre avec la paille à l'entraînement, le câble de frein avant s'étant rompu au moment où j'en avais bien besoin. Pendant la course, mon passager (rencontré sur place comme d'habitude) demanda grâce après quelques tours et je m'arrêtai au stand pour remonter aussitôt dans le sidecar de Wagner qui avait perdu son passager dans un virage. Je terminais troisième comme passager dans une course où j'avais pris le départ comme pilote !

Mais le côté sérieux de la course, je ne l'ai entrevu qu'en 1948 quand j'ai commencé une longue association avec Jean Murit et c'est de là que date notre grande amitié. Murit fonda l'écurie Jean Murit et avec rien, monta 3 BMW sidecar : deux 750 et une 600. Une des 750 fut confiée à Sceaux et j'eus la 600. Nous allâmes courir à St-Sébastien. Ce fut un bon début pour l'écurie. Murit finit deuxième en catégorie 1.000 derrière Benz et s'octroya le record du tour. Je fus troisième en 1.000 et deuxième en 600 derrière l'espagnol Cautarel. Sa BSA était la risée de tous avant la course. Elle datait, de 1925 environ. Le nez du sidecar était aménagé en caisse à outils modèle et elle comportait en outre quelques particularités techniques très intéressantes, entre autres une poire à lavement fixée dans le sidecar avec un petit tuyau de caoutchouc dirigé sur l'embrayage qui ainsi pouvait être refroidi à volonté par le passager grâce à l'eau contenue dans la poire. Mais le moteur marchait à l'alcool et pour l'époque, était assez rapide.

En 1949, j'eus ma première moto de course m'appartenant. C'était une 175 Terrot achetée à Pache. Je l'échangeai peu après contre une 500 cc. Magnat. Puis, en 1950, j'eus ma première Norton. C'était une Manx à grosse culasse, fourche télescopique et suspension arrière. Elle marchait d'ailleurs fort bien et j'obtins, en 1950 et 1951, bien des places d'honneur en sidecar et aussi en solo.

Ma première victoire remonte en 1951 à Albi en solo, dans la course réservée aux français nationaux. Mais là, j'employais la 500 double arbre d'Oliver. En sidecar, avec la même machine, je finis quatrième après une lutte serrée avec Murit qui employant sa tête plus que moi, sortit de mon sillage au dernier freinage pour me passer 30 mètres avant la ligne. A Monza, je courus encore avec la machine d'Oliver et c'est après cette course, où je finis cinquième, qu'Oliver me proposa de courir pour lui en 1952.

Jusqu'en 1952, donc, je fis équipe avec Murit qui disposait d'un transport. Nous eûmes du côté transport pas mal de déboires. Jean avait acheté une Chenard. Le moteur d'origine DKW jugé trop faible fut remplacé par un Volkswagen des domaines. L'ennui, ou plutôt les ennuis étaient que les cardans sautaient tous les 100 kms environ, qu'il fallait ramasser les cuvettes, aiguilles, etc. sur la route et remonter. Nous en arrivâmes vite à ne plus remonter les aiguilles et notre technique s'améliorant, à remonter le croisillon en cinq minutes environ. Il n'y avait pas de démarreur, le châssis de la Chenard n'étant pas prévu pour le moteur, Jean avait coupé l'avant du châssis, monté le moteur dedans puis ressoudé le châssis sur place... De plus, pendant longtemps, le moteur s'amusa à brûler les culasses et à les percer comme un chalumeau. Nous emportions toujours 2 à 5 culasses de rechange, mais malgré cette précaution, nous fîmes de nombreux kilomètres sur trois cylindres et même sur deux. Inutile de dire que sur trois ou deux cylindres le moteur ne démarrait qu'à la poussette. Madame Murit et moi sommes devenus des spécialistes de la poussette. Pour les côtes, nous sautions en marche et poussions, même lorsque le moteur reprenait son régime il n'était pas question que Jean s'arrête pour nous laisser remonter car l'embrayage broutait de telle façon qu'on ne pouvait démarrer que sur le plat. Nous finissions donc, Paulette et moi, à pied et si la côte était en lacets, nous coupions à travers champs pour arriver plus vite.

Quand le camion tombait en panne de nuit, nous dormions sur place dans les sidecars. Une nuit, arrêtés dans la côte de Lannemezan avec une culasse percée, nous sommes réveillés par des coups frappés à la porte et une

voix nous annonce : « Police ! ». C'était simplement Jacques Collot et Georges Houel qui passaient par là et voulaient nous faire une blague. Ils en furent quittes pour nous remorquer au sommet de la côte, jusque devant un garage où nous pûmes le lendemain réparer pour continuer. Et certains pensent que la vie de coureur est toujours toute rose !...

— *En compétition, qu'est-ce qui vous est apparu comme particulièrement difficile ?*

— Tout, je crois. D'abord la mécanique, la carburation, les rapports. Puis l'entraînement, la connaissance des circuits, la tactique à suivre. La course est un dur métier, long à apprendre. Il faut garder la tête froide et mettre tous les atouts de son côté. Le plus difficile pour moi est de rouler en compagnie des autres. J'ai toujours peur qu'un coureur fasse une faute et lorsqu'on est en paquet celui qui tombe cause presque toujours un accident sérieux. Je roule bien plus vite seul sur la piste, car j'arrive ainsi à mieux me concentrer et à mieux réfléchir.

— *Quel est votre état d'esprit avant le départ de l'épreuve ?*

— Je suis bien plus nerveux avant le départ d'une course où je dois pratiquement gagner qu'avant une grande course, par exemple, où mes chances sont minimes. A part cela, je crois être extérieurement assez calme et c'est devenu avec les années une telle habitude que mon moral est le même que dans la vie courante. Nous en arrivons à savoir presque sûrement ce que nous ferons dans telle et telle course, car nous connaissons exactement la valeur de chacun et les prévisions faites avant la course s'avèrent presque toujours exactes. Je n'ai jamais la hantise du pépin mécanique et si on l'a, on ne peut courir correctement. Le tout est de savoir ce qu'on peut demander à la machine et de ne jamais dépasser ni les possibilités du moteur ni ses propres possibilités. Trop de jeunes veulent forcer leur talent et ils n'arrivent à rien.

— *Avez-vous une tactique particulière en compétition ?*

— Il faut avant tout rouler en toute sécurité, observer le compte-tours, ne pas brutaliser la mécanique et finir les courses. L'important est de terminer. Et le résultat s'avère toujours meilleur qu'on aurait pu l'espérer. La tactique varie suivant les concurrents directs, et il serait difficile de définir une tactique type. Le seul conseil que je crois pouvoir donner, est de finir les courses et d'avoir un matériel au point. Le coût de la mise au point, si on n'est pas à même de le faire soi-même, se repaye largement par les résultats obtenus.

— *Quels sont les divers modèles de motos que vous avez utilisés en course ?*

— Les machines que j'ai utilisées sont nombreuses, mais depuis 1951, j'ai employé Norton et cette année, depuis Août, une nouvelle BMW Rennsport.

— *Préparez-vous votre machine et êtes-vous partisan des transformations ?*

— Oui, je prépare toujours moi-même ma machine en totalité, faute de quoi je crois d'un bon mécanicien qui m'accompagnerait mais que mes moyens m'empêchent de m'offrir.

Transformations personnelles ? Oui. La partie cycle doit être adaptée à chaque coureur, la position étudiée avec soin de manière que tous les mouvements soient effectués avec le minimum de gêne et dans le meilleur confort possible. Côté moteur, il y a peu de transformations à entreprendre sur les machines de course modernes, tout au moins apportant une amélioration notable. Le mieux, à mon avis, est de s'en tenir à un réglage très soigné, suivant les prescriptions du constructeur et de figoler carburation et braquet. Un outillage approprié est absolument nécessaire et il ne faut pas regarder au prix. Trop de machines de course sont sabotées par des clés non appropriées et cela coûte en fin de compte beaucoup plus cher que le prix de l'outillage nécessaire.

— *Quels sont vos circuits préférés ?*

— Les circuits que je préfère ? Les grands circuits à courbes rapides, difficiles à prendre (j'ai une bonne mémoire visuelle et c'est un avantage sur certains autres). Je déteste les petits circuits en épingles à cheveux, ainsi que ceux passant entre des murs ou des rues de petites villes. Pour moi, un circuit doit avoir au minimum 5 à 6 kms. La moyenne doit pouvoir se situer aux environs de 100 à 120 kmh. A mon avis, en France il y a Rouen et le « 12 km. » de Montlhéry. A l'étranger, ils sont nom-

(suite page 1652)

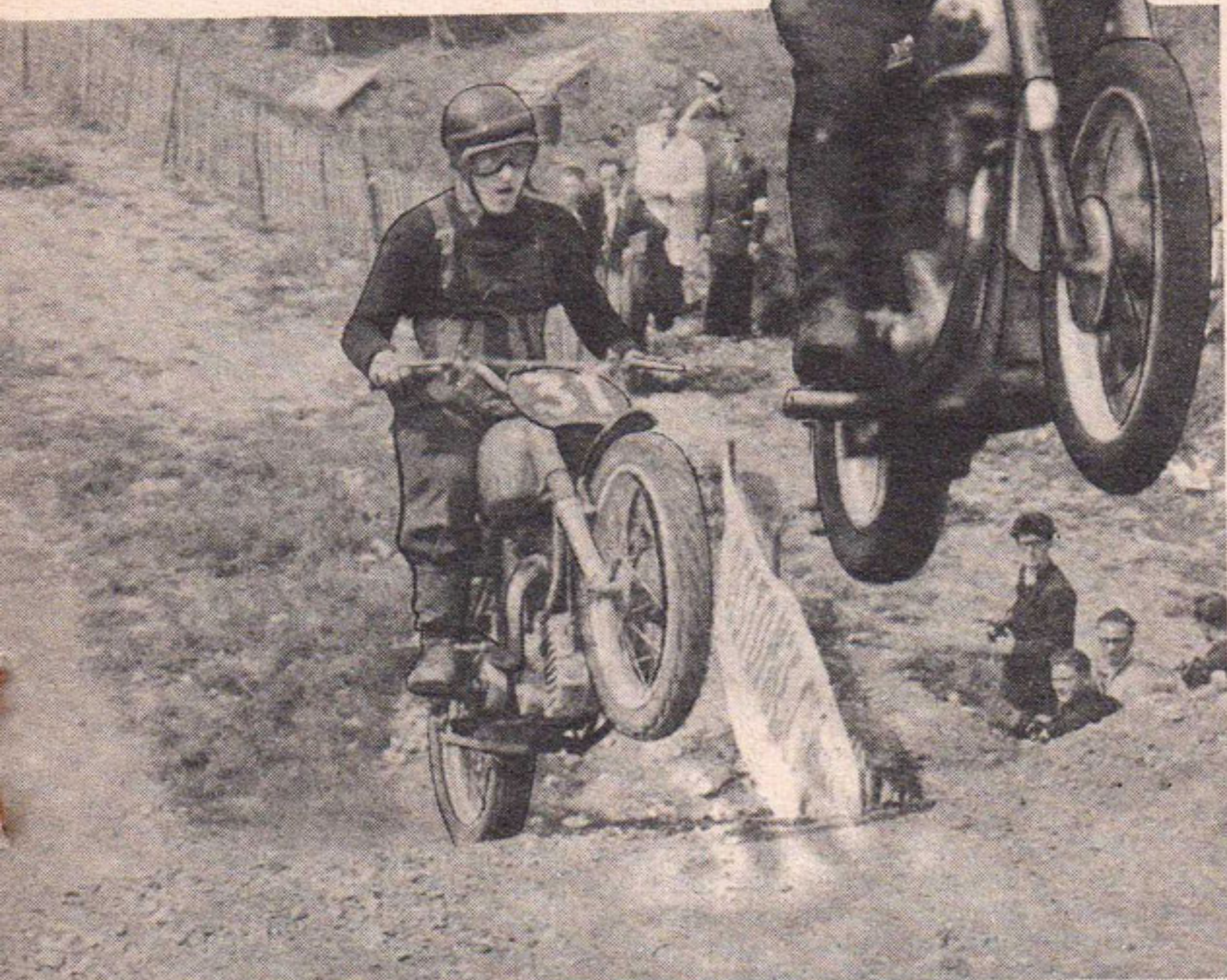


ROBERT ET

RENE KLYM

CHAMPIONS DE FRANCE

250 et 350 cmc CROSS



**R**obert et René Klym, respectivement champions de France de moto-cross en 350 sur B.S.A. et en 250 sur N.S.U. sont deux orléanais représentant la jeune génération d'où sortent actuellement un grand nombre d'étoiles. Mais il n'en a pas toujours été ainsi, et les crossmen que nous voyons se détacher actuellement de la masse des autres coureurs ont bien souvent débuté plus que modestement. Robert Klym, plus loquace que son « petit frère » René va nous retracer ce que furent leurs débuts à tous deux en compétition.

— Ces débuts se situent environ vers 1948, à l'époque où il y avait des courses de vitesse et des moto-cross à Montreuil que nous ignorions à ce moment. J'avais acheté pour 15.000 francs une 175 cmc. Terrot destinée à un usage touristique et qui, évidemment, n'était pas prévue pour le travail qu'elle allait faire par la suite.

C'est tout de même cette machine qui nous a montré le chemin, à mon frère et à moi, et c'est pour cela que j'en garde un souvenir ému.

— Quelles furent les courses que vous avez courues avec cette machine ?

— Tout d'abord, je faisais des courses de vitesse, car le moto-cross était pour ainsi dire encore inconnu. J'ai donc couru à Orléans où j'ai gagné, à Bourges où je triomphais également et à Tours, où en catégorie 250, j'avais fait sept ou huitième, je crois.

Environ un mois après, Moury, d'Orléans, que nous connaissions déjà bien, m'a demandé de l'accompagner à Montreuil et de courir moi aussi pour « essayer de faire quelque chose ». Le seul moto-cross que je pratiquais jusque là consistait en des promenades dans les bois avec Moury et avec des machines de tourisme.

Je suis donc allé à Montreuil et j'ai remporté une place de quatrième, ce qui était très beau pour moi pour ma première course d'autant plus que j'avais été défrayé entièrement, ce qui n'était pas le cas pour les courses de vitesse, au contraire !

— Avez-vous gardé cette machine longtemps ?

— J'ai dû m'en servir de 1948 à 1949 ou 50, et après j'ai acheté une 350 Matchless civile, car la Terrot n'était jamais qu'une machine de tourisme avec toute la casse que cela entraîne dans un moto-cross.

J'ai donc repassé cette 175 à mon frère René qui avait alors 16 ans. Il ne l'a pas gardée longtemps d'ailleurs, puisque peu après nous avons réussi à acheter une 250 NSU, celle de Melioli, que nous avons retransformée « des pieds à la tête » et avec laquelle il court encore. On a refait les suspensions avec une fourche avant BSA, des amortisseurs arrière de voiture, une boîte de vitesses de BSA M 20, etc... Et nous nous sommes lancés avec cela. René avec sa NSU et moi avec ma Matchless. J'ai réussi à garder cette Matchless durant à peu près deux ans, mais en cassant beaucoup de pièces dessus. Presque tout a dû y passer : boîte, fourche avant, cadre, roue avant, roue arrière, etc... J'ai à peu près tout cassé et au total une bonne quinzaine de boîtes de vitesses ont rendu l'âme.

— Toute cette casse n'a jamais entraîné d'accident grave ?

— Non, dans l'ensemble je m'en suis assez bien tiré. Le seul accident que j'ai eu s'est produit au moto-cross de Cassel, en 1952, avec une 350 BSA Gold Star que j'avais réussi à obtenir. Là, je me suis ouvert le dessus du pied, muscle coupé à 90 %, deux tendons du pouce coupés, ce qui m'a cloué au lit durant un bon mois.

Malgré tout, à côté de ça, j'ai pris des « pelles » sérieuses et il y a quelques années, quand j'étais en tête d'une course, personne ne me suivait, car tous savaient que j'allais tomber !

Depuis lors, bien sûr, tout s'est arrangé, mais je me souviens encore de l'époque où nous montions à Paris en remorque derrière une 500 BSA qui nous tirait pour ne pas user le moteur. Nous prenions une batterie dans une musette, des fils volants pour une lampe à l'avant et un feu rouge et l'été nous faisions le voyage en partant le matin au petit jour pour revenir le soir. Evidemment tout ça maintenant est du passé et je suis content de voir le chemin parcouru depuis et ça n'est pas si mal !

— Depuis que vous avez un matériel sérieux, vous avez couru sur beaucoup de circuits français de diverse nature, quels sont ceux que vous préférez ?

— Je ne crois pas que l'on puisse avoir un goût, une préférence, tout du moins moi, car il arrive bien souvent que vous vous trouviez devant un circuit qui, aux essais par exemple, ne vous convient pas et puis en course vous vous en tirez très bien. A Montreuil, que j'aime parce qu'il est assez rapide, il m'est arrivé parfois d'être mal à mon aise. J'aime beaucoup Montreuil, mais il y a des courses où je n'y fais rien, parce que la forme n'y est pas ou pour toute autre raison.

Par contre, il y a un circuit que je n'aime vraiment pas, c'est celui de la Ferté-Bernard. Il est très rapide mais comporte des obstacles très dangereux, car on ne les voit pas tout de suite. Toute faute, si petite soit-elle, entraîne une catastrophe. Une erreur de freinage, dans le choix d'une vitesse, vous envoie tout de suite dans les dé-

cors. C'est un circuit que j'estime dangereux et quand vous y courez, vous préférez la plupart du temps finir deuxième que sur un brancard.

Cette année, par exemple, j'ai vu Juigné chuter devant moi par dessus sa machine, dans un trou et se retrouver au fond après un splendide soleil, et quand j'ai vu cela, je me suis arrêté à côté de lui. Je suis reparti et j'ai fait deuxième, mais le moral n'y était vraiment plus. L'année précédente j'avais d'ailleurs vu Moreau, de Tours, faire une chute semblable sur erreur de freinage. Une erreur est toujours sanctionnée évidemment, mais je trouve qu'à la Ferté c'est trop sévère !

Je sais que certains coureurs l'aiment beaucoup, mais pour ma part j'en préfère d'autres. L'idéal, pour moi, est un circuit comme Montreuil, avec de la pluie avant la course qui rend le circuit bien adhérent.

— *Avez-vous une opinion à nous donner sur les circuits étrangers ?*

— Non, car je ne les connais pas, ni mon frère René. Je suis allé courir seulement en Afrique du Nord, près d'Alger, au circuit de Beryl, qui se trouve à une dizaine de kilomètres d'Alger.

J'avais reçu une invitation pour y aller et cela m'a fait bien plaisir, j'ai seulement regretté de ne pas y être resté plus longtemps. Le moto-cross là-bas attire beaucoup de monde, bien sûr, quoique de la piste on ne puisse guère juger du public. Le circuit est naturellement très dur et sec vu la température qui règne dans le pays. La terre n'est pas sablonneuse, mais s'effrite très facilement. Il y a là-bas des coureurs qui se défendent bien.

### INTERVIEW DRION (suite de la page 1650)

breux : Nurburgring (22 kms) ; Solitude (12 kms) ; Schotten (18 kms) ; Berne (8 kms) ; Floreffe (13 kms) ; Gedinne (6 kms) ; Ulster G.P. (15 kms) ; le nouveau T.T. 18 kms, (Clypse course). Je n'aime pas non plus les pistes comme Francorchamps, Hockenheim ou le Grenzlandring où la valeur du pilote ne compte guère, de même qu'à Monza.

— *Quel est votre plus désagréable souvenir ?*

— J'ai eu souvent peur, mais je ne saurais situer le plus désagréable souvenir.

— *Alors le plus agréable ?*

— Chaque victoire est un agréable souvenir, mais je crois que la place qui m'a fait le plus plaisir est ma deuxième place au G.P. d'Espagne en 1952. Cette année, j'avais déjà 15 places de second derrière Oliver et il avait pris l'habitude d'envoyer à sa femme un télégramme après chaque course : « Positions usuelles, Eric-Jacques ». A Barcelone avant la course, Eric me dit : « Aujourd'hui pas de télégramme, puisque ma femme est ici ». D'ailleurs, ajouta-t-il, ce ne sera pas « positions usuelles ». Il y avait là Cyril Smith, Merlo (4 cyl. Gilera), une autre 4 cyl. avec Keller, plus toute la meute habituelle des pilotes privés. J'avais un moteur 1951 d'usine et finis deuxième derrière Eric. Aussi après l'arrivée, lorsque j'allais le féliciter sur sa victoire et qu'il me demanda où j'avais terminé, ce fut avec une réelle satisfaction que je lui répondis : « Positions usuelles ! ».

— *Quelles sont les différences d'ambiance que vous avez constatées à l'étranger ?*

— En France, la course est un peu considérée par les coureurs comme une rigolade. Les organisateurs ne s'occupent pas des désirs des coureurs. Les durées d'entraînement sont ridicules et ne permettent ni d'apprendre le circuit, ni de régler la carburation. Les parcs de coureurs n'existent pas. Il n'y a jamais d'eau, ni de W.C. Je vous assure que lorsqu'on voyage beaucoup à l'étranger, on n'entend pas souvent de compliments sur les circuits français en général. Je le déplore et conseille à tous les organisateurs français d'aller un peu voir les circuits en Suisse, en Allemagne et en Belgique.

Chez nous, l'horaire n'est respecté par personne. Les chronométrateurs, trop peu nombreux font organiser des entraînements avec départ en ligne sur 5 ou 10 tours de

— *Au cours des courses pour vos deux championnats, quels ont été vos principaux concurrents ?*

— En 350, mes principaux adversaires furent surtout ceux que je rencontre toujours sur les circuits : Chuchart, Godey, Hazianis, Barat, quand il veut s'en donner la peine. J'ai vu Barat être parfois dangereux, mais par moment, il « laisse tomber » la compétition et, évidemment, les courses qui suivent s'en ressentent. Chuchart, par contre, est toujours à surveiller, car il est rare qu'il se trouve dans un jour de méforme.

Pour René, son principal adversaire fut Bénard, car en 250 il n'y a guère de concurrents. Quand René court seul, sans que Bénard soit là, il gagne d'une vingtaine de mètres sans se fatiguer alors qu'avec Bénard, ils partent tous deux en tête et personne ne peut les suivre.

Il a remporté le titre en 250, et en 500 il ne s'est pas trop mal débrouillé. A Orléans, il a réussi à remporter une place de premier dans une manche devant Frantz, qui n'est tout de même pas un petit garçon. A Rouen, plus tard, il a fait une place de deuxième derrière Mingels, finissant à une quinzaine de mètres, alors que Chuchart était là, sur son terrain.

— *Quels sont vos projets pour l'an prochain ?*

— En 350, bien sûr, je vais défendre mon titre, de même que René en 250 cmc. De plus, René, l'an prochain, va faire le Championnat d'Europe, se frotter un peu aux « caïds » en 500. Avec le palmarès qu'il a, je crois qu'il n'aura pas de difficulté pour obtenir de la Fédération la licence internationale nécessaire pour aller à l'étranger. Cette année, j'ai suivi ses courses avec un grand plaisir et j'espère pouvoir faire de même l'an prochain.

manière à avoir moins de mal à relever tous les temps. Il y a beaucoup à faire, mais malheureusement, les coureurs ne sont jamais consultés et chez nous il semble que la politique du laisser-aller soit tellement implantée qu'on ne puisse plus faire mieux.

— *Quels sont pour vous les concurrents les plus dangereux ?*

— En France, toujours les mêmes : Murit et Bétemps, et bien que nous soyons les meilleurs camarades, en course pas de quartier pour personne : concurrents étrangers. Je ne parle pas des pilotes d'usine comme Oliver, Smith, Noll, qui ne sont pas des concurrents abordables. En Belgique, je citerai Deronne, Masuy et un jeune qui promet : Pierrot Vervroegen. En Suisse, Haldemann et Strubb. En Allemagne, Hillebrand, Schneider et Faust. En Angleterre, Pip Harris, Bill Boddice.

— *Avez-vous songé à des tentatives de records ?*

— Oui, c'est tentant. Mais cela coûte trop cher pour que j'y songe. A moins qu'Oliver ne songe à reprendre ses records à Noll, dans ce cas je serais évidemment avec lui.

— *Et les projets pour l'an prochain ?*

— Les mêmes, c'est-à-dire courir tous les dimanches. Matériel : j'ai toujours une BMW, mais je crois que je serai à nouveau sur Norton-Watsonian. Possibilité d'une machine carénée, ce que je déplore, mais trouve nécessaire. A mon avis et à celui de la majorité des coureurs, la F.I.M. devrait interdire le carénage. Il est dangereux pour tous et le sera encore plus lorsque tout le monde l'emploiera. On verra alors des morceaux d'aluminium mal fixés voler sur les circuits. Le carénage n'apporte à mon avis aucun progrès à la motocyclette et tout ce que nous avons besoin de savoir a depuis longtemps été résolu en aviation et en automobile.

— *Quelle est la formule compétition idéale ?*

— Je crois que tout est bien telle qu'elle est actuellement. Il y aurait évidemment des améliorations de détail, particulièrement au sujet carburant qui devrait être absolument le même dans chaque pays et chaque course, ce qui éviterait bien des ennuis mécaniques. Je crois que les cylindrées actuelles sont bien.

— *Etes-vous partisan de courses pour machines de sport ?*

(Suite page 1671)



**L**E monde motocycliste a pu apprendre, il y a déjà quelques temps, que, en moto-cross, le titre de champion de France en 500 cmc. avait été remporté par Carlo Molinari, jeune messin, tellement jeune même, qu'il est en train d'accomplir ses obligations militaires de citoyen français. Il a bien voulu accorder une interview pour nos lecteurs qui auront ainsi pour la première fois l'occasion de faire plus ample connaissance avec ce valeureux pilote de moto-cross.

Tout d'abord, un bref retour en arrière : Molinari va nous rappeler son âge et ses antécédents sportifs :

— J'ai 21 ans et je cours depuis 1951. J'ai donc terminé ma quatrième année de moto-cross. Je suis très content d'avoir acquis ce titre de champion de France 500 cmc., titre que j'avais déjà reçu en 1952, mais dans la catégorie inférieure, celle des 350 cmc.

— Deux titres de champion de France à 21 ans, cela n'est vraiment pas mal et ne pourra que vous encourager. Y a-t-il eu cette année, en 500 cmc., un pilote qui ait été particulièrement dangereux pour vous ?

— Je pense tout d'abord que ce furent Frantz et Brassine pendant la première partie de la saison. Mais leurs accidents, à tous deux, les ont écartés du championnat. Ensuite, ce fut René Klym, qui remporte par ailleurs le titre en 250 cmc. C'est un excellent pilote et je pense que l'an prochain, ce sera un « client sérieux ».

# CARLO MOLINARI

## CHAMPION DE FRANCE 500 cc. CROSS

— Vous courez depuis deux ans avec une Gilera Saturno 500 cmc. Pourquoi avez-vous choisi cette machine ?

— Tout d'abord, j'ai pu admirer cette machine au Salon de Milan et elle m'avait beaucoup plu. Ensuite, j'ai obtenu des facilités chez Gilera, pour qui j'ai une grande sympathie, ce qui explique mon choix.

— Cette machine a la réputation d'être brutale et de demander un certain temps d'adaptation avant de pouvoir être maîtrisée facilement. Le cas s'est-il posé pour vous ?

— Oui, j'ai mis un temps assez long avant de m'y habituer, car c'est une machine très différente des autres motos de cross. Par exemple, dans un virage, il faut forcer la Gilera à se coucher, alors que vous vous laissez plutôt entraîner avec un autre modèle. Quant à la puissance du moteur et du freinage, je n'ai qu'à m'en louer, car ce sont des points sur lesquels elle est vraiment parfaite.

— En ce qui concerne la suspension arrière, vous n'avez pas, je crois, gardé les éléments de suspension d'origine ?

— Non, et ceci s'explique très facilement par le fait que lorsque j'ai eu cette machine, l'expérience de Gilera en matière de moto-cross était plutôt « jeune ». J'ai donc remplacé les éléments arrière par des Vistoli renforcés. Le T de direction, ainsi que la fourche avant ont été également revus car ces points s'avèrent faibles au cours de compétitions, en particulier au Championnat d'Europe d'Imola où j'ai cassé le T de direction.

— Le moteur de la Saturno 500 cmc. avait la réputation d'être fragile, tout au moins dans sa version « compétition » sur route. Avez-vous enregistré des ennuis de ce côté ?

— Ce n'est pas le cas ici, car je n'ai jamais eu d'ennuis de ce côté, et pourtant, en moto-cross il arrive souvent que l'on monte en surrégime, par exemple en sautant, la roue arrière se trouve subitement délestée, mais jamais le moteur n'a bronché. Il y a une chose vraiment étonnante sur cette machine, c'est la boîte de vitesses. En temps normal, je ne me sers prati-



quement pas de l'embrayage en rétrogradant et quand je l'utilise, c'est vraiment du luxe. Le plus souvent, je descends de quatrième en première en tirant à fond sur le sélecteur et tout se passe très bien.

— *Utilisez-vous le décompresseur, en virages ou dans une descente ?*

— Non, pour la bonne raison que celui de ma Gilera ne fonctionne pas ! C'est ainsi qu'à Montreuil, par exemple, je descendais au point mort et en freinant, car si je descendais en première je glissais et je dégringolais trop vite en seconde.

— *D'une façon générale, quels sont vos circuits préférés, et d'autre part, préférez-vous un sol sec ou boueux ?*

— Je n'aime pas la boue, car je ne suis pas à l'aise quand je sens ma machine glisser, se dérober. En France, je n'aime pas les circuits de carrière (sauf Montreuil) où il faut continuellement faire première, deuxième, première, deuxième, à la fin j'ai le mal de mer !

— *Que pensez-vous du circuit de Lyon-Charbonnières ?*

— Lyon-Charbonnières est certainement le circuit que j'aime le plus en France. Il y a une portion de route, des passages sous bois, le tout très rapide et l'on n'attrape la première que rarement.

— *Vous êtes déjà allé courir à l'étranger. Que pensez-vous des circuits sur lesquels vous avez couru en ce qui concerne leur tracé, la nature du sol et l'organisation ?*

— En commençant par l'Angleterre, je suis allé à Brands Hatch où l'on trouve beaucoup de poussière, des bosses, des virages dans les cailloux, etc... J'en ai gardé un mauvais souvenir puisque j'ai dû abandonner au premier tour après avoir arraché un piquet ! C'est un circuit où je ne reviendrai certainement pas à moins d'y être forcé ! De plus, je n'étais vraiment pas à mon aise, étant le seul français au milieu de tous ces anglais.

A mon avis, les plus beaux circuits du Championnat d'Europe 1954 sont Ettelbruck (Luxembourg) et Imola (Italie). A Imola, j'étais bien parti, quatrième je crois dans les séries et au dernier tour j'ai cassé mon T de direction.

— *Puisque vous connaissez Imola, pouvez-vous nous dire ce que vous pensez du moto-cross italien ? Nous avons vu quelquefois des italiens à Montreuil, mais leurs démonstrations ne furent guère convaincantes. Cela a-t-il changé depuis ?*

— Ils ont fait d'assez grands progrès puisque maintenant, ils se tiennent à peu près dans le même tour que nous, alors que, il y a deux ans, ils étaient loin, très loin. De plus, maintenant Gilera s'occupe fort de la question et il est probable que bientôt ils auront de bons pilotes comme tout le monde.

— *D'après vous, d'une manière générale, quels sont les maîtres du moto-cross européen, les anglais ou les belges ?*

— Je crois que l'on pourrait partager les points. Du côté belge, Mingels est sans conteste le maître, et je me demande même comment j'ai pu gagner des manches devant lui, comme par exemple à Vesoul ou Bitche !

— *Derrière lui, que verriez-vous en numéro 2 ? Un seul pilote ou plusieurs de valeur égale ?*

— Je crois que, en Belgique, un pilote sort de la masse, c'est René Baeten, bien qu'il y ait des jours où par exemple Jansen, Leloup ou Somja sont très forts aussi.

— *Du côté anglais, il y a aussi de très bons pilotes, comme par exemple Archer, Cheney, Draper, etc.. qui ont fait d'excellentes courses en France. Que pensez-vous de tous ces hommes ?*

— Du côté anglais, je vois d'abord en tout premier plan Stonebridge qui serait certainement plus dangereux qu'il n'est actuellement s'il était servi par un meilleur matériel et un peu de chance. Je placerais ensuite Ward, Archer, Draper et Basil Hall qui malheureusement a été accidenté tout d'abord à Imola, où il se démit une épaule lors d'un accrochage avec Nex, par ailleurs son meilleur ami. Ensuite, deuxième accident, en Angleterre cette fois, mais beaucoup plus grave puisqu'il s'est fracturé une jambe. Comme vous voyez, il n'a pas de chance, il est comme Frantz et Brassine chez nous et c'est regrettable car c'est un très bon pilote.

— *Vous nous avez parlé de Stonebridge et Ward, mais ils sont pratiquement inconnus en France. A part quelques pilotes qui se déplacent régulièrement comme Archer, Cheney ou Draper, les autres ne viennent que lors d'épreuves du Championnat d'Europe.*

*Ne pensez-vous pas que cet abandon des pistes françaises puisse provenir de la différence du circuit type anglais plutôt rapide avec le circuit français ?*

— Je ne pense pas cela, car il est assez facile de s'adapter à un circuit « lent » quand on a l'habitude d'un circuit rapide, alors que le contraire est moins vrai.

— *A quoi attribuez-vous le fait que l'on voit si peu de français aller courir à l'étranger ? A notre connaissance, il n'y a en cross que Brassine, Frantz, Charrier, Melioli et vous-même, et ceci nous semble paradoxal, puisque les prestations qui en ont résulté sont plus qu'honorables et permettent à la France de faire bonne figure.*

— Je crois tout d'abord qu'il s'agit d'une grosse question de finances qui empêche nos pilotes d'aller à l'étranger, mais il y a eu certains Grands Prix où nous étions plusieurs, à Genève par exemple, il y avait Brassine qui fit une belle course, Charrier et puis moi je crois. A Imola, nous étions encore trois : Charrier, Melioli et moi. Je n'ai pas pu obtenir de permission pour aller courir en Angleterre, mais j'étais au Grand Prix du Luxembourg avec encore Jacques Charrier. A Namur, nous nous sommes encore retrouvés tous les deux. Nous en gardons d'ailleurs un souvenir plus ou moins bon, puisqu'il pleuvait et que Charrier ne put faire qu'un tour et demi je crois, alors que j'établissais le record français avec... 3 tours ! Ce jour là d'ailleurs, nous vîmes du grand Baeten qui battit tout le monde et la confirmation de l'anglais Smith qui se classe parmi les meilleurs pilotes européens.

— *Lors du Grand Prix de Hollande, on a pu voir le hollandais Rietman déjà venu en France, devancer tous les plus grands champions internationaux. Comment peut-on expliquer cela, car tout de même, il fut la surprise de ce Grand Prix ?*

— En Hollande, les terrains sont assez particuliers, très courts, de 2 à 3 kms de développé, ils sont constitués uniquement de sable et la bosse la plus grande fait 1 mètre, alors que l'on roule le plus souvent dans des ornières de sable profondes de 30 à 40 cms. Cela demande une technique de conduite très particulière que possèdent à fond les Rietman, Baudoin, Klyncke, etc...

— *Peut-on comparer la technique de pilotage dans le sable à celle qui se pratique dans la boue, comme par exemple à Montreuil ?*

— Oui, dans une certaine mesure on peut comparer ces deux techniques, mais pas à celle de Montreuil, terrain qui, par temps de pluie, devient une véritable « savonnette » : Le sable peut se comparer à la boue, mais à condition qu'il y en ait une certaine épaisseur, et relativement dure. D'ailleurs, je crois que quand les hollandais viennent en France, ils se plaisent bien mieux sur un terrain plat qu'accidenté.

— *Vous avez pu voir vers le milieu de la saison à Montreuil un sport tout nouveau chez nous, le side-car cross. Est-ce d'une originalité suffisante pour que vous ayez une opinion à ce sujet ?*

— Oui, et je vous dirai que je considère cela comme un sport très dur pour le pilote et encore plus pour le passager.

— *Avez-vous déjà eu l'occasion de pratiquer du side-car cross, soit comme pilote soit comme passager ?*

— Non, je n'ai jamais eu l'occasion d'en faire, mais croyez bien que je ne la recherche pas !

— *Il n'est pas toujours facile, je pense, de savoir où l'on se trouve au cours d'une course, et à ce sujet pratiquez-vous le principe de la signalisation, comme cela se fait en courses de vitesse ?*

— Oui, et c'est mon mécano qui se charge de cela. C'est un garçon qui est avec moi depuis que je cours, et vraiment maintenant je lui fais entièrement confiance, car il est bien au courant et connaît tous mes principaux adversaires aussi bien que moi.

— *Avez-vous l'intention de défendre votre titre l'an prochain ?*

— Oui, car vous savez évidemment que, une fois que l'on a acquis un titre on cherche à le garder et j'y mettrai toute ma volonté. Mon premier désir est bien sûr d'être libéré le plus tôt possible de mes obligations militaires et ensuite de continuer à courir les épreuves du Championnat de France et éventuellement celles du Championnat d'Europe. J'espère d'ailleurs avoir beaucoup moins de casse, car vraiment, cette année, la poisse m'a poursuivi.



**BSA** vous souhaite  
un joyeux Noël

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Lire description et essai dans «MOTO-REVUE» N° 1.204



## ROULER AVEC CONFORT

EN  
UTILISANT  
LES  
NOUVEAUX  
VETEMENTS

## LOFER

confectionnés avec son tissu  
suédois « GALON »

SOUPLE — LEGER  
SOLIDE - ELEGANT  
IMPERMEABLE  
I N U S A B L E

VOUS DEFIEREZ LES INTEMPERIES  
Nouveaux modèles : ENSEMBLES,  
COMBINAISONS et MANTEAU SPECIAL  
pour motocyclistes.

Documentation et échantillons  
sur demande.

**LOFER** 94, r. Lafayette, PARIS  
Téléph. : PRO. 96-26  
(lignes groupées)  
Métro : Poissonnière

Bon à découper  
aux lecteurs de  
«Moto-Revues»  
CONDITIONS SPECIALES

# PAUL MAIMBOURG

Tanneur - Fabricant

8, rue Emile Zola - ISSOUDUN — Tél. : 535

SACOCHEs en CUIR pleine peau pour Cycles, Motos, Scooters avec intérieur en aluminium.

CASQUES de protection en cuir et liège, passés au laboratoire d'essai suivant procès-verbal N° 116.283.

CASQUES métalliques, intérieur cuir.



NOUVEAUTE :  
la Casquette  
MARLENE  
à doublure en  
fourrure amovible

LES PLUS BELLES FABRICATIONS  
AU PLUS BAS PRIX

VENTE DIRECTE AUX AGENTS

Sur simple demande, envoi gratuit du luxueux catalogue avec sa carte de cuir en couleurs

Dépôt à Paris : 50, rue des Marais  
Tél. : NORD 90-30 - BOT. 19-23

## CABLES - GAINES TRANSMISSIONS

### Ressorts - Rondelles GROWER



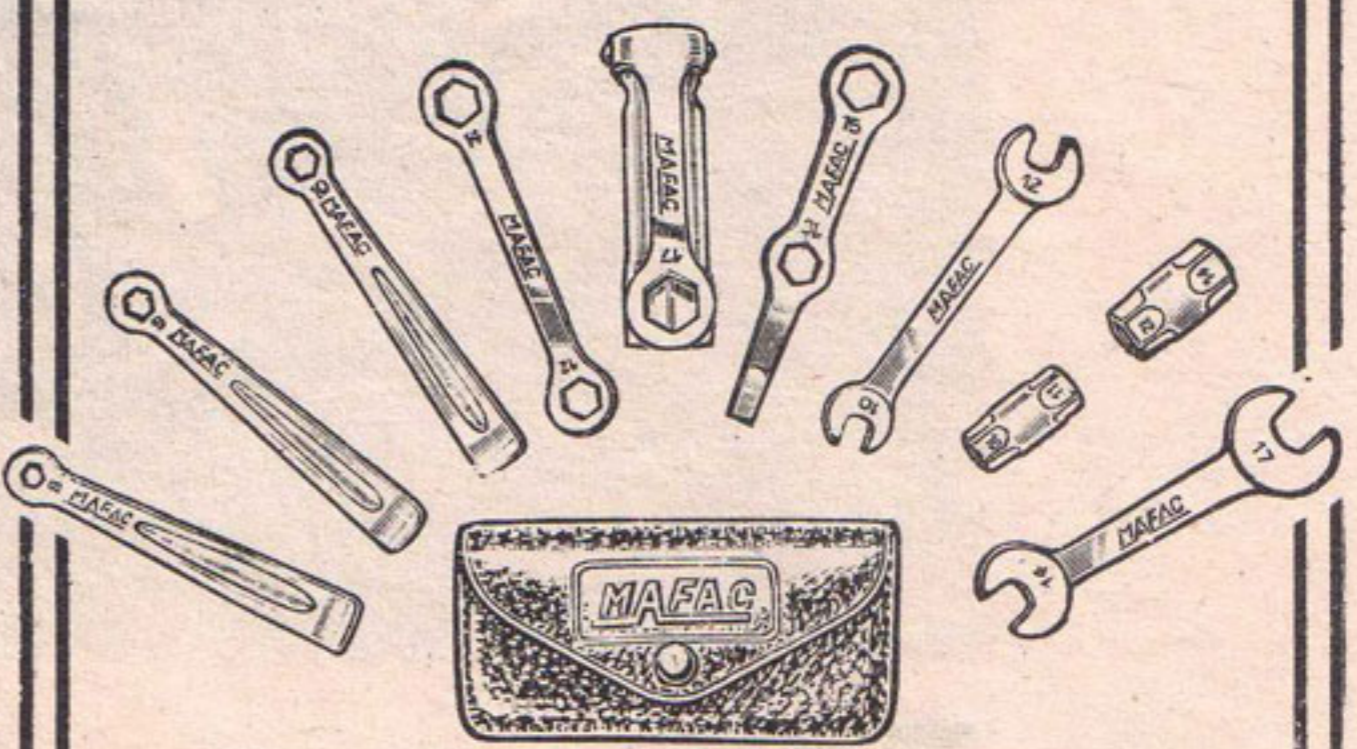
## Société Bourbonnaise des Applications du FIL METALLIQUE

Rue Jean Desorges  
**CUSSET** (Allier)

VICHY Tél. : 38-08 - 49-15  
Télégr. : METAFIL-CUSSET

## TROUSSE D'OUTILLAGE

# MAFAC



INDISPENSABLE pour CYCLOMOTEURS  
SCOOTERS et MOTOS

10 OUTILS FORMANT UN ENSEMBLE DE 17 CLÉS

DEMANDEZ-LA A VOTRE MÉCANICIEN

# NOS ESSAIS

C'est devant un public de sévères fanatiques, mais d'ailleurs restreint, que s'est déroulée la dernière course de vitesse (non inscrite au calendrier) de la saison 1954. Le départ, ainsi que l'arrivée, avaient lieu 12 rue de Cléry, et le circuit empruntait une bonne partie des bureaux de la rédaction de « Moto-Revue », avec quelques crochets sur les planches des dessinateurs. Nous étions donc en présence d'une de ces belles courses en chambre, où la sécurité pour chacun n'avait d'égale que la douce tiédeur qui nous enveloppait.

Concurrents nombreux. En effet, presque toutes nos feuilles récapitulatives d'essais avaient répondu à l'appel, et c'est toutes frémissantes qu'elles s'alignaient pour le départ d'un mille mètres (départ arrêté) avec classement de 100 en 100 mètres, sauf vers la fin, où un regrettable faiblissement des chronomètres nous a fait sauter des 500 aux 1.000 mètres.

Jeux dangereux, vont aussitôt penser certains, tout en se frottant les mains.

Comment, vous allez écrire que la « Machin » super-spéciale de luxe (sans embrayage hydraulique) est moins rapide que la « Truc » de luxe super-spéciale ?

Pourquoi pas. Chacun a pu (et même sûrement dû) comparer nos essais entre eux.

Et puis nos constructeurs (et certains d'autres pays) se défendent bien de faire des machines avant tout rapides, mais plutôt robustes (hum !).

Et puis, nous, pour notre part, avons un faible pour la compétition. On organise bien des courses en sacs ou en brouettes, et jamais, à notre connaissance, un fabricant de ces si précieux ustensiles n'a attaqué les organisateurs, parce que son sac pure jute finissait à un tour, derrière un vilain concurrent en fibres de copeaux (ou que la brouette en fer, etc..) !

Vous avez compris, il ne s'agit avant tout que d'un passe-temps distrayant.

Nous avons expliqué plusieurs fois ce qu'étaient des essais. Il est évident que d'un bout de l'année à l'autre nous n'avons pas rencontré les mêmes conditions atmosphériques, que le degré d'usure des machines testées était très variable, et que de ce fait prendre nos résultats, comme

ceux d'autres journaux, au pied de la lettre est peut-être exagéré. Procéder à des essais de machines strictement de série, en publiant les résultats sans truquage -- ce qui est notre ligne de conduite -- est, nous le croyons fermement, faire œuvre utile.

Mais si au bout de 1.000 mètres, 1/5 de seconde sépare deux machines, il serait abusif de croire que l'une est plus rapide que l'autre. Avec d'autres modèles du même type, nous arriverions, peut-être, à un résultat inverse.

Cependant, ne tombons pas dans l'excès contraire. Des écarts importants dans les performances indiquent une différence de classe... mais aussi de prix de vente, bien souvent.

Et puis, des essais bien compris ne portent pas uniquement sur le seul chapitre des performances. Il y a la tenue de route, le freinage, la suspension, etc... En un mot, pour se faire une juste idée, il faut lire l'essai de la machine et ne pas s'en tenir simplement aux tableaux publiés ici. Aujourd'hui, nous nous bornons aux performances, pourquoi pas ?

Et aux classiques courses par cylindrées, nous avons ajouté des courses entre machines de cylindrées diverses, mais aussi de destinations différentes (125 sport et 350 utilitaire par exemple) et tout cela a donné des résultats surprenants.

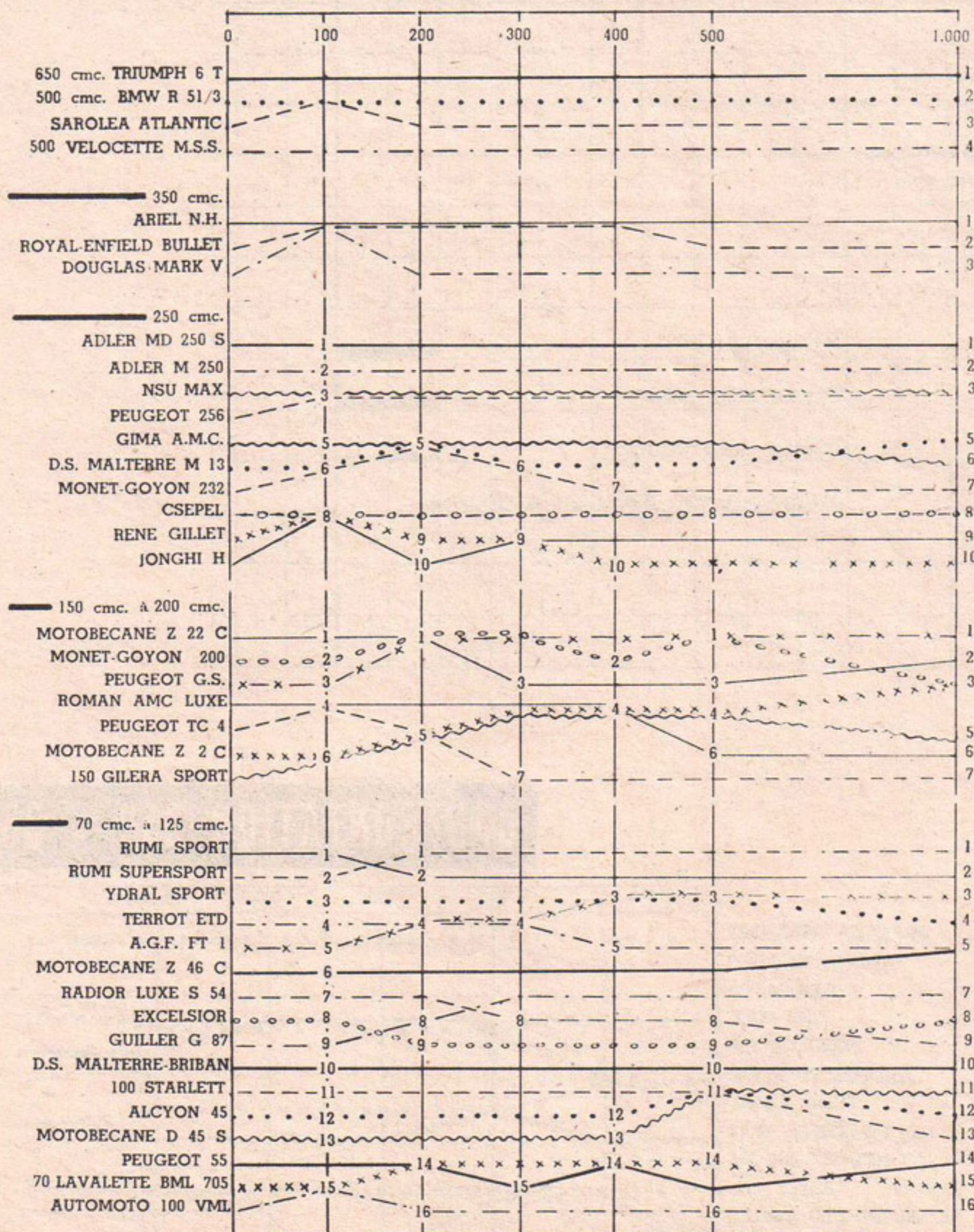
Ce jeu en valait bien la chandelle.

Pour que vous ne vous perdiez pas dans nos différents graphiques et tableaux, en voici le mode d'emploi :

— Tout d'abord, celui qui figure dans cette page. Il représente une course sur 1.000 mètres entre machines de même cylindrée. Celles-ci sont comparées en différents graphiques réunissant : 650 et 500, 350, 250, 150-175-200 et enfin 125-100-70 cmc.

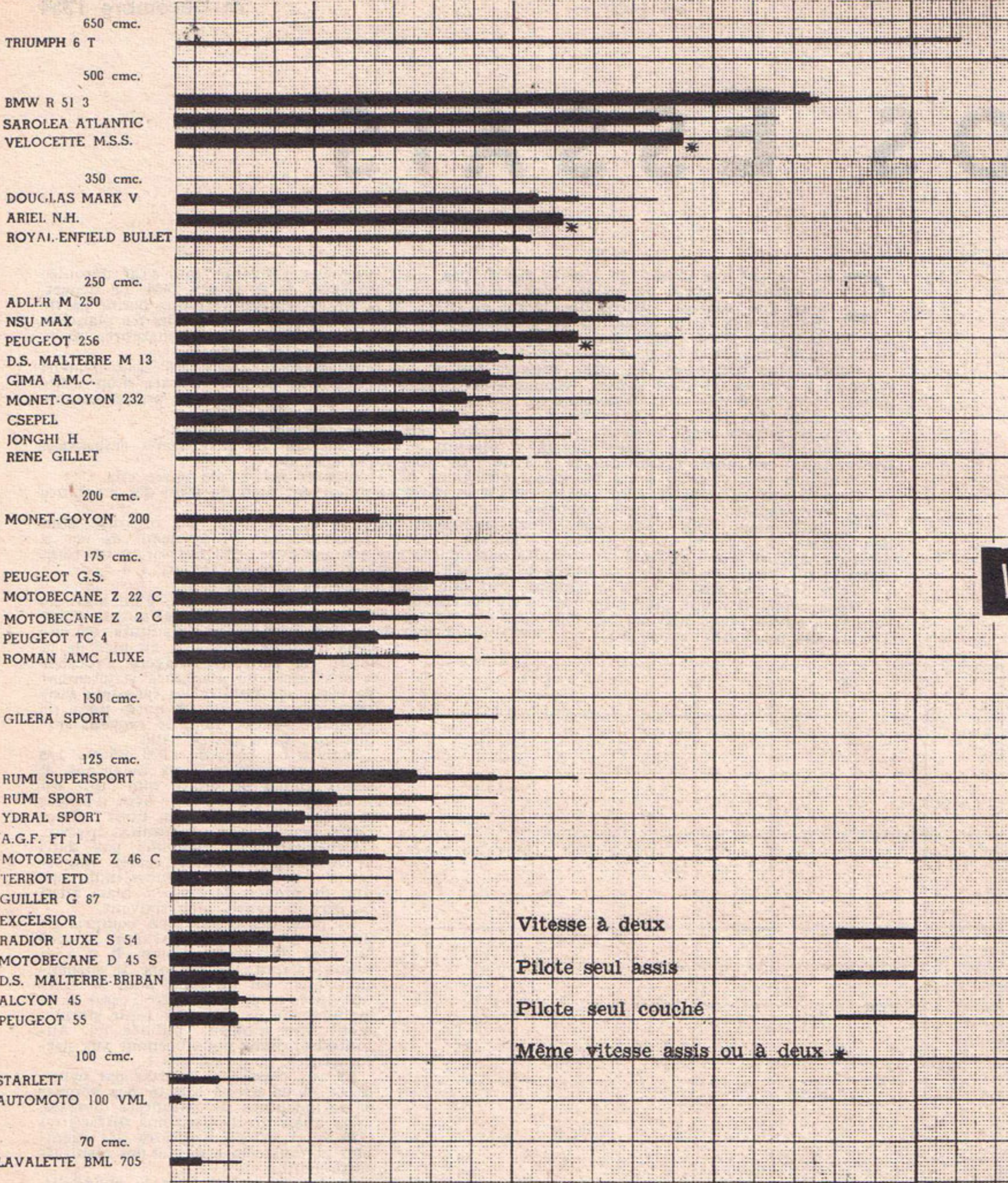
Viennent ensuite des tableaux où les machines sont classées selon les vitesses maxima que nous avons obtenues lors de nos essais. Nous y avons fait figurer les chiffres obtenus avec passager, puis sans passager, pilote assis normalement et pilote couché.

— Un autre tableau réunit les résultats en côte avec pilote de 55 kgs — 75 kgs ou 80 kgs... au choix — et enfin



## COURSES PAR CYLINDRÉES

VITESSE EN KMH.



## VITESSES MAXIMA

Vitesse à deux

Pilote seul assis

Pilote seul couché

Même vitesse assis ou à deux \*

avec passager, dernier cas où une combinaison judicieuse des 3 essayeurs fut employée, donnant un poids total variant de 130 à 150 kgs.

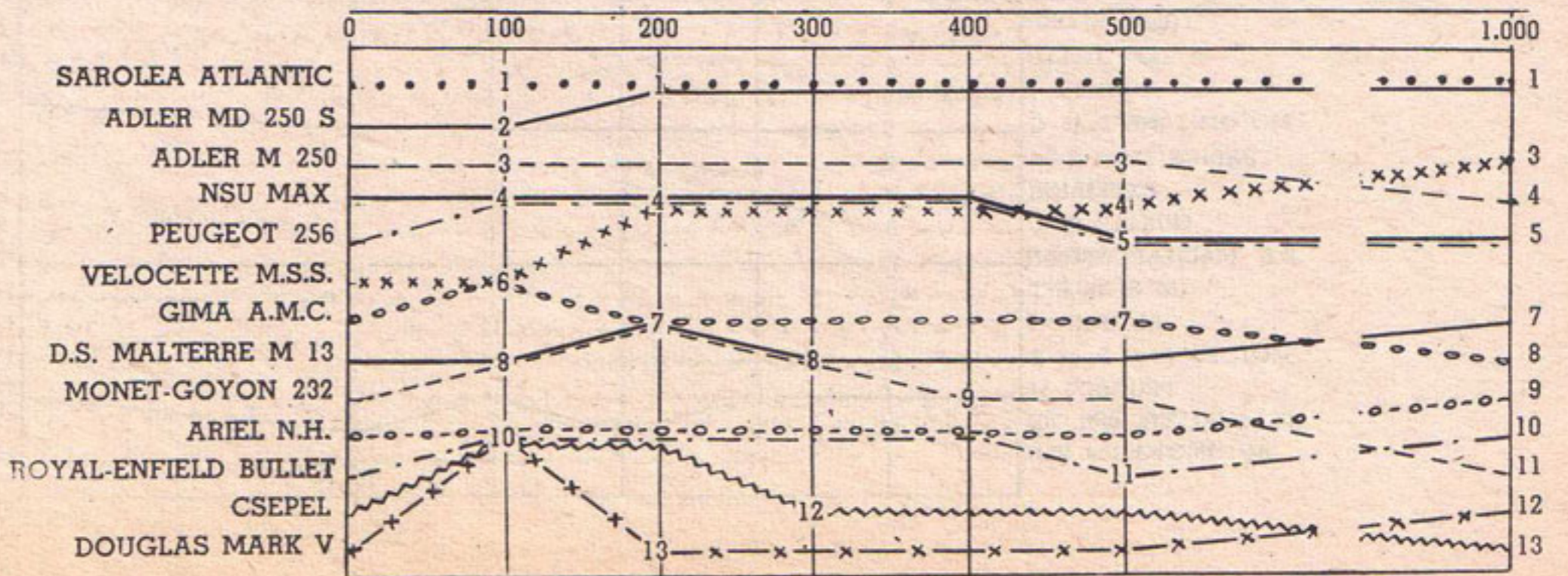
Puis pour apporter une note distrayante, nous avons «organisé» deux autres courses en réunissant des machines de cylindrées différentes.

Nous avons dû faire un choix dans lequel nous avons autant que possible évité l'arbitraire. C'est ainsi par exemple que la 500 BMW et la 650 Triumph furent éliminées de toutes les courses, leur courbe de marche étant de simples « droites » loin devant toutes les autres. Dans l'une de ces courses sont donc réunies grosses et moyennes cylindrées, les plus faibles de ces moyennes cylindrées qui ne pouvaient lutter avec des 350 ayant été éliminées.

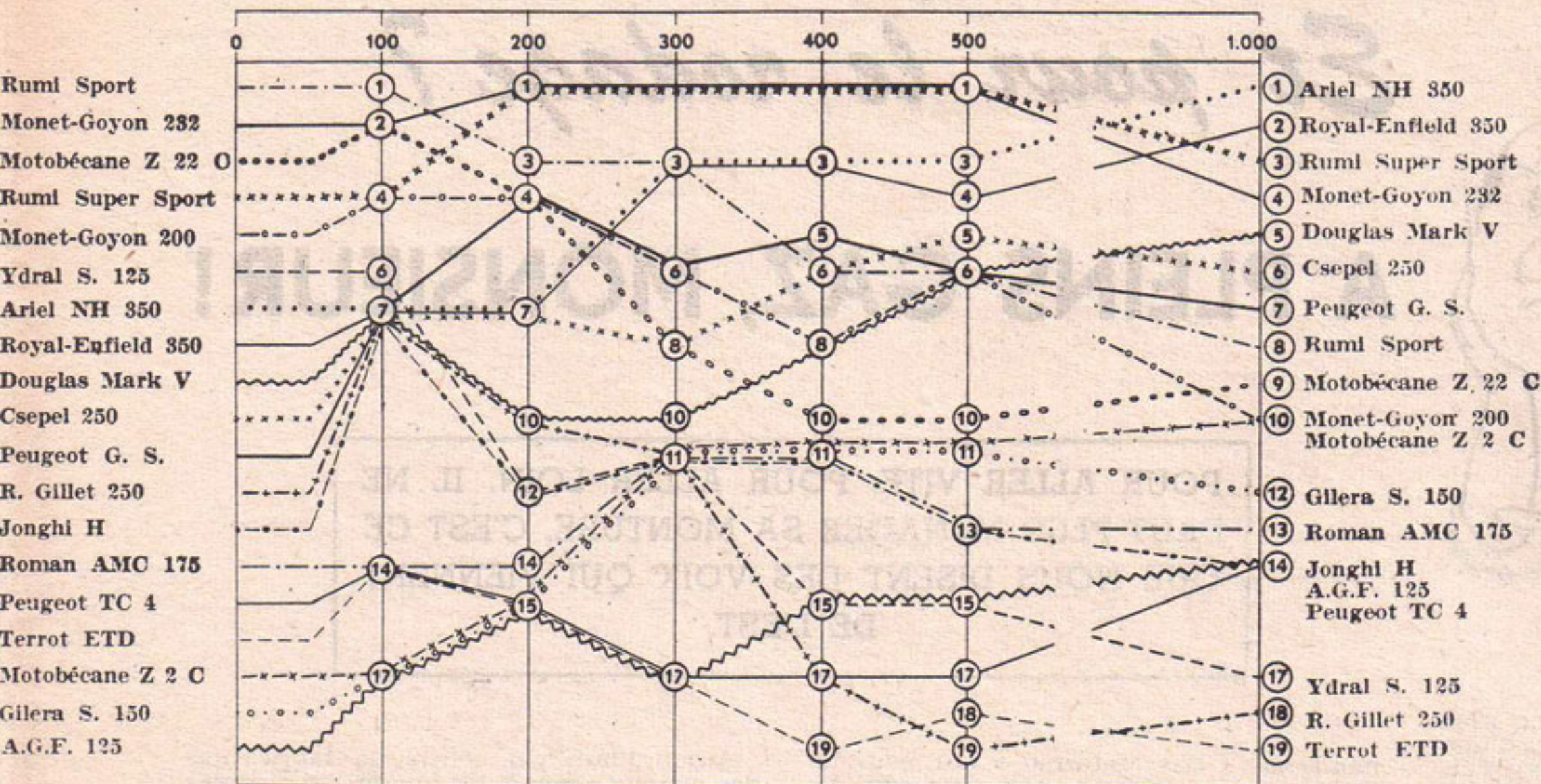
La seconde course réunit moyennes et petites cylindrées, dont sont évincées, parce que trop rapides : les deux 250 Adler, la NSU Max et la Peugeot 256 Twin. De même on n'y trouvera pas certaines 125 et en dessous, trop lentes, et dont on trouvera le classement dans leur catégorie.

Mais ne vous y trompez pas, quant à la valeur de ces comparaisons ! Répétons-le, en aucun cas elles n'ont de

## CONFRONTATION 250 - 350 et 500







valeur absolue. Et si, pour ne citer qu'un exemple, on peut s'étonner de voir une 250 Peugeot et une Max NSU arriver ensemble aux 1.000 mètres, il ne faut pas oublier que (les résultats sur lesquels nous nous sommes basés étant obtenus en position couchée) la machine allemande était munie d'un tan-sad très mal placé pour que le pilote puisse s'allonger convenablement sur la machine.

Il en est de même en ce qui concerne les conditions atmosphériques, dont l'influence n'est pas non plus à négliger, l'habillement du pilote (le poids étant le même sensiblement), etc...

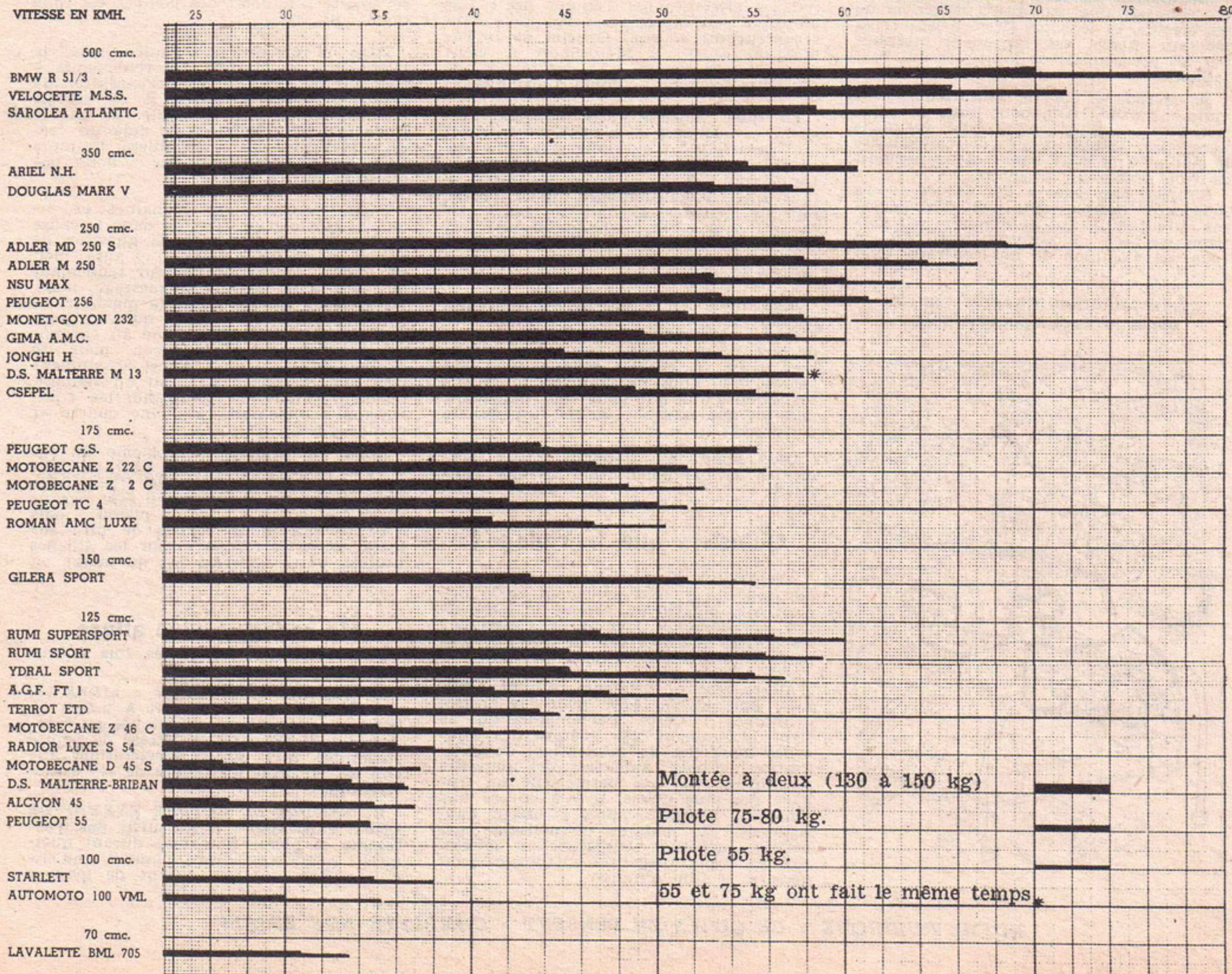
Malgré tout, il ne nous semble pas que notre entreprise soit sans intérêt... ne serait-ce que par la documentation chiffrée qu'elle comporte !

D'un coup d'œil et sans avoir vous-même à compiler votre collection, à noter, à calculer, vous aurez déjà les éléments de base pour porter un jugement.

Libre à vous de compléter celui-ci par nos comptes rendus d'essais, car, là encore, le confort, la tenue de route, tout ce qui peut faire l'agrément ou le désagrément de telle machine, n'entre pas ici en ligne de compte.

**CONFRONTATION - 125 - 175 - 250 - 350**

**COURSE DE COTE**



Montée à deux (130 à 150 kg)

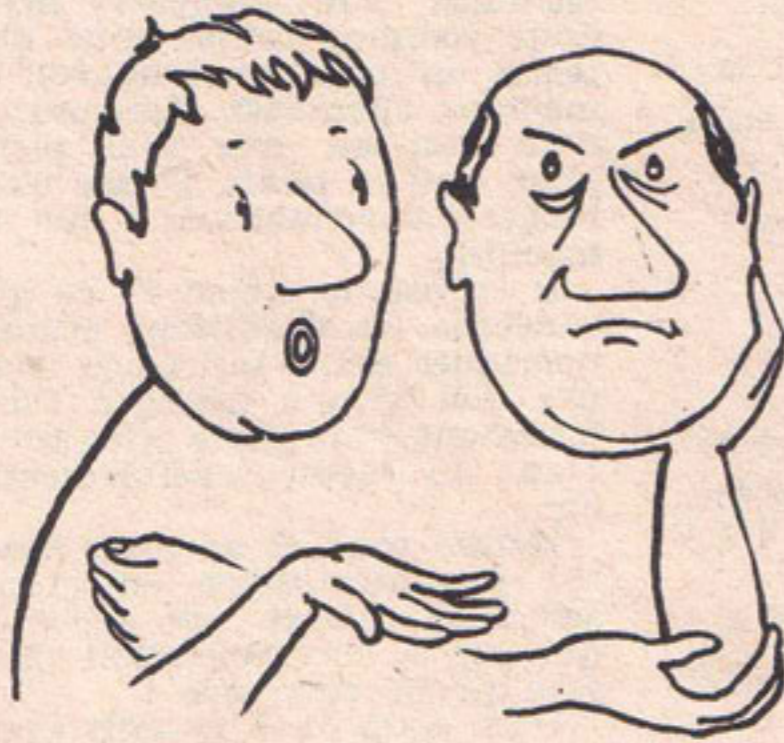
Pilote 75-80 kg.

Pilote 55 kg.

55 et 75 kg ont fait le même temps\*

# Et pour le rodage ?

## A PLEINS GAZ, MONSIEUR!



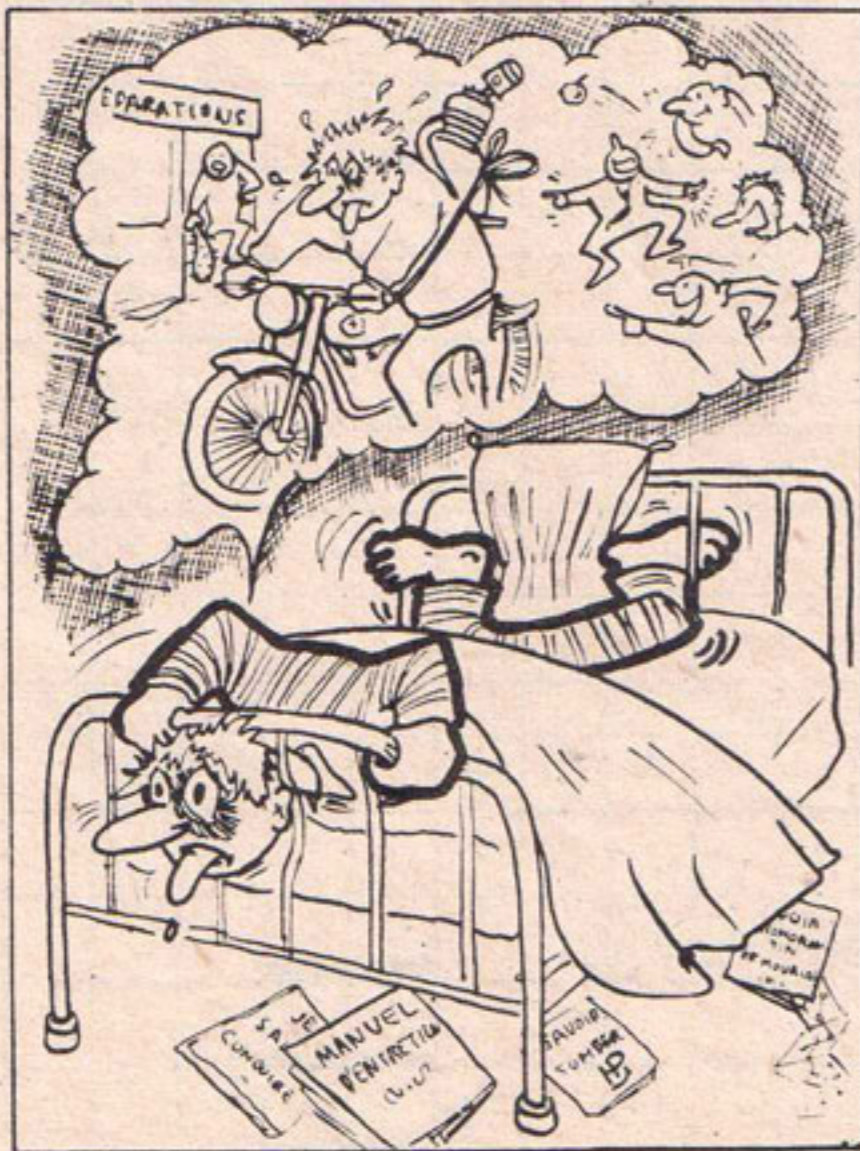
POUR ALLER VITE, POUR ALLER LOIN, IL NE FAUT PLUS MENAGER SA MONTURE. C'EST CE QUE NOUS DISENT DES VOIX QUI VIENNENT DE L'EST.

**P**armi tous les conseils que l'on prodigue à l'heureux propriétaire d'une motocyclette neuve, ceux relatifs au rodage tiennent certainement la place la plus importante. Les notices d'emploi font, en effet, du rodage un épouvantail, multipliant les recommandations de prudence. Si bien que lorsque le néophyte enfourche pour la première fois sa machine, l'esprit obsédé par les conseils qui lui sont venus de toutes parts, l'imagination torturée par les conséquences épouvantables qui peuvent dériver de ses erreurs, sa légitime fierté d'exhiber sa machine neuve est largement atténuée par les préoccupations multiples qui l'assaillent.

Or ce rodage, long et minutieux, est-il vraiment utile ? Ou, pour poser la question de façon plus précise, est-il vraiment nécessaire, indispensable, de contraindre le pilote à ménager son moteur pendant de trop nombreux kilomètres ?

N'est-ce pas céder à des usages depuis longtemps acquis, mais peut-être dépassés aujourd'hui, que de répondre par l'affirmative à ces deux questions ? C'est, en tous cas, l'opinion de nos confrères alle-

...L'imagination torturée par les conséquences épouvantables.



mands de « Das Motorrad » qui, sous la direction de Hertweck, ont entrepris de démontrer que cette vieille méthode n'avait plus de raisons d'être. Ils l'ont fait d'ailleurs de façon très pratique, puisqu'ils ont rodé, selon leur nouvelle méthode, une série de machines très différentes, aussi bien au point de vue cylindrée que conception, et nos lecteurs trouveront dans ces colonnes des résumés des rodages effectués par l'équipe de « Das Motorrad ». L'expérience personnelle d'un rédacteur du Journal Officiel de la Fédération Suisse « Moto-Sport », vient d'ailleurs confirmer, par le rodage de plusieurs scooters, l'opinion allemande.

En quoi consiste cette nouvelle méthode et que faut-il en penser ? Le sujet est important et si, d'un point de vue strictement théorique, nous sommes tentés d'approuver la conception de Hertweck (qui n'est révolutionnaire qu'en partie, puisque bien des essayeurs en usine utilisaient déjà cette méthode), il nous est difficile de nous en faire les défenseurs avant d'avoir pu nous-mêmes l'expérimenter.

Aussi nous contentons-nous aujourd'hui de faire largement usage de l'argumentation de « Das Motorrad », nous réservant de revenir sur ce sujet très bientôt, aussi bien pour en étudier plus à fond des aspects que nous ne pourrions qu'effleurer aujourd'hui, que pour vous faire part, aussitôt que possible, de nos expériences personnelles.

Voici donc, en attendant mieux, l'essentiel de l'argumentation de nos confrères.

### Qu'est-ce que le rodage ?

Avant tout, il ne faut pas croire que l'on rode un moteur seulement en le menant à faible vitesse, comme le faisaient nos grands-pères, comme le conseillent les notices fournies par les constructeurs pour leurs scooters ou leurs motos.

Allure réduite, prudente, durant 1.500-2.000 kms, même 4.000 pour les grosses cylindrées ! Cette recommandation ne tient absolument pas compte des nouvelles méthodes de fabrication, de l'utilisation d'alliages améliorés, des nouvelles machines-outils qui permettent un usinage des plus précis. Il y a encore une vingtaine d'années, après l'usinage, subsistaient, par manque de polissage, des petites inégalités superficielles laissées par les outils, inégalités suffisantes pour déchirer le film d'huile.

Aujourd'hui, par contre, la fabrication des pistons connaît de nombreux progrès : nouveaux alliages se dilatant moins à la chaleur, formes plus étudiées qui assurent la forme optimum quand le piston atteint sa température normale de fonctionnement, etc... Il en est de même pour les cylindres et culasses à l'ailetage mieux dessiné, assurant un meilleur refroidissement. Les huiles sont de meilleure qualité ; le débit des pompes est plus important, etc...

Dans la construction motocycliste, le vilebrequin repose sur des roulements à rouleaux ou à billes ; et, à l'exception de certaines twins anglaises, il en est de même pour la tête de bielle. Et que le roulement soit neuf ou ait déjà un certain kilométrage, il travaillera toujours dans les mêmes conditions : donc pas question de les roder.

Partie transmission : chaînes et pignons. Même pour ceux-ci, dans le cadre de la technique actuelle, la question de rodage ne se pose guère. Il y aura, bien sûr, une amélioration de leur rendement au bout d'un certain kilométrage, mais, vis-à-vis de l'ensemble de la machine, ce gain est tellement minime qu'il ne peut guère être contrôlable, même au chronomètre. Mais, de toute façon, pour les chaînes et les pignons, il est absolument égal que le rodage soit fait en flânant, ou bien, comme le recommande les « novateurs » allemands, à pleine charge et grande vitesse.

Ainsi, finalement, le problème du rodage se réduit, en fait, au **RODAGE DES SEGMENTS ET DU FUT DU CYLINDRE**. Dans une mesure moindre, il faut parfois roder également la jupe du piston ; mais avec ce que nous venons de dire sur leurs nouvelles formes et sur les alliages utilisés, cette question est de moins en moins importante.

### Un rodage à vive allure

Deux buts sont recherchés, lors du rodage :

A) **RENDRE LE MOTEUR « LIBRE »** : il faut que ce moteur soit à même de développer la puissance indiquée au catalogue, qu'il permette la vitesse de pointe escomptée, qu'il ait les accélérations que l'on est en droit d'attendre de ses caractéristiques.

B) **RENDRE LE MOTEUR EXEMPT DE TOUT SERRAGE** : il ne suffit pas d'atteindre la pleine puissance durant quelques instants, encore faut-il qu'elle puisse être soutenue durant de longues

minutes. Sans gripper, sans serrer, il faut pouvoir maintenir les pleins gaz sur des dizaines de kilomètres d'autoroute.

Or, bien souvent, ce deuxième aspect du rodage est négligé.

× × ×

Rendre le moteur libre, c'est essentiellement roder le fût du cylindre et les segments. Et, pour cela, aussi bien l'ancienne méthode du rodage long et lent que la nouvelle méthode préconisée, rapide et à pleine charge peuvent convenir. Sur ce point, nous répondrons sans attendre à un argument qui, de prime abord, semble de poids : « un moteur rodé lentement acquiert un meilleur fini de ses surfaces en frottement qu'un moteur rodé à grands régimes, à grande charge ». Il se trouve cependant que, lorsque notre confrère put présenter à un spécialiste deux cylindres, rodés chacun suivant une des deux méthodes, ce spécialiste ne put rien dire. La seule affirmation que l'on puisse faire, c'est qu'un moteur mené à grands régimes est toujours plus propre qu'un moteur qui n'a roulé que lentement, qui n'a jamais atteint sa véritable température de fonctionnement.

× × ×

Mais c'est au chapitre « rendre le moteur exempt de tout serrage » que les 2 conceptions vont s'opposer, que la nouvelle méthode préconisée semble avoir tous ses avantages. Disons même plus : avec des moteurs et des pistons MODERNES, usinés suivant des techniques MODERNES, avec des matériaux MODERNES, cette méthode se justifie théoriquement.

D'après la méthode classique, après 2-3-4.000 kms, le moteur serait enfin rodé. Mais jusqu'ici, jamais, sauf dans les derniers kilomètres, il n'a été poussé « à fond » ; jamais, en tous les cas, on ne l'a laissé tourner de longues minutes pleins gaz. Et comment va-t-il réagir quand, à la prochaine occasion, on exigera de lui des dizaines de kilomètres d'autoroute à

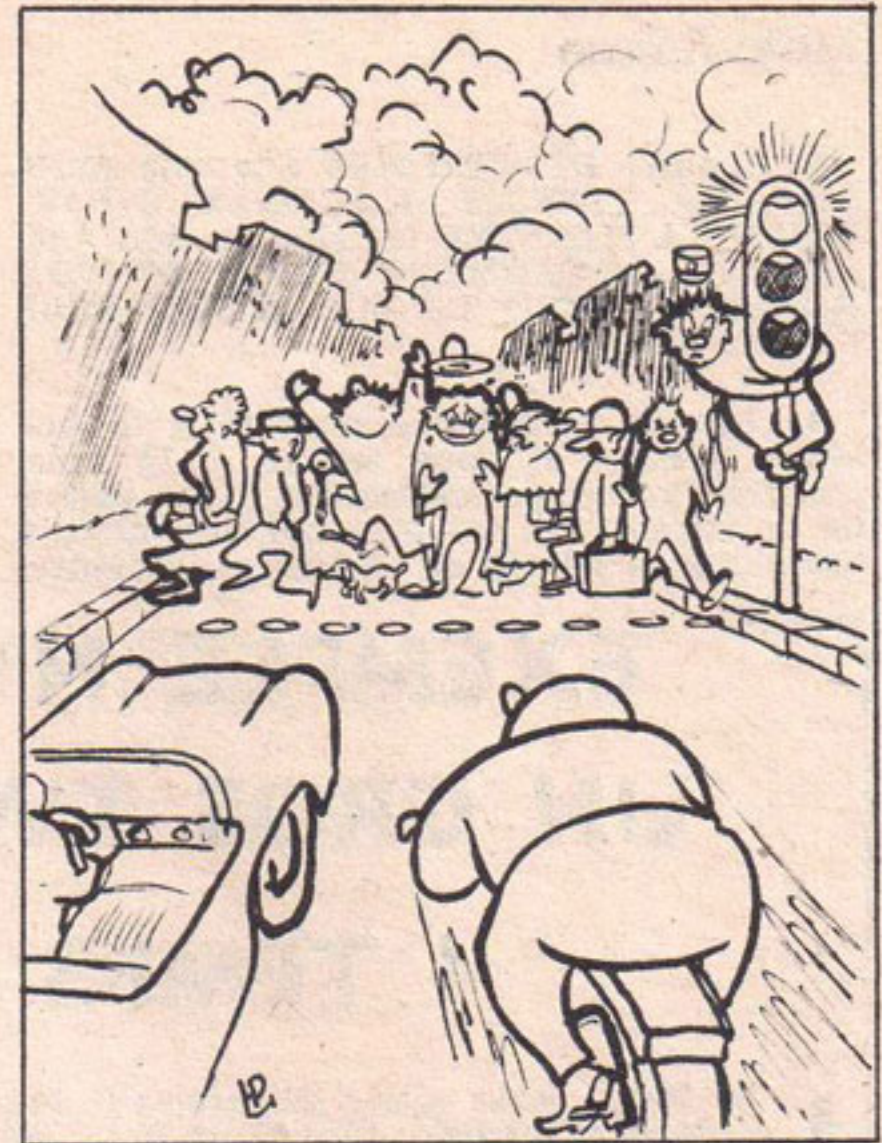
sa vitesse maximum, quand on l'emmènera à fond de régime, à pleine charge, sur les intermédiaires, en montagne ? Ainsi, au bout de 4.000 kms, on ne sait finalement pas ce que ce moteur nous réserve ! Et c'est peut-être alors que d'éventuels serrages surviendront, car, jusqu'ici, ni piston, ni cylindre n'ont travaillé à leur température normale de fonctionnement.

Or, que préconise la méthode « nouvelle » ? Après avoir BIEN fait chauffer son moteur (malgré l'interprétation erronée d'un de nos confrères français), après avoir fait, à forte charge, 100-200 kms pour le « libérer », afin qu'il atteigne sa pleine puissance, il faut l'emmener de plus en plus longuement à pleins gaz, et... attendre ce qu'il va se passer. Là aussi d'éventuels serrages sont possibles, mais ici ils sont provoqués délibérément, car l'on estime que tant que ceux-ci se produisent, le moteur n'est pas encore rodé. **LE RODAGE NE SERA FINI QUE LORSQUE, DURANT DE LONGUES MINUTES, LES PLEINS GAZ SERONT TENUS SANS HISTOIRE.**

Dans le premier cas, au bout de 4.000 kms, on pense le rodage terminé, mais on n'en est pas sûr, car en fait, on ne l'a pas mené jusqu'au bout. Dans le deuxième cas, on en a bientôt la conscience nette ; et si le rodage COMPLET (points A et B) n'est pas obtenu au bout de quelques centaines de kilomètres, c'est qu'il y a un petit vice quelque part (carburation, lubrification, bougie, ou axe de piston mal monté), auquel il suffit de remédier soi-même.

### La nouvelle méthode

Essayons de résumer en quelques points précis les directives fournies pour un rodage selon le nouveau système, directives



Emmenez à pleins gaz... et attendez ce qu'il va se passer...

que nous présenterons sous la forme de « 10 commandements ».

1) Noter sur la poignée tournante la position correspondant sensiblement aux 2/3 et aux 3/4 de la levée totale du bois-seau.

2) Avant d'entamer tout processus de rodage, BIEN RECHAUFFER AU PREALABLE SON MOTEUR, ce que l'on peut faire en se rendant gentiment sur l'autoroute, à des vitesses correspondant sensiblement à celles indiquées sur les notices d'entretien (et pouvant même être légèrement supérieures).

## EXEMPLE N° 1 UN MONOCYLINDRE 4 TEMPS

Il s'agit cette fois d'une machine qui a déjà parcouru 3.000 kms sans encourir aucun reproche. Toutes les pièces essentielles sont en ordre : boîte, chaîne primaire et secondaire, etc... Nous nous sommes présentés à l'usine pour lui faire subir une transformation d'importance : un nouveau cylindre, un nouveau piston, une nouvelle culasse et notre Régina Normale est devenue une Régina Sport.

On procède, à l'usine, à un petit essai sur 3 kms pour voir si le piston est bien en place et si les soupapes fonctionnent convenablement.

Tout est en ordre, en route pour le rodage !

Nous quittons Bad-Homburg après avoir attelé le side (en conservant toutefois les démultiplications solo) et avoir chargé bagages et passager, ce qui est contraire, évidemment, à tous les principes généralement admis pour l'opération en vue. Pour notre part, nous pensons que ces conditions sont au contraire nettement favorables à notre rodage et ce qui suit le prouve amplement.

De l'usine à l'autostrade il faut traverser la ville sur 2 kms pendant lesquels on ne tire pas sur les intermédiaires et l'on roule à 60 kmh. au maximum en prise. Pendant les 10 kms suivants, sur l'autostrade, nous donnons peu de gaz et l'attelage roule en quatrième à 65 kmh. Dans une légère descente, nous fermons légèrement les gaz, alors que nous ouvrons au contraire pour une légère montée. Pendant 15-20 minutes, nous roulons ainsi à environ 65 kmh. (chrono, car le compteur marquait plus de 70 !). Ces 20 minutes suffisent au moteur pour atteindre sa température normale de fonctionnement.

A Neugier, peu avant Francfort, nous ouvrons les gaz complètement pendant une bonne minute. Le compteur ne passe pas les 85 kmh. ; le moteur n'est donc pas libre : il est encore paresseux.

Poussons donc plus loin notre vieille tactique : le compteur oscillant entre 70 et 75 kmh., nous arrivons à 15 kms de Francfort.

## 350 HOREX AVEC SIDE

A ce moment, nous ouvrons à fond les gaz, à nouveau, pendant une minute et cette fois l'aiguille du compteur a tendance à passer les 90 kmh. Ensuite nous réduisons les gaz, et cette fois le compteur ne descend pas au-dessous de 80, et c'est à cette allure que nous arrivons à Darmstadt (22 kms environ).

Encore pleins gaz très rapidement, et en très peu de temps nous sommes à 95 kmh., et pourrions même monter plus haut. Nous réduisons encore une fois les gaz et le compteur oscille entre 85 et 90 kmh. A Lorsch (70 kms) nous faisons la première vidange d'huile : elle est déjà bien noire.

Avec la nouvelle huile, nous repartons en direction de Mannheim (92 kms) en roulant à 85-90 kmh. Dans les environs de cette ville, nous ouvrons deux ou trois fois les gaz à fond pendant 30 secondes pour « tâter » la machine : le compteur passe les 95 kmh.

Entre Bruchsal (130 kms) et Karlsruhe (150 kms) nous recommençons : pleins gaz pendant une ou deux minutes et chaque fois le compteur arrive au-dessus de 100, et peu avant Karlsruhe, au cours de notre dernier essai, il arrive même à 110, soit donc 100 kmh. chrono.

On peut dire maintenant qu'un attelage de 350 cmc. qui, pendant deux minutes, réussit à « tenir » le 100 kmh., doit avoir un moteur en parfait état ! Ce moteur, pour la puissance donnée, est donc déjà convenablement libre.

Sur le parcours accidenté, entre Karlsruhe et Stuttgart (60 kms environ), nous conduisons sans prendre aucun ménagement, et en poussant le moteur. Nous avons absorbé des côtes de 6 % en troisième à pleins gaz et les descentes qui suivaient en quatrième aussi à pleins gaz, sans jamais couper, même pas une seconde. Nous avons ainsi atteint 120 au compteur, soit 110 kmh. chrono.

Voici l'histoire du rodage du piston et du cylindre de notre Régina Sport. Même si l'on tient compte du fait que sur notre machine la boîte et, avant tout, les chaînes étaient déjà rodées, on peut dire avec certitude qu'une Horex actuelle peut être absolument rodée en 400 kms.

3) ensuite DETERMINER sur une route libre, LA VITESSE MAXIMUM QU'ATTEINT LA MACHINE (attelée ou non, peu importe) ABSOLUMENT NEUVE ET NON RODEE, AU BOUT DE 30 A 40 SECONDES PLEINS GAZ.

4) Rouler la poignée ouverte à la position tracée, et tous les 10 à 15 kms, mesurer le temps nécessaire pour passer de la vitesse (en 4<sup>e</sup>) obtenue aux 2/3-3/4 des gaz à la vitesse de 10 kmh. supérieure.

5) Entre deux de ces accélérations successives, se maintenir en plat, la poignée des gaz à la marque indiquée. En descente, soit maintenir la vitesse en coupant un peu les gaz, soit maintenir la poignée des gaz en sa position, la machine atteignant ainsi d'elle-même sa propre vitesse. Dans de courtes montées, on peut tranquillement dépasser la marque jusqu'aux pleins gaz que le moteur peut tenir sans inconvénient durant 2 minutes, tant que l'on reste à 20 % en-

dessous de la vitesse maximum (position assise si c'est en solo) donnée au catalogue. Pour une montée exigeant plus de 2 minutes, il sera préférable de couper un peu les gaz et de passer au rapport inférieur (3<sup>e</sup> ou même 2<sup>e</sup> si nécessaire); dans ce cas, le moteur peut même tourner à son régime maximum, tant que la poignée ne reste ouverte qu'entre 1/2 et 3/4 des gaz.

6) Après 100 kms, et de toutes façons

## EXEMPLE N° 2 UN GROS TWIN 4 TEMPS

## ATTELAGE B. M. W. R 67-2

La R67/2 nous a été directement fournie par l'usine, prise dans la chaîne. Elle était donc neuve, absolument normale, et avait fait, comme toute machine avant sa mise en vente, 40 kms. Elle était attelée à un side lourd BMW.

Le départ de l'usine jusqu'à l'autostrade Ingolstadt-Nuremberg s'est effectué gentiment pour chauffer le moteur. Premières impressions : le moteur n'est vraiment pas rapide, absolument pas libre... un véritable « sujet » au rodage.

L'autostrade, à la sortie de la ville, est plate comme une crêpe. J'en profite pour laisser monter le moteur en régime, pour déterminer la puissance qu'il offre à ce moment et ses possibilités. La troisième jusqu'à 60-70, puis la quatrième : de méchantes vibrations jusqu'à 75 kmh. Puis, à 80, les vibrations se calment, pour reprendre à 85. Mais depuis 30 secondes, le moteur est à plein gaz, l'aiguille du compteur oscille entre 85-90, alors qu'à pleins gaz, avec le panier, le pare-brise et le pilote assis, il doit atteindre et dépasser 110 kmh.

Mais ceci est typique pour un 4 temps : les CV obtenus à pleins gaz sont en grande partie utilisés pour vaincre les frottements internes et n'arrivent guère à la roue arrière.

Je coupe donc un peu, mais maintiens l'attelage à 80 kmh. en dessous desquels je ne veux pas descendre, car alors l'on retrouve les vibrations qui non seulement sont désagréables, mais risquent de fatiguer les roulements. Si en dessous de 70, les vibrations n'apparaissent pas encore, la vitesse me semble trop basse pour un sérieux rodage. Je roule donc à 80-82 kmh. (2/3 des gaz), ce qui assure aussi un refroidissement très suffisant.

J'ai d'ailleurs marqué pour mémoire, à l'aide d'un crayon de couleur gras, la position 2/3 des gaz.

Nouvel essai, je coupe un peu pour voir où en sont les vibrations : toujours là aux mêmes régimes. Retour à 80 et je parcours ainsi de nouveau 10 à 12 kms.

Mais bientôt commencent des côtes (à partir de Echinger). Et à chaque grimpe, je rajoute suffisamment de gaz (les pleins gaz ne furent jamais nécessaires) pour maintenir toujours les 80 kmh. Entre Echinger et Allershausen (15 kms), un bout de plat, et la machine monte à 85 que je maintiens pendant quelques secondes... Puis un coup pleins gaz. Et je compte : 21-22-23... jusqu'à 30 (10 secondes) le compteur monte à 90, mais on ne peut pas encore parler d'accélération... le moteur n'est toujours pas libre.

De nouveau les 2/3 des gaz, compteur à 80 ; mais il semble que les côtes sont gravies plus facilement. Aussi, nouvel essai pleins gaz, mais pendant 20 secondes cette fois.

Dans les parties planes, tous les 2 kms, essais d'accélération à partir de 85. Au bout de 9 secondes, la marque 90 du compteur est atteinte. De mieux en mieux en côte, et la grande rampe de Holledau est montée pleins gaz à 85. Du plat... Je ralentis à 85 et de nouveau un coup pleins gaz : cette fois, au bout de 9 secondes, ce sont les 95 kmh. qui sont atteints... pour la première fois, il y a incontestablement un progrès, le moteur est plus « libre », bien qu'il soit encore loin d'atteindre toutes ses possibilités.

Il ne reste plus qu'à accumuler des kilomètres de route. Je cherche maintenant à maintenir une allure de route de plus de 85, à maintenir même le 90..., et pour ce faire, il n'est guère besoin de dépasser la position 2/3 des gaz. Et pour ces 2/3 de gaz, l'attelage, en plat, roule maintenant à 90 et même plus.

Quand on voyage seul, ainsi, sur l'autostrade, on a tout le temps de penser et de discuter avec soi-même. Je décide donc maintenant de tenir le 90, donnant, si nécessaire, un peu plus des 2/3 des gaz. Si je me fais doubler aujourd'hui par nombre de véhicules, je me promets, intérieurement, de les faire souffrir bientôt. Curieux d'ailleurs d'examiner la circulation sur l'autostrade : 2 groupes de conducteurs : ceux qui roulent à 70, ceux qui roulent à 110... et personne entre ces 2 vitesses, sauf cette voiture qui me double à 95, puis ralentit à 90 et même moins. Je vais être obligé de briser avec ma ligne de conduite : ou bien m'arrêter, le laisser partir, ou bien le doubler. J'opte pour cette solution, la passe et me remets à

90-92. Piqué, le pilote de la voiture me repasse, pousse une pointe..., mais au bout de 2 kms, il est de nouveau devant moi, à 90 kmh. Et de nouveau, me voilà obligé de rompre l'équilibre thermique, la charge thermique de mon moteur, ce que je ne tiens pas du tout à faire pour l'instant, pour mon rodage du side.

Tant pis, je vais encore le doubler, mais il ne veut pas se laisser faire (son orgueil est en jeu devant sa blonde égérie) et se maintient toujours à 100 mètres devant moi. Mais arrive la longue descente de Plaffenhofen, après Lagenbruck, qui fait peur à plus d'un et où je pourrai certainement le semer. Je passe à gauche de la ligne blanche pour le doubler... et je sais maintenant que je peux tenir 60 secondes pleins gaz sans risque de serrer. Deux coups d'avertisseur, et je le passe, dans la descente, à 115, que je maintiens sans même mettre tous les gaz. A pleins gaz (pour voir !...) les 120 kmh. sont dépassés.

Mais la descente est finie, et de nouveau le plat. Je maintiens pleins gaz et la vitesse ne diminue que lentement : 110, 105 ! Mais j'appréhende encore de maintenir ce régime (à peine 60 kms de rodage seulement) et je coupe quelque peu. Poignée sensiblement aux 3/4 ouverte et la vitesse se maintient maintenant entre 95 et 100 kmh. Les vibrations sont très amorties.

Ça roule de mieux en mieux. Maintenant je veux tenir le 100 avec le moins de gaz possible. Et bientôt c'est Manching et avant Ingolstadt, il y a de belles lignes droites bien plates qui vont me permettre quelques nouveaux essais d'accélération. Ralentissement à 85 qui est maintenu quelques secondes afin de bien stabiliser le régime (à 85, il faut maintenant moins de gaz qu'au début du voyage), puis pleins gaz : au bout de 6 secondes, j'ai dépassé les 95, 6 secondes de 85 à 95 kmh., en 4<sup>e</sup> et en side... le rodage est presque fini, le moteur quasiment libre.

Et que sont devenues les vibrations aux régimes critiques ? De nouveau ralentissement à 65 kmh... les vibrations semblent avoir disparu..., mais il ne faut jurer de rien, car avec la charge gazeuse très faible pour un régime qui diminue, les conditions ne sont pas les mêmes que lors d'une forte accélération. Donc je me maintiens quelques secondes à 65, puis j'accélère... et à 70 quelques vibrations apparaissent encore qui disparaissent cette fois à 75 (au lieu de 80 avant), et sans plus réapparaître à 85. En fait d'ailleurs, ces vibrations sont très réduites (juste un léger pétilllement « eau minérale » au guidon et repose-pieds). Les spécialistes de l'usine BMW ont donc raison de dire que l'on peut sentir précisément au guidon l'état de rodage d'un moteur (flat-twin), même si la plage de régime où l'on trouve des vibrations peut être rapidement franchie.

Si l'on examine la chose d'une manière très critique, le moteur est maintenant presque complètement « libre ». Il aura suffi pour cela d'effectuer le trajet dans Munich même, afin de réchauffer le moteur et 70 kms d'autostrade. Presque complètement libre. Seulement, il faut terminer complètement ce rodage : le but maintenant : tenir le 95-100 avec le minimum de gaz et donner les pleins gaz juste dans les montées, et tant que, dans ces conditions, en quatrième, les 80-85 peuvent être maintenus. En plat, 95-100 avec un peu moins de 3/4 des gaz.

Je continue ainsi sur Nuremberg. Peu avant l'arrivée à cette ville (soit après 150 kms d'autostrade), nouveaux essais d'accélération et cette fois, 4 secondes suffisent pour passer de 85 à 95 kmh. En laissant les pleins gaz durant 30 secondes, nous voilà à 110. Cette fois, on peut affirmer avec autorité que le moteur est presque complètement rodé ; il peut tenir le 110 sur l'autostrade, supporter les pleins gaz durant des minutes.

De Nuremberg à Stuttgart, il n'y a pas d'autostrade, et les 180 kms de route normale ne permettent guère d'atteindre et de dépasser les 110 kmh. avec un side. Néanmoins, en utilisant au maximum toutes les possibilités qu'offrent la route et la circulation, à l'arrivée de Stuttgart, la 600 BMW est rodée.

après 150 kms, un moteur, en moyenne, doit accélérer de 10 kmh. en 3 à 7 secondes, suivant sa cylindrée.

7) Ce sont les 150-200 premiers kilomètres qui sont les plus critiques pour le piston, les segments et le fût du cylindre, car durant ces kilomètres, à l'échauffement normal s'ajoute l'échauffement dû au frottement des surfaces non encore définitivement rodées.

Mais ce cap franchi, et les résultats précédemment énoncés obtenus, on peut considérer que le moteur est déjà « libre », que l'on a déjà réalisé la première partie du rodage. Il s'agit maintenant d'étudier son comportement à pleins gaz pendant une période assez longue.

8) A cette fin, il faut cette fois faire

marcher le moteur pleins gaz durant plus de 4-5 minutes. Il est donc nécessaire d'utiliser l'autoroute, afin de ne pas être absorbé par les problèmes de la circulation, de disposer d'un trajet suffisamment long sans être obligé de couper (5 minutes à 100 kmh. représentent plus de 8 kms). On penche la tête afin de moins entendre le sifflement du vent et mieux entendre les bruits du moteur, avec un œil fixé au compteur de vitesse **ET DEUX DOIGTS DE LA MAIN GAUCHE SUR L'EMBRAYAGE.**

9) Dans 90 % des cas, avec les machines de conceptions MODERNES, il ne se passera rien, et, après quelques essais répétés, on pourra affirmer que le moteur est définitivement rodé.

Mais il reste les 10 % « rebelles » ! A un moment donné, le bruit du moteur change, devient plus aigu, plus rauque, en même temps que la vitesse baisse : c'est le serrage en perspective, que la plupart du temps un débrayage permettra d'éviter. Il suffit de laisser la machine rouler sur sa lancée jusqu'à ce que sa vitesse tombe à 20-25 kmh., de repasser (durant ce temps assez long), en deuxième ou en première, et de rembrayer gentiment. 4-5 kms à moitié des gaz, puis de nouveau 3/4 des gaz, pleins gaz et l'on recommence.

Si le serrage ne se reproduit plus, ce n'est rien. S'il se répète plusieurs fois, c'est que quelque chose ne va pas. Il faudra alors rentrer chez soi, et **RECHERCHER L'ORIGINE DU SERRAGE.**

## EXEMPLE N° 3 MONOCYLINDRES DEUX TEMPS

**N**ous n'avons éprouvé aucune difficulté pour roder ces machines : les RT 175, RT 200 et RT 250/2.

Le moteur neuf n'avait encore jamais tourné. Aussi fallait-il le chauffer pendant une demi-heure avant que d'attaquer le processus de rodage. Nous n'avons pas poussé à fond sur les « intermédiaires », nous contentant d'atteindre 20 kmh. en première, 40 en seconde, 55 en troisième et 80 en quatrième avec les démultiplications solo (notons que ces chiffres sont sensiblement plus élevés que ceux qui sont donnés dans la notice et dont nous n'avons pas tenu compte).

Pas de problème pour grimper une côte, même longue : on peut utiliser la gamme de régimes sur tous les rapports, à condition toutefois de ne pas ouvrir les gaz à fond. (A ce sujet, rappelons qu'un trait au crayon gras sur la poignée d'ouverture est très pratique, car il permet de savoir toujours combien on donne de gaz). Du reste, on n'a pas à craindre, avec un moteur flambant neuf, d'ouvrir les gaz à fond : on peut, pour accélérer ou pour doubler un véhicule trop lent, rouler tranquillement pendant 10 à 15 secondes à pleins gaz.

Après avoir chauffé convenablement le moteur, nous montons aux 2/3 de la vitesse de pointe, en ouvrant à fond les gaz, autant que possible sur une route plane et sans vent contraire. Le moteur répond par une nette accélération à cette manœuvre, mais il convient de bien surveiller le compteur. La RT 125 doit passer de 55 à 70 kmh. en 10 secondes ; la RT 200 de 60 à 75 kmh. en 7 secondes ; la RT 250 de 65 à 90 kmh. en 13 ou 14 secondes. Dans le cas où ces temps d'accélération ne sont pas réalisés, il faut, pendant une autre demi-heure, renouveler la même manœuvre en roulant avec les 3/4 des gaz. Après cela on atteint sans plus de difficultés les temps recherchés.

Ceci nous permet alors de savoir que le moteur est libre, c'est-à-dire qu'il n'existe dans son mécanisme aucune résistance hors-programme.

A ce moment, nous choisissons un parcours dégagé, et si dans les notices d'entretien on met en garde contre les autoroutes, nous sommes pour notre part, au contraire, fermement partisans des autoroutes, car on y est moins préoccupé par les problèmes de la circulation et on peut concentrer toute son attention sur le moteur.

Partant d'une vitesse qui correspond aux 2/3 de la vitesse de pointe, on pousse pleins gaz pendant 10 à 15 secondes, au bout desquelles on doit pouvoir arriver tout près de la vitesse maximum ; passé ce temps, on prend le risque de rester à pleins gaz, étant donné que nous avons déjà utilisé la machine pendant une heure. Naturellement, il faut alors faire attention au compteur qui ne doit pas indiquer une baisse de vitesse. En même temps on tourne un peu la tête pour faire cesser le bruit du vent dans les oreilles et pouvoir mieux entendre les bruits du moteur. La prudence conseille, en outre, d'avoir le doigt sur le levier d'embrayage.

Après environ 30 secondes de pleins gaz, les bruits sourds du moteur deviennent différents, plus aigus, puis plus rauques. Il est alors grand temps de réduire les gaz et de laisser tourner le moteur pendant quelques minutes avec les gaz ouverts à moitié. Si, par contre, le bruit du moteur ne change pas et la machine ne s'essouffle pas, on peut laisser les gaz ouverts en grand pendant une autre minute, pour revenir ensuite à moitié gaz et laisser le moteur reprendre haleine. Si tout va bien, on repart pleins gaz pendant quelques minutes et après 5 ou 6 de ces essais, on peut alors essayer de tenir plusieurs minutes à pleins gaz.

La très grande majorité des moteurs sera rodée de cette façon après environ une heure d'utilisation. Cependant, il n'est pas impossible que quelques-uns ne répondent pas à ces instructions et c'est pour ceux-là que nous donnerons les conseils suivants.

Si le moteur fatigue ou si le bruit qu'il produit varie

## LES D. K. W.

après une minute de pleins gaz, c'est qu'il va probablement serrer bientôt. Naturellement, ceci peut être dû à des causes déjà décrites : mauvaise mise en place de l'axe du piston, ou bielle arquée. Les causes ne peuvent alors être éliminées que par une vérification sérieuse.

Comme autres causes d'un serrage intempestif, nous pouvons aussi avoir une bougie trop chaude (la RT 250 a besoin d'être conduite à fond de régime et pour les machines qui sont conduites de cette façon, une bougie froide reste toujours propre).

Il faudra aussi vérifier si le carburateur est propre et réglé suffisamment « riche », si le robinet d'essence et la tubulure d'arrivée sont soigneusement épurés, car la diminution du débit de l'essence (et, en même temps, celui de l'huile) provoque aussi le serrage. Il faut contrôler encore l'avance à l'allumage (les données nécessaires pour la vérification et le contrôle se trouvent dans les notices d'entretien).

Si toutefois le piston serre 4 ou 5 fois pendant les essais de 2 à 4 minutes à pleins gaz, alors il vaut mieux rentrer à la maison, et utiliser ensuite la machine de façon normale pendant 2 à 3.000 kms. Pendant cette période, il faudra pousser sur les intermédiaires à pleins gaz pendant 1/2 minute, ou même une minute, ou même 1 ou 2 minutes, en quatrième, sans jamais cependant aller au-delà. Après les 2 ou 3.000 kms parcourus dans ces conditions, on fera, sur l'autoroute, un nouvel essai à pleins gaz. On constatera alors que le moteur supporte l'ouverture complète des gaz pendant plusieurs minutes avant de donner des signes de serrage, et même très probablement qu'il ne serre plus. S'il le fait quand même, il y a de grandes chances pour que, entre le carburateur et l'arrivée d'essence, il existe des impuretés qu'il convient d'éliminer.

Pour la machine solo, il est probable qu'il n'y aura aucune autre difficulté. Pour l'attelage avec le side, par contre, il peut encore se produire que le moteur ait tendance à serrer, s'il est amené à tourner pendant au moins dix minutes sans interruption à pleins gaz. Dans ce cas, il est recommandé d'utiliser un gicleur principal immédiatement supérieur à celui indiqué dans la notice. Il s'agit en somme d'adopter une carburation plus riche pour l'attelage, qui n'augmentera pas la consommation de façon sensible et qui n'aura aucune influence sur la puissance ni sur l'encrassement des bougies.

Mais il faut tout de même savoir que ce procédé est déjà utilisé par de nombreuses usines. Il consiste, nous l'avons dit, à utiliser un gicleur plus grand que le gicleur normal. D'après nos expériences avec les DKW, nous pouvons dire que ces dernières, avec le réglage d'origine, n'ont pas tendance à serrer, même avec un attelage lourd, et il ne sera nécessaire de changer le gicleur que si l'on entend pousser à fond avec le side.

En général, nous pouvons envisager deux possibilités qui peuvent provoquer le serrage d'un moteur deux temps, même si ce dernier a déjà parcouru 30.000 kms et s'il a été rodé classiquement.

1° Lorsque l'on a abordé à fond une longue côte en utilisant les intermédiaires, que l'on trouve de l'autre côté une magnifique descente en ligne droite que l'on prend à pleins gaz et même en sursrégime, alors nous vous recommandons d'avoir toujours le doigt sur l'embrayage, car, dans ces conditions, les meilleurs moteurs ont le droit de serrer.

2° Pour serrer il n'est pas toujours nécessaire d'être à pleins gaz. Même si l'on voyage en flânant, avec les gaz ouverts à moitié, et environ aux 2/3 de la vitesse de pointe, il peut encore se produire que l'on ait le vent dans le dos, et que l'on n'attribue aucune importance à ce fait. Mais ce petit vent qui vous pousse peut détruire tout refroidissement et le moteur peut soudainement s'en plaindre très fort. Ce sont là des choses que l'on doit savoir, qui peuvent aussi se vérifier sur un 4 temps, et dont aucun moteur de moto n'est exempt.

G. JACQUEMIN

Economies

Economies

Economies

*des économies....*

**vous en ferez en  
utilisant toujours des  
véritables pièces d'origine.**

**GURTNER**

ET<sup>S</sup> GURTNER - 36<sup>BIS</sup> RUE GUERSANT PARIS 17<sup>e</sup> - TÉL. ETO. 66-30

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

10) Mais ici, il est bon de répéter qu'avec un rodage lent et à longue haleine (un rodage classique) les mêmes phénomènes de serrage peuvent très bien se produire au bout de 4 ou 5000 kms, dès que l'on marchera longuement à pleins gaz et alors que l'on croit, en toute bonne foi, le rodage terminé.

### Les causes du serrage

C'est là un chapitre que nous nous réservons de développer très prochainement, cet article étant déjà suffisamment long par lui-même.

Néanmoins, il est bon ici de rappeler quelles peuvent être les causes d'un serrage, lorsque le moteur est « libre ».

A) **CARBURATION TROP PAUVRE** : celle-ci est cause d'un échauffement exagéré du moteur. Si le serrage se produit pleins-gaz uniquement, c'est que le gicleur principal est trop petit. S'il se produit vers les 3/4 des gaz, il faut remonter l'aiguille d'un cran. S'il survient pour une ouverture un peu moins grande que les 3/4 des gaz, c'est sur la vis d'air du ralenti qu'il faut agir. Le bon réglage de cette vis est celui qui, pour le ralenti, donne le régime **LE PLUS RAPIDE**, sans toucher à la poignée des gaz.

B) **AVANCE A L'ALLUMAGE ET BOUGIE** : l'avance est déréglée (vérification facile, puisque les notices donnent les valeurs à respecter). Mais une bougie trop chaude peut aussi être responsable du serrage. Si elle convient bien à un usage normal ou urbain, par contre, à pleins gaz, sur l'autoroute, **UNE BOUGIE PLUS FROIDE** est absolument nécessaire, qui ne risque pas de s'encrasser si le moteur tourne à un régime suffisamment élevé.

C) **MAUVAISE ALIMENTATION DU 2 TEMPS**, qui peut souvent provenir d'une mauvaise coulée d'un cylindre. Les lumières ne sont plus complètement démasquées quand il le faut et la « respiration » du moteur est mauvaise.

## EXEMPLE N° 5 UN TWIN DEUX TEMPS

## 250 TORNAX - JLO AVEC SIDE

Le moteur en notre possession n'accusait que 40 kms. Durant 100 kms encore, n'ayant guère le temps de nous en occuper sérieusement, nous le conduisimes gentiment en solo, en ville, à Stuttgart, sans avoir la possibilité de tirer « dessus ».

Après avoir attelé un side et le totalisateur marquant 140 kms, la machine est amenée sur l'autoroute, direction Augsburg-Munich, après avoir, au préalable, marqué au crayon gras, la position 3/4 des gaz. Le side chargé nécessite, en ces débuts, de 19 à 20 secondes pour passer de 60 à 90 kmh. Et ceci signifie donc que ce moteur de 250 cmc. est déjà libre, qu'il n'a plus besoin d'être rodé, qu'il développe déjà sa pleine puissance.

Si dans ces conditions, un grippage, ou un serrage peuvent quand même se produire, ils ne proviendront sûrement pas d'une surface non encore « finie », mais d'un quelconque défaut organique. Et afin d'en avoir le cœur net, nous allons de nouveau reprendre notre engin, en tirer le maximum... et attendre ce qui pourra survenir.

Le temps de réfléchir sur les possibilités d'une 250 attelée à un side chargé, la poignée ouverte aux 3/4, un grincement de scie et le side est arrêté en travers de la chaussée, la roue arrière bloquée. Heureusement rien ne survient derrière ! Trente secondes ne sont pas encore écoulées et le moteur repart de nouveau, tournant comme si rien ne s'était passé. Mais sagement nous faisons 10 kms avec seulement la moitié des gaz... et puis, de nouveau « pleine gomme » : les accélérations sont toujours les mêmes. Alors, de nouveau 3/4 des gaz (puisque c'est à cette position que le moteur a serré), mais cette fois en observant attentivement les réactions du moteur. Attente déçue, puisque le moulin tourne bravement et fidèlement à 75 et 85 kmh. suivant qu'il y a des côtes ou non. Quelques courtes descentes, qui n'excèdent pas en durée 30 secondes, sont avalées à 100 à l'heure aux 3/4 des gaz. Et il en sera ainsi durant un quart d'heure, avec, entre autres, une légère rampe franchie à 80 kmh., tous gaz ouverts. Et durant 3 minutes, les pleins gaz seront digérés sans aucune difficulté par le moteur.

Puis tout d'un coup, aux 3/4 des gaz, à 85 kmh., avec un léger vent debout, le bruit du moteur devient plus rauque, la vitesse diminue très notablement... et c'est le grippage, mais cette fois sans grincement, sans blocage de roue, car j'ai eu le temps de débrayer. Je continue sur ma lancée, et au bout de 15 secondes, j'embraye de nouveau : le moteur repart avec un bruit normal, acceptant d'emblée les pleins gaz sans aucune histoire.

Durant tout ce temps, j'essayais d'établir une relation de cause à effet entre la position de la poignée tournante et la position de l'aiguille du compteur de vitesse. Mais le problème est difficile, si entre 90 et 110 kmh. apparaissent des vibrations à hautes fréquences qui ne gênent en rien le pilote, mais irritent l'aiguille du compteur qui se trouve ainsi sujette à un tremblement continu, rendant, à ces vitesses, le compteur inutilisable pour une mesure quelque peu précise.

Mais sur 90 kms encore (de Ulm à Augsburg), ce moteur me fera perdre mon entendement : sous les plus dures conditions, fonctionnement impeccable... avec 3 ou 4 serrages, mais si brusques, si soudains, dans de sinistres grincements, que la roue arrière s'en trouvait chaque fois bloquée..., si bien que les fois où j'arrivais à débrayer à temps, j'en tirais une fierté légitime.

Ces serrages se produisaient en côte, pour diverses positions de la poignée tournante, entre la 1/2 et les pleins gaz, donc jamais pour une position déterminée..., de quoi me rendre complètement fou, car il était absolument impossible de trouver la moindre cohérence dans toute cette fantaisie. Le moteur semble manifester une répulsion à garder soit un même régime (quel qu'il soit), soit un même taux de remplissage (aussi quel qu'il soit).

A Augsburg, nous avons déjà parcouru environ 160 kms d'autoroute.

De Augsburg à Ingolstadt, sur 75 kms de routes secondaires, il n'était plus question de pouvoir maintenir un régime constant. Et, sans précaution aucune, le moteur fut toujours poussé à fond, tant sur les intermédiaires qu'en prise, tant en plat, qu'en côte, ou en descente. Ceci fut d'ailleurs possible en raison de l'excellente tenue de route de la Tornax à suspension oscillante et fourche Earles.

Et durant tout ce trajet, le moteur fut doux comme un agneau, répondant à toutes les injonctions, comme s'il avait déjà à son actif de nombreux Alpenfahrt. Il développait la puissance que l'on ne peut attendre que d'un moteur « sport », et après avoir marché « à la cravache », avait un ralenti d'horloge : un véritable moteur de démonstration.

Ingolstadt-Nuremberg (80 kms) par l'autoroute, puis retour à Stuttgart (180 kms) par une route nationale classique, sans rien amener de neuf, sinon que toutes les descentes étaient avalées par le side à 110, pleins gaz. Et surtout, plus aucune tendance au grippage, au serrage dans des côtes montées pleins gaz, soit en quatrième, soit sur un rapport intermédiaire.

Et qui eut vu là sur cette route, cette machine, n'aurait jamais cru qu'une centaine de kilomètres auparavant, ce moteur m'avait donné des cheveux blancs, avait failli me faire perdre la raison.

Néanmoins, rentré à Stuttgart, j'en avais assez de cette machine qui, durant quelques semaines, ne servit que pour un usage urbain, sans jamais « tirer dessus ».

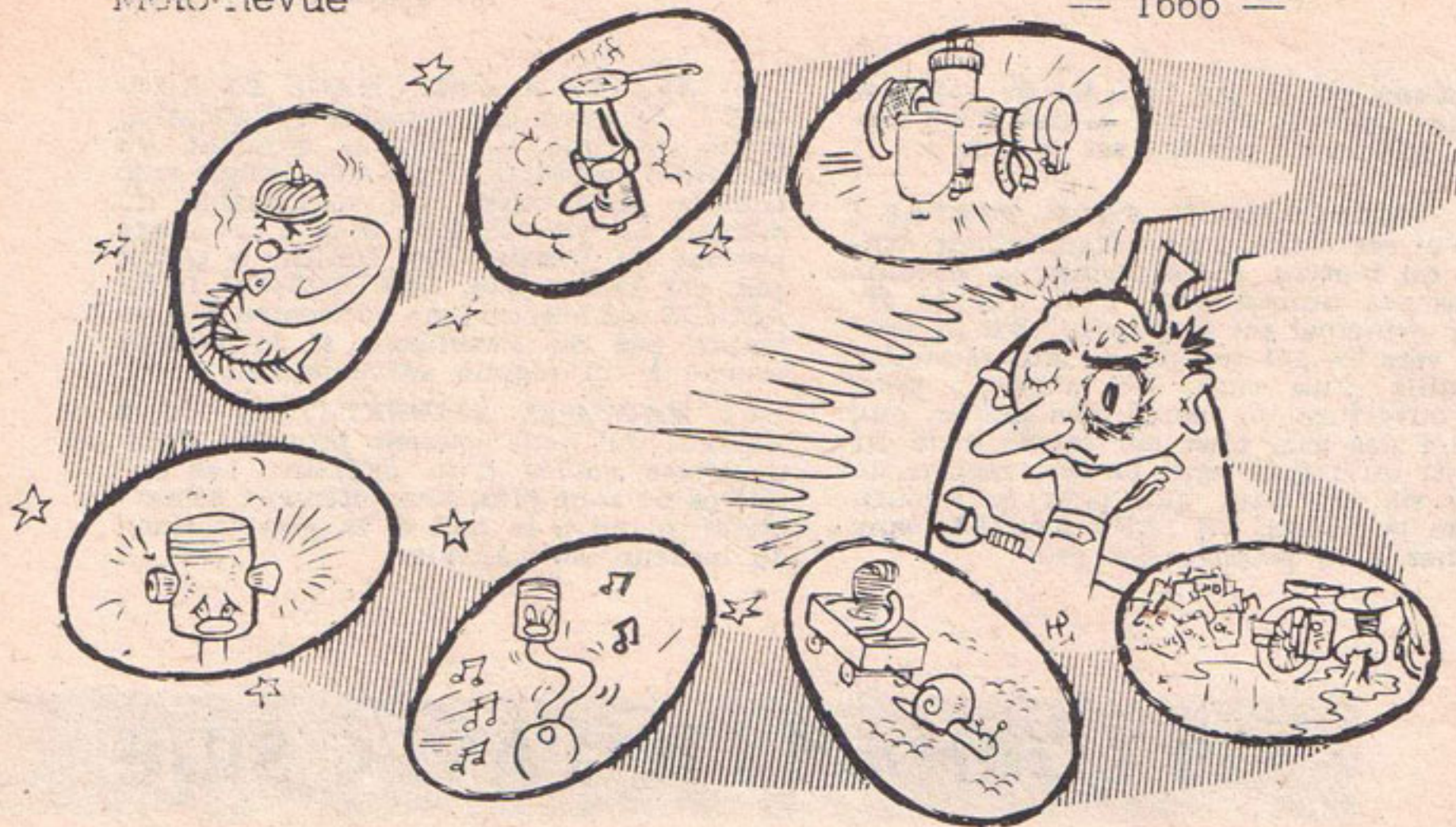
Mais dès la sortie suivante sur l'autoroute, la même chanson, la même comédie que précédemment, se répète. Quelle que soit la position du boisseau des gaz, quel que soit le régime utilisé, il suffisait de les maintenir constants durant 2 minutes... et le grippage était là. Mais cette fois, le serrage n'était plus brutal : on l'entendait venir et déjà 5 secondes avant l'apparition du phénomène, une perte de vitesse se manifestait : il suffisait de changer la position de la poignée tournante (avec, indifféremment, plus ou moins de gaz), pour que le serrage proprement dit n'ait pas lieu.

Entre le 2 et le 4 millièmes kilomètre, la situation se stabilise, et, sur les routes nationales, le moteur admettait sans opposition n'importe quelle charge gazeuse. N'importe quelle descente pouvait être absorbée en sursystème, l'autoroute pouvait être dévalée pleins gaz, sans qu'aucun serrage n'apparaisse. Mais, pour être complet, il faut dire que de très faibles tendances au grippage apparaissaient néanmoins, SUR L'AUTOROUTE, dès que l'utilisation devenait par trop constante, par trop régulière... mais ces tendances s'espaciaient de plus en plus, pour disparaître totalement à 4.000 kms.

Ainsi, ce moteur qui, dès les premiers kilomètres, était déjà libre, donnait sa pleine puissance, durant 4.000 kms continua à serrer. Et l'explication de ce phénomène n'apparut qu'au bout de 4.000 kms, quand il fut procédé au démontage des cylindres.

Il apparut que les pistons étaient montés avec un jeu important. Et ceci prouve que LA THEORIE SELON LAQUELLE UN JEU IMPORTANT DU PISTON (tout au moins sur les moteurs de série) EST UN MOYEN EFFICACE CONTRE LES SERRAGES EST UN NON-SENS. En effet, dans ce cas, les segments supportent une charge thermique très importante, ce qui entraîne de leur part une dilatation plus grande. Les traces de serrage étaient à peine marquées, aux alentours des bossages des pistons : les axes étaient donc montés trop serrés (question que nous verrons par ailleurs).

Ainsi, si dans ce cas, un moteur, libre dès les premiers kilomètres, serrait encore à 4.000 kms, cela ne tenait aucunement à une question de rodage, mais à un mauvais montage des axes de pistons, et également à un jeu trop important de ceux-ci dans le cylindre.



Les sept causes du serrage

D) **AXE DU PISTON MONTE TROP SERRE** : c'est la raison mécanique qui cause le plus fréquemment le serrage. Alors que l'axe de piston doit être flottant, **DOIT POUVOIR S'ENFILER OU SE RETIRER AVEC UNE SIMPLE PRESSION DES DOIGTS**, il se peut qu'il soit monté trop serré dans les bossages du piston ou dans le pied de bielle. Et un long rodage méthode « classique » n'y fera rien. Il faut le rectifier soi-même.

E) **BIELLE NON RECTILIGNE** : une bielle légèrement courbe (cas très rare) fera porter le piston à faux dans le fût du cylindre, ce qui est évidemment une cause de serrage.

F) **MOTEUR CONDUIT A TROP BAS REGIME** : le refroidissement d'un moteur, l'étude de ses différentes pièces, le choix de ses matériaux constitutifs sont faits en fonction d'une marche à pleins gaz, à plein régime, en été. Si le moteur a été mené sous de faibles charges thermiques, ou à trop bas régimes, il n'a jamais atteint sa pleine température de fonctionnement. Ceci peut être non seulement **CAUSE D'UNE CORROSION** qui abîmera le moteur, mais, sur un bon moteur 2 temps, peut être cause d'un serrage intempestif dès qu'on l'utilisera un peu longtemps à pleins gaz.

A bas ou moyens régimes, le piston n'atteignant jamais sa température normale, une sorte de laque de carbone se

déposera sur la jupe du piston, qui peut même atteindre une épaisseur de 1/10 de mm et peut être très dure. Et lorsque, pour une fois, on mènera son moteur « tambour battant », le piston se dilatera, prendra ses cotes normales. Seulement, c'est ne plus compter avec l'épaisseur supplémentaire due à la laque... et ce sera le serrage brutal et inattendu.

G) Enfin, et allant de soi, une **MAUVAISE LUBRIFICATION** (soit que l'huile soit en quantité insuffisante, soit que sa qualité ne convienne pas) est évidemment une des causes les plus fréquentes d'un serrage.

### Nécessaire ou pas ?

Un tel rodage rapide est-il nécessaire ? Pas obligatoirement, mais il ne faut pas se figurer non plus que ces essais (lors du rodage) à pleine puissance soient superflus, surtout si l'on a l'intention d'utiliser, un jour, la pleine puissance du moteur.

On peut, si l'on veut, roder sa machine sur 2.000 ou 4.000 kms comme l'indiquent les notices ; rien de particulier ne se passera. Mais dès ce kilométrage atteint, si l'on veut atteindre la vitesse maximum de la machine, aucun des contrôles ou des vérifications précédemment indiqués n'est supprimé. Que l'axe du piston ne soit pas bien en place, que la bielle ne soit pas rigoureusement rectiligne, ou

que se vérifie l'un des défauts indiqués plus haut, et **LE MOTEUR, MEME AU BOUT DE 20.000 KMS, N'EST PAS RODE, N'EST PAS A MEME DE DEVELOPPER SA PLEINE PUISSANCE.**

Rodé gentiment, suivant les normes indiquées par les constructeurs, que le moteur ait accompli 1.000 ou 10.000 kms, dès que l'on donnera les pleins gaz, il se trouvera comme un moteur non rodé, et sera à même de serrer.

Que l'on se trouve en présence d'un moteur flambant neuf, ou que l'on ait utilisé sa machine 6 à 8 semaines pour se rendre à son travail, le problème sera le même dès que l'on se trouvera sur l'autoroute. La même question se posera : peut-il accélérer de 10 kmh. en 4 et même 3 secondes. Peut-il tenir non seulement les pleins gaz, mais même les 3/4 des gaz. Voilà ce qu'il faudra vérifier de toutes façons. Une consolation : au moins 90 % des motos modernes, de **CONCEPTION MODERNE**, sont à même de tenir les pleins gaz une fois la puissance maximum atteinte et tenue « librement » ; aussi toutes les recommandations décrites sont, en fait, inutiles pour ces moteurs ; et si l'on a insisté à leur sujet, c'est qu'il demeure néanmoins 10 % de machines pour lesquelles les travaux recommandés gardent toute leur valeur.

### En résumé

1) Sur les moteurs de motos modernes, il n'est plus aucune pièce, entre le vilebrequin et la roue arrière, qui nécessite aujourd'hui un réel rodage (même les chaînes sont aujourd'hui prérodées). Il n'y a donc, dans ce domaine, rien à perdre ni rien à gagner par une méthode de rodage ou une autre.

2) La question du rodage ne se pose donc plus seulement que pour les segments et le fût du cylindre, et pour ces pièces il est indifférent que le rodage se fasse d'une manière rapide (telle qu'elle est préconisée par nos confrères allemands), ou d'une manière lente (telle qu'elle est préconisée par la plupart des constructeurs). Mais si l'on veut utiliser la pleine puissance de son moteur sur des distances assez longues, et si l'on a rodé sa machine selon les méthodes traditionnelles, il restera à faire systématiquement les essais à haute vitesse, à haute puissance. Et de nouveau, lors de ces essais, on ne pourra pas exclure un serrage éventuel. S'il se produit, on en décèlera la cause par la même méthode que celle préconisée dans cet article.

3) Avec les 4 temps, il faut, sans restriction, ainsi que l'indiquent les notices fournies par les usines, vidanger l'huile moteur au bout de 100 à 200 kms, car durant ce kilométrage, il y a une usure notable des segments et du fût du cylindre.

4) Un deux temps sport mené très longuement avec la moitié des gaz seulement, entraîne un laquage du piston et de sa jupe. Il sera donc bon, au bout de 5-6.000 kms, de déposer le cylindre et d'examiner attentivement le piston, si l'on veut utiliser sa machine pleins gaz. Cette question ne se pose pas (ou pour ainsi dire pas) avec les 4 temps à haut rendement.

× × ×

Voici donc, rapidement tracées, les grandes lignes de la nouvelle méthode de rodage préconisée par « Das Motorrad ». Pour éviter tout malentendu avec nos lecteurs, nous répéterons encore une fois, pour conclure, que si cette méthode nous semble a-priori justifiée théoriquement et techniquement, nous n'avons pas encore eu l'occasion de l'expérimenter nous-mêmes. Dans ces conditions, il est évident que nous ne saurions prendre la responsabilité de la conseiller ; il faut donc considérer cet article uniquement comme un article d'informations... tout au moins actuellement.

Un peu de patience encore et nous espérons être en mesure, dans des délais relativement courts, de vous faire part de nos essais personnels.

J. B.

## CHEZ NOS AGENTS

### CHEZ ROGER SCEAUX

Dans son garage, 4, rue Beaurepaire, à Pantin, plus de 100 motos et sidecars d'occasion toutes marques, sélectionnées par ses soins, sont vendus avec des conditions de crédit et des garanties exceptionnelles.

Une cinquantaine de voitures de petites cylindrées, qui s'adressent tout particulièrement à la clientèle motocycliste obligée d'abandonner le 2 roues, sont également exposées en permanence.

Très peu de garages sont organisés pour faire la reprise de motos sur l'achat de voitures. Chez Roger Sceaux, l'opération de crédit et d'échange s'effectue dans la journée, et votre moto est reprise aux meilleures conditions.

Pour les amateurs de vitesse et de sport, Roger Sceaux a toujours quelques voitures spéciales, qui vous permettront de ne pas trop regretter les joies et les reprises d'un 2 ou 3 roues.

### MOTO-BASTILLE

#### VOUS CONSEILLE :

Trente ans d'existence, de correction et de probité nous autorisent à conseiller nos clients de ne pas faire la même erreur tous les ans.

N'attendez pas les beaux jours pour commander les fameuses motos anglaises « BSA, Ariel, Sunbeam ».

Retenez dès maintenant cette motocyclette pour l'avoir avec le soleil. Etant agent officiel de ces marques, tous les modèles sont exposés et disponibles pour la plupart. Vous y trouverez également les Puch en 175 et 250 cc. sport. Toutes facilités de paiement vous seront accordées suivant vos possibilités.

Nous assurons le stock complet de pièces détachées de ces marques, ainsi que le service garantie après vente.

### DKW AUTO-UNION

L'usine Auto-Union, soucieuse de sa renommée, livre toutes les pièces nécessaires au parfait état des motos de sa marque, même pour les modèles d'avant-guerre. Depuis 10 ans, Mr Persin, l'agent de DKW Auto-Union s'est toujours efforcé de permettre aux DKWistes d'avoir tout ce qu'il faut pour le dépannage ou l'entretien de leur machine.

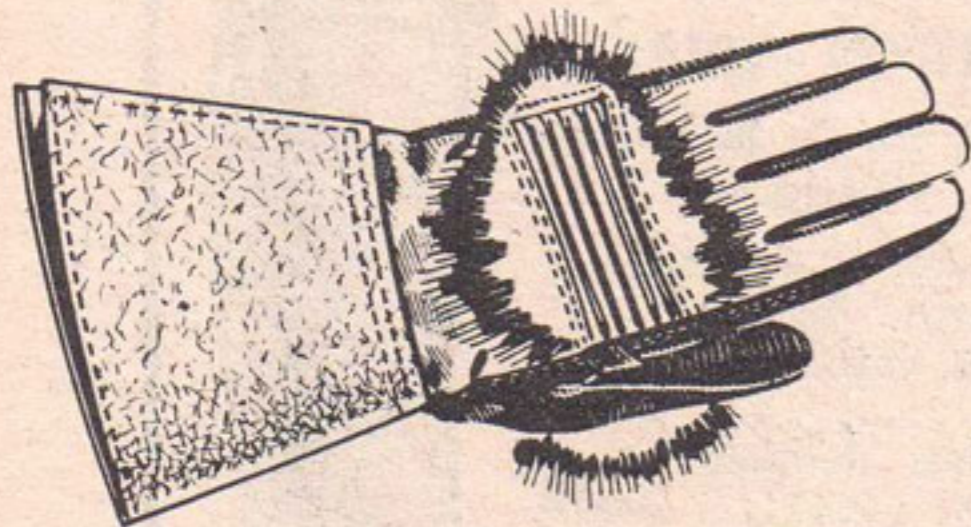
Il y a peu de possesseurs de DKW, en France, qui ne connaissent l'adresse, voire même le chemin de Bry !





Les établissements Vickers, spécialisés dans la manufacture du caoutchouc, rappellent qu'ils sont les seuls fabricants en France à livrer toute la caoutchouterie adaptable pour Vespa et qu'ils continuent à produire les blocs repose-pieds, poignées, soufflets pour fourche télescopique, grippe-genoux, etc..., qui équipent les Peugeot, Terrot, Monet-Goyon, Automoto, Syphax René Guiller, Gima, etc...

Ils réalisent également les lunettes panoramiques Senior « compétition » et Junior « 54 » adoptées par les grands champions, tels Burggraf, Bétémps, Drion, Nougier, Godey, etc...



Gamet, et son brevet « Supprimant la crispation », ont obtenu cette année à Oslo un succès éclatant :

Sur 30 Champions (les 5 premiers des 6 épreuves de discipline alpine : slalom, slalom géant, descente, hommes et dames) 27, c'est-à-dire 90 % des meilleurs skieurs du monde appartenant à 7 nations différentes portaient des gants « Gamet ».

Au Tour de France 1951, de nouveaux gants de moto avaient été remis à l'essai à de nombreux motards de presse. Tous ont appréciés la facilité de conduite qu'apportait cette fabrication et depuis, de nombreux champions de moto les ont adoptés.

En voici les caractéristiques :

- La qualité des cuirs employés est souple et résistante.
- Les coutures rejetées au-dessus de la main ne peuvent se rompre.
- Grand crispin assurant une protection efficace, ou poignet élastique emprisonnant le poignet du blouson.
- Bande élastique au-dessus de la main, recouverte de cuir, brevetée SGDG, supprime la compression de l'extrémité des doigts et la circulation du sang se faisant librement élimine la tension nerveuse et justifie notre slogan « Plus de mains crispées ».

Un nouveau brevet vient permettre de rendre ces gants précieux pour la circulation de nuit. La partie élastique recouverte de cuir dans notre modèle « Paris-Nice » est, dans notre modèle « Paris la nuit » recouverte d'un tissu catadioptrique « Z ». Prix 2.800 francs.

Nombre d'anciennes machines ne sont pas pourvues d'avertisseurs électriques, aussi leurs possesseurs seront-ils intéressés par les avertisseurs Rotorson pour Terrot, Magnat-Debon, Peugeot, Griffon, Motobécane, Motoconfort, Monet-Goyon, Kœhler-Escoffier, Gnome et Rhône, Jonghi, René Gillet, Vespa, Lambretta, etc...

Modèles courants, pavillon moulé ou droit, laiton chromé : 4.000 fr. — Baby cyclomoteur : 4.000 fr. — Scooter Lambretta ou Vespa : 5.000 fr., double pavillon chromé : 6.000 fr.

Dans le cadre des fixe-bagages, les Ets Sandowauto, à Clichy, créateurs de « La Pieuvre », lancent cette année un nouveau brevet, le sandow à longueur réglable « Le Réglo », qu'ils proposent en trois modèles : auto, moto et vélo. C'est un article ingénieux, très simple et plus pratique qu'aucun autre. Offrez une Pieuvre (une vraie) ; offrez un « Réglo », vous ferez plaisir à vos amis.

- Mérat, le spécialiste des sièges arrière réglables, vous propose :
- le porte-bidon Mérat pour cyclomoteur, pour bidons de 2 litres, toutes couleurs assorties aux machines. Prix net : 380 francs.
  - la selle cyclomoteur réglable, noir ou brun. Prix de vente : petite taille 1.800 francs ; grande taille 2.000 francs.
  - le siège AR double feuille, toutes couleurs. Prix de vente : 4.100 francs.

De haut en bas, les lunettes VICKERS ; les gants GAMET et l'avertisseur ROTORSON monté sur une Motobécane.

**LES PETITS CADEAUX QUI ENTRETENNENT L'AMITIE**

## Futurs Motocyclistes...

Vous ne croyez plus, bien sûr, au PERE NOEL ; mais vous devez croire et faire confiance à la STARLETT. Présentant tous les avantages du scooter et la tenue de route de la motocyclette. - PROPRETE, PUISSANCE et RESISTANCE. La STARLETT est équipée du moteur VILLIERS, de réputation mondiale. Economique à l'achat et à l'entretien. 20 % seulement comptant, le solde en 12 mensualités. Le STOCK de pièces détachées le plus important de la Région Parisienne. Présentation dans 5 modèles différents. Renseignements et démonstration tous les jours, sauf dimanche et lundi à :



78.500

PARIS-MOTO - 55, Rue Brancion - PARIS - LEC 93-57 ; Métro : Convention

*Le Seul Spécialiste*  
de l'accessoire  
de l'équipement

Économiser de l'argent  
gagner du temps  
en trouvant toujours  
le choix le plus renouvelé  
de 6.000 articles différents

compétence  
honnêteté  
régularité

pour vous...  
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES  
EQUIPEMENTS - VETEMENTS  
SPECIALEMENT ETUDIÉS  
**PRIX LES PLUS BAS**

Un des exemples de la semaine :  
Anorack cuir (3 teintes)  
nouvelle coupe, fourré  
mouton démontable par  
fermet. Eclair : 15.850 fr.



MEMBRES DE CLUBS  
FAITES VOUS CONNAITRE

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

Expéditions en province

## BOTTES EN CUIR

MOTO - EQUITATION - CHASSE

**MARCY** 1 et 3, Pl. de la Bourse  
PARIS-2°

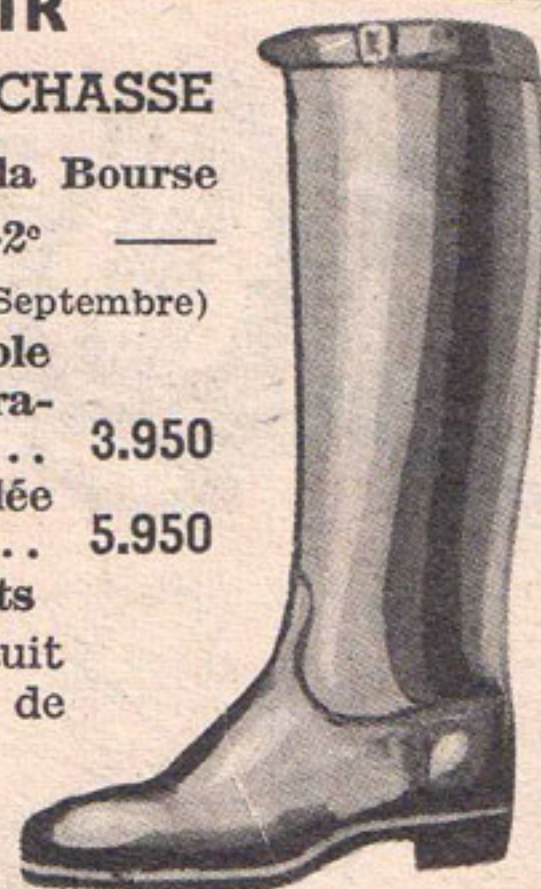
(entre les rues Réaumur et 4-Septembre)

DEMI-BOTTE veau double  
tannage, semelle anti-déra-  
pante ..... 3.950

BOTTE box couleur doublée  
peau, semelle cuir ..... 5.950

60 modèles différents

Sur demande, envoi gratuit  
du catalogue et feuille de  
mesures.



POUR LES  
GRANDS FROIDS

**BOTTES « PILOTE »**

(modèle et marque déposés)

Box noir, fourré mouton,  
se fait avec semelle  
cuir ou  
Belledonne **9.950**

La Plus Importante  
Spécialité Française

CEN. 83-11  
(2 lignes)



## MOTOCONFORT - OPERA

20, Boulevard des Italiens - PRO 57-56

présente toute la gamme **MOTOCONFORT**

**CRÉDIT : de 2 à 18 MOIS**

(en cas de maladie ou accident, traites supprimées)

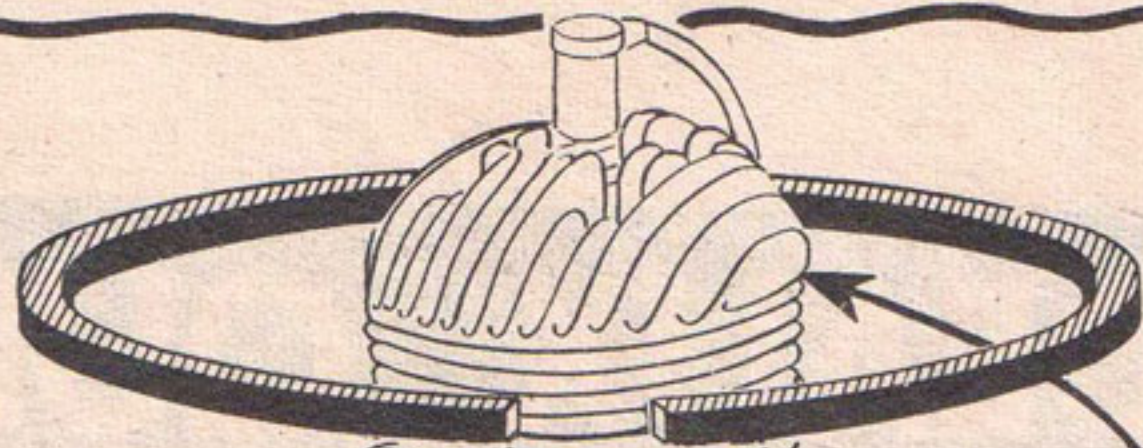
Réparation et pièces détachées  
d'origine

**MOTOBÉCANE**  
**MOTOCONFORT**

Crédit sur occasions révisées et garanties

Location — Reprise toute machine

(Renseignements contre 45 fr. en timbres)



**Segments noirs Amedée Bollée**

Surface traitée au Parcolubrite  
épaisseur 3 microns

**spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps**  
à refroidissement par air

150

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

## MACOMBYNN 55

**FEVRIER 1950 !** Un appel pressant paraît dans « Moto-Revue » : quel confectionneur voudra bien étudier un vêtement pour le motocycliste qui roule tous les jours, aussi bien sous la pluie que dans le froid et la neige ? Dans ce domaine, en effet, nous sommes en France au point mort depuis bien avant la guerre.

**MARS 1950 !** Les établissements Shantrix, d'Amiens, répondent à l'appel et présentent une combinaison d'une conception toute nouvelle, s'endossant et ne s'enfilant pas, donc très pratique. C'est la première « Macombynn » !

Mais celle-ci, avant d'être commercialisée, en octobre 1950, a été soumise à toute une série de bancs d'essais : Tour de France, Rallyes motocyclistes, etc..., car chez Shantrix, si l'on est confectionneur, l'on est également (péché mignon) motocycliste.

Cette première Macombynn était réalisée en toile forte spéciale « double imper plastinique », seul matériau suffisamment robuste existant à l'époque. Pour assurer une plus grande imperméabilité, les endroits les plus fragiles étaient doublés d'intercalaires en Plastylon.

Déjà l'on trouve dans la réalisation de cette Macombynn « Tour de France » la ligne directrice qui fera son succès : une combinaison qui ne s'enfile pas, mais qui s'endosse simplement, pratiquement, sur les habits civils et que des Fermetures Eclair judicieusement placées et protégées permettent de transformer en une véritable combinaison.

La toile présente néanmoins de nombreux inconvénients que l'on n'ignore pas à Amiens : elle se salit très vite, elle se mouille, s'imbibe à l'eau de pluie. Aussi les recherches continuent-elles pour pouvoir utiliser une de ces nombreuses matières plastiques qui trouvent aujourd'hui une extension de plus en plus importante. Mais encore faut-il que ce nouveau matériau ne soit pas fragile, qu'il soit aussi robuste (sinon plus), que la toile, qu'il soit insensible à l'essence, aux huiles, aux acides, et il faudra attendre...

...**FIN 1953**, pour la sortie de la nouvelle Macombynn en Cordoual, dont nous avons fait l'essai méticuleux dans notre

numéro 1173. Ce matériau, le Cordoual, offre toute satisfaction, et c'est délibérément dans cette voie que s'engagent les établissements Shantrix.

Mais Messieurs Lefèvre et Turpin commirent alors une erreur, erreur commune à tous les confectionneurs quittant le textile pour les nouveaux matériaux vinyliques. En effet, ces derniers, matériaux « morts » ne se travaillent pas comme les matériaux « vivants » (toile, coton, etc.). Il y avait un apprentissage à faire, une adaptation de la fabrication à réaliser. Aussi est-il normal que des défauts apparaissent (défauts que les contacts étroits que Shantrix tient à avoir avec tous ses clients lui permettent de détecter bien vite), principalement au point de vue étanchéité aux coutures : c'est que les trous d'aiguille disparaissent dans la toile, alors qu'ils subsistent dans le Cordoual, et par ces petits orifices, l'eau de pluie s'infiltrait par capillarité.

Ces inconvénients ont fait l'objet de longues études durant l'année écoulée et le fruit de ces études sera en...

...1955, une « Macombynn » encore améliorée. Par une étude nouvelle de la coupe, presque toutes les coutures sont supprimées. Quant à celles qui subsistent, non seulement elles sont encollées intérieurement, mais un procédé de polymérisation (remplaçant la soudure impossible avec le Cordoual) en assure l'étanchéité.

Là ne s'arrêtent pas d'ailleurs les améliorations apportées à « Macombynn ». La coupe en a été modifiée, améliorée sur bien des points, des pieds jusqu'au col. Nous reviendrons d'ailleurs en détail sur ces améliorations au cours d'un prochain essai.

### MONMANTO ET SURJAMB

Ainsi Shantrix a fait ses preuves avec Macombynn, le Cordoual également. Et, pour répondre à de nombreuses demandes, pour compléter par un vêtement mixte « Moto-Ville », la combinaison de grande randonnée, Messieurs Lefèvre et Turpin présentent de plus, pour 1955, « Monmanto et Surjamb », toujours réalisés en Cordoual et inspirés des nouveaux principes qui guident Macombynn : suppression au maximum des coutures.

« Monmanto » est un 3/4, ayant tout l'aspect d'un cuir, à col fermant quand



La Macombynn 1955, à gauche, et le « Monmanto » et « Surjamb » à droite.

on le désire. Un vaste pli Watteau (non fendu) à l'arrière, permet, en moto de s'envelopper cuisses et genoux dans les pans. — « Surjamb » est un pantalon que l'on peut attacher sur la machine et qui s'enfile quand besoin est : c'est donc le complément de « Monmanto ».

× × ×

Il en est du vêtement motocycliste comme il en est de la mécanique... et le « nec plus ultra » ne peut être réalisé en un jour.

Et ceux qui montrent la voie, ceux qui lancent un mouvement n'ont pas l'avantage de ceux qui suivent le mouvement, et qui peuvent profiter de l'expérience et même des fautes commises par leurs devanciers.

Shantrix, avec Macombynn, a su, en France, relancer, retracer la voie de la confection pour motocycliste. Mais cette marque ne s'est pas endormie sur ses lauriers ; en contact étroit avec les utilisateurs, elle a su et pu détecter les points faibles de sa production et les supprimer. Elle a su améliorer constamment ses modèles.

## L'ANNÉE 54 FUT EXCELLENTE !

Une maison qui se dit satisfaite des affaires, c'est assez rare pour le signaler. Alors que partout on n'entend que plaintes et gémissements, une maison nous a déclaré « les affaires », évidemment, ne sont pas aussi brillantes qu'elles devraient l'être, étant donné les efforts que nous faisons pour satisfaire notre clientèle, tant au point de vue de la qualité qu'au point de vue des prix, mais le nombre de clients intéressés par nos spécialités est de mois en mois en nette progression ».

Nous ne nommerons pas la maison, mais comment ne pas parler de ses articles qui sont, de l'avis des connaisseurs, tous plus

ingénieux, plus utiles les uns que les autres. Ainsi les poignées tournantes Magura sont, chacune en son genre, d'une perfection et d'un fini inégalable et il y en a plus de 60 modèles. C'est dire qu'il y en a pour tous les besoins : commandes du carburateur, de l'avance ou de la boîte de vitesses. Quant aux guidons complets, ils sont si parfaits (et d'un prix si intéressant) qu'ils équipent toutes les motos allemandes.

Les pare-chocs AMO et EKA-DUO se caractérisent par leur solidité et leur élégance et aussi par leur mode de fixation

en 3 points, ce qui les empêche de tourner. De plus, le dernier, c'est-à-dire le pare-choc EKA-DUO, avec sa béquille latérale télescopique incorporée, est un modèle d'ingéniosité et de commodité ce qui explique son succès. Il serait vraiment souhaitable que nos constructeurs le fournissent avec leurs machines, comme il est parait-il question pour un fabricant anglais de le faire sous licence.

Le même fabricant a lancé sur le marché une béquille latérale télescopique qu'il a dénommée EKA 13, qui se fixe le plus facilement du monde sur n'importe quel pare-choc. Ce modèle adapté sur un pare-choc, même si celui-ci est déjà monté sur une motocyclette, remplace, en moins élégant peut-être le pare-choc EKA-DUO, mais il est aussi bien meilleur marché et cela aussi a son importance.

La même maison importe d'Angleterre, en exclusivité, les célèbres coussins Lycett et les selles biplace Feridax.

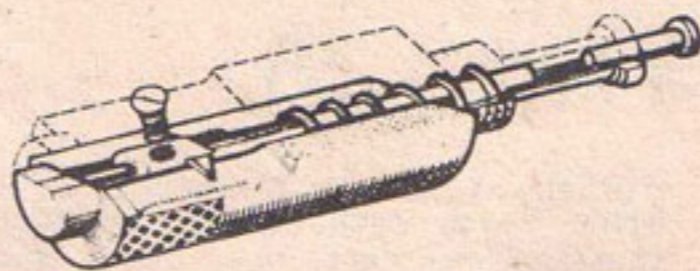
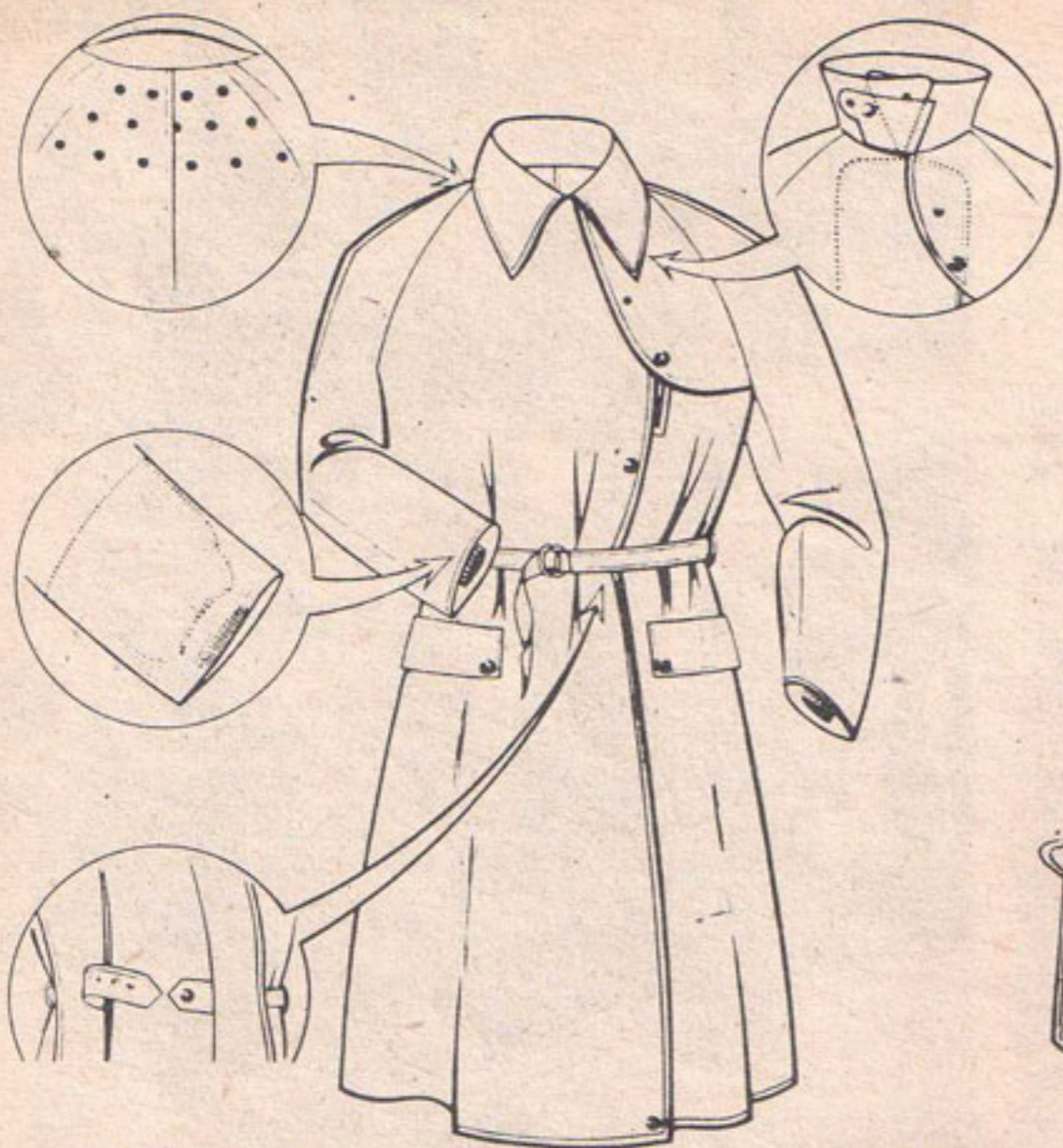
Communiqué

### SUR LES GRANDS BOULEVARDS

Un très joli magasin exclusif Motoconfort vient de s'ouvrir entre l'Opéra et Richelieu-Drouot, au 20, boulevard des Italiens. Ce magasin assure l'entretien, la réparation et la garantie des marques Motoconfort et Motobécane dans de vastes et modernes ateliers. De plus, une station-service Mobyette rapide est installée dans le magasin.



Le nouveau magasin Motoconfort, sur les grands boulevards.



Ci-dessus, la jauge de calage A.R. dont il est question ci-contre. - A gauche, un vêtement motocycliste parfaitement conçu, le LOFER.



POUR LE MEILLEUR RENDEMENT DU MOTEUR

Nous recommandons à tous nos fidèles lecteurs et motoristes l'utilisation de la Jauge de Calage A.R. munie des derniers perfectionnements.

En moins de temps qu'il ne faut pour le dire, elle permet le calage sûr et précis du point d'allumage du moteur.

Elle se visse à la place de la bougie (14 mm ou 18 mm) et la lecture de l'index sur la graduation est instantanée.

Il existe deux modèles :

- Un type standard pour la majorité des cas.

- Un type L spécial Motobécane qui évite le démontage de la culasse.

Son prix modique : 650 francs, son utilisation facile, rapide et précise en font un instrument indispensable qui est en vente partout.

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)

MOTOBECANE MOTOCONFORT

100 MOTOBECANE impec. 125 Motob. à partir de 45000 125 Motob. 4 vit. sélec. 175 Motob. susp. AR f. tél. 500 Motob. super-culasse MOTOBECANE 79 bd Montparnasse. LIT. 21-68. 100 Motob. 2 t. mot. pns nfs pièces rech. Sachot Vil. 02-10

PEUGEOT

PEUGEOT 125 cmc. Mle 1954 55 T.A. Tél. TRO. 03-12 toute la journée. 175 PEUGEOT TC4 11000 kms 1953. Blanchard 9 rue des Eoges Montmorency tél. 964 - 06-94

TERROT MAGNAT-DEBON

500 Terrot 1953 10000 kms. 160000 à débat. Legros 7 ter av. Gallieni, Noisy le Sec. RGST 53. 130000 en 15 mois. VIL. 15-18.

SIDE 500 Terrot mod. 1945, moy. broch. imp. div. acc. 70000. LAMAMY 11 pl. Etats Unis, Montrouge (Seine).

500 Terrot impeccable toute équipée 20000 kms avec Fulgur 160000. Renau 6 r Darwin 18e

MOTOS ALLEMANDES

BMW R67/2 360000. PANY, 80 rue Doudeauville 18e.

V. ou éch. cause réforme spl. DKW 500 NZ 1200 k c. voiture Dupin à Pierre Buffière Hte-V.

MOTOS AMERICAINES

500 Indian scoot garant. 12 traites de 10000. VIL. 15-18. Indian 500 très belle px int. MON. 84-01 heures bureau.

MOTOS ANGLAISES

650 Triumph sous garant. 260. en 15 mois. 4 r Beaufort Pantin. VIL. 15-18.

BSA 250 C11SL fin 1952 b. ét. bas prix. Bénèch, Pont à Vendin (P. de C).

TRIUMPH 650 54 T 110. BAL. 46-06. P. 24.

Norton Manx 500 dble arb. ét. parf. prix 190. Verd 23 pas. Mauvert, Villeurbanne (Rhône)

MOTOS AUTRICHIENNES

250 Puch TF 15000 kms nbx acc. 180000 vis. ts les soirs apr. 18 h. et sam. mat. Lebrét 97 r Clignancourt 18e.

Puch 250 TF impec. 13 r La Tour des Dames Paris 9e. M. Goyet ts les jours 19 h.

Puch 250 TFL 11000 kms avec équ. compl. 180000 fr. cause achat voiture. Dumont 194 r La Fayette (NOR. 21-37).

MOTOS TCHEQUES

250 et 350 Jawa 120. et 145. créd. 15 mois gar. VIL. 15-18

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

SPEED 115 sacoch. p. brise p. bagag. 12 r de Cléry Paris 2e

Scoter Mors 125 cmc. 1954 ét. neuf roulé 700 kms. Mouroux 21 r des Jouannettes, Romorantin (Loir et Cher).

MOTOS DIVERSES MOTOS B.S.A.

Etat neuf. Garantie 3 mois. Crédit 6-9-12-15 mois. Comptant 1/4

250 cc SL équipée 4 vit. 130000 250 cc SL équipée 4 vit. 160000 250 cc SL équipée 1954 190000 350 cc B31 eq. bon état 170000 350 cc B31 équip. 1954 200000 500 cc M22 eq. t. b. ét. 120000 500 cc B33 équip impec. 180000 500 cc M20 eq. f. tél. 120000 500 cc A7 eq. t. b. état 230000 650 cc A10 eq. s. dble 260000 650 cc A10 eq. ét. neuf 280000 Velocette 500 dernier modèle, suspension oscillante 260000 LEVALLOIS-MOTOS 58 rue A. Briand, Levallois Perret (S.) PER. 19-73.

CREDIT IMMEDIAT 200 Motos toutes forces toutes marques depuis 25000 AUDEGEAN 10 r des Apennins M° Brochant. MAR. 74-22

1.000 à 2.000 fr. PAR SEMAINE

moins cher qu'une location jusqu'au 25 décembre. 150 motos et sides d'occasion. CREDIT REVOLUTIONNAIRE R. Seeaux 4 rue Beaufort, Pantin, VIL. 15-18.

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.

100 MOTOS sélectionnées. Voitures. Reprises. Crédit. MOTO-RECORD 151, rue Marcadet, Paris-18e MON. 24-40.

Motos soldées

REPRISE MOTO SUR VENTE AUTOS, 7 rue de Montreuil, Pantin. Ouv. dimanche.

MOTO-STOCK

Voitures. Reprises motos. Echanges. Crédit. Pièces dét. Ouv. samedi lundi seulement. 11 Villa St Michel Paris 18e en semaine tél. ARG. 18-37.

ATTENTION !!!

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

VOITURES A VENDRE

TOUJOURS 50 voit. tour. et sport. Repr. ttes motos et soldé à crédit. R. SCEAUX 4 rue Beaufort Pantin VIL. 15-18

20 VOITURES disponibles. Reprise Motos Récentes. Solde à créd. 6-9-12 mois. Audegean 10 r d. Apennins 17e Métro Brochant. MAR. 74-22

Citroën 11 BL perfo Rec. 49 parf. ét. Concierge 45 r Aboukir (sous-sol) sf sam ap. midi Bugatti gd sport 8 cyl. 2 litres. Ecrire à MOTO-REVUE.

ON DESIRE ACHETER

Achèterais Jawa 350 54 ou 53 écrire R. SOLEO 45 rue Tra-versière, Billancourt.

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

ACHAT COMPTANT Paiement immédiat Scooter et Motos récents. DUMAS 23 bd Péreire, 17e.

DIVERS

LA DECALCOMANIE pour tous réservoirs motos des plus grandes marques mondiales. TARRIZZO, Monaco.

SONNEZ A LA BONNE PORTE

pour avoir un Bon et Beau Vêtement Cuir ou pour remettre à neuf les cuirs défraîchis Toutes teintures sur cuirs RIEN N'EGALE VIE-CUIR 16 r G. Bonnac, Bordeaux et 81 rue St Maur, Paris, 11e Catalogue sur demande

PIECES détachées VESPA. Tous les accessoires. LA MAISON DU VESPA 94 rue Lauriston, Paris, 16e. KLE. 33-99.

ECHANGES

Peugeot 175 TC4 ctre 125 m. modèle cse permis. Frages 82 r Baconnets, Antony (Seine).

EMPLOIS

J. H. lib. S.M. ch. pl. répar. moto éc. G. Jeantet Maisod, Jura

LES REPUTÉES MOTOS ANGLAISES

BSA - ARIEL

ET LES GRANDES MARQUES GIMA - JONGHI - AER MACCHI

s'achètent avec les plus longs CREDITS : 18 mois, et les plus petits versements : 5.000 fr. à la commande.

à NORD-EST-MOTOS Lambretta

chez N. ANGELL, diplômé B.S.A.

214, fg St-Denis - Tél. NORD 43-92 - M° Nord et La Chapelle

**INTERVIEW J. BURGGRAF (suite de la page 1642)**

l'huile, de l'essence et on se regarde en disant : « Qui va conduire ? ».

Collot me dit : « Tu vas faire trois tours au guidon, et si ça ne marche pas je le prends ! ».

Me voilà donc parti, mais Collot était tellement lourd, il ne bougeait presque pas, si bien qu'en virage ça n'allait pas du tout. Il s'est donc mis sur la machine, moi comme passager, et nous avons fait le deuxième temps aux essais.

Le lendemain, course de 350 et 500. Tout se passe bien, nous faisons premier et deuxième chaque fois. Arrive l'épreuve des side-cars. Nous étions sur la première ligne de départ : « 5.. 4.. 3... 2.. 1.. Partez ! ». Et je vois mon Jacques qui pousse, et tant bien que mal, tout le monde en voiture. Mais nous étions bons derniers et Jacques se met à remonter tous les concurrents jusqu'à la deuxième place. Ça allait bien parce qu'à tous les virages

le panier était en l'air et mon Collot couchait la machine, et il s'amusait de plus en plus. Moi, je ne trouvais pas ça très drôle, parce que j'étais souvent en l'air et je voyais arriver le moment où nous nous retrouverions avec le side-car sur la tête !

Enfin tout se passe bien jusqu'à cinq tours de la fin où Jacques prend quelques virages très durs et à un moment, au lieu de poser le pied dans le side, pour virer côté side, il le met sur la route et sa botte se coince sous le plancher et on a fait tout le virage comme ça, pendant que mon Collot hurlait comme un malheureux. Mais il y avait après, un virage de l'autre côté où il fallait sortir côté moto, alors j'ai bondi derrière lui et nous sommes passés... parce qu'il y a un dieu pour les apprentis !

Et, depuis ce jour-là, Collot veut courir en side-car, mais moi, je ne serais jamais son passager !

**INTERVIEW J. DRION (suite de la page 1652)**

— Les courses machines de sport doivent permettre à tous les aspirants à la compétition de se développer. C'est à mon avis une initiative excellente et je serai enchanté d'y participer si les conditions sont possibles. Mais que les organisateurs éventuels ne pensent pas pouvoir organiser des épreuves gratuites car les frais des coureurs seront tout de même assez importants pour, qu'au moins, des prix intéressants soient à souhaiter. Le règlement sera difficile à établir pour empêcher les fraudes. Là, encore, une collaboration entre les coureurs, les constructeurs et la Fédération est à souhaiter. Et un grand pas sera fait en France le jour où les grands constructeurs s'intéresseront à la course.


— Que pensez-vous des journalistes motocyclistes ?

C'est une question indiscreète ! Vous êtes en France trop peu nombreux et les grands quotidiens ne prennent même pas la peine d'insérer les résultats des courses. La moto n'est pas assez connue chez nous. Elle ne connaît

pas une assez grande publicité auprès du grand public. J'ai toujours entretenu des relations amicales avec les journalistes motocyclistes, mais, malheureusement, j'habite actuellement trop loin pour vous rencontrer plus souvent (Drion habite en Allemagne).

— Voulez-vous que nous terminions par quelques anecdotes ?




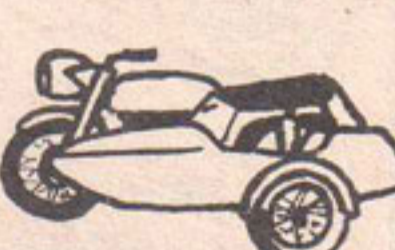

— Le début de ce récit en contient quelques-unes. Et je crois qu'après les anecdotes de Georges Monneret (l'an passé) qui sait si bien les raconter, les miennes ne feraient plus rire personne. Si une : à Schotten, le passager d'un coureur allemand avait amené avec lui une petite amie. Le lendemain, à notre grande surprise, elle l'avait quitté pour s'installer chez des Australiens. Au bout de deux jours, elle revint retrouver son premier soupirant : « La cuisine des Australiens n'est pas bonne, annonça-t-elle, je reviens avec toi ».



**GAITÉ  
MOTOS  
MONTPARNASSE**  
4  
Impasse de la Gaité  
Danton 55-43

## Joyeux Noël :

**Une moto de suite !!  
VOUS LA PAIEREZ APRÈS !!  
VERSEMENT COMPTANT A VOTRE GRÉ**

**NEUF  
OCCASION  
REPRISES  
ECHANGES**

**UN APERÇU DE NOS OCCASIONS :**

125 CMC.	175 CMC.	250 CMC.	350 CMC.	500 CMC.	SIDES	VOITURES
MOTOBECANE GNOME BERNARDET MONET AUTOMOTO AMC PUCH TT PUCH SL	MONET PEUGEOT ALCYON AMC MOTOBECANE GUILLER AMC AUTOMOTO DS MALTERRE	MONET BSA C10 SL BSA C11 SL PUCH TF	PEUGEOT culb. TERROT culb. MONET culb. BSA B31 DOUGLAS Twin	MONET culb. BSA M20 BSA AA7 BMW R12 Fourch. télesc. 750 cc	500 TERROT 600 ZUNDAPP 750 GNOME Plusieurs sides solos	CITROEN coach 4 places CITROEN 2 CV c. l. RENAULT 4 CV c. l. RENAULT 4 CV déc. SIMCA-5 Breack

Demandez-nous la liste complète contre 50 francs en timbres

**MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS**

**AGENCE OFFICIELLE**

**BSA**

**ARIEL**

**SUNBEAM**

LES PLUS BELLES MACHINES  
POUR ETRE SERVI, RETENEZ-LES EN AVANCE  
STOCK PIECES DETACHEES  
SERVICE GARANTIE ET REPARATIONS

Vente ARIEL (Seine excepté)  
**MOTO-BASTILLE**  
6, Bd Richard-Lenoir - PARIS (Bastille)

**ACCESSOIRES**

pour CYCLES  
CYCLOMOTEURS  
MOTOS  
SCOOTERS



SACOCHE  
CASQUES  
TANSADS  
MOUFLES  
ETC...

**Etablissements HERBON**  
SAINT-JULIEN EN JAREZ (Loire) - Tél. 18



AGENCE EXCLUSIVE

**H. TOURNIER**  
81, Boulevard de la Libération, 81  
**MARSEILLE**

Le plus grand stock de pièces détachées de la Région



SEUL AGENT OFFICIEL  
diplômé par AUTO-UNION

Machines disponibles

Réparations - Mise au point

**DI VOZZO**

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

*Le plus grand stock de pièces détachées de la Région*

Grâce aux

**CERTIFICATS  
d'INVESTISSEMENTS**

vous allez, vous-mêmes, faire démarrer ces grands travaux indispensables au développement de l'activité générale.

C'est sous vos yeux et grâce à vous que s'opérera notamment la métamorphose économique de votre région.

En même temps vous ferez un excellent placement :

Vous percevrez un intérêt annuel de 5% et une prime de remboursement de 500 frs par coupure de 10.000 frs.

Vous bénéficierez d'une exonération d'impôts :

- ★ totale sur les revenus et la prime des certificats d'investissements ;
- ★ partielle sur les revenus de l'année que vous affecterez à la souscription.

*Le plus grand stock de pièces détachées de la Région*

**ETABLISSEMENTS "COLMATOR"**

21, Rue de la Félicité — PARIS-XVII.  
Téléphone : WAGram 36-22 — R. C. Seine 1.111.593

ANTICREVAISON

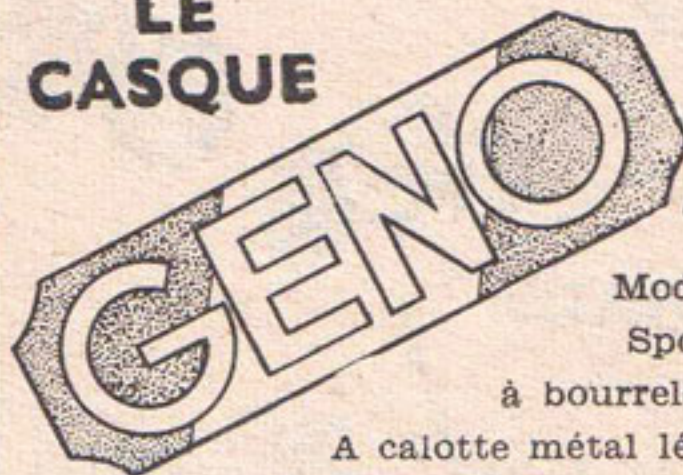
**Colmator**

A BASE DE LATEX

*Rend tous pneus increvables*

OBTURATION AUTOMATIQUE ET DEFINITIVE DES PERFORATIONS DE CLOUS, SILEX, ÉPINES, ETC... pour VÉLOS, CYCLOMOTEURS, SCOOTERS, MOTOS, AUTOS

**LE CASQUE**



Modèle Sport  
à bourrelet  
A calotte métal léger  
à haute résistance  
IMPERFORABLE AUX CHOCS

Vente exclusive aux grossistes

**GUENEAU-GENO** 6, Faubourg Saint-Honoré  
PARIS-8<sup>e</sup> - ANJ 12-38

N'attendez pas l'ACCIDENT

**Assurez-vous**

AUX MEILLEURES COMPAGNIES  
— AUX MEILLEURS PRIX —

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



**MOTO-CEINTURES**

MARQUE DÉPOSÉE

**POUR VOTRE SANTÉ**

FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant  
20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSE

# TABLE DES MATIÈRES

# 1954

## EDITORIAUX

	N°	page
Meilleurs vœux pour 1954, et rêvons un peu .....	1168	1
Le choix d'une machine .....	1169	21
Un coup pour rien .....	1170	43
Chut ! .....	1171	63
Le Parc Belge .....	1172	83
Protégez-vous... ..	1173	103
Import-Export .....	1174	131
Loi et Matricule .....	1175	151
La moto de trial .....	1176	177
Passera, passera pas .....	1177	203
Chevaux de catalogue .....	1178	229
Le Salon de Genève .....	1179	255
Les lumières de la ville .....	1180	283
Cyclotest .....	1181	311
Premières armes .....	1182	345
Gare aux conséquences .....	1183	377
De la valeur du permis .....	1184	417
La peur du mal .....	1185	457
Courses sur route .....	1186	497
Le droit de foire .....	1187	537
Sport et spectacle .....	1188	577
Grand Prix de France .....	1189	617
La peur du gendarme .....	1190	657
Pourquoi pas nous ? .....	1191	697
La course pale-t-elle ? .....	1192	737
Les fonds ont fondu .....	1193	777
Mycsotis .....	1194	817
Rapports Presse-Organisateurs .....	1195	849
Sécurité Routière .....	1196	881
La peau de l'ours .....	1197	907
Le point .....	1198	933
Sachez voyager .....	1199	959
Attention travaux .....	1200	977
Gardez-nous des piétons .....	1201	997
Virage dangereux .....	1202	1017
Où est l'homme de l'art ? .....	1203	1043
Lettre ouverte .....	1204	1063
Rendez-vous au Salon .....	1205	1161
Salon de Paris .....	1206	1321
Trois souhaits .....	1207	1337
Vers le million .....	1208	1357
La saison continue .....	1209	1389
La chèvre et le chou .....	1210	1415
Vers Madrid-Bruxelles .....	1211	1440
Salon de Londres .....	1212	1467
La Semaine du Silence .....	1213	1497
Geneviève .....	1214	1517
Plus ça change .....	1215	1545
Salon de Milan .....	1216	1573
Normalisons .....	1217	1601
Noël-Cocktail .....	1218	1629

## ESSAIS

125 DS Malterre .....	1168	7
175 Peugeot .....	1171	69
232 Monet-Goyon .....	1175	159
125 Ydral « Sport » .....	1176	188
100 Automoto .....	1178	238
175 Guzzi « Galletto » .....	1181	317
250 Gima AMC .....	1183	387
70 cmc. Lavalette F.R. ....	1184	421
250 NSU « Max » .....	1185	466
«Starlett» Monet-Goyon .....	1186	507
250 Adler .....	1187	545
125 Radior .....	1189	627
125 Motobécane Z46C .....	1190	660
Mise au point Z46C .....	1193	789
125 Lambretta LD 1954 .....	1192	747
175 «Sports» Motoconfort .....	1194	824

	N°	page
Norton «Dominator» de luxe..	1197	911
Mors-Speed « Paris-Nice » ..	1198	940
125 Rumi 2 carbus .....	1199	964
250 Peugeot twin .....	1200	984
Cyclo Horsy-Vap .....	1202	1026
500 Velocette MSS .....	1211	1450
D 45 S Motobécane .....	1212	1478
Prise de contact avec la « Bergmeister » .....	1213	1504
125 AGF Guiller SA «FT1» ..	1214	1528
350 Ariel NH .....	1215	1558
500 BMW R51/3 .....	1216	1584
Résultats comparatifs de nos essais .....	1218	1657

## ESSAIS DE PRODUITS SPECIAUX

Le « Létarpon » .....	1185	461
L'Edrastop .....	1210	1428

## DESCRIPTIONS

Programme AJS-Matchless ...	1191	700
Ardie BD 176 .....	1194	820
Programme Ariel 54 .....	1181	314
125 Benelli «Leoncino» .....	1186	500
Programme «BMW» 1954 .....	1177	206
Programme BSA 1954 .....	1189	620
250 BSA C11G (éclaté) .....	1195	860
BSA « Gold Star » .....	1213	1501
Production «Csepel» 1954 .....	1178	232
150 CZ .....	1182	348
Programme DMW .....	1168	3
Programme FN 1954 .....	1175	153
300 Gilera .....	1184	420
250 Gima AMC .....	1170	50
Programme « Gnome-Rhône » .....	1198	935
Programme Greeves 1954 .....	1172	86
Guzzi « Zigolo Sport » .....	1185	460
Programme Harley-Davidson 54 .....	1174	136
La 400 Horex twin .....	1217	1604
250 Magnat-Debon .....	1188	580
Programme «Maico» 1954 .....	1176	180
125 et 160 Maserati .....	1183	380
Programme Monet-Goyon .....	1214	1523
Programmes Norton - Excelsior 1954 .....	1190	668
La Super Lux NSU .....	1204	1066
125 Parilla «Super-Sport» .....	1186	501
René Gillet 125 V1S .....	1198	936
La nouvelle Stella-Mars 175 ..	1212	1475
Les Tornax 2 et 4 temps .....	1169	23
Programme Triumph .....	1192	740
150 Villiers .....	1208	1363
250 Zundapp «Elastic» .....	1179	258
Quelques belles machines «sport» anglaises .....	1174	143
L'Espagne s'intéresse à l'in- dustrie de la moto .....	1180	286
La moto au Japon .....	1202	1020
<b>CYCLOS, SCOOTERS ET VEHICULES DIVERS</b>		
Scoters Diana et Oscar .....	1173	106
175 Heinkel .....	1206	1324
La Paloma .....	1170	45
Vespa 54 .....	1170	48
NSU Quick française .....	1181	313

	N°	page
Sidecars Roy .....	1180	299
Le sidecar léger et la solution Vannod .....	1186	506
Le Solyto New-Map .....	1190	671

## SALONS

Bifurcation de la technique à Milan .....	1169	28
Pêle-Mêle d'idées et de photos après Milan .....	1170	52
Salon de Bruxelles .....	1172	88
Salon de Genève .....	1180	292
Ce qu'il fallait voir à Genève ..	1181	322
Foire de Lyon .....	1187	550
Foire de Bordeaux .....	1193	792
La 22 <sup>e</sup> Foire de Barcelone ..	1201	1004
Premières images du 41 <sup>e</sup> Salon ..	1208	1365
On chuchote au Salon .....	1208	1370
A la recherche des tendances françaises .....	1209	1392
A la porte de Versailles, stand par stand .....	1210	1420
	1211	1443
Nouveautés étrangères au Sa- lon de Paris .....	1211	1454
Machines compétition au Sa- lon de Paris .....	1211	1456
Les accessoires au Salon de Paris .....	1211	1457
Nouveautés au Salon de Paris ..	1212	1470
Le Salon chez Garreau .....	1212	1476
Earl's Court .....	1214	1520
Earl's Court .....	1215	1550
Miracles à Milan .....	1216	1594
Salon de Milan .....	1217	1607

## DICTIONNAIRE DU DEBUTANT

Cardan .....	1173	122
Chaîne .....	1171	75
Chasse .....	1170	55
Compression (taux de) .....	1169	33

## TECHNIQUE

La technique évolue... nous aussi ! .....	1192	743
Evolution de la technique moto » » .....	1205	1169
	1207	1343
Essais de carénage sur une 250 Adler .....	1182	350
Mr Vincent et le carénage ..	1217	1623
Du cheval à foin au cheval vapeur .....	1173	108

Couple moteur .....	1204	1070
Alimentation par temps chaud	1203	1053
Altitude, température et pression atmosphérique .....	1211	1442
Gonflez une NSU Max .....	1190	670
Frein-moteur pour 2 temps ..	1202	1019
Résultats américains .....	1210	1417
Piston ou turbine ? .....	1190	665
Le moteur à palettes, est-ce l'avenir ? .....	1204	1067
Diamètre des roues et démultiplication .....	1215	1563
Une révolution dans la technique du rodage .....	1218	1662
Equipement électrique :		
la magnéto .....	1174	138
la magnéto .....	1175	156
le volant magnétique .....	1176	182
l'alternateur .....	1177	210
l'allumage batterie-bobine ..	1180	290
Les accumulateurs .....	1186	502
La démagnétisation des masses polaires dans un volant magnétique .....	1191	705
Tableau d'équivalence thermique des bougies de 14 mm	1179	262
L'avance à l'allumage .....	1206	1330
Nouveaux carburateurs .....	1198	944
Le nouveau carbu. Amal monobloc .....	1216	1577
Le précarburateur Vix .....	1202	1033
Les filtres à air .....	1201	1001
Divers systèmes de distribution pour 4 temps .....	1182	353
Systèmes de distribution pour 4 temps .....	1183	391
Distribution par came unique	1203	1050
Distributions desmodromiques	1204	1068
Ressorts de soupapes .....	1193	782
Le gommage des segments .....	1169	25
Segments en lames d'acier .....	1212	1472
Bielles en alliage léger .....	1183	385
Etude des boîtes de vitesses à trains épicycloïdaux .....	1195	856
Les boîtes progressives .....	1202	1022
Sélecteurs .....	1168	11
Les chaînes .....	1196	888
Le cadre sur une nouvelle voie ? .....	1178	234
Cadres monopoutres .....	1888	585
La suspension arrière Jurisch	1169	26
Moyeu suspendu Kronprinz ..	1183	385
Moyeux-freins .....	1213	1509
Les garnitures collées .....	1170	47
Le nouveau silencieux Gilera	1196	887
Insonorisation .....	1200	981
Le problème du Silence .....	1217	1615
L'avis de Mr Wilman .....	1217	1622
Le pot de Francfort .....	1217	1622
Le silence, il y a 26 ans .....	1217	1620
Carburants, cliquetis et détonation .....	1189	625
Super Shell ICA .....	1198	938
La zone d'interaction .....	1191	703
Les huiles de graissage .....	1193	790
» .....	1194	822
» .....	1196	884
A propos de graissage .....	1201	1010
En toutes saisons, mettez de l'huile fluide .....	1203	1048
La « Visco-Static » .....	1210	1418
» .....	1213	1499
Bardahl, additif aux huiles ..	1199	960
Mélanger sans secouer .....	1201	999
De Christophe Colomb au caoutchouc synthétique .....	1186	514
Centenaire de l'aluminium ..	1197	909
Résines « Epikote » .....	1208	1358
Les matières plastiques .....	1216	1580

**TECHNIQUE****COMPETITION**

Suppression des 500 ? .....	1189	634
Préparation aux records .....	1199	961
Guzzi compétition 54 .....	1180	302
Les Dauphins NSU .....	1188	591
Centre de gravité et alimentation .....	1193	786
Du dauphin à la baleine .....	1202	1033
125 DKW-Ifa .....	1203	1044
Histoire d'une Gilera 4 .....	1214	1533
4 cylindres JAP .....	1171	76
Les 350 et 500 « Compétition client » Norton 54 .....	1175	169

500 BMW «Rennsport» client	1183	381
250 NSU Sport Max et 500 Jawa .....	1193	780
250 Adler Rennsport .....	1195	852
La 500 Manx Client 54 .....	1203	1046
175 Camus spécial .....	1179	269
L'association Ydral-AGF .....	1187	540
175 Ydral compétition .....	1195	863
La 250 Terrot .....	1208	1377
Sur le ciment de Monthéry ..	1181	324
Aspects techniques après Spa et TT .....	1197	916
Vu à Monthéry (Coupes du Salon) .....	1209	1408
Profils de pneus .....	1198	956
« Mark II » d'Oliver .....	1184	445
Nouveau side BMW .....	1204	1081
Machines de cross .....	1181	321
Saroléa de cross 54 .....	1185	460
Saroléa de cross 54 .....	1186	511
Pilotes et machines de Paris-Nice Cyclomoteurs .....	1182	356
Cyclomoteurs « Sport » .....	1204	1065
Cyclo Daudon-SER des records	1211	1461

**COURRIER  
TECHNIQUE****CONSEILS PRATIQUES**

Pour découper un joint .....	1177	214
Comment démonter un pneu	1168	5
Plus de moto en hiver .....	1216	1579
175 AMC Sport .....	1183	405
250 AMC (conseils pratiques)	1184	424
Les flat-twins BMW d'avant-guerre .....	1203	1056
Motobécane D45 .....	1173	113
250 Terrot .....	1218	1632

**REALISATIONS  
PERSONNELLES**

Quelques 175 spéciales .....	1173	112
Suspension oléo-pneumatique	1174	142
Clignoteurs .....	1174	142
Suralimentations sans compresseur pour 4 temps .....	1183	405
Feu orange .....	1192	746
Rudge-Earles .....	1193	784
Véhicule d'avenir .....	1202	1018
175 Motobécane «Tipe Nizza»	1211	1440
175 Motobécane Cross .....	1211	1441
Motoscaphe .....	1215	1564

**SPORT****VITESSE**

Le coureur privé italien .....	1169	35
Les constructeurs italiens et le Championnat du Monde ..	1180	302
Gilera essaye à Monthéry la 4 cylindres .....	1183	394
Quelques pilotes de Reims ..	1189	632
Commentaires humoristiques sur le TT 53 .....	1195	854
NSU se retire de la compétition ? .....	1210	1437
Champions du Monde 1954 ..	1212	1482
Champions de France 1954 ..	1217	1627
Champions d'Italie 1954 .....	1212	1493
Champions d'Allemagne 1954 ..	1213	1514
Circuit de Sao-Paulo .....	1177	223
Côte Lapize .....	1179	273
Les 2 heures de Monthéry ..	1181	327
Circuit de Mettet .....	1187	561
Floreffe .....	1188	595
2 <sup>e</sup> Circuit de Provins .....	1188	601
3 victoires de Burggraf à Bourg .....	1188	603
5 <sup>e</sup> Circuit d'Orléans .....	1188	605
Grand Prix de Marseille .....	1188	607
Hockenheim .....	1190	679
26 <sup>e</sup> Bol d'Or .....	1190	689
Bol d'Or .....	1191	712
Ambiance et machines du Bol	1192	751

Reims .....	1190	691
Reims .....	1191	706
Petits échos de Reims .....	1192	765
Zandvoort .....	1191	727
Nurburgring .....	1192	759
Moulins .....	1192	761
Courses pour machines de série à Mettet .....	1192	771
Circuit de Chimay .....	1193	803
Circuit d'Aix-les-Bains .....	1193	805
24 Heures de Warsage .....	1194	832
Lavalette aux 24 Heures de Belgique .....	1194	841
Circuit de Lyon .....	1194	833
T.T. .....	1194	837
Amm vainqueur d'un TT racourci .....	1195	865
Victoires suisses à St-Galmier	1195	869
Grand Prix de Belgique .....	1196	890
Clubman TT .....	1196	895
Ulster .....	1196	899
Dutch TT .....	1198	954
Circuit de Villefranche sur Saône .....	1199	969
Vesoul .....	1200	991
Circuit de Caen .....	1200	989
Circuit de Gedinne .....	1200	990
Circuit du MC Berry .....	1200	990
Circuit «Sport» à Cannes .....	1200	991
Championnat d'Angleterre ..	1200	992
Villefranche de Rouergue .....	1200	992
G.P. d'Allemagne à la Solitude	1201	1011
G.P. d'Allemagne à la Solitude	1202	1037
Noris-Ring .....	1201	1014
Course de côte du Mas Rillier	1201	1014
Schotten .....	1202	1039
G.P. de Suisse à Berne .....	1203	1058
Ellenriede .....	1207	1362
G.P. des Nations à Monza .....	1208	1373
Circuit d'Avignon .....	1208	1379
Coupe du Salon (Monthéry) ..	1209	1404
G.P. de Barcelone .....	1211	1459
Course de Côte de la Moyenne Corniche .....	1216	1599

**MOTO-CROSS**

Championnat d'Europe de Moto-Cross .....	1208	1382
Champions Suisses de Moto-Cross .....	1212	1490
Moto-Cross à Chemire le Gaudin .....	1178	247
Moto-Cross de Meaux .....	1179	275
Moto-cross du Mont Kemmel	1181	334
Sidecar-Cross .....	1184	432
Moto et sidecar-cross à Montreuil .....	1184	442
Le Grand Prix de Suisse (moto-cross) .....	1187	565
Challenge de Paris à Montreuil	1189	643
Moto-Cross d'Oostmalle .....	1191	723
5 <sup>e</sup> Moto-Cross de Tarare .....	1192	769
Prix du Président de la République à Montreuil .....	1194	828
Gd Prix d'Italie (Moto-Cross)	1194	835
Grand Prix de Hollande .....	1194	835
G.P. Angleterre moto-cross ..	1199	969
G.P. de Belgique moto-cross ..	1202	1034
G.P. de Suède de moto-cross	1202	1036
Moto-Cross de Nantes .....	1204	1080
L'Angleterre remporte le Cross des Nations .....	1204	1080
Grand Prix de France de Moto-Cross .....	1206	1325
Moto-Cross de Ronchamps ..	1208	1379
Coupes du Salon à Montreuil	1210	1433
Moto-Cross de Tours .....	1216	1599

**TRIAL**

Entraînement allemand aux 6 Jours Internationaux .....	1187	556
Les 6 Jours d'Ecosse .....	1189	651
Alpenfahrt .....	1198	951
Considérations sur les prochains 6 Jours .....	1201	1008
Les équipes des 6 Jours .....	1204	1078
Six Jours Internationaux .....	1209	1400
Commentaires divers sur les 6 Jours .....	1212	1486
Les trials, jeux d'hiver à la portée de tous .....	1171	73
Le trial de l'Empereur .....	1170	60
Le Trial de Clamart .....	1176	197
Trial de St-Cucufa .....	1177	217
Trial Lamborelle .....	1181	335
Trial de St-Cucufa .....	1215	1566



## RECORDS

	N°	page
Records 50 et 100 NSU .....	1187	542
BMW chasse les records à Montlhéry .....	1188	584
Records BMW .....	1189	623
Records Daudon-SER .....	1210	1416
18 records de Noll et BMW ..	1214	1538
Records Soviétiques .....	1215	1546
» .....	1215	1569
Records Noll-BMW .....	1215	1570

## RALLYES

	N°	page
Rallye des provinces françaises L'Etoile des Neiges, rallye d'hiver de l'ADAC .....	1169	38
4° Paris-Nice cyclomoteurs ..	1182	365
Paris-Nice moto .....	1184	447
Le Tour d'Italie moto .....	1186	521
Rallye de Lyon-Charbonnières 18° Circuit Moto de Hte Normandie .....	1186	523
Trophée de Monaco .....	1197	925
Rallye de l'UM Chalonais ..	1197	927
Liège-Milan-Liège .....	1199	975
Tour de France Motocycliste Militaire .....	1204	1081
Terrot tricomphe au Tour de France .....	1207	1357
Machines du Tour de France Motocycliste .....	1208	1381
Il y a Rallye et Rallye ! .....	1216	1591
Régularité au Sénégal .....	1215	1568
Coupes de l'Armistice .....	1215	1570

## DIVERS

	N°	page
Calendrier sportif national ..	1173	125
Calendrier national de motocross .....	1178	243
Casques d'honneur 1953 .....	1173	127
Remise des Coupes et Casque d'honneur Moto-Revue 1953 ..	1193	801
Règlements Casque d'Honneur ..	1198	948
Soulet Claude .....	1173	126

## CE QU'ILS EN PENSENT

	N°	page
AJS Twin .....	1193	797
Alma 175 Ydral .....	1202	1030
Ariel 350 NH .....	1201	1006
Automoto 200 AGL .....	1201	1007
100 Automoto .....	1207	1354
Bernardet 125 .....	1201	1007
250 BMW R25/3 .....	1210	1430
350 BMW R35 .....	1204	1073
650 BSA .....	1183	398
250 BSA C11SL .....	1195	866
50 Cucciolo .....	1201	1007
Excelsior 250 .....	1173	124
125 Follis .....	1207	1354
125 Gitane .....	1207	1355
125 Gnome Rhône R4B .....	1182	360
125 Gnome Rhône R4C .....	1190	675
55 CT4 Griffon .....	1173	124
125 Guiller .....	1169	37
125 Hirondelle .....	1193	797
250 Hoffmann JLO .....	1201	1006
125 Jonghi ACT .....	1202	1031
125 Jonghi ACT .....	1207	1354
232 Monet-Goyon .....	1169	36
232 Monet-Goyon .....	1169	36
100 Monet-Goyon .....	1172	94
100 Monet-Goyon .....	1203	1054
100 «Starlett» Monet-Goyon ..	1208	1383
250 Monet-Goyon .....	1202	1030
350 Motobécane .....	1172	94
175 Motobécane .....	1172	94
125 Motobécane D45S .....	1183	398
125 Motobécane D45 .....	1190	675
175 MR Ydral .....	1173	124
Norton Dominator 88 de luxe ..	1202	1031
NSU Max 250 .....	1217	1625
NSU 350 Konsul .....	1204	1073
Peugeot P55 GTS et side .....	1169	37
125 Peugeot .....	1173	123
175 Peugeot GS .....	1195	866
175 Peugeot GS .....	1202	1031

	N°	page
175 Peugeot .....	1203	1054
125 Puch SL .....	1217	1625
250 Puch .....	1183	398
250 Puch .....	1193	796
250 Puch .....	1201	1007
250 Puch TF .....	1204	1073
125 Radior .....	1203	1054
250 René Gillet .....	1204	1072
250 Royal Enfield .....	1202	1030
Speed 115 cmc. ....	1207	1355
Sunbeam S8 .....	1190	674
Triumph « Thunderbird et T.110 » .....	1199	968
Triumph Speed Twin .....	1217	1626
Vespa 53 .....	1208	1383
1000 Vincent «Black Shadow» ..	1173	123

## EQUIPEMENTS

	N°	page
Macombynn « Cordoual » .....	1173	110
L'Imper-Motor .....	1174	149
Le Klepper .....	1179	266
Le Lofer .....	1204	1076
Le Magic .....	1216	1596

## TRIBUNE LIBRE

	N°	page
Comparaison .....	1168	15
Gentils conseils .....	1168	15
Question peinture .....	1168	16
Un Bol d'Or .....	1168	16
Le silence est d'or .....	1172	93
Faites notre choix .....	1173	121
Le Midi montre la voie .....	1173	121
Probité commerciale .....	1173	121
Les vieilles tiges .....	1175	166
Guerre au bruit .....	1175	166
Retard à l'allumage .....	1175	166
France d'abord .....	1175	167
Femmes au guidon .....	1175	167
La lutte contre le bruit .....	1176	191
Voulant trop bien faire .....	1176	192
La régularité .....	1182	361
Comparaisons .....	1182	361
Des pieds et des mains .....	1183	400
Etonnement .....	1183	400
Conduire l'hiver .....	1183	400
Durée d'une machine .....	1183	401
Longévité .....	1183	401
Heureux épilogue .....	1183	401
L'exception .....	1183	401
Remerciements .....	1183	401
Un feu rouge .....	1184	439
Motophobie .....	1184	439
Le Programme et l'horloge ..	1188	588
La durée d'une machine .....	1188	588
Sur quel pied danser .....	1188	588
De belles promesses .....	1188	588
Premières armes .....	1189	631
Une formule pratique pour les courses .....	1192	758
Du sang à la une ! .....	1193	799
Mise au point de Landru .....	1195	874
A quand la baisse ? .....	1195	867
Hommage .....	1195	867
Suggestions .....	1195	867
500 Twin = Solidarité .....	1195	867
Remerciements .....	1198	949
Retour sur Reims .....	1198	949
Vive la 500 .....	1198	949
Projet ridicule .....	1201	1010
Que vont devenir les 500 ? ..	1202	1032
Des pieds et des mains .....	1202	1032
Ah ! Ces moyennes ! .....	1202	1032
Le casque obligatoire .....	1203	1055
La signalisation .....	1203	1055
Ici et là .....	1204	1075
Une triste histoire .....	1204	1075
Le grand-père volant .....	1204	1075
Quelques idées .....	1204	1075
Les cas difficiles .....	1204	1075
Réponse à Mr Bazin .....	1206	1332
Pschitt ! .....	1206	1332
Politesse de clubs .....	1208	1385
L'Est ou l'Ouest ? .....	1208	1385
Pourquoi un casque ? .....	1208	1385
Quelques précisions .....	1208	1385
Assez ri ! .....	1211	1463
Critiques constructives .....	1215	1565
La meilleure 125 .....	1215	1565
Propos de Salon .....	1216	1593
Compétences .....	1216	1593

## INTERVIEWS

	N°	page
Après le Moto-Cross de Genève, point de vue d'un organisateur (Lambrot) .....	1188	599
Après Reims, le point de vue de P. Monneret .....	1192	755
Christophe parle du Bol .....	1192	757
Burggraf .....	1218	1641
Bayle .....	1218	1643
Monneret .....	1218	1645
Collot .....	1218	1647
Drion .....	1218	1649
Klym .....	1218	1651
Molinari .....	1218	1653

## DIVERS

	N°	page
Notre grand concours .....	1168	14
Notre grand concours (suite) ..	1169	38
Concours (question subsidiaire) ..	1170	56
Résultats du Concours .....	1174	147
Concours (question subsidiaire n° 2) .....	1175	173
Premiers résultats de notre Concours et troisième série de questions .....	1180	305
Réponses à la 2° série de questions subsidiaires de notre Concours .....	1181	337
Résultats de notre Concours ..	1183	409
Le Congrès d'Automne de la FIM .....	1168	17
Congrès d'Automne de la FIM ..	1212	1489
Congrès d'Automne de la FIM ..	1214	1539
La Fédération et les Clubs ..	1169	34
La Fédération et les Clubs ..	1170	59
Un exemple d'abus, le cas Burggraf .....	1179	279
La Fédération et les Clubs ..	1182	363
Clubs organisateurs et Fédération .....	1194	839
La Fédération et les Clubs ..	1215	1568
Mécontentement à l'UM Marne ..	1215	1568
Parc motocycliste en Allemagne .....	1171	79
Parc motocycliste français ..	1173	107
Importations - Exportations françaises pour 1953 .....	1191	699
Production française 1953 .....	1193	785
Fabrication française 1954 .....	1214	1522
Reportage usine Mottaz .....	1178	241
La Paloma sort en série .....	1186	512
Usines Follis .....	1188	583
Radior à 50 ans .....	1188	589
Baptême de la Starlett .....	1190	658
Usines New-Map .....	1190	672
Puisque vous partez en voyage ..	1185	471
Impressions d'Italie .....	1200	980
Voyage en Espagne .....	1201	1000
Visitez l'Italie .....	1216	1598
Quelques recettes d'immatriculation .....	1188	590
TT, IT, CD .....	1206	1322
Retrait du permis .....	1216	1574
Curieuses causes d'accident ..	1188	590
Problème de la circulation et motophobie .....	1198	937
Les surprises du nouveau code ..	1208	1360
Une nouvelle réalisation de la Prévention routière .....	1213	1500
Geneviève et Marguerite .....	1215	1548
Silence ! .....	1216	1576
Brevets de procédé et d'outillage .....	1189	631
Dangers de divulguer une invention .....	1198	948
Perfectionnements à une invention .....	1204	1074
L'âge du bruit tue le travail ..	1177	215
Le client roi par le crédit .....	1186	519
Concours d'élégance à Lille ..	1190	664
Premières balles .....	1202	1035
Scènes vécues au Brésil motocycliste .....	1202	1035
Des poux dans la tête .....	1206	1329

Disponible :  
125 cmc., 175 cmc., 350 cmc  
PIÈCES DÉTACHÉES

6, Bd RICHARD-LENOIR (Bastille)

CRÉDIT de 3 à 18 Mois

# MOTOBÉCANE



MOBYLETTE  
SCOOTER

Accessoires spéciaux

SERVICE réparations rapide

PARIS-XI<sup>e</sup> - ROQ. 43-43

## Jantes Métal Léger

pour VELOMOTEURS  
fabriquées par

**REINHARD & CHAPUISET**

207, avenue Pasteur — BAGNOLET

Jantes et garde-boue VéloMOTEURS et MOTOS

## JEUNES GENS DEVENEZ MECANICIENS MOTOS

Perfectionnez-vous afin d'améliorer votre situation. Vous deviendrez un spécialiste éprouvé en suivant notre Cours sur les Motocycles et VéloMOTEURS.

Durée 8 mois - Attestation assurée

— FACILITES DE PAIEMENT —

Demandez la brochure N° 11 MOT aux  
**COURS TECHNIQUES AUTOS**  
SAINT-QUENTIN (Aisne)

AGENT OFFICIEL



G. PERSIN

92, av. de Rigny  
BRY (Seine)

Pièces d'ORIGINE  
pour tous modèles

Tél. : 272 à BRY

Expédition en province



PLAQUES DE POLICE  
ET LANTERNES

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20<sup>e</sup>) - Téléphone : ROQ. 76-26

**DYNAMIC-SPORT**

6, rue St-Augustin (2<sup>e</sup>)  
Métro Bourse - RIC. 75-28

**CREDIT**

20 % cptant, solde de 2 à 18  
mois (intérêt très minime)  
en cas de maladie, accident,  
décès, traites supprimées.  
Crédit s/ occasions garanties  
Service après vente

Reprise toute machine

MOTOBÉCANE - JONGHI  
BSA - ARIEL - LAMBRETTA  
TERROT - CSEPEL - NSU  
MORS-SPEED - JAWA  
DS MALTERRE (AMC-Ydral)

les scooters à grandes roues  
AER MACCHI - GALLETTO-  
GUZZI - JONGHI-POLO  
MOTOBÉCANE - STARLETT  
Réponse ctre 45 fr. timbres

# TYKO

le spécialiste

**MOTOBÉCANE**



Une expérience de 30 années

Très appréciée des Ardennais...

24, Rue du Moulin

Tél. 25-33 - CHARLEVILLE (Ardennes)

LAVEZ VOTRE SCOOTER, VOTRE MOTO  
AVEC LA BROSSE LAVEUSE

# FLEXA

SPECIALEMENT CONÇUE, EN NYLON SOUPLE  
NE RAYE PAS LA PEINTURE  
ECONOMIQUE : ELLE LAVE ET RINCE EN

MÊME TEMPS

**GARANTIE 1 AN**

FLEXA, 27, rue Marius-Aufan - LEVALLOIS (Seine)

Téléphone : PEReire 64-66

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

FOURCHES TELESCOPIQUES

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS  
HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI

Siège Social : 6, rue G. Lacaud, Courbevoie (S.). - DEF. 27-87  
34, rue Louis-Blanc, COURBEVOIE (Seine) - Tél. DEF. 29-09



Constructeurs



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

MARCHANT Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS

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

# La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

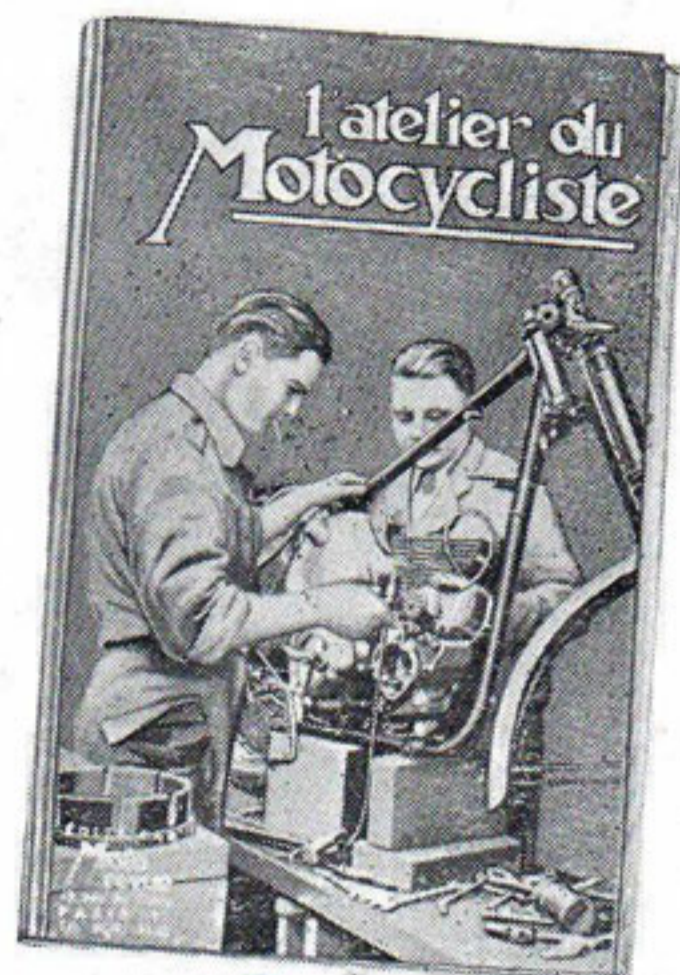
TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE,  
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



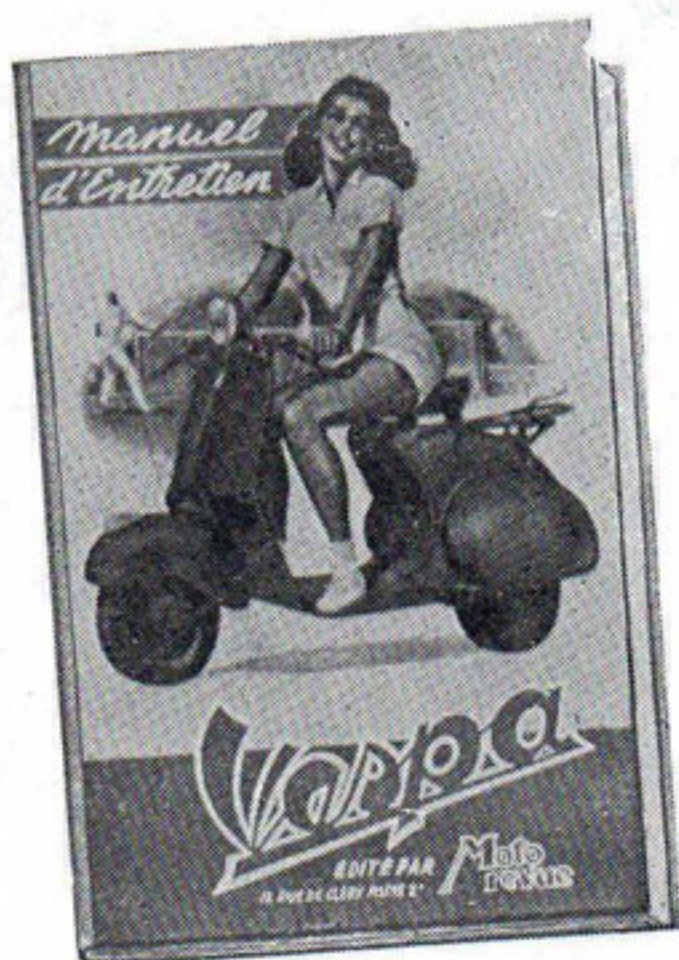
Prix : 750 fr. (par poste 850)



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.)

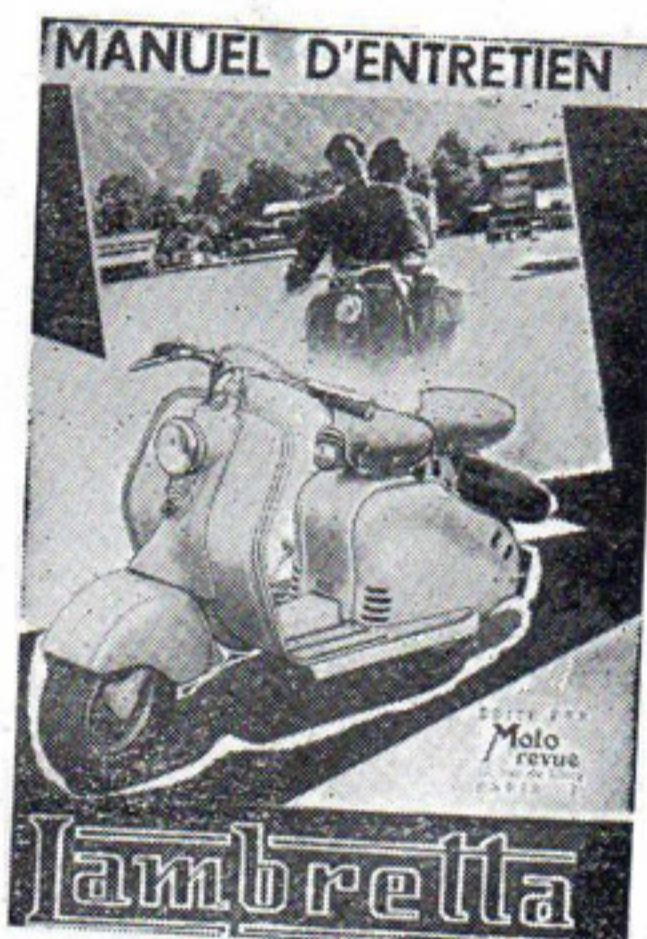
### GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

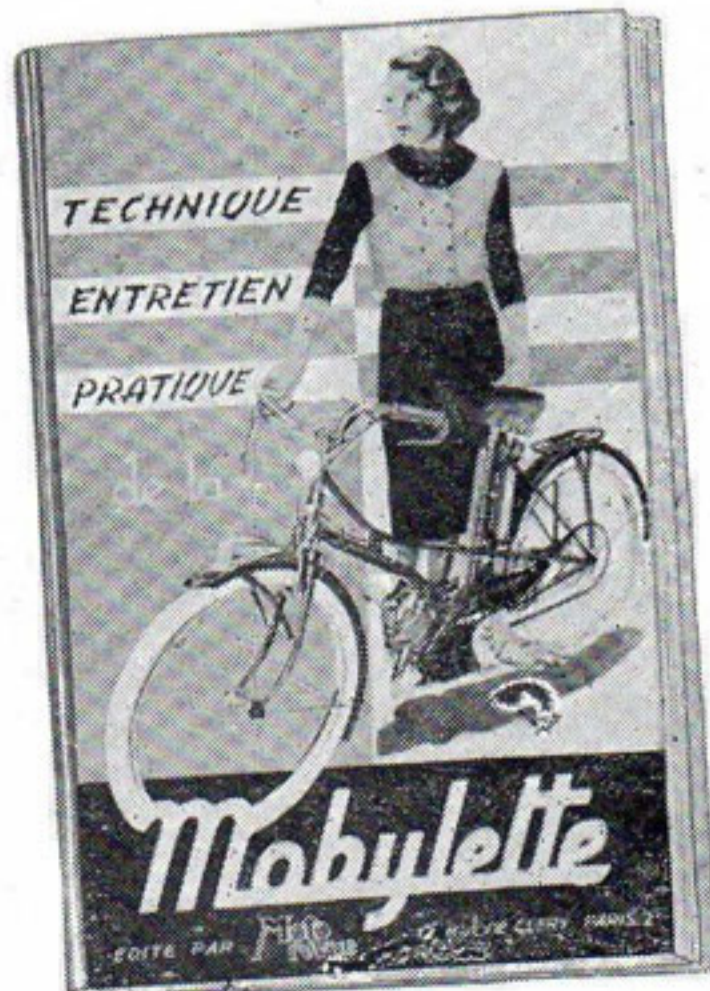
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

### L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)

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



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

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 AMC 125 et 150 : 500 fr.  
Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

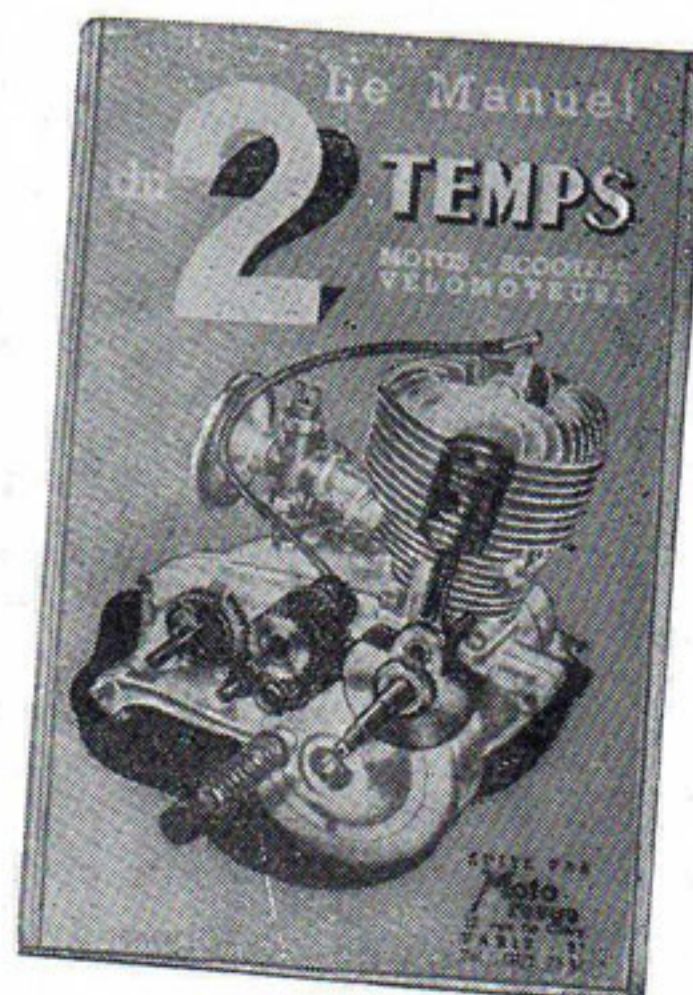
CARNET DE BORD du Motocycliste :  
60 fr. (franco 80 fr.)

RELIURES : 350 fr. (franco 425 fr.)

Catalogue détaillé sur demande

### TABLEAUX MURAUX

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)

**VITESSE-PUISSANCE-SECURITE**  
— EN MOTO-VELOMOTEUR-SCOOTER —

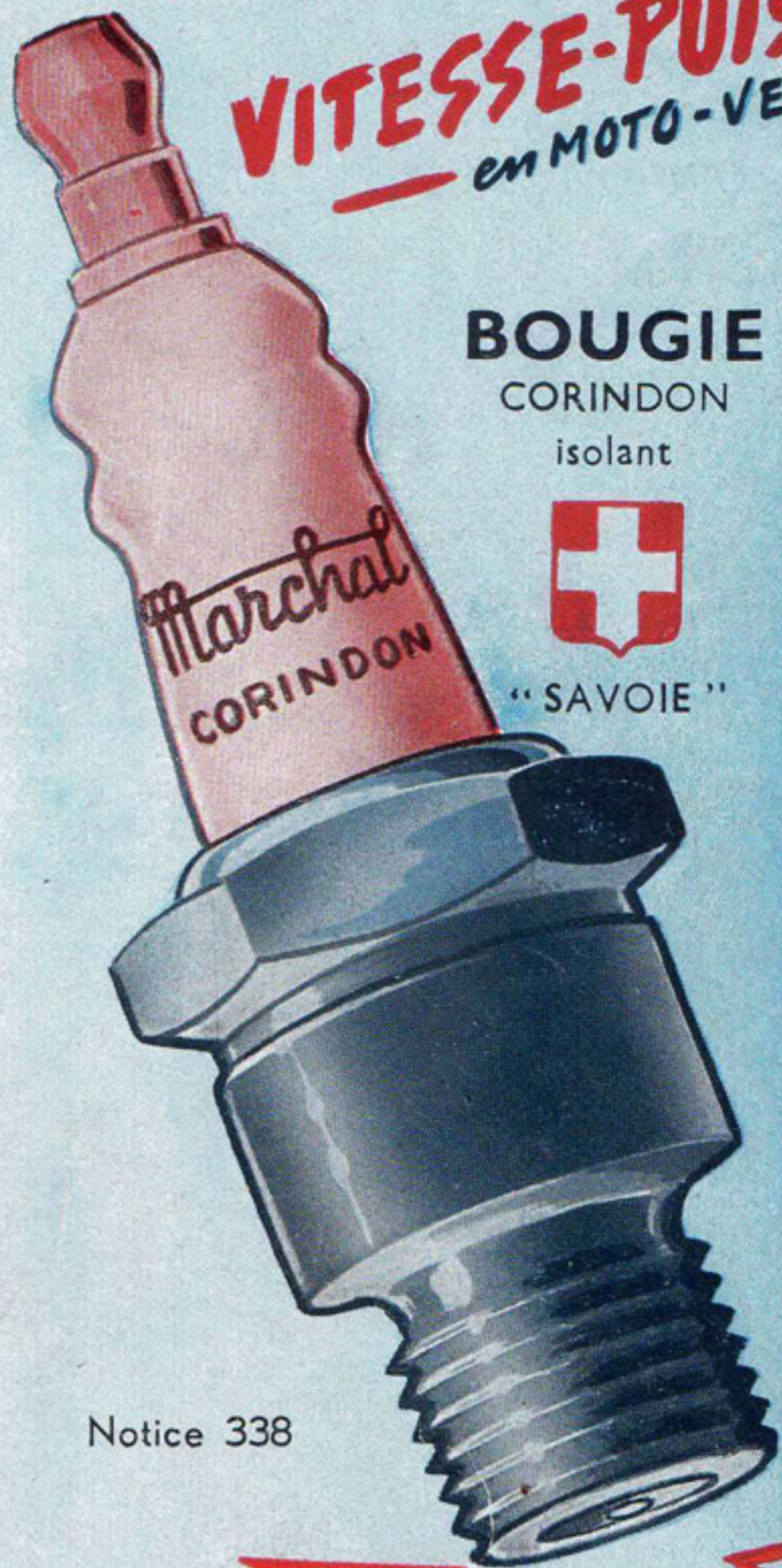
**BOUGIE**

CORINDON

isolant



“SAVOIE”



Notice 338

montée en série par tous les grands  
constructeurs de motocycles

ALCYON - AUTOMOTO - BERNARDET  
GNOME - RHONE - MAGNAT-DEBON  
MONET-GOYON - MOTOBECANE  
MOTOCONFORT - NEW-MAP - PEUGEOT  
RENE-GILLET - TERROT - VAP  
VELOCAR - VELOSOLEX

*Victorieuse  
dans toutes les compétitions*



Notice 1.05

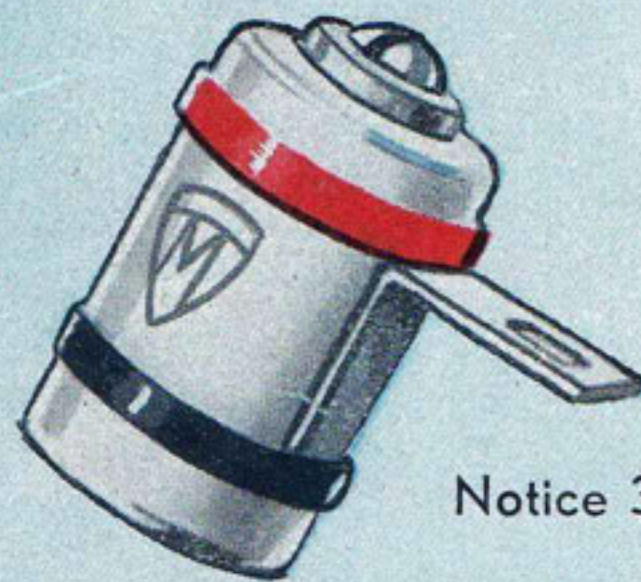
**PROJECTEUR**

**“Equilux”**

pour  
MOTOS - VELOMOTEURS  
SCOOTERS

*Eclairage  
Sensationnel*

en portée comme en largeur  
homogène et égal partout



Notice 345

**CONDENSATEUR D'ALLUMAGE**  
**à bain d'huile**

*Départs toujours faciles,  
pas de perte de puissance,  
absolument étanche*

**MARCHAL**

— Exigez cette Marque, c'est votre meilleure garantie —

