

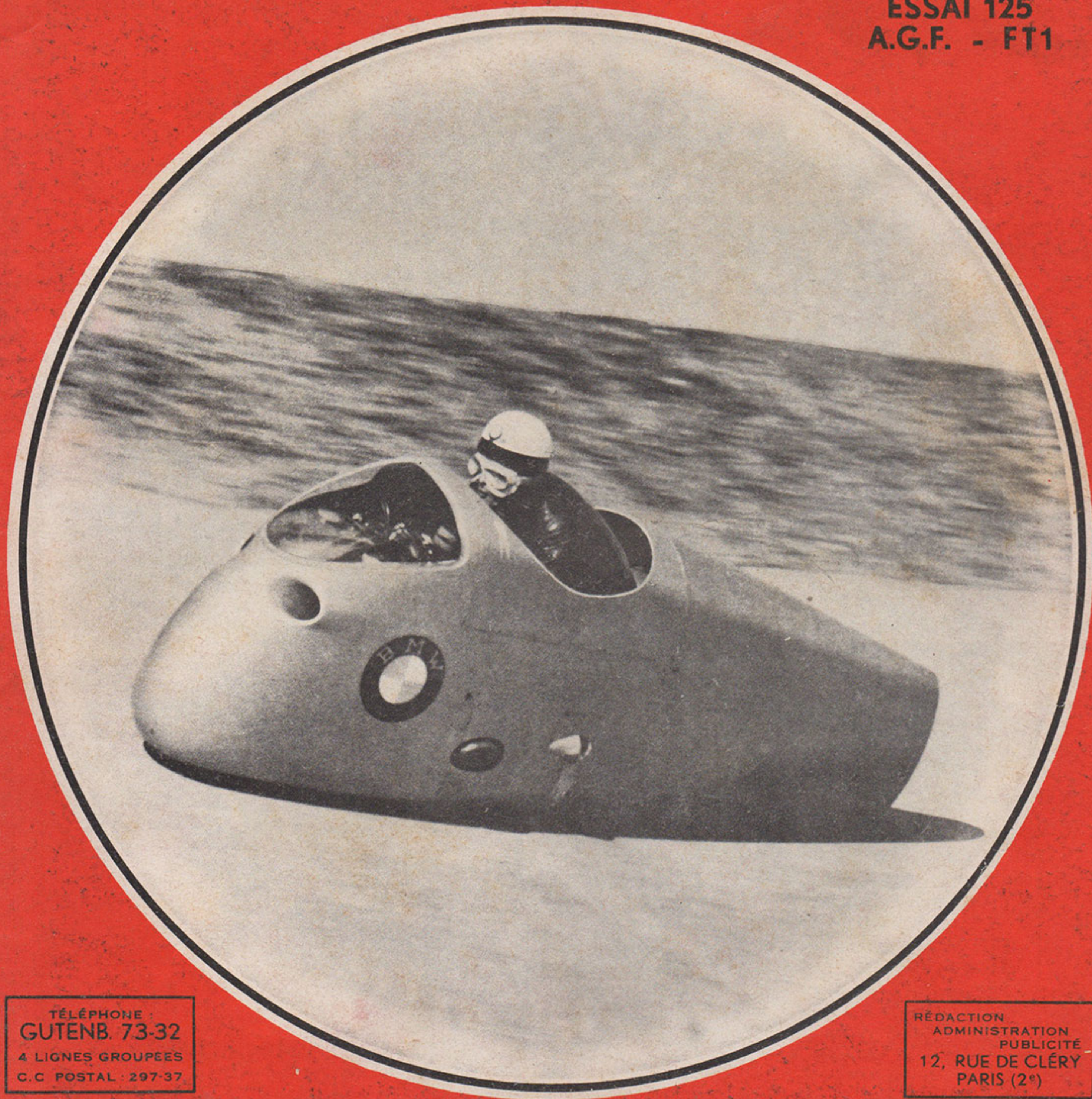
Moto revue

42^e ANNEE. — 27 NOVEMBRE 1954 — N° 1.214

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

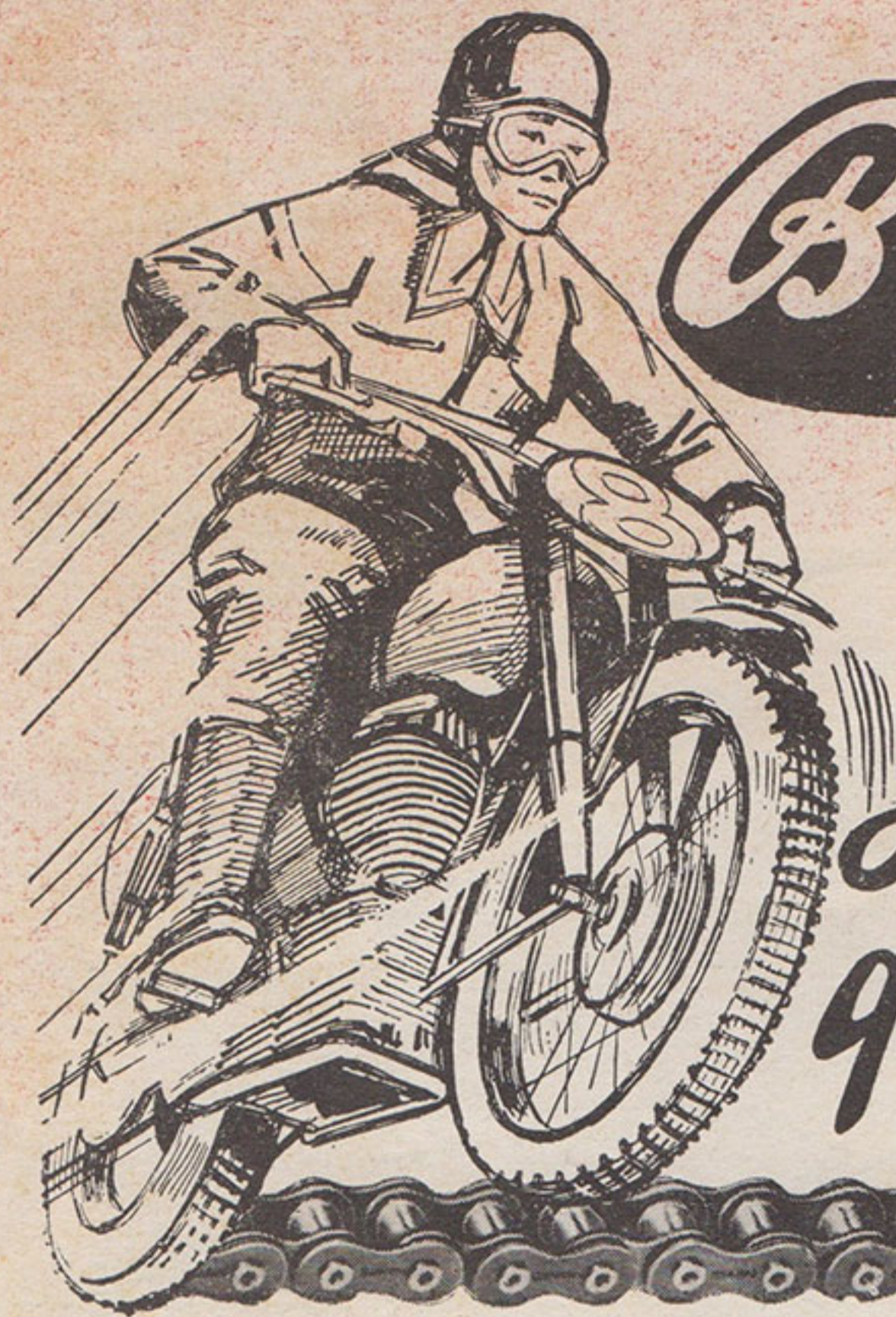
ESSAI 125
A.G.F. - FT1



TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

Noll et B.M.W., voulant couronner une belle saison sportive, se sont victorieusement attaqués, à Montlhéry, à une série de records en side-cars.



Brampton

&

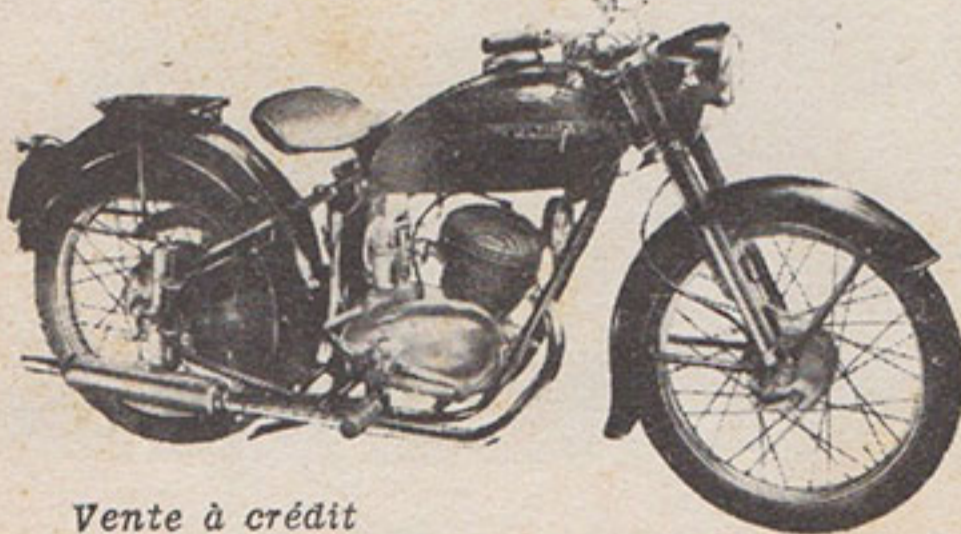
RENOLD

Les chaines de qualité supérieure

ULTIMA

24-26, rue du Commandant Faurax - LYON-6^e
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

CABLES - GAINES
 TRANSMISSIONS

Ressorts - Rondelles GROWER



Société Bourbonnaise
 des Applications du
FIL METALLIQUE

Rue Jean Desorges

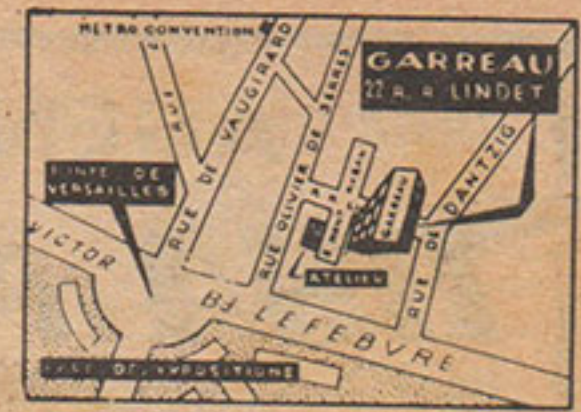
CUSSET (Allier)



VICHY Tél. : 38-08 - 49-15

Télégr. : METAFIL-CUSSET

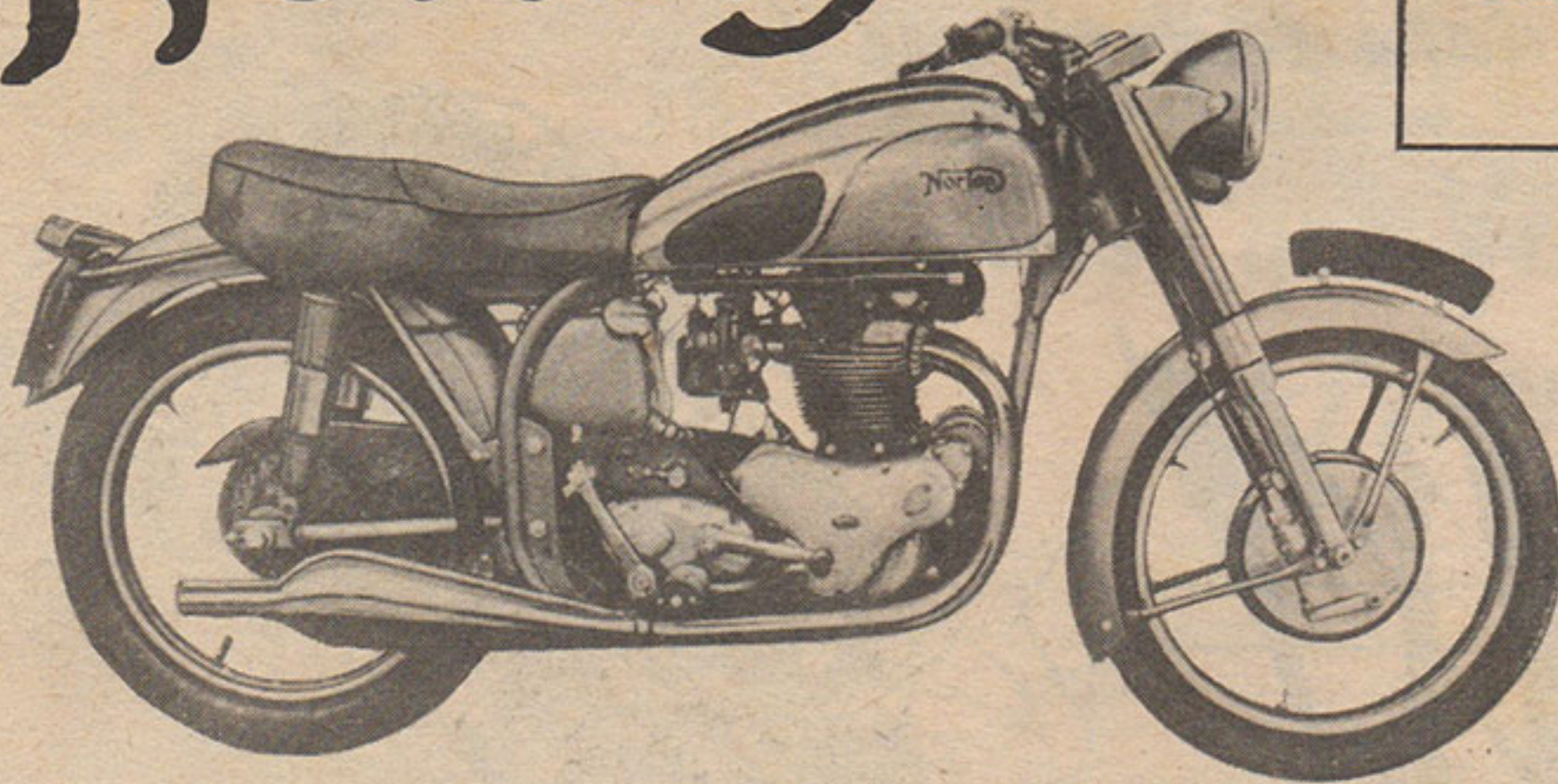
Le Salon de la Moto continue jusqu'à fin décembre chez **C. GARREAU**



Distributeur pour la France de **NORTON EXCELSIOR, TORNAX**

qui vous présente toute la gamme des célèbres

Norton



Gagnant de 31 Tourist Trophy. Champion du Monde 1951 (catégories 350, 500 et sidecars).
Record de l'heure à Montlhéry. Recordman de 5 Bol d'Or par G. Lefèvre.

Champion de France : Collot 1953 et 1954

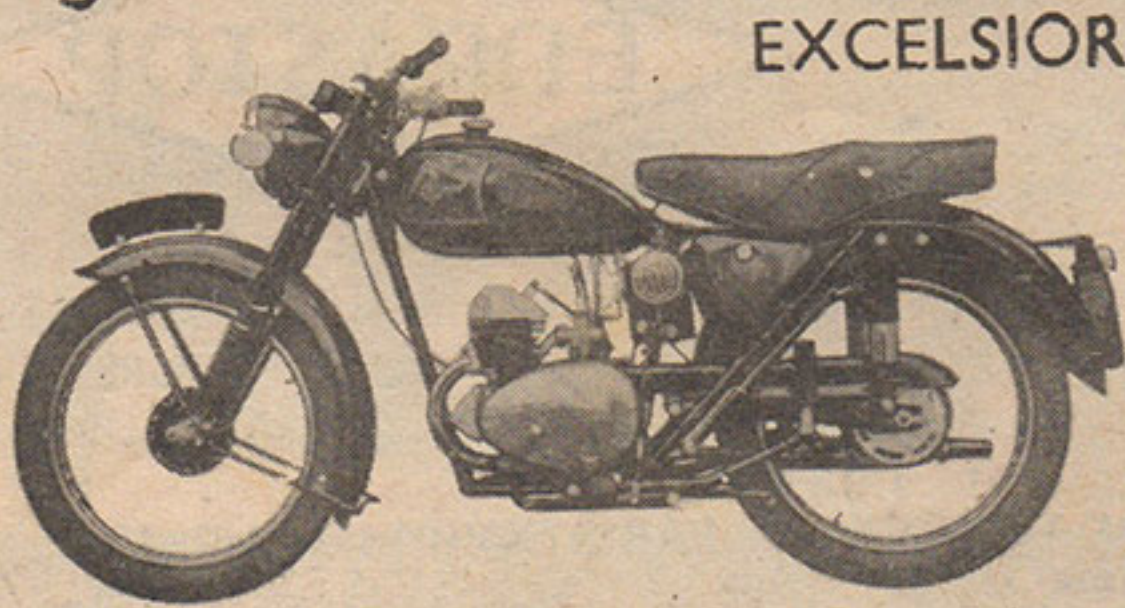
**NOMBREUSES VICTOIRES
DANS TOUTES LES EPREUVES**

NORTON 88 Featherbed. Super-Sport à suspension oscillante. Culasse aluminium. 2 carburateurs Racing. Complète avec grands freins. Selle double. Guidon monté sur amortisseurs avec éclairage électrique. Compteur. Vitesse : 170 kmh.

BAISSE SUR LES NORTON

DEMANDEZ LES NOUVEAUX PRIX

Agences **NORTON** et **EXCELSIOR** libres pour certains départements



EXCELSIOR

TOURISME 250 cc. 2 cyl., 2 temps. Souplesse d'un quatre cylindres. — PRIX : 210.000.
SPORT 250 cc. 2 carbu., 2 cyl., 2 temps, suspension oscill. Souplesse d'un 4 cylindres. — PRIX : 220.000

ACCESSOIRES ET PIÈCES DÉTACHÉES

SACOCES : Sacoques américaines cuir chromé, renforcées, dispositifs de démontage immédiat. La paire : 4.900 à 5.900 francs.

PNEUS ET JANTES Anglais, Français. Jantes dural toutes dimensions. - Chambres à air : prix spécial par quantité. Pneus toutes marques. (Prix par quantité).

SELLES ET COUSSINS : Coussins « Lycett Sports » et selles doubles.

FOURCHES : Tous modèles : **NORTON, EXCELSIOR, TORNAX, ARIEL, B.S.A., INDIAN.**

GUIDONS Tous modèles.

RESERVOIRS Tous modèles : **NORTON, B.S.A., ARIEL, MATCHLESS, INDIAN.**

BOITES DE VITESSES : **B.S.A. TRIUMPH, ARIEL, NORTON, BURMAN, ALBION, etc...**

MOTEURS COMPLETS : **INDIAN, NORTON, etc...**

BOUGIES — PHARES (Pièces LUCAS). — Toutes marques.

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES : **NORTON, EXCELSIOR, INDIAN, TORNAX, ARIEL, MATCHLESS, B.S.A., VINCENT, etc...**

OCCASIONS ENTIEREMENT RÉVISÉES DANS NOS ATELIERS ET GARANTIES 6 MOIS POUR NOS MARQUES

Possibilités de crédit 6 9, 12, 15 et 18 mois

NORTON 500 cc. Manx Téles. Susp. Gd reserv. Moyeu con. Pn. nfs. Cpte-tours. Mot. révisé. Boite 4 vit. 165 kmh. : fr. 250.000
NORTON 500 cc. Manx Téles. Susp. Gd reserv. Moyeu con. Pns neufs. Entier. révisée. Parfait état : fr. 240.000
NORTON 350 cc. Inter. Cyl. et cul. alu. Susp. AR. Eclair. Pneus neufs. Entier. révisée : fr. 200.000
NORTON 500 ES2 Tél. Susp. AR. Et. nf. Eclair. Compt. : 220.000
NORTON 500 cc. ES2. Tél. Susp. AR. Selle double. Eclair. Ccmpt. Pneus neufs. Etat neuf : fr. 230. et 240.000
NORTON 500 cc. Dominator type 7. Téles. Susp. Eclair. Compt. Pn. neufs. Entier. révisée : fr. 260.000
NORTON 500 type 18. Culb. Gd reserv. Et. nf. 135 kmh. : 145.000
NORTON 500 cc. 16H. Tan-sad. Eclair. Parf. état : fr. 125.000
NORTON 500 16H type armée. Kaki. B. ét. marche : fr. 75.000
NORTON 633 Big. Four. Ent. recond. Gar. 6 mois pr side : 195.000
NORTON 633 cc. Big Four. Non état de marche : fr. 50.000
AJS 500 cc. Twin. Etat neuf. Susp. Fourche téles. 4 vit. Sélec. Eclairage. Pneus neufs. Garantie. Compteur : fr. 275.000

BSA 650 cc. Golden Flash Twin 1952-53. 4 vit. Sélec. Susp. Fourche téles. Eclairage. Compteur. Parfait état : fr. 275.000
ARIEL 350 cc. 4 vit. Sél. Eclair. Tan-sad : fr. 75.000
ARIEL 350 cc. 1953. F. tél. Susp. AR. Etat de neuf. Ecl. Compteur. Selle double : fr. 225.000
ARIEL 500 cc. 1953. F. tél. Susp. AR. Etat de neuf. Ecl. Compteur. Selle double : fr. 250.000
VELOCETTE 350 cc. 1954. Etat neuf absolu. Roulé 5.000 kms. Ecl. Compteur. Selle double : fr. 250.000
N.S.U. 500 cc. Culbut. 4 vitesses. Tan-sad. Eclair. : fr. 60.000
EXCELSIOR 250 cc. 1953. 3 CV Twin Télescop. Susp. AR. Eclair. Parfait état : fr. 125.000
VINCENT neuve, en caisse sous garantie : fr. 450.000
ROYAL ENFIELD 350 cc. 1952. Tél. Ecl. Compteur : fr. 160.000
AER MACCHI Scooter 125 cc. 1954. Bon état : fr. 125.000

VOITURES SPORT

JAGUAR 1952-53 - XK 120 - Cabriolet. Pneus racing. Roues fil. 200 kmh. 10.000 kms. Compteur : fr. 125.000
BMW 327/28. 6 cyl. 3 carbu. Cabriolet. 145 kmh. Décapotable. Pneus état neuf. Parfait état : fr. 125.000

Achetez vos motos chez **C. GARREAU**, le technicien de la moto - Atelier spécial de mise au point et réparations par mécaniciens spécialisés sous la Direction de **G. LEFÈVRE** 5 fois recordman du Bol d'Or

22, Rue Robert Lindet - PARIS-XV^e - VAU 07-09

CREDIT 6 - 9 - 12 - 15 - 18 MOIS

AGENCE OFFICIELLE :

BSA ARIEL **SUNBEAM**

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

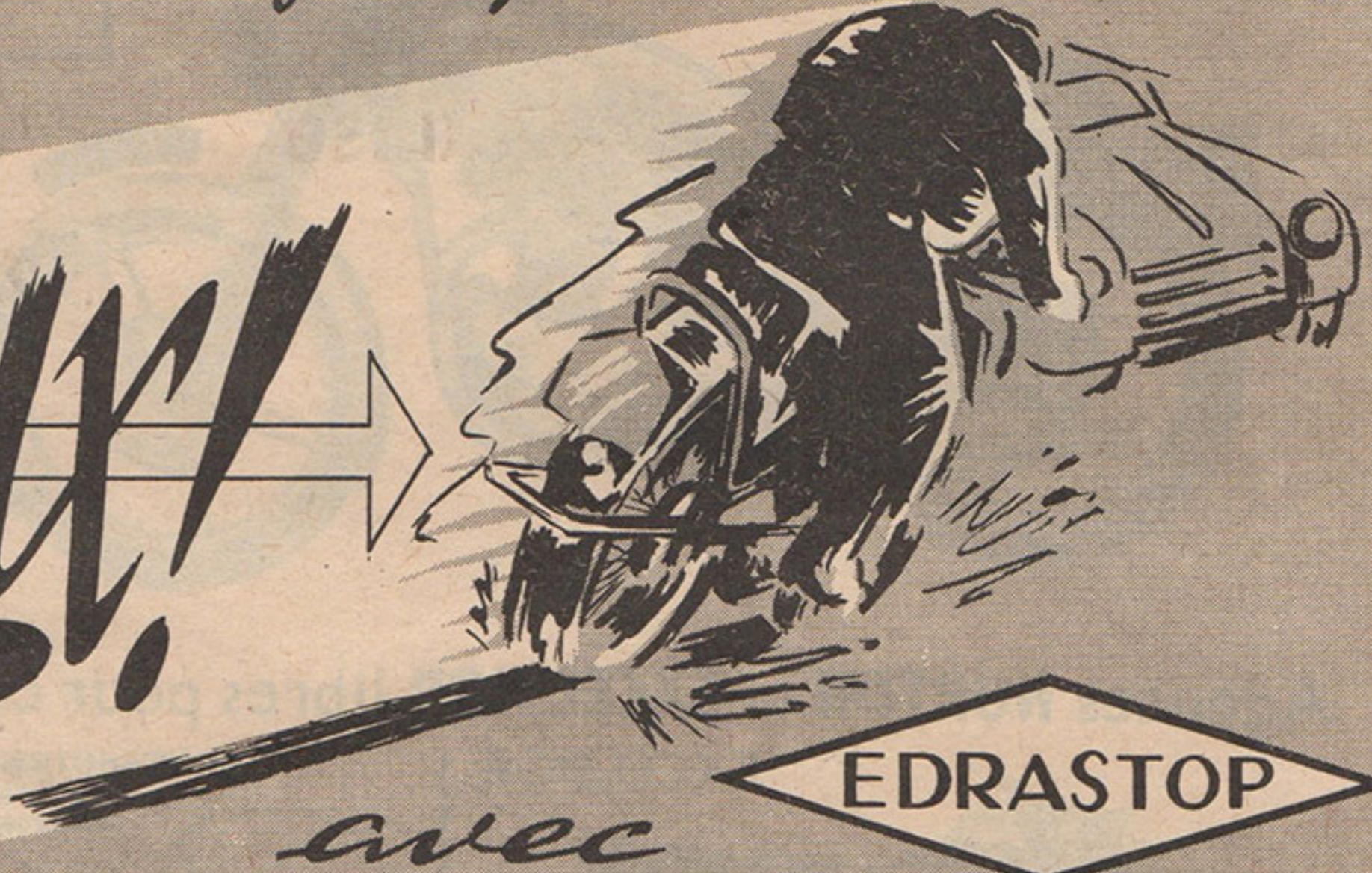
L'ATELIER LE MIEUX ORGANISE
POUR L'ENTRETIEN
ET LA GARANTIE

Expédition contre remboursement

Une révolution dans le freinage !...

VOUS FREINEREZ

Mieux!



avec

POUR **1.000 frs** AMÉLIOREZ AU MAXIMUM VOTRE FREINAGE ET DOUBLEZ LA DURÉE
DE VOS GARNITURES DE FREINS GRACE AU REVÊTEMENT **EDRASTOP** QUI LEUR ASSURERA, **MÊME**
COUVERTES D'EAU, D'HUILE, OU SURCHAUFFÉES, UN FREINAGE PARFAIT, PLUS PROGRESSIF
ET PLUS RAPIDE, PLUS DE GRIPPAGE, PLUS DE BLOCAGE DE ROUES, APPLICATION FACILE A RÉALISER
SOI-MÊME. CONTRE REMBOURSEMENT : **1.045 Frs.**

Agènt Général : **J. POCH - NIEL-GARAGE**, 8, RUE FOURCROY, PARIS (XVII^e) - WAG. 52-62
AGENTS DEMANDÉS POUR PARIS ET PROVINCE

"EDRASTOP" EST L'ARMURE DE VOS GARNITURES

**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 Véломoteurs.

Durée 8 mois - Attestation assurée
— FACILITES DE PAIEMENT —

Demandez la brochure N° 11 MOT aux
COURS TECHNIQUES AUTOS
SAINT-QUENTIN (Aisne)

**LE
CASQUE**

GENO

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^e - ANJ 12-38



Méto Saint-Paul
Tél. : ARC. 71-46

SAINT-PAUL-MOTOS

1, Rue de Rivoli
PARIS-4^e

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.



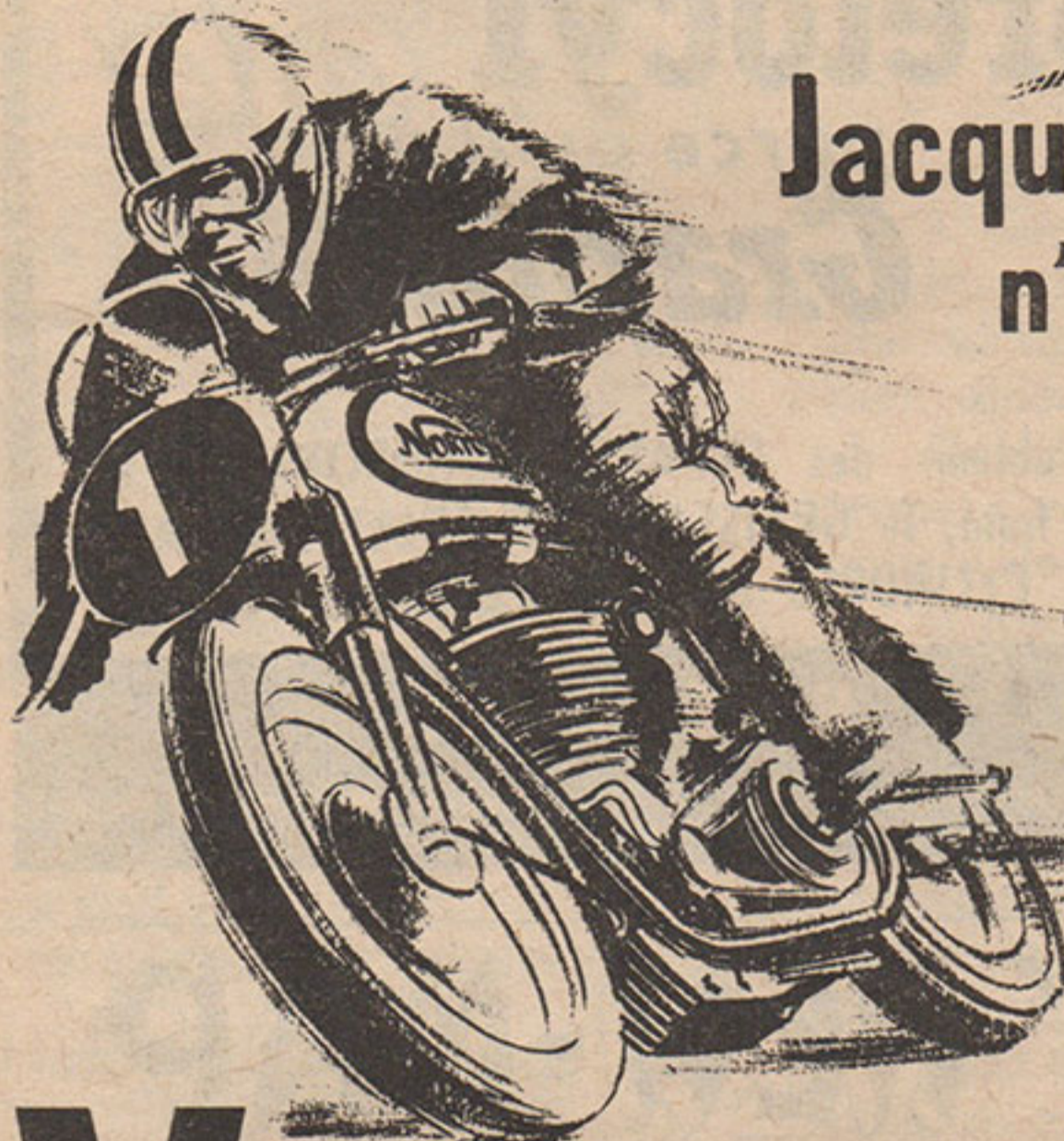
Jawa 350

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

TERROT — MONET-GOYON
GNOME-RHONE — ALCYON
RENE GLETT — JONGHI
RADIOR

et le VELOSOLEX

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



Jacques COLLOT

Champion de France
1952-53. Cat. 500 cmc.

n'utilise que VEEDOL

...et triomphe!

Collot sait que sur une machine aussi "poussée" que la sienne, le rôle de la lubrification est primordial. C'est pourquoi il a choisi VEEDOL.

VEEDOL qui, grâce à son indice de viscosité record, ne perd rien de son pouvoir lubrifiant aux vitesses élevées que Collot exige de son moteur.

VEEDOL : une huile sur laquelle on peut compter.

POUR LES MOTEURS "2 temps" AUSSI
UTILISEZ 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"

B. S. A. ARIEL SUNBEAM

2 Magasins :
28, rue Davoust
43, avenue Ed. Vaillant
PANTIN (Seine)

A. CHARRIER

Champion de France vitesse 1936
SPECIALISTE DES MACHINES ANGLAISES

Téléph. : NORD 44-26
Métro : Hoche et
Porte Villette
Autobus 170 et 130

TOUS MODÈLES VISIBLES EN MAGASIN

STOCK pièces détachées B.S.A. - SUNBEAM - ARIEL

CREDIT : 6-9 ou 12 MOIS (expédition contre remboursement)

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres

Toutes nos machines
sont traitées avec REDEX

La maison se charge
de l'immatriculation des machines

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT 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
pour les lecteurs de
«Moto-Revues»
CONDITIONS SPECIALES

MOI QUI AIME POUSSER MON MOTEUR



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)

Nouveau Tour de force

NEW-MAP

une "LEADER"
à 134.500^{frs}

équipée de l'excellent
bloc-moteur

YORAL

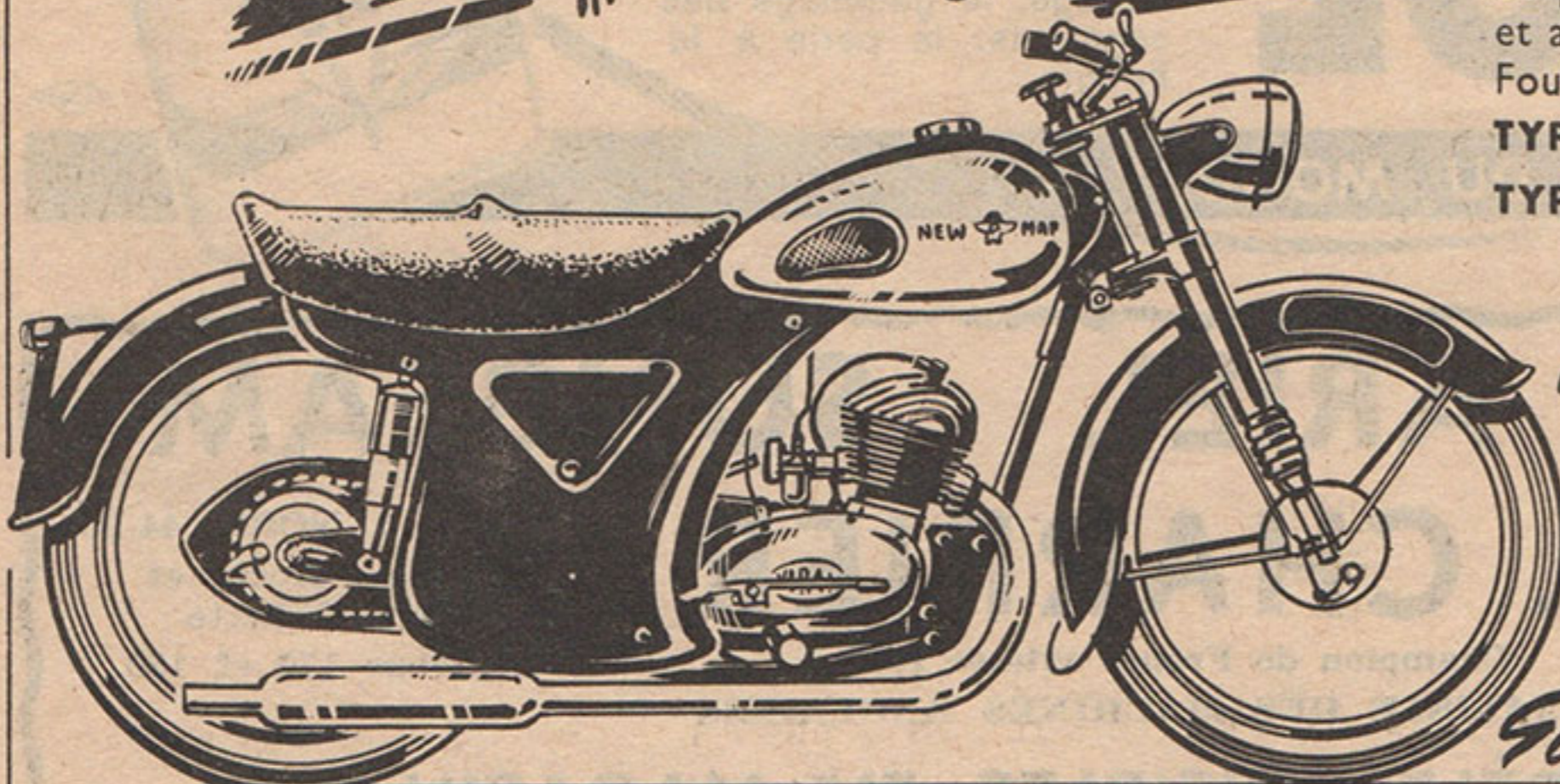
Suspension arrière par fourche oscillante
et amortisseurs télescopiques

Fourche avant télescopique "TIGER"

TYPE LK 140 125 cm³ 134.500 frs

TYPE LK 180 175 cm³ 149.500 frs

(selle monoplace)



et naturellement

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

des chromes qui tiennent
Sans sacrifier à la qualité!

MOTOCYCLETES
NEW-MAP

Bureaux et Usines :
124, Avenue Lacassagne - LYON

PARIS - 30, rue de Charenton, Mr. DEGUSSEAU
NANCY - 3, rue Léopold Lallement, Mr. LEFEVRE
LYON - 215, rue Vendôme, Mr. SPALECK
BOURG - Route de Mâcon, Mr. BAILLET

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

4.5



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N°s	800 fr.	1.100 fr.
50 N°s	1.500 fr.	2.000 fr.

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

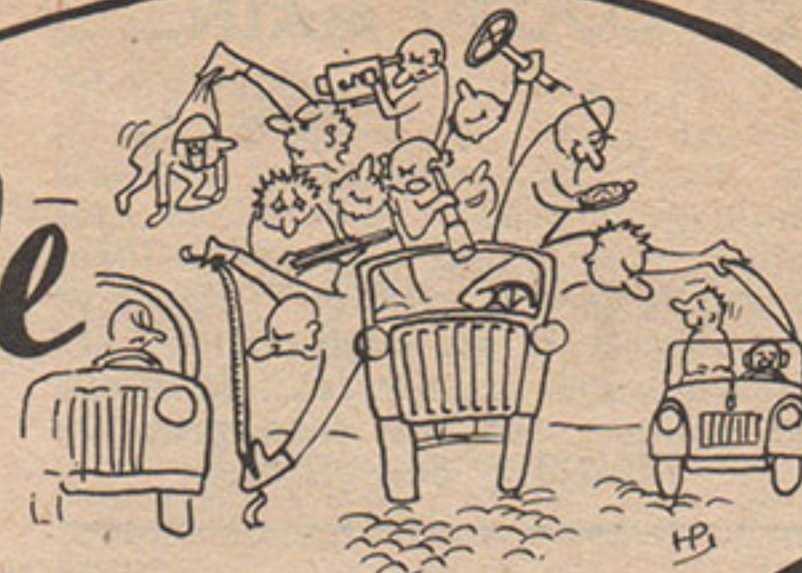
12, RUE DE CLERY,
PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Geneviève



Le 10 Juin 1954, une grande marque d'automobiles française mettait au service du Préfet de Police une voiture-laboratoire : « Geneviève ».

Pour beaucoup de parisiens, ce véhicule fut une voiture-témoin, une voiture de contrôle, une voiture d'essais, etc... toutes choses bien différentes d'une voiture laboratoire.

Ce dernier terme prend ici une nouvelle résonance, accolé au terme « voiture » impliquant une mobilité peu compatible avec le calme, de mise dans un laboratoire.

Il faut voir là un des nombreux signes de l'évolution qui s'est faite dernièrement dans le domaine de la technique de la circulation. Cette dernière, en effet, a pris maintenant une importance telle qu'elle requiert une véritable spécialisation, de vrais techniciens.

Parti d'une initiative privée, ce mouvement soutenu par certains organismes officiels, en faveur d'une étude, avant tout intelligente et objective, a donné d'excellents résultats, dépassant même les espoirs de ceux qui en furent les artisans.

Ceci tient sans doute au sérieux des études entreprises, mais bien plus au fait que la question a été attaquée d'une façon pour ainsi dire « pratique ». C'est-à-dire que l'on a enfin renoncé à étudier la circulation du seul point de vue administratif ou légal. La technique se traite maintenant dans la rue, sur « pièces » et des méthodes de travail et d'enquête modernes sont utilisées, à la taille des problèmes à résoudre.

Mais ce ne sont pas seulement les spécialistes qui auront leur mot à dire, mais également tous les usagers : piétons, automobilistes, motocyclistes, etc... qui présentent des suggestions souvent audacieuses, mais pleines de bon sens dans la plupart des cas.

40.000 personnes des deux sexes ont répondu à une enquête menée parallèlement à l'opération « Geneviève ».

Comme le précise l'introduction aux résultats publiés à la suite de ces deux opérations, il ne s'agit que d'une « contribution à l'étude de la circulation ». Contribution qui en réalité, est en quelque sorte le point de départ de cette fameuse « étude ».

Si aucune solution spectaculaire n'en a encore résulté, il est hors de doute que les services officiels n'aient trouvé là une source de renseignements et d'indications des plus utiles.

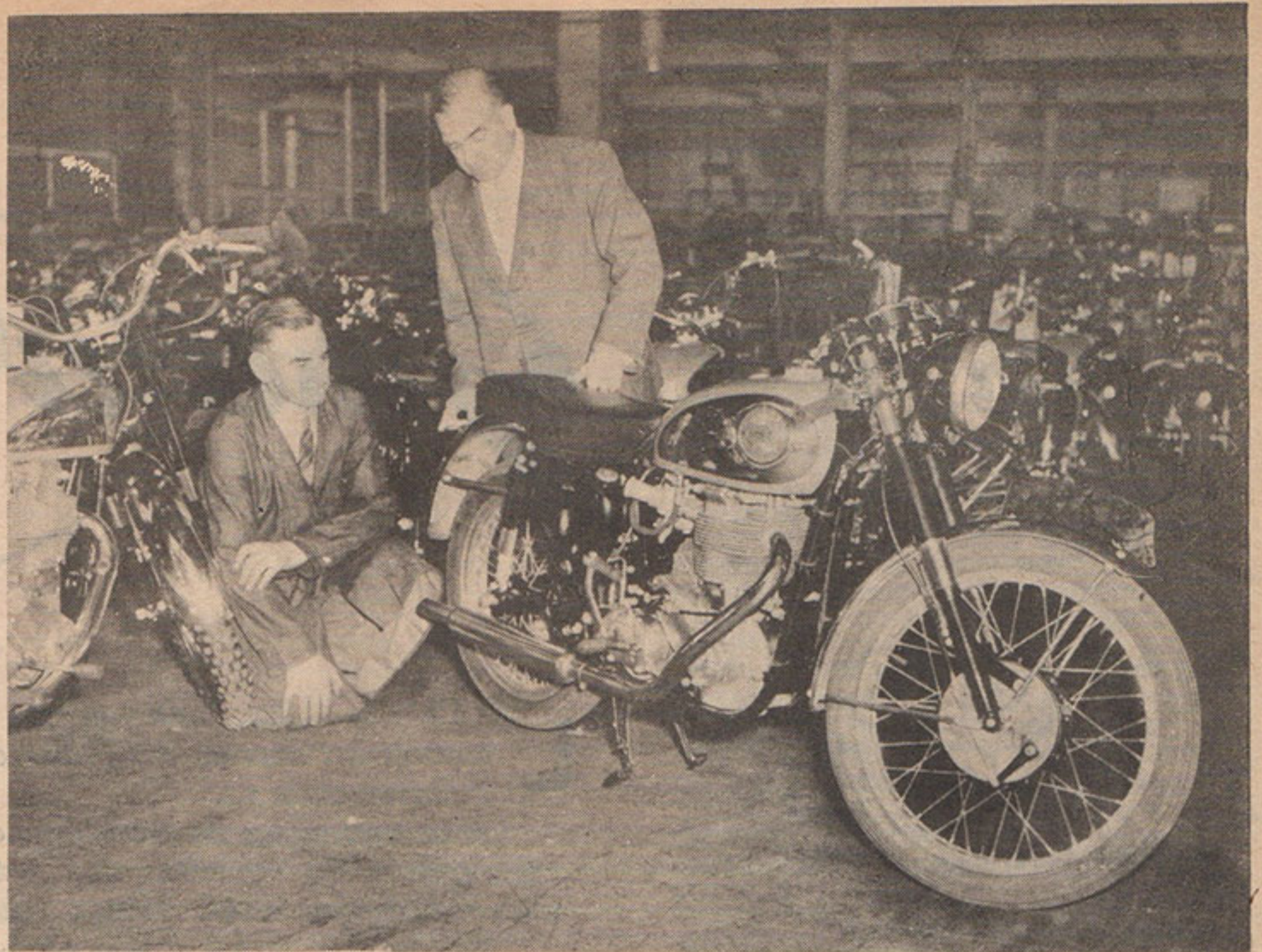
« Geneviève », en fait, va continuer son œuvre, appelée en province par de nombreuses municipalités. Son retour à Paris se fera le 15 Mars de l'an prochain. Douze grandes villes recevront sa visite ainsi que celle de « Marguerite », voiture « civile » chargée d'études complétant celles de « Geneviève ».

La somme de ces diverses études permettra-t-elle de trouver une formule satisfaisante pour tous ?

C'est là le vœu que nous formulons.

DU COUSU MAIN...

...et du sur mesures, pourrait-on dire au sujet des « Gold Star ». La machine, ci-contre, a été assemblée et réglée suivant les exigences d'un client désirant utiliser sa machine en tourisme (phare et silencieux) et en compétition. Mr H. Hopwood (à droite), directeur des études, suit de très près les résultats enregistrés.



RECORD BATTU

Nous nous étonnions dernièrement du coût du kilomètre de l'autoroute du Nord (120 millions au km.). Nous avons tort — de nous étonner — puisque la future autoroute de Milan à Naples, qui va être prochainement entreprise, reviendra à 238 millions de lires au km, soit environ 155 millions de francs. Au total, toute la construction atteindra le chiffre de 175 milliards de lires (Longueur : 738 kms !).

Informations

◆ **UNE 250 AWO SPORT**

Chacun connaît la 250 Awo de zone orientale, copie des BMW types R 23 à R 25. L'on sait également qu'il fut réalisé, à partir de cette machine, des modèles compétition.

Aujourd'hui, la marque profitant de son expérience en courses, présente une Awo-Sport, dont la puissance a été portée à 15 CV et dont le nouveau cadre est muni d'une suspension arrière oscillante.

◆ **BRULEZ LES FEUX ROUGES !**

Dans le *Bulletin Municipal*, Mr Dubois, préfet de police de la Seine, répond à un conseiller au sujet de la permission accordée aux conducteurs de dépasser les feux rouges pour tourner à droite. Mr Dubois rappelle que l'on ne peut tourner à droite, à un feu rouge, que lorsque l'on se trouve dans la file de droite et que l'on ne risque pas de gêner les piétons et les voitures venant de la gauche. Des instructions ont été données aux gardiens de la paix pour dresser contravention aux conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons.

◆ **PISTON EN ALLIAGE LEGER A ARMATURE**

Mahle, qui équipe en pistons tous les « racers » de compétition allemands, vient de demander un brevet pour un nouveau piston, brevet que nous relevons dans le dernier bulletin de l'UTAC.

Les derniers perfectionnements apportés au dessin des pistons en alliage léger ont pour but de réduire leurs déformations sous l'action de la chaleur.

La jupe est coulée autour d'armatures en tôle faites d'un métal différent de celui du piston. Elle est ainsi constituée par un couple bi-métallique qui tend à se courber sous l'action de la chaleur. En choisissant convenablement le métal et les dimensions des armatures, on peut obtenir une déformation finale déterminée avec précision.

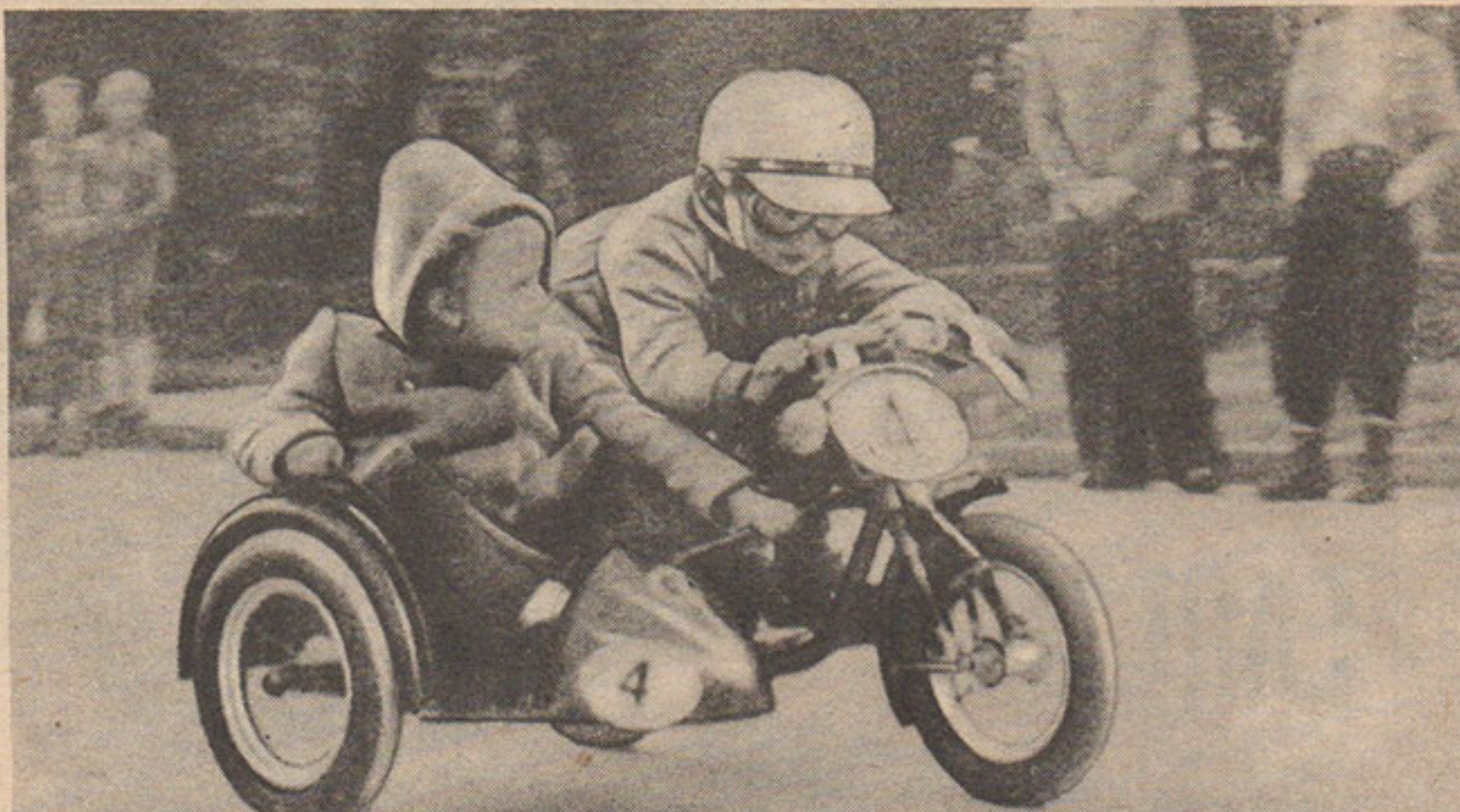
Les armatures sont noyées dans la jupe, à peu près à mi-hauteur, de façon que l'extrémité ouverte du piston ne risque pas de se déformer vers l'extérieur. Les armatures n'exigeant pas de fentes supplémentaires dans les parois, la circulation de l'huile ne se trouve pas modifiée.



UN NOUVEAU PAS...

...de la charmante danseuse Simone Lamand vers la motorisation universelle. On voit ici Mr Ladevèze souhaitant succès et bonne route à cette jolie personne venue prendre livraison d'un scooter tout équipé exposé au Salon par P. Ladevèze.

Ci-dessous, une jeune équipe hambourgeoise qui laisse entrevoir encore de beaux jours pour les adeptes du « chariot ». La machine est évidemment une spéciale propulsée par un 32 cmc. deux temps Bérini et atteint... 25 kmh. !



◆ ON DIT QUE...

...les records établis dernièrement par Camille Daudon ont chatouillé pilotes et constructeurs...

Et ce n'est pas seulement la catégorie 50 cmc. qui est visée, car certains 100 cc. deux temps...

× × ×

Mais en records 100 cmc., il y a l'épouvantail NSU.

La « chaise longue volante » vient de faire des essais avec un nouveau moteur 100 cmc. dont la puissance est passée de 9 CV 2 à près de 10 CV.

Aux premiers essais, 204 kmh. ! Pour mémoire, Romolo Ferri, sur Lambretta 125, détient le record du kilomètre lancé à 201 kmh... seulement.

× × ×

Que dans le domaine des petites cylindres on verrait prochainement un ou plutôt deux nouveaux moteurs, un 49 cmc. et un 75 cmc. deux temps, mais à trois vitesses. La réputation de leur créateur ne pourra qu'impressionner favorablement tous les constructeurs de cyclo et vélomoteurs.

× × ×

...Que prochainement une célèbre marque allemande remplacera sa suspension arrière coulissante par une oscillante, et sa fourche télescopique par une Earles.

× × ×

...Qu'une marque allemande, dont les productions se caractérisaient justement par une Earles à l'avant et une oscillante à l'arrière serait sur le point de fermer ses portes.

◆ CE N'EST PAS NOUS...

...mais notre confrère de l'automobile « Inter-Auto » qui écrit :

● Une semaine de la moto silencieuse sera organisée à Paris, du 29 novembre au 5 décembre. A quand la semaine de l'autobus silencieux ?

Nous nous garderons de commenter !

MEA CULPA

Sous le titre « Distribution de carburant » nous avons présenté dans notre numéro du 23 octobre 1954 un Auto-Mélangeur, créé par Satam et que nous dénommons : D.C. 90. Or ce dernier qualificatif s'applique à un distributeur d'essence et n'a donc rien à voir avec le distributeur de mélange pour deux temps que nous avons présenté.

◆ QUI VEUT UNE DOT. ?

Nous portons à la connaissance des coureurs de moto-cross, que les Ets Ladevèze, 165, 170, avenue de Clichy, MAR. 09-79, ont reçu un certain nombre de nouvelles motocyclettes de compétition, marque Dot, modèle 55, 4 vitesses, fourche Earles, au prix de 258.000 fr.

Pour ces machines, Ladevèze fait des reprises et 18 mois de crédit.

◆ NOUVELLES D'ALLEMAGNE

— Pour la saison prochaine, BMW ajouterait à son programme de 250 cmc. et de flat-twins bien connus et en plus de l'Isetta construite sous licence, un scooter de 175 cmc. 4 temps qui serait original sur plus d'un point.

— A côté de la gamme Regina, Horex commencera en série, dès décembre, la sortie de 400 cmc. bicylindre. S'agit-il de l'Imperator, plusieurs fois présenté, mais qui ne fut jamais commercialisé, ou d'un autre modèle ? Nous le saurons bientôt.

Si Horex ne fait pas de scooter, par contre, il présentera en mai 1955 un véhicule 2 roues d'un nouveau type qui sera équipé de moteurs de différentes cylindrées.

Enfin, pour plus tard, une petite voiturette est également prévue.

Afin de pouvoir mettre tout ce programme sur pied, tout le service « recherches et compétition » passera au service de la série, ce qui explique le retrait d'Horex de la compétition pour l'an prochain.

◆ VOITURETTE « ARDEX »

Bien connue pour ses productions dans le véhicule léger, la maison Ardex continue la formule de sa voiturette légère à carrosserie en okoumé-aviation renforcé aluminium.

Equippée en 100 ou en 125 cmc., la machine, dans une rampe de 18 %, est capable, avec deux personnes à bord, de démarrer à pleine charge en première. Cette performance n'a jamais été réalisée à ce jour par aucune voiturette de la classe 100 et 125 cmc. Tous les clients peuvent demander cette épreuve à la livraison de leur machine.

◆ TOUJOURS L'ESSENCE !

Une lutte sévère est engagée en Suisse entre deux groupes concurrents au sujet du prix de l'essence, l'un des groupes (Migrol), mettant en vente le carburant environ 5 fr. (français) moins cher. Nous aurons sans doute l'occasion de revenir sur les conséquences de ce dumping interne, mais en attendant, nous relevons sur « Touring » un tableau des plus instructifs. Il nous donne en effet pour 5 pays la valeur des charges fiscales pesant sur le prix de vente de l'essence. Naturellement la France y occupe une bonne place, ne se laissant dépasser (pour le montant des charges fiscales !) que par l'Italie. Nous avons considéré 1 franc suisse : 83 fr. français.

	Prix sans charges	Charges fiscales	Prix de détail
Suisse	24	21,5	45,5
Allemagne	25,5	25,5	51
Autriche	26,5	25,5	52
France	24	40,5	64,5
Italie	24	48	72

LE PROGRAMME POUR LA SEMAINE DE LA MOTO SILENCIEUSE

1° Lundi 29 novembre à 15 h. 30, présentation à la presse du Centre de Contrôle Mobile de l'Union Routière de France. Cette présentation pourrait avoir lieu dans la cour de la Préfecture de Police.

Présentation du matériel, du personnel et démonstration succincte avec une moto de la police.

Ce centre de contrôle volant transportant un technicien de l'UTAC et deux gardiens spécialisés, sillonnera les rues de Paris en arrêtant les motocyclistes bruyants.

Une démonstration sera faite et un dépliant remis aux motocyclistes.

Cette camionnette circulera toute la semaine.

2° Mardi 30, à 11 heures, au Pavillon Dauphine, mesure du bruit des motos devant l'ensemble de la presse.

Sept à huit motos françaises équipées d'un bon silencieux seront successivement testées. Les mêmes machines, équipées d'un mauvais silencieux, subiront ensuite une seconde série d'essais.

La presse constatera qu'une moto bien équipée ne produit pas de bruit excessif.

Pour faire la mesure, utilisation du Centre de contrôle volant de l'Union Routière de France.

3° Mercredi 1^{er} décembre, à la Sorbonne ou à la Faculté de Médecine, conférence du Professeur Trémollières. Heure indéterminée.

4° Jeudi 2 décembre, visite de Monsieur le Préfet, de Monsieur Gallienne et de Monsieur Grenier de Latour au Centre fixe installé près du Grand Palais.

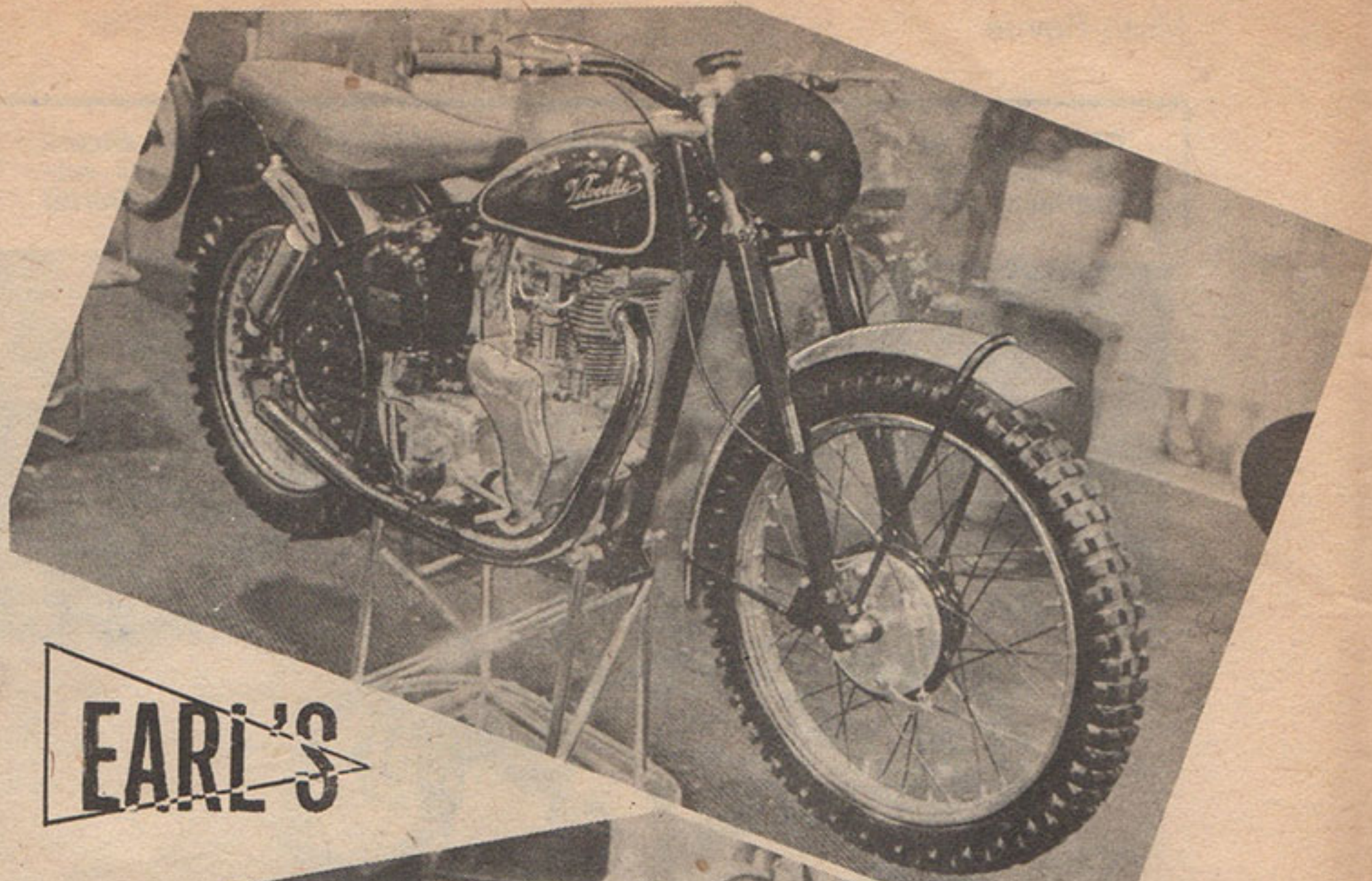
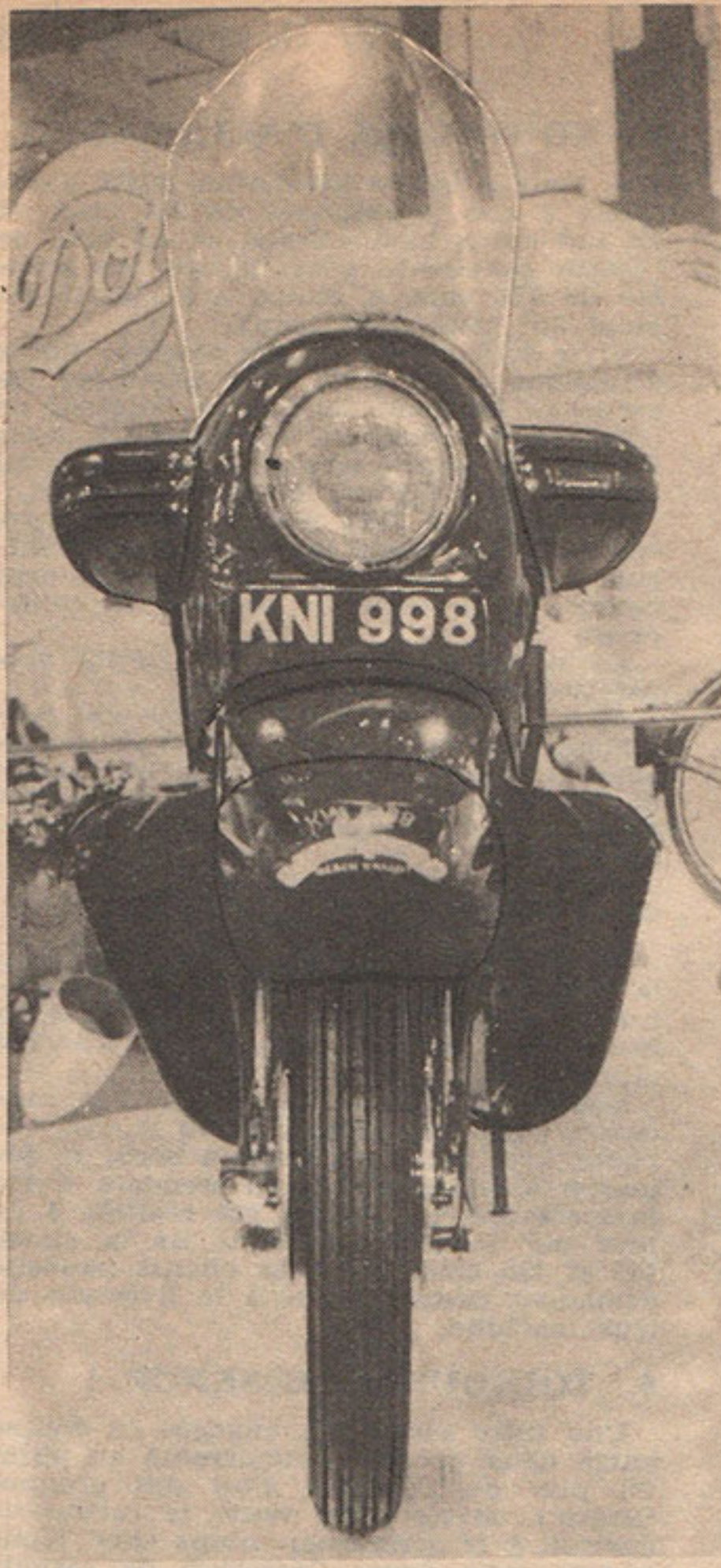
Ce Centre fonctionnera toute la semaine grâce au sonomètre de la Préfecture de Police.

5° Samedi matin, présentation par la Préfecture de Police d'un silencieux allemand très efficace. L'Union Routière de France ne fera qu'assister à cette démonstration.

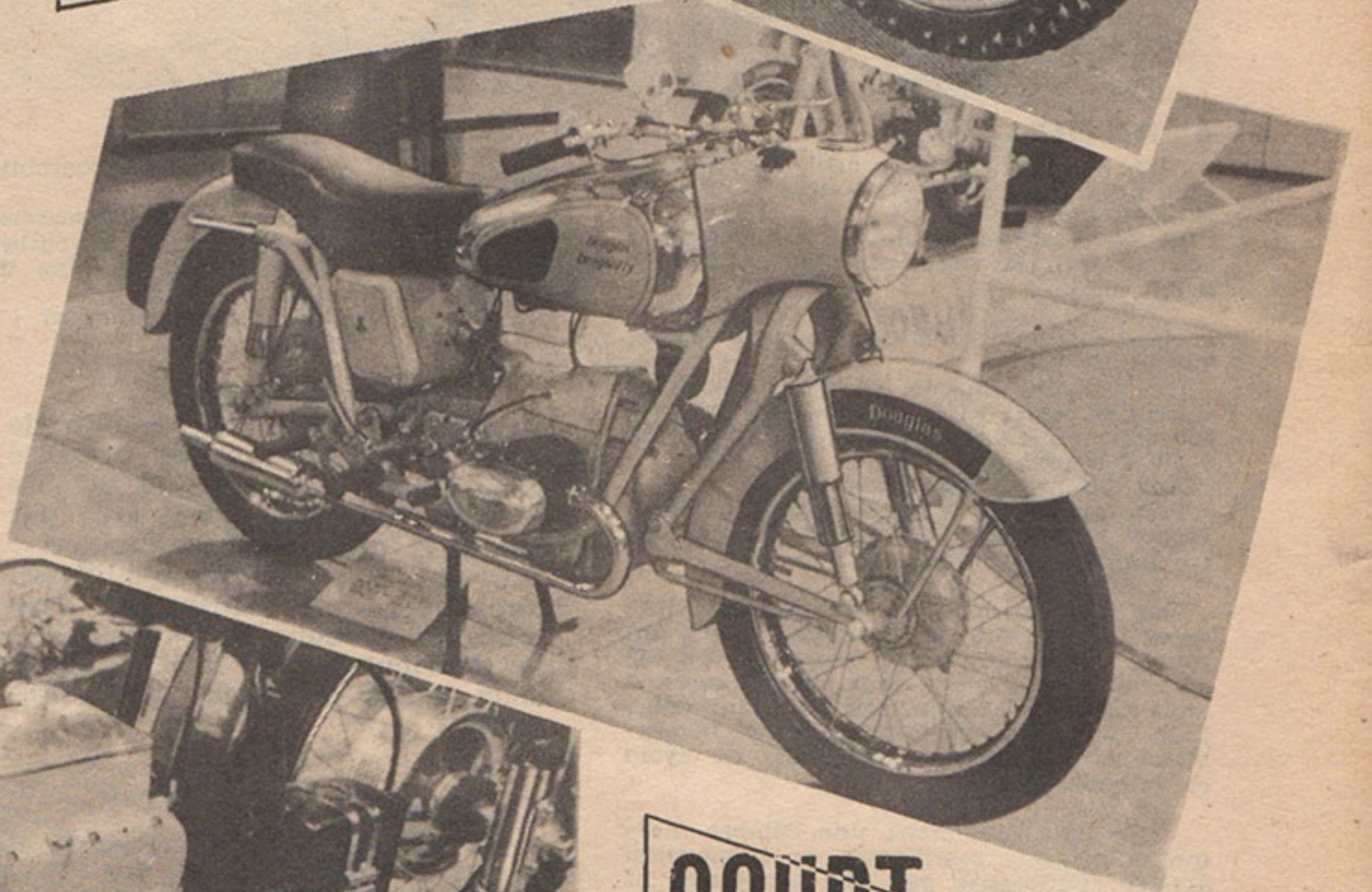
6° Lundi 6 décembre, commentaires de la Semaine de la Moto Silencieuse par Monsieur le Préfet de Police, Monsieur Gallienne et Monsieur Grenier de Latour.

7° Pendant toute la semaine, les principales stations de carburant distribueront un dépliant spécialement rédigé, afin d'attirer l'attention des motocyclistes sur les inconvénients de l'excès de bruit.

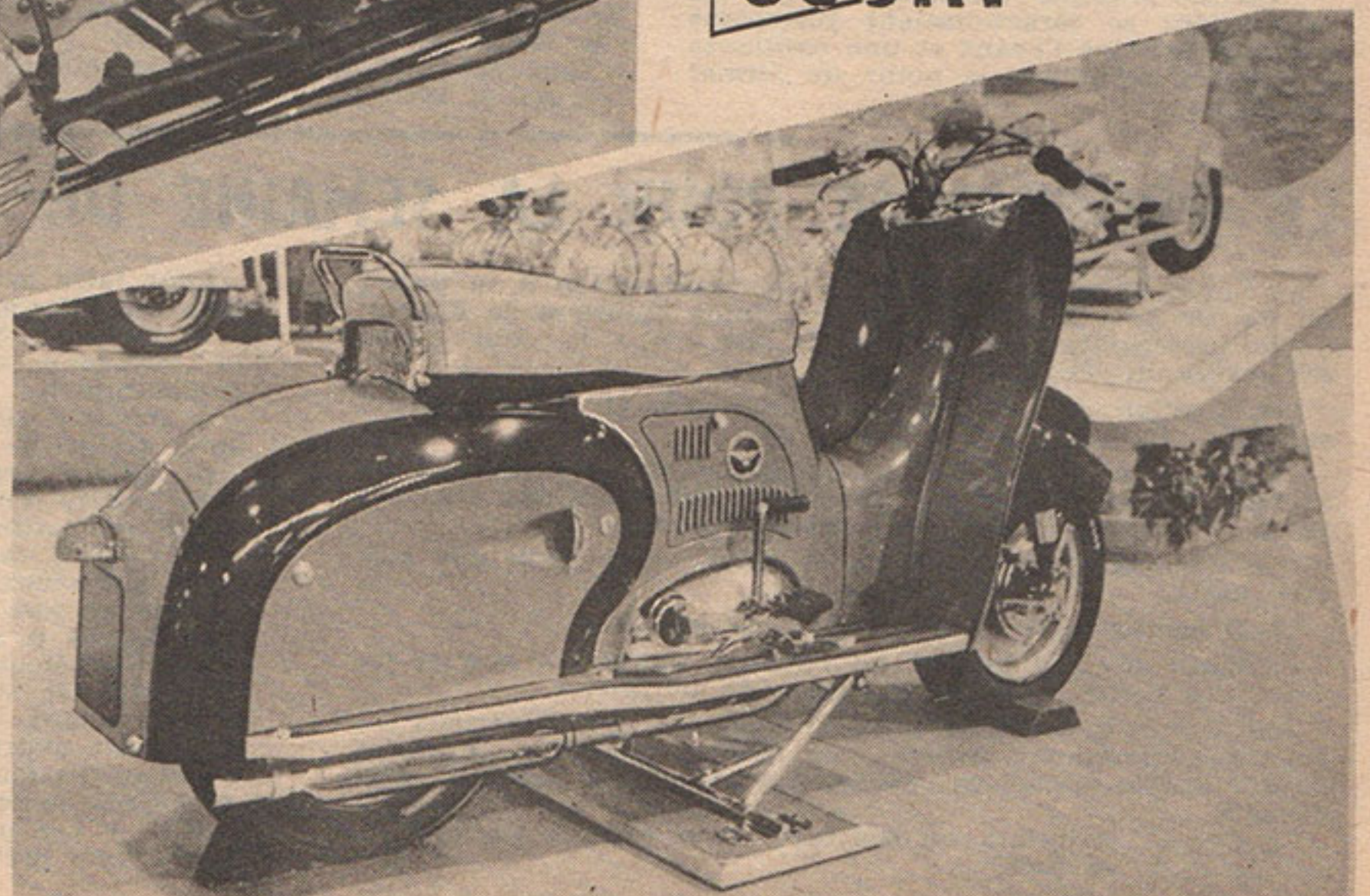
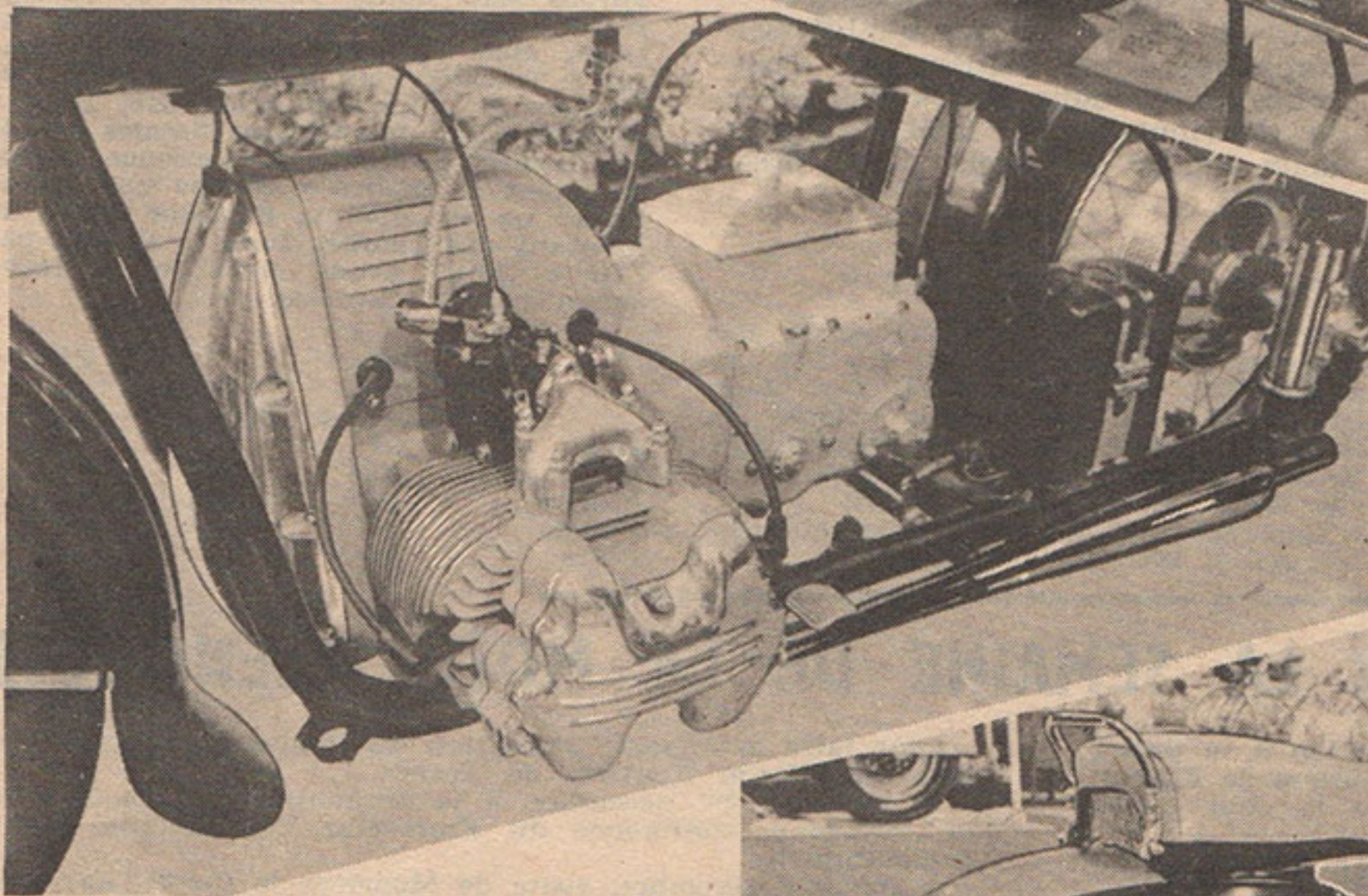
P.S. — Les heures ne sont données qu'à titre indicatif, des invitations préviendront ultérieurement.



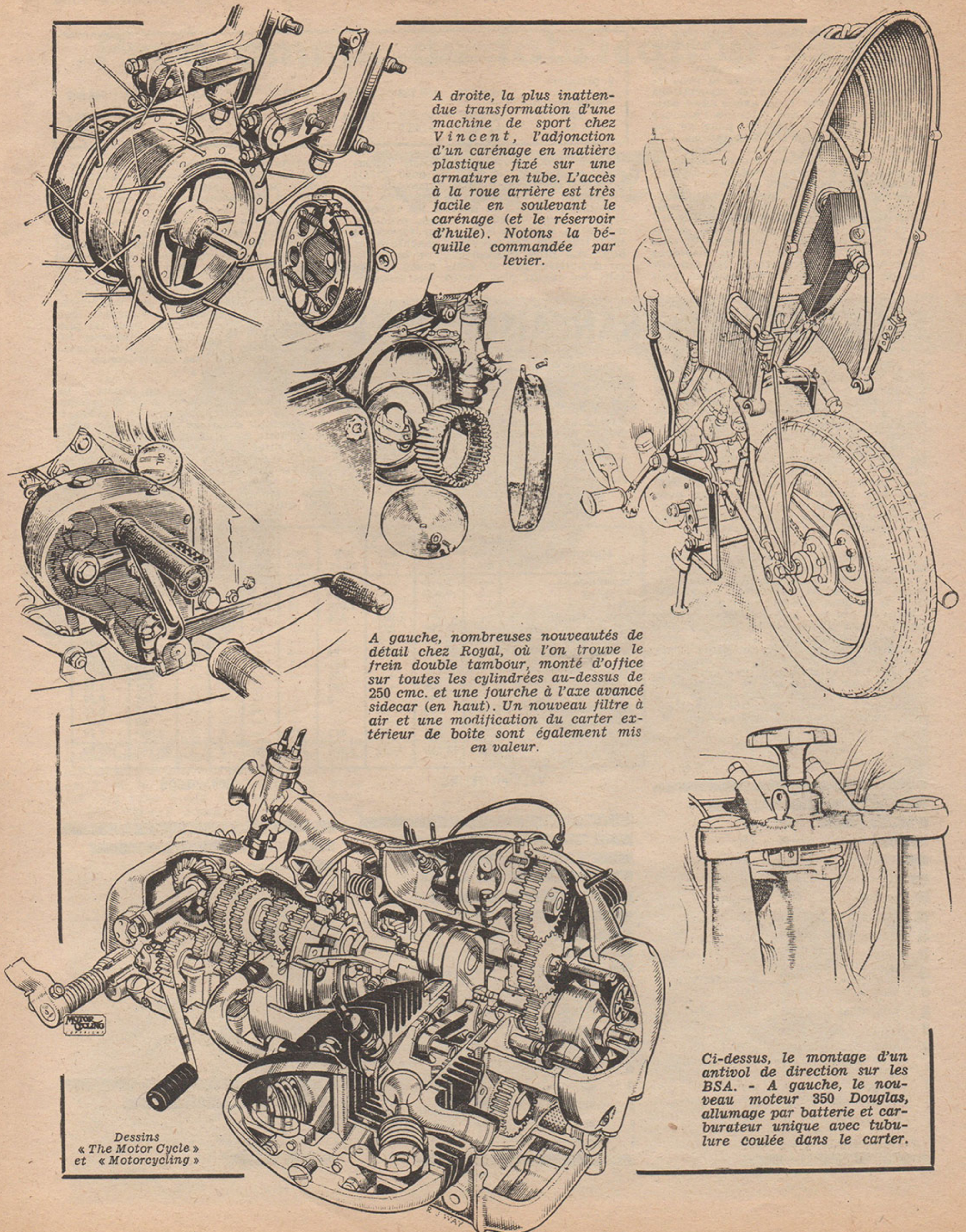
EARL'S



COURT



En haut de la page à droite, la nouvelle 500 cc. Velocette « Scramble » moteur tout alu semble le premier pas vers la production de machines sport livrables à la clientèle. - A gauche, une vue de face de la Vincent carénée. - Au centre, la nouvelle 350 Douglas « Libellule » à fourche Earles. - Ci-dessus, le moteur de la 500 4 cylindres Wooler flat-four. A droite, un nouveau scooter anglais, l'« Albatross ». Le moteur est un 225 cmc. Villiers.



A droite, la plus inattendue transformation d'une machine de sport chez Vincent, l'adjonction d'un carénage en matière plastique fixé sur une armature en tube. L'accès à la roue arrière est très facile en soulevant le carénage (et le réservoir d'huile). Notons la béquille commandée par levier.

A gauche, nombreuses nouveautés de détail chez Royal, où l'on trouve le frein double tambour, monté d'office sur toutes les cylindrées au-dessus de 250 cmc. et une fourche à l'axe avancé sidecar (en haut). Un nouveau filtre à air et une modification du carter extérieur de boîte sont également mis en valeur.

Ci-dessus, le montage d'un antivol de direction sur les BSA. - A gauche, le nouveau moteur 350 Douglas, allumage par batterie et carburateur unique avec tubulure coulée dans le carter.

Dessins
« The Motor Cycle »
et « Motorcycling »

Grâce à une heureuse initiative de la « Chambre Syndicale Nationale du Motocycle », nous serons à même de suivre dorénavant mois par mois le développement de la production française, y compris les exportations et les importations. Nous avons assez souvent déploré dans nos colonnes l'absence de renseignements officiels, pour ne pas adresser aujourd'hui nos félicitations à la Chambre Syndicale, et aux constructeurs pour ces informations indispensables à tous ceux qu'intéresse l'évolution de l'industrie motocycliste en France.

Certains de nos lecteurs, que les statistiques rebutent parce que trop arides, pensent peut-être qu'elles n'offrent qu'un intérêt réduit. Nous ne sommes pas de cet avis. Nous pensons au contraire qu'elles sont le seul moyen dont nous disposons pour analyser objectivement les tendances de la production française et pour

Désignation	Cyclo-moteurs	Vélo-moteurs	Motos	Scoters	Side-cars	Tri-moteurs	Véhic. spéc.	Total
9 premiers mois 1954	496.675	139.723	26.194	77.175	193	4.350	252	744.562
même période 1953	373.557	97.075	29.664	66.518	339	3.870	249	571.272
%	+ 33,1	+ 43,9	- 11,7	+ 16	- 43	+ 12,4	+ 1,2	+ 30,2

fluence selon un rythme régulier, l'apparition des petits 100 cmc. carénés a fait faire aux vélomoteurs un important pas en avant. Ce fait est d'autant plus caractéristique que l'an dernier les vélomoteurs avaient marqué le pas, accusant même un recul de 2,72 % par rapport à 1952. L'apport des nouvelles machines est donc des plus substantiels, et se solde, en définitive, par un recul assez important des engins plus lourds. Les scooters,

total (notons, en passant, que Velosolex a déjà dépassé, en 9 mois, sa production totale de l'an passé). Pour les vélomoteurs, si Motobécane est toujours en tête, Monet-Goyon, Automoto et Alcyon, toujours grâce à leurs 100 cmc., voient leur production monter en flèche. Pour les scooters, Vespa et Lambretta accentuent leur avantage (Lambretta a déjà dépassé son chiffre total de 1953) ; à eux deux ils détiennent 81,88 % de la production (contre 70 % l'an passé !). Pour les tris, le Vespa s'annonce comme un concurrent des plus dangereux pour Peugeot. Mais Peugeot prend sa revanche dans les plus de 125 cmc. où il vient sérieusement inquiéter Motobécane, tous deux devançant de très loin les autres constructeurs.

× × ×

Dans l'ensemble donc, on assiste à un « déplacement intérieur » de la production. Le volume total est en constante progression, mais les faveurs des acheteurs vont de plus en plus vers les petites cylindrées. Il faut cependant noter encore que dans le domaine de la motocyclette de plus de 125 cmc., ce sont les 175 cmc. (Peugeot, Motobécane), les 200 cmc. (Monet-Goyon) et les 250 cmc. (Terrot) qui dominent.

B. N.

FABRICATIONS FRANÇAISES 1954

en établir à tout instant le bulletin de santé. D'ailleurs, dans toutes les branches d'industrie les statistiques, qu'elles soient de production, de vente, de rendement, etc., ont pris aujourd'hui une place importante, justifiée d'ailleurs par les résultats qu'elles permettent d'obtenir.

Précisons qu'en ce qui nous concerne, les chiffres communiqués sont ceux des ventes facturées par l'usine, ce qui ne nous permet pas de faire des comparaisons très précises avec ceux que nous avons donné l'an passé, mais il nous permettront cependant à l'avenir d'avoir une base officielle pour nos estimations.

× × ×

Et passons aux commentaires. Comparativement aux 9 premiers mois de 1953, la production de la période correspondante de 1954 est nettement supérieure (30,2 % en plus, soit 173.290 machines).

Mais ce qui est particulièrement intéressant, c'est d'analyser les résultats par catégorie. On s'aperçoit alors que cette progression est loin d'être uniforme : particulièrement bonne pour les cyclomoteurs et les vélomoteurs, elle est satisfaisante pour les scooters et les tris, et... négative pour les motocyclettes de plus de 125 cmc. La conclusion est évidente : si le cyclo continue à étendre son in-

de leur côté, ne poursuivent pas avec autant de succès leur ascension et sont loin des pourcentages passés en fait de progression.

× × ×

Nous ne notons par contre pas de grands changements en ce qui concerne la répartition par marques de la production. En cyclomoteurs, Mobylette et Velosolex sont toujours très loin devant leurs concurrents : à eux deux : 60,25 % du

MOTOCYCLETTES

Marques	150 cmc	175 cmc	200 cmc	250 cmc	350 cmc	500 cmc	750 cmc	1000 cmc	Total	% de l'ensemble
Motobécane	—	7.819	—	—	265	—	—	—	8.084	30,80
Peugeot	—	7.000	—	62	—	—	—	—	7.062	27,00
Terrot	—	—	—	1.879	12	653	—	—	2.544	9,72
Monet-Goyon	—	—	1.935	374	—	—	—	—	2.309	8,87
Gnome et Rhône	—	1.308	221	—	—	—	—	—	1.529	5,84
Follis	—	762	3	—	—	—	—	—	765	2,90
Automoto	—	205	264	84	—	—	—	—	553	2,10
Magnat-Debon	—	—	—	501	1	13	—	—	515	1,95
Alcyon	—	192	—	134	—	—	—	—	326	1,25
Gima	—	109	—	197	—	—	—	—	306	1,15
Liberia	9	144	—	5	—	—	—	—	158	0,60
Riva Sport	—	19	99	—	—	—	—	—	118	0,45
Gitane	—	45	—	—	—	—	—	—	45	0,20
Divers	78	885	137	761	10	—	8	1	1.880	7,17
	87	18.488	2.659	3.997	288	666	8	1	26.194	100,00

CYCLOMOTEURS

		%
MOTOBECANE	187.422	37,65
VELOSOLEX	112.056	22,60
PEUGEOT	39.327	7,90
RIVA SPORT	20.030	4,08
RHONSON	8.588	1,75
GITANE	8.022	1,63
ALCYON	5.959	1,20
AUTOMOTO	5.069	1,02
TERROT	4.127	0,83
DILECTA	3.868	0,78
LUCER	3.756	0,75
DELAPLACE	3.190	0,64
BALLANDRAS	3.017	0,61
FOLLIS	2.749	0,55
CODRIDEX	2.574	0,52
TALBOT	1.338	0,27
BONNEFONT	1.227	0,25
LIBERIA	1.199	0,24
MONET-GOYON	1.026	0,20
MAGNAT-DEBON	886	0,18
DIVERS	81.265	16,35
TOTAL	496.675	

VELOMOTEURS

		%
MOTOBECANE	30.912	22,15
PEUGEOT	25.405	18,25
MONET-GOYON	24.559	17,58
TERROT	13.230	9,45
AUTOMOTO	12.988	9,26
ALCYON	7.317	5,23
MAGNAT-DEBON	3.923	2,80
FOLLIS	3.651	2,60
GNOME-RHONE	1.178	0,84
LIBERIA	761	0,54
LUCER	515	0,37
RIVA SPORT	501	0,36
GIMA	400	0,29
TALBOT	315	0,22
GITANE	212	0,15
RHONSON	163	0,11
BALLANDRAS	112	0,08
DILECTA	28	0,02
DIVERS	13.553	9,70
TOTAL	139.723	

SCOOTERS

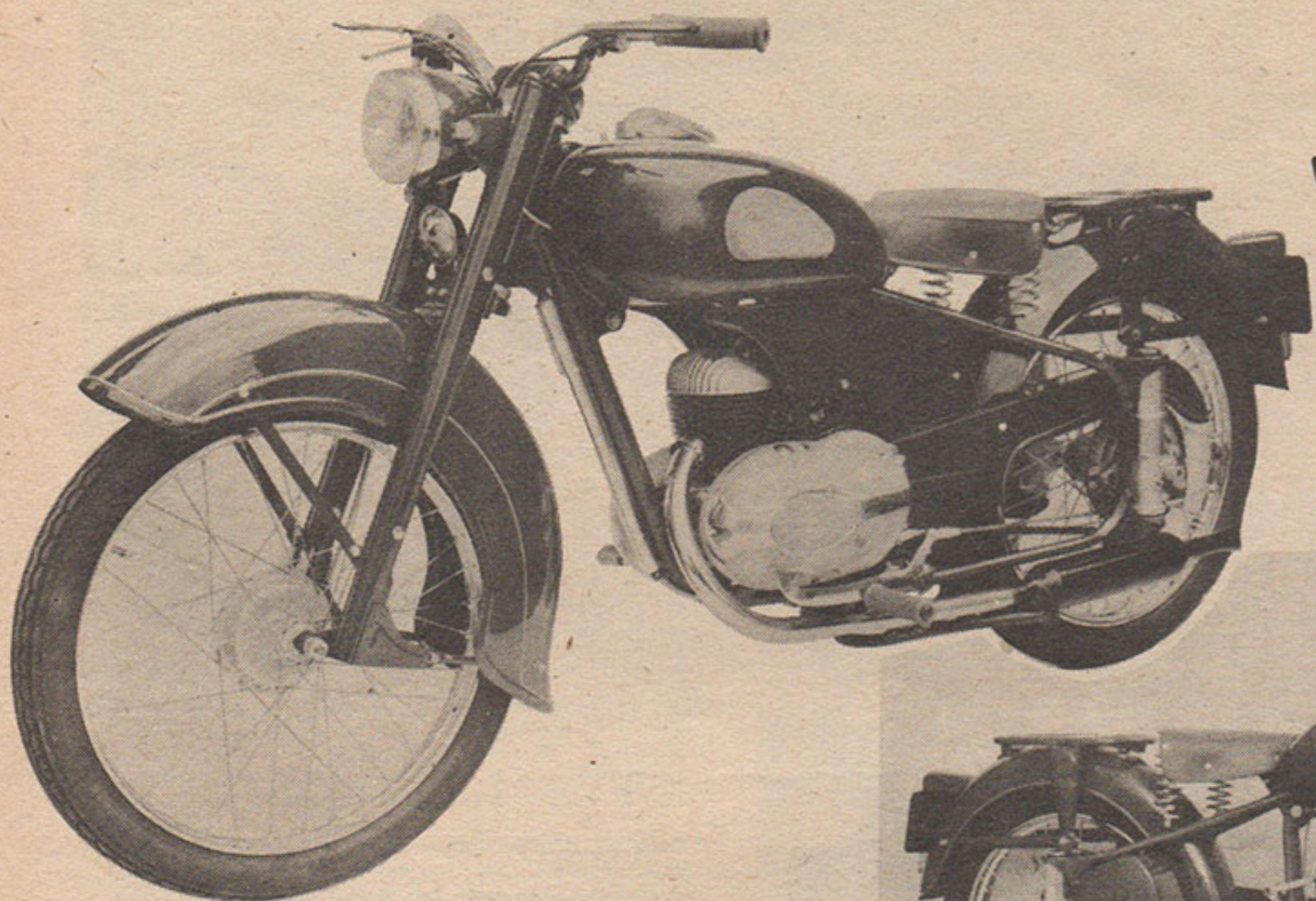
		%
ACMA-VESPA	36.100	46,76
LAMBRETTA	27.096	35,12
TERROT	3.969	5,15
MOTOBECANE	2.024	2,62
SPEED	1.903	2,47
PEUGEOT	1.125	1,46
MAGNAT-DEBON	906	1,17
DIVERS	4.052	5,25
TOTAL	77.175	

TRIMOTEURS

		%
PEUGEOT	2.023	46,55
VESPA-ACMA	1.550	35,61
LAMBRETTA	65	1,49
MONET-GOYON	16	0,37
DIVERS	696	15,98
TOTAL	4.350	

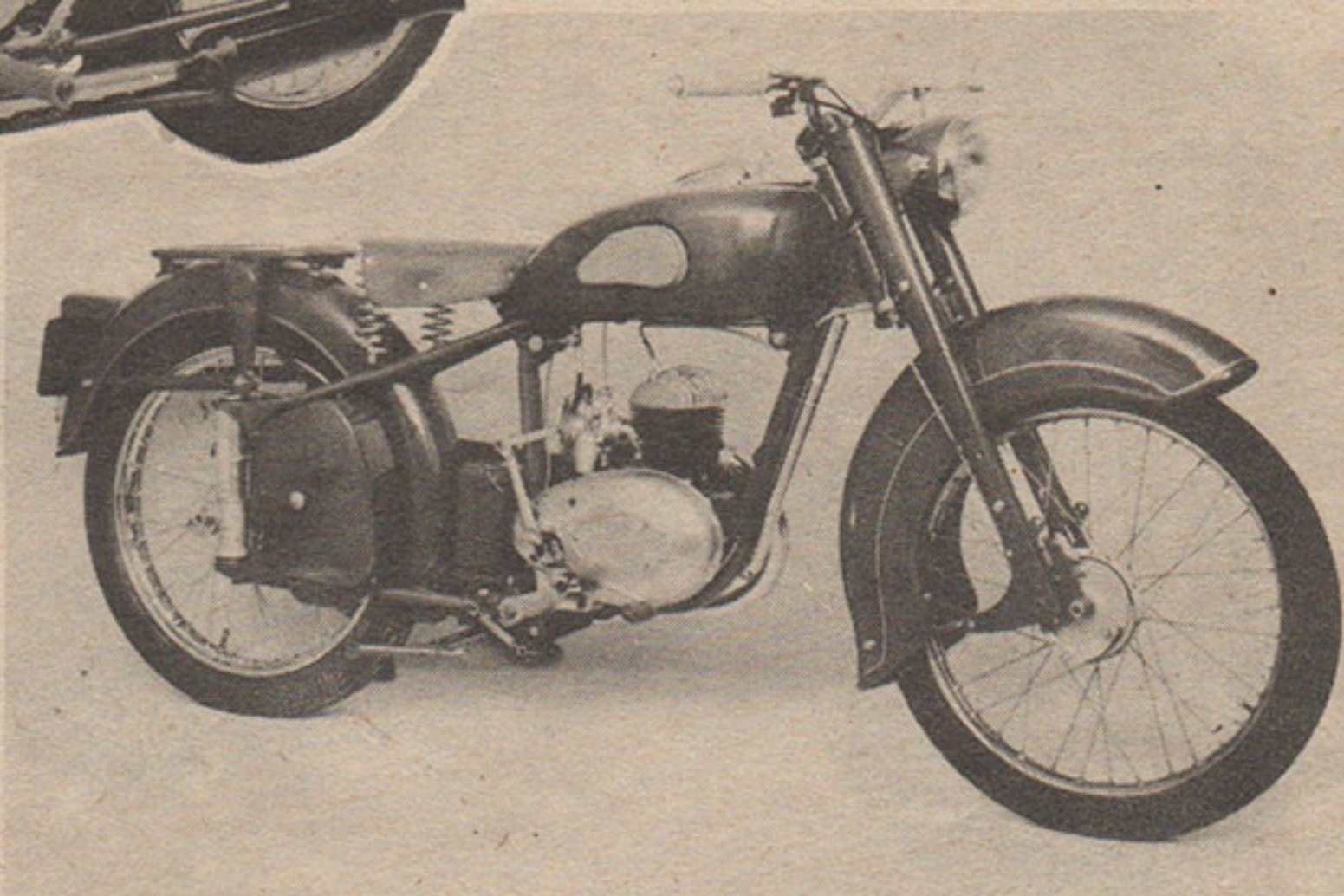
Programme de fabrication 1955

Monet Goyon

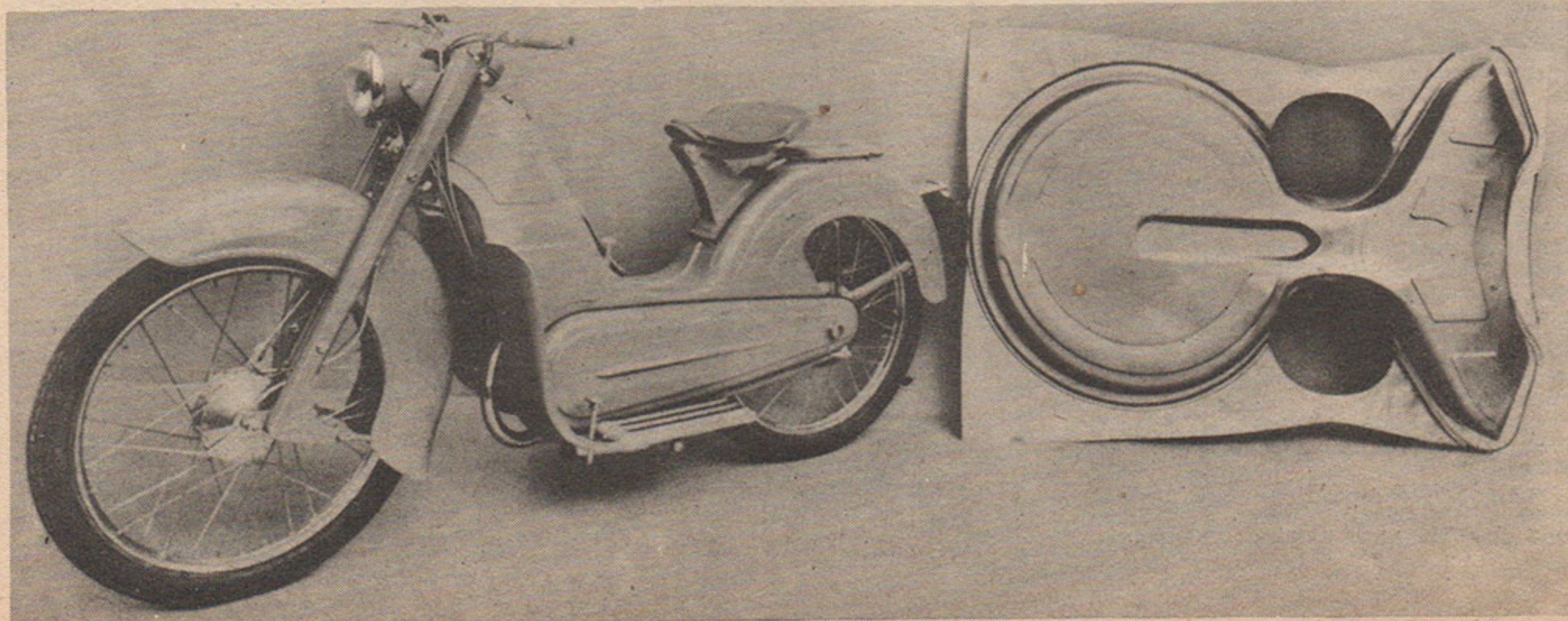


Monet-Goyon aborde 1955 avec un programme entièrement remanié, car, en effet, il n'est pas une seule des machines de la firme mâconnaise qui n'ait reçu telle ou telle modification, quand ce n'est pas la machine entière qui est transformée.

Sans présenter de solutions d'avant-garde, Monet-Goyon apporte des solutions personnelles aux divers problèmes qui se posent à tout constructeur, solutions qui tendent de plus en plus vers la moto carrossée.



Ci-dessus, la S.6.V.S. 125 ; à droite, la même sans carénage. Ci-dessous, la Starlett, avec, à droite, son point de départ, au sortir de la presse d'emboutissage. Vous ignorez sans doute cet aspect de votre « Starlett » ? Signalons que ce travail d'emboutissage est entièrement réalisé par Monet-Goyon.



Cette tendance est d'ailleurs un but recherché par l'usine Monet-Goyon qui utilise de plus en plus la presse à emboutir, allée à des procédés d'assemblage modernes, comme par exemple la soudure en atmosphère d'Argon (gaz rare évitant l'oxydation).

C'est d'ailleurs dans un communiqué de la maison que l'on trouve par exemple : *Les buts fixés [pour la suppression des procédés artisanaux] étaient :*

— *Créer un parc de machines-outils assurant, pour les moteurs, une haute qualité, une constance de la qualité et une interchangeabilité rigoureuse des pièces ;*

— *Réaliser des carrosseries de motocycles devant remplacer progressivement les modèles courants en tube ;*

Si le premier point est à retenir pour la partie industrielle et commerciale, c'est le second qui a le plus d'importance pour nous en tant que technicien.

Voilà donc maintenant clairement définis les buts de Monet-Goyon, car si nous devons avant tout entendre par là, la poursuite de l'école instituée par la Starlett, nous pouvons aussi croire que le vaste mouvement en faveur de la moto carrossée qui est apparu en Europe ne saurait être indifférent à Monet-Goyon.

Que le principe de la moto carrossée nous agrée ou non, là n'est pas la question, mais il faut reconnaître en toute objectivité qu'une moyenne cylindrée traitée dans le genre de la Starlett, suivant des principes tout aussi modernes, trouverait une vaste clientèle. Cette der-

Il nous faut malheureusement reconnaître que si elle a l'allure et les caractéristiques d'une machine « sport », la puissance qu'elle développe — 10 CV, soit 43 CV.-l. — est déjà largement dépassée par nombre de machines qui ne se réclament pas de cette appellation.

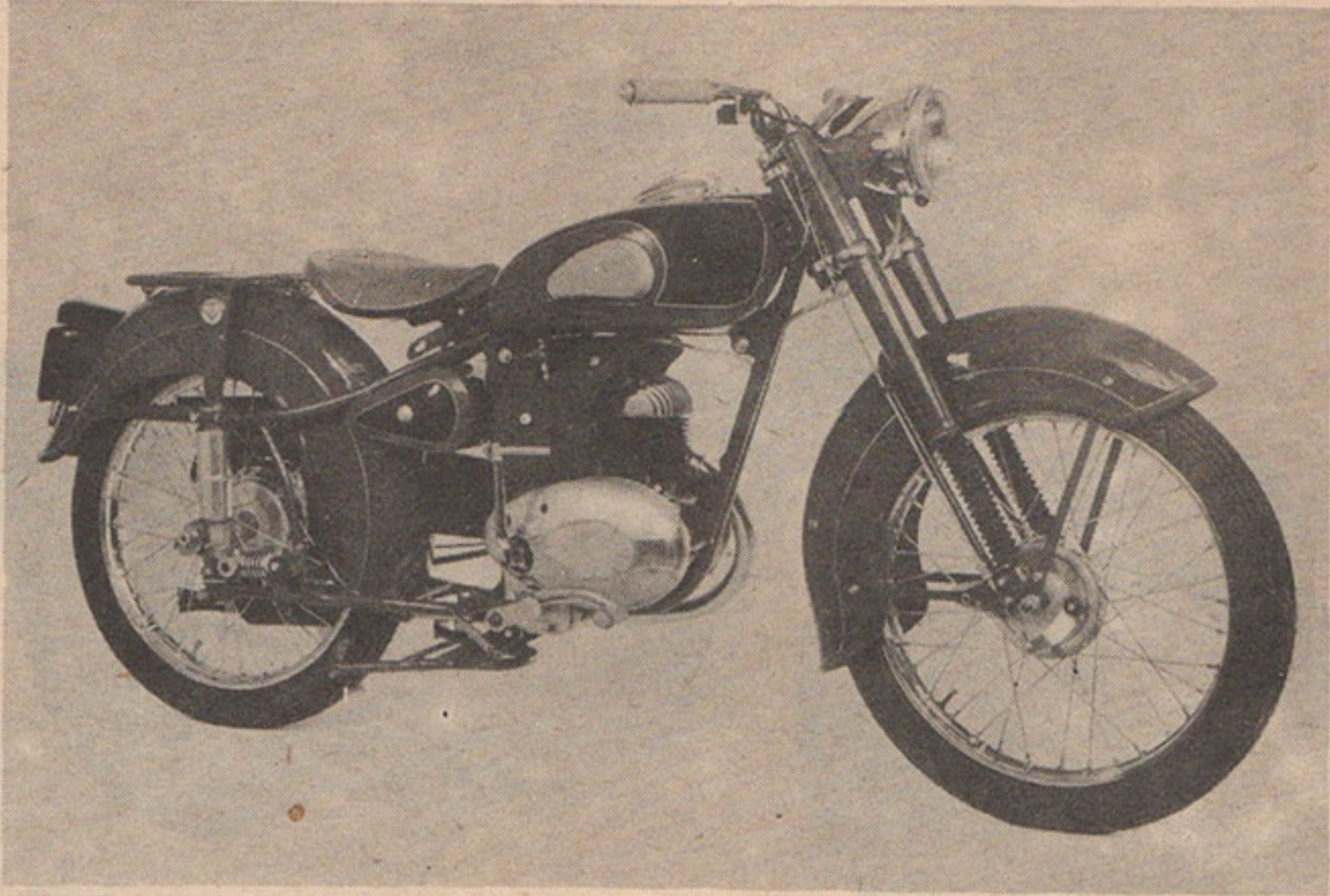
On nous objectera certes que cette puissance est courante dans la production française pour des 2 temps monocylindres, cela est vrai, mais ne constitue en aucun cas une excuse valable. S'il est vrai que la partie cycle de cette machine peut faire figure de modèle, pourquoi n'aurions-nous pas des performances équivalentes ?

Nous laisserons à notre confrère « Cyclomoto » le soin de décrire les cyclomoteurs de la marque, pour nous attacher plus spécialement aux vélomoteurs et motocyclettes.

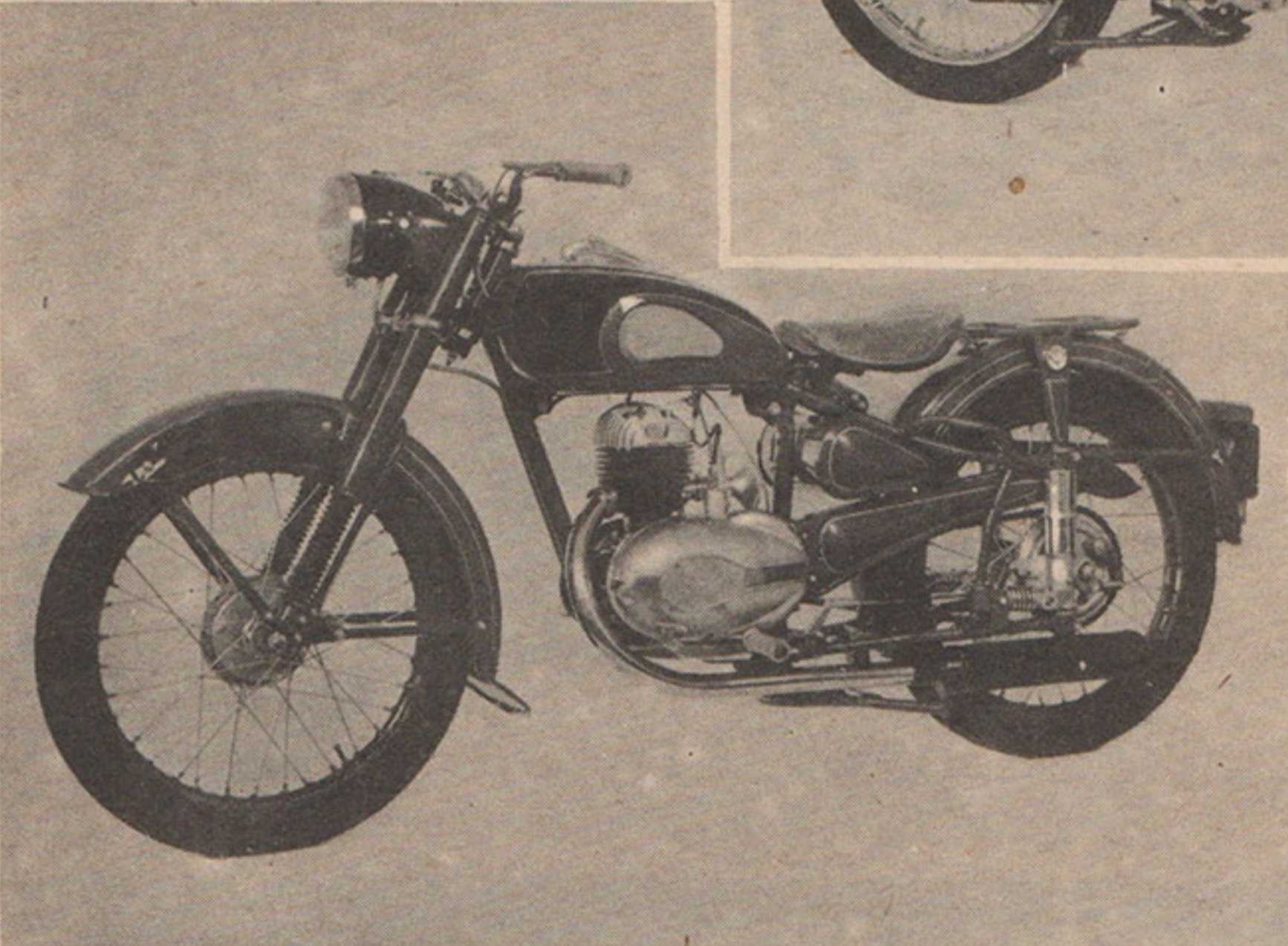
× ×

Le premier de la gamme est le 98 cmc. S2GL. Traité en vélomoteur léger, ce véhicule est équipé du 100 Villiers (sous licence) à deux vitesses par poignée tournante. Dans son ensemble, ce 100 est assez peu différent du modèle antérieur.

La fourche avant, auparavant une classique télescopique, est maintenant modifiée par l'adjonction de deux correcteurs Grégoire, comme sur la Starlett.



Ci-dessus, la S.6.V.40 125 deux temps au carénage partiel. - A gauche et ci-dessous, la M.2.V.T. dont la silhouette est maintenant populaire.



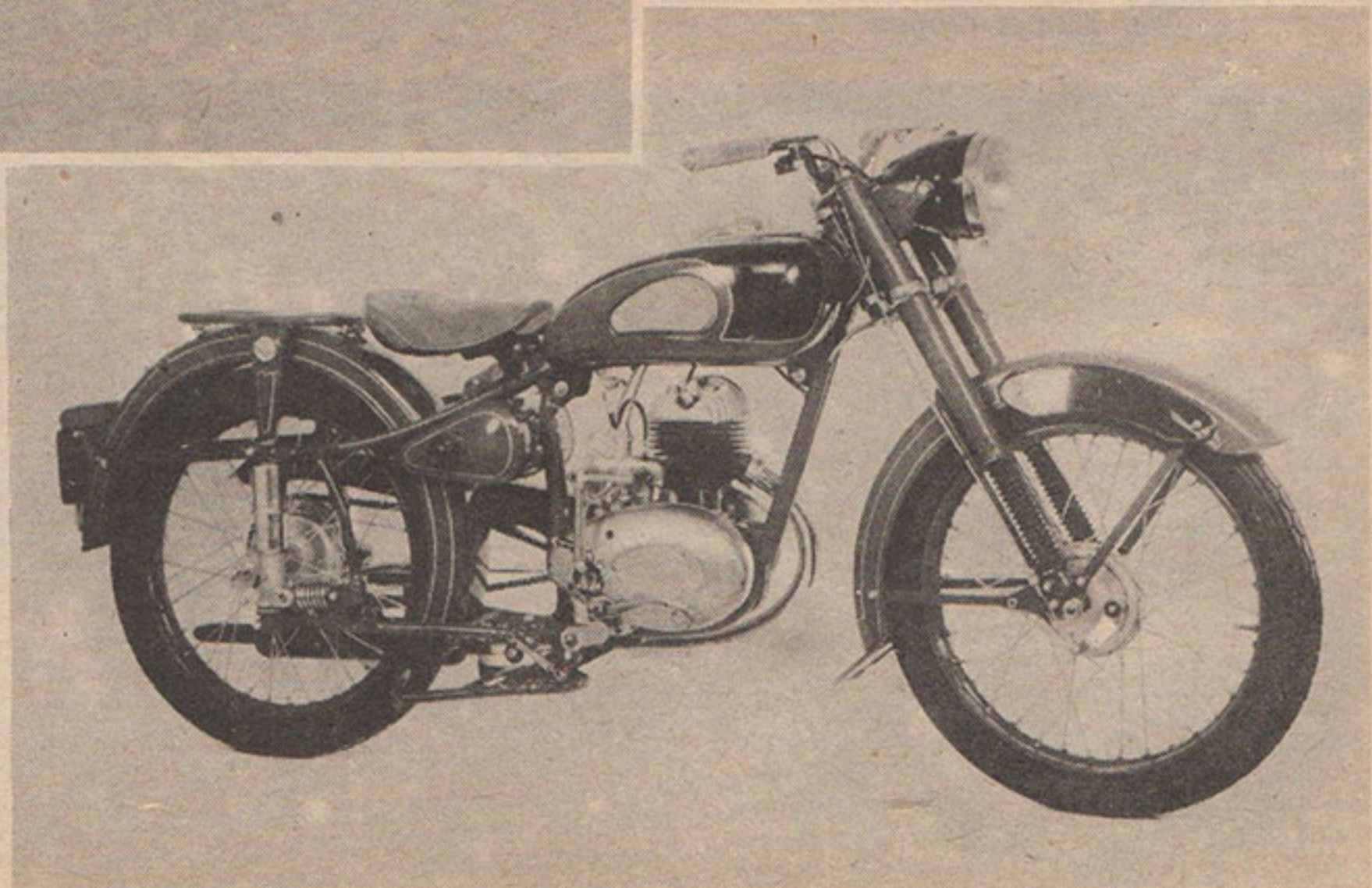
nière constituerait le compromis entre la moto classique et le scooter, avec la tenue de route (due à la répartition des masses, au diamètre des roues, etc.) de la première et la protection du second.

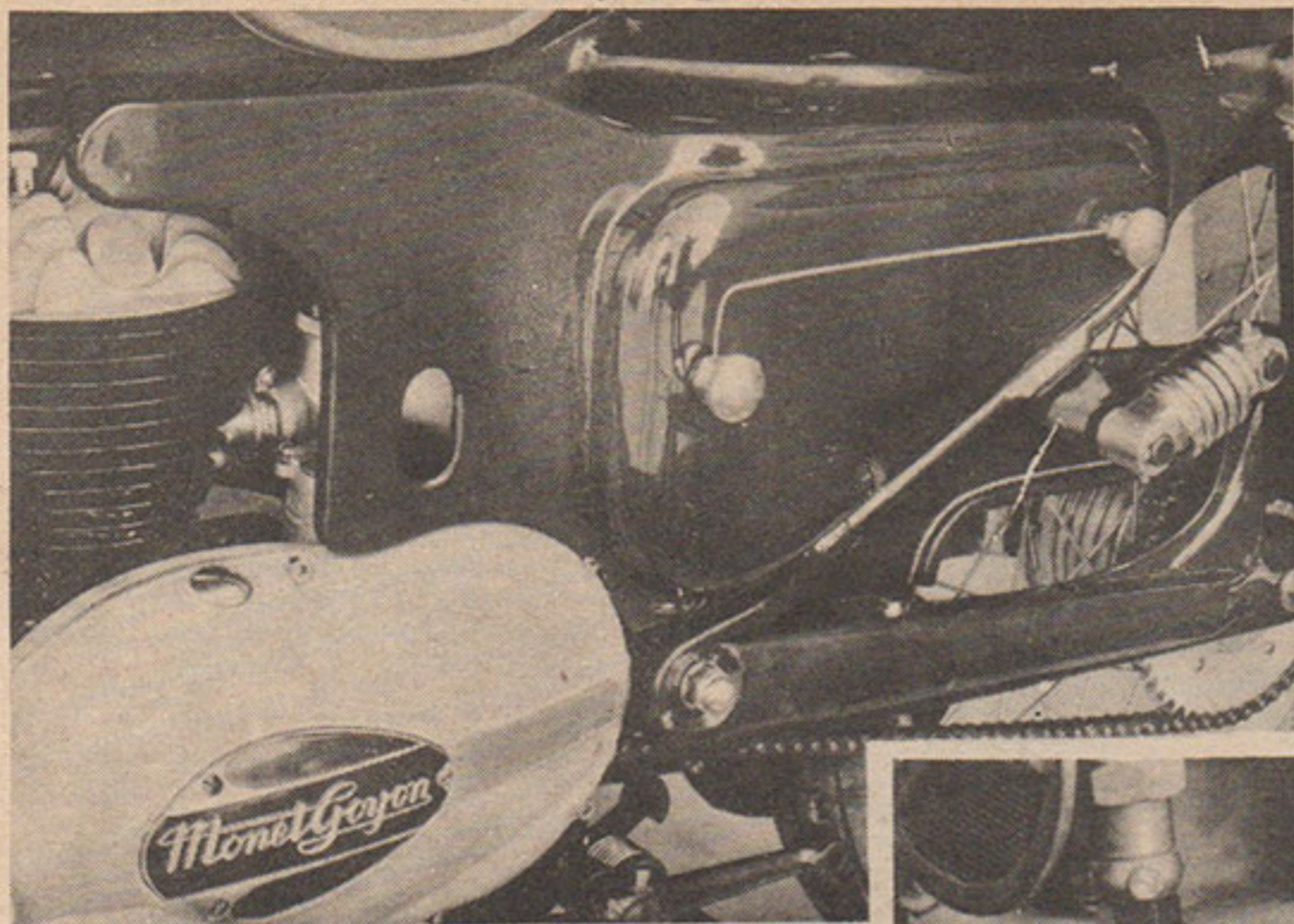
Et la marque qui serait capable de présenter un tel véhicule, élégant, robuste, et dont les performances seraient du niveau d'une bonne 250 cmc. d'aujourd'hui, cette marque serait assurée du succès.

Monet-Goyon se fera-t-il l'apôtre en France de cette formule ? Nul ne sait, mais cela n'a rien d'utopique quand on considère le programme qui nous est actuellement offert.

Avant d'aborder celui-ci, nous formulons une réserve qui constitue aussi une suggestion.

Monet-Goyon est une de nos rares marques françaises qui offrent à l'amateur une machine sport avec sa 232 cmc.





A gauche, le coffre à outils de la M2VDO et le nouveau et volumineux « carter » des moteurs Monnet-Goyon.

Quant à cette dernière, pour laquelle on a dû édifier une nouvelle usine à Lyon, elle se présente, en version standard, avec un nouveau levier de démarrage sans la poignée repliable que nous connaissions sur le modèle précédent. Elle est également complétée par un porte-bagages arrière, et à cet effet, le garde-boue arrière reçoit une tringle de renfort. Et, conformément aux nouvelles prescriptions du Code de la Route, la Starlett, de même que le 98 S2GL, est munie d'un compteur de vitesse incorporé dans le phare.

Le plus intéressant dans le domaine de la Starlett est sans aucun doute l'apparition d'une version « luxe ». Réclamée par de nombreux usagers que le modèle normal — mais à un prix très abordable — ne satisfaisait pas entièrement au point de vue présentation, la Starlett Luxe allie les qualités d'un véhicule avant tout « pratique » à celles d'une machine luxueuse.

En premier lieu, la modification la plus apparente est la teinte de l'émail qui peut être maintenant, au choix, jaune topaze ou bleu corot, en place de l'ancien vert conservé pour la Starlett standard.

Autre nouveauté sur le modèle Luxe, la selle réglable, qui est une Mérat caoutchouc articulée en son bec, sur un nouveau support plus léger et plus esthétique. Baguettes chromées, garde-boue plus profonds et avertisseur électrique contribuent encore plus à l'aspect « habillé » de cette machine.

Notons enfin, en ce qui concerne la sécurité, le montage de moyeux-freins Saperli en alliage léger, d'un diamètre de 102 mm.



LES 125 CMC.

Avec le S6VS 125, nous abordons le premier véritable vélomoteur, équipé du 125 Villiers modifié. Cette modification est d'ailleurs d'ordre strictement esthétique, puisqu'elle tend à donner à ce semi-bloc l'aspect d'un bloc-moteur. Ceci est réalisé à l'aide de deux carters en alliage léger qui recouvrent (et non renferment) du côté droit le volant magnétique et la boîte de vitesses, et du côté gauche le pignon moteur et l'embrayage. L'aspect du moteur est donc, à première vue, le même,

quel que soit le côté d'où on l'observe, mais il faut bien noter que les dits carters sont creux.

Le reste de la machine est très classique, avec sa suspension arrière coulissante. Toutefois, on note la fourche avant du type employé sur les Starlett, entraînant l'emploi d'un garde-boue plus profond, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière.

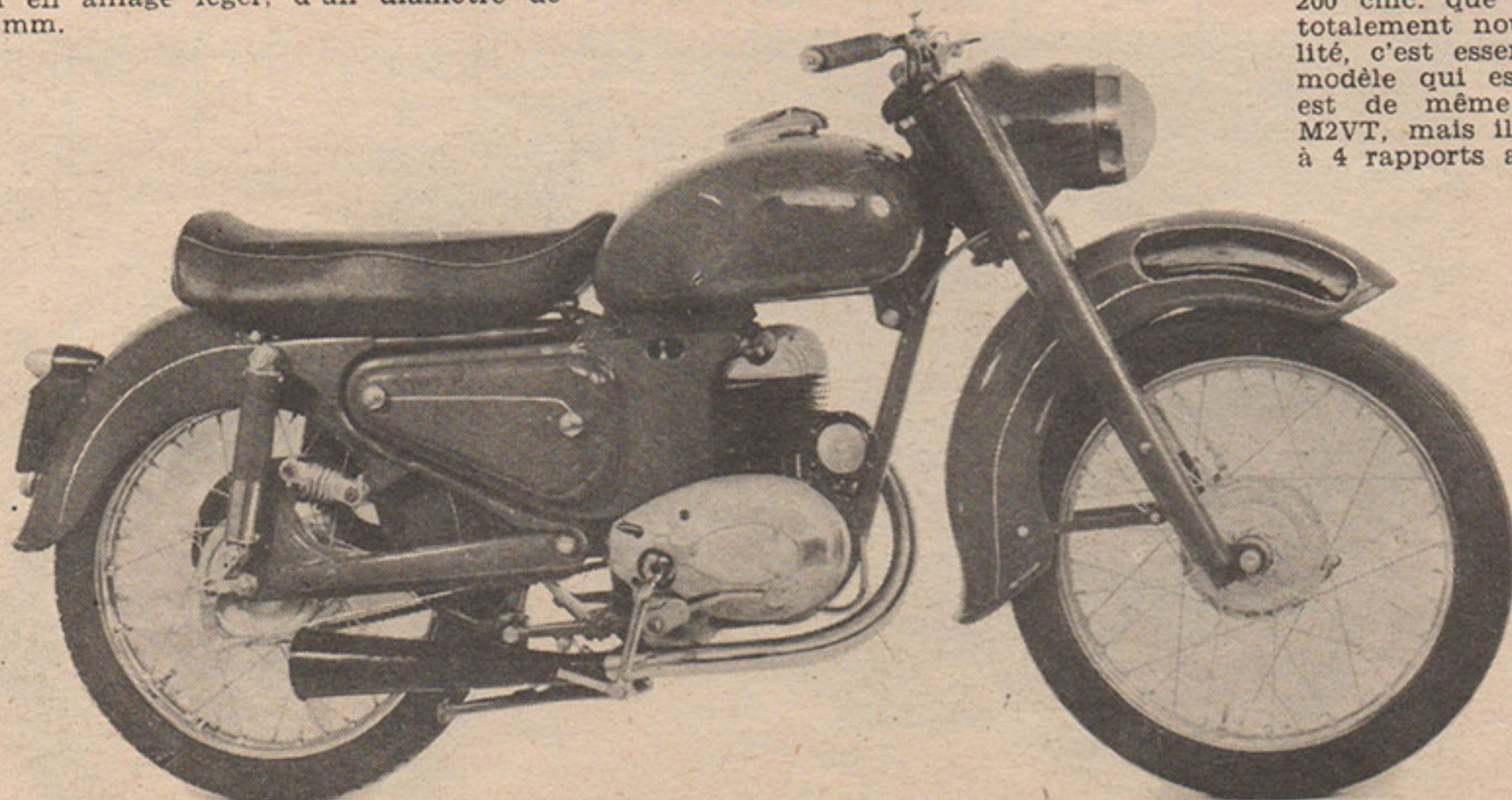
× × ×

Avec un cadre différent dans sa partie arrière et une fourche avant télescopique, on obtient la S6V40, équipée du même moteur 125 à 4 vitesses et carters creux. La suspension arrière est toujours du type coulissant, mais reçoit des correcteurs Grégoire. Le carburateur reçoit deux tôles galbées protectrices démontables, fixées par deux boulons molettés. La selle est ici en caoutchouc moulé, suspendue à l'avant.

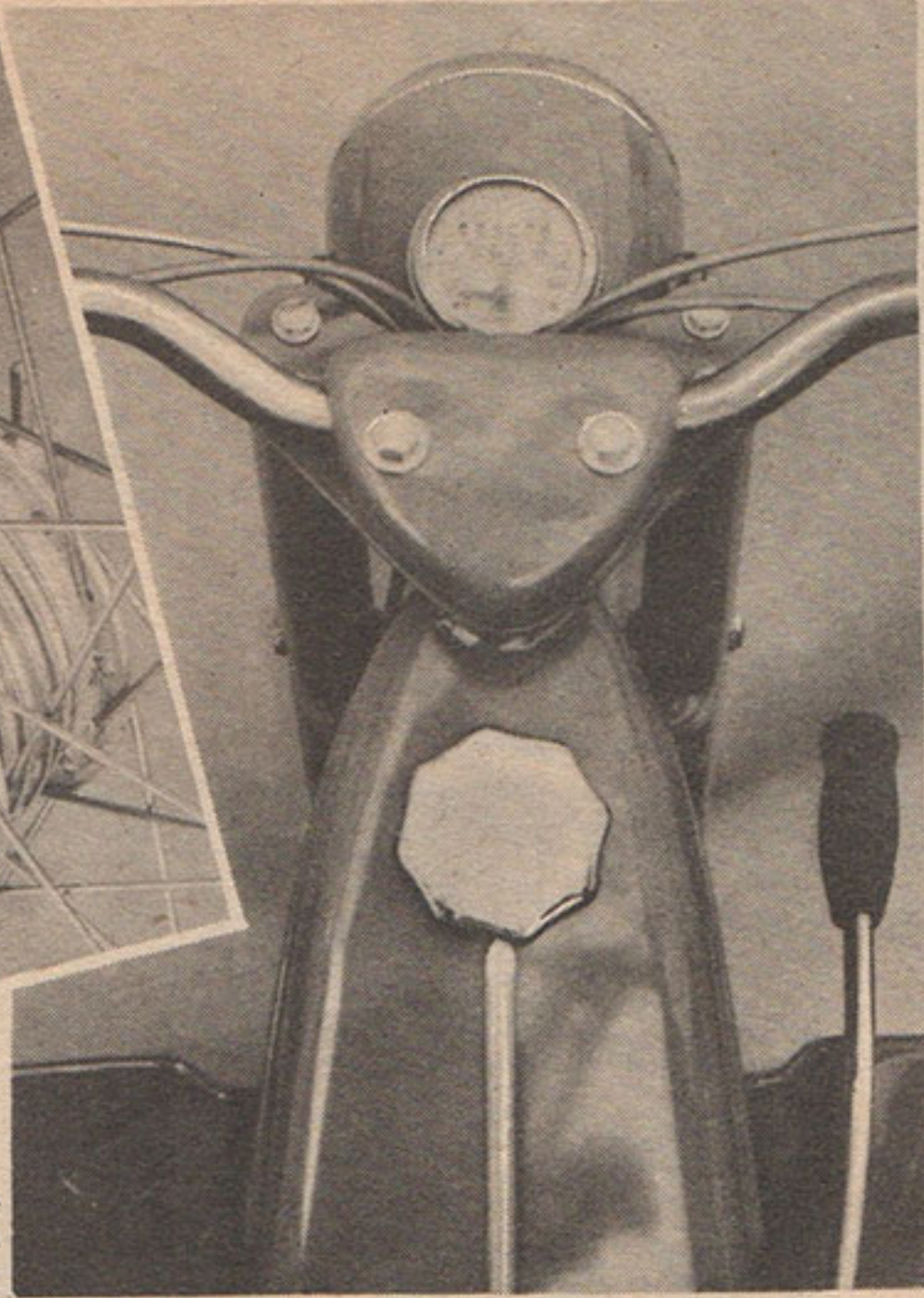
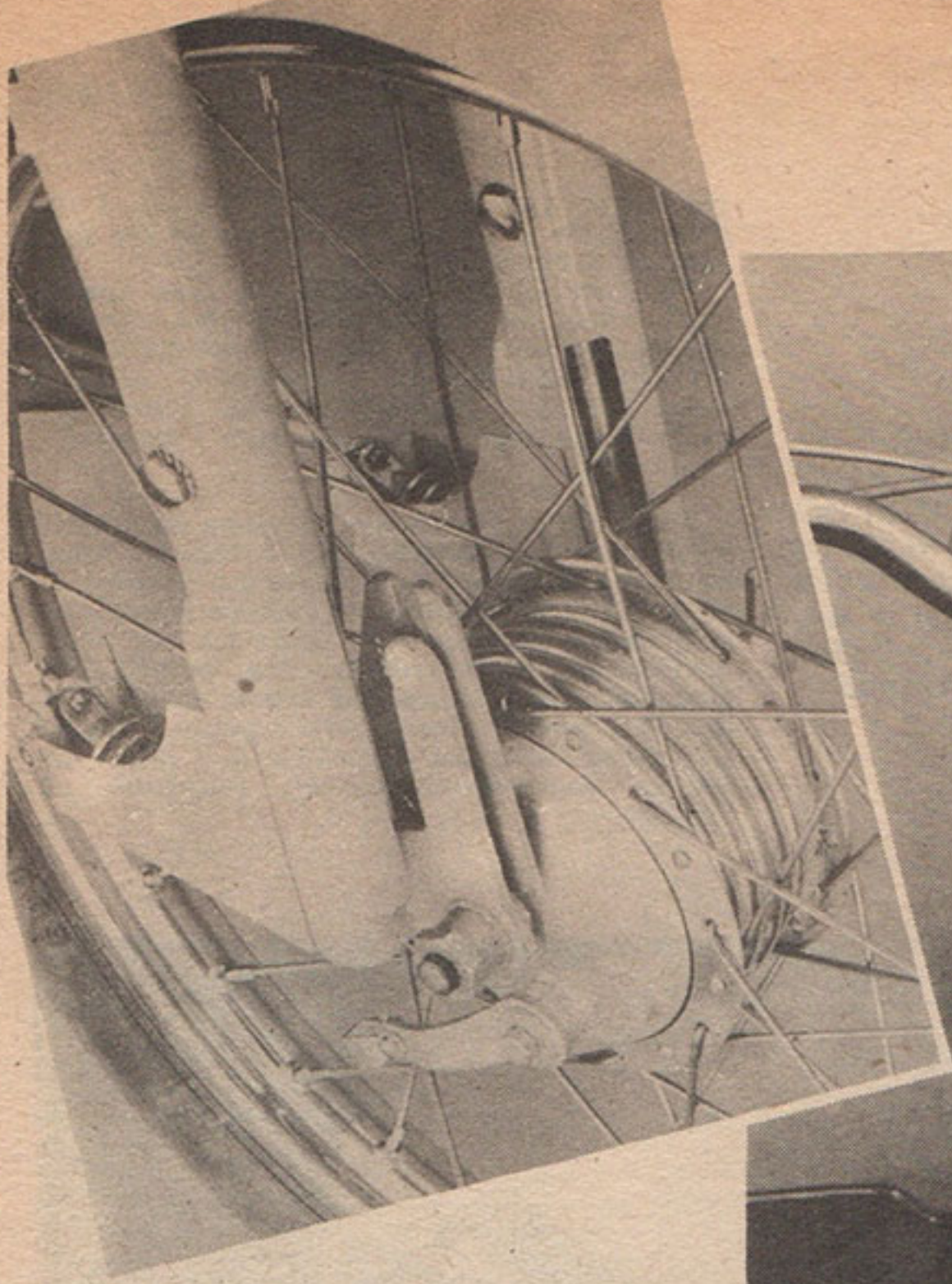
LES 200 CMC.

La M2VT, dont le moteur de 200 cmc. a été lui aussi « habillé », continue sa carrière sans changement, comme au temps où elle s'appelait « Shooting-Star ».

Mais c'est en cette même cylindrée de 200 cmc. que nous trouvons un modèle totalement nouveau, la M2VDO. En réalité, c'est essentiellement le cadre de ce modèle qui est nouveau, car le moteur est de même puissance que celui du M2VT, mais il est accouplé à une boîte à 4 rapports au lieu de trois seulement.



La M.2.V.D.O. est montée également avec le nouveau cadre de la marque à suspension arrière oscillante.



Le cadre de cette machine, semblable à celui de la M2VDO, en est différent, en ce qui concerne le système d'articulation de la suspension arrière.

La double boucle supportant les éléments de suspension part de sous la boîte et reçoit au niveau du pignon de sortie deux « oreilles » qui reçoivent l'axe d'oscillation de la suspension arrière.

La fourche avant est semblable à celle de la 200, avec correcteurs Grégoire, et l'on note, autre amélioration, la présence de moyeux-freins Saperli d'un diamètre de 160 mm. Réservoir de 16 litres à évidements et selle double complètent cette partie cycle d'une très belle venue.

Voici donc passées en revue les productions d'une marque animée d'un esprit jeune, qui a su répondre aux exigences de la clientèle d'aujourd'hui, avec des solutions toutes personnelles, qui sont très caractéristiques de la marque.

JUNIOR

Ci-dessous, la selle de la Starlett « Luxe ».

Quoique muni d'une suspension arrière oscillante vue sur l'ex-sport 232 cmc., en 1953, le cadre de la M2VDO est différent. La fixation de l'axe de la suspension se fait sur un tronçon de tube soudé perpendiculairement sur le tube de selle à hauteur du pignon moteur. Un autre tronçon de tube est soudé à la jonction du tube avant du cadre avec le tube de selle. A ses extrémités, ce tronçon reçoit les fixations de repose-pieds du pilote et du passager.

La boucle arrière supportant les éléments de suspension prend appui au-dessus de l'axe des bras oscillants et à une fixation classique sous la selle. Signalons que ces bras oscillants sont en tôle emboutie recevant à leur extrémité un bossage triangulaire en embouti également, qui reçoit l'extrémité d'un correcteur Grégoire, l'autre étant fixée au tube du cadre.

Quant à la fourche avant, son originalité vaut qu'on s'y arrête.

On peut la considérer comme une classique télescopique, dont le fourreau extérieur descend jusqu'au niveau du moyeu, et présente une fente pour le coulissement de la plaque supportant l'axe de roue. A sa partie supérieure, cette fourche comporte un carénage recevant le phare, mais réalisé d'une seule pièce avec le reste de la fourche, à l'instar des Jawa par exemple. Le tube coulissant de cette fourche est entouré d'un fort ressort tra-

A gauche, le moyeu avant Saperli, et ci-dessous, la tête de fourche de la même machine.

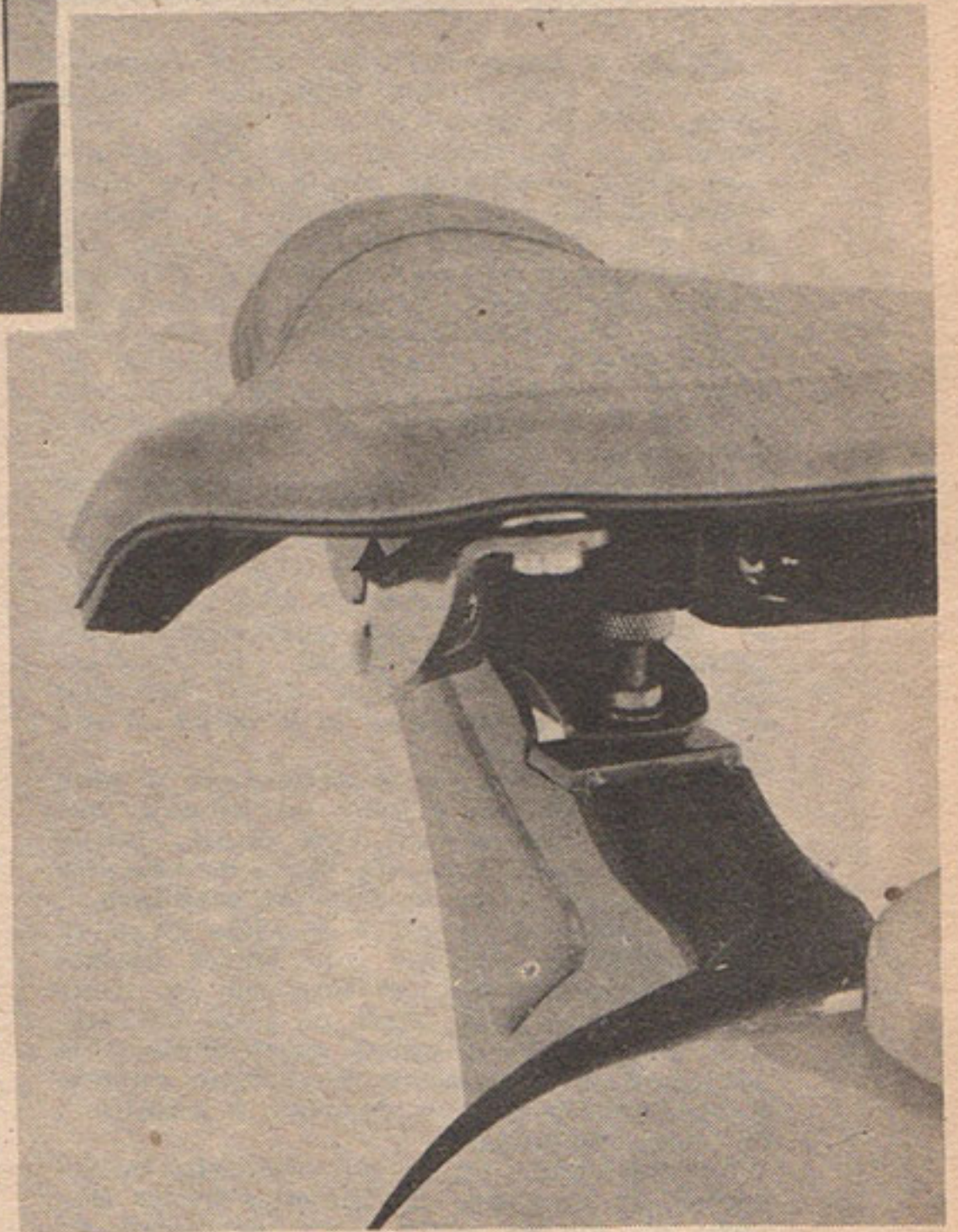
vallant à la compression. Au droit de l'extrémité supérieure de ce tube est fixé un correcteur Grégoire qui contrôle donc l'enfoncement de la fourche et ses retours. Mais là encore, on obtient un effort latéral sur ce tube avec l'usure qui s'ensuit.

Enfin, dernière originalité de cette machine, l'échappement possède sa sortie à la gauche du cylindre, et se termine à droite de la machine.

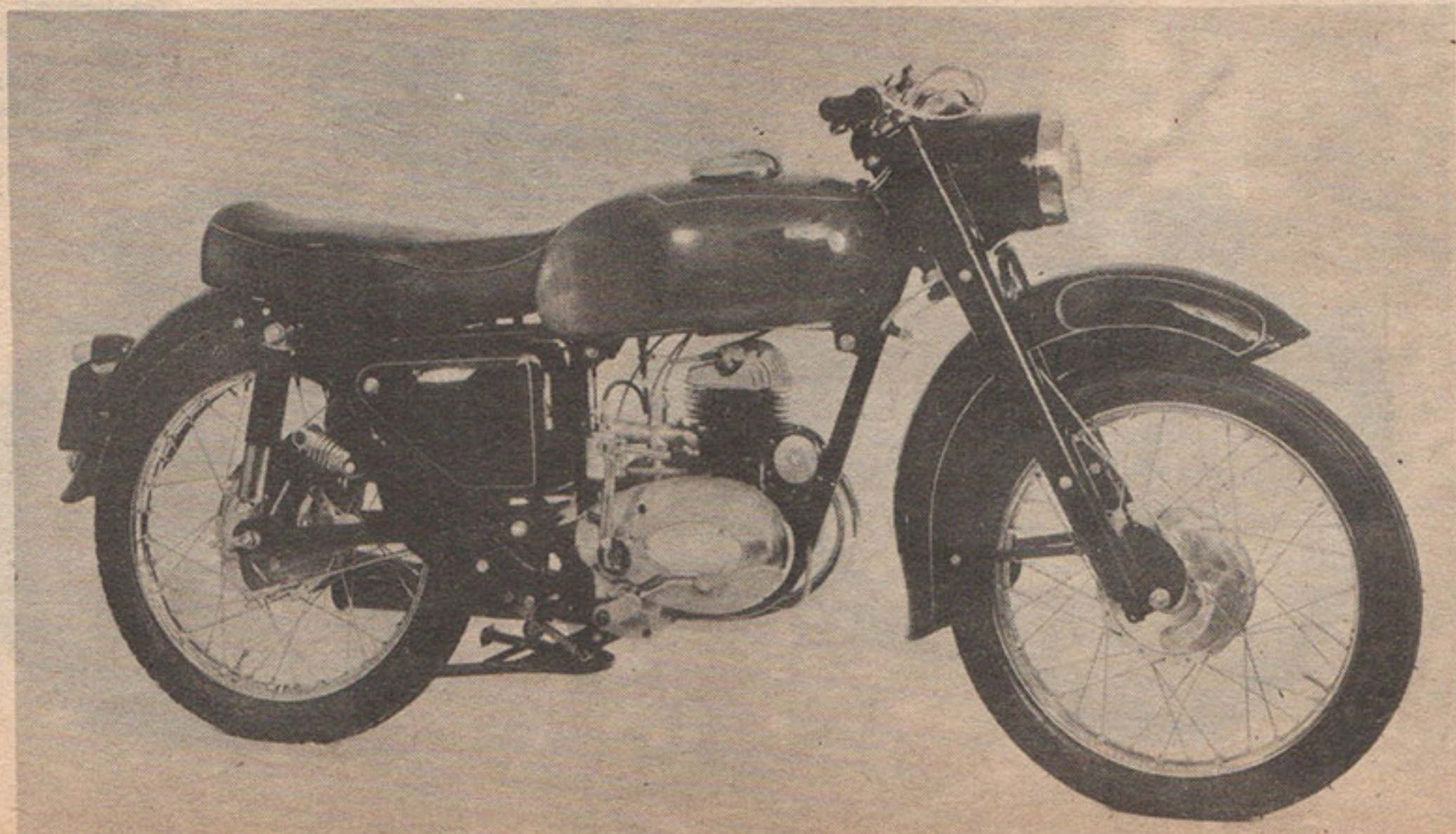
× × ×

En réalisant le moteur de 200 cmc. (de 59 à 64 mm), Monet-Goyon a fait un 232 cmc., qui, rappelons-le, n'a pas son équivalent chez Villiers d'Angleterre. (Il y existe néanmoins un 224 cmc. de 9 CV inconnu chez nous).

Il se caractérise par un carburateur à long pavillon d'entrée d'air, alimenté par une cuve à montage séparé.



La 232 cc. Monet-Goyon est dotée d'une selle double, guidon étroit et réservoir à évidements, qui lui confèrent indiscutablement une allure « sport ».

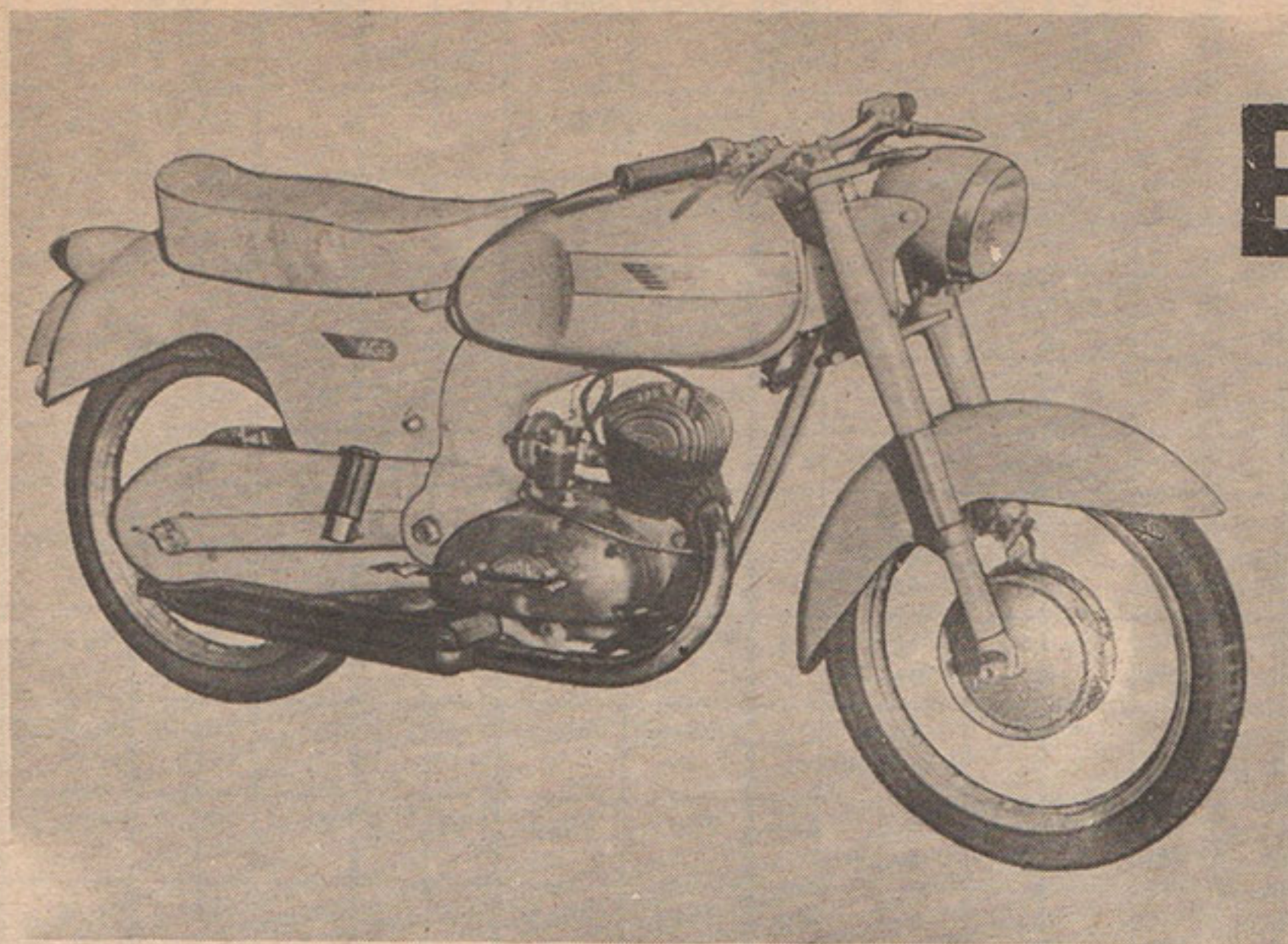


TYPE	SUSPENSION AVANT		SUSPENSION ARRIERE		MOYEU AVANT			MOYEU ARRIERE			PNEUS		PRESSION DE GONFLAGE		POIDS	ANGLE DE CHASSE	RESERVOIR	
	TYPE	DEBATTEMENT EN MM.	TYPE	DEBATTEMENT EN MM.	Ø AXE	Ø TAMBOUR	LARGEUR MACHOIRES	Ø AXE	Ø TAMBOUR	LARGEUR MACHOIRES	AVANT	ARRIERE	AV	ARR				
VEVAR F.T.	TÉLESC.	40			9,5	90	20	9,5	115	20	600x50	600x50			13	50°	2,5 L.	
VE.VAP S E A	SANS				9,5	SANS	SANS	11	90	20	600x45	600x45			16	"	2,5 L.	
VE.VAP L F T	TÉLESC.	40			9,5	90	20	11	90	20	600x50	600x50			14	"	2,5 L.	
S2 GL	"	65			11	120	25	11	120	25	600x55	600x55	1,5	1,7	54 k.	11	"	4,5 L.
S4 CC	"	75	COULISSEAUX	40	12	130	25	12	130	25	25,3	25,3	1,5	1,8	13	60°	14 L.	
S 2 L	TÉLESC. GRÉG.STD	90			12	102 CENTRAL À DROITE	25	12	102 CENTRAL À GAUCHE	25	600x65	600x65	1,5	1,7	70 k.	15	63°	4,6 L.
S2G.DC	TÉLESC. GRÉG.STD	90			11	120 À DROITE	25	12	120 À GAUCHE	25	600x65	600x65	1,5	1,7	70 k.	15	"	4,6 L.
S6V.S	TÉLESC. GRÉG.STD	90	COULISSEAUX	55	11	117 À DROITE	23	12	130 À GAUCHE	25	600x65	25x3	1,5	1,8	78 k.	14	"	14,5 L.
S6V.40	TÉLESC. M.GOYON	144	"	55	12	130 À DROITE	25	12	130 À GAUCHE	25	25x3	25x3	1,5	1,8	85 k.	14	"	14,5 L.
M2V.T	TÉLESC. M.GOYON	144	COULISSEAUX SUSP. GRÉG.	55	12	130 À DROITE	25	12	130 À GAUCHE	25	25x3	25x3	1,5	1,8	91 k.	14	"	14,5 L.
M2V.D0	TÉLESC. GRÉG. TGH.60	123	BRAS OSCIL. CORRIGÉ GRÉGOIRE	80	15	150 À GAUCHE	25	15	150 À DROITE	25	25x3	25x3	1,5	1,8	110k.	13	"	16 L.
M2V.0	TÉLESC. GRÉG. TGH.60	123	BRAS OSCIL. CORRIGÉ GRÉGOIRE	80	15	160 CENTRAL À DROITE	30	15	160 CENTRAL À DROITE	30	25x3 RENF.	25x3 RENF.	1,5	1,8	114k.	13	"	16 L.

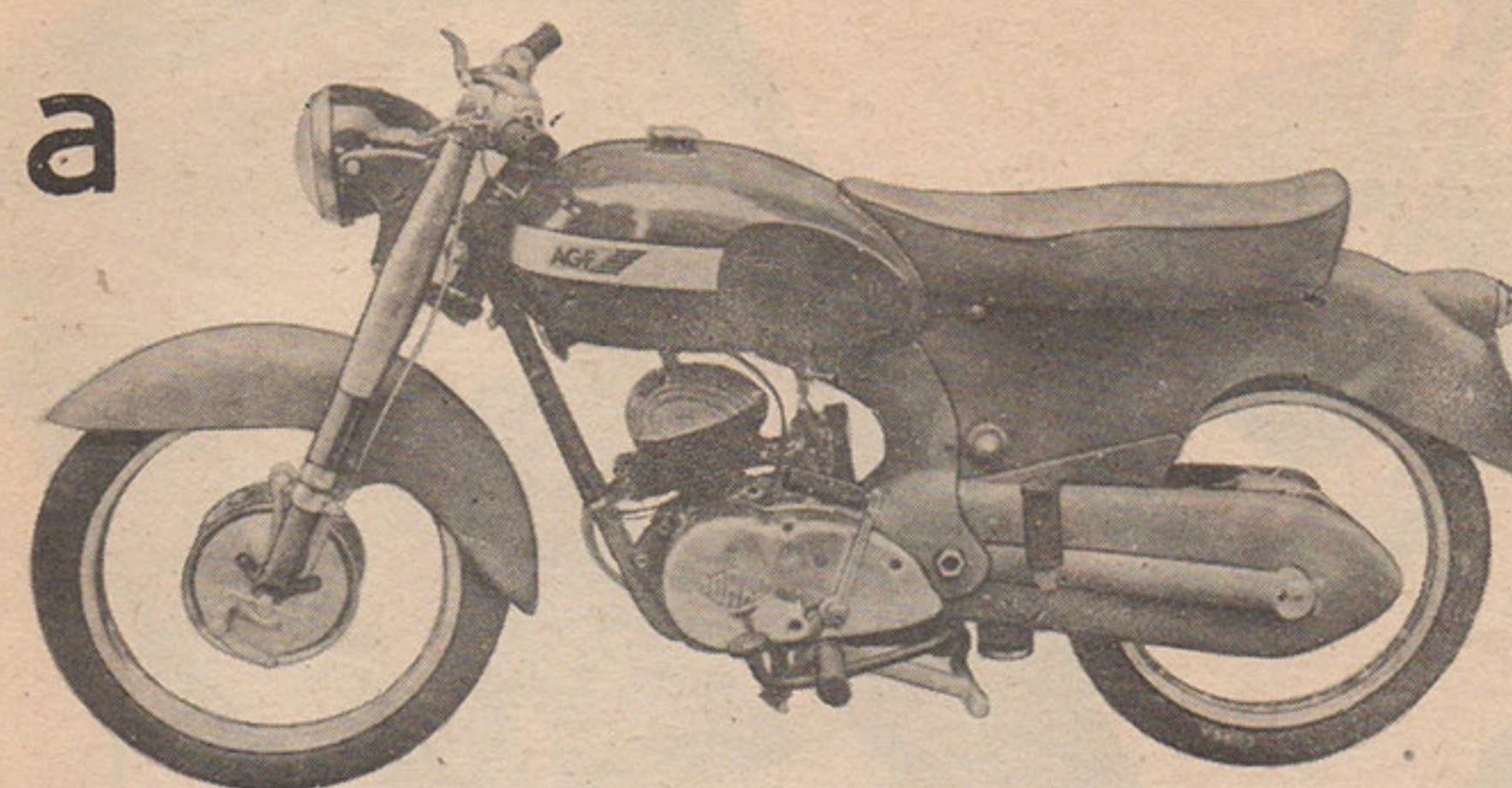
TYPE	CYLINDRE	ALEPAGE	COURSE	RAPPORT COURSE-ALEPAGE	TAUX DE COMPRESSION	PUISSANCE ET REGIME	PUISSANCE SPECIFIQUE EN CV/L.	MODE D'ALLUMAGE	AVANCE A L'ALLUMAGE	BOUGIES	EMBRAYAGE		RAPPORTS INTERNES ET ECHELONNEMENT				PIGNONS DE SORTIE				RAPPORTS FINAUX				
											NOMBRE DE DISQUES	NATURE	1°	2°	3°	4°	MOTEUR	BOITE	EMBRAYAGE	COURONNE ARRIERE	1°	2°	3°	4°	
VEVAR F.T.	48	40	37	0,925	6,5	0,9λ4500	18,7	VOLANT			1	LIÈGE	15,1				12	12	42	54	15,75				
VE VAP S E A	49	40	38	0,95		1,1λ4500	22,4	"				AUTOM.					POULIE Ø=62	12	POULIE Ø=196	56	16,63				
VE VAP L F T	49	40	38	0,95		1,1λ4500	22,4	"				"					POULIE Ø=62	12	POULIE Ø=196	56	16,63				
S2 GL	98	47	57	1,21	7,2	2,7λ4400	27,6	"			1	LIÈGE	2 50%	1 100%			17	14	42	46		8,1			
S4 CC	124,86	48	69	1,44	6,9	5,8λ4500	46,5	"			5	MÉTAL	7,2 39%	4,65 60,2%	3,66 76,5%	2,80 100%	23	16	68	46					8,48
S 2 L	98	47	57	1,21	7,2	2,7λ4400	27,6	VOL. COPREMA OU VOL. MOREL AVEC BOBINE	4-5	G. 714 M.35-36	1	PAST. LIÈGE	2 50%	1 100%			17	14	42	46	16,24	8,12			
S2G.DC	98	47	57	1,21	7,2	2,7λ4400	27,6	VOL. COPREMA OU VOL. MOREL AVEC BOBINE	4-5	G. 714 M.35-36	1	"	2 50%	1 100%			17	14	42	46	16,24	8,12			
S6V.S	122	50	62	1,24	7,39	5λ4700	41,0	VOL. COPREMA	5-5,5	E.122 KLG.CL5 G. 714 M.CR.35	2	"	2,85 35%	1,46 68,5%	1 100%		19	13	38	48	21,03	10,77	7,38		
S6V.40	122	50	62	1,24	7,39	5λ4700	41,0	VOL. COPREMA	5-5,5	E.122 KLG.CL5 G. 714 M.CR.35	2	"	2,77 36,1%	1,92 52%	1,32 75,7%	1 100%	19	13	38	48	20,44	14,17	9,74	7,38	
M2V.T	197	59	72	1,22	7,5	8λ4600	40,5	VOL. COPREMA	7	G. 814 P. 148 C. 115 M.CR.33	2	"	2,85 35%	1,46 68,5%	1 100%		19	15	38	48	18,24	9,34	6,40		
M2V.D0	197	59	72	1,22	7,5	8λ4600	40,5	DYNAMO MOREL OU VOL. ABG	7	G. 814 P. 148 C. 115 M.CR.33	2	"	2,77 36,1%	1,92 52%	1,32 75,7%	1 100%	19	15	38	48	17,73	12,29	8,45	6,40	
M2V.0	232	64	72	1,125	7,5	10λ4800	43,0	DYNAMO MOREL OU VOL. ABG	8	G. 914 M.CR.32	2	"	2,77 36,1%	1,92 58%	1,32 75,7%	1 100%	19	15	38	43	15,87	11	7,56	5,73	

LES INITIALES INDICÉES À LA COLONNE " BOUGIES " CORRESPONDENT AUX MARQUES SUIVANTES :
C = CHAMPION - E = EYQUEM - G = GERGOVIA - M = MARCHAL - P = PRELYO.

Nous publierons prochainement les réglages des carburateurs des machines de la production Monet-Goyon.



Essai de la 125 AGF GUILLER S.A.



...« mais le clou du stand et certainement la nouveauté la plus sérieuse de la production française dans le domaine de la moto est la gamme des motos sport AGF, qui sera d'ailleurs commercialisée en entente avec Guiller S.A. »...

C'est de cette manière que nous attaquons notre compte-rendu de Salon concernant la jeune marque de Colombes.

Mais un essai du modèle 125, précédé d'une visite de l'atelier de montage, nous permirent de faire plus ample connaissance avec l'AGF 125 type FT1, dont la conception est tout à l'honneur de ses auteurs.

LE NOUVEAU MOTEUR YDRAL

Pour respecter les canons de la presse motocycliste, commençons par le moteur, le tout dernier 125 Ydral, qui diffère profondément du précédent modèle. Le moteur reste toujours carré : 54x54 et le taux de compression est inchangé : 7,25 à 1. Mais à l'ancien balayage en croix (avec carburateur sur le côté, et double échappement) a été substitué le classique ba-

layage Schnürle à transferts opposés et simple échappement.

En outre, suivant une technique à laquelle on revient de plus en plus en matière de deux temps, le cylindre est entièrement en fonte spéciale, et non plus en alliage léger chemisé.

Les dimensions des lumières sont les suivantes: admission : 30x11 mm ; transfert : 24x10 mm et échappement : 28x15 mm.

Le piston rigoureusement plat, et plus haut de 4 mm que le précédent, est en alliage spécial hypersilicié.

La tête de bielle est toujours montée sur galets, mais la longueur de la bielle est passée de 146 mm à 158,5 mm.

Le changement radical dans le balayage a fortement influencé la courbe de puissance et Ydral est arrivé, pour un moteur de série, et non pas sport, à l'excellente puissance de 6 CV 8 en sortie de boîte, soit une puissance spécifique de 55 CV-l. Ainsi, même sur le plan international, l'Ydral se trouve en très bonne place.

Si le gain en puissance est donc très net (36 %), par contre, comme il sera

aisé de le constater sur les courbes comparatives de puissance et de couple que nous publions, c'est un moteur à courbe de puissance pointue, qui ne marque un avantage sur son devancier qu'à partir de 4.800 t.-m. environ, et atteint sa plus grande puissance à 6.000 t.-m., régime en soi assez élevé, mais qui, dans le cas d'un moteur de 54 mm de course, ne donne qu'une vitesse linéaire de piston de 10,8 m.-s.

Trait caractéristique de ce moteur à haut rendement, le régime de couple maximum est très proche de celui de puissance maximum. Et ainsi l'on constate que le couple maximum de 0,84 m.kg se situe à 5.500 t.-m. Logiquement, pour obtenir les meilleurs résultats de ce moteur, il faudrait donc constamment se maintenir entre 5.000 t.-m. et 6.000 t.-m., mais chacun sait, qu'ormis en conduite sport, l'utilisateur courant répugne à maintenir son moteur à de tels régimes. Aussi, à notre avis, une puissance en pointe moins élevée, mais plus de chevaux à bas régimes, auraient été préférable ; ou encore mieux, Ydral aurait peut-être pu fabriquer en série son 125 sport que nous avons essayé, et dont les courbes de puissance et de couple (trait noir plein) montrent un net avantage à tous les régimes.

L'Ydral AJ55 que nous avons essayé était équipé d'un carburateur Dell'Orto MA 19 B3, alors que la marque monte concurrentement Zenith et Amac.

Excellente carburation d'ailleurs, moteur montant bien en régime, sans trou dans la carburation. Ralenti parfait, départ excessivement facile et sans fermer le volet d'air, bien que la température soit aux environs de 5°.

× × ×

Cette nouvelle courbe de puissance demandait une nouvelle étude des rapports de boîte.

Pour des raisons facilement compréhensibles de prix de revient, Ydral utilise pour le moment les mêmes jeux de pignons. Seule la transmission primaire ne s'effectue plus par engrenages, mais par chaîne, et donne une démultiplication plus grande (2,22 au lieu de 2,03), ce qui était souhaitable avec le régime plus élevé. Mais modification à venir, le rapport même de la quatrième va être changé, et de direct deviendra démultiplié (25/23 au lieu de 24/24), ce qui modifiera heureusement tout l'étagement de la boîte de vitesses.

Aux valeurs classiques de la troisième à 76,5 % de la quatrième, deuxième à 57 % et troisième à 36 %, Ydral propose

respectivement pour l'instant : 71,4 %, donc trou entre troisième et quatrième — 50 % seconde courte — et 37,5 % première très légèrement haute. Le nouveau jeu de pignons de quatrième modifiera de la façon suivante : 77,5 %, donc troisième plus proche de la quatrième — 54,3 % seconde encore un peu courte, et première encore plus haute 40,4 %. Quant à l'écartement relatif entre chaque rapport, il est actuellement de 1,4 (4°-3°), 1,43 (3°-2°) et 1,34 (2°-1°), alors qu'il est préférable d'avoir des écarts allant en diminuant de première vers quatrième. Avec la nouvelle démultiplication, l'écart 3°-4° passera à 1,29, ce qui sera préférable.

L'AGF FT1

Voyons maintenant en détail la partie cycle qui reçoit ce nouveau bloc-moteur Ydral.

Ecrivons de suite que si les attaches du moteur étaient prévues différemment, le cadre AGF permettrait un montage en porte-à-faux, sans rien modifier, le tube avant s'avérant superflu.

Le tube principal de 80 mm de diamètre est en 20/10. Le tube de selle, masqué

par le carénage, est de 55 mm en 22/10. Du point de vue suspension, nous trouvons à l'avant une fourche télescopique Grazzini, et à l'arrière une suspension arrière oscillante.

Cette dernière, réalisée en tube aviation de section ovale, fait travailler un bloc de caoutchouc dans lequel est noyé un ressort hélicoïdal à spire plate, ressort prévu pour permettre au caoutchouc de travailler dans les meilleures conditions. Les articulations de la fourche arrière se font sur bagues-bronze.

A l'avant comme à l'arrière, débattement de 100 mm environ.

Mais le trait dominant de l'AGF est son habillage, qui suivant une technique chère à la marque, est en alpac (alliage d'aluminium et de silice) coulé, dont l'épaisseur varie suivant les pièces de 4 à 4,5 mm.

Le garde-boue arrière très étroit va voir son dessin légèrement modifié par deux légers renflements latéraux.

L'important réservoir de 22 litres, donnant une autonomie proche de 700 kms ! est constitué de deux coquilles Mottaz, et en son centre une large échancre

permet de loger la selle double très étroite.

Dernier détail, sous la selle double se trouve le coffre à outils très profond, logé dans l'épaisseur du carénage arrière.

Position assez sport, avec guidon très en avant, selle double et réservoir à évidements pour les genoux.

Toutefois, la position des repose-pieds est un peu trop en avant. Pilote seul, les pieds sont mieux sur les repose-pieds prévus pour le passager, mais alors plus de frein au pied. La pointe du pied droit, par contre, actionne encore très bien le sélecteur, uniquement sur la branche arrière. A noter que le dessin de ce nouveau sélecteur Ydral n'est pas parfait, les pédales sont beaucoup trop petites et la branche avant trop haute, obligeant à lever le pied.

LES ESSAIS

Bien que le moteur ait une courbe pointue, la circulation en ville fit ressortir une très agréable souplesse, et en quatrième, reprises autour de 27-28 kmh., soit un régime moteur de 1.800 t.-m. environ.

Première épreuve chronométrée, notre côte d'essai.

L'embrayage encaisse parfaitement un bon « patinage » et en utilisant les 3 premiers rapports, nous avons chronométré :

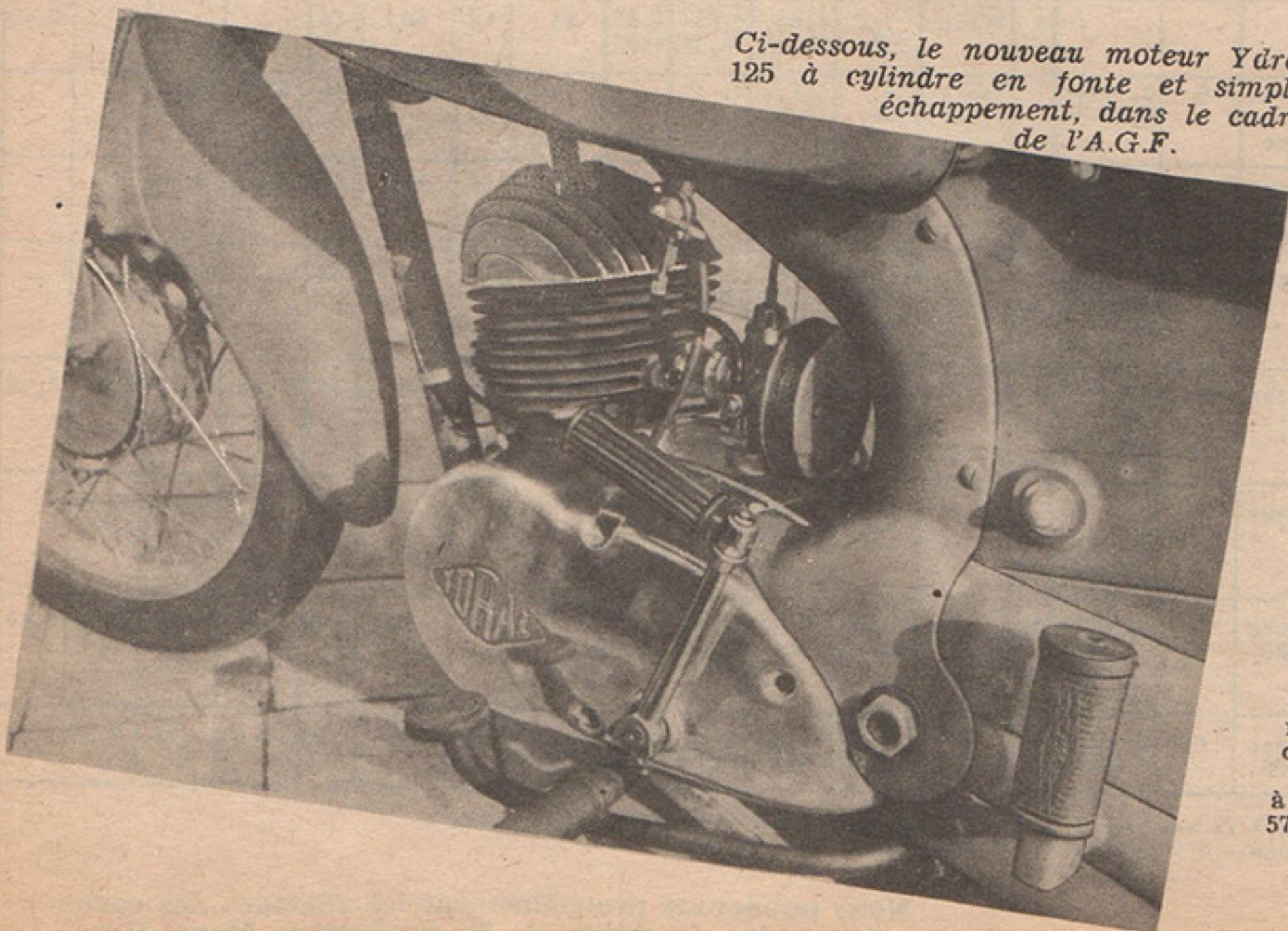
l'essayer de 52 kgs en 24" 2/5, moyenne 51,6 kmh.

l'essayer de 80 kgs en 26" 3/5, moyenne 47,4 kmh.

A deux, et avec la première et seconde seulement, 30" 3/5, moy. 41 kmh. 2.

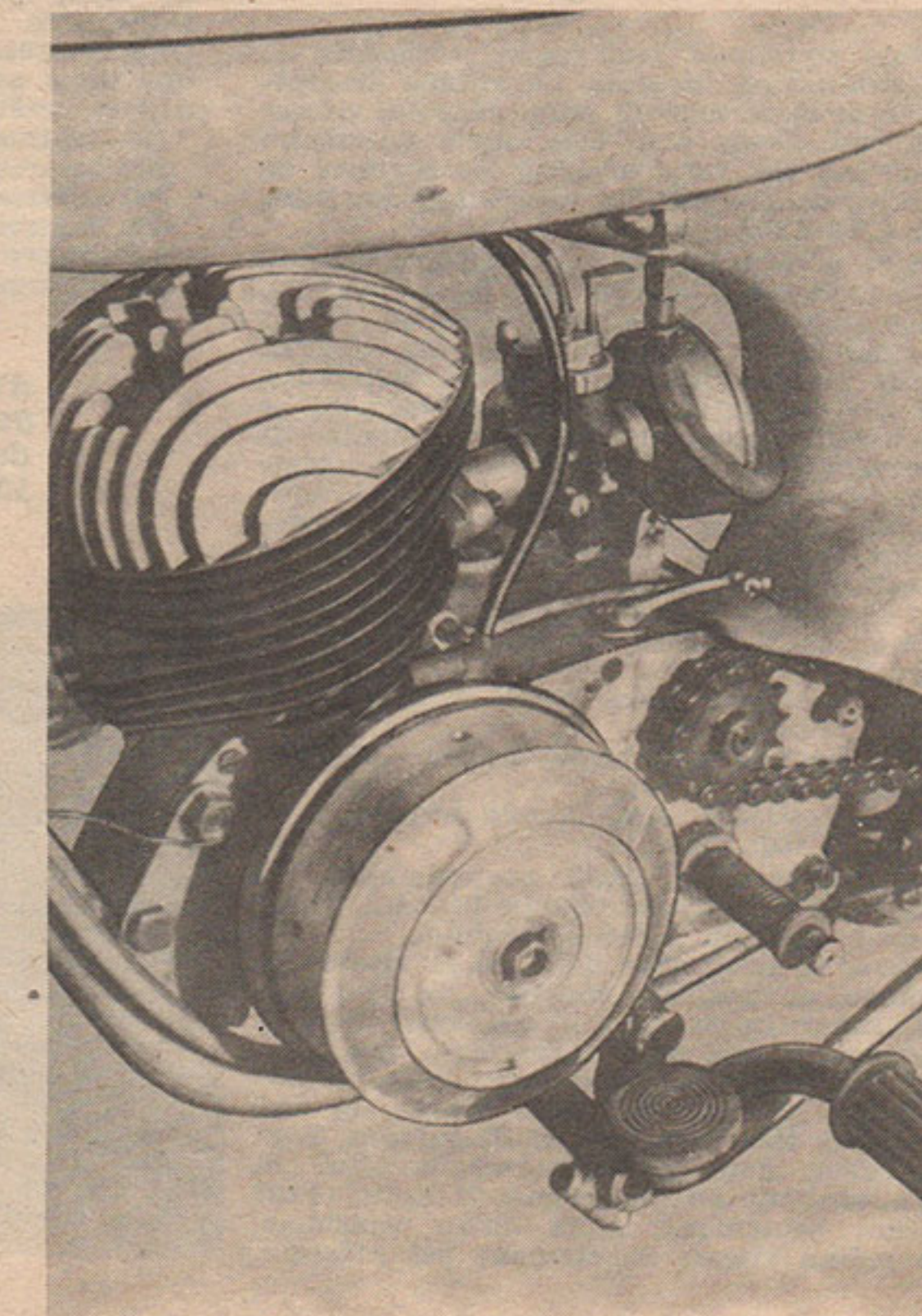
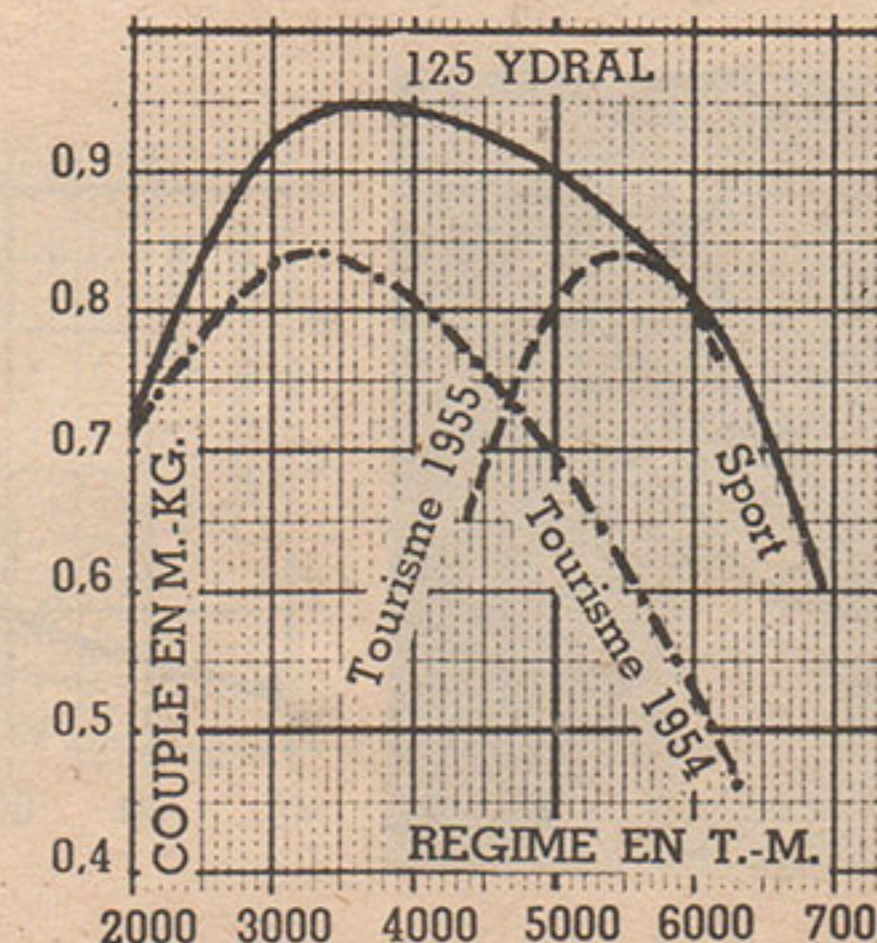
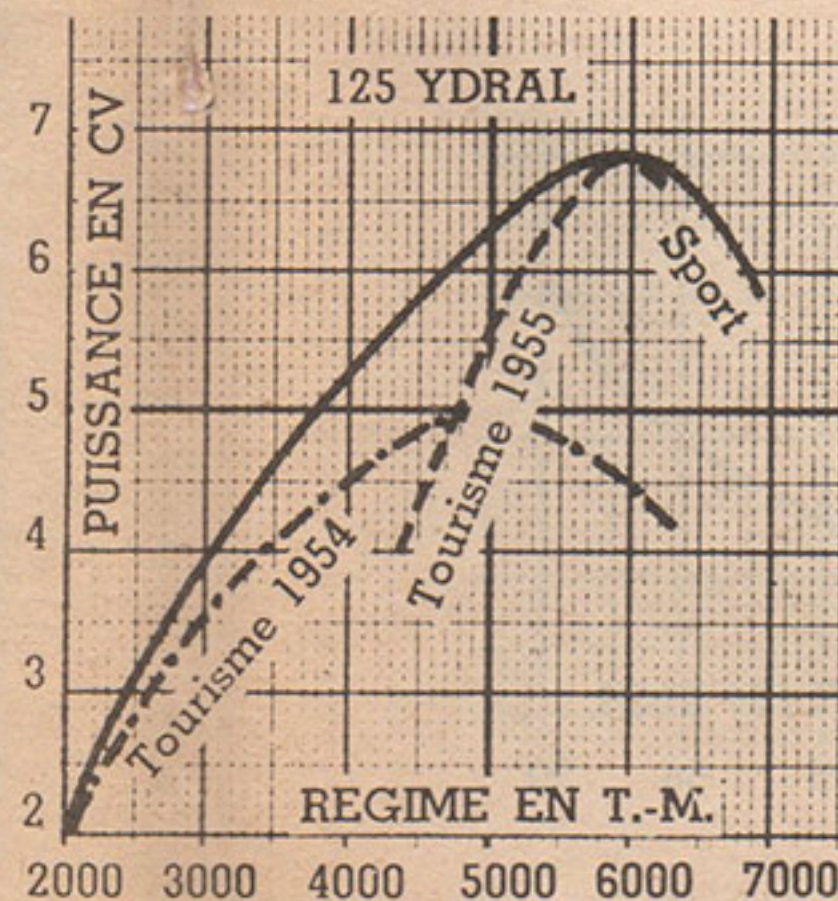
Ce sont là des résultats excellents et qui placent nettement en tête des moteurs de tourisme l'Ydral 125, et même le situe au niveau de nombre 175 cmc. La différence assez sensible entre les deux essayeurs solo (2" 1/5) s'explique par l'allure pointue de la courbe de puissance.

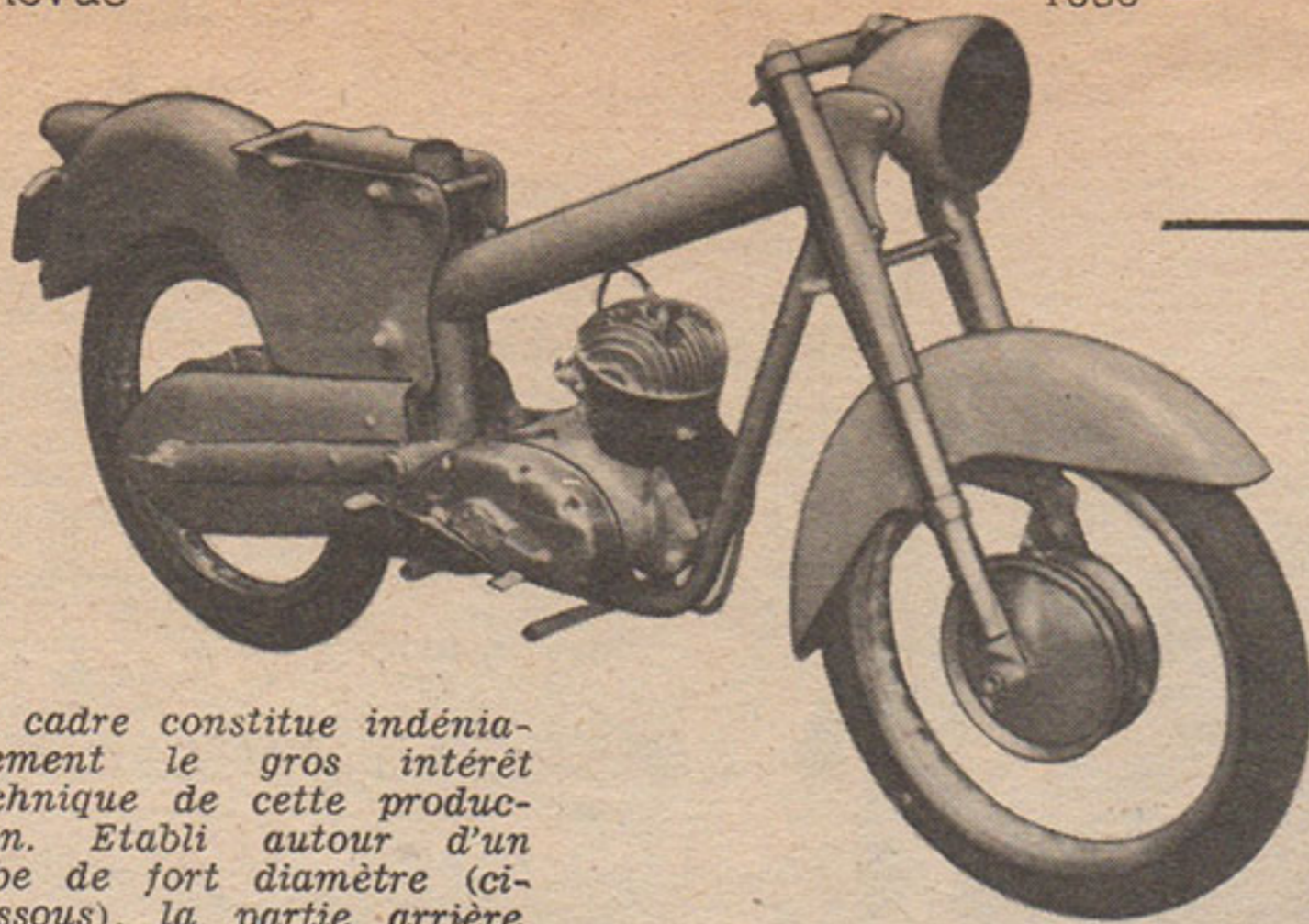
De l'essai en côte, il faut également retenir les grandes possibilités de la troisième, dont la démultiplication courte est évidemment un avantage dans ce cas.



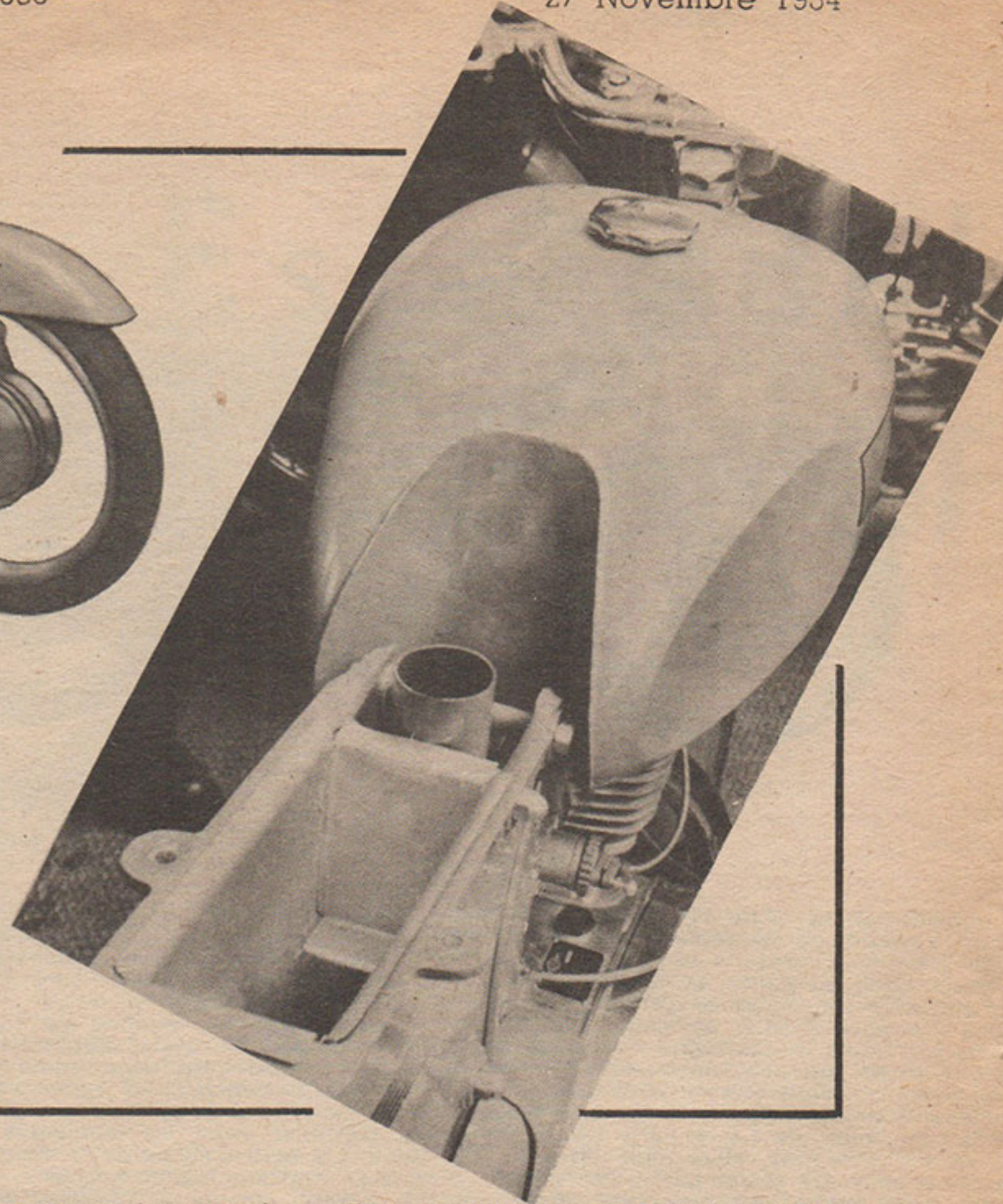
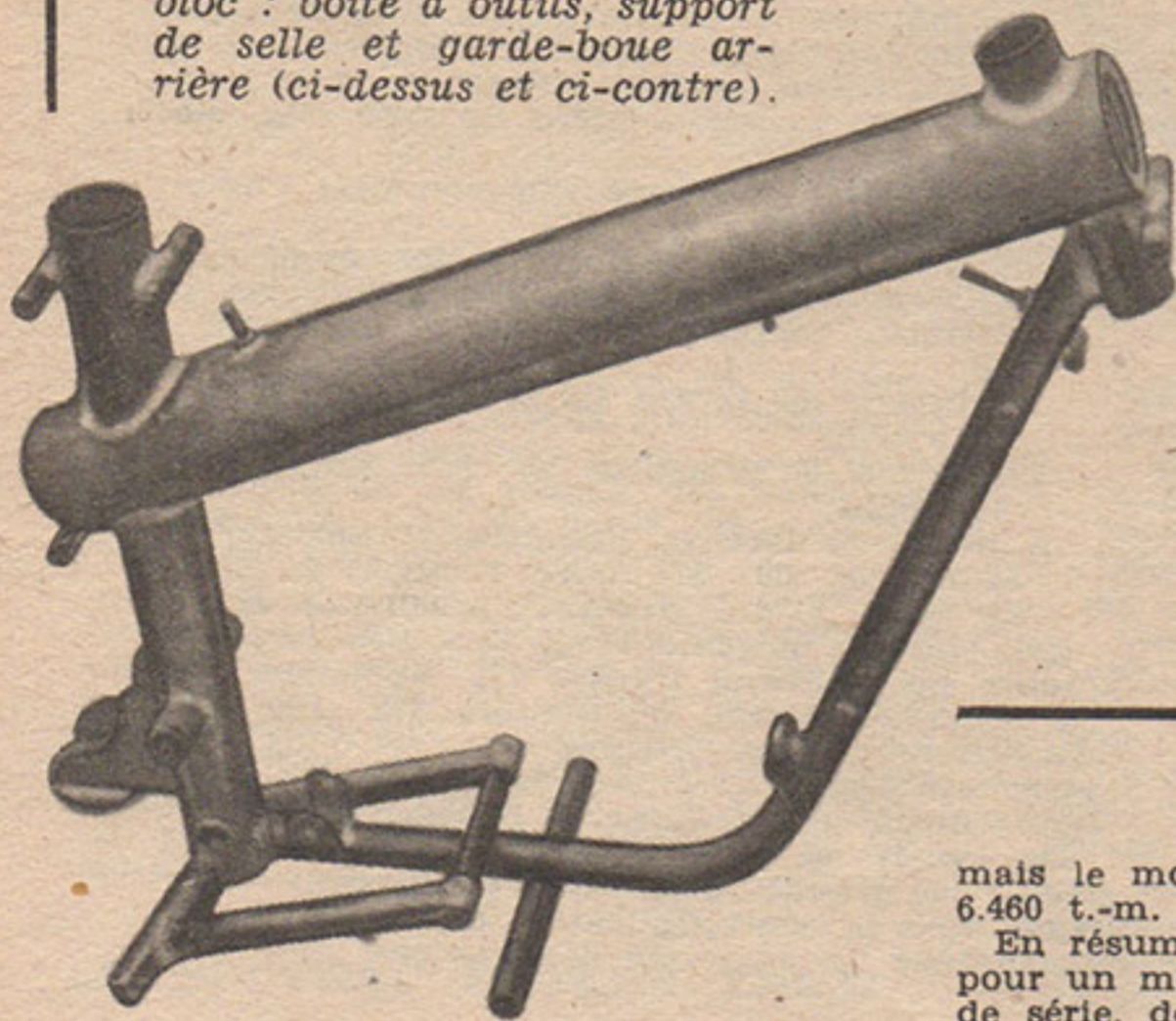
Ci-dessous, le nouveau moteur Ydral 125 à cylindre en fonte et simple échappement, dans le cadre de l'AGF.

Ci-dessous, les courbes de puissance et couple comparés des moteurs tourisme, sport 1954 et tourisme 1955. On voit que le dernier modèle possède une puissance élevée. La courbe la plus satisfaisante est celle du « sport ». - A droite, le moteur côté volant avec carter enlevé.





Le cadre constitue indéniablement le gros intérêt technique de cette production. Etabli autour d'un tube de fort diamètre (ci-dessous), la partie arrière, en alliage coulé, combine en bloc : boîte à outils, support de selle et garde-boue arrière (ci-dessus et ci-contre).



Sur route, le trou entre troisième et quatrième est sensible. La vitesse de croisière se situe vers 75 kmh. en solo, vitesse un peu élevée peut-être, mais nécessaire pour ne pas tomber dans les régimes de vibrations du moteur, situés aux environs de 4.300-4.600 t.-m.

Ces vibrations sont d'ailleurs beaucoup trop sensibles et varient d'une série à une autre de moteurs suivant le volant magnétique employé (ABG ou SAFI), leurs poids et diamètres étant différents. Si sur les intermédiaires ces régimes se trouvent rapidement sautés, par contre ils correspondent en quatrième à une vitesse de croisière normale. Remède sera toutefois peut-être apporté, avec la nouvelle démultiplication en quatrième. Mais ce n'est qu'un palliatif.

Le moteur monte allègrement en régime, sans jamais tourner sur quatre temps.

En première nous avons atteint : 45 kmh. (7.880 t.-m.).

En seconde nous avons atteint : 57 kmh. (7.400 t.-m.).

En troisième nous avons atteint : 78 kmh. (7.100 t.-m.).

En quatrième, assis normalement, 83 kmh (5.400 t.-m.) et couché 94 kmh. (6.110 t.-m.), soit un léger surrégime.

Avec la prochaine boîte, si la vitesse de pointe, en position couchée, ne peut que diminuer (mais très légèrement), car le surrégime sera plus important, par contre, logiquement, la vitesse, assis normalement, devrait être plus élevée, ce qui ne peut être qu'apprécié. Et surtout, avec passager, nous ne constaterons plus cet affaissement en quatrième, 71 kmh. (4.620 t.-m.) seulement, alors qu'en troisième, la même vitesse exactement est atteinte,

mais le moteur dans ce cas tournant à 6.460 t.-m.

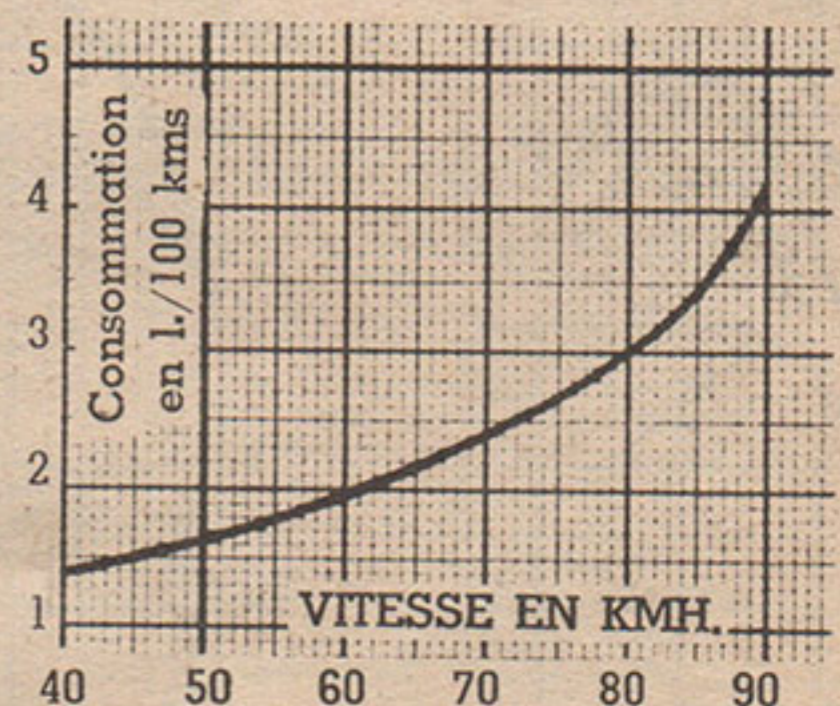
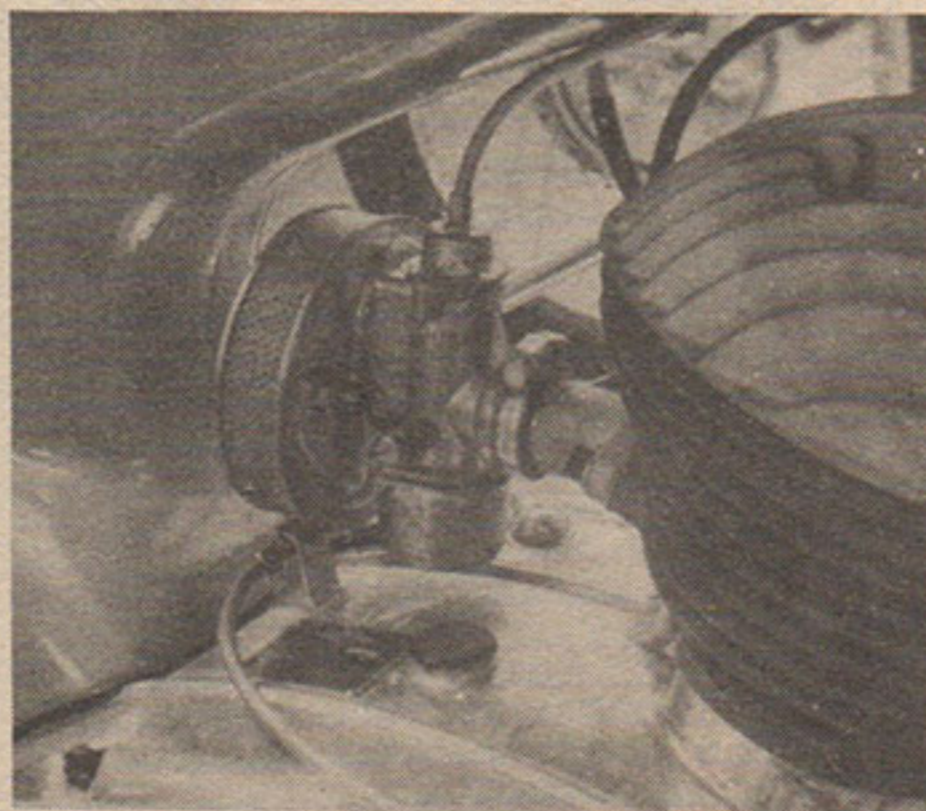
En résumé, vitesse de pointe excellente pour un moteur, rappelons-le strictement de série, dont, par ailleurs, les accélérations très franches, le classent là encore, en tête des moteurs 125 de tourisme que nous avons essayé jusqu'à ce jour.

départ arrêté :		
100 mètres en 9"	moy.	40 kmh.
200 mètres en 14"	moy.	51,4 kmh.
300 mètres en 18" 3/5	moy.	58 kmh.
400 mètres en 22" 9/10	moy.	62,9 kmh.
500 mètres en 27"	moy.	66,6 kmh.
1.000 mètres en 46" 3/5	moy.	77,2 kmh.

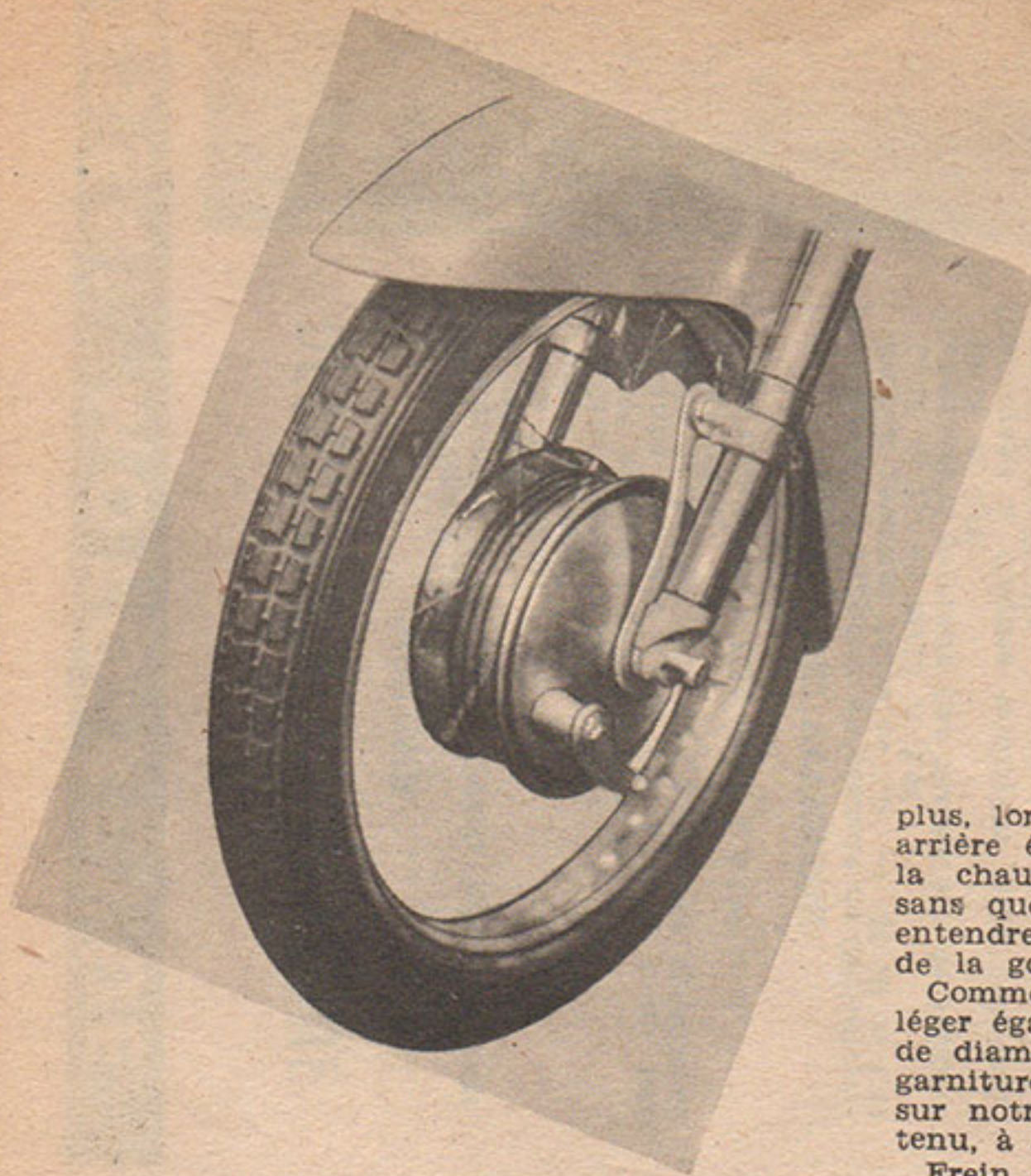
Tant en ville que sur route, la partie cycle nous a donné satisfaction. Un point noir toutefois, les bruits de «carrosserie» provenant des vibrations du moteur à certains régimes. Le profilage arrière forme caisse de résonance et il est indispensable de songer à une insonorisation sérieuse.

Tenue de route parfaite, virages pris sur les repose-pieds en toute tranquillité, direction précise (chasse 75 mm, angle du tube de direction 63°30'), tout cela permet une conduite rapide, amusante, qui cadre parfaitement avec le caractère général de l'AGF.

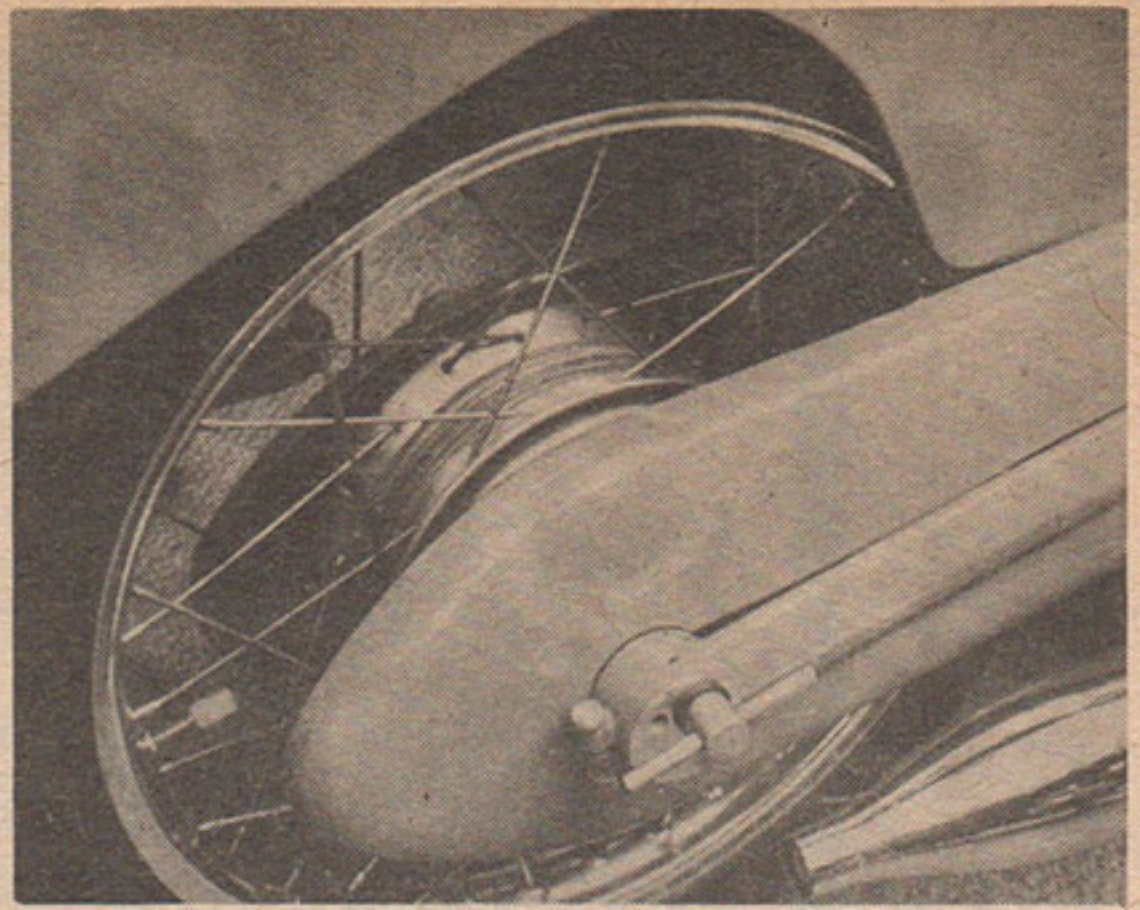
Au-dessous, le carburateur Zenith MX 20 (20 mm. de passage des gaz) peut également être monté de série sur le moteur Ydral (photo de gauche). Dans ce cas, la courbe de consommation en litres pour 100 kilomètres parcourus est représentée à droite (mesure prise à allure constante pour chaque vitesse).



RALENTISSEZ LORSQUE LA VISIBILITE EST MAUVAISE



A gauche, la roue avant, et le profil du pneu Pirelli. A droite, le moyeu arrière, le double carter en alliage léger et le moyeu-frein.



Suspension générale bonne. A l'avant, fourche Grazzini souple, sans talonner et rigide latéralement. Quelques inégalités toutefois dans l'amortissement.

A l'arrière, suspension générale plutôt ferme, mais parfaite adhérence de la roue. Même à deux, la suspension arrière reste encore ferme, mais son débattement dans ce cas se trouve assez limité.

Un des traits extérieurs caractéristiques de l'AGF sont ses roues de petits diamètres. Jantes françaises (Reinhart et Chappuiset) en alliage léger de 17 pouces, chaussées de Pirelli 17x2,50 dont la gomme, assez tendre, présente l'avantage d'une excellente adhérence, malgré un profil qui n'est pas des plus étudiés. De

plus, lors de freinages brusques, la roue arrière étant bloquée, nous laissons sur la chaussée la classique trainée noire, sans que le crissement habituel se fasse entendre, nouvelle preuve de la souplesse de la gomme employée.

Comme freins, des moyeux en alliage léger également, signés Idéal, de 170 mm de diamètre et de 25 mm de largeur de garnitures, et vraiment efficaces, puisque sur notre base classique nous avons obtenu, à 50 kmh. :

- Frein arrière seul : 20,90 m.
- Frein avant seul : 15,40 m.
- Les deux freins : 10,50 m.

Ces chiffres méritent un petit commentaire : la machine ayant un centre de gravité relativement bas, l'écart entre les deux freins et le frein avant seul est notable.

Signalons d'ailleurs que maintenant le frein de 170 mm sera remplacé par le nouveau frein Idéal de 150 mm, dont l'efficacité est la même et dont le diamètre correspondrait, avec des jantes normales, à plus de 165 mm.

Si la machine que nous avons essayée était munie d'un volant magnétique ABG de 40 watts, c'est le Safi de 30 watts, d'un diamètre de 140 mm, qui sera désormais monté sur le 125 AGF.

Phare de 160 millimètres (Auteroche ou Marchal). Quant aux ampoules de 25 watts, elles fonctionnent sous une tension de 9,5 volts, afin de ne pas « claquer » sous le coup des surtensions plus ou moins inévitables lorsque l'éclairage est directement fourni par le volant magnétique.

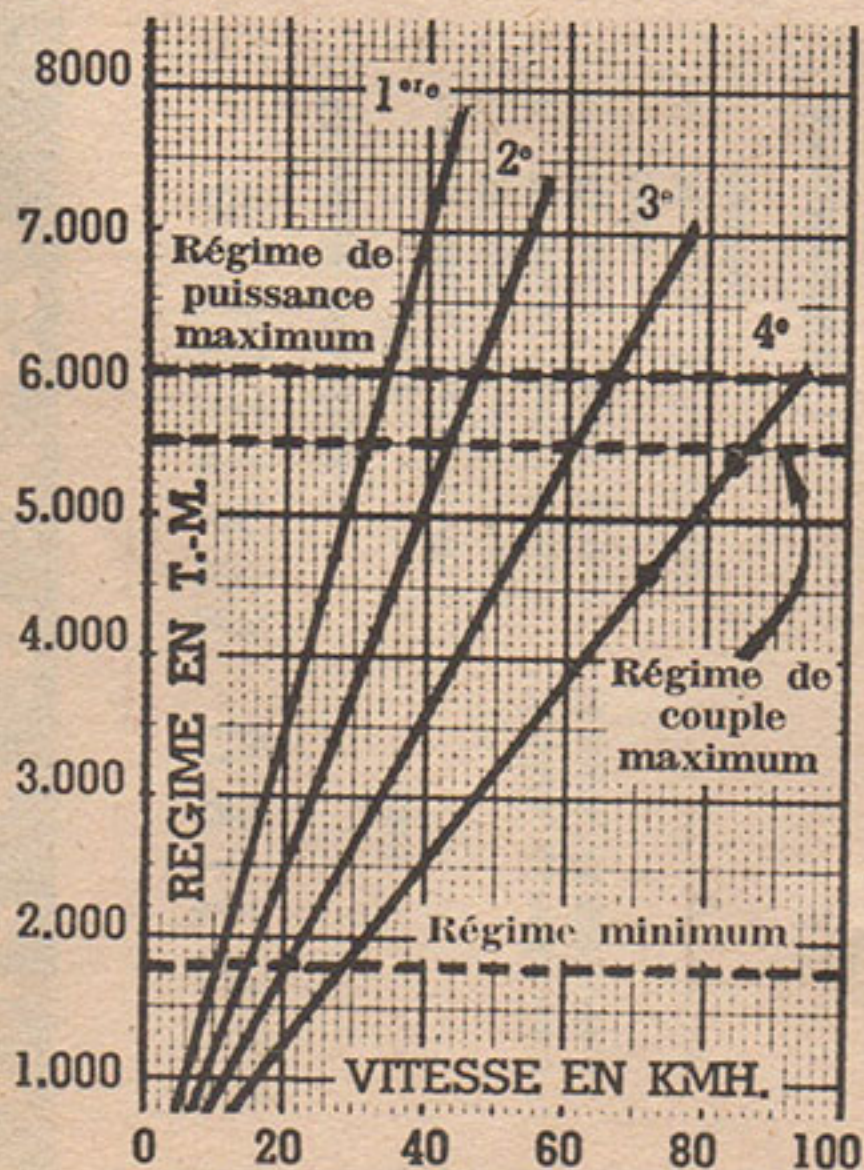
Dans ce domaine appareillage électrique, signalons également la présence d'une clé de contact anti-voil sur la sortie de volant. En plus d'un moyen de sécurité, ceci permet un bon réglage de ralenti, sans risques de caler le moteur à un feu rouge ; et pour arrêter le moteur, il suffit de tourner la clé de contact.

× × ×

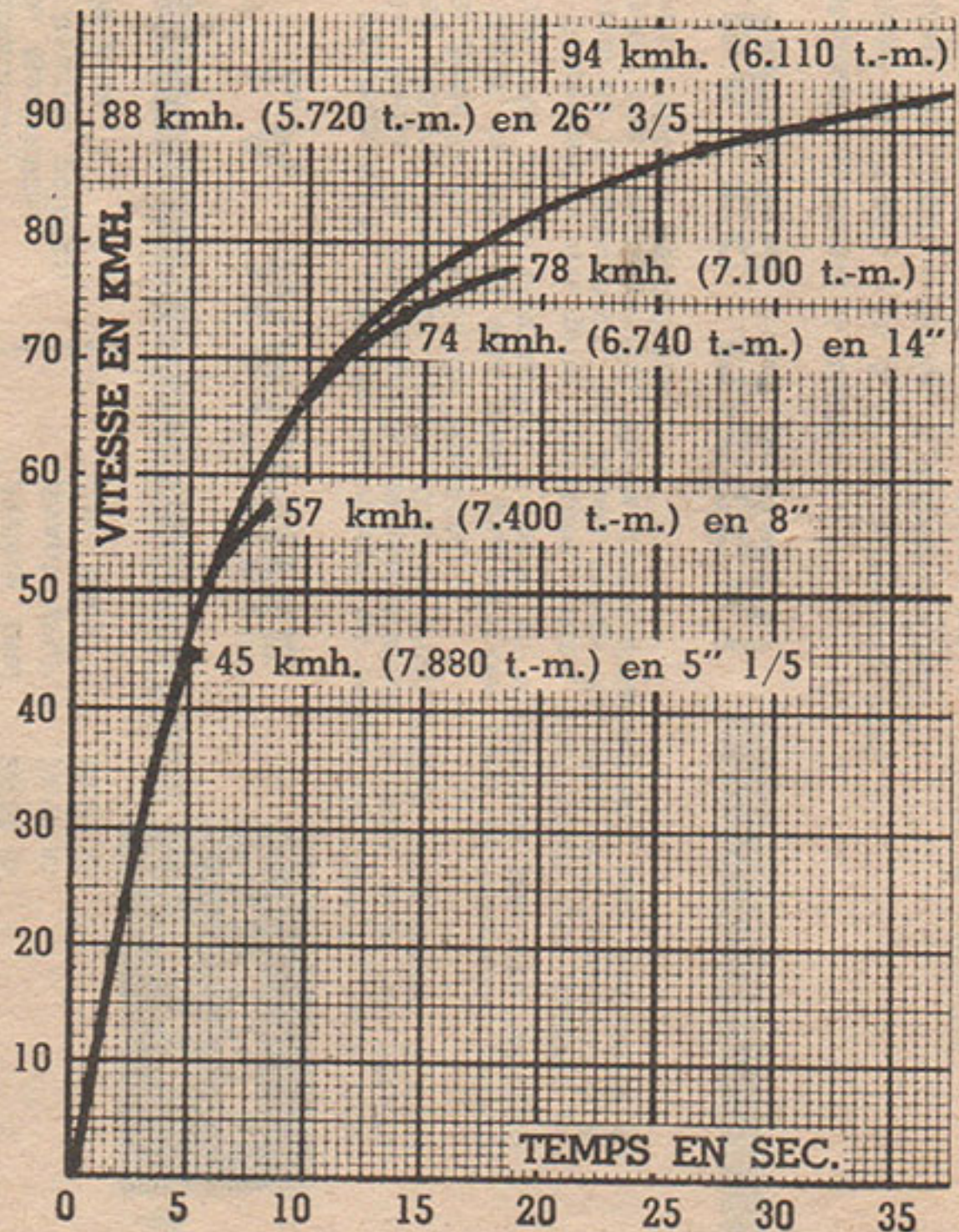
AGF, avec sa FT1, a su sortir des sentiers battus, à ce jour, par les constructeurs français. Il propose une réelle 125 sport, à un prix nullement excessif, si l'on veut bien prendre en considération que dans chaque domaine AGF s'est tourné vers les solutions de qualité, toujours coûteuse. La jeune clientèle ne restera sûrement pas indifférente devant cette 125, qui, dans un proche avenir, sera doublée d'un modèle identique, mais de 175 cmc.

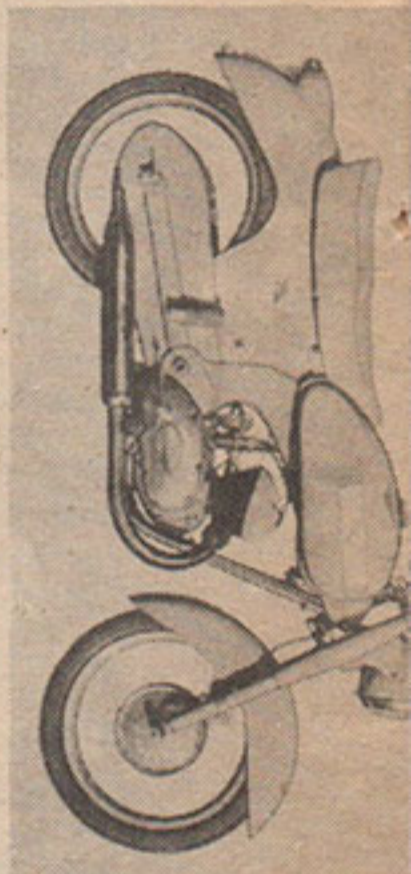
C. R.

- 4° : ————— 100 %
- 3° : ————— 71,5 %
- 2° : ————— 50 %
- 1° : ————— 37,1 %



A gauche, l'échelonnement relatif de la boîte de vitesses par rapport à la 4°. - Au-dessous, les vitesses atteintes sur chaque rapport en fonction du régime - moteur. On notera le peu d'écart entre le régime du couple maximum et le régime de puissance maximum, caractéristique d'une courbe pointue. - A droite, la courbe d'accélération départ arrêté.





DESCRIPTION TECHNIQUE

REGLAGES ENTRETIEN

RESULTATS OBTENUS

MOTEUR

Type : Ydral AJ 55.
 Monocylindre, 2 temps, à piston plat (balayage Schürrie).
 Alésage : 54 mm.
 Course : 54 mm.
 Cylindrée exacte : 123,672 cmc.
 Rapport volumétrique : 7,25 à 1.
 Puissance effective : 6,8 CV à 6.000 t.-m. (en sortie de boîte), soit une puissance spécifique de 55 CV/l.
 Couple maximum : 0,84 m.kg à 5.500 t.-m.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 rapports en cascade de démultiplications internes 24/24 = 1,0 — 28/20 = 1,40 32/16 = 2,0 et 35/13 = 2,69.
 Transmission primaire par chaîne 9,2, de rapport 40/18 = 2,22.
 Embayage à disques multiples léger fonctionnant dans l'huile.
 Transmission secondaire par chaîne 12,7 de rapport 43/14 = 3,07.
 Rapports finaux : 6,825 (100 %) ; 9,555 (71,4 %) ; 13,65 (50 %) et 23,89 (37,5 %).

FOURCHE : télescopique Grazzini.
SUSPENSION AR : oscillante à bloc caoutchouc.
JANTES : en alliage léger de 17 pouces.
PNEUS : 2,50x17.
MOYEURS FREINS AV et AR : 170 mm X 25.
RESERVOIR : 22 litres.
EMPATTEMENT : 1 m 27.
POIDS A VIDE : 90 kgs (poids moteur complet : 21 kgs).

CARBURATEUR :

	Dell'Orto	Zenith
Type :	MA 19 B3	MX 20
Diffuser :	19 mm	20 mm
Coilher :	25,4 mm	25,4 mm
Volet :	55	
Pulvérisateur :	255 B	11 mm
Aiguille :	DA (2° cran)	1er cran
Gicleur ralenti :	40	45
Gicleur de marche :	78	100
Rodage :	82	86
		90

VOLANT MAGNETIQUE :

ABG type 4VD 172 de 40 watts, ou SAFI type D40 tétrapolaire de 30 watts. Ecartement vis platines : 4/10 mm.

AVANCE :

5,5 mm avant PMH.

BOUGIES :

Montées en série :
 Floquet 14G 1 ou 14F 101.
 Convient également :
 Marchal 34 S.
 Ecartement de 4/10 mm.

GRAISSAGE :

Moteur : 8 % rodage. 6 % ensuite.
 Labo Mix M5 en été, M3 en hiver.
 Carter : 1 1/2 litre de Labo XP 8R.

RODAGE :

Jusqu'à 500 kms : 45 kmh. maximum.
 De 500 à 1.000 kms : 60 kmh. maximum.
 De 1.000 à 2.000 : pousser de courtes pointes.
DECALAMINAGE : tous les 3.000 kms.

Vitesses maxima :

	Solo	Duo
1 ^{re}	45 kmh. (7,880 t.-m.)	
2 ^e	57 kmh. (7,400 t.-m.)	
3 ^e	78 kmh. (7,100 t.-m.)	71 kmh. (6,460 t.-m.)
4 ^e	83 kmh. (5,400 t.-m.)	71 kmh. (4,620 t.-m.)
	assis	
4 ^e	94 kmh. (6,110 t.-m.)	
	couché	

Accélération :

100 m. départ arrêté :	9"	moy. 40,0 kmh.
200 m. » » » :	14"	moy. 51,4 kmh.
300 m. » » » :	18"	moy. 58,05 kmh.
400 m. » » » :	22"	moy. 62,9 kmh.
500 m. » » » :	27"	moy. 66,65 kmh.
1.000 m. » » » :	46"	moy. 77,25 kmh.

Endreuve de côte :

(350 m., pente moy. 8,7 %).
 Pilote 52 kgs : 24" 2/5, moy. 51,6 kmh.
 Pilote 80 kgs : 26" 3/5, moy. 47,4 kmh.
 A deux (80 + 52 kgs) : 30" 3/5, moy. 41,2 kmh.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Arrière seul : 20,90 m.
 Avant seul : 15,40 m.
 Les deux : 10,50 m.

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

VILLE ET SPORT

Le nouveau 125 Ydral AJ 55 donne une puissance élevée qui, bien utilisée, lui permet de se classer parmi les meilleures 125 cmc. de série. On peut lui reprocher son manque de puissance à bas et moyens régimes, obligeant, pour obtenir de bonnes performances, à jouer fréquemment du sélecteur, à conduire « sport ». Mais le gros reproche est surtout la présence de vibrations désagréables, mais auxquelles il doit être bientôt pallié.

Quant à la partie cycle de l'AGF FT1, non seulement elle se caractérise par une ligne et une conception moderne, mais elle assure une excellente tenue de route en ligne directe comme en virage, un très bon freinage.

Position sport agréable, en partie en raison de l'étroite selle double. Seuls les repose-pieds demanderaient à être plus en arrière. Par contre, elle n'est guère adaptée pour rouler longuement à deux ou pour le transport de bagages.

Ainsi, la FT1, si elle n'est pas adaptée pour le tourisme, permet une très bonne circulation urbaine et utilisation sportive (rallies). Présentation des plus agréables, jeune, répondant aux canons actuels de la protection, bel émail rouge vif, tout ceci contribue à en faire une machine qui plaira incontestablement aux amateurs de belles petites cylindrées.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait : 1.011 kms
 A la fin de l'essai : 1.287 kms
 Poids de l'essayeur habillé : 80 kgs
 Taille de l'essayeur : 1,75 m.

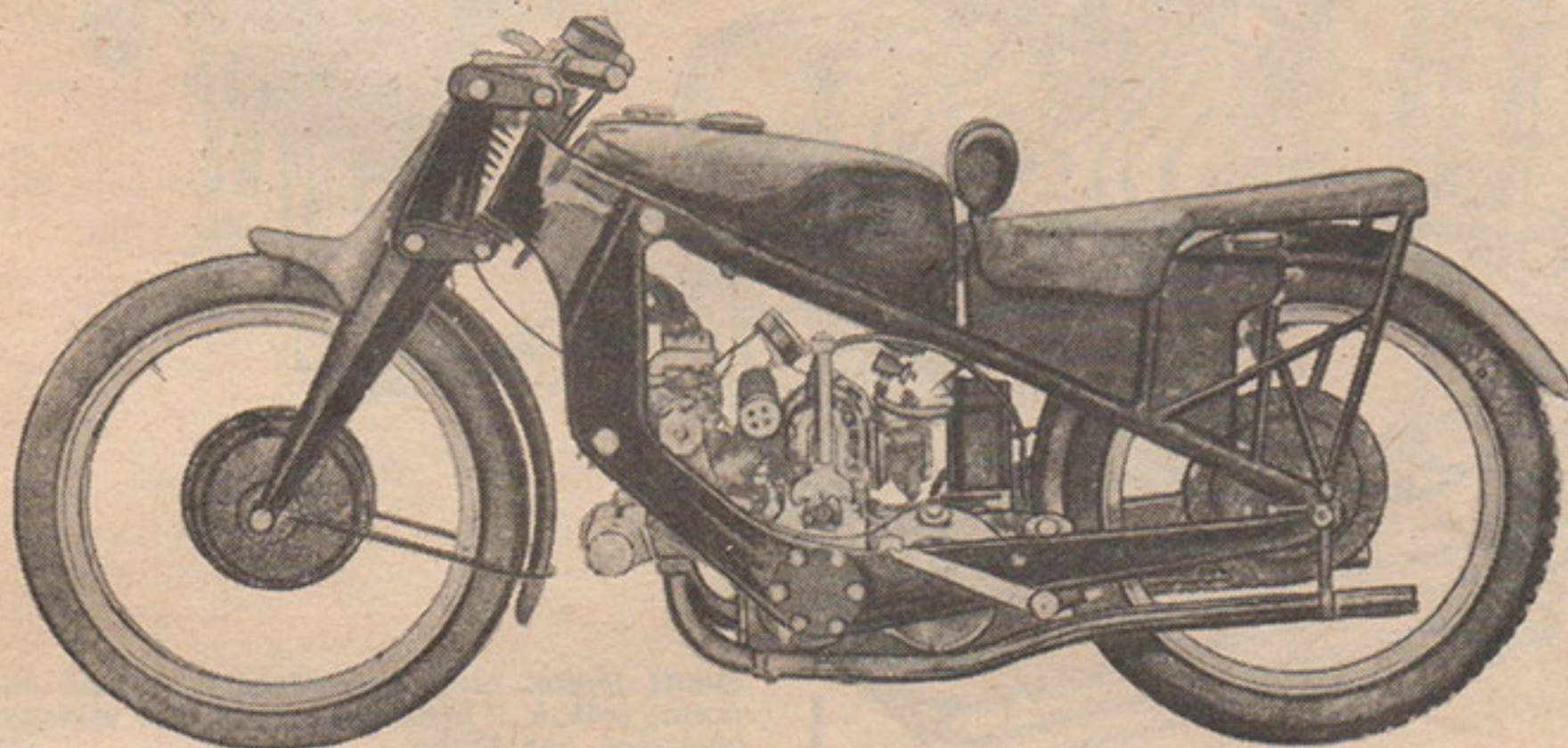
Réglages spéciaux : néant.
 Date de l'essai : du 5 au 11 novembre 1954.
 Lieu de l'essai : Seine et Seine-et-Oise.
 Conditions atmosphériques : temps très sec, froid et ensoleillé.

PRIX : 155.000 + taxes

LA LONGUE HISTOIRE D'UNE 4 CYLINDRES APPELÉE

DESSINÉ EN 1927
LE MOTEUR 52x58
ATTEINT EN 1954
65 CV à 10.800 t/m

la
marca
campione
mondiale
assoluta
1952
1953



Et je trouve admirable ce travail de toute une équipe de techniciens et d'ouvriers, ayant à sa tête le patron, Mr G. Gilera, qui, sans rien modifier aux caractéristiques initiales, améliore le rendement, saison après saison, et arrive à tirer, en 5 ans, près de 25 % de plus de CV d'un moteur considéré en 1949 comme étant déjà le plus puissant des moteurs d'un demi litre non suralimenté !

Je sais bien que l'on ne peut comparer les vitesses réalisées en 49 et en 54, car si le tracé de Monza est bien demeuré le même, la machine de 49 a vu ses possibilités considérablement accrues grâce à 3 éléments :

1° Un cadre à suspension télescopique AV et AR redessiné en 1953.

2° Un moteur beaucoup plus puissant, comme on l'a vu.

3° Un carénage enveloppant la partie AV, qui permet de gagner plusieurs kilomètres sur les lignes droites de Monza.

Sans oublier l'appoint incontestable que représente le pilote exceptionnel qu'est

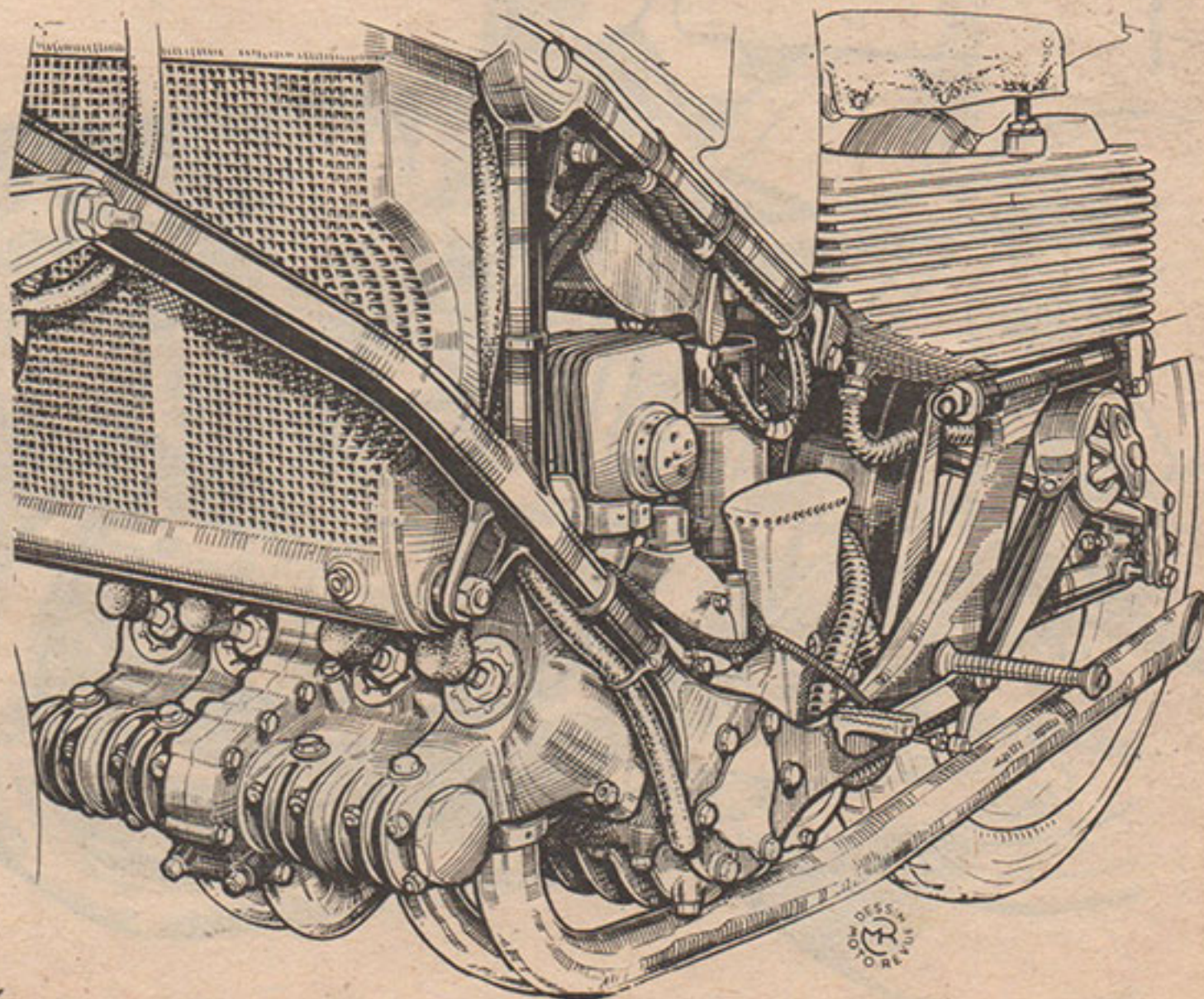
Septembre ramène, dans certaines familles, les rangements qui précèdent la saison d'hiver. J'ai été prié, fort aimablement, de débarrasser un placard que j'encombrais, paraît-il, de revues motocyclistes tant françaises qu'étrangères dont certaines remontaient à 1948 !

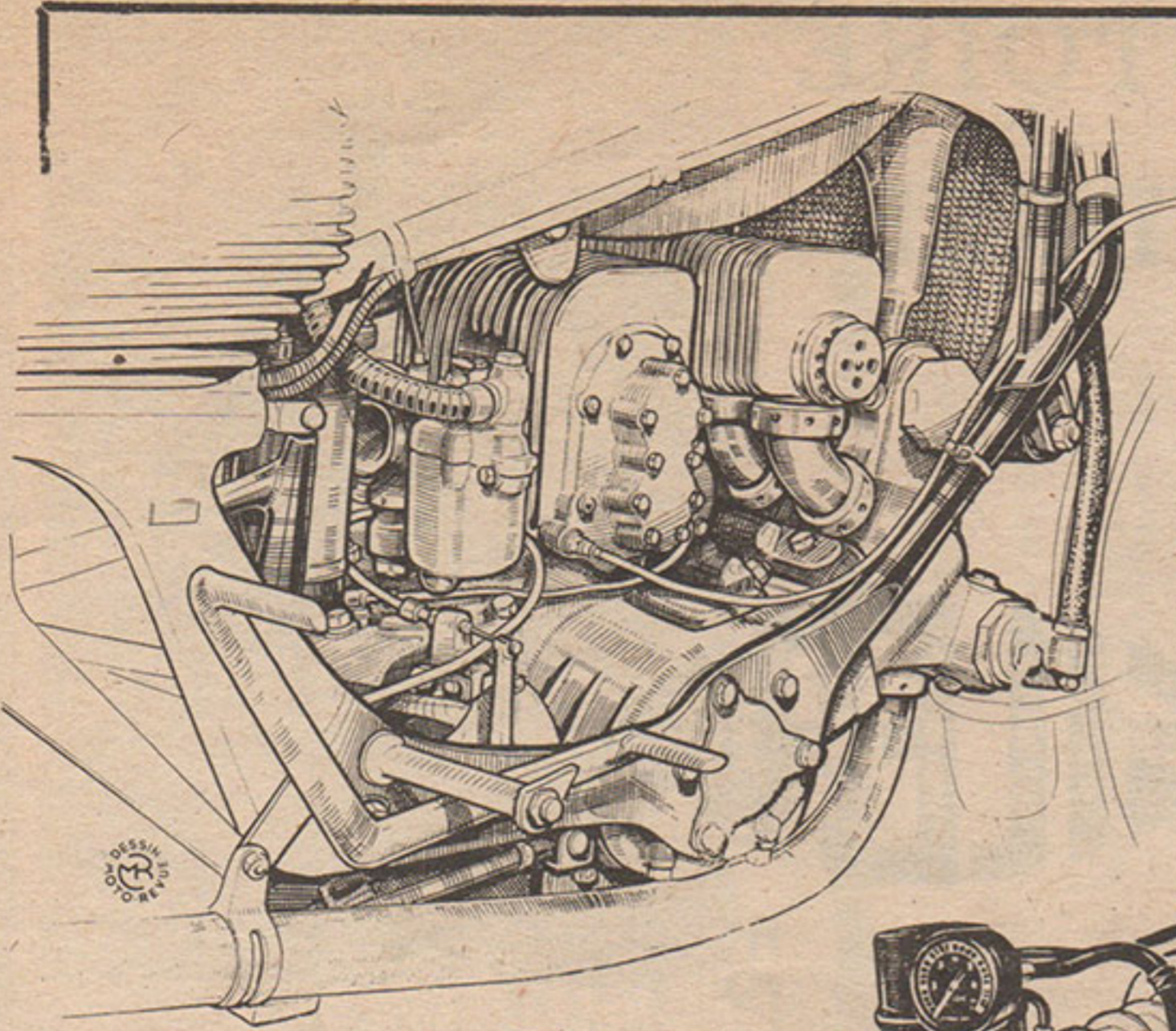
J'ai passé l'après-midi de dimanche à feuilleter une dernière fois ces revues dont il me fallait me séparer, et je suis tombé sur un programme du Grand Prix des Nations, couru à Monza en 1949, et gagné par Pagani sur la 4 cylindres Gilera.

Mes souvenirs s'étant ravivés, je revois cette course des 500 que j'avais essayé de décrire pour les lecteurs de ce journal, dans un compte rendu qui s'était appelé « Opération Monza » et j'établissais un parallèle entre les vitesses réalisées en septembre 1949 et celles obtenues par Geoff Duke le 12 septembre dernier, sur une Gilera au moteur semblable à celui de Pagani, il y a 5 ans. Je dis bien semblable, car les deux moteurs ont toujours les mêmes caractéristiques : 4 cylindres de 52x58.

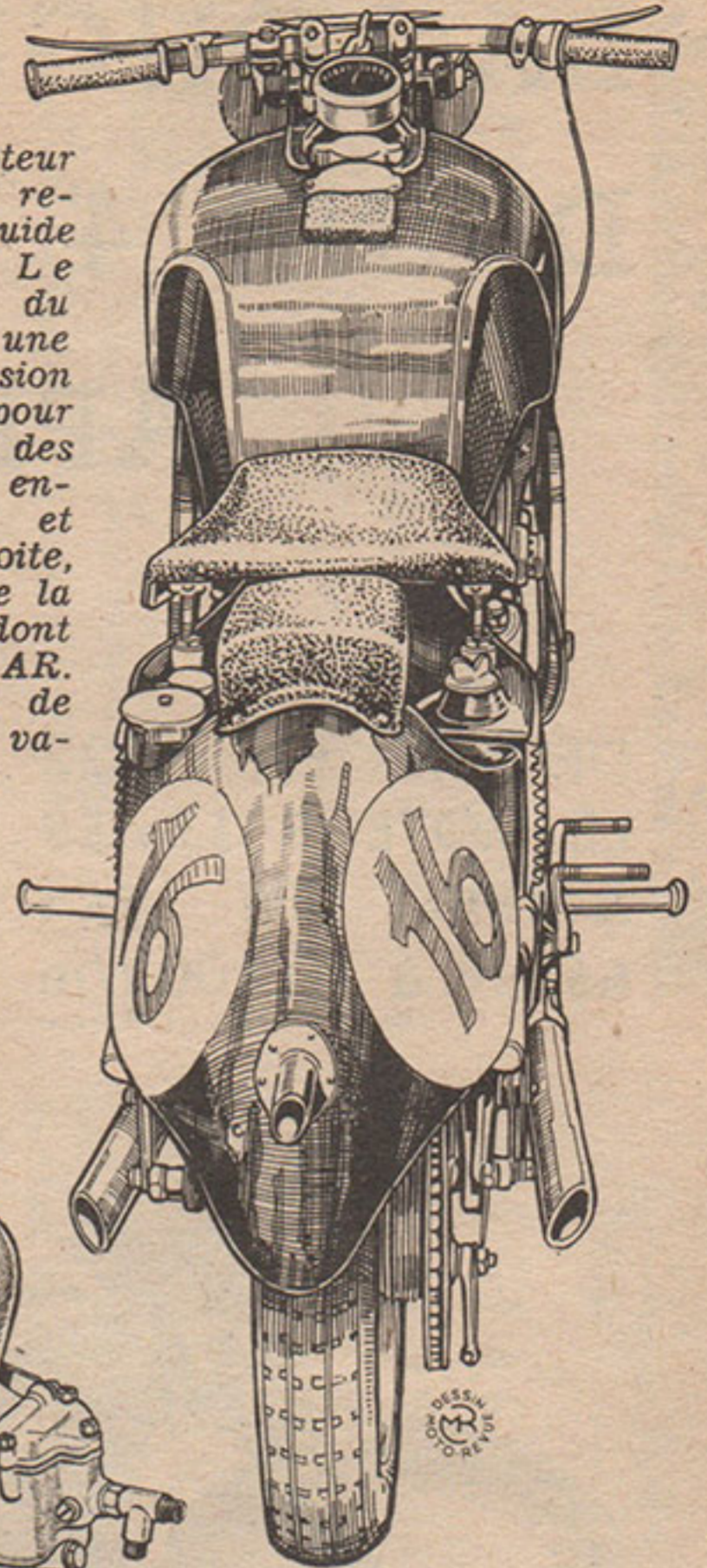
Mais si en 49 la puissance annoncée était de 48 CV à 3.500 t.-m., par contre le même engin accuse en 54 plus de 65 CV à 10.800 t.-m. !

En haut de la page, Pagani sur la machine à compresseur dont on voit le dessin du moteur ci-contre. Au centre de la page, la machine à compresseur et cadre en tôle, fabriquée par la « Compagnia Nazionale Aeronautica ».

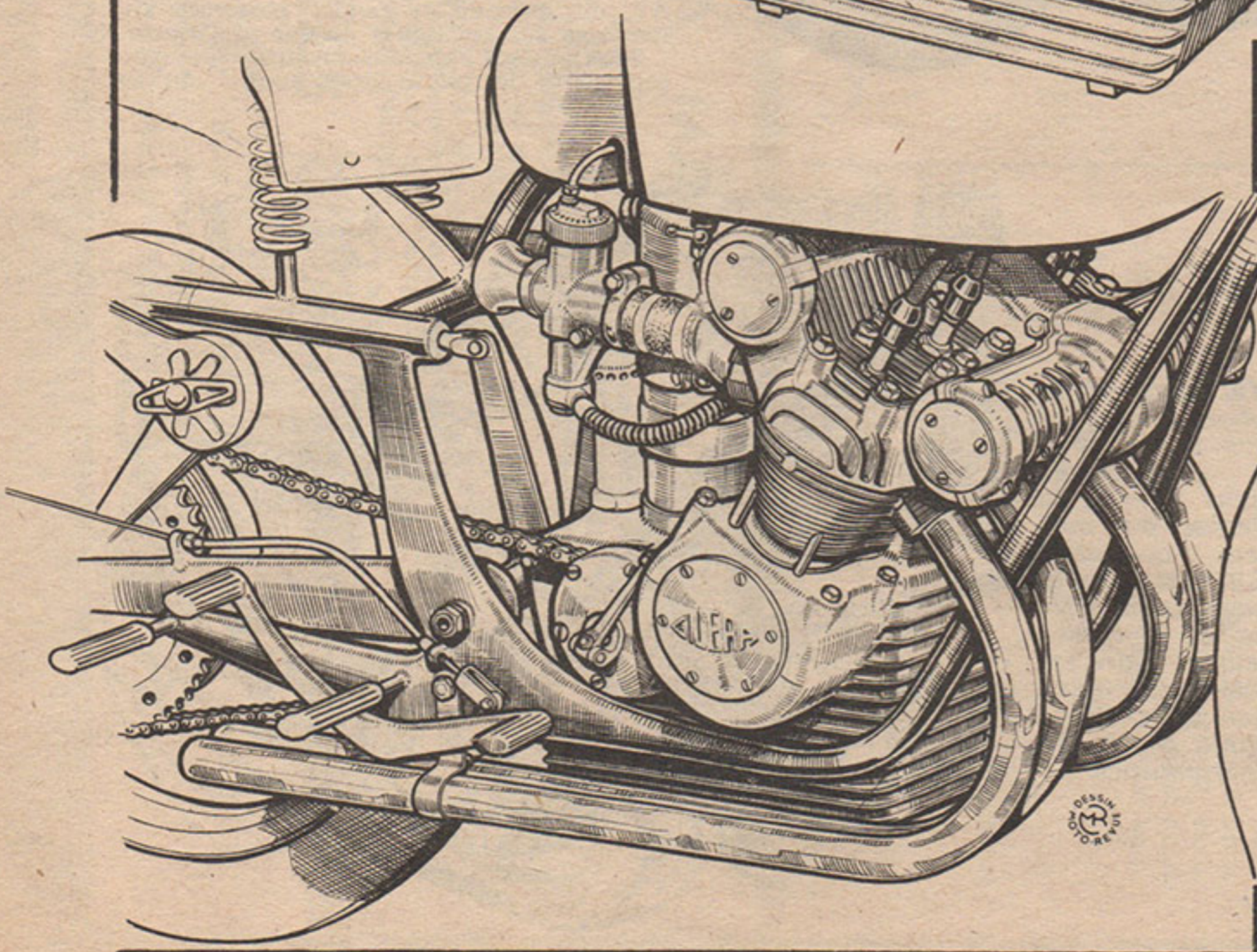
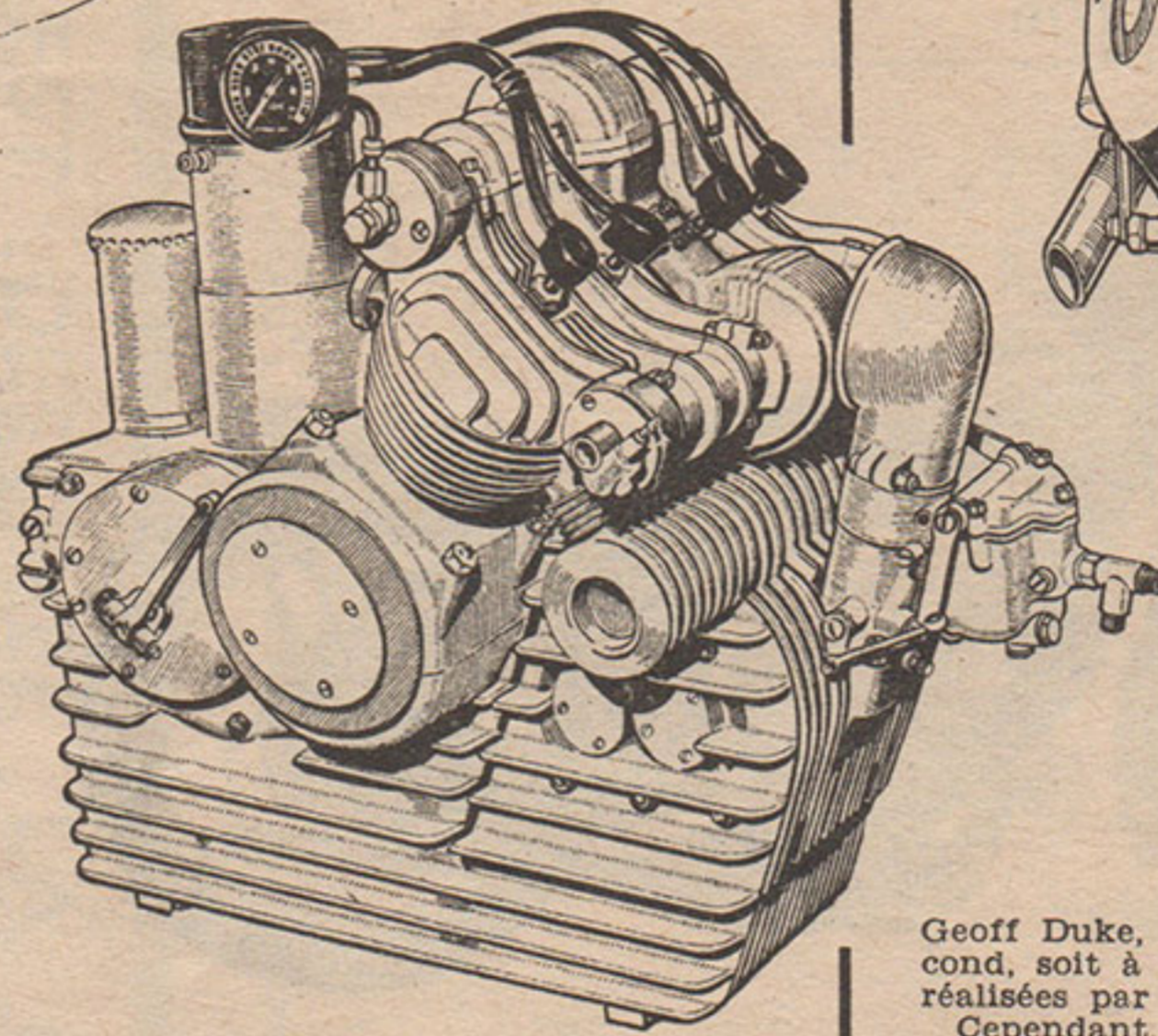




A gauche, le moteur à compresseur et refroidissement liquide d'avant-guerre. Le compresseur est du type Roots et une chambre de pression garnie d'ailettes, pour le refroidissement des gaz est intercalée entre compresseur et moteur. - A droite, une vue arrière de la même machine, dont le garde-boue AR. formait chambre de condensation des vapeurs d'huile.



A droite, un moteur expérimental, toujours à compresseur, mais cette fois à refroidissement par air, fut dérivé du 500 immédiatement après la guerre. L'abolition du compresseur fit abandonner ce prototype. Au-dessous, le cadre avec suspension « brevetée Gilera » reçut une version à deux carburateurs et culasse détachable.



Geoff Duke, bien que Masetti, classé second, soit à 1 kilomètre près des vitesses réalisées par Duke.

Cependant, compte tenu de ce qui précède, les chiffres parlent quand même :

En 1949, Paganì couvre les 201 kms à 158 de moyenne, pour un meilleur tour à 163.

En 1954, Duke réalise, sur la même distance, 179 de moyenne et élève le record du tour à 182 ! Près de 20 kms d'écart dans les deux cas !

Qui aurait dit aux deux ingénieurs, jeunes à l'époque, qui entreprirent en 1927 de dessiner et construire ce merveilleux moteur à 4 cylindres, que leur création connaîtrait, 27 ans plus tard, un succès tel, qu'elle surclasse tout ce qui se fait en autres 4 cylindres ou en mono ou bicylindre vertical, incliné ou flat-twin !

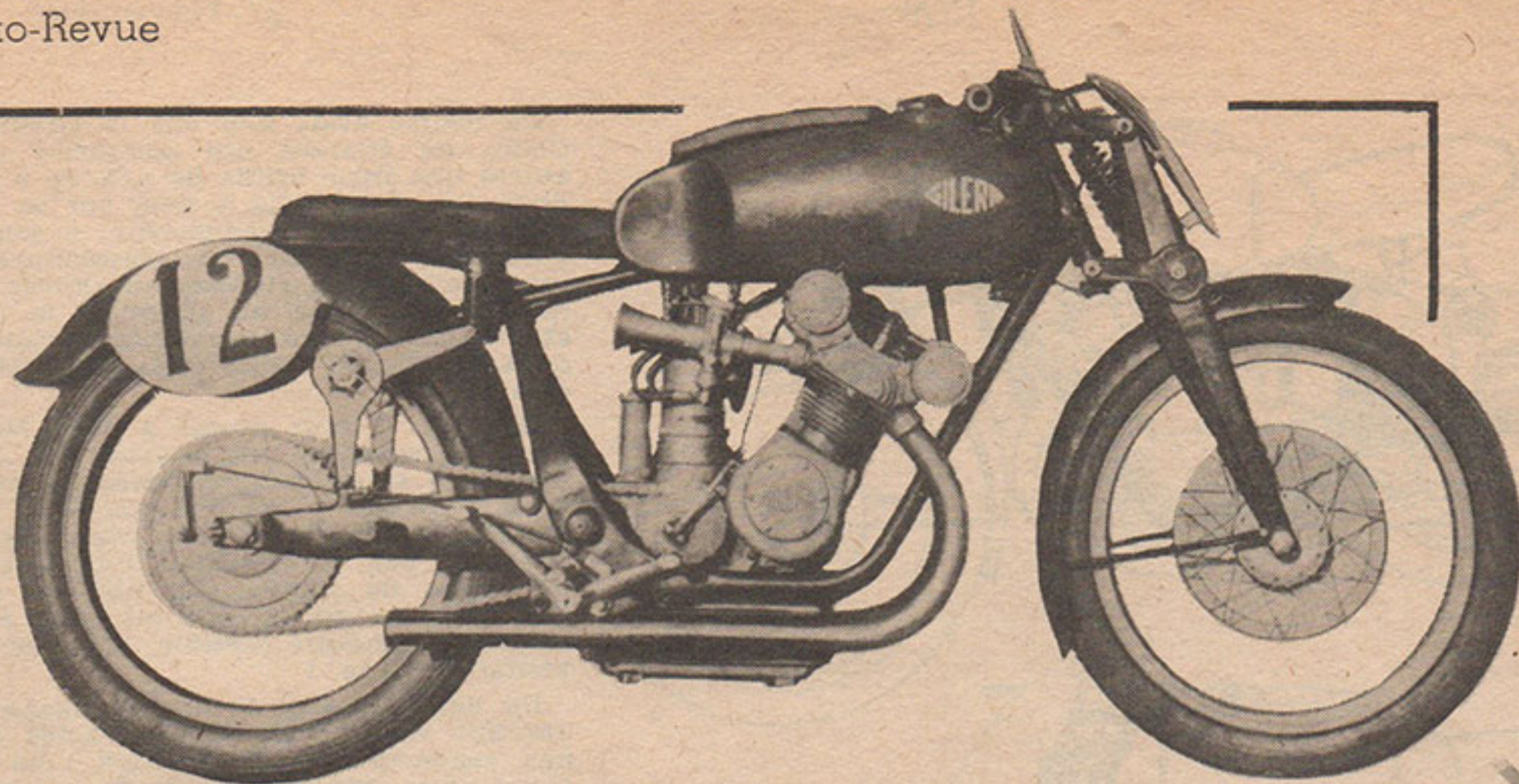
Pouvaient-ils prévoir aussi toutes les tribulations que subirait leur moteur ?

Vous n'en connaissez pas l'histoire ?

C'est en 1927, en effet, que les ingénieurs Gianini et Remor réalisèrent leur premier 4 cylindres face à la route et le présentèrent sur un circuit, monté dans une machine qu'ils baptisèrent l'« Opra ».

Un financier, le comte Bommartini, et un autre sportif italien, le comte Lancelotti, s'intéressèrent au groupe Gianini-Remor. Grâce à leur appui, plusieurs moteurs furent construits et la licence et les brevets furent proposés à l'étranger et plus spécialement en France à la société Gnome-Rhône !... mais sans aboutir.

Ensuite, Bommartini et Gianini, en collaboration cette fois avec l'ingénieur Taruffi, arrivèrent à décider la Compagnia Nazionale Aeronautica qui construisit dans ses ateliers un nouveau moteur mo-



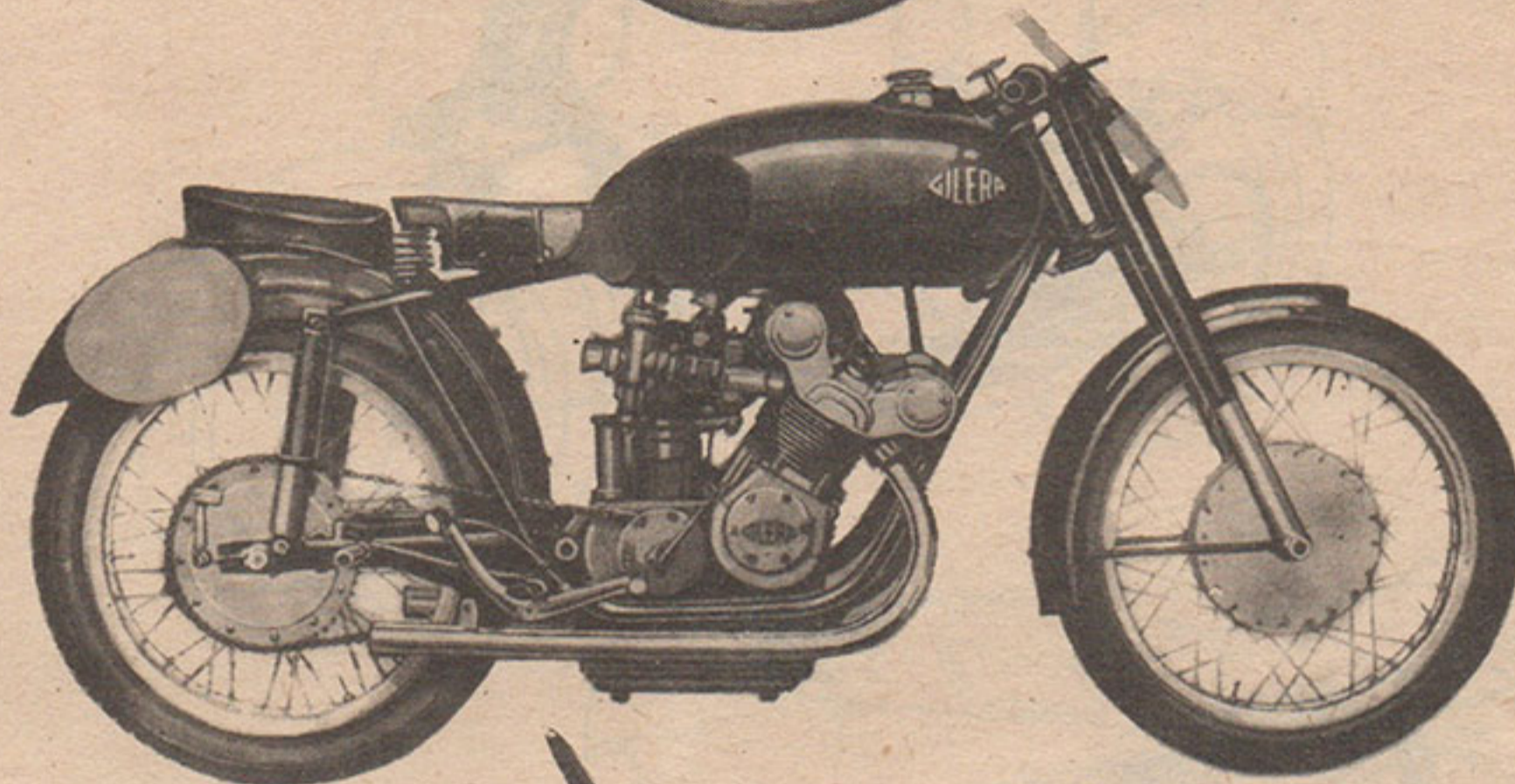
A gauche, la première machine sans compresseur apparue en 1949 et due à l'ingénieur Remor. La suspension arrière est effectuée par barre de torsion logée à l'intérieur de l'axe d'articulation. Après réinstallation de la suspension Gilera classique, le cadre fut finalement doté d'une fourche télescopique et d'éléments amortisseurs (ci-dessous).

difié par l'adjonction d'un compresseur et d'un refroidissement par radiateur. La partie cycle demeurant pratiquement celle de l'« Opra ».

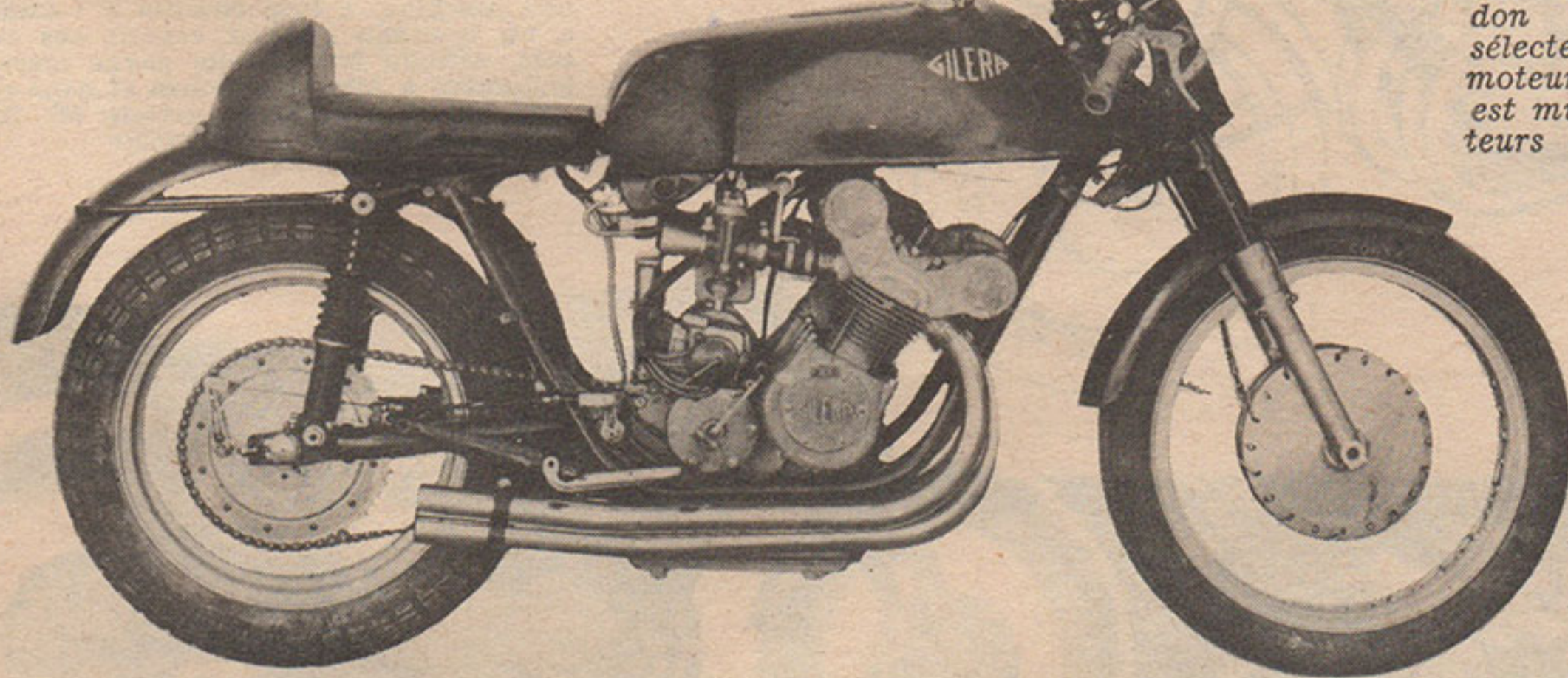
Cette nouvelle machine fut alors appelée la « Rondine » et à sa première course, à Tripoli, créa une véritable sensation technique et sportive !

Peu après cette course, la Société d'Aviation Caproni racheta la Compagnia Nazionale Aeronautica, et avec elle la Rondine dont elle s'empressa de chercher à vendre à l'étranger brevets et licence de construction, toujours sans résultats !

Enfin, en 1937, soit 10 ans après, la Sté Caproni trouva un constructeur de motos assez enthousiaste pour accepter de s'intéresser à une machine de course aussi révolutionnaire ; c'était Mr G. Gilera qui achetant la Rondine, et ses brevets, allait lui donner, sous son nom, la consécration mondiale.



A gauche, la machine « Nortonisée » : selle double, guidon en deux morceaux, sélecteur simple pédale. Le moteur, légèrement modifié, est muni de quatre carburateurs commandés par papillonier. Magnéto horizontale. Le pneu est un 400x17. Ci-dessous, la machine 1954 du début de saison. La boîte 5 vitesses a considérablement augmenté de volume, mais sur les derniers modèles, on est revenu à la boîte à 4 rapports.

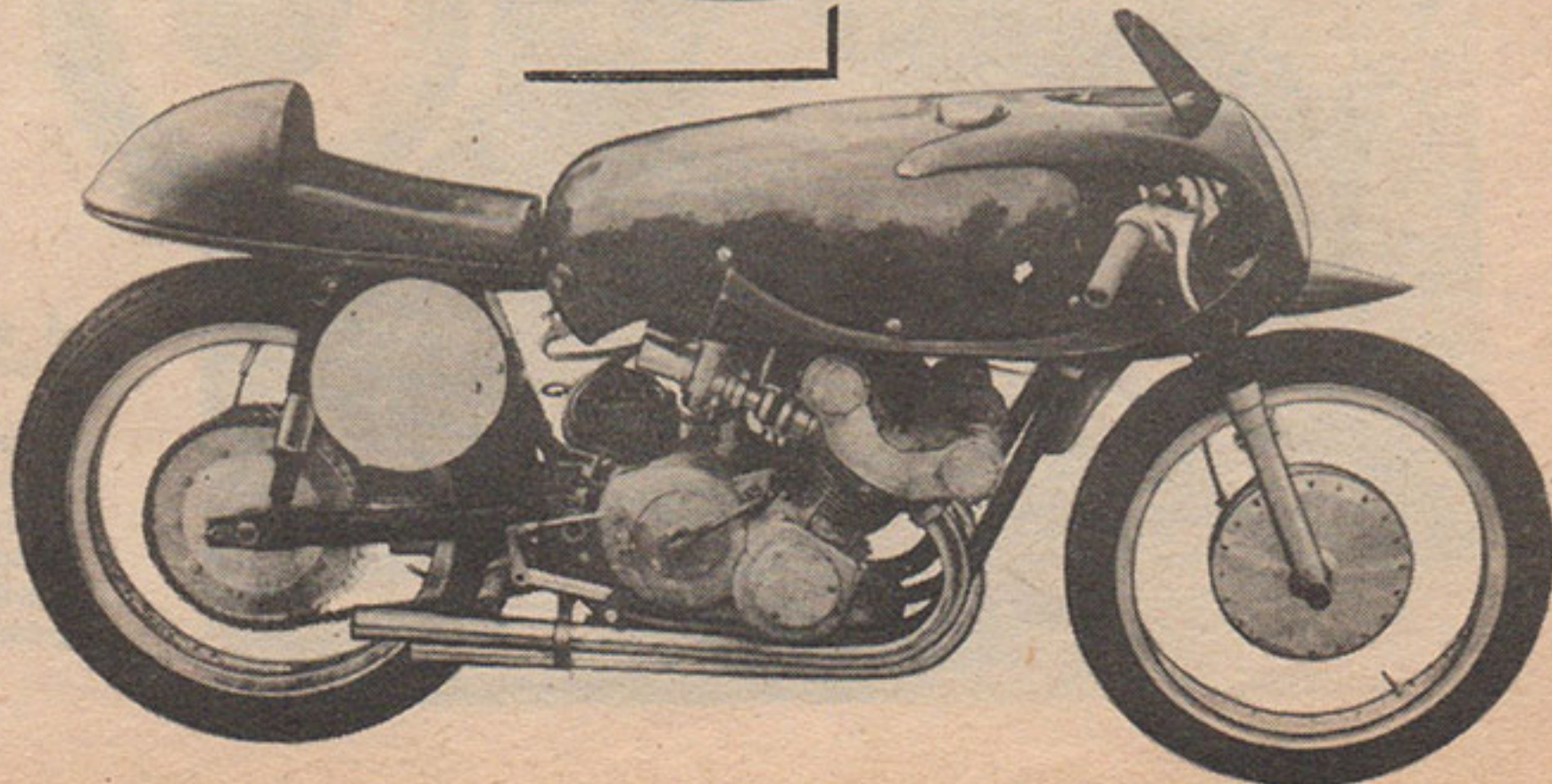


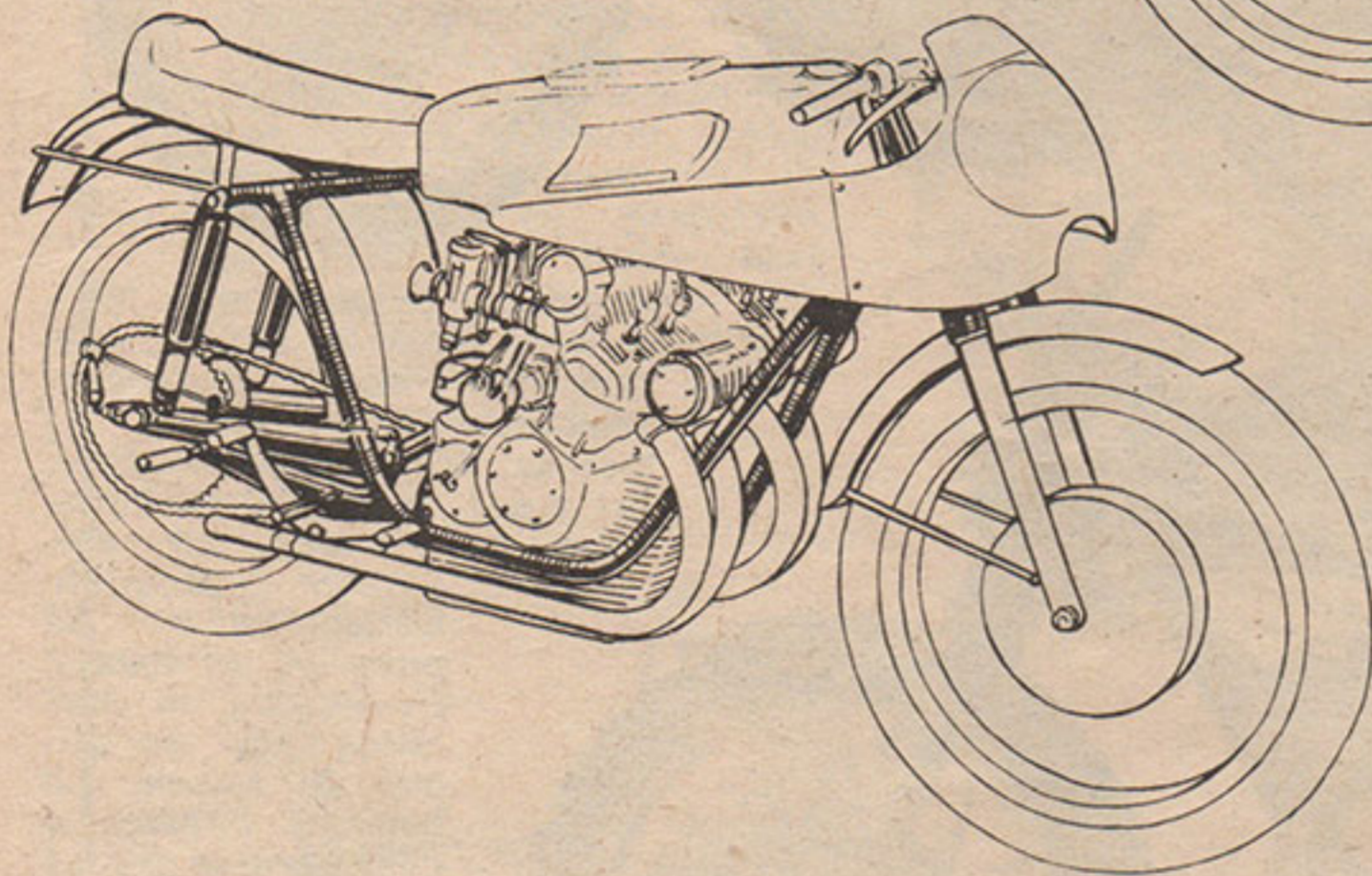
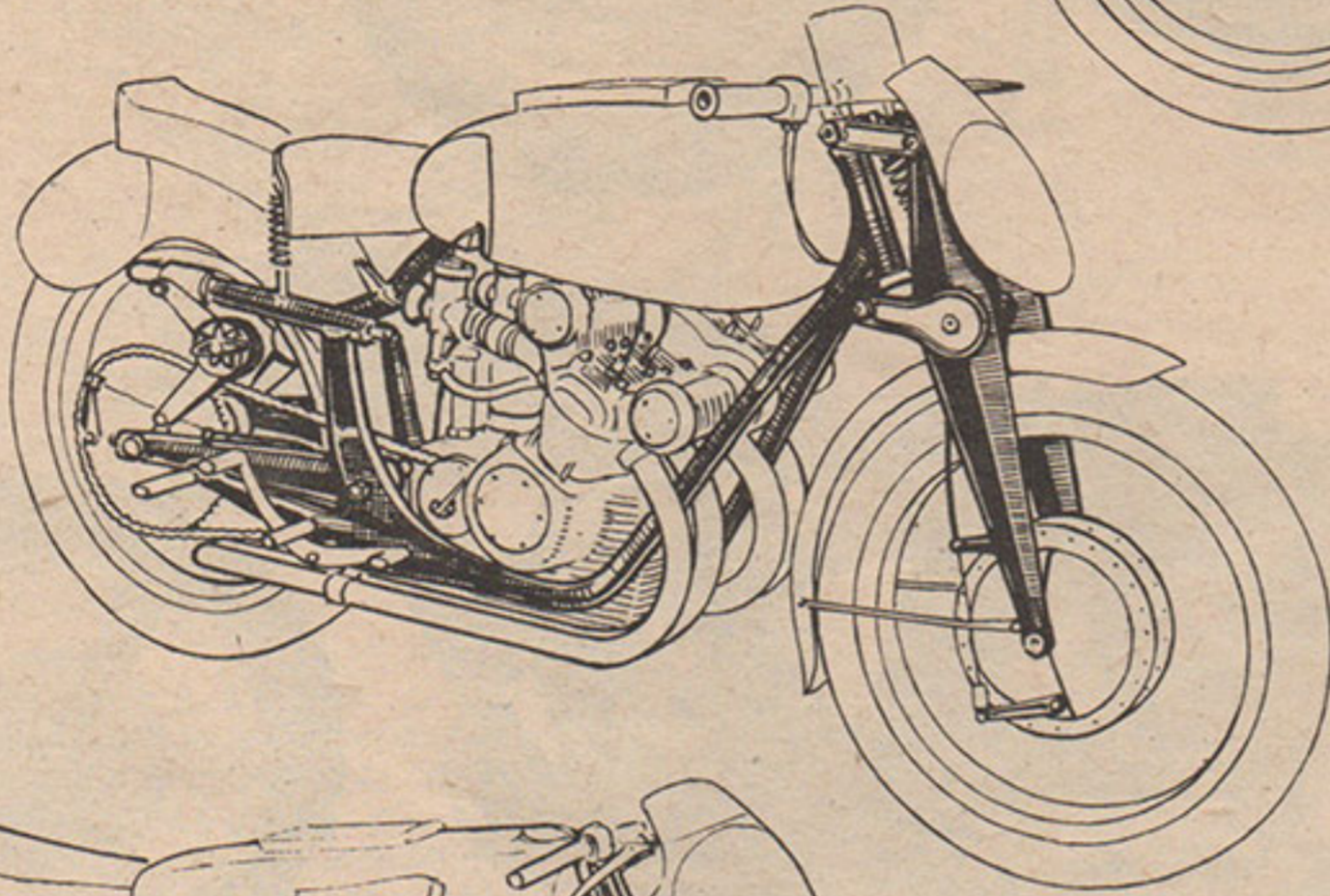
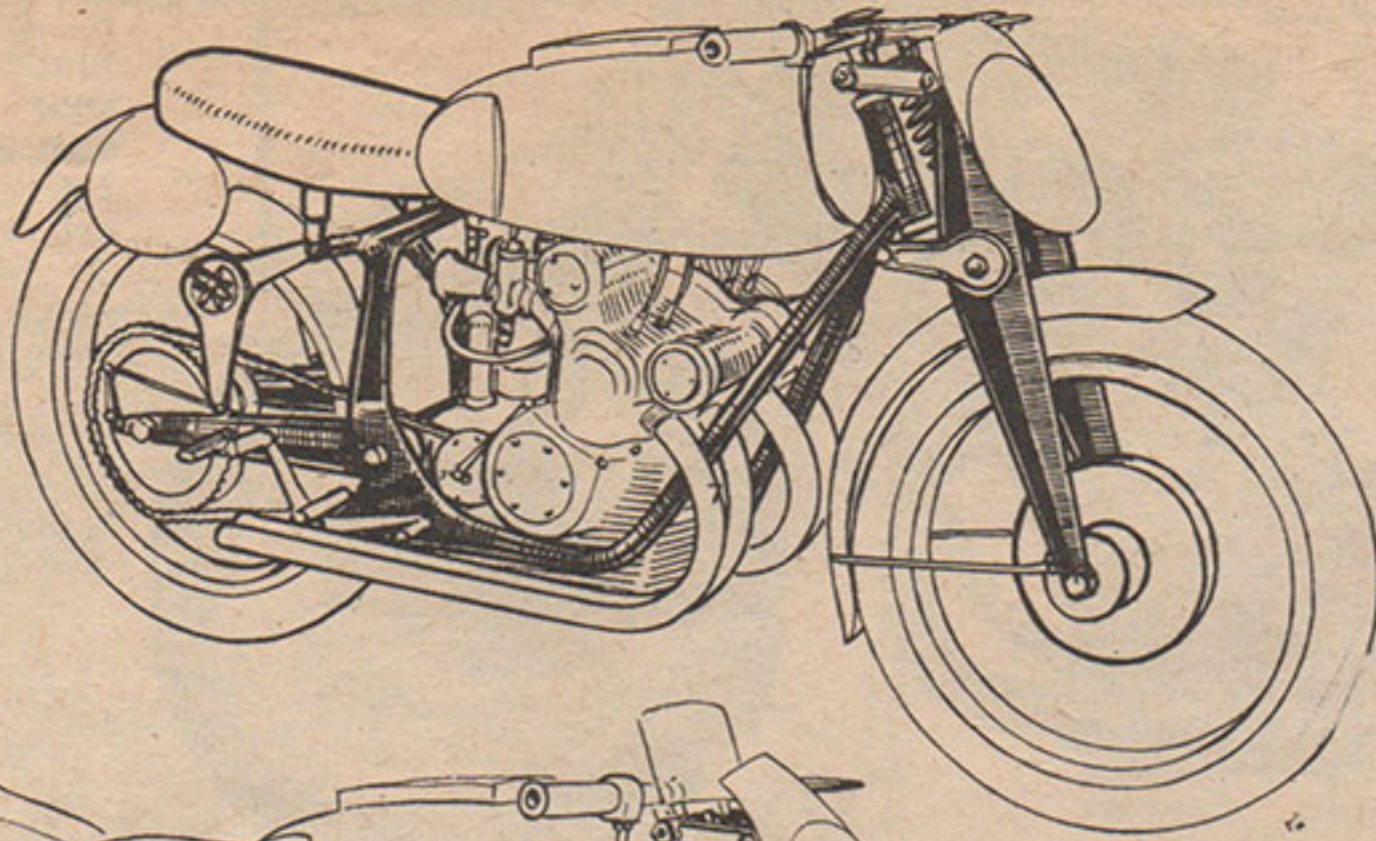
Mr Gilera appela auprès de lui Remor et Taruffi, le premier pour assurer le développement de la partie technique, le second pour prendre en mains le service « Compétition ».

Taruffi dessina une curieuse carène haute, en forme de tour, se mit lui-même en piste et établit un record de l'heure qui ne fut battu que l'an dernier, par Amm et la Norton profilée, à Montlhéry !

Au guidon de cette même Rondine-Gilera, le coureur D. Serafini remporta le titre de Champion d'Europe en 1939 et gagna un Grand Prix de l'Ulster à une vitesse stupéfiante pour l'époque !

F. Frith classé deuxième, alors coureur N° 1 chez Norton, raconte à ce sujet une amusante anecdote.





La course avait lieu sur le circuit de Clady, en Irlande, qui comprend entre autres une ligne droite de près de 9 kms. Frith, qui était déjà à fond sur sa Norton et la tête pratiquement « sous le guidon », entendit un bourdonnement venir de l'arrière, vit Serafini arriver à sa hauteur, lui faire un signe de la main et, déchainant sa cavalerie, disparaître dans le lointain ! Une drôle de machine, déjà !

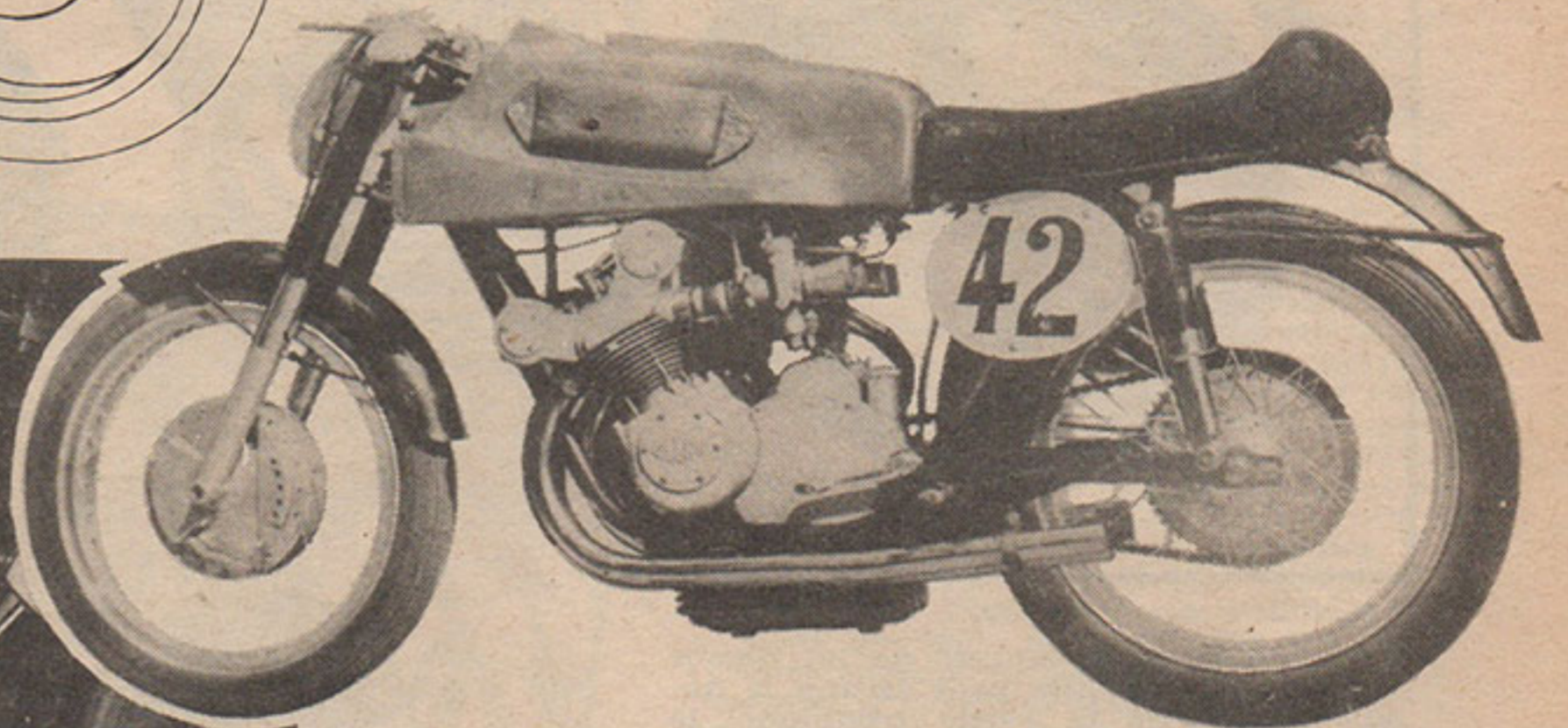
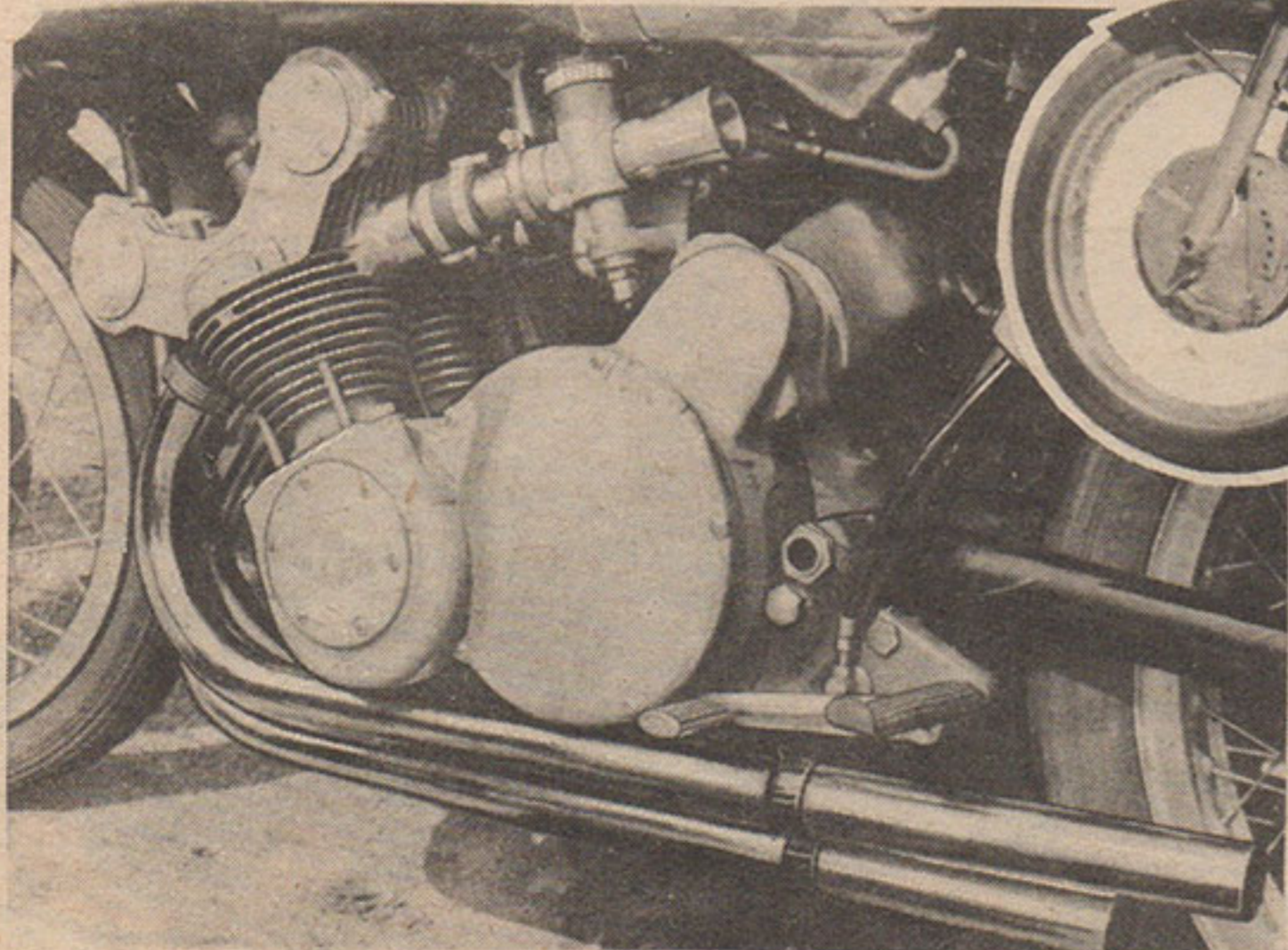
De 1939, il faut sauter à 1946. Remor vient de transformer à nouveau son 4 cylindres et supprimant compresseur et radiateur, il sort le moteur que nous connaissons : 52x58 par 4. Grattant par ci, allégeant par là, il réalise une machine de course ne pesant que 130 kgs. Mais il faut en assurer la mise au point et en rendre la conduite possible, car c'est une véritable brute !

Un des pilotes de la maison, Masserini, désirant vivre vieux, préfère, après deux ans, renoncer à la compétition ! La machine passe alors aux mains du coureur le plus populaire en Italie, Carlo Bandirola, amicalement surnommé « La Foudre » !

Malheureusement, Bandirola entend manœuvrer sa nouvelle bécane comme s'il s'agissait d'une simple mono Saturno et assez souvent homme et machine se séparent en course ! L'usine recherche alors des pilotes « plus fins du poignet » et Paganì, Artesiani et enfin Masetti seront appelés à conduire la 4, inchangée en ce qui concerne le cadre et la suspension qui est assurée à l'avant par une fourche à parallélogramme et à l'arrière par une barre de torsion avec amortisseur à friction.

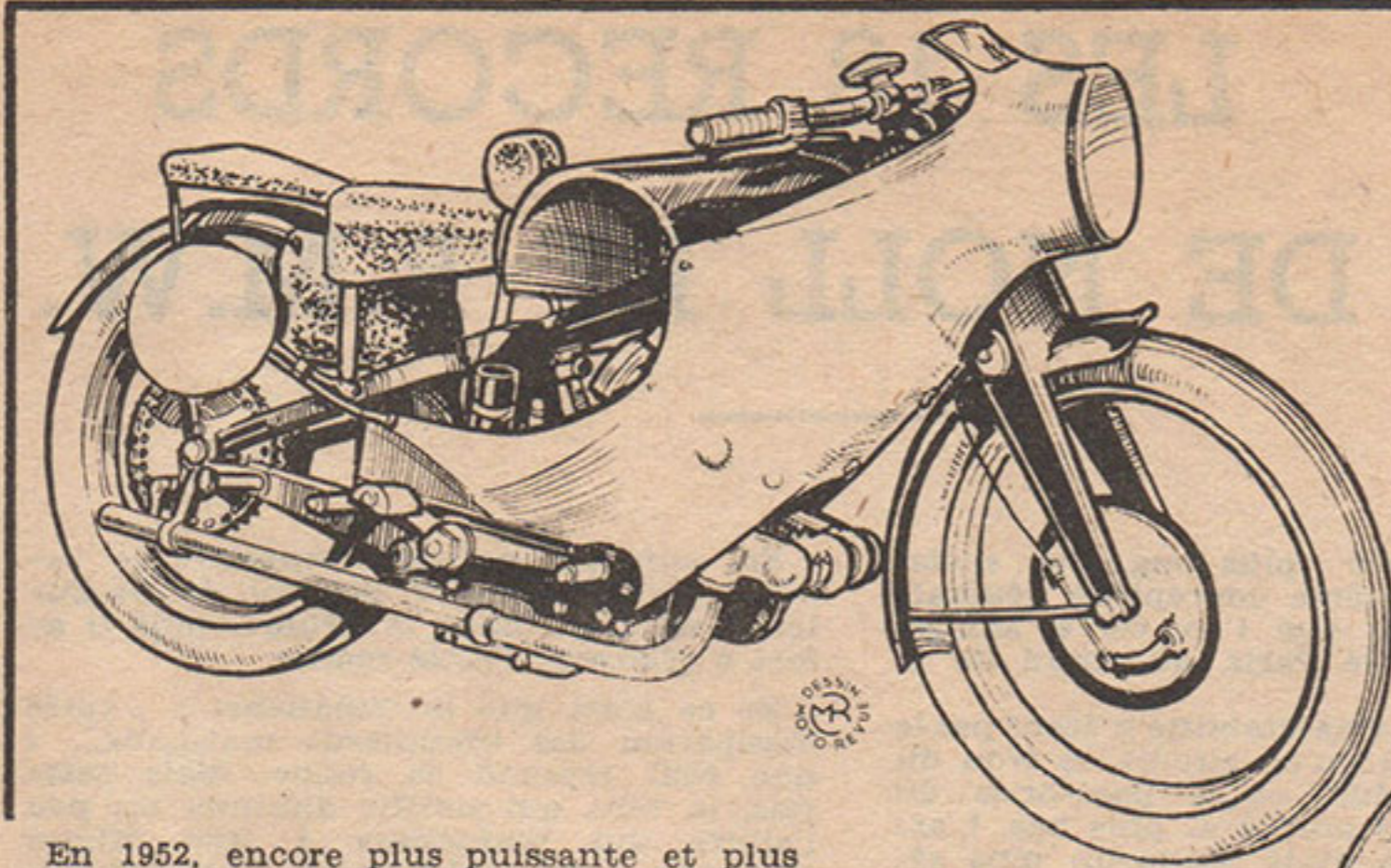
En 1950, Remor quitte Gilera et passe chez MV. Ce coup du sort n'abat pas Mr Gilera qui entreprend, sans son créateur, de perfectionner encore le joyau n° 1 de son usine.

En 1951, un cadre genre « Featherbed » est dessiné, des chevaux supplémentaires sont trouvés, mais mise au point à Monza et excellente pour les circuits genre Monza, la 4 cylindres n'est pas encore une machine « tous circuits » ! Confiée à un nouveau coureur venant des sidecars, Alfredo Milani, elle gagne merveilleusement à Albi et à Monza et dans chacune de ces courses un certain Mr Duke terminera seulement quatrième !



A gauche, en haut de la page, l'évolution successive des cadres depuis la réapparition en 1949 de la 4 cylindres. Notons que la fourche parallélogramme fut conservée assez longtemps. - Ci-dessus, le côté transmission primaire avec entraînement de la magnéto par le pignon réducteur de la transmission. - A gauche, une nouvelle disposition sur le même principe adopté pour les machines 1954.

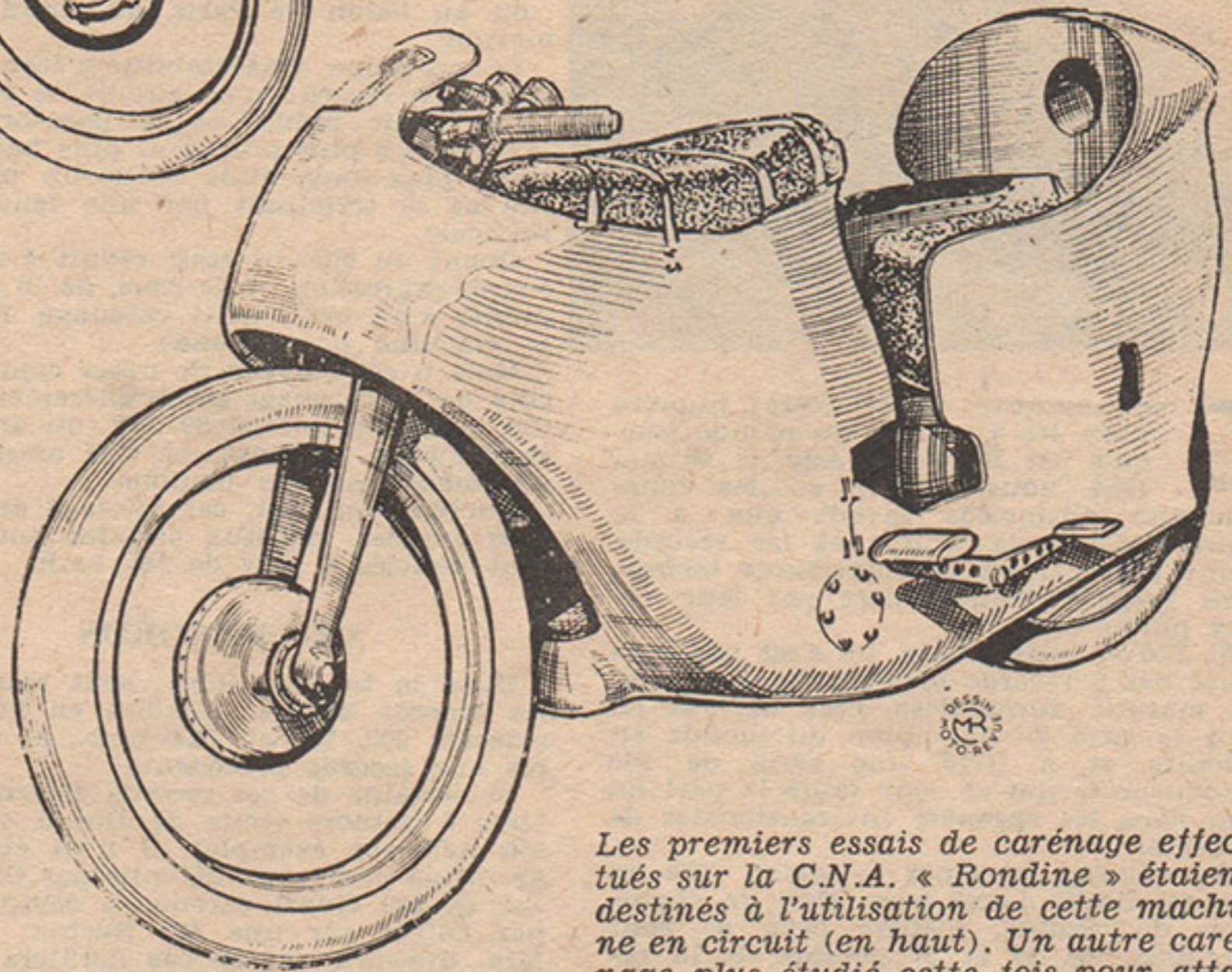
Les carénages à travers les âges



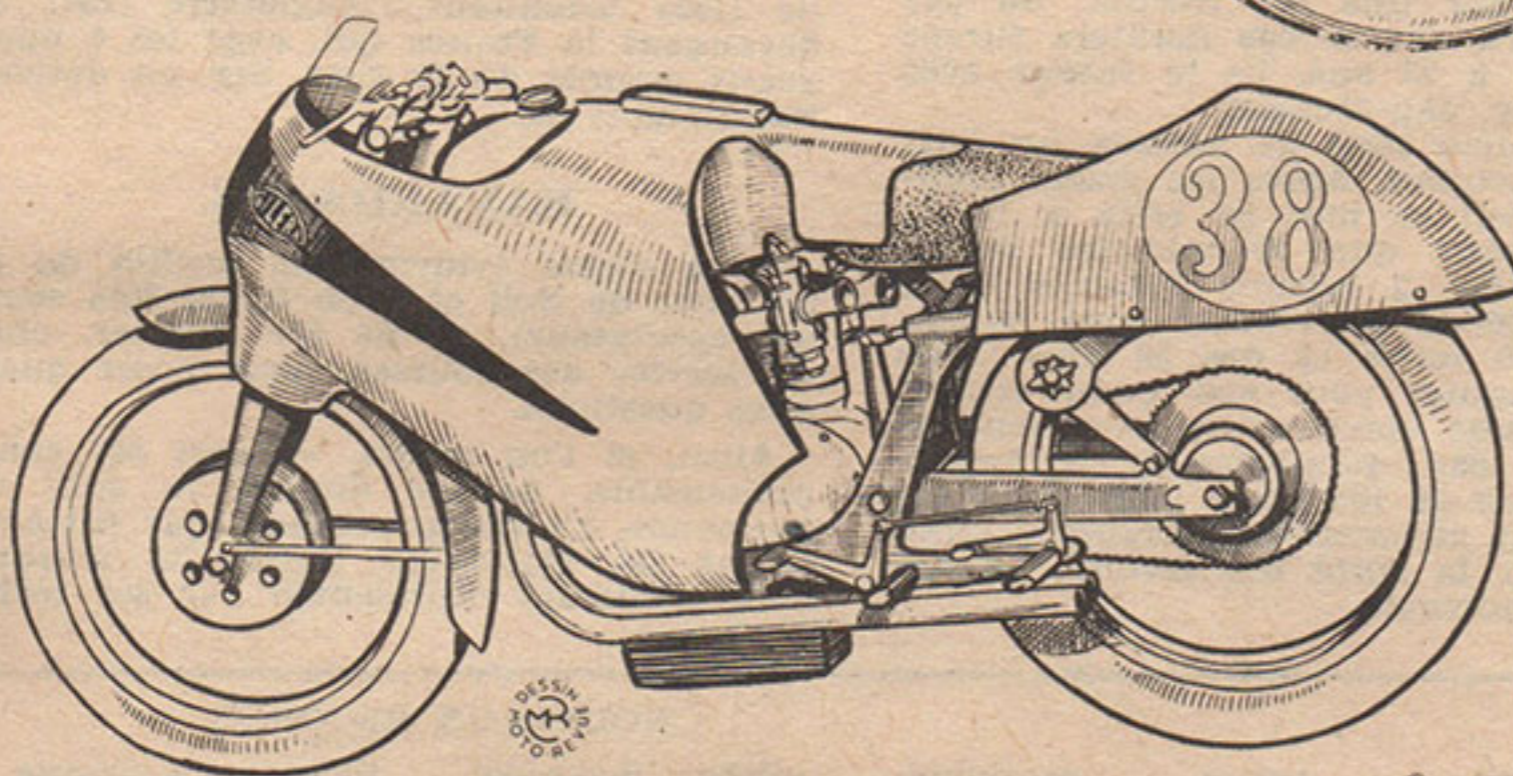
En 1952, encore plus puissante et plus rapide, elle peut tenir tête aux Norton et aux Grands Prix de Hollande et de Belgique, Masetti règle très régulièrement Duke et sa Norton. Seul à Francorchamps, contre pourtant Duke et Amm sur les machines d'usine, il suit tous les trains et devance ses deux rivaux dans le dernier tour, enlevant le record de l'épreuve et du tour. Ce fut la plus belle course de sa jeune carrière. Cependant, à Berne, sur le fameux « circuit mixte », il n'y a plus personne ! La maniabilité et la possibilité d'utiliser partout les chevaux manquent encore.

Est-ce une chose impossible à trouver ? Il semble que non. En 1953, pure coïncidence, direz-vous, Geoff Duke, qui était à ce moment là « l'anglais » et pas encore « Le Duc de Fer », arrive à Monza pour essayer une Gilera à l'aspect extérieur nortonisé.

Du coup, la maniabilité, la puissance, le freinage, tout y est ! Et on gagne presque partout. Enfin à Berne, ce qui n'était jamais arrivé, arrive. 4 premiers :



Les premiers essais de carénage effectués sur la C.N.A. « Rondine » étaient destinés à l'utilisation de cette machine en circuit (en haut). Un autre carénage plus étudié cette fois pour attaquer divers records, recouvrit le cadre en tôle de la « Rondine ». Enfin, un carénage totalement différent, avec roue avant enfermée et dérive, permit à Taruffi de détenir très longtemps le record de la plus grande distance dans l'heure. - A gauche, une autre tentative, peu fructueuse, effectuée aux essais du Grand Prix de Monza pour utiliser un carénage en circuit. Ci-dessous, voici enfin le carénage « Monza 54 » qui équipait quatre machines et permit une augmentation notable des performances.



Duke, Milani, Armstrong, Colnago. 2 anglais, mais aussi 2 italiens.

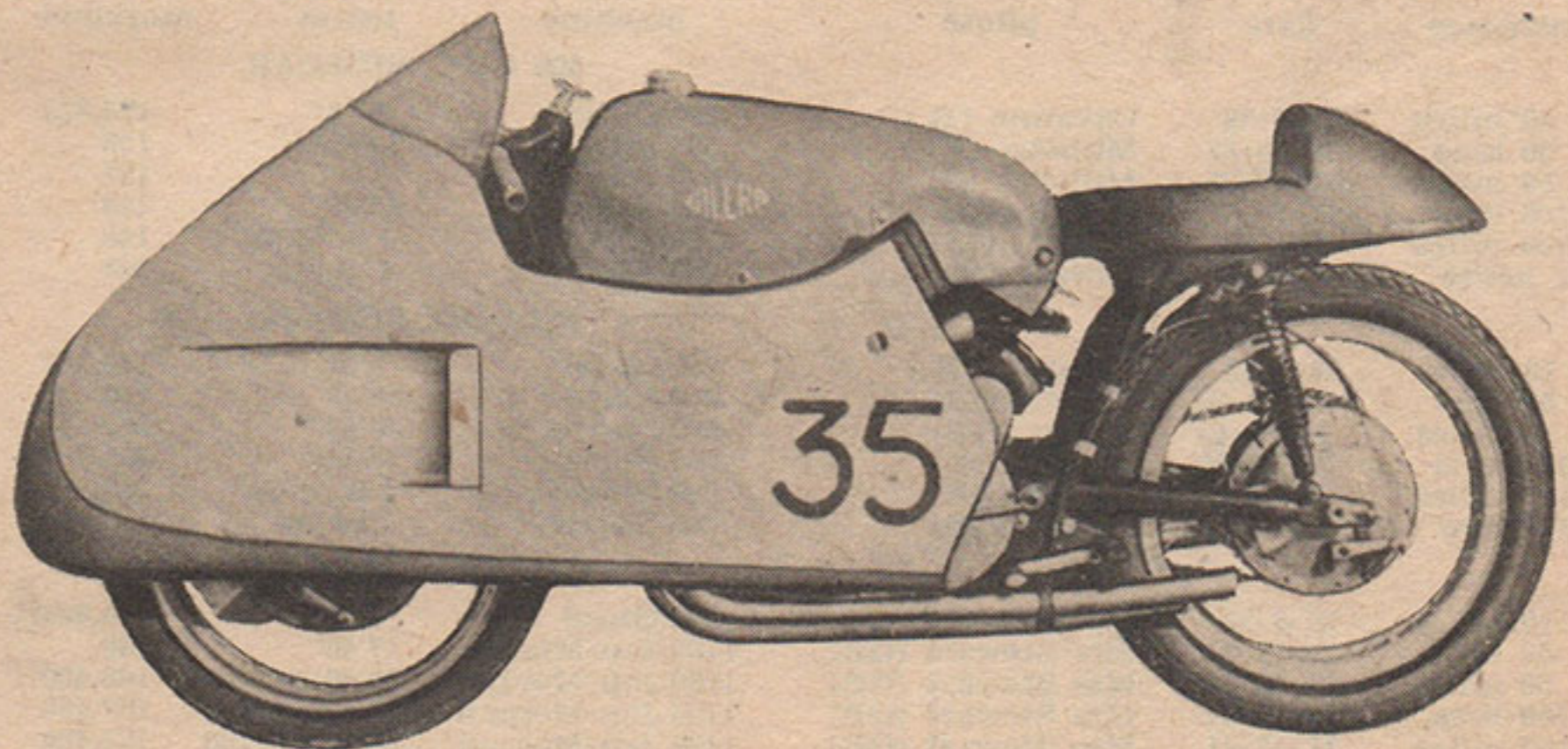
Cette année, enfin, vous savez comme moi de quelle façon ces Gilera se sont défendues.

Deuxième d'un TT à la distance réduite, à cause du mauvais temps, absentes du Grand Prix de l'Ulster, elles enlèvent sur le Continent les Grands Prix de France, de Hollande, de Belgique, d'Allemagne, de Suisse et d'Italie !

Il y a 27 ans deux jeunes ingénieurs italiens décidaient, etc...

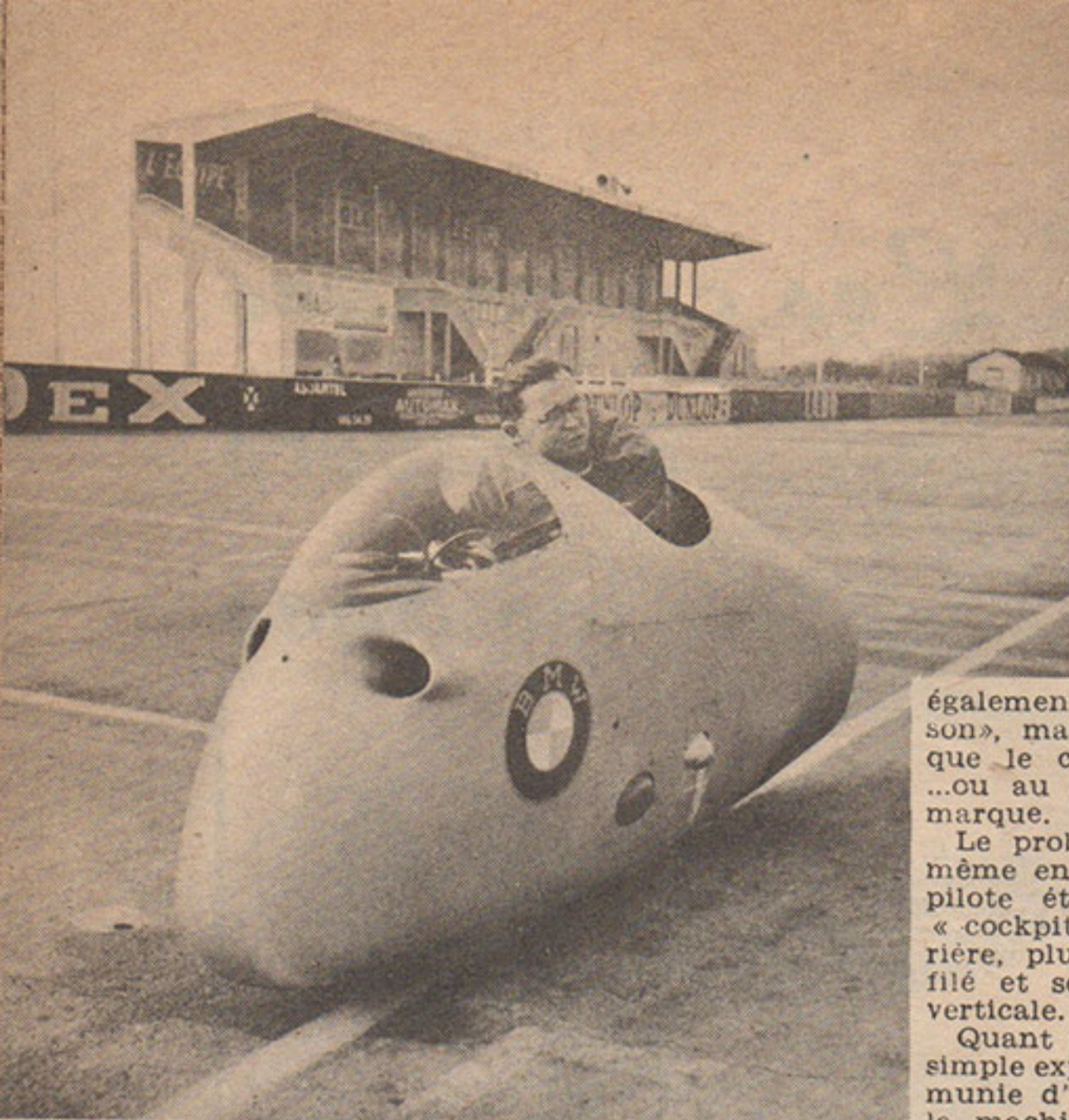
Curieuse mais très intéressante histoire, n'est-ce pas, que celle de ce 4 cylindres de 52x58 !

BORELY



POUR ALLER VITE, UN BON MOTEUR... MAIS DES FREINS ENCORE MEILLEURS

LES 18 RECORDS DE NOLL ET B.M.W.



également modifié : plus long, plus « poisson », mais de même conception générale que le carénage que l'on vit à Monza... ou au Salon de Paris, au stand de la marque.

Le problème d'habitabilité n'étant pas le même en record qu'en circuit, le trou du pilote était réduit et le pare-brise du « cockpit » plus profilé et plus bas. L'arrière, plus long, était beaucoup plus effilé et se terminait par une fente bien verticale.

Quant au side, il était réduit à sa plus simple expression : une roue, de 16 pouces, munie d'un beau petit carénage, reliée à la machine par 3 tubes.

Mais il est curieux de noter combien, à côté de ce carénage particulièrement étudié, jurait le lest de 60 kgs (un anneau), sans aucun carénage, et fixé assez grossièrement par des boulons.

Quoiqu'il en soit, cet attelage était des plus rapides, puisque certains tours furent bouclés à plus de 195 kmh.

LES RECORDS

Dans le tableau joint, sont rassemblés les records battus, valables en catégorie sidecars 500, 750 et 1200 cmc., et comparés aux records précédents.

Si certains de ces records étaient assez aisés à vaincre (ceux de Doran sur une 350 AJS par exemple), il n'en était pas de même pour ceux détenus par Cavanna, sur sa 250 Guzzi carénée à compresseur, par Oliver sur une 600 Norton, ou par Mrs. Stewart, car si ces derniers furent établis il y a 23 ans, ils le furent avec un 1.100 cmc. Jap-Morgan.

Une première série de records fut battue le 29 octobre. Après les essais préliminaires, Noll se met en selle à 17 h., et bien avant que 20 minutes ne se soient écoulées, 2 records valables en 3 catégories (donc 6 records) sont battus, ceux des 10 miles et des 50 kms. Mais Noll est inquiet pour son pneu arrière, soumis à rude épreuve sur le ciment de Monthéry, car, rappelons-le, il tourne à une vitesse de 195 kmh. ! De toute façon, la nuit commence à tomber ; aussi c'est l'arrêt, la suite des records est remise au lendemain.

En principe, nouvelle tentative le samedi matin. Mais le plateau de St-Eutrope est noyé dans la brume, puis il se met à pleuvoir. Partie remise.

Et ce n'est que le dimanche « ...après dissipation des brouillards matinaux... » que Noll reprend sa ronde. Mais cette fois, le vent qui souffle diminue un peu l'allure qui plafonnera à une vitesse maximum de 189,5 kmh... seulement. Après avoir tourné un peu plus d'une demi-heure et battu cette fois les records des 50 miles et des 100 kms, Noll s'arrête pour 3 minutes. Arrêt prévu avant le départ, car Continental, qui équipait la machine en pneus, voulait faire un contrôle des pneus. Nouveau départ pour finir de boucler l'heure, en enlevant encore au passage le record des 100 miles (notons que pour la première fois, en side, ceux-ci sont bouclés en moins d'une heure !).

Mais il est évident que pour ces deux derniers records, en raison de l'arrêt de 3 minutes, la moyenne tombe de plus de 10 kmh. D'ailleurs, en faisant une simple règle de trois, l'on peut vérifier qu'en neutralisant les 3 minutes d'arrêt, la moyenne des records des 100 miles et 1 heure ressort à plus de 180 kmh.

Ainsi, à l'issue de ces deux journées, BMW se trouve à la tête de 18 nouveaux records, portant ainsi son total à 30. L'industrie allemande détient donc maintenant 100 records mondiaux, derrière l'Italie (185) talonnant l'Angleterre (104) et devançant la France qui, avec les 6 nouveaux records du 50 cmc. Ser, en détient maintenant 42.

BAVARDAGES

Nous avons évidemment profité de la présence de Noll et Cron (cette fois comme spectateur), et de Mr Hübner, chef du service des courses, pour poser quelques questions.

Ainsi, si l'on refusa, et ceci est compréhensible, de me donner le gain de puissance, en valeur absolue, que permettaient les injecteurs Bosch (la marque était d'ailleurs représentée par ses tech-

Commentant, dans notre numéro 1.189, les 6 records du monde conquis par BMW, en solo, le 10 mai 1954, nous disions « ...les constructeurs allemands savent que « la course paie », la course et les records. D'une part par les enseignements techniques fournis, d'autre part par leur valeur publicitaire... ».

Et BMW, cette année, ne s'est pas contenté des 6 records mentionnés ci-dessus. La marque munichoise s'est octroyé en plus le titre de champion du monde en sidecars et a livré une série de 500 « Rennsport » qui se sont taillé la part du lion dans les épreuves internationales de sidecars.

Et, voulant terminer la saison 1954 en beauté, BMW d'une part, Noll, le champion du monde, d'autre part, se sont attaqués, les 29 et 31 octobre, à 18 records du monde.

Et le plateau de St Eutrope vit de nouveau l'arrivée de l'équipe complète des mécaniciens BMW, avec tout leur outillage de précision, y compris le système de chronométrage photo-électrique que nous avons décrit dans notre n° 1.189.

LA MACHINE DES RECORDS

Cette fois, la moto était la machine officielle de Noll, de 66 mm d'alésage et 72 de course, à injecteurs Bosch, mais dont le taux de compression avait été quelque peu augmenté pour permettre d'utiliser un carburant spécial à indice d'octane plus élevé. Le carénage avait été

ANCIENS RECORDS						NOUVEAUX RECORDS			
distance	date	pilote	machine	temps	moyenne	pilote	machine	temps	moyenne
500 CMC. SIDECAR									
10 miles	26-8-52	Cavanna (It.)	250 Guzzi	5'31"	174,823	Noll	500 BMW	5'14''60/100	184,160
50 kms	28-10-37	Milhoux (B)	500 FN	19'09"	158	Noll	500 BMW	16'13''27/100	184,950
50 miles	28-10-37	Milhoux (B)	500 FN		157	Noll	500 BMW	26'28''10/100	181,260
100 kms	20-9-51	Doran (GB)	350 AJS	40'26"	148	Noll	500 BMW	32'58''58/100	181,950
100 miles	20-9-51	Doran (GB)	350 AJS	1 h. 05'02"	148	Noll	500 BMW	56'37''96/100	170,510
1 heure	20-9-51	Doran (GB)	350 AJS	1 heure	148	Noll	500 BMW	1 heure	171,212
750 CMC. SIDECAR									
10 miles	26-8-52	Cavanna (It.)	250 Guzzi	5'31"	174,823	Noll	500 BMW	5'14''60/100	184,160
50 kms	25-10-49	Oliver (GB)	600 Norton	18'28"	163	Noll	500 BMW	16'13''27/100	184,950
50 miles	25-10-49	Oliver (GB)	600 Norton	29'40"	163	Noll	500 BMW	26'28''10/100	181,260
100 kms	27-10-50	Oliver (GB)	600 Norton	36'54"	163	Noll	500 BMW	32'58''58/100	181,950
100 miles	25-10-49	Oliver (GB)	600 Norton	1 h. 01'08"	156	Noll	500 BMW	56'37''96/100	170,510
1 heure	27-10-50	Oliver (GB)	600 Norton	1 heure	156,300	Noll	500 BMW	1 heure	171,212
1200 CMC. SIDECAR									
10 miles	26-8-52	Cavanna (It.)	250 Guzzi	5'31"	174,823	Noll	500 BMW	5'14''60/100	184,160
50 kms	19-12-31	Mrs Stewart (GB)	1100 Jap-Morgan	17'46"	169	Noll	500 BMW	16'13''27/100	184,950
50 miles	19-12-31	Mrs Stewart (GB)	1100 Jap-Morgan	28'40''2/100	168,420	Noll	500 BMW	26'28''10/100	181,260
100 kms	19-12-31	Mrs Stewart (GB)	1100 Jap-Morgan	35'49''44/100	167,490	Noll	500 BMW	32'58''58/100	181,950
100 miles	19-12-31	Mrs Stewart (GB)	1100 Jap-Morgan	58'42''35/100	164,480	Noll	500 BMW	56'37''96/100	170,510
1 heure	19-12-31	Mrs Stewart (GB)	1100 Jap-Morgan	1 heure	164,497	Noll	500 BMW	1 heure	171,212

LE CONGRES D'AUTOMNE DE LA F.I.M.

Nous avons déjà signalé dans notre éditorial du n° 1.210 les principales décisions ressortant du Congrès d'Automne de la F.I.M. Nous donnons maintenant le compte rendu de ses séances ou plus exactement les nouvelles réglementations ou les modifications qui ont été décidées en haut lieu.

Nous nous permettrons de signaler à ce sujet que le compte rendu officiel de ce congrès qui a eu lieu à Paris, ne nous a pas été communiqué et nous sommes donc en conséquence obligés de le reprendre chez nos confrères étrangers.

× × ×

LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

Deux questions étaient à régler en ce qui concerne cette épreuve : 1° un appel de l'Auto-Cycle-Union contre le Jury des ISDT qui avait accepté la réadmission du tchèque Roucka ; 2° une plainte de la Fédération Italienne contre ce même Jury (deux membres de son équipe du Trophée ayant été pénalisés du fait de l'absence de ravitaillement en essence, au départ du quatrième jour, sans autre faute par ailleurs).

La FIM résout le premier incident en annulant purement et simplement les résultats du premier Jour, indiquant implicitement que la remise en course de Roucka était approuvée. De ce fait, les tchèques se maintiennent en tête, suivis des anglais, tandis que les italiens sont troisième. En effet, pour ces derniers, la FIM annule les pénalisations, ce qui leur octroie deux médailles d'or supplémentaires.

× × ×

POUR 1955, c'est la Tchécoslovaquie qui organisera l'épreuve, du 13 au 18 septembre, à Gottwaldov.

× × ×

D'autre part, le Comité Sportif International (CSI) envisagera fin novembre UN REMANIEMENT DU REGLEMENT de cette épreuve, sur la proposition de son président Piet Nortier (de la Fédération Hollandaise).

Les points suivants seront examinés : — Les difficultés présentées par les routes des ISDT sont-elles surmontables par des sidecars ? Sinon, P. Nortier propose leur suppression pure et simple dans l'épreuve.

— Etant donné les différences de moyens entre les équipes nationales, celles d'usines et les pilotes privés, 3 moyennes différentes devraient être instaurées.

— Aucune excuse ne sera acceptée à l'avenir pour l'absence d'un signe de contrôle sur la feuille de route d'un concurrent.

— Une sévère surveillance doit accompagner les réparations effectuées par les pilotes, lesquelles doivent se faire avec les seuls outils ou pièces se trouvant sur la machine (ou le pilote).

— Au cas où un trop grand nombre d'engagements seraient reçus, les fédérations nationales devront effectuer elles-mêmes leur sélection.

× × ×

UN REMANIEMENT DES DIFFERENTS COMITES de la FIM s'est effectué lors de ce Congrès, en particulier les Comités technique et sportif. Remaniement amené par l'expiration du mandat de trois ans de certains membres, et la mort de l'un d'eux, Peter Chamberlain.

Pour le CSI : expiration des mandats de A. Løfstrøm, A. Lenfranc et R. Watling. Ces trois derniers représentants sont réélus et P. Chamberlain est remplacé par Vic Anstice (Angleterre). A noter que le candidat présenté par la Tchécoslovaquie fut refusé, alors que ce pays est le seul à ne pas être représenté au CSI, tandis que la Hollande y a deux représentants ! (dont le président).

La composition du CSI est donc la suivante :

Président : P. J. Nortier (Hollande).
Vice-Présidents : Comte G. Lurani (Italie) et E. Vorster (Allemagne).
Membres : V. C. Anstice (Gde-Bretagne), G. J. Bruinsma (Hollande), G. Charaudeau (France), J. Koether (Allemagne), A. Lenfranc (Belgique), A. Løfstrøm (Suède), Comte A. Patcha (Autriche), N. Rodil (Espagne), Major M. Tavernier (Suisse) et Major R. Watling (Irlande).

Au Comité Technique, on note deux nouvelles nominations : celles du Tchèque Kriva et du Belge A. Nieuws.

Voici quels sont les autres composants de ce Comité :

Président : M. Violet (France).
Vice-Présidents : professeur A. M. Low (Gde Bretagne) et S. Nacci (Italie).
Membres : E. Anton (Luxembourg), H. W. Böensch (Allemagne), R. Chartoire (France), H. Hutten (Allemagne), A. Lungdren (Suède), M. Speluzzi (Italie) et le Major M. Tavernier (Suisse).

A la suite de cette nouvelle constitution des différents comités, on peut remarquer un curieux revirement des opinions des italiens qui se félicitent maintenant de la prépondérance acquise par eux au sein de la FIM, alors qu'ils s'élevaient précédemment contre celle qu'avaient les anglais avant la mort de P. Chamberlain.

× × ×

LES DATES PROVISOIRES DES GRANDS PRIX INTERNATIONAUX sont les suivantes :

1^{er} mai : G. P. d'Espagne (Barcelone : 125, 350 et 500). - 3 au 10 juin : Tourist Trophy (Ile de Man : toutes catégories).
26 juin : G. P. d'Allemagne (Solitude : toutes catégories). - 3 juillet : G. P. de Belgique (Spa : 350, 500 et sidecars). - 16 juillet : G. P. de Hollande (Assen, nouveau circuit : toutes catégories). - 11 et 13 août : G. P. d'Irlande (Dunrod : toutes catégories). - 20 et 21 août : G. P. de Suisse (Berne : 125, 350, 500 et sidecars).
4 septembre : G. P. d'Italie (Monza : toutes catégories).

En plus de ces circuits se tiendront 3 autres Grands Prix, non valables pour le Championnat Mondial, ce sont : les G. P. de Sarre (22 mai), de Suède (23 juillet) et de Tchécoslovaquie (28 août).



De longues et passionnantes discussions...

A la page précédente et ci-dessous, Noll dans sa machine carénée. Pour être conforme aux règlements, une plaque de fonte fut fixée sur les tubes du side-car. La roue était évidemment carénée.

niciens à Montlhéry), j'appris néanmoins que le gain se situait dans l'ordre de 10-15 %.

Puis quelques questions indiscrettes à Noll : « Votre titre de Champion du Monde est incontestablement mérité. Mais, sincèrement, si Oliver ne s'était pas blessé cet été, en Allemagne, qui aurait emporté le titre ? — Il est assez difficile de vous répondre, car je ne suis pas, dans cette affaire, un observateur neutre, mais directement en cause. Néanmoins, si Oliver m'a battu dans les premières courses de la saison, c'est que sa machine, bien que moins puissante, était plus rapide grâce à son carénage. Mais, depuis Berne, même en tenant compte de son handicap (son bras blessé), je suis beaucoup plus rapide. Et même Oliver présent, et non blessé, je suis sûr que j'aurai gagné à Berne et Monza ! — Et que pensez-vous de vos concurrents les plus dangereux ? — Oliver est de loin celui qui possède la meilleure technique, mais il faut noter que s'il fut toujours très maître de lui tant qu'il fut le plus rapide, maintenant il s'énerve dès qu'il se sent talonné. Smith, lui, est très maître de lui, beaucoup plus calme, malgré les apparences. Chez nous, en Allemagne, nous avons maintenant, en sides, quelques jeunes nouveaux pilotes qui feront parler d'eux : Faust, Schneider ; quant à Hillebrand, vous l'avez déjà vu : c'est un pilote de très grande classe, très « travailleur en force » et que vous verrez certainement à mes côtés, l'an prochain, comme officiel BMW. Mais vous avez, vous aussi, en France, des « clients » sérieux. Et je pense particulièrement à Drion, que j'affronte très régulièrement sur différents circuits internationaux. Il a prouvé qu'avec une bonne machine, il était à même de tenir sa place parmi les meilleurs. A l'école d'Oliver, il a beaucoup appris ».

Et sur cette appréciation élogieuse, mais méritée, sur notre compatriote, pilotant lui-même une BMW RS, nous terminerons notre reportage.

J. B.

LA FORMULE SUIVIE POUR L'ATTRIBUTION DU CHAMPIONNAT est semblable à celle qui eût cours en 1954, c'est-à-dire qu'est maintenu le titre individuel, doublé d'un **CHAMPIONNAT DE MARQUES**.

Il faut voir dans ce revirement une victoire des délégués italiens — qui ne s'en cachent d'ailleurs pas avec leur modestie coutumière — mais aussi une réaction contre le rigorisme des anglais.

En effet, les résultats du vote effectué au sujet de l'adoption, ou du rejet, de ce championnat des marques, fait apparaître un chiffre de 18 voix **POUR** et 2 **CONTRE**, celles de... l'Angleterre et l'Irlande !

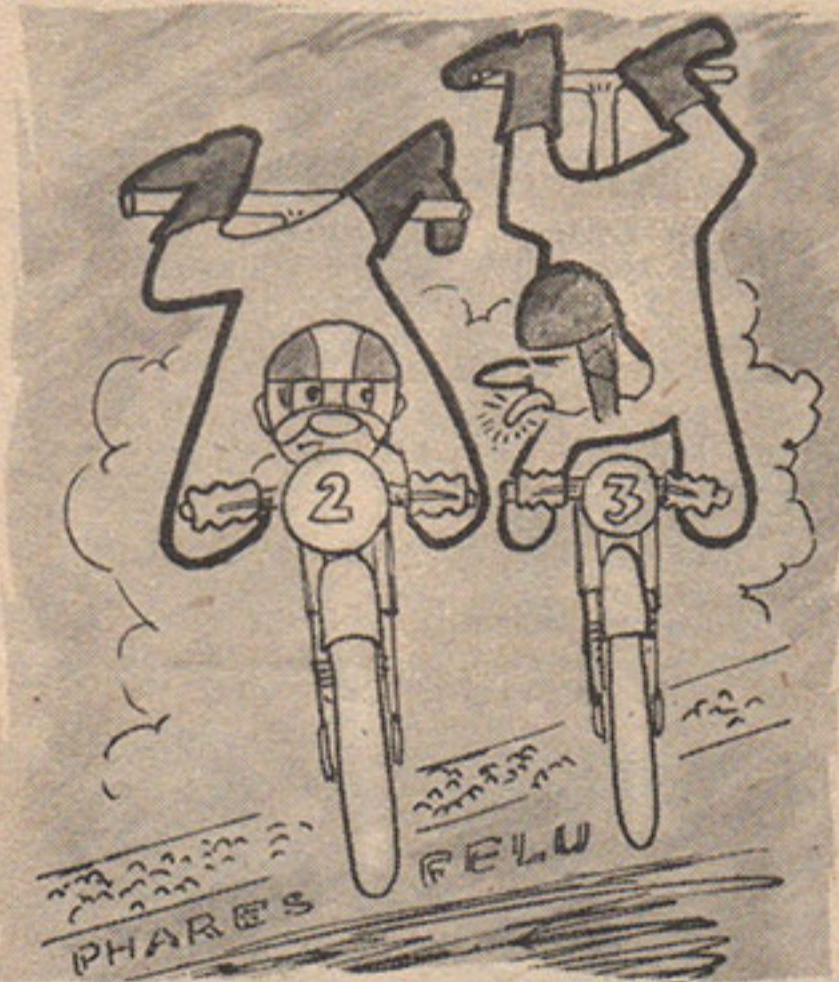
Néanmoins, cette résolution fut adoptée après de longues et passionnées discussions où l'on peut bien croire que la « furia » italienne fut à l'ordre du jour.

× × ×

AU SUJET DES GRANDS PRIX INTERNATIONAUX, notons la persévérance de notre Fédération Nationale qui a fixé son choix sur le même circuit pour la deuxième fois consécutive. Regrettons seulement qu'il s'agisse du circuit de Reims, beaucoup trop rapide et permettant des vitesses trop élevées, alors que justement, le plus grand désir des dirigeants des hautes sphères du sport international est de limiter la vitesse des racers actuels.

× × ×

DES DISPOSITIONS SPECIALES ont été prises cette année pour la première fois **AU SUJET DES CARENAGES**. La largeur minimum du guidon d'une machine carénée ne devra pas être inférieure à 50 cm et une garde de 5 cm est nécessaire entre le carénage et les extrémités du guidon, si celui-ci est enclos dans le carénage.



Des repose-pieds à une hauteur exagérée.

D'autre part, dans le cas où une machine reçoit un carénage arrière, celui-ci ne doit pas excéder une hauteur de 85 cm, pilote non compris.

L'interdiction d'utiliser des repose-pieds arrière fixés à une hauteur exagérée est renforcée par la possibilité accordée aux organisateurs de déclarer hors course un pilote dont la position en course sur sa machine ne lui permet pas d'utiliser immédiatement la pédale de frein.

× × ×

En vue d'étendre l'idée des **COURSES POUR MACHINES SPORT**, la FIM demande aux organismes fédératifs nationaux de se préoccuper d'organiser quelques courses de ce genre, qui pourront accueillir des concurrents étrangers non munis de la licence internationale.

Suivant cette nouvelle formule, le MC Cannes, par exemple, devrait voir son initiative encouragée par la FFM. On sait en effet que depuis plusieurs années ce club organise régulièrement une course pour machines sport qui remporte un vif succès.

Notons d'ailleurs à ce sujet de curieuses propositions qui ont été faites pour un futur règlement à venir. Belges, suisses, français et italiens sont partisans d'admettre des machines à simple ACT en catégorie sport, alors que le double arbre a les faveurs des allemands, anglais, tchèques et suédois.

Le chiffre minimum avancé par les anglais pour le total de machines construites en cette catégorie (pour pouvoir se réclamer de l'appellation « sport ») est de 250, chiffre sur lequel se réclament les italiens, peu spécialistes de la grande série.

Une Commission spéciale a été instituée, qui doit mettre au point un règlement international pour les courses de machines sport, formule défendue passionnément par l'Italie, alors que l'Angleterre reste « tiède ». La raison de cette dernière attitude est, selon les Italiens, que les anglais veulent défendre le « Clubman's Trophy » (course pour les machines sport de série anglaises), car ils craignent que les italiens et les allemands viennent les battre chez eux. Opinion défendable dans l'avenir certes, mais nos amis transalpins oublient simplement qu'il n'existe absolument aucune machine italienne ou allemande en état de battre celles des anglais actuellement, suivant le règlement du Clubman's Trophy (qui ne laisse place qu'aux 350 et 500 cmc, améliorées à l'aide de pièces vendues par les usines).

× × ×

Il a été décidé que désormais **LES CIRCUITS DE MOTO-CROSS** où se disputent des épreuves internationales, ne devront pas autoriser une vitesse moyenne de plus de 50 kmh. Dans le cas contraire, le tracé du circuit devra être modifié.

Le **MOTO-CROSS DES NATIONS 1955** sera organisé par la fédération danoise, le 28 août.

Un **CHAMPIONNAT D'EUROPE DE MOTO-CROSS** sera mis encore cette année

en compétition, disputé lors des réunions suivantes :

8 mai : SUISSE. - 22 mai : FRANCE. 5 juin : ITALIE. - 3 juillet : GRANDE-BRETAGNE. - 7 août : BELGIQUE. - 14 août : LUXEMBOURG. - 21 août : SUEDE. 4 septembre : HOLLANDE.

× × ×

Au sujet des records du monde, une discussion s'est engagée, mais sans amener de décision, au sujet d'une discrimination à effectuer éventuellement entre les cyclecars et les sidecars, tous deux véhicules à 3 roues, égaux en droits pour les records mondiaux.

× × ×

Considérant les événements du **BRESIL** en début d'année, la FIM décide : d'interdire toute réunion internationale dans ce pays ; d'interdire aux pilotes brésiliens de courir hors de leur pays et demande aux autres fédérations de ne pas envoyer de pilotes au Brésil.

× × ×

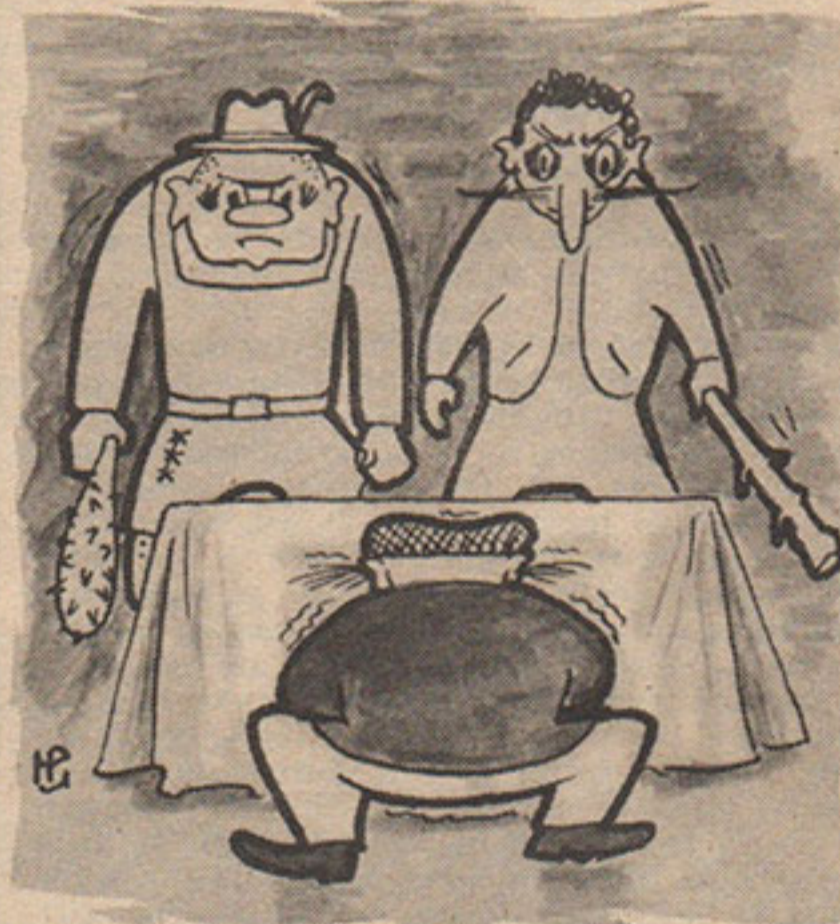
Enfin, grosse sensation, la FIM a décidé **UNE MESURE PUNITIVE CONTRE FERDUS ANDERSON** pour « conduite préjudiciable aux intérêts du sport ».

A ce sujet, d'ailleurs, le champion a répondu par une déclaration à la Presse que voici :

« Quoique je n'ai reçu aucune notification officielle de la FIM, il ne paraît pas y avoir le moindre doute que les informations parues dans la presse et suivant lesquelles j'ai été suspendu *sine die*, sont correctes.

« Il apparaît qu'il m'est reproché que, durant l'année passée :

« 1. Au Grand Prix de France à Reims, j'ai incité les coureurs à s'abstenir de prendre part aux courses du championnat. Cette accusation fut publiquement



Les anglais craignent que les allemands et les italiens viennent les battre chez eux.



Technique et Pratique de l'ARONDE

C'est sous ce titre que « MOTO-REVUE » édite un manuel de 220 pages abondamment illustré de 200 clichés où la Technique et la Pratique de l'ARONDE s'y trouvent largement détaillés :

Caractéristiques - Les Freins - Le Train avant - La Suspension avant - Les Roues Les Moyeux - Les Pneus - Le Moteur - Le Refroidissement - L'Allumage - La Batterie - La Génératrice - Le Câblage - Le Démarreur - Le Carburateur - L'Embrayage - La Boîte de vitesses - La Transmission - Le Pont arrière - La Suspension arrière - L'Eclairage - La Carrosserie - L'Entretien courant.

Tous ces chapitres comportent le démontage, la réparation et la mise au point. Aucun ouvrage n'a été fait d'une façon aussi complète et aussi précise que la Technique et Pratique de l'ARONDE de « Moto-Revue ».

A nos bureaux : 625 fr.

Par poste : 670 fr.

(C.C.P. Paris 297-37)

faite dans un journal hollandais, sous la signature du Président de la Commission Sportive, Mr Piet Nortier, il y a plusieurs mois. Je lui écrivis immédiatement, disant que ses allégations n'étaient pas fondées. Il ne répondit jamais à ma lettre.

« 2. J'ai retourné l'an dernier la médaille décernée pour le Championnat du Monde. Cela est vrai. Avec la médaille, j'ai envoyé une lettre donnant mes raisons qui étaient sincères et raisonnables. Depuis leur création, j'ai été adversaire de ces championnats que je considère comme préjudiciables à la course. Je ne vois pas où la FIM se considérerait comme insultée par mon refus de la médaille. Les têtes couronnées de mon pays ne se considèrent pas comme insultées si quelqu'un refuse d'accepter un titre parce que ses principes sont opposés aux titres.

« 3. J'ai critiqué la FIM dans des journaux pour lesquels j'écris. J'étais journaliste bien avant d'être coureur à moto. J'aimerais attirer l'attention de la FIM sur cette grande pensée : « Je ne suis pas d'accord avec ce qu'il dit, mais je défendrai de toute ma vie son droit de le dire ». Aucun mot que j'ai écrit n'était insincère. Chaque mot que j'ai écrit était la relation franche d'une opinion sur des questions d'intérêt général. Dans aucun pays libre, le gouvernement n'est exempt de critiques. Pourquoi le gouvernement d'un sport prétendrait-il à cette exemption ?

« J'espère que la FIM retirera cette suspension et, si elle l'estime bon, fera des accusations détaillées et précises contre moi et qui pourront être alors présentées et confrontées en audience publique.



J'ai été journaliste avant d'être coureur motocycliste (Anderson).

« Peut-être suis-je dans l'erreur. Peut-être les Messieurs de la Commission Sportive sont-ils dans l'erreur. Avant que cela puisse être décidé, il est nécessaire d'avoir une audience.

« Je le répète : j'espère que cette suspension ne sera pas confirmée, car ma conscience est limpide. Au cours d'une carrière de coureur d'un quart de siècle, je crois m'être comporté comme un sportsman doit se conduire. Durant une période similaire, en tant que journaliste, j'espère n'avoir jamais eu peur de dire ce que je croyais devoir être dit ».

Fergus ANDERSON

Cette lettre, publiée chez notre confrère belge « Les Sports » a amené Jean Leroy à s'entretenir avec P. Nortier, d'où il ressort que :

Les trois points repris par Fergus Anderson sont effectivement à la base de la décision prise. Cependant, il paraîtrait que la lettre accompagnant le renvoi de la médaille (ou simplement d'un morceau de celle-ci) comprendrait certaines phrases ou certains passages qui auraient été jugés comme injurieux par des dirigeants.

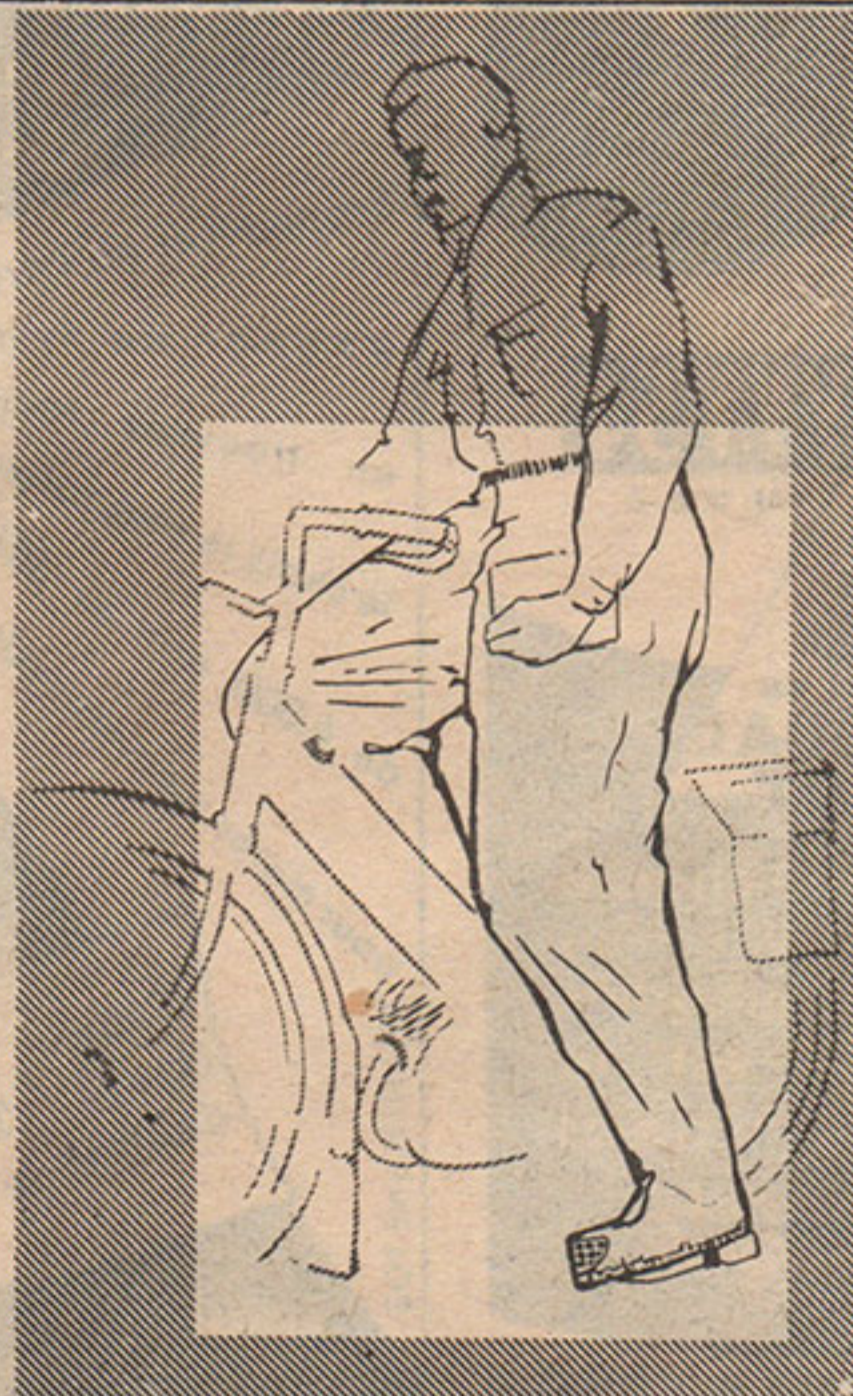
Néanmoins, la suspension du champion du Monde n'est pas, à proprement parler, prononcée « sine die », car alors, il s'agirait virtuellement d'une radiation, ce qui n'est nullement le cas. Bien au contraire, la Commission Sportive Internationale, soucieuse d'être mieux et plus totalement informée au sujet de l'attitude de Fergus Anderson, a décidé d'inviter ce dernier à venir exposer et défendre son point de vue au cours de la plus prochaine réunion qui se tiendra fin novembre ou début décembre.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE SPEEDWAY

C'est après une longue saison de courses et de nombreuses éliminatoires que 15 pilotes de speedway se sont qualifiés pour l'épreuve finale du championnat du Monde. Cette dernière a été disputée en Angleterre, au stade de Wembley, devant 80.000 spectateurs, et il faut bien dire que rarement l'on avait pu assister à une finale aussi serrée. Après la 21^e course, trois pilotes pouvaient encore lutter pour le titre, et il en fallut une 22^e pour départager le deuxième et le troisième. Jamais encore on n'avait vu les spectateurs anglais se déchaîner comme ils le firent pour la finale de ce championnat du monde. Le nouveau champion, qui est né en Australie, mais s'est fait naturaliser Néo-Zélandais, est Ronnie Moore. Il a totalisé le maximum de points : 15 points pour 5 courses disputées et 5 courses gagnées.

La finale, qui s'était terminée avec la victoire du Néo-Zélandais, laissait à égalité de points l'anglais Brian Crutcher, qui avait été battu précédemment par Moore, et le suédois Olle Nygren. Il fallut donc faire disputer une manche supplémentaire par ces deux pilotes pour les départager et l'anglais, grâce à un meilleur départ, put l'emporter. Ce qui a caractérisé le Championnat du Monde de cette année, c'est le départ extraordinaire de Moore, départ avec la roue avant dressée pendant toute la ligne droite, et ne retouchant le sol qu'au premier virage. L'ex-champion du Monde, l'australien Jack Young, vainqueur en 1951 et 1952, et favori de la finale, ne put que terminer à la quatrième place avec 11 pts, derrière Moore (15 pts), Crutcher (13 pts) et Nygren (13 pts). Le champion de l'année dernière, Fred Williams, ne fut qualifié pour la finale qu'à titre de pilote de réserve. Le classement se poursuit ainsi : 5. Briggs (N. Zél.) ; 6. Watermann (GB) ; 7. Rigg (G.B.) ; 8. Brand (G.B.) ; 9. Biggs (Aust.) ; 10. Forrest (GB) ; 11. Price (GB) ; 12. Mardon (N. Zél.) ; 13. Redmond (N. Zél.) ; 14. Lawson (Aust.) ; 15. Craven (GB) et Fundin (Suède).

Le nouveau champion du monde a gagné en tout environ 600.000 fr., ce qui n'est pas à dédaigner. Crutcher, pour sa part en a gagné 300.000 et Nygren 200.000 !



L'EQUIPEMENT HIVERNAL

A l'approche de l'hiver et de ses intempéries, de nombreux motocyclistes ou cyclomotoristes songent qu'il leur faut un équipement spécial. Pour eux, nous avons remarqué le pantalon « Evitlo », en chlorure de vinyle, dont un des arguments de vente serait certainement le faible prix : aux alentours de 1.480 fr. - Nos services techniques procèdent actuellement (suivant notre formule) à l'essai de ce sur-vêtement.

dans les Clubs

■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — Nos sociétaires sont informés que pendant la période hivernale, les réunions amicales n'ont plus lieu que mensuellement, et qu'elles se déroulent le premier jeudi de chaque mois, à partir de 21 h. au siège social, Café Moderne, 47, rue Gabriel Féri, Châtillon sous Bagneux (Seine).

La prochaine séance aura donc lieu le jeudi 2 décembre 1954, et prions nos sociétaires de bien vouloir y assister.

Pour tous renseignements et adhésions, assister aux réunions amicales ou écrire à la Permanence du siège social, il sera répondu à toutes les demandes écrites comportant un timbre pour la réponse.

■ MOTO-CLUB MERUVIEN. — A l'issue de l'assemblée générale, le bureau a été renouvelé : Présid. Fondat. : Denis et Drobecq. Prés. d'hon. : Bernard, Maire de Méru, Koehren. Prés. actif : Florence. Vice-Prés. : Rémond, Davenne. Secr. : Marthe Secrét. adj. : Cocquemot. Trés. : Abraham. Trés. adj. : Chierici. Membres : Crosnier, Drobecq, Auterer, Dedreux, Hébert, Bisson, Bonnefoy.

Siège social : Hôtel du Lion d'Or, à Méru (Oise).

Au Trial de l'Armistice, en forêt de Compiègne, le MC Méruvien s'est distingué. Dans la catégorie des motos de cross, Drobecq est brillant premier. En moto tourisme 500 cmc. : Rémond fait premier et le président du club, Florence, second.

■ MOTO-CLUB DE PARIS. — Sorties de décembre : Le 5 : Rochers d'Angenne, 120 kms. Par l'autoroute et la N10 jusqu'à Rambouillet, puis la 306 jusqu'au Buissonnet, à droite VO direction Poigny la Forêt et à gauche la 307 jusqu'aux rochers. Départ porte de St-Cloud à 13 heures.

Le 12 : Forêt d'Orry la Ville, 80 kms. Par la N17 jusqu'à la Chapelle en Servais, puis à gauche prendre la D118, passer à Orry et 2 kms après, passer devant la gare et descendre une petite côte qui tourne à gauche sous le pont du chemin de fer. Arrivée au premier rond-point forestier avant Coye. Départ Porte de la Villette à 13 heures.

Le 19 : Etang de la Forêt de Carnelle, 70 kms. Par la N1 jusqu'à la Croix Verte, puis à droite la N309 et à gauche la D85. Passer à St-Martin du Tertre et environ 2 kms 500 après cette ville, prendre à gauche le chemin forestier qui conduit à l'étang. Départ Porte de la Chapelle à 13 heures.

Le 26 : Bois de Verrières. Par la N306 jusqu'au Rond-Point du Petit Clamart, dans le bois, à gauche. Départ porte de Châtillon à 13 heures.

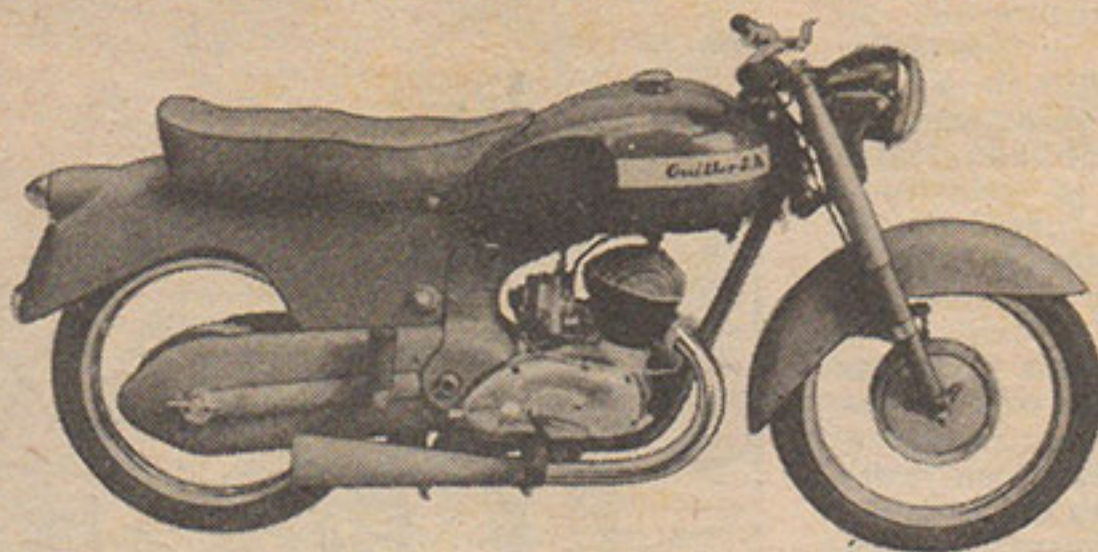
Un progrès dans la technique !

De classe internationale, la nouvelle Sport

GUILLER S.A. - A.G.F.

Les résultats que nous avons obtenus en compétition, en particulier les première et deuxième places du dernier BOL D'OR, nous permettent d'offrir des machines de grand sport, qui bénéficient dans les plus petits détails de cet INEXORABLE BANC D'ESSAI.

2 modèles identiques 125 et 175 cmc. - Moteur « YDRAL A.J. 55 » monotube 4 vitesses, cylindre fonte - Fourche télescopique - Suspension AR à grand débattement avec amortisseur caoutchouc - Roues 2,50 x 17, jantes dural, moyeux à freinage axial surpuissant - Allumage, éclairage et avertisseur sur volant magnétique - Cadre poutre absolument indéformable - Carénage AR monocoque, en alliage léger renfermant un coffre à outils et assurant une netteté de ligne incomparable - Couleur : émail rouge vif. — Avec moteur Ydral 125 cmc. 4 vit. - Moteur Ydral 175 cmc. 4 vit.



- Carénée
- Tient la route
- Selle biplace d'origine
- Très rapide
- Réservoir 22 l.
- Petites roues

- AGENTS, assurez-vous l'exclusivité de nos marques.

GUILLER S.A. 16 et 18, Rue de la République - FONTENAY-LE-COMTE (Vendée) - Tél. : 222 et 316
A.G.F. (Usine à Colombes, Seine)

Tellement

plus pratique
... 50 secondes
et 6 temps

pour
se vêtir de

MACOMBYNN 54

BREVETÉ

S. G. D. G.

FABRIQUÉ EN
**CORDOUAL
SPORT**

MACOMBYNN a été choisie pour équiper les 120 coureurs du Tour de France motocycliste parce qu'elle est le survêtement idéal

Créée par un motard pour des motards

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

EN VENTE CHEZ LES PRINCIPAUX MOTORISTES
Renseignements et listes des dépositaires chez

MACOMBYNN 2, rue de la Plumette
AMIENS - TÉL. : 41-72

CHANTELUNE-FOZ

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS

PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine :
Contre le froid : Pare-
figure TUBOTOS, rien
devant le visage : **733 f.**

MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE



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

Expéditions en province

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIECES DETACHEES

MOTOBÉCANE

MOBYLETTE
SCOOTER
Accessoires spéciaux

6, Bd RICHARD-LENOIR
(BASTILLE)

STATION

BASTILLE

PARIS-XI^e - ROQ. 43-43

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

GULLER
 GULLER 125 AMC 4 vit. 1951 garantie 3 mois, 85. av. 17000 compt. 17 r Pajol Paris 18^e.
 Guiller 175 sp. 5700 k imp. ent. éq. 150. Gossart 6 r du Chemin Vert Champigny Seine
 V. Guiller 175 sport état neuf Valluet, ANJ. 12-84 à 19 h.

MOTOBECANE MOTOCONFORT
 MOBYLETTE 15000
 125 Motob. à partir de 45000
 125 Motob. 4 vit. sélec.
 175 Motob. susp. AR f. tél.
 350 Motob. culb. susp. AR
 F. télesc. mono et twin.
 MOTOBECANE 71 bd Montparnasse. LIT. 21-68.
 + offr. 175 spt Motob. neuve juil. 54 tte éq. val. 220. Urg. cse dép photo s. dem Avenard Rivaudais, Donges (Loire Inf)
 Motob. 125 53 ét. nf Berthier Clém. Vve La Guyard Yonne
 Part. vd 175 Motoconf. U2C 53 impec. éq nbx access. 110. TRE 20-51.
 500 Motob. cross sus. et four. mct. Rudge Replica 4 v. px120. Soudan Motos Yenne SavoieT 84

PEUGEOT
 PEUGEOT grand sport 6800 kms. Carburateur Del'Orto course : 140000. Garantie crédit. PINEAU 21 rue du Mouton, Bordeaux.
 Peugeot 125 cc fin 52 télesc. tam. sac cuir 75000. Roq.79-25
 Peugeot 176 T4 t. bon état nomb. acc. px int. Bonnetète 20 r Daguerre 14^e.

TERROT MAGNAT-DEBON
 350 TERROT f. téles. sélect. 4 vitesses 78000, rep. moins fort. MAR 92-22.
 SIDE 500 culb. Terr. 1947 delco sélec. mot. pneus neufs. roue sec. t. sad compt. 70. ou éch. c. 125 état neuf. Hamelin 2 r Kléber, Vanves.
 350 Terrot 53 ex. ét. 7000 k. équipé 95000 débat. éc. r. dv. Spinouse 76 fg St Antoine.

MOTOS ANGLAISES
 Royal Enf. 500 twin 50 imp. Rest. Jean 4 av. Trudaine 9^e
 BSA 350 culb. 4 v. sél mot. à remont. 65. PER. 60-98.
 Velocette KSS 350 parf. état. Tél semaine ROQ. 05-62.
 Triumph speed tw. imp. 225000 rep. moins fort. créd. 12 m. Findler 226 Championnet 18^e
 TRIUMPH 6T nve 0 k. cause double emp mod. 54 livrable de suite, 340000 francs. COR-DEBAS, DIMS BET 723, Auxerre (Yonne).
 DOT cross 232 susp. osc. 100000 FILIATRE 19 rue Bourdon Blanc, Orléans.
 BSA B31 195000. MASSE 14 rue Copernic, Paris 16^e. Tél. PAS 03-72.
 BSA 650 Golden 51 impec. tte éq. Baumel 16 r Oberkamp 11^e t. j. jusq. 19h.30 sam.dim.mat.
 BSA 650 Golden. ROCHOT 31 r Paroisse, Versailles.
 BSA 250 C11SL 52 imp. acces. sam. apr. m. dim. 13 r du Cl Oudot Paris 12^e.
 Dominator 88 av. 54 mod. lux. c. nve vit. 150 kmh der. mod. 320. Patte Roland 13 r d. Parisiens, Asnières (S) Gré. 64-06
 BSA 500 Gold Star cross 54. Juigné St Avertin (I.-et-L.).
 Golden Flash 1953 état neuf. R. Vagnay, Régnv (Loire).

MOTOS AUTRICHIENNES
 PUCH 175 SVS 2 carbus janv. 54. MAI. 00-41 après 19 h.
 250 Puch S6S mai 54 2400 k 260000 av. acc. vis. ap. 18 h. et dim. jusq. midi. Baruzie 2 r Briais, Pierrefitte (Seine).

MOTOS ALLEMANDES
 500 NSU 52 impec. 25000 kms access. prix 200000. Facilités Scheinder 9 p. Fer. Forest-15^e
 BMW R35 120000 reprend vélomoteur FINDLER, 226 rue Championnet, Paris 18^e
 BMW R67 20000 kms px 320. Klein 7 r de Musset, Paris.
 BMW R25-2 ét. neuf éq. Lehougre 15 r d'Ormagne, Trilport (Seine et Marne).
 BMW R73 c. nve nbx access. garant. 6 mois 240. en 15 mois R. SCEAUX 4 r Beaurepaire, Pantin NOR. 15-18.

MOTOS TCHEQUES
 350 Jawa 13000 kms sacrifiée à 140. urgt. Moreau 22 rue du Pré Botté, Rennes (I.-et-V.).
 Urg. départ Jawa 350 oct. 50. px excep. 110. 15 r Lunain 14^e
 JAWA 350 fin 1952 impec. en confiance GUT. 42-50.

SCOOTERS CYCLOMOTEURS
 LAMBRETTA c. nf nbx access. Valeur 240 140. en 12 mois. NOR. 15-18.
 Scoot. Motob. 6000 k. acces. Grand 21 r V. Hugo, Suresnes
 SPEED 115 sacoch. p. brise p. bagag. 12 r de Cléry Paris 2^e
 VESPA 53 tr. nombr. acces. 85. Crédit 94 rue des Moines
 Scoot. amér. Cussman t. b. ét px 70000. Mr Ravitch 4 r E. Zola, St Ouen (S) de 5 à 7 h.
 Scoot. Motobécane 125 C. 53 mot. neuf acces. Avr. 25-15 9h.

MOTOS DIVERSES
DES AFFAIRES !
 Besoin place pendant travaux A céder bas prix av. crédit Vélomot. motos, scooters Attelages et sides solo toutes marques, tous prix
NOUS CONSULTER
 Demandez-nous la liste complète contre 50 fr. en timbres DELAIRE 4 imp. de la Gaité Paris. DAN. 55-43.
MOTO-STOCK
 Voitures. Reprises motos. Echanges. Crédit. Pièces dét. Ouv. samedi lundi seulement. 11 Villa St Michel Paris 18^e en semaine tél. ARG. 18-37.

Motoconfort 125, 1953 6000 k. accessoires parfait état, 85. Vespa 52 bon état access. 70. CREDIT REPRISE 130 rue de Picpus DID. 09-25.
CREDIT IMMEDIAT
 1/3 compt. solde 6-9-12 mois
 650 Triumph Thunderbid 275.
 650 BSA Golden 52 et 53 260.
 650 R. Gillet 1948 dep. 70.
 500 Triumph Tiger 100 220.
 500 BSA A7 240.
 500 Ariel 50 télescope. 200.
 500 NSU télescope. 175.
 500 G. Herstal 53 et 54 230.
 500 DKW SB 2 cyl. 140.
 500 Norton 16H 80.
 500 Indian Scoot. 80.
 500 R. Gillet 1948 70.
 500 Motobécane 4 vit. 50.
 350 Terrot télescope. 95.
 350 Motobécane culb. dep. 50.
 250 Jawa 130.
 250 BSA 52 culbut. 130.
 250 Victoria 1953 230.
 175 Guiller sport 52 140.
 175 Motobécane 53-54 110.
 125 Motobécane 52-53 75.
 125 Terrot 52-53 90.
 125 Peugeot depuis 40.
 et 150 motos et sidecars depuis 15000
 AUDEGEAN 10 r des Apennins M° Brochant. MAR 74-22
 Motos cross 500 BSA GS 250 NSU. Tél. SUF. 48-12.

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. Sceaux 4 rue Beaurepaire, Pantin. NOR. 15-18.
 100 MOTOS sélectionnées. Voitures. Reprises. Crédit. **MOTO-RECORD**
 151, rue Marcadet, Paris-18^e MON. 24-40.

SANS PREMIER VERSEMENT GRAND CHOIX MOTOS SCOOTERS soldés
 Sidecars à partir de 5000 fr. Garantie 3 mois
CREDIT - REPRISE
 GIL, 83, av. d'Italie. Ouvert le dimanche.
 Cède Horex Bianco 400 cc. 92 av. Verdun Issy les Moulineaux

VOITURES A VENDRE
 TOUJOURS 50 voit. tour. et sport. Repr. ttes motos et solde à crédit R. SCEAUX 4 rue Beaurepaire Pantin NOR. 15-18
 203 Peugeot 52 c. neuve
 4 CV Renault 50 et 51
 Juva-4 6 CV berl. décapot.
 Ford V8 72 Cabriol. 5 pl.
 Prima 4 40, cabr. spider
 Citroën 11 BL 39 berl.
 Juva 4 53, Break de chasse
 Crédit reprise motos récentes
 AUDEGEAN 10 r des Apennins M° Brochant. MAR. 74-22.

Dyna 52 c. i. rep. 500 650 étr. 40 av. Pt d'Asnières 17^e.
 SIMCA 5 breack
 4 CV Renault C.I.
 Citroën coach 4 pl.
 Crédit et reprise motos.
 DELAIRE 4 imp. de la Gaité. Paris DAN. 55-43.
 Bugatti gd sport 8 cyl. 2 litres. Ecrire à MOTO-REVUE.

NOUS REPRENONS
 vélom. scooter, motos sur voit. à v. chx. Ouv. dimanche matin
 Crédit. 7 r Fontaine au Roi.

ON DESIRE ACHETER
 ACH. comptant toutes motos et scooters paiement immédiat.
 FAURIE, 8 av. de St Ouen (dans la cour).

Achète comptant
 125 motos, Lambretta, Vespa, Bernardet. Thierry 19 r 2 Communes, Montreuil (sam. seul.)
ACHETE toutes 125 et scooters GIL, 83 avenue d'Italie, Paris, ouvert le dimanche.
 ACH. compt. Paiement imméd. Scooter et motos récents.
 DUMAS 23 bd Péreire.

ECHANGES
 MONET 4 cv spéc téles. susp. AR oscil. état neuf contre 125, 17 rue Pajol, Paris 18^e.

DIVERS
 PETIT TOUR établi. 175 cmc. Peugeot équipée. 34 rue de Charonne Paris 11^e ROQ.17-13
SAINT-MARTIN-MOTOS
 12 rue Bichat-10^e. Bot. 03-94 Répar. Renov. motos ttes marq. garage pl. disp. Crédit. Motobéc. Peugeot Guiller NSU
SONNEZ A LA BONNE PORTE
 pour avoir un Bon et Beau Vêtement Cuir ou pour remettre à neuf les cuirs défranchis
 Toutes teintures sur cuirs
RIEN N'EGALE VIE-CUIR
 16 r G Bonnac, Bordeaux et 81 rue St Maur, Paris, 11^e Catalogue sur demande
PIECES détachées VESPA.
 Tous les accessoires.
LA MAISON DU VESPA
 94 rue Lauriston, Paris, 16^e. KLE. 33-99.

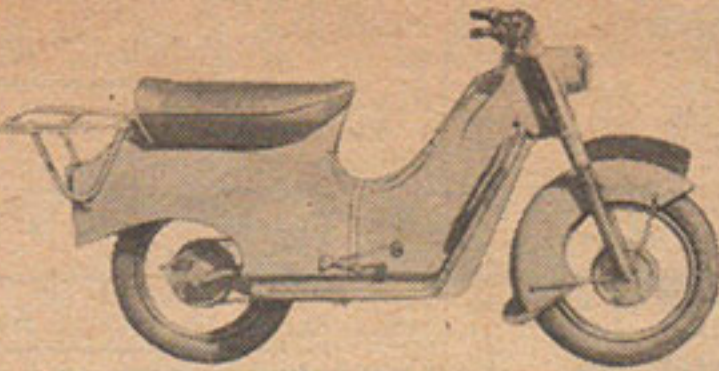
FONDS DE COMMERCE
 V. au compt. beau commerce de cycles, motos 5 marq. av. mais. 5 piéc. + terrain 16 ar. sur Rte Nat. et chef l. cant. en Savoie Ecr. M Joly 6 av. Gal Leclerc, Chambéry, Savoie

EMPLOIS
SAINT-PAUL MOTOS 1 r de Rivoli, demande vendeur qualifié Références exigées.

1^{RE} STATION SERVICE *Monet Goyon*
 Vente à Crédit SANS DELAI - Tous modèles disponibles
 ENTRETIEN ET REPARATIONS - TRAVAIL RAPIDE ET SOIGNE
 REFECTION DE MOTEUR SUR DEVIS
 STOCK IMPORTANT DE PIECES DETACHEES POUR TOUS MODELES
 PARIS - MOTO - 55, rue Brancion - PARIS-15 - Tél. LEC. 93-57



Record Bol d'Or 1954
 AGENCE OFFICIELLE **PUCH** bien sur à **MOTO - BASTILLE**
 R. DANVIGNES - ROQ. 29-28
 6, Boulevard Richard-Lenoir, 6 - PARIS-11
 Pièces - Réparations **CRÉDIT** } Versement à volonté jusqu'à livraison
 Solde de 6 à 18 mois.



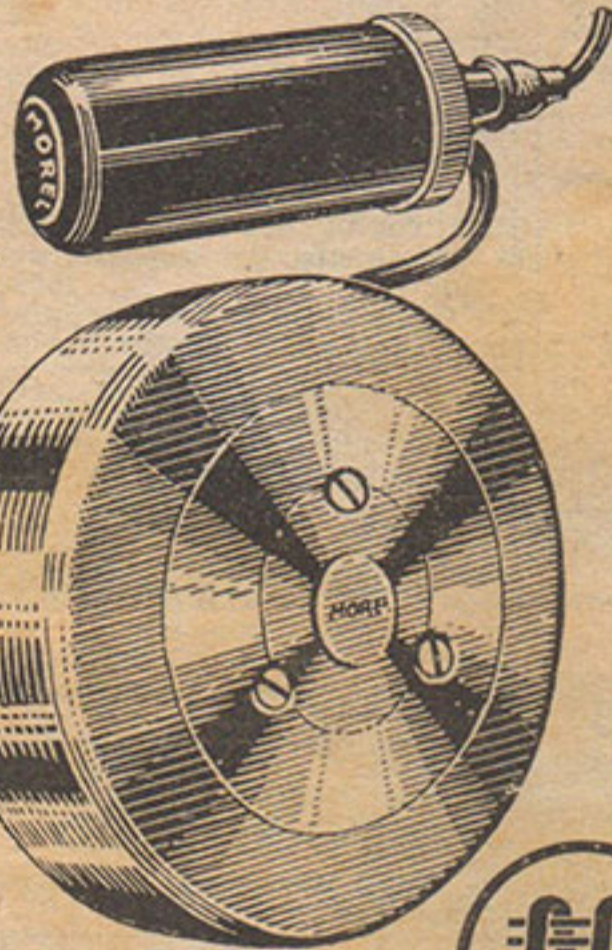
STATION SERVICE STERVA

AER MACCHI - ALCYON - BABYMOTO - BERNARDET - CAZENAVE
 DREVON - GNOME-RHONE - GUZZI - MORS SPEED - PALOMA
 PUCH - STERVA - SYPHAX
 à **MOTO-VANVES-SPORT** - 1 et 3, Bd Brune - PARIS-14^e -- LEC. 50-95
 Facilités de paiement sur 4 mois — CREDIT sur 6-9-12 et 15 mois

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



PUISSANCE
SECURITE

MOREL

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (Isère) TÉL. 18 et 19 USINES :
 AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE (17^e) TEL. WAGram 78-45 LA SONE (ISÈRE)
 DOMÈNE (ISÈRE)

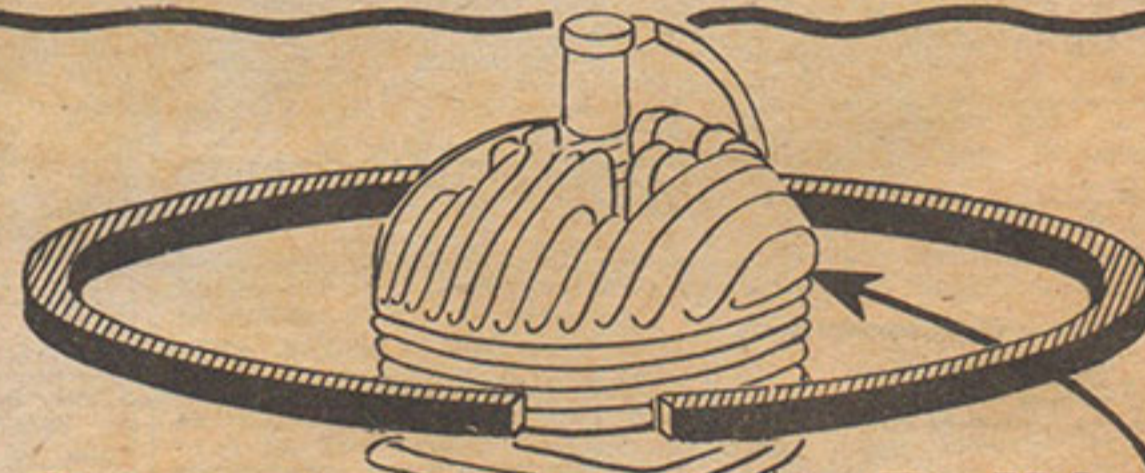
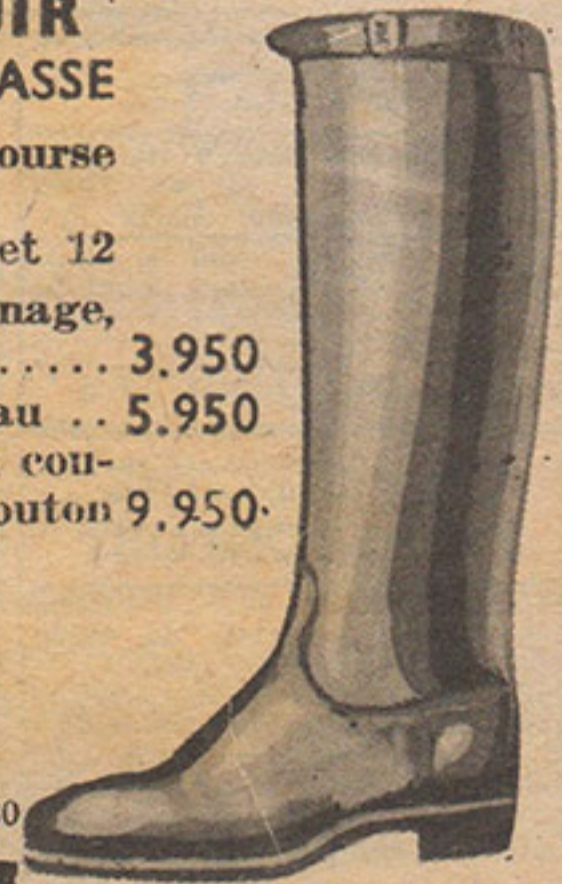
BOTTES EN CUIR MOTO - EQUITATION - CHASSE

MARCY

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

DEMI-BOTTE veau double tannage,
semelle anti-dérapante 3.950
 BOTTE box couleur doublée peau .. 5.950
 BOTTE « PILOTE » box noir ou cou-
leur entièrement fourrée mouton 9.950.
 60 modèles différents
 Catalogue gratuit sur demande
 Atelier spécial de réparations
PERSONNEL SPECIALISE

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



Segments noirs Amedée Bollée

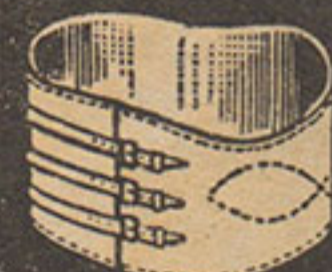
Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns
spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
 à refroidissement par air

150

Ayez les pieds secs,
chauds, à l'aise
avec notre élé-
gant chaussure de
ville tous-
temps,
montage
main.



abso- Modèle MEGEVE déposé
lument étanche, fourrage
mouton. Tige daim, semelle
crêpe, fermetures latérales,
coloris unique: havane foncé
Quantité limitée. Vente di-
recte, franco 5.800 fr. contre
remboursement (ou C.C.P.).
(Bien indiquer la pointure).
Echange garanti si pas sa-
tisfait. Article de confiance.
MANUFACTURES REUNIES
91, rue Pasteur, Cauderan
(Gironde) CCP Paris 10.892.25



sur demande indication
de nos dépositaires

MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant
20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSE.

L'HIVER, AYEZ UN
ECLAIRAGE PUISSANT
MOTOCHARGE, 17, rue de
la Courneuve, Aubervilliers,
vous propose son chargeur
SPECIALEMENT étudié pour
la recharge sans DEMON-
TAGE de toutes vos batte-
ries motos.
Notice sur demande



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien no-
ter n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2^e)
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
MOTOBECANE - JONGHI
ARIEL - LAMBRETTA
TERROT - BSA - NSU
MORS-SPEED - JAWA
CSEPEL

DS MALTERRE (AMC-Ydral)
les scooters à grandes roues:
AER MACCHI - GALLETTO-
GUZZI - JONGHI-POLO
MOTOBECANE - STARLETT

FOURCHES TELESCOPIQUES

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS
HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI



Constructeurs

Siège Social : 6, rue G. Lacaud, Courbevoie (S.). - DEF. 27-87
34, rue Louis-Blanc, COURBEVOIE (Seine) - Tél. DEF. 29-09

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

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

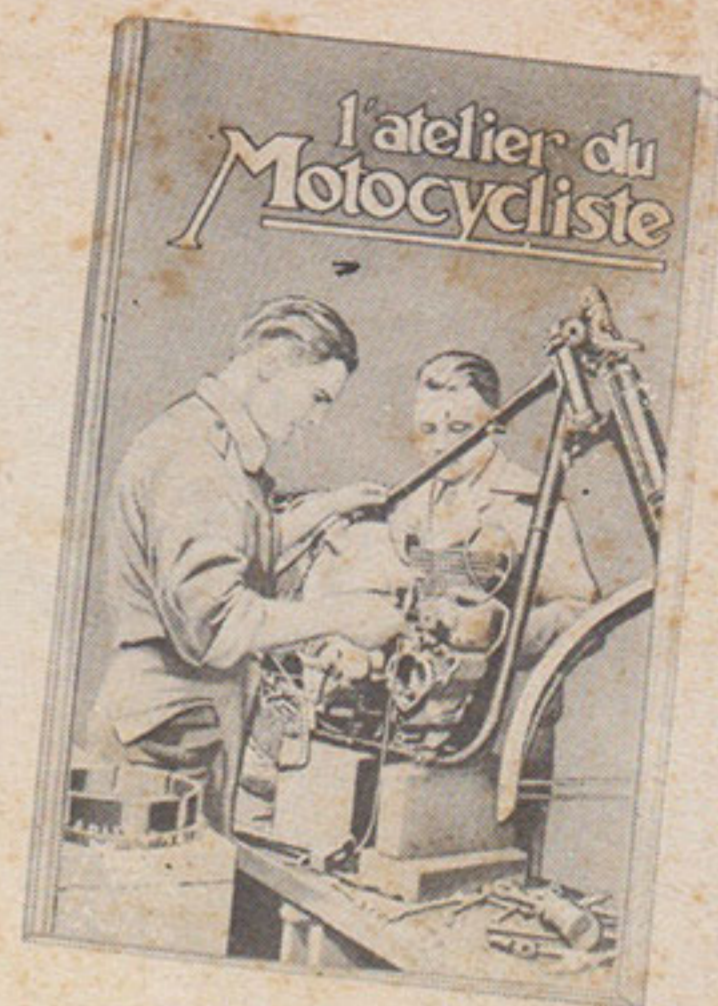
TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE,
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI,



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

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

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

MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)

GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

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



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

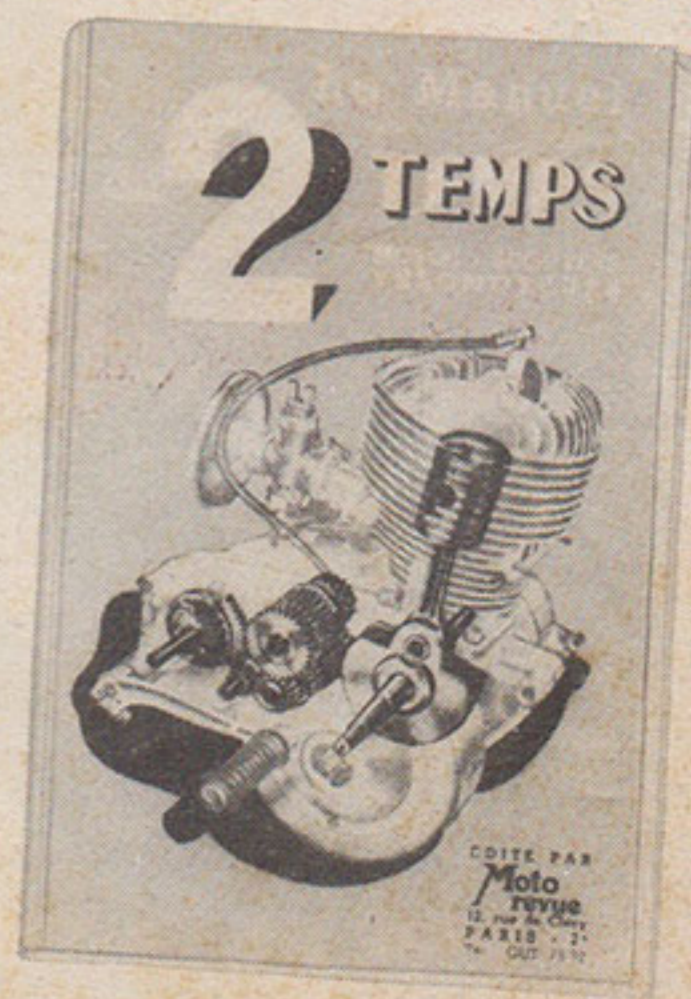
TABLEAUX MURAUX
PLANCHES MURALES 60 x 100 cm.

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

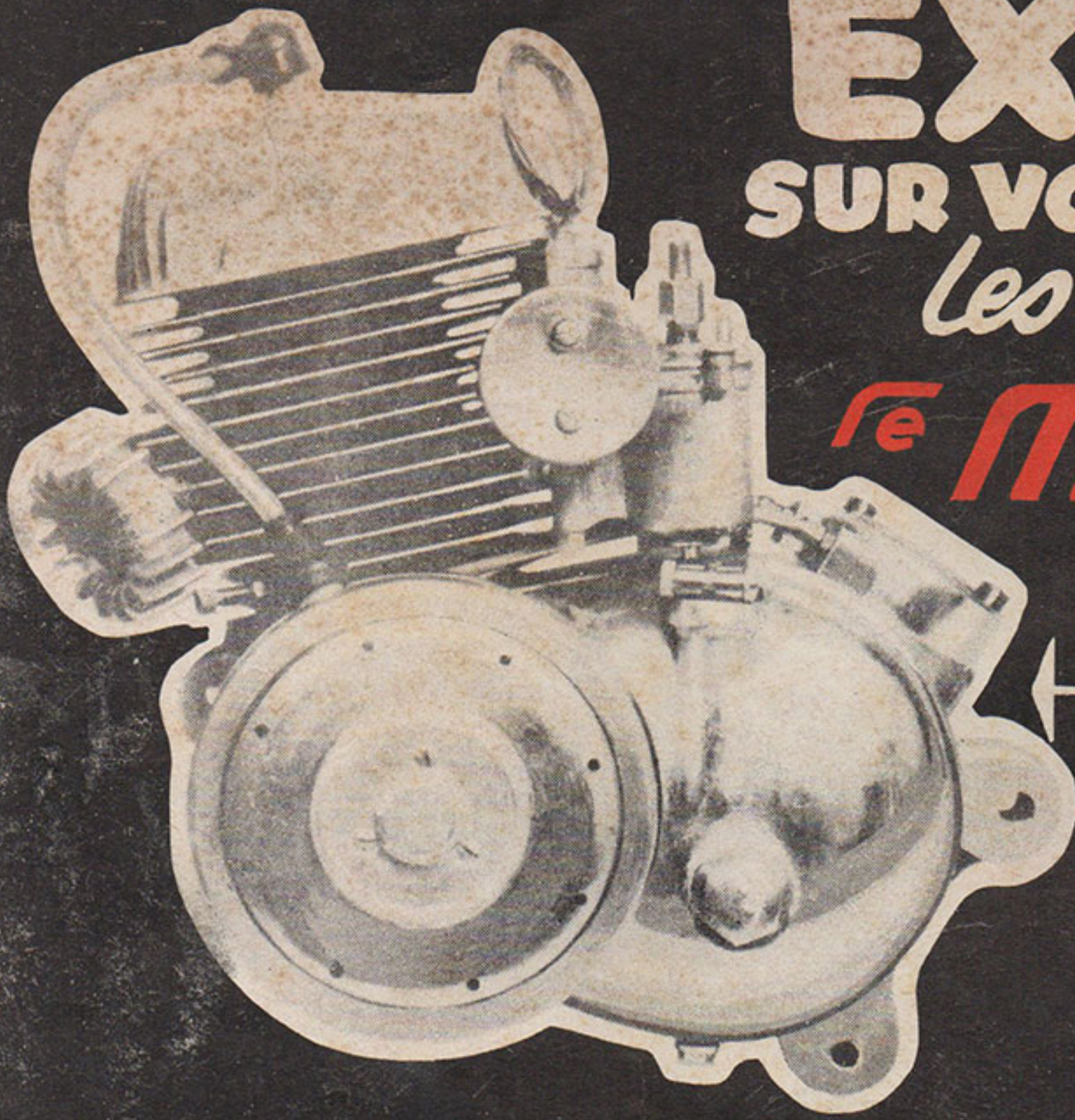
Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

CARNET DE BORD du Motocycliste : 60 fr. (franco 80 fr.)
RELIURES : 350 fr (franco 425 fr.)

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



Prix : 485 fr. (par poste 535)



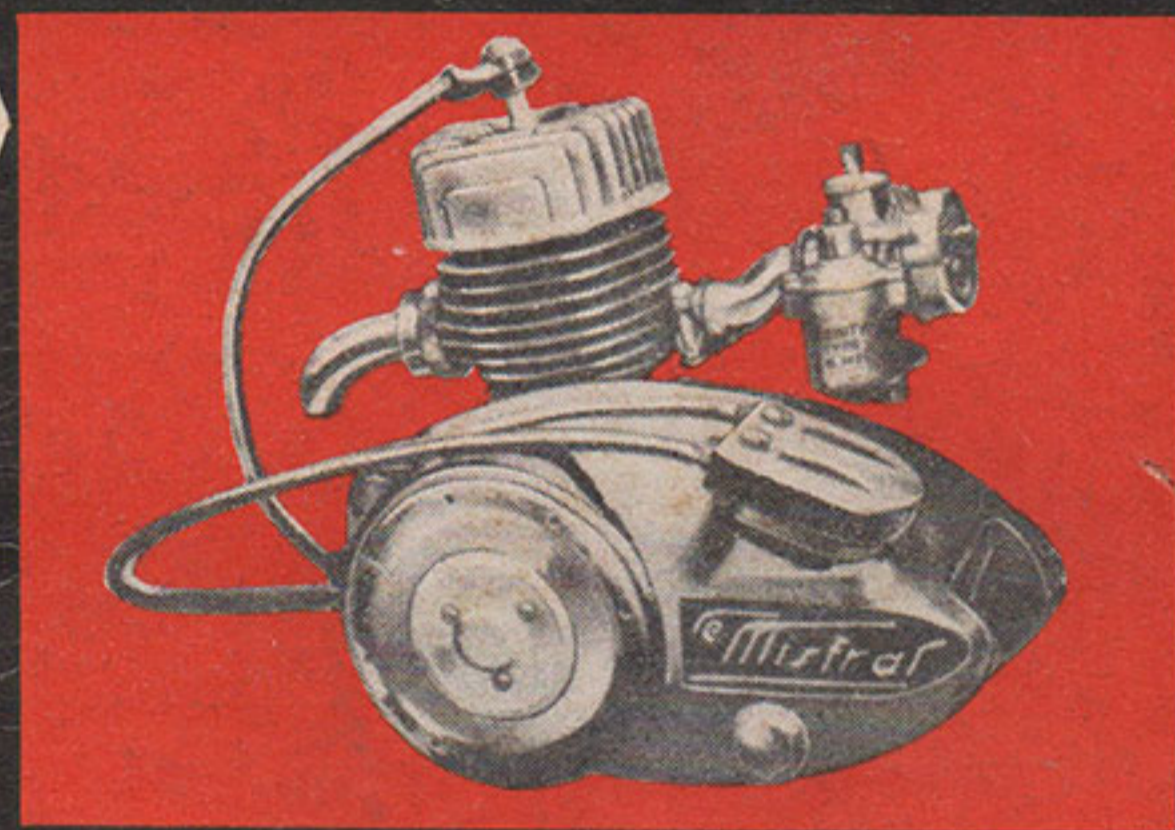
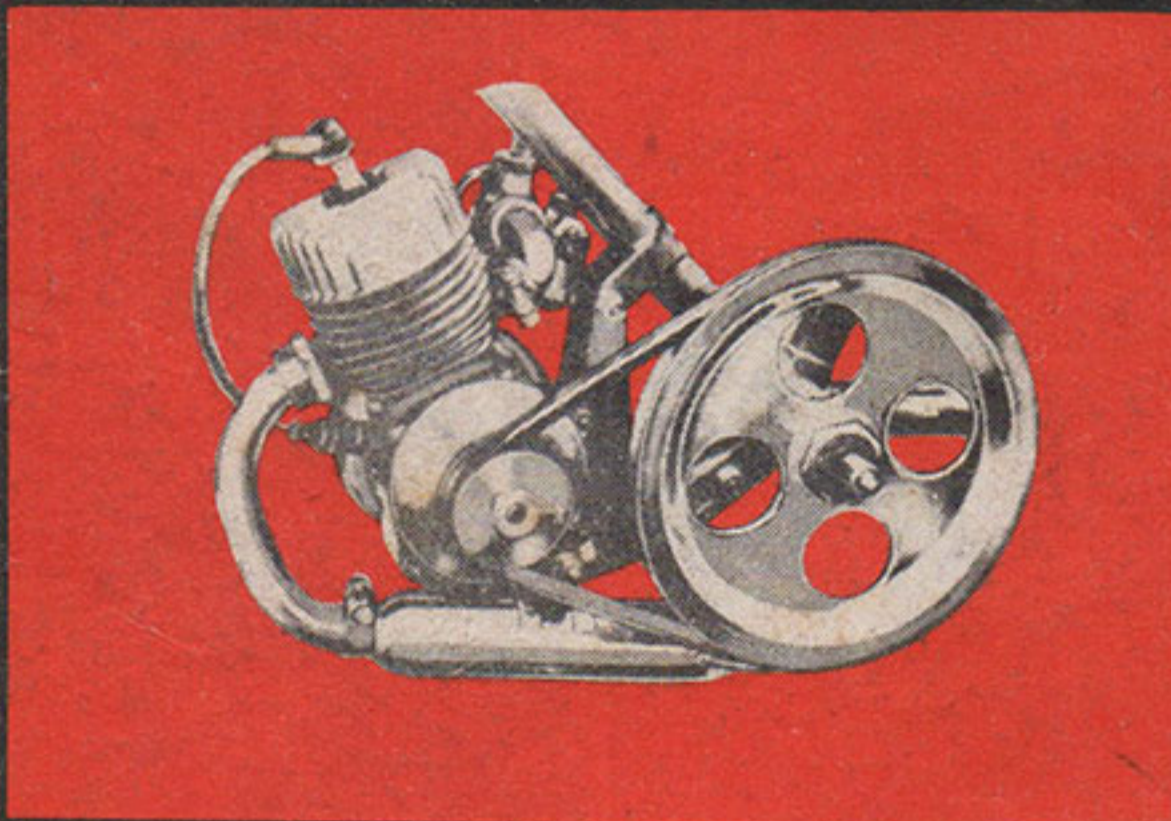
EXIGEZ
SUR VOTRE MACHINE
les moteurs

le Mistral

Le nouveau
98^{cm³}

**2 VITESSES
POUR SCOOTERS
ET CYCLOMOTEURS**

**LE 48 cm³ - 2 VITESSES - AVEC EMBRAYAGE
POUR CYCLOMOTEURS**



**LE 48 cm³ - MONOVITESSE - AVEC EMBRAYAGE
- POUR CYCLOMOTEURS**

le Mistral

27 RUE DU MONT - SAINT-ÉTIENNE (LOIRE) - TÉL. E3 72.85 - E3 72.22