

MOTO - SCOOTER - CYCLOMOTEUR

REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE

TECHNIQUE - TOURISME - SPORT



LA 500 TWIN A. J. S.
ET LE MARCHÉ DES OCCASIONS

200 F 56

ÉTUDE DES 125 cc PEUGEOT
ET TOUTES NOS RUBRIQUES

F U L G U R A N T E !

BSA



“ Laissez à d'autres les mélanges compliqués ! ”

MobilMix TT se dilue instantanément...

Elle forme avec l'essence un mélange immédiat. Plus besoin d'agiter : faites le plein, versez MobilMix TT dans le réservoir et démarrez...

Le graissage est régulier : il n'y a ni excès, ni manque d'huile. Vous roulez sans à-coups et sans grippage possible.

...et le graissage est parfait

MobilMix TT, au moment où elle assure la lubrification du moteur, s'est entièrement séparée de l'essence. Tout son pouvoir lubrifiant est disponible pour le graissage.

Avec MobilMix TT, la calamine est éliminée !

Dans le carter d'un moteur 2 temps, l'huile doit se séparer de l'essence par distillation. Avec MobilMix TT, cette séparation est immédiate et complète : la quantité d'huile pénétrant dans la chambre de combustion est réduite au minimum, de sorte que la formation de calamine est extrêmement réduite; celle-ci étant pulvérulente est facilement expulsée par l'échappement.

MobilMix TT concilie deux qualités contradictoires : homogénéité du mélange huile-essence dans le réservoir — séparation complète de ce mélange dans le carter.

GRATUIT ! Demandez dès aujourd'hui le Guide d'entretien et de conduite (76 pages) édité à votre intention par Mobiloil, Service AP 2 - 46, Rue de Courcelles - Paris (8^e)



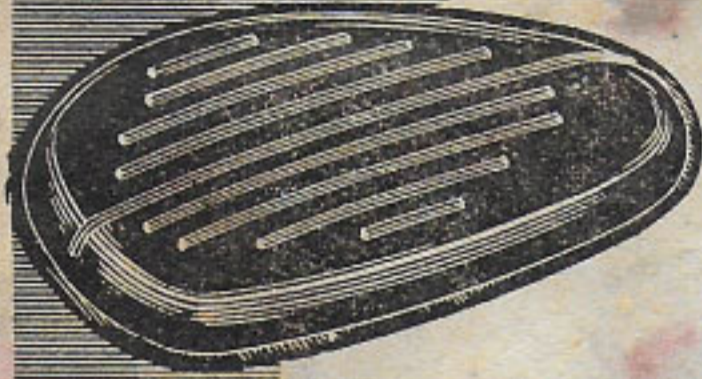
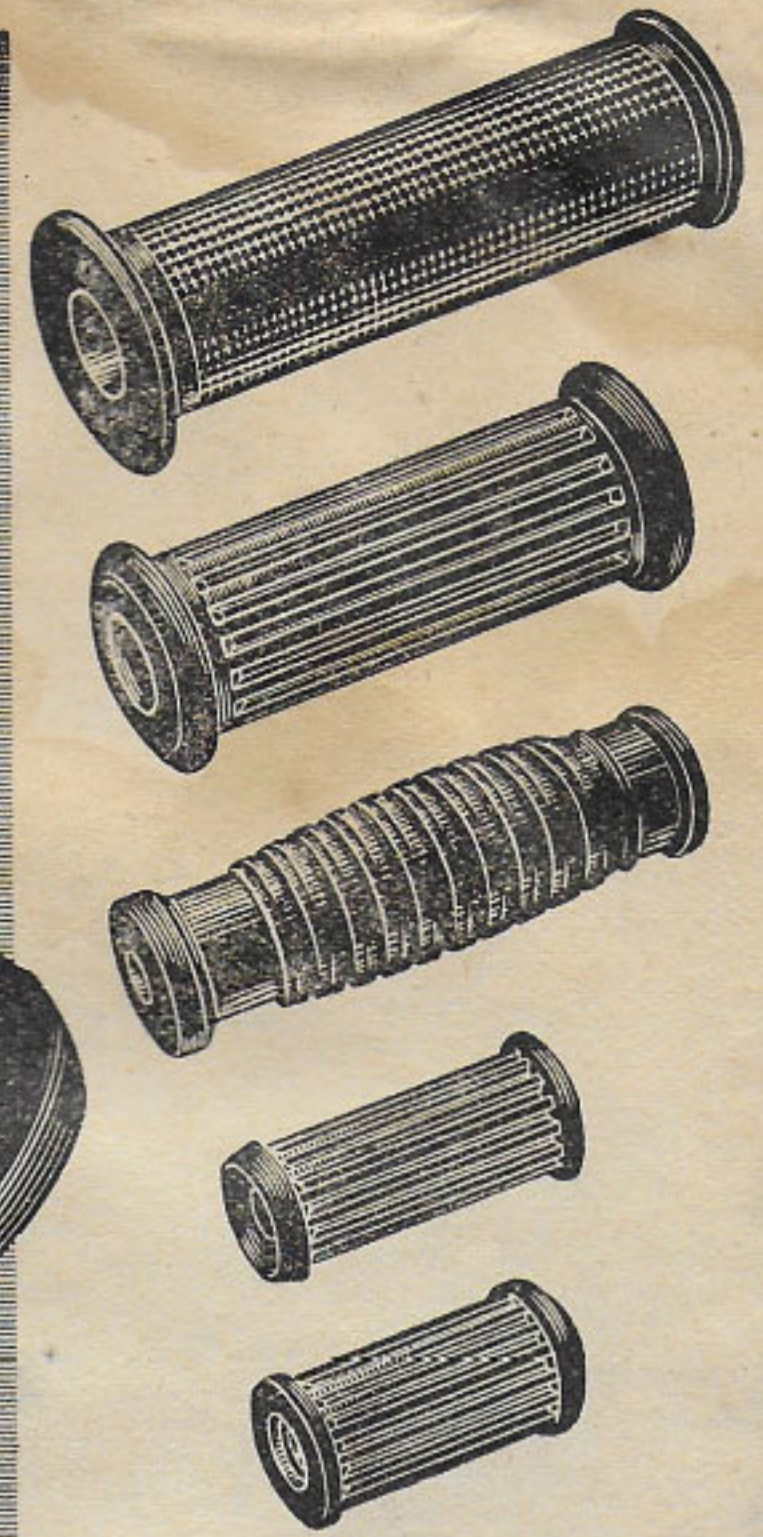
MobilMix TT

la Mobiloil des "2 temps"

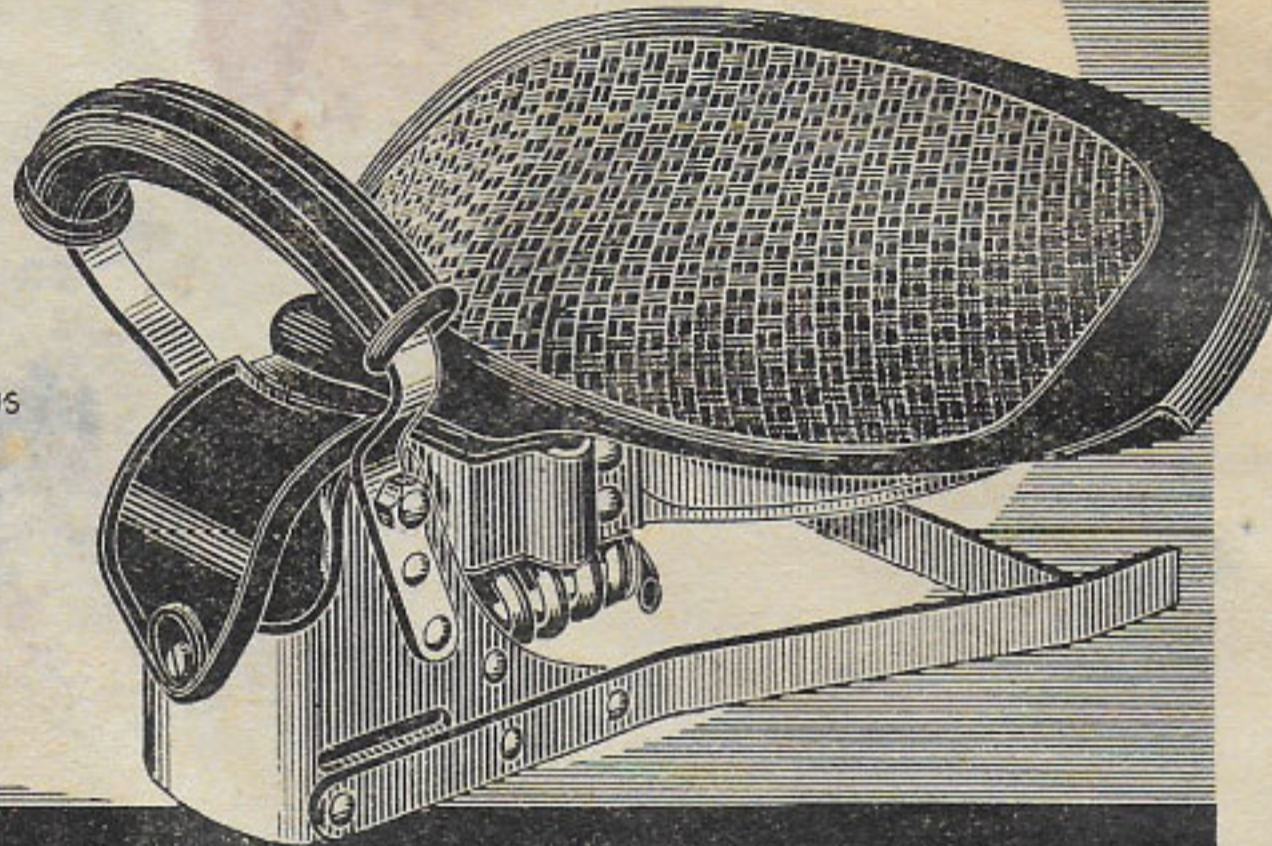
L'équipement caoutchouc

VÉLOMOTEUR, SCOOTER, MOTO...

POIGNÉES toutes broches
 BLOCS REPOSE-PIEDS
 GRIPPE-GENOUX
 BLOCS SÉLECTEURS
 BLOCS DE KICKS
 SOUFFLETS DE FOURCHES TÉLESCOPIQUES



SIEGE ARRIERE
 ADAPTATION SUR TOUS
 PORTE-BAGAGES
 ADAPTATION VESPA



CONSORTIUM GENERAL D'OPTIQUE & D'INDUSTRIE - 17, Impasse Truillot - PARIS



S.P.P.

CAGES A AIGUILLES

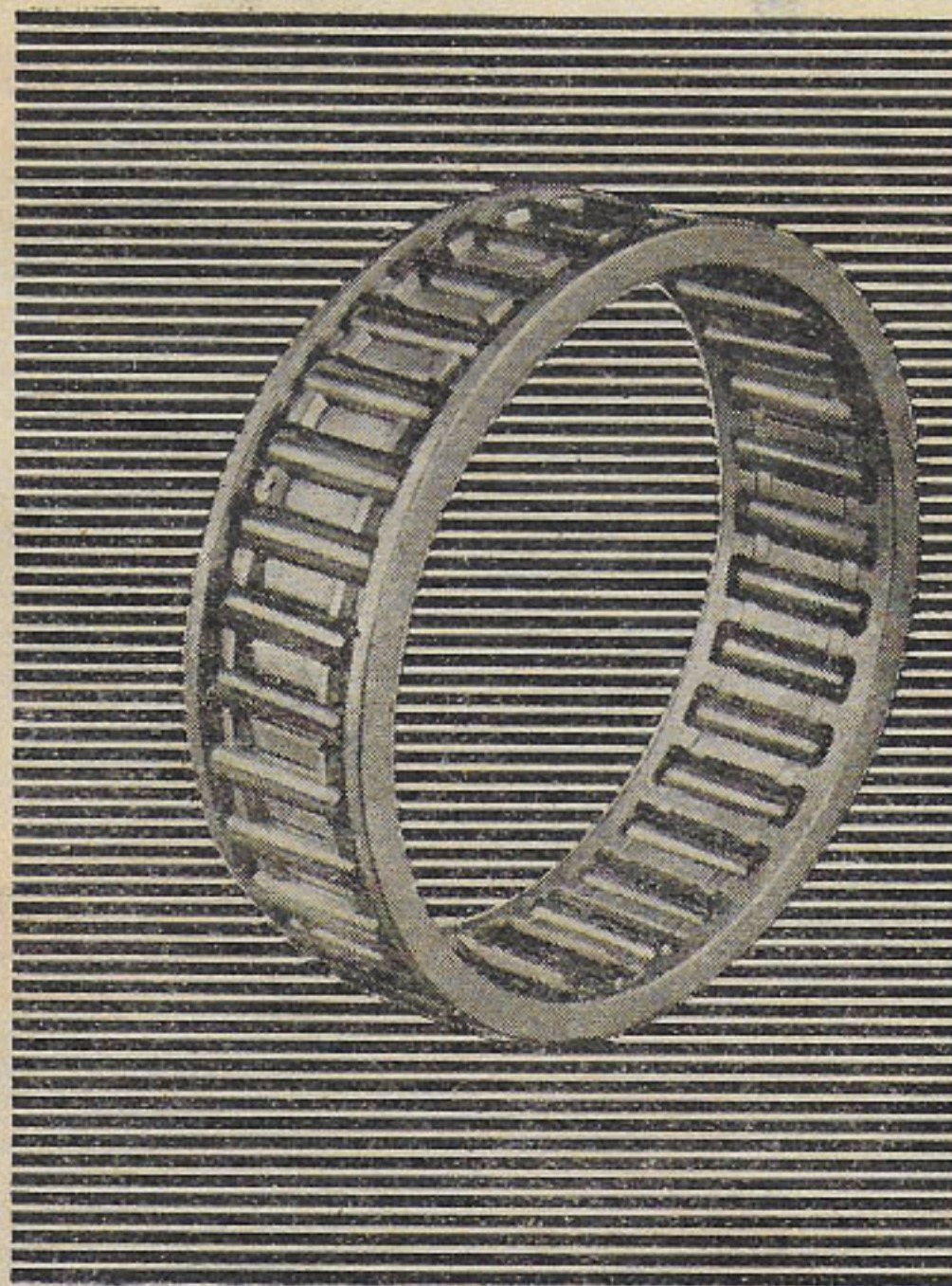
SYSTEME




BREVETÉ

KLÉ 06-56

INA-ROULEMENTS
 SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE
 1, VILLA BOISSIÈRE - PARIS 16^e
 USINE A HOMBOURG - SARRRE

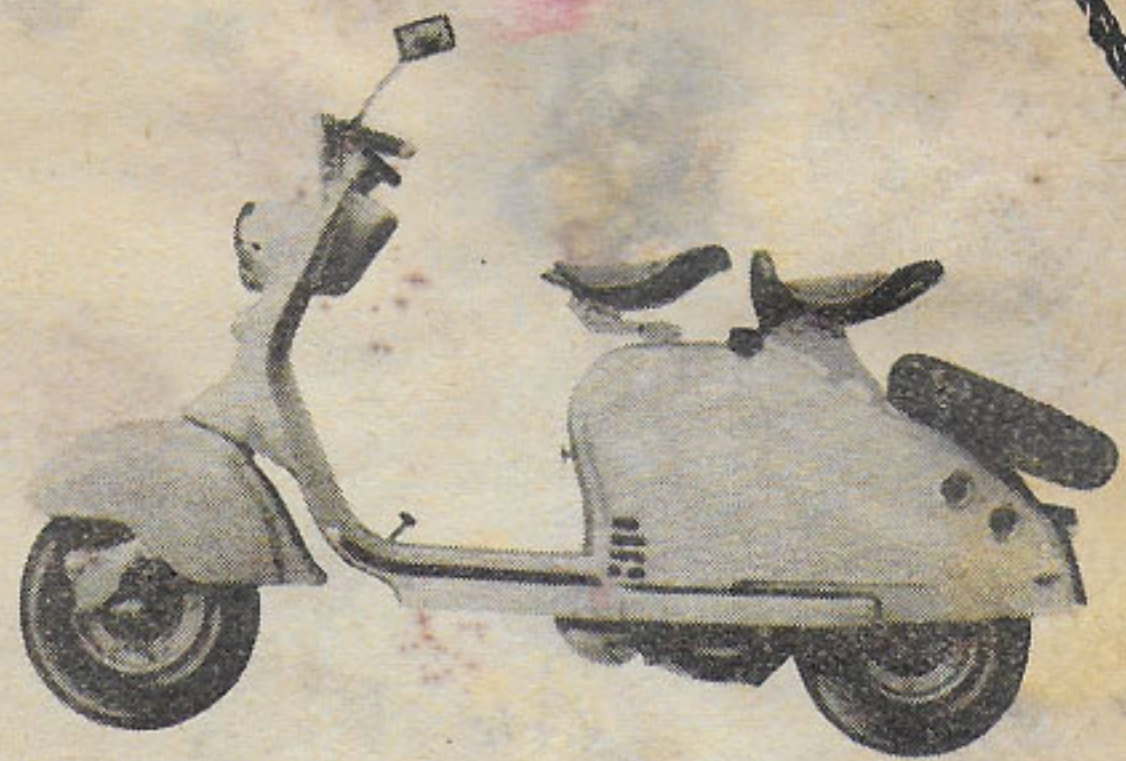


guidage parfait
 de chaque aiguille

Les cages  monobloc en métal léger sont particulièrement résistantes. Les fenêtres sont découpées dans la masse avec la plus grande précision et les intercalaires constituent des entretoises robustes. C'est pourquoi chacune des aiguilles est parfaitement guidée et conserve un parallélisme rigoureux avec l'axe de rotation dans les conditions de fonctionnement les plus difficiles.

KI

**une
seule
idée
en
tête**



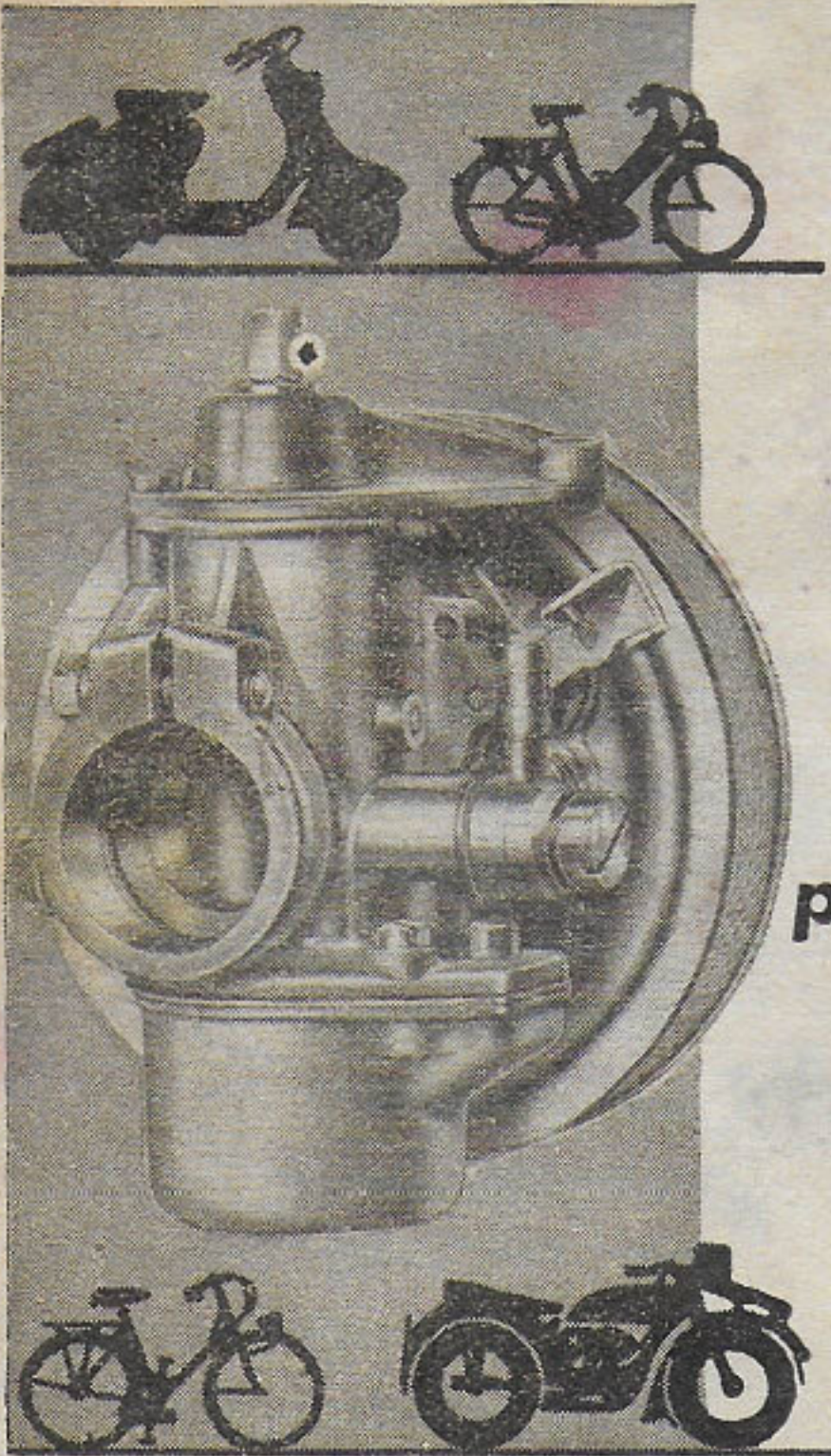
Le LAMBRETTA a un châssis tubulaire rigide qui supporte le poids de la machine : carrosserie indéformable. Moteur, transmission, roue arrière formant un bloc oscillant autour d'un axe suspendu par une barre de torsion : suspension automobile. Le centre de gravité est placé au point idéal, rigoureusement dans l'axe : tenue de route assurée. La finesse arrière du LAMBRETTA permet au passager de placer ses jambes où il veut et de se sentir ainsi toujours "confortable". Plus de transmission par chaîne : TRANSMISSION PAR ARBRE...

acheter



Lambretta

ATTENTION : le prix de 152.000 Fr. s'applique à un Lambretta BI-PLACE, prêt à prendre la route, équipé de tous ses accessoires c'est-à-dire AVEC SELLE ARRIERE, ROUE DE SECOURS, RETROVISEUR, ANTIVOL, COMPTEUR KILOMETRIQUE, BOITE A GANTS.



CARBURATEUR ZENITH MX

ALJANVIC 143

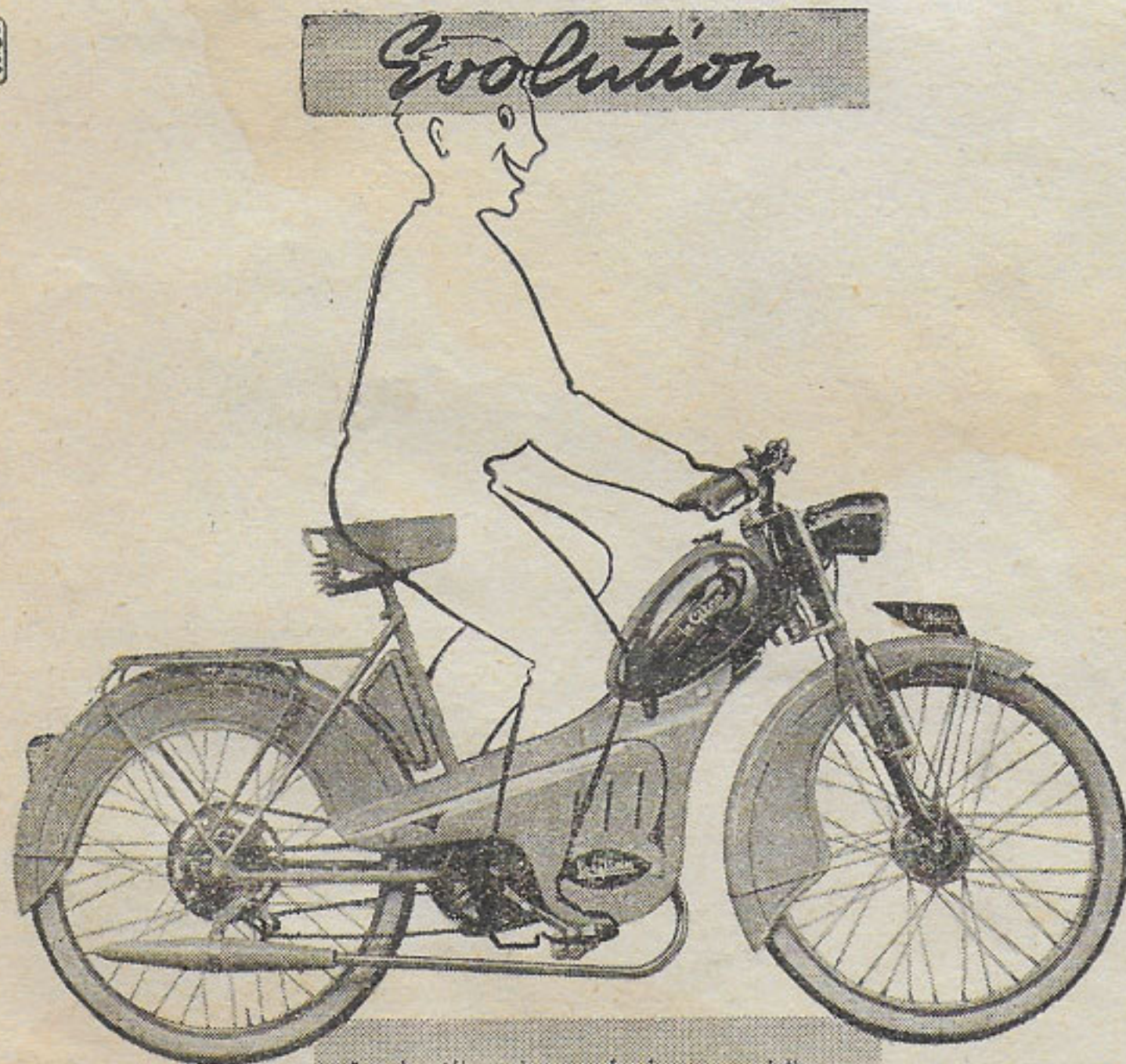
pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs, cyclomoteurs.

Étanche aux poussières.

Cuve centrale à niveau stabilisé.

Sté du carburateur ZENITH, 26 à 32, rue de Villiers LEVALLOIS-PERRET
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

Evolution



Fourche télescopique renforcée avec amortisseurs, éclairage, phare et code pour projecteur de 100, chromé avec compteur incorporé, moyeux freins AV et AR, Tambour Monobloc, avertisseur électrique, tuyau d'échappement chromé, carénage et garde-boue très enveloppants assurant une grande protection.



CYCLOMOTEURS MODÈLES GRAND LUXE
type 50 équipé du moteur VAP 55
type 55 équipé du moteur MISTRAL

GITANÉ MACHECOUL
(Loire-Inférieure)



*C'est
une*

ASSURANCE

Grandes roues
Moteur Central
Suspension J.A. GRÉGOIRE



STABILITÉ

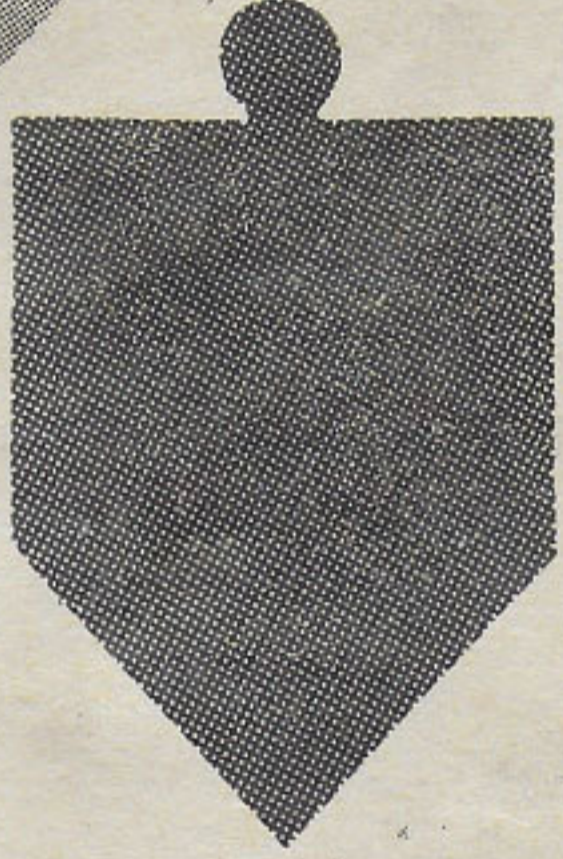


Starlett

CATÉGORIE 125 cc

- Engin sûr, sans défaillance
- moteur robuste
- 32 victoires nationales en 1955
- Utilisation simplifiée :
2 vitesses bien étagées.
- Suspension AV J.A. GRÉGOIRE
à flexibilité variable qui
assure une tenue de route du
tonnerre à petite ou grande
allure, pour le pilote et le
passager avec ou sans bagages.
- La STARLETT permet de longs
parcours à bonne moyenne.

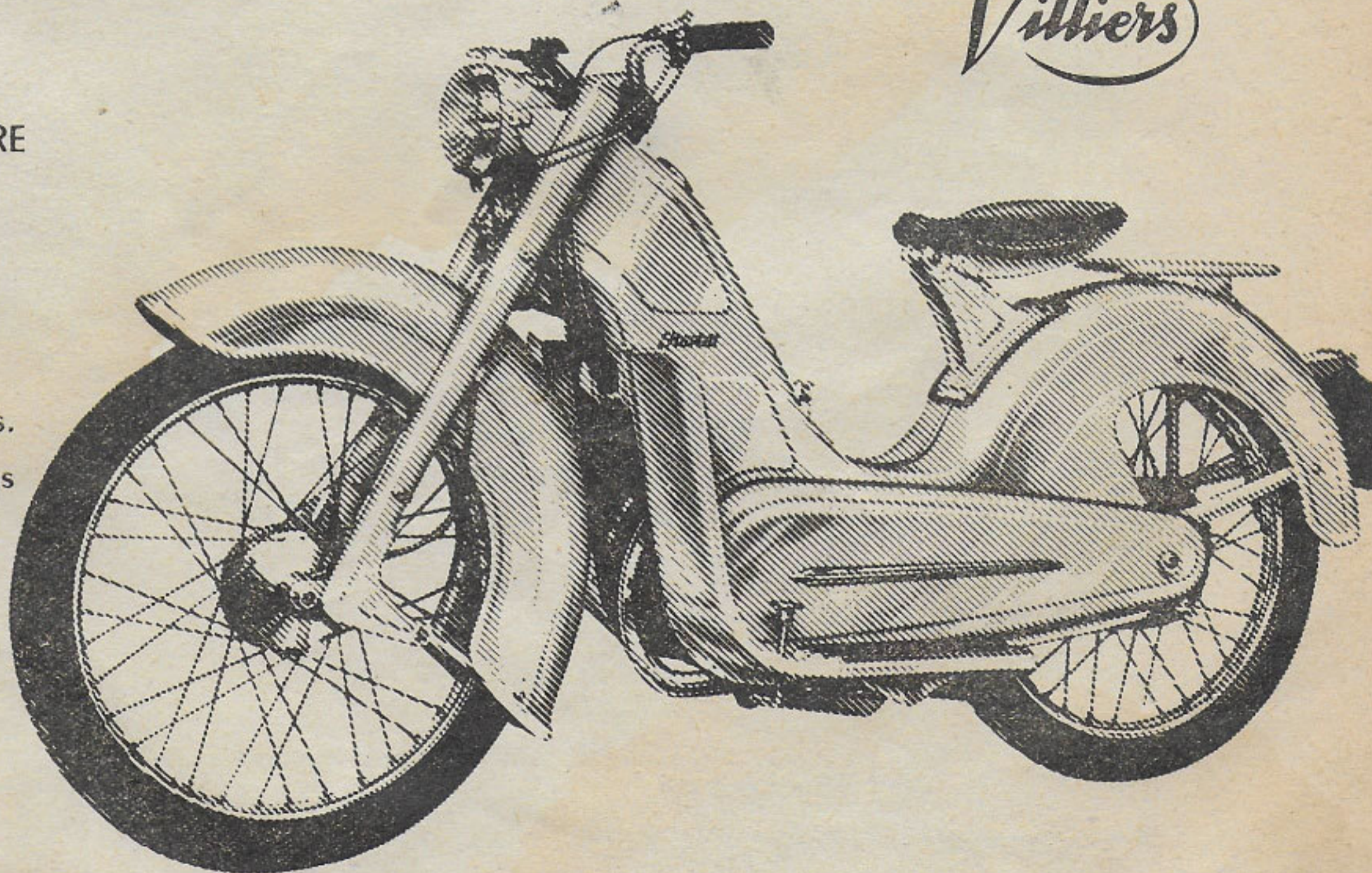
C'est une création
MONET & GOYON



Monet Goyon
Koehler Escoffier

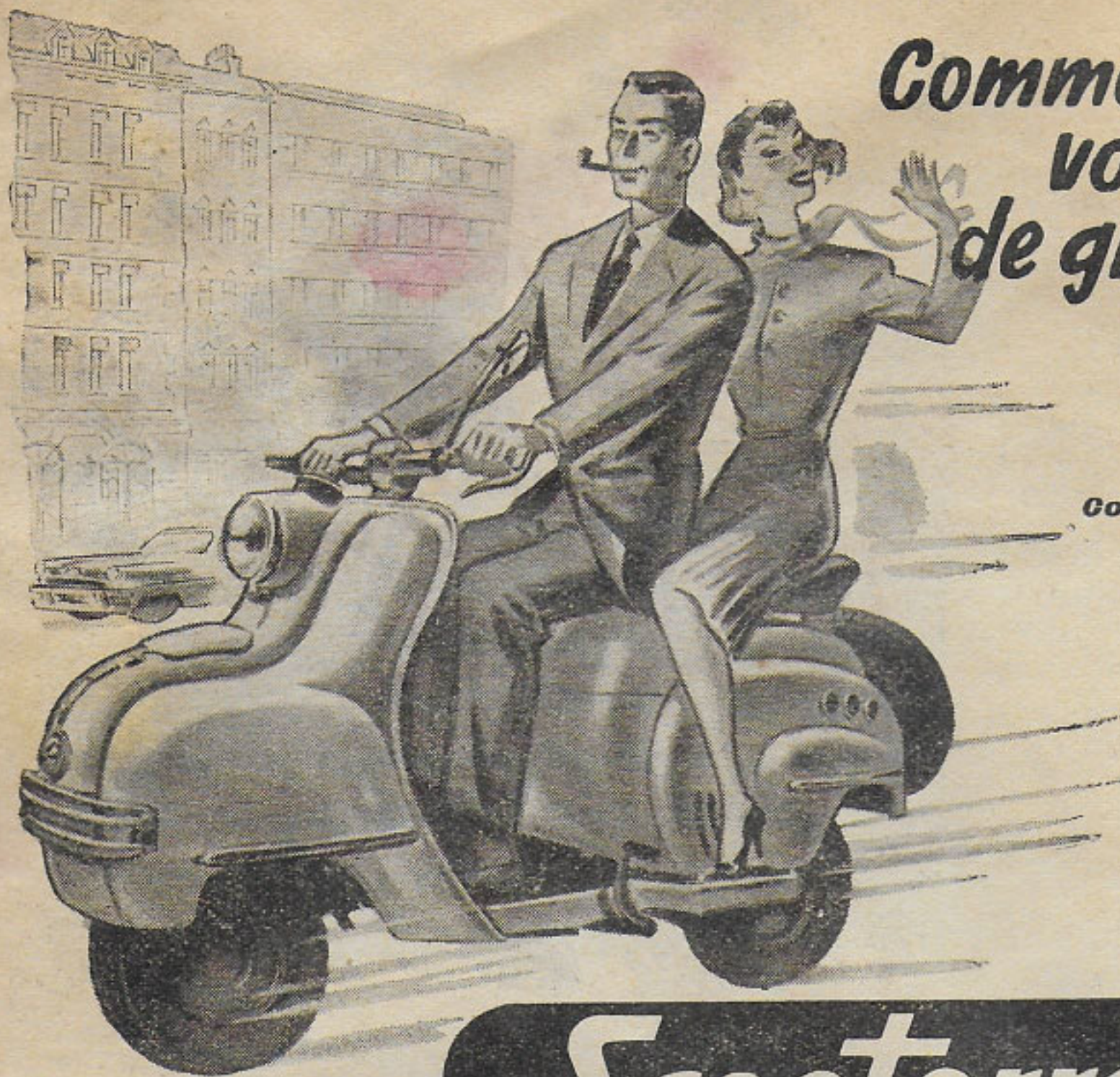
Moteur
licence

Villiers



CRÉATION PUBLICITAIRE MONET & GOYON

Nous préconisons exclusivement B. P. ÉNERGOL pour le graissage de nos moteurs



Comme une voiture de grand luxe

Le Scooterrot est équipé d'une boîte de vitesses "présélective" * qui rend la conduite facile, aisée, agréable dans les encombrements de la circulation des grandes villes et sur les routes de haute montagne aux pourcentages élevés, aux virages nombreux et serrés.

Comme une voiture de grand luxe "Scooterrot" a :

- une tenue de route incomparable grâce à la répartition judicieuse et dans l'axe : du moteur, de la boîte, etc..
- des freins surpuissants : grand diamètre de 130 m/m
- un moteur tournant bien rond à tous les régimes
- un châssis en tubes rigoureusement indéformable
- un confort raffiné : suspension avec auto-amortisseurs, tablier généreux, silence à toutes les vitesses
- une élégance de bon aloi, à "la Française"

Pour juger vous-même demandez, sans engagement, un essai à l'un des 3 500 agents Terrot.

* La boîte de vitesses "présélective" Terrot permet de choisir "à l'avance" la vitesse dont on aura besoin "plus tard" et de l'enclencher "juste" au moment utile. Remise au point mort immédiate. C'est un avantage qui était réservé aux voitures de grand luxe et de course. Seul au monde le Scooterrot possède une boîte "présélective"

Scooterrot

Scoter 125 cm³ à boîte de vitesses "présélective"

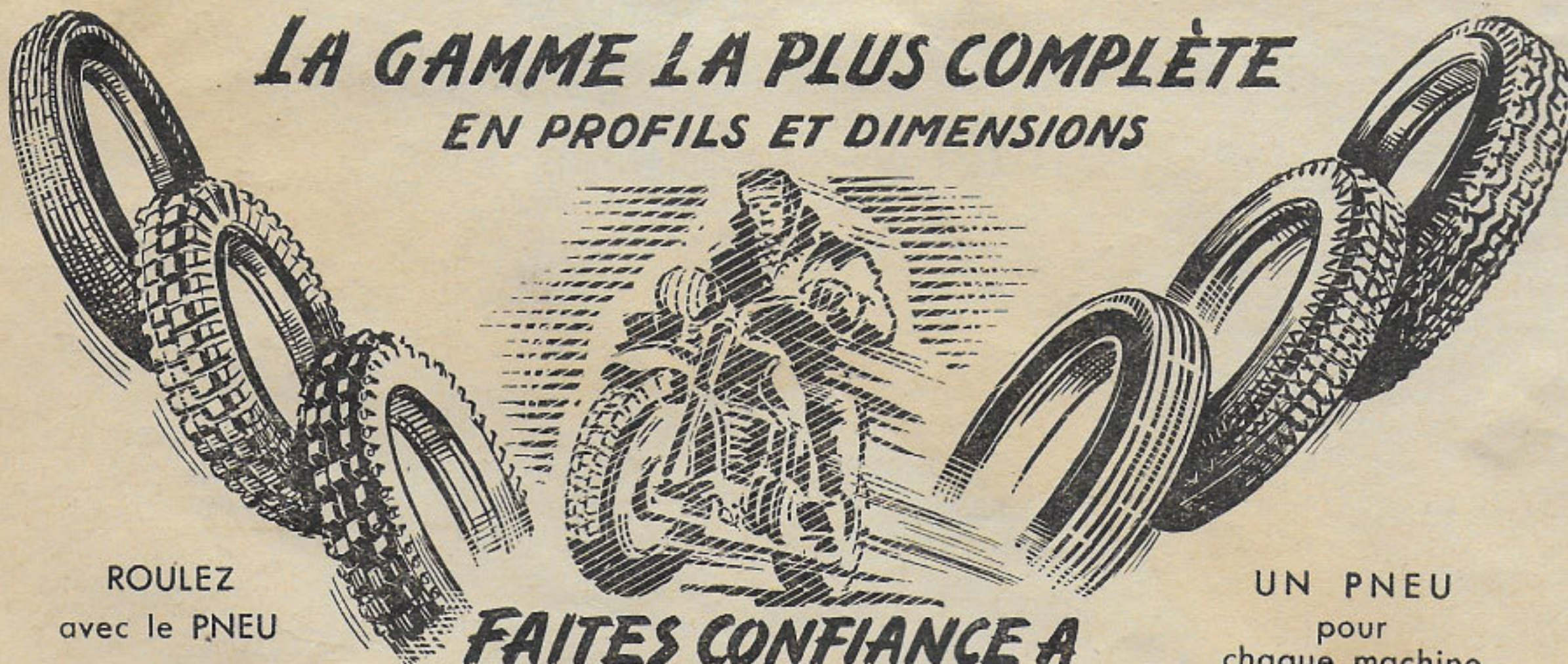
TERROT
DIJON

Magasin d'exposition .
72, Av. de la Gde Armée
PARIS

HAVAS

FACILITÉ DE CONDUITE - SÉCURITÉ - ÉLÉGANCE

LA GAMME LA PLUS COMPLÈTE EN PROFILS ET DIMENSIONS



ROULEZ
avec le PNEU

Détenteur des Records
du Monde de Vitesse
en Moto

FAITES CONFIANCE A

AVON

UN PNEU
pour
chaque machine

UN PROFIL
pour chaque usage

Le grand Spécialiste Anglais du pneu moto.

AGENT GÉNÉRAL "FRANCE ET UNION FRANÇAISE" VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT
DEMANDEZ-NOUS L'ADRESSE DES REVENDEURS DE VOTRE RÉGION

CRUNELLE - PNEUMATIQUE

65.71 - Rue de CHARENTON-ALFORTVILLE - Tel. ENTREPOT-34-95

BIENTOT LES BEAUX JOURS, LE VERDICT DES CONNAISSEURS SE PRONCERA POUR AVON

D.I.F.R.

Au Livre d'or de Montlhéry

COTE LAPIZE

CLASSE 175 cm³

Eclatante victoire

et

Record battu

1^{er} André BOUIN

Moyenne 83 km. 480

sur moto

PEUGEOT



CLASSE 250 CM³

PEUGEOT

Première

Machine Française

avec

André Bouin

catégorie " Compétition " (34" 5/10)

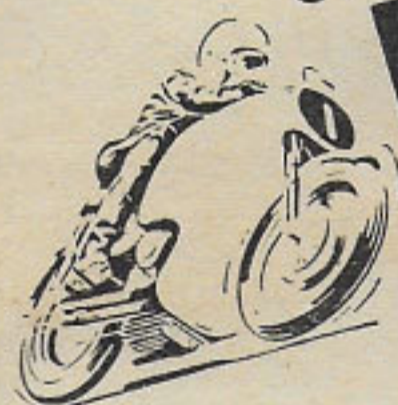
catégorie " Sport " (35" 3/10)

catégorie " Série " (39" 1/10)



**N'EST PAS
UN BLINDAGE !**

Un casque en béton armé ou en acier trempé ne se déformerait pas en cas de choc. Mais un tel casque provoquerait en cas d'accident une **rupture immédiate des vertèbres cervicales** de son utilisateur. Les **CASQUES GENO** ont prouvé, des milliers de fois, qu'en cas de chute leur résistance est suffisante pour ne pas se briser. En outre, ils conservent la souplesse voulue pour **ABSORBER LE CHOC.**



COUVERT D'UN

GENO

C'EST ÊTRE A COUVERT !

LES CASQUES GENO sont les seuls officiellement homologués par la F.F.M. et la F.I.M.

Modèle SPORT A BOURRELET, convient parfaitement à la passagère du sidecar. Se fait à la teinte assortie aux scooters.

Ecrivez-nous, nous vous donnerons l'adresse de notre dépositaire le plus proche.

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

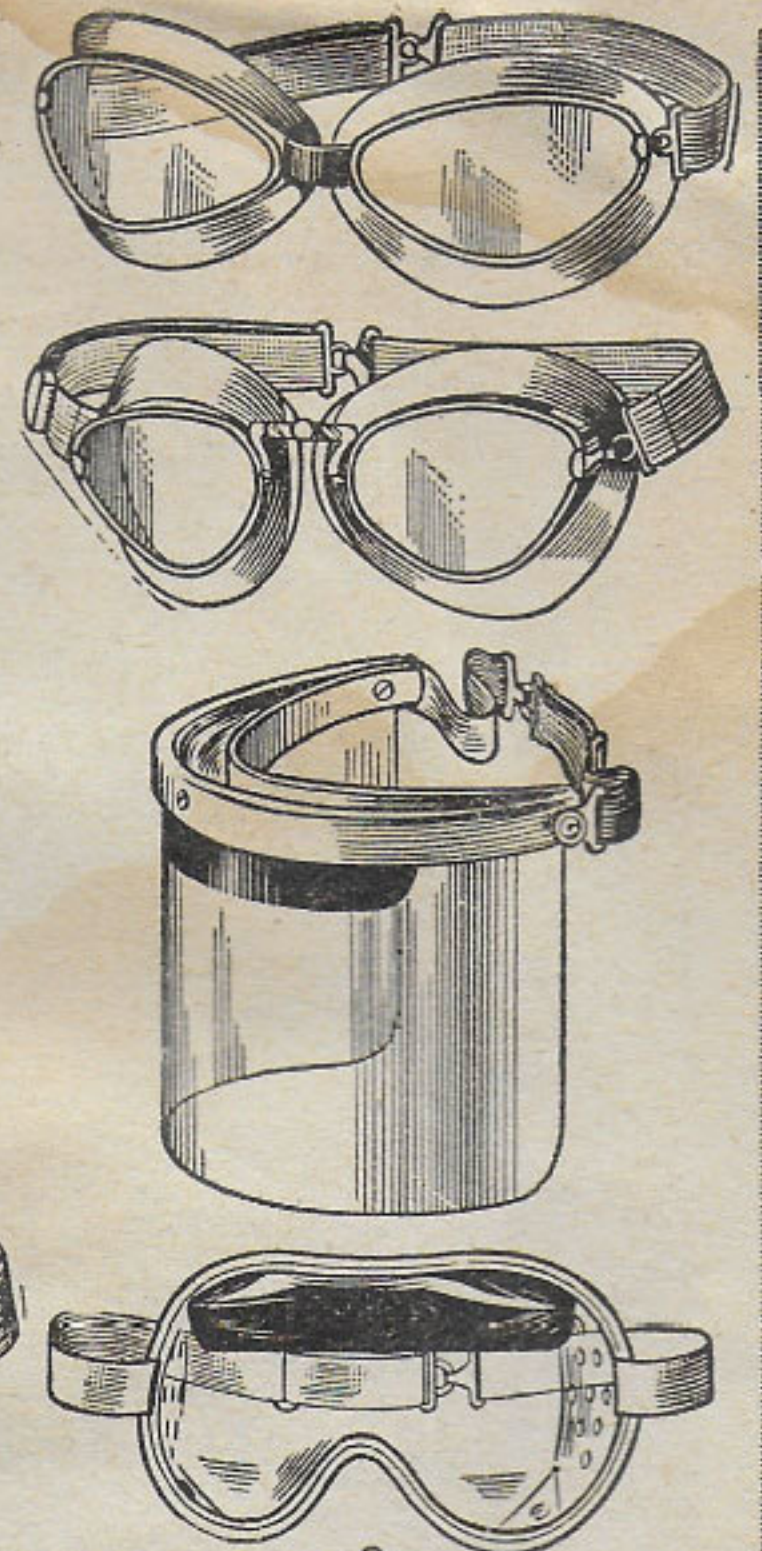
E^S GUENEAU-GENO, 6, Fg-Saint-Honoré - PARIS-8^e



*protection et sécurité
totales*



SPÉCIALISTE EN OPTIQUE DEPUIS 1875
TOUTES NOS LUNETTES ET MASQUES
SONT ÉTUDIÉS POUR RÉPONDRE AUX
EXIGENCES DES UTILISATEURS
(Tourisme ou compétition)

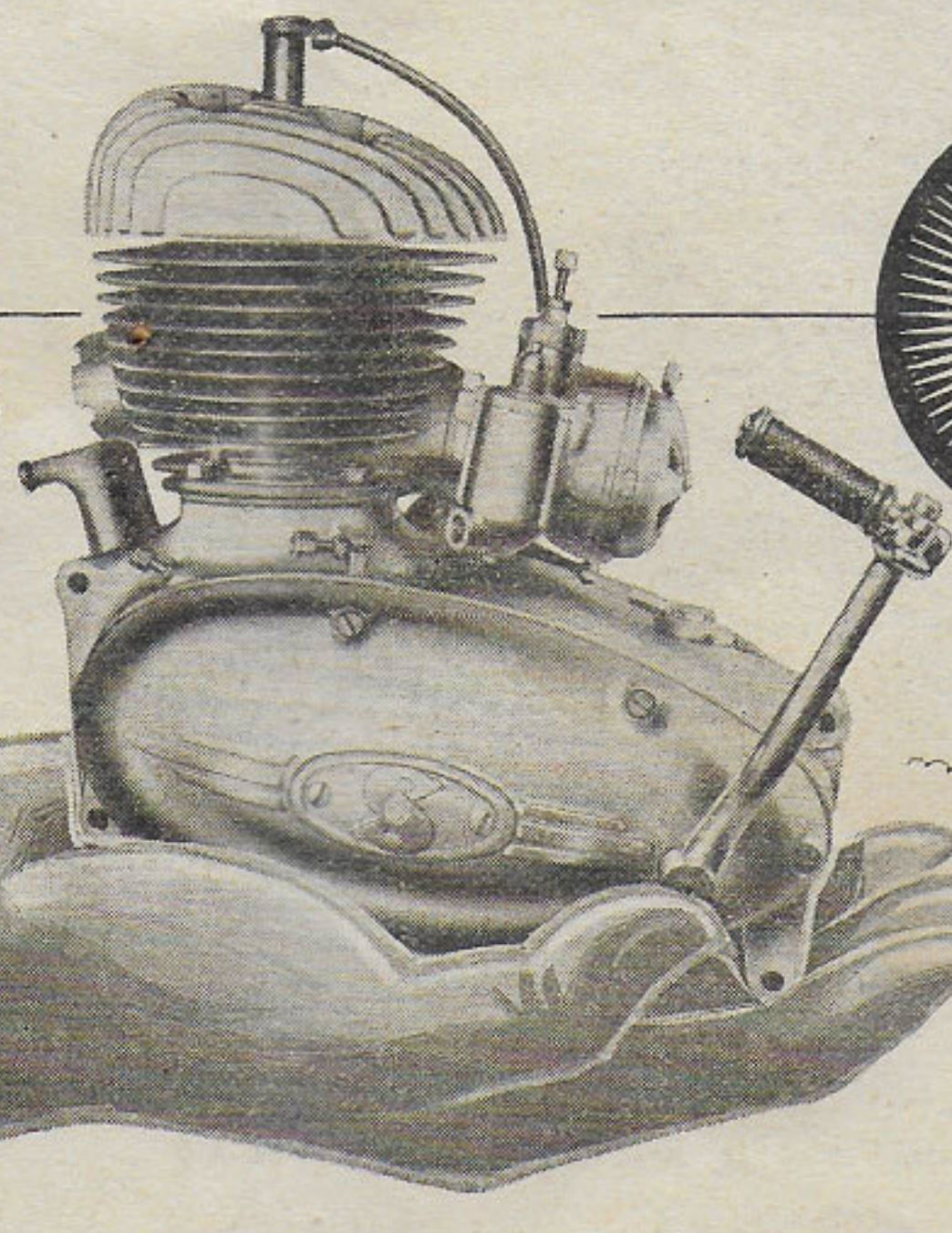


CONSORTIUM GENERAL D'OPTIQUE & D'INDUSTRIE - 17, Impasse Truillot - PARIS



S.P.P.

moteurs SACHS

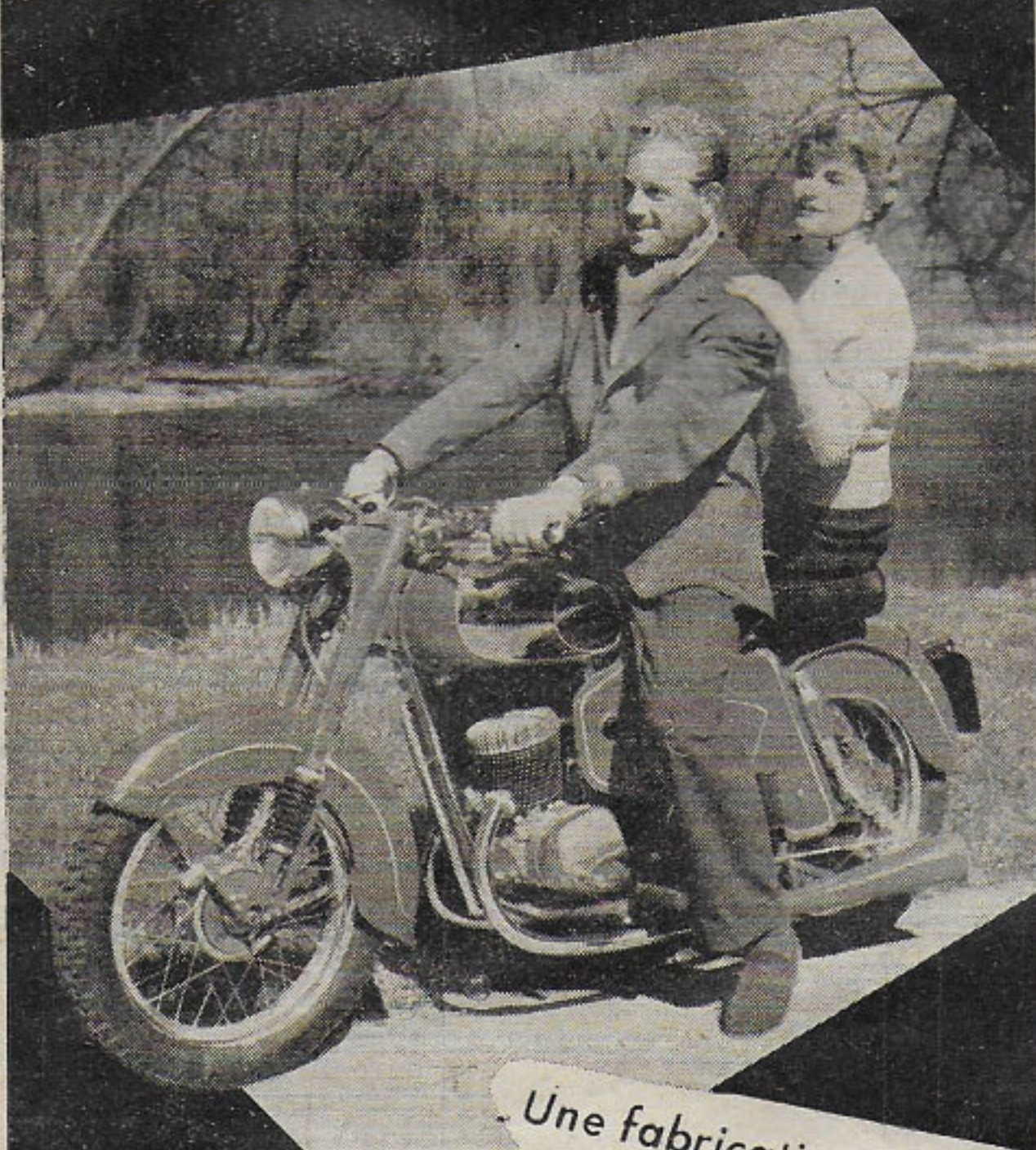


UNE GARANTIE DE QUALITÉ : FABRICATION **F&S** SCHWEINFURT

ÉTS NAUDER : 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS 16^E - TÉL. : KLE 49-66

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

RAVAT



Une fabrication soignée
*
Une ligne moderne
et sobre

CYCLOMOTEURS 50^{cm³}

Standard, Normal, Luxe, G^e Luxe

VÉLOMOTEURS 100^{cm³}

Léger, Tourisme, Luxe

VÉLOMOTEURS 125^{cm³}, 3 vitesses

VÉLOMOTEURS 125^{cm³}, 4 vitesses

Luxe, Grand Luxe, Grand Sport

MOTOS 175^{cm³}, Tourisme et Grand Sport



CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

WONDER

Établissements RAVAT - Saint-Étienne

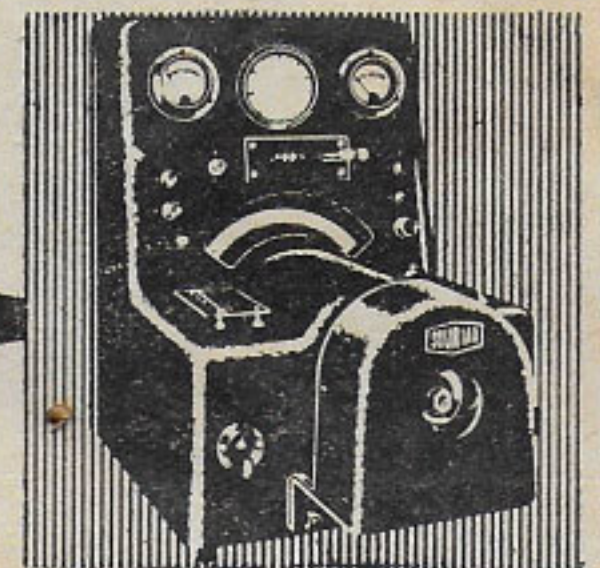
IN-DIS-PEN-SA-BLE

DANS *vo*tre ATELIER POUR
SATISFAIRE *vos* CLIENTS

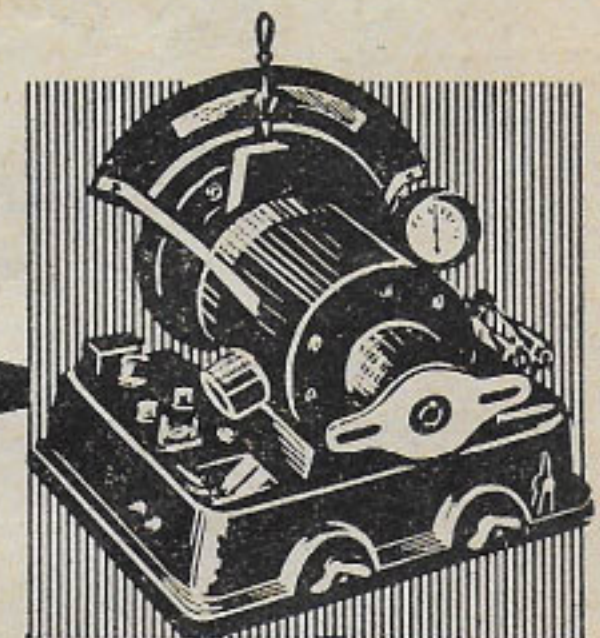
1158 A
AUTO-TEST



1311
BANCS D'ESSAIS
DE VOLANTS
MAGNÉTIQUES



1320
BANCS D'ESSAIS
DE VOLANTS
MAGNÉTIQUES



Demandez nos conditions
de CRÉDIT

CP. 14

SOURIAU & C^{IE}

9-13, RUE GALLIÉNI - BILLANCOURT (SEINE) - TÉL. : MOL. 26 75

Mosquito Mosquito Mosquito Mosquito

mieux
qu'un cyclomoteur



Mosquito

À EMBRAYAGE
CENTRIMATIC

LE VÉHICULE ...

- ÉLÉGANT** = CARROSSERIE MONOBLOC INTÉGRALE
- SÛR** = FREINAGE SURPUISSANT
- PROPRE** = RÉSERVOIR ET CARTER RIGOREUSEMENT ÉTANCHES

...CONÇU POUR LA VIE MODERNE

**S'ADRESSER AUX AGENTS DE LA MARQUE
OU À S.A. CHAPUIS FRÈRES À NEUILLY-S/SEINE**

E. Nérioux

Mosquito Mosquito Mosquito Mosquito

PALMIERI

Le Technicien du raid
PARIS — THIBET

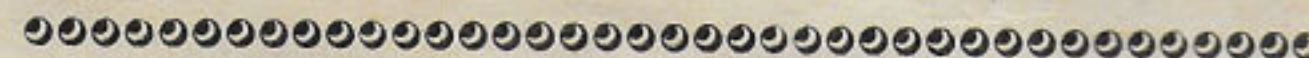
VÉRIFIERA

votre **Lambretta**

et vous aidera
à l'entretenir et à l'améliorer

RÉPARATION - ENTRETIEN
ACCESSOIRES
DÉPANNAGE RAPIDE
VENTE A CRÉDIT

PALMIERI - LANGLOIS
Station Service : 116, Av. du Maine - PARIS-XIV^e
FON. 84-59



ACCESSOIRES POUR
MOTOCYCLES-VELOMOTEURS-CYCOMOTEURS

SAKER
ET'S ANDRE PORTERIE

522-525
300
400
610
121
263
270
251
722-723
600

SAKER LEVALLOIS **SAKER LEVALLOIS**

Avez-vous vu la "LEADER"

CHASSIS
semi-berceau
tubes acier
élast., sans
soudures

PHARE
grande
puissance
185 m/m

MOTEUR
AMC, SACHS
YDRAL, 125
ou 175 cc

RESERVOIR
chrome
émaillé
14 litres

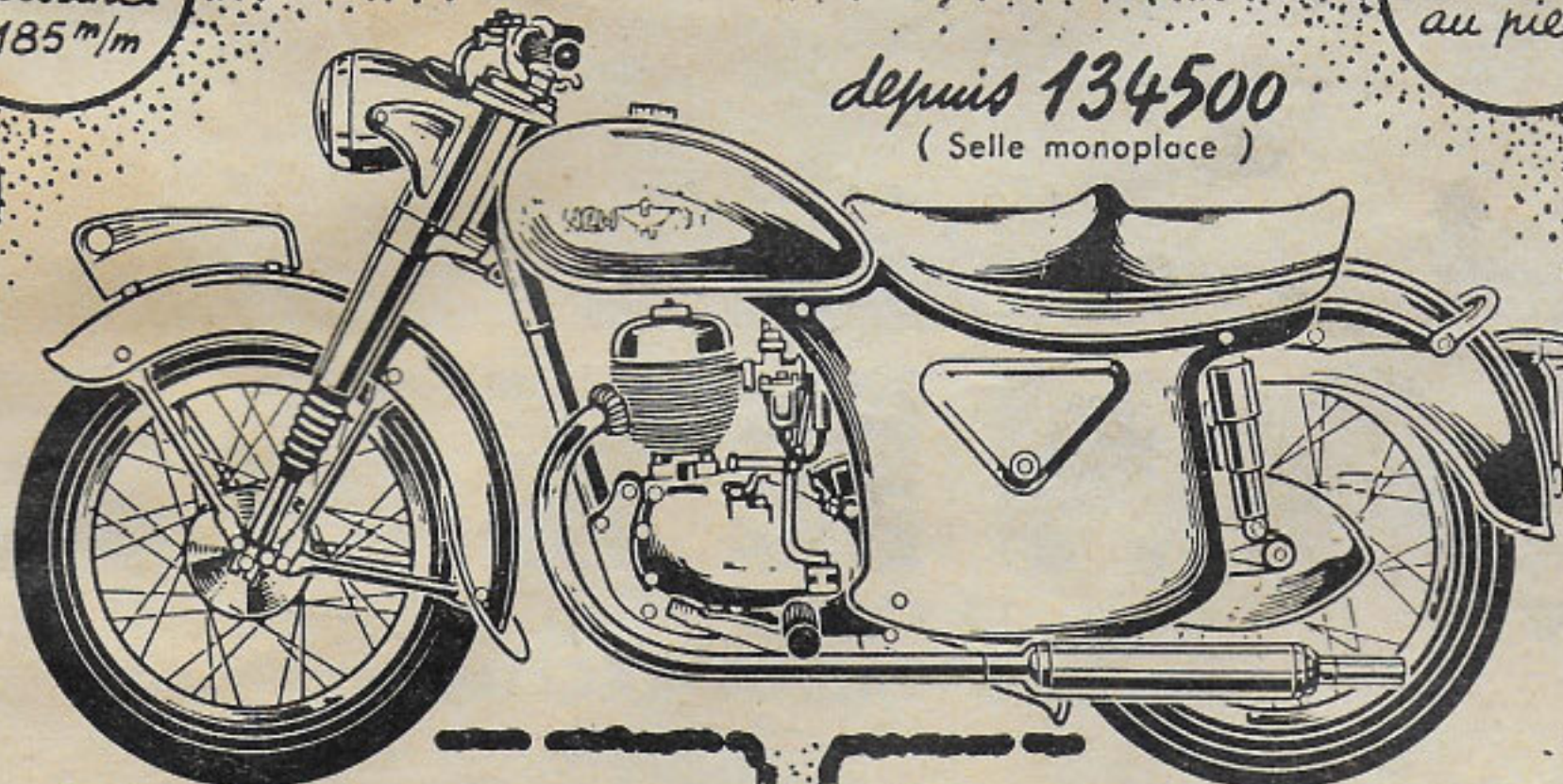
CARENAGE
instantané-
ment dé-
montable

SELLE
mono ou
biplace

SUSPENS. AR
oscillante
réglable, à
amortisseurs
télescopiques

FOURCHE AV.
télescopique
à amortiss.
compensés

MOYEUR
à broche, à
freinage
central



depuis 134500
(Selle monoplace)

GARDE-
BOUE
extra-
profonds

JANTES
chromées
pneus:
25x3

NEW-MAP

124, Ave.
Lacassagne
LYON

PARIS: M^r DEGUSSEAU, 30 r. de Charenton (BASTILLE)
NANCY: Mons. LEFEVRE, 3, rue Léopold-Lallemand
METZ: Monsieur MANINI, 120, rue des Allemands
ROUEN: M^r ABRAHAM, 41, rue Gustave-Flaubert

P. Besançon

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER

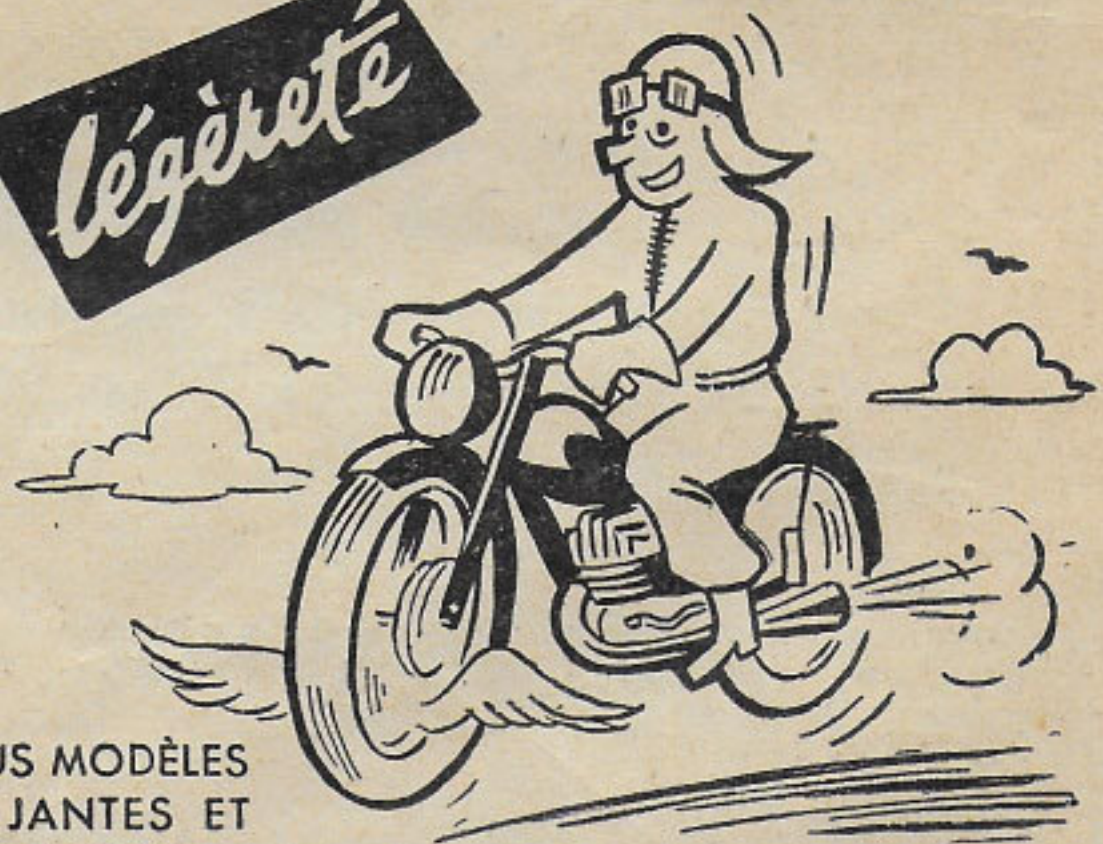
*propre et
inaltérable*



TOUS
MODÈLES
DE JANTES
ET GARDE-BOUE

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER

légereté



TOUS MODÈLES
DE JANTES ET
GARDE-BOUE

207
AVENUE PASTEUR

Reinhard et Chapuiset

BAGNOLET (Seine)
Téléphone : AVRon 31-94

POURQUOI?

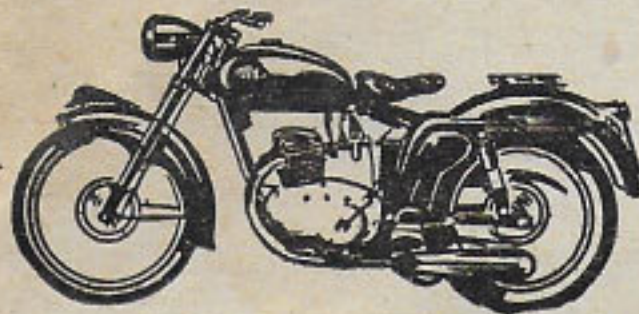
VOUS ADRESSER A :



MONNERET

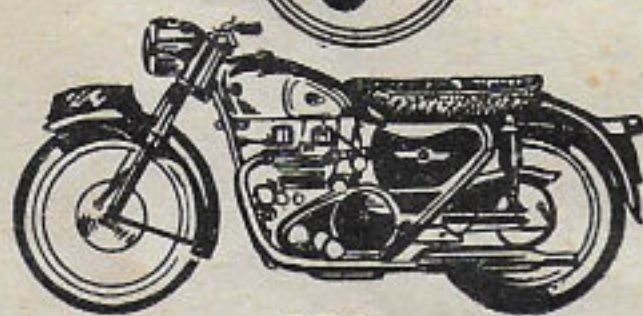
202 Records du Monde - 15 Championnats de France - 497 Victoires
IMPORTATEUR EXCLUSIF

GILERA



300 cc

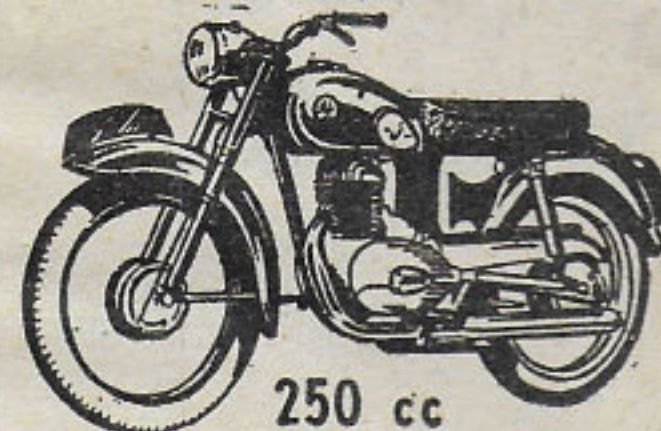
CHAMPION DU MONDE
DE 1952 A 1955
300 cc Bicylindres
310.000 F



350 cc

CHAMPION DE FRANCE de 1949 à 1955
AJS. 350 cc 304.000 F
AJS. 500 cc 360.000 F
AJS. 600 cc 370.000 F

JAMES



250 cc

GAGNANT DE TOUS LES
TRIALS ANGLAIS
250 cc Monocylindre
220.000 F

TOUTES LES PIECES DETACHEES
ATELIER MECANIQUE SPECIALISE
dirigé par les mécanos de leur service course

Il a sélectionné pour VOUS, pour leurs qualités, tenue de route et fini: les célèbres vélomoteurs et motos PUCH - Gnôme et Rhone - DS Malterre - le meilleur scooter VESPA et les cyclomoteurs PALOMA et RHONSON.

VENTE A CREDIT EN 15 MOIS

3 MAGASINS:

PARIS-CENTRE 7, 9, Boul. Beaumarchais - TUR. 96-56
PARIS-SUD 106, Av. Aristide-Briand - ALE. 21-71
PARIS-NORD 138, Rue de Tocqueville - WAG. 42-04

PARCE QU'IL EST LE PLUS GRAND
NOM FRANCAIS DEPUIS 30 ANS ET
QU'IL REPRESENTE LES MEILLEURES
MARQUES MONDIALES DANS LEURS CYLINDRES

ENVOI GRATUIT DE NOTRE CATALOGUE SUR DEMANDE

REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE

REVUE BI-MENSUELLE ILLUSTRÉE

DIRECTION ADMINISTRATION

63, RUE JULES-GUESDE

LEVALLOIS - SEINE

TÉLÉPHONE : PEREIRE 44-49

C.C.P. : PARIS 11.847-10 - R.C. SEINE 54 B 7268

DIRECTEUR : JEAN CHATELAIN

RÉDACTEUR EN CHEF : J. SCHNITZER

CE NUMÉRO 100 FR.

INFORMATION - DOCUMENTATION

N° 112

SOMMAIRE

AVRIL 1956

| | |
|-------------------------------|----|
| Le marché des occasions | 14 |
| Les nouvelles vont vite | 16 |
| Notre étude : | |
| LES 125 cc PEUGEOT | 17 |
| Notre essai : | |
| LA 500 cc TWIN - A.J.S. | 25 |
| Tours de mains | 30 |
| Là où finit la terre | 31 |
| La côte Lapize | 35 |

★

NOTRE COUVERTURE REPRÉSENTE UNE
125 PEUGEOT - OBJET DE NOTRE ÉTUDE

★

ATTENTION !

LE 15 AVRIL PARAIT NOTRE NUMÉRO SPÉCIAL
PETITES CYLINDRÉES

TECHNIQUE - TOURISME - SPORT

ABONNEMENTS ANNUELS : 1.900 Frs - enregistrés le 1^{er} de chaque mois.

CHANGEMENT D'ADRESSE : 30 Frs - joindre le numéro de votre abonné.

ABONNEMENT. - SUISSE : M. POILLOT, 3, rue du 31-Décembre, Genève.
Tél. : (022) 36.30.07.

BELGIQUE : Marcel PESCH, 22, rue de Lenglentier, Bruxelles - Midi.
Tél. : 11.56.64. - C.C.P. 779872.

PUBLICITE. - REGIES-REVUES : M. R. COIRAT, 203, rue de Courcelles,
Paris (17^e). Tél. : ETOile 64-40 et 64-41.

UN PROBLÈME PAR MOIS

Les motocyclistes : meilleurs conducteurs 1955

LES statistiques concernant la circulation en France durant l'année 1955 viennent tout juste d'être publiées et nous donneront l'occasion d'actualiser bien des remarques dont la plupart ne sont pas inconnues de nos lecteurs.

D'une façon générale, le nombre des accidents de la route enregistrés sur tout le territoire, si l'on déduit les grandes villes où il est plutôt en diminution, a augmenté de 16%. Pendant le même temps, la consommation de carburant augmentait... de 16%. La progression de ces deux éléments n'est pourtant pas liée. Par exemple de 1953 à 1954, la consommation avait augmenté de 8% et le nombre des accidents de 16%.

Mais nous en viendrons tout de suite à un point qui nous préoccupe particulièrement : le nombre des accidents de vélomoteurs et de scooters a progressé de 63,90%, celui des accidents de cyclomoteurs de 42,83% tandis que celui des accidents de motos diminuait — mais oui ! — de 30,9%.

Ainsi il est manifeste que les engins les plus rapides sont ceux sur lesquels il se produit le moins d'accidents. Pour leur part les accidents survenus à des automobilistes ont augmenté de 16% environ. Dans la statistique générale, les seules catégories où l'on enregistre une diminution des accidents sont : les camions et camionnettes (16,12%) les transports en commun (29,67%) et, au-dessus de tout, les conducteurs les plus habiles et les plus prudents : les motocyclistes (30,09%).

Par contre, s'il s'est produit 63% d'accidents de scooters et de vélomoteurs en plus, nous mettons au défi quiconque de nous prouver que c'est parce que leurs conducteurs n'avaient pas leur permis ou parce que leur machine roulait trop vite. Au contraire nous estimons, et avec nous les organismes motocyclistes les plus compétents (police motocycliste, F.F.M., Vespa-Clubs, etc...) que cette aggravation est due d'abord à l'incompréhension totale des automobilistes et ensuite seulement au manque d'entraînement de certains pilotes d'âge moyen, qui firent de la bicyclette en leurs jeunes années et se lancent vingt ans plus tard en pleine circulation en s'imaginant que la finesse de pilotage s'obtient à la première seconde.

Or, les cyclomoteurs, les vélomoteurs et les scooters sont pourtant d'une simplicité extrême à conduire. Encore faut-il se rendre compte de l'utilisation exacte qui peut être faite de ces engins. Comment a-t-on fait pour réduire le nombre de noyades qui se produisaient autrefois ? En interdisant de se baigner ? Non. En rendant l'enseignement de la natation quasi obligatoire. Lorsque tous les enfants ont su nager, les risques ont diminué dans des proportions extraordinaires. Et bien, l'argumentation est exactement semblable en ce qui concerne le motocycle. C'est en amenant les jeunes à piloter d'abord un cyclomoteur puis un scooter ou un vélomoteur, en leur enseignant à l'école le code de la route, et seulement de cette manière qu'on arrivera à des résultats aussi magnifiques que ceux obtenus par les motocyclistes des cylindrées supérieures à 125 cc, que nous félicitons en passant.

Car à notre connaissance, la presse quotidienne si empressée à critiquer les motocyclistes s'est bien gardée de souligner que c'était eux les meilleurs usagers de la route.

Maurice CAZAUX.

LA PLUS FORTE VENTE DES REVUES MOTOCYCLISTES FRANÇAISES



NÉCESSITÉ D'UN MARCHÉ ORGANISÉ DES MOTOCYCLES D'OCCASION

L'ANARCHIE la plus complète continue de régner dans le marché du motocycle d'occasion. Or, ce qui était à la rigueur compréhensible voici vingt ans, lorsque le parc atteignait 300.000 véhicules motorisés à deux roues, est une hérésie maintenant que ce parc approche de 4 millions d'engins.

De tous côtés viennent des plaintes. C'est le jeune homme qui avait acheté un cyclomoteur pour ses 18 ans et qui ne trouve pas à s'en débarrasser pour acquérir un scooter deux ans plus tard. C'est le couple qui, après des grandes vacances itinérantes, veut se défaire de sa 125 cc pour une 250 et ne trouve pas preneur. C'est le concessionnaire qui constate avec désespoir, les réticences de ses clients en puissance, qui est tout prêt à leur confier même avec un long crédit, son matériel tout neuf et reste avec un capital considérable immobilisé.

Or, le phénomène n'est pas du tout le même sur le marché de l'automobile où, pourtant, les sommes en jeu sont beaucoup plus considérables.

Pourquoi ? Tout simplement parce qu'en automobile, tout a un prix à peu près fixe. On sait que le modèle Hotchkiss de 1946 vaut 100.000 francs, que la Juva-quatre de 1947 vaut 180.000 francs, la Buick 1950 : 500.000 francs ; la Traction-Avant Citroën de 1946 : 180.000 francs, etc.

Jamais on n'entend un automobiliste se plaindre que personne ne consente à lui reprendre sa voiture. Le prix "Argus", repris par tous les périodiques automobiles, constitue une base. On achète plus cher, on vend moins cher s'il s'agit d'une opération effectuée chez un professionnel, on vend ou on achète au cours s'il s'agit d'un particulier. Exactement comme pour le change des monnaies étrangères.

Le concessionnaire Peugeot reprend les 4 CV Renault, le concessionnaire Simca reprend les 203 Peugeot. Et tout le monde s'y retrouve.

En moto, que voyons-nous ? En dehors du concessionnaire Vespa, qui donc va vous reprendre automatiquement, au bout d'un an, à 75 % du prix neuf, le scooter Vespa acheté l'année précédente ? Et présentez-vous, pour voir, avec une Mobylette ou une Bima, vieilles d'un an seulement, chez le concessionnaire Vespa ou Lambretta, en lui demandant 35.000 francs de votre cyclomoteur !

Sauf exceptions rarissimes, jamais l'affaire n'est possible à un tarif normal.

On dirait que le motocycle, une fois vendu neuf, ne possède plus une valeur propre, intrinsèque, indépendante de son propriétaire ou des relations dudit propriétaire.

Comment ont donc fait les commerçants en auto-

mobile, lorsque les transactions sont sorties des cours fantaisistes pratiqués en période de rareté ?

Ils ont commencé à s'unir pour procéder à une intelligente propagande en faveur de la voiture d'occasion. Ils ont parlé de révision, de garantie. Ils ont prouvé aux acheteurs, qu'on pouvait faire une excellente affaire en se procurant un véhicule d'occasion.

Ils ont garanti à l'acheteur, non seulement qu'ils lui reprendraient l'objet acheté au bout d'un an ou deux, mais encore que cet objet pourrait être revendu n'importe où en France, à un prix à peu près connu d'avance.

Et l'acheteur a respiré. Il a fait ses calculs. L'avenir lui est apparu libre de toute contrainte.

Est-ce tellement difficile d'en faire autant pour le motocycle ? Le plus profane des aspirants à la motorisation devrait savoir, de façon certaine : 1° qu'il peut acheter, garanti, n'importe quel cyclomoteur d'occasion ; 2° qu'il pourra le revendre l'année d'après à tel cours et se procurer ensuite un vélomoteur, un scooter ou une moto.

Si encore il n'existait aucun commerçant qui revende de la machine d'occasion ! Mais ces commerçants existent. Et, par un étonnant paradoxe, eux-mêmes ne sont nullement assurés de la valeur de leurs cours et connaissent de longues périodes de mévente.

Aussi, afin d'aboutir dès que possible à un "ARGUS DU MOTOCYCLE", comme il existe un "Argus" des assurances et un "Argus" de l'automobile, la "Revue Technique" va-t-elle commencer par recueillir les cours pratiqués par les principaux vendeurs de machines d'occasion. Cette publicité ne leur coûtera pas un centime. Et aussi, il est permis de penser que, bientôt, la Motobécane D 45, la Peugeot 176 C, la Vespa, la Golden Flash B.S.A. et la Triumph T 100, auront un prix connu, variable suivant l'année de sortie du véhicule.

Si des lecteurs, usagers ou marchands, ont à ce sujet des suggestions à nous faire, nous nous ferons un plaisir de les mentionner. Tout est préférable à la résignation et à l'immobilisme.

Il se peut qu'on découvre des différences importantes entre le prix de tel motocycle neuf et son prix de revente, son prix "Argus moto". Ce ne sera pas notre fait et, de toutes façons, les initiés ne l'ignoraient pas.

Nous avons la conviction que c'est seulement en "dégelant" le marché de l'occasion, qu'il est possible de faire progresser encore la vogue du motocycle vers les classes qu'il intéresse et qui ne sont pas les plus fortunées.

Maurice CAZAUX.

Premiers résultats de notre enquête

Pour pouvoir établir la cote des motos d'occasion, il faut d'abord sonder le marché existant. Nous espérons aboutir à établir des cours avec l'aide de tous les grands négociants spécialisés dans les deux roues d'occasion.

Voici, en attendant, les premiers communiqués que nous publions ci-dessous tels qu'ils nous sont parvenus. Vous trouverez sous forme d'abréviations trois éléments importants d'appréciation :

R.N. = Véhicule remis à neuf.
G. = Véhicule garanti.
C.R. = Possibilité de crédit.

LAMBRETTA-BELLEVILLE, 122, faubourg du Temple, PARIS (11^e)

| | |
|------------------------------------|---------|
| LAMBRETTA, 1952 (R.N. - G. - C.R.) | 45.000 |
| LAMBRETTA, 1953 (R.N. - G. - C.R.) | 60.000 |
| LAMBRETTA, 1954 (R.N. - G. - C.R.) | 80.000 |
| LAMBRETTA, 1955 (R.N. - G. - C.R.) | 100.000 |



Etablissements GEORGES MONNERET 7 et 9, boulevard Beaumarchais, PARIS (4^e) 106, avenue Aristide-Briand, MONTROUGE

| | |
|--|---------|
| VESPA, modèle 1953 (G.) | 87.000 |
| GULLER G 88, moteur AMC | 50.000 |
| GIMA sport 125 Ydral | 70.000 |
| PEUGEOT 55 GLT 125, 3 vit. | 60.000 |
| GRIFFON 125, 4 vitesses | 65.000 |
| A.J.S. 18 S 500 mono (R.N.) | 205.000 |
| A.J.S. M 20 500 twin | 225.000 |
| A.J.S. 7 R compétition | 400.000 |
| PALOMA SCOOTER 70 cm ³ | 60.000 |
| AUTOMOTO 150 cm ³ | 45.000 |
| MONET-GOYON S 6V 125 cm ³ | 55.000 |
| GULLER G 88, moteur AMC | 60.000 |
| ALCYON 100 cm ³ cyclomoteur | 40.000 |
| SCOOTER TERROT 100 cm ³ | 40.000 |
| GNOME et RHONE R 4 | 48.000 |



CLAUDE DELAUNE, 36, rue de Tolbiac, PARIS (13^e)

| | |
|--|---------|
| MOTOBECANE 350 bicyl. 1954, 12.000 km | 190.000 |
| MOTOBECANE 175 Z 22 Sp., 1954, 12.000 km | 110.000 |
| MOTOBECANE 125 culb., 1954, 10.000 km | 80.000 |
| MOTOBECANE 125 culb., 1948, 7.000 km | 65.000 |
| MOTOBECANE 125 D.S.45, 1954, 20.000 km | 45.000 |



MARCEL LECLERCQ, 78-80, avenue du Général-Leclerc BILLANCOURT (Seine)

| | |
|--|---------|
| GRIFFON 556, 1951 (R.N. - G. - C.R.) | 50.000 |
| PEUGEOT 176 G.S., 1954 (G. - C.R.) | 110.000 |
| VESPA, 1952 (R.N. - G. - C.R.) | 75.000 |
| D.S. MALTERRE M 13, 1954, 6.500 km (G.-C.R.) | 160.000 |
| VESPA, 1951 (G. - C.R.) | 70.000 |
| MOTOBECANE Z 46 C., 1950 (C.R.) | 60.000 |
| TERROT ETD, 1953 (G. - C.R.) | 70.000 |

DENFERT-SPORTS, 30, place Denfert-Rochereau PARIS (14^e)

| | |
|---------------------------------|---------|
| VESPA, 1952, 18.000 km (R.N.) | 75.000 |
| VESPA, 1952, 24.000 km (R.N.) | 75.000 |
| VESPA, 1953, 17.000 km (R.N.) | 85.000 |
| VESPA, 1955, 8.000 km | 110.000 |
| VESPA, 1952, 25.000 km | 50.000 |
| PEUGEOT 55 TCL, 1953, 10.200 km | 75.000 |
| PEUGEOT Tri, 1951 (R.N.) | 100.000 |



SELECTION-SCOOTER, 46, rue Ste-Anne, PARIS (2^e)

| | |
|------------------------------------|---------|
| VESPA, 1952 (R.N. - G. - C.R.) | 80.000 |
| VESPA, 1953 (R.N. - G. - C.R.) | 90.000 |
| VESPA, 1954 (R.N. - G. - C.R.) | 100.000 |
| VESPA, 1955 (R.N. - G. - C.R.) | 110.000 |
| LAMBRETTA, 1953 (R.N. - G. - C.R.) | 105.000 |
| LAMBRETTA, 1954 (R.N. - G. - C.R.) | 120.000 |
| LAMBRETTA, 1955 (R.N. - G. - C.R.) | 135.000 |

Toutes ces machines sont munies de nombreux accessoires.

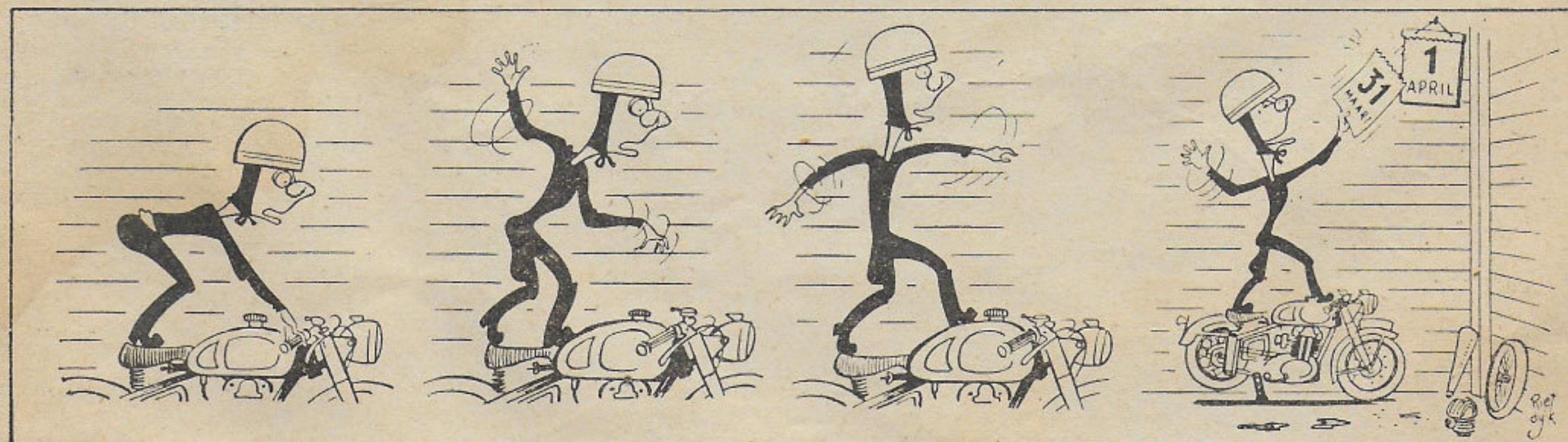


BEDARRIDE, 3, place Clichy, PARIS (8^e)

| | |
|---|---------|
| ARIEL 1.000, 4 cyl., 1955, 10.000 km (C.R.) | 350.000 |
| SUNBEAM 500, S 7, 1954, 5.000 km (C.R.) | 320.000 |
| HOREX 400 Regina, 1954, 3.700 km (C.R.) | 230.000 |
| B.S.A. Golden Flash, 1952, 14.000 km (C.R.) | 230.000 |
| B.S.A. 350 B.31, 1952, 14.000 km (C.R.) | 200.000 |
| B.S.A. 250, 1952, 15.000 km (C.R.) | 140.000 |
| JAWA 350, 1953, 12.000 km (C.R.) | 140.000 |
| PUCH 250 TF, 1953, 20.000 km (C.R.) | 140.000 |
| MOTOBECANE 175, 1955, 8.000 km (C.R.) | 130.000 |
| PEUGEOT scooter 125, 1955, 5.000 km (C.R.) | 125.000 |
| LAMBRETTA scooter 125, 1955, 6.000 km (C.R.) | 120.000 |
| PEUGEOT 175, 1953, 10.000 km (C.R.) | 115.000 |
| MOTOBECANE 125, 1955, 2.500 km (C.R.) | 110.000 |
| LAMBRETTA scooter 125, 1954, 17.000 km (C.R.) | 105.000 |
| VESPA scooter 125, 1955, 6.000 km (C.R.) | 100.000 |
| TERROT 125 ETD, 1953, 9.000 km (C.R.) | 80.000 |
| PUCH 125 (2 carbu.), 1950, 19.000 km (C.R.) | 80.000 |
| PALOMA 70, 1955, 1.000 km (C.R.) | 70.000 |
| R.S.I. 65 sulky, 1954, 2.500 km (C.R.) | 50.000 |



Nous publierons dans le n° 114 les nouvelles listes communiquées par les commerçants.



UNION MOTOCYCLISTE DE L'AIN

On nous annonce le 4^e Circuit international de vitesse motocycliste de Bourg-en-Bresse, première épreuve du championnat de France de vitesse, toutes catégories.

Date de l'épreuve: 12 et 13 mai 1956, au lieu des 5 et 6 mai prévus au calendrier.

Engagements à l'adresse suivante: Union Motocycliste de l'Ain, 1, rue Paul-Pioda, Bourg (Ain).

AMICALE MOTOCYCLISTE DES COUREURS DE VITESSE

Lors de sa dernière réunion, l'A.M.C.V. a procédé à l'élection du bureau pour 1956:

Président: Murit Jean.

Vice-Président: Sceaux Roger.

Secrétaire: Court Roger.

Trésorier: Niedermann Paul.

Trésorier-adjoint: Nebout André.

Délégués à la ligue: Dagan Alain, Braun Claude.

Rappelons que l'A.M.C.V. accueille tous les coureurs de vitesse, quel que soit le club d'origine, afin de renforcer la solidarité entre participants d'un même sport et de défendre au mieux l'intérêt commun.

L'A.M.C.V. groupe à l'heure actuelle trente membres parmi lesquels: MM. Murit, Braun, Piscaglia, Bouin, Saccareau, Chartier, Insermini, Venin, Boeri, Faucheraux, Michel, Beauvais, Dagan, Mouty, Nebout, Daoust, Proffit, etc.

Réunions tous les mercredis à 21 h., brasserie Zimmer, place du Châtelet.

Siège social: Murit, 32, rue Paul-Barruel, Paris 15^e. Tél.: Lec. 60-53.

DU CHOIX !...

Dynamic-Sport, le concessionnaire bien connu de la rue Saint-Augustin (n° 6), nous informe qu'il possède en magasin tous les modèles PUCH, ADLER, B.S.A., ARIEL, IFA, JAWA, AWO, GUZZI, VESPA, LAMBRETTA, NSU, MONET-GOYON, JONGHI, TERROT, AGF, DS, MALTERRE, RUMI, MOTOBECANE, cyclo PALOMA, du 50 cc. à la 650 cc. De plus, les plus intéressantes conditions de crédit de France plairont à plus d'un client: 20 % comptant minimum et solde de 2 à 18 mois (crédit le moins cher de France). Les beaux jours sont là, pensez-y et pressez-vous. Dynamic-Sport se tient à votre disposition pour vous faire visiter son atelier d'entretien et de réparation où se tiennent 9 mécaniciens.



UN CASQUE GARANTI

Le port du casque n'empêche pas les accidents mais il est indéniable qu'un casque judicieusement choisi doit limiter les risques corporels.

Or, aucun critère n'existe pour guider l'acheteur d'un casque et c'est assez surprenant surtout si on veut bien considérer que dans tout autre domaine commercial les Fédérations, Syndicats et autres groupements apportent à la base de leurs fabrications un label ou une étiquette de garantie qui représente pour l'acheteur une caution de qualité.

Il est assez curieux de constater que dans le domaine de la fabrication des casques motocyclistes rien n'ait été fait jusqu'à ce jour, ou presque, comme nous allons le voir, alors que, en cette matière c'est la vie des individus qui est en jeu.

Certes, il y a deux points auxquels doivent s'attacher les amateurs de motocyclette désireux d'acheter un casque:

— **l'homologation par la F.F.M. et la F.I.M.** Cette homologation est le fruit de bancs d'essais qu'a subi le casque présenté à la vente. Un casque homologué, comme le casque GENO, par exemple, offre dès l'abord cette garantie qui s'est traduite par l'obligation des coureurs de porter en courses, rallyes et moto-cross, cette marque.

— **En Angleterre, la British Standard Institution** a défini des normes de fabrication et délivre aux fabricants des certificats de conformité à ces normes ce qui est encore une forme de garantie. Notons au passage, qu'en Angleterre, les CASQUES GENO présentent à l'acheteur le label de la British Standard Institution.

En attendant qu'en France l'U.T.A.C. établisse un cahier des Charges qui porterait sur les spécifications générales des résistances des casques, il faut se contenter des références ci-dessus.

M.C. CHATILLONNAIS

Le M.C. Châtillonnais vient de nous communiquer les résultats de ses championnats amicaux 1955. Après avoir exprimé sa satisfaction de posséder un champion de France 1955 parmi ses membres (Pierre Monneret, vainqueur dans deux catégories), le M.C.C. fait connaître les classements de ses championnats sportifs et touristiques:

1. CHAMPIONNATS SPORTIFS

Catégorie vitesse. — 1^{er} Leconte Robert; 2^e Nebout André; 3^e Briant; 4^e Lefevre; 5^e Houzier, etc.

Cette spécialité a été handicapée en raison de la suppression des courses au mois de juin.

Catégorie Moto-Cross. — 1^{er} Vaccani René; 2^e ex aequo Lascaux Guy et Blandin Michel; 4^e Marfan; 5^e Michel; 6^e Heuqueville; 7^e Coste; 8^e Rittaud.

Catégorie régularité. — Sur dix épreuves disputées en 1955:

1^{er} Porchet René; 2^e Leconte R.; 3^e Van Laere; 4^e Durand; 5^e Bazot; 6^e Guibaud; 7^e Gelot; 8^e Coqueret; 9^e ex aequo Dualut; Cazaud; Bras; Millot, etc.

(33 classés). Pour la catégorie « Trial » classement après la fin de la saison.

2. CHAMPIONNATS TOURISTIQUES

(Sur les 36 sorties-promenades organisées en 1955, représentant un kilométrage de 7.360 km avec: 748 conducteurs, 357 passagers, 748 véhicules, 1.105 personnes).

Catégories dames. — 1^{re} Lafosse; 2^e Ballois; 3^e Marchal; 4^e Gnudi; 5^e Cantalice; 6^e Beauchez; 7^e Menetrier; 8^e Duhamel; 9^e Gelot; 10^e Bousson, etc. (55 dames classées).

Catégories hommes. — 1^{er} Laforge Paul; 2^e Guibaud; 3^e Cantalice; 4^e Lafosse; 5^e Barbas; 6^e Ballois; 7^e Marchal; 8^e Gnudi; 9^e Menetrier; 10^e Coret, etc.

(144 hommes conducteurs classés).

Dialogue entendu chez un motociste:

Le client: Je voudrais acheter votre modèle « 125 latérale ». Faites-vous des conditions de crédit?

Le motociste: Bien sûr. Monsieur, voici un imprimé avec tous les renseignements. Ainsi vous voyez. bla... bla... bla... (ici, une longue harangue du motociste, destinée à finir de convaincre le client et à enlever la commande).

Le client: Quel est le taux de compression?

Le motociste: Hum... à 1.

Le client: Pouvez-vous me donner les réglages de la distribution?

Le motociste: Je vois que Monsieur est un connaisseur, et je vous donnerai toutes les caractéristiques quand vous prendrez la machine.

Le client: Je vous remercie. En effet, mon expérience de plusieurs années me permet de faire mon choix, et, à une « culbu » toujours délicate, je préfère une machine avec un moteur « deux-temps latérales » (sic).

PETITES ANNONCES

A VEND. B.S.A. C 11 250 cc. 1951. 30.000 km. Ecr. NOURRISSON, 79 b., rue des Marguerites, ANTONY (Seine).

Etude de M^e E. MALAPERT, notaire à CHATILLON-S.-SEINE. Tél. 142.

A VENDRE à l'amiable: fonds de commerce motos, vélos, mach. à coudre, chasse et pêche. Agent grandes marques. En plein centre ville. Pour tous renseignements, s'adresser au notaire.

A VENDRE MOTOCONFORT 175, 1952. 12.000 km. BRISSET, 27, av. Bortail. LE PLESSIS-ROBINSON (Seine-et-Oise).

A CEDER cause double emploi. Fonds de commerce motos, scooters, cyclomoteurs grande marque. Bourg industriel, très bonne affaire et en confiance. S'adr. au journal qui transmettra.

REPARATEURS

Nous vous offrons de la pièce d'origine pour les vélomoteurs et motos PEUGEOT d'avant-guerre. - FRANCE MOTOR CYCLE Service Récupération, MANDEURE (Doubs).

RETENEZ chez votre vendeur habituel de la « Revue Technique Motocycliste », notre numéro spécial consacré aux

PETITES CYLINDREES qui sera mis en vente le 15 avril.

É T U D E D E S 1 2 5 C C .

Geugeot

CARACTÉRISTIQUES

GENERALITES

Alésage : 51.
Course : 60.
Cylindrée : 122,58 cmc.
Puissance fiscale : 1 CV.
Puissance effective : 4 CV.
Rapport volumétrique : 6,6.
Régime normal : 4.000 t/m.
Régime maximum : 4.600 t/m.

CULASSE

Volume de la chambre : 22 ± 1 cmc.

CYLINDRE

Hauteur de la chemise : 125,5.
Diamètre extérieur : 57.
Lumières :
admission : 442 mm²
échappement : 393 mm²
transfert : 238 mm²

TRANSMISSION PRIMAIRE

Nombre de dents des pignons : 13/35.
Rapport : 2,69.

TRANSMISSION SECONDAIRE

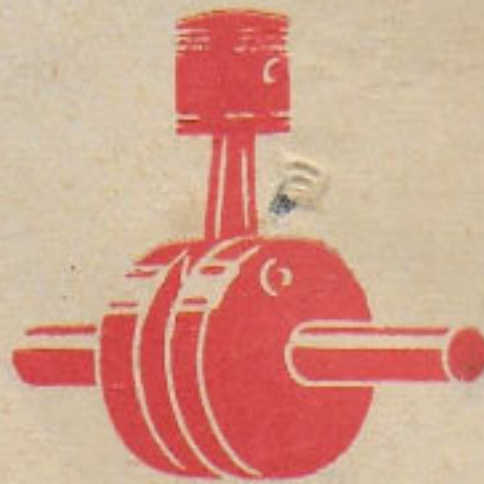
Pignon sortie de boîte : 15 dents.
Couronne roue AR : 43 dents.

EMBAYAGE

Nombre de disques : 11.
Course de débrayage : 3 mm.
Nombre de ressorts : 1.
Longueur et tarage : 17,5/85 kg.

MODÈLE  DÉPOSÉ

MOTEUR



TRANSMISSIONS



RÉGLAGES ET JEUX

PISTON

Hauteur totale : 74,5.
Hauteur d'axe : 37.
Jeu à la jupe : 7/100.
Poids : 125 gr.

SEGMENTS

Dimensions : 51 x 3,5 x 2.
Jeu à la coupe : 0,3.

BIELLE

Entr'axe : 116.
Jeu latéral : 2/10.
Poids : 110 gr.

VILEBREQUIN

Tolérance de faux rond : 2/100.
Equilibrage (tolérance) : 2/3 du piston.
Longueur du maneton : 36.




KICK-STARTER

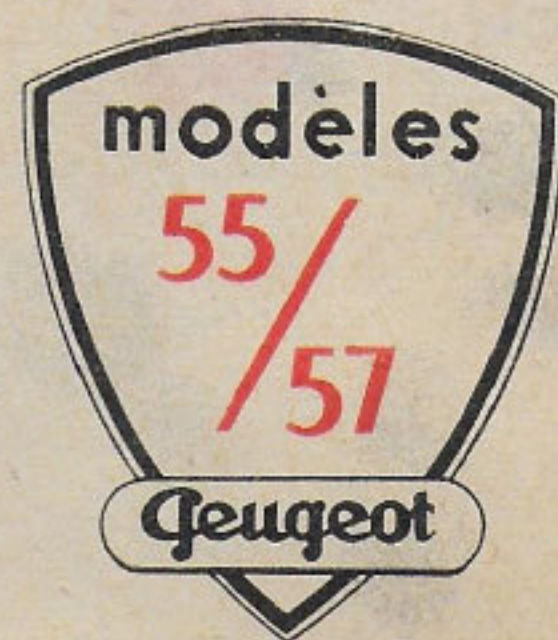
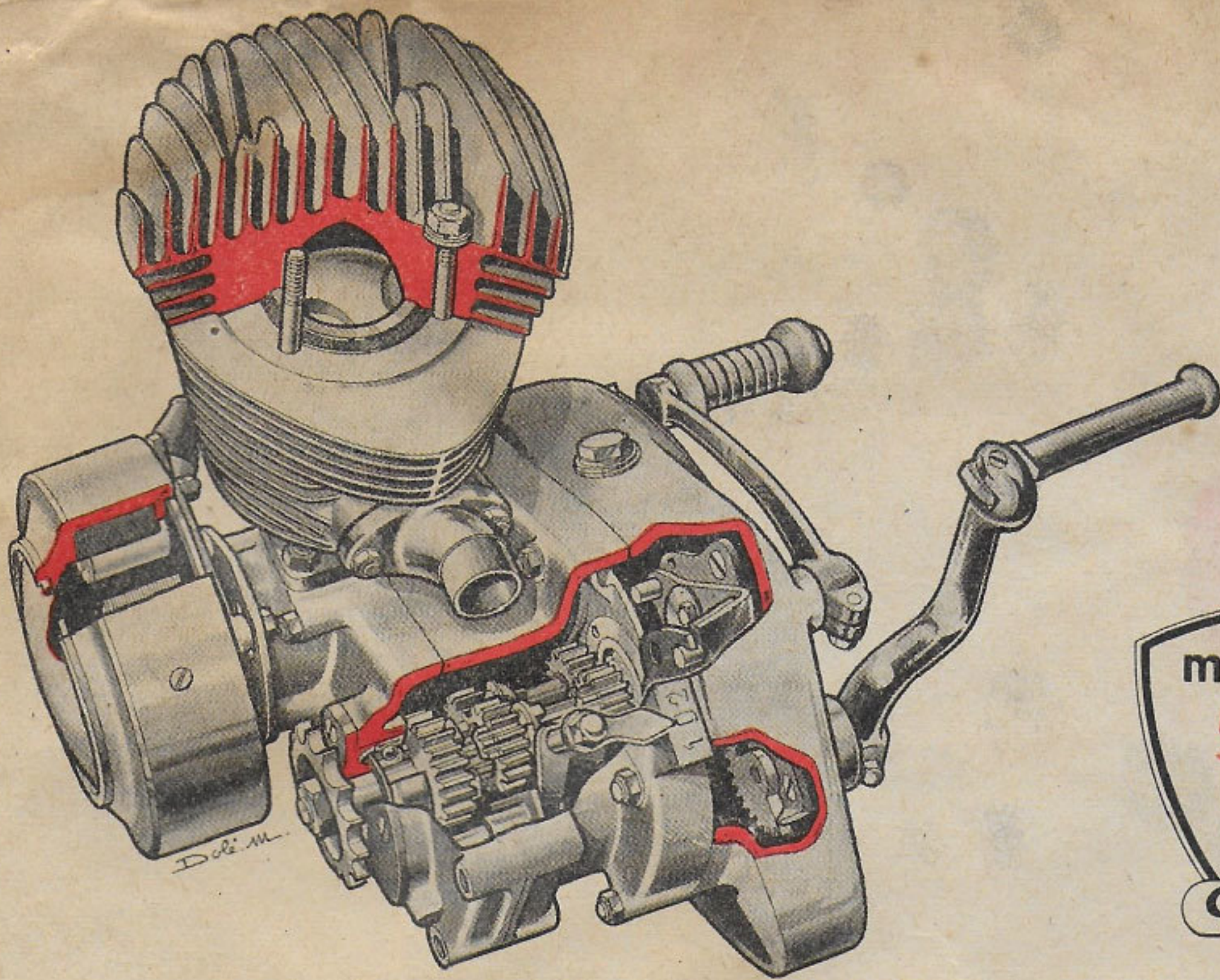
Rapport entre pédale et vilebrequin : 4,43.

CHAINES

Primaire :
Diamètre des rouleaux : 6,35.
Largeur intérieure : 5,8.
Nombre de maillons : 46.
Pas : 9,525.
Secondaire :
Diamètre des rouleaux : 8,51.
Largeur intérieure : 7,75.
Nombre de maillons : 115 + 1.
Pas : 12,7.

DIFFÉRENCES ENTRE : 55 57 TA 57 TC

| | 55 | 57 TA | 57 TC |
|---|--|--|--|
| MOTEUR  | Position bougie dans la culasse Echappement Montage tête de bielle Diamètre axe de piston Longueur axe de piston Diamètre du maneton Graissage roulement côté V.M. | Vertic. au centre Par 1 ou 2 tubes jumelés Sur aiguilles de 2,5 x 13,8 14 mm. 43,4 mm. 23,1 mm. graisseur extér. | Oblique à l'arr. Par un seul tube Double rangée de 17 galets 4 x 6 16 mm. 43 mm. 18 mm. Par l'huile du mélange |
| BOITE DE VITESSES  | Commande changement de vitesses Rapports de boîte : 1 ^{re} 2,57 2 ^e 1,40 3 ^e 1 Rapports finals : 1 ^{re} 19,85 2 ^e 10,79 3 ^e 7,71 | Levier à main Levier à main 2,65 1,50 1 20,14 11,4 7,71 | Sélecteur 2,65 1,50 1 20,14 11,4 7,71 |
| CARBURATEUR  | Marque Type Gicleur principal Gicleur d'aiguille Volet Position de l'aiguille Emmanchement Passage des gaz Position de la cuve Filtre à air | Gurtner RN 17 34 et 33 — 10 Haute 25,4 mm. 17 mm. à droite — | Gurtner H 17 G 2 44 32 5326 10 Haute 25,4 mm. 17 mm. à gauche 316 |



DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre 2 temps double transfert de 51 mm. d'alésage et 60 mm. de course. Cylindrée exacte 122,58 cmc. Taux de compression 6,6 à 1. Puissance 4 CV à 4.000 t/m.

CULASSE

En alliage léger avec chambre d'explosion hémisphérique avec bougie placée obliquement à l'arrière sur les modèles 57 et verticalement au centre sur les modèles antérieurs (type 55).

Ailettes de grandes dimensions assurant un parfait refroidissement de la chambre d'explosion et de la bougie.

La fixation sur le cylindre est assurée par quatre goujons avec interposition sous chaque écrou d'une rondelle plate et d'une rondelle grower, ce qui permet une certaine élasticité dans le montage de la culasse et admet la dilatation de l'alliage qui la compose.

Entre culasse et cylindre est intercalé un joint métal-plastique.

CYLINDRE

En alliage léger, muni d'une chemise en acier spécial à haute résistance emmanchée à la presse. Les deux canaux de transfert sont disposés latéralement.

Il existe trois types de cylindre : l'un pour le moteur 55, le second existe sur le nouveau modèle, le 57 TA, et le troisième sur les 57 TC et TCL. Le premier possède deux lumières d'échappement côte à côte, ce qui permet l'usage d'un seul tuyau d'échappement ou de deux tuyaux jumelés. Le second possède également deux lumières d'échappement côte à côte, mais un seul tube d'échappement est utilisé. Enfin, le troisième possède deux orifices d'échappement séparés l'un de l'autre, ce qui entraîne l'utilisation de deux tuyaux d'échappement fixés par des collerettes aux pipes venues de fonderie avec le cylindre.

La pipe d'admission longue et coudée est fixée à l'arrière du cylindre.

La fixation sur le carter se fait par quatre goujons.

Un joint papier collé à l'hermétique est interposé au préalable entre cylindre et carter.

PISTON

En alliage léger. Dessus bombé avec deux encoches (situées en arrière du piston et face aux lumières de transfert) jouant un peu le rôle de déflecteurs. Sa jupe comporte deux ouvertures latérales (échancrées à l'arrière vers le haut) et qui sont destinées à permettre aux gaz frais admis dans le carter de monter à la chambre de combustion par les canaux de transfert. Le piston comporte deux segments d'étanchéité.

L'axe de piston est emmanché froid dans le piston préalablement chauffé. Deux circlips le maintiennent.

VILEBREQUIN

Le vilebrequin est à masse d'équilibrage. Il est porté par quatre roulements à billes (deux du côté embrayage et deux du côté volant). L'arbre de vilebrequin droit est cannelé pour recevoir l'embrayage. L'arbre de gauche se termine par un cône sur lequel est emmanché le volant magnétique.

Du côté embrayage, un joint d'étanchéité avec sa bague est placé entre les deux roulements. Le roulement qui se trouve en conséquence à l'extérieur est graissé par barbotage dans l'huile provenant de la boîte de vitesses.

Du côté volant magnétique, le joint est situé à l'extérieur des roulements et ceux-ci sont séparés par une simple entretoise. Ces deux roulements et le roulement intérieur (côté embrayage) sont lubrifiés par l'huile contenue dans les gaz provenant du carter. Toutefois, sur le modèle 55, on trouve un graisseur extérieur pour le roulement côté volant magnétique. Sur les modèles 57, ce graisseur a été supprimé et un trou pratiqué dans le siège facilite l'accès de l'huile contenue dans les gaz au roulement lui-même.

Le maneton cylindrique est emmanché à la presse. Le pied de bielle est bagué en antifricition et la tête est montée sur aiguilles (modèle 55) et sur une double rangée de galets (modèles 57).

CONSEILS PRATIQUES

DÉMONTAGES

DEPOSE DU MOTEUR

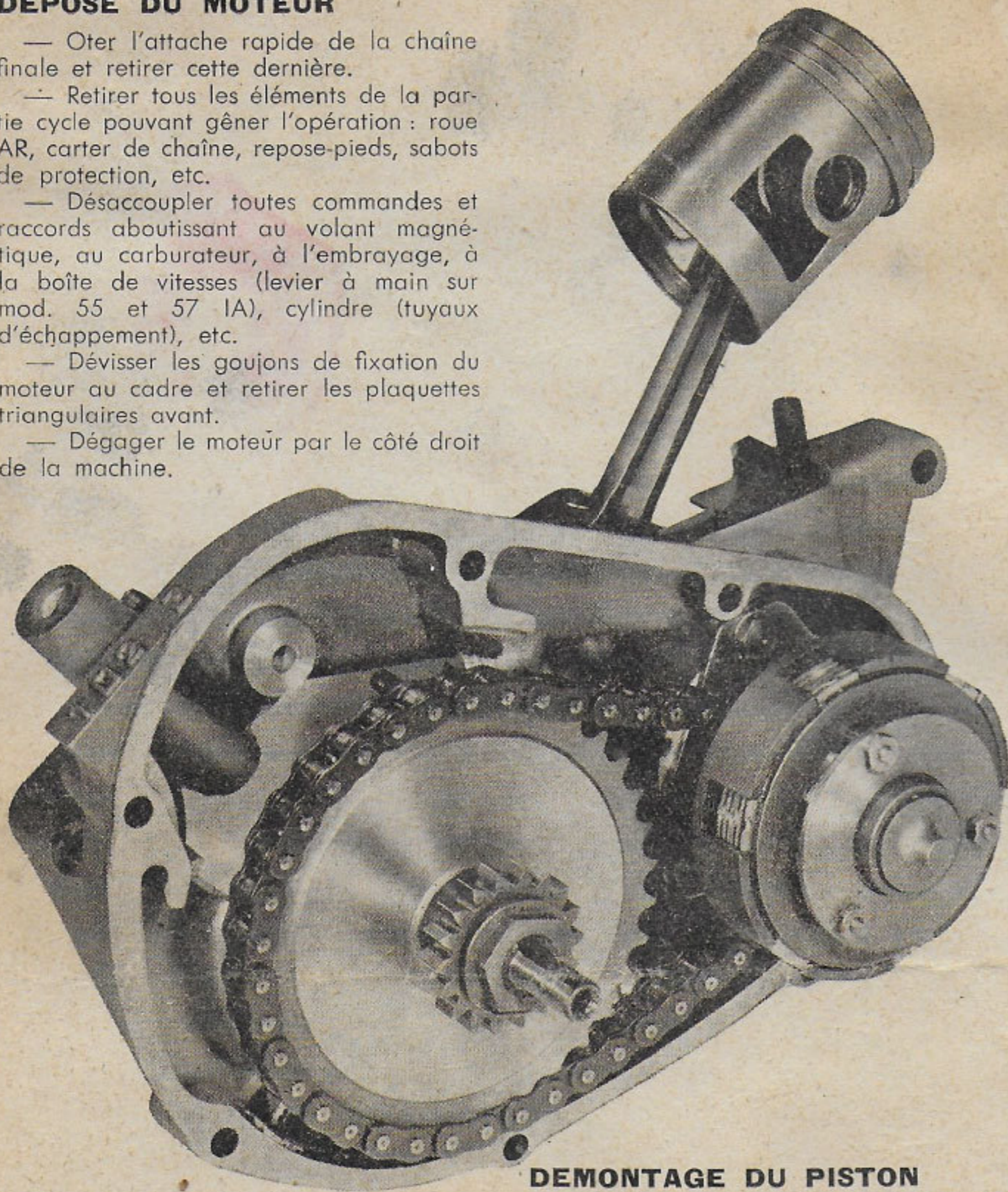
— Oter l'attache rapide de la chaîne finale et retirer cette dernière.

— Retirer tous les éléments de la partie cycle pouvant gêner l'opération : roue AR, carter de chaîne, repose-pieds, sabots de protection, etc.

— Désaccoupler toutes commandes et raccords aboutissant au volant magnétique, au carburateur, à l'embrayage, à la boîte de vitesses (levier à main sur mod. 55 et 57 IA), cylindre (tuyaux d'échappement), etc.

— Dévisser les goujons de fixation du moteur au cadre et retirer les plaquettes triangulaires avant.

— Dégager le moteur par le côté droit de la machine.



DESHABILLAGE DU MOTEUR

— Enlever la pipe d'admission avec le carburateur, après avoir dévissé les deux écrous de fixation placés derrière le cylindre.

— Retirer le levier de commande du débrayage.

— Retirer la pédale du kick-starter en extrayant la clavette avec un maillet après avoir oté l'écrou qui la maintient. Enlever la douille cache-poussière. Retirer le ressort.

— Dévisser la bougie.

DEMONTAGE DU CYLINDRE

— Dévisser les quatre écrous de fixation de la culasse au cylindre en procédant en croix pour éviter toute distorsion. Retirer les deux rondelles enfilées sur chaque goujon.

— Décoller la culasse avec soin et sans brutalité (ne pas employer de tournevis pour faire levier sur les ailettes). Si elle résiste, frapper légèrement les côtés avec un maillet en bois.

— Dévisser les quatre écrous fixant le cylindre au carter et dégager le cylindre en le balançant d'avant en arrière et en évitant tout mouvement latéral. Il est recommandé de mettre au préalable le piston au point mort bas.

DEMONTAGE DU PISTON

— Retirer les deux circlips de verrouillage.

— Chauffer légèrement le piston, soit en le plongeant dans l'eau bouillante, soit au moyen d'une flamme (lampe à souder par exemple) en prenant soin de répartir convenablement la chaleur et d'éviter la création de points trop chauds.

— Chasser l'axe en utilisant une presse et une cale en bronze ou aluminium.

— Retirer les segments seulement si cette opération est indispensable (rupture, forte usure). Placer une ou plusieurs lames d'acier mince entre le piston et les segments et faire glisser ceux-ci sans les tordre, car ils se rompraient immédiatement.

DEMONTAGE DU VOLANT

— Retirer le capot du volant maintenu par 3 vis (mod. équipé du SAFI) ou par un circlips (ABG).

— Débloquer l'écrou central du volant (pas normal). Maintenir le rotor à l'aide d'un serre-volant ou en utilisant un fer plat coudé à son extrémité et que l'on engagera dans l'une des lumières de réglage des vis platinées sans toucher à ces dernières. Puis, dévisser l'écrou central jusqu'à ce qu'il rencontre une résistance. Forcer un peu et le rotor se décollera du cône, car cet écrou joue le rôle d'un extracteur.

— Retirer le rotor.

— Démontez le stator fixé sur le carter gauche par deux vis.

— Retirer la rondelle feutre et la rondelle à épanchement placées derrière le stator.

— Placer le stator dans le rotor pour éviter la désaimantation.

DEMONTAGE DU CARTER DE TRANSMISSION PRIMAIRE

— Vidanger le carter.

— Retirer les six écrous d'assemblage situés derrière le rebord du carter principal.

DEMONTAGE DE L'EMBRAYAGE ET DE LA TRANSMISSION PRIMAIRE

a) Butée à billes.

— Dévisser régulièrement et progressivement les trois écrous équidistants placés autour de la butée (attention à la détente du ressort central).

— Retirer la butée à billes et le ressort.

— Pour enlever le cône de pression, retirer le jonc de retenue, extraire le cône et récupérer les billes.

b) Embrayage.

— Bloquer le vilebrequin et dévisser la vis située au centre de la noix d'embrayage (pas normal). Attention à la rondelle-frein. Dégager les disques. Dévisser l'écrou freiné placé à l'extrémité de l'arbre-moteur, retirer la rondelle, le ressort, le pignon à rochets, la bague centrale et la douille à cannelures.

— En tirant à la fois sur la cloche d'embrayage et sur le pignon multiplicateur, on peut démonter d'un bloc la transmission primaire. Comme la chaîne n'est pas démontable, on doit retirer les deux pignons ensemble.

— Dévisser les deux plaquettes triangulaires destinées à retenir les roulements (vis freinées). On trouve successivement une contreplaque en acier percée de trois trous à crans intérieurs, un disque laiton (à crans extérieurs), un disque acier (à crans intérieurs), un disque laiton, un disque acier, deux en laiton, un en acier, un en laiton, un en acier, un en laiton et enfin la plaque acier à crans intérieurs portant les trois goujons d'assemblage. Toutes ces pièces sont faciles à séparer.

OUVERTURE CARTER ET DEMONTAGE BOITE

— Dégager le pignon emmanché sur les cannelures de l'arbre.

— Retirer les écrous et les boulons d'assemblages des deux demi-carter.

— Enlever les deux vis de verrouillage (sans tête) placées sous le bossage du demi-carter gauche qui retiennent l'arbre intermédiaire (vis avant) et l'axe des fourchettes (vis arrière).

— Séparer les carters, au besoin à l'aide d'un maillet et dégager le vilebrequin.

— Pour retirer les roulements, il est nécessaire de chauffer légèrement au préalable les carters.

— Retirer les rondelles d'étanchéité en repérant leur position en vue du remontage.

— Retirer l'ensemble des pignons de la boîte.

REMONTAGES

Pour le remontage, il faut en principe suivre l'ordre inverse des opérations indiquées pour le démontage.

Cependant quelques précautions doivent être prises pour certaines parties. Nous les mentionnons ci-dessous dans l'ordre normal où on effectue le remontage, une fois que le moteur est entièrement démonté.

REMONTAGE DE LA BOITE DE VITESSES

— Replacer d'abord le doigt de commande des fourchettes et engager aussitôt dans le demi-carter les arbres portant l'ensemble des pignons.

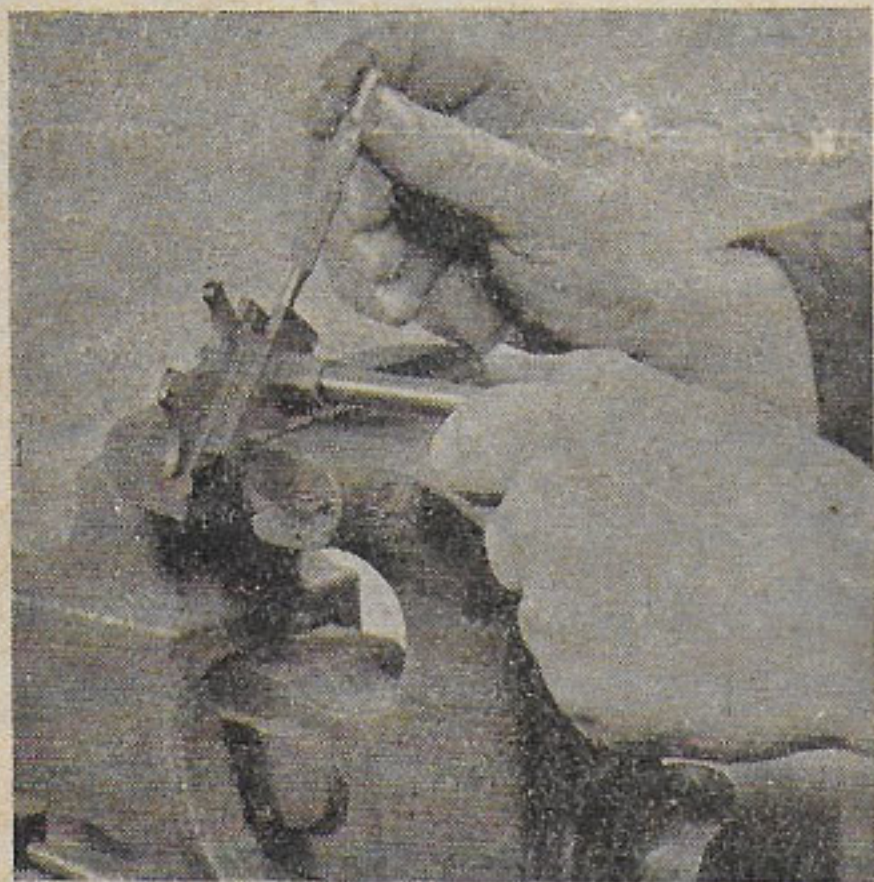
— Engager sur son arbre la fourchette double, après avoir comprimé avec une tige le ressort de la bille de positionnement.

— Mettre en place simultanément : les deux trains de pignons et la fourchette engagée sur les baladeurs et son axe, en plaçant en même temps le doigt de commande dans la fourchette.

— Engager le vilebrequin dans le demi-carter gauche en séparant les deux pièces par un joint papier enduit d'hermétique.

— Orienter au moyen d'un tournevis les axes de la fourchette et de l'arbre intermédiaire pour pouvoir serrer convenablement les vis de verrouillage.

— Puis poursuivre les opérations dans l'ordre inverse de celui qui est indiqué au chapitre Démontages.



REMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

— Nettoyer soigneusement à l'essence les disques d'embrayage, les sécher et les remettre dans l'ordre indiqué.

— Serrer à bloc la vis placée au milieu de la noix d'embrayage, rabattre le frein. La noix doit tourner librement sur le vilebrequin.

REMONTAGE DU CARTER DE TRANSMISSION PRIMAIRE

— Ne pas omettre de remplacer le joint papier du couvercle.

REMONTAGE DU PISTON

— Ce travail ne présente aucune difficulté et il suffit de suivre, en sens contraire, l'ordre des opérations effectuées au démontage ; néanmoins prendre soin de vérifier l'emplacement des lumières pratiquées dans la jupe du piston : elles doivent être orientées vers l'arrière du cylindre pour coïncider avec les ouvertures des canaux de transfert.



REMONTAGE DU CYLINDRE ET DE LA CULASSE

— Amener le piston au P.M.B. et engager le cylindre sur le piston en s'assurant que les ergots des segments apparaissent dans les coupes de ces derniers.

— Coller à l'hermétique le joint papier d'embase du cylindre.

— Changer le joint de culasse, s'il paraît être en mauvais état.

— Replacer la culasse sur le cylindre.

— Serrer les écrous en croix et progressivement.

Remarque : En dehors des quelques précautions que nous venons de signaler, toutes les opérations de remontage — nous le répétons — doivent être effectuées dans l'ordre inverse de celles indiquées pour le démontage.

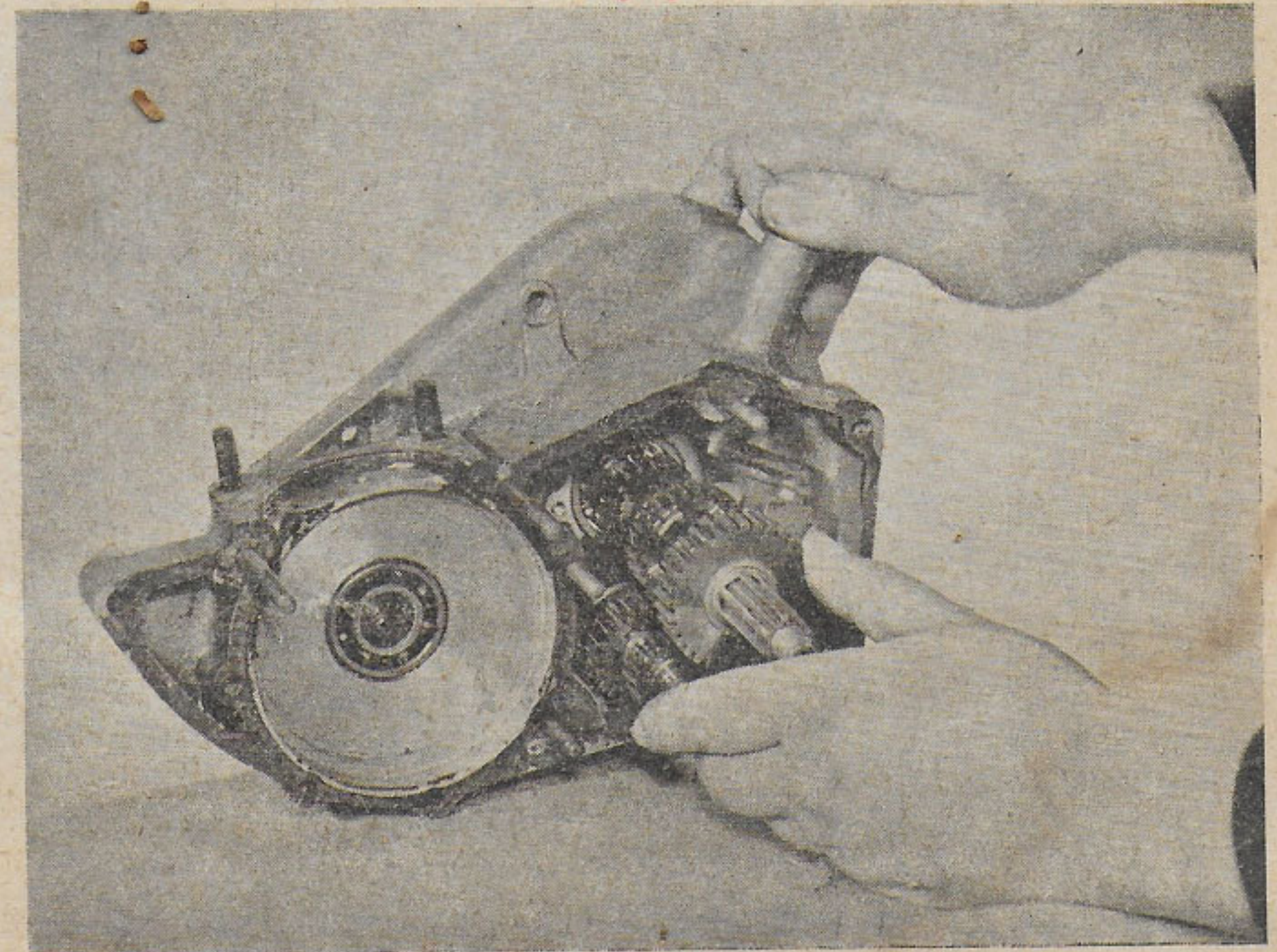
LE SELECTEUR DES MODELES 57 TC ET TCL

Pour démonter le sélecteur existant sur les modèles 57 TC et 57 TCL, procéder de la manière suivante :

- Vidanger le carter.
- Déposer le couvercle de carter sur lequel est fixé le sélecteur.
- Dévisser la vis de serrage de la pédale et la dégager.
- Dévisser les deux vis freinées maintenant l'encliquetage.
- Maintenir la plaquette en retirant

Ci-contre : Mise en place de l'arbre de verrouillage dans la fourchette double. Le ressort et la bille sont dans leur logement ; on fait pression sur cette dernière pour engager l'axe.

Ci-dessous : Remontage de la boîte de vitesses. Pendant qu'on introduit l'ensemble des pignons de la main gauche, la main droite facilite l'engagement du doigt de commande dans la gorge de la fourchette.



la vis pour ne pas perdre le ressort et les cliquets. Retirer le tout.

— Le levier dégage les trois vis à têtes fraisées vissées dans le couvercle du carter. Après les avoir dévissées, libérer les cliquets et l'axe sur lequel est monté le ressort de rappel de la pédale.

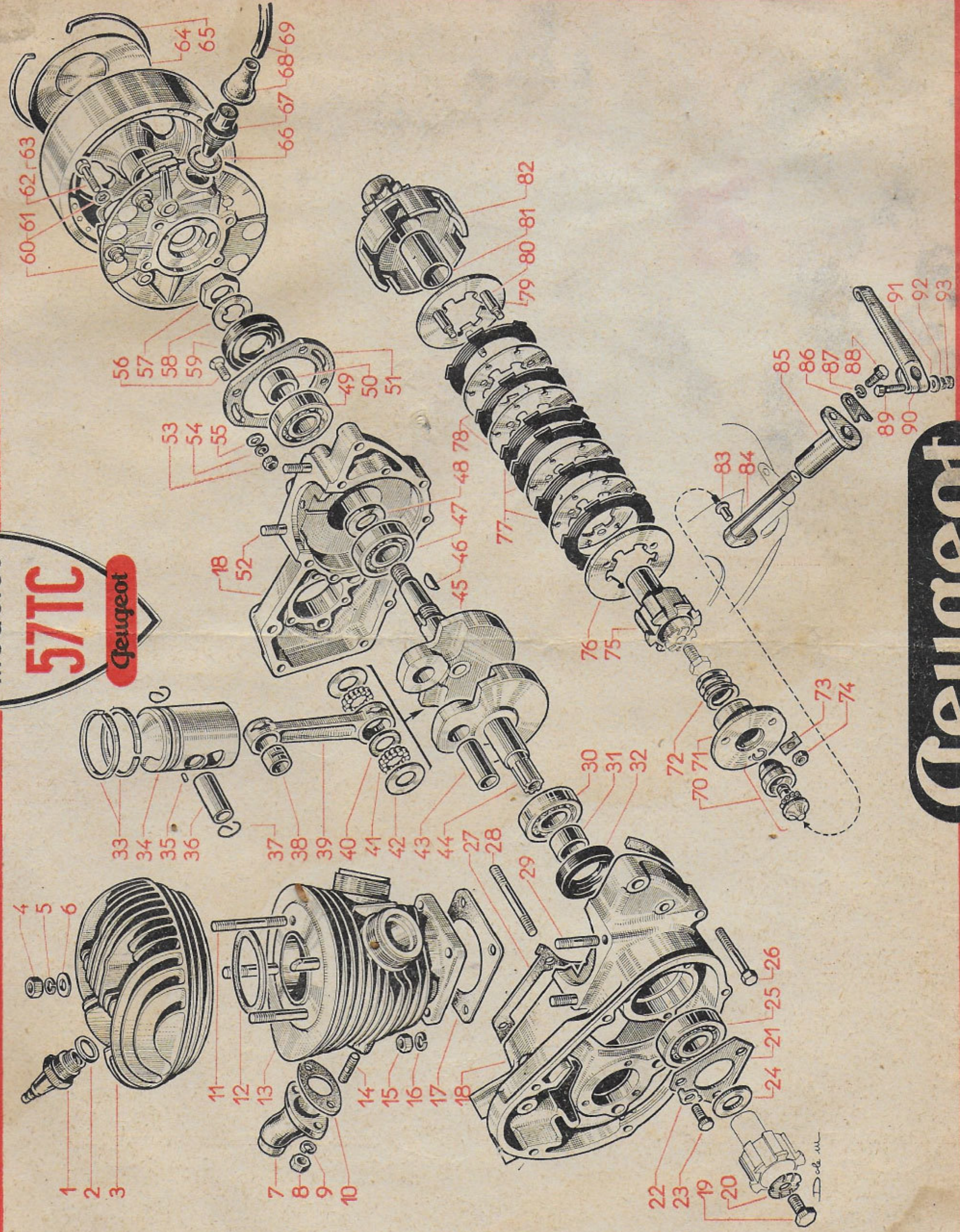
Remarque : Pour le remontage, il suffit de procéder dans l'ordre inverse.

IMPORTANT

NOTE SUR L'EMBIELLAGE

Le maneton du vilebrequin est emmanché à force dans les contrepoids. L'usage d'une presse est donc indispensable pour le dégager. Lorsqu'il est nécessaire de réaliser ce démontage, il est donc préférable d'en confier l'exécution à un spécialiste possédant l'outillage nécessaire ou bien — ce qui mieux est — demander au constructeur l'échange standard de l'ensemble des pièces.

modèles
57TC
 Peugeot



Peugeot

Modelos
57TC

Peugeot



Peugeot

CARTER-MOTEUR

Formant bloc, le carter-moteur se compose d'un ensemble principal s'ouvrant en 2 parties avec un joint intercalaire collé à l'hermétique. Un cloisonnement intérieur assure l'étanchéité du carter de vilebrequin.

Des rondelles minces sont placées sur le vilebrequin, afin de prévenir toute fuite par les paliers. Ces rondelles agissent comme des clapets suivant qu'il règne une compression ou une dépression à l'intérieur du carter.

TRANSMISSION PRIMAIRE

Elle s'effectue par l'intermédiaire d'une chaîne sans fin composée de 46 maillons. Pas : 9,52 ; largeur : 5,8 ; diamètre des rouleaux : 6,35. Cette chaîne relie le pignon moteur de 13 dents au pignon calé sur l'arbre principal de boîte et qui comporte 35 dents.

EMBRAYAGE

Il est composé de 5 disques acier et de 6 disques laiton travaillant dans l'huile. A remarquer que deux disques laiton se trouvent côte à côte. Le contact entre les disques est maintenu par un ressort central de 17,5 de longueur et sous 85 kg. de charge. Course de débrayage, 3 mm. La butée de l'embrayage est montée sur billes.

BOITE DE VITESSES

Elle forme bloc avec le moteur et comporte trois rapports. L'arbre principal de la boîte tourne sur deux roulements à billes. L'arbre intermédiaire est tubulaire. Il est supporté par un axe verrouillé dans le demicarter de droite par une vis d'arrêt. Chaque arbre comporte un pignon baladeur. Ces deux baladeurs sont toujours en prise et sont entraînés par une double fourchette commune. Une bille poussée par un ressort est logée dans le corps de la fourchette ; elle s'engage dans les encoches prévues dans l'arbre portant les fourchettes et assure ainsi le verrouillage des vitesses.

COMMANDE DU CHANGEMENT DE VITESSES

La commande du changement de vitesses se fait au moyen d'un sélecteur manœuvré au pied droit sur les modèles 57 TC et 57 TCL et au moyen d'un levier à main sur les modèles 55 et 57 TA.

Le mécanisme du sélecteur comprenant principalement l'encliquetage est incorporé dans le flanc droit du carter-moteur (modèles 57 TC et 57 TCL).

Sur les modèles 55 et 57 TA, le levier de commande du changement de vitesses est raccordé à la bielle de commande des fourchettes par une tringle réglable.

FONCTIONNEMENT DE LA BOITE DE VITESSES

La boîte comporte 3 vitesses, dont la 3^e est à prise directe. Les vitesses s'obtiennent par le déplacement d'une fourchette double qui agit sur les pignons-baladeurs 4 et 5 (voir photo) montés sur l'arbre principal et sur l'arbre intermédiaire. L'enclanchement des trois rapports s'obtient par la mise en service des différents pignons, comme indiqué ci-dessous :

Première vitesse : 2-3-7-6

Deuxième vitesse : 2-3-5-4

Troisième vitesse : 2-4

Quant au point mort, il se trouve entre la première et la seconde vitesse.

CARBURATEUR

Sur les modèles 55 est monté un carburateur Gurtner type RN 17. Il est recommandé d'utiliser avec ce carburateur un gicleur de 34 pendant la période de rodage et un de 33 une fois le rodage terminé.

Les modèles 57, plus récents, utilisent également le Gurtner, mais du type H 17 G 244. Le même gicleur (32) sert avant et après rodage.

Les modèles 57 ont de plus un filtre à air démontable du type fonctionnant à sec et qui porte le n° 316.

VOLANT MAGNETIQUE

En ce qui concerne l'alimentation d'allumage et d'éclairage, il existe également deux types différents de volants magnétiques selon les modèles.

Les 55 possèdent un volant SAFI, type SSY, d'une puissance de 40 w. L'avance est de 4,5 à 5 mm. et l'écartement des contacts du rupteur doit être de 4/10. Cône 17.

Les 57 montent un volant magnétique ABG, type 4 VDD 175, d'une puissance de 40/45 W. L'avance est de 3,5 mm. et l'écartement des contacts du rupteur de 3 à 4/10. Cône 17.

PARTIE CYCLE

La partie cycle des modèles 55 et 57 est semblable à celle utilisée sur toutes les autres motocyclettes Peugeot. Le cadre est un simple berceau triplé sous le moteur. A l'arrière on trouve une suspension coulissante avec des éléments à ressorts. A l'avant existe une fourche télescopique dont les deux bras contiennent des ressorts.

Le réservoir a une capacité de 12 litres, ce qui donne à la machine une autonomie de 450 km. environ.

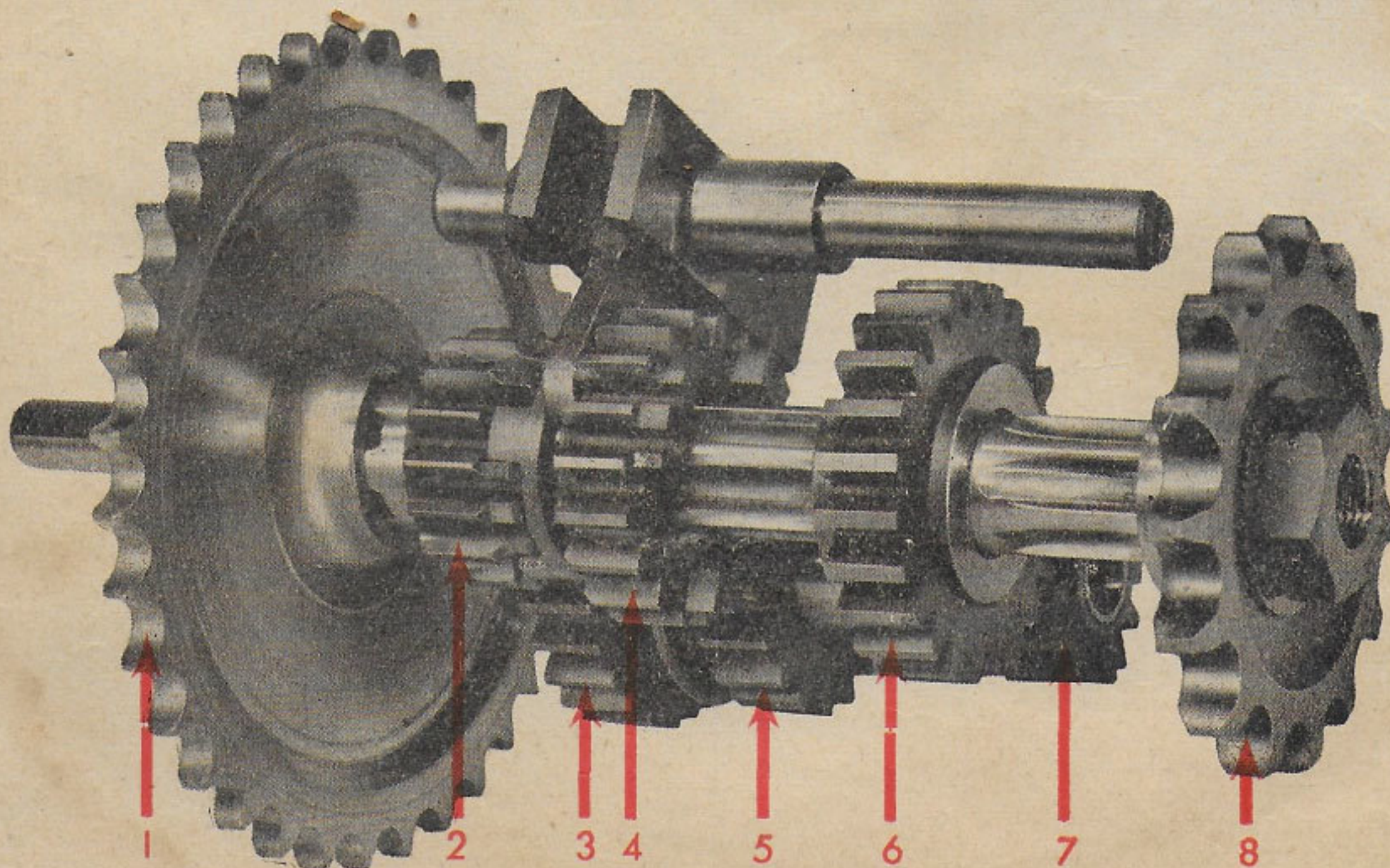


TABLEAU DES CORRESPONDANCES DES REPAIRES SUR LES DESSINS AVEC LES NUMÉROS D'ORIGINE DES PIÈCES

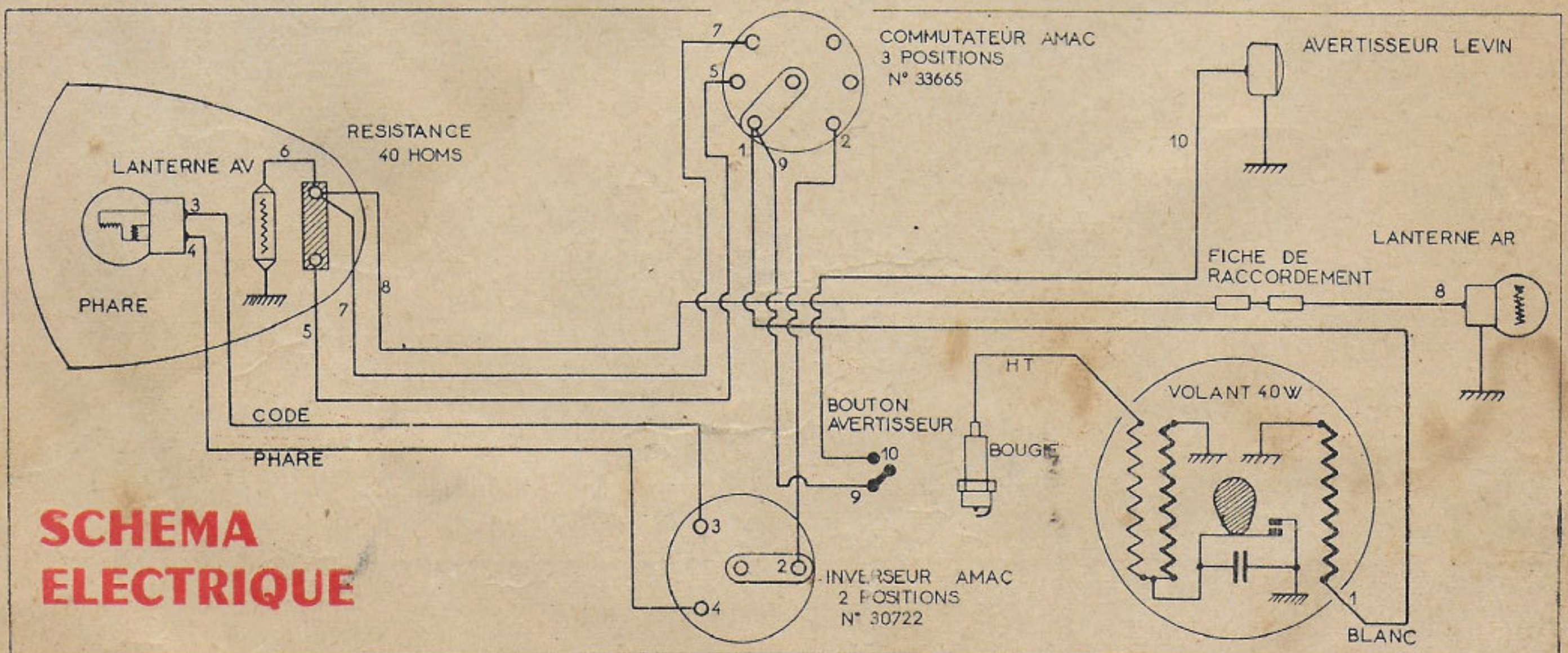
BOITE DE VITESSES SÉLECTEUR

| | | | |
|----|------------------------|-----|-------------|
| 1 | 16.921 | 51 | 4.135 |
| 2 | A.10.196 E complète | 52 | H. K. 6 |
| 3 | 413 | 53 | V. 2.20 |
| 4 | 240 | 54 | 11.246 |
| 5 | 16.747 | 55 | H. 5.10 |
| 6 | V. 947 | 56 | 17.629 |
| 7 | M. 6 | 57 | 24.613 |
| 8 | H.R. 6 | 58 | G. 6. 30.12 |
| 9 | 20.785 | 59 | H.R. 6 |
| 10 | 24.838 | 60 | W. 6 |
| 11 | 28.863 | 61 | V.643. C |
| 12 | 28.001 3 D | 62 | 28.839 |
| — | 33.833 7 D | 63 | 28.847 |
| — | 33.167 6 D | 64 | 28.685 E |
| 13 | 30.730 E | 65 | 20.781 |
| 14 | 28.228 | 66 | 19.536 |
| 15 | 28.004 E | 67 | 19.528 |
| 16 | 4.125 | 68 | 20.066 |
| 17 | 4.537 | 69 | 32.389 E |
| 18 | 18.018 E | 70 | 32.287 |
| 19 | 4.125 | 71 | 32.388 |
| 20 | 4.537 | 72 | 32.390 |
| 21 | 4.536 | 73 | 28.938 |
| 22 | 22.949 | 74 | 32.267 |
| 23 | 22.950 | 75 | 28.937 |
| 24 | 32.498 E | 76 | 32.385 E |
| 25 | 31.976 | 77 | 32.334 |
| 26 | 28.849 | 78 | 14.313 |
| 27 | 18.361 | 79 | 17.603 |
| 28 | 28.688 | 80 | 31.824 |
| 29 | F. 6. 15 | 81 | 20.068 |
| 30 | 28.687 | 82 | 18.360 |
| 31 | 14.314 | 83 | 17.857 |
| 32 | 30.728 | 84 | F. 6.15 |
| 33 | 27.337 | 85 | 31.823 13 D |
| 34 | 31.843 E | — | 31.814 14 D |
| 35 | 11.246 | — | 31.815 15 D |
| 36 | H. 616 | — | 31.816 16 D |
| 37 | 27.337 | 86 | 24.845 |
| 38 | 27.338 | 87 | 19.814 |
| 39 | 17.571 | 88 | 29.465 |
| 40 | 21.878 | 89 | 17.125 |
| 41 | 16.784 | 90 | 17.649 |
| 42 | 17.566 | 91 | 32.289 |
| 43 | 17.570 | 92 | 32.290 |
| 44 | 30.746 | 93 | 29.466 |
| 45 | 30.747 | 94 | 32.288 E |
| 46 | 10.20 | 95 | 29.466 |
| 47 | 28.690 | 96 | 17.640 |
| 48 | 28.693 | 97 | 28.654 E |
| 49 | 28.677 | 98 | W. 7 |
| 50 | 28.692 | 99 | H. 7.25 |
| | | 100 | 11.924 |
| | | 101 | 11.925 |
| | | 102 | 28.684 |
| | | 103 | 30.523 |

| | |
|-----|----------|
| 104 | 28.637 E |
| 105 | 28.636 |
| 106 | 28.751 |
| 107 | 30.522 |
| 108 | 28.752 |
| 109 | 28.753 |
| 110 | 28.649 E |
| 111 | F. 6.13 |
| 112 | 28.650 E |
| 113 | 28.639 |
| 114 | 28.640 |
| 115 | H. 6.12 |

CYLINDRE EMBRAYAGE

| | | | |
|----|--------------|----|-------------------------|
| 1 | 1.000 | 38 | 25.772 |
| 2 | 1.010 | 39 | 29.545 H |
| 3 | 29.336 | 40 | 29.547 |
| 4 | H. 8 | 41 | 30.496 |
| 5 | W. 8 | 42 | 29.548 |
| 6 | M. 8 | 43 | se livre avec la bielle |
| 7 | 33.241 | 44 | 32.185 |
| 8 | H. 6 | 45 | 32.913 |
| 9 | W. 6 | 46 | 30.652 |
| 10 | 23.794 | 47 | 14.403 |
| 11 | 29.320 | 48 | 32.190 |
| 12 | 28.410 | 49 | 14.403 |
| 13 | 28.661 E bis | 50 | 32.189 |
| 14 | 27.469 | 51 | 33.360 |
| 15 | H. 8 | 52 | G. 8.20.16 |
| 16 | W. 8 | 53 | H. 6 |
| 17 | 27.932 | 54 | W. 6 |
| 18 | 32.143 E | 55 | M. 6 |
| — | 32.581 E | 56 | F. 90.6.15 |
| 19 | 17.112 | 57 | 23.802 |
| 20 | 19.449 | 58 | 23.801 |
| 21 | 24.859 | 59 | 28.947 |
| 22 | 11.246 | 60 | 2.052 |
| 23 | 11.148 | 61 | W-6 |
| 24 | 16.984 | 62 | C-6-25 |
| 25 | 16.842 | 63 | 1.292 |
| 26 | H. 654 | 64 | 1.246 |
| 27 | 24.788 | 65 | 1.247 |
| 28 | G. 6.42.12 | 66 | 1.238 |
| 29 | G. 8.20.16 | 67 | 1.237 |
| 30 | 14.403 | 68 | 995 |
| 31 | 32.189 | 69 | 1.008 |
| 32 | 28.947 | 70 | 27.727 E |
| 33 | 28.103 | 71 | 30.439 E |
| 34 | 26.920 E bis | 72 | 4.160 |
| 35 | 28.099 | 73 | 19.590 |
| 36 | 28.010 | 74 | 4.367 |
| 37 | 32.510 | 75 | 28.874 |
| | | 76 | 19.410 |
| | | 77 | 16.985 |
| | | 78 | 19.406 |
| | | 79 | 28.881 E |
| | | 80 | 27.730 |
| | | 81 | 17.107 |
| | | 82 | 17.106 E |
| | | 83 | 19.731 |
| | | 84 | 32.500 E bis |
| | | 85 | 32.499 E |
| | | 86 | 25.810 |
| | | 87 | W-6 |
| | | 88 | H.6.16 |
| | | 89 | H.5.25 |
| | | 90 | 19.308 E |
| | | 91 | M.5 |
| | | 92 | W.5 |
| | | 93 | H bis 5 |



CETTE ÉTUDE A ÉTÉ RÉALISÉE PAR LA REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE

ESSAI

500 cc.



TWIN

Mod. 20

Quand on a un ami d'enfance qui s'appelle Georges Monneret, et que l'envie vous dévore d'essayer une belle 500 twin anglaise dernier modèle, on est nécessairement amené à penser A.J.S.

— Allô, Georges. Peux-tu me passer une belle bécane pour en publier l'essai dans la R.T.M. ?

— Bien sûr. Qu'est-ce que tu veux ?

— Une 500 twin A.J.S.

— Eh bien, viens la chercher. Je te la prépare.

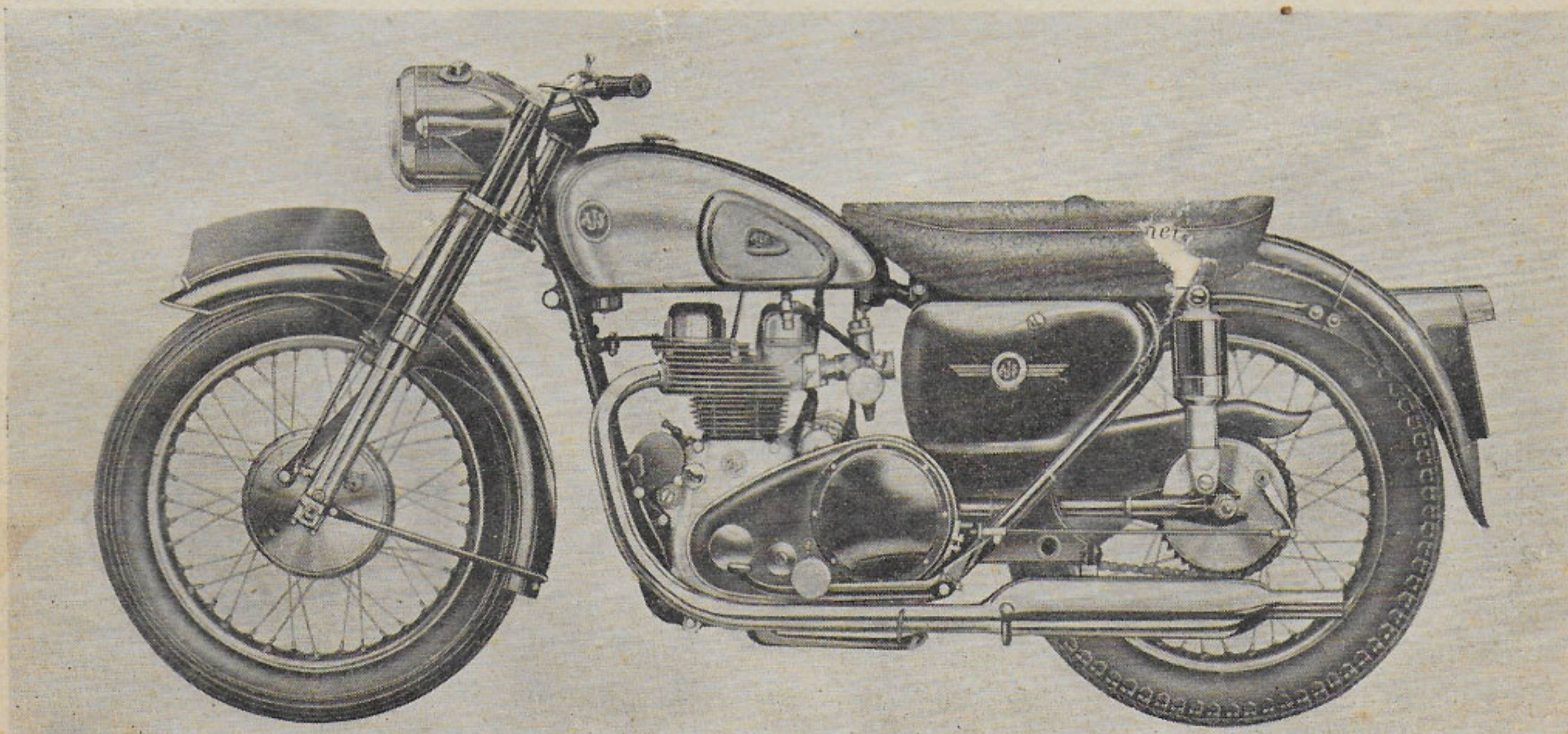


Nous sommes au mois de février. Vous en souvient-il ? Il a fait froid cette année en février. Le thermomètre est à -7° . Nous partons pour Montrouge. Notre A.J.S. est prête devant la porte du magasin de l'avenue Aristide-Briand. Le compteur kilométrique indique 20 km. Machine neuve qu'il va falloir roder en prenant les précautions d'usage. Mais voyons, avant de démarrer, comment se présente cette twin.

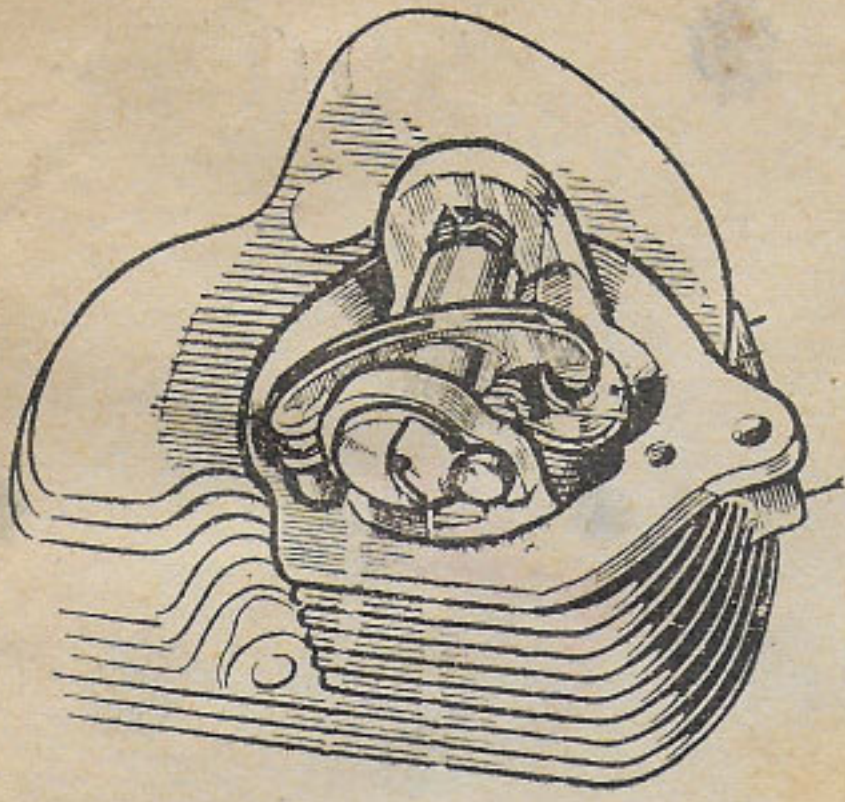
Comme toutes les A.J.S., le cadre est un simple berceau d'aspect robuste. A l'avant nous trouvons une fourche télescopique munie d'amortisseurs hydrauliques à double effet. A l'arrière la suspension oscillante que la marque emploie déjà depuis un lustre et dont la rigidité latérale

est, à juste titre, renommée. Deux gros éléments télescopiques contiennent les ressorts de suspension et les amortisseurs hydrauliques à double effet. Le réservoir, d'une contenance légèrement supérieure à 17 litres, est placé à cheval sur le tube supérieur du cadre et repose sur quatre rondelles de caoutchouc maintenues par autant de boulons. Sous le siège biplace, on trouve du côté droit le réservoir d'huile (un peu plus de 2,5 litres) et du côté gauche le coffre à outils, ayant la même forme allongée du réservoir d'huile, et qui contient, en plus d'une trousse très complète, la batterie Lucas 6 volts, 12 A/h et le régulateur. Les roues de 19 pouces sont équipées de freins moyeux centraux (\varnothing 220 mm) en alliage léger et garnis d'ailettes de refroidissement. La roue arrière est à broche et peut être démontée sans qu'il soit besoin de toucher ni à la transmission ni à la commande de frein. Le phare Lucas (\varnothing parabole 170 mm) contient une ampoule à 2 filaments (phare-code), la lumière « ville » étant assurée par deux veilleuses placées de chaque côté du phare. Avertisseur Lucas non visible, placé sous la selle biplace. Compteur kilométrique encastré. Largeur du guidon, 730 mm.

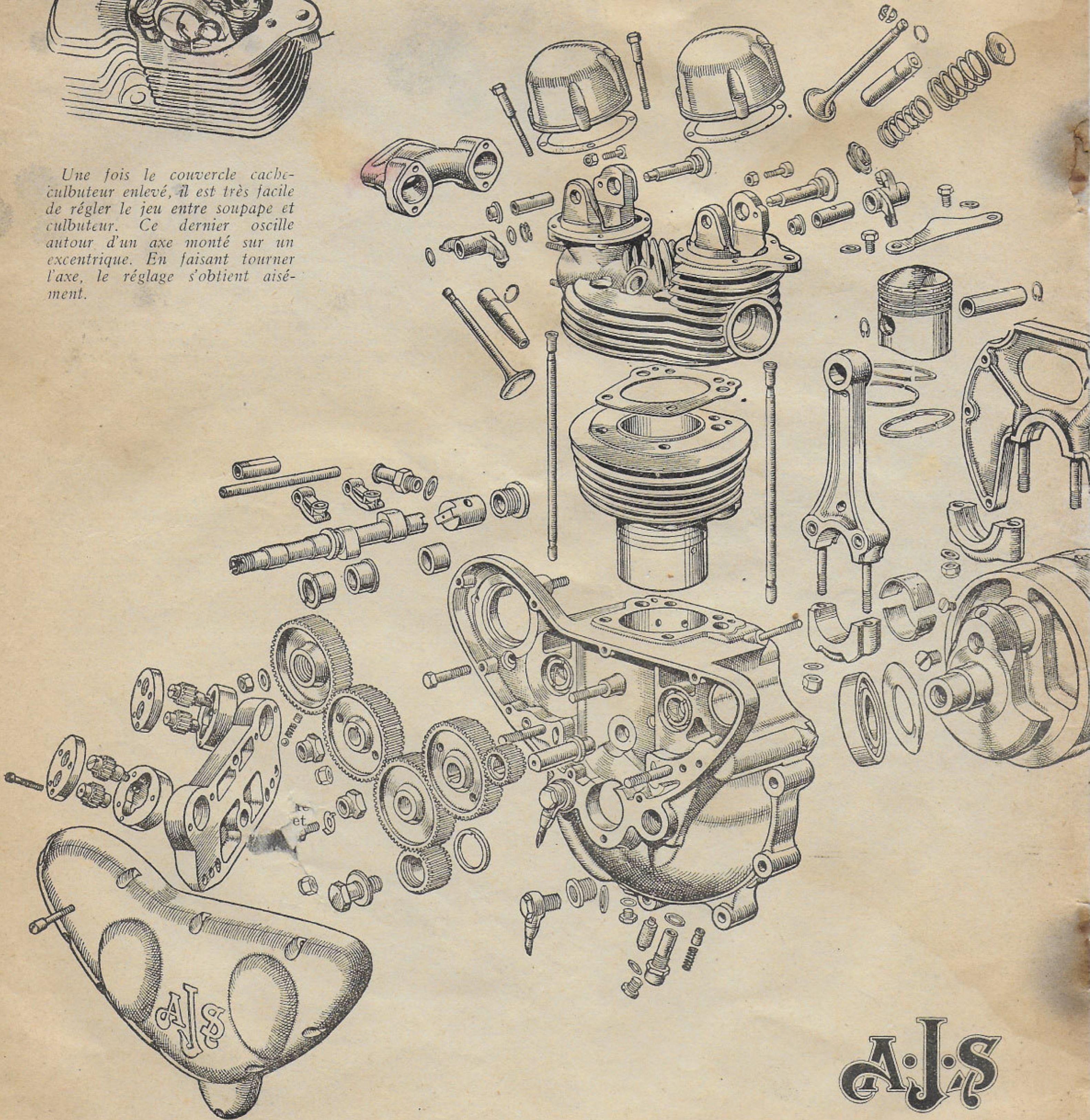
Le moteur est un vertical twin face à la route avec les cylindres fonte et les culasses en alliage léger. Les deux ensembles cylindre-culasse sont séparés, l'air circulant entre



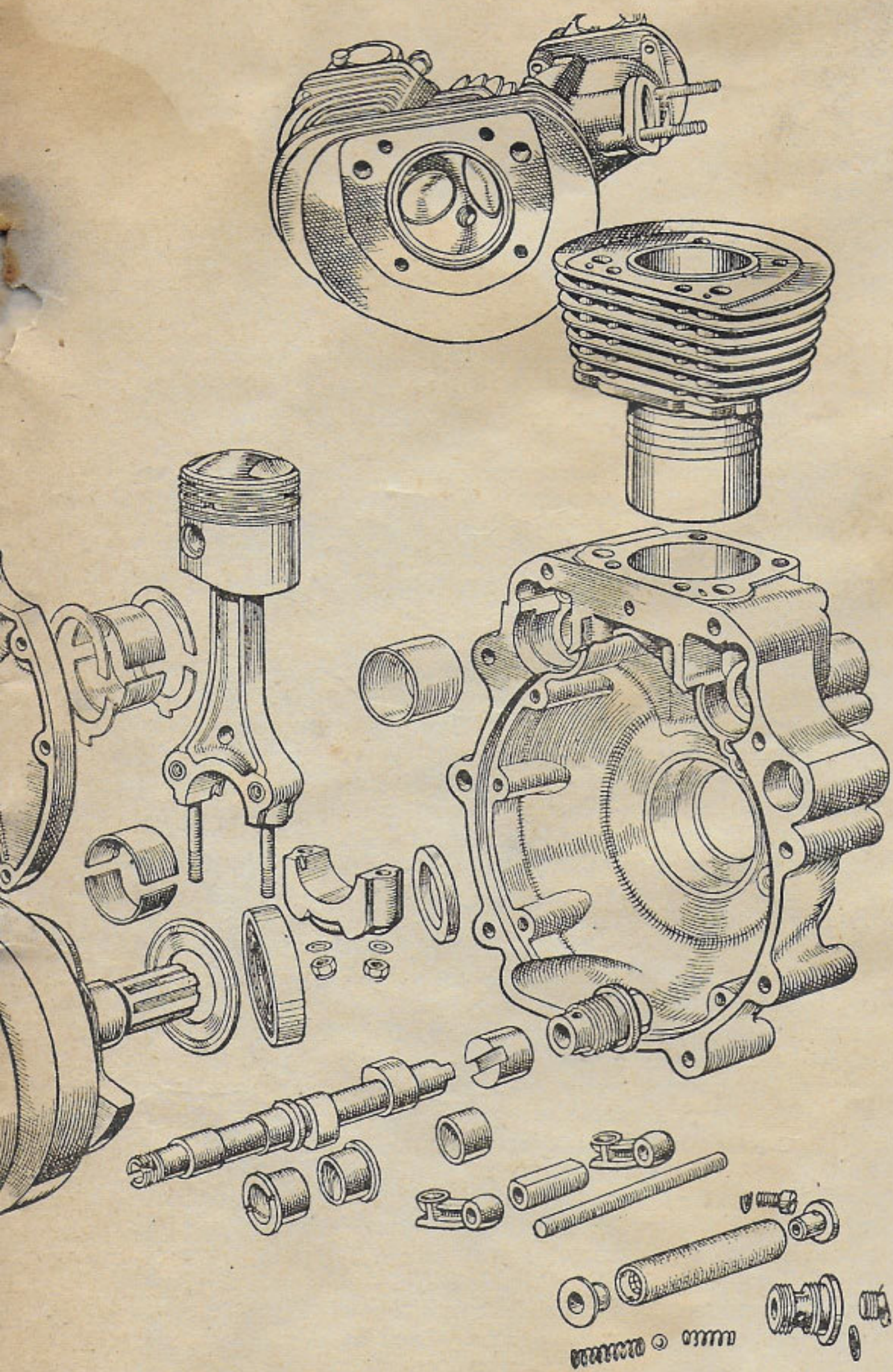
VUE ÉCLATÉE DU



Une fois le couvercle cache-culbuteur enlevé, il est très facile de régler le jeu entre soupape et culbuteur. Ce dernier oscille autour d'un axe monté sur un excentrique. En faisant tourner l'axe, le réglage s'obtient aisément.



MOTEUR TWIN



les deux. Les soupapes en tête sont commandées par tringles et culbuteurs. L'axe des culbuteurs monté sur excentrique permet le réglage du jeu aux soupapes par rotation. Alimentation par un seul carburateur Amal Monobloc relié aux culasses par une pipe d'admission en U. Allumage par magnéto Lucas avec avance commandée par manette au guidon. Une dynamo (également de la marque Lucas) assure la recharge de la batterie. Ce moteur (dont on peut voir dans le tableau les principales caractéristiques) a vu sa puissance légèrement augmentée cette année par rapport aux modèles antérieurs. Il développe actuellement 30 CV à 6.800 t/m, soit une puissance spécifique de 60 CV/litre. Voici, à titre indicatif, les puissances développées par quelques autres 500 twin anglaises : Triumph (Speed-Twin)

27 CV, Royal Enfield 27 CV, Ariel 28 CV, B.S.A. (Shooting Star) 30 CV, Norton (88) 30 CV, Triumph (Tiger 100) 32 CV.

Le graissage est du type à carter sec, c'est-à-dire à circulation d'huile avec retour de celle-ci aux réservoirs.

L'embellissage repose sur trois paliers (lisse au centre, sur roulements à galets de chaque côté). Les têtes de bielles sont montées sur des paliers munis de demi-coquilles anti-friction.

La transmission primaire se fait par chaîne sous carter bain d'huile.

La boîte de vitesses est à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. L'étagement de la boîte, en prenant la prise directe (1 à 1) pour base de 100 % donne les pourcentages suivants : 3^e 76,4 % ; 2^e 58,8 % et 1^{re} 37,7 %. Ces chiffres peuvent donner lieu à diverses interprétations, mais on arrive en les étudiant à obtenir quelques indications intéressantes sur les possibilités de la machine. En effet, on observe un « trou » entre 4^e et 3^e, une 3^e et une 2^e très rapprochées, et un écart entre 2^e et 1^{re} que nous pouvons considérer comme normal. Comparons ces chiffres avec ceux de la boîte d'une autre 500 cmc, développant approximativement la même puissance : 4^e 100 % ; 3^e 82,7 % ; 2^e 56,8 % ; 1^{re} 38,7 %. On peut donc avec cette dernière machine atteindre en 3^e une vitesse plus élevée pour un même régime, qu'avec l'A.J.S., mais l'écart qui existe entre 2^e et 3^e est très grand. En résumé, l'A.J.S. possède un étagement très régulier puisque, entre 1^{re} et 2^e l'écart est de 21,1 %, entre 2^e et 3^e 17,6 %, et entre 3^e et 4^e 23,6 %. Pour l'autre boîte de vitesses, les écarts sont entre 1^{re} et 2^e 18,1 %, entre 2^e et 3^e 25,9 %, et entre 3^e et 4^e 17,3 %. Il s'ensuit en conséquence que dans la grande montagne ou sur routes très accidentées, ou encore pour le tout terrain, la conduite de l'A.J.S. doit être plus agréable que celle de l'autre 500. Plus agréable, et aussi plus efficace car, à égalité de conditions (freinage, poids transporté etc.), la moyenne réalisable avec l'A.J.S. est certainement supérieure à celle qu'on obtiendrait en pilotant l'autre twin. Par contre, sur routes moyennement accidentées, la supériorité de cette dernière machine sur l'A.J.S. serait manifeste, car l'usage de sa 3^e (plus longue) serait fréquent et permettrait de belles reprises.

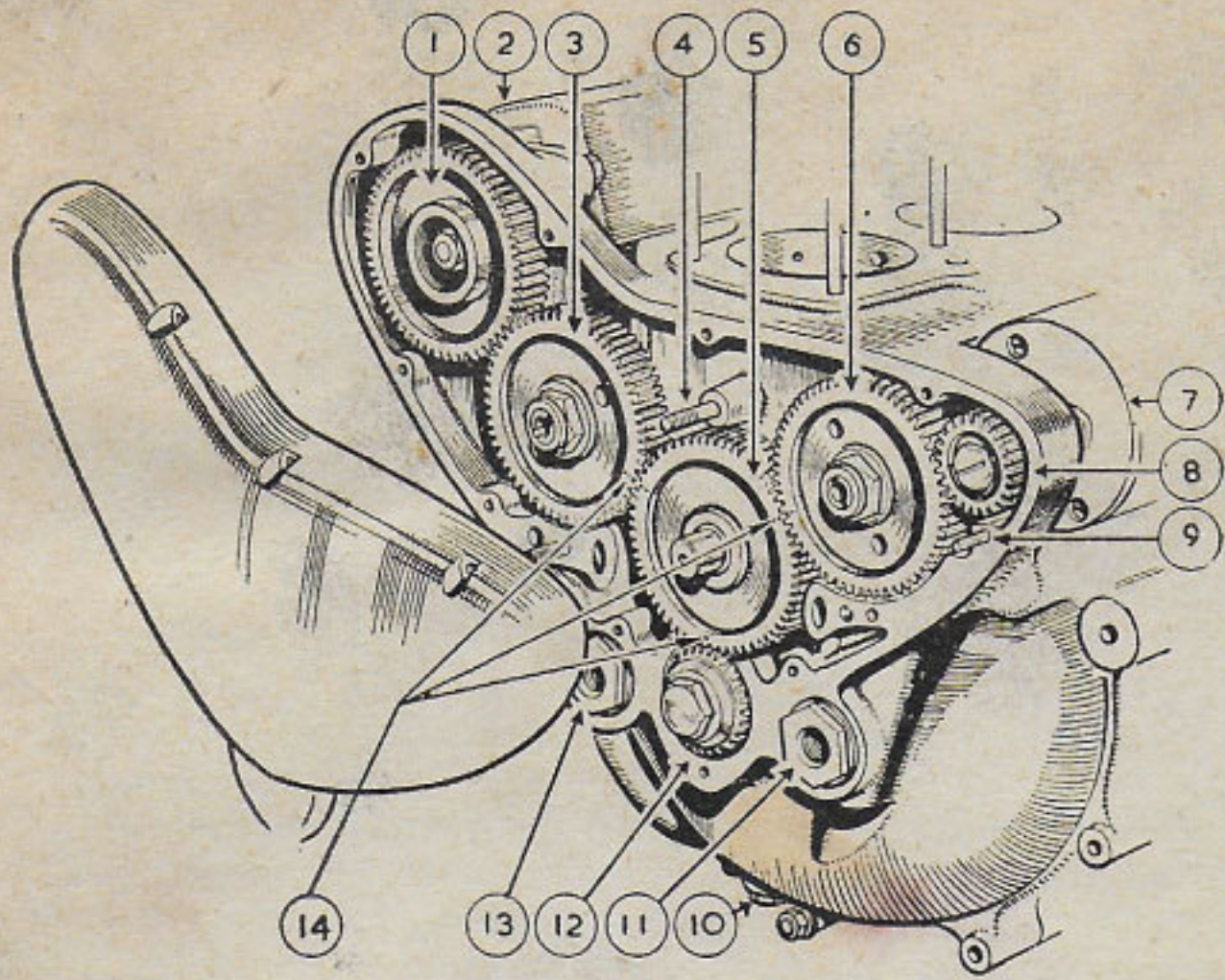
L'embrayage est à disques garnis de Ferodo, fonctionnant à sec.

La transmission secondaire se fait par chaîne. Notons qu'A.J.S. n'a pas suivi la mode 1956 et que cette chaîne n'est pas enfermée sous carter.

La présentation de la machine est impeccable. Teinte noire, réservoir chromé sans excès avec de bleus écussons de la marque rapportés (en plastique !...) carter de distribution en aluminium poli, tuyaux et pots d'échappement chromés. En matière d'esthétique les goûts peuvent différer, signalons cependant que nous trouvons, personnellement, la ligne A.J.S. très séduisante. Prix de vente : 360.000 fr. (plus taxes).

✱

Pendant une dizaine de jours, nous utilisons la 500 twin mise à notre disposition pour nos trajets quotidiens. Et cela par des températures allant de -5° à -16°. Impossible de prendre la route, car la France tout entière, nous disent les services compétents, disparaît sous une croûte dure de verglas. Néanmoins (à quelque chose malheur est bon), cette température sibérienne nous permet d'apprécier une des qualités essentielles de la machine : la facilité des départs le matin à froid. Après avoir noyé convenablement la cuve de notre Monobloc, mis les manettes d'air et d'avance sur leurs positions minima, très peu de gaz, le moteur démarre à la seconde ou troisième sollicitation, sans que l'effort à fournir pour appuyer sur la pédale de kick soit excessif. Puisque nous sommes sur ce sujet, notons qu'avec des températures plus normales, les mises en route du moteur s'effectuèrent par la suite généralement au premier coup de kick.

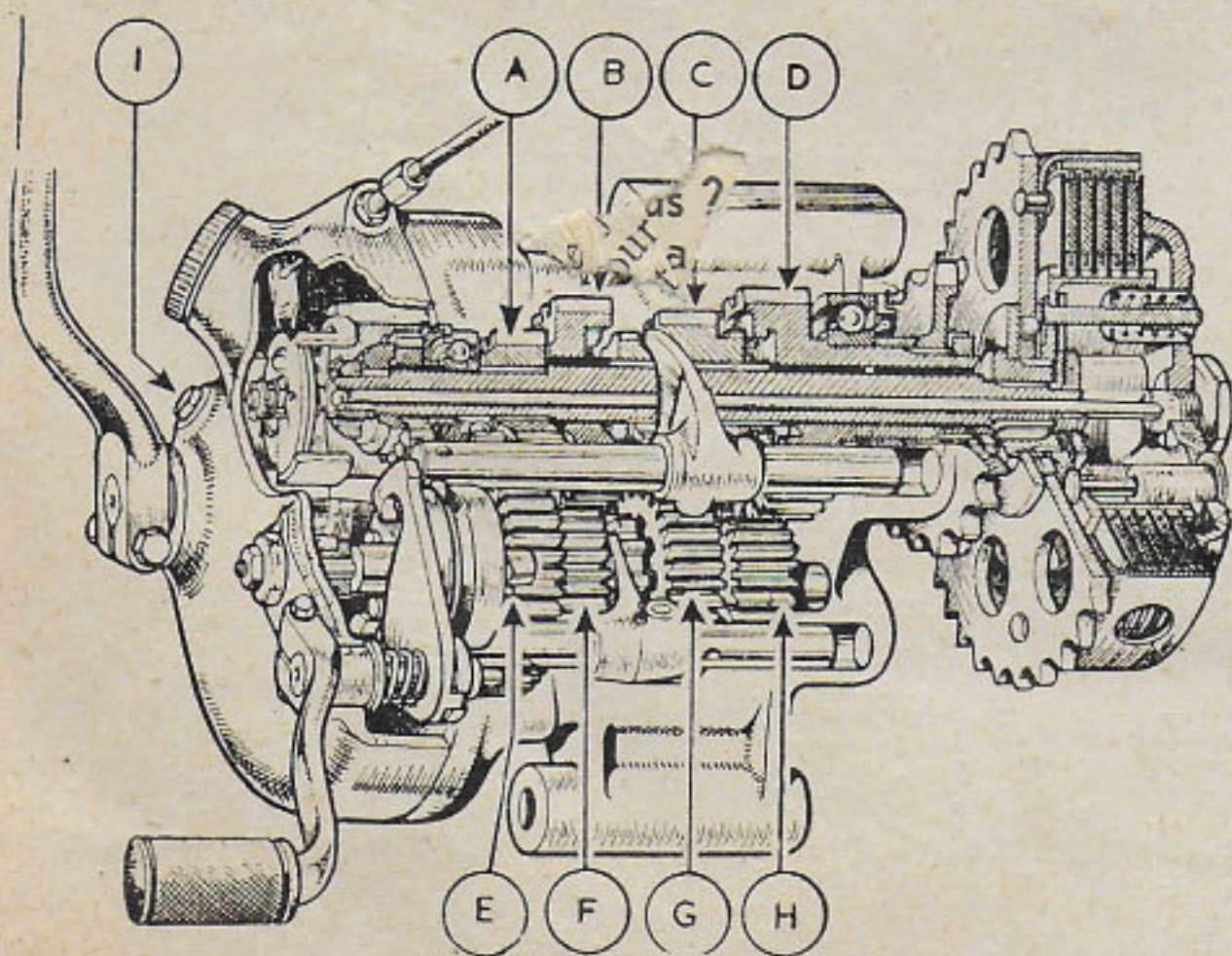


Carter de distribution

1. Pignon de commande de la magnéto.
2. Magnéto.
3. Pignon de commande de l'arbre à cames (admission).
4. Un des trois goujons servant à la fixation du corps de la pompe à huile.
5. Pignon intermédiaire.
6. Pignon de commande de l'arbre à cames (échappement).
7. Dynamo.
8. Pignon de commande de la dynamo.
9. Ergot maintenant le couvercle du carter.
10. Bouchon de vidange.
11. Point de fixation du corps de la pompe à huile.
12. Pignon de commande de la pignonerie.
13. Point de fixation du corps de la pompe à huile.
14. Repères pour le calage de la distribution.

La boîte de vitesses

- A. Pignon primaire de première vitesse.
- B. Pignon primaire de troisième vitesse.
- C. Pignon primaire de seconde vitesse.
- D. Pignon principal d'arbre primaire.
- E. Pignon secondaire de première vitesse.
- F. Pignon secondaire de troisième vitesse.
- G. Pignon secondaire de seconde vitesse.
- H. Petit pignon de l'arbre secondaire.
- I. Niveau d'huile.



Bien que les commandes de magnéto et de dynamo soient assurées par des pignons, le moteur n'émet aucun sifflement désagréable. Par ailleurs le bruit de l'échappement est très bien amorti par les deux silencieux de grandes dimensions. Le son, métallique, clair, est très agréable.

La stabilité en virages et la tenue de route en ligne droite sont bien connues et renommées à juste titre. L'A.J.S., grâce à ses confortables suspensions, présente un très haut coefficient de sécurité, largement accru par l'efficacité du freinage. Les gros moyeux-freins centraux procurent une progressivité digne d'éloges.

Le facteur sécurité est encore augmenté par la possibilité d'accélération sensationnelles. Le moteur donne l'impression de fournir des CV en abondance à tous les régimes. C'est ainsi qu'à 45 km-h en quatrième, on obtient, avec pleine avance, une excellente reprise sans nécessité de changer de rapport. Le régime est alors de 1.900 t/m environ. Il est évident qu'en rétrogradant, la reprise est plus franche, et que le fait d'engager la troisième dès que la vitesse tombe au-dessous de 50 km-h est beaucoup plus logique.

Au bout de dix jours, c'est enfin le dégel !... Notre compteur totalise 475 km seulement et il ne nous est pas possible de procéder déjà à des essais de vitesse. Le temps nous presse cependant et notre secrétaire de rédaction nous aiguillonne. Solution : partir en voyage pendant deux jours afin de terminer le rodage !... (Entre nous, la perspective de faire de la route sur cette belle machine ne me déplaît point. Mais ne le répétez pas : à la R.T.M., on s'imagine que c'est un gros sacrifice de ma part.)

**

L'O.N.M., consulté téléphoniquement, nous annonce de la pluie entre Paris et Angoulême et des chutes de neige entre Angoulême et Bordeaux. Nous décidons en conséquence d'affronter seulement la pluie et de nous arrêter à Angoulême. A Montrouge, au magasin des Monneret, on effectue la première vidange (recommandée au bout des premiers 500 km), un graissage général et une vérification de tous boulons et écrous. Tout est en ordre. Demain matin, donc, départ !...

Nous démarrons à 8 heures. Le ciel est gris et nous trouvons des routes en plein dégel recouvertes d'une bonne couche grasse, assez glissante. Nous nous sommes fixés une vitesse de croisière de 80 km-h, tout au moins pour la première moitié du parcours. Au bout d'une quinzaine de kilomètres, nous sommes obligés de nous arrêter pour essuyer les lunettes recouvertes d'une épaisseur importante de boue. D'où cela peut-il provenir ? Mais le reste du pilote et la machine entière ne sont qu'un paquet de boue... Evidemment, le garde-boue avant de l'A.J.S. fait très sport, mais pour rouler dans une telle crème, il est nettement insuffisant. Une simple bavette dans le bas arrangerait bien les choses. Les constructeurs britanniques devraient remédier à cette carence. Que diable ! En Angleterre il pleut aussi (et comment !). Malgré leur traditionnel flegme les usagers locaux ont bien dû protester auprès des fabricants. Alors ? Qu'attend A.J.S. pour mettre sur ses machines un garde-boue avant semblable au garde-boue arrière avec bavolets, gouttières, et tout, et tout... ?

Après toutes ces protestations — formulées « in petto » — nous repartons. Par bonheur, la boue devient plus rare, bien que les routes continuent à être très humides et glissantes. Malgré les affirmations de la météo, le temps semble vouloir se mettre au beau. Le brouillard matinal se lève lentement. On sent que le soleil ne va pas tarder à paraître. Le dégel, à peine commencé la veille, n'est pas complet et, par endroits, nous roulons sur une sorte de pâte moitié eau, moitié glace, qui présente la particularité de diminuer notablement l'adhérence des pneus sur le sol. Le « ribbed » de la roue avant s'accroche bien, mais le « petits pavés » de la roue arrière manifeste une tendance marquée au dérapage. Nous maintenons cependant les 80 km-h que nous nous sommes fixés.

Le soleil réussit à dissiper les nuages alors que nous arrivons à Tours. Notre « partiel » indique 223 km et, à notre montre, il est 11 h. 20. Trois heures et vingt minutes pour 223 km, moyenne 66,900 km-h, sans dépasser le 80. Refaisons le plein d'essence. A notre grande surprise, alors que le distributeur marque 9 litres débités, notre réservoir déborde. Cette 500 twin consomme vraiment peu : moins de 4 litres aux cent kilomètres !... Il est vrai que notre vitesse fut jusqu'à présent relativement réduite.

Les routes, une dizaine de kilomètres plus loin, sont absolument sèches. Notre totalisateur approche des 750 km. Augmentons la vitesse de croisière jusqu'à 100 km-h avec de courtes pointes tous les quarts d'heure jusqu'à 110, puis 120.

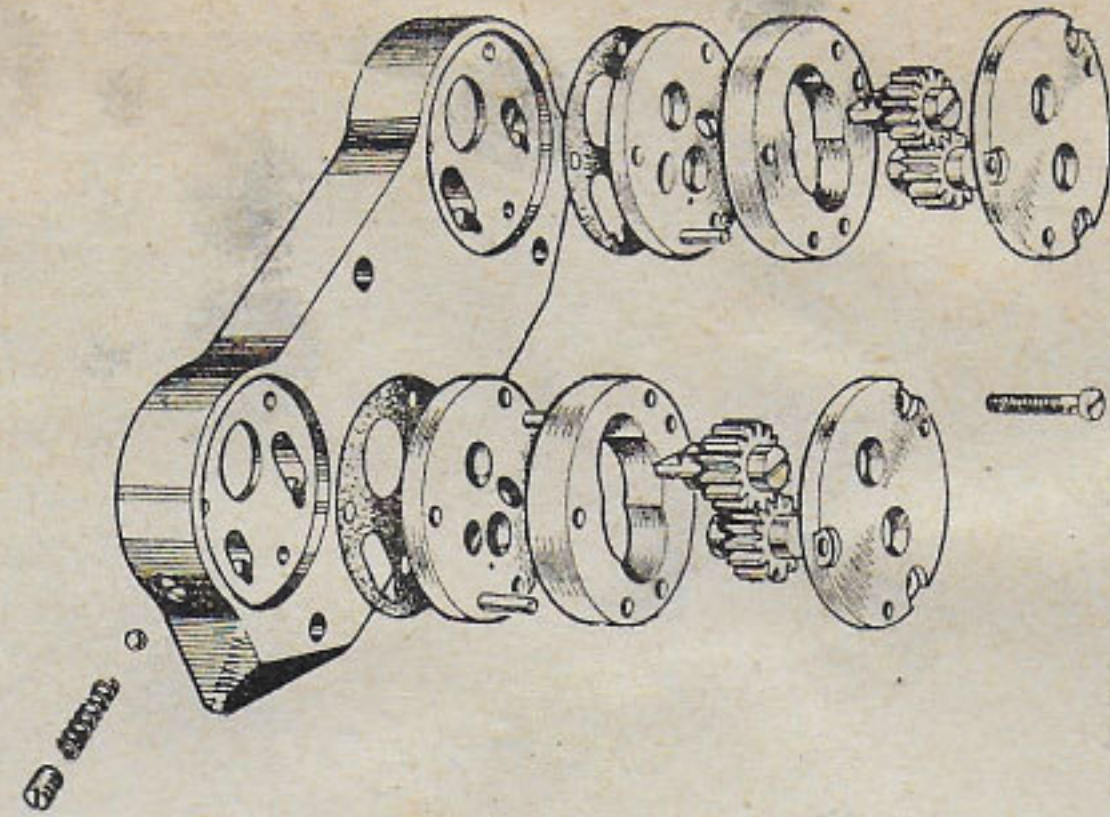
Un peu après Châtelleraut, une heure d'arrêt pour déjeuner... et pour laver bottes et imperméables sur lesquels la boue matinale a séché.

Le reste du parcours est couvert à 100 km-h avec quelques pointes comme précédemment. Nous arrivons à Angoulême à 15 h. 15, c'est-à-dire après 6 h. 15 réels de route (déduction faite de l'arrêt pour déjeuner).

430 km en 6 h. 15, moyenne 68,766 km-h.

Le lendemain matin, avant de démarrer nous faisons le plein : 8,7 litres, ce qui représente notre consommation depuis Tours, 17,7 litres en tout pour faire 430 km ; cela fait du 4,18 litres aux 100 km. Et de Tours à Angoulême (à plus de 100 km-h, vitesse de croisière), nous avons brûlé un peu plus de 4,2 litres aux 100 km. L'A.J.S. 500 twin est plus sobre que certaines 125 cmc 2 temps. En tout cas, le coût-kilomètre en carburant est infime (2 fr. 90).

Nous quittons Angoulême à 9 heures précises. Cette fois, c'est bien vrai, il pleut. Il tombe un vilain petit crachin qui rend les routes grasses et dérapantes. Pour comble, un vent assez fort souffle de l'Ouest, nous prenant de 3/4



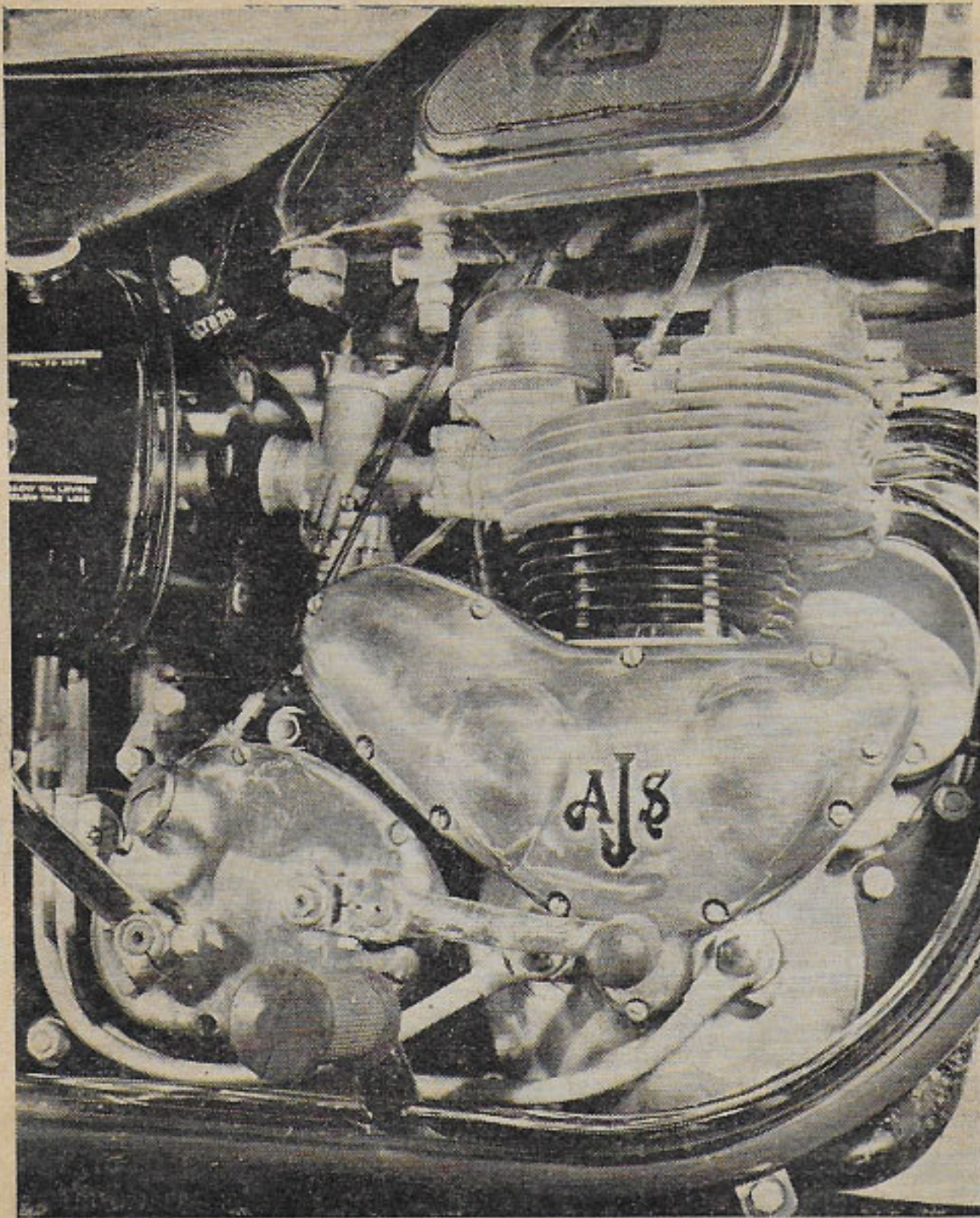
Vue éclatée de la pompe à huile qui est double : la première envoie l'huile du réservoir aux points de graissage, la seconde recueille l'huile dans le fond du carter pour la renvoyer au réservoir.

arrière. Jusqu'à Poitiers nous devons rouler modérément. Après cette ville la pluie cesse et plus loin nous trouvons enfin des routes sèches ; ce qui nous permet de maintenir une vitesse de croisière de 100/110 avec quelques pointes jusqu'à 130. En déduisant un arrêt d'une heure à Vendôme pour déjeuner, nous avons couvert les 430 km du retour en 6 heures et 2 ou 3 minutes, soit une moyenne supérieure à 70 km-h. Consommation 17,8 litres, c'est-à-dire sensiblement la même qu'à l'aller.

Nous utilisons l'A.J.S. pendant 3 jours encore pour nos déplacements quotidiens et les 1.500 km sont alors dépassés au totalisateur du compteur.

CARACTÉRISTIQUES DE LA 500 TWIN A.J.S.

| | | | |
|--|--------------------------------------|--|-----------------|
| MOTEUR : | | | |
| Type | Vertical twin | | |
| Cycle | 4 temps | | |
| Nombre de cylindres | 2 | | |
| Alésage | 66 mm. | | |
| Course | 72,8 mm. | | |
| Taux de compression | 7,7 à 1 | | |
| Cylindrée | 498 cmc. | | |
| Puissance | 30 CV. | | |
| Régime | 6.800 t/m. | | |
| DISTRIBUTION : | | | |
| A.O.A. | 35° av. P.M.H. | | |
| R.F.A. | 65° ap. P.M.B. | | |
| A.O.E. | 65° av. P.M.B. | | |
| R.F.E. | 35° ap. P.M.H. | | |
| RÉGLAGES ET JEUX : | | | |
| Culbuteurs (à froid) | 0,015 mm. | | |
| Ø piston | 65,79 mm. (- 0,017) | | |
| Ø axe de piston | 19 mm. (- 0,012) | | |
| Segments : jeu à la coupe | 0,15 mm. (mini.) 0,75 mm. (maxi.) | | |
| Jeu dans les gorges | 0,05 mm. | | |
| Alésage tête de bielle | 44,85 mm. (+ 0,013) | | |
| Vilebrequin : | | | |
| Ø portée centrale | 41,192 mm. (- 0,012) | | |
| Ø portées extrêmes | 41,167 mm. (- 0,012) | | |
| Cote réparation : | | | |
| Réalésage (1 ^{er}) | 0,5 mm. | | |
| Réalésage (2 ^e) | 1 mm. | | |
| TRANSMISSION : | | | |
| Nombre de dents : | | | |
| Pignon moteur | 19, 20 ou 21 | | |
| Couronne embrayage | 40 | | |
| Pignon sortie de boîte | 16 | | |
| Couronne roue AR | 42 | | |
| BOITE DE VITESSES : | | | |
| Rapports internes : | | | |
| 1 ^{re} | 2,65 à 1 | | |
| 2 ^e | 1,70 à 1 | | |
| 3 ^e | 1,308 à 1 | | |
| 4 ^e | 1 à 1 | | |
| Démultiplications finales : | | | |
| Pignon moteur 19 dents 1 ^{re} | 14,55 à 1 | | |
| 2 ^e | 9,33 à 1 | | |
| 3 ^e | 7,18 à 1 | | |
| 4 ^e | 5,49 à 1 | | |
| | | Pignon moteur 20 dents 1 ^{re} | 13,91 à 1 |
| | | 2 ^e | 8,91 à 1 |
| | | 3 ^e | 6,86 à 1 |
| | | 4 ^e | 5,25 à 1 |
| | | Pignon moteur 21 dents 1 ^{re} | 13,25 à 1 |
| | | 2 ^e | 8,50 à 1 |
| | | 3 ^e | 6,54 à 1 |
| | | 4 ^e | 5 à 1 |
| | | N.B. - Le pignon standard est celui de 20 dents. | |
| | | CARBURATEUR : | |
| | | Marque | Amal |
| | | Type | Monobloc 376/6 |
| | | Volet | 4 |
| | | Cheminée | 30 |
| | | Gicleur rodage | 270 |
| | | Gicleur après rodage | 250 |
| | | Position de l'aiguille | moyenne |
| | | EQUIPEMENT ELECTRIQUE : | |
| | | Batterie : | |
| | | Marque | Lucas |
| | | Voltage | 6 V. |
| | | Ampérage | 12 A/h. |
| | | Magnéto : | |
| | | Marque | Lucas |
| | | Type | K 2 F |
| | | Avance | 39° |
| | | Ecartement contact rupteur | 0,03 mm. |
| | | DYNAMO : | |
| | | Marque | Lucas |
| | | Type | E3L-LI-0 |
| | | BOUGIES : | |
| | | Employer | KLG-FE 80 |
| | | ou | Lodge-HLN |
| | | ou | Floquet-14 EL 4 |
| | | ou | Marchal CR 34 H |
| | | ou | Bosch-W 225 T 2 |
| | | ou | Champion-NA 10 |
| | | Ecartement électrodes | 0,50/0,55 mm. |
| | | AMPOULES : | |
| | | Phare-code | 30/24 W. |
| | | Stop feu rouge | 3/18 W. |
| | | Veilleuses | 3 W. |
| | | Compteur | 1,8 W. |



Cap sur Montlhéry. Voici l'anneau de vitesse de l'autodrome, où nous procédons aux premiers essais. Les chiffres ci-dessous expriment mieux que tout commentaire le brio de la 500 twin A.J.S. :

1 tour en position assise en 1' 3" 4/5 (143,787 km-h).
 1 tour en position effacée en 59" 2/5 (154,438 km-h).
 Deuxième partie des essais sur le circuit routier de 9,181 km. Meilleur tour en 5' 1" 2/5 (109,664 km-h).
 Accélérations : 100 mètres en 6" 3/5 (54,540 km-h) et 500 mètres en 18" 1/5 (98,850 km-h).

Vitesses maxima en ligne droite, position effacée, sur les différents rapports :

1^{re} : 67 km-h (7.600 t/m).
 2^e : 102 km-h (7.320 t/m).
 3^e : 126,7 km-h (7.000 t/m).
 4^e : 159,1 km-h (6.725 t/m).

Vitesses minima, plein retard :

3^e : 20 km-h (1.105 t/m).
 4^e : 32 km-h (1.350 t/m).

Freinage à 50 km-h (résultats sensationnels) :

Frein AV : 9,80 mètres.

Frein AR : 12,60 mètres.

Les 2 freins : 8,10 mètres.



En résumé, deux critiques peuvent être formulées à l'égard de la 500 twin A.J.S. : 1^o garde-boue avant trop étroit ; 2^o pneu arrière pas très accrocheur sur sol gras.

Péchés très véniels, face aux immenses qualités de la machine : performances brillantes, tenue de route incomparable, freinage sûr et progressif, etc., etc.

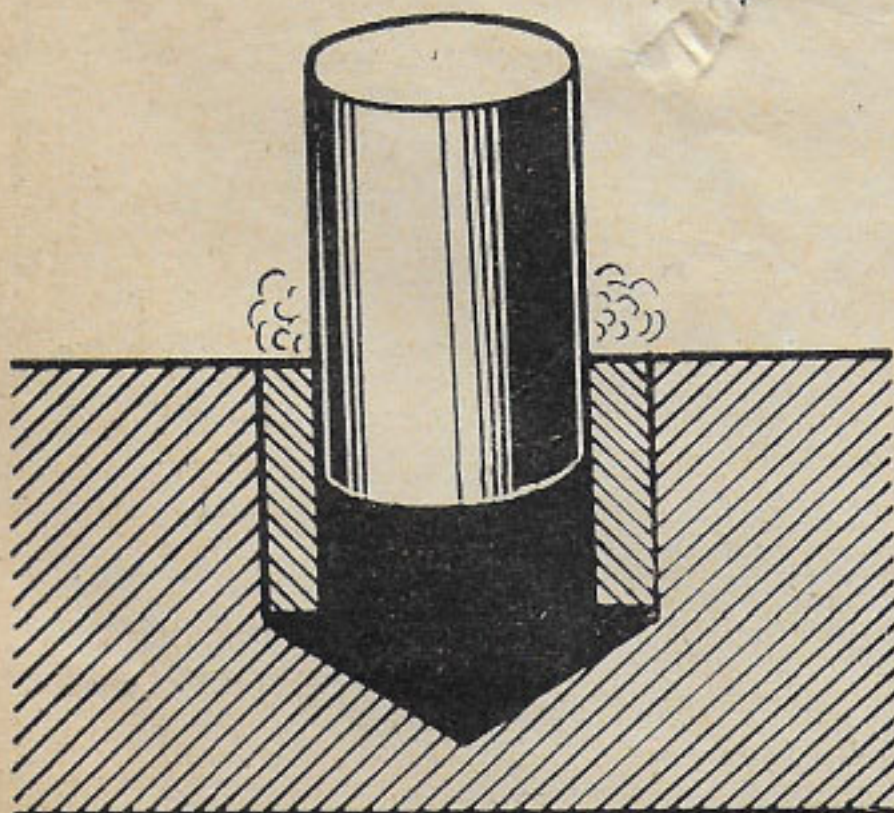
HERVE.

Tours de MAINS et MAINS à la pâte

POUR EXTRAIRE UNE BAGUE D'UN ALESAGE BORGNE...

Qu'il s'agisse d'une cage de roulement à rouleaux ou d'une bague en bronze, ce montage se rencontre fréquemment dans la moto (palier de carter de boîte ou de moteur, bague de volant, etc.). La dépose de ces bagues peut être effectuée sans difficultés de la façon suivante :

Choisir ou tourner un mandrin d'acier



rond de diamètre approprié, de façon à obtenir un emmanchement gras dans l'alésage de la bague. Remplir celle-ci aux trois quarts avec de l'huile épaisse ou de la graisse légère. Présenter le mandrin dans l'alésage et faire pression à l'extrémité. Quelques coups de marteau suffiront généralement à décoller et à extraire la bague ou la douille de son logement.

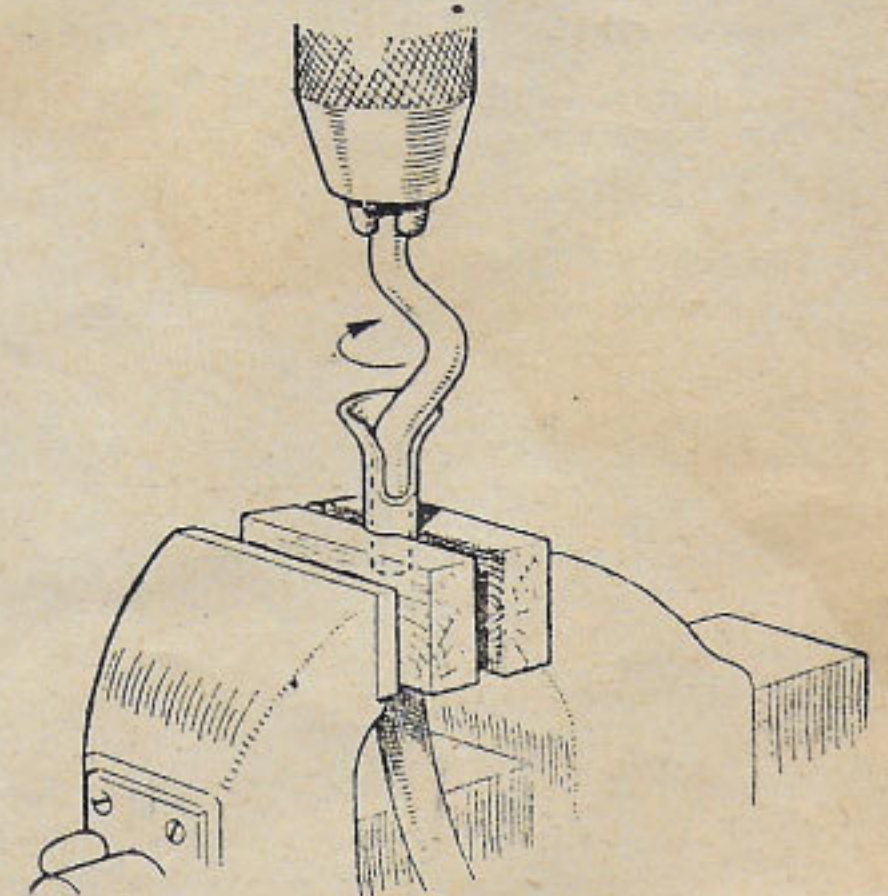
POUR FORMER RAPIDEMENT UN EMBOUT CONIQUE DE TUYAUTERIE...

Lorsqu'on ne dispose pas de l'outillage nécessaire à confectionner les embouts coniques de tuyauteries d'alimentation essence ou huile, voici un moyen facile de réaliser l'évasement du tube, après l'avoir recuit et ébavuré.

Couper une longueur de 80 à 100 mm de tige d'acier rond, genre corde à piano, de diamètre correspondant au diamètre intérieur du tube (généralement de 6 ou 8 mm, ou pour les tubes allégés, 3 mm), et contrecouder de la

façon indiquée par le dessin ci-après et selon l'évasement désiré.

A l'aide d'une perceuse à main et par une pression progressive sur celle-ci, former l'extrémité du tube maintenu dans un étau à l'aide de deux mâchoires de bois, dans lesquelles auront été pratiquées deux saignées, pour éviter l'écrasement du tube et obtenir un serrage efficace.



LA OÙ FINIT LA TERRE

PAR LE VOYAGEUR SANS BAGAGES

UN monsieur possédait à la campagne une maison qui ne lui plaisait pas du tout. Il décida de s'en débarrasser et la confia à une agence. Par la même occasion, il chargea cette agence de lui trouver quelque chose de plus conforme à ses goûts. Parmi les annonces qu'on lui envoya, une propriété l'attira irrésistiblement. C'était exactement ce dont il avait toujours rêvé. Une belle maison ancienne, mais équipée avec tout le confort moderne. Pas trop grande. Pas trop petite non plus, juste ce qu'il faut. Meublée avec goût et merveilleusement située au bord d'une rivière à truites, en lisière d'une splendide forêt et à deux minutes de la gare. Jardin, fleurs, arbres fruitiers... Bref, le rêve ! Le monsieur bondit à l'agence et là... Mais vous avez déjà compris. Oui, la maison de ses rêves était sa propre maison. L'humoriste qui raconte cette histoire ajoute que le monsieur fit preuve de présence d'esprit. Il retira immédiatement sa maison de la vente et y vécut heureux jusqu'à la fin de ses jours.

Cette année, j'avais fait le projet d'aller, pour Pâques, en Hollande — l'année Rembrandt, les tulipes, les moulins, les chocolats à la crème et la liqueur d'avocat... Mais pour préparer cette série d'articles sur la Bretagne, il m'a fallu me plonger dans une mer de notes personnelles et de prospectus. Des dizaines et des dizaines de dépliants, des centaines de photos, des quantités de brochures... Et à chaque dépliant, à chaque plaquette, j'éprouvais la même émotion : « Mais c'est merveilleux ! Mais c'est le pays rêvé ! Mais c'est là qu'il faut aller !... » Evidemment, il y avait des réticences — pour les endroits que je ne connais pas : « Ils disent ça, mais il faudrait voir... » Par contre, je trouvais les prospectus trop tièdes lorsqu'il s'agissait de coins bien connus de moi... Toute réflexion faite, je me suis dit qu'il n'y avait pas lieu de soupçonner les prospectus de tourisme d'un enthousiasme de commande. Ils disent que c'est beau, parce que c'est beau, tout simplement... En somme, tout comme le monsieur de l'anecdote, je découvrais ma propre maison grâce aux yeux d'autrui et... Mais vous avez déjà compris. Oui, pour Pâques, on s'en va en...



QUIMPER

... FINISTÈRE



Pays de contrastes saisissants. Les falaises de granit déchi-
quetées par le choc des vagues et des vergers, des champs de
fraises, des camélias et des rhododendrons. Les Abers mysté-
rieux et les plages coquettes. La sauvagerie déserte des
grèves et des récifs et l'animation bouillonnante, joyeuse,
des ports de pêche. Des enclos paroissiaux, leurs chapelles
innombrables, leurs calvaires magnifiques, surprenants, et,
à côté, des menhirs, des dolmens, vestiges mystérieux de
toute une civilisation disparue... De quoi se remplir les yeux,
de quoi rêver...

MORLAIX. — Belle ville pittoresque et pleine de caractère. Maisons anciennes, viaduc monumental qui sépare la ville du port, célèbre statue ouvrante de N.-D.-des-Murs, belle collection de toiles modernes au musée. Très bon centre de tourisme. Auberge de la Jeunesse à la Maison du Peuple, quai Tréguier. Hôtel de la Poste, hôtel de la Roseraie. 185 km. de Rennes.

HUELGOAT. — Cette « Haute-Forêt » est l'un des endroits les plus enchanteurs et enchantés de la Bretagne intérieure. Une forêt de rêve et un lieu de villégiature rêvé. Un bel étang, une jolie rivière, des ruisseaux d'eau vive (à truites) au milieu d'une forêt splendide où abondent des chaos de rocs granitiques, des grottes... et des légendes. Le plus merveilleux centre d'excursions dans les monts d'Arrée et dans la Montagne Noire. A.J., cours de la Perception (ancienne école). Hôtel du Lac et hôtel-restaurant de Bretagne (eau froide celui-ci). Terrain de camping aménagé à Commana (2 km., très bel enclos paroissial). 36 km. de Morlaix.

GUIMILIAU. — Ce n'est qu'un village, mais son enclos paroissial est le plus beau de toute la Bretagne. Calvaire extraordinaire, orné de plus de 200 statues. A ne manquer en aucun cas. Lampaul-Guimiliau (3 km.) possède une fort belle église avec des magnifiques rétables en bois sculpté. Hôtel des Voyageurs (pas d'eau courante). 13 km. de Morlaix, 18 de Landivisiau.

SAINT-TEHGONNEC. — Encore un magnifique enclos paroissial. La chapelle-ossuaire est un pur chef-d'œuvre. Hôtel du Lion d'Or. 6 km. de Morlaix.

LANDIVISIAU. — Centre d'élevage des chevaux bretons. Plaque tournante de tourisme pour la Bretagne intérieure. Au cœur d'une région où les trésors d'art foisonnent : calvaires, églises, châteaux... Hôtel Guillou et hôtel de la Poste font la demi-pension. 17 km. de Morlaix.

SAINT-JEAN-DU-DOIGT. — Joli village près de la mer. Beaux monuments : fontaine, église, chapelle. Célèbre pèlerinage à la fin juin. plage. Hôtel Saint-Jean et des Bains, hôtel du Pont font la demi-pension.

PLOUGASNOU. — C'est le centre de la commune qui englobe Saint-Jean, Primel, Trégastel, Le Diben... Plages nombreuses et belles, ports de pêche pittoresques. Rochers, points de vues superbes, très beaux sites. Les hôtels font des prix raisonnables : 1.000 frs la pension environ. Hôtel d'Armorique, hôtel de France, hôtel de Bretagne (les deux derniers eau froide seulement). Au Primel, hôtel Roch-ar-Mor et hôtel Hervé. Terrain de camping (privé). 21 km. de Morlaix.

CARANTEC. — Grande station balnéaire joliment située et très abritée. Hôtel des Roches, Hôtel Hélios, Hôtel des Amis (les deux derniers eau froide), 14 km. de Morlaix.

SAINT-POL-DE-LEON. — Ce centre du marché aux primeurs est aussi une très belle ville ancienne. La ville des clochers. Un surtout est célèbre, le clocher de Kreisker. Une flèche de granit, haute, haute et ciselée, ajourée, admirable... Nombreux logis ancien en granit orné. Plage. Hôtel des Voyageurs, hôtel « Au Tour de France ». Excursions multiples aux environs. A ne pas manquer, le château de Kerjean et la fameuse porte triomphale de Berven. 24 km. de Morlaix, 57 km. de Brest.

ROSCOFF. — Port, plage, station climatique très courue. Maisons anciennes, grand vivier, aquarium. Excursions à l'île de Batz. Hôtels Bellevue, du Centre, du Port (eau froide tous). 29 km. de Morlaix.

ILE-DE-BATZ. — Des cultures de primeurs, des immenses grèves de sable et la mer tout autour. Un beau phare, une chapelle à moitié ensablée. Hôtel Roch-ar-Mor, Grand-Hôtel (eau froide celui-ci).

PLOUESCAT. — Petite station balnéaire. Excursions nombreuses. L'hôtel de la Plage ne possède pas d'eau courante (pension 950).

BRIGNOGAN. — Une très belle plage avec, autour, de nombreuses petites plages de sable fin. Les rochers sont bien pittoresques. Hôtel « Le Châlet » fait la demi-pension. 37 km. de Brest.

LESNEVEN. — Vieilles maisons de granit, marché pittoresque le lundi, le pardon de Folgoët, l'un des plus importants de la Bretagne (le 8 septembre). La basilique de Folgoët est très belle (à 2 km.). Centre d'une région gastronomique. Hôtel de France (demi-pension). A.J. à Folgoët. 26 km. de Brest.

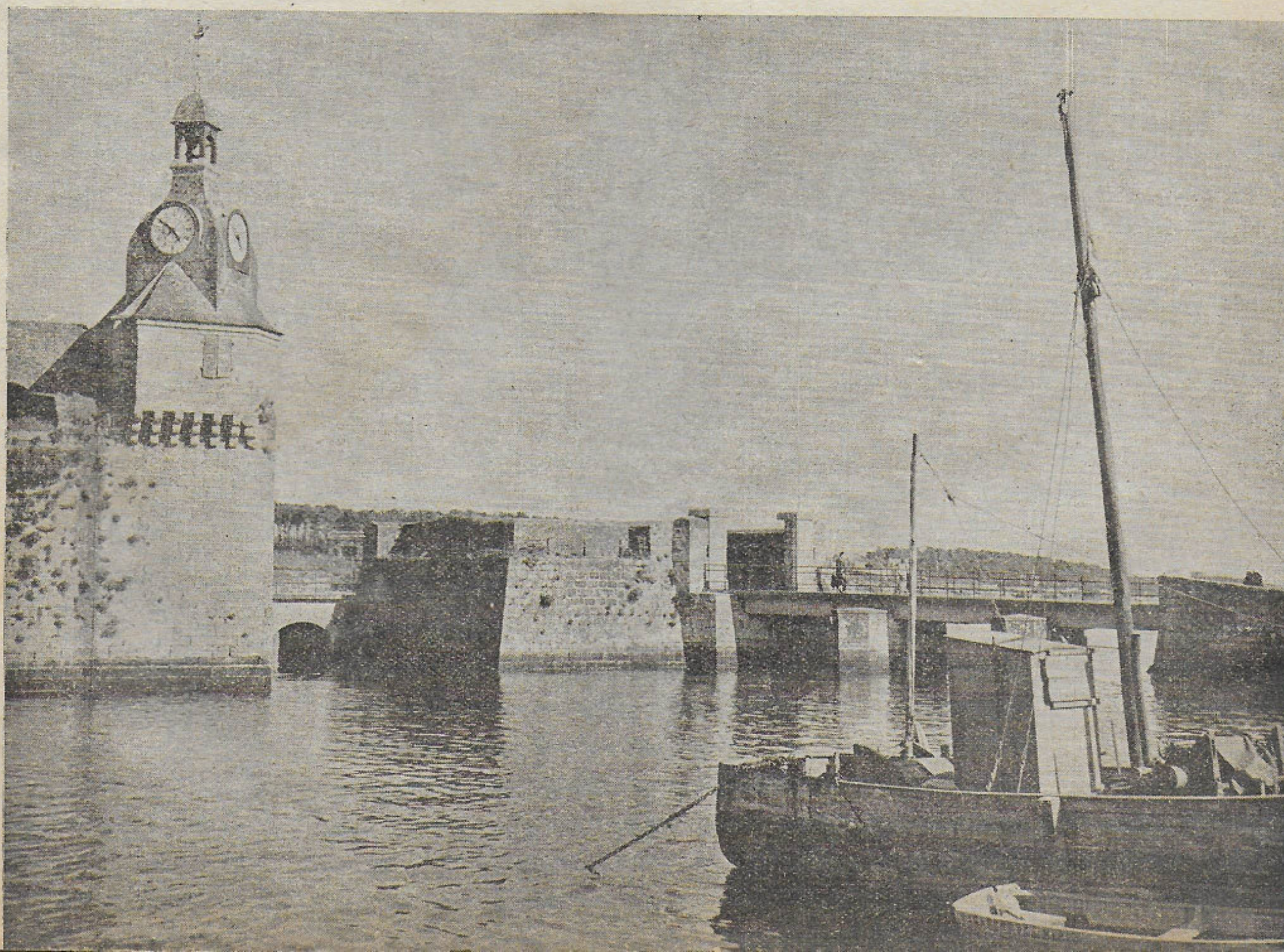
LANDERNEAU. — Au carrefour de l'Armor — pays de la mer et de l'Argoat — pays des bois. Un bien beau carrefour, ma foi ! et où l'on s'arrête volontiers. La ville est riche en œuvres d'art et ses environs en regorgent. Maisons anciennes, enclos paroissiaux, etc. Les ruines du château de la Joyeuse Garde où le roi Arthur tenait sa Table Ronde, de légendaire mémoire. Pêche au saumon et à la truite. Et l'on y mange si bien !... A.J. (terrain des Sports, quai de Léon). Terrain de camping ombragé et aménagé au bord de la plage des Crins. Hôtel de France, hôtel de Bretagne (eau froide celui-ci) font tous deux la demi-pension. 21 km. de Brest. Aux environs : **La-Roche-Maurice**, ruines féodales, remarquable vitrail à l'église ; **Pont-Christ**, moulin et château ; **La-Martyre**, très bel enclos paroissial ; **Ploudry**, enclos paroissial, très beau porche à l'église. Entre Ploudry et Landerneau, la route est très, très belle. Pas d'hôtel signalé, mais il existe une A.J. à La-Roche-Maurice (centre Dom Bosco, à Ker-Raoul) et un bon terrain de camping avec baignade à l'étang de Brézal (Pont-Christ). La-Roche est à 20 km. de Landerneau.

CONCARNEAU



- L'ABER-WRACH.** — La côte des légendes. La côte des Abers, estuaires longs, étroits, sinueux, qui fendent la terre de fjords profonds. Pays étrange, prenant et un peu mystérieux. Le site est sauvage et beau à miracle. Au fond d'une anse profonde de plus de 9 km., le petit port de pêche aux crustacés est pittoresque. Multitude d'îlots et de récifs, phares (celui de l'île de la Vierge). L'hôtel de la Baie-des-Anges fait la demi-pension. 29 km. de Brest.
- PORTSALL.** — Petit port et plage. Les sites sont magnifiques, bien entendu. Pointe de Landunvez aux superbes rochers, pointe de Kersain et sa vue splendide, château en ruines de Trémazan, menhirs et dolmens un peu partout. L'hôtel de Bretagne fait la demi-pension.
- PORSPODER.** — Une côte sauvage, déchiquetée par les vagues, hérissée de récifs. Des phares, des phares partout... C'est là où finit la terre, c'est là où finit le continent. Très exactement, il finit à la pointe de Corsen, la plus à l'ouest de la France. Encore des menhirs et des menhirs. On se baigne à Porspoder, on pêche à côté, dans le petit port pittoresque de l'Aber-Idut. Pays dur, mais si prenant ! Hôtel des Dunes fait la demi-pension.
- LE CONQUET.** — Port de pêche et plage brestoise. Les environs sont remarquables : panorama unique à la pointe Saint-Mathieu, englobe toute la côte, de l'île d'Ouessant à l'île de Sein. C'est l'une des pointes extrêmes du Finistère. La plage des Blancs-Sablons est très belle. Hôtel de Bretagne (pension 1.350), hôtel du Lion d'Or (eau froide, pension 950) font la demi-pension.
- LAMPAUL-D'OUessant.** — La traversée est souvent très dure (environ 3 h. du Conquet), mais le site est vraiment unique et c'est l'un des endroits où les coutumes locales sont encore bien vivantes. Si le mal de mer ne vous fait pas peur... Hôtels du Fromveur, et Duchesse Anne n'ont pas d'eau courante. Terrain de camping libre.
- BREST.** — La plus belle rade du monde... ou presque. Toute la poésie d'un grand port de guerre. Parfait point de départ pour excursionner au pays des Abers. Circuits archéologiques très intéressants — c'est le pays des druides et il y a des vestiges innombrables. Egalement des châteaux, des manoirs, des églises... Un excellent terrain de camping très moderne et bien équipé au rond-point du Petit-Paris. Très nombreux hôtels, ne font pas, en général, de prix de pension. Hôtels de la Paix, Richelieu, Lombard. Les hôtels Renaissance, Hermine-de-Bretagne, de Bordeaux, n'ont pas de restaurant. A.J., cité Foch, baraque ONCOR. 551 km. de Paris.
- PLOUGASTEL-DAOULAS.** — La presqu'île aux 8 chapelles. Des fraises ! Des costumes rutilants de couleurs que l'on voit les jours de fête. La vue sur la rade de Brest est admirable et il y a quantité de jolis coins, de minuscules ports sur l'Elorn. Musée du folklore vivant. Et l'un des plus beaux calvaires de la Bretagne, avec ses 180 personnages. A.J. au Frot. L'Hostellerie Armoricaïne fait la demi-pension (à Daoulas). 8 km. de Brest par la D. 33.
- LE FAOU.** — Tout au fond de la rade de Brest qui y devient la rivière du Faou. Un remarquable ensemble de maisons anciennes. Centre d'excursions parfait. La route du Faou à Morlaix par les monts d'Arrée est l'une des plus pittoresques de toute la Bretagne. Hôtel de la Vieille-Renommée et hôtel de la Place. Aux environs : Ruméngol, dans la forêt de Cranou, célèbre pèlerinage de N.-D.-de-Tous-Remèdes (15 août). Vues admirables sur la corniche de Térénez.
- MORGAT-CROZON.** — Centre d'excursions pour la presqu'île de Crozon. Plage très courue. Célèbres grottes marines que l'on visite en bateau. Cap de la Chèvre et ses falaises impressionnantes — plus de 100 m. d'à-pic ! Pointe de Dinan, rochers aux formes fantastiques, arcades naturelles, grottes... Le petit port de Fret, sur la rade de Brest est relié à ce dernier par un service régulier. Hôtel de la Baie (à Morgat). Terrain de camping organisé (privé) dans le parc du château. Le terrain de camping municipal de Morgat-Kérigou est en voie d'aménagement et sera certainement terminé avant cet été. 34 km. de Châteaulin.

LA VILLE CLOSE DE CONCARNEAU



- CAMARET.** — Port langoustier à l'extrême pointe de Crozon. L'endroit est magnifique. La pointe de Pen-Hir, que prolongent les rochers du Tas-de-Pois, est l'un des sites les plus grandioses de la côte. Très belle vue sur Brest de la pointe des Espagnols. La route fait le tour de la presqu'île. Elle est ravissante, très accidentée et assez dangereuse. Hôtel de France. Camping libre à la pointe de Pen-Hir (plage).
- CHATEAULIN.** — Parfait centre d'excursions, charmante petite ville dans un joli site. Hôtel Grand'Maison (pension 1.300), hôtel Nicolas et hôtel Robin (eau froide seulement). Aux environs : **Argol** (enclos paroissial) ; **Menez-Hom** (330 m. d'altitude, panorama immense), chapelle et calvaire dans le hameau ; **Châteauneuf-du-Faou** par la pittoresque route des crêtes. 548 km. de Paris.
- PLEYBEN.** — Enclos paroissial qui offre le plus admirable ensemble de l'architecture bretonne. Porte triomphale, calvaire, église et son splendide porche-clocher. A ne pas manquer ! Hôtel des Voyageurs (pas d'eau courante). -10 km. de Châteaulin.
- PENTREZ-SAINTE-ANNE-DE-LA-PALUD.** — Petite station balnéaire. Près de là, l'église Sainte-Anne (pèlerinage célèbre le dernier dimanche d'août). Dans une lande déserte, au bord d'une grève de sable de 3 km. Hôtel de la Mer (à Pentrez), hôtel de la Palud (à Sainte-Anne) tous les deux eau froide seulement. 21 km. de Morgat.
- DOUARNENEZ.** — Le premier port sardinier de France, d'aucuns disent de l'Europe, voire du monde... Une vie, un pittoresque, une couleur que l'on ne trouve que là-bas. Et la baie de Douarnenez est aussi belle que celle de Naples ! Vieux quartiers charmants, le beau clocher de Ploaré, la plage du Ris, longue de 6 km., et toute noyée dans la verdure... Centre de tourisme rêvé. Hôtel des Voyageurs, hôtel Savina, hôtel-restaurant des Halles (ces derniers, eau froide), hôtel-restaurant Guittard (confort non précisé), 87 km. de Quimper.
- TRÉBOUL.** — A 2 km. de Douarnenez, au-delà du grand pont-viaduc, est un port très pittoresque et une plage très fréquentée. Hôtels de la Gare, de la Ville-d'Ys, et la pension-crêperie Le Coulinec (confort non précisé).
- AUDIERNE.** — Encore un grand port sardinier. Les environs sont splendides — la côte sauvage de Goulien, Cap-Sizun, et enfin la pointe du Raz — cela, ça dit tout ! De la Bestrée, en saison, il y a un service quotidien de vedettes (aller-retour) pour l'île de Sein. Plage à 2 km. de la ville. Hôtel des Dunes. 600 km. environ de Paris.
- POINTE DU RAZ.** — C'est l'une des plus authentiques merveilles du monde. Une mer farouche, d'une splendeur bouleversante. Un long éperon rocheux que les flots ont rongé, creusé de fissures, où les vagues viennent frapper à coups sourds. Le formidable entonnoir de l'Enfer de Plogoff. Quelques passages difficiles, surtout si vous êtes sujet au vertige. Il y a des guides sur place (tarif fixe, officiel). A 5 km. de là, les superbes rochers de la pointe du Van. Entre les deux pointes s'étend la baie des Trépassés, un des lieux légendaires où s'est engloutie la ville d'Ys. On n'est pas d'accord sur l'endroit précis, mais la baie des Trépassés arrive en bonne place parmi les candidats. D'ailleurs on a tendance à croire les choses, tant le site est rempli de beauté grandiose, austère, presque maléfique... A ne manquer en aucun cas !
- ILE DE SEIN.** — Plate et nue, farouche, pleine d'une incontestable grandeur et d'une poésie pathétique, née de son dénûment même. Il faut absolument y venir. L'auberge des Sénans (pas d'eau courante, mais, sur la table, tout ce que la mer peut donner !...)
- QUIMPER.** — Très bon centre de tourisme. La ville est plaisante et ne manque ni de caractère ni de beauté. Malheureusement les maisons nombreuses anciennes sont trop souvent défigurées par les enseignes hurlantes, les calicots-réclame abusifs... Mais les bords de l'Odet et de la Steir sont ravissants. Manufactures de faïences à visiter. En été les grandes fêtes folkloriques et le spectacle « Son et Lumière ». Les environs sont merveilleux ! Le célèbre site de Stangala — terrasse rocheuse, suspendue dans le vide, au-dessus de l'Odet, vaut qu'on l'admire. Et vous ne manquez pas de faire la promenade en bateau sur l'Odet, jusqu'à Loctudy. A.J. dans l'école de la rue des Reguaires (juillet à septembre). Terrain de camping aménagé à Penhars (2 km.) et à Ergué-Armel. Hôtels Templet, de Cornouaille, "Au bon Accueil" (1.300 fr, la pension env.). Et il faut aller manger des crêpes en buvant du cidre dans le cadre charmant de la crêperie. Pour 200/300 fr., vous ferez un repas exquis — comme nous l'avons fait !
- PONT-L'ABBE.** — La capitale du pays bigouden, au cœur de la presqu'île de Penmarc'h. Beaucoup de caractère et beaucoup de charme discret. Intéressant à visiter et très bon centre pour excursionner dans la presqu'île. Hôtels des Voyageurs, de la Tour d'Auvergne (repas 400/500, chambre 400/450). 19 km. de Quimper.
- PENMARC'H-SAINTE-GUÉNOLÉ.** — Pas d'arbres, beaucoup de vent et beaucoup de caractère. Port de pêche, rochers déchiquetés, plages... Eglise St-Nonna, remarquable ; phare d'Eckmuhl ; un très intéressant musée préhistorique. Aux environs, le calvaire de Tronoen, le plus ancien de la Bretagne. Hôtel Moguérou (chambre 300, repos 400/600). Hôtel de Bretagne (eau froide), hôtel de la Gare (pas d'eau courante). 11 km. de Pont-l'Abbé.
- LOCTUDY.** — Port, petite station balnéaire. Belle église du XII^e siècle, excursions en bateau sur l'Odet vers Quimper et les Glénans. Les couchers de soleil sont magnifiques ici. Terrain de camping aménagé au bord de la plage. Hôtel Kéritzit (eau froide). 6 km. de Pont-l'Abbé.
- BÉNODET.** — « La mer dans les bois »... Sur l'estuaire de l'Odet c'est une station balnéaire chic. Le site est ravissant, la végétation quasi méridionale, la ville très coquette et les trois plages fort belles. Hôtels nombreux et assez chers. Bac pour le charmant port de Sainte-Marine qu'il faut absolument voir. Hôtels de l'Océan, de Cornouaille, de l'Arrivée. 16 km. de Quimper.
- FOUESNANT.** — Le verger de la Bretagne et le royaume du cidre. Celui-ci est exquis à la condition qu'on ne vous le serve pas en bouteilles et « made in » Levallois (Seine)... Ça arrive ! La végétation est exubérante, ce qui nous change de Penmarc'h — mimosas, rhododendrons, camélias. La plage de Beg Meil a une clientèle exclusivement composée de Marie-Chantal et de Gérard. Belle plage à la Forêt-Fouesnant. Hôtel d'Arvor, des Pommiers, la Forêt-Fouesnant, Hôtels de l'Espérance, des Cerisiers (eau froide, tous). 13 km. de Concarneau.
- CONCARNEAU.** — Le premier port thonier du monde et le plus pittoresque des ports de la Bretagne sud avec sa belle ville close, ses chalutiers et son peuple de marins. Un enchantement. A ne pas manquer. La fête des filets bleus (le dernier dimanche d'août) est l'une des plus importantes fêtes folkloriques de la Bretagne. Trois terrains de camping (privés), deux au bord de la plage des Sables-Blancs, un à la campagne, à 1 km. 500 de la ville. Tous trois possèdent une très bonne installation sanitaire. Hôtels : de l'Escale, Douric-ar-Zen, la pension Lachiver (confort non précisé), « La Bonne Auberge » sur la plage de Cabellou fait la demi-pension. 32 km. de Quimper.
- PONT-AVEN.** — Dans la ravissante et verte vallée de l'Aven, Pont-Aven « ville de renom, 14 moulins, 15 maisons... » a été consacrée par la gloire de son peintre, Paul Gauguin. Pêche à la truite, baignade, canotage, promenades charmantes. Descente de l'Aven en bateau jusqu'à **Port-Manech** (site ravissant, plage, restaurant Ty-Job). De la plage de Raguènes on a une vue étonnante sur le large, particulièrement le soir, lorsque s'allument tous les phares des îles innombrables... A Pont-Aven, hôtel des Ajoncs-d'Or (eau froide). 15 km. de Concarneau.

RIEC-SUR-BELLON. — Les estuaires de l'Aven et du Bellon. Très joli site, huitres, huitres, huitres... Hôtel Ty-Ru (eau froide, pension 1000 fr.), 4 km. de Pont-Aven.

KERFANY. — Une jolie plage dans un cadre ravissant, parmi les pins. Hôtel « Au retour de la Plage » (pas d'eau courante). 17 km. de Quimperlé.

LE POULDU. — Petit port et gentille plage près de la forêt domaniale de Carnoët. Ruines de château, buts de promenade nombreux. Hôtel Castel-Tréaz (repas 450 fr. environ, chambre autant), hôtel du Kerrou (repas 450-500, chambre 350, eau froide).

QUIMPERLE. — Une petite ville adorable au confluent de deux charmantes rivières qui y forment le petit port de Laïta. La ville est ancienne, noyée dans la verdure, reposante, douce, fraîche... Centre d'excursions parfait : les rochers du Diable dans le vallon d'Ellé, les sites magnifiques du Faouët, la forêt de Carnoët, etc. Mérite que l'on s'y attarde. L'hôtel Moderne fait la demi-pension.

Un seul moto-club dans la région : le **Motocycle-Club du Finistère**, cité commerciale, allée des Genêts, à Brest.

(Sauf indication contraire, les hôtels indiqués ont l'eau courante chaude et froide, leur prix de pension est d'environ 1.200 francs, tout compris, boisson en plus). Pour le début de ce circuit voir le numéro 111 de la Revue.)

COTE LAPIZE 1956 :

S'il fallait mettre en vedette un seul événement à la suite des épreuves de vitesse qui se sont déroulées à la Côte Lapize le 4 mars dernier, nous choisirions la présence de trois nouvelles machines de compétition française : une Peugeot 175 cm³ qui a gagné en battant le record de sa catégorie, une Ydral Bol d'Or et une Gnome et Rhône qui terminèrent ex æquo dans un temps inférieur au record de l'an dernier que détenait Peugeot. Nous ignorons si cette présence timide des grandes marques françaises dans le domaine de la compétition résulte d'un accord unanime des constructeurs ou si elle constitue une affirmation d'indépendance. Elle est un fait et nous nous bornons à le constater sans commentaires.

Le second événement en importance est la chute du fameux record général de la Côte Lapize, que détenait Georges Monneret depuis 19 ans sur une 1.000 cm³ Koeller-Escoffier. Il aura fallu une 4 cylindres Gilera développant plus de 120 CV (au lieu de 70 pour la Koeller-Escoffier) et toute l'habileté de Pierre Monneret pour venir à bout de ces 22" 6/10 réalisées par son frère.

Le temps obtenu est nettement inférieur à 26" 3/10 et le record semble encore établi pour une nouvelle période de longue durée.

Car on oublie trop souvent que les difficultés de pilotage sur ces 80 mètres de Côte Lapize commencent à primer singulièrement sur la puissance de la machine.

Le nombre des engagés était très important. Il prouve que la vitesse attire toujours les pratiquants motocyclistes et que, malgré les obstacles de toute nature dressés sur leur chemin, leur abdications n'est pas pour demain.

En sidecars, Jean Murit, champion de France, a abaissé également les records des catégories 750 et 1.200 cm³. Son nouveau passager, Dagan, qui prend la suite d'Emo et de Flahaut, est un coureur de vitesse de classe, partenaire d'Agache chez Ydral, dont le gabarit se prête particulièrement à ce genre d'épreuves.

Le mois d'avril va revoir en piste beaucoup de participants du 4 mars. Le 8 avril, d'abord, pour la course de 2 heures éliminatoire du Bol d'Or. Le 15 avril ensuite pour le CRITERIUM NATIONAL des machines série et sport.

Ce Critérium, ouvert à tous, a eu l'an dernier un retentissement considérable. Il a révélé de nouveaux talents. Il a permis à beaucoup de faire connaissance avec la compétition dans une épreuve sans danger.

Enfin, en mettant en lice des machines de série il a permis une première confrontation de la valeur réciproque des modèles de grande diffusion. Cet aspect s'affirmera à nouveau cette année et Montlhéry est assuré de connaître, les 8 et 15 avril, une affluence méritée, tant sur la piste qu'aux places des spectateurs.

Maurice CAZAUX.

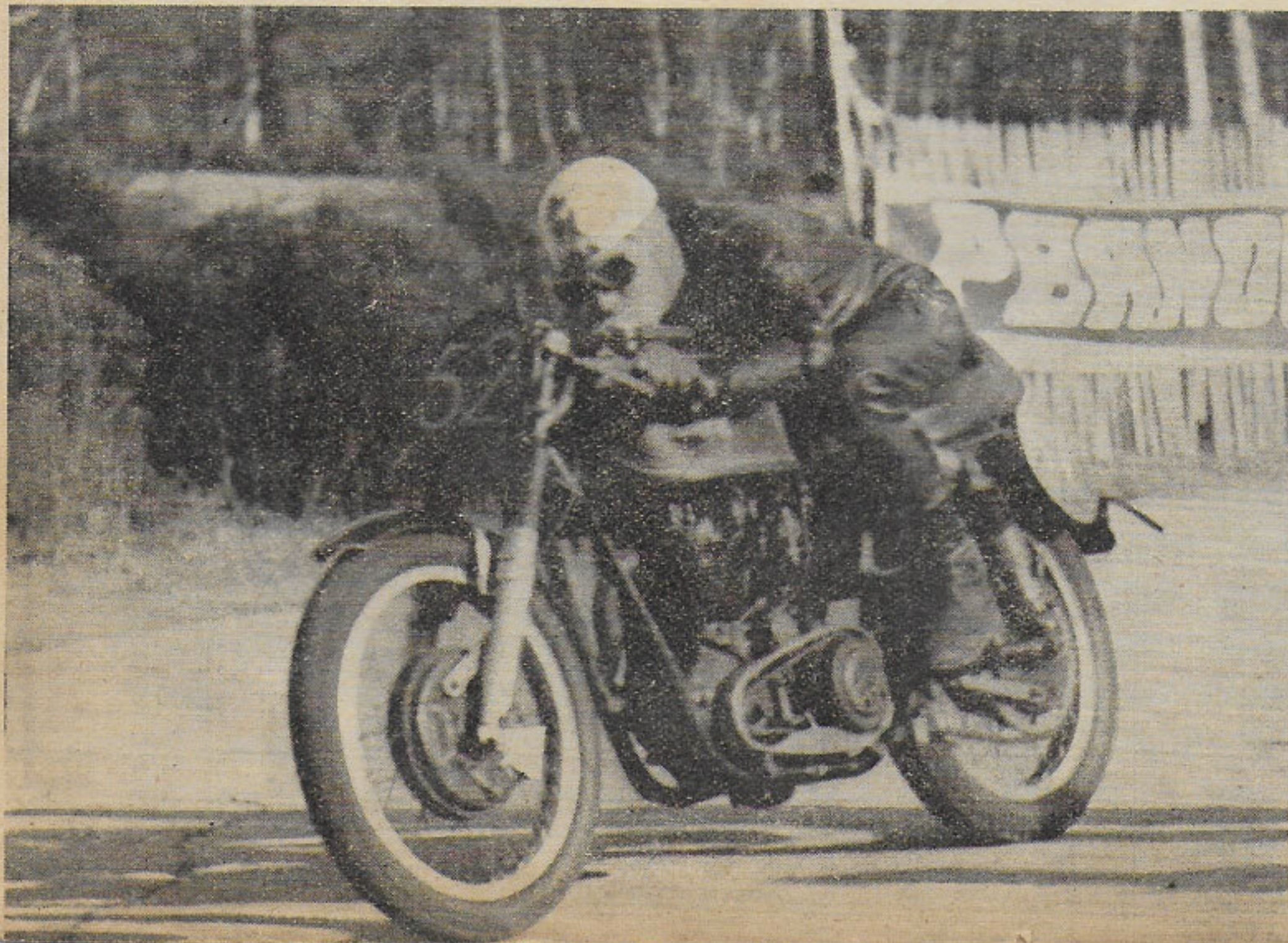
LES CLASSEMENTS

175 cm³ : 1. André Bouin (Peugeot), 800 m en 34" 5/10, moyenne 83,480 km/h. ; 2. ex æquo : Agache (Ydral) et Descoureaux (Gnome et Rhône), 35" 1/10.

250 cm³ : 1. Pierre Monneret (N.S.U.), 30" (moyenne 96 km/h) ; 2. Bouin (Peugeot compétition), 34" 5/10 ; 3. ex æquo : Martin (Puch) et Bouin (Peugeot sport), 35" 3/10 ; 5. Christophe (Adler), 36" 7/10 ; 6. Bouin (Peugeot série), 39" 1/10.

350 cm³ : 1. Pierre Monneret (A.J.S.), 28" 5/10 (moyenne 101,056 km/h) ; 2. Montagne (Norton), 30" 6/10 ; 3. Braun (Norton), 31" 6/10 ; 4. Jimbert (A.J.S.), 32" 1/10.

500 cm³ : 1. Pierre Monneret (4 cyl. Gilera), 26" 3/10 (moyenne 109,510 km/h, record général auto et moto) ;



LISTE DES ÉTUDES DISPONIBLES

| MACHINE ÉTUDIÉE | NUMÉRO | PRIX | MACHINE ÉTUDIÉE | NUMÉROS | PRIX | |
|-----------------------------------|--------|----------------------------|-----------------|-------------------------------|-------------------------------|-------|
| Alter moteur 50 et 70 cc | 100. | 1 ^{er} juillet 55 | 150 » | Paloma BML 705 | 87. Septembre 54 | 150 » |
| Alter moteur CM 50 et VL 95 | 100. | Juillet 55 | 150 » | Paloma 125 cc | 98. 1 ^{er} juin 1955 | 100 » |
| A.M.C. - 3 vitesses | 38. | Avril 51 | 100 » | Peugeot 56 - 156 | 15. Mars 49 | 100 » |
| A.M.C. - 4 vitesses | 58. | Janvier 53 | 120 » | Peugeot 55 - 155 | 35. Janvier 51 | 100 » |
| A.M.C. - 250 cc | 69. | Octobre 53 | 200 » | Peugeot 176TC4 et 176GS | 105. Novembre 55 | 150 » |
| A.M.C. - 125 et 175 cc Type 4R. | 93. | Mars 55 | 150 » | Peugeot-Bima | 54. Août 52 | 120 » |
| A.M.C. - 98 cc Type "Mustang" | 97. | Mai 55 | 100 » | Peugeot 55 TC | 55. Octobre 52 | 200 » |
| Aubier-Dunne 125 cc | 53. | Juillet 52 | 120 » | Peugeot Scooter S.55 | 89. Novembre 54 | 150 » |
| Aubier-Dunne 125 R.S. et 175 T.S. | 73. | Janvier 54 | 150 » | Peugeot Scooter S 57 | 99. 15 juin 55 | 100 » |
| Automoto AM | 44. | Novembre 51 | 120 » | Peugeot 256 - TC 4 | 91. Janvier 55 | 150 » |
| Automoto 125 cc Type AD | 53. | Juillet 52 | 120 » | Poulain | 81b. Juin 54 | 200 » |
| Automoto V.M.L. | 81. | Juin 54 | 150 » | Puch 125 TT | 50. Mai 52 | 120 » |
| Bernardet - Scooter 250 cc | 45. | Décembre 51 | 120 » | Puch 150 TL | 64. Juin 53 | 150 » |
| Bernardet - Scooter 125 cc E.51. | 74. | 15 janvier 54 | 150 » | Rador RN 3 T | 48. Mars 52 | 120 » |
| Bernardet - Scooter 125 cc Y.52. | 80. | 15 Mai 54 | 150 » | Rumi Formichino | 106. 15 nov. 55 | 100 » |
| B.S.A. Groupe C. 250 cc | 47. | Février 52 | 120 » | S.A.B.B. moteur | 58. Janvier 53 | 120 » |
| B.S.A. Groupe B. 350 et 500 cc | 57. | Décembre 52 | 120 » | Sachs 150 et 175 cc | 75. Février 54 | 150 » |
| B.S.A. Groupe A. Twin | 92. | Février 55 | 150 » | S.O.T.E.C.M.A. Moteurs | 76. Mars 54 | 150 » |
| B.M.W Twin | 66. | Juillet 53 | 150 » | Speed Scooter | 61. 15 mars 53 | 150 » |
| B.M.W Twin (suite) | 67. | août 53 | 150 » | Speed "Paris-Nice" | 87. Septembre 54 | 150 » |
| CEMEC | 71. | Novembre 53 | 150 » | Terrot - 125 cc ETD et ETDS | 103. Octobre 55 | 200 » |
| COMET moteur 98 cc | 90. | Décembre 54 | 150 » | Terrot - 350 cc HCT et MCTL | 60. Mars 53 | 150 » |
| CUCCILO 48 cc | 52. | Juin 52 | 120 » | Terrot - 100 cc M 349 et MT 1 | 60. Mars 53 | 150 » |
| F.N. 175 cc | 68. | Septembre 53 | 150 » | Terrot - 100 cc Scooter | 61. 15 mars 53 | 150 » |
| Jawa 250 et 350 cc | 62. | Avril 53 | 150 » | Terrot - 125 cc Scooter | 70. 15 octobre 53 | 150 » |
| Jonghi 250 cc Type H | 56. | Novembre 52 | 120 » | Terrot - 500 cc RGST | 88. Novembre 54 | 150 » |
| Jonghi-Polo | 94. | Avril 55 | 100 » | Terrot - 49 cc - Cyclorette | 81b. Juin 54 | 200 » |
| Lambretta. Modèles D et LD | 65. | 15 juin 53 | 150 » | Tetra | 48. Mars 52 | 120 » |
| Lambretta. Modèle 54 | 83. | Juillet 54 | 150 » | Triumph 500 et 650 cc Twin | 79 et 81 Mai/juin 54 | 300 » |
| Lavalette 705 | 62. | Avril 53 | 150 » | Ultima F 12 et F 20 | 68. Septembre 53 | 150 » |
| Lavalette ALM 50 | 96. | Mai 55 | 100 » | Ultima K 2 et KB 2 | 84/85. Août/Sept. 54 | 150 » |
| Mistral. Types 50 E 2 et mono | 81b. | Juin 54 | 200 » | Vap Moteurs | 63. Mai 53 | 150 » |
| Mistral. Type 100 E 2 | 107. | Décembre 55 | 100 » | Vélosolex | 48. Mars 52 | 120 » |
| Monet-Goyon. Type M 2 V | 52. | Juin 52 | 120 » | Vespa | 51. 20 mai 52 | 150 » |
| Monet-Goyon 200 et 232 cc | 72. | Décembre 53 | 150 » | Vespa 54 | 77. 15 mars 54 | 150 » |
| Monet-Goyon "Starlett" | 78. | Avril 54 | 150 » | Vespa 55 | 95. 15 avril 55 | 100 » |
| Mosquito 38 cc | 81b. | Juin 54 | 200 » | Vespa 55 Conseils pratiques | 101. 15 juill. 55 | 100 » |
| Motobécane Z 46 C - Z 2 C | 27b. | Mars 50 | 200 » | Villiers 100 cc | 44. Novembre 51 | 120 » |
| Motobécane "Mobylette" | 110. | Mars 56 | 100 » | VLT moteur | 50. Mai 52 | 120 » |
| Motobécane D 45 | 42b. | Septembre 51 | 200 » | Ydral moteur 175 cc | 49. Avril 52 | 120 » |
| Motobécane Z 22 C | 86. | Octobre 54 | 200 » | Ydral moteur 175 cc A.J. 55 | 102. Août 55 | 100 » |
| NORTON Twin. Tous types | 109. | Février 56 | 100 » | Ydral moteur 125 cc - AJ 55 | 82. Juillet 54 | 150 » |
| N.S.U. - Quick | 108. | Janvier 56 | 100 » | Zündapp d'avant-guerre | 46. Janvier 52 | 120 » |
| N.S.U. - Max | 84/85. | août 54 | 150 » | Zündapp à 4 temps | 54. Août 52 | 120 » |
| N.S.U. - Max (suite) | 88. | Novembre 54 | 150 » | Zündapp KS 600 et KS 601 | 59. Février 53 | 120 » |

Ces études peuvent être expédiées immédiatement par la **REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE**, 63, rue Jules-Guesde, à **LEVALLOIS (Seine)**. Toute commande doit être majorée de 20 fr. pour frais d'envoi du premier numéro et de 10 fr. pour chaque numéro suivant et accompagnée de son règlement. (C.C.P. 11.847-10 Paris.) **Aucun envoi n'est effectué contre remboursement.**

ABONNEMENTS ANNUELS

PRIX POUR LA FRANCE : 1900 fr.

comprenant tous les numéros moto, scooter, petites cylindrées et salon sont enregistrés le 1^{er} de chaque mois.

ÉTRANGER : 2700 fr.



JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VÉLOSOLEX

4 articles de sa fabrication :

Le **PARE-CHOC** amovible (breveté S.G.D.G.), d'une efficacité extraordinaire, qui donne un cachet très élégant à votre Vélosolex. La **POIGNÉE** pour porter très facilement votre Vélosolex d'une main. Le **FIXE-BAVETTE** pour garde-boue avant et la dernière nouveauté "**H. JEANNERET**" : Le **SABOT-PARE-CHOC** enjoliveur de cadre pour préserver la peinture des éraflures faites avec les chaussures.

Renseignements :

Établissements H. JEANNERET & C^{ie}
14 et 14 bis, Rue Reine-Jeanne, NICE (A-M) — Tél. 821 97

— URGENT —

Situation stable est offerte à homme sérieux connaissant la pièce moto et qualifié pour tenir magasin. Gérance libre possible.

Écrire avec références et curriculum vitae

COIRAT - 203, Rue de Courcelles, PARIS

Gagnez de *vrais* week-ends!

...VOUS LE MERITEZ BIEN!

GAGNEZ L'ESPACE, GAGNEZ
L'AIR PUR !
D'UN TOUR DE ROUE VOTRE
"PUCH" VOUS FAIT DECOUVRIR
DES HORIZONS NOUVEAUX.
D'UN TOUR DE ROUE VOTRE
"PUCH" LAISSE VOS SOUCIS
SUR PLACE... ET NE CRAIGNEZ
RIEN : "PUCH" VA VITE !
"PUCH" VA LOIN, VA PARTOUT,
MAIS TOUJOURS
SUREMENT ET
CONFORTABLEMENT
VRAIMENT...
AVEC UNE "PUCH"
ON PASSE ! ET...
QUELLE ECONOMIE !

*
2 CYLINDRES
175 et 250 cm³
SPORT ET TOURISME

HUILES
LABO

PNEUS
Englebert



COSMOS PUBLICITE N°3

PUCH

CONCESSIONNAIRE GÉNÉRAL FRANCE ET COLONIES

ETS P. HUMBLLOT

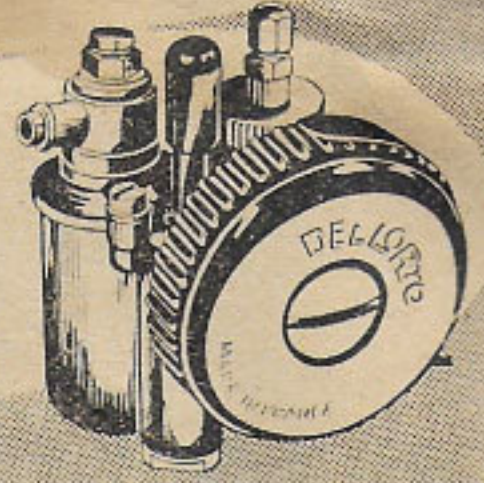
79-81, RUE DU FAUBOURG SAINT-JACQUES - PARIS XIV - TÉL. POR. 60-33
ALGER : 28, RUE HOCHÉ CASABLANCA : 34, Bd. DE MARSEILLE

CARBURATEURS

TOUS MODÈLES ADAPTABLES, TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES
sur demande
pour

CYCLOMOTEURS
VÉLOMOTEURS
MOTOCYCLETTES
SCOOTERS
Modèle SPORT
pour VESPA

échange standard!



S.E.C. LICENCE
DELORTO

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE CARBURATEURS
(LICENCE DELORTO)

26, rue Marius-Aufan - LEVALLOIS - Tél. : PER. 71-80

DYNAMIC - SPORT

6, rue Saint-Augustin - Métro : 4-Septembre - RIC. 75-28
CONCESSIONNAIRE DES MARQUES :

RUMI, VESPA, LAMBRETTA, PUCH, GUZZI,
NSU, IFA, AGF (Ydral), BSA, JAWA, ADLER,
TERROT, cyclo PALOMA, AWO

OCCASIONS : Garantie totale (pièces et main-d'œuvre)
Choix de LAMBRETTA - VESPA - MOTOS toutes marques

CRÉDIT : 20 % comptant; Solde 2 à 18 mois
LE MOINS CHER DE FRANCE

En cas maladie **DYNAMIC** paie pour vous
TOUTES RÉPARATIONS - ACHAT FERME TOUTE MACHINE



PLAQUES DE POLICE
et LANTERNES



Pour
MOTOS et VELOS

H. ARNAUD, 12 à 16, Rue Ramus, PARIS-20° - RQQ. 76-26

MOTO-HALL H. HABERT

78, Avenue des TERNES
PARIS 17° - GAL. 78-95

STATION-SERVICE

REPARATION - MISE AU POINT
de votre Moto

AGENT :

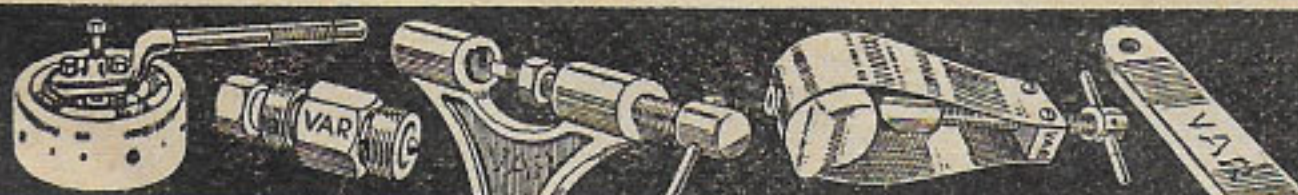
PEUGEOT - TERROT - VÉLOCETTE

CRÉDIT jusqu'à 18 mois (Neuf et occasion)

ACCESSOIRES - Distrib' CARBURANT ENERGIC, 2 temps

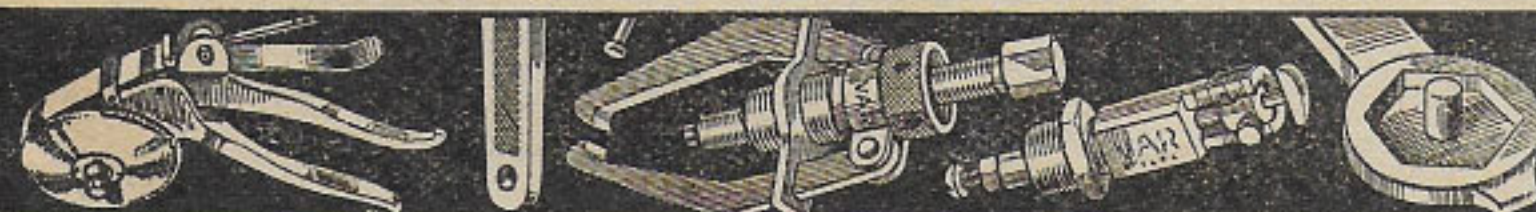
LA SELLE SOUPLE
A SUSPENSION SANDOW

REYDEL



TOUT VOTRE OUTILLAGE MOTO ET CYCLE...

Plus de 800 sortes
d'OUTILS et de CLÉS
spéciaux en magasin



Envoi
gratuit du Catalogue complet

VAR

6, RUE PASTEUR - PARIS XI°
RQQ. 03-88 - Métro St-Ambroise

L'AUTOMOBILE... FACILE !



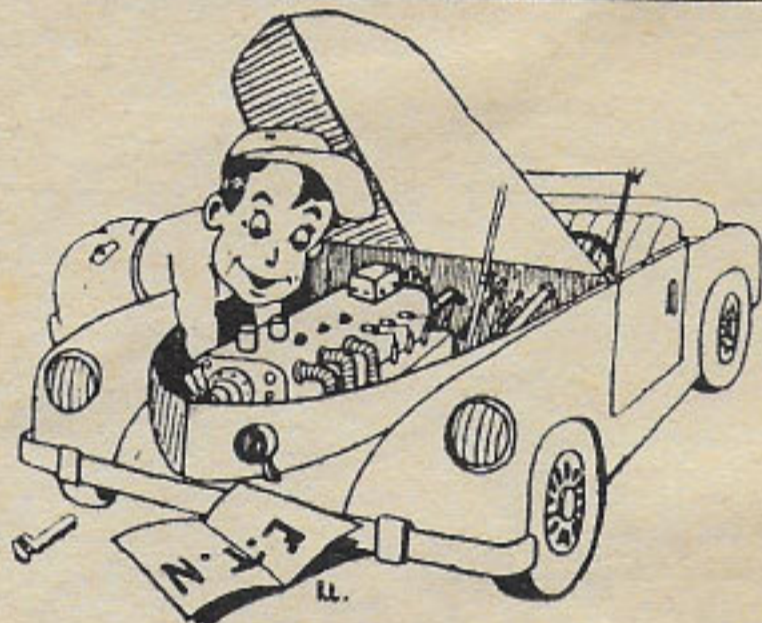
La mécanique automobile est facile à connaître pour les mécaniciens motocistes.

Sans grands frais ni perte de temps sachez à fond

**Toute l'Automobile
d'aujourd'hui.**

(tourisme, P.L., Diesel, mécanique, électricité, les plus récents procédés de réparations, organisation du garage, etc.), par les Méthodes E.T.N. de Documentation et de Perfectionnement professionnel. Réalisées par de grands praticiens ayant l'aide technique des constructeurs, elles vous permettront, en quelques mois et sans déranger vos occupations, de vous affirmer

UN MECANICIEN AUTO HAUTEMENT
QUALIFIE ET « A LA PAGE »



RESULTAT FORMELLEMENT GARANTI
Chez vous, ESSAI GRATUIT D'UN MOIS
Documentation professionnelle - Aide technique permanente - Diplômes appréciés - Carte d'identité professionnelle - Organisation de placement, etc.

ÉCOLES DES TECHNIQUES NOUVELLES

Centre International de Perfectionnement
et de Documentation par correspondance
20, rue de l'Espérance, PARIS (13^e)
154, rue de Mérode, BRUXELLES
Gorges 8, NEUCHATEL (Suisse)



AUJOURD'HUI, envoyez-nous ce coupon.
Dans 48 heures vous serez renseigné !

E.T.N., 20, rue de l'Espérance, PARIS (13^e)

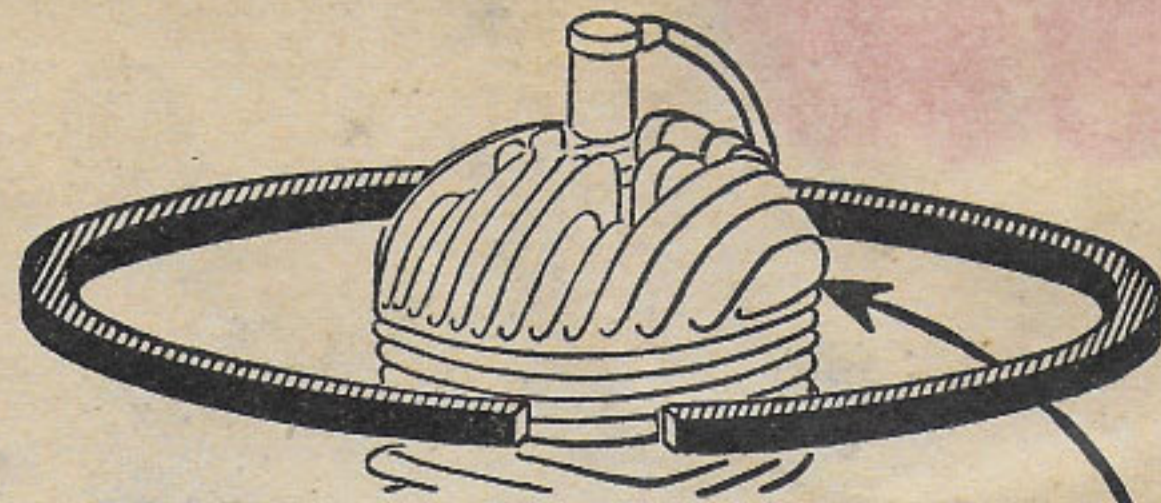
Messieurs,

Veillez m'envoyer, sans frais et sans engagement pour moi, votre dossier explicatif illustré 1.871 sur la formation des mécaniciens auto.

NOM, prénom et adresse postale complète :

.....
.....
.....

Conditions avantageuses à tous les lecteurs de la R.T.M.



Segments noirs

Amédée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite

épaisseur : 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

153



CHAUSSURES
SPORT. PLAGE. CAMPAGNE

à l'Aigle
HUTCHINSON



Ne laissez pas
partir vos
clients...

sans

RUSTINES

NOTICE
FRANCO
SUR
DEMANDE

M. GAUBERT 686

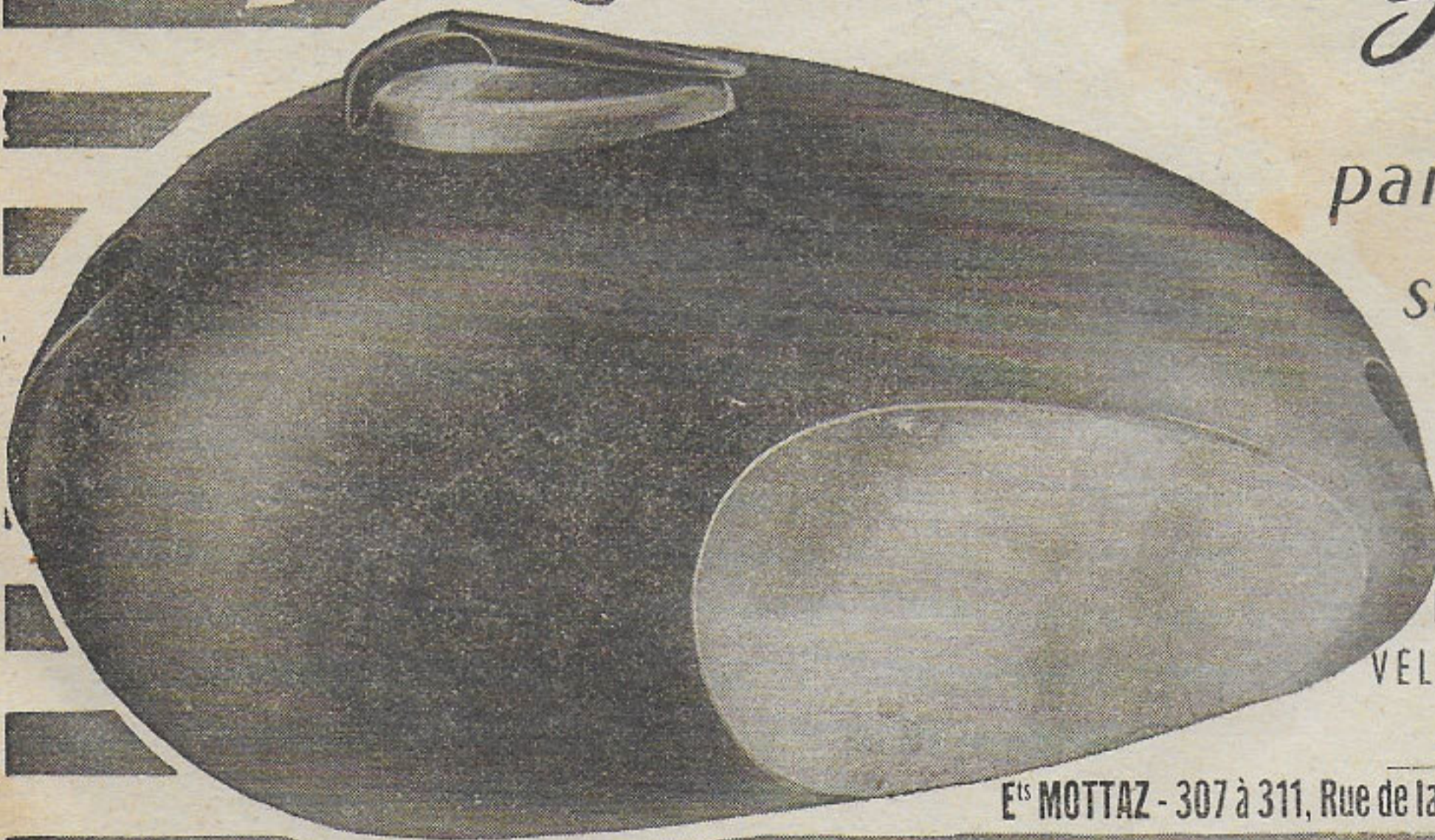
==== SOCIÉTÉ RUSTINES, 55, RUE CASTÉRÈS, CLICHY (SEINE) TEL. PER. 17-65 ====

depuis plus de
40 ANS

MOTTAZ

S'impose

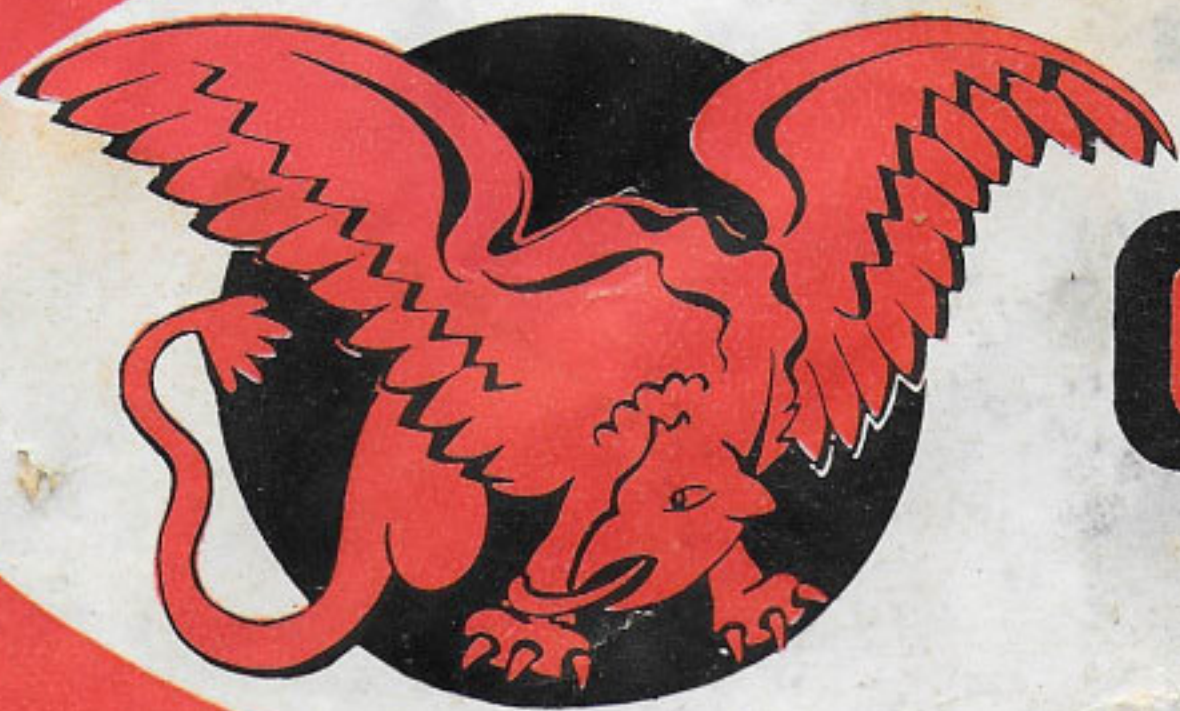
par sa LIGNE et
sa QUALITÉ



SPECIALITÉS DE RÉSERVOIRS
POUR MOTOS - SCOOTERS
VELOMOTEURS ET CYCLOMOTEURS

E^{ts} MOTTAZ - 307 à 311, Rue de la Garenne - NANTERRE (S.) - Tél. MAL. 29-77

Les agences officielles:



GRIFFON



AIGLON

peuvent satisfaire à toutes les demandes:

BICYCLETTES
BICYCLETTES A MOTEUR
VÉLOMOTEURS

MOTOCYCLETTES
SCOOTERS
TRIS A MOTEUR

PRODUCTION DE LA
FRANCE MOTOR CYCLES

F M C

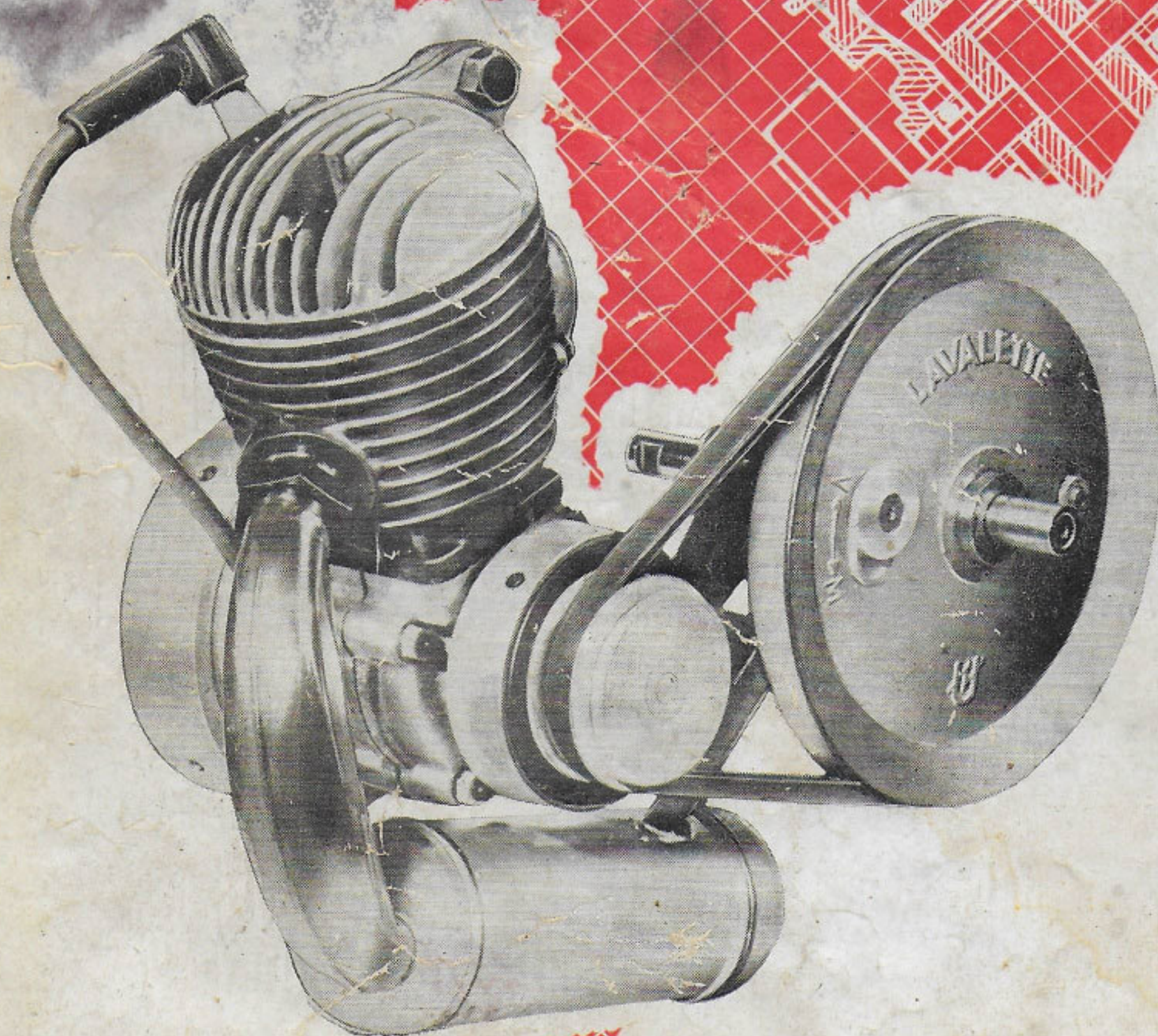
MANDEURE
(DOUBS)



AML "50"



UN MOTEUR 1 CV 8 AVEC
EMBRAYAGE AUTOMATIQUE
SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉ
POUR CYCLOMOTEURS



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

A. C. LAVALETTE

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