

1.955 kms ont été effectués en huit jours par notre « 175 cmc. ». A noter que je n'ai, durant ce temps, jamais dépassé 80 kms au compteur (pour « faire plaisir » à ma femme). Le bloc AMC permet pourtant bien mieux : en solo sur l'auto-route Nord de Marseille, les 110 kmh. ont été atteints, au compteur évidemment.

M. J. SIFFREDY, Marseille

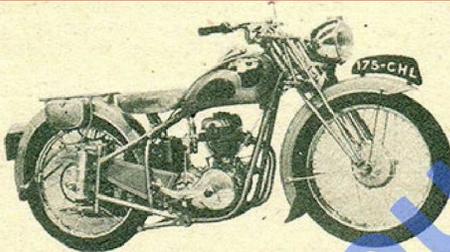


125 MOTOBECANE

Je suis possesseur d'une 125 Motobécane culbutée, 4 vitesses, qui a actuellement 36.000 kms, sans que j'ai même ouvert la culasse, donc pas de rodage de soupapes, pas de décalaminage, pas de segments changés. Cette machine a fait quatre fois la côte d'Azur, beaucoup de circulation dans Paris, du cross (je ne devrais pas m'en vanter, certes !) et ces vacances-ci ayant cependant 30.000 kms à son actif, un tour de France : les Vosges, Reims, la côte Atlantique, Hendaye, les Pyrénées, Andorre, Perpignan, toute la côte d'Azur et Reims. Au retour, avec 30 ou 40 kgs de bagages, Grenoble-Reims dans la journée, sans rouler de nuit, de 8 h. à 20 h. du soir.

Consommation : sur route (vérifiée) 2 litres. Il serait possible de vérifier tout ceci. Evidemment, 4 pneus ont été usés et quelques détails de carrosserie (boulons et autres), ont dû être revus. Il n'en reste pas moins que cette machine est un succès, et que ses petits défauts sont noyés dans la masse de ses qualités, entre autres la robustesse.

M. J. C. GRELLON, Reims



175 AUTOMOTO

Comme vous le demandez à vos lecteurs, je me permets de vous donner mon opinion sur le 175 Automoto, moteur AMC. Kilométrage parcouru : 11.000 kms.

1° Le moteur : le moteur AMC présente un certain nombre de qualités qui, malheureusement, ne compensent pas un défaut, qui, je l'ai vérifié, n'est pas spécial à mon moteur, je parle de la tenue très médiocre des soupapes. Je pense qu'il est excessif de se trouver en panne de soupape au bout de 8.000 kms seulement. Cette mise au point faite, le reste du moteur semble très solide, aucun ennui du côté segments, cylindre, volant, etc...

Les performances sont très bonnes, tant en plaine qu'en montagne, une promenade à deux dans les Alpes en a fait la preuve, aucun essoufflement ni arrêt intempestif.

Les départs sont impeccables, même par temps froid, cependant l'embrayage dans l'huile exige un certain échauffement pour fonctionner régulièrement. Les vitesses sont bien échelonnées, sauf un trou entre 1° et 2°, le levier de contrôle est très pratique en ville. La transmission primaire est très bruyante à tous les régimes.

En résumé, ce moteur serait très bien s'il n'y avait cette irritante question des soupapes, il faut espérer que le constructeur fera un effort de ce côté.

2° Le cycle : la présentation de l'ensemble est plaisante à l'œil et se conserve avec le temps, les peintures et les chromes sont de belle qualité, cependant l'assemblage des tubes laisse à désirer quant à leur finition, les soudures sont brutes, mais heureusement solides.

Le confort est satisfaisant, quoique la suspension arrière soit un peu dure en solo, la fourche avant à parallélogramme est très souple, mais demande un graissage abondant et de plus prend du jeu. Un bon point pour le silencieux démontable, ce qui permet de le nettoyer sans se livrer à des opérations barbares.

L'éclairage est bien au point, le système volant redresseur ne donne aucun ennui et la batterie se recharge sans excès. L'avertisseur est très insuffisant pour la route.

En fin de compte la 175 Automoto présente des qualités indéniables, mais ses constructeurs auraient intérêt à revoir certains points pour présenter au public une moto mieux finie et donnant plus de sécurité du côté moteur.

M. A. SIBOULOTTE, Carpentras (Vse)



VELOSOLEX

Je possède un Velosolex depuis début janvier 1949 ; j'ai parcouru à ce jour 12.000 kms ; j'ai dû changer les pièces suivantes :

1° au bout de 7.000 kms : roulement moteur côté volant magnétique ;

2° au bout de 11.000 kms : bobine d'allumage du volant.

Si le prix du roulement est modéré (250 fr.), par contre il faut 5 heures de main-d'œuvre pour le changer, car il est nécessaire de mettre le moteur en morceaux ; chose plus grave, il s'agit d'un accident fréquent, paraît-il, sur les Velosolex, par défaut de graissage ; à tel point que depuis 1950, Solex a modifié le mode de graissage de cet organe.

Par contre, renseignements pris, le grillage d'une bobine d'allumage est tout à fait exceptionnel et ce point ne pourrait aucunement être incriminé.

La partie cycle est très solide : il m'est arrivé, en tout et pour tout, de casser deux ressorts de selle sur mauvaise route.

Voici les performances mesurées avec un cycliste d'un poids de 80 kgs :

Vitesse 27 kmh. Rampe gravie sans pédaler 3 %. Consommation : 75 kms avec 1 litre pendant rodage, soit 1 l. 3 aux 100 kms ; 100 à 105 kms avec 1 litre après rodage, soit à peine 1 l. aux 100 kms. Moyenne 23 kmh. sur longs parcours.

Je précise que ces mesures ont été faites de façon tout à fait précise : la vitesse au chrono, l'altitude en côte sur rampe mesurée par mes soins (je suis géomètre), la consommation en versant exactement 1 l. dans le réservoir et en roulant jusqu'à panne sèche.

D'ailleurs, les performances des Velosolex sortis depuis un an sont sensiblement supérieures.

J'ai profité de l'échange de la bobine pour faire mettre les lumières et transferts aux cotes des Velosolex actuels ; j'ai de plus raboté la culasse ; les nouvelles performances sont, toujours avec cycliste de 80 kgs, les suivantes :

Vitesse 31 à 32 kmh. Rampe gravie sans pédaler 3,5 à 4 %. Consommation : 110 à 115 kms avec 1 l., soit 0 l. 9 aux 100 kms (donc consommation diminuée). Moyenne sur longs parcours : 27 kmh.

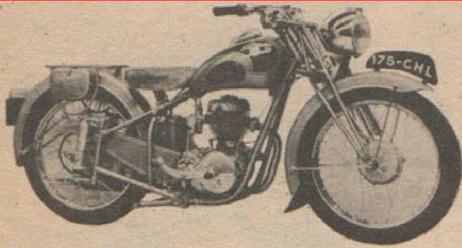
L'une des principales qualités du Velosolex, celle qui frappe dès qu'on l'a enfourché, c'est son confort : avec des pneus de 650x42, il est, à vitesse égale, nettement plus confortable que tous les autres cyclomoteurs équipés des mêmes pneus ; il est largement aussi confortable que ceux équipés de pneus ballons 600x50, et même que certains munis de fourches élastiques.

Contrairement à certaines affirmations, le galet ne patine ni par pluie, ni par route grasse : le moteur ne fatigue nullement en marche continue : il m'est arrivé de parcourir 300 kms en une journée, soit 11 h. de marche, avec arrêts seulement pour déjeuner et pour faire le plein ; moteur et pilote arrivaient au but frais et dispos.

Le Velosolex est sorti en 1945-1946, à une époque où le rationnement d'essence rendait précieux un engin d'une sobriété sans égale. Cet argument n'existe plus aujourd'hui ; une dépense d'un demi-litre supplémentaire par 100 kms serait insignifiante (30 fr.) ; il est à regretter que, disposant d'une partie cycle robuste et confortable, d'un moteur bien au point et qui ne demande qu'à tourner (il est limité à 3.300 t.-m.), les dirigeants de la firme s'obstinent à lui refuser 6 ou 8 kilomètres supplémentaires de vitesse en palier, ainsi qu'une aptitude en côte égale à celle de ses concurrents.

S'ils y consentaient, le Velosolex pourrait se mesurer victorieusement avec les nouveaux venus, au lieu de faire, comme maintenant, figure de parent pauvre.

J. GABORIEAU, Vauresson (S.-O.)



175 AUTOMOTO

Il s'agit du modèle sorti en 1950, avec bloc moteur 175 cmc. AMC, fourche avant télescopique et suspension arrière sans correcteur « Grégoire ». Bien que n'ayant pas fait le tour du monde avec les quelques 6.000 kms parcourus sur cette machine, parfois dans des conditions difficiles, m'inspirent certaines réflexions ; je me permets de vous les communiquer.

« A tout seigneur, tout honneur ». Commençons par le bloc-moteur. L'éloge du 175 cmc. AMC n'est plus à faire : vitesse, reprise, aptitude en côte, sécurité de fonctionnement, tout dénote un moteur soigné.

L'allumage par volant magnétique donne toute satisfaction, bien que la solution « une étincelle par tour de vilebrequin » ne soit pas très heureuse sur un quatre temps. Le système d'avance variable, réalisé par rotation du stator, me donne des inquiétudes quant à sa durée de vie. Cet allumage fonctionne bien, même en roulant dans cinq centimètres d'eau, ce qui est bien honorable pour un volant magnétique.

Je ne pourrais pas en dire autant du carburateur « Amac » qui supporte très mal la douche. Il proteste énergiquement au bout de quelques centaines de mètres, et la moto vous laisse bien sagement sur place sous une trombe d'eau.

La boîte à quatre vitesses se comporte très honnêtement. Les rapports sont bien étagés. La vitesse maximum, 100 kmh. environ, est atteinte lorsque le moteur tourne à 6.000 t.-m., régime le plus élevé indiqué par le constructeur.

Je me permets de signaler à Monsieur Maréchal, de Lyon, que la première s'engage sans le moindre bruit, si l'on prend soin de mettre le moteur au ralenti.

Par contre, je ne vois pas l'utilité des trois « points morts » verrouillés entre les vitesses ; celui situé entre la première et la seconde me suffirait. Mais ceci n'est qu'une opinion toute personnelle.

La commande des vitesses est réalisée par sélecteur et levier de contrôle à main. Le sélecteur, d'un fonctionnement très doux, n'agit malheureusement qu'en fin de course ; il en résulte que la recherche du point mort nécessite un peu de doigté, si j'ose m'exprimer ainsi en parlant du pied. L'utilité du levier à main est assez restreinte ; je ne l'emploie guère que pour retrouver le point mort à l'arrêt, à la suite d'un « cafouillage » au sélecteur. En retour, cette commande à main a un gros inconvénient, puisque, à cause d'elle, le carter de sélecteur n'est pas étanche ; donc, au retour d'un voyage sous la pluie, il est conseillé de démonter le carter susnommé et de vider le quart de litre d'eau qu'il contient ; le tout suivi, naturellement, d'un démontage et graissage du mécanisme de sélecteur. C'est là le gros reproche que je ferai au bloc AMC.

L'embrayage, bien que travaillant dans l'huile, a le grand mérite de « débrayer à fond » et de ne pas patiner en position « embrayé ».

Le couple moteur est transmis à la chaîne par l'intermédiaire d'un système fonctionnant comme amortisseur de transmission, protégeant la boîte de vitesses en cas de blocage éventuel du pignon de sortie. Ce système est un peu trop sensible ; il joue lors d'un embrayage trop brusque au départ, par exemple.

Si avoir un bon moteur est utile, avoir de bons freins est indispensable. A ce point de vue, l'« Automoto », avec ses freins largement dimensionnés et bien refroidis (moyeux à l'italienne) a été gâtée.

La suspension est honnête ; toutefois, tendance à talonner à l'arrière quand la machine est lourdement chargée. La suspension de selle par ressort unique enfermé, offre au moins un avantage : elle vous interdit de mettre la moto sur béquille en la soulevant par la selle.

Quant aux commandes, à noter tout d'abord un braquage insuffisant de la direction pour les manœuvres pieds au sol.

Le guidon est muni de l'équipement « Saker ». Poignée des gaz à tirage rectiligne avec une course trop importante. Commutateur d'éclairage à la poignée gauche, très commode, mais le verrouillage des différentes positions n'est pas suffisant.

Encore quelques points avant de terminer :

Ce qu'ils en pensent

Les coffres à outils sont trop petits et leur position interdit pratiquement l'emploi de sacoches ; ce défaut n'existe d'ailleurs plus sur les modèles plus récents. Un détail qui a son importance : le système tendeur de chaîne consiste en deux excentriques axées sur le moyeu de la roue arrière et prenant appui sur le cadre. Si tout se passe bien lorsque vous serrez le premier écrou de fixation de la roue, les ennuis commencent lorsque vous faites la même opération avec le deuxième, car l'écrou tend à entraîner dans sa rotation l'excentrique de réglage.

Dernier reproche, sans grande importance : la position des repose-pieds n'est pas réglable.

Malgré ces défauts, tout, dans l'Automoto, dénote une machine soignée. Bloc-moteur dont la réputation est méritée. Roue arrière avec moyeu à broche. Garde-boue correspondant à charnière. Fini du modèle : émail, chrome jusque sur la tige de commande du frein. Installation électrique propre.

Mais je laisse au temps et aux futurs kilomètres le soin de conclure.

Mr G. MONTEL, Caen



200 MONET-GOYON

Je me permets de vous donner mes impressions sur ma machine 200 cmc. Monet-Goyon volant magnétique ABG. Date d'achat : septembre 1951. Distance parcourue : 9.000 kilomètres.

Inconvénients :

1° Le compteur kilométrique exagère tant pour la vitesse que pour les kilomètres parcourus.

2° L'huile de la fourche télescopique cuit les caoutchoucs qui se déchirent...

3° Entre 65 et 80 kmh. environ, la moto vibre comme vous le signalez lors des essais.

4° Boîte à outils peu pratique au point de vue fermeture (vis sans fin...) et trop petite ; il faut dire que lors de la livraison de la machine, l'outillage se composait en tout et pour tout de 3 démonte-pneus et d'une clé à bougie...

5° La béquille ne sert à rien, sauf sur terrain extra-plat (je crois que des progrès ont été réalisés dans ce sens depuis).

Avantages :

1° Excellente suspension qui permet de grandes étapes sans la moindre fatigue.

2° Très bonne grimpeuse : en deuxième, j'ai grimpé le Tourmalet et l'Aubisque, gaz à moitié ouverts, sans la moindre fatigue du moteur, ni échauffement (en solo).

3° Je n'ai jamais perlé mes bougies (Bosch 240 ou Marchal CR 22).

4° Consommation minime : 2 l. 75 à 3 litres environ de moyenne.

5° Belle présentation grâce aux chromes impeccables et l'émail d'un beau gris.

Pour conclure, je suis enchanté de ma petite moto qui ne m'a jamais laissé en panne, dont le prix d'achat, 156.000, a été vraiment modique, et qui m'a permis de passer d'excellentes vacances.

Je verrai très bien Monet-Goyon faire deux versions de cette machine :

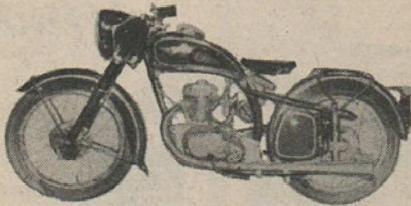
a) une 200 cmc. utilitaire : sans chrome, sans compteur kilométrique, sans batterie ni avertisseur, ce qui permettrait un prix de revient pour petites bourses (150.000 fr. environ).

b) un 200 cmc. luxe avec chaîne enfermée, robinet réserve, 4 vitesses et selle biplace (200.000 fr. environ).

Mr A. GUYOT,
St-Etienne (Loire)

Ce qu'ils en pensent

RUBRIQUE OUVERTE DEPUIS UN AN A NOS SEULS ABONNES



175 GIMA

Dégoté des 2 temps et de leurs fantaisies salissantes, j'acquis une 175 Gima 4SA, en février 1951.

Mon compteur indique 29.780 kms. Outre les routes françaises, j'ai effectué le tour de l'Espagne en août 1951. En 52, l'Autriche, jusqu'à Vienne, en passant par Milan, le Passo de la Stelvio, Passo St-Giorgio, le Brenner, le Gross Lockner et la plupart des routes qu'empruntèrent les derniers Six Jours Internationaux, ce qui me permit de constater la puissance en côte de mon moteur : 26 % en première en tenant fermement le talon sur le sélecteur; 32 %, cela existe en Autriche, mais je ne pus franchir ce sentier muletier.

Après cette énumération accessoire de quelques-unes de mes promenades, passons la revue de détail du matériel employé et de ses avaries.

Moteur AMC 175. Quatre rodages de soupapes, un rabotage de culasse. Nombreuses goupilles de kick, particulièrement fragile. Sélecteur 4 vitesses, première s'enclenchant dans un effroyable grincement de pignons, au départ.

Partie cycle : Fourche télescopique avant : bien, ne talonne que dans des cas extrêmes. Suspension arrière faible, talonnant à tout propos, et je ne roule qu'en solo ! Roues à broches : mention très bien. Freins suffisants, ce qui n'exclut pas des améliorations. Selle, inconfortable pour les grands parcours, trop basse et exigüe. Un pneu « arrière » laissé sur les silex des routes espagnoles.

Je n'oublie pas le cadre rigide en gros tube. Il se brisa au 20.000^e kilomètre, ou plus exactement le tube inférieur se brisa, par suite de la cristallisation du métal, à hauteur du raccord de l'axe de direction. Un nouveau cadre et un réservoir neuf me furent confiés sans autre débours que les frais de main-d'œuvre, quoique n'étant plus sous couvert de la garantie depuis un an. Mes félicitations à la Sté Gima pour son bel esprit commercial.

Système électrique : Allumage moteur, direct sur le volant magnétique. Avertisseur, veilleuses, code, phare, dépendant de la bonne volonté de la batterie. Je renouvelai à trois reprises ce fragile accessoire, sans résultat durable, jusqu'au jour où une transformation du montage fut effectuée : allumage, code, phare directs sur le volant ; avertisseur et veilleuses sur la batterie.

A la lecture de ce qui précède, je pourrais paraître empli de malveillance à l'égard de la Sté Gima. Je retrace objectivement mes ennuis divers et j'ai le plaisir de signaler qu'à ma connaissance, les défauts du système électrique n'existent pas sur les modèles actuels. Le cadre est également modifié et est sans doute un des plus robustes et ingénieusement conçus.

Je n'ose parler de mes performances, craignant les foudres des possesseurs de « gros cubes », Mr R. Marty, de Tulle, en particulier. Jetons-nous à l'eau : 96 kmh. position course ; touriste 80-85 kmh. Lyon-Grenoble 100 kms en 1 h. 30 par exemple.

Je reconnais qu'à bord d'une 500 on peut faire mieux, sans avoir cette impression constante que votre moteur va vous exploser dans les jambes.

Consommation : 2 l. 5 jusqu'à 70 kmh. 3 l. 5 bon poids au-dessus.

Dans l'ensemble, je suis satisfait des services de cette machine.

Mr J. MARECHAL, Lyon



48 cc. CUCCILO

Nous sommes trois frères, possesseurs de cyclomoteurs à moteur Cucciolo, nous venons profiter de cette belle rubrique de votre revue, et dire à vos lecteurs, sans parti pris, ce que nous pensons de ce petit culbuté.

Nous avons choisi ce moteur pour ses performances et pour ses résultats sportifs. Nous n'avons pas été déçus. Le cadre a été monté par un artisan de notre ville sur nos desirs, et la photo que nous vous joignons vous donnera une idée de la réalisation. Vous remarquerez la transformation esthétique du pot d'échappement.

Totalisant chacun, à ce jour, 6.000 kms, c'est donc sur 18.000 kms que nous vous donnons les appréciations suivantes. Sur un des moteurs, nous avons eu au début de graves ennuis, et nous avons été obligés de retourner le moteur chez le constructeur. Depuis nous n'avons eu absolument aucune panne sur les trois moteurs.

Les inconvénients : ayant gardé le sélecteur d'origine, le réglage s'en est avéré très difficile, jusqu'au jour où nous avons monté un tendeur sur le câble de débrayage. Les culbuteurs exigent de fréquents réglages tous les mille kilomètres environ. La roue à galet du plateau ne tient pas le coup : il faut faire des saignées sur la couronne extérieure, mais ceci lui enlève de la solidité. Par temps humide et froid, le carburateur étant très bien refroidi, la pipe d'admission se recouvre de buée, et même de givre, ce qui amène des perturbations dans la bonne marche du moteur. Il est bon de l'entourer d'un petit chiffon, pour voir cet ennui disparaître.

Les avantages sont tellement nombreux que nous n'osons à peine vous les dire tous. Tout d'abord son brio de marche, donné par son cheval et demi et ceci à un régime de 3.500 tours, ce qui n'est pas excessif. Nous avons eu avant, un Roussey, un Poulain (tous bons moteurs 2 temps) : aucun ne peut prétendre rivaliser avec le Cucciolo. Les chiffres que nous donnons maintenant sont absolument vrais et nous sommes prêts à en donner la preuve à qui le veut. Vitesse maximum, sur plat, par vent nul, pilote couché sur la machine : 68 kmh. 455 ! et ceci avec le moteur de tout le monde. Sur un essai contrôlé, partis tous les trois, nous sommes arrivés avec à peine un mètre d'écart ! Vitesse normale de route 50-55 kmh., ce qui donne une moyenne d'étape de 45 kmh. Avec nos six rapports, nous pourrions tout monter sans pédaler, mais nous aimons mieux pédaler et monter plus vite.

Voici nos pignons arrière qui nous donnent entière satisfaction : Pignon de sortie de 19 dents. Roue de 600. Trois dentures : 22, 20, 18. Nous avons mieux aimé, en effet, remplacer le pignon fixe arrière par un dérailleur, qui nous donne une plage d'utilisation plus étendue et plus pratique. Le manque de frein moteur a été remplacé par un troisième frein à l'arrière.

Consommation d'huile en dessous de celle annoncée par le constructeur, en faisant la vidange tous les 1.000 kms; 1 litre et demi de supercarburant aux 100 kms.

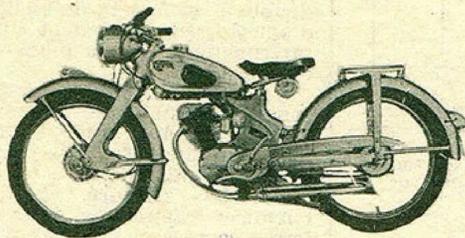
En conclusion, un petit moteur qui nous a d'abord étonné par son brio vraiment extraordinaire, sans ennuis, d'entretien facile et très propre. Finies les corvées de nettoyage et de mélange. Et nous appuyant sur ces 18.000 kms, nous pouvons conclure que le 4 temps en petite cylindrée n'est pas plus fragile que le 2 temps, et ceci avec des performances bien supérieures.

MM. J., L. et A. TAMINAU, Nevers

Ce qu'ils en pensent

Cette nouvelle rubrique complètera d'une manière utile nos essais. En effet, nous demandons à tous nos abonnés de bien vouloir nous faire part des plaisirs et des désagréments, des performances, des impressions, etc... etc... qu'ils ont eu sur leur propre machine.

Bien entendu, les opinions émises ici par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de « Moto-Revue ». Toute lettre non signée, ou n'étant pas d'une correction absolue, ne sera pas publiée. En outre, précisons que seront prises en considération, les seules lettres ayant trait à des machines assez récentes et fabriquées en série. Nous invitons nos abonnés à nous écrire rapidement afin de poursuivre cette rubrique régulièrement.



125 N.S.U. FOX

J e suis en possession depuis mars 51 d'une Fox «luxe» que je viens de revendre pour acquérir une Triumph T.100. « Moto, quand tu nous tiens ». J'avais envisagé un moment de conserver ma Fox pour les petits déplacements et d'utiliser la T.100 pour la route. Hélas, le «nerf de la guerre» m'a obligé à me séparer de mon petit engin et j'avoue que je le regrette.

J'ai parcouru avec lui 8.000 kms avec un seul pépin : mon embrayage a «grillé» à 3.000 kms aux mains d'un camarade à qui j'avais prêté la moto pour un court trajet et qui a dû la mener trop brutalement. J'ai changé moi-même les disques d'embrayage, ce qui revient à dire que ma Fox n'a jamais vu un garagiste.

J'ai été possesseur auparavant d'une Alcyon Zurcher 100 cmc. et d'une Guiller AMC 125 cmc 4 vitesses. J'ai essayé la Terrot 125 ETD et la Peugeot 125. Ce préambule, pour prouver que je ne jugeais la Fox que comparativement à d'autres machines et non en valeur absolue.

L'accélération au démarrage permet de battre nombre de 125 malgré le « trou » à la reprise (diminué en donnant un cran de plus à l'aiguille), qui n'est d'ailleurs sensible qu'en 1^{er}, car ensuite le moteur reprend dans une plage de régime déjà rapide.

Les qualités routières sont incontestables et j'ai pu parcourir 450 kms (Nantes-Montargis) d'une seule traite sans fatigue anormale, ce qui est dû pour une bonne part à la suspension AR. Je peux comparer avec ma Guiller 125 qui, non munie de suspension AR, rendait éreintantes les étapes de plus de 300 kms. Il m'est également arrivé une fois de parcourir 70 kms en 1 heure avec vent AR, qu'en pensent MM. Berthelot et Soubise ?

Cependant, j'ai des critiques à formuler au sujet de la Fox. Vibrations à haut régime (65 kms) disparaissant ensuite en partie.

Bruit de culbuterie à haute vitesse que je crois devoir attribuer à un affolement de la distribution. Au démontage on peut constater que les ressorts de soupapes tournent sur eux-mêmes (marques nettes sur les coupelles), ce qui laisserait supposer qu'ils sont insuffisamment « durs ».

Les vitesses passent mal et il faut relâcher l'embrayage pour qu'elles engagent. Par contre, la 1^{er} ne saute pas (ce n'était pas le cas de l'AMC qui vous faisait jurer aux démarrages en ville).

La course de la suspension AV est insuffisante et l'amortissement inexistant. On gagnerait à avoir un axe plus en AR, et des ressorts moins durs. Cependant au-dessus de 70 kmh., elle est excellente. La suspension AR me donne sa-

tisfaction pour les vitesses modérées de la machine, mais :
1° elle n'assure aucun confort au passager, bien au contraire, sur pavés ça devient un « tape-cul » remarquable ;
2° avec passager, toujours, la rigidité de l'ensemble est faible et rend la conduite délicate ;
3° elle provoque invariablement la rupture du filament de feu rouge dont il faut faire un stock, ce qui s'explique par les vibrations et chocs auxquels il est soumis.

Les freins sont nettement insuffisants, surtout à l'AR.

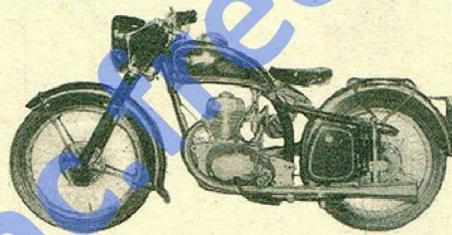
Nécessité impérieuse d'utiliser du « super ».

Mon opinion reste toutefois que la 98 cc Fox est plus rapide et nerveuse que la totalité des machines de série françaises 125 cmc., sauf sûrement la Jonghi ACT. Elle est de plus très robuste, ce que je n'aurais pas cru, vu son système archaïque de graissage et son régime rapide. Je dois ajouter que j'ai suivi scrupuleusement la notice : vidange tous les 500 kms ! et exclusivement Mobiloil Arctic.

Bref, après 8.000 kms par tous les temps, je suis étonné de voir cette machine en si bon état (la culasse remontée laisse apparaître des soupapes parfaites et aucune usure du cylindre), si je tiens compte du fait que j'ai roulé plus souvent à fond de la poignée des gaz qu'à moitié. L'aspect extérieur est également impeccable et tous les chromes aussi nets que le premier jour.

Quel dommage que la Fox ne soit pas sortie d'une usine française !

M. L. CHAVANET, Nantes.



175 GIMA

P ermettez-moi de donner ici mes impressions sur la 175 Gima S.A., modèle livré au début de l'année.

J'ai accompli 11.200 kms à ce jour et suis enchanté de ma monture.

La Gima étant équipée du bloc AMC qu'un grand nombre de lecteurs doivent connaître, c'est sur la partie cycle que je donnerai mon opinion.

Suspension : La fourche avant est à mon avis sans reproche ; son grand débattement (14 cms) permettant de ne jamais talonner. La suspension arrière n'a été efficace qu'après 3.000 kms de rodage ; présentement elle est d'une remarquable souplesse et je la trouve parfaite, aussi bien en solo qu'en duo (il est vrai que le conducteur et sa femme sont des poids plumes : 57 + 49 kgs).

Cette suspension intégrale procure à la machine une tenue de route et une maniabilité excellentes, ainsi que le confort. J'ai possédé pourtant d'autres motos équipées de suspensions AV et AR ; la compression a toujours été en faveur de la Gima.

Les freins sont très efficaces et puissants. Je ne puis leur reprocher d'être insuffisants, comme il arrive souvent sur les petites cylindrées (atteignant ou dépassant tout de même 90 kmh.). Ils sont d'ailleurs d'un diamètre de 170 mm, dimension non encore rencontrée, je crois, sur aucune marque française ou étrangère de même puissance.

La consommation moyenne est de 3 litres 30 aux 100 kms.

Ces éloges me permettront de formuler quelques remarques : La béquille centrale de la machine est sans ressort et, pour être maintenue dans une pince, doit être relevée avec le pied... ou la main, ce qui est désagréable. Il m'est arrivé en outre de passer sur un « nid de poule » et le choc a eu pour effet de faire tomber celle-ci qui traîne alors au sol, ce qui est aussi désagréable.

L'éclairage me paraît insuffisant.

Ces remarques faites, je m'adresserai maintenant à ceux que le grand tourisme avec une petite cylindrée effraye. Ma femme et moi, + 40 kgs de bagages (répartis en 3 sacs, dont une sur le réservoir), sommes partis de Marseille le dimanche 26 août à 6 h. 35. A 18 h. 30 exactement, nous étions arrivés à Tarbes, après un « arrêt-buffet » d'une heure et quelques haltes, ce qui, compte tenu d'une erreur de parcours, fait un total de 590 kms accomplis en 10 heures environ de route effective. Le lendemain après-midi, fut « liquidée » l'étape Tarbes, Lourdes, Pau, Biarritz, Bayonne, de 189 kms en 3 heures 25. Après trois jours de visite sur la côte basque, le retour vers la Méditerranée fut effectué à travers les Pyrénées, où aucun col ne fut épargné à la Gima, tels le Tourmalet et Aspin sous une mer de nuages, tels encore Peyressourde, le Portel d'Aspet accomplis sous une pluie battante. Marseille fut atteint le dimanche suivant sans aucun ennui (sans crevaison non plus).

sitant pas à utiliser les intermédiaires. Sur route l'on peut rouler sans aucune fatigue pour le moteur entre 95 et 105 chrono ; ceci, joint à une excellente tenue de route et un confort indéfectible, permet de très hautes moyennes pour une 350 de tourisme. Vitesse maximum position touriste par vent pratiquement nul : 118 kmh. chrono. Moyennes réalisées : sur Paris-Béziers via Clermont-Ferrand : 74 kmh. (solo). Sur Béziers-Marseille : 82 kmh. (en duo). Sur Toulouse-Béziers : 84 kmh. (en solo par vent AR constant).

Ces moyennes sont contrôlées arrêts déduits pour Paris-Béziers, et de sorties à entrées de villes de départs et d'arrivées pour toutes trois.

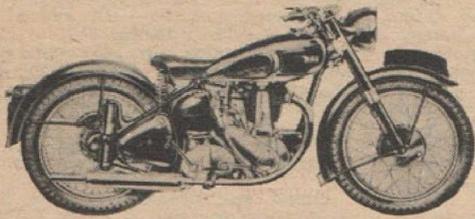
Consommation moyenne : 3 l. 600.

Passons maintenant aux défauts. Très sincèrement, ils sont minimes. Trou important entre la première et la deuxième. Fourche avant trop inclinée (il y a été remédié depuis 1952). Emplacement de la pompe de gonflage sous le siège du pilote fort bien calculé pour chatouiller les genoux du passager ou de la passagère d'une façon plutôt désagréable. Il est vrai qu'il est facile de l'enlever. Freinage un peu insuffisant, bien que plus efficace sur l'avant, ce que j'apprécie particulièrement, étant partisan convaincu de cette formule : à mon avis, le frein AV ne doit pas être un accessoire, c'est surtout de lui qu'il faut se servir.

Avertisseur électrique insuffisant ; j'ai monté un Sonabel dont je suis très satisfait. Echappement un peu bruyant, mais très agréable pour un motard. Le boulon d'articulation de la selle se desserre constamment.

En résumé, une excellente machine de grand tourisme, très agréable également pour la circulation urbaine grâce à sa souplesse.

Mr TAILLARDAT,
9, rue du 4-Septembre, Béziers



500 BSA B 33

J e profite de votre très intéressante rubrique « Ce qu'ils en pensent » pour vous parler de la BSA, type B33. Je suis possesseur de cette machine depuis février 1953. Le compteur totalise 9.500 kms.

Partie moteur : moteur assez puissant, développant 24 CV. La boîte de vitesses est bien étagée. La première et la deuxième sont assez courtes, mais par contre la troisième a une plage très étendue, puisqu'elle reprend franchement à 30 kmh. et monte à 90-100. La quatrième s'assoit naturellement cela se comprend.

Le moteur se rapprochant d'un carré (85x88), je monte assez en régime pour avoir un bon rendement : première à 25, deuxième à 45, troisième à 80-90. J'ai atteint 135 kmh. compteur (environ 128 réels) sur l'autoroute de l'Ouest, avec du carburant ordinaire.

L'avance à main est très pratique, mais demande une certaine habitude.

Ayant bleu, j'ai remplacé le gicleur d'origine de 170 par un 180 ; de 4 l. 400 aux 100 kms, je suis monté à 4 l. 800. Depuis j'ai monté un 200 et suis en train de contrôler ma consommation. D'ailleurs « Moto-Revue » conseille un 200.

Partie cycle : satisfaisante. La fourche avant télescopique ne talonne jamais. La suspension AR est bonne, mais ta-lonne, surtout dans les nids de poules.

Le freinage est efficace, surtout à l'avant (tambour de 203 mm), cela veut tout dire.

Les garde-boue enveloppants protègent bien des projections de pluie ou boue et ne nuisent en rien à l'esthétique de la machine.

La chaîne secondaire est graissée automatiquement, mais n'est pas assez protégée. Elle projette de l'huile partout, surtout aux grandes vitesses.

L'éclairage est très satisfaisant et permet de bonnes moyennes la nuit. Stop très efficace et assez volumineux.

Le compteur kilométrique est optimiste de 5 %.

Présentation : j'ai eu le dernier modèle bordeaux et chrome, ensemble réussi et très admiré par le profane. Les chromes sont nombreux et solides. Le rétroviseur de luxe (1.200 fr.), seul, commence à rouiller, peut-être est-ce parce que je l'ai acheté en France.

Équipée de la nouvelle selle biplace « Aurora », la ligne est assez nette, surtout côté distribution ; côté batterie, c'est plutôt genre fouillis.

Le carénage du phare est très réussi, ainsi que la veilleuse séparée.

Performances : je n'ai pas fait de performances et me contente de rouler sur grande distance à 100-110, ce qui me vaut de belles moyennes, tel que St-Maixent-Poissy, 400 kms, en 6 heures, 1 heure d'arrêt, c'est-à-dire 80 de moyenne. (Je me demande à quelle vitesse devait rouler une certaine Horex Regina pour faire 89 de moyenne sur Paris-La Baule). Par contre, j'ai mis 9 h. 30 pour faire Poissy-Strasbourg, 500 kms, entièrement sous la pluie. D'ailleurs, je rends hommage à Macombynn, type tour de France, qui mérite bien son nom.

En conclusion, je suis très content de cette machine, assez rapide et robuste.

A 7.000 kms, j'ai changé ma batterie qui oxydait au péril de la peinture. Défaut dont je ne suis pas seul à me plaindre.

J'emploie une bougie Champion L10S et roule à l'essence ordinaire.

Le prix, 280.000, n'est pas tellement élevé, comparé à celui de certaines 175 étrangères ou 250 françaises.

Alfred FENDEE,
4, rue aux Moutons, Poissy (S.-O.)



175 GIMA

L ecteur assidu de « Moto-Revue », je vous envoie pour votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », mon opinion sur la 175 cmc. Gima type 4 SA, suspension arrière, bloc moteur AMC.

Ma machine (« Zoé... ») date de 1950 et son cadre porte le numéro 035. Kilométrage actuel : 54.800 kms. Je dois dire tout de suite que je suis très content d'elle et qu'elle m'a donné toutes satisfactions.

Je vous parlerai d'abord des ennuis que j'ai eu, je pense que c'est vraiment peu pour 54.800 kms...

A 1.500 kms, consommation d'huile excessive (1/2 l. aux 1.000 kms). Je n'ai pas eu le temps de m'en occuper et à 3.000 kms, mon moteur ne consommait absolument plus d'huile. Mystère de la mécanique...

A 4.000 kms, ennuis d'éclairage, aussi, depuis, batterie et redresseur sont supprimés et mon éclairage est assuré par le volant magnétique. Ampoules 12 volts à l'avant et 24 volts à l'arrière. J'ai fait monter également un avertisseur Cicca, sur la roue AR, qui est très efficace à partir de 40 kmh.

A 30.000 kms, je tombe en panne d'allumage, le fil reliant la bobine au condensateur s'étant coupé. J'en profite pour changer la bougie.

A 40.000 kms, échange d'un pignon amortisseur, dégrillage de la suspension arrière (abus de graissage m'a dit mon mécanicien), échange des deux pneus, de ma chaîne et des garnitures de freins.

Depuis, rien à signaler, sauf la très bonne marche de ma Gima. Pourtant, je lui fais subir un traitement peu ordinaire : coup de chiffon trois ou quatre fois par an, je ne m'occupe que du niveau d'essence, des vidanges d'huile et du gonflage des pneus.

Ma bonne « Zoé » a fait un peu de tout : de grands trajets, dont de nombreux Paris-Vichy en 4 h. 30, du cross dont Pierre s/Haute, le rocher Saint Vincent, la banne d'Ordanche en Auvergne.

Mon moteur n'a jamais chauffé et je dois lui reconnaître en toute sincérité une solidité, une nervosité et des reprises rarement égalées. Seul défaut, une vibration à 65 kmh. en 4^e, aussi, je monte toujours la troisième jusqu'à 70 kmh. A 54.800 kms, je consomme 1 verre d'huile aux 1.000 kms, 3 litres d'essence aux 100 kms sur route et, en ville, 3 l. 1/2.

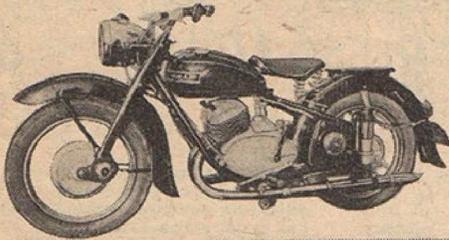
Quant au cadre, une solidité, une tenue de route, une suspension et un freinage impeccables le caractérisent. J'ai dû faire poser deux tringles supplémentaires pour maintenir le bas du garde-boue AR qui vibrat.

En conclusion, je dirai que la 175 cmc. Gima type 4SA est une excellente grande routière qui demande à être conduite sport et malgré son poids (et le mien, 80 kgs), fait d'excellentes moyennes en toute sécurité ; Gima et AMC font vraiment honneur à la construction française et sont à féliciter.

F.S. Je ne prends que du super-carburant, freine surtout de l'avant. Une seule bûche avec ma Gima, sur gravillons, sans dégâts, ni pour la machine, ni pour ma combinaison « Macombynn ». Seule, la peinture de mon casque fut rayée.

René DEPAILLAT,
8, pl. de la Pte de Champerrét, Paris-17^e

Ce qu'ils en pensent



250 ADLER

J'ai sous les yeux l'article de M. Longiewkoguy, de Colombes, sur la 250 Adler Touriste. A mon tour, je viens donner mon opinion, j'espère la plus impartiale, sur cette machine.

Achetée en avril dernier, cette machine totalise actuellement 25.000 km : c'est vous dire que je ne circule pas uniquement le dimanche.

Parmi les défauts : je suis entièrement d'accord avec M. Longiewkoguy, la chaîne secondaire a tendance à se détendre, mais pas aussi souvent tout de même. La garde au sol est vraiment trop faible, car cette machine vire très bien et on ne peut la pencher exagérément. Le nouveau modèle, hélas pas encore importé, a maintenant des roues de 16", par conséquent ce défaut n'existe plus. Ensuite peut-être le sélecteur un peu dur. Mais on s'y fait très bien. Personnellement j'aime bien les boîtes de vitesses allemandes. J'ai remédié pour l'ouverture rapide des gaz en adaptant une poignée tirage rapide italienne. Quant à l'usure du pneu avant, je ne l'ai absolument pas constatée : il est vrai que je possède la nouvelle suspension avant.

Mais tout cela ne peut s'appeler des « défauts ».

Cette 250 cmc est absolument étourdissante du point de vue accélération (toujours en comparaison de la cylindrée), elle est capable de tenir une 500 cmc moderne bicylindre les 200 premiers mètres. La tenue en côte est à l'image des accélérations ! Du reste l'essai qu'a fait « Moto-Revue » illustre très bien cette machine. Les freins sont d'une progressivité et efficacité vraiment extraordinaire. Quant aux suspensions il faut avoir essayé cette machine pour y croire. La suspension avant est certainement la meilleure suspension que j'ai rencontrée jusqu'à ce jour. J'ai pourtant roulé avec pas mal de 500 cmc anglaises ! Quant à la suspension arrière, celle-ci remplit très bien son office et vaut je crois une bonne oscillante. N'oublions pas que c'est une coulissante amortie hydrauliquement ! L'éclairage est extrêmement puissant et permet de rouler à 100-110 la nuit, sur une bonne route. Par temps froid employer les bougies Bosch 225 et en tourisme l'été ne pas hésiter à mettre des 260 Bosch avec 0,7 mm d'écart entre les électrodes, car l'allumage est très puissant.

En 25.000 km, je n'ai décalaminé qu'une fois à 20.000 km, sans du reste grande nécessité, c'est à peine croyable. Je graisse avec Catrol Grand Prix SAE 60, car pour graisser un deux temps, il faut de l'huile épaisse et en petite quantité. Pour l'Adler 4 % est une excellente mesure.

Si on veut tirer le maximum de cette petite machine, il faut la conduire en tirant sur les intermédiaires : 1^{ère} 30 ; 2^e 65 ; 3^e 90 ; 4^e 105. Cette mécanique est conçue pour cela. La vitesse linéaire des pistons est très faible, même à 6.000 t/m : 54 mm de course ! Quant à l'embellage, il est d'une robustesse à toute épreuve. J'ai vu en Allemagne des Adler qui avaient 120.000 km avec le même embellage ; tout le monde ne fera pas autant de kilomètres, car il faut savoir conduire l'Adler. Ne surtout pas marcher sur les bas régimes. C'est de cette façon que l'on « tue » un embellage (voir chauffeur de taxi G7 Panhard par exemple !).

J'ai été en Allemagne l'année dernière, j'ai pu là-bas me mesurer avec la fameuse 250 NSU, eh bien, sur l'autoroute de Koblenz-Francfort, elle ne peut tenir l'Adler touriste. Pourtant, j'étais avec ma femme et 50 kilos de bagages. Et pour le tourisme je prétends qu'en cylindrée moyenne la meilleure formule est le bicylindre 2 temps, à cause de

la tenue en côte, de la faible vitesse linéaire des pistons, de l'absence de vibrations à n'importe quel régime. Quant à la consommation, elle n'est guère plus importante à 90 que celle d'un quatre temps mono ! Si l'on marche à 100-110, la consommation est évidemment plus grande sur un deux temps. Il faut compter 5,5 l. à cette vitesse avec l'Adler.

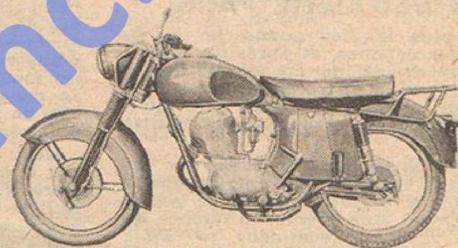
L'été dernier j'ai eu l'occasion de faire le voyage Toulon-Paris, toujours avec ma femme, en une journée et en prenant 1 heure pour déjeuner. Partis le matin à 7 h. 30, arrivés le soir à St-Mandé à 21 heures. Je crois qu'avec une grosse cylindrée on ne ferait guère mieux, car il faut rouler constamment à 100-110, et à cette vitesse la pression du vent est assez fatigante.

Comme dépenses faites sur cette machine : deux pneus, 1 câble d'embrayage, 1 ampoule de phare-code, essence et huile. C'est tout ! Et une poignée tirage rapide de 970 fr.

Je ne connais pas beaucoup de bicylindres deux temps capables d'en faire autant. Du point de vue mécanique, il faut voir un moteur Adler démonté, c'est absolument merveilleux — de fini — quant à l'installation électrique, elle est signée Bosch, c'est tout dire.

Je suis vraiment très content d'une telle machine. Je vous signale toutefois que c'est ma cinquième machine. Auparavant j'avais entre autres la 250 Puch et la 125 SL Puch, remarquable petite machine aussi. Dans un mois j'attends la livraison d'une 500 anglaise.

Mr JONTEAU DU BREUIL
Saint-Mandé



250 GIMA

Répondant avec quelque retard au vœu formulé par M. Froget, je vous envoie mes impressions sur la 250 cmc Gima à moteur AMC 1954.

Ce moteur est un 250 ACT presque carré (68x68,5), puissance 15 CV à 6.000 t/m. Le carburateur monté par Gima est, ainsi que vous le laissez prévoir dans votre relation d'essai (MR n° 1183), un Dell'Orto.

La machine est très bien présentée : ligne élégante, émail grenat de bonne qualité, selle double.

Venons en maintenant aux défauts et qualités que 13.000 km de route en terrains variés m'ont permis de noter :

Points faibles : d'une manière générale, les pièces fabriquées par Gima ou AMC sont solides ; mais certaines pièces d'autre provenance et montées d'origine sur la moto sont, de loin, moins satisfaisantes. Voici, pour me justifier, la liste des pièces défectueuses :

Pièces fabriquées par les AMC : 1 culbuteur, 1 soupape, 2 segments, 1 patte d'embrayage, remplacés à 11.000 km, lors de la révision annuelle.

Pièces fabriquées par Gima : 1 garde-boue AR fendu, vers 3.000 km, par les vibrations du moteur, et échangé sous couvert de la garantie. C'est tout.

Pièces d'origines diverses :

— à 4.453 km : le totalisateur de km du compteur se bloque ; réparation.

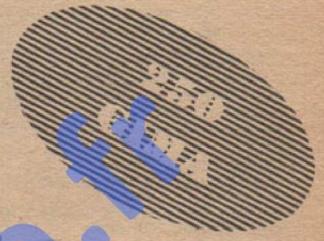
— à 5.500 km : le réservoir se trouve fendu au niveau d'une soudure ; soudure et peinture.

— à 5.800 km : nouvelle fente au réservoir, mais ailleurs ; nouvelle soudure.

— à 6.500 km : une « chicane », soudée au fond du réservoir, toujours, casse au ras de la soudure, et doit être extraite, après découpage en petits morceaux, par l'orifice de remplissage du réservoir.

QU'ILS EN PENSENT

CE



Etant possesseur d'une Gima 250 cc. moteur AMC depuis juin 1954 et n'ayant vu encore aucun commentaire de cette machine dans votre rubrique « Ce qu'ils en pensent » (qui d'ailleurs est fort intéressante et aussi utile) je me permets de vous envoyer mes impressions.

Quoique n'ayant pas un gros kilométrage (14.200 kms) je crois pouvoir vous donner les défauts et qualités observés durant cette période. J'ajouterai que je roule tous les jours, par n'importe quel temps, ce qui demande un petit entretien quand même si l'on veut avoir une machine raisonnablement propre, vous penserez peut-être qu'il ne faut pas être si pointilleux l'hiver, grosse erreur... pour certains. Peinture et chromes demandent des soins constants si l'on veut retrouver aux beaux jours son véhicule impeccable.

Je tiens à vous signaler en premier lieu que j'ai eu pas mal de pépins jusqu'à 8.000 kms, pas bien graves certes, toujours un peu ennuyant.

A 800 kms, grosse fuite d'huile par l'allumeur, donc changement immédiat.

A 1.400 kms : fort désaxe de la roue arrière, très mauvaise conduite surtout en virage. Après consultation auprès du vendeur (Barbès Moto-Cycles), machine renvoyée à l'usine et le nécessaire est fait avec un soi-disant montage spécial (lorsque la machine est revenue, j'ai pu constater moi-même qu'il n'y avait eu aucun montage spécial) je me suis simplement aperçu qu'un écrou de la broche arrière était desserré, et après rebloquage très serré, l'ennui a disparu.

Garde-boue arrière se fendant très rapidement à la hauteur arrière du porte-bagages, changement par un autre beaucoup plus épais qui n'a plus bougé depuis.

2.500 kms : fuite du réservoir à hauteur du robinet, soudure provisoire en attendant un autre.

5.300 kms : la deuxième fuite, même opération que la précédente.

7.800 kms : troisième crevaisson du réservoir, alors cette fois-ci cela commençait à devenir désespérant. « Barbès Moto-Cycles » m'envoie alors aux Ets Mottaz à Nanterre (je tiens à mentionner l'accueil très chaleureux fait par cette maison et à les remercier encore une fois). Examen très rapide du réservoir, démontage immédiat, réparation faite à bref délai. Le lendemain tout était prêt. J'ai donc roulé quelques centaines de kms avec celui-ci. Cette fois, je pense que ce réservoir tiendra plus longtemps que ses frères. Tout ceci sous la garantie (heureusement).

A part tous ces incidents, je crois que les qualités l'emportent sur les défauts. Réparations effectuées, remplacement de 3 câbles d'embrayage qui est très dur, même bien graissé, 2 ampoules feu rouge grillées, une ampoule phare, code grillé. Rodage des soupapes effectué à 11.000 kms avec changement de la soupape d'échappement fermant mal, donc perte de compression appréciable.

Défauts : moteur assez bruyant, surtout en montant les rapports, mais pour avoir un bon rendement, il faut pousser à fond sur les intermédiaires pour avoir un bon régime. Quatrième beaucoup trop longue, en palier elle est épatante, mais à la moindre côte, il faut prendre immédiatement la troisième, sinon le moteur s'assoie (il ne faut pas avoir peur de jouer du sélecteur). Démultiplication de la première beaucoup trop courte, surtout comparativement à la deuxième. Bougie d'origine (Gergovia) très médiocre, remplacée par

une Bosch d'indice thermique 240 qui donne entière satisfaction, surtout sur longs parcours. Machine un peu lourde (145 kgs), cela se sent surtout en côte assez longue. Tendance à tanguer un peu en virage pris assez rapidement lorsque le réservoir (13 l.) est aux trois-quarts plein. Peut-être une impression, mais je pense que le cloisonnement du réservoir y est pour quelque chose (ceci est mon avis personnel, je me trompe peut-être !). Vibrations très désagréables sur les intermédiaires à une vitesse fixe ; ne pas rester dessus surtout.

Passons aux qualités : tenue de route excellente à n'importe quelle vitesse. Suspension avant très douce ; arrière, un peu raide en solo, mais en duo vraiment bonne ; ne talonne ni l'une ni l'autre, même en passant sur des nids de poule. Freins très progressifs demandant assez souvent quelques petits réglages ; frein arrière pour ainsi dire inexistant ; frein avant et frein moteur sont mes meilleurs atouts pour un bon freinage (surtout par mauvais temps).

Position en selle (double Aurora) bien confortable avec un évidement du réservoir pour les genoux, ne fatigant pas les épaules sur un long parcours.

Eclairage assez puissant et pas défectueux du tout, permettant une bonne moyenne de nuit.

Robinet essence, bloc et culasse parfaitement étanches, sauf un très léger suintement d'huile provenant du reniflard. Garde-boue très enveloppants améliorés d'une barette.

Batterie, bobine et régulateur très bien abrités de toutes les intempéries par un carénage en alu coulé (ne provoquant aucun bruit de ferraille) sous la selle.

Sélecteur précis demandant un réglage correct du câble d'embrayage, sans cela, les vitesses ont tendance à sauter assez fréquemment. Protection de chaîne secondaire laissant à désirer, surtout pour la roue arrière.

J'en viens maintenant à la question performances. Rodage assez long (4.000kms). Par vent nul et bonne route, seul, première : 45 kmh. ; deuxième : 70 kmh. ; troisième : 98 kmh. ; quatrième : 117 kmh. Le compteur trichant environ de 6 %, ceci donne un petit 110 kmh., ce qui n'est pas mal pour une machine utilitaire et de tourisme. Faisons donc quand même un bravo pour la maison AMC qui nous permet de nous mesurer avec quelques marques étrangères de cette cylindrée.

Moyenne très honorable sur parcours assez long (Sannois-Cabourg : 238 kms) effectué presque toutes les fins de semaine en moins de 3 h. 30, ce qui fait une moyenne de 70 kmh., ce qui n'est pas mal ; il faut soutenir une vitesse de croisière de 95-100 et le moteur s'en tire très bien à ce régime.

Consommation essence environ 3,800 l. aux 100 kms après maintes vérifications à une vitesse d'environ 95 kmh. Essence employée : Super Shell avec huile pour hauts de cylindres. Vidange d'huile (1 l. 75) tous les 1.500 kms (Veedel SAE 30, l'hiver - 50 l'été).

En conclusion, très bonne machine pour le grand tourisme et pas trop gourmande avec laquelle on peut escompter une assez bonne moyenne et d'un entretien facile.

Je voudrais que des possesseurs de Gima 250 cmc. puissent aussi donner leurs impressions. Nous pourrions constater les inconvénients et les qualités de cette machine.

FROGET Marcel
Sannois (S.-O.)

nylon, et un reniflard trop généreux par temps chaud pour une chaîne qui gagnerait à être sous carter étanche.

Mais le plus grand défaut de la machine reste son entretien, et son manque d'accessibilité. Par entretien, j'entends vérifications. Il est obligatoire de vérifier souvent le serrage de tout, l'étanchéité des joints. On a du mal à tenir le moteur propre.

Ainsi, mais ceci est peut-être propre à ma machine, le joint entre culasse et couvre-culbuteurs ne tient pas. Le boîtier de couvre-culbuteurs a-t-il été faussé par un mauvais serrage lors d'un démontage antérieur ? Je ne sais ; mais toujours est-il que les joints en papier ne tiennent pas. Après les avoir changés plusieurs fois, j'ai enfin trouvé une solution acceptable en employant des joints de liège armé qui résistent mieux.

Mais il y a un inconvénient : le liège se tasse, et il faut resserrer plusieurs fois le couvre-culbuteurs. A chaque fois, il faut donc régler les soupapes, d'où démontage du réservoir, de la selle double et des couvercles d'accès aux culbuteurs, ce qui est assez long.

Je critiquerai encore le manque d'accessibilité générale et plus spécialement l'accès au carburateur : essayez de changer un gicleur par exemple ! Le filtre à air est bien protégé, mais pour le nettoyer, c'est un poème.

Voici ce que j'ai eu comme principales réparations en 20.000 kms : achat d'une batterie Fulmen, cette batterie ne tint qu'un peu plus d'un mois, étant sous garantie, me fut échangée ; réfections joints de culbuteurs, 5 ou 6 fois ; rodé les soupapes trois fois. Réalésage du moteur à 30.000 kms environ. J'ai naturellement utilisé un train de pneus, j'ai changé la chaîne d'entraînement de la dynamo, tout récemment, à 40.000 kms. J'ai dû changer les canalisations d'huile allant du réservoir d'huile au moteur. Enfin, j'ai dû faire ressouder deux fois mon réservoir d'essence qui perdait, à cause sans doute des vibrations.

J'ai encore la chaîne secondaire d'origine, elle a 45.000 kms, et je vais la changer, mais elle est encore en bon état ; la chaîne primaire est en excellent état et fera encore au moins 15.000 kms. Ceci est très satisfaisant.

Pour conclure, je dirai que la 500 BSA est une excellente machine, malgré toutes les critiques que je lui ai apportées. Bien entretenue, c'est une vraie grande routière à qui on peut beaucoup demander ; et parfois, souvent même, je lui demande beaucoup, car les Frégate, 403 et autres Versailles ont, à l'heure actuelle, des vitesses de pointe et une tenue de route qui obligent le possesseur d'une 500 à ouvrir à fond lorsque l'envie de ne pas se laisser faire prend un de ces automobilistes qui, il faut bien le reconnaître, ne sont pas tous des apprentis. Eh bien, avec une 500 BSA, on peut faire figure honorable, sur un grand parcours aussi bien que sur une distance réduite.

Les nouveaux modèles pourvus de la suspension oscillante, du frein avant plus puissant et d'une plus grande accessibilité générale, je pense ici au carburateur, se rapprochent vraiment de la machine idéale. Ce n'est peut-être pas la BMW, mais le prix est différent, lui aussi. Et avec une Shooting Star, on a quand même un agrément de conduite certain.

× × ×

Il me reste à remercier « Moto-Revue » pour tout ce que cette revue, notre revue, représente aux yeux de tous les motards, et en espérant que peut-être en lisant cet exposé un peu long et je m'en excuse, quelque possesseur de BSA AA7 trouvera une solution à son problème particulier. Pour ma part, j'ai souffert au début de n'avoir personne avec qui je puisse échanger mes impressions, car je ne connaissais qu'un possesseur de BSA, une 650 qui était quand même différente de la 500 ; alors je bondissais sur les « Ce qu'ils en pensent » pour voir si un gars n'avait pas les mêmes problèmes que moi et comment il les avait résolus.

Les essais très complets de « Moto-Revue » sont également très intéressants et permettent de faire des comparaisons entre les machines.

× × ×

Changerais-je de machine dans l'avenir ? Si oui, je reprendrais une BSA 650, ou si mes finances me le permettent, une 600 BMW sport, celle-ci étant vraiment la reine, mais à un prix tellement plus élevé.

POINSOT Jean
Maizières-les-Metz (Moselle)



125 GUILLER A.M.C.

Voici quelques impressions sur l'utilisation d'un 125 cc AMC, 4 vitesses, monté dans un cadre double berceau Guiller, fourche et suspension arrière télescopiques, modèle G.88 Ter. Quelques petites transformations ont été apportées à la machine achetée et mise en service en janvier 53 : selle double Aurora, moyeu frein idéal uniquement à l'avant (tout arrive !), petit guidon sport, jantes alu Borani d'importation italienne, enfin peinture du rouge le plus criard, exécutée d'origine, à la demande, par la Maison Guiller.

Je n'ai utilisé ce vélomoteur que sur moyens et longs parcours, très peu en ville et presque exclusivement en solo. Je n'aime pas rouler à fond sans réserve de puissance, mais par contre le moteur n'a jamais pilonné à trop faible régime et j'aime mieux monter un fort pourcentage en troisième à 50, qu'en quatrième à 55. Ce n'est pas pour moi un engin de travail, mais plutôt un divertissement sportif ; la machine fut donc toujours bien soignée, vidanges, graissages faits scrupuleusement à temps voulu, et elle est toujours très propre. J'ai accompli quelques belles randonnées : Dijon plusieurs fois, Perpignan, Châlons, Vichy, Le Mans, Clermont, Aix-les-Bains, La Rochelle, Bordeaux, Avignon, et un beau voyage de 4.000 kms dans la moitié Nord de l'Espagne. Enfin la « 2-U-58 » fut triomphatrice deux années consécutives du Circuit de régularité absolue du Moto-Club de la Nièvre (300 kms dans le Morvan). La machine accuse actuellement 14.000 kms, tire à merveille et semble en pleine forme.

L'AMC 125 est bien connu. Il est assez puissant, très nerveux quand on sait utiliser les rapports, très propre et vraiment peu fragile. Excessivement bien refroidi, il n'atteint pas par temps très froid une température optima pour un bon rendement. Consommation aux environs de trois litres, huile insignifiante. Boîte de vitesses d'un maniement très précis et très doux quand on a pris l'habitude de ne pas tomber dans les points morts intermédiaires. A déplorer un léger trou entre première et deuxième, et entre troisième et quatrième, que l'on peut atténuer en montant assez haut en régime première et troisième. Levier manuel très pratique, formant en même temps indicateur de point mort. A certains régimes, les pignons de transmission primaire à taille droite émettent un petit cliquetis désagréable au début. Embrayage sans histoires, un peu dur à la poignée cependant. Amortisseur de transmission claquant lors d'un démarrage très sec. Le moteur demandé à tourner continuellement à pleine

avance, et la manette d'avance variable ne fut vraiment pratique qu'en Espagne, où la qualité du carburant laissait beaucoup à désirer. (Environ 55 d'indice d'octane !).

Performances, vitesse de pointe ? Je ne la connais pas exactement ; le compteur à l'humeur très capricieuse et sans doute fort optimiste, a indiqué un jour 100 kmh. Je compte sur un très bon 85 chrono. D'ailleurs, à quoi cela sert-il ? je réalise couramment 55 de moyenne sur longs parcours et en se fâchant un peu 60. Vitesse de croisière 65-70 kmh.

La partie cycle est sans reproche, la fourche télescopique particulièrement robuste, très sensible à la viscosité de l'huile employée et par là même à la température extérieure. La suspension arrière est loin de procurer le confort, la tenue de route et la sécurité de freinage d'une oscillante. Le freinage, grâce à l'adjonction du moyeu-frein à l'avant, est impeccable. L'utilisation du frein arrière est très limitée (blocage rapide de la roue arrière) ; on a bien plus de doigté et de précision sur l'avant. Eclairage surpuissant, étonnant même pour une alimentation sur volant, avertisseur également. Enfin l'émail et le chrome tiennent bien.

Mais maintenant... il faut bien tout dire...

Durant le rodage les vitesses passaient mal et sautaient fréquemment : un réglage précis du sélecteur mit fin à cela. A 10.000 kms, le fil reliant le condensateur aux vis, lâche (100 fr. par soudure). Et le plus grave, à 13.000 kms le rotor du volant se fend entre l'axe central et une fenêtre de visite. J'attribue cela à un accident mécanique imprévisible plutôt qu'à une usure normale.

Par contre, je n'ai pas encore effectué ni décalaminage, ni rodage de soupapes (emploi exclusif de Super + Brétocyl, huile Labo V.W.). Les vis platines, la chaîne, les pneus sont d'origine. Je regarde de temps en temps la bougie, simplement pour ne pas oublier qu'il y en a une.

Enfin, il a fallu changer un câble d'embrayage, deux ampoules de phare et plusieurs de feu rouge, effectuer quelques soudures au pot d'échappement que j'ai perdu sur les routes d'Espagne.

Aucune machine n'est impeccable à tous les points de vue, la Guiller assez lourde n'est pas sensationnelle en performances comme certains 125 italiens (bien que sur la route il n'y a que le Gnome actuel auquel je ne puisse tenir tête). Cependant, cette machine infatigable sur longs parcours, robuste, très maniable, ne m'a jamais laissé sur la route. J'ai roulé en Espagne en plein milieu du mois d'août, par une température infernale. Ma Guiller AMC m'a initié sans trop de déboires au plaisir de rouler en moto.

Mr J. TAMNAU
Nevers

voir Mr Mourot, de Chaumont, faire 90 de moyenne sur 200 kms avec une 250 Peugeot. Je ne nie pas les qualités de cette machine (je suis un ami de l'agent Peugeot de Sablé et même j'ai fait des essais de 175 Puch montée par moi-même contre 175 Peugeot), mais si ledit Mr Mourot passe un jour au Mans, qu'il me rende visite et nous ferons des essais intéressants.

Pour en revenir à ma moto, je lui reproche : un bruit d'échappement peu harmonieux au ralenti ou en coupant les gaz et aussi la fourche qui « cogne » sur pavés ou très mauvais revêtement et non en talonnant, mais en revenant. La tenue de route est parfaite, frein de direction serré à grande vitesse, mais je trouve également les silencieux un peu bas et, parfois, en virage serré pris à vive allure, je leur ai fait râcler le macadam.

Pour la consommation, j'ai un carnet tenu parfaitement, mais, en chiffre rond, je dirai 4 litres à 4 l. 500.

Mr S. LECOINTE
Le Mans (Sarthe)

175 GUILLER

Je viens vous donner mes impressions sur la 175 Sport Guillier (moteur AMC). Machine achetée en juillet 1952, elle totalise à l'heure actuelle 40.000 kms. Voici jusqu'à ce jour les frais que j'ai fait dessus.

1° 1 bobine d'allumage à 38.000 kms. 2° 1 jeu de vis platinees à 35.000 kms. 3° 1 chaîne à 30.000 kms ; 4° 1 jeu de segments à 40.000 kms. 5° 1 boisseau de carburateur, ainsi que 3 câbles de débrayage. J'ai effectué 2 rodages de soupapes en tout le premier à 20.000 kms et le second lorsque j'ai changé mes segments. Lors du démontage de mon cylindre pour la pose de mes segments, j'ai pu constater que l'embellage était impeccable, ainsi que le cylindre qui contrôlé au comparateur m'a permis de constater 2/100 d'ovalisation, ce qui n'est pas mal pour un cylindre de 40.000 « bornes », car je conduis assez sec et n'ai pas peur de tirer à fond. Vitesse réalisée sur la route de Senlis, 108 (chrono), alors que le compteur, un OS, accusait 114 kmh.

Venons-en à la partie cycle.

Fourche télescopique très souple, mais qui talonne, ce défaut disparaît dès que je remets de l'huile, qui à mon grand désespoir, fuit par les fourreaux de la fourche et vient abondamment huiler mon... pneu avant. Suspension oscillante très bonne, mais ayant un petit défaut, elle fait vriller la roue arrière dans les virages à une certaine vitesse, ce qui est assez désagréable, surtout par temps de pluie.

Frein avant impeccable (chose assez rare sur une machine française), ainsi que le frein arrière (tous deux étant des moyeux-freins centraux). Eclairage et avertisseur très puissants sur volant Safi-SSY.

Au point de vue moteur, très bonnes reprises, mais moteur assez bruyant qui aurait tendance à cogner au ralenti. Boîte de vitesses bien étagée, sélecteur très précis, bloc-moteur propre, accès faciles pour les réglages et les réparations.

Au point de vue consommation je n'ai jamais dépassé les 3 l. 1/2 aux 100 kms. En résumé, bonne machine que je ne changerais pas pour aucune autre 175 française.

Je tiens à vous signaler également que je roule toujours avec les pneus d'origine.

Mr WEMBERG
Sevran (Seine-et-Oise)

(SUITE DE LA PAGE 3)

Pignon de boîte : 18 dents ; couronne de la roue arrière : 40 dents.

Rapports de démultiplication finale :

1°	22,906 à 1
2°	12,656 à 1
3°	9,170 à 1
4°	7,188 à 1

L'échelonnement de la boîte, en comptant la quatrième à 100 %, donne une troisième à 78,5 %, une deuxième à 56,8 % et une première à 31,4 %, donc un « trou » très important entre première et seconde encore plus important que sur la N4T. Les rapports entre quatrième et troisième étant de 1,276, entre troisième et deuxième de 1,38 et entre deuxième et première de 1,81, sont donc normaux, mais le rapport entre troisième et deuxième devrait être légèrement plus grand, de 1,471 au lieu de 1,38, ce qui donnerait une seconde à 53,4 % de la quatrième, soit un rapport interne de boîte de 1,875 au lieu de 1,761.

PARTIE CYCLE

Selle double, guidon étroit, réservoir « sport » de 16 litres, frein AR : 135 mm de diamètre ; AV : 160 mm ; largeur des garnitures : 30 mm ; (le frein avant comporte une ventila-

STARLETT MONET-GOYON

&

AUTOMOTO AD 125

Je profite d'un réabonnement pour vous donner mon impression sur la Starlett, cette machine, achetée en juin 1954, a déjà 10.000 kms. Cette distance a été couverte sans incident. Aucun décalaminage n'a été exécuté. Le moteur marche bien et tire bien. Pendant les vacances au cours d'une promenade qui nous a menés au cirque de Gavarnie, la bougie n'a même pas été démontée, car la machine ne perle pas. La vitesse de croisière se situe entre 55 et 60 et il faut une forte montée pour se mettre en première.

Il y a cependant un reproche à faire à mon avis ; le manque d'accessibilité et la gourmandise de la boîte de vitesses qu'il faut vérifier assez souvent, car l'huile se trouve projetée sur la chaîne qui graisse consciencieusement la jante et le pneu AR. La fourche avant ne talonne pas, les freins sont moyens et la consommation est faible (2 l. aux 100). Le phare est bon et la nuit la vitesse ne change pas, car la visibilité est bonne.

Pour terminer, je vous dirais que je suis satisfait de la Starlett, et ma femme aussi, car c'est surtout elle qui la pilote.

Je possède aussi une Automoto AD 125, achetée en mars 1952. Cette machine a fait actuellement 50.000 kms et marche bien. Je vous dirai tout de suite que ce n'est pas une machine rapide, mais qui convient très bien pour mon travail, car je roule sur les bons et mauvais chemins (il y en a encore).

Je suis satisfait de mon Automoto et l'Aubier-Dunne qui est monté est rustique, mais solide. A ce jour les réparations se bornent aux changements de chaînes et de pneus, à un réalésage et changement de la bobine d'allumage.

La fourche à parallélogramme à ressort enroulé est bonne et souple, elle talonne quelquefois ; la tenue de route parfaite fait un peu oublier la suspension arrière.

En somme une machine qui n'a aucune prétention, mais qui convient très bien pour le travail.

Mr R. POULLE
Dreux (E.-et-L.)

PRODUCTION MORINI 1955

tion forcée) ; pneus AV et AR 2,50x19". Vitesse : 120 kmh. environ. Finition rouge et noir.

SETTEBELLO

La machine sport de la gamme.

Différences entre le modèle « Gran Turismo » et la « Settebello » :

Taux de compression : 9,5 à 1. Puissance à la jante : 16,5 CV à 8.500 t.-m. (95,7 CV/l, soit la puissance spécifique d'une 500 Norton compétition-client !). Le régime de 8.500 t.-m., très élevé pour un culbu, a amené au montage de ressorts de soupapes en épingles (ressorts hélicoïdaux sur les autres modèles). Carburateur de 25 mm de passage des gaz, avance commandée par une manette au guidon.

Distribution :

AOA : 45° avant PMH	AOE : 75° avant PMB
RFA : 70° après PMB	RFE : 35° après PMH

Croisement : 80°.

Avance à l'allumage : 55° (1) pleine avance.

Partie cycle : guidon très étroit et bas, freins de 160x30 mm à l'avant et à l'arrière, deux pots d'échappement montés sur le même tube.

Vitesse maximum : environ 145 kmh.

Finition rouge et noir.

× × ×

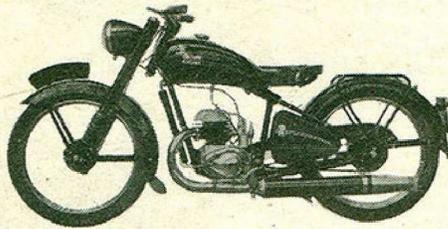
Enfin, Morini construit également une 175 cmc. de compétition selon la formule « sport » italienne, la « Rebello » que nous avons longuement décrite dans notre numéro 1236, machine qui a remporté de très nombreux succès en Italie cette saison, dont le Tour d'Italie et Milan-Tarente.

C. C.

Ce qu'ils en pensent

Cette nouvelle rubrique complètera d'une manière utile nos essais. En effet, nous demandons à tous nos abonnés de bien vouloir nous faire part des plaisirs et des désagréments, des performances, des impressions, etc... etc... qu'ils ont eu sur leur propre machine.

Bien entendu, les opinions émises ici par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de « Moto-Revue ». Toute lettre non signée, ou n'étant pas d'une correction absolue, ne sera pas publiée. En outre, précisons que seront prises en considération, les seules lettres ayant trait à des machines assez récentes et fabriquées en série. Nous invitons nos abonnés à nous écrire rapidement afin de poursuivre cette rubrique régulièrement.



125 GNOME-RHONE R4

Je me permets de vous donner mes impressions sur ma Gnome R4 munie d'une super-culasse Maucourant. J'ai acheté cette machine presque à contre-cœur le 16 mai dernier, ne pouvant obtenir le 125 cmc. culbuté que je désirais.

Je pris donc un R4 que je me mis à roder le mieux possible et je partis le 17 juillet en congé avec ma femme, plus des bagages pour pouvoir passer 15 jours d'évasion en Italie. La machine avait donc à transporter 180 kgs environ et n'avait au compteur que 1.180 kms.

Nous quittâmes Montélimar le 18 juillet à 5 heures du matin pour coucher le jour même à Turin, ayant parcouru environ 450 kms en ayant franchi 3 cols : col de Cabre, col du Mont Genève 1.416 m., et enfin col de Sestrières 2.035 m., avec des rampes allant jusqu'à 14 %.

De plus je dois dire que je n'ai jamais forcé ma machine, le rodage n'étant pas entièrement terminé.

Je n'irai pas dire que l'on avale toutes les côtes en prise, mais cette machine, qui demande à tourner constamment vite, grimpe à peu près partout en seconde et je ne me suis servi de la première que dans les virages pour ne pas laisser tomber le régime de mon moteur.

Cependant, à mon avis, cette machine supporterait quatre vitesses, car entre la 2^e et la 3^e, l'écart est un peu grand et l'on s'en ressent en côte, lorsque l'on roule à deux.

Je rappelle également que les freins sont à peu près nuls et il faudrait à mon avis, sur la R4 qui est une des plus rapides 125, des moyeux type compétition à freinage central, qui, d'ailleurs, ne feraient qu'embellir la machine en faisant plus sport.

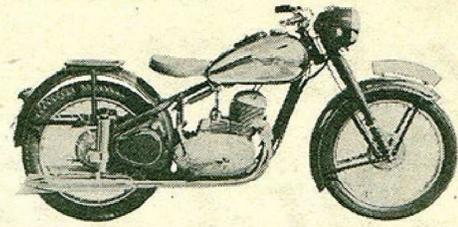
Du côté bougie, je n'emploie que la Lodge HH14, avec laquelle je n'ai jamais eu d'ennuis.

Je dirai que cette machine n'a guère de défauts et que ses performances sont extraordinaires : 95 kmh. en pointe, seul, et 82 kmh. à deux d'après le compteur « OS » qui est à peu près juste.

Si j'avais un autre vélomoteur à acheter, je reprendrai un Gnome, car cette machine qui a 8.665 kms aujourd'hui, ne m'a pas déçu et m'a donné beaucoup de joie au cours de l'été.

De plus, je roule toujours à 10 % d'huile (Castrol XL et XXL).

M. P. SAUTEL, Montélimar



JAWA 350

La critique est-elle ouverte aux... jeunes filles aussi ? Si oui, je me permets de donner mon avis sur l'article paru dans « Moto-Revue » du 2-2-52, à propos de la Jawa 350. J'ai acheté la mienne en avril 51. Jusqu'à présent, le compteur kilométrique a enregistré 18.000 kms, et elle m'a toujours donné entière satisfaction.

Sur tous vos points de vue, Monsieur G. Hubert de Neufchâteau, je ne suis pas entièrement d'accord.

Je ne trouve pas que la puissance du moteur soit faible par rapport à sa cylindrée. Vous me répondez « bien sûr, pour une femme... », avec un petit sourire d'indulgence. Mais pour vous prouver que la puissance ne me fait pas peur, je vous dirai que je pilote aussi une Triumph anglaise 500 cmc. et vous assure que je profite de sa puissance...

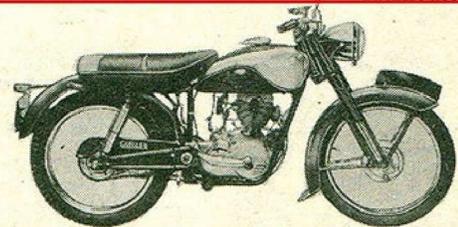
Donc, avec ma Jawa, j'ai grimpé les plus hautes montagnes des Alpes en Suisse... et même gratté des 500 cmc. Je vais vous conter ma dernière « expédition » en Suisse. Mulhouse, Bâle, Zurich, Flinseldien, Klausen (1.952 m.), Altdorf, Wasen, Andermatt, Furka (2.431 m.), Andermatt, St-Gothard (2.112 m.), Airolo, Bellinzona, Lugano, Locarno, Lac Majeur, Domodossola, Genève et retour. En somme 1.200 kms en quatre jours avec un jour de repos à Lugano. Je crois conduire comme vous en sport, surtout que j'étais entraînée par un « mordu » de la moto, un jeune homme qui possède également une 350 Jawa. Une traction 11 légère nous accompagnait également. Alors que nous faisons du 120 kmh. (j'insiste sur ce point), la traction n'arrivait qu'à faire du 115. Voilà donc déjà un point sur lequel je ne suis pas d'accord avec vous. En roulant continuellement au maximum et en passant par les Alpes, ma Jawa n'a jamais consommé plus de 4 litres et même en duo et bagages.

Les vitesses passent bien, mais les rayons sont trop faibles, l'éclairage est épatant, le freinage est parfait. La fourche, à mon avis, est parfaite aussi et ne talonne pas. La suspension arrière est bonne aussi. Et à mon avis ce n'est pas la graisse de la chaîne, qui salit la jante et le pneu, mais bien l'huile qui fuit des pots d'échappement. Mon camarade est arrivé à les rendre éanches avec de l'aspeste. J'ai fait beaucoup de tournées en Autriche et grimpé d'autres montagnes en Suisse, tels que le Burnig (1.011 m.), le Susten (2.262 m.) et n'ai pas eu d'ennuis de bougies. Une fois le condensateur a flanché.

En somme, c'est une machine sur laquelle on peut compter. Je pense que M. Hubert ne sera pas vexé d'avoir été contredit par une jeune fille, mais entre collègues...

J'attends moi aussi des contre-critiques.

Mlle WEBER,
Mulhouse (Ht-Rhin)



175 GUILLER SPORT

Je suis possesseur d'une 175 Guiller Sport 52 depuis deux mois et demi et j'en suis enchanté. J'ai parcouru près de 6.000 kms avec et je n'ai jamais eu d'ennuis d'aucune sorte.

C'est une machine rapide, je suis monté à 110 au chrono, seul. Le moteur est très bien conçu, la consommation s'établit entre 2 l. 9 et 3 l. 300 ; le moulin tourne parfaitement, sans aucune vibration, on sent que son régime normal se situe autour de 85 kmh. Les vitesses sont très bien échelonnées.

Quant à la tenue de route, elle est tout simplement incroyable avec une machine légère comme celle-ci. La suspension arrière par cadre oscillant y est certainement pour quelque chose. Quelle différence avec la tenue de route d'une machine à suspension par tubes verticaux ! Au contraire des tubes verticaux qui diminuent la tenue de route lorsque l'on

freine, à cause de la roue arrière qui saute, le cadre oscillant fait s'accrocher la machine à la route et le freinage devient excellent. A 60 à l'heure, à deux personnes, on s'arrête en très peu de mètres, sans faire patiner aucune des roues.

En un mot, j'ai une confiance absolue en cette machine et aucune moto ne m'a jamais donné autant de satisfaction que cette Guiller Sport 52.

M. J. BROSSIER, Argenteuil (S.-O.)

MOTO-CROSS

REGLEMENT du CHAMPIONNAT

Art. 1^{er}. — La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 1952 le Championnat de France de Moto-Cross. Il y aura un Champion dans chacune des classes suivantes : Motocyclettes : 250 cmc. - 350 cmc. - 500 cmc.

Art. 2. — Le Championnat de France de Moto-Cross est ouvert aux conducteurs détenteurs d'une licence de la Fédération Française de Motocyclisme pour l'année 1952.

Art. 4. — Le classement du Championnat de France de Moto-Cross sera établi en fin d'année par addition de points correspondant aux 6 meilleures places obtenues par chaque conducteur dans les épreuves désignées à l'article 6.

Au cas où un coureur ne participerait pas à une ou plusieurs épreuves, il compterait le nombre de points obtenus par le dernier classé de l'épreuve plus un.

Art. 4. — Les épreuves comptant pour le Championnat de France étant ouvertes à tous les licenciés de la FFM, les organisateurs devront composer autant de séries éliminatoires qu'il sera nécessaire, compte tenu de la capacité du parcours.

Seuls les résultats de la finale seront pris en considération pour le classement du Championnat.



Les organisateurs étant tenus de ne refuser l'engagement d'aucun coureur, seuls les 15 premiers des éliminatoires seront en droit de percevoir les primes de déplacement et de séjour prévues par les règlements de la FFM, soit :

Remboursement des frais de voyage aller et retour en troisième classe pour le coureur et la moto.

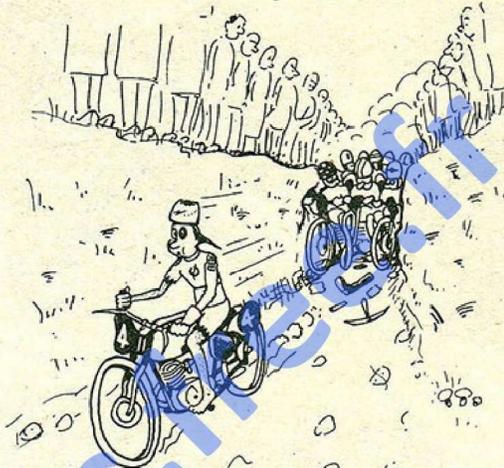
Indemnité fixe de 1.000 francs pour frais d'essence et de pneumatiques.

Indemnité journalière de 1.500 francs pour frais de séjour (minimum 2 jours).

Art. 5. — Dans chaque classe les points seront attribués de la manière suivante :

- 1 point au premier
- 2 points au deuxième
- 3 points au troisième
- 4 points au quatrième
- 5 points au cinquième
- 6 points au sixième
- 7 points au septième
- 8 points au huitième
- 9 points au neuvième
- 10 points au dixième, etc...

Le classement sera établi suivant le classement réel de la course, les coureurs marquant le nombre de points correspondant à la place effectivement acquise.



Ne compteront pas pour le classement du Championnat de France les courses dans lesquelles le nombre de coureurs au départ serait inférieur à :

5 en classe 250 cc. - 8 en classe 350 cc. - 10 en classe 500 cc.

En cas d'ex-æquo les conducteurs seront départagés en donnant l'avantage à celui ayant obtenu le plus de places de premier, en cas d'égalité de places de premier, il sera tenu compte des places de second, et ainsi de suite.

Art. 6. — Les courses retenues pour le classement du Championnat de France 1952 de Moto-Cross sont :

25 mai : Moto-Cross à Vesoul (MC Haut-Saonais).

22 juin : Moto-Cross à Ivry (US Ivry).

6 juillet : Moto-Cross à Créteil (Racing Motor Club).

13 juillet : Moto-Cross à Longwy (GMAC Lorrain).

3 août : Moto-Cross à Cassel (MC du Nord).

7 septembre : Moto-Cross à Lyon (MC Lyon) (Date à confirmer, les Grands Prix de France de Moto-Cross se disputant le même jour).

14 septembre : Moto-Cross à Rouen (MC Normandie).

21 septembre : Moto-Cross à Valentigney (VMC Valentigney).

Les clubs ayant retenu une épreuve de Championnat devront verser à la FFM un droit de garantie de 20.000 francs remboursable après l'homologation de l'épreuve.



Sauf cas de force majeure reconnu par la Commission de Moto-Cross, ce droit ne sera pas remboursé au club n'ayant pas organisé l'épreuve demandée et de plus, il ne pourra organiser un Championnat pour une durée d'un an au minimum.

Art. 7. — La Commission de Moto-Cross désignera pour chacune des épreuves un délégué choisi parmi ses membres chargé d'assister à la compétition et de faire un rapport sur son déroulement.

Les frais de voyage et de séjour de ce délégué seront à la charge du club organisateur.

Art. 8. — Dans chaque classe le conducteur ayant totalisé le minimum de points comme indiqué à l'article 5 sera déclaré : Champion de France de Moto-Cross 1952 de sa classe et recevra :

— Une médaille offerte par la FFM.

— Un brassard de « Champion de Moto-Cross 1952 ».

CE

QU'ILS

EN

PENSENT



100
SULKY
SPORTING
A.M.C.

Propriétaire d'un Sulky Sporting AMC, j'aimerais vous communiquer mes impressions. Mon compteur n'indique que 13.000 kms, ce qui est peu, mais qui permet de voir le caractère d'une moto. Agréable de ligne et très sport d'allure, voilà mes premières impressions :

Après un rodage accéléré, et une familiarisation avec la boîte de vitesses, je me suis aperçu que le moteur ne cède en rien à l'allure de la machine et je m'en sers en conséquence.

Première 40-45 kmh. Deuxième 55-60 kmh. Troisième 65-75 kmh. (avec selle sport).

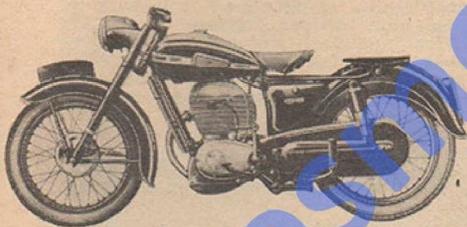
Sur la route la machine « danse » un peu autour de 75 kmh., car il manque une suspension arrière et l'empattement est un peu réduit, mais si besoin est, les freins permettent de s'arrêter très vite.

Le frein avant est assez progressif et très puissant, mais l'arrière bloque un peu trop facilement la roue.

Après quelques transformations, la machine monte facile à 85-90 kmh. et souvent les grands motocyclistes possesseurs de grosses cylindrées regardent curieusement cette petite machine rouge qui leur passe sous le nez avec un bruit assez riche en phones.

C'est ma deuxième machine à cylindre horizontal et j'en suis très content.

Mr HUBERT Robert
Suey en Eric (S. et O.)



250
MAGNAT
DEBON

Lecteur passionné de votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », je me permets à mon tour de vous transmettre mes impressions sur ma 250 cmc. Magnat-Debon achetée en juillet 54 et totalisant 19.000 kms (utilisation promenade tourisme).

La présentation est bonne, l'allure générale classique et la finition soignée. Les cotes sont assez importantes pour une 250 cmc. et la machine fait imposante.

La partie cycle est au goût du jour, fourche télescopique à grand débattement, suspension arrière oscillante, freins centraux en alliage léger de 150 mm de diamètre, roue arrière à broche, chaîne secondaire sous carter étanche, batterie sous coffre, garde-boue arrière très enveloppant et coffre à outils digne de ce nom. Quelques petites faiblesses : rayon de braquage insuffisant rendant les manœuvres à l'arrêt pénibles, mise sur béquille très délicate, il faut être fort, posséder le sens de l'équilibre et la machine dégingole encore ! Le garde-boue avant n'enveloppe pas, sur route humide c'est un bain de boue pour machine et pilote.

Le moteur, lui, n'a malheureusement pas bénéficié des

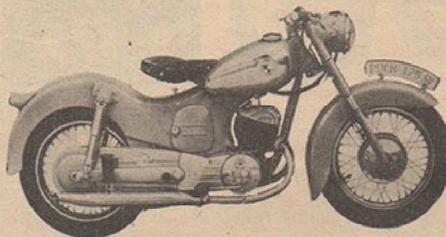
mêmes recherches dans l'étude de la puissance et en 1956. 11 CV pour une 250 font sourire. Cette faiblesse se fait surtout sentir en vitesse de pointe : 90 kmh. en position normale : consolation, la vitesse de croisière est près de la vitesse maximum et les reprises sont franches et agréables.

J'ai également toute confiance en ce moteur qui démarre au quart de tour par tous les temps et accomplit des étapes de 100 à 1.100 kms sans défaillance. La résistance mécanique, bien de chez nous, m'a permis de changer les segments et l'axe du piston à 12.000 kms, la consommation d'huile qui était pratiquement nulle, est alors passée à 0 l 5 aux 2.000 kms (j'en avais profité pour roder les soupapes). La grille de protection du carburateur « faisant bloc avec le cylindre » mérite d'être signalée : en effet, cet accessoire tape à l'œil interdit tout simplement la pose d'un filtre à air digne de ce nom, le résultat se remarque au bout de 2.000 kms à la vidange d'huile... Les culbuteurs sont trop bruyants et les pignons de transmission émettent un sifflement caractéristique de la marque. L'embrayage est très progressif et les vitesses passent bien.

La consommation est nettement basse : 10 l. aux 300 kms sur petits parcours accomplis rapidement et 2 l 5 à 3 l. sur grands parcours, c'est assez étonnant et il a fallu que je ramasse plusieurs fois le trop-plein d'essence sur les genoux lors des ravitaillements avant d'en être persuadé. Le réservoir de 14 litres permet donc une belle autonomie.

En conclusion, malgré son moteur peu poussé, cette machine peut s'adapter aussi bien à un emploi utilitaire journalier (sûreté de fonctionnement, consommation très faible) qu'à un usage grand tourisme (confort très étudié, moteur ne fatiguant pas, donc endurant, le régime maximum ne peut être atteint en position normale, le moteur tourne donc toujours « en dedans »). Pour les amateurs de vitesse, elle manque évidemment de plusieurs CV et c'est pour cette raison que je compte m'en séparer pour m'orienter vers la grosse cylindrée anglaise.

Mr C. DHONT
Marpent (Nord)



175
PUCH
S.V.

Une 175 Puch SV, achetée neuve le 15 avril 1955 et totalisant 9.300 kms à ce jour. Malgré ce faible kilométrage, j'ai pu dégager les qualités et défauts de cette moto. Voyons les défauts :

1° Contenance ridicule du réservoir : 10 l., y compris 1 l. 5 de réserve. Notons que ce réservoir est d'une étanchéité sans reproche.

2° Consommation importante pour la cylindrée : 4 l. 5 de mélange (Castrol Mix 40 à 6 %) vérifiée sur 1.200 kms en duo, pendant les vacances dans les Alpes.

3° Les pneus, des 3,25x16 pavés, Englebert. Celui de devant, usé en dents de scie. Celui de derrière changé à 7.600 kms.

4° La difficulté rencontrée pour fixer un porte-bagages.

5° Poids important : 119 kgs en ordre de marche.

Voici maintenant les qualités :

La robustesse du cadre-poutre (je fais souvent du tout-terrain dans les gravières des environs et je n'ai rien cassé ni faussé).

Les suspensions sont très rigides latéralement, ne talonnant jamais, et très confortables, surtout en duo. Evidemment, de ceci découle une très bonne tenue de route. J'ai usé à moitié l'ergot de la béquille centrale en virant.

Voyons maintenant la mécanique.

Le moteur est souple, puissant (10 CV), mais un peu bruyant. Il chauffe pas mal, les tuyaux d'échappement sont bleuis sur 25 cm.