

5<sup>e</sup> ANNÉE - N° 59

REVUE  
BIMENSUELLE

15 SEPTEMBRE 1951

# MOTOCYCLES

AD : R. LAJEUNESSE

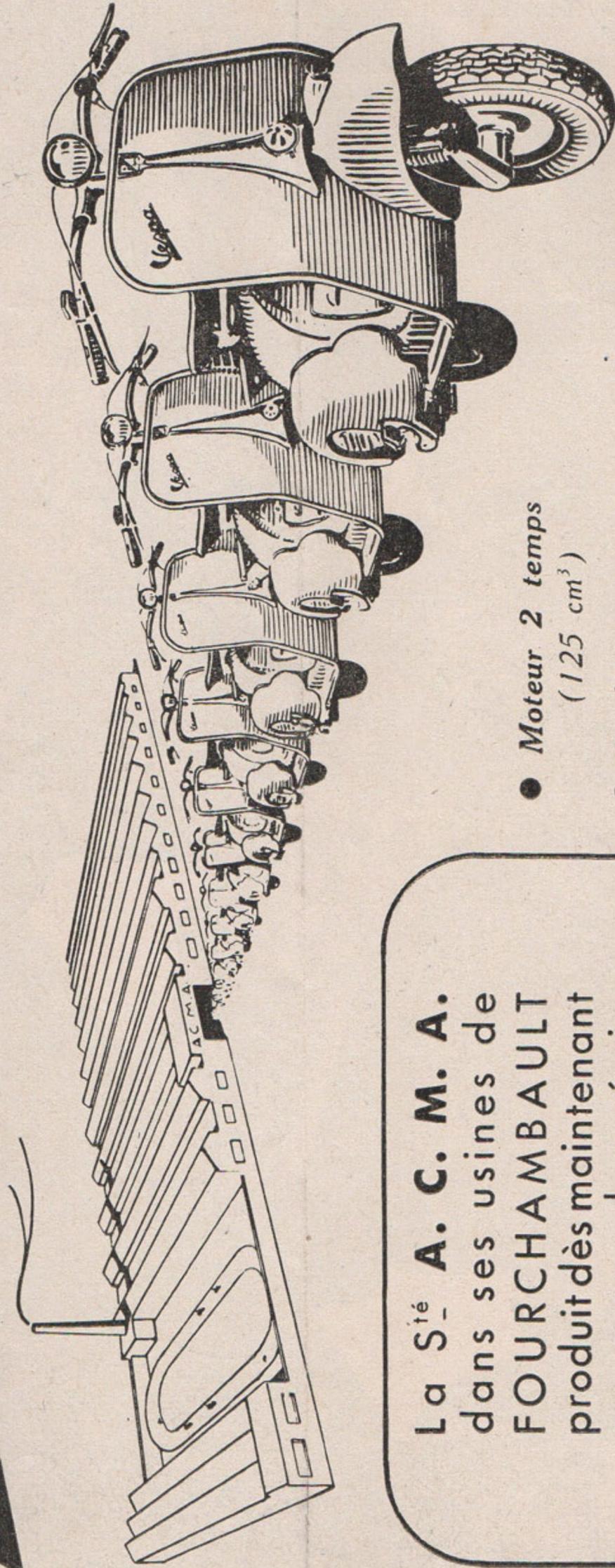
DIRECTEUR :  
MAX ENDERS

14, RUE BRUNEL, PARIS



40<sup>Fr.</sup>

# Vappa



La **Sté A. C. M. A.**  
dans ses usines de  
**FOURCHAMBAULT**  
produit dès maintenant  
en grande série

le **Vappa**  
SCOOTER

de renommée mondiale

USINES A FOURCHAMBAULT (NIÈVRE)  
SIÈGE : 5, RUE DE TILSITT - PARIS-VIII.

● Moteur 2 temps  
(125 cm<sup>3</sup>)

● 3 vitesses  
(commande au guidon)

● Suspension élastique AV & AR

● Vitesse maximum 70 km/h

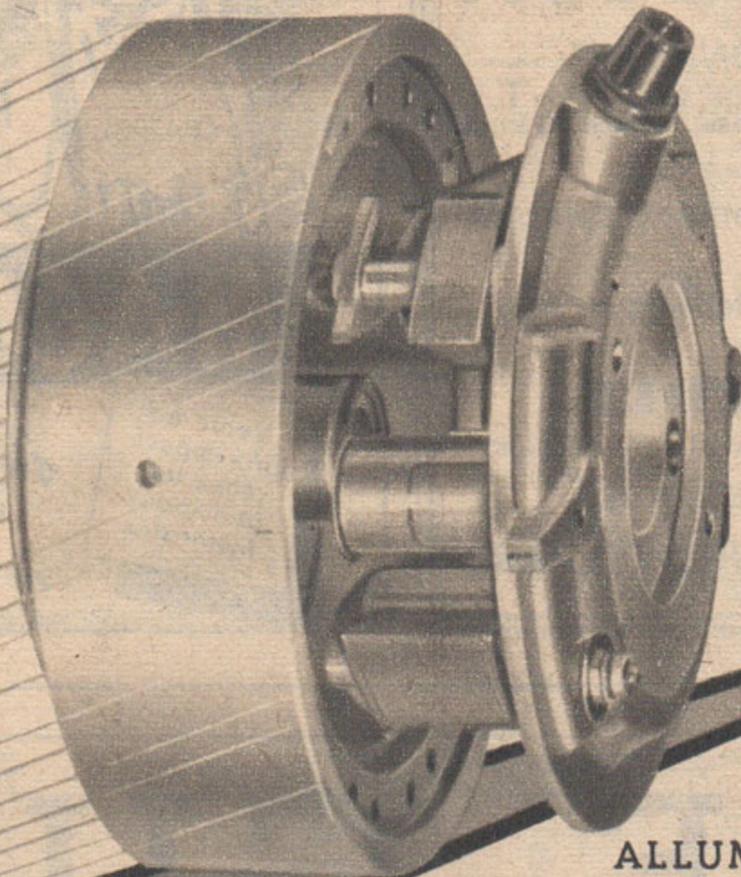
● **SANS PERMIS DE CONDUIRE**

Ets SUFFREN, 40 ter, Avenue de Suffren — Ets S.N.A.C., 152, Avenue des Champs-Élysées  
GRAND GARAGE DIDEROT, 60, Bld Diderot — GARAGE BOCQUET, 62, Bld Magenta  
Pour la Province : S'adresser à la Sté A.C.M.A., 5, Rue de Tilsitt - Tél. WAGram 49-54

# Des volants magnétiques DE GRANDE CLASSE

## Quelques références :

ALCYON  
GNOME & RHONE  
MONET-GOYON  
PEUGEOT  
ULTIMA  
VELOCAR



## MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

### ALLUMAGE

Mise en route immédiate  
Ralentis très bas  
Reprises énergiques  
Insensibilité à l'humidité  
Rupteur indérégable  
Bobine et condensateur à l'abri  
de tout claquage

### ÉCLAIRAGE

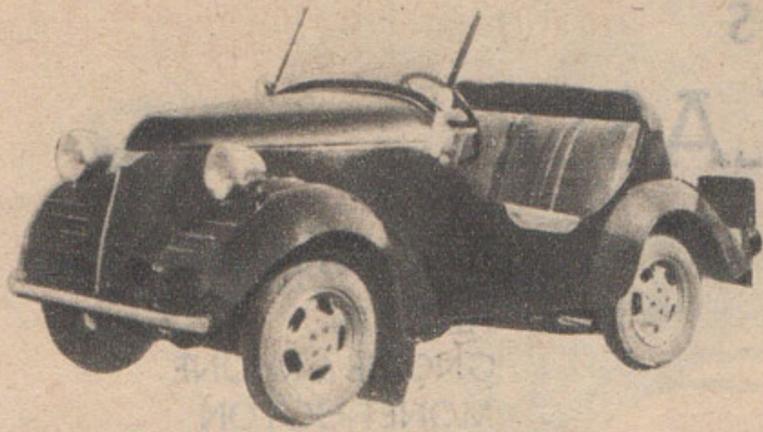
Puissant à tous régimes  
Pas de surtension  
Régulation automatique

### ENTRETIEN

Négligeable  
Aucune intervention avant 25.000 kms

# ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRF  
**DÉPARTEMENT AVIATION**  
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15<sup>e</sup> - TÉL. : VAU 68-40



# VOITURETTE ROLUX

— SANS PERMIS DE CONDUIRE —

Moteur 1 CV. YDRAL 2 temps, 4 vitesses, vitesse 60 kmh.

Modèle carrossé avec équipement complet et châssis nu

(Nouvelle carrosserie : largeur intérieure 98 cm.)

**VENTE A CREDIT**

RENSEIGNEMENT SUR DEMANDE :

28, Rue Kessler — CLERMONT-FERRAND

*Ces 3 qualités indispensables*

**PRATIQUE**  
ne s'enfile pas

**IMPERMÉABLE**  
Doublage INDUXYL

**CONFORTABLE**  
Grande aisance

Dans la pluie  
dans le vent  
par tous les temps

# MACOMBYNN

BREV. S. G. D. G. FRANCE et ÉTRANGER

*Survêtement du motocycliste*

Se met et se défait instantanément sans s'enfiler.

Seul Fabricant ETS CHANTRIEUX-LEFEVRE  
2, rue de la Plûmette - Amiens

Vente en prix imposé chez les principaux motoristes

# RENE GILLET

## MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km. heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.

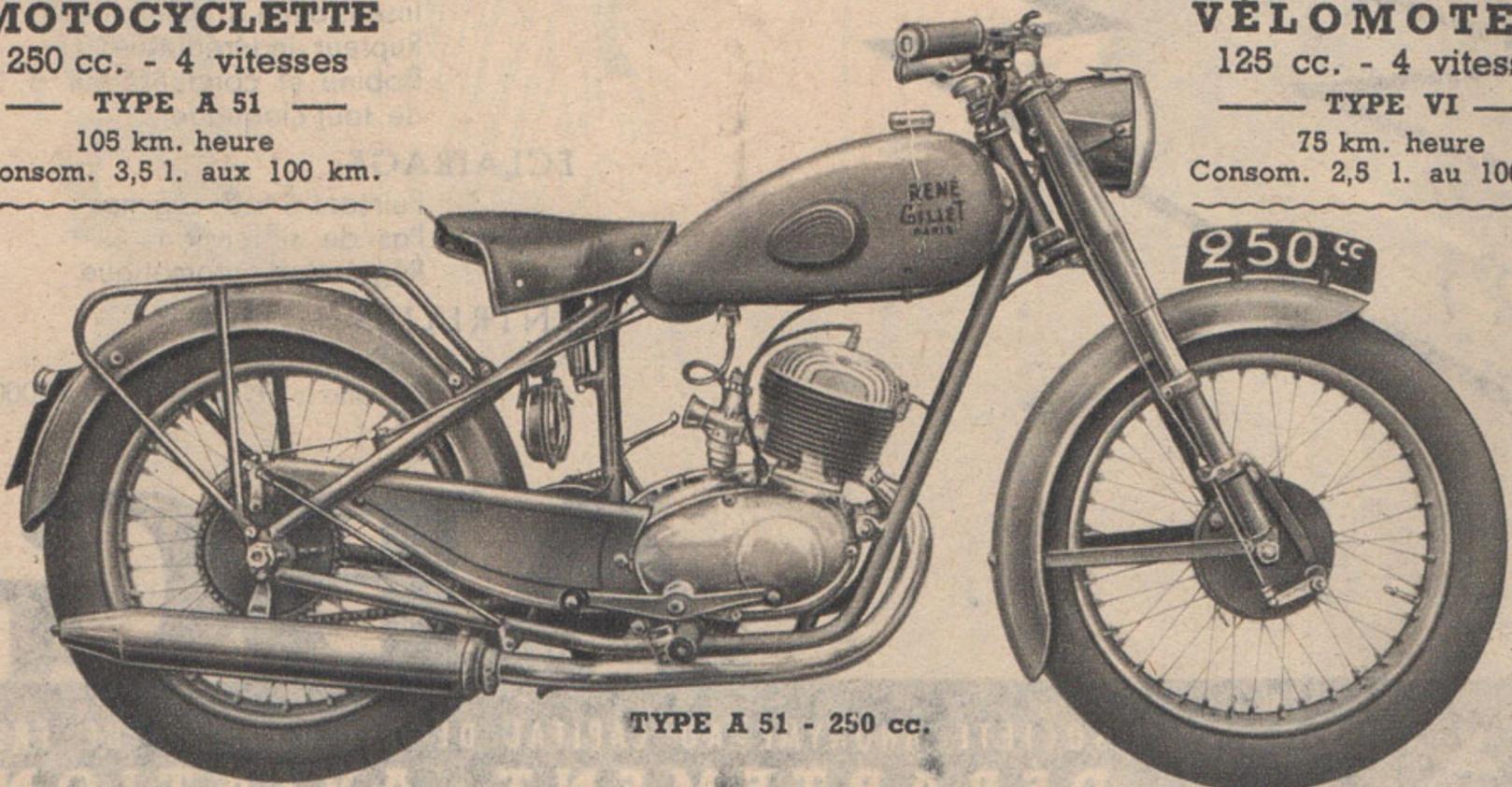
## VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

75 km. heure

Consom. 2,5 l. au 100 km.



TYPE A 51 - 250 cc.

Éts RENÉ GILLET, 126 bis, Avenue Aristide-Briand, MONTROUGE (Seine)

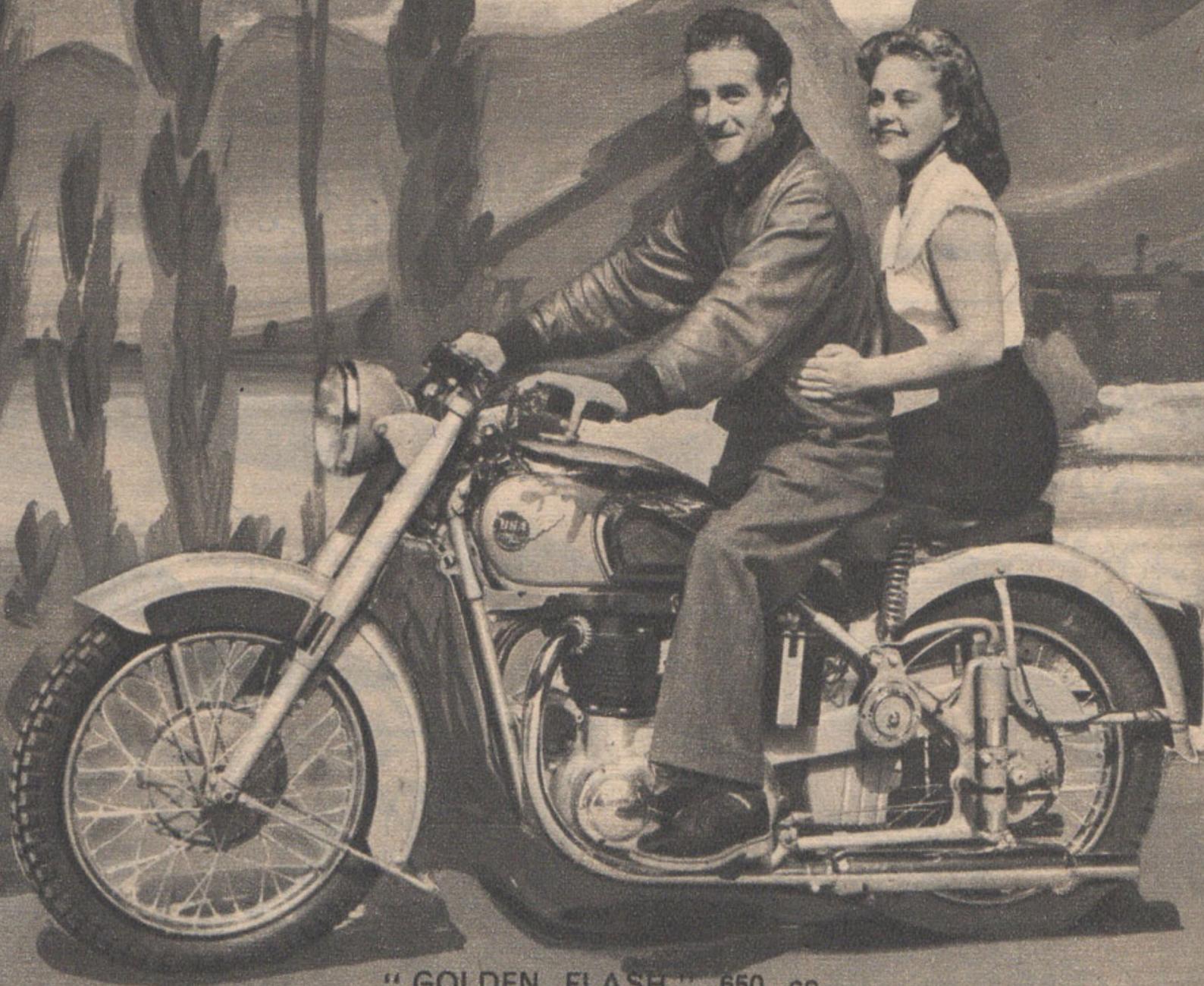


**SALON de la MOTOCYCLETTE - PARC des EXPOSITIONS - PORTE de VERSAILLES  
STAND 128**

**250 AGENTS A  
VOTRE SERVICE**



**20 MODÈLES  
DIFFÉRENTS**



**"GOLDEN FLASH" 650 cc.**



*le « confort » dans la « vitesse »*



**MOVEA**

**IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE**  
79, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE, PARIS-16<sup>e</sup> - Tél. : COP. 27-23 et 40-65

# RÉHABILITATION



Dans l'une des chroniques qu'il donne au Figaro, notre spirituel confrère Georges Ravon commente sous ce titre l'« Avis » qu'il a découvert dans un grand restaurant, à l'attention non pas des clients mais du personnel.

## « CE QU'EST UN CLIENT

Le Client est la personne la plus importante de cette maison, qu'il se manifeste en personne, par écrit ou par téléphone.

Le Client ne dépend pas de nous, c'est nous qui dépendons de lui.

Le Client n'est pas un gêneur ; il n'interrompt pas notre travail, il en est le but. Nous ne lui faisons pas une faveur en le servant, c'est lui qui nous en fait une en nous donnant l'occasion d'agir ainsi.

Le Client n'est pas quelqu'un qu'il faut vaincre ou combattre.

Personne n'a jamais eu raison d'un client.

Le Client est un personnage qui nous apporte ses désirs. C'est notre métier de les réaliser le plus heureusement pour lui et pour nous-mêmes.

Voilà ce qu'est un client.

Dans notre profession et dans toutes les autres. »

On ne saurait mieux dire, ajoute Georges Ravon.

Pour nous, nous pensons que, comme clients, nous n'avons pas trop souvent à nous plaindre de nos fournisseurs. Les témoignages de satisfaction que nous adressent maints lecteurs, plus nombreux que les plaintes, tendent à prouver qu'il y a chez nous plus de vendeurs accueillants que de mauvais coucheurs.

La race de ces derniers n'est quand même pas tout à fait éteinte.

Puisse cet avis leur tomber sous les yeux et les faire réfléchir. Bien traiter le client est encore le plus sûr moyen de réussir et de prospérer.

*Enders Max.*

MOTOCYCLETTES  
VÉLOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES  
SIDECARS  
CYCLECARS

# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR  
R. LAJEUNESSE.

DIRECTEUR  
MAX ENDERS

— Rédaction — Administration — Publicité —  
14, Rue Brunel PARIS (17<sup>e</sup>) — Tél. ETO. 05-50

\*\*\*

## Sommaire

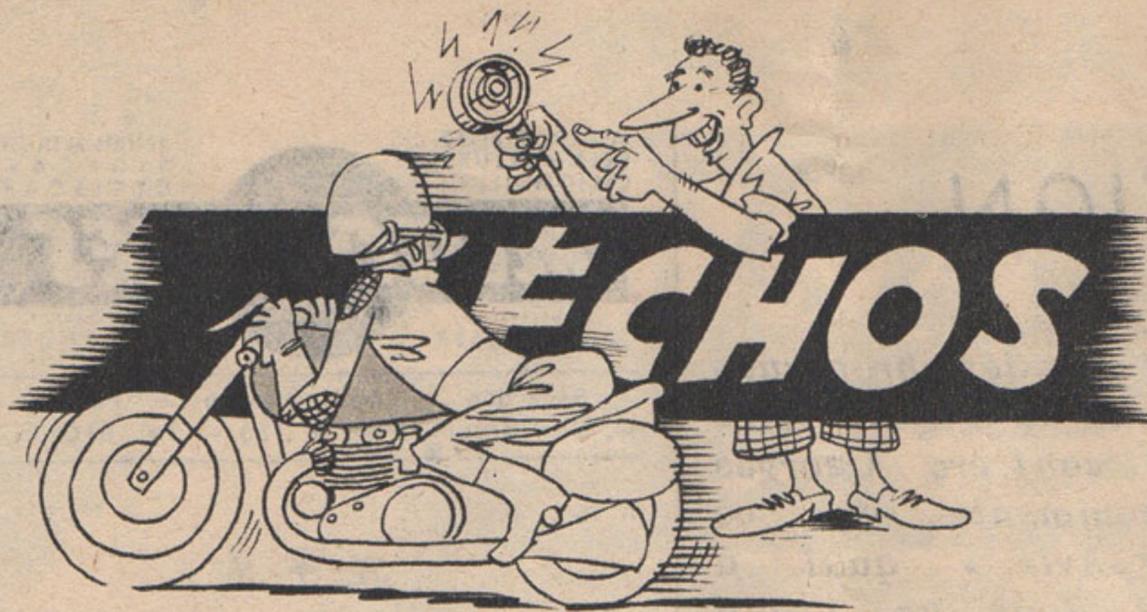
5<sup>e</sup> ANNÉE - N<sup>o</sup> 59 - 15 SEPT. 1951

	Pages
● LES ÉCHOS .....	6
● LA 175 cm. VALLÉE.....	10
● NOUS AVONS VU POUR VOUS..	12
● LA 250 cm. VICTORIA.....	16
● CONCOURS MOTOCYCLES.....	18
● LES COMMANDES DE NOS MOTOS, par Marianne WÉBER	19
● LE SPORT.....	22

## NOTRE COUVERTURE



Quelques membres d'un club HARLEY-DAVIDSON en Caroline du Nord



### Du nouveau chez Jonghi.

Cette maison présenterait au prochain Salon une moto 250 cmc. inspirée du 125 cmc. à arbre à cames en tête.

Toutefois, quelques modifications auraient été apportées à la conception du cadre et de la fourche avant, cette dernière conservant néanmoins le principe de la roue tirée.

### Un coureur Italien disparaît.

Les Italiens payent en ce moment un lourd tribut au sport motocycliste.

En peu de temps, nous avons eu à déplorer la mort de quatre coureurs transalpins de grande classe; voici qu'un cinquième vient d'ajouter son nom au tragique palmarès et de rejoindre ses camarades disparus: Ambrosini, Mastellari, Géminiani et Léoni.

Il s'agit du valeureux Alberti qui s'est tué à Monza au cours de son entraînement en vue du Grand Prix des Nations.

Inclinons-nous avec émotion devant tous ses braves qui ont donné leur vie pour le sport.

### Pâte à joint plastique.



C'est encore un produit américain, mais il est fabriqué en France sous licence et peut se trouver chez certains spécialistes en autos ou motos.

Les avantages de ce produit sont les suivants: il est chimiquement neutre et n'attaque ni les métaux, ni la matière des joints; il reste toujours plastique sans durcir ni sécher et supporte les dilatations ou contractions sans se rompre.

On peut, grâce à ses propriétés, démonter et remonter les joints les plus fragiles sans les détériorer.

Il est, enfin, insoluble dans l'essence ou l'huile, ou l'eau.

Il est donc intéressant non seulement pour nos moteurs, mais peut rendre des services à la maison pour les joints d'eau, de gaz, etc...

### Bougie réglable.



Pour l'instant il ne s'agit que d'un brevet. Il y a nombre d'inventions, parfois fort intéressantes et qui mériteraient mieux, qui ne dépassent pas le classeur des Arts et Métiers ou des organismes étrangers

correspondants.

Cette bougie est d'aspect classique. Cependant l'électrode centrale comporte une partie filetée à l'intérieur de l'isolant et, sous la prise du fil, un carré grâce

auquel en vissant ou dévissant on obtient le réglage optimum. L'autre électrode est sous forme d'un pont qui, par le diamètre, traverse la base du culot. En vissant ou dévissant l'électrode centrale, on la rapproche ou l'écarte de ce pont, et l'on peut ainsi obtenir un réglage micrométrique.

La réalisation est plus complexe que cette description schématique car il a fallu obtenir le déplacement de cette tige centrale par des procédés astucieux pour maintenir l'indispensable étanchéité à tous les instants, c'est-à-dire à froid comme à chaud.

C'est en Californie que cette invention a vu le jour; il n'y a donc pas lieu de nous écrire dès demain pour nous demander où l'on peut se procurer cette bougie réglable.

### Huile inusable.



Ce n'est pas, à proprement parler, de l'huile qui serait inusable, mais un produit d'appoint l'empêcherait de perdre ses qualités.

Ce produit, s'ajoutant à l'huile courante, lui conserve toutes ses propriétés pendant un kilométrage impressionnant.

Un essai aurait été fait sur un camion au cours d'une tentative de 15.000 kilomètres à 80 de moyenne.

On aurait constaté à l'arrivée que le graissage avait été toujours correct et que, malgré l'absence de vidange, le moteur n'avait aucunement souffert, ce qui prouverait que l'huile ainsi traitée conservait, malgré l'usage et la température, ses meilleures propriétés lubrifiantes.

### Lampe de secours élastique.

Il s'agit d'une lampe-torche présentée en modèles de différents formats suivant l'emploi. Le boîtier, rigoureusement étanche, est en caoutchouc, donc résiste aux vibrations et aux chocs.

Le modèle « scout » est terminé à l'arrière du boîtier par une ventouse qui permet de fixer la lampe sur n'importe quelle partie à peu près plane. Le dispositif est très pratique en cas de panne de nuit et très utile, en raison de sa ventouse et de son manque de fragilité, pour le camping. Cette torche porte la marque Automax.

### Assurance obligatoire.



Dans plusieurs pays l'assurance est effectivement obligatoire.

Chez nous, deux députés se sont penchés également sur la question.

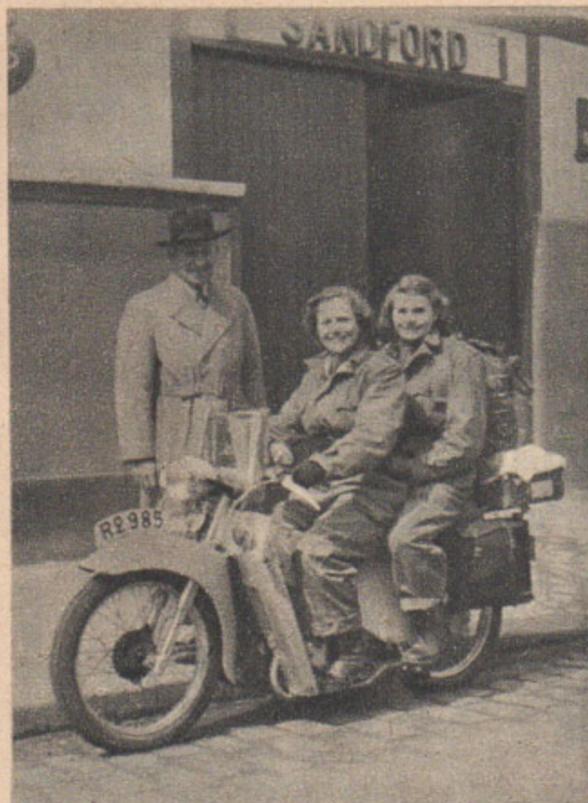
C'est d'abord M. Pierre Chevalier, député du Loiret, qui a déposé une proposition de loi relative à l'obligation pour les propriétaires de véhicules automobiles de s'assurer contre les accidents causés aux tiers.

De son côté M. Minjoz, député du Doubs, a déposé une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à organiser un système d'assurance obligatoire contre les accidents de chasse, les accidents d'automobile et à créer un organisme de contrôle de la sécurité automobile.

Ce sujet est trop grave pour que nous prenions position à la légère. Il n'empêche qu'avec ou sans obligation nous estimons qu'il serait souhaitable que tout conducteur soit assuré contre les risques qu'il peut faire courir aux autres.



Dans les Alpes Bavaroises.



Deux charmantes habitantes de Stockholm, sont venues rendre visite à l'agent Vélocette, au cours de leur voyage en Europe.

**Merçi, M. Piveteau.**



Notre lecteur M. L. Vaissière de Paris, nous fait part de la complaisance à son égard de M. Marcel Piveteau de Saint-Gaudens, qui en deux heures a resoudé un porte-bagages rompu et un garde-boue détérioré pour une somme des plus modiques. M. Piveteau est un ami des motards; il nous est agréable de le signaler.

**Graissage des cyclomoteurs.**

Les petits moteurs 50 cmc. du cycle à 2 temps ont soulevé pour leur graissage certains problèmes.

L'huile habituellement employée dans les plus fortes cylindrées ne leur convient pas toujours.

C'est pourquoi un de nos premiers constructeurs de cyclomoteurs a, dès ses débuts mis au point un carburant spécialement adapté à ses moteurs.

Il peut, bien entendu, convenir à d'autres 50 cmc. que le sien, mais ce carburant, dans certaines régions, n'est pas facile à trouver.

Des maisons d'huile ont été appelées à étudier également la question pour réaliser une huile ayant les propriétés requises pour assurer un graissage correct et éviter l'encrassement trop rapide.

Une telle huile doit être d'une solubilité parfaite, d'un pouvoir lubrifiant et d'une onctuosité très grande; il faut également que sa combustion soit parfaite pour éliminer les résidus causant le calaminage.

Une de ces huiles s'est récemment imposée à l'attention au cours du récent Tour de France cyclotouriste, ayant équipé autant dire tous les participants dont, par suite, les vainqueurs.

Son emploi sur les divers moteurs: Le Poulain, Vap 4, V.L.T., etc., semble prouver qu'elle convient dans tous les cas. Cette huile, dénommée "Véolub" est une spécialité de la Société Serco.

**Les accidents de la circulation et les conducteurs tout neufs.**



Dans un de ses récents numéros, notre excellent confrère l'Argus a publié la lettre d'un de ses lecteurs, automobiliste éprouvé. Nous ne pouvons résister au plaisir de lui emprunter ce « papier » savoureux et nous nous en excusons auprès de lui.

Voici ce qu'écrit ce lecteur :

« Un membre de ma famille passé par l'auto-école après sept ou huit leçons passait son permis de conduire et était reçu.

« Le soir même, sur ma voiture, il commençait la pratique. Voici, le plus brièvement possible, ce que « ça » a donné :

« Sortie du garage : accrochage dans la porte de l'aile avant et arrière, convenablement tordues.

« Après un second démarrage, reste calé au milieu de la rue, avec les agréments d'un superbe embouteillage.

« Enfin, on repart. Cinquante mètres plus loin, un chien va rejoindre ses ancêtres : erreur de pédale, débrayé au lieu de freiner.

« La promenade continue et à l'arrivée, au premier carrefour pourtant bien dégagé, visibilité à 100 mètres au moins, arrive sur notre droite (ceci en ville) un autre usager. Aucune importance : là, on a foncé. Quand, après avoir entendu crier les freins, j'ai rouvert les yeux, on s'engueulait à la portière, puis on a continué, et un petit mur a mis fin à la promenade avec calandre et radiateur enfoncés, etc. »

Ce bref compte rendu empreint d'une ironique philosophie, donne quand même à réfléchir. Tous les débutants ne sont sans doute pas capables de battre tant de records en si peu de temps, mais il faut avoir un cœur d'or pour confier sa voiture à un néophyte.

**M. Perry nous écrit.**

« J'ai une vieille pétroire que j'ai transformée peu à peu, réservoir, roues, moyeux, boîte de vitesses, etc... C'est un authentique Bitza.

Le moteur est un vieux 100 cmc. Villiers du début des volants magnétiques et qui, lui, ne connaît pas la « perle ».

Et M. Perry conclut : « Je fais partie d'une catégorie de motards dont on ne fait que sourire avec mépris : avec leurs pétrolettes, dit-on. Mais nous sommes fiers de rouler quand même avec des moyens pécuniaires réduits, parce qu'on ne peut faire mieux, pour l'instant du moins. Je puis vous dire que 80 % de ces motards sont de futurs clients pour une 125 moderne, sur laquelle ils sauront déjà se tenir. Un petit mot pour eux dans Motocycles si vous le pouvez leur fera voir que l'on pense à eux dans la grande famille motocycliste. »

Ne vous en faites pas, M. Perry. Souvenez-vous du dicton... laissez dire les sots.

Il n'y a que les mécréants pour rire de vous et de tous ceux dans votre cas: vous savez qu'il n'y a pas de hiérarchie à Motocycles et que tout le monde y trouve bon accueil et, dans la mesure du possible, bon conseil.

**Contre le bruit.**

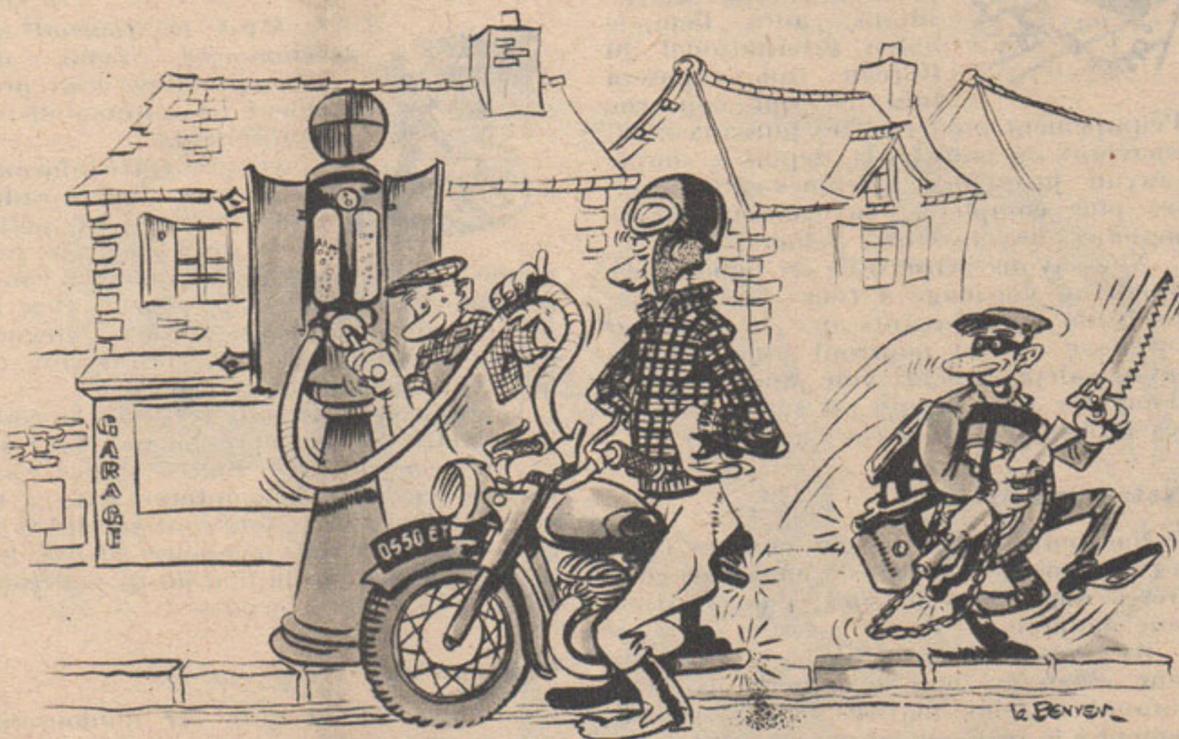


La campagne du silence se poursuit; on fait des enquêtes et des projets pour réglementer les tintamarres et cacophonies qui, dans les villes nous massacrent jour et nuit les oreilles.

Naturellement le premier galeux sur lequel on tombe est l'automobiliste, mais comme les autos sont en général silencieuses à souhait, un conseiller municipal a quand même trouvé quelque chose à leur reprocher: l'avertisseur.

Il demande sa suppression en ville.

Or, ceux qui jouent sans arrêt du klaxon sont assez rares. Qu'on sévisse pour l'emploi en ville de l'avertisseur de



Paraît que c'est plein de voleurs de motos dans le patelin ?...

route, d'accord, mais priver un conducteur du moyen, la plupart du temps discret, qu'il possède pour avertir de son passage, c'est une drôle d'idée.

Nous préférierions, quant à nous, qu'on décrète obligatoires les poubelles en caoutchouc, ça nous éviterait d'être désagréablement réveillés chaque matin à 6 h. 1/2.

#### M. R. Motard, motard.



M. R. Motard est un de nos voisins; nous le connaissons de longue date, lui, sa petite Peugeot et sa remorque qu'il utilisait pour son commerce, car comme bien l'on pense M. Motard ne passe pas sa vie sur

sa monture.

De son métier il est sellier et, là où ça commence à être intéressant, il ne fait pas que du neuf, mais en qualité de confrère il ne refusera pas les réparations de sacoches ou autres articles de cuir utilisés par les motocyclistes.

Ceci est bon à connaître car on ne sait pas souvent où s'adresser pour ce genre de travail.

#### Qu'en pense M. Mochet?

Le dimanche 26 août, vers 6 h. 1/2 du soir, un vélocar motorisé remontait alertement l'avenue de la Grande-Armée.

Papa et maman étaient devant, deux enfants derrière, et suivait une remorque deux roues de dimensions à peu près égales à celles de la voiturette elle-même.

Tout indiquait que cet équipage rentrait de vacances-camping.

C'est tout à l'honneur du Vélocar et du moteur Zürcher, mais il est à présumer que M. Mochet le constructeur n'aurait pas osé, s'il avait été consulté auparavant, donner son approbation à une pareille entreprise.

#### Salon de la Moto et Salon du Bureau.

Presque en même temps que le Salon de la Moto, puisque du 6 au 17 octobre et également au Parc des Expositions, aura lieu le Salon international du Bureau qui exposera tout ce qui concerne

l'équipement moderne des bureaux commerciaux ou industriels, depuis le simple crayon jusqu'aux machines-comptables les plus complètes, en passant par le mobilier, les classeurs, fichiers, etc...

Nous avons pensé utile de signaler cet opportun voisinage à tous ceux, industriels ou commerçants que la question intéresse et qui pourront ainsi, en un unique déplacement, voir dans les deux domaines tout ce qui est susceptible de les intéresser.

#### Notre couverture.

Nos motocyclistes les plus enragés, nous les traitons de « mordus », mais nos confrères américains le sont, eux aussi, à leur manière.

Ils professent un véritable culte pour leur machine; non seulement ils l'entourent de soins, mais ils sont continuellement à la recherche de ce qui peut l'embellir: sacoches et selles cloutées de cuivre, queue de cheval un peu partout, etc...



Chez BSA on a fêté la sortie de la 50.000<sup>e</sup> Bantam.

Pour eux-mêmes ils cherchent aussi une tenue digne de leur monture, si bien que les équipements vestimentaires étudiés spécialement pour chaque marque: casquettes, blousons et chandails, gants et bottes, sont fournis par le concessionnaire.

Les clubs, à leur tour, s'ingénient à trouver, pour leurs membres une tenue originale. Quand a lieu une sortie en groupe, chacun porte l'uniforme du club.

Notre couverture en est un exemple: elle représente quelques membres d'un club de Staterville, en Caroline du Nord, ayant parcouru quelque 2.000 kilomètres pour venir visiter les usines Harley-Davidson, de Milwaukee.

#### Méfiez-vous, des yeux invisibles vous surveillent.



C'est le *Journal du Dimanche*, celui du 2 septembre, qui prévient les automobilistes imprudents.

D'après cette information, un agent-radio vous repère—du point élevé où il est placé, lui-même à l'abri des regards; quand il constate une infraction, il la signale avec le numéro du délinquant à des collègues postés à plusieurs kilomètres de lui, et qui vous cueillent au passage.

Une raison de plus de respecter le code de la route. On peut prévoir que dans un avenir prochain les routes seront surveillées par des hélicoptères qui, à la manière des aigles, fondront sur les fauifs et, grâce à une mâchoire *ad hoc*, les transporteront en un lieu où ils pourront méditer sur leurs forfaits.

#### Nos deuils.

Ce mois d'août aura été douloureux aux sportifs narbonnais, car deux accidents à quelques jours d'intervalle ont endeuillé un foyer sportif et touché un autre.

Il s'agit d'abord de la mort accidentelle du jeune espoir du moto-cross, Grangé, survenue alors qu'il se rendait à Pamiers courir, avec son père en tansad.

Le jeune Grangé avait chargé sa machine de cross sur le châssis de son sidecar et pris son père, un vieux mécanicien chevronné. A un certain endroit, une des attaches du side se rompit et l'ensemble se pliant, Grangé père et fils furent projetés hors de la route. Grangé fils fut tué presque sur le coup, quant à son père il fut transporté à l'hôpital de Narbonne où on ne désespère pas de le sauver.

A la famille de Grangé nous présentons toutes nos sportives et sincères condoléances, et tous nos vœux de retour à la santé pour son père.

Le deuxième accident survenu à quelques jours d'intervalle à M. Lavigne, l'actif et sportif agent de Peugeot, s'il ne fut pas mortel, n'en fut pas moins très grave.

En effet, M. Lavigne qui se rendait en banlieue avec sa femme en tansad vint percuter dans une fourgonnette qui lui coupa la route sans avertir. M. Lavigne se remet lentement de cet accident qui faillit lui coûter la vie, sa femme n'ayant eu aucune blessure grave.

Prompts vœux de rétablissement à M. Lavigne.

#### Institut international de Recherches.

Cette année sera fondé en Europe un Institut International de recherches industrielles destiné à servir l'économie générale.

Ce sera l'institution la plus grande du monde; elle servira l'industrie européenne sur une base de « non profit ».

L'activité européenne sera donnée par l'Institut américain Batelle.



Les recherches s'étendront aux domaines de la chimie, physique, métallurgie, combustion céramique, électricité, etc... au profit de toutes les industries d'Europe.

L'établissement d'un centre international de recherches, s'il peut contribuer à la prospérité de chaque pays, devrait aussi resserrer les liens entre nations grâce à la collaboration de techniciens et d'ingénieurs de toutes origines travaillant en commun et appelés ainsi à se mieux connaître, à s'apprécier, et souhaitons-le, à fraterniser dans leurs relations quotidiennes comme dans leur travail.

#### Le Salon de la Motocyclette.



L'annuel Salon de l'Automobile, de la Moto et du Cycle aura lieu cette année du jeudi 4 au dimanche 14 octobre.

Comme l'année dernière la moto, le cycle et leurs accessoires seront installés au Parc des Expositions à la Porte de Versailles, l'automobile occupant tout le Grand Palais.

C'est le numéro du 1<sup>er</sup> octobre de *Motocycles* qui traitera de ce vaste sujet sur une centaine de pages. Il sera mis en

vente comme les numéros courants, dans tous les kiosques, mais on pourra le trouver également aux abords du Salon et au stand de *Motocycles* : Hall du Cycle, stand n° 184.

Comme d'habitude, les abonnés recevront le *Motocycles-Salon* au même titre que les numéros de série.

Votre visite à notre stand nous fera plaisir.

#### Le cyclomoteur en montagne.



Parmi ceux qui sont tentés par le cyclomoteur nombreux sont ceux qui nous interrogent auparavant pour savoir si cet engin peut être utilisé en pays montagneux ou simplement valonné.

La meilleure réponse à leur fournir est de leur citer l'exemple de la Suisse qui n'est pas spécialement un pays de plaines et où, cependant, le moteur auxiliaire se développe avec entrain.

En 1945, on comptait en Suisse 500 cyclomoteurs; la dernière statistique, déjà dépassée, en enregistre plus de 10.000.

C'est assez dire la satisfaction des montagnards pour ce 50 cme. qui leur permet de grimper sans fatigue leurs dures et innombrables côtes.

#### Vélo-cheval.



Notre jeune génération qui n'est pas encore en âge de conduire un deux roues motorisé, prend avant-goût de ce futur sport en intercalant entre la fourche et les rayons un morceau de tôle ou de carton qui, vibrant, quand la roue tourne, imite approximativement le bruit d'un imaginaire moteur.

Il faut croire que les jeunes Allemands préfèrent le cheval tout court à son confrère « vapeur ».

Ce qui motive cette supposition, c'est la présentation dans une revue spécialisée d'outre-Rhin d'une curieuse bicyclette d'enfant.

Le tube qui relie la direction à la selle est orné d'un rembourrage en tissu imitant, très à peu près, les flancs d'un cheval, et du tube de direction proémine une tête de cheval qui surplombe le garde-boue et la roue avant.

De chaque branche du guidon pendent des tresses de cuir qui figurent, on ne sait trop quoi, peut-être des rênes de cheval.

On ne dit pas si ce vélo est livré avec épérons et cravache.

## ASSURANCES

Plusieurs journaux parisiens font, à juste titre semble-t-il, grand bruit contre les fréquents accidents de circulation qui surviennent actuellement.

Une campagne de prudence s'est même instituée.

Ces journaux recueillent les observations et suggestions de leurs lecteurs qui ne sont certainement pas des spécialistes de la question, mais qui reflètent, indiscutablement, l'opinion publique.

A la lecture des dites observations on peut constater que les reproches les plus véhéments s'adressent, dans l'ordre :

aux poids lourds, aux automobilistes, aux cyclistes et, en dernier lieu, aux motocyclistes.

Quel est le principal grief invoqué contre ces derniers? C'est de faire trop de bruit! d'être sur deux roues! et de ne pas bien connaître le Code de la route.

Pour le premier chef on ne voit pas bien quelle peut être la cause, de relation à effet, contre le bruit et un accident; pour le second, il semble difficile à ces pauvres motards de faire autrement.

Quant au troisième, il semble que ce reproche ne puisse s'adresser aux motocyclistes titulaires du permis de conduire, mais seulement aux usagers de véhicules de cylindrée inférieure à 125 cme. qui peuvent rouler sans obtenir le dit permis.

L'on peut néanmoins constater avec plaisir que les motocyclistes sont les moins visés; mais il est certain qu'on ne peut que leur recommander la prudence, l'observation stricte des règlements de la circulation et de bons silencieux... ceci dans leur propre intérêt, car en cas d'accidents ils sont plus exposés au point de vue corporel que les automobilistes, protégés, dit-on, par une carrosserie qui a tendance à plier de plus en plus en raison inverse de la solidité du matériel.

Quant aux usagers des cylindrées inférieures à 125 cme. il serait nécessaire qu'ils s'astreignent « à potasser » de temps

à autre, le Code de la route, plus utile pour eux qu'un roman policier.

On peut dire que les axiomes de circulation devraient être : prudence, règlements, courtoisie.

Nous nous proposons du reste de rappeler, de commenter et d'illustrer, dans une suite d'articles, les principaux règlements du Code de la route et nous pensons que cela ne fera de mal à personne.

Et il y a aussi la question des assurances à laquelle, par nécessité, l'on est toujours amené à revenir.

Il existe maintenant des combinaisons d'assurance spécialement étudiées pour les motocyclistes, à des prix raisonnables et qui doivent leur procurer toute tranquillité.

Ils peuvent se garantir :

— contre les accidents causés aux tiers;

— contre les accidents survenant aux voyageurs transportés;

— contre les accidents qui les atteignent eux-mêmes, y compris le remboursement des frais médicaux, hospitalisation, pharmacie, en totalité ou en complément de la Sécurité Sociale;

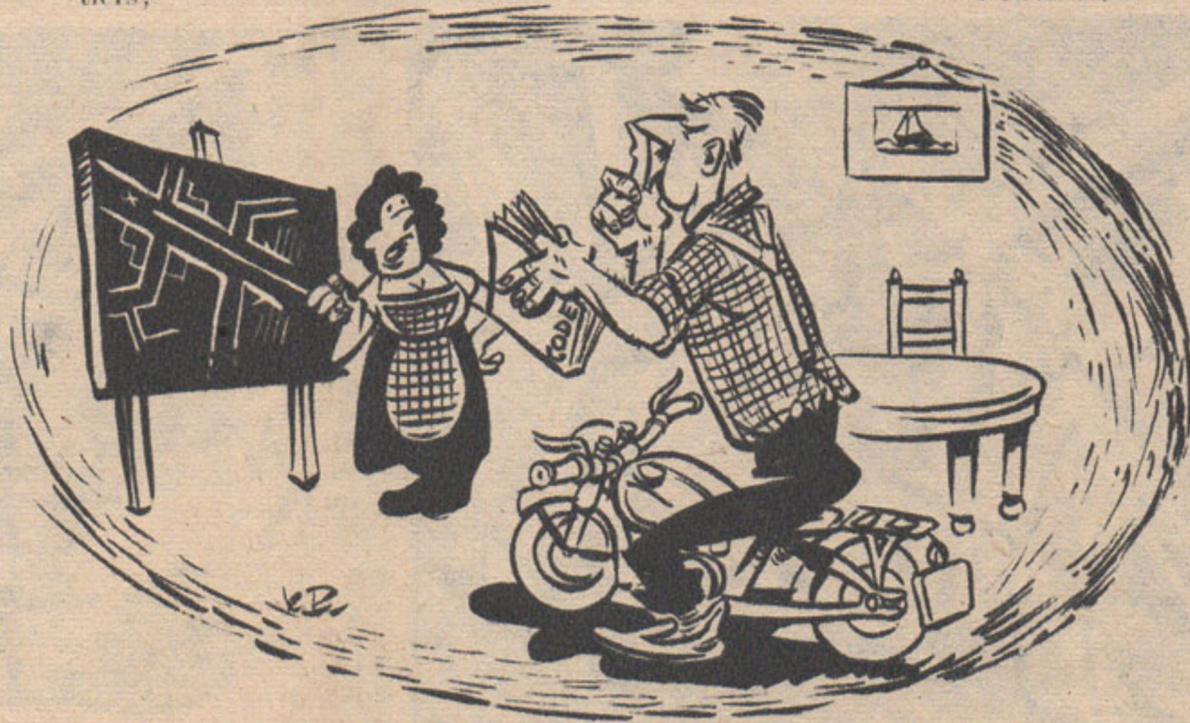
— contre les dégâts subis par leur motocyclette à la suite d'un contact avec un autre véhicule et jusqu'à concurrence d'une somme déterminée;

— contre le vol;

— contre l'incendie.

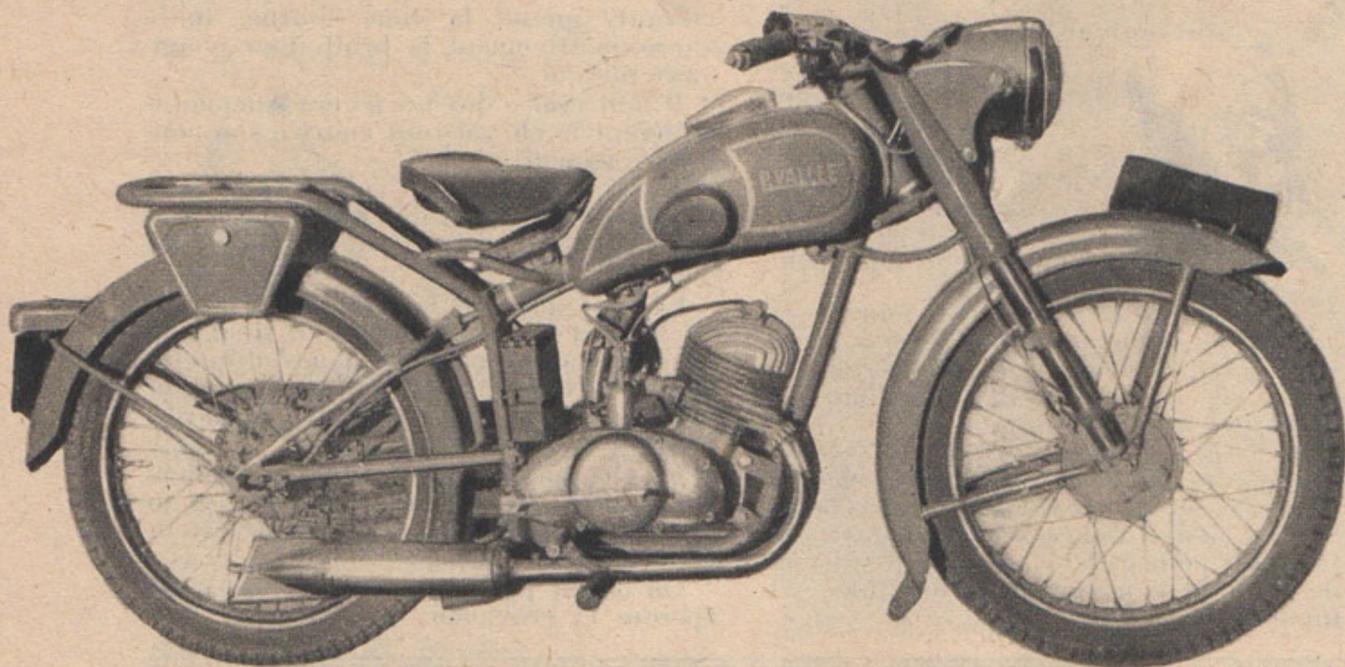
Les lecteurs et abonnés de *Motocycles* bénéficieront de conditions spéciales que je me ferai un plaisir de leur communiquer sur simple demande de leur part.

FRANCHET.



# UNE NOUVELLE VENUE SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS :

## La 175 VALLÉE



**L**ES établissements Sicraf, sous l'égide de M. P. Vallée, après avoir produit des scooters et des motocars d'une facture assez personnelle dénotant une recherche certaine, viennent de commercialiser une 175 qui ne le cède en rien à ses devanciers au point de vue conception.

D'une ligne générale plaisante et d'un émail agréable à l'œil, cette machine s'écarte résolument des sentiers battus par l'adoption d'une suspension arrière par cadre articulé, qui n'est pas sans rappeler de prime abord le Jonghi A.C.T.

Ainsi que l'on peut s'en rendre compte sur les photos, l'articulation des bras inférieurs de fourche se fait (par l'intermédiaire de bague bronze lubrifiées à la graisse consistante) sur un axe solidaire du cadre grâce à un tube brasé sur les haubans verticaux.

L'originalité principale réside dans le système amortisseur, enfermé dans le tube supérieur du cadre, et solidaire de la partie oscillante par une biellette articulée.

Deux forts ressorts concentriques montés en tandem assurent le freinage des rebondissements, tandis qu'une forte butée en caoutchouc empêche le talonnement. Deux bagues-guides en bronze assurent la rigidité latérale.

Le porte-bagages en tubes de fort diamètre se trouve en porte-à-faux, de façon à assurer la suspension du passager, et deux arceaux tubulaires concourent à sa rigidité.

Terminons le chapitre suspension par la fourche télescopique Grazzini, montée en série par nombre de constructeurs, et qui supporte le phare avec compteur incorporé.

Côté moteur, c'est le 175 Ydral qui a été choisi, moteur robuste et sûr.

Pour satisfaire à la mode courante, le carburateur se trouve déporté à l'arrière du cylindre, ce qui laisse supposer un coude de la partie de la pipe d'admission venue de fonderie, solution mécanique douteuse quant au remplissage correct du cylindre. Signalons que la cuve du carburateur est maintenant placée à droite, pour des raisons d'accessibilité.

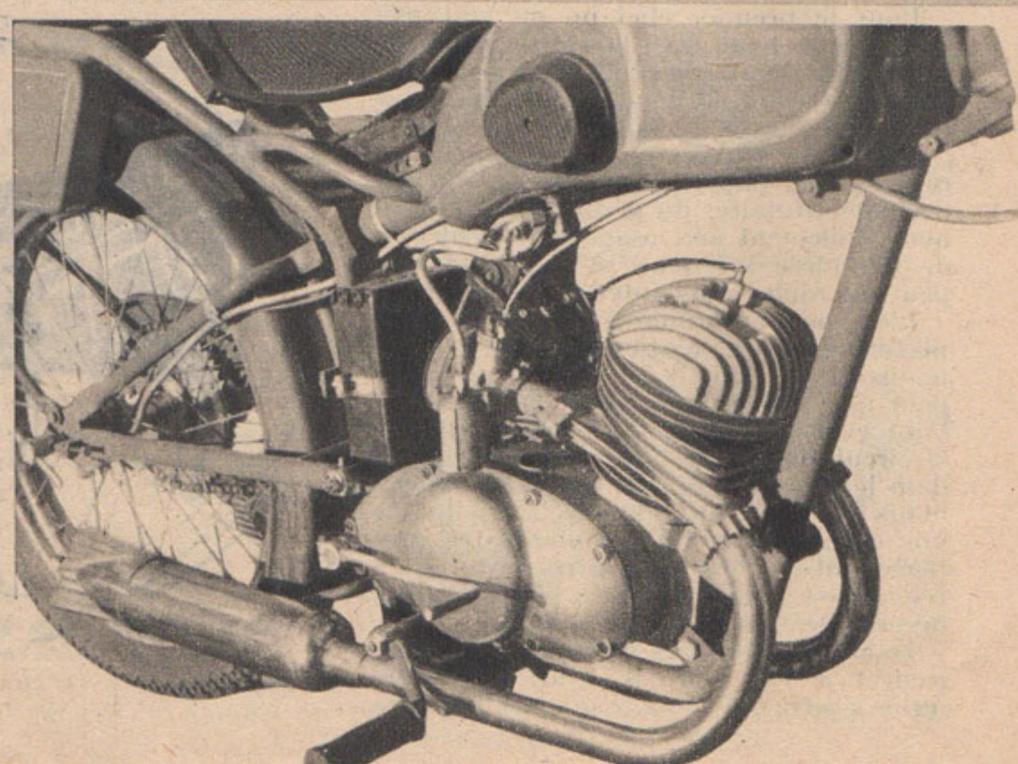
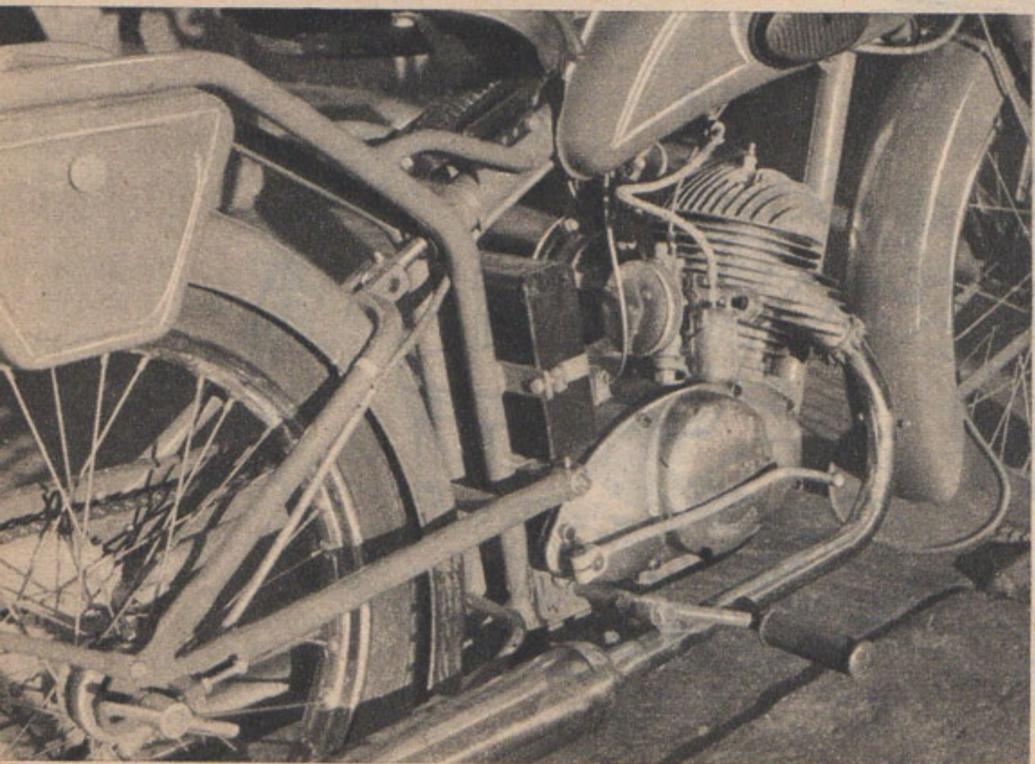
Selle Méral suspendue par le bec, réservoir Mottaz, silencieux Wilman, tout accessoire commercialisé à de nombreux exemplaires et donnant toute garantie.

La machine possède un équipement électrique complet, avec batterie et redresseur, permettant l'emploi d'un klaxon et l'éclairage à l'arrêt.

La roue arrière est à broche; quant aux freins, ils sont de dimensions courantes, c'est-à-dire insuffisantes, nos constructeurs s'acheminant lentement vers l'utilisation des moyeux-freins en alliage léger. A noter la commande du frein arrière par câble.

Deux coffres à outils métalliques, fixés au porte-bagages, nous semblent assez bien placés pour gêner l'adaptation éventuelle de sacoches.

Mais gageons que ces détails recevront par la suite une solution satisfaisante et souhaitons à cette nouvelle venue, au demeurant fort sympathique, tout le succès commercial qu'à première vue elle paraît devoir mériter, et un envol comparable à celui du coq gaulois qui orne fièrement le garde-boue arrière... R. C.



★ UNE RÉALISATION  
ANGLAISE : ★

L'AVANT-TRAIN :  
" TRIVAN "

Il s'agit d'une réalisation anglaise, de Wolverhampton pour préciser.

Les créateurs ont imaginé un avant-train moteur se prêtant à plusieurs utilisations, allant du scooter au taxi en passant par le véhicule commercial.

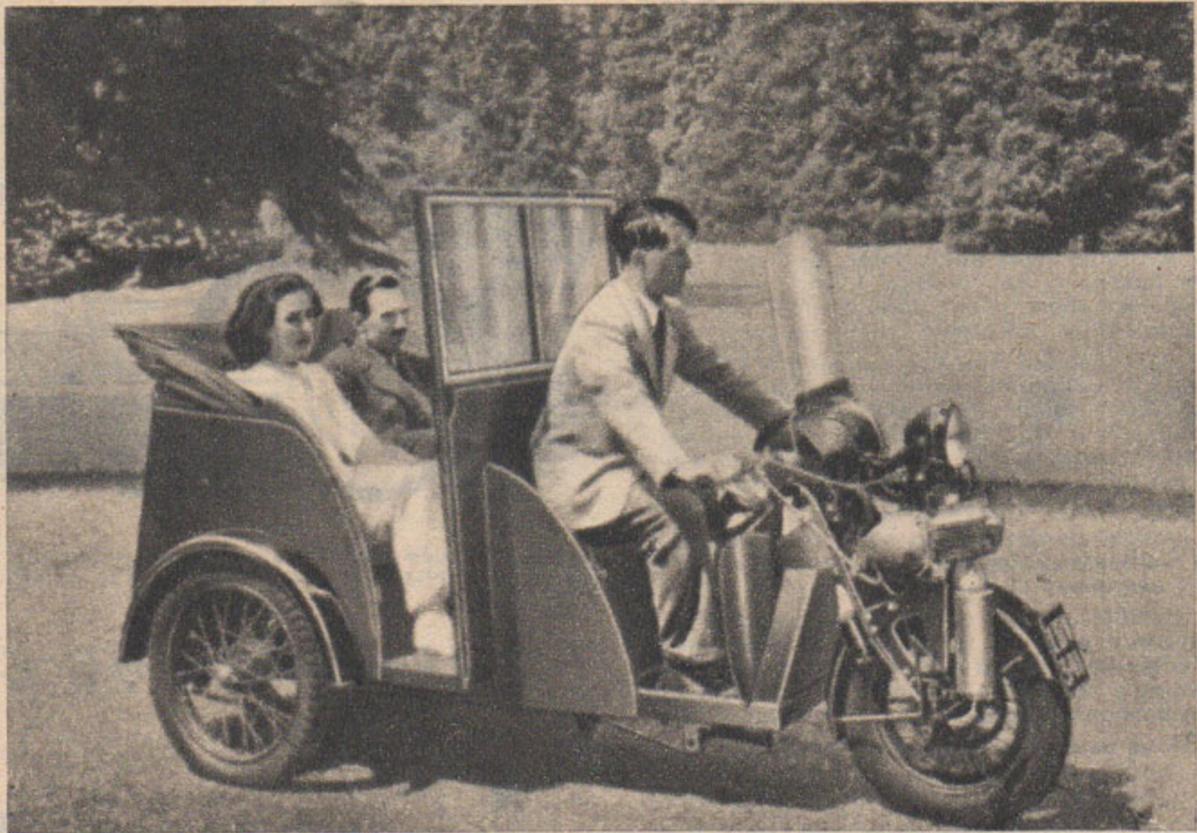
Le scooter lui-même, si scooter on peut l'appeler, est prévu pour recevoir un certain volume de bagages. Il s'agirait plutôt d'un châssis-caisson constituant un vaste coffre du fait que le dispositif moteur étant situé au-dessus de la roue avant, offre un vaste accès à de nombreux colis.

Le même avant-train peut être attelé à un arrière à deux roues qui peut être carrossé soit pour le transport des personnes, soit pour celui de marchandises.

C'est en fait une unique formule motrice pour de multiples usages.

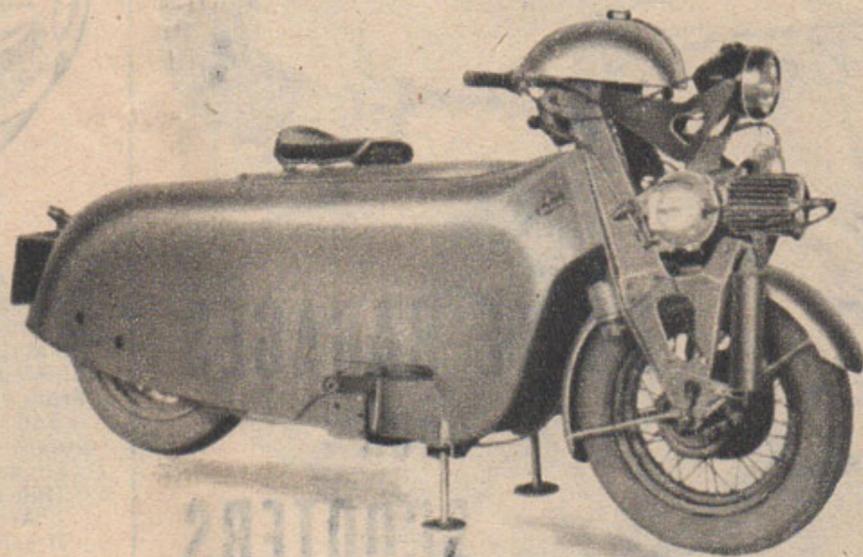
Toute la partie motrice fait partie de la fourche avant.

Le moteur est un monobloc deux temps de 168 cmc. (60x60) à boîte trois vitesses commandées par un levier à main sur le côté du tableau de bord, avec indicateur de position.



Ce groupe moteur à cylindre horizontal est situé directement au-dessus de la roue avant qu'il commande par chaîne.

étaient plutôt prévus pour les mutilés; on n'avait pas encore songé à en faire des véhicules à usage commercial.



Tout, y compris le réservoir, est groupé sur cet avant-train suspendu, avec groupe moteur amorti sur articulations Silent-bloc.

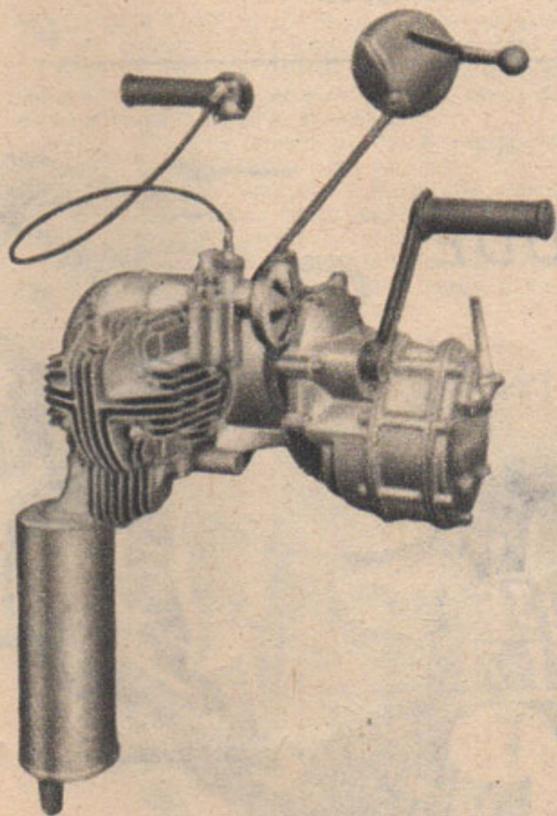
La fourche comme le châssis du trois roues sont en tôle nervurée. Dans le deux roues c'est un caisson embouti qui offre ses vastes flancs aux bagages.

Ce véhicule est prévu pour une vitesse normale de 50 à l'heure avec sa pleine charge de 150 kilos.

Le groupe moteur est un Turner-Tiger et le véhicule complet est dénommé "Tri-Van".

Il a été établi à l'usage des commerçants, grossistes et détaillants, et pour établir un service rapide de liaison entre les différentes sections des grandes usines aux mains de ce qu'on pourrait appeler les brigades volantes.

Cette solution qui peut paraître nouvelle a été, peut-être d'une façon plus modeste, réalisée chez nous, avant-guerre avec le "Brooklyn" de Yvan Court et, ensuite avec le trimoteur Alcyon, mais ces tricars



## UN SCOOTER TRANSFORMÉ EN VOITURETTE A DEUX ROUES

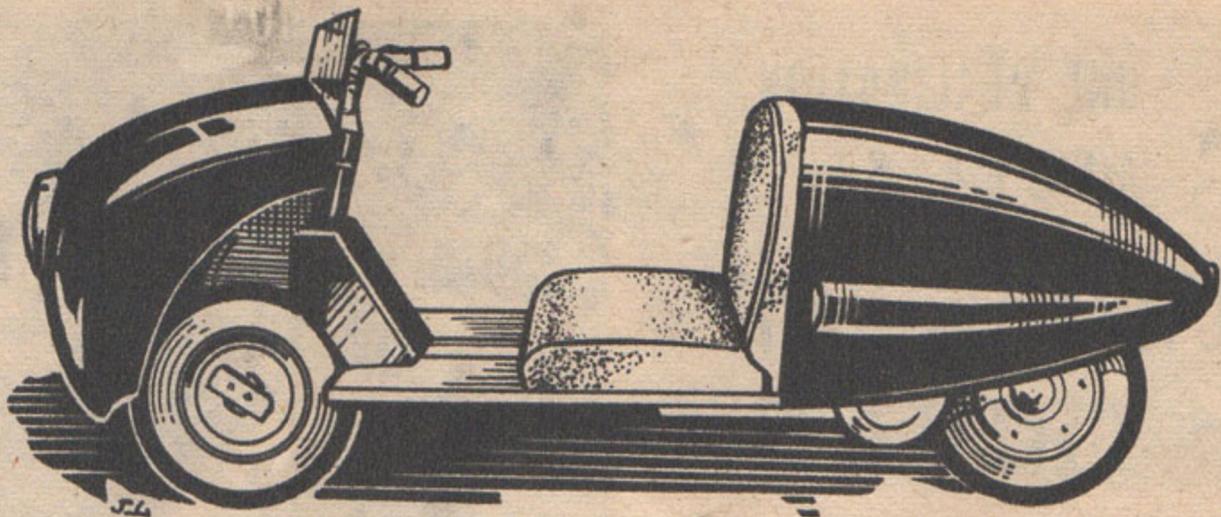
LA disposition du scooter avec ses roues basses et son châssis ouvert prêtait à la transformation. Il est donc normal que cette modification ait tenté quelques amateurs.

La réalisation que nous présentons ici est, cette fois l'œuvre d'un professionnel. C'est un concessionnaire italien de Lambretta, M. Luciano Mochi Zamperoli, qui a entrepris cette adaptation. Le conducteur assis très bas a les pieds, de chaque côté de la roue avant, protégés par le capotage.

Indépendamment de la position assise et de la meilleure protection, le constructeur signale les avantages suivants :

Stabilité accrue, confort plus grand et plus reposant pour les longs trajets; vitesse augmentée de 12 % par suite de la meilleure pénétration; possibilité d'avoir un pare-brise de proportions réduites.

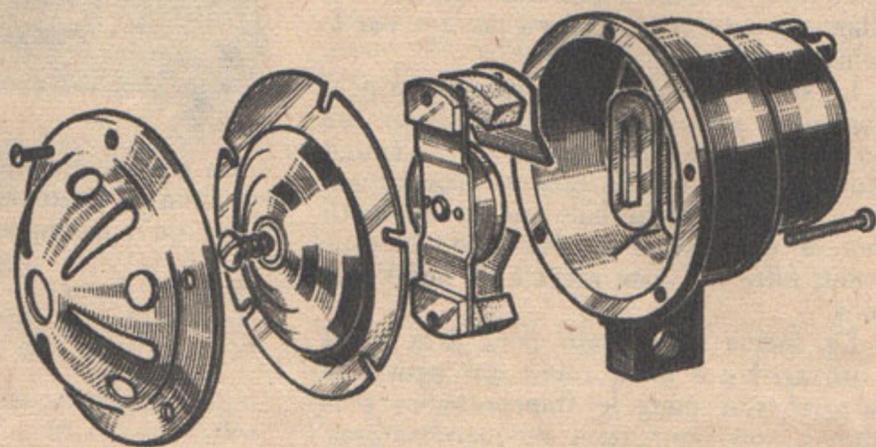
Nous ne savons si l'augmentation de vitesse



a été contrôlée; nous laissons donc à l'auteur la responsabilité de ce qu'il avance à ce sujet.

Mais on doit convenir que cette transformation est particulièrement réussie.

## UN AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE DIRECT



CET avertisseur a été réalisé pour fonctionner sur le courant du volant magnétique sans nécessiter de batterie et de cellule; par suite de cette simplification son prix est moindre.

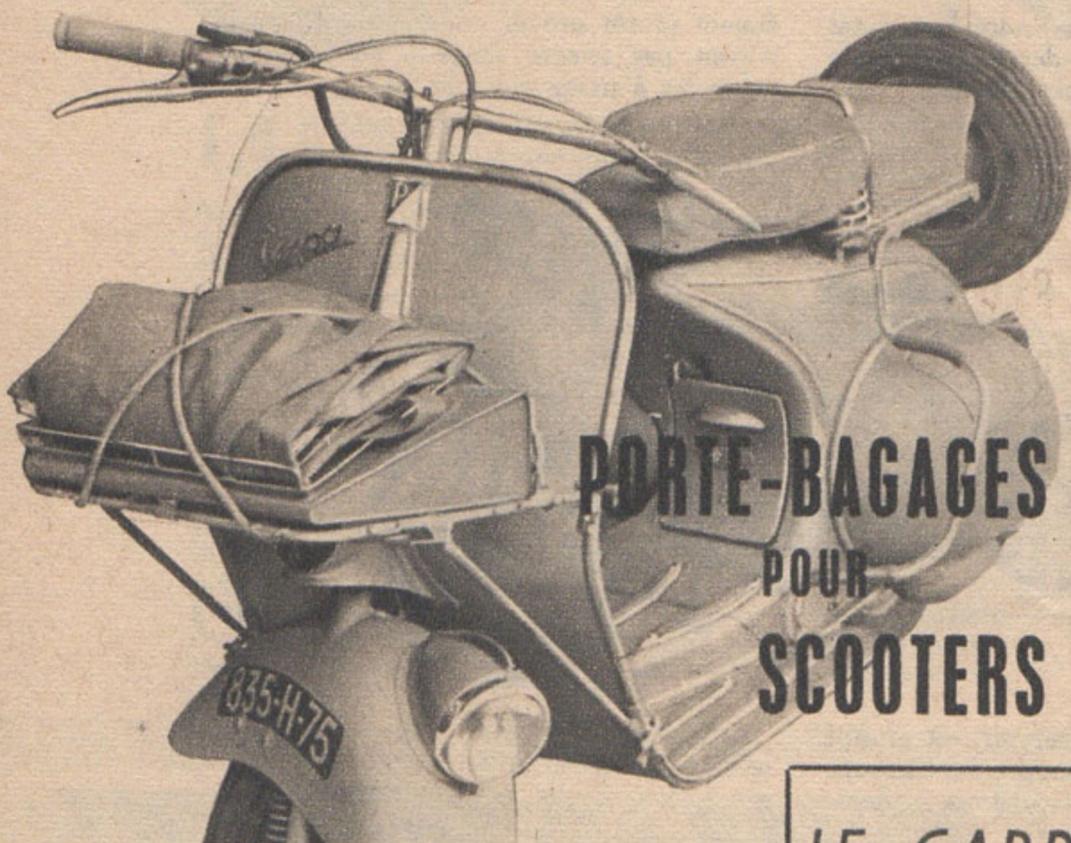
Fabriqué en Italie sous la marque Argo-Radio il équipe en série plusieurs marques de motos légères et de scooters. Il est importé en France par M. P. Bonnet.

Son montage est des plus simples: un fil de la borne lumière du volant magnétique à une des bornes de l'avertisseur;

Un deuxième fil de l'autre borne de l'avertisseur au bouton de contact.

Une seule précaution: utiliser uniquement du fil de 16/10°. L'Argo-Radio ne fonctionne pas sur batterie.

Il existe en deux modèles: un petit pour cyclomoteurs 50 cmc., un plus fort pour vélomoteurs et motos légères.



★  
**PORTE-BAGAGES  
POUR  
SCOOTERS**

ÉGALEMENT piquée au bord du trottoir un Vespa dont l'avant a reçu un porte-bagages de bonnes proportions et bien triangulé.

On remarque sous l'imperméable une nourrice pour ravitaillement en cours de route.

Le conducteur de ce scooter a certifié que cette surcharge à l'avant ne gêne en rien la conduite, du fait que le porte-bagages reste indépendant de la direction et n'oscille pas suivant l'orientation de la roue.

## LE CARROSSE DE

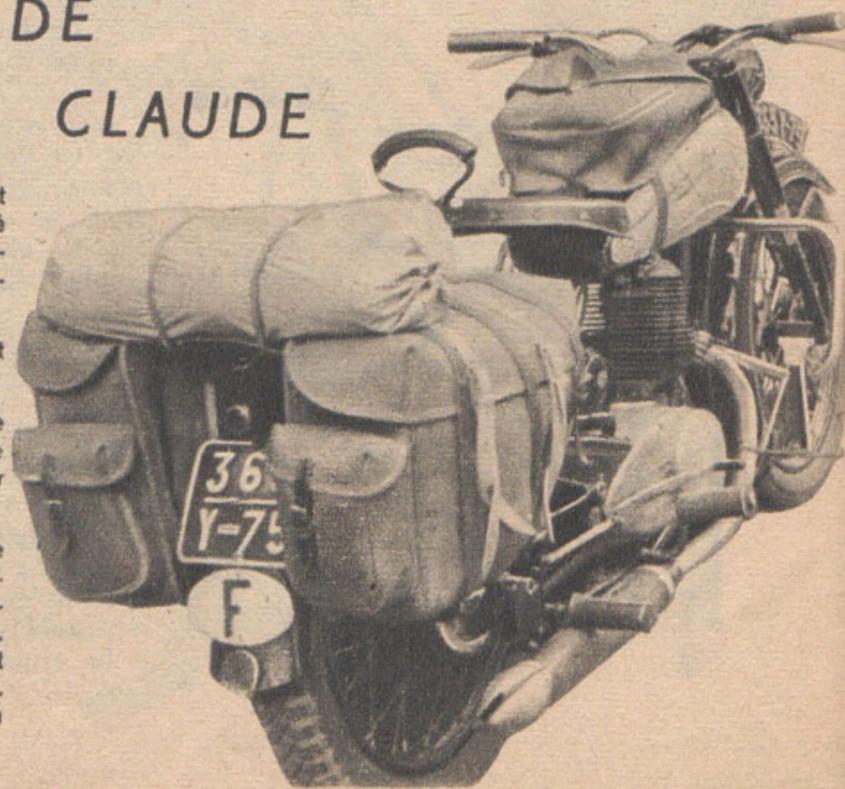
★  
**CLAUDE**

NOTRE collaborateur Claude, dont la silhouette caractéristique a été maintes fois croquée par notre dessinateur Le Penven, a convoié récemment en justes noces.

Le voyage vers la lune de miel était tout naturellement prévu à moto.

Celle-ci attendait devant l'église que la bénédiction nuptiale fût donnée aux jeunes époux avant le départ pour le grand raid vers le Tyrol.

Claude est un garçon méthodique et précis; le harnachement de sa machine est un modèle à suivre: équipement pour deux, camping et popote. Il nous expliquera prochainement comment il a sélectionné son matériel. Vous serez surpris de ce qu'ont pu contenir ses sacoches.

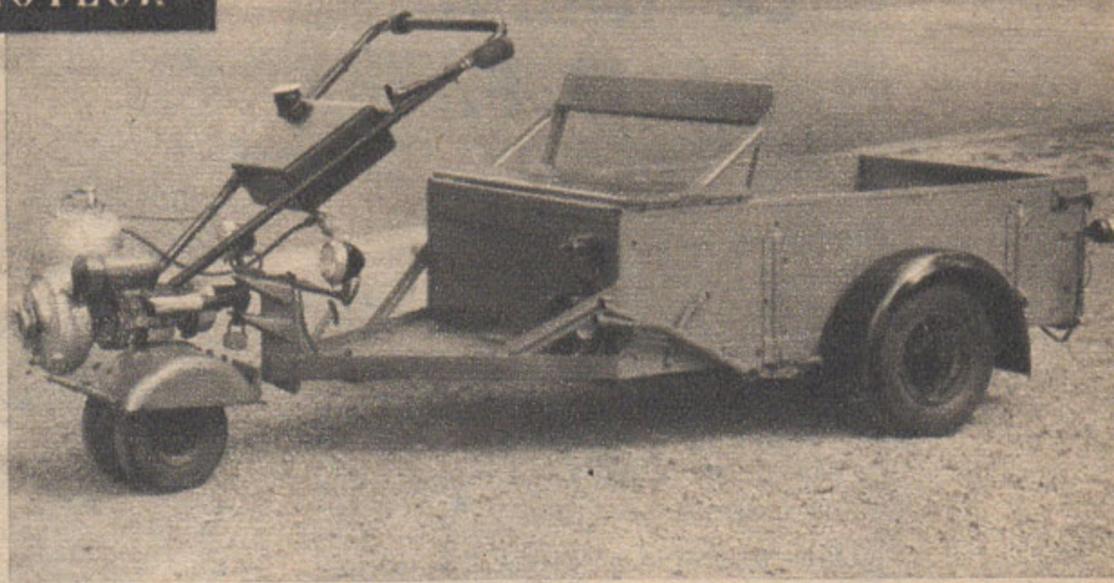


nous avons **VU** pour vous

## UN AVANT-TRAIN MOTEUR



à  
**MULTIPLES  
USAGES**



**C**ECI pourrait faire suite à notre article sur le cyclecar: il ne s'agit pas en fait d'un véhicule destiné au transport des personnes, c'est néanmoins une réalisation qui nous intéresse puisque le moteur correspond à celui de nos B.M.A.

Il s'agit du motoculteur Hako constitué par un avant-train à moteur Ilo (déjà

connu de nos lecteurs) 100 cmc. à refroidissement par air canalisé.

Cet avant-train de 47 kilos muni de deux roues couplées est à entraînement par engrenages avec embrayage.

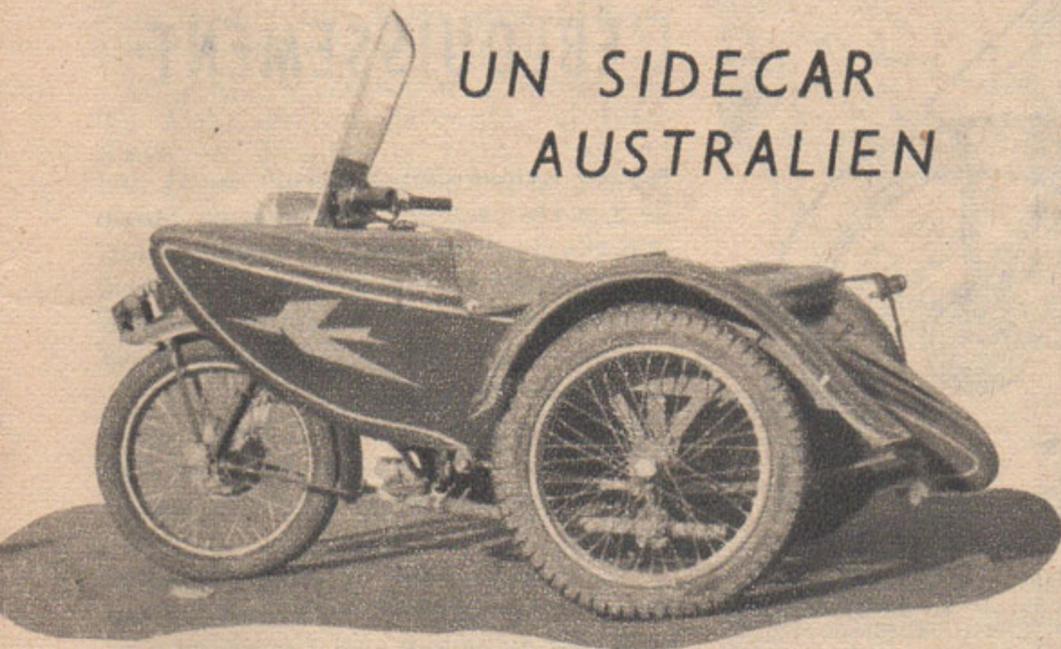
Il s'attelle par pivot à la remorque en quelques instants. Séparé de l'arrière-

train avec des accessoires prévus, il se transforme en motoculteur, ou, sur un bâti en moteur pour travaux divers à la ferme, scie, concasseur, etc...

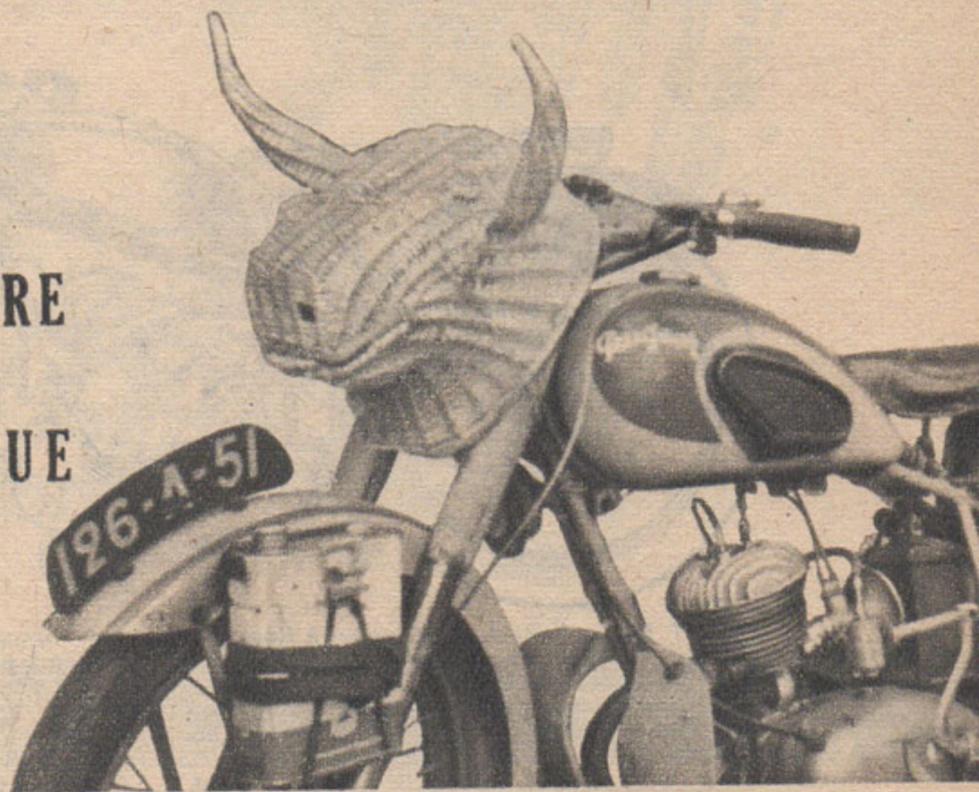
Avouez que c'est ingénieux et pratique. La marque Ilo est une garantie certaine.

La distribution en est faite en France par Samenag.

## UN SIDECAR AUSTRALIEN



## FIGURE DE PROUE



**M**OTOCYCLES a eu plusieurs occasions en parlant de l'Australie de signaler Miss Lodge et son ardent club motocycliste féminin.

On se souvient qu'elle avait été très grièvement blessée et qu'à peine rétablie elle reprenait son activité, mais devait provisoirement abandonner le solo pour le sidecar.

Ayant reçu une photo de cet équipage nous le soumettons à nos lecteurs, car il est vraiment curieux.

Ce sidecar est fabriqué en Australie, son avant très relevé nous surprend quelque peu; sans doute est-il ainsi prévu pour affronter les pistes et terrains variés.

Nous remercions notre lecteur, M. Bessaye, qui correspondant régulièrement avec Miss Lodge nous a transmis ce document.

**N**OUS avons piqué par hasard heureux au bord d'un trottoir cette Peugeot ornée à l'avant d'une tête de bœuf en vannerie.

Nous n'en savons pas plus que vous, le propriétaire de la machine n'étant pas sur les lieux.

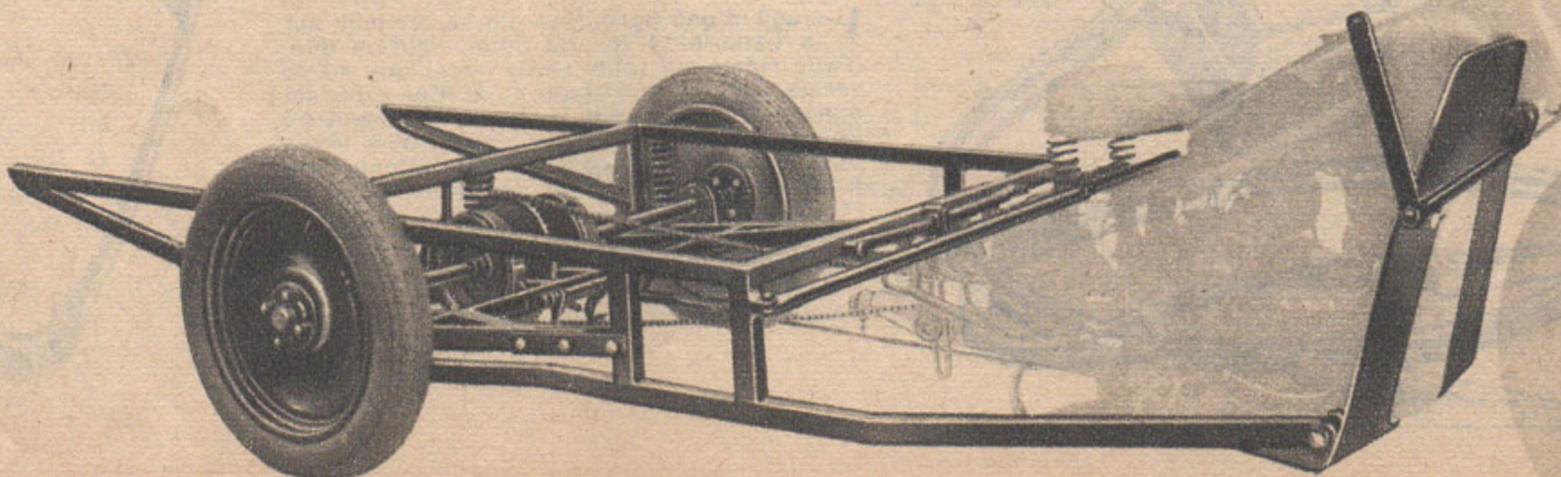
Comme travail d'art cette tête n'est-elle pas magistralement réalisée? Mais quel est sa destination définitive?

Si le propriétaire de cette sculpture tressée lit ces lignes, il serait bien aimable de nous éclaircir ce mystère.

**N**OTRE précédent écho a suscité quelque curiosité. On se demande comment peut être réalisé cet équipage qui permet de transporter environ une tonne de marchandises avec une moto que l'on peut en peu de temps remettre sur ses deux roues.

Voici une vue de ce dispositif qui va être sous peu commercialisé et qui actuellement est couvert par de nombreux brevets.

## REMORQUE POIDS LOURDS

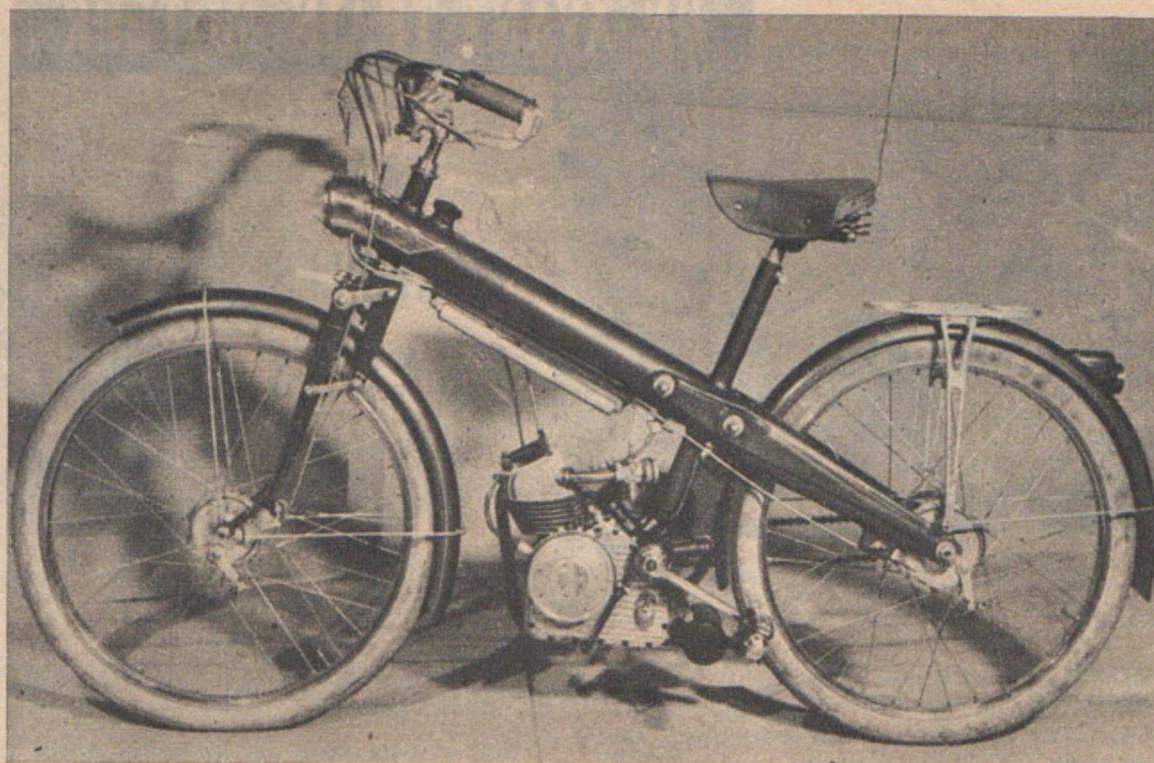


## Le nouvel A. G. F.

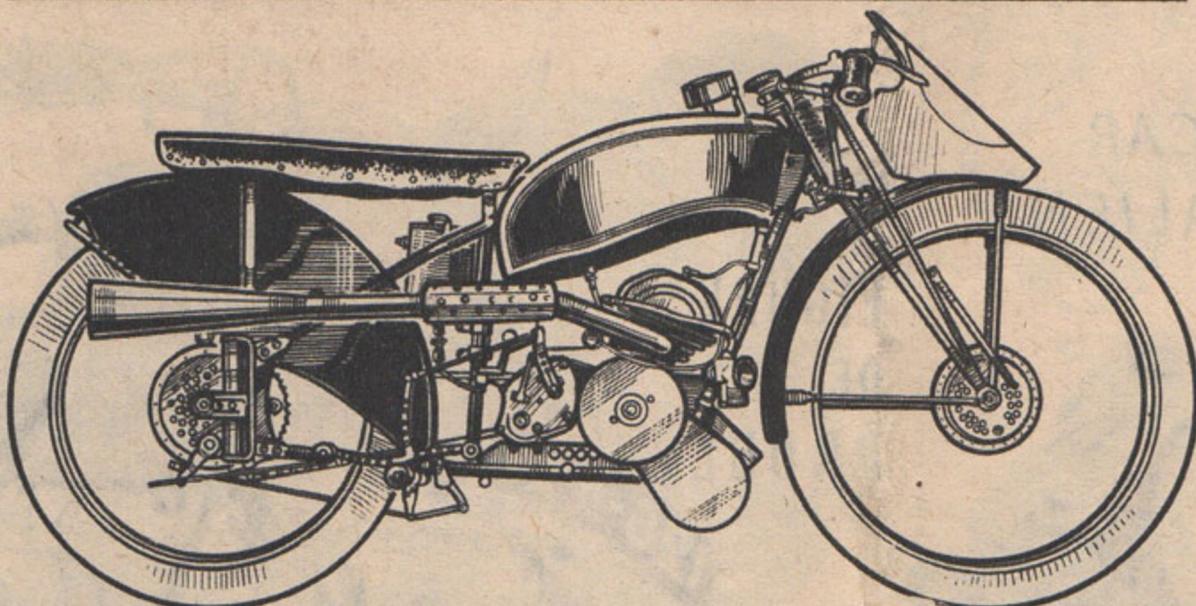
Il sera présenté au Salon sur le stand des Etablissements A.G.F. Rappelons que c'est un cyclomoteur 50 cmc. à bloc 4 temps à soupapes en tête de marque Cacciola, 2 vitesses commandées par le pédalier.

Le nouveau modèle 1952 diffère du précédent par l'adoption du moteur de M. Rocher et par le montage d'une d'une fourche élastique.

Déjà apprécié pour sa robustesse et sa parfaite tenue de route, le nouveau cyclomoteur de M. Faizant plaira par sa rapidité et sa nervosité.



## UNE RÉALISATION D'AMATEUR



C'EST M. Paul Bert, mécanicien à Romans, qui a entièrement réalisé cette petite machine de sport 100 cmc. avec l'espoir, hélas bien déçu puisque cette cylindrée a été, chez nous, retirée de la course, de la présenter en compétition.

Son beau travail mérite néanmoins d'être signalé.

Le moteur est un Villiers qui a été complète-

ment remanié; le volant magnétique a été remplacé par une magnéto.

Les carters sont à ailettes; le montage est fait sur quatre roulements dans une cage étanche.

Les moyeux sont également dûs à M. Bert. Le cadre a été allégé au possible.

Ce moteur qui tournerait à 9.000 tours permet de dépasser le 100 à l'heure.

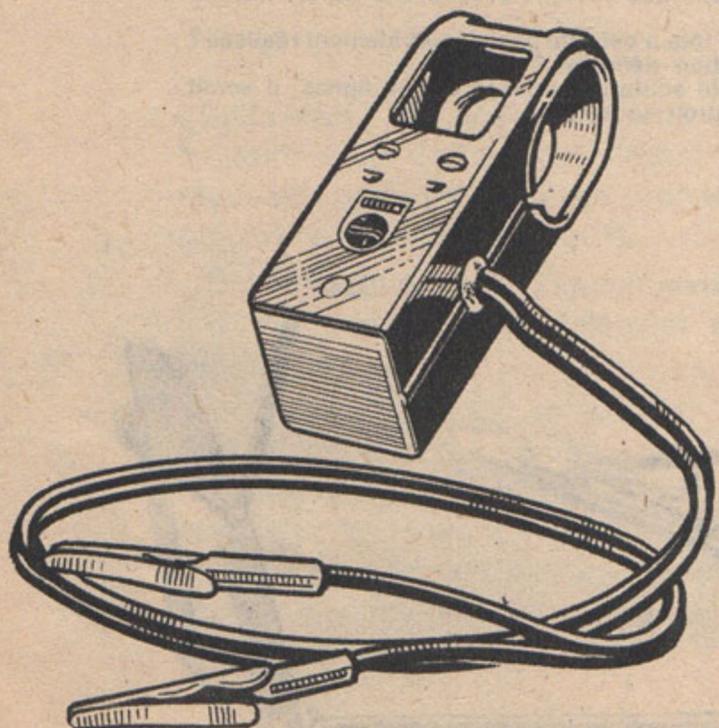
## CONTRE L'ÉBLOUISSEMENT

NOUS avons signalé dernièrement une lunette originale, fabriquée en Suisse et permettant sans gêner la visibilité normale d'éviter l'éblouissement des phares. C'est la lunette Antiflex dont la documentation nous est parvenue depuis et qui est reproduite ci-contre.

Elle est composée de deux petits verres sur une monture réglable pour leur centrage exact suivant la conformation de chacun.

On en comprend de suite l'emploi: quand la route est libre, les verres sont au-dessus du champ visuel et la vue n'est pas assombrie. S'il survient un phare éblouissant, il suffit de baisser légèrement la tête pour interposer l'écran protecteur, tout en conservant cette même visibilité en dehors du faisceau aveuglant.

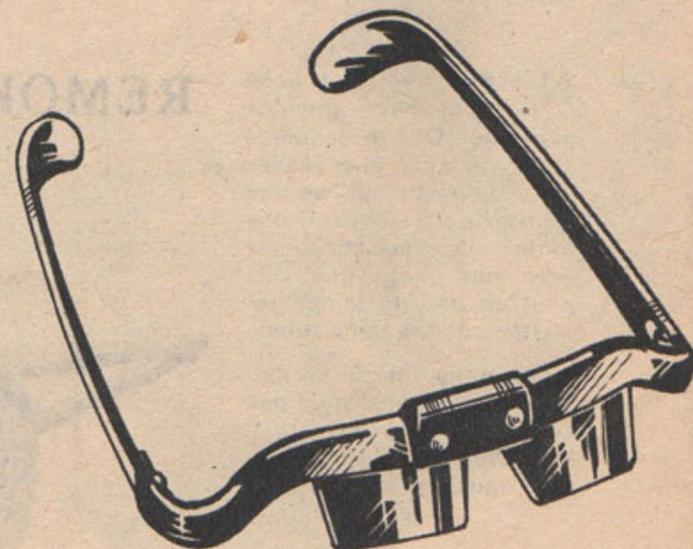
L'Antiflex peut être utilisé même par les porteurs de lunettes optiques.



## Une lampe de dépannage à fixation instantanée

Il s'agit d'une baladeuse qui se branche sur la batterie et qui se colle, peut-on dire, d'elle-même sur toute partie métallique même vernie, grâce à son socle muni d'un puissant aimant. On peut donc la fixer exactement où l'on veut et conserver les deux mains libres pour travailler. Le capuchon qui protège l'ampoule comporte sur l'un des côtés un verre rouge qui peut être utilisé comme feu de signalisation en cas de mauvais fonctionnement de l'équipement électrique du véhicule.

C'est en Belgique qu'a été remarquée cette baladeuse fabriquée par Philips.



Velocette

# QUELQUES RÉGLAGES POUR VELOCETTE

Il est à déplorer que lors de la revente d'une machine le propriétaire ne fournisse que rarement la notice de réglage qui, bien qu'en langue étrangère pour certaines machines, aurait son utilité.

Nous avons l'intention de fournir à nos lecteurs les cotes de réglage de machines étrangères, transformées en cotes françaises, périodiquement.

Nous commencerons par les 3 Velocette à culbuteurs, 250 M.O.V., 350 M.A.C., 500 M.S.S.

Pour le graissage du moteur, il est recommandé en été, Triple-Shell, Essolube 50, Mobiloil B.B. ou équivalente en marques cotées. En hiver, Double-Shell, Essolube 40, Mobiloil A. Pour la boîte de vitesse utiliser l'huile à moteur d'été toute l'année.

Vidanger le réservoir d'huile tous les 3.200 km. et démonter le filtre d'arrivée d'huile, le filtre situé en bas et en arrière du carter, le boulon dont la tête est marquée « Jet » qui se trouve sous l'embase du cylindre, à la partie arrière; ne pas oublier de démonter le bouchon de vidange du carter lors de la vidange.

Nettoyer les filtres et le boulon marqué « Jet » au pétrole. Avec un moteur neuf, effectuer ce travail au bout de 800 km., ensuite à 3.200 km. et tous les 3.200 km. Ces chiffres ne sont évidemment pas rigoureux mais correspondent aux mesures britanniques.

Une boîte de vitesse neuve doit être vidangée au bout de 1.600 km., ensuite tous les 8.000 km. Vérifier le niveau tous les 3.200 km.

Un bouchon démontable indique le niveau. Vérifier tous les 1.600 km. le niveau d'huile du carter de chaîne primaire, vidanger tous les 5.000 km. et régler la tension de la chaîne.

Les moteurs postérieurs aux M.3472, M.A.C. 5079 et M.S.S. 3611 ne sont pas prévus munis d'un joint de culasse.

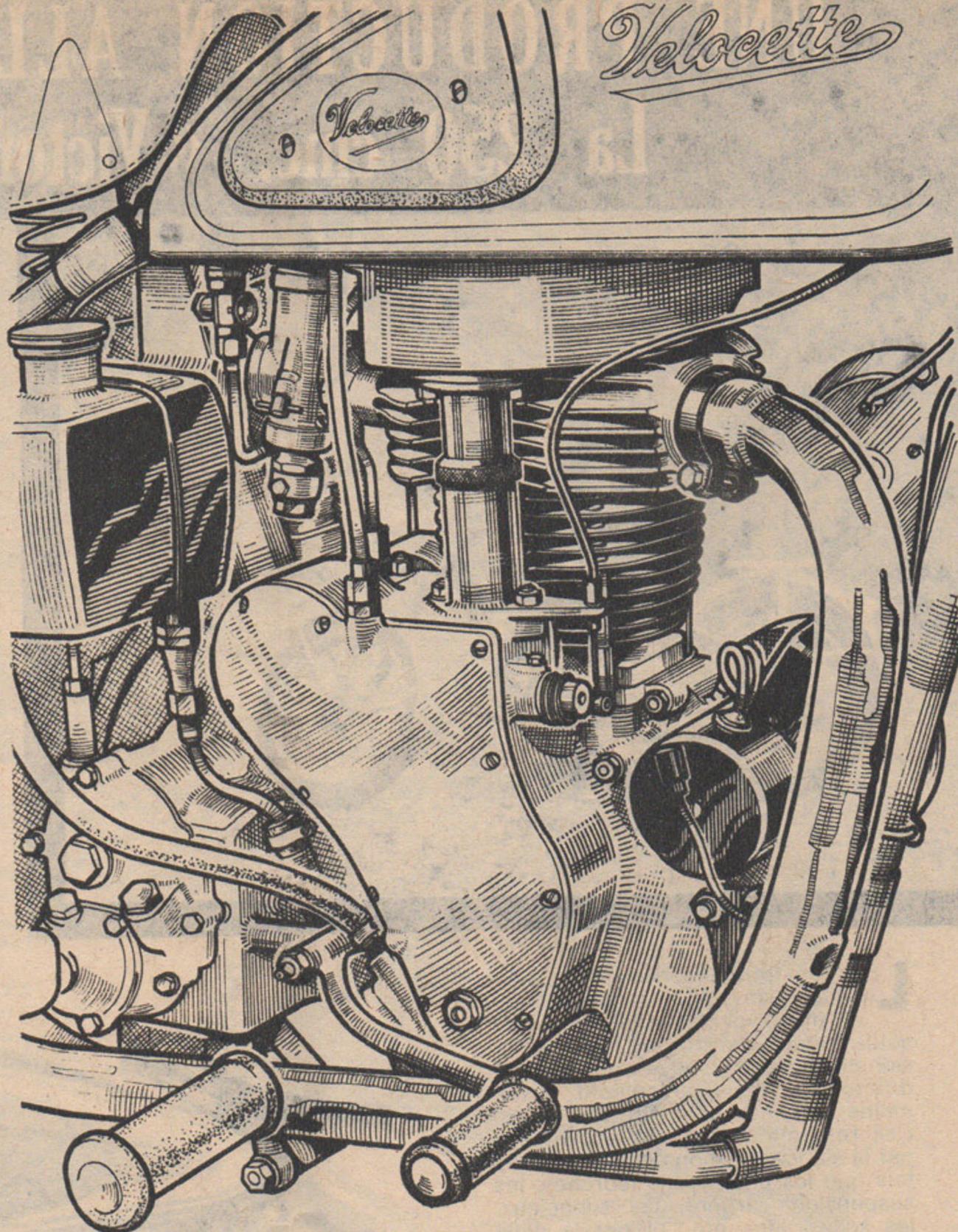
Le jeu aux soupapes doit être réglé à froid, et le piston doit être au point mort haut du temps de compression.

M.O.V. et M.A.C. Admission : 0,075; échappement : 0,15.

M.S.S. Admission : 0,13; échappement : 0,25.

Pour rafraîchir les sièges de soupapes, employer une fraise à 45°, munie d'un guide de 7,93 pour M.O.V. et M.A.C. et de 9,52 pour M.S.S., sur 100 mm. de long.

Un réalésage est nécessaire lorsque l'ovalisation atteint 0,2.



Les moteurs M.A.C. sont équipés d'une culasse en alliage léger.

Le jeu à la coupe de segments neufs dans un cylindre neuf doit être de : M.O.V. et M.A.C. Segments ordinaires : 0,25; racleur : 0,3.

M.S.S. Segments ordinaires : 0,45; racleur : 0,4.

Le pignon intermédiaire de distribution ne doit pas avoir plus de 0,04 de jeu latéral. L'avance à l'allumage doit être callée à 4° à plein retard.

Pour caler la distribution il est nécessaire de régler le jeu aux soupapes spécialement.

M.S.S. Admission et échappement : 0,65.

M.O.V. et M.A.C. Admission : 0,25, échappement : 0,40.

M.S.S. Came M. 17/3 : A.O.A 30°; R.F.A. 60°; A.O.E. 60°; R.F.E. 30°;

M.O.V. et M.A.C. Came M. 71 : A.O.A. 50°; R.F.A. 60°; A.O.E. 70°; R.F.E. 40°.

Ne pas oublier de remettre les jeux

normaux aux soupapes après réglage de la distribution.

Réglage des carburateurs :

M.O.V. Gicleur 120, aiguille 5/065, boisseau 5/3.

M.A.C. Gicleur 130, aiguille 6/065, boisseau 6/3.

M.S.S. Gicleur 180, aiguille 6/065, boisseau 6/4.

Pour les trois modèles le gicleur d'aiguille est un 4/061 et l'aiguille est en principe au 3° cran.

La bougie à employer est une K.L.G. 831 ou similaires.

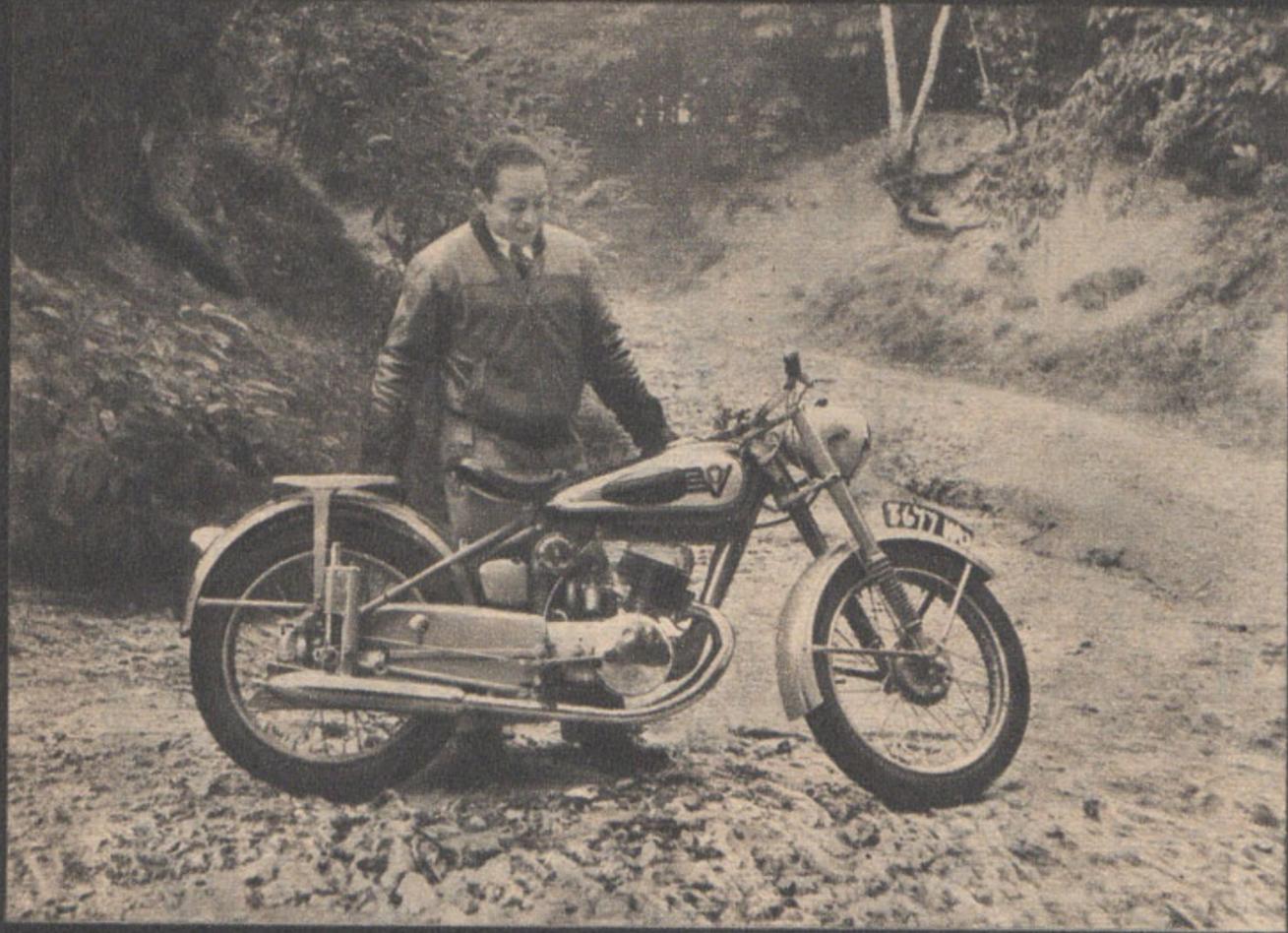
Le réservoir d'essence contient 11 lit. 35 sur les M.O.V. et M.A.C. et 15 lit. 9 sur la M. S.S.

Le réservoir d'huile contient 2 lit. 27 sur les trois modèles.

Le modèle M.S.S. est équipé d'un pignon de sortie de boîte de 18 dents pour le solo et de 16 dents pour l'utilisation d'un sidecar.

# UNE PRODUCTION ALLEMANDE

## La 250 cmc. « Victoria »



Le cadre, du type ouvert, en tubes brasés selon un procédé de soudure sous pression, est rigide.

La fourche télescopique à double ressort est bien guidée : souple et robuste, elle ne nécessite aucun entretien particulier, les parties coulissantes étant protégées par un caoutchouc à soufflet étanche.

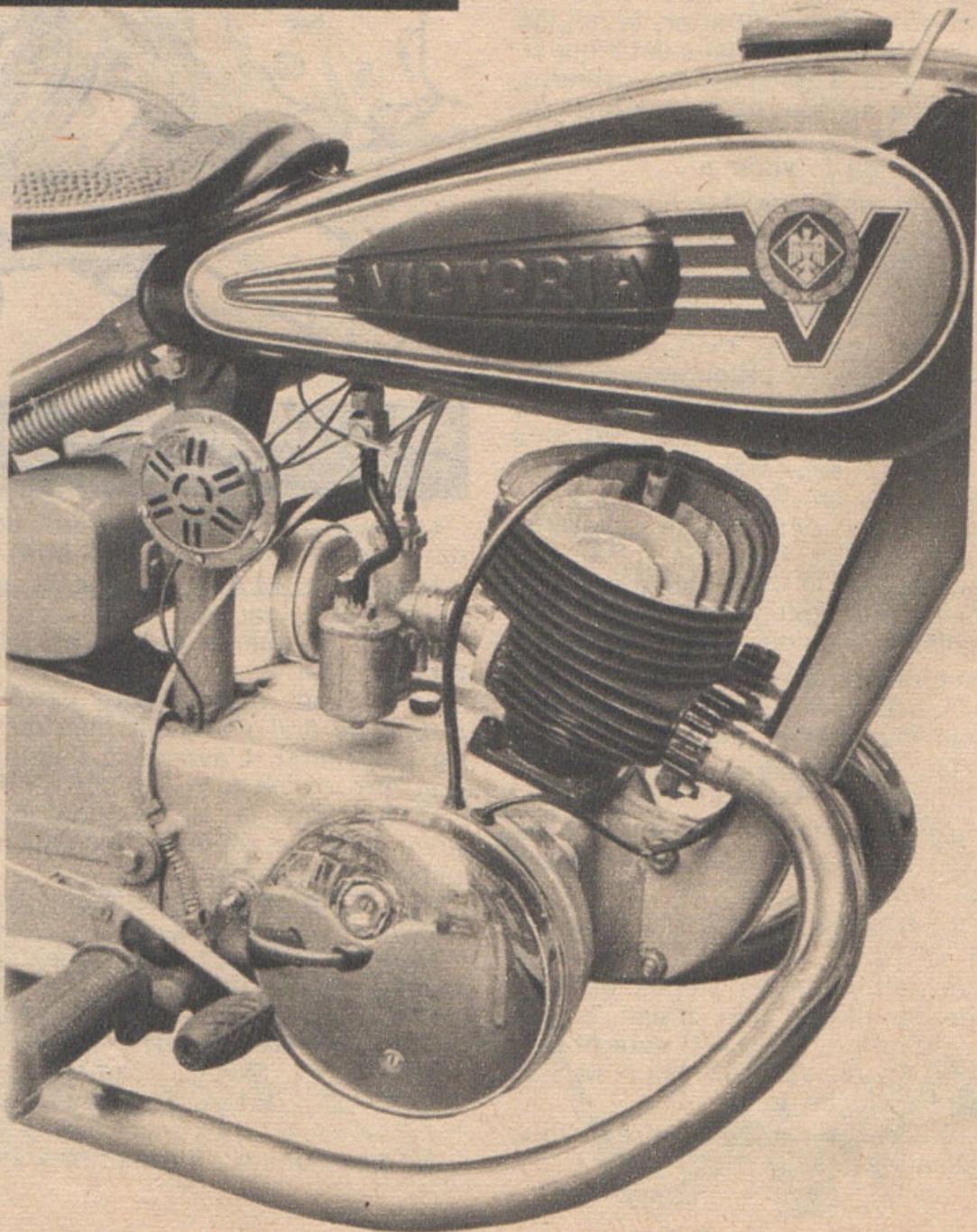
Le réservoir, d'une contenance de 14 litres, est pourvu d'un grand bouchon à fermeture rapide et d'un robinet réserve. Les roues, fortement rayonnées, sont équipées de freins à tambours de grande dimension. L'axe de la roue arrière est à broche et la chaîne secondaire est enfermée dans un carter étanche; le garde-boue est à charnière. La béquille centrale rend la mise sur pied très facile. Le compteur, encastré dans le phare, prend sa commande dans le moyeu de la roue arrière.

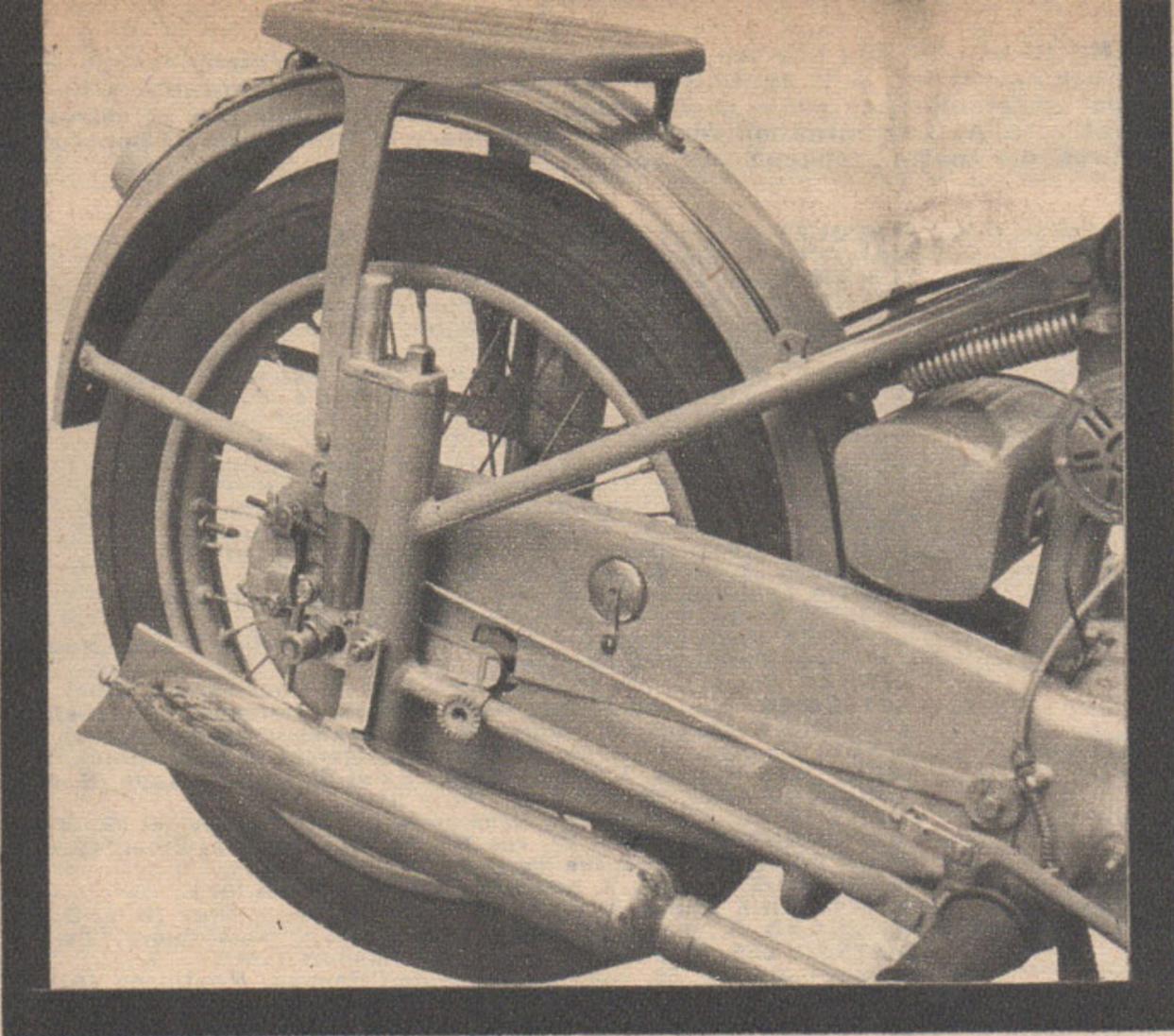
M. Ladevèze nous ayant confié une Victoria, nous avons pu apprécier tout d'abord la présentation gris et bleu. La mise en route s'opère très facilement à froid, air fermé. La position inversée, comparativement aux

**L**ES constructeurs allemands, spécialistes du deux temps et de la motocyclette utilitaire, sont actuellement les artisans d'une éclosion de nouveaux modèles de marques différentes, mais présentant néanmoins certaines analogies de lignes. Ces ressemblances sont accentuées par la standardisation des accessoires tels que les phares, les fourches, les suspensions arrière, les silencieux, les selles, etc., etc., et par la plastique profilée des bloc-moteurs, plastique chère au docteur Küchen, qui depuis a fait école dans le monde entier.

Parmi les 250 cmc. nous nous sommes intéressés à la Victoria KB-25 type « Aéro ». Cette machine est caractérisée par sa construction soignée et sa jolie présentation.

Le moteur monocylindrique deux temps, de formes aérodynamiques, possède un cylindre fonte à double échappement; le piston à déflecteur et la culasse sont en alliage léger. Le vilebrequin et la bielle sont montés avec des roulements à galets. Le mouvement est transmis à la boîte de vitesses par une chaîne travaillant dans l'huile. Cette boîte comporte quatre vitesses commandées par un sélecteur au pied, placé à gauche du bloc. L'embrayage est à disques garni de liège; l'amortisseur de transmission, à blocs de caoutchouc, se trouve dans le pignon de chaîne d'embrayage. Le volant-dynamo donne l'allumage et l'éclairage.





chine déjà ancienne peut également adapter rapidement la suspension arrière. Cette solution permet à l'acheteur d'harmoniser sa machine, d'une année à l'autre, suivant l'état de ses finances.

En terrain varié, la Victoria se comporte fort bien; nous l'avons essayée dans des sentiers ravinés avec une sensation de sécurité. L'usine de Nürnberg doit fournir prochainement quelques machines spécialement préparées pour le cross.

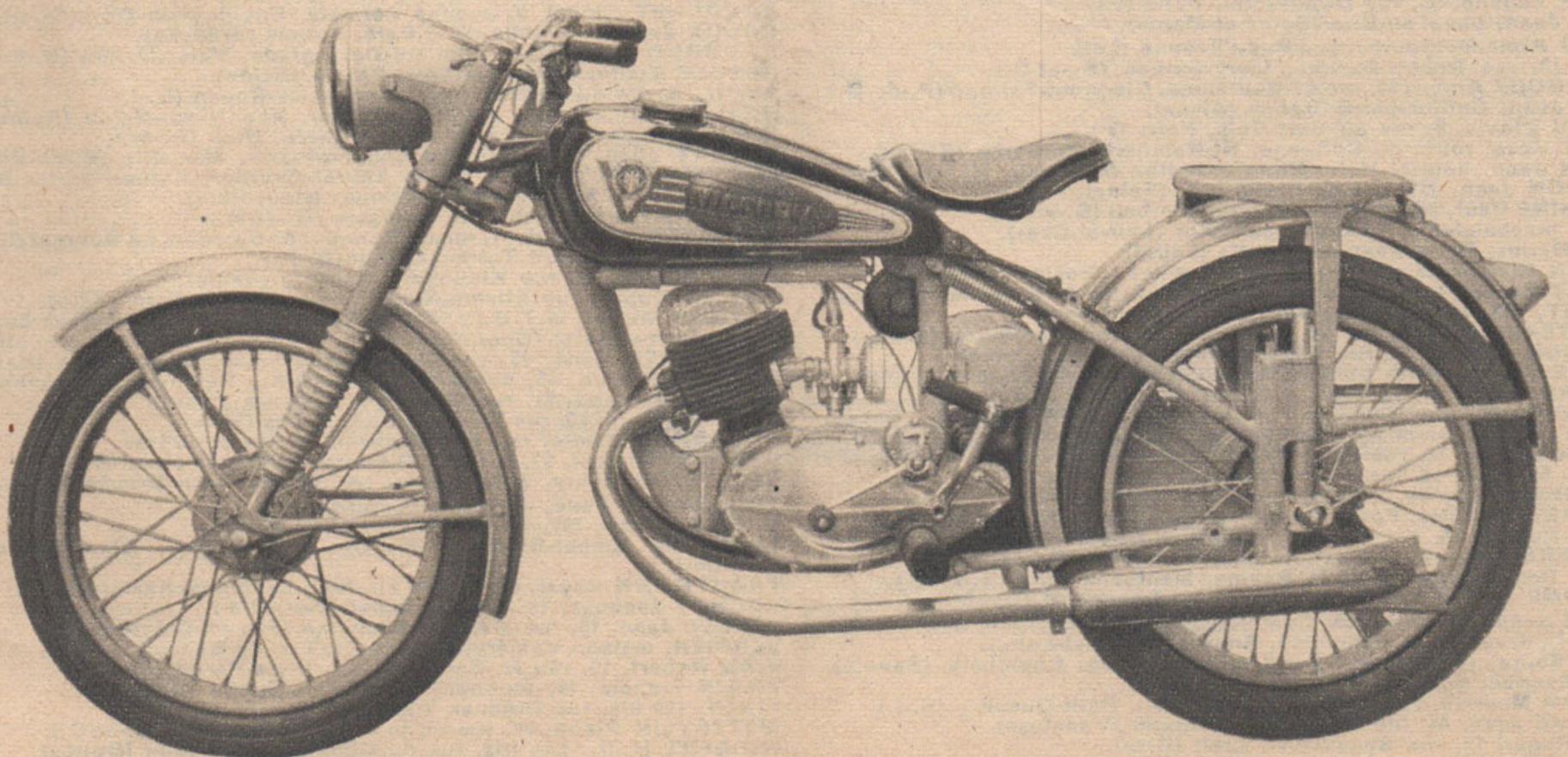
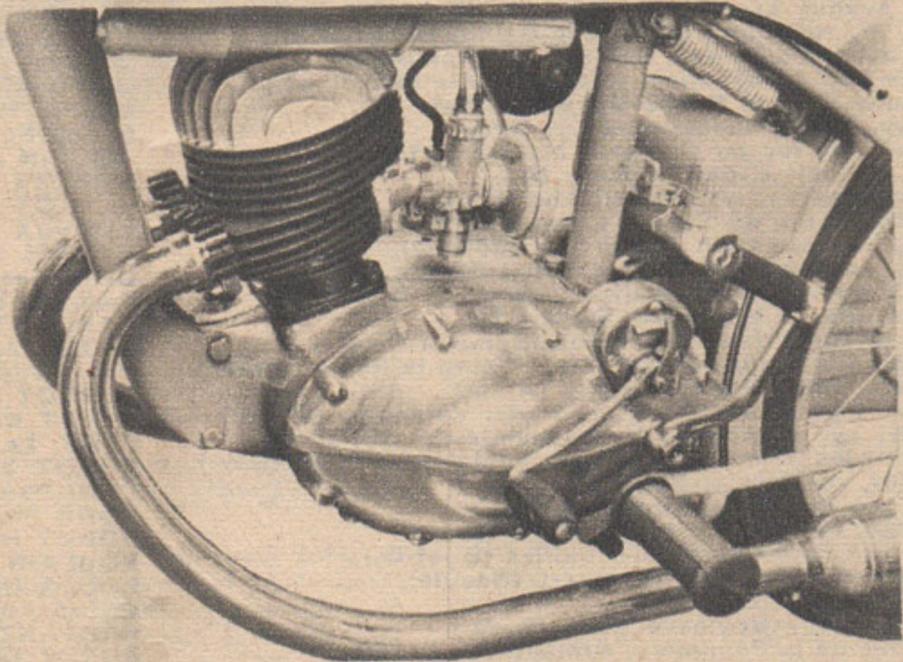
Nous ferons un seul reproche à cette machine, c'est celui d'être un peu longue, ce qui diminue, de ce fait sa maniabilité; il nous semble qu'une étude différente de la chasse donnerait à l'Aéro un surcroît d'agrément.

Par contre, le réservoir de 14 litres joint à une consommation de 3 litres de mélange aux 100 kilomètres donnent un rayon d'action amplement suffisant. Le carter de chaîne secondaire, qui ne ferraille pas, nous fait oublier la chaîne et nous confère les

( Voir la suite page 30. )

machines anglaises et françaises, des commandes de sélecteur et de frein trompe toujours un peu au départ; on a tendance à chercher la première vitesse qui est en bas, en appuyant sur la pédale de frein; les vitesses suivantes se passent en remontant la pédale de sélecteur. Malgré son manque de rodage, le moteur arrache bien et tourne en deux temps sans bafouiller. Le guidon est agréable avec ses leviers et poignées Magura à collier unique.

La selle est confortable et les suspensions sont efficaces; la suspension arrière, notamment, nous a paru très progressive. A ce sujet il est intéressant de savoir que l'Aéro se livre avec arrière rigide ou suspendu, à u choix. Le possesseur d'une ma-



# CONCOURS MOTOCYCLES

**PREMIERS RÉSULTATS :** Les concurrents suivants, ayant correctement répondu au concours des anomalies, sont admis à participer à l'épreuve de consommation. La liste ci-dessous est établie par ordre alphabétique, afin que les lauréats se retrouvent aisément. L'essai de consommation aura lieu à Montlhéry le Dimanche 30 Septembre, à 11 heures du matin ; chacun est cordialement invité.

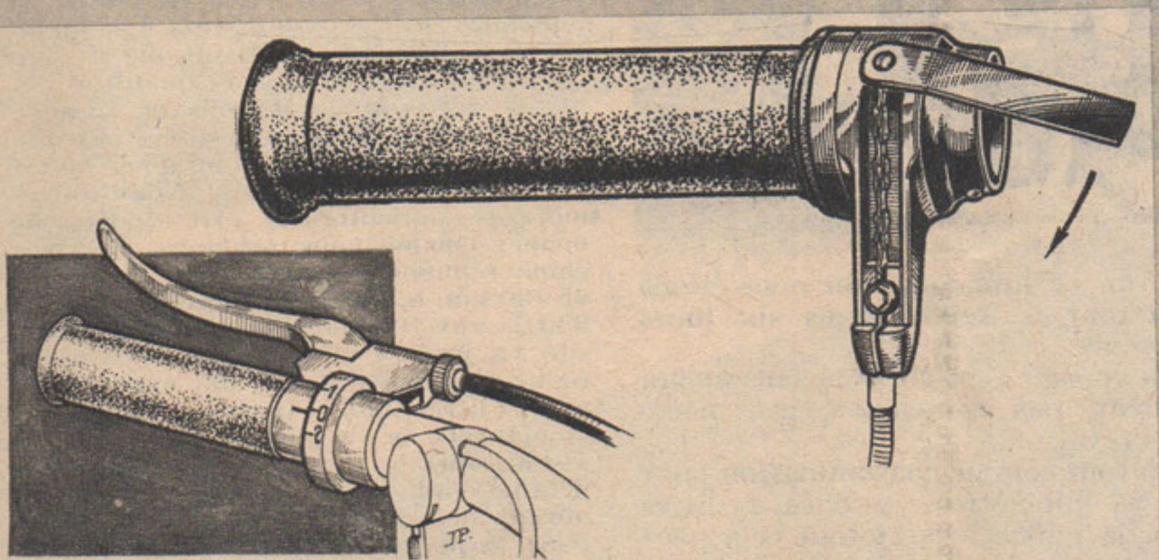
- ACHARD, 13, rue Taquin, Arles (B.-du-Rh.).  
ALLAIGRE Y., 4, montée du Docteur-Mastier, Ecully (Rhône).  
ALLIBERT F., route de Graus, quartier Coguil, Miramas (B.-du-Rh.).  
ANSQUER Hugues, 41, rue du Landy, Clichy (Seine).  
ASTUGUES A., 45, rue C.-Rabaud, Castres (Tarn).  
AUDINET Bertrand, 103, rue Blomet, Paris (15°).  
AUDINET Philippe, domaine de Pingalant, Mérignac (Gironde).  
BAILLY Henry, 8, rue des Marguerites, Longvic-Parc (Côte-d'Or).  
BAILLY Pierre, 22, rue des Prés-Fleuris, Longvic-Parc (Côte-d'Or).  
BAULBAULT Gérard, Iges par Sedan (Ardennes).  
BAYET Maurice, 141, rue Croix-Nivert, Paris (15°).  
BEAUFORT Christian, 3, rue Logteau, Châteaudun (E.-et-L.).  
BECKER Simon, 24, rue Michel-Servet, Villeurbanne (Rhône).  
BELEGON Jean, 6, rue Saint-Vincent-de-Paul, quartier Bourgogne, Casablanca (Maroc).  
BENARD Raymond, 22, rue de la Division-Leclerc, Chevreuse (S.-et-O.).  
BENEDETTO Jean, cité Empereur, Bourg-Saint-Maurice (Savoie).  
BERARD Dominique, 120, cours Gambetta, Lyon (Rhône).  
BERNARD F., 57, rue de la République, Yzeure (Allier).  
BERTHIER Raymond, 33, rue André-Rabier, Deuil (S.-et-O.).  
BILLOUX Maurice, 17, rue de la Berge, Roanne (Loire).  
BINDA Lucien, 8, boulevard Parc-Impérial, Nice (A.-M.).  
BLANCHI, 21, rue du Marché, Le Vésinet (S.-et-O.).  
BOMMIEU Fernand, 12, rue Quatre-Alliances, Montélimar (Drôme).  
BONNAURE Pierre, 37, boulevard des Batignolles, Paris (8°).  
BONNET, 13, rue Robert-Etienne, Livry-Gargan (S.-et-O.).  
BOUTIN Michel, 65, rue Grand-Prieur, Argenteuil (S.-et-O.).  
BONTOUX Lucien, Richerenches (Vaucluse).  
BORRON Michel, Jujurieux (Ain).  
BOUILLOT René, 10, rue Vavin, Paris (6°).  
BOURDERIOUX Claude, 61, fbg Saint-Roch, Romorantin (L.-et-C.).  
BRINON Olivier, 56, av. Général-Leclerc, Chabette-sur-Loing (Loiret).  
BROUSSE Jean, 18, quai National, Sablé (Sarthe).  
CABOT Jean, rue Gisclarde, Saint-Juéry (Tarn).  
CARIVEN Robert, rue Basse, Gaillac (Tarn).  
CARNET Daniel, 20, rue Saint-Eloi, Noyon (Oise).  
CASANG Georges, 142, bd Gambetta, Nice (A.-M.).  
CASAS Albert, 27, avenue Lecorbeiller, Meudon (S.-et-O.).  
CASAUBAN Louis, 61, rue Carrerot, Oloron-Sainte-Marie (B.-P.).  
CENS Albert, 5 bis, avenue d'Épinay, Saint-Denis (Seine).  
CHAILLON Guy, rue des Aumôneries, Château-la-Vallière (I.-et-L.).  
CHEVALLIER Fabienne, 35, bld Bonne-Nouvelle, Paris (2°).  
CHEVALIER Georges, 1, rue Maublanc, Paris (15°).  
CHEVANNE Christian, 16, rue du Corbeau, Maubeuge (Nord).  
CHEVROLAT Jean, à Challes, par-Thoissey (Ain).  
CHOREL Jean, 9, rue Beaumier, Saint-Etienne (Loire).  
CHOUFFOT Edmond, 22, rue de Saint-Hippolyte, Maiche (Doubs).  
CLEMENT Jules, 26, Le Beau Coin, Thionville (Moselle).  
COLOMB Pierre, 10, montée de la Cueilie, Saint-Claude (Jura).  
COURBET Serge, 13, avenue Daumesnil, Ris-Orangis (S.-et-O.).  
COURRET Michel, 314, rue de Vaugirard, Paris (15°).  
CROSAZ, 13, rue du Grand-Prieur, Argenteuil (Seine-et-Oise).  
DABOUY Marcel, 26, rue Paul-Henry-Filloy, Bourg-la-Reine (Seine).  
DASSAUD René, 14, avenue Poncet, Vichy (Allier).  
DAUGE Roger, police de la route, 3, av. de Paris, Versailles (S.-et-O.).  
DAUWE Bernard, 45, av. Gambetta, Villeneuve-le-Roi (S.-et-O.).  
DEGUPE André, villa les Glaciers n°17 A, Les Fontaines-d'Ugine (Sav.).  
DELHAYE Michel, 108, rue Michel-Ange, Paris (16°).  
DELORON Jean, 5, rue du Sergent-Bauchat, Paris.  
DELTRIEU Lucien, 269, rue des Pyrénées, Paris (20°).  
DENYS Eugène, 52, rue Emile-Combes, Houilles (S.-et-O.).  
DESCOTTES Victor, 11, fb Reclus, Chambéry (Savoie).  
DIJOUJ Marcel, Bois-le-Roi (Eure).  
DON Jean, 12, avenue René-Boylesve, Nice (A.-M.).  
DUBREU Gilbert, 2, rue de la Péminièrre, Armentières (Nord).  
DUHARD James, Sablons-de-Guitres (Gironde).  
DUSSAP Eugène, 66, rue Duguesclin, Paris (6°).  
ESTIOT Jean, Laval en-Brie (Seine-et-Marne).  
FABBAO Armand, Courbenac, Puy-l'Évêque (Lot).  
FABRE, 13, rue Robert-Etienne, Livry-Gargan (S.-et-O.).  
FAFOURNOUX Albert, 10, rue St-Guillaume, Clermont-Ferrand (P.-de-D.).  
FAIVRE Jean, Cuffies-par-Soissons (Aisne).  
FALQUES Clovis, 9, rue du Vert-Bois, Paris (3°).  
FARISSET José, route de Collonge, St-Rambert-l'Île-Barbe (Rhône).  
FATTIER Jean, hôpital Hélio-Marin, pavillon Montclair, Hyères (Var).  
FENAYRON Jean, 211, rue de Paris, Ivry (Seine).  
FESTICHINE Paul, 24, rue de la Poterie, Corbeil (S.-et-O.).  
FILLON, mécanicien à Châtillon-sur-Cher (Loir-et-Cher).  
FILLON Marius, Menestreau-en-Villette (Loiret).  
FINIDJAN Claude, 65, rue du Général-Leclerc, Groslay (S.-et-O.).  
FOUBERT Robert, 4, place de la Mairie, Mello, par Cires-les-Mello (Oise).  
FOUCAUT, 113, rue Raspail, Bois-Colombes (Seine).  
FRICOTTEAU Jean, 96, rue de Faguières, Châlons-sur-Marne (Marne).  
FROELICH Joseph, 6, rue Edgar-Quinet, Grenoble (Isère).  
GABUS Emile, café des Étangs, Arbouans-Audincourt (Doubs).  
GAILLARD Guy, Les Sources, à Birmandreis, Alger (Algérie).  
GALINDO G., 18, rue Stanislas Torrents, Marseille (B.-du-Rh.).  
GAMBRY, 38, av. Berthie-Albrecht, Ste-Maxime-sur-Mer (Var).  
GAUTIER Lucien, 56, rue de la Tombe-Issoire, Paris (14°).  
GOUDAL Bernard, 86, rue de la Réunion, Paris (20°).  
GRANDJEAN, près de la gare, Corbenay (Hte-Savoie).  
GRANSARD Jacques, Foyer de Garnison, S.P. 50.897, B.P.M. 416.  
GRISON Robert, 16, rue Ancelle, Neuilly-sur-Seine (Seine).  
GRIVILLERS Aimé, 23, rue des Arches, Montbrison (Loire).  
GUEZON Roger, impasse de la Ravine, Mantes-la-Ville (S.-et-O.).  
GUILLAUME Michel, 7, rue de l'Étang, Hérimoncourt (Doubs).  
HENELLE Jean, 5, rue Victor-Commont, Amiens (Somme).  
HENRY H., 5, rue de la Madeleine, Angers (Maine-et-Loire).  
HERLIN Serge, rue Georges-Sand, villa Maurice, Chambéry (Savoie).  
HERVE Maurice, gare, Le Glos-sur-Risle (Eure).  
HOCHARD Maurice, 2, rue Nungesser-et-Coli, Petit-Quevilly (S.-I.).  
HOMMAIRE Alex, 44, bld Saint-Ruf, Avignon (Vaucluse).  
HUENS Roger, 12, rue Beauvoisis, Creil (Oise).  
IMBERT Robert, 15, rue des Cloys, Paris (18°).  
JACQUET Gaston, La Roulette-par-Lelex (Ain).  
JANTET, 19, place Hôtel-de-Ville, Bort-les-Orgues (Corrèze).  
JEHANIN André, Bréal-sous-Montfort (I.-et-V.).  
KONIECZKA Bronislas, 278, rue Marc-Raty à Trioux (M.-et-M.).  
KROUKOWSKY Michel, 9, rue Migno, Cannes (A.-M.).  
LABEYRIE Pierre, 7, rue J.-B.-Ronnières, Talence (Gironde).  
LANGLET Jean, 11, rue du Général-Leclerc, Vervins (Aisne).  
LANNES, 58, rue Gabriel-Husson, Romainville (Seine).  
LAPORTE Raymond, 2, rue du Pérou, Clermont-Ferrand (P.-de-D.).  
LAROUCHE Daniel, 10, rue du Moulin, Puteaux (Seine).  
LAROUCHE Louis, 82, rue de Courlancy, Reims (Marne).  
LATAPIE Henri, rue de la République, Tournay (H.-P.).  
LATRON Pierre, Villiersfaux-par-Vendôme (L.-et-Ch.).  
LAURENT J., E.P.A., Cap. Matifon, Alger (Algérie).  
LAURENT Roger, Usines Gillet, Casteljaloux (Lot-et-Garonne).  
LAURIER, 33, rue des Prairies, Paris (20°).  
LAUZIN Louis, 28, rue A.-Briand, Valence-d'Agen (T.-et-G.).  
LEBERT André, 10, rue d'Escures, Orbain (Loiret).  
LECONTE Paul-Simon, rue 38, maison n° 3, quartier Korréa, Nouvelle-Médecine, Casablanca (Maroc).  
LEGRAS André, 7, rue Hector-Ridel, Clos-au-Duc, Evreux (Eure).  
LETESSIER, cité des Fleurs, Saint-Hilaire-du-Harcouët (Manche).  
LIEGEOIS René, rue de Piguicourt, Neufchatel-sur-Aisne (Aisne).  
LINSIG Charles, 27a, route de Colmar, Ingersheim (Haut-Rhin).  
MADROLLE Gaston, 3, rue Ducastel, Saint-Germain-en-Laye (S.-et-O.).  
MAILLARD Jean, 18, cité Joly, Paris (11°).  
MAILLOT Cl., 4, avenue du Général-de-Gaulle, Le Vésinet (S.-et-O.).  
MARCHANT Pierre fils, 20, rue Martin, Caudebec-les-Elbeuf (S.-Inf.).  
MARCOTTE Gilbert, 3, rue Mercier, Amiens (Somme).  
MAROUQUE Georges, 4, boulevard Davoust, Paris (20°).  
MARTINERIE André, 9, rue J.-Jaurès, Villiers-sur-Orge (S.-et-O.).  
MAURAND R., chez Valentin « Chaussures », Saint-Juéry (Tarn).  
MAZEROLLES, 1, place Saint-Laurent, Cahors (Lot).  
MESLET Gérard, 59, rue des Droits-de-l'Homme, Montluçon (Allier).  
MICHEL Claude, 18, rue Delatouche, Saint-Aignan (L.-I.).  
MIEILLE Paul, 9 bis, rue Defly, Nice (A.-M.).  
MILLO Jean, 15 bis, avenue des Diables-Bleus, Nice (A.-M.).  
MOINARD, 1 bis, rue de la Douma, Angers (M.-et-L.).  
MOINE Jacques, 30 ter, av. du Canal, St-Pierre-des-Corps (I.-et-L.).  
MOIZAN Marcel, 123, boulevard Masséna, Paris (13°).  
MORO Alain, 340, rue Estienne-d'Orves, Colombes (Seine).  
MORO Francis, 340, rue Estienne-d'Orves, Colombes (Seine).  
MOTO-SERVICE, impasse des Jardins, Dijon (Côte-d'Or).  
MOURIN André, 13, rue Ernest-Messuer, Dijon (Côte-d'Or).  
MOUTTE Lucien, 16 bis, rue Saint-Roch, Avignon (Vaucluse).  
NOBLOT Ch., 10, rue Legrand-du-Saulle, Dijon (Côte-d'Or).  
NOREUX Yvon, 13a, rue de la Motte, Petit-Quevilly (S.-I.).  
NOUGEL Maurice, 67, bld du Maréchal-Foch, Noisy-le-Grand (S.-et-O.).  
ODIN Jean, « Les Joyaux », Villerest (Loire).  
PAILLASSON, 6, rue Victor-Hugo, Le Coteau (Loire).  
PARRANT Georges, 11, rue des Malards, Romorentin (L.-et-Ch.).  
PATIN, 24, rue Klock, Clichy (Seine).  
PAVAGEAU Noël, 16, allées A.-Briand, Corbeil (S.-et-O.).  
PERNOT Michel, 24, rue A.-Goineau, Orléans (Loiret).  
PEROT Roger, 90, rue du Vert-Bois, Paris (3°).  
PERS, Le Cheix-par-Chalvignac (Cantal).  
PILOT Jacques, 131, rue Roger-Salengro, Chaville (S.-et-O.).  
PIOU Paul, 4, rue Losserand, Tours (I.-et-L.).  
PONS François, 3, rue Ch.-Binet, Alger (Algérie).  
POPOT Henri, 21, rue Victor-Hugo, Villefranche (Rhône).  
POULAIN Roger, 64, rue de Châtillon, Rennes (I.-et-V.).  
POUPELIN Pierre, 31, avenue des Nonettes, Nantes-Chantenay (L.-I.).  
PRIVE André, 10, rue Madame-Jules-Favre, Sèvres (S.-et-O.).  
PROVENZANO Paul, 2, rue de Massy, Champlan (S.-et-O.).  
PUGET Jean, 17, rue du Général-Leclerc, Oran (Algérie).  
QUAILE, 9, rue de la Réunion, Paris (3°).  
RAGONNET Michel, 8, avenue Germain, Savigny-sur-Orge (S.-et-O.).  
RAOUX Eugène, avenue de la Gare, Ruoms (Ardèche).  
RAYMOND René, 33, r. Edouard-Delanglade, Marseille (6°) (B.-du-Rh.).  
RENOLD Emile, 6, rue Lakanal, Pantin (Seine).  
REPEL, 2, rue du Petit-Aulnay, Deville-les-Rouen (S.-I.).  
RICHARD Claude, 28, bld Victor-Hugo, Neuilly-sur-Seine (Seine).  
RIGOZZI Roger, 105, rue de Roquebillière, Nice (A.-M.).  
ROBERT Jean, 17, boulevard Eugène-Pierre, Marseille (B.-du-Rh.).  
ROCHEBLOINE Jacques, 9, rue Amiral-Courbet, Aigues-Mortes (Gard).  
ROTH Guy, 1, avenue Joffre, Colmar (Haut-Rhin).  
RONCERAY Gérard, Fay-les-Nemours (S.-et-M.).  
ROUQUIER Jean-Louis, 7, rue du Command.-Baroche, Le Bourget (Seine).  
ROUSSEL, boulevard Torrance, Pau (B.-P.).  
SALA Claude, 12, rue Kleynhoff, Gentilly (Seine).  
SALLES Roger, rue Etienne-Compayré, Lisle-sur-Tarn (Tarn).  
SALMON Michel, M.T.U.F. 84, 2° Section d'encadrement, Base Ecole de Rochefort-sur-Mer (Char.-Marit.).  
SCHWEIGER René, 13, rue Danfert-Rochereau, Saint-Denis (Seine).  
SERRES Bernard, 35, cours Alsace-Lorraine, Bergerac (Dordogne).  
SIMON Raymond, 61, rue Mirabeau, Aulnoye (Nord).  
SIMONIN Jean, 10, rue Ernest-Renan, Reims (Marne).  
SOURDOIRE Roger, rue Elie-Massenat, Brive (Corrèze).  
STEIFERT Marcel, 57, rue des Oiseaux, Mulhouse (Haut-Rhin).  
SZCZYPIOR Henry, à La Borde, par Thorigny-sur-Dreuse (Yonne).  
TAILLEVENT René, Jarnages (Creuse).  
THOMAS Jean, 291, rue Nationale, Lille (Nord).  
TRAHAD Michel-Germain, 70, rue Champfleuri, Clermont-Ferrand (P.-de-D.).  
TRAUTMANN Roger, 81, rue du Florival, Lautenbach (Haut-Rhin).  
VACHER Jacques, 19, rue Cantagrel, Paris (13°).  
VERDEL Jean, 18, rue d'Arras, Bapaume (Pas-de-Calais).  
VERRIER, maison Vanéry, Beaucourt (Ter. de Belfort).  
VIAU Robert, 19, rue H.-Barbusse, Levallois-Perret (Seine).  
VILAIR Francis, 14, faubourg d'Ambrail, Epinal (Vosges).  
VINEY, 100 bis, rue Ordener, Paris (18°).  
WETZSTEIN Pierre, 61, rue de la Justice, Pontoise (S.-et-O.).  
WINGERT H.-G., Les Iris, rue du Cimetière, Sochaux (Doubs).  
WOLFF Charles, 13, rue de Strasbourg, Molsheim (Bas-Rhin).

# Les commandes d'une moto

COMBIEN peu de gens savent quelle différence peuvent faire dans l'agrément de conduite d'une moto des commandes bien réglées, et combien rares sont les motos bien entretenues sous ce rapport.

On peut même se faire une idée assez précise du propriétaire du véhicule rien

grande douceur de commande possible. Si le jeu à l'embrayage est trop important, on ne pourra jamais débrayer complètement à fond et il sera difficile de bien changer de vitesse et en particulier de trouver le point mort ou de repartir en première d'une façon silencieuse. Si la course morte est insuffisante, l'usure de



que d'après l'état de ces commandes après un certain temps de service. On pourra parier gros que celui qui roule avec un demi-centimètre de jeu à la poignée des gaz et au frein avant n'est pas motocycliste par plaisir, mais bien par nécessité. Et pourtant combien il serait facile de rattraper ce jeu.

Commençons par la poignée tournante. Certaines motos réclament, pour une mise en marche facile, un réglage très précis de l'admission des gaz. Comment estimer celle-ci lorsque  $x$  millimètres de course morte précèdent la levée du boisseau? Pour le réglage, il y a en général près du carburateur un tendeur à vis agissant sur la gaine du câble. S'il est absent, rien de plus facile que d'en intercaler un près de la poignée tournante. Il ne faudra jamais oublier de remettre le réglage du tendeur à zéro chaque fois que l'on remplacera le câble. Toutefois, un jeu de quelque dixième de millimètre devra toujours être laissé, faute de quoi le moteur aura tendance à accélérer lorsque l'on braquera la direction à droite.

Passons maintenant au débrayage. Ici, quelques millimètres de course morte sont indispensables, car l'usure des pastilles d'embrayage a pour effet de tendre le câble davantage. En outre, il faudra que le moment où l'embrayage « mord » corresponde à l'ouverture la plus sensible de la main, de façon à obtenir la plus

l'embrayage sera beaucoup plus forte et à la longue celui-ci patinera et brûlera.

En ce qui concerne le frein arrière, on peut dire que c'est souvent la seule commande en bon état sur une moto d'occasion. Encore est-il le plus souvent mal réglé. La hauteur de la pédale doit être telle qu'il ne faille pas quitter le repose-pied pour freiner. La position de l'écrou sur la tige de réglage doit être telle que les mâchoires du frein ne s'appliquent pas encore sur les tambours lorsque le pied occupe la position normale.

Pour ce qui est du frein avant, le moins que l'on en puisse dire c'est que c'est en

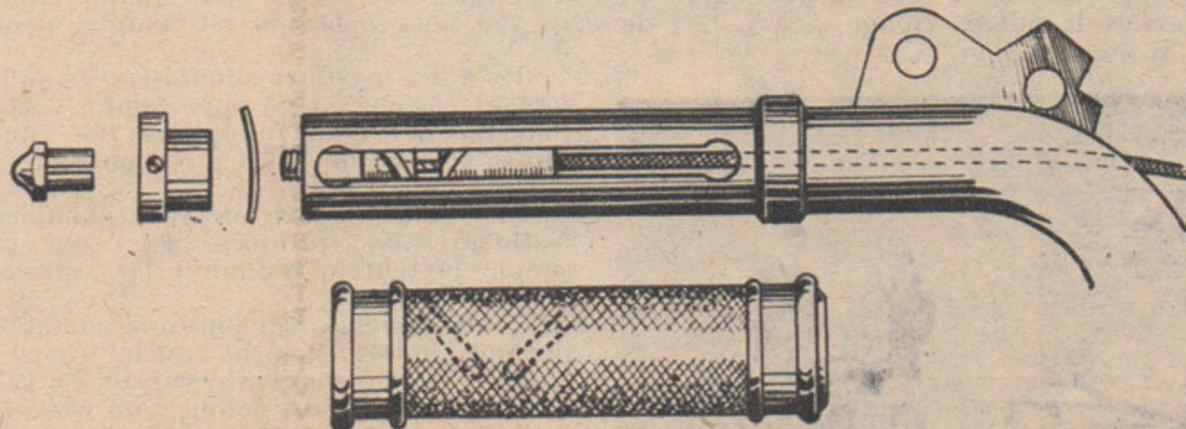
général la commande la plus négligée de la moto. Certains vous en parlent comme d'un « frein de secours » dont on ne se sert pour ainsi dire jamais. Rien n'est plus stupide. D'abord, s'il en est ainsi, il y a gros à parier que lorsqu'on aura précisément besoin de son « secours », il ne sera pas en état. De plus, si l'on a pris l'habitude de ne pas s'en servir, il y a peu de chances que l'on songe à lui en cas d'urgence. Certains conducteurs de motos le considèrent même comme un danger. On peut leur rétorquer qu'il n'est dangereux que pour autant qu'on n'ait pas l'habitude de l'utiliser, ce qui provoque souvent le dépôt d'une couche de rouille sur les tambours, de sorte que le blocage total de la roue se produit même pour une légère application du frein. En un mot, comme toute autre commande, le frein avant doit être réglé avec exactitude et maintenu en parfait état de fonctionnement.

Lorsque tous ces réglages sont réalisés, le but définitif n'est pas encore atteint : il faut encore que toutes les commandes obéissent sans le moindre frottement. Une poignée tournante dure à manœuvrer, un embrayage qui ne se libère pas bien, ou une commande de frein dont l'action ne soit pas progressive, enlèvent toute joie de la conduite d'une moto. Les gaines des câbles doivent toujours être lubrifiées avec une bonne graisse et ne doivent jamais présenter de courbes trop accusées, à fortiori pas d'angles vifs, toutes ces sinuosités augmentant en effet l'allongement élastique des différents tronçons du câble. Les câbles eux-mêmes doivent être remplacés au moindre signe d'usure, c'est-à-dire lorsqu'un des fils se brise. Si on ne le fait pas, le toron brisé se coince dans la gaine, provoque des saccades dans les commandes, fait souffrir tout le câble, qui risque fort de se briser en cours de route, ce qui est toujours très désagréable.

De même les garnitures de frein et les pastilles d'embrayage doivent être remplacées à temps, car dès que les rivets frottent contre les tambours ou le plateau, la commande perd de son efficacité, en même temps qu'on détériore grandement la machine elle-même.

En un mot, de l'état des commandes se dégage une impression générale de l'état de la machine qui s'avère rarement fautive au cours d'un examen plus approfondi, et nous ne saurions trop recommander aux acheteurs éventuels d'une moto d'occasion de vérifier ces quelques points qui en disent plus sur l'état véritable que l'aspect extérieur, généralement beaucoup plus soigné.

Marianne WEBER.





Jeudi et vendredi, visite de la famille et de la région, toujours avec la remorque et cela dans des chemins terreux et remplis d'ornières dans lesquels nous étions bien secoués.

Malheureusement le voyage n'était pas prévu pour longtemps et le samedi matin : départ. Nous sommes passés par Chartres où nous avons visité la cathédrale et nous avons campé à 50 kilomètres de Paris.

Mon intention était de vous rendre visite à mon passage au retour, mais hélas, c'était un dimanche et nous n'aurions pas eu beaucoup de chance de vous trouver.

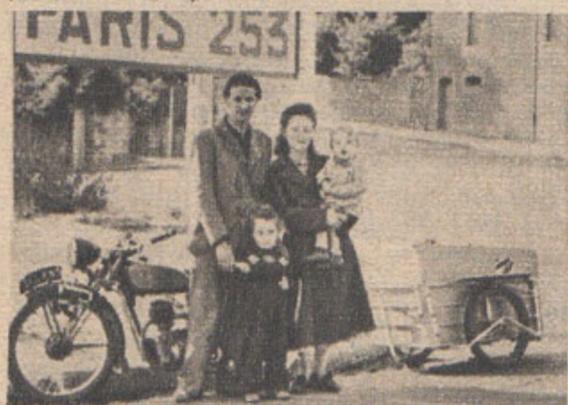
## un vélomoteur familial

Lecteur assidu de *Motocycles* et passionné de moto, je veux vous conter mon petit voyage qui je pense vous intéressera.

Reims-Normandie via Paris.

Mon moyen de transport était mon vélomoteur Motoconfort 125 cmc. à soupapes latérales.

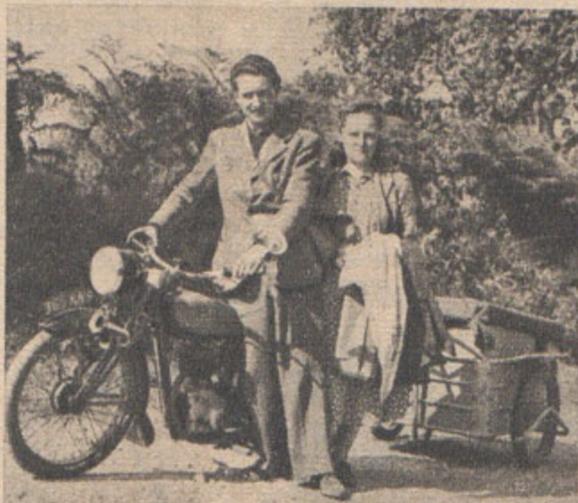
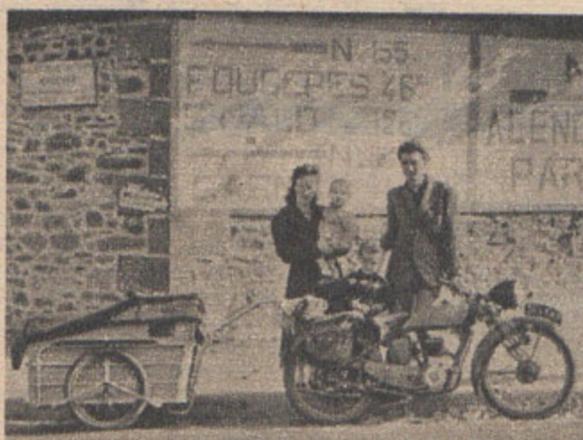
Normal ! allez-vous dire. Mais ma femme m'accompagnait sur le derrière et aussi ma petite famille : Michel, 4 ans, et Jackie, 16 mois, tous deux dans la remorque que j'ai tiré pendant 984 kilomètres.



Nous sommes partis le mardi matin à 9 heures de Reims en emportant : matériel de campement, l'outillage, des victuailles pour la journée, des vêtements pour les enfants et de... l'huile pour ma monture.

Nous avons visité un peu Paris et tout doucement nous sommes arrivés à Dreux en fin d'après-midi, et c'est là que nous avons dîné et couché.

Nous sommes partis vers 10 heures le mercredi et nous sommes arrivés à 35 kilomètres passés de Mayenne, terme de notre voyage, à 3 h. 1/2 de l'après-midi.



Enfin ce dimanche soir nous étions de retour à Reims après six jours d'absence.

Le voyage s'est effectué sans aucun incident, pas de pannes, pas même une crevaisson.

En tout comme consommation pour les 984 kilomètres : essence 23 litres et huile 1 litre 800, et tout cela pour le transport de quatre personnes.

G. MANICHON (Reims).

## LA PUISSANCE DE NOS MOTOS

LES motos sont classées par les services des Mines en différentes catégories suivant leurs cylindrées : 1 CV., 2 CV., 3 CV., 4 CV., etc.; cette classification est un tantinet arbitraire; elle a pour elle la simplicité et pourtant, pour les primes d'assurances, les répercussions sont désagréables. Ainsi une voiture de 400 cmc. de cylindrée est pour le service des Mines une 2 CV., alors qu'une moto de 250 cmc. seulement est comptée pour 3 CV.

Il y a des mystères administratifs qu'il ne faut pas chercher à approfondir. Cette puissance n'a d'ailleurs qu'une très lointaine corrélation avec les puissances réelles.

Sans rentrer dans des détails techniques fastidieux, ces quelques lignes ont la simple prétention d'éclairer la lanterne de nos lecteurs.

L'unité de mesure de puissance adoptée presque universellement est le "horsepower" anglais ou cheval-vapeur. Sa valeur exacte est ainsi définie : un cheval-vapeur correspond à la puissance nécessaire pour élever d'un mètre en une seconde un poids de 75 kilos, pour les pays ayant adopté le système métrique.

Un moteur développe une puissance donnée suivant son type, 2 temps ou 4 temps, sa cylindrée, c'est-à-dire le volume engendré par le diamètre de son piston, la course du moteur et le nombre de tours-minute.

Ceci explique, en admettant que les catalogues soient de bonne foi, les différences de puissance réelle, c'est-à-dire au frein, entre les moteurs de différentes marques. On est surpris, étant profane, de constater que la moto X de 350 cmc. développe 16 CV. alors qu'une autre 350 cmc. ne donne que 12 CV., et qu'une troisième de compétition accuse 27 CV.

Il est certain, du moins théoriquement, que plus un moteur tourne vite plus il fait de CV.

Suivant les usages auxquels le moteur est destiné, son constructeur en augmente ou réduit la puissance suivant les possibilités techniques; c'est là qu'on peut apprécier la science des techniciens d'étude.

Mais seule la reproduction en tête du catalogue d'un certificat du Bureau Veritas ou de l'organisme accrédité de chaque pays, donnerait la garantie de puissance et de consommation. Lorsqu'un client rentre dans une boutique il s'enquiert des dualités poids et quantités des marchandises qu'il veut acheter. Le code du commerce régit ces questions; la tromperie sur la qualité, poids ou quantité est très sévèrement réprimée. Nous autres motards souhaiterions être traités de même. Quand nous achetons une machine réputée pour atteindre la vitesse de 100 km.-h. avec une consommation de 3 litres aux 100 kilomètres, si notre curiosité va jusqu'à effectuer un essai après rodage pour constater un modeste 80 avec 6 litres (nous exagérons volontairement), cela ne va plus.

J'ai sous les yeux le catalogue très détaillé d'une firme américaine offrant des moteurs hors-bord pour bateau; la puissance est indiquée ainsi que le nombre de tours, la vitesse et la consommation, le tout certifié par le B.O.P. qui est le Bureau Veritas américain. Ceci est plaisant et loyal.

Dans l'énoncé de la puissance il faut encore s'entendre : certains indiquent le nombre de CV. à l'arbre moteur, d'autres la puissance disponible à la jante, ce qui peut révéler des écarts de 10 à 20 % suivant le mode de transmission adopté. Nous avons surtout parlé de CV. car ce sont eux qui conditionnent la vitesse et la consommation; ce qui nous a souvent étonné, c'est l'annonce d'un nombre de CV. considérable pour une performance normalement réalisable avec beaucoup moins, mais pas avec les consommations et techniquement miraculeuses annoncées.

Il est courant d'entendre dire : « Je marchais à 80 kilomètres-heure au compteur. » Or les kilomètres font bien 1.000 mètres, que je sache, et l'heure 60 minutes, alors pourquoi « au compteur » ? En Suisse, par exemple, les compteurs sont vérifiés par les pouvoirs publics. Quand n'aura-t-on plus besoin de faire une règle de trois pour calculer la vitesse exacte et avoir un compteur journalier en accord avec le Guide Michelin ? un spécialiste des tachymètres m'a répondu, un jour que je lui demandais de régler juste mon compteur : « Attention, votre consommation va augmenter !! »

Je livre cette réponse à vos méditations en pensant, au fond : à quoi bon s'hypnotiser sur un cadran et sur un chrono quand il y a à droite et à gauche de la route tant de belles choses à voir.

L. D., Paris.

# GEORGES MONNERET

*97 fois Recordman*

**3 MAGASINS  
ATELIERS**



PARIS-SUD, 106, Av. Arist. Briand  
ALÉ. 21-71

REPRÉSENTANT EXCLUSIF POUR LA FRANCE  
DES CÉLÈBRES MOTOCYCLETTES

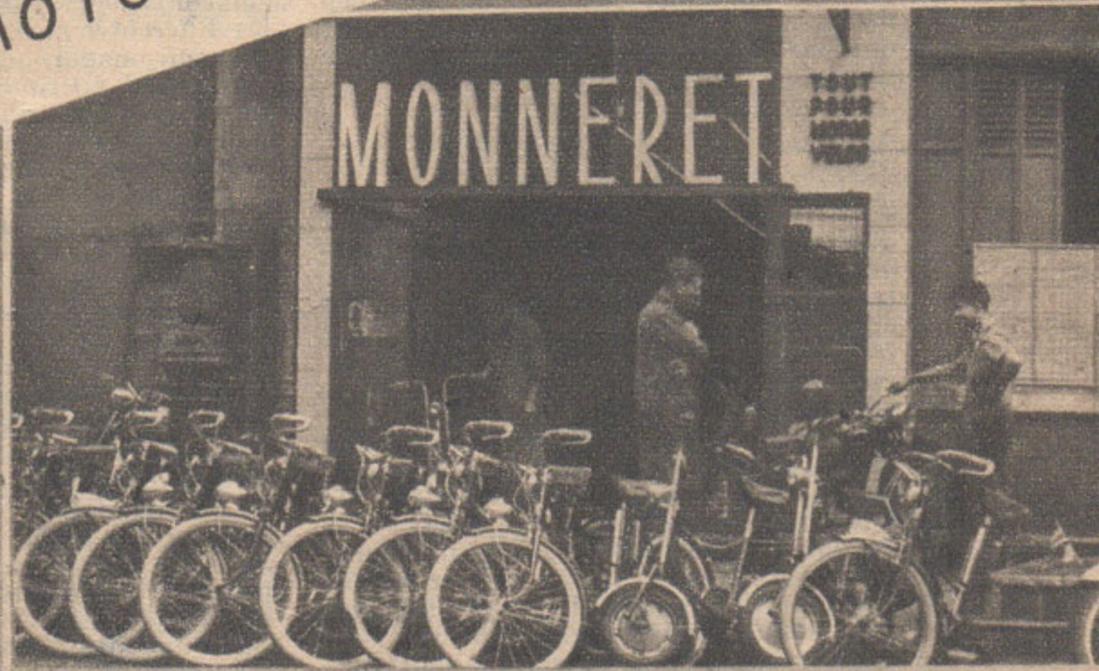


*POUR VOTRE :*

- PUCH
- MONET-GOYON
- SCOOTER BERNARDET
- SCOOTER ARDENT
- MOTOBÉCANE
- GRIFFON
- PEUGEOT
- GUILLER
- GNOME-ET-RHONE
- JONGHI
- TERROT
- etc. etc.

*LIVRABLE DE SUITE, VOYEZ :*

**MONNERET**



PARIS-NORD, 138, r. de Tocqueville - WAG. 42-04



PARIS-CENTRE, 7-9, Bd Beaumarchais - TUR. 96-56

**CRÉDIT-CRÉDIT**

Adressez toute correspondance : **G. MONNERET**, 138, rue de Tocqueville — PARIS - 17<sup>e</sup>  
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES EXPÉDITIONS EN PROVINCE

# Formules de Courses

LES réglementations restrictives, quant au domaine motocycliste, et concernant l'emploi de telle ou telle solution mécanique, sont-elles à considérer comme un stimulant ou au contraire comme un obstacle à de libres investigations dans des domaines nouveaux ou n'ayant pas livré toutes leurs possibilités ?

Au moment où le prochain congrès de la F.I.M., qui doit se réunir en 1952, s'apprête, si l'on en croit certaines indiscretions de milieux britanniques généralement bien informés, à envisager une future réglementation du carénage en course et en record, peut-être apparaîtra-t-il opportun de faire le point en toute objectivité quant à la nécessité des formules présentes et futures.

D'autant plus que les solutions en cours ont pu apparaître parfois dictées bien moins par des considérations techniques que par des rivalités commerciales, sinon nationales.

Si nous reprenons l'histoire de la course à ses débuts, on est forcé de constater que les premiers modèles de compétition dérivait étroitement des machines utilitaires, pour la raison majeure que les dites machines utilitaires n'étaient en fait que des prototypes expérimentaux cherchant la consécration d'un public quelque peu méfiant.

A cette époque, les vitesses-plafond réalisables en circuit (après que les courses sur routes non gardées eussent été interdites) étaient loin d'être atteintes, et des constructeurs hardis autant que téméraires ne voyaient pour y arriver qu'une augmentation notable de la cylindrée, liée à des solutions mécaniques plus ou moins inattendues. Et l'on assista à la naissance de monstres tellement effarants qu'il devint évident que l'on devait canaliser les efforts constructifs afin de guider plus rationnellement les premiers pas des véhicules mécaniques. La formule de course était née.

Depuis, des progrès énormes ont été réalisés, en partie grâce au compresseur. Et c'est précisément l'usage de ce compresseur, qu'au lendemain de la guerre, la F.I.M. prescrit.

Passons sur les règlements concernant la longueur des tubes d'échappement, la forme et la position des plaques-numéros, la longueur des garde-boue, etc... qui peuvent se justifier par un souci d'uniformité freinant des imaginations par trop débridées.

Mais l'interdiction du compresseur constitue, tout du moins à notre avis, une méconnaissance systématique de tout progrès mécanique, et un paradoxe qui écartait, jusqu'à présent, les moteurs 2 temps de la compétition.

Nous voyons déjà se lever des milliers de fronts plissés par une intense réflexion, et des gerbes de protestations fuser de toutes parts.

L'usage du compresseur ? Mais c'est la

porte ouverte à des solutions complexes autant qu'onéreuses, avec le corollaire d'une consommation effarante de carburants spéciaux, le tout aboutissant à la réalisation d'engins délicats à manipuler et diamétralement opposés à la machine de série.

Si l'on veut ! Mais doit-on oublier pour autant que ce compresseur tant décrié est encore ce que l'on a trouvé de mieux pour remplir efficacement un moteur à haut régime ! Supprimons le compresseur et nous aboutissons à une distribution mégaphonique, système hybride et guère plus souple à tout prendre qu'un moteur surcomprimé, et ne présentant également qu'un rapport lointain avec la machine de série !

Et n'oublions pas les formidables pressions intérieures auxquelles sont soumises les différentes parties d'un moteur à compresseur, magnifique champ d'études permettant l'expérimentation de nouveaux procédés sidérurgiques qui, appliqués aux moteurs de série, pourront en augmenter notablement la longévité.

Et bon gré mal gré, comprenons une bonne fois qu'une machine de course, de par son « essence » même, sera toujours différente d'une réalisation courante. Il serait aussi absurde de vouloir considérer un « racer de compétition » comme une machine normale gonflée, qu'il serait puéril de vouloir assimiler une moto de série à une machine de circuit dégonflée !

La machine de course est avant tout un prototype, concrétisation des travaux du bureau d'études, prototype destiné à éprouver au maximum des solutions mécaniques nouvelles qui, si elles peuvent paraître révolutionnaires et sans portée immédiate, trouveront toujours par la suite une utilisation rationnelle dans la construction courante.

Quant à la complexité mécanique engendrée par l'emploi du compresseur, et à la surpuissance autorisant des vitesses dangereuses aux yeux de certains, cela nécessite une petite mise au point.

Sans doute serons-nous tous d'accord pour estimer que la vitesse moyenne maximum réalisable sur les circuits les plus rapides (T.T., Spa, Nurnburg Ring, etc...) dépassera difficilement 200 kilomètres-heure.

Déjà à l'heure actuelle, le gros problème n'est plus le manque de chevaux, mais bien la façon de les utiliser, et les machines les plus puissantes de l'heure (Gilera et M.V. 4 cylindres) sont sérieusement handicapées par une tenue de route qui ne leur permet pas d'utiliser judicieusement toute leur puissance.

N'oublions pas que la course en circuit impose des sujétions qu'il est impossible d'ignorer (poids, freinage, reprises, tenue de route, ravitaillement, etc.). D'autre part, la vitesse de ces machines est voisine de celle des célèbres B.M.W. et N.S.U. à compresseur.

En possession de toutes ces données, pouvons-nous imaginer un constructeur

se lançant délibérément dans la réalisation d'un engin complexe et hyper-puissant, alors que l'expérience est là pour démontrer que la surpuissance ne vaut que par la tenue de route.

En fait, avec une formule libre, le constructeur aura simplement à choisir, suivant ses conceptions personnelles, entre deux systèmes : distribution mégaphonique ou compresseur, d'un côté gavage par dépression, de l'autre par surpression. Ils ont chacun leurs avantages et leurs défauts, et rappelons que l'ancien record du T.T., détenu par une B.M.W. suralimentée avec carburant essence-benzol, a été battu par une Norton à alimentation atmosphérique avec carburant à 80 d'octane.

Puisque nous parlons carburants, remarquons que la réglementation actuelle peut prêter également à controverses. Les carburants spéciaux ne devraient pas être proscrits, car ils ne constituent qu'un moyen, le but seul étant à considérer, à savoir une recherche systématique des meilleures formules propres à augmenter encore la solidité et le rendement de nos machines de série. Et d'ailleurs, si nous voulons tourner nos yeux vers les U.S.A., pays à l'avant-garde des progrès techniques, nous verrons que la « General Motors » expérimente un prototype de moteur automobile fonctionnant avec de l'essence à 100 ou 120 d'octane (moteur V.8 Kettelring, taux de compression 10 à 12 à 1) dont le principal avantage serait une moindre consommation liée à une augmentation de puissance.

En conclusion, nous pensons que la F.I.M. devrait à nouveau autoriser le compresseur, ce qui en outre permettrait peut-être à l'injection directe de s'imposer, évitant ainsi l'écueil d'une consommation prohibitive.

En catégorie 500, on assisterait ainsi à la confrontation de deux écoles, sans que l'on puisse au départ décerner à l'une ou à l'autre une supériorité marquée, pour les raisons énoncées plus haut. Dans les cylindrées inférieures, de sensibles progrès au point de vue performances amèneraient 250 et 350 presque à égalité avec les 500, et hâteraient peut-être la marche vers une cylindrée unique en course, à moins qu'une formule absolument libre laissât aux constructeurs et coureurs le soin d'aligner au départ d'une épreuve, sans distinction de catégories et de classes, la cylindrée de leur choix semblant le mieux correspondre aux exigences du circuit.

Quant à la réglementation future du carénage, si réglementation il doit y avoir, souhaitons que la F.I.M. comprenne qu'en l'occurrence, et surtout s'il s'agit de record, pareille mesure sera absolument incompatible avec l'aspect technique, pour ne pas dire scientifique, du problème. La réalisation d'un carénage est tributaire de facteurs extrêmement précis et que l'on ne peut méconnaître sans dangers graves, et s'accommoderait difficilement d'une formule plus ou moins bien inspirée.

La F.I.M. doit prendre une position nette : ou autoriser le carénage, ou l'interdire. Il ne saurait y avoir de solutions termes.

Et que l'on veuille bien se rappeler, une fois de plus, que toute réglementation, pour astucieuse et précise qu'elle soit, n'aboutit en définitive qu'à faire naître des solutions mécaniques plus ou moins

acrobatiques destinées à tourner le règlement d'une façon ingénieuse, et sans que cela constitue pour autant un progrès envers nos véhicules de série, ce qui, on persiste à le croire, est diamétralement opposé, comme résultat, à l'esprit et aux buts dans lesquels ont été élaborés les règlements et formules de course.

Laissons donc le champ libre aux cons-

tructeurs et à leurs équipes d'ingénieurs et techniciens, et nul doute qu'ils sauront réaliser une harmonieuse synthèse des qualités requises pour approcher au maximum les vitesses-plafond autorisées par les circuits européens, ou pour affronter victorieusement l'inflexible logique d'une glaciale mathématique et établir de nouveaux records.

R. C.

## AU HASARD

### DES RENCONTRES

**Nom :** Ladevèze.

**Prénom :** Paul.

**Né en :** Juillet 1913.

**Poids :** 88 kilos.

**Coureur :** International.

**Catégorie :** 500 cmc.

**1<sup>re</sup> Compétition :**

Circuit de l'Île-de-France  
en 1946.

**Palmarès :**

2<sup>e</sup> à Imola en 1948; enlève avec Blat la Coupe internationale du moto-cross international de Marche-en-Famenne (Belgique); second au Championnat de France de moto-cross en 1949; 1<sup>er</sup> au Moto-cross national de Narbonne en 1950; en 1951 : 1<sup>er</sup> sur 500 Ariel, toujours, à Nîmes, Lyon, Niort, Vesoul et à Surger.

**Observations :**

Marié, père d'une petite fille de 6 ans, Ladevèze est dans la moto depuis 1935.

A été avec Verrechia et Blat un des premiers moto-crossmen depuis la grande vogue de ce sport après-guerre.

A fondé avec des amis coureurs sur Ariel, la fameuse Écurie au casque à damier qui comprend à l'heure actuelle : Pellan, Molinari, ses deux meilleurs poulains, Desmoulin, Brûlé, Lusseyran, Amédès, Brocheran et Lefèvre.



Partage son temps entre les courses et son commerce de motos.

Donne à la rue Brunel une allure de motodrome, grâce à l'exposition permanente de machines devant son magasin, et aux allées et venues pétaradantes de ses agents (il en a 250), clients, curieux et autres motards.

A comme projet, surtout un espoir : grâce au nouveau matériel qu'il attend, et à une organisation nouvelle de son rôle de distributeur de marques étrangères cotées, pouvoir, l'année prochaine participer à des épreuves étrangères.

**Remarques personnelles :**

Si l'on pouvait, à la mode indienne, donner un totem à Ladevèze, celui qui lui conviendrait le mieux serait le bison; comme lui, il est solide, massif, fonce dans le brouillard sans souci de la casse, porte allègrement de multiples cicatrices récoltées au cours de courses chaudement disputées, et cache en son coffre solide un cœur tendre et amical.

Par sa façon de conduire culottée et brutale, il anime les courses, leur donnant au maximum cette allure de rodéo qu'aime le public.

De caractère un peu soupe au lait, il est soit chaudement cordial, soit sombre et renfermé, et dans ces moments-là on se demande toujours avec inquiétude sur quoi il va fonder. Heureusement, ça ne dure jamais longtemps!

## LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

Peut-on imaginer banc d'essai plus probant, où seules peuvent avoir des chances les mécaniques de classe servies par une mise au point infailible? Toutes choses dont ne semblent guère se soucier les constructeurs français.

Varèse est cette année à l'ordre du jour, puisque après le championnat cyclistes sur route, nous y verrons se dérouler les « 6 Jours internationaux motocyclistes ».

C'est en effet à l'Italie qu'incombe cette année l'organisation de cette célèbre épreuve de régularité. Réservée aux machines de série, et à caractère nettement international, puisque nous aurons au départ les équipes de plusieurs nations réputées pour leurs productions mécaniques, cette épreuve comprendra six étapes d'environ 350 kilomètres, dont une de nuit, la dernière se terminant à Monza, où auront lieu sur le circuit célèbre les essais de vitesse et d'accélération-freinages.

Il est bien évident qu'une organisation de ce genre, véritable test pour le matériel, demande pour conserver toute sa valeur un contrôle rigoureux et de tous les instants.

Au départ, toutes pièces de la machine pouvant prêter à démontage ou aménagements (cadre aussi bien que moteur) sont plombées, afin de ne pouvoir être changées, et à la fin de chaque étape les machines sont enfermées dans un pare-gardé où les pilotes n'ont accès qu'un quart d'heure avant le départ de l'étape suivante.

Chaque moto doit posséder un équipement touriste complet, les sides avec passagers ou sinon lestés, et si nous ajoutons que toute aide extérieure est rigoureusement proscrite, et que les pilotes doivent se conformer aux règles de la circulation, nous commençons à avoir une idée des difficultés de l'épreuve, d'autant plus que les moyennes imposées aux diverses catégories demandent une adresse certaine des pilotes, compte tenu du terrain varié et des nombreux contrôles en cours d'étape.

En mécanique comme en biologie, « la fonction crée l'organe ». Etant donné le caractère bien particulier de pareille épreuve, tenant à la fois du rallye, du trials et du circuit de vitesse, les machines engagées subissent une préparation minutieuse, et constructeurs, mécanos et pilotes rivalisent d'ingéniosité pour adapter les montures au dur travail qu'elles devront fournir.

— Garde au sol plus importante, carters dans bien des cas protégés par une semelle (Puch), commandes doublées, magnétos et dynamos étanches, corps de carburateur de rechange (Triumph d'Alvès), réservoirs et guidons sur caoutchouc, pneus spéciaux, suspensions adaptées au profil du terrain, toutes choses prouvant la valeur des détails dans une épreuve d'aussi longue haleine.

Quant aux moteurs, ils bénéficient d'une mise au point précise, et qui peut d'ailleurs différer suivant les conceptions de chaque constructeur : si certains recherchent la souplesse, précieuse en tout terrain, par un abaissement du taux de compression et une augmentation de poids des volants (A.J.S.), d'autres cherchent les CV. (250 Puch 2 carbus).

Et il sera intéressant de confronter cette année l'apport technique italien dans un domaine où jusqu'alors il ne s'était guère aventuré. (Pensons aux Gilera et Sertum latérales, particulièrement durantes.)

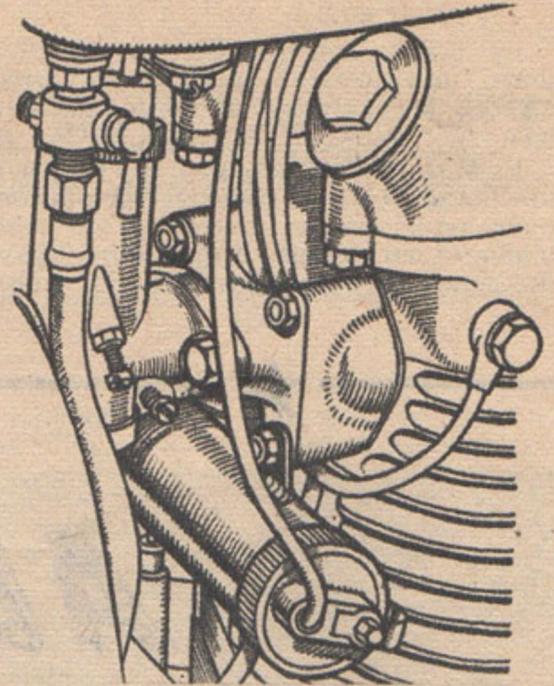
En 250, victoire probable d'un 2 temps (Puch, Jawa) de même qu'en 125, si l'on veut bien se rappeler la probante démonstration d'un Lambretta l'an passé. Dans les catégories supérieures, les écuries anglaises apparaissent les mieux armées, disposant d'une gamme de machines et de pilotes éprouvés.

— Est-il besoin de souligner l'intérêt technique de pareille épreuve? Si certains esprits étroitement conformistes peuvent objecter que les machines ne sont pas strictement de série, il n'en demeure pas moins que ce n'est qu'une question de détail, le matériel engagé polarisant dans sa structure interne les tendances modernes de la construction motocycliste. Et n'oublions pas que la dernière étape, avec les épreuves de vitesse et d'accélération-freinages, sera le coup de grâce pour les moteurs trop fatigués.

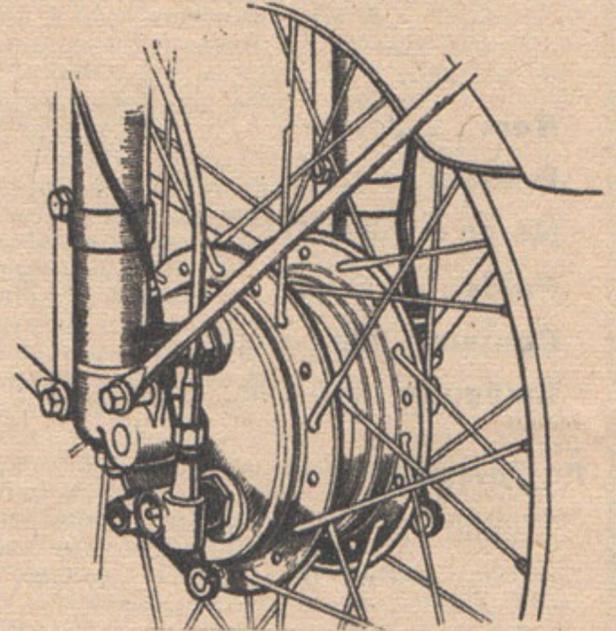
Ce sont d'ailleurs semblables épreuves qui font le renom d'une construction motocycliste digne de ce nom, véritables creusets où inlassablement ingénieurs et techniciens viennent puiser les éléments de mécanique futurs toujours plus robustes.

Différents trophées sont traditionnellement mis en compétition, les plus convoités étant le « Trophée international » et le « Vase d'argent », et chaude sera la lutte entre « teams » des grands constructeurs, sur un parcours au relief tourmenté et où, soyons-en persuadés, se trouvera accumulé le maximum de difficultés.

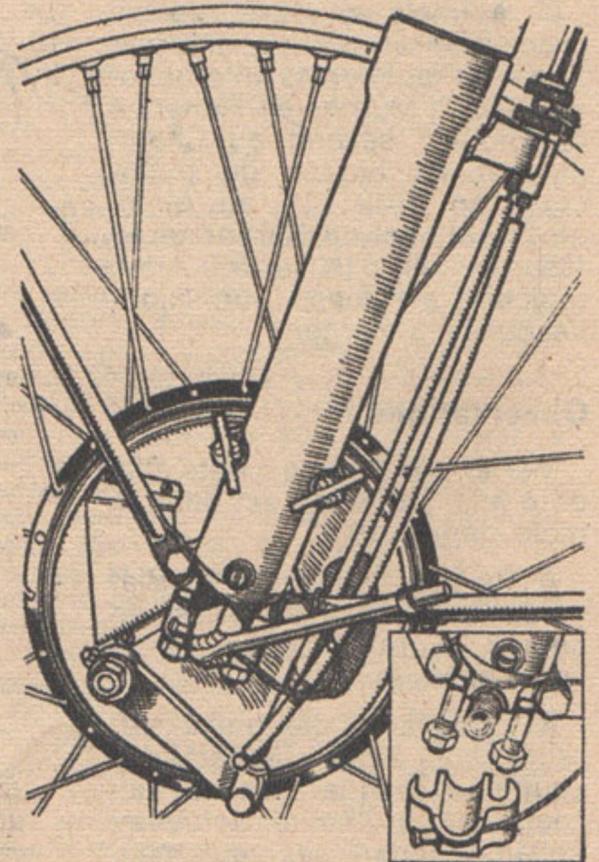
R. C.



Notez, sur le côté, la fixation du câble de gaz et du volet de rechange sur les Triumph.

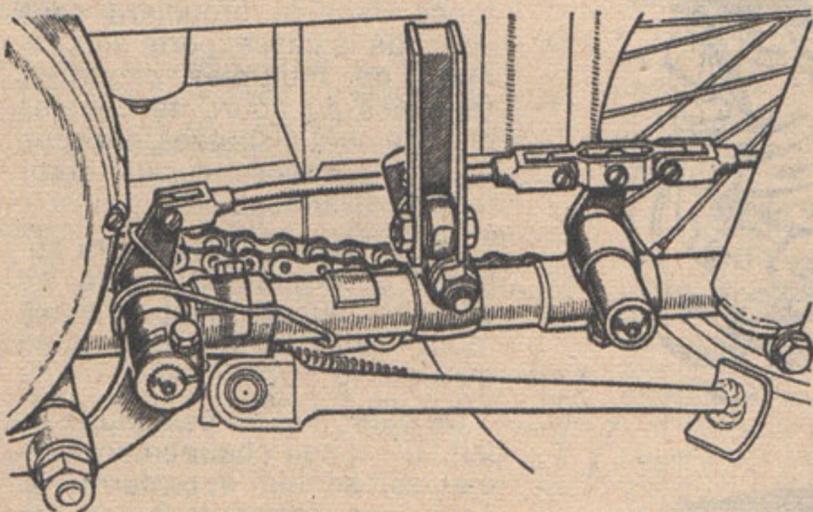


Le nouveau frein avant des Royal Enfield.

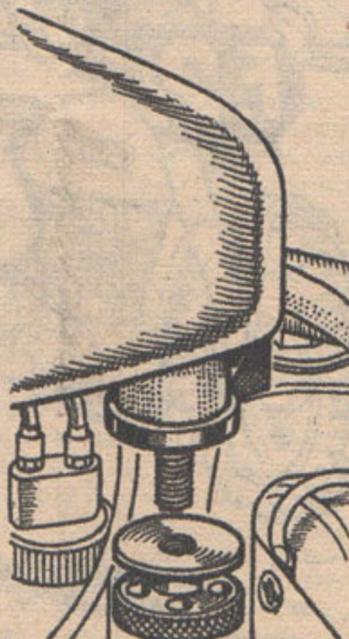


Remarquez les broches soudées sur les écrous et l'attache de sûreté du coussinet sur les Matchless.

### Documents "MOTOR CYCLES"



Relai sur la commande de frein de la BSA de Rist.



Montage du réservoir sur les Matchless.

# SPORTS

## LES FRANÇAIS, PARENTS PAUVRES DU MOTO-CROSS EUROPÉEN

Après les récents championnats d'Europe de Mamur (B), le moto-cross international va effectuer sa grande rentrée en France à Montreuil le 9 courant.

Où en sommes-nous au début de la deuxième mi-temps de la saison? Il convient de faire le point et, sans nous chercher d'excuses, d'analyser le pourquoi de notre grande déception de Namur.

### Les valeurs internationales

Les championnats d'Europe ont consacré la victoire des Belges, on doit même dire de l'équipe belge; les Anglais ont été les grands battus et les Français bien que 3<sup>e</sup> au classement par nations ont profondément déçu puisqu'ils n'ont enlevé que les 19<sup>e</sup>, 21<sup>e</sup> et 23<sup>e</sup> places.

Après « décantation » essayons de tirer le contexte de ce classement général 1951 qui a, en fait, valeur mondiale puisque le moto-cross n'est pas pratiqué outre-Atlantique suivant les us et coutumes du vieux continent, que l'Allemagne n'est pas encore rentrée en lice malgré des bruits avant-coureurs et que l'Italie axée vers la vitesse ne manifeste que des velléités pour cette discipline très spéciale des sports motocyclistes.

Rappelons l'essentiel du classement :

En tête 3 Belges : Leloup, Jansen, Meunier; 4 Anglais : Stonebridge, Ward, Draper tenant du titre 1950, Lines, puis à nouveau 2 Belges : Meert, Van Heuwerzyn; 10. Nicholson (A.); 17. Brassine (F.); 21. Frantz, toujours dans le tour à 4 m. 3 s.; 22. Charrier (F.) à 1 tour.

Que s'est-il passé?... des tas d'impondérables propres à l'épreuve unique : d'abord éviction à l'entraînement du Belge le plus redouté : Mingels. Le tenant du titre 1950, le Britannique Draper victime d'un incident matériel (lunettes brisées), remonta de la 30<sup>e</sup> à la 6<sup>e</sup> place. Chez nous, notre champion Brassine parti derrière Leloup en 5<sup>e</sup> position chuta dès le second tour; Verreechia éternel malchanceux, descendit sa mécanique; Frantz prit un mauvais départ mais fut cependant passé par Gilbert après sa chute. Le Belge Meunier prit le commandement et ne céda que sur la fin à Leloup en très grande forme, puis à Jansen.

Bref, Namur est acquis aux annales 1951 du moto-cross international mais ce fut un championnat géographiquement et « mécaniquement » favorable aux Belges. Par là même nous allons voir combien d'une façon générale les Français sont isolés et désavantagés, par rapport à leurs concurrents Belges et Anglais.

### Notre handicap mécanique

Après avoir été catastrophique jusqu'à la reprise des importations de machines anglaises et belges — d'ou pour les pilotes antériorité de « métier » qui jouera longtemps encore, — notre handicap mécanique reste très important.

Certes les Français, tous les Français même de la classe nationale montent des machines « made in England », mais la plupart des cracks étrangers sont des pilotes d'usine montant des machines d'usine possédant des performances exceptionnelles... ces montures figées pour les grands événements internationaux sont toujours en condition maximum alors que celles de nos représentants accusent rapidement une perte de jeunesse incurable qui se traduit par la disparition de quelques chevaux et une prédisposition à la casse. Mais passons rapidement en revue les industries motocyclistes en présence.

**Belgique.** — C'est la nation qui a indiscutablement le plus travaillé et dépensé pour le cross — celle qui possède les machines modernes les plus puissantes et disons-le les seules conçues de toutes pièces pour le cross. Ces machines, la spéciale F.N. en tête rendent près de 10 CV. pour 500 cmc. de cylindrée à leurs sœurs anglaises. Théoriquement livrables à la clientèle sportive, elles coûtent près du double et restent hors série. Seul des nôtres Brassine, notre champion de France, monte une F.N. et qui n'est pas du dernier cri.

**Angleterre.** — La technique d'outre-Manche basée on le sait sur la rationalisation est d'évolution sûre mais lente, toujours inspirée à servir l'utilisateur. Bien que baptisées « scramble » ou cross ces machines ne sont que des adaptations de modèles grand sport à tout faire et commencent en regard de leurs concurrents belges à souffrir d'un manque de puissance... ceci pour le monocylindre, seul véritablement apte au cross pour son frein moteur. Elles ont l'avantage d'être plus maniables en terrain court et de présenter un coût comparable à la série.

**France.** — Aucun modèle n'a été conçu pour le cross.

### Notre handicap amateur

A l'encontre des pilotes des grandes firmes étrangères entièrement consacrés à la compétition et au laboratoire, les Français sont des crossmen du dimanche, chacun a son métier qui pâtit généralement du cross et le cross pâtit à son tour du métier. La forme physique et nerveuse a une importance considérable, nos représentants étaient moins préparés et ils manifestent encore un complexe de dépaysement imputable à une expérience insuffisante de la course à l'étranger en compagnie si relevée.

Voici donc les conditions générales assez désastreuses qui ont présidé au départ des tricolores et qui permettent d'assurer que leur classement n'est pas le reflet de leur valeur... il faut cette année encore les juger chez eux et non pas en visiteurs... et sur un circuit comme Montreuil où le facteur mécanique ne joue pas trop.

Le Grand Prix de France qui sera en quelque sorte un match revanche des championnats d'Europe nous dira si nous avons raison de leur faire crédit.

## MOTO-CLUB DE MONTMORENCY et ses environs

Le Moto-Club de Montmorency et ses environs a l'intention d'organiser le 23 septembre 1951 un moto-cross dans un site des plus agréables non loin de la gare de Montmorency.

Pour la première fois, dans notre région, le M.C. Montmorency organise une épreuve de moto-cross qui sera splendide et rivalisera avec tous les moto-cross régionaux.

Cette manifestation groupera des crossmen de toutes catégories et attirera certainement tous les fervents de ce sport nouveau.

## MOTO-BALL

Résultats des matches du 26 Août 1951

**Division d'Excellence (Zone Sud).** — M.B.S. Forézien bat Racer M.B. Ondaine par 2 buts à 0. M.B.C. Avignon bat Nice M.B.C. par 3 buts à 2.

**Matches amicaux.** — Beuzeval bat Houllgate par 3 buts à 2. Cavaillon bat Monteux par 3 buts à 0.

## RACING MOTOR-CLUB

Le Racing Motor-Club organise le dimanche 23 septembre 1951; sa dernière épreuve du Championnat de France de Moto-Cross, avec la participation de nos meilleurs coureurs français, sur son terrain de Créteil-Maisons-Alfort (rue Saint-Maur). Métro « Ecoles de Charenton ». Prendre autobus-107 ou 104.

Terrain très accidenté avec très bonne visibilité et dont la dernière épreuve, qui a eu lieu le 27 mai, a remporté un vif succès.

Pour tous renseignements complémentaires s'adresser à M. Voyer, président, 171, avenue Michel-Bizot, Paris (12<sup>e</sup>).

## U.S.M.T.

La section Auto-Moto de l'U.S.M.T., adhérente à l'A.M.F., organise le dimanche 30 septembre 1951 un grand rallye, ouvert aux motos et autos, sur 161 kilomètres.

Le rassemblement aura lieu à la Porte d'Orléans et le départ sera donné à la Pyramide de Brunoy. L'itinéraire passera par Melun, Héricy, Bois-le-Roi, la Table-du-Roi, Chailly-en-Bière, la Ferté-Alais, Etampes, Ablis, Limours. L'arrivée aura lieu à Fontenay-les-Briis.

La moyenne à effectuer sera imposée d'après le genre du véhicule et sa cylindrée, et le retard sera pénalisé. Des contrôles secrets seront placés sur le parcours pour départager les *ex aequo*.

## VÉLO-CLUB DU XII<sup>e</sup>

Le Vélo-Club du 12<sup>e</sup> organisait autour du lac Daumesnil une réunion comportant plusieurs épreuves cyclistes, dont une course de cyclo-moteurs et 100 kilomètres derrière Dorny.

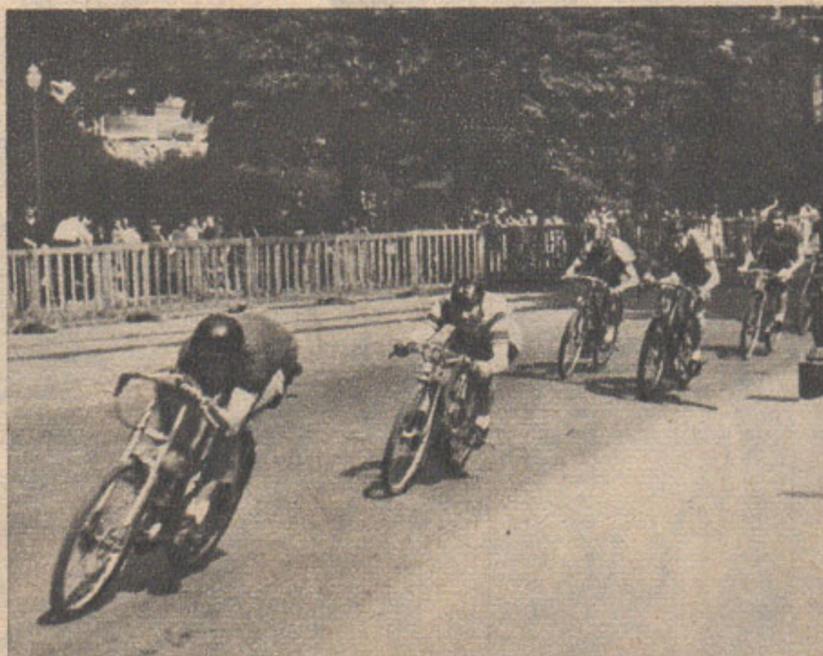
Dès le départ c'est Van der Abèle qui prit la tête, suivi d'Oubron qui, plus rapide, sauta au commandement et ne le quitta plus. Les 22 kilomètres furent l'apanage d'Oubron dans les deux manches.

### Résultats

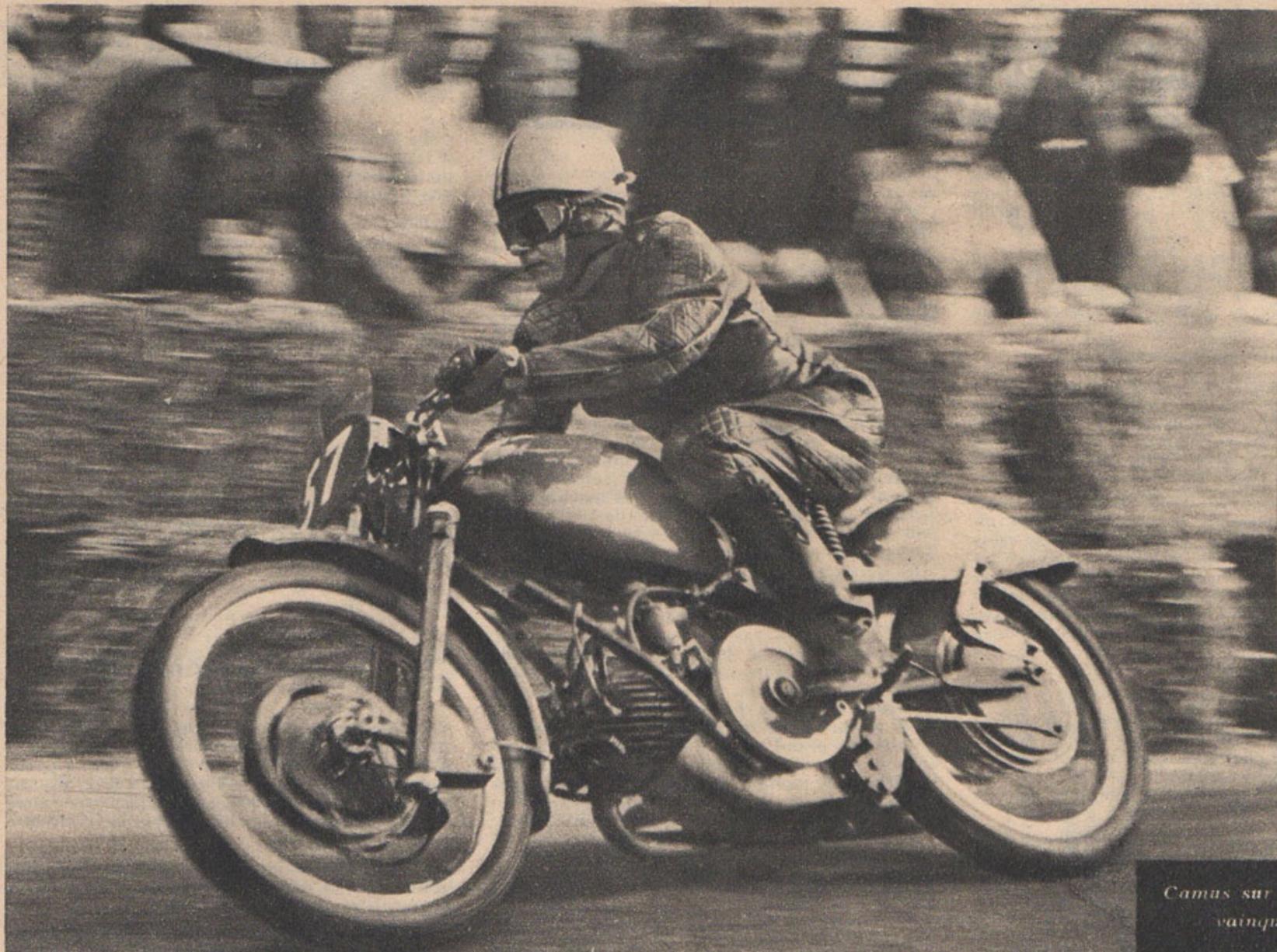
1. Oubron sur Oubron; 2. Van der Abèle (Derche); 3. Morphyre (C.M.C.); 4. Sartori (Sartollette).

Un passage des concurrents autour du lac Daumesnil.

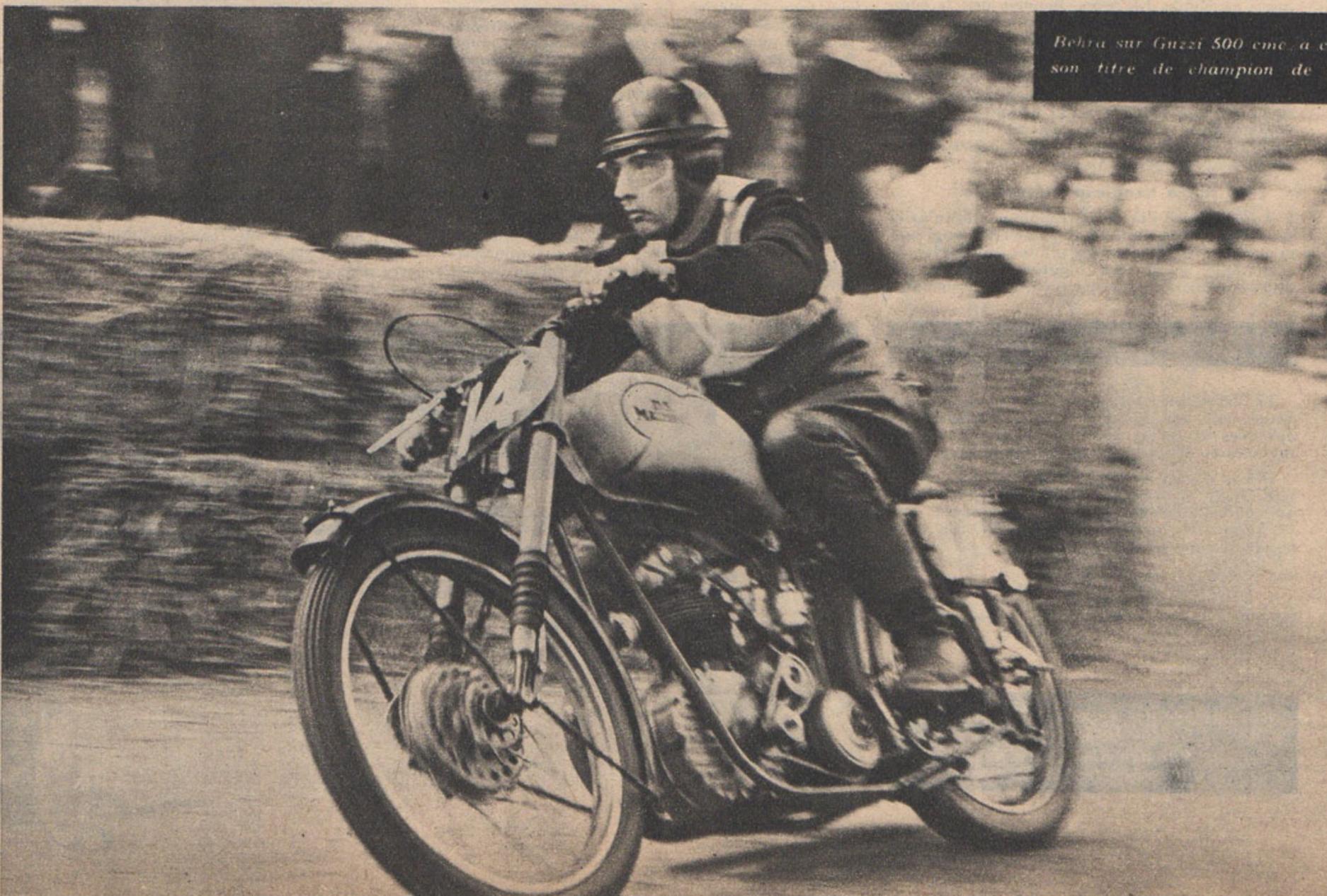
En tête, Van den Abèle, suivi de Oubron qui remportera l'épreuve.



# SPORTS



*Camus sur 250 cmc. D. S. Malterre vainqueur de sa catégorie.*



*Behra sur Guzzi 500 cmc. a conservé son titre de champion de France.*

## CIRCUIT DE VESOUL

La troisième réunion des courses de vitesse du Moto-Club Haut-Saônois a été favorisée par la masse du public que l'on peut évaluer de 13 à 15.000 personnes.

### LE PRIX DU CONSEIL GÉNÉRAL 250 cmc., 69 km. 900, 30 tours

Le départ est donné à 9 h. 15. Le premier tour est couvert en 2 m. 16 s. par Bernard. Michel prend la tête, puis jusqu'au sixième tour c'est Camus qui précède de quelques mètres Michel, suivi de Bouhey. Michel deviendra ensuite leader jusqu'au dixième tour. Après quoi, le Joinvillais Camus va s'installer en tête solidement et ne sera plus inquiété.

Voici le classement :

1. Camus Marcel (Joinville-le-Pont), couvrant les 69 km. 900 en 1 h. 3 m. 21 s. 4/5 (moyenne 64 km. 175), sur D. S. Malterre; 2. Bouhey Maurice (Paris) à 46 s.; 3. Michel Pierre (Alfortville), à 1 tour; 4. Rons Marcel (Orléans), à 2 tours; 5. Bernard Pierre (Paris), à 4 tours; 6. Dedieu Jacques (Orléans), à 21 tours. Thierry, de Lure, non qualifié, est arrivé 3<sup>e</sup>, mais il n'a pas été classé.

Ajoutons que Michel courait sur une 125 cmc. Record du tour 2 m. 3 s. (68 km. 200) par Camus et Bouhey au 12<sup>e</sup> tour.



Jean Murit, 1<sup>er</sup> des side-car  
500 cmc. sur Norton.

Jacques Collot qui enleva la  
catégorie 350 cmc. sur Norton.

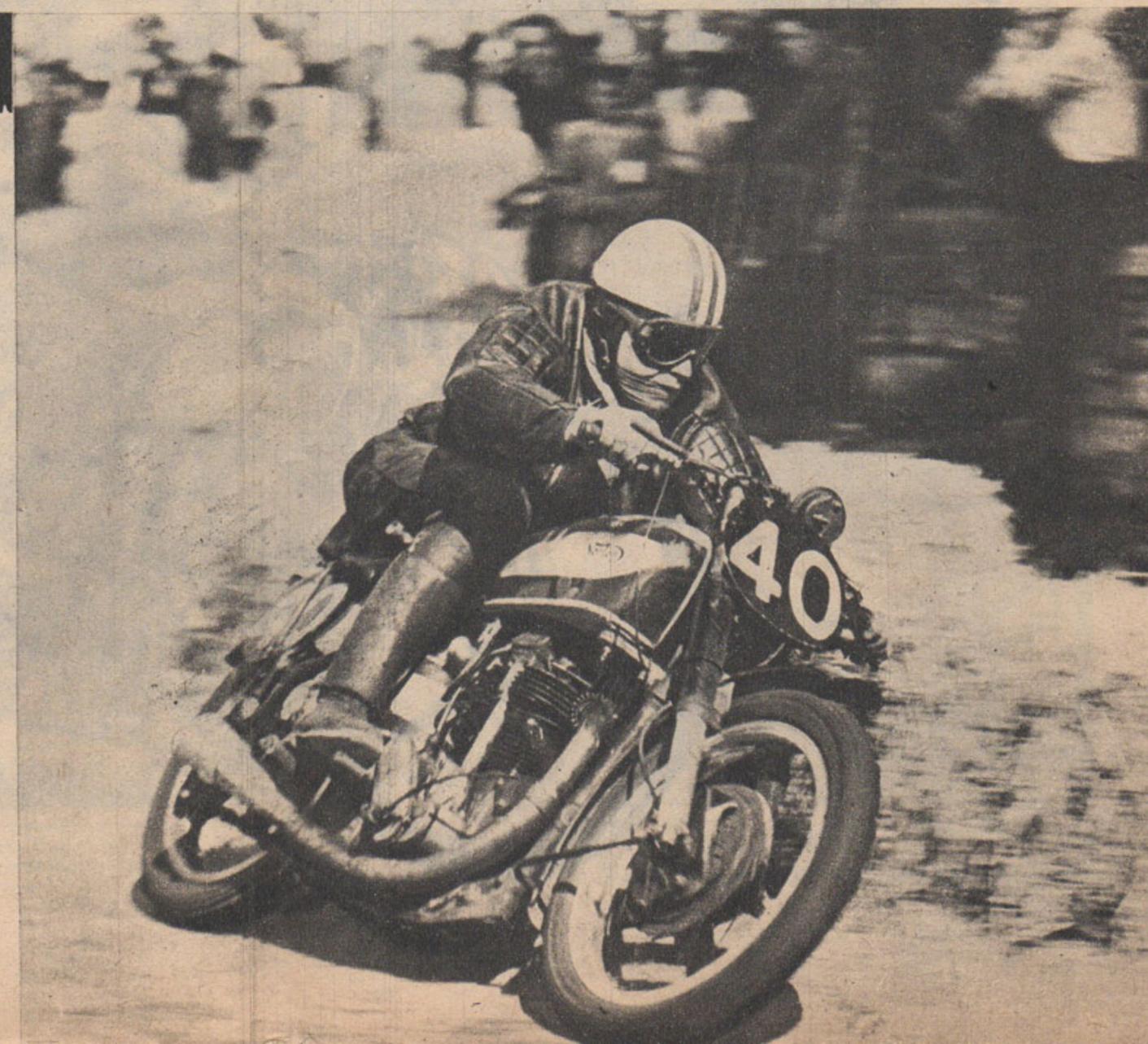
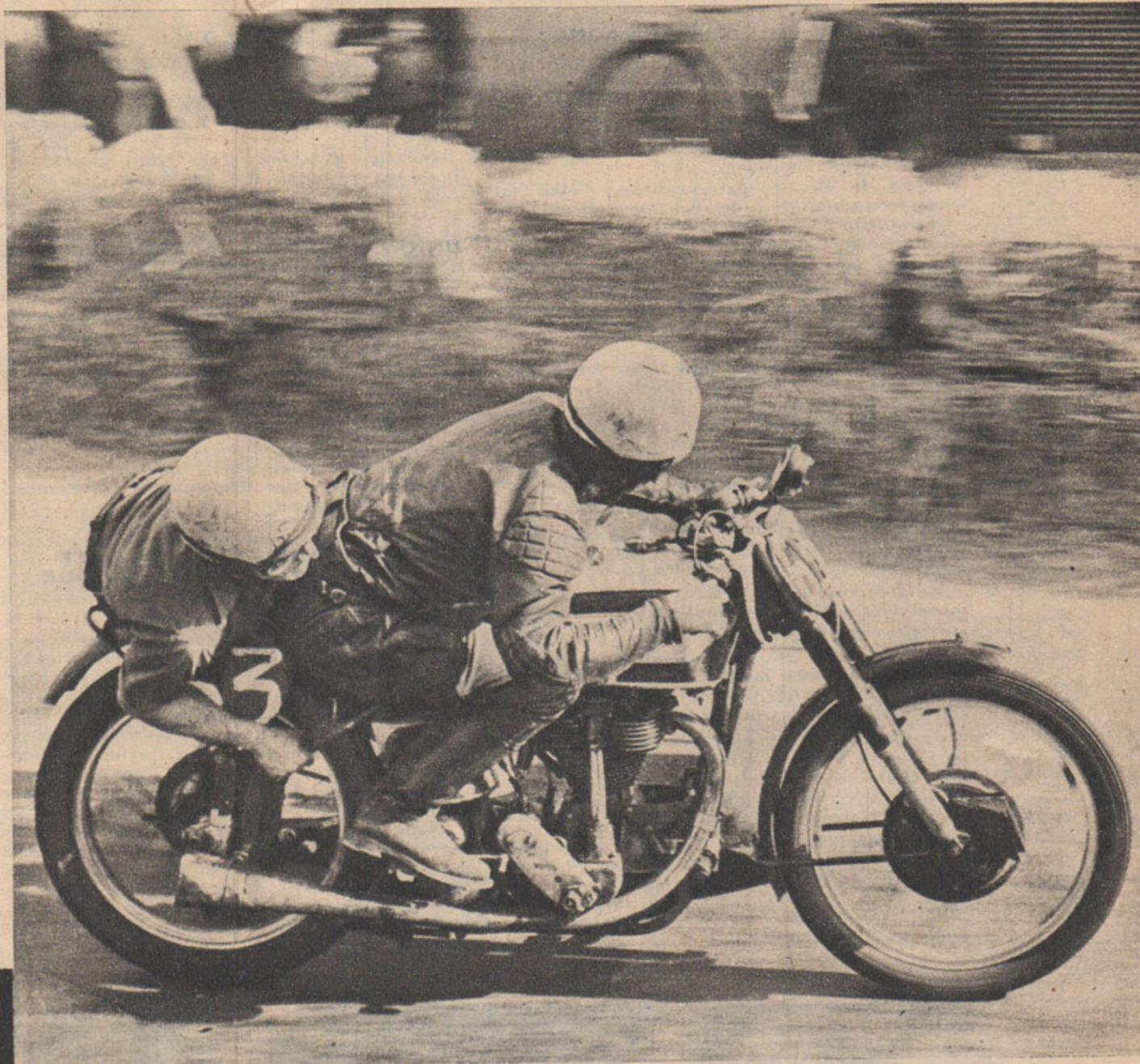


### PRIX DE LA VILLE DE VESOUL

14 concurrents prennent le départ donné par M. le baron du Haut, vice-président de l'Automobile-Club de France. Le champion de France 1950, Behra, démarre en tête, suivi de Collot qui est, au premier tour, à 30 mètres. Viennent ensuite le Suisse Gerber, Monneret Gorges, Cherrier et Drion. Au 5<sup>e</sup> tour, le Niçois mène devant Collot à 200 mètres. Behra accentue son avance qui, au 10<sup>e</sup> tour, est de 500 mètres sur Collot. A mi-course Collot s'est quelque peu approché du Niçois mais, tout à coup, au virage de la rue de Cita, casse sa commande de sélecteur et doit abandonner.

Meilleur tour : record du circuit 1 m. 42 s. par Behra (moyenne 82 km. 235).

1. Behra (Nice) sur Guzzi, 1 h. 10 m. 50 s. 1/5; 2. Monneret Georges (Paris), 1 h. 11 m. 56 s. 3/5; 3. Houel (Paris) à 1 tour; 4. Gerber (Suisse) à 1 tour; 5. Drion (Paris) à 2 tours; 6. Beauvais (Paris) à 3 tours; 7. Besse (Sillingy) à 4 tours; 8. Post (Toulon) à 4 tours.



# SPORTS

## GRAND PRIX D'ALLEMAGNE

UN circuit de 11 km. 500, dont la plus grande ligne droite ne dépasse pas 1.500 mètres; 12 nations participantes; 400.000 spectateurs.

Des chiffres et des faits qui font rêver. Malgré soi, on évoque Montlhéry.

Après le circuit d'Hockenheim, c'était la seconde confrontation des machines allemandes et britanniques, les Italiens n'ayant pas délégué leurs machines d'usine.

Conclusion évidente : les « racers » allemands ne peuvent encore jouer que les outsiders, mais les constructeurs germaniques mettent les bouchées doubles, bien servis par une pléiade de pilotes de premier plan.

En 125, catégorie 2 temps, nous retrouvons les « D.K.W. Auto-Union », Puch, et surprise, les D.K.W. I.F.A., construites en zone soviétique. H.P. Muller poussait à la victoire sa D.K.W., moins lourde et plus nerveuse que la N.S.U. à 2.A.C.T., dont le dessin rappelle curieusement le 4 cylindres de même marque.

Signalons que la D.K.W. ne possède pas de correcteur d'admission et que la 125 N.S.U. tourne entre 10 et 12.000 tours-minute. Bonne tenue des I.F.A. qui battent les Puch.

En 250, les légères D.K.W. 2 carbus durent laisser filer la Guzzi de Lorenzetti, et les Parilla spéciales de Gablenz et Schnell.

Catégorie 350-500, au tandem Duke-Nor on toutes les victoires. La N.S.U.4 de Fleischmann n'était pas au rendez-vous et la B.M.W. du prestigieux Meier ne put faire mieux que 4<sup>e</sup>.

En side 500, Oliver joue de malchance et perd sa roue au 3<sup>e</sup> tour. Krauss (B.M.W.) s'assure une facile victoire, laissant le Britannique se consoler avec la catégorie 750 qu'il gagnera, servi par l'abandon Haldemann.

Pour conclure, n'oublions pas qu'une saison au moins est nécessaire pour la mise au point de prototypes de course, et soyons sûrs qu'en 52 les N.S.U.4, B.M.W., D.K.W. et autres Horex seront de sérieux concurrents pour les terrains transalpins et britanniques.

## MOTO-BALL

Résultats des matches du 2 septembre 1951

**Division Excellence (Zone Sud).** — M.B.C. Seynois bat Racer Ondaine par 1 but à 0; M.B.C. Cavaillonnais bat M.B.C. Marignane par 1 but à 0.

**Division Excellence (Zone Nord).** — M.B.C. Paris bat Versailles M.C. par 3 buts à 0.

**Division Nationale (Barrage).** — Avignon bat Troyes par 5 buts à 0.

## UNION SPORTIVE MÉTROPOLITAINE DES TRANSPORTS

Le dimanche 30 septembre 1951 à 14 h. 30, au vélodrome de la Croix-de-Berny, grande réunion motocycliste.

Au programme :

**Moto-Ball** avec le M.B.C. Orly-Thiais et le M.B.C. de Paris.

**Courses de vitesse** (catégories 175 cmc.)

**Acrobatie motocycliste** avec (par autorisation spéciale) l'équipe motocycliste de la Police municipale (moniteur-chef : Landais).

Participation des champions de France : Conchon et Renault.

La réunion aura lieu même par mauvais temps.

## NICE-PARIS MOTOCYCLISTE GRAND RALLYE TOURISTIQUE DU SALON

Le 12 octobre prochain se courra pour la 28<sup>e</sup> année la classique épreuve Nice-Paris ouverte à tous les motocyclistes licenciés et à toutes les catégories de 50 cmc. à 1.200 cmc. Nice-Paris en une seule étape par Brignoles, Orange, Lyon, Lapalisse, Cosne, Paris (956 km.).

La Maison C.E.M.E.C. avec les champions de la Sécurité Nationale, Monet-Goyon, Gnome-Rhône, Peugeot, Automoto, Terrot, Horex, Magnat-Debon, B.S.A., avec leurs meilleurs pilotes, sont déjà engagés.

Nous donnerons bientôt dès que les règlements seront homologués tous les renseignements utiles aux concurrents : itinéraire, heures de départ et d'arrivée, ainsi que les heures de passage aux contrôles.

Les engagements sont recus au Moto-Club de Nice, 20, rue de France.

## LE PRIX DE L'U.O.I. 81 km. 550, 35 tours

Le Mulhousien Hug prend immédiatement le commandement qu'il gardera jusqu'au 8<sup>e</sup> tour. Du 15<sup>e</sup> au 19<sup>e</sup> tour, Crouzet passe en 1<sup>ère</sup> position devant Hug à 200 m.; mais le Mulhousien reprend la tête au 21<sup>e</sup> tour, suivi de Crouzet à 3 s., de Cherrier à 59 s., Perrotin étant à 1 tour, Paquet à 2 tours.

Crouzet reviendra bien à 20 m. du leader mais n'arrivera pas à le passer, et Hug remporte une victoire très applaudie.

Voici le classement :

1. Hug Léon (Mulhouse), sur Velocette, couvrant 81 km. 500 en 1 h. 5 m. 47 s. 1/5 (moyenne 74 km. 787); 2. Crouzet (Beaune), en 1 h. 5 m. 50 s.; 3. Cherrier Pierre (Paris), 1 h. 7 m. 44. 3/5; 4. Perrotin Michel (Arnay-le-Duc) à 2 tours; 5. Paquet Jean (Cerisiers) à 3 tours;

Les autres ont abandonné.

Record du tour par Hug en 1 m. 49 s. 1/5.

Course de sidecars 500 cmc.

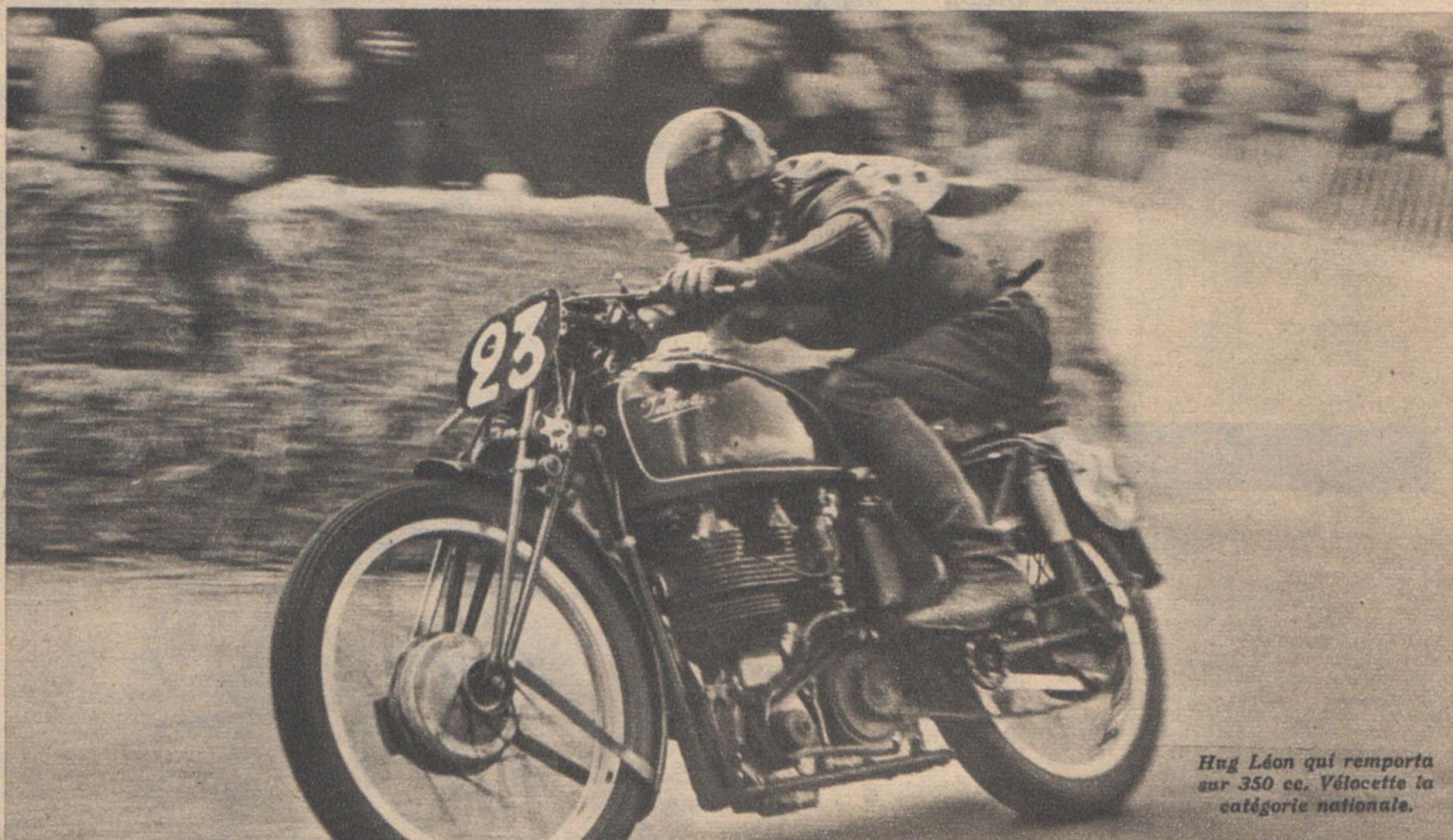
Au Prix de l'Automobile-Club Vesifort-Franche-Comté, 7 concurrents prennent le départ. Drion est en tête durant les deux premiers tours, mais Murit quitte la 4<sup>e</sup> position en passant Beteni, et Beauvais, pour prendre la 2<sup>e</sup> place.

1. Murit (Paris) sur Norton, 1 h. 1 m. 22 s. 3/5; 2. Drion (Paris) 1 h. 1 m. 50 s. 3/5; 3. Beauvais (Paris) à 1 tour; 4. Betemps (Chambéry) à 3 tours; 5. Meuwly (Suisse) à 16 tours.

Course 350 cmc.

Le Vésulien Collot prend immédiatement la tête, suivi par Monneret Georges, Gerber et Monneret Pierre. Le leader couvre le 2<sup>e</sup> tour en 1 m. 45 s., moyenne 79 km. 885. Descamps abandonne au 6<sup>e</sup> tour, imité par Emo au 7<sup>e</sup> tour. Collot augmente légèrement son avance au fil des tours et l'ordre des suivants ne change plus. Finalement, il gagne avec 2 secondes d'avance sur Monneret, Gerber et Monneret Pierre.

1. Collot (Vesoul), sur Norton, 54 m. 18 s. 4/5; 2. Monneret Georges (Paris), 54 m. 20 s. 4/5; 3. Gerber (Suisse), 54 m. 59 s. 3/5; 4. Monneret Pierre (Paris), 54 m. 59 s. 4/5; 5. Murit (Paris) à 2 tours; 6. Besse (Sillingy) à 2 tours; 7. Houel (Paris) à 4 tours; 8. Guérin, à 17 tours.



Hug Léon qui remporta sur 350 cc. Velocette la catégorie nationale.

## DIVERS

**SPECIALISTE DRESCH.** Molisse-Motos  
80, bd H.-Sellier, Suresnes (Seine).

**DRESCH** spécialiste, **MOLISSE MOTOS**, 80, boul. Henri-Sellier, Suresnes (Seine). Mise au point, réparations, vente, achat, échange, stock pièces détachées tous modèles.

**BOTTES** cuissardes, bas prix, tarif c. timbre, stocks américains. Remoncourt (Vosges). M. Léon Bourgeois.

**EXACTA** 4x6 1/2, parf. ét. Objectif Exactar 3,5, vit. lentes 1000. Px 20.000 fr. Nebout, 22, r. Croix-du-Val, Meudon (S.-et-O.). Tél.: Obs. 15-26.

**VESTE** cuir RAF doubl. fourrure nve. Px 12.000 fr. De Seynes, 7, r. S.-Mercier, Paris-15°.

**DESSINATEUR** disp. 15 h. par sem. Exéc. de tous plans. P. études, déplacements éventuels. J. Simon, 30, r. des Bourdonnais, Versailles.

**RECH.** ou ach. réser., selle, phare, guidon, cadre B.M.W. R.71 ou R.61, culasse, carbur. capotage moteur, dynamo bobine, Zundapp K. 500 lat. V. Jaouen, Coatulem, Plouzané (Finistère).

**A CEDER** fonds cycles, motos, cse départ, agence gdes marques, atelier, magas., beau logement, jardin, garage, gros chiffre aff. Région Ouest, 35 km. bord de mer. Ecrire *Motocycles*

**KAYAC** démontable, poids 13 kg, pontage complet avec 7 m. de bandes échouage sacs pour emballage, marque Lapon, sortie fin novembre 1950, état neuf, Px 35.000 fr. Varaine Serge, 19, avenue d'Albigny, Annecy (Hte-Savoie).

**ACHAT COMPTANT**  
Tous Vélocitateurs, Motos  
— Scooter, Deryn —  
**DELAIRE**  
14, mpasse de la Gaîté - DAN. 55-43

## HOTELS - PENSIONS

**PENSION** « Les Dahlias », rue du Stade, Le Val-André (Côtes-du-Nord), cuisine soignée, vue sur la mer. Px avantageux pour juin et septembre.

**SUR LA ROUTE BLEUE...** « Chez Marguerite ». Cuisine soignée. Prix modérés. Prévenir d'avance pour être royalement traité. Savigny-en-Sancerre (Cher). Tél. 10.

## VENTES

**RENE GILLET 125.** Px 70.000 fr., tr. bn ét., bien équip. Ecr. Fraisse, 24, r. Kallog, Plessis-Robinson (vis. chez M. Goujon, 19, r. J.-Jaurès, Plessis-Robinson).

**HARLEY 750** luxe av. pare-br., pare-ch., 2 klaxons, 2 ph. anti-brouil., feu clign., selle bi-place, peau tigre, sac. orig., mot. rév., peint. et chr. ét. nf., px à déb., urgent. Tél.: Cha. 31-80, 14, r. Georges, La Garene-Colombes.

**ZUNDAPP** orig. 800 cmc., 4 cyl., ét. nf., side luxe. Px 200.000 fr. Robin, à Saujon (Ch.-Mar.).

**B.M.W. R.51**, ét. nf., ent. équip. Px 280.000 fr. Taury, 50, r. O.-Mirbeau, Paris-19°. Tél.: Eto. 19-30.

**TERROT 500 R.S.S.E.**, bn ét., pns nfs. Aufrère, 36, r. Sibuet, Paris-12°.

**NORTON 500 cmc. 50.** Spéciale cross alu. Px 200.000 fr., susp. Thevenet, 237, av. J.-Jaurès, Clamart.

**SIDE BERNARDET** ét. nf. Gosselet, 54, rte de Flandre, La Courneuve (Seine).

**D.K.W. 198** parf. ét. Perrin, 61, r. Lauriston, Paris.

**GNOME-RHONE 125 R.3**, bn ét., access. Px int. Moles, 5, r. L.-Dierx, Paris-15°.

**CUCCIULO** orig., susp. AV. et AR., 2 vit., par poignée tourn., roulé 1.000 km., cse santé. Asnières-Photos, 78 bis, av. de la Marne, Asnières. Tél.: Grd. 49-13.



## PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres,  
signes ou espaces :

200 francs

## MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères

Spécialiste BMW

151, Rue Marcadet - PARIS (18°) — MON. 24-40

VOUS AUREZ LA

# Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment tous  
ACCESSOIRES et ÉQUIPEMENTS aux PRIX LES PLUS BAS  
chez les SEULS SPÉCIALISTES DEPUIS 20 ANS

## REVIL ETS

82, Avenue des Ternes — 225, Boulevard Pereire  
PARIS - 17<sup>e</sup> Dépôt MACOMBYNN ÉTO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

## PENDANT LE SALON

Pour vos repas d'affaires ou d'agrément

### au FRANCO-ITALIEN

Cuisine soignée — Ambiance agréable — Prix modérés

9, rue Brunel, PARIS-17<sup>e</sup> — Métro Argentine — ÉTO. 14-54

## MOTOCYCLES

## ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE  
DÉFENSE

### M. Louis FRANCHET

Assureur-Conseil

22, Rue E. Deschanel — ASNIÈRES

— Tél. GRE. 15-25 (de 13 à 15 h. de préférence) —

100 CMC. de course. 125 cmc. M.V. Agusta. Px à déb. Gache E., Splendid Garage, Istres (B.-du-Rh.).

**B.M.W. 250 R.23**, fche télesc., cardan, sélec. Px 135.000 fr. facil. paiement. Linder. Tél.: Ric. 54-49.

**ROYAL-ENFIELD 500** cme nve, tr. réc. équip. **NORTON E.S.2**, susp. AR. fche télesc., parf. ét., équip. **MONET-GOYON 125**, Villiers, sélec., susp. AR., abs. nve équip. **ROYAL-ENFIELD** twin 1951, fourch., télesc., susp. AR., ét. nf., équip. Aris, 11, r. Labie, Paris-17°. Tél.: Eto. 08-66.

**PIECES ET MOTOS** incomp. et cadres. **INDIAN** type C.A.V. **BIANCHI 500** lat. **GUZZI 500** soup. opposées. **GNOME 250, 350, 500, 750**. Carters moteurs et boîte 4 vit. **BENNELLI 500**, roues nves. **RENE GILLET 750**. Pièces div., occas. **MOTO-BECANE, PEUGEOT, JAP, SAROLEA, B.S.A...** etc. Pneus **RIBBED 26x300**, jantes de 21. Voit. **D.K.W.**, 6 CV. 4 cyl. en V, 100 cmc., 2 tps, décapot. Rem. à nf., ét. impec. garant. Moto compét. **MAGNAT-DEBON 175, 250, 350, 500**, cme nves. Nougier frères, St-Andiol (B.-du-Rh.).

**DOUGLAS 600 1936**, 4 vit., pièces détachées, orig. mécan. parf. Px 120.000 fr. Guiberti, 47, av. de l'Opéra. Tél.: Opé. 07-38.

**TERROT 350 H.C.T. 1950**, sélec. fche télesc., 6.000 km., nve, tansad, cse achat auto. Px int. Joussetin, 166, av. St-Jean, Niort (D.-S.).

**CAUSE** dép. étranger. **MONET-GOYON 250** lat. px 60.000 fr. **ARIEL 350** culb., 4 vit. sélec. px 140.000 fr. ou échge ctre voit. val. max. 120.000 fr. Ford de préférence. 6, r. des Bois, Ville-d'Avray. Tél.: Chaville 17-41.

**TERROT 500** culb. **AGAS** side, ét. nf. 8.000 km. Px 210.000 fr. Ogier, 45, av. Brazza, Romainville (Seine).

**VELOMOTEUR** aux. Mosquito, homme, dame, pas compl. rodé, 600 km. Albiges, 176, r. Combes, Bordeaux.

**ARIEL 500**. Red Hunter, cme nve. Px 180.000 fr. Moreau, 3 bis, r. Remises, St-Maur (Seine).

**NORTON 500 1950**. Spéc. cross, alu, susp. Px 200.000 fr. Ecrire *Journal*.

**TERROT 350** lat., bn ét., b. équip. Px 70.000 fr. 18 à 20 h. Tourigny, 91 bis, r. d'Aguesseau, Billancourt.

**ENSEMBLE** side 500 culb., bn. ét. génér. Px 80.000 fr. Houssard, 32, r. A. Sarnon, Sceaux.

**BICYCLETTE** homme mot. auxiliaire Vap.4, guidon poignée tournante, tr. bn. ét. Px 25.000 fr. Tél.: Opé. 58-85.

**TERROT 500** lat., 4 vit. sélec., à roder, av. side Buffler aéro-capot, parf. ét. Px 145.000 fr. **TERROT 4 CV.** lat. H.S.T. bon ét. Px 50.000 fr. F. Verrier, Brasseyn-Plaine (Côte-d'Or).

**GILLET-HERSTAL 500** culb. bn. ét. gén. Px 70.000 fr. Vis. 34, av. G.-Clemenceau, Neuilly-Plaisance (S.-et-O.).

**INDIAN SCOUT 500** bicycl., side vanad., ét. impec. Pns nfs. Px 120.000 fr. Vis. soir à part. 16 h. Duvernoy, 140, av. d'Italie, Paris-13°.

**TALBOT M.67**, 11 CV., bien chaus., ét. mécan. garant. De Seynes, 7, r. S.-Mercier, Paris-15°.

## MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES *Velocette*

MOTOBECANE

TERROT *BERNARDET*

toujours prêt à vous satisfaire

78, AVENUE DES TERNES  
PARIS-17° GAL 78-95-

**Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES, 14, rue Brunel, PARIS-17<sup>e</sup>**

23 numéros par an (un seul numéro en août)

Un an..... 800 fr. — Six mois..... 450 fr.

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux :  
Salon et Compte RenduPayable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par mandat-carte,  
mandat-poste, chèque bancaireBELGIQUE : Un an, 160 fr. belges — GRAND-DUCHÉ : 6 mois, 85 fr. belges  
C. C. P. 387-660, Marianne WEBER Bruxelles

NOM : ..... ADRESSE : .....

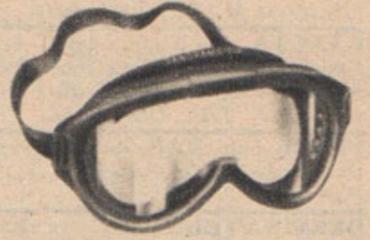
L'abonnement partira du numéro .....

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces,  
à utiliser pendant la durée de l'abonnement.\* Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent  
abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée  
proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)**SAROLEA****MOTOS NEUVES DISPONIBLES**  
ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATIONS  
Pièces Détachées d'Origine

AGENCE OFFICIELLE

**F. DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart, PARIS-9<sup>e</sup>****La lunette PANORAMA**  
est vendue par LADEVÈZE50, rue Brunel, PARIS-17<sup>e</sup>**PRIX : 1.090 fr.**

Prix spéciaux pour Agents

**LES QUALITÉS OTOM**

Il est étanche...

**le TUBOTOM****OTOM S.A.**5 bis RUE FRANKLIN, COURBEVOIE  
DÉF. 21-63 \* 25-91**AMILCAR** Sport M.4, 7 CV., 4 vit., mot.  
chemis. acier, 1.500 km., pont AR. sport  
nf, dble frein, ét. mécan. impec., pneu nfs  
27x4 ballon, vit. 90/100. Px 150.000 fr.  
Poulalion, horloger, 215, av. de la Gare,  
Ste-Geneviève-des-Bois (S.-et-O.). Tél. 203.  
Mot. **HEMY** 33 cmc., roulé 3.000 km.  
Cse double empl.**JAWA 350** bicycl., ét. impec., rodée  
4.800 km., fche télesc., susp. AR. sélec.  
4 vit. M. Borron, pâtisserie, Jujurieux  
(Ain).**SILENCIEUX**  
**SPIROSS****LE DERNIER MOT DE LA TECHNIQUE**  
**DU SILENCE**Absorption intégrale des explosions  
Évacuation des gaz par dépression31, Av. du Général-Leclerc  
BOURG-LA-REINE (Seine)**SIDE** Steib seul, parf. ét. Px 35.000 fr.  
Apr. 18 h. Jean, 15, r. Béranger, Paris-3<sup>e</sup>.**ARIEL 350** culb., type X.G. 4 vit. sélec.  
tr. bn. état. Gendarmerie, Norrent-Fontes  
(P.-de-C.).**SCOOTER** Bernardet 125 luxe, ét. except.  
Malteste, 4, av. Berthelot, Draveil (S.-et-O.).**NORTON** Big four av. side Simard, tr.  
bn. ét. px int. ou éch. ctre B.S.A. ou B.M.W.  
2 cyl. Villiers-Motos, 65, av. de Villiers,  
Neuilly-sur-Seine. Tél. : Mai. 43-02.**AFFAIRE** unique, cse dble empl., splend.  
P.56, fourc. télesc., équip. spéc. cul. Mau-  
courant, tansad spéc. Mérat, sac. Le tout  
ent. nf, 900 km. Px 120.000 fr. Lenormand  
S.B.V., 118, Jg St-Martin. Tél. : Nor. 43-11,  
heures bureau.

Un essai vous convaincra



c'est un

**"DIEM"**MOTEUR AUXILIAIRE POUR  
VÉLOS ET TANDEMS2 VITESSES - REFRROIDISSEMENT PAR TURBINE  
18-30, RUE DU BARRÉO - PARIS 20<sup>e</sup>  
MÉNIL 48-47**MALTERRE 175** impec. à crédit, cause  
dble emploi. Falaise, 55, av. Secrétan,  
Paris-19<sup>e</sup>.**ÉCHANGES****FORD** c. int. A. 19 CV. 1931. 101 1/2 ctre  
moto améric. Héroult, St-Maurice (Nièvre).**VENDS** ou échange ctre moto 350 B.E.  
motocar 500 BE marche à term. comp.  
Moteur Jap. Pont Mercedes, boîte et dem.  
Jawa. Châssis tube et 4 roues comp. Le  
tout bn. ét., Carrosserie, Decomp, 23, quai  
de la Ville, Béthune (P.-de-C.). Tél. 458.**VENDS** ou échge Amilcar 7 CV. gd sport,  
2 pl., tr. bn. ét. Raffin, 25, rue Redisson,  
Tarare (Rhône).**VENDS** ou échge V. Voltswagen milit.  
6 CV. ctre Solex ou Moby. Masson, 104, r.  
Erlanger, Paris-16<sup>e</sup>.**FULGUR**  
va vite  
en  
tout terrain**Éts TAILLANDIER**  
61, Rue de la Prévoyance - VINCENNES (Seine)**VENDS** Matchless 350 sport, freins aju,  
grosneur 280, fche télesc., susp. AR.,  
Reprend. vélomot. compét. ou tourisme.  
Verdier, Trèbes (Aude).**VENDS** ou échge Harley 750 gd luxe,  
bleue, crème, chrome. Selle bi-pl. p.-chocs,  
3 ph., 2 Sanor, acces. Impec. ctre voit.  
sport cabriolet bn. ét. Chaton. Tél. : Fla.  
26-02.**SINGER** gd luxe, roadster 4 pl. s/s capote  
ctre Rovin 2 pl. R. S., 30, bd H.-Sellier,  
Suresnes.**MOTOBECANE** 125 lat. impec., tte  
équip., ctre pte voit. Paie dif. Chaturaux,  
8, r. Carrières, Suresnes.

(Suite de la page 17.)

avantages d'une transmission à car-  
dan. On n'appuiera jamais assez sur  
l'importance de la protection des  
chaînes; la nouvelle clientèle moto-  
cycliste s'apparente fort à l'utilisateur  
automobile, en ce sens qu'elle se  
souciera bien de mettre de l'essence  
dans le réservoir, même au besoin  
de l'huile!!! mais appréciera fort peu  
la nécessité d'effectuer un réglage  
quelconque. C'est pourquoi tout ce  
qui concourt à faciliter l'entretien  
d'une motocyclette doit être souligné.La vitesse donnée par le construc-  
teur est 100 kilomètres-heure; malgré  
l'absence de rodage; nous avons pu,  
en jouant avec la manette d'air,  
accrocher facilement le 80 de comp-  
teur sans serrer. Les vitesses passent  
impeccablement; seul le point mort  
se trouve plus difficilement, là égale-  
ment le rodage est à incriminer.On peut noter : l'outillage complet  
et l'antivol Neiman, ainsi que l'empla-cement des repose-pieds du passager,  
qui est prévu.En résumé : bonne tenue de route,  
freinage moyen, confort, silence mé-  
canique, propreté, économie.

A. NEBOUT.

**DESCRIPTION TECHNIQUE**Alésage : 67 mm. de diamètre.  
Course : 70 mm.  
Cylindrée : 247 cmc.  
Compression : 1 : 6.  
Cycle : 2 temps.  
Régime maximum : 4.800 t./min.  
Régime normal : 3.200 t./min.  
Avance à l'allumage : 5 mm.  
Puissance maximum : 9 CV. à 4.800 t.  
Puissance normale : 6 CV. à 3.200 t.  
Chaîne de bloc-moteur : 3/8x5/16 à rouleaux  
60 maillons (sans fin).  
Rapport de démultiplication du pignon moteur :  
1 : 2,3.  
Rapport de démultiplication des vitesses :  
1<sup>re</sup> vitesse 1 : 2,77; 2<sup>e</sup> vitesse 1 : 1,59;  
3<sup>e</sup> vitesse 1 : 1,29; 4<sup>e</sup> vitesse 1 : 1;  
Rapport de démultiplication du pignon de roue  
arrière : solo 1 : 2,69, sidecar 1 : 2,86.  
Rapport de démultiplication totale : solo 1 : 6,2,  
sidecar 1 : 6,6.  
Chaîne de transmission de la roue arrière :chaîne à rouleaux 1/2x5/16, 120 maillons avec  
attache de fermeture rapide.

Dispositif d'allumage : MLZS 6/45/60.

Carburateur : Bing.

Type : AJ 2/22.

Gicleur principal : 95.

Diffuseur : 3.

Position de l'aiguille : III.

Gicleur de ralenti : 0,40.

Vis régulatrice d'air : 2 1/2 tours, ouverte.

Consom. carburant (60 km/h.) : 2,75/100 km.

Écartement des roues : 1.375 mm.

Distance minima du sol : non chargé 125 mm.,

chargé 115 mm.

Largeur totale : 780 mm.

Longueur totale : 2.065 mm.

Hauteur totale : 920 mm.

Hauteur de la selle : 700 mm.

Dimension des jantes : 2 1/2x19.

Dimension des pneus : 3,00x19.

Pression du pneu avant : 1 kg.

Pression du pneu arrière : solo 1,3 kg.

Pression du pneu arrière : solo 1,3 kg., siège

arrière 1,8 kg.

Poids normal : 128 kg. (135 kg.\*).

Poids avec siège arrière : 133 kg. (140 kg.\*).

Limite de charge admissible : 150 kg. (153 kg.\*).

Capacité du réservoir à carburant : 14 l.

Bougie : pour usage normal : Bosch W 175 T 1

ou Beru K 175 b 1/14 U; par temps chaud et

grandes randonnées Bosch W 225.T 1, pen-

dant le rodage Bosch W 140 T 1.

\*) Poids avec suspension arrière « Jurisch ».

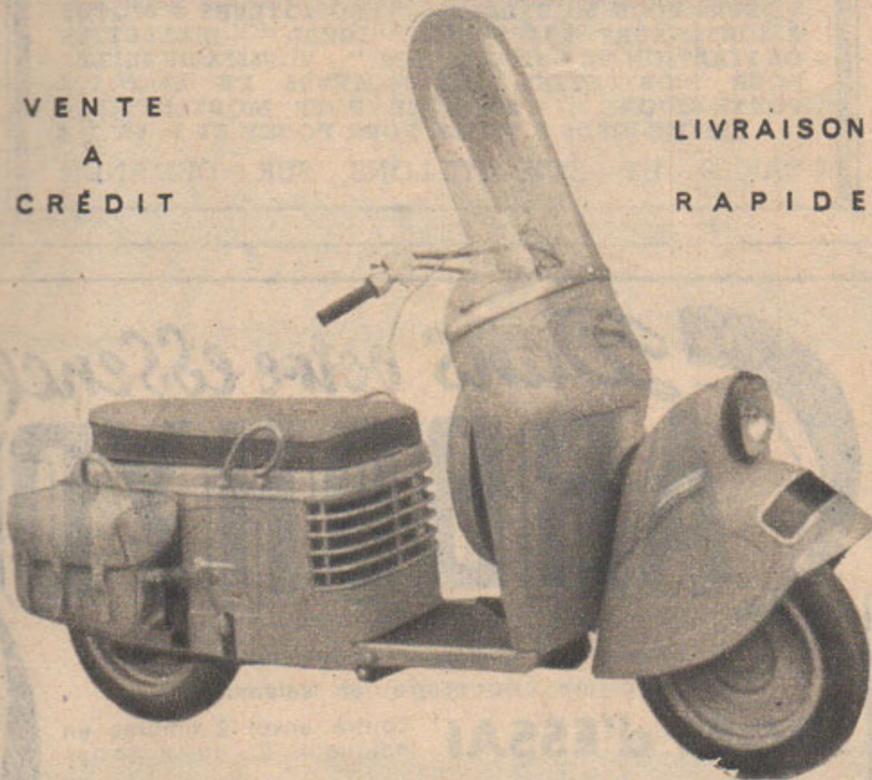
Avant de vous décider pour votre  
Scooter **BERNARDET**

CONSULTEZ

**IMPÉRIAL-GARAGE**

VENTE  
A  
CRÉDIT

LIVRAISON  
RAPIDE



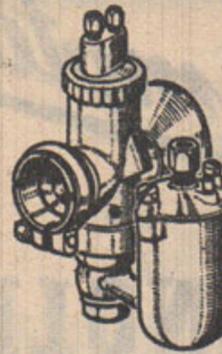
**23, Boulevard de Courcelles**  
**PARIS-8<sup>e</sup>**

Métro VILLIERS

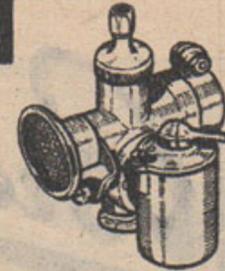
LABorde 77-40

**AMAC**

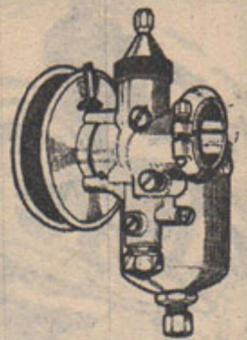
**AMAC**



Type MOTO

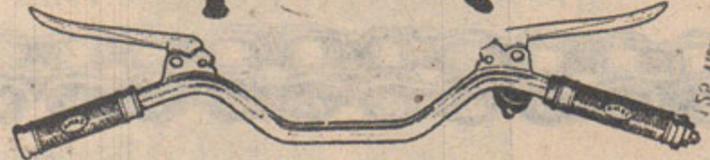


Type BABY  
(pour moteurs  
auxiliaires)



Type  
VELOMOTEUR

**AMAC**



GUIDON MODELE 1951  
nouvelle poignée tournante



COFFRET  
pièces de  
rechange

En vente  
chez tous les spécialistes

Catalogue et documentation  
à MM. les Agents  
sur demande.

**STATION-SERVICE-AMAC**  
21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02

Avec la Super-Culasse

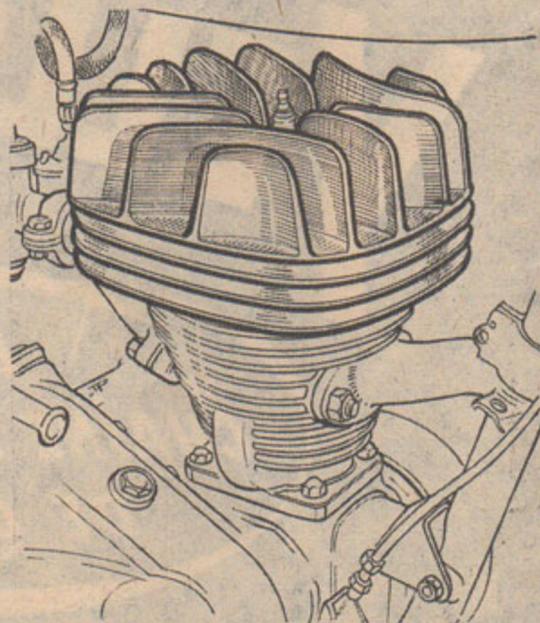
**MAUCOURANT**

Refroidissement nettement supérieur

Plus de perles à la bougie

Performance améliorée

EN VENTE :  
chez tous  
les Motoristes  
et  
**147, B<sup>d</sup> Ney**  
**PARIS-18<sup>e</sup>**

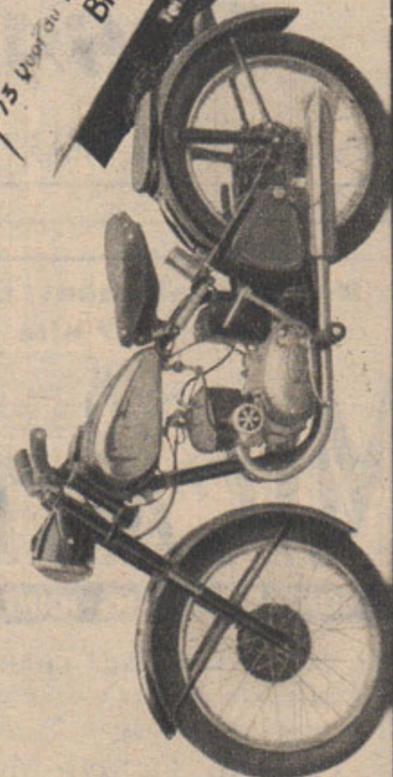


Tél. : MARcadet 46-78

**AGENCE OFFICIELLE DES CÉLÈBRES...**

**Robert Kiéne**  
75, V<sup>o</sup>ur du POINT-du-JOUR  
BILLANCOURT  
TÉL. NOL 64 02

Toujours du disponible



TOUTES LES PIÈCES  
DÉTACHÉES D'ORIGINE

**VENTE à CRÉDIT**

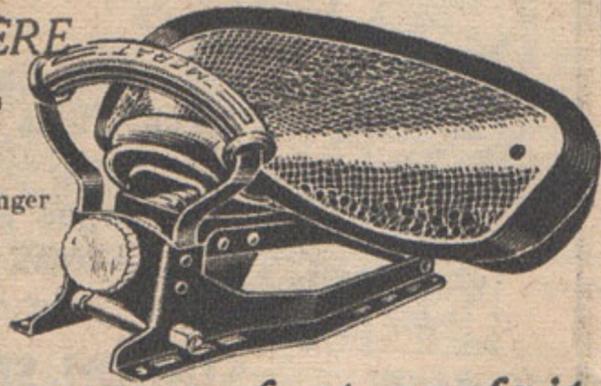


**Brampton**  
&  
**RENOLD**

LES MEILLEURES CHAINES DE MOTOS DANS LE MONDE ENTIER.



SIEGES ARRIERE  
**MERAT**  
Breveté France et Étranger



•••

*Le seul*  
*qui procure un confort parfait*

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

Si vous voulez acheter votre  
MOBYLETTE, MOTO ou VÉLOMOTEUR  
adressez-vous aux spécialistes

**RENAULT ET CAMUS**

VENTE A CRÉDIT

GULLER **BSA** MOTOBÉCANE

2<sup>bis</sup>, rue du Troisy, CLAMART (Seine) - MIC. 06-35

Etudiée spécialement pour la moto,  
elle TIENT et elle DURE la

BOUGIE ISOLANT MIKA ALLUMAGE

**MICASTELL**

DEMONTABLE · SANS JOINT · INCASSABLE

ADOPTÉE PAR DE NOMBREUX CHAMPIONS MOTOCYCLISTES  
*Un simple essai vous convaincra !*  
En vente chez tous Motocistes. Documentation technique à :

**D. C. A., 16, rue Octave-Mirbeau, PARIS-17<sup>e</sup>**  
— Tél. : GAL. 65-32 —

# SOCIÉTÉ LAQUEZ

FABRIQUE D'ACCESSOIRES POUR CYCLES ET MOTOCYCLETTES

5, RUE DE LUNÉVILLE — PARIS (19<sup>e</sup>)

DESSUS DE SELLES · TABLIERS · MANCHETTES · RÉTRO-  
VISEURS POUR MOBYLETTES, VÉLOMOTEURS & MOTOS  
AMORTISSEURS ADAPTÉS "IDÉAL" · BIELLETES  
DE FIXATION DE GUIDON "V.M." · HOUSSES DE SELLES  
POUR MOBYLETTES, VÉLOMOTEURS ET MOTOS ·  
PORTE-BIDONS · PARE-BOUE POUR MOBYLETTES ·  
REPOSE-PIEDS A VISSER POUR PONEY ET P. 56.

TARIFS ET ÉCHANTILLONS SUR DEMANDE

## Dans votre essence

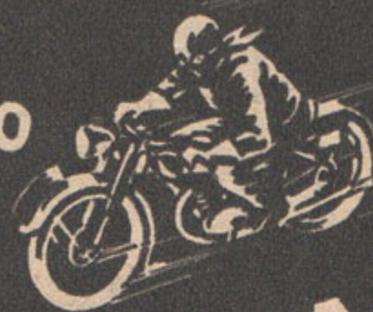
# CARBOHYD

Economie et puissance incomparables  
supprime cliquetage et calamine

**DOSE d'ESSAI** contre envoi 2 timbres en  
indiquant 2 ou 4 temps

aux LABORATOIRES CARBOHYD  
111, Boulevard Magenta - PARIS

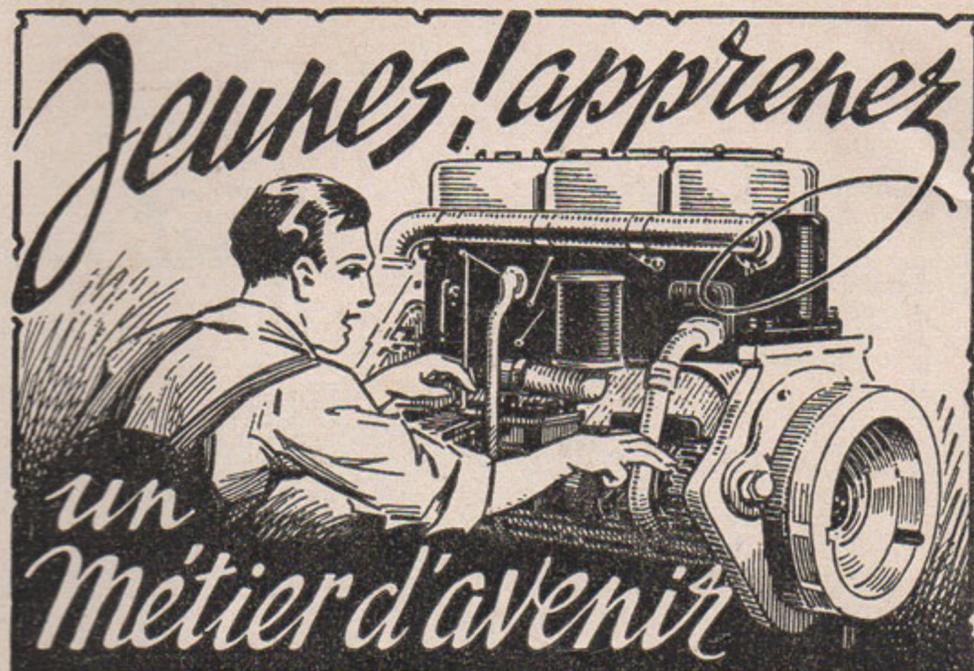
POUR  
VOTRE MOTO



# YELLOW

LA  
CHAÎNE FRANÇAISE  
DE QUALITÉ





Ne laissez pas passer votre chance!...

Après quelques mois d'études faciles **PAR CORRESPONDANCE** vous pouvez vous créer une situation intéressante dans l'Industrie ou le Commerce de l'Automobile comme Technicien ou Mécanicien-Electricien.

Préparation au Service Militaire **ARMÉE MOTORISÉE - AUTORAIS - P.T.T. - MOTOCULTURE**, etc...

Enseignement spécialisé, 16 années de succès.

**"COURS TECHNIQUES AUTO"**

Rue du Docteur CORDIER, SAINT-QUENTIN, (Aisne)

Renseignements gratuits sur demande.

Publicité LANGLET

S.A. Novvi Capital 16.000.000  
12 a 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine)  
Tél. Nord 66-71 (2 lignes) R. C. Seine 225.455.B

*Graissage parfait, Clients satisfaits...*



avec la  
**SOLEXINE**  
le Carburant  
des Moteurs  
2 Temps  
créé par  
**Solex**

- ★ Qualité constante
- ★ Pas d'encrassements
- ★ Pas de calamine
- ★ Utilisée par 200.000 VeloSoleX et la plupart des 2 temps

**Et la Solexine se trouve partout.**

Dans les Postes Energic-Energol et les 300 Stations-Service VéloSoleX.  
Demandez-en la liste à VeloSoleX, Courbevoie (Seine).