

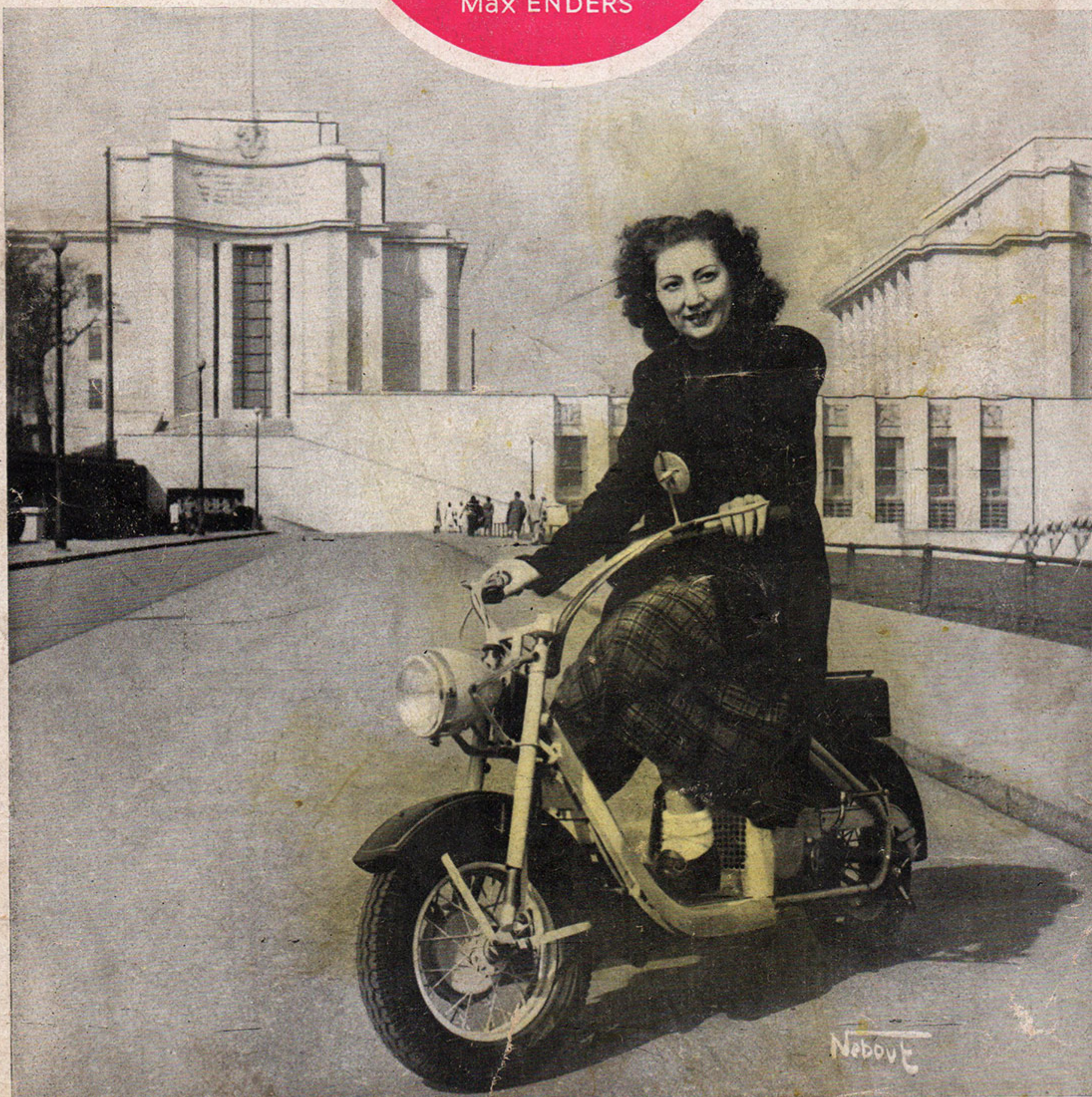
1<sup>re</sup> ANNÉE - N° 9  
M A R S 1948

REVUE  
MENSUELLE

LE NUMÉRO  
25 FRs

# MOTOCYCLES

DIRECTEUR :  
Max ENDERS

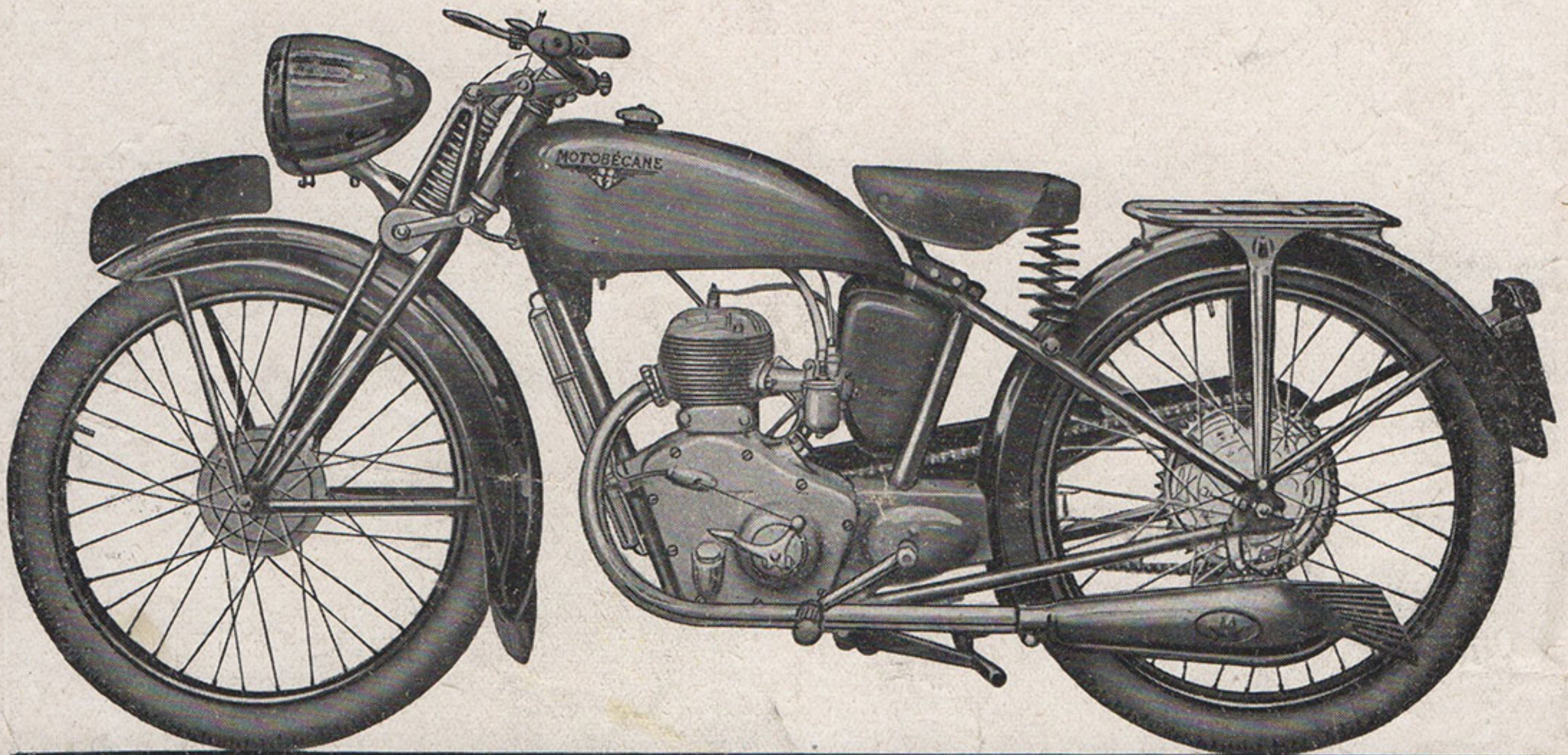


# MOTOBÉCANE



VÉLOMOTEUR 125 <sup>cm<sup>3</sup></sup>

≡ BLOC-MOTEUR 4 TEMPS ≡



MODÈLE " STANDARD LATÉRALES "

TYPE D.45-B

*Graissage integral par circulation intérieure automatique*

P R I X

**58.800**

FRANCS

Ateliers de la **MOTOBÉCANE**, 18, rue Lesault, PANTIN (Seine)

# ALCYON

VÉLOMOTEURS

T. E. B.

T. E. B.

81, Av. de la Grande-Armée PARIS 31, Avenue de la République

AGENTS PARTOUT

# AUTOMOTO

a mis au point son

## VÉLOMOTEUR 125<sup>cm<sup>3</sup></sup> "A.S."

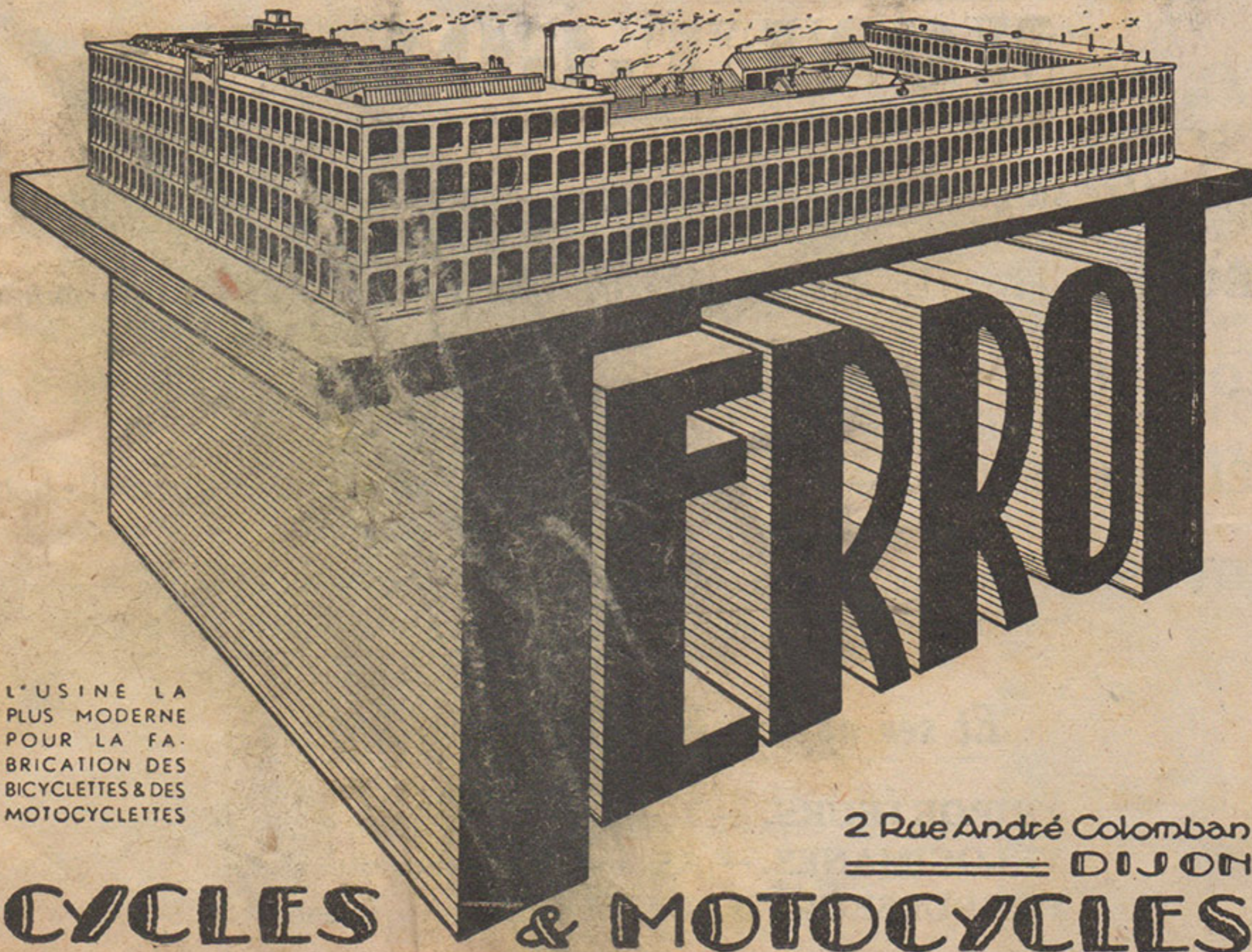


Cette machine présente les particularités suivantes :

- Cadre à double berceau avec douille de verrou anti-vol NEIMAN à la direction ;
- Bloc-moteur 125 cmc deux temps, trois vitesses ;
- Cylindre et culasse démontables sans obligation de démonter le moteur ou le réservoir ;
- Pots d'échappement étudiés spécialement pour le silence ;
- Selle à suspension compensée évitant le coup de raquette et le déplacement latéral et réglable suivant le poids du cavalier ;
- Garde-boue arrière à charnière facilitant l'enlèvement de la roue ;
- Centre de gravité très bas assurant une parfaite stabilité ;
- Empattement réduit facilitant les virages ;
- Longueur de chaîne réduite afin d'éviter les retentes fréquentes.

# AUTOMOTO

61, Av. de Rochetaillée - ST-ETIENNE (Loire)



L'USINE LA PLUS MODERNE POUR LA FABRICATION DES BICYCLETTES & DES MOTOCYCLETTES

2 Rue André Colombar  
DIJON

# CYCLES & MOTOCYCLES

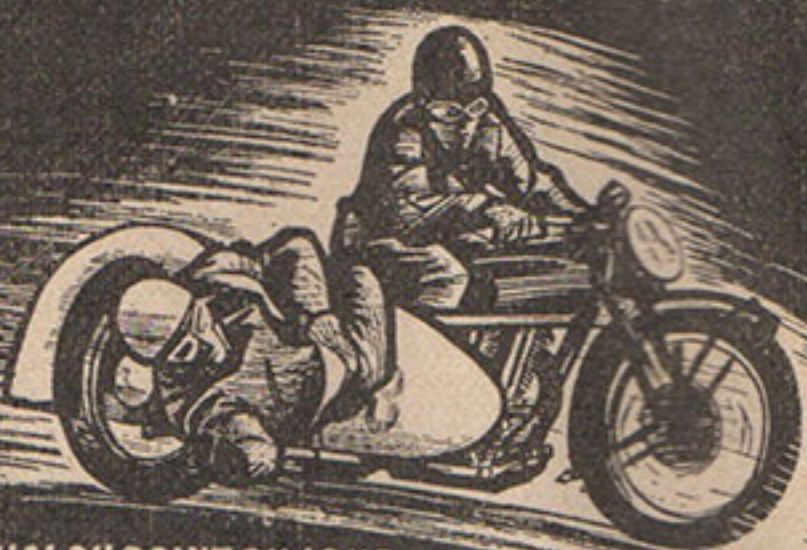
avec son isolant  
**MYTRAM**  
à haute teneur en alumine  
**SURCLASSE PARTOUT**  
LES MEILLEURES TECHNIQUES  
adopté par L'aviation  
militaire



**EYQUEM**

50 années : d'expérience  
de succès

**ROBERT KIÉNÉ**  
les meilleures  
marques de  
**SIDE-CAR,**  
toutes  
**PIÈCES DÉTACHÉES**  
Françaises et Étrangères  
**ACCESSOIRES**  
Pour Motocyclettes



**BILLANCOURT** 73 QUAI DU POINT DU JOUR  
MOL: 21-26



Votre Vélomoteur  
ou votre moto à  
l'abri du vol avec  
**L'ANTIVOL**  
**NEIMAN**  
qui bloque la direction  
Monté en série par les principaux  
constructeurs français & étrangers

**ANTIVOL**  
S<sup>TE</sup> **NEIMAN**

31, Place Saint-Ferdinand - PARIS (17<sup>e</sup>)

## **MONET-GOYON**

*Vous offre sa gamme de cycles et motocycles pour tous vos besoins*

**VÉLOS.** — H. & D. Grand luxe, extra léger. Avec ou sans nouveau moteur auxiliaire.

**MOTOROX.** — 34 cm<sup>3</sup>. Centré sur le pédalier - Utilisable avec dérailleur Adaptable sur toutes bicyclettes normales.

**VÉLOMOTEURS.** — S. 3 G. Économique et robuste - Avec nouvelle boîte de vitesses renforcée à verrouillage automatique.

**MOTOS.** — De réputation mondiale - 350 cm<sup>3</sup> latérale ou culbutée avec suspension arrière - Moyeu à broche - Boîte à sélecteur 4 vitesses.

*Et ses appareils motorisés utilitaires*

**TRIPORTEURS.** — Transportant le double de son poids.

**VÉLOCIMANES.** — A manivelles et changement de vitesses.

**PROPULSEURS NAUTIQUES.** — A avance réglable.

SIDE-CARS  
**BERNARDET FRÈRES**

22 RECORDS DU MONDE

**SPORT** ≡ **GRAND-ROUTIER** ≡ **GRAND-SPORT**

104, Avenue de la République, 104  
CHATILLON-SOUS-BAGNEUX

**VENTE - LIBRE**

— ALÉsia 24-20 et 24-21 —

ACCU SEC INSULFATABLE

**DARY**

*La Batterie Sèche!*  
**MOTO**

... et son

**chargeur**

40, Rue Victor-Hugo - COURBEVOIE  
(Seine) DÉF. 23-37

**RADIOR**

**CYCLES DE PRÉCISION**

ROUTE - COURSE - CYCLO-TOURISTE

**VÉLOMOTEURS**

MOTEURS 2 & 4 TEMPS

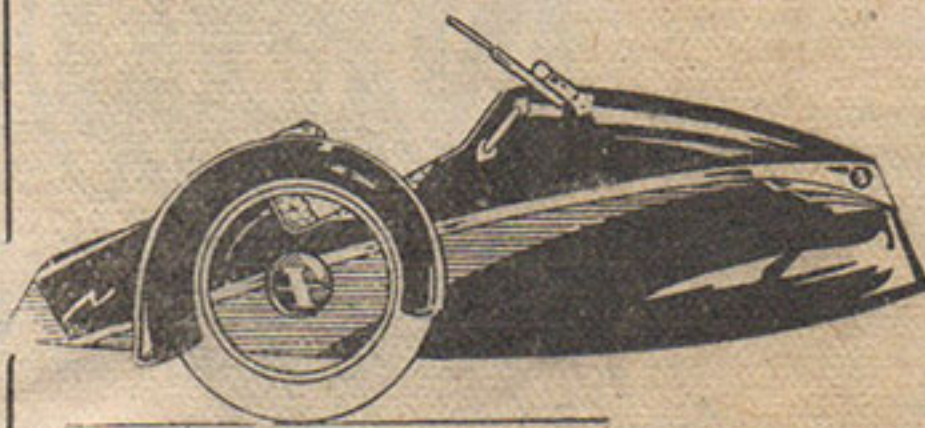
SUSPENSIONS — FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Usines & Bureaux. - BOURG (Ain). - Catalogue franco

Sidecars de grand luxe

**"IMPERIAL"**

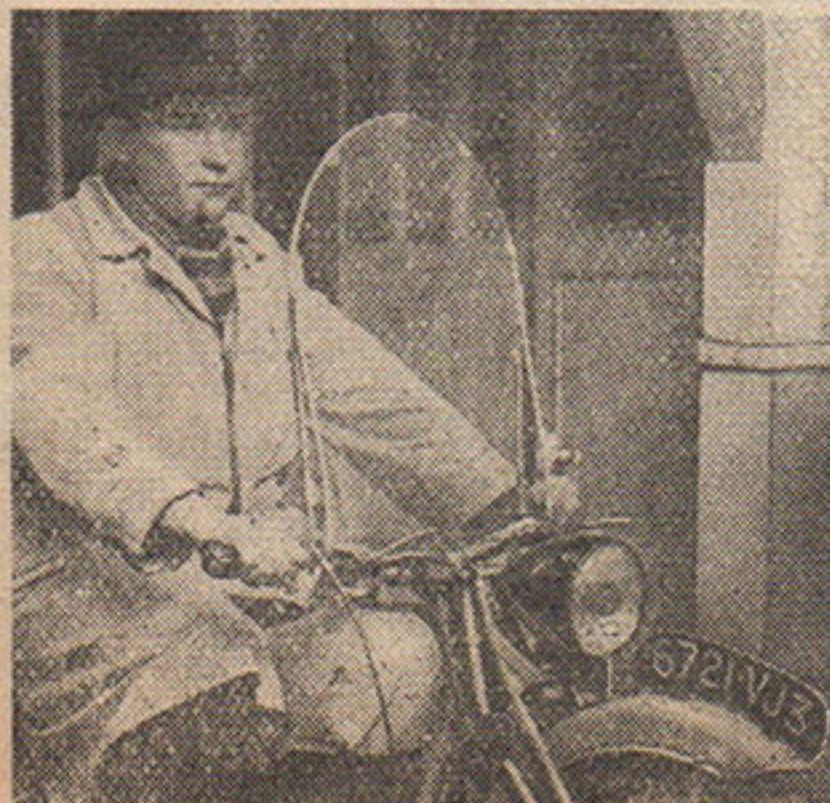
COUPE DE FRANCE 1937 - 1939



N'expose pas  
à la Foire

Nos modèles  
sont exposés  
à notre usine

Ets MARMONNIER, 6, impasse du Sablon, LYON - Tél. : Moncey 81-98  
(Angle, 74, route de Genas)



**QU'IL PLEUVE...**

**...QU'IL VENTE!**

**VOUS SEREZ ABRITÉS PAR LE**

**PARE-BRISE**

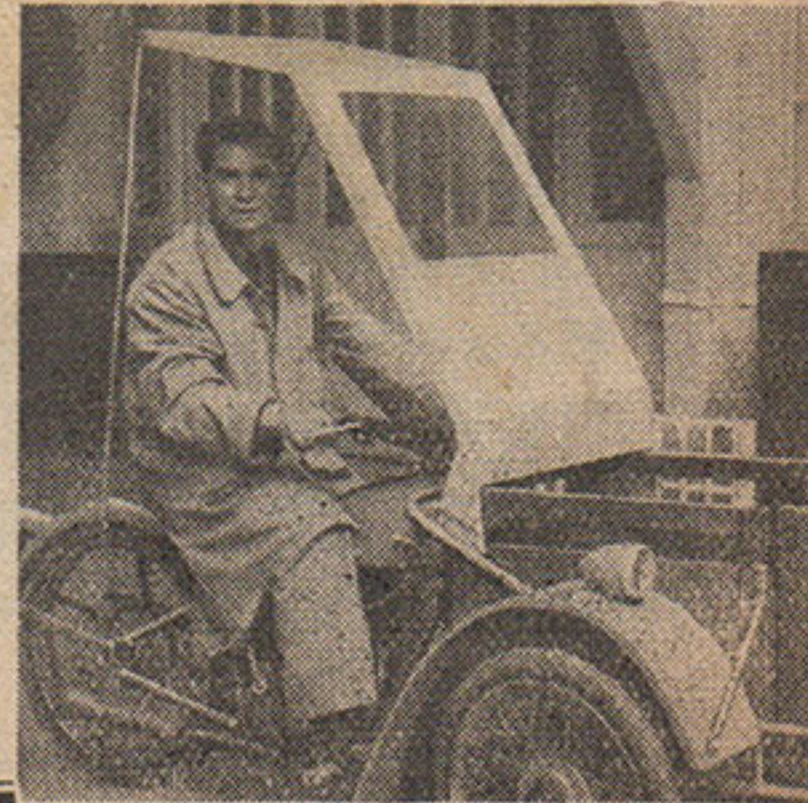
**"CARPENTIER"**

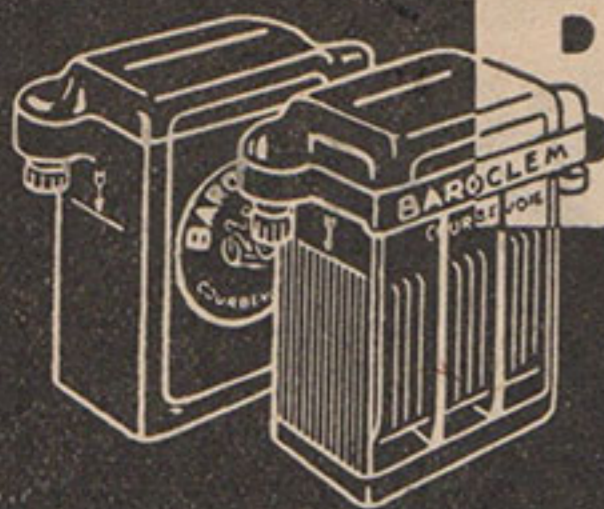
**GROS EXCLUSIVEMENT**

7, Rue du Cardinal-Mercier -- PARIS  
TRI. 55-20 - 14-76

41, Rue Deguingand -- LEVALLOIS  
PER. 48-38

**FOIRE DE LYON - Groupe 49 - Stand 39**





DÉPT. MOTO

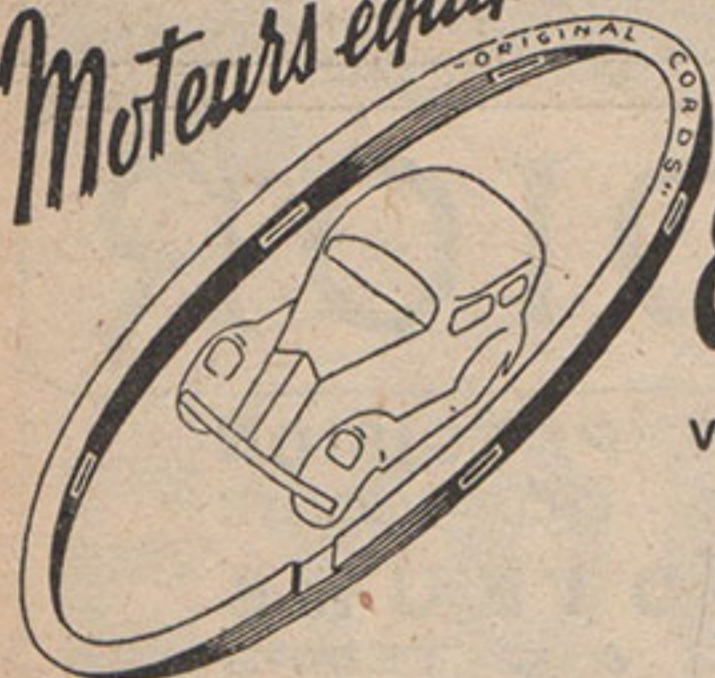
# BAROCLEM

*la Batterie de Qualité*



USINES A COURBEVOIE (SEINE)

*Moteurs équipés avec*



## CORDS

SEGMENTS MULTIPLES  
EN ACIER SUÉDOIS

*Economie*

*en Essence et  
huile assurée*

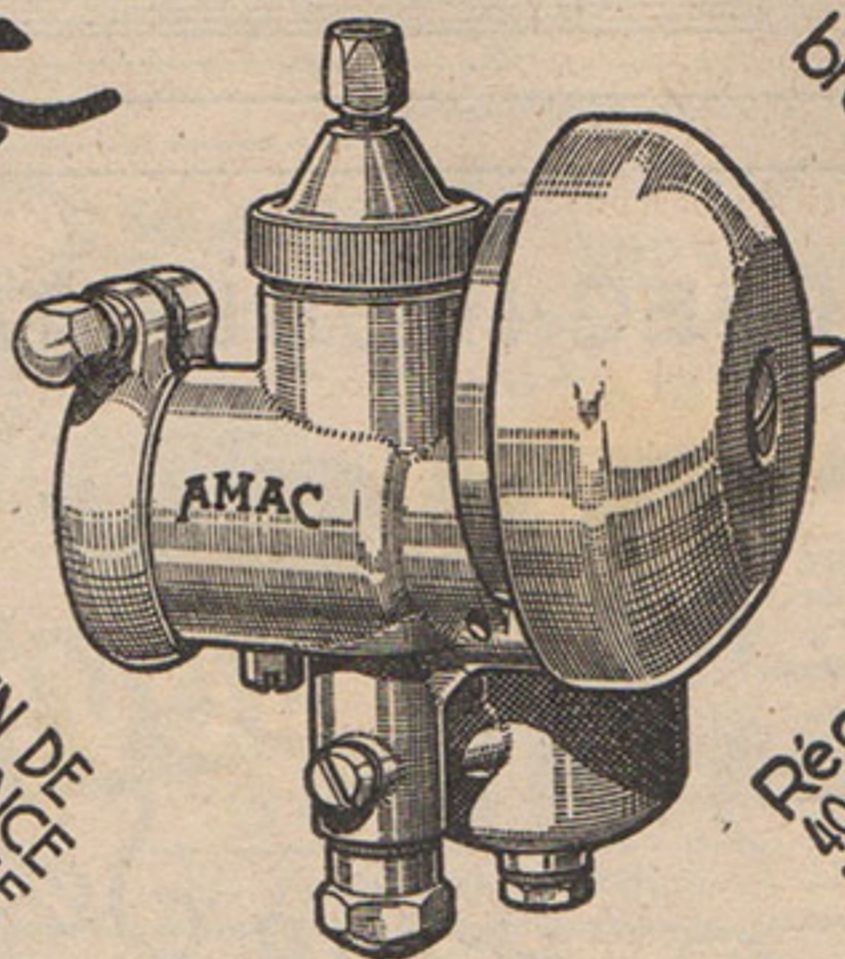
VOTRE GARAGISTE RÉNOVERA  
TOUS MOTEURS AVEC

## CORDS

VENDUS EN BOITE D'ORIGINE  
CHEZ SON GROSSISTE

**CORDS** MARQUE DE RENOMMÉE MONDIALE  
7, RUE DES ACACIAS, PARIS, 17<sup>e</sup> TÉL. GAL. 92-19

Avec  
**AMAC**



à  
cheminée  
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE  
PUISSANCE  
ECONOMIE  
MAXIMUM

Réglage:  
40 rue de Villiers  
LEVALLOIS  
PER. 06-02

## LA MOTOCYCLETTE DE GRAND LUXE

# NEW-MAP

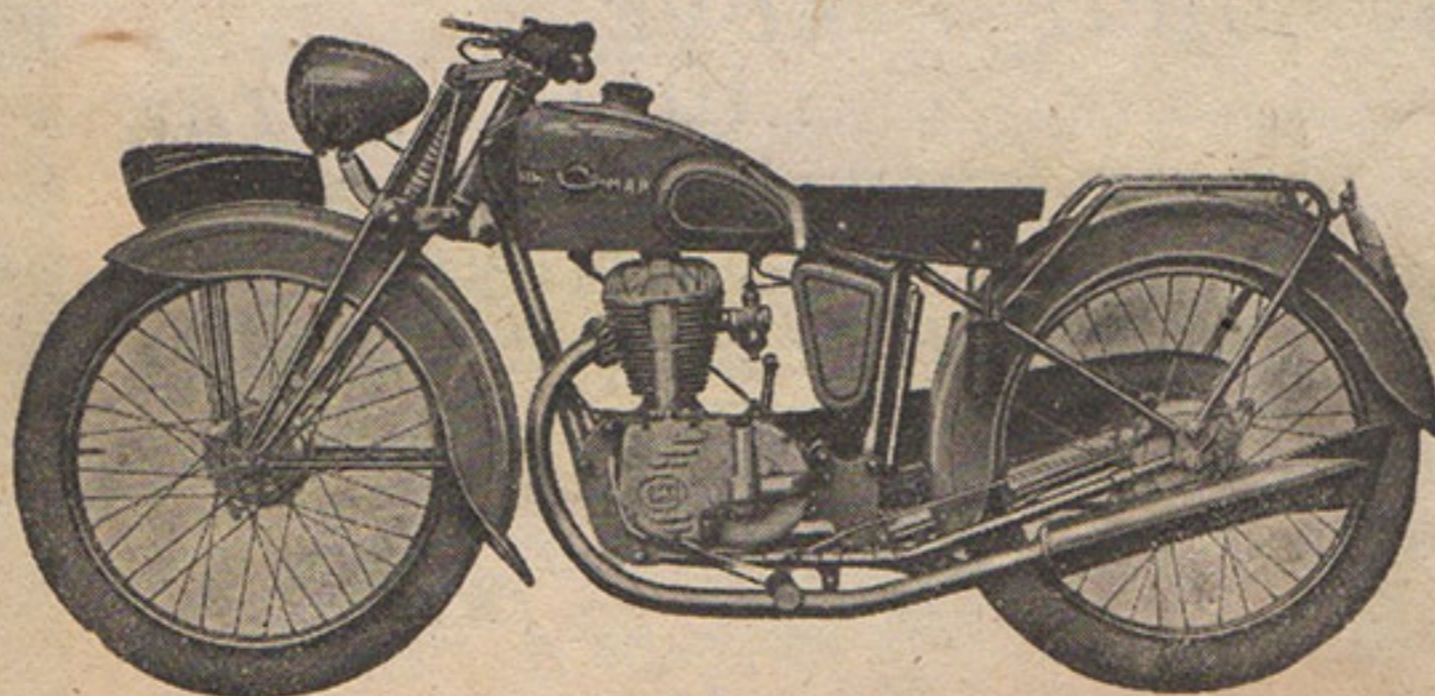
Pas de surprises

*Depuis 5 années déjà...! plusieurs milliers de vélomoteurs New-Map  
roulent équipés d'un moteur 4 temps à culbuteurs*

Le Prestigieux C 4 T 133 à culbuteurs - Livraison en série avec bon - Délai 3 mois

Prix et prospectus sur  
demande à

Motocyclettes  
**NEW-MAP**  
124, Avenue Lacassagne - LYON



**LYON**

124, Avenue  
Lacassagne  
VILLEURBANNE [98-38

MOTOCYCLETTES  
VÉLOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS

REVUE  
MENSUELLE

MOTEURS AUXILIAIRES  
SIDECARS  
CYCLECARS

# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR  
ROBERT LAJEUNESSE

DIRECTEUR :  
Max ENDERS

Rédaction - Administration - Publicité  
14, Rue Brunel, Paris-17 - Tél. Eto. 05-50

## DANS CE NUMÉRO

Les Echos.

Le scooter A.G.F.

Le Salon de Bruxelles.

La 125 René Gillet.

Le Courrier Lecteur.

L'équilibrage des moteurs.

Dans les Clubs.

Etc...

## MES GARS

*Mes gars sont des types impossibles ! que ce soit NEB, TOM, MARC.*

*Tels des cow-boys dans un ranch, rien ne compte que la monture.*

*Chacun a sa préférence, son parti pris, suivant ses convenances personnelles, la longueur de ses bras et de ses jambes, son style, ses reflexes.*

*Comme un chef de reprise au manège, il faut que je compose avec chacun : cette moto, c'est pour le sport, celle-là pour le fond, cette autre pour le docteur de campagne ; en voici une pour le dilettante, une autre pour le passionné de la clef anglaise et des réglages constants et cette dernière pour les débutants. Car il en faut pour tous les goûts.*

*Une chose est à retenir de tout ceci, de cet enthousiasme permanent, de ce feu sacré qui ne s'éteint jamais, c'est qu'une fois en selle le cavalier oublie la marque de sa monture ; il l'apprécie pour elle-même sans souci de ses origines.*

*Je voudrais que nos lecteurs s'imprègnent de l'atmosphère dans laquelle nous évoluons ; nous sommes des motocyclistes comme eux ; nous ne détestons pas les "fougueux mustangs", le rodéo ne nous déplaît pas, il entretient les reflexes, mais nous savons que ce genre de pur sang ne convient pas à tout le monde. Il n'y a pas de moto à tout faire. Chacune a sa destination, nous nous devons donc de les essayer toutes avec la même impartialité.*

*L'essentiel pour nous, étant sincères et faisant abstraction de toute considération personnelle, est que nos lecteurs en soient convaincus.*

NOTRE COUVERTURE :  
La jeune fille au scooter

*Enders Max.*





**Reverrons-nous ?**

Prochainement les spécialités Magura, poignées tournantes, manettes et leviers si appréciés chez nous, autrefois. L'ami Edmond, qui avait lancé en France ces articles de qualité, vient de partir vers leur pays d'origine pour essayer de nous en rapporter.

**Il se confirme.**

Que le nouveau carburateur Zénith, plus spécialement réalisé pour les moteurs de 100 à 175 cc., donne des résultats excellents. On sait déjà qu'une de ses particularités est d'avoir un gicleur latéral d'une grande accessibilité. Mais à ce premier avantage, s'en ajoutent d'autres qui intéressent directement le rendement, la reprise, la puissance aux bas régimes et la consommation.

Plusieurs constructeurs l'ont, dès à présent, adopté pour la série ; il est en cours d'essais chez d'autres et sera sans doute accessible aux particuliers dans quelques mois.

**Nouvelle selle.**

On verra bientôt se répandre sur un vélomoteur et un 150 cc. connus, une selle de forme nouvelle et démunie du bec classique, mais généralement inutile et qui compliquait, sans avantage, la fabrication des réservoirs.

**Mécontentement.**

Les groupements motocyclistes du Sud-Ouest ne sont pas contents. En effet, les organisateurs du Grand Prix de Pau n'engageraient que quatre Français : Lhéritier, Behra, Monneret et Lafon, ce dernier, seul, appartient à la région.

Les autres coureurs, parmi lesquels, Barthe, Naudon, Boulanger, Vallet Bacherès, Nieto, etc., ne pourraient prendre le départ d'une épreuve qui se déroulerait chez eux.

D'autre part, ce Grand Prix compte pour le Championnat de France des conducteurs et, par conséquent, les quatre pilotes engagés bénéficieraient d'un avantage certain sur leurs camarades qui ne pourraient défendre leurs chances.

Il est certain que, vu sous cet angle, la question demande à être étudiée.

**Paris-Nice reporté.**

Le Ministère de l'Intérieur, en raison de l'insuffisance des approvisionnements en carburants, a refusé au M. C. de Nice l'autorisation d'organiser son épreuve.

Toutefois, le Comité d'Organisation a entrepris immédiatement des démarches auprès de la Fédération et des clubs intéressés pour tâcher de reporter Paris-Nice 1948 vers les derniers jours du mois de mai, espérant que la situation, à cette date, se sera améliorée pour permettre à l'épreuve d'avoir lieu.

**Participation italienne au T. T.**

La Maison Gilera va déléguer à l'île de Man : Serafini, Pagani, Cléménagh et Bandirola. Guzzi sera représentée par Tenni et Balzoret et l'on pense que Lorenzetti et Léoni participeront à la course pour leur propre compte, également sur Guzzi. Trois pilotes anglais :

Anderson, Thomas et Martin piloteront chacun des Guzzi 250 cc.. Stanley Woods, également, vient d'engager deux Guzzi, une 250 cc. qui sera montée par Barrington et une 500 cc. pour Ernie Lyons.

**Nouvelle adresse de la F. M. B.**

La Fédération Motocycliste de Belgique, nous fait savoir que son siège social vient d'être transféré à l'adresse suivante : 18, rue Capouillet, à Bruxelles, téléphone : 37-73-14.

**Un guidon italien.**

Ce guidon italien, brevet A. Zuccotti, de forme fort différente des cintres jusqu'à ce jour répandus a l'avantage de grouper les commandes du moteur et de l'équipement électrique en faisceaux et d'éviter à la hauteur des



manettes et des commandes le coude plus ou moins accentué des gaines et des câbles dont la manœuvre est ainsi plus souple avec moins de risques de rupture.

Le seul point sur lequel on puisse faire quelque réserve vise la poignée de débrayage inversée qui nous paraît moins à portée de la main que le levier classique.

**Le rallye des centaures.**

Ce rallye international qui prend bonne tournure a reçu déjà beaucoup d'engagements : Suisse, Belgique, Hollande, Principauté de Monaco.

Pour la France nombre de participants sont annoncés : Moto-Club de Moulins, de Narbonne, de Nice, de Lyon, de Dijon et de Draguignan.

Ne serait-il pas souhaitable que la participation française fût aussi importante que possible. Non seulement c'est une question de prestige national, mais les participants à ce rallye de renommée mondiale auraient une occasion unique d'accomplir une randonnée parmi des sites d'un pittoresque grandiose.

**L'industrie française à l'honneur.**

Pourquoi ce besoin de dénigrer systématiquement ce qui sort de chez nous, jusqu'à ce que l'étranger nous surprenne en accordant à nos productions une faveur que nous leur refusons.

Il y a certes d'excellentes motos hors de nos frontières, cela ne prouve pas que les nôtres leur soient, dans bien des cas, inférieures. Ce snobisme irréflecté nous est préjudiciable.

Nous avons dit ici que nos vélomoteurs modernes étaient de classe internationale, quitte à être taxés de chauvinisme exagéré ou de parti pris intéressé.

Or les faits viennent de nous donner raison, d'une manière éloquent et indiscutable, puisque c'est un pays étranger qui donne une bonne leçon à ceux de chez nous qui doutent de leurs compatriotes.

Lorsque la Hollande décida de créer une industrie motocycliste nationalisée

elle préféra plutôt que de perdre son temps en longues études, fabriquer sous licence une machine de qualité déjà éprouvée. Elle avait le choix et aurait aussi bien pu adopter telle marque tchécoslovaque, allemande ou anglaise spécialisée dans les petites cylindrées. Tous les modèles connus étaient à sa disposition... Or, ce sont les productions françaises que la Hollande a retenues, après les essais dont on peut se faire une idée.

C'est pourquoi on a appris dernièrement qu'une usine s'était montée en Hollande pour fabriquer des vélomoteurs français.

La préférence ayant été donnée au moteur quatre temps, c'est donc à Motobécane qu'échoit l'honneur de représenter hors de nos frontières le prestige du génie français.

Ceci ne méritait-il pas d'être souligné ?

**L'espoir « Norton » pour 1948.**

Johnny Lockett qui s'était fait remarquer par sa virtuosité de coureur né et par sa sûreté de jugement en course vient de signer son engagement dans l'équipe officielle Norton. Ce champion a établi une sorte de record. En effet, au cours de sa carrière il n'est jamais tombé. Gageons que Joë Craig touchera du bois s'il est tant soit peu superstitieux.

**A propos de bûches.**

Il est à peu près certain que c'est là qu'il faut rechercher le motif de la disparition du trop bouillant Ernie Lyons de l'écurie Norton.

**Bob FASTER.**

Vient de s'établir près de Bournemouth. Il est probable que le vainqueur du dernier T. T. junior viendra moins souvent disputer sa chance dans nos épreuves continentales et c'est dommage, car les spectateurs de moto-cross, de Montreuil, entre autres, se rappelleront longtemps avec quelle aisance il triomphait des pires difficultés.

**En Hollande.**

Pour économiser le précieux carburant il était interdit depuis quelque temps de se servir de véhicules automobiles le dimanche pour la promenade. Le gouvernement hollandais a décidé de renforcer ces mesures en interdisant les courses automobiles et motocyclistes. Il se peut qu'une dérogation soit autorisée pour le Grand Prix le 26 juin.

**Magasin pratique.**

Un grand magasin anglais, spécialiste des surplus de l'armée offre à ses clients toute une gamme d'articles allant du petit réchaud à essence aux autobus à deux étages en passant par la petite maison à air conditionné.

**Il y a « twin » et « twin ».**

Fred Rist vient de recevoir une belle 500 « twin » avec laquelle il défendra les couleurs de la maison B. S. A. dans les trials. Pour ne pas être en reste, Mme Rist vient de lui présenter une paire de vigoureux jumeaux (également twin, en anglais) dont il est l'heureux père depuis peu.

**Au « fort Dunlop ».**

Les établissements Dunlop font actuellement sur une grande échelle des essais de chambre à air en Butyl, produit qui est, paraît-il dix fois meilleur que le caoutchouc naturel pour retenir l'air à l'intérieur de nos pneus.

**Un club anglais.**

Dont les membres sont tous d'acharnés supporters de courses de vitesse a décidé de louer un ou plusieurs avions pour transporter les sociétaires désireux d'assister aux épreuves importantes, chose que les restrictions sur l'essence rendaient jusqu'ici difficiles. La première course prévue au calendrier de ces « clubmen » modernes est la « Leinster 200 Miles » qui sera disputée le 8 mai en Irlande.

**Stanley Woods.**

Au cours de son voyage en Italie a obtenu quatre 500 bicylindres et deux 250 de la maison Guzzi. Ces machines sont destinées aux coureurs que Woods a engagés pour le T T Deux 500 et une des 250 seront réservées uniquement à l'entraînement. Il se peut que le coureur Italien Omobono Tenni fasse partie de l'équipe Woods.

**Chez Gilera.**

On met la dernière main aux nouvelles 500 cmc. quatre cylindres. Ce moteur ressemble beaucoup au modèle à compresseur qui remporta tant de victoires avant guerre. Cependant le refroidissement par air a été adopté dans le but d'alléger la machine. Les cylindres sont par paires. L'entraînement des doubles arbres à cames se fait entre chaque paire de cylindres. Il y a deux soupapes à ressorts cylindriques par cylindre et deux carburateurs.

**B. S. A.**

Fabrique actuellement un bloc moteur deux temps de 123 cmc. de cylindrée. C'est un trois vitesses à sélecteur incorporé. Le piston sans déflecteur est légèrement bombé. Les canaux de transfert sont placés de chaque côté du cylindre. La culasse est en alliage léger. La chaîne primaire est à bain d'huile, une ouverture dans le carter de la boîte de vitesses fait communiquer celle-ci avec le carter primaire, permettant ainsi à l'huile d'être au même niveau dans les deux carters. L'embrayage est à disques multiples à pastilles de liège. L'allumage est assuré par un volant magnétique Nico. Le rupteur, placé en bout d'arbre est facilement accessible par un bouchon de visite placé au centre du carter renfermant le volant. En résumé un petit moteur d'allure très D. K. W. avec ses carters aérodynamiques en aluminium poli.

Ce moteur a été fabriqué spécialement par B. S. A. pour un très gros client étranger et ne peut être vendu actuellement en Angleterre.

**Royal Enfield.**

Expérimente actuellement dans les trials un nouveau modèle en 350 cmc.

à suspension AR par fourche oscillante. Le confort et la tenue en terrains variés sont, paraît-il, excellents.

**Peter Goodman.**

Qui a annoncé son mariage récemment se trouve dans le cas de beaucoup de fiancés. En effet, il lui a été impossible jusqu'ici de trouver un logement, aussi doit-il attendre pour donner suite à son projet.

Depuis sa terrible chute au circuit de Strasbourg qui lui valut une fracture du crâne et une méningite, Goodman voit sa santé allant en s'améliorant, aussi a-t-il décidé que lorsque sa santé sera complètement revenue il participera aux trials.

Souhaitons-lui un prompt rétablissement et adressons aux futurs époux nos meilleurs vœux de bonheur.

**O. S. en deuil**

L'industrie automobile est particulièrement éprouvée en ces instants. Ses grands animateurs et ses pionniers nous quittent tour à tour. Après le décès de M. Goudard, voici que nous avons appris le décès de M. Seignol, autre grande personnalité du monde de l'automobile. M. Seignol était le fondateur et le Directeur des Etablissements O. S. Il s'était spécialisé dans l'étude et la réalisation des appareils de mesure et de contrôle. Ses tableaux de bord équipaient d'innombrables voitures, et ses compteurs étaient couramment utilisés sur nos motos.

Nous exprimons toutes nos bien sincères condoléances à la famille de M. Seignol et à tous ses collaborateurs.

**Champions en uniforme.**

C'est un très beau film documentaire de Xavier Coppinger à la présentation duquel nous a conviés M. le Préfet de Police fier à juste titre de

la belle tenue et de la virtuosité de ses agents motocyclistes.

Le temps nous manque pour le commenter plus longuement cette fois, mais nous en avons tiré d'utiles enseignements et nous les développerons dans notre prochain numéro.

**L'écurie Ladevèze.**

L'écurie Ladevèze compte un pur sang de plus et non des moins cotés puisqu'il s'agit de Loyer qui pilotera vraisemblablement une Guzzi et peut-être d'autres bolides suivant les occasions et la nature des épreuves. Les vitrines de la rue Brunel risquent de devenir trop étroites pour l'affichage des palmarès.

**Motocycles à 25 francs.**

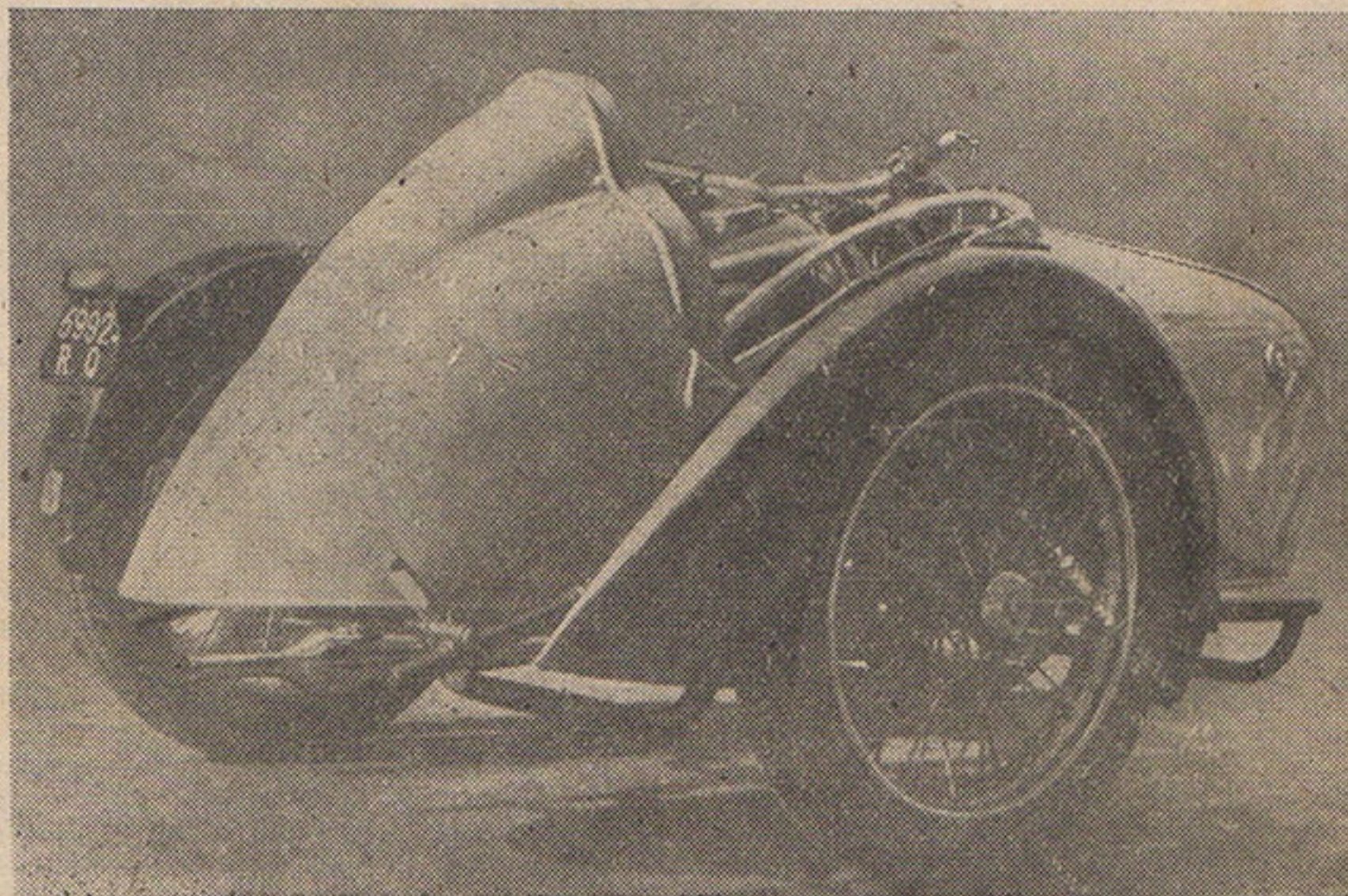
Nos lecteurs ont eu ce mois-ci la désagréable surprise de payer 5 fr. plus cher leur revue. L'ascension constante des prix est seule responsable de ce changement de tarif.

Nos deux administrateurs, MM. Robert Vorms et Robert Lajeunesse, viennent d'être l'objet de distinctions particulièrement flatteuses.

M. Robert Vorms a été nommé chevalier de la Légion d'Honneur, comme éditeur de presse, dans la dernière promotion de la Présidence du Conseil.

M. Robert Lajeunesse, déjà titulaire de la Croix de guerre 1939-45 avec étoile d'argent, vient de recevoir la Médaille de la Résistance au titre du Ministère de la Guerre.

A tous les deux nos affectueuses félicitations.



Une carrosserie originale signée Ray Bonin

# LE SCOOTER A. G. F.

Au Salon dernier, voisinant avec une grosse Harley, un scooter de fabrication française avait attiré notre attention. Le moteur Lardy, qui l'équipait, nous semblait bien puissant pour un engin qui, à première vue, faisait un peu « jouet ». Aussi, dès la première occasion, n'avons-nous pas hésité à nous propager sur le scooter A.G.F., qui, comparativement aux vélomoteurs, présente une certaine originalité.

De passage à Colombes, nous sommes allé voir M. Faizant, le constructeur, qui nous permit d'essayer l'objet de notre curiosité.

La mise en route facile, le son sympathique du moteur nous obligent déjà à prendre en considération cette trottinette mécanique. C'est avec un sourire légèrement condescendant que nous nous asseyons sur la selle.

Deux pédales se présentent à nous : à gauche le frein, à droite le sélecteur. Première en bas et les trois autres vitesses en relevant. L'embrayage est d'une manœuvre excessivement douce. Un peu de gaz et nous voilà parti.

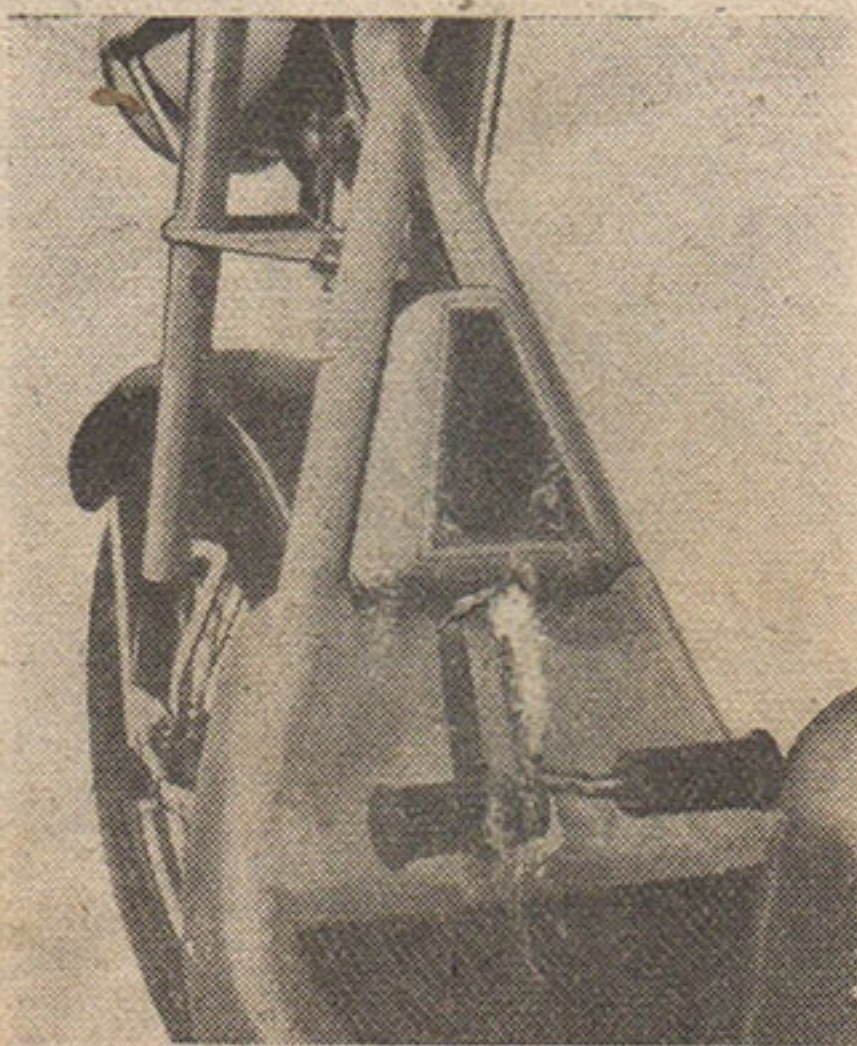
Le guidon est bien en main ; pendant les premiers mètres, on cherche en vain à serrer les genoux sur un réservoir absent, mais au premier virage nous commençons à sentir que ça tient, au second on s'aperçoit que rien ne peut toucher, au troisième nous y allons à cour joie. Nous reconnaissons avoir la déplorable manie d'établir mentalement un parallèle entre la tenue de route de l'engin le plus utilitaire et celle d'une machine de sport. Nous estimons pourtant qu'en ville, la maniabilité, la sûreté, la souplesse de freinage permettent bien souvent d'éviter l'accident.

Revenons à notre scooter, qui n'a pas fini de nous étonner ; les vitesses passent impeccablement et le moteur monte au maximum de ré-

gime dans tous les rapports sans vibrer.

La multiplication est calculée pour donner une vitesse raisonnable, avoisinant 70 km.-heure, tout en gardant une grande souplesse qui permet les reprises en quatrième aux basses allures.

Le freinage est particulièrement étudié, très puissant sans brutalité.



*L'emplacement des pédales facilite beaucoup la conduite*

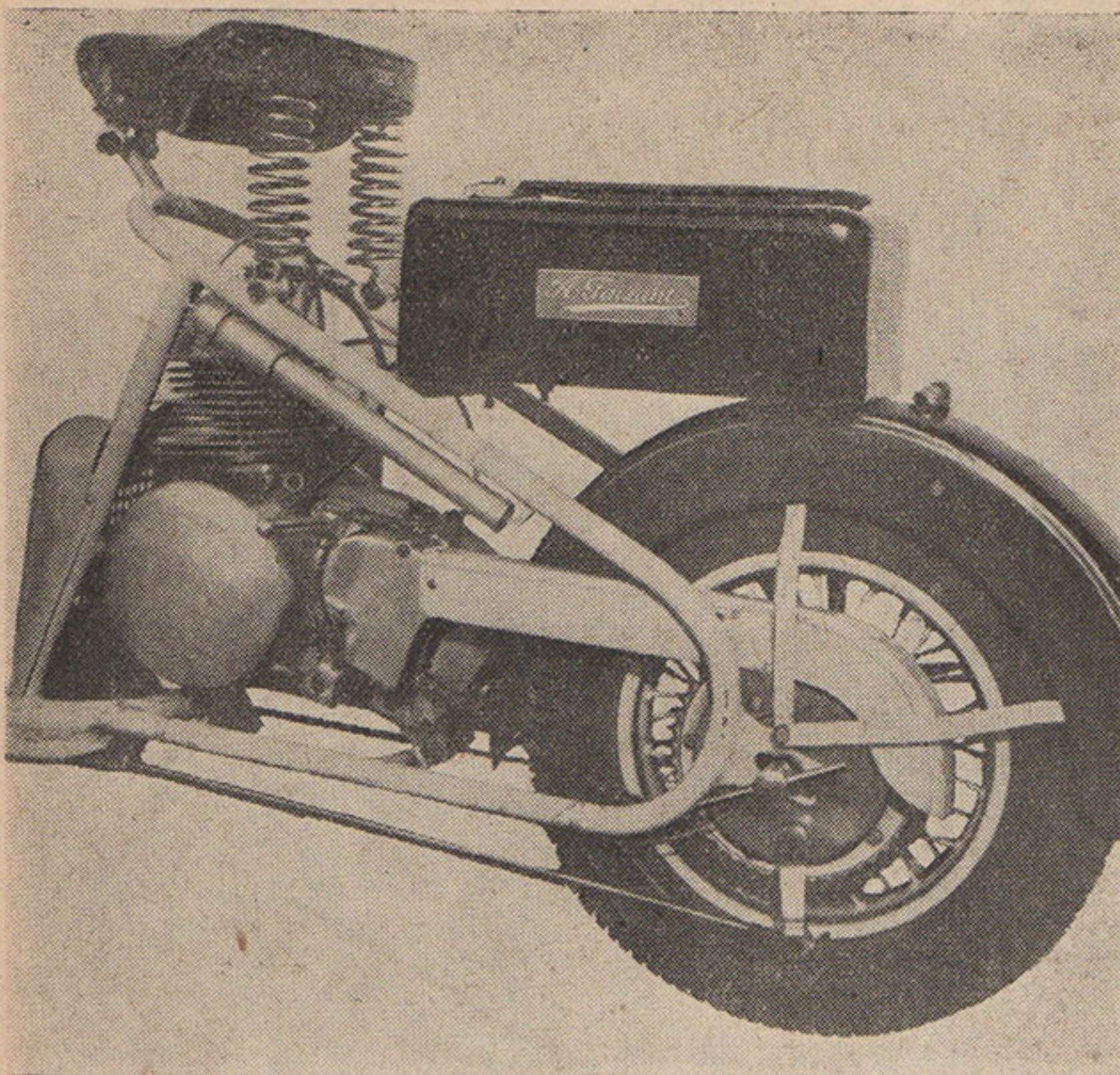


Et, chose curieuse, la machine ne rue pas, même roue arrière bloquée ; le moteur et le réservoir à l'arrière en sont sûrement la cause. Le confort est nettement amélioré relativement à un vélomoteur normal.

Au début, le faible diamètre des roues nous fait aborder les trous avec circonspection, mais à l'usage on prend confiance et l'on s'aperçoit qu'il faut beaucoup de bonne volonté pour bûcher. C'est avec joie qu'on roule sans danger sur les rails de tramways.

La fourche coulissante travaille très bien, toutes les réactions sont absorbées par les anneaux de caoutchouc ; en quelques minutes, on évolue dans les encombrements avec une facilité étonnante, les traversées de Paris deviennent une plaisanterie. Nous avons conservé ce scooter qui est vraiment plaisant, et c'est à qui s'en servira le plus ; les dames ne sont pas les dernières à briguer les occasions de rouler.

En plus de son agrément de conduite, la formule scooter présente une grande qualité : la propreté ; le moteur étant placé sous la selle, aucune projection d'huile n'est à craindre ; de plus, les garde-boue enveloppants et le tablier formé



*Notez le tambour de frein de grand diamètre,  
et la netteté de la partie mécanique.*

### CARACTÉRISTIQUES :

#### Moteur.

Cycle : 2 temps.  
Cylindrée : 125 cmc.  
Alésage : 54 mm.  
Course : 54 mm.  
Allumage : volant magnétique  
12 volts.  
Avance : 5 mm.  
Graissage : mélange 8 %.  
Tours-minute : 4.000.

#### Carburateur.

Marque : Amac.  
Type : à cheminée.  
Gicleur : 75.

#### Boîte de vitesses (formant bloc).

Nombre de vitesses : 4.  
Commande : sélecteur au pied.  
Graissage : huile moteur.

#### Embrayage (dans l'huile).

Nombre de disques : 2.  
Garniture : liège.

#### Transmission.

Primaire : pignons hélicoïdaux  
Secondaire : chaîne 12/7 7/9.

#### Freins.

Tambours : diamètre 130 mm.  
Surface de freinage : 75 cm<sup>2</sup>.  
Largeur : 25 cm.

#### Pneus.

Dimensions : 270x90.

#### Réservoir.

Capacité : 9 litres.

Poids en ordre de marche : 67 kgs

Consommation : 3 litres aux 100  
kilomètres.

Prix : 91.500 francs.

par le berceau du cadre laissent les jambes et les pieds au sec même quand il pleut.

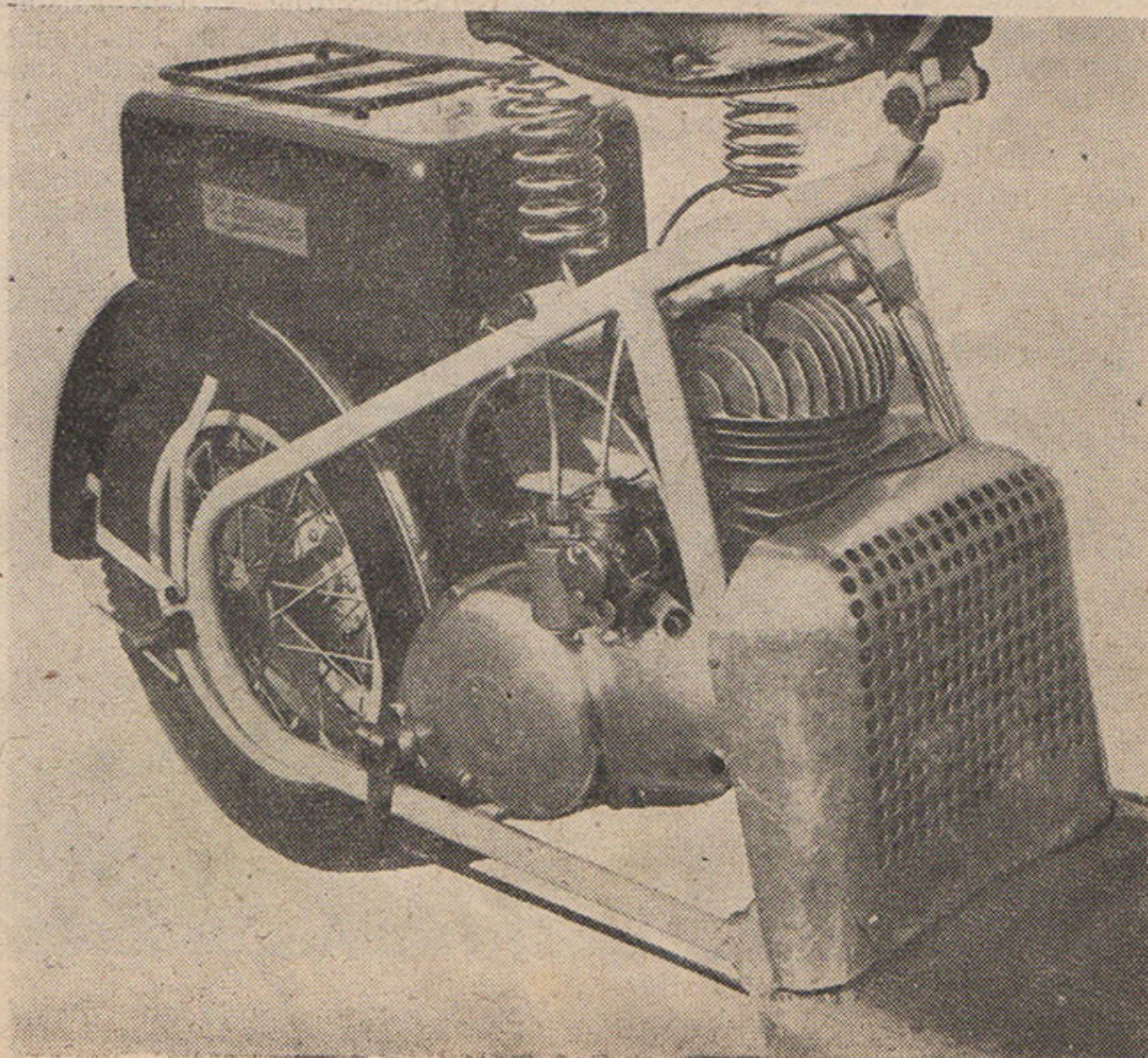
Le silencieux, largement calculé, amortit considérablement les bruits d'échappement. Un bon point pour le phare ; alimenté par le volant, il assure un faisceau lumineux très puissant.

Les machines livrées aux clients se différencient du modèle que nous possédons : tout d'abord, par les roues qui sont en aluminium fondu, décollé ; le tambour de frein est vissé.

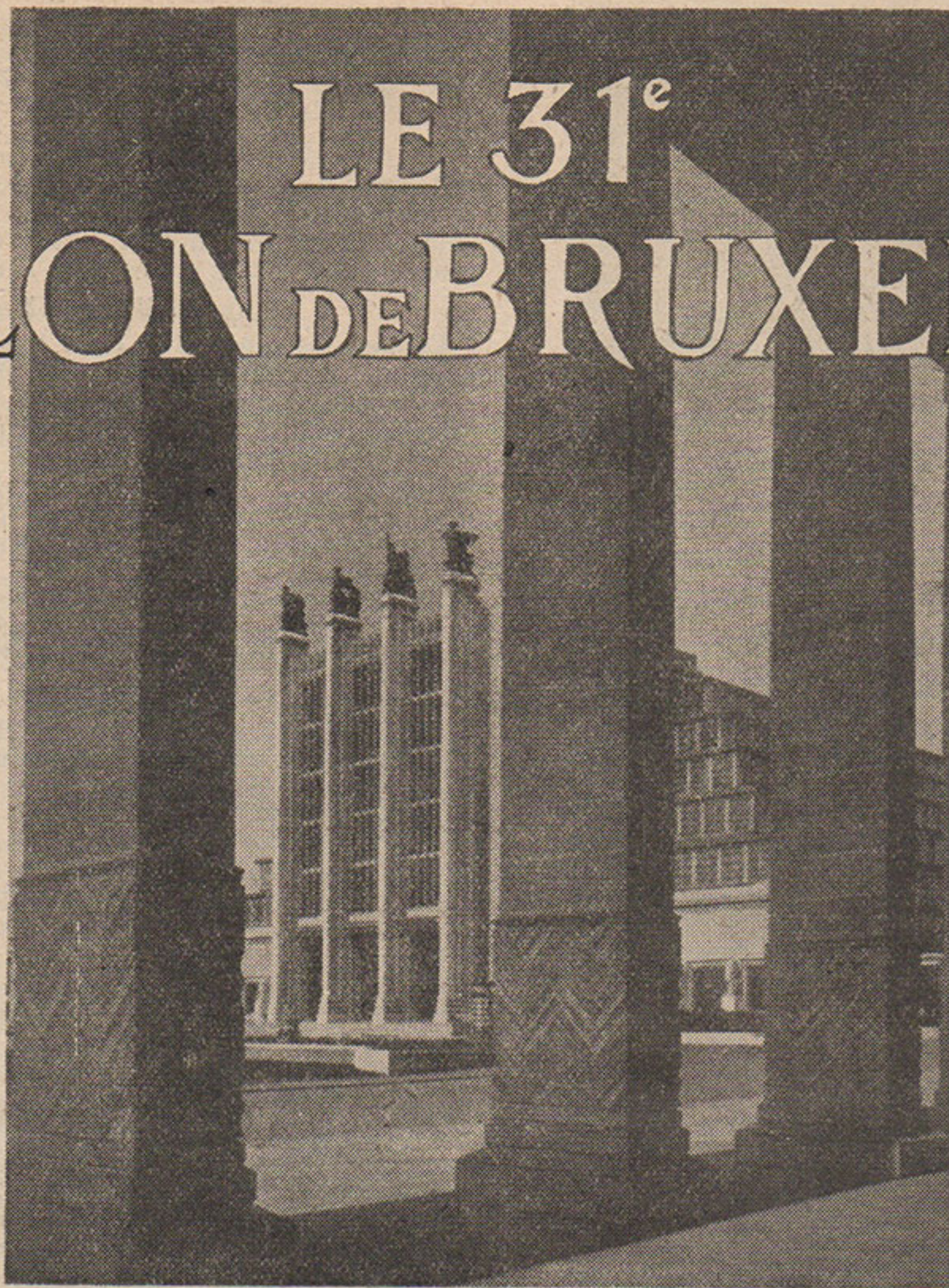
La fourche coulissante, remarquable par sa simplicité, présente des tubes d'un diamètre un peu plus fort, bagués bronze ; malgré que le refroidissement soit déjà très satisfaisant, un dispositif d'air canalisé accroît encore la vitesse d'évacuation de la chaleur du moteur.

Comme on le voit par ces quelques lignes, rien n'a été négligé pour réaliser quelque chose de sérieux, et, d'après nos premières constatations, le sexe faible se fera fort de faire apprécier cette merveilleuse petite mécanique.

NEB.



# LE 31<sup>e</sup> SALON DE BRUXELLES



## LES NOUVELLES PRÉSENTATIONS

Tous les importateurs avaient eu à cœur de produire au Salon le maximum de choix dans leurs modèles : en effet, ce Salon n'est pas une exposition de prototype ; bien au contraire, toute moto exposée est livrable dans un délai raisonnable.

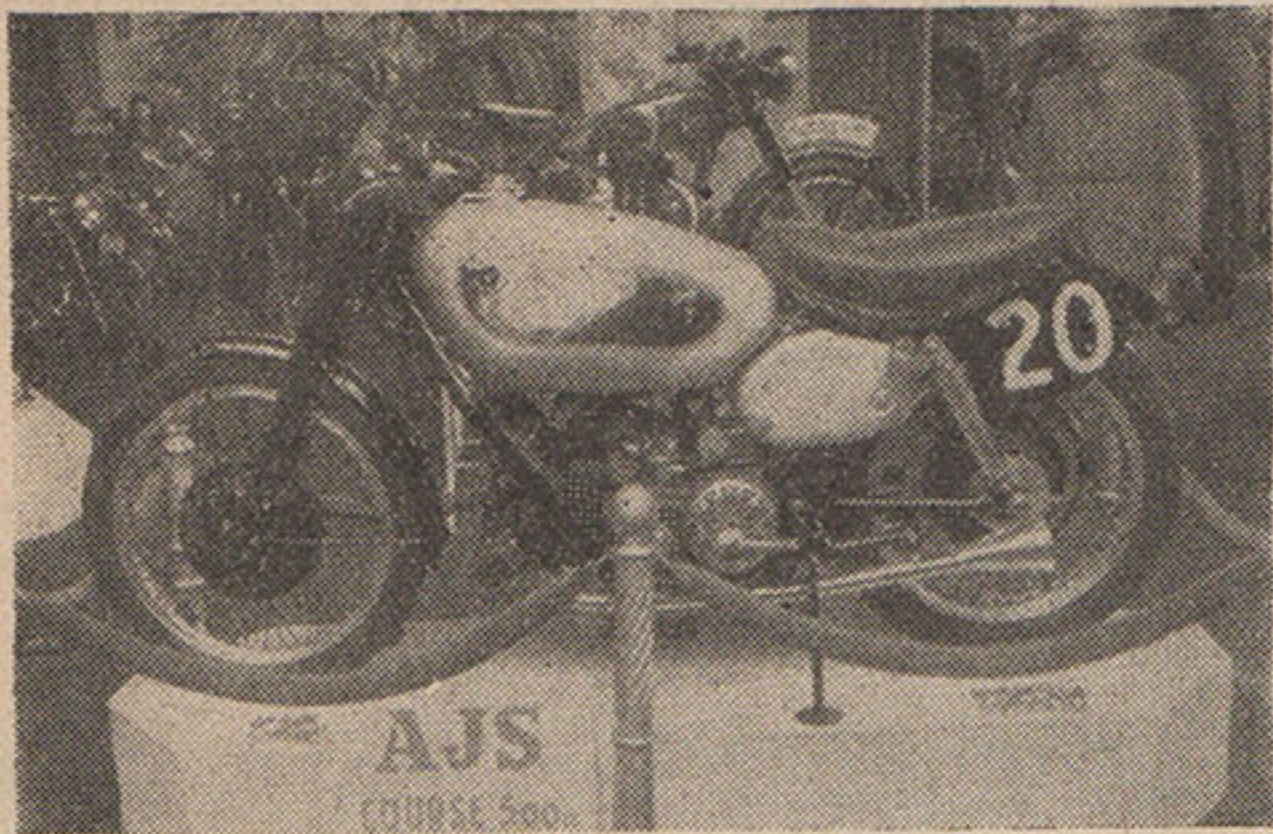
Deux types de machines semblent s'implanter en Belgique : d'une part, la 250 cmc. et cela au détriment des cylindrées inférieures ; d'autre part, la 125 cmc. à grandes performances.

### PRODUCTION ANGLAISE

Parmi la gamme complète des **Ariels** (mono 350 et 500, 1.000 4 cyl.), les **Twin 500 cmc.** ont fait leur apparition ; équipées de fourche télescopique et de suspension arrière, elles sont parfaitement classiques dans leur genre. Deux modèles étaient exposés, la « De Luxe », machine de tourisme, et la « Red Hunter Twin », sa réplique en sport. Cette dernière est livrée avec pistons plats donnant 6,8 à 1 de compression, mais les pistons bombés ont été prévus pour élever le taux de compression à 7,5 à 1, ce qui lui donne plus de puissance à condition d'obtenir du

supercarburant. Les performances de cette moto sont de l'ordre de la **Triumph 500 cmc. Twin** respectivement **Speed Twin** pour la **De Luxe** et **Tiger 100** pour la **Red Hunter** (vit. max. en 4<sup>e</sup> 158 km./h.).

**A. J. S.**, une remarquable **A. J. S.** de course amenée de l'usine par **Jock West** en personne, attirait les regards dès l'entrée. Machine exceptionnelle suggérant une grande puissance. On ignore les précisions sur ce moteur. C'est un bicylindre incliné horizontalement vers l'avant à la manière des **Guzzi**, mais à double arbre à cames en tête, ressorts de soupapes en épingles à cheveux, moteur atteignant près de 8.000 tours/minute, à refroidissement des culasses et cylindres par ailettes en por-épic. Il s'agit d'une machine d'usine non vendue au public et dont la réalisation a coûté 6 millions de francs belges. D'autre part, on nous annonce la fabrication d'une 350 cmc. **A. J. S.** course, dite la « **Junior** », monocylindre, arbre à cames en tête, dont le premier arrivage à Bruxelles serait pour le mois de mai et dont le prix sera dans les 55.000 francs.



L'AJS de course.

Une A. J. S. de cross figurait parmi les monocylindres courants ; il s'agit d'une moto allégée dans l'équipement, avec boîte de vitesse à rapports spéciaux, tuyau d'échappement relevé.

Douglas, Royal Enfield, Norton, Vélocette, Panther, Corgi n'exposent que des modèles connus et en service.

Triumph exposait à part sa série complète, une Tiger 100 spécial course, dite « Manx », qui est confiée au Belge Goffin pour les grands circuits ; 500 cmc. twin vertical, cette moto remarquable atteint, avec un taux de compression de 8 à 1, le 200 km./h. à l'essence commerciale, qualité qu'elle est seule à détenir actuellement.

Sunbeam a envoyé sa première 500 de tourisme, la S 7, dont la masse imposante ferait penser à une auto sur deux roues. Elle est un peu dans le goût américain. Deux cylindres verticaux côte à côte l'un devant l'autre, taux de compression 7 à 1, transmission par cardan, suspension arrière et fourche télescopique, selle montée sur berceau suspendu, roues interchangeables à broche, pneus de 4,75 x 16 qui donnent un aspect moelleux. Vitesse maximum, 125 km./h.

La version sport de cette machine trop noire avait été présentée à Paris au Salon d'Automne 1946. Elle était à ce moment à l'état de prototype, voisine des Ogar tchèques qui sont, hélas ! restées prototypes.

Vincent H. R. D. expose la « Big Rapide » 1.000 cmc., 45 CV., 180 km./h. M. Vincent annonce la « Black Shadow », version sport, 62 CV., 210 km./h., toujours à l'essence commerciale et sans compresseur.

La firme Excelsior à part ses 125 et 98 cmc. Villiers classiques expose une petite 98 cmc., moteur Excelsior, 3 vitesses au pied, d'une jolie présentation. Et pour terminer les marques d'outre-Manche, B. S. A. offre sa Twin 500 cmc. sans suspension arrière. Belle conception classique, famille des Triumph et Ariel twins. Les Anglais, une fois de plus, ont tenu le haut du pavé au Salon ; leurs qualité et quantité sont imbattables.

#### U. S. A.

Parmi les géantes Indian et Harley, une heureuse naissance si l'on peut dire : une jeune Harley 125 cmc. fortement inspirée de la petite D. K. W., mais américanisée : pneus de 3,5 x 19, 3 vitesses au pied gauche, frein à droite.

#### TCHÉCOSLOVAQUIE

Jawa présente en 250 cmc., un tandem assez original, à double commande, ayant servi à l'écolage

de l'armée. Une 125 cmc. CZ est présente à l'appel, ainsi que l'adorable Manet 90 cmc., dont on pouvait voir le moteur en coupe. C'est un double piston, une tête de cylindre, une bougie.

#### ITALIE

Réduite à sa plus simple expression par une Vespa et un moteur auxiliaire pour vélo, le Cucciolo 50 cmc. à soupapes en tête tirées et non poussées, le plus petit 4 temps en service actuellement.

#### AUTRICHE

Expose les Puch 125 cmc. 2 temps, 2 pistons en version touriste qui atteignent 85 km./h. et la version sport allégée et « gonflée » dépassant les 100 km./h., performance, certes, remarquable pour une aussi petite cylindrée réalisée en 2 temps ; ces motos pèsent 65 kilos et la sport 57 kilos environ. Les premières viennent de se distinguer au cours d'épreuves-régularités tout récemment, tenant 50 km./h. de moyenne sur 400 km.

La Suède exposait une Husqvarna 125 cmc., 2 temps, sans grand intérêt pour nous, au surplus inobtenable pour le moment en France.

#### FRANCE

A la grande déception des Belges, les Français n'ont pas du tout expédié ce qu'ils auraient pu, en tout cas bien moins que ce que j'avais vu à Paris en 1946 et 1947.

Une foule de vélomoteurs inintéressants pour les Belges parce que déjà vus. 2 temps classiques : Jonghi 2 temps, 125 cmc. ; les Gnome et Rhône R 2 et R 3 ; les Peugeot 100, 125 et 150 cmc. Enfin deux 125 culbutées Terrot, l'une avec fourche télescopique, l'autre sans, et une classique 500 cmc. latérale.

Pour terminer, Motobécane-Motoconfort : deux 125, 4 temps, une latérale, l'autre culbutée, ainsi qu'une 175 cmc. culbutée, 4 vitesses au pied, ligne moderne, bloc-moteur bien dessiné, certes la moto française qui aura laissé la meilleure impression. Peinte en vert, du reste, ne suggère-t-elle pas un espoir vers des temps meilleurs ?

Et pour clôturer, parlons de nous, essayant d'être modestes.

#### BELGIQUE

F. N. présente, à nouveau, sa série XIII<sup>e</sup>, ainsi qu'à Paris ; elle se compose de quatre modèles : la 250 cmc. et la 350 cmc. culbutées ; la 350 et 450 cmc. latérales, toutes munies de la suspension arrière par fourche oscillante sur un pivot placé à l'arrière de la boîte de vitesse ; la 450 cmc. latérale « grande routière », de même que la 350 cmc. d'un entretien



Le stand F. N.

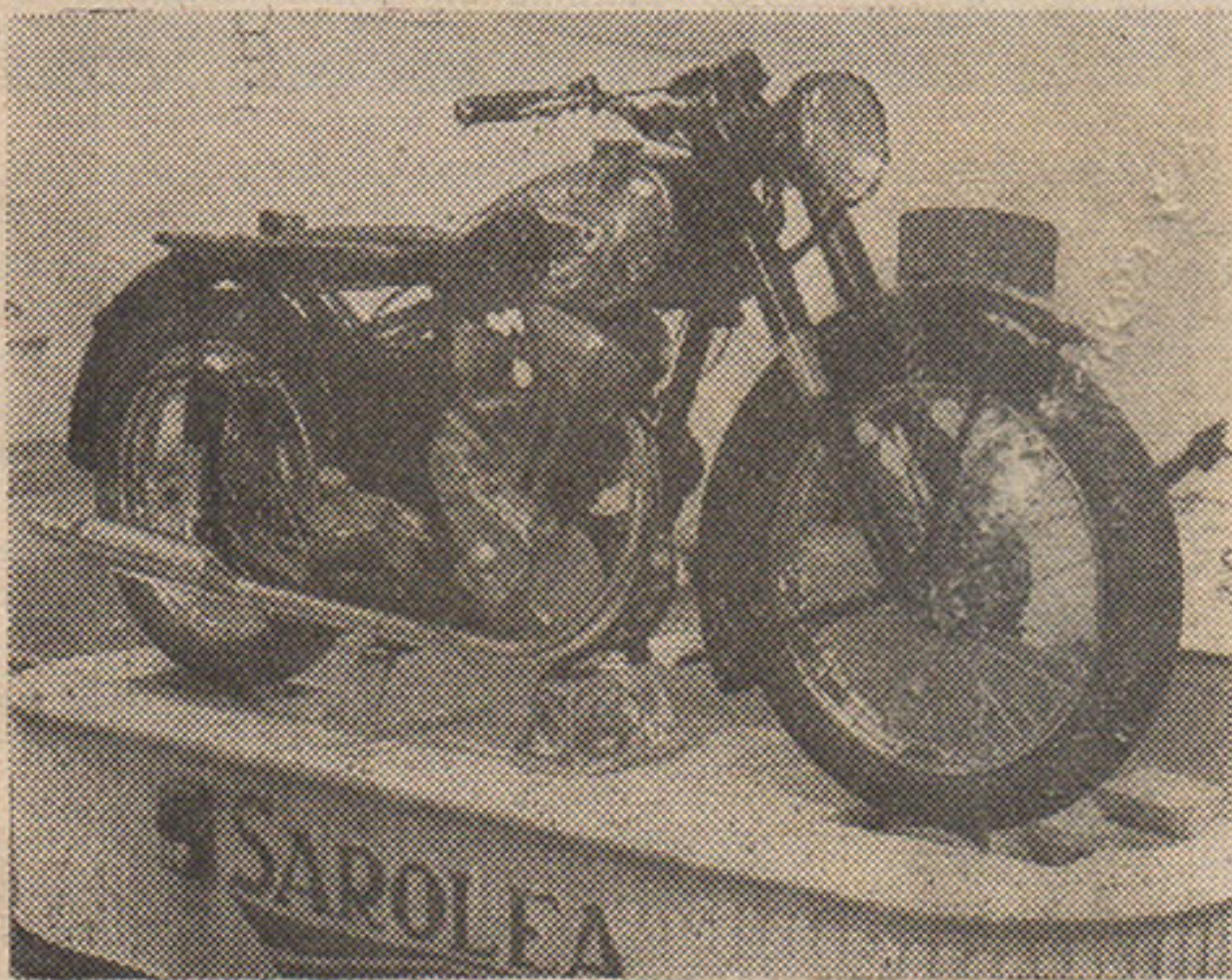
très simple sont des motos d'un coût raisonnable, d'une résistance à beaucoup d'épreuves, d'une grande maniabilité. Les modèles à culbuteurs plus rapides, plus nerveux, sont destinés au sport à l'endurance, au grand tourisme.

Tous ces moteurs ont pour course 80 mm ; les alésages varient respectivement :

La 450 cmc. ....	84 mm. 5
La 350 cmc. ....	74 mm.
La 250 cmc. ....	63 mm.

La présentation F.N. est impeccable.

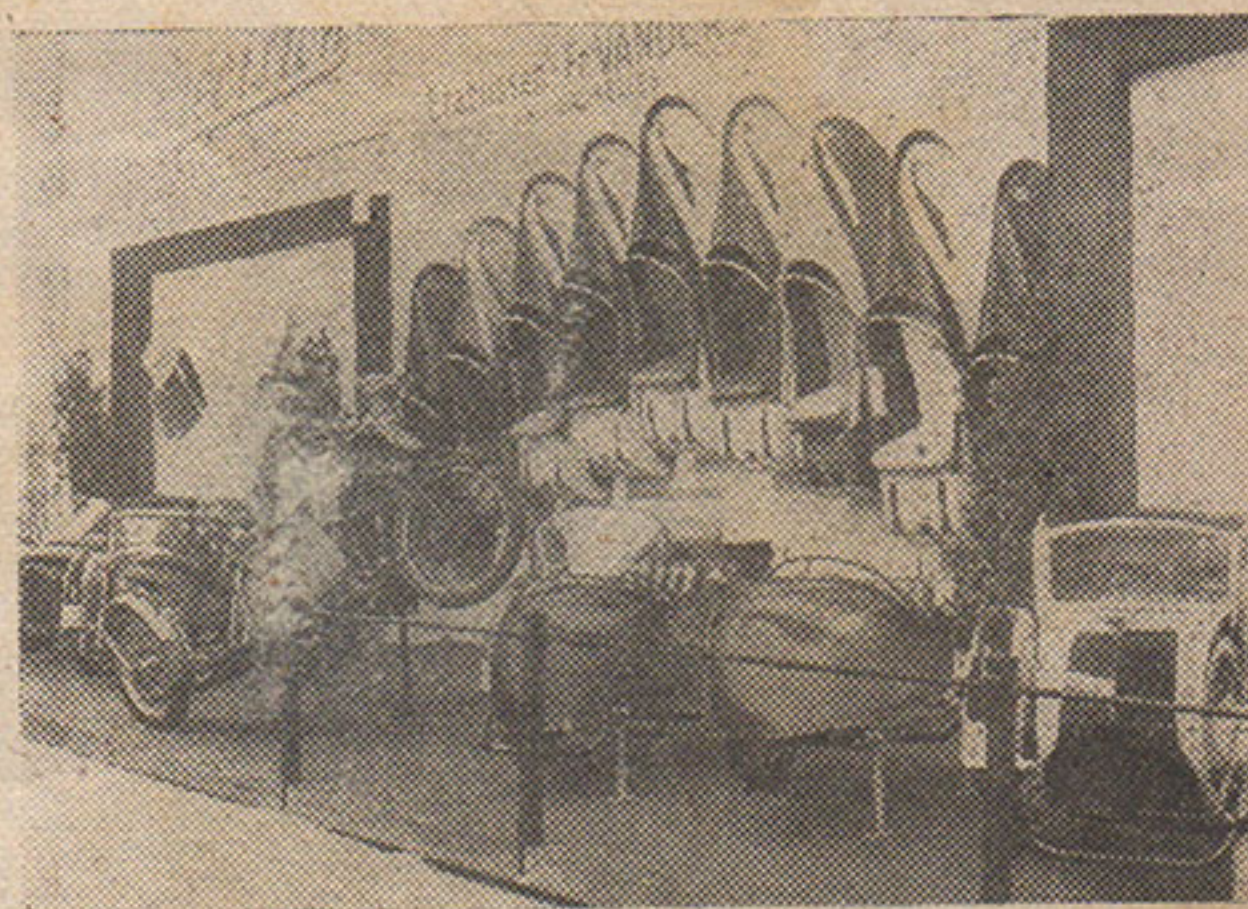
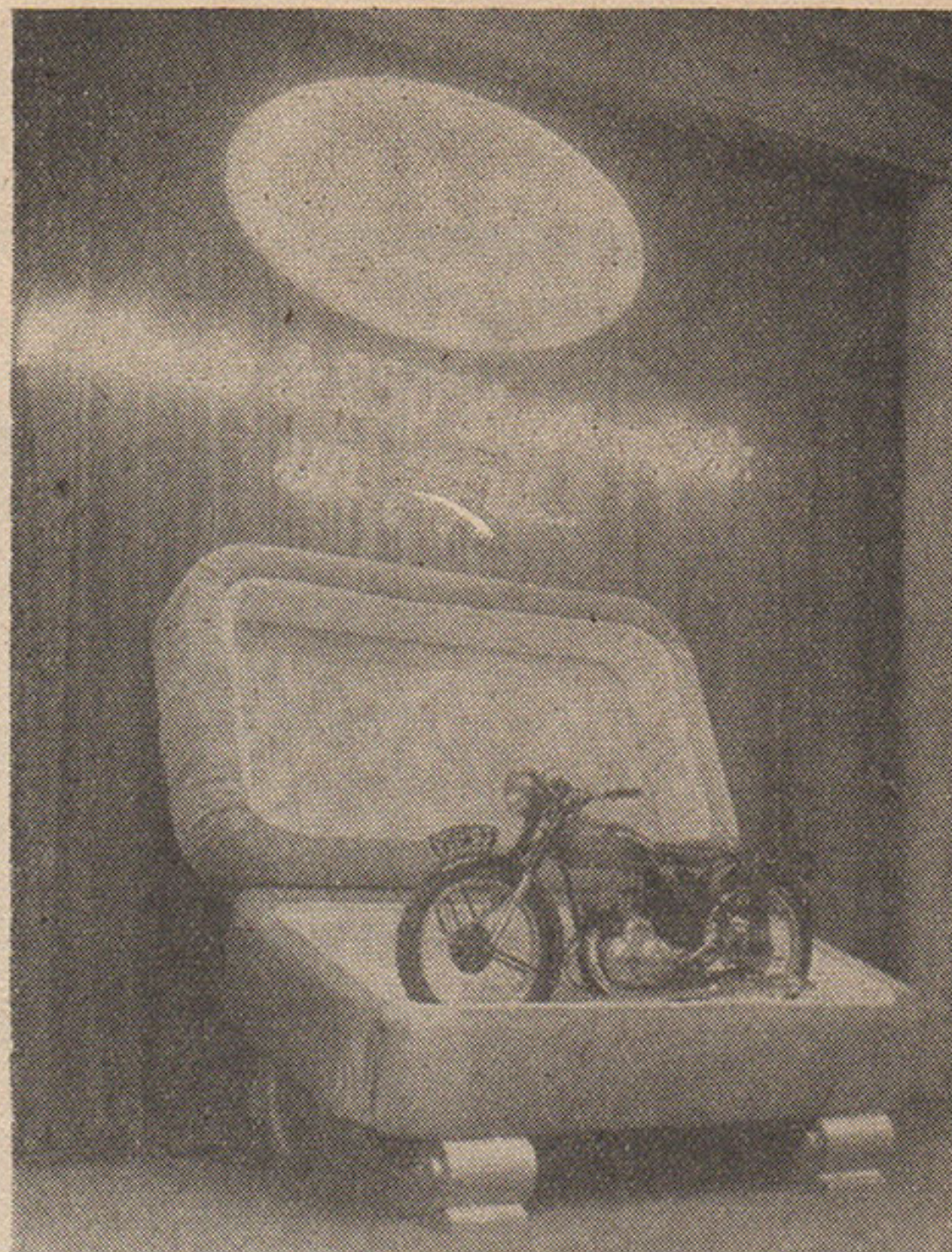
**Gillet-Herstal** nous offre les petites cylindrées : 125, 150 et 250 cmc. 2 temps ; une 250 cmc. 4 temps qui sortira incessamment sur le marché courant. Nos usines en effet se sont surtout attachées à produire un bon nombre de véhicules utilitaires, solides et d'un prix raisonnable, se mettant ainsi à la portée du travailleur pour qui la moto constitue un outil indispensable. Dans un tout autre domaine, la recherche, les créations ne sont pas abandonnées, et les bureaux d'études de ces usines sont extrêmement actifs, ce qui nous promet quelques surprises sur le plan des innovations et en machine de course notamment. Mais, dans ce domaine comme dans bien d'autres, le sens pratique et la discipline l'ont emporté quand un type de moto est jugé propre à la fabrication : on le met en service ; à ce moment il n'appartient pas au département d'étude, mais au commerce. On évite ainsi de voir une fabrication toujours retardée parce qu'il plaît à la fantaisie de son créateur de retoucher inlassablement un prototype.



**Saroléa**, au contraire de Gillet, s'est cantonnée dans la grosse cylindrée — quatre modèles : 350 et 600 culbutée à fourche télescopique, ainsi que suspension arrière type Dowty — 350 et 600 latérales à fourche télescopique également.

Les modèles sport sont les plus intéressants : la 350 cmc. culbutée, soit la 48 B, développe 15 CV. au frein ; c'est un moteur quasi carré (75x79). La 600 cmc., soit 48 SL 6, donne 25 CV. au frein. Les roues arrière de toutes ces motos sont très facilement démontables, et même le montage de l'axe arrière permet d'ôter la chambre à air sans sortir la roue, par un ingénieux système d'entretoise. Ces motos très intéressantes, d'un prix raisonnable (environ 30.000 francs belges), feront l'objet d'essais techniques détaillés prochainement, ainsi qu'elles le méritent.

La firme **Socvel**, qui, durant la dernière guerre, montait des motos électriques de grande vogue à



cette époque, présente actuellement deux modèles à moteur Villiers. Ce sont : un vélomoteur 98 cmc., d'une présentation analogue à l'Autobyk d'Excelsior, mais d'une facture plus robuste quant au cadre et aux suspensions, et une 125 cmc., également robuste de cadre et fourche. Ces motos tout à fait utilitaires viennent toujours à point.

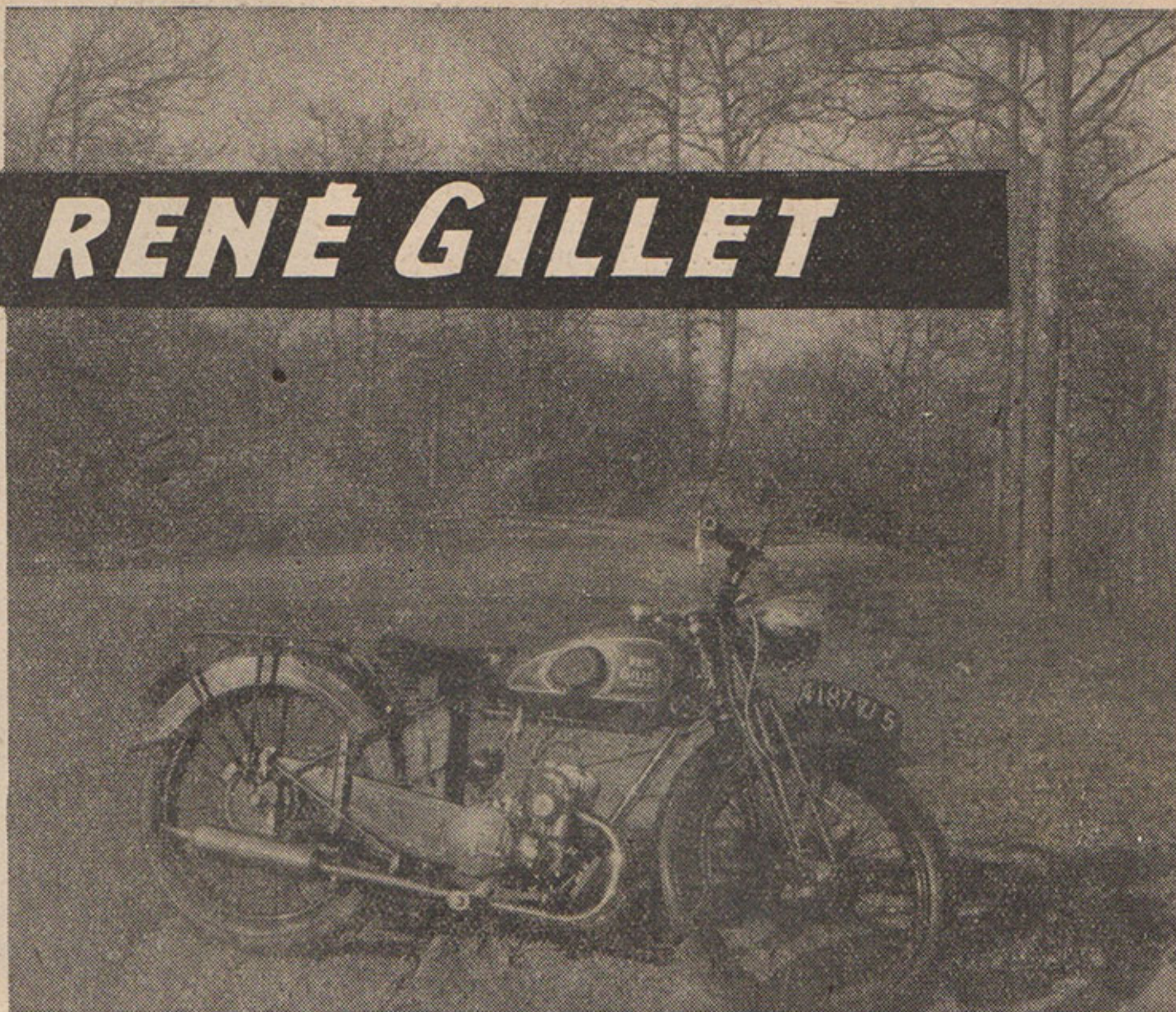
Quant aux sidecars **Précision** construits par l'as national Franz Vanderschrick, ils ne sont plus à vanter. La fabrication complète d'avant guerre a repris. Modèles sport, tourisme, luxe, grand tourisme luxe. Une innovation heureuse coïncidant avec l'essor pris en Belgique par la petite cylindrée : nous trouvons à présent un châssis side-car pour moto 250 cmc. pesant 35 kilogs. On peut dire à juste titre qu'en Belgique le side-car **Précision** est aussi familier au motard que le métro au Parisien !

Marianne WEBER.

# LE 125 RENÉ GILLET

par

Max End



## Présentation.

Grosse surprise, lorsque, tout à coup, à côté des 1.000 cc. habituelles, on vit paraître chez René Gillet le premier vélomoteur 100 cc.

Cela rompait totalement avec la tradition ; non seulement on pas-

sait de la plus grosse moto à la plus petite, mais on adoptait pour celle-ci, non le moteur quatre temps utilisé sur les autres modèles, mais le deux temps, et le plus moderne qui soit, celui à piston plat.

L'évolution des grosses motos chez René Gillet a été généralement assez lente et souvent peu apparente pour des yeux non avertis. Elle laissait supposer une certaine cristallisation de la marque. En réalité les établissements René Gillet sont freinés dans leur progression par la rigidité de leurs marchés officiels et par un cahier des charges qui impose l'uniformité des livraisons échelonnées et la rigoureuse interchangeabilité des pièces de rechanges sur les machines fabriquées au cours de plusieurs années successives.

Le vélomoteur qu'ont conçu les fils René Gillet, échappant à ces contraintes, a pu, lui être traité à la moderne. D'où le piston plat, le semi-bloc et les moyeux à broche. René Gillet a en effet été le premier vélomoteur équipé de roues amovibles interchangeables ce qui lui a valu, indépendamment de ses autres qualités, la faveur des médecins, représentants et autres personnalités forcées d'abandonner, durant l'occupation, l'automobile pour le seul engin motorisé qui leur fut accessible.

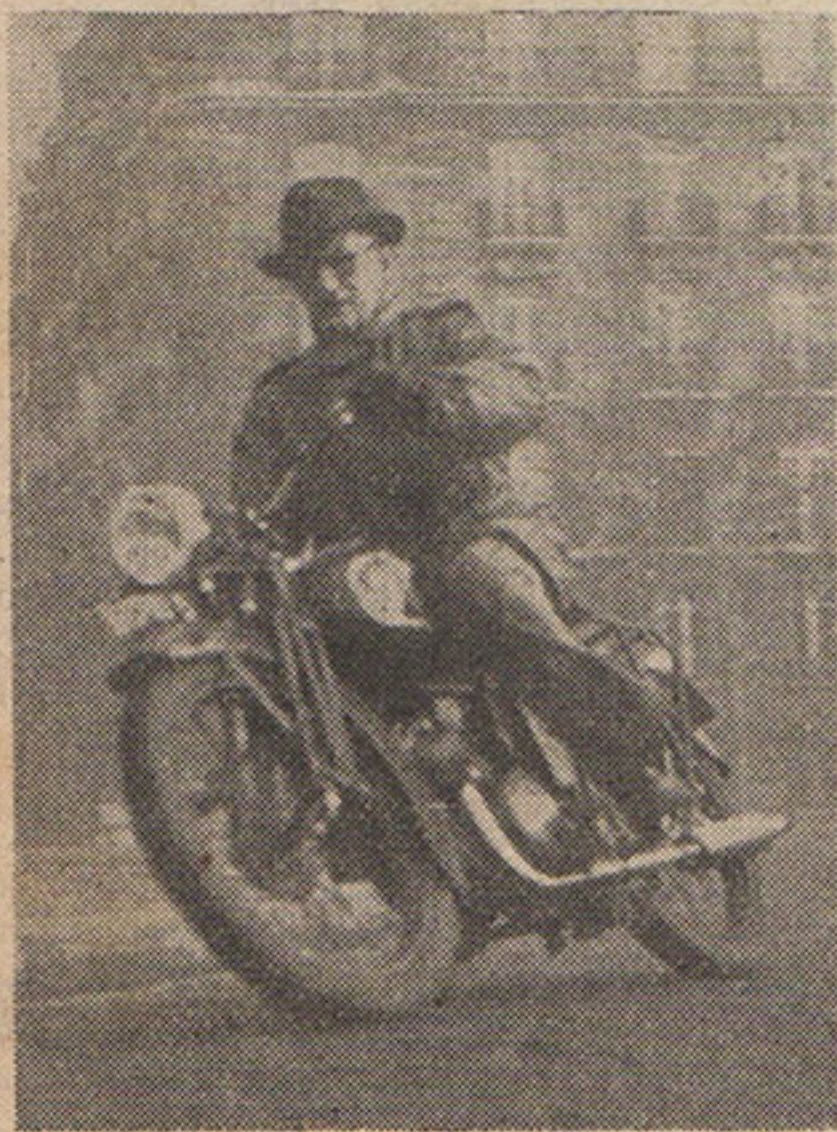
Malgré l'écart de cylindrées avec les grosses motos l'expérience acquise sur ces dernières fut mise à profit pour l'établissement des autres organes, du cadre entre autres, sur lequel nous retrouvons la fourche bien personnelle à cette maison, fourche dont le fonctionnement est si satisfaisant qu'on ne voit pas pourquoi on la changerait.

Le vélomoteur 100 cc. a fait ses preuves au cours de plusieurs années. Nous en avons connu particulièrement une série de trois, aux mains de forestiers de Rambouillet, utilisés presque comme des machines de cross, mais avec une absence de soins qui souligne mieux la robustesse. Nous les avons revus à la Libération : les garde-boue avaient triste mine, les béquilles avaient disparu, les repose-pieds regardaient le ciel, les pédales de kick étaient tordues, mais rien n'avait lâché définitivement et ces vaillantes mécaniques poursuivaient leur calvaire quotidien, avec allégresse, parmi les fondrières des sous-bois.

La 125 cc. naquit ensuite de cette robuste lignée dotée par surcroît des dons que lui avait accordés la bonne fée « Progrès ».

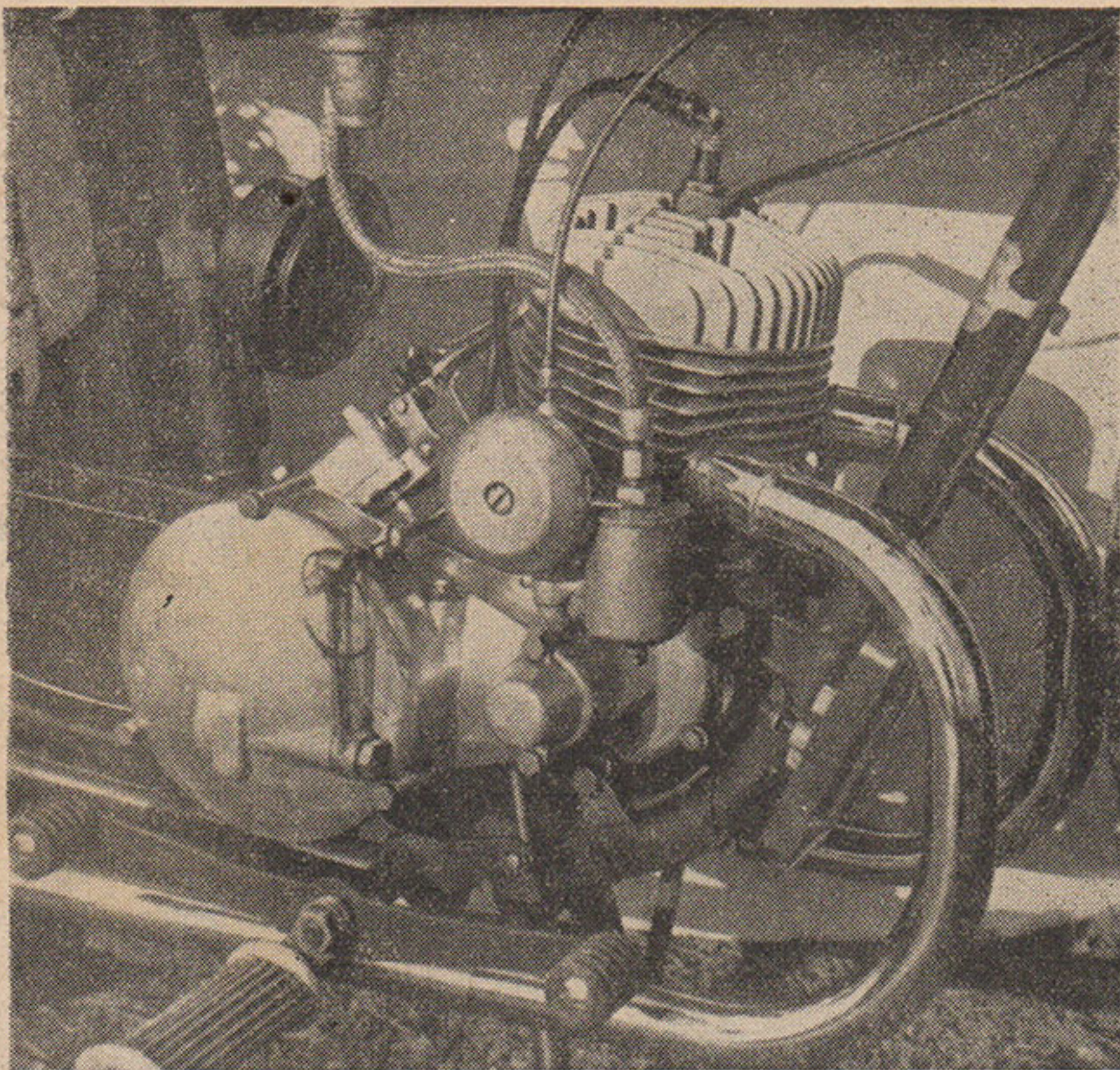
## Description.

La Renée Gillet, type VI est plus



Après le melon de Maucourant, le chapeau mou de Max End. On peut faire du sport en tenue de ville.





*Le moteur, côté embrayage. On aperçoit la boîte goujonnée obliquement sur la partie postérieure du carter. Le sélecteur est à deux branches.*

étouffée que sa sœur aînée. Elle s'apparente plus à la moto légère qu'au vélomoteur par son aspect général.

Dans un cadre en simple berceau monté sur des roues à pneus de 25 x 3, le semi-bloc se présente avec le cylindre légèrement incliné sur l'avant et le cintre bien réussi de ses deux tubes d'échappement.

Le cylindre chemisé est de bonnes proportions ; vu de face il est même trapu avec ses sorties d'échappement ventilées par de larges ailettes.

La solution adoptée comme semi-bloc est, ici, particulière. En réalité la boîte est distincte ; elle est boulonnée, derrière le cylindre sur la partie haute du carter moteur, un autre carter étanche protégeant la transmission primaire par engrenages hélicoïdaux.

Cette boîte est à quatre rapports avec kick à gauche et sélecteur à deux branches à droite.

La commande des vitesses est, conforme aux prescriptions des normes ; autrement dit les quatre vitesses sont à la suite, le point mort en arrière de la première. Un voyant sur la boîte indique la vitesse.

Nous l'avons déjà dit, les roues sont à broche et l'une et l'autre interchangeables.

La fourche avant est du type René Gillet à double ressort central, dont un compensateur ; elle est complétée par un frein de direction.

Le frein arrière est en avant du pied gauche ; l'avant commandé, par la poignée à droite du guidon est conjugué avec l'arrière, comme sur les gros modèles.

L'équipement électrique, allumage et éclairage, est fourni par le volant magnétique avec, sur demande, cellule et accumulateur pour l'éclairage de stationnement et l'avertisseur.

Le réservoir est de 12 litres. L'équipement est complété par une large selle moto fixée en trois points, un solide porte-bagages pour tansad et des garde-boue enveloppants.

Le poids de la machine à vide est d'environ 65 kg. Sa consommation est légèrement inférieure à 3 litres.

#### Essai.

La machine m'attendait dans le hall de l'usine ; elle y semblait minuscule à cause de son voisi-

nage avec une trentaine de majestueuses 1.000 cc., bien alignées et prêtes à être réceptionnées par les motocyclistes de la Préfecture pour lesquels une commande de 300 est en cours de fabrication chez René Gillet.

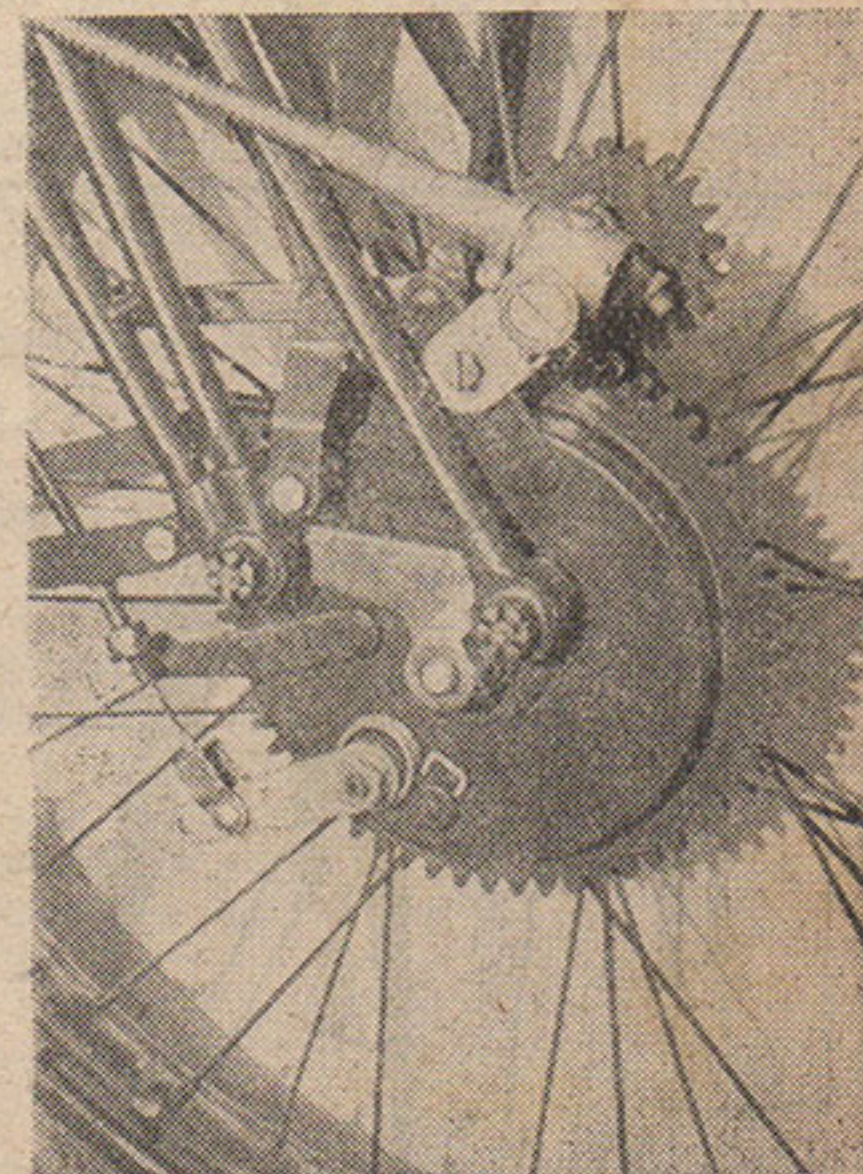
Soustraite à cette imposante ambiance elle retrouvait à l'air libre ses proportions normales et même généreuses pour un vélomoteur.

L'ennui pour l'essayeur, c'est qu'actuellement, d'un modèle sur l'autre, son opinion ne varie guère. Les constructeurs ont dans l'ensemble tous réussi à faire des machines stables, souples et dociles.

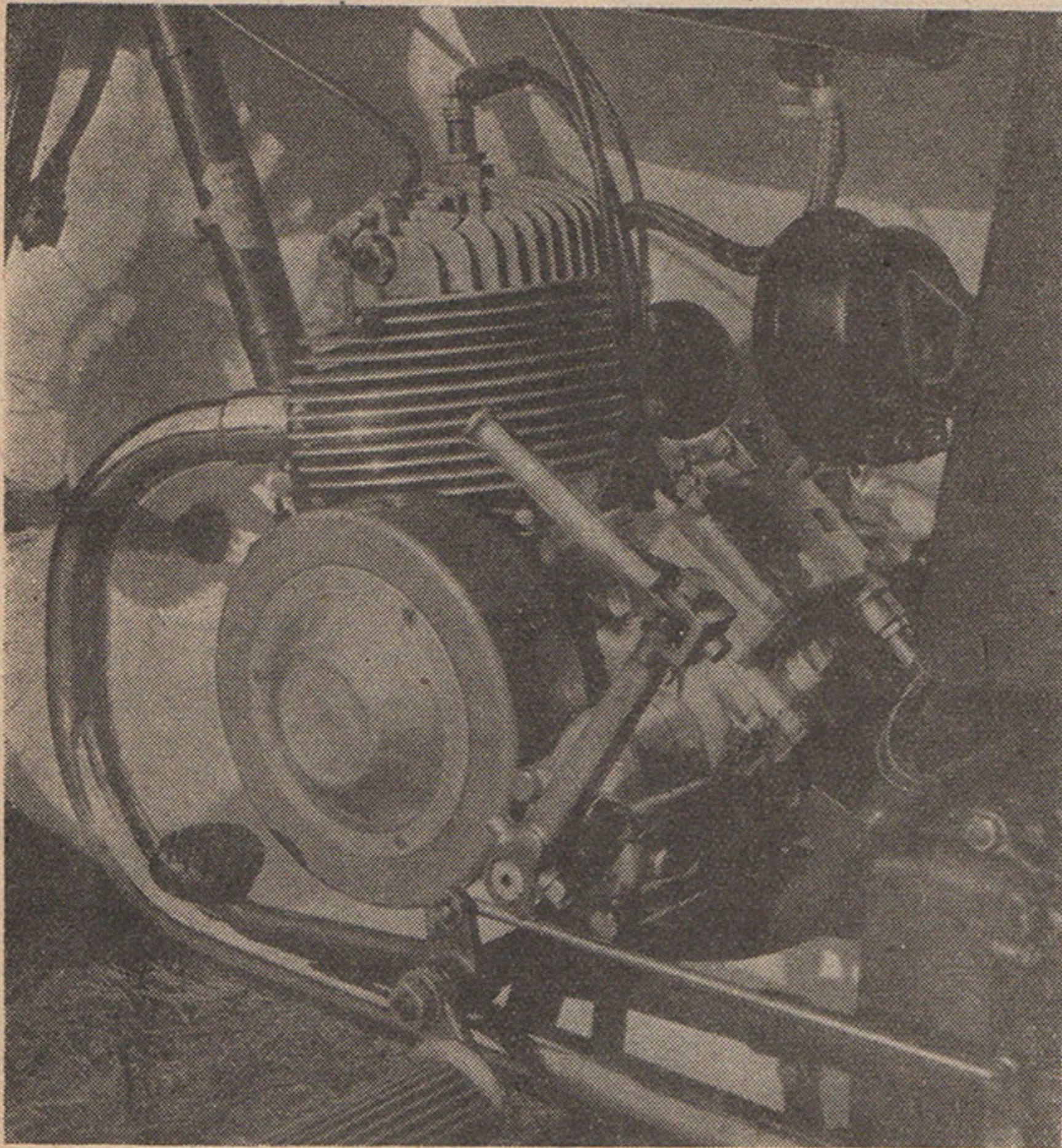
La René Gillet ne fait pas exception à la règle. Sa tenue de route est sans critique. La position du conducteur, avec le guidon relevé, la selle à grande assise, le réservoir à grippe genoux est des plus rationnelles ; elle est favorable aux longues randonnées sans fatigue ni crispations. Les pédales du frein et du sélecteur sont à portée ; notons en passant que le frein au pied est très puissant et qu'il suffit de caresser la pédale, sans insistance.

Faute de temps j'ai surtout utilisé la René Gillet en ville, elle s'y défend, et même, attaque avec brio. C'est sans doute un des bienfaits du piston plat, moins lourd que celui à déflecteur, les accélérations sont très franches et c'est un des deux temps les plus rapides que j'aie eu à essayer.

J'ai remarqué également que le moteur n'a pas tendance à boiter,



*Détail d'articulation de la fourche avant, la commande du compteur est fixée sur le tambour du frein.*



Sur la face gauche, on remarque le décompresseur, la fixation et la commande de la boîte avec son voyant. Frein en avant de la pédale et kick à gauche.

il tape en deux temps à assez bas régime. Il est silencieux et très propre ; deux qualités que l'on doit reconnaître désormais sur la plupart de nos petites motos depuis que, n'étant plus limités par le poids, nos constructeurs n'ont plus besoin de s'en tenir à des formules empiriques. Par rapport à la cylindrée, puissance et vitesse, la consommation est des plus raisonnables ; elle est un petit peu inférieure à trois litres ; les quatre rapports de la boîte sont pour quelque chose dans cette économie.

Les fils René Gillet, à qui l'on doit cet agréable 125 cc., tout en créant du nouveau ont su rester dans la saine tradition de la maison ; ce dernier né aura l'endurance et la robustesse de ses aînés ; ainsi la doyenne de nos marques fait toujours preuve d'une excellente vitalité.

#### Caractéristiques : type VI

Semi-bloc, deux temps, piston plat ;

Cylindrée : 124 cc. ;

Alésage : 52. Course : 58,6.

#### Réglages.

Carburateur Amac, gicleur 75 ;

Allumage : avance 6,5  $\frac{m}{m}$  ;

Graissage : 5 à 7 % d'huile.

Vitesses : 4, commande par sélecteur au pied ;

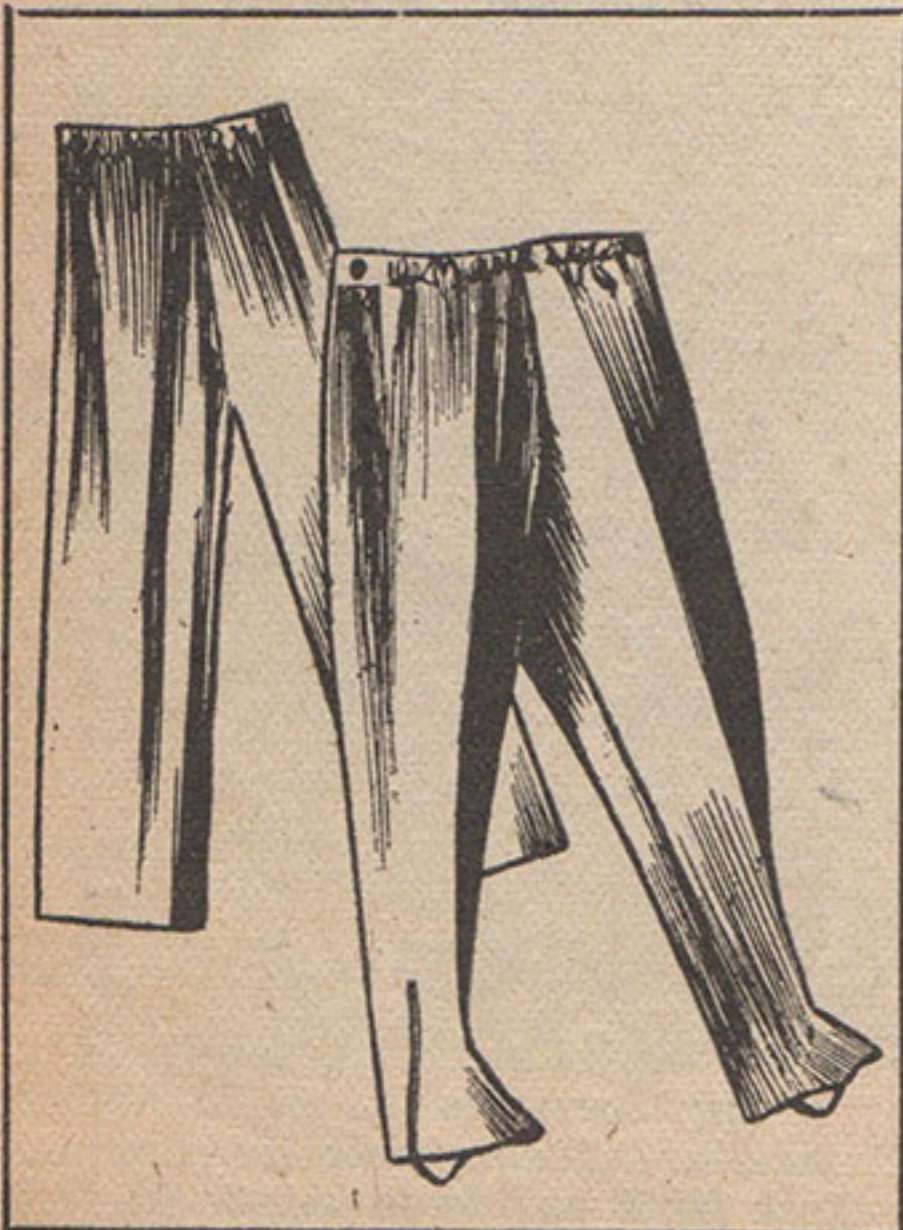
Réservoir : essence 12 litres.

Pneus : 25 x 3.00. Pression AV : 0,7 kg. Pression AR : 0,9 kg.

Prix : 64.500.

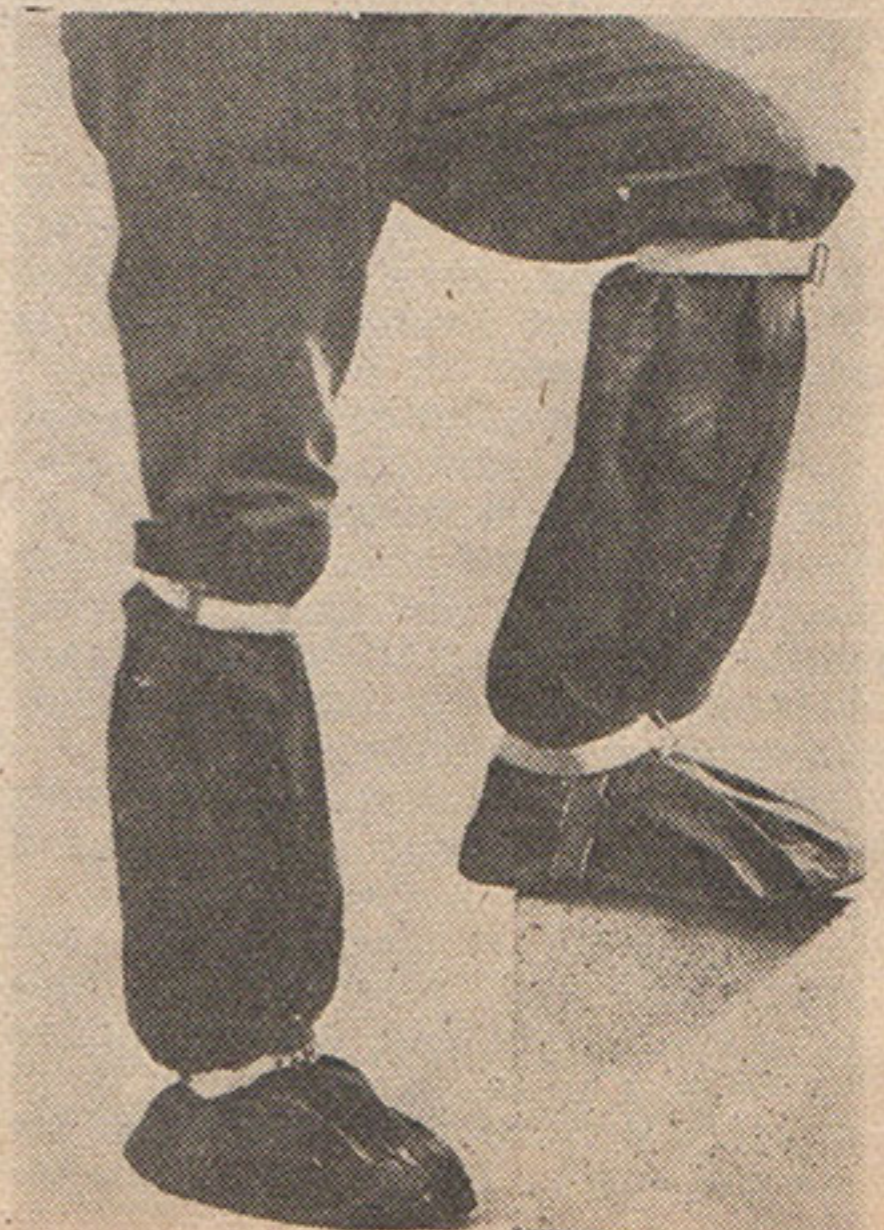
### PRATIQUE et ÉLÉGANT

Voici deux modèles de survêtements très appréciés en Italie, permettant d'affronter la poussière et la pluie et de se présenter à l'étape en tenue correcte. Ils sont à la fois pratiques et élégants.



### BOTTES

Fabriquées dans les produits plastiques les plus éprouvés, ces bottes sont d'une étanchéité absolue, à tel point qu'elles sont utilisées par les laveurs de voitures. Elles protègent haut à la manière de cuissards. Utilisables par-dessus n'importe quel pantalon et quelles chaussures, à défaut d'une élégance raffinée, mais elles protègent l'élégance des dessous), elles sont d'une efficacité totale et rendront de grands services à ceux qui doivent rouler par tous les temps. C'est une production du Comptoir des Matières Plastiques, 10, faubourg-Poissonnière, Paris.





### M. Couture à Clamart.

Vous parlez beaucoup dans votre revue du vélomoteur et vous avez raison : c'est le véhicule d'actualité. On sait pourquoi, bien sûr, mais ça ne lui enlève rien.

Après avoir eu, avant la guerre, une 350 culbutée, je suis devenu, depuis l'été dernier, un vélomotariste. Et, tout en regrettant les performances de mon ancienne machine, je suis émerveillé de l'endurance et des possibilités de mon brave petit moulin.

Mon métier (je suis géomètre) m'oblige à de fréquents déplacements, et souvent à la campagne. Ce sont alors des journées à rouler dans les chemins de terre, les champs moissonnés, les parcelles en friche ou les sentiers forestiers, en première ou en seconde, toujours le plus vite possible, sans grand souci des cahots, les garde-boue bourrés de terre glaise, à grands coups de gaz et de débrayage pour sortir d'une passe difficile ou finir un raidillon.

Ou bien c'est la grande route, cent, deux cents, trois cents kilomètres ou plus, à une moyenne voisine de cinquante. Paris-Larchant ((76 km.) en 1 h. 35 ; j'ai bien fait vingt fois ce parcours. Arras-Paris (200 km.) en 4 heures. Cet été, Yssingeaux-Uzerche par Brioude (320 km.), sur les contreforts du Massif Central, dans la journée. Bordeaux-Paris par Libourne (620 kilomètres) en moins de 15 heures, arrêts compris, et tout cela sans panne sérieuse.

Etonnez-vous qu'après cela je me sois pris d'une sorte d'amitié pour ma petite pétrolette qui supporte sans broncher le terrible service que je lui demande... et repart au premier coup de kick, après avoir dormi quinze jours au garage (en attendant les bons d'essence).

Peut-être pourtant n'est-elle pas parfaite ? Peut-être un peu gourmande ? Peut-être y a-t-il aussi un peu trop d'huile réservée au graissage des tubes d'échappement... et des bas de pantalon ? Mais elle tra-

vaille si bien que je lui pardonne volontiers ces petits travers. Et puis, je suis sans doute d'une école qui n'est déjà plus tout à fait jeune, mais une machine qui n'aurait jamais besoin d'un coup de clé anglaise ne me satisferait pas pleinement.

Continuez à nous parler des petites cylindrées. Même si elles restent d'un abord difficile, vos lecteurs auront plaisir, en vous lisant, à s'imaginer qu'ils n'ont qu'à sortir pour enfourcher le modèle que vous décrivez.

### « AIDONS-NOUS »

#### Viroulaud à Montreuil.

Lecteur de *Motocycles*, ainsi que mon camarade P. Rougerie, de Montreuil, j'ai l'honneur de vous faire savoir que c'est avec une grande satisfaction que nous avons accueilli votre revue ; la documentation y est abondante et très intéressante. Celle des accessoires, par exemple, intéresse les lecteurs au même point que le reste ; tout doit être étudié pour le pratique dans la moto moderne (un exemple : la béquille de côté tellement commode).

Nous aimons trouver dans *Motocycles* des articles qui ne sont pas toujours purement techniques. Je suggère qu'à tour de rôle des lecteurs vous envoient un article (un peu concret naturellement), dans lequel ils exposeraient les plaisirs que leur procurerait leur moto et son utilité pour randonnées, camping, cross, etc...

Je suis moi-même campeur et suis particulièrement satisfait de la « Matchless » à fourche télescopique : je vous enverrai mon point de vue à ce sujet si vous le désirez.

Je suis persuadé que dans une revue comme la vôtre le lecteur aimerait découvrir cette rubrique parmi les autres plus techniques, et cela le délasserait de connaître les horizons que nous ouvre la moto.

Un article a particulièrement attiré mon attention :

Celui de M. Marc dans votre numéro de décembre 1947 : « Aidons-nous ».

Bien qu'un peu ancien, j'ai cet article sous les yeux, ayant tous les numéros de *Motocycles*.

Si je vous le rappelle, c'est pour insister auprès de tous les camarades motards pour une large union et une grande entente entre nous tous. Sans former un clan à part, il serait souhaitable et même indispensable que nous nous prêtions aide et assistance. Par ces temps difficiles, que de services nous pourrions nous rendre, que de camarades dépannés par la complaisance d'un membre de la grande famille des motards ! *Motocycles* nous y aidera, soyons-en sûrs.

Je suis mutilé de guerre et amputé d'une jambe, cela ne m'empêche nullement de demeurer un motard convaincu et de pratiquer beaucoup.

Pensez aux grands services que me rend ma fidèle monture : pour mes déplacements personnels, également pour mes randonnées à la campagne et le camping ; sans elle, tout cela m'est interdit ; la moto est à peu près le seul sport que je puisse encore pratiquer.

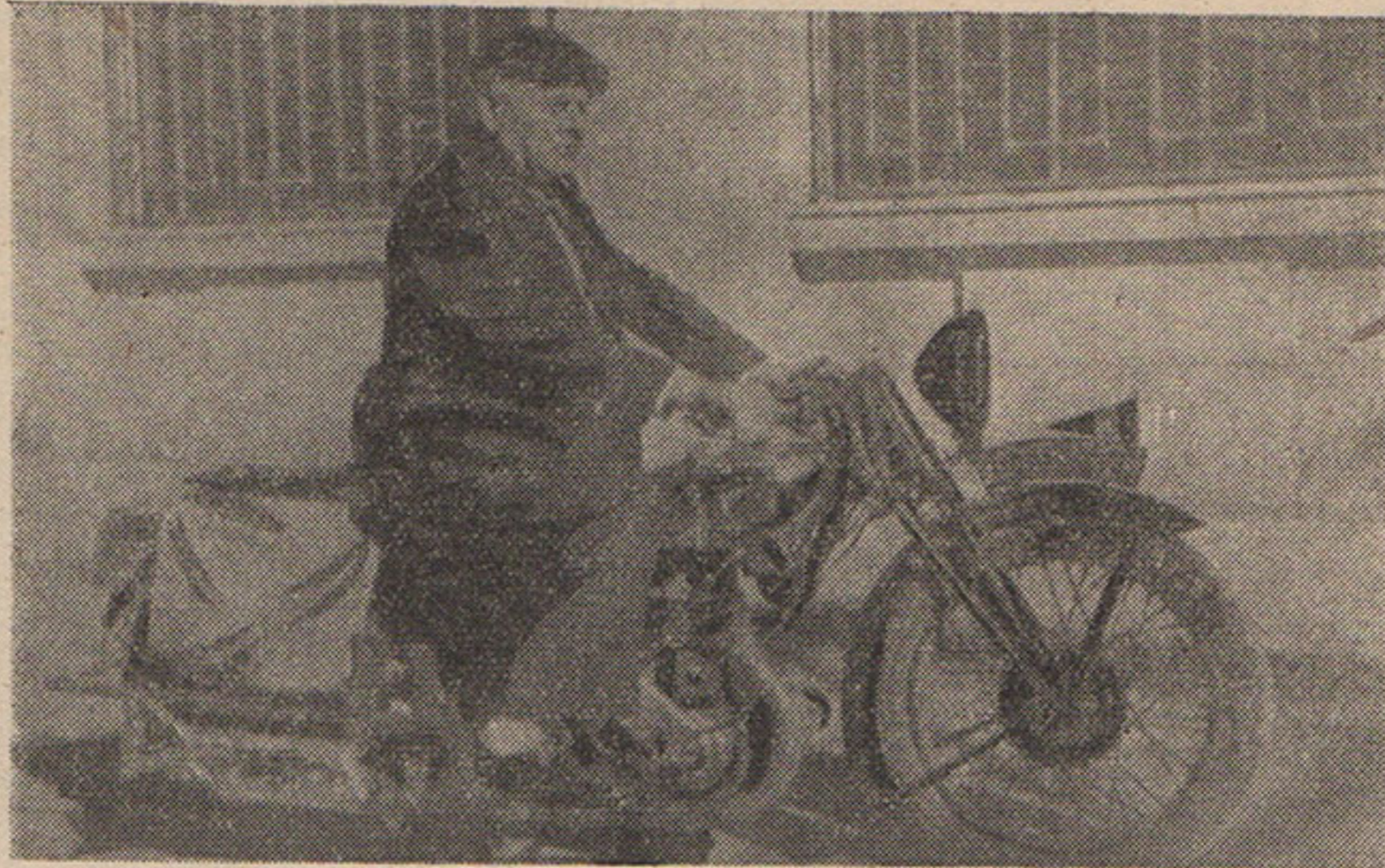
#### Danvignes à l'honneur

Je crois que vous pourriez à titre d'exemple signaler dans la rubrique « Aidons-nous », le geste de M. Danvignes. Il est tellement rare de trouver des personnes complaisantes.

En effet, celui-ci, à la suite de votre lettre du 16 février, m'a répondu par retour, et met à ma disposition un moteur auxiliaire livrable à lettre lue.

HEBRARD.

N. D. L. R. — M. Hébrard, pour des conditions toutes spéciales, avait besoin d'un mode de transport motorisé et M. Danvignes, sur notre intervention, s'est offert à lui donner satisfaction immédiate. Nous le remercions au nom de notre abonné et au nôtre.



## M. HUGHES, vétérán d'honneur

Le hasard, qui fait souvent bien les choses, m'a procuré le grand plaisir de faire connaissance de votre revue. Je l'ai trouvée très intéressante, tant par son contenu que par son prix.

Je suis un vétérán de la moto en même temps qu'un passionné de cet engin que d'aucuns trouvent désagréable.

Voilà bientôt trente ans que je roule par tous les temps... L'année dernière encore, pour préciser, le jour des Rameaux, j'ai fait sept heures sous la pluie !... Je suis né en 1881.

Equipé pour l'hiver, j'arrondis les 100 kilogs ; mon cinquante pour cent (ma femme) fait dans les 82, et elle n'est pas moins ardente que moi pour faire des randonnées sur le tansad, bien qu'elle ait fait longtemps de la voiture.

Je n'ai jamais cherché à faire de grandes performances ni à établir des records. Dieu merci, grâce à ma chance, je n'ai jamais eu d'accident. Nous venons de faire, il y a une quinzaine, une sortie d'environ 500 kilomètres, dont 222 dans la dernière journée, c'est-à-dire en quatre jours.

Je serais curieux de connaître le doyen des « casse-gueules », comme certains se plaisent à nommer la moto. Je parle du vrai motocycliste.

« L'Opinion d'un Docteur » et les « Conseils pour la Route » de votre numéro de janvier m'ont fort intéressé.

En attendant de connaître ce doyen précité, je vous prie d'agréer mes plus sympathiques salutations.

A. HUGUES (Grasse).

*Il en est des doyens comme des records : il faut que quelqu'un commence. Vous avez eu l'initiative de poser la question. En sa qualité de pionnier des centaures motocyclistes internationaux, Max End vous délègue le titre de « Vétéran d'honneur », sachant que vous confierez volontiers les attributs de cette fonction au « super-vétéran » qui revendiquera son droit d'ainesse.*

L'ECTEUR assidu de votre journal *Motocycles*, j'ai lu avec un très vif intérêt votre dernier article : Un an de VéloSolex. Étant moi-même « Solexiste » depuis huit mois et habitant le haut Doubs, donc pays très accidenté, je dois vous dire que cet engin m'a donné jusqu'à présent entière satisfaction.

J'approuve toutefois vos critiques au sujet du régime du moteur, et je crois qu'un régime un peu plus poussé ne gênerait en rien à la bonne marche, car un moteur de 0,6 CV. permettrait de franchir plus aisément les petites pentes, si fréquentes dans notre région.

En ce qui concerne les freins, je n'ai aucune objection à faire, car ces freins me paraissent bien étudiés et assez puissants pour éviter tout accident.

Un point que vous n'avez pas touché et qui a son importance surtout en province, est la capacité du réservoir trop petite à mon avis et le constructeur serait bien inspiré en montant sur cette machine un réservoir d'au moins 1 litre 1/2, car il est souvent difficile de se ravitailler en cours de route et en pleine campagne. Ceci ne nuirait ni à l'aspect ni à l'équilibre de cette excellente petite machine.

RÉPONSE. — Nous sommes heureux que dans l'ensemble vos impressions sur le VéloSolex correspondent aux nôtres. En ce qui concerne les freins et plus spécialement l'arrière, les avis sont partagés ; quoique Pontarlier que nous connaissons bien (et particulièrement Montbenoit, bonjour à M. Pourchet si vous passez à l'hô-

tel de l'Abbaye) soit une ville assez animée, vous n'avez sans doute pas besoin de freins aussi puissants ni aussi immédiats qu'à Paris.

En ce qui concerne la capacité du réservoir, elle correspond à environ 100 km. et si on augmentait son volume, ce serait au détriment de la symétrie avec le volant magnétique. Nous vous signalons à ce sujet que nous trouvons ici des réservoirs dits « nourrices » triangulaires qui s'accrochent automatiquement dans le triangle composé par les branches latérales du porte-bagages ; ils doivent contenir 4 à 5 litres d'essence et répondent largement, ainsi, à votre objection.

# Rappel de quelques notions élémentaires concernant L'EQUILIBRAGE DES MOTEURS

Souvent des lecteurs nous consultent sur l'équilibrage des moteurs soit qu'ils aient un moteur qui vibre anormalement, soit qu'ils procèdent à la reconstruction d'une machine avec des éléments parfois quelque peu disparates. Cette pratique, qui n'est pas toujours à recommander, est encore assez fréquente aujourd'hui pour la bonne raison qu'à cause de la difficulté d'obtenir du matériel neuf, les usagers se rabattent sur des solutions de fortune, cherchant à tirer parti de pièces ou d'organes séparés mis sur le marché depuis la libération et d'utiliser le mieux possible les cadres, moteurs, etc..., provenant des domaines.

Souvent aussi on se lance, un peu inconsidérément, dans des transformations qui ne donnent pas toujours satisfaction parce qu'on a négligé le fait qu'un véhicule constitue un tout dont chaque organe est conçu, réalisé et disposé en fonction des autres et que le constructeur s'est efforcé de les réunir en un ensemble aussi homogène que possible. Même avec des machines de gabarit semblable, équipées de moteurs de même cylindrée, la transposition des moteurs peut donner lieu à des déboires.

C'est un désir bien compréhensible et bien légitime que de vouloir « gonfler » un moteur pour en obtenir un meilleur rendement. Mais l'on ne saurait procéder qu'avec la plus grande circonspection et calculer judicieusement à quel prix le résultat voulu pourra être obtenu.

Il est toujours possible de faire tourner un moteur plus vite. Cela suppose, toutefois, la prise en considération de multiples facteurs, concernant l'alimentation, l'allumage et l'équilibrage. C'est de ce dernier que nous voulons aujourd'hui entretenir nos lecteurs parce que l'équilibrage conditionne, dans une large mesure, tout ce que l'on pourra faire par ailleurs. En effet,

si l'on n'a pas, à la base, un parfait équilibrage à tous les régimes, il est inutile d'envisager une quelconque transformation tant qu'il n'aura pas été remédié à ce défaut majeur. On se rappellera également qu'un moteur bien équilibré dans les limites de régime actuelles pourra ne plus l'être dès que son régime sera porté à un chiffre supérieur. On a souvent l'occasion de constater qu'un moteur vibre à un régime déterminé et non aux autres. Le vilebrequin d'un polycylindre, si bien équilibré soit-il, peut donner lieu, néanmoins, à des vibrations, en raison de l'impossibilité dans laquelle nous nous trouvons d'équilibrer parfaitement les forces agissantes. Si les chocs d'explosion, transmis par les bielles, se succèdent à une cadence correspondant à la vibration de l'arbre, c'est-à-dire si les impulsions données au vilebrequin ont une période égale à celle des vibrations de l'arbre, les efforts s'ajoutent et augmentent l'amplitude des vibrations au point qu'une rupture peut se produire.

Aussi calcule-t-on les vilebrequins de manière que leur période de vibration se trouve en dehors des limites normales de régime, à moins que, par l'emploi d'un amortisseur (damper), on ne cherche à atténuer les vibrations.

L'équilibrage des moteurs est un problème complexe, auquel des volumes ont été consacrés. Aussi devons-nous nous contenter, dans le cadre restreint de cette étude, d'en rappeler les principes élémentaires dont l'exposé suffira du reste à montrer à nos lecteurs qu'on ne saurait, sans risques sérieux, modifier ce que le constructeur a réalisé au prix d'une patiente et minutieuse mise au point, avec des moyens dont ne disposent ni l'usager, ni même le réparateur. Il ne suffit pas de déterminer l'équilibrage par calcul, encore faut-il vérifier le calcul expérimentalement, à l'aide de machines appropriées.

Ceci dit, examinons la question un peu plus en détail.

L'équilibrage doit porter :

a) Sur les masses animées d'un mouvement rotatif (bras, manetons, têtes de bielles) ;

b) Sur les masses animées d'un mouvement rectiligne alternatif (pistons et pieds de bielles) ;

c) Sur les forces d'explosion.

Nous nous occuperons aujourd'hui des deux premiers points, la répartition judicieuse des forces d'explosion, fonction du nombre de cylindres, c'est-à-dire du nombre d'impulsions pouvant être données au vilebrequin pendant la durée d'un cycle complet, devant faire l'objet d'une autre étude.

**Equilibre statique.** — Soulevez la roue AV de votre moto et tournez-la de façon que la valve du pneu se trouve approximativement en haut. Dès que vous lâchez la roue, elle se met à tourner du côté où se trouve la valve, de sorte que celle-ci descend. Elle ne s'arrête pas au moment précis où la valve se trouve exactement en bas, sur le diamètre vertical ; mais elle continuera sa rotation, la valve remontant de l'autre côté, avec une vitesse qui va en diminuant jusqu'à devenir nulle, sous le poids de la valve, la roue tournera ensuite en sens inverse et il se produira ainsi une série d'oscillations de plus en plus faibles ; finalement la roue s'immobilisera avec la valve en bas. Cette roue n'est pas équilibrée. Mais si vous placez exactement à l'opposé de la valve un poids déterminé, par exemple du mastic collé contre la jante, la roue restera immobile dans n'importe quelle position. *Vous l'avez équilibrée statiquement.* Elle n'a plus de « balourd ».

Vous pouvez faire la même expérience avec une barre d'acier ronde : placée sur deux couteaux horizontaux, elle restera immobile. Munissez la barre d'un bras

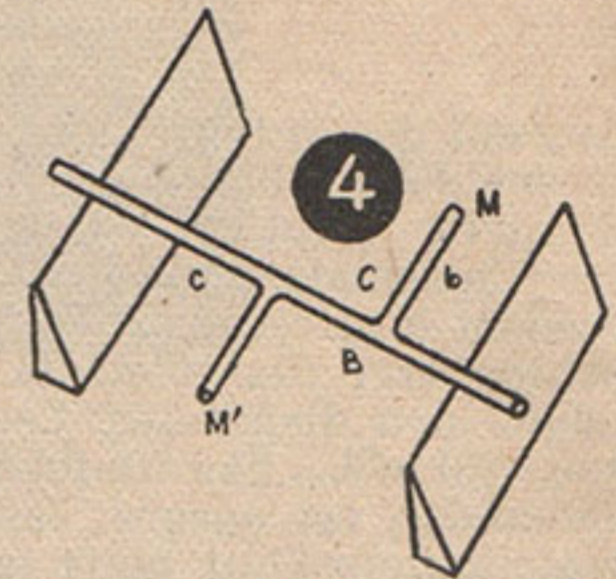
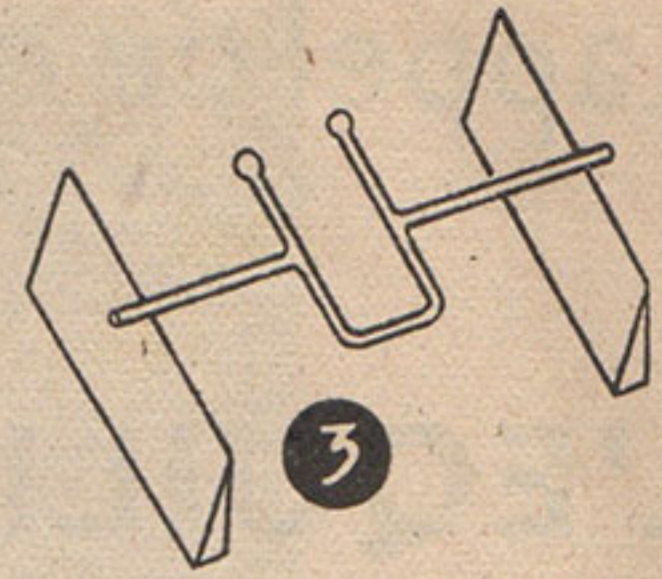
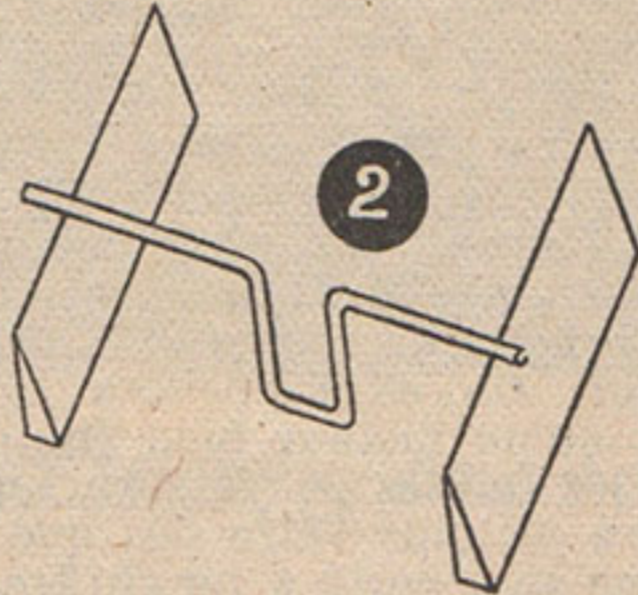
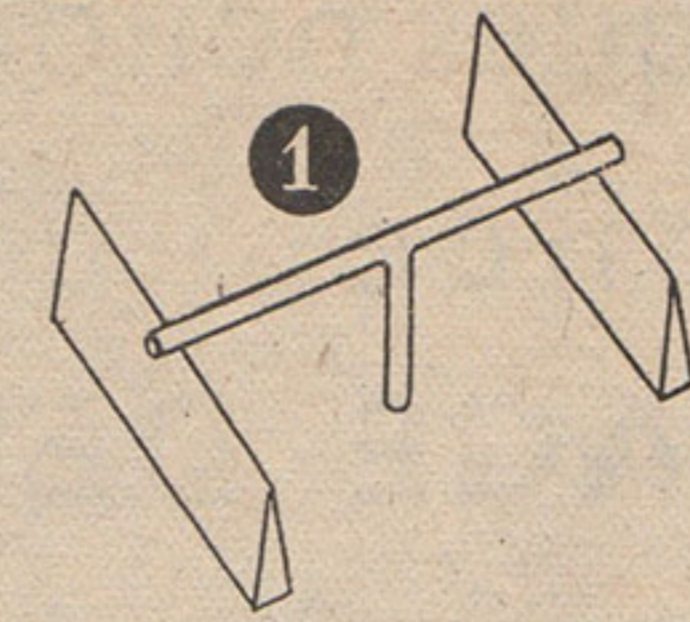
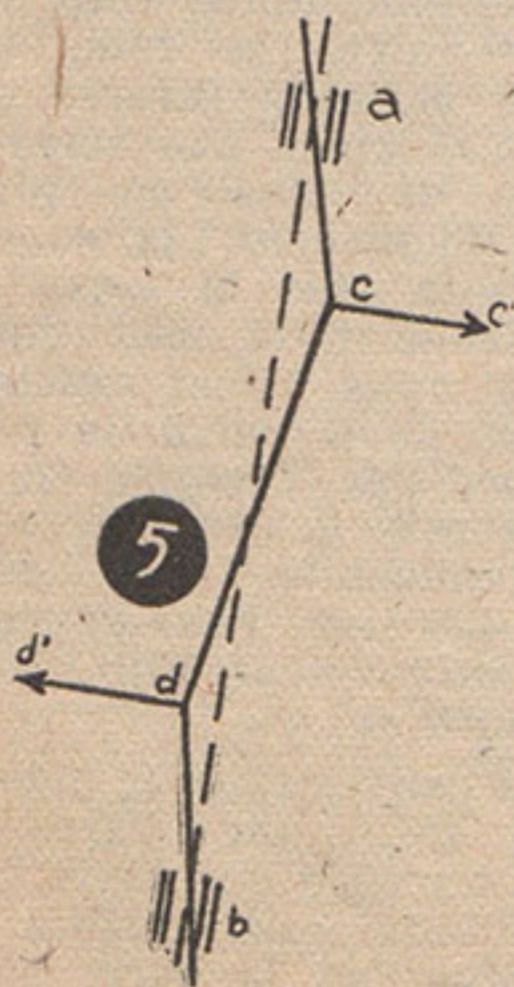
perpendiculaire. Elle ne s'immobilisera que dans une seule position : celle où le bras est placé verticalement en bas. (Fig. 1). La pièce n'est plus équilibrée. Nous pouvons remplacer le bras unique par deux bras, disposés dans le même sens et dans le même plan, et relier leurs extrémités. (Fig. 2). Nous aurons schématiquement un vilebrequin de monocylindre (ou de bicylindre avec manetons à 360°). Ce vilebrequin n'aura toujours qu'une position d'équilibre, celle où les bras et le maneton se trouvent verticalement en bas. Si nous voulons qu'il reste dans n'importe quelle position que nous lui donnons, il faut prolonger les bras à l'opposé et munir ces prolongements de poids dont la somme sera égale au poids du maneton. De cette façon notre vilebrequin est équilibré. (Fig. 3).

Reprenons notre barre de la figure 1 et munissons-la de deux bras opposés dans le plan de l'axe de rotation, mais en des points différents de la barre, l'un en B portant à son extrémité une masse M, l'autre en C et ayant à son extrémité une masse M' (Fig. 4). Notons ici qu'il n'est pas nécessaire que les deux masses soient égales. Par exemple, M pourra être plus grande que M', mais il faudra alors qu'elle soit moins éloignée de la barre, de façon que le moment des forces, c'est-à-dire le produit de la masse, M, par sa distance de la barre d, soit le même.

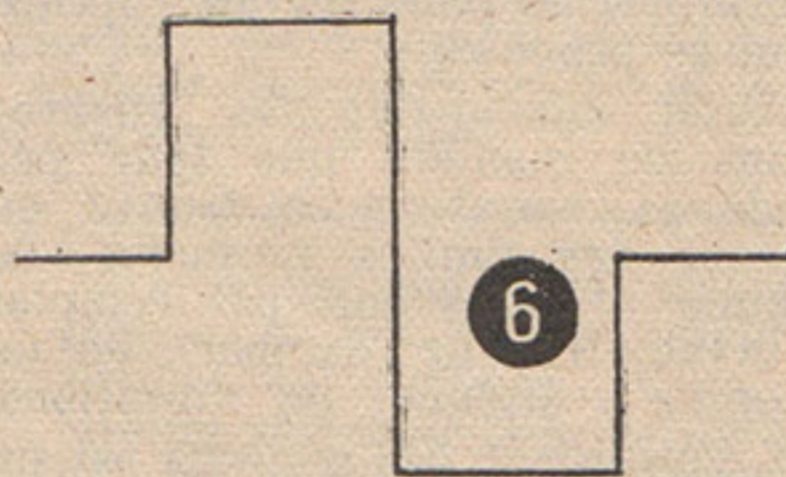
$$M \times b = M' \times c$$

De cette façon, notre arbre sera encore équilibré statiquement, de sorte qu'au point de vue de l'équilibre statique, il importe peu que les masses, placées de part et d'autre de l'arbre, se trouvent ou non dans le même plan vertical.

**Equilibre dynamique.** — Montons notre arbre dans deux paliers, et



faisons-le tourner à une certaine vitesse par un moyen approprié. A chaque instant, la masse M exercera une traction sur l'arbre, au point B, de même que M' tirera au point C, mais en sens opposé. C'est que chaque masse est soumise à la force centrifuge, force dont nous pouvons aisément nous rendre compte, en faisant tourner, par exemple, une boule fixée au bout d'une corde tenue à la main. (La fronde est une application « frappante » de la force centrifuge.) Celle-ci agit tant que dure le mouvement.



Considérons maintenant l'arbre à un moment donné de sa rotation, par exemple quand les bras se trouvent dans un plan horizontal. Les choses se passent exactement comme si, sur un arbre immobile, flexible, et reposant dans deux paliers, nous exercions une traction en C, dans le sens CC' et une autre en d, dans le sens dd', opposé au premier. L'arbre prendra la forme a b c d (fig. 5). Pour donner une idée de l'importance de ces tractions, nous rappellerons que la force centrifuge est proportionnelle à la masse M, au rayon de rotation de cette

masse, et au carré de la vitesse angulaire. Pour une masse de 500 gr. placée à 5 cm. de l'axe de rotation et tournant à 3.000 t/m, cela représente, en chacun des points C et D une traction constante de 250 kgs (1). En montant l'arbre dans deux paliers à rotules et en plaçant à proximité de C et de D des styles, on pourrait enregistrer graphiquement l'amplitude de cette déformation. L'amplitude est maximum lorsque chacune des masses se trouve à une distance

a b  
— de son palier, elle diminue si

l'on approche chaque masse du palier respectif, sans qu'on puisse, toutefois, la supprimer complètement. Par contre, si l'on approche l'un de l'autre les points d'attache C et D jusqu'à les faire coïncider, on réalise l'équilibre dynamique. La disposition que montre la figure 5, traduit schématiquement la forme d'un vilebrequin de bicylindres avec manetons à 180°. (Voir également fig 6.)

Si l'arbre est monté dans des paliers à rotules, ceux-ci ne fatiguent pas, parce qu'ils pourront, grâce à l'oscillation de la bague inférieure, suivre les déformations de l'arbre. Par contre, l'arbre devra résister à des efforts considérables. Si, au lieu de paliers oscillants, nous prenons des paliers rigides, comme c'est le cas dans les mo-

(1) La force centrifuge a pour valeur :

$$F = m \omega^2 r \text{ ou } \frac{m v^2}{r}$$

teurs, l'arbre déformé, n'étant plus parallèle aux paliers, tendra à faire subir à ceux-ci des déformations correspondantes et pour deux positions symétriques, c'est-à-dire une rotation de  $180^\circ$ , les paliers seront sollicités dans le sens qu'indique la figure 7 a. Il en résulte une usure en diablo des paliers (fig. 7 b), à moins que, par suite du coincement de l'arbre dans les paliers, le film d'huile ne se trouve rompu, d'où frottement métal sur métal, chauffage et coulage de la garniture antifriction. Le volant, de son côté, ne peut plus tourner régulièrement dans son plan. Il prend un mouvement louvoyant, ce qui engendre également des forces perturbatrices très dangereuses, en tout cas très préjudiciables, tant au point de vue rendement qu'au point de vue durée du matériel. Et nous n'avons pas tenu compte des efforts de torsion dont nous parlerons plus loin. De toute façon, par ce qui précède on peut se rendre compte :

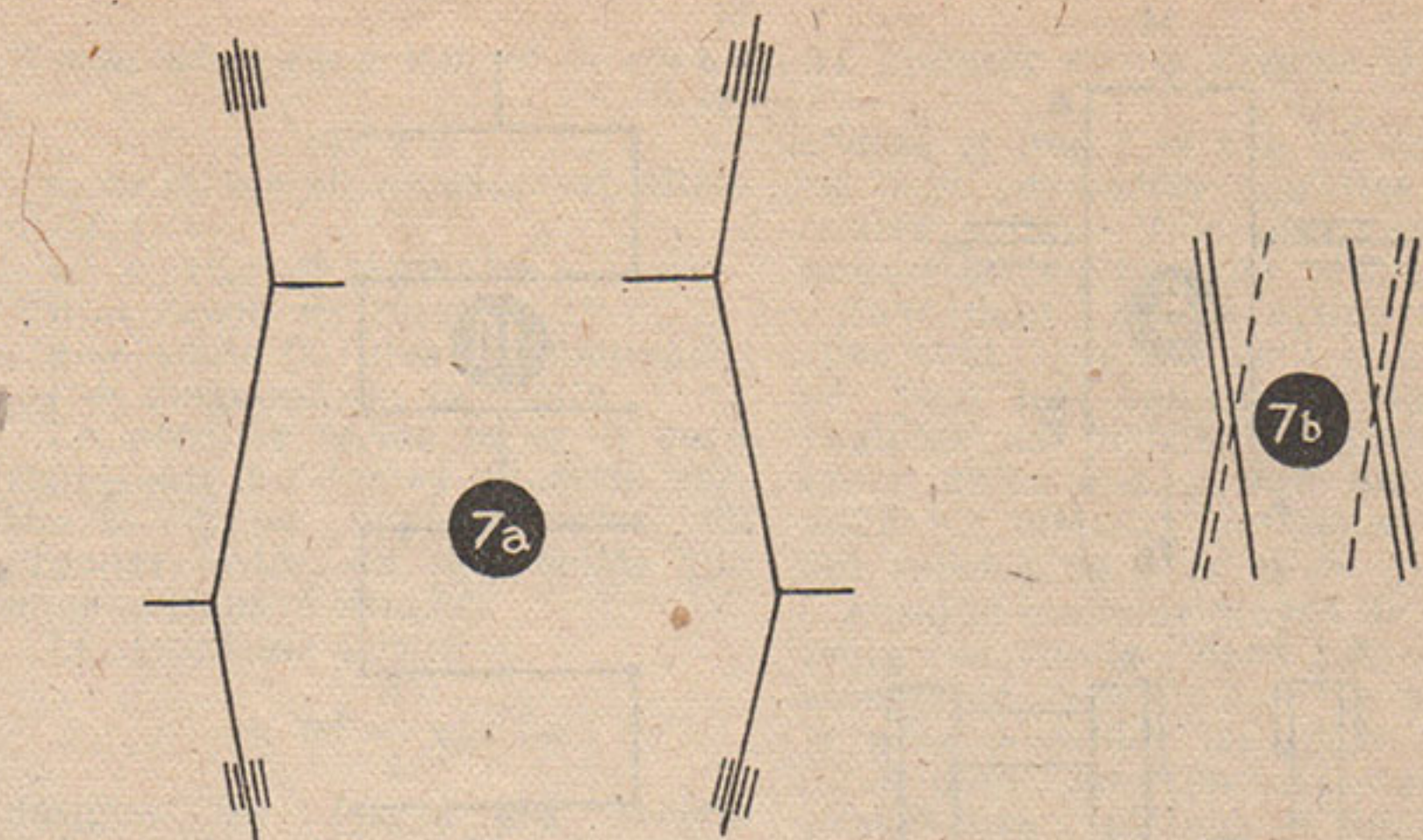
1° De la nécessité d'assurer l'équilibrage dynamique de l'arbre ;

2° De ce que l'équilibre statique n'entraîne pas fatalement l'équilibre dynamique.

Voyons maintenant de quelle manière on équilibre le vilebrequin dynamiquement. Nous avons déjà montré plus haut, comment le vilebrequin à un seul maneton (monocylindre) ou à deux manetons à  $360^\circ$  (deux cylindres jumelés moteurs Puch autrichien, et Garelli italien) peut être équilibré.

Mais si nous nous contentions de compenser uniquement les manetons et les bras par des contrepoids, notre vilebrequin ne serait pas équilibré dynamiquement. Il nous faut tenir compte également des organes qui tournent avec lui et suivent la même rotation que le maneton. Ce sont la ou les têtes de bielles, les coussinets ou galets et les boulons de bielle.

Là de nouvelles difficultés surgissent. La bielle est animée d'un mouvement compliqué, alternatif dans sa partie supérieure (pied de bielle attelé au piston), rotatif dans sa partie inférieure (tête de bielle montée sur le maneton). Déterminer avec exactitude les valeurs respectives de ces masses n'est pas possible. On suppose la bielle réduite à deux masses  $m$  et  $m'$ , la première incorporée au maneton, la seconde intégrée dans le piston. Quant à la valeur de  $m$  et  $m'$ , on se base sur des approximations. Pour l'équilibrage des masses en rotation, on peut du reste



se contenter de peser la tête de bielle, celle-ci étant placée sur le plateau de la balance, l'autre extrémité reposant sur un support de hauteur convenable ou accrochée à un fil, de manière que la bielle ait une position horizontale.

Le poids des masses à équilibrer étant ainsi connu, il s'agit de disposer convenablement les contrepoids. Prenons à titre d'exemple un vilebrequin monocylindre. Nous avons vu plus haut que cette pièce réalisée suivant la figure 2 n'est pas équilibrée dynamiquement.

Pour l'équilibrer nous prolongerons les bras du côté opposé au maneton. La masse à équilibrer est constituée par les bras et le maneton (avec la tête de bielle). La mécanique nous enseigne qu'il n'est pas indispensable d'avoir les contrepoids disposés symétriquement. Il suffit que les résultantes des forces appliquées soient exactement opposées, c'est-à-dire se trouvent dans un même plan perpendiculaire à l'axe de rotation. Le maneton avec ses bras, d'une masse totale  $M$ , peut être représenté par la force  $F$ , à l'opposé de laquelle nous aurons une force  $F'$  dont les deux composantes seront  $f^1$  et  $f^2$  (fig. 8) que nous ferons agir à l'opposé des bras, en disposant dans le prolongement de

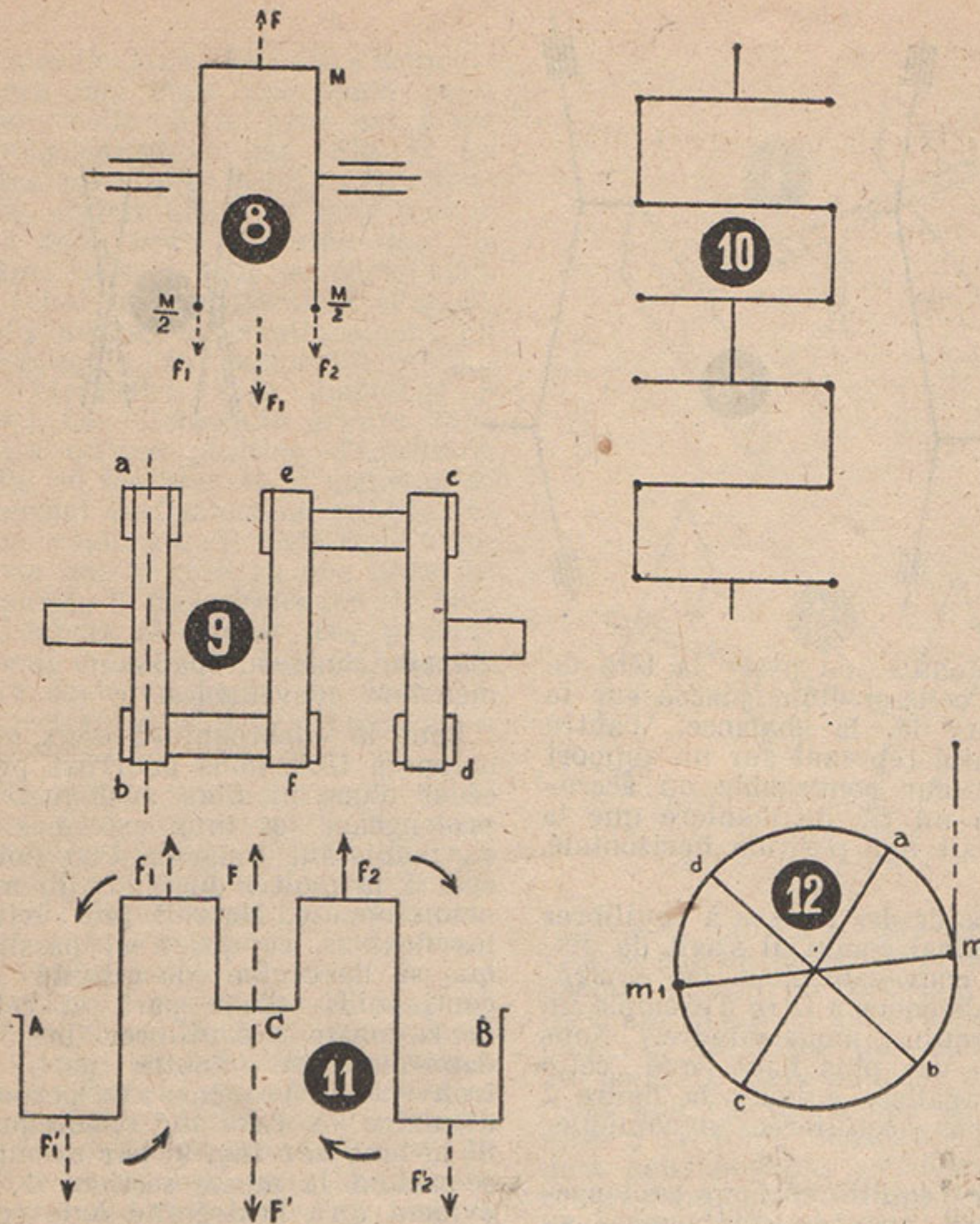
chacun une masse  $m = \frac{M}{2}$ , cha-

cune des masses d'équilibrage étant par conséquent égale à la masse d'un bras de manivelle plus la demi-masse du maneton avec la tête de bielle, c'est-à-dire la masse d'un bras plus la moitié de la masse logée entre les deux bras. Si le vilebrequin comporte des plateaux circulaires ou volants à la place des bras, chacun comportera, diamétralement opposée au

maneton, une surépaisseur de dimensions convenables.

Pour le vilebrequin à deux manetons à  $180^\circ$ , nous pourrions procéder d'une manière analogue, en prolongeant les bras extrêmes et en munissant chacun d'un poids égal à la moitié du poids du maneton opposé. Mais il faut éviter les flexions, ce qui n'est possible que si le centre de gravité du contrepoids d'une part, et celui de la masse à équilibrer (bras et demi-maneton) d'autre part, se trouvent sur le même axe, perpendiculaire à l'axe du vilebrequin. Si le bras  $a, b$  (fig. 9) par exemple a partout la même section, il est évident qu'à l'extrémité  $b$  le centre de gravité ne se trouve pas dans l'axe du bras, mais est déporté vers le maneton; pour le situer sur l'axe, nous pourrions par exemple prévoir une surépaisseur correspondante sur le flanc extérieur du bras (partie hachurée) et le contrepoids en  $a$  sera calculé ou disposé de façon à équilibrer le demi-maneton plus la surépaisseur.

Le vilebrequin classique du quatre cylindres a ses manetons disposés deux par deux à  $180^\circ$  (fig. 10). Les résultantes des forces  $f^1$  et  $f^2$  d'une part  $f^3$  et  $f^4$  d'autre part, sont directement opposées en C et s'annulent par conséquent, de sorte que le vilebrequin est équilibré dynamiquement. Pourtant si nous l'examinons bien, nous remarquons que cet arbre est constitué par la réunion bout à bout, en C, de deux vilebrequins de bicylindres avec manetons à  $180^\circ$ , dont nous avons exposé déjà les défauts. Les demi-arbres A C et C B subissent des flexions dues aux forces centrifuges appliquées dans des plans différents. On évitera ces flexions en traitant ce vilebrequin exactement comme celui de la figure 9 ; nous obtenons



ainsi la disposition représentée par la figure 11, qui n'est pas supérieure quant à l'équilibrage dynamique, mais présente, grâce à cette compensation, de sérieux avantages au point de vue travail du métal.

**Équilibrage des masses animées de mouvements rectilignes alternatifs.** — Toute accélération d'une masse  $m$  donne naissance à une force d'inertie de sens opposé à celui de l'accélération du mouvement. Le piston, pendant une course, subit deux accélérations, l'une positive, pendant la première partie de la course, la vitesse passant de zéro au maximum, l'autre négative quand la vitesse, pendant la deuxième partie de la course, diminue du maximum à zéro. La vitesse est nulle aux points morts et maximum à mi-course environ.

La force d'inertie est proportionnelle à la masse  $m$  et à l'accélération  $Y$ . La masse du piston est connue ; c'est celle du piston avec ses segments et axe plus une partie de la bielle. Il faut du reste considérer que cette dernière varie constamment et qu'à chaque

course elle part d'un minimum, au point mort, passe par un maximum, à mi-course, et redescend au minimum, au point mort opposé. L'accélération peut être calculée pour toutes les positions du piston pendant sa course. Elle dépend du rayon de rotation, de la vitesse angulaire, de la longueur de la bielle et de l'angle formé par le bras de manivelle et l'axe du cylindre.

Prenons un monocylindre dont nous avons équilibré les masses en rotation. Pour équilibrer les masses en mouvement alternatif, imaginons le moteur muni d'une bielle suffisamment longue pour que l'obliquité n'intervienne pas et que la bielle reste en quelque sorte parallèle à elle-même. Nous pouvons compenser la force d'inertie verticale engendrée par la masse  $m$  du piston, masse que nous supposons localisée à l'endroit du maneton, par une masse  $m'$ , placée à l'opposé (fig. 12). Mais cette masse  $m'$  sera réelle, tandis que la masse  $m$  est fictive. Aussi  $m'$  qui sert de contrepoids à la masse du piston, tant qu'elle se déplace ver-

ticale (arcs  $a b$  et  $c d$ ) donne lieu à une force centrifuge pendant ses déplacements horizontaux (arcs  $b c$  et  $d a$ ) puisque dans ces déplacements elle n'est pas équilibrée,  $m$  n'agissant que verticalement.

En somme, nous avons simplement remplacé une force d'inertie verticale par une force horizontale. Avons-nous réalisé un progrès ? Oui, parce que les réactions horizontales présentent moins d'inconvénients que les réactions verticales. Toutefois, pour éviter que les réactions horizontales ne soient exagérées, ce qui peut présenter un inconvénient en moto, on n'équilibre pas la totalité de la masse en mouvement alternatif, mais une partie seulement, qui peut varier, suivant le moteur et son support, — c'est-à-dire le cadre, quand il s'agit d'une moto — entre la moitié et les deux tiers de la masse  $m$  du piston. L'autre partie agira comme force verticale. Mais ce n'est là qu'un à peu près ; le déséquilibre de l'équipage mobile n'est qu'atténué et non pas détruit.

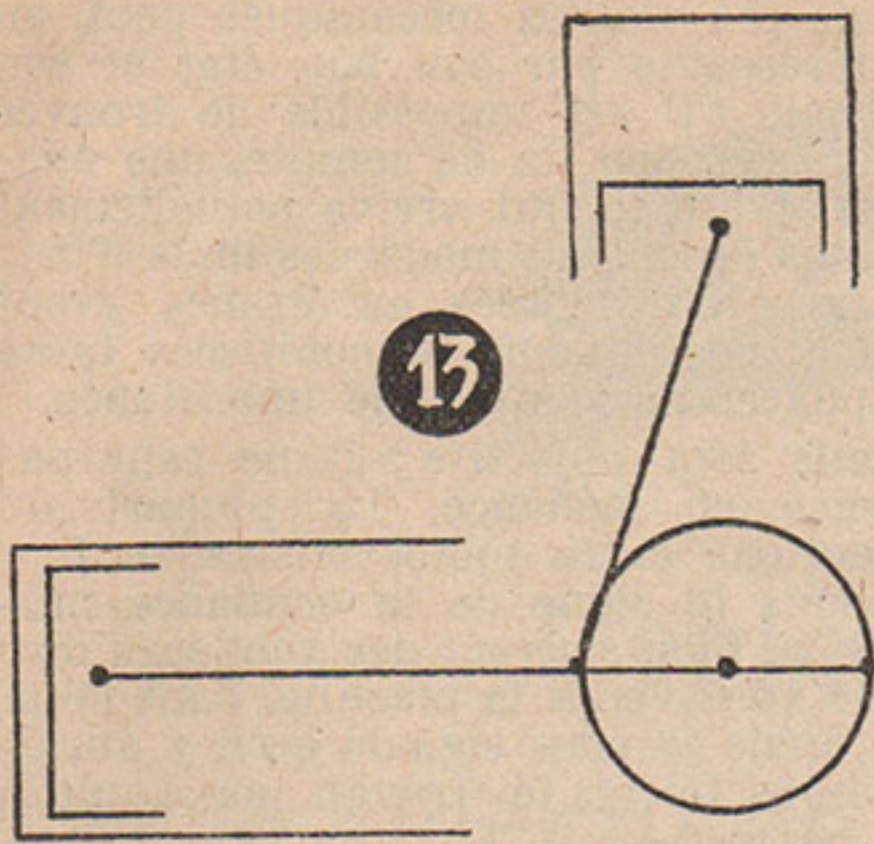
On adoptera une solution identique pour le moteur à deux cylindres côte à côte avec manetons à  $360^\circ$ , en ajoutant aux contrepoids l'équivalent de la masse d'un piston.

Quant au bicylindre à  $180^\circ$ , les forces d'inertie des masses alternatives s'équilibrent à peu près. Ici encore nous n'atteignons pas à la perfection, du fait que les deux pistons ne sont pas placés dans le même plan et qu'il subsiste toujours un couple transversal dont les paliers subissent les effets.

Pour le moteur en V, d'un emploi fréquent en moto, l'équilibrage dépend de l'angle du V. Dans le moteur à  $90^\circ$ , un des pistons se trouve à peu près à mi-course quand l'autre est au point mort (fig. 13). Ce dernier n'a donc pas besoin d'être équilibré ; pour l'autre au contraire la force d'inertie est maximum et nous l'équilibrons en totalité. Les forces d'inertie variant en sens contraire, leur somme ne change pas, de sorte que pour n'importe quelle position des deux pistons, l'équipage mobile est équilibré. La disposition en V présente en outre l'avantage qu'il n'y a pas de couple transversal, les deux cylindres se trouvant dans le même plan.

La masse à équilibrer sera d'autant plus importante que l'angle sera plus fermé et atteindra environ les  $5/8$  de la masse totale des deux attelages, pour un angle de  $60^\circ$ .





Les forces d'inertie réelles sont exprimées par la formule :

$$F = m w^2 R \cos a + m w^2 \frac{R^2}{l} \cos 2a$$

$m$  = masse en mouvement alternatif ;

$w^2$  = vitesse angulaire ;

$R$  = rayon de rotation ;

$a$  = angle du bras de manivelle ;

$l$  = longueur de la bielle.

Le premier terme  $m w^2 R \cos a$  représente les forces d'inertie verticales qu'on appelle forces du premier ordre. Ce sont celles que nous venons d'étudier.

Le deuxième terme

$$m w^2 \frac{R^2}{l} \cos 2a$$

désigne les forces du second ordre, qui sont la différence entre les forces d'inertie réelles et celles

du premier ordre. Comme  $R = \frac{l}{2}$

course et que  $l = 2$  à 2,5 courses, on peut considérer qu'elles sont quatre à cinq fois plus grandes que celles du premier ordre.

Sauf dans le six cylindres, où elles sont identiquement nulles, on ne peut les équilibrer que par l'emploi de dispositifs antivibrateurs, qu'on ne saurait envisager pour les moteurs de motos, pour des raisons de prix et de place.

Aussi le meilleur moyen de maintenir ces forces dans une limite acceptable consiste-t-il à alléger le plus possible les masses animées d'un mouvement alternatif, c'est-à-dire : pistons et bielles.

N.-L. ERPELDING.

## LE CHOIX D'UNE MOTO D'OCCASION

Nous avons étudié, dans notre précédent numéro, les moyens d'expertiser, en quelque sorte, d'après ses signes extérieurs d'usure, la moto d'occasion que nous serions susceptibles d'acheter. Si ces constatations hâtives et superficielles ne nous permettent pas de nous rendre compte de l'état intime des organes, elles nous donnent suffisamment d'observations pour estimer ses possibilités de réemploi. Une machine normalement usée peut ne pas être une mauvaise occasion, alors qu'une autre, massacrée par suite de la brutalité, de l'inconscience de son conducteur, peut, malgré un aspect apparent satisfaisant, être une affaire désastreuse. Cadre faussé, fourche tordue, rayons en zigzag, freins à fond de course sont généralement de meilleurs confidents que des segments usés et un peu de jeu dans la bielle. Nous n'avons pas parlé des pneus, car leur état, dans les conditions actuelles, ne prouve rien. Des pneus ayant l'aspect du neuf peuvent n'être qu'un mauvais rechapage sur des toiles pourries, cependant qu'un vendeur consciencieux aura préféré ne pas faire, de ce côté, de maquillage.

La vérification des organes moteurs peut être faite sans démontage et visite des organes internes. En principe, il vaut mieux, comme saint Thomas, se rendre compte *de visu* ; mais cela n'est pas toujours possible. Il est à supposer même, si le cylindre n'est pas ostensiblement entamé, qu'un débutant ne pourra se rendre compte s'il est usé ou ovalisé.

Le mieux est de se fier à sa compression, le moteur étant chaud, car, à froid, l'huile qui gomme peut donner l'impression d'une compression convenable qui disparaît après quelques centaines de mètres.

Un moteur en bon état doit, à chaud, supporter, cinq ou six secondes avant de passer la compression,

le poids moyen d'un homme sur la pédale du kick. Cet essai peut servir à vérifier également l'embrayage. Si la compression, ne passant pas le levier du kick, descend, c'est que l'embrayage patine, donc qu'il est usé, ou, pour le moins, mal réglé. Par contre, en agissant sur le levier du débrayage, le kick doit arriver au bas de sa course sans frottement excessif et sans faire tourner le moteur.

Pour vérifier l'état de la boîte, c'est plus délicat ; il peut y avoir des jeux intermédiaires dans les commandes, sans que, pour autant, cela soit un signe d'usure des engrenages. On peut se livrer à un examen approximatif en mettant la roue arrière sur béquille et en faisant manœuvrer l'une après l'autre chaque vitesse. Mais il faut savoir reconnaître si les battements, cognements ou claquements que l'on percevra sont à attribuer au jeu des transmissions (chaînes et pignons), à celui du piston, au bruit des soupapes mal réglées ou à la denture des pignons de boîte. Reconnaissons qu'il faut une certaine expérience pour localiser ces bruits.

Le mieux serait certainement d'obtenir du vendeur l'autorisation d'un essai, à la condition de conduire soi-même.

Un vendeur honnête ne doit pas s'y refuser, mais il est normal, dans ce cas, que l'acheteur éventuel lui donne confiance en lui assurant une garantie en contrepartie de la machine qu'il emprunte ; il y a eu tant de vols commis sous le couvert d'une promesse d'achat qu'il ne faut pas faire grief au vendeur s'il manifeste à l'égard d'un inconnu une certaine méfiance. Si l'on se met d'accord pour cet essai, faire la première mise en route avec le moteur froid ; s'il part mal, il y a quelque chose qui cloche, soit au carburateur (boisseau usé, prises d'air additionnelles), soit à l'allumage (générateur fatigué, vis

platinées usées, bougie en mauvais état), soit à la distribution (soupapes fermant mal par suite de réglage défectueux, d'usure ou de calamine). En marche, on appréciera la tenue de route, le passage aisé des vitesses, l'efficacité des freins. Il est à la portée de chacun de constater si la machine est souple et docile ou si, au contraire, elle a une marche saccadée et rétive.

Il suffira d'un court trajet pour s'apercevoir si le moteur ne chauffe pas exagérément, ce qui indiquerait un excès d'air par suite de joints défectueux, un encrassement important, une levée insuffisante des soupapes par suite de l'usure des cames. Profiter de l'occasion pour s'assurer qu'à chaud, le moteur repart au premier appel du kick. S'il est rétif, c'est un nouveau signe de défectuosité et plus particulièrement d'usure du piston, des segments, et, peut-être, du cylindre.

Les côtes et la circulation en ville sont les meilleurs témoins pour cette vérification, car ils font travailler tout le mécanisme dans les conditions les plus favorables à exagérer les imperfections.

La moto qu'on vous offre peut présenter une ou plusieurs des imperfections signalées ici, sans pour autant être considérée comme sans intérêt; tout dépend du prix auquel sera faite, en définitive, la transaction, compte tenu du montant des réparations qu'il y aura lieu de faire pour sa remise en état.

Ce qu'il faut écarter sans hésitation, c'est l'engin minable et rafistolé; son bon marché apparent peut, en fin de compte, coûter très cher pour des résultats décevants.

Il ne faut pas hésiter non plus à se renseigner, pour certaines marques disparues ou certains modèles abandonnés par les constructeurs, sur la possibilité d'obtenir, en cas de besoin, des pièces de

rechange. L'une de ces vieilles mécaniques peut, en soi, être fort intéressante par son bon état et son prix abordable, mais s'il est impossible de trouver de quoi la réparer, c'est, en fin de compte, une opération désastreuse. C'est ce qui arrive actuellement avec certaines motos cependant modernes mais d'origine étrangère, non représentées en France avant guerre et qui sont indéfiniment immobilisées faute d'une pièce en apparence sans grande importance.

Tous ces conseils sont objectifs; il ne faut pas confondre prudence et méfiance. La plupart du temps, les transactions entre motocyclistes se font honnêtement et sous le signe de la confiance mutuelle. Nous avons vu bien souvent des vendeurs dire à leur client: « Je vous vends la machine dans l'état où elle se trouve, mais je vous signale qu'il y aurait intérêt à faire dessus tel ou tel travail pour qu'elle vous aille tout à fait. »

Cependant, comme ce n'est pas une règle générale, mieux vaut prendre ses précautions; un vendeur honnête ne doit pas s'opposer à ce minimum de contrôle qui, s'il y a entente, évite toutes contestations ultérieures.

\*\*

*Les motocyclistes expérimentés jugeront cet article sans doute un peu rudimentaire. Nous leur demandons de considérer que Motocycles ne s'adresse pas uniquement à des spécialistes, mais que, chaque mois, notre famille s'accroît de nouveaux membres qui seront à leur tour des prosélytes si nous savons leur faire bon accueil, leur éviter les déceptions premières et les guider. A une époque quelconque, chacun de nous a été un débutant et eût été heureux qu'un aîné le conseillât. Le débutant d'aujourd'hui, s'il fait un bon départ, sera des nôtres demain; c'est notre rôle de l'aider à franchir le seuil.*

## Records du Monde battus en 75<sup>cm<sup>3</sup></sup> et 350 side-cars

Raffaèle Alberti sur une 75 cmc. Guzzi a battu les records suivants, établis le 11 octobre 1925 par Jannin sur Train: km. départ lancé 37" 48/100, moy. 96 km. 051 (ancien record: 47" 45/100 moy. 75 km. 870). Km. départ arrêté 50" 20/100, moy. 71 km. 105 (ancien

record 59" 56/100, moy. 60 km. 450). Mille départ lancé: 1' 0" 31/100, moy. 96 km. 064 (ancien record 1' 16" 53/100, moy. 75 km. 700). Mille départ arrêté 1' 12" 82/100, moy. 79 km. 874 (ancien record 1' 29" 30/100, moy. 64 km. 880).

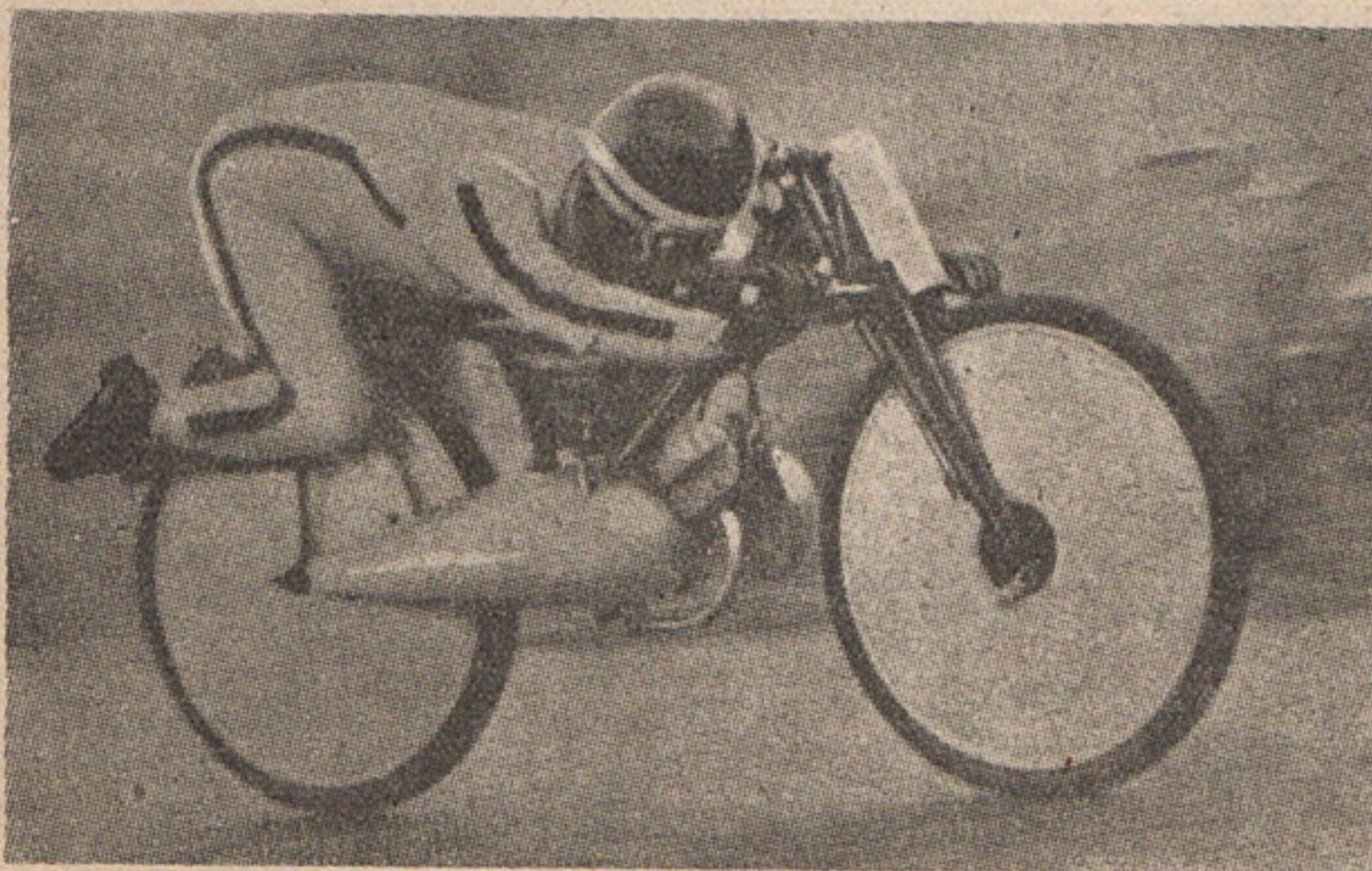
Luigi Cavanna sur une 250 cmc. Guzzi s'est attaqué avec succès aux records sidecars 350 cm.

Km. départ lancé 20" 81/100, moy. 172 km. 993 (ancien record 24" 66/-100 moy. 145 km. 990, par Denly, sur AJS, le 25 août 1929, à Arpa-jon).

Km. départ arrêté 32" 17/100, moy. 111 km. 905 (ancien record 34" 92/100, moy. 103 km. 090, par Mortimer, sur Norton, le 21 juillet 1939 à Brooklands).

Mille départ lancé 33" 74/100, moy. 171 km. 687 (ancien record 39" 71/100, moy. 145 km. 900, par Melichard, sur Sunbeam, le 4 octobre 1930, à Tat (Hongrie).

Mille départ arrêté 46" 89/100 moy. 123 km. 557 (ancien record 51" 6/100, moy. 113 km. 470, par Mortimer, sur Norton, le 21 juillet 1939, à Brooklands).



Alberti au cours de sa tentative.



## L'opinion du M. C. d'Auvergne sur le sidecar en course et la réglementation F.I.C.M.

Notre souci d'impartialité, après la campagne entamée sur le sujet, nous fait un devoir d'accueillir l'opinion des clubs après avoir fait état de celle des coureurs et des spectateurs.

Voici donc, aujourd'hui, l'avis du M.-C. d'Auvergne :

La décision prise par la F. I. C. M. relativement à la nouvelle réglementation des courses de sidecars a fait couler beaucoup d'encre, et sans doute n'est-ce pas fini. Les coureurs ont donné leur avis, quelques-uns même en termes assez vifs, ce qui n'a surpris personne.

Nous estimons qu'un club a non seulement le droit mais aussi le devoir de faire connaître son opinion sur une question d'une semblable importance, et tel est l'objet de la présente lettre.

De quoi s'agit-il en somme ? Tout simplement de ligoter, en course, le passager du sidecar.

Mesure étrange, à notre avis indéfendable, et dont nous voudrions examiner succinctement mais avec objectivité, les raisons invoquées et aussi les regrettables conséquences.

Les acrobaties des passagers de sidecar nuiraient, dit-on, au sport motocycliste en lui enlevant des adeptes possibles, les passagers éventuels se sentant incapables d'effectuer, à chacun des virages d'une promenade sur route, de semblables exploits de voltige. On craint, en d'autres termes, que Madame ne dise à Monsieur : « A quoi bon acheter un sidecar puisque je ne peux me livrer à ces indispensables pirouettes ? »

C'est, à notre avis, prendre les spectateurs pour bien plus naïfs qu'ils ne sont.

Ce serait vouloir nous faire admettre que la future passagère avait les yeux bandés lorsque, se rendant au Circuit, elle a été doublée par bon nombre de sidecars

dans lesquels elle aurait pu voir femmes et enfants tranquillement installés dans une carrosserie qui les abritait, ma foi, assez confortablement, sans qu'ils soient obligés, à chaque virage, d'en jaillir, tels diables hors d'une boîte.

Il faudrait admettre aussi que, pour s'être laissé effrayer, Monsieur n'avait jamais chevauché de motocyclette et que, avec une incompétence de néophyte, il avait l'intention inattendue de débiter tout de go dans la carrière en pilotant un side. Alors, nos compliments, Monsieur, mais qu'il nous soit permis de vous prédire qu'à un très prochain virage Madame pourrait bien être amenée à quitter sa place même sans l'avoir voulu...

Nous croyons, en réalité, le public des courses beaucoup plus averti que ne semblent le penser les responsables du fameux oukase, et nous le jugeons fort capable de faire, de lui-même, la différence aussi bien entre les engins de course et les motos de tourisme qu'entre la façon de piloter en compétition et celle de conduire sur route. Si cela n'était pas, alors il faudrait interdire les courses, car elles nuiraient profondément à la réputation de la motocyclette et à sa diffusion.

Cependant, nous ne voyons pas un père de famille refuser à son fils sa première moto parce qu'il aura vu un Monneret pulvériser un record, un Lhéritier virer avec la dangereuse audace que l'on sait, ou parce qu'il aura pu, au passage, contempler le monstre chevauché par un Ladevèze.

Au surplus, il n'est pas un dirigeant de club aéronautique qui ait craint, un instant, de nuire à la cause de l'aviation en exhibant dans leurs acrobaties un Doret ou un Bajac. Et le public non plus ne s'y trompait pas qui, après avoir

frémi devant tant de dangereuse virtuosité, attendait avec impatience la fin du meeting pour avoir son tour au baptême de l'air.

En somme, pour qui connaît le public des courses, la crainte de nuire au sport motocycliste en lui laissant contempler les splendides exhibitions des sidecaristes semble absolument illusoire. S'il n'est à l'interdiction que nous déplorons d'autre raison que celle-là, nous craignons que les inconvénients qu'entraîne cette décision soient tout à fait hors de proportion avec les avantages. Tout d'abord, en nous plaçant au point de vue strictement sportif, nous ne pourrions que déplorer l'inévitable et prochaine disparition du sidecar dans les courses. La rapidité et l'aisance d'un virage dépendent, nous le savons tous, avant tout du passager et de lui presque uniquement. Il est, en effet, un moment crucial où l'homme semble porter à bout de bras tout l'équipage : c'est à coup sûr le pilote qui vire, mais c'est le passager qui le fait virer. Ceci admis, et nous ne voyons guère de contestation possible, il faudrait en bonne logique aller jusqu'au bout, et, puisque le passager doit devenir un poids mort, le remplacer par une masse de lest qui, elle au moins, ne craindra pas la culbute.

Mais ne voit-on pas alors que la nécessité d'obtenir des moyennes honnêtes, en dépit de virages extrêmement lents, amène fatalement la disparition des petites et moyennes cylindrées, pour ne laisser en compétition que des bolides à moteur hypertrophié, tellement loin des motos actuelles qu'ils n'intéressent plus qu'à titre de curiosité ?

Enfin, nous plaçant à un point de vue plus terre à terre, mais qui doit être celui des dirigeants d'un club responsable du succès d'une épreuve, disons tout uniment nos craintes de voir disparaître, en même temps que les sidecars, une grande partie du public qui les af-

fectionnait particulièrement. Il n'y a pas parmi les spectateurs que de fervents connaisseurs qui suivent les épreuves chronomètre en main. Il y a aussi bien des gens — ce sont même quelquefois les plus nombreux — qui viennent à une course avec le désir d'assister à quelque chose de sensationnel. Eh

bien ! pour ces amateurs d'émotions fortes, et, répétons-le, ils sont légion, rien ne vaut le hardi plongeon d'un passager acrobate dont les épaules rasent terre, tandis que, d'un coup de guidon, le pilote redresse sa machine dans un tonnerre d'échappement libre que couvrent les acclamations d'une foule conquise.

On a reproché au sport motocycliste d'être trop strictement individuel ; craignons de détruire, par une réglementation d'une inopportune sévérité, cet admirable esprit d'équipe de deux hommes qui peinent, luttent et risquent ensemble, et qui triompheront ensemble grâce à leur confiance mutuelle et à leur courage réfléchi.

## COMMUNIQUÉ OFFICIEL DE LA F. F. M.

### Réunion du Comité du 27 février 1947.

Le Comité de la F. F. M. s'est réuni le 27 février 1947, à l'Automobile-Club de France, sous la présidence de M. A. Pérouse.

Les principales décisions prises au cours de cette réunion sont les suivantes :

**Affiliations.** — Après examen de leurs dossiers et avoir enregistré, l'avis favorable émis par les Ligues Motocyclistes régionales intéressées, le Comité a prononcé l'affiliation de :

Union Motocycliste des Ardennes ;  
Moto-Camping Club Albigeois ;  
Moto-Club Rochelais ;  
Moto-Club Dracénois ;  
Moto-Vélo Club Franco-Belge ;  
Moto-Club Ruthénois.

Et, sous réserve de la régularisation de certaines formalités il a prononcé également l'affiliation de :

Moto-Club de la banlieue nord ;  
Auto-Moto-Ball-Club Biterrois.

Le Moto-Club Marmandais n'ayant pas encore les six mois d'existence légale prévus par les statuts de la F. F. M. sera affilié à la date du 26 avril 1948.

**Représentation des clubs de moto-ball.** — Sous réserve de l'approbation de M. le ministre de l'Education nationale, le Comité a décidé de créer deux ligues indépendantes des clubs de moto-ball : une pour la région nord et l'autre pour la région sud, telles que ces régions sont délimitées par le règlement du championnat de moto-ball 1948. Les délégués de ces Ligues prendront part aux votes de l'Assemblée générale de la F. F. M. au même titre que les délégués des Ligues régionales et seront éligibles au Comité, conformément aux statuts actuels de la F. F. M.

**Moto-cross.** — Le Comité a émis le vœu que la prochaine assemblée générale de la F. F. M. désigne, parmi les représentants des clubs devant faire partie du Comité, un ou deux délégués spécialistes des organisations de moto-cross.

**Championnat des conducteurs français de motocyclettes 1948.** — Le règlement du « Championnat des conducteurs de nationalité française dé-1948 » a été adopté ainsi qu'il suit :  
**Règlement.**

**ARTICLE PREMIER.** — La Fédération française de motocyclisme met en compétition en 1948, le « Championnat des conducteurs français de motocyclettes. »

**ARTICLE 2.** — Le « Championnat des conducteurs français de motocyclettes 1948 » est ouvert aux conducteurs de nationalité française détenteurs de la licence de conducteur de la F. F. M. 1948.

**ARTICLE 3.** — Les conducteurs, désireux de participer au classement du « Championnat des conducteurs français de motocyclettes 1948 » doivent en manifester l'intention avant le 25 mars 1948 et se faire inscrire avant cette date au secrétariat de la F. F. M., 8, place de la Concorde, à Paris.

**ARTICLE 4.** — Les courses comptant pour le classement du « Championnat des conducteurs français de motocyclettes 1948 » sont les suivantes, ouvertes aux motocyclettes des diverses classes de la catégorie A autorisées à prendre part aux courses de vitesse :

28 mars : Circuit motocycliste de Pau ;

11 avril : Prix motocycliste de la ville de Nice ;

25 avril : Circuit motocycliste du Roussillon ;

15-16 mai : Bol d'or motocycliste ;

6 juin : Circuit motocycliste du M. C. de Lyon ;

27 juin : Deuxième circuit motocycliste de Bordeaux ;

10 juillet : Circuit des Remparts à Angoulême ;

1<sup>er</sup> août : Circuit motocycliste du Comminges ;

29 août : Circuit motocycliste d'Albi ;

19 septembre : Circuit motocycliste d'Avignon.

**ARTICLE 5.** — Le classement du « Championnat des conducteurs français de motocyclettes 1948 » sera établi en fin d'année par addition de points correspondant aux places obtenues par chaque conducteur dans les courses désignées à l'article 4.

Au cas où un conducteur aurait couru dans plusieurs classes d'une même course, il ne sera tenu compte que de la classe où il aura obtenu le plus grand nombre de points comp-

tant pour le championnat, y compris le record du tour s'il y a lieu.

Les points comptant pour le classement seront attribués de la façon suivante :

*Si la classe comporte 10 partants ou plus :*

Le premier comptera : 12 points ;

Le second comptera : 5 points ;

Le troisième comptera : 4 points ;

Le quatrième comptera : 3 points ;

Le cinquième comptera : 2 points.

Les conducteurs ayant pris le départ et non classés dans les cinq premiers compteront 1/2 point.

Le conducteur ayant obtenu le record du tour dans la classe où il se sera le mieux classé comptera 2 points.

*Si la classe comporte moins de 10 partants :*

Le premier comptera un nombre de points correspondant à 120 % du nombre des partants ;

Le second comptera un nombre de points correspondant à 50 % du nombre des partants ;

Le troisième comptera un nombre de points correspondant à 40 % du nombre des partants ;

Le quatrième comptera un nombre de points correspondant à 30 % du nombre des partants ;

Le cinquième comptera un nombre de points correspondant à 20 % du nombre des partants.

Les conducteurs ayant pris le départ et non classés dans les cinq premiers compteront un nombre de points correspondant à 5 % du nombre des partants.

Le conducteur ayant obtenu le record du tour dans la classe où il se sera le mieux classé comptera un nombre de points correspondant à 20 % du nombre des partants.

Les courses dont le parcours est inférieur à 120 kilomètres ne donneront droit qu'à la moitié des points prévus ci-dessus.

Après la dernière course, tous les points obtenus par chaque conducteur seront additionnés et sera déclaré « Champion » celui auquel aura été attribué le plus grand nombre de points.

**ARTICLE 6.** — Si plusieurs conducteurs obtiennent le même nombre de points, ils seront départagés par la qualité de leurs places dans les différentes courses « le champion »

étant celui ayant obtenu le plus grand nombre de places de premier, ou en cas d'égalité de places de premier, celui qui aura obtenu le plus grand nombre de places de second et ainsi de suite.

ARTICLE 7. — Le conducteur classé « Champion de France en 1948 » recevra :

Une médaille ;

Et un prix de 50.000 francs en espèces, offerts par la Fédération française de motocyclisme.

Le secrétaire général de la F. F. M.  
C. FOURREAU.

### MOTO-CLUB CLODOALDIEN

Malgré la saison hivernale le Moto-Club de Saint-Cloud a organisé le 8 février dernier une sortie sur Montlhéry qui servit en même temps de galops d'essai à cinq de nos coureurs de vitesse.

Une quinzaine de membres étaient présents à cette sortie pique-nique.

Aussitôt arrivés sur la piste ils purent assister aux ébats des racers, dont la B. M. W. à compresseur de Charrier, laquelle fut pilotée ensuite par son beau-frère Letang ; notre président Sutra avec sa Speed-twin à suspension arrière modifiée qui fit piloter sa machine Paz Godéré, et enfin Walter avec une 500 Rudge.

En résumé, bonne journée de sport et de grand air, qui malheureusement sont rares, la pénurie de carburant ne favorisant pas nos sociétés. Tous les motocyclistes de Seine-et-Oise peuvent adhérer au M. C. C., qui ne comprend pas seulement des motards de Saint-Cloud ; mais de toute sa région.

Renseignements et adhésions à la permanence, 21, rue d'Orléans, Saint-Cloud. Tél. Molitor 21-29.

### MOTO-CLUB DE NICE ET DE LA CÔTE-D'AZUR

A l'issue de son assemblée générale annuelle, le Comité directeur du Moto-Club de Nice et de la Côte d'Azur a été formé de la façon suivante :

Président : André Verdy ;

Vices-présidents : Paul Pilotta, Paul Bianchi, Rolland Tabachioni ;

Secrétaire général : Antoine Sartorio ;

Secrétaires adjoints : Guy Gauthier, Jean Samarina ;

Trésorier général : Joseph Bonhomme ;

Trésorier adjoint : Léonard Gilles ;

Archiviste : Joseph Baldelli ;

Conseillers : Eugène Laugery, Edmond Vabre, Léon Sautour, Marcel Gelmini, Jules Lagniez ;

Commission sportive et tourisme : Ghio, Calviera, Sazias, Onda, Bastide, Ralph, Amunicci.

Motocycles paraissant en fin de mois, nous prions Messieurs les Présidents et Secrétaires des clubs de retenir la date du 15 comme limite d'envoi des communiqués qu'ils désirent voir insérés dans le numéro du mois en cours.

### MOTO-CLUB DE PARIS

Au M. C. Paris chaque dimanche une sortie.

Avec les beaux jours les sorties du M. C. P. connaissent une nette recrudescence de participants et rares sont celles ne groupant pas une quarantaine de membres.

La sortie de Pâques sur les Riceys (près Troyes) a groupé plus de trente-cinq adhésions, au cours de cette sortie il a été prévu un gymkana doté de plus de 5.000 francs de prix ; nul doute que cette sortie ne fasse une bonne propagande pour la moto.

Calendrier d'avril, le 4 : Forêt de Montmorency, la Croix-Blanche (le Robinson), pique-nique, départ Porte de la Chapelle 8 h. 30. — Le 11 : participation au Circuit de l'Île-de-France ou à défaut : sortie sur Sannois, avec le M. C. B. N. Départ Porte

de Clignancourt, 13 h. 30. — Le 18 : Saisy-sur-Seine près Corbeil, sortie pêche. Pique-nique, départ Porte Dorée à 8 h. 30. — Le 25 : l'Abbaye de Port-Royal, pique-nique. Départs, Porte de Châtillon 8 h. 30 et 13 h. 30. — Toutes ces sorties sont agrémentées de visites et jeux divers. — Les motocyclistes isolés sont cordialement invités à participer aux sorties pour se rendre compte de l'ambiance amicale du M. C. P.

Tous renseignements : chez Favier (café), 40, rue Saint-Paul ; chez Bovière, 6, rue Mazé et Saint-Paul Moto, 19, rue Charles.

Réunions : les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis du mois à 21 heures, « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli (métro Hôtel-de-Ville).

Correspondance : M. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris (10<sup>e</sup>).



### UNION FRANÇAISE DES CLUBS DE MOTO-BALL

Deux modifications interviendront cette année dans le règlement du jeu de moto-ball :

1<sup>o</sup> Création, devant les buts, d'une surface rectangulaire de deux mètres de côté, dite « surface de hors jeu », interdite à tout joueur hors le gardien de but ; ceci ayant pour but de protéger celui-ci contre toute atteinte des motos ;

2<sup>o</sup> Liberté à l'arbitre de mettre sur la touche les joueurs irréguliers ou brutaux pendant un temps qu'il déterminera lui-même.

Le championnat comprenant cette année deux divisions et les clubs pouvant engager deux équipes, une dans chacune, les licences des joueurs porteront la mention « équipe 1<sup>re</sup> » ou « équipe seconde ».

Nous avons enfin eu la grande joie d'apprendre que notre sport était désormais reconnu par la Direction des Sports et que l'Union Française des Clubs de Moto-Ball était maintenant considérée au même titre qu'une ligue régionale et en possédait toutes les prérogatives. De ce fait, l'U. F. C. M. B. sera, après proposition, à la prochaine assemblée générale de la F. F. M., représentée au sein du Comité directeur de ladite Fédération.

Sport Motocycliste Forezien.

Championnat de France de Moto-Ball, zone Sud, 1948

Dimanche, au Stade de la Chaléassière, à 16 h. 30, aura lieu le premier match de la saison, entre Villeneuveles-Avignon et l'équipe stéphanoise du

M. B. B. Forezien. La composition des équipes sera la suivante :

M. B. VILLENEUVE-LES-AVIGNON :

Avants : Rigouard (René), Bourret (Eugène), Barteromo (Jean).

Arrière : Michel (Fernand).

Goal : Deysson (René).

Remplaçant : Quintrand (Raymond).

N. B. S. FOREZIEEN :

Avants : Delabre, de Marancour, Chometton, Houg (Didier).

Arrière : Davier.

Goal : Vial.

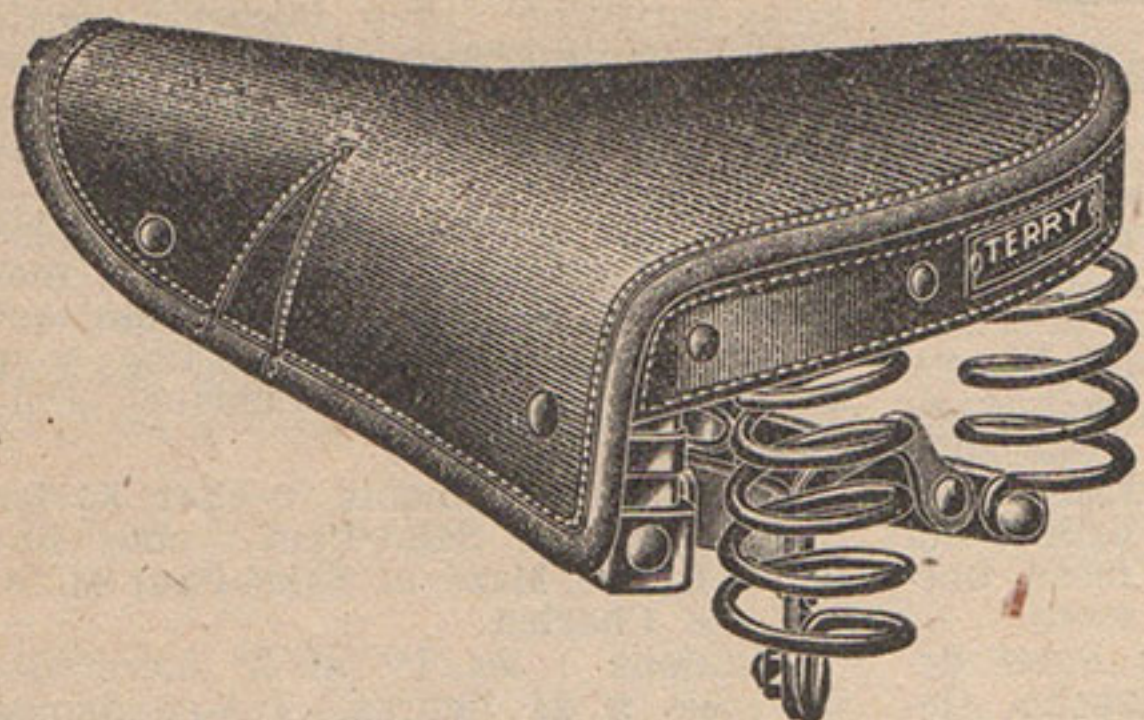
Nous rappelons que ce match fait partie de la Poule de barrage qui doit opposer le M. B. C. Villeneuve, le M. B. C. Villefranche, en match « Aller-Retour » pour désigner le vainqueur comme titulaire de Division nationale.

Le M. B. C. de Villeneuve a un palmarès particulièrement élogieux de l'an dernier, puisqu'il a terminé le classement de zone Sud en 4<sup>e</sup> position et il fut finaliste de la Coupe de France 47.

D'autre part, le M. B. S. Forezien a accompli un beau redressement en fin de saison, en battant le M. C. de Mulhouse et le M. C. de Villefranche.

Réunion des joueurs du M. B. S. Forezien, présence indispensable de tous les membres actifs du Moto-Ball, au Café Rouchouse, rue du 11-Novembre, le jeudi 18 courant, à 21 heures, pour préparation du match de dimanche contre Villeneuve. Des commentaires seront présentés par MM. Chometton et Vidal sur le nouveau règlement de jeu et sur la rencontre d'entraînement de dimanche dernier entre le R. M. B. Ondaine et le M. B. S. Forezien.

Pour Motos & Véломoteurs



LA SELLE

**TERRY**

TOUT EN RESSORTS

*raccourcit l'étape*

**NOVI**

Equipements Electriques

pour

Vélos - Véломoteurs - Motos

MAGNÉTOS D'ALLUMAGE  
VOLANTS MAGNÉTIQUES

COMBINÉS  
ALTERNATEURS  
DYNAMOS

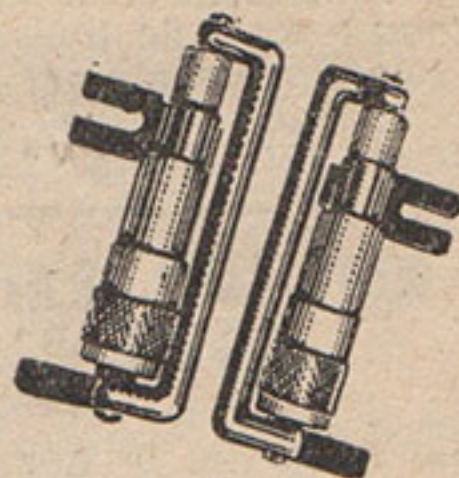
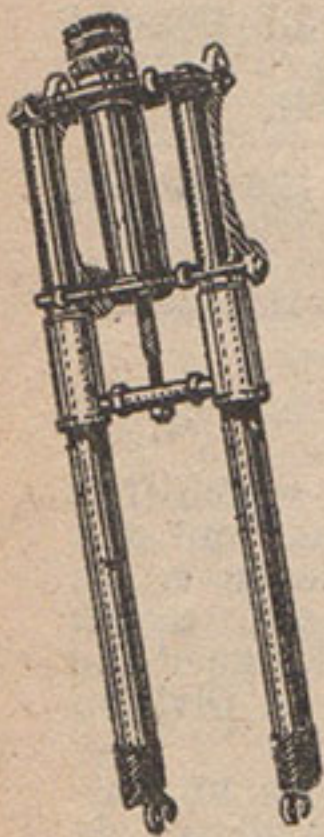
12 à 16, Chemins des Vignes - PANTIN

Tél. : NORD 66-71

**Joseph STIGNANI**

Suspension et Fourche "UNIVERSELLE"

47, route de Gonesse, STAINS (Seine) - Tél. 98

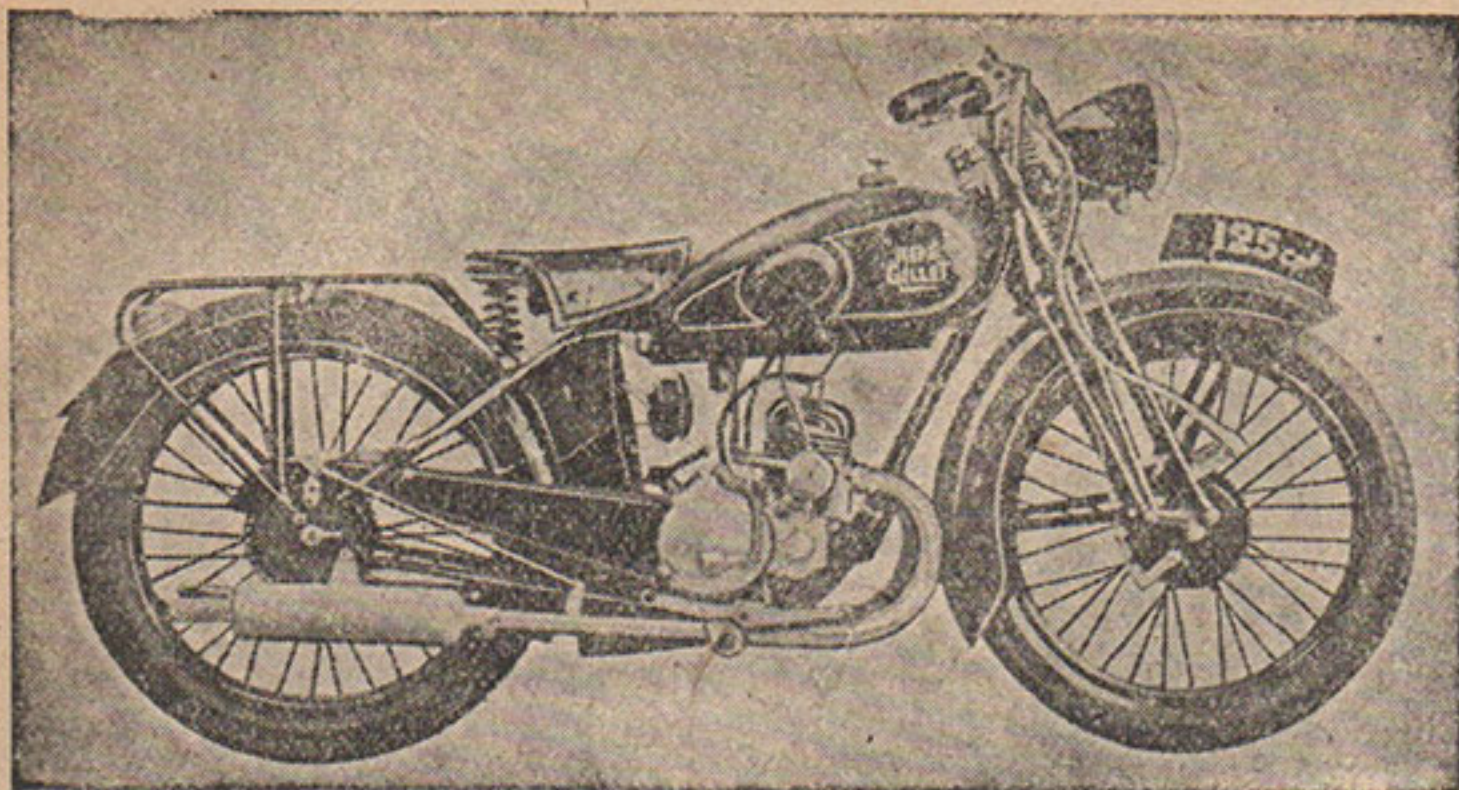


**CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS  
pour les départements non cités**

*Liste des agents actuels*

Aube : CONRAD, 104, faubourg Croncels, Troyes.  
Aude : CROS (R.), 84, allée Iéna, Carcassonne.  
Alpes-Maritimes : HEERTMANS, 66, rue de France, Nice.  
Basses-Alpes : HEERTMANS, 66, rue de France, Nice.  
Calvados : LAUTRU, 18, rue Journal, Lisieux.  
Charente : BOURABIER, route Nationale Bordeaux-Paris, Tourriers.  
Charente-Inférieure : ROSSIGNOL, 5, rue Eug.-Delaunay, Saintes.  
Côte-d'Or : NOBLOT, 10, rue Legrand-du-Saulle, Dijon.  
Gard : HUGON, 1, rue des Tilleuls, Nîmes.  
Gironde : ROZAIS, 3, rue du Cancera, Bordeaux.  
Haute-Garonne : GARAGE BALDET, 30, rue d'Armagnac, Toulouse.  
Hérault : GAYRAUD, 17, r. Dom-Vaissette, Montpellier.  
Haute-Savoie : DEGRAVEL, 14, av. de Cran, Annecy.  
Ille-et-Vilaine : DEBROISSE, 159, rue de Paris, Rennes.  
Indre-et-Loire : SAUX, 350, rue Victor-Hugo, Tours.  
Landes : VISSADE, 10, r. des Landes, Mont-de-Marsan.  
Maine-et-Loire : GUILLONNEAU, à Champocéaux.

Morbihan : EON, 19, rue des Quatre-Frères, Vannes.  
Moselle : KRIANKE et SCHLAUDER, 24, rue de l'Hôpital, Thionville.  
Monaco : MATTONE, 11, rue Saige, Monaco.  
Nièvre : ROZIER, 14, rue du Commerce, Nevers.  
Nord : HARDING et SOHIER, 11, place Ph.-Lebon, Lille.  
Pas-de-Calais : HARDING et SOHIER, 11, place Ph.-Lebon, Lille.  
Puy-de-Dôme : DESSALE, 78, rue Lamartine, Clermont-Ferrand.  
Pyrénées-Orientales : RIERE, 14, route de Bompas, Perpignan.  
Rhône : TOURNIER, 161, avenue de Saxe, Lyon.  
Saône-et-Loire : NEDEY, 5, rue Saint-Antoine, Châlons-sur-Saône.  
Seine-et-Marne : GUIGNABODET, 20, avenue Thiers, Brie-Comte-Robert.  
Seine-Inférieure : ZADES Frères, 34, place Saint-Marc, Rouen.  
Seine (20° et 12°) : CHAVANEL (Roger), 76, rue de Fontenay, Vincennes.  
Tarn-et-Garonne : PAGE, 89, rue Lacopille, Montauban.  
Var : HEERTMANS, 66, rue de France, Nice.  
Vaucluse : BERLIE, 45, rue Buffon, Avignon.  
Maroc : ZONCO et FERRARA, 17, r. Lassale, Casablanca.  
Alger : DUCCESCHI, 23, boulevard Baudin, Alger.  
Belgique : Léon THOMAS, Frasnes-lez-Couvin.  
Espagne : CASTELLS, Vilanova, Barcelone.  
Luxembourg : Pierre DIDIER, rue de Longwy, Luxembourg.



# René GILLET

Motos 1000 cc. } en solo ou side-car  
750 cc. }

Vélocycleurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

Établissements René GILLET  
126 bis, 128 Avenue Aristide Briand  
- MONTROUGE - Seine -

Une réalisation qui fait honneur  
à la technique et à l'industrie françaises

Vélocycleur spécial renforcé



Moteur AMC 4 temps 125 cmc  
FOURCHE TELESCOPIQUE  
DIRECTION AUTO-STABLE  
CADRE INDEFORMABLE

G. I. M. A. - 24, Av. Pasteur - CHAMALIÈRES (Puy-de-Dôme) -

CYCLES  
MOTOS ET VÉLOCYCLEURS

# RAVAT

Établissements RAVAT-Société Anonyme  
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

Groupe auxiliaire  
pour

BICYCLETTES  
ET TANDÉMS



LE PLUS PETIT  
MOTEUR UTILITAIRE A 4 TEMPS

1 CV. - 2 VITESSES - 1 LITRE 4 AUX 100 KILOMÈTRES

VITESSE : 35 kilomètres à l'heure

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL : S. F. M. P. D.

23, Rue de Bagnolet - PARIS (20<sup>e</sup>) - Tél. : ROQ. 63-78

VÉLOCYCLEUR - Type G - 78

# GUILLER Frères

Bloc-moteur A. M. C. 4 temps - 125 cm<sup>3</sup>

Soupapes en têtes culbutées. 4 vitesses sélec-  
teur. Cadre double berceau. Fourche à parallé-  
logramme av. frein et amortisseur de direction.

AGENTS DEMANDÉS

GUILLER Frères - Fontenay-le-Comte (Vendée)

Pour Vélocycleurs et Petites Motos



"ROTORSON"

L'AVERTISSEUR  
QUI S'IMPOSE

Breveté S.G.D.G.  
Modèle déposé

Le seul à dépression indépendant de l'aspiration du moteur

Pierre PERROTIN fabricant, 1, Bd. Foch, ANTIBES

Depot PARIS : 6, Boulevard Richard-Lenoir -- XI<sup>e</sup>

POSE IMMÉDIATE - EXPÉDITION PROVINCE

# MOTO-BASTILLE

6, boulevard Richard-Lenoir, PARIS. ROQ. : 29-28

CONDITIONS HABITUELLES AUX REVENDEURS

LICENCE FRANÇAISE

# D.K.W. AUTO UNION

83 STATION SERVICE 83  
Avenue de la Grande-Armée

PASSY 46-25 46-45  
46-70 46-79

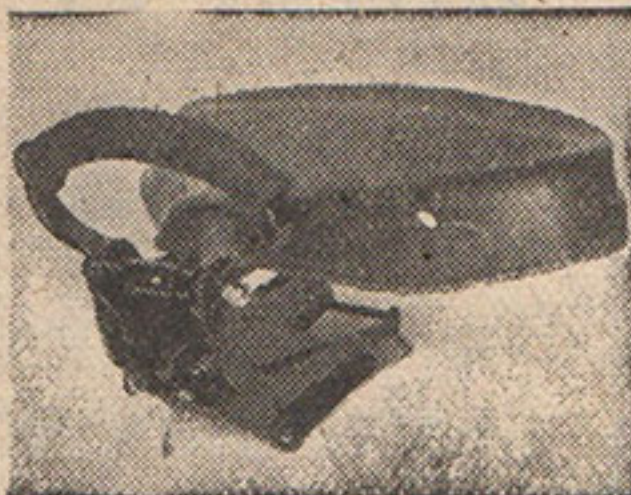
PARIS (XVI<sup>e</sup>)

VENTE et ACHAT

**ÉMAILLAGE**  
 AU FOUR ET A FROID — SABLAGE  
 Décors d'origine  
**CYCLES - MOTOS**  
*Accepte travail avec province*  
 MERCIER, 63, rue Albert, PARIS      GOB. 47-04

**L. SEGUIN**  
*Spécialiste des rechapages et réparations  
 de pneus motos et voitures*  
 69, avenue de Neuilly, 69  
 Téléphone : MAILLOT 33-69

**SIÈGES ARRIÈRE  
 MERAT**  
 Breveté France et Étranger



Le seul qui  
 procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

**LE SUPER FILON**  
 Breveté S. G. D. G. France-Etranger. Marque et présentation déposées. Seul outil à main de précision pour refaire tous les pas de vis, PAS INTERIEURS ET EXTERIEURS, à droite ou à gauche. Séries International Whitworth. Sellers (U.S.). En vente chez tous les marchands d'outillage et quincaillerie. Gros exclusif : LE FILON, 8, impasse Guemenée, PARIS. ARC. : 68-16.



**VELMOTO**  
 6, RUE DE LUNÉVILLE - PARIS (19<sup>e</sup>)  
 TOUS LES ACCESSOIRES { MOTOS  
 VÉLOMOTEURS  
 VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

**USINES ET BUREAUX**  
 93, Route d'Heyrieux  
 — LYON —  
 42, Rue Brunel  
**PARIS**  
 XVIII<sup>e</sup>

**Magneto France**

L'EQUIPEMENT  
 ELECTRIQUE  
 COMPLET  
 des  
 CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

**L. JEANNIN**  
*Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932*  
**VENTE - ECHANGE - REPARATIONS**  
*Représentants de toutes marques françaises  
 et de motos JAWA, OGAR, G-Z*  
 12, avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15<sup>e</sup>)  
 Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-62

**MOTO-HALL**  
*Spécialiste des 3 grandes marques*  
**MOTOBÉCANE TERROT  
 VÉLOCETTE**  
 Toujours prêt à vous satisfaire  
 78, Avenue des Ternes - PARIS (17<sup>e</sup>) - Téléphone : GAL. 78-95

**TUBOTOM**

LE TUBE SOUPLE  
 adopté par toutes  
 les marques

**OTOM S. A.**  
 5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE - Seine

LA SUSPENSION ARRIERE DE LA MOTO PAR LES  
**MOYEURS**



TOUTES APPLICATIONS Autos Motos-Voit. d'enfants, etc.  
**NIVEL** 225, RUE DE L'UNIVERSITÉ, PARIS  
 TÉL. : INV. 56-95 — MÉTRO ALMA-MARCEAU



Pour MOTOS et CYCLECARS

## Les Ets PERTUISOT

sont spécialisés dans

La réparation des embiellages    Le réalésage des cylindres

Fournitures de :

PISTONS COMPLETS    PIÈCES DÉTACHÉES  
SOUPAPES            et ACCESSOIRES

Agent Général des Ets STAUB  
23, rue des Acacias, PARIS (17°)  
ETO. : 12-46

**VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES**  
ECHANGES STANDARD  
DES EMBIELLAGES  
RÉALÉSAGES  
BIELLES MANETONS  
CAGES  
A GALETS-AXES  
ET CÔNES DE MOYEURS  
PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUE AR  
PIGNONS DE BOÎTES DE VITESSES etc...  
EXIGEZ la MARQUE  
MOTO-PIÈCE  
TEL. PER. 20-56  
37 rue Ed. Vaillant  
LEVALLOIS

DEMANDEZ la liste des agents régionaux



## STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, Rue de la Condamine - PARIS (17°)

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL

PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES  
RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES  
CARTERS de BOÎTES et de MOTEURS  
ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES  
EMBIELLAGES — REALESAGES

RÉPARATIONS DE DYNAMOS - MAGNÉTOS et VOLANTS MAGNÉTIQUES  
Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS  
Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

RÉPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

## FRANCE-MOTOS - R. PITTARD

REALÉSAGE - REFECTION D'EMBIELLAGES - ACCESSOIRES  
EMAILLAGE - CHROMAGE

POSE DE SELECTEURS AU PIED SUR VELOMOTEURS  
TERROT, MOTOBECANE 4 TEMPS et MONET-GOYON

31, Avenue de Neuilly - NEUILLY-SUR-SEINE (Porte Maillot)

## René BONNET

La plus puissante organisation de vente

28, rue Ernest-Renan - ISSY-LES MOULINEAUX  
Métro Porte de Versailles - Téléph. : MIC. 03-72

DISPOSE pour la SAISON

**200 SIDECARS BERNARDET**

Sans bon d'achat avec pneus et chambres  
Stock important en magasin

Exposition de tous les nouveaux modèles  
CONCESSIONNAIRE DES GRANDES MARQUES

GNOME-RHONE - MOTOBECANE, etc...

Livraison rapide de vélos et véloMOTEURS

AH!  
SI **REYDEL**

pouvait fabriquer ses

**BONNES SELLES SOUPLES**

à suspension Sandow !...

STÉ des Anc. ÉTS J. REYDEL, VILLETTE par Mantes (S.-et-O.)

## Pièces SOYER origine

Egalement en stock

Pièces Moteurs : JAP, STURMEY, CHAISE,  
Pièces Boîtes : STURMEY, ALBION,  
Accessoires — Realésages — Embiellages

**Ets R. DELOBELLE**

2, passage Moitrier, PARIS (17°) - GALvanti 66-70

## ÉTS REINHARD & CHAPUISET

207, Avenue Pasteur - BAGNOLET (Seine)

Téléphone : AVRon 31-94

## JANTES et GARDE-BOUE

pour

## VELOMOTEURS et MOTOS

VENTE EXCLUSIVE EN GROS

Le CONFORT sous la MAIN "SOUPL"  
avec les POIGNÉES

VELO-S-MOTOS

Etablissements C. A. M. C. L.

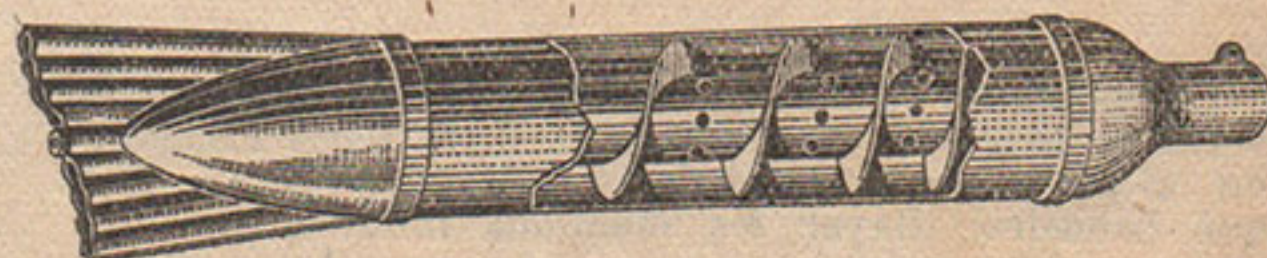
FERREBŒUF (Frères), 43, r. Marius-Aufan, LEVALLOIS - PER. 06-35

VENTE EXCLUSIVE EN GROS

SILENCIEUX

WILMAN

1<sup>er</sup> Prix au dernier concours du T. C. F.



3, Rue d'Épreux - COURBEVOIE - Seine

CHAQUE JEUDI

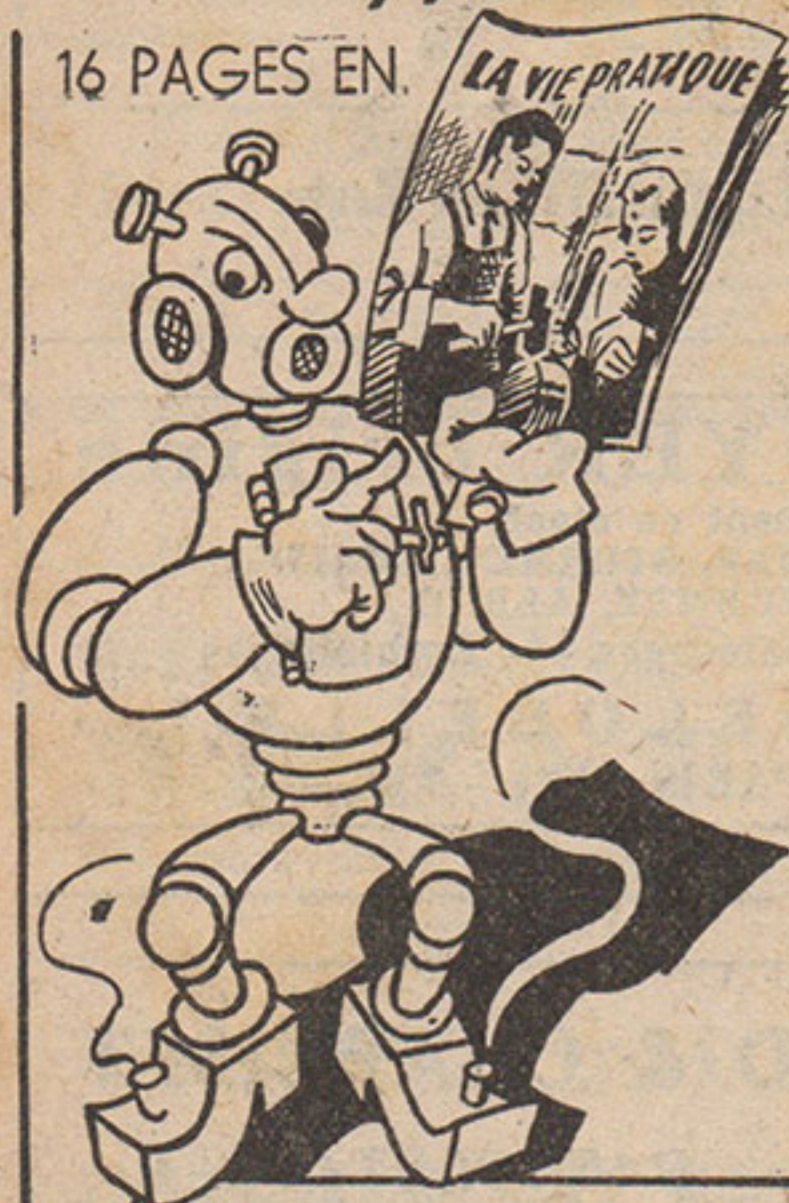
# LA VIE PRATIQUE

et son supplément **bricols**

16 PAGES EN

LA VIE PRATIQUE

NOIR et en COULEURS



*Vous trouverez des conseils indispensables à la famille*

BRICOLAGE  
TOURS DE MAIN  
ARTS MÉNAGERS  
TECHNIQUE APPLIQUÉE  
AUTO - MOTO - VÉLO  
JARDINAGE - PÊCHE  
CHASSE - ÉLEVAGE - ETC.

En vente partout 12<sup>frs</sup> seulement

## BULLETIN D'ABONNEMENT

à « **MOTOCYCLES** »

14, Rue Brunel, PARIS-17<sup>e</sup>

NOM \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Signature

Le montant de l'abonnement soit 250 francs, est versé ce jour par virement au C. C. P. Paris 2.834-83 ; ou ci-joint par Mandat-Carte ; Mandat-Poste ; Chèque bancaire. (Rayer les mentions inutiles).

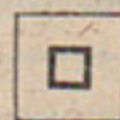
L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

## Motocyclistes

### Pêcheurs !

LISEZ

# LA PÊCHE ET LES POISSONS



14, Rue Brunel, PARIS (17<sup>e</sup>)

**RÉALÉSAGE DES CYLINDRES MOTOS**

LEVALLOIS  
86 RUE MARIUS AUFAN

SAKER PRECISION

SUIS ACHETEUR SIDECAR pour moto 4 CV. PILET, 33, rue Anatole-France, LEVALLOIS (Seine).

CHERCHE MOTO 350, marque fse, en bon état, lat. ou culb. STRICHER, 36, rue de la Courneuve, AUBERVILLIERS (Seine).

MONTEUR de Moteurs et Boîtes demande par ZURCHER, 36, rue d'Aboukir, COURBEVOIE.

RECHERCHE embiellage 308 Motobécane. Bon état. Faire offre : POINTUD, agence Motobécane, BRIOUDE (Hte-Loiré).

VENDS MOTEUR AUXILIAIRE VAP pour vélo. Etat neuf 9.500. En plus je donne fourche élastique de vélo. Visible dim. 9 à 13 h. BOUTELLER, 6-8, rue Tassin, BRUAY-THIERS (Nord).

MOTOBECANE 350 cc. sub. ancien bloc, à réviser, 50.000 fr. NEBOUT, 22, rue Croix-du-Val, MEUDON (S.-et-O.) (OBS 15-26.)

REVIL (Ets), 82, av. des Ternés. 510. 15+53. Seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto. Tabliers, cuisards, casques, serre-tête, vestes, sacoches, musettes, sièges arrière, poignées tournantes, silencieux, des us selle caoutchouc, accus, sélecteurs V. M.,

INDIAN, stock complet, pièces détachées récentes d'origine. — FAURY, 50, rue Octave-Mirbeau, PARIS.

SUIS ACHETEUR Indian et Harley complète ou en épave. FAURY, 50, rue Octave-Mirbeau, PARIS.

SAROLÉA 600 culb. 120, Victoria 200 cm3, vit. 75. Soyer, mot. 1ap 500 lat. 50. NAIGEON, 33, rue Malar, PARIS (7<sup>e</sup>).

A VENDRE 2 mano détendeurs pour soudure autogène, très bon état. WEBER, 6, rue Boullé, PARIS (XI<sup>e</sup>).

## PETITES ANNONCES

La ligne de 30 lettres signes ou espaces : 100 francs.

A VENDRE vélomoteur PEUGEOT, excell. état avec une enveloppe et une chamb. neuves. Px : 52.000. Ecrire pour R. V., à GENYER, 108, av. de Villiers, PARIS (17<sup>e</sup>).

DESIRE recevoir catalogue ou renseignements techniques pour : 1<sup>o</sup> puissant vélomoteur ; 2<sup>o</sup> machine à percer électrique, capacité de perce : 12 à 20 mm. MEUNIER, à TOUILLES, commune de Piégut (Dordogne).

A VENDRE Terrot, 350 lat. 4 vitesses sélec. août 47. Etat de neuf. P. GESBRON, 13, rue Jacquemont, PARIS (XVII<sup>e</sup>).



L'ACCUMULATEUR  
**HUITRIC**  
**MOTO**

*équipe les Grandes Marques*

20 ANS DE SPÉCIALISATION  
EN FONT LA MEILLEURE BATTERIE  
DE MOTOCYCLETTES

ACCUMULATEUR

**Huitric**

25 & 26, RUE DES GRAVIERS - NEUILLY-s/SEINE - TÉLÉPH. MAI. } 24-82  
58-91



**GNOME**  
**RHONE**

**MOTOCYCLETTES**  
**VELOMOTEURS**

*Robustesse* *Accélération* *Confort*

SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE  
CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION

Siège Social : 150, B<sup>e</sup> Haussmann - Paris (8<sup>e</sup>)

Service Vente et Magasin d'Exposition : 49, Av. de la Grande-Armée - Paris-16<sup>e</sup>

*Pourquoi êtes-vous client*  
*de*

**MONNERET**

*parce que :* 6 FOIS CHAMPION DE FRANCE,  
76 FOIS RECORDMAN DU MONDE,

*sa compétence est indiscutée*

AGENT DES GRANDES MARQUES :  
MOTOBÉCANÉ - PEUGEOT - TERROT, etc...  
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES - SIDECARS BERNARDET

AGENT EXCLUSIF POUR LA FRANCE  
DE LA GRANDE MARQUE **AJS**

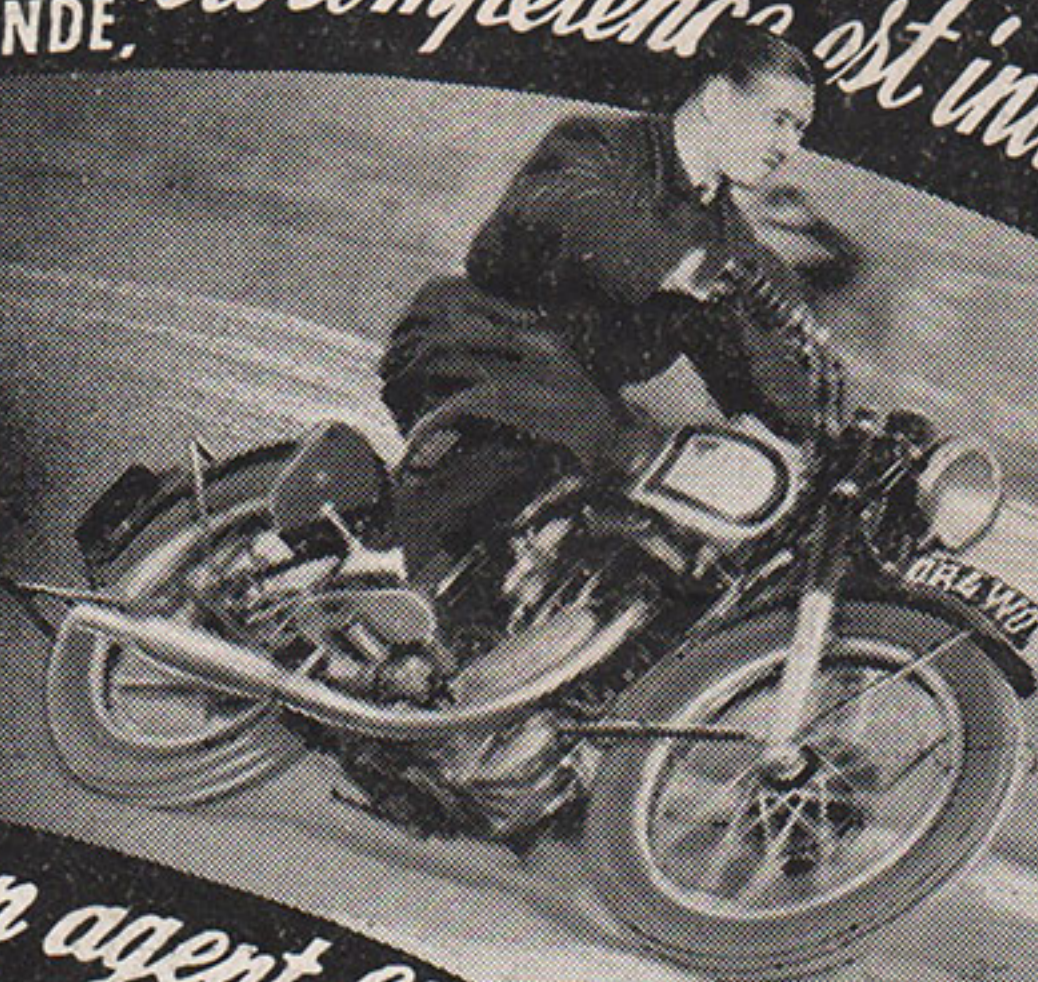
*Un agent livre quand il peut \* Un bon agent livre bien*  
*G. Monneret livre beaucoup mieux !*

DEUX MAGASINS :

PARIS-CENTRE

PARIS-SUD

7 et 9, Bd Baumarchais, TUR.96-58 106, Av. A.-Briand, Montrouge . ALE.21-71  
Atelier de Réparations dirigé par R. Aumaitre, ex-chef du S<sup>c</sup>o des Courses Bugatti

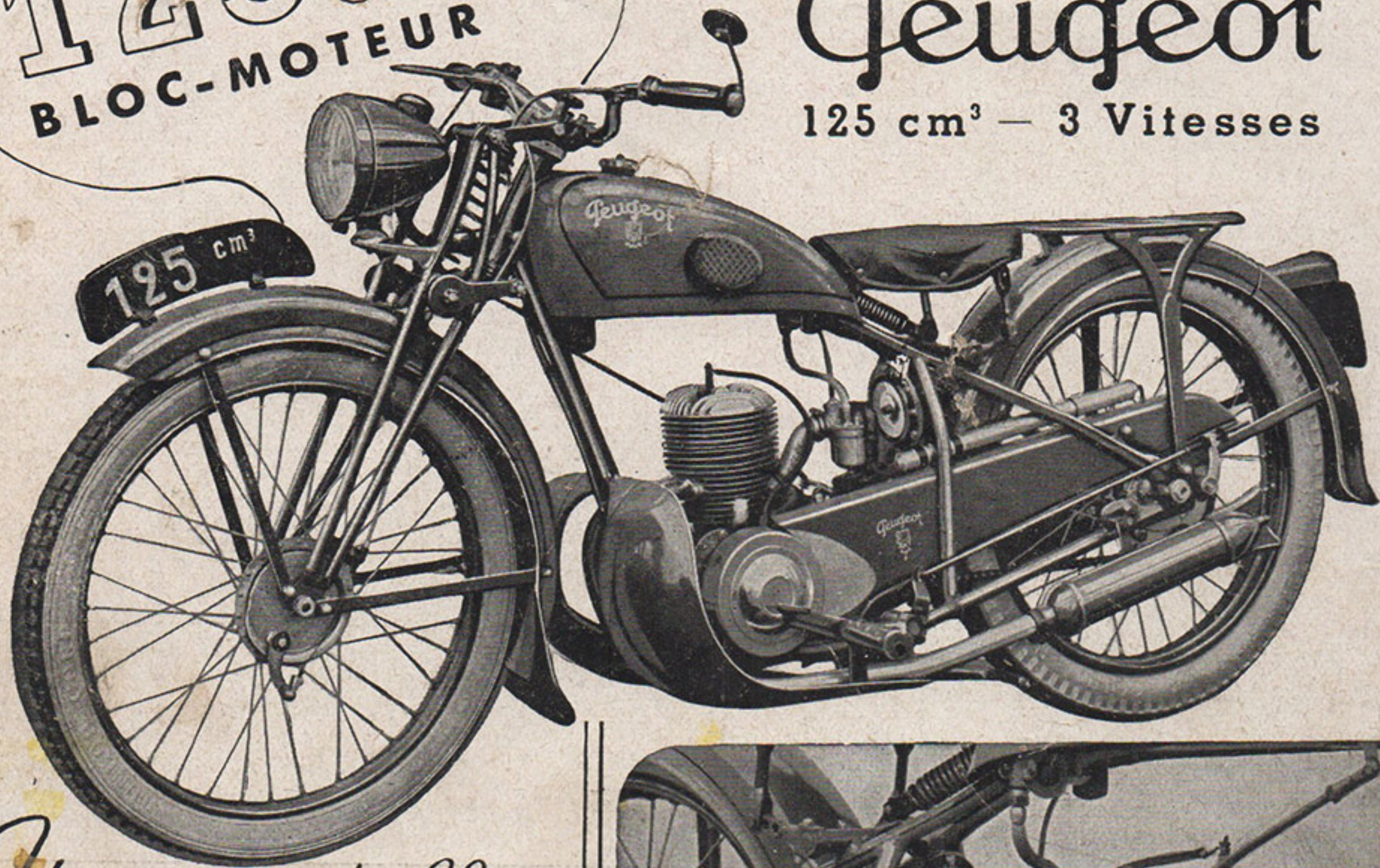


125 cm<sup>3</sup>  
BLOC-MOTEUR

LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

Peugeot

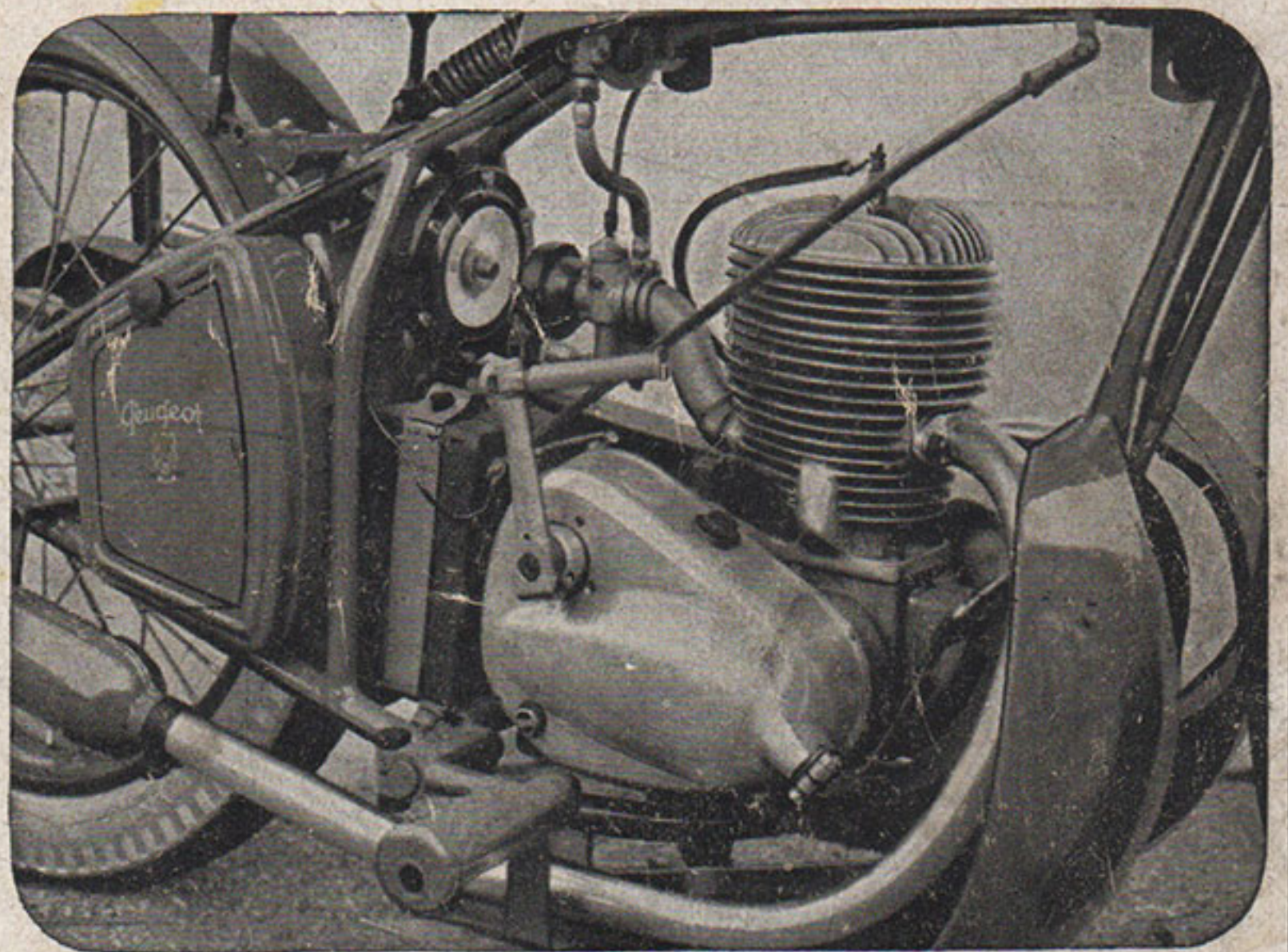
125 cm<sup>3</sup> - 3 Vitesses



*Une véritable*  
**PETITE MOTO !**

Son moteur 2 temps à haut rendement, à culasse brevetée et à cylindre aluminium chemisé, est nerveux, puissant et inusable. Son nouveau cadre raccourci permet une grande maniabilité et assure un confort accru. La selle comporte un ressort central avec biellettes réglables. Chaîne renforcée. Sabots protégés-jambes. Garde-boue arrière articulé. Pneu de 25x3 à l'arrière.

Le modèle **55 D** comporte en outre un moyeu arrière démontable.



**NERVEUX — ROBUSTE —**

*Confortable !*



**SOCIÉTÉ DES CYCLES PEUGEOT  
BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)**

**Peugeot**

8