

2^e ANNÉE — N° 14

— 31 AOUT 1948 —

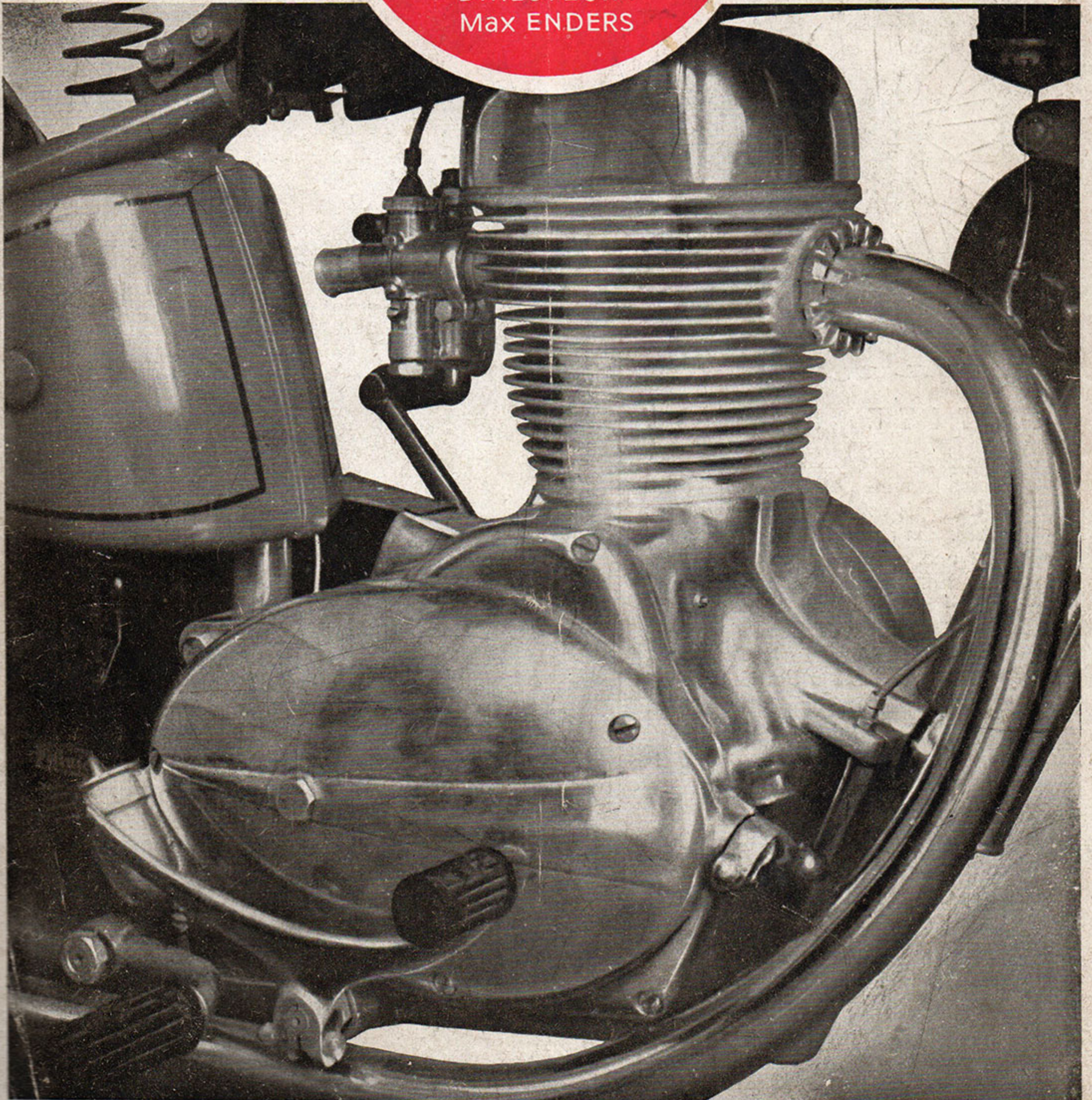
LE NUMÉRO

— 25 FR. —

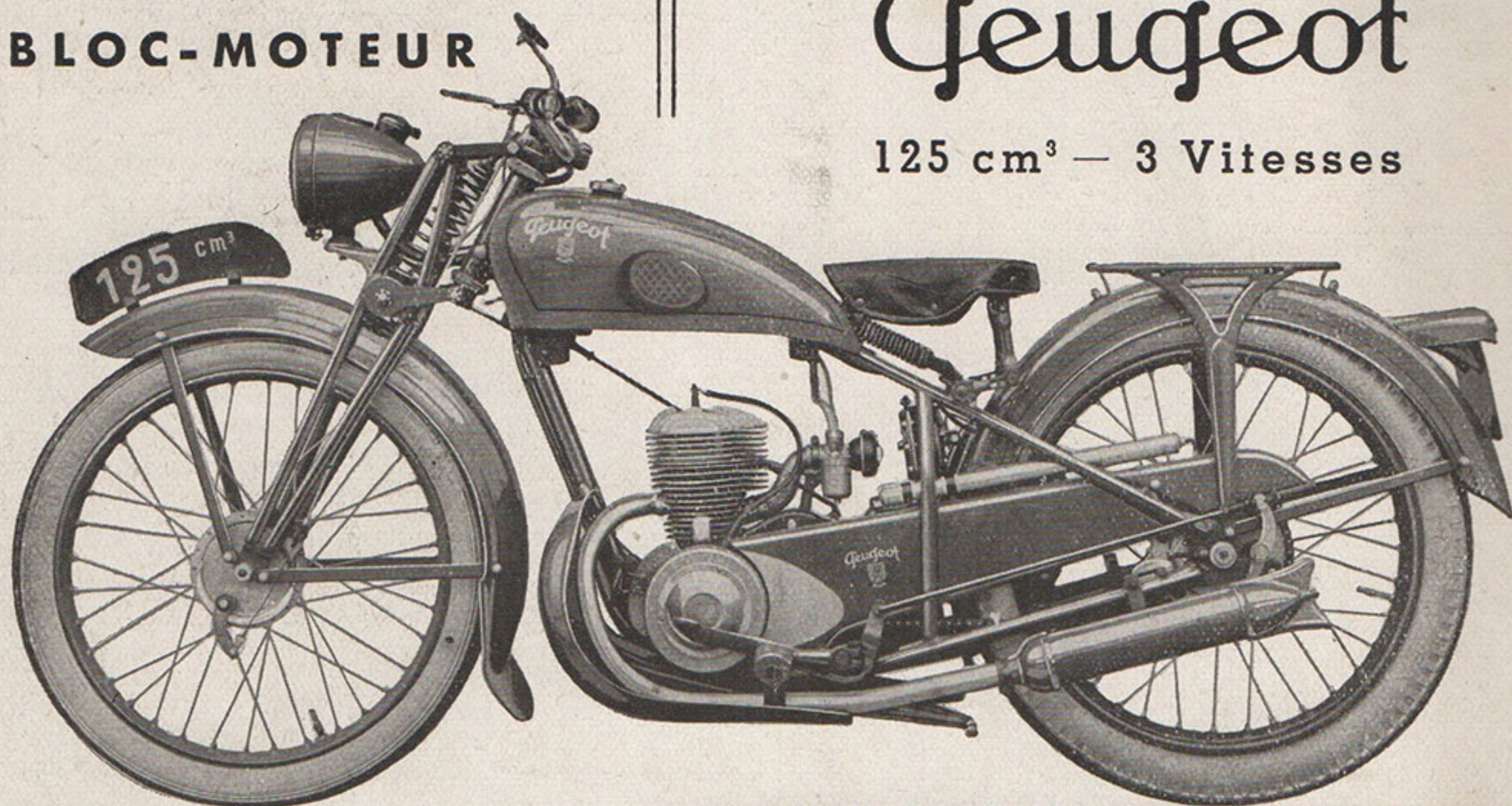
REVUE
MENSUELLE

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS



125 cm³
BLOC-MOTEUR



LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

Peugeot

125 cm³ — 3 Vitesses

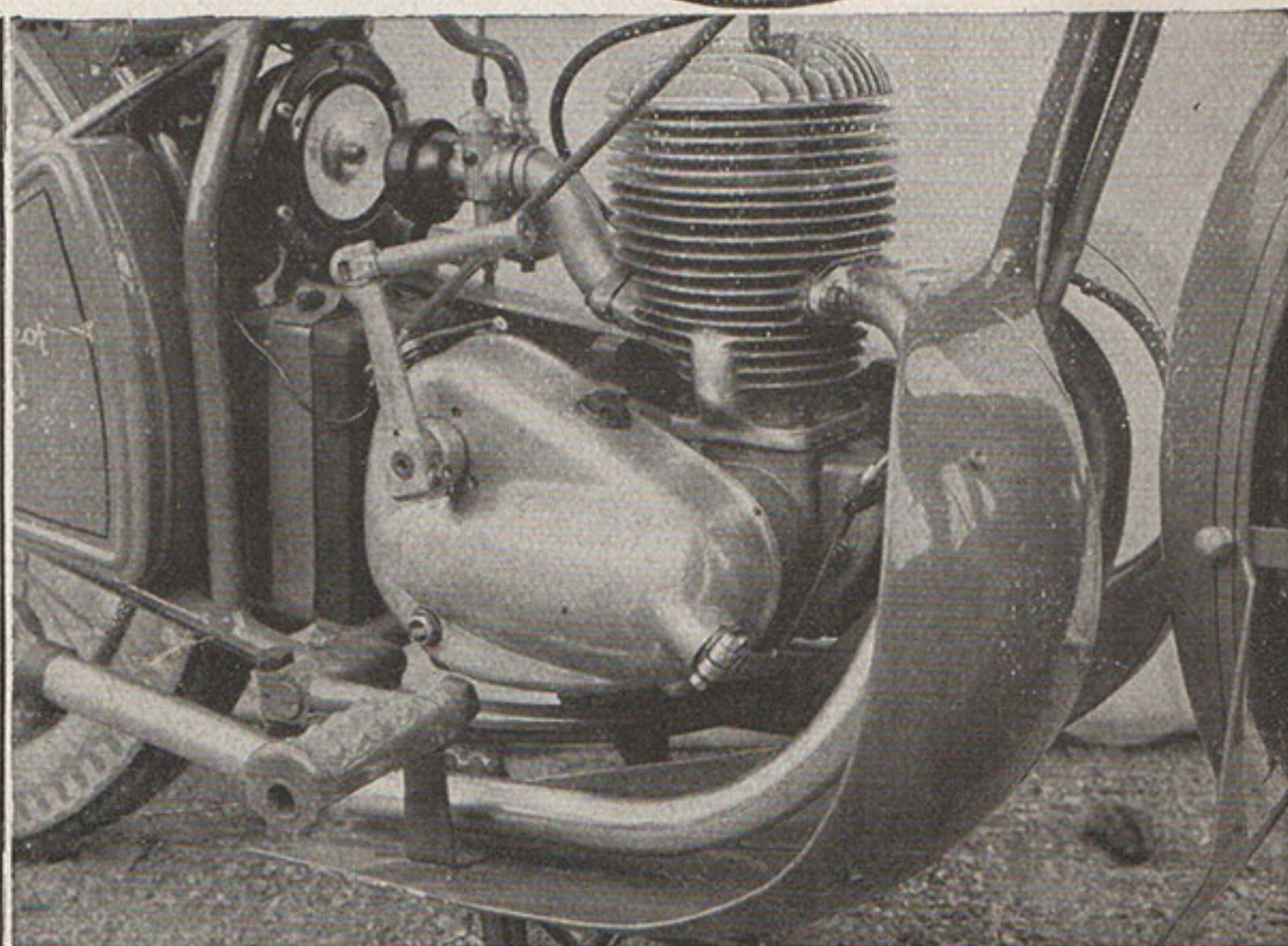
Une véritable

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

ALCYON

VÉLOMOTEURS

I. E. B.

T. E. B.

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

AGENTS PARTOUT



GNOME RHONE

Robustesse Accélération Confort

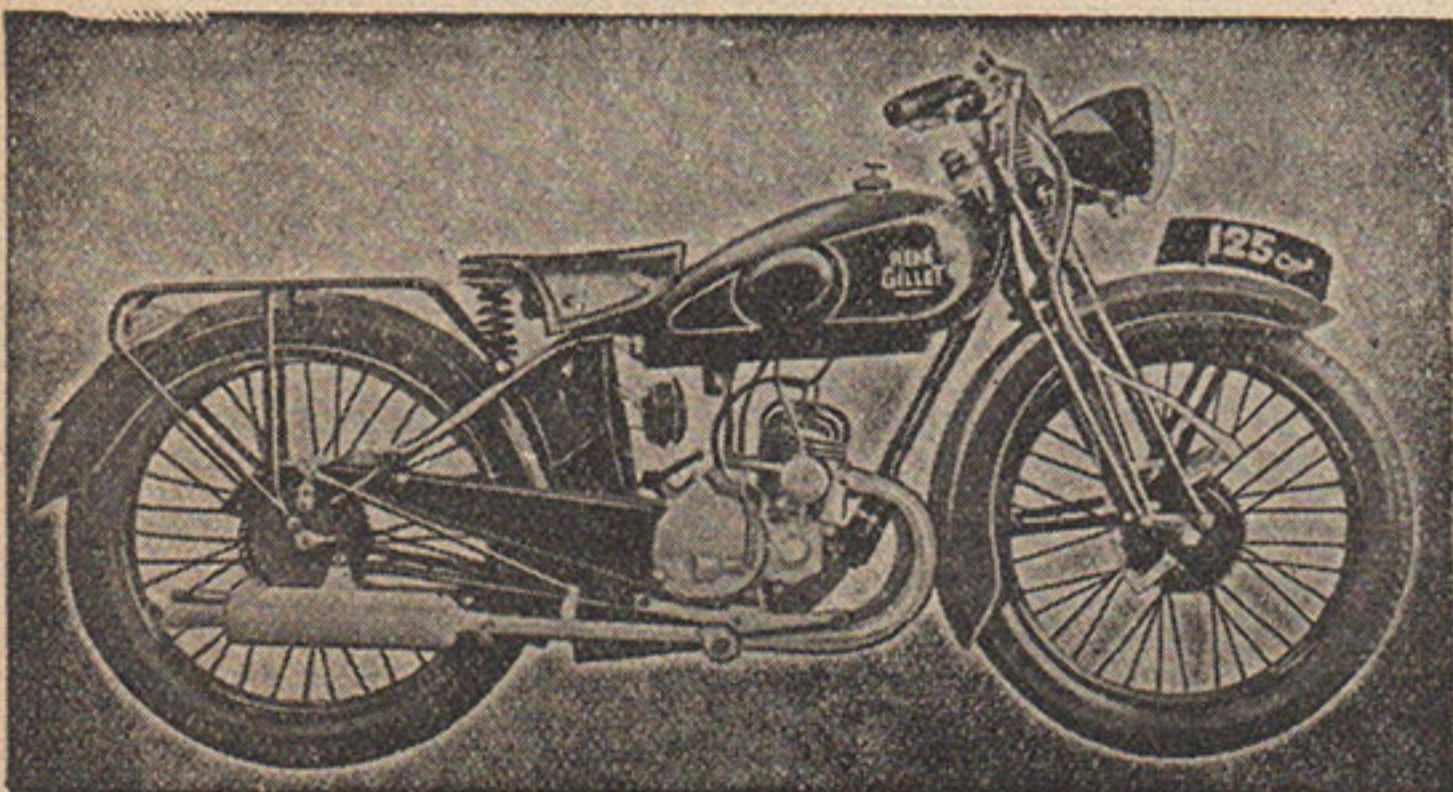
VÉLOMOTEURS 125^{cms}

PRIX: 56.500 Frs.

Livraison rapide

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

Siège Social : 150, B^D HAUSSMANN - PARIS-8^e
Service vente et Magasin d'exposition : 49, Av. de la Grande-Armée, Paris 16^e



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 -

RADIOR

CYCLES DE PRÉCISION
ROUTE - COURSE - CYCLO-TOURISTE
VÉLOMOTEURS
MOTEURS 2 & 4 TEMPS

SUSPENSIONS - FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Usines et Bureaux : BOURG (Ain) - Catalogue franco

SIDE-CARS

BERNARDET FRÈRES

22 RECORDS DU MONDE

- - SPORT - -

GRAND ROUTIER

GRAND-SPORT

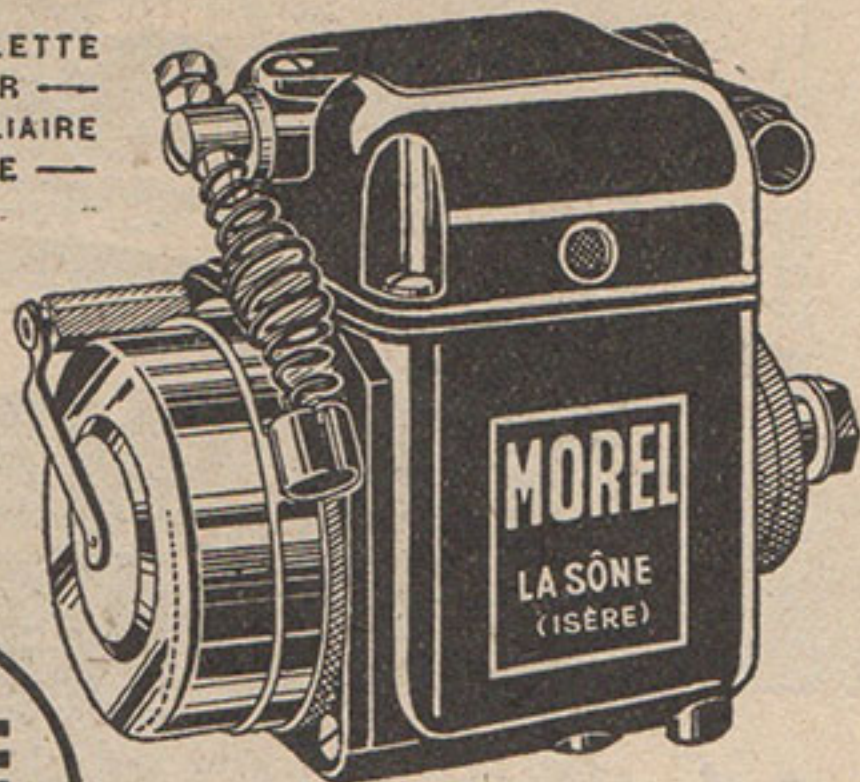
VENTE LIBRE

104, Avenue de la République - ALÉSIA 24-20 et 24-21
CHATILLON - SOUS - BAGNEUX

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

POUR MOTOCYCLETTES
— VÉLOMOTEUR —
ET MOTEUR AUXILIAIRE
— DE BICYCLETTE —



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES :

LA SÔNE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) TEL. 19

AGENCE A PARIS : 49^{bis}, AV. HOCHÉ - TÉL. WAGRAM 65.23 ET 65.24

MAGNÉTOS VERTICALES - MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS - INTERRUPTEURS DE BATTERIES - COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE
PÉDALES DE DÉMARRAGE - COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE - RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Matières plastiques - Ebonites - Rivets

René BONNET

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE VENTE

28, rue Ernest-Renan, Issy-les-Moulineaux (Seine)

Téléphone : MIC 03-72

Métro : Porte de Versailles

TOUTES LES GRANDES MARQUES DE MOTOS, VÉLOMOTEURS

STOCK IMPORTANT DE SIDECARS BERNARDET,

Station service pour moteur auxiliaire VAP

REYDEL

DESSUS
de
SELLES

pour la Moto et le VéloMOTEUR

— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —

S.A.R.L. Paul LADEVEZE & CIE

50, rue Brunel, PARIS (17^e). ETO. : 24-66

La plus formidable représentation de motos étrangères

Agent général et Représentant Officiel

NORTON - ARIEL - PANTHER - DOUGLAS - O. E. G. - RUDGE
BROUGH - SUPERIOR - GUZZI

VISITEZ, VOUS SEREZ EDIFIES

ACHAT - VENTE - ECHANGE - REPRISE

LA SUSPENSION ARRIERE DE LA MOTO PAR LES
MOYEUX



TOUTES APPLICATIONS Autos-Motos-Voit. d'enfants, etc.

NIVEL

225, RUE DE L'UNIVERSITÉ, PARIS
TEL. : INV. 56-95 — MÉTRO ALMA-MARCEAU

ACCESSOIRES & PIÈCES DÉTACHÉES MOTOS

KERSIA

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

ACCESSOIRES

SAKER

BOUGIES

K. L. G.

43, RUE VOLTAIRE — LEVALLOIS (SEINE)

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

ATTENTION !!!

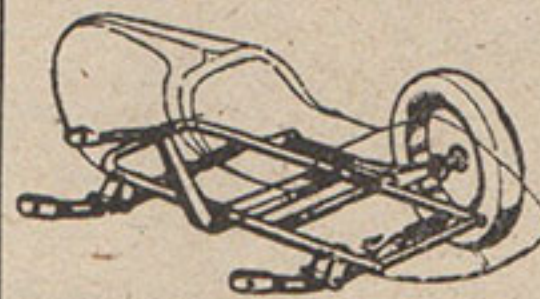
La pièce d'ORIGINE

HARLEY-DAVIDSON

ne se trouve qu'à l'agence officielle :

22, Rue de Picpus, PARIS-12^e - DID. 27-44

MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE



POINARD

le spécialiste du sidecar léger
à suspension intégrale

Breveté S. G. D. G.

54, Rue Et.-Dolet, CACHAN

Tél. : ALE. 34-41 (Seine)

Marcel PERRIN

10 fois recordman du Monde

JONGHI — MONET-GOYON — MOTOBÉCANE — RENÉ GILLET

TERROT — GRIFFON — BERNARDET — VAP. — P.P. ROUSSET

VéloMOTEURS disponibles de suite

50, Avenue Edouard-Vaillant, BOULOGNE-SUR-SEINE — Mol. : 29-62

PERMANENCE ASSURÉE PENDANT LES VACANCES

VENTE EXCLUSIVE AUX REPARATEURS ET GROSSISTES

ÉCHANGES STANDARD

DES EMBIELLAGES

RÉALÉSAGES

• BIELLES MANETONS

EXIGEZ

la MARQUE

MOTO-PIÈCE

TEL. PER 20-56

87 rue Ed. Vaillant

LEVALLOIS

CAGES

A GALETS • AXES

ET CÔNES DE MOYEUX

PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUE AR

PIGNONS DE BOITES DE VITESSES etc...

DEMANDEZ la liste des agents régionaux

AGENT DE

MOTOBÉCANE

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
RÉPARATIONS — ACCESSOIRES

64, R. de Wattignies, PARIS-12^e

Tél. : DIDerot 19-99



AUTOMOTO

a mis au point son

VÉLOMOTEUR 125^{cm³} "A.S."



Cette machine présente les particularités suivantes :

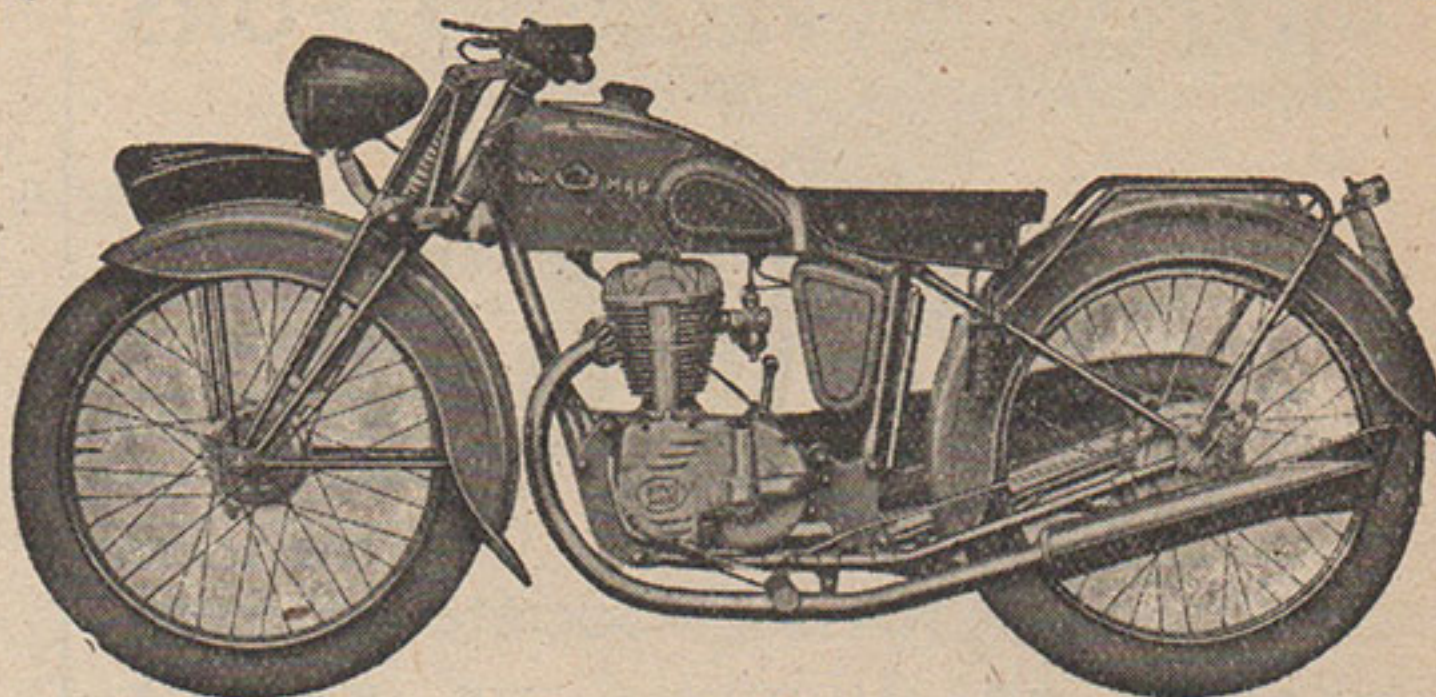
- Cadre à double berceau avec douille de verrou antivol NEIMAN à la direction;
- Bloc-moteur 125 cmc. deux temps, 3 vitesses;
- Cylindre et culasse démontables sans obligation de démonter le moteur ou le réservoir;
- Pots d'échappement étudiés spécialement pour le silence;
- Selle à suspension compensée 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)

LES VÉLOMOTEURS

NEW-MAP



sont : les plus beaux,
les plus élégants,
les mieux finis,

C'EST POURQUOI

CE SONT CEUX QU'ON VOLE LE PLUS
MAIS...

Motocyclettes NEW-MAP, 124, Av. Lacassagne
— LYON —

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 cm³. 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 cm³ 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.

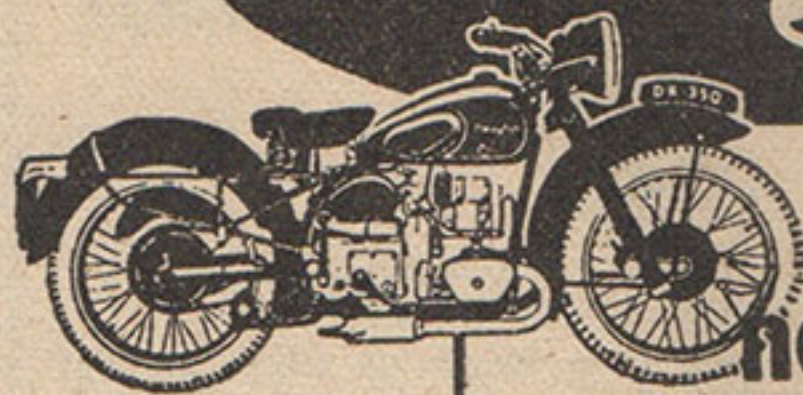
CYCLES
MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

Douglas



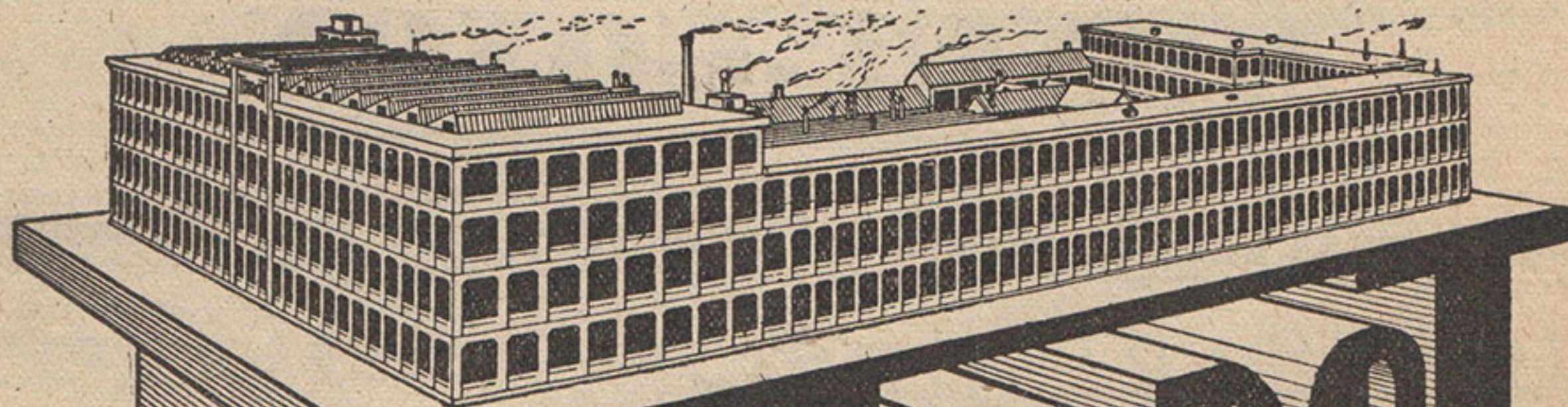
ne s'est
pas trompé

IL A DÉSIGNÉ
COMME
DISTRIBUTEUR EN FRANCE
UN CONSTRUCTEUR QUI SAIT
CONSTRUIRE

NEW-MAP

LE SPÉCIALISTE DE LA MOTOCYCLETTE
DE GRAND LUXE

FABRIQUE LYONNAISE
DE MOTOCYCLETTES
124, Avenue Lacassagne
— LYON —



L'USINE LA
PLUS MODERNE
POUR LA FA-
BRICATION DES
BICYCLETTES & DES
MOTOCYCLETTES

2 Rue André Colombar
DIJON

CYCLES & MOTOCYCLES

"NEW LOOK"

Autrefois Roméo pour séduire Juliette avait, comme seul argument, son charme personnel, non comprise la frêle échelle de corde nécessaire à l'escalade du balcon fleuri.

Maintenant il y a mieux : dans le bois de Boulogne, si accueillant le soir aux amoureux, le Roméo 48 promène, au ralenti, sa Juliette sur une alerte 125 cc. Le ronron assourdi du moteur accompagne à ravir la prière du soir des oiseaux et l'échange des doux aveux. Et quand les cœurs et les chœurs sont à l'unisson, Juliette demande à Roméo de l'initier... à la conduite du vélomoteur. C'est une belle preuve d'amour que de confier sa machine à une néophyte, fût-elle l'âme sœur... Hésitation, crainte, appréhension. Le fidèle courrier semble un instant rétif ; il cale aux premières sollicitations. Mais elle est si gentille ; il faut lui faire plaisir... et les voilà partis, cependant que Roméo, comme une âme en peine, planté au bord du trottoir, sent son cœur qui bat d'inquiétude à en éveiller tous les échos de la forêt. Mais, sur la route sombre, la frêle silhouette se dessine. Les voici à nouveau tous les trois, fiers et heureux de cette audacieuse envolée.

Dans l'ombre propice, j'ai assisté l'autre soir à ce naïf et charmant spectacle.

Si je n'avais pas craint de passer pour un intrus et de troubler ce gentil tête à tête, je serais allé leur porter les vœux de toute la grande famille motocycliste.

Enders Max.

MOTOCYCLETTES
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

Rédaction — Administration — Publicité
14, Rue Brunel, PARIS-17^e — Tél. ÉTO. 05-50

★ ★ ★

Sommaire

AOÛT 1948 — 2^e ANNÉE — N^o 14

	page
● LE TOUR DE FRANCE DES MOTARDS DE PRESSE, par Jean Marre.....	9
● LA 350 DOUGLAS, par Nebout.	10
● SOUDURE, BRASURE ET RÉPARATION DES CADRES, par Tomy.....	12
● MALLETES OU SACOCHES..	14
● MOTOCYCLISTES AUTRALIENNES, par Margaret Lawrence.....	16
● A LA POURSUITE DU RENDEMENT, par J. Porte.....	18
● L'ÉQUILIBRE, par P. Josué...	19
● LA VINCENT HRD 998 eme....	22
● LE SERVI-CYCLES, par Djin..	27
● LE SPORT.....	28
● DANS LES CLUBS	29

NOTRE COUVERTURE



Comme un paysage, un bel assemblage mécanique a sa beauté à laquelle on ne peut rester insensible.

Les ECHOS du MOIS

Essence, essence, quand tu nous tiens...

Il nous a fallu entendre, à la radio, le point de vue, fort logique d'ailleurs, d'un spécialiste agronome pour penser que notre petite idée en la matière n'était pas si bête que ça.

Parlant de la répartition du carburant pour l'agriculture, cet ingénieur affirmait qu'on pourrait fort bien doubler le volume du combustible sans faire d'appel supplémentaire aux produits étrangers, mais simplement en faisant une combinaison essence-alcool; l'alcool étant un produit de culture, il suffirait d'une politique bien ordonnée pour qu'on en eût à souhait.

Cette combinaison est utilisable sans modifications sensibles sur la plupart des moteurs à explosion.

Nous pourrions ainsi avoir deux fois plus de carburant tout en réservant nos précieuses et rares devises pour des achats plus utiles, qu'ils disent, comme par exemple le vernis à ongles et le calvados made in U.S.A.

Nous avons connu un excellent carburant fait d'un tiers d'essence, d'un tiers de benzol et d'un tiers d'alcool. Nous avons demandé à un distingué chimiste ce qu'il en pensait. Il nous a répondu qu'il y avait depuis longtemps tellement de produits susceptibles de remplacer l'essence, et qu'on a jamais utilisés, qu'il valait mieux ne pas s'occuper de la question.

Réduit à un an.

Nos lecteurs ont appris par notre précédent numéro que désormais les cartes grises de motos et vélomoteurs étaient ornées d'un beau tampon, grâce auquel les machines neuves immatriculées ne pouvaient être revendues avant un délai de deux ans.

Dans l'intervalle un nouveau décret a ramené à un an, pour les voitures, cette interdiction de revente. Les motos et vélomoteurs bénéficient donc en principe de cet avantage, si l'on peut dire, et pourront être revendus par leur premier propriétaire un an après leur mise en circulation.

Moyeux élastiques.

Le moyeu souple fait de nouveaux adeptes. L'« Universal » fabriqué à Milan en est un nouvel exemple. Le freinage, suivant la technique italienne, est axial. Trois ressorts disposés parallèlement à l'axe du moyeu ont une course de 60 mm.

En Angleterre, galement, on expérimente un nouveau dispositif à amortisseur extérieur.

Une épreuve pour les « vieilles pétoires ».

A Hull aura lieu le 26 septembre un rally réservé aux plus vieilles motos en circulation.

Une marque qui monte.

Un nouveau circuit vient d'être ouvert à Warminster sur un terrain appartenant à l'armée. Pour son inauguration diverses courses eurent lieu et attirèrent un monde considérable. L.-R. Archer qui pilotait les nouvelles E.M.C. à 2 pistons enleva de haute lutte les catégories 250 et 350.

Les nouvelles Corgi

sont maintenant livrées avec des roues à disques à la place des roues à rayons. Le repose-pied de droite sert maintenant, lorsqu'il est replié, à mettre la vitesse au point mort pour la mise en route au kick.

En Nouvelle-Zélande.

L'essence est à nouveau rationnée, les motos ont droit à 3 gallons (près de 15 litres) et les voitures à 12 gallons par mois.

A la vôtre!

Si nous ne touchons guère ou pas d'essence, c'est, paraît-il, parce que nous ne sommes pas assez riches en devises pour en acheter à l'étranger, mais par contre, à en croire certains de nos journaux d'information, nous sommes tout de même assez riches pour acheter — tenez-vous bien — du calvados américain! Le « calva » made in U.S.A. doit être « the best in the world ».

Liquide pour liquide, nous préférons quand même réserver à nos moteurs la boisson étrangère qui leur convient et caresser notre palais avec un vieux Cal-

vados Maison, made in France; si l'histoire est vraie, le responsable doit être un buveur d'eau qui mérite d'être écartelé sur une futaille.

S'il ne s'agissait que d'imiter l'eau de Vichy, nous ne dirions trop rien, mais du calvados américain! quel est l'hérétique qui a inventé ça?

Comme ça se trouve.

Notre confrère « Les Echos » a demandé à ses lecteurs s'ils étaient, dans l'ensemble, satisfaits des voitures neuves que les plus favorisés avaient pu obtenir.

Cette enquête a révélé que les voitures neuves donnent une satisfaction générale; les critiques portent surtout sur les accessoires dont certains, de l'avis unanime, sont de fonctionnement irrégulier ou de qualité médiocre.

A cela, sans doute plusieurs raisons: la qualité propre des matières premières dont nous disposons et l'obligation où sont les fabricants de « tirer les prix ». Cette politique du bon marché n'est jamais avantageuse pour personne.

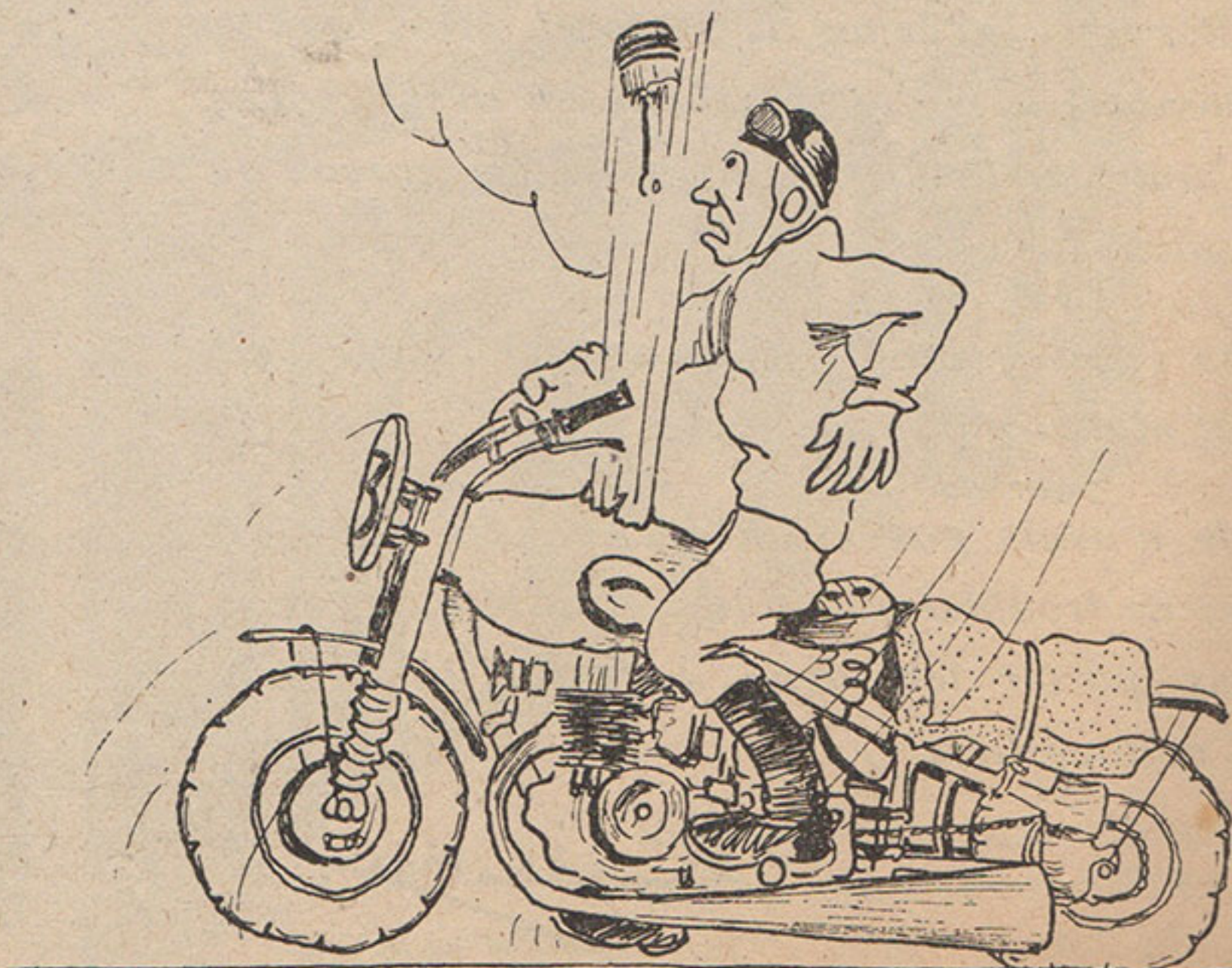
Rationnement en Angleterre.

Les rations d'essence sont divisées en deux catégories, la première plus faible concerne les motos jusqu'à 250 cmc. A partir de 250 et au-dessus l'allocation est plus forte. La demande d'augmenter le « basic » pour les motos de 1.000 cmc. a été repoussée.

Encore une petite Jawa.

Mais celle-là sans accordéon. Le bruit court en effet que la célèbre marque tchécoslovaque tant remarquée aux derniers salons serait prochainement introduite en France et qu'une première série assez importante serait mise à la disposition des amateurs.

Ainsi l'ami Jeannin qui s'est tant dévoué pour cette marque verra sans doute ses efforts récompensés. Nous annoncerons en temps utile l'arrivée de



Pleine avance au Point-Mort-Haut.

109-J

ces machines. Il y aura sans doute alors un beau départ lancé, vers la porte de Versailles, de tous ceux qui aspirent à devenir des Jawa-istes.

Mais, dans l'intervalle, nous-mêmes aurons sans doute pu faire notre petit essai accompagné, comme il se doit, d'une description bien détaillée.

Le Maroc bouge.

« L'équipe motocycliste du Maroc, en déplacement à Alger, vous envoie ses cordiales salutations... »

Voici ce que nous avons trouvé au dos d'une jolie carte ensoleillée.

Braves amis qui pensez aux motocyclistes sevrés d'essence, mais saturés de pluie, nous vous souhaitons beau voyage. Nous vous jalouons bien un petit peu, mais vous avez été si gentils d'avoir pour nous une bonne pensée. Merci à tous les signataires et nos bons vœux pour le retour.

Les pneus, question de point de vue.

Les lecteurs qui ne sentent pas d'attrait particulier à la lecture de certaines rubriques, ont tort d'en négliger la lecture. Ils y trouveraient parfois matière à réflexions et auraient sur certains problèmes, en apparence sans intérêt pour eux, des lumières éclairant toute la situation, même la leur particulière.

Prenons comme exemple le communiqué officiel de la F.F.M. inséré dans notre dernier numéro : ceux qui l'ont lu ont constaté que M. le président Pérouse a personnellement attiré l'attention du répartiteur du caoutchouc sur la situation des coureurs amateurs dont les pneus sont à bout et a demandé qu'une attribution soit prévue pour le rééquipement — justifié — de leur moto.

Le répartiteur a répondu « non », courtoisement, mais « non » quand même : les pneus en raison de leur pénurie (toujours), étant réservés exclusivement aux prioritaires. Nous admettons le principe des prioritaires, mais puisqu'en y mettant le prix on trouve les pneus qu'on veut, ça laisse supposer que certains usent de leur droit de priorité pour obtenir les précieux pneus sans en avoir l'utilisation et abusent de cet avantage en les revendant au marché noir. Et c'est là qu'il faudrait jeter un coup d'œil.

Un beau voyage organisé.

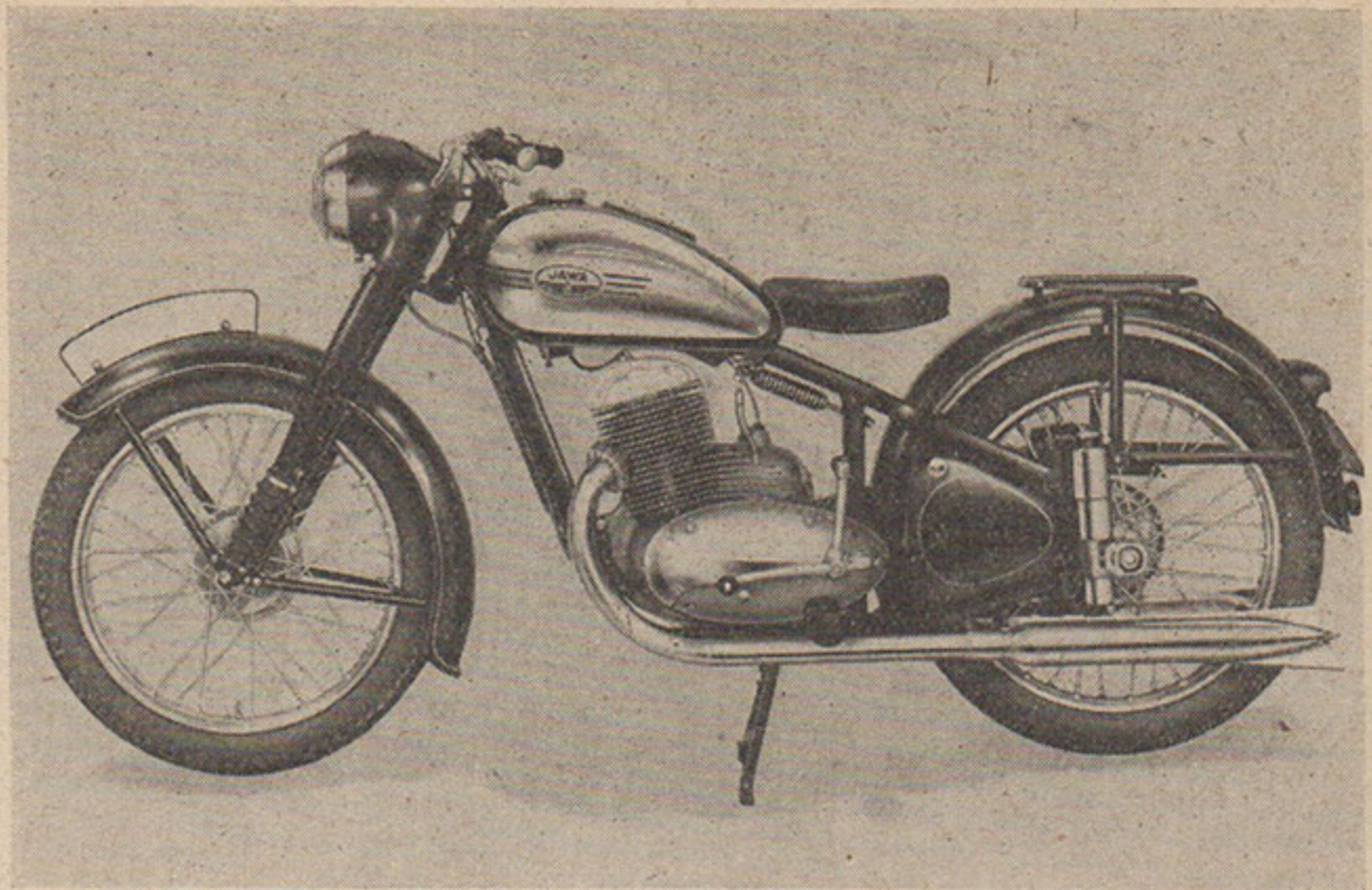
Maurice Greenwood qui participa aux Six Jours Internationaux d'antan se propose comme guide aux motards anglais désireux d'assister aux Six Jours en Italie. Il a l'intention de former un groupe qui partira de Londres, passera par Grenoble et la route des Alpes.

Le sport en Argentine.

Vincent H.R.D. vient de remporter une belle victoire en enlevant la première, la troisième et la cinquième place du « Circuit International de La Plata » avec des « Rapides » de série.

Réglage de la 250 cmc. N.S.U.

Une certaine quantité de ces machines ayant été achetées aux Domaines, la plupart de leurs possesseurs en ignorent les réglages et nombre d'entre eux se sont adressés à nous pour obtenir ces renseignements. La 250 cmc. N.S.U. était à peu près ignorée en France avant-



Si sobre de lignes la Jawa étonne même les profanes.

guerre; c'étaient surtout les 500 A.C.T. qui avaient été importées.

Nous avons préféré demander à l'usine même les réglages exacts que nous indiquons ci-dessous :

Avance à l'allumage en millimètres à partir du point mort. Haut. : 9 à 10 avec culasse ordinaire; 10 à 12 avec superculasse.

Réglage de la distribution : A.O.A., 5 mm. 8; A.O.E., 25 mm. 6; R.F.A., 25 mm. 6; R.F.E., 5 mm. 8.

Les Six Jours Internationaux.

Nous apprenons d'Italie que les organisateurs des Six Jours inspectent actuellement les routes que les concurrents emprunteront pendant cette dure épreuve. Rappelons que les engagements à tarif simple ne seront acceptés que jusqu'au 9 août. La date du départ est fixée au 14 septembre et les épreuves finales auront lieu le 19. Les formulaires d'engagement peuvent être obtenus de la Federazione Motociclista Italiana, via della Passione, 9, Milan.

Scoter américain.

Sous le nom de « Powell P. 48 » les Américains viennent de sortir un nouveau scooter 400 cmc. 2 temps capable d'une vitesse de 96 kilomètres. Le cadre, en tube, est d'un aspect curieux. Fourche télescopique, porte-bagages suspendu, siège rond en caoutchouc mousse, inévitable pare-chocs. Encore un engin qui fera fureur sur les plages de Californie.

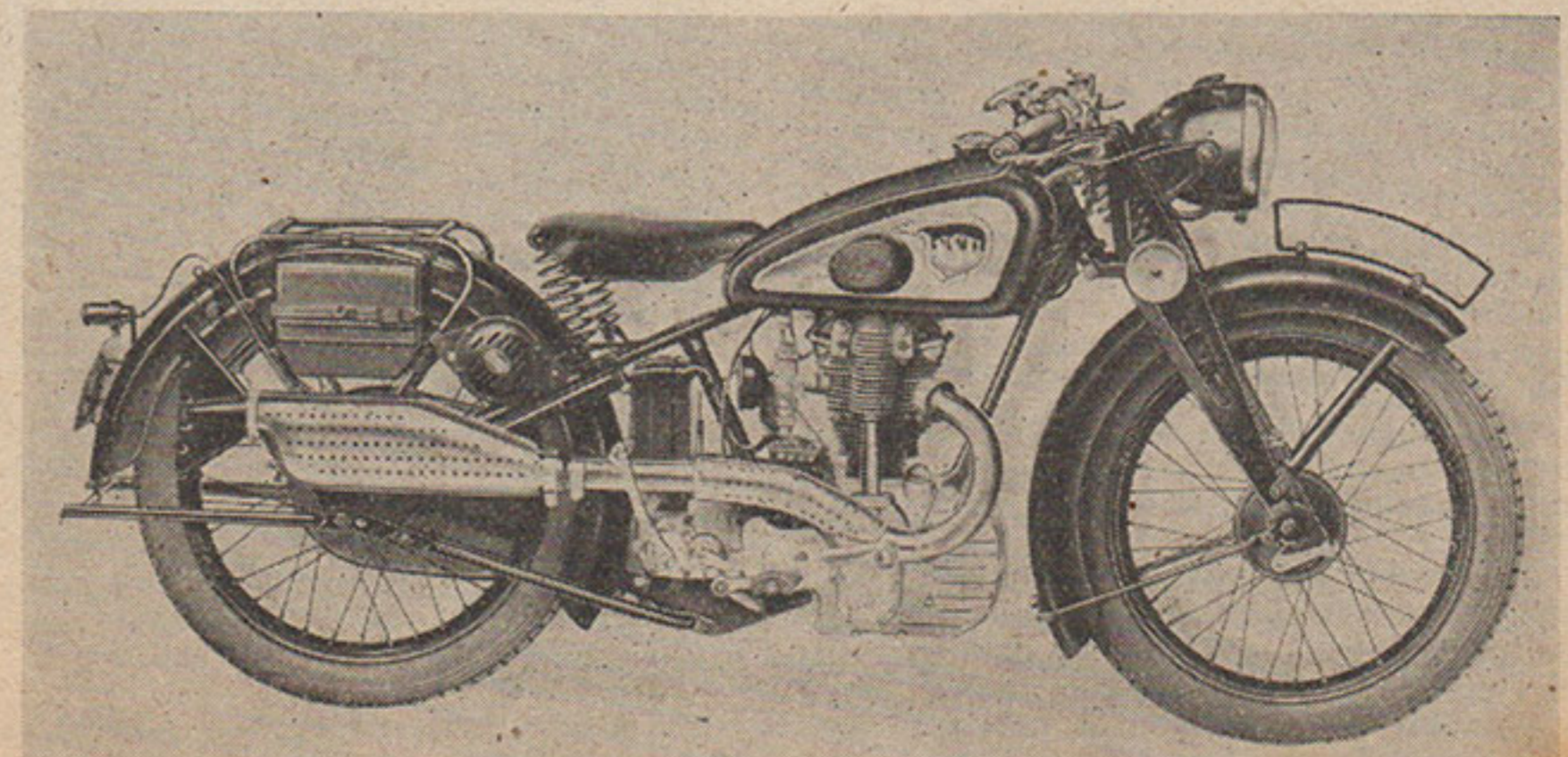
Importation libre pour certaines pièces.

Le « Bulletin officiel des Services des prix », dans son numéro du 23 juillet 48, publie l'arrêté ci-dessous :

« Par application de l'article 32 de l'arrêté n° 19.600 du 1-6-48, modifié par l'arrêté n° 19.700 du 30-7-48, sont mis en liberté totale à l'importation et à tous les stades de la distribution les produits repris au tableau ci-après... »

« Chap. 95, page 419.
« Parties et pièces détachées de cycles et motocycles et de sidecars. »

La 250 N. S. U. — Culbuteurs dont nous donnons les réglages.





Les premières CENTAURES-1948 à l'office en hommage à la Madone leur patronne.
De gauche à droite : Italie : Alberto Porreti, de Rome ; Hollande : Leendert Everse, de Rotterdam ; Monaco : Pierre Doglielo, de Monte-Carlo ; Belgique : Fernand Bidorel, de Dinant ; France : Laurent Hoschetto, de Lyon.

Station Vélosolex.

Nous avons été conviés le 29 juillet à l'inauguration de la Station-Service Vélosolex que M. Bourdin, créateur et animateur de la Fédération des Chambres Syndicales des Vélocistes et Motocistes de France, vient d'ouvrir à Puteaux.

Nombre de personnalités marquantes avaient tenu à apporter en cette occasion leurs meilleurs vœux à M. Bourdin : M. Mennesson créateur du Vélosolex, M. Chapelle son directeur commercial, M. Gouin ingénieur ; des confrères : M. Rodier de Saint-Denis, M. Bandart de Vincennes, M. Delfosse de Paris, les dirigeants de la revue syndicale, M. Piney, secrétaire de la Fédération et maints animateurs de la presse technique.

Il ressort de cette réception que toute la famille Vélosolex est bien unie et que chacun travaille, dans son secteur, avec foi dans l'avenir de cette formule à laquelle le public a réservé un accueil si justifié.

Liberté contrôlée pour l'importation des motos.

Par application du même article 32 de l'arrêté, même numéro, modifié comme indiqué à l'étage supérieur, sont mis en liberté contrôlée à l'importation... etc..., page 422, section XIX, numéros du tarif des douanes 1.805 A à 1.807 inclus : cycles et motocycles.

Mais qu'entend-on par liberté contrôlée pour l'importation ? That's the question... comme diront les amateurs de motos anglaises ou américaines.

Epreuves motocyclistes en U.R.S.S.

Les motocyclistes soviétiques ont accompli un rallye sur le terrain de l'Exposition agricole : 15 tours soit, 45 kilomètres.

Quatre catégories étaient prévues, 125, 500, 750 et sidecars. On remarquera qu'on ne parle ni de 175, ni de 250, ni de 350 cmc.

En 750, le vainqueur a parcouru les 45 kilomètres en 35 m. 24 s. 2/10^e.

Le 1^{er} des 500 cmc. fit 35 m. 36 s. et celui des 125 cmc. 38 m. 25 s. 6/10^e

Le gagnant des sidecars fit 39 m. 41 s. 4/10^e.

Il y eut également un classement général par équipes de clubs.

En dehors de cette épreuve, les Russes travaillent à fond la motocyclette ; c'est ainsi qu'ils annoncent une machine développant plus de 45 CV. et capable de dépasser le 200 à l'heure.

En vente libre.

M. Faizant, dont le scooter A.G.F. a déjà suscité tant d'intérêt, vient de sortir un nouveau modèle avec suspension arrière dont un des intérêts principaux est que son acquisition ne nécessite aucun bon d'achat. Rappelons que nous avons essayé ce scooter, que le compte rendu en a été publié dans notre numéro de mars dernier. Il est équipé d'un bloc-moteur Lardy, quatre vitesses commandées par sélecteur au pied, c'est donc un véhicule tout à fait moderne.

La Gnome R.3 sur la route.

La nouvelle Gnome et Rhône, type R.3, pilotée par M. André Sauton vient de prendre la route pour une longue randonnée en Espagne et au Portugal.

M. André Sauton nous fera part de ses impressions ; nous suivrons avec intérêt ces relations de voyage. Rappelons que le R.3 est un vélomoteur 125 cmc. 2 temps à pistons plats, bloc 3 vitesses, avec cadre en tubes et fourche avant télescopique.

Slalom motocycliste.

On a annoncé pour le 1^{er} août, à Chamonix, un slalom motocycliste comportant toutes les figures du slalom à skis. Cette épreuve emprunte l'itinéraire de la patinoire olympique.

C'est James Coutet qui avait, l'année dernière, remporté une semblable épreuve.

Auto miniature.

Les usines Jawa de Prague sortent un véhicule biplace de faible cylindrée du

poids total de 200 kilos et réalisant une vitesse de 60 km. à l'heure avec une consommation de 3 l. 1/2 aux 100 kilomètres. Le moteur est placé à l'arrière, les bagages ont leur place sous le capot avant.

Plus de grosses motos sur les vélodromes français.

Notre confrère *L'Equipe* annonce comme une révolution la suppression des grosses motos d'entraînement utilisées pour les épreuves de demi-fond et leur remplacement par des motos d'un type standard et commercial.

Motocyclistes belges dans le Massif Central.

Sur l'initiative du Commissariat général au Tourisme, une caravane de 125 motocyclistes belges dont 65 sidecars a parcouru le Massif Central. Un itinéraire particulièrement bien étudié leur a permis de visiter les sites les plus remarquables de cette région si pittoresque ; des réceptions furent organisées en leur honneur dans les grands centres. Bref tout a été mis en œuvre pour que nos amis belges gardent un excellent souvenir de leur séjour dans cette partie de la France.

Participant imprévu.

Au milieu d'une course organisée dans le secteur américain-britannique, un taxi soviétique fit une apparition imprévue sur le circuit. Pris en chasse par les M.P. américains, ce fut parati-il un beau match poursuite qui se poursuivit en dehors du parcours réglementaire à travers les rues de Berlin, la ligne d'arrivée se trouvant quelque part du côté du fameux rideau de fer que le taxi atteignit, ayant nettement battu les motos.

Et rodéo en Californie.

D'après l'« Associated Press », pour protester contre leur exclusion de l'association motocycliste américaine, 2.800 motocyclistes ont envahi de nuit la petite ville de Riverside en Californie.

Ils l'ont prise comme terrain de sport pour un rodéo échevelé, corsé par une bataille à coups de bouteilles avec la police locale. Il n'y a eu, paraît-il, qu'un mort... et ce fut un motard qui, trop lancé, n'aperçut pas assez tôt une pile de pont... ce fut elle qui eut raison de lui.

Sunbeam modifié.

Nous avons vu l'année dernière sur le stand Sunbeam la 500 deux cylindres en ligne qui a fait grosse impression avec son bloc-moteur, sa suspension télescopique intégrale et ses pneus de forte section.

Le moteur avait des soupapes en tête verticales ; une nouvelle culasse est à l'étude avec culasse hémisphérique et soupapes obliques. Elle sera, par suite, plus rapide que son aînée. Les deux modèles seront offerts au choix du client.

Un carburateur pour 50 cmc.

Les fabricants de moteurs auxiliaires ont eu jusqu'à présent à vaincre certaines difficultés pour adapter à leur moteur un carburateur prévu pour une cylindrée double de la leur. Il n'y avait pas, en effet, de carburateur conçu spécialement pour équiper les 50 cmc. Cette lacune vient d'être comblée par un spécialiste de Pontarlier dont les productions ont toujours été appréciées. Félicitons-le de cette nouvelle initiative.

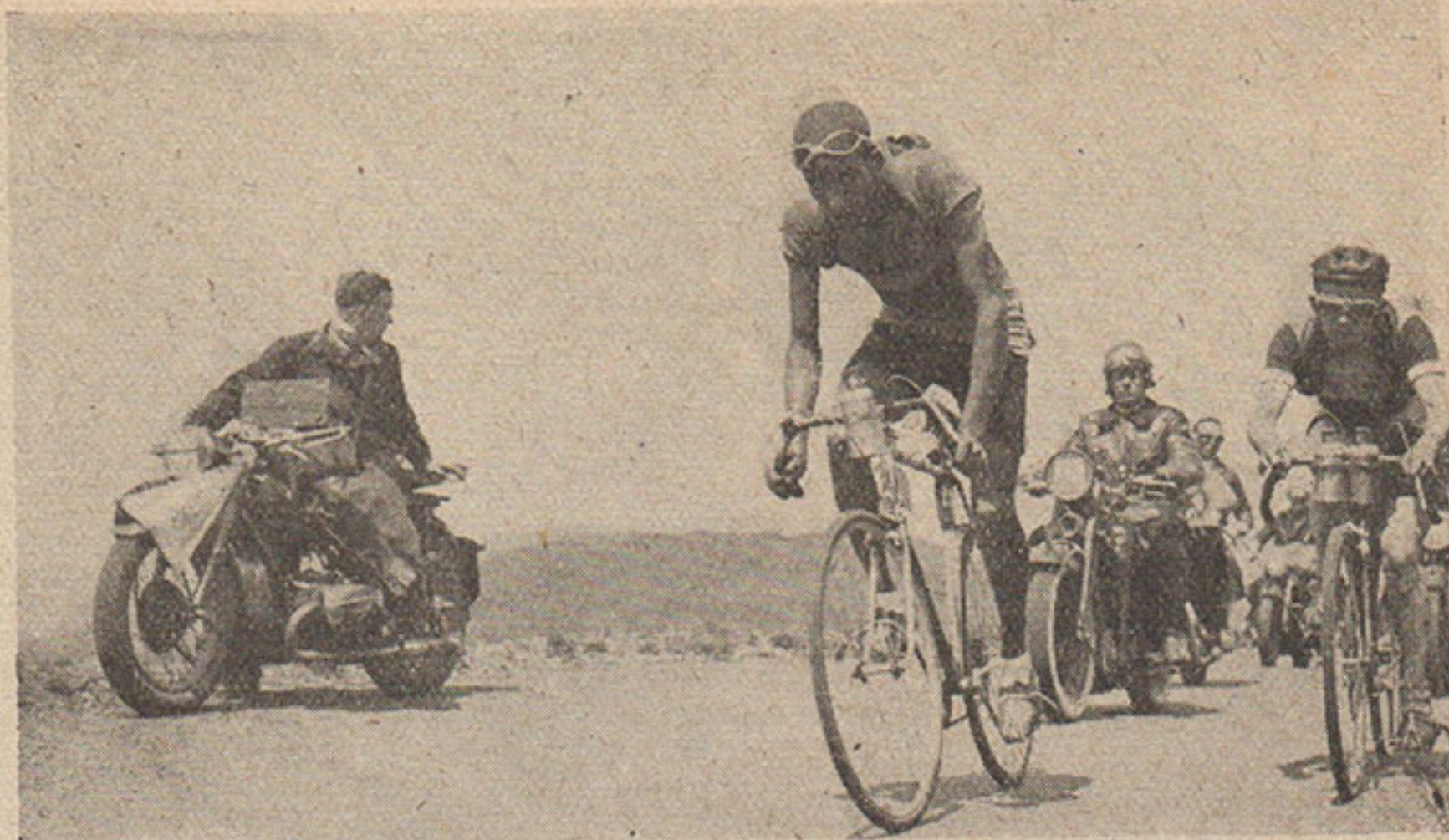
LE TOUR DE FRANCE DES MOTARDS DE PRESSE

En cette fin du mois de juillet le 35^e Tour de France cycliste a terminé sa boucle; il a emmené avec lui, outre les coureurs pour lesquels il est créé, une quarantaine de motards, une centaine de voitures rédactionnelles et, en pré-cortège, un flot de voitures et camions publicitaires.

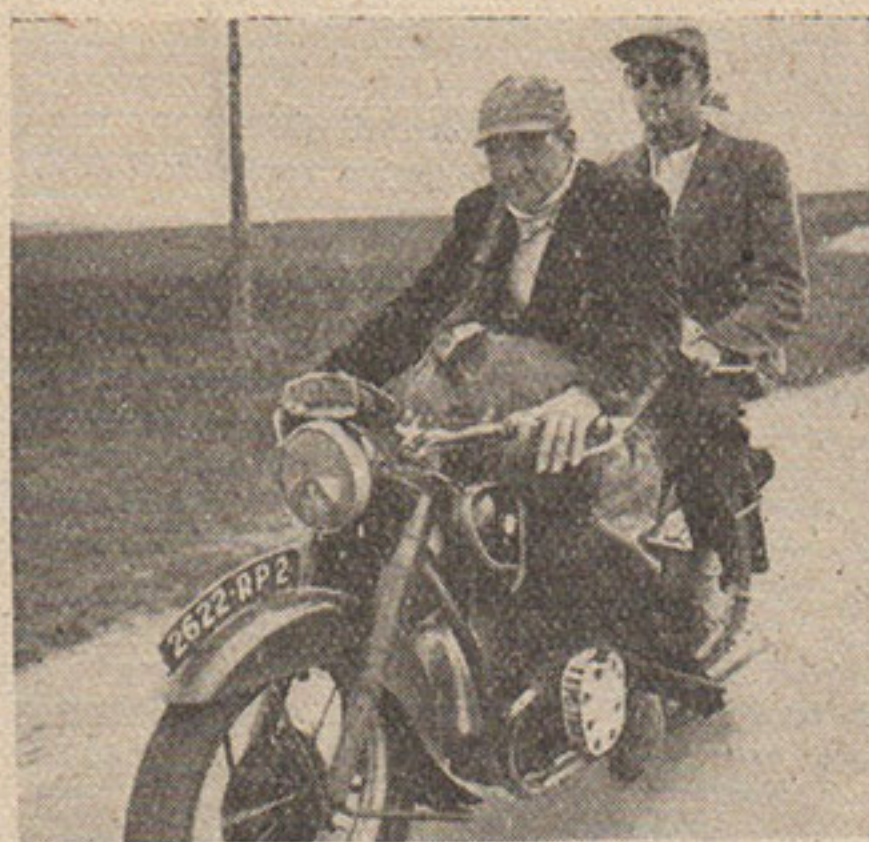
Le rythme affolant des journaux actuels rend important le travail des motards.

Là, le journalisme suit la cadence des coureurs. Ces derniers roulent-ils un train sans excès, les papiers ne partent au téléphone qu'à un rythme lent. Mais les démarrages succèdent-ils aux démarrages, les échappées individuelles aux fuites par escouades, le bloc-notes s'effeuille à une vitesse folle. »

A bord des voitures chacun s'énerve, les suiveurs deviennent trépidants, il s'agit de vivre la course, de travailler, d'expédier la copie sans une seconde d'arrêt. Une sorte de folie collective s'est emparée de toute la caravane.



Pour âeux coureurs que de motards? Mais ils passent sans gêner la régularité de la course.



Un motard emmène bon train un rédacteur sportif.

« — Allez vite à Sainte-Marie-de-Campan.

« — Mais le fil est pris pour la radio.

« — Alors, vous, à Bagnères, lui à Luz-Saint-Sauveur... Mais bon sang! vous êtes encore là...

« Et ce cri lancé vers les « motards » déjà loin, comme pour appuyer ces indications pressantes :

« — Escargots!

« Oui... des escargots qui roulent à 120 à l'heure... »

Voilà ce qu'écrivait Gaston Bénac en 1936 sur le Tour de France.

Sûrs de leurs muscles et de leurs réflexes, torsos droits parmi les dos courbés des coureurs, les motards du Tour forment l'estafette rapide et agissante, rendant la route libre sur un simple « pollop » constamment en relation avec le journal.

La moto habilement conduite à travers les suiveurs remettra à la voiture « Belin » la photo à transmettre au journal et repartira, infatigable, à la recherche de nouvelles images.

Chargée d'un téléphoniste, elle roulera de la voiture où le rédacteur fait son papier à la cabine la plus proche et il faudra que le motard déploie des « ruses de Sioux » pour arriver premier et « griller » les journaux concurrents.

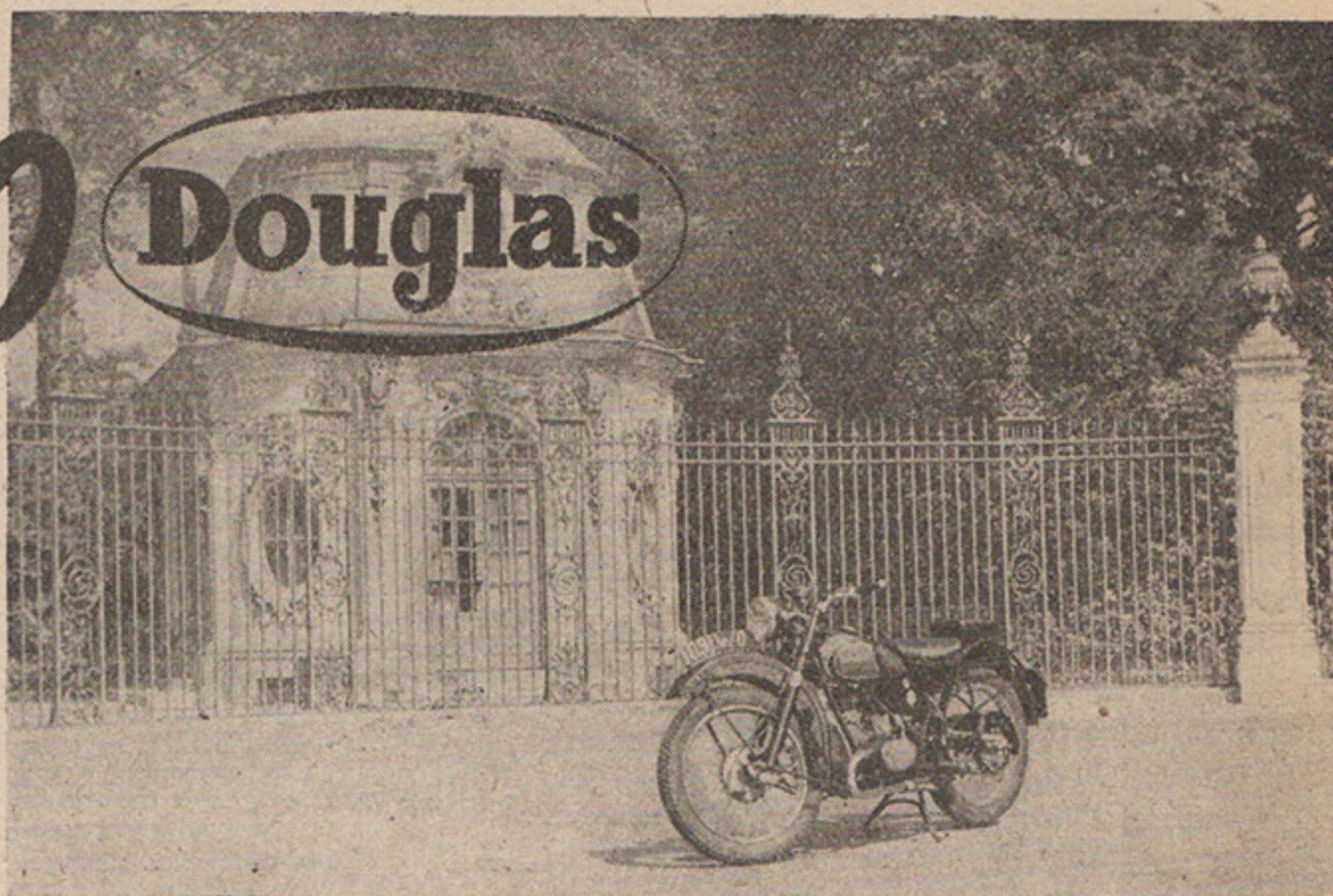
Audacieux, ils risquent parfois leur vie avec une souriante désinvolture pour le seul plaisir d'être les premiers à donner une information.



Voitures et motards derrière Caput et deux Italiens.

(Suite page 15.)

La 350 Douglas



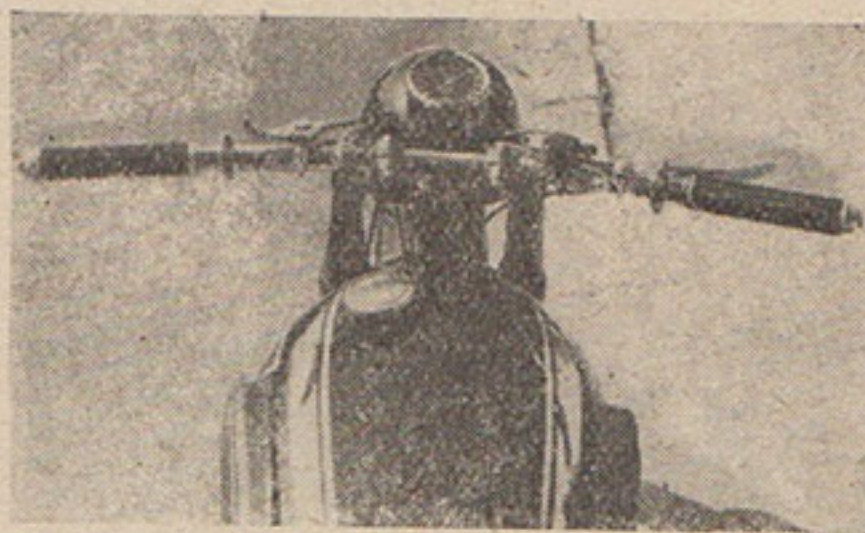
Depuis le dernier Salon, nous avons grande envie d'essayer la bicylindre Douglas. Après avoir consulté les Etablissements New-Map, qui importent cette 350, nous avons pu, chez M. Ladevèze, l'agent parisien, prendre possession de la machine.

Au premier abord, cadre, réservoir, guidon et silencieux choquent un peu l'œil, habitué aux lignes anglaises usuelles. Par contre la présentation est très soignée et nous ne pouvons qu'envier le bel émail noir et les chromes rutilants.

Le câble d'air étant supprimé, suivant la mode nouvelle, il faut pour le départ à froid appuyer sur la petite commande à ressort, solidaire du volet d'air, de chaque carburateur. A la deuxième sollicitation, le moteur se fait entendre, son ronronnement discret est bien sympathique. L'embrayage excessivement doux nous procure un départ en souplesse, les vitesses passent bien, mais la manœuvre du sélecteur est encore un peu dure, la machine étant dans son neuf absolu. Cet état de rodage nous obligera à conduire raisonnablement et nous avons eu depuis l'impression que le maximum d'agrément est obtenu aux allures moyennes.

On ne peut mieux comparer la Douglas qu'à une voiture américaine: en effet, la suspension très douce à grand débattement procure un confort peu courant. Les trous et les ondulations sont absorbés sans douleur; cependant aux allures élevées, la fourche, particulièrement souple, talonne sur

la mauvaise route. Le moteur, bien alimenté par ses deux carburateurs, a des reprises très franches et monte bien en régime. Le silence mécanique, la souplesse, la maniabilité, le confort, qualités dominantes de la Douglas, vous incitent à la flânerie, c'est la machine idéale du touriste. Néanmoins les reprises et le freinage puissant (surtout à l'arrière) permettent de jolies moyennes sans risque. Nous n'avons pas ressenti l'effet du couple de renversement; pourtant différents



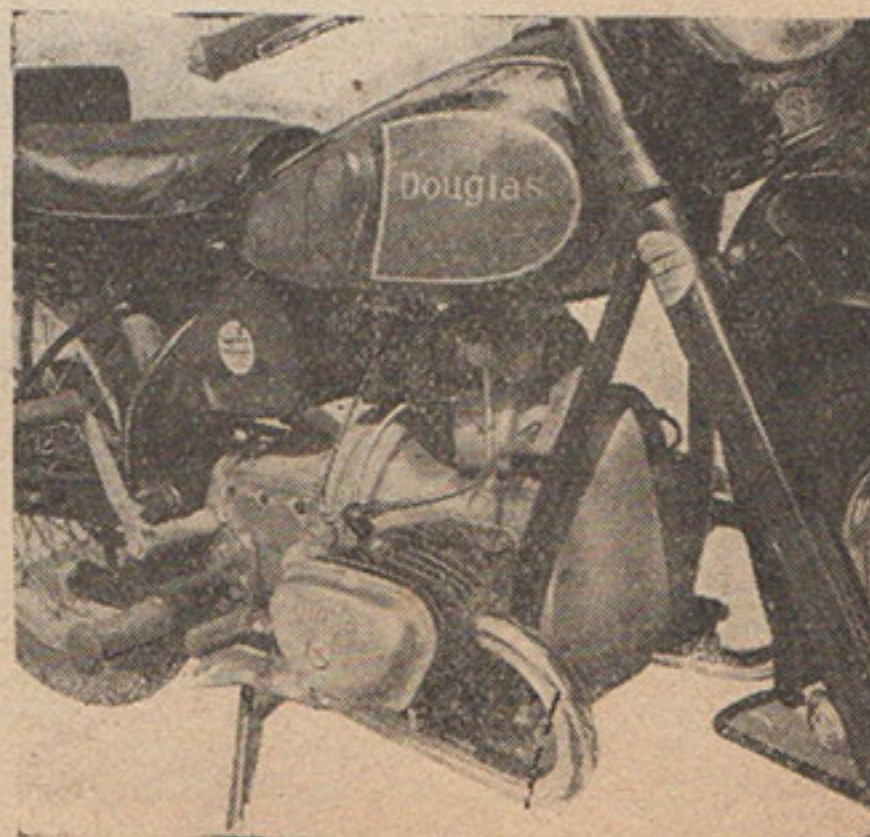
L'avant est bien dégagé, le compteur est incorporé dans le phare.

amateurs, après essai de la machine, ont trouvé une certaine gêne dans les virages courts. Nous pensons qu'il s'agit là d'un manque d'accoutumance dû au grand débattement de la suspension avant. Le pot d'échappement en aluminium très épais, a une forme peu orthodoxe, il connecte les deux tubes d'échappement et il est placé sous la boîte de vitesse; son efficacité est incontestable. La selle confortable, les commandes bien en main,

tout contribue à faire de cette 350 cmc. un engin vraiment plaisant et agréable.

La Douglas possède un cadre en double berceau, les deux tubes inférieurs servent de logements aux barres de torsion qui assurent l'élasticité de la fourche arrière. Le garde-boue est fixé à la partie suspendue par un bâti de tubes triangulés. La béquille centrale est munie d'un patin qui diminue l'effort nécessaire à la mise sur pied de la machine par le truchement du poids du conducteur. La fourche avant est formée de deux tubes dans lesquels couissent des ressorts, qui sont comprimés par deux balanciers solitaires de la roue. Comme dans toutes les fourches anglaises on trouve des amortisseurs hydrauliques.

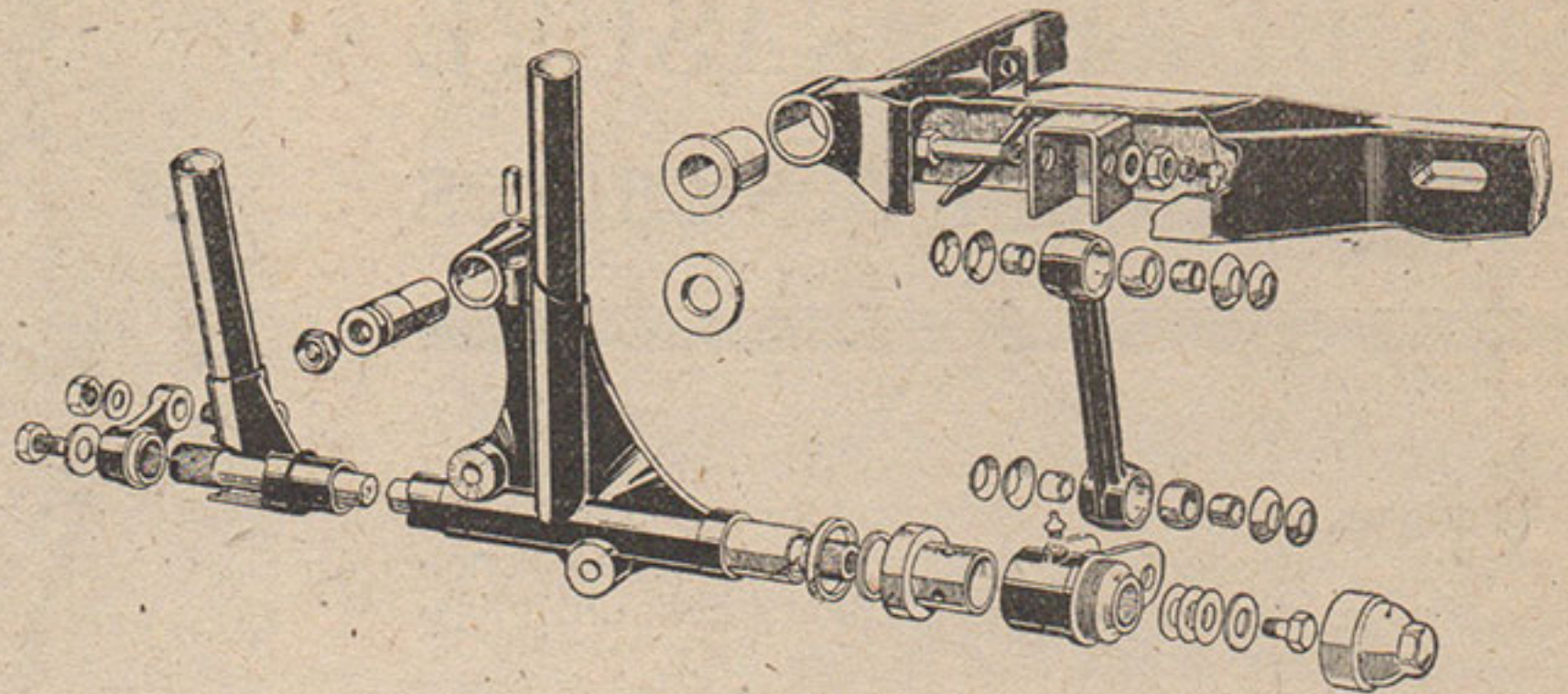
Le moteur, un flat-twin disposé trans-



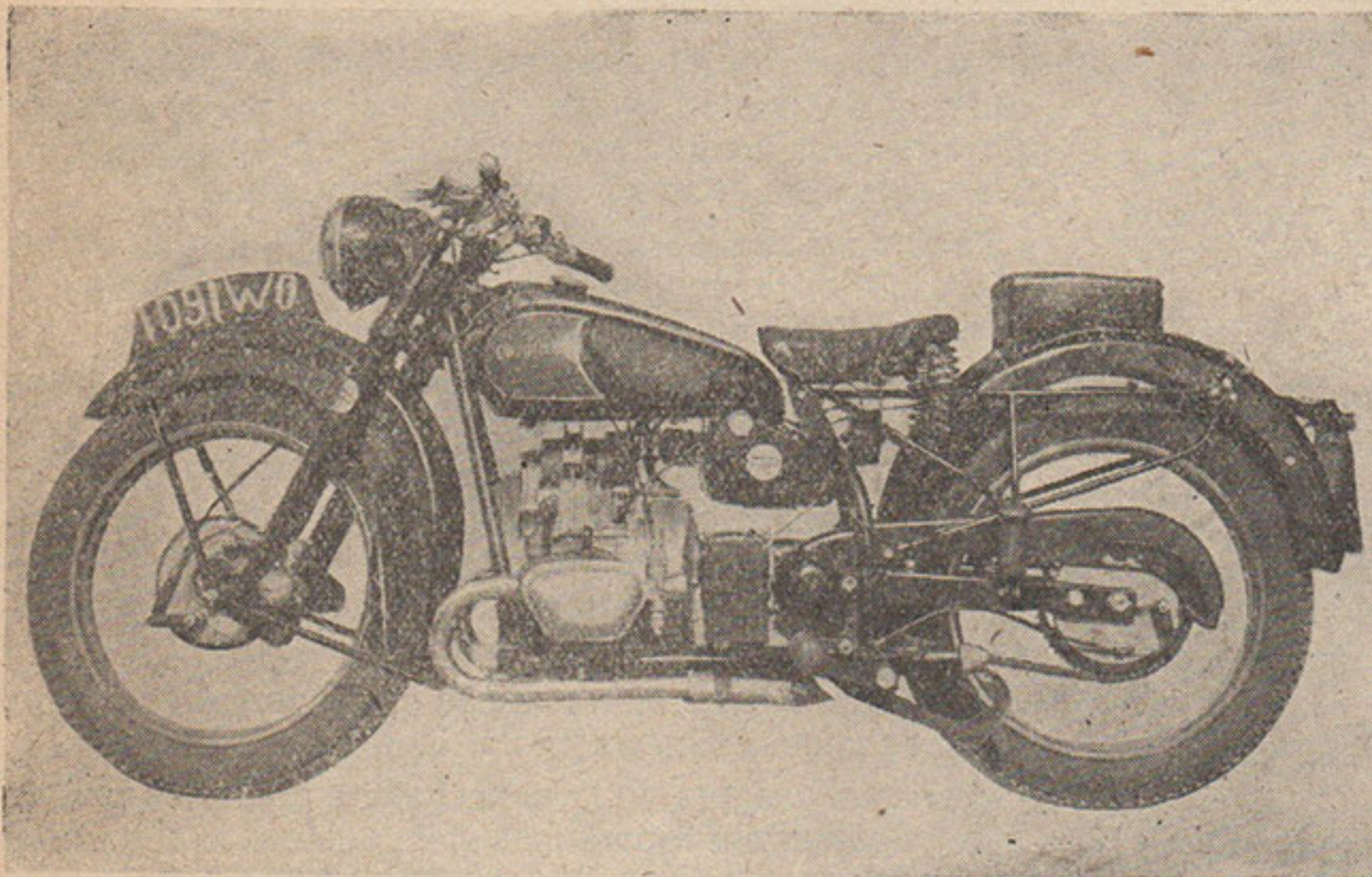
Un aspect du moteur trois-quarts avant.

versalement contrairement aux anciens modèles, n'a pas la netteté d'un B.M.W. mais il n'en est pas moins exempt de tout suintement d'huile et reste facile à nettoyer. Les cylindres et culasses sont en fonte, ils sont dotés d'ailettes très espacées de formes particulières. Les couvercles de culbuteurs sont facilement démontables tout en restant étanches. Le vilebrequin largement calculé est monté sur un double roulement à billes côté boîte et sur palier lisse vers la distribution. L'extrémité de l'arbre de vilebrequin comporte deux pignons, dont l'un attaque les deux arbres à cames et l'autre la magdyno par deux autres pignons intermédiaires.

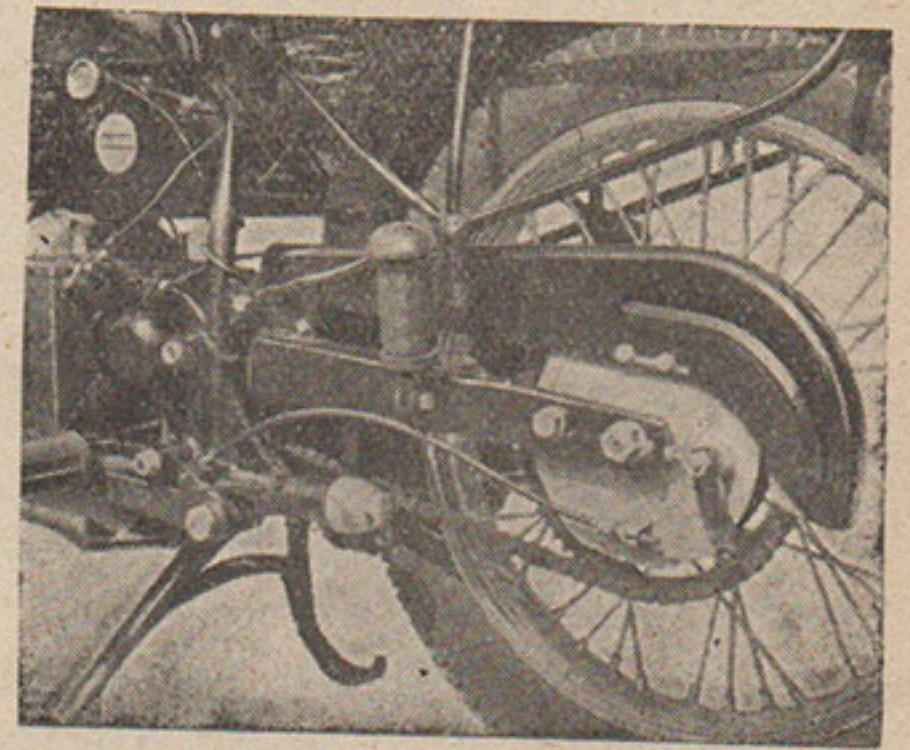
Le graissage est assuré par une pompe à vanne complètement im-



Détail de la suspension.



Ensemble harmonieux et bien équilibré, c'est une machine de grandes randonnées.



Contrairement à l'habitude la transmission de ce flat-twin est par chaîne.

mergée dans les 2 litres 1/4 d'huile contenus dans le carter.

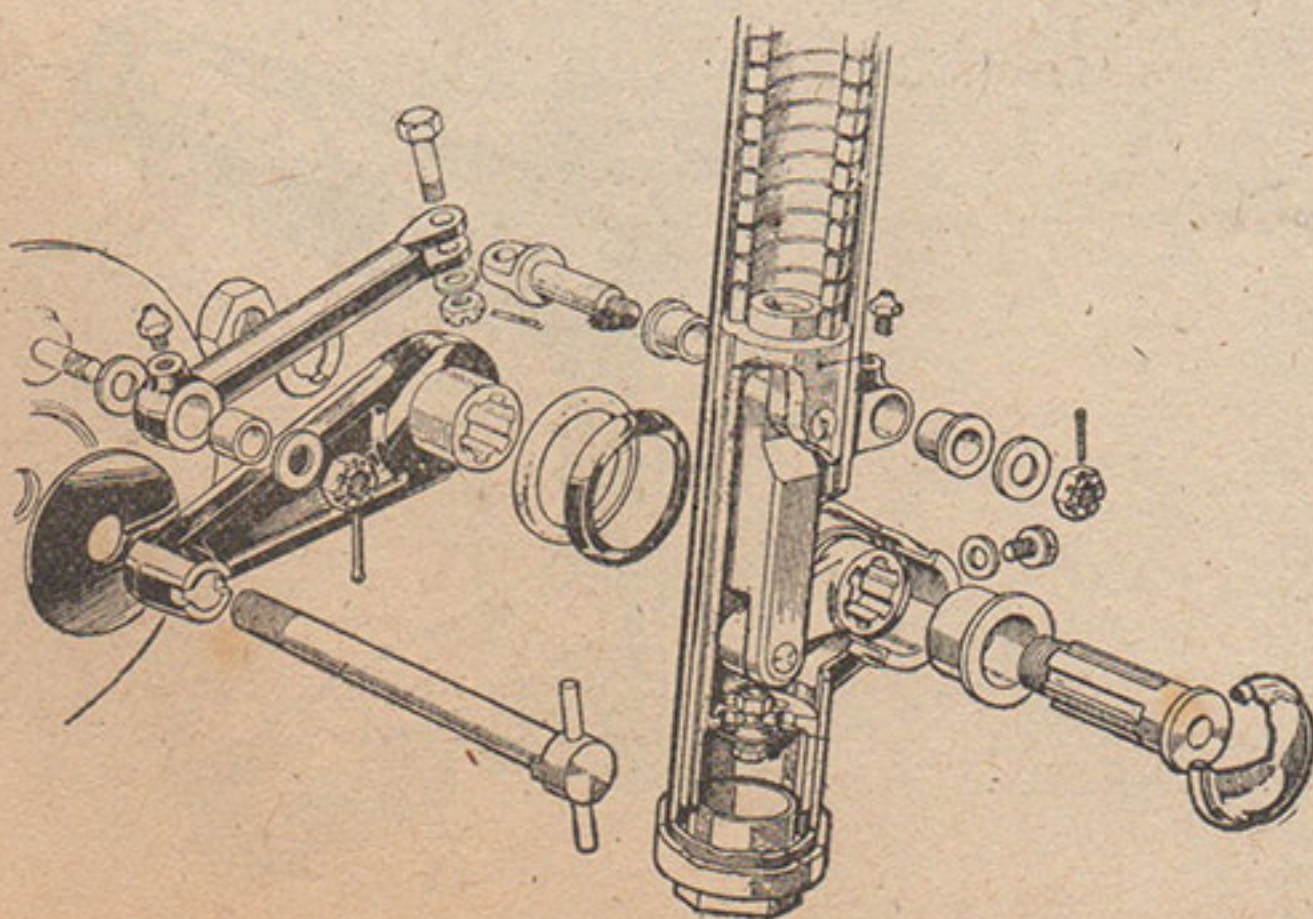
Les cylindres ont 60 mm. 8 d'alésage pour 60 mm. de course, le taux de compression est de 6,5 à 1.

L'embrayage monodisque ferodo travaille à sec. La boîte à quatre vitesses transmet le mouvement au pignon de chaîne par renvoi d'angle hélicoïdal.

Le graissage de la boîte s'opère séparément. Les rapports de vitesses s'étagent ainsi : 5,87; 7,42; 10,1 et 16,3 à 1, ce qui donne respectivement 120, 109 et 85 kilomètres-heure en seconde. La consommation varie suivant les allures entre 4 l. et 4 l. 1/2 aux 100 kilomètres.

Les pneus de 3, 25 x 19 sont des Firestone. Le réservoir d'essence de 15 litres offre un rayon d'action très suffisant.

Cette machine dérivée d'un modèle militaire, conçue à la demande de l'armée anglaise, est robuste, ce qui, joint à son agrément ne décevra pas les fidèles amateurs de Douglas.



Coupe détaillée de la suspension de la fourche avant.

NEBOUT.

SOUDURE, BRASURE et réparations des cadres

A l'origine, la motocyclette dérivait du vélo robuste sur lequel on avait adapté un moteur fixé dans des conditions plus ou moins « précaires » afin d'établir une transmission en prise directe avec la roue AR.

Heureusement, nous sommes loin de ce primitif ensemble. L'évolution dans la conception a amené les constructeurs à établir un véritable châssis suspendu pouvant recevoir bloc-moteur, moteur séparé avec boîte de vitesses, embrayage, transmission, ainsi que les dispositifs accessoires.

La fourche qui assure la suspension avant est articulée et doit absorber les chocs dus aux aspérités de la route. A grande vitesse les efforts auxquels sont soumis ces organes sont considérables.

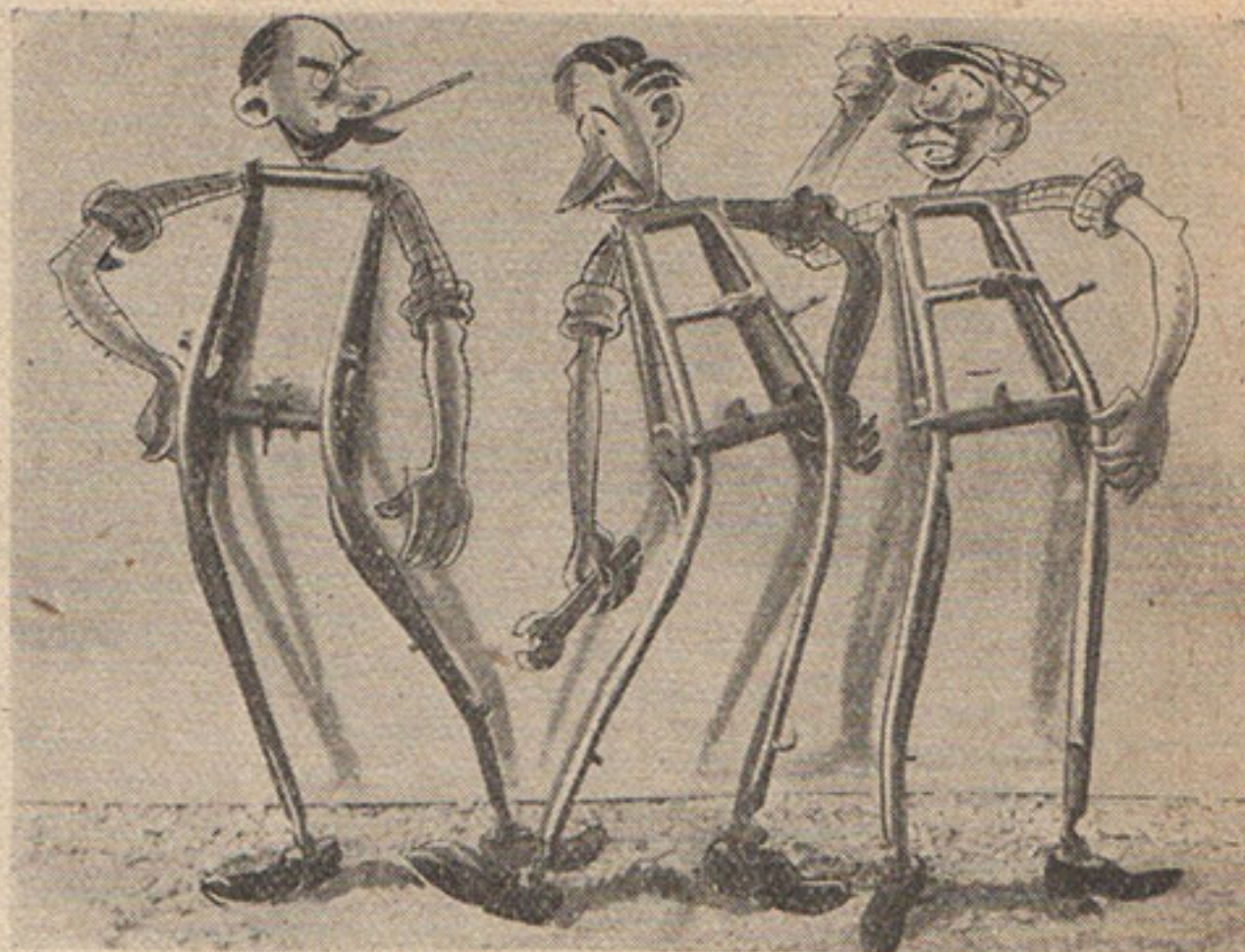
La tenue de route de la machine dépend d'une part de l'étude de cet ensemble : centrage, rigidité du cadre et d'autre part de l'élasticité des roues par rapport au cadre. Rôle de la fourche AV. et de l'articulation AR. pour certaines motocyclettes modernes.

Des formules différentes ont été réalisées, cadre en tôle emboutie à la presse ou plus généralement cadre en tubes étirés assemblés par brasure ou soudure autogène.

Pendant longtemps la soudure autogène ne fut pas considérée comme pouvant offrir une sécurité suffisante pour l'assemblage de pièces essentielles et il fallut de longues années pour que ce mode de construction fut adopté définitivement.

L'aviation, si sévère dans le contrôle de ses fabrications, en fait maintenant un emploi abondant.

On sait qu'il existe des écoles de soudure autogène où la théorie confirmée par l'expérience des spécialistes, vérifiée par les épreuves de laboratoire nous donnent toute confiance.



Ce travail consiste à amener les pièces à assembler à un point de fusion, en y joignant un métal d'apport, qui forment un ensemble homogène aussi résistant que les éléments assemblés.

Dans la construction en série à l'aide de gabarits, en utilisant des matériaux de choix, les prix de revient ont pu être considérablement abaissés tout en permettant, bien entendu, d'obtenir des pièces parfaites.

Les données précises résultant de l'étude des efforts et l'expérience acquise dans la fabrication diminuent toutes craintes de ruptures de fourche ou cadre.

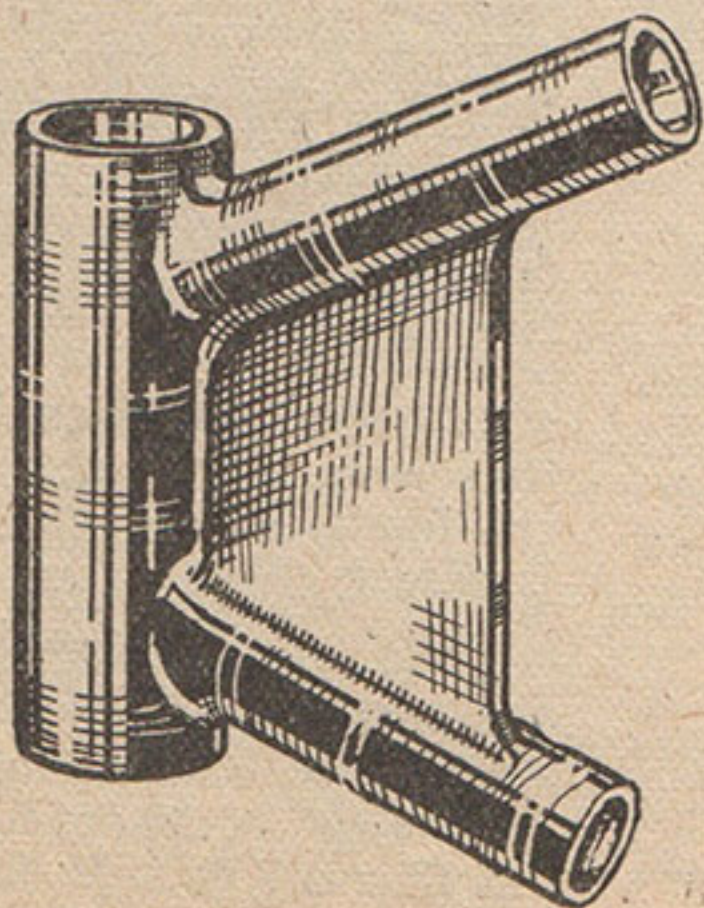
Ce n'est donc qu'en cas d'accident de route ou collision que l'on peut avoir à déplorer rupture ou déformation, suivant l'importance du choc, des organes en question.

On sait, hélas, les difficultés que rencontrent les réparateurs pour se procurer les pièces de rechange, les constructeurs eux-mêmes étant très limités dans l'approvisionnement des matières premières.

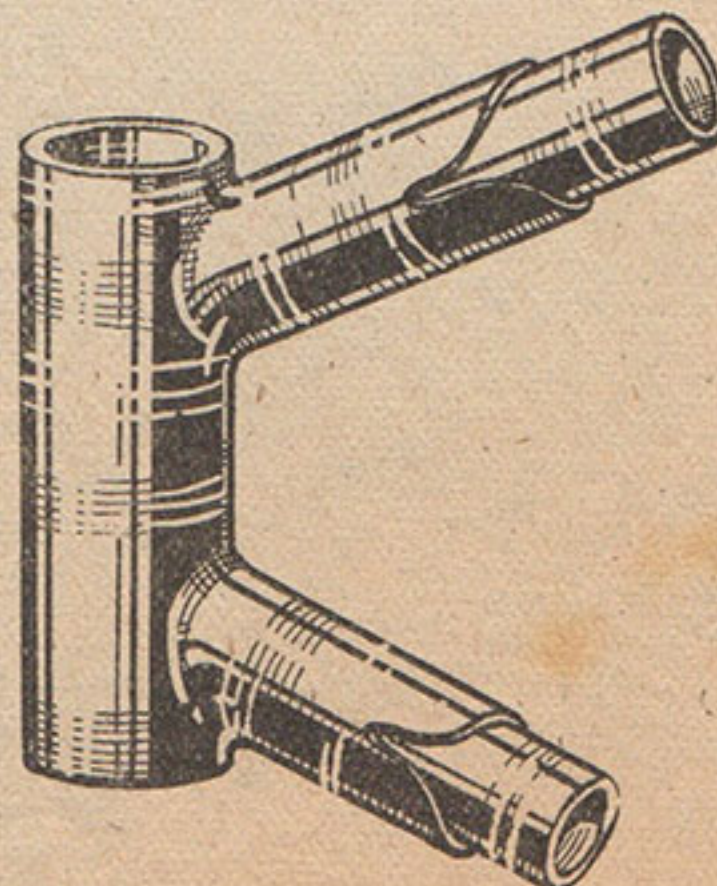
Il faut donc dans bien des cas envisager la réparation, devant l'impossibilité d'obtenir le remplacement.

Bien des usagers de la motocyclette appréhendent de faire effectuer ces réparations alors que celles-ci peuvent être faites dans de parfaites conditions de sécurité si elles sont confiées à des spécialistes qualifiés.

En effet redresser un cadre ou une fourche n'est pas



Exemple de soudure autogène avec renfort.



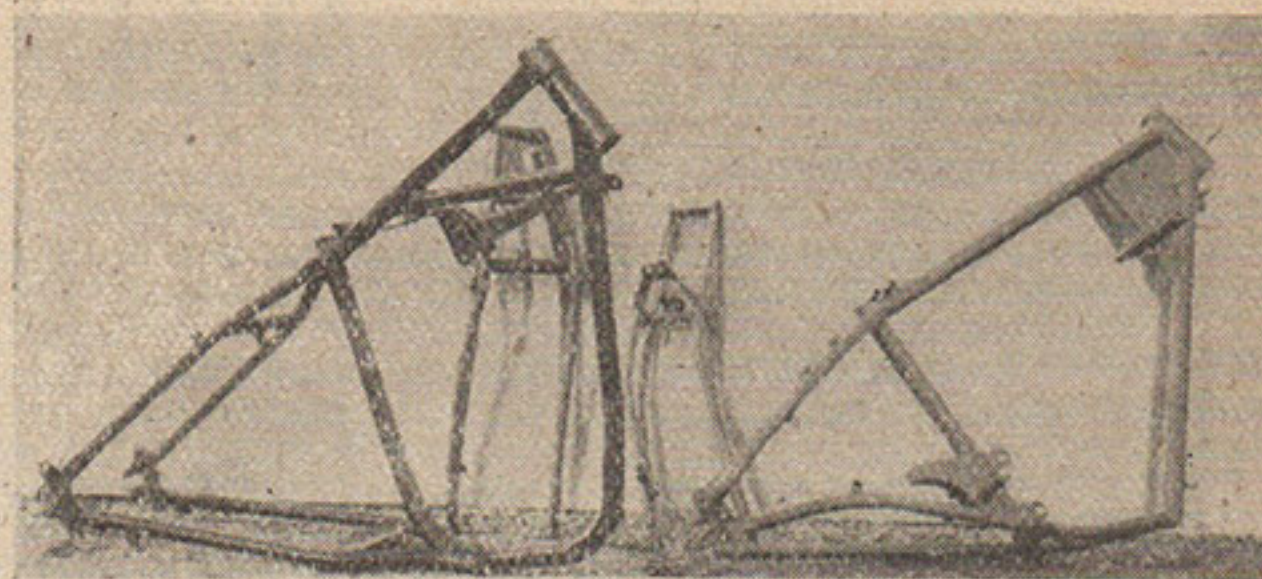
Tête de fourche brasée avec raccords.

toujours chose facile et exige, même pour un bon soudeur, un travail plus compliqué que la fabrication du neuf. Suivant la déformation de la pièce accidentée, il faut quelquefois, en raison de l'assemblage par triangulation, ramener à leur position normale certains éléments opposés qui ont fléchi, le remplacement d'un ou plusieurs de ces éléments est parfois nécessaire. Après ajustage de ceux-ci il faudra les souder à cœur (en tenant compte de la différence d'épaisseur des pièces), un léger chauffage des parités déterminées permettra de dégauter les nœuds d'articulations: points d'attaches, supports-moteurs, etc...

Opérations très délicates que l'expérience seule permet d'effectuer dans de bonnes conditions, en utilisant des matériaux de choix et un outillage approprié.

Les bons spécialistes sont rares, mais ils existent, et une réparation **bien faite** offre la même garantie de résistance qu'une pièce neuve.

Malheureusement les prix de main-d'œuvre des spécialistes soudeurs et celui du gaz nécessaire à l'alimentation des chalumeaux (acétylène ou oxygène) sont très élevés.



Souvent le temps passé pour la remise en état est supérieur à celui que demanderait la fabrication d'une pièce de remplacement.

Après le travail de soudure il faudra limer, puis sabler les pièces réparées avant de les faire émailler ou repeindre, afin de leur donner la présentation du neuf dont ils auront retrouvé toutes les qualités... mais quelquefois aussi l'équivalence de prix.

TONY.

Variations sur le même thème

Sans souci des cahots et des sauts,
cahin-cahots,
la fourche élastique sautille,
frétille,
bonne fille;
à pleins rayons la roue, et tout ce qui
[s'ensuit,
suit,
attaquant follement les dangereux
[virages
et passages
dangereux.



Grands dieux!...

Au bout du tournant la culbute
dans la butte.
Tout y fut renversé, l'homme en
[perdit les sens,
le réservoir, l'essence,
la fourche fut « tordue »,
foutue;
du moins on le pensait.

Elle avait mal tourné, c'était incon-
[testable.

Et vu son état pitoyable,
fut envoyée incontinent
au centre de redressement
comme filles perdues
des rues.

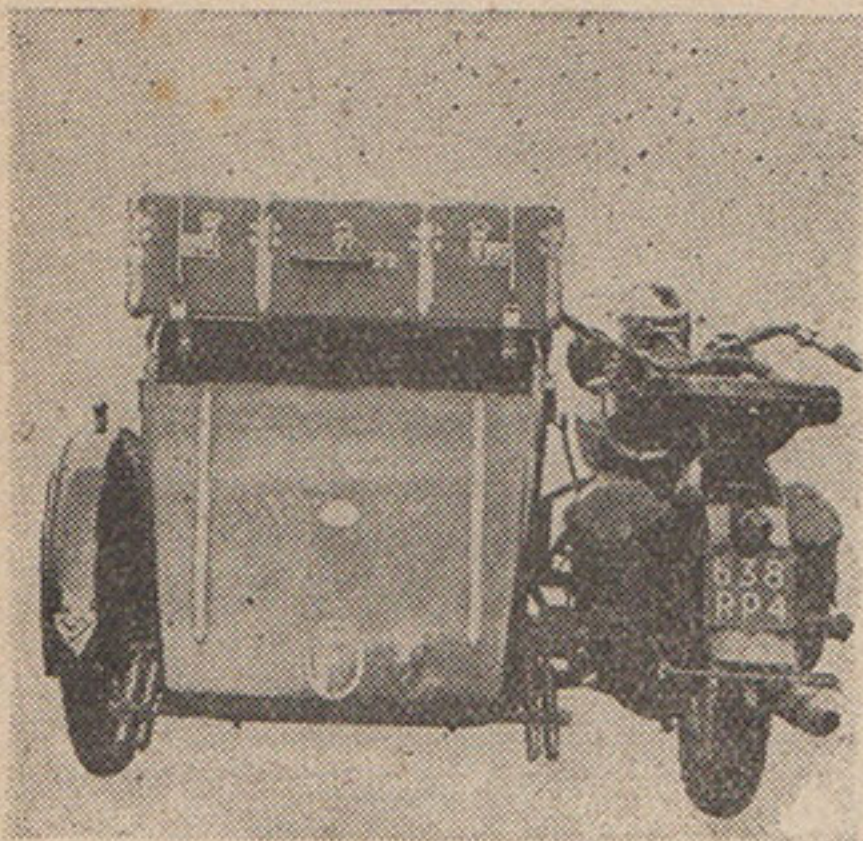
Ce fut la scie, les coups, les torsions,
[ce fut dur;
ça chauffait bien souvent, ça pliait
[à coup sûr

Mais bientôt requinquée,
redressée,
sans défaut,
elle revint à son berceau
tout comme un simple enfant pro-
[digue.

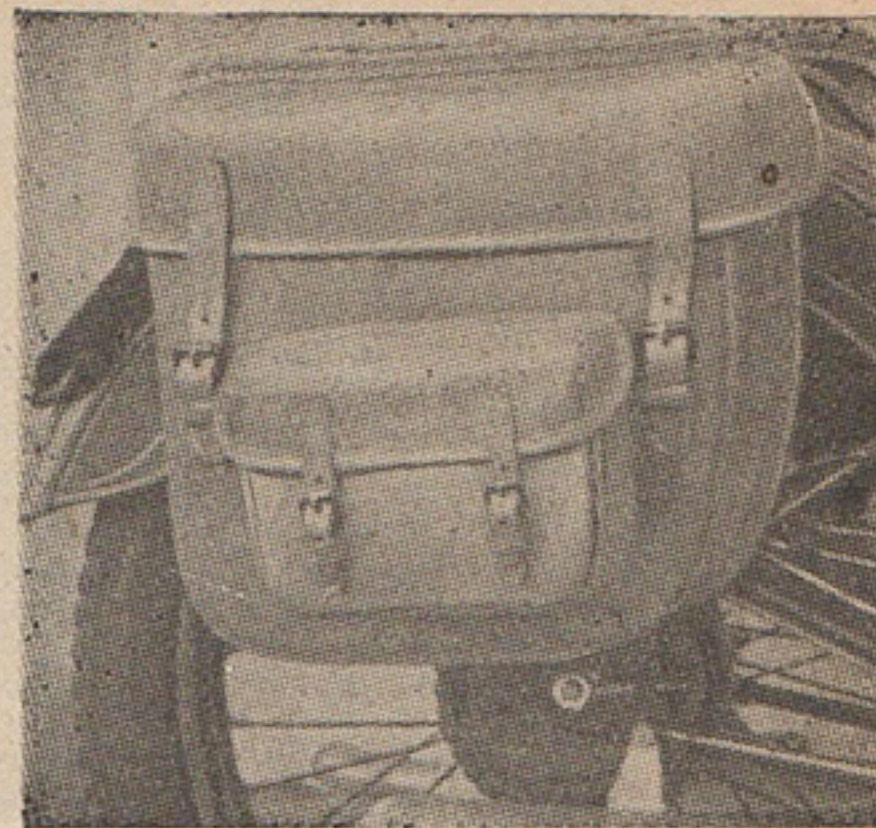
C'était fini de la dig-digue.

Par la Direction lui fut offert un T
traité.

Et dans un cadre magnifique
face à sa sœur télescopique
jura, par sa double jumelle
fidèle,
que par les vaux et les chemins
on la conduira — sans les mains.



MALLETES OU SACOCHE ?



L'équipement des motocyclettes pour les grandes randonnées et pour le camping soulève toujours des discussions entre les fervents de la nature.

Quel équipement choisir ? Quelle est la meilleure méthode à adopter ? Que faut-il faire pour que le matériel tienne le moins de place possible, qu'il ne brinqueballe pas, qu'il ne se détériore pas par suite des trépidations et qu'il ne se mélange pas en cours de route.

Quand on roule en duo l'arrimage des bagages entraîne de nouvelles complications ; il faut que le passager puisse s'installer et tenir aisément en selle, qu'il ait la possibilité de placer ses jambes sans contrainte fatigante et qu'il puisse vraiment utiliser les repose-pieds, sans rencontrer une boucle de sacoche, un coin de valise ou tout autre objet contondant qui lui rendrait bientôt la route douloureuse puis insupportable. Les solutions qui ont été tour à tour adoptées sont le sac tyrolien et de légères sacoche de chaque côté de la roue arrière, ou pas de sac et de vastes sacoche, ou alors, les malletes latérales rigides en contreplaqué ou en dural, ou enfin la malle fixée à l'arrière de la roue.

Chacune de ces solutions a ses partisans et ses détracteurs.

Le sac à dos est jugé mal commode, trop lourd si l'on emporte un matériel complet, fatigant à la longue.

Un de nos lecteurs nous a cependant certifié dernièrement avoir trouvé la place idéale qui ne fatigue personne et ne change pas l'équilibre de l'équipage, c'est devant lui, sur le réservoir même. Indépendamment de son attestation personnelle on peut fort bien admettre son point de vue ; c'est celui des porteurs de journaux qui se faufilent partout, quelque soit le temps, avec une lourde pile de papier calée

sur le réservoir, entre leurs bras et leur menton. A voir l'aisance avec laquelle ils circulent ainsi, on peut en conclure que la surcharge en ce point de la machine n'exerce aucun inconvénient sur sa conduite.

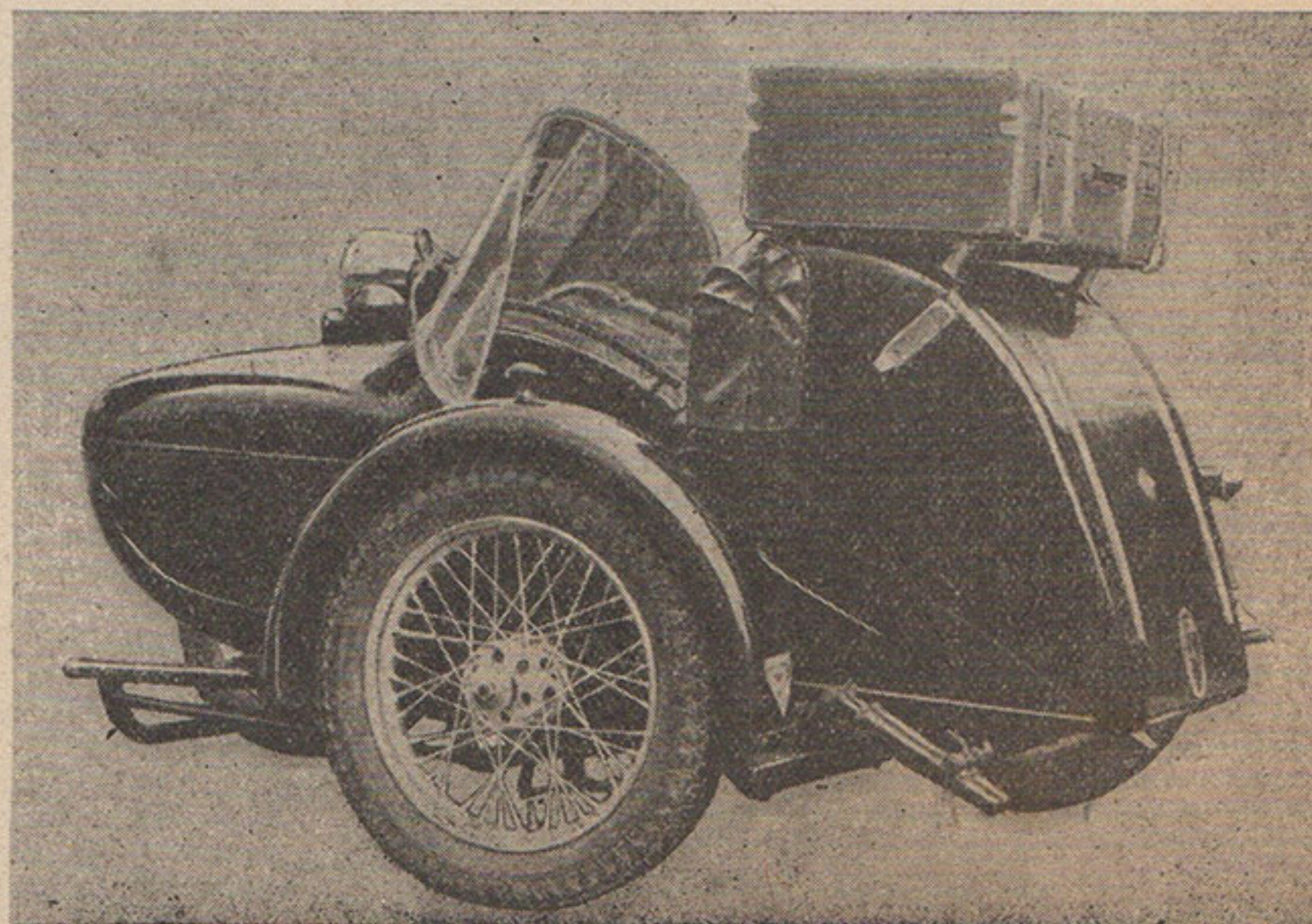
Si l'on renonce au sac tyrolien, l'hésitation subsiste entre les deux possibilités de fixer les bagages sur les flancs d'arrière et c'est ici que partisans des sacoche et amateurs des malletes s'affrontent sans se convertir mutuellement.

Les «sacochistes» prétendent que le matériel rangé bien serré dans une enveloppe souple, balotte beaucoup moins que logé entre des cloisons rigides ; ils assurent que la sacoche souple oppose une certaine inertie axu vibrations et qu'elle se contracte comme une main qui se ferme sur les objets qu'elle contient.

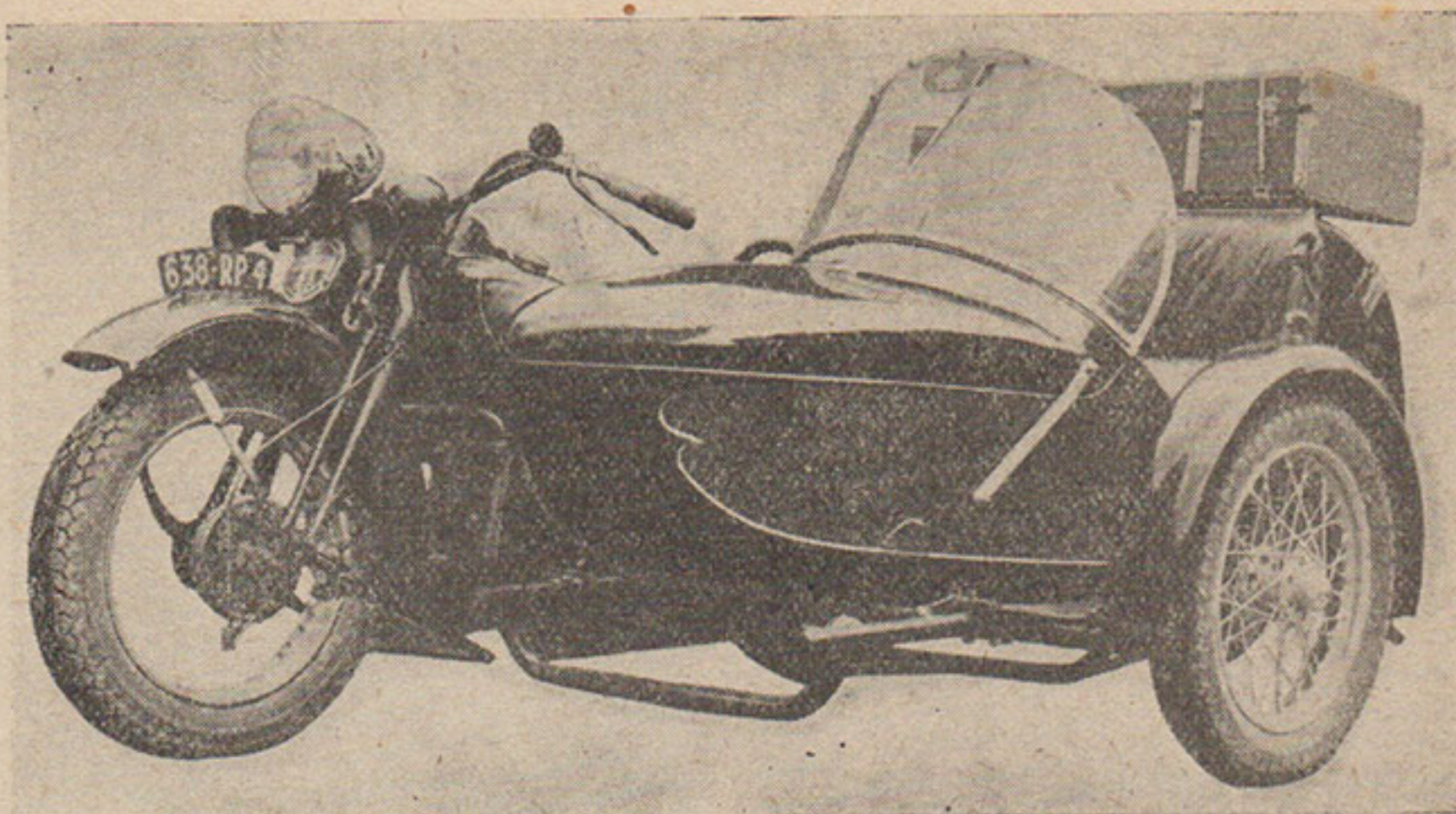
Pour eux le coffre rigide si bien cloisonné et rayonné qu'il soit ne peut garantir cette pression constante qui s'oppose au balottement. Chaque chose s'y tasse disent-ils et au bout de peu de temps tout remue.

Les mallistes, bien entendu, prétendent le contraire et démontrent qu'ils peuvent avoir des casiers ou la moindre bricole a sa place prévue, bien à l'abri des chocs et immédiatement accessible.

Ils considèrent de plus que les malletes rigides, par leur forme géométrique, sont plus esthétiques alors que les sacochistes lui reprochent justement cette rigidité de lignes qui, à leur goût, ne s'harmonise pas avec l'allure générale de la moto, tandis que les sacoche offrent un aspect plus sport, moins massif, plus équilibré enfin.



Il est certain que ce side-car permet d'envisager de grandes randonnées sans manquer de linge.

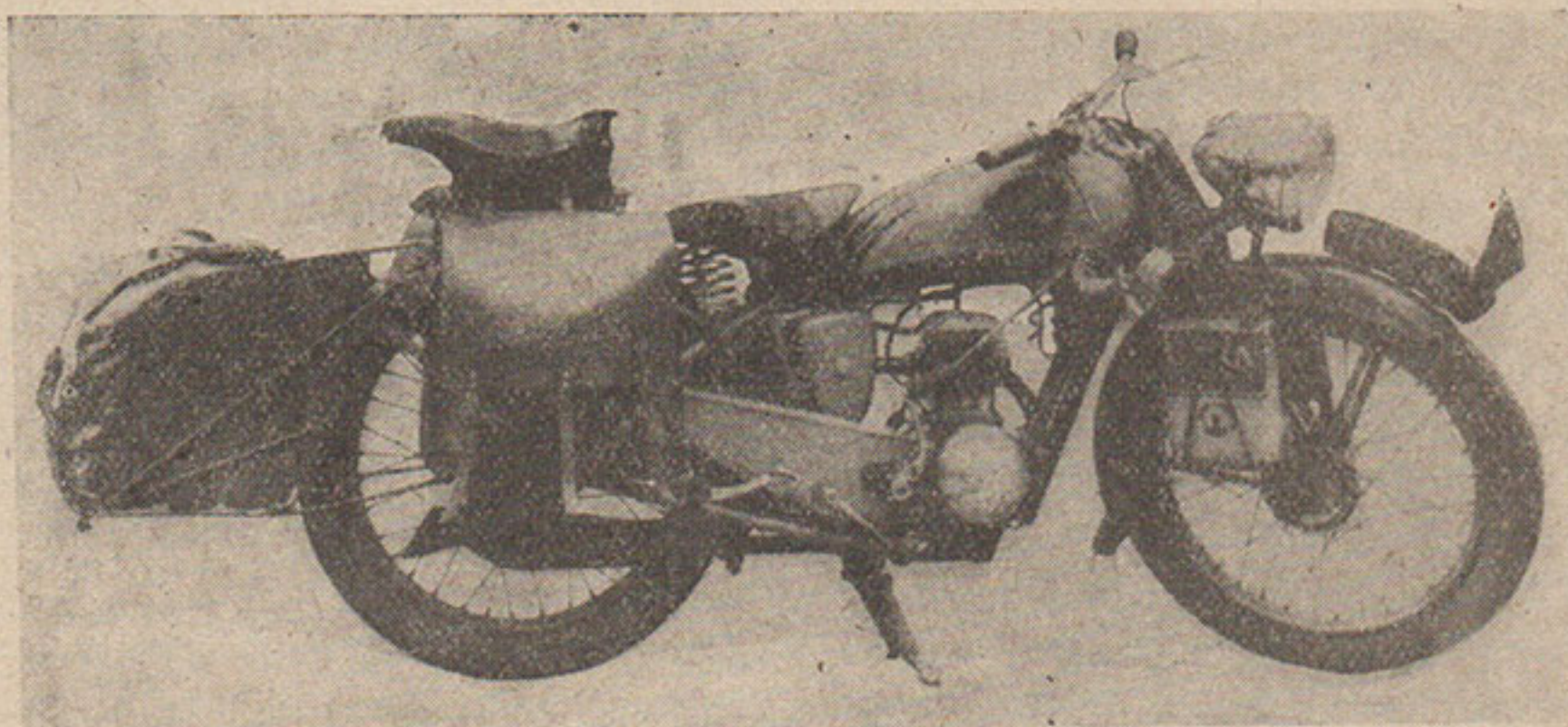


Comme on le voit, l'accord n'est pas à la veille d'être réalisé.

Quant à la malle placée tout en arrière de la roue sur un porte-bagages spécial et généralement surbaissé, elle ne semble pas rallier beaucoup de suffrages. Malgré qu'elle laisse absolument libre l'espace vital du passager sur son tan-sad.

Les éclectiques ne trouvent pas ça beau et insinuent que cette position à l'extrême arrière compromet l'équilibre, la stabilité et la sécurité de conduite en faussant la répartition des poids préalablement étudiée par le constructeur.

Malgré cela, soyons certains qu'il y a aussi des défenseurs de la malle arrière, la preuve c'est qu'on en voit circuler.



En solo comme en sidecar chacun se débrouille à son gré.

LE TOUR DES MOTARDS DE PRESSE

(Suite de la page 9)

Mais pendant le « Tour » ils auront leur récompense. En effet, le gymkana des motards est une épreuve sportive qui, utilisant leurs réflexes, leur agilité, leur force et leur adresse, les obligera à partir, à s'arrêter rapidement, à passer sous des haies de bois, à ouvrir une barrière, la refermer, à tirer au pistolet, à jouer aux fléchettes. A ces épreuves s'ajoute une zone de vitesse et de freinage. Tout cela exécuté sous le tic tac du chronomètre permettra d'élire le meilleur.

Chez eux pas de rivalité. Aussitôt le travail terminé les prix de ce gymkana sont utilisés à un gueuleton général où vainqueurs et vaincus se retrouvent à la même table.

Le Tour étant une dure épreuve pour la moto et son conducteur, le motard sera heureux en terminant sa ronde de France d'avoir réalisé cette performance.

Jean MARRE.

Après le gymkana tout le monde se retrouve devant la bonne auberge.



DES MOTOCYCLISTES AUSTRALIENNES FONDENT UN CLUB

par Margaret LAWRENCE



Il y a 34 ans, Carmen Mattei fut consacrée première motocycliste australienne et elle causait une déperdition dans le trafic à n'importe quelle heure du jour quand on entendait au long des rues de Melbourne sa Douglas 234.

Elle est aujourd'hui directrice et membre aînée du « Club de Motocyclettes des Femmes de Victoria »; deux de ses filles en sont respectivement présidente et secrétaire sociale, la troisième attend d'avoir 18 ans pour en faire partie.

Ce club consiste en une douzaine environ d'enthousiastes jeunes femmes. La plupart ont leur propre machine et l'entretiennent, mettant en commun leurs connaissances en mécanique; quelques-unes font des emprunts à leurs frères ou à des cama-

rades. Quelques passagers sont admis à faire des tours en sidecar ou sur un deuxième siège tandis qu'on leur enseigne à conduire.

Le but de ces adeptes est d'élever à 25 leur effectif afin de devenir éligibles à l'« Union Auto-Cycle » et participer aux courses. Ce qu'elles redoutent le plus est de se fiancer, car il est incontestable que dans cette situation on n'aime plus du tout courir le risque de se rompre le cou dans des virages en épingles à cheveux ou à rebondir sur des chemins boueux.

Carmen Lodge, fondatrice et présidente, est une mince fille brune qui semble à peu près aussi rétive qu'un canari, mais peut traverser les sables glissants et les hasards des eaux d'une épreuve d'endurance à la tête

de bon nombre de concurrents masculins.

Il y a deux ans, elle alla avec un membre du club de Melbourne à Adélaïde et retour, 1.760 kilomètres, traversant de nuit, la pluie battante, au long de la route du Grand Océan, située dans le paysage unique du sommet des hautes falaises où elle serpente, sur la côte sud-ouest de l'Etat de Victoria.

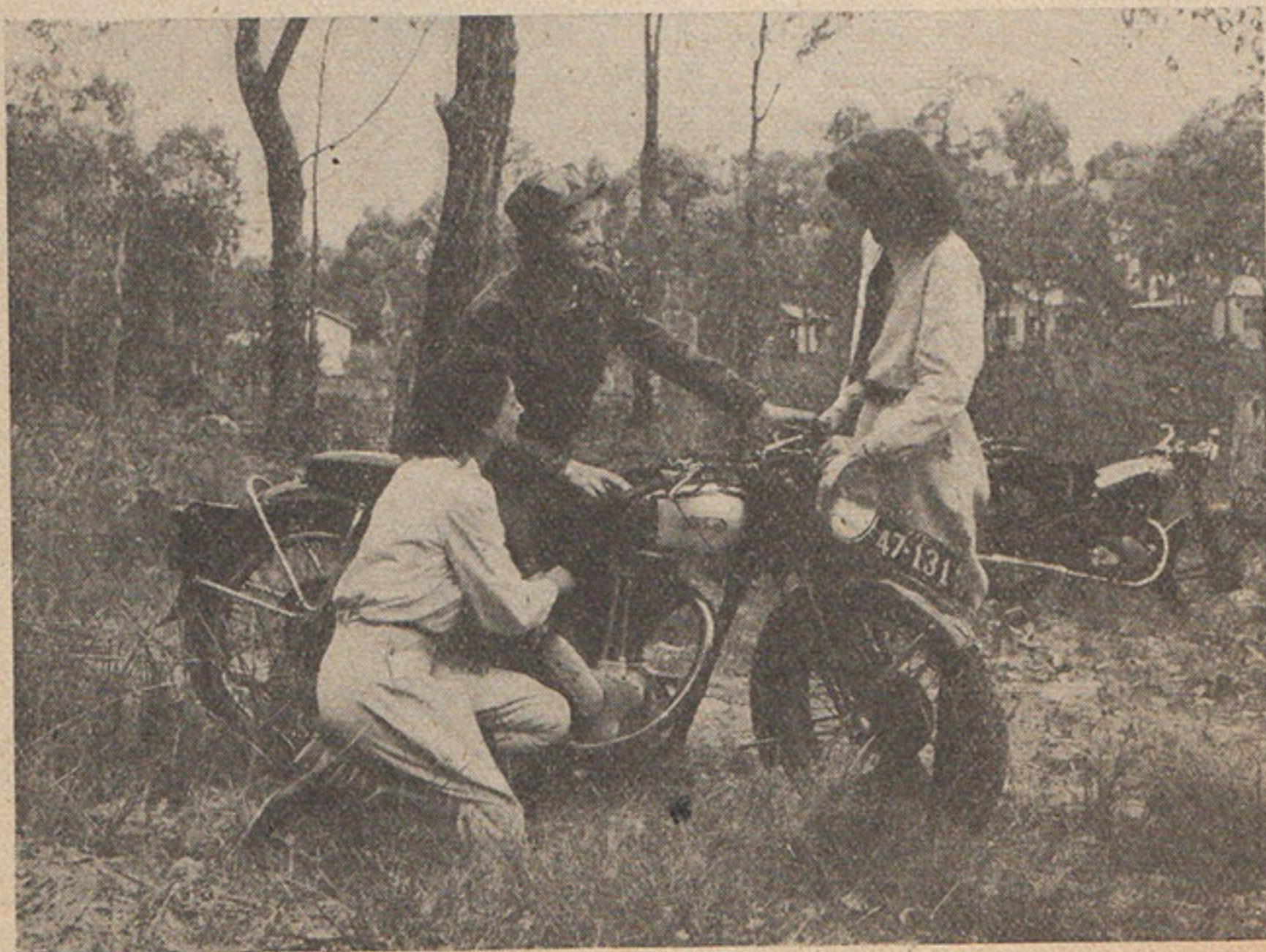
Un galant représentant de la gent masculine les fit monter dans sa voiture tandis qu'un autre prenait place sur la moto; malheureusement, ce dernier manqua la falaise et machine et conducteur attendirent dans un arbre à mi-chemin sur la pente.

Carmen récupéra son bien et continua le trajet sous une véritable cataracte, sans phares ni freins; seule la vue des vagues écumantes se brisant sur les rochers qu'elle dominait de loin lui indiquait la proximité du bord de la falaise.

Après quelques jours de lit, elle faisait des plans pour une autre longue randonnée dès que son engin serait réparé.

Comme beaucoup d'autres membres du club, Carmen se rend à son travail sur sa B.S.A. 250; elle est dans une maison de radio en ville. La trésorière, Joyce Granger, employée dans une maison de gros, parcourt chaque matin plus de 25 kilomètres sur une Coventry Eagle et n'est jamais en retard.

Joan McPherson totalise 144.000 kilomètres dans les rocs de Melbourne sans un accident. Pendant les sept ans où elle fit office de « livreuse »



Trois membres du Club et leurs machines.



Des membres du Club se promènent.



Mme Mattei, première femme en Australie qui fit de la motocyclette, et sa fille Carmen Lodge.



Miss Jane Harrison entretient et prépare elle-même sa machine.

de la Croix-Rouge, elle transporta de tout sur sa moto, des tondeuses de pelouse aux canards vivants.

Quant à Evelyn Aitcheson, c'est

un guidon et non une cuiller d'argent qu'elle dut avoir comme cadeau de naissance; elle travaille dans les tricots à la machine. A 15 ans, elle emprunta une bicyclette à un voisin, la dirigea dans les jambes d'un agent de police, puis fit des économies jusqu'à 19 ans pour acquérir sa première moto. Pour son 21^e anniversaire, ses parents lui firent présent d'une voiture qui, pour une raison ou pour une autre, resta toujours au garage, tandis qu'on entendait dehors le grondement du moteur de la machine à deux roues d'Evelyn; en définitive, la voiture fut donc vendue. En 1941, alors que la jeune fille ne pouvait obtenir assez d'essence pour une telle excursion, elle se rendit à Sydney et retour — 1.920 kilomètres y compris un détour par les Montagnes Bleues — en vélo. Sa présente machine est la neuvième.

Les sorties favorites des membres de ce club d'intrépides ont lieu à Pâques et à Noël, sur route ou sur piste; le dernier record de cette catégorie, bien au-dessus des limites d'une voiture, fut de 18 kilomètres en 220 tours, de quoi qualifier l'adresse des motocyclistes les plus endurcis.

Carmen Lodge conduisit les jeunes filles sur la plus mauvaise partie de la piste, à la nuit. Le matin venu,

elles avaient besoin de provisions qu'il fallait quérir à la ville la plus proche, soit à 18 kilomètres plus bas, mais quand elles virent le chemin qu'elles avaient parcouru, elles préférèrent avoir faim plutôt que de recommencer.

Parfois au weekend il leur arrive d'être les invitées de l'un ou l'autre des clubs de motocyclistes masculins, lorsque ceux-ci prennent part à des courses, et la soirée se termine par des danses. Parfois, elles se rendent, toujours en moto, au mont Evelyn, avec masques et gants, à la recherche d'une « ouvrière » pour la ruche du club.

Ce club est sans doute le seul au monde pour avoir été bâti presque entièrement par un membre et, qui plus est, une femme.

L'architecte amateur en est Carmen Lodge. Elle commença par acheter un bungalow préfabriqué moyennant la somme de 6.910 francs, l'installa sur son terrain avec des briques comme il convient, aménagea un poêle à bois, des étagères et autres ustensiles de cuisine. Ensuite, elle acquit une carrosserie d'autobus qui, dressée contre la paroi de la cuisine, fut convertie en chambre à coucher. La place du chauffeur devint penderie et placard; les sièges des couchettes.

Carmen construisit alors un salon de repos en bois qu'elle eut par lots de 345 francs à la Commission des Liquidations et le transporta dans une voiture à remorque. Elle fit le toit, le parquet, l'alignement des murs — tout, excepté la cheminée préfabriquée — absolument par elle-même, lors des weekends ou des vacances.

Des caisses d'emballage lui fournirent les matériaux pour le mobilier. Même les carpettes de mouton viennent d'animaux qu'elle dépeça et les coussins sont bourrés de laine de ceux qu'elle tondit!

L'ambition personnelle de Carmen est de remporter le record de motocyclette de Perth à Adélaïde, parcours de 2.720 kilomètres, pour la majeure partie dans une région désertique, rarement traversée de bout en bout, même par des automobilistes. Ses prouesses passées permettent de penser qu'elle réussira.

A la poursuite du rendement

Lorsqu'on voit défiler en course, aux côtés des bolides classiques familiers à nos yeux, certaines machines que leurs propriétaires ont modifiées plus ou moins profondément, on ne se doute guère du travail que cela représente. Que d'ingéniosité, de calculs, de tâtonnements, d'heures de veille et de déboires avant d'en arriver à un résultat positif.

L'Avignonnais Pierre Berlie est un de ces éternels chercheurs et nous souhaitons que son labeur incessant et son habileté soient récompensés.

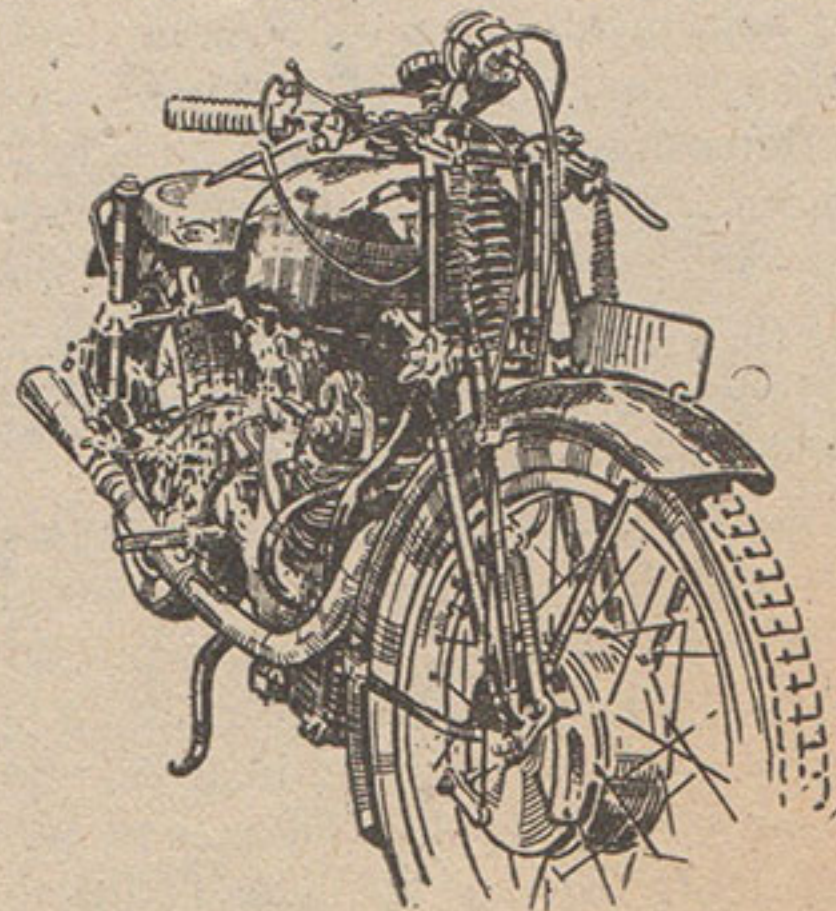
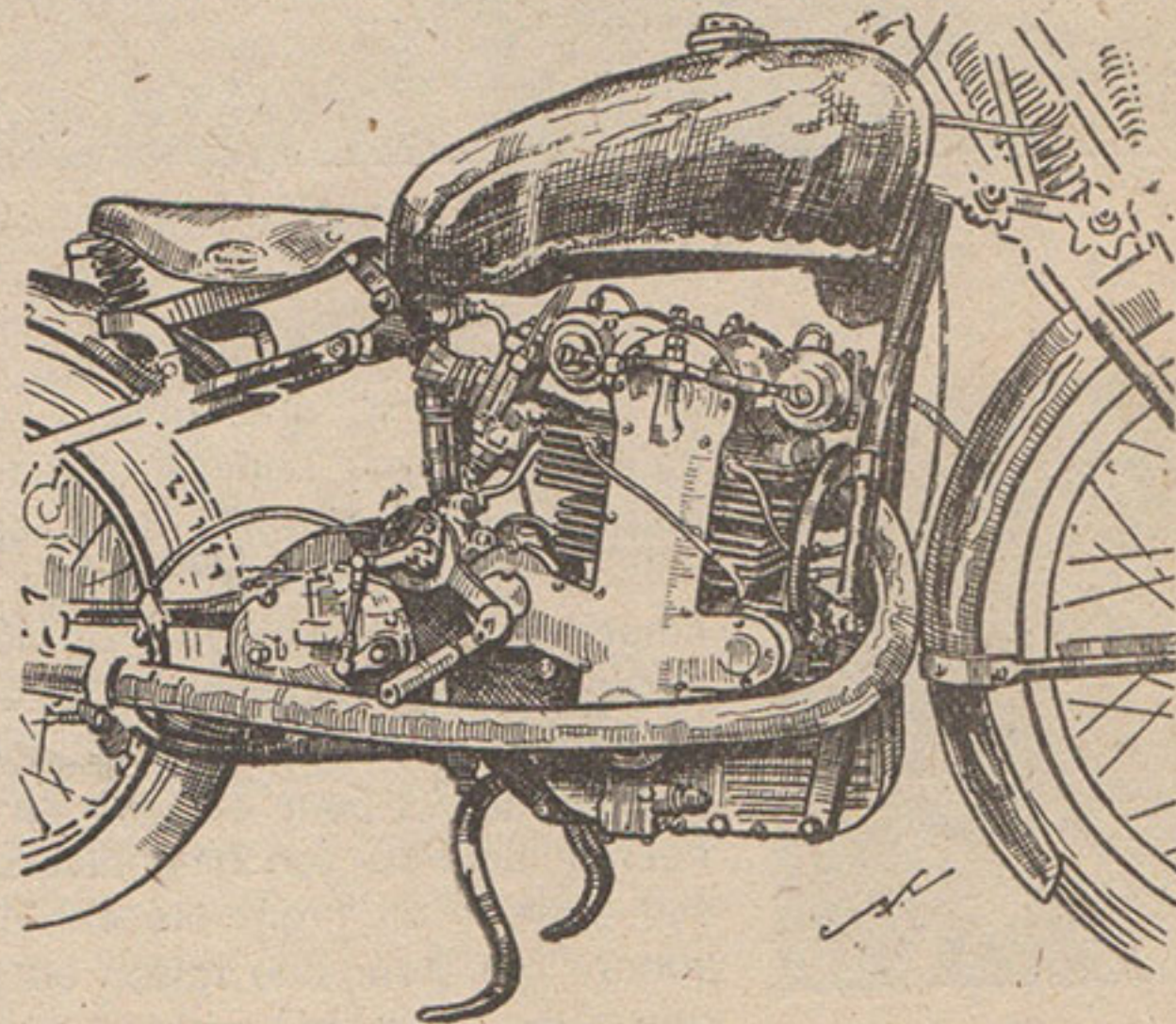
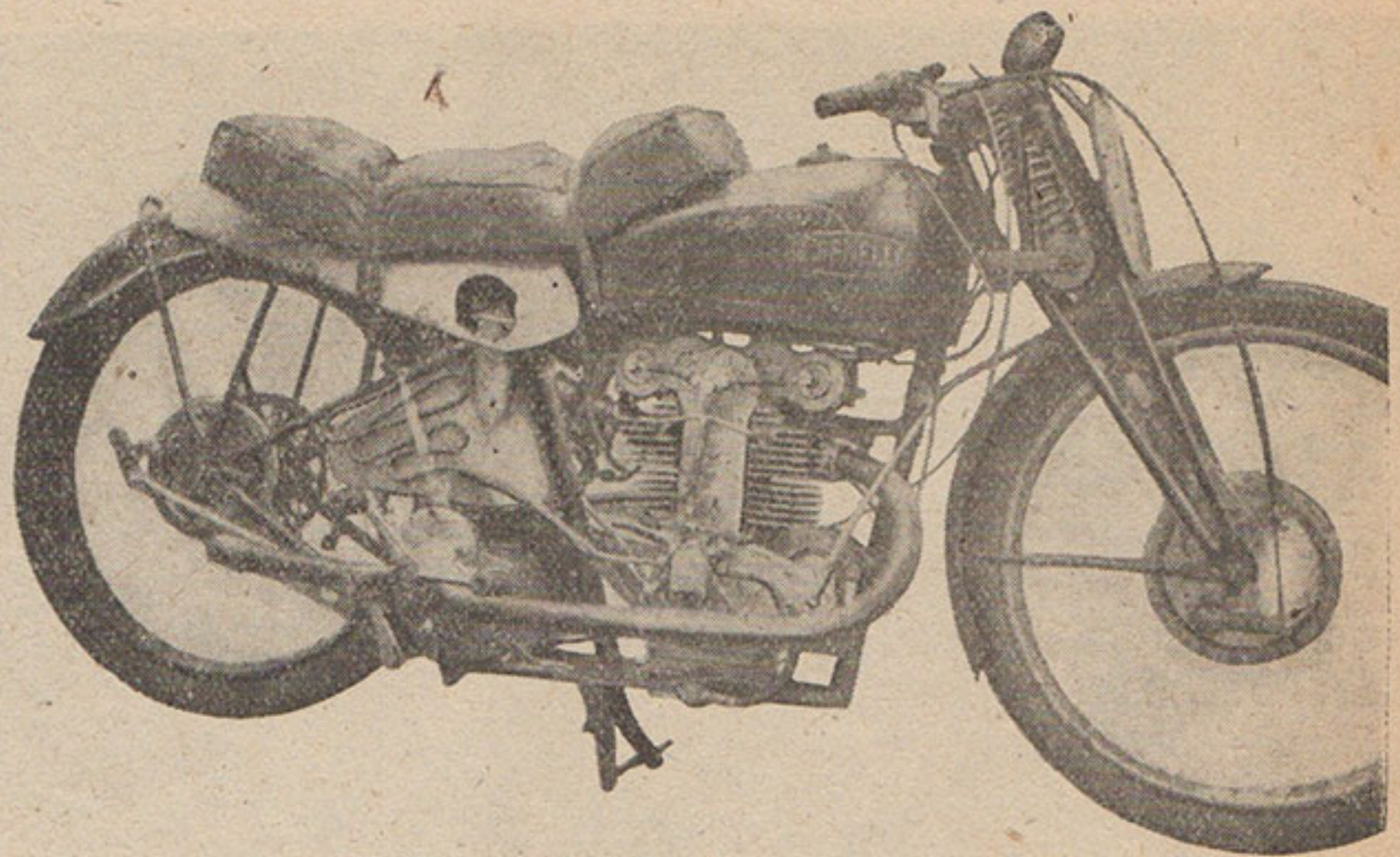
Ce spécialiste de la machine rapide et des grands prix internationaux vient de terminer deux machines qui, avec la Vélocette, complètent son écurie de course.

Qui donc reconnaîtrait dans ce volumineux double A.C.T. le classique 175 cmc. Benelli ? Du moteur original il ne subsiste que les carters inférieurs, l'embellage et les boîtiers de commande de l'A.C.T. Tout le reste, du dessin à l'usinage en passant par la confection des modèles, est du travail « maison ». Le volumineux cylindre carré aux larges ailettes est en alliage léger chemisé, il est surmonté par une imposante culasse en alliage également, comportant de larges orifices d'admission et d'échappement ; notons que les ressorts de soupape en épingles sont logés dans des cavités venues de fonderie.

Le circuit de graissage original a été conservé, on remarquera que la tubature de retour au réservoir zigzague sur celui-ci et forme radiateur. La boîte à quatre rapports est de construction française, c'est une des meilleures existant. La selle a été remplacée par un long coussin, donnant à toutes les positions un confort égal ; le compte-tours bien en vue sur le centre du guidon.

Cette machine qui a, il faut le dire, fière allure et un cachet particulier, est en période de mise au point. Grâce au merveilleux refroidissement, aux larges sections de passage de gaz, elle aurait atteint un régime de beaucoup plus élevé que celui d'origine.

Sur le même dessin, Pierre Berlie a réalisé un 250 cmc. double A.C.T. avec un Benelli à suspension arrière



●
*Qui donc
reconnaîtrait
dans ces
machines
la mécanique
d'origine ?*
●

et boîte d'origine. Comme pour le 175 cmc. il a été conservé du moteur seulement les parties basses, les boîtiers et pignons d'entraînement de l'A.C.T., carburateur incliné également, avec cette différence : sur le 250 cmc. la cuve est fixée sur le tube de selle et reliée au corps du « carbu » par tuyauterie souple. Fourche classique à ressort central et ressorts compensateurs type « Norton ». Le moyeu avant de grand diamètre est en alliage léger, frété acier, avec ailettes de refroidissement au centre et prise d'air sur le côté.

Ce moyeu dessiné et réalisé par Berlie doit être commercialisé.

En résumé, deux belles machines tout à l'honneur de leur réalisateur, en période d'essais et qui doivent, nous lui souhaitons, tenir ce qu'elles promettent.

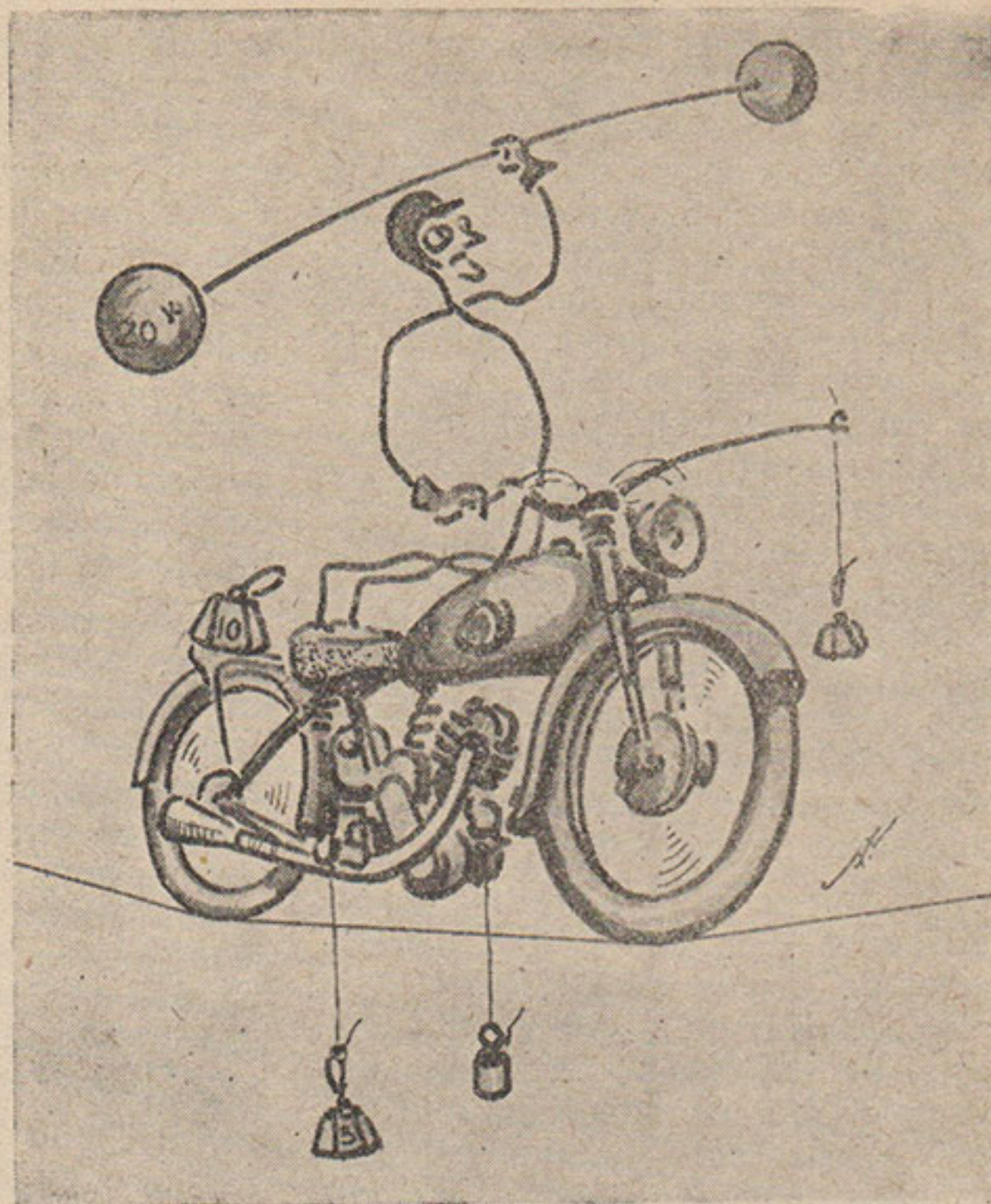
J. PORTE.

L'ÉQUILIBRE

Nous devons à M. Josué, dont on connaît la part prise à la fabrication de la Gima, cette étude sur l'équilibre des motos.

Nous avons pensé à l'interroger en raison des particularités très personnelles de ce cadre.

On constatera avec plaisir, que M. Josué est resté très objectif. Que dans cette étude, il ne s'est pas laissé influencer par ses tendances personnelles et a vraiment traité le problème sous tous ses aspects.



Nos machines, ensembles harmonieux, se composent néanmoins de deux parties dont la technique est essentiellement distincte : le moteur, d'une part; de l'autre, la partie cycle.

Un article paru dans un numéro récent de ce journal a traité de l'équilibrage des moteurs. Je me propose de noter quelques réflexions sur l'équilibre de la machine elle-même.

Au sens strict du mot, une moto équilibrée est une machine qui a son centre de gravité situé dans son plan médian.

Au sens large, on entend par équilibre d'une moto, non seulement une répartition correcte des poids, mais on désigne par là une moto dont la tenue de route est bonne.

Je ne songe pas à indiquer aujourd'hui une solution à ces questions : elles ne peuvent se traiter dans l'absolu, et cela ne présenterait aucun intérêt pour les usagers de la moto. Je crois plus utile, pour cette fois, de situer le problème et d'en poser les données.

Il est incontestable que la technique des cadres — comme celle des châssis, dans l'automobile — n'a pas progressé aussi vite que celle des moteurs. Les moteurs, dans chaque type, ont acquis depuis longtemps un

certain classicisme. Quand nous voyons apparaître sur le marché une technique nouvelle, flat-twin, twin-vertical, par exemple, nous constatons que, de plus en plus, seules des dispositions de détail, des modalités d'exécution différencient les moteurs des diverses maisons. Il faut y voir la marque d'un perfectionnement élevé. Il en est tout autrement pour les cadres : on voit toutes les formes, tous les genres de cadre, de suspensions avant et arrière. Il n'est même pas question de voir dominer en fait une technique; et pendant longtemps (aujourd'hui encore) seule la mode a compté. Par exemple, le cadre double berceau, auquel on a voulu trouver toutes les qualités, a subi une sérieuse éclipse. La fourche parallélogramme a perdu un terrain considérable devant les systèmes coulissants avant même que beaucoup d'entre eux soient au point. Autre exemple : aucun système de suspension ne prévaut par ses qualités propres; quand on choisit une suspension arrière, on pense à des problèmes d'ordre pratiques plus qu'à des données techniques pures. On pourrait multiplier les exemples et cette diversité foncière, ces différences énormes dans des machines qui ont chacune leurs caractéristiques, prouvent que la technique du cadre — comme celle

du châssis — en est aux tâtonnements empiriques.

Par contre, l'étude d'un moteur est chose scientifique (avec les instruments de contrôle nécessaires). La mécanique a ses lois chaque jour mieux connues et mieux appliquées. La métallurgie fait des progrès incessants (à l'étranger surtout) : on connaît un moteur, on le chiffre, on établit à l'aide d'appareils précis ses courbes de puissance, de rendement thermique, de couple, de consommation; on peut connaître la température de ses organes, on mesure la résistance de chaque pièce et on connaît l'ordre de grandeur des efforts auxquels elle est soumise. Les essais prolongés précisent les points faibles. Le technicien constate des résultats ou des chiffres tangibles, évidents, indiscutables. Certes la mise au point exige des tâtonnements en fonction même des caractéristiques particulières que l'on recherche, mais ils sont de moins en moins nombreux et le technicien du moteur sait au moins dans quel sens il doit travailler tel ou tel problème.

Rien de cette rigueur scientifique pour le cadre et la tenue de route. Plus de banc d'essai; pas d'appareils de mesure ou de contrôle, mais les impressions personnelles de tel ou tel essayeur. Les raisonnements, partant

souvent de bases inexactes, tombent à faux. Les chiffres dictent la plupart du temps des énormités à ceux qui veulent uniquement s'y fier, car ils partent de données erronées. Pas un spécialiste de la question n'est d'accord avec un autre. J'ai trouvé des erreurs flagrantes dans chaque étude lue sur la question. Bien pis, on a vu, avant 1939, telle grande maison réussir magnifiquement la tenue de route de ses 500 cmc., et rater radicalement celle du modèle correspondant en 350 cmc., alors que, de toute évidence, les deux séries de machines avaient été étudiées par les mêmes techniciens. On peut en conclure qu'ils n'avaient observé aucune donnée scientifique sérieuse pour l'établissement de ces motos.

Bien sûr, on peut chiffrer les caractéristiques d'un cadre, tout comme celles de la plus vulgaire barre d'un quelconque métal — cela n'est pas sans intérêt. Mais les conditions d'emploi réel changent du tout au tout, et elles sont très mal définies, car elles dépendent de facteurs qui, pour la plupart, échappent au constructeur et relèvent du client. De plus, un cadre peut être suffisamment robuste et bien compris et donner une machine détestable sur la route, car les qualités techniques d'une moto s'apprécient, mais ne se chiffrent pas.

* * *

Le problème étant ainsi présenté, essayons d'en préciser les données.

Voyons dans l'ordre :

l'équilibre,
la répartition des poids,
la tenue de route.

L'équilibre, c'est l'état de repos d'un corps soumis à des forces qui s'annulent.

Cette définition ne peut s'appliquer qu'à la moto étudiée statiquement; les problèmes de l'équilibre de la machine en marche, les plus intéressants, sont du ressort de la tenue de route.

On peut avoir deux sortes d'équilibres que j'appellerai l'équilibre parfait et l'équilibre réalisé.

Nos machines comportent un certain nombre d'organes dont le centre de gravité se trouve situé dans le plan médian de la moto, tels sont le phare, le réservoir, les garde-boue, la selle,

le moteur s'il est bien étudié. Il n'en est pas autant des roues à cause des tambours de frein s'ils sont sur un côté du moyeu (ce qui est regrettable surtout pour la roue avant), la chaîne, sacoche, accus, etc.

Une moto dotée d'un équilibre parfait serait celle où chaque organe serait ou central, ou aurait un contre-poids disposé par rapport au plan médian de façon telle que le centre de gravité des deux pièces se trouverait, lui, dans le plan médian.

Une telle machine présenterait de sérieux avantages, mais elle est, en fait, à peu près irréalisable; et nous pouvons nous contenter d'un équilibre réalisé, celui d'une moto dont le centre de gravité se trouve dans le plan médian, les deux conditions suivantes devant être impérieusement observées. 1° Le centre de gravité des organes lourds : moteur, boîte de vitesses, réservoir d'essence, selle (avec le pilote) doivent être dans le plan médian.

2° Les deux roues doivent être rigoureusement dans le même plan et ce plan doit coïncider avec le plan médian.

Une moto dont le centre de gravité serait situé dans le plan médian, mais qui ne réaliserait pas ces deux conditions, ne constituerait qu'un assemblage de défauts et de déséquilibres se corrigeant les uns les autres; on devrait craindre les pires déboires.

Quand les motocyclistes parlent de machines bien équilibrées, il faut souvent comprendre qu'il s'agit de motos dont la répartition des poids est favorable. Comme cette acception du terme « équilibre » est fréquente, voici quelques mots sur la question :

Construire une moto, ce n'est pas assembler les divers organes au hasard, ni au mieux des commodités ou des diverses combinaisons réalisables. Il faut obtenir une répartition des poids correcte, en tenant compte, bien entendu, de toutes les autres caractéristiques de la machine et des résultats recherchés.

La répartition des poids se matérialise par la position du centre de gravité de l'ensemble par rapport aux points de contact des pneus sur le sol. On peut chiffrer cette position par la hauteur du centre de gravité au-dessus du sol et le rapport des longueurs que détermine, sur la ligne des points de contact des pneus au sol, une perpendiculaire abaissée du centre de gravité.

Deux remarques à ce sujet :

— Deux machines peuvent comporter une répartition des poids identique sans qu'il faille attribuer à cette donnée commune exactement la même influence dans la tenue de route, si la distribution des masses pesantes est différente dans les deux dessins.

— Une répartition des poids s'étudie soit moto seule, soit avec un pilote d'un poids donné, par exemple, le poids du technicien qui étudie lui-même la machine; on ne peut tenir compte des différences de poids des pilotes éventuels. Certes, la tenue de route peut varier un peu; mais ce n'est pas suffisant pour être gênant sur une machine correcte. De plus, chaque pilote a sa manière de conduire qui, souvent, lui est dictée tout autant par son physique que par ses habitudes ou ses manies. Cela explique un peu pourquoi il est bien difficile de trouver deux avis identiques sur une même machine.

Le transport d'un passager sur le porte-bagages complique le problème. C'est une servitude dont le technicien doit s'accommoder; il est évident que l'usage du tan-sad ne peut améliorer la tenue de route d'une machine correcte, tout au moins. Mais, si la position du porte-bagages est bonne, et le siège pas trop surélevé, si le passager sait se tenir, on ne rencontre aucun inconvénient majeur à user du tan-sad dans des conditions normales, même sur une moto légère, car il est bien évident, dans cette question, que le problème du transport du pilote — et du passager — se simplifie d'autant que la moto, par elle-même, est plus lourde.

L'équilibre et la répartition des poids sont les deux conditions préliminaires de la tenue de route. Mais, même réalisées correctement sur une machine, elles ne permettent pas de préjuger favorablement de la tenue de route. Il y a beaucoup d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte. Voici quelques-uns des principaux :

- Dimension des pneus, leur sculpture, leur pression.
- Le poids des roues.
- La chasse de la fourche, son angle d'attaque.
- Le poids de l'ensemble pivotant de direction.
- Les roulements de direction.
- La suspension avant.

— Certaines caractéristiques du moteur, dont il faut tenir compte : régime, puissance, vibrations, etc. On peut faire varier la tenue de route d'une machine en changeant de genre de moteur, même si les deux moteurs pèsent le même poids ; on en a vu un exemple célèbre sur une 350 cmc. française avant 39.

— L'attache de la selle dont le point de pivotement doit n'avoir aucun jeu.

— La suspension de la selle, sur les cadres rigides surtout, qui détermine grandement l'adhérence de la roue arrière.

Dans cet ordre d'idée, on peut dire que la suspension arrière améliore presque toujours la tenue de route, à condition toutefois qu'elle soit parfaitement réalisée.

— Les caractéristiques du cadre, qu'il s'agisse d'un cadre rigide ou d'un cadre suspendu. C'est vraiment là un des facteurs essentiels de la tenue de route. Les constructeurs qui font beaucoup d'efforts sur d'autres points négligent trop leurs cadres. Si vous voulez avoir une idée de la tenue de route d'une machine, regardez d'abord le cadre. Il doit assurer votre sécurité par sa solidité et par sa réussite technique. Notons que si on peut tolérer une certaine élasticité verticale à un cadre non suspendu, il faut obtenir une rigidité transversale absolue dans tous les cas, y compris dans un cadre à suspension arrière.

Je passe sous silence dans cette énumération rapide tous les facteurs secondaires d'étude ou de construction, tous importants sinon indispensables, car, effectivement, la réalisation d'une machine doit nécessairement s'ajouter à la perfection de sa technique.

J'insiste sur ce point. Une chose est certaine : aucun de ces facteurs, même le plus déterminant, ne peut à lui seul donner un bon résultat. Aucun ne peut, dans l'absolu, se voir attribuer des caractéristiques définies, immuables, convenant à toutes les machines. Chacun doit être étudié, établi en tenant compte de tous les autres, et cette relativité dans l'interdépendance est elle-même infiniment variable. C'est bien là la grande difficulté du problème.

Néanmoins, le problème de la tenue de route peut, et doit, se solutionner scientifiquement. On peut déterminer à l'avance la tenue de route à obtenir, et on l'obtient, en dosant à son gré : stabilité, maniabilité, résistance au

dérapiage, facilité de conduite, etc. La réciproque prouve la véracité de ce que j'avance, car un technicien compétent peut, avec de l'observation et de la réflexion, juger exactement la tenue de route d'une moto, mieux même qu'en la pilotant, car un essai ne peut tout dire et ne « parle » pas aussi bien que les chiffres. L'inconvénient de juger de la tenue de route seulement par des essais, c'est le manque total de rigueur scientifique de nos impressions. Au début, toute moto nouvelle nous dépayse en fonction même de nos habitudes antérieures ; ensuite, nous ne sommes plus capables de juger sainement une machine à laquelle nous nous sommes déjà faits. Cela nous explique que nous rencontrons souvent des motocyclistes qui trouvent parfaite la tenue de route de machines anciennes et bien médiocres ; il est vrai qu'ils n'ont peut-être jamais connu autre chose.

Il faut dire aussi qu'il est enfantin de juger une machine en la soumettant à quelques acrobaties inutiles. Une moto peut, à cause peut-être d'un défaut, convenir à telle ou telle acrobatie, et n'être qu'une détestable routière.

Terminons en disant que l'on peut, en étudiant une moto, adapter la tenue de route à des besoins différents ou spéciaux.

Je distingue deux tendances : la tenue de route « sportive » de nombre de machines de course et la tenue de route « à tout faire » convenant à toutes les motos de tourisme ou de sport d'utilisation courante.

La première catégorie s'adresse à des conducteurs d'élite, à des coureurs qui « font » leur tenue de route. Ils sont assez adroits, assez fins pilotes, assez audacieux pour cela. Ils ne recherchent pas l'agrément, mais avant tout la performance possible. Il est bien certain qu'un conducteur comme White, avant 1939, surnommé le dérapeur, aurait dédaigné une direction auto-stable. Ceux qui l'ont vu en course n'oublieront pas la maestria avec laquelle il façonnait littéralement la tenue de route de sa machine ; avec quelques nuances, on pourrait en dire autant de tous les grands champions. Je pense que le commun des mortels, qui ne constituent pas précisément à mes yeux une pépinière de futurs champions, ne sont pas aptes à utiliser ce genre de tenue de route, et que, d'ailleurs, cela ne convient pas sur n'importe quel parcours, dans n'im-

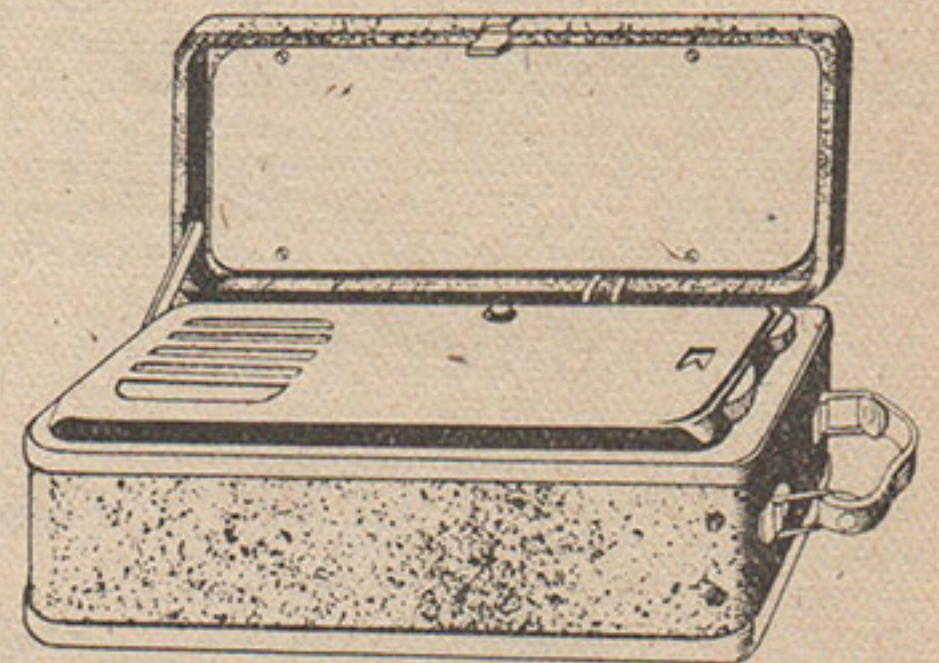
porte quelles conditions. Mieux valent les motos, comme certaines machines auto-stables actuelles, qui restent accrochées à la route, faciles à mener, se redressent seules sans brutalité, avec précision, dans les plus mauvais passages, permettent les virages à toutes les vitesses, à tous les angles d'inclinaison tant que les parties basses du cadre ne touchent pas le sol, et cela, sans interventions ni acrobaties spéciales de leur conducteur. Ce sont ces machines-là qu'on doit dire parfaitement équilibrées et ce sont celles qui permettent d'utiliser au mieux les chevaux nombreux que les techniciens ont su mettre dans nos moteurs modernes.

P. JOSUÉ

RADIO-CAMPING

La radio est tellement entrée dans les mœurs, on peut si malaisément se passer de musique ou d'informations que nombre de campeurs déplorent de ne pouvoir emmener leur poste avec eux.

Ils jalourent les Américains et leurs « portatifs », ignorant que des appareils de réception existent également chez nous qui fonctionnent sans le secours du courant secteur.

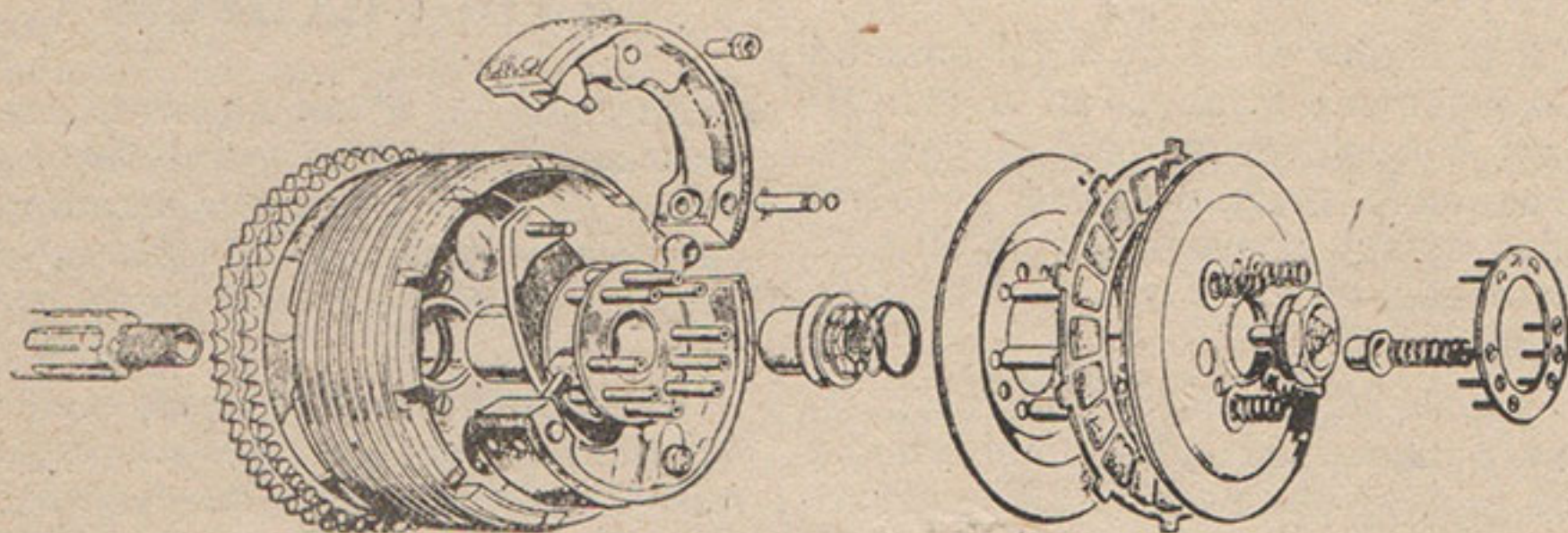
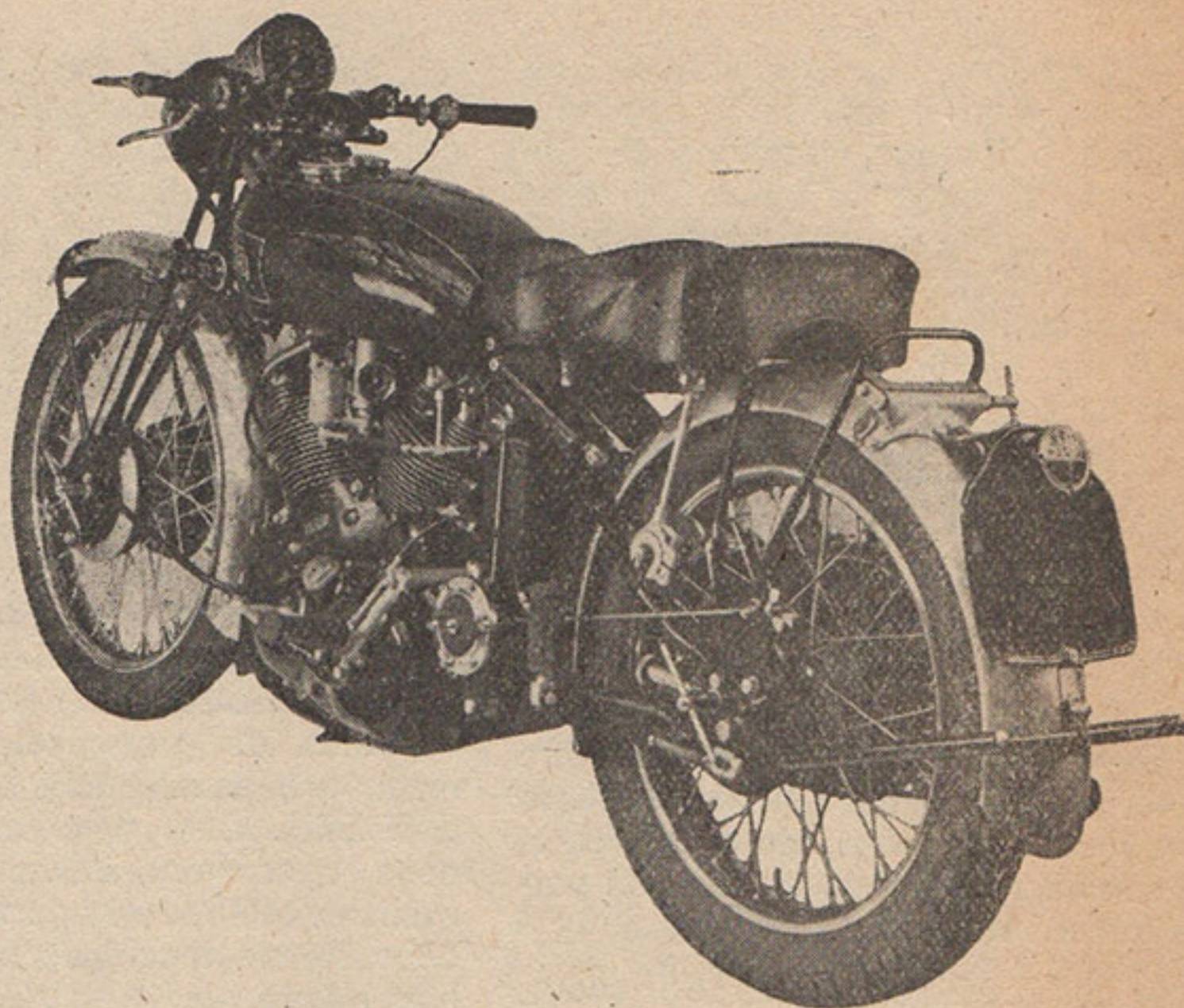


L'entreprise artisanale de radio-électricité nous a, en effet, confié quelques jours un poste à pile équipé de quatre lampes-tube miniatures que nous avons essayé avec agrément. Facilement transportable, il mesure 24x11x8 cm., il suffit d'ouvrir son couvercle qui sert d'antenne pour le mettre en état de recevoir les émissions. La pile assure 70 heures d'écoute. Il est très sélectif et doit donner satisfaction aux amateurs de musique au bord de la tente. Très robustement fabriqué, il peut être transporté sans crainte et sans risque.

La Vincent HRD 998 cmc.

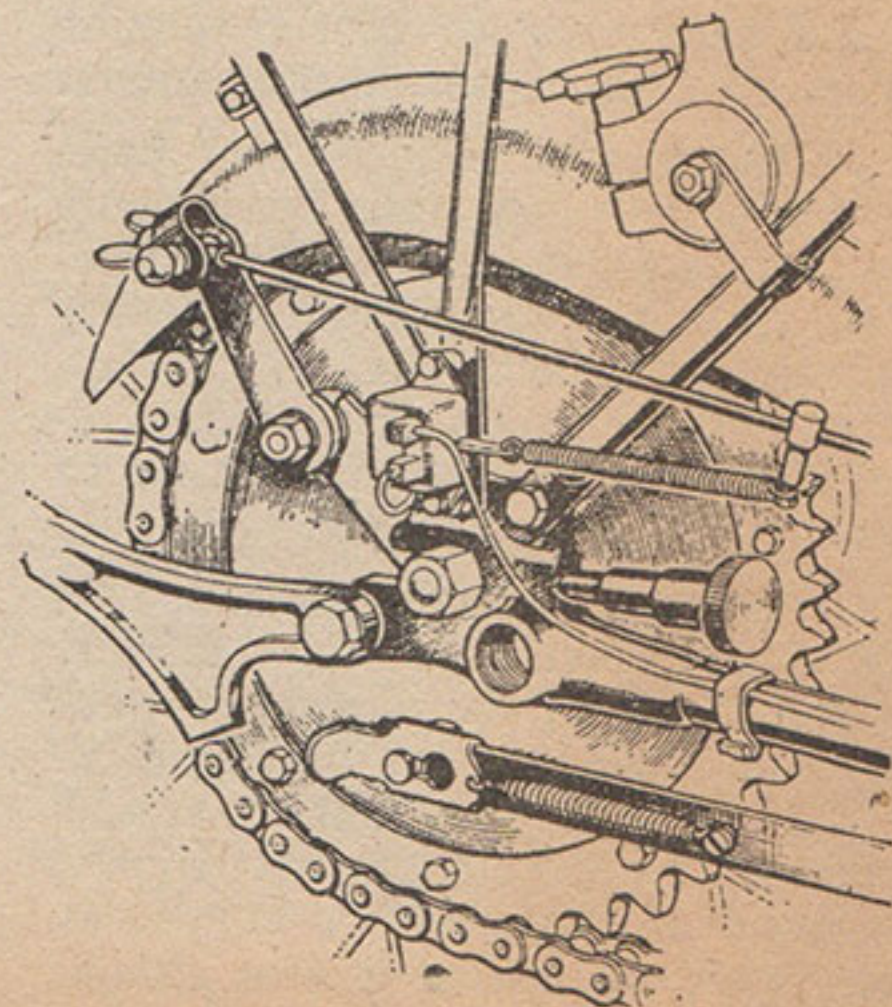
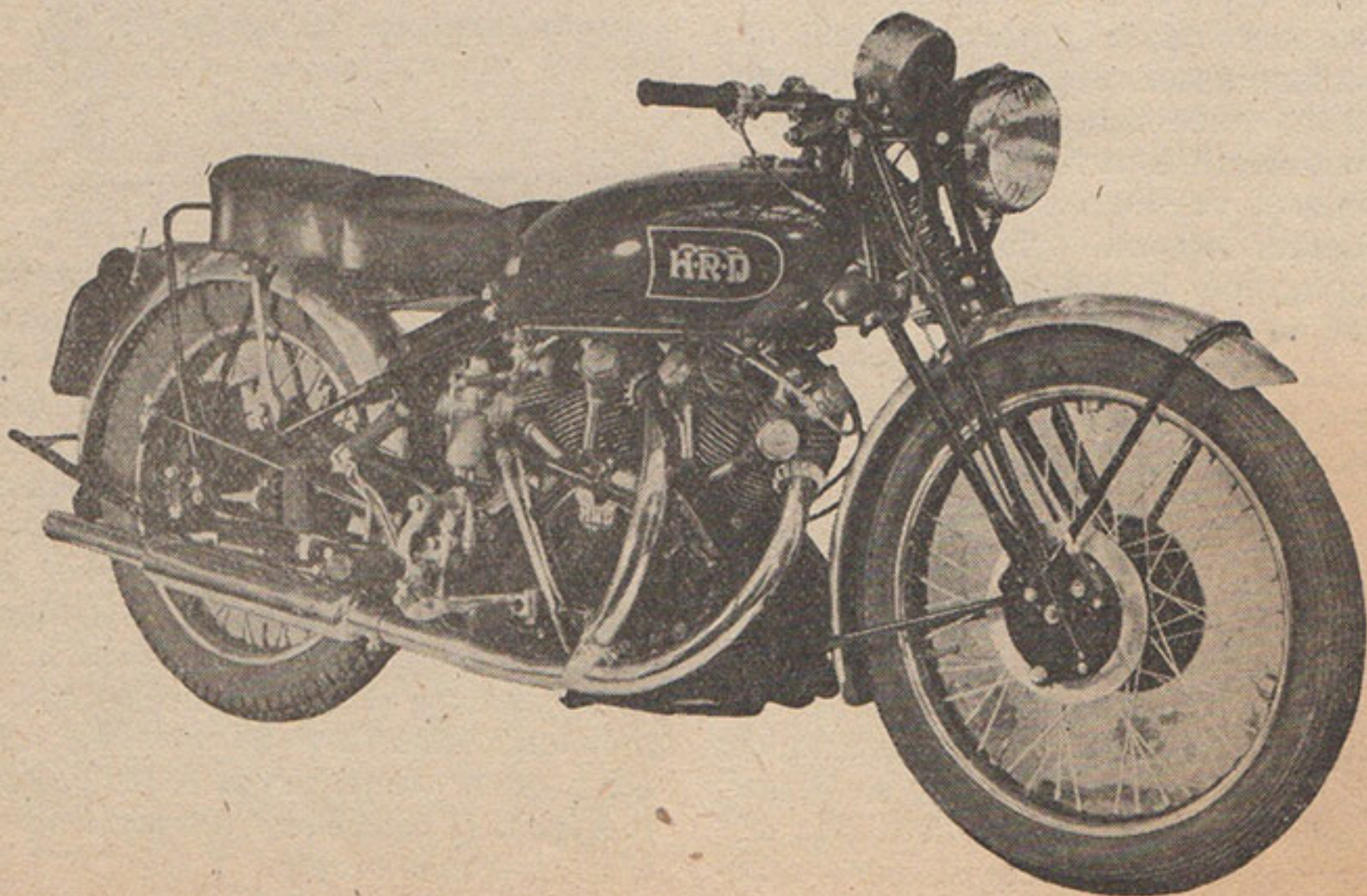
“BLACK-SHADOW”

Le constructeur de la Vincent nous a aimablement envoyé les photos de la “Black-Shadow” qui se classe dans la catégorie des 1.000 cmc. Nous sommes heureux, à notre tour, de la présenter à nos lecteurs car cette machine fait naturellement sensation dans son pays où elle bénéficie du prestige des modèles antérieurs.



Détail des servo-débrayage (ci-dessus), dont l'efficiace est fonction du régime - moteur. Ci-contre, le moyeu arrière amovible à broche, comme l'avant. Particularité : aucun outil n'est nécessaire pour ôter la roue ou réajuster la chaîne.

Une vue de trois-quarts du nouveau modèle. L'ensemble imposant est malgré tout très maniable. Le constructeur a spécialement pensé au duo et sa double selle prouve son attention pour le passager.



Le châssis de la Vincent HRD est de conception originale. La suspension AR est par cadre articulé, et pas de fourche télescopique à l'avant !!



DONNEZ-NOUS DES TRICARS

Je fais beaucoup de reproches aux fabricants, ils ne pensent guère aux artisans et commerçants qui ne peuvent pas se permettre d'acheter une voiture et qui voudraient un tri à moteur qui soit stable, grande sécurité et moins dangereux que la moto avec une remorque; et de ces tris à moteur, il n'y a que deux modèles qui soient d'une stabilité, d'une sécurité pour le conducteur et le piéton, c'est Peugeot et Monet-Goyon; mais deux constructeurs c'est peu pour ce modèle, il faudrait faire pression à Motoconfort avec son nouveau modèle 4 temps et 125 cmc., car quand il faut pleurer pour avoir un outil de travail, ce n'est pas pour parader, parce que, avouez, c'est pénible pour un patron ou un pauvre gars qui pousse un tri à pédales chargé. C'est le bagne et c'est dangereux, cela se retourne comme une crêpe; pas de stabilité, pas de freinage, c'est un danger public. Constatez vous-même qu'il n'y a pas beaucoup d'accidents avec les tris à moteur, car il y a trois freins, c'est très large, c'est stable, c'est peu encombrant et moins dangereux que la moto avec remorque, surtout quand il pleut.

RACLIN (Paris).

PRESTIGE

Je me permets de vous écrire au sujet de l'article « Prestige » paru dans le numéro 12 de *Motocycles*.

Dans cet article vous déplorez, avec juste raison, l'indifférence générale à l'égard des compétitions motocyclistes et vous en cherchez les raisons.

Il y en a sans doute plusieurs, mais je crois, pour ma part, en connaître une : le prix des places.

Pour avoir une place à peu près bien, il faut compter 350 francs. Il est difficile actuellement de sortir le prix d'un voyage et une telle somme d'un budget déjà restreint par les circonstances présentes et beaucoup de personnes, en particulier des jeunes, doivent se contenter des comptes rendus de la presse pour se tenir au courant de leur sport préféré.

Je sais que l'organisation de telles réunions nécessite de gros frais, mais je sais aussi le nombre de brassards et d'entrées de faveur distribués à cette occasion.

Je crois que c'est là une des raisons de l'indifférence que vous constatez et je trouve, avec vous, qu'il est dommage qu'un sport comme la moto soit, à cause de cette raison et comme je l'ai entendu dire bien des fois, traité de « sport aristocrate ».

P. BOULANGER (St-Pierre-d'Oléron).

Réponse. — *Votre suggestion est bonne, elle n'est toutefois qu'une donnée du problème; si l'on créait l'atmosphère voulue dans le grand public, il serait plus assidu, et les recettes plus élevées permettraient des places moins chères.*

RÉPONSE A UN ANONYME... DE NIMES

Pourquoi n'avoir pas signé votre lettre, elle n'avait pour vous rien de compromettant et, pour ceux à qui vous faites des observations, rien d'insultant. Il faut toujours avoir le courage de ses opinions.

Bien entendu, nous ne retiendrons de vos suggestions que celles qui s'adressent à nous. On dit qu'il faut de tout pour faire un monde; chez nous c'est pareil : les débutants aiment les conseils; les sportifs, les courses; les touristes, les relations de belles randonnées; les techniciens, la mécanique et les membres des clubs ont besoin de leurs comptes rendus. N'oubliez pas d'ailleurs que ces derniers sont parmi les actifs propagandistes de la moto; s'ils s'imposent une discipline, c'est pour le bien commun et font généralement du bon travail. Il est juste qu'on signale leurs efforts.

De ce fait, il en faut, dans la revue, un petit peu au goût de chacun, sans parti pris ni égoïsme. C'est pourquoi nous nous sommes imposés 32 pages de texte en sorte que chaque catégorie de motards trouve dans sa revue une rubrique à son gré, suffisamment développée. D'après la majorité de nos lecteurs nous sommes sur la bonne route et, sans négliger votre signal, nous nous y maintiendrons.

LA MOTO « EN CHAMBRE »

Qu'y a-t-il de plus beau que la moto « en chambre »? Car moi qui vous parle je pratique ce beau sport en lisant des comptes rendus et pour cause.

Telle maison vend une salle à manger tel prix, mais avec facilités de paiement.

Toutes les maisons de radio à Marseille font crédit, à quand les motos?

Comment voulez-vous que moi, modeste mécanicien à 14.000 francs par mois, je puisse acheter une machine aux prix que vous savez, alors je me contente des motos des clients ou du patron et de... *Motocycles* en attendant mieux. Ah! quelle époque!

Sylvain D.

Réponse. — *La réponse est aux maisons de crédit. Pourquoi le consentent-elles pour certains articles et pas pour d'autres? Tout le mystère est là...*

DISTRIBUTEURS ROTATIFS

Il est une question que j'aimerais voir traiter en détail dans votre revue : celle de la distribution avec ou sans soupapes.

Ne vous semble-t-il pas que la culbuterie avec ses tiges, ses ressorts, ses basculeurs, toutes ces pièces en mouvement qui s'usent, se dérèglent et font du bruit, sont d'une conception primitive qui n'a fait aucun progrès depuis trente ans et plus?

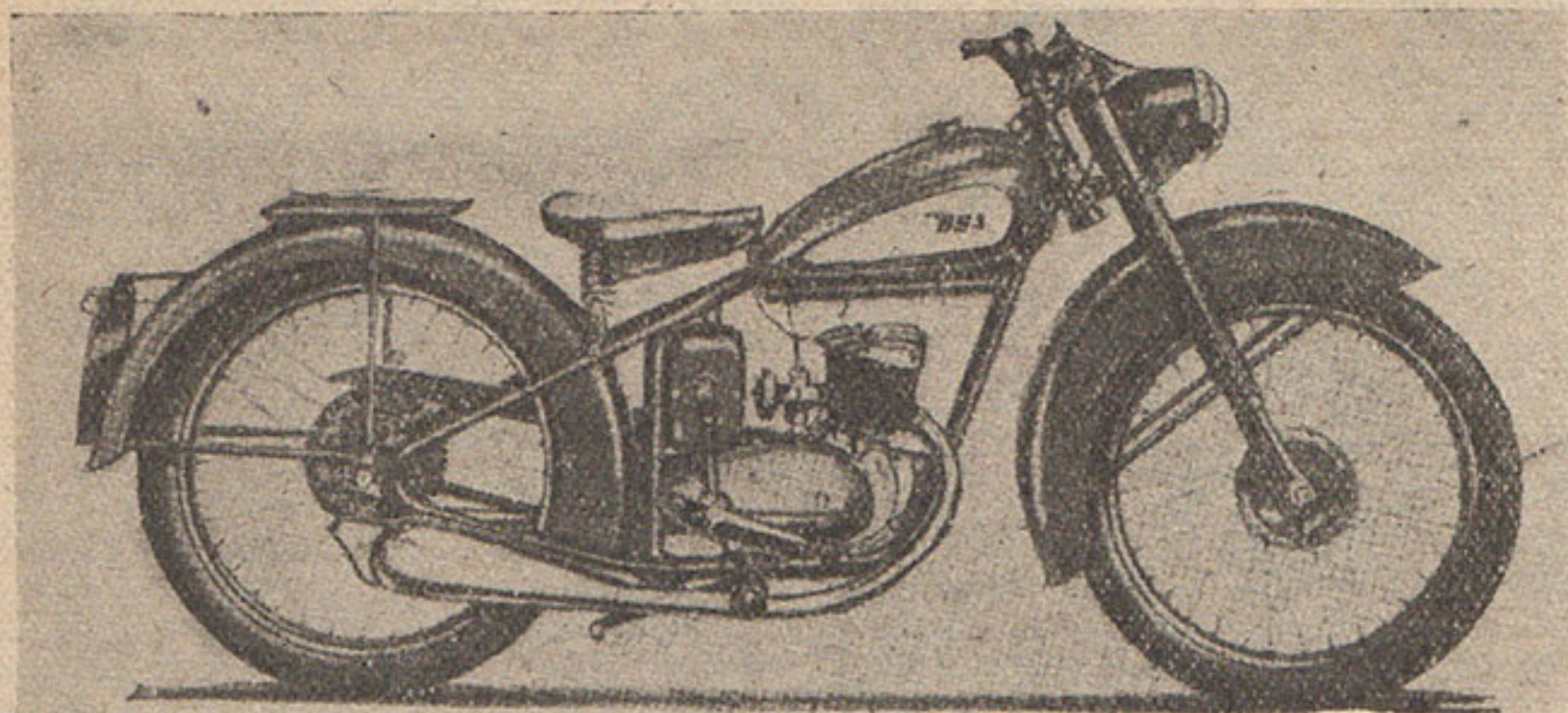
Il y a évidemment la distribution délicate et coûteuse. Pourquoi la distribution rotative n'a-t-elle pas eu plus de succès?

Les difficultés de refroidissement et de graissage qu'elle soulève ont été résolues. Il y avait au Salon, en novembre 47, deux prototypes de moteurs à distribution rotative, et Norton en Angleterre vient d'en monter une sur ses machines A.C.T.

Qu'en pensent les techniciens au point de vue simplicité, prix de revient, silence mécanique, rendement?

Réponse. — *Il y a bien 30 ans aussi qu'on essaie les distributeurs rotatifs... et pas encore de solution pratique.*

Nous avons vu pour vous



Cette petite machine dont nous avons présenté le moteur 2 temps traité en bloc-moteur dans un de nos précédents numéros, vient d'être commercialisée. Le bloc, le cadre et la ligne en font la plus belle 125 anglaise.

Pour la première fois, B.S.A. a adopté pour ce modèle un cadre soudé entièrement. Il est du type berceau et, bien que très rigide, est paraît-il plus léger que beaucoup de

ses semblables. Le bloc y est fixé en quatre points. Le bec de selle pivote sur un support soudé sur l'élément supérieur. Le réservoir d'essence est légèrement échancré à cet endroit.

Les attaches des repose-pieds, de la béquille centrale et de la pédale de frein arrière sont également soudés.

La fourche avant est du type télescopique à un ressort dans chaque élément. Elle ne comporte pas d'amortisseur. Les ressorts sont vissés en

haut de la fourche fixe et accrochés à leur partie inférieure aux éléments mobiles qui couissent sur des bagues en bronze de grande surface. Chaque élément fixe possède deux bagues et entre ces bagues un graisseur permet d'y injecter de la graisse; des feutres d'étanchéité empêchent le lubrifiant de s'échapper et interdisent l'accès aux impuretés de la route.

Le garde-boue avant est de section profonde, il est fixe, ce qui réduit au minimum le poids des organes non suspendus.

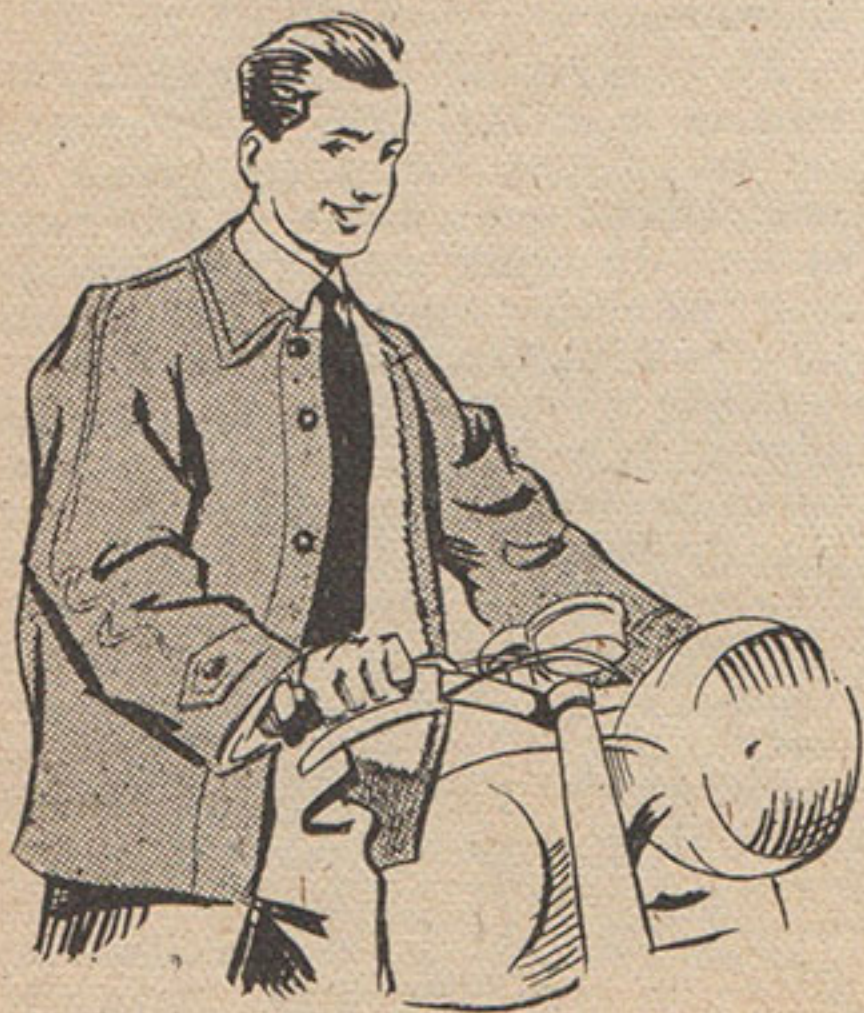
L'avertisseur est fixé à la partie inférieure du tube de direction.

Les pneus sont des Dunlop 19x2,75, le réservoir contient près de 10 litres de mélange. Le poids de la machine en tenue de route est d'environ 75 kilos. Le moteur est souple, silencieux et exempt de vibrations. La fourche télescopique accorde un degré de confort surprenant pour une si petite machine.

En résumé, une bonne motocyclette légère, de qualité et de confort anglais, bien que traitée en machine « continentale ».

La Caucasienne

Le vêtement que nous vous présentons ici à l'avantage de pouvoir être utilisé en toutes saisons grâce à sa doublure amovible.



En belle saison c'est un survêtement pratique, imperméable dans lequel on est à l'aise.

L'hiver avec sa doublure en pleine peau c'est une canadienne chaude avec laquelle on brave toutes les intempéries.

DE BONNES LUNETTES SONT NÉCESSAIRES

La maison H. Grand-Chavin-Lamy aux Rousses (Jura), spécialiste des lunettes de ski, présente une lunette pouvant servir à la fois à la moto et au ski,

Dans la moto, comme dans le ski, il faut protéger les yeux contre :

- Les rayons solaires,*
- La pluie,*
- Le vent.*

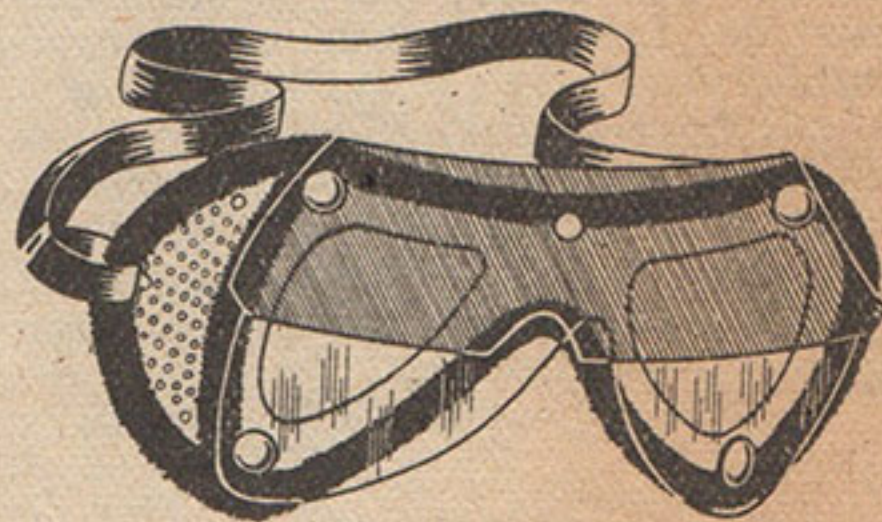
Il faut assurer un grand champ de visibilité,

Il faut éviter que les écrans colorés ne se couvrent de buée.

Il faut également augmenter la visibilité par temps couvert par l'emploi d'écrans colorés lumineux,

Il ne faut pas en cas de chute qu'elle présente un danger pour les yeux.

La lunette B.11 répond à tous ces desiderata techniques.



Basée sur le principe du double écran, la circulation d'air, ou plutôt l'aspiration produite par la vitesse, élimine la buée.

L'écran coloré citron augmente la visibilité par temps brumeux.

Le pare-soleil teinté préserve du soleil et des rayons des phares.

La forme de cette lunette parfaitement étudiée fait qu'il n'y a aucune place pour laisser entrer la pluie, ni les courants d'air, désagréables pour les yeux.

L'écran protecteur est large et permet 100% de visibilité. Son encombrement est réduit et son prix est modeste.

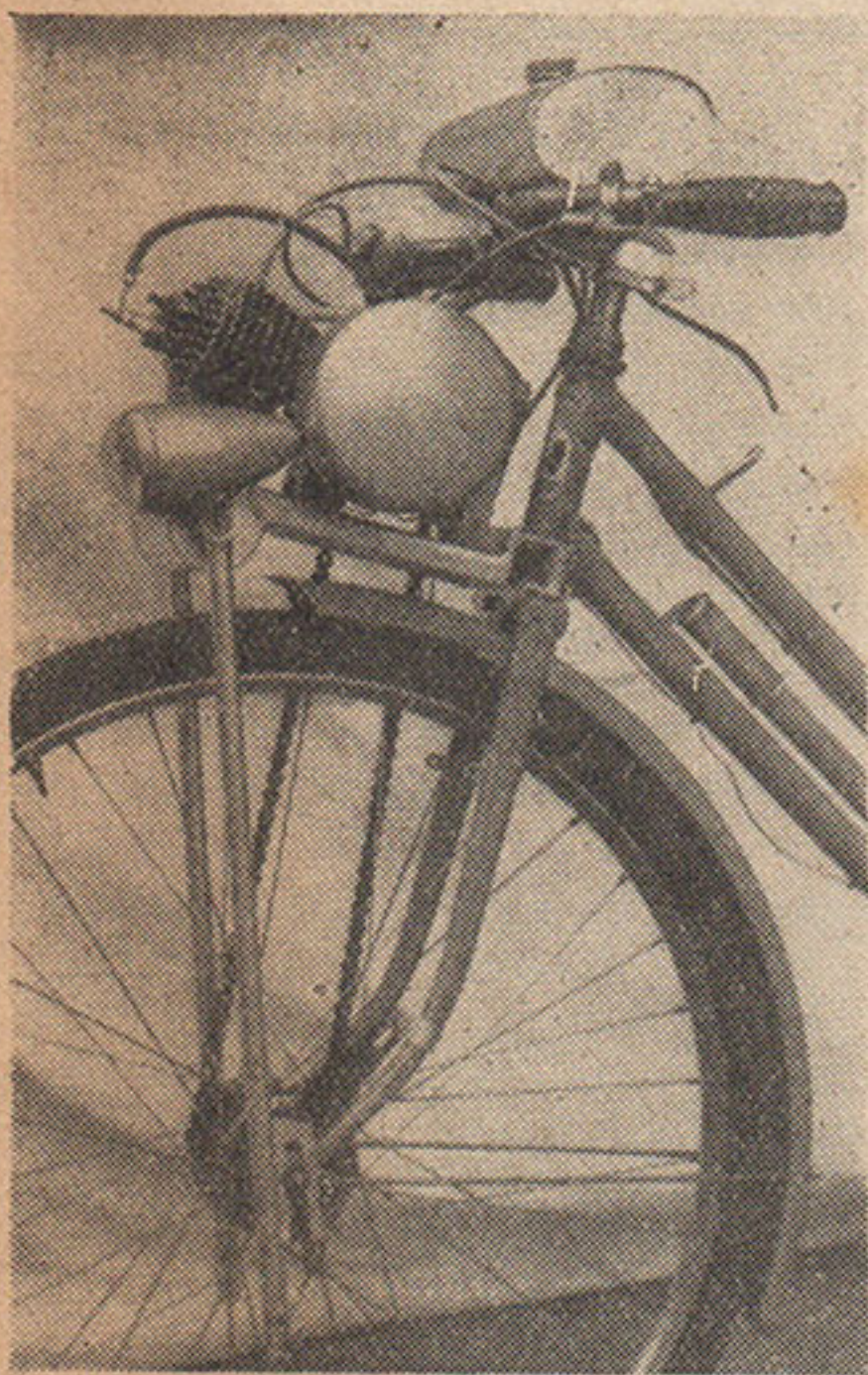
La B.11 peut se porter par-dessus des lunettes optiques.

LE MOTEUR HÉMY A TRACTION AXIALE

Les Etablissements Paul de Marne viennent de lancer sur le marché une nouvelle version du cyclo-moteur HÉMY, qui diffère du modèle connu par son montage au-dessus de la roue avant des bicyclettes.

Ce groupe propulseur est caractérisé par sa grande simplicité, sa robustesse et surtout par l'emploi de solutions on ne peut plus rationnelles, qui lui permettent d'équiper toutes les catégories de cycles sans risque de fatigue pour la fourche ou le cadre.

En effet, c'est un véritable moteur flottant (breveté) dont les vibrations sont forcément amorties, et ne peuvent



être transmises au cadre. L'ensemble moteur est fixé sur un bâti articulé, d'un côté, sur un axe traversant le pot d'échappement; cet axe est supporté par les tuyaux d'échappement qui, eux-mêmes, prennent appui sur l'axe de moyeu de la roue avant par l'intermédiaire de pattes réglables. L'autre extrémité du bâti repose tout simplement sur la tête de fourche par l'entremise de deux ressorts à boudin et d'un support fixe, en lieu et place du frein avant.

Les ressorts, en plus de l'amortissement, assurent donc automatiquement la tension permanente de la chaîne, après son réglage initial par les pattes des tuyaux d'échappement. Le réservoir d'essence en charge est fixé sur le guidon par deux colliers.

Comme on le voit, le montage d'un tel moteur est très facile. De plus, par sa position même, le refroidissement s'effectue parfaitement.

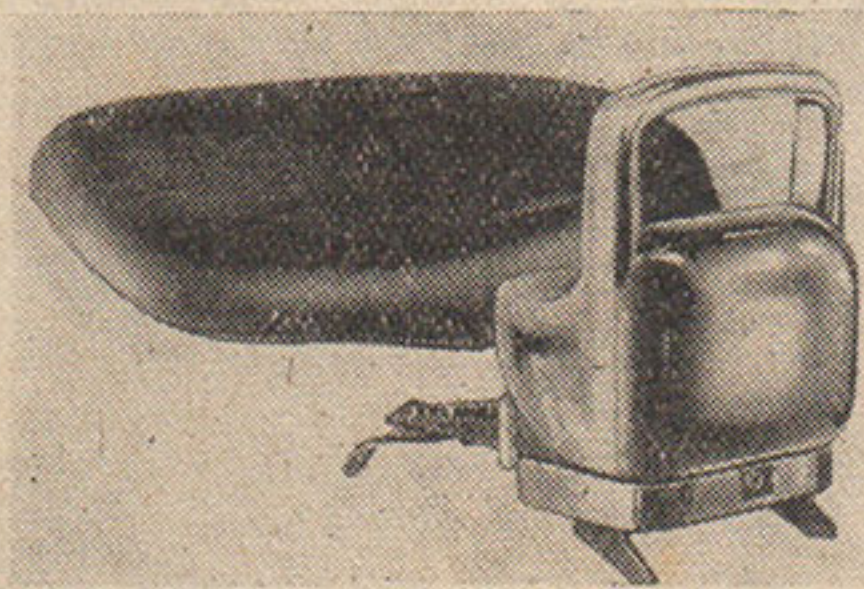
DES TANSADS

La passagère a droit à des égards... et à du confort; elle n'a pas l'agrément de la conduite, qu'elle ait au moins celui d'être bien équipée. C'est donc l'intérêt du pilote de lui choisir des accessoires de qualité afin que, gardant l'attrait du tourisme à deux, elle ne soit pas tentée de dissuader son maître et seigneur de passer à un autre genre de sport.

Au premier rang, des articles à bien choisir se trouve tout naturellement le tansad; un siège arrière bien établi, de bonne assise et de suspension excellente est indispensable.

On trouve des tansads à des prix assez variables; ceci peut-être justifié par la qualité du couvre-siège, mais aussi par le mécanisme de suspension.

Certains sièges arrière sont assez rudimentaires; ils sont certes robustes et résistent à un long usage, mais leur suspension est réduite au strict minimum et ils ne peuvent offrir le mœlleux auquel atteignent d'autres, certes plus coûteux, mais sur lesquels grâce aux combinaisons de ressorts, assez généralement réglables suivant le poids du passager, et aux amortisseurs évitant les coups de raquette, le confort est indiscutable.



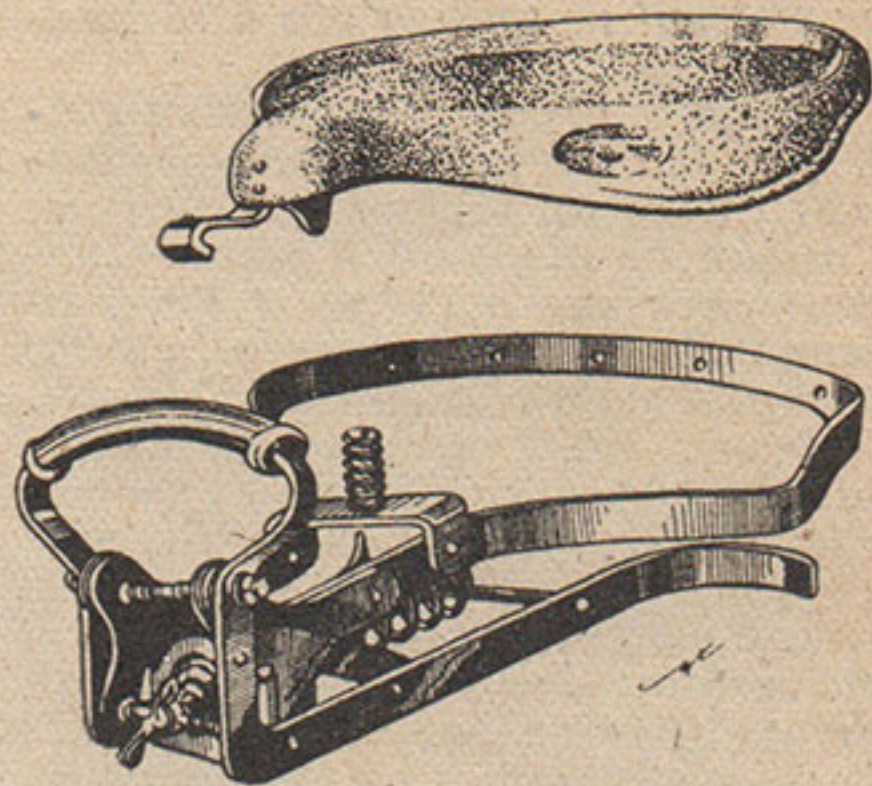
Ce tansad lyonnais est suspendu sur des blocs de caoutchouc.

Ces modèles sont le fruit d'une étude très poussée et d'une sérieuse mise au point; les articulations sont judicieusement calculées, ce qui est un problème assez complexe car il faut opérer avec un débattement très limité et éviter le talonnage dans les grands cahots.

La fabrication doit être faite avec des matériaux bien choisis, entre autres les ressorts qui ne doivent pas s'avachir et, moins encore, casser.

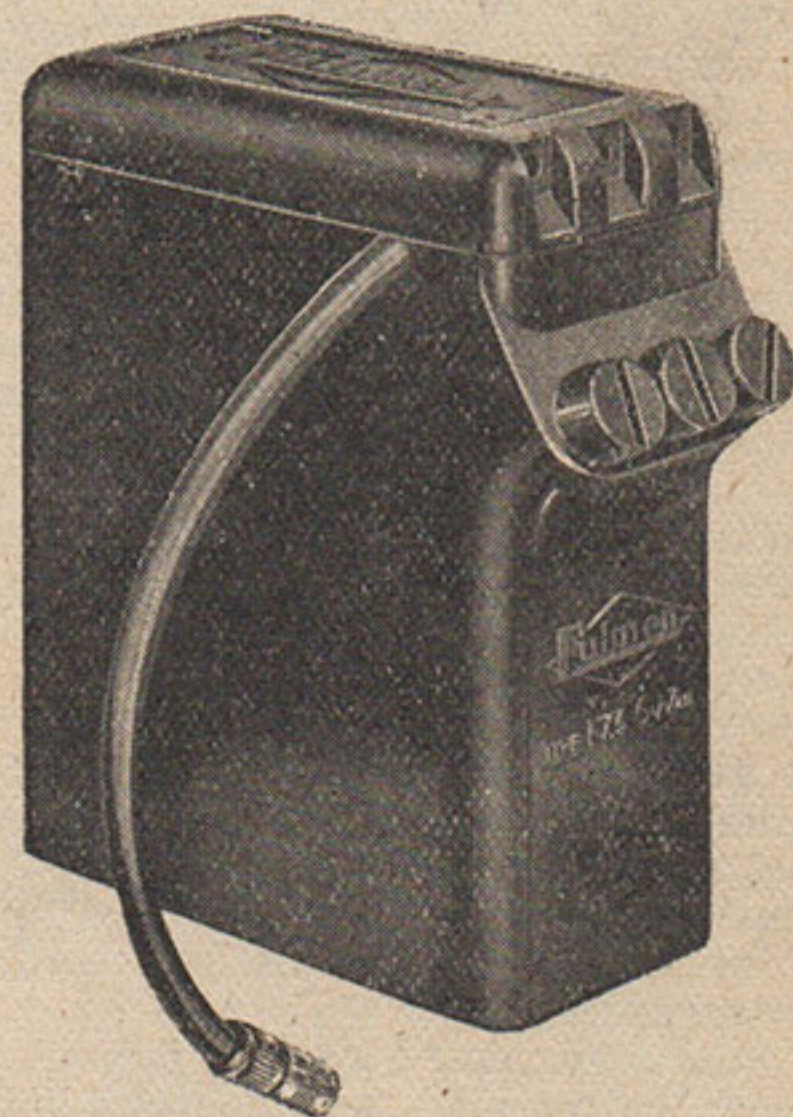
Il vaut mieux prendre, dès le début, un siège réputé quitte à le payer cher, car des expériences hasardeuses sur des appareils incomplets sont en fin de compte plus onéreuses.

Un bon conseil pour terminer : placez votre tansad le plus en avant possible, votre compagne sera moins secouée et vous-même, au guidon, conduirez avec plus d'aisance.



Voici, désossé, le tansad Méral.

UNE 7-A-H POUR VÉLOMOTEUR



A remarquer : le bouchon latéral qui évite le démontage pour rejaire le niveau.

Depuis la Libération, le vélomoteur a connu et connaîtra pendant longtemps encore une grande vogue, due pour une bonne part à sa consommation réduite et à ses frais d'entretien limités qui sont adaptés au budget du plus grand nombre. Rappelons que la production française de vélomoteurs, qui a été de 22.681 machines en 1936, a atteint 32.152 machines en 1947.

Les constructeurs ont fait tous leurs efforts pour accroître le confort et la sécurité des vélomoteurs en les dotant de nombreux perfectionnements dont les motocyclettes étaient seules à bénéficier jusqu'à présent. C'est ainsi que l'on a réalisé depuis peu un grand progrès dans l'équipement électrique de ces petites machines grâce à l'em-

ploi de la batterie d'accumulateurs, emploi qui ne tardera pas à se généraliser.

Jusqu'à présent l'équipement électrique était alimenté en courant alternatif par un volant magnétique; l'usager ne disposait d'aucun éclairage électrique à l'arrêt et l'avertisseur utilisé n'était en général qu'une trompe à main plus ou moins efficace.

Pour remédier à ces inconvénients, la batterie vient au secours de l'usager; elle est chargée à faible intensité (1 ampère au maximum) par le volant magnétique dont le courant a été préalablement redressé par un dispositif prévu par les constructeurs de vélomoteurs et qui est bien au point. Cette batterie alimente le circuit de ville d'éclairage (lanterne avant et

feu arrière) ainsi qu'un avertisseur efficace à tout moment. La sécurité se trouve accrue du fait que l'on dispose d'un éclairage de ville régulier à toutes les vitesses et fonctionnant également à l'arrêt; de même l'avertisseur électrique d'un modèle courant peut fonctionner à tout instant sans lâcher le guidon.

La Société de l'Accumulateur Fulmen sort actuellement une batterie de 6 V. 7 AH. type F. 73, spécialement conçue pour l'équipement des vélomoteurs.

Cette batterie normalisée B.N.A. se présente sous un format réduit particulièrement bien étudié pour qu'elle puisse être logée facilement dans tous les cas. La présentation de la batterie est impeccable et sobre;

son bac en ébonite véritable est inattaquable à l'essence et à l'huile. Les sorties de fils sous gaines caoutchouc avec connexion à vis protégée évitent la formation de sels grimpants et facilitent le montage.

De même que pour les autres batteries moto de la gamme Fulmen, le constructeur a porté toute son attention sur le problème de l'étanchéité qui est parfaite, grâce à un système breveté; le dispositif d'évacuation des gaz est particulièrement soigné.

Signalons enfin une innovation dont la portée pratique n'échappera pas aux usagers: cette batterie est à remplissage latéral; il n'est plus nécessaire d'enlever la batterie de son support, ni de démonter la sangle pour refaire les niveaux.

AIDONS-NOUS

Démobilisé d'Allemagne où j'étais dans la police de la route (gendarmerie), je suis un lecteur assidu de votre revue; passionné de tout ce qui concerne la moto et à mes moments de loisirs, trop rares hélas, de par mon commerce, motocycliste fervent, j'ai la chance de pouvoir utiliser tour à tour une 500 culbutée F.N. et une 350 Motoconfort.

Je relève souvent dans votre revue des appels ou tout au moins des conseils sur l'entraide que se doivent s'apporter mutuellement sur la route les motocyclistes malchanceux. Pour ma part, et toutes les fois que l'occasion m'en a été fournie, j'ai fait l'impossible pour aider ou dépanner des inconnus en détresse. Par contre et à deux reprises ayant eu des déboires avec mes chambres à air ou mes câbles à gaz, j'ai assisté impuissant au passage de motoristes qui n'ont même pas daigné m'accorder un regard.

Pour en revenir à ce dont je voulais vous entretenir, ne pourriez-vous prendre l'initiative d'établir ce que nous pourrions appeler l'amicale motocycliste française où, moyennant une certaine somme, ceux qui en feraient la demande recevraient un petit fanion aux diverses couleurs, suivant les cylindrées. Ce fanion serait placé bien en évidence sur le garde-boue avant et servirait à nous reconnaître et nous saluer lors des diverses rencontres sur nos belles routes françaises.

Toute demande de fanion devrait être suivie de l'engagement de porter secours sur la route à n'importe quel motocycliste en difficulté. Ce système, à mon avis, remettrait peut-être en honneur la courtoisie d'autrefois et qui semble bien avoir été perdue de vue depuis quelques années.

Comme je vous le dis plus haut, ceci ne s'appliquerait pas aux seuls porteurs du fanion, mais donnerait une obligation morale à ces porteurs, envers des camarades malchanceux.

Il ne serait évidemment pas question de société ou d'entreprise commerciale, ce serait simplement une belle initiative qu'il vous serait certainement plus facile de réaliser à vous qui êtes en relation avec presque tous les clubs motocyclistes qu'à moi-même qui ne connais personne dans ce monde pourtant si sympa.

Une liste-fanion pourrait paraître dans un petit coin de votre revue, portant nom et résidence des adhérents. Dans ce cas-là, je vous demanderais de m'inscrire un des tous premiers.

Espérant que ma suggestion rencontrera écho dans notre monde de motars.

Veuillez agréer, Monsieur, mes plus sincères salutations.

A. RIVIÈRE,
Café Gros, Foix (Ariège)

Réponse. — L'idée est à retenir. Qu'en pensent nos lecteurs? Il y a eu dans le passé de ces sortes d'amicales d'entraide, enthousiastes au début, elles sont devenues par la suite tièdes, puis indifférentes et on n'en a plus entendu parler... on essaiera à nouveau.

LE SPORT N'EXCLUT PAS LA POÉSIE

Notre ami Jean Marre, motard de presse, malgré ses préoccupations dans le Tour de France, nous a adressé cette photo avec la légende qui lui convient bien :

« La moto rapide et la
« quiétude d'une église
« savoyarde. »

Toute une ambiance en
quelques mots...



Le SERVI- CYCLES

*Une production
américaine*

La maison Indian nous a fait parvenir un lot de magnifiques photos, grand format, représentant chacune un modèle différent de leurs grosses 1.200 cmc. La présentation plus ou moins luxueuse et le nombre d'accessoires variant suivant chaque machine sont à peu près les seules choses qui permettent de différencier ces belles motos qui sont réellement conçues pour le confort du motocycliste et même de sa passagère, grâce à l'énorme selle bi-place et la suspension AR.

L'agent d'exportation qui nous a transmis ces photos nous a également fait parvenir des prospectus de la maison Servi-Cycle, illustrant d'une façon abondante et généreuse, en superlatifs, la dernière-née de cette maison, jusqu'ici à peu près inconnue en Europe.

Cette petite machine, à nous Européens, semble à première vue d'un type assez désuet. En effet, habitués à nos 125 cmc. splendides de ligne et de netteté, cette moto américaine ne leur ressemble que par la cylindrée. Pour le reste, jugez du peu : cadre double berceau en tube continu, les éléments supérieurs passant par-dessus le réservoir, pare-chocs à l'avant comme sur la plupart des machines américaines, fourche avant double du genre Harley mais à deux ressorts seulement, et, « innovation américaine » ! les pattes sont ouvertes pour enlever facilement la roue avant et, pour éviter toute complication, on a poussé la sollicitude jusqu'à supprimer le frein avant !

La transmission est d'après les constructeurs d'un type sans égal, quelque



Est-ce une étape vers la 125 familiale ?

chose comme une révolution sensationnelle dans le genre. Pour beaucoup de nos lecteurs cela rappellera la période héroïque (n'est-ce pas, Neb ?). La transmission, dis-je, est à courroie en V. Il n'y a pas de boîte de vitesses proprement dite, mais par une boîte de renvoi il est possible en appuyant plus ou moins sur la pédale de gauche de varier le rapport final, il est de ce fait possible d'augmenter très progressivement le rapport de transmission jusqu'à la vitesse maximum qui est de 35 milles (environ 56 kilomètres) à l'heure.

L'allumage est par volant magnétique, mais en payant un supplément la machine peut être équipée d'une batterie sèche ou humide avec klaxon. Le moteur est un 125 deux temps à admission par soupape rotative, monté entièrement sur roulements à billes. La bielle est en alliage léger ainsi que le piston qui possède deux segments seulement.

Un filtre d'air à huile est également employé.

La poignée tournante de droite commande les gaz, celle de gauche le décompresseur.

Le kick-starter du type à rochet est compté comme supplément.

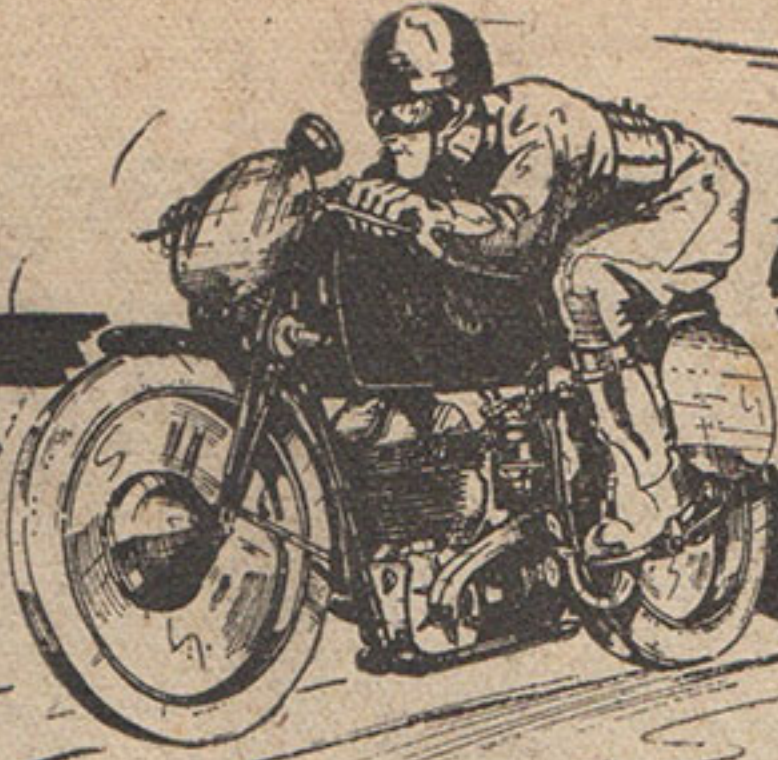
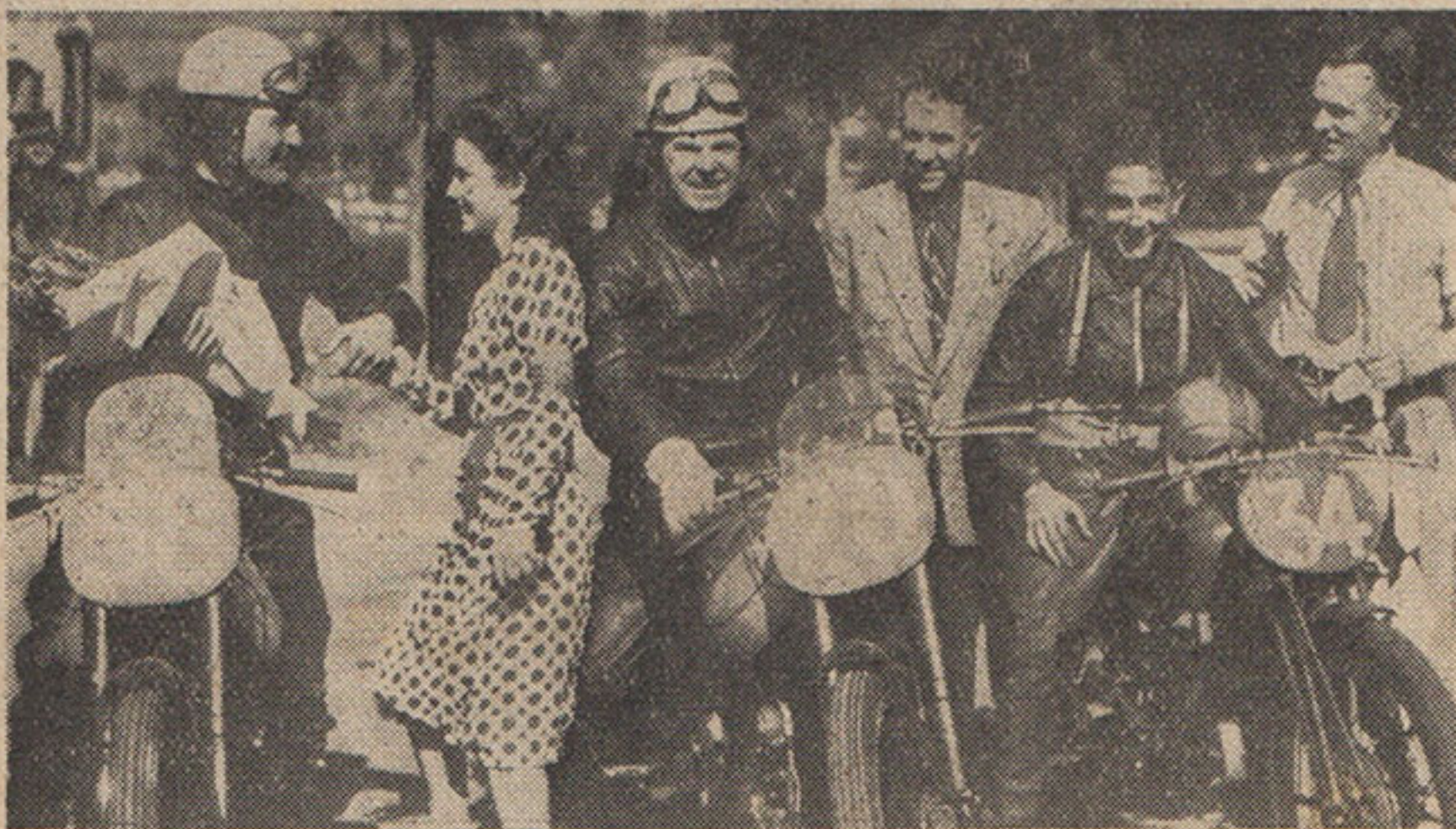
La selle est du type à fond rigide mais sa suspension vaut bien une description, en effet le bec de selle est relié à l'avant du réservoir par une large bande métallique faisant office de ressort, au-dessous de la selle et au milieu se trouve un ressort hélicoïdal travaillant à la compression, l'ensemble rappelle quelque peu les sièges de certaines machines agricoles.

Il faut avouer que si la transmission par courroie trapézoïdale n'est pas récente, elle est du moins silencieuse et propre puisque ne nécessitant aucun graissage. Ici il s'agit d'une courroie armée intérieurement et pratiquement inextensible.

Des essais faits par l'armée américaine ont prouvé que le Servi-Cycle pouvait passer en des endroits où les Jeeps elles-mêmes devaient s'avouer battues.

En résumé, une machine utilitaire robuste puisqu'elle peut être livrée avec une remorque spéciale pouvant transporter 100 kilos de bagages, ou une remorque pour deux passagers, du genre de celles que l'on pouvait voir à Paris sous l'occupation.

L'ÉSPORT

AU COMMINGES

Le circuit de Saint-Gaudens a vu la consécration des nouvelles bicylindres A.J.S. pilotées par Graham et West, ces 500 cmc. sont vraiment très rapides et n'ont pu être inquiétées durant la course. Le vainqueur, Graham, battit le record du tour à 145 km. 332 de moyenne. La moyenne générale de 143 km. 880 est supérieure au record du tour de l'année précédente qui était de 137 km. 569.

La troisième place fut très disputée. Behra et le Belge Goffin se tirèrent une « bourre de première ». En 350, Georges Monneret et Lhéritier en firent autant. Pierre Monneret, suivant dignement les traces de son père, parut très à son aise, ce qui est remarquable pour sa première grande course. En sidecar Haldemann remporte facilement la palme.

GRAND PRIX DES REMPARTS A NGOULÈME

Belle épreuve pleine d'imprévu pour ceux qui suivaient le leader et qui se prenaient tour à tour les places d'honneur

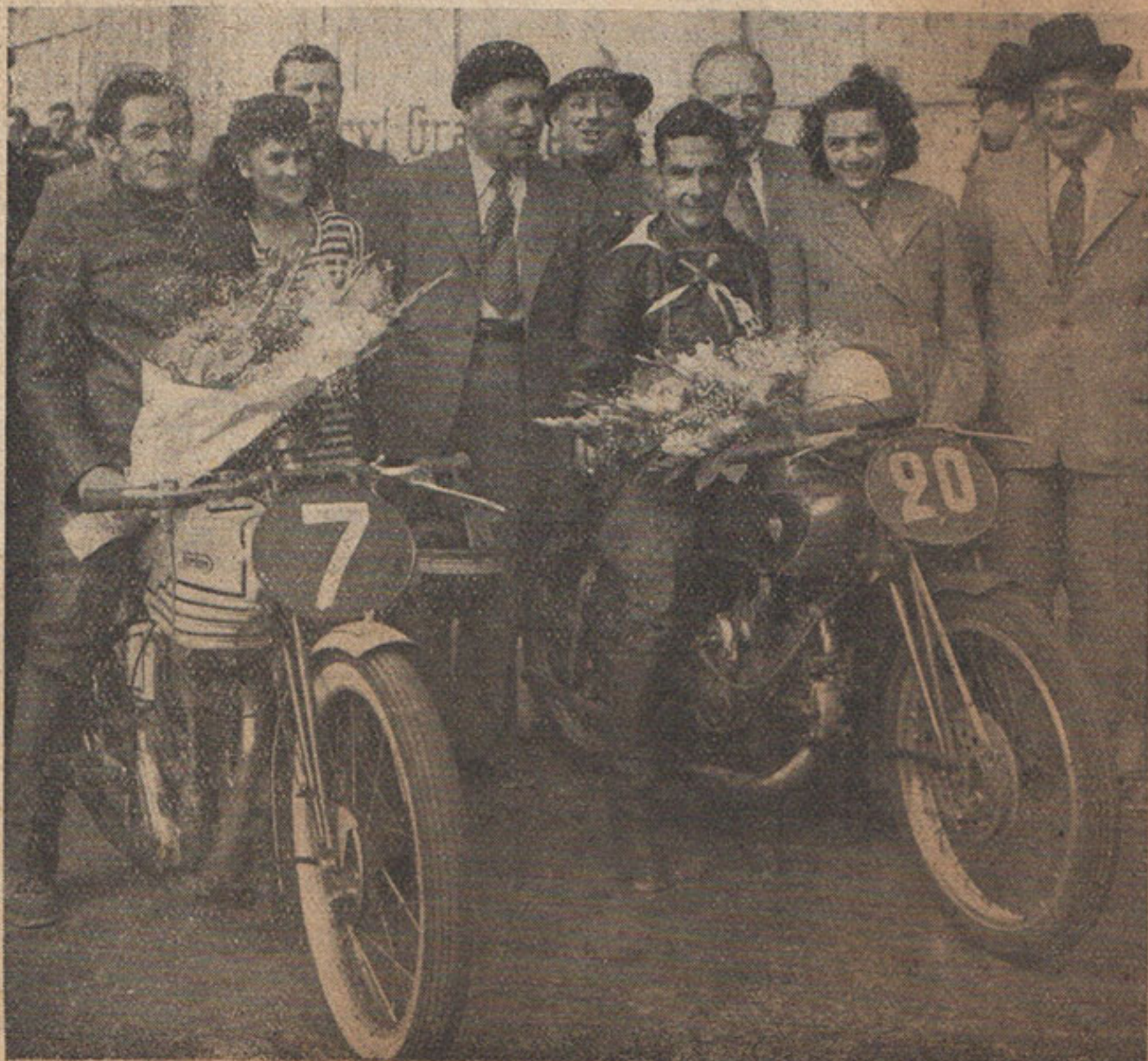
Voici le classement

1. Berha (500 Guzzi), les 51 km. 480 en 47 m. 32 s. 6/10; moyenne, 64 km. 963; 2. Colio (500 Norton), en 49 m. 44 s. 6/10; 3. Perrin (350 Vélocette), à un tour; 4. Lafon (500 Triumph).

Dehez meilleur des amateurs.

1. Dehez (Bordeaux), en 26 m. 51 s. 5/10 (moyenne, 57 km. 501); 2. Bourgeois (Tours), en 26 m. 55 s. 6/10; 3. Chevalier (Angoulême), en 27 m. 26 s. 9/10; 4. Juigné (Tours), en 27 m. 55 s. 9/10; 5. Bernard (Ang.), en 28 m. 48 s.; 6. Roux (Lesparre), en 27 m. 47 s. 7/10 à deux tours; 7. Guichené (Lesparre), en 27 m. 29 s.; 8/10, à trois tours; 8. Bonnefois (Gaillan), en 27 m. 34 s. 6/10, à quatre tours; 9. Georges (Tours), en 27 m. 41 s. 8/10, à quatre tours.

Le meilleur tour par Dehez, en 1 m. 17 s. 3/10. Moyenne, 59 km. 937.



COURSE DE LA BARAQUE

(Voir page des clubs.)

Dans les Clubs

EN AFRIQUE du NORD

Moto-Club Auscitain

La manifestation organisée le dimanche après-midi remporta un franc succès. On a pu enregistrer des résultats tangibles en faveur de la technique et du sport motocyclistes.

L'intermède donné par les « Diables rouges », MM. Baurens, Rossignol et Meilhan, fut très apprécié.

Classement. — Catégorie 100 cmc. : 1. Tardy (de Bergerac); 2. Marjolet (d'Auch).

Catégorie 125 cmc. : Cardy (Agen); 2. Luc (Montauban), moyenne générale 78 km. 121.

Catégorie 175 cmc. : 1. Sigalas, senior (de Bergerac); 2. Diaz (de Tarbes), moyenne générale 74 km. 116, meilleur tour par Baurens, 76 km. 360.

Catégorie 250 cmc. : 1. Visade (Mont-de-Marsan); 2. Sigalas; 3. Darrax, moyenne générale 84 km., meilleur tour par Visade, 86 km. 980.

Catégorie 350 cmc. : 1. Visade (Mont-de-Marsan); 2. Laborde (Tarbes); 3. Darrouty (de Toulouse), moyenne générale 85 km. 420, meilleur tour par Visade, 89 km. 473.

Catégorie 500 cmc. : 1. Visade (Mont-de-Marsan); 2. Laborde (Tarbes); 3. Dupras fils (d'Astafort), moyenne générale 82 km. 624, meilleur tour par Visade, 89 km. 473.

Amicale-Moto-Club de la Cité

L'Amicale Moto-Club de la Cité de Lyon a l'honneur d'annoncer à tous les Clubs motocyclistes lyonnais et à tous les motocyclistes indépendants qu'elle organise, le dimanche 19 septembre 1948 à 15 heures, à Brussieu-la-Giraudière, son annuel Rallye-ballon d'automne doté de nombreux prix et d'un superbe challenge à disputer inter-clubs sur les quatre premiers classés de chaque club.

L'A.M.C.C. compte sur la participation de tous les fervents du sport motocycliste à cette petite manifestation toute de camaraderie.

Moto-Club d'Antibes

Le Moto-Club d'Antibes vient de constituer son nouveau Comité directeur, composé comme suit :

Président : M. le docteur Abry.

Vice-Président : M. Barale.

Secrétaire : M. Schellino.

Trésorier : M. Vittori.

Membres : MM. Stalter, Molinengo, Ballatore, Parent et Richard.

Démissionnaire pour raison de santé, M. de Latour, qui fut l'animateur et le fondateur du Moto-Club, du sport motocycliste à Antibes et dans la région, a été nommé à l'unanimité président-fondateur honoraire et membre à vie.

Moto-Club d'Auvergne

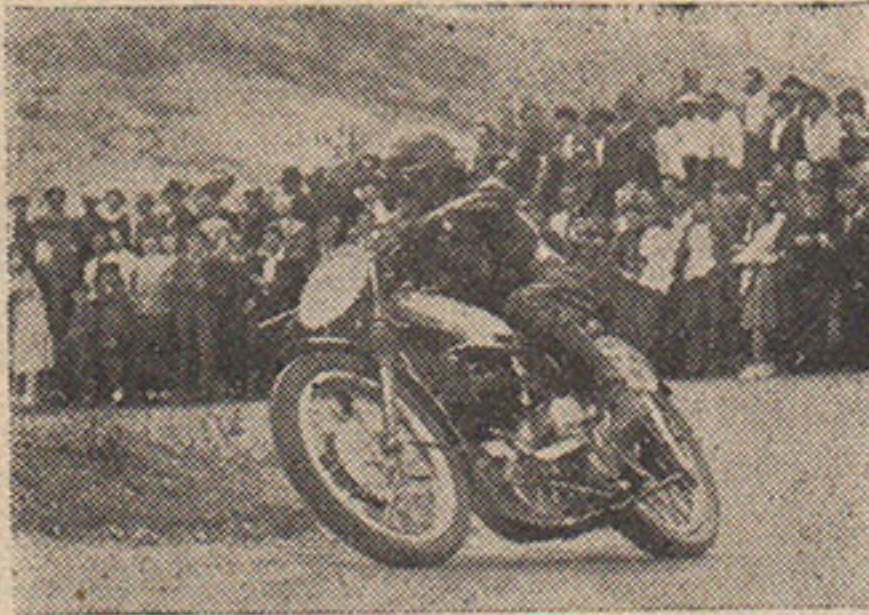
COURSE DE COTE DE LA BARAQUE

Cette course inscrite au calendrier national de la F.F.M. était officiellement chronométrée par MM. Ruffin et Adam.

La catégorie la plus disputée fut celle des 500 cmc. où le Lyonnais De Polo réédita son exploit de l'an dernier et battit le record qui lui appartenait, en réalisant le temps de 2 m. 21 s. Les cinq premiers ne sont départagés que par quelques secondes.

Mais les spectateurs furent surtout étonnés par les montées des différents sidecars, tous pilotés de main de maître et, si le Grenoblois Chevallier fut vainqueur, ses adversaires Murit, Verd et Cornet n'ont nullement démérité.

Les autres catégories furent moins disputées, mais convient de signaler toutefois les belles victoires individuelles de Burgraff en 125 cmc., Raudet de Bourges en 250 cmc. et Rémondin du Moto-Club d'Auvergne en 350 cmc.



Quelques bûches heureusement sans gravité pour les coureurs émaillèrent ce parcours difficile qui doit se classer de suite après celui du Mont-Ventoux.

Beau succès du Moto-Ball-Sport Forézien à Marignane

En Championnat d'Excellence, la formation du M.B.S. Forézien comprenant : Delabre, Hong Didier, Richaud, Davier, Gagnaire et Vial, a battu l'équipe du M.B.C. de Marignane sur son terrain.

Cette victoire après les récents succès des Foréziens sur l'équipe de Vaison-la-Romaine et sur l'équipe du M.B.C. du Languedoc nous permet d'espérer un redressement de nos représentants au cours des matches capitaux de la saison, qui seront les futures rencontres contre Cavaillon et Camaret.

Réunion mensuelle du Club. — La réunion mensuelle du Club aura lieu mercredi 21 juillet, à 21 heures, au siège, café des Colonnes, place Marengo.

A l'ordre du jour : Activité sportive et touristique de juillet et d'août.

Les membres du Comité directeur sont invités à la réunion préparatoire qui aura lieu à 20 h. 30 très précises.

Le Moto Camping-Club Albigeois.

La section Moto du M.C.C.A. vient de reprendre son activité sportive. Classée seconde lors de sa première sortie, au Rallye du Moto-Club Castrais, elle pourra désormais reprendre part aux manifestations motocyclistes qu'elle s'était vu contrainte jusqu'alors d'abandonner.

Le Moto-Camping-Club-Albigeois organise le samedi 28 août, veille du Grand Prix International de vitesse de l'Albigeois, un Rallye-concentration motocycliste; les vainqueurs de cette épreuve remporteront des coupes, en outre, parmi les nombreux avantages consentis aux participants de ce Rallye figurent l'entrée générale gratuite au Grand Prix Motos et Autos, l'hébergement et de substantielles réductions sur les prix des repas apéritifs et vins.

Les Motos-Clubs que cette manifestation intéresserait recevront sur leur demande le règlement de l'épreuve et toutes précisions utiles. Adresser le courrier à la Permanence du M.C.C.A., section Moto.

Moto-Club d'Algérie

Course de côte du boulevard Gallieni. — A l'occasion de la fête de la coquette cité d'El-Biar, le Moto-Club d'Algérie organisait le 11 juillet, avec l'aide du Comité des Fêtes de ce centre, une épreuve de côte sur le boulevard Gallieni, reliant Alger à El-Biar.

Le parcours de 2 kilomètres et les 6 virages mirent en relief les qualités des pilotes et des mécaniques.

Le Maroc ayant envoyé une bonne petite équipe : Zonco, Janin, Higéro, etc., la lutte fut serrée. Un superbe objet d'art de valeur, mis en compétition par le Comité des Fêtes d'El-Biar (offert par M. Carle), fut remporté par le Club ayant, à l'addition des trois meilleurs temps de ses pilotes, le temps le plus réduit.

Le matin devait avoir lieu les éliminatoires et, l'après-midi, la course par matches à deux. Hélas, à 9 heures, alors que les éliminatoires se poursuivaient, la pluie est survenue obligeant le Comité de la course de reporter celle-ci au 14. Malheureusement le coureur Coriat avait pris le départ sur sa 500 cmc. et, n'ayant pu être arrêté à temps, a dérapé dans le dernier virage, se fracturant la jambe gauche.

Le 14, la course reprend et se termine cette fois sans dommage. Seul GEAR est rentré avec son side dans les bottes de paille, mais sans dégâts.

On ne saurait trop féliciter les organisateurs du Moto-Club et ceux du Comité des Fêtes d'El-Biar, qui se sont tous dépensés sans compter. Félicitations également à M. Calléja, chronométriste officiel de l'A.C.F., aux dirigeants et aux opérateurs du centre de transmission de Guyotville.

Espérons que cette épreuve ne sera pas une exception et que nous la verrons chaque année sur le calendrier sportif du Moto-Club.

Le M.C. de Rabat

La Fédération Française de Cyclisme au Maroc, ayant décidé que la saison cycliste au Maroc commencerait le 1^{er} octobre pour se terminer au 30 juin de chaque année, et ce, sur un vœu de la section cycliste du Moto-Club de Rabat, cette association vient de renouveler ses bureaux 1948-1949.

Après un exposé de la situation de la trésorerie faite par M. Gutierrez, qui se révéla saine, et du rapport moral de M. Le Sech, on procéda à la nomination du président du Moto-Club de Rabat. M. François Norbert fut élu à la majorité. M. Remangeon Pierre fut élu président de la section cycliste du Moto-Club de Rabat, et M. Veyr obtint les suffrages pour la place de vice-président de cette section.

Le club des « rouge et vert » part à nouveau sur un bon pied et continuera sa propagande, influente auprès des sportifs que les sports mécanisés intéressent plus particulièrement.

Voici les noms des « responsables » de la future vitalité du Moto-Club de Rabat.

BUREAU 1948-1949 DU M.C.R.

Président : M. François Norbert; **vice-président :** Gorod James; **secrétaire :** M. Leita Yves; **trésorier :** Gutierrez Jacques; **assesseurs :** Lecomte Jean, Arnavielhe André, Pères Joseph.



PETITES ANNONCES.

La ligne de 36 lettres, signes ou espaces : 100 francs

ACHATS

CHERCHE vieille épave av. pap. Vélo. Motobécane 2 tps av. roues. — C. GICQUEL, 22 bis, rue Louise-Michel, LEVALLOIS.

CHERCHE Moteurs moto Zündapp même sans papiers. — Ecr. POULAIN, 24, rue République, GUEB-WILLER (H.-R.).

CHERCHE D.K.W., N.S.U., Puch 200 cmc. env., épaves av. papiers ou acc. — BOEUF, route Nationale, BEYNOST (Ain).

CHERCHE René Gillet 350, susp. AR et 750 side-car. — G. KAZO, 15, av. Berthollet, ANNECY.

CHERCHE ASSOCIÉ, projet affaire. Achète : moto 250 (au plus), px raisonnable; moto, suspension arrière; pièces détachées de petites voitures. — ROUGIER, 77, av. Eygala, LA TRONCHE (Isère).

ACHÈTERAIS moto 250 à 500 même incomplète. — MOTTEZ, 46, rue Didot, PARIS (14^e).

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

TERROT 100 cmc., 2 vitesses, bien chaussé. Px 30.000 fr. — A. LAURIN, 7, sentier des Balysis, BELLEVUE (S.-et-O.).

CHERCHE 1 cylindre, 1 bielle, pr moto 4 cyl. F. N. J. MATHIEU, à BORT (Corrèze).

VENTES

MOTOBÉC. 50 cmc., pas rodé. — Ecrire journal (P. R.).

UN LOT de moteurs et boîtes de vitesse toutes marques. Px très intéressant pour grossiste en pièces détachées. — MINOT, 35, rue Brunel, PARIS (17^e). Galv. 50-72.

CHANGEMENT DIRECTION, liquide un tri Peugeot dern. mod., 1 CV., 3 vit.; une machine à tricoter de 50 jauges, avec accessoires, neuve. — CATHERINE-TISSAGE, 21, av. Al.-Dumas, PARAY (S.-et-O.). Tél. 121.

VÉLOCAR avec ou sans moteur, 1 CV. 1/2, 6 vit., parf. ét., pneus nfs. — Jean NEUVILLE, 35, rue G.-Clemenceau, LE TRAIT (S.-Inf.).

MOTO-SERVICE., DIJON, rue des Jardins, vend motos course : Norton 500 A.C.T. Inter. susp. AR; Terrot 350 H.C.P., susp. AR., F. Télesc.; Vélocette 350 A.C.T.; D.K.W. 500 2 cyl. Achète moto 500 Dirt-Track ou 125 culb.

PARTICULIER vend Triumph 5 CV. culb., mod. 40 d'orig., 1^{re} main, roulé 10.000 km. — CLERMONT, architecte, SAINT-LO (M.). Tél. 215.

SPLENDIDE Terrot 500 supersp. noir chrom. abs. nf., à roder, équip. impec., nbrx acc. — H. MAS, 12, rue Limogeanne, PERIGUEUX (Dordogne). Tél. 19-66.

VENDS 140.000 fr. ou éch. c. voit. 4 à 8 CV., bon état, B.S.A. 5 CV. Etoile Empire mod. 38 A.C.T., état neuf, siège ar. Méral, 4 vit. sél., pn. nf. — PECH, 21 rue du 4-Sep-tembre, BEZIERS (Hérault).

A VENDRE jolie moto Terrot, impec., 4 CV. lat. récente, très bons pneus, tout équipée, tan-sad, rep-pds, batterie nve, etc. Px 90.000 fr. — ROUSSEAU Michel, 6, rue de Lyon, AVALLON (Yonne).

MOTEUR Royal Enfield 125 cmc., 3 vit., 2 tps, comme nf. Salon 47. — Faire offre avec prix André PERRIN 72, fg Bourgogne, ORLEANS (Loir.).

SIDE R. Gillet 750 cmc. Parf. état mécan. pn. c. nfs. — BOIRAMÉ, 7, rue Hainaut, PARIS (19^e).

VÉLOMOTEUR Terrot 100 cmc., monovitesse, vit. 50 km.-h. Px 26.000 fr. — TREFFÉ, LA CHAPPELLE-GAUTHIER (S.-et-M.).

VÉLOMOTEUR Peugeot P 53, bn état, révision récente. — MOTTEZ, 46, rue Didot, PARIS (14^e).

350 LAT. Automoto, tansad et accus nfs, pns tr. bn état. Px 60.000 fr. — Tél. Kléber 09-27.

CONSULTEZ
nos Petites Annonces
pour Vendre, Acheter, Echanger
Quel meilleur moyen ?

GNOME 250 junior complète, très bon état. Terrot 100 M.T.R. sélect. très bon état. — M. RICHARD, 31, av. de la Division-Leclerc, ANTONY.

TERROT 350 H.C. 4 1947, état nf. Side Bernardet 48 nf, ensemb. ou sep. 1 pn 26x3,5, 1 pn et 1 ch. 655. — LAROCHE, 37, av. de Choisy (13^e).

CAUSE DÉPART vend urgence Side Motobécane 500 lat. Moteur révisé. Pns état nf. — Visible de 14 h. à 23 h. chez M. SERVANT, 1, rue Balzac (8^e). Ely. 52-70.

PEUGEOT P. 515 4 V. sélect. bon état, bien chaussée, tansad side Buffler. — Jean GUERRY, MELLE (Deux-Sèvres).

GILLET HERSTAL, 2 tps, Tour du Monde, parf. état méc., pns nfs, équ. élect. Lucas. Px 38.000 fr. — LEGENDRE, 6, rue Le Chatelier, PARIS (17^e).

VÉLOM. Terrot 125, culbu. nf. — DIAMI, 2, rue des Fusillés, CHOISY LE-ROI (Seine).

ÉCHANGES

B.M.W. R.11 750, 2 carb. tout éq., ét. nf. Vds ou éch. ctre R.35. — BARTHELEMY, 5, rue Ch.-Bertheau, PARIS (13^e). Après 18 h.

PNEUS

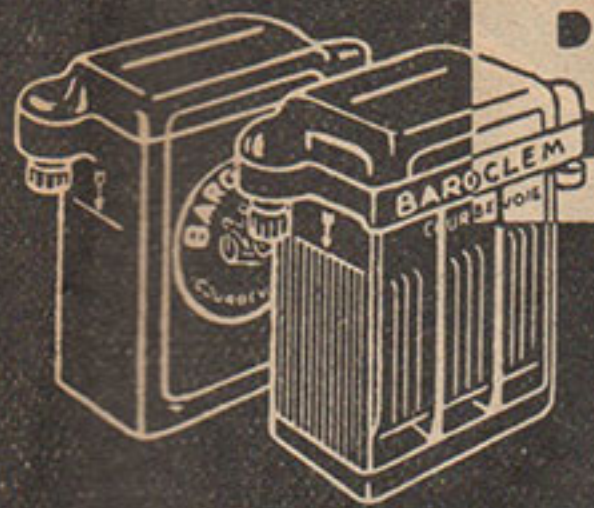
RECHAPAGES et réparations de pneus motos et vélocettes par spécialiste. — L. SEGUIN, 69, av. de Neuilly, NEUILLY-SUR-SEINE. Mai. 33-69.

DIVERS

REVEL (Et.), 82, av. des Ternes Eto. 15-53. — Seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto. Tabliers, cuis-sards, casques, serre-tête, vestes, sacoches, musettes, sièges arrière, poignées tournantes, silencieux, dessus selle caoutchouc, accus, sélecteurs V.M.

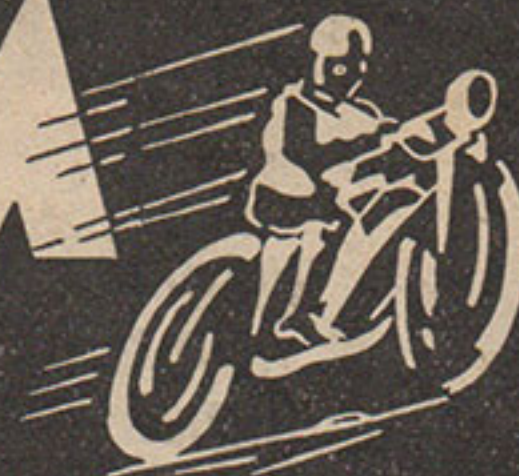
BLOC 125 Terrot E.P. complet, roue AR, pneus, ch., cadre, etc., tout neuf, papiers. Ens. ou sep., plus off. — BOUFFARD, villa Milon, SAINT-MAIXENT (D.-S.).

MOTEUR Villiers 350, 2 tps, 2 pns 135x400. Pont AR Rosengart L.R. 4. Le tout état nf garanti. — Ecrire Pierre PERREAU, BUIS-LES-B. (Drôme).



BAROCLEM

la Batterie de Qualité



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

• GROUPE MOTO-PROPULSEUR • P.-P. ROUSSEY

2 Vitesses - Point mort - 49 cc. - Vitesse : 45 km. à l'heure

TOUTES COTES

Jusqu'à 14% sans pédaler

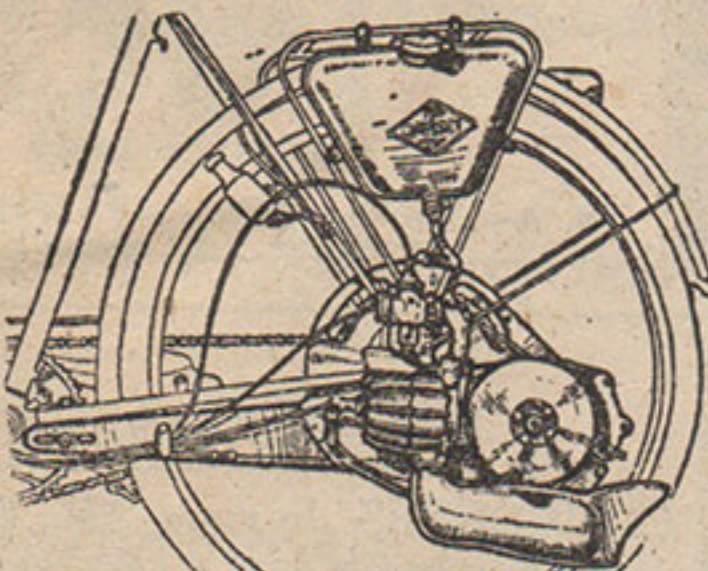
MONTAGE RAPIDE

Prix : 21.200 Francs

AGENCES :

Quelques régions encore libres
Écrire pour renseignements à la
**SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES
BREVETS ROUSSEY**

34, Boulevard du Parc, 34
NEUILLY (Seine)



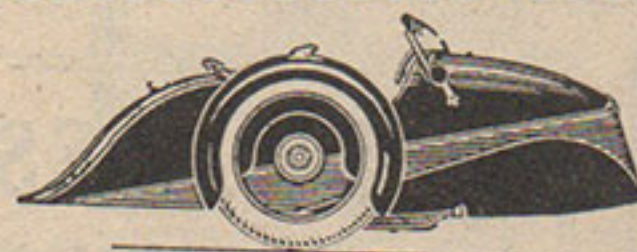
VENTE LIBRE sans Bon d'achat

Le super scooter

"A. G. F."

4, Rue Hoche, 4, COLOMBES (Seine) - CHARLEBOURG 08-47

LIVRAISON RAPIDE



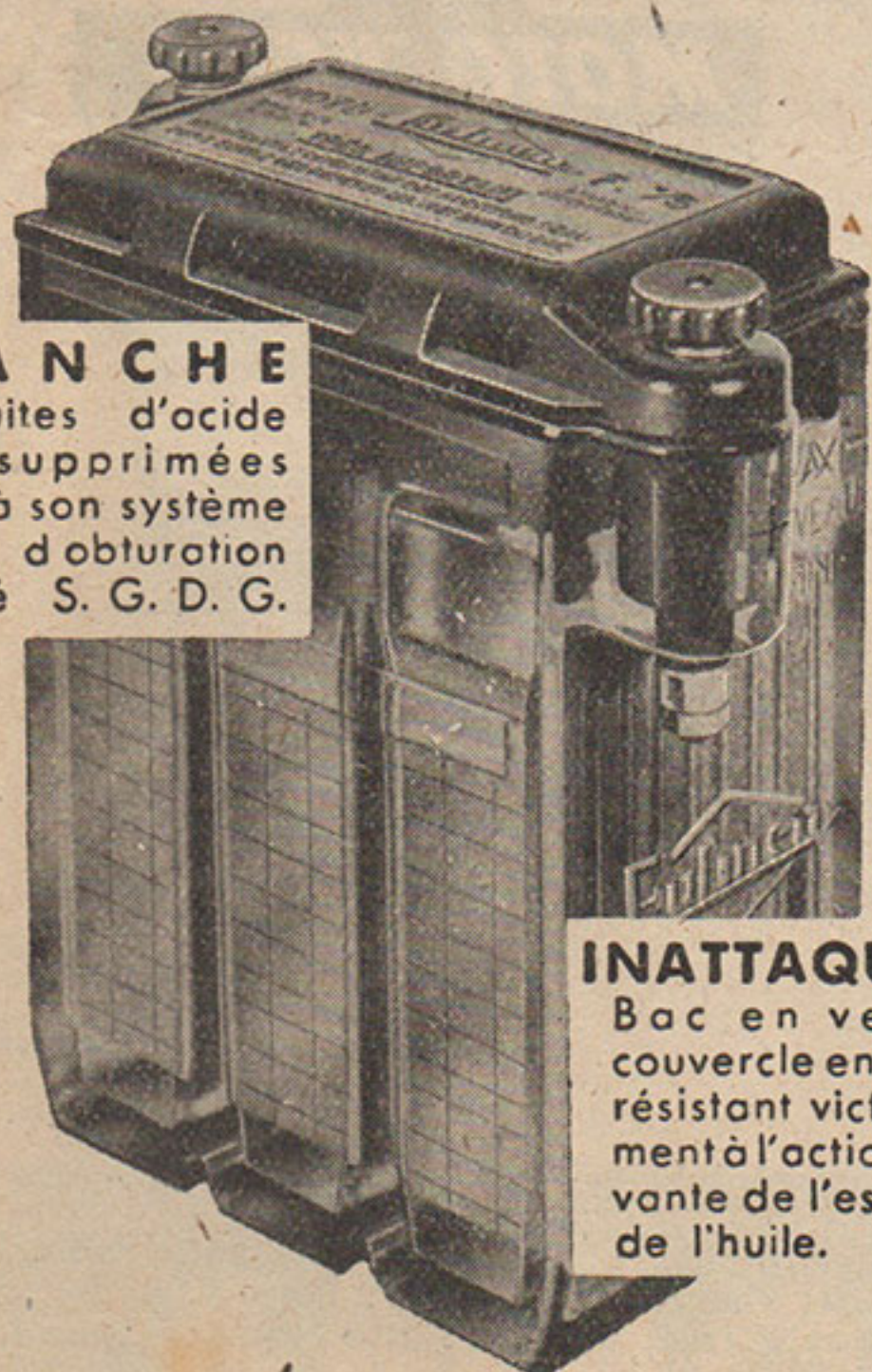
L. SIMARD

Le sidecar sans concurrence
12, rue Antonin - Primat
VILLEURBANNE (Rhône)

Agent dans toute la France

Pour la Seine : Gratecap - 14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

Fulmen-moto



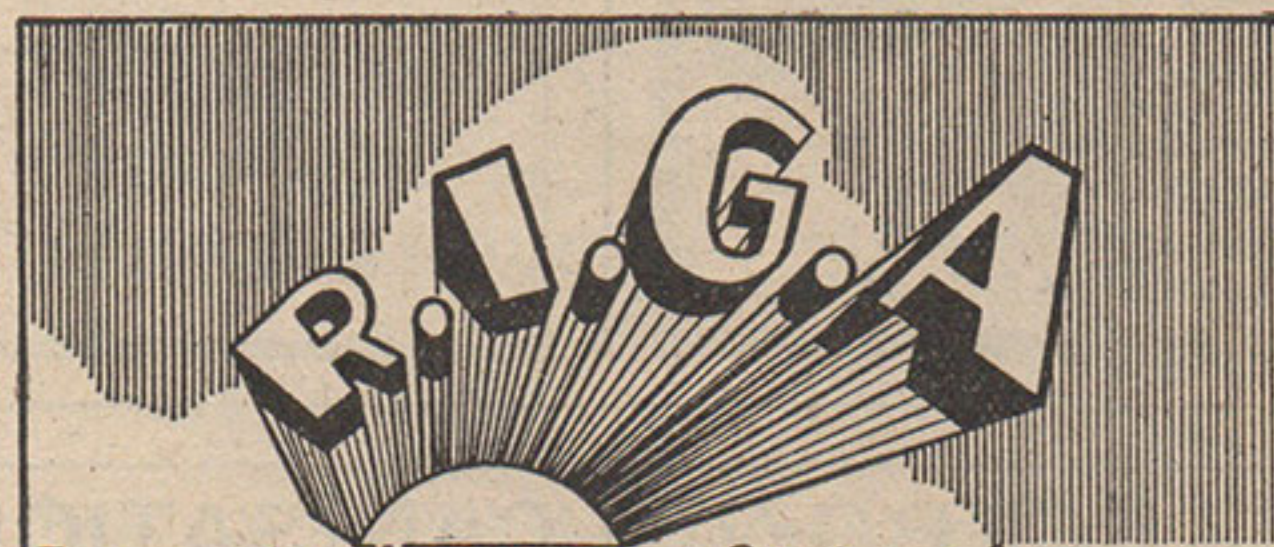
ETANCHE

Les fuites d'acide
sont supprimées
grâce à son système
spécial d'obturation
breveté S. G. D. G.

INATTAQUABLE

Bac en verre et
couvercle en bakélite
résistant victorieuse-
ment à l'action dissol-
vante de l'essence et
de l'huile.

LA PLUS DURABLE



RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE - RÉGULAGE
RÉALÉSAGE - MOTOS - AUTOS
TOUTES MARQUES

189, Av. GEORGES CLÉMENTEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
TEL. MAL. 26-79

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^e)

VENTE et ACHAT

Étab^{ts} PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23 — PARIS (17°)

RÉPARATION D'EMBIELLAGES
RÉALÉSAGE DE CYLINDRES
FOURNITURES - PISTONS COMPLETS
PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES

TRAVAUX RAPIDES EXÉCUTÉS PAR SPÉCIALISTES

AGENT GÉNÉRAL DES ÉTABLISSEMENTS STAUB

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ÉCHANGE - RÉPARATIONS

Représentants de toutes marques françaises
et de motos JAWA, OGAR, C-Z

12, avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15°)
Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-62

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XVII^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques

MOTOBÉCANE TERROT
VÉLOCETTE

Toujours prêt à vous satisfaire

78, Avenue des Ternes - PARIS (17°) - Téléphone : GAL. 78-95

POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

SAKER

AIR ET GAZ

De toute beauté



FIXATION DE CABLE
SANS SOUDURE
RESTE BIEN EN PLACE
NE COUPE PAS LE CABLE
PRIX DE DÉTAIL : 670 Frs
SAKER LEVALLOIS

R. AUBOUX

NOS PAGES D'ANNONCES

?

*Un répertoire
toujours
à jour*

Four 190, 198 et 250 cmc. D. K. W.

COURONNES de roue AR., 44 dents - Pignons sortie de boîte -
Ressorts de kick - Décalques - Clefs de boîtier S.P. 10

Échange standard : cylindres, embiellages, dynamos

PERSIN, 92, Avenue de Rigny, 92 — BRY (Seine)

ÉLECTRO-VULCANISATION

RÉPARE ET RECHAPE TOUS PNEUS AUTO ET MOTO

SOUDURE DE TRINGLES TRAVAIL GARANTI

16, Cité Dupont (50, rue St-Maur) — PARIS-XI^e

ROQ. 04-43

OCCASIONS - ACHAT DE CARCASSES

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

BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel, PARIS-17°

NOM

Adresse

Le

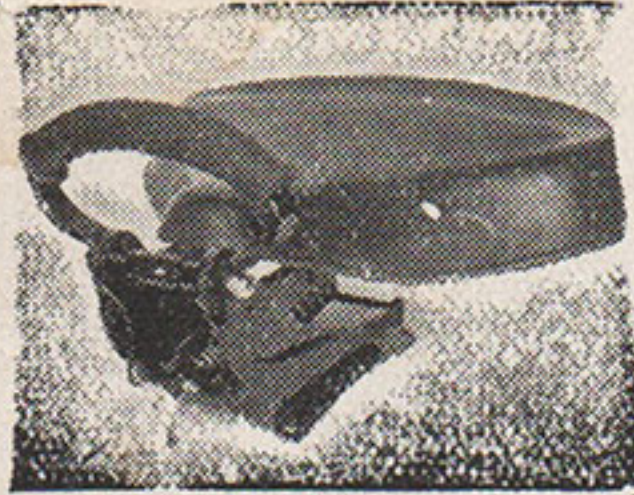
Signature

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.

SIÈGES ARRIÈRE
MERAT

Breveté France et Etranger



Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

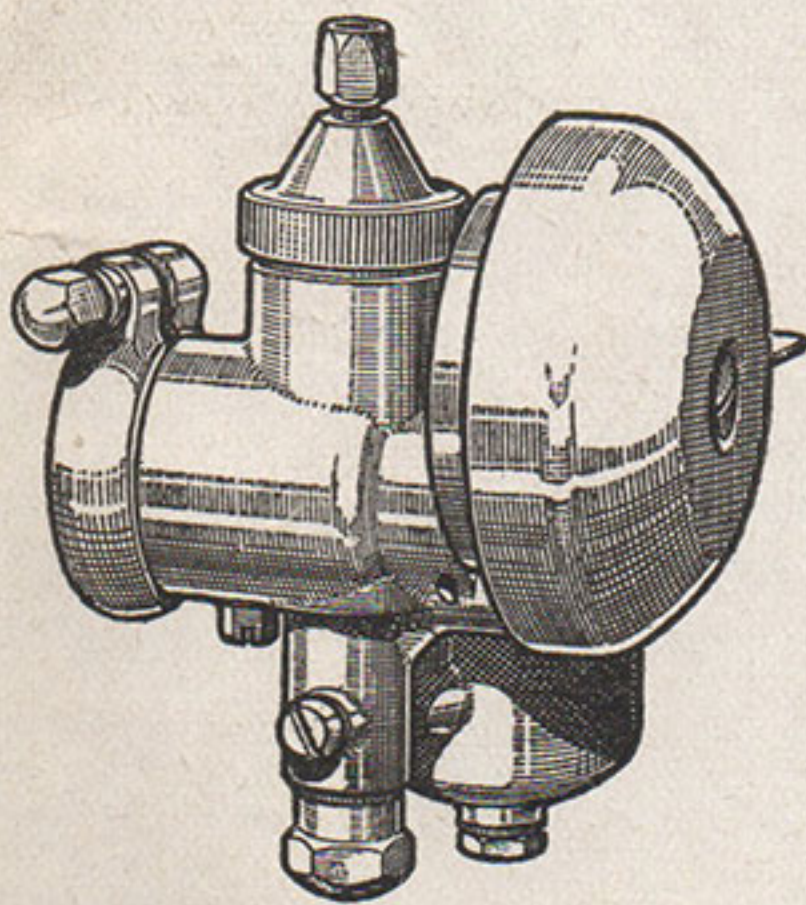
NOVI

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de Qualité

Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS

PANTIN - SEINE



Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE
PUISSANCE

AMAC

ÉCONOMIE
D'ESSENCE

40, rue de Villiers
LEVALLOIS

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

191-195 B^{is} PÉREIRE - PARIS - TÉL. ETO. 15-60.4 LIGNES.

TUBOTOM

LE TUBE SOUPLE
adopté par toutes
les marques

PRATIQUE LA BAISSÉ

OTOM S. A.

5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE - Seine

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

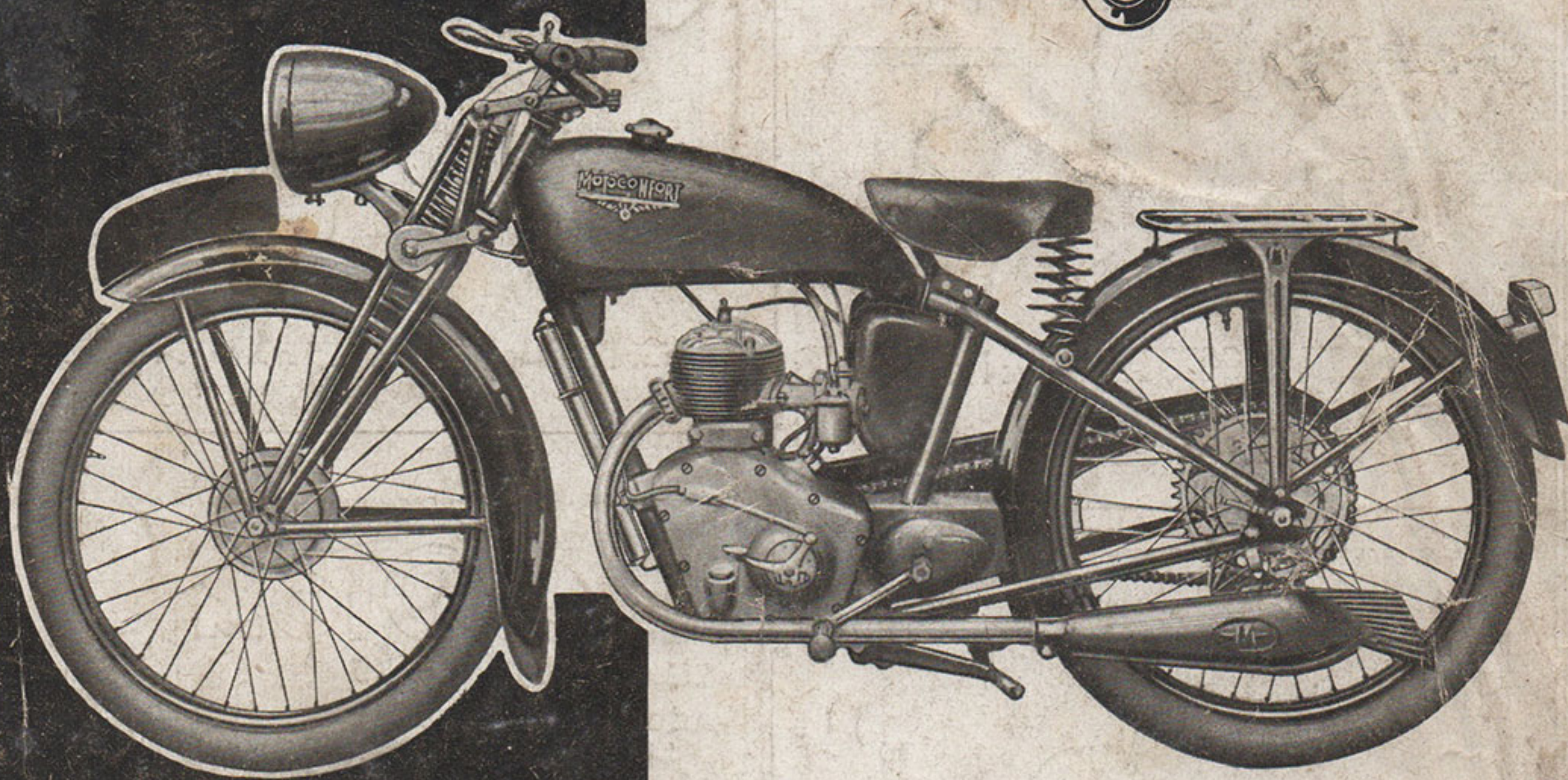
ANTIVOL

STE NEIMAN

31, Place Saint-Ferdinand - PARIS (17^e)

VÉLO MOTEUR
BLOC MOTEUR 4 TEMPS

MOTOCONFORT



PRIX:

58.800

FRANCS

MODÈLE "STANDARD" LATÉRALES
TYPE C.45.B

*Graissage intégral par
circulation intérieure automatique*

MOTOCONFORT. 19, RUE LESAULT. PANTIN (Seine)