# Motor

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

**ESSAI NEW-MAP** CHAMPION DU MONDE CLASSE 300 CE FEDERATION INTERNATIONALE MOTOCYCLISTE 1952 Umberto Masetti CHAMPION DU MONDE CLASSE SOOLE . 1952 REDACTION TÉLÉPHONE : ADMINISTRATION PUBLICITÉ **GUTENB. 73-32** 12, RUE DE CLERY 4 LIGNES GROUPEES PARIS (2°) C.C POSTAL: 297-37

> Place de la Concorde, MM. Gilera et Masetti reçoivent leur diplome de Champion du Monde en 500 cmc. (marque et conducteur).



Société Anonyme au Capital de 54.000.000 de francs

EQUIPEMENT ELECTRIQUE COMPLET POUR:

CYCLES, CYCLOMOTEURS MOTOS, VELOMOTEURS, SCOOTERS

DEPOT à PARIS
42. Rue Brunel (17°)
—— ETO. 45-00 ——

ALLE OF THE PARTY OF THE PARTY

SIEGE SOCIAL
USINES et BUREAUX
LYON, 93, Route d'Heyrieux





SCOOTER BERNARDET

> 125 et 250 cmc. 4 vitesses

> > 125 cmc. 10.000 à la commande. 37.430 à la livraison 12 mois de 8.680 fr.

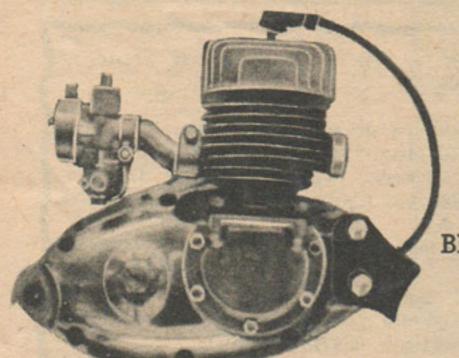
Disponibles SCOOTER-MOTO 160 cc. - Galletto 2 CV 45 f. timb. pour tarif et conditions.

GUZZI 160, 250 et 500 cmc. LE PLUS BEAU

> 160 cmc. 10.000 commande. 78.720 à la livraison. 12 mois de 14.280 fr.

MOTO-BASTILLE

MARQUE DISTRIBUTEUR OFFICIEL 8, Bd RICHARD-LENOIR, PARIS - Tél.: ROQ. 29-28



LE

**BLOC-MOTEUR** 

## MISTRAL

— Type 50 — E 2 — Brevets G. DURAND

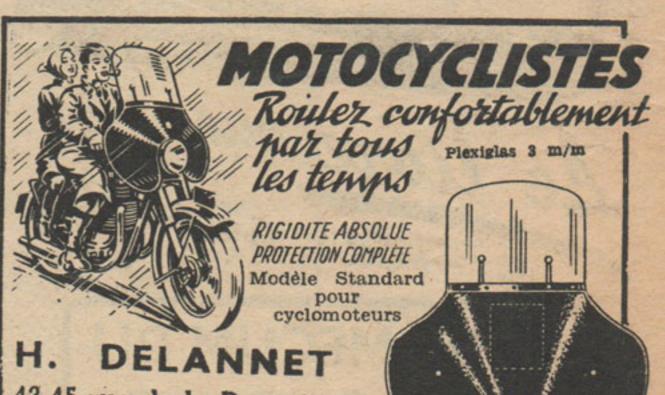
LES ETS MISTRAL NE LIVRENT QU'AUX CONSTRUCTEURS

PRIX ET CONDITIONS SUR DEMANDE

27, RUE DU MONT, 27 St-ETIENNE (Loire)

Tél.: 72-85





43-45 rue de la Roquette PARIS - Tél. : ROQ. 85-22

## SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

Charles BELLISSENT, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

Directeur AGENCES DIRECTES MOTOBECANE GNOME - RHONE KŒLLER-ESCOFFIER - F.N. JONGHI - GUILLER - M.R. EXCELSIOR — NORTON et la fameuse MOBYLETTE Pièces détachées, anciens et nouveaux modèles ADAPTABLES

SUR TOUTES MARQUES

SA SUSPENSION SA FOURCHE TELESCOPIQUE SON SELECTEUR . ADAPTABLES SUR TOUS VELOMOTEURS ET TOUS ACCESSOIRES

FOURCHE TELESCOPIQUE adaptable sur 125 et 175 cc. REALESAGES EMBIELLAGES CHEMISAGES MAGNETOS - DYNAMOS Révision de VOLANTS MAGNETIQUES REVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

SPECIALITES:

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16° - AUT. 18-42



Le livre que attendiez vous attendiez

## VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

20° Edition — 200° Mille

380 pages

EXTRAIT DE LA TABLE DES MATIERES

Fonctionnement - Caractéristiques d'un moteur Distribution - Graissage - Carburation - Equipement Electrique - Le deux temps - Polycylindres -Transmission - Cadres - Selles - Suspensions -Guidons - Equipement - Sidecars - Cyclecars -Le choix d'une machine - Entretien - Décalaminage - Revision annuelle - Vérification des cadres. Conduite - Pannes - Le moteur chauffe - Ce que nous devons emporter, etc.

L'OUVRAGE TECHNIQUE ET PRATIQUE LE PLUS COMPLET

750 frs. — Poste recommandé: 850 frs. MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry - PARIS-2 C.C.P. 297-37



## JEUNES! voici votre chance...

Vous qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un Spécialiste qualifié en MECANIQUE et ELECTRICITE

AUTO. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce Auto, Agriculture. Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc...

Préparation C.A.P. - Cours selon temps disponible - Diplôme en fin d'études et facilités de paiement - Placement gratuit - Instruction requise : niveau C.E.P. Tous renseignements sur demande :

## COURS TECHNIQUES AUTO

(Service 11) — Rue du Dr Cordier, St-QUENTIN (Aisne), 2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord) et 14, rue Lincoln, PARIS-8°

## ULTIMA

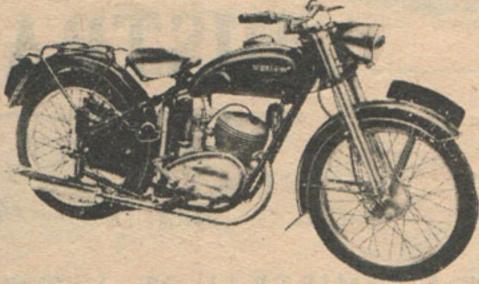
26, r. du Comdt Faurax

L Y O N - 6°

livre 4 modèles de qualité totale : VELOMOTEUR 125 cmc. type F 125 luxe : 125.000 VELOMOTEUR 125 cmc. type V7 Grand Luxe : 170.000 (ce modèle est équipé du débrayage automatique ULTIMA).

MOTOCYCLETTE légère 200 cmc. type F 200 - luxe : 145.000.

MOTOCYCLETTE légère 175 cmc. type MKI - Grand Luxe : 190.000 (ce modèle est équipé du débrayage automatique ULTIMA).



Catalogue franco sur demande -- Vente à crédit AGENTS REGIONAUX DEMANDES

Agent pour l'Algérie : RENOVATION INTEGRALE 107, Chemin Fontaine Bleue - ALGER

CONSTRUCTEURS, pour vos réalisations, adoptez les blocs-moteurs 125 et 200 cmc., ainsi que divers éléments, tels que fourche télescopique, suspension AR. etc. qu' U L T I M A fabrique spécialement pour vous.

Renseignements et plans sur demande.



83 Avenue de la grande Armée, 83 — PARIS — (16<sup>me</sup>)

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79 Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS DES MOTOCYCLISTES REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

## Le Numéro : 30 francs

France Etranger ABONNEMENTS : 24 Nos 780 fr. 540 fr. 50 Nos 1.050 fr.

L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (Nos du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des Nos de série. O Verser à un bureau de poste au compte postal (vire-

ment pour les titulaires de comptes)

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-20 Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le nº de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le

chèque bancaire.

Changem adresse 30 f. timbr. av. la dern bande rectif REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

(IMMEUBLE METRO SENTIER) Téléphone : GUT. 73-32 - (4 lignes groupées)

12, RUE DE CLERY, 12 - PARIS (2°)

## **♦ LA POLOGNE** MOTOCYCLISTE

Un renouveau d'intérêt semble avoir lieu derrière le rideau de fer en faveur de la motocyclette, et après les EMW, AWO, MOSKWA, etc..., la Pologne se met également sur les rangs et préparerait une 350 sidecar destinée à l'usage des corps de sapeurs-pompiers.

La construction d'une 125 cc. et d'un BMA est envisagée.

## ♦ LE REVEIL ANGLAIS

Le prochain Salon de Londres amènera au grand jour quantité de machines améliorées ou même entièrement nouvelles comme la 150 cmc. Triumph présentée par ailleurs à nos lecteurs. Côté Ariel, on pourra voir une 1.000 cmc. modifiée, avec un nouveau des- sin de culasse et puissance accrue, puisqu'elle est maintenant de 40 CV ou même 42 avec les pistons spéciaux livrés par l'usine. Les autres modèles de la marque ont reçu eux aussi quelques améliorations de détail, en plus des nouveau émaux, déjà vus au Salon de Paris. La twin semblable à celle des I.S.D.T. avec moteur alu est maintenant commercialisée.

Norton qui déjà avait présenté ses E.S.2 et Dominator avec cadre suspendu par une fourche oscillante, livre maintenant les Inter 30 et 40 dans un cadre semblable à celui de la Dominator « de Luxe ».

L'équipement général est d'ailleurs le même pour la 500 Twin et les 350 et 500 monos. En plus de cela, divers accessoires seront vendus pour les pilotes désirant transformer leur machine en racer «client».

Les moteurs en eux-mêmes n'ont été modifiés que dans le détail, en particulier le système de graissage du boîtier d'arbre à cames.

A Birmingham, la question suspension et tenue de route a été étudiée chez BSA pour les modèles « Gold Star ». La suspension arrière qui fut présentée aux derniers Six Jours est maintenant l'apanage des 350 et 500 bien connues.

Le mécanisme de sélecteur a été également modifié. Le dessin de la selle double a été revu. Mais il est certain que d'autres machines seront présentées à Earl's Court, et ce sont elles qui figureront au tableau de chasse de notre envoyé spécial à Londres.

## LE PRIX DE REVIENT ET L'ETAT

E succès des cyclomoteurs, vélomoteurs, de tout engin à deux roues en général, vient de leur faible prix d'achat et d'utilisation. Le prix de revient au kilomètre d'un cyclomoteur est évidemment imbattable et c'est surtout cette notion qui devrait prévaloir lors de l'achat d'un motocycle, plus que le prix de vente de ce dernier.

L'Union Routière de France, dans son dernier bulletin, donne quelques chiffres. qu'il nous a semblé intéressant de reprendre.

Il va de soi que nous n'indiquerons pas le prix de revient exact pour telle ou telle machine, la manière de conduire pouvant entraîner une consommation d'essence plus ou moins élevée, une usure des pneus plus ou moins rapide et enfin des réfections d'organes mécaniques plus ou moins fréquentes.

Nous prendrons uniquement pour base un parcours annuel de 10.000 kms.

C'est ainsi que pour un eyclomoteur, ce prix de revient est, en gros, de 2 fr. 10 au kilomètre et de 5 fr. 10 pour un vélometeur.

Mais sur ces chiffres, la part des taxes au kilomètre est de 33 % pour le vélomoteur, 37 % pour le cyclomoteur.

Ainsi ce fameux prix de revient est lourdement grevé par les taxes et impôts, car si nous parlons souvent de la taxe sur les carburants, actuellement de 38 fr. sur un litre d'essence vendu 60 fr. 10, par contre, nous oublions, peut-être à cause de leur multiplicité, les taxes et impôts qui s'abattent depuis l'extraction du minerai, jusqu'à la vente du véhicule, en passant par la main-d'œuvre, les réparations, les assurances, équipements, etc...

Aussi, pour nous résumer, pouvons-nous écrire qu'à chaque fois qu'un cyclomotoriste dépense 100 fr. il en donne 37 à l'Etat et son collègue, possesseur d'un vélomoteur, verse quant à lui 33 fr.

Il n'est plus surprenant alors d'apprendre que la circulation routière verse au Trésor environ le sixième de la totalité des recettes budgétaires.

Précisons pour terminer, que nous, motocyclistes, sommes les moins favorisés, puisque le propriétaire d'une voiture particulière verse 29 fr. environ, celui d'un autocar 24 fr. et celui d'un camion 8 t. 25 fr. lorsqu'ils déboursent 100 fr.

## ♦ MISE AU POINT

La mort récente du Dr Porsche, le créateur bien connu des voitures de course Auto-Union et de la Volkswagen a provoqué pas mal de commentaires et d'articles dans la presse. Certains périodiques ont été jusqu'à affirmer que Porsche était le « père spirituel » des moteurs BMW. Sur ce point, la Direction de cette firme n'est pas d'accord. Les gros flattwins dont la production a debuté en 1923 et s'est poursuivie 30 années durant (ce dont on n'est pas peu fier chez BMW) sont une création propre d'une équipe d'ingénieurs de l'usine à laquelle le Dr Porsche n'a jamais appartenu. Par contre il est exact que le constructeur avait dès 1911 fabriqué et mis au point un petit flat-twin d'aviation.

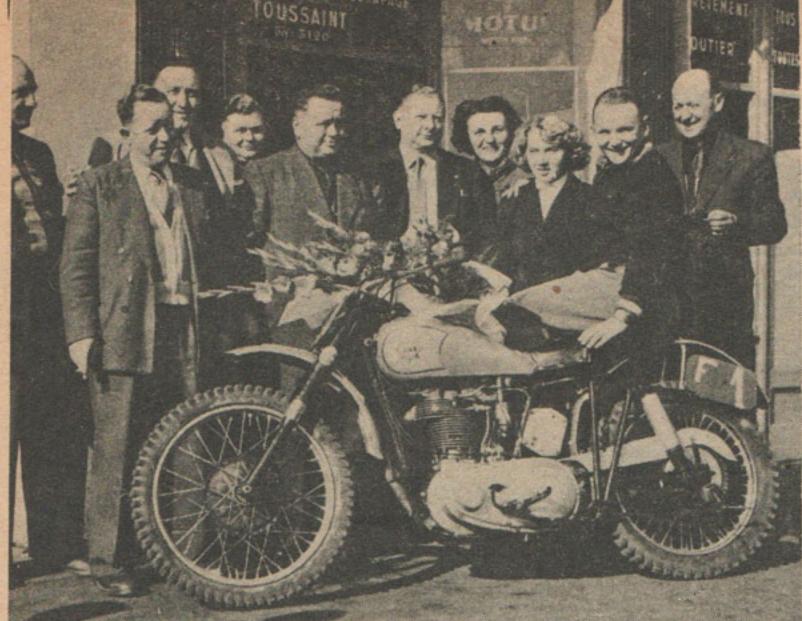
## ABERRATION

Sans doute impressionné par le nombre important d'accidents de la circulation, un médecin anglais est d'avis qu'on devrait interdire aux constructeurs de sortir des machines faisant plus de 30 miles à l'heure (soit environ 50 kmh.). Cette mesure, pense-t-il, mettrait fin une fois pour toute aux accidents dont ont été victimes ces dernières années trop de motocyclistes. Notre confrère « Motorcycling » proteste, indigné : « M. le Docteur Franks (il s'agit du médecin en question) ignore sans doute que l'on construit depuis 40 ans des machines dépassant le double de la vitesse de 30 miles qu'il préconise. Nous sommes heureux de le lui faire savoir. Et nous lui dirons aussi qu'à cette époque un jeune de 14 ans sans permis de conduire avait le droit de conduire ces machines. Nous pouvons donc affirmer qu'il ne connaît rien à la question... ».

## ♦ C.I.C.A.M. CHANGE D'ADRESSE

Nous sommes informés que les bureaux de la Compagnie Industrielle et Commerciale d'Applications Mécaniques, fabricant le pare-brise (C.I.C. A.M.), actuellement 5, place du Théâtre Français, Paris-1er, sont transférés depuis le samedi 8 novembre 1952 : 7, rue d'Artois, Paris-8°.

Toute la correspondance doit donc être adressée comme suit: M. Georges Bourdin, C/O S.I. F.A., 7, rue d'Artois, Paris-7°.



Dernièrement, à Metz, une réception a été organisée en l'honneur de Carlo Molinari, Champion de France de Moto-Cross (350 cmc.) à l'âge de 19 ans. A droite : le Maudes Trophy à l'équipe B.S.A.



## ♦ LA TRIUMPH TERRIER

L'une des grosses surprises du prochain Salon de Earl's Court sera sans aucun doute la nouvelle Triumph. Il ne s'agit pas comme on pourrait le penser, d'une 350 ou autre, mais bel et bien d'une 150 dénommée « Terrier ».

Cette machine a été créée en huit semaines pour répondre à un besoin du marché anglais qui, à son tour, demande des machines économiques et légères sans aucune prétention sportive. Le choix de la Triumph and Co s'est porté sur une 150 cmc. 4 temps à culbuteurs. Le cadre est suspendu par une fourche arrière à coulisseaux et une fourche téle. du même type (en plus réduit) que celle équipant les twins, assure la suspension de l'avant. Le moteur de 57x58,5 est à boîte de vitesses incorporée.

Sa puissance n'est pas encore connue, mais la machine est donnée pour une vitesse de 60 m.p.h. (96 kmh.).

Boîte 4 vitesses aux rapports assez espacés : 20 en 1 re ; 13,8 en 2 e ; 3,8 en 3 e ; 6,7 en 4 e.

Les pneus sont des 2,75x19 et le diamètre des freins est de 140 mm.

Faisant suite à la déclaration d'Edward Turner, que nous avions publiée dans un récent numéro, cette nouveauté était attendue.

Mais au point de vue technique, c'est une grande surprise, car jusqu'ici l'emploi d'un bloc-moteur n'était guère courant dans la production anglaise.

## ♦ A B.S.A. LE MAUDES TROPHY

L'Auto-Cycle Union a décidé d'attribuer à BSA la coupe « Maudes » pour la plus remarquable performance réalisée sous son contrôle dans le courant de l'année par 3 BSA Star Twin de série qui ont couvert 8.000 kms à travers neuf pays d'Europe, participant également aux 6 Jours Internationaux, sans pénalisation, et obtenant 3 Médailles d'Or.

Créée en 1923 par l'Auto-Cycle Union, la coupe « Maudes » a été attribuée la dernière fois en 1938 à BSA, et n'a plus été décernée depuis, jusqu'à ce que le Comité se réunisse le 9 octobre pour l'étude du rapport de son contrôleur, Mr John NcNulty, qui a constamment accompagné les Stars Twins durant tout le parcours.

Au début de septembre dernier, Mr J. McNulty a choisi 3 BSA 500 cmc. Stars Twins parmi un lot de 38 machines en fin de chaîne. Revêtues de marques spéciales, les organes essentiels plombés, les machines ne sont jamais restées en dehors de son contrôle ou étaient enfermées dans des locaux dont les issues étaient plombées.

## NUMERO ALBUM DU SALON

Ce numéro spécial de 150 pages, dans lequel vous trouverez les caractéristiques de toute la production mondiale, le guide de l'acheteur, avec classification par prix de vente, etc... va être retiré des kiosques à la fin de ce mois.

Si vous ne le possédez déjà, hâtezvous de l'acquérir, car bientôt il sera introuvable. Au cas où votre dépositaire en serait dépourvu, adressez 200 fr. en timbres à MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris-2°. Le 7 septembre, ces 3 machines, pilotées par Fred Rist, Norman Vanhouse et Brian Martin, quittèrent Birmingham et visitèrent neuf pays européens, passant même derrière le rideau de fer.

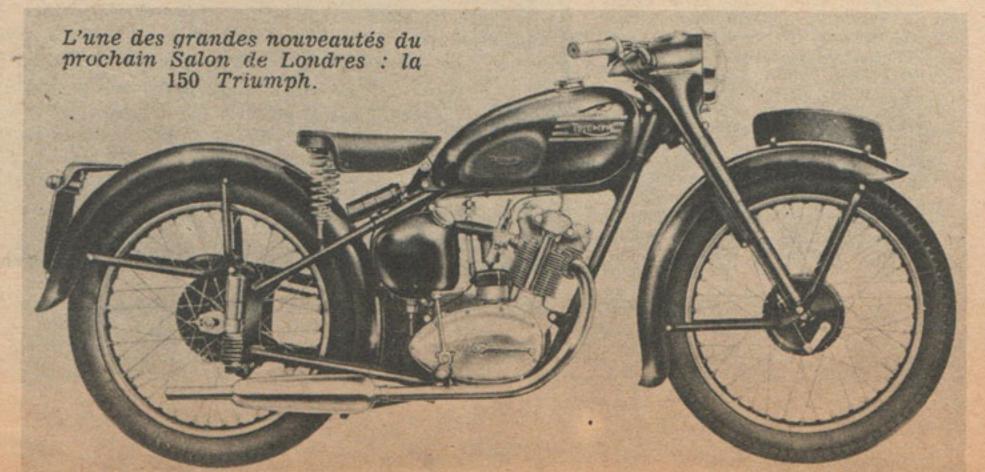
Du 18 au 23 septembre, elles participèrent aux 6 Jours Internationaux d'Autriche, dans les provinces de Styrie et de Carinthie de la zone d'occupation anglaise, et par Salzburg gagnèrent la Haute Autriche dans la zone d'occupation U.S.

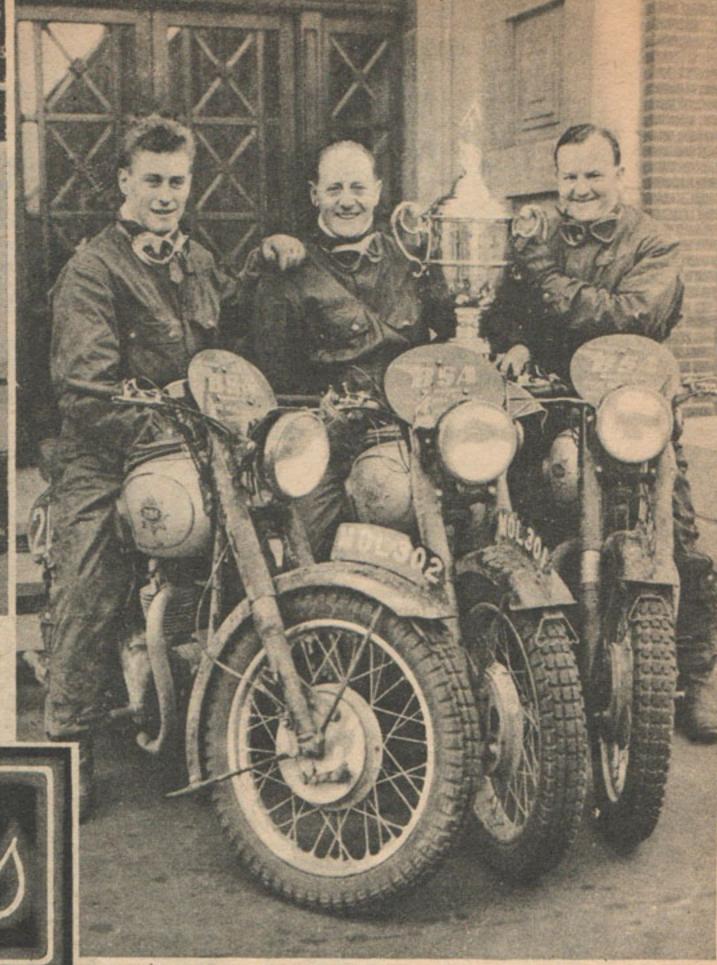
Après les 6 Jours Internationaux, ces machines continuèrent leur voyage à travers l'Allemagne, le Danemark, la Suède, pour terminer à Oslo le 30 septembre.

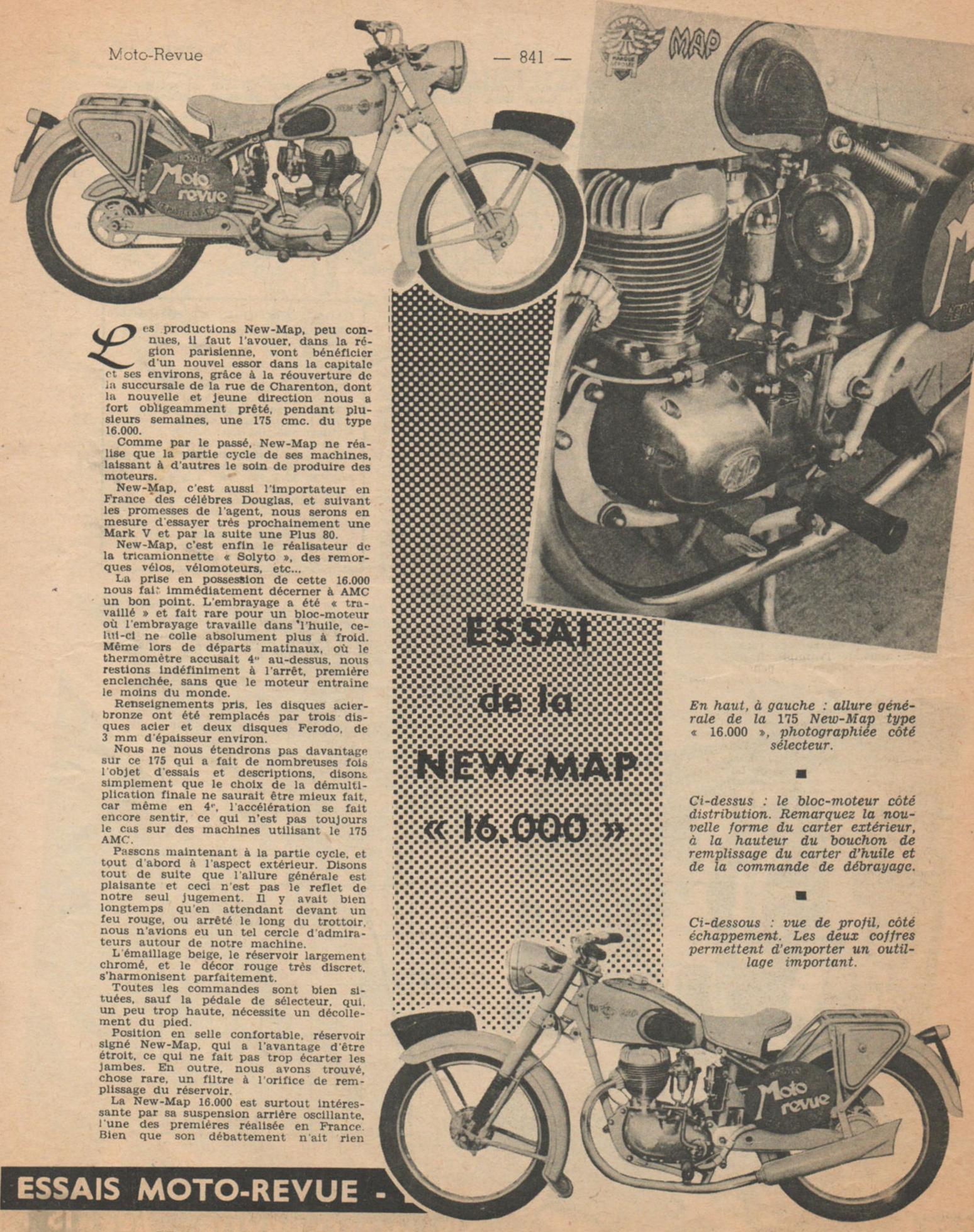
Le rapport de Mr J. McNulty justifie la décision de l'ACU de décerner la coupe « Maudes » pour une si magnifique réalisation dont la portée est considérable à l'égard de l'utilisateur.

## **CARNET ROSE**

Jean-François, Chantal, Monsieur J. Groud et Madame, née Denise Bréthiot, fille de Monsieur Robert Bréthiot, Directeur de la Société des Huiles Bret-Oil et de Madame, sont heureux de vous faire part de la naissance de leur petite Elisabeth, le 24 octobre.







d'exceptionnel — 5 cms au total — nous n'avons eu qu'à nous louer de cette suspension. En solo, comme à deux, jamais un talonnement, et par contre une action très progressive, réalisée à peu de frais par l'emploi d'un bloc en caoutchouc comme élément de suspension.

Vu le faible débattement, cette suspension est fatalement ferme, mais il ne faut pas croire pour cela que l'on est « secoué comme un prunier ». Il n'en est rien et cette fermeté contribue à l'excellente tenue en courbe de la New-Map. C'est ce que nous appelerons une machine pour vireur. Sécurité totale même à forte inclinaison, et fait surprenant au début, une faible tendance de la machine à réduire son rayon de braquage, lorsque l'on vire à moyenne allure il est vrai.

Côté suspension avant, nous ne pourrons porter de jugement sur la fourche télescopique Tiger (fabrication allemande), car cette télé. demande, paraitil, un long rodage, et notre New-Map n'avait que quelques centaines de kilomètres.

Aussi, non rodée, cette fourche est dure, et son débattement semble un peu faible. Signalons que nous avons tout le temps roulé frein de direction complètement desserré.

Les freins nous ont semblé un peu faibles en regard des performances de la machine, surtout celui de la roue avant qui accomplit le plus gros travail.

Il existe d'excellents moyeux freins sur le marché, et nous ne pourrons que suggérer leur montage au constructeur Lyonnais.

L'installation électrique ne comporte pas de batterie, mais grâce au combiné Sanor, avec redresseur, nous disposons d'un avertisseur électrique donnant satisfaction. Eclairage satisfaisant, mais dépourvu de veilleuse, commandé par un commutateur Saker d'un emploi très aisé.

Nos essais d'accélérations et de vitesse maximum, se sont vu complétés par des chronométrages sur 100, 200, 300 et 400 mêtres, départ arrêté.

Ces essais complémentaires auront d'ailleur lieu pour tous nos prochains essais.

Voici les résultats qui furent enregistrés, avec supercarburant du commerce, additionné d'huile pour haut de cylindre :

1re 43 kmh. en 4" 3/5 soit 6.470 t.-m.
2e 59 kmh. en 9" soit 5.750 t.-m.
3e 72 kmh. en 17" soit 5.500 t.-m.
4e 75 kmh. en 20" soit 4.400 t.-m.
Vitesse maximum en position effacée : 92 kmh., soit un régime moteur correspondant de 5.400 t.-m.

Il faut préciser que la machine de l'essai n'était pas complètement rodée et que, sauf une fois, le régime de puissance maximum (6.000 t.-m.) ne fut jamais atteint.

A ce régime de 6.000 t.-m., les vitesses maxima seront donc de 40 kmh. en 1<sup>re</sup>, 61 kmh. 5 en 2<sup>e</sup>, 78 kmh. 5 en 3<sup>e</sup> et 102 en 4<sup>e</sup>. Cette vitesse de pointe correspond bien à ce que l'on peut attendre théoriquement d'un moteur développant 8 CV 5, et prouve l'excellence du rapport en prise (18 dents sortie de boîte, 45 dents couronne arrière).

Les essais sur 100, 200, 300 et 400 mètres départ arrêté donnent les résultats sui-

100 m. en 10" 1/5, moy. 35 kmh. 3. Signalons en passant que ce temps égale celui du record du monde en course à pied, établi par le noir américain Jesse Owens.

200 m. en 16" 4/5, moyenne 42 kmh. 9 300 m. en 21" 2/5, moyenne 50 kmh. 5 400 m. en 26" 4/5, moyenne 53 kmh. 8 Il est évident qu'avec un moteur parfaitement rodé, les temps seraient nettement améliorés.

Quoiqu'il en soit, nous pouvons porter un jugement sur la 175 New-Map.

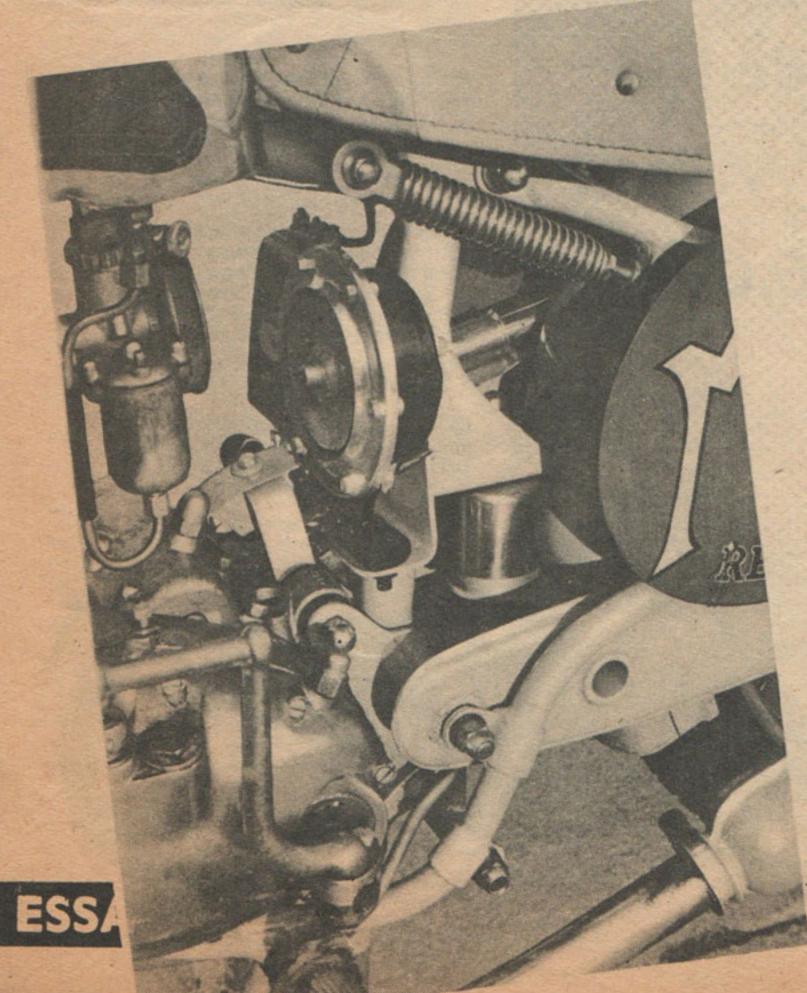
La 16.000 est une machine de présentation luxueuse, sans être hors de prix : (169.500 fr.).

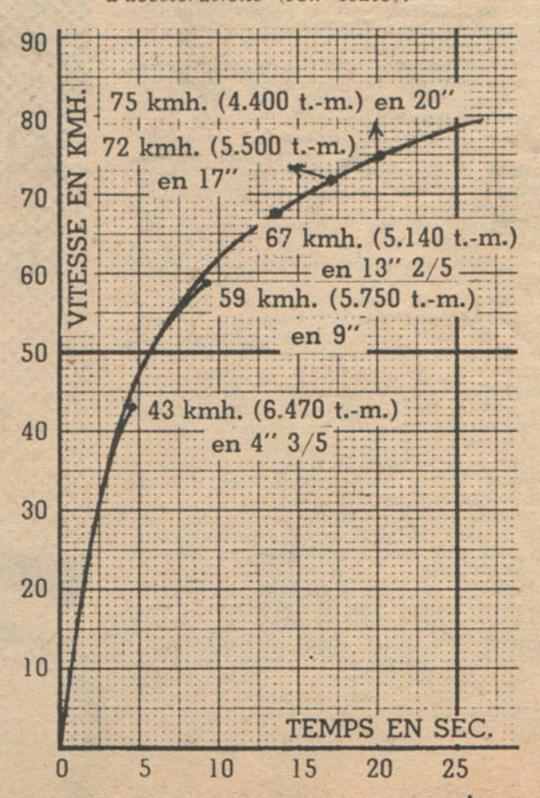
Son cadre à suspension intégrale, qui dénote une parfaite connaissance du problème de la part de son créateur, et le blocmoteur AMC, célébre pour sa robustesse et sa sûreté de fonctionnement, en font une de nos plus attachantes productions en la cylindrée.

J. REY

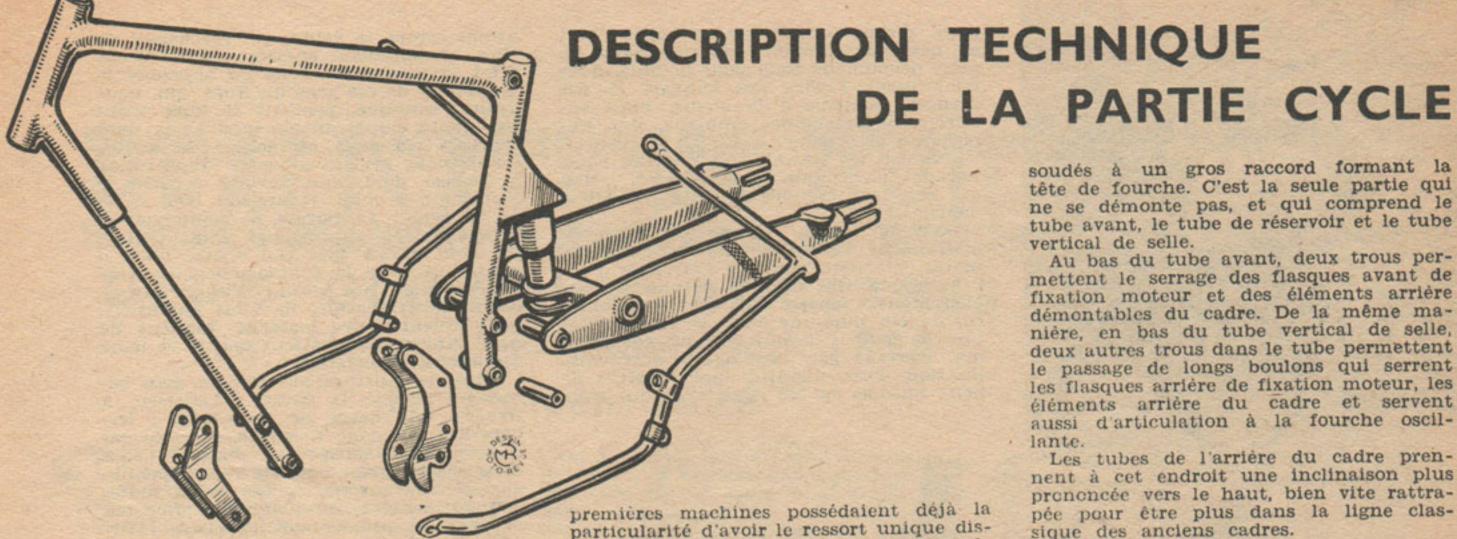
CARACTERISTIQUES ET REGLAGES Moteur: 4 temps. Alésage · 56. Course: 69. Cylindrée: 169 cmc. 9. Puissance: 8 CV 5. Régime normal : 4.500 t.-m. Régime maximum : 6.000 t.-m. Taux de compression : 7,3 à 1. Jeu aux soupapes : 5/100. Calage distribution : A.O.A. 25 à 28° soit 3 à 4 mm R.F.A. 45 à 48° soit 10 à 11,5 mm A.O.E. 55 à 58° soit 14,7 à 16 mm R.F.E. 25 à 28° soit 3 à 4 mm Carburateur : AMAC. Rapports de boîte : 18 - 11,6 - 9,15 7 à 1. Pneus : 300×19. Allumage: plein retard 2 mm. Bougie : Marchal CR 34. Carter d'huile : 1 litre.

Ci-contre : détail de l'articulation de la suspension arrière. Le bloc de caoutchouc est protégé par un fourreau télescopique. Notez le combiné Sanor, redresseur et avertisseur électrique, Ci-dessous : la courbe d'accélérations (voir texte).





AIS MOTO-REVUE - ESSAIS M



New-Map, l'une des premières marques françaises à adopter la suspension arrière oscillante, a réalisé celle-ci d'une manière difficilement critiquable.

Formés de coquilles de tôle emboutie, soudées deux par deux, les bras sont réunis par un tube qui les traverse tous deux et forme entretoise, tout en servant d'appui à l'élément élastique.

Cette fourche, ainsi constituée, est indéformable, légère et de belle apparence, ce qui compte aussi pour beaucoup.

La construction de la fourche ne fait pas à elle seule la suspension, il faut parler aussi de l'élément élastique. Les particularité d'avoir le ressort unique disposé verticalement derrière le tube de selle. Un ingénieux système de came permettait de durcir à volonté la suspension pour l'utilisation en solo ou en duo. Depuis le remplacement du ressort par un bloc de caoutchouc, la progressivité de cette matière a permis de supprimer le réglage, en conservant des caractéristiques de suspension très bonnes pour tous les usages.

Le cadre lui-même est construit suivant une technique qui rappelle beaucoup celle des machines anglaises, car il possède encore des éléments boulonnes à la partie principale avant. Cette partie avant est constituée de trois gros tubes

soudés à un gros raccord formant la tête de fourche. C'est la seule partie qui ne se démonte pas, et qui comprend le tube avant, le tube de réservoir et le tube vertical de selle.

Au bas du tube avant, deux trous permettent le serrage des flasques avant de fixation moteur et des éléments arrière démontables du cadre. De la même manière, en bas du tube vertical de selle, deux autres trous dans le tube permettent le passage de longs boulons qui serrent les flasques arrière de fixation moteur, les éléments arrière du cadre et servent aussi d'articulation à la fourche oscil-

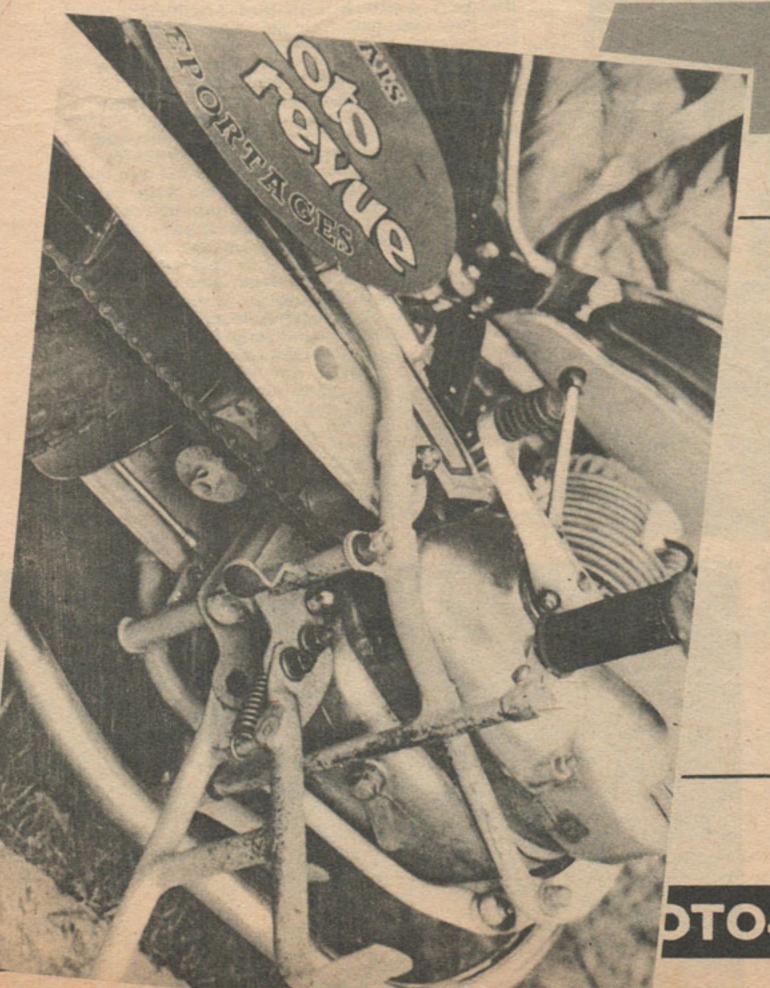
Les tubes de l'arrière du cadre prennent à cet endroit une inclinaison plus prononcée vers le haut, bien vite rattrapée pour être plus dans la ligne classique des anciens cadres.

Cette sorte de fausse fourche arrière se termine par un tampon en caoutchouc qui fait butée-limite de débattement de la suspension comme on en trouve sur les châssis de voitures. L'ensemble est terminé par un porte-bagages « à la francaise » boulonné après cette extension du cadre.

On voit donc que ce cadre est ingénieusement réalisé, qu'il comporte toutes garanties de solidité et de parfait fonctionnement, et par cela même gagnerait à être gratifié d'un arrière un peu plus moderne, dans le style italien par exem-

CE QU'ILS ONT FAIT

AVEC LA "16.000"



En haut : principe de réalisation du New-Map. cadre intéressant, Fait les éléments arrière sont boulonnés. Ci-contre : détail de la partie inférieure du cadre. La béquille, une tois repliée, repose sur une butée en caoutchouc, ce qui élimine tout bruit de ce côté.

— Clermont-Ferrand, 26 juillet 1952... 14 heures... En vacances | Combien paraissent doux ces mots à ceux qui, pendant une longue année, n'ont profité que de « week-ends-» trop brefs.

Départ pour 23 jours que l'on compte bien occuper : quatre amis, deux 125 cc. New-Map avec matériel de camping complet savamment réparti ; pour l'un, deux sacoches lacées et petit porte-bagages arrière, pour l'autre, remorque monoroue ingénieusement construite, 25 kilos de charge chacun environ.

L'itinéraire étudié sur les diverses cartes (Michelin, Hallwag) précise chaque étape: 250 kms par jour. Il s'agit de traverser l'Allemagne de l'Ouest pour gagner Stockholm en parcourant la Fionie, le Seeland, la région des lacs de Suède avec retour par la côte Ouest, le Jutland, l'Allemagne, la Hollande, la Belgique, le Luxembourg ; joli raid de 5.700 kms !...

Une panne au départ et un fort orage nous retardent à Colmar, puis nous traversons la plaine d'Alsace jusqu'à Strasbourg, nous grimpons au sommet de la cathédrale pour jouir d'un dernier paysage de France, au crépuscule d'une belle scirée d'été, avant de passer la frontière au pont de Kehl. Nous savourons au passage quelques plaisanteries des douaniers français et ce soir là, nous campons en Allemagne. C'est ensuite la plaine du Rhin avec ses immenses cultures de pommes de terre, de seigle, de houblon, de betteraves, les contreforts de la Forêt Noire à l'horizon ; notre attention est retenue par les grandes villes : Francfort,

DTO-REVUE - ESSAIS MOTO-REVU



pays, gazons tondus, arbres taillés. Tout est net, frais, propre. Dans une ferme où nous demandons asile pour la nuit, nous remarquons l'ordre des hangars et des granges, blanchis à la chaux, nous admirons de splendides animaux, une importante basse-cour.

L'accueil est amical, bien que nos hôtes forment un couple de gens âgés, isolés, qui semblent étonnés de notre accoutre-

ment !!!

Nouvelle panne, fil de condensateur coupé à 15 kms d'Odense, un dimanche matin, première panne à l'étranger !

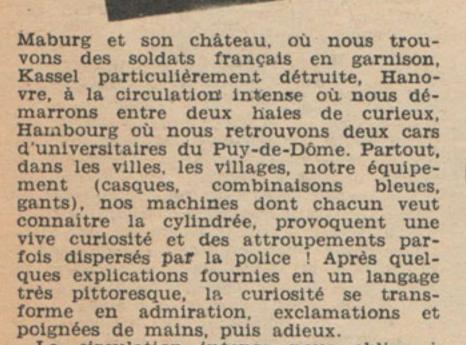
Alors que, très ennuyés et indécis, nous cherchions à réparer sans succès, un sidecar danois, puis une moto, se sont arrêtés près de nous, essayant de nous comprendre, mettant leur outillage à notre disposition. Puis, aussitôt après, arrivée de deux Suédois en 350 cmc,, avec qui nous

avions campé la veille, qui revenaient de Nice et parlaient anglais comme nous. C'est là que nous avons pu apprécier la gentillesse de ces gens du Nord, qui, nous ayant remorqué, pendant 15 kms, n'ont pas voulu nous quitter sans avoir servi d'interprêtes dans un garage de service où ils nous avaient amenés. Etape forcée à Odense, d'où nous devions repartir le lendemain à midi, réparation bien faite. Là, le séjour au terrain de camping fort bien aménagé, à proximité d'une piscine où nous avons pris nos ébats, nous a permis de faire la connaissance de campeurs danois, nos voisins. Visages rayonnants de sympathie, ils nous entourent, contemplent notre matériel, essaient de nous dire en anglais leur amitié et leurs souhaits de bienvenue.

Nous ne quittons pas Odense sans saluer au passage la statue d'Andersen. A Nyberg, une heure de ferry-boat : Nyberg-Kosor, rapide traversée, escortée par des mouettes tapageuses, mais si belles dans ce ciel, nous conduit vers Copenhague. Nous trouvons, sur de belles routes peu accidentées, de nombreux cyclistes, heureux de pédaler sur les pistes réservées, nous saluant amicalement au pas-

sage.

La capitale que nous imaginions nous apparaît bientôt comme une grande ville aux magnifiques monuments, nous parcourons la ville entière, les quais le long du port, vue d'ensemble avant de trouver un camp au bord de la mer et le cadre reposant d'une terrasse de restaurant haut perché, qui domine la plage. Là, c'est la détente après la dure journée d'étape. Par la large baie tendue de cretonne fleurie, que prolonge la terrasse, nos yeux se reposent à regarder cet horizon gris bleuté, les scintillements des lumières qui paraissent lointaines. Dans ce cadre, intime, calme, nous savourons des hors d'œuvre multiples auxquels notre goût est peu habitué, nous nous délectons de lait glacé, de marmelade de framboises. Le lendemain, nous visitons la ville ; nous voudrions nous attarder sur les immenses quais, sur les promenades ombragées qui nous conduisent à la fontaine de Gefion et à la petite sirène si touchante, si gracieuse, dont notre esprit fixe à jamais le souvenir. Nous avons la chance à 14 heures d'assister à la relève de la garde devant le palais royal, sur la place où s'élève une fière statue équestre ; nous admirons encore le Parlement, l'Hôtel de Ville ; à regrets, nous quittons cette belle capitale pour gagner par une route longeant la mer, la frontière suédoise. C'est sur le ferry-boat Helsinger-Halsinborg que s'accomplissent rapidement les formalités douanières ; ia circulation à gauche que nous appréhendions si fort nous semble facile, et après deux heures de route, les croisements même ne nous font plus peur. Et cependant, s'il nous est arrivé de commettre des erreurs de circulation dans certaines grandes villes, c'est toujours avec un sourire amical que l'on nous a indiqué la bonne voie!



La circulation intense nous oblige à prendre les autoroutes, au risque de perdre le pittoresque de ces traversées de villages aux attelages typiques, en pleine activité en ces jours de récolte. Nos moteurs donnent leur pleine mesure et en toute sécurité, nous nous grisons de vitesse, nos oreilles bourdonnent pendant que défilent arbres, champs, villages,

troupeaux... A la frontière danoise, un complément de documentation nous est fourni au bureau touristique et après des formalités vite remplies, nous passons la frontière sous une pluie d'orage et la lueur des éclairs nous fait découvrir une pancarte :

« Soyez les bienvenus au royaume du Danemark ». Cette route droite, large, bordée d'un vert talus, semble nous conduire au pays des fées : maisonnettes blanches sans volets, ornées de fleurs, jardinets aux mille couleurs fiers de leur mat tout blanc où flotte le drapeau du

A chaque arrêt en Allemagne, un attroupement se formait autour de nos machines (photo du haut). Sur le pont de l'Elbe, à Hambourg, (au centre). La « Petite Sirène » dans le port de Copenhague (cidessus) et ci-contre, un camp à Kolding (Danemark).

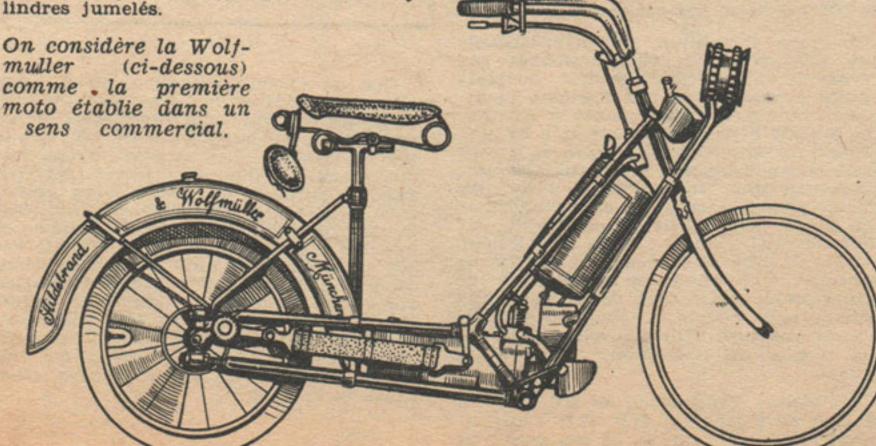


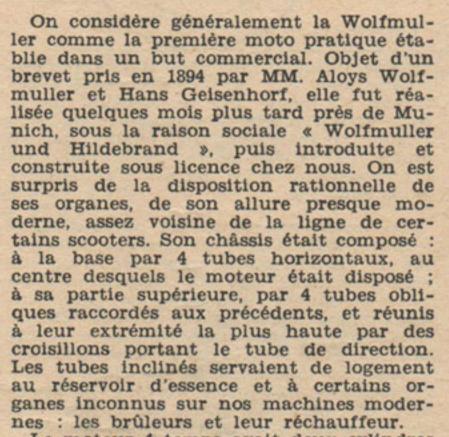
## REALISATIONS D'HIER

## DEUX GLORIEUX ANCETRES :

La Wolfmuller-Hildebrand 1894 La Holden 1896







Le moteur 4 temps avait deux cylindres parallèles horizontaux, de 90 mm d'alésage pour 117 mm de course. La cylindrée unitaire (745 cmc. environ) peut paraître formidable, surtout en considération du poids de la machine, inférieur à 60 kilos. Elle s'explique par la nécessité d'adopter un nombre de tours minute très réduit. Avec la transmission directe, en dépit de la démultiplication importante, un moteur à régime rapide était inconcevable et il fallait tout de même assurer à l'engin une souplesse toute relative! La soupape d'admission de chaque cylindre s'ouvrait toute seule, grâce à la dépression occasionnée par la descente du piston. Elle était rappelée par un ressort très faible. En revanche, la soupape d'échappement, placée comme la précédente sur la culasse, était commandée par le dispositif ci-après : le moyeu arrière portait une came, qui actionnait une longue tringle de poussée horizontale. Un jeu de renvois assez compliqué, agrémenté de



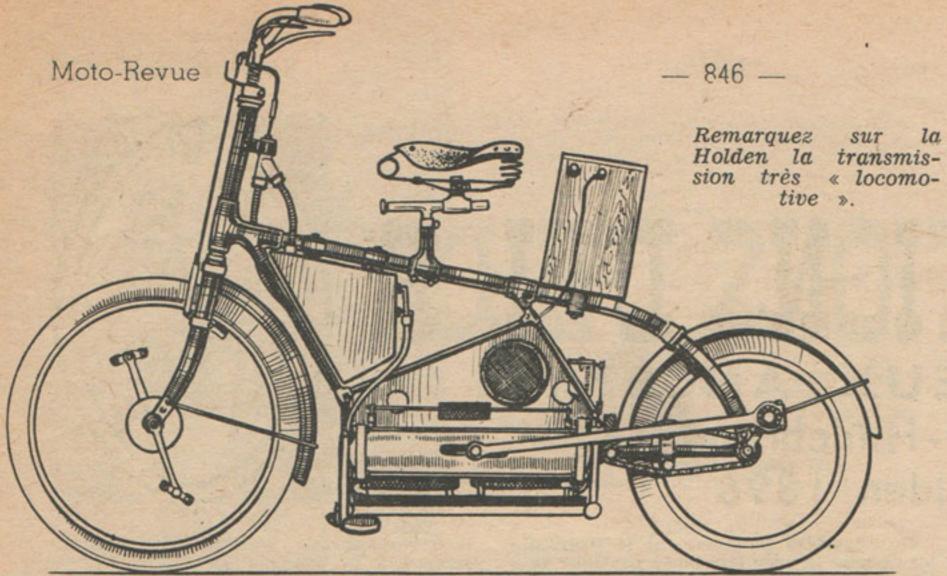
leviers-basculeurs, transmettait le mouvement à la soupape au temps moteur correspondant. Les pistons se déplaçaient dans le même sens, mais les explosions étaient alternées comme sur un 4 temps « vertical twin » moderne avec manetons calés à 360°.

Les bielles étaient fixées aux pistons par de simples rotules, et articulées au moyen de roulements à billes sur les manivelles actionnant la roue. Le moteur ne comportait donc aucun volant, et on avait suppléé à l'absence de cet organe au moyen d'un système plutôt rustique : chaque tête de bielle était reliée à une bande de caoutchouc qu'elle tendait pendant la course de recul des pistons. La tension maximum était obtenue quand ces derniers atteignaient le point mort bas.. Dès que ce stade était franchi, la bande de caoutchouc se détendait violemment, ramenant la tête de bielle à sa position opposée et provoquant par contrecoup la montée du piston. A noter que les bandes élastiques, à peu près parallèles aux cylindres, étaient fixées à leur extrémité avant sur des tendeurs mobiles permettant de faire varier leur force de rappel, et sans doute aussi de compenser leur allongement.

Les cylindres et culasses comportaient des chemises d'eau, mais aucun radiateur n'était prévu. Le liquide de refroidissement était contenu dans un réservoir incurvé recouvrant la roue arrière, et faisant office de garde-boue. Avant 1900, les problèmes de la carburation n'avaient fait l'objet que d'études sommaires. Les systèmes à léchage et barbottage avaient la grande vogue.

Voici, résumé, le principe du carburateur de la Wolfmuller: Un tube souple, maintenu par un flotteur au niveau de l'essence, aspirait les gaz qui se dégageaient par évaporation à la surface du liquide (l'essence employée alors était beaucoup plus volatile que celle d'aujourd'hui). Avant d'être dirigées vers la pipe d'admission, ces vapeurs étaient mêlées à l'air introduit dans une chambre de mélange. Un clapet, commandé par une manette au guidon, réglait l'admission des gaz dans le cylindre.

Autre détail caractéristique : l'allumage par brûleurs. L'électricité n'était pas encore d'un emploi universel, il s'en fallait. et pour enflammer le mélange, on avait souvent recours à un doigt de métal inaltérable (en nickel, voire même en platine) qu'on chauffait préalablement grâce à un brûleur. Sur la Wolfmuller, les brûleurs étaient contenus dans une petite boite parallélépipédique disposée au-dessus des culasses. Un réservoir à essence séparé assurait leur alimentation. Après le départ, les brûleurs contribuaient (avec la chaleur dégagée par les explosions) à maintenir le doigt de nickel à la température convenable. Afin que le courant d'air occasionné par le déplacement de la machine ne puisse éteindre la flamme, on avait recours à un système de ventilation tempérée : l'air s'engouffrait dans une boite placée devant la direction de la machine. Il était dirigé jusqu'à la flam-



me par l'intérieur d'un des tubes du châssis, qui formait canalisation. Après avoir rempli son office, il remontait dans la boîte par le tube opposé et était finalement évacué au dehors. Les deux autres tubes supérieurs inclinés étaient utilisés comme réservoir d'huile.

Le diamètre approximatif des roues était de 55 cm à l'avant et 65 cm à l'arrière. Seule, la première était munie d'un frein. L'empattement atteignait 1 m. 30. La vitesse maximum était de 38 kmh. A l'extrême ralenti, on pouvait rouler à 5 kmh., mais la description du dispositif de transmission et de retour des bielles permet de supposer que la marche aux pe-tites allures était plutôt boîteuse.

Si, par extraordinaire, un de nos lecteurs de longue date avait essayé ou même possédé un exemplaire de la Wolfmuller-Hildebrand, nous lui serions très reconnaissants de nous envoyer ses impressions... rétrospectives sur cette moto préhistorique.

XXX

En 1896 et l'année suivante, le colonel anglais Sir H.C.L. Holden prenait différents brevets concernant un « cycle à moteur à pétrole » de son invention. Ce qui frappait en premier lieu, sur la Holden, c'était la présence de roues de dimensions inégales, et surtout le fait que la roue avant avait un diamètre voisin de 65 cm, alors que la roue motrice ne faisait, ô paradoxe, que 50 cm à peine. Le cadre tubulaire ouvert utilisait pour ses divers éléments le principe de la triangulation, le moteur constituant l'élément de base du triangle central. Un tube sensiblement horizontal de gros diamètre, s'incurvant à l'arrière, constituait l'épine dorsale d'où partaient les haubans supportant le moteur et la roue motrice. Sur la roue avant, des manivelles directement solidaires du moyeu et des pédales servaient à la mise en marche. La roue directrice portait également l'unique frein à tambour circulaire et ruban de serrage.

Le moteur possédait 4 cylindres horizontaux, de 54 mm d'alésage pour 115 mm de course. La cylindrée totale dépassait donc nettement le litre. Les observations formulées à ce sujet à propos de la Wolfmuller s'appliquent évidemment à la Holden, dont le régime maximum était seulement de 420 t.-m. (!) correspondant à l'allure de route de 40 kmh. environ. Les cylindres, refroidis par air, étaient constitués par des tubes d'acier coulés d'une seule pièce avec la chambre d'explosion, et assemblés par des boulons d'une rare longueur sur une moto. Les pistons portaient trois segments et une garniture d'amiante, qui devait assurer une meilleure étanchéité. Des fentes latérales dans les parois des cylindres laissaient le passage aux axes réunissant les pistons 2 par 2 et supportant les pieds de bielles. Il y avait donc une bielle commune par groupe de 2 cylindres.

La chambre d'explosion de chaque cylindre portait deux soupapes : celle d'ad-

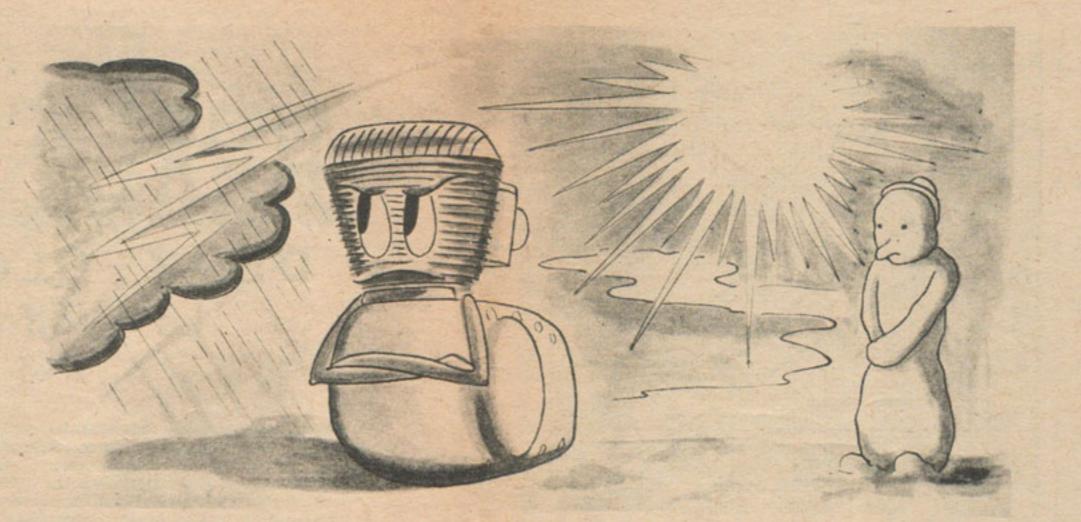
mission automatique, celle d'échappement commandée par un arbre à cames actionné lui-même par la rotation de la roue arrière. Celle-ci comportait une véritable transmission par chaîne et pignons, qui entraînait l'arbre à cames par l'intermédiaire d'un renvoi d'engrenages à vis sans fin.

On trouve encore ici un carburateur à léchage, mais d'un type quelque peu évolué : l'intérieur du réservoir d'essence était cloisonné par un diaphragme, ou toile métallique très fine. La partie du diaphragme dépassant le niveau du liquide s'imprégnait par capillarité, comme un buvard. L'essence ainsi absorbée s'évaporait facilement et ses vapeurs formaient avec l'air introduit dans le réservoir par le déplacement de la machine un mélange extrêmement riche qui était amené par une canalisation dans un minuscule récipient fixé au tube de direction et appelé mélangeur. L'air externe pénétrait dans le mélangeur par un clapet à ouverture réglable, diluait le gaz très riche venant du réservoir et la mixture ainsi obtenue était dirigée par une autre tubulure jusqu'aux pipes d'admission. Une dérivation de la tubulure d'échappement dirigeait une partie des gaz brûlés à l'intérieur du réservoir d'essence, dans le but de maintenir la pression nécessaire à l'intérieur de celui-ci, et sans doute aussi de faciliter l'évaporation. La carburation de l'engin n'était-elle pas fâcheusement affectée par l'inévitable introduction de gaz inertes dans le mélange détonant ? Mais cet ensemble a été réalisé en 1897, ne l'oublions pas.

Merveille des merveilles ! La Holden possédait un allumage Delco. Batterie et bobine étaient contenues dans une boîte fixée derrière la selle du conducteur, et le distributeur monté en bout d'arbre à cames. Quatre fils amenaient le courant du distributeur aux bougies. Un bouton de contact était fixé au guidon.

Relevons encore un graissage mécanique, avec pompe rotative actionnée par l'arbre à cames. Cette pompe dirigeait l'huile à travers les canalisations aboutissant aux principaux points à graisser. On pensait déjà à la netteté et à la propreté d'un ensemble mécanique, et le bloc était enclos dans une boîte en tôle aisément amovible. Une précision utile : les quatre pistons montaient et descendaient (ou plutôt avançaient et reculaient) simultanément, mais leurs explosions étaient alternées, et ceux de gauche se trouvant être au point mort haut de compression quand ceux de droite terminaient leur course d'échappement. On n'avait pas jugé utile d'employer l'astuce des bandes de caoutchouc de la Wolf-

Au régime d'utilisation de 400 t.-m., la Holden développait 3 H.P. Son empattement atteignait 1 m. 20, et son poids, en ordre de marche, 60 kilos à peine.



Ainsi, avec une puissance initiale Lo de 20 CV à une température To = 20°, nous aurons, à la température  $T = 2^{\circ}$ . 273 + 20

L. 273 + 2 275 d'où finalement une puissance L = 21,3 CV (gain de 1,3 CV).

Par contre, par une température ambiante de 35°, nous aurons : 273 + 20 293

--- = --- = 0.951L<sub>o</sub> 273 + 35 308 d'où une puissance L de 19 CV (perte de 1 CV).

## L'humidité de l'air

L'état hygrométrique de l'air varie énormément d'heure en heure dans une journée.

En effet, si l'humidité relative de l'air peut se situer, un jour normal où il ne pleut pas, à 80 % dans les

Chacun sait qu'une légère humidité améliore le rendement d'un moteur (voir les petites injections d'eau sur les derniers chasseurs ultra-rapides à moteurs à pistons). Chacun a aussi remarqué que, par une chaude aprèsmidi d'été, sa moto retrouve un regain de vigueur et de puissance lors de la traversée d'un bois, où l'humidité relative plus grande donne plus de fraîcheur (on retombe sur l'influence d'une température plus basse)

Par contre, plus cette humidité augmente moins le moteur aura de rendement. Et nous nous souvenons d'un voyage en Normandie, sous une pluie diluvienne de quelques heures, où notre side-car, qui peut atteindre les 110 kmh., plafonnait désespérement à 65 kmh. avec, comme unique consolation, la vue d'une 15 CV Citroën qui ne faisait guère mieux.

## L'altitude

Les facteurs « pression barométrique » et « température » interviennent conjointement dès que l'on s'élève en altitude. Ce qui joue, en montagne, le plus grand rôle est, de loin, la pression. En effet, au fur et à mesure que l'on s'élève, la hauteur du mercure tombe très rapidement. Pour 760 mm. au niveau de la mer, on aura encore 716 mm. à 500 m., mais à 2.000 mètres d'altitude, le niveau sera déjà tombé à 595 mm. (pas loin de 1/4 de chute) et à 525 mm à 3.000 mètres.

## INFLUENCE DES CONDITIONS ATMOSPHERIQUES SUR LE RENDEMENT D'UN MOTEUR La température ambiante

La pression barométrique

'influence de la pression barométrique est chose connue depuis longtemps, avec ses répercussion sur la carburation. Mais ce que l'on ne sait pas, c'est jusqu'à quel point elle peut jouer sur le rendement d'un moteur. A même température, à une altitude de 1.000 m., où la pression atmosphérique sera de 673 mm. de mercure (pour 760 au niveau de la mer), le rendement du moteur ne sera plus que de 88,5 %, c'est-à-dire, qu'une bonne 350 cmc. de puissance initiale de 20 CV, ne développera plus dans ces conditions que 17,7 CV. A 2.000 m., toujours à même température, nous n'aurions plus que 15,6 CV

La relation entre la puissance "L" à une pression atmosphérique « p » et la puissance initiale La à la pression atmosphérique initiale po est d'ailleurs très simple : le rapport des puissances est égale au rapport des pressions at-

Si la pression atmosphérique tombe de 5 % (722 mm Hg au lieu de 760), la puissance du moteur tombe d'autant (19 CV au lieu de 20).

Que de chemin parcouru, en un peu

plus d'un demi siècle ! Une machine mo-

derne de moyenne cylindrée pèse 150 ki-

los, tourne à 4.500/5.000 t.-m. et tape le

120 au chrono. Une question vient im-

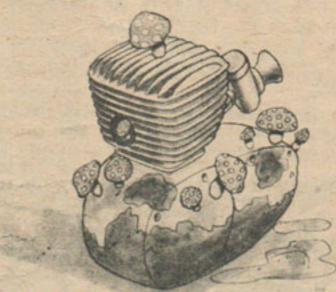
médiatement à l'esprit : L'écart sera-t-il

Ainsi va le progrès.



Au contraire de l'influence de la pression barométrique, pour une même hauteur de mercure et pour un même état hygrométrique de l'air (même humidité) une baisse de température entraîne une amélioration du rendement du moteur. En effet, le remplissgae du cylindre en poids d'air est plus important, ceci étant dû à la densité plus grande de l'air par temps froid. Là aussi, la relation est simple. Si"L" est la puissance à la température de "T" degrés centigrades et L. la puissance initiale à la température initiale de To degrés, nous

$$\frac{L}{L_{\circ}} = \frac{273 + T_{\circ}}{273 + T_{\circ}}$$



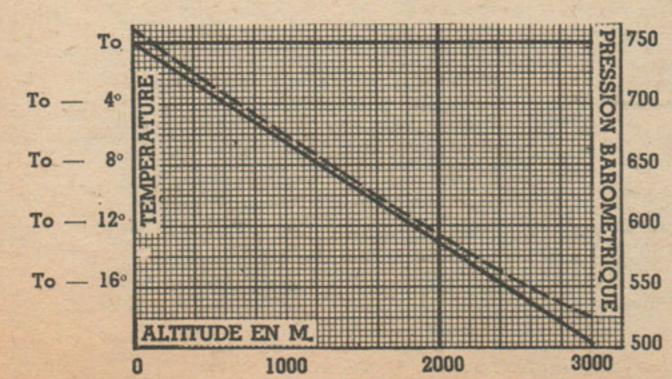
heures matinales, cette humidité relative tombe à 40 % (la moitié) aux alentours du milieu de la journée, pour remonter de nouveau dans la

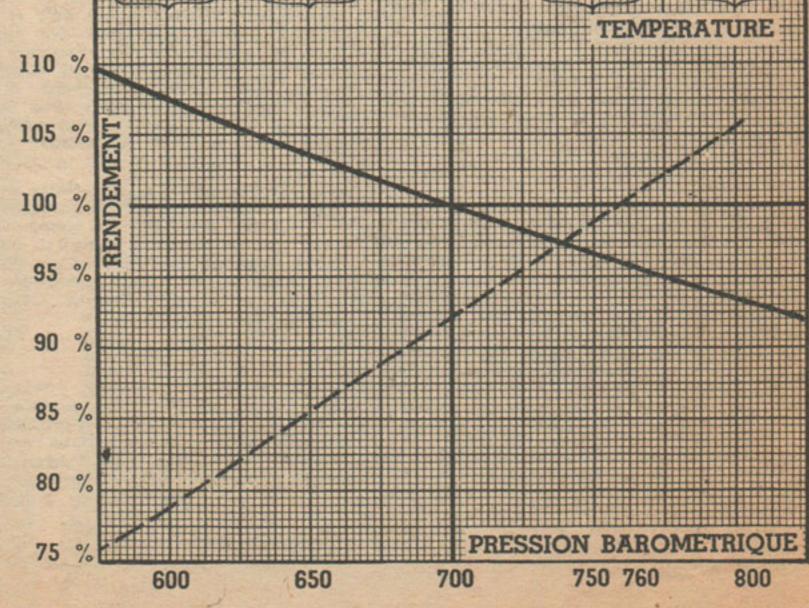
L'influence de l'humidité sur le rendement n'est pas chose mesurable comme celle de la hauteur barométrique ou de la température ambiante.

To — 20° To — 10°



Ci-dessous: variations de la pression barométrique (en pointillé) et de la température (en trait plein) en fonction de l'altitude (valeurs initiales au niveau de la mer : 110 % 760 mm de mercure et température To). A droite : variations du rendement d'un moteur en fonction de la temperature (en trait plein) et en fonction de la pression (en pointillé), avec une valeur de 100 % pour 760 mm. de mercure ou une température de To degrés centigrades.





aussi important, ou même plus grand, entre nos motos et celles de l'an 2000, qu'entre la Wolfmuller ou la Holden et une 500 d'aujourd'hui ? C'est fort possible, si de nouveaux moyens de propulsion, comme l'énergie nucléaire, deviennent applicables demain aux véhicules terrestres, et la Vertical Twin 1952 apparaîtra beaucoup plus désuète, aux motards de l'âge atomique, que la Werner de 1902 ou le tri De Dion à nos propres yeux. BORDINO

LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE

UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

Comme on sait qu'à même température, la puissance est proportionnelle à la pression atmosphérique, le rendement à 3.000 mètres d'altitude ne serait que de 69 % celui-ci obtenu au niveau de la mer (13,8 CV au lieu de

20 par exemple).

Mais, heureusement, la température s'abaisse au fur et à mesure que l'on s'élève, de l'ordre de 6° 5 par 1.000 mètres de dénivellation. Or, nous l'avons vu, un abaissement de température améliore le rendement. Mais, malheureusement, ce phénomène est bien loin de compenser la baisse de pression. Et ainsi, à 3.000 mètres d'altitude, le rendement d'un moteur, en tenant compte de ces 2 facteurs, sera de 74 % à son rendement au niveau de la mer, à une température ambiante de +15°. Ceci nous donnerait, pour une puissance initiale de 20 CV, 14,8 CV à 3.000 m. au lieu des 13,8 CV trouvés précedemment.

Dans un col de 2.000 m. d'altitude la baisse de rendement s'élève encore au chiffre important de 18 %.

Ainsi, l'abaissement de température, lorsque l'on s'élève est un correctif d'assez faible valeur (4,7 % à 2.000 mètres, 7,25 à 3.000 m.) à la chute de rendement qu'entraîne la baisse de pression barométrique. Mais, par contre, dans un lieu déterminé, et dans un assez court laps de temps, les variations de température peuvent se chiffrer jusqu'à 20-25°, ce qui entraîne une variation de rendement de l'ordre de 6,5-7,9 %, alors que des variations

de pression barométrique, de l'ordre de 10 à 15 mm. de mercure, qui ne sont pas loin d'être des écarts maxi- 105 % ma, entraînent une modification du rendement de l'ordre de 1,3 à 2 %. Dans une seule journée d'été, où la 100 % pression barométrique ne varie pratiquement pas, la température peut subir des écarts de 10, 12 et même 15°, en- 95 % traînant une variation de rendement de 3,3, 4 et même 4,9 % (pas loin d'un cheval pour un moteur 350 cmc. de 90 % 20 CV).

Pour conclure :

a) un temps très humide peut très 85 % sérieusement réduire le rendement ;

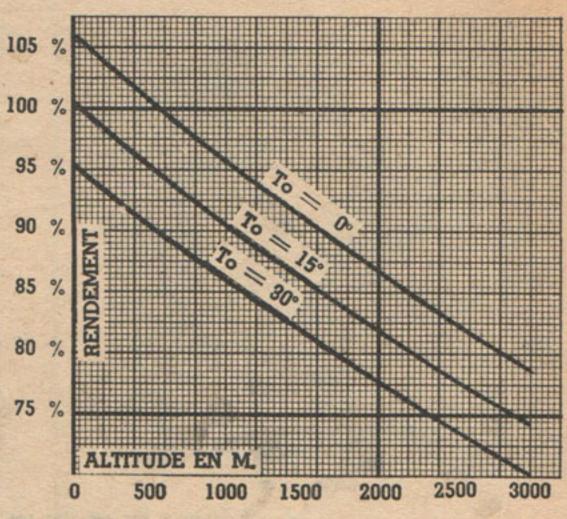
b) une évélation en altitude, abaissant la pression barométrique, diminue très notablement la puissance, phénomène que vient, heureusement, un peu corriger la baisse de température.

c) à une même altitude, le rendement d'un moteur sera beaucoup plus tributaire des changements de température que des modifications de pression barométrique.

Pour illustrer cet article, nos lecteurs trouveront 3 diagrammes :

Le premier indique les modifications du rendement d'un moteur en fonction des changements de température d'une part et d'autre part en fonction de la pression barométrique (rendement estimé à 100 % pour 760 mm. de mercure).

Le deuxième montre la baisse de la hauteur barométrique et de la température en fonction de l'altitude.



Variation du rendement en fonction de l'altitude pour des températures initiales au niveau de la mer de 0°, 15° et 30°.

Enfin, le troisième montre l'influence de l'altitude sur le rendement d'un moteur pour des températures au niveau de la mer de 0°, 15° et 30° centigrades. Est compté pour 100 % le rendement au niveau de la mer, avec une pression de 760 mm de mercure et une température de 15°.

## PONSE OUESTIONS NSES OF QUESTIONS QUESTIONS QUESTIONS QUESTIONS QUESTIONS QUESTIONS QUESTIONS QUESTIONS QUESTIONS QUESTIONS

Je viens de me rendre acquéreur d'une 500 Triumph modèle Speed Twin. Je voudrais entreprendre moimême la révision de cette moto et je vous demande donc de me communiquer ses caractéristiques et divers réglages.

M. Pennet à Caudebec.

R AOA: 26° - RFA: 69° 30'
AOE: 61° - RFE: 35°
Jeu aux soupapes: nul (à froid, échappement et admission).

Taux de compression : 7 à 1.

Rapports : solo 12,7 - 8,65 - 6 - 5. Side : 14,73 - 10,03 - 6,95 - 5,48.

Carburateur Amal type 27 AX-1 AT. Gicleur 140. Aiguille 3. Volet 6/3. Gicleur d'aiguille 1.075.

Avance allumage : 23° max.

x x x

Désirant acheter une machine, on vient de me proposer une 1.200 Indian sans side. Cette machine est dans un état impeccable aussi bien du point de vue de la présentation que de la mécanique. Or, le vendeur m'assure qu'elle ne fait que 5 litres aux 100 kilomètres. J'ai bien trouvé les divers réglages de cette moto, mais nulle part il n'est fait mention de sa consommation. Je vous serais donc très obligé de vouloir bien me la donner en solo et avec side.

M. Roux à Thomery.

R diquée est un minimum et ne peut guère être réalisée que si l'on se contente de performances modestes (avec un réglage relativement pauvre). Un essai quelque peu prolongé vous dira si ce chiffre est exact.

Lecteur assidu de Moto-Revue, j'ai acheté en octobre 1950 un moteur auxiliaire « Baby-Star » licence Stellwagen de 49 cmc. N'ayant monté ce moteur qu'en avril 51, je n'ai jamais pu le faire marcher, la pompe n'ayant jamais voulu fonctionner. Je crois avoir trouvé les défauts de ce moteur : clapet en bakélite du corps de robinet deux voies coincé. Afin de me permettre un remontage correct, veuillez me dire si les deux clapets en bakélite ont des ressorts (il n'y en a pas sur mon moteur). Si oui, quel est leur tarage. Si cela vous est possible, donnez-moi également le schéma de l'alimentation en carburant: le moteur tourne parfaitement si l'on verse le mélange dans la cuve du gicleur.

R Nous pensons que vous avez intérêt à adopter tout simplement un petit réservoir en charge (sur guidon par exemple). Tel qu'il est monté, votre moteur est muni d'un système de « pompe » marchant uniquement avec les secousses de la route. Ce dispositif est quelque peu précaire.

M. Daniel à Barbenane

x x x

Possesseur depuis quelques mois d'un 500 DKW NZ modèle 1944 avec suspension arrière d'origine, je désirerais savoir si vous pouvez me communiquer les divers renseignements techniques afférents à cette machine.

M. Delorme à Versailles.

R Taux de compression : 6.
Rapports : 13,13 - 7,9 - 5,6 - 4,32.
Carburateur WM 76/456. Gicleur 140.

Aiguille 2° cran. Volet 6/4. Vis de ralenti ouverte d'un tour et demi.

Avance allumage: 6 à 6,5 mm.
Consommation: 6 à 7 litres aux 100.
Batterie 6 volts 7 AH.

L'allumage est à avance automatique par force centrifuge. La synchronisation des 2 rupteurs est un travail délicat. Il faut caler le boîtier qui porte les deux rupteurs, le premier piston au PMH, le premier rupteur étant au moment de la rupture. Le deuxième rupteur étant décalé de 180° vis-à-vis du premier est synchro-

nisé par ce décalage.

×××

Q J'ai l'honneur de vous demander quelques renseignements sur la moto de marque Terrot 500 cmc. culbutèe, type RSSE.

1) En quelle année est-elle sortie ?
2) Quelles sont ses principales caractéristiques ?

M. Randoin à Neufchâtel

R La RSSE a remplacé la RSS (sans superculasse) en 1938. Même type de moteur mais un peu plus poussé.

AOA: 10 mm. 05 - RFA: 23 mm. 4.

AOE: 24 mm. 5 - RFE: 11 mm.8.

Jeu aux soupapes (à froid): admission: 1/10. Echappement: 1/10.

Taux de compression : 6,2.

Carburateur Amac type 6/014. Gicleur 180/190. Aiguille 3° cran. Volet 6/4.

Avance allumage: 12 mm. max.
Rapports de vitesses: 13,53 - 8,52 - 6,08
4,87. Pignons: moteur 22. Embrayage 40.
Sortie de boîte 18. Roue AR. 46.
Puissance: 21 CV à 5,000 t.-m.

## CONGRES D'AUTOMNE

## de la F.I.M.

E Congrès d'automne de la Fédération Internationale Motocycliste vient de prendre fin.

Tous les rapports des diverses commissions ne nous sont pas encore parvenus, mais nous pouvons toutefois donner quelques précisions en ce qui concerne la composition des différents bureaux, ainsi que quelques décisions importantes prises les 27, 28, 29 et 30 Septembre dernier.

Ont été élus à la Commission Sportive Internationale : MM. Nortier (Hollande), Tavernier (Suisse), Worster (Allemagne), Curli (Italie) et Charaudeau (France).

Ont été élus à la Commission Internationale Touristique : MM. Colombo (Italie), Bosch (Hollande), Koëter (Allemagne), Zurn (Luxembourg), Weill (France).

Carburant. — Les Compagnies Pétrolières ayant fait savoir qu'elles ne seraient sans doute pas en mesure de pouvoir fournir dans tous les pays de l'essence de pétrole pure à indice d'octane compris entre 75 et 80, seront autorisés pour les courses, non seulement le carburant défini en 1951 et utilisé en 1952, mais si nécessaire, un mélange d'essence pure et de benzol pur lavé (à l'exclusion de plomb et d'alcool) donnant par la Motor Method un indice d'octane compris entre 75 et 80.

Moteurs alimentés par injection pneumatique. — La Commission Sportive Internationale et le Conseil Général ont confirmé la décision déjà prise en mai 1950 au Congrès de Madrid concernant l'intégration des dits moteurs dans les classes de l'annexe B du Code Sportif International.

Le texte précisant la portée de cette décision a été arrêté comme suit :

Un moteur à deux ou quatre temps appartenant à une classe (elle-même déterminée par la cylindrée géométrique du cylindre moteur), ne sera pas considéré comme sura-limenté lorsque le total des cylindrées géométriques enre(suite page 851)

M. Nortier remet aux Champions du Monde leurs diplômes. De haut en bas : Sandford, Lorenzetti, Smith en compagnie de sa femme, et Craig, remplaçant Duke.





## CALENDRIER



## INTERNATIONAL

## Classic events

8-10-12 Juin : (Gde Bretagne) The Tourist Trophy Races. 27 Juin : (Pays Bas) Grote Prijs van Nederland (Dutch TT). 5 Juillet : (Belgique) Grand Prix de Belgique de Vitesse Motos

19 Juillet : (Allemagne) Grosser Preis von Deutschland (Weltmeisterschaftslauf). 2 Août : (France) Grands Prix de France.

13 et 15 Août : (Irlande) Ulster Grand Prix. 22 et 23 Août : (Suisse) Grand Prix Suisse Berne,

6 Septembre : (Italie) 31° Gran Premio Delle Nazioni Monza.

4 Octobre ; (Espagne) Grand Prix d'Espagne.

## International road race meetings

Grand Prix Meetings 14 Mai : (Luxembourg) Grand Prix de Vitesse de Luxembourg. Autres Meetings Internation ux

4-6 Avril: (Gde Bretagne) New South Wales Tourist Trophy

5 Avril : (France) VII Circuit Int. de Vitesse de Pau.

6 Avril : (Italie) II" Circuito Citta' Di Parma. 12 Avril : (France) Course de Côte de Laffrey.

12 Avril: (Allemagne) Internationales Adac-Eilenriede-Rennen

18-19 Avril : (France) Circuit de Vitesse Moto. de Marseille. 19 Avril: (Italie) Trofeo Internazionale Citta' Dello Ceramiche

26 Avril : (Belgique) Circuit Internat. de Floreffe.

2 Mai : (Irlande) Leinster « Two Hundreds » (Road Race). 3 Mai : (France) : Circuit Int. Moto. Vitesse Bordeaux.

3 Mai : (Belgique) 17° Grand Trophy International Motocycliste entre Sambre et Meuse.

3 Mai : (Allemagne) Internation. DMV-Avus-Rennen Berlin. 3 Mai : (France) Courses de Vitesse Motocyclistes de la Ré-

gion Parisienne. 3 Mai : (France) Prix de la Sarre Motocycliste.

9 Mai : (Irlande) North West «200» (Road Race).

10 Mai : (France) Circuit International de Rochefort.

10 Mai : (France) 6° Circuit de Vitesse du Dauphiné.

10 Mai : (Pays Bas) Intern. Road Race Meeting Zandvoort.

10 Mai : (Finlande) Djurgardsloppet.

10 Mai : (Allemagne) Internationales DMV-Rhein-Pokal-Rennen, Hockenheim.

9-10 Mai : (Suisse) Circuit International d'Erlen.

14 Mai : (Espagne) IXº Prix de Madrid.

14 Mai : (Allemagne) Internationales Adac-Riemer-Rundstrecken-Rennen.

17 Mai : (Italie) Circuito Internazionale Di Cesena.

17 Mai : (Finlande) Ruissalo T.T.

17 Mai : (France) Circuit International de Draguignan.

17 Mai : (France) VI Circuit de Vitesse International de Ber-

24 Mai : (Belgique) 23° Circuit des Frontières. 24 Mai : (Italie) II Coppa Citta' Di Voghera.

23-24 Mai : (Suisse) Circuit International de Chiasso.

24 Mai : (France) Circuit de Vitesse Motocycl. à Aix-les-Bains.

31 Mai : (France) Prix de Paris Motocycliste. 31 Mai : (Belgique) II Circuit de Soraing.

31 Mai : (Allemagne) Internationales Adac-Eifel-Rennen.

31 Mai : (Italie) VIII. Milano - Taranto - Gara Di Gran Fondo

4 Juin : (Italie) Circuito Internazionale Del Lido, Trofeo Del

6-7 Juin : (France) XXVe Bol d'Or Motocycliste.

7 Juin : (Allemagne) Internationales DMV-Burgring-Rennen Monschau.

7 Juin : (France) Prix Motocycliste de Picardie.

7 Juin : (France) Circuit International Motocycliste de Moulins.

14 Juin : (Allemagne) Internationales DMV-Feldberg-Rennen.

14 Juin : (France) Circuit de Vitesse Motocycliste de Lyon.

14 Juin : (Suède) Juneloppet.

13-14 Juin : (Belgique) 24 Heures de Warsage «Bol d'Or Belge».

21 Juin : (Allemagne) Int. Adac Solitude-Rennen.

21 Juin : (Yougoslavie) Course Internationale à Opatija.

20-21 Juin : (France) Courses de Vitesse Motocyclistes Roubaix.

8 Juillet : (Espagne) II Prix Navarro.

8 Juillet: (France) Circuit International Motocycliste du Comminges.

12 Juillet : (Allemagne) Internationales DMV-Rennen « Rund um Schotten ».

11-12 Juillet : (Suède) Hedemoraloppet.

19 Juillet : (Belgique) 3° Circuit International de Mons. 26 Juillet : (Belgique) Circuit International de Gedinne.

26 Juillet : (France) Circuit International de Vit. de Vesoul.

2 Août : (Italie) « Coppa Adriatica ».

2 Aout : (Allemagne) Internationales ADAC-Norisring-Rennen Nurnberg.

3 Aout : (Gde Bretagne) International Road Race Meeting

8 Août : (France) Circuit Motocycliste des Sables d'Olonne. 9 Aout : (Allemagne) Internationales ADAC-Bergrekord Freiburg-Schauinsland.

8 Août : (Pays-Bas) Int. Road Race Meeting Circuit van Tub-

16 Août : (France) Circuit de Vitesse Motocycliste de Villefranche de Rouergue.

16 Août : (Allemagne) Internationales ADAC-Hamburger-Stadtpark-Rennen.

16 ou 30 Août : (Allemagne) Internationales DMV-Grenzlandring-Rennen.

18-19 Août : (Espagne) IV Circuito Sardinero. 22 Août : (Gde Bretagne) Boreham Road Races.

30 Août : (Yougoslavie) Course de Montagne de Ljoubely.

30 Août : (Espagne) IVe Prix Bilbao.

30 Août : (Italie) 7° Circuito Internazionale « Citta' Di Codogno ».

6 Septembre : (Finlande) Pyynikki T.T. 13 Septembre : (Suède) Skaneloppet.

13 Septembre : (France) Circuit de Vitesse d'Avignon.

13 Septembre : (Italie) 1er Premio Internazionale di Modena. 16-19 Septembre : (Gde Bretagne) Scarborough Road Races.

26 Septembre : (Gde Bretagne) International Road Race Meeting Silverstone. 27 Septembre : (France) Circuit de Vitesse International Mo-

tocycliste d'Agen. 11 Octobre : (Maroc) Ve Prix International d'Anfa.

## International moto-cross meetings

31 mai : (France) Grand Prix de France de Moto-Cross Lyon. 7 Juin : (Italie) Campionato d'Europa di Motocross.

21 ou 28 juin : (Gde Bretagne) Grand Prix Moto-Cross of

Great Britain. 2 Août : (Belgique) Grand Prix de Belgique de Moto-Cross (Namur).

9 Août : (Luxembourg) Grd Prix de Moto-Cross à Ettelbruck. 6 Septembre : (Suede) Grand Prix Moto-Cross of Sweden (Saxtorp).

## Moto-cross internationaux

1er Mars : (France) Moto-Cross du Maroc.

22 Mars : (Belgique) 12" Moto-Cross de la Campine.

29 Mars: (Belgique) Moto-Cross du Mont Kemmel. 5 Avril : (Belgique) XII Moto-Cross Intern. de la Famenne.

12 Avril: (France) Moto-Cross Montreuil.

12 Avril : (Belgique) Moto-Cross de la Citadelle de Namur.

19 Avril : (France) Moto-Cross de Valentigney.

19 Avril: (Belgique) Moto-Cross des Houlpaix. 26 Avril: (Belgique) Moto-Cross des Cahottes.

26 Avril: (France) Moto-Cross Argenteuil.

1er Mai : (Allemagne) Int. ADAC Moto-Cross.

3 Mai : (Belgique) Moto-Cross de la Pierre du Diable. 3 Mai : (France) Moto-Cross de Tarare.

10 Mai : (Pays-Bas) Inter. Moto-Cross Meeting Norg.

10 Mai : (France) Moto-Cross d'Ivry.

10 Mai : (France) Moto-Cross de Rouen.

10 Mai : (Belgique) Moto-Cross de la Citadelle de Liège.

14 Mai : (France) Moto-Cross Banlieue Nord (Argenteuil). 14 Mai : (France) Moto-Cross de la Ferté Bernard.

17 Mai : (France) Moto-Cross de l'AMS (Montreuil).

17 Mai : (Belgique) International Moto-Cross de Brunbergen.

24 Mai : (Belgique) Moto-Cross du Prisonnier. 24 Mai : (France) Moto-Cross de Vesoul.

31 Mai : (France) Moto-Cross de Merlebach.

31 Mai : (Pays-Bas) Inter. Moto-Cross Meeting Schijndel. 7 Juin : (France) Moto-Cross de Verdun.

25 Mai : (France) Moto-Cross de l'Avesnois.

7 Juin : (Suède) Moto-Cross. 7 Juin : (Belgique) Moto-Cross de la Thudinie.

14 Juin : (France) Moto-Cross d'Ivry.

14 Juin : (France) Moto-Cross de Bouteville.

14 Juin : (Pays Bas) Internat. Moto-Cross Meeting Markelo.

14 Juin : (Belgique) Moto-Cross Van Het Vijverpark.

21 Juin : (France) Moto-Cross à Rouen.

28 Juin : (Suède) Moto-Cross. 28 Juin : (France) Moto-Cross de l'AMS (Montreuil).

28 Juin : (Belgique) Moto-Cross du Val Fassotte. 5 Juillet: (France) Moto-Cross à Wambrechies.

5 Juillet : (France) Moto-Cross du MC Fourmisien. 12 Juillet: (Belgique) Moto-Cross Van 'E Hof Van Rieth. 12 Juillet : (France) Moto-Cross de Montfort le Rotrou.

12 Juillet : (France) Moto-Cross de Longwy.

## CALENDRIER

## (.) (-) (-)

## INTERNATIONAL

- 19 Juillet : (Pays Bas) Intern. Moto-Cross Meeting Lichten-
- 19 Juillet : (France) Moto-Cross de l'OMC Avesnois.
- 26 Juillet : (France) Moto-Cross à Cassel.
- 15 Août : (Belgique) Internationale Motor Cross Van Mol. 30 Août : (France) Moto-Cross du Baldago's Moto-Club. 6 Septembre : (France) Moto-Cross de l'AMS (Montreuil).
- 20 Septembre : (France) Moto-Cross à Maubeuge.
- 20 Septembre : (France) Moto-Cross de la Banlieue Nord (Argenteuil.
- 20 Septembre : (Suède) Moto-Cross.
- 27 Septembre : (France) Moto-Cross d'Ivry.
- 11 Octobre : (France) Moto-Cross à Nanterre.

## International track and grass meetings

- 14 Mai : (Suède) Kyrketorpsloppet.
- 17 Mai : (Allem.) Int. ADAC Aschenbahnrennen Neumunster.
- 7 Juin : (Allemagne) Int. DMV Sandbahnrennen Munchen. 5 Juillet : (Allem.) Int. DMV Sandbahnrennen M. Gladbach.
- 5 Juillet : (France) Grass Track à La Réole.
- 12 Juillet : (France) Grass Track à Mansle.
- 12 Juillet : (France) Grass Track du MC Bergerac.
- 19 Juillet : (France) Grass Track du MC Marmandais.
- 6 Septembre : (Allemagne) Int. DMV Sandbahnrennen Mun-

## International speedway meetings

(Allemagne) Vorlauf Zuy Speedway Weltmeisterschaft,

## International trials

- 8-11 Janvier : (Allemagne) Internationale ADAC Winter Stern-
- fahrt Garmisch Partenkirchen.
- 29-4 au 3 Mai : (Belgique) Liège Monaco Liège. 16-17 Mai : (Belgique) 24 Heures de Schaerbeek.
- 23 au 25 Mai : (Belgique) 3º Trophée de Huyzingen.
- 23 au 25 Mai : (France) IIº Circuit Motocycliste de Régularité
- 7 Juin : (France) XXI Grand Circuit des Vosges.
- 13 au 15 Juin : (Autriche) Internationale Osterreichische Al-
- 28 Juin : (Autriche) Internationale Zirlerbergwertung.
- 3-4-5 Juillet : (Monaco) IV Trophée International Motocycliste de Monaco.
- 4-5 Juillet : (Allemagne) ADAC-Touristik-Fahrt zur internationalen Motorbootregatta nach Starnberg bei Munchen.
- 11-12 Juillet : (France) Saint-Etienne Paris-Saint-Etienne. 12 Juillet : (Autriche) Internationale Wertungsfahrt « Rund um den Dachstein ».
- 19-20-21 Juillet : (Belgique) Liège-Milan-Liège. 1<sup>er</sup>-2 Août : (France) Paris-Monaco.
- 23 Août : (Autriche) Internationale Karntner Berge-und Seen-
- 30 Août : (Autriche) Internationale Berglandfahrt.
- 20 Septembre : (Autriche) Internationale Tiroler Alpenfahrt. 10-11 Octobre : (Belgique) Tour de Belgique Motocycliste.

## Rallyes

20 Juin : (Pays Bas) Haringrit (Intern. Rally). 17-18 Juillet : (Pays Bas) Benelux-Round (Intern. Rally.).



M. NORTIER Président de la C.S.I.

## CONGRES D'AUTOMNE DE LA F.I.M. (Suite de la page 849)

gistrées pour un cycle moteur par le, ou les organes d'aspiration, cylindre moteur compris s'il y a lieu, n'excédera pas la cylindrée limite supérieure de la classe envisagée.

Six Jours Internationaux 1953. — Le Concours International des 6 Jours aura lieu en Tchécoslovaquie vers la mi-Septembre sur un parcours qui sera proposé au Congrès de Printemps.

Moto-Cross. — Le Moto-Cross des Nations 1953 aura lieu en Suède.

Rallye. — Le Rallye International de la F.I.M. aura lieu en Suisse.

Championnats du Monde 1953. - Le règlement du Championnat du Monde 1952 est maintenu, sous réserve de la seule modification suivante :

En cas d'ex-æquo, le départage se fera comme précédemment en tenant compte des résultats d'une ou plusieurs courses additionnelles, ensuite s'il y a lieu, par la qualité des places et en cas d'impossibilité par l'addition des temps des épreuves dans lesquelles les concurrents auront obtenu leur classement.

Tous les « Classic Events » figurant au Calendrier International, compteront pour le classement des Championnats du Monde, soit :

8-10-12 Juin (Gde-Bretagne): Tourist Trophy Races. 27 Juin (Pays-Bas) : Grote Prijs van Nederland (Dutch T.T.).

5 Juillet (Belgique) : Grand Prix de Belgique de Vitesse des Motos.

19 Juillet (Allemagne): Grosser Preis von Deutschland (Weltmeisterschaftslauf).

2 Août (France) : Grands Prix de France.

13 et 15 Août (Irlande) : Ulster Grand Prix.

22 et 23 Août (Suisse) : Grand Prix de Suisse à Berne. 6 Septembre (Italie): XXXI Gran Premio delle Nazioni-Monza.

4 Octobre (Espagne) : Grand Prix d'Espagne.

Nous sommes heureux de constater que la Commission Sportive a bien voulu retenir le Grand Prix de France comme épreuve comptant pour le Championnat du Monde. Précisons que ce Grand Prix de France devrait se disputer à Rouen.

Ce congrès fut évidemment l'occasion de nombreuses réunions, visites officielles, etc... (Centre Technique de la Préfecture de Police, Hôtel de Ville de Paris, etc.) et devait se terminer par un banquet donné au siège de l'A.C.F. où plus de 90 convives prirent place.

A l'issue du diner, M. Pérouse, Président de la F.I.M. et de la F.F.M. prit la parole et tint à remercier M. le Comte de Liedekerke-Beaufort, Président de l'A.C.F., qui avait bien voulu recevoir dans ses locaux les Congressistes de la F.I.M.

Puis M. Nortier, Président de la Commission Sportive Internationale et de la Fédération Hollandaise, dans une allocution, goûtée de chacun, remit aux Champions du Monde leurs récompenses.

Ce sont : Sandford (125 MV Agusta), Lorenzetti (250 Guzzi), Duke (350 Norton) toujours souffrant s'était fait représenté par Joë Craig, Masetti (500 Gilera) et Smith (side 500 Norton).

Puis les représentants des firmes : M.V., Guzzi, Gilera et Norton reçurent leur titre de Champion du Monde par marque.



## PETITES ET MOYENNES CYLINDREES

Si la majorité de ces machines était représentée par les marques allemandes et italiennes, d'autres productions étaient aussi présentes, depuis les CZ et Jawa, triomphatrices de ces derniers 6 Jours, jusqu'aux NV suédoises dont on n'avait jamais entendu parler jusqu'à ces derniers jours, en passant par les Ossa espagnoles.

Les plus petites de toutes étaient les 3 Alpino de 73 cmc., qui, bien que pénalisées, réussirent toutes trois à terminer l'épreuve particulièrement dure cette année. Avantagées par un poids minime (60 kgs) et une maniabilité sans égale, leur moteur de 73 cmc. (45x46) développe, dans l'ordre de 4,3 CV (58 CV/1.). La moyenne imposée, de 35 kmh. pour les teams Trophée ou Constructeurs est des plus accessibles pour un tel engin. On peut lui reprocher sa boîte à 3 vitesses, car seuls 4, ou même 5 rapports, peuvent permettre d'utiliser pleinement les possibilités d'un tel petit moteur à caractéristiques en général assez pointues. La puissance de l'appareillage électrique est des plus limitées et les constructeurs italiens devraient, dans ce domaine, prendre exemple sur les allemands qui, ces dernières années, ont fait de grands efforts dans ce domaine.

x x x

Dans la catégorie juste supérieure des 100 cmc., les NSU Fox, dont 3 étaient engagées dans le team national allemand, ont connu un fiasco complet, puisqu'aucune ne réussit à terminer l'épreuve. Il est vrai que la moyenne qui leur était imposée était de 20 % supérieure à celle impartie aux 75 cmc., mais là ne doit pas être recherchée la cause de leur échec, la puissance développée par ces petits moteurs à soupapes en tête étant supérieure à celle d'un grand nombre de très bonnes 125 cmc. NSU à fait la même erreur que firent les italiens l'an dernier, à Varèse : misant totalement sur l'épreuve finale de vitesse, le taux de compression était notablement trop élevé et le diagramme de distribution tel que la courbe de puissance était excessivement pointue. Aussi les pilotes étaient-ils amenés à changer constamment de vitesse et surtout à faire outrageusement patiner l'embrayage.

Mais la cause principale de l'échec cuisant des petites NSU résida essentiellement dans les ennuis, qui s'avérèrent catastrophiques, de la boîte de vitesses, mais dont l'origine a été entre temps trouvée et à laquelle on est en train de pallier. Notons d'ailleurs, en passant, le nombre de boîtes de vitesses qui firent l'expérience, à leurs dépens, du terrible banc d'essai que sont les 6 Jours (les Triumph d'usine en savent quelque chose).

Les machines étaient munies à l'avant d'un amortisseur hydraulique, d'un moyeu-frein d'un diamètre peu commun (il s'agissait en fait du moyeu de la Renn Fox). La partie en coque du cadre était supprimée et la suspension oscillante était munie de deux ressorts à l'air libre qui joignaient les bras (près du moyeu arrière) au support du coussin de gardeboue. Des tromblons très longs et très

étroits en faisaient de loin la machine la plus sonore.

A côté de ces Fox culbutées de 98 cmc., on trouvait une 125 cmc. Renn-Fox à double ACT. La présence d'une machine de circuit est pour le moins curieuse dans une épreuve qui a plus pour tâche d'éprouver les machines de série (ou directement dérivées), ou de mettre au point les futurs modèles « série ». Non conçue pour du « tout-terrain », elle fut aussi contrainte d'abandonner le quatrième jour, l'absence d'un filtre à air lui ayant causé de sérieux ennuis. Notons son poids très élevé pour un « petit cube » : il est clair qu'elle ne fut pas baptisée dans les eaux du Tibre ou du Pô

XXX

L'Aermacchi de 125 cmc. se tient à michemin entre la moto et le scooter, et dans ce domaine, est une recherche intéressante, cherchant à combiner, à la protection du pilote, la tenue de route d'une moto.

4 machines au départ, 3 à l'arrivée, mais toutes avec plus de 100 points de pénalisation.

Le cylindre horizontal, quoiqu'en alliage léger, nécessite une aération forcée à cause de sa position sous le plancher. aération forcée obtenue non par un ventilateur, mais par une canalisation assurée par deux plaques de tôle. Les modèles engagés devaient être passablement gonflés, car ils étaient munis d'un carburateur compétition avec un passage des gaz de l'ordre de... 25 mm. Mais l'appétit était en conséquence, puisqu'en plus du réservoir classique sous le siège, était adjoint un réservoir moto, placé entre tube de direction et siège, entre les genoux du pilote. La capacité totale était de... 23 litres. Roue avant poussée dont les bras de levier, extrêmement longs, forment un ensemble curieux. La suspension arrière est oscillante et l'on retrouve une technique popularisée par Imme : le moteur est solidaire de la suspension arrière, et les bras de celle-ci servent de tubes d'échappement. Toutes les articulations sont montées sur rouleaux et il est à noter qu'à la suite des 6 Jours, pas le moindre jeu n'était décelable. Malgré la longueur des biellettes de la suspension avant, le garde-boue suspendu ne permet qu'un débattement de 6 à 7 cm.

x x x

Depuis 2-3 ans, l'Espagne apparaît dans les épreuves du calendrier international avec deux marques : Montesa en circuit et Ossa dans les épreuves genre « 6 Jours ». Et il est intéressant de noter que le directeur même des usines était le capitaine de son équipe à Bad Aussee. La petite 125 cmc. a la partie centrale de son cadre qui n'est pas sans rappeler celui de la « Featherbed » Norton ; sa suspension arrière oscillante est typiquement italienne. Fourche télescopique d'aspect très gracile qui ressemble étrangement à celle d'une Terrot. Bloc-moteur à 3 vitesses (aurait-on peur de trop bien faire ?).

Si sur les 7 machines engagées, 2 seulement terminèrent, mais avec 6 et 12 points seulement de pénalisation, il faut non pas pour cela accuser les machines, mais bien plutôt le fait que les espagnols se trouvaient très handicapés par les conditions climatologiques dans une épreuve dont ils n'ont guère l'habitude.

x x x

Le bicylindre 2 temps Rumi de 125 cc. est bien connu. La pipe d'admission (coudée en raison de la position horizontale des cylindres) est longue, le moteur (à 3 transferts) tournant vite (6.800 t.-m.). Le modèle sport, celui présent aux 6 Jours, est, certainement, le plus puissant des 125 cmc. de série. Mais la tenue de route n'est pas du tout en proportion avec les capacités du moteur. Si la fourche télescopique « fourche » bien, par contre la suspension arrière coulissante ne « suspensionne » pour ainsi dire pas.

Résultats assez décevants : sur 6 machines engagées, deux seulement arrivent avec respectivement 8 et 34 points de pénalisation.

Pour changer de climat, voyons un peu les NV suédoises.

La seule 125 engagée tomba dès le 2° jour, mais sur les sept 250 cmc., deux reçoivent la médaille d'or, deux autres n'ont qu'un seul point de pénalisation ; deux machines furent contraintes à l'abandon (chute sérieuse d'un pilote et bris d'une fourche).

On pourrait s'étonner des succès de ces 1/4 de litre dont on entend parler pour la première fois ; mais il n'en sera plus de même quand on saura qu'il s'agit en réalité d'une vieille connaissance : NV construit sous licence les DKW RT 125 et 250.

La 125 possède un cadre léger, mais rigide. Pour contrebalancer l'absence de suspension arrière, la fourche télescopique à amortisseur hydraulique (avec garde-boue suspendu), possède un très long débattement, auquel on peut seulement comparer celui de la Francis Barnett.

La 250 cmc. a une suspension arrière cscillante, dont les deux bras ne semblent pas avoir un lien bien rigide entre eux. Deux tubes auxilaires vont de l'articulation de la suspension arrière jusqu'au bout du garde-boue arrière sur lesquels ce dernier est fixé. La selle double « Marterbrett » dut, avant le départ, recevoir une nouvelle garniture plus douce, afin de garantir la partie « pile » du pilote. Il semble préférable d'avoir une bonne selle classique qu'une mauvaise selle double.

Deux 125 BSA Bantam au départ : L'une avait le cadre classique de série à suspension coulissante ; l'autre avait une suspension oscillante.

XXX

Puch fut le plus gros fournisseur de machines pour les pilotes des « 6 Jours », 30 machines au départ, devançant BSA (27) et Jawa (21). Sur ces 30 machines, 20 terminèrent, dont 13 sans pénalisation. Toutes des 2 carburateurs, sauf les deux 150 TL et trois 250 TF attelées à des sides (et qui d'ailleurs, ne terminèrent pas).

La 175 était revenue au graissage par mélange, abandonnant la pompe à huile, que l'on trouve sur la 250 du commerce et ne s'en porte que mieux. L'agencement des deux carburateurs a été modifié : seul le carburateur principal (celui de gauche) possède une cuve ; la chambre de mélange du carburateur de droite est reliée à cette unique cuve par un long tuyau. Cylindre en alliage léger.

XXX Un vent de renouveau semble souffler en Allemagne, chez certaines marques qui semblaient s'endormir sur leurs réalisations d'avant-guerre ou de types 1950 au rendement 1930. Nous pensons à Ilo, mais aussi à Ardie. Après une belle réalisation en 175 cmc., la 250 cmc. non plus n'était plus à reconnaître. Un petit moteur, de bon aloi, inspirant pleine confiance, telle est la résurrection Ardie. Suspensions avant et arrière télé-hydrauliques, petit bloc-moteur, cylindre en alliage, puissance de l'ordre de 13 CV (52 CV/l, ce qui est honorable pour un deux temps 250 cmc. simple piston).

Malheureusement les résultats aux 6 Jours ne furent pas ceux qu'on aurait pu escompter : 3 machines au départ, mais aucune à l'arrivée.

XXX

Un petit retour en Italie, chez des marques qui, malgré des machines 2 temps de qualité, n'arrivèrent pas à en placer une seule à l'arrivée.

Les 4 petites 150 Parilla, à fourche avant télescopique et fourreaux bi-coniques rappelant ceux des BMW, suspension arrière oscillante, les ressorts enfermés étant assez inclinés, puisqu'ils se terminent au niveau de la selle.

Mais d'un aspect plus «racer», les cinq 175 Guazzoni. Cette marque ne commença sa production motocycliste qu'en 1950. Si l'aspect du moteur n'est pas sans rappeler celui des DKW, le plus curieux était son système d'allumage, sans parler du grand filtre à air et des pare-chocs joignant l'extrémité des repose-pieds au tube

Jonkopping, la cité des allumettes, étale ses usines où le bois de sapin accumulé pourrit sous des jets d'eau, là aussi d'importantes papeteries emploient une maind'œuvre importante. Avant d'arriver à Granna, au pied d'un splendide monument de bronze représentant deux athlètes courant vers la liberté, nous découvrons le magnifique panorama des superbes rives du lac Wattern, bordées de vergers aux arbres lourds de fruits.

A Norkopping, un camp sous les sapins au bord de la mer, nous ravit. Le site est calme ; tout près, des cygnes lents, bercés par les vagues, se mirent dans un rayon de lune, les couleurs du ciel sont féériques... Nous ne sommes plus très éloignés de Stockholm. Une large route bordée de fûts de sapins très hauts, de hêtres, nous conduit vers cette Venise du Nord dont nous découvrons soudain les splendides bâtiments modernes. Comme pour toutes les grandes villes, nous aimons à parcourir d'abord les immenses avenues, les promenades, pour avoir une vue d'ensemble. Là, nous ne sommes pas déçus ! Skansen, le célèbre musée de plein air dont nous connaissons la réputation, nous attire en premier lieu : nous admirons les constructions du pays de diverses époques : manoirs, églises de bois très pointues, fermes de chaque province. « garde-manger », sorte de maison construite sur pilotis pour entasser les provisions d'hiver, huttes de Lapons faites de branchages, au sol de terre battue, avec foyer central où vit un couple d'indigènes. Les animaux du grand Nord : ours blancs, ours bruns, otaries, phoques, rennes, oiseaux de proie vivent là dans un décor à leur image. Sur une piste de danse, en plein air, des enfants interprèavant du cadre. En lieu et place d'un bon volant magnétique qui semblerait amplement suffisant pour un petit moulin 2 temps, une magnéto se trouvait à l'avant du carter moteur. De plus, une dynamo était chargée de fournir l'éclairage par l'intermédiaire d'une batterie. A noter aussi la bobine séparée de la magnéto et fixée au tube avant du cadre.

XXX

MV Agusta est la seule marque italienne ayant remporté des médailles d'Or. Sur les 4 machines engagées, 2 terminérent sans pénalisation, les 2 autres ayant abandonné dès les premiers jours. Contrairement à presque tous les autres petits cubes italiens, on a affaire à une boîte 4 vitesses. Point n'était besoin de modifier les freins, ceux de série étant amplement suffisants avec leurs grandes dimensions. Seules modifications apparentes : la culasse semble être celle des machines compétition, une longue pipe d'admission et un tube d'échappement très court, mais avec un vaste pot d'échappement aux 2 extrémités coniques et allongées, rappelant ceux que l'on trouve sur les derniers 2 temps allemands de série, n'était la queue de poisson terminale.

La 175 Rossi, pilotée par M. Rossi soimême, était équipée du nouveau moteur Ilo.

XXX

× × ×

Les Adler furent parmi les machines les plus remarquées ; peut-être à cause de leurs petites roues de 16 pouces, et de leur allure de basset, mais aussi pour leurs performances : les 4 machines engagées arrivent, dont 3 sans aucune pénalisation. Petits bicylindres 2 temps simple piston, d'environ 13 CV, très brillants en montagne. Fourche à roue avant poussée, mais munie d'un amortisseur télescopique supplémentaire. Très vastes moyeux-freins, surtout si l'on tient compte des petites roues.

Les 6 Jours furent un grand succès pour DKW: 10 machines au départ, 9 à l'arrivée, dont 7 sans pénalisation, mais surtout pour les 250 cmc. (7 médailles d'or

XXX

## Ce qu'ils ont fait avec la 16.000

(suite de la page 844)

tent des danses folkloriques en costumes du pays, au son de violons, et tout près, un orchestre se prépare à charmer de nombreux spectateurs. Au long de belles avenues, nous trouvons le palais royal, le Parlement, et nous nous attardons à l'Hôtel de Ville, merveille d'art moderne, entièrement construit en briques, dont l'accès à la Tour se fait par une série de couloirs inclinés d'égale longueur, séparés par quelques marches. Du sommet, nous dominons la mer, la ville, le port, nous nous orientons; nous nous trouvons véritablement au point culminant et le plus septentrional de notre voyage. A travers une circulation intense, excessivement bien réglée, sans bruits de klaxons, sous le regard paisible des sergents de ville dans leur tenue d'amiraux, sabre au côté, nous quittons Stockholm et sa banlieue ; et nos braves machines, à peine reposées, reprennent le chemin du retour, long ruban de kilomètres à parcourir ! Par Enkoping, Vasteras, Orebro, Kristinehamn, nous gagnons l'immense lac Wanern; malheureusement les routes sont boueuses et avec la vitesse, nous sommes vite recouverts d'une boue blanchâtre, et nous avons quelques difficultés de conduite ; nous admirons d'ailleurs la maîtrise des suédois sur leurs puissantes machines dans ces routes difficiles... Pluie encore, lorsque nous demandons l'autorisation de camper dans un bois, près d'une ferme. Les fermiers nous sur 8 machines). Pour l'occasion, elles étaient munies de boîtes 4 vitesses.

Mais Maïco aussi, avec ses 175 cmc., récolte aussi 6 médailles d'or sur 9 machines. L'Ingénieur U. Pohl était aussi chef d'équipe. Si peu de modifications sont apparentes, un carter encore plus étroit, une lumière d'admission modifiée et un carburateur plus important donnent à cette 175 simple piston nettement plus de 10 CV. Moyeux et embrayage renforcés:

× × ×

Les Jawa 250 font preuve d'un couple très élevé, dès les bas régimes. On voyait les pilotes tchèques changer moins fréquemment de rapport que les autres, et jamais les moteurs ne furent menés hauts en régime.

XXX A part la 700 twin Royal-Enfield et les spéciales Ariel à cylindres alu, les machines britanniques sont demeurées ce qu'elles étaient, mais pour une fois, ont connu de gros échecs. Si AJS classe sans aucune pénalisation ses 4 machines engagées et BSA amène 20 de ses 27 machines à l'arrivée (dont 9 médailles d'or), chez les autres marques, les résultats sont moins brillants : 1 seule des 7 Royal Enfield arrive, une 700 twin, mais avec la médaille d'or; 9 des 12 Triumph arrivent, mais deux seulement demeurent non pénalisées (les machines de la marque roulaient avec un cadre rigide, le moyeu suspendu entrainant une complication dans le montage et le démontage des roues). XXX

Les grosses cylindrées allemandes se sont, dans l'ensemble, fort bien comportées :

Sur les 11 BMW au départ, une seule ne termine pas et 7 finissent sans pénalisation.

Sur les 6 KS 601 Zundapp attelées, 4 récoltent des médailles d'or, et 1 abandonne.

Signalons aussi que l'impossibilité pour Roth de faire partir sa R.68 lors de l'épreuve de vitesse (qui coûta à BMW le prix des constructeurs et à l'Allemagne le Vase d'Argent), était due à un bris de soupape.

invitent, hésitent à faire payer leur lait, nous offrent des boissons chaudes. Tout respire chez eux l'hygiène et le confort. Partout au long des routes se dressent des tables en bois, peintes parfois, destinées à recevoir les bidons de lait des fermes voisines, bidons que les camions collecteurs prendront directement, sans perte de temps; des poteaux, d'un mètre de haut, supportent les boites aux lettres où sera déposé le courrier au départ et à l'arrivée ; proche ou éloigné de 15 kms parfois dans le bois, le destinataire devra, jusqu'à la route, se servir lui-même. La pluie qui s'est faite la compagne de notre voyage, nous précède à Trollhatan où nous visitons le barrage et l'entrée de la centrale électrique où nous voyons fonctionner une turbine. Dernier diner en Suède, dernière nuit au pays des Wikings, Gotteborg, le grand port où nous devons embarquer, se rapproche à chaque borne. Ce n'est pas sans regret que nous quittons ces forêts amies, les écureuils espiègles qui laissent tomber des particules de nourriture sur notre « guitoune »; les oiseaux effrontés, toute cette nature sereine sauvage et tellement belle.

Bien que nous soyons au port, que nous avons visité le soir, de très bonne heure le matin, nous ne serons pris pour la traversée que dans la mesure des places disponibles, car nous avons omis de retenir les nôtres; petit pincement au cœur, légère émotion, car notre calendrier inexorable nous signale que nous sommes le 11 août... Ouf, nos motos sont introduites et nous grimpons sur le pont pour contempler encore ce grand port, port de pêche, port de guerre, pour assister aux manœuvres de départ tout près de la ca-

## LES BONNES ADRESSES RECOMMANDEES

Dans cette Rubrique, MOTO-REVUE signale les Maisons de Réparations, Mise au Point, Vente de Motos d'Occasion ou Neuves, qui s'engagent à donner toute satisfaction à nos Lecteurs et Abonnés et auxquelles on peut donner toute confiance, et qui se trouvent tout près de chez vous.

## PARIS (26)

DYNAMIC - SPORT Motobecane, Guiller A.M.C Terrot, Jonghi, Monet-Goyon, Galletto.

Crédit 1/3 cpt, solde 12 mois Service entretien après vente Station - Service A.M.C. 6. r. St-Augustin - RIC. 75-28

## PARIS (4e)

SAINT-PAUL MOTOS Réparations par des spécialistes Tous les Accessoires 1. Rue de Rivoli Métro St-Paul - Arc. 71-46

## PARIS (14e)

Ouvert le Dimanche et 3 Boulevard Brune DUCENTIER (LA MOTO) Agence TERROT MOTOBECANE 164, rue d'Alésia

## PARIS (160)

MOTOCONFORT Agent exclusif R. Piel 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45

## PARIS (17e)

## LADEVEZE

Toutes motos, sidecars, scooters neufs et occasion MOTO - VANVES - SPORT Crédit, avec l'assurance des Jonghi, Monet, Automoto, reparations pour l'avenir 50. rue Brunel - Eto. 24-66

Ets REVIL Tous les accessoires et équi- Venez voir nos occasions et la pements aux prix les plus bas Mobylette, et le plus beau choix (voir publicité)

## PARIS (18e)

BARBES- MOTOS - CYCLES Atelier dirigé par technicien pour la mise au point des machines

Le plus long crédit et grandes facilités pour Paris - Banlieue 98, Rue Doudeauville

## BOULOGNE - BILLANCOURT

MARCEL PERRIN Motobécane, Gnome, Terrot, Scooters Bernardet 50, Av. Edouard Vaillant

Toujours Ets BONNET de scooters. Le crédit le plus Révil, 82, Avenue des Ternes avantageux. Livraisons rapides

Toujours Ets BONNET Directeur gérant : N. Angeli 80, Av. du Général Leclerc

## LEVALLOIS

DUBOIS A. Toutes les pièces détachées pour Motobécane, Mobylette, Terrot, etc ... 58, Rue Aristide Briand

## MONTROUGE

GEORGES MONNERET Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques Avenue Aristide Briand

## PUTEAUX

Ets. MAURICE BARON Embiellages, réalésages Pieces adaptables « PALMER » 12, rue Mirabeau. LON. 17-13

## DIJON

TERROT Agence officielle Toutes pièces détachées d'orig. Avenue Foch - Dijon

## LYON

NEW - MAP une grande marque par ses motos de classe internationale Nombreux agents en France 122-124, Avenue Lacassagne

## PETITES ANNONCE

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES ...... 275 fr. PETITES ANNONCES COMMERCIALES ...... LA LIGNE 385 fr.

Pour l'envoi par courrier de nos Annonces, peur ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oublice pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

## MOTOS A VENDRE

FN 350 culb roue tir. bon 500 ACT ét. parf. Nombreuses 5 CV TRIUMPH 1951, 12000 k. état 8200 kms. Martinez 21 pièces, side course Impérial état nf. CAMUS, Méru (Oise) bd St Germain Paris 5° V. ou éch. c. scooter 500 BSA M20 av. rem. camp. sam. dim. Hublitz 78 Am. Roussin 15e BSA 350 neuve equ. px int. Détampe 29 r Daubenton ap 18h.30 sam. dim. tte la jour. BMW R71 side Préc. neuf canadienne impec. SARIAN 6 Villa Vauvenargues Paris 18c

TIGER 100 cyl alu der. mod. 3500 kms PREVOST 61 av. de la Motte Picquet SEG. 25-25 V. ou éch. NSU 251 OSL ctre vélom VILLENEUVE 14 r du Capitaine Ménard Paris 15c. CYCLOMOT. Cucciolo ét. neuf

ghèse, Neuilly (Seine). PLUS. Puch 125, 250 révis. ROND-POINT-MOTOS 3 rue Du Port, Boulogne (Seine).

px int. LEJONCOUR 65 r Bor-

650 BSA oct. 51 cme neuve. BOUE bat 5, p. 74; 107 av P. Brossolette, Montrouge (S.).

GUILLER 2 cv AMC 4 v. f. éq Magnien 49 r des Bois 19c DS 175 AMC mod. 51 imp tte équip. 145. TEULET 21 av Joffre, Saint-Mandé.

MOTOC. 125 culb. 5000 k. ét. nf tr. b. af HAUET chez M. Legrand 169av. Dhuys Bagnolet NORTON Manx p état mot. nf amort, hyd. + pces rech. px CHAUVIGNON 35 bd Valmy, Colombes, DEF, 12-28 TAND. Derny tt équip. 8000 k. c. maladie 75000 TUR. 92-66 175 PEUGEOT Griffon TC4 7500 k. impec. 130000. Donne 8 r de Chelles, Gagny (SO) 125 TERROT moteur et pneus

NORTON double arbre side Watsonian, tres vite, bon état, 350 Norton 2 arbres 1950, prix intéress. MURIT 70 r du Dr Bauer, MOTOB. 125 culb exc.

nfs 60000. GOB. 71-14.

V. 500 Triumph 52 acc. s bip. | MOTOS, peu rlé 300. Poisson Mic. 18-67 d'occas. Crédit belge. Reprendr. voiture ou Tél. 215 moto tour. 17 r. des Bateliers Clichy (Seine). PER 35-53.

TIGER alu. Matchless 350 cme PEUGEOT 175 luxe juil. 1952 état nf équip. 150. Martinez 21 bd St Germain Paris 5e GOLDEN Flash beige neuve 2400 k. prix int. BEL. 40-05. 175 cc MB + rem. mono à v cu éch. c. pet. voit. 5 à 6 cv Renou 11 r Thérèse, Bagnolet a part 18h.30 et sam dim.mat TRIUMPH 500 culb sél. 4 vit. parf. ét. px int. 184 av. Galliéni St Mandé, Dau 37-86.

PEUGEOT 125 triporteur ét nf. BOULAY 20 r 4 Fils 3º BSA 500 Star. Twin état neuf NEYRAUD 11 rue Robert Fleury, 15c.

MOTOB. 175, 3500 kms équip après 18 h. Sam., 25 r des Bretons, Argenteuil (SO).

BSA 650 c neuve peu roulé chrom. Cornet 12 r Civry 16c VESPA sept. 52 acc 140. emploi h. rep. CHA. 33-34 500 ARIEL RH 4 vit sél. culb. 150., Norton 633 sél 4 vit. side canad 100. Aguilar 4 r

MOTOCONF. 500 side sport imp. 44 r Colbert Colombes. TERROT 500 RGST side luxe Simard 1 pl 1/2 11000 kms ROGIER 210 rue Sadi Carnot. Bagnolet.

Soladier Alfortville (Seine).

250 BSA C11SL 180000 PER-KINS, FLA. 23-30. 350 cul. Motob. side ap

BSA B31 1951 Same. Mercier 30 r Wattignies, Paris 12c Saint Ouen (Seine). CLI. 05-80 | 105.000. Tél. MOL. 38-35.

midi. BRAU 5 r Italie 13c.

velomet. HOFSTETTER vds sa Norton MOTO 132 bis Bd Voltaire 11e

> TWN 250 mod. 51, 5600 kms 200. Housset 36 r Théâtre 15e

mande BSA 500 A7 twin, livrable très prochainement à Paris. ETO. 68-97.

AUTOMOBILE DKW 4 3 CV tous modèles Garantie Crédit. 12, passage Voitrier, Paris, 17c.

SCOOTER Terrot dern. mod. roulé 500 k. 85000. FABRE 16 Issy les Moulineaux rue Brunel, Paris 17c. JONGHI type 124-E état neuf

acces., px intér DUVAL 131 r du Théatre Paris 15° DKW 350 NZ Sahara 1944 imp.

ent. orig. px int. Lemarie 11 Free Mutualiste Boulogne s/S. PUCH 150 SL 1952 état neuf PAILLARD 6 r. aux Mesles, Laval (Mayenne). Tél. 6-29

## UNIQUE A PARIS 250 BSA susp ar. 4 vitesses.

Triumph 500 twin. Matchless 500 twin. Golden Flash 650 twin. 600 Zundapp side.

## A SOLDER

plusieurs 2, 3, 4, 5 CV avec chel, Paris. Samedi, lundi. ou sans side Sides seuls.

125 Motobécane, 80.000. 125 Terrot culb. 4 vit: 100. 175 AMC susp. ar. f. tél. 140 350 Monet, 4 vit. sél. 100000. Terrot 4 vit impec. 130 500 BSA culb. 4 vit. 120000 Demander la liste complète contre 50 francs timbres. DE-LAIR 4 imp. Gaité Dan.55-43

ERROT 350, 7000 k. état nf équip. compl. casq. 160. Routhier 33 r du Retrait (sam)

chy, Arcueil (Seine)

BMW R6 Préc. lux tt éq. imp. BANIER 26 r J. Kellner 17e Saroléa 4 cv cul. b. ét. Ouvrier 109 r A.France, Levallois MOTOCONF. 125 lat. 9000 k CHARPENTIER 11 place de la Libération, Sèvres (SO). 125 JONGHI 2 tps b. ét. px

a déb. h. rep. TRI. 75-21 BSA twin 52 état neuf prix intér. COCHE 9 rue de Billancourt, Boulogne

FN 500 cul. 4 vit. sel. av. VOLTAIRE ou s. Préc. 51 ét nf 130. 70. Biron 133 r de Paris, Pantin. VENDS 175 Peu. 7800 kms. EHRMANN 2 Cité Avenir 11e

> ts ls jrs 19 h. à 19h.30 PUCH 125 sport impeccable nbx acces. ALE. 50-28

A VDRE Velocette 3 cv type The Henri 52 r Goutte d'Or18e VDS prix coûtant bon com- LE 200, Salon 1951, 10000 kms Vis. 89 r Legendre, Paris 17 Hres repas (prix à déb.)

> STOCK 500 cadres tous modèles, tous types, moteurs, boites, roues, de 1928 à 1940. Terrot, Motobécane, Peugeot, BSA, Triumph, Monet-Goyon. LACLAU 1 rue Ernest Renan

> 175 MALTERRE 7000 k imp. tte éq. 130. Ettori 58r Timbaud Gennevilliers, GRE 11-65.

PANTHERE anglaise culb. 52, télesc. av. side, coûté 350., vend : 250000. LECLERC, 56 r. Marx Dormoy 18c

BSA M20 comme neuve 135000 BSA M20 état impec. 110000 Matchless civile télesc 125000 Matchless 40 G3L 90000 Zundapp 200 refaite bel. 100000 Gnome R4 mot. 1000 k. 85000 NSU 200 4 vitesses : 60000 Et un lot de différentes machines à partir de Indian 500 : 90000. Dynamos pour toutes machines et magn dynamos prix : 5000, etc. MOTO STOCK 11 Villa St Mi-

## **ECHANGES**

V. ou éch. 500 Triumph 52 acc. c 4 cv 51 t. ouv. ou déc. POISSON 19 av. Paix Issy Mic. 18-67 accept. complém. ECH. ctre motos ou voltures camion Austin 2 t. 5, BOU-LARD 39 ter av. de Labattoire, Le Mans (Sarthe).

## VOITURES A VENDRE

76-00. Poste 364 h. bur.

V. ou éch. 201 fourg. C 125 ou tri. Guiral 14 r. Tretaigne. SANDFORD Sport 150000. Simca Six c. i. bon état. Renault 4 cv c. i. 4 places. Dyna c. i. 4 places. Vends ou échange contre moto. Crédit. Delaire 4 imp Gaité Dan.55-43 ROVIN 2 cy cabr. 1949 état impec. PAROT J. L'Isle d'Espagnac (Charente) Tél. 11. SIMCA 8 coupé 1950 vit. volant 120. chrono, 8 pneus nfs tr. chic. gar. 3 mois, reprend moto LECLERC 71 r Pajol (h. rep.)

## ON DESIRE ACHETER

ACHAT et dépôt vente ttes motos. Hurni 38 r Saussure 17e

## DIVERS

POJR passer votre permis de conduire adressez-vous à une maison spécialisée et que nous recommandons : Ets LACLAU 1 r Ernest Renan Issy les Moulineaux (à 10 mètres de la Porte de Versailles) Un extrait des tarifs Motos (sur nos propres machines); 1.500 francs. 4 CV Renault, 2 CV, 203

4500 fr Poids lourds: 2500 fr. Leçons de conversation Franc. Angl. All. Russe par dame expérimentée Odé 65-02 (matin) SOPHIL liq. moteurs, boite et ttes pièces dét. transforme un clou en moto moderne. Redress. de télesc. 42 av. J Jaurès, Arcueil ALE. 03-35.

SIDE Bernardet G R. et 5 chass. 4 partir 5000 fr. SO-PHIL 42 av. J. Jaurès, Arcueil (Vache Noire) ALE. 03-35.

DYNAMOS 6 volts pour motos comme neuves gar. 6.500. Ets Beausoleil 9 r St-Sabin 11c. SIDECARS pr vélom. et motos

nfs et d'occas. POINARD 54 r. Et. Dolet, Cachan. ALE. 34-41

## FONDS DE COMMERCE

ENTRE Nice Menton bel. aff moto auto log. 6 p. px 3. Cagnard 10 imp. Mayen. Menton

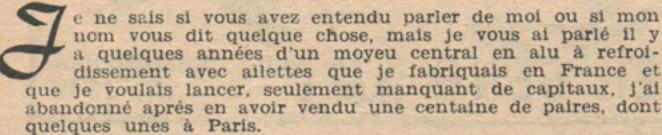
## **EMPLOIS**

FABRIQUE mach. à coudre rech. représ. à la commission posséd. voit., actif, bien introd aupr. client. cycles et GRIFFON 175 état impec. 11 LFG. impec. repr. moto mach coudre, art. ménagers 120000. JAVOY 19 rue Cau- angl. réc. susp. DHINOT Tri. et élect. Précis. réf. Ecrire à MOTO-REVUE No 1110.

UN AMATEUR AVERTI

Beaucoup de mécaniciens, hantés par l'esprit de la compétition, mais qui ne peuvent songer à s'offrir un racer d'usine, arrivent à d'excellents résultats en partant de machines de série et en donnant libre cours à leur génie créateur. Parmi eux, M. Mino, de Nice, qui eut d'ailleurs les honneurs de la presse régionale et de « Moto-Revue », fit équipe durant 10 ans avec Behra et n'a pas cessé durant de nombreuses années de se livrer à sa passion qui l'amena à gonfler successivement un moteur AMC monté dans un cadre de sa conception, et deux machines Alpino en 100 et 125 cmc.

Mais laissons la plume à ce mordu des petits cubes.

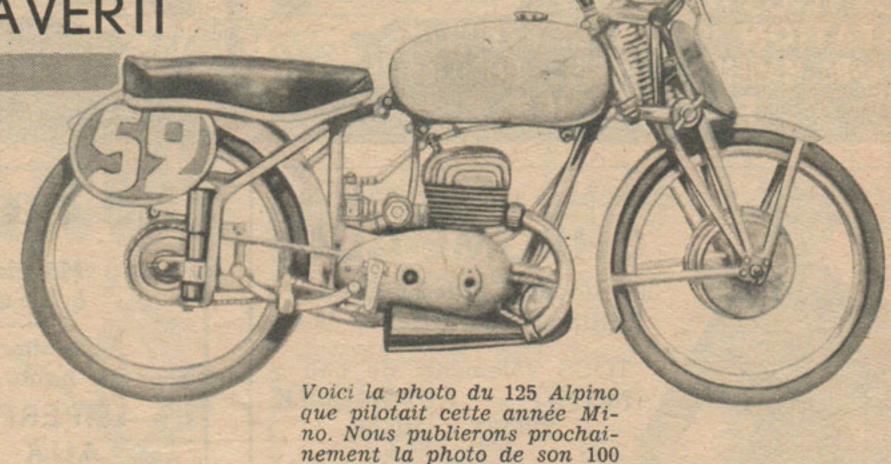


Je suis un lecteur de « Moto-Revue » depuis plusieurs années j'ai travaillé une dizaine d'années avec Behra et nous avens débuté ensemble, mais moi je n'ai pu arriver comme lui. Je possède un petit atelier de réparations de motos à Nice, où je fais beaucoup de spécialités, cadres spéciaux, fourches, guidons, etc...

J'ai couru il y a 3 ans avec un AMC 3 vitesses « gonflé » auquel j'avais adapté une magnéto, je l'ai chronométré à 108, ce qui était magnifique et M. Chartoire en était vraiment suffoqué. J'ai fait 2° au circuit du Thor, alors que j'aurais pu terminer 1° sans un décalage de magnéto vers la fin, 3° à Carpentras, 1° à la course de côte de Colomars.

J'avais fait un cadre à suspension arrière à l'italienne, une fourche comme sur la Vincent HRD, des moyeux à freins centraux, le tout de ma fabrication. L'année dernière, j'ai été présenté à l'ingénieur Codecca, de la maison Alpino (Italie) et j'ai pu avoir deux moteurs de courses 100 et 125.

J'ai fait les cadres, fourches, réservoirs, selles, guidons pour



3 vitesses.

deux machines. J'ai réussi avec le 125 à faire 2° à Pernes en 125, 1° à Carpentras, 1° à Salon, 1° à l'Isle sur Sorgues, 3° à Vaison la Romaine, 3° à Cannes et j'aurais pu finir 1° à Avignon sans une crevaison à quelques tours de la fin, alors que j'avais plus d'un demi-tour d'avance, en 175 j'ai fait 3° à Pernes, 2° à Carpentras, 2° à Salon, 2° au Grand Prix de la ville de Nice, 2° au Thor en 100 cmc., 1° au Thor, 3° à Avignon, avec une bûche alors que j'étais en tête, j'ai fait 2° du Championnat de Provence, ayant manqué des épreuves.

Cette année la maison Alpino m'a préparé son nouveau 125 quatre vitesses dont je vous envoie deux photos, je n'ai fait que trois courses avec, mais il n'était pas au point, l'ayant reçu réglé à l'alcool. Voici quelques détails : roues en alu de 18 pouces, 4 vitesses, graissage au mélange à 12 %, pompe à huile pour le graissage de la bielle, réservoir situé dans celui de l'essence, c'est-à-dire dessous et au milieu, frein très gros à l'avant avec refroidissement par prise d'air. La machine est plus rapide que le 3 vitesses de l'année dernière avec laquelle, sans accident, je me permettais de battre tous les 125 et finir en 175 cmc., 2° derrière la double arbre de Nougier.

Je vous envoie deux photos du nouveau 125 que je suis seul à avoir en France et j'ai eu le premier sorti de la maison, je vous envoie également celle du 100 cmc. 3 vitesses monté par moi, naturellement le réservoir n'est pas d'origine.

## NEW-MAP 16.000 (suite de la page 853)

bine du commandant à qui l'on vient d'apporter son petit déjeuner.

« Ingrid », notre bateau, nous fait voguer vers Fredericshawn par mer houleuse, pluie et soleil (formalités douanières très rapides).

La péninsule danoise du Juttland nous fait retrouver des routes droites, à peine vallonnées, des enclos riants et fleuris, des villes sympathiques : Randers, Kolding...

Nous voici de nouveau à la frontière allemande et nous gagnons rapidement l'estuaire de la Weser pour prendre le bac jusqu'à Guxhaven; nous passons à Brème et droit sur l'ouest, vers la Hollande, contrée plate et verte, un peu monotone,

mais où nous aimerions nous reposer quelques jours. Il faut rouler... Tant pis, nous reviendrons... Dans les pays du Benelux, les bureaux de douanes sont pratiquement inexistants : nous demandons cependant des cachets souvenirs chaque fois. Liège nous déçoit un peu, nous lui trouvons grise mine, nous visitons Luxembourg et ses ponts, et nous rentrons en France, le 16 août, où nous campons au nouveau terrain de camping de la ville de Nancy. Nancy-Clermont par un beau dimanche, en empruntant la route du vin dont il nous fallait bien retrouver le goût, n'était qu'un jeu pour

Nous n'avons d'ailleurs pas la prétention d'avoir accompli une performance, mais le trajet que nous avons parcouru est un circuit touristique à la portée de tous ceux qui, hardis et amis de l'aventure, doutent encore de la valeur des petites cylindrées.

Nous rendons hommage à la maison New-Map, constructeur d'une machine souple et solide et à la maison A.M.C. dont les moteurs peuvent être mis à toutes épreuves : ce sont de vrais propagandistes de l'industrie française dans ce domaine.

MM. P. CHAYLA et A. FONLUPT

## Robert PIEL

162, rue Edouard Vaillant, 162 BEZONS S.-et-O. - ARG. 70-58

VENTE A CREDIT



MOTOCYCLETTES

MOTOCYCLETTES

LIVRAISON IMMEDIATE

## ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie : Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2°)

DE TOUS MODELES STATION "MOBYLETTE" 94, Bd MAGENTA - PARIS - NORD 65-25 R. CHABRIER

LIVRAISON RAPIDE NOTE 3 26 1 3 STOCK COMPLET PIECES DETACHEES ET ACCESSOIRES ATELIER DE MISE AU POINT CREDIT



## Le casque GENO

Modèle Sport à bourrelet

A calotte métal léger à haute résistance **IMPERFORABLE AUX CHOCS** 

Vente en gros:

6. Faubourg Saint-Honoré Ets GENO PARIS-8° ANJ. 12-38

DEPREZ CREDIT 187, rue A. Sylvestre COURBEVOIE Tél. : DEF. 07-01 et 02 MOBYLETTES disponibles MOTOBECANE PEUGEOT GNOME-RHONE PUCH - SIDES MAGNAT-DEBON RENE GILLET MONET-GOYON ZUNDAPP Réparations Pièces détachées



Monsieur Bonnet, propriétaire des Ets BONNET, 78 et 80 av. du Gal Leclerc à Billancourt - Seine, porte à la connaissance de sa nombreuse Clientèle et Fournisseurs, que le contrat qui donnait à la SOCIETE D'EXPLOITATION DES BONNET » la qualité de Gérant libre de son fonds de commerce, est résilié à compter du 20 octobre dernier.

Notre sympathique et technicien M. BONNET reprend donc la direction de son importante et puissante exploitation commerciale toujours sous son même titre de « Ets BONNET » la maison vraiment spécialisée dans l'industrie de la Moto, du Scooter et du Vélomoteur.

Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

D.K.W. B.M.W. N.S.U. - ZUNDAPP PUCH - VICTORIA

PIECES ADAPTABLES de notre fabrication Vente - ACHAT Motos -- Epaves Réalésage - Embiellage Pièces à la demande

## CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux Tél. : LON. 02-63



Clinique des 9 cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68 MARCHAND Frères

16, rue Danton LEVALLOIS Ne pas confondre, bien noter no 16, la maison n'a pas de succursale.

Offre exceptionnelle en pièces détachées... Profitez... Disposant d'un stock important en pièces et accessoires de motocycles Peugeot: 115 - 117 - 515 - 517 - 51 - 52 - 108 112 - 135, nous vous offrons à des conditions très intéressantes pour ces types de machines : 1" -- de la pièce neuve d'origine

2" -- de la pièce neuve occasion Nous consulter:

FRANCE MOTOR CYCLE, Service Récupération, à MANDEURE (Doubs)

pièces détachées d'origine DRESCH, D.F.R. et GRIMPEUR

MEILLEURS PRIX ET QUALITE - RAPIDITE DE LIVRAISON

16. rue des Belles-Croix - ETAMPES (S.-et-O.) Tél.: 392

REDRESSAGE Cadres et Fourches SPECIALITE fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE

nombreuses références

16, r. Louis-Rouquier LEVALLOIS

PER. 60-64

CREDIT

TOUS LES MODELES EN

LIVRAISON EN PROVINCE

MOTOBECANE - GNOME-RHONE - TERROT - JONGHI - MONET-GOYON - AUTOMOTO

sont disponibles chez 50, Av. Edouard-Vaillant Métro : Pte de St-Cloud

marcel perr

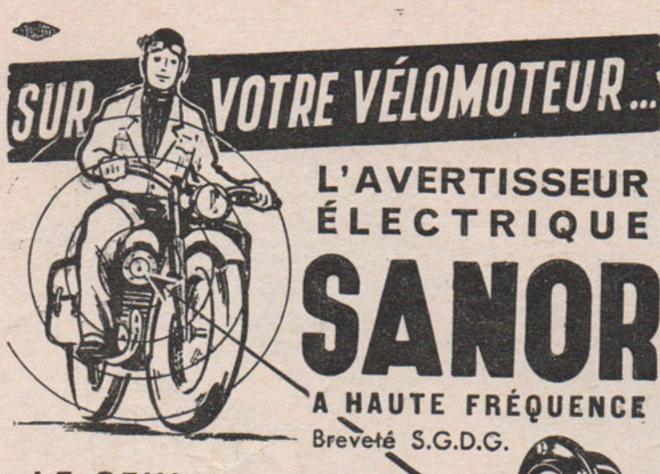
Toutes

Recordman du Monde BOULOGNE (Seine)

Agence des marques étrangères : TRIUMPH -- VELOCETTE --- ROYAL-ENFIELD -- HOREX et des Scooters BERNARDET - LAMBRETTA - MOTOBECANE - TERROT

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

MOL, 29-62



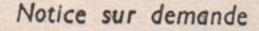
LE SEUL

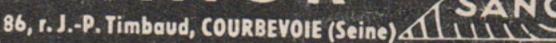
fonctionnant directement sur le volant magnétique

SANS BATTERIE

grâce à son filtre qui redresse et double la tension.

APPEL SUR, INSTANTANÉ SANS LACHER LE GUIDON





## HATEZ-VOUS!

SI VOUS DESIREZ PAYER EN 18 MOIS VOTRE VELOMOTEUR, MOTO OU SCOOTER. MEMES LES MODELES DU SALON.

UNE SEULE ADRESSE :

## Barbès - Moto - Cycles

98, Rue Doudeauville - PARIS (18e) Métro Château Rouge — MON. 96-37

SPECIALISTE DES GRANDES MARQUES :

TERROT - GIMA - GUILLER JONGHI - RENE GILLET B.S.A. - GUZZI

et des meilleurs SCOOTERS

PROVINCE : CONDITIONS SPECIALES

DEPOT VENTE - ACCESSOIRES REPARATIONS - STATION SERVICE

Renseignements, catalogues contre 50 fr. timbres Ouvert tous les jours de 8 h. 30 à 12 h. et 14 h. à 19 h. 30 - Fermé seulement Dimanche.

## VOTRE BIBLIOTHEQUE

Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

## SOLEXINE SOLEXINE

Mais exigez
LA CAPSULE
DE GARANTIE

Le Carburant-Lubrifiant Anti-Calamine pour VELOSOLEX et autres MOTEURS 2 TEMPS.

RÉDUIT LA CONSOMMATION - AMÉLIORE LE RENDEMENT en 1951.

4.000.000 de litres vendus en 1951.

La Solexine est vendue en bidons capsulés de 2 litres dans toutes les Stations-Service VéloSoleX, les Postes Energic-Energol et de nombreux garages. TEMPS.

E LE RENDEMENT
Jus en 1951.

SOLEXINE

CARBURANT SAECHAL

VEUS SOLEXINE

TABLET PRODUCTION

AUGUST P

POMPISTES DE TOUTES MARQUES! Pour vendre la Solexine, renseignez-vous auprès de VéloSoleX, 68, Boulevard de Verdun, COURBEVOIE (Seine) — DEF. 37-15

