

41^e ANNEE. — 7 MARS 1953. — N° 1.126

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

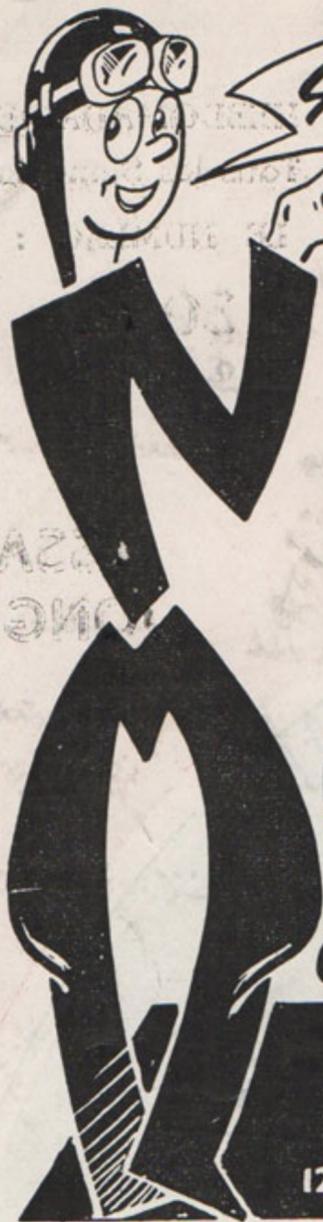
ESSAI
JONGHI



TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

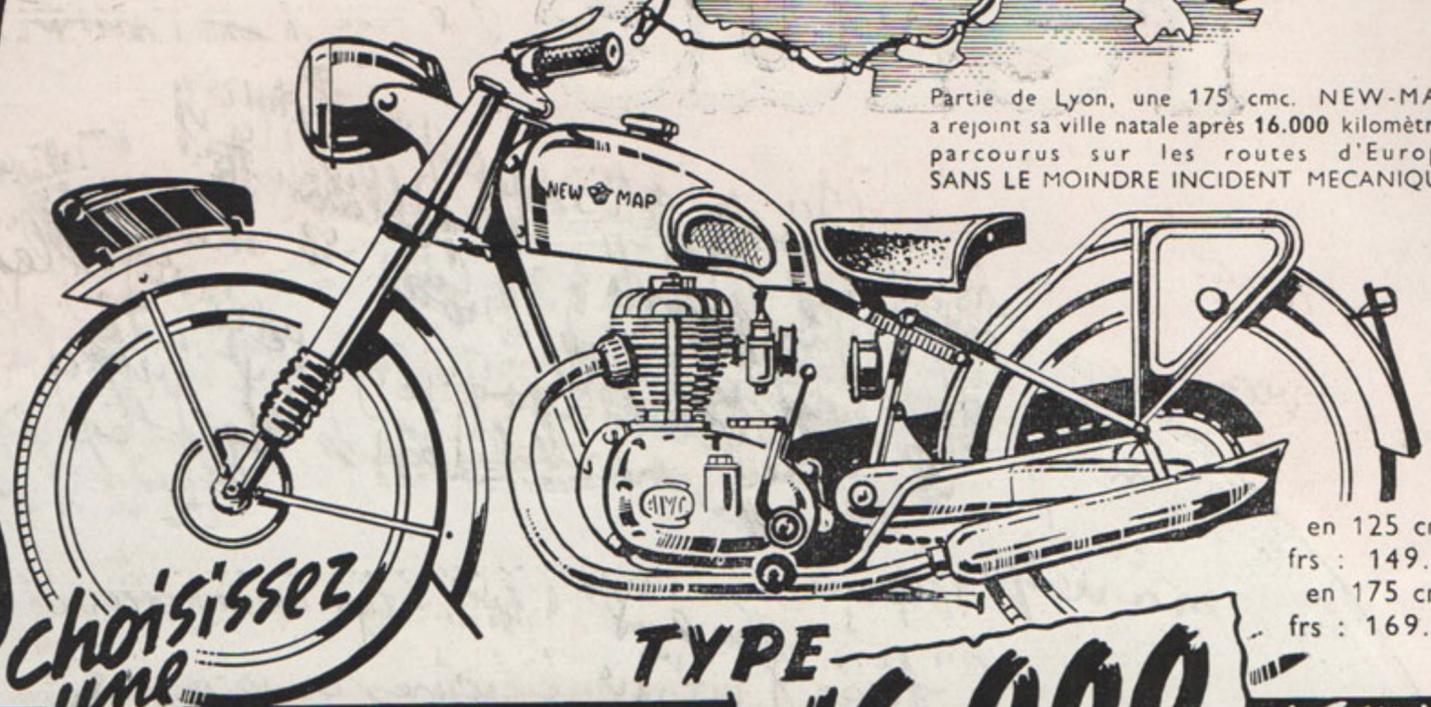
Les membres du Club Motocycliste de la Sûreté Nationale ont adopté
les huiles Labo-Inox.



Si vous voulez PARTIR loin
et REVENIR sans ennui,
faites comme lui.



Partie de Lyon, une 175 cmc. NEW-MAP
a rejoint sa ville natale après 16.000 kilomètres
parcourus sur les routes d'Europe
SANS LE MOINDRE INCIDENT MECANIQUE



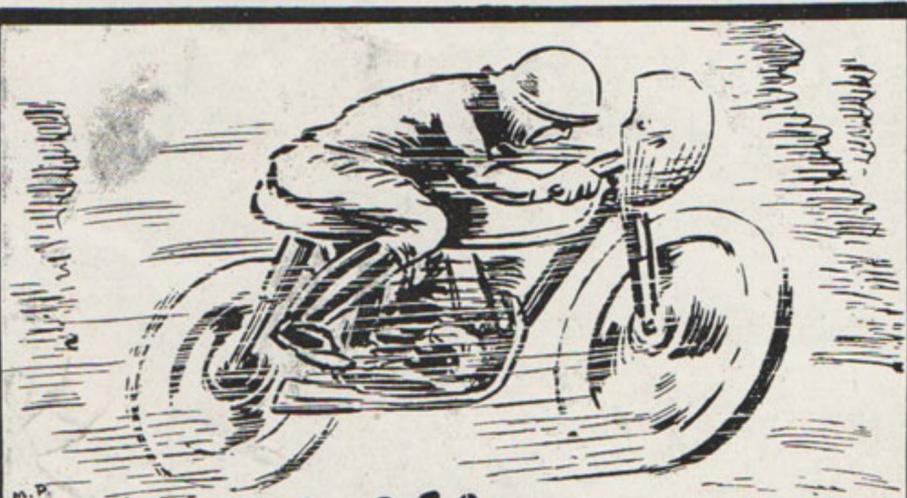
choisissez
une

TYPE
16.000

en 125 cmc.
frs : 149.500
en 175 cmc.
frs : 169.500

NEW-MAP

124, Av. Lacassagne - LYON (Rhône) - Magasin de PARIS : 30, rue de Charenton



L'A.J.S. 350 cc
porte le Record du Monde de l'heure
à 186 Kms 072

ET BAT ÉGALEMENT :

- Le RECORD des 50 Kms à la vitesse moyenne de 186 Kms 282
- Le RECORD des 50 miles à la vitesse moyenne de 186 Kms 680
- Le RECORD des 100 Kms à la vitesse moyenne de 186 Kms 630
- Le RECORD des 100 miles à la vitesse moyenne de 186 Kms 280

L'A.J.S. était équipée avec

K.L.G

la meilleure bougie du monde

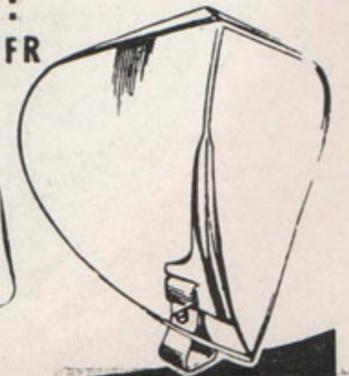
PROTÉGÉ PAR
everclean



Fixé sur le phare, ce
petit écran cristal de cour-
bure spécialement étudiée,
créé en vitesse, des zones
tourbillonnaires qui écar-
tent l'air et rejettent loin de
vous insectes, poussière,
gouttes de pluie, flocons
de neige.

Notice sur demande

PRIX :
690 FR



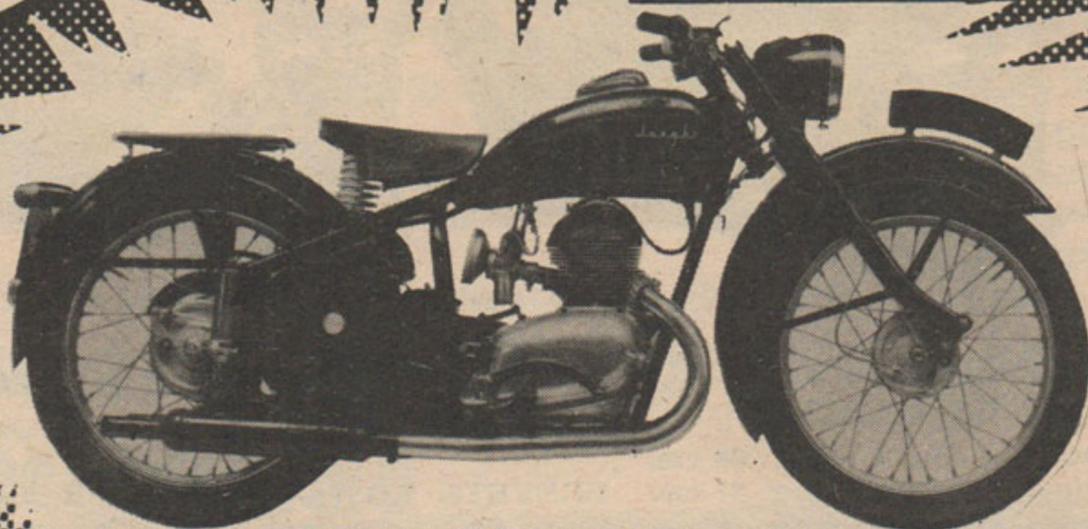
PETITE SURFACE
GRANDS EFFETS

SCINTEX

Société Anonyme Capital 72.000.000 de Fr.
RUE DE L'INDUSTRIE - COURBEVOIE (Seine) - Tél. DEF. 30-30

ENFIN!...

Longhu



...UNE 250^{cc} FRANÇAISE DE CLASSE INTERNATIONALE

86, RUE S^t-DENIS - LA COURNEUVE (Seine) Tél. : FLANDRE 10-80 - 11-91

Commandez bien vite, pour cette saison, votre

BSA

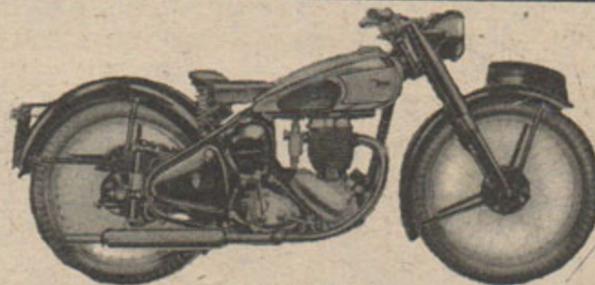
ou

SUNBEAM

chez ANGELI

spécialiste diplômé

à



250 C11SL

NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS

214, Fg St. Denis, à proximité des Gares du NORD et EST - Tél. : NORD 43-92

qui possède en outre, un **STOCK** très **COMPLET** de pièces **BSA**
Vous trouverez aussi les superbes productions de classe internationale **G. I. M. A.**
 finition impeccable, qualités cycle et mécanique **AMC** irréprochables, présentation luxueuse

AGENCES : **MOTO - GUZZI "Galletto" - GUILLER**



l'extraordinaire GALLETTO

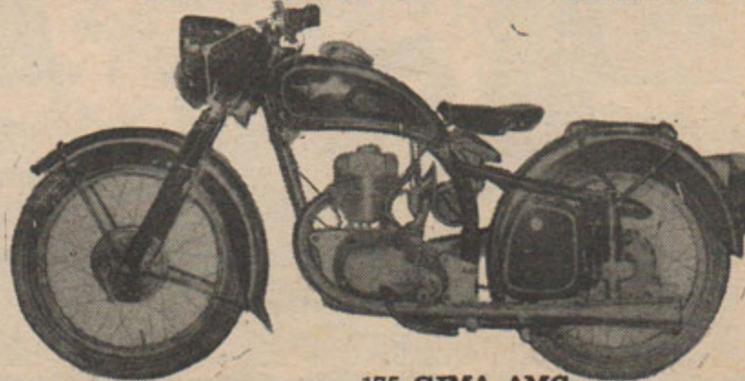
1/3 comptant

neuf et occasion

Documentation

30 fr. timbres.

Métro La Chapelle
et Gare du Nord.



175 GIMA AMC

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

MOTOCYCLISTES ... vous pouvez avoir
MAIS PASSEZ VOTRE COMMANDE IMMEDIATEMENT CHEZ

BSA

VENTE A CREDIT
4-6-9 MOIS

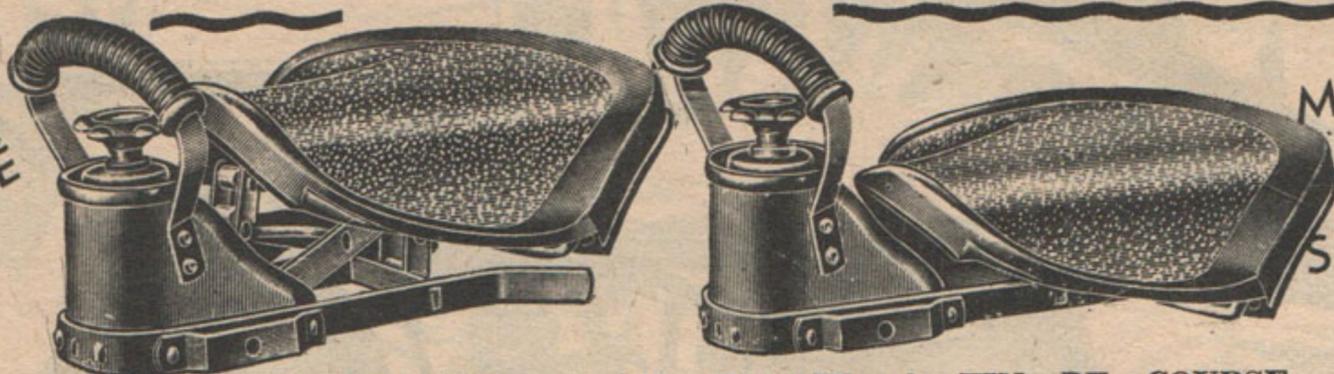
A. DUBOIS

58, rue A.-Briand - LEVALLOIS — PER. 19-73

ATELIER SPECIALISE
PIECES DETACHEES

AVANT DE PASSER VOTRE COMMANDE, DEMANDEZ A VOIR L'ATELIER DE REPARATIONS DE VOTRE VENDEUR !!!

CONFORT
INEGALÉ



MAXIMUM
de
SECURITE

A VIDE, SANS PASSAGER

EN CHARGE, A FIN DE COURSE

SIEGE ARRIERE
REGLABLE EN MARCHÉ

LEDA

RESTE HORIZONTAL sans BASCULER

N° 305 — Caoutchouc double - larg. 38 cm.
N° 303 — Plastique vinylique - larg. 31 cm.

BREVETE S.G.D.G.

LEDANOIS & Cie

4 r. Martin - CLAMART
(Seine) - MIC. 08-19

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION FRANÇAISE DE CE GENRE

Metro : Billancourt

ETS BONNET

Tél. : MOL. 15-46 et 75-53

78-80, AVENUE DU GENERAL LECLERC - BILLANCOURT (Seine)

MOTOS VELOMOTEURS VELOSOLEX CYCLOMOTEURS SCOOTERS
PIECES DETACHEES ACCESSOIRES - ARTICLES DE SPORT

OCCASIONS - REPRISES - REPARATIONS — Catalogues contre 40 frs en timbres)

IMPORTANT. Les Ets BONNET ont l'honneur d'inviter leur nombreuse clientèle à venir visiter leurs nouveaux et importants magasins considérablement agrandis, dont l'exécution des travaux de décorations luxueuses et d'installation d'éclairage lumineux qui ont été confiés sous la direction de Maîtres de l'Art, en font de grandioses magasins, vraiment uniques en France dans leur genre.

Dans ce véritable Palais de cristal, parmi son nombre imposant de colonnes décoratives, c'est par milliers que vous y verrez les derniers modèles de toutes les marques de MOTOS, VELOMOTEURS, SCOOTERS - CYCLOMOTEURS, lesquelles marques agréées par le Service Technique des Ets BONNET, telles que : B.S.A. - TERROT - N.S.U. - AUTOMOTO - ARIEL - RENE GILLET - GUILLER - GUZZI - VELOSOLEX - D.S. MALTERRE - BERNARDET - SYPHAX - ALCYON - JONGHI - GNOME-RHONE - VEDA - HORSY - RADIOR, etc...

Le cadre féérique dans lequel ces marques de machines qui ont été reconnues par les Ets BONNET dignes d'avoir l'honneur d'y être ainsi exposées et d'en recevoir l'éclat de tous ses reflets lumineux, donne à celles-ci le relief de leurs beautés et de leurs qualités incomparables qu'elles méritent.

Dans toute la France, le CREDIT BONNET assure des facilités de paiement à des conditions de concurrence impossible.



Scooter BERNARDET

125 et 250 cmc.
4 vitesses
payable en
12 mensualités

G. S. M.

Distributeur Officiel : 8, rue des Ecoles - PARIS-5^e — Tél. : ODE. 62-98
Atelier de réparation : 12, rue Saint-Séverin - PARIS-5^e .. ODE. 50-91
Documentation gratuite — Essai tous les jours en nos magasins

VELOSOLEX



12.140 frs comptant

(y compris taxes et assurances)
et 10 traites mensuelles de 3.150 frs.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

achetez
maintenant

avec

15 mois
de crédit

VÉLOMOTEURS - MOTOS - SCOOTERS

adressez-vous pour fixer votre choix à

SCOOTERMOTO

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE VENTE DES
GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

Stock complet de pièces détachées — Grand choix d'accessoires

— Révision et garantie assurées par Spécialistes —

Direction Administration : René BONNET, 28, rue Ernest-Renan, ISSY-les-MOULINEAUX (Seine)

Métro : Corentin Celton ou Porte de Versailles — Tél. : MIC. 03-72

La plus puissante organisation de **CRÉDIT**
TOUTES LES GRANDES MARQUES DE MOTOS

STE MOTOCYCLE

160, RUE LAFAYETTE - PARIS-10

Métro : Gare du Nord

Tél. : NORD 07-59

TOUTES LES GRANDES MARQUES DE SCOOTERS

LIVRAISON IMMÉDIATE

**Indispensable sur
votre moto !**

RJ SUPER LE BOUCHON
ANTI-VOL *essence*

LE PLUS SIMPLE
LE PLUS PRATIQUE
LE SEUL EFFICACE

Breveté S. G. D. G.

vous donne :

1° - LA SÉCURITÉ par son INVOLABILITÉ ABSOLUE, empêchant toute manœuvre frauduleuse tel que SOUIL- LURE ET VOL de votre essence, PERTE ET VOL de votre bouchon.

2° - L'ÉLÉGANCE par sa présentation et sa fabrication soignée, qui en font un accessoire de LUXE, de qualité irréprochable.

TOUTS LES BOUCHONS SIMPLES OU ANTI-VOL pour AUTOS et MOTOS
Ets JOURNÉE et C^o s. A. - 69, rue Parmentier - BEZONS
Magasin de vente, 6, rue Voltaire - LEVALLOIS - PER. 60-51
VENTE EXCLUSIVE EN GROS

PLUS D'ERREUR... UN SEUL LUBRIFIANT
pour tous les petits moteurs
2 temps

"SOMAGIC"

SCOOTERS, MOTOS, VELOMOTEURS, CYCLOMOTEURS

L'huile spéciale « SOMAGIC » 2 TEMPS recom- mandée pour les MOTOS-CLUBS et tous les dé- positaires de la Moto... vous assurera de mell- leures reprises... prolongera la vie de votre moteur.

MELANGE instantané au carburant.

STABLE ne dépose pas au fond du réservoir.

PURE ne calamine pas la bougie. Plus de perle.

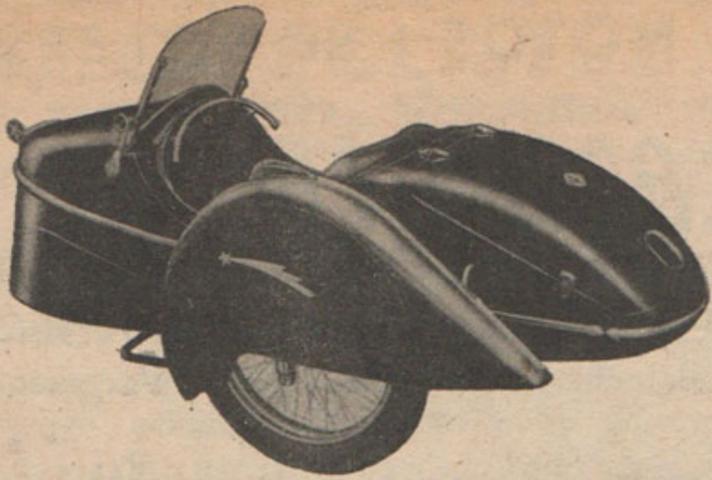
POUVOIR DE GRAISSAGE ÉLEVÉ évite le serrage des pistons.

Si votre Fournisseur habituel ne peut vous en fournir, donnez nous son adresse et nous vous en remercions par l'envoi d'un BON GRATUIT d'un cône dose pour 5 Litres d'essence.

HUILE SPECIALE
SOMAGIC
pour
2 temps
Brevet de longue Marque déposée
MOTO MIXOIL vie du moteur
DEPOSITAIRE ACCEPTE DANS TOUTES REGIONS

Sté SOMAG - Colombes - Seine - Cha. 19-88 (l.g.)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



COMMANDEZ DES MAINTENANT votre MOTO,
VELOMOTEUR avec un sidecar **SIMARD**
à

MOTOS-DANTON

14, rue Danton, LEVALLOIS (Seine) - PER. 19-11

AGENT GENERAL

Seine — Seine-et-Oise — Seine-et-Marne — Oise

des Side-Cars SIMARD

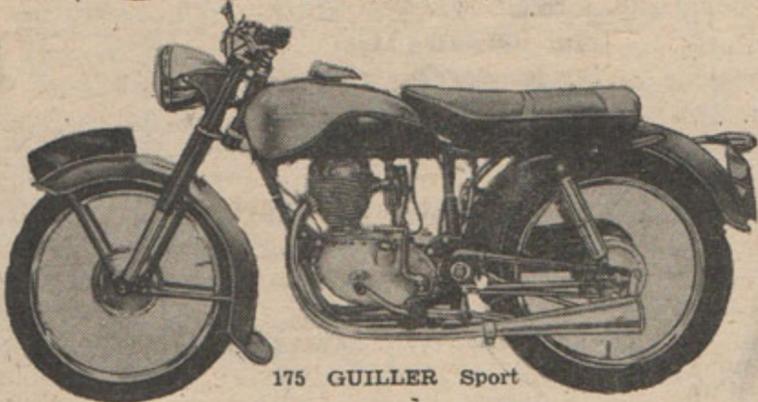
vous invite à venir voir les nouveaux modèles à sus-
pension réglable pour MOTOS et VELOMOTEURS
CREDIT SUR DEMANDE Demandez notre catalogue
contre 30 fr. timbres

Spécialiste HARLEY-DAVIDSON type M.P.
PIECES DETACHEES

Agent MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON

Avez-vous commandé votre moto sport 250 ?

GUILLER



175 GUILLER Sport

N'ATTENDEZ PLUS !...

la première série sortira en Avril et comportera
de NOMBREUX AVANTAGES sur le modèle
exposé au Salon de Paris 1952.

VENTE A CREDIT

GUILLER Frères Constructeurs
FONTENAY-LE-COMTE — (Vendée)

COUPON pour recevoir gratuitement le catalogue
complet (contre 15 francs en timbres)

Nom :
Adresse :
Départ :

Station GUILLER AMC : M. Guimbretière
14, rue Anatole-France, PUTEAUX

MOTOCYCLISTES !..

VOICI LES PREMIERS
BEAUX JOURS



À vous la route et la
griserie de la vitesse !...
Mais attention ! Il vous faut
compter sur le parfait ren-
dement de votre moteur.

BRETOCYLEZ donc votre essence ou votre mélange
avec :

BRETOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »

qui assure

PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE
aux vives allures.

GRAISSAGE PARFAIT
DES HAUTS DE CYLINDRES
et PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES
Et naturellement dans votre moteur :

L'Huile BRET-OIL

« L'huile de Compétition au service du Tourisme »

2 temps : BRET-OIL type «SPECIALE 2 TEMPS»

4 temps : BRET-OIL type «COMPETITION»

En vente dans tous les Garages, Stations-Service,
Motocristes.

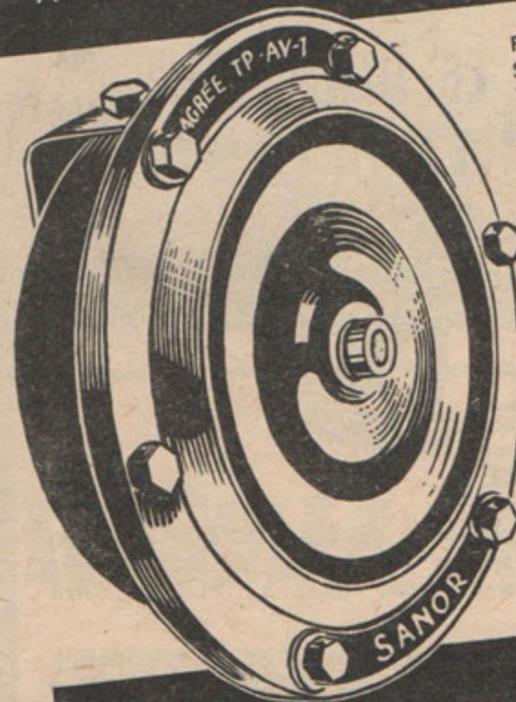
BRET-OIL

ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine) - MIC. 18-30
(Lignes groupées)

Révéle' AU SALON DE L'AUTO

VOICI L'AVERTISSEUR
A REDRESSEUR INCORPORÉ

HF



POUR MOTOS,
SCOOTERS,
VELOMOTEURS

AUSSI PUISSANT
QU'UN AVERTISSEUR
D'AUTOMOBILE

SANS ACCUS.
DIRECTEMENT SUR LE
VOLANT MAGNETIQUE

AVERTISSEMENT
INSTANTANÉ
EFFICACE SANS
LACHER LE GUIDON



SANOR

LE PROJECTEUR DE SON



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES.

Le Numéro : 30 francs

ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N°s	540 fr.	780 fr.
50 N°s	1.050 fr.	1.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° 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.

● Changement adresse 30 fr timbr. avec la dernière bande rectif.

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

La Saison commence

ENFIN nous allons sortir de notre longue torpeur hivernale, et comme chaque année, nous allons reprendre, d'une roue alerte, le chemin de Montlhéry, car demain, Dimanche, a lieu la course de la Côte Lapize, la première épreuve de vitesse du calendrier.

La Côte Lapize, si elle n'est en réalité qu'une petite course de côte, a pour elle cette ambiance si spéciale de toutes les organisations de Mauve.

Sauf exception, ici, comme au Bol d'Or, pas de grands cracks, mais de ces « mordus », de ces « sincères » qui sacrifient tout pour réaliser leur machine de course, et dont la foi et l'amour de la moto fait plaisir à constater.

C'est une épreuve pour intimes, pour connaisseurs même. On se retrouve un petit noyau, toujours le même et au bout de 5 minutes, les plus blasés ont rajeuni de 20 ans, tant l'atmosphère est franche et directe.

De la mécanique, il y en a, bien sûr. Elle est même étalée sur la piste, car les machines ne sont pas toujours jeunes. Mais il y a aussi les derniers nés. Ils seront nombreux cette année. Chacun vient tater le terrain et comparer son moulin à celui du voisin. Car en général on se retrouvera tous aux 2 Heures de Paris !...

C'est une organisation bon enfant. Pas de gendarmes « règlement, règlement », pas de classement non plus sans quelques contestations, ni d'horaires toujours très respectés.

Mais tout cela, dans le fond, c'est la Côte Lapize, et chacun aime cette épreuve avec toutes ses qualités et ses défauts.

VRAI ou FAUX ?

Depuis quelques mois on parle beaucoup de part et d'autre de l'Atlantique, de la venue en Europe d'un pilote américain. Le verrons-nous bientôt ?

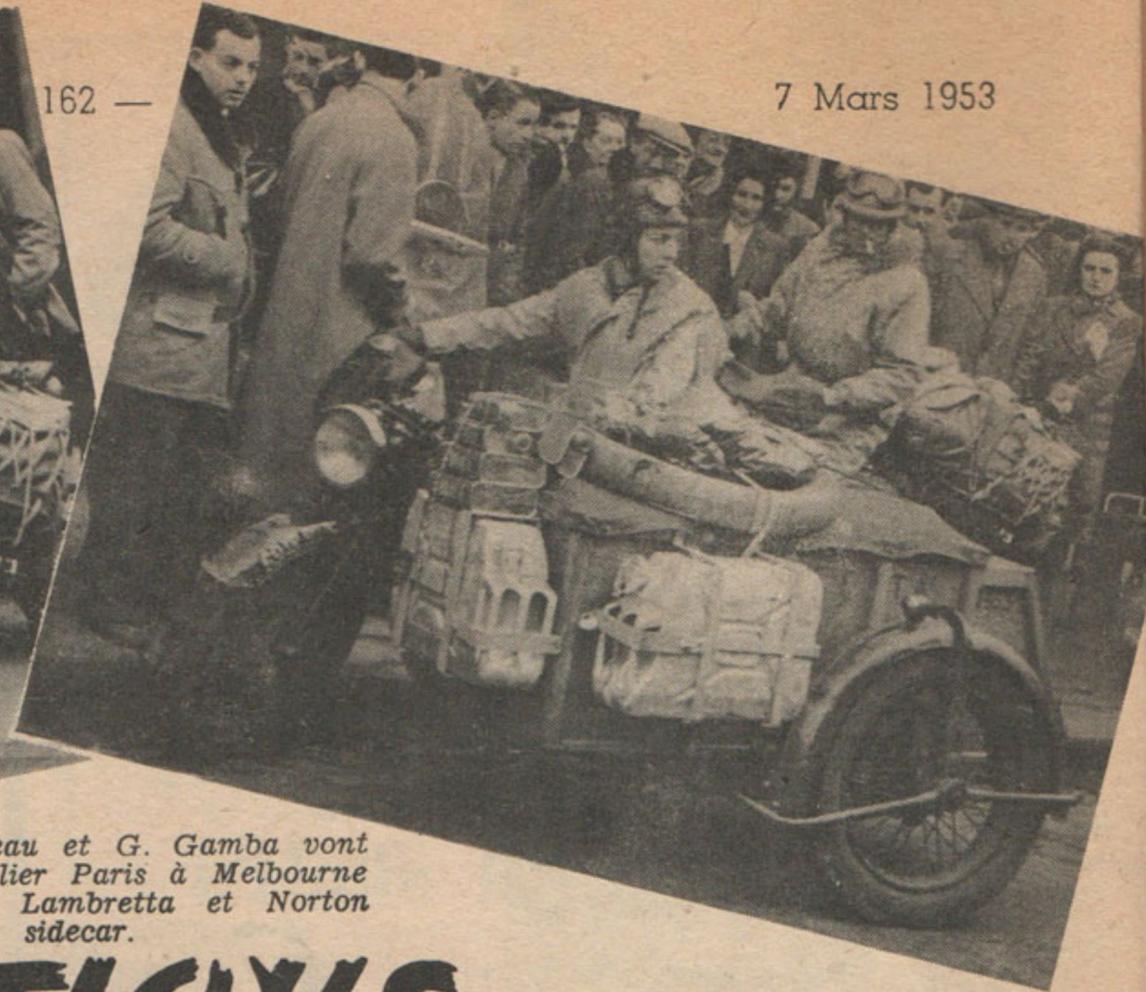
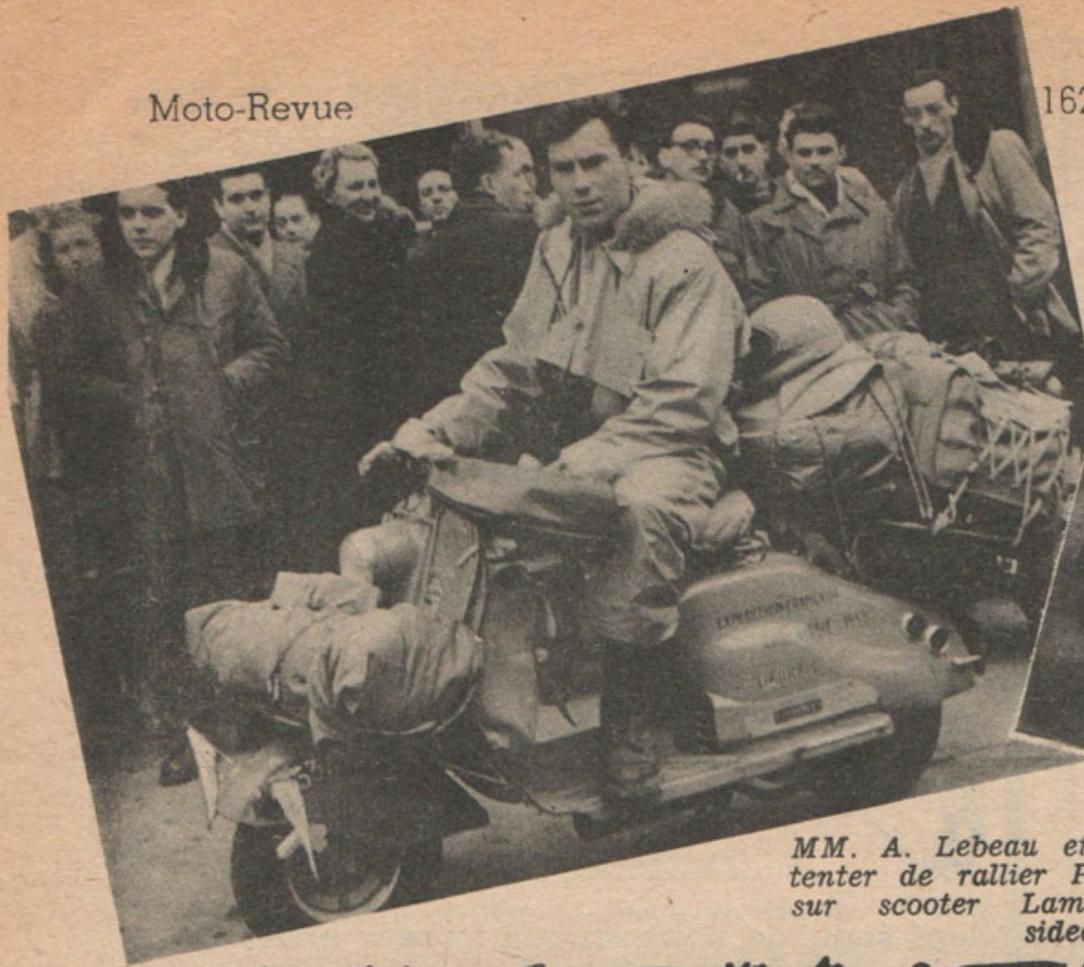
Oui, et il s'agit de Nick Nicholson, qui viendrait en Europe vers le mois de Mars. Pour les courses de vitesse, il aurait une « Featherbed » et des « Gold Star » pour les Trials et Scrambles. Un fonds vient d'être ouvert dans ce but par notre confrère américain « Cycle ».

Aurons-nous bientôt l'occasion de constater un exemple de coopération flagrante anglo-allemande (après celle anglo-italienne) dans le domaine de la technique course ?

Oui, s'il faut accorder crédit aux rumeurs selon lesquelles une grande marque d'outre-Rhin monterait des fourches Karlès sur ses racers, à l'instar de la marque italienne M.V., qui utilise la même fourche depuis le début de la saison 1952.

Alors que le nombre de tours-moteur pour une 500 cmc. est d'environ 4.000 pour parcourir 1.600 m., existe-t-il un engin capable de parcourir la même distance avec 600 tours-moteur seulement ?

Oui, et cela fut réalisé en 1906 avec une voiture... à vapeur ! Celle-ci réalisa la plus grande vitesse à l'époque, soit 205 kmh. sur 4 rones. Le rapport de surmultiplication sur l'unique vitesse était de 1 à 1,71.



MM. A. Lebeau et G. Gamba vont tenter de rallier Paris à Melbourne sur scooter Lambretta et Norton sidecar.

INFORMATIONS.

◆ RAID PARIS-MELBOURNE

Guy Gamba, qui en 1951 réalisa un raid Paris-Tibet en scooter, vient de partir pour tenter un nouvel exploit. Cette fois-ci, c'est Melbourne qu'il essaie de relier à Paris au guidon de son Lambretta.

Il est accompagné dans son entreprise par un camarade, André Lebeau, qui, lui, pilote un sidecar Norton, et tous deux seront rejoints à Istambul par René Gourdin qui complètera le trio.

Le voyage doit durer un an et l'itinéraire passe par Rome, Athènes, Bagdad, Delhi, Bangkok, Bali, Port-Darwin.

Partis de la Place du Parvis Notre-Dame (kilomètre 0), la première étape (!) amena les voyageurs près de la Porte d'Italie, à la Station-Service Lambretta de France-Autos. Le soir même, ils arrivaient à Sens.

Les trois raidistes ont été chargés de diverses missions par le musée de l'Homme, le musée Guimet et encore d'autres musées. Ils prendront un film de leur voyage et raconteront tous les détails de ce « Paris-Melbourne », comme Guy Gamba a raconté les péripéties de son raid de 1951 dans un ouvrage intitulé « 23.000 kilomètres de Paris au Tibet ».

◆ UN INITIATIVE INTERESSANTE

Le cyclomoteur est évidemment un instrument de progrès social. Il permet à chacun d'être maître de son horaire et met à la portée de tous un moyen économique de locomotion individuelle.

Nous relevons donc, avec intérêt, l'effort de propagande de Velosolex qui lance un concours dans le grand public. Facile et gratuit, il ne peut que contribuer à la vulgarisation du cyclomoteur en France et nous engageons vivement les vélocistes et les motocistes à y apporter leur collaboration. Nous rappelons que la date de clôture de ce concours est fixée au 31 mars.

Ce test raisonné et consciencieux appelle la réaction sympathique du lecteur. Nous attendrons avec curiosité les résultats de cette campagne.

◆ OU EN EST LA 250 GUILLER ?

Les prototypes de la 250 Guillier AMC roulent depuis un certain temps, et déjà plusieurs modifications ont été apportées au modèle présenté au dernier Salon. C'est ainsi que la partie cycle est redessinée, et que sur le moteur la dynamo Morel est désormais en bout de vilebrequin. La ligne extérieure est égale-

ment revue. Côté performances, il paraît que si les premiers modèles atteignaient le 105 kmh., de nouvelles cames autoriseraient maintenant 120-125 kmh. ! Si ces chiffres sont exacts, la 250 Guillier AMC serait d'une classe vraiment internationale.

◆ NOUVEAUTE TERROT

Devant les performances moyennes que nous avons enregistré lors de l'essai du scooter Terrot 100 cmc., c'est avec intérêt que nous apprenons que la firme Dijonnaise va commercialiser très prochainement un scooter 125.

Ce scooter est identique au modèle 100, seul l'alésage semble avoir été augmenté pour arriver à la cylindrée de 125.

Toutefois la cylindrée n'est pas la seule à augmenter et c'est ainsi que le prix de vente profite de l'occasion pour faire un bond de 13.000 francs, plus taxes bien entendu.

◆ ENCORE DU NOUVEAU

Après le scooter et le cyclomoteur Zundapp, on annonce la sortie prochaine d'une 200 cmc. à transmission par cardan ; d'autre part, chez NSU, un cyclomoteur de 50 cmc. est destiné à remplacer la 100 cmc. Quick. Sa puissance serait de 2 CV.



SALON DE GENEVE

Innombrables sont les usagers de la route qui roulent quotidiennement sur deux ou trois roues. Il n'y a pas de véhicule utilitaire plus usité que le vélo. Le scooter, forme moderne de la motocyclette, a conquis les foules.

Le 23^e Salon International qui a lieu à Genève du 5 au 15 mars présente la gamme complète des modèles les plus récents de cycles, vélomoteurs, motocyclettes, scooters, sidecars et triporteurs.

On ne peut pas mieux indiquer l'importance de cette manifestation qu'en relevant la participation des marques. 10 pays ont tenu à être présents, à savoir l'Allemagne, l'Angleterre, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, la France, la Hongrie, l'Italie, la Tchécoslovaquie et la Suisse.

De spacieux emplacements situés au 1^{er} étage des deux bâtiments d'entrée abritent, comme l'année dernière, cette section du Salon. Il est possible d'y accéder directement depuis le nouveau hall d'entrée, soit par un escalier monumental, soit par un ascenseur. En outre, d'autres accès directs permettent de gagner d'une part la Galerie du Grand Palais où sont exposés les accessoires et d'autre part la section nautique située au rez-de-chaussée.

LAMBRETTISTES !

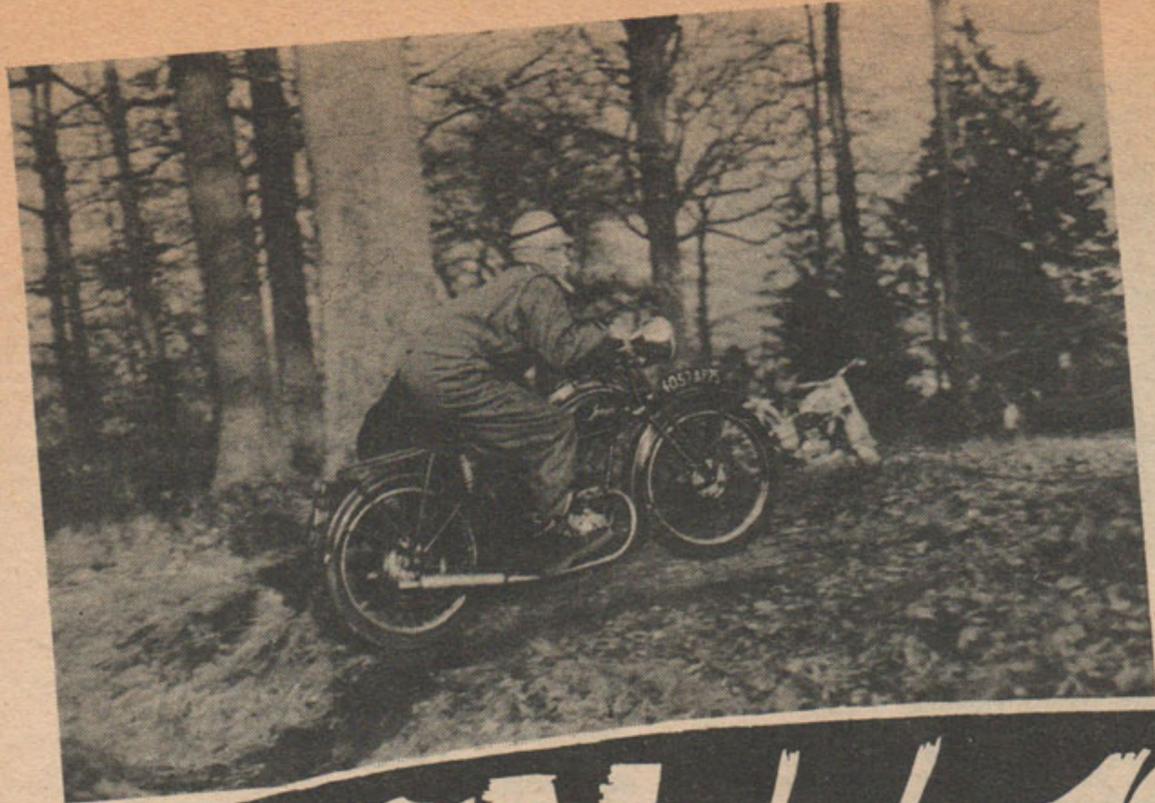
Nos manuels d'entretien rencontrant un réel succès, nous avons pensé faire œuvre utile en publiant cette fois pour les Lambrettistes, un ouvrage plus spécialement consacré au type L.D. construit en France.

Cet ouvrage de plus de 100 pages, sous forte couverture cartonnée, est indispensable pour tout propriétaire de Lambretta.

En plus d'une description technique détaillée avec de nombreuses planches dessinées, ainsi que des photos inédites, vous trouverez tous les conseils pour l'entretien, le dépannage, la réparation, le démontage, un condensé du Code de la Route, etc...

Envoyez dès à présent votre commande par versement postal. Prix 525 (par poste 580). Etranger 600.

MOTO-REVUE, 297-37 PARIS ou passez à nos bureaux où, dès maintenant, cet ouvrage est en vente.



refaire l'essai, suivant notre nouvelle formule, et nous avons attendu l'apparition de la nouvelle partie cycle pour essayer une deuxième fois ce 125.

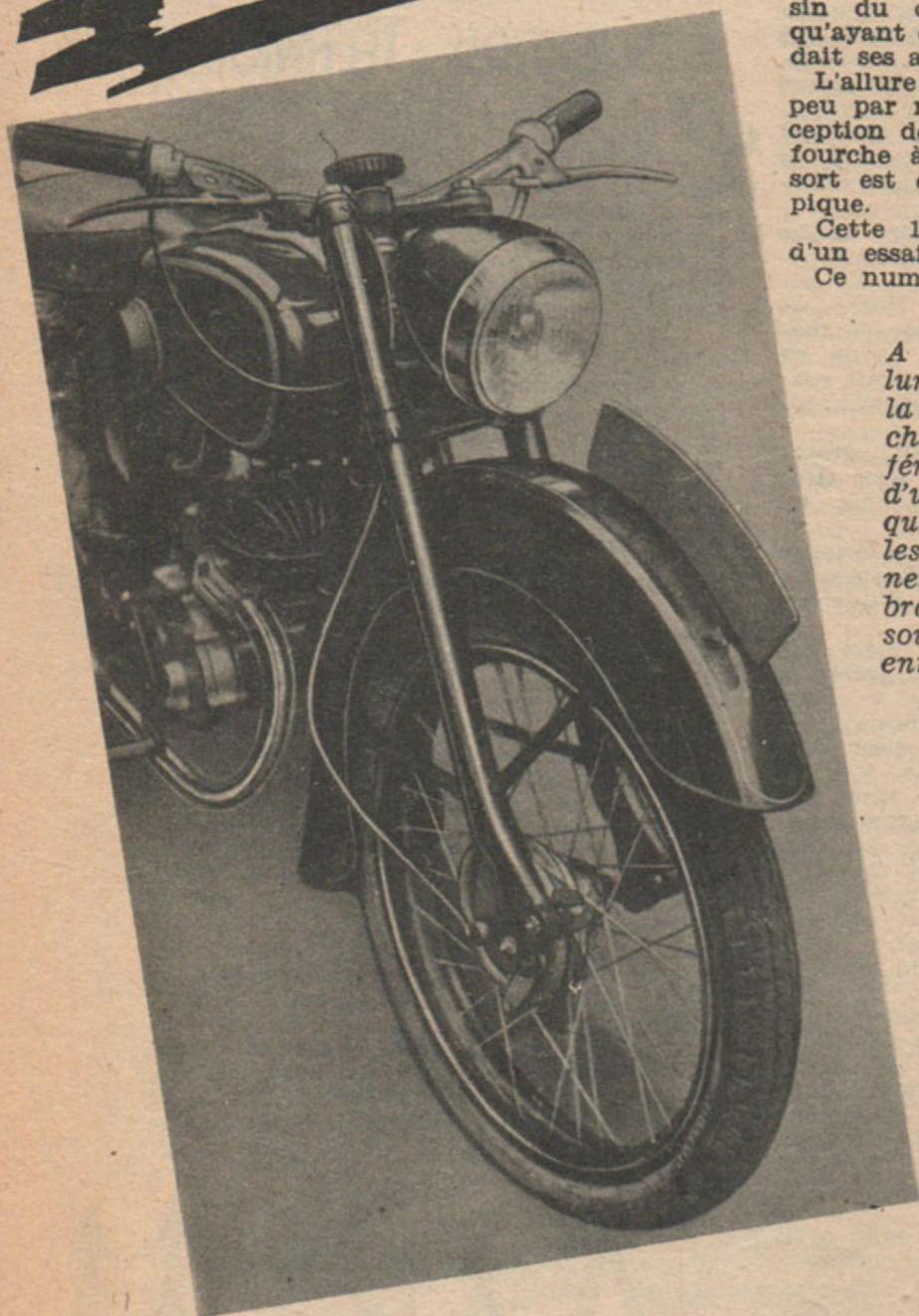
Pour mieux juger des progrès accomplis, nous avons effectué nos essais avec deux machines : une à fourche parallélogramme parfaitement rodée (12.000 kms) et une Jonghi dernier modèle, en provenance de l'usine.

Au point de vue partie motrice, aucune différence. De même la position du pilote et la disposition générale des commandes ne se sont pas trouvées modifiées.

Les changements sont intervenus dans la fourche avant et la dimension des freins.

La fourche à parallélogramme a été remplacée par une fourche à roue tirée.

ESSAI de la 125^{cc} Jonghu



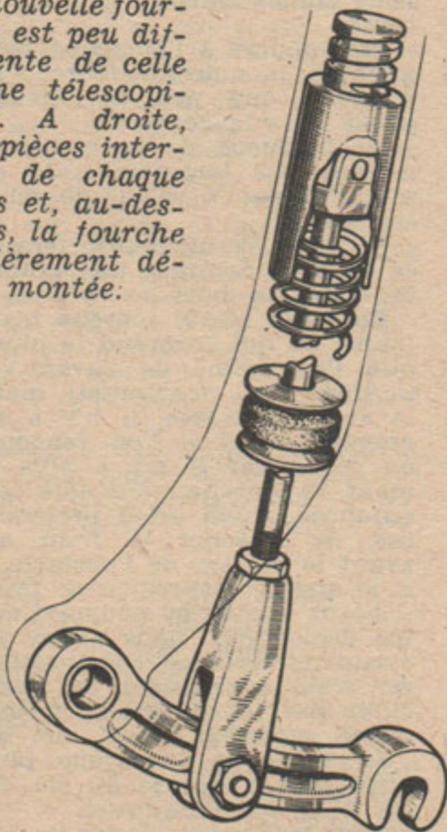
sin du cylindre, la culasse, elle, bien qu'ayant de plus grandes dimensions, gardait ses ailettes en éventail.

L'allure générale de la machine variait peu par rapport au 100 cmc. Même conception de cadre, rigide à l'arrière, même fourche à parallélogramme, dont le ressort est enfermé sous un cache télescopique.

Cette 125, dénommée E 50, fit l'objet d'un essai publié le 15 juillet 1949.

Ce numéro étant épuisé, il nous fallait

A gauche, l'allure générale de la nouvelle fourche est peu différente de celle d'une télescopique. A droite, les pièces internes de chaque bras et, au-dessous, la fourche entièrement démontée.



Cette nouvelle fourche réunit les avantages d'un débattement très légèrement supérieur à celui d'une parallélogramme, d'un montage du garde-boue et du phare suspendu, et d'un aspect plus moderne.

Quant aux freins, leur diamètre est passé de 110 à 130 mm, et nous ne saurions trop féliciter les constructeurs en général, qui commencent enfin à abandonner les tambours de trop petits diamètres.

Le Jonghi est resté « vélomoteur » (aucun sens péjoratif dans cette affirmation). Tout chez lui est petit, fin. Une impression de légèreté se dégage lorsqu'on l'examine. Le moteur est de faibles dimensions, bien que la disposition interne des organes (pignons de vitesses, plus embrayage sur un seul côté de vilebrequin) ait pu donner naissance à un bloc très large. Ces faibles dimensions tiennent au fait que les carters suivent de près le volume des organes internes, au lieu de les envelopper largement dans des formes bien rondes.

La position en selle est très classique. Démarrage facile, mais le passage en première, surtout s'il fait froid, l'est peut-être un peu moins. Le sélecteur surprend un peu au début. Avec facilité on manque la seconde pour tomber dans un point mort intermédiaire. Pour passer les vitesses, il faut absolument marquer un léger temps d'arrêt, en coupant complètement les gaz. Une fois cette habitude prise, le sélecteur est précis. L'embrayage est un peu dur, et a tendance à mal décoller à froid. Une fois que l'huile s'est un peu réchauffée, le décoller est franc, et la progressivité très bonne.

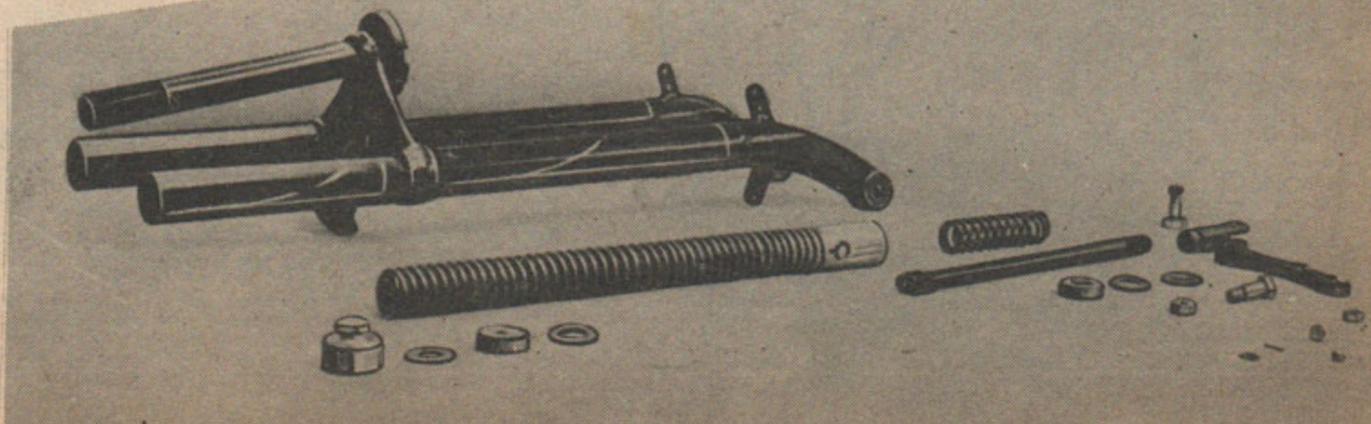
Le moteur peut être qualifié de « rageur ». Il sent le deux temps qui respire et qui ne demande qu'à grimper en régime.

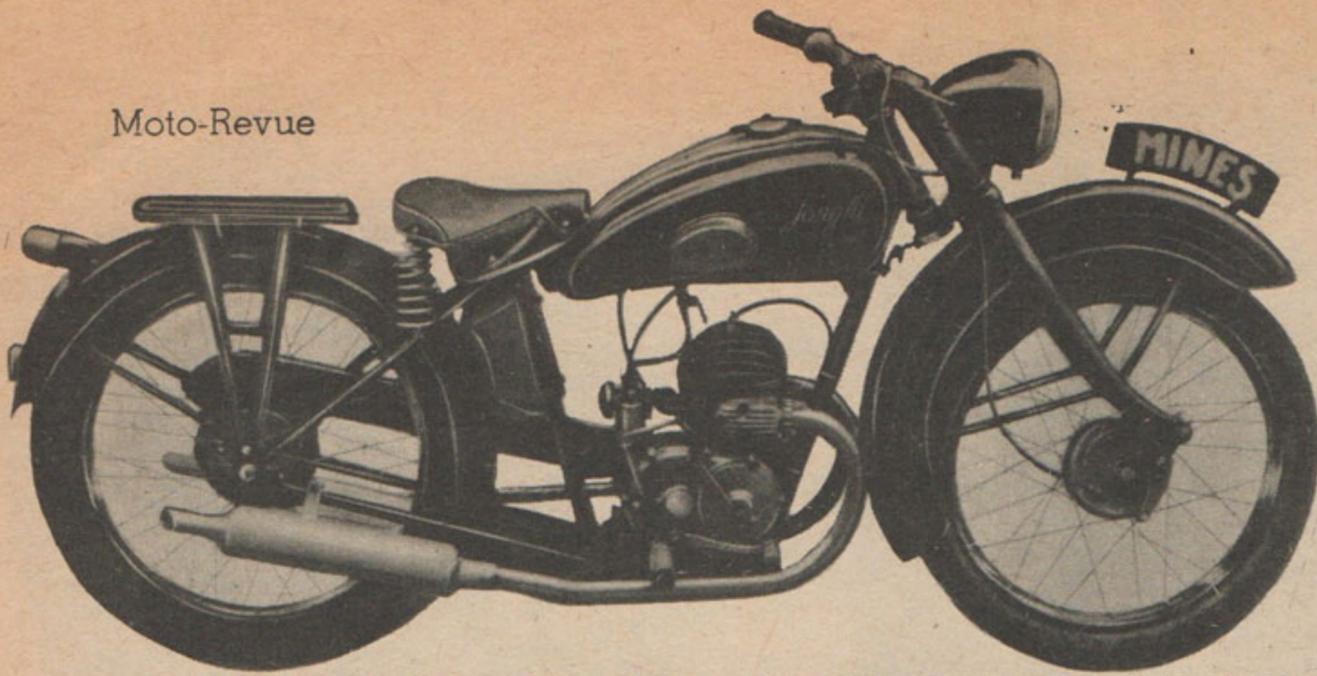
Les chiffres sont d'ailleurs là pour confirmer nos dires. Nous sommes arrivés en première au régime de rotation

Les vélomotoristes d'avant-guerre gardent certainement du 100 cmc. Jonghi un souvenir, non pas ému, mais plutôt admiratif, tant ce petit engin était d'un rendement exceptionnel pour son époque.

Du 100 d'avant-guerre, Jonghi passa en 1945, comme presque tous les constructeurs français, au 125 cmc.

Le bas moteur ne changea que très peu, tandis que le balayage était complètement revu, ce qui entraînait un nouveau des-





assez élevé de 7.580 t.-m. ! (avec la machine rodée, bien sûr !).

Le moteur est nerveux, à condition de conduire « sport », car les chevaux sont plutôt à hauts régimes. Aussi, lors des démarrages et des reprises, l'accélération est nettement supérieure si l'on fait un peu patiner l'embrayage. Il ne faut pas non plus avoir peur de jouer du sélecteur, car en 3^e on ne reprend pas à basse vitesse.

L'échelonnement des rapports est correct et trois vitesses suffisent amplement pour une conduite, sans passager.

Les trois rapports étant assez proches les uns des autres, et le constructeur voulant obtenir le meilleur rendement en prise, il en est arrivé à avoir une première peu démultipliée pour un 125 (15,9 à 1).

D'une manière générale, on peut écrire que les divers rapports sont identiques à ceux d'une boîte à 4 vitesses, dont on aurait supprimé la première.

L'allure pointue de la courbe de puissance ne se fait donc pas trop sentir, à cause du rapprochement des 3 rapports. En solo, cette boîte est parfaite, bien que, pour le démarrage, même sur terrain plat, il faille déjà faire patiner l'embrayage pendant quelques mètres. Aussi, avec un passager, nos démarrages dans les 8 %, pendant nos essais chronométrés en côte, nécessiteraient-ils de faire patiner l'embrayage très longtemps, et imposeraient un lourd travail à cet organe.

Donc pour un usage continu avec passager, ou dans une région montagneuse, une 4^e vitesse faisant office de 1^{re} semble nettement souhaitable. Cette 1^{re} plus démultipliée permettrait de conserver les trois autres rapports initiaux d'un bon étagement.

Voici maintenant quels furent les résultats enregistrés. En première, le mo-

teur monta en surrégime d'une manière surprenante. Nous avons atteint 57 kmh. en 9", ce qui correspond à un régime de 7.580 t.-m. En seconde 59 kmh. en 12" et maximum de 70 kmh. (6.450 t.-m.).

En prise, la meilleure vitesse, position couchée fut de 77 kmh., soit un régime moteur de 5.170 t.-m. La puissance maximum de 5 CV 5 se situant à 5.500 t.-m. environ, on se rend compte que la démultiplication en 3^e est correcte, et que le constructeur ne pouvait pas faire tirer plus long en prise.

Sur nos 350 mètres de côte, le meilleur temps, avec un essayeur de 75 kgs, fut de 29" 4/5, soit une moyenne de 42 kmh. 28. Les rapports utilisés furent première et seconde seulement.

A deux, le temps mis fut de 40", soit 31 kmh. 5, mais il fallut rétrograder en 1^{re} vers le sommet, le pourcentage atteignant 11 %.

Sur route, la vitesse de croisière oscille entre 65-70 kmh. Avec un passager, la vitesse maximum est de 70 kmh.

En utilisation normale, la tenue de route est bonne. A grande vitesse, la machine devient très légère. La tenue de courbe est très satisfaisante et nous n'avons jamais constaté aucune réaction vicieuse.

Par rapport à l'ancienne parallélogramme, la nouvelle fourche à roue tirée n'amène que peu de changements au point de vue confort.

La longueur de la biellette inférieure n'étant pas importante, le débattement n'atteint pas la valeur de celui d'une télescopique.

Fourche avant plutôt ferme, mais vue sa rigidité, donnant une grande précision de conduite dans les courbes.

En outre, cette fourche n'a jamais tatonné. Ce qui surprend le plus, c'est lorsque l'on freine de l'avant. La fourche s'enfonce au maximum, mais une fois la surprise passée, il n'y a aucun désagrément, sauf si l'on rencontre un nid de poule, car il n'y a plus de débattement, la fourche étant déjà complètement enfoncée. Aussi est-il préférable, dans ce cas, de relâcher le frein avant, juste avant le passage de l'obstacle, de manière à ce que la suspension se fasse.

Ayant ancien et nouveau modèle à notre disposition, nous avons pu faire des essais de freinage comparatifs, et mesurer ainsi exactement les avantages procurés par les nouveaux freins d'un diamètre supérieur de 20 mm aux anciens.

Le poids de l'essayeur plus machine, ainsi que la nature du sol, étaient dans les deux cas identiques.

Avec les anciens freins de 110 mm, nous avons enregistré (vitesse 50 kmh. chrono) :

AV seul : 29 m. 70.
AR seul : 26 m. 60.
Les deux : 19 m. 70.

A gauche, vue du bloc-moteur. Ses petites dimensions sont caractéristiques, de même que la commande du sélecteur par pédale et renvoi. A droite, schéma de principe du balayage à 4 transferts et double échappement.

Avec les nouveaux freins de 130 mm, toujours à la même vitesse :

AV seul : 21 m. 20.

AR seul : 24 m. 80.

Les deux : 15 m. 50.

Signalons que le frein avant de 110 mm avait perdu beaucoup de son efficacité, ce qui est logique pour un frein de si petit diamètre, qui, après quelques milliers de kilomètres, est en général hors d'usage.

Reste un point important passé sous silence jusqu'à présent : le prix.

Celui-ci est très raisonnable en regard de la qualité et des performances de cette 125, puisqu'il est de 115.000 fr plus taxes.

Pour nous résumer, nous jugeons le moteur nerveux, bien équilibré, aucune vibration, même aux hauts régimes, sélecteur précis, mais demandant une certaine habitude d'utilisation.

La partie cycle est satisfaisante, et l'absence de suspension arrière ne se fait nullement sentir.

Présentation générale sobre, pas de chromes inutiles, fini de bonne qualité.

Nous sommes donc en présence d'une machine d'un prix peu élevé, aux bonnes performances, et devant les nombreux atouts qu'elle réunit, on ne peut que s'étonner de ne pas la voir diffusée à plus grand nombre.

C. R.

DESCRIPTION TECHNIQUE

La construction de la partie cycle utilisant nombre d'éléments communs à la plupart de nos productions en 125 cmc., comme roues, réservoir, selle, équipement électrique, etc..., et vu l'extrême simplicité du cadre, nous nous bornerons à étudier en détail les deux éléments propres à Jonghi, c'est-à-dire fourche et moteur.

LE MOTEUR

Le moteur conserve à peu près inchangées ses caractéristiques de disposition des organes, seul le balayage étant sensiblement différent de celui de l'ancien moteur 100 cmc.

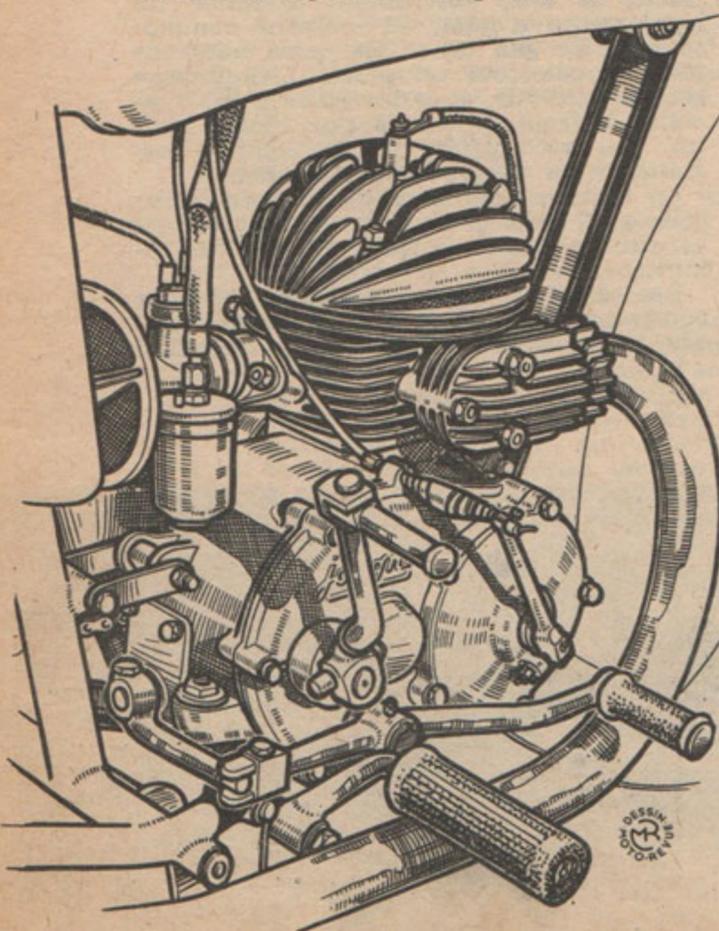
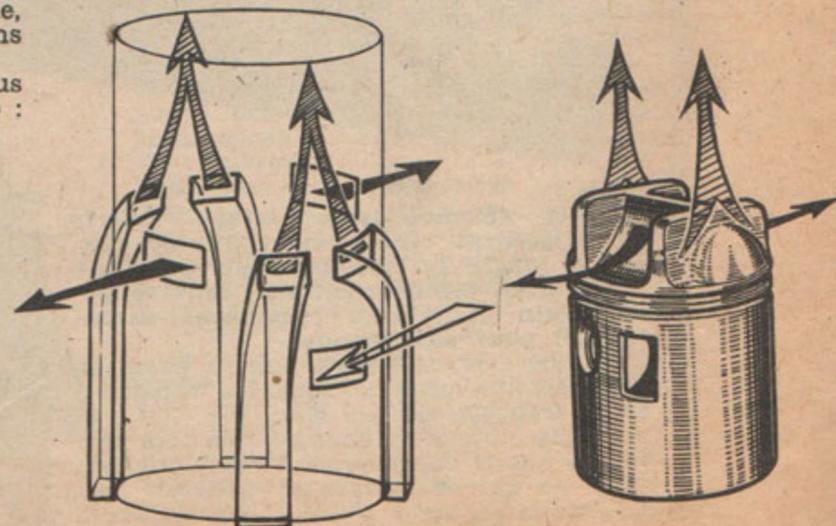
Le nouveau mode de balayage étant en croix et à 4 transferts, les deux échappements sont disposés latéralement et débouchent dans des pipes en alliage garnies d'ailettes. Ces pipes, fixées au cylindre par trois goujons, soit aisément démontables, ce qui est indispensable pour le décalaminage du coude prononcé de la tubulure.

Les transferts, au nombre de quatre, sont disposés en carré, et quatre ouvertures dans le piston tombent en concordance au point mort bas.

Les canaux de transfert se rapprochent deux par deux (devant et derrière), de manière à donner aux colonnes gazeuses verticales une direction orientée vers le centre du cylindre.

La forme de la calotte du piston les aide à conserver la bonne direction, grâce à son « double déflecteur » en forme de « H ».

L'intérieur de la culasse est de forme hémisphérique. Les ailettes sont rationnellement disposées en forme d'éventail et assurent un refroidissement excellent.



Aucun joint de culasse, seule la chemise dépasse d'environ 1/10.

Le piston ne comporte que deux segments ergotés, et malgré sa forme symétrique, il est préférable de toujours monter la fente du segment inférieur vers l'avant.

L'axe de piston est monté serré dans le piston et libre dans la bielle.

Le carter forme bloc-moteur et est constitué en fait d'un carter principal et de deux couvercles, l'un pour l'embiellement, l'autre pour la boîte de vitesses.

L'embiellement est à maneton cylindrique emmanché à force dans les volants chauffés.

Les arbres de vilebrequin sont d'une seule pièce avec les volants, et deux roulements seulement supportent l'embiellement. Le côté gauche est terminé par un cône et supporte le volant magnétique. Le côté droit, plus long et à cannelures, reçoit le pignon triple de boîte, et l'embrayage.

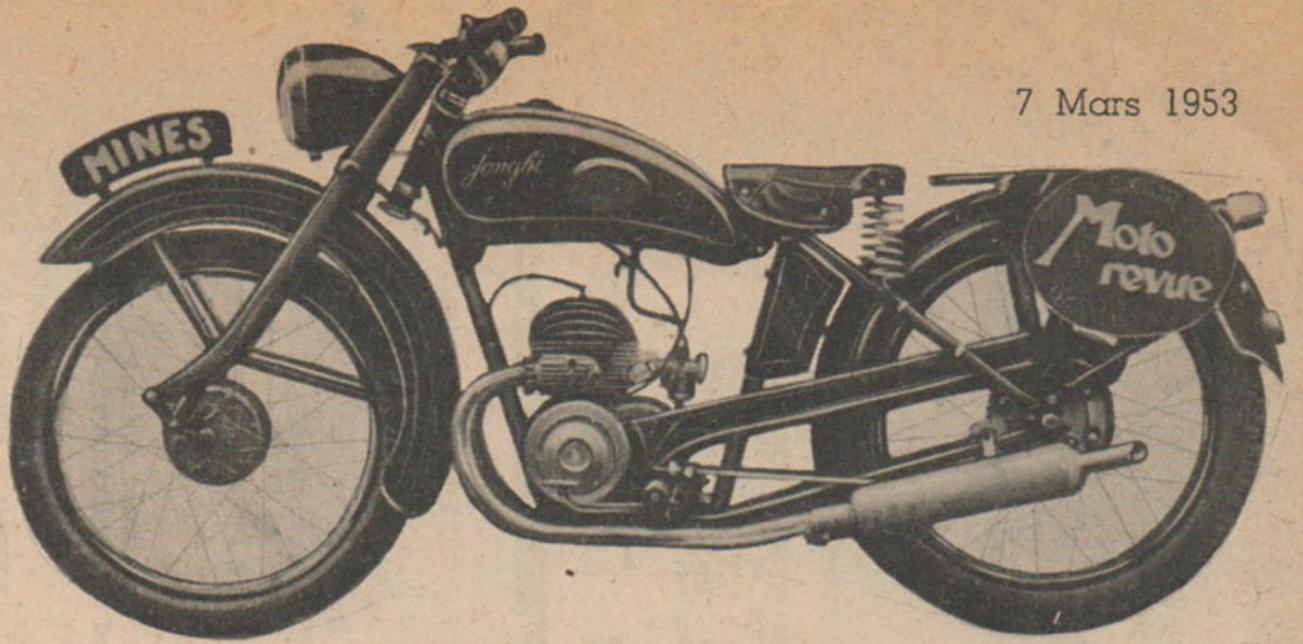
L'embrayage est donc monté en bout de vilebrequin, et comporte deux disques garnis de liège travaillant dans l'huile, pressés par six ressorts (entre les disques acier). Le noyau de l'embrayage qui est entraîné par les disques garnis n'est autre que le prolongement du pignon triple de transmission primaire.

La transmission primaire étant ici réalisée directement par les pignons de boîte, l'arbre secondaire porte des pignons d'une dimension peu usitée. De même leur disposition très rapprochée nécessite un système d'enclenchement différent.

Il ne fallait pas songer à mettre des baladeurs à clabots, surtout pour le pignon central étroitement serré entre les deux autres. La question a été résolue par un « enclavetage » à billes immobilisant chaque pignon tour à tour par son centre.

La commande de ce dispositif est réalisée très simplement. Un petit sélecteur à cliquets (déjà employé longtemps avant guerre) fait déplacer une fourchette qui s'engage dans la gorge d'une rondelle baladeuse enfilée sur l'arbre secondaire.

Cet arbre secondaire est tubulaire et fendu, de manière à laisser passage à une goupille cylindrique qui relie la rondelle



baladeuse extérieure au cylindre à bossage placé à l'intérieur.

C'est ce cylindre intérieur qui va se déplacer dans l'axe tubulaire et pousser au fur et à mesure de son déplacement les 4 billes logées dans des trous pratiqués dans l'épaisseur de l'arbre tubulaire.

Le passage du bossage pousse les billes vers l'extérieur, et celles-ci viennent alors se placer dans 4 rainures pratiquées sur la portée du pignon, à partir de ce moment la vitesse est enclenchée.

Ce système est silencieux, d'un emploi facile, mais il nous semble toutefois que son inconvénient majeur (vérifié lors des essais) soit une légère tendance à un mauvais billage de la seconde; celle-ci ne saute pas en marche, mais il faut prendre beaucoup de précautions pour la trouver, surtout en côte.

Cette difficulté « d'isoler » la seconde paraît provenir du fait que la partie biconique qui pousse les billes n'est pas très large, et que le moindre déplacement d'un côté ou de l'autre du point de contact des billes place celles-ci sur la rampe de levée.

Si par hasard l'embrayage se fait sur cette fautive position, la pression des billes renvoie le baladeur et fait sauter le billage d'immobilisation (2 billes). Il semble donc que pour être à l'abri de cet inconvénient, peu fréquent il faut le reconnaître, il suffirait d'avoir une partie plate centrale un peu plus large sur le cylindre de levée des billes.

Le kick se compose d'un secteur denté qui attaque un pignon à rochet. Ce pignon à rochet est monté sur le même arbre que les grands pignons de boîte. Le grand pignon de 1^{ère} porte le rochet correspondant et entraîne à son tour le pignon moteur et le vilebrequin.

Le moteur est carré (54 d'alésage et 54 de course) et développe 5,5 CV à 5.500 tours-minute.

Cette puissance situe donc le Jonghi parmi les réalisations intéressantes, notamment en 2 temps (Peugeot 56 : 5 CV, Ydral 5 CV, Lambretta 5 CV, Vespa 4 CV,

René Gillet 4,7 CV, etc...). Mais à son désavantage nous relevons un manque de puissance marqué à bas régime, dû à un mauvais remplissage. Le remplissage étant bon à haut régime, il faut en conclure que la vitesse des gaz à bas régime est insuffisante. Pour remédier à cet inconvénient, le montage de deux petits carburateurs semblerait une solution très avantageuse, à condition qu'un seul uniquement fonctionne à bas régime.

La distribution donne les durées suivantes d'ouverture des lumières :

Admission : durée totale 121°
Transfert : durée totale 114°
Echappement : durée totale 150°

LA FOURCHE A ROUE TIRÉE

Devant la nécessité de moderniser sa fourche à parallélogramme, Jonghi est l'un des rares constructeurs à s'être tourné vers la roue tirée.

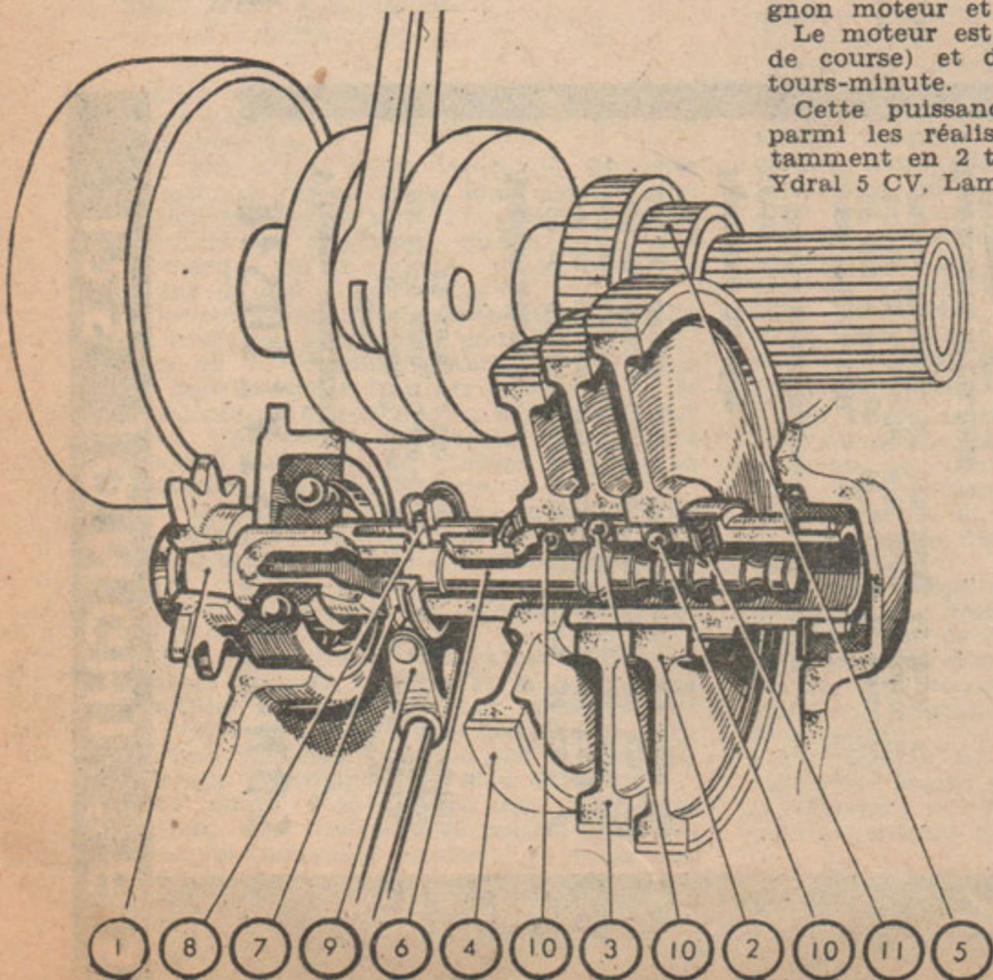
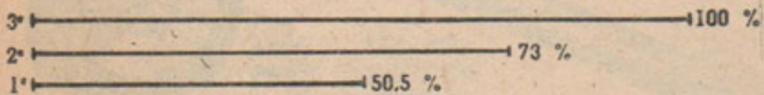
La raison principale est la recherche du confort et part de l'idée que la roue tirée ne « bute » pas sur l'obstacle, mais s'efface. Des essais furent donc entrepris sur des prototypes. Après de longues périodes d'essais, la fabrication en fut adoptée, tout d'abord pour le 125 ACT.

Le premier modèle fut modifié, et désormais une fourche simplifiée équipe toute la production Jonghi.

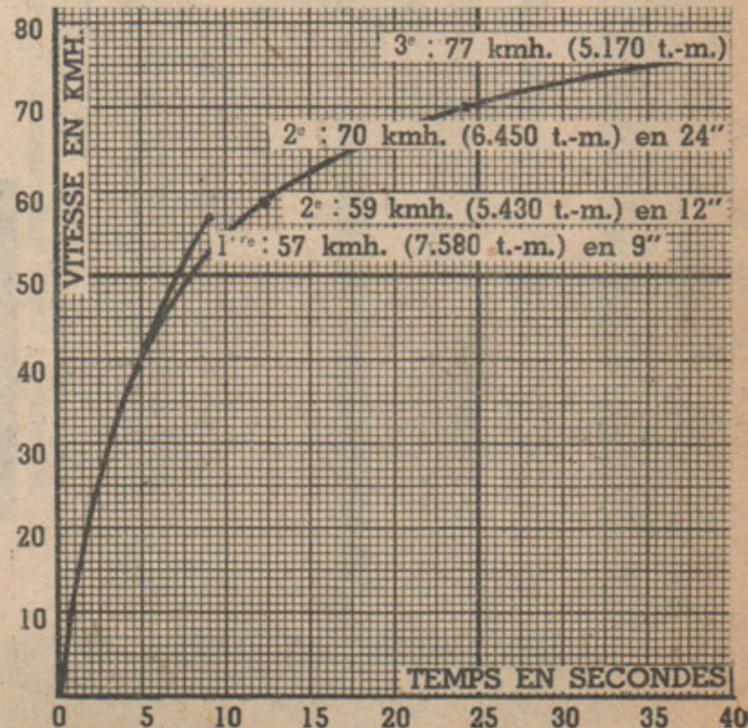
Elle se compose d'une partie fixe importante comprenant les deux bras verticaux qui sont des tubes de fort diamètre, réunis entre eux par les plaques du tube de direction. Les extrémités inférieures de ces bras sont terminées par des raccords brasés arqués vers l'avant. Ces raccords en chape servent de support aux biellettes qui fixent la roue.

Les biellettes sont articulées à l'avant sur un axe qui traverse le raccord brasé. Au milieu des biellettes, une chape au bout d'une tige est maintenue par un autre axe. La tige rendue ainsi solidaire de la biellette est fixée à l'autre bout à un piston en alliage léger qui sert de guide. Et enfin ce piston-guide est lié au ressort principal.

(Suite page 179)



A gauche, en haut, étagement relatif des rapports. Ci-contre : Crevé de la boîte de vitesses. 1 : arbre de boîte; 2 : pignon de première; 3 : pignon de 2^e; 4 : pignon de 3^e; 5 : pignon triple en bout de vilebrequin; 6 : axe de changement de vitesses; 7 : bague de commande; 8 : vis d'entraînement d'axe; 9 : fourchette; 10 : billes d'entraînement des vitesses; 11 : bille de verrouillage. A droite, notre courbe des accélérations





DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps.
Cylindre et culasse alliage léger.
Alésage : 54 mm.
Course : 54 mm.
Cylindrée : 124 cmc.
Régime de puissance maximum : 5.500 t.-m.
Régime d'utilisation : 5.000 tours-minute.
Puissance maximum : 5 CV 5.
Taux de compression : 6,2.

BOTTE DE VITESSES

Bloc-moteur 3 vitesses.
Rapports finaux en :
1^{re} : 15,9 à 1 - 2^e : 11 à 1 - 3^e : 8,04 à 1
Transmission primaire : par engrenages.
Transmission secondaire : chaîne de 12,7.

FOURCHE : à roue tirée.
PNEUS : Avant 24x2,375
Arrière 25x3
FREINS : AV et AR : 130 mm.
RESERVOIR : 12 litres.
POIDS : 63 kilos.
CONSOMMATION : 2 l. 5 à 3 l.

REGLAGES ENTRETIEN

BOUGIE : K.L.G. CL5.

AVANCE ALLUMAGE : 7 mm 5.

CARBURATEUR : Gurtner M 20 D.

Gicleur : 34.

Bolsseau : N° 8.

Amac 915 :

Gicleur : 65.

MELANGE : Pendant rodage 8 %. Après rodage 5 % huile SAE 20.

GRAISSAGE : Boîte de vitesses : contenance carter 0 l. 250 huile SAE 40. Vérifiez le niveau tous les 1.000 kms.

RODAGE : 500 kms à 40 kmh, puis 500 kms à 50 kmh.

GONFLAGE : AV : 1 kg 5
AR : 1 kg 8

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :

Solo		à deux	
1 ^{re} : 57 kmh. (7.580 t.-m.)		43 kmh. (5.720)	
2 ^e : 70 kmh. (6.450 t.-m.)		60 kmh. (5.510)	
3 ^e : 77 kmh. (5.170 t.-m.)		70 kmh. (4.700)	

Accélération :

100 m. départ arrêté 10"2/5 (moy. 34 kmh. 6)
200 m. départ arrêté 16"4/5 (moy. 42 kmh. 9)
300 m. départ arrêté 22"2/5 (moy. 48 kmh. 1)
400 m. départ arrêté 27"3/5 (moy. 52 kmh. 2)
500 m. départ arrêté 32"3/5 (moy. 55 kmh. 2)

Epreuve de côte :

SEUL :
(350 m. pente moyenne 8,7 %).

AVEC PASSAGER :

80 Kgs + 60 Kgs : 40", moy. 31 kmh. 5.
Pilote 75 Kgs : 29" 4/5, moy. 42 kmh. 2.
Pilote 80 Kgs : 30" 1/5, moy. 41 kmh. 7.

RAPPORTS UTILISES :

En solo : 1^{re}, 2^e.
A deux : 1^{re}, 2^e, 1^{re}.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant : 21 m. 20.
Arrière : 24 m. 80.
Les deux : 15 m. 50.

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

La légèreté, la maniabilité, les bonnes reprises et le freinage efficace de la Jonghi sont autant d'atouts appréciables en ville.

En outre, la puissance du moteur permet le tourisme solo dans n'importe quelle région.

Avec un passager et des bagages, et d'une manière générale, si la

**VILLE
TOURISME**

machine est très chargée, l'utilisation en montage peut fatiguer en particulier l'embrayage, la démultiplication en première semblant, dans ces cas d'utilisation, pas assez grande.

A son avantage, le prix de vente en regard des performances et de la qualité générale de la machine.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait 12.162 kms
A la fin de l'essai 12.304 kms
Poids de l'essayeur habillé 80 kgs
Taille de l'essayeur 1 m. 75

Réglages spéciaux ou modifications : néant.
Date et lieu de l'essai : 26-1-53 — 14-2-53.
(Seine et Seine-et-Oise).
Conditions atmosphériques : temps froid, pluie, givre.

PRIX : 115.500 + taxes

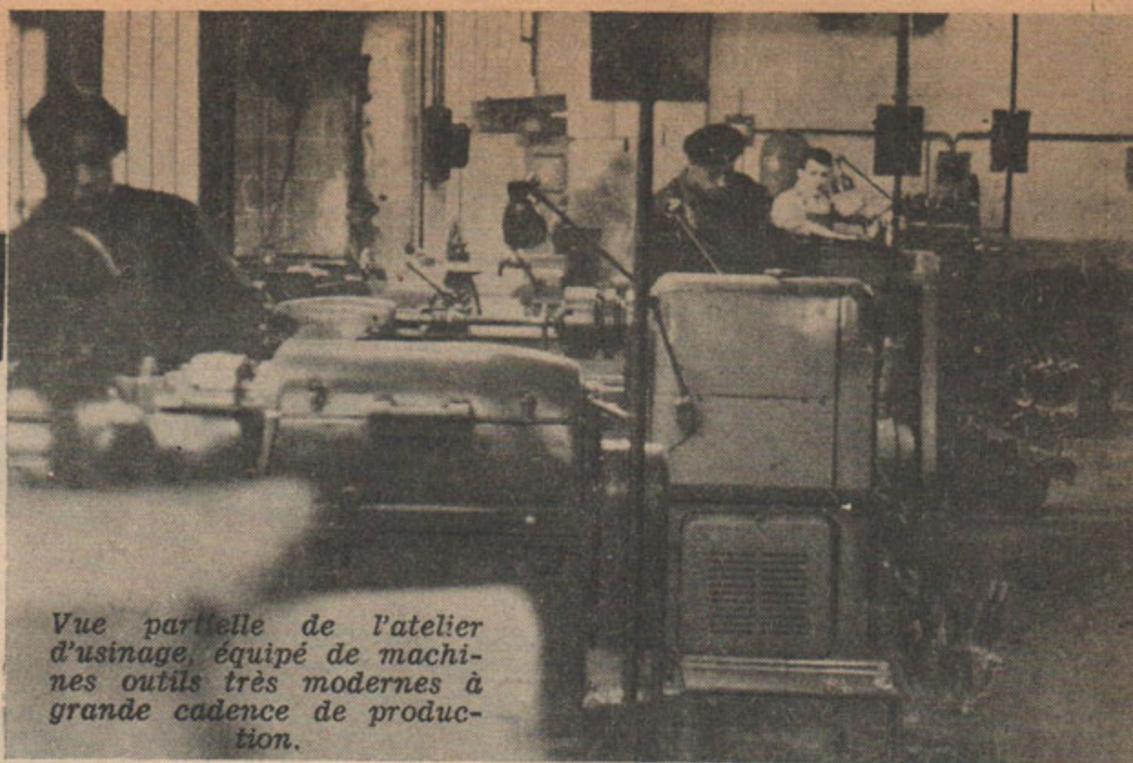
VISITE CHEZ NOS FABRICANTS

R. GRAZZINI

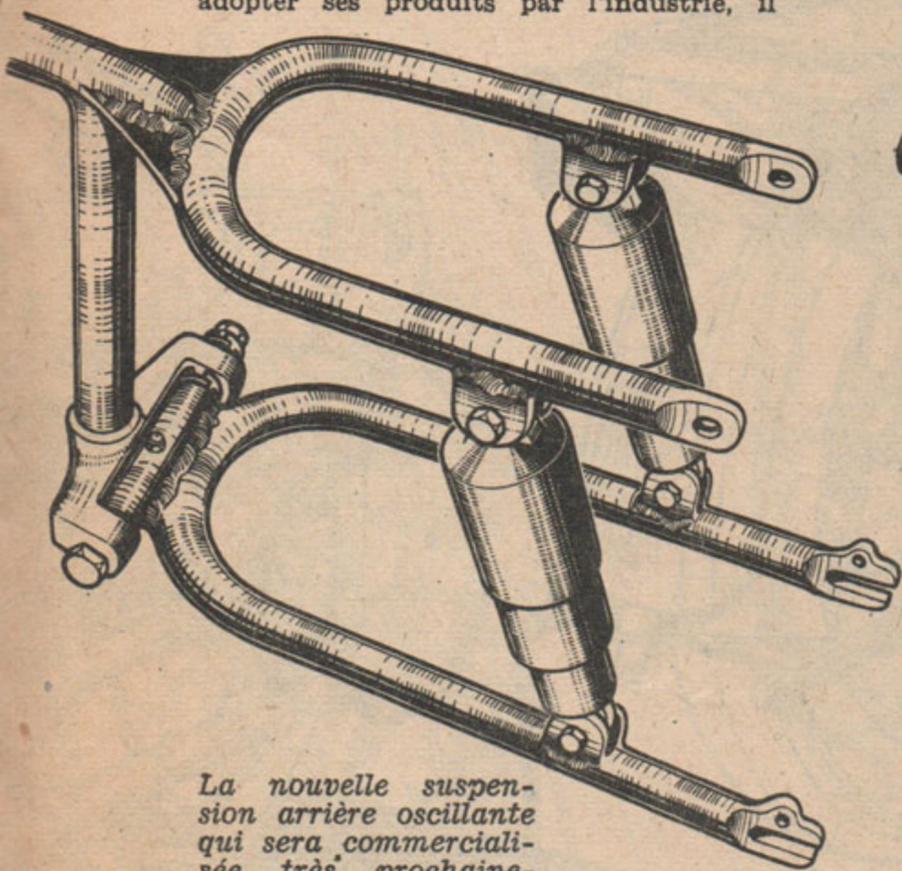
La fourche télescopique en France a son histoire. Par ses travaux dès 1945, et la foi qu'il mit à propager ce mode de suspension, R. Grazzini peut se targuer d'être le promoteur du mouvement général de nos constructeurs pour l'adoption de cet élément de confort aujourd'hui considéré comme indispensable.

Pour faire partager ses vues, Grazzini créa un atelier d'usinage de fourches, où une cadence de production importante permit de proposer aux constructeurs une suspension avant de qualité, à un prix qui obligea la plupart à reconsidérer le problème.

Mais son effort ne se borna pas à faire adopter ses produits par l'industrie, il



Vue partielle de l'atelier d'usinage, équipé de machines outils très modernes à grande cadence de production.



La nouvelle suspension arrière oscillante qui sera commercialisée très prochainement.

voulut en faire profiter le plus rapidement possible les motocyclistes ayant déjà leur machine.

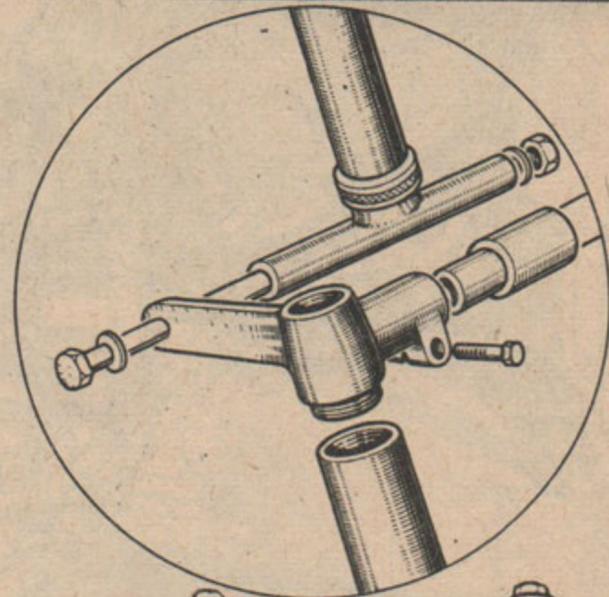
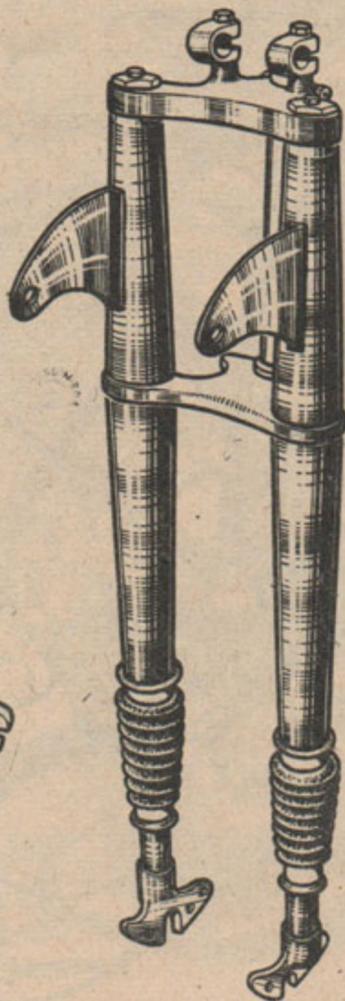
A cet effet, deux types de fourches adaptables furent créés, leur construction judicieuse permettant l'adaptation facile à toutes les machines, quelle qu'en soit la marque ou le modèle, et de cylindrée allant de 250 à 1.000 cmc. !

Concurremment à la mise sur le marché de fourches adaptables pour les particuliers et de fourches grandes séries pour les constructeurs français et étrangers, le problème de la suspension arrière recevait aussi une solution Grazzini avec deux modèles à la fois adaptables et pouvant convenir à la grande série.

Si les suspensions arrière n'eurent pas la diffusion des fourches, elles servirent néanmoins de modèle à certains constructeurs, certains parmi les plus grands ne se gênant pas pour les calquer intégralement !

Mais toute cette histoire est déjà bien connue de nos lecteurs et si la fourche Grazzini est suffisamment répandue et appréciée pour avoir une cadence de production mensuelle de 7 à 800 unités, son créateur ne compte pas s'en tenir là !

Au cours d'une visite des nouveaux ateliers rue Neuve Popincourt (qui devient la nouvelle adresse), il nous fut



A gauche, la fourche télescopique pour 125 et, à droite, le modèle adaptable pour moyenne cylindrée. Dans le médaillon, la fixation sur l'ancien T de direction.

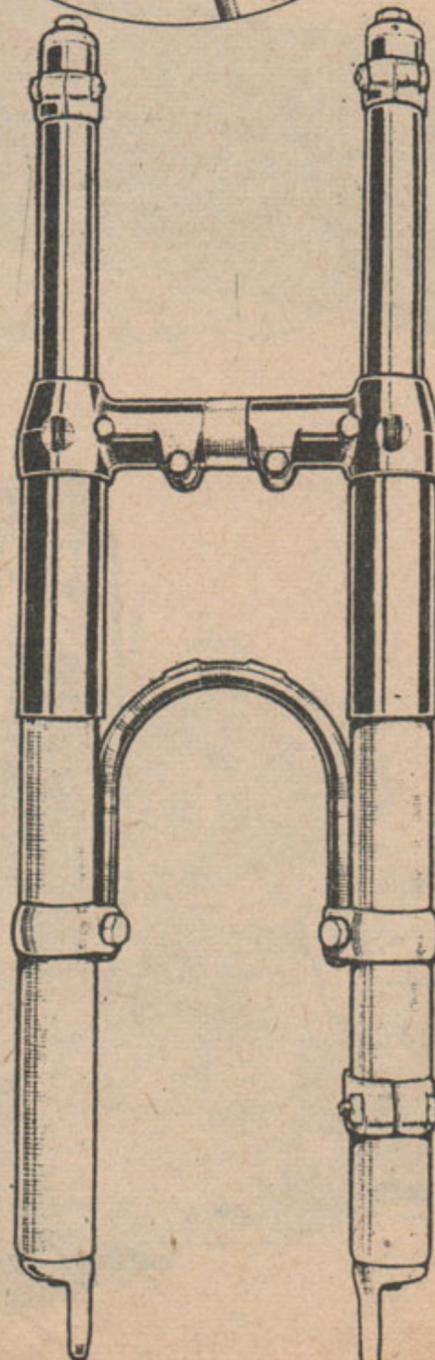
possible d'admirer de très modernes machines-outils, seules conditions réelles d'une fabrication sérieuse, et de plus les prototypes de nouveaux éléments de suspensions télescopiques. Ces éléments démontables, destinés à équiper des fourches arrière oscillantes, sont réalisés suivant les mêmes principes que les éléments anglais bien connus comme les Matchless, Girling, Armstrong, etc... Un amortisseur hydraulique qui remplit efficacement son rôle de « frein de retour » et n'est pas tout bonnement « une butée de talonnage hydraulique » comme la plupart de ce que l'on baptise « amortisseurs » sur certaines fourches télé.

Cet amortisseur est à simple effet, ou tout au moins, la résistance au retour en position est beaucoup plus grande que celle de l'enfoncement, ce qui supprime radicalement le « coup de raquette », et une partie des mouvements de « balçoire ».

La commercialisation de ces éléments commencera vraisemblablement le mois prochain, et ce qui est très intéressant, la production n'en sera pas seulement réservée aux constructeurs, mais destinée aussi aux particuliers qui transformeront leur cadre.

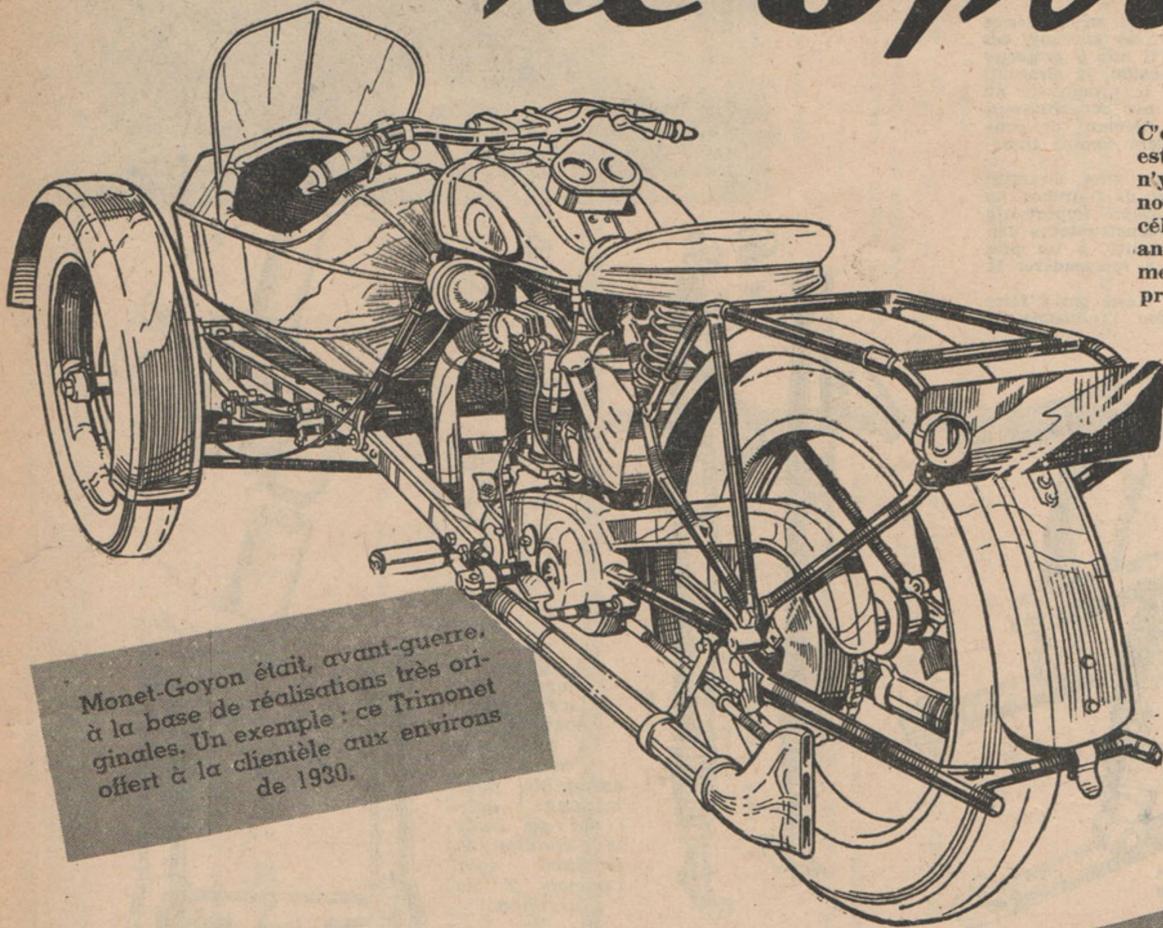
Un élément de cadre pourra également leur être fourni : le support de l'axe de pivotement, le tube bagué constituant la partie centrale de la fourche, avec tout

(Suite page 179)

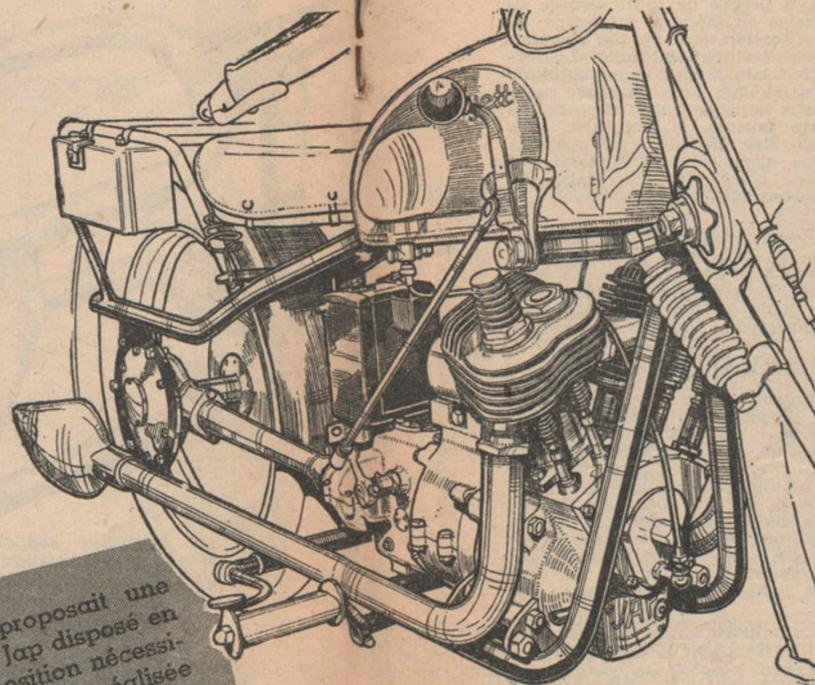


Le "Spotter" Motocycliste

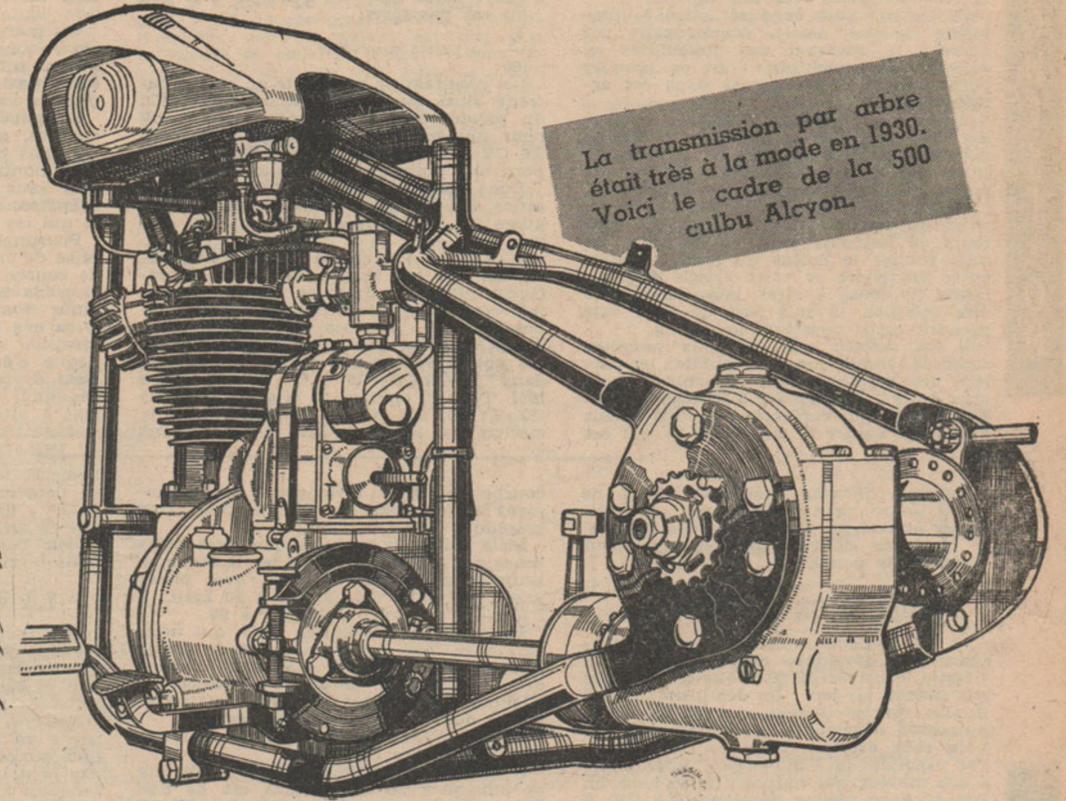
Ce terme de « Spotter » est, pour beaucoup d'entre vous, inconnu. C'est un terme d'origine anglaise et cher aux aviateurs. Un « spotter » est un monsieur qui se fait fort d'identifier n'importe quel avion. Pourquoi n'y aurait-il pas de « spotter » motocycliste ? Cette nouvelle rubrique nous offrira l'occasion de faire connaître aux jeunes générations, les plus célèbres réalisations techniques datant d'avant-guerre, et rappellera à nos anciens lecteurs bien des souvenirs de jeunesse. En outre, elle nous permettra de constater la hardiesse de certaines conceptions, oubliées, ou presque de nos jours.



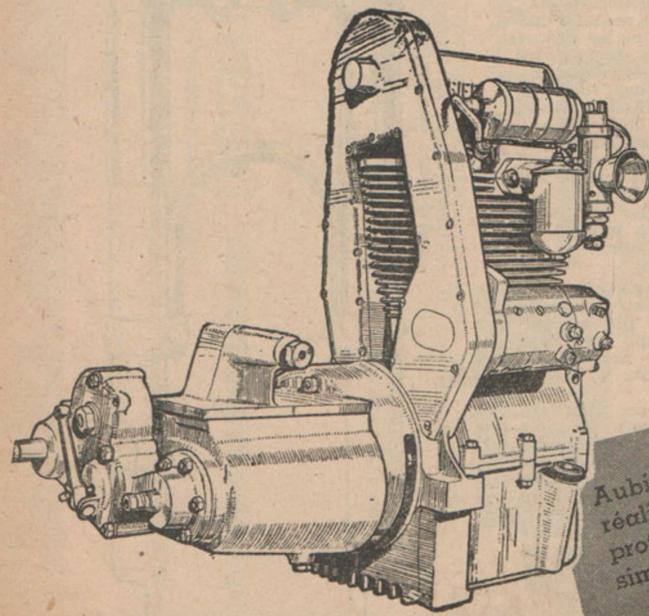
Monet-Goyon était, avant-guerre, à la base de réalisations très originales. Un exemple : ce Trimonet offert à la clientèle aux environs de 1930.



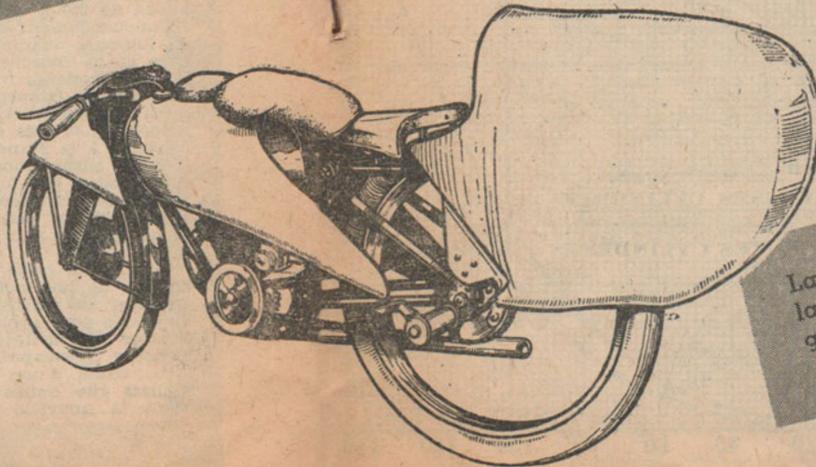
En 1930, Helyett proposait une 750 cmc. à moteur Jap disposé en travers. Cette disposition nécessitait une boîte spéciale réalisée par Bridier-Charon. Transmission finale à cardan.



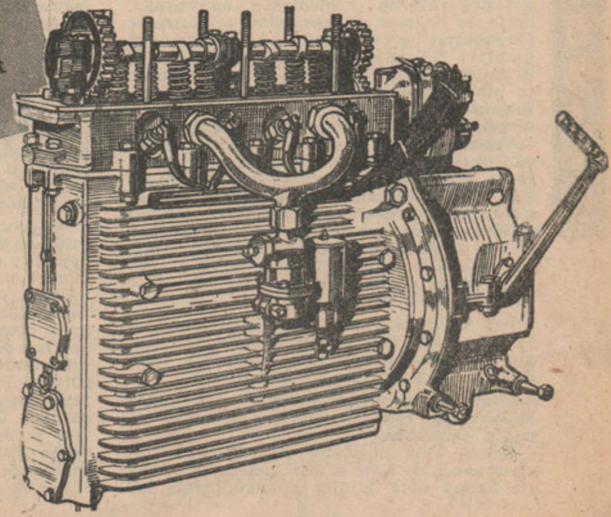
La transmission par arbre était très à la mode en 1930. Voici le cadre de la 500 culbu Alcyon.



Aubier-Dunne n'a pas seulement réalisé des deux temps. Voici son prototype de bicylindre en ligne, simple A.C.T., présenté en 1930.



Ce 4 cylindres vit le jour en Allemagne en 1928. Le nom de son constructeur était Windhof.



La Miller-Balsamo 175 avec laquelle Fumagalli s'adjugea, à l'époque, huit records mondiaux.

PROBLEMES TECHNIQUES SOULEVES PAR NOS LECTEURS

NOS MOTOS EN COTE

QUESTION

Nous avons reçu d'un de nos abonnés, M. Le Cocq une très intéressante lettre dont nous publions ci-dessous la première partie, nous réservant le droit de publier la seconde partie avec une réponse.

Ce lecteur pose dans sa lettre le problème de nos essais, commençant par aborder la question des possibilités en côte de nos machines. C'est ce premier point que nous aborderons dans cet article.

« J'ai lu avec un intérêt tout particulier l'éditorial et le compte rendu du Scooter Terrot dans votre n° 1.159 du 17 juin 1953 ; puis à l'instant le compte rendu du Scooter Speed dans le n° 1.160.

Je vous avais écrit en septembre 53 au sujet du contrôle de l'aptitude des moteurs de tourisme à gravir les côtes, et sans vouloir le moins du monde établir entre ma lettre et votre article une relation de cause à effet, laissez-moi vous dire combien je suis ravi de vous voir prendre cette question en mains.

Il est certain que les deux premiers comptes rendus que vous publiez en parlant des « côtes » font réfléchir. J'ai en effet évalué la puissance d'élévation, c'est-à-dire celle qui correspond exclusivement à la lutte contre la pesanteur et qui est

donnée par la formule :

$$0,0037 \times P \text{ kgs} \times \frac{T}{100} \times V \text{ kmh. (CV)}$$

P kgs : poids total du véhicule avec son ou ses passagers.

T : pente moyenne.

100
Les résultats de vos essais en côte montrent ainsi que la puissance d'élévation du scooter Terrot ne dépasse pas 1 CV pour une puissance maximum (frein) de 2,6 CV ; et celle du scooter Speed 1,4 CV pour une puissance maximum de 3 CV.

Donc pour ces deux machines, la puissance maximum d'élévation ne dépasse guère 0,4 ou 0,5 de la puissance du moteur.

A ce sujet, j'ai essayé de faire des prévisions sur ma propre 200 cmc. Monet-Goyon (Shooting Star) en application des très remarquables articles de votre collaborateur J.B. (courbes de traction utile, etc...), et grâce aux courbes de puissance du moteur Villiers qui ont été reproduites dans « Moto-Revue » du 1^{er} décembre 1951. Tout en opérant de larges réductions (12 %) sur les pertes d'énergie entre le moteur et la roue AR et en tenant

compte de la résistance proprement dite à l'avancement, peu sensible à ces petites vitesses en côte, je trouve entre la puissance d'élévation et la puissance du moteur un rapport très supérieur, de 0,6 à 0,8.

Ce point est évidemment préoccupant et, à mon humble avis, je crois que vous auriez intérêt à essayer de dégager, si c'est possible, une valeur moyenne pratique de ce rapport.

Et puisque j'en suis au chapitre des courbes, qu'il me soit permis d'adresser un petit reproche à Mr J. B., que je n'ai pas l'honneur de connaître, mais dont je suis sans doute l'un des abonnés qui lisent ses articles avec le plus d'attention et qui les apprécient le mieux.

Pourquoi, à propos de toute courbe de prise de vitesse en fonction du temps, ou de courbe d'accélération, ne pas spécifier le poids total (véhicule-pilote) ? La formule fondamentale de la dynamique $F = m \gamma$ exige que l'on fournisse cette précision sans laquelle toute comparaison risque d'être faussée. A mon avis, tout essai devrait être précédé d'un « pesage » dès qu'il ne s'agit plus d'un essai sur plat à vitesse constante. Oui, mais... où y a-t-il une bascule ? ».

Avant de voir quel pourcentage de pente peut gravir une moto, il nous faut d'abord évaluer la puissance dont nous disposons pour gravir cette pente.

PUISSANCE DISPONIBLE

1° Elle dépend avant tout de la puissance que développe notre moteur, aux vitesses considérées. D'où deux éléments qui entrent en jeu : les démultiplications finales sur les différents rapports, et la puissance développée au vilebrequin (ou à la roue arrière) à tel ou tel régime. Par exemple, la 175 Peugeot, à 40 kmh., à son moteur qui tourne à 5.150 t.-m. en 1^{er} et à ce régime développe 7,9 CV. A la même vitesse : en 2^e, le régime sera de 3.030 t.-m. et la puissance de 5,75 CV ; en 3^e : 2.450 t.-m. et 4,15 CV et en prise : 1.970 t.-m. et 2,3 CV.

2° Ensuite, il faut retrancher de la puissance ainsi obtenue, la puissance absorbée par les différentes résistances ; résistance interne (roulements, embrayage, boîte de vitesses, transmission primaire et secondaire) ; résistance au roulement (contact des pneus sur la roue) ; enfin la résistance de l'air, celle-ci mesurée avec le pilote assis, car il est bien rare que, faisant du grand tourisme en montagne, le pilote se couche sur sa machine.

Voyons ces différents points. Si la puissance de la moto est donnée, aux différents régimes, au vilebrequin, on évalue à 12 % la puissance absorbée par les résistances internes dans une moto à transmission finale par chaîne, et à 15 % dans le cas d'une transmission à cardan. Ainsi la puissance utile à la roue arrière sera donc, dans chacun des cas, de 100 % - 12 % = 88 %, et 100 % - 15 % = 85 %.

Par exemple, telle 175 développant, à 75 kmh., 6,95 CV en prise au vilebrequin, aura, à cette vitesse, une puissance utile de : 88 % × 6,95 = 6,1 CV environ.

Pour les marques donnant leur puissance à la roue arrière, ce calcul n'est pas à effectuer.

Quant à la puissance absorbée par les résistances de l'air et au roulement, nous en avons déjà publié plusieurs fois les

courbes, et nous reviendrons prochainement de nouveau sur la question. Voir graphique (1).

Mais il faut se rappeler que cette puissance croît avec le cube de la vitesse, que, toujours pour une 175 cmc., avec pilote assis, elle passe de 1,25 CV à 50 kmh., à 3,75 CV à 75 kmh., et 6,1 CV à 90.

La puissance disponible «W», qui nous permettra, soit d'accélérer, soit de gravir une côte, sera, ainsi que nous l'avons dit, la différence entre la puissance au vilebrequin et toutes les puissances résistances dont nous venons de parler.

A titre d'exemple, prenons de nouveau le cas de notre 175 cmc.

A 75 kmh., en prise, nous avons vu que sa puissance au vilebrequin est de 6,95 CV, et à la roue arrière, de 6,1 CV. A cette vitesse, nous avons vu que les résistances à l'air et au roulement absorbent une puissance de 3,7 CV. La puissance disponible «W» à cette vitesse et sur ce rapport, est de 6,1 - 3,7 = 2,4 CV.

A la même vitesse, mais en 3^e, le régime moteur est de 4.600 t.-m. et la puissance au vilebrequin de 7,9 CV. La puissance utile à la roue sera de 7,9 × 88 % = 6,95 CV. La puissance disponible «W» sera de 6,95 - 3,7 = 3,25 CV, donc supérieure.

Ainsi, cette puissance disponible «W» pour accélérer ou gravir une côte dépend, pour un moteur donné, et de la démultiplication utilisée, et de la vitesse à laquelle on roule, ceci déterminant la puissance au vilebrequin, la valeur des résistances, et, par différence, cette puissance disponible «W».

Notre correspondant, M. Le Cocq, veut évaluer cette puissance disponible, qu'il appelle « puissance maximum d'élévation » en proportion de la puissance du moteur. Nous verrons plus loin que cette indication n'a qu'un intérêt tout relatif ; mais disons tout de suite que cette proportion elle-même, pour toutes les raisons que nous avons indiquées, est variable suivant la vitesse de la moto et son rapport de démultiplication finale. Sur nos courbes (2) et (3), cette affirmation est très facilement vérifiable, où cette puissance disponible est donnée en % de la puissance du moteur à la même vitesse.

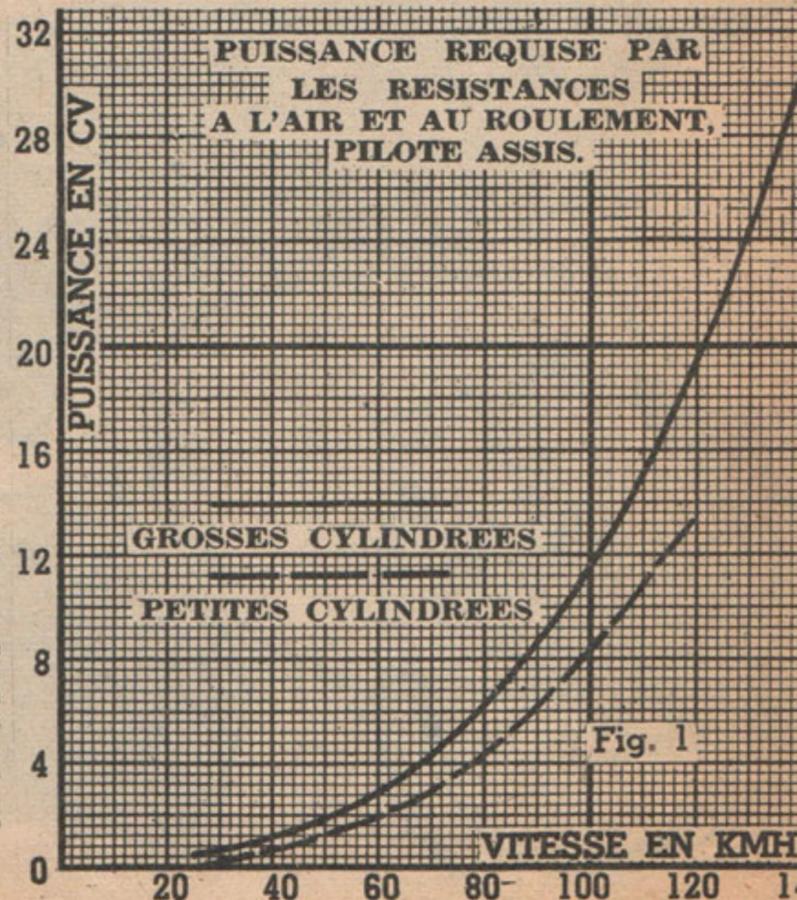
Sur la courbe (2), ayant trait à la 175

Peugeot, on voit qu'entre 50 et 70 kmh., ce pourcentage tombe de 70,6 à 49,6 % en 2^e ; de 66,6 à 48,5 % en 3^e, de 59 à 42,1 % en 4^e. Mais encore une fois, cette valeur n'a qu'un intérêt tout relatif, et nous le montrerons plus loin.

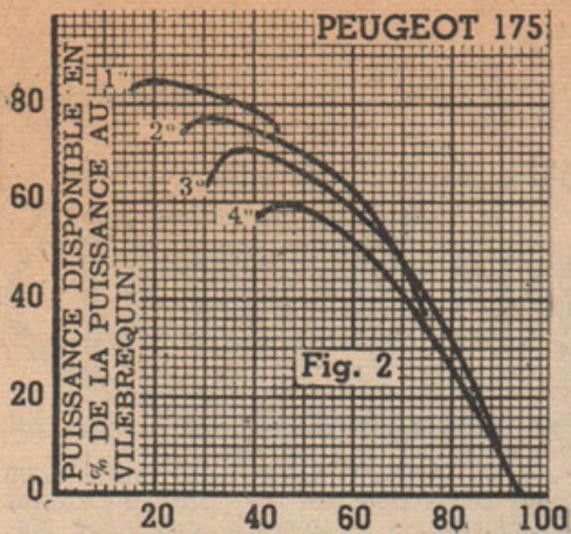
LA PENTE D'UNE ROUTE

Maintenant que nous sommes en possession de la puissance disponible pour gravir une côte, il nous faut aller plus loin et faire un peu de mécanique théorique.

D'abord, qu'appelle-t-on une côte d'une pente de T %, de 5 % par exemple. La plus simple explication nous est fournie par le graphique (4). Soit une route faisant un angle « α » avec l'horizontale. Pour un chemin AC parcouru, on s'est élevé d'une hauteur BC. Le chemin AC



REPONSE

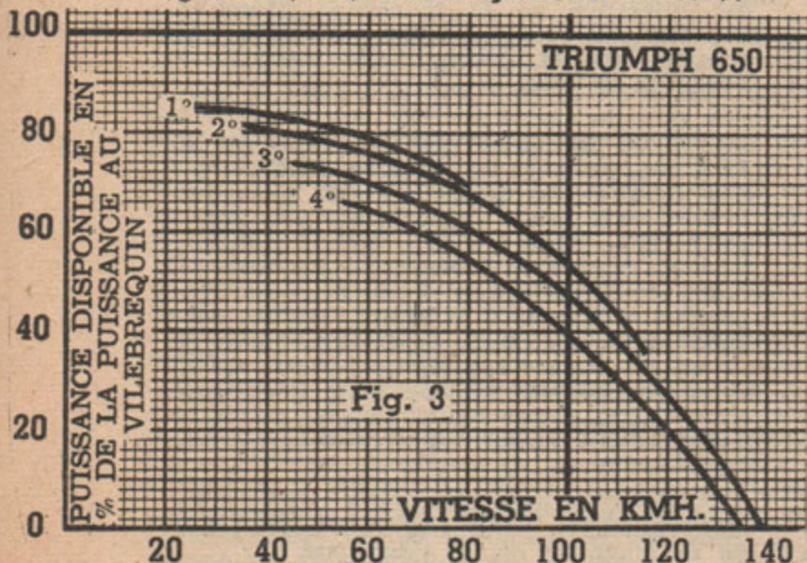


représente l'hypothénuse du triangle rectangle ABC. La pente « T » de la route est mesurée par le rapport BC (élévation) sur AB (projection sur l'horizontale du chemin AC parcouru), rapport multiplié par 100. Ceux qui ont fait un peu de trigonométrie, se rappelleront que ce rapport $\frac{BC}{AB}$ est la tangente de l'angle

« α », qui s'écrit « $tg \alpha$ ». Ainsi finalement : $T = 100 \times \frac{BC}{AB} = 100 \times tg \alpha$.

Sur le graphique (5), nous avons tracé pour différents angles « α » de la route sur l'horizontale, la valeur de la pente en %.

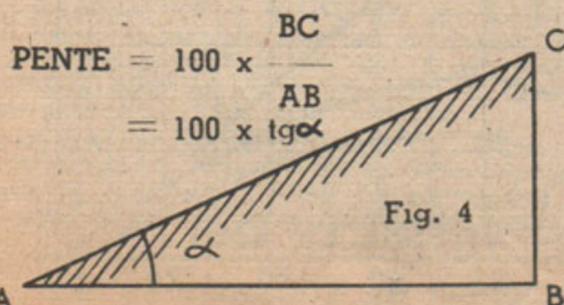
Ainsi, pour un angle « α » de 5° (inclinaison de la route sur l'horizontale), $tg \alpha = 0,0875$, d'où la pente $T = 100 \times$



$tg \alpha = 8,75 \%$ (pente moyenne de la côte qui nous sert pour nos essais de petites cylindrées). Cela signifie que pour une projection AB de 100 m sur l'horizontale de la route AC parcourue, on s'est élevé de 8 m 75. Le chemin parcouru AC n'est d'ailleurs guère plus long que ces 100 m. : 100,4 mètres pour cette pente de 8,75 %. Ce n'est que pour des pentes exceptionnelles que la différence entre le chemin parcouru AC et sa projection sur l'horizontale AB, sera importante. Ainsi en prenant l'exemple des derniers 6 Jours Internationaux : les pentes fréquentes de 25 % (angle de 14°) donnent 103,1 m. parcourus pour 100 m. de projection ; les parties exceptionnelles de 32 % (angle de 18 %) donnent 105,3 m. parcourus pour 100 m. de projection sur l'horizontale.

LA FORCE A VAINCRE

Voyons maintenant la force, la résistance supplémentaire que doit vaincre notre machine quand elle gravit une côte



d'angle « α » sur l'horizontale. Pour ceci, référons-nous à la figure (6). Le poids « P » de la moto, avec son pilote, est une force verticale dirigée vers le bas. Mais, d'après la loi de la composition des forces (règle du parallélogramme), cette force « P » peut être décomposée en 2 composantes, l'une perpendiculaire à la route, qui applique la moto au sol, l'autre, celle qui nous intéresse, parallèle à la route et dirigée dans le sens de la descente. Cette force « R », qui tire notre moto vers le bas de la côte, cause de la descente en roue libre, est proportionnelle au poids « P » et sa valeur exacte est $R = P \times \sin \alpha$. Le sinus de l'angle « α » ($\sin \alpha$) est encore une fonction trigonométrique, dont la valeur est très peu différente de celle de « $tg \alpha$ », donc de la pente de la route, ceci tout au moins pour de petits angles « α » allant jusqu'à 5 à 7 % (pentes jusqu'à 8,75 à 12,25 %). Mais même pour un angle de 18° (pente 32,5 %), la différence est encore bien faible, puisque $100 \times \sin \alpha = 31$ alors que $100 \times tg \alpha = 32,5$.

Ainsi, une moto pesant 200 kgs avec pilote et bagages, gravissant une côte faisant 4° avec l'horizontale, donc une pente de $T = 100 \times tg 4° = 100 \times 0,0699 = 6,99 \%$, devra vaincre une force sup-

plémentaire $R = P \times \sin \alpha = 200 \times \sin 4° = 200 \times 0,0697 = 13,94$ kgs.

Si l'on avait multiplié le poids « P » de 200 kgs par la pente T de 6,99 %, la résistance supplémentaire serait de :

$$R = P \times T = \frac{200 \times 6,99}{100} = 13,98 \text{ kgs.}$$

On voit que la différence entre les deux valeurs obtenues est tout à fait minime. Aussi, d'une part, puisque ce n'est jamais l'angle que fait une route avec l'horizontale qui est donné, mais sa pente ; d'autre part que, ainsi que nous l'avons vu, la différence de valeur entre le sinus et la tangente d'un petit angle, tel ceux que l'on rencontre pour la déclivité d'une route, étant minime, la force R qui tire notre machine vers le bas peut être comptée comme égale au produit du poids de la machine par la pente de la route

en % : $R = \frac{P \times T}{100}$. Une moto de 190 kgs

montant une côte de 7 % aura à vaincre une force supplémentaire :

$$R = \frac{190 \times 7}{100} = 13,3 \text{ kgs}$$

La puissance supplémentaire que nécessite une telle force « R » fera intervenir encore la vitesse « V » en kmh. de notre moto. D'après une simple loi de la méca-

nique, cette puissance supplémentaire, que nous appellerons « Wr », mesurée en CV, est proportionnelle au produit de la

résistance par la vitesse, égale à $\frac{V \times R}{270}$.

Avec notre exemple d'une force $R = 13,3$ kgs, si la moto gravit la côte à 50 kmh., la puissance supplémentaire exigée Wr sera de :

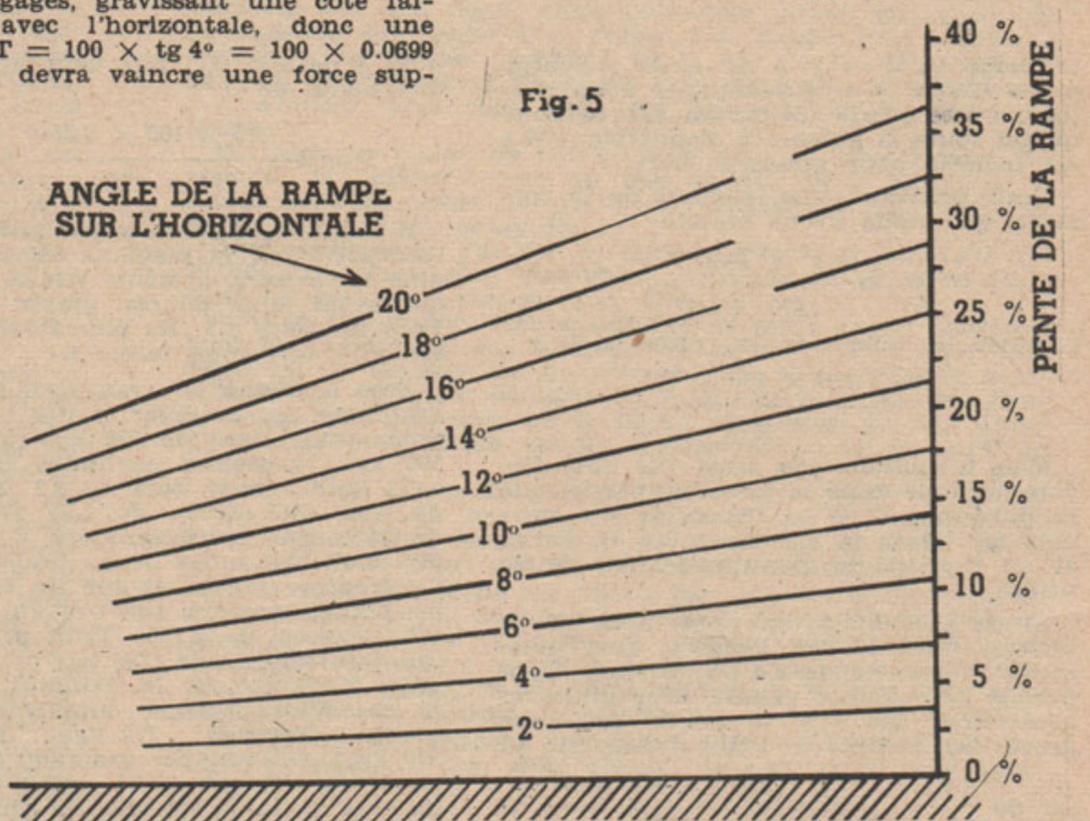
$$Wr = \frac{13,3 \times 50}{270} = 2,46 \text{ CV.}$$

Mais si, dans la formule que nous venons de donner ($Wr = \frac{V \times R}{270}$), nous

remplaçons « R » par sa valeur en fonction du poids « P » et de la pente « T » ($R = \frac{P \times T}{100}$), nous aurons finalement

$$Wr = \frac{P \times T \times V}{270 \times 100}$$

la puissance supplémentaire exigée : Wr en CV, en fonction du poids « P », de la pente « T » et de la vitesse « V » en kmh. :

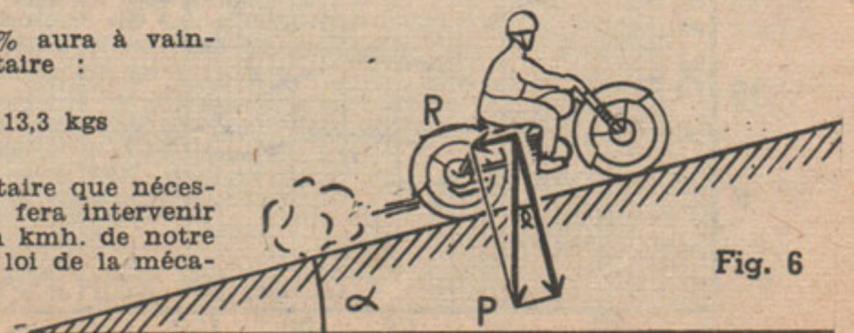


Encore le même exemple : une moto de 190 kgs gravit une rampe de 7 % à 50 kmh. La puissance supplémentaire que cette côte exige est de :

$$Wr = \frac{190 \times 7 \times 50}{270 \times 100} = 2,46 \text{ CV}$$

QUELLE PENTE PEUT-ON GRAVIR ?

Prenons maintenant le problème à l'envers. Dans la première partie de cette étude, nous avons mesuré la puissance « W » dont nous pouvions disposer, afin d'accélérer ou de gravir une côte. A l'aide de la deuxième partie de l'étude, nous pouvons maintenant évaluer la pente maximum que cette puissance disponible « W » nous permet de gravir, connaissant



PROBLEMES TECHNIQUES SOULEVES PAR NOS LECTEURS

NOS MOTOS EN COTE

QUESTION

Nous avons reçu d'un de nos abonnés, M. Le Cocq une très intéressante lettre dont nous publions ci-dessous la première partie, nous réservant le droit de publier la seconde partie avec une réponse.

Ce lecteur pose dans sa lettre le problème de nos essais, commençant par aborder la question des possibilités en côte de nos machines. C'est ce premier point que nous aborderons dans cet article.

« J'ai lu avec un intérêt tout particulier l'éditorial et le compte rendu du Scooter Terrot dans votre n° 1.159 du 17 juin 1953 ; puis à l'instant le compte rendu du Scooter Speed dans le n° 1.160.

Je vous avais écrit en septembre 53 au sujet du contrôle de l'aptitude des moteurs de tourisme à gravir les côtes, et sans vouloir le moins du monde établir entre ma lettre et votre article une relation de cause à effet, laissez-moi vous dire combien je suis ravi de vous voir prendre cette question en mains.

Il est certain que les deux premiers comptes rendus que vous publiez en parlant des « côtes » font réfléchir. J'ai en effet évalué la puissance d'élévation, c'est-à-dire celle qui correspond exclusivement à la lutte contre la pesanteur et qui est

donnée par la formule :

$$0,0037 \times P \text{ kgs} \times \frac{T}{100} \times V \text{ kmh. (CV)}$$

P kgs : poids total du véhicule avec son ou ses passagers.

T : pente moyenne.

100
Les résultats de vos essais en côte montrent ainsi que la puissance d'élévation du scooter Terrot ne dépasse pas 1 CV pour une puissance maximum (frein) de 2,6 CV ; et celle du scooter Speed 1,4 CV pour une puissance maximum de 3 CV.

Donc pour ces deux machines, la puissance maximum d'élévation ne dépasse guère 0,4 ou 0,5 de la puissance du moteur.

A ce sujet, j'ai essayé de faire des prévisions sur ma propre 200 cmc. Monet-Goyon (Shooting Star) en application des très remarquables articles de votre collaborateur J.B. (courbes de traction utile, etc...), et grâce aux courbes de puissance du moteur Villiers qui ont été reproduites dans « Moto-Revue » du 1^{er} décembre 1951. Tout en opérant de larges réductions (12 %) sur les pertes d'énergie entre le moteur et la roue AR et en tenant

compte de la résistance proprement dite à l'avancement, peu sensible à ces petites vitesses en côte, je trouve entre la puissance d'élévation et la puissance du moteur un rapport très supérieur, de 0,6 à 0,8.

Ce point est évidemment préoccupant et, à mon humble avis, je crois que vous auriez intérêt à essayer de dégager, si c'est possible, une valeur moyenne pratique de ce rapport.

Et puisque j'en suis au chapitre des courbes, qu'il me soit permis d'adresser un petit reproche à Mr J. B., que je n'ai pas l'honneur de connaître, mais dont je suis sans doute l'un des abonnés qui lisent ses articles avec le plus d'attention et qui les apprécient le mieux.

Pourquoi, à propos de toute courbe de prise de vitesse en fonction du temps, ou de courbe d'accélération, ne pas spécifier le poids total (véhicule-pilote) ? La formule fondamentale de la dynamique $F = m \gamma$ exige que l'on fournisse cette précision sans laquelle toute comparaison risque d'être faussée. A mon avis, tout essai devrait être précédé d'un « pesage » dès qu'il ne s'agit plus d'un essai sur plat à vitesse constante. Oui, mais... où y a-t-il une bascule ? ».

Avant de voir quel pourcentage de pente peut gravir une moto, il nous faut d'abord évaluer la puissance dont nous disposons pour gravir cette pente.

PUISSANCE DISPONIBLE

1° Elle dépend avant tout de la puissance que développe notre moteur, aux vitesses considérées. D'où deux éléments qui entrent en jeu : les démultiplications finales sur les différents rapports, et la puissance développée au vilebrequin (ou à la roue arrière) à tel ou tel régime. Par exemple, la 175 Peugeot, à 40 kmh., a son moteur qui tourne à 5.150 t.-m. en 1^{er} et à ce régime développe 7,9 CV. A la même vitesse : en 2^e, le régime sera de 3.030 t.-m. et la puissance de 5,75 CV ; en 3^e : 2.450 t.-m. et 4,15 CV et en prise : 1.970 t.-m. et 2,3 CV.

2° Ensuite, il faut retrancher de la puissance ainsi obtenue, la puissance absorbée par les différentes résistances : résistance interne (roulements, embrayage, boîte de vitesses, transmission primaire et secondaire) ; résistance au roulement (contact des pneus sur la roue) ; enfin la résistance de l'air, celle-ci mesurée avec le pilote assis, car il est bien rare que, faisant du grand tourisme en montagne, le pilote se couche sur sa machine.

Voyons ces différents points. Si la puissance de la moto est donnée, aux différents régimes, au vilebrequin, on évalue à 12 % la puissance absorbée par les résistances internes dans une moto à transmission finale par chaîne, et à 15 % dans le cas d'une transmission à cardan. Ainsi la puissance utile à la roue arrière sera donc, dans chacun des cas, de 100 % - 12 % = 88 %, et 100 % - 15 % = 85 %.

Par exemple, telle 175 développant, à 75 kmh., 6,95 CV en prise au vilebrequin, aura, à cette vitesse, une puissance utile de : 88 % × 6,95 = 6,1 CV environ.

Pour les marques donnant leur puissance à la roue arrière, ce calcul n'est pas à effectuer.

Quant à la puissance absorbée par les résistances de l'air et au roulement, nous en avons déjà publié plusieurs fois les

courbes, et nous reviendrons prochainement de nouveau sur la question. Voir graphique (1).

Mais il faut se rappeler que cette puissance croît avec le cube de la vitesse, que, toujours pour une 175 cmc., avec pilote assis, elle passe de 1,25 CV à 50 kmh., à 3,75 CV à 75 kmh., et 6,1 CV à 90.

La puissance disponible «W», qui nous permettra, soit d'accélérer, soit de gravir une côte, sera, ainsi que nous l'avons dit, la différence entre la puissance au vilebrequin et toutes les puissances résistances dont nous venons de parler.

A titre d'exemple, prenons de nouveau le cas de notre 175 cmc.

A 75 kmh., en prise, nous avons vu que sa puissance au vilebrequin est de 6,95 CV, et à la roue arrière, de 6,1 CV. A cette vitesse, nous avons vu que les résistances à l'air et au roulement absorbent une puissance de 3,7 CV. La puissance disponible «W» à cette vitesse et sur ce rapport, est de 6,1 - 3,7 = 2,4 CV.

A la même vitesse, mais en 3^e, le régime moteur est de 4.600 t.-m. et la puissance au vilebrequin de 7,9 CV. La puissance utile à la roue sera de 7,9 × 88 % = 6,95 CV. La puissance disponible «W» sera de 6,95 - 3,7 = 3,25 CV, donc supérieure.

Ainsi, cette puissance disponible «W» pour accélérer ou gravir une côte dépend, pour un moteur donné, et de la démultiplication utilisée, et de la vitesse à laquelle on roule, ceci déterminant la puissance au vilebrequin, la valeur des résistances, et, par différence, cette puissance disponible «W».

Notre correspondant, M. Le Cocq, veut évaluer cette puissance disponible, qu'il appelle « puissance maximum d'élévation » en proportion de la puissance du moteur. Nous verrons plus loin que cette indication n'a qu'un intérêt tout relatif ; mais disons tout de suite que cette proportion elle-même, pour toutes les raisons que nous avons indiquées, est variable suivant la vitesse de la moto et son rapport de démultiplication finale. Sur nos courbes (2) et (3), cette affirmation est très facilement vérifiable, où cette puissance disponible est donnée en % de la puissance du moteur à la même vitesse.

Sur la courbe (2), ayant trait à la 175

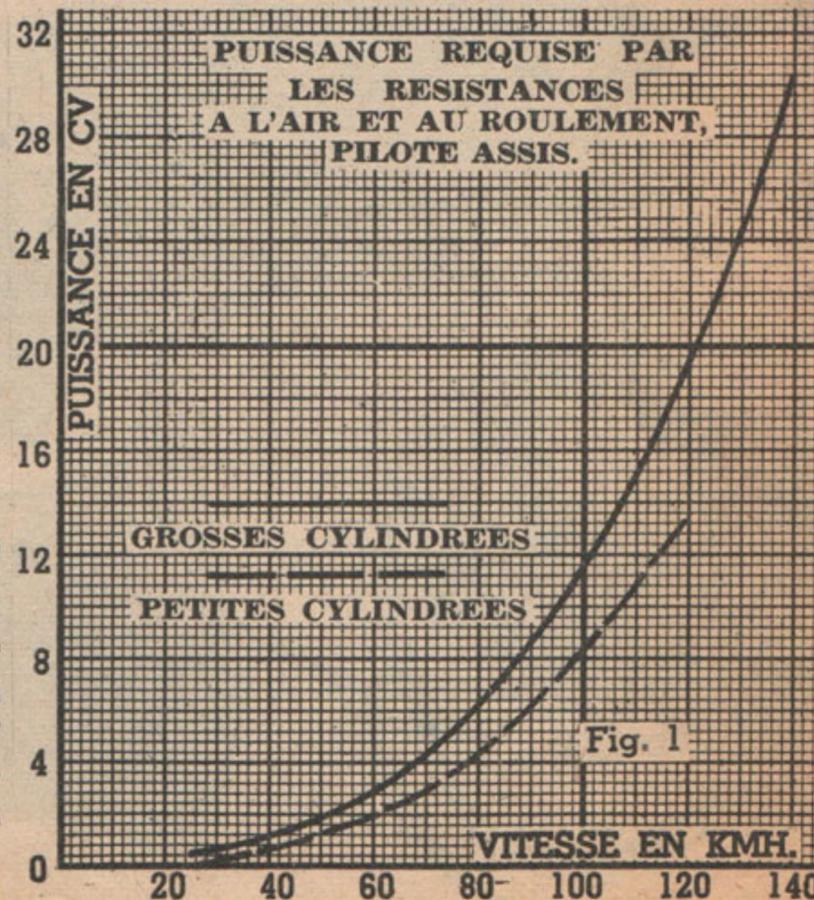
Peugeot, on voit qu'entre 50 et 70 kmh., ce pourcentage tombe de 70,6 à 49,6 % en 2^e ; de 66,6 à 48,5 % en 3^e, de 59 à 42,1 % en 4^e. Mais encore une fois, cette valeur n'a qu'un intérêt tout relatif, et nous le montrerons plus loin.

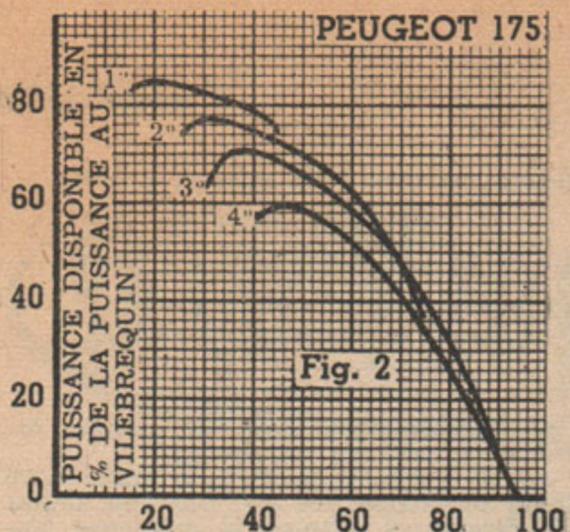
LA PENTE D'UNE ROUTE

Maintenant que nous sommes en possession de la puissance disponible pour gravir une côte, il nous faut aller plus loin et faire un peu de mécanique théorique.

D'abord, qu'appelle-t-on une côte d'une pente de T %, de 5 % par exemple. La plus simple explication nous est fournie par le graphique (4). Soit une route faisant un angle « α » avec l'horizontale. Pour un chemin AC parcouru, on s'est élevé d'une hauteur BC. Le chemin AC

REPONSE





représente l'hypothénuse du triangle rectangle ABC. La pente « T » de la route est mesurée par le rapport BC (élévation) sur AB (projection sur l'horizontale du chemin AC parcouru), rapport multiplié par 100. Ceux qui ont fait un peu de trigonométrie, se rappelleront que ce rap-

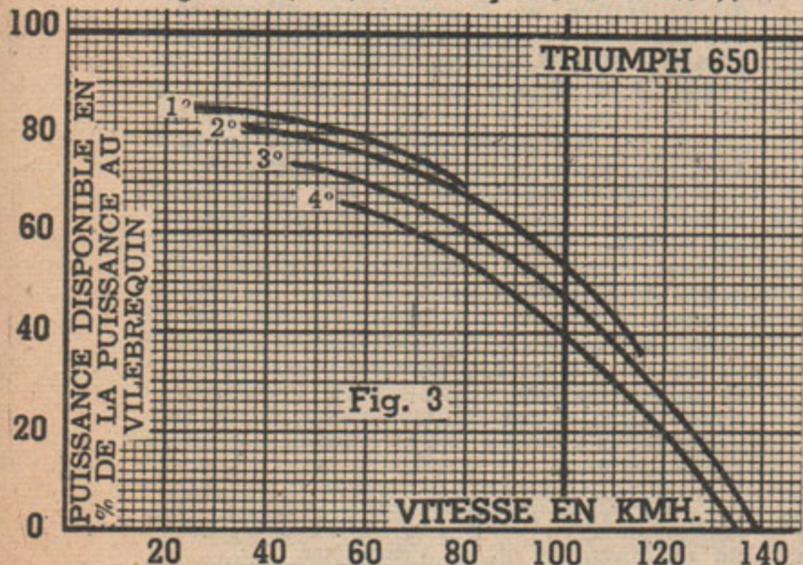
port $\frac{BC}{AB}$ est la tangente de l'angle

« α », qui s'écrit « $tg \alpha$ ». Ainsi finale-

$$T = 100 \times \frac{BC}{AB} = 100 \times tg \alpha.$$

Sur le graphique (5), nous avons tracé pour différents angles « α » de la route sur l'horizontale, la valeur de la pente en %.

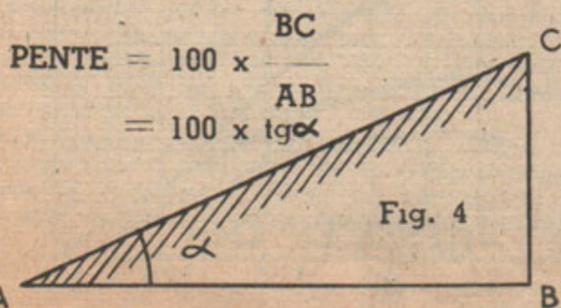
Ainsi, pour un angle « α » de 5° (inclinaison de la route sur l'horizontale), $tg \alpha = 0,0875$, d'où la pente $T = 100 \times$



$tg \alpha = 8,75 \%$ (pente moyenne de la côte qui nous sert pour nos essais de petites cylindrées). Cela signifie que pour une projection AB de 100 m sur l'horizontale de la route AC parcourue, on s'est élevé de 8 m 75. Le chemin parcouru AC n'est d'ailleurs guère plus long que ces 100 m. : 100,4 mètres pour cette pente de 8,75 %. Ce n'est que pour des pentes exceptionnelles que la différence entre le chemin parcouru AC et sa projection sur l'horizontale AB, sera importante. Ainsi en prenant l'exemple des derniers 6 Jours Internationaux : les pentes fréquentes de 25 % (angle de 14°) donnent 103,1 m. parcourus pour 100 m. de projection ; les parties exceptionnelles de 32 % (angle de 18 %) donnent 105,3 m. parcourus pour 100 m. de projection sur l'horizontale.

LA FORCE A VAINCRE

Voyons maintenant la force, la résistance supplémentaire que doit vaincre notre machine quand elle gravit une côte



d'angle « α » sur l'horizontale. Pour ceci, référons-nous à la figure (6). Le poids « P » de la moto, avec son pilote, est une force verticale dirigée vers le bas. Mais, d'après la loi de la composition des forces (règle du parallélogramme), cette force « P » peut être décomposée en 2 composantes, l'une perpendiculaire à la route, qui applique la moto au sol, l'autre, celle qui nous intéresse, parallèle à la route et dirigée dans le sens de la descente. Cette force « R », qui tire notre moto vers le bas de la côte, cause de la descente en roue libre, est proportionnelle au poids « P » et sa valeur exacte est $R = P \times \sin \alpha$. Le sinus de l'angle « α » ($\sin \alpha$) est encore une fonction trigonométrique, dont la valeur est très peu différente de celle de « $tg \alpha$ », donc de la pente de la route, ceci tout au moins pour de petits angles « α » allant jusqu'à 5 à 7 % (pentes jusqu'à 8,75 à 12,25 %). Mais même pour un angle de 18° (pente 32,5 %), la différence est encore bien faible, puisque $100 \times \sin \alpha = 31$ alors que $100 \times tg \alpha = 32,5$.

Ainsi, une moto pesant 200 kgs avec pilote et bagages, gravissant une côte faisant 4° avec l'horizontale, donc une pente de $T = 100 \times tg 4^\circ = 100 \times 0,0699 = 6,99 \%$, devra vaincre une force sup-

plémentaire $R = P \times \sin \alpha = 200 \times \sin 4^\circ = 200 \times 0,0697 = 13,94$ kgs.

Si l'on avait multiplié le poids « P » de 200 kgs par la pente T de 6,99 %, la résistance supplémentaire serait de :

$$R = P \times T = \frac{200 \times 6,99}{100} = 13,98 \text{ kgs.}$$

On voit que la différence entre les deux valeurs obtenues est tout à fait minime. Aussi, d'une part, puisque ce n'est jamais l'angle qui est donné, mais sa pente ; d'autre part que, ainsi que nous l'avons vu, la différence de valeur entre le sinus et la tangente d'un petit angle, tel ceux que l'on rencontre pour la déclivité d'une route, étant minime, la force R qui tire notre machine vers le bas peut être comptée comme égale au produit du poids de la machine par la pente de la route

$$\text{en \% : } R = \frac{P \times T}{100}.$$

Une moto de 190 kgs montant une côte de 7 % aura à vaincre une force supplémentaire :

$$R = \frac{190 \times 7}{100} = 13,3 \text{ kgs}$$

La puissance supplémentaire que nécessite une telle force « R » fera intervenir encore la vitesse « V » en kmh. de notre moto. D'après une simple loi de la méca-

nique, cette puissance supplémentaire, que nous appellerons « Wr », mesurée en CV, est proportionnelle au produit de la

$$\text{résistance par la vitesse, égale à } \frac{V \times R}{270}$$

Avec notre exemple d'une force $R = 13,3$ kgs, si la moto gravit la côte à 50 kmh., la puissance supplémentaire exigée Wr

$$\text{sera de : } Wr = \frac{13,3 \times 50}{270} = 2,46 \text{ CV.}$$

Mais si, dans la formule que nous ve-

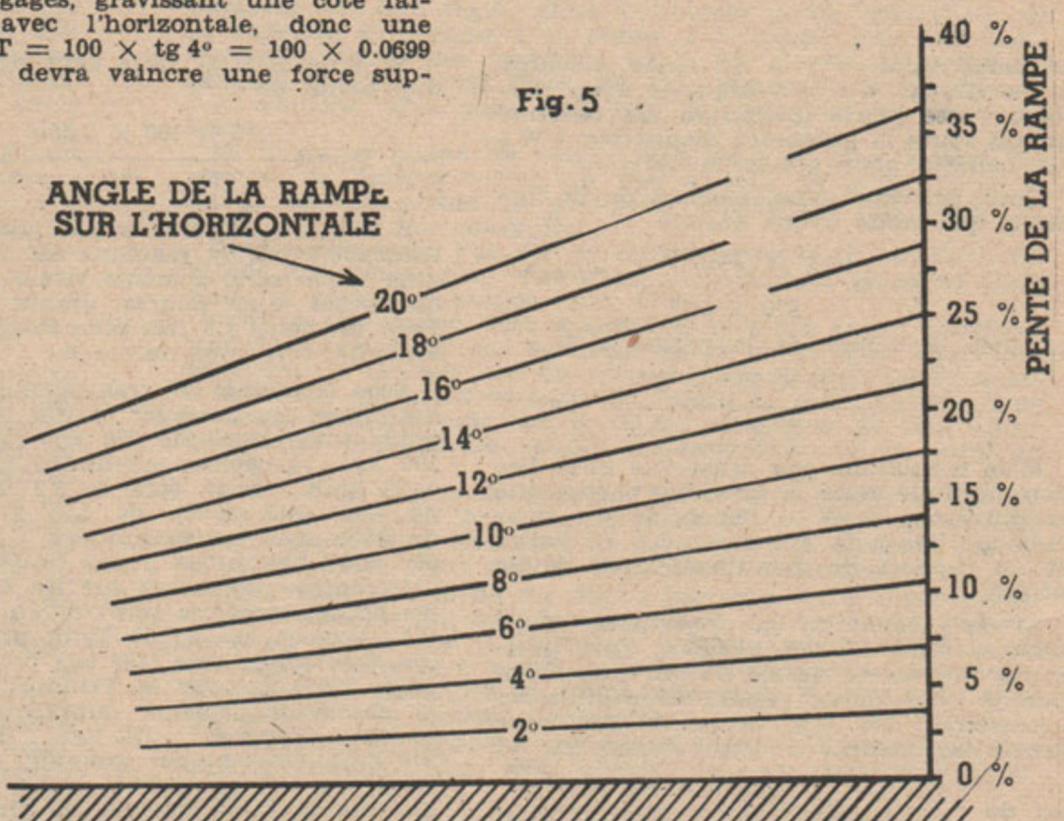
$$\text{nons de donner (} Wr = \frac{V \times R}{270} \text{), nous$$

remplaçons « R » par sa valeur en fonction du poids « P » et de la pente « T »

$$(R = \frac{P \times T}{100} \text{), nous aurons finalement$$

la puissance supplémentaire exigée : Wr en CV, en fonction du poids « P », de la pente « T » et de la vitesse « V » en kmh. :

$$Wr = \frac{P \times T \times V}{270 \times 100}$$

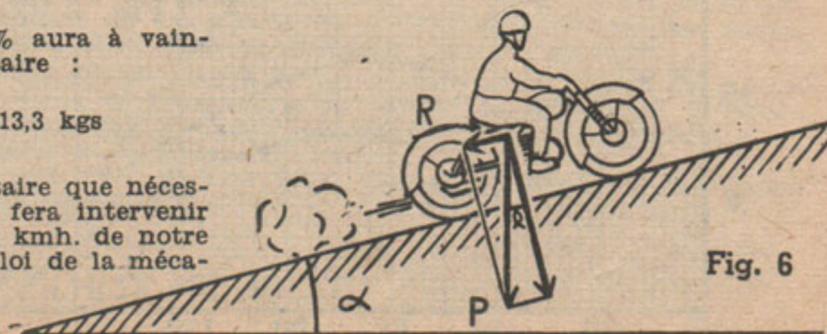


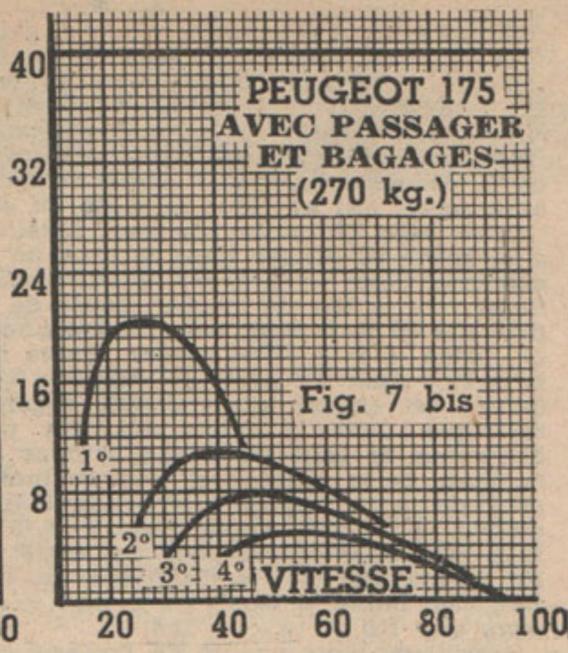
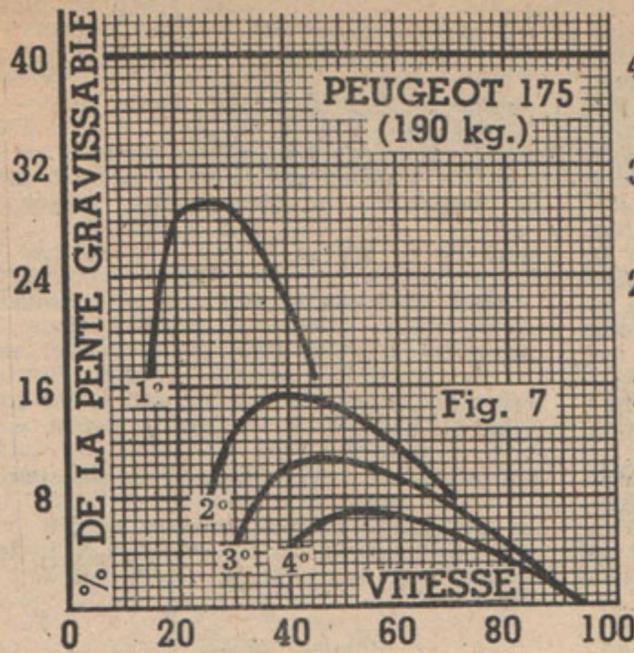
Encore le même exemple : une moto de 190 kgs gravit une rampe de 7 % à 50 kmh. La puissance supplémentaire que cette côte exige est de :

$$Wr = \frac{190 \times 7 \times 50}{270 \times 100} = 2,46 \text{ CV}$$

QUELLE PENTE PEUT-ON GRAVIR ?

Prenons maintenant le problème à l'envers. Dans la première partie de cette étude, nous avons mesuré la puissance « W » dont nous pouvions disposer, afin d'accélérer ou de gravir une côte. A l'aide de la deuxième partie de l'étude, nous pouvons maintenant évaluer la pente maximum que cette puissance disponible « W » nous permet de gravir, connaissant





le poids total « P » de notre machine et la vitesse « V » à laquelle nous roulons. Cette pente maximum est obtenue quand toute la puissance disponible « W » est utilisée pour gravir la côte.

Nous pouvons donc, partant de la formule que nous avons établie :

$$W = \frac{P \times T \times V}{270 \times 100}$$

calculer la valeur de la pente « T »

$$T = \frac{270 \times 100 \times W}{P \times V}$$

Mais n'oublions pas, ainsi que nous l'avons indiqué dans la première partie, que la puissance « W » disponible est intimement liée à la vitesse « V » en kmh., et au rapport de démultiplication finale utilisé.

Ainsi, à 75 kmh., en prise, nous avons trouvé, pour la 175 Peugeot, une puissance disponible de 2,4 CV. Si nous supposons la machine pesant, avec pilote et accessoires, 190 kgs, la pente que peut gravir la machine à cette vitesse, en 4^e,

$$\text{est de : } T = \frac{270 \times 100 \times W}{P \times V} = \frac{270 \times 100 \times 2,4}{190 \times 75} = 4,55 \%$$

La même machine, à la même vitesse, mais en 3^e, a une puissance disponible

« W » de 3,25 CV. Elle peut donc gravir une pente de :

$$T = \frac{270 \times 100 \times 3,25}{190 \times 175} = 6 \%$$

Il tombe sous le sens que plus le poids transporté par la machine est important, plus faible sera, à même vitesse, la pente maximum que pourra gravir la moto. Pour un poids 1,5 fois plus élevé, la pente sera 1,5 fois plus faible.

Avec la même 175 transportant en plus du pilote, un passager et des bagages, le poids total étant de 270 kgs (au lieu de 190 kgs), la pente maximum gravissable, à 75 kmh., en 4^e, sera de 3,2 % (au lieu de 4,55), et, en 3^e, de 4,35 % (au lieu de 6%). Sur les graphiques (7), (7 bis), (8) et (8 bis), nous avons tracé, pour les différentes vitesses et sur les 4 rapports, les pentes maxima que peuvent gravir la 175 Peugeot et la 650 Triumph, dans le cas d'un pilote solo (190 kgs pour la Peugeot, 270 kgs pour la Triumph), et dans le cas d'un passager supplémentaire et bagages (Peugeot : 270 kgs ; Triumph : 370 kgs). On voit par exemple, que même en 4^e, la 650 cmc. peut gravir une pente de plus de 12 % en solo, de plus de 9 % avec passager. Pour la 175 Peugeot, ces valeurs sont évidemment plus modestes : 6 à 7 % en solo ; 4 % avec passager et bagages.

Enfin, pour terminer, il nous faut montrer l'intérêt minime, ainsi que nous le

disions au début, du rapport :

$$\frac{\text{puissance disponible}}{\text{puissance au vilebrequin}}$$
 ou, comme l'appelle M. Le Cocq :

$$\frac{\text{puissance maximum d'élévation}}{\text{puissance du moteur}}$$

Sans nous lancer dans de grandes digressions, prenons un exemple :

La 175 Peugeot, en 2^e, à 30 kmh. (2.270 t.-m.) développe 3,54 CV. Une fois toutes les résistances retirées, la puissance disponible « W » est de 2,77 CV.

Le rapport : puissance disponible/puissance du moteur = 2,77/3,54 = 78,1 %. En solo (poids 190 kgs), on peut, à cette vitesse, gravir une pente de 13,1 %.

Toujours en 2^e, à 40 kmh. (3.030 t.-m.), la puissance du moteur est de 5,74 CV. En retranchant les résistances, il reste 4,34 CV disponibles. Rapport : puissance disponible/puissance moteur = 4,34/5,74 = 75,5 %. Toujours en solo, à cette vitesse, on peut gravir une pente de 15,4 %.

Ainsi, malgré un rapport : puissance disponible/puissance moteur inférieur à 40 kmh. qu'à 30 kmh. (75,5 % au lieu de 78,1 %), on peut gravir une côte de 15,4 % (au lieu de 13,1 %).

En simplifiant beaucoup la question, il est préférable de n'avoir que 40 % de 20 CV (8 CV) que 50 % de 14 CV (7 CV).

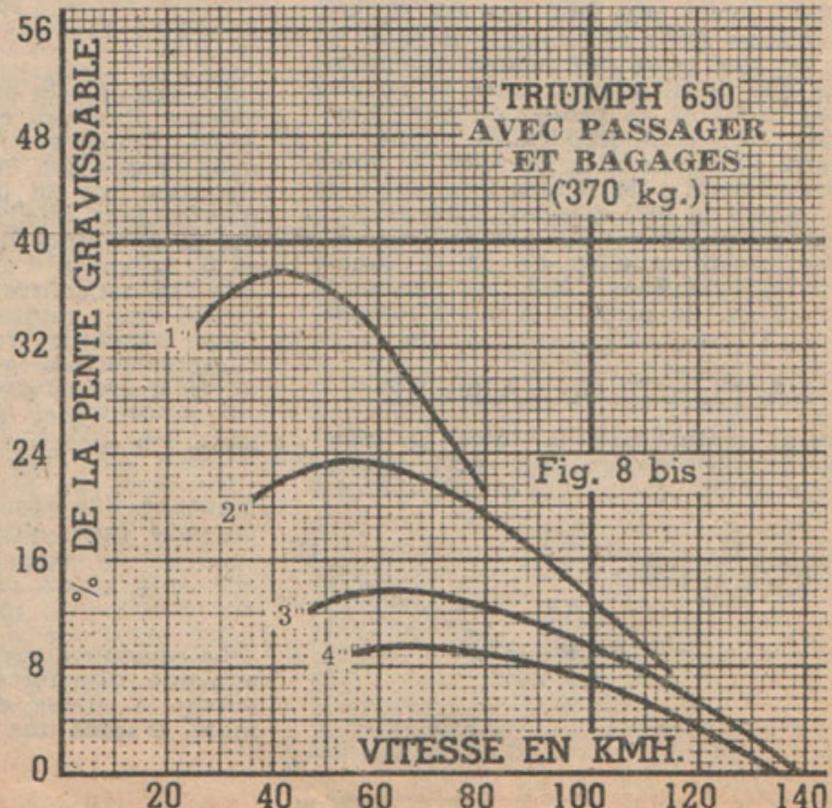
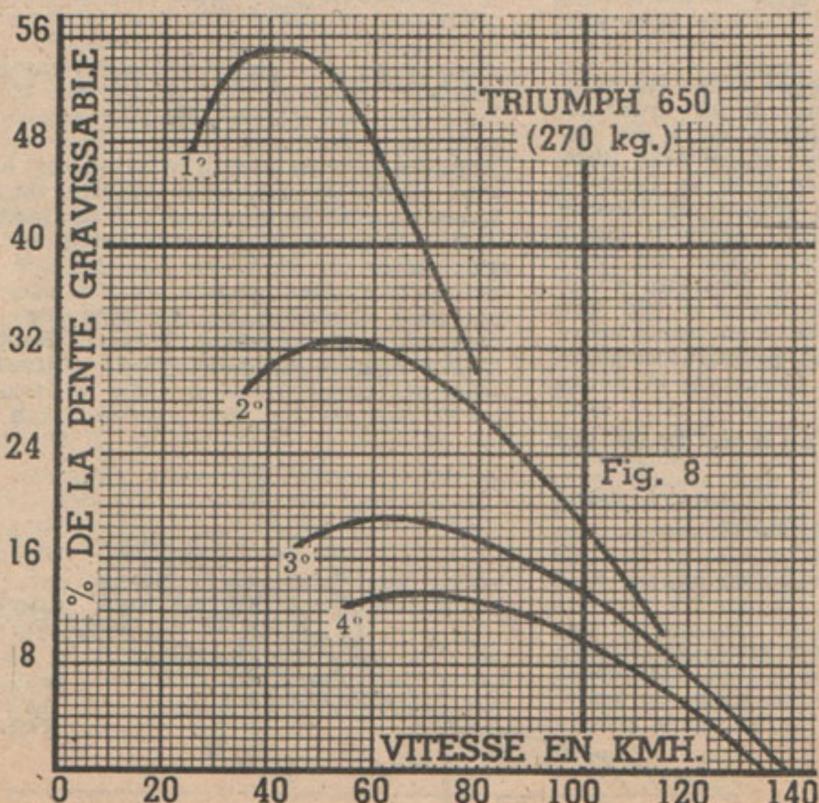
Pour conclure, nous voyons donc que les possibilités d'ascension d'une moto dépendent de nombreux facteurs : courbe de puissance de la machine, vitesse à laquelle on roule, démultiplication du rapport utilisé, poids total transporté, pente de la côte.

J. B.

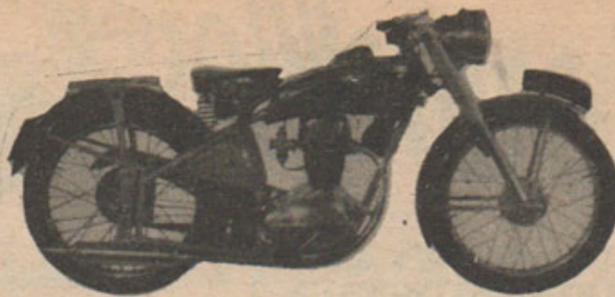
P.S. — Signalons que le calcul de M. Le Cocq, pour la « puissance d'élévation » des scooters Speed et Terrot n'est pas tout à fait exact : en effet, nos essais en côte se font sur une courte distance (350 m.) que nous prenons départ arrêté : ainsi la vitesse moyenne réalisée est nettement inférieure à la vitesse réelle effectuée en cours de route. D'autre part, à cause du départ arrêté, une partie de la puissance est utilisée pour l'accélération. L'étude que nous venons de faire n'est valable qu'à vitesse constante, sans accélération.

Enfin, signalons que dans notre fiche récapitulative, nous indiquons le poids de la machine et de l'essayeur.

Enfin, remercions M. Le Cocq, qui, par sa très intéressante lettre, nous a permis d'aborder une étude peut-être un peu aride, mais qui, nous l'espérons, saura intéresser quelques-uns de nos lecteurs.



Ce qu'ils en pensent



175 MOTOBECANE

Lecteur assidu et récent abonné de « Moto-Revue », je me permets de vous faire part de mes impressions sur ma Motobécane 175 cmc. Z2C, achetée début septembre, et dont le compteur totalise actuellement 6.000 kms.

Rodage de 2.000 kms environ avec une bonne dose de Castrol dans l'essence. Nombreuses vidanges durant ce rodage. J'utilise exclusivement l'huile Esso Extra-Motor-oil n° 5 en bidons d'un litre (viscosité SAE 50 environ), la Castrol XXL, recommandée par le constructeur, étant introuvable dans ma région. La bougie d'origine, trop chaude, a été remplacée par une KLG C.L. 8 qui me donne entière satisfaction. Ma machine étant réglée trop pauvre pour l'utilisation intensive, j'ai monté un gicleur Gurtner de 36 à la place du 34 d'origine.

Départs aisés au premier coup de kick, volet ouvert, hiver comme été, si l'on a soin de noyer le carburateur, aussi bien à chaud qu'à froid. Bruit feutré de l'échappement. Il est recommandé de laisser tourner quelques instants le moteur avant le départ pour faciliter le débrayage qui a tendance à entraîner à froid, comme il se doit sur toute Motobécane. La première et la deuxième, très courtes, autorisent des démarrages foudroyants si l'on monte les régimes. Je passe la 2^e à 20 au compteur, la 3^e à 50, et la 4^e à 70 kmh. J'obtiens ainsi des reprises, coulées certes (n'oublions pas la longue course du moteur) mais exceptionnelles pour la cylindrée (1). La troisième, bien calculée, permet de graver lestement la totalité des côtes de nos régions, même en duo. Quant à la quatrième, elle maintient honnêtement son régime sur toutes les pentes jusqu'à 5 % (ce qui n'est pas le cas des 4^e de bon nombre d'AMC (2)). Sur une route à peu près plane, par vent nul et en position couchée, j'ai obtenu au chrono 95 kmh. dans un sens, et 100 kmh. dans l'autre. Ceci compte tenu des deux volumineuses sacoques présentes ce jour là, doit bien correspondre aux 100 kmh. donnés par le constructeur. Mais il va de soi que cette allure n'est pas à conseiller, car l'on y note déjà un certain affolement de la distribution. La vitesse de croisière se situe autour de 80-85 kmh. compteur (70-75 chrono). Ayant acquis cette machine à la fin des vacances, je n'ai pu l'utiliser sur de longs parcours. A titre indicatif, il m'est arrivé d'effectuer un parcours de 65 kms sur une route mi-accidentée, mi-plane en 52 minutes. Ceci à titre d'expérience, je le répète, car les 75 kmh. de moyenne ainsi obtenus constituent un maximum et non un temps en rapport avec la cylindrée (un 60 de moyenne est tout ce que l'on peut demander raisonnablement à une 175 cmc.). La tenue de route est excellente, fourche avant irréprochable, suspension arrière, comme toute coulissante, acceptable, sans plus. La consommation oscille entre 3 l. et 3 l. 5 aux 100 kms, mais n'oublions pas que je conduis « sport ».

En 6.000 kms, je n'ai eu, évidemment, aucune panne ; en tout et pour tout, j'ai grillé deux ampoules (feu rouge et régulateur). J'ai effectué une vérification (inutile) de l'écartement des vis platinées et une vérification, non moins inutile, du jeu aux culbuteurs.

Je terminerai par quelques critiques :

L'embrayage colle à froid. Peintures de qualité douteuse. Eclairage et freins insuffisants. Compteur optimiste de 10 %. Coffre à outils étroit et mal commode. Tuyau d'échappement persistant à frotter contre le sélecteur et à gêner la manœuvre de ce dernier. Ce même tuyau d'échappement a jauni aux premiers tours du moteur de la machine neuve, ceci s'accroît encore.

En conclusion, défauts minimes en comparaison avec les avantages qu'offre cette machine solide et luxueuse, d'un prix très abordable, dont je suis pleinement satisfait, et qui me dédommage des déboires que j'ai connus avec la 125 culbutée d'une autre grande marque française.

Mr G. NEGRE

Bordj-Bou-Arréridj (Algérie)

N.D.L.R. — Signalons une erreur de Mr Nègre : une accélération coulée est le propre des multi-cylindres et des moteurs carrés et super-carrés. Au contraire, un moteur longue-course (comme c'est le cas de la 175 Motobécane), possède en général plus de CV à bas régimes et devrait donner des démarrages plus secs, plus brutaux.

(2) Précisons que la puissance du moteur AMC ne doit pas être incriminée, mais plutôt la démultiplication finale choisie par le constructeur, qui ne correspond pas toujours très bien avec la courbe de puissance du moteur.

Je lis dans la rubrique « Ce qu'ils en pensent » du n° 1075 (8-3-52), deux avis, pour le moins contradictoires à propos de la 175 Motobécane (il est vrai que M. Chicurel parle de la 125, mais elles se ressemblent tellement !).

Permettez que je prenne part à la discussion ; et tout de suite je sauterai à pieds joints sur la question consommation. M. Chicurel annonce 3 l. 1/3, M. Carle 2 l. 5, personnellement j'annonce, tenez-vous bien ! entre 4 l. et 4 l. 5, et je crois être encore modeste. Vous me direz que mon carburateur est mal réglé. Alors j'aimerais qu'un spécialiste de la question s'intéresse à la chose. J'ai essayé tous les crans d'aiguille, toutes les positions de la vis de ralenti, tous les gicleurs compris entre 65 et 90, sans résultats appréciables.

A d'autres, plus calés que moi, de résoudre ce problème épineux.

M. Carle se plaint de l'embrayage, et il a bien raison. En général, je préfère courir un peu à côté de la machine et sauter dessus, passer la première, plutôt que de caler ou partir comme une catapulte.

Côté embiellage, j'ai dû le faire réparer aux environs de 30.000^e km. Donc, rien d'anormal, pourtant la machine était dans les premières sorties (mai 49).

Pour la suspension, rien à signaler, la moto aurait toutefois tendance à cisailer sur mauvais pavés et en solo. Avec une personne en tan-sad, on ne ressent plus rien. Contrairement à M. Carle, ma moto démarre au quart de tour. J'ai eu dans le temps une 100 cmc. où il fallait s'escrimer 30 fois avant d'entendre le moindre soupir d'approbation de la part du moteur !

Quant à la vitesse de pointe, j'ignore totalement ce qu'elle peut être, n'ayant pas de compteur et ne m'étant jamais fait chronométrer. Toutefois je la situe aux environs de 85 sur route plate, vent nul et en position ordinaire.

Vous voyez que je ne me plains pas trop de la machine et, en particulier, je lui suis reconnaissant de ne m'avoir jamais laissé en panne sur la route, et d'avoir franchi allégrement son 28.000^e kilomètre passé, tous les grands cols pyrénéens, chargée de 2 passagers et d'une remorque Fulgur avec tout l'équipement de camping désirable.

En résumé, je reproche seulement à la 175 Motobécane son appétit vraiment par trop abusif, et son embrayage symbolique.

M. P. GRUER,

Marly-le-Roi

Je suis possesseur d'une 175 cmc. Motobécane depuis le mois de février 1952. J'ai parcouru à cette date 22.000 kms et ce, sans la ménager. Quelques rares pointes à 110 compteur (100 chrono). En dehors de cela, vitesse courante 80, 85 kmh. 180 kms en 3 heures sans arrêt. Souvent, Hyères-Toulon, la nuit (18 kms) en 14 ou 15 minutes. En un mot : bon moteur, mais petit moteur. Mais « tant va la cruche à l'eau, qu'à la fin elle se casse », et, actuellement, le moteur est à la réfection. Je précise que les 22.000 kms ont été effectués sans aucun ennui. Changement de segments à 13.000 kms. Comme consommation, il faut compter un peu plus de 3 litres, avec un gicleur de 75 au lieu de 70 (origine). Somme toute, c'est une excellente petite machine, mais, pour qu'elle dure, il ne faut pas la « bousculer ».

D'autre part, le bloc-moteur s'avère très bien conçu et très propre.

Malgré la réfection du moteur, je n'en suis pas du tout mécontent, et je compte la garder, pour son économie.

Question suspension, rien à dire. Quoique souple, elle talonne rarement, à l'avant comme à l'arrière.

Les freins ! Ils sont nettement insuffisants. Les tambours sont trop petits. Le diamètre est trop faible. A l'avant, il faudrait un tambour de 200 mm. J'ai palié un peu à cet inconvénient en allongeant du double les biellettes des freins. J'obtiens ainsi plus de souplesse dans le freinage.

Je me range donc à la conclusion de M. Boyer (n° 1.100). Seulement, je doute qu'à un régime de 7.000 t.-m., il puisse aller sans ennuis jusqu'à 22.000 kms. C'est une machine de tourisme et non de sport.

« Qui veut voyager loin, ménage sa monture », surtout lorsqu'elle est petite...

Mr J. KASTLER

Hyères (Var)

Nouvelles Sportives



GULLIER AUX 6 JOURS INTERNATIONAUX !

De bonne source, nous pouvons apprendre, les premiers à nos lecteurs, que les 6 Jours Internationaux 1953, qui se dérouleront en Tchécoslovaquie, verront la participation d'une équipe française.

En effet, Guiller, qui ne cesse de poursuivre son effort dans le domaine sportif, alignera trois machines à bloc-moteur AMC pilotées par des spécialistes en vue, puisqu'il s'agit de Godey, Charrier et Rosignol.

Nous ne pouvons que féliciter Guiller de cette heureuse initiative, et constater par la même occasion que l'« exemple » est donné par un jeune constructeur, qui,

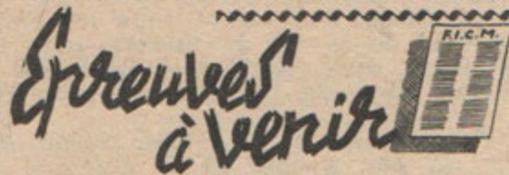
loin de réaliser le chiffre d'affaires de certains, n'hésite pas cependant à consacrer à la compétition un certain budget.

Guiller, en outre, participera à la côte Lapize, 2 heures de Paris, Bol d'Or, etc... Avec 3 machines officielles pilotées alternativement par Moser, Collot, Rozé et Guignabodet.

Pour les rallyes, deux machines seront confiées à Mabillat et Meyer.

LADEVEZE COMMUNIQUE

Ladevèze nous signale qu'il vient de recevoir un gros arrivage de motocyclettes Ariel tous modèles, dont cinq 500 cc. Spéciales Moto-Cross. Disponibles de suite.



LE CHALLENGE BRE

Le Motocycle Club de Lyon organise les 21 et 22 mars prochain une épreuve de régularité dénommée « Challenge Bre ». Aucune moyenne n'est imposée, ni aucun itinéraire, le minimum de distance étant de 200 kms. Le challenge se dispute entre équipes de 3 pilotes d'un même club affilié à la FFM, lequel donnera le départ à ses coureurs, dans l'après-midi du samedi 21 mars.

Les arrivées se feront à Charbonnières, devant le Casino, à partir de 7 h. 30 et jusqu'à 8 h. 30.

Une course de côte complètera les résultats obtenus après le parcours dont la longueur comptera pour le classement.

Le challenge BRE, objet d'art en argent massif d'une valeur de 90 000 francs sera la propriété du club vainqueur pendant un an et lui sera acquis définitivement au bout de 3 victoires consécutives.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au Motocycle-Club de Lyon, 7, place des Terreaux, à Lyon.

CONCENTRATION MOTORISEE DE L'U.S. METRO TRANSPORTS LE 19 AVRIL 1953

La Section Moto est en pleine activité, et prépare une Grande Concentration Motorisée.

Le parcours de 100 kms sera situé dans la Vallée de Chevreuse.

Avec les nombreux prix et coupes qui viendront récompenser les vainqueurs, une entrée gratuite et une à tarif réduit pour la réunion de l'après-midi au vélodrome de Berny (Coupe de Paris Moto-Ball et Vitesse) seront offertes à tous les participants).

1er TRIAL MOTOCYCLISTE DE LA FORET DE SAINT-CUCUFA

L'Amicale Motocycliste de Saint-Cloud organise le 15 mars prochain son 1er Trial en forêt de St-Cucufa, ouvert à tous motocyclistes possesseurs d'une licence de la FFM, et propriétaires de motos 125 à 175 ; 250 ; 350 ; 500 ; 750 et 1.000 cmc.

Deux classements séparés (pneus tourisme ou cross).

Le parcours de 10 kms au tour à parcourir 3 fois par toutes les cylindrées empruntera 6 kms de sous-bois et 4 kms de route et comportera 3 non-stop où des pénalisations selon les fautes seront infligées aux concurrents.

Le premier départ sera donné à 13 h. Café-Tabac Marcel Jhean, 87, avenue Foch, à St-Cloud (quartier du haut de St-Cloud) aux petites cylindrées les premières et de minute en minute.

Les engagements sont reçus accompagnés de la somme de 500 fr., par le président sportif R. Létang, 21, rue d'Orléans, à St-Cloud. Ce droit comprend la prime d'assurance du concurrent.

1 challenge, 2 coupes, et 100.000 fr. de prix viendront récompenser les coureurs.

VOILA LA COTE LAPIZE !

Cette traditionnelle course de côte créée et organisée dès 1937, par l'AMCF, sur la rampe bien connue de l'autodrome de Montlhéry, va donner lieu cette année à une très sévère compétition.

On trouve en effet déjà réunis dans la liste des concurrents engagés, les meilleurs champions de vitesse spécialisés dans les courses courtes et rapides.

Le parcours de cette épreuve mesure 800 mètres et présente un pourcentage de montée variant de 3 à 12 %, avec virage à 100 degrés à 300 mètres de l'arrivée.

Pour chaque concurrent le départ a lieu « arrêté » moteur en marche ou non, et l'arrivée

« lancée » et le chronométrage officiel de l'ACF opère entre ces deux points.

Aussi l'on peut s'imaginer toutes les qualités de virtuosité et de conduite que doivent déployer nos « as » motocyclistes pour effectuer des temps du genre des records déjà établis et qui sont à battre et à élever, dimanche prochain.

Voici le détail de ces belles performances.

Motos

- 175 cmc. : Bouin, 36''3, 87 kmh. 688.
- 250 cmc. : Feuiltaïne, 33''4, 85 kmh. 207.
- 350 cmc. : Cherrier (Velocette), 33''2, 85 kmh. 714.
- 500 cmc. : Insermini (Norton), 31''2, 91 kmh. 720.
- 750 cmc. : Lemaire, 35''2, 81 kmh. 356.
- 1000 cmc. : P. Monneret (Monet-Goyon), 29''3, 97 kmh. 297.

Sidecars

- 350 cmc. : Murit (Norton), 36''1, 79 kmh. 558.
 - 500 cmc. : Sceaux et Murit (Norton), 35''3, 80 kmh. 899.
 - 750 cmc. : Sceaux (Norton), 36''1, 79 kmh. 558.
- Le record général appartient toujours à Georges Monneret, qui en 1938, sur sa rapide Kœhler Esoffier 1000 cmc., grimpa la côte en 27'' 3/5, soit à la moyenne de 104 kmh. 348.

LES PRINCIPAUX ENGAGES

Dans la si intéressante catégorie des motos 175 cmc. où l'an dernier une lutte sévère s'était déroulée entre les quatre hommes de tête séparés par quelques cinquièmes de seconde, nous retrouvons Bouin (Peugeot) le recordman de la catégorie, vainqueur du Bol d'Or et champion de France, puis Pahin (Automoto), Aagache avec deux rapides Ydral, Mathieu au guidon d'une DS Malterre, Sutra (Puch) et toute l'élite des meilleurs amateurs parisiens, les Tilliet, les Guignabodet, Carteau, et...

En motos 250 cmc., grosse lutte entre Georges Houel (Guzzi), R. Guignabodet, Robbes, Martine, etc. En motos 350 cmc. vont s'affronter Cherrier, champion de France et recordman de la côte sur 350 Velocette, et G. Houel (Velocette), les hommes sont très près les uns des autres et Rossignol (BSA) peut très bien les inquiéter, Guérin Roger sera ainsi dans le lot des rapides, suivi de Rous (AMC Orléanais), Guignabodet G., Charlemagne, etc... En motos 500 cc., grosse coalition de champions avec Drion, Cherrier, Collignon, tous trois champions de France, sur de rapides Norton, suivi de Billotte, Venin, Onde, Grier, etc... En grosses motos 750, Bonnaure, Loyeau, Lemaire, puis en 1000 cmc. Lemaire, Duvivier et vraisemblablement s'il est prêt notre champion Georges Monneret.

En sidecars de 350 à 1.200 cmc., magnifiques exhibitions en perspective de Drion (Norton), Mouglin, Combes, etc...

La journée sera bien remplie. Ainsi, plus de 100 montées de motos et de sidecars s'accompliront de 9 heures à midi, et après le déjeuner, les voitures de course, de sport et de tourisme viendront remplacer les motos et les sidecars dont certains vainqueurs du matin et meilleurs temps exécuteront une troisième tentative, ceci pour l'amélioration des performances.

L'entrée à l'autodrome sera au prix modique de 150 francs, et les portes s'ouvriront dès 8 h. La course aura lieu par n'importe quel temps.

LES BONNES ADRESSES RECOMMANDÉES

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.

<p>PARIS (2°)</p> <p>DYNAMIC - SPORT Motobécane, Guiller, Galletto, Terrot, Jonghi, Monet-Goyon. Crédit 1/3 cpt, solde 12 mois 6, r. St-Augustin - RIC. 75-28</p>	<p>PARIS (14°)</p> <p>MOTO - VANVES - SPORT Ouvert le Dimanche 1 et 3 Boulevard Brune</p>	<p>PARIS (16°)</p> <p>MOTOCONFORT Agent exclusif R. Piel 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45</p>	<p>PARIS (18°)</p> <p>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</p>	<p>MONTROUGE</p> <p>GEORGES MONNERET Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques 106, Avenue Aristide Briand</p>
<p>PARIS (4°)</p> <p>SAINT-PAUL MOTOS Réparations par des spécialistes Tous les Accessoires 1, Rue de Rivoli Métro St-Paul - Arc. 71-46</p>	<p>PARIS (15°)</p> <p>GARREAU Distributeur pour la France Norton - Excelsior - Vincent Indian Pièces détachées 22 r. Robert Lindet. VAU. 07-09</p>	<p>PARIS (17°)</p> <p>LADEVEZE Toutes motos, sidecars, scooters neufs et occasion Crédit, avec l'assurance des réparations pour l'avenir 50, rue Brunel - Eto. 24-66</p>	<p>BOULOGNE - BILLANCOURT</p> <p>MARCEL PERRIN Motobécane, Gnome, Terrot, Jonghi, Monet, Automoto, Scooters Bernardet, etc... 50, Av. Edouard Vaillant</p>	<p>DOUBS</p> <p>PEUGEOT Motos - VéloMOTEURS Nombreux agents dans toute la France Beaulieu - Valentigney (Doubs)</p>
<p>PARIS (10°)</p> <p>MAGENTA MOTOBECANE Agence Motobécane 94, bd Magenta - Nord 65-25</p>	<p>PARIS - MOTO Réparations - Pièces détachées Accessoires Monet-Goyon - Magnat-Debon Gillet-Herstal, etc... 55, rue Brancion - Lec. 93-57</p>	<p>Ets REVIL Tous les accessoires et équipements aux prix les plus bas (voir publicité) Révil, 82, Avenue des Ternes</p>	<p>LEVALLOIS</p> <p>DUBOIS A. Toutes les pièces détachées pour Motobécane, Mobyette, Terrot, etc... 58, Rue Aristide Briand</p>	<p>LYON</p> <p>NEW - MAP une grande marque par ses motos de classe internationale Nombreux agents en France 122-124, Avenue Lacassagne</p>

Le MOTO-CROSS DE SURESNES

Nette supériorité des frères KLYM

Le « pra-pra » du deux temps se fait de nouveau entendre et annonce la seconde manche des 250 cmc. où courent également quelques OSL 250 NSU bricolées. Une de celles-ci fournira d'ailleurs la monture du vainqueur Klym (René). Celui-ci prend la tête au premier tour, suivi d'abord par Perry qui disparaît au quatrième ou cinquième tour, remplacé par le 3. Boyer, à 45" (Klym bouclait le tour en 1'30"). A 20 secondes du 3 on trouve Filliatre sur Dot. Boyer essaiera bien de combler son retard, mais devra s'incliner, le nombre de tours restant à parcourir étant par trop réduit.

donc être deuxième à 200 mètres environ de Klym, et la rencontre se termine par une nette victoire de René Klym, grand vainqueur des 3 manches. Le 2^e au classement général est Boyer, 3^e Filliatre, Meyer sur Guillier est 4^e et le 5^e est Bonnabaud.

Dans la finale des 350 cmc, Melioli essaiera, mais en vain, de prendre le meilleur sur Klym en tête dès le premier tour, les deux pilotes se tiennent à 10 mètres, mais Melioli ne pourra jamais doubler.

Le 10, Martin qui suit immédiatement attaquera même Melioli avant l'arrivée, alors que celui-ci s'est un peu découragé sur la fin et a 200 m. de retard sur Klym.

Dernière course au programme, la finale des 500 cmc. qui devait se révéler fertile en émotion. Lejeune part en force, suivi de Blat qui tiendra deux ou trois tours, puis abandonnera. Batisse prend sa place, suivi de Brocherieux, Deshaie, etc...

Lejeune mène très nettement à 200 mètres devant les 3 suivants immédiats qui « bourrent » désespérément pour combler leur retard.

Un revirement de positions a alors lieu, Lejeune dérape dans la descente après le château d'eau, cale, puis repart enfin, mais le trio Batisse-Brocherieux-Deshaie se trouve relégué à la quatrième place. Un nouveau passage et c'est Deshaie qui mène, suivi de Brocherieux ; Batisse vient ensuite à 150 mètres environ, et Lejeune ferme la marche à 300 mètres, tirant à fond, mais sans le résultat qu'il avait le droit d'escompter. Le premier au classement général est donc Deshaie, 2^e Brocherieux, 3^e Batisse, 4^e Lejeune.

D'une manière générale, cette réunion fut dominée très nettement par les frères Klym en 250 et 350 cmc., et par Lejeune, vainqueur moral des 500 cmc. (1^{ère} et 2^e manches). Néanmoins, il ne faut surtout pas oublier Deshaie qui se révéla dangereux et bénéficie déjà d'une longue expérience dans le domaine du « cross » JUNIOR

A l'inverse du temps qui nous attend généralement sur un circuit de moto-cross, celui qui nous fut proposé lors du moto-cross de Suresnes nous combla.

Un doux soleil fut de la partie et incita certainement la foule profane à se rendre au Parc des Landes.

Dès 14 h. 25 (soit avec 25' de retard seulement) les 250 sont en piste et après le tour de la piste en cendrée incluse dans le parcours, disparaissent dans les taillis. Klym (René) est déjà en tête, talonné par le n° 6 Perry, puis Boyer, Bonnabaud, Meyer sur une 175 cmc. Guillier Sport. Lavanchy et Filliatre sur une 200 Dot à suspension arrière et enfin le 5, Pollet, qui a eu des difficultés au départ.

René Klym mènera la course jusqu'au bout, menacé d'abord par Perry qui aura des ennuis quelques tours avant la fin, s'arrêtera, repartira, mais déjà trop tard, car Boyer a pris sa place et s'y accroche jusqu'au bout.

La course se terminera suivant ces positions.

Dans les 350 cmc. qui partent aussitôt après, l'honneur de la famille Klym est défendu par Robert. Celui-ci, craignant sans doute les remontrances de papa Klym en rentrant chez lui, ne put faire moins que son frère et mène dès le départ, suivi par un Melioli déchainé qui le double à mi-course environ, mais reperd aussitôt son nouveau poste et Klym gardera la tête jusqu'à la fin. Le 10, Martin se maintient à la 3^e place après s'être battu avec Chaumette qui finira 4^e. La bagarre se circonscrit donc entre Klym et Melioli, le premier étant visiblement supérieur au second, mais il faut avouer à sa décharge que le tracé du circuit ne permettait guère de doubler, sauf peut-être dans la ligne avant le stade et le stade lui-même dont le sol était en cendrée.

La première manche des 500 cmc. nous permettait de voir à l'œuvre les Batisse, Brocherieux, Deshaie, etc...

Durant les deux ou trois premiers tours, Batisse, qui a pris le commandement, s'y maintient un moment, mais sera doublé par le n° 20, Lejeune, qui a remonté successivement Daudé et Deshaie. Lejeune prend une nette avance sur Batisse, et mène durant 3 ou 4 tours, mais on annonce peu après son abandon, ainsi que celui du 24, Bonnin. Durant ce temps, la place de 1^{er} est âprement disputée à Batisse qui cédera finalement et se retrouvera en 4^e position. Brocherieux termine donc premier, Deshaie 2^e à 50 mètres et Blat 3^e.

Deuxième manche des 350 cmc. Robert Klym démarre très vite, suivi par l'inévitable Melioli, puis Martin, Drobecq et Chaumette, en un paquet très serré. Au premier tour, Heuqueville est en difficulté dans la montée avant la Croix Rouge. Il cale, puis redescend en roue libre. Il repart enfin, alors que les premiers sont déjà passés une deuxième fois.

Klym passe, suivi de très près par Melioli et Martin à quelques dizaines de mètres. Le reste des concurrents suit à 100 ou 200 mètres. Klym augmente légèrement son avance sur Melioli, suivi toujours par Martin, et la deuxième manche se terminera dans cet ordre.

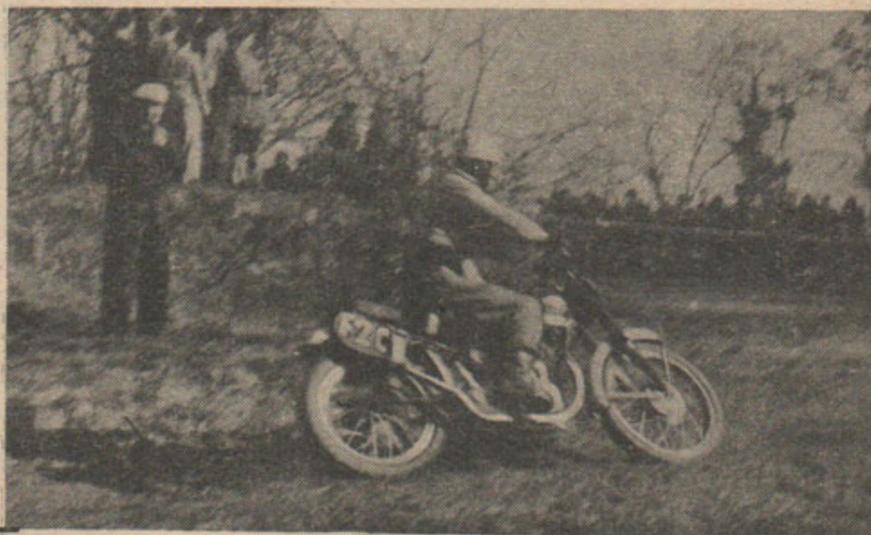
Dernière manche avant les explications finales, la deuxième épreuve des 500 cmc.

Brocherieux chute dès le départ, et se trouvera relégué à la septième place. Il remontera ensuite en cinquième position et finira comme cela.

Lejeune a pris la tête et la gardera jusqu'au bout, accentuant à chaque tour son avance sur Batisse, second, le troisième étant Blat encore une fois, quatrième Deshaie.

Enfin la grande bagarre finale des 250 cmc. Klym part tout de suite, suivi de Filliatre, Boyer, etc... à 100 mètres les uns des autres. Ces positions resteront inchangées durant 7 à 8 tours, puis l'on ne verra plus reparaitre la Dot et celle-ci rentre au paddock, avec un frein arrière défectueux semble-t-il. Boyer se trouve

Ci-dessus, à gauche, Klym, vainqueur des 350 cmc. Ci-contre, à droite, Lejeune, sur Ariel, malchanceux dans la 1^{ère} et la 3^e manche, remporte la 2^e de haute lutte et reste le vainqueur moral de la rencontre.



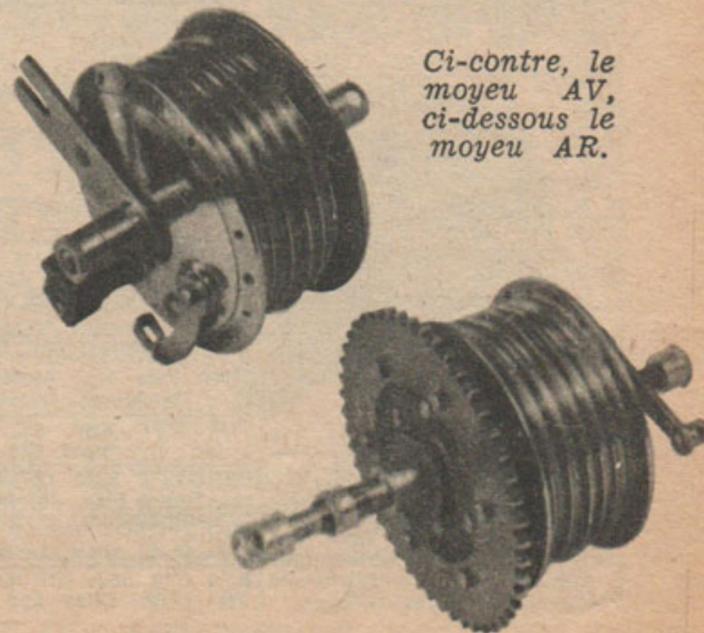
dans les Clubs

■ MOTO-CLUB DE PARIS. — Programme du mois de mars. — 8 mars : Course de côte Lapize, 50 kms. Départ Porte d'Orléans 8 h. 30 et 13 h. 15 mars : Les Gâtines « Bois d'Arcy », 76 kms. par Versailles, St-Cyr, après le pont à droite D 134 jusqu'aux Gâtines, puis chemin forestier à droite. Départ Porte de St-Cloud 13 h. 22 mars : Les Buttes de Rosne, 102 kms, par Pontoise, à la sortie N 15 jusqu'à Marines, puis D 28 pendant 5 kms, enfin à droite VO jusqu'aux Buttes. Départ Porte Champperret 13 h. 29 mars : Carrefour du Tremble (forêt de l'Isle Adam) 55 kms, par St-Denis, Pierrefitte, puis N 1. A la Croix Verte, à gauche D 9. Départ Porte de Chapelle 13 h.

LES MOYEURS-FREINS « SAPERLI »

C'est dans la catégorie des « accessoires indispensables » que nous placerons les moyeux Saperli. Ceux-ci sont, en effet, d'une conception telle qu'on aimerait les voir montés sur toutes les machines françaises qui, malheureusement, dans leur majorité, bénéficient d'un freinage très doux et aussi... très relatif !

Les freins Saperli sont du type à freinage central et munis d'un moyeu à broche, ce qui permet le démontage instantané de la roue. Ils sont réalisés en alliage léger, poli, et existent en deux modèles différents, l'un pour l'avant, l'autre pour l'arrière, ce dernier recevant la couronne de la roue arrière. L'adoption peut s'en faire sur toute machine de série ou même de compétition.



Ci-contre, le moyeu AV, ci-dessous le moyeu AR.

NOS PETITES ANNONCES

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, pour 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'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

MOTOS A VENDRE

V. ou éch. c. voit. 7 cv max. 350 M. Goyon culb. side nf et moteur Terrot 350 av. c. gr. Vis. sam. PEQUIGNOT 19 rue Basly, Gennevilliers.

JONGHI 125 ét. impec. Dumas 77 b. bd de la Marne St Maur

BMW R71 imp. side Précision Allart 133 bd Ménilmontant 11^e

175 MOTOCONFORT 52 c. nve Périn 7 b. r Perche-3^e Tur.8456

DKW 198 or. b. é. méc. b. éq. ac. Clé, 32 r Jeuneurs Paris

500 BSA type AA7 2 cyl. mars 52. Meignin 4 av. Ed. Vaillant Pantin, tél. Nord 19-42.

PEUGEOT 175 11000 k. p. état 120000 fr. CHEVY CEN. 96-71

EXCEPT. Sunbeam spt impec. acces. 310. SINGER 14 rue Saulnier 9^e.

BSA 500 B33 1200 k. 230000. Ruelens 10 r Sauffroy 17^e.

BSA A7 side Précision ét. nf Mazzocchini 3 rue Vercingétorix 14^e SEG. 79-59.

TERROT 350 HCT MD 50 t. b. ét. px 125000. Chauvière 1 r de l'Alliance, St Ouen.

VINCENT Black Shadow Dern. mod. 4000 k. Prévost 61 av. Motte-Picquet SEG. 25-25.

MOTOBEC. 250 lat. tte équip. bon état révisée 50000. BA-JEUX 130 r Chemin Vert 11^e

350 ROYAL ENFIELD px 110. Barcelo, 7 r Lacuée 12^e.

PONEY 2 vit. b. ét. 18000 89 rue Béranger Colombes.

350 TERROT 48 d. empl. 9000 k. Capiou 102 r Ecole, Créteil

ZUNDAPP KS 500 ét. neuf px int. tél. 142 Villeneuve le Roi

BMW 750 b. ét. sac. cuir fl. tw. 220. Lhermite 3 r Marguerite Pinson St-Denis (S.)

PUCH 150 équipée état neuf. px int. Robert 4 imp. Reille

JAWA 350 ét. nf équip. 250000 Hordeaux 4 rue Varenne 7^e. Visible sam. dim. matin.

BSA 500 A7 c. neuve équipée ROY 8 r Antoine Chantlin 14^e

MATCHLESS 350 G3 visibl. ts les jours MAHE 11 rue des Francs Bourgeois Paris 4^e.

M. GOYON 500 cul. av. side-car exc. état. GRISET 32 rue du Landy, Aubervilliers.

100 GILLET éq. 55 19 h. sam. Parmentier 23 r Compans 19^e

BSA 250 culb. mod. 51 4 vit. susp. AR px 190000 fr. Legros 68 r Mademoiselle, Paris 15^e.

DOMINATOR 1951 peu roulé. Visible dim. mat. MOREAU, 10 rue des Ardoines, Vitry.

MOTOB. 175 cul. 51 10000 k. impec. tt équip. 150. BOUCHER 18 rue Robert Fleury 15^e.

JAWA 250 neuve selle bipl. luxe saco 200. LEGRAND M. 16 r Flammarion, Melun (SM)

DKW 350 SB 3 vit. sél. b. ét. px int. Lautier DID. 28-41.

ZUNDAPP 750 type Russie side tracté 160. JACCOMARD 103 r F. Arago, Montreuil (Seine).

TRIUMPH 650 cmc. 6.900 kms. Aleyon AMC 125 cmc. Terrot ETD 125 cmc. TWN 125 12.260 kms.

RAPH 7 r Chevreuil Paris 11^e

JAWA 350 imp. Verrier 3 r C. Tahan P-18^e. WAG. 77-31.

TRIUMPH 650 500 k. modèle expos. Salon 52 px taxe vis. samedi ou écrire, Muler, 103 r. Armand Sylvestre Courbevoie Becon les Bruyères (Seine).

250 TF Puch 9000 k parf. ét. side Steib tte bté non. acc vend ens. ou sép. vis. lundi Ouayoun 10 bd Brune, Paris.

175 AMC Malterre impec. tte équipée 8000 kms. Guillemot, 144 r Charenton Paris 12^e.

TERROT 500 culb. av. side r. sec. 150. b. ét. COCHETEUX 18 av. de l'Opéra, Paris.

BSA M20 500 cc b. état side Précision v. dim. VAUGELADE 19 r Parmentier Vitry s. S.

GUZZI 500 remise à neuf et pièces rechange 140. 28 rue de la Chaumière, Versailles.

NORTON Byffour 6 CV bon ét. Pichon 43 Maronites Paris 20^e

DAX 4 cv culb. batt. pneus et mot. neufs px 110000, 109 r des Carrières, Epinay (Seine).

BSA M20 parf. ét. px int. 45 r des Plantes Paris 14^e.

JAWA 350 pf. état vis. ts jrs BIGGI 29 rue Albert 13^e.

CSE ach. voit. v. 175 Motobéc. imp. tél. h. b. AVR.20-23 P. 96

BMW R 61 état neuf. THIBAUD 11 r D. Lancereaux 8^e

DKW 350 NZ b. ét. éq. 120000 Besson 137 bd de l'Hôpital 13^e

MOTOBECANE 175 culb. 8000 k. état neuf, p.-choc, tan-sad, sac. cuir, stop, 130000. DUMONT 194 r Lafayette Paris.

NOR. 21-37 pr rendez-vous.

PEUGEOT 156 4 vit. t. sad tr. bon état px int. PIAT 7 r Gutenberg, Montrouge.

BSA 250 9000 k. impec. Piat 7 r Gutenberg, Montrouge.

FN 350 lat. mod. 48 cmc nve px int. DUMONT 35 r Coste Versailles, ROQ. 80-42.

BSA 250 4 v. 9000 k. vis. dim. Debouchod 25 r des Gardes 18^e

Terrot 125 ETD éq. b. ét. vis. apr. 19h sam.dim. mat. Favre 1 r David d'Angers Paris 19^e

GUILLET 175 AMC f. tél. accs parfé état px 120. BOULET 36 r Vinaigriers Paris 10^e.

MOTOBEC. 125 lat. t. bon ét. 70000. Roussel 70 av. Dumaine 125 All. 52 f. tél. t. éq. 110. 21 rue Feutrier 18^e ap. 19 h.

TERROT 500 culb. éq. px int. Legrand 37 rue Lequesne Nogent s. Marne (S.) sam. dim.

ZUNDAPP 200 3 cv parfait ét. 85000. Vis. tous les jours sauf dimanche, 8 h. 20 h. 4 et 6 r. Lagille, Paris 18^e.

G. R. Major 350 susp. moyen sél. parf. état tte équip. 100. Motob. 250 R23 b. état 50. Déf. 30-90 de 9 à 18 heures.

Peugeot 150 t. b. ét. sél. acc. 85000. Dressayre For. 32-31.

MONET-GOY. 250 culb. mod. 50 sél. 4 vit. Danhiez 8 rue des Châlets, Neuilly sur Marne

GNOME R4 équipée 98000. Vis. samedi. VALLIN 8 impasse Genouville, Levallois.

BSA 650, 52 état neuf. 9000 kms, 320000 BOUCHER 87 r des Suisses, Nanterre

DKW 350 mod. 41 méc. peint. parf. pns nfs 4 cv. NEVERS 23 rue Ermitage Garches (SO)

B. Arg. 175 Motobéc. Z2C imp. 13000 kms éq. 90000. MILLE 11 r Galdaguès, Drancy, Seine

CONTRAT BSA A7 500 twin à céd. liv. mars Eto. 68-97

PEUGEOT P110 175 4 t. mot. ref. Frémi 40av. Joffre St Maur

175 PEUGEOT 10000 k. Gayraud Inv. 89-60 (hres bureau).

BSA C10 imp. nbx acces. 170. Tél. POR. 13-19 apr. 19 h.

AVANT LA SAISON

Derny tandem f. tél. 65000. Vélocette Peugeot 45 000

125 Motobécane 60000.

125 Peugeot 56 4 vit. 90000

125 Terrot culb. 4 vit. 100000

175 Terrot culb. f. t. 125.000

175 AMC sus. ar. f. t. 140000

250 BSA culb. 190000.

350 Monet 4 vit. sél. 100000

350 Terrot 4 vit. imp. 130000.

ET 70 AUTRES MACHINES.

UNIQUE A PARIS

350 Douglas flat-twin.

500 BSA B33.

500 BSA A7 Star Twin.

500 Triumph twin.

500 Royal-Enfield twin.

650 Golden Flash twin.

600 Zundapp side impec.

VOITURES

Simca-5 berline bon état. Rosengart c int. 4 pl. aérodyn 202 cond. int. 4 places.

Simca-6 cabriolet décapot. Renault 4 cv c. int. 4 places. Dyna 3 cv c int. 4 places.

2 CV Citroën fourgonnette. 203 Berline décapot. 4 places. Citroën 11 B à roder.

Vend ou échange ctre moto. Versement comptant à volonté le solde 6-9-12 mois. - Demandez la liste complète contre 50 frs timbre - DELAIRE 4 imp Galté. Dan. 55-43

GNOME RHONE R4 excell. ét. TAI. 59-75 (hres bureaux).

SID. lég. 32 kgs mod. noir et bleu ent. nf. FOURGEAUD 9 r C. Desmoulins Cachan (2^e ét.)

ETD 51, 80. FEYSEGUT, 5, Voie Mozart, Vitry sur Seine.

SCOOTER Bernardet 250 août 52, 1500 k. nbx acc. px int. ROGER 5 imp. des Prêtres.

ZUNDAPP 196 cc bon état, 34 av. Aimé, Villemonble (Seine)

NEW-MAP 500 lat. sél. parf. état 90000. Crédit. Girard 270 rue St Honoré Paris 1^{er}.

MOTO Guiller 175 cc. moteur AMC parfait état. Tél. Mlle VASSEAU, Anj. 28-10.

500 Terrot RGAS 7000 k. cse ach. voit. P. Lacour, Presles SO

PUCH 250 3 cv 1950 170000. Crédit poss. Fouilloud 37 rue de la Capsulerie, Bagnolet.

SIDE Précision bip. cap. impec. GIL 18 imp. St Sébastien Paris 11^e jusq. 18 heures.

DOMINATOR 51 splend. c. nve px int. LEVACHER 24 bd Ledru Rollin, Moulins (Allier).

CENTRAL AUTO

vous offre 40 voitures de tous les prix, toutes puissances, toutes carross. Crédit sans formal. Enlèv. imméd. Reprise 4 r. Buffault 9^e, PRO. 61-31.

DOMINATOR 7000 k dble selle impec. 165 r de Vaugirard 15^e

500 culb. sél. p. 4 v. mot. Jap t. l. j. ap. 19h. H. de Rango 44 r des Longs Prés, Billancourt

500 NORTON Manx prête pour la côte Lapize. Triumph 500 twin parf. ét. 350 Velocette KSS, 500 Terrot RGST c. nve BSA 350 B31, Velocette 350 Mac, Cherrier P. 21 bd Henri Sellier, Suresnes LON. 16-29.

HOREX 350 impec. tte équip. 11000 k. 240000 fr. PRADET, Ric. 86-81, 30 r Cavendish P.

VELOCETTES Peugeot 125 et 175 cmc. 1952 comme nfs 25000 comptant et traites. ATLANTIC 129 bd Jean Jaurès, Clichy (Seine).

T 100, 51 imp. 8000 k. SIMON 3 rue Dutilloy, Asnières.

500 ARIEL 4 sél. 120. R. Velom 47 r Deguingand Levallois

175 M.G. pist. plat équip. imp. 75000. ROY 9 rue de la Mutualité, Courbevoie (Seine).

MOTOB. 125 lat. mod D45 S 51 etn. revis. tél. GOB. 79-47

500 BSA M20. Desbordes 18 r Dupont de l'Eure après 19 h.

500 TERROT dernier modèle très peu roulé, remorque mono roue très belle occas. 3, rue Diaz, Boulogne (Seine).

NORTON 7 cv sélec 4 v. tractée bon état. J. HEUZE 19 bis Chp Fleury, Gisors (Eure).

500 BSA M20. GUEDON 10 rue Lakanal, Paris 15^e.

DKW 350 NZ 9000 k. ttes éq. Catusse L. 69 r Danrémont-18^e

BSA 350 B31S chrom. de 51 tan-sad sac. pneu nf 20000 k. DRUBAY 55 Q. Point du Jour Billancourt ap. 20h sam. t.l.j.

V. ou éch. Norton 16H ctre cyl. inf. Fla. 06-09 (8 à 18 h.)

PEUGEOT 176 TC4 neuve. Thierry 6 r L. Bonin, Orly (S)

GEORGES CARDON metteur au point toutes verticales twins et ACT, 11 r Rodier 9^e.

BMW R12 av. sid Ber. fais rep Zenki 8 pas. Four à Chauv19^e

GN. RH. 750 culb. type X ét. nf sél. rem. Fulgur. Lorquet 325 r de Belleville à partir de 19 h. Mén. 78-99 (7 à 18 h.)

URGENT Dollar 250 cul. b. ét. 45. MARC 34 r St-Lambert15^e

JAWA 250, 1951 état neuf. RIW 37 rue St Lazare, 9^e.

CAUSE ach. appart. vds splend. 250 BMW dern. mod. p. roulé tt éq. p. 2 pers. au pl. offr. 20 r Entrepreneurs 15^e Hôtel

BMW 250 parf. état 19000 k. MEN. 78-18, LEC. 96-77.

GUILLET 150 culb. téles. t. équipée 85. DUPRE Bat. 62-10

DS MALTERRE 2 cv équipée 111 fg Poissonnière px int

Peugeot 3 cv t. b. ét. Ponelle 153 av. Parmentier 10^e à 20 h

INDIAN 500 t. b. état 130000 Acces. TRONCHON 163 rue de Bagnolet Paris 20^e.

V. SUNBEAM S8 51 cause util. insu! tr. peu roulé. acces. div. 320. LENOAC 144 r. Tombe Issoire, Paris 14^e

Velocette 350 méc. imp. Photo-pub. 134 fg Poissonnière 10^e

650 GOLDEN Flash BSA 1952

650 Triumph état neuf 1951.

600 BMW R66 état garanti.

250 Puch et BSA 1952.

HURNI 38 rue Saussure 17^e.

PEUGEOT 350, 80000. BRISS 3 rue A. Auger, Montrouge.

ZUNDAPP 200 ens. parf 125000 Poussier 54 r Fessart 14^e.

PEUGEOT 175 T4, 51 belle 95. Leclerc 56 r Marx Dormoy 18^e

20 A 25 % RABAIS SUR MOTOS NEUVES 1952

soldées avec garant. 6 mois, marques divers. Crédi. 12 mois 43 av. Leclerc Billancourt. 214 fg St Denis Paris NOR. 43-92

V. Peugeot 175 176 TC4 4500 k. PERRIN 13 r Scipion, Paris 5^e CEN 99-72 et 73.

PEUGEOT 175 très bon état, nbx acces. Tél. TAI. 81-33.

SIDE Terrot 350 culb. Rouca 25 rue P. Lafargue, Puteaux

500 MOTOB. culb. b. ét. 80000 sam dim. Chaefer 5r Annam20^e

AJS 52, 350 ty. 16M susp. arr. 9000 k. c. nve. PERNELET 33 rue Robespierre, Montreuil.

VEND ou éch. contre voiture Terrot 500 side Bernardet. François 13 r Thierry, Antony

PEUGEOT 125 T 55 GL c. nf 85. RICARD Chemin de la Vallée, Châteauroux (Indre).

PUCH 125 tt éq. t. sad px 125 Ecr. Mommayou 26 rue Yves Toudic 10^e.

BSA B33 av. ss side Précis. nbx acc. piéc. rec. Dan 68-16

MONET GOYON 200 état neuf 207 rue R. Losserant Paris.

URG. R. Enfield 500 culb. bon ét. px int. WEBERT 79 r du Rocher 16^e (hres repas).

NORTON 16H side Bern. pns nfs imp. Kern 25 r Bisson 20^e

GN.RH. 350 Major imp Agnan 75 r. Romainville Noisy le Sec

DERNY tand. et solo 75. Magison 134 bd V. Hugo Clichy

BMW R6 Précis. Lux. tte éq. imp. Banier 26 r J. Kellner17^e

500 TRIUMPH speed twin 200 Bertrand 29 rue Montibœufs, Paris 20^e (Vis. samedi)

500 NORTON 16H bon état. RENE 42 r Championnet 18^e.

CREDIT REPRISE ECHANGE 100 motos en état ou à rév. NSU 250, 500 DKW 2, 4, 5 CV. Triumph 250. Zundapp 200. Victor Gnome ts types Terrot 4 et 5 cv sél. Harley 750. Indian 500 et 1200. Peugeot 350. René Gillet 750 et 1000. Motobécane sup C. Monet 4 et 5 cv, etc. ALAZARD 47 bis av. de Clichy Paris 17^e (fond de la cour à côté cinéma)

SCOOTER Bernardet 125 8500 kms exc. état px int. MIRAT 6 bis av. du Rocher, St Maur

BSA M20 500 cc 1953 0 k. s ar Gaillou 10 Moreau Paris 12^e

BSA 250 F. t. C11 culb. pn. nf acces. méc. parf. ét. Marthe A. 9 r Pasteur Nogent s. Marne.

TERROT 350 f. t. p. choc s. & r side roue sus. t. b. ét. Lefaure 15 Villa Chambon, Courbevoie

ZUNDAPP K500 b. ét. Servais 3 r Armand Gauthier 18^e.

FN 250 culb. 9000 k. tte éq. NERON 67 Servan VOL. 46-60

DKW 350 NZ parfait état. BERGER 11 rue Labie 17^e.

PART. v. Gilera 500 type Saturno, R. Enfield spt 500 type M. BAROZZI, ALE. 29-16.

GOLDEN FLASH nve 340. av. acc. cse mal. vis. 10à14h. Giltay 62 r Julien Lacroix, Paris

TWN BDG 250 1951 f. tél. 180. ODE. 33-52 sauf dim. et lundi

GOLDEN Flash 3500 k. Bertoux 14 r Marie Stuart, 2^e.

BERNARDET 125 exc. état ac. sam 15h. à 18h. dim. 9h. à 12 h. Goudard 53 av. Versailles16^e

BMW R25 1951 comme neuve équipem. complet DOR. 72-77.

PUCH 125 parf. ét. à roder RICOZZI Sauveur 13 imp. Voie des Roses, Choisy le Roi.

V. Morgan carr. spéc. parf. ét. 3 vit. mar ar. 100000. Lisio 30 r de Merlan Noisy le Sec (S.).

175 AUTOMOTO CHL moteur AMC excel. état. CARTER 35 rue des Bourets, Suresnes.

PUCH 125 b. état 110. tél. Flach Klé 77-20 (9à18 h.).

PUCH 125 SL 2 carb. tr. b. ét. 1950 Vis. ts les jours, 31 rue Victor Basch, Vincennes, px 125. Voir M. Bonardel.

DKW 500 NZ bicy. ent. ori. side Simard roue susp. tr. beau Chaleil 28 r Périer, Montrouge

TRIUMPH T100 1950 peu roulé 5500 k. Grau, St Thibery (Hér.)

SUNBEAM S8 fin 51, 7000 k. ét. nf imp. FIGURAU 8 rue d'Hébecour, Malakoff (Seine).

BSA A7 500 sup. ent. éq. Vodne Dau. 45-55 sam. Ent. 30-67.

ROYAL ENFIELD 350 lat. 4 v. sélect. 100000. FRISON 93 rue R. Rolland, Les Lilas.

TERROT 500 culb. fche télesc. sus. ar. état neuf. RIGLET, 29, rue des Bruyères, Asnières (Seine). Téléph. BAL. 26-52 (heures bureau).

BSA 500 A7 s. bipl. 6000 k. c. nve. MEZMARIE 1 rue de la Juiverie, Corbeil (SO).

CUCCILO b. ét. susp. av. ar Bouricat, Rloupéroux (Isère).

ZUNDAPP KS 600 side Sim. excel. état, cse achat voiture J. GAUTHIER, Anet (E-L.).

BSA 250 CL 11 6-52 12000 éq. Guy Morel NOR. 59-44 h. b.

VESPA encore en rodage, access. 115000. Reprendr. Mobylette télescop. même ét. GALLOIS, 22 Sq. Alboni 16e.

MOTOBEC. 125 culb. ts acces 14000 k. px 115. GOB. 26-14.

BSA 500 B33 imp. équ. Lengllet 14 rue Romainville soir 19 h. ou Lon 22-35.

BSA 500 A7 twin impec. 14000 kms., tan-sad. CASAGRANDE «Bord» Doyet (Allier).

EPAVE mot. boit. cad. f. pièces dét. ttes marq. LOUBET 16 rue des Potiers, Toulouse

ARIEL 500, 7000 kms 260.000 Puch 250 comme neuve 170.000 Monet-G. 250 culb. 4 v. 110.000 Motobéc. 175 peu roul. 120.000. Terrot 125 culb. ét. nf 100.000 Motobécane D45 impec. 65.000 Grand choix de motos Harley parfait état à partir de 170.000 Nombreux sidecars occasion Simard, Précision, Impérial, HB à partir de 50000 fr. MOTO DANTON 14 r Danton Levallois

SOLDE EN 10 MOIS

Zundapp KS 600 av. 70 cpt. DKW 350 cc NZ av. 60 cpt. BMW R12 750 av. 55000 cpt. Harley Dav. 750 av. 95 cpt. BSA 500 culbuteur avec 50. Indian 500 cmc. 2 cyl. av. 60. Indian 1200 sidecar avec 90. Gnome AX 2, sidecar av. 40. Gillet H. 500 compét. av. 40. Terrot 350 cc 1952 av. 50. Monet Goyon 350, 1951 av. 50. Peugeot 175, 1951 avec 40. Plus. sidecars depuis 35.000 fr. et 30 motos et vélomot. av. 25.

Voit. éch. ctre motos

6 CV Fiat roadster 1000 miles 3 CV DKW roadster 1949. 4 CV Rosengart cpé LR4 N2 8 CV Ren. Mona 4 C.I. AUDEGEAN 10 r Apennins-17e

125 R4 Gn. Rhône parf. état t. sad bat. avert. Thavard 24 r Pasteur Mantes-Gassicourt.

125 R. GILLET 51 impeccable 75000 FATOUX, OBS. 20-46.

INDIAN 500 cmc. prix intérés. LARRIBE 60 r Cambronne 15e

RAVAT 125 sélect. bon état prix intéressant. 64 rue Kléber, Levallois (Seine).

MOTOS, vélomoteurs, scooters, d'occasions. Crédit VOLTAIRE MOTO 132 bis bd Voltaire 11e

Guiller 175 AMC f. tél. susp. ar. cpteur klax. tan-sad 130. garantie crédit. RIC 75-28

SUNBEAM S8 10000 k. impec. Berthelage 23 r Simart 18e.

PART. vd Vespa très bon état 85. BARBA SUP. 49-70.

CEDE BSA A7 ou Star Twin livr. avril Arrhes vers. 25. Vacherot 5 rue Couche 14e.

ECHANGES

BON accordéon c. moto. Mauge 30 r du Pet. Noyer, Aulnay s/B

350 culb. Autom. c. Mobylette dim. apr. midi. Berrard 42 av. Div. Leclerc Châtillon s/Bag.

V. ou éch. tour paral. contre scooter ou Puch 150, LENZI, 65 bis bd Emile Zola, Aulnay sous Bois (SO) (Ecrire).

VOITURES A VENDRE

ROSENGART RL2 démont. bs px. Falinski 31 r Tiquetonne 2e

AMILCAR c. int. 1938 rap. ét. nf gar. 220. Repr. moto Leclerc 83 bis r. Phil de Girard 18e

DISP. voit. ttes marq. Repr. motos réc. R. Loyer, Per. 74-20 17 r des Bateliers, Clichy.

201 PEUGEOT reprise vélomot. et crédit. MAURICE 129 bd J. Jaurès, Clichy (Seine).

ON DESIRE ACHETER

SEUL FAURIE 8 av. de St-Ouen Paris 18e achète et paie immédiatement toutes motos.

ACHAT au compt. ou dépôt vente de tous vélomot. motos et scooters d'occasions. SELECTION MOTO, 100, bd Magenta 10e, Métro Gare du Nord.

ACH. Motobéc. type B1V2 f. of. Vervliet 8 r de la Pompe 16e

ACHAT compt. toutes motos réc. Hurni 38 r Saussure 17e

DIVERS

TRI Vallée état gén. imp. 90. 68 rue Dulong Paris 17e.

Leçons de conversation Franç. Angl. All. Russe par dame expérimentée. Odé. 65-02 (matin)

MOTEURS AMC nrs 125 et 175 cc 3 vit. pr cyclecars ou motos Prix avantageux très intérés. LEFRANC 54 r Etienne Dolet Cachan, ALE. 34-41.

FONDS DE COMMERCE

FDS cyc. mot. scoot. pn. 18e b pl. Force tél. Outil Mar.92-22



ETS MOTTAZ

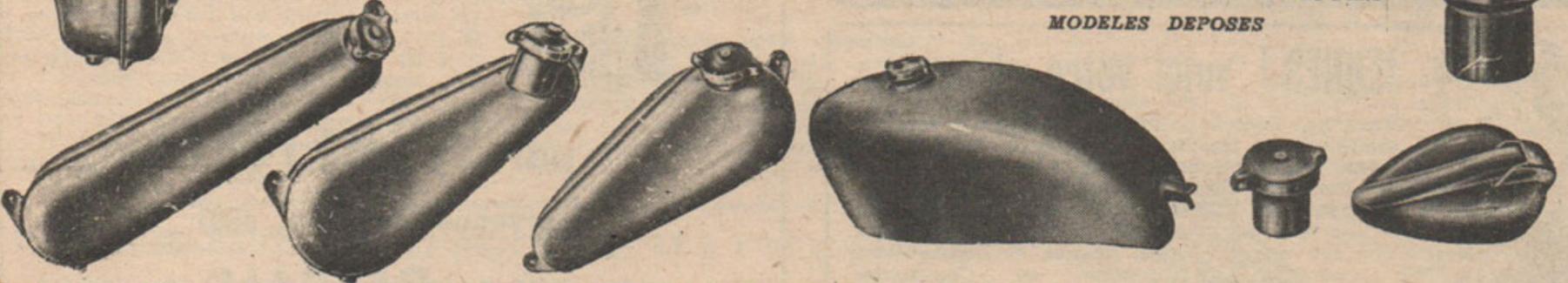
307 à 311 rue de la Garenne
NANTERRE (Seine) - MAL. 29-77



LE SPECIALISTE DES RESERVOIRS ET ACCESSOIRES
POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS ET MOTOS

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES

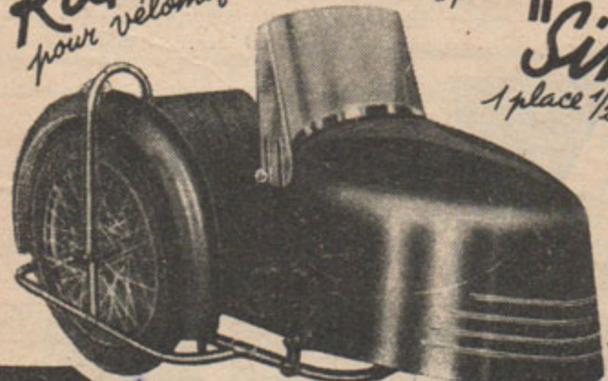


La nouvelle gamme des sidecars Pufflier

"Rafale"
pour vélomoteur

"Sirocco"
1 place pour moto

"Simour"
1 place 1/2 en tandem



DOCUMENTATION GRATUITE

31 cours
Emile Zola
Lyon-Villeurbanne

CYCLES - MOTOS

ARTICLES DE SPORTS

M. CAMUS

Recordman du Bol d'Or 1950 en catégorie 175
Champion de France 1951-52 en 250 cmc.

46, av. Gal-Galliéni - JOINVILLE-le-PONT (Seine)
— Tél. : GRA. 43-23 —

Agent :

B.S.A. - SUNBEAM - D.S. MALTERRE
MOTOBECANE - Scooter MOTOBECANE
MAGNAT-DEBON - MONET-GOYON - JONGHI
RADIOR - N.S.U. et la MOBYLETTE
EQUIPEMENT — MISE AU POINT
MACHINES DISPONIBLES
AGENT REGIONAL DES CYCLES CARRARA



AVANT APRÈS

RENOVATION DES CADRES

et RESERVOIRS MOTOS

Travail rapide et soigné

Raymond BONNOT

174, rue de Romainville
MONTREUIL (Seine)

Expedition gare Vincennes - Fontenay - AVR. 41-55

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

ASSUREZ-VOUS

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
AUX MEILLEURS PRIX

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry, PARIS-2e - (GUT. : 73-32)

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance

IMPERFORABLE AUX CHOCS



Vente en gros :

Ets GENO 6, Faubourg Saint-Honoré
PARIS-8e — ANJ. 12-38

HILLS

COMME POUR LES VOITURES...

... HILLS lance ses numéros pour Motos.
Plastique blanc souple. Fixation rapide.



HILLS - 36, Rue de l'Avenir - CLICHY (Seine) Tél. : PEReire 54-27

PLAQUE
MALY
R. 850

et jour

STOP

nuit

EXIGEZ MALY CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

AVEC LE CONTACTEUR
MALY
R. 856

SUPER SENSIBLE

HUTCHINSON

MONTARGIS - BRUXELLES - MONTARGIS

A ETE REALISE

en 17 h. 1'

avec

UN SCOOTER



par **VIAENE**

(Moyenne : 49 kmh. 360)

sur **PNEUS**

HUTCHINSON

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^e

DYNAMIC-SPORT
6, rue St-Augustin (2^e)
RIC. 75-28 - M^o Bourse

CREDIT 1/3 comptant et 13 mois
COMPTANT : cond. spéciales

MOTOBECANE
125, 175 cc., Scooter 4 temps
GUILLER (AMC)
125, 175, 250 et Scooter
GALLETTO-GUZZI
TERROT
125, 250, 350, 500 et Scooter
MONET-GOYON
125 et 200 cc. Shooting Star
JONGHI : 125 et 250 cc.
LAMBRETTA
REPRISE TOUTE MACHINE
Station-Service AMC
rép. cre 30 fr. en timbre

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

*Les Ets
Grazzini offrent, par
leur grande expérience
la meilleure garantie.*

NOUVELLE
ADRESSE
5-7 RUE
NEUVE POPINCOURT
TÉL. : ROQ 17-03

61^e ANNEE
DEPREZ
CREDIT
187, rue A. Silvestre
COURBEVOIE
Tél. : DEF. 07-01 et 02

MOTOBECANE
MOBYLETTES et
PUCH (disponibles)
GNOME-RHONE
MAGNAT-DEBON
RENE GILLET
MONET-GOYON
PEUGEOT
Réparations
Pièces détachées

HARLEY - DAVIDSON
Agence Officielle : 14, bd Sault - PARIS-12^e
DOR. 49-42

— Stock pièces détachées —
Echange Standard Complet
REALESAGES — EMBELLAGES

REPARATIONS REVISIONS

DRESCHMOTOR Toutes 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

ESSAI JONGHI

(Suite de la page 166)

Au sommet de chaque fourreau un bouchon fileté fait butée de ressort.

Pour empêcher l'ensemble de descendre, un contre-ressort maintenu vers le bas par une rondelle en acier a été disposé, et amortit les coups de raquette, tout en contrariant les périodes d'oscillation du gros ressort.

Aucun amortisseur n'est prévu, et le frottement du piston-guide semble suffire à freiner les rebondissements.

A priori deux raisons font douter de la supériorité de la fourche à roue tirée, du moins au point de vue utilisation.

La première a trait à l'usure des pièces de cette fourche (remarque valable pour la fourche à roue poussée). Lorsque l'on compare en effet la largeur des portées d'axes d'une fourche à parallélogramme, et les portées d'une fourche à biellettes inférieures, on s'aperçoit que dans le dernier cas, la réduction de largeur des portées d'axes est de l'ordre de 90 % !

En effet, les huit bagues bronze d'une parallélogramme « normalement constituée » sont tout bonnement remplacées dans le cas présent par deux bagues de même métal, et de 15 mm chacune de largeur !

Les graisseurs en bout d'axe devront par conséquent être très fréquemment en rapport avec la pompe à graisse, et il n'est pas prouvé que leur usure en soit très retardée par cette précaution. Le remplacement de ces bagues ne doit pas être une opération trop onéreuse, mais une largeur plus généreuse eut été certainement plus favorablement accueillie.

MONTARGIS-BRUXELLES ET RETOUR EN 17 h 1' SUR SCOOTER

Le sociétaire du Moto-Club Montargois, Georges Viaene, vient de se mettre une nouvelle fois en vedette en couvrant les 840 kms de Montargis-Bruxelles-Montargis sur son scooter muni de pneus Hutchinson à la remarquable moyenne — compte tenu des conditions atmosphériques — de 49 kms 360.

Il faisait froid samedi à minuit lorsque le randonneur quittait la Venise du Gâtinais — en présence d'une cinquantaine de personnes, parmi lesquelles M. Dieraert, chronométrateur officiel — pour la capitale de la Belgique.

Il atteignait Paris à 1 h. 50, poursuivait sa route avec assurance. Il était pointé à Senlis (152 kms) à 2 h. 45, par MM. Maury, Prugnot et Charleton, qui l'accompagnaient dans sa tentative en 4 CV. A partir de cet endroit, un vent violent, soufflant de face, n'entamait pas le capital volonté du pilote.

La seconde raison qui fait suspecter la fourche à roue tirée de solution peu souhaitable provient du fait que lors d'un freinage important, tout le poids de la machine et du passager se portent sur la roue avant, et par conséquent enfonce la fourche. Or il se trouve que la patte d'ancrage du flasque de frein est prise sur la biellette, ou sur l'axe de celle-ci, comme sur le Jonghi (ce qui revient au même). Au moment du freinage, la réaction de la patte d'ancrage fera que la fourche s'enfoncera encore plus.

Pour éviter que l'addition des deux forces d'enfoncement de la fourche ne fasse talonner celle-ci, un ressort durcissant très vite est nécessaire. Ce ressort limite par conséquent le débattement lors des chocs ordinaires reçus en roulant.

Avec la pratique, on s'aperçoit que si l'on est surpris par un défaut quelconque de la chaussée (nid de poule, pavé, etc...), et qu'il soit nécessaire de freiner, il faudra le faire jusqu'au contact de l'obstacle, et au moment où le choc se produit il faut relâcher le frein avant. Le ressort se détend (libéré de la réaction de la patte d'ancrage) et le talonnement peut être évité.

Cet inconvénient est totalement éliminé sur la roue poussée, où au contraire les deux forces se contrarient. Il est d'ailleurs significatif de constater le nombre croissant de machines avec des fourches à roues poussées.

Pour terminer cette description de la Jonghi E, nous citerons son poids en ordre de marche : 63 kgs. Ce qui est remarquable à notre époque de blocs-moteurs énormes et de 125 voulant se donner l'allure de « grosses motos ».

J. H.

GRAZZINI

(Suite de la page 167)

son dispositif de serrage et de rattrapage de jeu. Cette pièce support de fourche oscillante est un raccord en fonte malléable à braser sur le tube dit « tube de selle ».

Espérons que cette nouvelle orientation, d'une maison très spécialisée, fournira enfin à nos grands constructeurs l'occasion de sortir de leurs classiques suspensions coulissantes, pour essayer de se mettre au même niveau (du moins sur le chapitre de la suspension arrière) que la production étrangère.

Deux arguments de poids nous incitent à penser qu'il en sera ainsi : d'abord les difficultés techniques de conception et de réalisation leur seront épargnées (ce qui compte beaucoup) et ensuite le prix modéré de ces éléments saura peut-être les décider.

Mais on ne compte pas s'arrêter sur ce succès... futur, et Grazzini, à l'instar des grands couturiers, crée lui-même ses modèles et c'est autour de sa planche à dessin couverte des plans d'une fourche télé pour 250 cmc., que nous avons pris congé, en souhaitant ensemble la sortie en série de moteurs français de cette cylindrée.

J. H.

FILTRE A AIR

Grazzini est connu pour ses fourches télescopiques et suspensions AR. Mais depuis peu il déploie son activité dans un autre domaine (toujours motocycliste) : celui de l'importation, et c'est ainsi qu'il vient de s'assurer la concession des filtres à air allemands Knecht. Ces filtres, dont la gamme s'étend depuis les 98 cc. jusqu'aux 600 cc., sont montés par une grande partie des constructeurs allemands (B.M.W. Zundapp, Ardie, etc...) et souhaitons, pour terminer, qu'un régime d'importation adouci nous permette de faire plus ample connaissance avec ce nouvel accessoire.

LE SIEGE ARRIERE LEDA N° 305

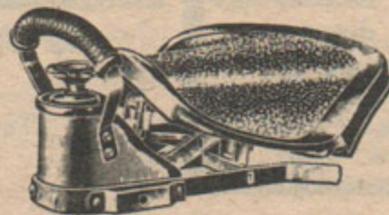
Construit par les Ets Ledanois et Cie (fabricants des selles Leda), sous licence exclusive d'un brevet français, ce siège présente l'avantage principal de conserver une inclinaison constante lorsque sa suspension absorbe les chocs des mauvaises routes.

Le passager, ne basculant pas en arrière, éprouve une sensation de sécurité absolue, d'autant plus qu'au retour le fameux « coup de raquette » se trouve supprimé grâce au système de levier avec biellettes de compensation.

Le réglage suivant le poids, très efficace, peut s'opérer en marche en vissant ou dévissant un petit volant placé sur le dessus, sous la poignée, et que le dos du pilote ne risque pas de heurter douloureusement.

Ce siège Leda se fait, soit avec fond souple à ressorts (dessus plastique), soit avec fond caoutchouc double, noir ou marron.

Ces modèles existent aussi en vert avec montage spécial pour Vespa.



Position normale



Position enfoncée



Robert PIËL

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

VENTE A CREDIT

MOTOBÉCANE



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la **Mobylette**

LIVRAISON IMMEDIATE



UTILITAIRE & TOURISME

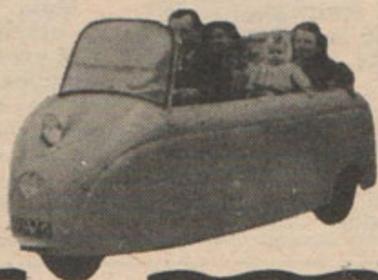
125 CMC. SANS PERMIS
C.U. 200 KGS OU 3 PLACES

EN 175 CMC. AVEC PERMIS
MOTEUR A.M.C. 3 VIT.
Spécial pour 3 roues

POUR DOCUMENTATION
ILLUSTREE
joindre timbres

P. POINARD

CONSTRUCTEUR
54, RUE ETIENNE-DOLET
CACHAN (Seine) ALE. 34-41



PANTIN SCOOTER

173, rue de Paris, 173, PANTIN

ST-DENIS SCOOTER

40, rue Gabriel Péri, St-DENIS

Vespa

LIVRAISON IMMEDIATE

— CREDIT 15 MOIS —

Pièces détachées - Accessoires - Réparations



MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38, rue du Château-d'Eau
PARIS-10^e Tél. : NORD 08-09

TOUS vêtements de cuir :
MOTO - AUTOMOBILE
SPORT - VILLE

Exigez la marque

CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande

POSSESSEURS DE MOTOS DKW

pour l'entretien de vos machines
consultez les

AGENTS OFFICIELS

Pour RT et NZ :

Jean DI VOZZO

116, Bd Serurier, 116
PARIS-19^e

Pour SB et KS :

Georges PERSIN

92, av. de Rigny, 92
à BRY-S-MARNE (S.)
Tél. : 272 à Bry

Main-d'œuvre spécialisée

Pièces détach. d'orig. D.K.W. pour tous modèles



Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

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

CRUPDA

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

83 D K W 83

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})

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



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter
n° 16, la maison n'a pas de succursale.

Plus de mains crispées!

GANTS de SPORT
G.M.F.T.

ARTICULATION ELASTIQUE

Principal dépositaire à PARIS :
Ets REVIL — 82, Avenue des Ternes



La vraie Botte "Motard"

en veau huilé garanti imperméable, nuance
fauve naturel, doublure chèvre. Vente directe
par fabricant spécialiste (prix d'usine) : haut.
36 cm, semelle cuir, 7.550. Haut. 27 cm, 6.200.
Suppl. semelle crêpe 450 fr. Ecrire pointure
habituelle, semelle, modèle désirés. Envoi
contre remboursement. Possibilité échange.
M.-G. PETIT

10, rue Legrand, Longjumeau (S.-et-O.)

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE — ECHANGE — REPARATIONS

Représentant de toutes marques Françaises
et des motos JAWA. OGAR (Station-Service)

11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15^e)
Métro : Porte de Versailles

Tél. : LEC. 80-62

AMAC

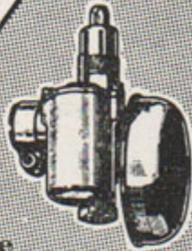
LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

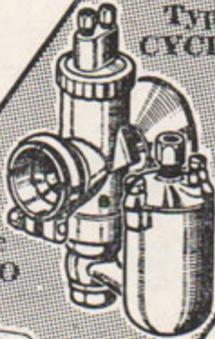
pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

et tous
moteurs
auxiliaires

Type
VELOMOTEUR



Type
CYCLOMOTEUR



Type
MOTO



Autres
spécialités
AMAC :

POIGNEES
TOURNANTES

Robinet
d'essence

Transmissions

Coffret pièces de re-
change pour Motoristes

Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes
machines

Manettes et leviers séparés

Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC

21, r. Collange - LEVALLOIS - PER. 06-02

GUIDON
nouvelle
poignée
tournante

SOYEZ OPTIMISTES !..

AVEC NOTRE NOUVELLE METHODE DE
CREDIT VOUS AUREZ VOTRE MACHINE
POUR LES VACANCES.

Faites des versements jusqu'au TIERS:
LIVRAISON

Après le solde en 12 MOIS.

Scooter TERROT 20.000 seulement pour la
livraison.

125 cmc. 4 t. TERROT 25.000 seulement pour
la livraison.

NE CHERCHEZ PLUS, ALLEZ A :

Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville — PARIS-18^e
Métro Château-Rouge MON. 96-37

QUE DES GRANDES MARQUES :

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

Scoters : TERROT - GUILLER - LAMBRETTA

ACCESSOIRES — SERVICE APRES VENTE
DEPOT VENTE CREDIT

Renseignements et catalogues contre 40 fr. timbres.

VOTRE BIBLIOTHEQUE

OUVRAGES TECHNIQUES

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE. Mise au point, réparation, entretien de toutes motos. éd 1953 - 500 fr. (poste 545 fr.)

MANUEL DU 2 TEMPS Motos - Scooters - Velomoteurs : 485 fr. (poste 535 fr.)

L'ART DE CONDUIRE. Tourisme et compétitions, pour motos-sidecars, velomoteurs, cyclomoteurs : 430 fr. (poste 475 fr.)

LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE. L'ouvrage technique et pratique le plus complet et le plus luxueux sur les cyclomoteurs, velomoteurs, motos, scooters, sidecars. 380 p. : 750 fr. (poste recom. 850)

LA TRACTION AVANT (9-11-15) : 480 fr. (poste 530 fr.)

LA 4 CV RENAULT. Technique - Pratique - Entretien - Réglage - Réparation. Impression et couv. 2 coul. Edition Standard : 530 fr. (poste 575 fr.). - Edition Luxe : 590 fr. (poste 650 fr.)

MANUELS D'ENTRETIEN

Toute la technique, pratique, entretien, dépannage, démontage des machines ci-après. Couverture cartonnée

TERROT et MAGNAT-DEBON 125 cmc Type ETD et M 4 TD : 400 fr. - Franco 445 fr.

MOBYLETTE : 410 fr. (poste 455 fr.)

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.) : 300 fr. (poste 345 fr.)

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 à soupapes en tête) : 460 fr. (poste 510 fr.)

PEUGEOT P 55 - 56 - 155 - 156 et 176 : 475 fr. - Franco 520 fr.

LA VESPA : 525 fr. (par poste 580 fr.)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 65x100. Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr - Pour 2 tableaux 100 fr. et 20 fr. par tableau supplémentaire.

PEUGEOT P 55 : 450 francs.

125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C. : 500 francs.

TERROT 500 RGST : 500 francs.

125 TERROT E.T.D. : 500 francs.

LIGHT 125 : 1.000 francs

Le Moteur VELOSOLEX : 350 francs.

4 CV RENAULT : 300 francs.

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 francs.

Bloc-Moteur YDRAL 125 : 450 francs.

DIVERS

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE. Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes adresses : 60 fr. (poste 80)

UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION. Fixation des revues par agrafes spéciales. Couverture élégante. Dos et coins pégamoïd. - Prix 350 fr. Par poste 425 fr

Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement

EDITE PAR « MOTO-REVUE » - 12, RUE DE CLERY, PARIS-2^e

C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37

Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement.

1928 ————— 1953



Rémi DANVIGNES

Directeur - Gérant

6, Bd Richard-Lenoir

— PARIS - 11^e —

TÉL. : ROquette 29-28

LES MEILLEURS

MOTOS et

SCOOTERS

et ACCESSOIRES

*Pourquoi nous avons toujours beaucoup de clients !
Parce que nous vendons moins cher !*

VOUS DEVIENDREZ

NOTRE CLIENT

PARCE QUE :

Nous avons une Exposition et un choix unique.

Nous assurons la pièce détachée des marques représentées.

Nous assurons la garantie et les réparations au meilleur prix.

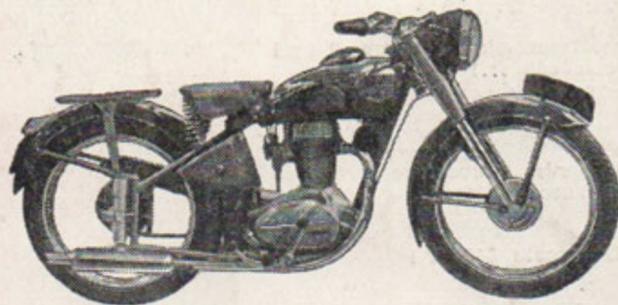
Nous nous occupons de nos clients de notre mieux.

Nous avons un **SERVICE - CREDIT** livrable sous 48 heures.

FAITES-NOUS CONFIANCE COMMANDEZ de SUITE N'ATTENDEZ PAS

250 A M C — 250 Terrot — 350 Motobécane — 2 cv - 3 cv - 5 cv GUZZI

HOREX - ARDIE



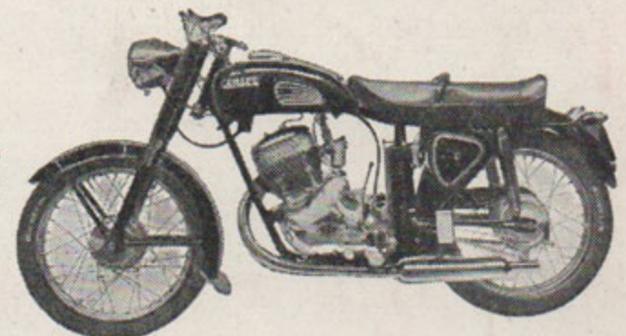
125 et 175 cmc. MOTOBECANE

LIVRAISON RAPIDE

DEPOT BRET-OIL

Tous les modèles disponibles
de suite, de la MOBYLETTE
au SCOOTER

MOTOBÉCANE



250 GULLER AMC 4 vit.

TOUTES REPARATIONS

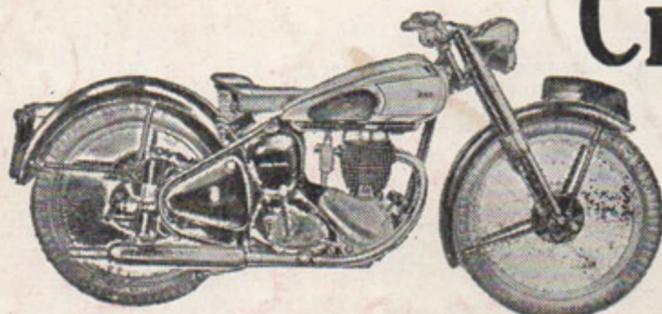
DEPOT CARBOHYD

Crédit

10.000 francs à la commande
1/3 du total à la livraison.
Solde de 6 à 12 MOIS
45 fr. timbres pour réponse

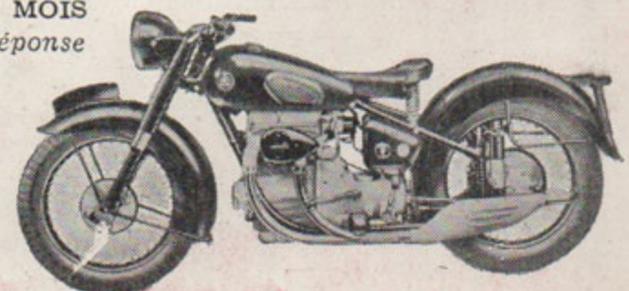
AGENCE OFFICIELLE

BSA



250 cmc. C.11 - L.

Pièces détachées d'origine — Réparations



SUNBEAM 500 cmc.