

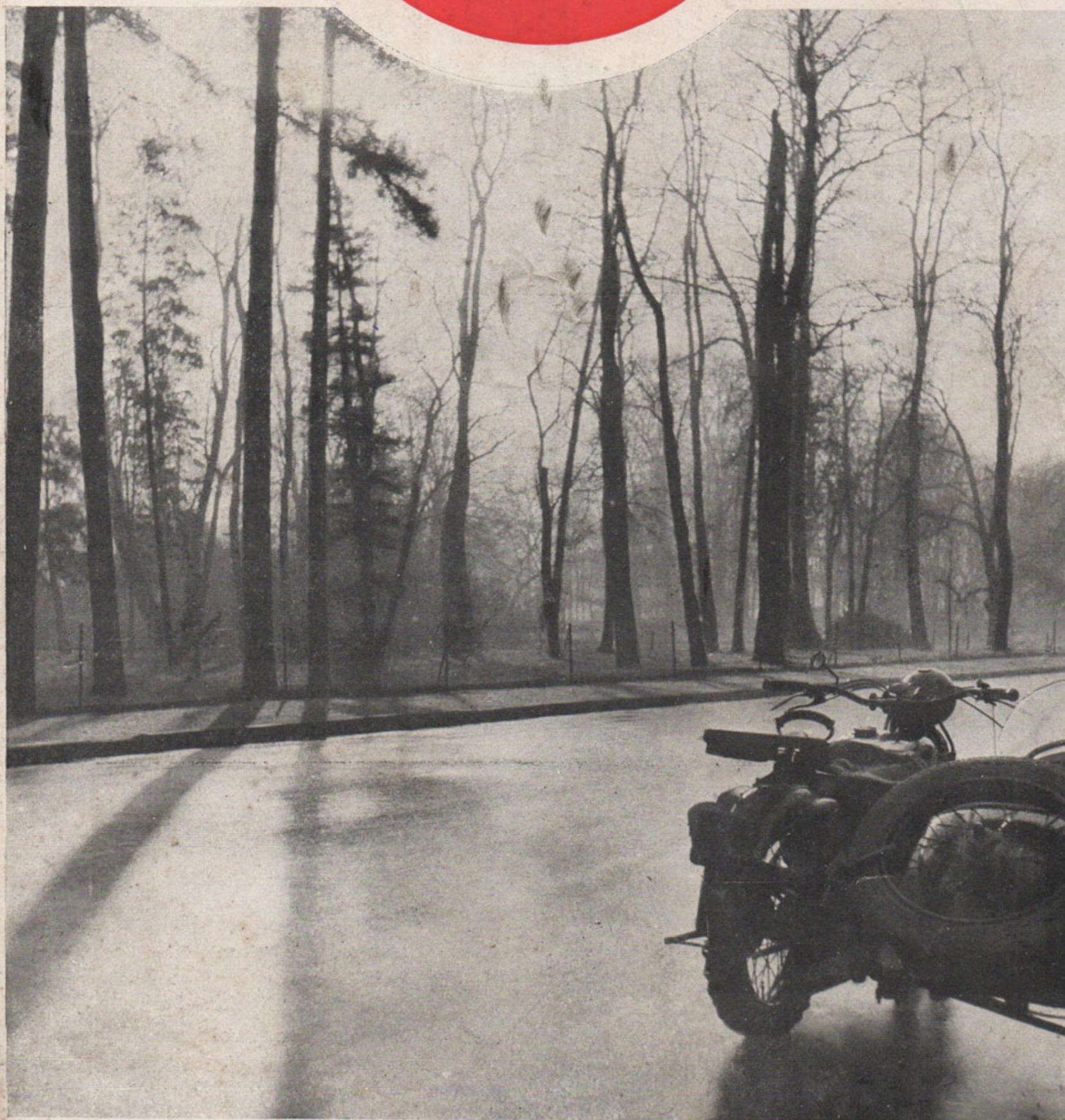
1^{re} ANNÉE - N° 1
JUILLET 1947

REVUE
MENSUELLE

LE NUMÉRO
20 FR\$

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS

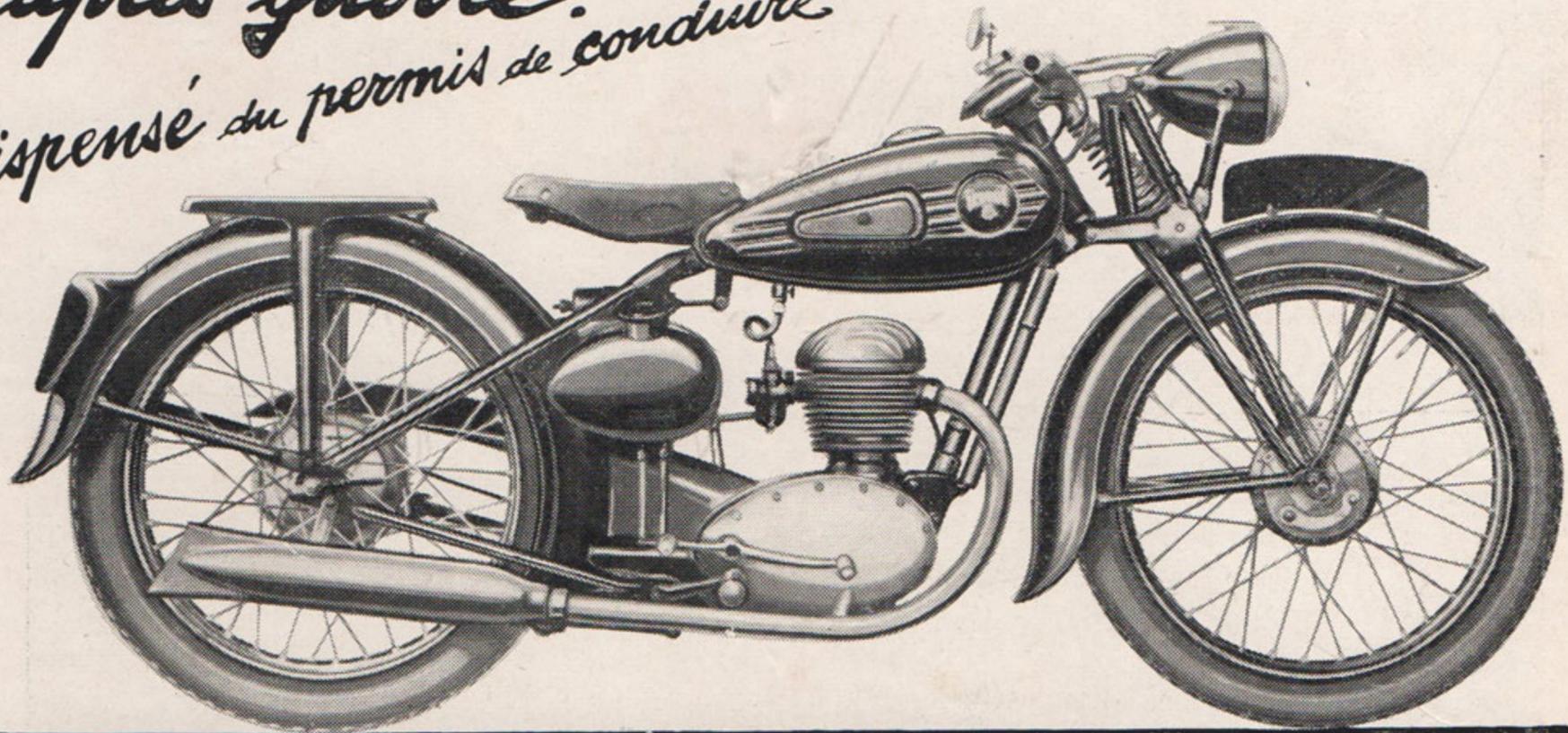


*Sous le signe:
de l'Économie
du Rendement
de la Technique*

er
TERRROT

Sort en grande série le :
PREMIER VÉHICULE FRANÇAIS MODERNE
d'après guerre.

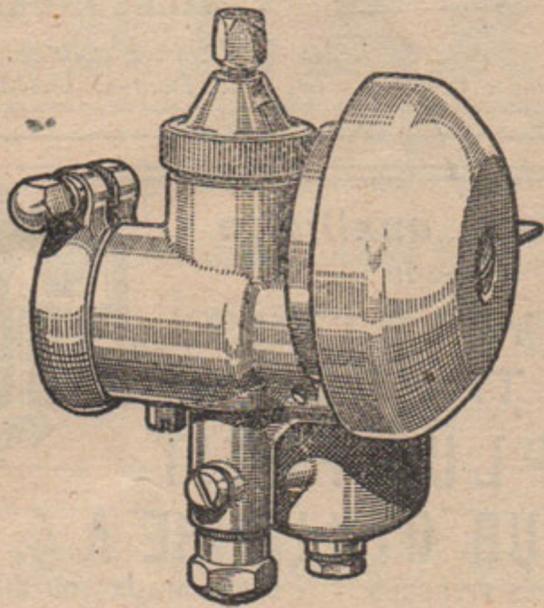
dispensé du permis de conduire



LA MOTORETTE 125 cm³ Type EP. 1 ch.

EST CARACTÉRISÉE ESSENTIELLEMENT PAR :

- Bloc-moteur 4^T culbuteurs avec soupapes totalement encloses et graissées par circulation d'huile.
- Culasse en alliage léger avec sièges rapportés. — Cylindre en alliage léger avec chemise fonte spéciale.
- Graissage à circulation à huile et carter sec par pompe double à engrenages
- Allumage par volant magnétique avec commande d'avance réglable.
- Boîte 4 vitesses, commande par sélecteur avec point mort verrouillé.
- Roue AR à broche démontable instantanément. — Moyeux alu frettés acier. — Freins de 130^{m/m}.
- Selle réglable à grand débattement. — Fourche avec amortisseurs réglables.
- Eclairage par volant magnétique. — Compteur incorporé dans le phare.



Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE
PUISSANCE

AMAC

ÉCONOMIE
D'ESSENCE

40, rue de Villiers
LEVALLOIS

CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS



SAINT-ÉTIENNE

MONNET-GOYON

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

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

MOTOROX. — 34 cm³. Centré sur le pédalier - Utilisable avec dérailleur Adaptable sur toutes bicyclettes normales.

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

MOTOS. — De réputation mondiale - 350 cm³ latérale ou culbutée avec suspension arrière - Moyeu à broche - Boîte à sélecteur 4 vitesses.

Et ses appareils motorisés utilitaires

TRIPORTEURS. — Transportant le double de son poids.

VÉLOCIMANES. — A manivelles et changement de vitesses.

PROPULSEURS NAUTIQUES. — A avance réglable.

ÉTS REVIL

82, avenue des Ternes, PARIS (17°). ETO. 15-53
Seuls spécialistes pour tous accessoires
et équipements
MOTOS - CYCLES - AUTOS

AH!
SI **REYDEL**

pouvait fabriquer ses
BONNES SELLES SOUPLES
à suspension Sandow !...

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

LE VELOMOTEUR DE DEMAIN

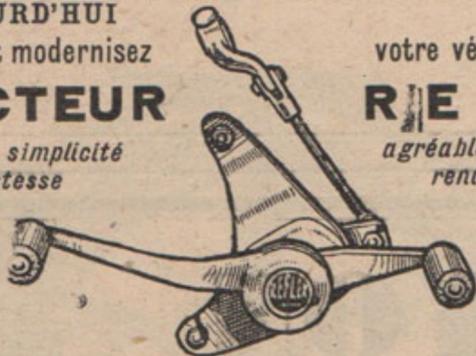
sera livré avec changement de vitesses au pied

DES AUJOURD'HUI
Complétez et modernisez

SELECTEUR

sécurité - simplicité
robustesse

SIMPLE
BRANCHE
RÉGLABLE



vosre vélomoteur avec le

R I E F L E X

agréable - indé réglable
rendement accru

DOUBLE
BRANCHE
RÉGLABLE

SUR VELOMOTEUR TERROT — MONET-GOYON
MOTOBECANE — PEUGEOT — VILLIERS

Fa br. et vente en gros : VAGNER, 5, rue J.-B.-Morlot, DIJON



**STÉ CENTRALE
DE,
PIÈCES MOTO**

44, Rue de la Condamine - PARIS (17°)

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL

PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES
RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et GADRES
CARTERS de BOITES et de MOTEURS

ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES
EMBIELLAGES — REALESAGES

RÉPARATIONS DE DYNAMOS - MAGNÉTOS et VOLANTS MAGNÉTIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et Vélomoteurs

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

MODERNISEZ VOS MOTOS, en les faisant
TRANSFORMER avec le DISPOSITIF
de suspension arrière **GRAZZINI**

16, rue du Marché Popincourt - (PARIS (XI°)
Roq. 17-03

Agences : TERROT, MOTOBECANE
MONET-GOYON, M. R.



L. SIMARD

Le sidecar sans concurrence

12, rue Antonin-Primat
VILLEURBANNE (Rh.)

Agents dans toute la France

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

Groupe auxiliaire
pour

**BICYCLETTES
ET TANDEMS**



**LE PLUS PETIT
MOTEUR UTILITAIRE A 4 TEMPS**

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

VITESSE : 35 kilomètres à l'heure

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL : S. F. M. P. D.
23, Rue de Bagnole - PARIS (20°) - Tél. : ROQ. 63-78

LICENCE FRANÇAISE

D.K.W. AUTO UNION

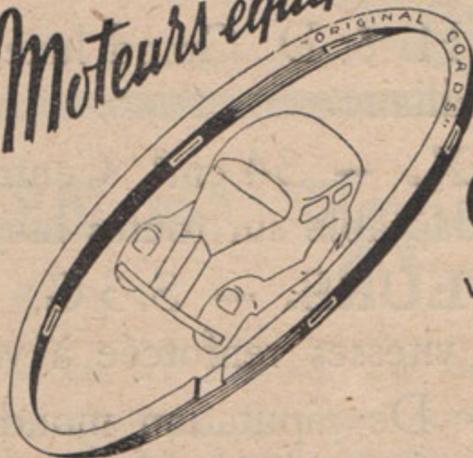
83 STATION SERVICE 83
Avenue de la Grande-Armée

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

PARIS (XVI°)

VENTE et ACHAT

Moteurs équipés avec



CORDS

SEGMENTS MULTIPLES
EN ACIER SUÉDOIS

Economie
en Essence et
huile assurée

VOTRE GARAGISTE RÉNOVERA
TOUS MOTEURS AVEC

CORDS

VENDUS EN BOITE D'ORIGINE
CHEZ SON GROSSISTE

CORDS MARQUE DE RENOMMÉE MONDIALE
7, RUE DES ACACIAS, PARIS. 17° T.É.L. GAL. 92-19

MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques

**MOTOBECANE TERROT
VÉLOCETTE**

Toujours prêt à vous satisfaire

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

SIDE-CARS
BERNARDET FRÈRES

22 RECORDS DU MONDE

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

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

VENTE - LIBRE

— ALÉsia 24-20 et 24-21 —

**ATELIERS DE MÉCANIQUE
DU CENTRE**

Société Anonyme au Capital de 18.000.000 de francs
9, RUE AGRIPPA-D'AUBIGNE, 9

Tél. : 46-20 et 46-21 - CLERMONT-FERRAND (P.-de-D.)

FABRICATION DE MOTEURS « MONOBLOCS »
125 CM³ 4 TEMPS A CULBUTEURS - 4 VITESSES
ET SELECTEUR AU PIED

De nombreux brevets couvrent nos moteurs dont les
hautes qualités techniques en font une des plus
belles réalisations actuelles.

Une machine qui fait honneur à la technique
et à la production française

VÉLOMOTEUR SPÉCIAL RENFORCÉ

G. I. M. A.

LICENCE PAUL JOSUE

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

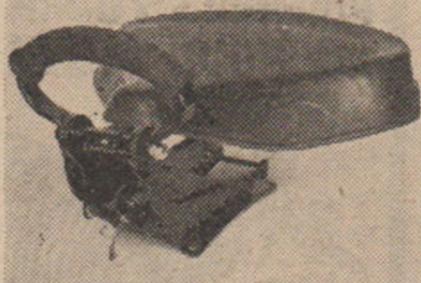
DIRECTION AUTO-STABLE

CADRE INDÉFORMABLE

Groupement Industriel, Métallurgique et Automobile
24, av. Pasteur, Chamalières, (Clermont-Ferrand) (Puy-de-Dôme)

SIÈGES ARRIÈRE
MERAT

Breveté France et Étranger



Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

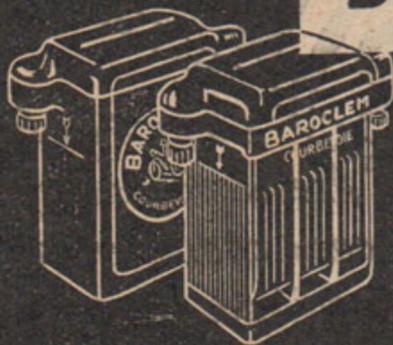
É^{TS} Charles MOCHET

68, Rue Roque de Fillol

PUTEAUX (SEINE)

“ LE VÉLOCAR ”

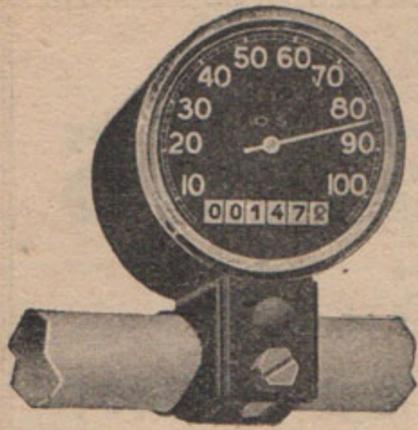
BAROCLEM
MOTO



la Batterie de Qualité



USINES A COURBEVOIE (SEINE)



COMPTEURS O. S.

pour
MOTOS
VÉLOMOTEURS
BICYCLETTES, etc...

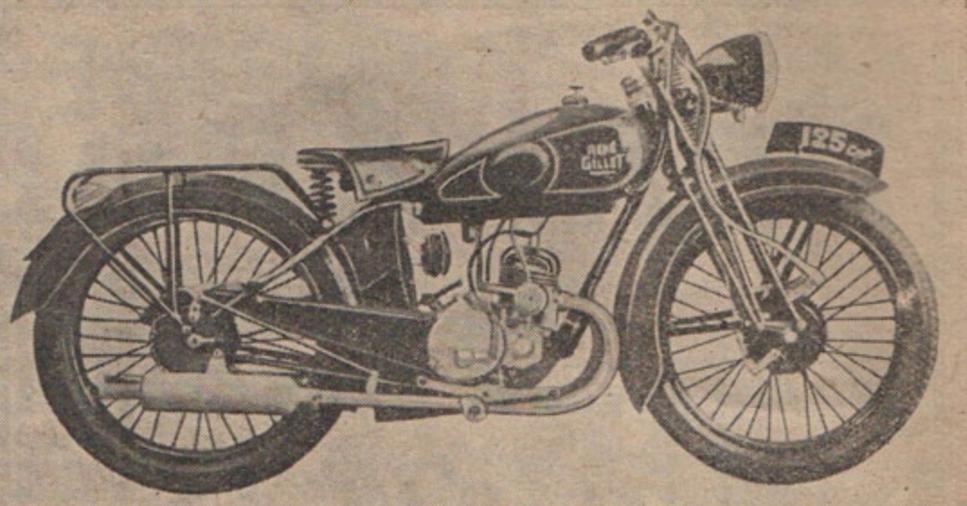
O. S. 12, Avenue de Madrid - NEUILLY-SUR-SEINE

SILENCIEUX WILMAN

1^{er} Prix au dernier concours du T. C. F.



3, Rue d'Épreux - COURBEVOIE - Seine



René GILLET

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

Vélocycleurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

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

NOVI

Equipements Electriques

pour

Vélos - Vélocycleurs - Motos

MAGNÉTOS D'ALLUMAGE

VOLANTS MAGNÉTIQUES

COMBINÉS

ALTERNATEURS

DYNAMOS

12 à 16, Chemins des Vignes - PANTIN

Tél. : NORD 66-71

POIGNÉES TOURNANTES POUR MOTOS



ROLEO

ROLLET.C^{1E}
64, RUE DE LA FOLIE MERICOURT, PARIS XI^e
R.C. SEINE: 176.270 - TÉL. ROQ. 60-42

PUB. G. SWEERTS

VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES

Echanges standard des
embellages réalésages
Bielles et
manetons

MOTO-PIECE

EXIGEZ
LA
MARQUE

87, RUE EDOUARD VAILLANT LEVALLOIS
Cages à galets
Axes et cônes de moyeux
Pignons de chaîne et roues AR
Pignons de boîtes de vitesses etc.

DEMANDEZ LA LISTE DES STOCKISTES RÉGIONAUX

TEL.
PER 2056

Pour les affaires

Pour le tourisme

LE VELOMOTEUR

Alcyon

vous donnera entière satisfaction

Tous les services Tous les avantages
d'une motocyclette

Pas de permis de conduire
Pas de limite d'âge
Livraison rapide

AGENCES :

F. E. B.

81, Av. de la Grande-Armée
PARIS - 16^e

T. E. B.

31, Avenue de la République
PARIS - 11^e

REPRÉSENTANTS PARTOUT

Le tube souple
adopté par toutes
les marques

TUBOTOM

T
U
B
O
T
O
M

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

VELMOTO

6, RUE DE LUNÉVILLE - PARIS (19^e)

TOUS LES ACCESSOIRES { MOTOS
VELOMOTEURS
VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

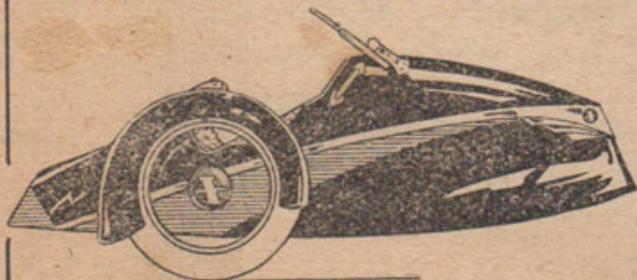
Le Sidecar de l'élite

“ IMPÉRIAL ”

L'élite des Sidecars

confirme en course la supériorité de sa fabrication

En 1947, PREMIÈRES PLACES aux Grands Prix de :



AVIGNON
MONT-BRÉ (Suisse)
METTET (Belgique)
TARARE
LYON
MEILLEURS TEMPS
Toutes Catégories

Ets MARMONNIER, 21 bis, Rue Martin-Combret - VILLEURBANNE - V. 73-21

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XVII^e

Magneto France

L'EQUIPEMENT
ELECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VELOMOTEURS, MOTOS

DERNY

CYCLES & TANDEMS A MOTEUR

49, Avenue de Saint-Mandé, PARIS (12^e) - DID. 23-06

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES BREVETS ROUSSEY

S. A. R. L. AU CAPITAL DE 1.700.000 FRANCS

33, boulevard du Parc, NEULLY (Seine)
Téléphone MAILLOT 92-61

Construit et vend le moteur auxiliaire
P.-P. ROUSSEY

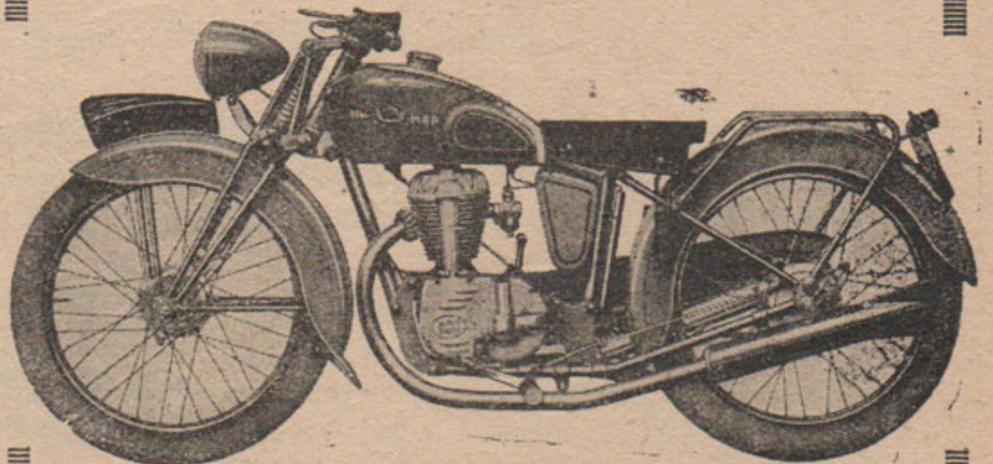
Adaptable sur tous vélos et tandems

La Motocyclette
de Grand Luxe

NEW-MAP

Pas de surprises

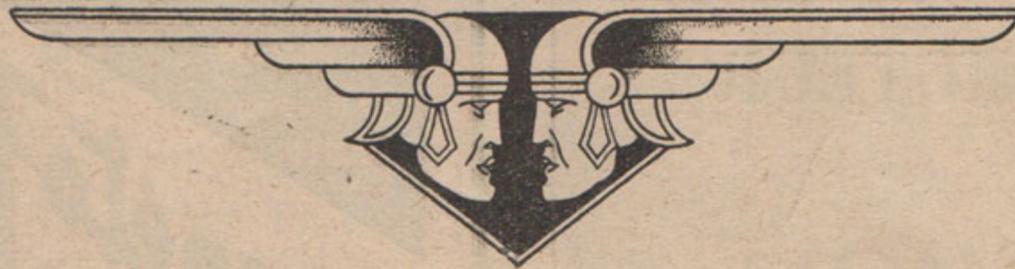
DEPUIS 5 ANNÉES DÉJÀ...!
plusieurs milliers de vélomoteurs New Map
roulent équipés d'un moteur 4 temps à
culbuteurs



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

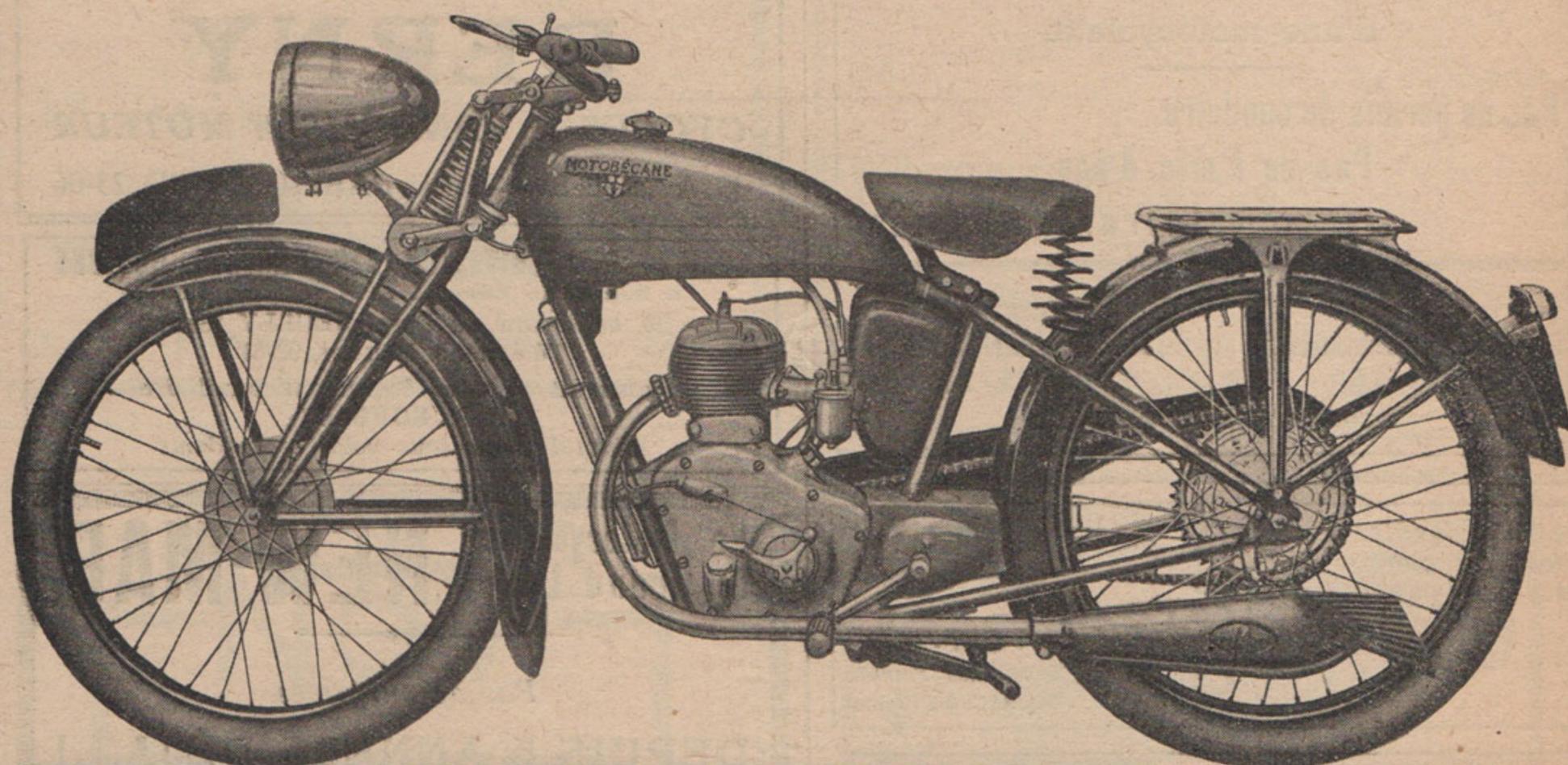
Prix et prospectus sur demande à
Motocyclettes NEW MAP
124, avenue Lacassagne - LYON

MOTOBÉCANE



VÉLOMOTEUR 125 ^{cm³}

≡ BLOC-MOTEUR 4 TEMPS ≡



MODÈLE " STANDARD LATÉRALES "

TYPE D.45 - A

Graissage [intégral par circulation intérieure automatique

PRIX

31.500

FRANCS

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

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

REVUE
MENSUELLE

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR :
ROBERT L'AJEUNESSE

DIRECTEUR :
Max ENDERS

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

Il y a une vocation motocycliste

Je dédie ce premier chapitre d'une œuvre de longue haleine à la mémoire de mon père ; artiste sincère et indépendant, il m'a appris l'incalculable valeur de l'indépendance et de la sincérité.

L'une et l'autre orienteront cette revue.

Je le dédie aussi avec ferveur à la mémoire de tous ceux qui ont illustré les annales du Motocyclisme français ; les précurseurs, les pionniers, les animateurs.

Avant que ne s'ouvrent ces pages, je voudrais que notre hommage aille vers eux et vers ceux qui, à leur côté, coureurs prestigieux ou mécanos obscurs, sont tombés en pleine lutte à la poursuite du progrès.

Max ENDERS

C'est une faculté de l'homme évolué que de pouvoir se passionner pour quelque chose, c'est un don qu'il faut cultiver.

Combien nombreux, dans le monde motocycliste, sont ceux qui sans faiblesse ont rempli un rôle ingrat, parfois dangereux, souvent obscur et ont poursuivi leur route en dépit des déboires et des obstacles, avec conviction, foi et persévérance, jusqu'au succès final.

Il ne faut pas que leur exemple soit vain : nous sommes quelques-uns - et quand je dis quelques-uns, je suis plus que modeste - nous sommes quelques-uns qui, après avoir désiré, espéré, cherché un moyen d'expression, de diffusion et de discussion franc, loyal, sincère, et ne l'ayant pas trouvé, avons décidé de nous exprimer par nous-mêmes.

A force de volonté, le vœu s'est réalisé et "MOTOCYCLES" prend son essor sans grands mots ni programme redondant, mais pour :

Une action continue, fervente, un désir de bien servir.

Il y a une vocation Motocycliste : elle nous anime tous ; nous aimons nos motos, nous connaissons leurs qualités et leurs défauts ; nous apprécions les unes et voudrions voir s'atténuer les autres, sachant que l'idéal n'est pas de ce monde.

Nous ouvrons donc ces pages, non pas aux compliments immérités ou aux reproches injustifiés, mais pour que s'y exposent et se confrontent toutes opinions autorisées, pour que s'y expriment toutes idées raisonnables, pour que s'y développent tous sujets d'intérêt général et que toutes suggestions valables puissent s'y formuler avec chance d'être retenues.

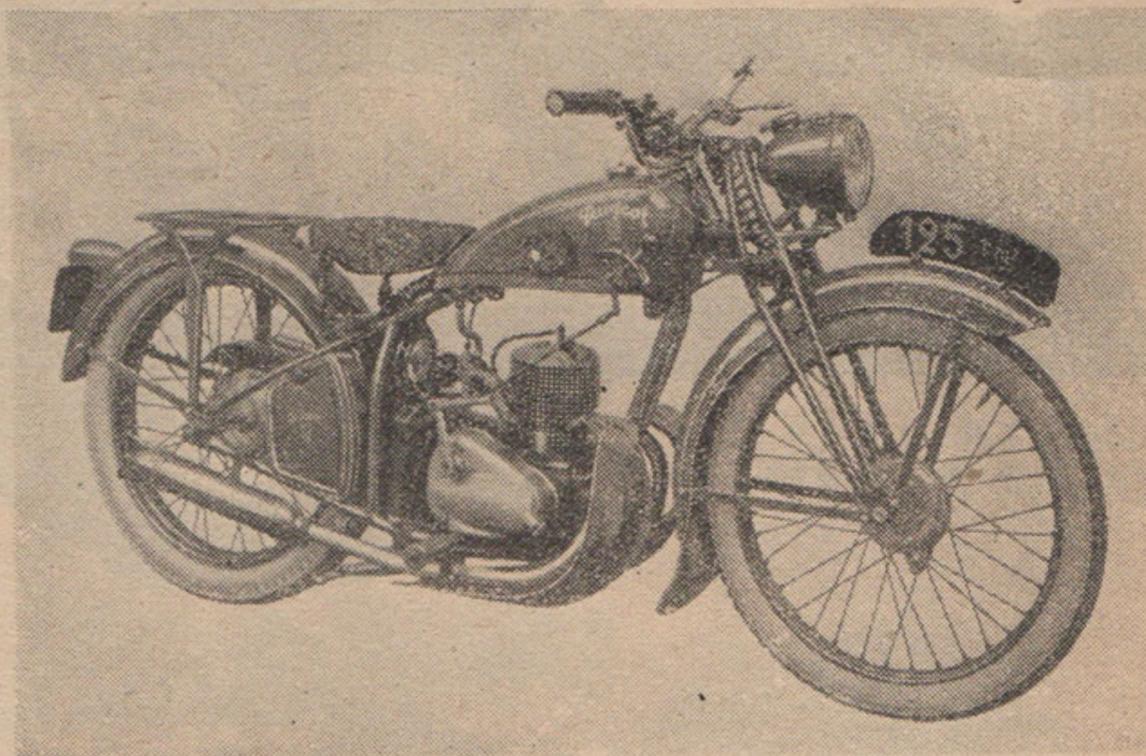
Bannies seront les polémiques, les stériles batailles de mots, au profit d'articles rédigés par des techniciens éprouvés, d'études et d'enquêtes fortement charpentées et de toute la gamme des rubriques attrayantes ou instructives à la mesure de votre savoir et de vos goûts.

Mais il ne suffit pas de promettre, il faut tenir... nous allons nous y employer.

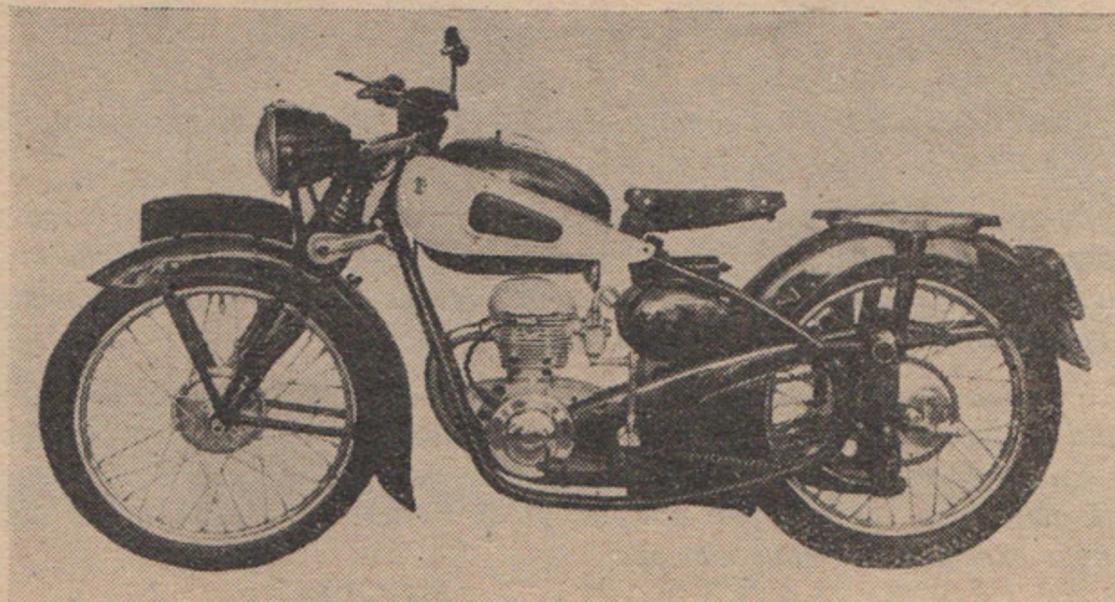
LA MOTO FRANÇAISE

P OUR connaître la grande diffusion, l'automobile a dû concentrer ses moyens sur des formules bien définies, où entretien, performances et prix de revient font l'objet d'un dosage des plus délicats, la ligne et la mode aggravant le tout. Cependant les voitures de grande série se suivent étrangement dans un pays donné. Chaque pays producteur a son école, fidèle reflet de son économie et de ses goûts.

De même, depuis que la moto s'est industrialisée, les tendances se précisent et nous allons essayer de les analyser suivant un point de vue schématique mais ressenti par chacun.



Le 125 Peugeot deux temps bloc moteur



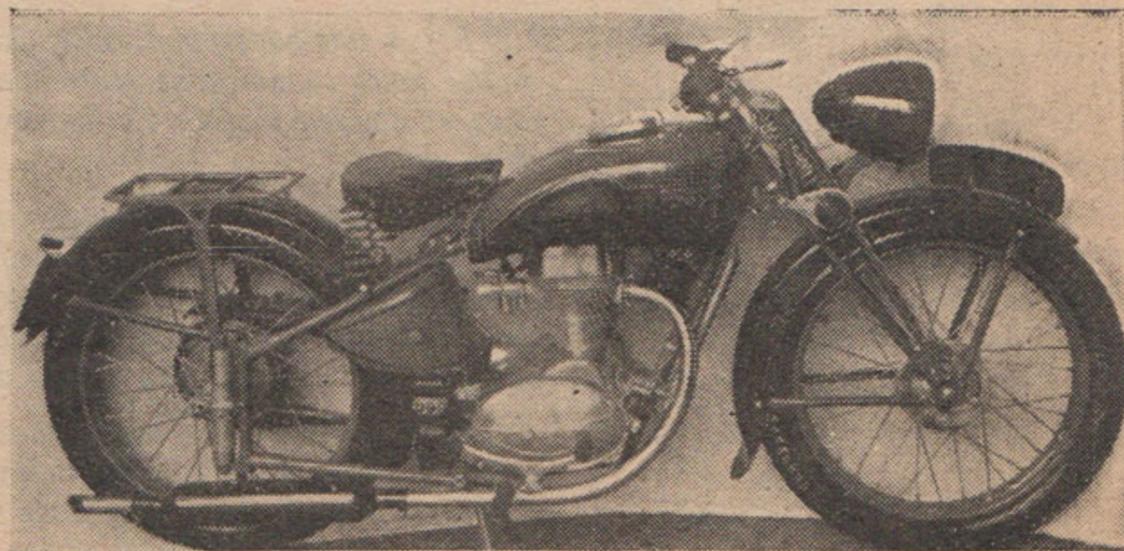
Le Terrot 125 culbuté à suspension arrière.

danne des formules admises chez d'autres et la législation du 125 orientant définitivement nos fabrications, il n'est pas vain de dire que la moto répondant le mieux à nos besoins est encore, pour nous et chez nous, *la nôtre*. Ce qui en est la preuve la plus frappante est justement l'unité qui se dégage des derniers modèles présentés ; unité que nous allons essayer de dégager ensemble.

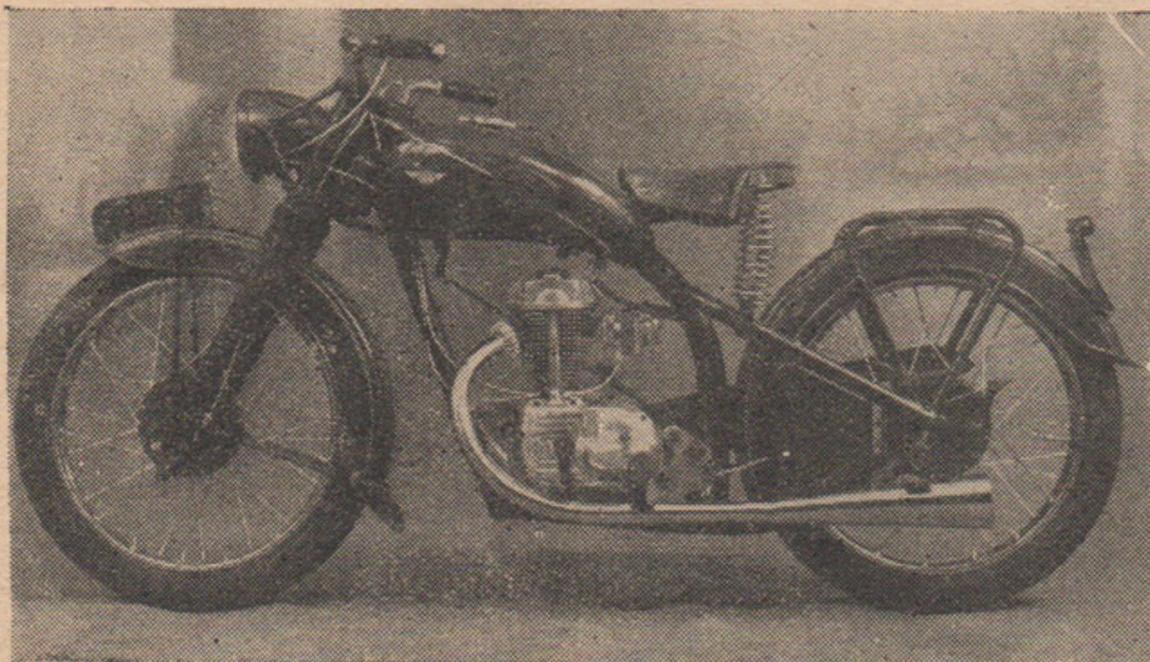
LE succès de la formule 125 est tel que nous pourrions laisser de côté les moins de 50 cm³ et ne voir les motos qu'à travers ces der-

Il existe un mode de vie « A la française » ; il existe aussi la route française, si spéciale et si pittoresque, ce qui impose chez nous des conditions parfaitement définies et une façon d'envisager les moyens de locomotion qui nous est propre. Je ne crois pas qu'il existe un autre pays au monde où le docteur double sa voiture d'un vélomoteur, et où le jeune homme de la campagne, les beaux jours revenus, prend sa moto laissée sous un hangar avec les instruments agricoles.

Ceci n'a l'air de rien, mais con-



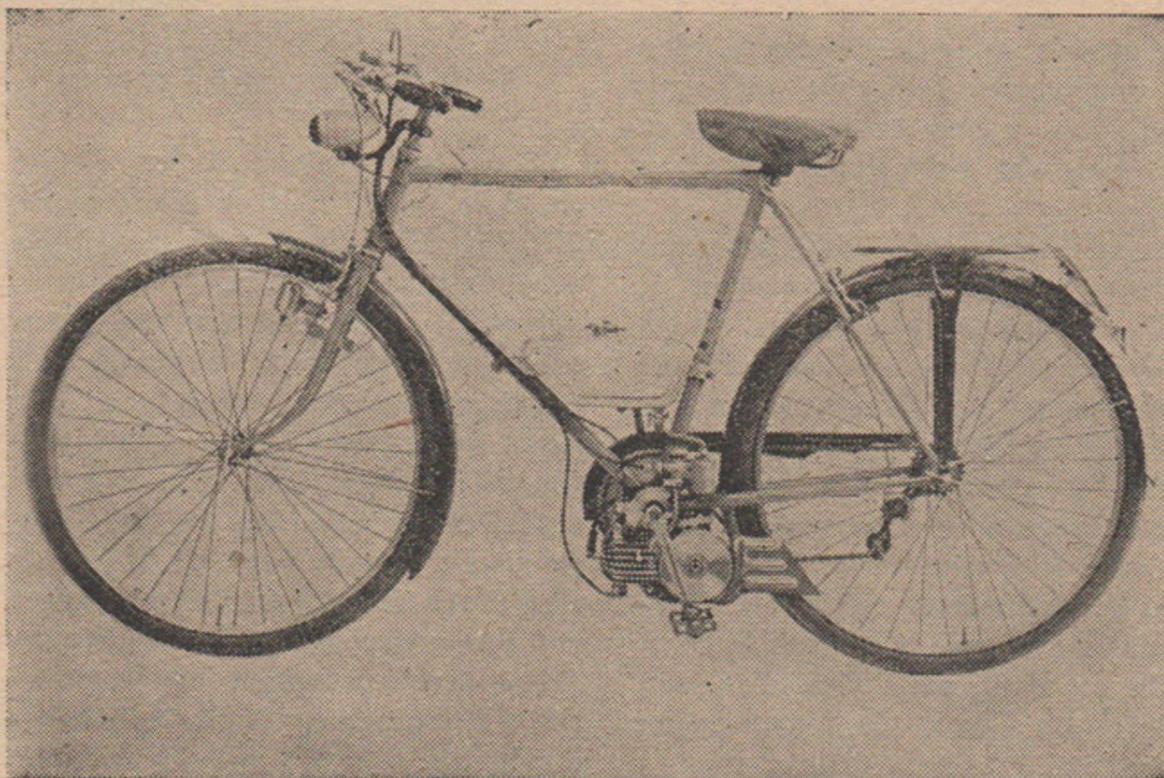
Motobécane 125 culbuté suspension arrière.



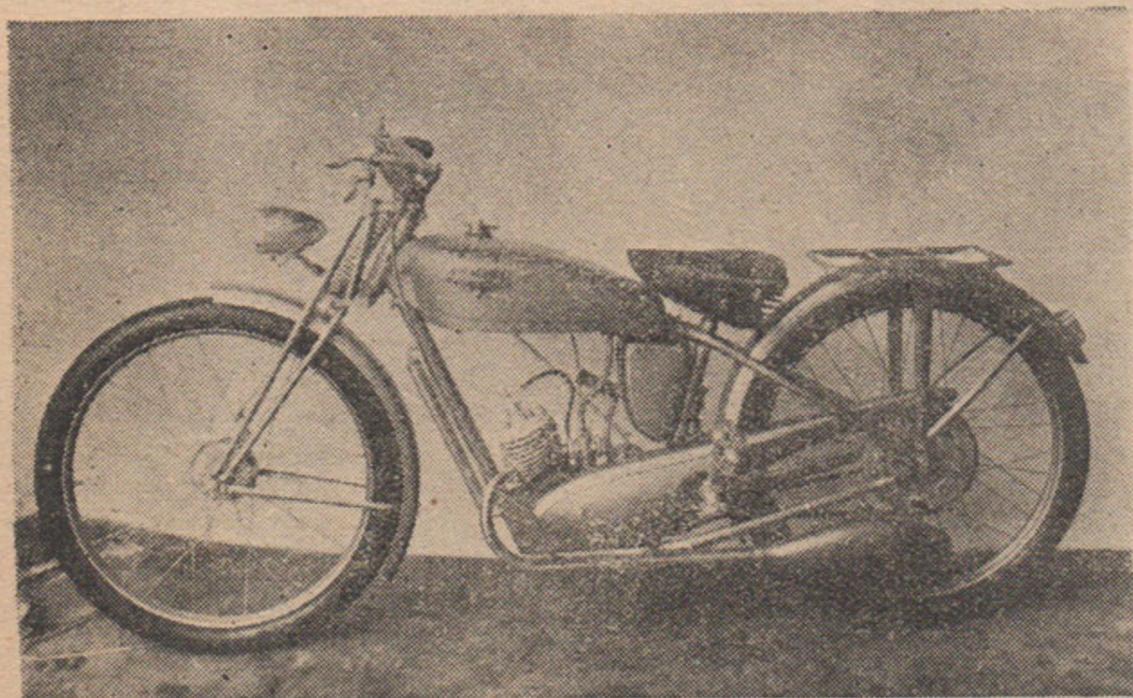
Le 108 Gima à moteur A M C.

niers, car moins nombreuses elles suivent avec un certain retard.

Le triomphe du bloc-moteur est chez nous définitif, ayant rallié à sa cause ses pires ennemis : la moto française doit être de très faible entretien. Ce bloc se porte assez en « deux temps » mais avec tendance très nette vers le « quatre temps » (le « latéral » très au point, sorti par dizaines de milliers, les premiers « culbuteurs » suivant). Ceci s'explique par le silence et la propreté exigés par une clientèle habituée à la voiture et venue à nous pendant la guerre. Cette clientèle doit être servie, et nous profiterons de ses exigences. Le « culbuteur », le « latéral », le « deux temps » vivent côte à côte, et ceci s'explique par le fait que le moteur de 125



Le Motorox Monet-Goyon 34 cc.



Le cyclomoteur Motobécane,

tournant très vite, presque à la limite du fonctionnement avec silencieux, on n'obtient pas de différence écrasante de puissance (toujours entre 4 et 5 chevaux).

LA normalisation des commandes nous apporte le frein à l'avant du pied gauche et surtout le sélecteur double pédale avec point mort à fin de course arrière, ce qui supprime le dernier inconvénient de ce genre de commande. Il doit être cependant très robuste et d'un fonctionnement impeccable. Les parties cycles sont franchement du type petite moto et là est la grosse différence avec l'avant guerre. Les pneus sont des 25 x 3 allégés, les

fourches restent à parallélogramme et nous verrons pourquoi. A l'arrière la roue à broche, tellement réclamée, se généralise sur les nouveaux modèles et la suspension arrière, présentée, va bientôt sortir en série, apportant une sécurité dans le freinage et la tenue de route, plus précieuse que l'amélioration du confort.

L'ÉQUIPEMENT électrique avec batterie alimentée par le volant magnétique est une solution spécifiquement française qui nous permettra de ne pas être tributaire du manque d'entretien ; chez certains même l'éclairage est direct et après des mois d'arrêt, au bout de quelques minutes l'avertisseur et les veilleuses répondent. Pour beaucoup ces

efforts et cette recherche de la sécurité d'emploi donnent à la 125 une avance sanctionnée par nos exportations.

Silence, propreté, freinage, souplesse pour « négocier », croisements et virages à l'allure de sécurité, voilà les très gros points acquis et trop longtemps négligés.

Avec cela si nos chromes et notre émail ne sont pas revenus, le dessin des machines et souvent d'un goût très sûr, les lignes chez les meilleurs étant groupées dans un dessin d'ensemble et non par organes.

Telle est semble-t-il la machine française type 1947.

**

POUR la moto le prochain salon apportera peut-être du nouveau. Les mêmes tendances qu'en 125, mais des polycylindrés sont en vue.

Encore sans unité de formule : « deux temps culasse commune », « V classique », « cylindres côte à côte ou Flat-Twin » ; aucun de ces groupements ne s'imposera encore. La côte à côte se porte en Angleterre, il présente des difficultés d'équilibrage et se loge mal en bloc-moteur ; le bicylindre en V est d'un beau groupement et mériterait d'être repris en formule moderne, le Flat-Twin est cher, mais bien séduisant, malgré son couple de renversement transversal et le « deux temps à chambre commune » se rapproche, en consommation, de ses concurrents.



Le Vélosolex cyclomoteur.

Nous aurons donc moins d'unité en moto où la fourche télescopique, difficile à justifier sur le faible débattement employé en vélomoteur, apporte, si elle est réalisée d'une façon impeccable et toujours onéreuse, un avantage qui peut être assez net en moto solo. Une fourche télescopique n'est pas à priori supérieure à une fourche parallélogramme ; le gain vient de la grande rigidité et de la flexibilité améliorée par une course parfois considérable.

Les problèmes posés par la fourche télescopique sont d'ailleurs nombreux, l'axe avant travaille quatre fois plus, étant encastré à une seule extrémité et en side-car la composante latérale fait parfois

dépasser en virage l'angle de frottement.

Le cadre en tôle emboutie et la transmission, par arbre n'ont pas justifié les espérances de certains ; le carter de chaîne arrière fait par contre de timides tentatives qu'il serait agréable de voir marier à une suspension arrière.

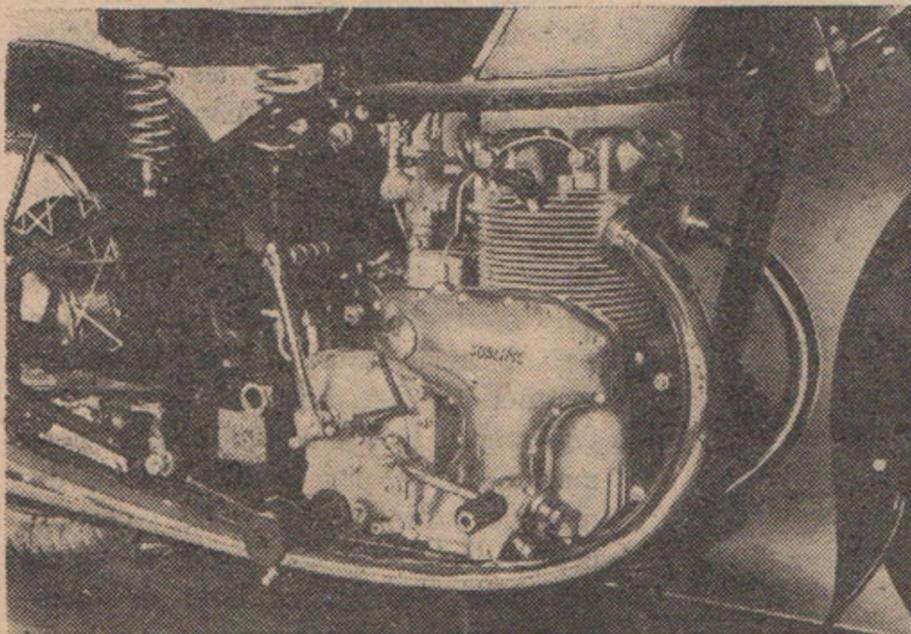
D'AUTRES tendances se présentent : l'École Allemande est caractérisée en machines légères, par un bloc-moteur à sélecteur, deux temps généralement à piston plat et chaîne primaire, ce qui conduit à un groupement remarquable ; la boîte est souvent sans prise directe et le carburateur situé derrière. Le moteur en 125 donne 4 CV. 5, soit 75 km./heure.

Le cadre embouti qui la caractérisait est abandonné sauf pour la fourche, mais l'équipement ne peut guère trouver d'équivalent en France.

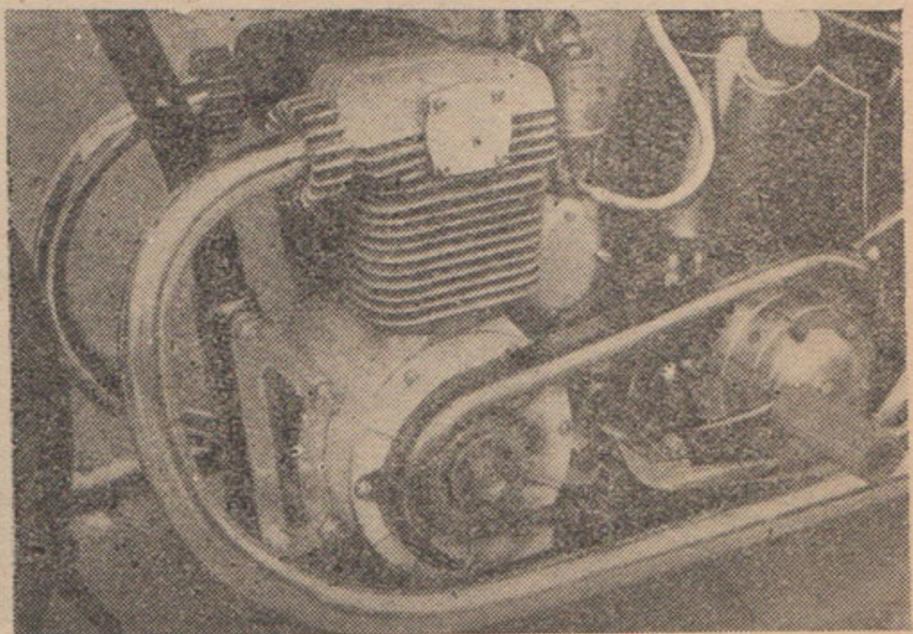
L'allumage est par batterie avec dynamo en bout de vilebrequin et les volants sont intérieurs ; les machines établies avec beaucoup de soin présentent cependant un luxe d'équipement discutable pour un emploi courant chez des particuliers, ainsi que le graissage, toujours par mélange.

La présence en Allemagne de cette formule en 350 et 500 cm³ montre bien l'unité de doctrine chez ces constructeurs.

L'École Anglaise remarquable-



Le « Deux cylindres » Sublime.



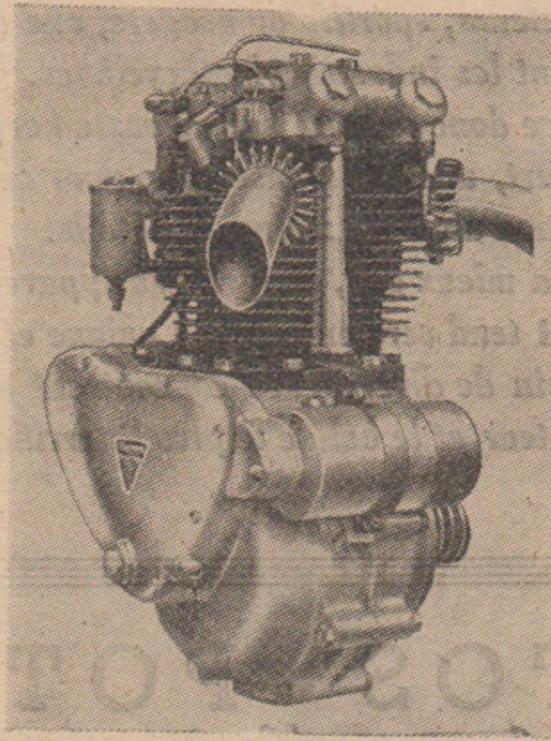
Un deux cylindres à distributeur rotatif Potit.

ment développée en moto reste fidèle à sa doctrine. A noter cependant les fourches télescopiques et les nouveaux deux cylindres côte à côte qui permettent aux machines à boîte séparée une grande similitude d'organes avec les modèles classiques.

Les Italiens, toujours épris de mécanismes, sont sur la formule du bloc-moteur, généralement plus complexe que les nôtres. A noter chez eux pour la course les polycylindres en V et en lignes, groupant des cylindrées unitaires très petites avec échappement et carburateurs distincts. C'est certainement une formule intéressante. La suspension arrière tout à fait généralisée est presque toujours oscillante ce qui reste étonnant, mais le grand débattement de ces dernières l'expliquerait-il ?

De plus en plus différente de la

machine de course qui, même sans compresseur, tend vers le polycy-



Le Triumph anglais 2 cylindres.

lindre, la machine de série suit sa voie propre et comme sa sœur plus rapide, demande suspension arrière et fourche télescopique, sélecteur et quatre vitesses.

Les constructeurs semblent estimer qu'un gain sur la tenue de route, la souplesse, le freinage, et par là la sécurité, n'est jamais payé trop cher en motocyclette.

Ce tour d'horizon est incomplet et reste sur un plan très général ; peut-être souligne-t-il trop des tendances, à peine esquissées sur nos machines de série. Il le fallait cependant pour nous situer dans le temps.

En ce moment la France prend position dans la construction motocycliste internationale et c'est avec les données que nous venons de voir qu'elle essaye d'implanter la marque de notre génie.

E. J.

LA GRANDE PITIÉ DE NOTRE PARC MOTOCYCLISTE

Il ne faut pas se leurrer : nous vivons actuellement, en matière de motocyclette, sur notre stock d'avant guerre.

La fabrication, au début des hostilités, a été entièrement, ou presque, réservée à l'armée.

Pendant l'occupation, elle a été inexistante. Elle a repris assez tard après la libération, et lentement.

En 1946, les chiffres peuvent paraître prometteurs. Les statistiques accusent, en effet, la sortie de 3.624 machines. Mais 2.487 ont été exportées, 766 sont parties aux colonies. Il en est resté 374 pour la métropole, ce qui ne veut pas dire pour le marché intérieur, car la plupart, pour ne pas dire la presque totalité, a été absorbée par les services publics, les administrations. Autant dire que les particuliers n'ont pu profiter de la

vente libre de ces engins tant désirés.

Il faut donc, jusqu'à nouvel ordre, se contenter des machines rescapées.

Mais là, nouvelles difficultés. Ces machines ont besoin d'être réparées et ne peuvent l'être parce qu'on manque de pièces de rechange.

Les Pouvoirs publics ne donnent pas aux fabricants intéressés les matières premières qu'il faudrait.

Avant guerre, on utilisait, chaque trimestre, 650 tonnes de métaux pour la fabrication des pièces de rechange des motos et vélomoteurs, ces derniers étant alors en minorité.

Au cours de l'année 1946, il en a été attribué en tout et pour tout 350 tonnes. Pour le premier trimestre 1947, on constate une certaine amélioration : 300 tonnes.

Mais les besoins sont autrement grands qu'en 1939. Quand une machine laissait apparaître de nouvelle. Aujourd'hui, il faut se contenter de machines qui auraient été vouées alors au rebut, et les besoins de pièces de rechange amplifient d'autant.

On est modeste en parlant de 750 tonnes par trimestre. Encore ne s'agit-il là que des métaux ferreux. La situation est plus grave encore pour les métaux non ferreux, pour le chrome par exemple.

Tant qu'une amélioration sensible ne se sera pas manifestée dans la répartition des matières premières, les usagers sont exposés à ne pas trouver le service qu'ils en attendent auprès des réparateurs qui, pas plus que les constructeurs, n'en peuvent mais.

Peut-on, du moins, espérer que cette situation va bientôt s'améliorer.

Nos amis belges semblent plus favorisés que nous, sur leur territoire tout au moins, car l'importation de motos complètes n'est toujours pas autorisée.

Cependant les agences françaises des grandes marques F. N., Gillet Herstal, Saroléa font de louables et utiles efforts pour assurer la fourniture des pièces détachées d'origine et effectuer les réparations des machines circulant actuellement en France.

Motocycles a été conçu en sorte de recueillir et centraliser pour tous les lecteurs, sportifs ou usagers, une documentation totale sur les multiples problèmes intéressant les industries Motocyclistes.

Ce premier numéro soulève donc le voile sur un vaste horizon.

Il est bon d'avoir au départ, une vue d'ensemble, pour aborder ensuite, de façon plus compréhensible, chaque question dans les moindres détails.

Ainsi, chacun comprendra mieux que, malgré des apparences diverses et parfois contradictoires, tout se tient, tout tend vers un résultat unique et que toutes les ramifications d'une technique complexe, loin de diverger, se concentrent et créent d'étroites relations entre le plus modeste cyclomoteur et le bolide le plus "terrifique".

M. E.

MOTOS - POTINS

Grammaire Motocycliste

Tous les puristes vous diront qu'on monte « à moto » et non « en moto » parce qu'on est dessus la machine et non dedans, comme on dit à cheval et non en cheval. On ne sait pas pourquoi d'ailleurs on doit dire en selle plutôt qu'à selle puisque, là aussi, on est dessus et non dedans.

Mais un problème se pose quand il question du sidecar.

Si l'on respecte la règle, le passager doit être en sidecar, tandis que le conducteur qui se trouve en dehors est « à » sidecar. Un beau sujet de discussion pour les jours de pluie, mais en attendant avec « à » ou avec « en », pourvu que ça tourne rond, ça n'a qu'un intérêt relatif.

Les 125 cc. ont posé quelques problèmes aux fabricants de carburateurs. Le carburateur classique de vélomoteur devra-t-il être profondément modifié? L'accessibilité du gicleur sur les 2 temps à carburateur arrière est une des préoccupations du moment. Un de nos principaux spécialistes du genre aurait résolu la question d'une façon élégante et pratique et son nouveau carbu présenterait encore d'autres avantages qui seront dévoilés en temps utile.

La lutte est ardente entre les différents types de fourches avant : fourches à parallélogramme, fourche télescopique, roue tirée, roue poussée; chacun

essaye de s'y retrouver. Cependant un ingénieur à qui la moto et le vélomoteur doivent déjà beaucoup, présenterait une fourche d'une conception toute nouvelle... Mettra-t-elle tout le monde d'accord?

A la manière du fabuliste

La moto ayant roulé
Tout l'été
Se trouva vraiment fourbue
Quand la bise fut venue
Pas le moindre petit morceau
Qui n'eût souffert d'un accroc
Elle alla montrer sa ruine
A l'agence sa voisine
Priant de la réparer
Quelque brin, pour subsister
Jusqu'à la saison nouvelle,
« Rapiécez-moi, lui dit-elle
« Avant l'Août, tant bien que mal
« L'intérieur en principal. »
L'agent lui dit: « Malheureuse
« Pour ce travail il me faut
« Toucher les Bons de la Pro-
« Duction industrielle
« Depuis dix mois j'en attends
« Mais pour être plus à l'aise
« Prévoyez-en au moins seize
« Et bien tassés, dès maintenant.

Spécialisée jusqu'ici dans le moteur 2 temps, maintes fois recordman du Bol d'Or dans la catégorie 100 cc., cette maison, dont la marque s'inscrit en deux lettres, aurait pour ses prochaines productions, traité avec le constructeur d'un « culbuteur » en trois lettres. A noter que 2 lettres + 3 = 5 lettres, mais ce ne sont pas celles que vous supposez...

No Smoking

C'est arrivé à un coureur bien connu : à petite allure, en touriste, pipe aux dents, il « reconnaissait » la course de côte à laquelle il devait participer le lendemain. A la sortie d'un virage, un malencontreux courant d'air lui envoya dans les yeux les cendres de sa pipe et l'aveuglèrent un instant... un instant suffisant pour que, perdant le contrôle, il rentre dans les décors. Résultat : le tuyau de pipe cassé, trois dents également, la pipe éteinte et la moto en feu. Moralité : il n'est pas recommandé de fumer à moto, ce qui ne veut pas dire qu'en toutes autres circonstances, la pipe ne soit pas une bonne chose en soi.

La rue du Débarcadère est actuellement l'objet de curieux essais de mécaniques peu conventionnelles. Par chance, quelqu'un de chez nous a ses fenêtres, si l'on peut dire, au premier balcon. Un certain deux cylindres deux temps révolutionne tous les techniciens du quartier... et ils sont nombreux... Même les bars et leur barman ont un air complice sans toujours comprendre les allusions des initiés et les rapprochements qu'ils font entre la musique classique et l'harmonique sonorité d'un moteur bien au point.

L'ami Guérin continue toujours sur sa Norton l'expérimentation de son système d'alimentation à injection directe par pompe et air compressé, les résultats sont prometteurs.

Au temps jadis, le cyclecar avait le pas sur le sidecar ; peu à peu ce dernier l'a supplanté. L'ère du cyclecar se situe entre 1918 et 1925 ; on en voyait sur les routes ; des catégories spéciales et bien fournies leur étaient réservées dans les épreuves ; ils avaient même leur « Grand Prix » annuel. La lutte était ardente, et l'énumération serait copieuse depuis le Bédélia jusqu'au Salmson. A peu près seuls de tout le lot, Morgan et Sandford ont tenu le coup

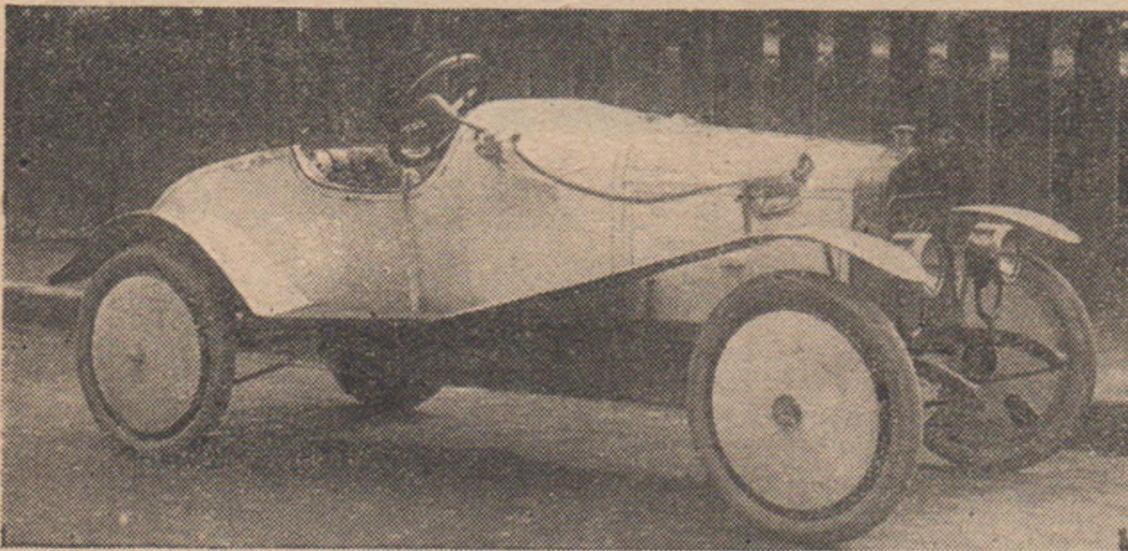
SIDECARS CYCLECARS MOTOCARS

meure inexplicable : celle de la quadriette dont le succès fut considérable. Ce n'était pas à proprement parler un cyclecar,

placée par la 201, puis par la 202. Quand aux vrais cyclecars d'inspiration motocycliste, sauf le Morgan déjà cité, reconnaissons qu'ils n'avaient pas, dans l'ensemble, les qualités requises pour s'imposer et subsister. Leurs constructeurs étaient plutôt des monteurs assemblant avec plus ou moins de bonheur des organes disparates sans parvenir à en faire un tout, homogène et harmonieux. Ce qui leur a le plus manqué en France, c'est un moteur deux cylindres du genre Motosacoché, Jap ou Coventry. Avec un mono, ce n'était vraiment pas ça.

Les tentatives avec le deux temps n'ont pas été plus heureuses ; elles étaient prématurées, ces moteurs étaient capricieux et gourmands ; ayant plus de défauts que de qualités, ils lassèrent vite la clientèle.

Il n'en serait plus de même, aujourd'hui, si le problème pouvait être repris avec des moteurs de la classe D. K. W. ou du

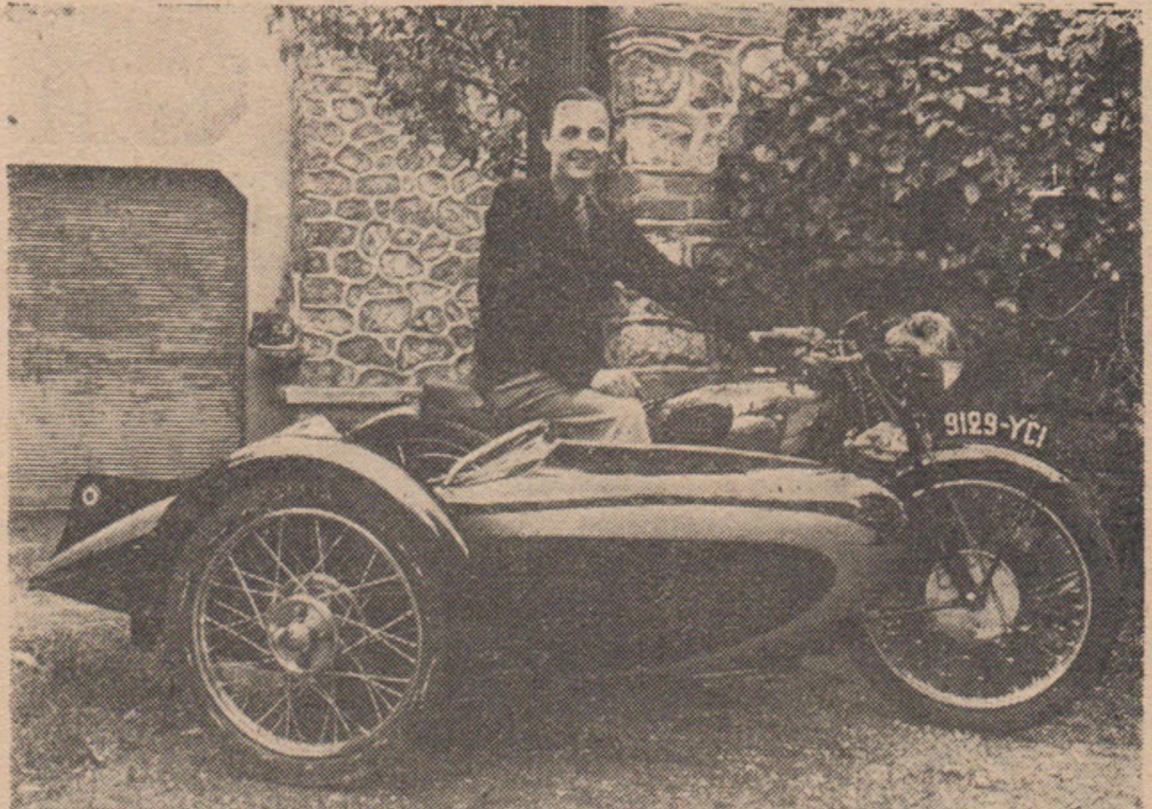


Un cyclecar 1910. Pas si mal pour l'époque !

jusqu'en 1939 et le tiendraient encore si les conditions économiques en autorisaient la construction.

D'où vient cette décadence ? Certains, équipés de moteurs quatre cylindres à eau, étaient d'un prix supérieur à celui des voiturettes 6 CV. fabriquées en grande série ; le confort prima dans l'esprit de l'acheteur les performances. Les meilleurs se transformèrent lentement en véhicules de cylindrée plus forte et de plus grand confort ; ainsi Salmson, parti d'un deux cylindres en V, pour aboutir à la brillante mais coûteuse voiture actuelle ; de même Amilcar ; ces deux exemples furent suivis par bien d'autres : Automobilette, Zèbre, Benjamin, qui durent s'incliner devant la concurrence triomphante des puissants constructeurs.

Une disparition cependant de-



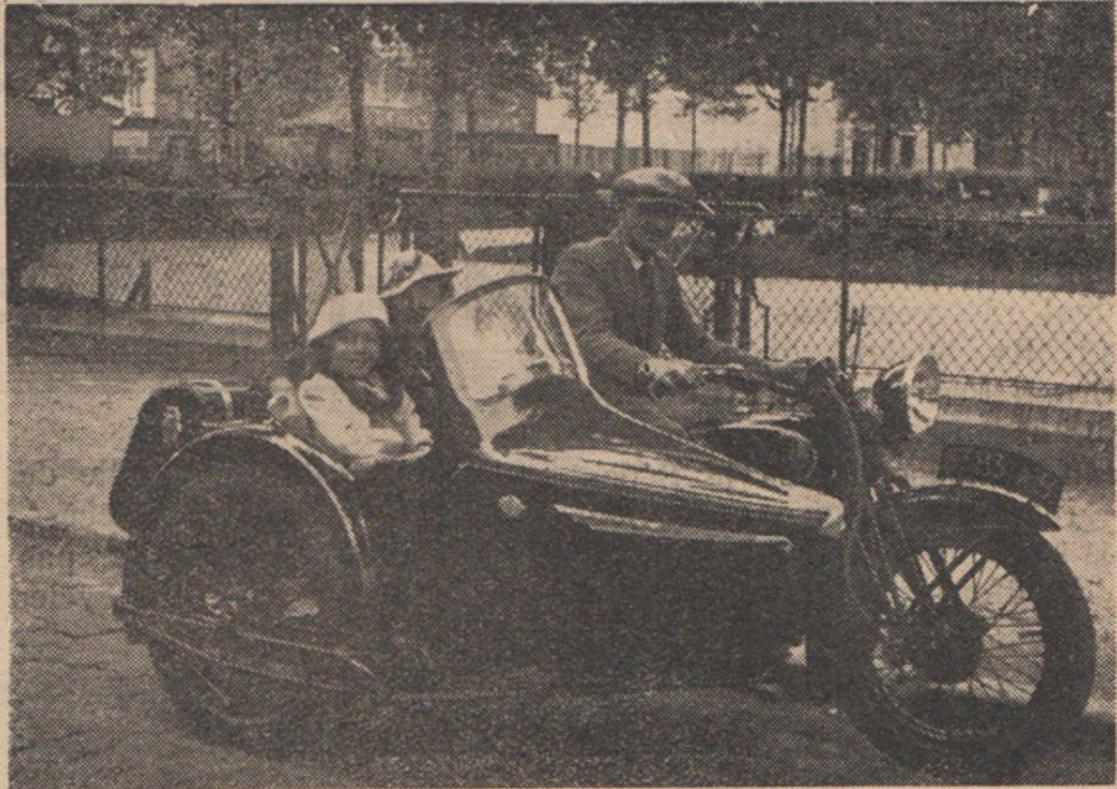
Le Bernardet « Avion » concilie sport, élégance, confort.

mais elle en était très proche parente par sa conception et son prix. Elle fut très regrettée quand elle céda la place à la 5 CV. qui, à son tour, fut rem-

Skoda. On peut déduire de tout ceci qu'il n'y a pas eu dans l'ensemble de réalisation vraiment viable. Les cyclecars se sont condamnés eux-mêmes.

Les sidecars ont d'autant mieux profité de la situation que leurs fabricants se sont attaqués au problème avec conviction. Ils ont fait tout ce qu'il fallait pour en assurer le succès. Avec des principes différents (trois attaches souples, quatre attaches et roue suspendue), ils ont mis au point des châssis d'une robustesse et d'une tenue incomparable ; les grandes épreuves sportives, les courses, les rallies, ont prouvé la qualité, l'endurance et la sécurité de leur conduite. Les carrosseries rivalisent d'élégance et de confort. Un bel équipage est remarqué, même par un profane, qui n'accorderait pas un coup d'œil au plus splendide solo ; les concours d'élégance qui avaient lieu un peu partout attiraient la foule et pas seulement d'amateurs.

Il est certain qu'un harmonieux ensemble fait une excellente propagande pour la moto. Il est à souhaiter que de meilleures répartitions de matières premières nous permettent de voir le sidecar reprendre la place qu'il s'était magnifique-



ment acquise, et que nous soient présentées, dans un avenir prochain, les nouveautés qui ont été minutieusement et longuement préparées par les principales marques.

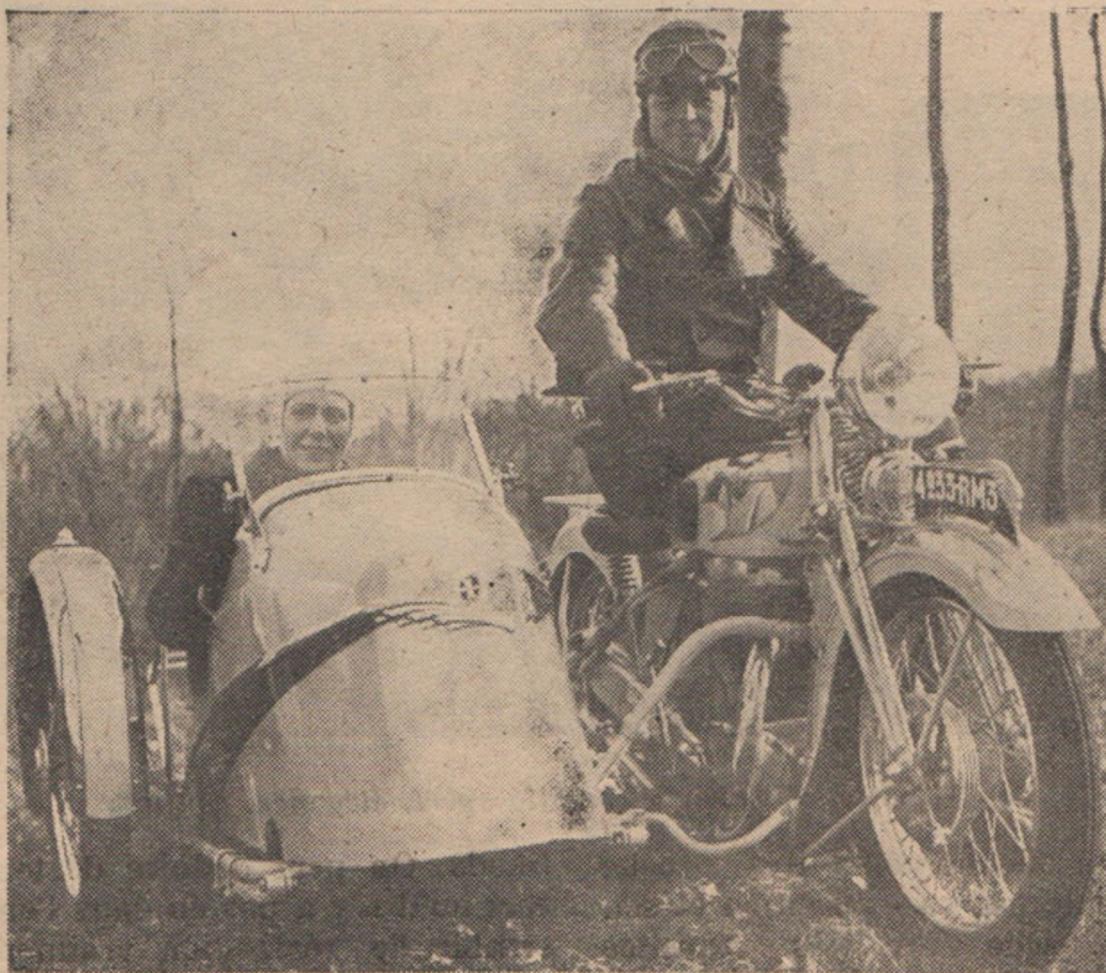
Cette mise en veilleuse momentanée nuira-t-elle à un nouvel essor du sidecar et sera-t-elle mise à profit pour qu'un autre engin vienne le supplanter ? Le sidecar a-t-il quelque

Avec une place et demie côte à côte le René Gillet est familial.

chose à redouter des voiturettes qui s'efforcent actuellement de justifier leur titre de « populaire » ? Encore faudrait-il les voir à l'œuvre, connaître leur prix d'achat et d'entretien et, surtout, leurs possibilités.

Après une brillante campagne... écrite, les choses sont pour elles toujours en suspens. Leurs qualités, leurs avantages font l'objet de maints articles élogieux ; elles étonnent, paraît-il, l'étranger ; les plus puissants industriels du monde font des bassesses pour obtenir une licence de fabrication ; mais, jusqu'à présent, ce qu'elles ont pu donner pratiquement et réellement sur nos routes est du domaine du mystère ou de la légende. Ne nous illusionnons pas trop à leur sujet. Nous sommes certains qu'un bon sidecar 500 cc. leur fera encore le poil en plat, à la reprise et en côte, et c'est tout ce que nous leur demandons.

Nous n'écartons pas ces engins d'un doigt dédaigneux, nous les avons examinés de près, de très près, nous savons ce qu'ils ont emprunté à nos motos, mais il reste à prouver que cet emprunt a été judicieux. Un fait suffirait à confirmer notre opinion : une grande mai-



Le sidecar Impérial invite au grand tourisme.

son, réputée pour sa 5 CV., s'était, comme d'autres, laissée tenter par cette formule hybride ; en fin de compte, elle reste fidèle au modèle qui a fait sa réputation et renonce à l'aventure.

Nous ne voulons pas dire qu'on ne parviendra pas à parfaire la mise au point des voitures populaires, mais ça laisse encore de beaux jours aux sidecars. Laissons donc aux automobilistes l'honneur des premiers essais.

Certes, nous serions plus inquiets si l'on nous sortait en France une voiturette du genre Skoda, mais nos bureaux d'études semblent peu désireux de s'attaquer au moteur deux temps, deux cylindres. Cependant nous voyons poindre à l'horizon un trois roues fort séduisant d'aspect, animé par un 700 cc. deux temps, deux cylindres ; sa réussite serait la meilleure réponse à nos objections et nous la souhaitons de bon cœur. A part ce futur concurrent, il ne reste donc comme partenaire sur le tapis que le motocar, dont le dernier Salon nous a fait voir plusieurs exemplaires.

**

Qu'est-ce qu'un motocar ? C'est, en général, une voiture miniature mue par un moteur de faible puissance et d'une réalisation aussi simple que possible.

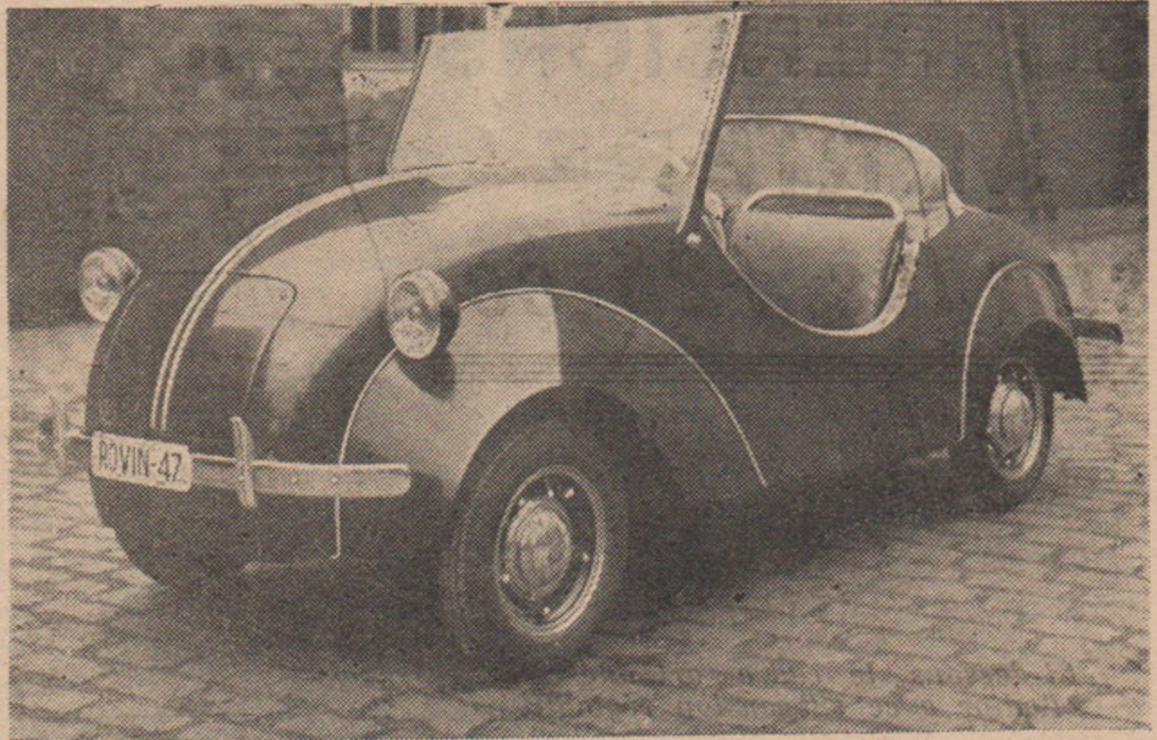
LES VÉTÉRANS

Malgré leur modestie, ils font la plus belle propagande en faveur du motocyclisme.

Nous avons surpris M. Gaston Artu en grande conversation avec le directeur de René Gillet.

De taille moyenne, cheveux blancs coupés courts, des yeux rieurs derrière les lunettes, toujours avec un bon sourire, il nous révèle qu'agé de 65 ans, il conduit journallement le « petit » sidecar 1.000 cmc. de la maison. Laissons parler notre interlocuteur :

« Voilà plus de 43 ans que pour la première fois j'ai conduit une

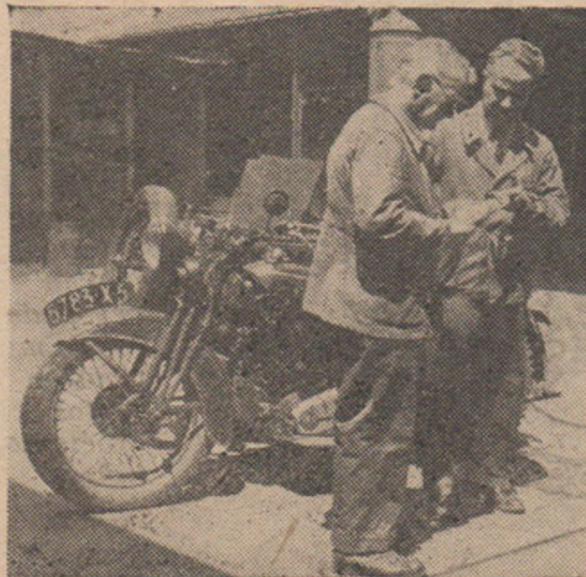


Le Motocar de Rovin

Généralement le groupe moteur est à l'arrière, le refroidissement se faisant par ventilateur.

L'éclosion du motocar est due à la suppression du permis de conduire pour les véhicules d'une cylindrée maximum de 100 cc. Divers modèles avaient déjà vu le jour avant 1939 : ils étaient d'ailleurs assez tangents, le 100 cc. n'ayant pas alors la puissance et l'endurance qu'il a acquises au cours de ces dernières années durant lesquelles, ayant été mis à rude épreuve, il a remarquablement progressé. Malgré cela, il a été à peu près abandonné, nous avons surtout vu au Salon des 250 cc. ou 350 cc. De toutes ces maquettes, bien peu sont pas-

sées au stade de la fabrication commerciale. Seul Vélocar est en mesure de sortir quelques dizaines d'exemplaires par mois ; il est d'ailleurs resté fidèle à la fois aux pédales et au moteur 100 cc., l'action des deux modes de propulsion se combinant pour le démarrage et les côtes. Le Vélocar s'adresse d'ailleurs à une clientèle très particulière pour qui la moyenne de route est le moindre des soucis. Le De Rovin vient d'être modifié : le 250 cc. à culbuteurs, présenté au Salon, a fait place à un 350 cc. à deux cylindres opposés. Plus souple ainsi et plus puissant, il serait intéressant de le confronter avec un sidecar de même cylindrée sur un parcours accidenté.



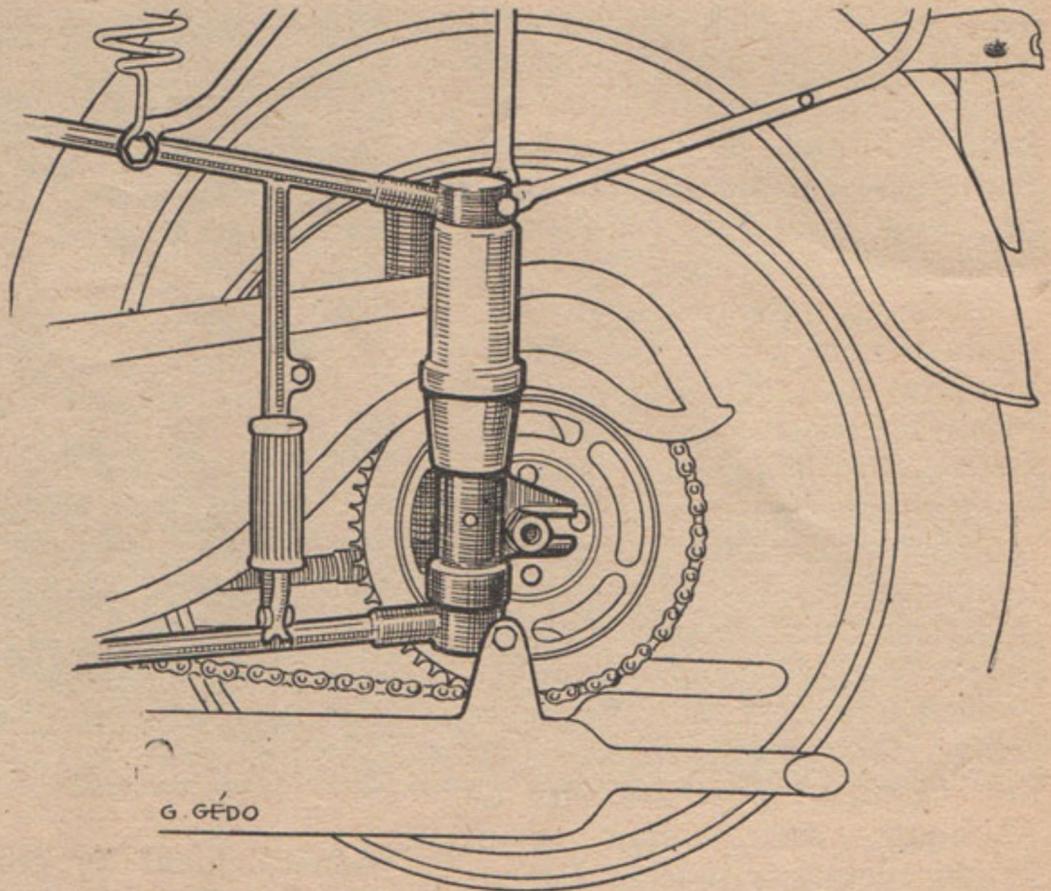
Toujours sur la brèche

motocyclette à trembleur ; j'ai beaucoup voyagé à l'étranger ; vers 1902 je passais mon permis auto. Ayant fait les deux guerres, en 14 à Verdun, je fus une des premières estafettes porteur de plis, sur René Gillet. Actuellement, je ne fais jamais moins de 150 km. par jour, été comme hiver. Mais ce dont je suis fier, c'est de ne jamais avoir eu d'accident, ni aucune contravention ! »

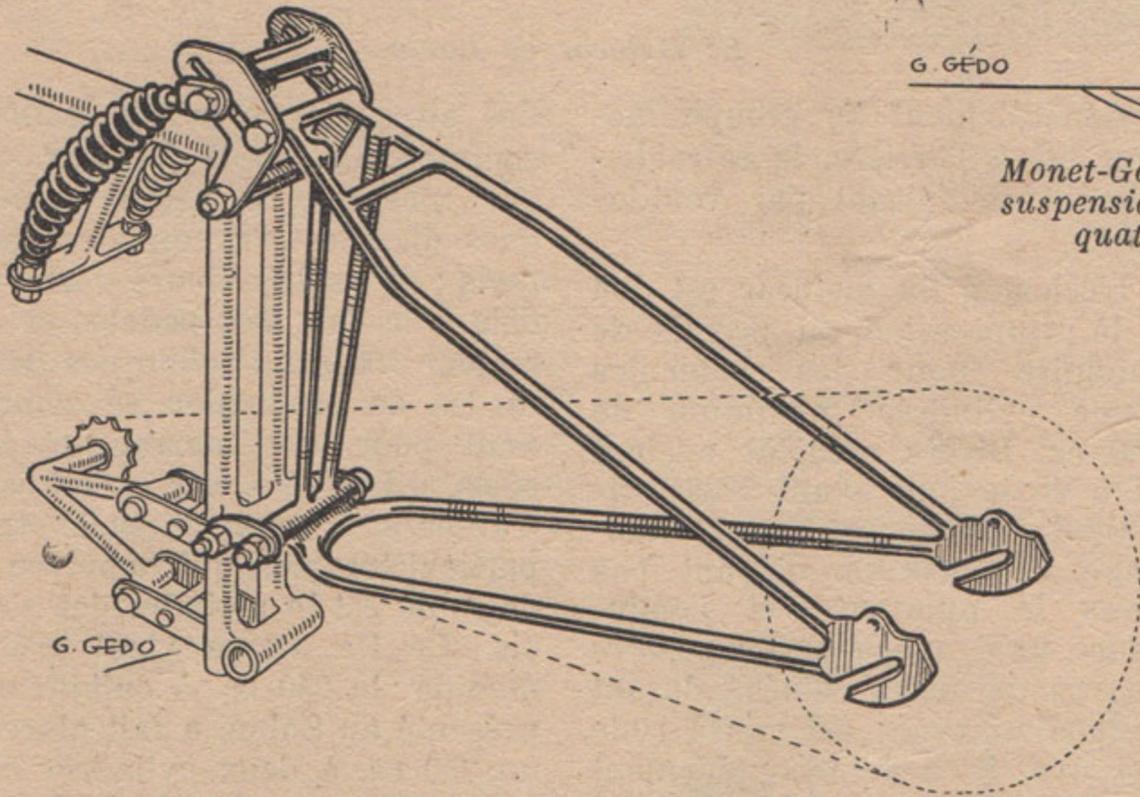
Nous lui souhaitons de pouvoir porter longtemps et toujours dignement le fanion des fervents motocyclistes et nous prenons congé avec le secret espoir d'être aussi jeune à 65 ans.

NEB.

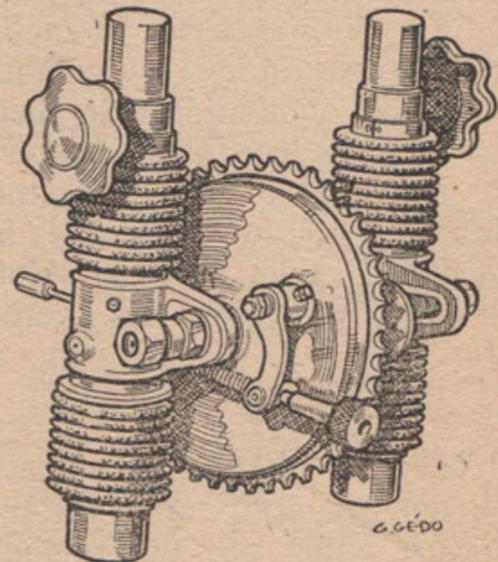
SUSPENSIONS ARRIÈRE *sur les 125 cc.*



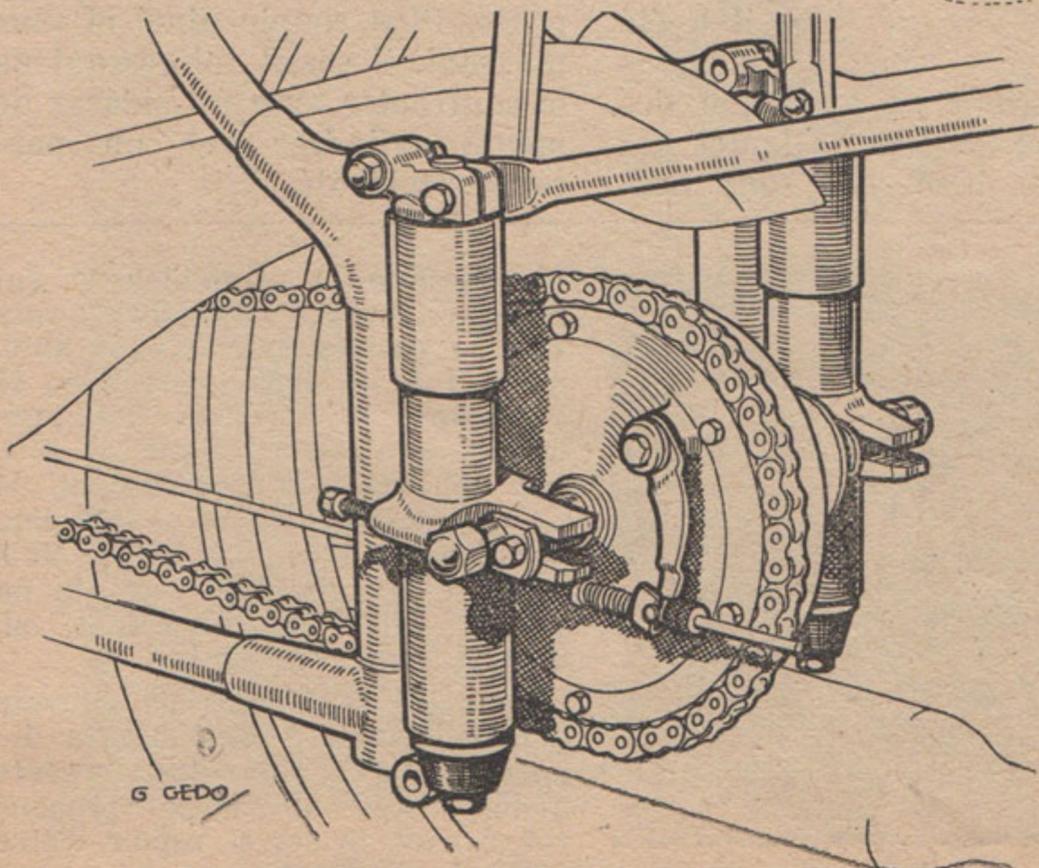
Ci-dessous le cadre articulé du Rador avec suspension réglable.



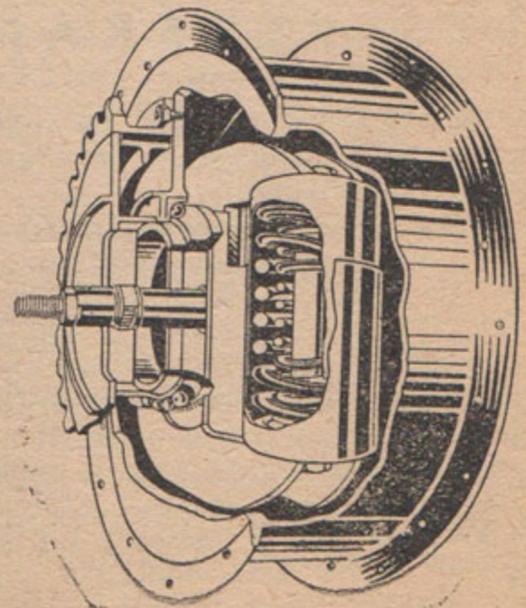
Monet-Goyon a adopté cette suspension sur ses 125 cc. deux et quatre temps (ci-dessus.)



Sur le 125 cc. Terrot la suspension est réglable suivant qu'on l'utilise en solo ou en duo.



A gauche la fourche arrière Motobécane ; à droite, le moyeu Nivel s'adapte sans modification sur motos et vélocipèdes.

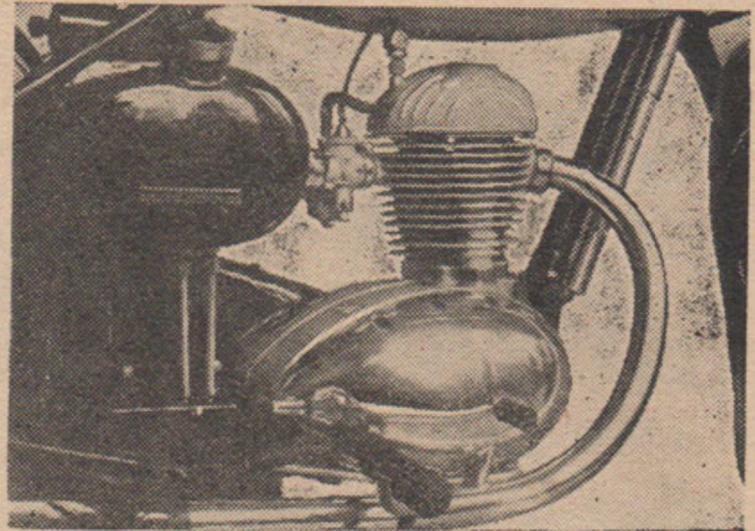


CARACTÉRISTIQUES

des MOTEURS 125 cc QUATRE TEMPS

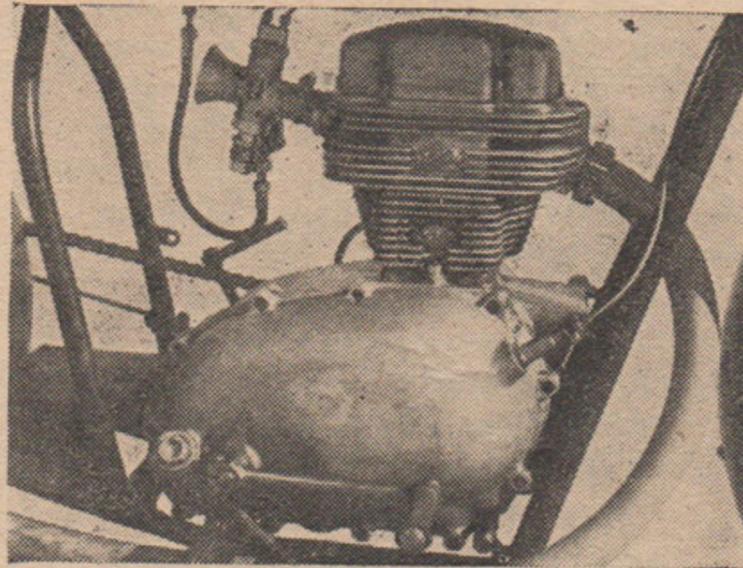
Ci-contre à droite

Terrot : *bloc culbuté.*
Alés. : 52, course : 58.
Réglage distribution :
A.O.A. : 21°30. R.F.A. : 61°30.
A.O.E. : 61°30. R.F.E. : 21°30.
Carburateur : Zénith g. 66.
Avance : 7 $\frac{m}{m}$ variable.
Graissage à carter sec.
Vitesses : 4 par sélecteur.



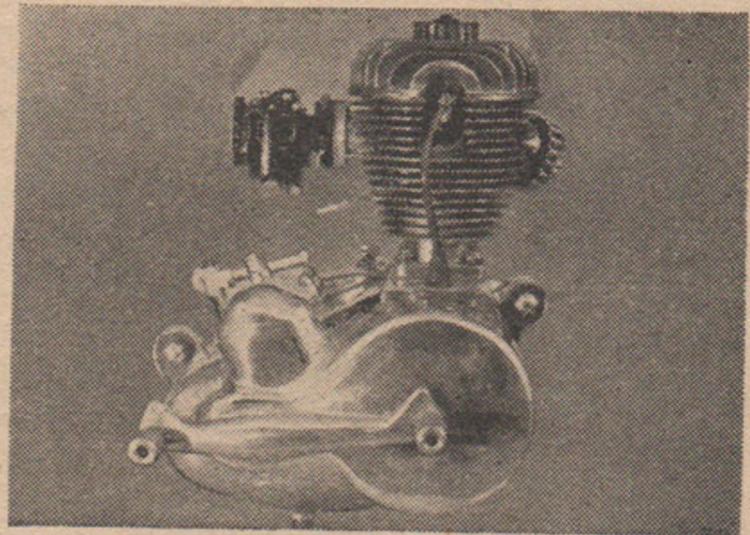
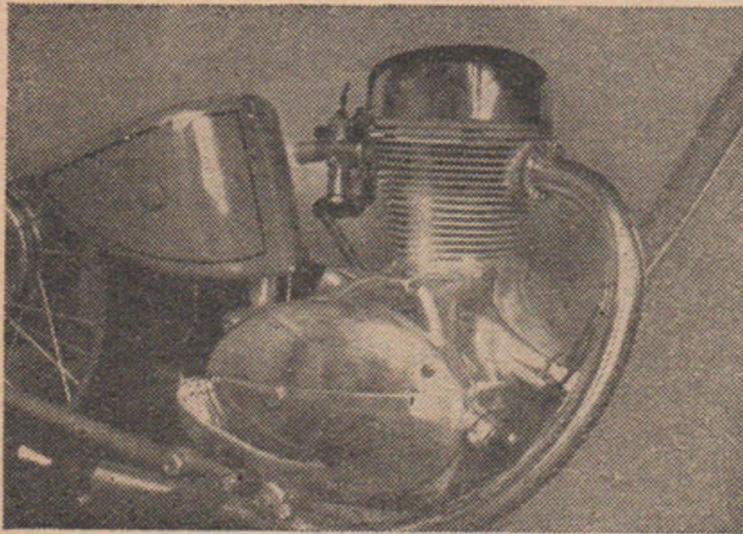
Ci-contre à droite

Jonghi : *bloc A.C.T.*
Alés. : 54, course 54.
Réglage distribution :
A.O.A. : 15°. R.F.A. : 50°.
A.O.E. : 50°. R.F.E. : 60°.
Carburateur Amac g : 75.
Avance : 7 $\frac{m}{m}$ variable.
Graissage sous pression.
Vitesses : 4 par sélecteur.



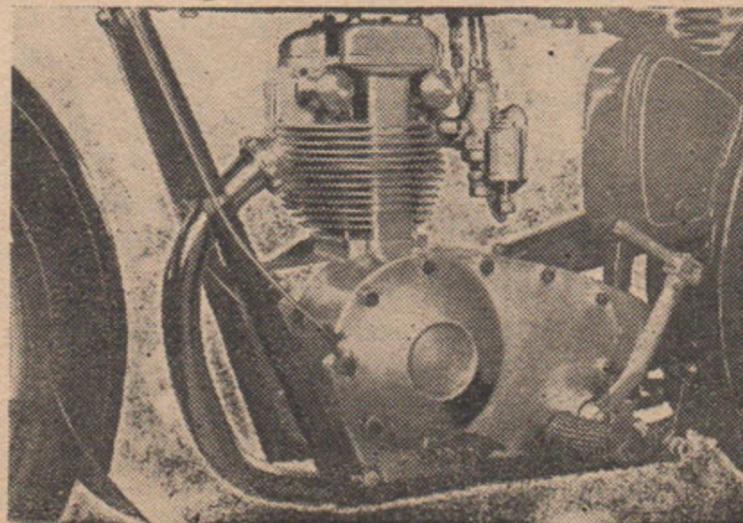
Ci-dessous

A. M. G. : *bloc culbuté.*
Alés. : 48, course : 69.
Réglage distribution :
A.O.A. : 15°. R.F.A. : 45°.
A.O.E. : 50°. R.F.E. : 15°.
Carburateur Solex g. 75.
Avance : 11 $\frac{m}{m}$ variable.
Graissage pompe à engrenages.
Vitesses : 4 par sélecteur.



Ci-dessus

Motobécane : *bloc culbuté.*
Alés. : 52, course : 58,8.
Réglage distribution :
A.O.A. : 36. R.F.A. : 46.
A.O.E. : 67. R.F.E. : 27.
Carburateur Amac g : 55.
Avance automatique.
Graissage automatique.
Vitesses : 4 par sélecteur.



A gauche

Monet-Goyon : *bloc culbuté.*
Alés. : 54, course : 54.
Réglage distribution :
A.O.A. : 12°. R.A.F. : 48°.
A.O.E. : 17°. R.F.E. : 58°.
Carburateur Amac g : 75.
Avance : 7 $\frac{m}{m}$ variable.
Graissage sous pression.
Vitesses : 4 par sélecteur.



C'est un de ces coins de la campagne française comme il en est tant et tant. Les routes goudronnées y sont une exception, celles de terre battue, une généralité, les ornières, une tradition pieusement entretenue et les nids-de-poule, un agrément sans cesse renouvelé.

En dehors des bourgs et des petits villages, les fermes isolées ne sont accessibles que par des chemins creux, et ils portent bien leur nom.

Et, cependant, la moto y est appréciée, le petit vin blanc aussi, qui est fameux dans la région, mais c'est une autre histoire. On y trouve de très vieilles machines poussiéreuses, pleines de boue, qui se moquent de l'état des chemins. Des 147 Monnet-Goyon, de vieilles 250 Terrot, des 175 Motobécane à courroie. Et plus modernes, le vélomoteur du docteur, celui du vétérinaire et celui d'un gars réputé mauvais garçon et qui est soupçonné de vendre à des prix illégitimes, beurre, œufs ou volaille, suivant la saison. Il continue son commerce bon enfant, en attendant que celui qui n'a jamais péché lui jette la première pierre.

Or donc, bon nombre de ces gens, y compris Monsieur le Curé, à qui la municipalité a offert une machine en raison de l'étendue de son ministère, sont familiarisés avec la moto en quoi ils reconnaissent un véhicule économique susceptible de leur rendre les meilleurs services aux moindres frais.

Mais tout ce matériel, d'un autre âge, est usé, élimé, tombe en ruine et chacun attend avec impatience qu'un marché, redevenu libre, permette d'acquérir une moto moderne, capable de résister aux durs parcours qu'on lui impose.

J'ai cherché à savoir quel était l'idéal pour tous ces usagers et ce que devrait être la moto-type capable de satisfaire l'ensemble de ces ruraux.

Ce sont des sages, ce qui nous passionne à la ville ne les intéresse qu'à titre épisodique. Pour eux, le fin du fin du progrès, c'est une machine qui marche toujours sans entretien, sans complication, sans rien de délicat ni de minutieux. Ils ont du temps pour soigner leurs bêtes, mais pas un instant à consacrer à l'entretien d'engins mécaniques.

Parmi les motocyclistes que j'ai interrogés, ceux qui semblent avoir retiré le plus de satisfaction de leur moto sont des possesseurs de 250 cc. Ce bon monocylindrique, par sa robustesse et son économie, par sa simplicité, son absence de points délicats et de réglages fréquents, recueille l'ensemble des suffrages. La cylindrée paraît cependant encore un peu faible et le 350 cc. serait plus à même de donner satisfaction générale.

Bloc-moteur ou boîte séparée, ce dilemme laisse les acheteurs indifférents ; ils ne semblent toutefois pas attirés spécialement par les 4 vitesses ; moins

MOTOS RURALES

il y a de manœuvres, plus ils sont contents. Quant au sélecteur au pied, si on leur en vante les avantages, ils nous montrent ironiquement leurs larges brodequins ou leurs gros sabots, semblant dire que ceux-ci ne s'accorderaient pas avec celui-là.

Ils sont réticents quant à la fourche télescopique, craignant qu'en cas d'accroc le mécanicien du village ne soit pas outillé, ni qualifié pour la réparer.

Mais ils sont tous unanimes pour souhaiter un moyeu arrière qui leur permette de retirer la roue sans toucher à la chaîne ni au frein.

Pour les autres solutions techniques : moteurs, chemises, culbuteurs avec superculasse, réservoir d'huile faisant partie du groupe moteur ou séparé, ils n'ont pas d'opinion bien arrêtée, mais s'en remettent sagement à la compétence du constructeur pour le choix de formules bien éprouvées et sans aléas.

Il est un point qui mérite une attention toute spéciale, c'est le problème de l'éclairage. Quels que soient les progrès réalisés dans ce domaine, chacun a peur de l'équipement complet avec accumulateur et, mécaniciens compris, préfère l'ancien modé par alternateur. Ces gens n'ont, il est vrai, pas besoin d'éclairage à l'arrêt et l'avertisseur électrique ne leur paraît pas une nécessité absolue. On fait fi de ces avantages qui nécessitent des canalisations complexes et une batterie qui demande quelque surveillance. Au contraire, le simple alternateur avec son fil unique et son fonctionnement sans défaillance, est considéré comme le summum du progrès.

Dans les détails, on souhaite des garde-boue assez éloignés des roues, peut-être moins élégants, mais plus pratique dans

les chemins boueux, une béquille centrale et une béquille arrière, des carters largement calculés pour que les chaînes y passent avec toute garantie.

Il leur faut aussi un porte-bagages super-solide, non seulement pour les charges quotidiennes, mais aussi pour le tan-sad du dimanche, car la jeunesse va deux par deux ; comme

les belles filles d'Arles, toutes celles des provinces françaises aiment monter en croupe.

Nous voilà, en somme, assez près des motos type armée. Les constructeurs pourraient, pour cette clientèle rurale, utiliser, sans modifications profondes, les outillages qu'ils ont créés pour nos escadrons motocyclistes.

Le sidecar pourrait, également,

satisfaire pas mal de ruraux ; malheureusement, il n'est pas assez connu en tant que véhicule utilitaire. Il faudrait pouvoir faire sur place des démonstrations avec un châssis robuste, équipé d'une caisse ou d'un plateau à ridelles, pour démontrer la maniabilité et l'économie de cet équipage si intéressant et si pratique.

Max END.

Il était une fois un monsieur qui venait d'acheter une motocyclette. Très fier, il allait la voir vingt fois le jour ; il en rêvait la nuit.

Après avoir appris par cœur « l'A, B, C du vélomoteur », « l'A, B, C de la moto » et la notice d'entretien qui lui avait été remise avec la machine, il décida, un beau samedi, de s'en aller faire du moto-camping.

Son sac ficelé sur le porte-bagages, le réservoir rempli du meilleur carburant, une bougie de rechange et des rustines dans la sacoche, bien sanglé dans un veston de sport, des lunettes à inclinaison variable sur les yeux, il se mit en selle.

Ayant fait une rapide et muette invocation à Notre-Dame de Castellazo Bormida, patronne des motards et à Saint-Christophe, patron des voyageurs, notre homme s'élança à la conquête des vertes prairies et des forêts ombrées.

Tout en roulant, un œil fixé devant lui sur la route, et l'autre derrière par l'entremise du rétroviseur, il litaniait les commandements du parfait motocycliste :

Doubler à gauche, klaxonner aux croisements, débrayer pour changer de vitesse, regarder à gauche d'abord, regarder à droite ensuite avant de traverser un carrefour, etc... etc...

Puis, prenant de l'assurance, il ouvrit les gaz et se paya une petite pointe de vitesse qui l'amena à un croisement : un agent catégorique lui interdit le passage d'une volée de son bâton blanc.

Calmement, il débraya... et se

CRITIQUES

réveille un peu plus tard dans une pharmacie, une arcade sourcillière fendue et un poignet démis.

Après s'être renseigné d'une voix dolente, il apprit qu'il était entré en contact avec un platane, mais que ce dernier se portait toujours bien.

Quant au coursier fringant, à part la roue avant qui était en huit, la fourche en deux et l'éclairage en mille, il n'était pas irréparable.

Un embout de câble de débrayage mal soudé était la cause de tout.

Eh bien ! si incroyable que cela paraisse, quand ce néophyte eut fait réparer son engin, il se dépêcha de le revendre ; ses amis évitent maintenant de parler moto devant lui, et lorsqu'il va camper, il prend le train ou fait de l'auto-stop.

Mon histoire, pensez-vous, est inventée de toute pièce ?

Qu'est-ce que ça peut faire ? Ce qui est malheureusement trop vrai, c'est que nombre de machines neuves découragent leurs propriétaires débutants en leur jouant de sales tours.

Il y a les câbles de commandes qui perdent leurs embouts et vous lâchent aux moments les plus critiques ; il y a les manettes et les poignées qui ne reviennent plus si on serre leurs écrous de fixation, ou qui ballotent si on les règle pour qu'elles fonctionnent ; il y a les écrous — toujours ! — des porte-baga-

ges, carters, garde-boue qui font montre d'une indépendance excessive ; il y a les kick-starters qui descendent et ne remontent jamais ; il y a les béquilles qui se décrochent, et les repose-pieds qui dansent le boogie-woogie.

Pour peu que les fils électriques s'en mêlent, c'est à devenir fou.

Evidemment, toutes ces petites catastrophes n'arrivent pas forcément à chaque machine neuve, ni toutes à la fois ou simultanément, mais ne serait-ce pas mieux si elles ne se produisaient jamais ?

A quoi tiennent toutes ces imperfections, pas bien graves pour un motocycliste averti, mais qui déroutent et exaspèrent le débutant, quand elles ne lui font pas courir des risques.

Pénurie de matières premières de bonne qualité ? Sincèrement, je ne le pense pas. Les moteurs, boîtes, cadres, roues, fabriqués avec les matériaux dont on dispose actuellement, sont d'une robustesse qui fait honneur aux constructeurs.

Je crois plutôt que tout vient d'un montage et d'une finition insuffisamment étudiés.

Je sais que le prix de la main-d'œuvre est très élevé, mais un montage judicieusement établi, avec des passages de câbles et de gaines bien combinés, sans coudes brusques et multiples, des accessoires sévèrement contrôlés, n'augmenterait pas sensiblement le prix de revient.

Cette garantie de bon fonctionnement satisfierait la clientèle, ce qui est le point essentiel.

MARC.

AUX CANDIDATS MOTOCYCLISTES

Pour leur éviter toutes démarches fastidieuses ou inutiles, voici ci-dessous toutes les indications nécessaires sur les formalités à accomplir pour obtenir une autorisation d'achat d'un vélomoteur, d'un cyclomoteur... ou d'une moto.

Réglementation actuelle pour l'obtention :

1° D'un cyclomoteur, cylindrée maximum 50 cm³, ne nécessitant pas de permis de conduire, pas d'immatriculation ;

Demande à la mairie d'un bon de bicyclette (hors catégorie).

2° D'un vélomoteur, cylindrée maximum 125 cm³ (décret du 5 juin 1943), immatriculation obligatoire dans certains départements, mais sans permis de conduire.

S'adresser pour Paris, Seine, Seine-et-Oise à la Production Industrielle, 25, rue de la Pépinière, Paris (VIII^e), 3^e étage. Téléphone : LAB. 32-20.

Pour la province : à la Délégation départementale sise au chef-lieu.

La répartition est faite sur demandes écrites, aucun rendez-vous ne pouvant être accordé.

Utiliser le questionnaire remis, dont ci-dessous modèle.

**

Les demandes doivent être faites en utilisant le questionnaire.

Répondre très lisiblement à chaque question et joindre, le cas échéant, un bref exposé.

Ne jamais joindre les originaux

des pièces d'identité, des copies certifiées conformes suffisent.

Aucune suite ne sera donnée aux demandes incomplètes.

Toute demande non satisfaite dans les deux mois doit être considérée comme annulée.

Les entreprises commerciales et industrielles doivent obligatoirement indiquer le numéro du registre du commerce et faire viser la demande par l'organisation professionnelle dont elles dépendent (Chambre syndicale).

Les artisans doivent obligatoirement indiquer le numéro du registre des métiers, et faire viser par la Chambre des Métiers.

Ordre de priorité

- 1° Médecins ;
- 2° Vétérinaires ;
- 3° Entreprises d'intérêt général ;
- 4° Entreprises industrielles ;
- 5° Entreprises agricoles ;
- 6° Entreprises commerciales ;
- 7° Entreprises libérales.

Il n'est pas reçu de demandes pour convenances personnelles.

Les demandes ne sont reçues que du 1^{er} au 15 de chaque mois.

Muni du bon (cyclomoteur ou vélomoteur) se rendre chez le représentant de la marque choisie.

Remettre le bon (volets B. C. D.),

conserver le volet A timbré par l'agent.

Verser les arrhes.

Se renseigner sur le délai de livraison et choisir les accessoires dont on désire équiper le vélomoteur : compteur, siège arrière, sacoches, etc...

A l'expiration du délai ou après invitation de l'agent, prendre livraison le plus rapidement possible. (Le vélomoteur pouvant être attribué à un autre client sous huitaine en raison des cas urgents et prioritaires).

Pour la mise en service :

Etablissement de la facture au prix en vigueur à la livraison ;

Feuille des mines remise avec la machine ;

Attestation de vente avec signature du vendeur, légalisée.

Pour les départements où l'immatriculation est exigée, faire une demande sur papier timbré à 20 fr., adressée au préfet, sollicitant l'obtention d'une carte grise en indiquant le type de la machine, les numéros du cadre et du moteur ; signer et faire légaliser la signature.

Muni de la feuille des mines, de l'attestation de vente et de la demande sur papier timbré, se présenter à la Préfecture (Service des cartes grises) qui remettra la carte grise portant le numéro d'immatriculation qui devra être peint sur le vélomoteur à l'avant et à l'arrière.

3° *Motocyclette.*

La vente est libre ; malheureusement le nombre des machines fabriquées est faible et généralement réservé aux administrations, services publics, à l'armée, etc.

Il faut donc s'adresser aux représentants pour inscription en vue de livraisons futures.

Ces catégories de véhicules peuvent se trouver d'occasion sans nécessité d'être possesseur d'un bon d'achat.

Pour la mise en service d'un véhicule d'occasion, les formalités sont les mêmes ; il faut mentionner cependant sur la demande de carte grise : « Ce véhicule est resté conforme à sa constitution primitive et n'a subi aucune modification mécanique depuis sa sortie d'usine ».

MINISTÈRE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE

DEMANDE D'ATTRIBUTION D'UN VELOMOTEUR

Nom et prénom
 Adresse
 Profession
 N° du Registre du Commerce ou Chambre des Métiers
 Effectif de l'entreprise

Véhicules motorisés en possession du demandeur (indiquer les quantités) :

}	camions
	camionnettes
	voitures
	motos
	vélomoteurs
(Rayer les mentions inutiles)	

Nombre de demandes déposées à ce jour
 accordées refusées

Justification de la demande

Date :

Signature :

Toute demande incomplète ne sera pas prise en considération.

Toute demande non satisfaite dans les deux mois doit être considérée comme annulée.

Délégation Départementale de la Seine et de la Seine-et-Oise
 26, rue de la Pépinière
 PARIS (VIII^e)

L'ALLUMAGE ET L'ÉCLAIRAGE

DES MOTOCYCLES

ET VÉLOMOTEURS

Nous allons passer en revue les différents dispositifs employés actuellement, mais en raison de la complexité du sujet, nous avons été conduits à diviser l'exposé en plusieurs parties et ceci d'une façon assez conventionnelle.

Nous traiterons en premier lieu des dispositifs d'allumage des motos :

1° Allumage par batterie.

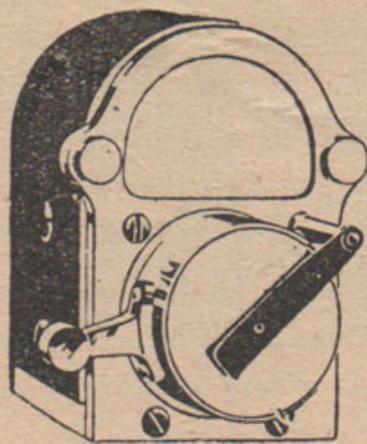
C'est le dispositif le plus simple et le moins onéreux. L'ensemble rappelle beaucoup celui des voitures, mais il est à noter que l'équipement électrique doit être particulièrement soigné, étant donné les mouvements relatifs importants de certains organes de la machine, surtout celui de la fourche qui porte le phare et généralement les commutateurs. Ce système donne de bons résultats lorsque les machines sont très bien entretenues au point de vue canalisations et batterie. Il nécessite une excellente dynamo commençant à débiter à très faible vitesse ; on a le plus souvent recours à des machines dont le débit est commandé par un régulateur de tension, agissant sur l'excitation shunt de la dynamo. Le régulateur qui est très délicat, travaille dans de mauvaises conditions sur les motos, étant soumis à des vibrations plus importantes que sur les voitures.

L'allumage par batterie a été utilisé quelquefois sur des machines de grosse cylindrée difficiles à mettre en route. Il semblait que le fait d'avoir une étincelle très chaude à basse vitesse devait faciliter le démarrage dans de fortes proportions, mais cela s'est avéré inexact, car dans ces moteurs lancés à faibles vitesses, c'est la carburation qui est

le plus souvent défectueuse, étant donné la très faible aspiration due à une descente trop lente du piston.

Les Allemands et les Américains ont été très partisans de ce dispositif.

Les Américains utilisent pour la charge des dynamos à trois, balais débitant sur une grosse batterie. Sur leurs machines bi-



La bonne vieille magnéto

cylindres, il est à remarquer que, pour simplifier, un seul rupteur alimente une bobine à double secondaire ; il se produit alors, par cylindre, une étincelle par tour, l'une servant à l'allumage du mélange, l'autre jaillissant parmi les gaz brûlés à la fin de l'échappement.

Les machines allemandes peuvent être divisées en deux catégories :

1° La majeure partie des constructeurs utilisent sur leurs modèles courants une dynamo possédant un ensemble unique formant conjoncteur-disjoncteur et régulateur de tension ;

2° Une autre firme monte un équipement beaucoup plus compliqué dont le générateur est un volant à courant continu.

La régulation et la protection sont faites par un ensemble placé dans un boîtier comportant un conjoncteur-disjoncteur, un régulateur de tension spécial, dont les parties mobiles sont à faible inertie, et un commutateur auxiliaire plus ou moins important suivant les modèles.

Une bicylindre deux temps comporte même un enroulement d'excitation série, qui permet d'assurer le démarrage du moteur ; il est à noter que ce procédé ne conviendrait pas pour des moteurs monocylindriques à haut taux de compression qui nécessitent un couple de démarrage beaucoup plus puissant. L'avance à l'allumage se fait très simplement par déplacement du rupteur ou sur les systèmes automatiques par des maselottes agissant sur la came.

2° Allumage par magnéto.

C'est le plus ancien, le plus onéreux, mais c'est celui qui donne les meilleurs résultats, car il est autonome et très robuste.

Grâce aux progrès extraordinaires qui ont été faits dans la fabrication des aimants, les machines modernes fournissent des étincelles très chaudes à très basses vitesses et les démarrages sont donc aussi aisés qu'avec l'allumage par batterie. Il a, par contre, l'avantage de ne plus être tributaire de celle-ci, ce qui est très intéressant lorsque l'on reprend une moto qui n'a pas servi depuis longtemps et dont la batterie est souvent complètement déchargée. Un autre avantage, qui n'est pas des moindres, consiste en ce que la chaleur de l'étincelle ne décroît pas avec la vitesse comme dans l'autre dispositif, mais qu'elle devient plus chaude au contraire, facilitant la rapidité d'allumage du mélange et augmentant les performances du moteur. Il n'est pas rare de trouver une augmentation de 10 % de la puissance maximum à haut régime.

Les magnétos équipant les moteurs deux temps ou les moteurs à soupapes latérales peuvent être sans dispositif d'avance à l'allumage, mais celles qui équipent des moteurs poussés, en général à culbuteurs, comportent un dispositif d'avance commandé, soit à main, soit automatiquement.

Dans le premier cas, l'avance se fait le plus souvent par déplacement de la came ou du rupteur afin de modifier le point d'ouverture des vis platinées. Ce dispositif ne permet pas de dépasser un angle d'avance de 20° si l'on veut avoir une bonne étincelle à plein retard au moment du démarrage. Il nécessite, de la part du motocycliste, un certain doigté pour l'obtention du rendement maximum du moteur.

Afin de rendre la conduite des motos plus agréable, les constructeurs ont été conduits à mettre au point des dispositifs d'avance automatique. Le problème était plus difficile à résoudre que sur les voitures, car les écarts de vitesse des moteurs sont plus grands, et le point d'allumage doit être plus précis puisque les moteurs possèdent en général un taux de compression plus élevé; des précautions plus grandes doivent être prises pour éviter des phénomènes de détonation prématurée, donc « cliquetage » du moteur.

Les Allemands se contentent de déplacer la came à l'aide de légères masselottes rappelées par des ressorts assez faibles, étant donné le peu d'effort nécessaire.

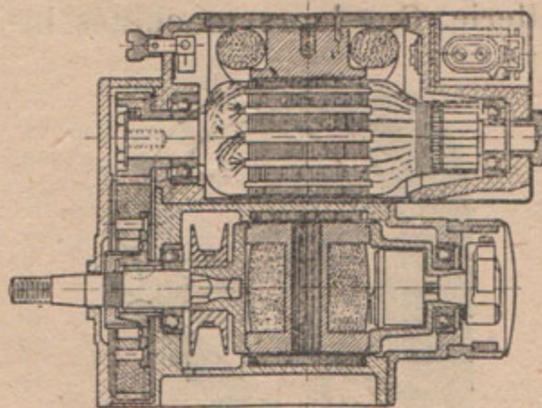
Les Anglais, par contre, préfèrent avoir recours à un ensemble plus lourd, plus fort et plus compliqué qui, se plaçant entre l'arbre de commande de la magnéto et la partie tournante, fait déplacer toute cette dernière d'un angle qui peut être de plusieurs dizaines de degrés, puisque le point d'ouverture des contacts reste toujours le même par rapport à l'arrachement. Il offre donc l'avantage de donner des étincelles très chaudes à tous les régimes.

Avant la guerre, les magnétos étaient pour la plupart à aimants fixes et à induit tournant, ce qui exigeait l'emploi d'une bague collectrice sur laquelle venait frotter le balai relié à la borne haute tension.

Les aimants nouveaux au Ni N. Ai ou Ni Al Co possèdent un champ coercitif beaucoup plus élevé, sont moins sensibles aux champs démagnétisants. Il est

possible de réaliser des aimants robustes, très courts, faciles à loger dans la partie tournante. Le bobinage, le condensateur et le rupteur sont alors fixes, la came tournant avec l'aimant. Les machines sont plus simples à usiner, plus robustes, et ne se désaimantent pratiquement plus.

Remarquons que les Français et les Anglais utilisent également des aimants Ni Al sur des machines à induits tournants, ce qui confère à ces dernières une très grande stabilité d'aimantation, les aimants travaillant dans d'excellentes conditions. C'est ce dernier mode de montage qui est utilisé dans les combinés magnéto-dynamo, car il permet d'obtenir les ensembles les plus compacts, les aimants multiples étant placés de part et d'autre de l'induit tournant.



Coupe d'une combinée Novi

Eclairage des motocycles.

1° Le plus simple et le plus robuste des dispositifs d'éclairage est celui qui utilise un alternateur. Ce dernier peut être commandé soit par engrenage, soit surtout par galet si la moto comporte un volant extérieur (cas des machines ancien modèle) ou par courroie trapézoïdale, ce qui donne une grande souplesse. Les canalisations sont très simples, et le commutateur spécial donne le phare, le code et la lanterne en mettant dans cette position une résistance en parallèle avec les lampes, puisqu'un alternateur fournit une puissance pratiquement constante.

Ce système tendait à être abandonné avant la guerre, lorsque les constructeurs montèrent sur leurs machines des ensembles à courant continu permettant d'avoir l'éclairage à l'arrêt

et l'avertisseur, mais il est de nouveau très utilisé sur les motos ayant perdu leur équipement pendant la guerre ou sur les machines étrangères dont les dispositifs d'éclairage ne peuvent être réparés faute de pièces de rechange spéciales.

Là, également, il y a eu des progrès, dus surtout aux nouveaux aimants, grâce auxquels on a pu augmenter la régularité de l'éclairage, qui est beaucoup moins sensible qu'avant aux variations de la vitesse du moteur. Les résultats sont alors très satisfaisants, et l'alternateur est à conseiller sur les machines robustes, dont on se sert par tous les temps sans qu'il soit possible d'en soigner l'entretien. L'absence de batterie fait qu'il n'y a plus de précaution à prendre, même par les plus grands froids.

2° Toutes les machines neuves sortent actuellement de chez les constructeurs avec un équipement à courant continu. La dynamo peut être commandée soit par galet, soit par courroie trapézoïdale, mais dans tous les nouveaux modèles on emploie surtout les engrenages.

La dynamo est soit à régulation par troisième balai, soit à régulateur de tension. C'est surtout le premier système qui est employé, car il est plus robuste, quoique le second s'affirme de beaucoup le meilleur au point de vue purement technique. Les batteries sont généralement des 6 v. 14 ah., que l'on charge à des régimes très élevés de l'ordre de 8 Amp.; aussi est-il préférable, dans les machines à trois balais, d'arrêter par moment la charge en été afin d'éviter de faire de l'électrolyse dans les accus, donc de les assécher et d'abîmer les plaques. L'arrêt de la charge se fait, en général, en coupant, par un interrupteur, le circuit d'excitation. Dans les machines à trois balais, il ne faut surtout pas arrêter la charge en faisant une interruption dans le circuit principal, car la tension aux bornes de la machine croissant alors rapidement avec la vitesse, le courant d'excitation devient exagéré et l'on détériorerait rapidement les inducteurs. Le même accident pourrait atteindre

l'enroulement du fil fin du joncteur disjoncteur du fait de la tension exagérée de la dynamo fonctionnant à vide.

Sur les motos de classe, les Anglais et les Français montent très souvent un combiné magnéto dynamo qui est un ensemble compact ne nécessitant qu'une prise de mouvement unique. C'est l'appareil donnant le plus de satisfaction ; il est onéreux, mais a l'avantage de séparer nettement les fonctions d'allumage et d'éclairage et d'assurer une grande sécurité de fonctionnement.

Vélocycleurs.

Les premiers vélocycleurs qui parurent sur le marché étaient équipés avec de petites magnétos d'allumage et de petits alternateurs d'éclairage. Pour une question de simplicité et de prix, certains de ces alternateurs étaient entraînés par le pneu, comme sur les bicyclettes.

Très rapidement, les constructeurs français s'attaquèrent au problème du volant magnétique et réussirent à fabriquer des appareils donnant toute satisfaction, contrairement aux appareils anciens, de fabrication étrangère qui étaient souvent en panne ou donnaient une étincelle trop faible.

Le volant magnétique est né pour répondre à un besoin précis qui est l'allumage de petits moteurs à deux temps. C'est un appareil simple, ne nécessitant pas d'engrenages ou de chaîne pour son entraînement, fournissant une étincelle par tour et faisant, en outre, la régulation

cyclique du moteur. Les premiers modèles de volants n'assuraient que l'allumage, mais on leur adjoignit bientôt un ou plusieurs enroulements destinés à limiter l'éclairage. Le volant magnétique est ainsi devenu l'appareil d'allumage et d'éclairage idéal pour les petites machines. En dehors de ses qualités de robustesse, un volant est caractérisé :

a) Par le nombre de tours minimum auquel on obtient une étincelle de longueur déterminée. Les nouveaux appareils donnent une étincelle de 4 m/m de longueur à l'éclateur 3 pointes, normalisé, pour une vitesse de l'ordre de 100 t./m. La longueur de 4 m/m. est celle qui est prise comme minimum donnant un allumage parfait pour le démarrage ;

b) Par la puissance de l'éclairage. En matière de volant, comme d'alternateur, il ne faut pas seulement parler de puissance, ce qui ne signifie pas grand chose, mais de « puissance régulée ». En effet, un volant alimentant une lampe de 50 bougies dont la tension varie beaucoup avec la vitesse, est très inférieur au même volant avec un enroulement n'alimentant qu'une lampe de 35 bougies, mais dont la tension est pratiquement constante.

Le volant magnétique est un appareil très délicat à étudier puisqu'il faut lui donner à la fois les qualités d'une bonne magnéto et celles d'un bon alternateur, et que l'on se trouve devant des données contradictoires. Il faut

séparer au maximum les deux fonctions et veiller à ce que les circuits ne réagissent pas les uns sur les autres.

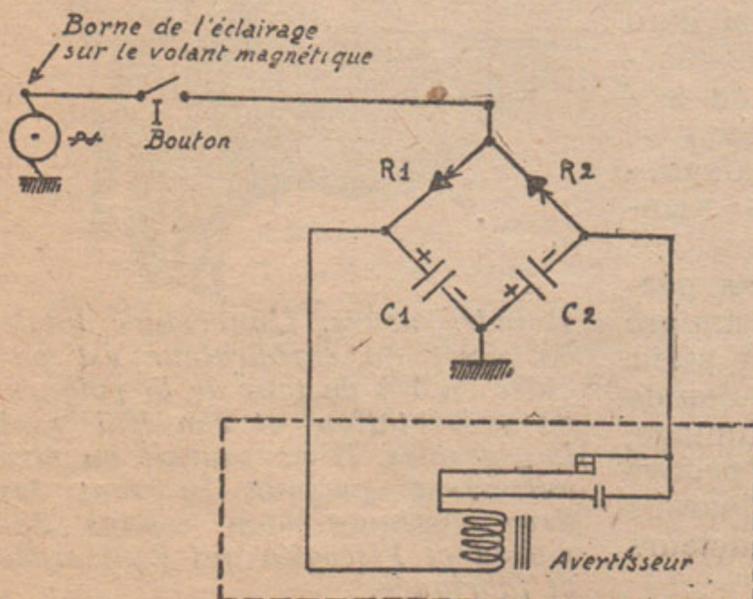
Au moment de la sortie des premiers vélocycleurs utilisant des moteurs 4 temps, les constructeurs furent effrayés par l'étincelle parasite jaillissant à l'échappement, aussi demandèrent-ils parfois des étouffeurs d'étincelles qui compliquèrent les volants. Ils s'aperçurent vite que la seconde étincelle, loin de les gêner, permettait au contraire d'avoir une bougie toujours propre, car cette étincelle, très forte puisqu'elle jaillit à un moment où la pression est faible, brûle toute l'huile et même les impuretés ou les dépôts qui peuvent se trouver sur les électrodes. Ce système est d'ailleurs maintenant employé sur certains moteurs poussés d'avion.

Le seul inconvénient du volant magnétique est l'impossibilité d'utiliser directement l'énergie produite pour alimenter un avertisseur ordinaire. Un constructeur d'avertisseurs a résolu le problème en créant un dispositif spécial redressant le courant et doublant la tension afin d'avoir une régulation par self et capacité moins volumineuse. Le problème est ainsi résolu le jour seulement, car, la nuit, l'avertisseur ne marche pas lorsque le projecteur est branché. On pourrait utiliser directement sur le volant des avertisseurs spéciaux à membrane aperiodique, mais l'intensité et la hauteur du son émis dépendraient de la vitesse.

Des constructeurs de vélocycleurs ont donc décidé de placer de petites batteries 6 v. 7 ah. sur leurs machines. Ces batteries sont chargées par le volant à l'aide de redresseurs secs.

Les deux systèmes utilisés couramment sont les suivants :

1° Toute l'énergie passe par la batterie ; celle-ci est chargée à l'aide d'un ensemble de redresseurs montés en pont de Whetstone redressant les deux alternances. Le phare et l'avertisseur sont alimentés par la batterie, comme sur une moto. Il est difficile d'assurer la protection de l'équipement, et si une des cellules devient défectueuse en



Dispositif Sanor actionnant directement l'avertisseur sans interposition d'une batterie

fonctionnement, la batterie se décharge rapidement, dans l'enroulement du volant, qui, étant très peu résistant, est traversé par un courant de plusieurs dizaines d'ampères, créant un champ démagnétisant qui désaimante instantanément les aimants, d'où panne brutale d'éclairage et d'allumage. D'autre part, le rendement des petites cellules en courant monophasé n'est que de 60 % au maximum, ce qui oblige à avoir un volant plus important pour une puissance d'éclairage donnée ;

2° Une partie seulement de l'énergie fournie par le volant sert à recharger la batterie à l'aide d'une petite cellule redressant une alternance. Ce nouveau circuit est protégé par une lampe spéciale placée en série entre le volant et la cellule. Les fonctions de cette lampe sont multiples.

1° Lorsque le volant charge la batterie, elle s'allume et sert d'indicateur de charge ;

2° Si un court-circuit se produit, elle grille instantanément et sert de fusible ;

3° Cette lampe, de caractéristiques spéciales, stabilise le courant de charge entre 1 A. et 1 A. 5, depuis le ralenti jusqu'aux vitesses les plus élevées du moteur. Elle sert donc de régulatrice ;

4° Si la cellule est détériorée, elle limite le courant inverse à 1 ampère, ce qui n'a aucune influence sur le volant et évite la décharge brutale de la batterie.

L'avertisseur, l'éclairage à l'arrêt et la lanterne arrière sont alimentés par la batterie. Le phare et le code sont alimentés directement par le volant, mais la batterie étant en tampon limite la tension à une valeur légèrement supérieure à 6 v., ce qui fait que l'éclairage est parfaitement régulier, quelle que soit la vitesse du vélomoteur.

Un seul commutateur au guidon groupe l'éclairage à l'arrêt, le code, le phare et l'avertisseur. Les canalisations sont simplifiées ainsi à l'extrême.

Le dernier progrès, et non le moindre, a été la réalisation de volants à avance automatique pouvant donner une avance de 20° en suivant une courbe pas-

sant d'une façon très précise par les points correspondant aux meilleurs résultats des essais au banc et sur route. Ces volants dotent les vélomoteurs avec moteurs à culbuteurs à haut régime d'une souplesse très grande et d'un agrément de conduite très appréciable.

Equipement des motos de course.

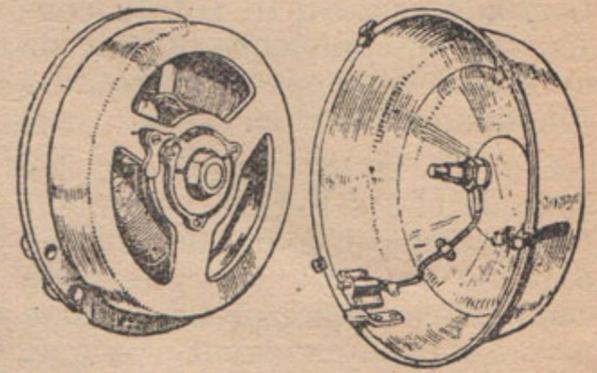
Deux cas sont à considérer suivant que la machine est destinée à participer à des courses de vitesse pure ou à des courses d'endurance, susceptibles de se prolonger pendant la nuit.

Dans le premier cas, il n'est pas nécessaire de prévoir l'éclairage ; l'allumage par magnéto est toujours adopté. Il convient d'utiliser de préférence les magnétos largement dimensionnées, à avance commandée à la main, le conducteur étant tout à fait qualifié pour régler l'avance au point optimum correspondant au régime et à la fatigue du moteur. Il est nécessaire que la magnéto fournisse une étincelle très chaude malgré les taux de compression très élevés que permettent l'utilisation de carburants spéciaux. Les rupteurs sont renforcés et les ressorts de rappel plus puissants. Les parties tournantes sont parfaitement équilibrées dynamiquement et les induits doivent être isolés avec le plus grand soin.

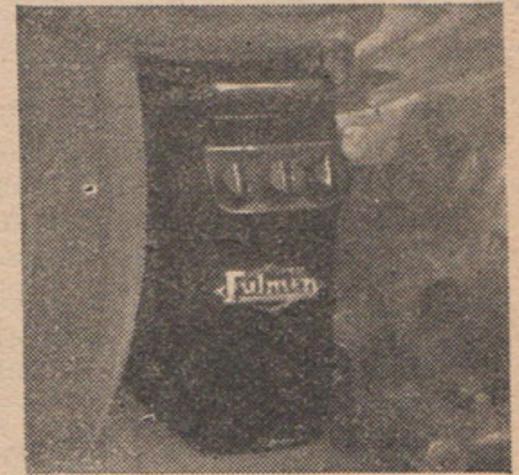
Dans le cas de courses d'endurance nécessitant l'utilisation d'un appareil d'éclairage, de nombreux constructeurs utilisent le combiné magnéto-dynamo qui donne toute satisfaction.

Certaines motos participant à des courses d'endurance de vingt-quatre heures (Bol d'Or) sont équipées d'une magnéto et d'un alternateur commandé par courroie qui assurent, dans de très bonnes conditions, l'éclairage de la machine malgré des ralentissements imposés par les nombreux virages du circuit.

Au cours de ces courses particulièrement dures, et malgré l'utilisation du matériel de série, aucune défaillance, aussi bien de l'éclairage que de l'allumage, n'était constatée, ce qui prouve l'excellente qualité des appareils réalisés par les constructeurs spécialistes.



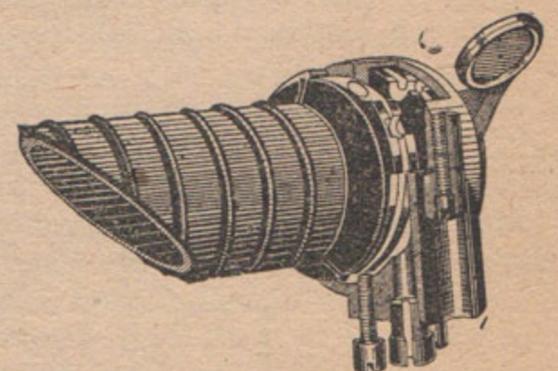
Si nous nous reportons à un « Motorcycle » de 1927, Villien avait essayé un volant magnétique avec dispositif de chargement de la batterie



Fulmen a réalisé une batterie de 7 amp.-h. avec bouchons de remplissage accessibles

La poignée tournante " DUPLIX "

La poignée tournante Duplex que nous présenterons plus en détail rend accessible, sans encombrer le guidon, la commande de l'air. L'enroulement du câble se fait sur un grand diamètre, d'où

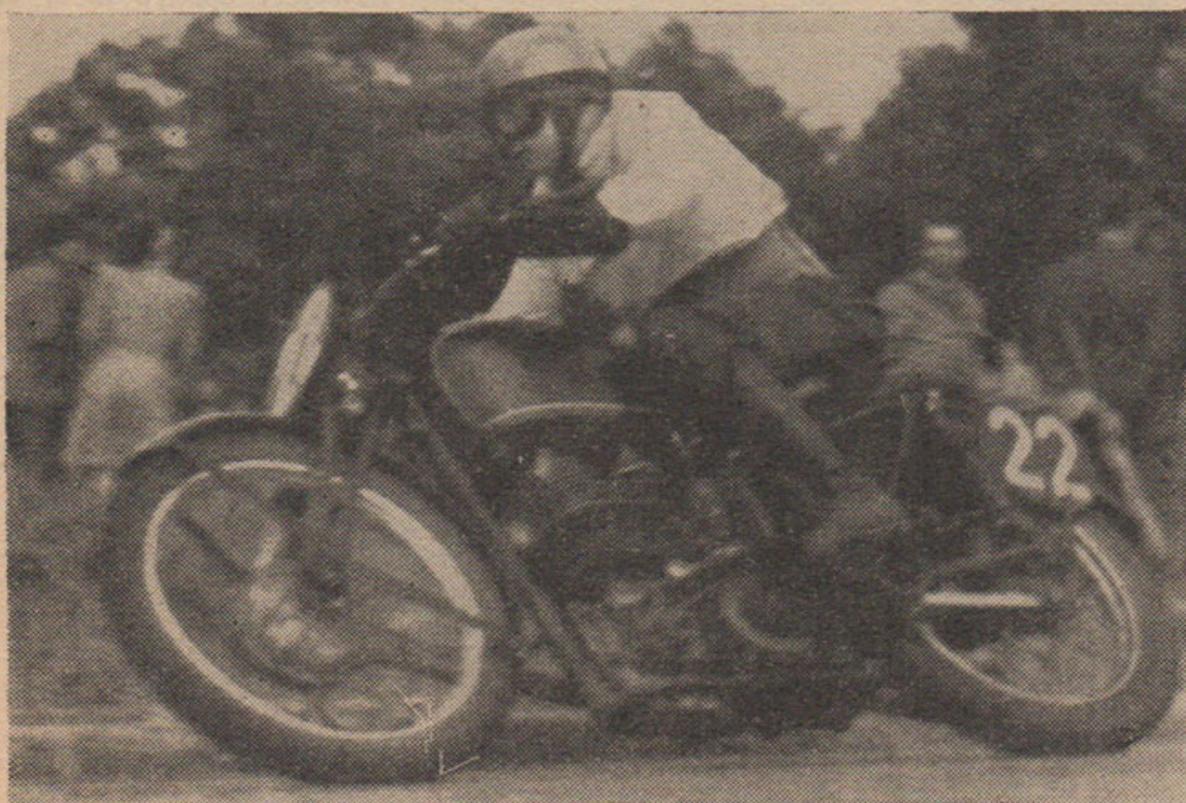


moindre usure. L'ouverture totale du volet du carburateur est acquise en 1/4 de tour de la poignée. Sa présentation et son fini sont impeccables. Il ne saurait en être autrement puisque ce sont les deux coureurs bien connus Semonsu et Piscaglia qui l'ont créée et fabriquée.

CIRCUIT

AUTOUR

DU SPORT



Lhéritier vire magnifiquement

Les résultats des courses de vitesse disputées depuis la Libération nous démontrent clairement qu'un coureur de classe, qu'il soit professionnel ou amateur, ne peut figurer honorablement que s'il dispose en général d'une machine choisie parmi les marques étrangères qui déjà avant la guerre se partageaient les lauriers. La rareté de ces machines, les difficultés d'importation ne sont pas sans influencer sur leur prix; nous pouvons, sans exagérer, parler de plusieurs centaines de mille. Peu de sportifs, malgré leur ardent désir de courir, ne peuvent trouver les sommes d'argent nécessaires à l'acquisition et l'entretien de ces « racers ». Il faut donc à tout prix essayer des formules nouvelles qui

encourageront les bonnes volontés et dégageront les compétences.

Les champions actuels sont unanimes à constater qu'il faut aider les jeunes : pour ce faire, il faut leur donner l'occasion de courir, afin de les conseiller et de les entraîner méthodiquement. On ne pilote pas du jour au lendemain, sans danger pour les autres (et pour soi), une machine qui fait 170 kilomètres à l'heure et plus ! L'intérêt des compétitions réside principalement dans la lutte. Une foule de gens se passionnent pour la marche et pourtant les moyennes ne sont pas terrifiantes, mais l'acharnement des concurrents à disputer leur place, l'exploit physique, suffisent à enthousiasmer les spectateurs.

Pourquoi n'en serait-il pas de même pour nos jeunes amateurs ? Il suffirait d'encarter dans les programmes des courses à venir une catégorie sport pour machines de série : gageons que ce ne sera pas la moins pourvue ni la moins disputée. Les 500 cmc. et 350 cmc. actuelles, bien réglées, avoisinent le 130 même à l'essence, ce qui, sur les circuits actuels plutôt sinueux, est suffisant pour nous donner bien des émotions.

Un premier exemple nous a été donné à l'occasion d'une manifestation amicale organisée par un club de la Région parisienne. Avant la course des machines spéciales de compétition, des épreuves pour catégories sport étaient ouvertes; les concurrents, presque tous débutants, reçurent les conseils des anciens au cours d'une courte séance d'entraînement, et c'est sans avatar qu'ils disputèrent âprement leur chance dans leur catégorie respective. Les machines commerciales de vitesse sensiblement égale favorisèrent la bagarre, pour la plus grande joie des spectateurs qui partirent enchantés du spectacle.

Nous pensons qu'il serait intéressant de tenir compte de toutes les formules qui permettent à « Monsieur Tout le Monde » de s'amuser, sans danger pour autrui, et de constater si oui ou non il a l'étoffe d'un champion. Il serait vain de vouloir modifier de fond en comble les règlements actuels qui sont le fruit d'une expérience acquise au cours de bien des années de traditions, mais certains aménagements aideraient à la vulgarisation d'un sport que tous nous aimerions voir florissant.

Heureusement, nos dirigeants l'ont compris. Le prochain congrès de la F. I. C. M. verra la reconnaissance d'une catégorie « sport » similaire à celle de la compétition automobile. La réglementation en sera dressée en tenant compte des expériences faites en Angleterre et en Italie.

Souhaitons que la saison prochaine voie une éclosion de nouveaux « cracks » en même temps que l'application du nouveau règlement international basé sur la formule présentée par l'Italie à l'avant-dernier congrès de la F. I.

En voici les dispositions fondamentales :

1° Limitation du poids à vide : 125 kgs ;

2° Emploi d'un carburant commercial ;

3° Obligation de fournir un parcours de 240 à 250 kilomètres sans ravitaillement.

Ces dispositions paraissent et sont révolutionnaires ; si l'on réfléchit à leurs répercussions sur la construction à venir, on ne peut qu'être enthousiasmé. Il est certain que les différentes catégories basées sur la cylindrée ne veulent plus rien dire quand on constate qu'à maintes reprises les 350 cmc. courent avec les 500 cmc. et font le meilleur temps. Cette tolérance, qui permet à un concurrent de courir dans deux catégories différentes avec la même machine, n'est-elle pas déjà un gage du succès de la formule unique ?

Prenons le point de vue de l'usager :

En principe, le motocycliste aime les machines légères, maniables, d'une tenue de route parfaite, et surtout celles qui donnent les meilleures performances pour le minimum de consommation. Nous serions passés pour fous si, il y a vingt-cinq ans, nous avions écrit qu'un 100 cmc. pouvait traîner allègrement un sidecar, et nous voyons même des inconscients se jucher à trois sur l'ensemble. Par contre, certaines 1.000 cmc., tout en ayant les performances d'une 500 cmc. poussée, consomment moins de cinq litres aux cent kilomètres. La 250 cmc. Gazzi à compresseur a même poids, même vitesse et même consommation que la 500 cmc. sans compression de la même marque.

Seule, la course peut trancher et nous montrer la formule de l'avenir.

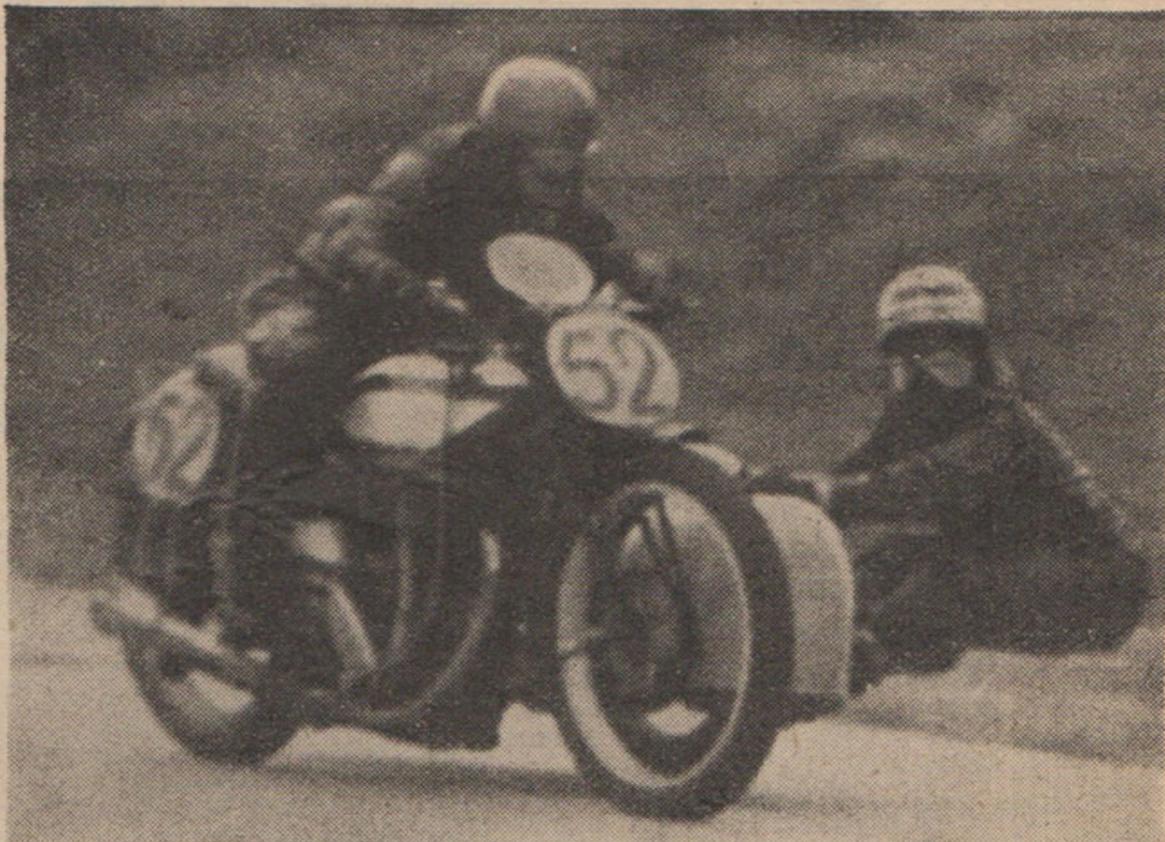
Pour l'aspirant motocycliste, peu importe que le moteur ait 250 cmc. ou 1.000 cmc., qu'il soit muni ou non d'un compresseur, pourvu qu'il ne lui cause aucun ennui, qu'il soit propre, souple, maniable, rapide, sobre et d'un entretien nul.

Nous devons arriver de la sorte à la formule automobile, où le client

Le Moto Cross

Avant d'en arriver à ce stade du progrès, considérons une branche du sport motocycliste qui, cette année, a soulevé un engouement certain de la part des coureurs et du public ; nous voulons parler du Moto Cross.

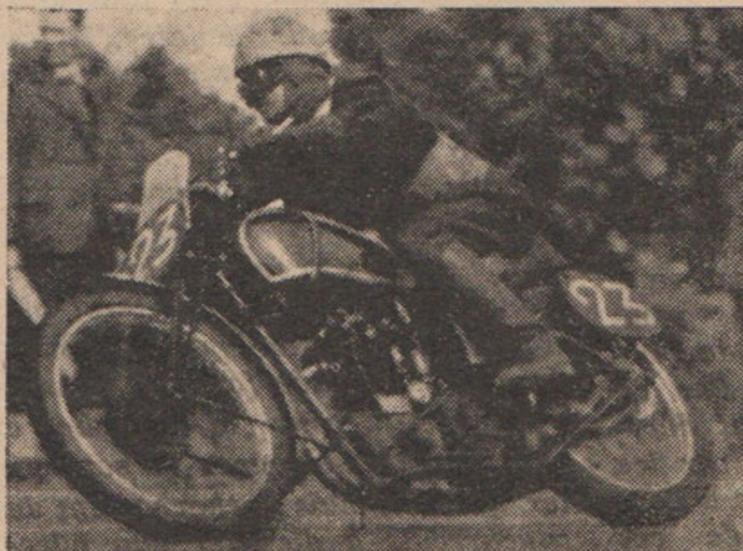
Il se pratique en Angleterre sous deux formes : le « trial » et le « scramble » ; c'est sous cette dernière forme qu'il est couru en



Un poil de plus et le passager de Beauvais sortait de la page

bien souvent ne sait guère ce qu'il y a sous son capot, mais, par contre, choisit la carrosserie, la couleur et le nombre de chevaux uniquement par rapport à sa bourse.

France, c'est-à-dire en course de vitesse sur terrain varié. Sur le plan national, une machine à culbuteurs de l'armée ou des surplus, bien allégée et bien au point, permet déjà de disputer sa chance.



Lamontagne est un excellent vireur

Nous avons vu, par contre, qu'il est nécessaire, dans les compétitions internationales, d'avoir des moteurs beaucoup plus poussés. Les Anglais et les Belges ont des machines très nerveuses, réglées à l'essence, benzol, au discol et autres carburants spéciaux, ce qui n'empêche pas les coude à coude impressionnants et les luttes pour toutes les places qui émaillent les courses de bout en

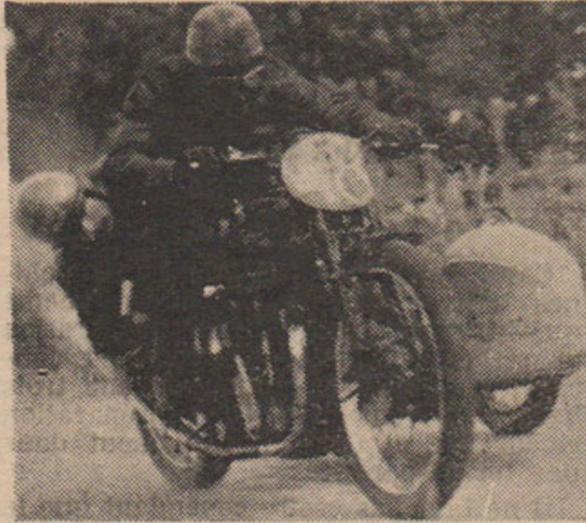
bout. On a tendance actuellement à faire courir deux catégories : toutes cylindrées jusqu'à 250 cmc. et 250 à 500 cmc.

Faut-il prévoir quelque chose pour la catégorie 125 ? Cela demande beaucoup de circonspection. Il ne faut pas perdre de vue que le 125 cc. est un vélomoteur sans permis de conduire et qu'il ne peut et ne doit en aucun cas faire figure de « racer ». Il lui faudrait donc des épreuves sous un règlement tel que l'endurance de la machine et l'adresse du conducteur entrent seuls en ligne de compte sur des parcours assez accidentés, où les moteurs normaux à courbe de puissance étendue aient l'avantage sur les moteurs poussés travaillant « en pointe ». Aligner des 125 dans des épreuves de vitesse aurait certainement comme conséquence grave leur assimilation à la catégorie motocyclette avec obligation du permis, ce qui, sur le terrain commercial, serait désastreux pour son avenir. En lui accordant une cylindrée plus forte, les Pouvoirs publics ont fait preuve d'une tolérance dont il ne faut pas abuser.

Les Trials

Les clubs devraient aussi s'intéresser aux Trials. Ces épreuves sont accessibles à tout bon motocycliste. La vitesse n'est pas le facteur principal, l'échappement libre est interdit. Par contre dans les passages difficiles, un pied par terre donne tant de points de pénalisation, les deux pieds le double, la bûche compte au maximum. Les arrêts en côte sont fréquents, et quand le motocycliste reprend le départ chaque centimètre de recul est pénalisé ; toutes sortes de difficultés sont étudiées pour donner à ces épreuves un intérêt certain. C'est autrement dit, une école d'adresse où, l'hiver, les plus grands champions anglais viennent par tous les temps se mêler aux autres motocyclistes uniquement pour l'amour du sport.

Il est évident que tout ce qui peut populariser le sport motocycliste et partant la motocyclette en général, doit être essayé, encouragé ! Aussi verrons-nous avec



Gervais (sidecar 350)

plaisir le retour des grandes épreuves de tourisme : Tour de France, Paris-Nice, Paris-les Pyrénées-Paris, etc...

L'essence et les pneus sont rares, c'est sans doute ce qui freine les concours de tourisme sur les grandes distances. Malgré cela, les circuits de Normandie, de l'Île-de-France et de Bretagne ont connu le succès du point de vue du public et des coureurs. Nous avons même été surpris de voir avec quel intérêt, les riverains, échelonnés le long des routes, suivaient les concurrents. L'intérêt des parcs fermés est donc indiscutable, il permet aux spectateurs de disséquer les machines, de se faire une opinion sur la présentation et la propreté des différents modèles. Les avis sont très divers en ce qui concerne les épreuves de départage. Il faut pourtant convenir que pour le grand public, une machine qui part à froid au premier coup de kick est très intéressante. Par contre dans un Paris-Nice, le premier coureur passant la ligne d'arrivée est considéré comme vainqueur dans l'esprit des specta-

teurs, même si une épreuve de départage lui enlève une partie du bénéfice de sa course.

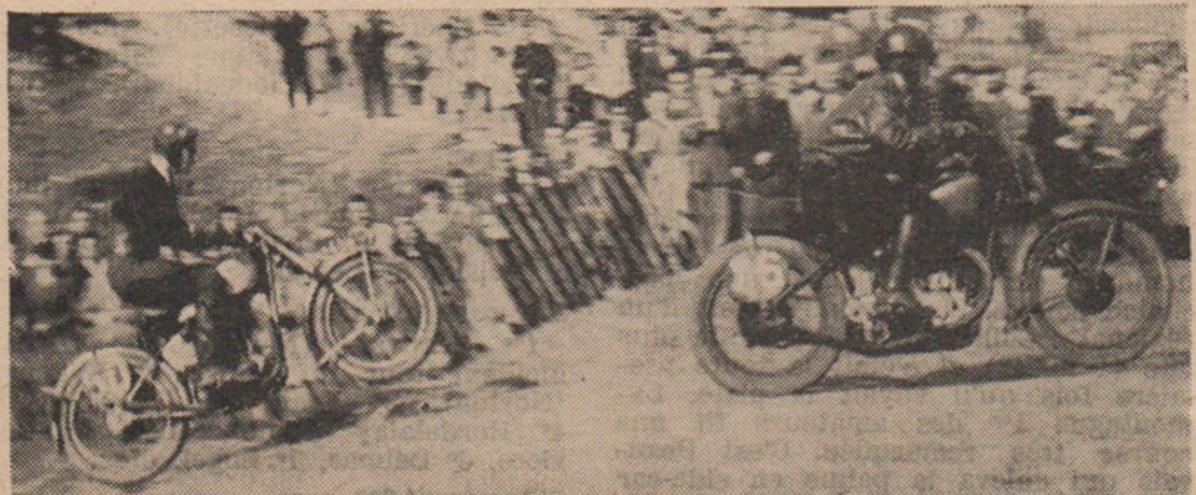
Dirt-track et moto-ball

Nous reviendrons plus en détail sur ces deux formes du sport motorisé, disons dès maintenant qu'en plus de leurs qualités spectaculaires ces manifestations ne sont pas sans répercussions sur la construction motocycliste. Sur prairie comme sur cendrée, il faut des accélérations foudroyantes, des machines légères et pourtant des cadres très rigides. La machine de série bénéficie toujours des études faites à ce point de vue.

Les possibilités d'organisation sont très étendues : terrains de sport, vélodromes ne manquent pas en France et les attractions sportives sont fort goûtées en province.

Parallèlement au sport, il est des organisations qui font le plus grand bien pour la diffusion du motocyclisme, nous voulons parler des concours d'élégance. La région de Lyon s'est déjà signalée par de nombreux concours toujours très réussis. Il est certain que des manifestations de ce genre aideraient beaucoup à la composition des programmes de journées sportives entièrement motocyclistes. Il est à souhaiter que les Grands Prix Moto servent le moins possible de lever de rideau aux épreuves automobiles. Les événements que nous venons de traverser, les difficultés, la pénurie générale, tout concourt à amener le grand public vers la moto qui par « essence même » est, on ne peut plus économique. Préparons-nous pour un avenir prometteur et à tous les pionniers du sport motocycliste, souhaitons : courage et bonne chance.

NEB.



Un passage du Moto Cross de Montreuil

LE TOURIST-TROPHY

VU PAR UN COUREUR FRANÇAIS

A son retour de l'île de Man, Perrin nous a résumé ses impressions de spectateur... pour une fois. Sur le circuit de 60 kilomètres environ, l'organisation est, naturellement, impeccable. Le circuit fait le tour de l'île ; la circulation est totalement arrêtée ; la discipline des spectateurs est telle qu'un service d'ordre réduit, assuré par l'A. A., le R. A. P. et des scouts, suffit à la tâche. La signalisation est parfaite ; sur tout le parcours, les spectateurs sont toujours au courant de la position de chaque coureur, quatre à cinq fois par tour.

Le circuit comporte, outre de longues lignes droites, des côtes et des descentes impressionnantes qui mettent à rude épreuve les moteurs. De nombreux virages font travailler boîtes et freins ; c'est à ce point que les amateurs courant sur motos rigoureusement de série, ont été autorisés à ventiler leurs tambours.

Cette épreuve est fatale aux machines hâtivement préparées. De même que les motos ont subi une préparation et un entraînement sévères, les coureurs qui sont en action durant trois heures doivent subir une préparation rigoureuse et être physiquement dans une forme parfaite.

Il ne faut pas croire cependant que le T. T. soit hors de portée de nos coureurs français dont certains, bien préparés, pourraient espérer un classement fort honorable.

Une grande maîtrise est nécessaire car, en réalité, la course se fait contre la montre et les concurrents n'ont guère la faculté de connaître leurs positions respectives.

Cette année, c'est Norton avec Daniell qui a gagné la catégorie 500 cmc : Foster sur Vélocette, la catégorie 350 cmc, tandis que les 250 Guzzi qui ont fait grosse impression par leur vitesse, s'adjugeaient les deux pre-

mières places en 250 cmc. La nouvelle A. J. S., si spéciale et la plus légère du lot, a été prête trop tard, mais sa démonstration n'en fut pas moins magnifique.

Et Perrin conclut : Le T. T. est un magnifique spectacle, mais l'année prochaine, je préférerais me voir, si les conditions me le permettent, sur le circuit et non derrière les barrières.

LES RÉSULTATS

Seniors 500 cmc.

1^{er} Daniell (Norton), 3 h. 11' 22" ; 2^o Bell (Norton), 3 h. 11' 44" ; 3^o Goodman (Vélocette), 3 h. 12' 11" ; 4^o Frennd (Norton), ; 5^o Newman (Norton) ; 6^o Evans (Norton).

Juniors 350 cmc.

1^{er} Foster (Vélocette), 3 h. 17' 20" ; 2^o Whitworth (Vélocette), 3 h. 21' 26" ; 3^o Weddell (Vélocette), 3 h. 27' 8" ; 4^o Goodman (Vélocette), 3 h. 29' 16" ; 5^o Martin (Norton) ; 6^o Hudson (Norton).

Lightweight 250 cmc.

1^{er} Barrington (Guzzi), 3 h. 36' 26" ; 2^o Cann (Guzzi), 3 h. 37' 10" ; 3^o Dzinkwater (Excelsior), 3 h. 45' 57" ; 4^o Archer (New-impérial), 3 h. 47' 2" ; 5^o Pike (Rudge) ; 6^o Patterson (New Impérial).

LES ÉPREUVES DU MOIS

Trophée de St-Eutrope

Le Motor Club a fait disputer le 15 juin, à Monthléry, des courses de vitesse qui ont enthousiasmé les spectateurs. Il est vraiment dommage que le temps ait contrarié la venue du grand public, et de ce fait, influé sur la recette ; mais la qualité de l'organisation et du spectacle fut telle, que la direction de l'autodrome reconnaissant l'effort des organisateurs en fit un elle-même. Espérons que cette compréhension des choses nous permettra d'assister souvent à des manifestations sportives de ce genre.

Nous avons eu plaisir à constater le progrès de bien des pilotes. Tout d'abord Lhéritier qui a brillamment remporté l'épreuve des 350 cm et des 500 cm à 111 k. 300 de moyenne, ce qui sur le circuit de 3 k. 300 prouve qu'il ne s'est pas amusé malgré l'arrêt mécanique de Hanel qui lui disputait le commandement pendant près de la moitié de la course. Monneret fut tout de suite éliminé par une crevaillon. Nous reverrons avec joie ces trois hommes s'expliquer dans une prochaine course. Signalons l'exploit d'un régional : Collot qui fit le tour le plus vite (1 m. 42) et c'était la toute première fois qu'il voyait la piste. Lamontagne 1^{er} des amateurs fit une course très remarquable. C'est Beauvais qui enleva la palme en side-car 600 cm., talonné par Wagner. En side 350 cm. Gervais eut une victoire bien méritée.

La course des 250 cm. nous fit assister à une belle bagarre entre Marioni et Lauer, la victoire revint à ce dernier qui lui aussi s'est vraiment amélioré. Et c'est la « Ronflette » qui le casque en bataille s'adjugea la catégorie 175 cm.

175 cmc.

1^{er} Delaherche (Motor C.), 2^o Betbeze (M. C. Clodoaldien), 3^o Lorin, 4^o Meissonnier, 5^o Fouilhoux (Meilleur tour 84 k. 507).

250 cmc.

1^{er} Lauer (New Impérial) 94 k. 044 de moyenne, 2^o Marioni (Sap), 3^o Lefèvre (Excelsior), 4^o Cardon (Motor Club) meilleur tour 98 k. 360, 5^o Bernard, 6^o Pérard.

350 cmc.

1^{er} Lhéritier (vélocette), moyenne 111 k. 097, 2^o Lamontagne (Motor Club), 3^o Létang (M. C. Clodoaldien), 4^o Gri-court.

500 cmc.

1^{er} Cherrier (Norton) meilleur tour 1 m. 57, 2^o Guérin (Motor Club), 3^o Robbes (M. C. Chatillon), 4^o Delmas, 5^o Voisin, 6^o Lenglet.

Side-cars 600 cmc.

1^{er} Beauvais (Norton) 95 k. 547 meilleur tour 101 k. 695, 2^o Wagner (Norton), 3^o Françoise (B. M. W.), 4^o Hordelalay (Motobécane), 5^o Bévière, 6^o Delmas, 7^o Engel, etc...

Side-cars 1.000 cmc.

1^{er} Burgos Labalme (Motor Club), 2^o Chanteau.

Side-cars 350 cmc.

1^{er} Gervais (Vélocette), 2^o Adnet (Motobécane), 3^o Morin (Motor C.).

Circuit de vitesse de Nîmes

175 cmc.

1^{er} Berlié, sur Benelli ; 2^o Barde, sur Terrot ; 3^o Picout (Magnat-Debon) ; 4^o Bergallo ; 5^o Pasuello.

250 cmc.

1^{er} Anderson (Guzzi) ; 2^o Ambrosini (Guzzi) ; 3^o Peany (Rudge) ; 4^o Sauvign (Magnat-Debon) ; 5^o Francone (Parilla) ; 6^o Post (Excelsior).

350 cmc.

1^{er} Monneret (Vélocette) ; 2^o Houel (Vélocette) ; 3^o Thomas (Vélocette) ; 4^o Loyer (Vélocette) ; 5^o Berlié (Vélocette) ; 6^o Fourquet (Vélocette).

500 cmc.

1^{er} Anderson (Norton) ; 2^o Post (Triumph) ; 3^o Behro (Guzzi) ; 4^o Nau-don (Vélocette) ; 5^o Combas ; 6^o Maison.

Circuit de Bordeaux

Coupe Vinsot (amateurs), 175 et 250 cc.

1^{er} Dehez, 30 kms 500 en 28' 33" 4/5, moy. 64 kmh. 255 ; 2^o Vidal ; 3^o Diaz ; 4^o Meaux ; 5^o Marchand ; 6^o Oklé ; 7^o Vaqué.

Coupe Laval (amateurs) 350 et 500

1^{er} Bonnin, 30 kms 500 en 25' 9" 1/5, moy. 72 kmh. 753 ; 2^o Dehez ; 3^o Laura ; 4^o Roux ; 5^o Vidal ; 6^o Ibarra ; 7^o Li-mouzy ; 8^o Collède.

Coupe de Bordeaux des Sidecars

1. Boulanger, 30 kms 500 en 13' 43" 4/5, moy. 66 kmh. 642 ; 2° Wagner.

Meilleur tour : Boulanger en 1' 18", moy. 70 kmh. 784.

Grand Prix International de Bordeaux

1^{re} manche :

1^{er} Lafon, 40 tours, 61 kms en 48' 12" 1/5, moy. 75 kmh. 928 ; 2° Boulanger ; 3° Naudon, à 1 tour ; 4° Rispaill, à 2 tours ; 5° Lamarque, à 2 tours.

Meilleur tour : Boulanger, moyenne 80 kmh. 735.

2^e manche :

1^{er} Houel, 40 tours, 61 kms, en 47' 2" 2/5, moy. 77 kmh. 800 ; 2° Peraldi ; 3° Serge ; 4° Maison, à 5 tours ; 5° Mariani, à 2 tours ; 6° Sombardier, à 9 tours.

Meilleur tour : Serge, en 1' 3", moy. 87 kmh. 142.

Finale :

1^{er} Peraldi (Norton), 61 kms en 47' 51" 4/5, moy. 76 kmh. 467 ; 2° Lafon, en 48' 9" 1/5 ; 3. Naudon, en 48' 57" 2/5 ; 4° Lamarque, à 2 tours ; 5° Boulanger, à 2 tours ; 6° Maison, à 3 tours ; 7° Mariani, à 3 tours.

Moto-Cross de Montreuil

A. M. S.

Jusqu'à 250 cmc.

1^{er} Bonnin (A. M. S.), 14' 28" ; 2° Adnet (Moto Club) ; 3° Laume (Motor Club) ; 4° Desdremont.

350 et 500 cmc.

1^{re} série : 1^{er} Boselis (Lille), 11' 1" ; 2° Pérennès (A. S. P. P.) ; 3° Tisserand (S. M. C. P.) 4° Courtis (A. S. P. P.).

2^e série : 1^{er} Verachttert (Lille), 11' 28" ; 2° Margerie (A. S. P. P.) ; 3° Poitte (A. M. S.) ; 4° Adnet.

Finale

1^{er} Dauge (A. M. S.), 16' 26" ; 2° Verachttert (Lille), à une roue ; 3° Boselis (Lille) ; 4° Bonin (A. M. S.) ; 5° Engel (Motor Club).

350 et 500 cc. internationaux

1^{er} Delhaes (Belge), A. S. S., 20' 55" ; 2° Delhez (Belge), B. S. A. ; 3° Poiriot (Belge), Gillet ; 4° Hauglustaine (Belge) ; 5° Deshaies (Français) ; 6° Blat (Français) ; 7° Verachttert (Français) ; 8° Dauge (Français).

Il est à noter que Poitte, Dauge, Deshaies et Blat font partie de l'Ecurie Flèche d'Argent, créée par Mozoyer.

Circuit de vitesse du M. C. Lyon

En tous points réussi.

250 et 350 cc. : 1^{er} Auderson.

175 cc. : 1^{er} Berlié. 500 cc. : 1^{er}

Behra.

Amateurs : 1^{er} Lesur.

Sidecars 600 cc. : 1^{er} Aubert (à noter que Aubert est Suisse, mais qu'il court avec un sidecar français Impérial).

EPREUVES A VENIR

LE 6 JUILLET, A MONTLHÉRY

CIRCUIT AUTOMOBILE DE VITESSE

L'Amicale motocycliste de France a organisé le 6 juillet, à Montlhéry, une grande journée sportive ouverte aux licenciés de la F. F. M., aux motocyclistes de la F. S. G. T. et aux groupes d'entreprises rattachés à l'Amicale. Ces épreuves, réservées aux amateurs, permettent à ceux-ci de défendre leur propre chance et les couleurs de leur club. Deux courses de professionnels sur le circuit routier de 8 km. 300 ont mis aux prises les professionnels.

MOTO CROSS INTERNATIONAL

LE 13 JUILLET, A MONTREUIL

Devant le succès remporté précédemment, l'Association motocycliste de la Seine a décidé d'organiser, le 13 juillet, à Montreuil, une épreuve de cross sur un parcours encore élargi. En plus des coureurs français bien connus, figureront au programme : une équipe belge et les Anglais Foster, Frost et Nicholson. Voici bien des émotions sportives en perspective.

13 et 14 juillet, Union motocycliste du Midi : GRAND PRIX D'ALBI.

14 juillet, Association motocycliste niçoise : CIRCUIT DE RÉGULARITÉ DE GATTIÈRES.

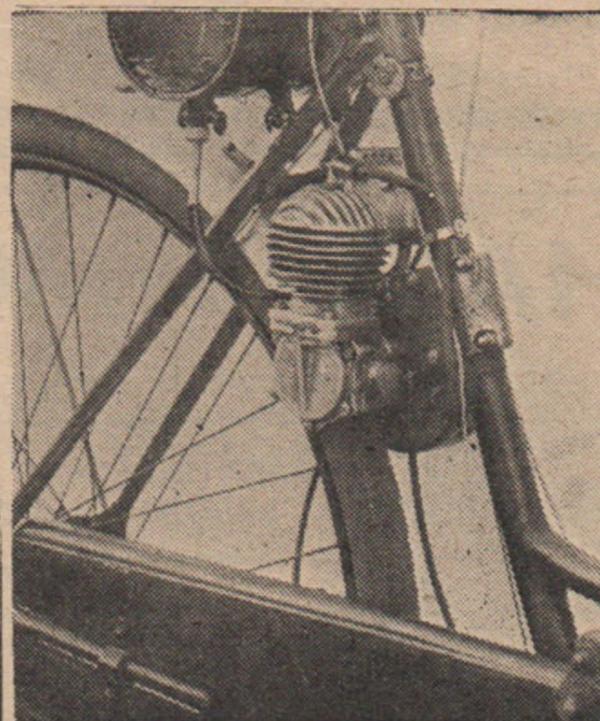
19 juillet, Moto Club de Nice : CIRCUIT DE LA VILLE DE NICE.

27 juillet, A. C. Vauclusien : Course internationale de côte du Mont Ventoux.

27 juillet, Moto Club de Bordeaux : RALLYE D'ARCACHON, CIRCUIT DE VITESSE D'AQUITAINE.

Le Moteur "HÉLIUM"

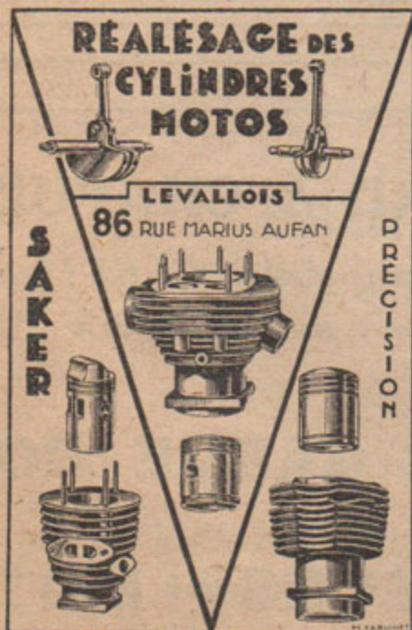
23 cent. cubes



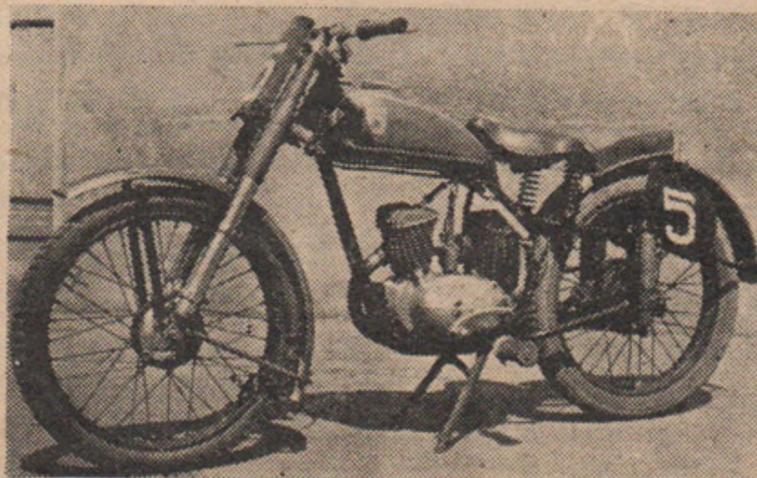
Le moteur auxiliaire « Hélium » a trouvé un emplacement sur le cadre, que ses devanciers n'avaient pas encore prévu.

Le modèle ci-contre n'est qu'un prototype ; sur le type définitif, le réservoir sera symétrique au volant magnétique, le carburateur étant en contre-bas.

L'Hélium, dont le poids est de 2 kg. 800, se fixe en 20 minutes sur le cadre ; il entraîne le vélo par un galet en contact avec le pneu de la roue arrière. Le débrayage se fait en basculant le moteur ou moyen d'un levier. Sur cette photo manque la partie inférieure du garde-boue qui, en pratique, sera livrée avec le moteur.



Bonin a sensiblement modifié une 125 D K W pour le cross. Il l'a munie d'une suspension télescopique intégrale. Fourche avant et fourche arrière, de fabrication française, sortent des ateliers de Stignani, à Stains, qui a d'ailleurs, comme on le sait, l'expérience du sport et de la mise au point.



RÉPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

FRANCE-MOTO R. PITTARD

RÉALÉSAGE - RÉFECTION D'EMBIELLAGES
ACCESSOIRES - ÉMAILLAGE - CHROMAGE

POSE DE SÉLECTEURS AU PIED SUR VÉLOMOTEURS
TERRROT, MOTOBECANE 4 TEMPS et MONET-GOYON

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

HALL DE LA MOTO

18-20, rue Rébeval - PARIS (19^e). Tél. Bot. 27-12

AGENT DIRECT

MOTOCONFORT - PEUGEOT - TERROT, Etc...

Moteurs auxiliaires « Serwa » et « Vap »
Sides Bernardet - Accus Fulmen

Neuf - Occasions - Accessoires - Pièces détachées

LHUISSIER VOUS SAISIRA

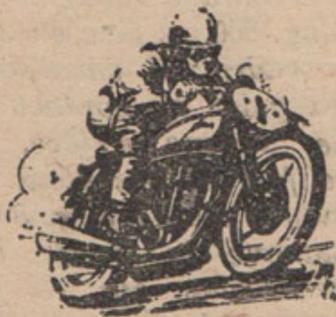
par la qualité de ses réparations et mise au point
effectuées par GEORGES le virtuose

LHUISSIER, Champion de France 1937

Agent de toutes les grandes marques

37, avenue de Saint-Cloud - VERSAILLES

MOTO



SPORT

RAY. BONIN

SPÉCIALISTE

MOTOS ANGLAISES ET TOUTES MARQUES

14, rue Collange, LEVALLOIS-FERRET - Tél. Péreire 09-93

ACHAT - VENTE - ÉCHANGE - RÉPARATION

JONQUIÈRE-MOTOS

11, rue Emile-Level, PARIS (17^e). Marcadet 57-81

Mise au point. — Pièces détachées toutes marques

Achat - Vente - Echange

Agence MOTOBECANE, TERROT

M. BEAUVAIS, spécialiste du side, 4 fois recordman

Centre de récupération et d'usinage
de pièces détachées

STOCK DISPONIBLE

D.K.W. - B.M.W. - N.S.U. - ZUNDAPP, etc.

Pièces adaptables de notre fabrication

Vente — Achat — Motos — Epaves

CRUPDA

21, rue Mongé - PUTEAUX. Tél. : Lon. 02-63

USAGERS DU VÉLOMOTEURS
pour vos réparations et mise au point
adressez-vous à

MAUCOURANT

Le vrai spécialiste du vélomoteur

Agent des Grandes Marques :

MOTOBECANE, M. R., MONET-GOYON,

MAGNAT-DEBON, GNOME-RHONE

Livraison rapide de vélomoteurs neufs
avec bon d'achat

147, Boulevard Ney - PARIS (8^e) - Tél. MARcadet 46-78

MOTO-BASTILLE

Expédition contre remboursement

Liste sur demande — 10 Fr. en timbres

Pare-figure 142. Siège AR — Sacoche cuir pour

moto 2.800 — Casques moto de 1.315 à 2.000 francs —

Phares, équipements électriques pour motos —

Avertisseurs pour vélomoteurs et motos

Moteur VAP pour vélo — SIDEGARS Terrot, Carpio,

Bernadet, pour toutes motos et vélomoteurs

tous prix : 15.000 — 20.000 à 30.000 Fr.

6, boulevard Richard - Lenoir, PARIS - 11^e

Vos bons vélomoteurs et bicyclettes
seront honorés dans les délais les plus brefs par

marcel perrin

50, Avenue Édouard-Vaillant - Boulogne-sur-Seine - Tél. : MOL. 29-62

Toutes les bonnes marques - Toujours quelques bonnes occasions en motos

ÉTS REINHARD & CHAPUISET

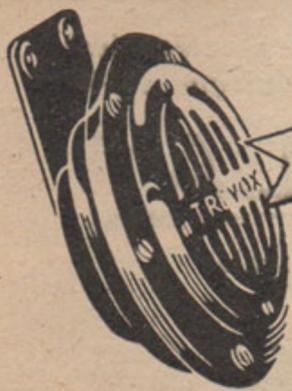
207, Avenue Pasteur - BAGNOLET (Seine)

Téléphone : AVRon 31-94

JANTES et GARDE-BOUE

pour

VÉLOMOTEURS et MOTOS



LA QUALITÉ

QU'ON NE DISCUTE PAS...

Parmi les accessoires GURTNER, l'avertisseur TREVOX et la bougie "SUPER PYROLITE" sont particulièrement appréciés des usagers. Faire confiance à GURTNER, la marque qui a fait ses preuves, c'est se préserver de tous aléas.

GURTNER

PONTARLIER (Doubs).



M et V.



LE DÉRIVE-CHAINES EKA

3 POSITIONS - B^{TE} S.G.D.G.

Pour toutes chaînes 12,7 vélo à 15,9 moto

L'accessoire MOTO-CYCLISTE

9, Rue Béliador, Paris-17^e - ETO : 36.96

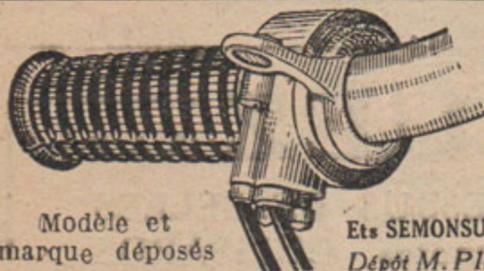
VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE
par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

●
HAUTE RÉSISTANCE

●
IMPERFORABLE au CHOC



MOTOCYCLISTES !

Réclamez à votre fournisseur
la poignée tournante

" DUPLEX "

AIR ET GAZ

Ets SEMONSU-BERAUD - 46-48, Rue Sainte - MARSEILLE

Dépôt M. PISCAGLIA : 95, Rue d'Italie, Marseille

Modèle et
marque déposés

MONNERET

76 fois Recordman du Monde
6 fois Champion de France

La compétence que l'on ne discute pas

Livraison rapide de toutes les marques - PIÈCES DÉTACHÉES

MOTOBÉCANE - PEUGEOT - TERROT - JONGHI - RENÉ GILLET

MONET-GOYON - GNOME-RHONÉ, ETC...

==== SIDE-CAR BERNARDET ====

EXPOSITION DE TOUS LES MODÈLES

AGENT EXCLUSIF POUR LA FRANCE DE LA CÉLÈBRE MARQUE **A. J. S.**

**CHOIX UNIQUE D'ARTICLES DE SPORT
TOUT CE QUI CONCERNE LE VÉLO**

2 Magasins

Paris-Centre

7 et 9, Boulevard Beaumarchais

Paris - Bastille

Paris - Sud

106, Avenue Aristide Briand

Montrouge (Seine)

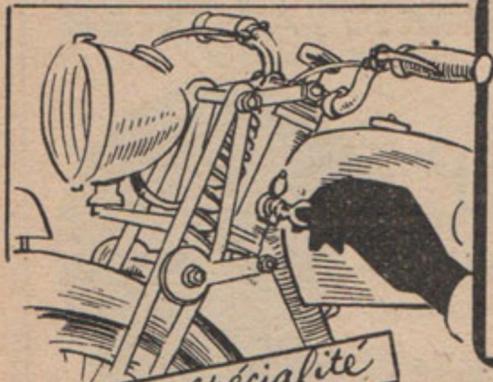
Qualité supérieure



PISTON BORG

Renommée mondiale

34, AVENUE DU ROULE NEUILLY-5^e-SEINE TEL. MAILLOT 55-55 et 50



Votre VéloMOTEUR
ou votre moto à
l'abri du vol avec

**L'ANTIVOL
NEIMAN**

qui bloque la direction
Monté en série par les principaux
constructeurs français & étrangers

C'est une spécialité

NEIMAN

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

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ECHANGE - REPARATIONS

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

12, avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15^e)

Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-62

LEVALLOIS-MOTOS

REPARATION — MISE AU POINT

Agence : TERROT-MOTOBECANE

Stock : Carburateur Amac, Accessoires Handy et Munro

A. DUBOIS

Recordman du Bol-d'Or - 175 cm.

56, rue Aristide-Briand, Levallois-Perret. Per. 19-73

PETITES ANNONCES

Pour mécanicien : A VENDRE UN LOT DE PIÈCES MOTOS
TOUTES MARQUES. Donnerions à acheteur agence régionale pour
nouvel appareil très recherché. Affaire d'avenir. Ecrire : Gaston,
35 bis, rue Auguste-Buisson, LA GARENNE-COLOMBES (Seine).

Motos MATCHLESS — F.N. — N.S.U. — D.K.W. — B.M.W.
ZUNDAPP pr. à pr. route. Motos à remonter. VéloMOTEURS, etc.
Nivel, 225, rue de l'Université, Paris (7^e). INV. 56-95.

D.K.W. 3 CV. 2 Pl., méc. neuve.

D.K.W. 4 cyl. en châssis avec pneus.

Gaston, 35 bis, rue A.-Buisson, LA GARENNE-COLOMBES (Seine).

PANTHERE, 350 cc. culb. bon état, bons pneus. Vannieux, 37, rue
Alexandre-Ribot, EPINAY-SUR-SEINE. (Après 7 heures, samedi
et dimanche.)

Vainqueur du Bol d'Or 1939 (toutes catégories)
et du Grand Prix du Bois de Boulogne 1946

HORDELALAY

Spécialiste de la Moto française

Agent Motobécane

Spécialiste du Side-Car

Agent Bernardet - Impérial

Livraison rapide contre « Bon d'Achat »

122, route de Fontainebleau, ATHIS-MONS

Téléphone : BEL. 46-63

FRANCE-MOTOS

Réparations — Autos — Motos — Reconstruction

TOUS LES ACCESSOIRES DE MOTOS

Robert KIÉNE spécialiste

73, Quai du Point-du-Jour, 73

73, Quai du Point-du-Jour, 73, BILLANCOURT

Téléphone : Molitor 21-26 et 31-28

LAQUEZ (S.A.R.L.)

FABRICANT DE DESSUS DE SELLES
pour véloMOTEURS et motos - CUISSARDS

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

5, RUE DE LUNÉVILLE - PARIS (19^e)

LES 125 cc 4 TEMPS

MOTOBÉCANE

GIMA à culbuteurs et
fourche télescopique

LES PIÈCES DÉTACHÉES

MOTOBÉCANE - MONET-
GOYON - DOLLAR - F. N.
NOVI - GURTNER - AMAC
ACCESSOIRES

GRANDE ARMÉE MOTOS 26, av. de la Grande-Armée
PARIS 17^e

BULLETIN D'ABONNEMENT

à « MOTOCYCLES »

14, Rue Brunel, PARIS-17^e

NOM

Adresse

Le

Signature

Le montant de l'abonnement, soit 220 francs, est versé ce
jour par virement au C. C. P. des Publications Corporatives
périodiques Paris 932-76 ; ou ci-joint par Mandat-Carte ;
Mandat-Poste ; Chèque bancaire. (Rayer les mentions inutiles.)

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

ON TROUVE LES PLUS BELLES MACHINES
vendues avec garantie chez

Vente...



Achat, Echange

L. PSALTY - P. LADEVÈZE & C^{ie}

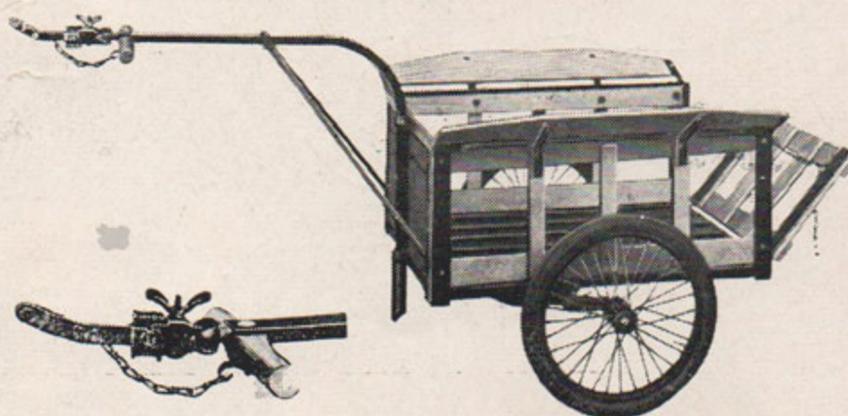
GÉRANT : PAUL LADEVÈZE
50, RUE BRUNEL - PARIS-XVII
TÉL. : ETOile 24-66

LES MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

vous présentent EN EXCLUSIVITÉ
une REMORQUE

pour vélos et vélomoteurs
que vous connaissez tous et dont les preuves
ne sont plus à faire



Poids à vide : 19 kgs. Charge utile : 100 kgs
Prix : 3.945 francs

VENTE LIBRE ET DIRECTE SANS BON

PARIS - LYON - MOTOS :

30, Rue de Charenton -- Paris (Bastille)

NEW-MAP :

124, Avenue Lacassagne, 124 -- Lyon
et tous les agents NEW-MAP
Livraison immédiate

MOYEUR



TOUTES APPLICATIONS

S. A. R. L.

NIVEL

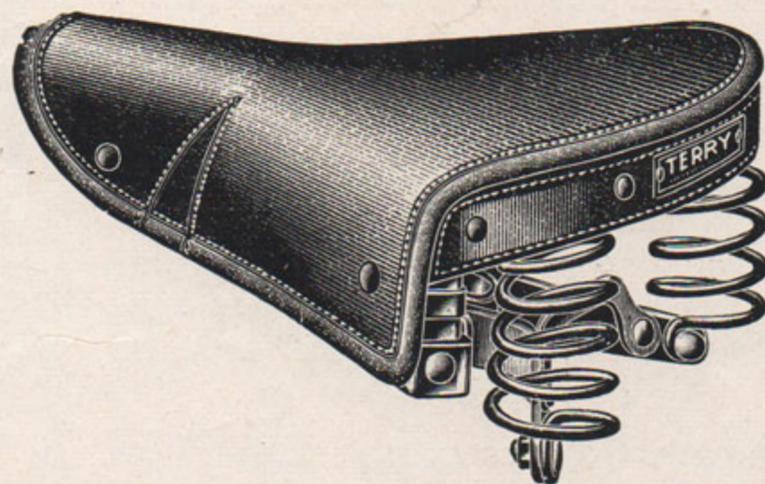
225, Rue de l'Université

PARIS

TÉLÉPHONE : INVALIDE 56-95

MÉTRO : ALMA - MARCEAU

Pour Motos & Vélomoteurs



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

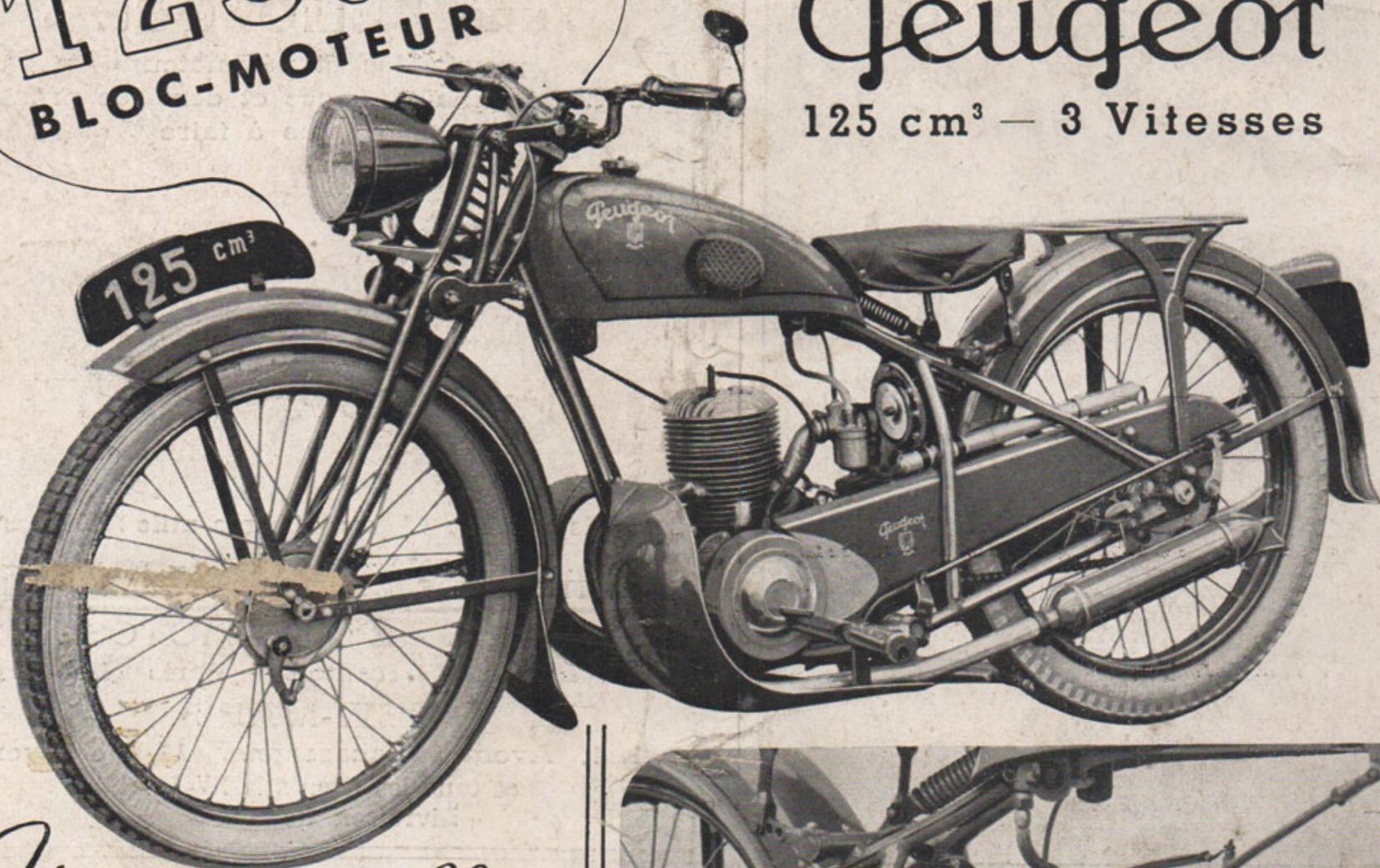
raccourcit l'étape

125 cm³
BLOC-MOTEUR

LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

Peugeot

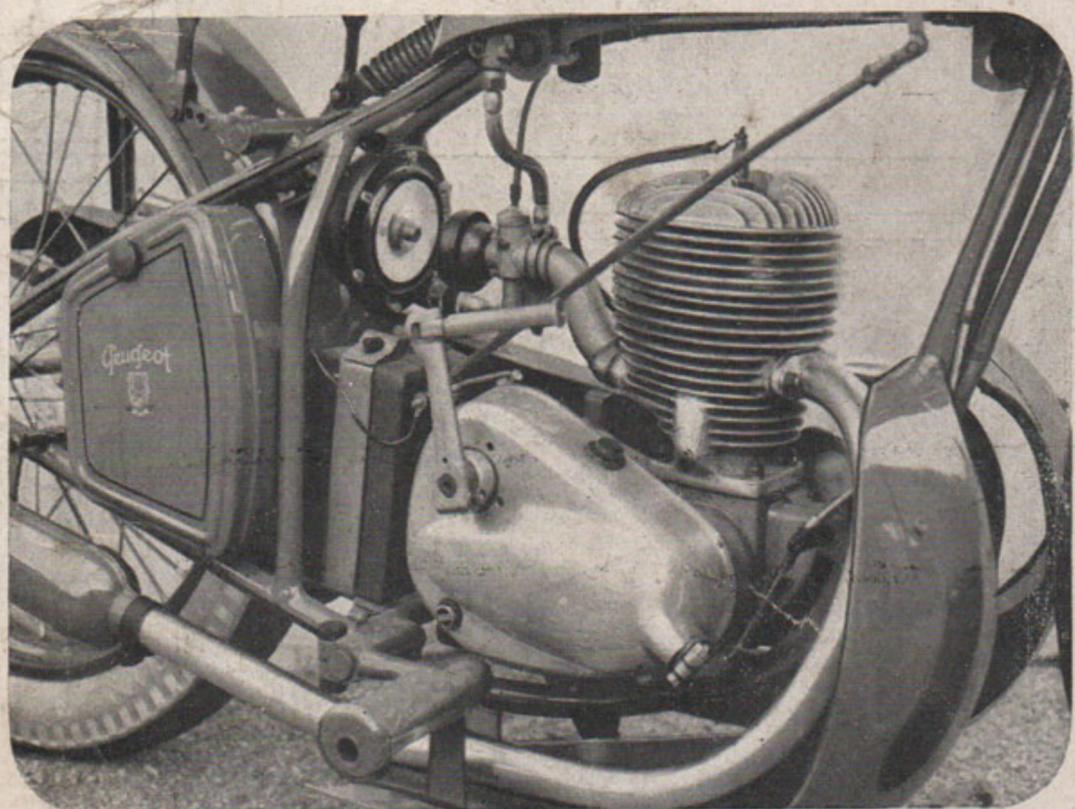
125 cm³ — 3 Vitesses



Une véritable
PETITE MOTO !

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

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



NERVEUX — ROBUSTE —

Confortable !



SOCIÉTÉ DES CYCLES PEUGEOT
BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

Peugeot

