

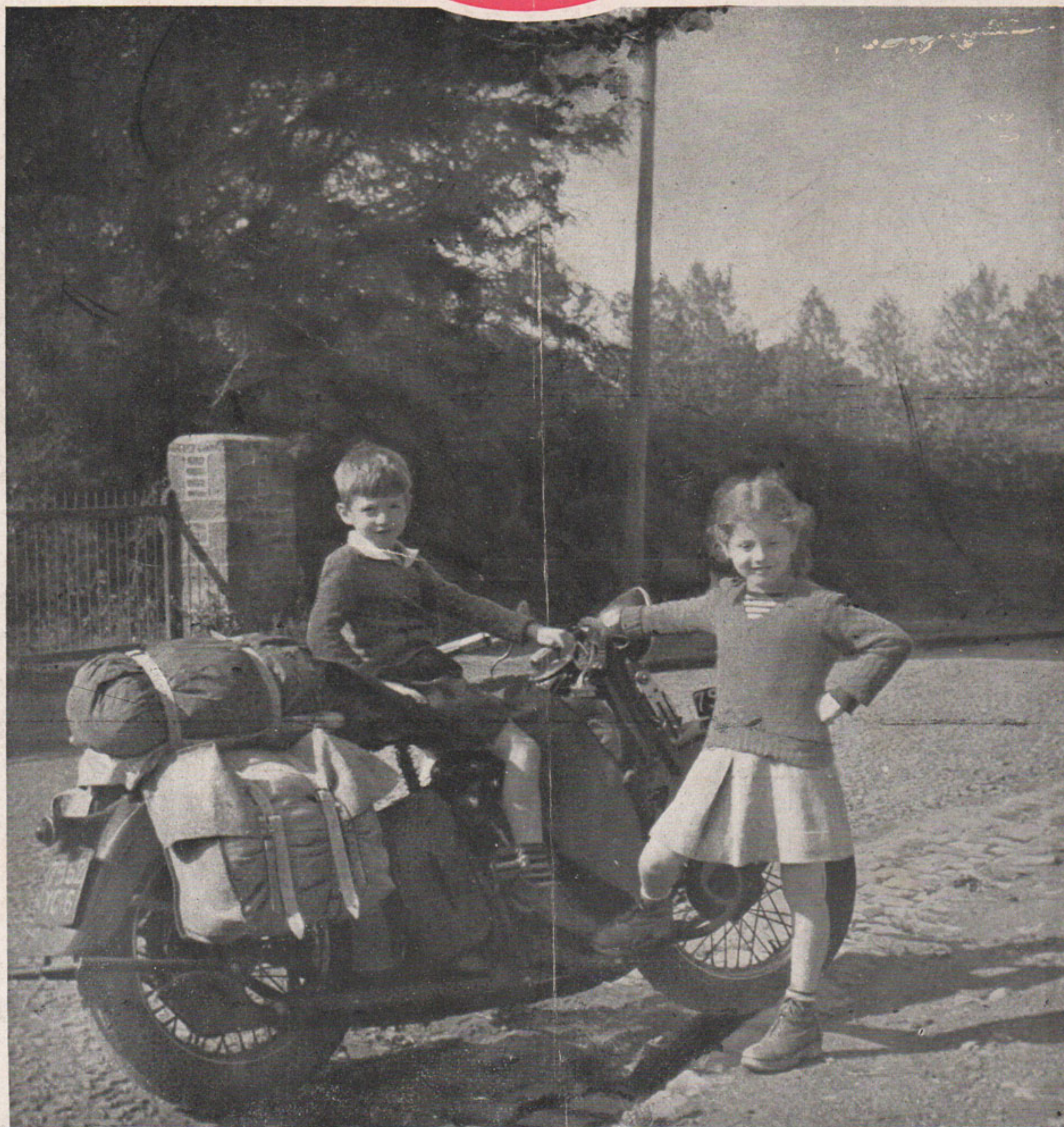
1^{re} ANNÉE - N° 2
A O U T 1947

REVUE
MENSUELLE

LE NUMÉRO :
20 FR\$

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS

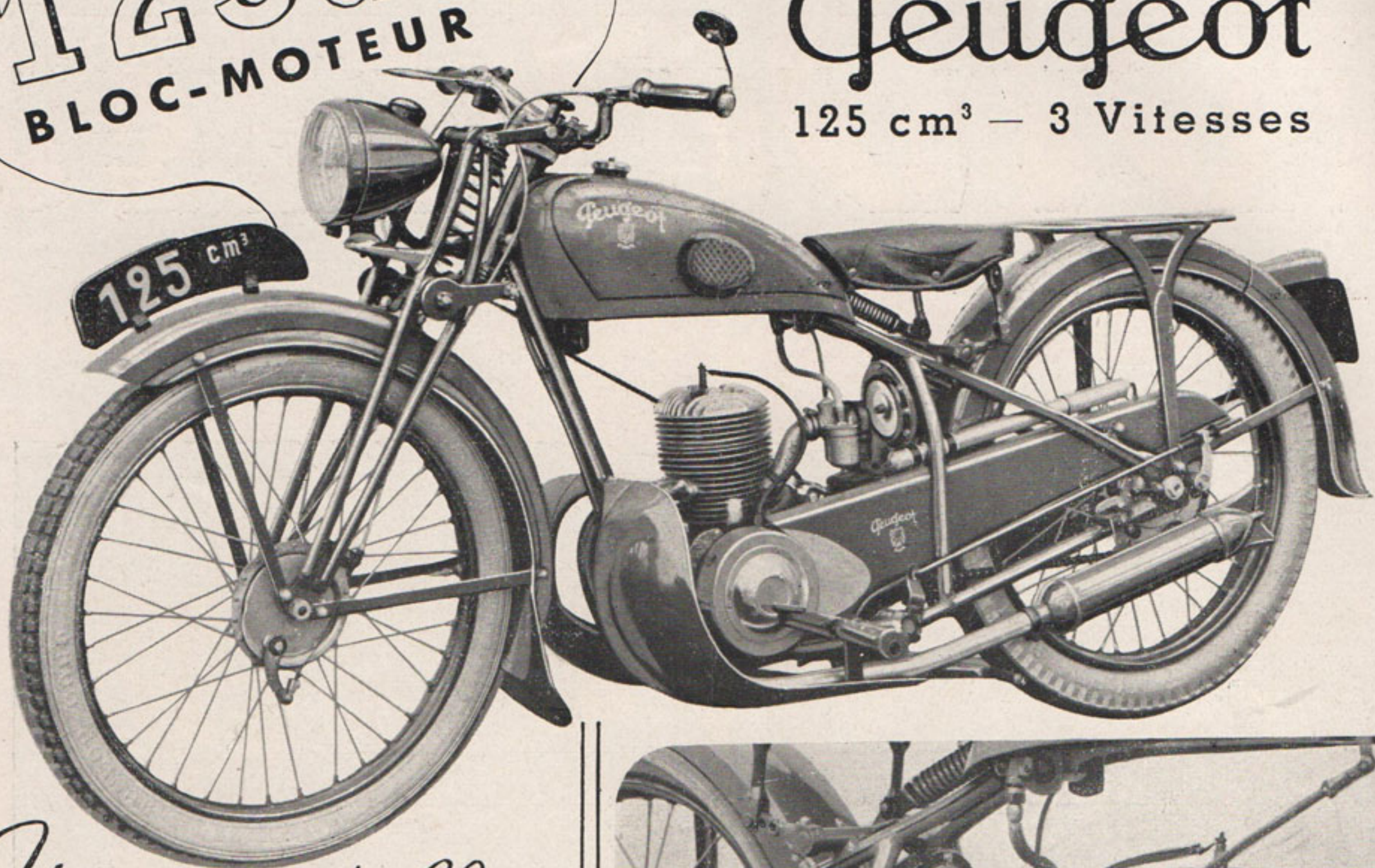


125 cm³
BLOC-MOTEUR

LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

Geugeot

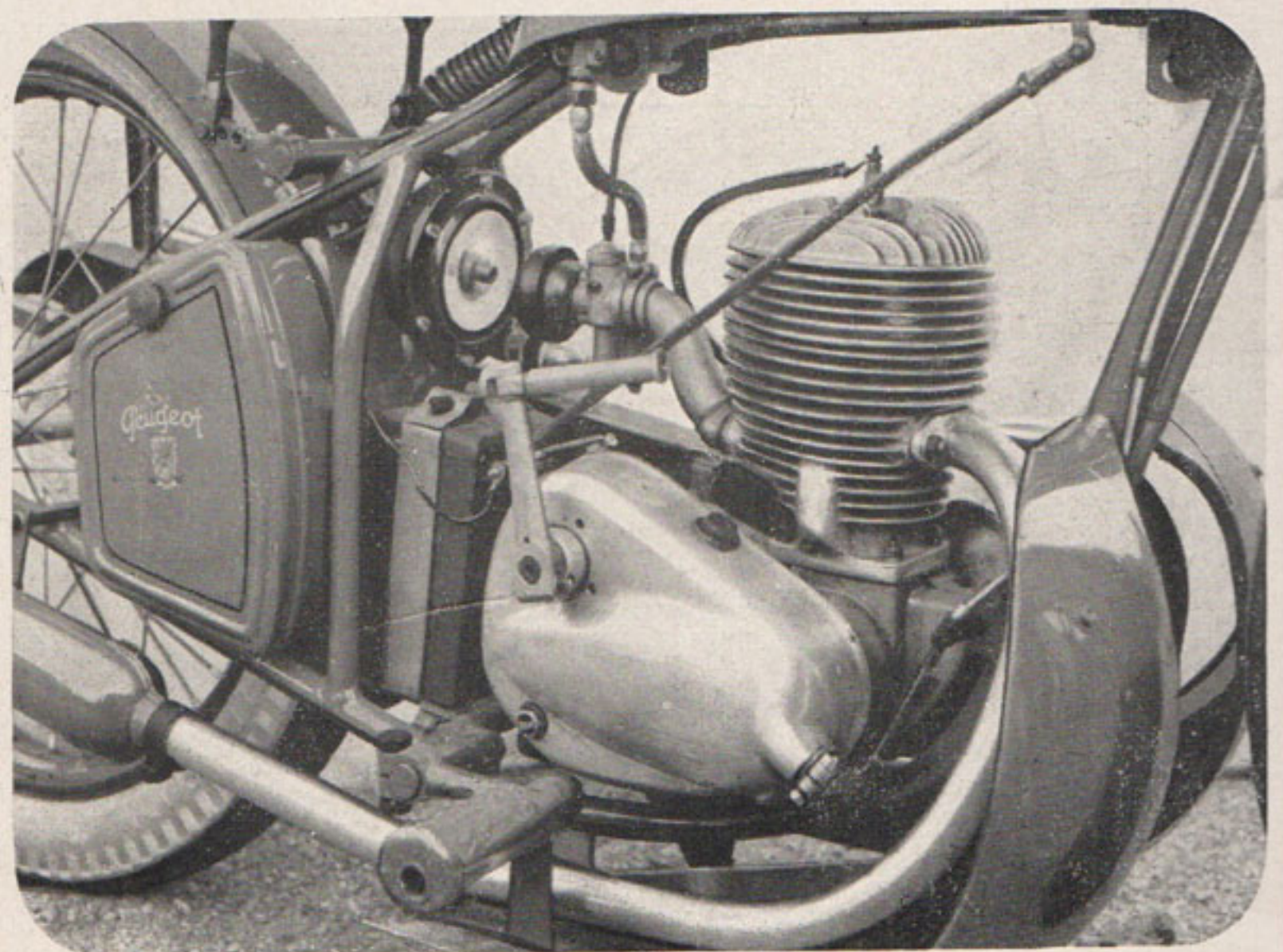
125 cm³ — 3 Vitesses



Une véritable
PETITE MOTO !

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

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



NERVEUX — ROBUSTE —

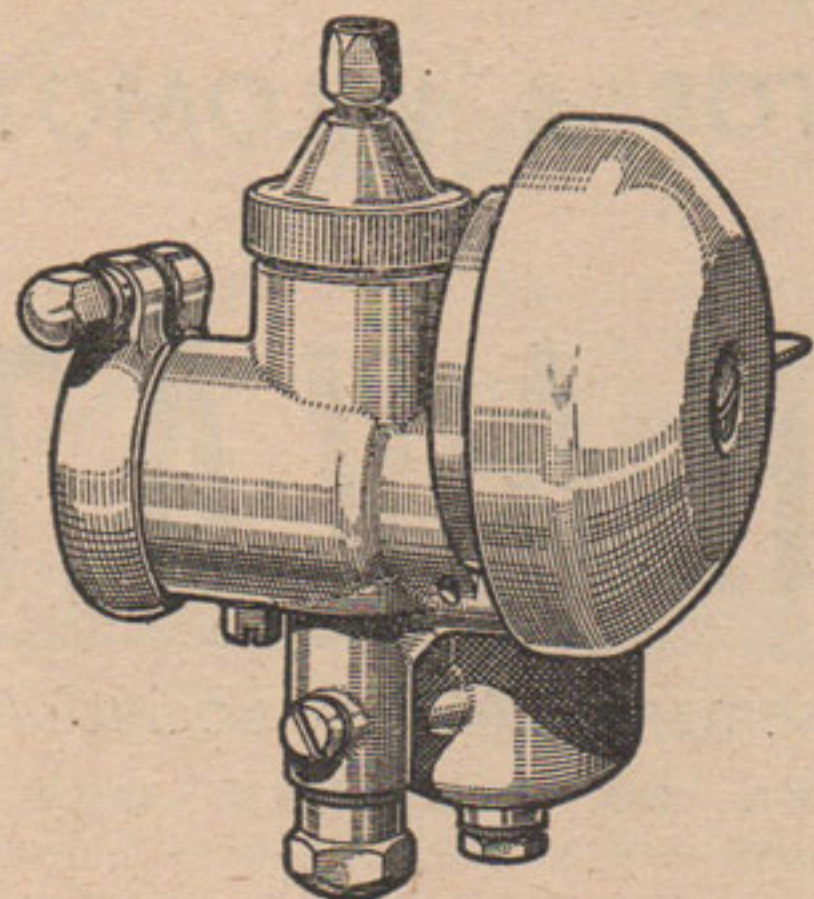
Confortable !



SOCIÉTÉ DES CYCLES PEUGEOT
BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

Geugeot

8



Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE
PUISSANCE

AMAC
40, rue de Villiers
LEVALLOIS

ÉCONOMIE
D'ESSENCE

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 :

G. E. B.
81, Av. de la Grande-Armée
PARIS - 16

T. E. B.
31, Avenue de la République
PARIS - 11

REPRÉSENTANTS PARTOUT

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.

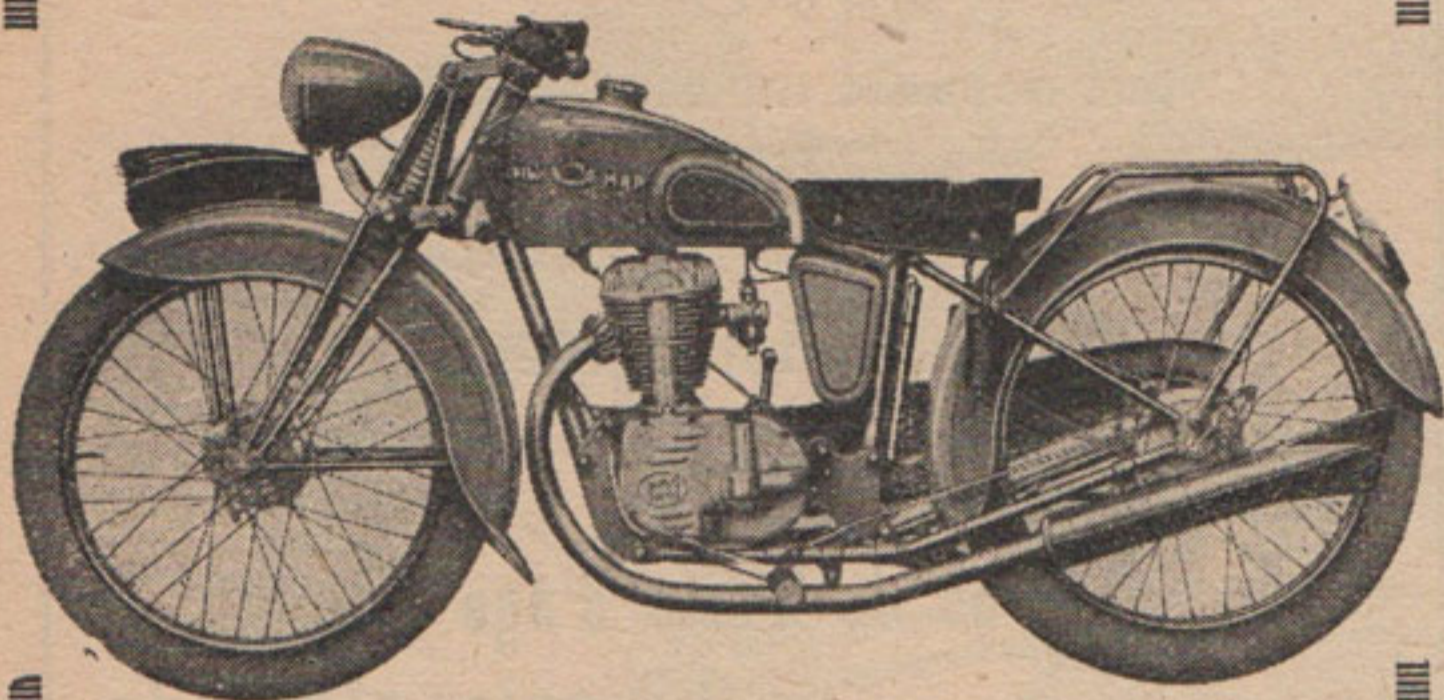
La Motocyclette
de Grand Luxe

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

CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

AUTOMOTO

a mis au point son

VÉLOMOTEUR 125^{cm³} "A.S."



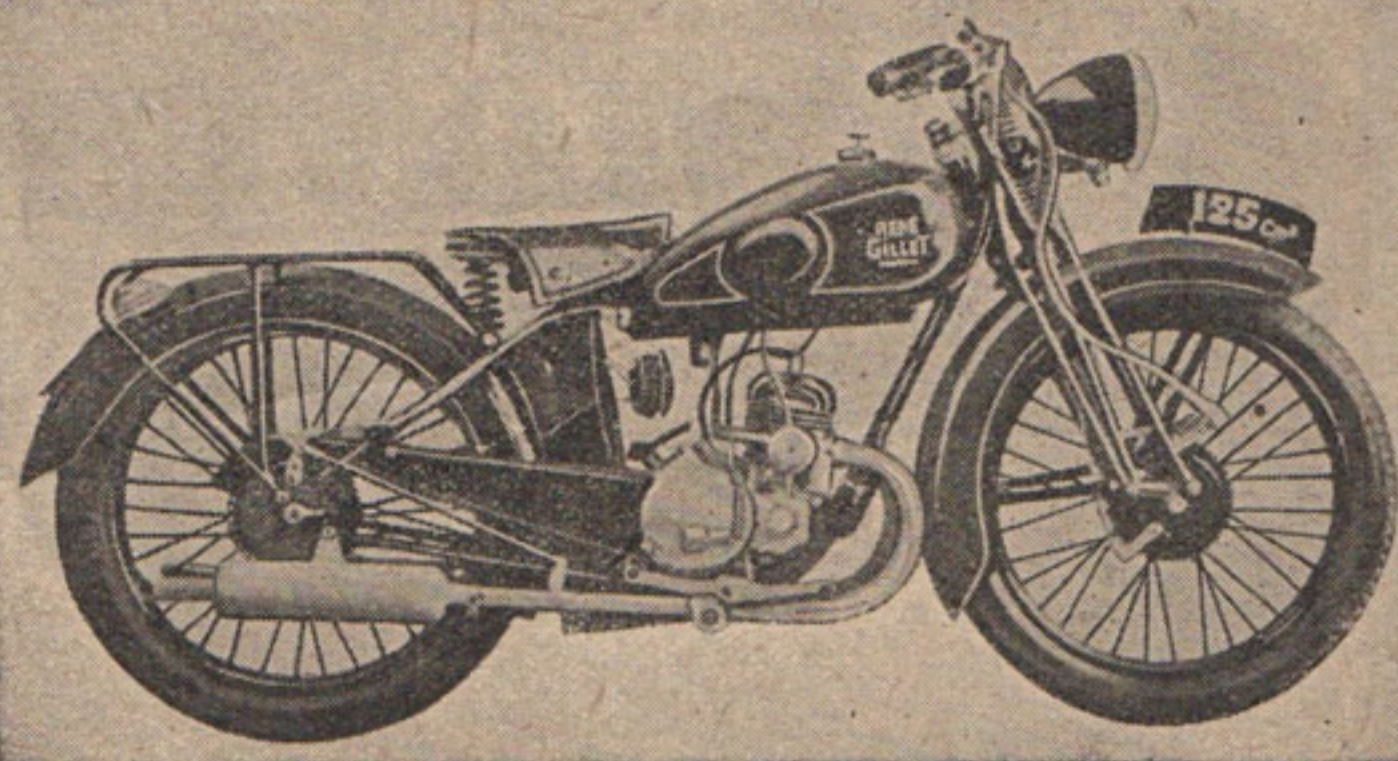
Il en attend l'homologation pour le mettre à la disposition de sa nombreuse clientèle de la métropole et des colonies françaises.

Cette machine présente les particularités suivantes :

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

AUTOMOTO

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



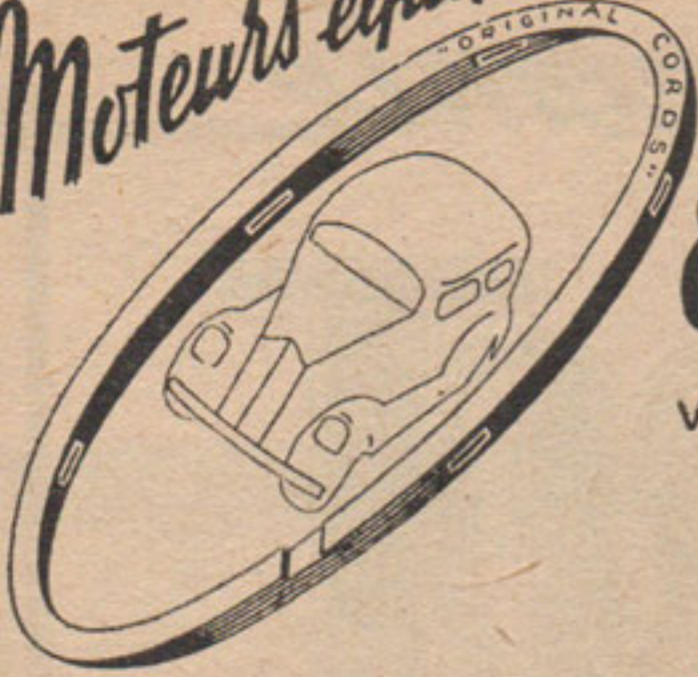
René GILLET

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

Vélomoteurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

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

Moteurs équipés avec **CORDS**
 SEGMENTS MULTIPLES
 EN ACIER SUÉDOIS



Economie
 en Essence et
 huile assurée

VOTRE GARAGISTE RÉNOVERA
 TOUS MOTEURS AVEC
CORDS
 VENDUS EN BOITE D'ORIGINE
 CHEZ SON GROSSISTE

CORDS MARQUE DE RENOMMÉE MONDIALE
 7, RUE DES ACACIAS, PARIS 17^e TEL. GAL. 92-19

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

SIDE-CARS BERNARDET FRÈRES

22 RECORDS DU MONDE

- - SPORT - - GRAND ROUTIER
 GRAND-SPORT VENTE LIBRE

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

LEVALLOIS-MOTOS

RÉPARATION — MISE AU POINT

Agence : TERROT-MOTOBÉCANE

Stock : Carburateur Amac, Accessoires Handy et Munro

A. DUBOIS

Recordman du Bol-d'Or - 175 cm.

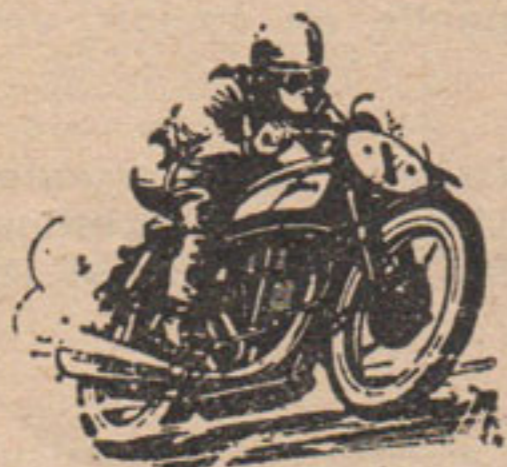
56, rue Aristide-Briand, Levallois-Perret. Per. 19-73

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

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

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

MOTO



SPORT

RAY. BONIN

SPÉCIALISTE

MOTOS ANGLAISES ET TOUTES MARQUES

14, rue Collange, **LEVALLOIS-PERRET** - Tél. Péreire 09-93

ACHAT - VENTE - ÉCHANGE - RÉPARATION

ROBERT KIÉNÉ

FRANCE MOTOS
 RÉPARATIONS - AUTOS - MOTOS
 RECONSTRUCTION

Tous les accessoires Motos

73, quai du Point-du-Jour, 73

Téléph. MOLitor 21-26 et 31-28 **BILLANCOURT**

RÉPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

FRANCE-MOTO

R. PITTARD

RÉALÉSAGE - RÉFECTION D'EMBIELLAGES
 ACCESSOIRES - ÉMAILLAGES - CHROMAGE

POSE DE SÉLECTEURS AU PIED SUR VÉLOMOTEURS
 TERROT, MOTOCÉCANE 4 TEMPS et MONET-GOYON

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

LAQUEZ (S. A. R. L.)

FABRICANT DE DESSUS DE SELLES
 pour vélomoteurs et motos - **CUISSARDS**

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

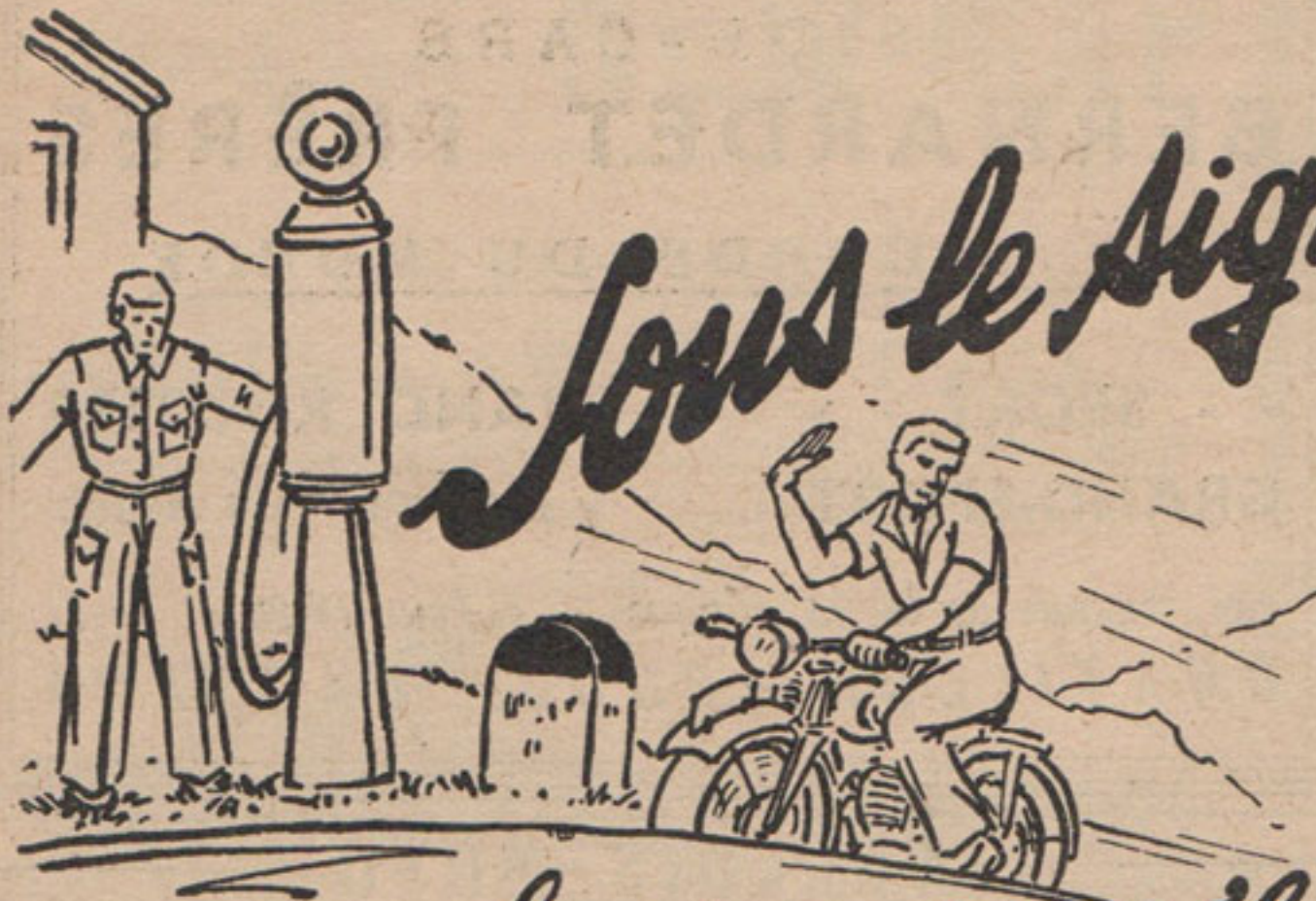
5, RUE DE LUNÉVILLE - PARIS (19^e)

NOVI

Ses Équipements Électriques de Qualité

pour Vélos, Vélomoteurs et Motos

PANTIN - SEINE



Sous le Signe de l'économie

TERROT

*Sort en grande série
le premier véhicule français moderne
d'après guerre*

ESSENCE

2 l. à 2 l. 25 aux 100 kms grâce à la technique de son moteur 4^T culbuteurs avec culasse et cylindre en alliage d'aluminium qui assure un rendement thermique très élevé.

HUILE

0 l. 100 aux 100 kms par la perfection du graissage sous pression assuré par une pompe double à engrenages.

AMORTISSEMENT

Comme toutes les Terrot, conserve le plus haut cours.

GARAGE

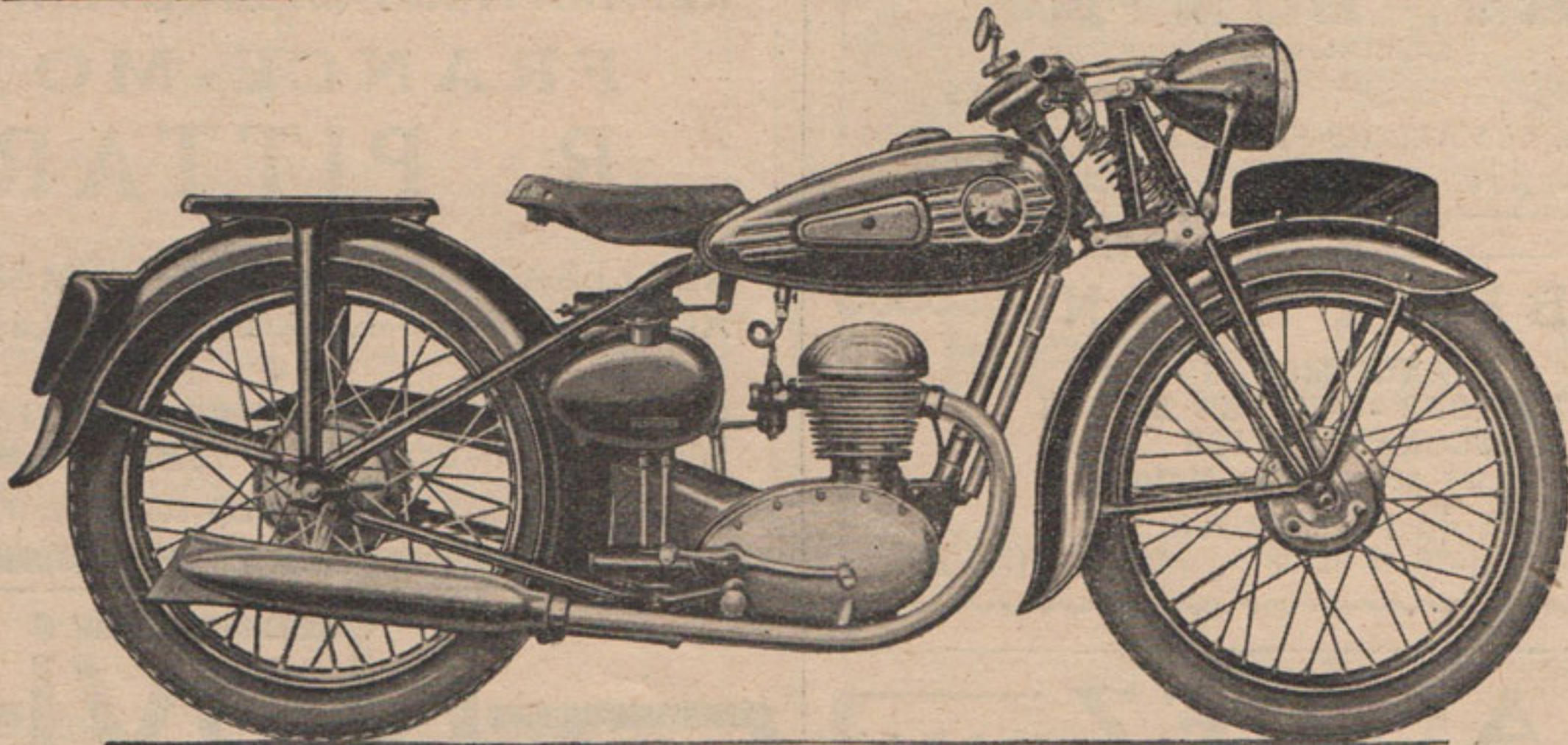
Se gare dans une courette, un appentis, un couloir, une arrière-boutique.

RÉPARATIONS

A l'exception de la chaîne de transmission, tous les organes vitaux fonctionnent sous carters étanches et sont abondamment lubrifiés. Leur usure est réduite au minimum et les réglages pratiquement éliminés.

PNEUS

Grosse section — Long service.



et toujours... sans permis de conduite

Etablissements TERROT, 2, rue André-Colomban, DIJON - R. C. Dijon 4374

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

REVUE
MENSUELLE

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR :
ROBERT LAJEUNESSE

DIRECTEUR :
Max ENDERS

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

DANS CE NUMÉRO

•

Les Bicylindres 4 temps
Les Motards de Presse.
Les Moyeux à broche.
Les 125 cc. 2 temps.
Un Essai Terrot.
Les Problèmes du Silence.
Sur la bonne voie.
Le Sport.
Les Appareils de bord.
Les Echos.
Etc...

MOTO - POPULAIRE

*Plus qu'un plaidoyer, mieux qu'une prière, c'est une pressante litanie :
Mon article sur la "Moto-rurale" m'a valu un courrier surprenant par son
abondance.*

*Mais les ruraux ne sont pas mes seuls correspondants ; les citadins s'en
mélent :*

*« Nous aussi, disent-ils, nous avons besoin d'une «moto rustique, sûre et
surtout à la portée de notre bourse.»*

*Ce vœu unanime est accompagné toutefois de projets et de suggestions qui
présentent une remarquable diversité et parfois une bizarre conception de la
mécanique.*

*Je n'ai pas relevé une idée vraiment neuve ; dans l'ensemble on s'inspire du
passé ; or il ne faut pas employer de formules périmées.*

*Je sais bien que la course au progrès, comme toutes les courses, est sur un
circuit à sens unique. Les techniciens sont préoccupés par la recherche du ren-
dement et du confort ce qui aboutit généralement à des solutions coûteuses.*

*Plus la machine se perfectionne, moins elle est accessible à la masse, si
bien qu'en fin de compte, on semble dédaigner la clientèle la plus importante et
la plus intéressante à tous points de vue, au profit d'une minorité. Qu'importe
un luxueux fauteuil à qui ne peut s'offrir qu'un strapontin!*

*Est-ce à dire que les constructeurs ont fait fausse route ? Non, car leurs
dernières créations et particulièrement leurs 125 cc. sont de classe internatio-
nale et servent dans tout le monde le prestige de notre industrie.*

*Il ne faut pas croire d'ailleurs qu'ils ont perdu de vue la question ; je
sais que la moto populaire est dans leur programme, mais les moyens limités
dont ils disposent ne leur permettent pas d'envisager le problème dans toute son
ampleur.*

Ils connaissent leur tâche mais ne feraient pas fi de l'opinion du client.

*"Motocycles" peut et doit les aider dans cette enquête et s'y emploiera dès
son prochain numéro en interrogeant ses lecteurs d'une façon claire en vue de
constituer un dossier précis duquel on puisse tirer d'utiles indications.*

Enders Max.

LES BICYLINDRES

4 TEMPS

Le bicylindre est à l'ordre du jour, nous ne voulons pas dire à la mode, car celle-ci est rigide : elle impose des cols trop hauts, des vestons trop longs et des pantalons trop courts, avec de belles chaussettes canari, nous sommes trop polis pour dire : serin.

Le bicylindre quatre temps, au contraire, est une tendance sans exclusive, il y en a trois types essentiels dont aucun, peut-on dire, ne domine la situation et ne s'impose en surclassant les autres.

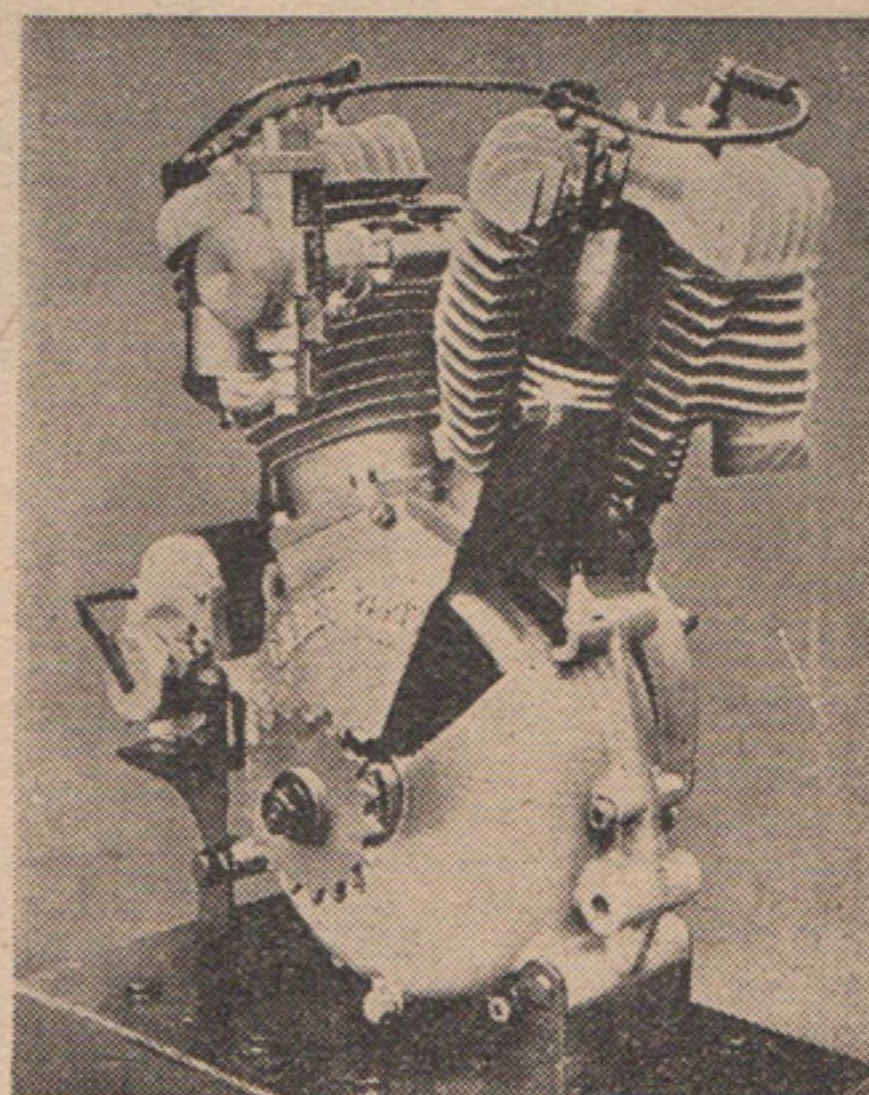
On avait cependant fait du beau travail avec le mono, mais il faut évoluer et l'on abandonne des formules éprouvées pour errer pendant quelque temps dans de nouveaux sentiers. On s'aperçoit du reste que ceux-ci ont déjà été tracés par des ancêtres et qu'à travers les broussailles de l'oubli on ne fait que retomber dans leurs traces.

En fait de deux cylindres nous avons le choix entre trois solutions fondamentales qui se partagent la faveur ou les espoirs des motocyclistes. Nous allons étudier ces trois types principaux auxquels on peut ramener tous les autres et essayer d'analyser objectivement, pour chacun, les avantages et inconvénients qu'ils présentent dans leur application à la moto.

Bicylindres en V

Le moteur à deux cylindres en V est peut-être le plus ancien ; cependant le Werner, deux cylindres en ligne doit être à peu près de la même couvée. Mais il n'a pas fait école à l'époque, tandis que le premier cité a eu une descendance sans éclipses, jusqu'à ce jour et son règne n'est pas fini.

Pour la moto, il offre un beau groupement ; malgré les apparences,

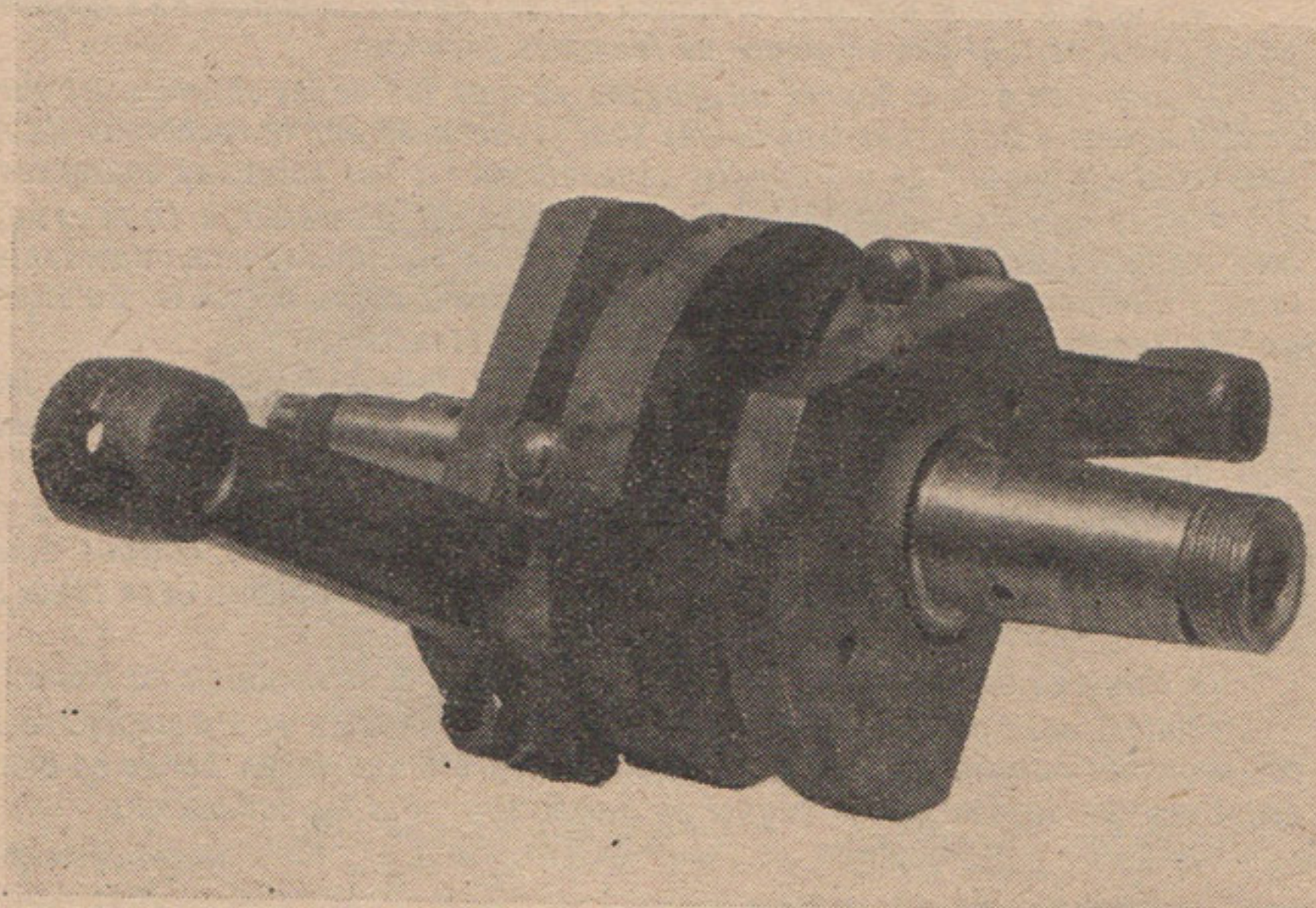


Coupe du « René Gillet »

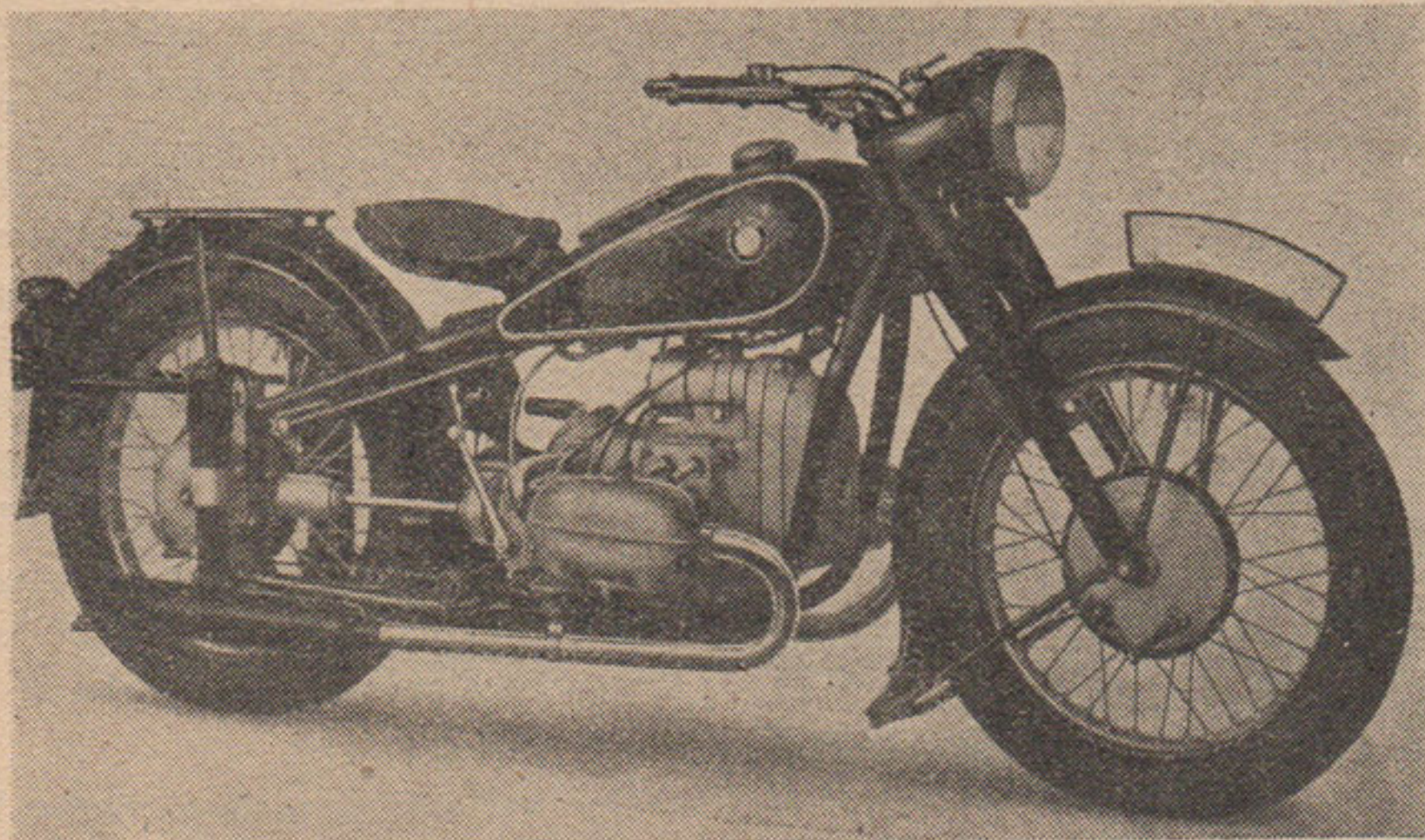
son refroidissement est excellent. Toujours réalisé avec bielle à fourche et contrepoids, il aurait un équilibrage splendide s'il était réalisé à 90°. Il ne reste en effet à ce moment là que les forces d'inertie secondaires comme dans un 4 cylindres en ligne.

Mais l'encombrement, la mauvaise répartition des temps (bruit d'échappement inégal), font employer un compromis. Autrefois 60°, aujourd'hui plus près de 45. On perd alors sur l'équilibrage et on gagne sur la régularité cyclique. C'est un compromis qui en rapprochant les culasses, permet l'emploi d'un carburateur et même d'une magnéto à champ étalé.

Le vilebrequin classique est monté avec une bielle à fourche. Souvent la bielle intérieure oscille sur la cage du roulement de tête de bielle. L'embiellage ainsi réalisé est remarquablement simple. D'après ce que nous avons vu plus haut, traité avec une magnéto et un carburateur uniques, il reste rustique. Si au contraire, on alimente et allume chaque cylindre



Embiellage du moteur « Gnome et Rhône »



Moto B. M. W., type du flat-twin

séparément, il perd en simplicité, mais ses performances sont améliorées. Ce moteur qui peut être excellent est formé d'une foule de compromis qu'il faut savoir choisir judicieusement.

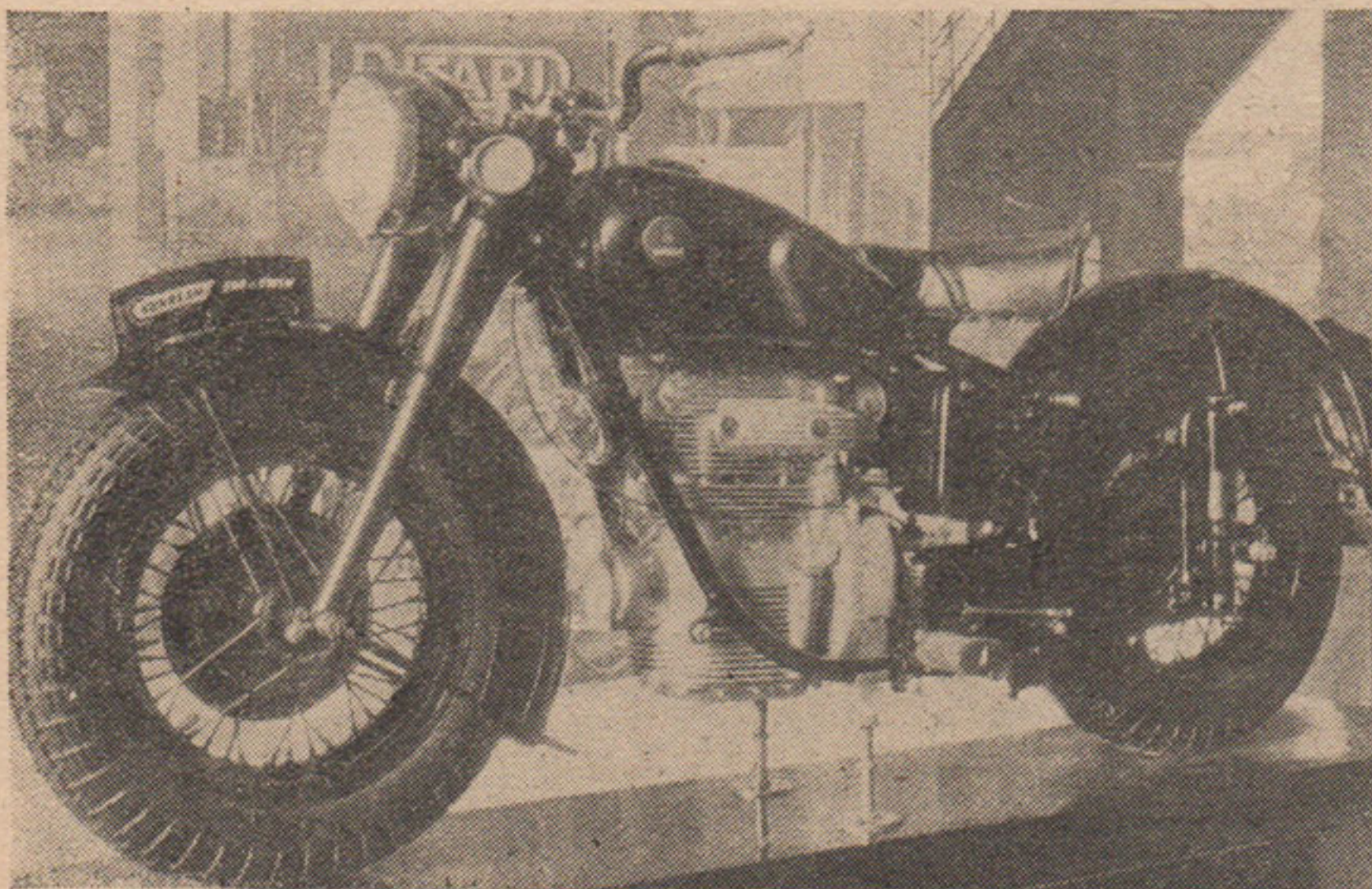
Bicylindres flat-twin

Pour beaucoup, ce moteur est de création relativement récente : Gnome-Rhône, chez nous, B. M. W., en face ont popularisé son aspect très personnel. Mais avant ces deux marques, Douglas en Angleterre remportait avant l'autre guerre d'éclatants succès avec ses deux cylindres opposés longitudinalement placés dans

le cadre et en France, l'A. B. C. transversal, duquel a d'ailleurs découlé le Gnome avait une clientèle très fidèle.

Il faut reconnaître que B. M. W. a su imposer le flat-twin (et la transmission acatène) à l'attention générale par des victoires et des records mondiaux retentissants et ce type de moteur est aujourd'hui considéré comme classique.

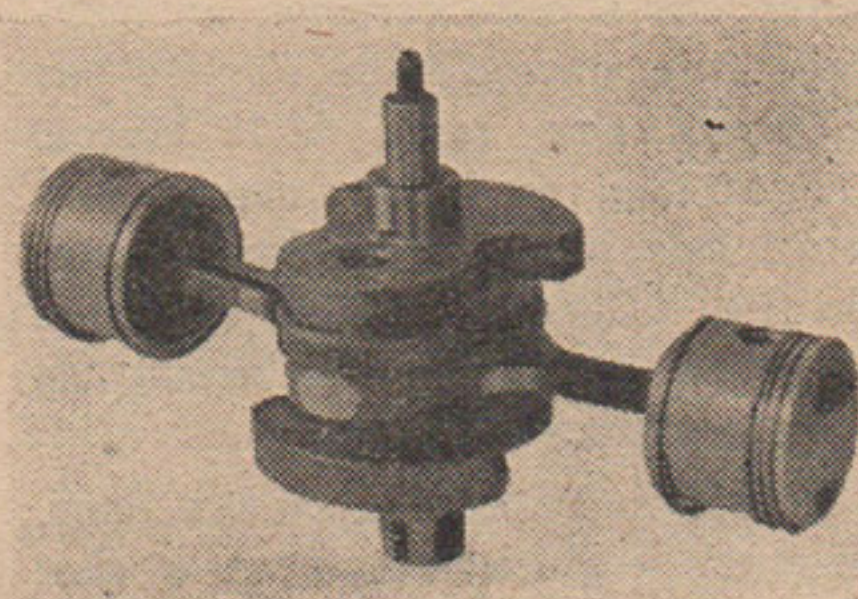
Avec son vilebrequin à deux paillers, manetons à 180° et cylindres légèrement décalés, il présente un équilibrage excellent et on aimerait le voir se répandre en moto. La



Moto « Sunbeam », 2 cylindres en ligne

répartition des temps et la régularité cyclique sont parfaites. Une petite critique seulement dans l'équilibrage, le léger couple à axe vertical dû au désaxage des cylindres.

La disposition classique aujourd'hui, avec moteur en travers est d'un beau groupement et donne un centre de gravité très bas, mais il réclame la transmission par arbre et laisse un couple de renversement dû à l'effet gyroscopique des masses tournantes du moteur. Ce couple, quoique faible, se fait sentir à chaque accélération ou décélération du moteur et a une légère influence sur la conduite en solo. (Cet inconvénient n'existait pas sur les anciennes Douglas et Victoria avec moteur longitudinal).

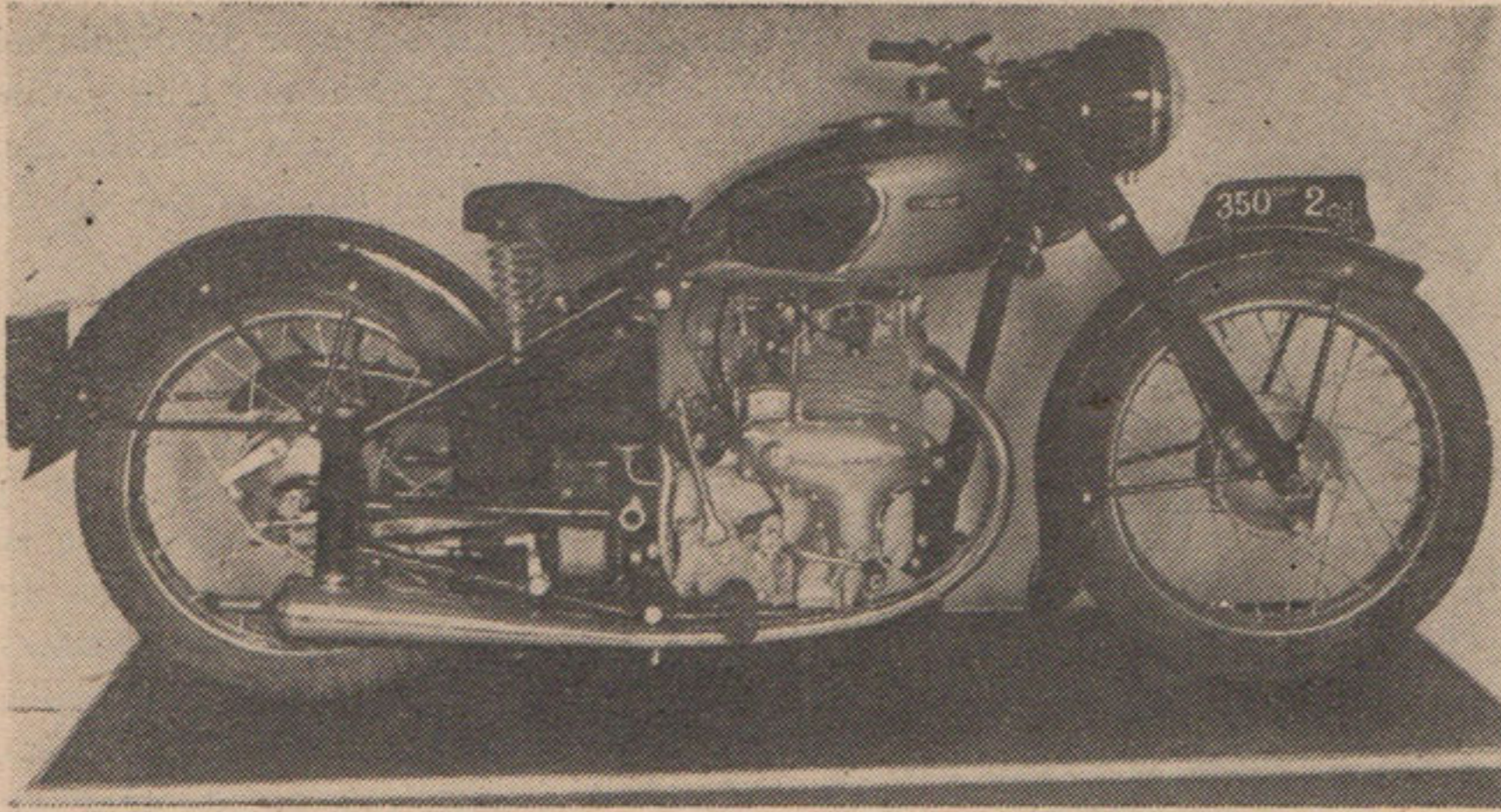


Embiellage « B. M. W. »

Du vilebrequin démontable (ou à bielle à chapeau) à la transmission par arbre, la formule est toutefois coûteuse. En outre, l'éloignement considérable des culasses nécessite, pour une bonne alimentation, deux carburateurs à la conjugaison difficile. Un joint d'équilibre entre tubulures d'admission simplifierait le problème, nous ne croyons pas qu'il soit employé. Donc formule magnifique, mais onéreuse dans son application à la moto.

Bicylindres côte à côte

Il semblerait le dernier né ; cependant il ne date pas d'hier. Outre le Werner déjà cité, un bicylindre face route avait fait parler de lui dès 1918 ; c'était le 500 Peugeot piloté par le regretté Péhan et par Richard et qui, même s'il ne fut pas vainqueur au Tourist Trophy anglais, y fit



Moto « Sublime », production française

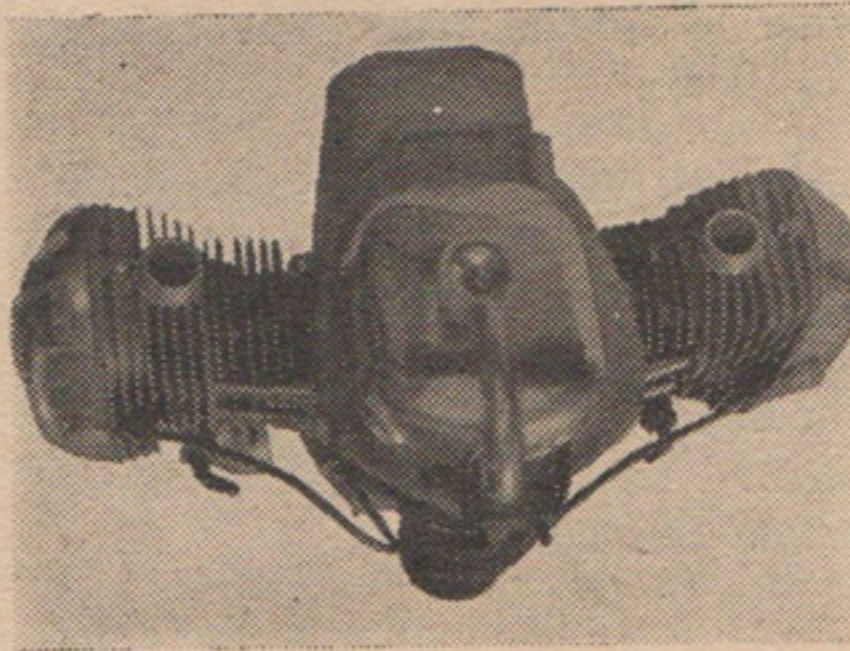
néanmoins une brillante démonstration. Il avait été dessiné, si nos souvenirs sont exacts par Antonesco.

Rendons à cette occasion un hommage ému, quoiqu'il ne s'agisse pas de motos, aux taxis de la Marne, équipés d'un semblable deux cylindres ; leur participation à une autre victoire célèbre vaut bien, au cours de cette évocation, un instant de recueillement...

Le bicylindre côte à côte a donc, lui aussi de glorieux ancêtres et c'est un de ses rejetons, le Triumph anglais qui, par une performance inattendue a redoré subitement son blason.

Il se fait aujourd'hui avec maneton à 360°. Il n'en a pas toujours été ainsi, l'équilibrage avec manetons à 180 était meilleur, quoique mauvais. L'équilibrage des moteurs actuels est celui du mono ayant pour poids de piston et bielle la somme des deux pistons et des deux bielles, donc plus mauvais que celui du mono de même cylindrée. Le vilebrequin se fait d'un seul morceau sans palier intermédiaire (sauf l'A. J. S. de course) avec bielles à chapeau, et peut être parfaitement réussi. Le volant est généralement au milieu. La répartition des temps et des couples moteurs est excellente. On a une seule culasse et un seul bloc cylindres, ce qui permet d'employer un carburateur unique sans trop de pertes. Le montage avec boîte séparée donne une grande similitude d'organes avec le mono et c'est ce

dernier avantage qui a fait reprendre ce type de moteur par plusieurs constructeurs.



Flat twin « B. M. W. »

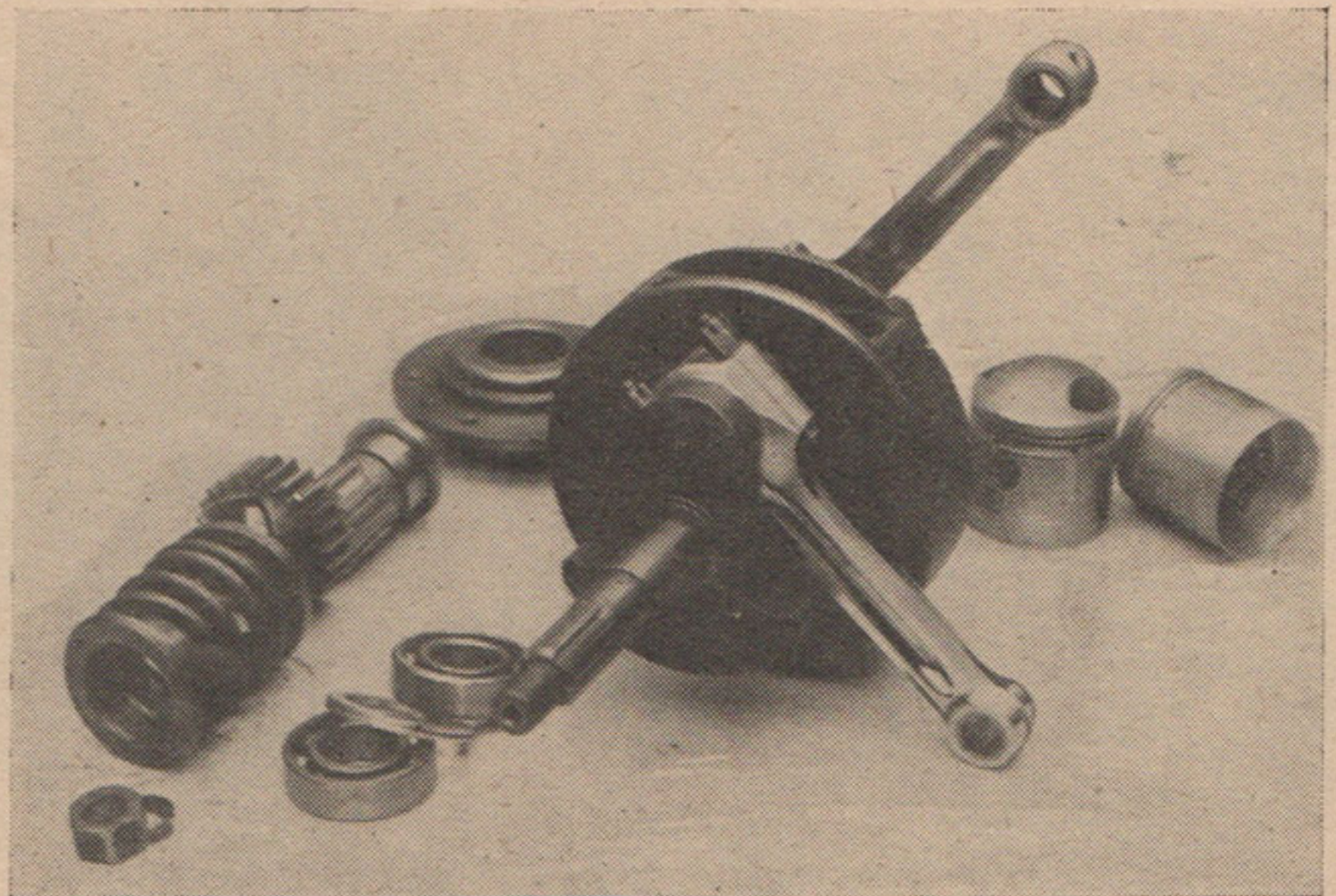
Certains auteurs sont même allés jusqu'à écrire que la régularité cyclique était plus importante que l'équilibrage. Cela ne peut être absolu : le désagrément des vibrations en moto monocylindre permet d'en douter.

Il reste aussi une paroi à refroidir entre les cylindres, mais un dessin habile peut éviter la distorsion.

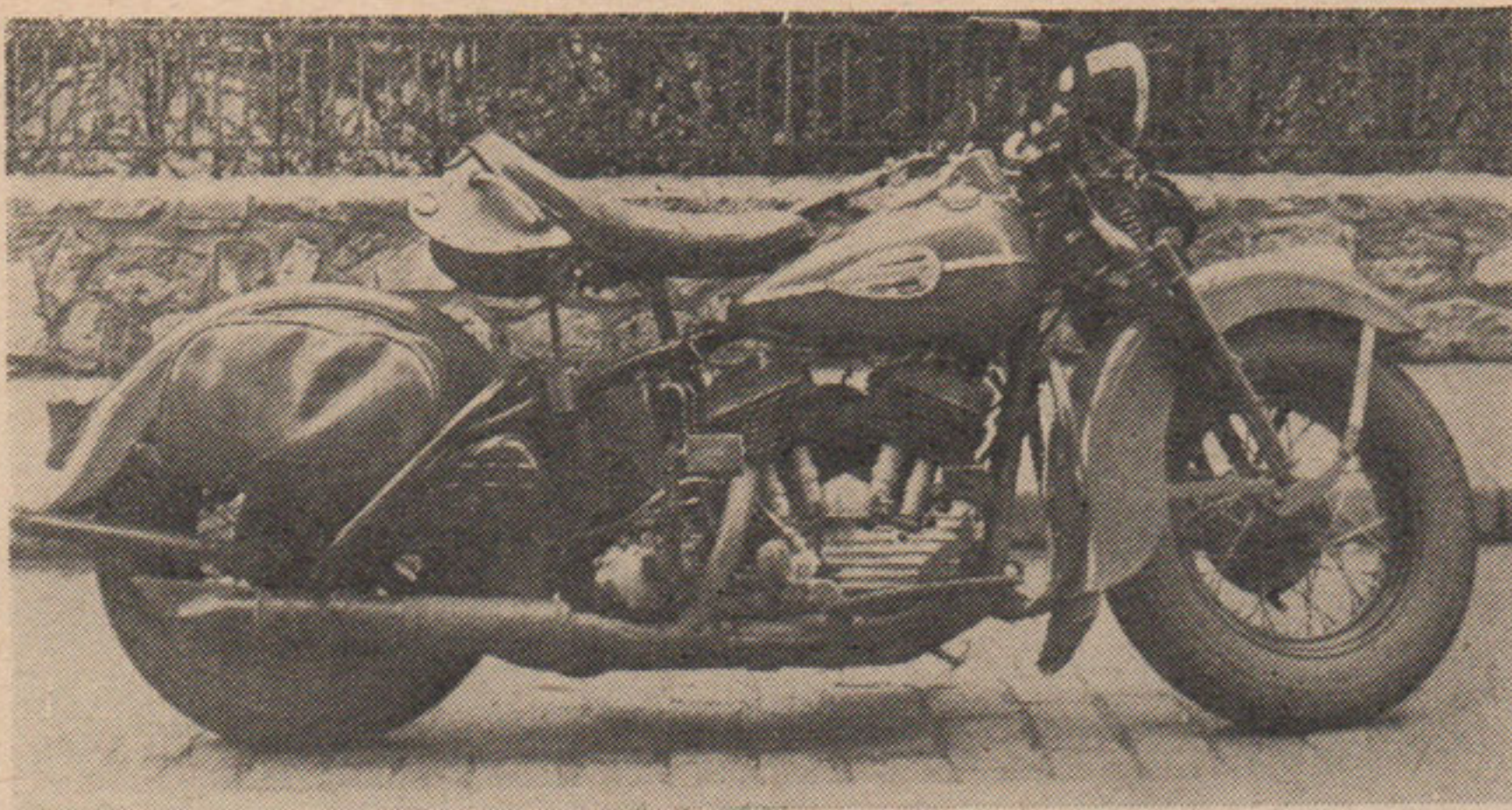
En bloc moteur, le groupement est plus délicat, vu l'encombrement en largeur, malgré les très faibles alésages employés.

Une variante consiste à mettre le moteur en long comme Sunbeam, mais elle soulève des complications pour le refroidissement et la transmission entraîne les mêmes sources de servitudes que nous avons déjà vues pour le flat-twin.

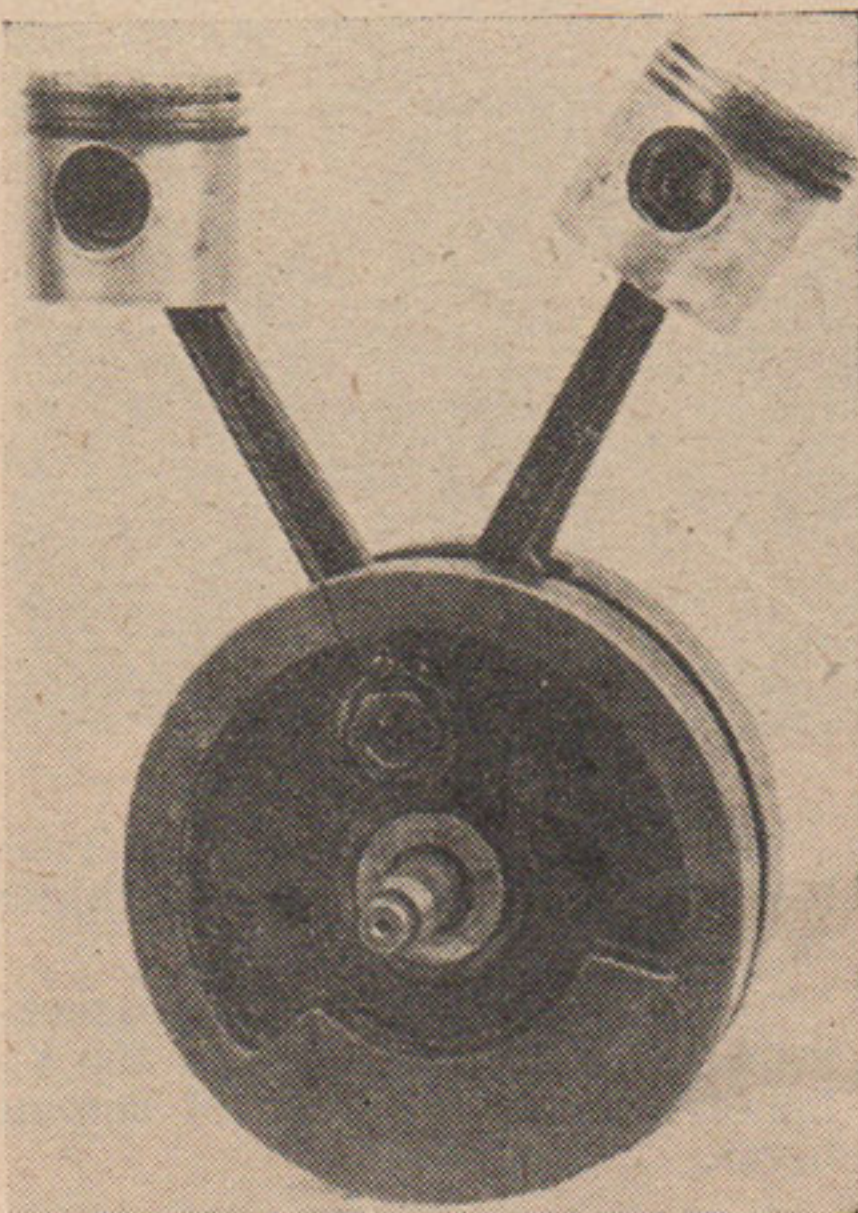
Sauf pour ce dernier type, nous avons remarqué que si l'on veut tirer le meilleur parti d'un « V » ou d'un flat-twin, il faut recourir en principe à deux carburateurs conjugués, ce qui nécessite une commande complexe ; or si nous avons pour certaines motos des carburateurs « double cuve », il existe pour les moteurs en V d'aviation ou d'automobile, des carburateurs « double



Embiellage « Sublime »



La Moto « Harley » 1947

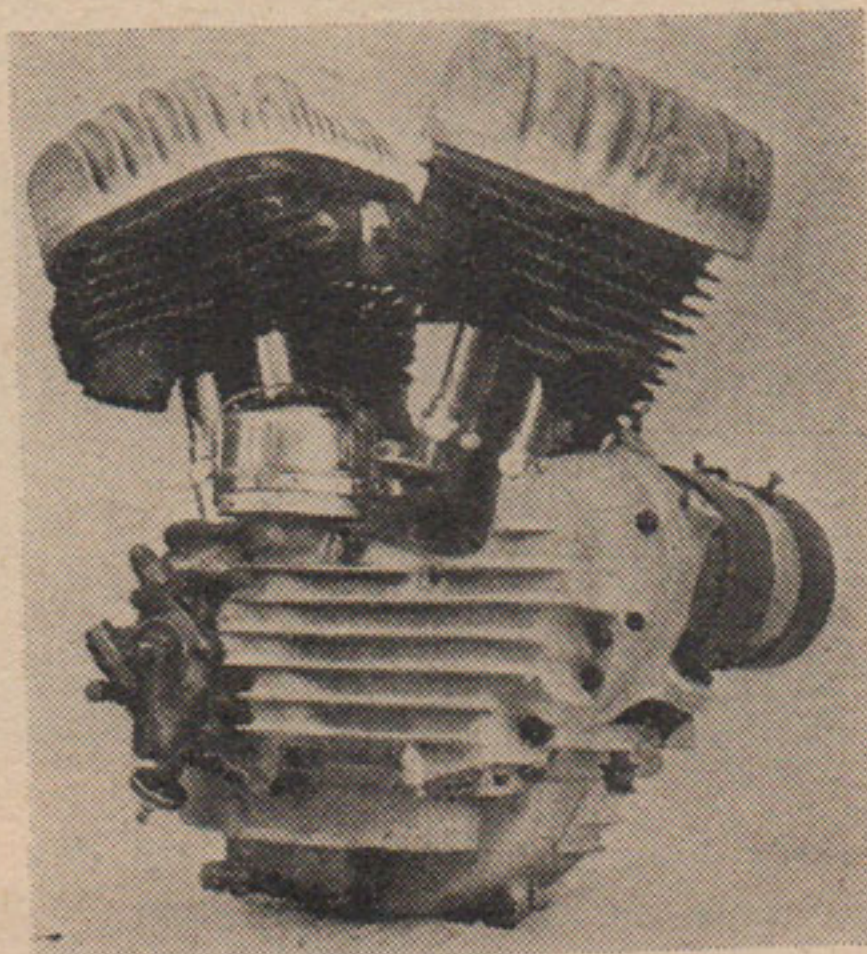


Embiellage « Harley »

corps » qui groupent sur une cuve unique un système d'alimentation indépendant pour chaque groupe, droite et gauche de cylindre.

Si le V se développait à nouveau, ce type de carburateur vaudrait d'être repris, car il a le triple avantage, par rapport à deux carburateurs, de l'encombrement moindre, du prix moins élevé et de la conjugaison simplifiée des commandes.

Nous avons vu également que le rendement et les facilités de départ sont sensiblement améliorés par un allumage indépendant pour chaque cylindre.



Bicylindre « Harley », type M. P.

Nous nous trouvons donc en présence de trois excellents types de moteurs, toujours représentés en courses. Autour de ces trois types principaux et courants, on trouve très peu de variantes en bicylindres, parfois un montage curieux apparente une formule de moteur avec la transmission d'un autre type, nous en avons cité des exemples. Il faut surtout regarder en bicylindres le groupement des organes, la réalisation du moteur et de l'ensemble, la façon dont on a traité l'équilibrage et l'alimentation, car la formule en elle-même, dans l'état actuel de nos connaissances, ne signifie plus grand chose en ce qui concerne la qualité et les performances d'un moteur.

Et si nous parlions d'autre chose ?

Dans son premier éditorial, notre Directeur fait l'apologie des hommes qui savent se passionner.

Certes, c'est une faculté, mais à condition de ne pas devenir une obsession.

Vous connaissez sans doute comme moi de ces gens, cultivés, de manières affables, mais en proie à une passion morbide qui tourne à l'idée fixe.

J'avais un ami de ce genre. Entomologiste, il élevait une quantité effarante d'insectes dans des récipients aussi variés qu'imprévus.

Sa bibliothèque se composait, et se compose toujours d'ouvrages savants et hermétiques, décrivant avec minutie le nombre de palpes des antennes des papillons mâles, le poids du cervelet d'une fourmi, le nombre de circonvolutions de l'intestin d'une chenille Processionnaire du Pin.

Ce garçon, charmant par ailleurs, était « imbuvable » en société. Il restait dans son coin, muet et immobile, résolument hors de toute conversation n'ayant pas traité à son occupation favorite. Mais si par malheur quelqu'un avait la malencontreuse idée de chasser un moustique ou de suivre des yeux le vol d'une mouche, c'en était fait de tout espoir de poursuivre tranquillement la conversation en cours. Bondissant sur ses pieds, mon ami commençait un long discours sur les diptères piqueurs, suceurs ou sauteurs, embrayait de là sur l'ordre des orthoptères, puis sur celui des lépidoptères, et ne s'arrêtait qu'après avoir épuisé et passé en revue l'armée innombrable des articulés aériens, terrestres ou aquatiques.

Le monde est plein de gens de cette sorte, traversant la vie sans rien voir, sinon leur « toquade ». Ils peuvent être collectionneurs, chasseurs, pêcheurs, cynophiles, etc., etc...

Ils ne se plaisent qu'entre eux, ne fréquentent généralement que leurs semblables, et jouissent pour la plupart d'une renommée d'originaux endurcis et incurables.

C'est afin de ne pas donner dans ce travers que nous avons décidé d'ouvrir cette rubrique. Comme son nom l'indique, nous y parlerons « D'AUTRE CHOSE », au gré des circonstances et suivant l'humeur pratique, artistique ou vagabonde de tous ceux qui sont appelés à y collaborer, lecteurs compris, et qui prouveront ainsi que, bonne monture, la moto n'est pas obligatoirement un « dada ».

MARG.

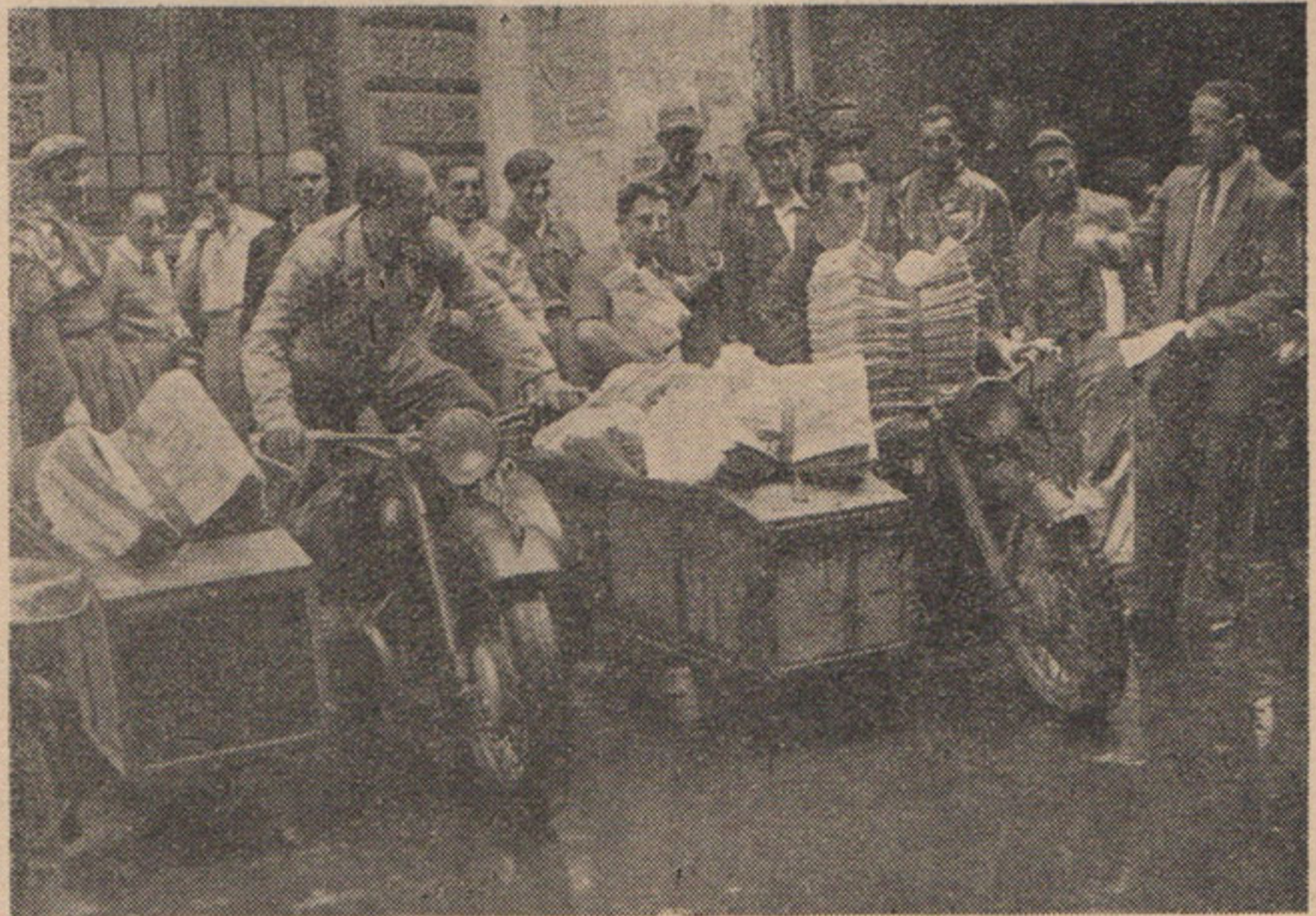
Les Motards de Presse

De même que le ranch a ses cow-boys, ne vivant que par et pour le cheval, les journaux français ont leurs moto-boys ; ce sont les centaures de la moto, ne vivant que par elle et pour elle. Ils en connaissent qualités et vices, savent tirer parti des unes et mater les autres. Si l'on pouvait dresser les motos, comme les fougueux mustangs, les moto-boys pourraient mener un fameux peloton de reprise.

L'un d'eux nous décrit, ci-dessous, un aspect de la vie des motards de presse ; simple, direct et enthousiaste, il est tout à l'honneur de cette sportive corporation.

La presse moderne s'est aperçue de l'utilité de l'emploi de la moto dès 1932 ; jusqu'à cette date, quelques rares motards étaient employés par les agences photographiques et agences d'informations.

En 1932, au moment du Tour, deux motocyclistes prennent le même départ que les coureurs cyclistes. Ce sont : Moreau, ancien entraîneur du Parc, et Ferradoux. L'expérience ayant été concluante, d'autres journaux décidèrent de suivre l'exemple, si bien qu'aux Tours suivants, de nouveaux motocyclistes s'adjoignent aux pionniers.



Dès lors la moto devient un des rouages de la presse moderne.

Chaque jour, sillonnant Paris, la banlieue puis la province, les motards s'incorporèrent à la grande famille de la presse, famille laborieuse.

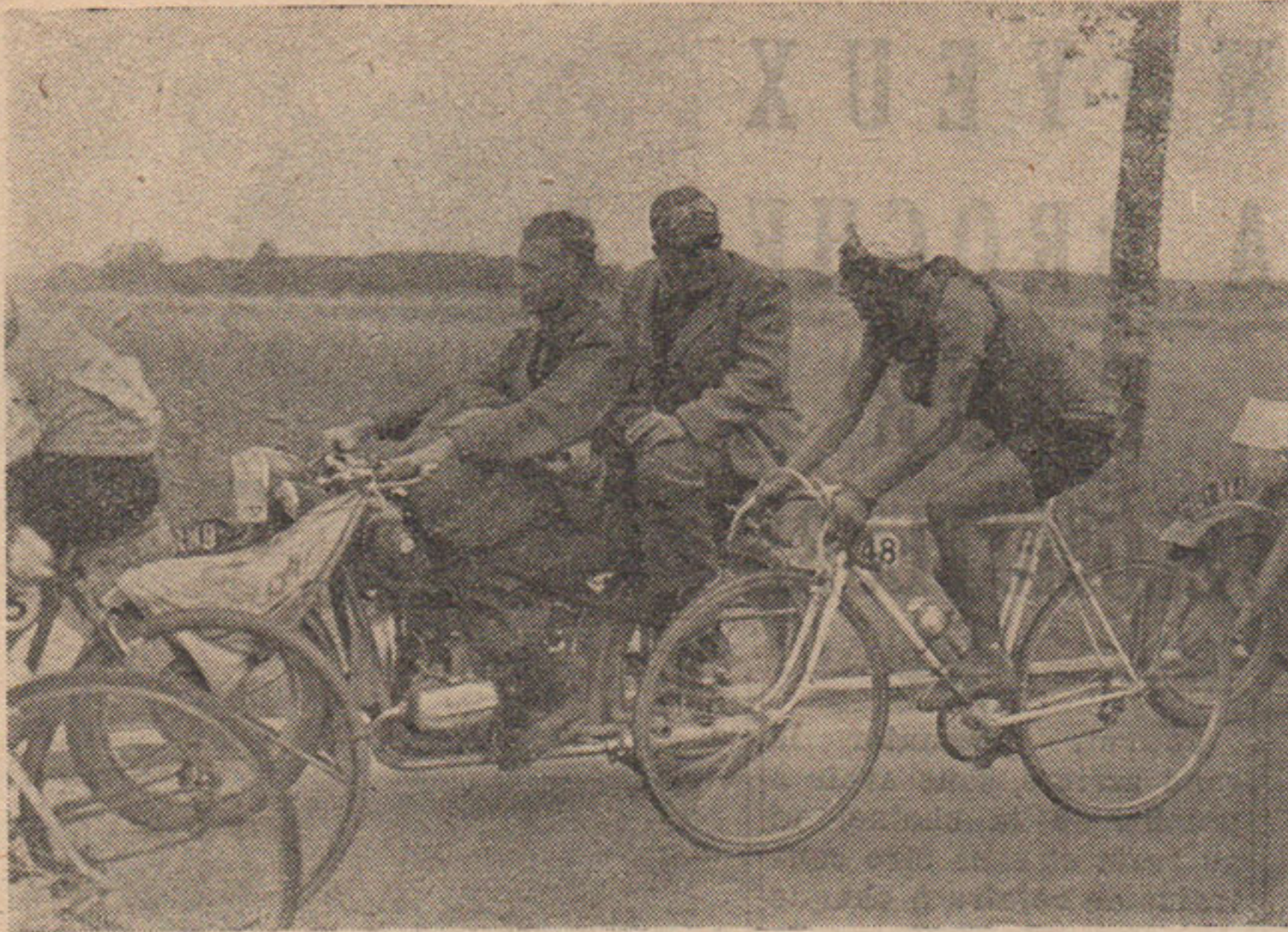
Travail et sport, c'est un véritable banc d'essai pour les machines et leurs accessoires.

Certaines d'entre elles parcourraient, avant 1939, de 200 à 250 kilomètres chaque jour, été comme hiver.

Paris-Soir, de 1935 à 1939, utilisa pour son compte une cavalerie motocycliste imposante ; elle faisait sensation. Aux abords de l'immeuble du journal, il n'était pas rare de voir un attroupement autour des motos « dernier modèle ». Cette « cavalerie » se composait de Fernand Meynier, champion de France de dirt-track ; d'André Schut, le meilleur motard de presse ; Bauerlein, Lacroix, etc...

Ils étaient là en attente de l'événement qui les ferait partir à 200 kilomètres chercher un document photographique, ils étaient là, prêts à porter 500 journaux à Tours si l'édition intéressait cette ville et si aucun train n'était en partance. Ils étaient là, le jour, la nuit, attendant l'ordre de route qui les enverrait aussi bien à Auteuil qu'à Deauville.





Un coureur est interviewé par un journaliste motocycliste

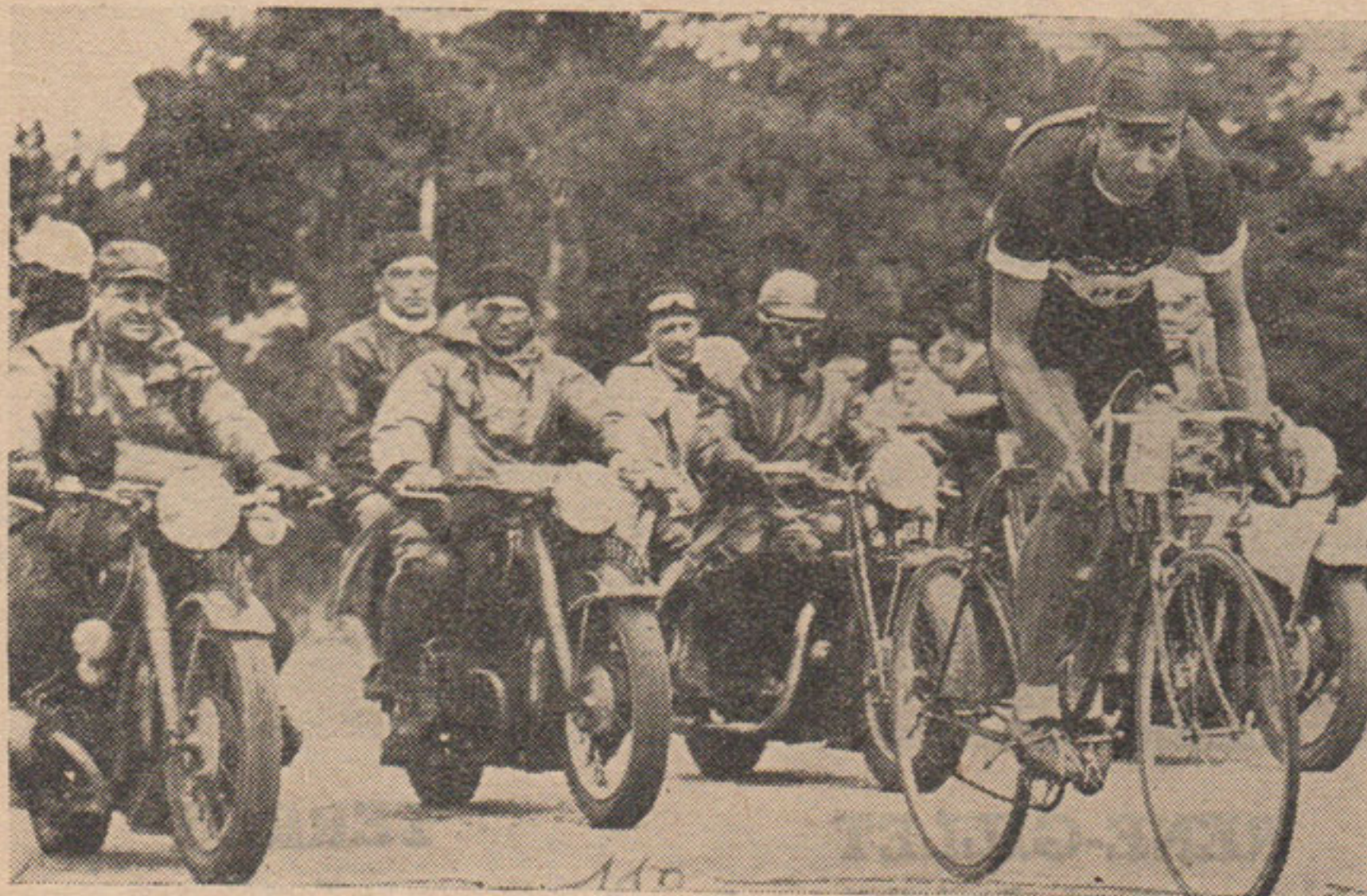
Et ce sont eux encore que nous retrouvons derrière les champions cyclistes, dans les classiques Tours de France, de Belgique, de Suisse, etc...

Ils assurent la liaison téléphonique avec leurs journaux ; ils emmènent sur leur tand-sad les reporters photographiques, les journalistes sportifs. Il a été démontré que la moto était indispensable dans les épreuves cyclistes ; les dirigeants des journaux organisateurs du Tour 1947 en ont encouragé l'emploi pour suivre la grande boucle.

Cet appel a été entendu par l'ensemble de la presse : au départ du Tour, ils étaient une cinquantaine qui allaient, pendant 25 jours, accompagner « les Tour de France ».

Pour eux, qui sont sportifs, seule la moto compte. Du 1^{er} janvier au 31 décembre, ils vivent avec elle, ils en parlent et sont certes à même d'en discuter.

Pendant plusieurs années le matériel anglais domina ; le changement de vitesse au pied par sélecteur, généralisé sur ces machines, et leur aptitude à virer n'était pas une des moindres raisons de ce choix.



Bonaventure encadré par un peloton de « Motards »

Puis quelques « flat-twin » firent leur apparition et nos motards furent attirés vers la « 2 cylindres », en raison de sa souplesse, de sa transmission, de sa roue amovible, la fourche télescopique, la suspension arrière, l'endurance de son mécanisme en firent une compagne appréciée.

Depuis la libération, les Domaines furent d'un grand secours pour le parc motocycliste de la presse, c'est ce qui explique qu'aujourd'hui nous comptons, dans cette corporation, 60 % de machines allemandes et principalement des B M W.

Peu après la libération, l'emploi du side-car se développa rapidement par suite du manque de voitures ; ainsi naquirent les « fameuses caisses » des side-car de presse, que l'on voit circuler à Paris, en banlieue, en province, le jour, la nuit, transportant parfois 250 kilos de journaux.

Il fallait, pour ce genre de travail, un châssis de side solide, souple et léger ; cela, nous l'avons trouvé en France et particulièrement chez « Précision », M. Bastide ayant pu nous fournir rapidement le matériel indispensable.

En M. Latscha, également, nous avons trouvé un homme comprenant notre métier, notre sport.

Jean MARRE.

LE SALON

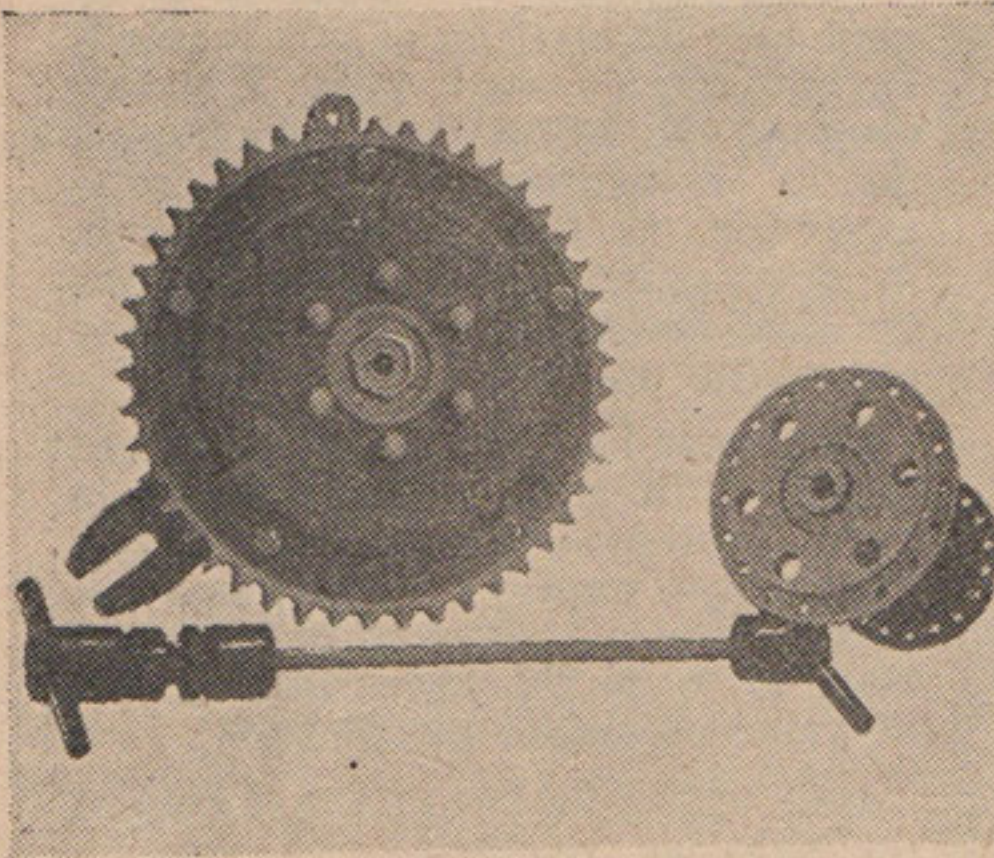
ET

« MOTOCYCLES »

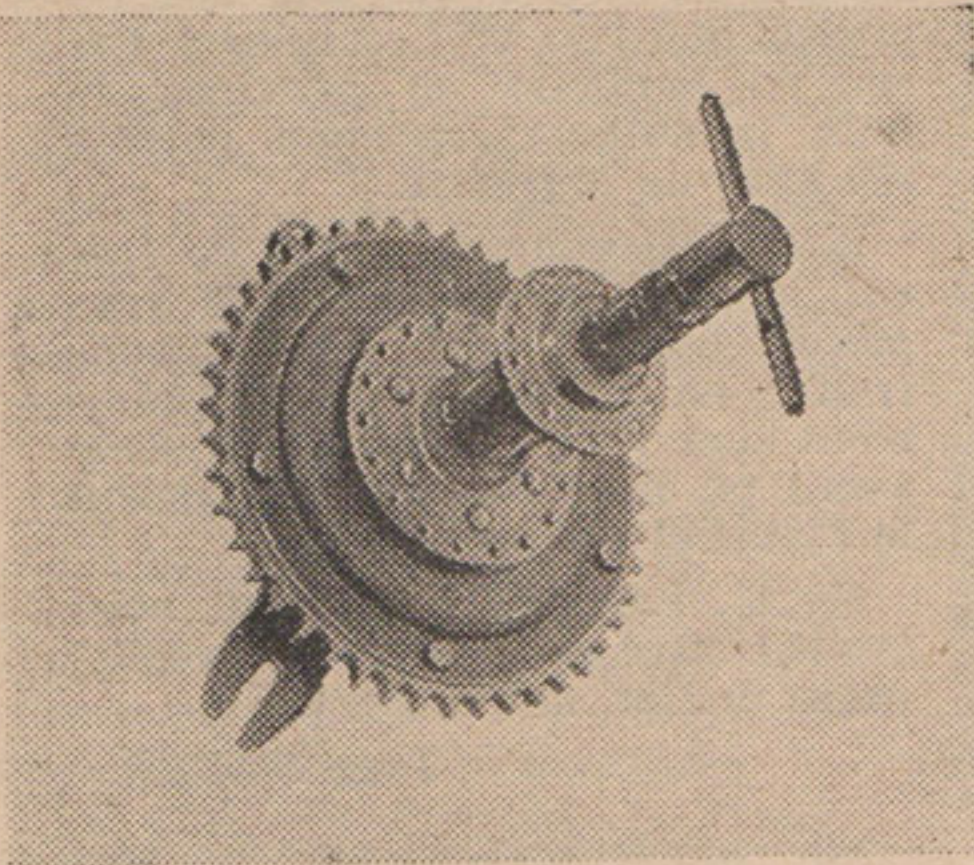
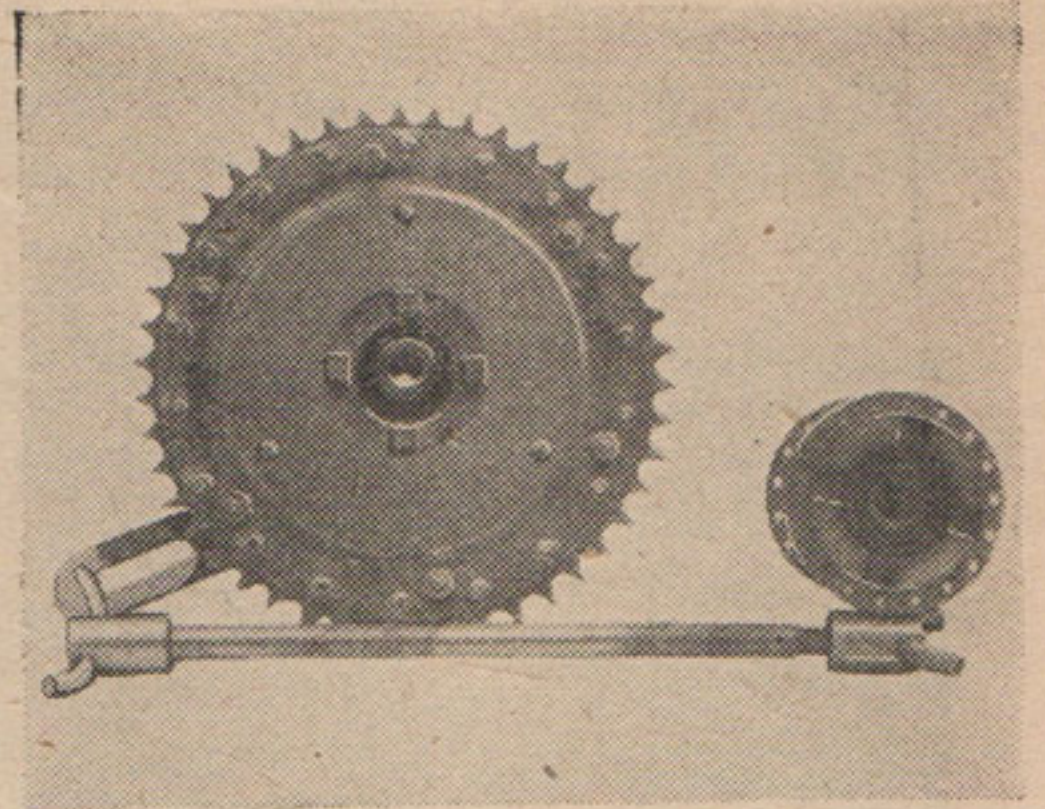
Pour correspondre à l'ouverture du Salon, ce sera le numéro de septembre de *Motocycles* qui sera consacré à cette exposition, où figureront toutes les nouveautés de l'industrie motocycliste française.

Nos lecteurs trouveront dans ce numéro un fidèle reflet de tous les stands.

Motocycles de septembre aura donc, par son ampleur, un intérêt tout particulier. Nos abonnés recevront d'office ce précieux et complet document, sans majoration sur le prix de leur abonnement.

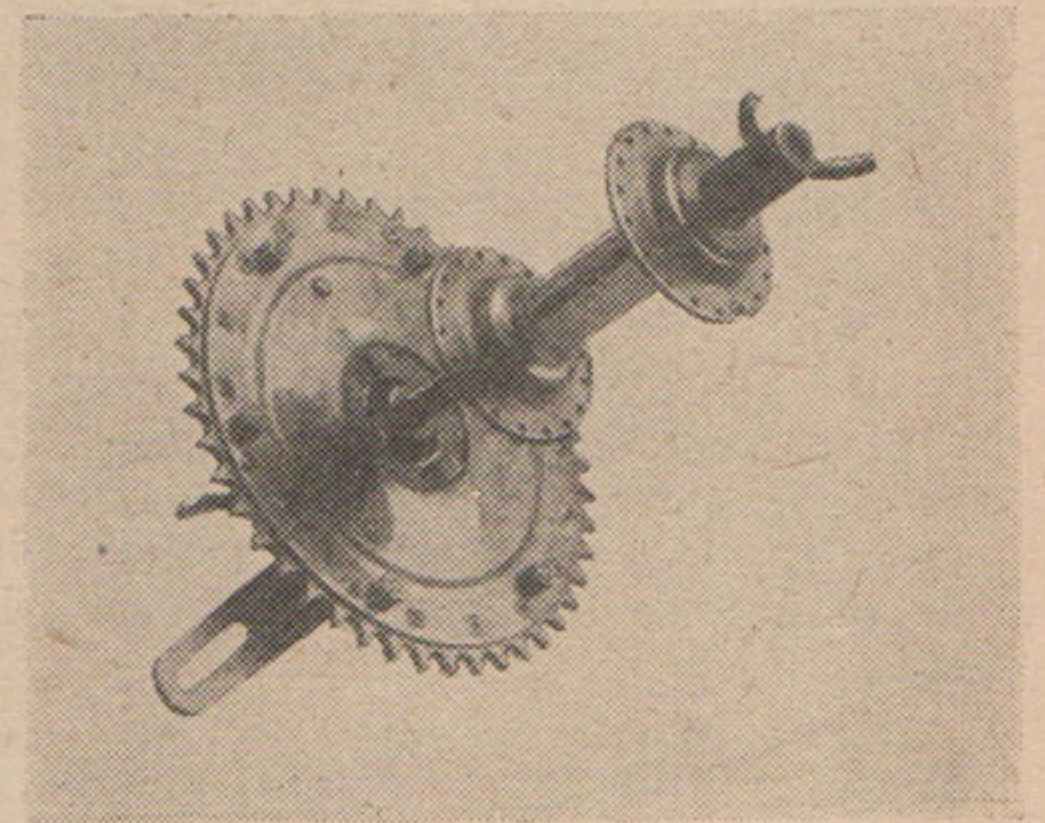


MOYEUR A BROCHE POUR VÉLOMOTEURS



Pouvoir démonter la roue arrière, sans avoir à toucher à la chaîne, ni au frein et sans être contraint de refaire à chaque remontage le centrage de la roue et la tension de chaîne, voilà un des avantages généralisés sur les nouveaux vélomoteurs et qui sera unanimement apprécié.

Les constructeurs ont réalisé de diverses façons ce moyeu amovible, mais tous avec une égale simplicité de démontage. Cette innovation tant attendue méritait d'être mise en vedette c'est pourquoi nous donnons sur cette page une présentation des divers modèles réalisés par les marques principales.

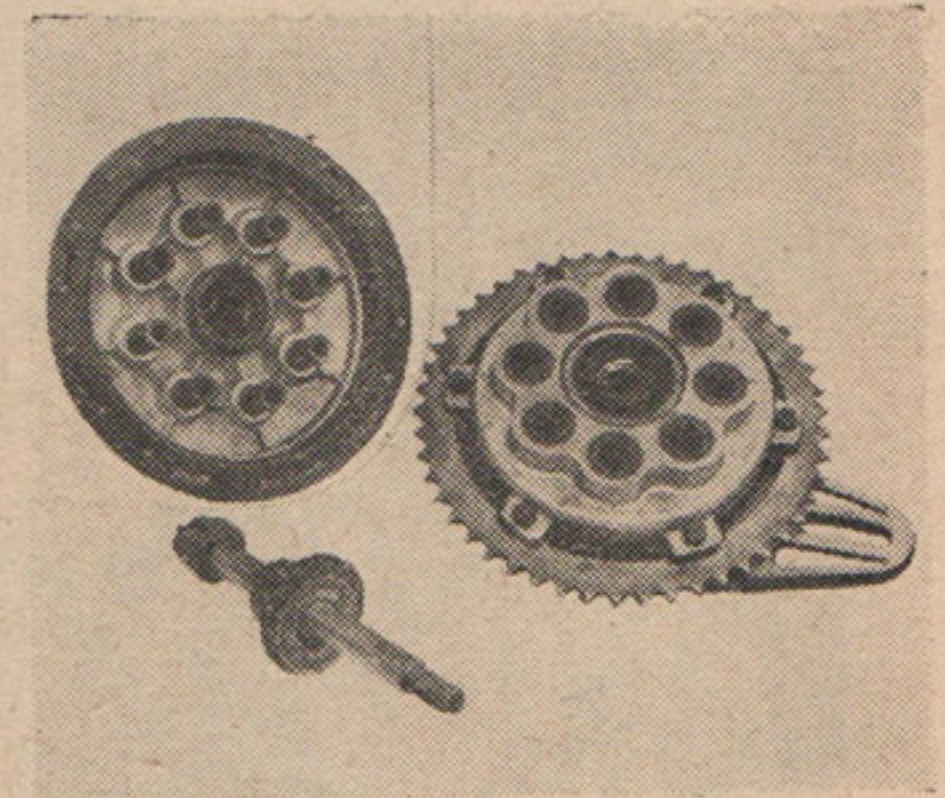
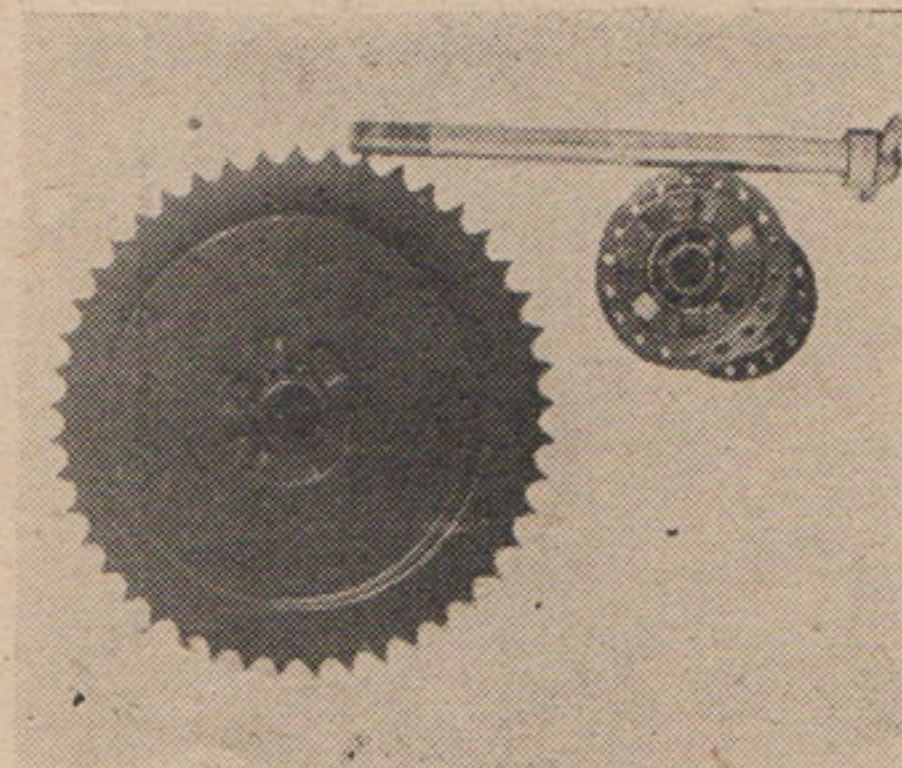
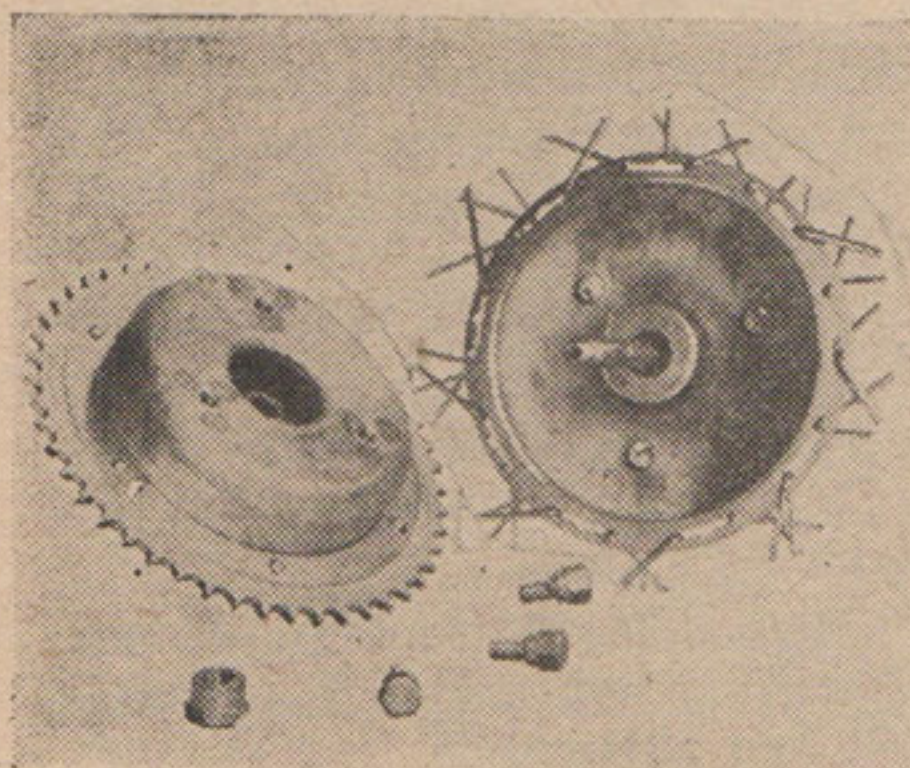


LARDY

Le moyeu Ydral des Etablissements Lardy est avec entraînement par 6 tétons, la fixation se faisant par une broche filetée avec une entretoise mobile qui permet de dégager la roue.

ALCYON

Sur le moyeu Alcyon, ce sont 4 mortaises qui s'emboîtent pour assurer la liaison. On voit ici comment le moyeu vient s'encastrer sur le flasque du tambour.



MOTOBÉCANE

Motobécane a réalisé un moyeu qui, quoique amovible, ne comporte que deux roulements. La liaison est faite au moyen de 3 écrous.

RENE-GILLET

Les 100 et 125 cc. René Gillet ont été, dès l'origine, équipés d'un moyeu démontable qui est une réplique de celui utilisé sur les grosses motos de cette marque.

TERROT

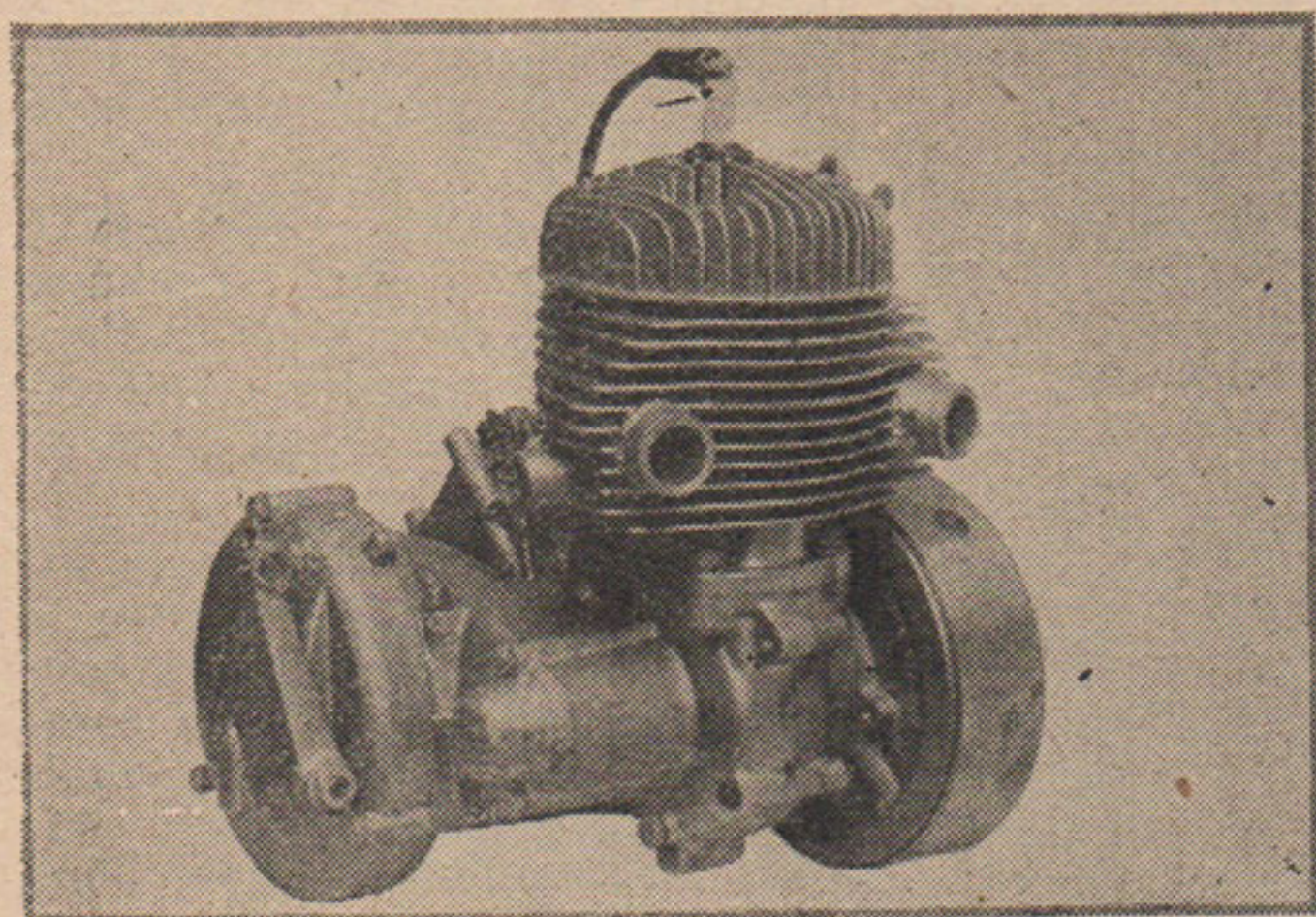
Dans le moyeu Terrot, une série de tétons s'emboîtent dans des alvéoles baguées d'une fourrure élastique, ce qui réalise du même coup un amortisseur de chocs; les efforts sont absorbés par huit alvéoles.

LES 125 cc. DEUX TEMPS

En 125 cc. deux temps les moteurs peuvent être classés en deux catégories distinctes.

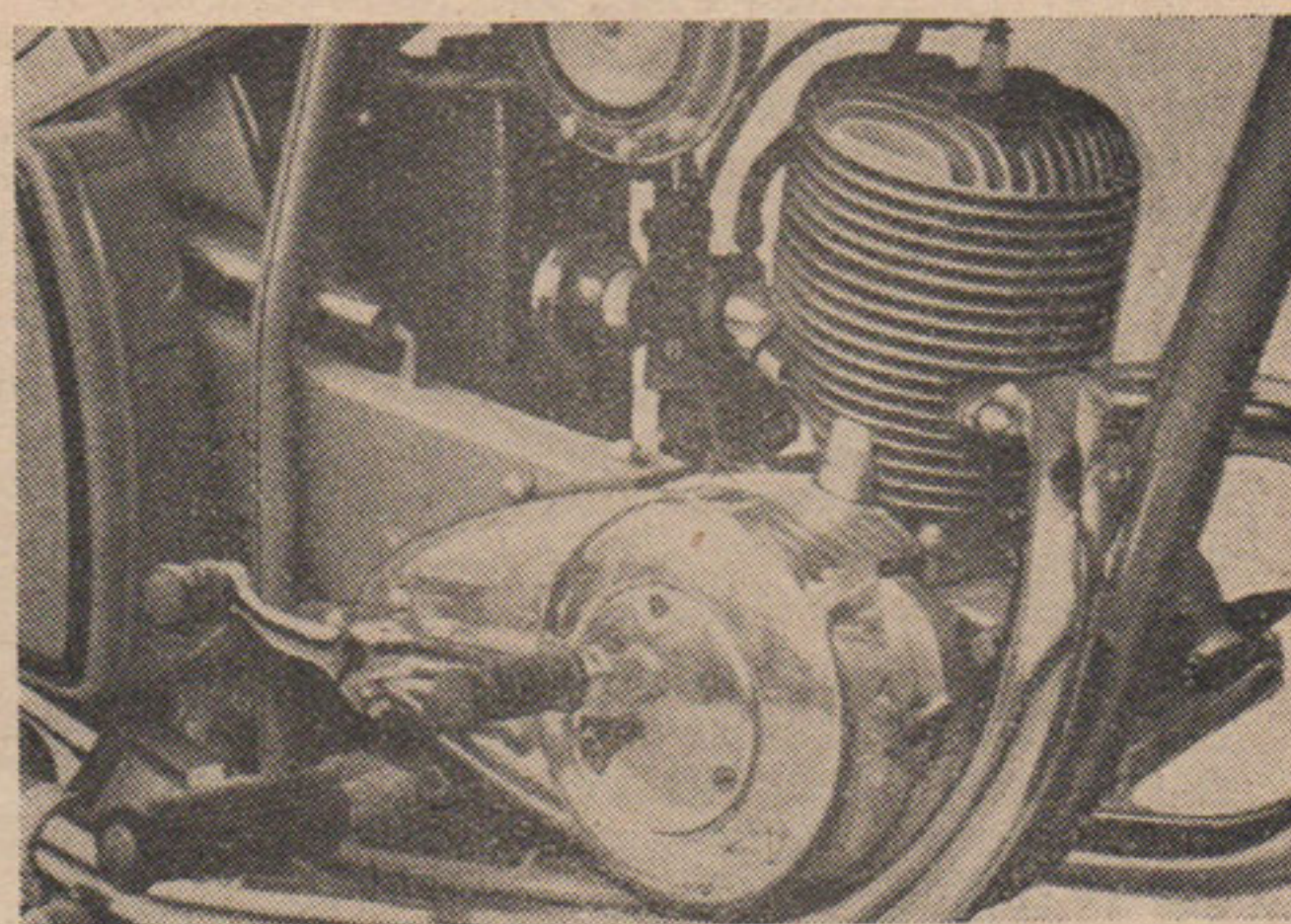
Les moteurs dits de transition qui sont des 100 cc. modifiés.

Les types définitifs qui ont fait l'objet d'une étude particulière. Ces derniers généralement en blocs ou semi-blocs sont à boîte 4 vitesses avec sélecteur au pied et, conformément aux normes, kick à gauche.



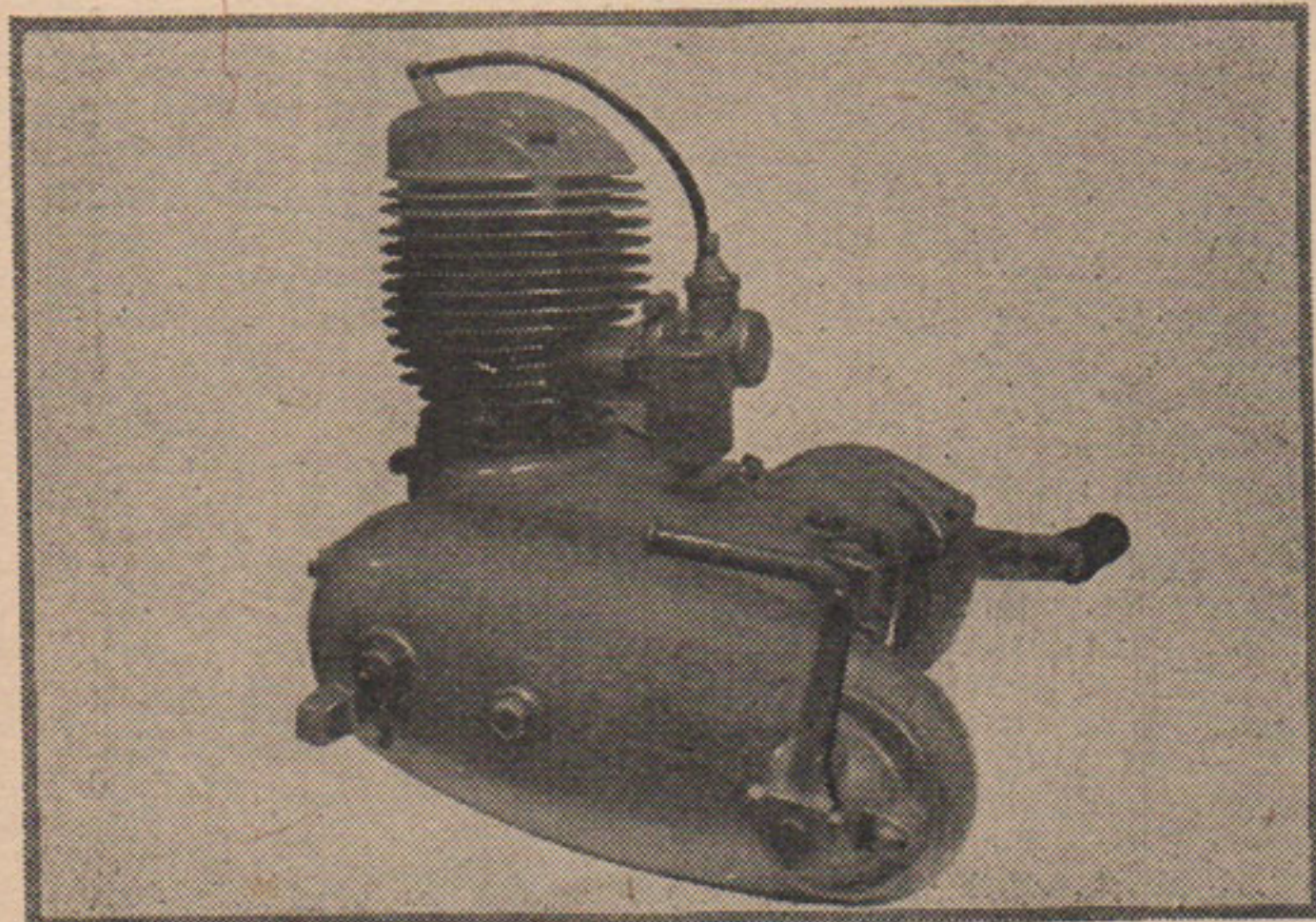
SEMI-BLOC RENÉ GILLET

Alés. 52, course 58,6 m/m ; Allumage volant avance
Cylindrée 124 cc. ; 6,5 m/m ;
Piston plat ; Graissage mélange 5 à 7 % ;
Carbu. Amac, gicleur 75 ; 4 vitesses, sélecteur.



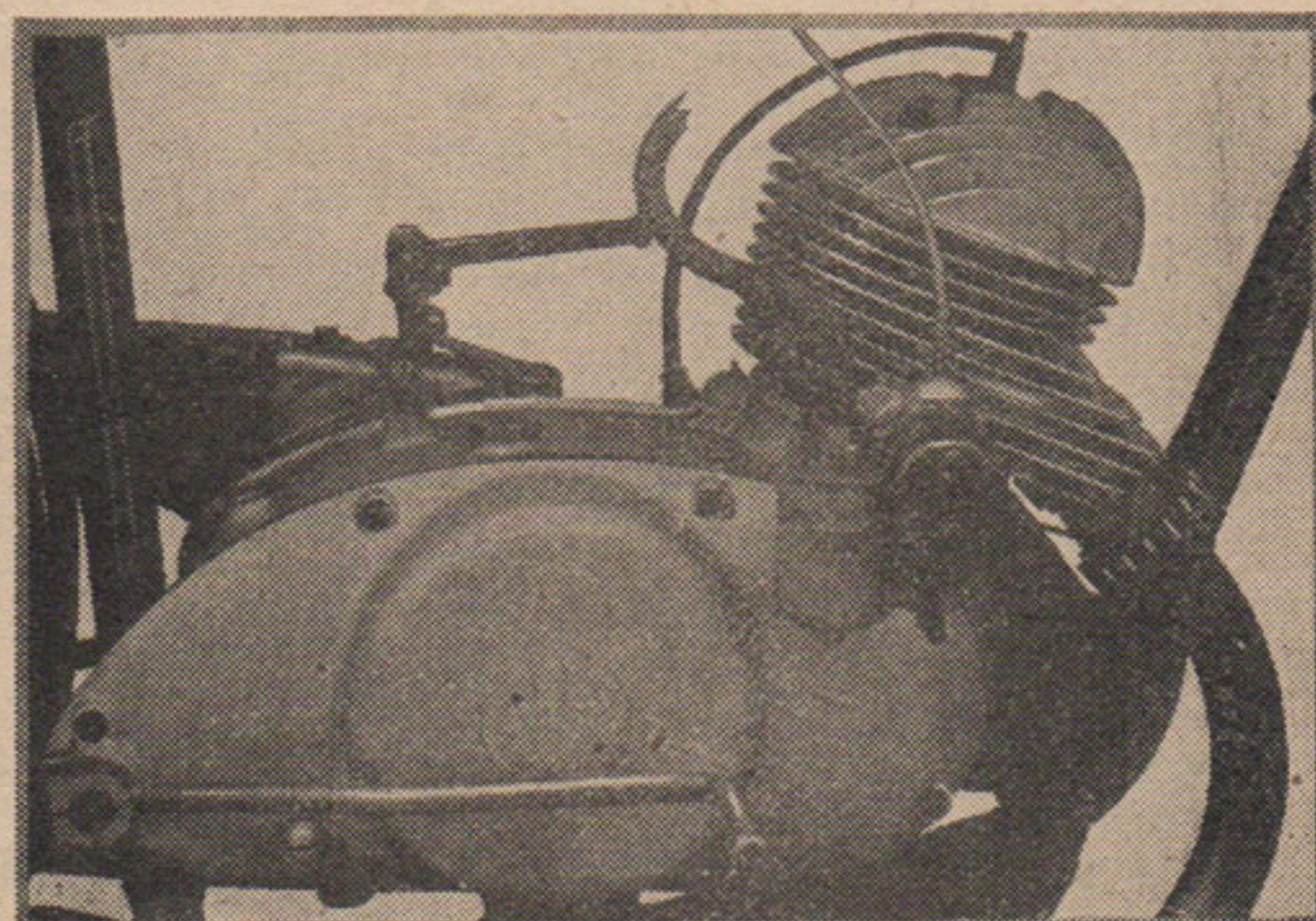
BLOC PEUGEOT

Alés. 51, course 60 ; Allumage volant avance
Cylindrée 125 ; 4 m/m ;
Déflecteur ; Graissage mélange moins
Carbu. Gurtner, Amac, Zé- de 5 ;
nith ; 4 vitesses, sélecteur.



BLOC ALCYON

Alés. 51, course 60 ; Allumage volant avance
Cylindrée 125 ; 5 m/m ;
Piston plat ; Graissage mélange 6 % ;
Carbu. Amac, Gurtner ; 4 vitesses, sélecteur.



BLOC LARDY

Alés. 54, course 54 ; Allumage volant avance
Cylindrée 125 ; 5 m/m ;
Piston plat ; Graissage mélange 4 à 5 % ;
Carbu. Gurtner, gicleur 28 ; 4 vitesses, sélecteur.

LES APPAREILS DE BORD

On a souvent traité de tous les problèmes mécaniques intéressant l'usager de la moto, sans jamais aborder celui du contrôle de la vitesse et du chemin parcouru.

« MOTOCYCLES » se doit de combler cette lacune et le but de cet article est d'immiscer le Public dans cette partie généralement peu connue.

Connaître sa vitesse a été l'un des principaux problèmes que se sont posés nos ancêtres dès la mise en service des premiers véhicules à moteur. De nombreuses réalisations ont vu le jour mais peu ont survécu.

Parmi les modèles encore en circulation, il faut seulement en retenir trois de principe différent : chronométrique, magnétique et centrifuge.

Les appareils chronométriques, basés sur le principe de l'échappement, sont d'un prix de revient assez élevé. Ils sont, ainsi que ceux à principe centrifuge, relativement peu répandus.

Par contre, 98 0/0 des appareils en circulation dans le monde entier sont des compteurs magnétiques. Ceux-ci ont recueilli les suffrages en raison de leur facilité de construction, de leur robustesse, de leur prix de revient abordable et de leurs qualités techniques, souplesse et stabilité de l'aiguille indicatrice.

Un compteur se compose de deux parties totalement différentes ; le totalisateur de kilomètres et l'indicateur de vitesse.

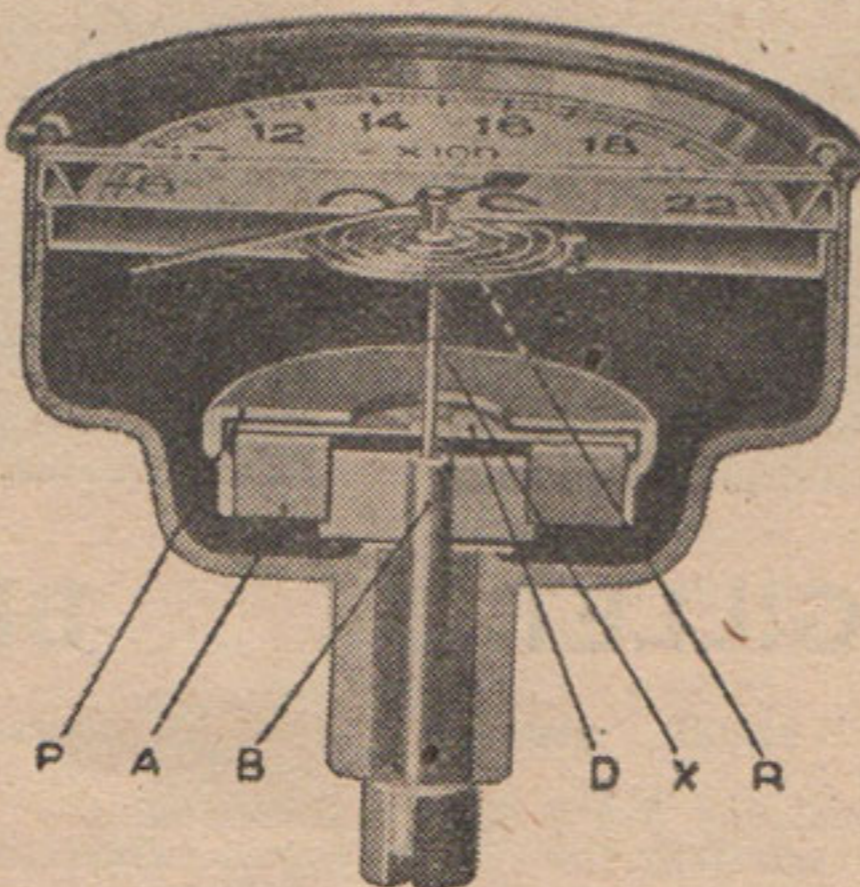
Le totalisateur est entraîné mécaniquement et enregistre un kilomètre pour 1.000 tours de l'arbre ; c'est le rapport normalisé en France et dans les principaux pays ayant adopté le système métrique.

L'indicateur de vitesse est constitué par un aimant permanent qui tourne entre une plaque de fer doux et un disque en aluminium donnant naissance à des courants parasites dits, courants

de Foucault. Cette action est en raison directe de la vitesse de rotation de l'aimant.

Un spiral fixé sur le disque agit en sens inverse du mouvement, de telle sorte que l'aiguille, solidaire de l'axe soit au zéro du cadran quand l'appareil est au repos.

La position d'équilibre entre la force qui entraîne le disque et la force antagoniste du spiral est fonction de la vitesse de l'arbre de commande.



L'aimant permanent A, solidaire de l'arbre B tourne sous l'action de la transmission flexible. En tournant, cet aimant donne naissance à des courants parasites, dits de Foucault, que canalise la plaque de fer P. L'action de ces courants est d'entraîner le disque d'aluminium D. Cette vitesse est directement proportionnelle à la vitesse de rotation de l'aimant.

Le ressort R, fixé à l'axe X du disque, agit en sens inverse du sens de rotation, de telle façon que l'aiguille indicatrice, solidaire de cet axe, soit au « zéro » du cadran, quand l'appareil est au repos.

La position d'équilibre entre la force qui entraîne le disque et la force antagoniste du ressort est donc fonction de la vitesse de l'arbre de commande ; l'aiguille s'immobilise sur une des graduations du cadran et indique ainsi, soit la vitesse kilométrique s'il s'agit d'un tachymètre, soit le régime du moteur auquel il est relié s'il s'agit d'un compte-tours.

Afin de rendre l'appareil insensible aux changements de température, l'aimant est pourvu d'un shunt métallique, compensateur automatique de température, indéréglable.

On a beaucoup discuté sur l'exactitude des compteurs. Or, ceux-ci sont, en général, réglés avec une tolérance de 3 à 5 0/0 d'avance à l'indicateur de vitesse, le totalisateur lui-même enregistrant automatiquement 1 km. pour 1.000 tours de l'arbre de commande.

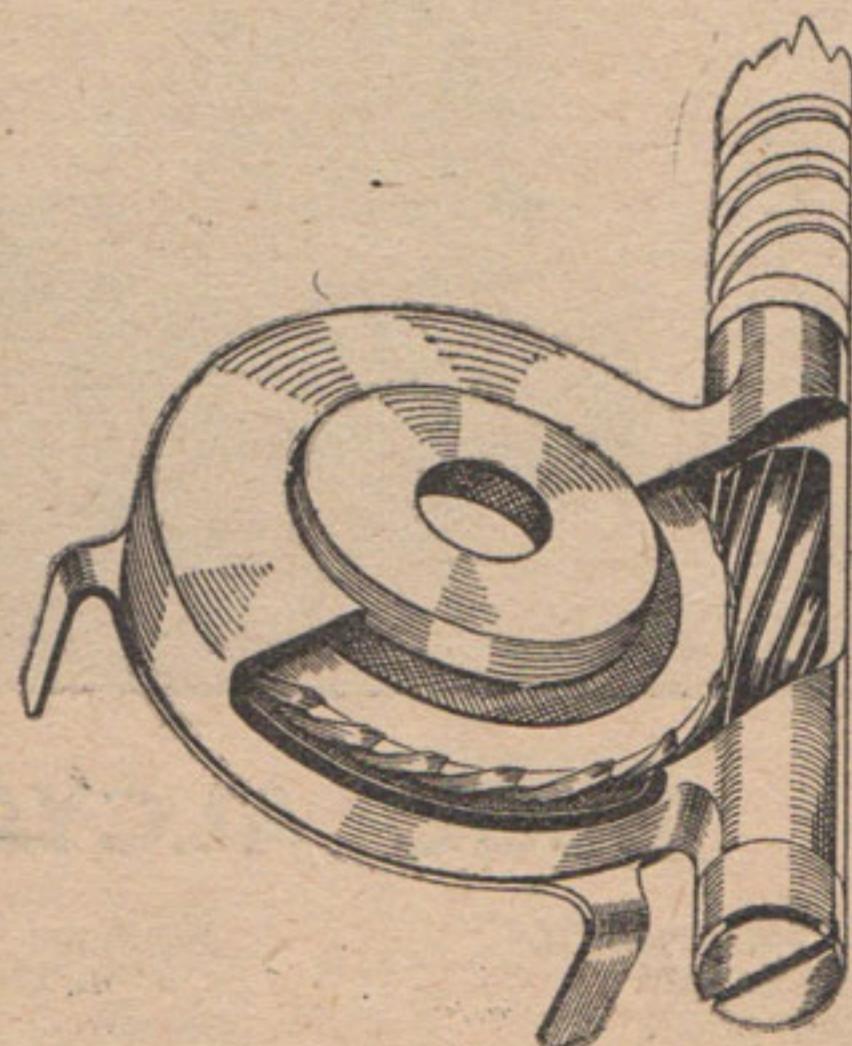
On peut donc conclure sur ce point, que l'exactitude d'un compteur est surtout fonction de ses organes de commandes. Ceux-ci doivent être calculés de façon à obtenir très exactement 1 tour de flexible pour 1 m. de chemin parcouru.

Il sera volontiers répondu à toute demande de renseignements d'ordre général ou particulier et toute suggestion intéressante sera recueillie, au sujet de ces questions.

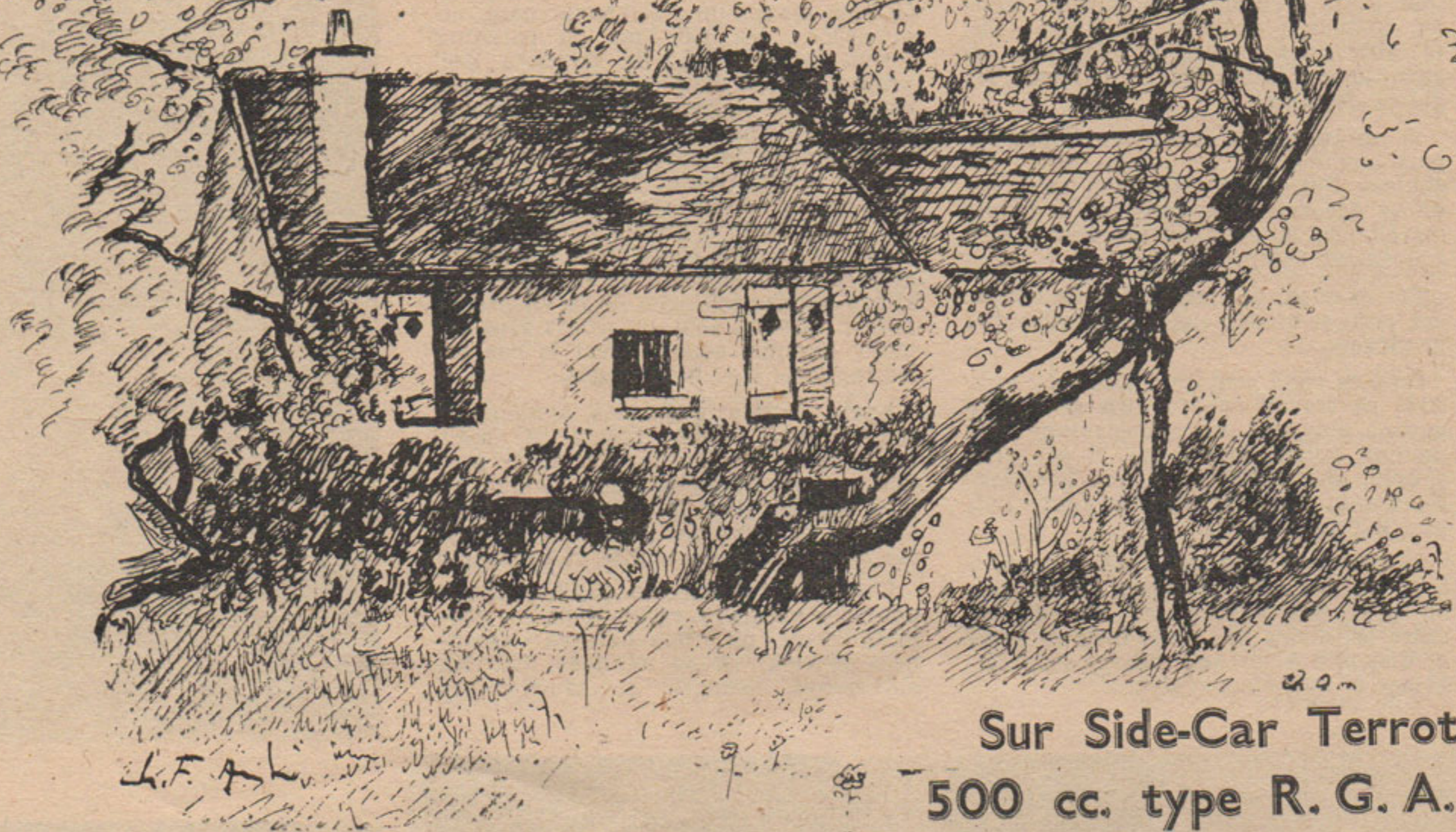
Cet article n'épuise pas le sujet tout au contraire il ouvre la discussion. Nous parlerons prochainement des modes de commandes des compteurs, mais d'ores et déjà, nos lecteurs peuvent émettre leur opinion, leurs critiques ou leurs suggestions.

A.-H. J.

Les établissements Seignol ont réalisé cette prise de compteur par vis hélicoïdale. L'appareil se fixe sur l'axe de la roue et la vis est entraînée par trois tétons (dont deux sont visibles ici) qui s'insèrent entre les rayons. Cet appareil est d'aspect plus sobre que le montage courant. Il s'agit d'un prototype. Sera-t-il bientôt dans le commerce?



De la ville au HAMEAU



Sur Side-Car Terrot 500 cc. type R. G. A. S.

Malgré ses caractéristiques plutôt sport, la 500 Terrot pré-nommée RGAS, en solo comme en sidecar, se prête à tous les usages ; elle est maniable, souple, sans fragilité, propre ; elle est à la portée du motocycliste le moins soucieux de mécanique.

Le fait est que le moteur à culbuteurs à haut rendement a cessé d'être un objet délicat nécessitant un doigté exercé et une oreille sans cesse attentive.

Utilisé par l'armée, la police, les assurances routières, elle a administré par cette utilisation intensive, la preuve de son aptitude à tout faire.

Les soupapes en tête supplantent de plus en plus les latérales dont elles ont absorbé les qualités tout en conservant les leurs.

Un moteur comme celui-ci est à la fois nerveux — 20 cv à 5.000 tours minute — alors qu'une voiturette de même cylindrée ne donne que 13 cv ; cependant il reste souple, ne travaille pas en pointe ; son endurance résulte d'une longue expérience pratique.

La technique actuelle qui isole de l'extérieur tous les organes de distribution, culbuteurs et soupapes comprises, l'abondante lubrification par circulation continue et carter sec, garantissent la longévité des organes et leur fonctionnement régulier sans fréquents réglages.

La boîte à quatre vitesses, avec commande au pied, fournit en toutes circonstances une démultiplication correspondant au régime du moteur le plus favorable.

On connaît la particularité de ce moteur : c'est un bloc combiné de telle façon que la boîte conserve son indépendance et se démonte, en cas de besoin, sans toucher au moteur, la liaison entre celle-là et celui-ci se faisant par chaîne sous carter à bain d'huile.

Le cadre a été étudié pour l'usage du sidecar ; il est équipé, dans ce cas, d'une fourche avant spéciale, différente de celle du solo, non seulement comme chasse, mais renforcée par des haubans latéraux parant à tout gauchissement et tout flambage.

Côté pratique, les trois roues sont à broche interchangeable avec la roue de secours.

Le sidecar est un quatre attaches, dont deux à rotule avec carrosserie suspendue à l'avant sur ressorts semi-cantilevers, à l'arrière sur ressorts en crosse.

La roue du sidecar possède un frein à tambour, conjugué avec le frein arrière de la moto.

Voilà un équipage complet bien étudié pour les longs parcours à moyenne élevée.

La 4410 RP.3 a été immatriculée le 12 juillet 1946, c'est pour son premier anniversaire qu'elle a les honneurs du communiqué.

Au cours de sa première année, elle a totalisé 6.000 kms ; on ne m'objectera pas que l'essai a été hâtif et traité à l'emporte-pièce. J'y ai mis du scrupule et d'autant plus de réflexion.

Le rodage s'est fait sur de courts trajets urbains d'une vingtaine de kilomètres par jour.

Après 500 kms, première vidange et première vérification.

A l'atelier de Suresnes, on a contrôlé le serrage des tirants de culasse, refait le réglage des soupapes, changé, par acquit de conscience, le joint du boîtier de culbuterie, retendu la chaîne et la commande du frein arrière, puis vérifié les deux filtres à huile et le blocage de toute la boulonnerie.

Cette révision générale, au terme du premier rodage devrait être considérée par tout motocycliste, possesseur d'une machine neuve de n'importe quelle marque comme une opération indispensable.

A leur début, les organes prennent leur place ; certains s'allongent, telles les chaînes ; d'autres se tassent, entre autres les queues de soupapes, les garnitures d'emballages et de freins, les gaines de câbles.

Si on laisse les choses en l'état, les jeux augmentent, les joints fuient, les chaînes flottent, les boulons achèvent de se desserrer, la durée et la bonne marche de la machine risquent d'être gravement compromises.

Cet examen, qui prend peu de temps, est, pour le moins, aussi nécessaire que la vidange.

On s'en rend compte d'ailleurs ; aussitôt ce travail effectué, on se trouve devant une tout autre mécanique : le moteur tourne bien rond, il est plus souple, ses reprises et ses accélérations sont plus franches et toute l'allure est plus aisée.

Si l'on a le soin de « remettre ça » à la fin des 1.000 premiers kilomètres, on peut être assuré dès lors d'avoir entre les mains une moto bien au point et disposée à un long usage, sans faiblesse ni nouveaux réglages.

Il y avait 800 kms au compteur quand sonna l'heure des vacances.

Je pris la route de Vichy avec comme objectif limite les environs de Sancerre ; je préfère en effet le vin de ce pays-ci à l'eau de cette ville-là, fût-elle présentée dans le plus pur cristal.

Je ne partis pas seul, il vaut mieux être à deux pour tâter des bons crus, chacun payant sa tournée, on peut ainsi mieux apprécier leur bouquet.

Mon compagnon de route, Bert des Ternes dans l'intimité (vieux noblesse motocycliste), étrennait un sidecar commercial chargé à bloc, malgré ses 80 kms d'usage. On décida sagement de s'en tenir à une vitesse de rodage de 60 kms maximum ; fait surprenant, en apparence, les 190 kms du parcours furent liquidés à 52 de moyenne. Ceci prouve, s'il en était encore besoin, que cette sacrée moyenne dont on discute tant, est beaucoup plus une question de régularité de marche que de vitesse élevée intermittente. Mais il est évident qu'un moteur surpuissant, accouplé à une boîte à quatre vitesses commandées au pied, contribue à conserver, quel que soit le profil de la route, une allure moyenne proche de la vitesse limite ; les côtes sont absorbées sans ralentir lorsque, comme c'est le cas ici, les rapports sont bien étagés.

Seule, la traversée des agglomérations rompt cette régularité, mais un sidecar se faufile aisément, nargue les encombrements, le sélecteur au pied passant les intermédiaires avec rapidité et à-propos ; celui de la Terrot obéit avec ponctualité et précision.

L'agrément de ce coin du Cher, choisi pour nos vacances, réside dans ses chemins creux aux « bouchetures » jalonnées de vieux saules dénudés, dont les silhouettes étranges et tourmentées

vous feraient peur la nuit. C'est mon impression de promeneur ; sans doute mon véhicule n'avait pas la même opinion ; comme « tout terrain » on ne fait pas mieux, mais avec une roue sur le talus, on évite les ornières ; la boîte, les freins et la fourche, sont mis sans cesse à l'épreuve. Hors de ces sentiers, les voies vicinales offrent généreusement et leurs nids de poules et une poussière qui s'insinue partout et s'élève au passage comme un majestueux panache.

Les plus belles choses ne s'éternisent pas et la rentrée se fit à la fois à regret et à 62 de moyenne, un court arrêt compris.

Avant de reprendre le travail, un sérieux coup d'aspirateur s'imposait, il y avait de la poussière et même de la boue, mais pas de cambouis, l'huile ne s'était pas insinuée hors du circuit. Après une vidange et un réglage de chaînes, l'équipage fut utilisé par chacun de nous pour les courses urgentes, visites aux constructeurs, rendez-vous de clubs, sorties, journées sportives. Un certain 90 soutenu de Montlhéry à Paris, sous la conduite de NEB ne sera pas démenti par ses compagnons de route.

Ainsi, tantôt avec l'un, tantôt avec l'autre, la 4410 RP.3 boucla allègrement ses 6.000 kms avec une régularité constante.

Je ne vois pas de reproche à faire au bloc : le moteur est souple malgré sa puissance ; il est bien secondé par les quatre vitesses et j'ai déjà dit que le sélecteur fonctionnait à souhait.

Tout le groupe est d'une propreté absolue, sans aucun suintement ; son entretien s'en trouve considérablement simplifié.

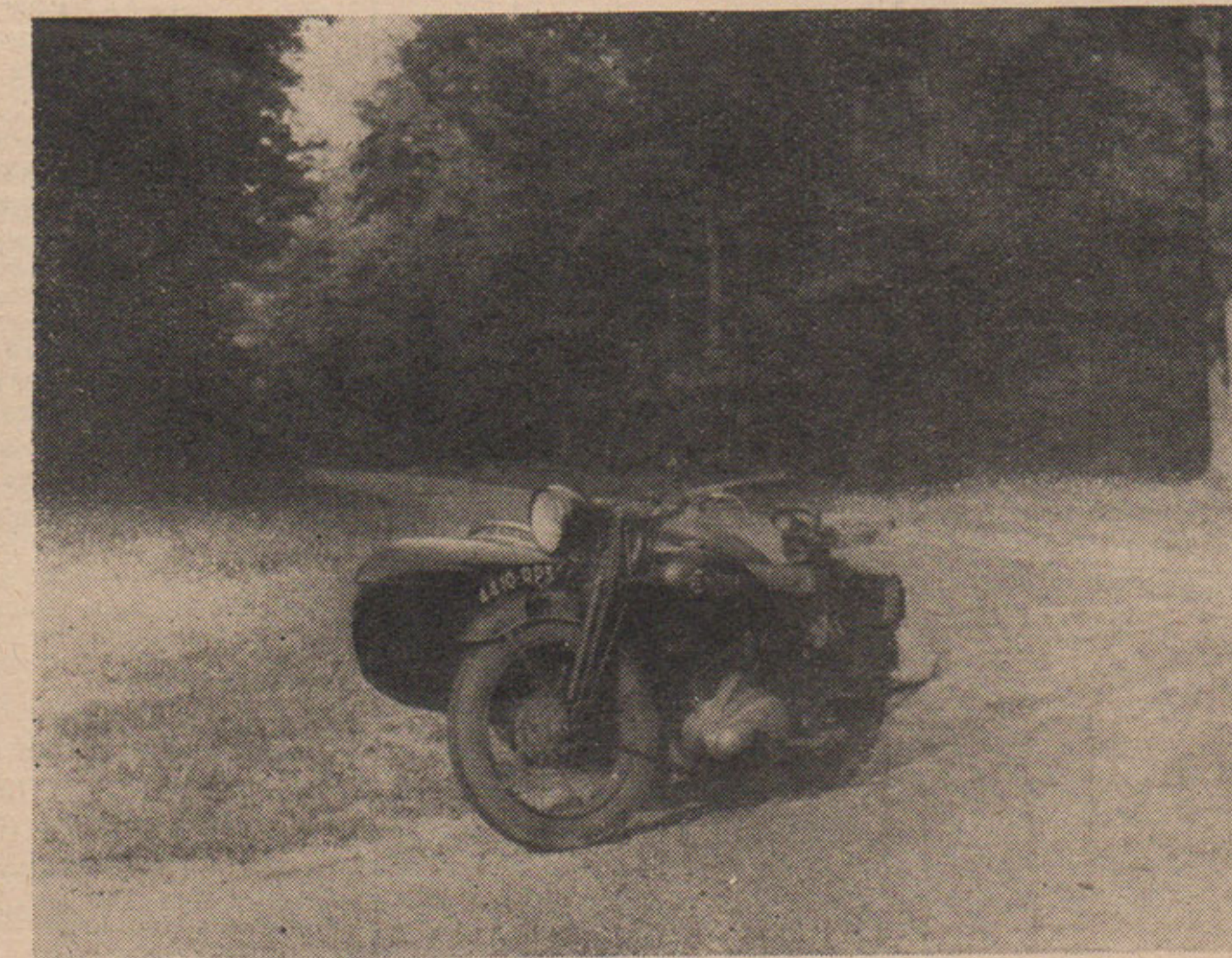
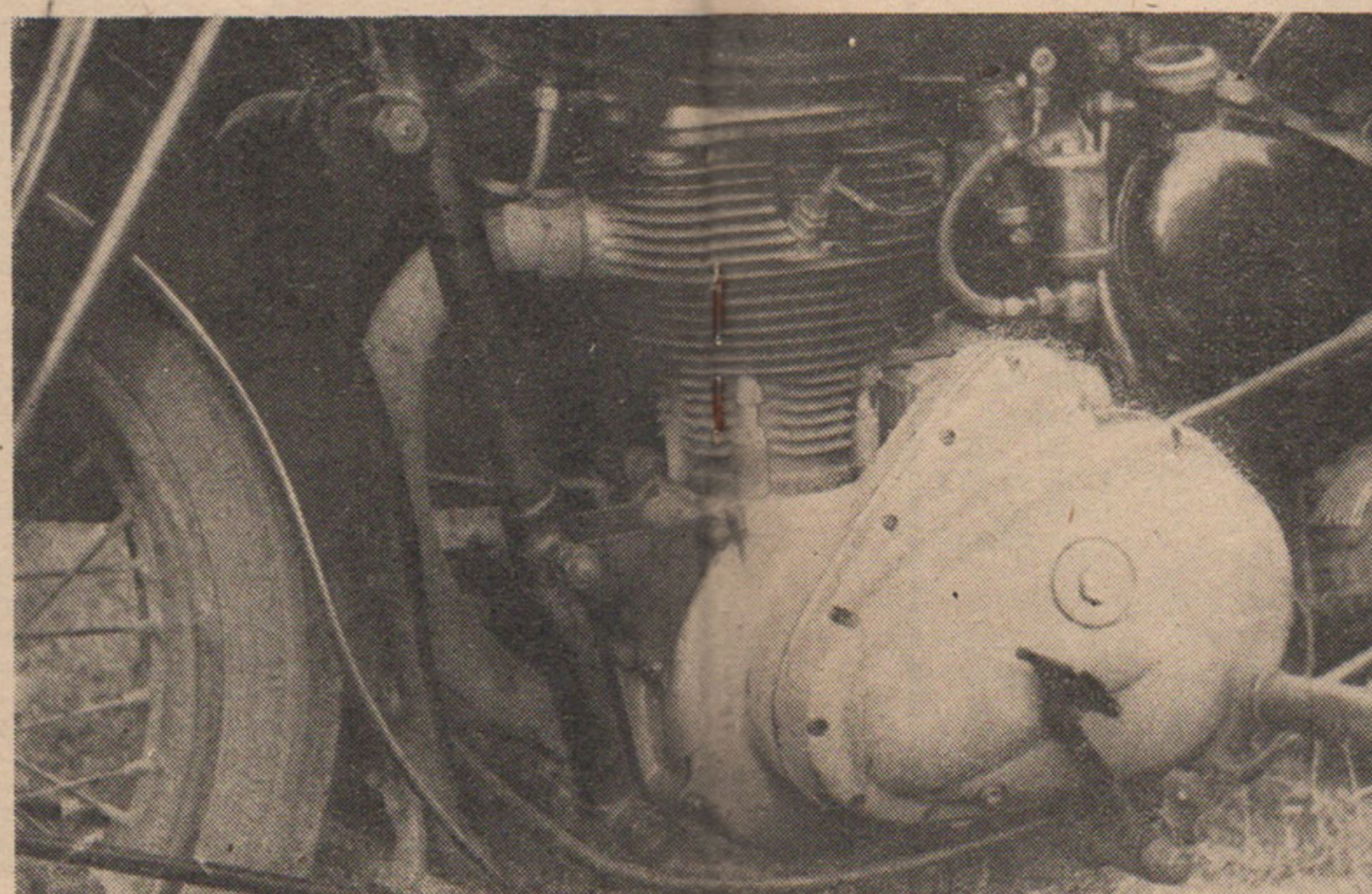
Même les Anglais, à qui notre correspondant français à Londres a présenté sa 500 Terrot solo, de type identique au nôtre, ont été favorablement impressionnés par les susdites qualités. Ils ont passé tout un après-midi à l'essayer sur les pistes d'envol d'un aérodrome et se sont sportivement montrés satisfaits de ses accélérations, de sa vitesse et de sa tenue de route. Ils ont seulement regretté que nous n'ayons pas actuellement en France la possibilité de donner à nos machines un fini, email et chrome, digne de leurs qualités mécaniques. Reconnaissons que de ce côté, ils marquent des points sur nous.

Nous avons eu l'un ou l'autre, au hasard d'une promenade, l'occasion de pousser quelques pointes avec la charge complète : un passager dans le sidecar, un autre sur le tansad livré de série et qui est d'excellente qualité, il est très souple et réglable.

A 95 à l'heure, il reste encore un peu de course à la poignée tournante, peut-être de quoi atteindre le 100 ; mais hantés par les conseils prodigués et renouvelés des fabricants de pneus qui vous adjurent de ne pas rouler au delà de 80, nous avouons n'avoir pas osé insister, tant par souci de nos passagers que dans la crainte de bouziller un de ces pneus si difficiles à remplacer.

Un de nos amis, possesseur d'une même RGAS nous assure, avoir atteint le 110 avec un seul passager ; c'est sans doute possible, mais, faute de contrôle personnel, nous lui laissons la responsabilité de son assertion.

D'ailleurs, pour la majorité des sidecaristes, ce ne sont pas ces 5 ou 10 kilomètres à fond de cadran qui offrent un intérêt capital. L'essentiel est d'avoir une réserve de puissance suffi-



sante pour rouler entre 75 et 85, à son gré, sans fatiguer le moteur. Entre ces deux vitesses, le Terrot tourne allégrement, sans vibrations ni cliquetis et semble être à son meilleur régime.

Comme accros au cours de ces 6.000 kilomètres, en dehors des deux ou trois crevaisons obligatoires, nous avons eu un ennui de magnéto et deux ruptures de chaîne arrière.

La chaîne est le point à surveiller ; ce conseil vaut pour toute moto ; nous n'avons pas actuellement en France les qualités d'acier d'avant guerre pour la fabrication de nos chaînes ; ce n'est d'ailleurs pas particulier à cet organe ; il n'y a rien à faire là contre, sinon en prendre son parti et limiter les risques par une surveillance plus fréquente. Les chaînes actuelles ont tendance à s'allonger ; si on les laisse flotter, elles subissent, lors des changements de régime, des à-coups qui achèvent de les disloquer. Il est moins difficile de régler une chaîne au garage que de la réparer sur la route.

Mais il y a un point sur lequel nous ne sommes pas d'accord avec Terrot, ou plutôt avec son catalogue, qui in-

dique une consommation de 7 litres aux 100 kms ; malgré toute notre bonne volonté, nous n'avons pu atteindre ce chiffre et n'avons pas, calculé sur les 6.000 kms, dépassé la consommation moyenne de 5 litres aux 100 kms.

Nous en avons tous été d'autant plus surpris que les catalogues exagèrent généralement en sens contraire, forcent la vitesse et réduisent la consommation.

Nous n'avons cependant pas tripoté le carbu, les réglages sont restés ceux d'origine ; il faut croire qu'ils étaient corrects et pas trop pauvres puisque le tube d'échappement n'a pas bleui, que la bougie a la coloration convenable et n'a été changée qu'une seule fois.

Cette indication de 7 litres aux 100, correspond peut-être à une utilisation constante de la plus haute vitesse possible ; les parcours quotidiens en ville, où l'on utilise sans cesse les vitesses intermédiaires, ne sont cependant pas spécialement économiques.

Enregistrons cette bonne surprise avec satisfaction ; nous serions cependant curieux de savoir si nous avons

une machine exceptionnelle et ce qu'en pensent d'autres possesseurs de RGAS.

Comme critique, nous serions assez d'accord avec nos confrères anglais. C'est dommage que la présentation ne puisse aller de pair avec les indéniables qualités mécaniques de ce modèle... Ne retournons pas le fer dans la plaie ; Terrot est le premier à reconnaître et à déplorer cette imperfection indépendante de sa volonté ; elle est évidemment d'autant plus frappante que les présentations d'avant guerre de cette maison étaient tout à fait impeccables et que « le fini Terrot » était légendaire. Il en est du chrome et de l'émail comme de bien d'autres produits, ils sont ignorés de la répartition ; bien mieux, leur emploi est interdit. Sans doute au marché noir... ; un constructeur toutefois ne peut et ne doit y avoir recours.

« Qu'importe le flacon, pourvu qu'on ait l'ivresse », c'est un beau vers, mais il est discutable en temps normal. Pour l'instant présent, considérons-le comme une vérité première, ça nous consolera et nous permettra de rouler quand même avec agrément et sécurité.

Max END.

SPÉCIFICATIONS

de la 500 cc. TERROT - R.G.A.S.

Moteur :		Embrayage :		
Cylindrée réelle	498 cm ³	Nombre de disques	4	
Alésage	84 m/m	Nature de la garniture	liège	
Course	90 m/m	Transmissions :		
Puissance fiscale	5 CV.	Chaîne avant {	Pas	12,7
Régime	5.000 t/m		Largeur intérieure	7,9
Puissance à ce régime	20 CV.		Diamètre des rouleaux	8,5
Taux de compression	environ 6,6	Nombre de maillons ...	61	
Levée des soupapes	9 m/m	Chaîne arrière {	Pas	19,05
Réglages :			Largeur intérieure	8,5
Admission { Fermeture après P.M.B.	40°		Diamètre des rouleaux	12,07
{ Ouverture avant P.M.H.	70°	Nombre de maillons	88	
Echappement { Fermeture après P.M.H.	70°	Rapport de transmission avant	19×40	
{ Ouverture avant P.M.B.	40°	Rapport de transmission arrière	14×39	
Avance { Maximum manette ouverte	37°	Roues		
Carburateur :		interchangeables		
Marque	AMAC	Frein avant { Diamètre	170	
Type	6/014	{ Largeur de la garniture	30	
Prise d'air		Pneumatique avant	27×4 ou 26×3,5	
Passage mélange	25,4	Pression de gonflement	1,125 kg	
Gicleur pour essence tourisme	170	Frein arrière {	Largeur de la garniture	200
Volet	6/4		Diamètre	30
Position d'aiguille	3	Pneumatique arrière	27×4 ou 26×3,5	
Magnéto-dynamo :		Pression de gonflement	1,250 kg	
Marque	France	Roue du side-car. Pneumatique	27×4 ou 26×3,5	
Type	G.C.O.R. ou G.C.O.	Pression de gonflement	1,250 kg	
Boîte de vitesses :		Réservoirs :		
Nombre de vitesses	4	Capacité du réservoir d'essence	16 l. environ	
Rapports de démultiplication {	en 1 ^{re} vitesse	Capacité du réservoir d'huile	3 l. environ	
	en 2 ^e —	Poids :		
	en 3 ^e —	De la moto nue avec side-car	310 kg.	
	en 4 ^e —	Consommations :		
	2,78 à 1	Essence aux 100 km.	7 l.	
	1,75 à 1	Huile aux 100 km.	0 l. 250	
	1,25 à 1			
	1 à 1			

LES PROBLÈMES DU SILENCE

Il n'y a pas si loin, pour obtenir le silence, on se contentait de boucher les pots d'échappement de paille de fer, puis à force d'étudier la question on s'est rendu compte que le problème du silence était du domaine de l'acoustique et qu'il pouvait être mathématiquement résolu sans nuire au rendement. L'auteur de cette étude s'est efforcé d'expliquer aussi clairement que possible les lois qui régissent le phénomène des ondes sonores, ceci pour démontrer que des solutions qui paraissent simples nécessitent cependant une science approfondie et de véritables dons d'observation.

Quelques notions de l'Acoustique

Pour comprendre le fonctionnement d'un silencieux, il est nécessaire d'assimiler quelques notions élémentaires de l'acoustique.

La perception des vibrations de l'atmosphère nous procure une sensation des sons et des bruits.

Les vibrations rapides (haute fréquence) donnent des sons aigus et les vibrations lentes (basse fréquence) les sons graves.

L'oreille humaine perçoit toute une gamme de fréquences entre 20 et 20.000 vibrations à la seconde. Les sons inaudibles inférieurs sont appelés infrasons et les sons inaudibles supérieurs sont appelés ultrasons. Le maximum d'audibilité pour la plupart des hommes s'établit entre 500 et 2.000 vibrations à la seconde.

Les sons se propagent dans l'atmosphère à une certaine vitesse. Dans l'air, à 15°, cette vitesse v-340 mètres/seconde et dans les gaz d'échappement par exemple à 500°, elle sera de 560 mètres/seconde.

On appelle ondes progressives, celles qui se propagent librement dans l'atmosphère et

ondes stationnaires, celles qui se propagent à l'intérieur des conduits.

Lorsqu'on excite des vibrations sonores dans un tuyau, une partie de l'énergie acoustique est utilisée pour l'entretien des vibrations et l'excédent de l'énergie se transforme en ondes progressives qui se détachent de l'extrémité du tuyau pour se propager dans l'atmosphère.

En désignant la vitesse du son par V, la fréquence par N et la longueur, d'onde L, nous

$$\text{aurons : } L = \frac{V}{N}$$

Si le tuyau est ouvert à une extrémité et fermé à l'autre, l'onde progressive excitée à la sortie parcourt le tuyau, se réfléchit à l'extrémité fermée et ressort par où elle est entrée.

Supposons que nous avons mis un piston à la sortie du tuyau et un ressort à boudin à son extrémité fermée : comprimons le ressort en le poussant vers l'intérieur et lâchons-le brusquement. Le ressort comprimé se détendra brusquement, repoussera le piston vers l'extérieur et l'inertie du piston détendra à son tour le ressort

qui, ensuite, va attirer le piston vers l'intérieur et ainsi de suite.

Nous avons créé ainsi le cas typique d'un mouvement oscillatoire.

L'air à l'intérieur du tuyau se comporte comme un ressort et l'air de l'extrémité ouverte joue le rôle d'un piston.

Lorsqu'on excite la vibration sonore par un son extérieur, on obtient, à l'intérieur du tuyau, une onde stationnaire entretenue qui vibre en synchronisme avec le son extérieur, à condition toutefois que la longueur du tuyau soit égale au quart de la longueur de l'onde.

Le fond bouché du tuyau, où l'air est alternativement comprimé et détendu, est le siège du point nodal et la sortie ouverte par laquelle l'air entre et ressort, s'appelle le ventre acoustique.

La distance entre un nœud et un ventre est toujours égale au quart de la longueur d'onde sonore.

En dehors du nœud principal, il peut y avoir des nœuds secondaires. Au milieu, entre les deux nœuds, il existe toujours un ventre.

Lorsque nous avons un nœud et un ventre supplémentaire, la longueur du tuyau correspond au $3/4$ de la longueur d'onde. Avec deux nœuds et deux ventres supplémentaires, la longueur du tuyau correspond à $5/4$ de la longueur d'onde, etc. Dans le premier cas, l'onde stationnaire correspond au son fondamental qu'on appelle 1^o harmonique, dans le deuxième cas à la 3^o, et dans le 3^o cas à la 5^o harmonique. Plus le tuyau est long, plus il peut y avoir d'harmoniques impaires.

Tuyaux d'échappement et silencieux

L'ensemble tuyau d'échappement et cylindre peuvent être considérés comme un tuyau ouvert à une extrémité et fermé à l'autre.

Pour nos calculs, il faut ajouter à la longueur effective du tuyau, une longueur fictive supplémentaire qui remplace le volume du cylindre.

Par exemple pour une longueur totale de 1.200 mm., nous aurons une onde sonore de 4 m. 800 et la fréquence de 116 vibrations à la seconde. La 3^o harmonique nous donne :

$$3 \times 116 = 348,$$

la 5^o harmonique :

$$5 \times 116 = 580 \text{ et ainsi de suite.}$$

Sur un moteur de 4 ou 6 cylindres, la fréquence des explosions peut tomber en synchronisme avec le son fondamental ou avec une de ses harmoniques. On entend alors un ronflement grave. Cela n'arrive jamais sur les motocyclettes où la longueur du tube d'échappement est plus faible et la fréquence des explosions très basse.

Dans ce cas, les explosions sont espacées et il faut considérer chaque explosion séparément sans liaison avec les autres.

Chaque explosion engendre

une série d'ondes harmoniques stationnaires parmi lesquelles il faut choisir celles qui sont les plus audibles.

Si l'on trouve une harmonique dominante, on peut l'amortir par interférence acoustique dans un silencieux à passage libre. C'est-à-dire, on divise le flux en deux dérivations, on fait passer une partie par le chemin le plus court (par le centre du silencieux) et l'autre partie par un chemin allongé, par exemple par un conduit hélicoïdal disposé autour d'un passage central. Si la différence entre les deux parcours est égale à la moitié de la longueur d'onde harmonique, cette onde sera amortie.

Mais en pratique, les choses ne se présentent pas aussi simplement, car ce n'est pas toujours la même harmonique qui domine. De très grandes variations peuvent résulter du taux de compression du régime du moteur et de la façon d'accélérer.

Donc pour être sûr d'avoir un bon silence, il faut faire un silencieux capable d'amortir une assez large gamme d'harmoniques impaires.

Une bonne solution consiste dans l'aménagement d'un parcours hélicoïdal de section variable, croissante ou décroissante, le long duquel on dispose des trous à travers lesquels s'établit l'interférence acoustique chaque fois que la différence de parcours des deux flux est égale à la moitié de la longueur d'onde. Comme dans un silencieux de ce genre, il existe plusieurs différences de parcours, il est susceptible d'amortir plusieurs harmoniques sonores.

On peut également obtenir un très bon silence par l'emploi des chambres de résonance acoustique, mais en raison du volume de ces chambres, le procédé ne peut pas être applicable aux silencieux pour motos.

Ces quelques notions de l'acoustique peuvent suffire pour comprendre dans les grandes lignes le fonctionnement d'un silencieux, mais cela ne représente qu'une infime partie de ce qu'il faut savoir pour construire des silencieux efficaces.

L'acoustique est une science très étendue et il faut des années de travail avant de la pratiquer.

**

Réalisations pratiques

Il existe plusieurs moyens pratiques de réaliser un silencieux, mais ils ne sont pas tous rationnels, car, dans la plupart de ces dispositifs, le silence n'est obtenu qu'au prix d'une perte considérable de puissance, d'échauffement et d'une consommation élevée.

Dans certains pots d'échappement de cette catégorie, on laisse passer les gaz à travers les cloisons ou tubes perforés, dans d'autres, on fait circuler les gaz à travers un labyrinthe de cloisons disposées en chicanes, ou, enfin, on les laisse passer par les tubes qui se croisent à l'intérieur des chambres de détente.

Il existe encore d'autres solutions de ce genre, mais elles ne valent même pas la peine d'être mentionnées.

Parmi les solutions rationnelles, remarquons les quatre suivantes :

1^o On laisse passer les gaz à travers un parcours hélicoïdal, de section variable, disposé autour d'un passage central avec lequel il communique par une série d'orifices disposés le long du parcours.

Ce dispositif donne de très bons résultats sur un monocylindre, car il amortit très bien des hautes et moyennes fréquences.

Si on laisse passer une partie des gaz directement, par un orifice disposé au centre du silencieux, on améliore l'amortissement des basses fréquences, car on réalise ainsi l'interférence acoustique, dont il a été question plus haut, mais l'amortissement des hautes fréquences sera un peu moins bon. Pour cette raison, il est préférable de monter sur une moto deux temps des silencieux où tous les gaz suivent un parcours hélicoïdal et sur les motos quatre temps, les silencieux dans lesquels on a aménagé un passage libre au centre.

2° Une bonne solution consiste à laisser passer les gaz d'échappement à travers un tube perforé entouré d'une matière absorbant les sons, comme par exemple la paille de fer, la soie de verre, etc...

Ce dispositif n'occasionne aucune perte de puissance, mais il n'est efficace que s'il a au moins un mètre de longueur, ce qui n'est pas pratique sur une motocyclette. D'autre part, la paille de fer est rapidement détériorée par la rouille et la soie de verre par la chaleur, si le silencieux est trop près du moteur;

3° Une solution rationnelle consiste à disposer les chambres de résonance acoustique autour d'un passage central qui est toujours libre. Les silencieux américains, basés sur ce principe, assurent un silence parfait, sans aucun freinage du moteur. Toutefois, cet appareil n'est efficace que s'il est monté à l'endroit des points nœuds des harmoniques impaires correspondant aux chambres de résonance en ques-

tion. Donc, pour pouvoir le monter, il faut connaître l'acoustique;

4° Des chambres de résonance ordinaires, sont plus faci-

moitié de la période de l'onde acoustique respective, cette onde se trouve amortie par la résonance acoustique. Cette solution est avantageusement utilisée par



FIG. 1

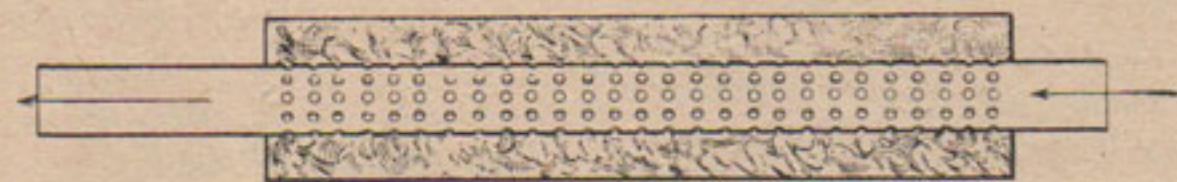


FIG. 2

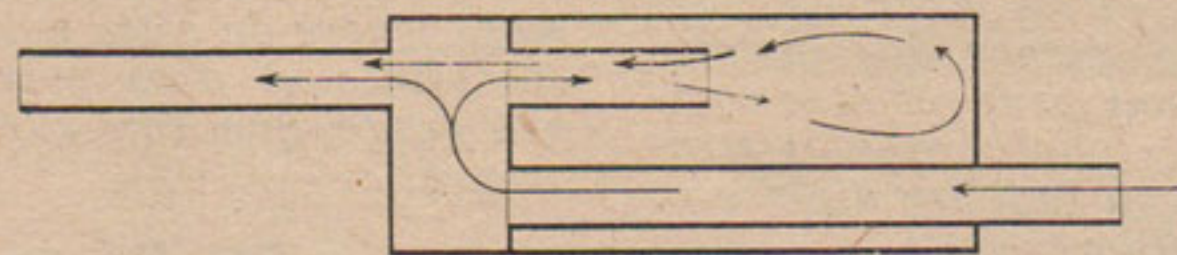


FIG. 3

FIG. 1. — Ce schéma correspond au premier dispositif décrit et donne de très bons résultats sur les moteurs monocylindriques.

FIG. 2. — Le dispositif n° 2 s'il a un bon rendement doit être d'une longueur telle qu'il est pratiquement inutilisable sur les motocyclettes.

FIG. 3. — Des chambres de résonance évoquées au paragraphe 4 sont faciles à monter, mais moins efficaces que les précédentes.

les à monter, mais sont un peu moins efficaces que les précédentes.

Les gaz se divisent en deux dérivations, dont une sort directement, et l'autre pénètre dans la chambre de résonance, d'où elle ressort un moment plus tard. Si l'intervalle entre la sortie de deux dérivations est égale à la

les Américains et surtout par la Société Ford.

Il résulte de ce qui a été dit qu'il existe une multitude de solutions pour construire un silencieux. Toutefois, seules, les solutions mauvaises sont à la portée d'un amateur, car l'application des solutions rationnelles implique la connaissance de l'acoustique.

Motocyclistes, Usagers du Véломoteur ou du Cyclomoteur !

Lisez "MOTOCYCLES" et faites-le lire à vos amis

Vous y trouverez, chaque mois, une documentation intéressante

Et si vous écrivez à nos annonceurs, n'oubliez pas de vous recommander de « Motocycles ».

ÇA SE CHUCHOTE...

Quelques Echos sérieux...

DES cylindres en verre Pyrex... Mais ils sont destinés au laboratoire et à certains essais. Bien entendu le moteur pour ces essais ne tourne pas par lui-même, mais est entraîné. Néanmoins il est possible, grâce à ce procédé, d'observer directement, par exemple, la façon dont y circule l'huile et d'étudier les phénomènes de graissage des pistons. Ces observations peuvent être complétées par des photographies stroboscopiques à la lumière diffuse et à la lumière fluorescente.

POUR l'étude et l'observation directe des efforts auxquels sont soumises, par exemple, les pièces d'un moteur, un procédé utilisé actuellement permet de contrôler aisément la tenue desdits organes, grâce aux vernis craquelants. L'examen de l'état de ce vernis, après que le moteur a fonctionné dans des conditions d'utilisation normale, permet de déceler les défauts : distorsions, flexions, flambages, etc... et d'y remédier soit par modification de la forme de la pièce, soit par sélection du métal.

EN course et plus spécialement pour les records, les organes moteurs sont non seulement rigoureusement polis, mais la dernière technique a démontré que le chromage des pièces internes contribuait à l'obtention du rendement le plus élevé. On s'est aperçu, ensuite, que ce chromage avait en plus l'avantage d'accroître sensiblement la durée des pièces chromées, entre autres des cylindres et segments.

L'ARTICLE sur les bicylindres 4 temps publié dans ce numéro laisse-t-il entendre qu'il y a anguilles sous roche ? Le prochain Salon nous apportera peut-être quelques surprises de ce côté.

Mais, dès à présent, le bruit circule que le deux cylindres intéresse

également certains constructeurs de moteurs deux temps. Un 250 cmc. serait actuellement aux essais. Constitué par deux 125 cmc., accouplés naturellement sur un carter unique, la communauté de nombre d'organes avec les 125 du vélomoteur actuellement en fabrication et parfaitement au point permettrait sa réalisation à un prix de revient plus avantageux.

Le deux cylindres deux temps est un moteur vraiment très agréable ; si l'on peut sortir en France une moto légère de cette cylindrée, bien construite et d'un prix abordable, nul doute que son succès ne soit assuré.

...Et d'autres qui le sont moins

Ceux qui ont appris l'histoire sainte se souviennent qu'Absalon, fuyant à cheval, a été stoppé en pleine course par son opulente chevelure soudain entortillée aux branches d'un arbre. C'est sans doute ce coup de frein magnifique qui avait fait naître l'idée d'utiliser les démêlures de coiffeurs pour en faire des garnitures de frein, à une époque où manquaient l'amiante et le coton. Comme il existe encore de ces garnitures dans le commerce, nous avons essayé d'entrer dans le secret de leur fabrication et traitement et de savoir si les diverses lotions capillaires pouvaient être utilisées pour entretenir les garnitures de freins en cheveux : quinine quand elles sont grasses ricin quand elles sont sèches et sève pour les faire repousser quand les mâchoires, à leur tour, sont chauves. Nous n'aurions cité que pour mémoire les garnitures de freins en cheveux indéfrisables. Quel est le technicien qui nous renseignera ?

ALORS, disait cet autre, quand j'ai vu que ça gazait mal, j'ai entièrement désossé le moulin...

Et l'ami Edmond Kahn, qui verse l'esprit à pleines poignées... tournantes évidemment, (réclame non payée), de riposter :

— Si vous avez, comme vous dites, désossé le moulin, un médecin

pourrait dire que c'est une... moptopsie...

La Morille, qui n'en perd pas une, renchérit :

— Avec vos mots à faire rire le monde, vous êtes bien placé comme fabricant de... déride chaînes.

A propos de La Morille : C'est à la fois l'inséparable ami de Max End et sa bête noire. Quoique de la même classe, ce sont des copains d'escadrille, La Morille a adopté d'emblée, vis-à-vis de Max End, la position d'une vieille nourrice, à la fois affectueuse et bougonne. Ceux qui ont déjà suivi leurs démêlés en ont gardé un vif souvenir ; à votre tour vous en aurez certainement un jour prochain les échos.

LES femmes doivent avoir le crâne plus dur que les hommes ; si ceux-ci préservent souvent leur chef d'un casque impressionnant, la dame du tansad se contente généralement d'un foulard du plus gracieux effet d'ailleurs. Nous n'irons pas jusqu'à souhaiter un accident pour contrôler quel occiput résiste le mieux au choc. Il y a sans doute quelqu'un qui a dû faire des statistiques là-dessus. Casque ou pas casque, nous ne prendrons pas la responsabilité d'une intervention personnelle, mais nous aimerions bien, pour l'agrément du coup d'œil, voir en duo des couples bien accouplés et non dépareillés. Les duettistes du tandem ont depuis longtemps adopté les costumes « synchro », si l'on peut dire ; ils sont ainsi agréables à voir passer et font, par cette concession à l'élégance, une excellente propagande à leur sport.

Fable expresse et approximative

Un jour cherchant monture un motard
[se rendit
Poche pleine au « Domaine » où on lui
[répondit
— Hélas nous n'avons plus que pièces
[de rechange
Et de viles ferrailles macérant dans la
[fange

Moralité
Axes de kick et vieilles rondelles

POUR LES MOTO-CHASSEURS

La Revue Nationale de la Chasse, anciennement *Revue du Comité National de la Chasse*, fondée en 1937, reprend le cours de ses publications.

C'est une nouvelle qui ne manquera pas d'intéresser tous ceux qui ne quittent la moto que pour prendre leur fusil.

La Revue Nationale de la Chasse retrouve, avec sa superbe présentation d'autrefois et ses articles de haute valeur, la grande place qui lui avait assuré avant guerre l'appui et l'amitié des milliers de disciples de Saint-Hubert.

Pourquoi, puisque vous-même vous êtes chasseur, ne donneriez-vous pas un coup d'œil sur *La Revue Nationale de la Chasse*. C'est si facile en demandant un spécimen gratuit à :

La Revue Nationale de la Chasse, 14, rue Brunel, Paris (17°).

POUR LES MOTO-PÊCHEURS]

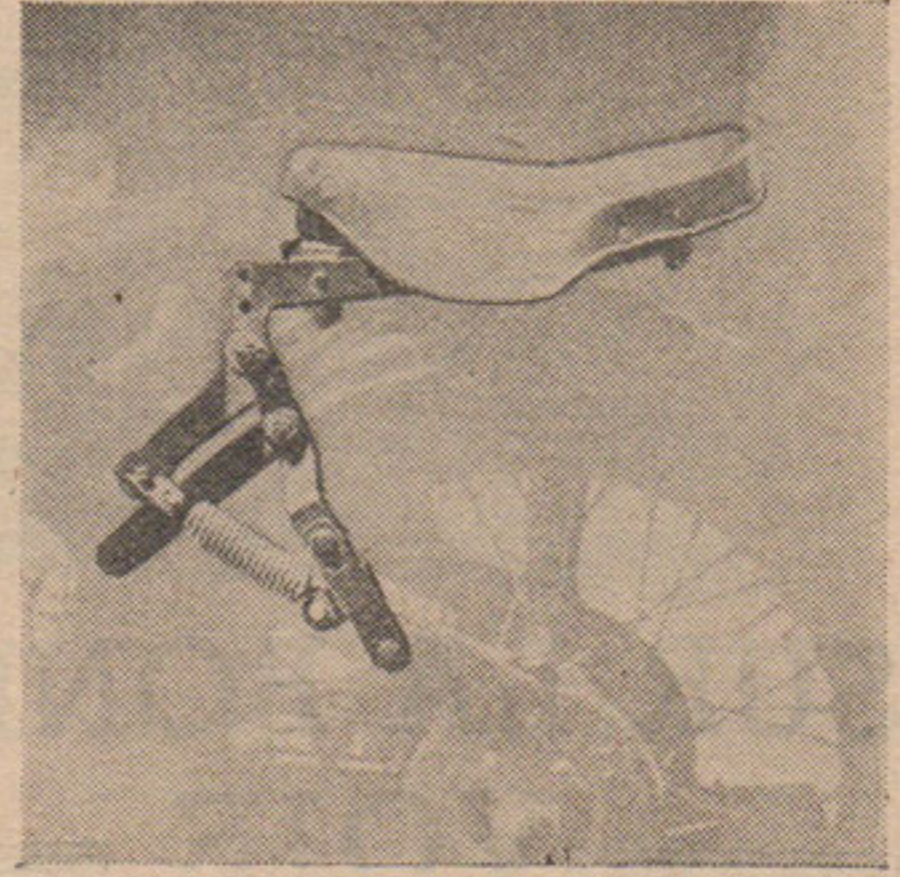
Tous les pêcheurs ne sont pas motocyclistes, mais combien n'y a-t-il pas de motards dont le rêve ne soit, chaque fois que possible, d'enfourcher la moto à la pointe du jour pour naviguer vers un coin de pêche frais et tranquille.

Nous profitons de l'occasion pour signaler à nos amis, que la question pêche intéresse, une revue spécialisée qui ne peut manquer de conquérir leur sympathie. Il s'agit de *La Pêche et les Poissons*. C'est une revue mensuelle, tirée en héliogravure et qui publie des rubriques de toutes sortes sur les techniques de toutes les pêches à la ligne. Son tirage lui permet de présenter des illustrations abondantes, de magnifiques documents. Son prix est insinifiant.

Motards pêcheurs, n'hésitez pas à

demander un spécimen gratuit en écrivant à :

La Pêche et les Poissons, 14, rue Brunel, Paris (17°).

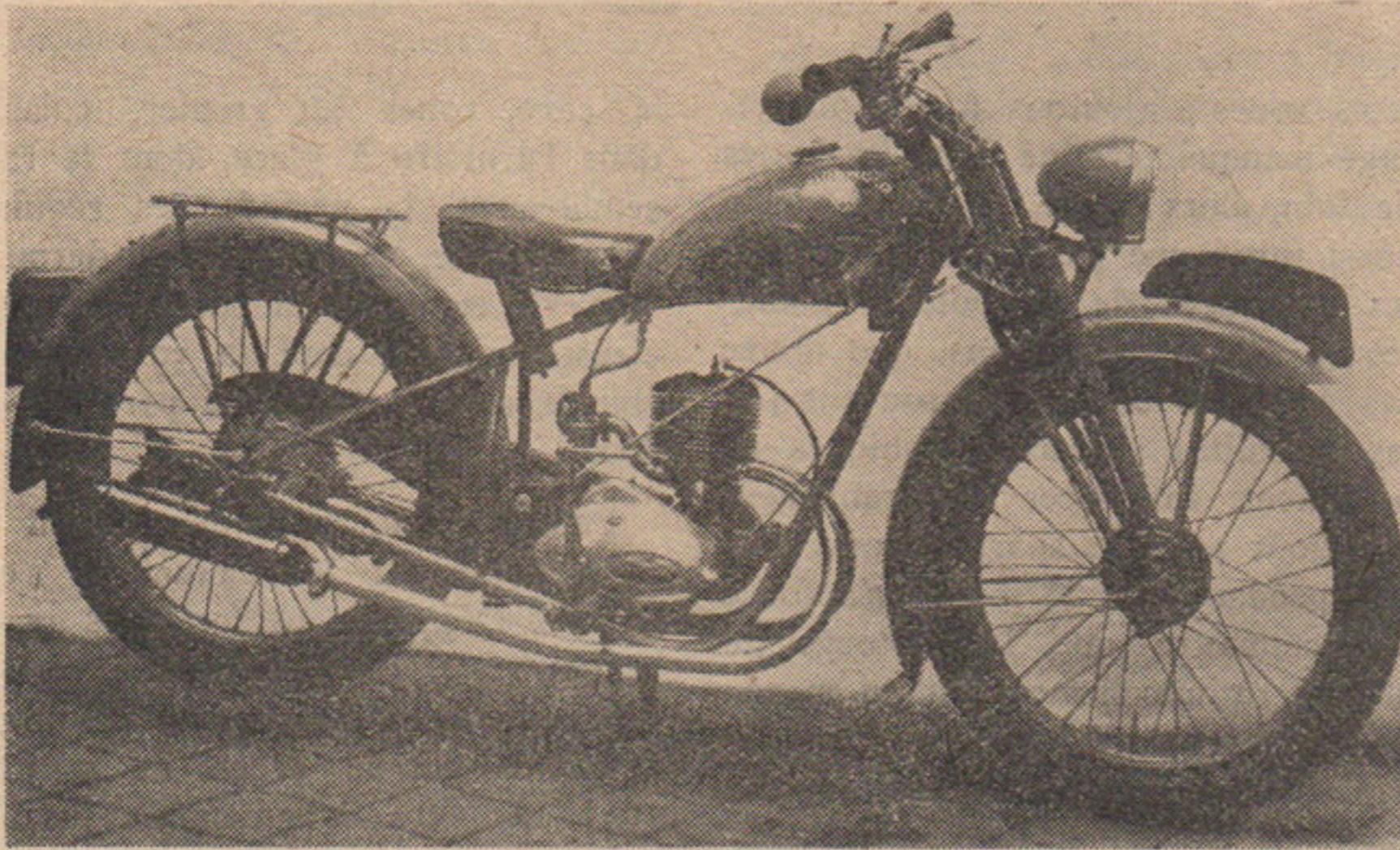


Pour ceux qui n'aiment pas les sièges arrière montés sur les porte-bagages. Château, motoriste du XV°, a réalisé un tansad qui, quoique surbaissé, assure, grâce à sa suspension, un confort certain.

**

La nouvelle 125 cc. Automoto est équipée d'un bloc moteur 3 vitesses monté dans un cadre en double berceau. La fourche à parallélogramme est avec ressort travaillant à la compression à l'intérieur d'un tube télescopique.

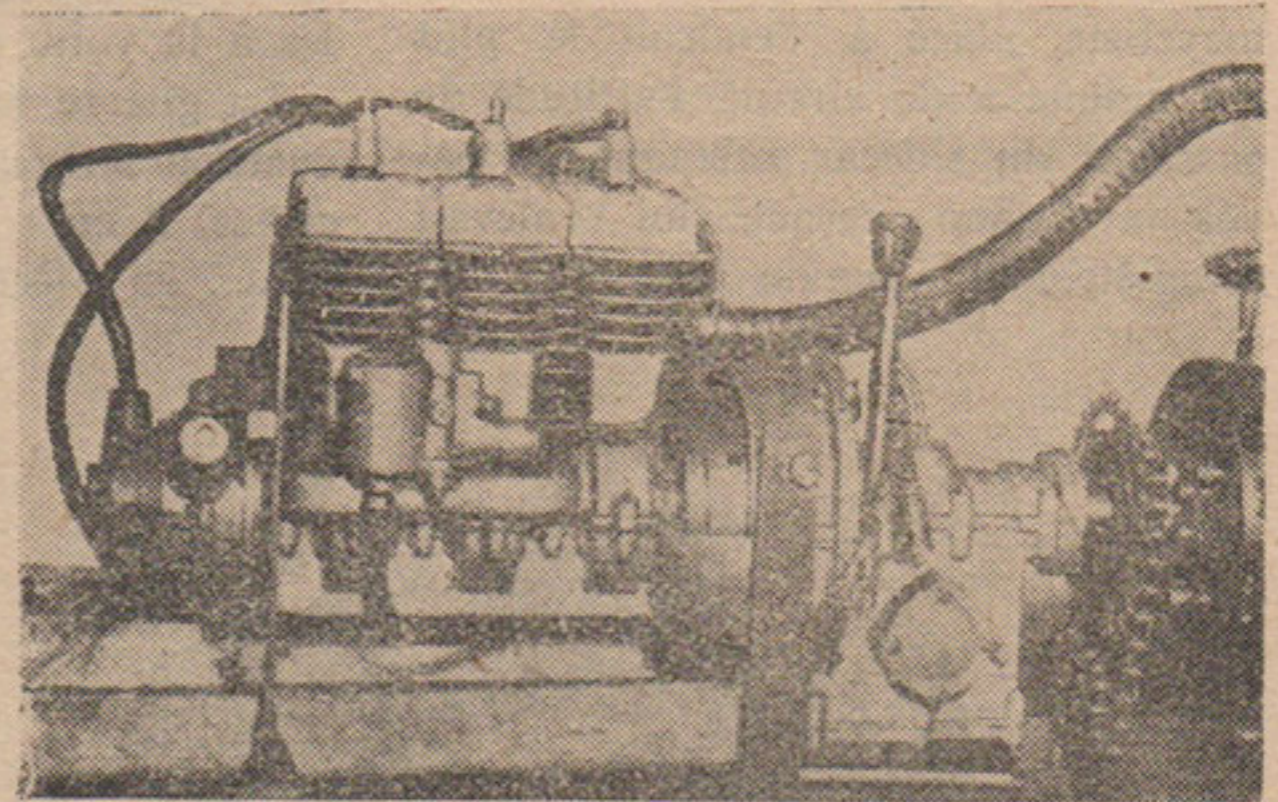
La selle, on le remarquera sur le cliché ci-contre, est suspendue de même façon.

**Un 100 cc. canadien, 3 cylindres, 2 temps**

Voici les caractéristiques du moteur réalisé par les Etablissements Dynamax, de Montréal, et que l'on voit, ci-contre, au banc d'essai :

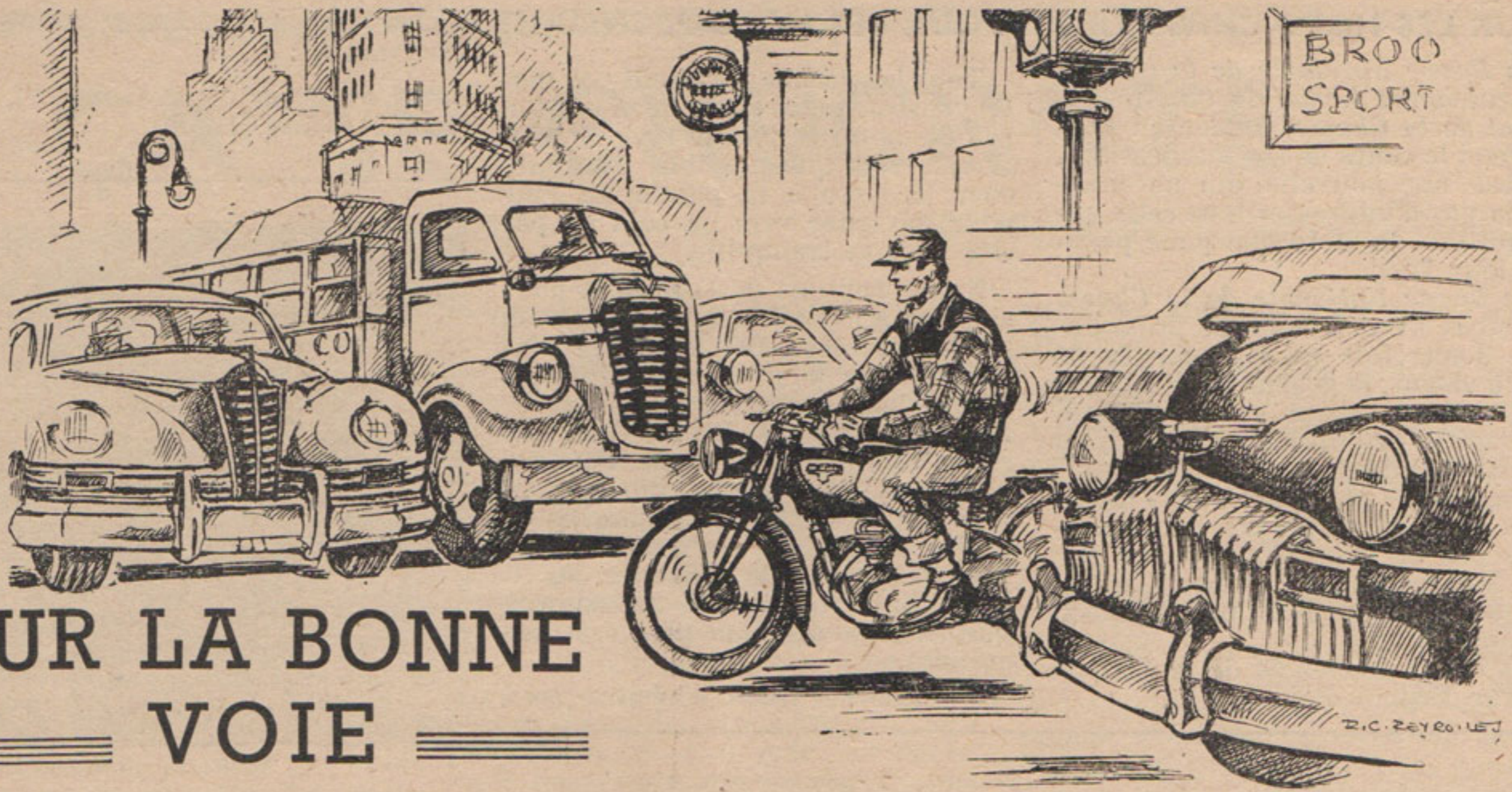
Cylindrée 100 cc. 3 cylindres, 2 temps. Distribution rotative par vilebrequin perforé. Régime 5.000 tours. Graissage par mélange. Allumage par batterie et distributeur type auto à avance automatique. Le moteur fait bloc avec l'embrayage suivi d'un démultiplicateur par vis à 45° et roue.

Ce moteur serait destiné à équiper soit un cadre de dame, soit un scooter, l'un et l'autre de luxe.

**ABONNEZ-VOUS A MOTOCYCLES**

En versant le montant de l'abonnement, soit 220 frs par virement au C. C. P. des Publications Corporatives périodiques Paris 932-76, ou par mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire.

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



SUR LA BONNE VOIE

Avant la guerre, le motocyclisme était considéré par beaucoup d'usagers actuels comme un sport très dangereux, une sorte de moyen de suicide.

Il faut bien reconnaître que les intéressés eux-mêmes contribuaient grandement à ce faux jugement, à commencer par le « motard casqué » chevauchant une tapageuse 500 cm³ dont l'échappement libre mitraillait les tympans du pauvre néophyte atterré.

Si le hasard ou la curiosité conduisaient celui-ci à une course motocycliste, placé à l'endroit le plus « tragique » du circuit, l'attitude du passager du sidecar rabaissant les pavés avec son casque, lui enlevait complètement l'envie de faire du

trois roues ; ajoutons à cela un virage manqué terminé dans les bottes de foin, alors qu'un spectateur voisin aussi initié que passionné lui vantait les avantages de la moto « culbutée ». Nous admettons que toutes ces émotions confirmées souvent par les actualités cinématographiques ne pouvaient influencer favorablement son goût pour le sport motocycliste.

Cependant tout le monde s'accorde à reconnaître que la motocyclette utilisée rationnellement est un moyen de transport agréable permettant des déplacements économiques rapides dans des conditions de sécurité égales à la voiture automobile.

La guerre fit disparaître de la circulation un grand nombre de motos ; certes, il en restait encore des quantités... en pièces détachées ; pneus à

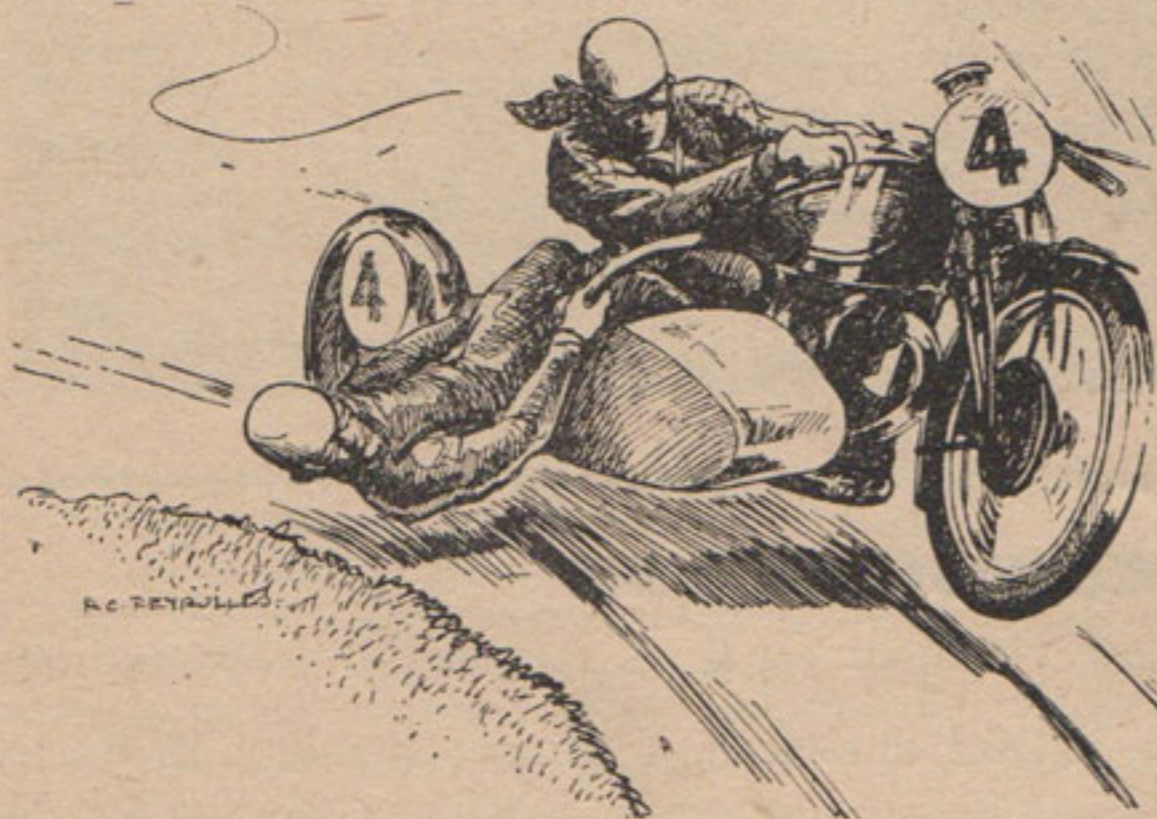
la cave, roues au grenier, culasse dans l'armoire à glace, dont le rassemblement, la période des réquisitions passée, permit, après dérouillage, de remettre en service la précieuse monture dont la valeur marchande s'était multipliée par dix ou douze.

Pendant cinq ans toutefois, il a fallu rouler et le vélomoteur s'est imposé. Déjà bien perfectionné avant la guerre, il est devenu une véritable petite motocyclette, la cylindrée autorisée par le décret du 5 juin 1943 à être augmentée jusqu'à 125 cm³, lui a donné plus de puissance, son freinage, sa suspension améliorés ont augmenté sa vitesse de croisière, sa sécurité et son confort.

Les difficultés d'achat pendant l'occupation furent grandes, c'était presque aux enchères qu'il était vendu. A la Libération, son prix moyen était d'environ de 14.000 fr.

Depuis, les bons d'achat vinrent réglementer la vente et le prix taxé de 30.000 fr. environ n'effraie pas le client qui regrette seulement les difficultés d'obtention des bons et les longs délais de livraison.

Là aussi, l'exportation absorbe une quantité importante de la production et, si nous voyons des majestueuses Harley circuler en France, n'oublions pas qu'après avoir fait rentrer



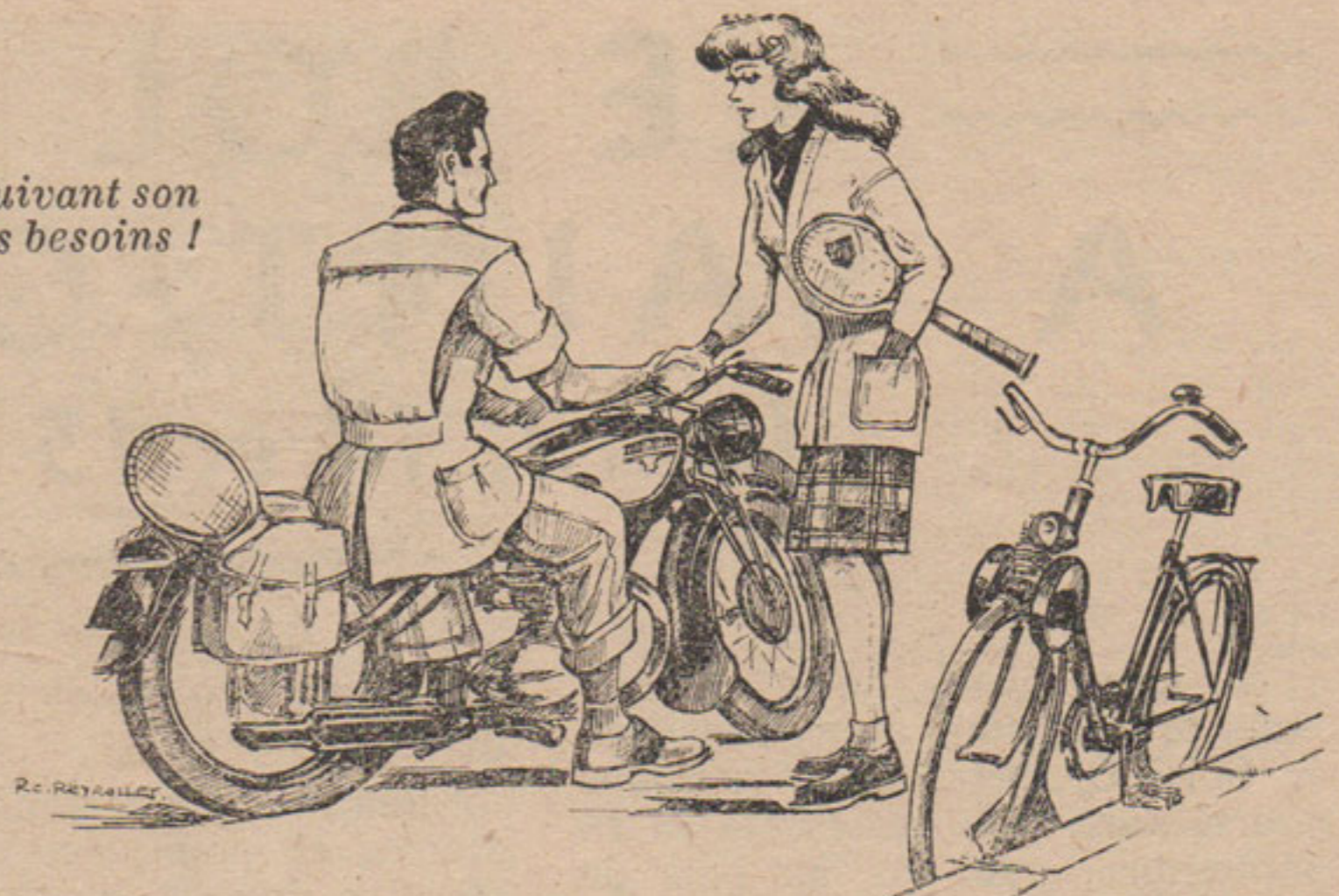
Heureusement que, dans son sidecar familial, « Bobonne » n'est pas obligée d'en faire autant.

des dollars, nos petits vélomoteurs kakis circulent dans les rues de New-York parmi les Packard et les Lincoln.

L'éloge de ces petits engins n'est plus à faire, il suffit d'interroger dans nos villes et nos campagnes les usagers : le représentant de commerce dont l'énorme malle arrière transporte tout un échantillonnage ; le chef d'industrie qui visite ses clients, ses chantiers ; l'épicier qui tire avec sa courageuse machine une remorque dont la barre d'attelage se fausse sous le poids du chargement ; l'ouvrier qui habite la banlieue et pointe journallement à son usine grâce à la marche régulière de sa sobre machine ; le docteur qui se rend rapidement à l'hôpital, fait ses visites, soigne ses malades, ordonne des régimes tout en se souciant fort peu de celui de son moteur et des soins auxquels sa mécanique a droit.

Les administrations dans les villes, les services forestiers, le déminage ont généralisé l'emploi des vélomoteurs confiés à des inspecteurs ou à des ouvriers qui ont pu appré-

A chacun suivant son goût ou ses besoins !



cier les services rendus et ne pourraient se passer de ces vélomoteurs classés maintenant comme outils de travail indispensables.

Mais si tous ces usagers s'accordent à trouver des qualités utilitaires à leurs machines, n'oublions pas non plus ceux qui roulent pour leur agrément, les départs à la chasse, à la pêche dans les coins les plus retirés bien loin des gares ou des routes fréquentées. Ne parlons pas évidemment du jeune bachelier qui a eu

droit, oh ! suprême récompense, à l'engin de ses rêves ; ou à bobonne qui se pavane en sidecar à côté de son aimable mari dans un accouplement aussi mécanique que sentimental.

Que de références à citer parmi les gens du sport et le monde artistique :

Georges Carpentier ne peut plus se passer de son vélomoteur.

Fernand Gravey de son élégant petit sidecar.

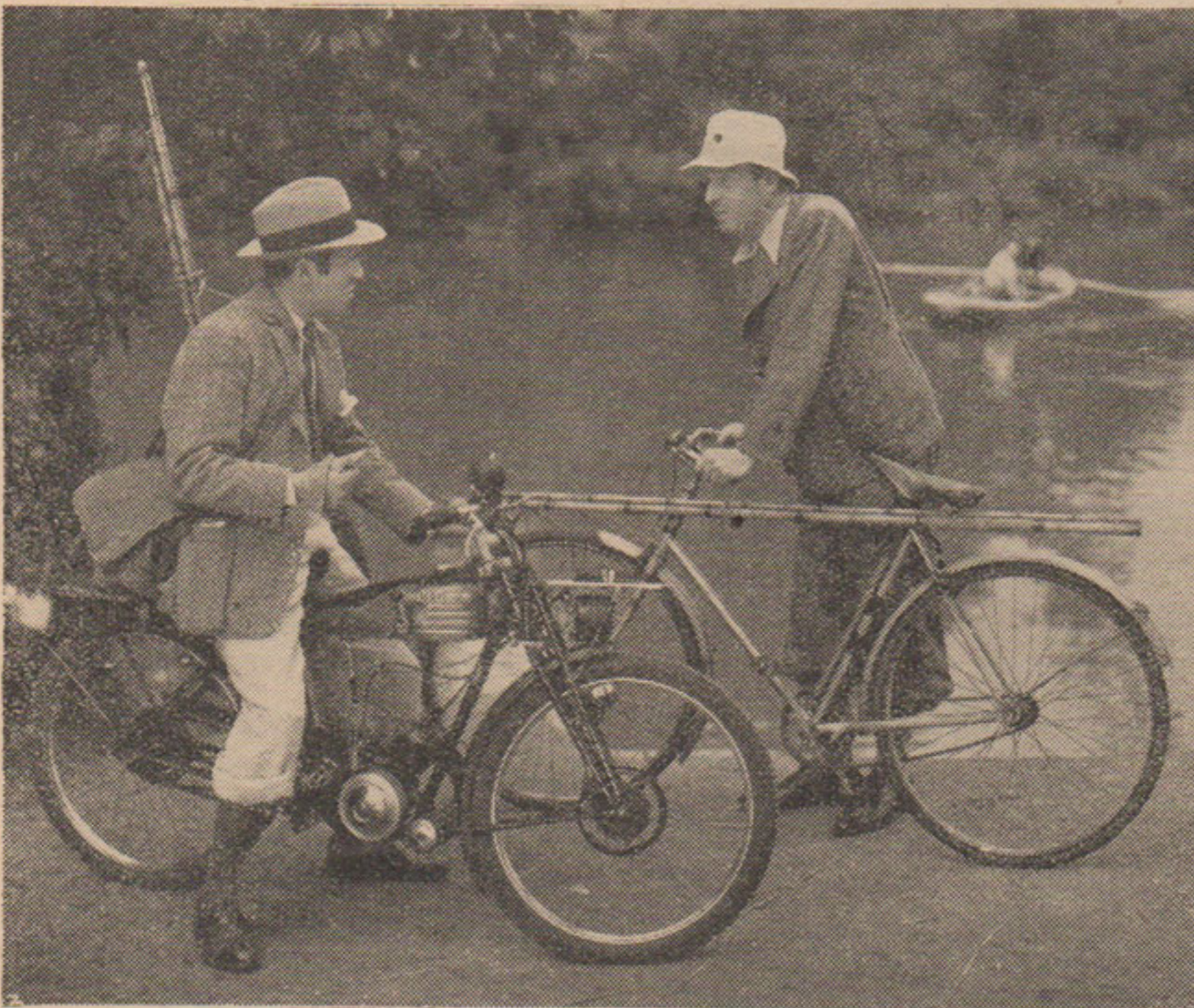
André Luguet rend hommage à son Poney qui lui permet tant de déplacements aux studios.

Noël-Noël après avoir été, dans le personnage d'Adémaï, un champion du manche à balai, pilote, avec une maîtrise au moins égale, son vélomoteur.

Si les machines d'occasion sont relativement rares, c'est que toute la nouvelle clientèle qui avait acquis des vélomoteurs par obligation pendant la guerre, les utilise encore, en raison de l'économie et des avantages qu'elle en tire, bien que beaucoup fassent double emploi avec les voitures remises en services.

Soyons donc reconnaissants aux constructeurs d'avoir pu, malgré les difficultés innombrables qu'ils rencontrèrent et auxquelles ils se heurtent encore, réussir à fournir ces petits engins qui ont rendu de si précieux services, faisant ainsi rentrer de nombreux adeptes dans la grande famille motocycliste trop souvent djscréditée.

TOM.



On voit que ce n'est pas d'hier que le sympathique Larquey utilise le vélomoteur

LE BOL D'OR

A SAINT-GERMAIN

les 13, 14 et 15 Septembre

Au moment où nous mettons sous presse, nous apprenons que le Bol d'Or, retardé de quelques jours, aura lieu les 13, 14 et 15 septembre, non pas au bois de Boulogne comme prévu antérieurement, mais en forêt de Saint-Germain.

Ainsi, il retrouve son cadre et l'atmosphère qui contribuèrent à son succès, d'autant que le circuit prévu est celui de ses années les plus prestigieuses, c'est-à-dire celui qui passe par la route des Loges et la Croix de Noailles, routes larges, en excellent état,

qui permettront les meilleures performances.

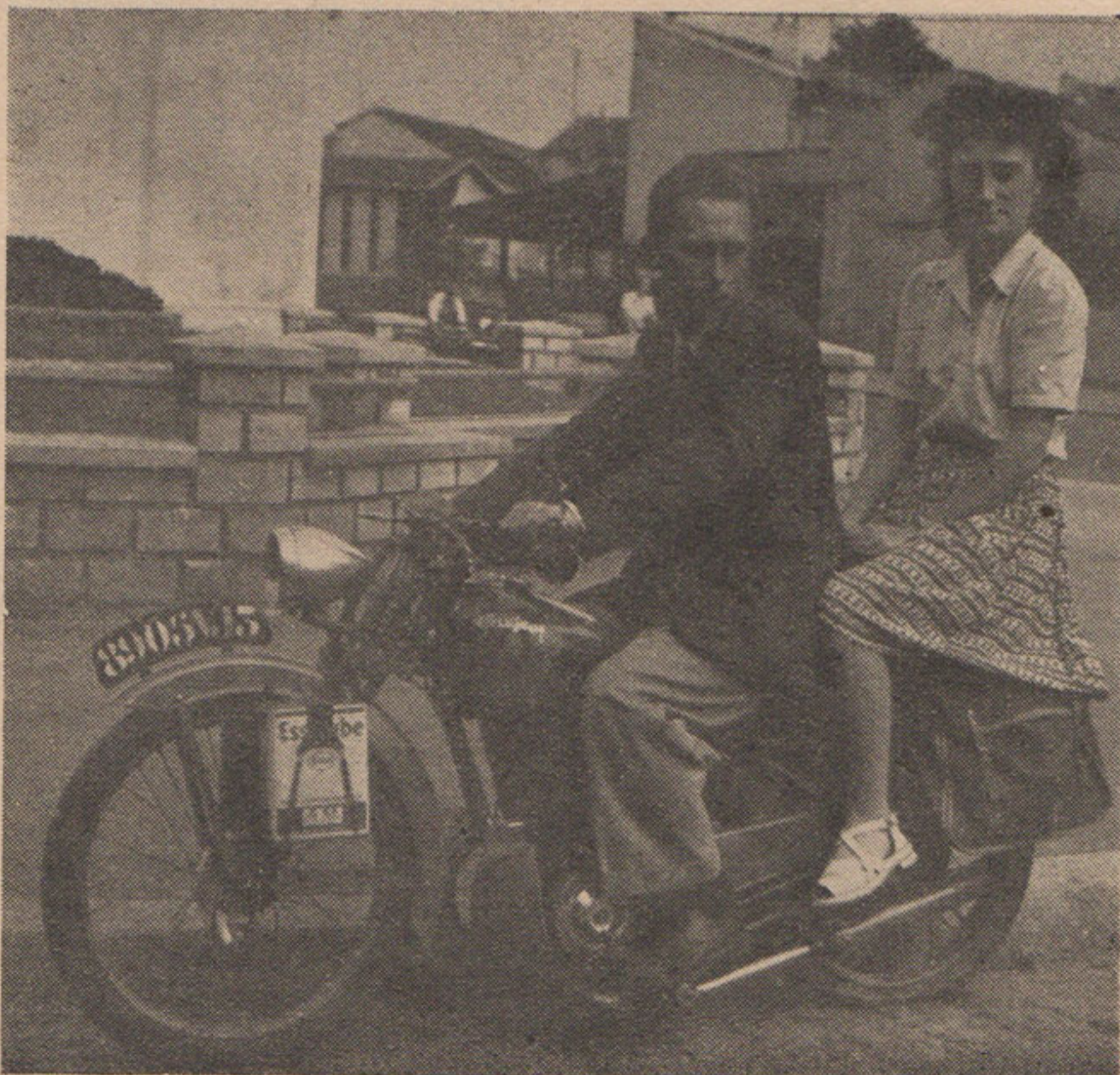
Nous sommes heureux pour Mauve et pour son ardente et sportive équipe, qui vont disposer ainsi d'une arène digne de leur organisation.

Déjà 65 coureurs sont engagés dans les catégories motos et sidecars et 55 voiturettes et cyclocars au moins prendront en deuxième journée le départ.

Rappelons que, créé en 1922, le fameux Bol d'Or de Mauve et son A. M. C. F. remporta un succès énorme, et ce succès fut

grandissant d'année en année, puisqu'il fut réédité dix-huit fois jusqu'en 1939.

Luttant avec courage contre des difficultés sans nombre, Mauve transporta son organisation de Livry-Gargan à Saint-Germain, en 1923 (circuit des Loges), puis, en 1927, à Fontainebleau, puis revint à Saint-Germain jusqu'en 1936 (circuit de la ville) et finalement à Montlhéry. La guerre arrêta toute activité sportive, et l'année 1947 voit reparaître à nouveau ce concours de vitesse et d'endurance cher à tous les sportifs.



UN ESSAI DU VÉLOMOTEUR PEUGEOT 125 cc.

Partis de Bécon le 2 août sur une 125 cc. Peugeot 3 vitesses, modèle actuellement en circulation, notre correspondant, M. Boursier et Madame, passant par Amboise, rallient Nantes, avec retour à Paris par Rouen. Nous connaissons ainsi, mieux que par un essai hâtif, les possibilités de ce vélomoteur pour le tourisme en duo.

Le compte rendu de cette randonnée paraîtra dans un prochain numéro.



Notre cliché représente Aubert sur sidecar Impérial,
1^{er} de sa catégorie au Grand Prix de Lyon

La Journée Motocycliste de l'A. M. F.

Organisée d'une façon impeccable, l'épreuve de l'A. M. F. fut un gros succès sportif.

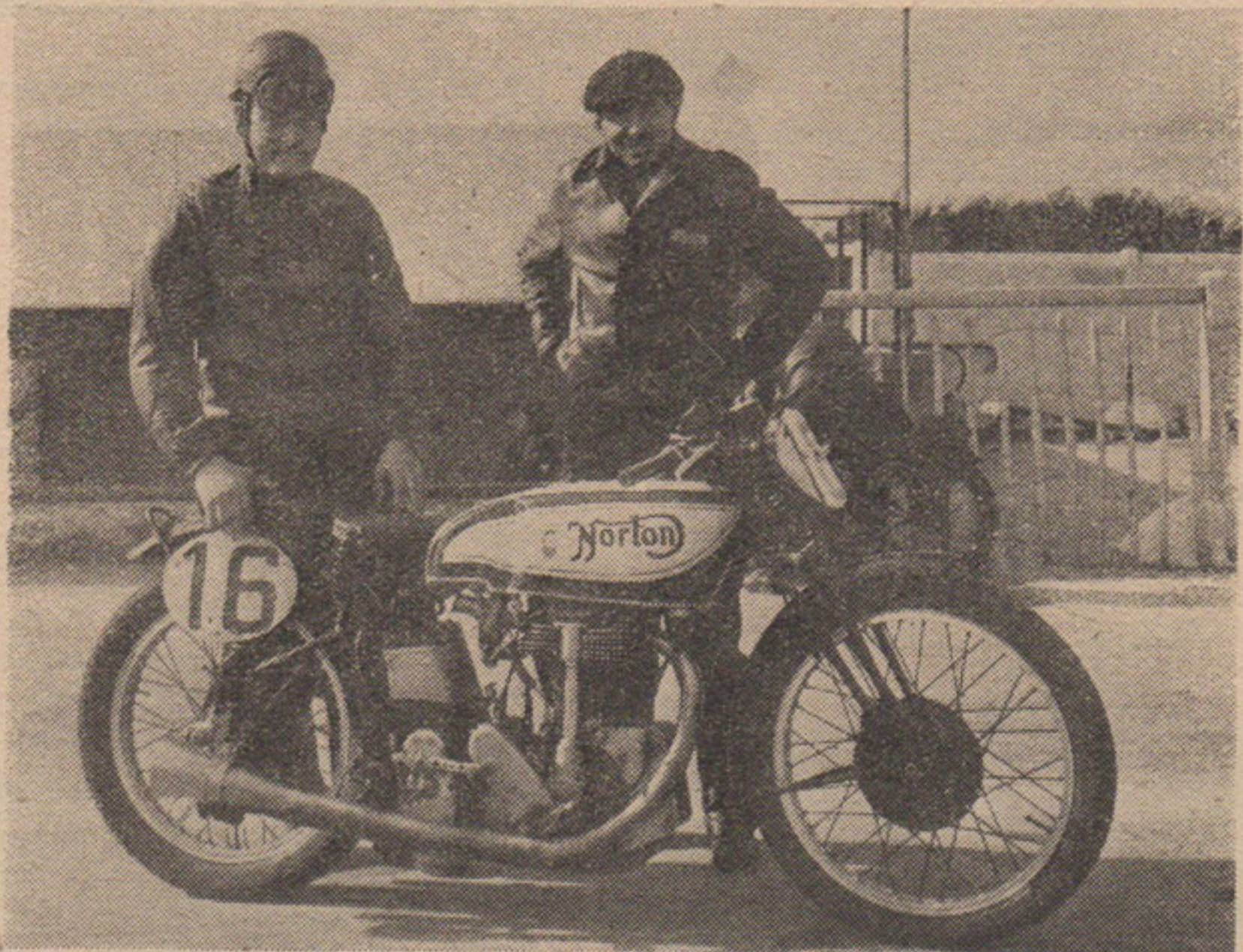
Résultats

500 Prof. — 1. Lefebvre (Norton), 45 t. en 1 h. 19' 26" 2/10, moyenne 113 kmh. 207; 2. Naudon (Velocette), 1 h. 22' 5" 2/10; 3. Behra (Guzzi), 43 t. en 1 h. 18' 58" 3/10; 4. Venin (Saroléa), 41 t. en 1 h. 20' 26"; 5. Stignani (X...), 26 t. en 59' 32" 4/10.

Meilleurs tours : 500 à compresseur : Charrier, en 1' 37" 3/5, moyenne 122 kmh. 951. — 500 cmc. : Behra, en 1' 40" 1/10, moyenne 120 kmh. 217.



Le coureur anglais Thomas
1^{er} des 350 cc.



Lefebvre, 1^{re} catégorie 500 cc., et son manager Garreau

350 cmc. prof. — 1. Thomas, sur Velocette, 45 t. en 1 h. 21' 13" 3/10, moyenne 111 kmh. 111; 2. Houel, sur Velocette, 41 t. en 1 h. 15' 27" 4/10; 3. Barthe, sur Velocette, 39 t. en 1 h. 21' 37" 2/10; 4. Ponzio, 15 t. en 39' 22" 4/10.

250 cmc. prof. — 1. Lefebvre (Excelsior), 18 t. en 38' 11" 3/10, moyenne 94 kmh. 339; 2. Lauer (New-Imperial), 38' 57".

Meilleur tour : Lefebvre, 99 kmh. 667.

175 prof. — 1. Fouilloux (M.M.), 18 t. en 41' 22" 4/10. Meilleur tour en 2' 13", moyenne 87 kmh. 082.

Sidecars 600 cmc. amat. — 1. Engel (Motor-Club), 15 t. en 35' 41" 1/10, moyenne 83 kmh. 916; 2. Morin (Mo-

tor-Club), 35' 41" 3/10; 3. Moulin (G.S.I.F.), 37' 0" 4/10; 4. Jemard, 14 t. en 35' 42"; 5. Riotté, 13 t. en 37' 44" 2/10; 6. Bourderon, 12 t. en 36' 24"; 7. Mayer, 12 t. en 36' 46" 3/10.

Meilleur tour : Engel, en 2' 18" 3/5, moyenne 86 kmh. 580.

500 amateurs. — 1. Cherrier (M.C. Châtillon), 24 t. en 45' 31" 2/10, moyenne 106 kmh. 194; 2. Loez (Lille), 46' 33"; 3. Pellerin (G.S.I.F.), 46' 52" 1/10; 4. Belkéchout (M.C. Clodoaldien), 47' 20" 4/10; 5. Aimé (Motor-Club), 48' 57"; 6. Godéré (M.C.P.), 23 t. en 48' 0" 1/10; 7. Lenglet (M.C.P.), 23 t. en 48' 04"; 8. Robbes (M.C.C.), 23 t. en 48' 31" 3/10; 9. Lerouge (M.C.C.), 22 t. en 47' 36" 1/10; 10. Bourgeois, 47' 56" 4/10.

350 amateurs. — 1. Rouchy (A.M.S.), 21 t. en 43' 33" 2/10, moyenne 98 kmh. 039; 2. Jean Georges (G.S.I.F.), 43' 51" 2/10; 3. Cambray (A.M.S.), 44' 53" 1/10; 4. Morin (Motor-Club), 45' 01"; 5. Bourdon (M.C. Châtillon), 45' 17" 4/10; 6. Gricourt, 19 t. en 43' 48" 2/10; 7. Massa (G.S.I.F.),

44' 49"; 8. Vachez (G.S.I.F.), 45' 23"; 9. Bertin (G.S.I.F.), 45' 49"; 10. Allanic (G.S.I.F.), 17 t. en 44' 47" 1/10; 11. Devriès (C.S.I.F.), 15 t. en 46' 15".

Meilleur tour : Lamontagne (Motor-Club), à 107 kmh. 143.

250 amateurs. — 1. Bernard (G.S.I.F.), 15 t. en 33' 06", moyenne 90 kmh. 909; 2. Cardon (Motor-Club), 35' 05".

Meilleur tour : Cardon, à 96 kmh. 774.

175 cmc. amateurs. — 1. Picout (Avignon), 13 tours en 29' 16", 89 kmh. 552; 2. Delaherche (Motor-Club), 12 tours en 30' 14"; 3. Hazé, 35' 27"; 4. Vidal (G.S.I.F.), 36' 22"; 5. Verraux (G.S.I.F.), 37' 20"; 6. Mehlh (ind.), 38' 11".

Le Moto-Cross International de Montreuil

Disputées avec une âpreté sans égales, les différentes épreuves furent très goûtées du grand public qui, désormais, est l'hôte assidu des organisations de l'A.M.S.

Résultats

1^{re} éliminatoire (350-500) 5 tours

1. Dauge (Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer); 2. Viaud; 3. Poitte; 4. Verrechia.

2^e éliminatoire (5 tours)

1. Deshaie (Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer); 2. Blat; 3. Baselis; 4. Thuillier; 5. Mazoyer; 6. Delaunay.

Les 3 premiers de chaque série sont qualifiés pour la course internationale.

Coupe Nationale de l'A. M. S. (250 cmc.)

1. Bonin (Guzzi); 2. Deramoudt; 3. Westroffer; 4. Adnet; 3. Laume.

Course nationale

1^{re} éliminatoire (8 tours)

1. Baselis (Lille), sur Matchless; 2. Brassine.

2^e éliminatoire (8 tours)

1. Dauge (Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer); 2. Thuillier; 3. Van Audenaerde; 4. Bonnin.

3^e éliminatoire (8 tours)

1. Poitte (Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer); 2. Verrechia; 3. Van Audenaerde; 4. Viaud.

Coupe Verachttert

(10 tours)

1. Dauge (Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer); 2. Thuillier; 3. Verrechia; 4. Van Audenaerde; 5. Huc.



Dauge, vainqueur de la Coupe Verachttert, a le sourire

Coupe internationale (20 tours)

1. Delhaès Lambert (Belge), sur A.J.S. 350, 20 tours en 22' 22", moyenne



Le Belge Delhaes, vainqueur de l'épreuve internationale

79 kmh. 200; 2. Deshaies (Français), Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer, 22' 23"; 3. A. R. Foster (Anglais), sur A.J.S., 22' 37"; 4. Blat (Français), Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer, 22' 54"; 5. Pairiot (Belge), sur Gillet, 22' 59".

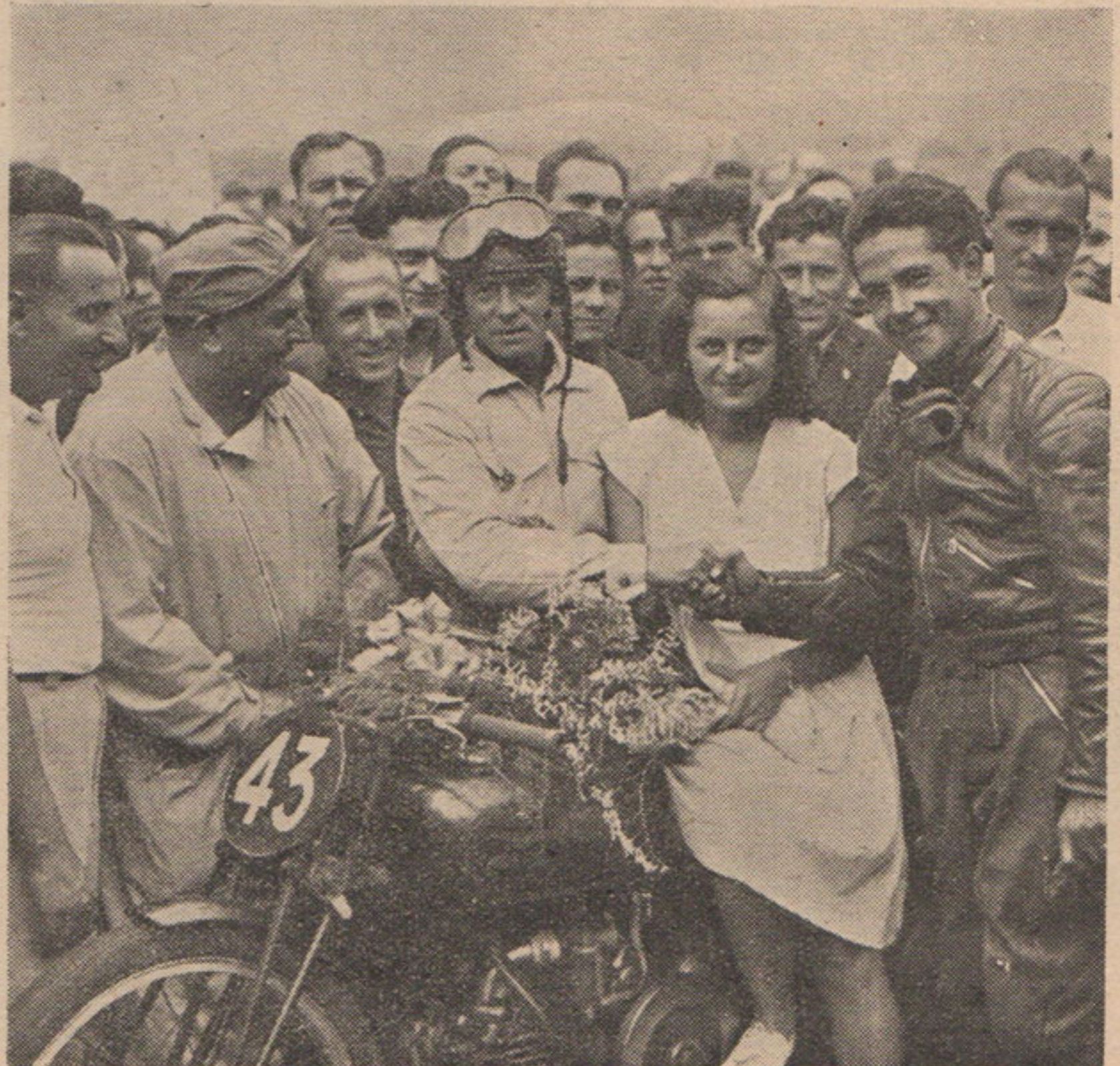
Grand Prix d'Albi

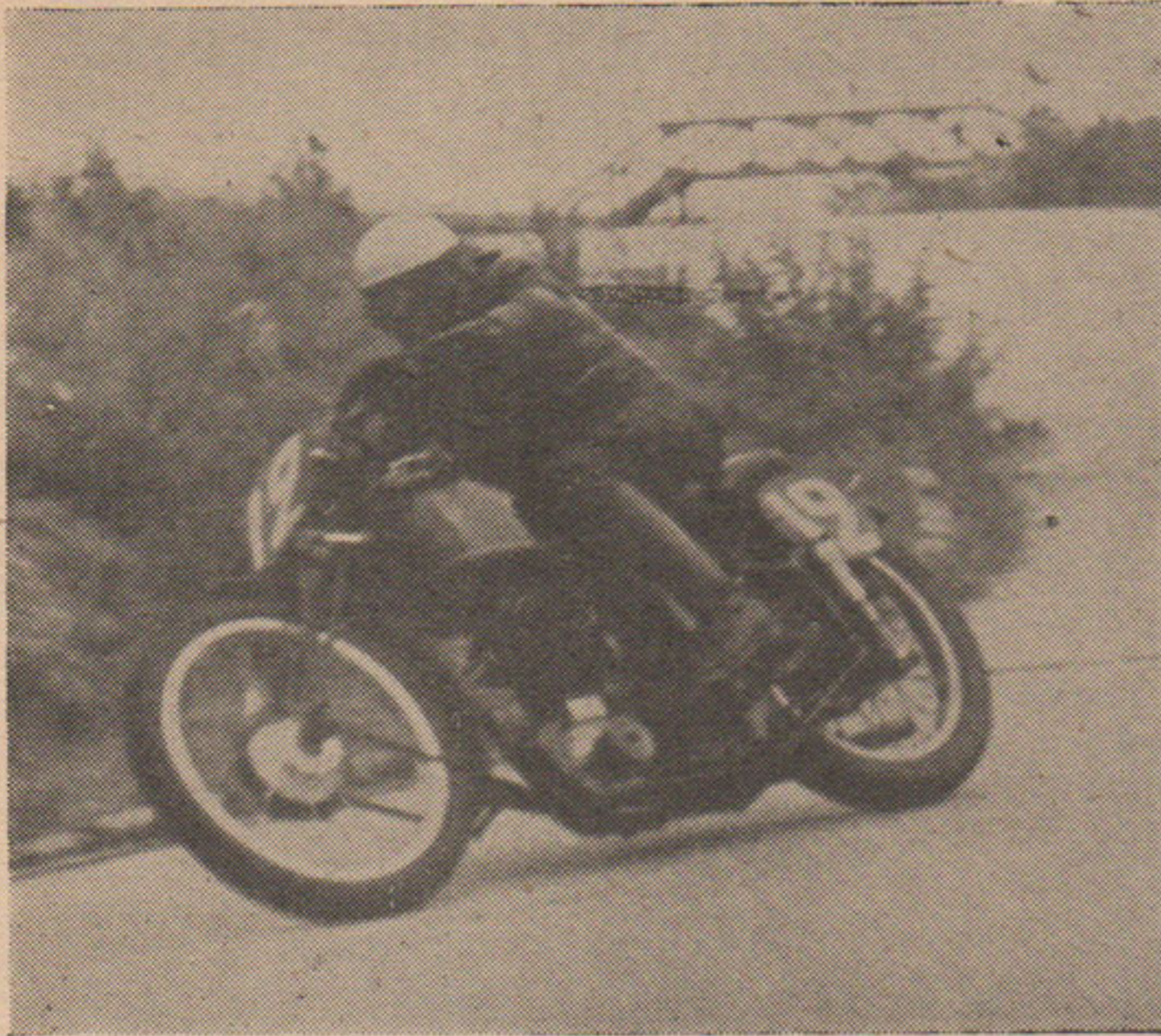
Résultats

350 cmc. — 1. Thomas (Velocette), 15 tours, soit 133 kmh. 515 en 59' 45" 8/10, moyenne 134 kmh. 606, record battu; 2. Anderson (Velocette) 15 tours en 59' 47" 2/10; 3. Lhéritier (Velocette), 15 tours en 1 h. 0' 4" 4/10; 4. Barthe (Velocette), 14 tours en 1 h. 0' 58" 6/10; 5. Lamarque (Alcyon), 13 tours en 1 h. 2' 14" 2/10; 6. Rispal (Jap), 12 tours en 1 h. 2' 57" 1/10; 7. Vidal (Terrot), 10 tours en 1 h. 0' 18" 4/10. Meilleur tour : 3' 56" (moy. 135 kmh. 77 par Anderson.

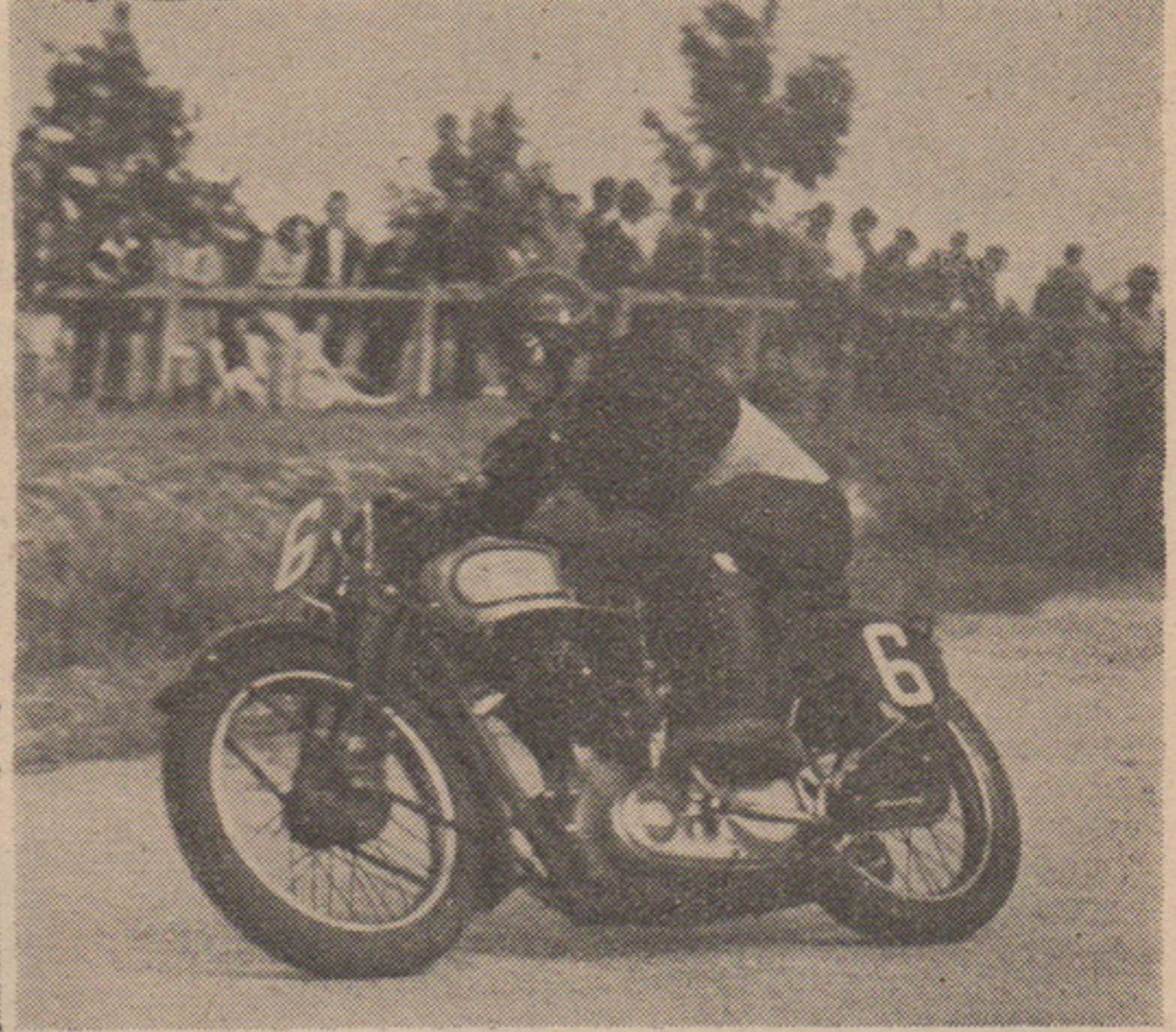
500 cmc.. — 1. Anderson (Norton), 15 tours, soit 133 km 515 en 59' 31" 6/10, moyenne 134 kmh. 576); 2. Thomas (Velocette), 15 tours en 1 h. 0' 10" 1/10; 3. Houel (Norton) 15 tours en 1 h. 2' 37" 4/10; 4. Barthe (Velocette), 15 tours en 1 h. 3' 29" 2/10; 5. Lhéritier (Velocette) 14 tours en 1 h. 2' 38" 8/10; 6. Salash (Terrot), 14 tours en 1 h. 2' 57" 3/10; 7. Lafon (Triumph), 14 tours en 1 h. 2' 57" 6/10; 8. Venin (Saroléa) 13 tours en 1 h. 2' 14" 4/10; 9. Sabatier (Saroléa), 11 tours en 1 h. 2' 4"

De gauche à droite : Lhéritier, 2^e en 350 et en 500 cc., et Behra, 1^{er} en 500 cc. sur Guzzi, se serrent cordialement la main après s'être vaillamment disputé la première place au Championnat de France





A la journée de l'A. M. F., Rouchy, 1^{er} des amateurs en catégorie 350 cc.



Dans la même épreuve, Cherrier se classe 1^{er} des amateurs catégorie 500 cc.

3/10; 10. Rispal (Velocette), 11 tours en 1 h. 3' 26" 5/10. Meilleur tour : 3' 51" 9/10, moyenne 138 kmh. 178. par Behra (Guzzi) record battu. Ancien record 138 kmh. 118, par Paul Bœtsch en 1938.

Sc. 350 cmc. — 1. Françoise (Velocette), 89 km. 010 en 55' 36" 4/10; 2. Boulanger 55' 41" 7/10.

Sc. 600 cmc. — 1. Wagner (Norton) 51' 34" 5/10, moyenne 103 kmh. 550; 2. Verd, 53' 43" 7/10; 3. Henric, 9 tours en 55' 36" 4/10.

Sc. 1.000 cmc. 1. Despland (Vincent), 51' 27" 6/10, moy. 103 kmh. 781.

Meilleur tour par Despland en 3' 44" 5/10, moy. 113 kmh. 428.

Grand Prix de Strasbourg

Cette épreuve est signalée par des accidents graves dont l'Anglais Goodman et le président du M. C. de Strasbourg, Mr. Freiss furent les principales victimes. Il est à souhaiter qu'à l'avenir les organisateurs prennent leur rôle un peu plus au sérieux :

Catégorie 350 cmc. — Classement : 1. Goodman (Velocette), 20 t. 72 km. 628 en 41' 38" 4/10, moyenne 104 kmh. 651; 2. Lhéritier (Velocette), 20 tours, en 42' 29" 1/10; 3. Thomas (Velocette), 20 tours en 43' 33" 6/10; 4. Goffin (Velocette), 19 tours en 41' 40" 7/10; 5. Beischer (Norton), 19 tours en 42' 29" 5/10; 6. Barthe (Velocette), 19 tours en 43' 18" 9/10; 7. Schmuck (amateur), 17 tours.

Catégorie 500 cmc. — 1. Lorenzetti (Guzzi), 25 tours, 90 km. 785, 49' 58" 9/10, moyenne 108 kmh. 182; 2. Anderson (Velocette), 25 t., 50' 28" 6/10; 3. Behra (Guzzi), 25 t., 50' 51" 8/10; 4. Beischer (Norton), 25 t., 50' 52" ; 5. Nocchi-Biagio (Guzzi), 25 t., 51' 54" 2/10; 6. Laurent (Norton), 24 t., 50' 10" 2/10; 7. Thomas (Velocette); 8. Lhéritier (Veloc.); 9. Post (Triumph).

Grand Prix du Comminges

Couru devant une foule considérable le Grand Prix réunissait plus d'une centaine de partants. Behra, par sa vic-

toire, est en tête du classement du Championnat de France. Lhéritier est second. Nous déplorons le manque de discipline qui coûta la vie à Poboletta, espoir du M. C. Basco-Béarnais.

Catégorie 250 cmc.

1. Mastellari (Guzzi), 8 tours, soit 88 km. 040 en 43' 31" 6/10 (moyenne 121 kmh. 360); 2. Francone (Guzzi), 44' 1" 9/10; 3. Nougier (Magnat-Debon) 44' 50"; 4. Arena (Guzzi), 46' 51"; 5. Peanu (Rudge), 49' 1" 8/10; 6. Mariani (B. M.), 7 tours en 44' 4" 8/10; 7. Dubois (Dollar), 7 tours, 48' 9" 5/10;

Le meilleur tour a été accompli par Mastellari en 5' 18" 5/10 (moyenne : 124 kmh. 467).

Catégorie 350 cmc.

1. Haldeman (Velocette), 12 tours, soit 132 km. 060 en 1 h. 0' 19" 6/10, moyenne 131 kmh. 344; 2. Lhéritier (Velocette), 1 h. 1' 55" 5/10; 3. Barthe (Velocette), 1 h. 4' 36" 1/10; 4. Berlie (Velocette), 1 h. 4' 46" 6/10; 5. Onda (Magnat-Debon), 11 tours, 1 h. 2' 3" 5/10; 6. Nougier (Magnat-Debon), 11 tours, 1 h. 2' 3" (9/10); 7. Lamarque (Alcyon), 11 tours, 1 h. 4' 13";

Catégorie 500 cmc.

1. Behra (Guzzi), 12 tours, soit 132 km. 060 en 1 h. 1' 5", moyenne 129 kmh. 717; 2. Lhéritier (Velocette), 1 h. 2' 3" 5/10; 3. Lafon (Triumph), 1 h. 2' 26" 4/10; 4. Mocchi (Guzzi), 1 h. 4' 52" 5/10; 5. Maison (Norton), 11 tours, 1 h. 2' 1" 2/10; 6. Salasc

(Terrot), 11 tours, 1 h. 2' 52" 7/10; 7. Sutra (amateur), 11 tours, 1 h. 4' 55" 4/10; 8. Rispal (Velocette), 10 tours, 1 h. 2' 52" 2/10; 9. Berlié, 9 tours, 1 h. 2' 22" 1/10.

Le meilleur tour a été effectué par Behra en 4' 56" 7/10, moyenne : 133 kmh. 664.

Sidecars

350 cmc. : 1. Françoise (Velocette), 7 tours, 77 km. 035, en 49' 3" 4/10, moyenne 94 kmh. 219; 2. Morin (Saroléa), 7 tours, 51' 11" 1/10.

600 cmc. : 1. Cavanna (Guzzi), 8 tours, 98 km. 040, en 45' 20" 6/10, moyenne : 116 kmh. 156; 2. Haldeman (Norton) 45' 29" 1/10; 3. Wagner (Norton), 50' 12" 3/10; 4. Brion (B. M. W.), 7 tours, 46' 50" 4/10; 5. Verd (Saroléa), 7 tours, 49' 35" 7/10; 6. Henric (F.M.), 7 tours, 49' 41" 3/10.

1.000 cmc. : 1. Despland (H. R. D.), 8 tours, 88 km. 040, en 49' 36" 1/10, moyenne 106 kmh. 496.

Le meilleur tour a été accompli dans le dernier tour par Cavanna et Haldeman *ex æquo*, en 5' 31" 5/10, moy. : 119 kmh. 475.

Circuit de Grenoble

Classement : 175 cmc., 1. Bergallo, 2. Orcel.

250 cmc. : 1. Franconi; 2. Collignon.

350 cmc. : 1. Perrin; 2. Garrat.

500 cmc. : 1. Behra; 2. Perrin; 3. Venin.

LES AVERTISSEURS ÉLECTRIQUES

Pour remplacer, sur les vélomoteurs modernes, l'archaïque trompette, les constructeurs d'avertisseurs ont été amenés à résoudre le problème des avertisseurs électriques fonctionnant directement sur le volant magnétique des vélomoteurs, problème plus difficile que sur les motos, où l'avertisseur fonctionne normalement sur un courant continu fourni par une batterie d'accumulateurs ; l'intensité, la tension et la fréquence du courant alternatif fourni par un volant magnétique varient en même temps que la vitesse de rotation du moteur : ce courant ne peut donc être utilisé que si l'on en modifie ses caractéristiques par un artifice approprié.

Il existe cependant plusieurs solutions qui permettent d'utiliser ce courant électrique pour le but recherché ici.

On peut d'abord penser à fabriquer un avertisseur directement alimenté par le courant alternatif.

Cet appareil devra être du type « apériodique » étant donné les différences de fréquence du courant.

Sa fabrication sera donc assez délicate et le plus gros inconvénient réside dans le fait que la « hauteur » de son produit sera fonction de la vitesse de rotation du moteur.

Cependant, un des spécialistes de l'avertisseur a mis au point un appareil fournissant un son de tonalité invariable quelle que soit la vitesse de rotation du volant magnétique.

Le courant alternatif du volant magnétique est redressé par deux cellules montées en doubleur de tension avec l'aide de deux condensateurs appropriés.

Ce montage permet un « filtrage » plus facile du courant redressé puisque son intensité est plus faible que dans le montage en redresseur ordinaire.

Le filtrage est même effectué par la self à fer constituant l'électroaimant de l'avertisseur. Un condensateur de faible capacité est monté en parallèle sur le rupteur de ce dernier afin de « souffler » l'arc provoqué par la « self ».

Les cellules redresseuses employées sont de très petites dimensions et, quoique surchargées, ne risquent pas d'être détériorées par un trop fort échauffement du fait

de la courte durée des signaux. Leurs petites dimensions leur donnent en outre l'avantage d'avoir un faible courant inversé.

Les condensateurs employés sont du type électrolytique, ce qui permet d'avoir une capacité assez forte (350 MF.) sous un volume très réduit et ont été étudiés par la S.I.C., grande spécialiste des condensateurs de ce type.

L'interrupteur est placé dans le circuit alternatif de façon à ne pas fatiguer les condensateurs par un courant de pointe trop grand.

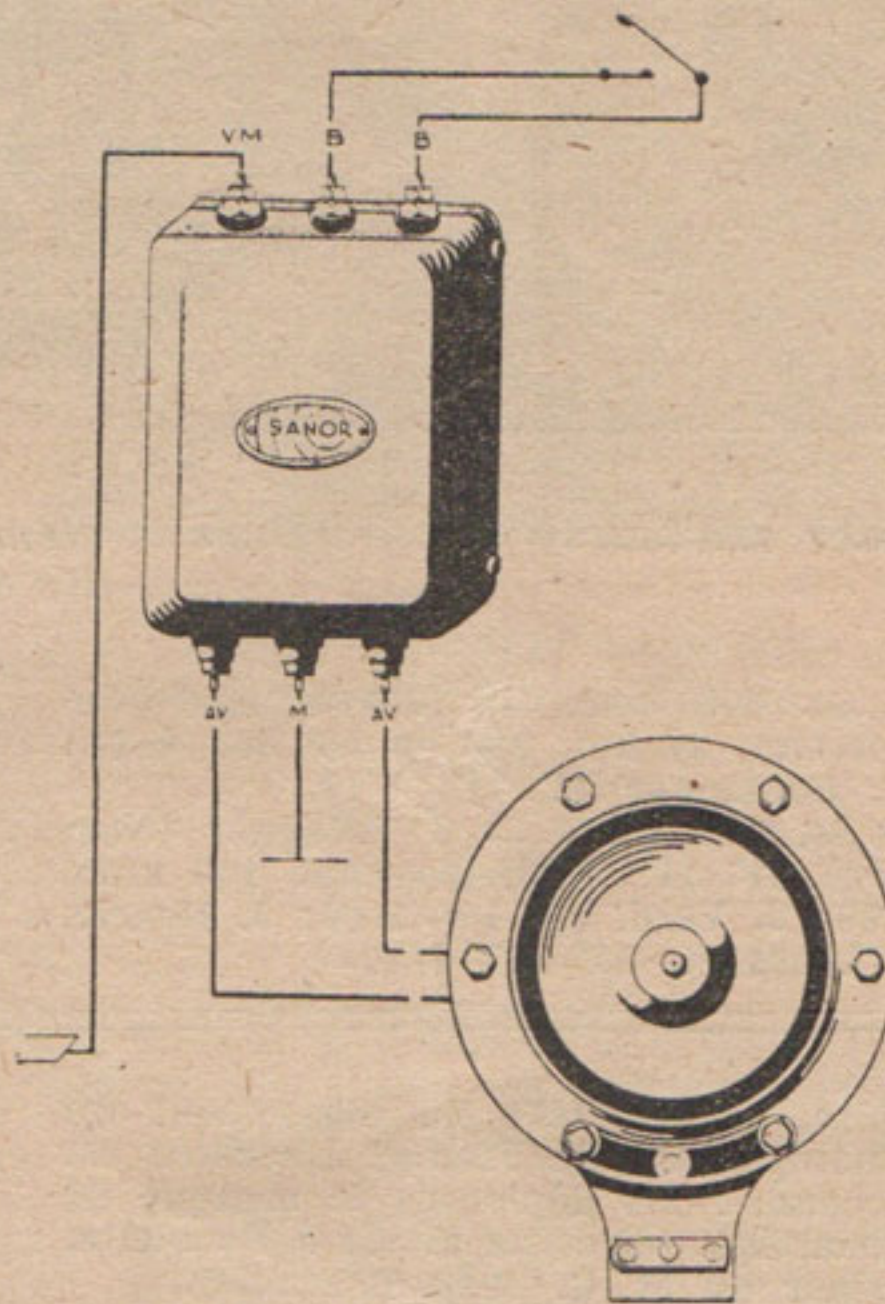


Schéma de principe du dispositif breveté S A N O R permettant l'emploi d'un avertisseur alimenté par le volant magnétique d'un vélomoteur

VM = Volant magnétique.
B = Bouton isolé de la masse.
Av = Avertisseur.
M = Borne de masse.

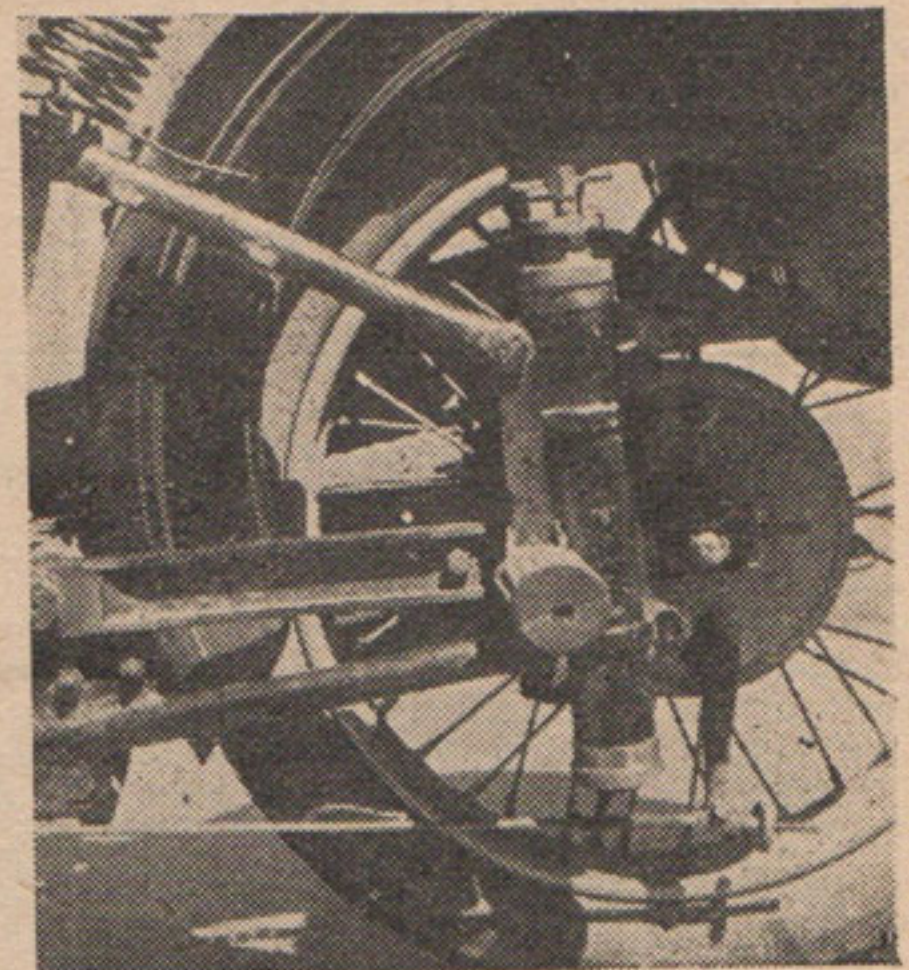
Comme les condensateurs sont montés en « série » par rapport au circuit de l'avertisseur, ils donnent à celui-ci un courant double du courant alternatif si la capacité des condensateurs a été calculée convenablement.

L'ensemble des condensateurs et cellules est contenu dans un petit carter métallique de $100 \times 75 \times 30$ mm, que l'on peut facilement fixer sur le cadre, l'avertisseur proprement dit est fixé au moyen d'une petite patte élastique le plus en avant possible du vélomoteur.

LA SUSPENSION TOURNIER

Les agents de province, tout comme ceux de la région parisienne, s'intéressent à la belle mécanique. C'est ainsi que M. Féraud, de passage à Paris, à l'occasion du Tour de France qu'il a suivi à moto pendant 2.000 kilomètres, nous a donné l'occasion d'essayer et d'admirer une Super-Club, munie d'une suspension arrière conçue et commercialisée par M. Tournier, agent de Moto-confort à Marseille.

La roue arrière est maintenue dans le plan vertical par deux bras oscillants en acier matricé, solidaires d'un axe de gros diamètre qui tourillonne dans une pièce largement calculée, montée d'une façon très rigide sur les haubans du cadre derrière le bloc moteur. Ce sont ces bras et non l'axe de la roue qui attaquent les ressorts de suspension logés dans des tubes qui eux-mêmes sont orientés pour que la tension de chaîne ne varie pas de plus d'un



millimètre, pour plus de 10 cm. de course. Un réglage est prévu pour la conduite avec et sans passager.

L'aspect extérieur est net et inspire confiance, mais l'essai est encore plus concluant. Pour un poids plume comme votre essayeur, fini les ruades au freinage sur mauvaises routes. Les virages les plus couchés sont possibles sans la crainte du petit chaos qui soulève la roue et vous déporte. Le confort est largement accru et la tenue sur le mouillé est impeccable. Nous ne regrettons qu'une seule chose c'est de ne pouvoir garder plus longtemps cette machine à notre disposition.

N. E. B.

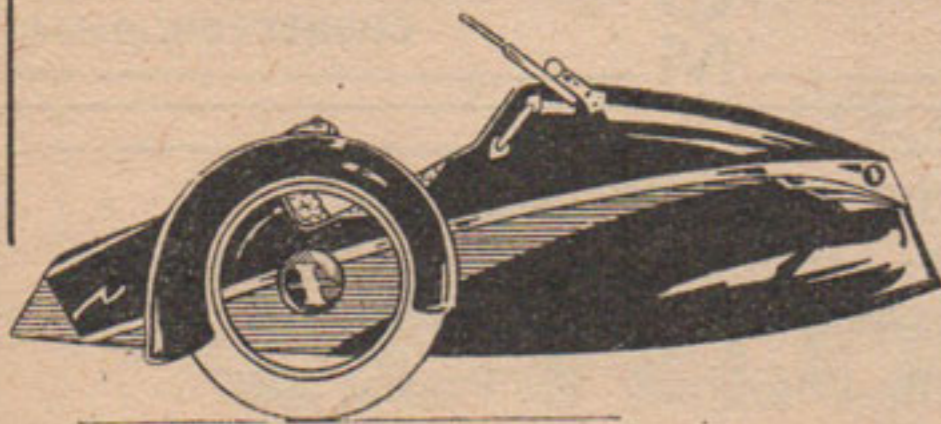
Le Sidecar de l'élite

"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

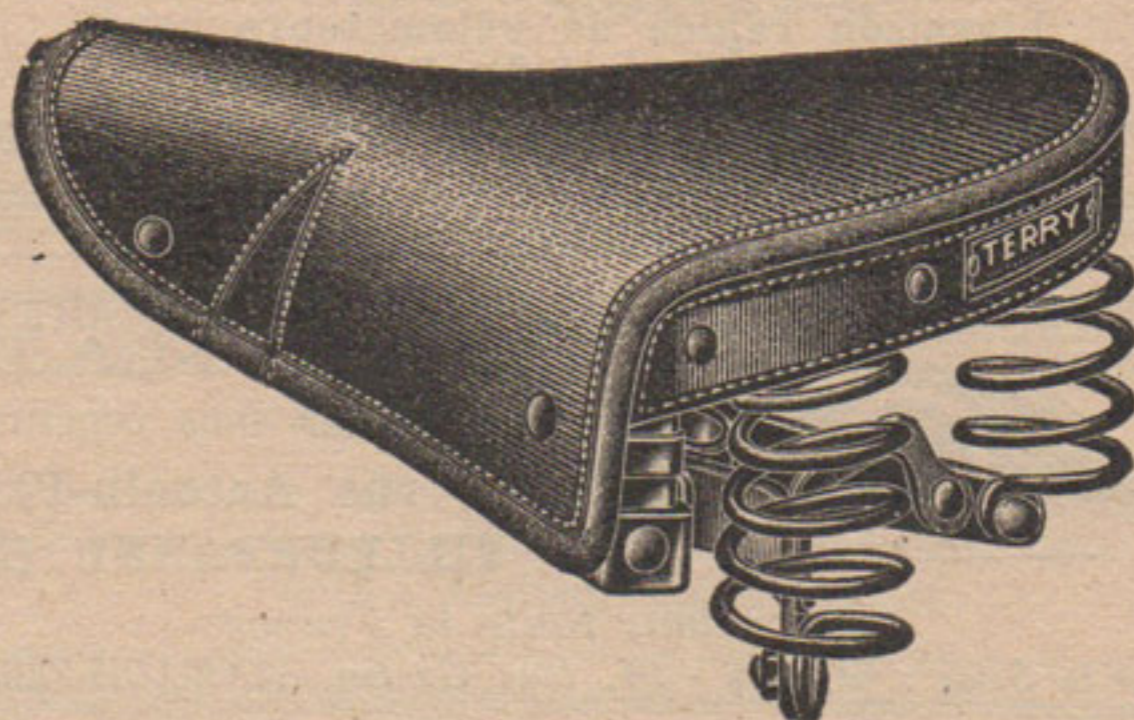
ÉTS REINHARD & CHAPUISET

207, Avenue Pasteur - BAGNOLET (Seine)

Téléphone : AVRon 31-94

JANTES et GARDE-BOUE pour VÉLOMOTEURS et MOTOS

Pour Motos & Véломoteurs

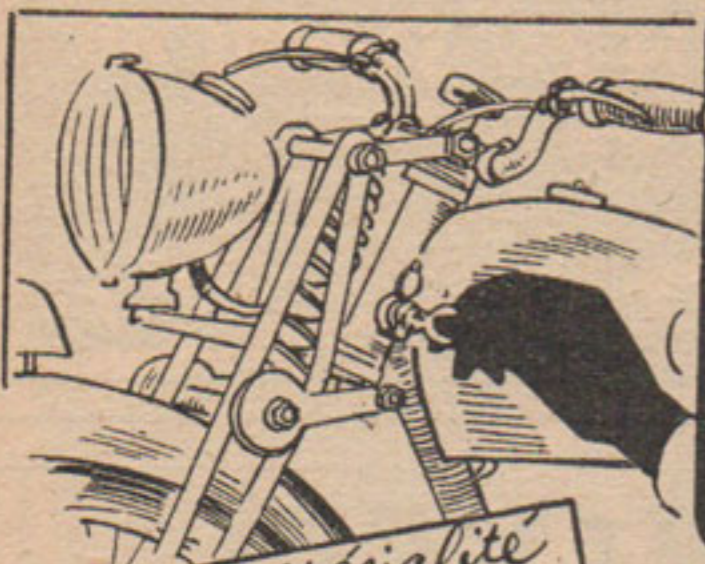


LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape



Votre Véломoteur
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)

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 Bagnolet - PARIS (20^e) - 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^e)

VENTE et ACHAT

POIGNÉES TOURNANTES
POUR MOTOS



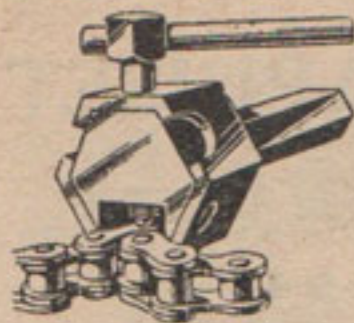
ROLEO

ROLLET.C^{IE}

64, RUE DE LA FOLIE MERICOURT - PARIS XI^e

R.C. SEINE : 176.276 - TEL. ROQ. 80-42

PUB. G. SWEERTS



LE DÉRIVE-CHAINES EKA

3 POSITIONS - BTÉ S.G.D.G.

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

L'accessoire MOTO-CYCLISTE
9, Rue Béliador, Paris-17° - ETO : 36-96

USAGERS DU VÉLOMOTEUR
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°) - Tél. MARcadet 46-78



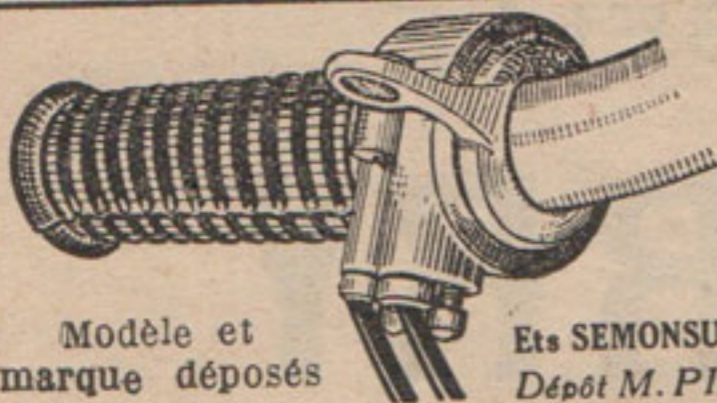
L. SIMARD

Le sidecar sans concurrence

12, rue Antonin-Primat
VILLEURBANNE (Rh.)

Agents dans toute la France

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



Modèle et
marque déposés

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

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

Le tube souple
adopté par toutes
les marques

TUBOTOM
TUBOTOM
TUBOTOM

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

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

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

VELMOTO

6, RUE DE LUNÉVILLE - PARIS (19°)

TOUS LES ACCESSOIRES { MOTOS
VÉLOMOTEURS

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

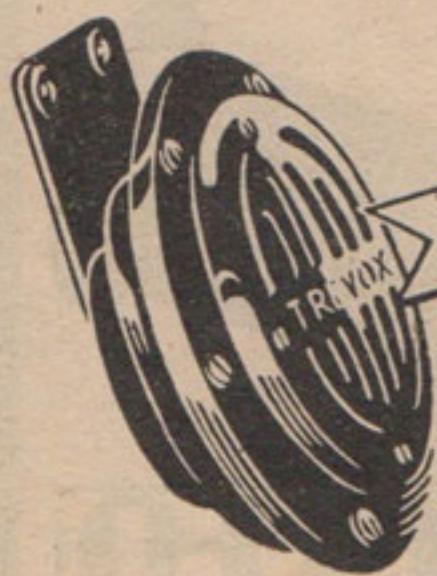
AH!
SI REYDEL

pouvait fabriquer ses

BONNES SELLES SOUPLES

à suspension Sandow !...

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



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).



É^{TS} Charles MOCHET

68, Rue Roque de Fillol

PUTEAUX (SEINE)

“ LE VÉLOCAR ”

VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES

Echanges standard des
embiellages 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.

TEL:
PER 20-56

DEMANDEZ LA LISTE DES STOCKISTES RÉGIONAUX

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

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.

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XVI^e

Magneto France

L'EQUIPEMENT
ELECTRIQUE
COMPLET
des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS



**STÉ CENTRALE
DE
PIÈCES MOTO**

44, Rue de la Condamine - PARIS (17^e)

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL
PIGNONS TOUTES MARQUES

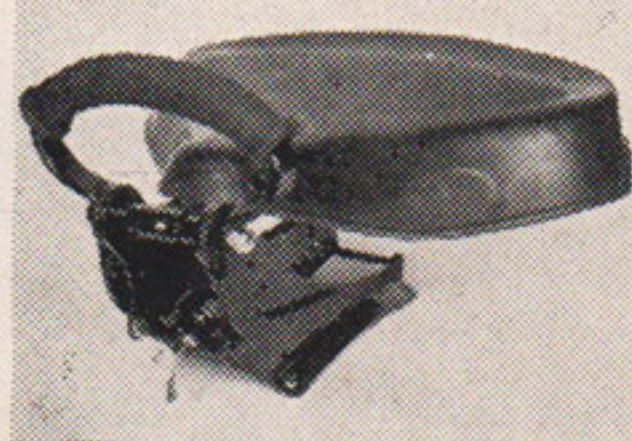
ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES
RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES
CARTERS de BOITES et de MOTEURS

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.

SIÈGES ARRIÈRE
MERAT

Breveté France et Étranger



Le seul qui
procure un confort parfait

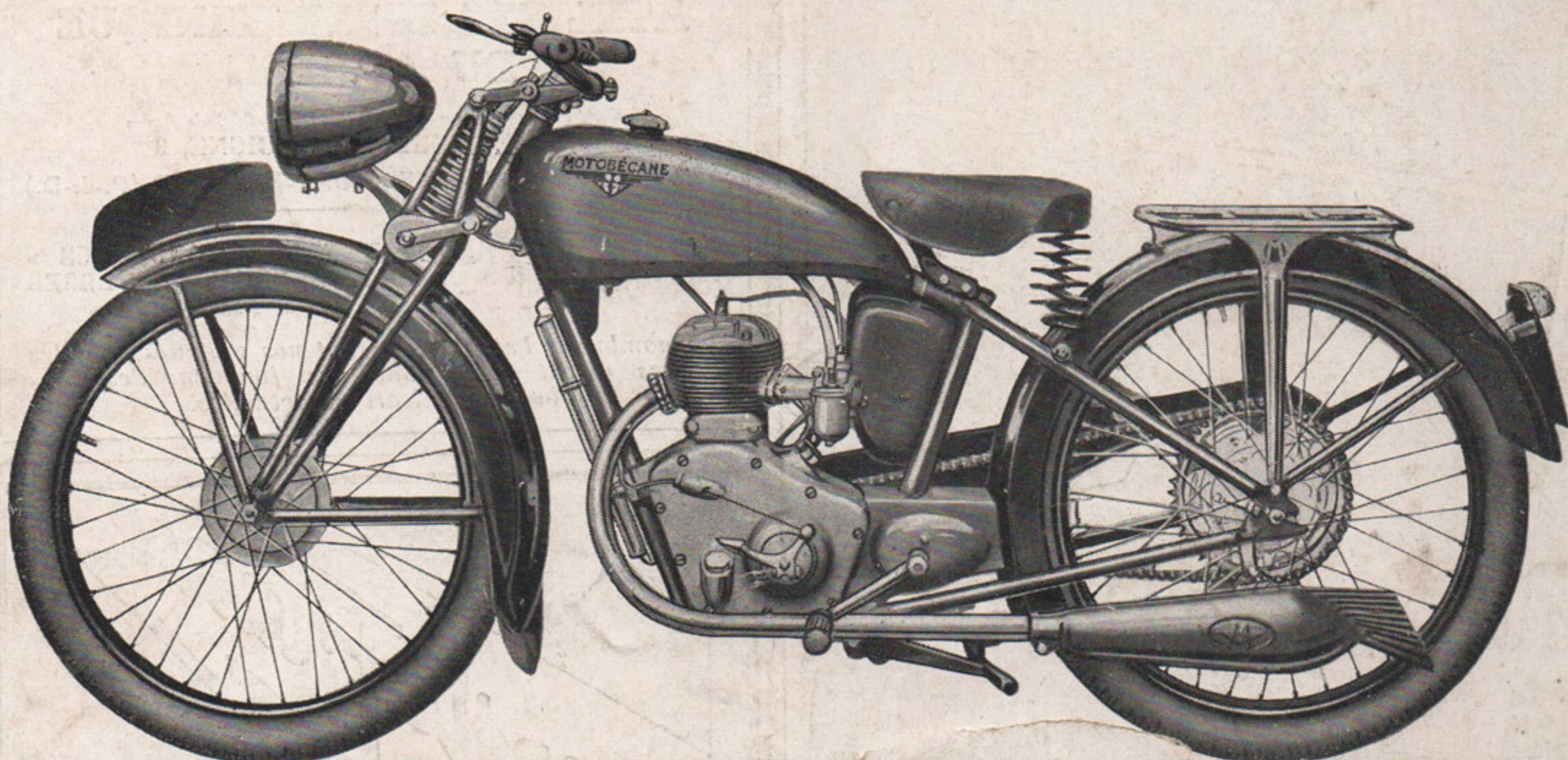
30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

MOTOBÉCANE



VÉLOMOTEUR 125 ^{cm³}

≡ BLOC-MOTEUR 4 TEMPS ≡



MODÈLE " STANDARD LATÉRALES "

TYPE D.45-A

Graissage intégral par circulation intérieure automatique

P R I X

31.500

FRANCS

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