

1^{re} ANNÉE - N° 3
SEPTEMBRE 1947

REVUE
MENSUELLE

LE NUMÉRO
20 FRs

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS

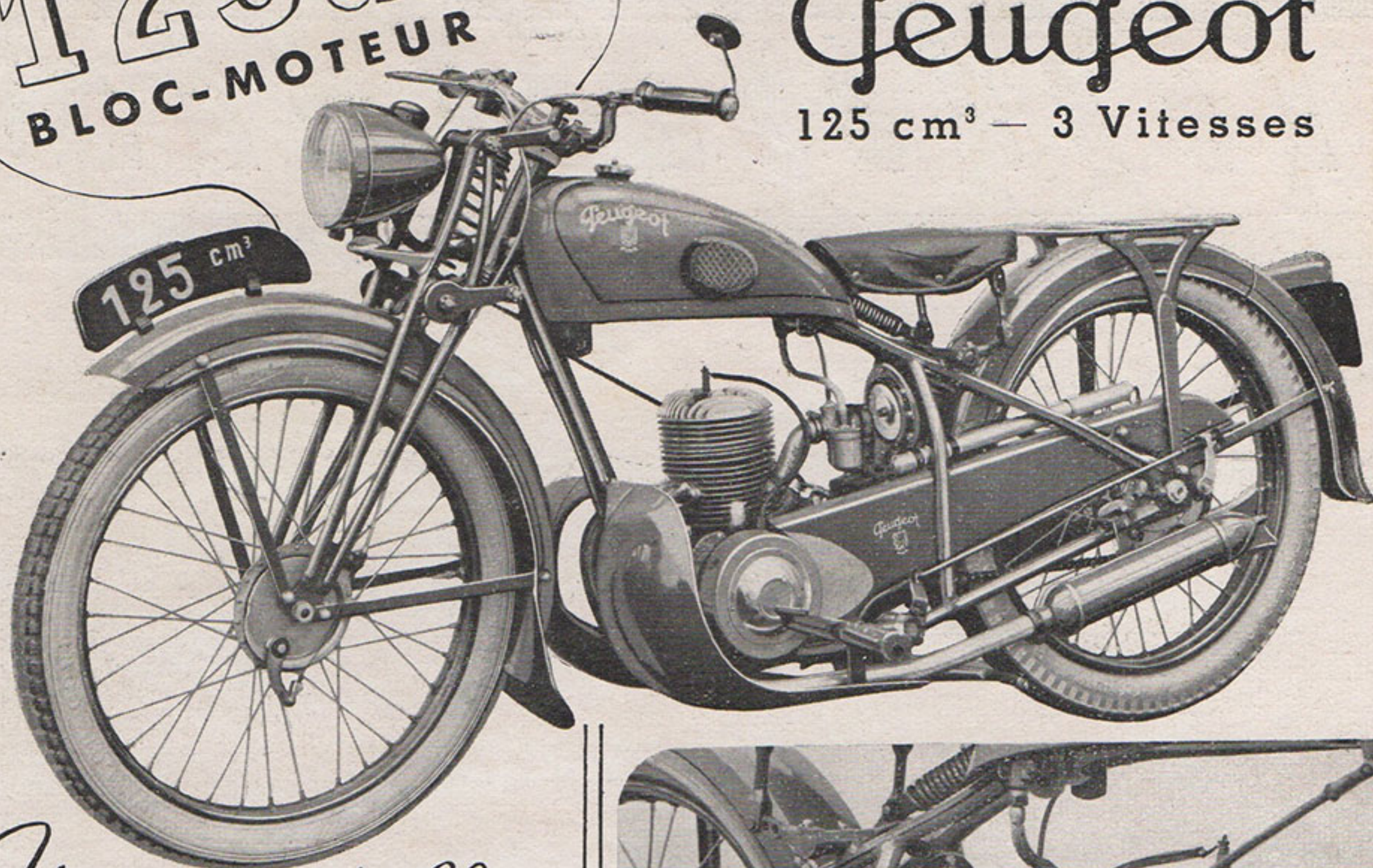


125 cm³
BLOC-MOTEUR

LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

Geugeot

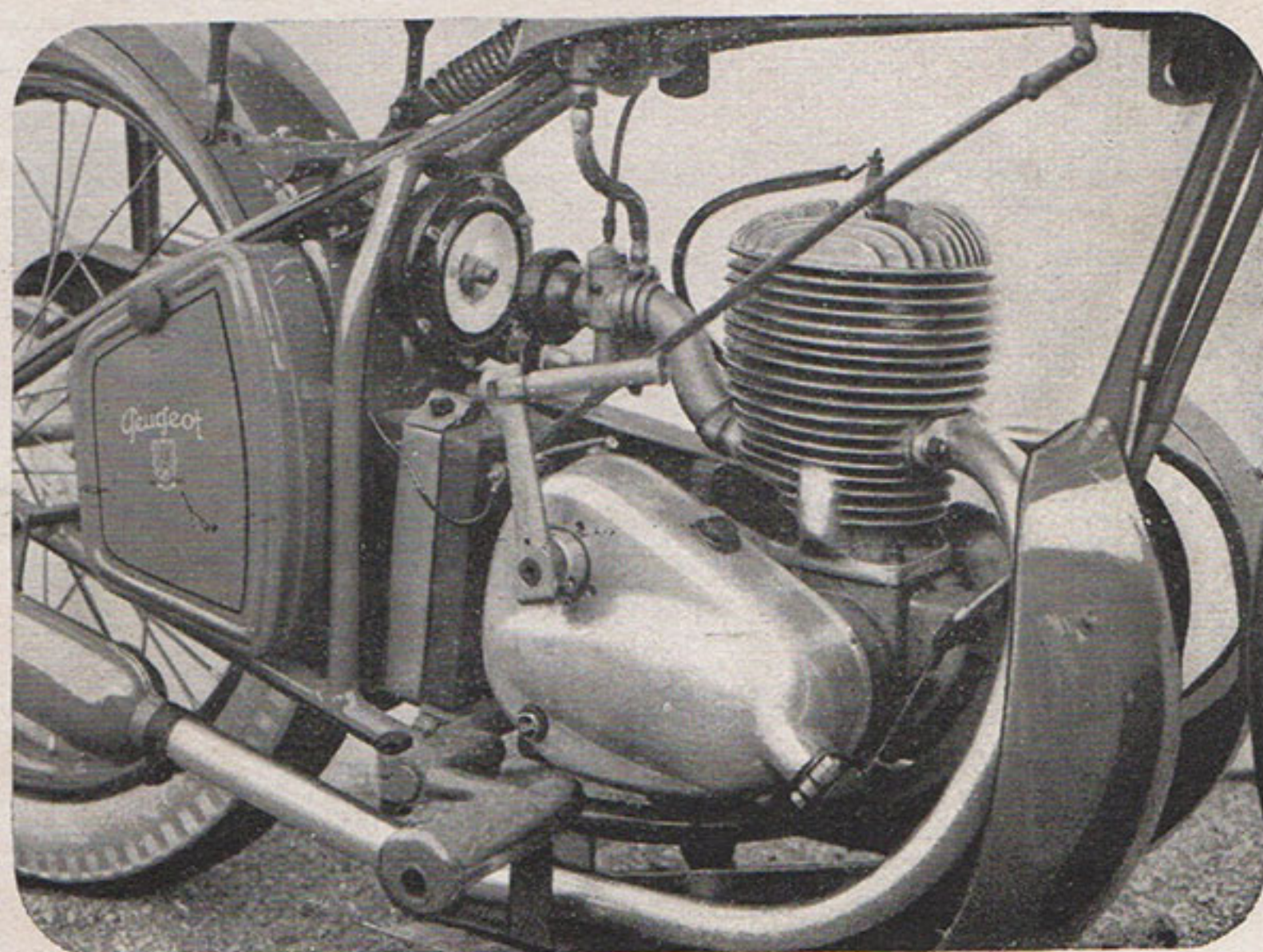
125 cm³ — 3 Vitesses



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

B

SIDE-CARS
BERNARDET FRÈRES

22 RECORDS DU MONDE

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

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

VENTE - LIBRE

— ALÉsia 24-20 et 24-21 —

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 :

I. E. B.

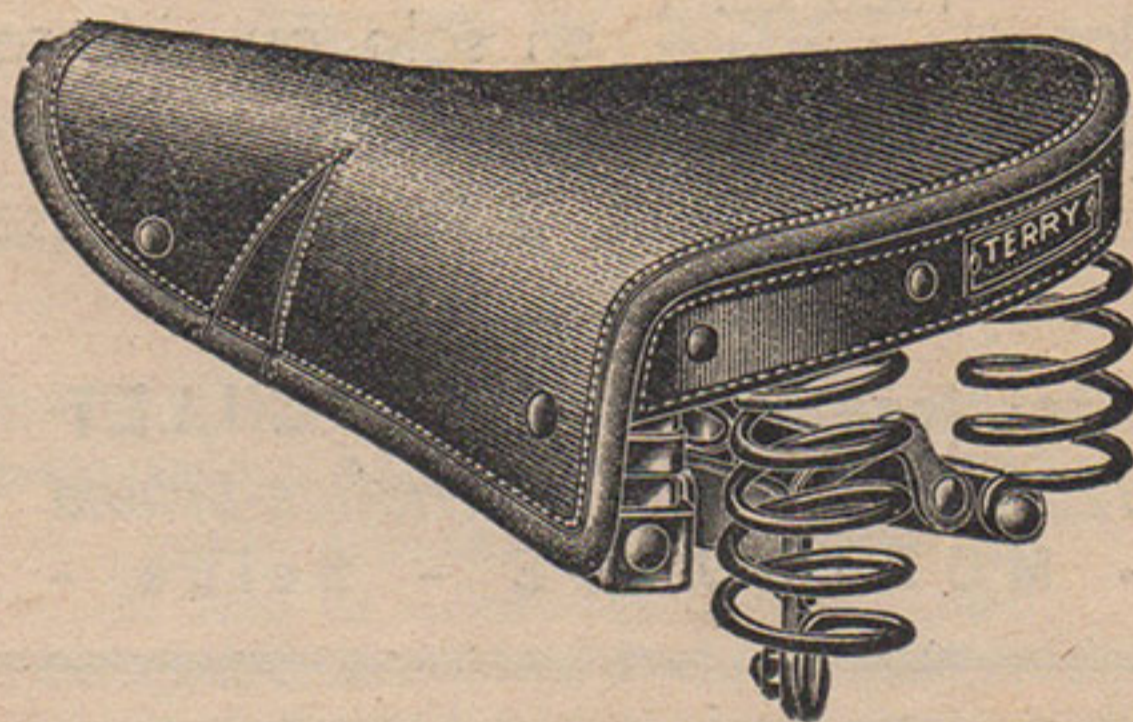
T. E. B.

81, Av. de la Grande-Armée
PARIS - 16'

31, Avenue de la République
PARIS - 11'

REPRÉSENTANTS PARTOUT

Pour Motos & Véломoteurs

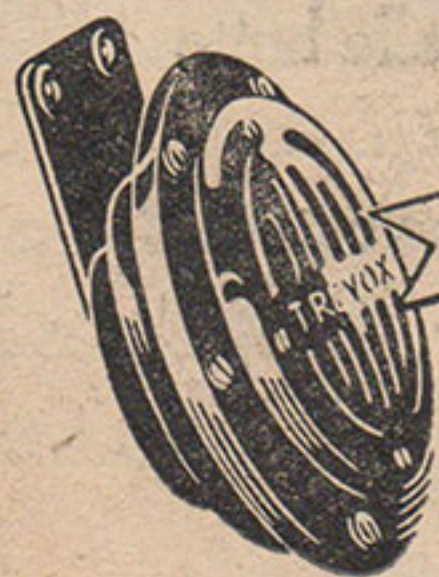


LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape



LA QUALITÉ

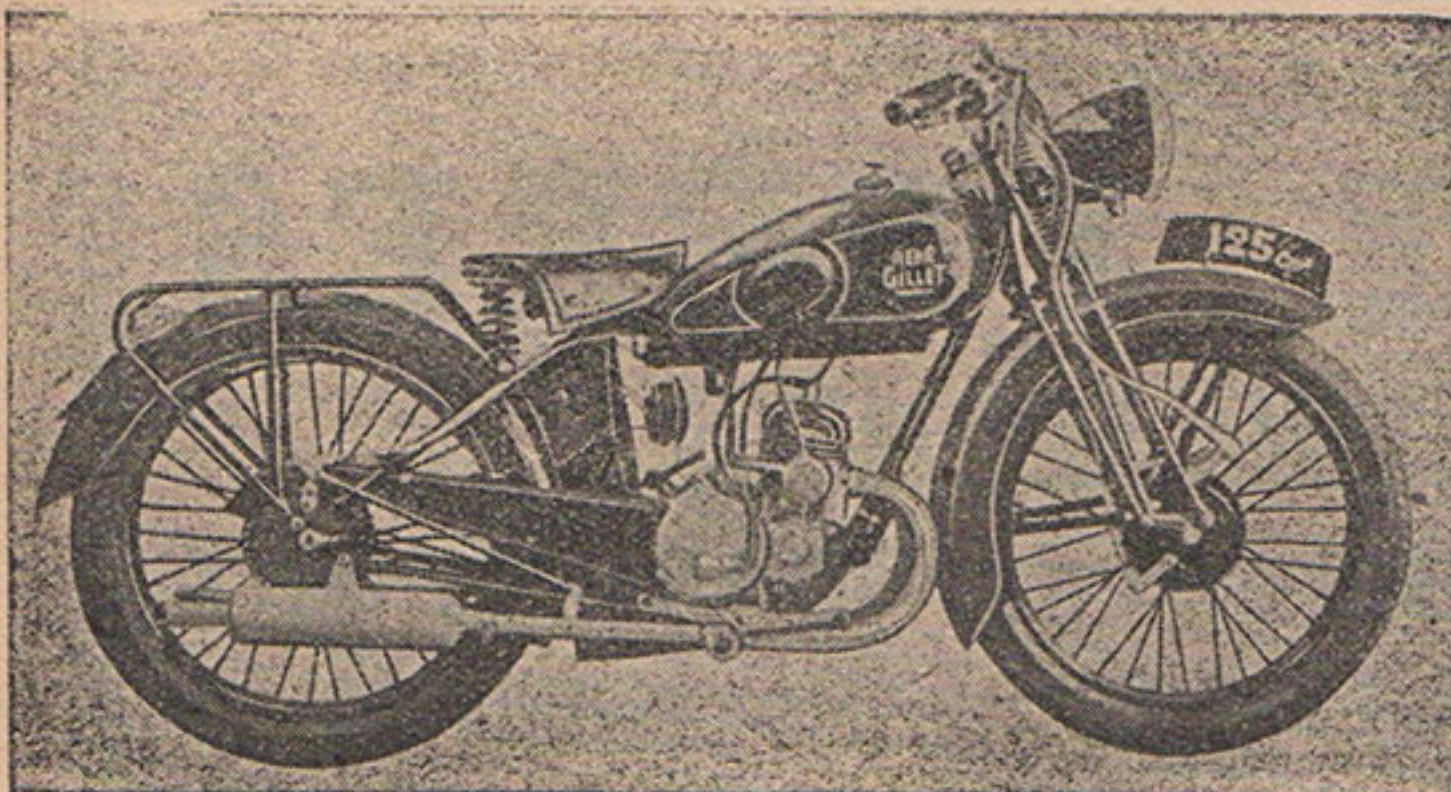
QU'ON NE DISCUTE PAS...

Parmi les accessoires GURTNER, l'avertisseur
TREVEX 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).





René GILLET

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

Vélocimoteurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

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

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 ;
- Selle à suspension compensée évitant le coup de raquette et le déplacement latéral et réglable suivant le poids du cavalier ;
- Garde-boue arrière à charnière facilitant l'enlèvement de la roue ;
- Centre de gravité très bas assurant une parfaite stabilité ;
- Empattement réduit facilitant les virages ;
- Longueur de chaîne réduite afin d'éviter les retentes fréquentes.

AUTOMOTO

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

MONET-GOYON

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

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

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

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

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

Et ses appareils motorisés utilitaires

TRIPORTEURS. — Transportant le double de son poids.

VÉLOCIMANES. — A manivelles et changement de vitesses.

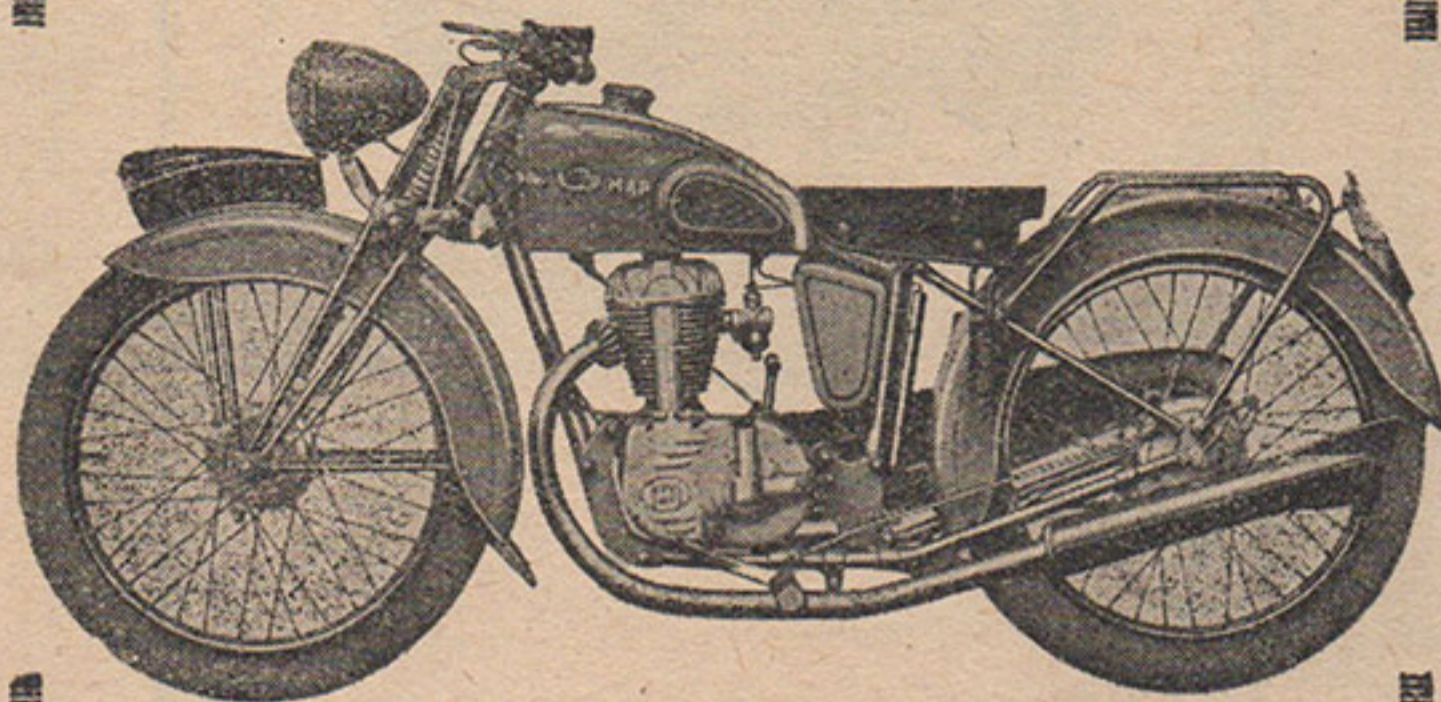
PROPULSEURS NAUTIQUES. — A avance réglable.

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

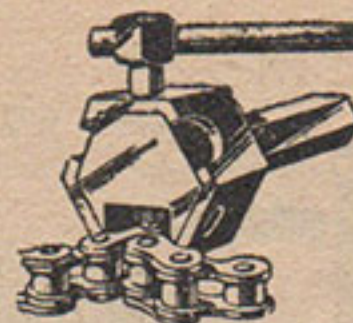
Prix et prospectus sur demande à
Motocyclettes NEW MAP
124, avenue Lacassagne - LYON

SILENCIEUX WILMAN

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



3, Rue d'Évreux - COURBEVOIE - Seine



LE DÉRIVE-CHAINES EKA

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

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

L'accessoire MOTO-CYCLISTE

9, Rue Béliador, Paris-17^e - ETO : 36-96

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

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)

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Égry

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XVI^e

Magneto France

L'EQUIPEMENT
ELECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES

Echanges standard des
embiellages réalésages
Bielles et
manetons

MOTO-PIECE

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.

EXIGEZ
LA
MARQUE

DEMANDEZ LA LISTE DES STOCKISTES RÉGIONAUX

ÉTS REINHARD & CHAPUISET

207, Avenue Pasteur - BAGNOLET (Seine)

Téléphone : AVRon 31-94

JANTES et GARDE-BOUE
pour
VÉLOMOTEURS et MOTOS

NOVI

Equipements Electriques

pour

Vélos - Véломoteurs - Motos

MAGNÉTOS D'ALLUMAGE

VOLANTS MAGNÉTIQUES

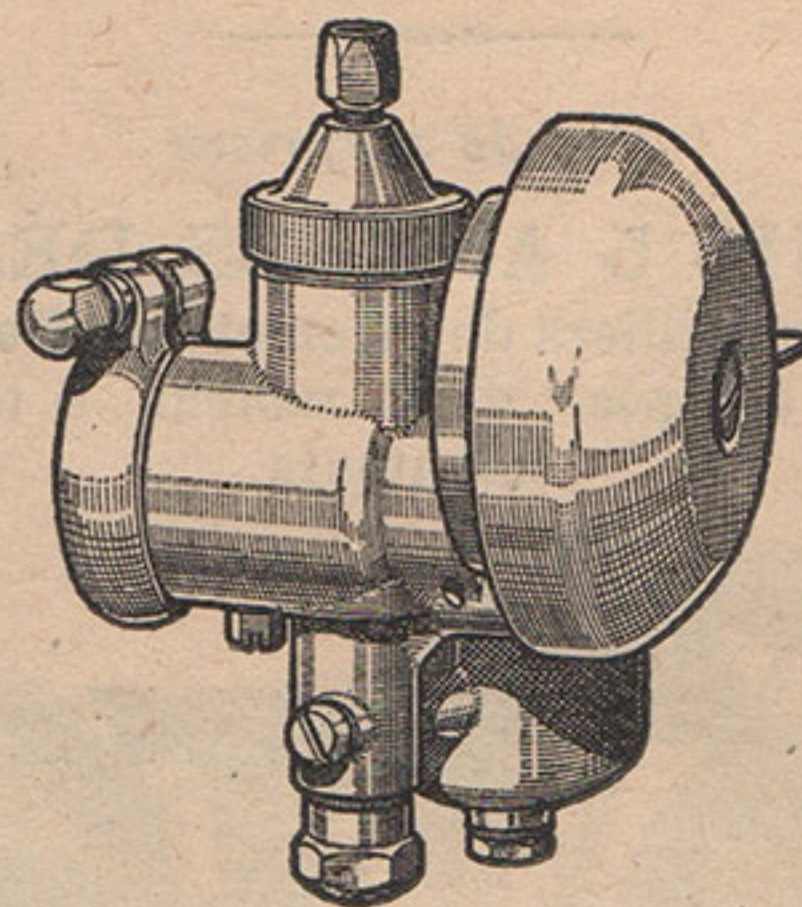
COMBINÉS

ALTERNATEURS

DYNAMOS

12 à 16, Chemins des Vignes - PANTIN

Tél. : NORD 66-71



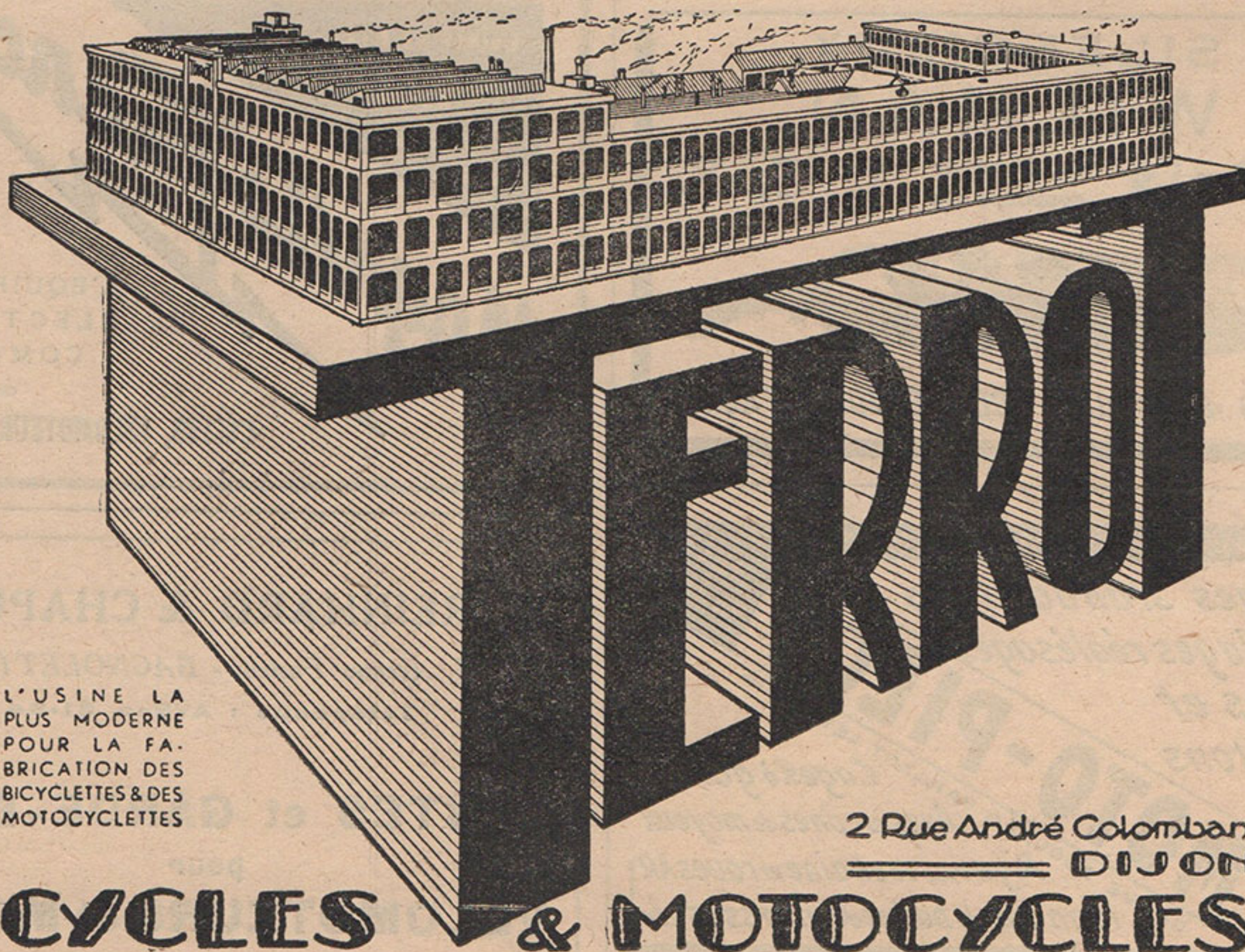
Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE
PUISSANCE

AMAC

ÉCONOMIE
D'ESSENCE

40, rue de Villiers
LEVALLOIS



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

2 Rue André Colombar

DIJON

CYCLES

& MOTOCYCLES

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

REVUE
MENSUELLE

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR :
ROBERT LAJEUNESSE

DIRECTEUR :
Max ENDERS

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

DANS
CE NUMÉRO

- La Moto Populaire.
- Un essai du 125 Peugeot.
- Le Sport.
- Le Bol d'Or.
- Motos-Transports.
- Le coin du bricoleur,
- Ça se chuchote.

Le rôle du Journaliste

Le Journaliste politique est avant tout un critique. Il sait surtout voir ce qui va mal ; il est rarement constructif et capable de dire ce qu'il faudrait faire pour que ça aille bien. Le désirerait-il, il n'est pas prouvé qu'il serait écouté... et suivi.

Le Journaliste technique, par contre, n'a, légalement pas le droit de critique, pour peu que celle-ci, même justifiée et reconnue exacte, puisse porter un pré-judice commercial. Il n'a droit que de louer ou de se taire.

Malgré ce handicap, son pouvoir est néanmoins actif. S'il sait son métier, et surtout, s'il connaît à fond les choses dont il parle, il pose des problèmes, émet des suggestions, reflète fidèlement l'opinion publique et, s'il ne peut résoudre, exerce cependant une influence telle que son intervention oriente finalement les constructeurs vers les solutions souhaitées.

S'il est motocycliste, et il se doit de l'être, il a son franc parler avec les usagers, et ses entrées chez les constructeurs à qui il transmet les renseignements glanés à droite et à gauche. Ceci, c'est son travail occulte, ignoré du lecteur ; son rôle apparent est de mettre en lumière à la fois les efforts des constructeurs, et les opinions des utilisateurs, de confronter les points de vue, d'essayer de les concilier, d'insister auprès des premiers pour les inciter à adopter telle solution souhaitée, ou de dire aux seconds que leurs exigences sont excessives ou irréalisables dans le temps présent, en leur en expliquant les raisons.

Ainsi conçu le rôle de la presse, technique ou de vulgarisation, n'est pas stérile, mais productif. Il est utile, sinon nécessaire et l'élan qu'il déclenche sert réellement l'intérêt général.

SUR NOTRE COUVERTURE :
L'ALIGNEMENT DE CARNAC
La moto des Domaines
ou
La moto des Dolmens ?

Enders Max.

LA MOCYCLETTE POPULAIRE

QUELLES DOIVENT ÊTRE SES CARACTÉRISTIQUES ?
NOUS VOUS POSONS LA QUESTION

L'éditorial du précédent numéro signalait l'intérêt que soulevait l'idée d'une moto populaire.

Jusqu'alors les restrictions de tous ordres ont surtout servi l'évolution du vélomoteur ; ce fut un bien pour lui, pour nous, et même pour notre prestige à l'étranger ; mais ce mode de transport, démocratique et économique s'il en fut, ne peut, à cause de sa faible puissance, répondre à tous les besoins.

Avant 1939, l'abondance des cylindrées, l'abondance des occasions faisaient qu'on trouvait toujours machine à sa convenance ; mais, aujourd'hui, le marché est vide ; il faut orienter les futures fabrications au gré de la clientèle la plus importante et la plus digne d'attention.

Des constructeurs n'ont certes pas besoin de nous pour savoir qu'une moto simple, robuste, sobre, de prix abordable, est d'avance assurée du succès.

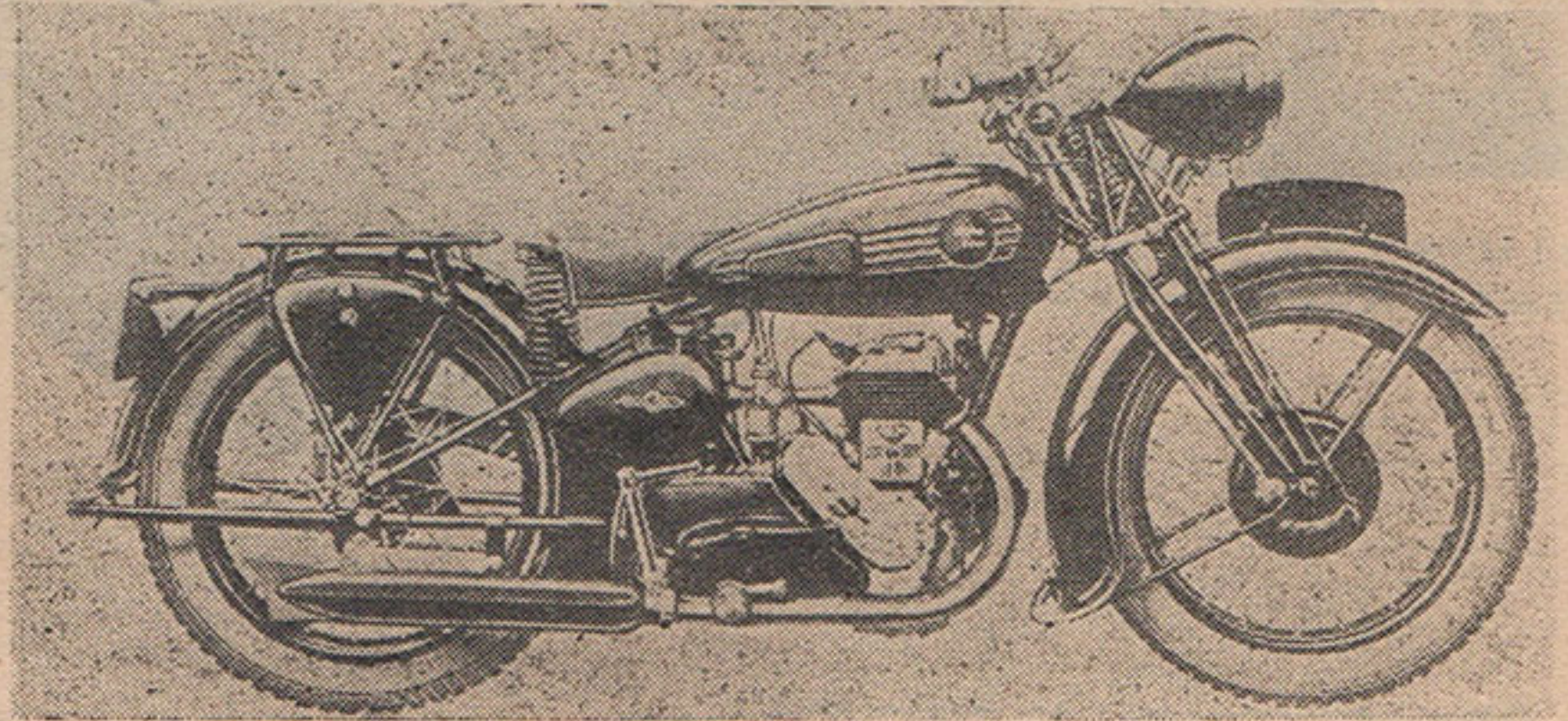
Ce sont là, évidemment, quelques indications, mais qui ne définissent pas complètement la moto populaire, telle que la rêvent ceux qui l'espèrent.

Ceux qui ont le souci de réaliser ce type de moto n'ignorent pas non plus que leurs clients sont difficiles et qu'ils ont cent conceptions diverses d'un même engin.

Le motocycliste a toujours été enfant gâté ; on a, pour lui, multiplié les modèles et agrémenté chacun d'eux d'une infinité de détails, à tel point qu'on pourrait croire qu'il n'y a pas sur le marché deux machines identiques.

Les automobilistes sont plus modérés dans leurs exigences ; ils n'imposent pas leurs volontés, mais se satisfont de ce qu'on leur offre ; celui qui ne peut acheter qu'une modeste 5 CV. ne brigue pas une Chrysler. Le plus remarquable est que chacun est content de son sort.

D'où vient cette différence ? Sans doute de ce qu'il y a, carrosserie mise à part, une certaine similitude dans les organes ; pour l'automobiliste, à part la cylindrée, tous les moteurs sont identiques.

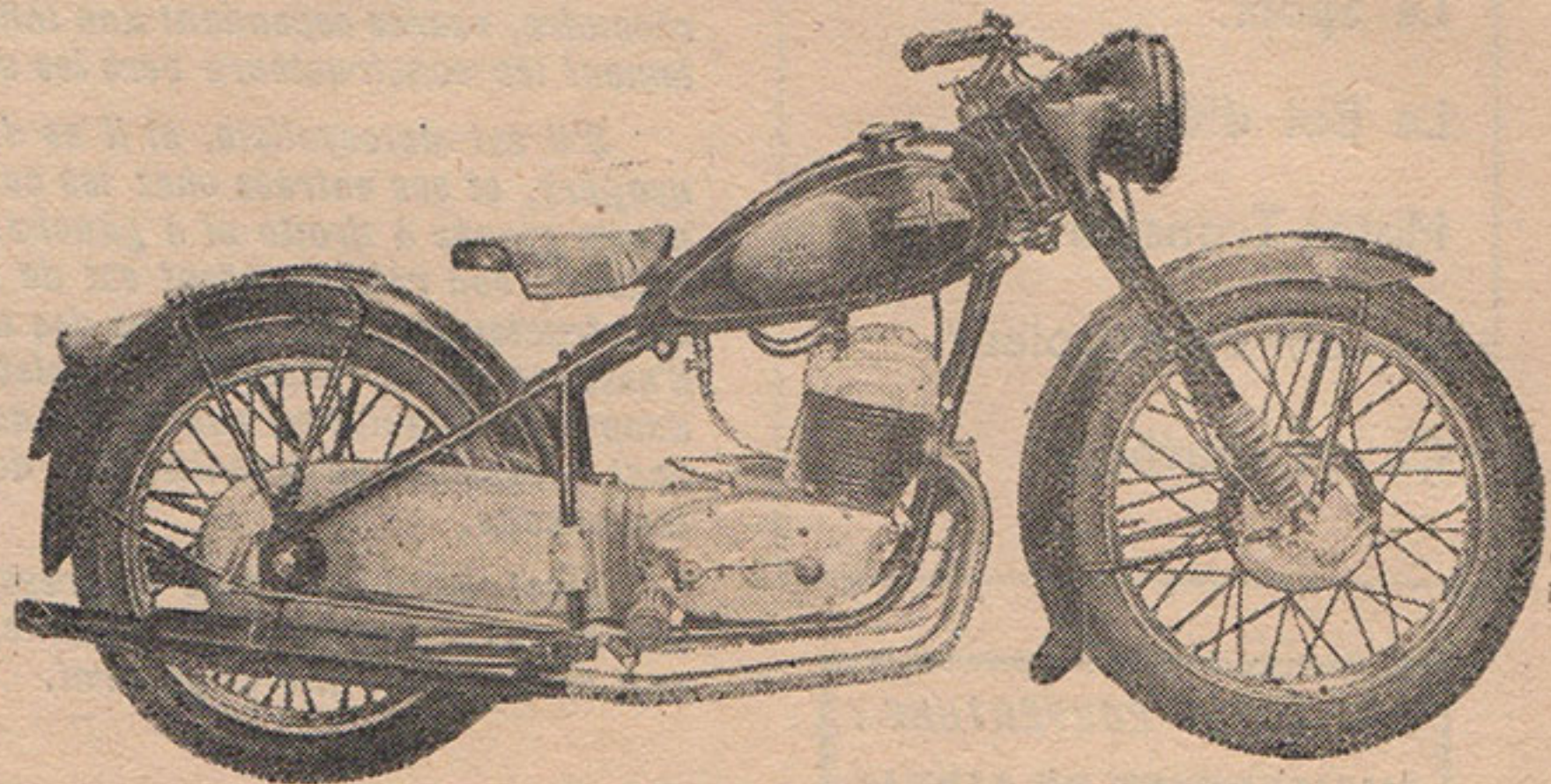


La moto populaire sera-t-elle la classique 250 ou 350 cc. à soupapes latérales ? Aura-t-elle 3 ou 4 vitesses ? Un sélecteur ou un levier à main ?

Tandis que nous, qui voyons tout, le mécanisme nous influence au moins autant que le chrome et l'émail.

Nous avons cependant des exemples de motos qui, répondant exactement aux besoins d'une clientèle modeste, se sont imposées d'elles-mêmes, sans consultation préalable : la première 175 cc. Motobécane, plus tard la 308 cc. 2 temps,

ensuite les 250 et 350 latérales, celles de chez Terrot, Peugeot, Monet, pour ne citer que les principales firent un excellent travail. Les machines anglaises convenaient davantage aux sportifs aisés ; mais parmi la fabrication de nos amis belges, la 350 cc. Gillet d'Herstal Tour du Monde était également très appréciée. Au fond il y avait le choix.



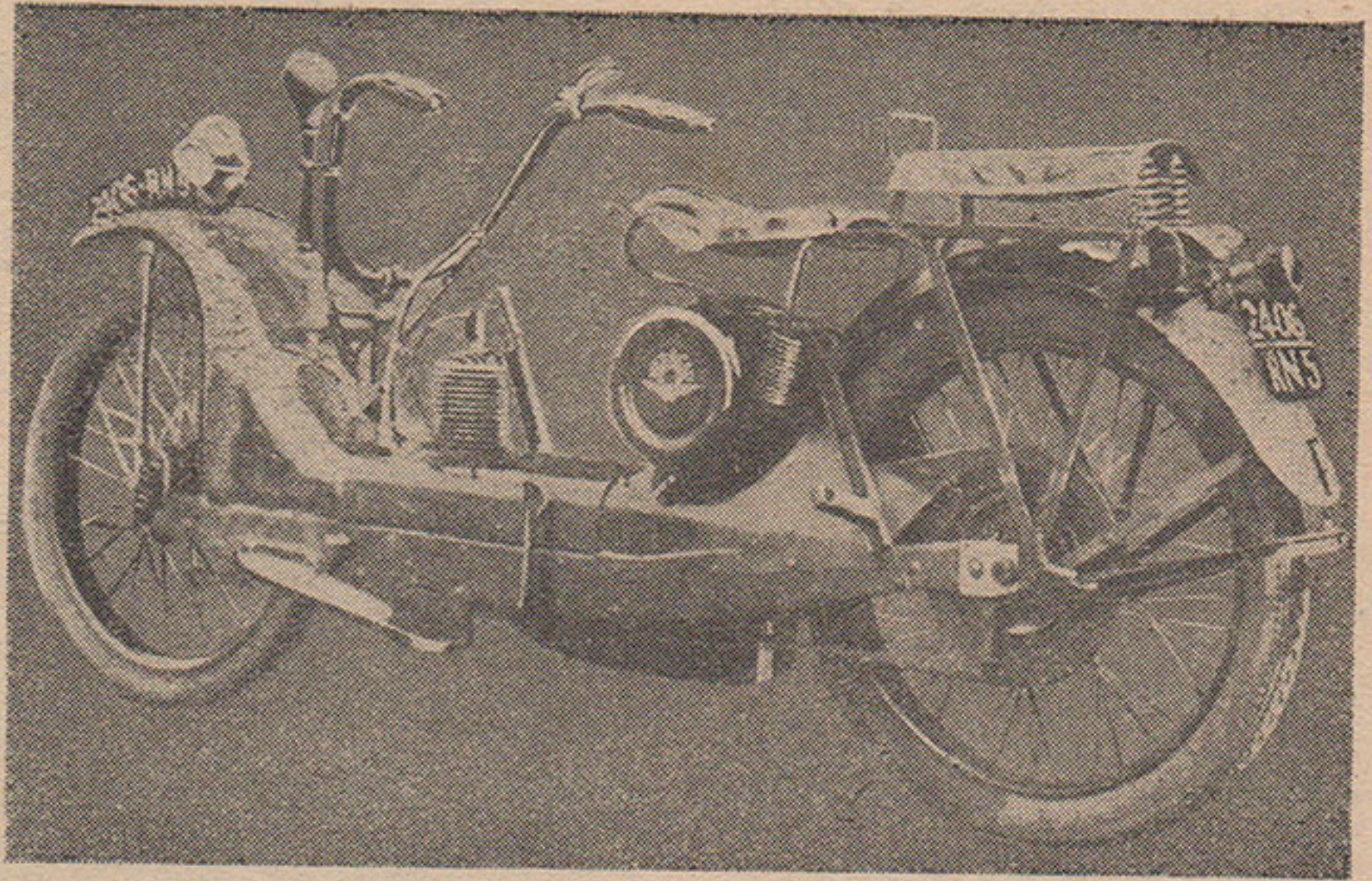
Sera-t-elle d'une conception quelque peu révolutionnaire ? Aura-t-elle un moteur bicylindre à deux temps ? La fourche télescopique lui conviendra-t-elle ?

Cependant quand on consultait la clientèle sur ses désirs, on obtenait des résultats n'ayant qu'un lointain rapport avec les machines en vogue; comme quoi on n'est jamais content de ce qu'on possède. On trouvait parmi les idées de lecteurs, beaucoup de motos carrossées ou capotées qui, à leur dire, conquéreraient le marché, si elles étaient lancées; les quelques tentatives faites dans ce genre, n'ont cependant pas reçu l'accueil escompté: le Neracar qui nous venait d'Amérique, malgré ses indiscutables qualités de protection, de propreté et de stabilité, n'a pu soulever que la curiosité; le Monotrace de même; les tentatives françaises avec le New Motorcycle et la Majestic n'ont pas été plus fructueuses. Le motocycliste classique contemplait même avec une certaine ironie ses camarades juchés sur ces véhicules cuirassés.

Comme quoi les motards, s'ils ont souvent des idées, n'aiment pas les mettre en pratique eux-mêmes.

D'après ceci, on peut conclure que la moto populaire, pour séduire le client, ne doit pas être révolutionnaire; il faut du bon meuble bien éprouvé qui ne heurte ni l'œil ni les habitudes acquises.

C'est déjà une indication, mais encore bien vague; entre les deux roues, il y a place pour de multiples réalisations, même classiques. Le provincial et le campagnard sont beaucoup plus raisonnables que le Parisien. Sans doute ce dernier subit plus qu'eux l'attraction et la tentation des motos étrangères étincelantes qu'il contemple devant la vitrine comme un enfant les jouets de Noël, pour le plaisir des yeux et sans souci du prix. Cet amateur éclectique ne semble pas supposer que les Vélocette, Norton, B. M. W. et autres grandes vedettes ne sont pas, non plus, machines courantes dans leur propre pays, qu'elles s'adressent à des sportifs d'une certaine classe alors que la masse se contente de machines plus modestes n'ayant rien de plus remarquable que les nôtres. En Allemagne la B. M. était réservée à l'élite; ne l'achetait pas qui voulait, cependant que les 200 Zündapp et D. K. W. foisonnaient; nous croyons savoir que ce sont les



Reviendrons-nous à cette formule d'antan? Le Ner-a-Car américain 200 cc., 2 temps à friction qui avait une remarquable stabilité et dont le châssis protégeait bien le pilote?

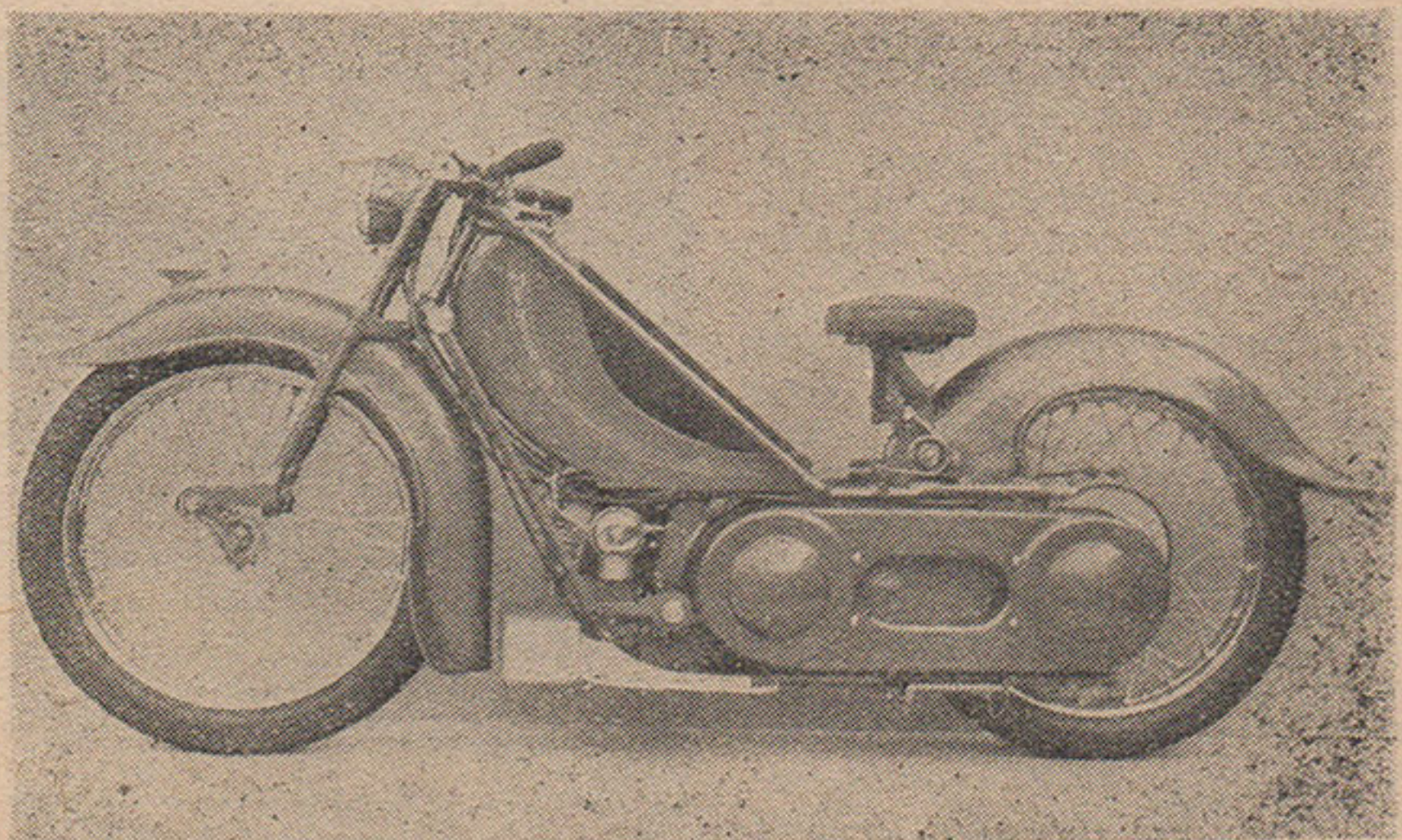
motos de cette catégorie qui sont surtout prévues dans l'actuel programme d'Outre-Rhin.

Au point de vue confort, il est à présumer qu'il ne faudra pas espérer de suspension arrière; par contre le moyeu à broche pour la roue arrière tout au moins, devrait être considéré comme indispensable.

Ceci dit, nous commençons à entrevoir l'ébauche de la moto populaire. Il nous reste néanmoins

quelques points importants à préciser intéressant principalement la puissance et le rayon d'action.

Le difficile dans l'établissement d'une telle machine est de faire comprendre au public que si on va à la recherche du progrès, il y a certaines améliorations qui ne peuvent toutefois se concilier avec le bon marché relatif. Il faut donc faire la part du possible et de l'irréalisable et se faire une raison.



Présentée au dernier Salon de Genève, cette Motosacoche à changement de vitesse progressif à courroie a des solutions intéressantes mais sans doute coûteuses

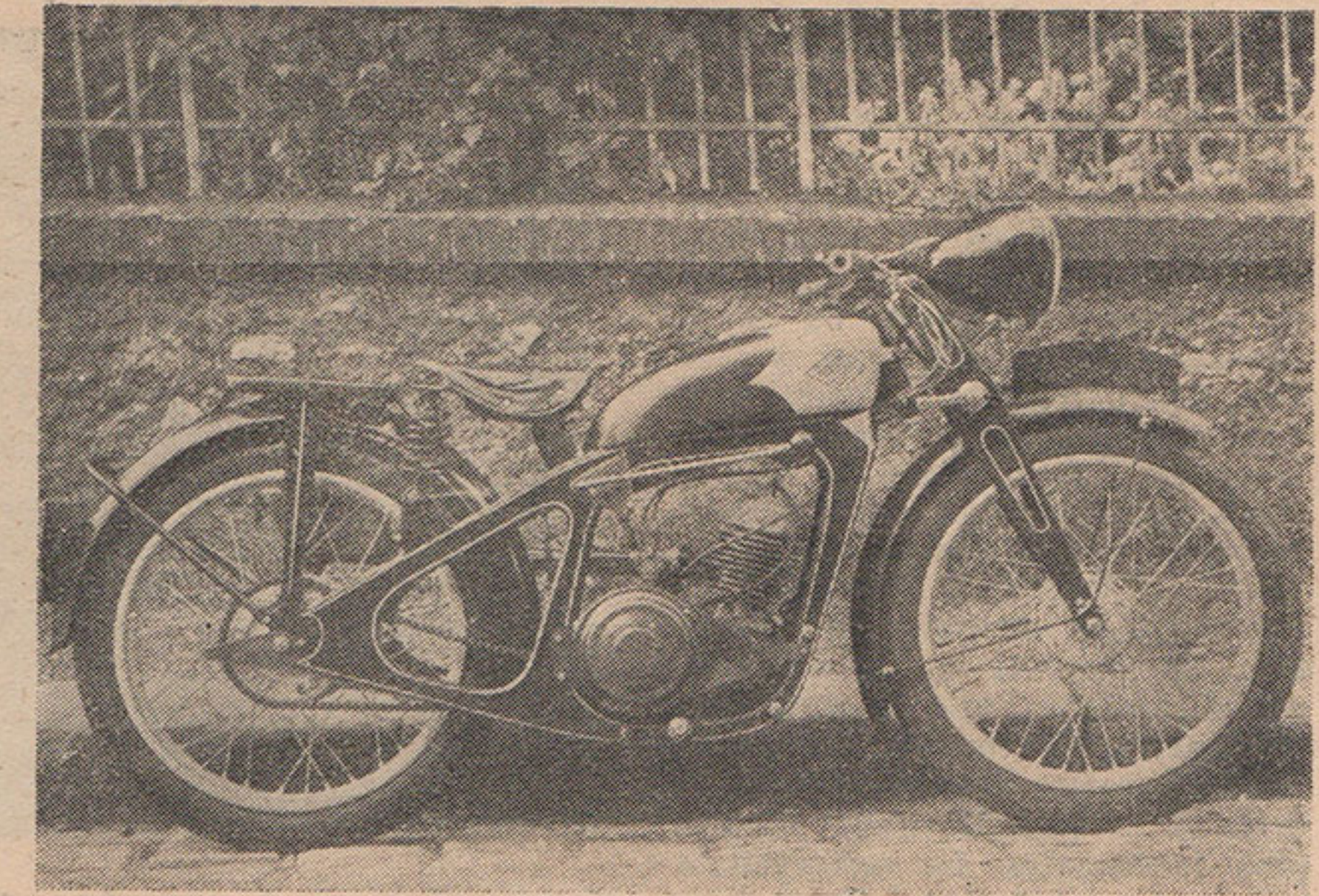
On pourrait donc, en définitive établir un questionnaire réduit qui refléterait d'après les réponses l'opinion, sinon unanime, tout au moins très générale; il se résumerait à ces quelques précisions:

**

- 1° Type de moteur (2 temps; 4 temps soupapes en tête ou latérales);
- 2° Mono ou bicylindre;
- 3° Cylindrée;
- 4° Bloc moteur ou boîte séparée;
- 5° Nombre de vitesses; commande à main ou au pied;
- 6° Mode d'éclairage: alternateur; dynamo et batterie; delco;
- 7° Dimension des pneus;
- 8° Capacité du réservoir;
- 9° Vitesse maximum;
- 10° Consommation;
- 11° Détails d'équipement.

**

Cet exposé n'a pas la prétention de résoudre irrévocablement la question. Tous les lecteurs, au contraire, ont intérêt à émettre



Le cadre en tôle permettrait-il une fabrication plus économique. Ce prototype, réalisé par les frères P.-P. Roussey, n'est ni massif ni inélégant, mais ce n'est qu'un 125 cc.

leurs propres suggestions pourvu, insistons, qu'elles ne sortent pas du cadre. Nous recueillerons avec soin les questionnaires et les idées qui nous seront transmis et, après

les avoir sériés; s'il s'en dégage une sorte de majorité, nous nous ferons un devoir de communiquer à tous les constructeurs les résultats de cette enquête.

BREF, MAIS PRÉCIS !

Faisant suite à notre présentation de la 500 cc. R. G. A. S., nous avons reçu de M. Siméoni, de Belfort, la communication que nous reproduisons ci-dessous. Elle atteste une satisfaction indiscutable et confirme ainsi la sincérité de notre compte rendu d'essai.

Fervent motocycliste depuis 1928 et fidèle terrotiste depuis cette date, je tiens à témoigner mon admiration, pour la robustesse et la tenue de route de ma machine, j'en suis à ma septième de la marque; et celle que je possède en ce moment est une 500 cc., type R. G. A. S. avec side-car D. T. P. J'ai parcouru deux fois le trajet Belfort-Trieste-Italie 1.182 kilomètres, en passant par la Suisse, pendant mes vacances, de l'année dernière; et cette année, sans le moindre ennui mécanique, même en franchissant le



col du Saint-Gothard, altitude 2.112 mètres avec trois personnes à bord, et les bagages: poids total 600 kilos environ.

A cette occasion, je vous joins une photo prise à mon passage à Lucerne.

G. SIMEONI.

Soyez patients!

"MOTOCYCLES"

paraît en fin de mois

Nous donnons cette précision pour rassurer nos lecteurs et abonnés qui s'étonnent de ne pas recevoir dès le début du mois leur « Motocycles ». Qu'ils se rassurent: « Motocycles » paraît dans les derniers jours du mois et personne n'est oublié; l'expédition des abonnements se fait dès le numéro sorti des presses et la distribution par les messageries dans le même temps.



Ça se chuchote...

UN DOSEUR AMÉRICAIN.

Les Américains ont, paraît-il, imaginé un appareil venant se coller à la prise d'air du carburateur et donnant une admission d'eau et d'alcool mélangés. Cet accessoire aurait l'avantage de supprimer le cliquetis; son emploi se généraliserait en raison des résultats obtenus.

Le fait est fort possible; des tentatives de ce genre ont été déjà faites depuis de nombreuses années ce qui laisse supposer que le principe est intéressant malgré que, jusqu'à ce jour, les réalisations pratiques n'aient pas procuré les résultats escomptés, ce qui ne veut pas dire qu'on ne finira pas par trouver un appareil fonctionnant à souhait.

Le plus simple dans le genre était utilisé par un coureur à moto, spécialiste des épreuves de côtes, et qui logeait régulièrement devant sa prise d'air une petite éponge dite « mignonette » imprégnée d'un liquide de sa composition dans lequel l'eau entrainait pour la plus grande part.

SERAIT-CE UNE MOTO POPULAIRE ?

Un de nos ingénieurs vient de terminer l'étude d'un cadre et de sa fourche totalement différents de ce qui existe à ce jour. La pro-

tection du conducteur serait, paraît-il, parfaitement assurée bien qu'il ne s'agisse pas d'une moto carrossée.

Verrons-nous bientôt cette réalisation en France? Il est à craindre si les conditions de fabrication ne s'améliorent pas chez nous, que cette innovation fasse l'affaire de maisons étrangères pour nous revenir peut-être ensuite... il y aura naturellement alors du monde pour s'extasier sur l'esprit inventif des ingénieurs d'autres pays.

LE MOTOCAR BAZIN.

Reprenant une formule de tri qu'il avait développée durant la guerre, M. Bazin met la dernière main au prototype d'un tricyclecar 100 cc. sur lequel les passagers sont à l'avant et le moteur à l'extrême arrière. Les solutions sont originales et simples; elles ont été éprouvées; ce sera un véhicule simple, économique et d'un prix d'achat abordable.

LA VOITURETTE NEW-MAP.

Ce petit véhicule de 1 CV. circulant sans permis et transportant allègrement deux personnes roulait déjà avant guerre dans la région lyonnaise.

New-Map a pu en reprendre la fabrication en le faisant bénéficier des progrès réalisés au cours de ces dernières années, dans le domaine du moteur.

Sur les modèles 47, on remarquera un bloc moteur deux temps trois vitesses d'une marque réputée pour sa nervosité et son endurance.

ARRIVAGES AU P. T. T.

Il paraît que les P. T. T. renouvellent leur parc motocycliste, les machines utilisées jusqu'à ce jour étant vraiment à bout par suite du travail intensif auquel on les a soumises.

Le nouvel équipement comprendrait, entre autres, 300 Terrot 350 cc. à soupapes latérales;

A PROPOS DES RESTRICTIONS D'ESSENCE.

Du fait qu'il envisage d'interdire la circulation aux voitures de plus de 15 CV., de supprimer toute attribution d'essence aux autres, mais d'allouer quand même quelques litres aux motos, le gouvernement reconnaît implicitement l'utilité de ce véhicule sur le plan national. Que ne profite-t-il de ces bonnes dispositions pour donner plus de matières aux constructeurs et leur assurer un programme élargi ?

DANS LES CLUBS

AMICALE MOTOCYCLISTE DE LABRIE

Le dimanche 31 août fut marqué à Meaux par une grande fête motocycliste, qui obtint un franc succès. Ce fut de la bonne propagande en faveur de la moto.

Après un défilé en ordre parfait, la séance commença par un carrousel, puis des épreuves de gymkana s'intercalèrent entre des courses poursuites et des courses sur prairie. Le saut du kiosque et la traversée des cercles enflammés furent très goûtés du public qui ne ménagea pas non plus ses applaudissements aux écuries « Flèche d'Argent Mazoyer » et

« Ladévèze » qui étaient venues de Paris spécialement.

Nous avons pu constater que le motocycliste moyen, avec un peu de discipline et de bon vouloir peut réaliser des prouesses vraiment spectaculaires.

Nous engageons donc les clubs qui sont pas déjà spécialisés, à mettre sur pied des fêtes de ce genre, qui organisées aux quatre coins de France feraient le plus grand bien à la motocyclette.

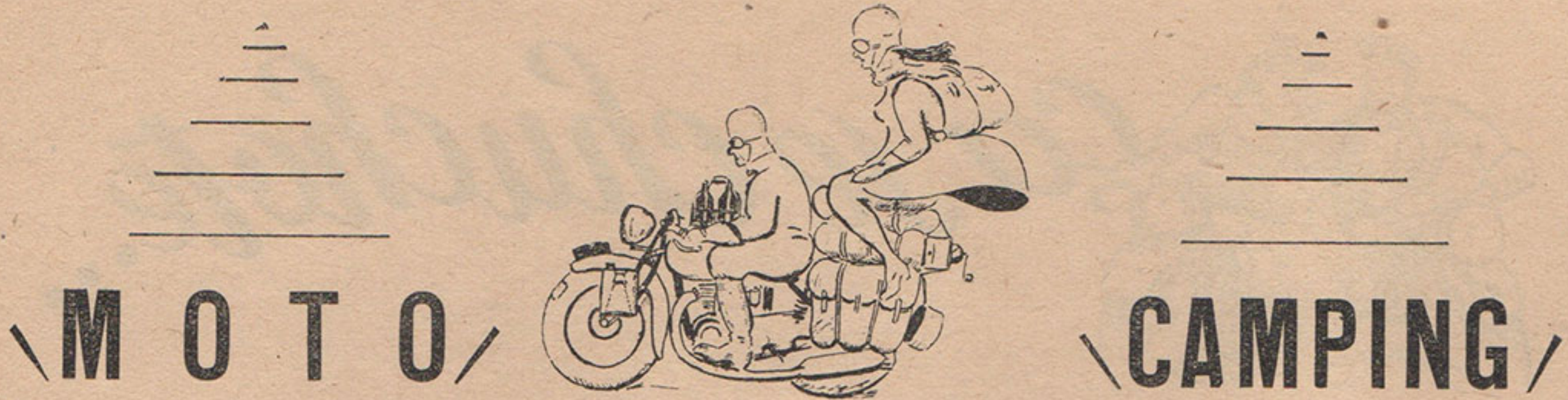
MOTO CLUB CHATILLONNAIS

Les vacances étant terminées, l'activité a repris au M. C. C. qui a tenu ses deux réunions habituelles, les jeudis 4 et 18, à 21 heures, au siège social, café Raymond, 47, rue Gabriel-Péri, à Châtillon-sous-Bagneux.

Au cours de ces réunions, il a été procédé à la remise de récompenses aux sportifs composant l'équipe du M. C. C., MM. Cherrier, Robbes, Théveney, Bourdon, Crombez, Marrec.

Rappelons le beau succès remporté par la séance cinématographique organisée le mois dernier au Stade municipal de Châtillon; malgré un gros orage, un public nombreux suivit avec intérêt l'excellent programme mis sur pied par le M. C. C. avec le concours de l'Office National Suisse de Tourisme.

Les usagers de véhicules mécaniques sont amicalement invités à assister à nos réunions et sorties; le meilleur accueil leur est assuré au sein du Moto-Club Châtillonnais.



Aux approches de l'automne un article sur le camping peut paraître quelque peu hors de saison.

Au contraire il donne à ceux qui ne connaissent pas encore les joies et l'indépendance de cette forme de tourisme toute la mauvaise saison pour y penser, y

réfléchir, et s'ils se laissent tenter pour préparer posément un matériel qui ne s'improvise pas et ne s'achète pas à la légère.

M. Gasnier qui est un spécialiste en la matière, on le verra par les lignes qui suivent, en faisant bénéficier les débutants de son expérience, leur épargnera

beaucoup de déboires, de déceptions et, sans doute aussi, de dépenses inutiles.

Nous reviendrons sur le sujet afin que les futurs moto-campeurs soient aux prochains beaux jours « fins prêts » comme dit notre aimable Françoise Rosay.

Quelles réflexions ne soulèvent pas la moto équipée pour le camping, avec ses sacoches plus ou moins disgracieuses, bourrées à craquer, et les accessoires disparates qui, faute de place, ont dû se loger un peu partout : sur le réservoir, sous le tan-sad, le long de la fourche AV ou dans les lourds rucksacs, chers aux campeurs pédestriens (dont nous étions il n'y a pas si longtemps).

Le problème posé était celui-ci : trouver le moyen de loger commodément et proprement un matériel complet de camping pour deux personnes sur une moto solo, l'usage du dessus du porte-bagages étant interdit par le tan-sad, et la solution adoptée ne devant gêner ni le passager, ni le conducteur.

A première vue, des sacoches de cuir de grandes dimensions furent envisagées, mais les prix prohibitifs et la rareté du cuir de qualité nous amenèrent à abandonner cette idée.

La toile à bâches ou le bois ne présentaient pas les garanties de solidité indispensables.

Restait donc la solution « métal », mais lequel adopter ?

Le laiton ou la tôle, trop lourds pour une certaine épaisseur ne convenaient pas. L'aluminium, très léger, fut rejeté en raison de sa fragilité. Le dural, vieille connaissance des campeurs, remporta nos suffrages.

Les dimensions des coffres furent calculées d'après les possibilités de la moto. Il ne fallait pas, en effet, que le passager soit gêné par l'installation, ni que le conducteur subisse outre mesure le « ballant » d'un poids supplémentaire à l'arrière. Les mesures furent donc déterminées comme suit :

La longueur L fut prise du talon du passager (installé sur le tan-sad) à la plaque de police (extrême-arrière), puis réduite de 5 cm.

La hauteur H fut prise du haut du porte-bagages à l'axe de la roue AR, puis réduite, elle aussi, de 7 cm. (nous verrons plus loin pourquoi).

Quant à l'épaisseur E, nous jugeâmes que 20 cm. suffiraient pour le logement du matériel, et cette mesure permet aussi de ne pas augmenter la largeur totale de la machine prise au guidon.

Le matériel de camping comprend : tente avec tapis de sol et double toit ; deux sacs de couchage en duvet ; deux matelas pneumatiques ; deux ponchos U. S. A. (dont l'un couvre la moto au camp) ; un réchaud ; deux popotes (l'une dans l'autre) ; diverses boîtes en matière moulée ; une gourde en peau de 2 litres ; deux seaux à eau en tissu Zodiac ; laines ; petite pharmacie ; trousse de toilette, etc...

Les dimensions sont donc les suivantes :

L = 55 cm. ;
H = 35 cm. ;
E = 20 cm.

Épaisseur du métal 2 m/m 5. poids de chaque coffre : 5 kg. environ ; angles arrondis, pour l'esthétique. Couvercle creux de 5 cm., fixé par deux charnières tôle de 12 cm. en 2 m/m. 5 d'épaisseur, tenues par six rivets de fer de 6 m/m. Des charnières en dural fixées par des rivets alu n'ont pas résisté aux trépidations et à un usage normal. Fermeture, genre malle, à clef, au centre du couvercle, plus quatre « clips », un sur chaque côté H et deux sur le côté L. Chaque coffre est en outre muni d'une poignée, genre valise en dural.

Fixation. — Les coffres s'accrochent, par deux crochets de tôle de 2 m/m. 5 après le porte-bagages ; chaque crochet est fixé au coffre par six rivets de fer. La fixation est assurée par une patte de tôle de 2 m/m. 5 percée au diamètre de l'axe de roue AR, fixée au coffre par six rivets de fer, et assujettie sur l'axe de roue AR par un contre-écrou. Le montage et le démontage sont instantanés.

Contenu des coffres. — L'un des coffres ; destiné au logement, contient : la tente, roulée avec son

double-toit autour du mat; les deux duvets, roulés ensemble *très serrés*, à plat sous le couvercle, deux matelas pneumatiques; dans les interstices, se logent le sac à piquets de tente, 8 mètres de fil et la balladeuse (éclairage pris sur la batterie) et les fanions que tout campeur collectionne.

Le second coffre contient tout le matériel restant et, à plat sous le couvercle, les deux ponchos U. S. A. Les interstices sont occupés par les lainages, maillots de bains, la ficelle (nécessaire au camp), le linge de rechange, etc...

Aucun des objets contenus ne doit jouer ou nager dans un coffre sous peine de casse ou de mélange imprévu (la farine ou le sel avec le sucre, ou le cacao avec le poivre, par exemple).

Nécessaire de route. — Un petit sac à dos, porté par le passager, contient les casse-croute, un lainage, l'appareil photo, les cartes, et son poids (quelques kilos) ne gêne pas le porteur et n'occasionne aucun ballant à la machine.

Ainsi équipé, notre fidèle des-trier nous a emmenés cette année visiter les Vosges, le Jura, les

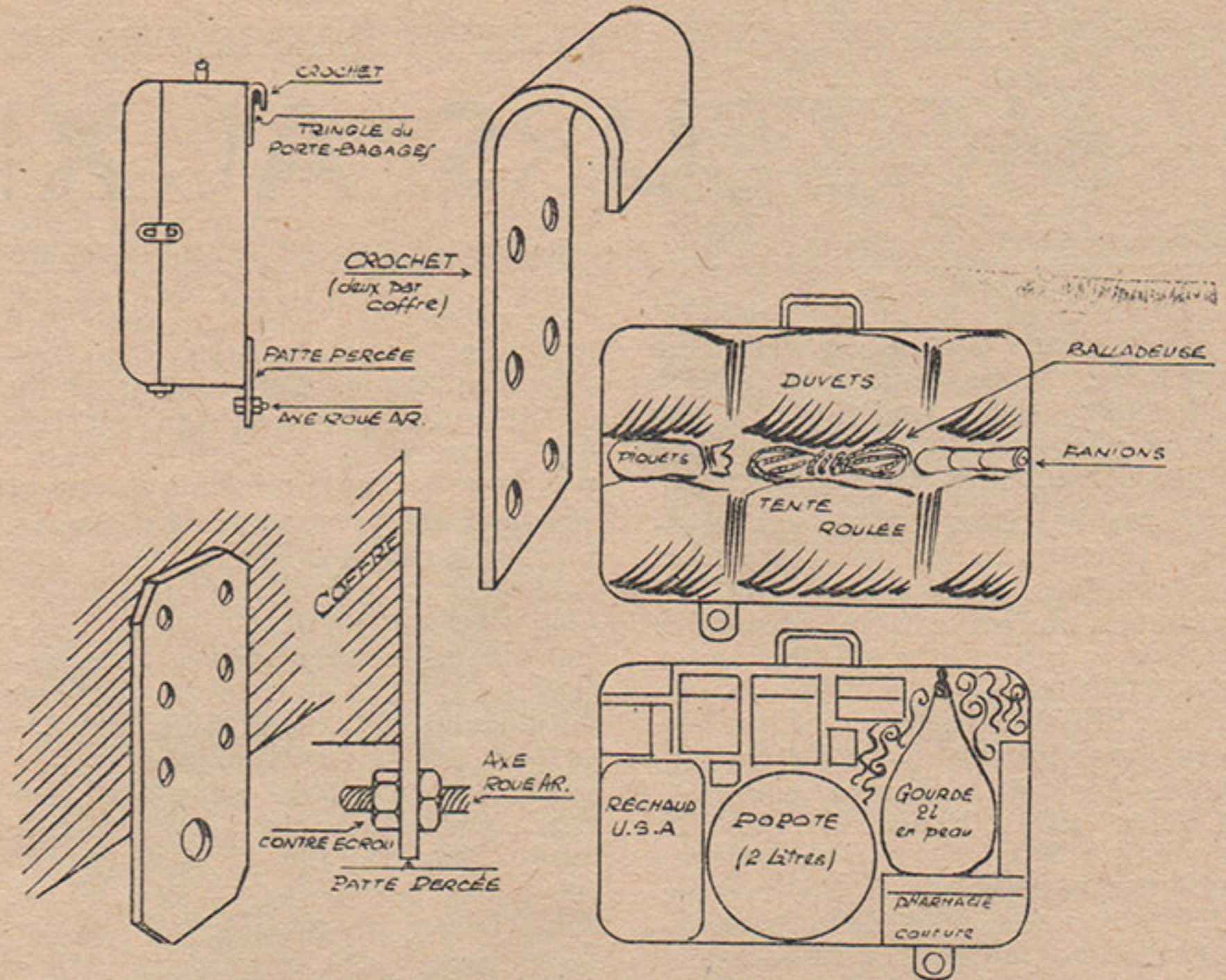
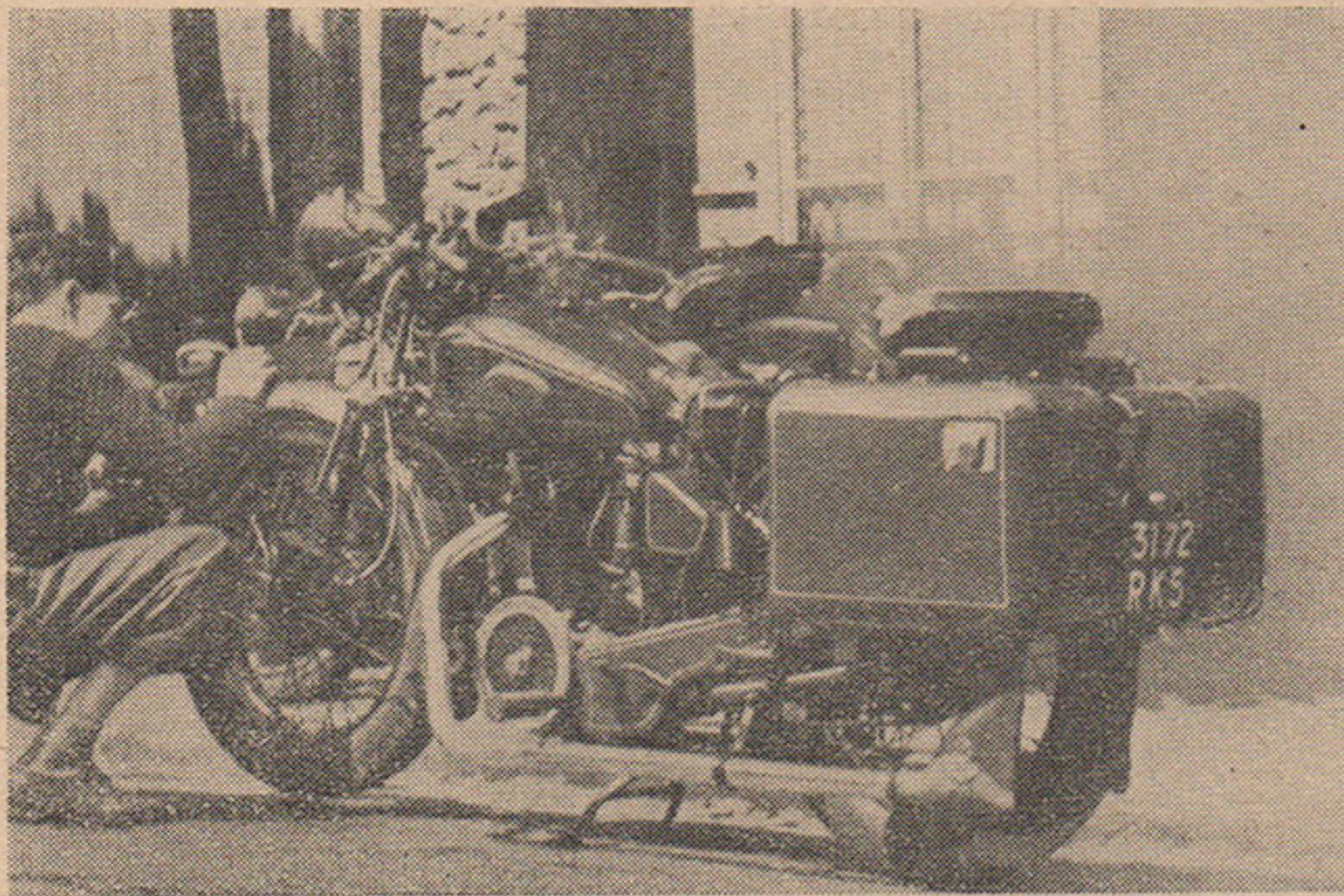


Schéma du montage et de l'installation des sacoches montées sur la moto ci-dessous



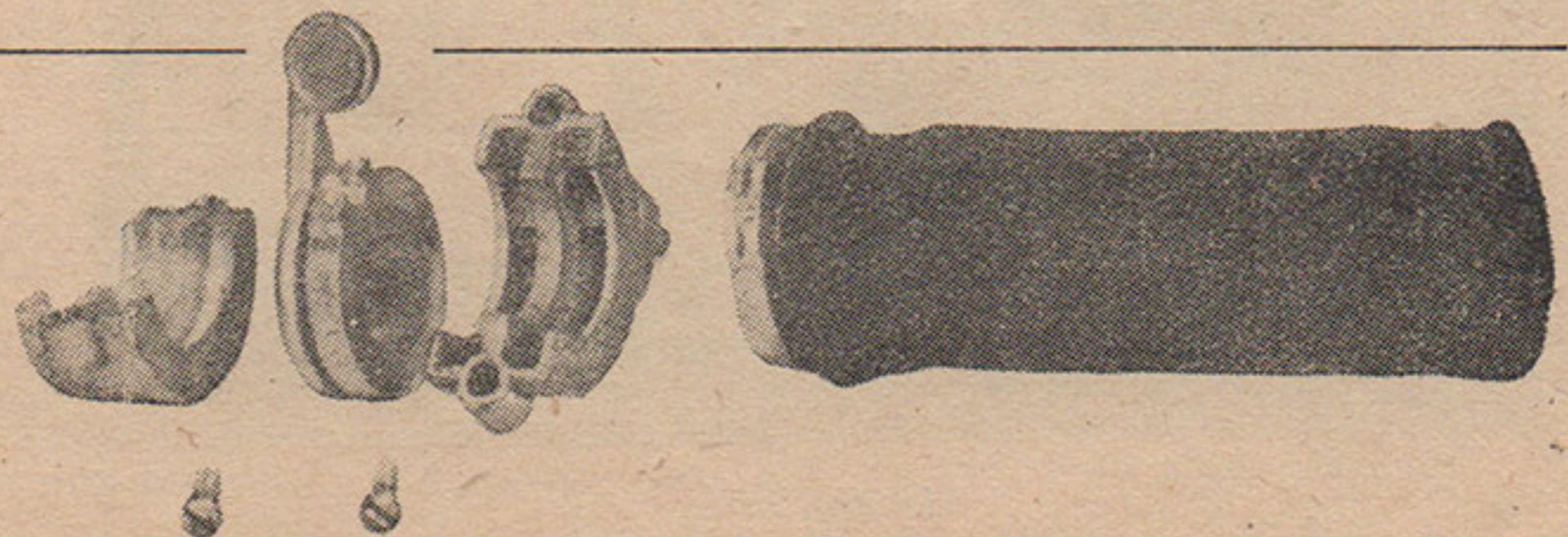
Alpes, la Côte d'Azur, le retour se faisant par la vallée du Rhône et le Morvan, sans que le matériel cause la moindre gêne ou ballant, tant en côte que dans les innombrables virages des routes de montagne, malgré un poids total de bagages de 50 à 60 kilos environ.

Les photos et croquis ci-joints montreront, mieux qu'un long exposé, que la machine ainsi équipée ne perd nullement sa ligne, bien au contraire.

Il ne reste plus aux fabricants intéressés qu'à sortir un modèle « standard » de coffre qui aura certainement le plus grand succès auprès des nombreux moto-campeurs, notre engin favori étant le seul qui permette le « tous-terrains » nécessaire pour rejoindre les emplacements de camps les plus intéressants.

R. GASNIER.

La poignée tournante Duplex combinée poignée de gaz et manette d'air est caractérisée par un tambour unique à deux logements dans lesquels s'enroulent les deux câbles de commande air et gaz, donnant ainsi un aspect plus sobre et plus dégagé au guidon



MOTEURS AUXILIAIRES

Nous avons jeté un regard sur les 125 4 temps, puis sur les 125 2 temps ; il nous reste, pour épuiser le cycle des nouveautés à présenter les moteurs auxiliaires.

Certes le circuit n'est pas bouclé, puisque les motocyclettes proprement dites n'ont pas été évoquées, on en sait la raison : à part la « Sublime » de Perrin et Lemardelé et la deux cylindres de la « SNECMA » qui n'ont pu encore être livrées à la clientèle, toutes nos motos sont encore des modèles 1939. Espérons que le prochain Salon nous apportera quelques révélations en 350 comme en 500 et dans cette attente revenons à nos moteurs auxiliaires.

Deux catégories s'offrent au choix de la clientèle ; s'offrent ? C'est une façon de parler, car malgré la liberté relative du marché, c'est denrée rarissime, en raison de l'abondance des demandes.

Une catégorie est composée des bicyclettes complètes équipées d'un moteur solidaire du cadre et qui ne se vend pas séparément ; ce sont par ordre alphabétique : Cyclorex, Motobécane, Velauto et Vélosolex.

Le **CYCLOREX** est livré sur un vélo à cadre renforcé. Le fabricant en livrant sa machine, dit à

son client : « Aide-toi, ton moteur t'aidera ». C'est une formule à l'attention des cyclistes sportifs qui apprécient à la fois l'effort physique et l'aide mécanique quand il s'agit de ménager ses forces. Sur le Cyclorex, le moteur est accouplé au pédalier par l'intermédiaire d'un réducteur ; le boîtier du pédalier embraye automatiquement le moteur sous l'action des pédales et l'accélération par rapport à l'effort fourni par le cycliste ; de ce fait, si paradoxal que cela paraisse, plus on pédale, moins il y a d'effort. L'action est contraire quand on réduit et, si l'on s'arrête de pédaler, le moteur se débraye et fait roue libre comme le cycliste.

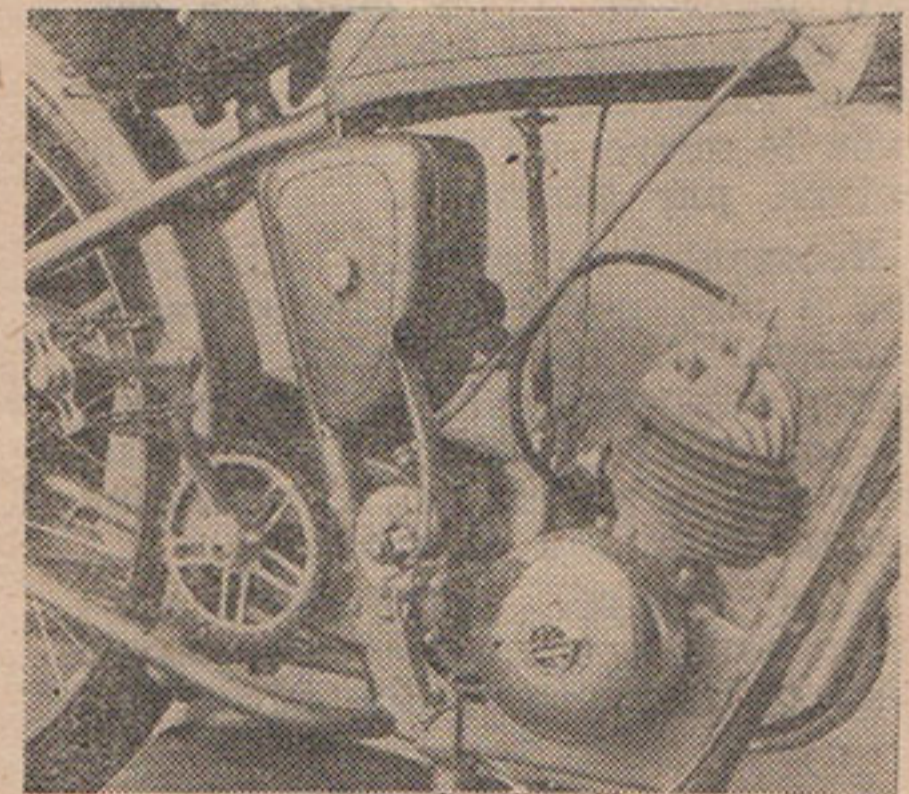
MOTOBECANE a réalisé un cyclomoteur qui étonne le profane car il a toutes les caractéristiques du vélomoteur et même de la petite moto : moteur avec boîte et kick, cadre surbaissé avec réservoir en surplomb, fourche élastique, etc...

En réalité Motobécane a modifié, pour le faire entrer dans la catégorie cyclomoteur, un de ses vélomoteurs bien connus : le Poney.

Le Poney était un 65 cc. ; il a été ramené à la cylindrée réglementaire de 50 cc. et rééquipé de

pédales, celles-ci avec verrouillage pour former repose-pieds fixes en marche.

C'est un véhicule qui établit la transition entre les deux catégories vélomoteur et cyclomoteur.



Le Motobécane

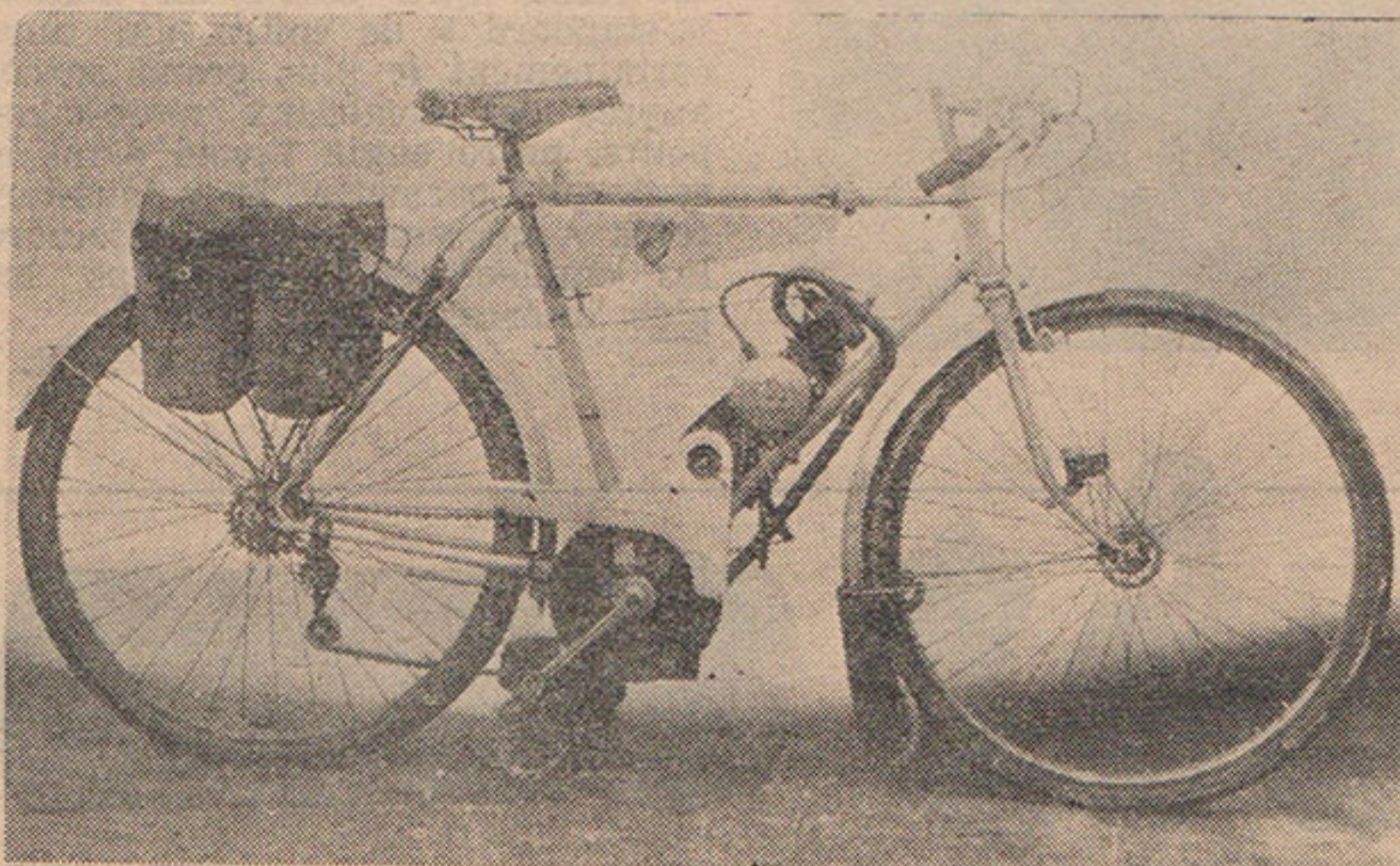
VELOSOLEX est actuellement de tous ces modèles, le plus répandu... La maison Solex a de puissants moyens ; cependant les demandes sont si abondantes que des délais très longs sont imposés.

Le Velosolex est un modèle de simplicité.

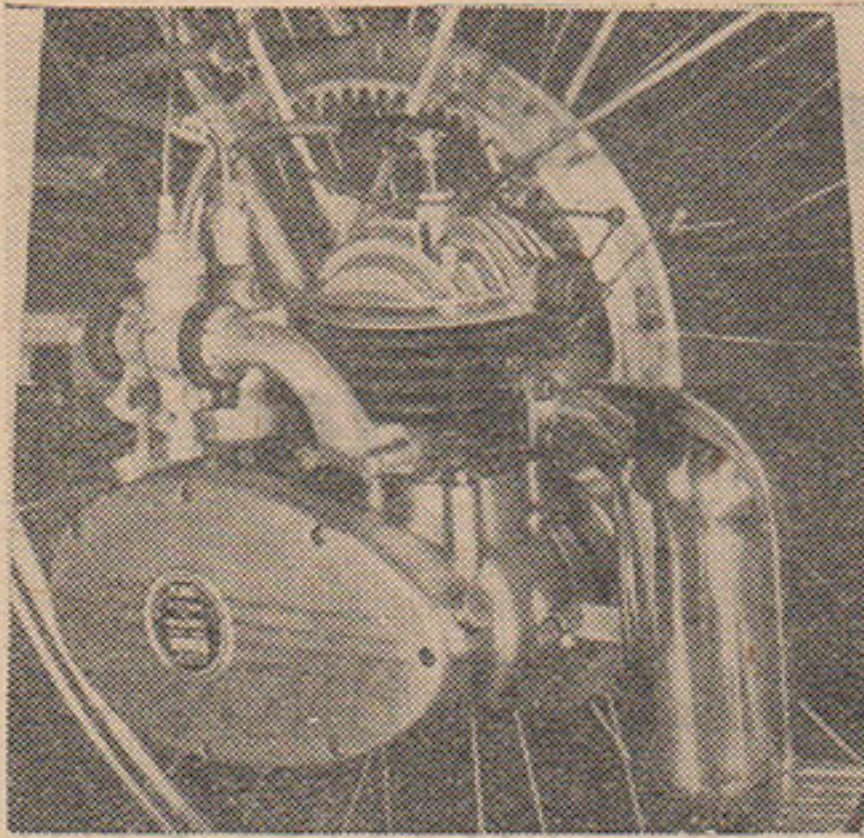
Son aspect commence à être familier avec son cadre mixte formé d'un tube de grosse section.

Le moteur s'équilibre de part et d'autre de la roue avant, le volant magnétique d'un côté, le réservoir d'essence de l'autre. Une pompe à membrane montée sur le carter du moteur et influencée par ses variations de pression, refoule l'essence à un carburateur spécial qui ne comporte pas de flotteur, mais un niveau de trop plein avec retour au réservoir. Le moteur bascule sur un axe ; baissé il est embrayé, relevé il dégage de la bande de roulement du pneu le galet qui assure l'entraînement. Une manette unique donne le ralenti et, à fond de course, décompresse pour l'arrêt.

VELOTO a fait son apparition, subitement au dernier Salon. Il se compose d'un cadre mixte avec fourche élastique, dessiné de telle façon que le moteur se loge derrière le tube de selle et attaque



Le Cyclorex



Le Vap

directement la roue arrière. Il est ainsi bien centré et bien entretoisé dans une des parties triangulées du cadre.

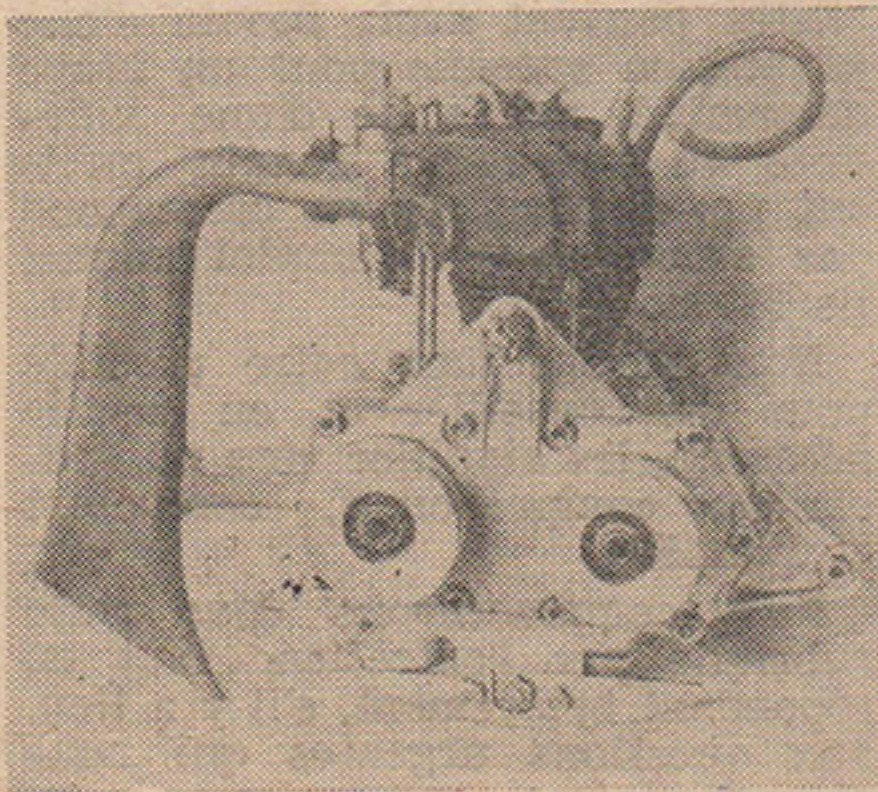
Ce petit appareil a vu le jour dans le Midi, mais à part son apparition au Salon, il est encore peu répandu dans la région parisienne.

*
**

Les moteurs auxiliaires adaptables offrent de la variété dans leur montage et par la place qu'ils occupent dans le cadre.

Le premier lancé fut le « Vap » fixé sur l'axe de la roue arrière et entraînant le vélo par une couronne dentée centrée sur la roue arrière par fixation aux rayons.

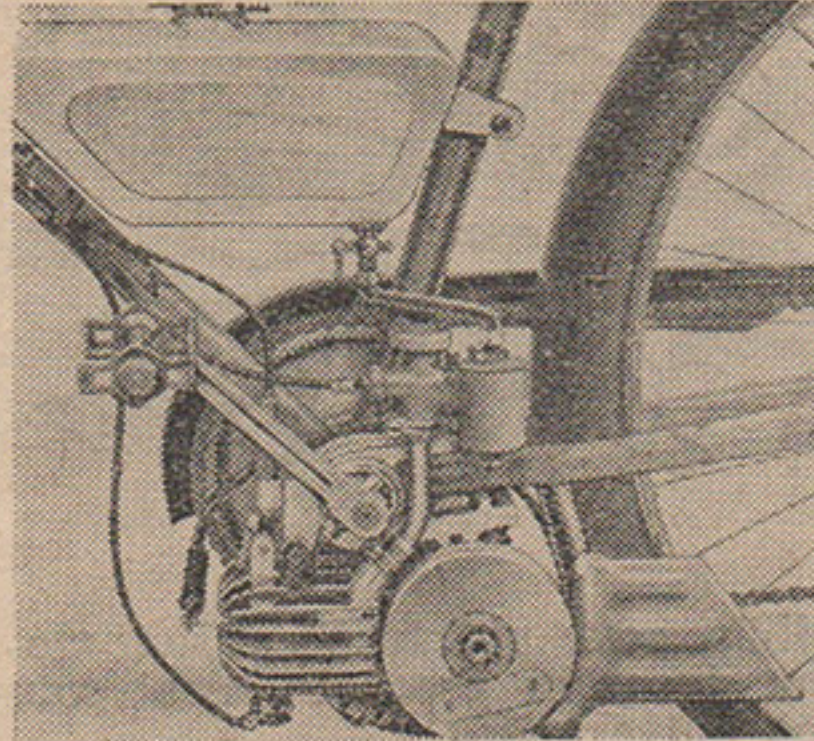
Le **MOTOROX** dessiné par Rémondini et commercialisé par Monet-Goyon est très attendu. Il est installé sous le pédalier et par un plateau à roue libre entraîne la roue arrière par la chaîne normale du vélo, en utilisant le dérailleur comme changement de vitesse.



Le Serwa

Le **P. P. ROUSSEY**, qui commence à sortir, placé latéralement attaque par chaîne un moyeu spécial comportant un frein à tambour ; il est à deux vitesses.

Le **HEMY** se fixe aisément au long du tube qui va de la tête de fourche au pédalier, sur tampons amortisseurs et possède un débrayage ; une chaîne le relie à un plateau à deux dentures, d'où part la chaîne courante avec utilisation possible du dérailleur.



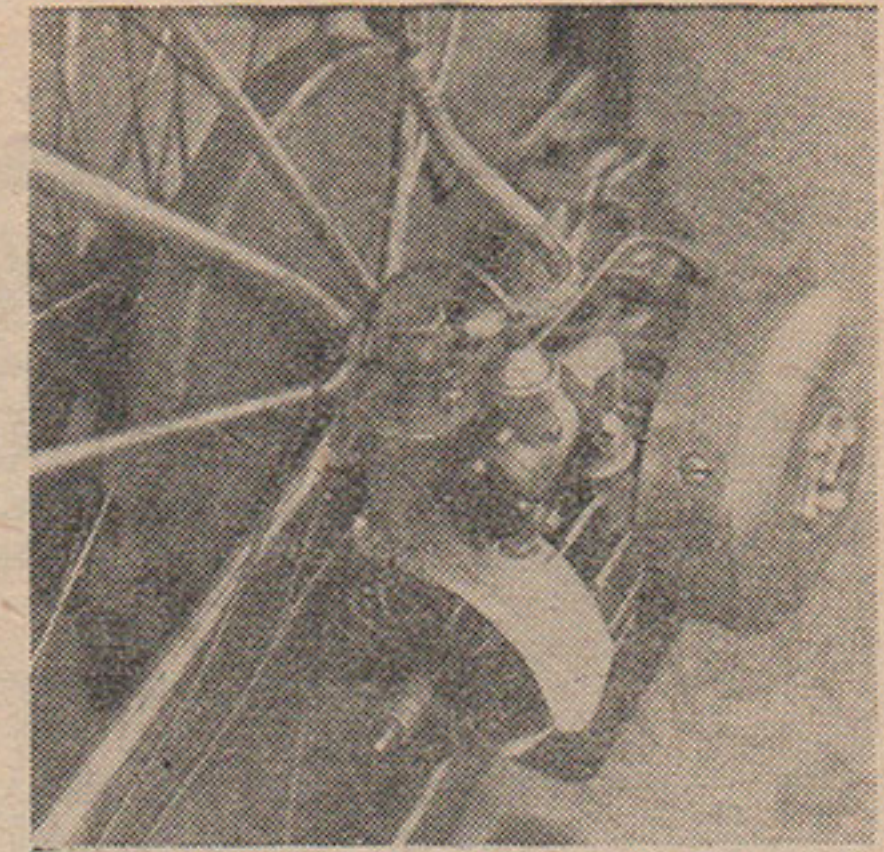
Le Motorox

Le « **CHAMPION** » de Romans à la base du cadre entraîne la roue arrière par courroie avec un système de tension faisant office de débrayage.

Le « **DIEM** » se monte en quelques instants sur le porte-bagages arrière. La transmission par chaîne, du côté opposé à celle du pédalier nécessitait le remplacement du moyeu d'origine par un autre à deux filetages (un de chaque côté), mais le nouveau modèle, se monte sans modification du moyeu, les deux chaînes sont maintenant du même côté.

L'« **OLYMPIA** » avait été présenté au dernier Salon par la Société Durif, c'était une licence Salmson. Placé dans le cadre l'entraînement se faisait par une chaîne unique. Les difficultés d'approvisionnement n'ont pas permis au fabricant d'assurer encore la production normale.

Le **SERWA** a une place à part, car c'est le seul « 4 temps » et il est à culbuteurs. Il entraîne la roue arrière par deux galets entrant l'un ou l'autre en contact avec une poulie jante, par simple basculage commandée par manette ; chacun de ces galets donne une multiplication différente ; on a



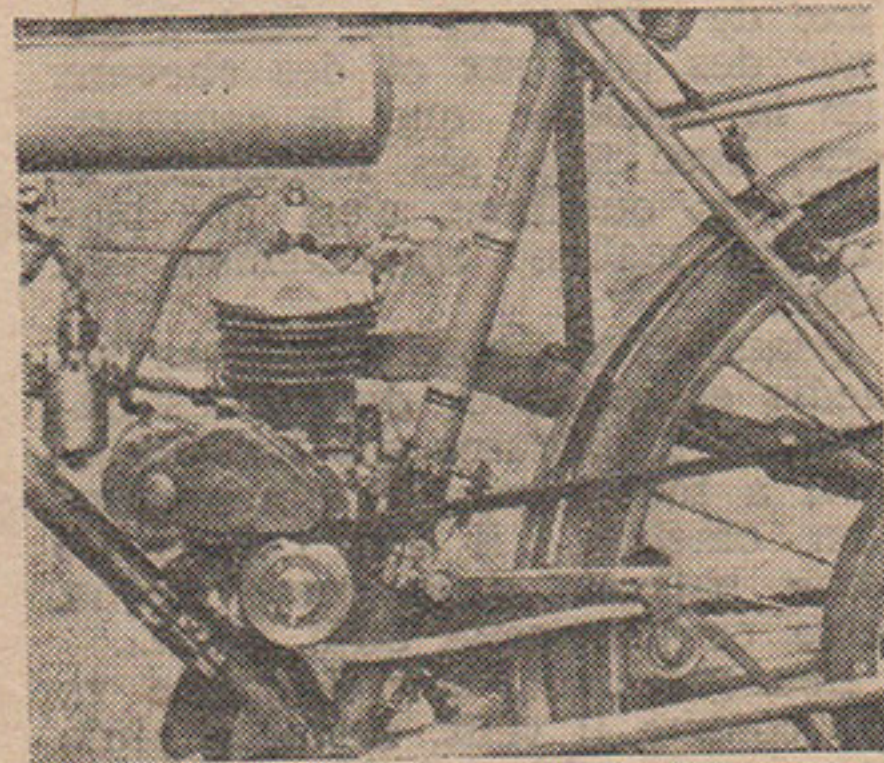
Le P. P. Roussey

donc deux vitesses et un point mort par la position intermédiaire du moteur dégageant les deux galets de la poulie.

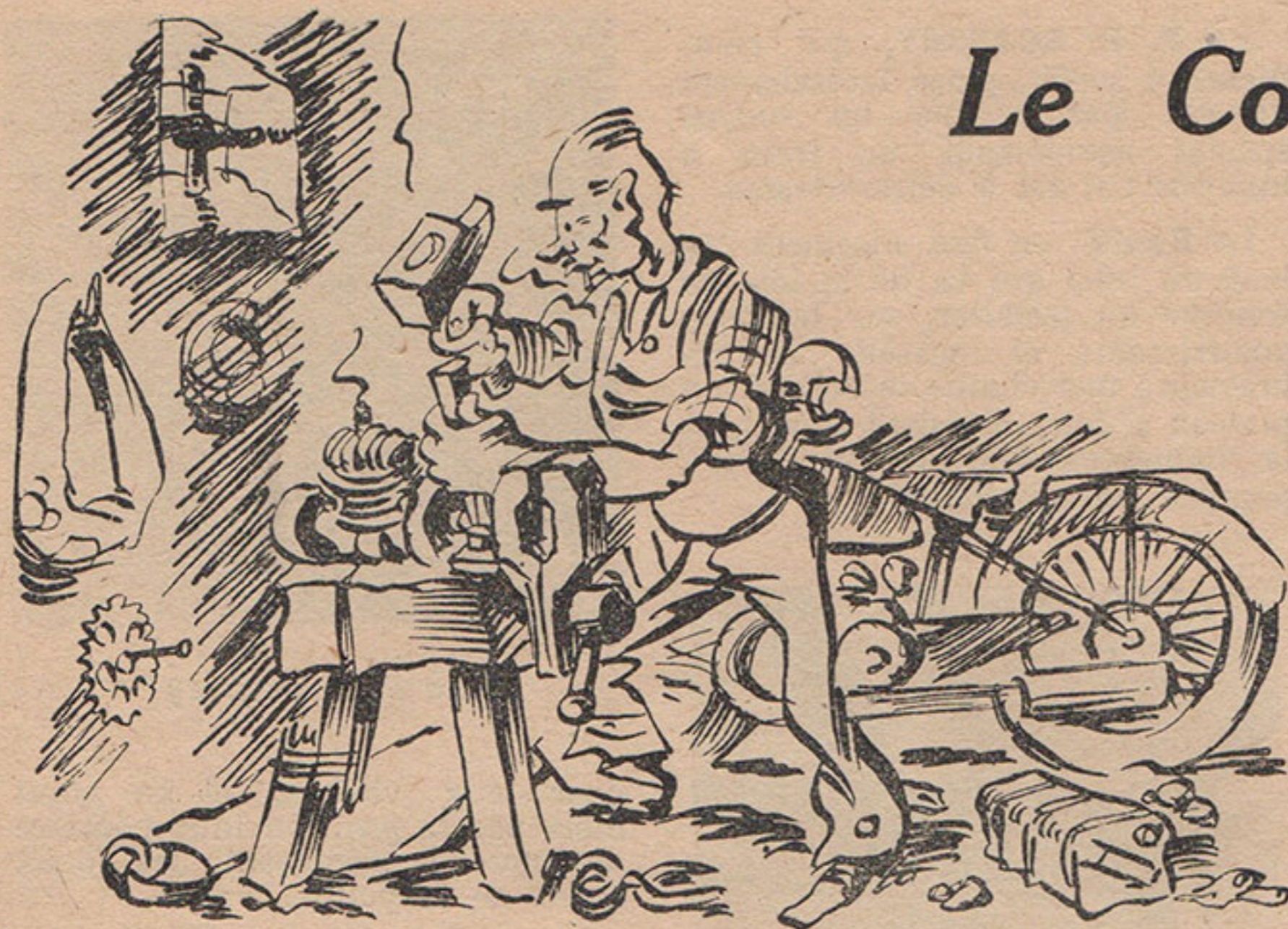
Le succès qui a accueilli dès leur parution ces aimables auxiliaires a définitivement mis un terme aux polémiques et aux paroles des prophètes prédisant que cette formule n'était pas viable. Ceux qui abondaient dans ce sens faisaient état des tentatives de 1918 en oubliant que la terre tourne, que le progrès est en perpétuel mouvement. Ce qu'un lourd 100 cc. en fonte ne pouvait pas faire il y a 30 ans, un 50 cc. en alliages légers le fait avec aisance en 1947.

Il n'est que de constater le nombre croissant de ces petits engins pour apprécier leur vogue. Certains constructeurs reçoivent, de telles commandes, qu'ils ne peuvent les satisfaire à moins de six mois de délais.

Le Salon nous révélera peut-être quelques améliorations ou nouveautés dans ce domaine. Nous ne négligerons pas les moteurs auxiliaires car ils sont appelés pour longtemps encore à rendre modestement d'incalculables services.



Le Champion



Le Coin du

Bricoleur

« QUI BIEN
« ME CONNAIT
« BIEN JE PORTE »

(A.B.C. du Vélocipède)

Ce mot de bricoleur a un sens généralement quelque peu péjoratif qui n'est pas toujours justifié.

On considère souvent, et c'est parfois vrai, que le bricoleur est un garçon doué peut être de certaines intuitions, pas maladroit, mais touché-à-tout et la plupart du temps, peu qualifié pour mener à bien le travail qu'il entreprend. Il a dans sa cave, dans un coin de poulaille et parfois à la cuisine un établi boiteux, un étau ébréché, des limes édentées, une chigreole branlante et des forets qu'il affûte sur le dos d'une vieille assiette. Dominant le tout : un énorme marteau et une clef à molette de charron qu'il utilise dans les grandes circonstances et quand il a besoin de précision, comme pied à coulisse. Avec cet outillage minutieusement sélectionné, il transforme son moteur, réalèse son cylindre, truque le profil de ses cames, modifie son carburateur, allège sa bielle, rectifie l'axe de piston et parvient à gagner des chevaux et des chevaux sur la machine que le constructeur, avec tous ses ingénieurs et tout son outillage, n'est pas parvenu à mettre correctement au point.

Quand il a passé plusieurs samedis et quelques dimanches ensoleillés à parfaire ses travaux et qu'il a tout remis en place, sans rien omettre, il sort l'engin le cœur battant et la gorge sèche, juste ce dimanche qu'il pleut...

Heureusement, car si ça ne va pas comme il veut, seule la pluie sera responsable et il mettra à profit d'autres dimanches enso-

leillés pour retravailler son moteur jusqu'au prochain essai sous une autre ondée.

Réussissant une fois par trimestre le tour du pâté de maisons, il pourra jurer sans mentir que grâce à lui sa moto n'use pas de pneus, que ses chaînes lui font plusieurs années et que sa consommation d'essence est ridiculement faible ; il en est, du reste, convaincu lui-même.

Ce motard en chambre est d'ailleurs plus fréquent qu'on ne le croit.

Mais il n'a pas besoin de nos conseils, tout au moins de ceux que nous pourrions lui donner dans ces colonnes. S'il nous écrit, nous lui répondrons volontiers, car il est toujours très sympathique, mais ce que nous lui dirions est tellement spécial et d'une technique si poussée que cela n'intéresserait que peu le modeste motard roulant tout bonnement.

Pour ce dernier, nous nous en tiendrons aux conseils et renseignements usuels, aux astuces et tours de main courants, grâce auxquels les petits pépins, sur la route, ne dégénéreront pas en panne irrémédiable à moins de ruptures ou de défaillances mécaniques irréparables par les moyens du bord.

Tout d'abord, l'expérience a prouvé que la bonne tenue et la régularité de marche d'une moto dépendent beaucoup plus de son entretien normal que des modifications ou améliorations qu'on prétend lui apporter. La durée du mécanisme résulte plus d'une surveillance fréquente que des réglages

les plus savants. Vérifier périodiquement le serrage des boulons, le graissage des articulations, empêcher la rouille de ronger le métal sont travaux plus profitables que, par exemple, chercher à économiser 1/2 litre d'essence aux 100 kilomètres. L'entretien fait éviter les réparations onéreuses ; la recherche d'économie d'essence, trop poussée est souvent, par contre, désastreuse pour le moteur dont elle provoque l'échauffement anormal et l'usure prématurée.

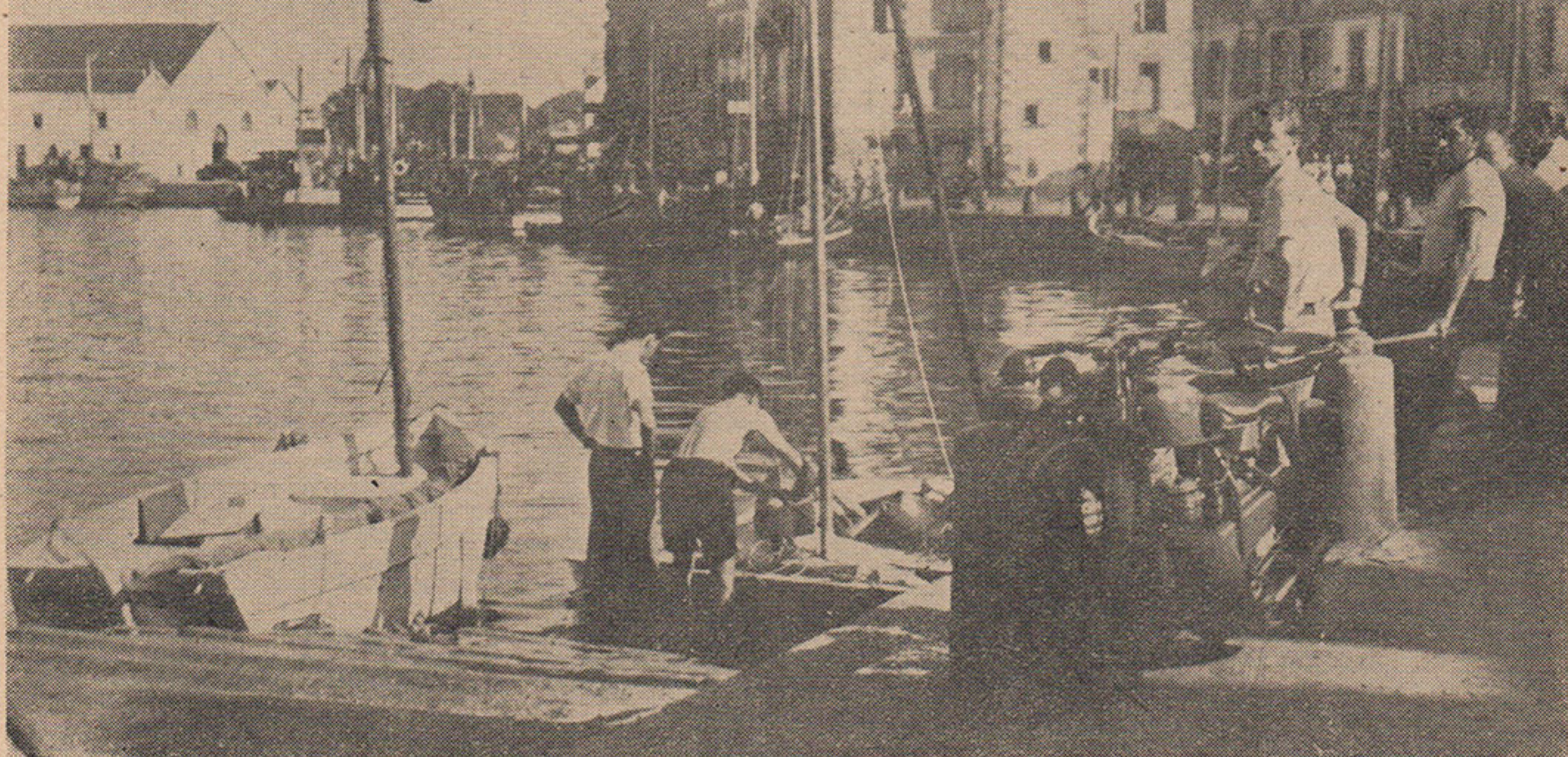
On voit par ce bref exposé dans quel sens doit s'exercer cette rubrique ouverte à tous les lecteurs soit qu'ils aient besoin de conseils, soit que certains d'entre eux, vieux routiers éprouvés, imbus de l'esprit de ferraille, veuillent au contraire, faire bénéficier les jeunes de leur indiscutable expérience. Ceci pour l'intérêt général car il y a, certes, des cas spéciaux dignes d'intérêt : certains motocyclistes peuvent avoir besoin d'une adaptation spéciale pour un usage déterminé, par suite d'une infirmité ou parce que l'engin qu'ils ont pu se procurer ne correspond pas exactement à l'emploi auquel ils le destinent.

Nous ferons tout notre possible pour les conseiller et, en cas de nécessité, les aiguiller vers un spécialiste compréhensif, compétent et honnête.

Nous commencerons donc cette rubrique par l'entretien, tout en répondant brièvement, s'il y a lieu, aux questions urgentes qui nous seront posées.

Est-ce bien, ainsi ?

en vacances à deux sur 125 Peugeot...



Devant le port du Croisic

Ce qui suit n'est pas un rapport technique. Ce n'est pas un essai méthodique de toutes les possibilités d'un 125 cm³ avec parcours, kilométrages, jaugeages et chronométrages minutieusement établis et savamment étudiés. Ce n'est pas un technicien de bureau d'études ni un essayeur professionnel qui a été en contact avec la A 905 VJ 3. C'est simplement un « jeune » aimant parcourir notre beau pays de France d'une façon plus intéressante qu'en train ou en car.

Il ne faut pas dédaigner ces deux modes de transport qui permettent quand même de beaux voyages. Mais il est infiniment plus agréable, surtout dans une période de détente comme celle des vacances d'être « libre ». On ne doit pas, en effet, avoir à se sentir contraint, non seulement par une discipline des horaires, ce qui est un lieu commun, mais aussi par ses bagages toujours encombrants, par ses voisins souvent gênants et surtout par un itinéraire établi une fois pour toutes et chargé de vous faire visiter des lieux catalogués célèbres ou touristiques. Bref, essayons d'éviter cette impression pénible « d'être partie intégrante d'une foule malléable et soumise ».

Il nous faut donc, afin de pouvoir goûter tout le charme de notre pays, un moyen de locomotion qui nous permette d'aller au gré de notre inspiration tout en nous y conduisant d'une façon sûre et plaisante. Il existe la marche, la bicyclette, la moto et la voiture. Les deux premiers sont assez séduisants. Mais de nos jours un moteur est quand même une bonne chose. Nous aimons être servis et la découverte sur une carte d'un coin pittoresque déclenche immédiatement le désir de pouvoir en jouir rapidement et sans trop de fatigue.

Je sais bien qu'il y a des escalades de montagne qui exaltent par l'effort à fournir avant la récompense. Mais ne soyons pas trop durs avec nous-mêmes.

Restent donc la moto et la voiture. Eh bien je préfère la moto. D'abord, comme dira l'autre, parce que je ne possède pas de voiture, mais surtout parce que je me sens en contact plus direct avec la nature et les régions que j'aime à parcourir. La bicyclette me donnait ce contact direct. La voiture m'avait fait apprécier sa rapidité. La moto réunit les deux avantages et je suis conquis.

Il est vrai que la moto n'a achevé sa conquête que depuis fort peu de temps. Il y a deux mois à peine j'ignorais tout des plaisirs qu'elle peut apporter. J'ignorais même sa conduite, sinon quelques notions très générales, et l'on m'eût bien étonné en me prédisant que je passerais mes vacances en touriste motorisé, car le système de distribution actuel ne me permettait pas de penser que je pourrais satisfaire mes désirs. Je ne voyais cela que pour plus tard.

Or, les événements se sont soudain précipités et une dizaine de jours avant mon départ de vacances, « Motocycles » met généreusement à ma disposition un vélomoteur Peugeot 125 cm³. Je suis encore à peine remis du choc que cela m'a produit.

Cependant je n'ai que dix jours pour me préparer. Il faut bien dire que je ne pensais pas être en mesure de le faire en si peu de temps. Mais, étant donné que « qui ne risque rien n'a rien », je m'y suis quand même appliqué.

Nous sommes au vendredi 18 juillet. Premier contact avec le vélomoteur qui, soit dit en passant, ressemble plutôt à une petite moto. Après avoir po-

tassé la notice du constructeur ainsi que l'A.B.C. du vélomoteur, je me familiarise avec la conjugaison des poignées de débrayage, manette des gaz et changement de vitesse. Ces actes, très réfléchis d'abord, deviennent bientôt des réflexes. Je sais déjà suffisamment conduire pour me permettre d'aller visiter les accessoiristes moto, car je pense de plus en plus aux grands parcours que je vais avoir à effectuer. Je suis déjà tellement pressé sûr de moi que je ne vais pas louer mes places pour un train que je sais ne plus avoir à prendre.

Certains de mes amis me traitent de fou. Pensez donc ! Vouloir faire de la grande route avec une 125 et à deux encore ! Mais je ne les écoute pas car j'ai déjà confiance en ce petit moteur qui tourne si régulièrement, et je suis renseigné de bonne source sur ses possibilités.

Je me procure donc un tan-sad d'un modèle tout récent qui est une adaptation pour vélomoteurs, des sièges AR, de grosses moto (réglable suivant le poids du passager), des repose-pieds, sacoches, porte-bidon et bidon pour deux litres d'huile ainsi qu'un porte-bidon supplémentaire pour deux litres d'essence car, avec ces satanés bons, on ne peut avoir du carburant que par dix litres, et mon réservoir qui est conçu pour une époque de liberté non dirigée n'a qu'une capacité de 8 litres et demi.

Je m'entraîne d'abord seul, puis avec ma femme. J'étudie les réactions de mon engin dans Paris, en côte (Cormeilles-en-Parisis), puis sur la route (autoroute de l'Ouest). Je fais quelques sorties autour de Paris. Enfin, je procède à une inspection générale qui m'amène à retendre la chaîne, resserrer des boulons, bien nettoyer la bougie

et à donner un petit coup d'huile à tous les graisseurs.

Vendredi 1^{er} août. J'ai consommé 14 litres d'essence, ce qui, d'après le constructeur donne un kilométrage effectué de 460 kilomètres. Le moteur est presque rodé. Le départ est pour demain. Nous sommes prêts pour la route.

Samedi 2. A six heures et demie du matin l'air est encore vif, la carbura-

CARACTÉRISTIQUES

Cylindrée : 125 cc.
Alésage : 51 mm. ; course, 60 mm.
Carburateur : Gurtner 29.
Allumage : volant magnétique.
Avant fixe.
Bloc-moteur 3 vitesses, à main.
Rapport final : 1^{er} 19,85, 2^e 10,79, 3^e 7,72.
Pneu AV : 24 x 2,375 à 2 kilos.
Pneu AR : 25,3. à 1 kilo 750.
Chaîne primaire : 9,52 ; 46 maillons.
Chaîne secondaire : 12,7.
 115 maillons plus agrafe.

tion est excellente, les sorties de Paris ne sont pas encombrées. Direction Rambouillet, puis Chartres. L'allure est bonne. Par curiosité je regarde ma montre et constate avec surprise que nous ne mettons que 55 secondes pour franchir 1 kilomètre. Ce qui indique une vitesse de 65 à l'heure. Comme tout bon débutant je m'étais fait un tableau de marche avec un horaire basé sur une moyenne de 35, pensant rouler à 45 à l'heure. Mes prévisions sont nettement dépassées.

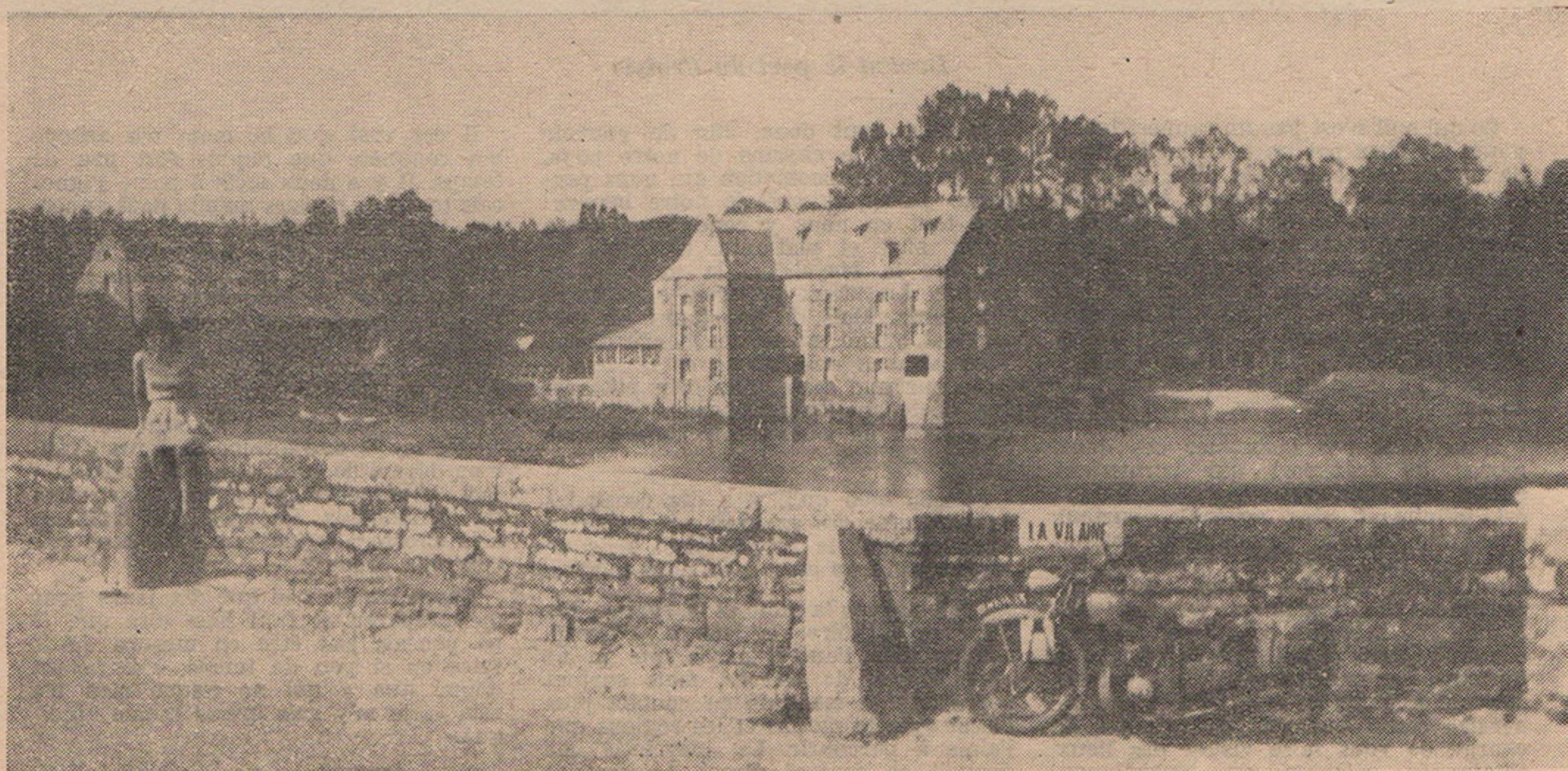
Passage à Chartres à 8 h. 20. Moyenne 51. Mais à l'entrée de Bonneval un maudit clou arrête net un si beau début.

Heureusement que, par chance, une agence Peugeot me tend son enseigne. Pendant la réparation quelques clients, ainsi que le patron M. Aillerie, discutent autour de la petite moto. Les perfectionnements apportés au 125 cm³ sont suivis avec intérêt, car cette catégorie plaît à une grande partie de la clientèle (consommation minime, puissance suffisante, ensemble moins impressionnant que celui des grosses motos, pas de nécessité de permis de conduire). Ce ne sont pas les clients éventuels qui manquent, mais les bons d'attribution qui sont encore trop rares.

La réparation est terminée et nous quittons M. Aillerie. Déjeuner à Bonneval. Départ vers 14 h. 30. Nous reprenons la vitesse du matin. Châteaudun est traversé, puis Vendôme et Château-Renault. Il est 16 h. 30 quand la vallée de la Loire s'étend devant nous. Le premier pont est franchi et le château d'Amboise, rose dans le soleil, se reflète entre les bancs de sable. Nous avons atteint la première étape.

Le lendemain nous nous dirigeons sur Angers par l'agréable route nationale 152 qui suit les bords de la Loire. Arrêt dans une petite auberge des environs de Saint-Patrice. Déjeuner accompagné d'un petit vin blanc du pays par lequel la passagère se laisse surprendre. Promenade au bord de la Loire et, après quelques plongeurs, nous repartons. Arrivés à Angers, examen de la moto : le bidon supplémentaire d'essence fuit légèrement, une patte d'attache de la sacoche est déchirée, une des quatre boulons de fixation du tan-sad à disparu.

Lundi 4. L'agent Peugeot d'Angers, M. Poterie nous reçoit très aimablement. Il confie notre moto aux bons



Pont-Réan sur la Vilaine qui, d'après ce coin charmant, est bien mal nommée

soins de son contremaître qui fait exécuter les petites réparations nécessaires (soudure du bidon, fixation solide du tan-sad). M. Poterie nous parle du développement dans la période actuelle de la moto qui, dans cette région du Maine-et-Loire, est très appréciée, surtout par les jeunes. Nous prenons congé de M. Poterie et de son personnel et partons d'Angers vers 15 h. 30. But : Nantes et Saint-Brévin-l'Océan.

Ancenis. Le ciel s'assombrit de plus en plus à l'ouest. Nous marchons vers un ciel noir de nuages. En haut de la côte d'Oudan, 9 kilomètres après Ancenis, vue magnifique sur l'immense vallée de la Loire que couvre un ciel d'orage. Traversée de Nantes. La pluie commence à tomber. Nous sortons les imperméables. Il est 17 h. 10. Nous avons marché à une moyenne de 53 kilomètres. L'orage éclate et nous goûtons les délicieuses sensations d'une promenade à moto dans la pluie (à condition d'être bien équipés). Les rafales d'eau nous fouettent le visage. Visibilité très réduite. Vitesse réduite. A travers une éclaircie la mer nous apparaît : Pornic. Nous pénétrons dans une magnifique forêt de pins qui, après l'orage, dégagent des senteurs inoubliables. Saint-Brévin-l'Océan ! La troisième étape est accomplie.

Notre séjour à Saint-Brévin s'est écoulé comme tout séjour au bord de la mer qui se respecte. Avec cette différence, toutefois, que les traditionnelles excursions en autocars surchargés ont été remplacées par des incursions que nous avons pu faire dans les coins les plus reculés comme les plus fréquentés.

Nous avons ainsi parcouru La Baule avec sa magnifique esplanade en arc de cercle, ses somptueux palaces et ses jardins impeccables. Le Pouliguen et son port. La Pointe du Croisic par la D45 qui longe la Côte sauvage. Le port du Croisic et ses sardines grillées. Les marais salants de Guérande ainsi que sa vieille ville fortifiée encore enserrée dans ses remparts du xv^e (pavés d'époque). La Pointe de Piriac. La Roche Bernard. Le golfe du Morbihan.

Vers le sud nous avons vécu l'embarquement pour Noirmoutiers sur les rochers de la plage de la Noëveillard (l'estacade étant détruite). Au retour la mer s'est retirée et nous a laissés regagner le continent par le Passage du Gois. Nous avons pu longer la côte et atteindre Les Sables-d'Olonne tout brûlés de soleil.

En résumé, nous avons passé un séjour merveilleux. Et si je compare ce séjour à ce qu'il aurait été sans la présence de la petite moto, je me rends compte des services inappréciables qu'elle nous a rendus. Et tout cela sans incidents. Quelques décrassages de bougie de temps à autres et c'est tout.

Mais nous sommes le 22 août, et si le temps a passé très vite, il faut quand même songer au retour car je voudrais profiter de mon moteur pour passer par le Mont-Saint-Michel et la Côte Normande.

Or donc, après un nettoyage et une inspection générale de la moto, le plein d'essence fait, nous partons le samedi 23 pour Rennes.

Sur la Vilaine, Pont-Réan nous séduit par son calme et ses rives ombragées. Nous apprécions l'accueil et la cuisine d'un hôtel situé près du petit pont, face à un charmant moulin. Les soirs d'été au bord de la Vilaine sont vraiment très agréables.

Dimanche 24 : Rennes. Visite rapide. Nous constatons que le ressort AR. gauche du tan-sad est cassé (paille dans l'acier). Quelques kilomètres et le Mont-Saint-Michel se détache majestueusement, tout resplendissant de soleil. Je ne m'étendrai pas sur sa visite. Sachez seulement que les Beaux-Arts, et il faut les en féliciter, ont envoyé cette année quelques étudiants chargés de guider les touristes à travers les merveilles de la France. Nous avons pu bénéficier du séjour de l'un d'eux au Mont-Saint-Michel. Ce qui nous a permis d'éviter la foule qui parcourait cette abbaye unique au monde par groupes d'une centaine de personnes ! Nous étions nous, une dizaine. La classique visite prend ainsi un tout autre aspect.

A Pontorson je change mon bidon d'huile qui fuit. Le parcours est assez accidenté et très pittoresque avec ses

petites vallées encaissées dans le granit. Nous passons la nuit à Villedieu-les-Poëles.

Lundi 25. Des carcasses de tanks et de voitures blindées nous rappellent les batailles du débarquement. Caen.

Puis c'est la côte normande avec Cabourg, Houlgate, le Mont Canisy, Deauville que la moto nous permet de parcourir.

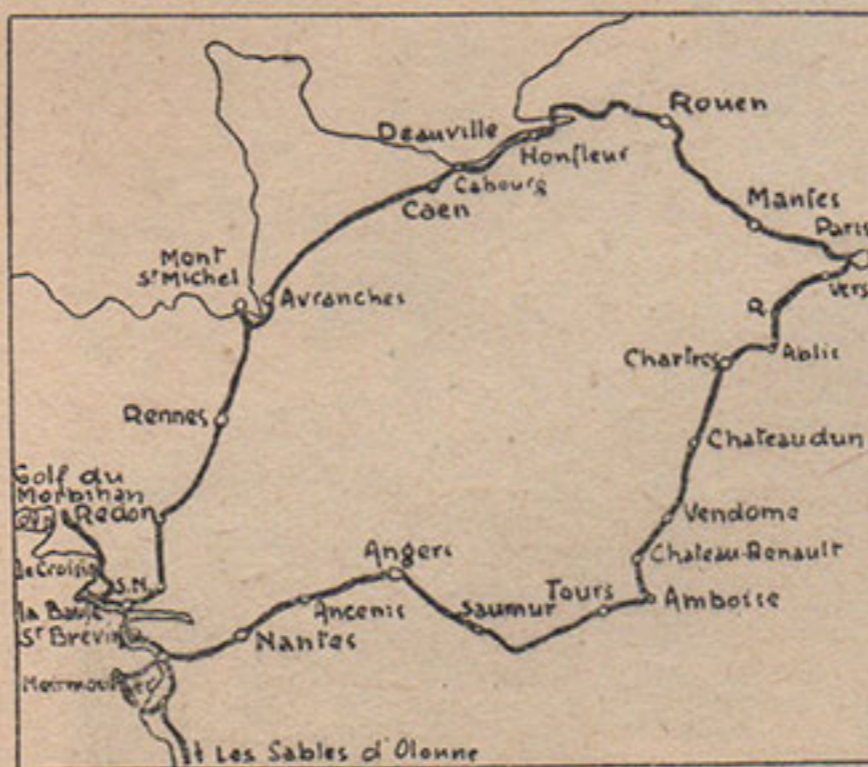
Le passage de l'estuaire de la Seine à Berville est assez mouvementé car le bac régulier n'est pas encore rétabli. Nous longeons les falaises crayeuses de la vallée de la Seine et atteignons Rouen.

Le jeudi 28 août notre voyage se termine sans incidents par l'auto-route de l'ouest.

Si je vous ai fait subir le récit de notre randonnée c'est que j'ai voulu essayer de vous montrer ce que représentaient 2.000 kilomètres à travers l'Ouest de la France. J'ai voulu vous dire quelles impressions nous en avons ressenties. Et tout cela grâce au 125 cm³ qui a réalisé ce circuit sans aucune défaillance. Je continue du reste à l'utiliser actuellement pour mes démarches dans Paris et pour passer agréablement mes fins de semaine. La plupart des côtes ont été absorbées sans ralentir et l'allure moyenne de 50 kilomètres à l'heure que nous avons tenue nous a permis d'apprécier les régions traversées tout en digérant quand même les kilomètres.

La consommation moyenne d'essence a été de 2 l. 8 à 3 l. 4 aux 100 kilomètres avec une quantité d'huile de 9 centilitres. Pour transporter deux personnes j'estime que c'est réellement économique. La tenue de route a toujours été parfaite et les résultats de cet essai touristique confirment la qualité du matériel français.

J. BOURSIER.



Au-dessus, l'itinéraire parcouru. A gauche, une visite à l'agence Peugeot d'Angers. A droite, traversée sur le bac de Mindin

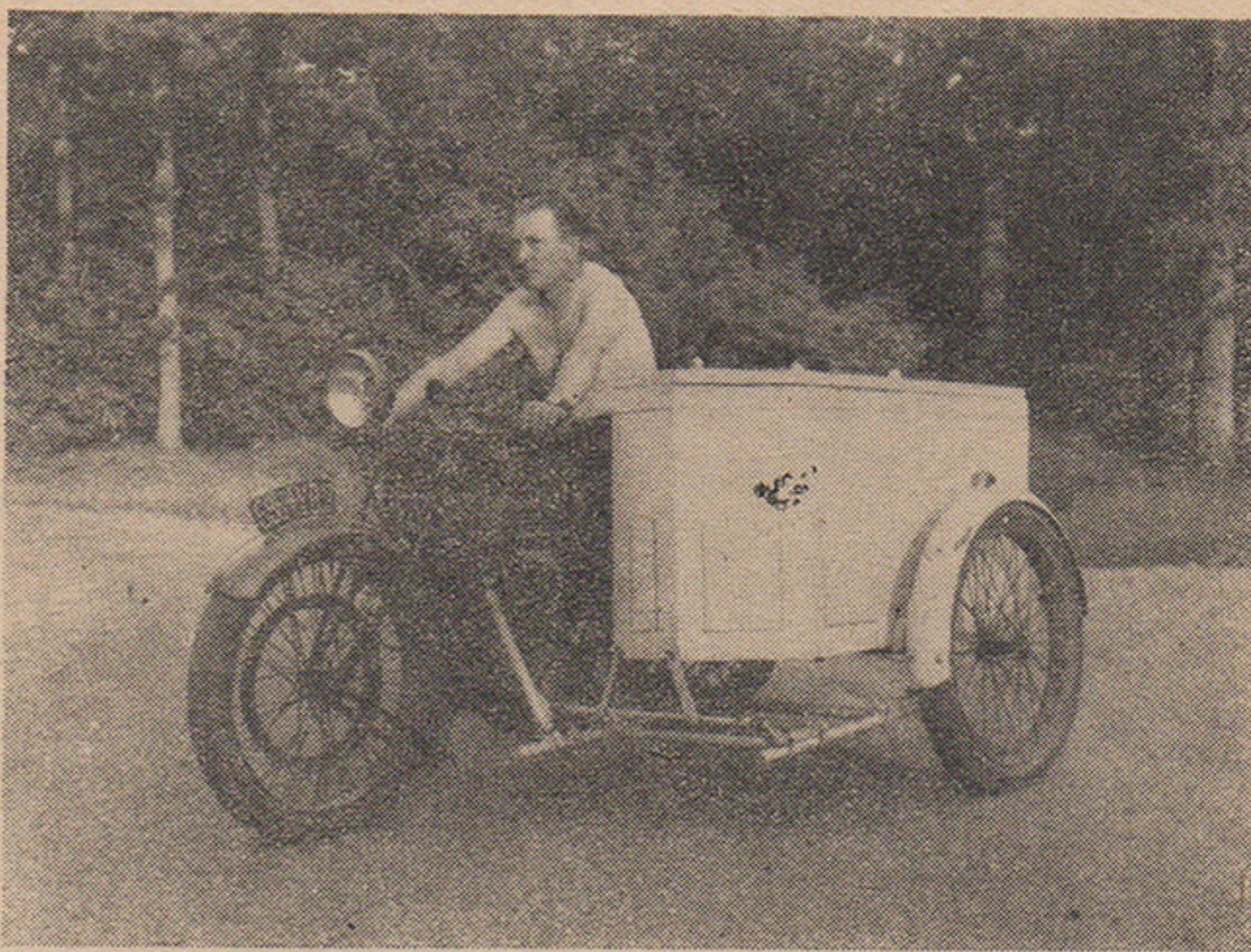


M — O — T — O — S

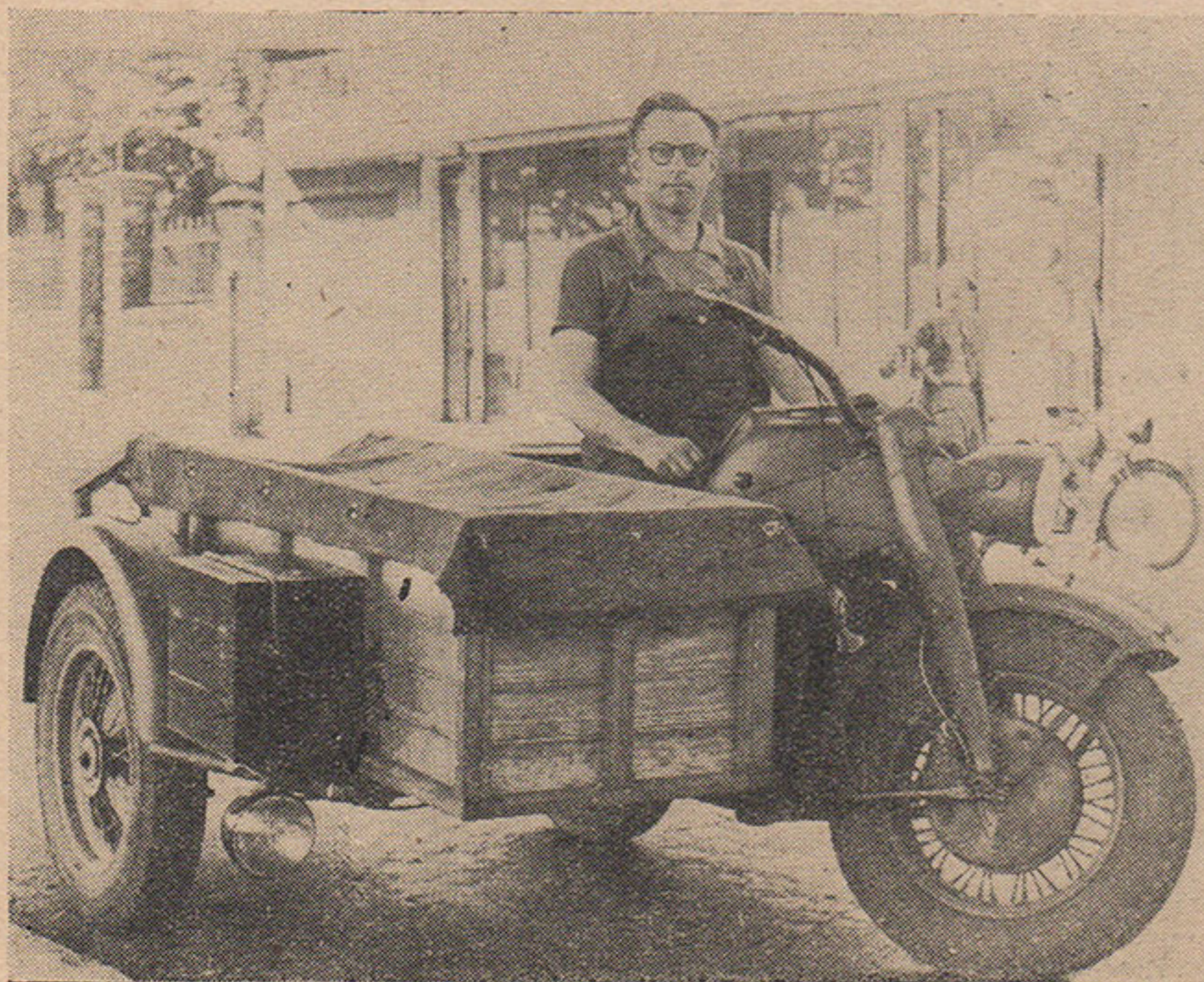
TRANSPORTS

Utilisant le moteur de moto, nous avons déjà depuis de nombreuses années, avec les triporteurs, des véhicules pratiques et robustes, très connus dans les villes, moins répandus en province et en campagne. Galland, Juéry, Blotto, Ducom et par la suite New-Map, avec son tri 100 cc. ont rendu d'énormes services à une foule de commerçants de toutes conditions et de toutes spécialités.

Ninon avait, de son côté, lancé une formule personnelle avec son tri à rebours des autres, c'est-à-dire avec le coffre en remorque sur deux roues et un avant train de moto. Ce dispositif permettait une caisse plus vaste. Cette formule a été reprise et exploitée avec succès en Italie où l'on rencontre une quantité de ces véhicules dont l'aspect surprend un peu au début, moto par devant, camionnette par derrière qui entraînent allègrement des charges d'un volume et d'un poids surprenants pour la cylindrée relativement faible du moteur, 500 cc. en général.



Le marchand de glace, sur une antique Gnome toujours fidèle, file de Vincennes à Boulogne suivant les circonstances. Il fut le bienvenu durant cet été torride ; a-t-il songé à utiliser sa glace pour le refroidissement du moteur ?



Peu de temps avant guerre, Peugeot lançait chez nous son remarquable trimoteur 100 cc. d'une conception toute différente de ce qui existait jusqu'alors. Est-il besoin de rappeler que les particularités de ce tri sont, d'une part, la suppression de l'essieu pivotant remplacé par une direction du type voiture avec roues braquant seules, à suspension indépendante et, d'autre part, un moteur ventilé.

Transportant 100 kilos de charge à 45 à l'heure, ce petit véhicule stable, robuste, économique et d'une endurance à toute épreuve a magnifiquement rempli sa tâche au cours des sombres années que nous venons de traverser ; malgré le retour à une li-

Sur une Zündapp des domaines avec roue de sidecar motrice et marche AR, Kiené a installé une caisse spacieuse. 350 kilos de charge ne font pas peur à l'équipage

berté relative pour les autos commerciales, il continue à jouir d'une faveur certainement justifiée.

Quelque temps après, Monet-Goyon sortait un véhicule similaire qui fit également pour sa part du bon travail.

N'oublions pas dans nos mentions les humbles remorques attelées aux vélomoteurs qui transportèrent tant de marchandises hétéroclites et que les temps difficiles mettent encore à la peine.

Rappelons aussi les taxis-remorques et sidecars 100 cc., dont certains, luxueux et confortables, démontrèrent qu'on ne prend jamais les Français au dépourvu. Divers retours de Longchamp avec leurs gracieuses passagères évoquaient un concours d'élégance.

Voilà déjà pas mal d'engins issus de la motocyclette qui ont été et sont toujours aptes à figurer en place très honorable dans notre parc de véhicules utilitaires.

Quoique le régime actuel ne permette guère que la fabrication des vélomoteurs, un autre mode de transport semble actuellement se développer, celui du sidecar de livraison qui prendrait sans doute un grand essor si les fabricants de châssis et de carrosseries recevaient des attributions suffisantes.

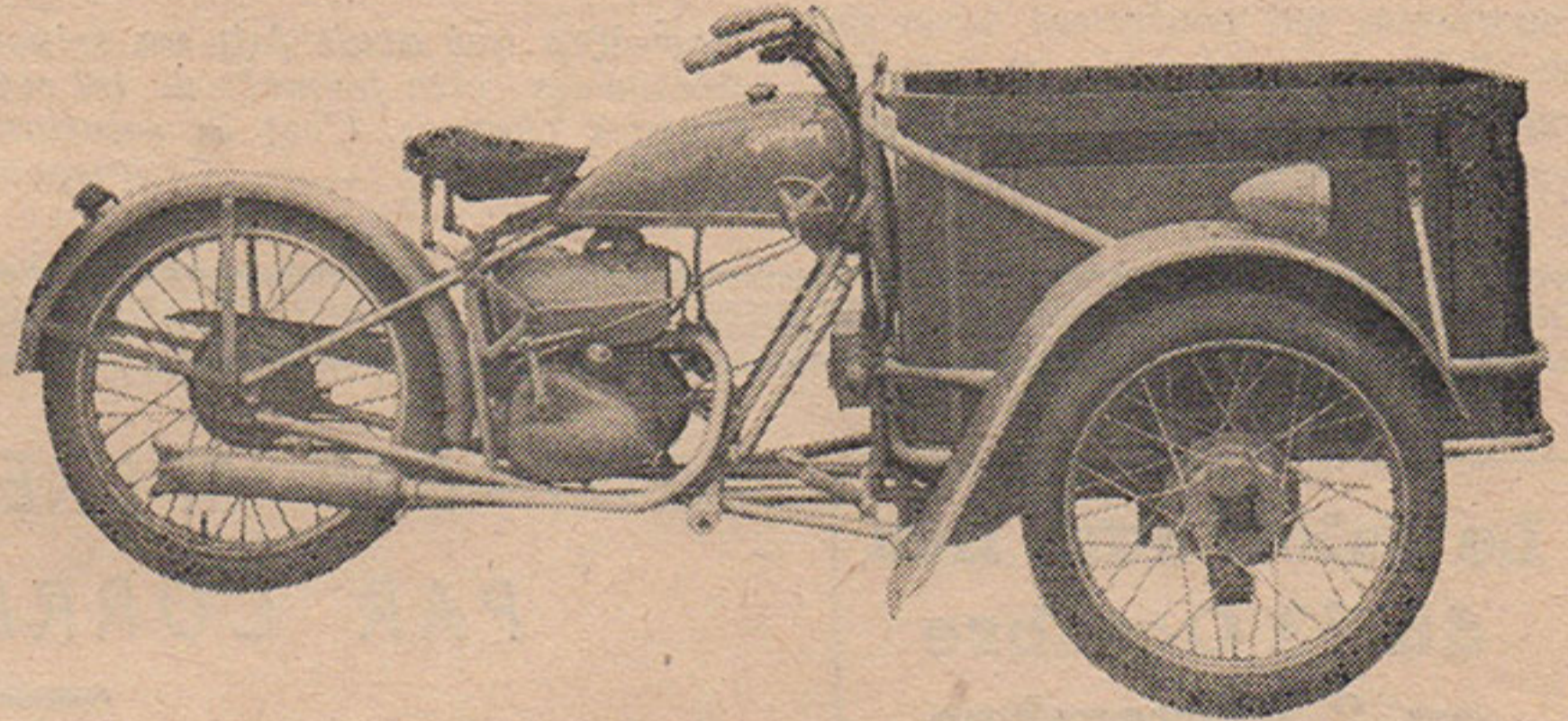
Ce furent d'abord les motoristes qui lancèrent, si l'on peut dire, la mode. Faute de voitures, ils retapèrent de vieilles motos, bricolèrent un châssis surmonté de 4 ou 5 planches, de quelques anneaux et crochets, d'une résille de sandows ou de cour-

roies et purent ainsi soit s'approvisionner, soit dépanner leurs clients ; 350 kilos de charge ne leur faisant pas peur.

A vrai dire, le sidecar utilitaire n'est pas une nouveauté ; après 1918, les Harley des stocks avaient déjà été équipées de la sorte. Les anciens se souviennent de certain side en forme de gondole, d'un autre crème et bistre avec la griffe d'un célèbre parfumeur, bien d'autres encore. Les machines usées ne furent toutefois pas remplacées et seuls, à peu près, les motoristes restèrent fidèles à cet attelage qui avait l'avantage, grâce au châssis latéral, de permettre le transport de marchandises assez longues, telles que des motos.

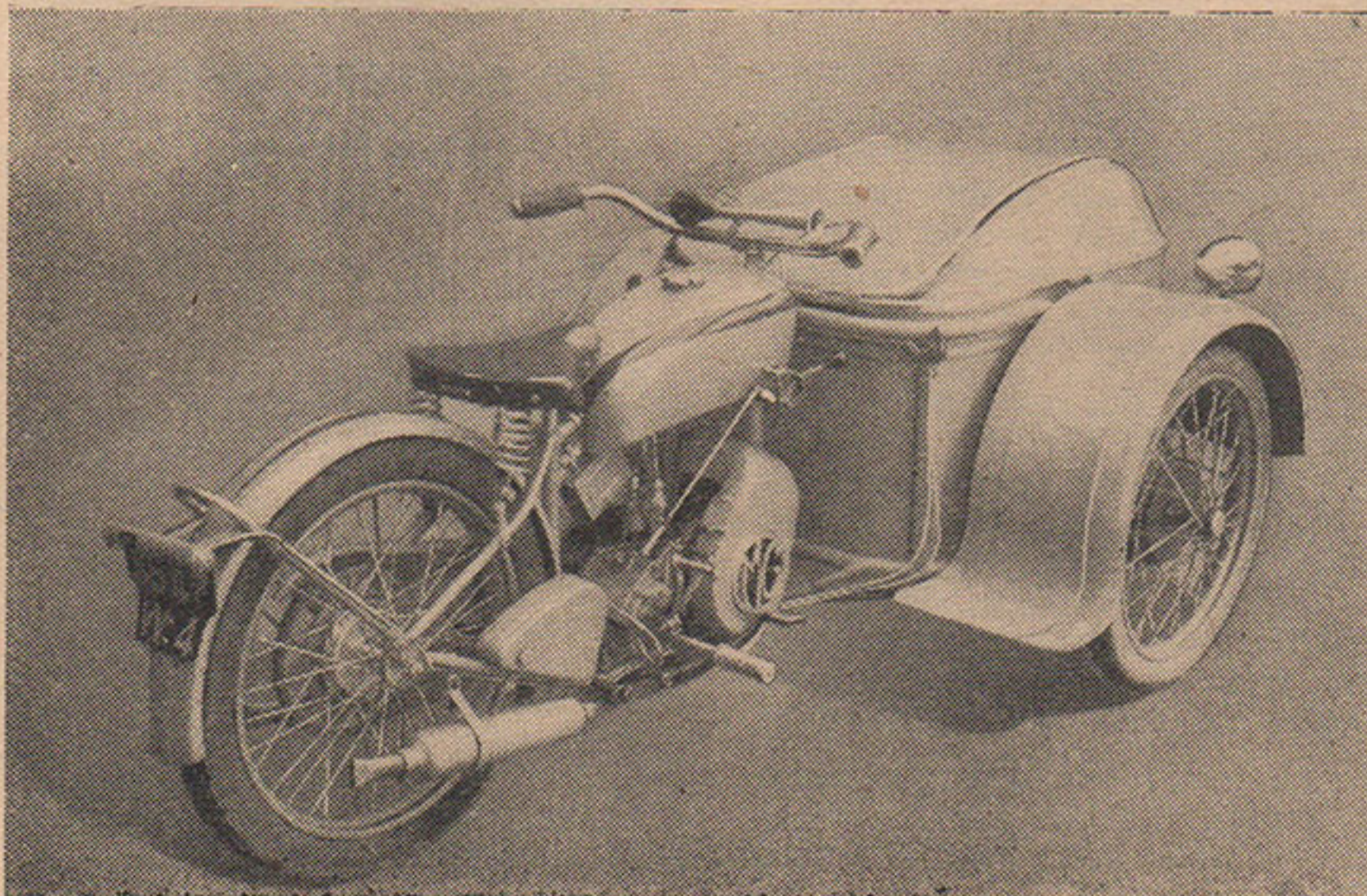
L'endurance de ces équipages dépasse l'imagination ; celui de Milland est, sans doute, le plus ancien : la moto est une Motosacoche deux cylindres avec mise en marche par manivelle à la main sous la selle, qui doit dater au moins de l'autre guerre. Toutain, l'agent de Clichy, roule toujours avec son side B. S. A. 500, modèle de l'année 1914.

La Caroline I, de Habert, était une Saroléa d'occasion, remise en état pour la circonstance et qui finit ses jours aux environs de 150.000 km. Caroline II était une vieille 500 Terrot à culbuteurs, réservoir sous, cadre, ressorts de fourche latéraux, bref un bon vieil ancêtre, une sorte de Père Kruschen toujours alerte qui ne prit sa retraite que l'année der-



Au-dessus, le tri Peugeot 100 cc. à moteur ventilé transporte 100 kilos à 45 à l'heure

Ci-dessous, le tri Monet-Goyon à moteur Villiers, également ventilé, est aussi un 100 cc. de 100 kilos de charge



nière, détrônée par une 1.000 René Gillet qui, née en août 46, fête actuellement ses 10.000 km.

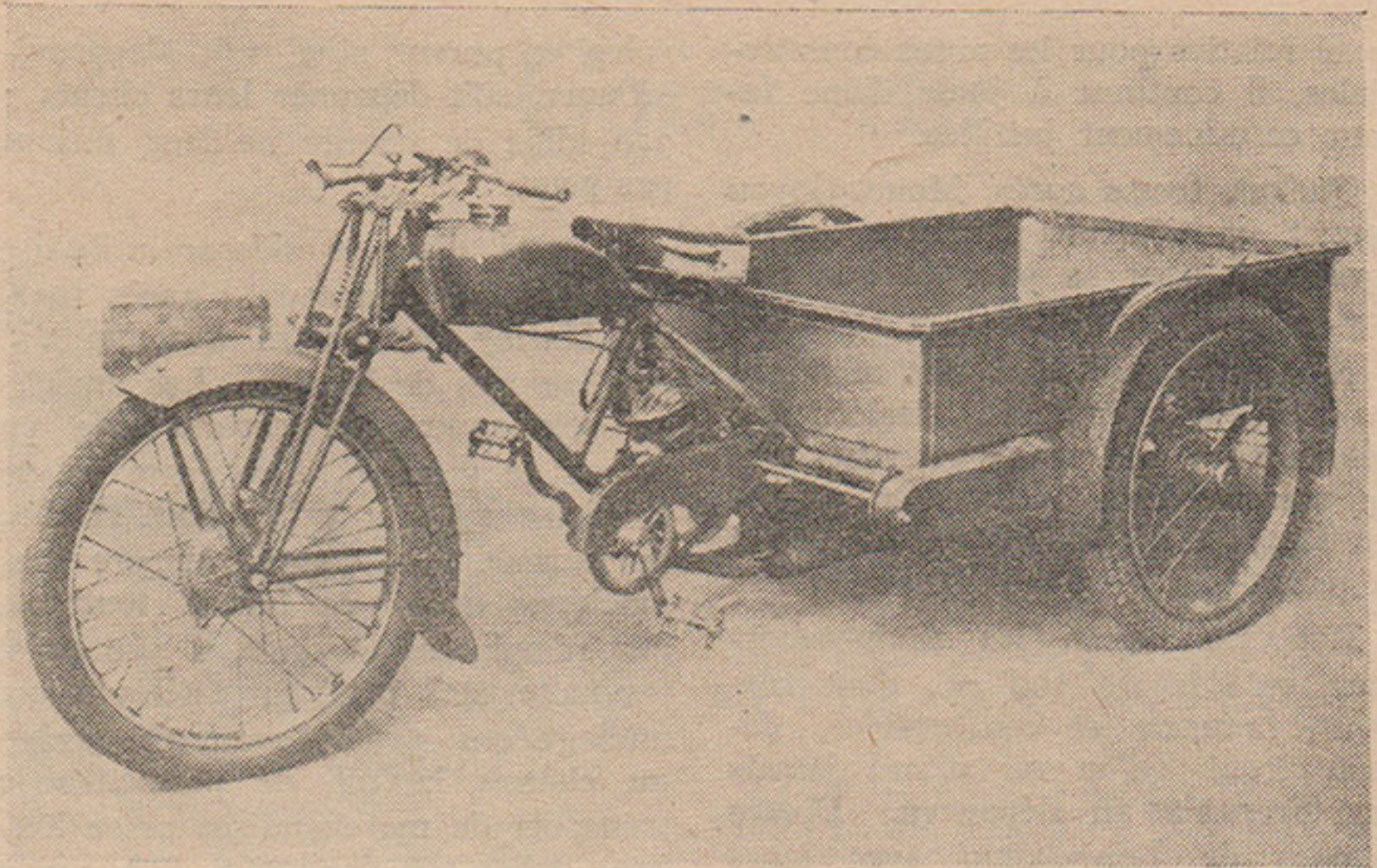
Puisque nous parlons de cette marque, le sidecar du vétéran M. Artu, que nous citions dans notre premier numéro, doit aussi avoir de la bouteille, malgré un travail quotidien et la fréquente surcharge d'une remorque.

Les exemples cités ici ne sont pas une réclame, ils ne sont pas non plus autant d'exploits, car bien d'autres en ont fait ou en font tout autant. Si nous avons cité des noms et des marques au hasard de nos souvenirs, c'est bien pour faire voir qu'il ne s'agit pas de faits exceptionnels et pour démontrer que toute moto de bonne classe est susceptible d'en faire autant.

Les motards de presse ont donné dans le précédent numéro de *Motocycles*, une opinion autorisée et indiscutable sur le sujet. Leurs fonctions ne leur permettent pas d'avoir un mode de transport délicat ou incertain. De nombreux équipages, en raison de la pénurie actuelle, ont

coûté peut-être plus cher à leur propriétaire qu'une voiturette d'occasion ; si malgré cela, ils ont préféré le sidecar, c'est en connaissance de cause.

Forts de cette expérience et de cette abondance de preuves irréfutables, on en vient à souhaiter que le sidecar commercial prenne de l'extension. Comme la moto solo par rapport à la voiture de tourisme, le side utilitaire par rapport à la camionnette est le véhicule nécessitant pour sa fabrication le moins de matières premières et pour son fonctionnement le moins de carburant. Double économie qui devrait bien retenir l'attention des pouvoirs publics. Une production intensifiée permettrait, par conséquence, à nos industriels des séries de production plus importantes qui pourraient favoriser un abaissement des prix et, comme tout s'enchaîne, pourrions-nous espérer en profiter un jour ou l'autre ?



New-Map qui avait fait un triporteur avec le 100 cc. Sachs, préconise désormais cette formule de tri remorque qui supporte, paraît-il, de plus lourdes charges. C'est la solution adoptée en Italie où un 500 cc. transporte 1.500 kilos

Le Salon aura lieu du 23 Octobre au 2 Novembre

Le Salon de l'Automobile avait été annoncé dans le précédent numéro comme devant avoir lieu du 2 octobre au 12 octobre, suivant la tradition qui veut que l'ouverture de cette manifestation se fasse le premier jeudi du mois.

Or, le Grand Palais ayant été utilisé pour d'autres besoins n'a pu être libéré à temps pour permettre de réaliser à une date plus rapprochée les formidables agencements qui transforment pour une dizaine de jours la vaste coupole en un décor de féerie.

De ce fait, ce sera le numéro d'octobre de « Motocycles » qui traitera de ce Salon et non le numéro de septembre primitivement prévu. Malgré son importance accrue, les abonnés le recevront sans frais supplémentaires.

PEUT-ON APPRENDRE UN MÉTIER PAR CORRESPONDANCE

L'enseignement par correspondance rend aujourd'hui d'incontestables services dans bien des domaines. Il peut cependant, à priori, paraître assez curieux que cette formule éducative moderne puisse s'appliquer à des métiers manuels. C'est pourtant ce que réalisent les COURS TECHNIQUES AUTO, de Saint-Quentin.

Créés en 1933 par le professeur WITZ, diplômé de l'École professionnelle de Mons, et constamment perfectionnés, ces cours permettent chaque année à des milliers de jeunes gens de se préparer aux diverses carrières de l'Industrie et du Commerce de l'Automobile.

L'efficacité des méthodes d'enseignement des COURS TECHNIQUES AUTO par correspondance, les seuls spécialisés dans l'automobile, est attestée par un nombre toujours croissant de lettres d'anciens élèves ayant pu se procurer une situation dans cette branche d'activité pleine d'avenir.

On ne peut donc que conseiller aux jeunes, attirés par la mécanique, comme aux professionnels

qui désirent se perfectionner dans leur métier, de s'adresser aux COURS TECHNIQUES AUTO par correspondance, rue du Docteur-Cordier de Saint-Quentin (Aisne) pour obtenir tous renseignements utiles sur les possibilités qui leur sont offertes.

Un nouveau moteur auxiliaire

“ LE CYCLEX ”

On vient de nous le présenter. Il est dû à M. G. Gadoux, qui fut un des ingénieurs de l'Hispano-Suiza.

Ce moteur, qui entraîne le vélo par un galet en contact avec la roue arrière, est doublement curieux et original. En premier lieu, il est inversé, en deuxième lieu ce moteur peut se transformer en bicylindre 100 cc. par simple accouplement. Nous le reproduirons dans notre prochain numéro.

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

Gima est le premier vélomoteur français à être équipé de série d'une fourche télescopique. Nous avons à l'essai un 108 cc. de cette marque, dans l'attente du 125 qui doit sortir prochainement. Tous ceux qui, avec nous, ont roulé sur cette machine, ont constaté sa parfaite tenue de route et son excellente suspension.

La fourche télescopique tenant actuellement la vedette, nous avons mis à profit cette première expérience d'un constructeur français pour lui demander de nous exposer objectivement le problème : Nous lui laissons la parole.

De nombreux dispositifs ont été employés pour la suspension avant des motocyclettes. La fourche à biellettes et parallélogramme articulé, presque universellement adoptée dans un passé récent, se voit concurrencée par l'apparition depuis plusieurs années et la généralisation possible des systèmes à tubes coulissants modernisés. Bien avant 1914, en effet, on avait déjà vu des fourches coulissantes ou à glissières ; on leur attribuait une amélioration de la tenue de route, mais leurs défauts les ont fait disparaître peu à peu. C'est B. M. W. en Allemagne qui, reprenant le système il y a une quinzaine d'années, lui donna une tournure commerciale définitive. Depuis, en Angleterre surtout, les fourches coulissantes n'ont fait que gagner du terrain, et se sont imposées en compétition. Elles ont eu l'occasion de faire leurs preuves dans le conflit récent sur les théâtres d'opération les plus variés.

Quel que soit le genre de montage adopté, une fourche télescopique se compose de deux canons, eux-mêmes constitués de deux tubes concentriques pouvant coulisser l'un dans l'autre par l'intermédiaire de bagues en métal antifriction. La suspension peut être mécanique oléo-pneumatique ou pneumatique.

A priori, elles ne comportent — et n'apportent — aucun avantage incontestable sur tout autre système, si ce n'est, quand elles sont bien réalisées, de nécessiter moins d'entretien, moins de réglage, d'où leurs bons services sur les machines militaires, et de donner une suspension moins sensible au jeu possible grâce au maintien de l'axe avec

un porte à faux moindre, chose très utile sur les machines de course.

Comme inconvénients : d'abord leur coût élevé : une fourche coulissante sérieusement établie est d'un prix de revient au moins quatre ou cinq fois supérieur à celui de la plus sérieuse des fourches à parallélogramme. On ne peut songer à établir une fourche télescopique sérieuse et bon marché, les deux données sont, par définition, incompatibles.

Ensuite, leur poids : il est un minimum au-dessous duquel on ne peut descendre. Elles pèsent deux à trois fois plus qu'une autre fourche. Il y a lieu de considérer ce poids comme éminemment nuisible aux qualités de la direction et à la tenue de route.

La suspension d'une fourche coulissante est toujours difficile à établir, surtout sur machines légères, car si on veut des sur-

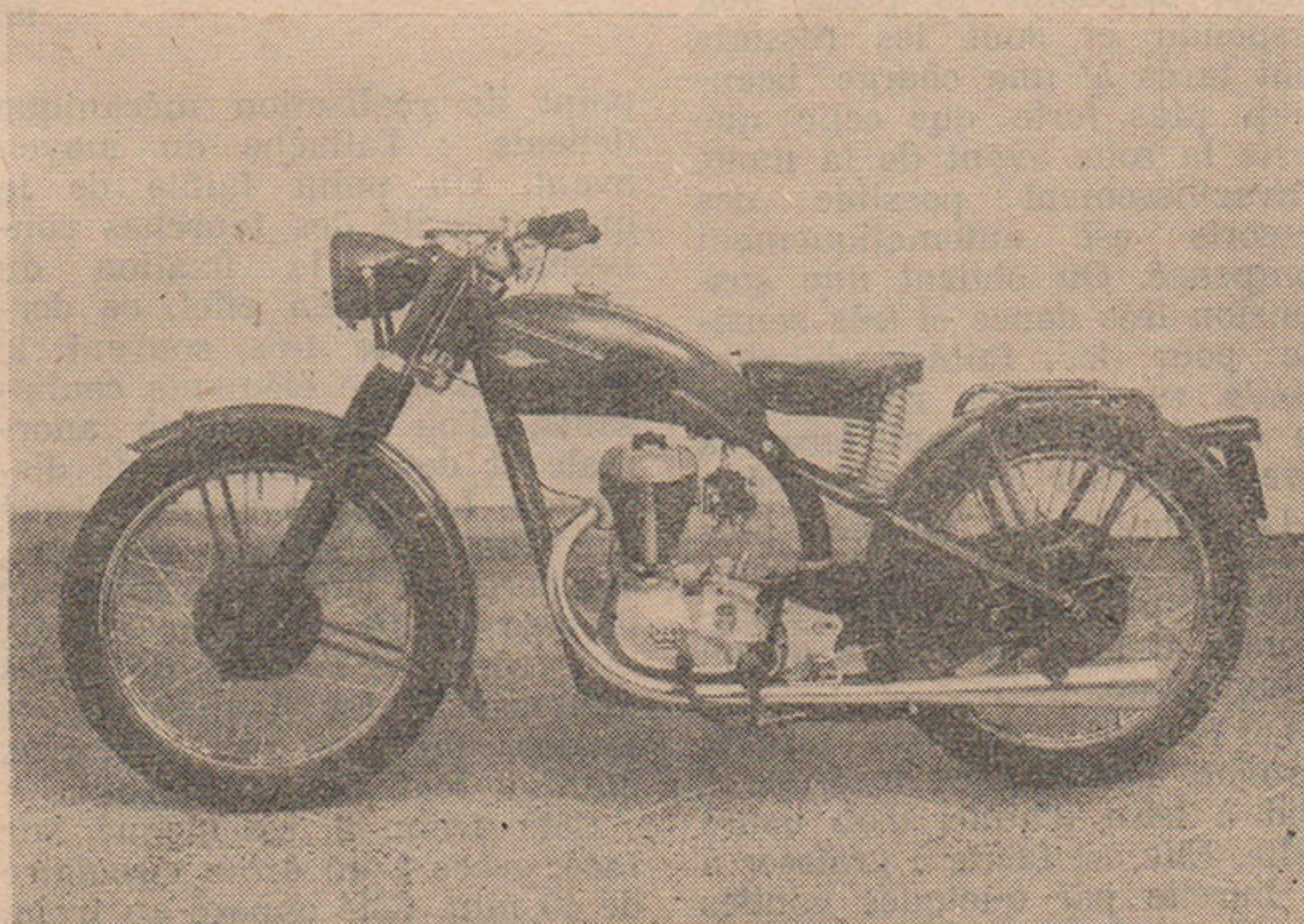
faces de glissement assez grandes pour éviter l'usure, on a des frottements tels à vaincre qu'il est impossible d'obtenir une suspension douce et sensible sur bonnes routes.

Une fourche coulissante doit rester propre, tout en étant bien graissée ; c'est un problème délicat à résoudre. La fixation du garde-boue avant doit être solide.

Voici, rapidement exposées, les solutions Gima :

Rien n'a été fait pour abaisser le prix au détriment de la qualité.

Le guidage des tubes coulissants dans les tubes extérieurs porte-bagues présente la longueur maxima ; la totalité de la longueur des tubes est utilisée. Les tubes coulissants sont en acier mi-dur, entièrement usinés. Les tubes extérieurs porte-bagues sont en acier au chrome molybdène.



Le 125 cc. Gima avec son bloc A M C 4 vitesses et sélecteurs

On n'a rien sacrifié à la solidité pour diminuer le poids. La fourche seule pèse près de 7 kilos. Il a été tenu compte de cette donnée dans l'établissement de la machine; une étude heureuse a permis d'obtenir, malgré ce poids, auquel il faut ajouter celui de la roue avant : moyeu, rayons et jantes moto, une tenue de route parfaite.

Les fourches Gima sont établies pour résister sans dommage à n'importe quel usage et même à toute bûche ou incident pour autant que la moto ne heurte pas de front, en vitesse, un obstacle fixe... Les éléments constitutifs sont interchangeables.

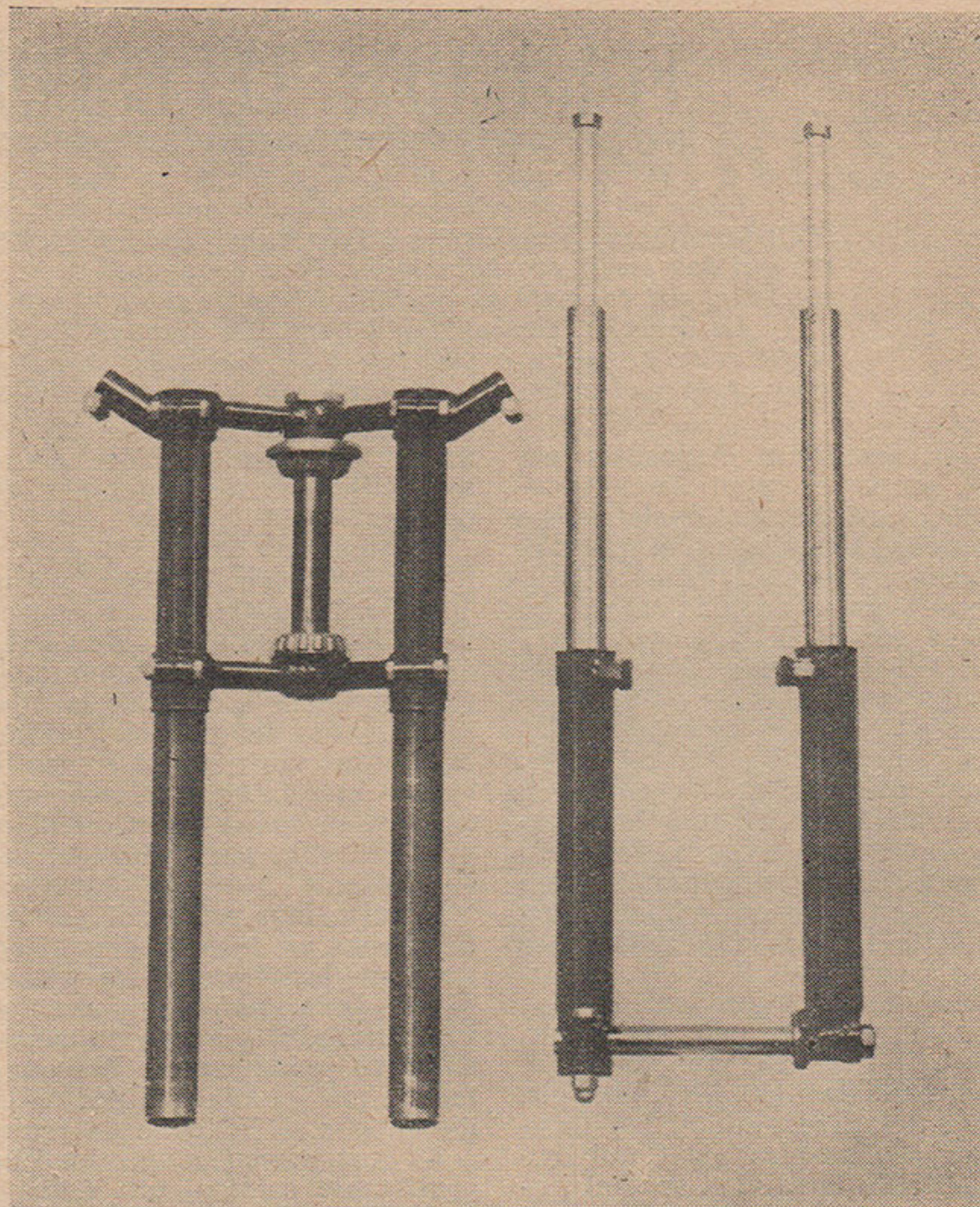
La direction comme le cadre Gima sont capables de supporter n'importe quel effort. La direction se compose d'un axe tubulaire de 22 mm. intérieur, 30 mm. extérieur, en acier mi-dur, pivotant sur roulements à rouleaux coniques de 30 x 62 mm. portés par de formidables porte-roulements en acier mi-dur. Tube de direction en acier de 54 x 60 mm. Le cadre, par sa conception et sa réalisation, est indéformable.

La suspension d'une machine légère à fourche télescopique est un problème ardu, à cause de l'importance des frottements. La suspension Gima est simple et efficace. Elle se compose de ressorts antagonistes donnant une suspension à flexibilité variable, annulant le poids non suspendu et dont les ressorts sont tarés à une charge beaucoup plus forte que celle que porte la roue avant de la moto. L'avachissement possible des ressorts est automatiquement compensé. On obtient une suspension très douce et très sensible pour les faibles débattements sur bonnes routes, tout en étant suffisamment ferme à vive allure sur routes défoncées.

La fourche du 125 cc., plus ferme à fonds de course, comporte de plus un frein de rebondissement pneumatique à action automatique.

La fourche Gima est propre, élanche. Les bagues inférieures sont à bain d'huile, d'où usure nulle. Elle est facile à graisser à la burette par quelques gouttes d'huile de temps en temps.

Il convient d'insister sur un



Le guidage des tubes coulissants dans les tubes extérieurs porte-bagues présente la longueur maxima, la totalité de la longueur des tubes étant utilisée

point de réalisation mécanique délicate : l'attache du moyeu avant. Un point faible de la quasi totalité des fourches coulissantes est la fixation du moyeu avant. En effet, ce dernier constitue très souvent le seul pont entre éléments coulissants, d'où une fatigue anormale et des possibilités de distorsion. Le moyeu avant, adopté sur Gima, de largeur 125 mm., comporte un axe de 14 mm. sur filetage et 16 mm. au milieu, avec cônes et cuvettes de fortes dimensions. La fixation de ce moyeu, qui n'est pas à broche, élimine tout risque d'ennui.

Côté frein, il est bloqué sur face, grâce à un écrou circulaire de 40 mm. Côté opposé au frein, il est maintenu par une fixation genre roulement avec demi-col-

lier de serrage démontable assurant l'alignement constant et parfait des deux canons de la fourche quel que soit le réglage des roulements du moyeu avant. Le démontage de la roue s'opère en deux minutes. Au remontage, une seule précaution : bloquer d'abord l'écrou côté frein.

L'attache du garde-boue avant est d'une solidité et d'une rigidité à toute épreuve. Les tringles sont en tubes étirés de 8 x 10. De plus, les tubes de protection qui coiffent le bas des tubes porte-bagues portent une barrette sur laquelle se boulonnent les flasques du garde-boue avant.

Telle qu'elle est réalisée, la fourche télescopique Gima a résisté sans dommage aux plus dures épreuves.

QUELQUES CONSEILS UTILES

Plusieurs fabricants de volants magnétiques se partagent l'équipement des divers vélomoteurs. Il est utile que les usagers soient documentés sur cet organe, son fonctionnement, son réglage et son entretien.

Ce premier article traite du volant de Magnéto-France; évidemment il y a des points communs avec les autres marques, auxquelles nous consacrerons par la suite l'étude nécessaire en soulignant leurs particularités de fabrication ou d'entretien.

POUR LES VOLANTS MAGNÉTIQUES

LES VOLANTS MAGNÉTIQUES "MAGNÉTO-FRANCE" TYPE 18-2

I. Constitution. — Le volant magnétique France, type 18-2, est spécialement étudié pour l'allumage et l'éclairage des vélomoteurs, motocyclettes et petits moteurs industriels ou marins 2 ou 4 temps monocylindriques.

Voici sa présentation :

1° Le *stator*, plateau fixé sur le carter moteur et supportant :

La bobine d'allumage et les bobines d'éclairage montées sur une armature en tôle de silicium de haute perméabilité magnétique permettant d'obtenir le rendement maximum du volant au point de vue allumage et éclairage ;

Le dispositif de rupture ;

Le condensateur blindé et étanche ;

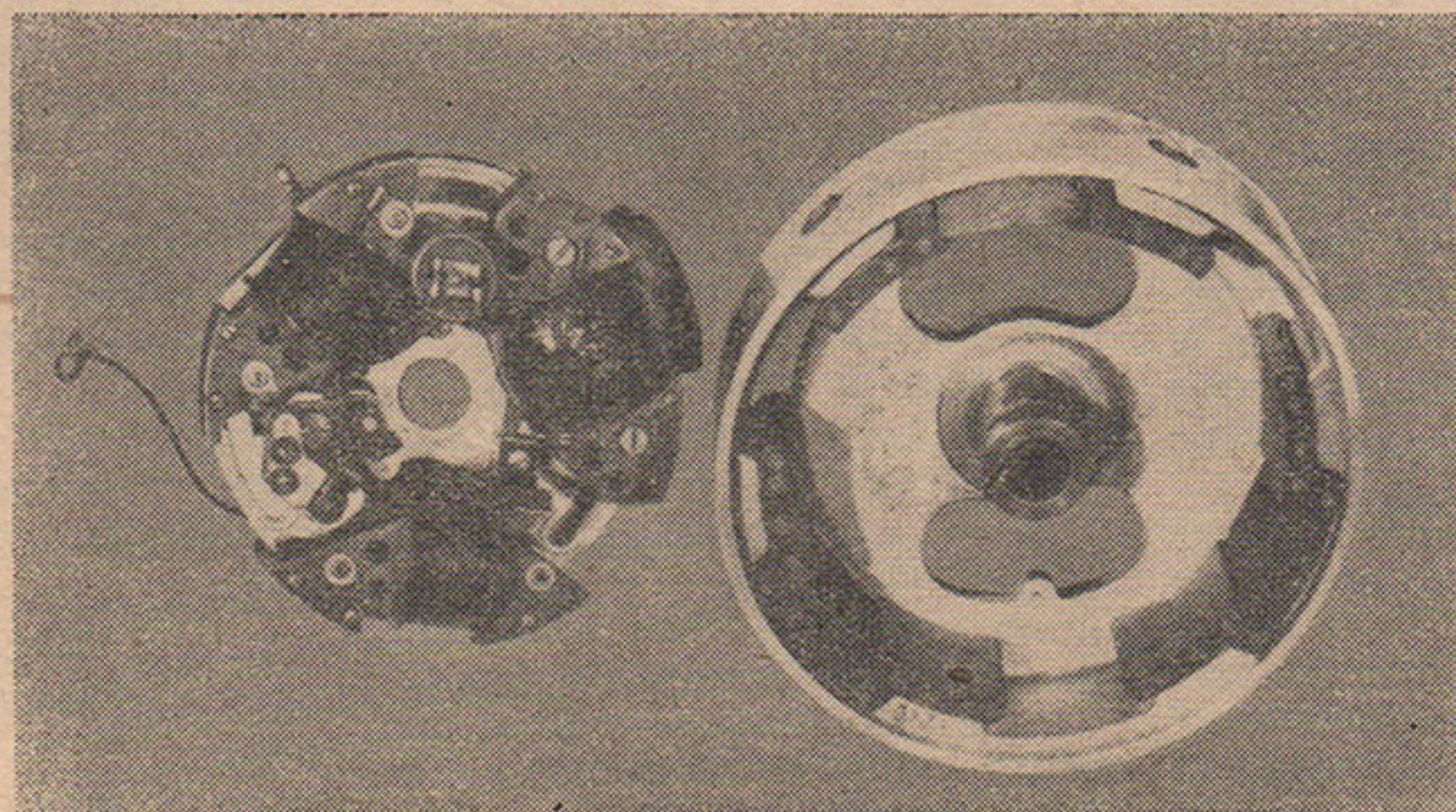
2° Le *rotor* ou partie tournante, parfaitement équilibrée statiquement et dynamiquement, est utilisé comme volant moteur. Il porte des aimants nickel aluminium d'une grande stabilité magnétique et de force coercitive élevée.

Les aimants sont prolongés par des becs en tôle magnétique douce. La came en acier spécial cémentée, trempée, rectifiée est soudée électriquement sur le moyeu du rotor après calage convenable provoquant l'ouverture des contacts en temps opportun pour l'allumage ;

3° Le *capot* qui recouvre et complète l'ensemble rotor stator en le protégeant.

II. Fonctionnement. — Les aimants produisent un champ magnétique intense, la rotation du rotor donne naissance à un courant alternatif dans les différents bobinages.

1° *Allumage* : les bobines d'allumage se composent du primaire constitué par un petit nombre de spires de gros fil et du secondaire comprenant un grand nombre de spires de fil fin. Le dispositif de rupture en coupant au moment convenable le courant primaire mis en court-circuit donne naissance dans le secondaire au courant haute tension qui passe sous forme d'étincelles aux électrodes de la bougie par l'intermédiaire de la borne et du fil d'allumage ;



A gauche : le *stator*, plateau fixé sur le carter moteur avec son dispositif de rupture

A droite : le *rotor* ou partie tournante, utilisé comme volant moteur.

2° *Eclairage* : les bobines d'éclairage comportent un bobinage de fil de grosse section. Le courant créé est amené à une borne d'éclairage fixée sur le stator ou sur le carter moteur.

III. **Réglage du moteur.** — L'allumage du mélange gazeux dans le cylindre devant se faire d'une façon précise par rapport à la course du piston, l'étincelle se produisant pour une position bien déterminée du rotor, il est indispensable de « caler » le volant magnétique.

a) Calage : fixer le stator à l'aide des vis et s'assurer qu'il occupe sa place définitive après avoir vérifié et nettoyé soigneusement son emboîtement ;

b) Amener le piston dans la position recommandée par le constructeur. Pour obtenir le meilleur rendement, cette position se trouve un peu avant le point mort haut.

Pour les moteurs 4 temps, le stator ayant un déplacement angulaire permet l'avance variable. Régler le plateau à plein retard à l'indication donnée par le constructeur du moteur ;

c) Le rotor sera placé sur le cône de l'arbre moteur mais pas encore bloqué. Le faire tourner dans le sens de la flèche jusqu'à ce que le repère tracé sur la jante du rotor vienne en regard de l'index fixé sur le stator. C'est à ce point précis qu'a lieu l'ouverture des contacts et par conséquent l'allumage du mélange.

IV. **Démontage.** — 1° Enlever le capot en desserrant les trois vis de fixation ;

2° Dévisser complètement l'écrou de fixation du rotor formant arrache-moyeu ;

3° Au retrait du rotor, armer les aimants en reliant les deux pôles de chacun avec une plaque de tôle et mettre immédiatement le stator retiré dans le rotor avant de fermer le circuit magnétique et éviter une désaimantation partielle.

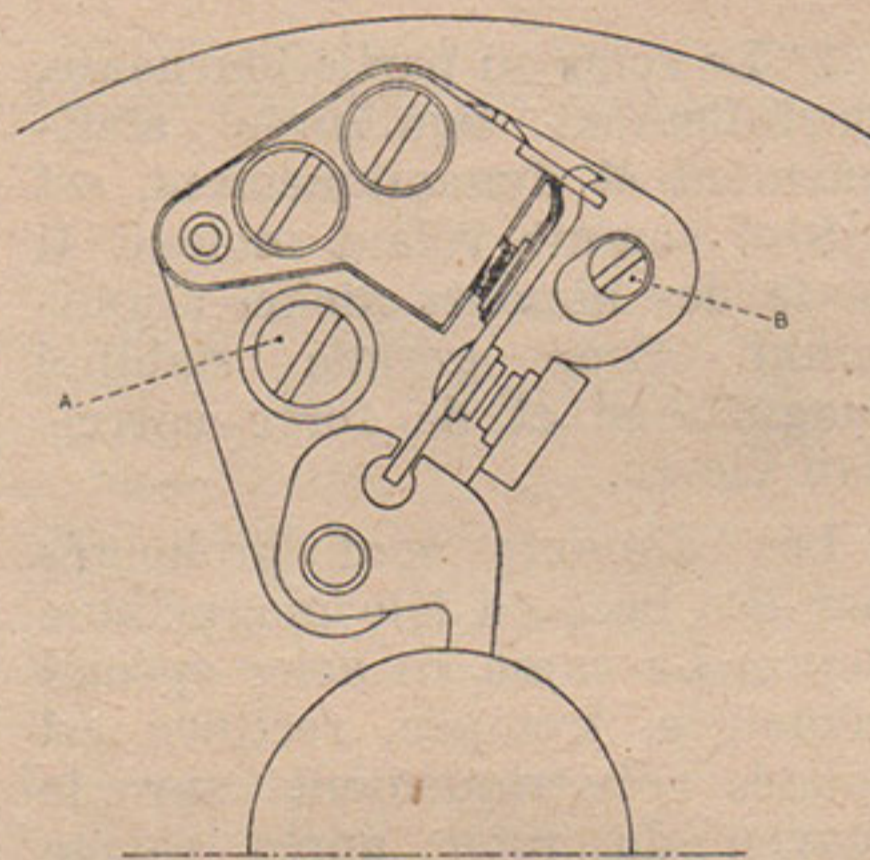
V. **Réglage et entretien.** — Les vis contact doivent avoir un écartement de 4/10. Pour régler cette ouverture, amener le toucheau sur la came. Débloquer légèrement la vis A, tourner soit à droite ou à gauche l'ergot de

réglage B à l'aide d'un tournevis afin d'amener l'ouverture des contacts à 4/10; l'ouverture sera contrôlée à l'aide d'une jauge. Ceci fait, rebloquer la vis A. Profiter de ce réglage pour graisser légèrement la came par quelques gouttes d'huile sur le feutre disposé à cet effet sur le stator.

VI. **Pannes d'allumage.** — Si le moteur a des départs difficiles ou des ratés et que l'on ait éliminé les causes autres que celles dues à l'allumage :

1° Vérifier si le fil de bougie est bien vissé à fond dans la barre isolante, s'assurer de l'état de ce fil et éviter qu'il touche une partie métallique du moteur ;

2° Démontez la bougie qui a pu être mise en court-circuit par un dépôt carbonneux métalli-



L'écartement des vis platinées doit être de 4/10°

que ou par une projection d'huile trop abondante sur les électrodes. L'écartement de celles-ci doit être de 4/10 mm. Changer la bougie si elle présente des fuites ou une rupture d'isolants ;

3° S'assurer du bon fonctionnement du rupteur ;

4° Voir si l'écartement des contacts se fait normalement et leur état de propreté ;

5° Voir si aucun décalage n'a eu lieu (se reporter au paragraphe III) ;

6° Si après ces vérifications le volant ne donne toujours pas normalement, il est préférable de retourner l'appareil à l'usine. Toutes réparations autres que celles indiquées ne peuvent procurer que des ennuis.

VII. **Indications générales sur l'éclairage.** — Lorsque l'éclairage n'est pas utilisé, le fil du commutateur relié à la borne du volant doit être connecté au plot isolé. Le fait de mettre ce fil à la masse provoque un échauffement anormal des bobinages et la désaimantation du rotor. Un fil dénudé, accidentellement en contact avec la masse, provoque les mêmes ennuis. En conséquence, fixer soigneusement le long du cadre, en utilisant une matière isolante, la canalisation.

Par contre, les masses du phare et de la lanterne arrière doivent être franches. Pour cela, gratter avant montage les parties peintes et émaillées qui sont isolantes.

VIII. **Montage.** — Les fils fixés au commutateur sont munis à leur extrémité d'embouts de couleurs différentes. Relier la cosse jaune à la borne d'éclairage du volant, la noire à la lanterne arrière, la rouge à la borne rouge et la bleue à la borne bleue. Ces deux dernières bornes étant situées dans le phare.

IX. **Pannes d'éclairage.** — Les lampes éclairent faiblement :

- 1° Vérifier les masses ;
- 2° Vérifier l'état des lampes et leurs caractéristiques.

Pour le volant type 18-2, utiliser à l'avant des lampes 6 volts 35 bougies et à l'arrière 6 volts 6 bougies.

Les lampes n'éclairent pas : relier à la prise de courant du volant par un fil souple le plot d'une lampe, le culot de celle-ci étant mis à la masse, avoir soin pour cette opération de débrancher la canalisation, puis faire tourner le volant.

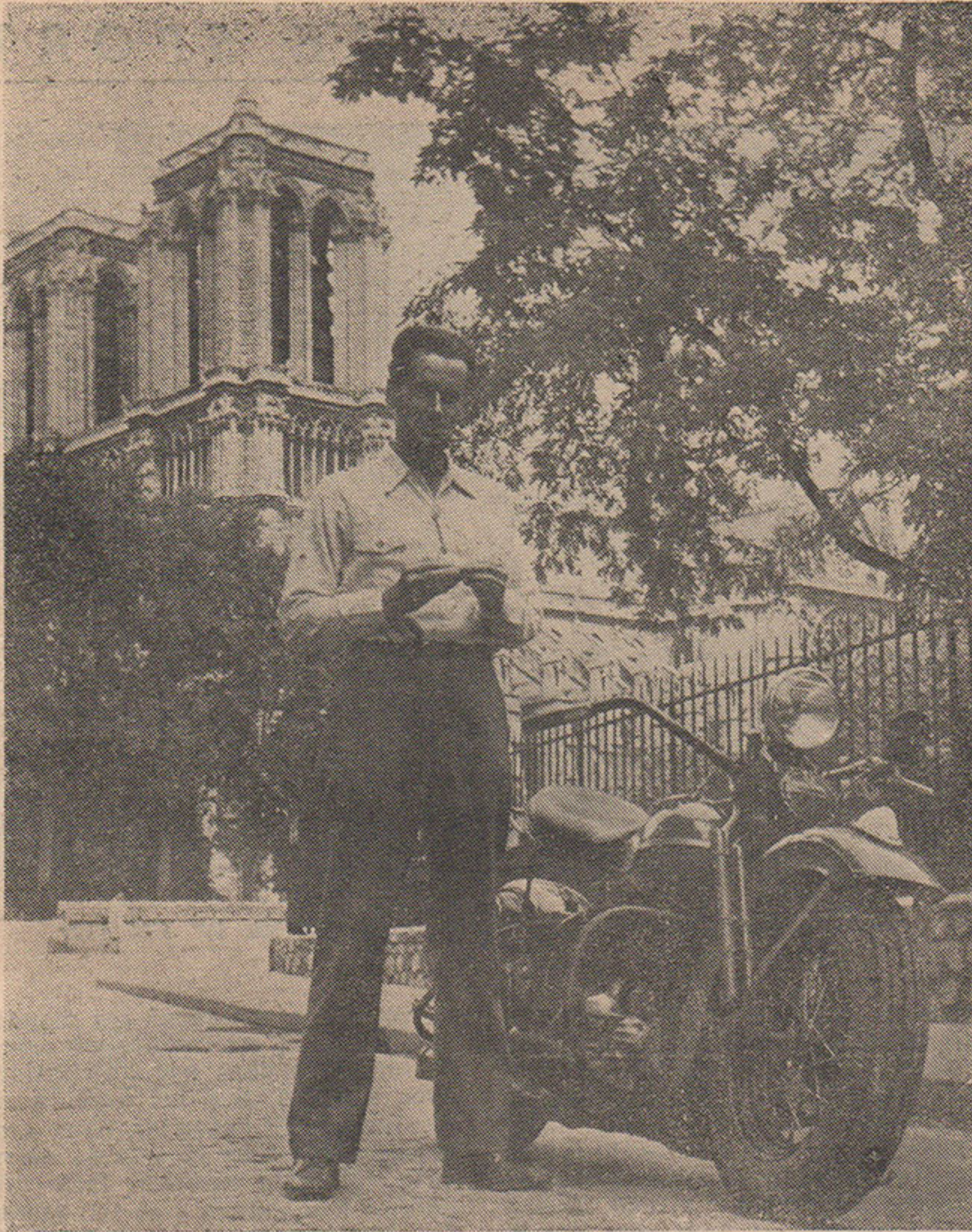
Si la lampe éclaire : vérifier les connexions, l'isolement de la canalisation et voir si les lampes sont bien en place dans leurs douilles.

Si la lampe n'éclaire pas : vérifier l'isolement de la borne d'éclairage.

Les lampes grillent :

a) Voir si les lampes utilisées sont bien celles indiquées ci-dessus ;

b) Vérifier les masses.



TOUT EN FLANANT...

Ayant aperçu au hasard de nos courses une « Harley » d'un modèle particulièrement récent, notre curiosité fut mise en éveil. Demi-tour, arrêt, appareil photo en batterie. Notons en passant que cette 1.200 cc. latérale ne s'écarte des modèles précédents que par des pneus de dimensions accrues (500 x 16), un amortisseur de fourche hydraulique, un silencieux d'inspiration germanique, et une selle biplace façon cow-boy d'une épaisseur inusitée.

Voyant avec quel intérêt nous examinions sa machine, le propriétaire s'approcha et après présentation, nous sûmes que M. Roger Rolland était étudiant, et de plus, canadien. La glace est vite

rompue entre motocyclistes même internationaux et la conversation s'engagea sur la moto au Canada. Il s'avère que les machines légères 100 cc., 125 cc. sont pratiquement inconnues pour l'instant. Le travailleur ne se rend pas à son travail à moto, comme c'est souvent le cas en France.

Le motocycliste est considéré comme un sportif et... assez mal vu des automobilistes. Ce qui fait que dès l'instant où il devient possesseur d'une moto, il fait partie de la grande confrérie. L'entraide est une chose normale, un motocycliste ne passera pas sans s'arrêter devant un confrère en difficulté.

Les motards qui se croisent au hasard des chemins, se saluent tout naturellement d'un geste amical. Si le salut n'est pas rendu, il ne peut s'agir que d'un néophyte ou d'un policier; ce dernier, sans doute à cause de ses attributions, ne fraternise pas.

La douane avantage nettement les machines anglaises que l'on trouve entre 500 et 600 dollars. Les américaines se payent de 700 à 800 dollars. Pour le sport, la production anglaise a un certain succès, mais pour le tourisme l'engouement est aux machines américaines qui offrent plus de confort. Les routes sont très belles et le motocycliste qui l'hiver prépare sa mécanique, n'hésite pas, l'été, à entreprendre des randonnées de 2.000 kilomètres. Sur les longues lignes droites la grosse cylindrée permet de soutenir de fortes moyennes sans fatigue pour le moteur.

Du point de vue utilitaire, le tricar, et le sidecar avec caisse commerciale sont couramment utilisés.

Je ne sais si la puissante machine de notre ami, a eu du succès auprès des amateurs, mais notre pays par contre, l'a véritablement séduit (les côtes bretonnes en particulier) et c'est certainement avec regret qu'il quittera la France.

NEB.

MOTOCYCLES

au

Salon 1947

Le Stand de
"Motocycles" se
trouvera dans la
Section réservée
aux motocyclet-
tes, c'est-à-dire
au sous-sol B.

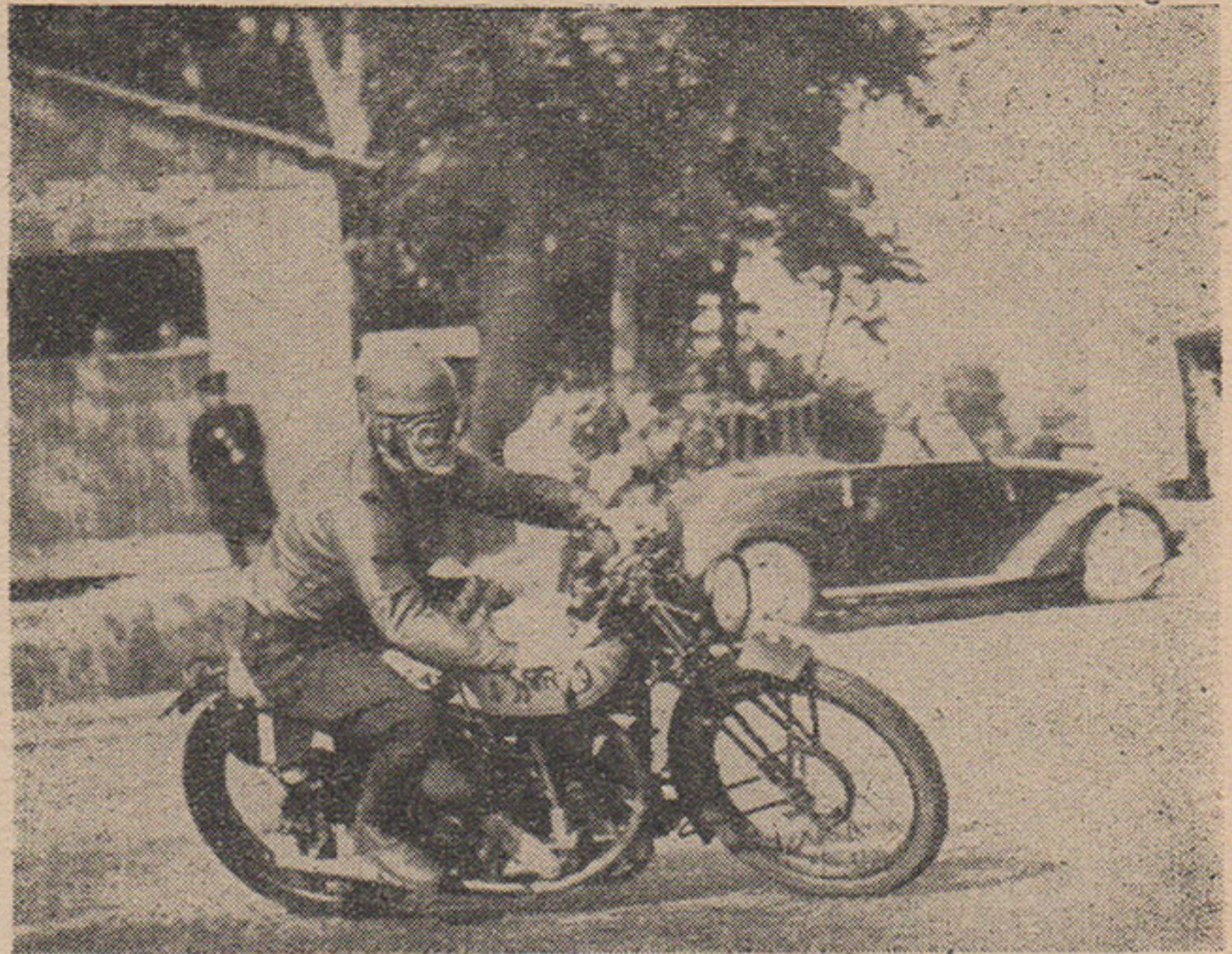
STAND N° 31

LE SPORT

LE 19^e BOL D'OR à Saint-Germain



MAGNIFIQUE
DÉMONSTRATION
DES MOTOCYCLISTES 1947



Lefèvre sur Norton 500 le grand vainqueur du 19^e Bol d'Or

C'est 63 concurrents qui prirent le départ derrière la Bugatti officielle et, pour la plupart des nouveaux venus à la classique épreuve de 24 heures. Malgré les présages 46 coureurs furent classés et il faut bien le constater les jeunes sont vraiment pleins d'allant, témoin le jeune Busgyraff du M. C. de Grenoble qui avait à peine 18 ans.

A la première heure la bagarre se dessine entre Lhéritier et Behra, malheureusement au 16 kilomètre tour, ce dernier doit s'arrêter pour un basculeur brisé, notons en passant que si l'homme est vite à motocyclette, il est proportionnellement plus rapide encore à pied, car c'est en courant qu'il ramena sa machine au stand. A la 6^e heure Ladévèze prend le commandement qui lui est ravi par Lefèvre à la 11^e heure. Pendant ce temps Behra revient très fort. Et cette lutte dans la nuit est impressionnante, on retrouve là cette ambiance « Bol d'Or » qui est unique. Les uns mécaniquent fébrilement, les autres consultent le chrono, le tableau d'affichage. La fatigue, commence à poindre, les éclairages défontent, certains spectateurs dorment tranquillement à même l'herbe mouillée sans souci du bruit des machines et tout cela éclairé par les lampes multicolores, les feux de bois des guinguettes, égayé par les hauts parleurs qui diffusent du Trenét, des réclames, plus le bruit des moteurs amplifiés, ce qui à la longue nous fera grincer des dents.

A la 15^e heure Ladévèze repasse en tête, et c'est un chassé sans merci qui mettra aux prises Lefèvre, Ladévèze et Behra,

mais à la 17^e heure Lefèvre reprend la première place qu'il ne quittera plus. Au cours de la 18^e heure, Houel qui faisait une course très régulière est victime d'une chute qui lui fera perdre du temps à cause de sa roue arrière endommagée, au même virage Behra tombe également, tout cela par le fait de certains concurrents qui ne se rangent pas pour laisser passer les plus rapides.

Jusqu'à la 28^e heure, le titre de champion de France semblait devoir échoir à Behra, mais un décalage imprévu fut mis à profit par Lhéritier qui prit la seconde place du classement général et la première place du championnat de France, ce qui est tout à son honneur, d'autant plus qu'il pilotait, si nous avons bonne vue sa 350 cmc. habituelle qui malgré sa rapidité est tout de même handicapée par rapport aux 500 cmc. sur un circuit comportant six virages. Il a subi comme beaucoup les ennuis d'éclairage : dix heures de nuit c'est trop pour le matériel électrique actuel, il faut en convenir. Les constructeurs d'équipements pourraient trouver dans le Bol d'Or le banc d'essai le plus parfait qu'il soit. La presse n'a jamais été véritablement juste pour Lhéritier, il ajoute pourtant victoire sur victoire et cette fois

sa volonté a compensé ses moyens physiques. C'est pourquoi nous l'associerons dans nos félicitations avec Lefèvre qui lui aussi a eu des ennuis de batteries, deux crevaisons de pneus et une de réservoir. Mais la victoire fera vite oublier à « Tatave » et son manager Garreau les tourments de la nuit.

Félicitons aussi les mécanos qui d'un stand à l'autre rivalisaient de vitesse pour ravitailler, les temps oscillaient autour de la minute : essence, huile, graissage de chaîne, vérification des boulons. Nous avons vu Monneret en « blouse » ; Perrin, le chalumeau à la main ; Kiéné dosant savamment un mélange ; Detruche, mystère et alternateur ; Patural à la pêche aux éléments de batteries, et bien d'autres qui faisaient bénéficier les jeunes de leur expérience.

Une chose nous a surpris, c'est de voir les têtes de liste, toujours en tête au classement final. Nous ne pouvons qu'admirer tous les arrivants, leur courage nous a fait vivre une course véritablement passionnante.

En 500 cmc. Reuille sur Rudge et Ladévèze sur Ariel ont fait de très jolies courses avec des machines de séries.

En 350 cmc. Rossignol et son coéquipier Faene firent apprécier la régularité et le fini de leur Matchless.

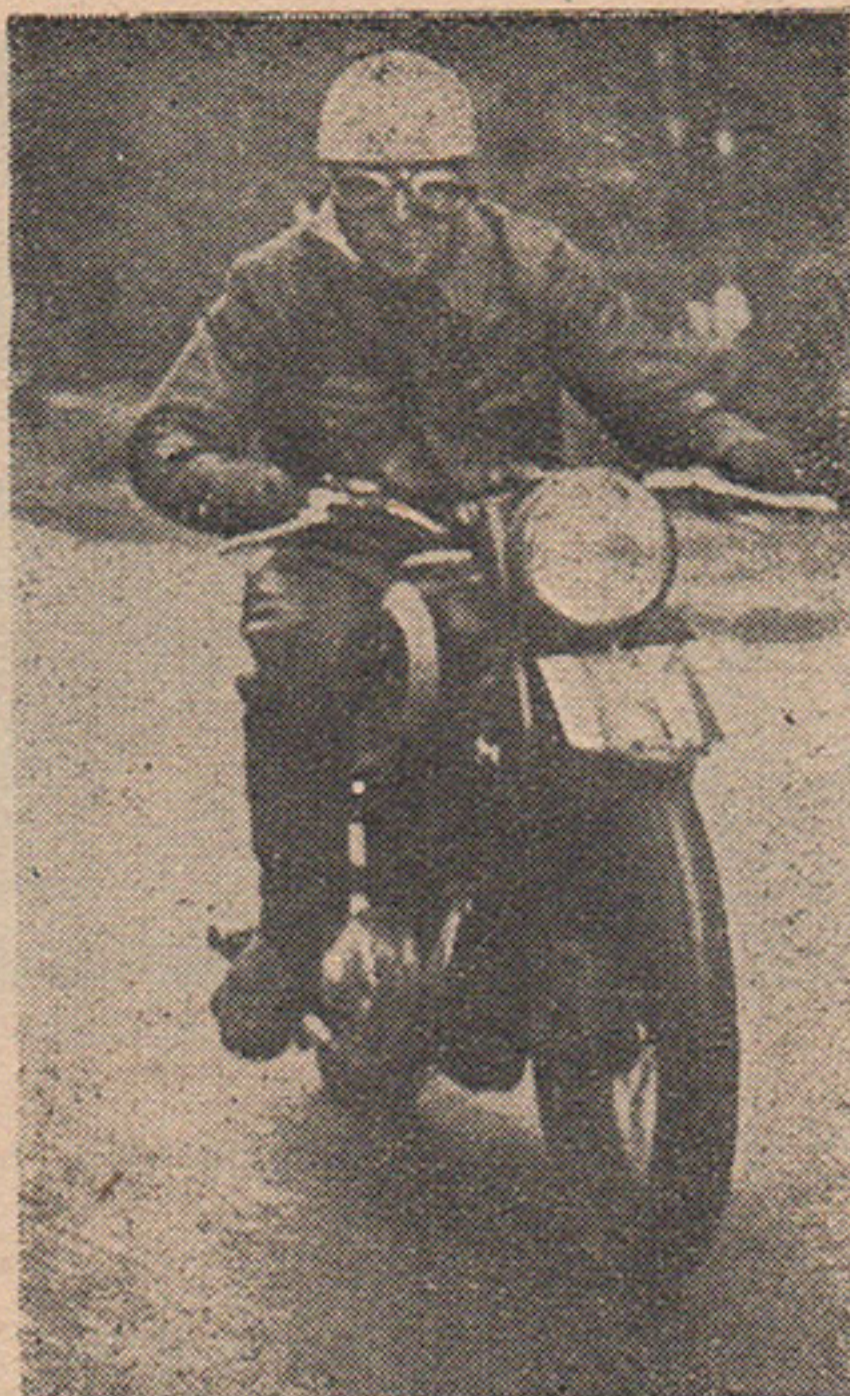
Théveney du M. C. Châtillonnais, qui fut talonné par Juigné de Tours enleva de haute lutte la catégorie 250 cmc. avec sa machine de travail mise au point par Mandel qui lui aussi est un ancien du Bol.

Enfin une des plus belles performances fut réalisée par Maucourant qui sur son 125 cmc. fit plus de 1.650 km. battant son propre record. Son équipier Lorent engagé en 175 cmc. s'adjugea lui aussi la première place.

En sidecar 1.000 cmc. Sceaux avec une machine parfaitement au point conserva la tête de bout en bout et Bovière en 600 cmc. vit son ardeur récompensée.

Ce fut un beau Bol d'Or, rendons hommage à Mauve qui, en tant que grand sportman nous a doté d'une telle épreuve.

Motos 500 cmc. : 1. G. Lefèvre (Norton), 2.057 km. 993 moyenne 85 km. 749 ; 2. Lhéritier 2.001 km. 989 ; 3. Ladévèze (Ariel), 1.950 km. 345 ; 4. Reuille (Rudge), 1.929 km. 527 ; 5. Houel (Norton), 1.916 km. 310 ; 6. Behra (Guzzi), 1.895 km. 798. 7. Gazazian (Motoconfort), 1.835 km. 795 ; 8. Lenglet (M. C. P.), 1.670 km. 104 ; 9. François (Ariel), 1.608 km. 473 ; 10. Lempeur (Triumph), 1.561 km. 994 ; 11. Lauer (Norton), 1.523 km. 449 ; 12. Robbes (M. C. Ch.), 1.497 km. 850 ; 13. Muller (A. M. S.), 1.413 km. 542 ; 14. Suttra (M. C. Cl.), 1.408 km. 637 ; 15. Gambi (Norton), 1.373 km. 715 ; 16. Verecchia (Norton), 1.146 km. 174 ; 17. Peraldi (Gillet-Hers-tal), 1.101 km. 174.



Theveney du M. C. C. 1^{re} catégorie 250

Motos 350 cmc. : 1. Rossignol (Matchless), 1.795 km. 973 moy. 74.832 ; 2. Faene (Matchless), 1.740 km. 578 ; 3. Pagel 1.530 km. 861 ; 4. Gricourt (A. M. C. F.), 1.498 km. 134 ; 5. Lambinet (M. C. P.), 1.347 km. 893.

Motos 250 cmc. : 1. Théveney (M. C. Ch.), 1.752 m. 561, moyenne 73 km. 023 ; 2. Juigné (M. C. T.), 1.663 km. 900 ; 3. Chevallier (Sertum), 1.625 km. 817 ; 4. Sombardier (B. M. J. A. P.), 1.336 km. 430 ; 5. Servière (M. C. Cl.), 1.065 km. 833 ; 6. Beaume (A. M. C. F.), 1.020 km. 189.

Motos 175 cmc. : 1. Laurent (Maucourant), 1.532 km. 765 ; 2. P. Chancel (Magnat Debon), 1.333 km. 130 ; 3. Jalicot (M. C.), 1.265 km. 702 ; 4. R. Chancel 996 km. 822 ; 5. Perraud (Magnat Debon), 986 km. 036.

Motos 125 cmc. : 1. Maucourant (Maucourant), 1.656 km. 026, moyenne 69 km. 001 ; 2. Mathieu 1.549 km. 251 ; 3. Betzebeze (M. M. C. C.), 1.465 km. 629 ; 4. Lerouge (M. C. C.), 1.340 km. 532 ; 5. Burggraff (M. C. C.), 1.054 km. 778.

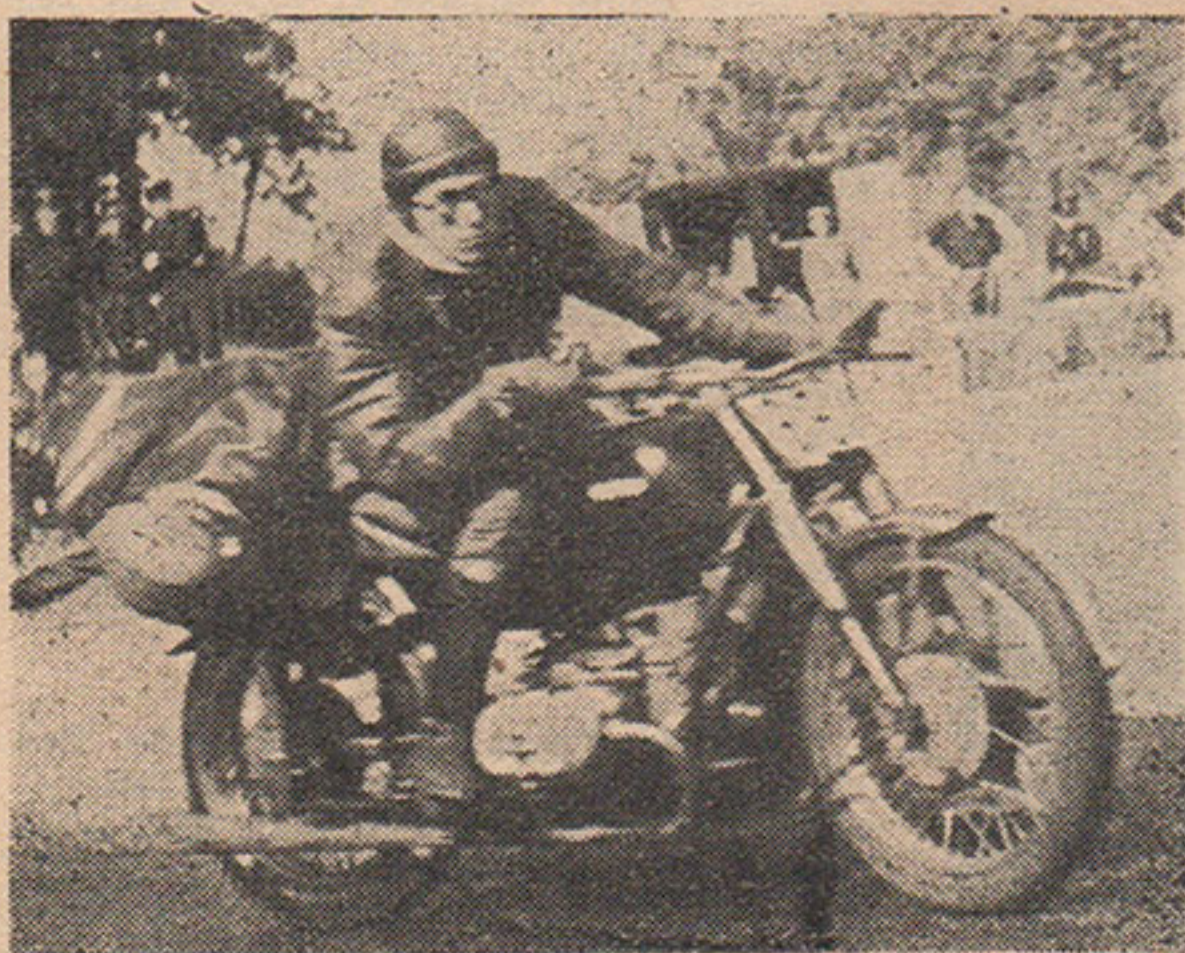
Sidecars 600 cmc. : 1. Bovière (Motobécane), 1.505 km. 219 moy. 62 km. 717 ; 2. Guignabodet (F. N.), 1.494 km. 526 ; 3. Massiot (Terrot), 1.205 km. 296 ; 4. Hordelalay (Motobécane), 968 km. 128.

Sidecars 1.000 cmc. : 1. Sceaux (A. M. S.), 1.857 km. 929, moyenne 77 m. 413 ; 2. Breuil (M. C.), 1.623 km. 381 ; 3. Grillon (Ariel), 1.568 km. 569 ; 4. Beauvais (Harley Davidson), 1.130 km. 097.

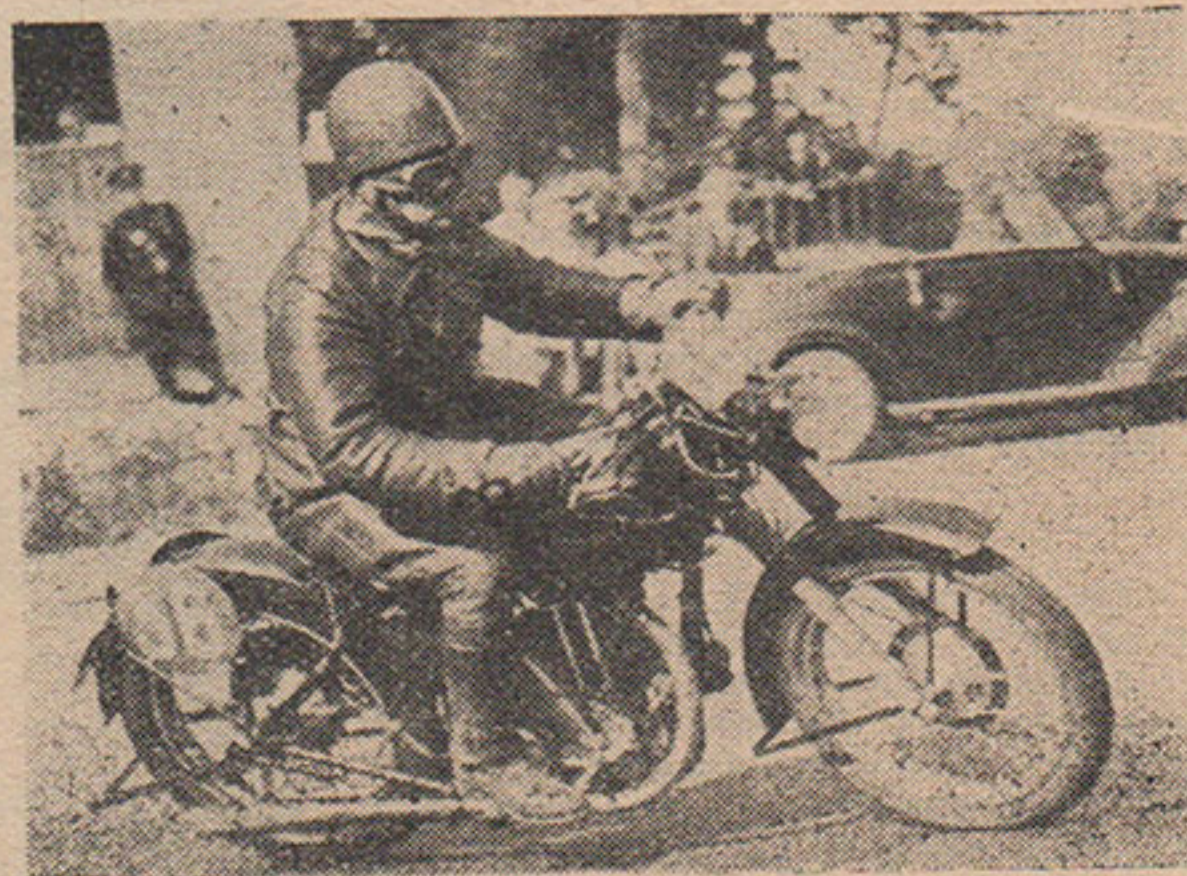
En suivant le Bol ...

Les industriels, venus en spectateurs intéressés, ne manquaient pas. Nous avons eu le plaisir de bavarder au long des stands avec diverses personnalités de Motobécane, de Gnome, de Novi, avec les 3 frères Bernardet, plus que jamais inséparables, avec l'ami Candellier, ex-directeur de J A P en France, toujours agent de M. G. dont les volturètes se signalèrent au cours de maints Bols et qui s'occupe également de Riley.

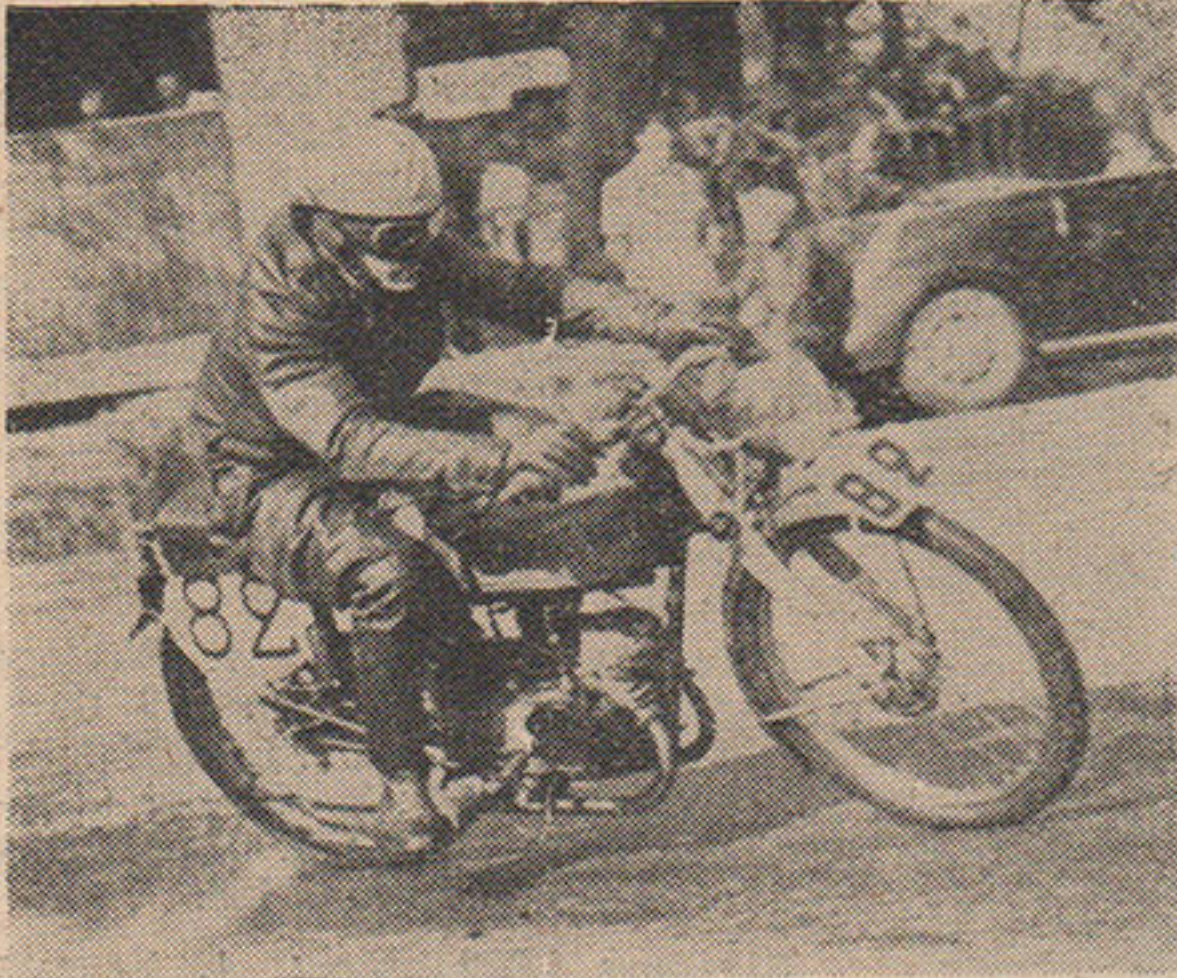
Parmi les présidents de clubs nous avons remarqué MM. Auvray du Motor Club ; Rouquette du M. C. P. ; Cantalice du M. C. Châtillon ; M. Freysse du S. M. C. P. qui prirent une part active à l'organisation de leurs équipes.



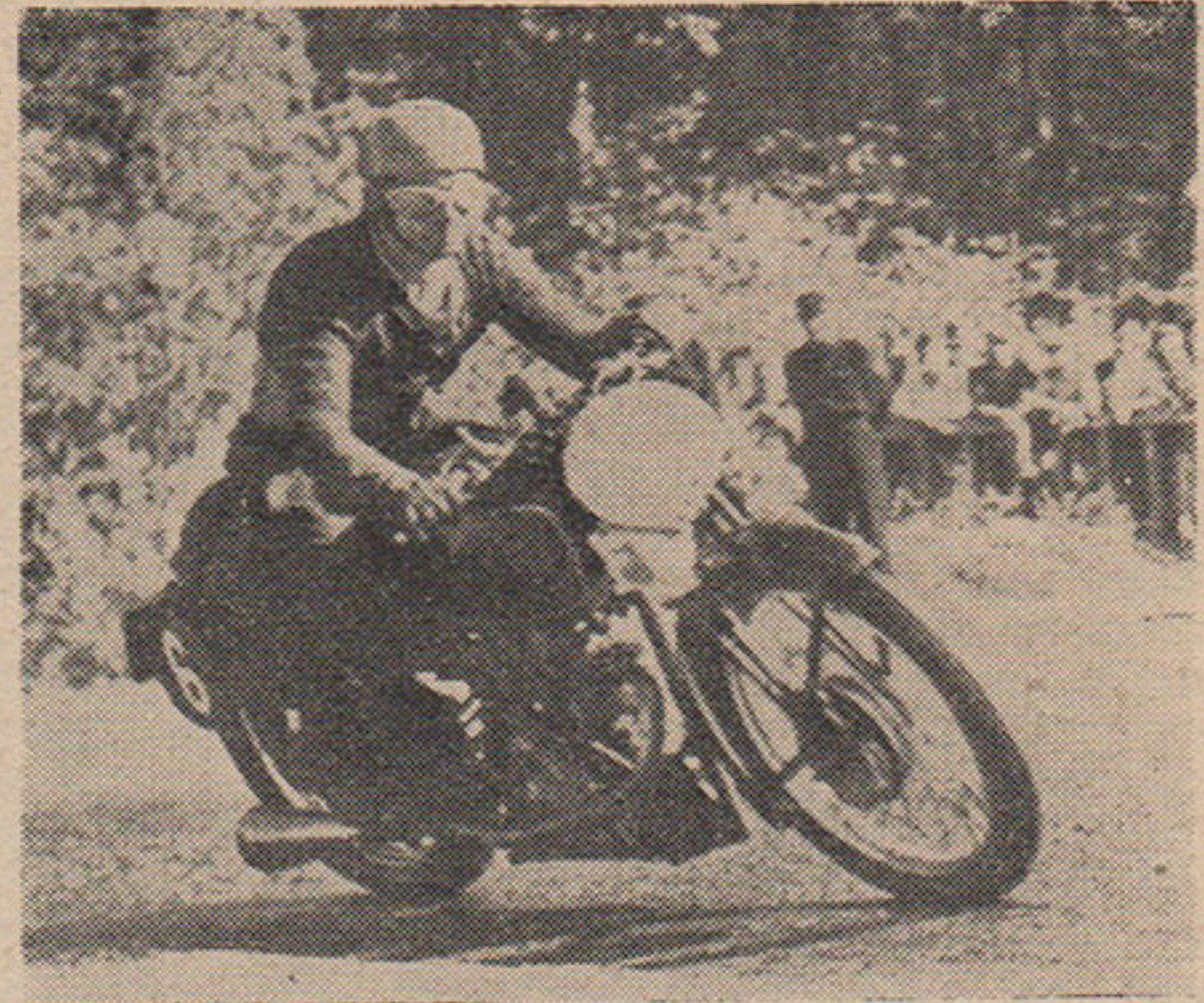
Sceaux sur sidecar 1.000 cc. vire dans un style particulier



Rossignol, 1^{er} des 350 sur Matchless



Maucourant 1^{re} catégorie 125 battant le record de cette catégorie



Lhéritier, le nouveau champion de France

Ne dit-on pas que c'est M. Auvray qui s'est chargé du montage des stands de ravitaillement.

Un bravo à L'empereur dont la forme éblouissante en fin de course prouve une excellente préparation physique. C'est par un régime bien suivi et des exercices quotidiens qu'il a pu terminer avec une fraîcheur et un sourire qu'auraient pu envier nombre de spectateurs. Son concurrent Houel mérite d'ailleurs les mêmes compliments.

M. de Rovin séjourna longtemps sur le circuit. Pense-t-il mettre quelques-uns de ses motocars dans le prochain ? Max End a profité de cette rencontre pour lui rappeler qu'il avait souhaité un essai du nouveau 425 cc. de Rovin, ceci pour l'édification des lecteurs que ce genre de véhicule intéresse.

Beauvais étrennait, attelé à son Harley, un nouveau châssis, prototype de celui qui sera lancé dès le prochain salon par la maison bien connue par ses nombreuses victoires et ses records du monde consacrant le principe des trois attaches à liaison souple. dommage que, par suite d'ennuis mécanique et d'un accident de roue avant, Beauvais n'ait pu terminer, mais les 1.100 kilomètres qu'il a parcourus suffisent sans doute à garantir la robustesse et la parfaite tenue de ce nouveau châssis.

« Que la lumière soit... » Mais elle ne fut pas pour tout le monde, et bien des équipements électriques furent défectueux, bien que d'origine généralement étrangère. Nous insistons sur le fait pour ceux qui trouvent que rien n'est bon chez nous et parfait ailleurs. Et c'est de chez nous que leur est venue la lumière, grâce au stand Baroclem. Ce sont les coureurs eux-mêmes qui nous ont demandé de signaler la sportivité de cette maison et de remercier,

une fois de plus, en leur nom M. Barrault, le directeur, et son actif chef de stand, M. Huttinot. Ce dernier se multiplia toute la nuit pour dépanner les coureurs en montant des Baroclem en éclairage direct, et ceci à cadence accélérée, puisque 21 des concurrents purent, grâce à lui, poursuivre leur ronde nocturne en y voyant clair.

Ce qui a le plus étonné M. Barrault c'est que les coureurs, éreintés par ces 24 heures d'efforts, aient tenu, malgré leur grande fatigue, à venir eux-mêmes jusqu'à son stand pour le remercier. Ces gestes spontanés sont tout à l'honneur de nos sportifs, et c'est un devoir et un plaisir de les signaler.

Pendant que ses poulains tournaient et que certain, comme le brave Tatave, s'envolait vers la victoire, Garreau se débattait avec les chambres à air dont certaines ne voulaient laisser trouver



Au stand Baroclem on casse la croûte après l'intense travail nocturne

leurs points de fuite. Debout derrière le stand, la vaste forêt derrière lui, une énorme chambre gonflée, tenue haut, près de ses lèvres, Garreau avait ainsi l'aspect inattendu d'un chasseur sonnant du cor, « au fond des bois » comme dans la chanson ; pour être tout à fait dans la note, il avait l'air bien triste du drôle de boulot qu'il faisait là.

Toute la gloire revient au grand leader vainqueur du classement général et c'est justice, mais il faut se rendre compte de l'extraordinaire travail accompli par les petites cylindrées ; elles arrivent presque toujours au complet ayant accompli des moyennes étonnantes, sans bruit, car leur deux temps est, chose curieuse, plus silencieux que bien des quatre temps. Elles filent bien sagement sur leur extrême droite, pour ne pas gêner les bolides, virent sans couper, se ravitaillent, repartent et font du chemin. Et que dire de leur pilote, tenant le coup sur ces motos poids plume d'où, pour gagner du poids, le confort est presque exclu. Le spécialiste chevronné Maucourant était, à l'arrivée, surpris de fraîcheur. C'est un grand petit bonhomme qui sait se préparer, lui et sa machine avec une rare science, et qui possède une volonté et une endurance insoupçonnées. Ses coéquipiers et concurrents ont également leur part de ces justes éloges et Maucourant serait le premier à nous le reprocher si nous ne leur disions pas aussi, à tous, un grand bravo.

Cette performance d'ensemble des moteurs deux temps est tout à fait remarquable ; c'est parmi eux, sans contredit, que l'on trouve le moins de déchet. Ils vont moins vite, c'est certain, en raison de leur cylindrée réduite, mais on peut remarquer qu'ils tournent toujours à fond et sans répit. Le deux temps n'a pas dit son dernier mot.

Et puisque nous balançons l'encensoir devant le deux temps, n'oublions pas de signaler que c'est finalement un de ces moteurs qui sur la machine de Théveney a remporté la catégorie 250 cc. avec 17 tours d'avance sur le 2° et à 9 tours à peine du gagnant 350 cc.

Toujours dans les petites cylindrées on a remarqué la tentative de plusieurs moteurs français 4 temps dont on aura à reparler par la suite, sinon en course, tout au moins pour la série. Ils étaient venus à Saint-Germain non pas avec l'espoir d'une victoire, mais pour être mis à l'épreuve dans des conditions irréalisables ailleurs qu'au Bol. Avec brio, pour des moteurs de série, ils ont quand même tenu le coup jusqu'à la fin.

Le tenace Venin, dont l'entêtement avait une fois été récompensé par sa victoire au dernier Bol d'avant guerre est aussi tenace dans la déveine. Il avait pris le départ avec une machine anglaise réputée ; cependant, la poisse fut la plus forte, il arriva même à perdre sa bougie ; après divers autres incidents il dut, une fois de plus, renoncer à la lutte.

Côté spectateurs, l'épreuve fut suivie avec intérêt ; les motocyclistes se passionnent pour leurs favoris, ce qui ne les empêche pas de faire parfois des remarques sévères et pas toujours injustifiées.

De maints côtés, nous avons entendu formuler de vifs regrets, pour ne pas dire plus, sur la tenue assez négligée de certains coureurs, ce qui, c'est certain, ne rehausse pas le prestige de notre sport. C'est dommage car la présentation des machines était, dans l'ensemble, impeccable.

Nous nous plaignons d'être toujours considérés comme des parents pauvres et nous ne faisons rien pour détruire la légende du motard crasseux.

Il n'est pas question de transformer les courses en concours d'élégance, mais pour son honneur et son renom, le coureur a le devoir de se présenter

dignement, sinon coquettement, devant un public qui paye pour assister à un spectacle attrayant sous tous ses aspects.

Maints et maints coureurs ont prouvé que la moto, même de course, et la tenue correcte pouvaient parfaitement se concilier. Pourquoi oublie-t-on leur exemple ?

Nous nous sommes demandés un moment si nous devions faire état de ces critiques ; comme elles émanent du public, et d'un public averti puisque composé lui aussi de motocyclistes, nous estimons qu'on ne pouvait faire le silence sur ce sujet qui est d'importance pour le succès spectaculaire des épreuves à venir.

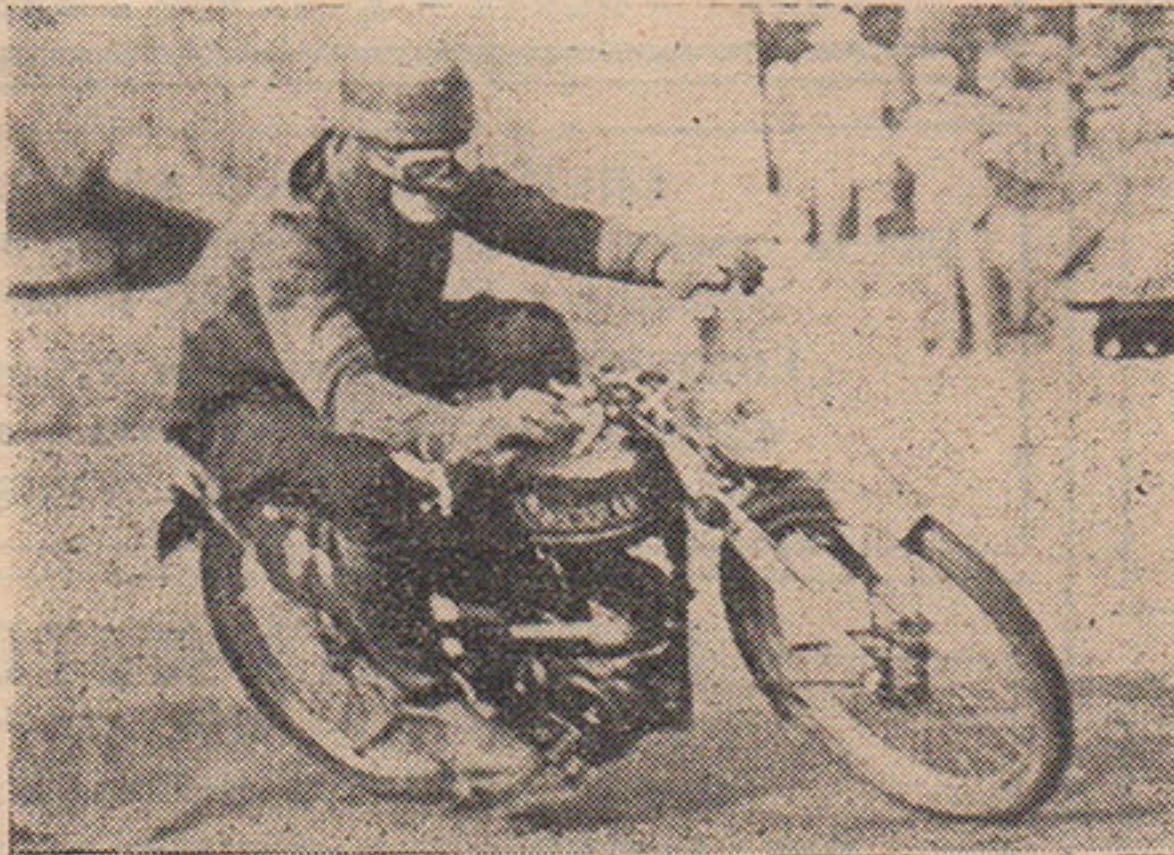
De même d'autres spectateurs trouvent qu'ils ont du mal à s'y reconnaître dans une épreuve où toutes les catégories sont représentées ; les disques de couleurs différentes sont insuffisants à leur gré pour s'y reconnaître. D'après nos questions ils suggèrent soit de grands dossards de couleurs différentes, soit une teinte différente et bien distincte des casques, suivant la cylindrée. Nous livrons ces suggestions aux organisateurs, à toutes fins utiles.

Il ne faut pas se faire un monde de ces critiques et objections ; elles méritent cependant attention.

A l'occasion d'une manifestation aussi populaire et, en tous points, aussi réussie que le Bol, où chacun a fait tout son possible pour en assurer le plein succès, l'opinion publique peut, avec plus de poids, être mise en avant ; ce sont les quelques épines parmi les roses offertes aux vainqueurs.

Un malchanceux de la dernière heure fut Guignabodet qui, par suite d'une perte de bougie à la Croix de Noailles, compliquée par la perte de son outillage, perdit de ce fait les 3 tours d'avance qu'il avait à ce moment-là.

Doit-on tirer des conclusions de ce fait que certains concurrents, dont la moto est, d'origine, munie d'une fourche télescopique, avait renoncé à celle-ci au profit d'une fourche à parallélogramme ?



Lorin, qui sur 175 « Maucourant » fut 1^{er} de cette catégorie.

Côté ravitaillement, il y eut des plaintes déchirantes : s'intituler « ravitaillement » et ne pas être ravitaillé, tout au moins en boisson, c'est un suplice auprès duquel celui de Tantale semble une rigolade.

Exhiber de l'autre côté du circuit des buvettes bien pourvues en spectateurs, consommateurs et liquides divers étaient pour les mécanos et les supporters deshydratés une épreuve épouvantable. Il y avait bien la passerelle qui pouvait les mener vers l'abreuvoir. Mais grimper des escaliers, en redescendre, retrouver la carte Sésame, exiger la contre-marque et, une fois rafraîchi refaire tout ce trajet en sens inverse, c'était imposer à des hommes écrasés par un souci constant, une bien pénible et inutile corvée.

S'il est impossible de prévoir un bistrot du côté des stands, suggérons à Mauve d'installer l'an prochain un pipeline Tubotom... (à double étanchéité), le tuyau increvable qui pullulait sur le circuit saura bien traverser la route pour conduire aux stands bière, limonade, et autres boissons variées, moins corrosives que les carburants auxquels il résiste.

Le Grand Prix du Moto-Club de Cannes

Dix mille personnes ont assisté au Grand Prix Motocycliste de Cannes.

Le cadre idéal dans lequel se déroula cette superbe manifestation, les chaudes empoignades qui mirent aux prises les as étrangers et français furent un vrai régal pour le sportif friand de soleil et de matches sévèrement disputés.

Les passages de Behra, Braccini, de Cavanna, Haldeman, Monneret, du courageux Tuson soulevèrent l'enthousiasme des spectateurs.

Voici les résultats :

Catégorie 500 cmc. : 1. BEHRA, 1 h. 0' 33" ; 2. Braccini, à 8 tours ; 3. Franconne, à 5 tours ; 4. Sabatier, à 8 tours. Meilleur tour : Behra (57") 78 km. 947.

350 cmc. : 1. BRACCINI (Robert) (Fr.) 1 h. 03' 49" (Norton 350 cmc.) ; 2. Berlie (Fr.) 1 h. 04' 13" (Vélocette 350) ; 3. Haldeman (C. H.), à 6 tours (Vélocette 350). Record du tour : Braccini et Bellochio : 1' 4".

Sidecars 600 cmc. : 1. CAVANNA (Italie) 44' 27" 4/5 ; 2. Haldeman (C. H.) 44' 40" ; 3. Wagner (Fr.), à 3 tours ; 4. Tuson (Fr.) à 5 tours. Record du tour : Cavanna, 1' 3" (71 km. 428).

MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques

**MOTOBÉCANE TERROT
VÉLOCETTE**

Toujours prêt à vous satisfaire

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

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

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

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

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

Livraison rapide contre « Bon d'Achat »

Spécialiste du Side-Car

Agent Bernardet - Impérial

122, route de Fontainebleau, ATHIS-MONS
Téléphone : BEL. 46-63

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

MAUCOURANT

Le vrai spécialiste du vélomoteur

Agent des Grandes Marques :
MOTOBÉCANE, 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. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ÉCHANGE - RÉPARATIONS

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

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

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

JONQUIÈRE-MOTOS

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

Mise au point. — Pièces détachées toutes marques

Achat - Vente - Echange

Agence MOTOBÉCANE, TERROT

M. BEAUBAIS, spécialiste du side, 4 fois recordman

RÉPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

FRANCE-MOTO R. PITTARD

**RÉALÉSAGE - RÉFECTION D'EMBIELLAGES
ACCESSOIRES - ÉMAILLAGE - CHROMAGE**

◆
**POSE DE SÉLECTEURS AU PIED SUR VÉLOMOTEURS
TERROT, MOTOBÉCANE 4 TEMPS et MONET-GOYON**

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

MOTO



SPORT

RAY. BONIN

SPÉCIALISTE

MOTOS ANGLAISES ET TOUTES MARQUES

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

ACHAT - VENTE - ÉCHANGE - RÉPARATION

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

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

ÉTS Charles MOCHET

68, Rue Roque de Fillol

PUTEAUX (SEINE)

“ LE VÉLOCAR ”

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

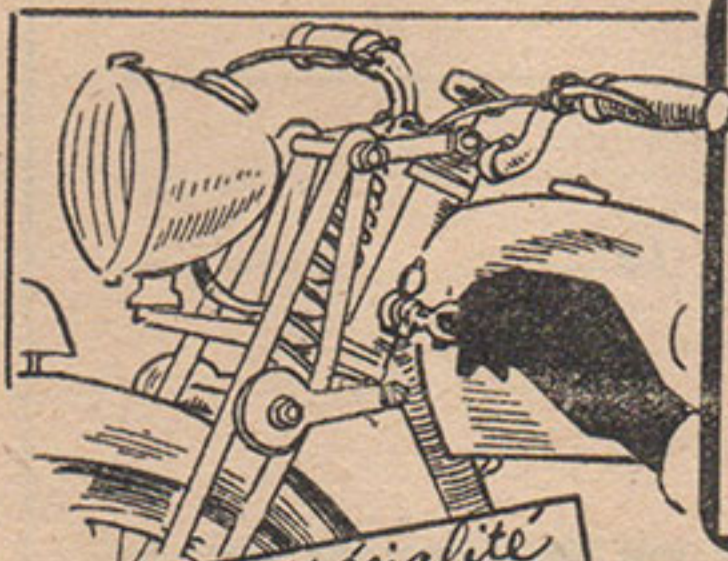
De nombreux brevets couvrent nos moteurs dont les
hautes qualités techniques en font une des plus
belles réalisations actuelles.

CYCLES
MOTOS ET VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT-Société Anonyme
[CAPITAL] 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE



C'est une spécialité

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

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

NEIMAN

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



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

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

VÉLOMOTEUR SPÉCIAL RENFORCÉ

G. I. M. A.

LICENCE PAUL JOSUE

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

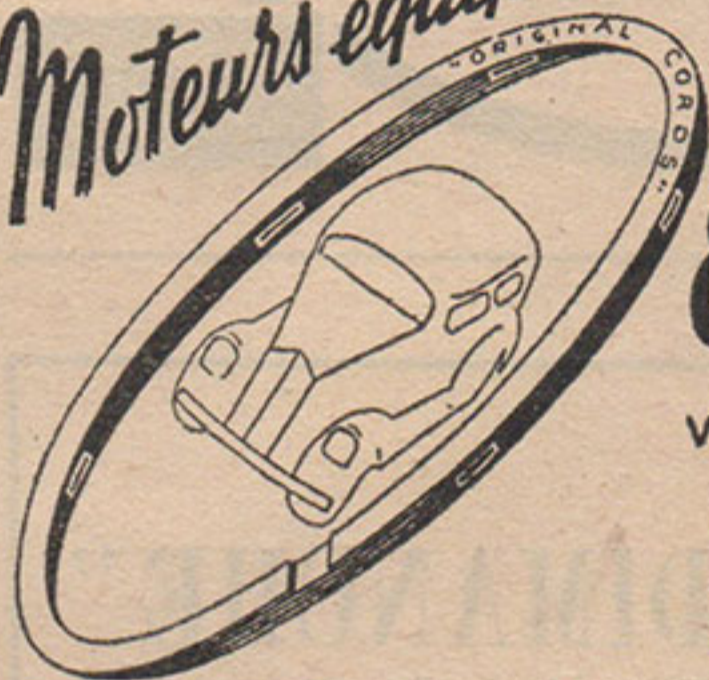
DIRECTION AUTO-STABLE

CADRE INDÉFORMABLE

Groupement Industriel Métallurgique et Automobile

24, av. Pasteur, Chamalières, (Clermont-Ferrand) (Puy-de-Dôme)

Moteurs équipés avec



CORDS

SEGMENTS MULTIPLES
EN ACIER SUÉDOIS

Economie

en Essence et
huile assurée

VOTRE GARAGISTE RÉNOVERA
TOUS MOTEURS AVEC

CORDS

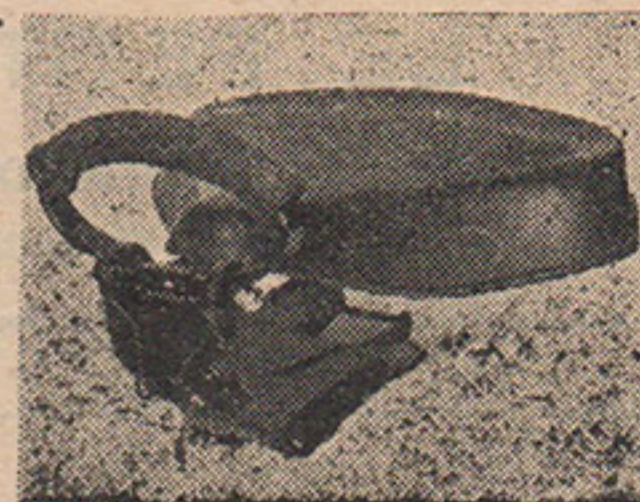
VENDUS EN BOITE D'ORIGINE
CHEZ SON GROSSISTE

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

SIÈGES ARRIÈRE

MERAT

Breveté France et Étranger



Le seul qui
procure un confort parfait

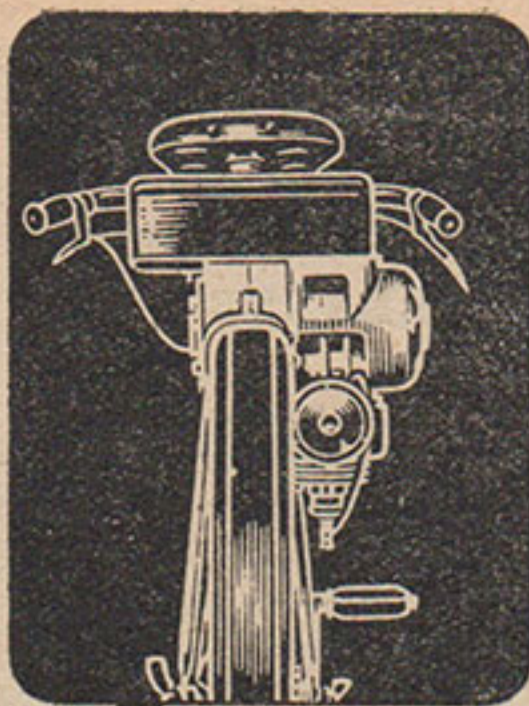
30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

VELMOTO

6, RUE DE LUNÉVILLE - PARIS (19^e)

TOUS LES ACCESSOIRES { MOTOS
VÉLOMOTEURS

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS



UN *vrai* MOTEUR POUR VÉLO

créé par Eugène
GADOUX, ex sous-
Directeur tech-
nique d'Hispano-

Suiza, le spécialiste construc-
teur des moteurs d'autos et
d'avions.

Montage arrière par transmission
directe sur pneu, sans effort sur le
cadre. Moteur inversé, se fixe instan-
tément en mono ou bi-cylindre. Évite
le pédalage en côte. Licences accor-
dées à l'étranger.

Demandez notice B.

MOTEURS **CYCLEX**

5. Square du Thimerais - Paris-17°

AU SALON :
GALERIE E
STAND 21

R. L. D.

LISEZ

“ BONJOUR DIMANCHE ”

le grand hebdomadaire de la famille
et son supplément
pour les enfants

LE PETIT CANARD

Le Numéro : 15 francs

En vente chez tous nos dépositaires

TOUS LES MARDIS

VOTRE CINÉMA

Le grand hebdomadaire de l'écran
16 pages - Textes et photographies



10 Francs

MOTO-SPORT

Toujours un choix de belles motos
Pièces, accessoires pour toutes motos

ACHAT

VENTE

CHROMAGE - REVISION - REALESAGE
EMAILLAGE - RECHAPAGE PNEUS MOTO
Montage des suspensions arrières STIGNANI

R. GUIGNABODET

20, Avenue Thiers (Route de Combes-la-Ville)

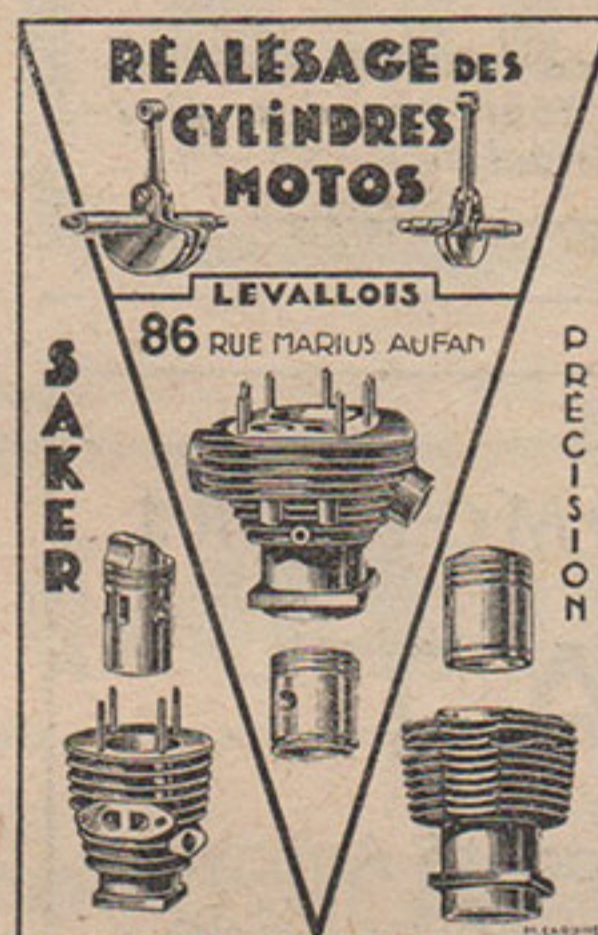
BRIE-COMTE-ROBERT - Téléphone 216

ÉTS REVIL

82, avenue des Ternes, PARIS (17°). ETO. 15-53

Seuls spécialistes pour tous accessoires
et équipements

MOTOS - CYCLES - AUTOS



PETITES ANNONCES

Recherche mécanicien spécialiste motos
avec sérieuses références.

A. CLAUDOTTE, 26, rue Pasteur,
Lens (Pas-de-Calais).

Ach. 750 cm³, épavé ou accidentée
même sans roues, avec papiers
DONCIEU, 23, rue des Convalescents
MARSEILLE

A vendre TERROT 350 lat. bon état
Visible à partir du 1^{er} septembre
Tous les jours, après 18 h.

M. S. WATTEBLED
67, rue Guésde, LEVALLOIS

A vendre pièces détachées Triumph
350 : cylindres, blocs, pignons, boî-
tes de vitesse, chaînes primaires,
etc. M. SERRES, 220, rue J.-Jaurès,
MAISONS-ALFORT

A vendre : Peugeot 350 culbut.,
chromée, compteur. Sept 1947. Jam-
mais roulé. Garantie 6 mois, 120.000.
Max DAVID, 50, rue Laborde (8°).
Car. 61-22.

BULLETIN D'ABONNEMENT

à « MOTOCYCLES »

14, Rue Brunel, PARIS-17°

NOM

Adresse

Le

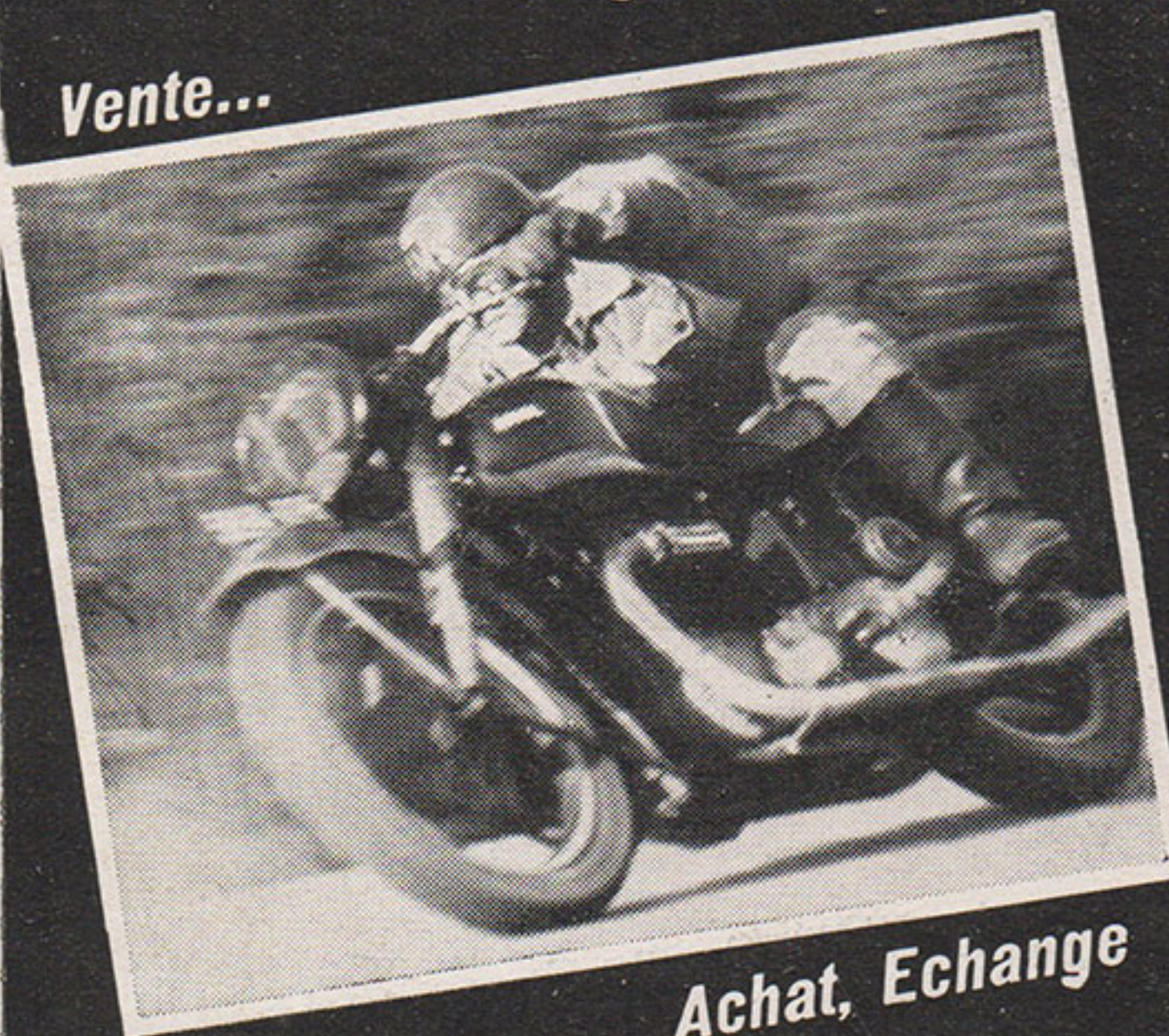
Signature

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

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

ON TROUVE LES PLUS BELLES MACHINES
vendues avec garantie chez

Vente...



Achat, Echange

L. PSALTY - P. LADEVÈZE & C^{ie}

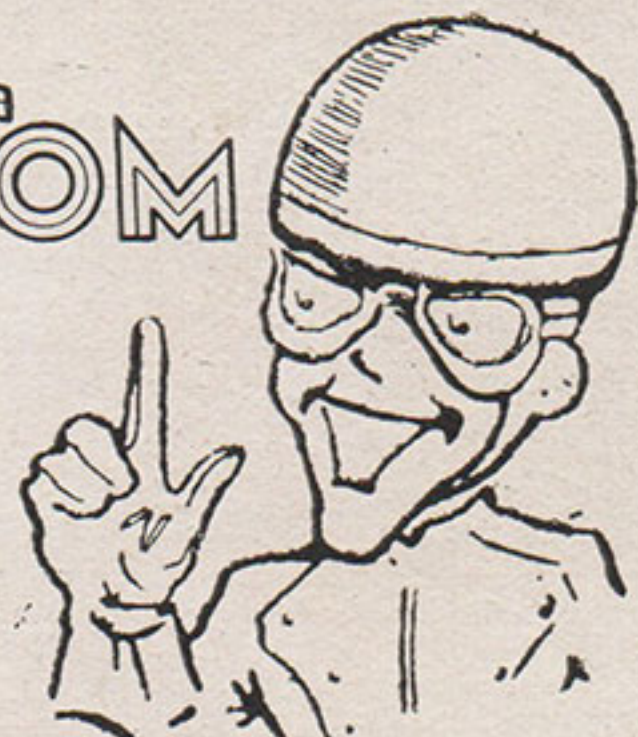
GÉRANT : PAUL LADEVÈZE
50, RUE BRUNEL — PARIS-XVII
TÉL. : ETOile 24-66

TUBOTOM

LE TUBE SOUPLE
adopté par toutes
les marques

OTOM S. A.

5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE - Seine



AH!
SI **REYDEL**

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

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



**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 Véломoteurs

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

JEUNES!

apprenez un métier d'avenir

Faites-vous une situation intéressante dans l'industrie et le commerce de l'auto en suivant nos cours par correspondance qui feront de vous des techniciens et mécaniciens de premier ordre. Préparation au brevet automobile militaire (armée motorisée).

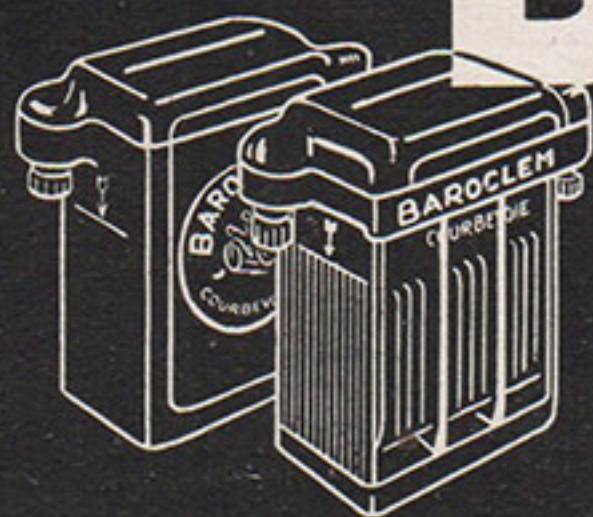
COURS TECHNIQUE AUTO

*Rue du Docteur-Cordier
SAINT-QUENTIN (Aisne)*

Renseignements gratuits sur demande

BAROCLEM

MOTO



la Batterie de Qualité

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

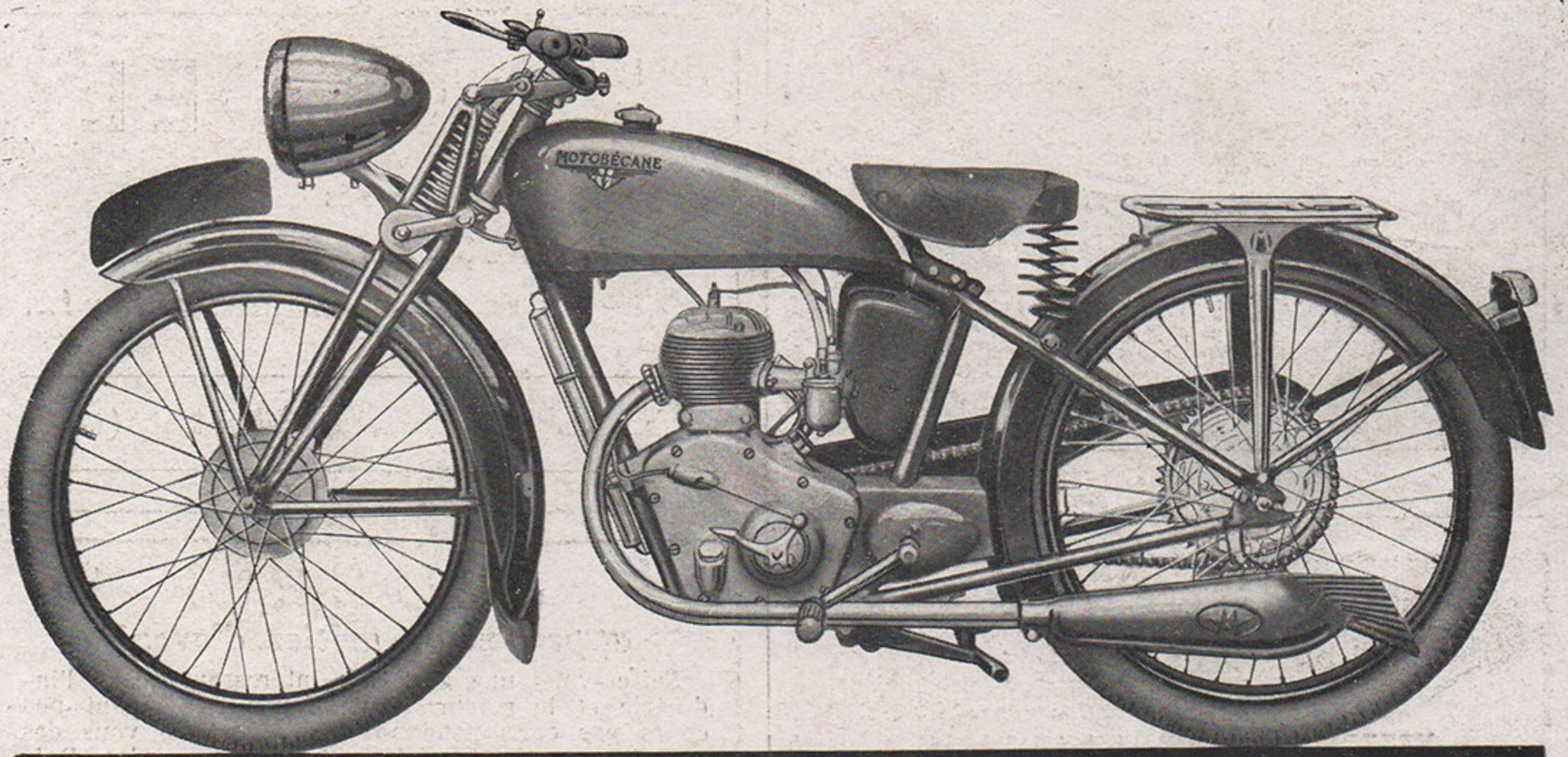


MOTOBÉCANE



VÉLOMOTEUR 125 ^{cm³}

≡ BLOC-MOTEUR 4 TEMPS ≡



MODÈLE " STANDARD LATÉRALES "

TYPE D.45-A

Graissage intégral par circulation intérieure automatique

P R I X

33.000

FRANCS

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

Le Directeur-Gérant : MAX ENDERS.

Imp. « Petites-Affiches », 2, rue Montesquieu, Paris ; R. C. Seine 79.648
P. BIED-CHARRETON, Directeur.