

1<sup>re</sup> ANNÉE - N° 6  
DÉCEMBRE 1947

REVUE  
MENSUELLE

LE NUMÉRO  
20 FR\$

# MOTOCYCLES

DIRECTEUR :  
Max ENDERS



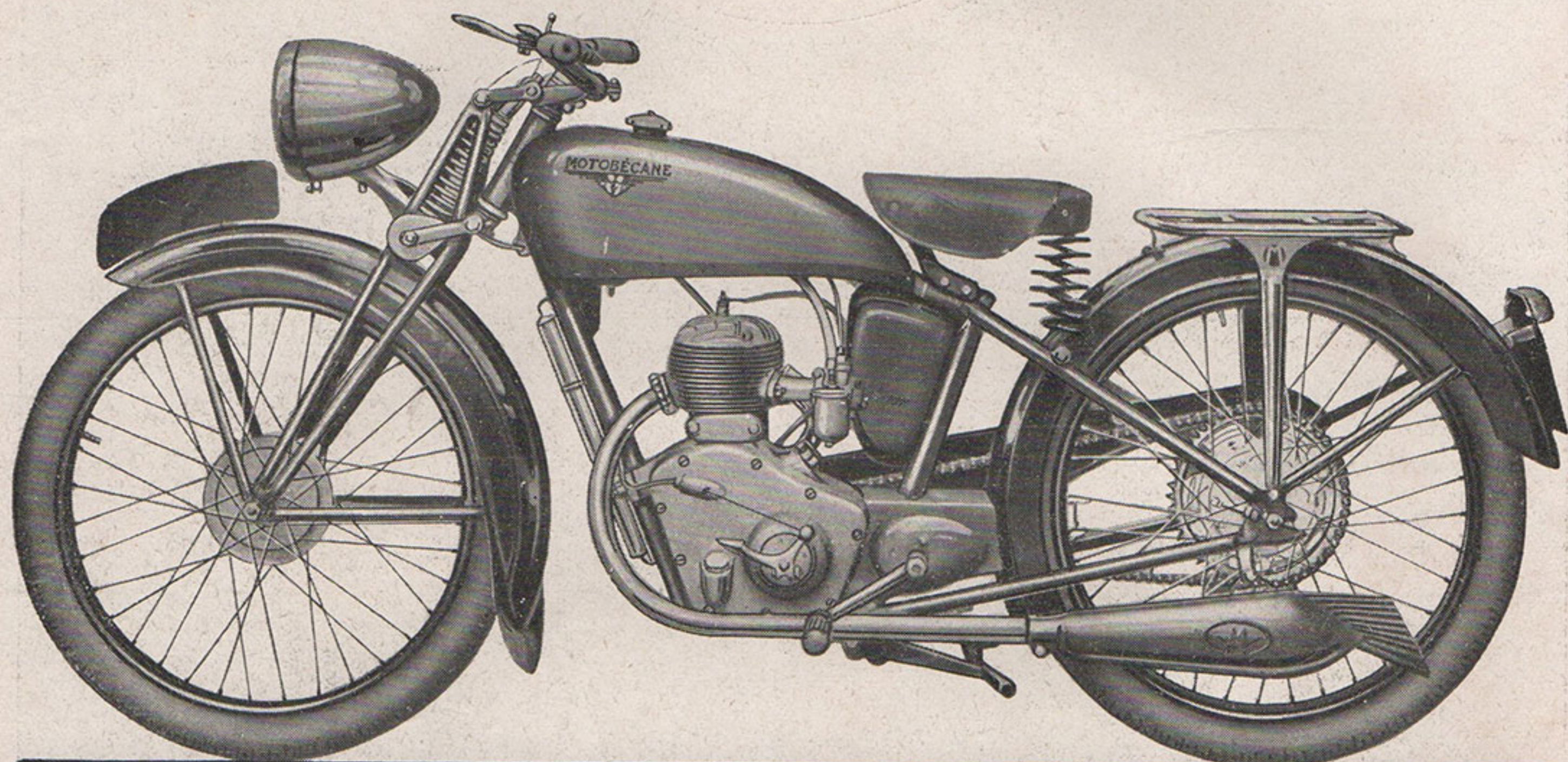


# MOTOBÉCANE



VÉLOMOTEUR 125 <sup>cm<sup>3</sup></sup>

≡ BLOC-MOTEUR 4 TEMPS ≡



MODÈLE " STANDARD LATÉRALES "

TYPE D.45 - A

*Graissage intégral par circulation intérieure automatique*

P R I X

**36.938**

FRANCS

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



## MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques

**MOTOBÉCANE TERROT  
VÉLOCETTE**

Toujours prêt à vous satisfaire

78, Avenue des Ternes - PARIS (17<sup>e</sup>) - Téléphone : G.A.L. 78-95

**MODERNISEZ VOS MOTOS**, en les faisant  
**TRANSFORMER** avec le **DISPOSITIF**  
de suspension arrière **GRAZZINI**  
16, rue du Marché Popincourt - (PARIS (XI<sup>e</sup>))  
Roq. 17-03

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

## ÉTS REINHARD & CHAPUISET

207, Avenue Pasteur - BAGNOLET (Seine)  
Téléphone : AVRon 31-94

**JANTES et GARDE-BOUE**  
pour  
**VÉLOMOTEURS et MOTOS**

VENTE EXCLUSIVE EN GROS

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<sup>e</sup>)

VENTE et ACHAT

## René BONNET

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE VENTE  
28, rue Ernest-Renan, Issy-Les Moulineaux (Seine)

Téléphone : MIC 03-72 Métro : Porte de Versailles

TOUTES LES GRANDES MARQUES DE MOTOS  
VELOMOTEURS

STOCK IMPORTANT DE SIDECARS BERNARDET

Station service pour moteur auxiliaire VAP

## LEVALLOIS-MOTOS

REPARATION — MISE AU POINT

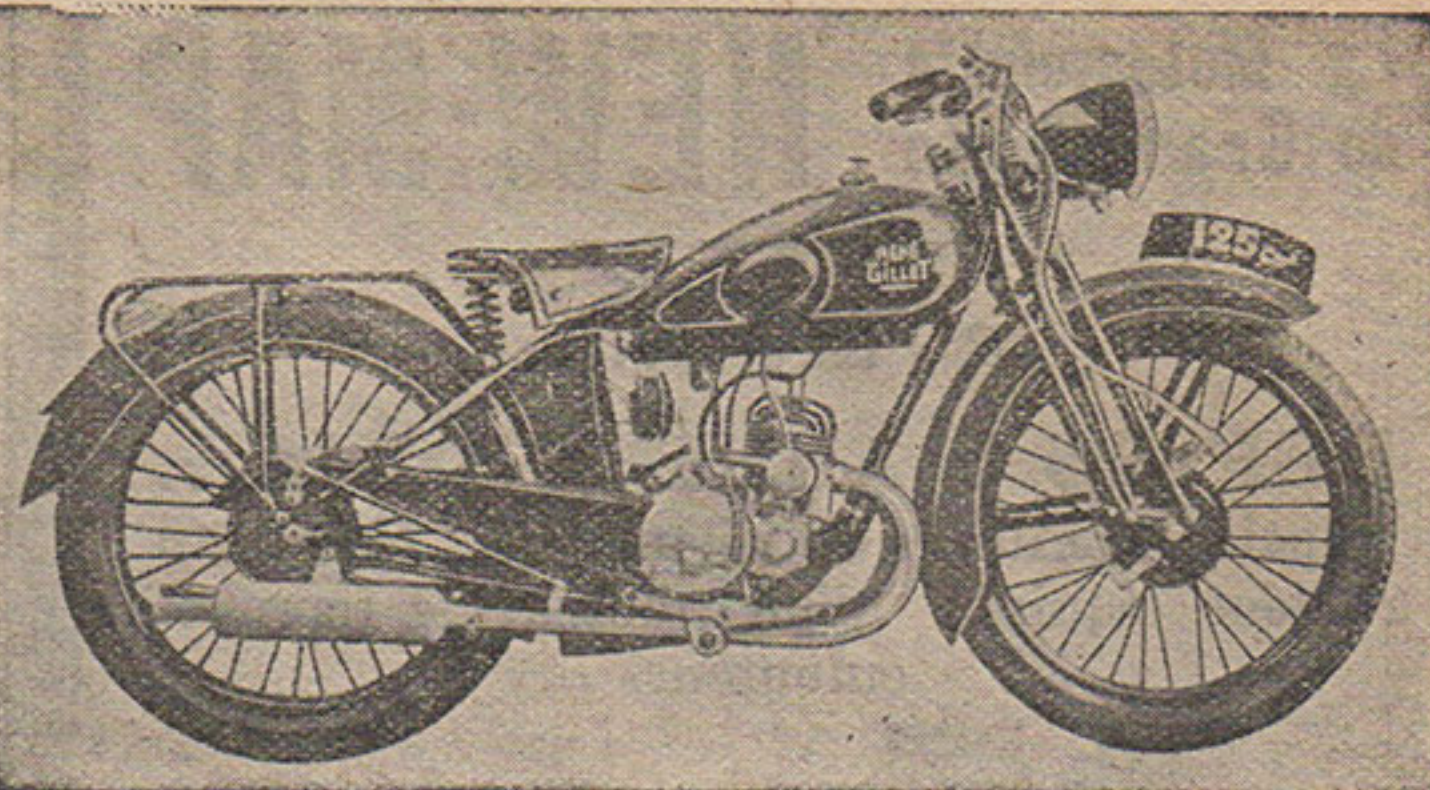
Agence : TERROT-MOTOBÉCANE

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



## René GILLET

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

Vélocoteurs. 125 cc. 2 temps 4 vitesses

Établissements René GILLET

126 bis, 128 Avenue Aristide-Briand  
- MONTROUGE - Seine -

Un spécialiste Cycles et Motos de l'Afrique du Nord  
H. GALLAND, (Maison fondée en 1925)

7, Rue Bugeaud, BONE - Algérie  
ayant clientèle et sous-agents tous départements  
désire représenter maisons fabricant accessoires  
cycles, motos nouveaux modèles vélocoteurs, motos  
triporteurs, sides, etc...

RÉPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

## FRANCE-MOTO R. PITTARD

RÉALÉSAGE - RÉFECTION D'EMBIELLAGES  
ACCESSOIRES - ÉMAILLEGE - CHROMAGE

POSE DE SELECTEURS AU PIED SUR VÉLOMOTEURS  
TERROT, MOTOBÉCANE 4 TEMPS et MONET-GOYON

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

## L. SEGUIN

Spécialiste des rechapages et réparations  
de pneus motos et voitures

69, avenue de Neuilly, 69

Téléphone : MAILLOT 33-69

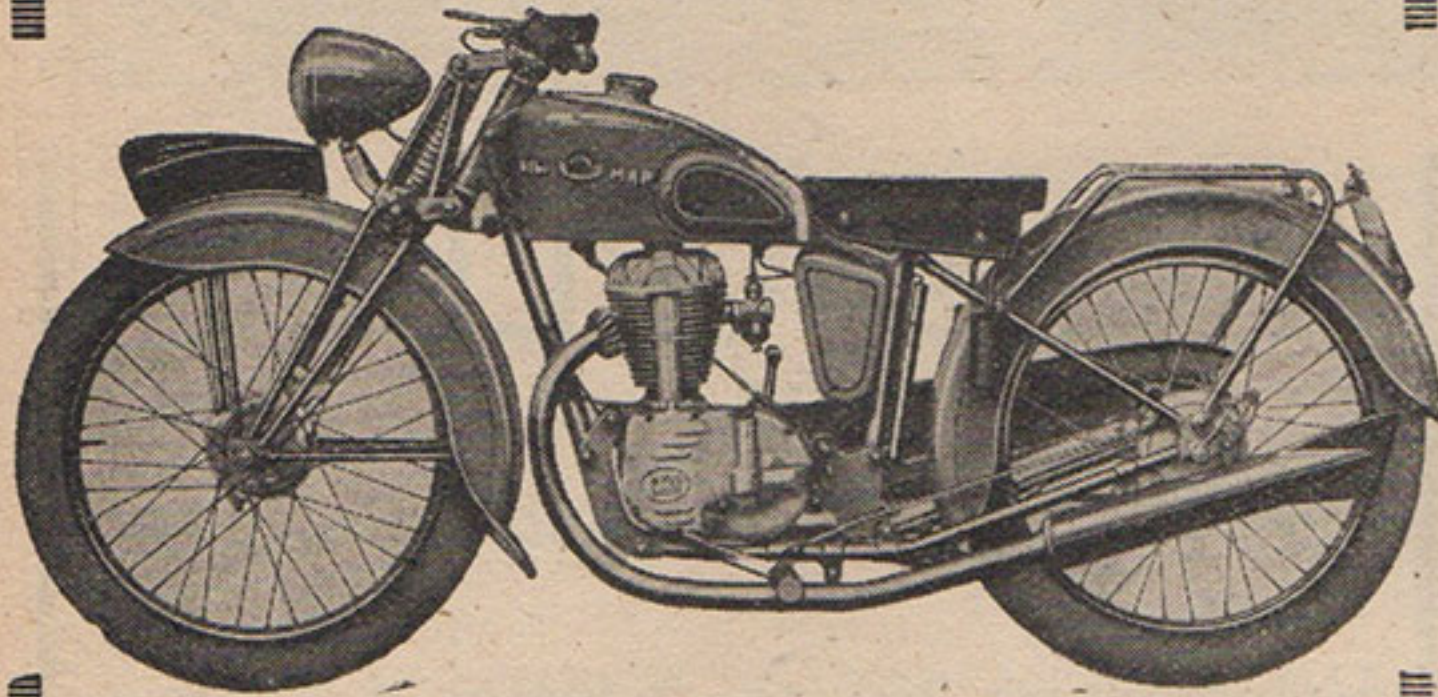


La Motocyclette  
de Grand Luxe

# 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

**N'OUBLIEZ PAS QUE !**

**F. FRANÇOISE** *SPÉCIALISTE DU SIDE-CAR*  
122, r. de Clignancourt, Paris  
est toujours à votre disposition pour reviser  
et mettre au point toutes belles machines  
**1<sup>er</sup> GRAND PRIX D'ALBI**  
**GRAND PRIX DU COMMINGES**

**ROBERT KIENÉ**  
**FRANCE-MOTOS**

REPARATIONS - AUTOS - MOTOS  
RECONSTRUCTION

Tous les accessoires Motos

73, quai du Point-du-Jour, 73

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

**L. JEANNIN**

*Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932*

**VENTE - ECHANGE - REPARATIONS**

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

12, avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15°)  
Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-62

**LES ETABL. PERTUISOT**

23, Rue des Acacias, Paris-17° — Tél. : ETO 12.46

sont spécialisés dans

La réparation des embiellages et le réalésage des cylindres

Fournitures de pistons complets et pièces détachées

CYCLES  
MOTOS ET VÉLOMOTEURS

# RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme  
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

**PROPRIETAIRES DE VELOCAR**

qui voulez plus de CONFORT et plus de SECURITE  
profitez de la saison d'HIVER et adressez-vous aux  
**ETABLISSEMENTS DUPONT**

56, rue Sedaine, PARIS. Roq. 17-11

qui vous transformeront votre VELOCAR en petite  
voiture par la mise en place d'un MOTEUR LEGER  
et d'un FREIN à pied

TOUTES REPARATIONS DE MOTOS

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

# MONNERET

76 fois recordman du monde  
6 fois champion de France  
La COMPÉTENCE qu'on ne discute pas

**LIVRAISON RAPIDE des Grandes Marques**

MOTOBÉCANE

PEUGEOT

TERRROT

JONGHI

René GILLET

MONET-GOYON

GNOME RHONE

Side BENARDET

Pièces détachées

**EXPOSITION de tous les MODÈLES**

**AGENT EXCLUSIF POUR LA FRANCE**

de la célèbre marque

**A. J. S.**

de SERTUM et du Scooter VESPA

**CHOIX UNIQUE D'ARTICLES DE SPORT**

*Tout ce qui concerne le VÉLO*

DEUX MAGASINS

**PARIS-CENTRE**

**PARIS-SUD**

7 et 9, Bd Beaumarchais

106, Avenue A.-Briand

**PARIS-BASTILLE**

**MONTRouGE (Seine)**





**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

**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<sup>e</sup>)

VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES

Echanges standard des  
embiellages réalésages  
Bielles et  
manetons

**MOTO-PIECE**

TEL:  
PER 20-56

87, RUE EDOUARD VAILLANT LEVALLOIS

Cages à galets

Axes et cônes de moyeux

Pignons de chaîne et roues AR

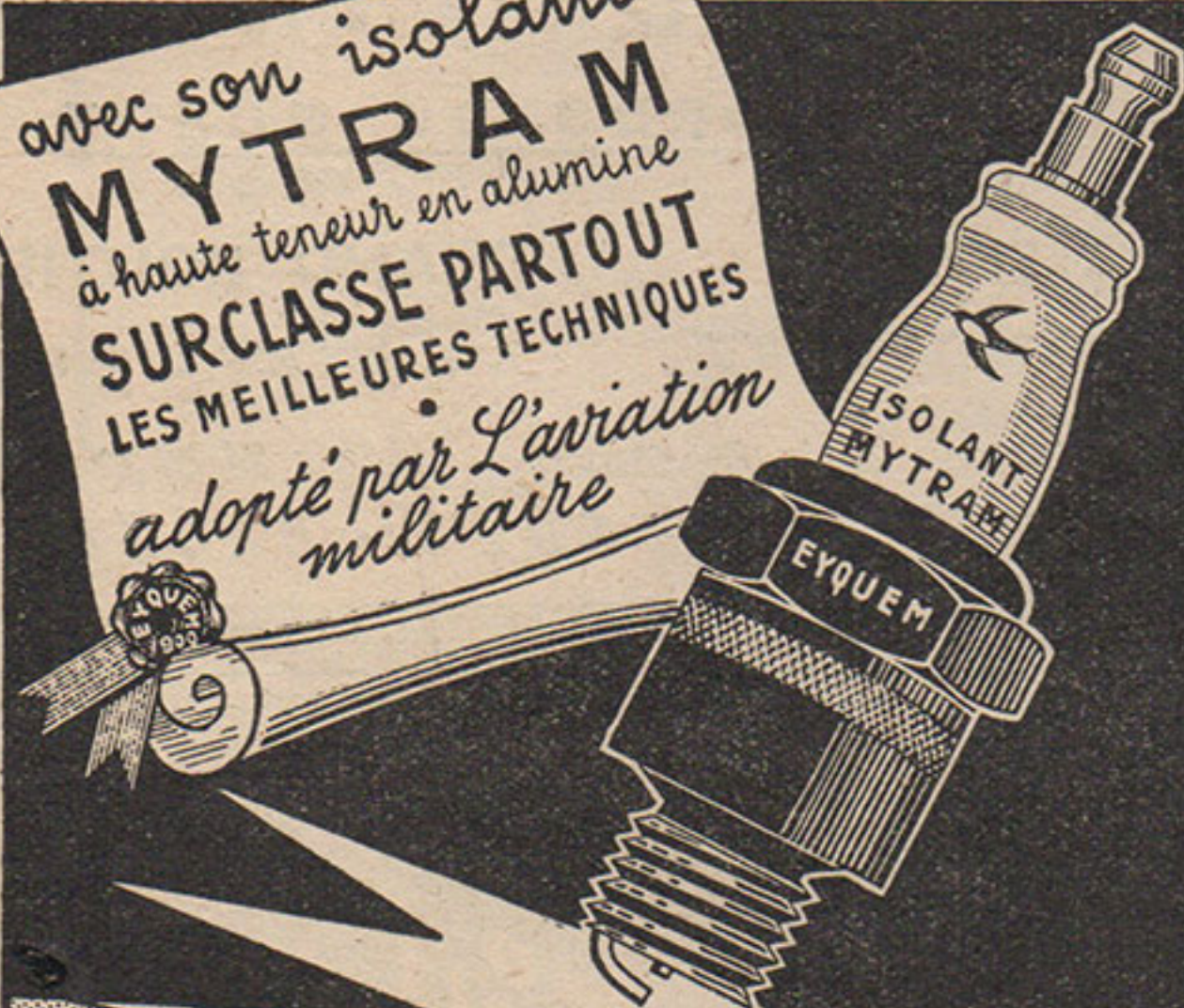
Pignons de boîtes de vitesses etc.

EXIGEZ  
LA  
MARQUE

DEMANDEZ LA LISTE DES STOCKISTES RÉGIONAUX

avec son isolant  
**MYTRAM**  
à haute teneur en alumine  
**SURCLASSE PARTOUT**  
LES MEILLEURES TECHNIQUES

adopté par L'aviation  
militaire



**EYQUEM**

50 années d'expérience  
de succès

**AUTOMOTO**

a mis au point son

**VÉLOMOTEUR 125<sup>cm<sup>3</sup></sup> "A.S."**



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

Cette machine présente les particularités suivantes :

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

**AUTOMOTO**

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

É<sup>TS</sup> Charles MOCHET

68, Rue Roque-de-Fillol

PUTEAUX (SEINE)

“ LE VÉLOCAR ”

**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



Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE  
PUISSANCE

# AMAC

ÉCONOMIE  
D'ESSENCE

40, rue de Villiers  
LEVALLOIS

# ALCYON

Tous les modèles de cycles  
et **VÉLOMOTEURS**  
qui lui ont valu  
sa **RÉPUTATION**  
et ses **SUCCÈS**

AGENCES :

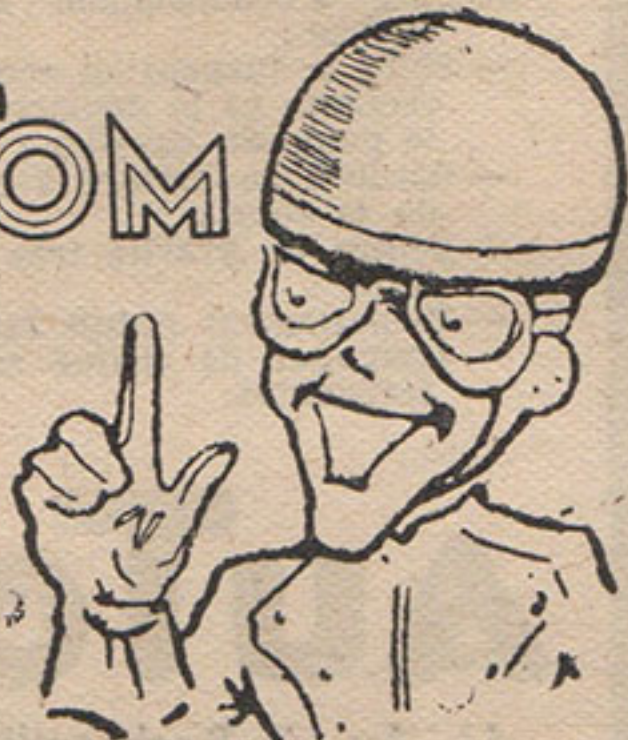
81, Av. de la Grande-Armée  
PARIS-16<sup>e</sup>

31, Avenue de la République  
PARIS-11<sup>e</sup>

AGENTS PARTOUT

# 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.)

SIDE-CARS

## BERNARDET FRÈRES

22 RECORDS DU MONDE

- - SPORT - -  
GRAND-SPORT

GRAND ROUTIER  
VENTE LIBRE

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

Expédition

**VENTE LIBRE**

Liste sur  
demande

## VAP

Vente à emporter - Équipement de moteur  
sur vélo - Voiture de mutilés  
STOCK complet pièces détachées VAP 3 et VAP 4  
Le nouveau VAP 4 chaîne et débrayage

## BERNARDET

Tous modèles disponibles  
avec pneus et chambres  
Échange de side-car

**VÉLOCIMANE A MOTEUR** Vente d'appareil complet tou  
équipé ou pose de moteur  
MOTO-BASTILLE - 6, Bd. Richard - Lenoir, PARIS-XI<sup>e</sup>

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XVII<sup>e</sup>

# Magneto France

L'EQUIPEMENT  
ELECTRIQUE  
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS



MOTOCYCLETTES  
VÉLOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES  
SIDECARS  
CYCLECARS

REVUE  
MENSUELLE

# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR :  
ROBERT LAJEUNESSE

DIRECTEUR :  
Max ENDERS

Rédaction - Administration - Publicité  
14, Rue Brunel, Paris-17<sup>e</sup> - Tél. Eto. 05-50

DANS  
CE NUMÉRO

Les nouveautés.

La revue des accessoires.

Le courrier des lecteurs.

Le 325 Julien.

Le Gima 108 cm.

Quelques avis sur les particularités nouvelles du règlement de la F. I. C. M.

NOTRE COUVERTURE :  
Le Policier BLAT s'entraîne

## Voir Grand !

*Avec son pinceau ou son archet un artiste parvient à émouvoir le monde entier et l'on en conclut : l'art n'a pas de patrie.*

*La mécanique, elle, en a-t-elle une ?*

*Aujourd'hui moins que jamais.*

*Les problèmes scientifiques sont de plus en plus à l'échelle universelle. Autrefois un inventeur pouvait, dans le secret de son atelier, cacher jalousement ses recherches, ses expériences, ses découvertes. La science était encore en friche.*

*Désormais les échanges d'idées sont tels d'une frontière à l'autre et même d'un continent à l'autre que l'avance momentanée d'un constructeur ne lui assure qu'une bien passagère priorité.*

*Plus les connaissances s'étendent, plus les chercheurs semblent avoir des conceptions communes. Ils sont comme des alpinistes, partant de points opposés à l'assaut d'un même pic et qui se rencontrent cependant à son sommet. Ici, puisqu'il s'agit de transformer de la matière en puissance, tous les efforts aboutissent finalement à des résultats de plus en plus voisins.*

*On constate maintenant une tendance à mettre tout le savoir en commun.*

*Dans notre domaine motocycliste nos ingénieurs, non seulement connaissent à fond tout ce qui s'étudie et se réalise ici et là. Mais ils n'hésitent pas, eux-mêmes, à communiquer à leurs confrères et concurrents les résultats de leurs propres travaux. Des conférences techniques largement diffusées sont la preuve matérielle de cette constante, étroite et générale collaboration. Et c'est ainsi, en voyant grand et large qu'on contribuera, chez nous aussi bien qu'ailleurs, à obtenir, sous des apparences cependant diverses, et certes souhaitables, une qualité généralisée qui sera, pour nos machines de quelque origine qu'elles soient, le meilleur agent de diffusion.*

*Enders Max.*



## NOS ÉCHOS

L'Association sportive de la Police parisienne a prélevé sur son budget une somme importante, dans le but de former une équipe de Moto-Cross apte à disputer brillamment les épreuves nationales et internationales de l'année 1948.

On parle de cinq 500 cc., une 350 cc. et une 250 cc.

◆ Les Anglais travailleraient, eux aussi, la formule du Minicar, mais ils n'envisagent pas ce type de voiture populaire et utilitaire d'une façon aussi réduite que nous. Le Lloyd, que signale la revue « Autocar », est un 650 cc. deux cylindres à deux temps alimenté par une pompe de chargement. Le châssis aurait comme voie et empattement à peu près les cotes de notre Juvaquatre... C'est loin de nos Minicars à nous.

◆ La suspension sur caoutchouc remplacera-t-elle le ressort d'acier ? Diverses maisons étrangères étudient très sérieusement la question. Sous quelle forme cette suspension sera-t-elle réalisée ? Neiman a déjà, depuis longtemps, résolu le problème tant sur les motos (voyez Gnome) que sur les voitures, exemple : Georges Irat.

◆ Aurons-nous bientôt sur nos motos des freins hydrauliques ? Les essais s'en poursuivent activement. Pour l'instant, afin d'éviter des modifications trop profondes, un système de commande aurait été mis au point qui n'obligerait pas à transformer le mode d'attaque des mâchoires actuellement utilisé sur nos moyeux.

◆ Il fallait de bons yeux pour remarquer que la motocyclette légère Peugeot 150 cc. était montée sur des jantes en alliage léger ; celles-ci auraient été exécutées dans les ateliers mêmes de Beaulieu. S'agit-il d'un essai ou d'une réalisation qui doit se généraliser ? Jusqu'à présent, les jantes en alu n'avaient guère été utilisées que sur des motos supersport ou de course.

◆ Dubuet, qui fut champion de France, catégorie 350 cc., de 1936 à 1939, vient de s'installer à la Porte Dorée. Il est naturellement fidèle à Motobécane, dont il est agent exclusif pour son secteur. Une bonne recrue pour le quartier !

◆ Connaissez-vous M.-R. Damignan ? Ce pseudonyme cache involontairement une personnalité motocycliste bien parisienne, qui, dans le quartier de la Bastille, représente, outre les grandes marques françaises, quelques productions anglaises telles que Matchless et Francis Barnett. Damignan doit donc être l'orthographe anglaise de Dauvignes, puisque c'est de lui qu'il s'agit, ayant été présenté sous ce nom imprévu dans notre numéro d'octobre.

Fabricant un élégant cyclomoteur, cet industriel remarque, dans la rue, un cyclecar non moins élégant et propose à son conducteur d'en entreprendre la fabrication.

— Bien volontier, répond ce dernier, car si je suis un passionné de la mécanique, je suis, de mon état, chemisier.

— Curieux ! répond le fabricant du cyclomoteur, moi aussi...

Quand un chemisier rencontre un autre chemisier, ils se racontent des histoires de mécanique. C'est plus original que les histoires de vicomtes, mais plus difficile à mettre en chanson.

\*\*

Un des plus gros obstacles actuels à la fabrication des motos comme des voitures est le manque absolu de roulements à billes de petit calibre, alors que les gros roulements se

trouvent aisément. Cherchez-en la raison, mais ailleurs que chez les fabricants.

\*\*

C'est comme pour la tôle mince qui nécessite des attributions spéciales : on la refuse aux fabricants de silencieux, auxquels on impose du feuillard en bande trop étroite pour leur genre de travail et on l'accorde aux fabricants de rondelles qui, eux, ne verraient aucun inconvénient à utiliser du feuillard. L'erreur a été reconnue, mais il paraît qu'on ne peut y remédier.

## AIDONS-NOUS

*De tous temps, les hommes ont cherché à se grouper. Nous ne remonterons pas jusqu'aux hordes antiques pour redescendre à travers les âges par les tribus, les peuplades, les nations. Chacun de nous a appris cela à l'école ; inutile d'y revenir.*

*Il existe aussi d'autres liens que ceux du sang ou de la langue. Ce sont les confréries qui rassemblent des individus de tous milieux sociaux, de toutes corporations, cimentés entre eux par une foi ou un idéal communs. Sans en faire l'apologie où le procès, citons : la franc-maçonnerie, les associations religieuses, les grandes écoles, le scoutisme, certaines organisations syndicales, etc...*

*Les membres de ces « familles » ont les uns pour les autres une confiance partagée, et mettent tout en œuvre pour s'entraider mutuellement.*

*Personne, hélas, ne contestera qu'aujourd'hui la méfiance envers son prochain est devenue une élémentaire condition de sécurité, et que se refuser à appliquer la loi de la jungle, est le signe certain d'une inaptitude totale à vivre avec son temps.*

*Le tragique est que ces inadaptés existent, et qu'ils sont beaucoup plus nombreux qu'on ne le pense ; mais comme ils sont noyés dans la masse de ceux qui « savent nager », personne ne songe à eux.*

*Les motocyclistes sont par définition des gens entreprenants, dynamiques, et leur passion commune leur permet des rapprochements que la routine de la vie quotidienne rend malheureusement fugitifs.*

*Ils sont médecins, épiciers, avocats, bottiers, prêtres, pharmaciens, hommes de toutes classes, de toutes corporations, reliés entre eux par un fil : l'amour de la moto, l'esprit sportif.*

*Transformer cette compréhension indulgente et sympathique*

*que les motocyclistes ont les uns pour les autres, en un sentiment plus fort, plus profond, n'est pas chose impossible.*

*Qui ne se souvient de la chanson : « Le pharmacien l'a dit à la « bouchère et c'est comme ça que « tout l'pays l'a su ? » »*

*En parlant du même principe, voilà établi un nouveau trait d'union :*

*Motocycliste comme vous, votre tailleur a le goût de son travail, fait l'impossible pour satisfaire ses clients, au prix le plus raisonnable ? Recommandez-le à vos amis, qui à leur tour vous donneront les adresses d'honnêtes artisans ou de scrupuleux four-nisseurs.*

*Ainsi pour tout ce qui ne concerne pas exclusivement la moto, mais grâce à elle, s'établira entre tous les motocyclistes, un réseau de confiance et d'estime qui leur permettra de n'avoir de relations qu'avec des gens probes et honnêtes comme eux.*

*Avant d'écrire cette rubrique, nous en avons parlé autour de nous, et l'intérêt que cette idée a soulevé nous laisse entrevoir ses vastes possibilités, qui ne doivent pas se borner à un simple échange d'adresses, mais signifier le désir qu'ont des sportifs de se mieux connaître entre eux et de s'entraider pour le plus grand bien de tous.*

*« Motocycles » fera la liaison entre ses abonnés ou lecteurs pour recueillir et transmettre, à leur demande, les adresses qu'ils nous confieront en nous certifiant que le fournisseur par eux indiqué est digne de toute confiance.*

*Nous rejetterons bien entendu, toute demande n'ayant qu'un caractère publicitaire.*

*Nous pourrions même envisager une plaquette, qui, apposée dans la vitrine des commerçants, serait pour le client motocycliste, une assurance de bon accueil et d'entière satisfaction. — MARC.*

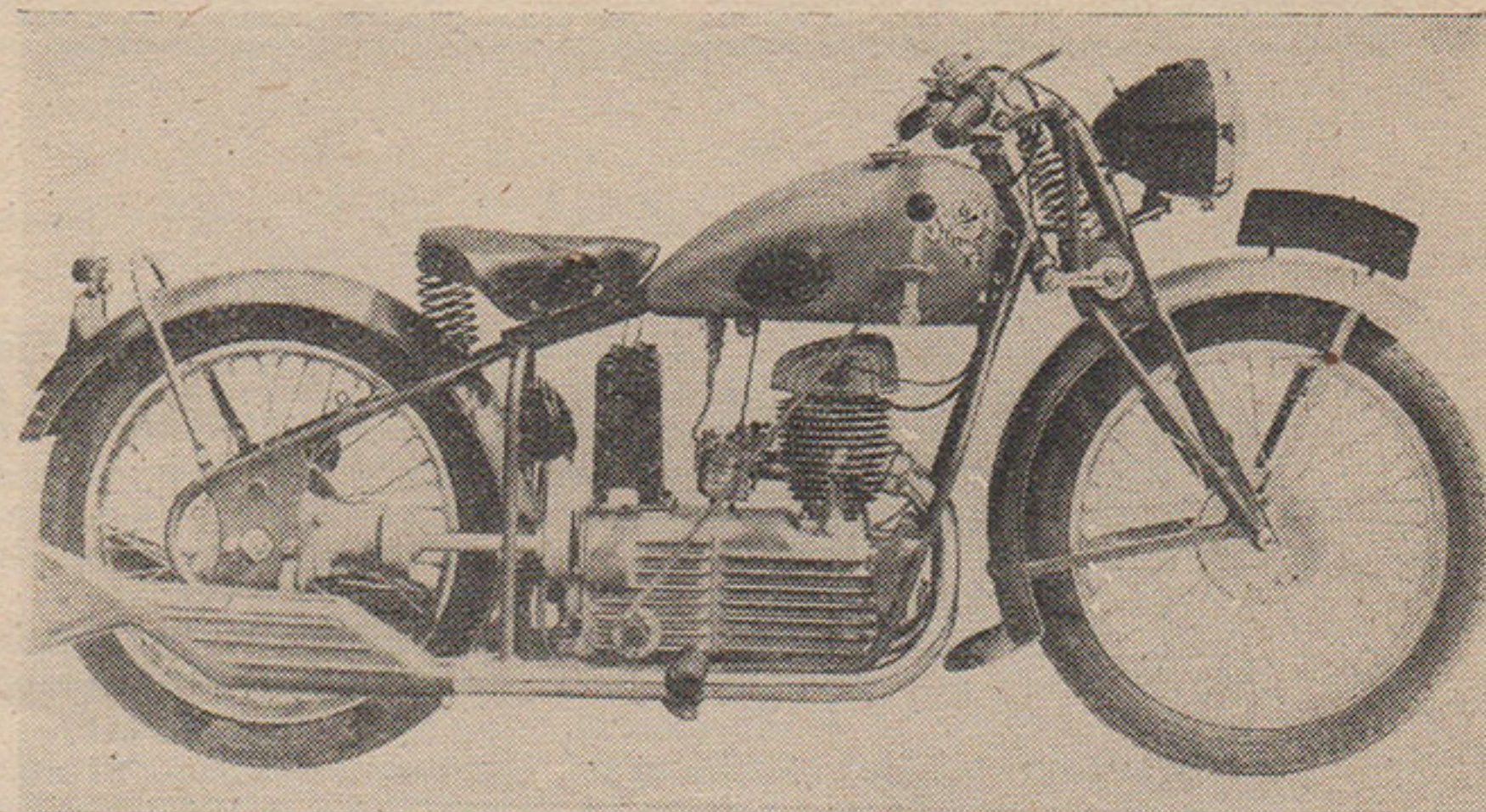
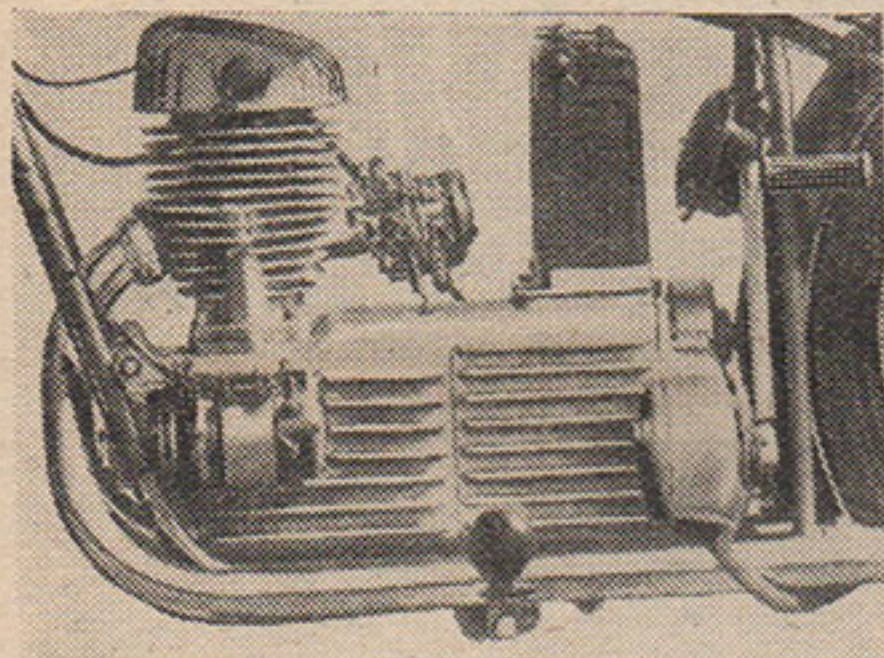


# LES NOUVEAUTES

## La BALTIMORE 48

La Société Dreschmotor annonce la prochaine sortie de la « Baltimore 48 ». Ce sera une motocyclette utilitaire dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

Bloc moteur du cycle à deux temps monocylindrique de 350 cc., double échappement, allumage par distributeur et carburateur Solex à starter.



Cylindre en aluminium chemisé avec culasse détachable.

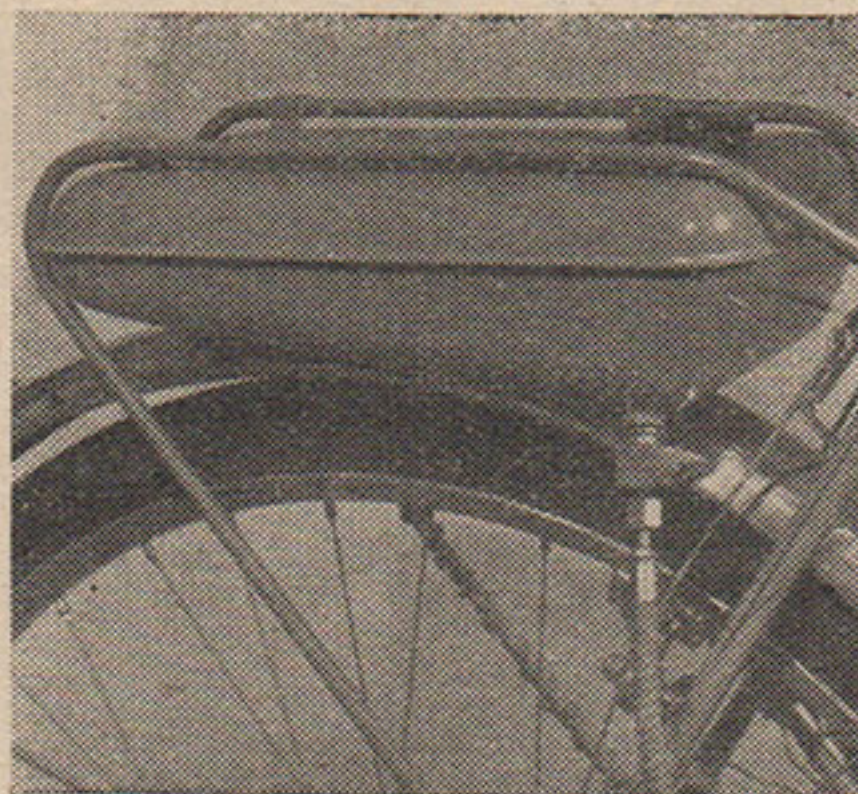
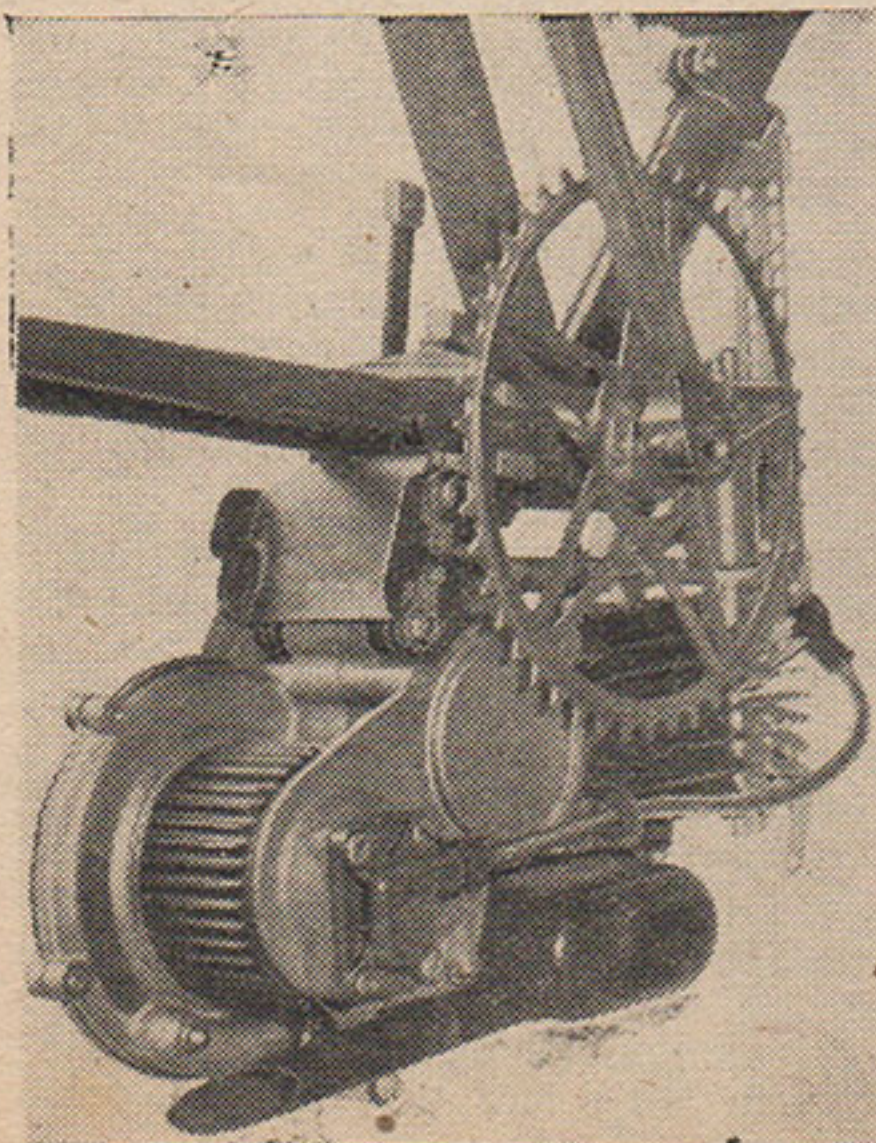
Le moteur fait corps avec une boîte à trois vitesses commandées soit par levier à main avec secteur au réservoir, soit par sélecteur au pied suivant le choix du client.

La transmission à la roue arrière se fait par arbre et couple conique.

Le bloc moteur est monté dans un cadre en double berceau avec fourche avant à parallélogramme avec ressort central travaillant à la compression.

## LE MOSQUITO

Nous vous présentons un nouveau moteur auxiliaire, il s'agit du Mosquito construit en France sous licence Garelli.

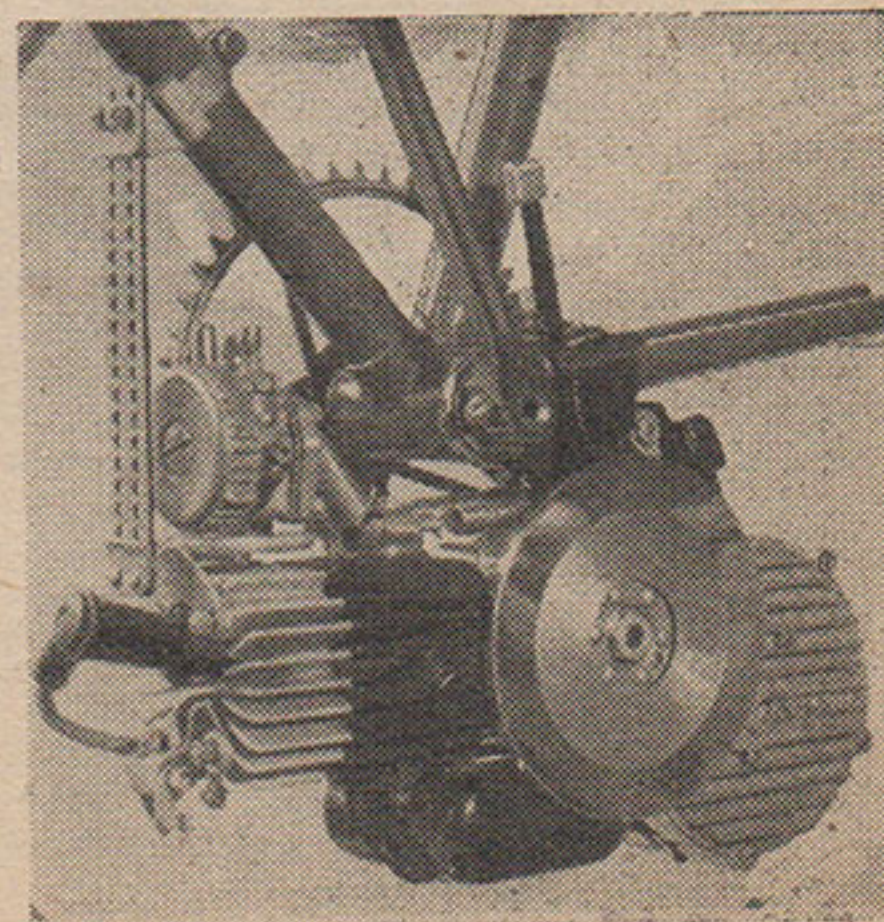


Ce petit bloc moteur 2 temps à piston plat se place sous le pédalier de la bicyclette. L'entraînement de la roue s'effectue par un galet strié de grand diamètre commandé par un démultiplicateur. La pression d'adhérence est réglée automatiquement. Le débrayage est constitué par un levier qui dégage le moteur par rotation de l'ensemble.

Ce moteur d'une cylindrée de 38 cmc. tourne à 4.200 tours-minute, ce qui correspond à une vitesse de 30 km.-heure. Il permet, sans péda-

ler, de gravir les côtes de 5 à 6 %. Sa consommation est de 1 l. 15 de mélange aux 100 km. Le réservoir placé sous le porte-bagage (ce qui permet l'emploi de celui-ci) contient près de 3 litres de mélange.

Le poids de l'ensemble est de 7 kilos environ. S'appliquant sur n'importe quel type de bicyclette, il sera sans doute apprécié d'autant qu'il ne nécessite aucune modification.





# LA REVUE DES ACCESSOIRES

*Les accessoires, au Salon, sont comme les girls au Music-Hall, ils ne meublent pas l'affiche mais comptent quand même parce que, sans eux, le programme ne serait pas complet.*

*A supposer que nos motos ou vélomoteurs soient parfaits en eux-mêmes, chacun de nous aura à cœur de parachever cette perfection standard en ajoutant sa note personnelle, pour avoir une monture tant soit peu différente des autres.*

*L'automobiliste accepte la voiture qu'on lui offre ; il la modifie rarement et, quand il le fait, il commet généralement une faute technique ou une faute de goût ; exemple : certains montages criards et tape à l'œil qui prétendent donner à nos voitures françaises l'aspect de voitures américaines.*

*L'automobiliste est un snob ; il se laisse bien plus séduire par l'aspect extérieur de son véhicule que par la valeur de certains accessoires moins voyants, mais précieux pour l'économie ou le rendement.*

*Le motocycliste est plus avisé. Entre un enjoliveur et un accessoire efficace, il choisira ce dernier. Involontairement, il contribue au progrès, car les constructeurs ne font pas fi de son opinion, sachant que celle-ci est sanctionnée par l'expérience et la pratique.*

*C'est pourquoi en furetant au long des galeries nous avons observé des recherches et des tentatives qui visent beaucoup moins à l'attrait spectaculaire qu'aux résultats pratiques.*

*Nous allons faire avec vous cette tournée ; chacun en retiendra ce qui l'intéresse particulièrement ; elle est objective et ne prétend pas imposer telle technique de préférence à telle autre.*

◆ Complétant la documentation sur les motos, passons aujourd'hui en revue les accessoires présentés au Salon et dont certains marquent une évolution vers le mieux.

◆ Dans le domaine de l'allumage et de l'éclairage, nous notons sur la 125 Terrot à fourche télescopique l'équipement « Magnéto-France »... fonctionnant sous carter.

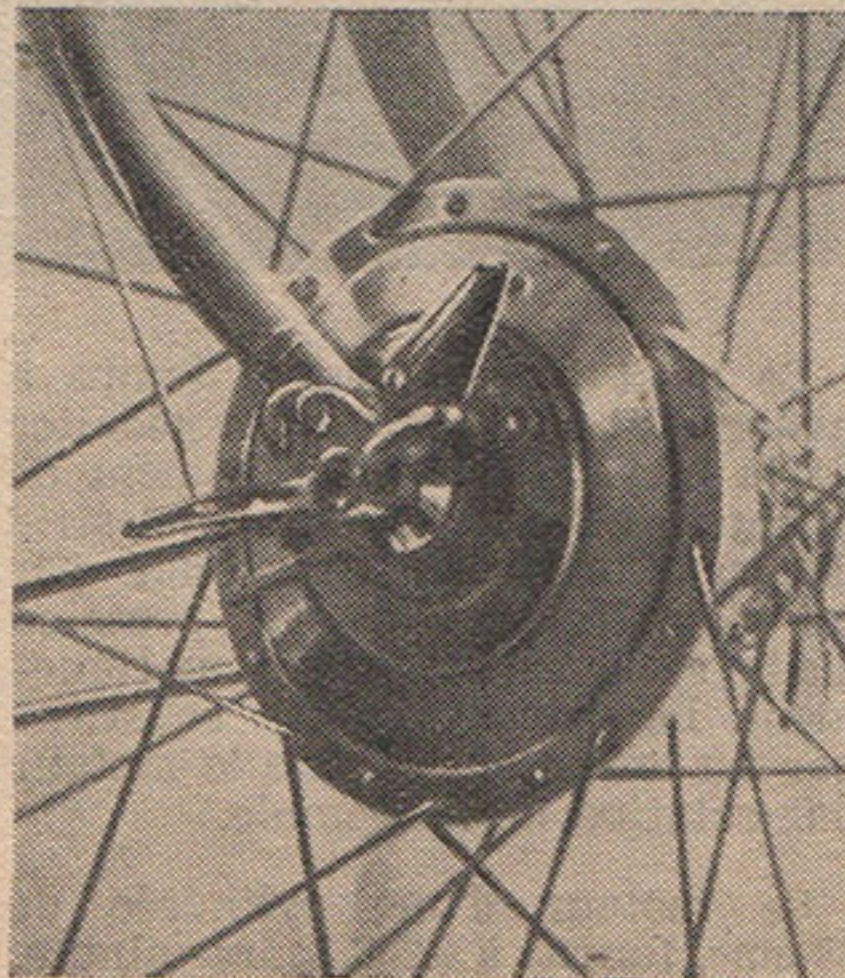
Ce n'est pas le volant magnétique classique, mais une dynamo avec régulateur de tension assurant l'allumage et l'éclairage par batterie

Ce dispositif est étudié par « Magnéto-France » depuis longtemps : les premiers essais datent d'un an ; sa mise au point en étant terminée, Terrot a retenu cet appareil pour la série ultérieure de ses 125 culbutés.

◆ Chez Novi, une des plus marquantes réalisations ne se trouve pas sur le stand, mais sur la 350 cc. Motobécane bicylindre ; nous en avons déjà dit quelques mots qu'il n'est pas inutile de rappeler : ce volant assure un allumage indépendant pour chaque cylindre, ce qui assure un réglage rigoureux ; il est pourvu d'une avance automatique brevetée ; l'éclairage en marche est direct, mais celui d'arrêt, comme l'avertisseur électrique sont assurés par une batte-

rie qui est chargée par le volant et une cellule redresseuse.

Les possesseurs de cyclomoteurs seront intéressés par le moyeu dynamo Novi, sous les apparences d'un moyeu frein-à-tambour, c'est un alternateur qui a pris la place des mâchoires de frein. Le jour, un levier le débraye évitant ainsi tout effort inutile au cycliste. L'appareil, bien abrité, invisible, est certainement plus esthétique que l'alternateur fixé à la fourche.



Le moyeu dynamo Novi

◆ Safi expose, outre ses classiques volants magnétiques, un modèle à redresseur qui alimente une batterie pour l'avertisseur électrique et l'éclairage à l'arrêt.

◆ Les accumulateurs de motos sont toujours une spécialité réservée à quelques marques parmi lesquelles on doit citer Baroclem, Hüitric, Fulmen et Dary.

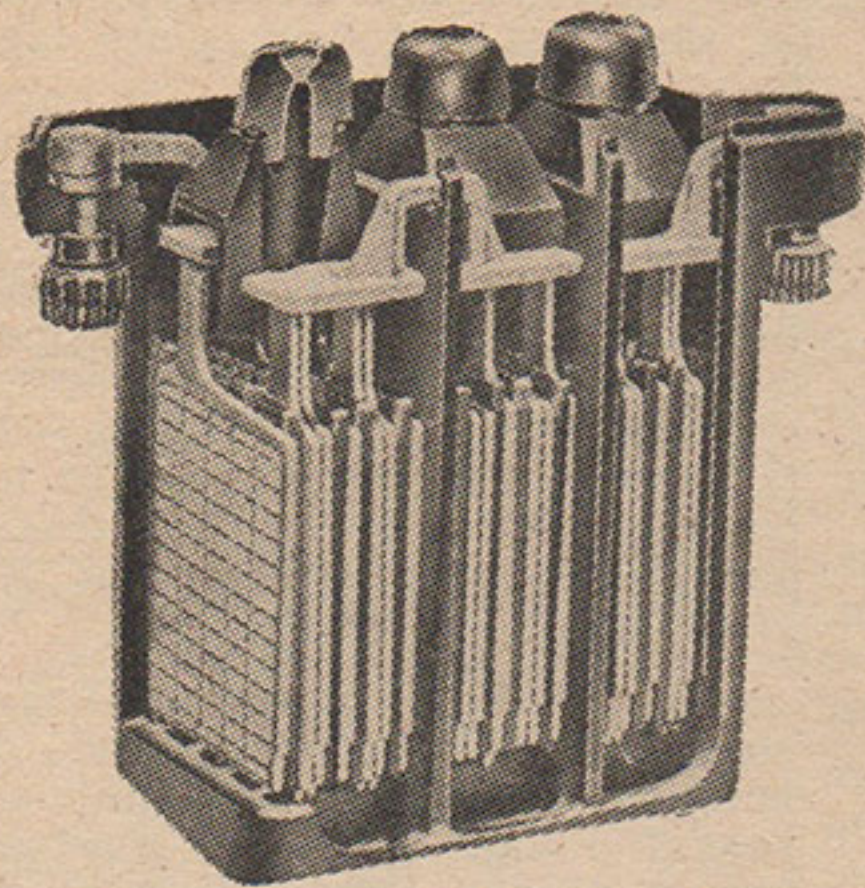
◆ La batterie Fulmen 7 A.-h. a cette particularité que ses bouchons de remplissage sont placés sur le côté ; très accessibles, ils permettent de refaire le niveau sur place et sans avoir rien à démonter.

◆ La batterie-moto « Dary » se caractérise par son électrolyte solidifié, grâce auquel le danger résultant des projections d'acide, se trouve éliminé.

En dehors de cet avantage, la présence d'un électrolyte solidifié entre les plaques supprime la chute des matières actives et étouffe la vibration des plaques.

Les accumulateurs « Dary » viennent de mettre au point un chargeur de 6 volts 1 ampère à un prix très bas, de manière à permettre à tout motocycliste soucieux de ne jamais manquer d'éclairage, de recharger sa batterie la nuit sur une simple prise de courant.





La batterie Baroclem

◆ Baroclem offre deux modèles, l'un avec bac en matière moulée, l'autre avec bac en verre traité. Les caractéristiques de ces batteries sont le montage semi-rigide, les plaques positives jumelées, l'étanchéité rigoureuse et les bornes moletées à serrage doux.

◆ Huitric a particulièrement traité les batteries normalisées de 7 A.-h. et 14 A.-h.

Il n'est pas inutile de rappeler que les frères Huitric ont été des premiers à s'intéresser à l'éclairage électrique des motocyclettes du temps où l'acétylène et l'alternateur se disputaient la faveur du client, c'est assez dire leur longue et féconde expérience.

◆ Parmi les marques de bougies, Eyquem, Marchal et Gurtner exposaient un choix de modèles bien déterminés, appropriés à chaque type de moteur : deux temps, quatre temps, soupapes latérales, culbuteurs et moteurs de sport ou de course.

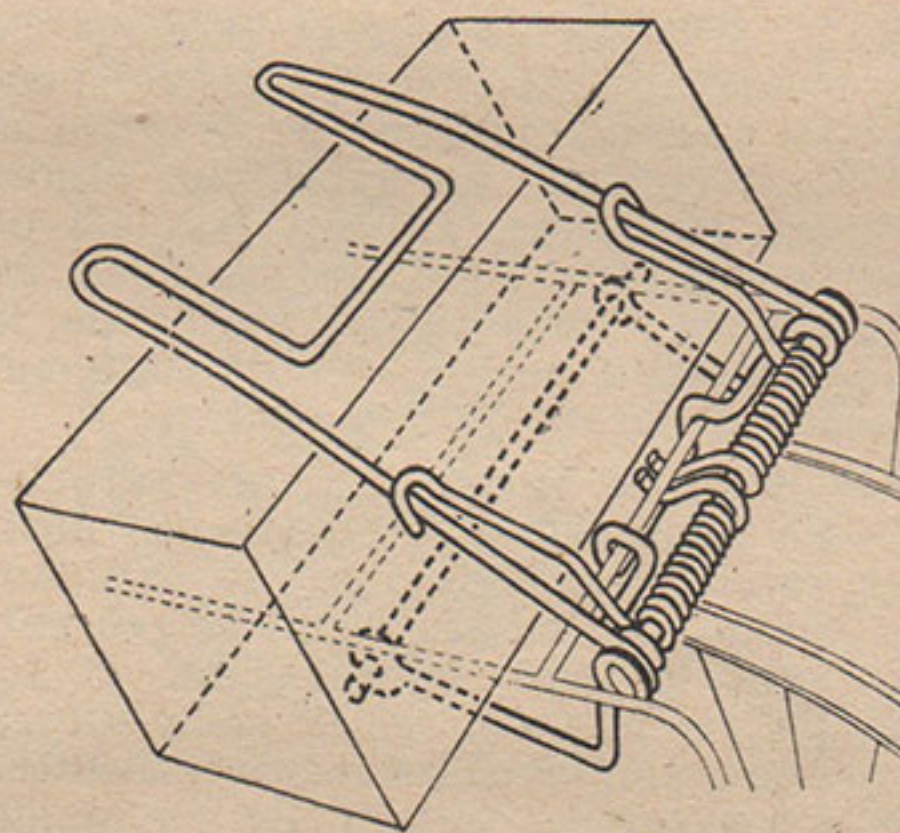
Est-ce un signe des temps ou plutôt absence de matière, les fabricants actuels sont tous orientés vers ce que l'on appelle vulgairement l'isolant en porcelaine ; le mica semble avoir disparu. En réalité les isolants en céramique sont de compositions variées, chaque marque possède son produit propre et son traitement personnel : mytram, alunin et alumine, amiantine, corindon et corindite, super-pyrolite, etc...

De gros progrès ont été réalisés ici ; les bougies donnent généralement satisfaction, si elles correspondent bien au moteur et que la carburation ne pêche pas par excès ou pauvreté. On n'a plus désormais les ennuis si fréquents autrefois sur les deux temps dont les bougies s'encrassaient vite et dont les électrodes ne duraient

guère. Les incidents actuels proviennent surtout de la mauvaise qualité du carburant et du manque de pureté des huiles.

◆ Nous resterons faussement indifférents devant les pneus toujours distants de nous derrière la barrière des fameux « bons ». Remarquons, néanmoins au passage, que leur entoilage et leur gomme se sont améliorés. Ils ont repris de la souplesse et de la résistance. Ils sont aussi mieux adaptés (particulièrement les 24,2 x 3,75 et 25 x 3), au travail qu'on leur impose sur les vélomoteurs modernes.

◆ Puisque nous sommes dans le fief du caoutchouc constatons avec satisfaction le retour de certains articles qui faisaient grand défaut, jusqu'alors, ne seraient-ce



Le porte-bagage Amo

que les grippe genoux, les tapis de selle et les blocs de repose-pieds pour le pilote et le passager ; c'est toujours ça de gagné.

◆ Dans la classe des carburateurs un des plus grands attraits de la Maison Amac est le gracieux sourire de la charmante exposante qui rivalise en éclat avec le chrome des guidons, le poli étincelant des cuves de carburateurs tout cela plein de promesses pour un avenir que nous souhaitons très prochain ; nous commençons à être las du zinc et de ses dérivés, du cadmiage et autres traitements ternes et superficiels.

Outre la gamme complète des carburateurs, la série des poignées tournantes est étagée depuis celle du vélomoteur jusqu'à celle du bolide.

◆ Parmi tous les articles exposés par Gurtner et dont bon nombre tels qu'avertisseurs et dégivreurs n'intéressent que l'automobiliste, nous repérons nos petits carbus, bien caractéristiques, avec leur corps mat et leur couvercle de bronze. On travaille beaucoup à Pontarlier et nous aurons sans doute bientôt du nouveau à révéler.

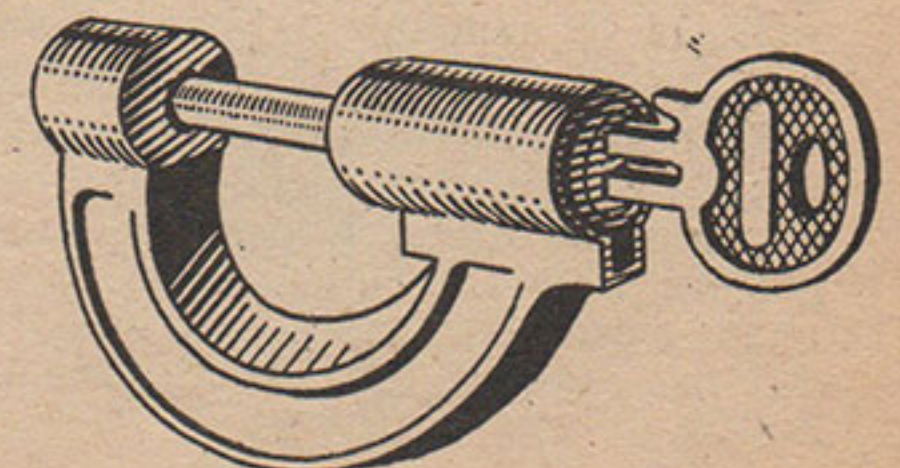
◆ De même, chez Zénith, parmi une foule de pièces imposantes destinées à l'automobile, on repère le petit Zénith pour vélomoteur, dont le dernier né est monté sur le 125 Peugeot. Il est d'une réalisation différente avec son gicleur plongeant, directement accessible du dessus, sans aucune difficulté. Pour les moteurs deux temps à carburateur placé derrière le cylindre c'est une appréciable amélioration.

◆ La maison Rexa dont le carburateur pour automobile a fait, dit-on, sensation, étudierait également un carbu pour moto, de même principe à deux étages de pulvérisateurs.

◆ Les avertisseurs électriques ou mécaniques que nous avons déjà décrits étaient également présents : le Cicca par entraînement sur la roue avant ; le Rotorson par entraînement sur le volant magnétique ; le Sanor avec son redresseur ; le redresseur Motolum enfin grâce auquel on peut, sur le volant magnétique, charger une batterie alimentant l'avertisseur et l'éclairage d'arrêt.

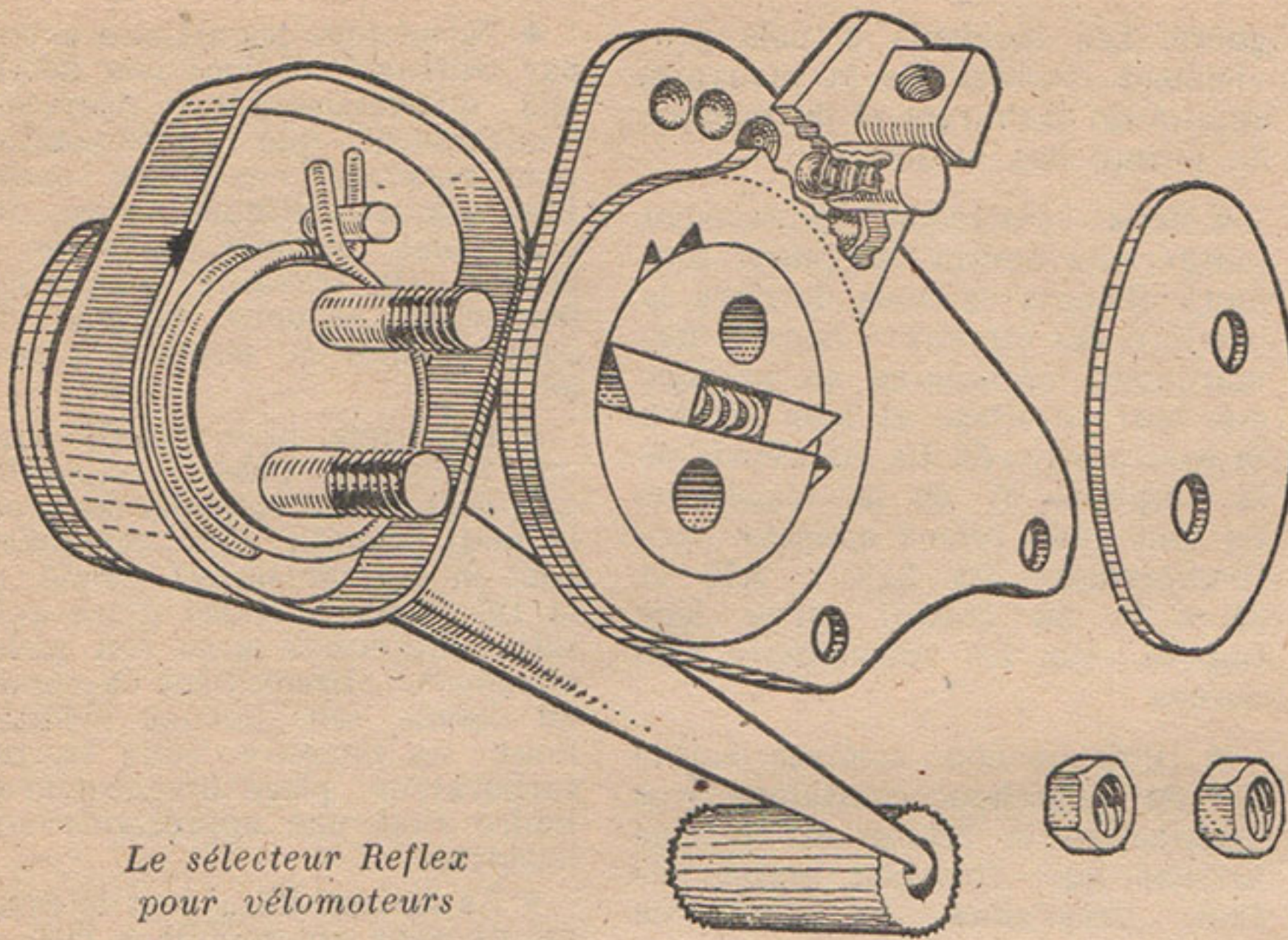
◆ Les ateliers Seignol offrent leurs compteurs OS pour vélomoteurs et motos, ainsi que leurs tableaux de bord ; Jaeger fait fonctionner son indicateur de vitesse sur un Vélosorex ; E D enfin, nous revient avec des appareils dont la précision a été encore accrue.

◆ Au hasard des salles nous rencontrons toujours souriant M. Simonetti ; ses pistons Borgo ne lui donnent pas plus de soucis qu'à ses clients ; Vannod nous détaille son sidecar léger inclinable pour le transport d'un enfant. Ce side pesant 12 kilos peut s'accoupler à un cyclomoteur.



L'antivol Neimann





Le sélecteur Reflex  
pour vélomoteurs

◆ Ornant le stand de Bret-oil nous sommes attirés par une remarquable collection de photos ; tous nos coureurs sont là ; leurs dédicaces sont flatteuses, élogieuses ou enthousiastes. Il faudra qu'on essaye ce produit-là un de ces jours.

◆ Sur la galerie supérieure, quel est ce public attentif : le démonstrateur de Pistolux est un virtuose ; avec son petit bidon muni d'une poire, il pulvérise avec brio sur du tube ou de la tôle une couche d'émail, couleur au choix. C'est à en faire pâlir nos meilleurs peintres en carrosserie. Ça à l'air si facile à faire et ça brille si bien !

◆ C'est surprenant le nombre de combinaisons auxquelles se prête l'antivol Neiman : le plus connu parce qu'il est livré de série sur pas mal de vélomoteurs est celui qui procède par blocage de la direction ; on se rappelle la particularité de cet antivol : le mécanisme se retire avec la clé ce qui évite tout risque de verrouillage intempestif en marche.

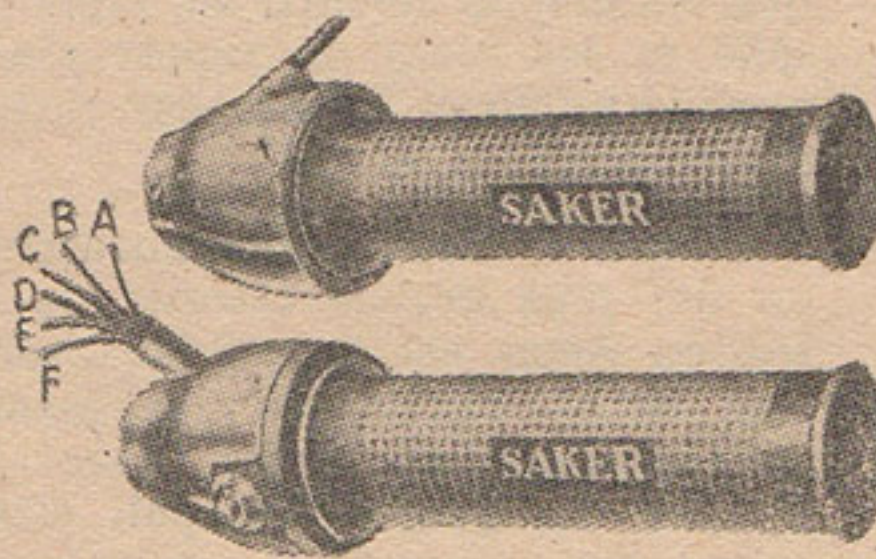
Le système à blocage de direction doit être prévu par les constructeurs ; mais sur les machines qui n'en sont pas munies on peut utiliser le cadenas Ralmer et sur les cyclomoteurs l'antivol papillon.

Neiman a une autre spécialité : la suspension élastique par anneaux de caoutchouc qui remplacent le ressort central de fourche ; c'est notamment ce dispositif qui est utilisé sur la Gnome et Rhône.

◆ Comme un organiste devant ses tuyaux, nous retrouvons

M. Wilman devant sa batterie de silencieux. La comparaison peut se soutenir puisque M. Wilman a, tout comme un musicien, étudié son problème. Suivant les lois de l'acoustique, c'est le musicien du silence ; ou tout au moins de la sourdine ; on ne peut qu'apprécier les résultats qu'il a obtenus.

◆ Saker nous a fait la surprise de nous présenter, outre son dérive-chaînes, ses beaux guidons (dont un modèle semi-relevé suivant la tendance actuelle), et ses leviers et manettes de belle allure, deux poignées tournantes inédites, l'une surtout puisqu'elle commande toutes les manœuvres de l'éclairage. La forme de ces poignées est très originale et sobre ; elles sont conçues de telle sorte qu'on peut



A. Batterie  
B. Avertisseur  
C. Lant. AR.  
D. Lant. AV.  
E. Route  
F. Code

réparer un câble sur la route sans soudure ; elles sont également munies d'un frein qui les maintient à la position voulue.

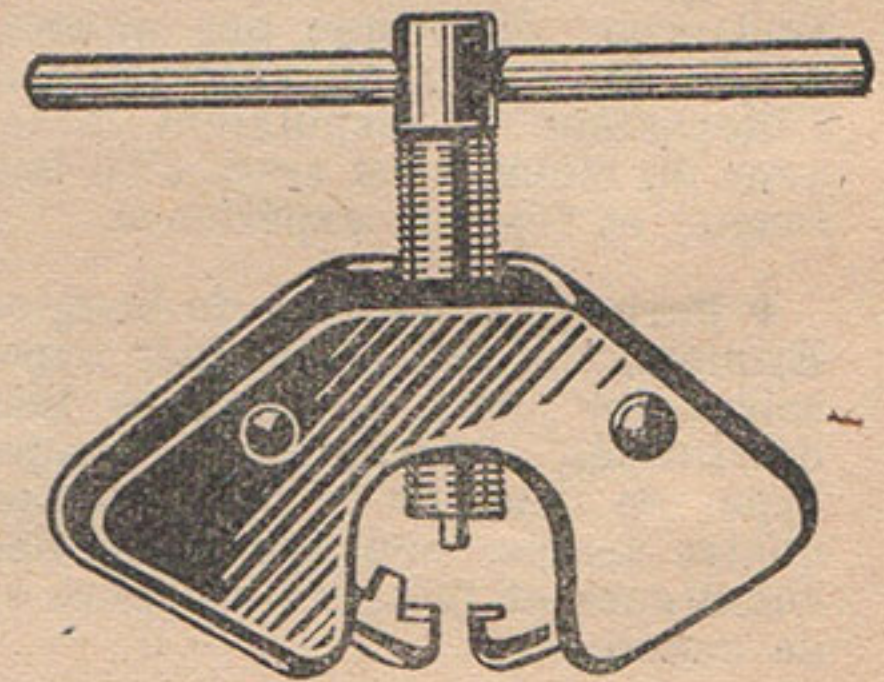
De son côté, l'Accessoire motocycliste a mis au point une petite poignée tournante pour vélomoteur à tirage direct très astucieux et qui ne cisaille pas le câble : ce

n'est encore qu'un prototype, mais la série est annoncée pour bientôt.

Sur le même stand on trouve le dérive-chaîne EK universel qu'il est toujours bon d'avoir dans sa trousse. Enfin un fixe-bagages métallique bloquant automatiquement les colis de tous formats avec une sécurité absolue. Bien mieux, sans le secours d'aucun outil, il se fixe en une minute après le porte-bagages sur lequel il s'ancre et avec lequel il fait corps.

◆ On regrette de ne pas trouver sur le stand Dektereff la série des bougies Lodge si fort appréciées ; venant d'Angleterre elles n'ont pas encore obtenu leur passeport. Par contre, nous y reconnaissons le sélecteur Reflex adaptable à la plupart des vélomoteurs classiques ; il doit tenir le coup, car nous l'avons adopté, ici sur une Harley ; il n'a jamais eu de défaillance.

Récemment M. Vagner, le constructeur du Reflex a mis au point une fourche télescopique, désignée sous la même marque et également adaptable aux vélomoteurs et motos légères. Autant qu'on puisse en juger d'après le prototype confié à Dektereff cet organe est de saine conception.



Le dérive-chaîne Saker

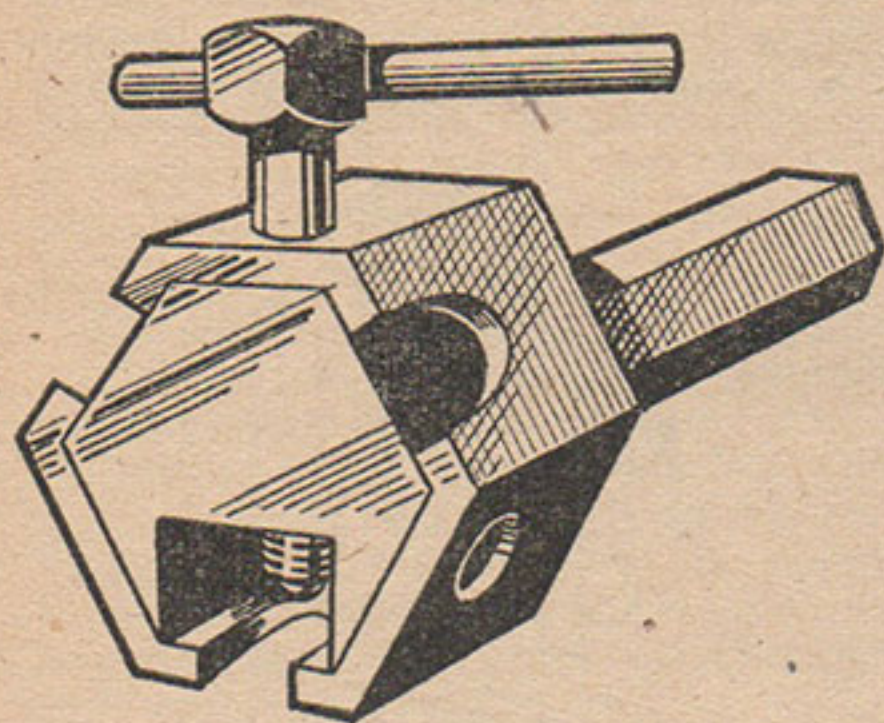
◆ Les segments à eux seuls mériteraient une longue étude. Il n'est pas dit que nous ne la ferons pas un jour : segments multiples de toutes sortes, de toutes formes et de tous profils dont la raison d'être est de remédier à l'ovalisation des cylindres, d'accroître l'étanchéité et la compression et de donner à nos moteurs une puissance accrue.

Théoriquement, cette technique est plausible ; pratiquement elle doit donner des résultats ; seuls pendant des essais comparés d'une certaine durée fournissent la preuve formelle de leurs avantages.

◆ Le confort n'a pas été oublié : la Compagnie des selles Méral



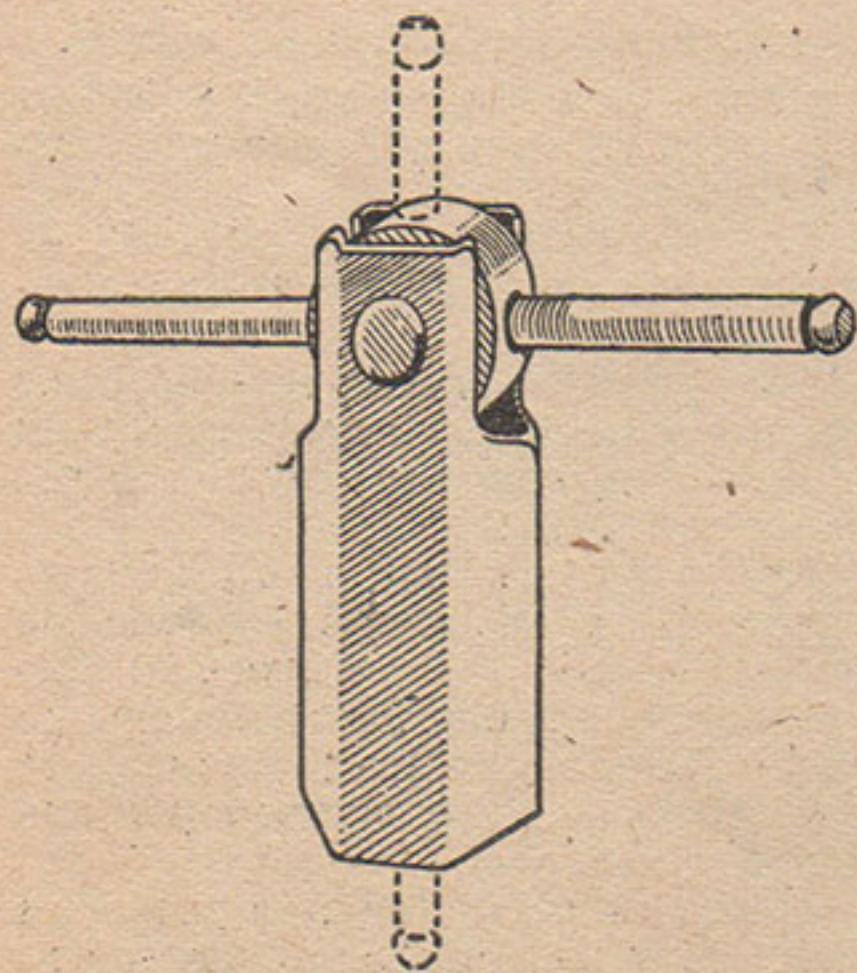
avec ses sièges arrière et ses repose-pieds élastiques, Marvel avec un tansad bien étudié, la double selle Féridux et celle de la Harley sur le stand A G F nous font rêver du tourisme à deux.



Le dérive-chaîne E. K. A.

◆ Il y a, enfin, beaucoup d'outillage tentant, de magnifiques clés en Vanadium qui semblent réservées aux expositions tant on a de peine à les trouver dans le commerce, des clés à serrages instantanés, des clés crapauds, des pinces ayant accès jusque dans les recoins les plus profonds, de quoi composer une magnifique trousse qu'on aurait bien du mal à caser dans nos petites sacoches métalliques.

◆ Voici à peu près complète la tournée des accessoires. Souhaitons, comme pour les motos, que cet effort général de multiples entreprises ne soit pas vain et qu'on puisse voir prochainement, en libre vente dans les vitrines tout ce qu'on vient d'offrir à notre curiosité ou à notre tentation.

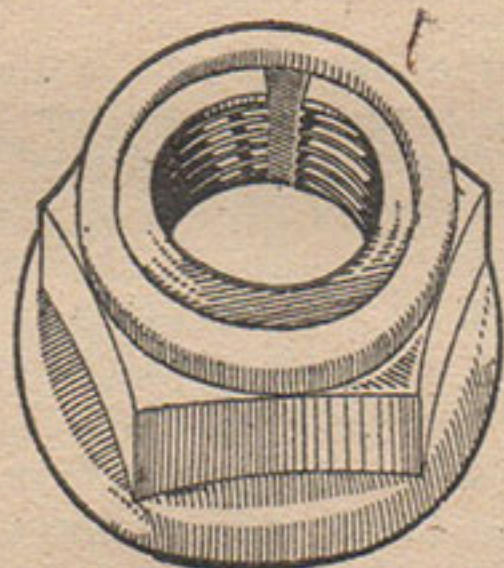


Un nouveau modèle de clé à bougie simple et pratique

## Les écrous indesserrables

Depuis qu'on a utilisé les écrous sur des pièces en mouvement on a constaté leur tendance à se desserrer sous l'effet des vibrations, mêmes infimes et, par conséquence, on a essayé d'y remédier.

Sans parler du contre-écrou classique, un des procédés les plus anciens fut de le maintenir à l'aide d'une goupille fendue ; ceci nécessitait une percée dans la tige filetée du boulon et des encoches, dites créneaux dans l'écrou. Si le résultat obtenu était satisfaisant, l'opération manquait parfois de rapidité ; il fallait en effet que le trou percé dans la tige soit à la hauteur voulue ; il fallait ensuite que le créneau de l'écrou bloqué



L'écrou Securits E. D.

correspondre exactement audit trou ; il fallait enfin placer la goupille, l'enfoncer, puis en écarter les branches, ce qui, dans certaines positions n'était pas toujours commode. Le travail inverse était encore plus malaisé. Le fameux chasseur de goupille est resté légendaire.

Les aviateurs avaient trouvé un moyen plus expéditif et plus pratique en remplaçant la goupille par une épingle de sûreté faite de corde à piano et qui se manœuvrait aisément, mais la difficulté de faire coïncider fente et trou subsistait quand même.

Une autre méthode, qui a toujours son intérêt dans des cas particuliers, consiste dans le frein d'écrou ; c'est une rondelle prolongée par deux languettes ; après blocage, on relève l'une des languettes contre la face d'un des six pans de l'écrou tandis qu'on rabat la seconde contre la partie fixe de la pièce boulonnée, qui doit, dans ce cas, présenter un

plat sur lequel elle puisse s'appuyer. Le frein d'écrou ne peut être, de ce fait, d'un emploi universel.

On inventa plus tard les rondelles Grower ; ce sont ces fameuses rondelles qu'un chef de Parc refusa sous prétexte qu'elles étaient cassées ; son nom n'est pas passé à la postérité, mais son geste est resté célèbre.

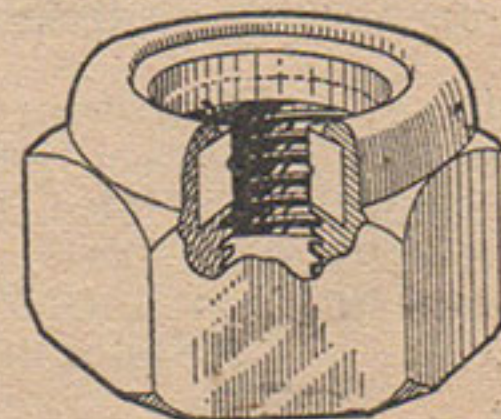
L'univers entier connaît la rondelle Grower ; elle est simple et efficace. C'est au fond un ressort d'une spire, quelquefois de deux dont les extrémités sont à bords vifs. Quant on serre l'écrou, la compression de cette sorte de ressort fait office de frein tandis que les arêtes vives s'incrustent dans le métal de part et d'autre, l'agrippent et complètent l'effet de retenue.

Il arrive cependant que, malgré cette rondelle, l'écrou arrive à se desserrer, soit qu'elle perde de son élasticité, qu'elle s'é mousse ou qu'elle casse.

Un autre progrès a été réalisé avec la rondelle « éventail ». Celle-ci a l'apparence d'une petite fraise à deux faces, chaque branche de cet éventail fait ressort et ses arêtes vives s'incrustent, comme celles de la rondelle Grower, dans le métal de l'écrou et de la pièce sur laquelle il se bloque ; ces lamelles élastiques et mordantes multiplient par leur nombre le freinage de l'écrou.

La rondelle éventail est très employée dans l'aviation ; on commence également à l'utiliser dans le vélo et la moto.

Le problème a été traité d'autre façon par les fabricants des écrous que l'on pourrait qualifier auto-indesserrables, puisqu'ils comportent en eux-mêmes les éléments qui les maintiennent bloqués.



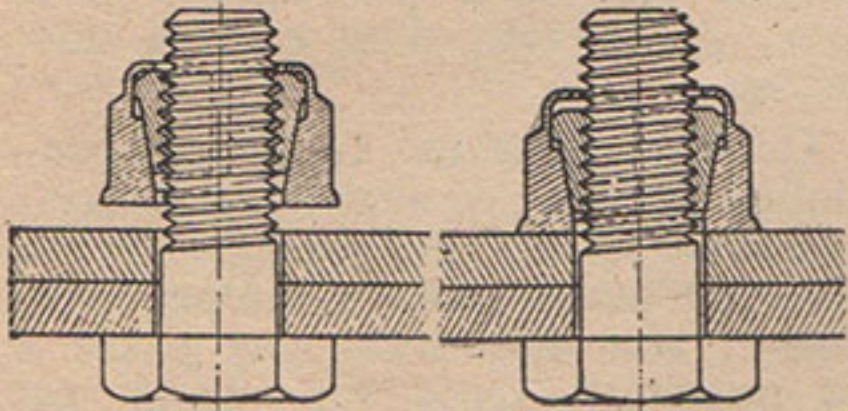
L'écrou Simmond



Dans ce genre, les recherches et les résultats se multiplient ; ce serait donc un problème d'actualité !

Parmi les solutions rencontrées au Salon deux présentations se distinguent par des techniques nettement distinctes :

Le Simmonds est un écrou dont la partie supérieure est constituée



L'Écrou indesserrable E. D.

par une bague de fibre sertie. Lorsqu'on amorce le serrage et tant que cette rondelle n'est pas engagée sur la tige filetée, l'écrou se visse librement, mais aussitôt que le boulon a été engagé dans la rondelle de fibre, tout jeu entre les filets est éliminé de façon permanente par suite de la pression considérable qu'exerce cette bague de fibre.

On a constaté par expérience que ce boulon, même non bloqué, ne se desserrait pas, même dans une zone de vibrations intenses.

La présence de la fibre en tête de l'écrou a encore un autre avantage : elle agit comme un joint

hermétique, empêche l'eau ou l'humidité d'envahir les filets et les préserve de la corrosion.

Pour d'autres applications, la fibre est remplacée par du nylon, ce qui accroît encore la résistance à la corrosion.

L'écrou ED est un écrou élastique ; il est composé de deux pièces s'emboîtant l'une dans l'autre, cône sur cône. La pièce interne, qui porte le filetage, est fendue sur toute la hauteur, mais est solidaire dans l'entraînement, par un six pans, de la pièce extérieure.

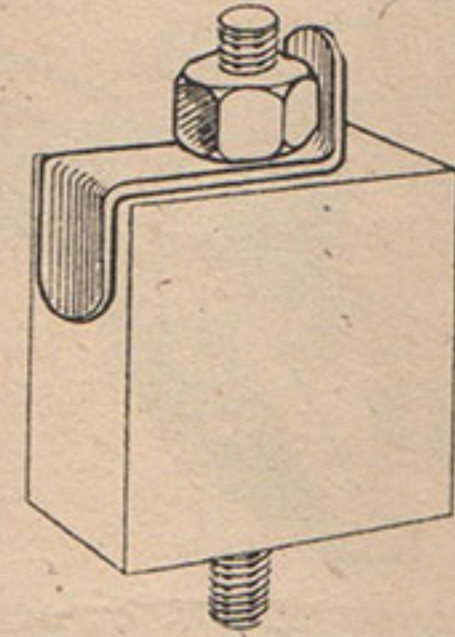
Lors du blocage de l'écrou et par suite de l'action des cônes, il se produit une pression énergique sur les flancs supérieurs et inférieurs des filets qui sont littéralement enveloppés. Cette pression sur les filets étant également répartie évite toute déformation du métal.

En cas de vibrations, le contact cône sur cône resserre l'étreinte sur le boulon au lieu de la desserrer.

On parle depuis peu d'une nouvelle méthode pour éviter le desserrage des filetages ; elle résulte des nombreuses études qui ont été faites pour l'emploi, de plus en plus étendu, de certains produits nouveaux et plus particulièrement des résines synthétiques.

D'après un document paru dans *Le Génie Civil*, une résine synthé-

tique le Plasticol, étudiée en Suède, remplirait cet emploi. Il suffirait d'appliquer au pinceau le Plasticol sur les filets ou autres surfaces à maintenir en contact. Après serrage et évaporation de la partie solvante du produit, il se forme entre les filets une sorte de cordon élastique et plastique qui garantit



La languette frein d'écrou

le maintien du blocage, l'adhérence et l'étanchéité.

Comme on le voit par ce bref exposé, la question est vraiment à l'ordre du jour. Elle a, en effet, une importance que nombre de motocyclistes semblent ignorer, outre le danger que peut faire courir un écrou qui se sauve, il est sur vos machines pas mal de points qu'on ne peut surveiller ; les desserrages et jeux qui en résultent sont parmi des plus actifs agents d'usure prématurée.

## Courrier des Lecteurs

M. V..., à Gallargues (Gard).

J'ai acheté, il y a un an environ, un vélomoteur de marque indéterminée à un soldat qui rentrait d'Allemagne.

Depuis, j'ai revendu ce vélomoteur et l'acheteur me signale qu'il est en difficultés avec la douane. Que puis-je faire afin de régulariser ?

J'ajoute que cet engin, indiscutablement allemand, a été fabriqué avec des pièces appartenant à plusieurs vélomoteurs.

Comment puis-je m'y prendre pour acquitter les droits de douane.

J'ignore ce qu'est devenu mon vendeur, et je n'ai pas son adresse. Je ne voudrais pas être traîné devant les tribunaux, c'est pourquoi je vous lance ce S. O. S.

M. V..., à Gallargues (Gard).

RÉPONSE. — 1° *Ecrire au service « S » (surveillance du matériel militaire), placé Saint-Thomas-*

*d'Aquin, Paris (7°), pour obtenir un avis favorable de dédouanement. (Exposer clairement la situation) ;*

*2° En possession de cette pièce, se rendre au Service des Douanes et payer les droits de douane.*

*Nous vous conseillons de faire un double de votre demande, pour pouvoir le présenter, à toutes fins utiles.*

\*\*

RÉPONSE A UN ANONYME. —

*Un abonné de Cambrai, qui ne signe pas sa lettre, attire notre attention sur le sort des possesseurs de vélomoteurs et nous demande de créer pour eux une rubrique de conseils pour leur entretien et leurs petites réparations.*

*Par principe, nous ne répondons pas aux lettres non signées ; mais, comme celle-ci reflète un désir assez généralement exprimé, nous assurons ce lecteur et ses confrères qu'il est justement dans nos intentions de donner dans nos pro-*

*chains numéros une série de conseils profitables à tous les usagers.*

\*\*

M. Pont, Montreuil-sous-Bois.

J me permets, en qualité de lecteur, de vous adresser une suggestion.

Je me permets en qualité de lecteur de vous adresser une suggestion.

Par qui votre revue est-elle lue ? Par des motocyclistes plus ou moins chevronnés et par des aspirants motards.

Les premiers ont une connaissance, plus ou moins étendue de la moto, qui leur permet de suivre et comprendre les articles que vous faites paraître ; quant aux seconds ils n'y comprennent pas grand chose.

Désireux d'acheter une moto au printemps, je commence, dès maintenant, à m'instruire en lisant une revue spécialisée, je ne suis pas seul de mon espèce.



Ne conviendrait-il pas que votre revue qui en est à sa naissance, fasse paraître une suite d'articles progressifs sur les connaissances nécessaires à l'entretien et la conduite d'une machine, sur le fonctionnement des moteurs deux temps et quatre temps avec leurs qualités respectives, sur le fonctionnement et l'utilité des organes accessoires, etc... avec explications des termes techniques, que sais-je encore...

En un mot, dresser une étude complète, un bréviaire du parfait motocycliste en termes clairs, assimilables pour les néophytes, ce qui, je crois, est l'esprit de la revue : la vulgarisation de la moto.

Je vous livre cette idée en vous laissant le soin d'y donner la suite qui vous conviendra.

Veuillez agréer, M. le Directeur, mes salutations distinguées.

RÉPONSE. — Votre lettre soulève un problème qui intéresse bien des lecteurs ; aussi y ferons nous allusion et réponse ouvertement dans notre rubrique consacrée aux lecteurs.

En résumé, nous pouvons vous dire ceci : « Motocycles » s'adresse à tous les motocyclistes, mais tenez compte que chaque mois voit de nouveaux adeptes qui peuvent nous demander la même chose que vous ; il nous faudrait donc recommencer dans chaque numéro ce que nous pourrions appeler « nos cours » pour débutants.

Dans quelques temps, quand vous serez un peu plus au courant, vous seriez le premier lassé de nous voir reprendre toujours le même sujet.

Une revue est un périodique qui doit évoluer sans cesse et satisfaire à la fois toutes les catégories

de lecteurs ; alors qu'il existe des ouvrages comme « l'A. B. C. du VéloMOTEUR » et « l'A. B. C. de la Moto » qui sont justement destinés aux débutants, que l'on peut étudier à n'importe quel moment et qui vous familiarisent assez avec la mécanique pour qu'ensuite vous puissiez mieux apprécier les rubriques un peu plus avancées des revues qui doivent suivre le progrès et les événements.

Max ENDERS.

\*\*

M. ROUQUET.

COMME suite à ma visite au Salon et comme vous me l'avez demandé, je vous adresse ci-inclus une documentation sur le « Cyclauto ». (Vous pouvez constater en passant que j'ai été un des premiers à employer la formule de la coque, très à l'honneur aujourd'hui.

Je vous ai dit que je n'avais pas cessé de construire des véhicules légers, je crois être un des rares de l'époque héroïque de 1920 à 1928, à n'avoir pas abandonné la question du cyclecar.

Après avoir créé de très nombreux prototypes de toutes sortes, formule motorcycle et formule voitures, je suis revenu à la formule motorcycle, trois roues, tant pour les véhicules à pédales, que pour ceux à moteurs, car le « cyclauto » construit à d'assez nombreux exemplaires avait donné de très bons résultats, comme confort, stabilité, maniabilité, etc...

Je suis surpris qu'aucun véhicule de cette catégorie n'ait été présenté au Salon. Je suis de plus en plus persuadé (et je le constate journellement dans ma région) qu'il y a place entre la moto

et la voiture, pour un véhicule simple et robuste, et assez spacieux pour pouvoir transporter en sus, soit un enfant ou quelques marchandises. Cette clientèle s'intéresse fort peu aux questions (performances, culbuteurs, etc...) En résumé, faire simple pour arriver à un prix de vente plus abordable que les motocars actuels. C'est ce à quoi je m'occupe actuellement.

Je m'excuse de la longueur de cette lettre, mais j'ai tenu à vous exposer mon point de vue, car je sais que vous êtes très au courant de la question.

RÉPONSE. — Nous nous souvenons très bien du « Cyclauto » et de ses succès en course à l'époque héroïque qu'évoque son constructeur M. Rouquet. S'il reprenait cette formule en l'adaptant aux progrès actuels, il est certain qu'il comblerait les vœux de nombreux clients. Nous prions M. Rouquet de ne pas oublier les lecteurs de « Motocycles » et de nous avertir s'il peut, dans un avenir prochain, leur soumettre les plans et caractéristiques de son dernier né.

\*\*

M. DELABARRE.

JE vous signale un groupe propulseur remplaçant la roue arrière d'une bicyclette.

N'importe quel modèle de bicyclette d'homme ou de femme peut être motorisé avec ce groupe de 1 ch. 1/2 qui se monte à la place de la roue arrière ; il n'y a aucune modification à apporter au cadre et il suffit de remonter la roue arrière pour retrouver la bicyclette. Le groupe moteur comporte un réservoir à essence, un kick-starter et un embrayage automatique. Un frein fonctionnant par rétro-pédalage assure la sécurité.

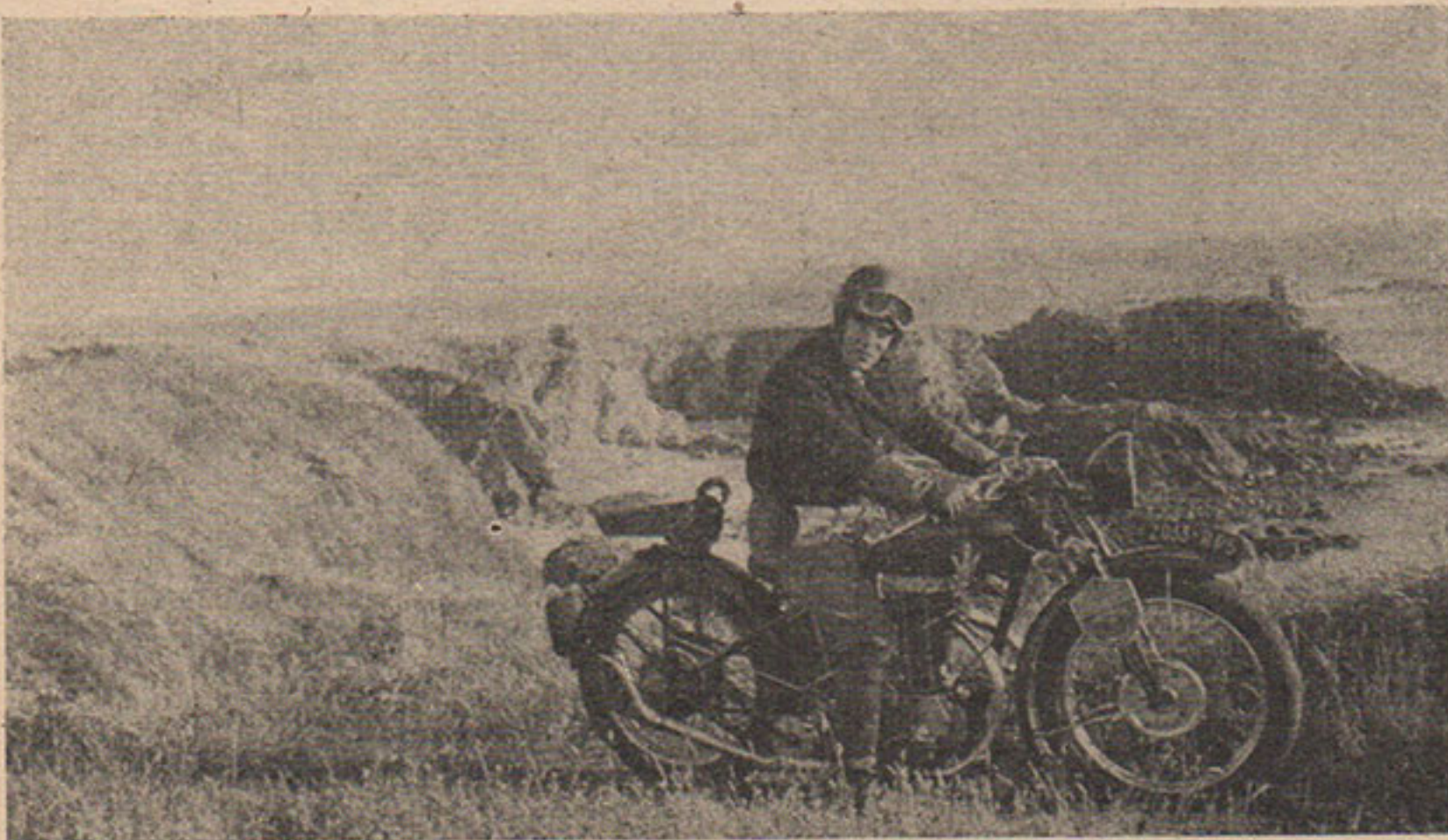
La machine peut rouler à 50 km. et consomme environ 2 litres au 100 kilomètres.

Verra-t-on ce nouvel engin en France ?

Oui a été la réponse de mon ami, car à l'heure actuelle l'Amérique s'en sert beaucoup, et pour mon compte je puis vous l'affirmer, me dit-il, l'Amérique est en rapport avec des représentants français pour l'exporter.

Mais quand ?

RÉPONSE. — Contrairement à vos espoirs, nous n'avons pas vu ce groupe au Salon. Nous le regrettons car nous aurions aimé l'examiner en détail et le présenter ici, l'illustration que vous nous avez adressée ne se prêtant pas malheureusement à la reproduction.



Notre abonné, M. André Goyin, sur la grande Côte, près du Croisic



# Carburons à l'eau de mer

par MAX END

L'huissier de service qui défend mon bureau contre les intrusions intempestives frappa à ma porte d'une façon qui me parut fébrile et saccadée.

— Entrez, criai-je de ma voix directoriale.

La porte s'ouvrit et l'huissier parut, casque au crâne et lunettes rabattues, ce qui me parut anormal, vu qu'il était à pied. Il me dit : « Monsieur le Président Directeur Général et cher confrère (car il est motocycliste comme moi), il y a là un monsieur qui se prétend quidam et qui assure que vous ne pouvez pas ne pas le recevoir, vu les importantes communications et révélations qu'il a à vous faire quant au sujet des carburants.

Je m'assurai que le fauteuil destiné à le recevoir était bien placé dans le prolongement du tiroir de mon bureau dans lequel était braqué un browning commandé par un sélecteur au pied, moyen expéditif pour se débarrasser des importuns, et, plein de sang-froid, j'ordonnai :

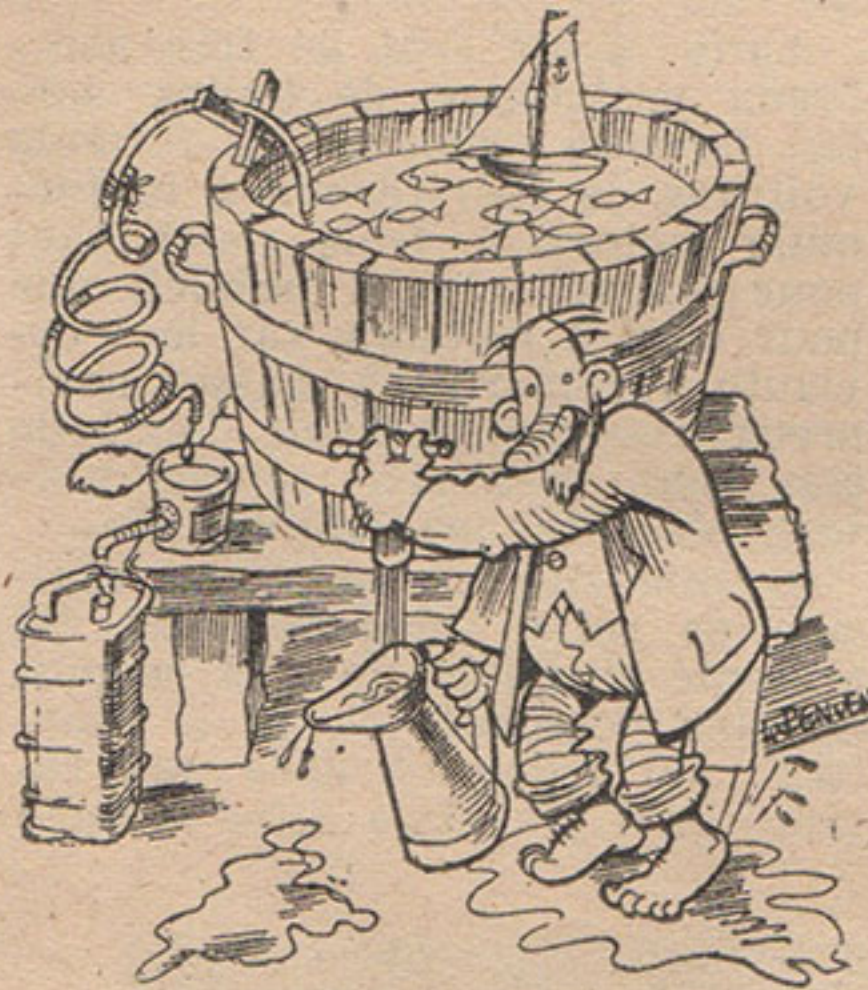
— Faites entrer...

L'homme entra. Il était vêtu d'une courte barbiche, d'un veston tendu sur un petit bedon de confection avec un pantalon de même couleur. Une gaine bowden reliée d'un côté à une clef de magnéto et de l'autre à un compte-tours fixés par une goupille à l'extérieur des poches de son gilet, essayait d'empêcher son ventre de faire sauter les boutons.

— Monsieur le Directeur, me dit-il, je suis inventeur et comme tel rigoureusement désintéressé, mais rien de ce qui touche à l'homme, ne me laisse indifférent. Du temps de la marche à pied, je me suis penché sur le cirage, les semelles amovibles et les corricides. Avec la motorisation, je me suis repenché sur la carburation. Monsieur, on stérilise notre globe à force d'y pomper de quoi faire de l'essence, depuis qu'on extrait ces naphthes qui donnent à chacun de nos produits comestibles, leur saveur propre : goût de moutarde au céleri, de tabac au café, de caviar au chocolat et ainsi de suite.

« Et, cependant, il y a un problème qui a été posé, il y a peu de temps, celui du carburant à la portée de tous : l'eau de mer ! Il y a trop de mer, monsieur, depuis qu'il y a des continents qui s'affrontent à coups de bateaux ; il y a trop de mers et pas assez de carburants. En amalgamant ces excès maximum et minimum, on peut concilier tout le monde : moins d'eau et plus de carburant.

« L'eau de mer explosive a été réalisée il y a des années déjà. Son inventeur cherchait la fortune, c'est pourquoi il a sombré ; il s'est mis à dos tous les trusts, les 500 familles et les fabricants de tout ce qui transforme l'essence en puissance occulte.



« Moi, monsieur, j'ai réfléchi ; j'ai conclu qu'il est beaucoup plus difficile de faire fortune avec une bonne idée que de végéter avec une mauvaise : c'est pourquoi j'ai choisi cette dernière. J'ai repris le problème du carburant marin et pour em...nuyer ceux qui ont monopolisé les hydrocarbures connus, j'ai décidé de révéler les procédés permettant à tout un chacun de faire de l'essence, chez lui, avec de l'eau de mer, ou, s'il n'habite pas au long des côtes, avec de l'eau de flotte tout uniquement.

« C'est donc dans le cadre de l'intérêt national que je charge votre organe de révéler à tous ceux qui utilisent un moteur auxiliaire ou prépondérant, le processus de

transformation d'un liquide aqueux en carburant.

« Voici la recette :

« Dans l'eau de mer que trouvons nous ? du sel, de l'iode et incidemment des algues, poissons et baleines qui ne sauraient prétendre être admis par le gicleur. Éliminons ces corps étrangers, y compris le sel qui, sous l'action de la chaleur et de l'évaporation, se transforme en cristaux prismatiques inconciliables avec la forme cylindrique du gicleur.

« Il suffit donc de transformer l'eau de mer en eau douce, ou, à la rigueur d'utiliser simplement de l'eau de rivière ou de l'eau de pluie.

« A l'état pur, l'eau est composée de deux volumes d'hydrogène pour un volume d'oxygène, tandis que l'essence n'est, c'est Larousse qui le précise, qu'un hydrogène carboné.

« On aperçoit tout de suite la parenté entre ces deux liquides, il suffit donc d'une légère opération pour donner au premier toutes les qualités du second.

« Il s'agit d'abord d'éliminer l'oxygène. C'est facile, si l'on sait que les poissons l'absorbent en quantité ; lâchez dans votre eau autant de poissons que vous pourrez ; vous saurez que son oxygène aura disparu quand lesdits poissons rassasiés tendront à remonter à la surface en faisant la planche.

« Il ne vous reste plus, à ce moment, que deux volumes d'hydrogène, soit un volume de trop. C'est encore chose facile à arranger. Si vous voulez 5 litres d'essence, il vous aura suffi d'en préparer 10 avant d'y avoir lâché les poissons et d'en jeter la moitié dès terminé leur travail de désoxygénation. Vous n'avez donc plus qu'un volume d'hydrogène qu'il n'y a plus qu'à « carboner » comme dit Larousse... C'est enfantin à faire, poursuivit mon visiteur, tout en tirant sa montre, mais, ayant un rendez-vous urgent, je me réserve de terminer cet exposé, à brève échéance... Je vous présente mes respects.»

Et il s'en fut après m'avoir salué avec la déférence requise. Je m'excuse à mon tour de ne pouvoir résoudre aujourd'hui que les deux tiers de cet intéressant problème. Ce n'est que partie remise car cet homme aimable et courtois, qui m'a laissé une profonde impression, ne va sans doute pas tarder à revenir pour soulever le dernier voile de ce palpitant problème.

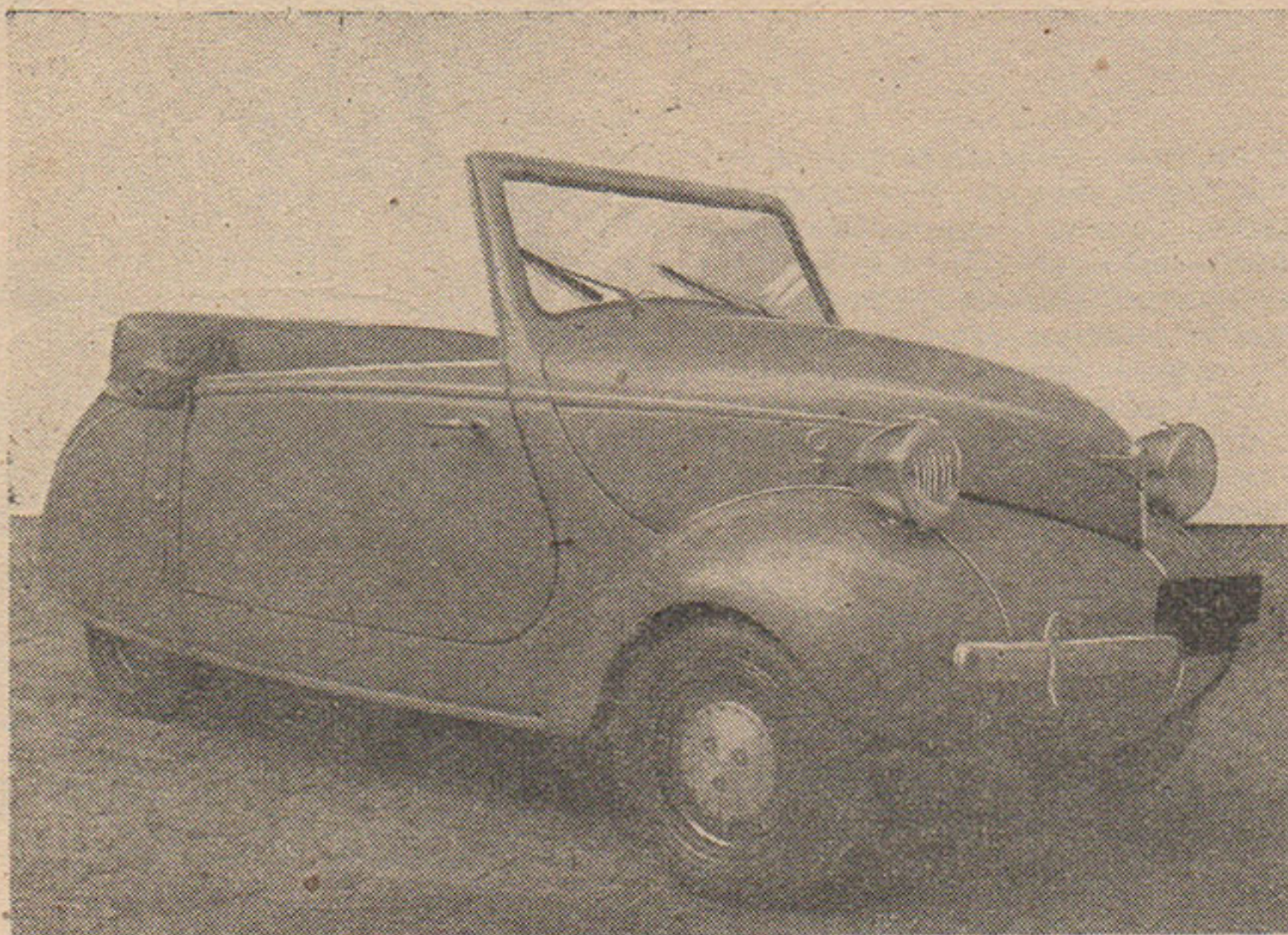


VOITURETTE ?

CYCLECAR ?

MOTOCAR ?

## Le "325" cc JULIEN



*La Julien est d'une ligne très agréable*

chage instantané ; elle est spacieuse, deux personnes y sont à l'aise. La suspension, à roues indépendantes à l'avant, est sur ressorts à lames avec amortisseurs à friction.

Le freinage se fait sur les quatre roues, par freins à tambour de 150 mm., plus un frein à main sur les roues arrières.

Les roues sont équipées de pneus de 475 x 100.

Le circuit électrique, allumage, démarrage, éclairage, est sous 12 volts.

L'équipement est bien étudié : larges portes d'accès, glaces rabattables en matière plastique, pare-brise de sécurité, sièges réglables, pare-chocs avant et arrière, essuie-glace, rétroviseur, outillage, etc.

L'avant, qui a les apparences et les proportions d'un capot normal, est un vaste coffre pour bagages, roue de secours et outillage.

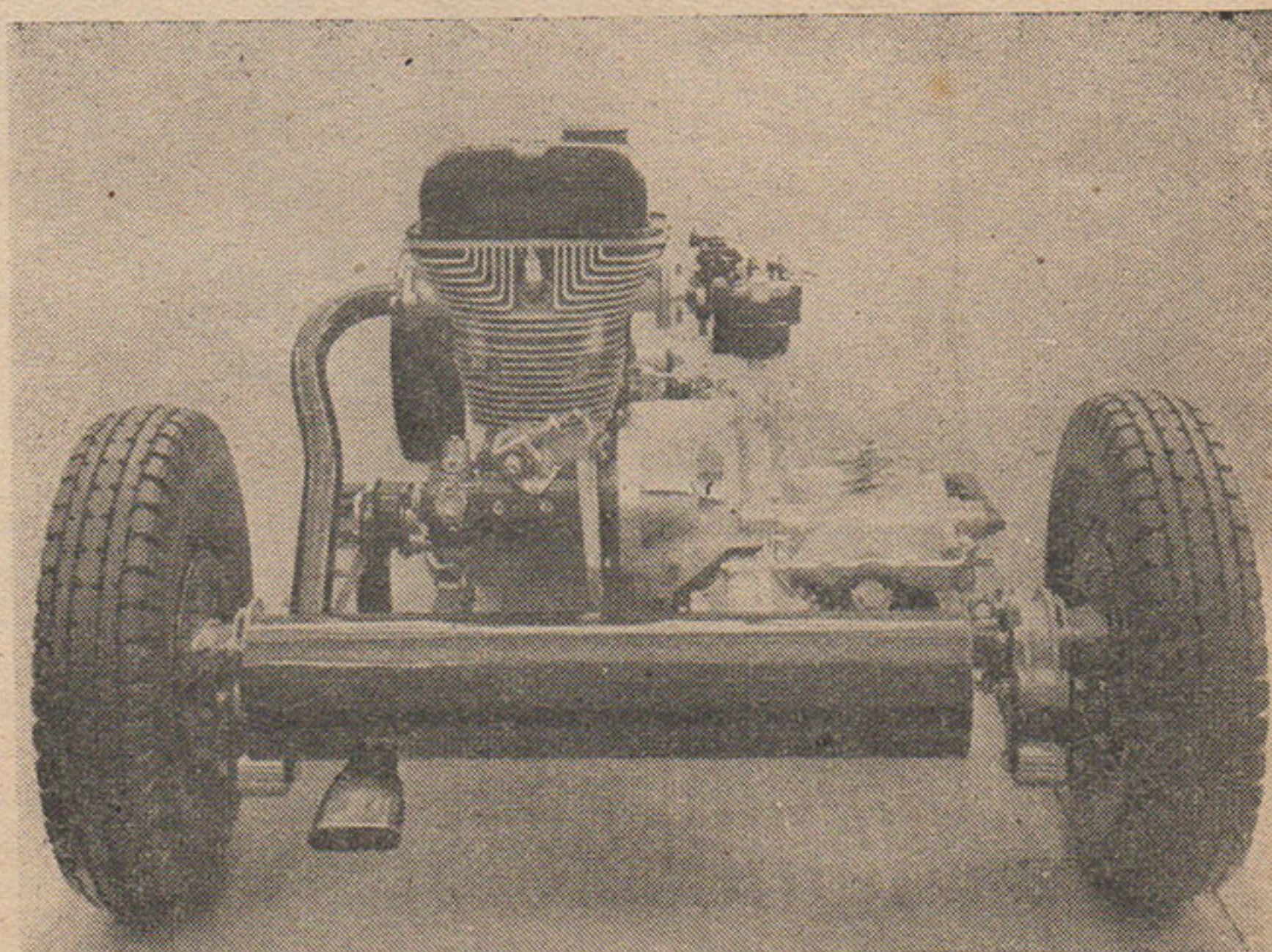
Nous aurons à faire prochainement l'essai de ce sympathique véhicule.

Parmi les motocars exposés dans la grande nef, celui qui se rapproche le plus de la formule cyclecar chère à nombre de nos lecteurs est, sans contredit, le Julien dont le moteur est assez inspiré de la technique motocycliste.

Le moteur est un monocylindrique 4 temps de 325 cm<sup>3</sup> de cylindrée, surmonté d'une culasse hémisphérique avec soupapes en tête, commandées par culbuteurs, graissage sous pression et refroidissement par air ; ce qui le différencie tant soit peu de nos propres moteurs est la présence d'un ventilateur nécessaire, puisque le moteur est à l'arrière, sous capot.

Ce moteur, faisant bloc avec la boîte à 3 vitesses et marche arrière et avec le pont, est relié aux ressorts et à la coque par un montage élastique bipendulaire destiné à assurer l'isolation vibratoire et la souplesse de la transmission.

La carrosserie coque est en forme de cabriolet, avec capote à accro-



*Notez les ailettes généreuses du cylindre*

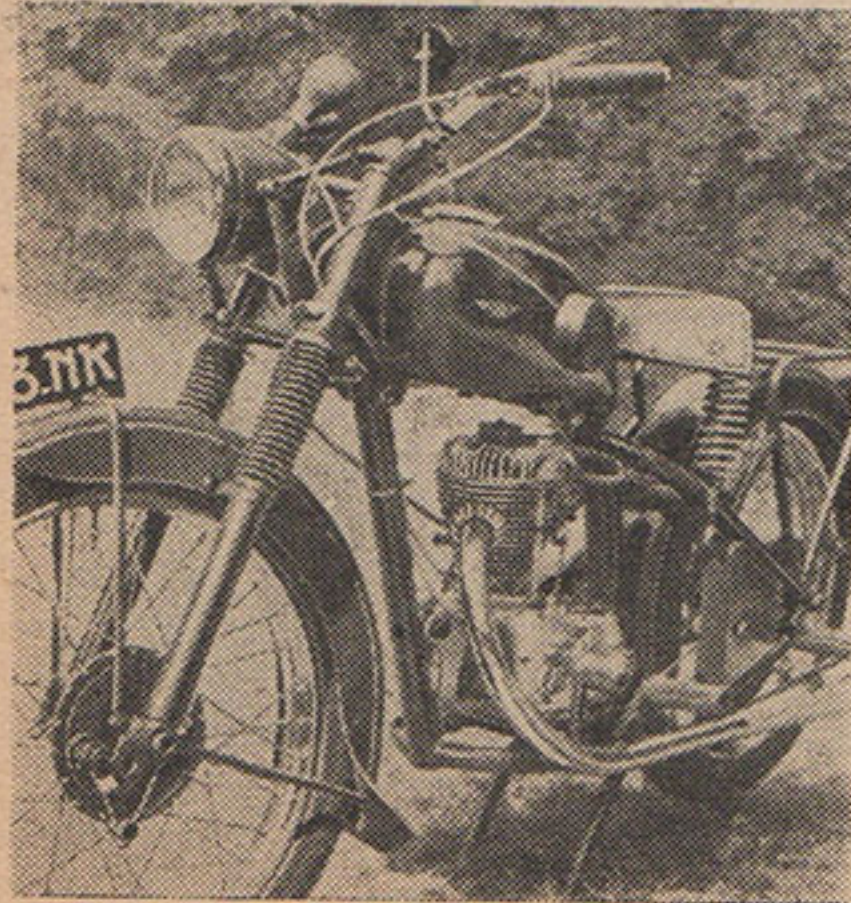


## Notre opinion sur un vélomoteur français

Quand, l'été dernier, M. Andraud, le directeur de la Société G. I. M. A., vint nous parler de sa nouvelle création, ce fut avec une curiosité bien naturelle que nous attendîmes l'arrivée de la machine. Prenant le contre-pied de la description chaleureuse qui nous en avait été donnée, c'est un scepticisme non feint et l'intention évidente de couper les cheveux en quatre qui présidèrent à la réception du vélomoteur, un mois plus tard, chez Prévost, l'agent de la marque à Paris.

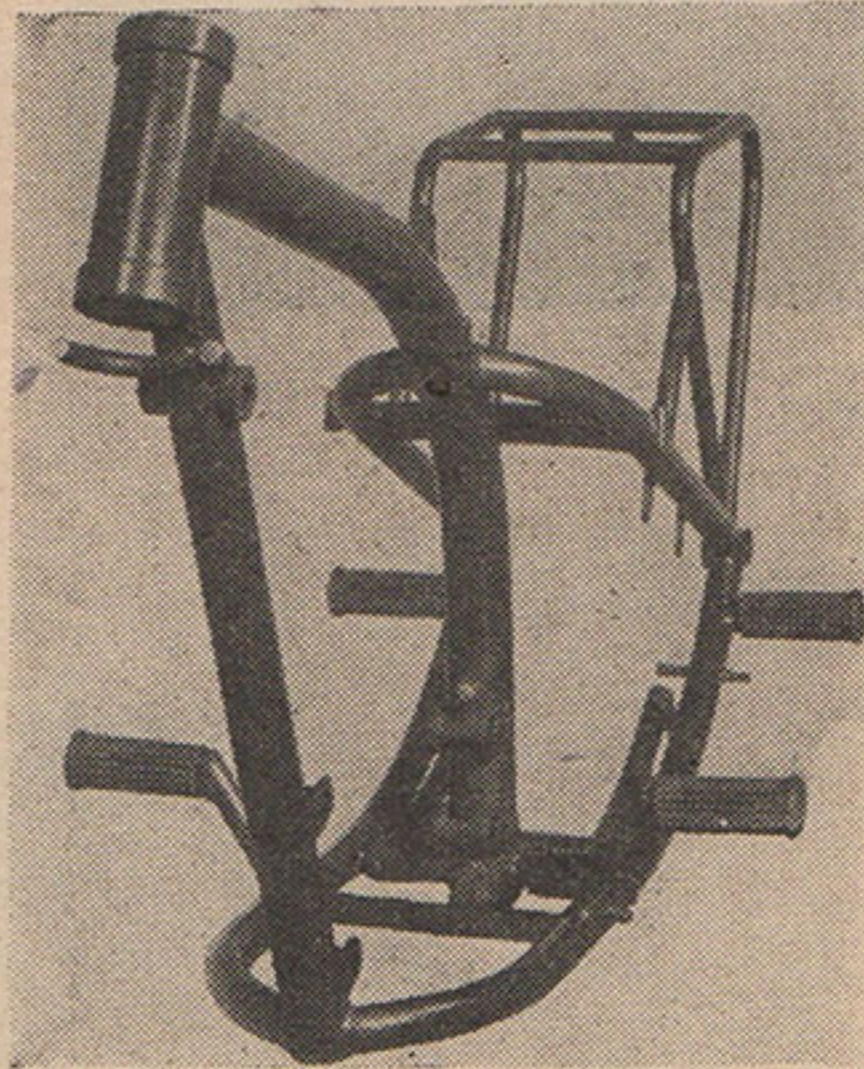
De prime abord, la ligne très personnelle surprend un peu, de même que le diamètre inusité des tubes du cadre. Incontestablement, « ça fait moto » ; le réservoir d'essence en crosse, la selle large et confortable achèvent l'impression. Cependant, il est loisible de constater en manipulant l'engin qu'il est aussi léger que n'importe quel autre vélomoteur, ce qui s'explique facilement, étant donné que les tubes de forte section sont de faible épaisseur tout en conservant une rigidité parfaite du cadre, qui se manifestera par une tenue de route impeccable.

A droite, le cadre léger et robuste. Ci-dessous, la fourche télescopique et le tambour de frein de grand diamètre



Mais revenons à notre coup d'œil d'ensemble. L'objet de tous les regards — nous sommes au mois d'août — est évidemment la fourche télescopique ; c'est la première fois qu'un vélomoteur est équipé ainsi. Très simple, d'apparence robuste, cette fourche coulissante est parfaitement étanche ; quelques seringuées d'huile à intervalles espacés suffisent à son entretien.

Le tube de direction est véritablement de taille anormale ; renseignement pris, les cuvettes à billes



sont remplacées par de gros roulements Timken, qui procurent un oubli total de cette partie de la machine. Le guidon est comme le veut la mode, du type « Dirigeoir Louis XV », c'est-à-dire très relevé ; il est en deux parties qui sont fixées d'une façon originale, directement sur le haut des tubes de fourche.

Le moteur A. M. C. 108 cm<sup>3</sup>, est un quatre temps à culbuteurs complètement enfermés. La carburation est dosée par un Solex à starter, tout comme sur un Simcaing. L'axe de roue arrière est fixe, c'est le bloc moteur qui oscille pour assurer la tension de la chaîne. Le réglage



s'effectue rapidement après le desserrage des écrous comprimant les flasques en alliage léger qui relient le moteur au cadre par l'intermédiaire de silentblocs.

Les constructeurs ont utilisé largement de la soudure autogène ; porte-bagages soudé, repose-pieds, liges de garde-boue soudées, il y a véritablement le minimum de boulons.

Pendant cet examen, notre camarade Thommy a fait le plein d'huile et d'essence. Au deuxième coup de kick, le moteur tourne ; laissons chauffer ; après avoir poussé la tirette du starter, nous écoutons un ralenti du meilleur aloi, le tromblon silencieux Wilman rend un son très agréable.

L'ami Maxend enfourche l'engin et revient enchanté ainsi que tous ceux qui essayeront après lui ; puis vient enfin mon tour.

Je dois avouer que j'ai un faible pour les machines puissantes et confortables ; aussi quel ne fut pas mon étonnement de constater que la position américaine était très agréable ; seules, les poignées de guidon me parurent un peu trop parallèles. J'ai appris que cet inconvénient était supprimé sur les modèles suivants.

Par NEB

cross de l'année, nous avons pratiqué le tous terrains pour notre édification personnelle ; là encore, notre vélomoteur s'est comporté magnifiquement.

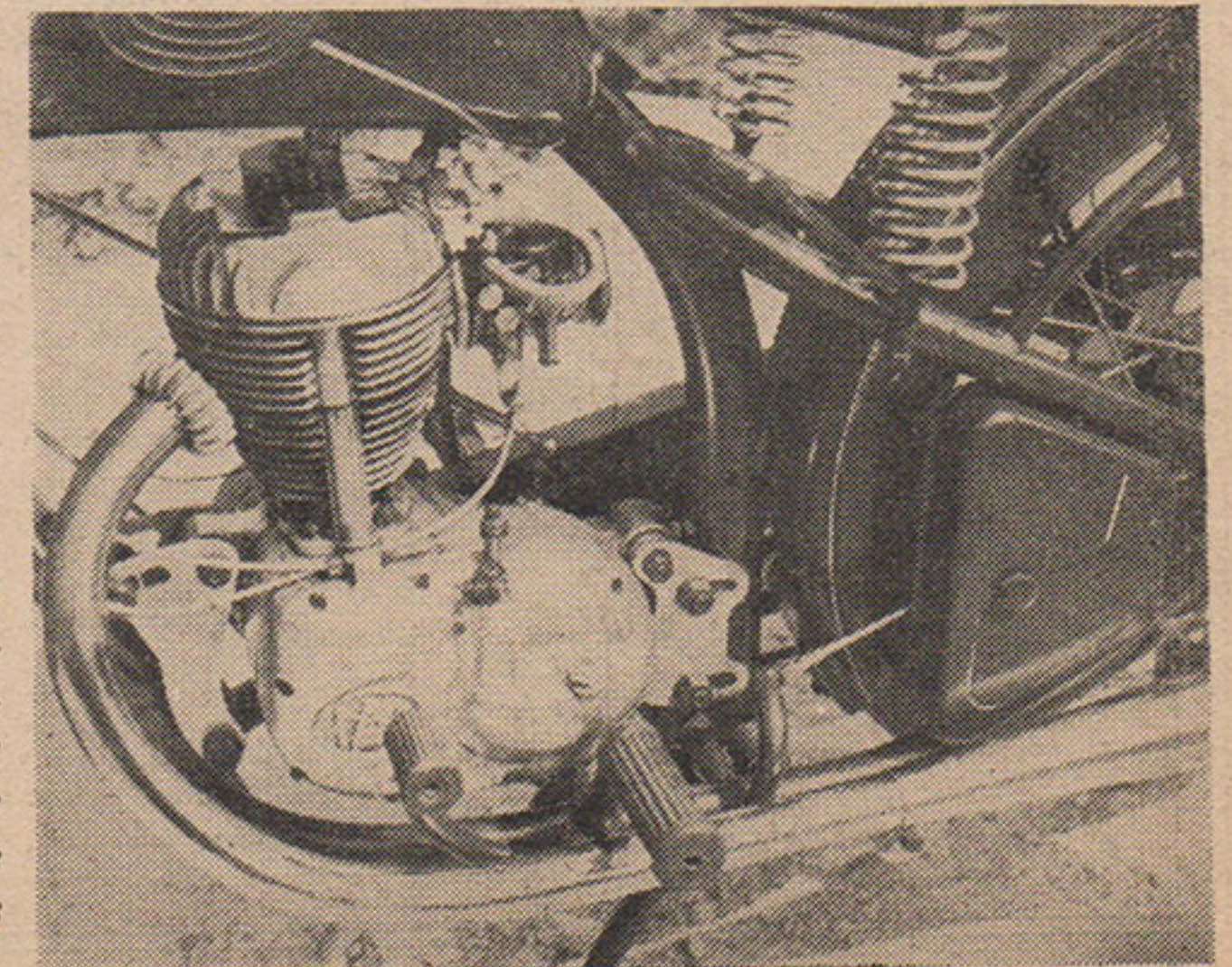
La fourche encaisse tous les chocs avec la même aisance et jamais ne s'est démentie l'impression de sécurité qui est le propre du G. I. M. A.

En ville, il est presque imbattable ; son freinage, égal à celui d'une 350 cm<sup>3</sup>, permet, en se faufilant entre les encombrements, de s'arrêter pile aux signaux pour repartir toujours en première position. La pédale de frein, largement calculée, est bien à la pointe du pied gauche. Assis confortablement sur la selle aux longs ressorts très souples, les réactions de la roue arrière sont insensibles, c'est un vrai plaisir de « virer ». Je n'ai rencontré cette stabilité que sur des machines de grande classe. La position du conducteur au centre de la moto permet au passager éventuel d'être assis en avant de l'axe de la roue arrière, ce qui n'influence aucunement la conduite. Nous en avons eu l'exemple en allant camper avec un camarade porteur d'un gros sac à dos ; les passages dans les petits sentiers furent négociés avec une grande facilité. La présence d'une seconde personne de poids normal n'affecte pour ainsi dire pas les performances, tout au moins dans notre région moyennement accidentée.

Nous avons apprécié une qualité qui, à l'heure présente est très recherchée : c'est la consommation vraiment minime, malgré les montées de régime en seconde ; nous n'avons jamais dépassé 1 litre 3/4 aux 100 kilomètres, ce qui, grâce au

Le bloc moteur A. M. C. est maintenu dans le cadre par des plaques en alliage léger, montées sur silentblocs.

On peut voir le dispositif de tension de chaîne constitué par un seul boulon et un écrou qui avance plus ou moins le moteur après le desserrage des flasques.



réservoir de 12 litres conféré au G. I. M. A. une autonomie de plus de 600 kilomètres.

Nous formulons tout de même quelques critiques à l'égard de ce vélomoteur qui, se rapprochant de la motocyclette par sa conception, doit, par conséquent, briguer les avantages de la catégorie supérieure.

Nous reprocherons donc au moteur sa consommation d'huile un peu élevée ; nous la lui pardonnerons parce que la chaîne était généralement graissée par contre-coup. L'embrayage a une légère tendance à patiner et les engrenages pourraient être plus silencieux. Nous avons fait part de ces défauts aux constructeurs, qui ont reconnu les avoir constatés eux-mêmes ; le nouveau bloc moteur 125 cm<sup>3</sup> livré actuellement a été conçu avec les améliorations nécessaires.

La boîte à outils, d'un joli dessin, est un peu étroite, il est impossible d'y loger des démonte-pneus suffisants avec une clef à bougies.

Les repose-pieds du conducteur sont soudés ; nous croyons qu'il y aurait intérêt à les avoir démontables et réglables ; là encore, les modèles du Salon bénéficiant de ces avantages nous donnent raison.

Encore un petit point à signaler : les goujons qui fixent le pignon de chaîne de la roue arrière sont trop courts, les écrous sont donc montés sans rondelles, ce qui ne va pas sans desserrage. Comme on le voit, il n'y a pas de vice rédhibitoire, mais nous nous devons de signaler tout ce qui nous a paru légitime d'être dit.

D'ailleurs, nous sommes obligés de reconnaître qu'il nous a été dur de rendre cette petite « mécanique » qui nous a procuré bien des satisfactions et nous espérons, dans un prochain compte rendu, vous parler de la dernière née : la 150 cm<sup>3</sup>.





Le GIMA est d'une très grande maniabilité

Mais nous aurons très probablement le 125 cc. auparavant ; on nous l'a promis courant janvier.

Ce sera sans doute le même modèle que celui exposé au Salon avec une fourche télescopique encore améliorée et le nouveau moteur A M C toujours à culbuteurs, mais avec boîte à quatre vitesses au pied par sélecteur et rappel au point mort facultatif par un petit levier direct.

Si ce moteur, avec ses 25 cc. supplémentaires, rend en proportion

du 108, nul doute que ses performances et son rayon d'action ne soient très sensiblement améliorés, au point d'en faire une vraie machine de grand tourisme.

Quant à la 150 cc. qui sera de la catégorie moto légère, donc avec permis de conduire, le moteur, toujours un A M C, sera quelque peu différent, ne serait-ce que par la culasse ; il se pourrait, en outre, que le cadre soit complété par une suspension arrière.

Nous avons hâte de pouvoir essayer quelques-unes des 150 cc. qui sont en préparation, car nous nous trouvons en face d'une formule pour ainsi dire inédite. Avec les progrès réalisés, nous aimerions savoir à quelle moto d'avant guerre peut correspondre une 150 actuelle. Gima en 4 temps, Peugeot en 2 temps. Auront-elles, l'une et l'autre, les performances d'une 175 ou même d'une 250 cc. ? Cette deuxième perspective ne nous surprendrait pas outre mesure.

## LES CARACTÉRISTIQUES DU GIMA

**Bloc moteur A M C :** 4 temps  
Cylindrée réelle .. 103 cmc.  
Alésage ..... 48  $\frac{m}{m}$   
Course ..... 60  $\frac{m}{m}$

### Réglages.

#### Admission :

Ouv. avant P M H. 15°  
Ferm. après P M B. 45°

#### Echappement

Ouv. avant P M B. 50°  
Ferm. après P M H. 15°

### Carburateur :

Marque ..... Solex  
Type ..... 22 D A à starter  
Gicleur ..... 70

Allumage ..... Volant magnétique.  
Eclairage ..... Volant magnétique.  
Nbre de vitesses 3 à main.  
Embrayage ..... Disques acier dural dans l'huile.  
Direction ..... Timken 30 x 62.  
Fourche ..... Coulissante guidée - bagues bronze.  
Débattement .. 12 cm.  
Pneus ..... 300 x 19.  
Pression ..... 1 kg. 200 A R  
1 kg. 500.

### Réservoirs :

Essence ..... 12 l. 500.  
Huile ..... Dans le bloc 0 l. 750.  
Béquille ..... Centrale.  
Poids ..... 80 kg.  
Vitesse ..... 70 km.-heure.

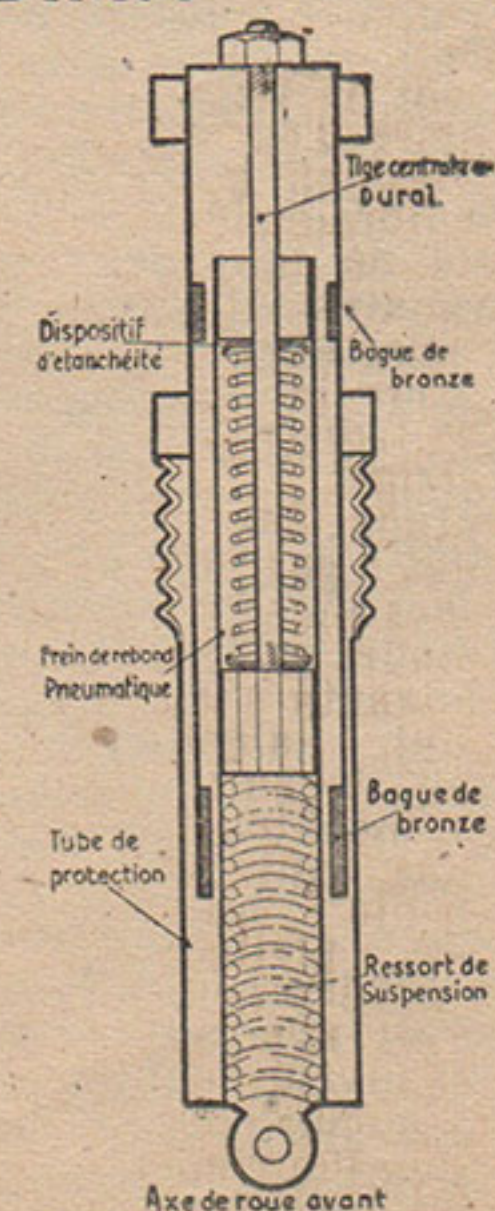
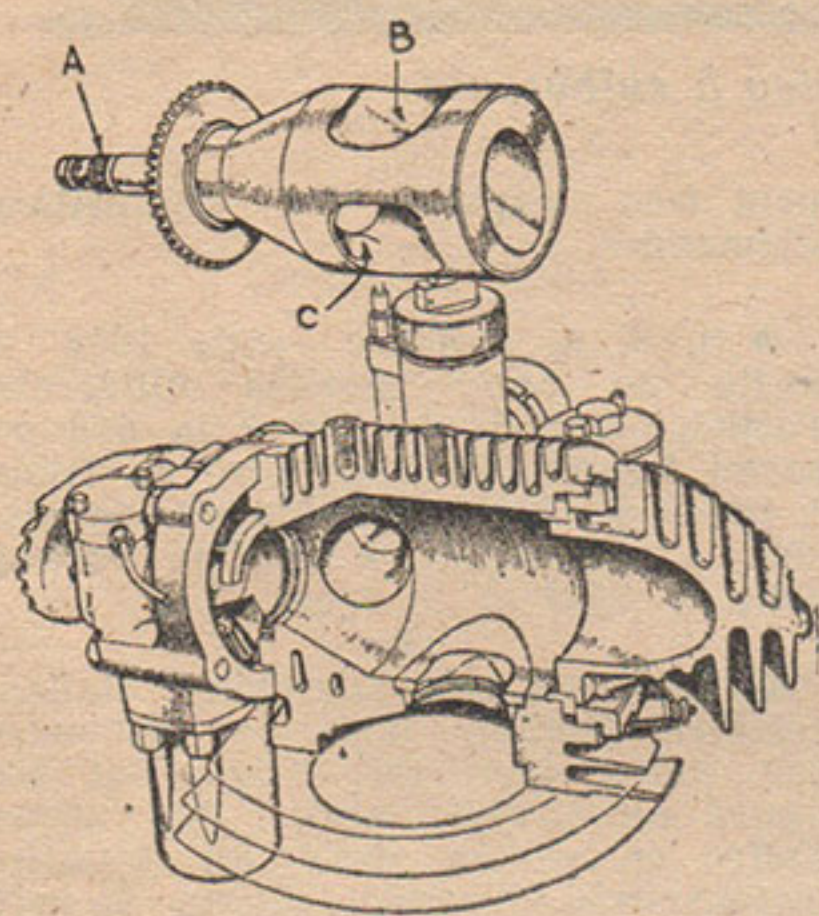


Schéma de la fourche télescopique du GIMA



## Nouvelles de l'Étranger

◆ La maison Brown, en Angleterre, fabrique une culasse à distributeur rotatif conçue spécialement pour les moteurs A. C. T. Norton ; avec ce système, le cylindre d'origine et le carter sont conservés, et, pour adapter la nouvelle culasse, il est nécessaire de raccourcir l'arbre vertical. Le taux de



La culasse Brown

(Cliché Motocycle.)

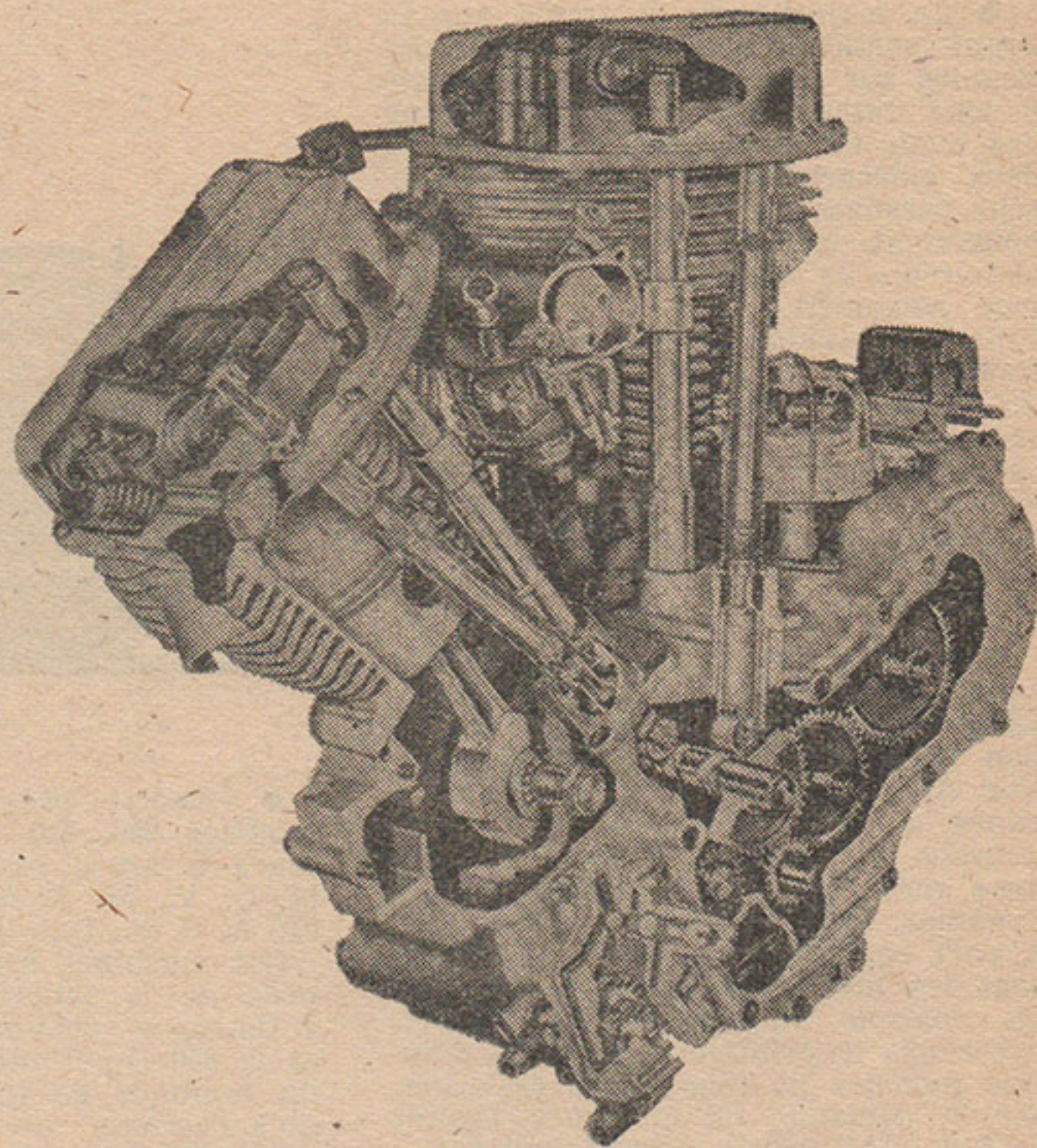
compression utilisé à l'essence ordinaire est de 7,5 à 1. Le rotor est en acier dans lequel les couloirs d'admission et échappement sont usinés et communiquent avec les orifices d'admission et échappement de la culasse ; un tube d'arrivée d'huile, généreusement pourvu d'ailettes, amène le lubrifiant du carter moteur au distributeur. La pipe d'échappement est refroidie par de profondes ailettes horizontales. Le carburateur est à l'arrière, à sa place habituelle. Le ralenti est excellent, le bruit mécanique est nul, la vitesse maximum est d'environ 145 km. à l'heure, et, chose intéressante, la consommation est de moins de 5 litres aux allures de route élevées.

La chose la plus surprenante pour un moteur à distributeur rotatif est qu'il ne chauffe pas ; il est possible même après avoir roulé très vite pendant un certain temps, de garder la main sur le cylindre sans risque de brûlure ; les bougies « Sport » et les huiles normales pour motos conviennent à ce moteur.

-0-

◆ A Londres, les voitures de la police se servent de haut-parleurs pour prévenir les usagers de la route de leurs fautes ou pour leur demander de s'arrêter pour vérification.

Le nouveau moteur qui équipera, pour 1948, les 1000 cc. et 1200 cc. Harley Davidson. Les culasses sont en aluminium et les culbuteurs sont enfermés sous des couvercles étanches.



◆ La commission du T. T. a décidé d'adopter le départ en ligne pour la course des 250, à titre d'essai, car cette épreuve, réunissant moins d'engagés permettra de se rendre compte de l'opportunité d'étendre cette formule aux autres catégories pour les années à venir.

Certains clubs anglais avaient demandé que l'interdiction pour les femmes de participer au T. T. soit abolie ; cette motion a été repoussée. Le 250 T. T. sera disputé en même temps que celui des 500, les « Junior » partant immédiatement après que le dernier concurrent des 500 sera « expédié ». Rappelons que les différentes épreuves du Tourist Trophy auront lieu respectivement les 7, 9 et 11 juin 1948.

-0-

◆ Les Américains, trouvant sans doute les pistes de cendrée trop peu fertiles en incidents (!!), organisent maintenant des épreuves sur de petites pistes dont le revêtement est formé d'argile soigneusement huilée ; l'adhérence est telle que les mécaniciens et officiels portent tous des souliers à pointes d'acier, et les coureurs, au départ, se tiennent épaule contre épaule, et, dès qu'un des concurrents prend la tête, il s'efforce de maintenir sa machine en glissade sur le côté pour gêner ses adversaires, qui ont le droit, pour essayer de passer, de le bousculer et, au besoin, de lui donner des coups de pied dans son cadre ou son garde-boue AR. Le dernier championnat national a été couru sur 100 miles (160 km. environ). Le vainqueur, Ed. Gulu, 500 Norton Manx, est surnommé le Borgne ; le second, Jack Kulan, pilotait une Matchless.

Pour 1948, Harley Davidson a concentré ses améliorations sur les machines à culbuteurs. Ces impressionnantes machines sont la 61 O. H. V. (1.000 cmc.), la 74 O. H. V. (1.200). Pour les culbuteurs, la maison Harley emploie maintenant un système de rattrapage de jeu hydraulique, ce qui élimine les réglages et, par le fait que tout le système de distribution étant en contact à toutes les positions des came, évite une bonne partie du bruit de la distribution. Les culasses sont en « alu » avec sièges de soupape en métal spécial « Amfco » sertis ; des bagues en acier sont également prévues pour les cinq goujons de culasse et la bougie. Les culbuteurs sont montés sur roulements lisses en bi-métal, la partie supérieure est en bronze, la partie inférieure en fonte. Un couvercle en alliage léger, doublé de feutre pour insonorisation, enferme complètement les culbuteurs. La vitesse de circulation de l'huile (carter sec) a été augmentée de 25 %. Ces moteurs sont environ 4 kg. plus légers que ceux avec culasse en fonte. Les cadres sont maintenant soudés, sauf pour le modèle 45 (750 cmc. à soupapes latérales) qui conserve son cadre à raccords brasés que les machines de la M. P. ont rendu populaire.

-0-

◆ Une des plus dures épreuves américaines, la 500 Mile Sandy Endurance Run, a été disputée près de New-Jersey. Julius Kroeger, pilotant une Speed Twin Triumph, a remporté la victoire ainsi que le titre de champion national ; seuls parmi les 78 partants, 18 coureurs purent terminer, ce qui donne une idée approximative des difficultés rencontrées.



◆ La majorité des coureurs anglais ayant participé aux courses internationales sur le continent ont manifesté à leur retour leur déception de ne pas avoir eu dans leurs rangs un ou deux sidecaristes de classe, car ils sont persuadés que les pilotes anglais pourraient remporter de nombreuses victoires s'ils consentaient à sortir de leur isolement. Il est certain que l'année prochaine il en sera tout autrement, car les Frost, Anderson, Foster et autres ont fait école, et certains spécialistes du sidecar d'outre-Manche (Surtees entre autres, champion de Norton, et Vincent H. R. D.) sont bien décidés à venir tenter leurs chances sur les circuits continentaux.

-0-

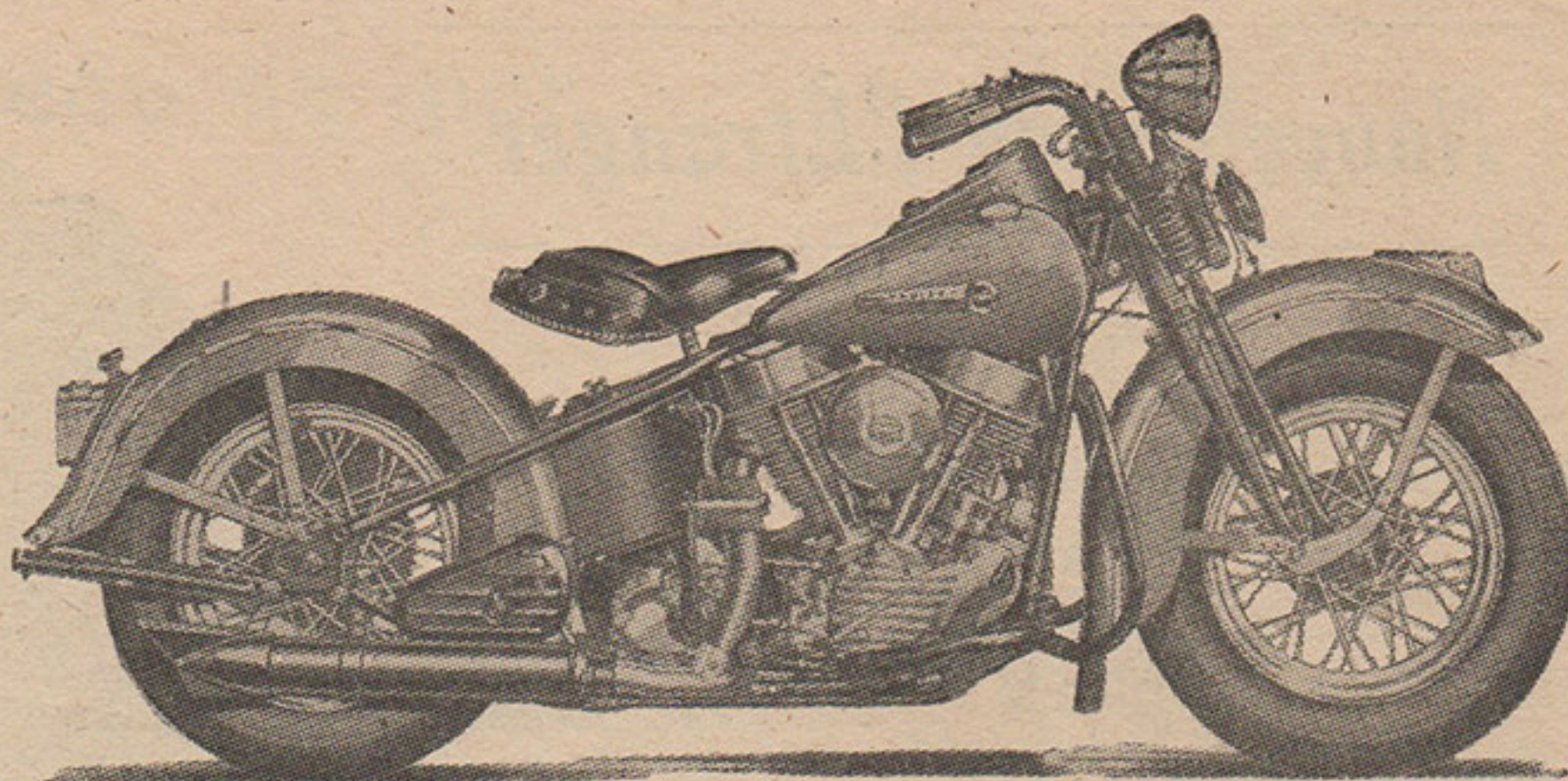
◆ Indian présente quatre modèles tous équipés d'un moteur de 1.200 cmc., seuls quelques détails et la présentation différent. Tous sont à suspension AR., la fourche AV. à ressort à lames a été abandonnée pour une fourche à parallélogramme; les guidons sont montés sur caoutchouc, les dynamos sont d'un débit plus fort. A part ces quelques modifications, ce sont les mêmes machines qu'en 1947. La maison Indian espère pouvoir livrer dès le printemps prochain d'autres modèles de plus faible cylindrée, car la demande de machines légères se fait aussi sentir outre-Atlantique.

-0-

◆ Les visiteurs étrangers se rendant en Grande-Bretagne avec leur véhicule ou qui désirent y acheter un véhicule destiné à être exporté de Grande-Bretagne continueront à percevoir une allocation d'essence pendant leur séjour.

-0-

◆ Des motocyclettes légères Puch 100 cc. de compétition seraient arrivées récemment en Belgique; nous aurons prochainement l'appréciation de spécialistes qualifiés sur les qualités et les performances de ces machines.



La nouvelle 1.000 Harley à culbuteurs

◆ Vélocette présente pour 1948, trois modèles 250, 350 et 500 cmc., culbuteurs à arbre cames surélevé, type M. O. V., M. A. C., M. S. S., et la 350 A. C. T., type K S. S.

Ces machines sont maintenant équipées de la fourche AV. télescopique « Dowty » (oléo-pneumatique). La 250 et la 350 à culbuteurs ont maintenant un tambour de frein AV. plus grand qu'à l'arrière.

La 350 cmc. K. T. T. conserve la fourche Webb à parallélogramme. Le fini est toujours le même, noir et or, pour toutes les machines.

-0-

◆ Harley-Davidson présente une 125 cc. bloc-moteur deux temps, trois vitesses au pied, d'allure très D K W, fourche en tôle emboutie suspendue sur caoutchouc, pare-brise et pare-chocs de tradition dans la maison.

-0-

◆ A Moscou on vient de fêter la sortie de la 1.000<sup>e</sup> Moskva qui est une moto légère avec bloc-moteur deux temps; cette machine semble égale-

ment très inspirée des productions allemandes.

-0-

◆ B. S. A. annonce pour 1948 la sortie de onze modèles différents, s'échelonnant de la 260 à la 600 cc. parmi lesquels le bicylindre de front. A noter un kick repliable sur le modèle « compétition » prévu surtout pour le trial et le cross.

-0-

◆ Les moteurs auxiliaires italiens semblent vouloir faire une offensive sur notre territoire. S'ils n'ont pas figuré au Grand Palais, l'un d'eux s'offre en vitrine dans un quartier motocycliste, livrable, dit-on, à bref délai.

-0-

◆ A propos de l'Italie, on dit que le succès des tris à avant-train moto vient de ce que ceux-ci, quelle que soit leur puissance et leur charge utile, ne nécessitent pas de permis de conduire comme les voitures, pourvu que le conducteur soit sur une selle et non sur un siège; cela prête évidemment à des tas d'astuces qui permettent d'éviter ce sacré permis.

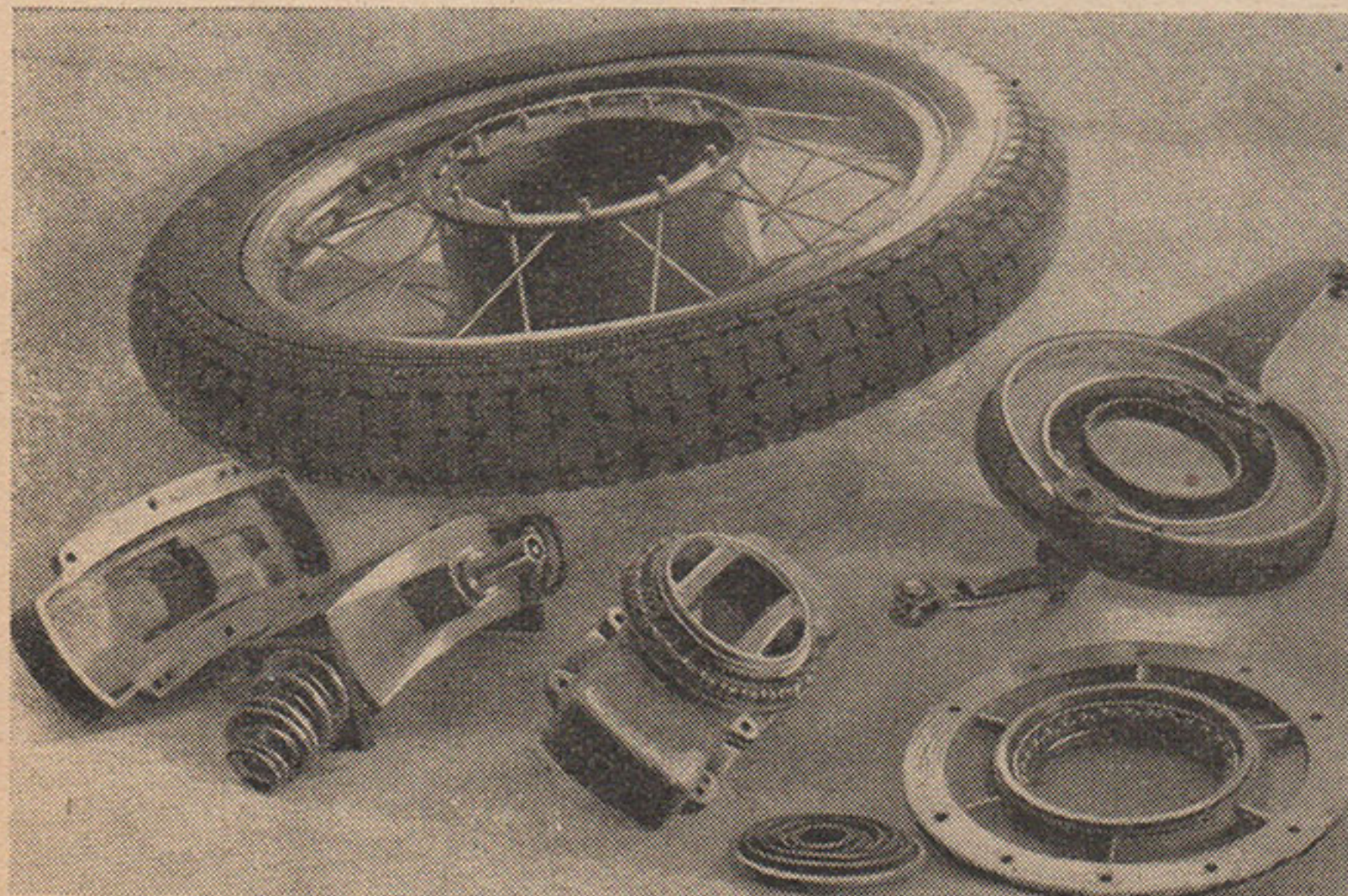


## BIBLIOGRAPHIE

Pour répondre à la demande de lecteurs qui cherchent à accroître leurs connaissances mécaniques ou qui recherchent des manuels d'entretien simples et clairs, nous indiquerons dans cette rubrique les ouvrages de vulgarisation, à la portée de tous.

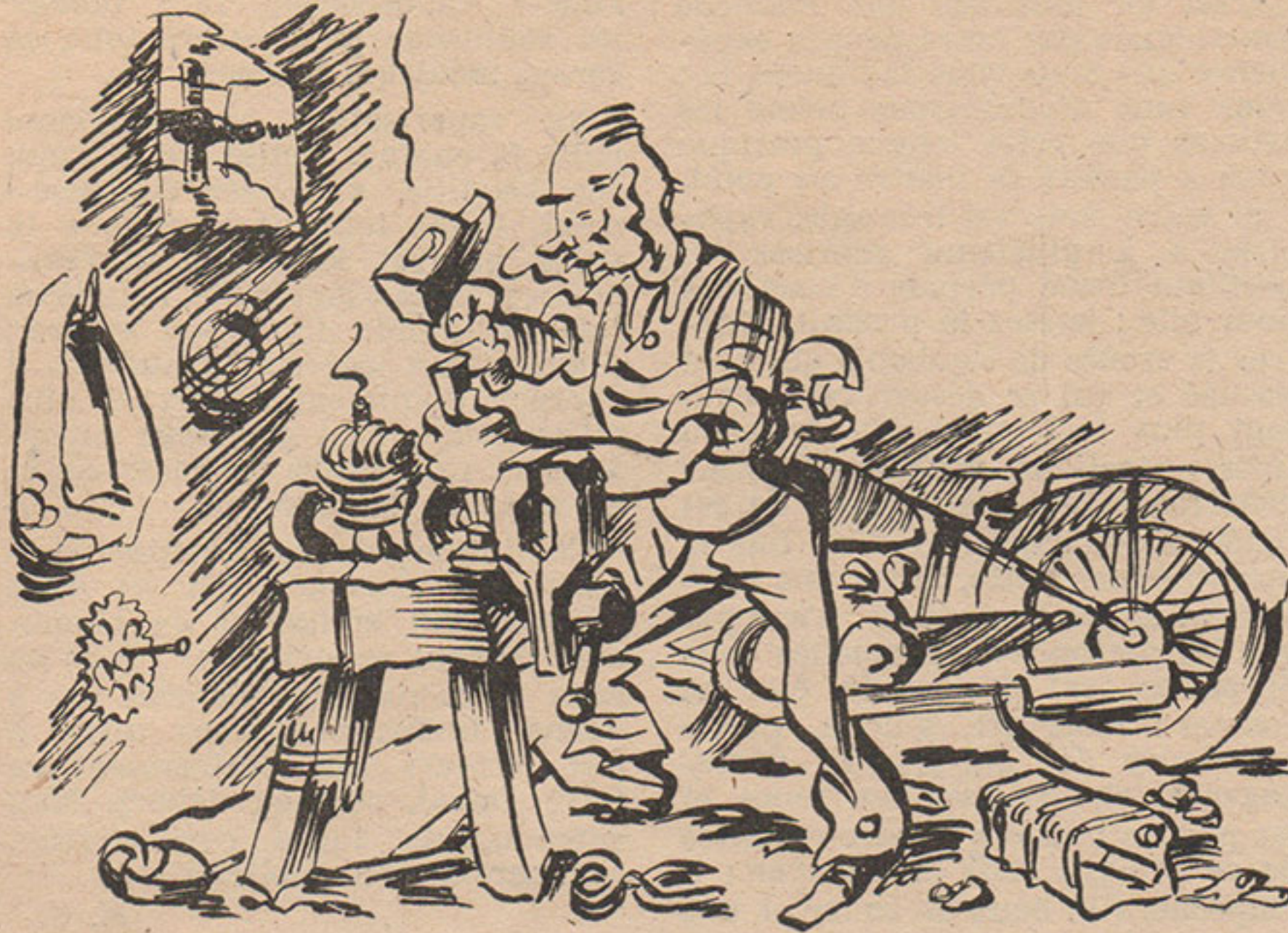
*Librairie Girardot* : l'équipement électrique d'automobile et de motocyclette; guide d'entretien des accumulateurs d'automobiles et de T. S. F., par Henry Lanoy, ingénieur-conseil électro-mécanicien, lauréat de l'Institut.

*Editions Chiron* : l'A B C de la motocyclette; l'A B C du vélomoteur, par Max End.



Une vue du moyeu élastique Triumph démonté





# LE COIN DU BRICOLEUR

## Soyons pratiques

Du dossier déjà volumineux, contenant les suggestions des lecteurs sur la moto populaire, on tire une première constatation : chacun réclame une moto... propre. C'est un signe excellent, car il n'est pas si loin le temps où le motard n'avait d'amour que pour une mécanique suintant l'huile par tous les pores, surchargée de durites graisseuses, de chatterton poisseux petto, par moto propre un engin qui dir le plus beau cache ou le plus prestigieux moteur.

Considérons donc qu'en principe sont révolus les temps de la saleté obligatoire et que nous en sommes arrivés à l'ère de la netteté.

Mais, sans aller au delà de la pensée de nos correspondants, on se demande s'ils n'entendent pas, in petto par moto propre un engin qui ne se salisse jamais.

Pour ce qui est d'insister sur une conception et une fabrication orientées vers l'étanchéité intégrale des organes, nous sommes tous parfaitement d'accord. Cependant, malgré qu'elle ait la plus grosse responsabilité, l'huile n'entre pas seule dans la composition du cambouis, qui est un savant mélange de graisse, de poussière et de boue.

Contre la pluie et la boue, la moto ne peut se défendre toute seule, pas plus qu'une paire de godasses. Si l'on admet qu'il faille, à coups de brosse, la débarrasser de la boue et la faire reluire, il est insensé d'espérer que la moto fasse ce travail toute seule ou que, comme la blanche hermine, elle puisse patagner dans la boue sans se souiller.

Il faut convenir que le nettoyage complet d'une moto est une corvée fastidieuse et par elle-même salissante. Mais il y a un moyen d'éviter les gros ennuis de ce nettoyage : c'est l'entretien. Ces deux mots ne sont pas synonymes, loin de là.

Le nettoyage s'applique à quelque chose qu'on a laissé salir, l'entretien consiste à empêcher ce quelque chose de se salir, c'est un préventif qui évite la grosse opération.

Autrefois, l'entretien lui-même était un travail assez long ; c'était au temps des boîtes séparées, des carters de tôle coupante, des recoins inaccessibles, des culbuteurs à l'air libre, des tuyauteries de caoutchouc installées au petit bonheur.

La généralisation du bloc moteur en France a éliminé tout cela. Sachons gré à ceux qui les ont dessinés d'avoir cherché à en simplifier les formes, à faire des carters unis, nets, sans encoignures inaccessibles ; le volant magnétique logé à l'intérieur du bloc mérite un bon point supplémentaire.

Les automobilistes ont un avantage sur nous, les organes moteurs ayant, comme les cochons, leur bauge à l'abri du capot. Cette comparaison n'est pas exagérée : quand on soulève certains de ces capots, on est sidéré de l'aspect répugnant de ses dessous.

Quand deux voitures se rencontrent malgré elles, elles laissent sur le sol, en témoignage de leur étreinte, un paquet de gadoue suffisant à occuper un cantonnier pendant une bonne demi-heure.

La moto ne peut se permettre de véhiculer ce poids mort, d'autant qu'il est apparent et prolifique ; comme le lichen, il s'étend et finirait insidieusement, comme une gangue, par souder le cavalier à sa monture.

Attendre qu'une moto soit enrobée de cambouis pour la nettoyer est une faute et une incorrection. Il en est qui prétendent que c'est, au contraire, la meilleure précaution contre la rouille et le desserrage des écrous ; ce sont des humoristes, sans doute de bonne foi, mais inconscients.

L'entretien d'une moto n'est pas une œuvre surhumaine. Son nettoyage nécessite, par contre, une certaine dose d'abnégation.

L'entretien permet, en plus, un contrôle permanent des pièces qui méritent quelque attention continue par la tendance qu'elles ont à se desserrer et à amorcer des jeux préjudiciables à la bonne marche et à la durée.

Le motocycliste qui ne dispose pas d'un local personnel est en mauvaise condition pour effectuer un travail quelconque. Il n'y a pas de garage qui se charge du lavage des motos et qui tolère qu'il soit effectué sur place par le locataire lui-même.

Il n'est pas indiqué, d'ailleurs, de laver une moto à la lance ou à l'éponge, à la manière d'une voiture. A la rigueur, en protégeant le carburateur, cette douche serait sans grands inconvénients pour le mécanisme, mais serait néfaste pour les commandes. L'eau pénétrant à travers les gaines des



câbles, les articulations de la fourche, des freins, des leviers, compromettrait leur bon fonctionnement et réserverait quelques surprises désagréables.

Il est cependant un moyen simple, pratique, expéditif, à la portée de tous, d'avoir une moto sur laquelle la boue n'a pas de prise ; ce procédé ne nécessite que quelques minutes ; il a, en outre, l'énorme avantage de ne pas obliger celui qui l'emploie à se salir lui-même.

C'est le procédé par pulvérisation qui permet de faire tomber la boue comme on tue les mouches avec le fly-tox ou autre mitrailleuse liquide.

Voilà donc un sale boulot transformé par une opération rapide et aisée ; nous n'irons pas jusqu'à dire que c'est un agréable passe-temps, mais ceux qui ont peiné, chiffons, pinceaux et boîte d'essence en mains, pourront presque le considérer comme tel.

C'est en tous cas une méthode sanctionnée par notre propre expérience que nous vous indiquons là ; nous vous découvrirons même les astuces que cette longue pratique nous a permis de mettre au point.

Si votre moto est très sale, vaporisez-la à plusieurs reprises en profitant d'une période d'inactivité pour elle ; laissez le produit pénétrer la croûte de cambouis qui s'est formée et qui se désagrègera d'autant plus facilement. En deux ou trois opérations, vous devez avoir débarrassé tous les organes de cet indésirable maquillage. Une fois la machine bien nette, faites une nouvelle vaporisation, mais n'essuyez que les parties avec lesquelles vous devez, en tant que pilote, être en contact : réservoir, guidon, partie extérieure des garde-boue, porte-bagages, etc. Laissez les roues et les parties basses du cadre enduites de ce produit sans les essuyer ; il empêchera la boue de coller et une

simple vaporisation fera tomber les souillures qui, malgré tout, se seront montrées tenaces.

La vaporisation est excellente pour la chaîne. Mettez votre moto sur béquille, vaporisez copieusement, faites tourner la roue à la volée, essuyez la chaîne et revaporisez en laissant cette deuxième fois le liquide faire son œuvre ; comme il est légèrement huileux, il opérera infiniment mieux et plus intimement qu'un graissage superficiel et préservera les maillons et les axes de la corrosion.

Ce liquide, de composition spéciale est l'œuvre d'une ou deux maisons qui le livrent en bidons, avec ou sans vaporisateur ; nous ne nous refusons naturellement pas à donner toutes précisions utiles à nos lecteurs qui désireraient en faire l'essai, ceci en dehors, bien entendu, de toute considération commerciale ou publicitaire.

M. C.

## CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES DES VOLANTS MAGNÉTIQUES "NOVI"

Les volants magnétiques fabriqués par la Société NOVI sont dénommés, en fonction du diamètre extérieur du rotor, en millimètres et comportent, à deux exceptions près (modèle de 160 et modèle de 150 inversé) des éléments semblables.

Ce sont des volants quadripolaires à deux bobines : l'une d'allumage et l'autre d'éclairage.

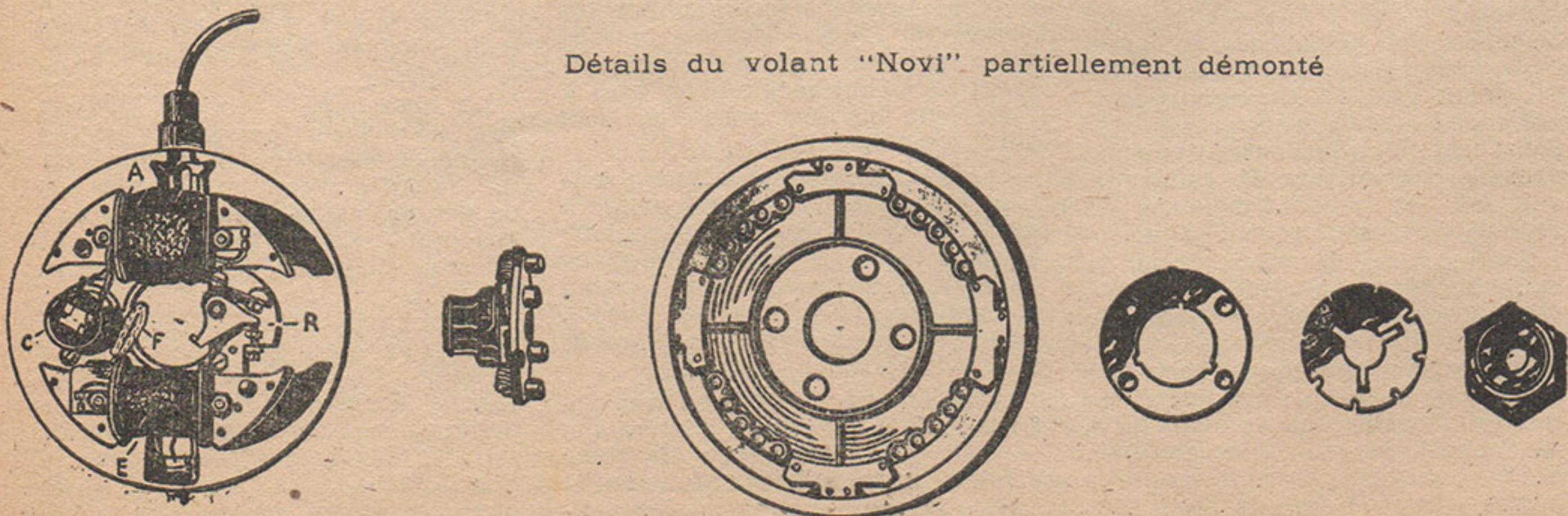
Il existe encore en service un très grand nombre d'exemplaires de l'ancien volant de 160, fabriqués au cours des années 1929 à 1933,

sans éclairage, avec un induit haute tension en forme de T. L'aimant circulaire, presque fermé, est en acier au tungstène, tandis que tous les aimants des volants modernes sont, soit en alliage à 35° de cobalt, soit en alliage au nickel-aluminium-cobalt.

Les volants de 100, 122, 140 et 145 possèdent un plateau en alliage de zinc moulé sous pression, dont les cotes sont normalisées et qui sert à supporter les deux induits, le rupteur et le condensateur. La came en acier demi dur est indépendante

du rotor, ce qui permet d'effectuer le réglage de l'écartement des vis platinées, sans modifier le calage initial du moteur. L'écartement des vis platinées doit être compris entre 3/10<sup>es</sup> et 4/10<sup>es</sup> de millimètre. Le rotor, en alliage de zinc moulé sous pression, porte les aimants et les masses polaires. Il est centré sur la came et entraîné par des ergots. Une rondelle de blocage, une rondelle frein et un écrou 6 pans largement dimensionné, maintiennent fortement le volant sur la came.

Détails du volant "Novi" partiellement démonté





Le volant qui est finement chromé, a une forme arrondie, sans saillie, ce qui facilite son nettoyage.

Le nouveau volant de 150 inversé qui équipe les vélomoteurs à culbuteurs des marques Motobécane et Motoconfort, présente la particularité d'être entièrement enfermé. Le couvercle supporte les induits, le rupteur et le condensateur ; une fenêtre centrale permet d'effectuer très facilement le réglage des vis platinées.

Le dispositif d'avance automatique de ce volant, monté sur un goujon servant au blocage du ro-

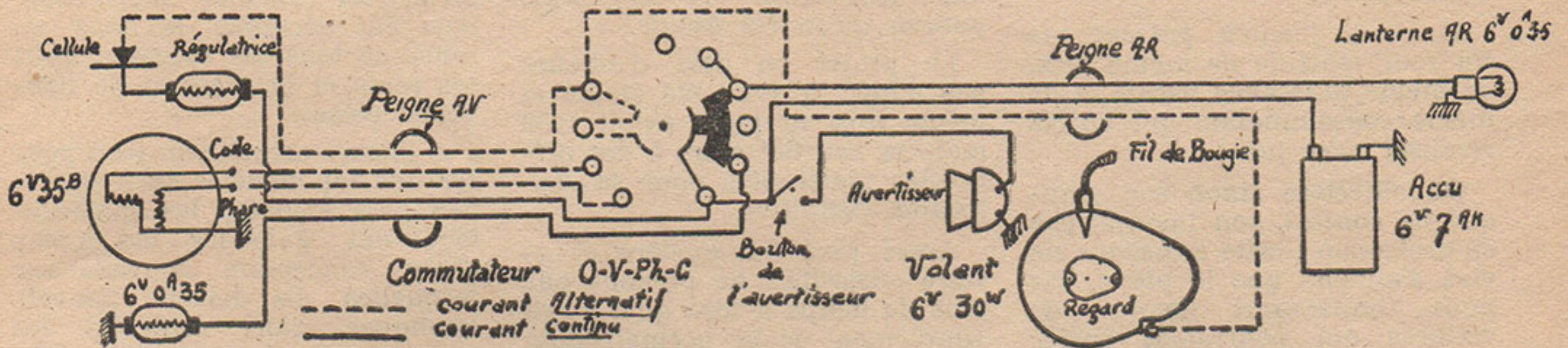
tor, comporte des pièces traitées : cémentation ou chromage dur. Le profil étudié des masses polaires, la position des ressorts de rappel des masselottes et la forme en haricot des rampes ont permis d'obtenir une variation d'avance de 20° d'une façon très régulière, depuis 1.000 t.-m. jusqu'à 5.000 t.-m.

Le calage du volant, est extrêmement simple, puisqu'il suffit de faire coïncider deux repères, l'un gravé sur le volant, l'autre sur le carter du moteur, après avoir amené le piston à la position correspondant à l'avance maximum désirée.

Nous donnons ci-après le schéma complet de l'équipement électrique du vélomoteur qui comporte, en particulier, une batterie rechargée par le volant, par l'emploi d'une cellule redresseuse et d'une lampe régulatrice. L'éclairage à l'arrêt, l'avertisseur et la lanterne arrière sont alimentés par cette batterie de 7 ampères-heures 6 volts.

Un commutateur placé sur le guidon permet d'effectuer l'ensemble des manœuvres.

Le bouton de l'avertisseur fait partie intégrante du commutateur.



Voici un schéma de l'équipement Novi prévu pour l'allumage et l'éclairage, entre autres, des nouveaux vélomoteurs Motobécane, 4 temps à culbuteurs. Cet équipement fera plaisir aux citadins, puisqu'il leur fournit non seulement le courant pour l'avertisseur électrique, mais aussi pour l'éclairage à l'arrêt.

On remarque dans le phare la cellule redresseuse qui permet, grâce au volant magnétique, la recharge de l'accumulateur.

Ledit schéma donne une autre indication précieuse et que les intéressés feront bien de retenir : le voltage exact des différentes ampoules, phare, code, lanterne et feu arrière.

RECHERCHE DES PANNES POSSIBLES D'UN VOLANT MAGNETIQUE

CONSTATATION	CAUSE	REMEDE	VERIFICATION
LE VOLANT n'allume pas le moteur, l'interrupteur d'éclairage étant ouvert.	Fil de bougie à la masse ou coupé... Prise de courant claquée ..... Induit d'allumage claqué ..... Condensateur à la masse ..... Rupteur fermé ..... Rupteur trop ouvert ..... Rupteur à la masse .....	A remplacer A remplacer A remplacer A remplacer Régler l'ouverture à 4/10 A remplacer	Aucune étincelle à la bougie
LE VOLANT allume le moteur, mais des ratés se produisent dès que l'on met l'éclairage.	Rupteur trop ouvert ..... Désaimantation .....	Régler l'ouverture à 4/10 A renvoyer pour réaimantation.	Ratés Ratés
LE VOLANT allume le moteur, mais rate à grand régime.	Condensateur claqué ..... Rupteur trop ouvert dans le cas des avances automatiques .....	A remplacer Régler l'ouverture à 4/10 maximum	Crachements au rupteur Ratés



# LES SIDECARS

**pourraient être  
moins chers si...**

Il ne fait pas de doute que du train où vont les choses de l'automobile, le sidecar a encore de beaux jours.

Il n'y a, jusqu'à présent pas un seul véhicule de même prix, de même puissance fiscale et de même consommation qui puisse rivaliser avec lui.

On objectera sinon son manque de confort, son insuffisance de protection ; cette remarque ne vise d'ailleurs que le pilote, car nous connaissons nombre de voitures qui pourraient envier la suspension d'un bon sidecar et, pour la protection, une carrosserie de tourisme ou même de sport s'accommode fort bien d'un pare-brise et d'une capote.

Si donc le conducteur qui est généralement un sportif défie le mauvais temps avec le sourire... et un équipement approprié, il n'y aura que les pantouflards pour trouver sa situation peu enviable.

Il y aura toujours une clientèle pour le sidecar et elle sera d'autant plus nombreuse que son prix en sera abordable.

Il semble à première vue bien difficile d'envisager une baisse alors qu'autour de nous, tout augmente.

La première idée qui vient à l'esprit est qu'une réduction de prix n'est possible qu'en sacrifiant la qualité. Ce serait voir le problème à l'envers ; les déboires qui en résulteraient : usure plus rapide, déformations possibles, réparations plus fréquentes rendraient finalement plus onéreuse cette recherche du meilleur marché.

Or sans rien sacrifier à la robustesse, au confort, à l'élégance et au fini, cette économie peut être réalisée de l'avis même

des fabricants de sidecars... pourvu qu'on les écoute.

Le projet ne date d'ailleurs pas d'hier, il avait été étudié et même mis au point avant 1939 mais se heurtait alors à des difficultés matérielles pour sa réalisation définitive.

Assez joué du mystère et de votre curiosité ; ne perdons pas plus de temps à dire qu'il s'agit simplement de la normalisation des points d'attache du châssis au cadre de la moto.

C'est chose qui semble en apparence irréalisable : il y a des sidecars à trois attaches, d'autres à quatre ; il y a des conducteurs qui préfèrent l'attelage à droite, d'autres, moins nombreux, qui l'aiment mieux à gauche. Cela fait beaucoup de conditions à concilier.

A force d'études, de recherches et d'ententes entre fabricants, ceux-ci ont su aplanir toutes les difficultés et établir une normalisation des bras et raccords de liaison telle, que n'importe quelle side, de n'importe quelle marque, puisse indifféremment s'adapter sur un quelconque cadre de moto classique à droite comme à gauche.

Ce travail s'est fait avec le concours et l'appui du Bureau de la Normalisation ; il a abouti au projet de norme n° R. 412-01.

Les fabricants de sidecars étant d'accord, il ne restait donc qu'à convaincre les constructeurs de motocyclettes de qui dépendait la mise en place sur leur cadre des œils d'attache. Or, en 1939, il n'était pas facile d'envisager de modifications aussi importantes sur les

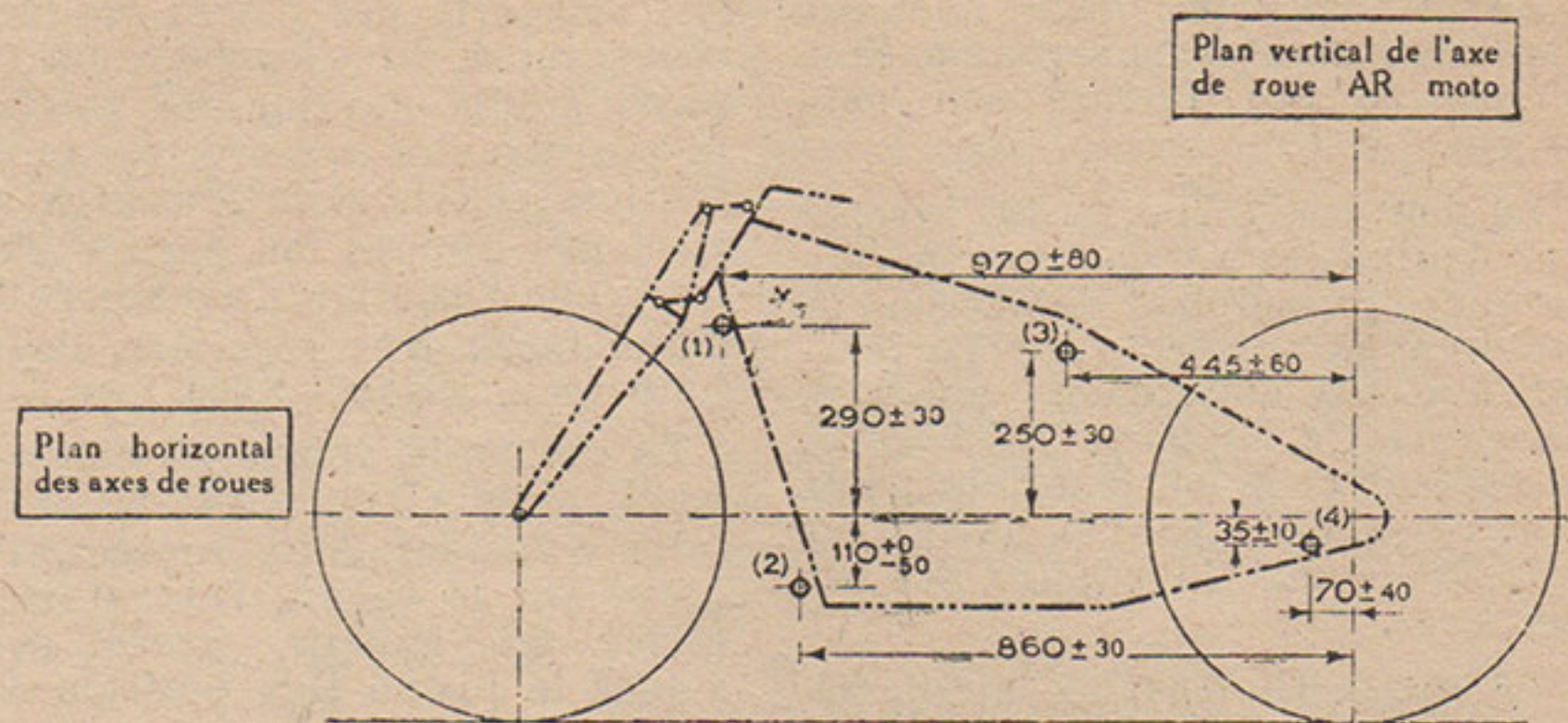
séries en cours de fabrication. Cela eût nécessité la mise au rebut de tous les raccords utilisés alors et la création de nouvelles pièces.

A l'heure actuelle on peut penser que les modèles 1939 étant à peu près épuisés, les constructeurs ont à l'étude des motos d'une conception nouvelle sur lesquelles ils doivent pouvoir appliquer sans difficulté les normes pour ces fameux œils. On imagine aisément les avantages que cette standardisation peut procurer : d'après certains fabricants de sidecar, l'économie réalisée serait de l'ordre de 2.000 francs pour le moins, ce qui n'est pas à dédaigner.

Ajoutons à cela que le montage unique pour toutes marques est un gros appoint pour l'agent. Autrefois celui-ci ne pouvait avoir en magasin qu'un modèle d'exposition d'après lequel le client passait sa commande. 36 cotes et 36 mesures n'en facilitaient pas la pose et parfois la plus grande part du bénéfice du vendeur était absorbé par le temps passé à l'accouplement.

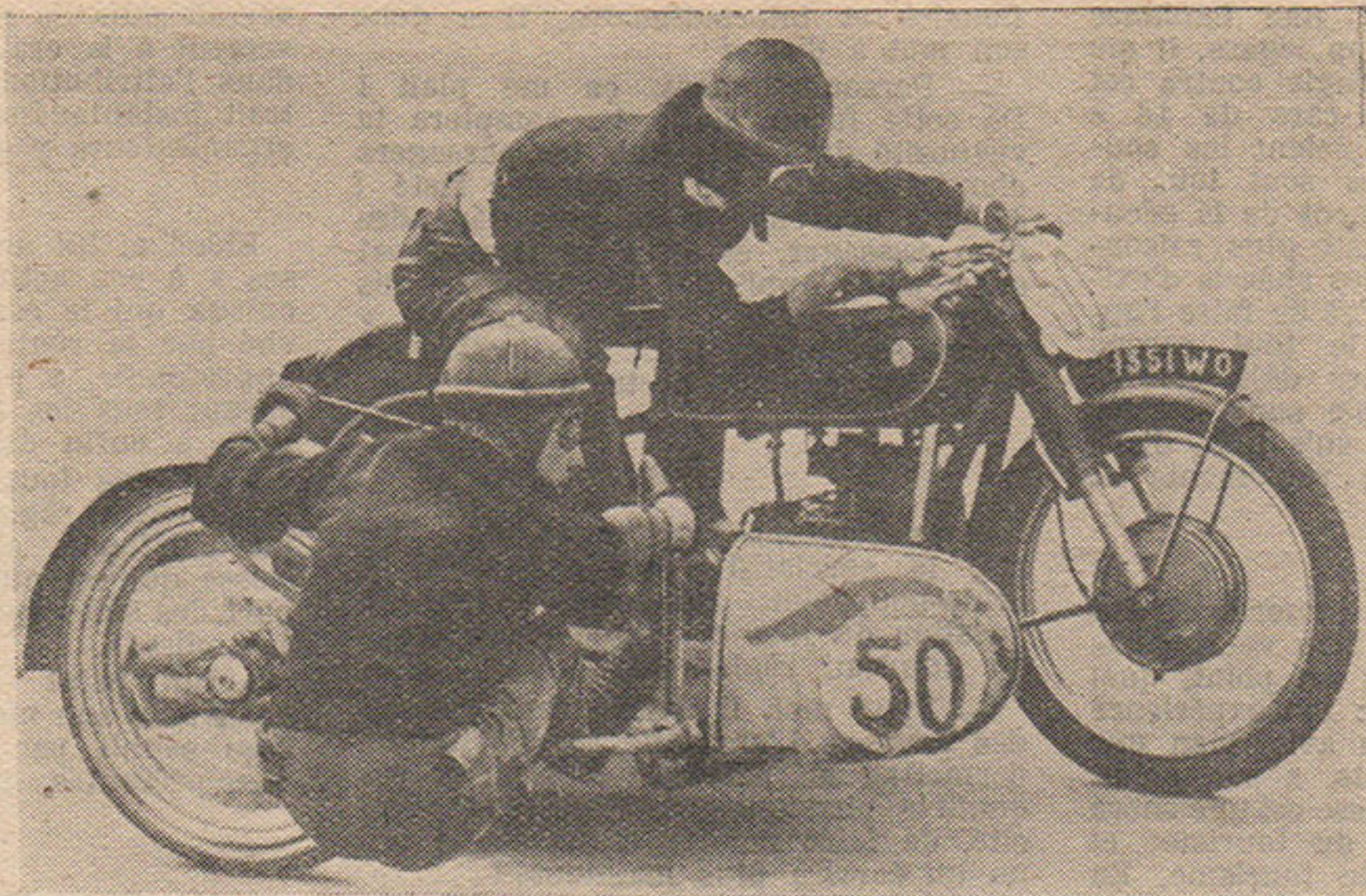
C'est pourquoi nombre d'agents se désintéressaient de la question et ne cherchaient pas à faire valoir les qualités et l'agrément du sidecar.

Il serait très souhaitable que ce projet soit repris et adopté ; tout le monde y trouverait son compte et ce serait un atout de plus en faveur du développement du motocyclisme français car dans ce domaine on reconnaîtra que l'étranger ne peut nous faire concurrence, ni par la qualité, ni par l'élégance.



Reproduction du projet R. 412-01 établi par le bureau des normes



❖  
**Oui..?**  
❖❖  
**Non..?**  
❖

*Une attitude bien caractéristique de Françoise au circuit de Saint-Eutrope*

## Quelques avis sur les particularités nouvelles du règlement de la F. I. C. M.

Le dernier congrès de la F. I. C. M. ayant modifié les règlements en ce qui concerne la tenue du passager en course et l'admission des cylindrées 50, 75 et 100 cm<sup>3</sup>, il était intéressant d'avoir l'avis de quelques coureurs spécialistes.

En raison des circonstances, nous n'avons pu joindre que quelques-uns d'entre eux, mais nous espérons que les autres nous feront connaître leur point de vue.

C'est Adnet qui ouvre le débat. Son avis en tant que sportif s'appuie sur la connaissance du client : — Je sais

tre, la diffusion du side-car, en général, ne peut qu'y gagner. Les spectatrices un peu timorées qui voient en tremblant les exhibitions acrobatiques des passagers actuels ne conseilleront certainement pas l'achat d'un side à leur mari de peur d'être obligées de faire la même gymnastique au cours des promenades futures.

« On dit toujours que les courses servent à quelque chose, c'est le moment de le prouver, en fabriquant des modèles légers, confortables et en étudiant au maximum l'aérodynamique.

« Je crois que pour la bonne exécution du règlement, les commissaires devront être très stricts sur le contrôle des dimensions des side-cars.

« Pour mon compte personnel, je suis partisan du lest, le passager devenant inutile ; mon side est déjà prêt pour l'année prochaine.

— Avec quelle machine pensez-vous atteler ce side ? Si cela n'est pas trop indiscret !

— En 600 cc. avec une Triumph et en 350 cc. avec une Harley. »

\*  
\*\*

C'est maintenant au tour de Beauvais, tout comme Adnet c'est un farouche partisan du side-car lesté. Il estime que la propagande sera moins spectaculaire mais cependant meilleure au point de vue de l'usager.

— J'ai la ferme conviction que le nouveau règlement fera inévitablement ressortir la valeur intrinsèque du pi-

lote, c'est tout de même un point d'acquis. J'ai, par contre, l'impression que les clauses concernant la tenue du passager seront difficilement applicables quant à la surveillance, parce qu'il faudrait d'abord savoir à quoi s'en tenir pour le haut du corps, est-ce à partir de la ceinture ou simplement les épaules ? Sur les longs parcours accidentés, il faudra des commissaires connaissant bien leur métier et qui, avant le départ, devront vérifier sérieusement la bonne exécution de tous les points du règlement.

« Le passager devenant inutile, je trouve le side-car lesté et caréné beau-



très bien que les épreuves seront moins spectaculaires, mais la lutte sera plus égale, la classe du pilote s'affirmera plus nettement. Par con-



coup plus rationnel. Pour parler franc : je préférerais voir abaisser le poids du passager ou du lest au détriment du châssis de side-car. Ayant constaté, à l'occasion de mes dernières courses



disputées à l'étranger, une tendance vers les châssis par trop légers, il me paraît nécessaire de réagir contre cet état de fait. Des side-cars de 18 à 20 kgs comme en emploient les coureurs belges et suisses sont tout de même établis au détriment de la sécurité. Je crois qu'il serait plus raisonnable pour la solidité des châssis d'exiger un poids minimum et de faire l'appoint avec du lest, le tout caréné comme certains modèles déjà connus du public et si possible sans dossier du moins apparent. Je suis prêt, d'ailleurs, à affronter les règlements et ma Norton également.

\*\*

Françoise, un autre « mordu » des courses de « side », a bien voulu nous dire, entre deux mises au point, quel était son point de vue : son expérience est indiscutable et son avis, bien que différent des précédents, a son poids.

— La course de vitesse est une chose tout à fait différente du tourisme et même des épreuves de tourisme. En plus de son côté technique, la course est un spectacle, demandez-le aux spectateurs du Circuit du Comminges qui, cette année, ont manifesté un enthousiasme sans précédent dans les courses de side. La nouvelle réglementation va enlever une grande partie du côté spectaculaire des épreuves.

« J'estime qu'il est regrettable que des décisions de ce genre aient été prises sans consulter les coureurs professionnels nationaux et internationaux. Le règlement est entériné, je suis, comme mes camarades, décidé à le respecter, mais il est de toute évidence que le side rigide deviendra dangereux aux hautes allures si l'on emploie du lest ou si le passager ne peut intervenir dans les moments critiques, suscités presque inévitablement par une empoignée sérieuse.

« La préférence ira très certainement à l'attelage oscillant qui, bien qu'inférieur au side rigide dans les épingles à cheveux, s'avère d'un rendement meilleur dans les grandes courbes que l'on prend beaucoup plus vite.

« Le side oscillant est d'une manœuvre un peu plus délicate et s'éloigne, par conséquent, de la fabrication en série, ce qui ne doit pas être le but de la course.

« En résumé, je pense qu'il eût été facile de modifier les règlements de façon à éviter les abus, mais sans pour cela réduire le passager à l'état de poids mort. »

\*\*

Wagner, bien que nouveau venu dans notre sport, a déjà figuré avantageusement dans des compétitions na-



tionales et internationales. Il a donc son mot à dire :

— Personnellement, ça me plaît ! De cette façon, seule l'... comptera la virtuosité du pilote, finis les passagers clandestins, et vive le side-car lesté ! Je suis heureux de ne plus dépendre d'un passager, et si le règlement est strictement appliqué, je vous le dis bien entre nous, on va « s'marrer » y'aura du sport ! Et des pattes en l'air, c'est pas du spectacle ?

\*\*

Nous arrivons maintenant chez Morin, le spécialiste de la Saroléa. A brûle-pourpoint, nous lui posons la question du jour : — Que pensez-vous du nouveau règlement ?

— Pour moi, il enlève tout l'attrait des courses. L'ancienne réglementation permettait au passager d'éprouver ses qualités physiques de souplesse, vivacité, de faire montre d'une classe qui ne lui servira plus maintenant

« La course procède tout de même un peu du spectacle, et du spectacle ne dérive pas automatiquement la vie quotidienne. La vue d'un écuyer debout sur un cheval de cirque au galop n'implique pas obligatoirement l'imitation par tous les autres cavaliers.

« J'ai l'impression qu'il y a davantage d'enseignement à tirer de l'an-



cienne formule. Il est certain qu'il y a vingt-cinq ans, un châssis de side de 15 à 16 kgs n'aurait pu supporter les efforts nécessités par la gymnastique du passager en course. Depuis les ensembles ont progressé, cadres et fourches sont devenus beaucoup plus rigides, c'est pourquoi les courbes et les virages sont pris à des allures vraiment spectaculaires. Il faut aussi convenir que bien des pilotes doivent leur vie à leur passager. C'est donc le type même de « l'équipe » qui va disparaître.

« On conviendra que des abus ont obligé nos dirigeants à modifier les règlements, mais je crois qu'en parlant d'un poids minimum de 40 kgs et en exigeant que le passager reste dans le side, à l'exclusion des virages, tout le monde aurait été satisfait.

« J'aimerais aussi attirer l'attention de la Fédération sur une réglementation de détails qui parfois est cause de tracasseries : il s'agit des numéros de course. Ne pourrait-on pas attribuer pour toute l'année le même numéro au même concurrent, les chiffres seraient, par exemple, ceux de la licence. Les plaques seraient peintes proprement une fois pour toutes et l'on ne

verrait plus de numéros dessinés hâtivement à la craie par suite de retard dans l'attribution. Le public reconnaîtrait instantanément ses favoris et les organisateurs y gagneraient. »

\*\*

Kiééné a, lui aussi, « quelques courses » à son actif. Avec le souci méticuleux qui le caractérise, il s'est penché sur le règlement et, après étude approfondie, a pris son mètre et, mesurant tous les side-cars à sa portée, nous a enfin éclairé sur ses idées :

« Je suis tout à fait d'accord avec le nouveau règlement. Un seul point me chiffonne, c'est la section de la caisse qui est plus grande que la plupart des sides sport livrés actuellement aux clients.

« Du point de vue commercial, l'acheteur non motocycliste sera davantage séduit par de beaux ensembles bien présentés, dans lesquels le passa-



ger coopérera tout de même à la conduite, puisque le règlement l'autorise à pencher le haut du corps. Un appui même léger côté roue du side-car ou *vice versa* est toujours appréciable.

« Pour les records, un side lesté et profilé me paraît la meilleure solution, mais j'ai un faible pour l'équipage impeccable, dans un ensemble harmonieux, qui, dans les courses, fera la meilleure propagande.

« Le côté sportif n'en sera guère amoindri, puisque les moyennes ne peuvent baisser que de 8 ou 10 km. au maximum.

« Je suis donc décidé à équiper ma machine en plein accord avec les règlements et j'espère participer encore aux épreuves de l'année prochaine. »

\*\*

Un coup de téléphone à Voivenel, le représentant des sides Marmonnier, nous apprend que l'acheteur éventuel ne peut être mal influencé par les acrobaties des passagers puisqu'il a





l'exemple des side-cars de tourisme ou de livraison dans lesquels les usagers restent bien sagement assis.

— La clientèle du side-car a déjà fait, en général, de la moto et, par conséquent, n'est pas tellement néophyte.

« M. Marmonnier est partisan de l'action du passager dès l'instant qu'elle reste en accord avec le règlement.

« Nous participerons aux compétitions avec ou sans passager, suivant le genre de la course. Je suis, pour ma part, persuadé qu'un side lesté ne perd pas plus de 3 km. sur la moyenne d'un ensemble avec passager. —

\*\*

Le bouillant Hordelalay, de passage à notre bureau, après la question rituelle, s'est exprimé en ces termes :

— Vous voulez mon avis ? Le voilà en toute franchise : Pour moi, les nouvelles mesures prises sont tout à fait antipublicitaires, j'ai même peur qu'elles nous écartent des compétitions. Les acrobaties des passagers faisaient un spectacle qui emballait les foules. Avec du lest ou un passager passif, le public n'appréciera pas la valeur du pilote et les difficultés qu'il doit vaincre pour virer. J'en parle sans passion puisque j'ai moi-même, bien souvent, couru en side lesté. A ce point de vue, je crois qu'il faudra, avant le départ,



une vérification sévère du lest et surtout de sa fixation.

« Le dossier m'ennuie un peu, enfin, il faut se plier aux règlements. Seulement, j'aurai vu d'un bon œil un règlement analogue à celui de l'année dernière, avec un additif interdisant aux sides de courir en solo, c'est-à-dire aussitôt les virages terminés, le passager doit rester dans la caisse et non pas se profiler derrière le conducteur en levant la roue du side, comme le cas s'est produit cet été.

« Il y a deux sortes de compétitions : la course de vitesse, qui doit rester un banc d'essai spectaculaire, et l'épreuve de tourisme, qui est une belle démonstration de machines de série. Le public saura bien, lui-même, faire la discrimination. J'ai la nette impression que nous allons vers le side-car oscillant, qui s'éloigne par trop de la formule tourisme, et je ne pense pas que ce soit le but de nos dirigeants.

« En attendant, mon ensemble Motobécane Impérial est prêt à affronter la lutte. »

La Maison Bernardet a bien voulu nous exprimer son opinion, qui se résumerait ainsi :

— Avant toute chose, nous sommes en devoir d'obéir aux règlements et, pour en discuter, il faudrait, tout de même, connaître exactement le but des officiels. A-t-on voulu éviter les abus ? C'est certain. Pour notre part, nous sommes partisans du passager qui, dans les lignes droites, reste dans la carrosserie. Pour les virages, il faut attendre, avant de pouvoir prendre position, que le règlement délimite exactement l'activité du passager.

« La nature, le tracé du circuit peuvent influencer sur le choix du side-car : Pour un Bol d'Or, par exemple, un châssis lesté est certainement très indiqué ; par contre, le même side-car limitera forcément les performances dans les virages d'un circuit de vitesse pure.

« Pour faire face aux règlements, nous sommes obligés de modifier les côtés de nos carrosseries, la section du type avion étant inférieure de 5 cm. à la dimension donnée.

« L'exemple des acrobaties en courses a certainement une influence sur la clientèle, mais nous pensons qu'il ne faut pas généraliser. »

\*\*

Il nous restait la partie du règlement attendant aux petites cylindrées 50, 75 et 100 cc. Un nom nous est venu aussitôt à l'esprit : c'est Maucourant.

— Pour la catégorie des 100 cc., nous sommes prêts puisque nous avons souvent couru en 125 avec des 100. Les nouvelles catégories nous intéressent, mais il faudrait que les organisateurs prévoient leur introduction

dans les programmes. La mise au point de ces petits moteurs est très onéreuse et je crains que les constructeurs de cyclo-moteurs, tout comme ceux des 125, hésitent à mettre des machines en course pour des raisons

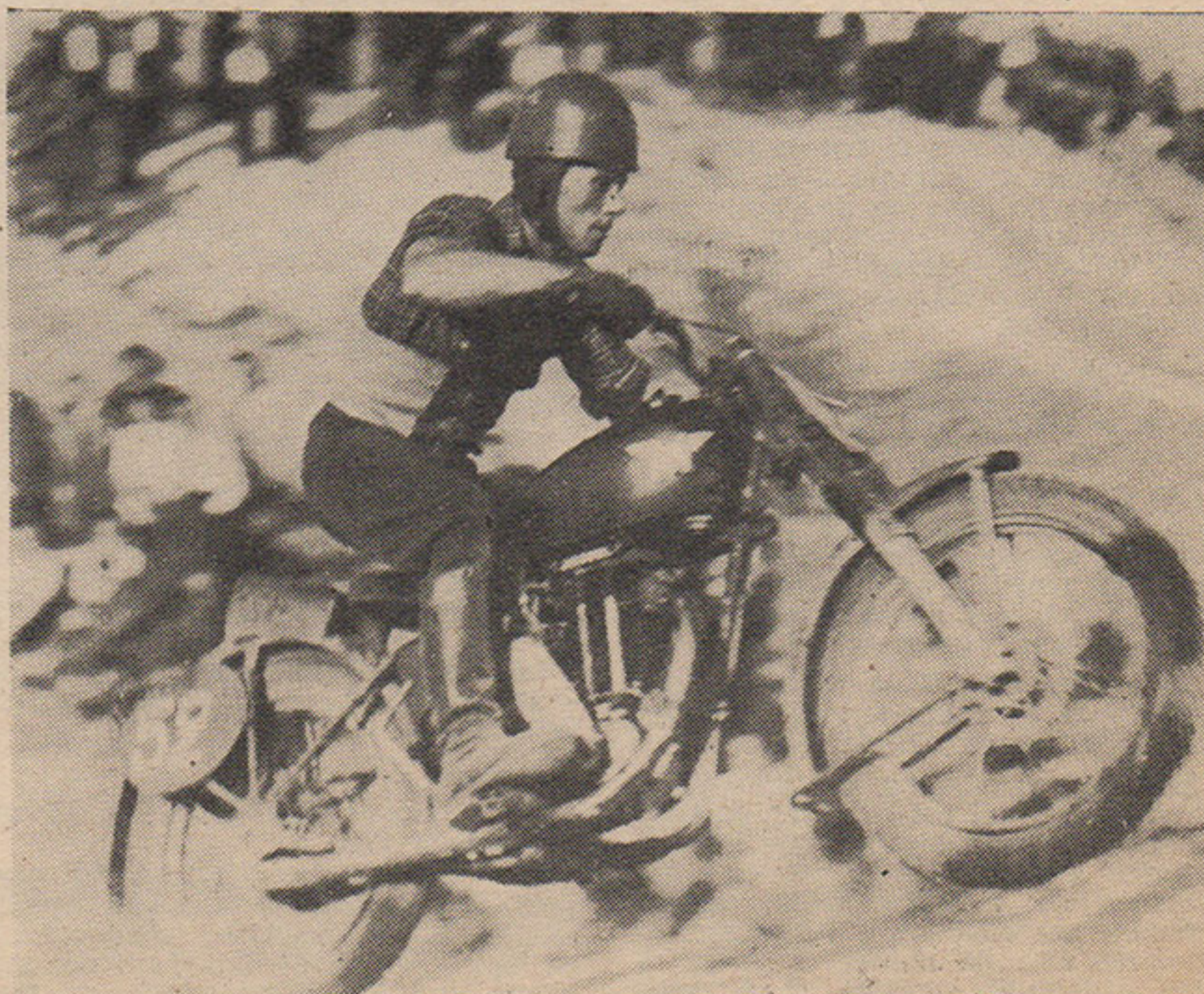


d'économies et surtout pour éviter d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur les performances réalisables par ces petites cylindrées, dans le but de conserver les avantages de la loi qui supprime le permis de conduire jusqu'à 125 cc.

« Les machines de compétition sont souvent des modèles d'études qui s'écartent de la série, mais, à l'heure actuelle, le point de vue des constructeurs est très défendable et seule la saison sportive prochaine nous donnera des indications plus sûres.

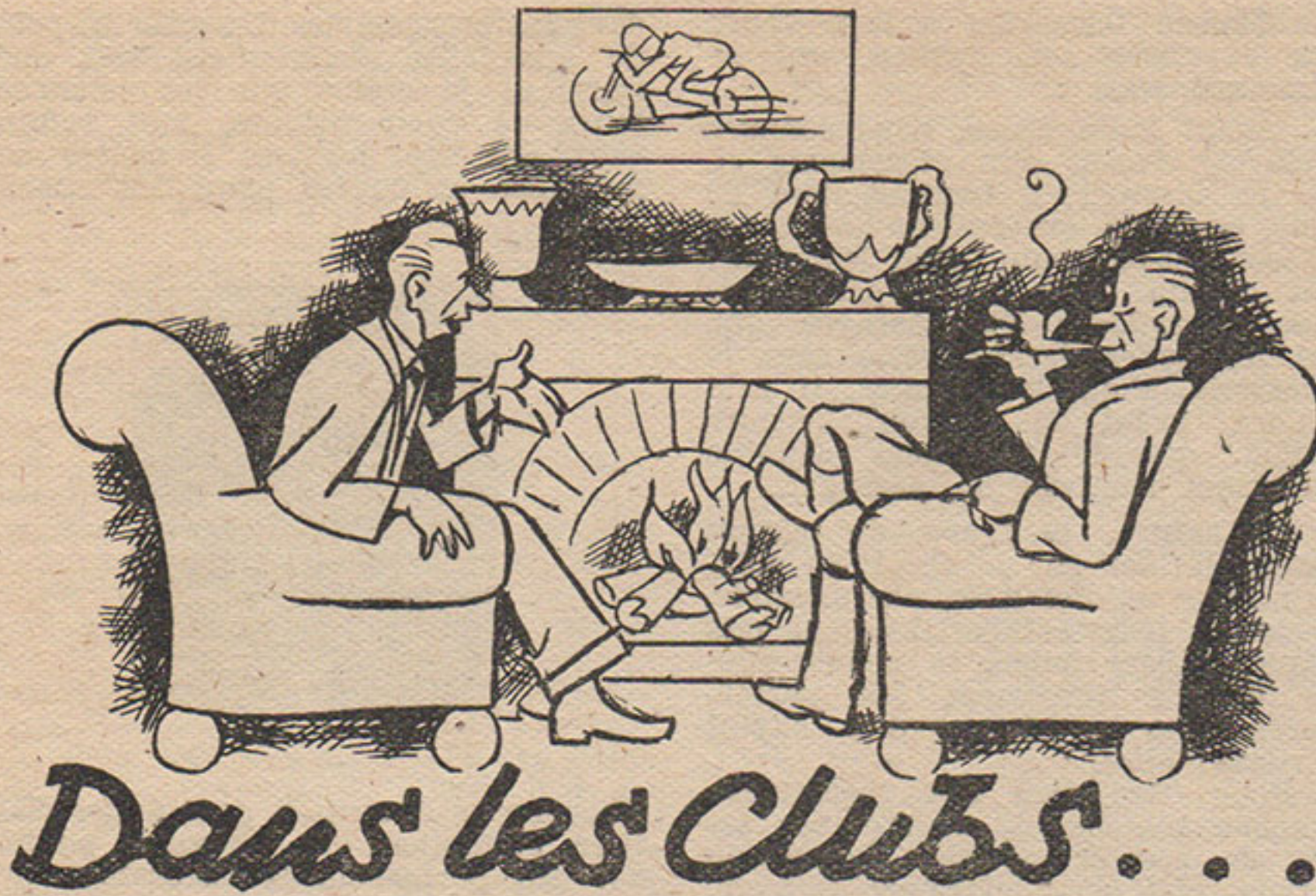
« Je ne crois pas jouer les oracles en disant que les 50 cc. feront au moins 60 à l'heure et les 75 cc. atteindront 80 km. »

Recueillis par N. E. B.



Un espoir du cross : Berrechia.





## Vers une classification normale des coureurs

La Ligue Motocycliste de l'Île-de-France vient de soumettre à la F. F. M. un projet dont voici les grandes lignes

L'extrême confusion existant dans la désignation actuelle des catégories de coureurs en « Amateur » ou « Professionnels » semble être une des causes profondes qui ont amené la régression du sport motocycliste en France.

Il nous paraît que le fait de permettre à chacun de prendre à sa volonté une licence de l'une ou de l'autre des catégories sans qu'il soit tenu compte de sa valeur est susceptible d'apporter dans les manifestations sportives un désordre grave.

Certains « Amateurs » ont des qualités de pilote qui, si nous nous référons à la logique, les classe parmi les « Professionnels ».

Cet état de choses est très préjudiciable au développement du sport motocycliste car il freine l'apport de nouvelles recrues, qui ne peuvent se mesurer avec des coureurs ayant sensiblement leur valeur.

On assiste donc à la réduction des effectifs de coureurs qui ne sont pas remplacés par de nouveaux espoirs.

Si l'on se penche sur une autre face du problème, qui est celui du prestige national, on peut déplorer que rien ne s'oppose actuellement à ce que des coureurs de moindre valeur aillent défendre nos couleurs à l'étranger, ce qui peut être de nature à nuire à notre réputation sportive, et à nous desservir sur les terrains commercial et industriel.

Devant l'unanimité qui s'est manifesté en son sein sur ces questions, la Ligue Motocycliste de l'Île-de-France pense être l'interprète de tous ceux qui ont à cœur le développement du sport motocycliste en soumettant ce projet de modifications aux définitions des catégories de coureurs.

Celui-ci tient uniquement compte de la valeur des pilotes, telle qu'elle apparaît à travers les résultats sportifs officiels, pour accéder aux catégories supérieures. Il est, dans l'ensemble identique à la réglementation belge, qui, après enquête sérieuse effectuée chez nos amis mêmes, paraît donner toute satisfaction.

Les points du Règlement National des Manifestations sportives (Edition 1938) faisant l'objet de notre étude seraient modifiés comme suit :

### Conducteur :

Doit être obligatoirement muni d'une licence de la F. F. M. ou de la F. I. C. M.

Les conducteurs sont classés en « Juniors », « Seniors », ou « Internationaux ».

### « Juniors ».

Pour être classé « Junior », un conducteur doit :

Être propriétaire légal et en possession des documents administratifs relatifs à sa machine, s'engager à ne faire, ni laisser faire aucune publicité sur les marques de sa machine, des accessoires ou des produits employés.

### « Senior ».

Pour être classé « Senior », un conducteur doit :

Avoir remporté en catégorie « Junior », trois fois un premier prix dans une course nationale ou internationale disputée en France, comportant au minimum trois classes et dans laquelle seule la vitesse constitue la base du classement ;

Avoir été désigné par la Commission sportive de la F. F. M. ;

Le passage de la catégorie « Junior » à la catégorie « Senior » a lieu en cours d'année immédiatement après l'obtention de la troisième victoire. Toutefois, il ne pourra avoir lieu au cours d'une manifestation comportant plusieurs courses séparées.

### « International ».

Pour être classé « International », un conducteur doit :

a) Avoir remporté dans la catégorie « Senior », trois fois un premier prix au cours de la même année dans une course nationale ou internationale disputée en France, comportant au minimum trois classes et dans laquelle seule la vitesse constitue la base du classement, ou :

b) Avoir été désigné par la Commission Sportive de la F. F. M. ou :

c) Avoir obtenu l'autorisation de la F. F. M. de participer à des courses de vitesse en circuit se disputant à l'étranger.

Le passage de la catégorie « Senior » à la catégorie « International » a lieu le 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivante.

## MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

TOURISME



SPORT, CAMPING

Les sociétaires du club sont informés qu'en raison de la fête du Jour de l'An, qui tombe le premier jeudi du mois, la réunion mensuelle aura lieu exceptionnellement le jeudi 8 janvier 1948, à 21 heures, au siège social, café Raymond, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-s.-Bagneux.

Le M. C. C., poursuivant son action de propagande en faveur de la vulgarisation des sports mécaniques et de tous les usagers de ces véhicules (du vélomotoriste à l'automobiliste) vient de créer deux nouvelles sections locales, ce qui porte à 12 le nombre de ces sections fonctionnant dans la région sud pour le compte de notre groupement.

Nous portons donc à la connaissance de tous les motocyclistes que la question intéresse que la première section est fondée à Meudon ; le siège en est fixé au café Renaud, place Jean-Jaurès, la seconde ouverte au Petit-Clamart, siège café Fredeval, 504, route de la Libération. En outre, nous signalons qu'une permanence hebdomadaire sera assurée tous les vendredis, de 18 à 20 heures, au siège de la section de



Boulogne-Billancourt (Seine), « Bar à Pile ou Face », 189, boulevard Jean-Jaurès (près de la place M.-Sembat). Les intéressés qui sont désireux d'adhérer à l'une de ces trois sections peuvent s'adresser ou écrire directement au secrétaire : M. Lempereur, 3, rue des Mouchettes, à Meudon (Seine-et-Oise).

D'autre part, le Comité du M. C. C. avise tous les membres actifs et sympathisants qu'il organisera dans le courant de ce mois ou de février une « Soirée Motocycliste », qui comportera au programme : une séance cinématographique (avec projections de films sur les courses motos, cross, tourisme, etc...), elle sera agrémentée d'une partie artistique et, pour terminer joyeusement, une sauterie amicale sera mise sur pied ; au cours de la présente fête, une distribution de récompenses sera faite entre les coureurs du M. C. C. composant l'écurie bleu et jaune.

Pratiquants de tous véhicules mécaniques, ne restez pas plus longtemps isolés ; apportez sans retard votre adhésion au M. C. C. Vous profiterez ainsi de l'activité d'un club actif, de la bonne et sincère camaraderie qui règne entre les sociétaires et de tous les avantages qui sont réservés aux membres actifs. Pour tous renseignements, écrire ou s'adresser au siège social où fonctionne chaque jour (sauf le mardi) une permanence où les adhésions peuvent être enregistrées.

## AMICALE TOURISTIQUE DU PERSONNEL TERROT

Cette petite Société, dont le but est essentiellement le tourisme motocycliste, à l'exclusion de toute compétition, peut être considérée comme un modèle du genre et par son organisation, parfaite à tout point de vue, elle parvient à réaliser dans le domaine touristique, des choses magnifiques.

Voici un résumé de son activité pour 1947 :

Rallye de printemps : 100 km., 47 motos ;

Première sortie d'entraînement : 110 km., 28 motos ;

Sortie de Pentecôte (Chamonix) : 840 km., 54 motos ;

Sortie de Mâcon : 280 km., 24 motos ;

Sortie de Baigneux-les-Juifs : 110 kilomètres, 40 motos ;

Fête d'été (Lamarche-sur-Saône) : 80 km., 30 motos ;

Sortie sur la Côte d'Azur : 1.550 kilomètres, 27 motos ;

Réception motocyclistes suisses : 65 km., 35 motos ;

Rallye d'automne : 255 km., 38 motos.

Total : 3.390 kilomètres.

Soit au total près de 3.400 kilomètres effectués sans incidents sérieux, ni pannes irrémédiables. Il est, nous le pensons, difficile de faire mieux à notre époque. D'autant plus que, cette Société tire ses seules ressources des cotisations de ses membres actifs, honoraires et bienfaiteurs. Aussi, ne parvient-elle à équilibrer son budget que grâce à une parfaite administra-

tion des finances et à une direction générale impeccable sous les ordres d'un président dynamique et dévoué.

Quelques détails sur le fonctionnement de l'A. T. P. T. intéresseront certainement les lecteurs, aussi, précisons-nous que cette Société compte 144 membres actifs dont 110 sont pourvus de machines.

Les rallyes sont organisés suivant des formules simples évitant tout ce qui peut ressembler à la compétition, et réduisant de ce fait considérablement les risques d'accident.

Le Président s'y réserve toujours un contrôle ou une surveillance générale, de même qu'il tient la tête de toutes les caravanes, secondé, suivant l'importance du groupe, par un ou plusieurs serre-file, qui maintiennent l'ordre et font respecter le règlement.

Les infractions sont notées et les auteurs en sont blâmés à la réunion mensuelle et sont passibles de sanctions allant jusqu'à la radiation. Toute sortie est accompagnée d'une puissante machine, dont le side-car transporte pièces de rechange, trousse médicale et, par surcroît, peut recevoir une personne couchée.

Une infirmière accompagne le groupe dans les sorties importantes. Ajoutons, pour terminer, que pour la sortie principale, un autocar emmène les invités des motocyclistes ou les membres actifs dépourvus de machines.

En résumé, cette Société, malgré son caractère privé, fait, en faveur du motocyclisme, une des meilleures propagandes qu'il soit possible de faire, car elle démontre que, pratiquée dans ces conditions, la moto est un engin agréable et sûr.

## MOTO-CLUB DE PARIS

Au M. C. Paris, chaque dimanche,  
une sortie

Reprenant sa vieille coutume d'avant guerre, le M. C. Paris s'est groupé, le 29 novembre, en un banquet des plus réussis, ledit banquet

suivi d'un bal des plus animés qui dura jusqu'à l'aube. (Quelques enrages firent même durer cette aimable réunion jusqu'au dimanche soir, 4 h.). A l'issue du banquet eut lieu la distribution des prix aux lauréats sportifs et touristes. Environ 50.000 francs de prix furent distribués, ce qui porte le total à plus de 100.000 francs pour l'année.

Voici les classements : : sportifs : 1. Lenglet (Jacques), 2. Lambinet, 3. Bruas, 4. Voisin, 5. Martin Rosset, 6. Danbian, 7. Lavaud, 8. Lenormand, etc... Touristes : 1. Bonheur, 2. Dalmas, 3. Voisin, 4. Bovièrre, 5. Lavaud, 6. Rogue, 7. Bidot, 8. Rouquette, 9. Lenglet (J.), 10. Lenormand, 11. Gauglin, etc...

Dames : 1. Mme Dalmas, 2. Mme Bovièrre, 3. Mme Voisin, 4. Mme Rogué, 5. Mme Bidot, 6. Mme Rouquette, 7. Mme Lenormand, etc.

Coups ménages : 1. M. et Mme Dalmas, 2. M. et Mme Bovièrre.

Nul doute qu'une si abondante distribution de prix n'incite sportifs et touristes à... faire mieux la prochaine fois.

MM. Juhasez, Fresquet et Dalmas furent nommés membres d'honneur pour services exceptionnels rendus au M. C. Paris.

Sorties de janvier (sorties de crise) : le 4 : parc de Saint-Cloud. Rendez-vous, 13 h. 30, Porte Saint-Cloud. Le 11 : Porte Jaune. Rendez-vous Porte de Vincennes, 13 h. 30. Le 18 : Bagatelle. Rendez-vous Porte Maillot, 13 h. 30. Le 25 : les bois de Fosse-Reposés : Porte de Saint-Cloud, 13 h. 30.

Tous renseignements : les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis du mois, à 25, « Aux Armes de la Ville », 55, rue de Rivoli. Tous les jours : à la permanence, café Favier, 40, rue Saint-Paul, et 19, rue Charles-V.

Correspondance : M. Rouquette, président, 3, rue de Lanery, Paris (10<sup>e</sup>).



Au banquet du Moto Club de Paris



## MOTOR-CLUB

Le Motor-Club, tenant essentiellement à clore l'année sportive sur une note optimiste, nous a gratifié, le 29 novembre, d'une soirée artistique qui dépassa les espérances de chacun. Ce programme, digne de music-hall, était offert pour récompenser et honorer comme il se doit les coureurs de l'écurie tango et vert si souvent à la peine dans les compétitions.

Le programme chargé ne nous permit pas comme d'habitude de faire figurer sur la scène auprès de notre président tous ceux qui brillèrent en course. Une belle brochette de champions étaient quand même présente lors de la remise à notre champion de France, Lhéritier, du maillot orné des bandes tricolores offert par le Club à celui qui gagna si brillamment le Championnat de France des Conducteurs Motocyclistes. Et ce pauvre Lhéritier était aussi ému qu'au départ d'une compétition. Le même Lhéritier devait recevoir des mains de M. le Colonel Foail deux coupes brillamment gagnées devant des champions chevronnés comme Anderson, Thomas et Monneret au cours de leurs rencontres à Montléry. Mais une coupe reçue avec émotion fut celle qui, offerte par les membres du Motor, fut remise à notre président Auvray par un bambin pas ému du tout. Cette coupe est un souvenir de cette année 1947 qui fut pour M. Auvray une année si dure pour lui qui, pourtant, ne vit que pour la moto... et son Motor !!!

Au cours de cette soirée, il nous fut agréable de rencontrer divers présidents de clubs, M. Poirier, commissaire principal; MM. Cantalice, Freysse, Veyras, etc...

Et, après le concert, le bal jusqu'à l'aube déroula son rythme plein d'entrain où jeunes et... moins jeunes rivalisèrent d'ardeur. Une tombola, en terminant cette soirée, fit quelques heureux et l'on se sépara en attendant la prochaine !

Seuls les mauvais bruits qui circulaient cette nuit la firent que beaucoup de nos amis ne purent assister à cette superbe fête, digne du Motor. Merci à Auvray de nous avoir donné cette possibilité.

## MOTO-CLUB de Bordeaux

Le Moto-Club de Bordeaux aura une équipe de gymkana.

Au cours de la dernière saison estivale, certains membres du grand club bordelais firent, lors des randonnées de la Société, des exhibitions de gymkana qui obtinrent partout le plus vif succès.

Actuellement, de toute la Gironde, des demandes de nouvelles démonstrations affluent au siège du Moto-Club de Bordeaux.

Devant cet engouement, les dirigeants ont décidé de former une équipe spécialisée, qui, avec un matériel *ad hoc*, ira dans toute la région propager le sport motocycliste sous un de ses aspects les plus spectaculaires.

Jack P. L.

## MOTO-CLUB MAROCAIN

Au cours d'une réunion extraordinaire qui eut lieu en son siège social « Brasserie Tantonville », le 9 novembre 1947, le Moto Club Marocain a réélu son organisme d'administration comme suit :

**Comité directeur.** — Président, M. Pietrera ; vice-présidents, MM. Beer et Dafflon ; secrétaire général, M. Vallée ; trésorier, M. Santos ; secrétaire adjoint, M. Pfeiffer ; trésorier adjoint, M. Granon.

**Commission sportive.** — Président,

M. d'Abzac ; vice-président, M. Pfeiffer et les membres suivants : MM. Carra, Joly, Perriraz, Thomine, Cerutti, Guerro.

Conseillers techniques : MM. Rey, Pomares, Dafflon, Zonco.

## MOTO-CLUB CLODOALDIEN

La date de l'Assemblée générale annuelle avec élection du bureau a eu lieu au siège social, le dimanche 21 décembre.

« Motocycles » étant sous presse dans le même temps, publiera dans son prochain numéro les résultats de cette Assemblée.

## LE MOTO-BALL

Un sport pour les pilotes,

Un laboratoire pour les machines.

Le moto-ball est le sport par excellence si on se place au point de vue motard, et s'il souffre encore un peu de n'être pas aussi répandu qu'il devrait l'être, nous lui voyons cependant prendre tous les jours une extension plus grande ; bientôt, nous en sommes persuadés, il occupera dans la hiérarchie des sports la place qu'il mérite, c'est-à-dire une des toutes premières.

Quelques précisions permettront de juger plus objectivement la maîtrise absolue de leur machine requise des joueurs, et la mise au point parfaite des motos qui, munies seulement de deux vitesses, atteignent en pointe le 80 km.-h.

Le moto-ball se joue sur un terrain de football association entre deux équipes de cinq joueurs qui se disposent chacune dans son camp de la façon suivante :

Trois avants, un arrière et un goal.

Les joueurs ont pour tenue réglementaire, des bottes et pantalons de cuir, un casque et un chandail aux couleurs du club.

Les motos sont montées spécialement en vue des qualités particulières exigées au cours du match. Elles ont une puissance moyenne de 3 CV. et, ne comportant que deux vitesses, elles doivent être très nerveuses. Elles sont munies de très gros repose-pieds qui permettront au

joueur de traîner le ballon au cours du match.

Le ballon employé est un gros ballon de cuir de 40 cm. de diamètre ; au cours de la partie, il doit être traîné avec les pieds ou avec les repose-pieds par les joueurs et non pas porté.

Au début du match, toutes les motos doivent être en état de marche y compris celles des deux goals qui garderont pourtant leur moteur arrêté durant la partie.

Les règles essentielles du moto-ball sont les mêmes que celles du football association, et nous retrouvons les coups francs, les touches, corners et pénalties.

Cependant une particularité de ce jeu est le fait qu'un joueur en possession du ballon ne peut être chargé par un adversaire que du côté où il mène le ballon, sauf dans le cas où cet adversaire est l'arrière qui, lui seul, a le droit de « couper » un joueur adverse.

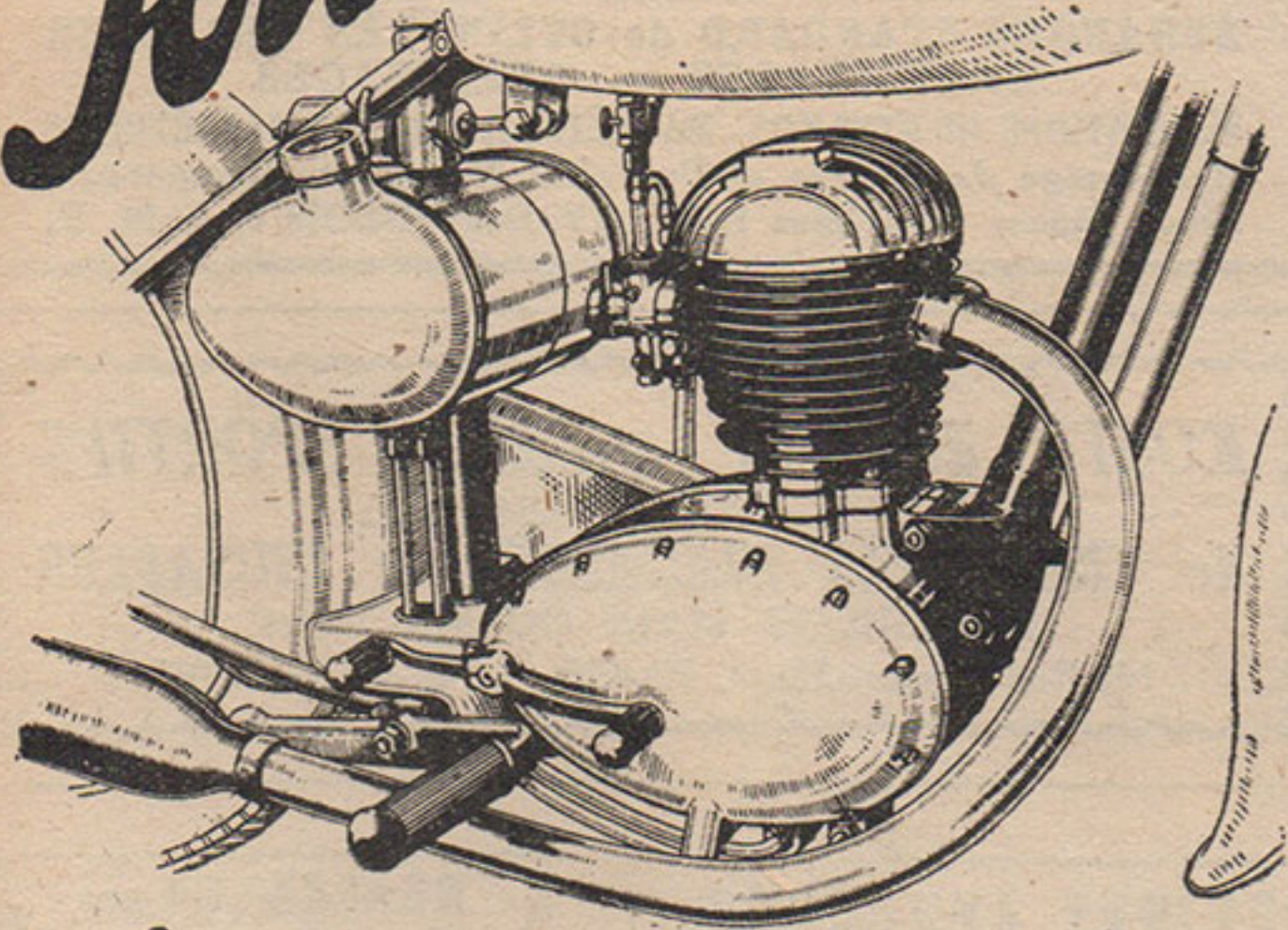
Un arbitre central et deux arbitres de touche dirigent la partie.

Les matches de moto-ball sont en plus d'un spectacle sportif plein d'attrait (puisqu'il permet aux joueurs d'étaler toutes leurs qualités d'excellent motard : réflexe, rapidité, sang-froid), un banc d'essai des engins : on en tire de précieux renseignements en éprouvant la résistance des moteurs et la solidité des cadres en vue de l'amélioration de la construction en grande série pour le public.



*Sous le signe de la technique*

# TERROT



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

*La 125 cm<sup>3</sup> Terrot bénéficie de tous les progrès issus de 40 ans de recherches et de victoires incessantes en course*

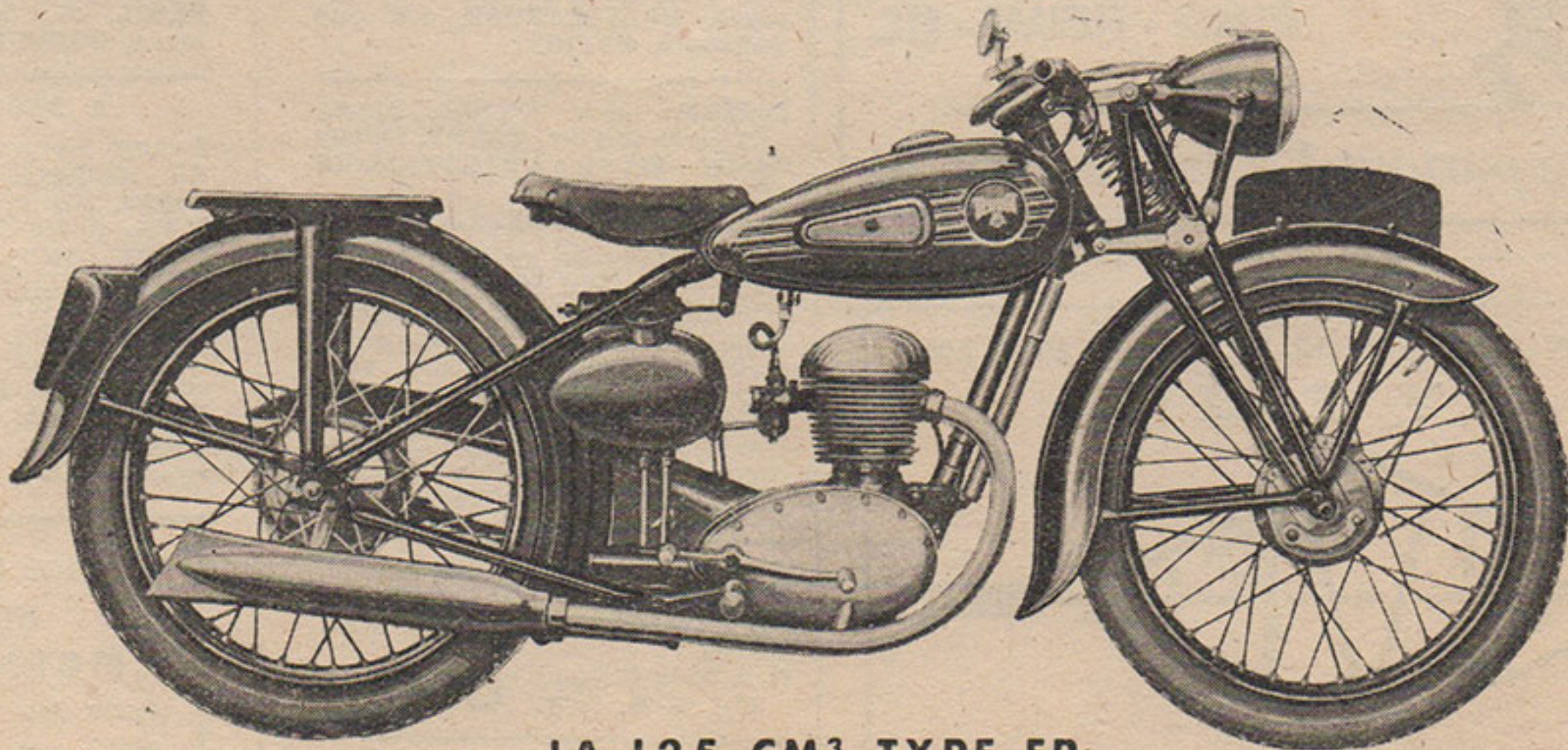
**MOTEUR :** 4 temps soupapes en tête. — Culasse en aluminium avec chambre d'explosion hémisphérique assurant un haut rendement thermique d'où une économie de carburant. — Graissage intégral par circulation d'huile à grand débit assurant l'économie et la longévité du moteur quelque soit l'effort demandé.

**BOITE DE VITESSES :** 4 vitesses. — Commande au pied par sélecteur utilisant au mieux la puissance du moteur permettant des moyennes élevées sur profils montagneux et apportant la sécurité dans les plus rapides accélérations.

**CADRE :** Indéformable et fourche indérégable à grand débattement assurant une tenue de route parfaite.

**SELLE :** Confortable à suspension réglable s'adaptant à tous les poids.

**ROUES :** AR à broche permettant le démontage en quelques secondes. — Moyeux en alliage d'aluminium. — Commande de l'indicateur de vitesse faisant corps avec le moyeu AV.



LA 125 CM<sup>3</sup> TYPE EP

*et toujours... sans permis de conduire*



# NOVI

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de Qualité

Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS

PANTIN - SEINE

CHAQUE JEUDI

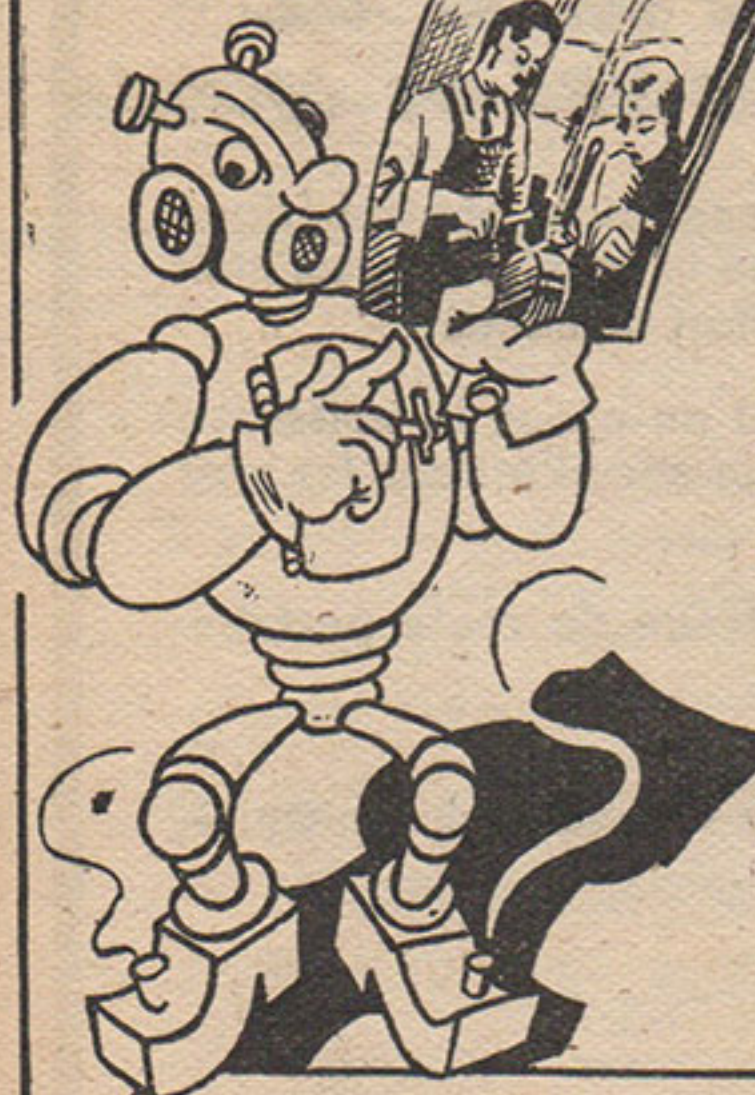
## LA VIE PRATIQUE

et son supplément **bricolage**

16 PAGES EN

LA VIE PRATIQUE

NOIR et en COULEURS



*Vous trouverez des conseils indispensables à la famille*

BRICOLAGE  
TOURS DE MAIN  
ARTS MÉNAGERS  
TECHNIQUE APPLIQUÉE  
AUTO - MOTO - VÉLO  
JARDINAGE - PÊCHE  
CHASSE - ÉLEVAGE - ETC.

En vente partout 12<sup>frs</sup> seulement

LA SUSPENSION ARRIÈRE DE LA MOTO PAR LES  
M O Y E U X



TOUTES APPLICATIONS Autos-Motos-Voit. d'enfants, etc.

**NIVEL** 225, RUE DE L'UNIVERSITÉ, PARIS  
TÉL. : INV. 56-95 — MÉTRO ALMA-MARCEAU



STÉ CENTRALE  
DE  
PIÈCES MOTO

44, Rue de la Condamine - PARIS (17<sup>e</sup>)

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 REALES  
EMBIELLAGES — REALESAGES  
RÉPARATIONS DE DYNAMOS - MAGNÉTOS et VOLANTS MAGNÉTIQUES  
Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS  
Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

**KOSTIO de WAR** présente aux **SPORTIFS**  
UNE GAMME CHOISIE  
de **CRAVATTES ÉLÉGANTES** et **INUSABLES**  
EN TRICOT MAIN OU MACHINE  
14, Rue Clément-Marot, PARIS — Tél. : Élysée 70-14

### PETITES ANNONCES

La ligne de 30 lettres signes ou  
espaces : 100 francs.

**URGENT**  
500 CULBUTEURS « AUTOMOTO »  
modèle 36, bloc moteur, roues à  
broches, bon état général, avec  
side sport sans pneu. 55.000 fr.  
Téléph. 216 à BONDY (Seine).

ROADSTER Georges IRAT à ven-  
dre ou éch. contre moto. B.M.W.  
750 cc. type R 16. — D. K. W. 350  
cc. — Ariel 500 cc. — N. S. V. 600  
cc. — Norton 500 cc. — Terrot  
250, 350, 500 cc. Un lot de 30 mo-  
tos à remonter à vendre en bloc.  
BIANCO, 92, avenue de Verdun,  
ISSY-LES MOULINEAUX (Seine).

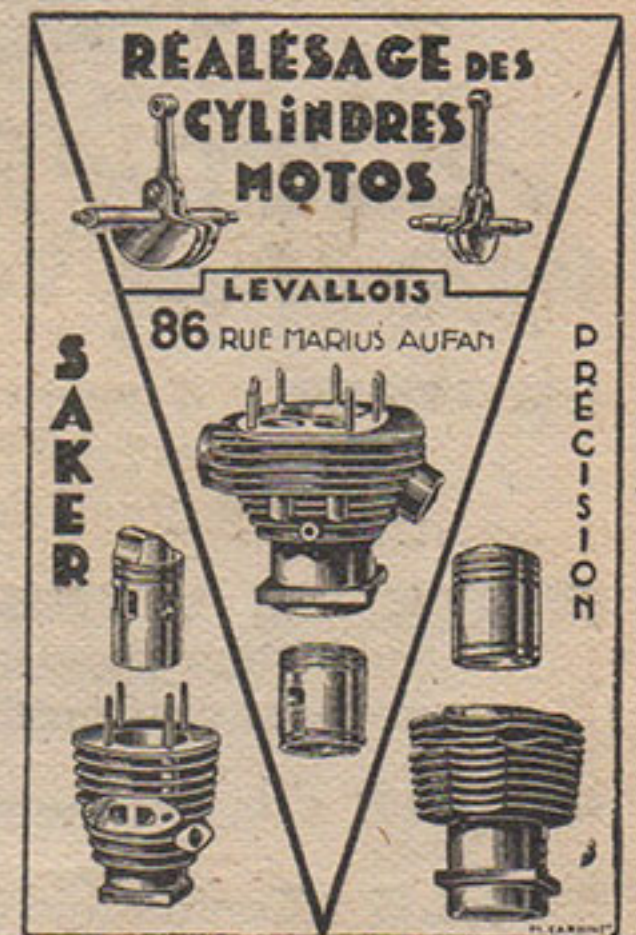
HARLEY DAVIDSON 750 cc. an-  
née 1947, parfait état. Selle bi-  
place. HELLERANGER, 176, rue  
Pelleport, PARIS.

INDIAN, stock complet, pièces  
détachées origine. TAURY, 50, rue  
Octavé - Mirbeau, LEVALLOIS  
(Seine).

REVIL (Ets), 82, av. des Ternés.  
ETO. 15-53. Seul spécialiste pour  
tous équipements et accessoires  
moto, cycle, auto. Tabliers, culs-  
sards, casques, serré-tête, ves-  
tes, sacoches, musettes, sièges  
arrières, poignées tournantes, si-  
lencieux, dessus selle caout-  
chouc, accus, sélecteurs V. M.,  
guidons, klaxon, outillage.

**CYCLES-MOTOS** 20<sup>e</sup> arrond.  
rue passag.  
pl. activ. Bout. Atél. logt. Prix  
450.000.  
47, r. de la Victoire **GODIN**  
TRI 63-99, 76-89

JE SUIS ACHETEUR d'un moteur  
4 temps 125 cmc. Motobécane  
D. 45. A. Neuf, occasion, même  
incomplet. S'adresser Georges  
PONCET, 6, r. Elysée-des-Beaux-  
Arts, PARIS (18<sup>e</sup>).



ECHANGERAIS 500 Terrot culb.  
4 vit. sélec., impeccable, contre  
250 Culb. V sélect. même état.  
REUIL, 25, faubourg de Tou-  
louse, GUERET (Creusé).

#### A RECONSTRUIRE

Sertum 500 cc. lat. 4 vit., susp.  
AR. complète. 50.000 fr.; Monet-  
Goyon, 200 cc. Mag. semi-culb.  
3 vit. 25.000 fr.; Colombus 500  
cc. lat. 4 vit. complète, 35.000 fr.;  
Peugeot, P. 112 lat. 3 vit. 30.000  
fr.; D. K. W. 2 temps, 3 vit., 200  
cc., complète, 35.000 fr. Toutes  
avec papiers, sans pneus ni  
chambres. R. KIENE, 73, quai du  
Point-du-Jour, BILLANCOURT  
(Seine).

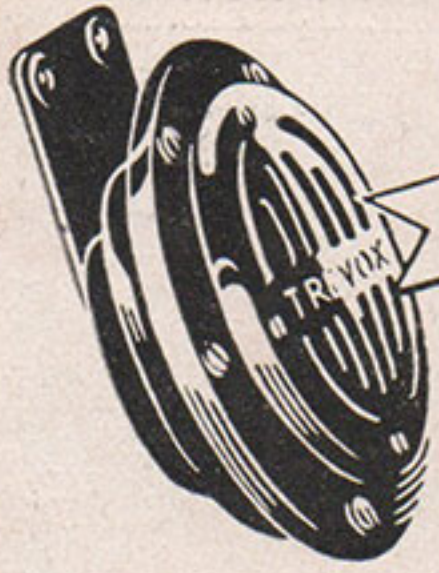
Si vous trouvez  
difficilement

“MOTOCYCLES”  
dans les kiosques ou  
chez les marchands,

**ABONNEZ-VOUS**

Un an : 220 frs - C.C.P. Paris 932-76





**LA QUALITÉ**

**QU'ON NE DISCUTE PAS...**

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

**GURTNER**  
PONTARLIER (Doubs).



M. et V.



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

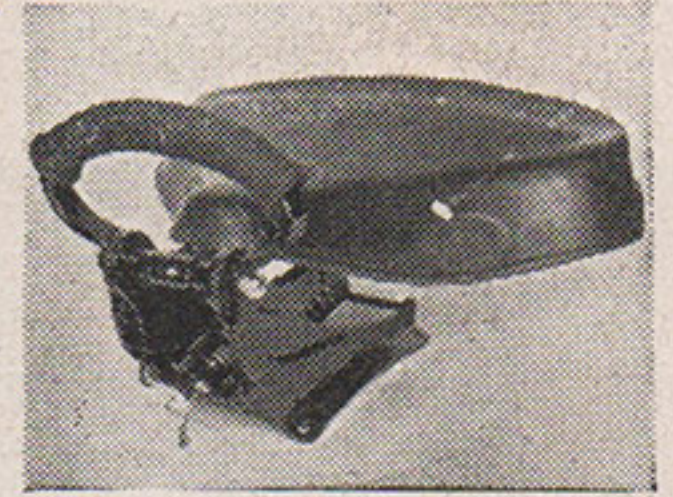
qui bloque la direction  
Monté en série par les principaux  
constructeurs français & étrangers

**ANTIVOL**  
**STE NEIMAN**

31, Place Saint-Ferdinand - PARIS (17<sup>e</sup>)

SIÈGES ARRIÈRE  
**MERAT**

Breveté France et Étranger



Le seul qui  
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

## **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 cm<sup>3</sup>. 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 cm<sup>3</sup> 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.

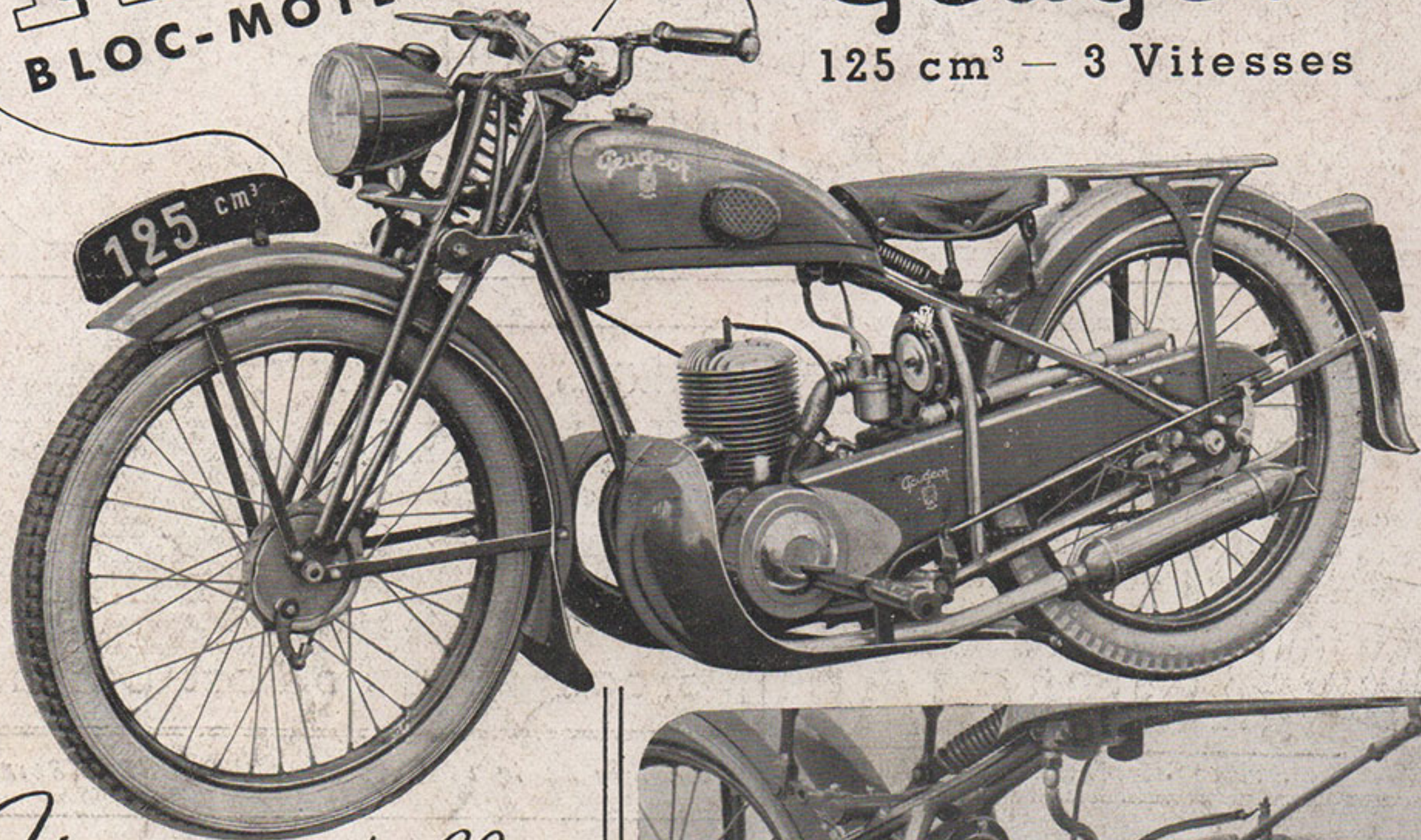


LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

Peugeot

125 cm<sup>3</sup> — 3 Vitesses

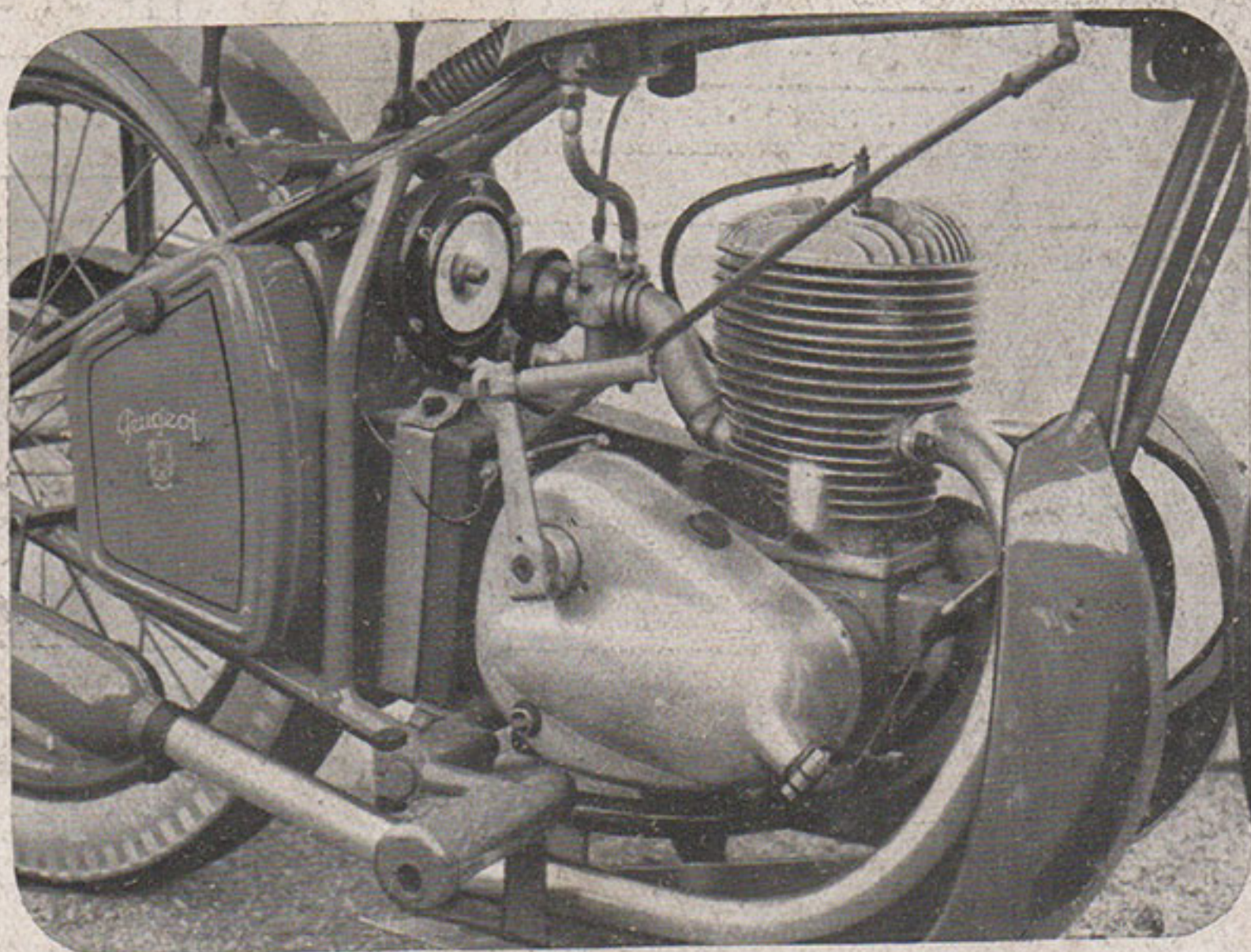
125 cm<sup>3</sup>  
BLOC-MOTEUR



*Une véritable*  
**PETITE MOTO !**

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

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



**NERVEUX — ROBUSTE —**

*Confortable !*



SOCIÉTÉ DES CYCLES PEUGEOT  
BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

Peugeot

8