

35° ANNEE. — N° 906. — 19 DECEMBRE 1947

Moto revue

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

LES ENNEMIS
DU PNEU
LA DYNAMO

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
20 frs



TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73.32
4 LIGNES GROUPEES
C.I.C. POSTAL : 297 37

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12. RUE DE CLERY
PARIS (2°)

La haute vallée de l'Isère vue de la plus haute route d'Europe
(photo de notre abonné, M. Jaulmes).

LA QUALITÉ QU'ON NE DISCUTE PAS

Comme l'ont fait les principaux constructeurs sélectionnez, vous aussi, le carburateur GÜRTNER. Tous modèles pour cylindres de 100 à 500 cm³ et type spécial pour nouvelles 125 cm³. Rendement maximum, consommation réduite, telle est la devise de...

GÜRTNER
PONTARLIER (Doubs)



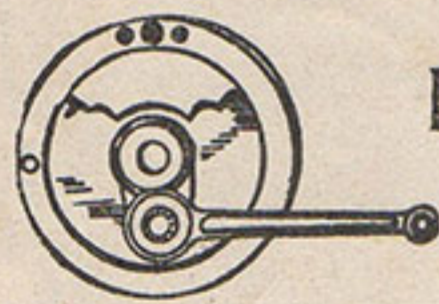
Mallerich et Vitry

UNE PUISSANTE ORGANISATION AU SERVICE DES MOTEURS FATIGUÉS

REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

FOUNITURES : PISTONS COMPLETS

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES



MAISON FONDÉE EN 1906

PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23
PARIS-17^e — Tél. ETO. 12-46

Un progrès sensationnel dans le graissage des hauts de cylindre

ADOPTÉZ

le BRETOCYL GRAPHITÉ



qui TRIOMPHE PARTOUT en 1947

En motos avec **ANDERSON, MONNERET, LHERITIER**, Champion de France 47. **PERRIN, BEHRA, LEFEVRE LAURENT, AMBROSINI, HOUEL**, etc...

En voitures avec **WIMILLE — SOMMER — CHIRON CHABOUD**, Champion de France 1947. — **GIRAUD-CABANTOUS, VILLORESI, E. MARTIN, LOYER**, etc...

34 Grands Prix Internationaux = 34 Victoires
89 Places d'Honneur

Puissance, Souplesse, Sécurité, Suppression du cliquetage.
ECONOMIE D'ESSENCE

En vente dans tous les garages ou à défaut profitez de l'offre de propagande de BRETOCYL et écrivez à la

Société BRET-OIL

4, rue JEANNE-D'ARC, ISSY-LES-MOULINEAUX. MIC. 18-30
qui vous adressera son coffret de 15 flacons, dose correspondant à 150 litres de carburant pour le prix de 330 francs

VOLANTS MAGNETIQUES

21-23, Rue
Parmentier
Puteaux

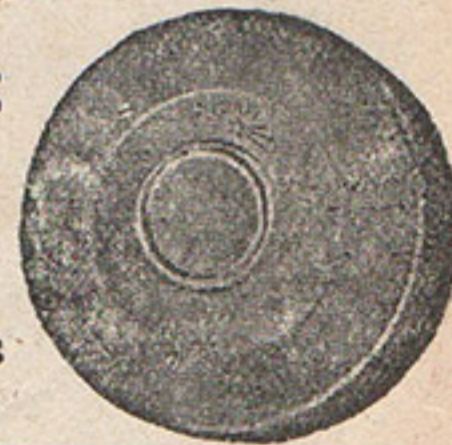


Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

pour

Vélocycleurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels



STE CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, rue de la Condamine — PARIS-17^e

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL

PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES

RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES

CARTERS de BOITES et de MOTEURS

ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESAGES —

EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE

DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et Vélocycleurs

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.

Pour vos études par correspondance, Choisissez L'

I. P. S. F.

Institut Professionnel Supérieur Français
17, r. d'Astorg
PARIS (8^e)

Docum. grat. s. simp. dem

AUTOMOBILES

Mécanicien, chef mécanicien

Electricité. Cours spéciaux.

Préparat. aux brevets milit.

DESSIN INDUSTRIEL

Dessinateurs d'Etudes, 1-2-3

échelons - Charpente en fer

Chaudronnerie

Outillage - Menuiserie

RADIO AVIATION



Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

STOCK DISPONIBLE

D.K.W. - B.M.W.

N.S.U. - ZUNDAPP

etc.

Pièces adaptables de notre fabrication

VENTE — ACHAT

Motos — Epaves

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63



Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI

Parution hebdomadaire prévue pour 1948.

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12

(Immeuble métro Sentier)

PARIS (2^e)

FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

TELEPHONE GUT : 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 Nos	200 fr.	300 fr.

● Les abonnements sont acceptés pour

12 Nos seulement (provisoirement)

● Cet abonnement comprend les réductions des numéros spéciaux et vous gagnez deux numéros (sur les 12).

● Verser à un bureau de poste au compte postal :

MOTO - REVUE 297-37 PARIS

● Indiquer sur le talon et en caractères d'imprimerie, votre adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement, s'il s'agit d'un abonnement nouveau.

● Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement et collez au talon du chèque lui-même votre bande d'abonnement découpée.

● Pour tout changement d'adresse, envoyer 10 fr. en timbres avec la dernière bande reçue.

● Eviter le chèque bancaire sur province trop onéreux à l'encaissement.

◆ LE TOURISME FRANCAIS EN SUISSE

La majorité des touristes venant en Suisse avec leurs véhicules sont de provenance française. En août, on comptait 26.617 voitures, motos et autocars venant de chez nous, sur un total de 44.842 ayant pénétré en territoire helvétique.

◆ LA CIRCULATION MOTOCYCLISTE EN PROGRES... EN SUISSE

Dans le canton de Zurich, la circulation motocycliste au mois d'août 1938 était de 3.902 motos solos et 416 sidecars. Au 30 septembre de cette année, elle atteignait 5.438 motos et 694 sides, soit un total de 6.132, correspondant à 42 % d'augmentation par rapport à la période d'avant-guerre. Dans le canton de Berne, la progression par rapport à 1939 est de 20 %, avec 6.571 machines.

◆ RESTRICTIONS EN SUEDE

Faute d'un contingent suffisant de dollars, la Suède a dû réduire ses importations de carburant. Aussi le rationnement de l'essence et du gas-oil font-ils l'objet d'une réglementation particulièrement sévère. La circulation automobile est interdite, le dimanche. D'autre part, les acquisitions de véhicules étrangers ont été suspendues.

◆ STATISTIQUES 1947

Les chiffres de la production française que nous publions ci-après sont valables pour les cinq premiers mois de l'année :

1.995 motos d'une cylindrée supérieure à 125 cmc.

13.764 vélomoteurs (100 et 125 cmc).

4.161 moteurs auxiliaires et B.M.A. (moins de 50 cmc.).

◆ UN ORGANISME CENTRAL D'ACHAT EN YUGOSLAVIE

L'importation de matériel automobile, en Yougoslavie, ne peut être effectuée que par un organisme d'état : « Jug-gante », Marsal Tolbukin, ul. 73, Belgrade. Mais il est précisé que cet organisme n'est responsable de ses engagements qu'à concurrence du capital m.s à sa disposition.

DE MEILLEURS PNEUS

NOUS pouvons espérer sortir un jour ou l'autre du marasme actuel. La médiocre qualité des pneus qu'on nous délivre au compte-gouttes ou que nous devons nous procurer au marché noir à un prix astronomique, n'est pas admissible. Reviendrons-nous aux produits naturels, caoutchouc et coton, des produits synthétiques les remplaceront-ils ? C'est ce que l'on ne peut dire. Il ne faut pas, en effet, condamner systématiquement les gommes et les textiles synthétiques et les juger d'après les pauvres spécimens que nous avons connus au cours des dernières années. Soyons assurés d'une chose, c'est que les fabricants regrettent autant que nous de ne pas nous livrer en abondance des produits de haute qualité, supérieurs encore à ceux qu'ils nous fournissaient jadis. Et nous pouvons leur faire confiance. N'ont-ils pas réussi à établir des pneus qui ont permis à une voiture de dépasser le 600 à l'heure ? Qu'on considère les efforts dus à la force centrifuge, aux efforts d'arrachement, etc... Il est incomparablement plus facile de faire de bons pneus pour un usage normal.

Les méthodes de production sont de plus en plus scientifiques. La chimie intervient dans le choix des gommes, naturelles ou synthétiques, des charges et des traitements qui en modifient les qualités, des textiles, etc... Ce sont des milliers d'échantillons qu'il faut étudier. Il faut ensuite expérimentalement déterminer comment ces matériaux résistent au frottement et aux forces mécaniques qui s'exercent sur les pneus, etc... Et pour tout cela il y a des machines d'essais. Par exemple une des plus grandes marques utilise une machine qui imprime à la roue une vitesse qui correspond à une vitesse périphérique de près de 700 kms à l'heure. Il s'agit là de la vitesse à laquelle ont été éprouvés les pneus de la voiture de Cobbe. Le pneu entrant en contact avec un rouleau et on avait ainsi une indication de la manière dont il se comporterait au sol. Et des expériences furent poursuivies pour fixer la pression à laquelle il fallait le gonfler. Mais naturellement des pneus ordinaires peuvent être essayés à des vitesses moindres, mais supérieures encore de beaucoup à celles correspondant à une utilisation normale.

On examine les pneus aux rayons X et ainsi on peut voir les défauts internes de leur structure. Il faut naturellement une cage de plomb pour protéger les observateurs contre les brûlures. On prend même des photos. Rien n'échappe à cet examen. On examine en particulier l'état des nappes et l'angle selon lequel se croisent les fils, ainsi que la parfaite homogénéité de la chape et de la carcasse. Il est probable d'ailleurs que tout au cours de la fabrication on utilise les

(Suite au verso)

◆ LES PRIX DES MO- TEURS AUXILIAIRES ITALIENS

Notre confrère « Motor », de Rome, cote dans la Bourse de l'Automobile les moteurs auxiliaires italiens à des prix oscillant de 32 à 35.000 litres. La B.M.A. complète la moins chère coûte 45.000 litres et la plus chère 100.000 litres (Bréda).

◆ MATCH MOTO- VOITURE

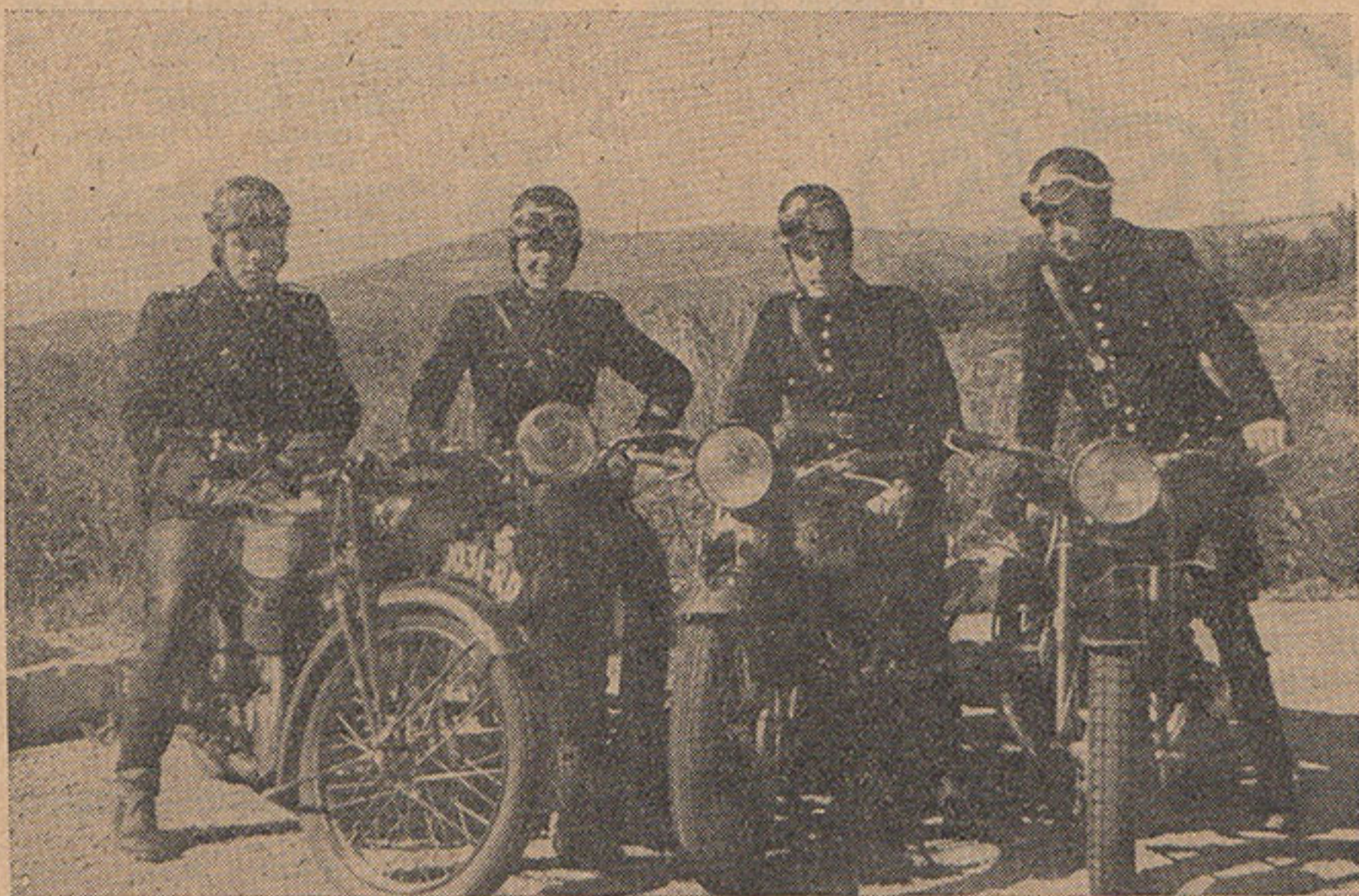
A Brighton, un match opposa le motocycliste anglais, Bob Berry, sur sa 2 cylindres Brough Superior Jap sans compresseur et le champion automobile Raymond Mays sur E.R.A. 2 litres suralimentée. Ce dernier fut vainqueur, réalisant 145 kmh. 45, contre 129 kmh. 17 pour la motocyclette. Mais en comparant les tours les plus rapides de chaque concurrent, la différence fut de 7 kms seulement. Et il ne faut pas oublier que la voiture disposait d'une cylindrée double... et d'un compresseur Zoller.

◆ UN SIDECAR TOUT EN DURALUMIN

La revue « Light Metals » présente une production de la V.P. Metal Co de Cheltenham (Angleterre) : Un sidecar dont la coque et le châssis sont entièrement construits en tôle de duralumin. Plusieurs modèles de carrosserie sont prévus, dont un assez séduisant, rappelle la ligne de nos sidecars continentaux.

◆ BAISSSE EN ITALIE

On enregistrait dernièrement en Italie une baisse assez sensible dans toutes les branches du commerce : On cite à titre d'exemple une voiture Lancia Aprilia, vendue jusqu'ici 680.000 francs (2.000.000 de litres environ) et qui n'était plus cotée, au début d'octobre, que la moitié de cette somme. Certaines usines importantes, telles Fiat et Pirelli, ont obtenu d'importants crédits des U.S.A. et du gouvernement italien.



Les champions Houel, Dauge, Behra et Meynier (vus ici de gauche à droite), ont participé à l'action d'un film dont nous parlons brièvement ci-dessous. Houel, Behra et Meynier ont revêtu pour la circonstance la tenue des agents motocyclistes.

UN FILM QUE TOUS LES MOTOCYCLISTES VOUDRONT VOIR

NOUS ne pouvons encore vous indiquer son titre. On avait retenu primitivement : « J'a tué », mais comme pour tout film qui se respecte, celui-ci changera sans doute trois ou quatre fois en cours de scénario. De toute façon, il faut attendre le mois de février pour voir sur nos écrans ce film policier, agrémenté d'une poursuite à moto vraiment palpitante. Félicitons les producteurs qui ont choisis, pour figurer les agents motocyclistes, d'authentiques champions : L'Inspecteur Principal Dauge, fervent du moto-cross, Meynier, spécialiste du dirt-track et les coureurs de vitesse Behra et Houel. L'action se déroule dans le Var et les Alpes Maritimes (Grasse, Nice, etc...). La course poursuite dans les rochers de Callu re, agrémentée de sauts d'obstacles, franchissement de fossés, raccourcis en empruntant le « tous terrains » pour éviter un passage à niveau, accidents (chute de Behra, collision entre Meynier et Houel) n'a fait l'objet d'aucun truquage ni artifice de métier. Dauge, en particulier, fait montre d'une audace extraordinaire, lâchant le guidon en pleine vitesse pour tirer des deux mains à la mitrailleuse sur la voiture poursuivie. L'action qui nous intéresse particulièrement occupe 300 mètres de pellicule (10 minutes environ). Les machines utilisées étaient : une Norton, une B.M.W., une Peugeot et une Gnome-Rhône.

SUITE DE NOTRE EDITORIAL

moyens de contrôle les plus modernes, comme l'œil électrique. C'est justement parce que la fabrication des pneumatiques utilise les méthodes scientifiques les plus modernes, résultats d'expériences innombrables, que les marques tiennent à en conserver le secret et qu'ainsi le gros effort qu'elles font reste à peu près ignoré de la clientèle. L'essentiel n'est-il pas que nous en profitons ?

Ont participé à ce film les artistes : Louis Salou, André Walmy et Claude Génat, si populaires. Mais les « vedettes » motocyclistes remporteront certainement un succès égal auprès des amis de la machine à deux roues et, souhaitons-le, de ceux qui constituent le « grand » public.

◆ NOTRE COMMERCE EXTERIEUR

Voici quelques chiffres concernant nos importations et exportations pour les 9 premiers mois de l'année :

Importations : 967 motos d'une valeur de 14.094.000 frs et se décomposant comme suit : Angleterre 160 machines; Allemagne 619; U.S.A. 30; Italie 23; Belgique 76; Algérie 21; Suisse 19; Autres pays : 19.

Pendant la même période de 1946, nous avons importé 2.474 motos, valant 18.071.000 francs.

Exportations : 6.221 motos, d'une valeur de 160.583.000 frs. Détail : Belgique 1.593 machines; Suisse 717; Argentine 496; Suède 456; Algérie 418; Pays Bas 405; A.O.F. 312; Maroc 281; Uruguay 251; Indochine 232; Tunisie 102; Tanger 50; Pays divers 599.

Cette rubrique ne mentionne pas les Etats-Unis qui, aux dires de certains, nous auraient achetés de nombreux vélomoteurs. Peut-être sont-ils compris dans les « pays divers ».

Toujours pendant les neuf premiers mois de 1947, nous avons acheté 555.192.000 francs de pneumatiques, revendu pour 1.574.580.000 frs de même marchandise et importé pour 3.316.495.000 francs d'essence et d'huile. De janvier à septembre 1946, nos importations d'essence et d'huile s'élevaient à 4.058.698.000 francs, mais représentaient une quantité nettement supérieure (12.160.513 hl. contre 8.869.907 hl.).

◆ A PROPOS DE L'ESSAI DE LA 450 CMC. F.N.

Plusieurs lecteurs nous ont demandé l'origine de l'essai de la 450 cmc. F.N. à suspension intégrale par « roues tirées » paru dans notre numéro spécial du Salon. Nous tenons donc à les informer que cet article, ainsi que la photographie qui

l'illustre, était dû à M. Marcel Ruphi, mécanicien à Genève, dont la compétence et l'autorité en matière de motocyclisme sont bien connus en Suisse. Nous aurons vraisemblablement l'occasion de repasser d'autres articles de M. Ruphi, qui se rapportent également à des machines très récentes.

◆ UNE NOUVELLE 350 CMC. FRANÇAISE

Une marque qui s'est illustrée autrefois avec une 250 économique à soupapes opposées, puis avec ses machines à bloc deux cylindres en ligne, transmission acatène et cadre en tôle emboutie, lancera bientôt une monocylindre deux temps en cylindrée 350 cc., toujours à transmission par arbre rigide. La partie motrice est d'une netteté remarquable, grâce à un capotage efficace avec ouïes de refroidissement. Le kick s'active d'avant en arrière, bien que le moteur soit disposé transversalement dans le cadre. Trois prototypes circulent actuellement.

◆ DECES DE M. HARDING

M. Berthomier nous informe du décès de M. Harding, qui fut voici une vingtaine d'années l'un des plus importants concessionnaires de motos et d'accessoires anglais à Paris. D'origine britannique, M. Harding fut parmi les pionniers de la moto en Angleterre et l'un des premiers titulaires du brevet de pilote d'aviation. Il ne laisse que des regrets parmi ses amis et anciens clients.

◆ BRETOCYL ET LA TRAGEDIE DE L'HUILE

A la suite de notre éditorial intitulé « La Tragédie de l'huile » paru dans le N° 903 de « Moto-Revue », les Ets Bret-Oil informent les motocyclistes que l'emploi du Bretocyl Graphité dans l'essence permet d'obvier en partie à la mauvaise qualité des huiles actuelles, puisque en dehors des avantages du rendement, il dépose sur les hauts de cylindres, pistons, soupapes, une pellicule graphoïde évitant la rupture du film d'huile, généralement provoquée par une huile de qualité inférieure.

Le Bretocyl, qui se mélange au carburant, n'a pas d'influence sur le graissage des parties basses du moteur, mais l'addition à l'huile du carter de graphite colloïdal pur Bretograph procure une appréciable marge de sécurité aux motocyclistes.

Les deux produits peuvent être employés ensemble dans votre machine. Mais de toute façon, Bretocyl Graphité limitera largement les dégâts en ce qui concerne les parties hautes.

◆ UN NOUVEAU MOTEUR

Inventé par un Hollandais, c'est un quatre cylindres à plateau incliné comme dans les moteurs revolvers. Il fonctionne en cycle clos et la combustion s'effectue en dehors des cylindres. Le rendement thermique serait très élevé. C'est en réalité un moteur à air chaud, car les gaz servent à alimenter un réchauffeur d'air et c'est cet air qui agit sur les pistons.

◆ EN SOUVENIR DE PAUL PEAN

Le groupe de Puteaux de l'A.M.F. s'est réuni le 30 novembre dernier pour déposer une gerbe de fleurs aux couleurs de l'A.M.F. sur la tombe du regretté Paul Pean, champion motocycliste mort accidentellement à Montlhéry en 1936.

Notre camarade Fortin, Président du groupe de Puteaux, prononça une allocution, rappelant que Pean était toujours présent dans nos mémoires. C'étaient les groupes présents à ce pèlerinage : Puteaux, Rueil, La Garenne, Courbevoie et l'A.S.M. Air. Nous regrettons beaucoup de n'avoir pu toucher, en raison des événements, un grand nombre de ses anciens camarades qui se seraient fait un point d'honneur d'assister à la cérémonie. J. JAFFRE.

ENCORE UNE DISTRIBUTION ROTATIVE

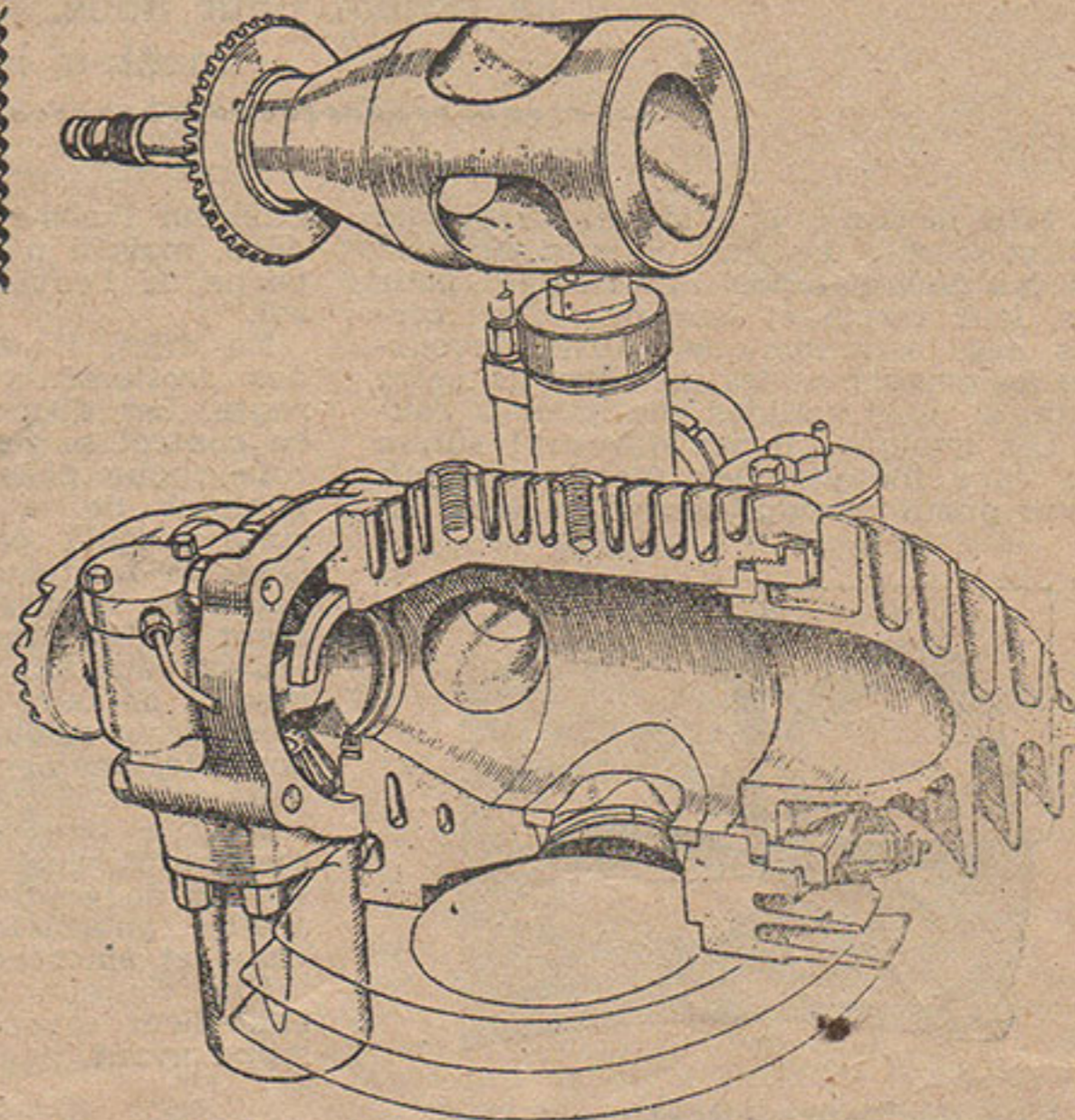
L'emploi du distributeur rotatif est une phase normale de l'évolution du moteur 4 temps. Voici un nouveau type de distribution rotative qui vient d'Angleterre.

La distribution rotative hante la cervelle des chercheurs. Et cela se conçoit, car la distribution par soupapes est quelque chose d'assez primitif. La danse effrénée des soupapes se transforme en affolement au-delà d'un certain régime. On y remédie partiellement par des ressorts très puissants, mais ils imposent à tous les organes de la distribution des efforts considérables. Fort heureusement ou malheureusement, les équipages alternatifs ne permettent pas de dépasser 6 ou 7000 t.-m. sans danger de rupture et sans atteindre pour les pistons des vitesses linéaires inadmissibles. Mais toute la mécanique moderne tend à substituer des organes rotatifs aux organes alternatifs, qu'il s'agisse de la transformation du mouvement ou des systèmes de distribution. La turbine à vapeur, à part certains cas particuliers comme celui des locomotives a remplacé les machines à pistons. Et peu à peu la turbine à gaz, même pour l'entraînement des hélices, s'installe dans la construction aéronautique. Il est encore trop tôt pour prévoir ce qu'elle donnera pour la propulsion ou la traction des véhicules terrestres. Il y a de grosses difficultés à résoudre, qu'il s'agisse de la consommation, de la résistance des organes, ou, question essentielle, du prix de revient. Ne nous laissons donc pas entraîner à des prophéties inconsidérées, mais n'écartons pas systématiquement la possibilité de solutions nouvelles. Mais une machine rotative supprime les efforts énormes auxquels sont soumis des organes alternatifs et les problèmes d'équilibrage cessent de se poser. Bien que dans un moteur à explosion nous soyons toujours limités en ce qui concerne le régime, il est avantageux de substituer pour la distribution un système rotatif à un système alternatif. Nous disposons alors d'une commande desmodromique, commandée d'une manière positive et précise, qu'il s'agisse de la fermeture ou de l'ouverture, quel que soit le régime atteint. Ce n'est pas le seul avantage : Une soupape est toujours un obstacle à la marche des gaz. Ceux-ci sont laminés et la présence de la soupape crée des remous. Avec une distribution rotative, le moteur respire plus librement et, surtout aux régimes rapides, le remplissage du ou des cylindres sera meilleur.

Mais le grand nombre de distributions rotatives qui, malgré l'ingéniosité de leur conception n'ont pas réussi à s'imposer ou n'ont pas dépassé la période des essais, démontre que le problème est infiniment plus compliqué qu'il ne paraît. C'est qu'il y a de nombreuses difficultés à vaincre, par suite de la dilatation des métaux et de la chaleur de la culasse. Étanchéité et graissage sont donc difficiles à réaliser. Un problème accessoire, c'est celui des tubulures d'admission et d'échappement qui débordent largement sur les côtés du cylindre et sont fragiles. Il se peut qu'il y ait un autre obstacle qui n'est pas d'ordre mécanique : c'est le prix de revient qui, dans la plupart des cas, est plus élevé que celui d'une distribution par soupapes.

Mais ces difficultés ne rebutent pas les chercheurs. Deux anglais, les frères Brown, étudient la question depuis 1938 et il semble que leur nouvelle distribu-

Coupe de la culasse, avec, au-dessus, le distributeur tournant à lumières et sa commande par pignons. On a vraisemblablement conservé l'arbre vertical et les engrenages de l'A.C.T. d'origine. (Cliché The Motor Cycle)



tion, installée sur une Norton Internationale, donne satisfaction. La distribution rotative éliminant les points chauds, on peut utiliser un rapport volumétrique élevé. Il est de 7,5 à 1, alors qu'il est de 7,2 à 1 sur la machine a.c.t. Aucune modification n'a été apportée au cylindre ou aux parties basses du moteur. L'arbre vertical entraîne le rotor de distribution par un couple conique. Ce rotor ou boisseau est en acier. Il comporte dans sa paroi une chambre dans laquelle circule de l'huile et cette chambre se trouve disposée de telle sorte qu'elle se trouve en face de l'ouverture de la culasse en communication avec le cylindre, au moment de l'explosion. L'huile

nel du rotor et la tubulure d'échappement.

Aux essais cette distribution a donné satisfaction. La vitesse maxima est au moins égale à celle obtenue avec la distribution par soupapes. La mise en marche est facile, le ralenti excellent, ainsi que la souplesse. Le bruit d'échappement est réduit et d'une tonalité agréable. La culasse reste à une température peu élevée. La consommation n'est guère que de 3 litres 5 aux 100 kms.

Naturellement il est trop tôt pour porter un jugement définitif sur cette distribution, mais elle paraît très étudiée et mérite de retenir l'attention.

Le Programme

HARLEY-DAVIDSON 1948

ON s'attendait à ce que, devant le succès des machines anglaises en Amérique, les constructeurs américains sortent des modèles nouveaux plus légers. On annonçait même que Harley avait une deux cylindres jumelés à l'étude. Cela est possible, mais peut-être cette marque préfère-t-elle en compléter la mise au point avant de la construire en série.

Le programme de Harley-Davidson, pour l'année prochaine ne comprend que des grosses machines. La plus petite est une deux cylindres en V, comme toutes les autres d'ailleurs. C'est une 750 cmc. (45 pouces cubes), à soupapes latérales. Puis vient une 1.000 cmc. (61 p. c.) à soupapes en tête. Enfin, il y a deux modèles 1.200 cmc., l'un à soupapes latérales, l'autre à soupapes en tête. Sur tous les modèles nous trouvons la célèbre fourche bien connue de nos lecteurs. Il n'y a pas de suspension AR, mais une selle ultra confortable montée sur une tige de selle élastique. Toujours le changement de vitesse à la main et l'embranchement au pied. Le fini est de premier ordre.

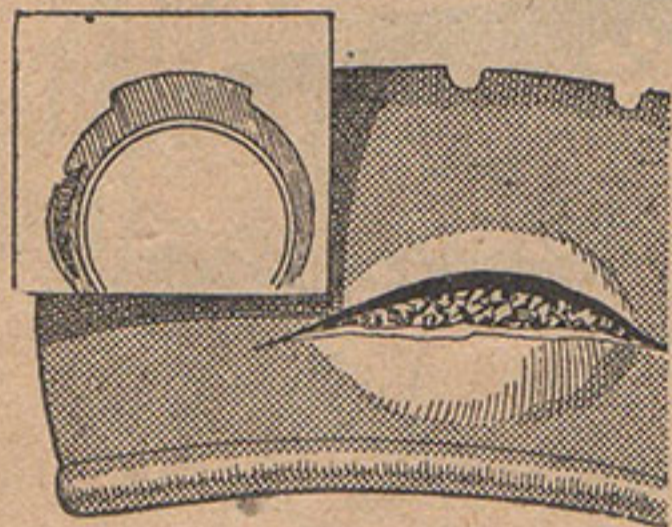
Les modèles à culbuteurs sont les plus intéressants. Les culasses sont en alliage léger avec sièges de soupapes et filetages de bougies reportés. Le jeu de la culbterie est automatiquement réglé par des poussoirs hydrauliques. Ceci est une innovation très intéressante dans la construction motocycliste, car ce perfectionnement est d'un usage courant dans l'industrie automobile américaine. Les poussoirs portent sur les cames (un seul arbre à cames) par des rouleaux montés sur aiguilles. Les culbuteurs tourbillonnent sur des roulements lisses dont le coussinet supérieur est en bronze et le coussinet inférieur en fonte. Ils sont graissés sous pression. Les culbuteurs ont été allongés du côté des tiges. Ce moteur, de dimensions imposantes, est vraiment une belle pièce.

Parmi les accessoires on remarquera la selle en caoutchouc mousse recouvert d'un produit plastique, le tableau de bord au-dessus du réservoir, un verrou qui permet de bloquer la direction et constitue un antivol efficace, et les pare-chocs latéraux.

LES ENNEMIS DU PNEU

Le problème des pneumatiques est un des plus angoissants qui se posent pour nous. Aussi devons-nous veiller sérieusement à leur conservation.

AMIS lecteurs, je n'ai pas besoin de vous dire ce qu'à l'heure actuelle les pneumatiques représentent pour nous, leur rareté et leur prix dans certains cas, astronomique. Aussi devons-nous les soigner et les ménager de notre mieux, si nous voulons continuer à rouler. Les quelques lignes qui vont suivre vont vous indiquer les grands ennemis de vos pneus et vous saurez en tirer les



Une déchirure latérale est une amorce d'éclatement. Elle est provoquée généralement par une insuffisance de gonflage. L'eau s'introduit dans la carcasse et pourrit les toiles.

enseignements qui s'imposent pour obtenir le meilleur rendement possible, ou mieux le plus grand kilométrage possible. C'est ce à quoi nous devons tous tendre à l'heure actuelle.

La première cause d'usure de nos enveloppes et celle qui a la plus grande importance, est son frottement de roulement sur le sol. Elle est impossible à éviter.

La deuxième provient des coupures plus ou moins importantes dues aux silex, aux clous, etc., et qui atteignant les toiles, peuvent entraîner en un temps très court la mise hors service de l'enveloppe.

La troisième est la pression correcte de gonflage.

Enfin la quatrième qui se manifeste vers la fin de vie du bandage, si je puis m'exprimer ainsi — l'éclatement.

1° Usure normale de la bande de roulement. Enveloppe montée sur roue AV.

A priori, il ne devrait pas y avoir usure de la bande de roulement d'une roue entraînée, car cette force d'entraînement est très petite, surtout si les roulements sont en bon état. On peut donc en conclure que le frottement dans le plan de la roue est à peu près négligeable sur l'usure. Mais il n'en est pas de même dans la direction perpendiculaire.

En effet, considérons les conditions habituelles de fonctionnement de la carcasse de l'enveloppe.

Quand le bandage ne touche pas au sol, ou n'est pas chargé, il a une forme légèrement arrondie. Lorsqu'on le charge, sa partie en contact a la forme presque rectiligne. Forme d'autant plus accentuée, dans la réalité, que la pression de gonflage est plus faible et la charge plus considérable.

Examinons maintenant ce qui va se passer pendant la déformation du bandage. De l'accrochage des talons jusqu'au contact avec le sol, il ne se produit qu'une déformation sans

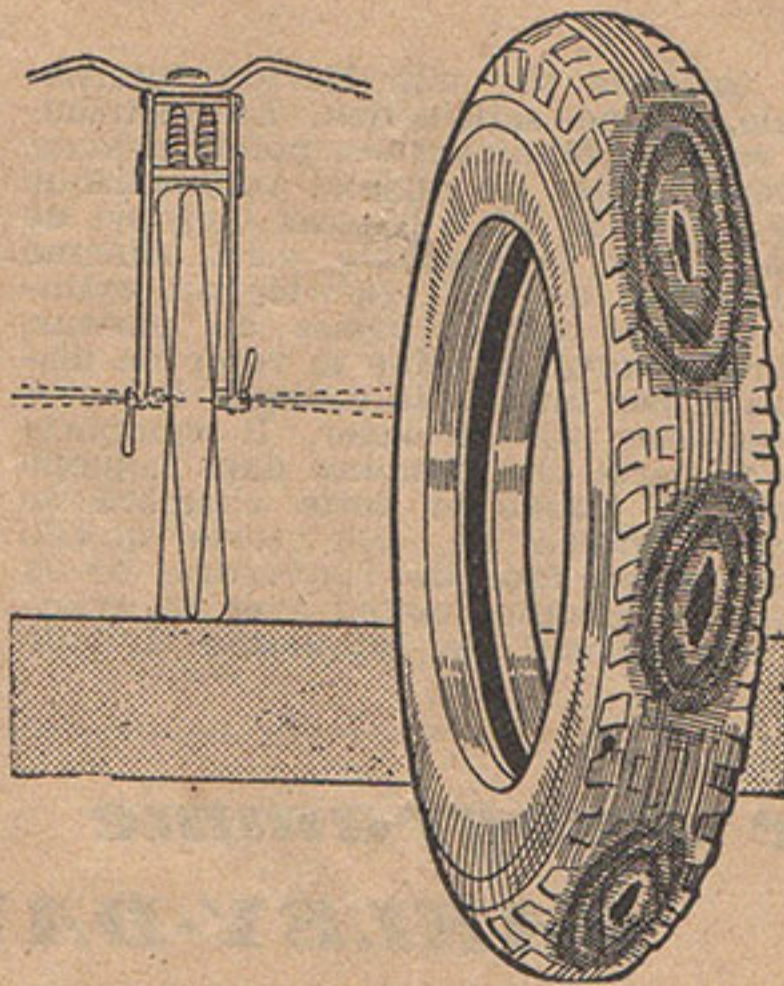
effet sur l'usure proprement dite du bandage, mais il n'en est pas de même à la partie de l'enveloppe en contact avec le sol.

En effet, il se produit à cet endroit des frottements de la gomme sur la route. Les différents points du bandage en contact se rapprochant du plan de la roue, pour passer par un maximum, à l'aplomb de la fusée et s'éloigner ensuite jusqu'à ce que le contact cesse. C'est le frottement continu qui est la cause de l'usure de la bande de roulement de la roue avant.

Ceci vous fait voir combien il est intéressant de faire très attention à la pression de gonflage, car plus elle sera correcte, moins vite s'usera votre bandage avant.

Il y a lieu de remarquer également que ces flexions successives et exagérées au cas de gonflage incorrect font travailler anormalement vos fils de carcasse et amorcent des éclatements.

Une fourche élastique mal réglée est également cause d'usure de votre enveloppe avant.



Un mauvais centrage des roues produit une usure caractéristique et irrégulière de la bande de roulement. Un voile important peut produire les mêmes effets.

Ce que nous venons de dire s'applique également à la roue AR au sujet d'une pression incorrecte.

Voici donc un premier point acquis. Dans des conditions de roulement idéales, la bande de roulement devra s'user régulièrement et lentement sur toute sa périphérie. Mais examinons le cas par exemple où l'enveloppe sera montée sur une roue voilée. Dans ce cas, chaque fois que le milieu de la bande de roulement s'éloignera du plan normal de la roue, il y aura frottement sur le sol, d'où usure. Il en résulte que celle-ci se manifeste en certains points. Veillez donc bien à ce que vos roues soient bien centrées.

Il est rare qu'un pneumatique roule dans des conditions idéales. Il rencontre sur sa route une quantité d'ennemis, des clous, des silex ou d'autres objets qui arrivent à le perforer complètement ou à l'entailler profondément. L'effet produit dépend surtout de leur état physique et des conditions dans lesquelles le bandage les absorbe.

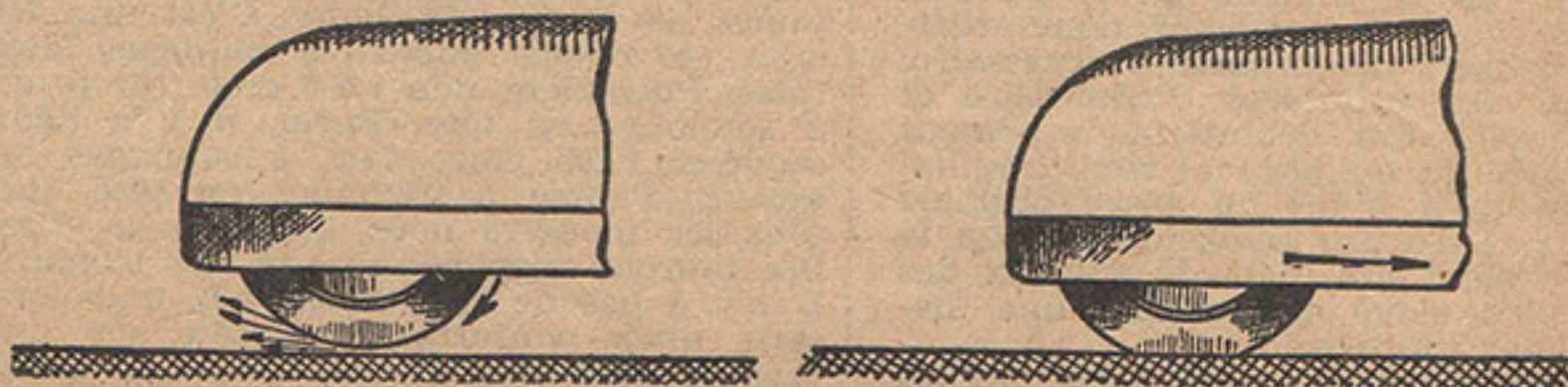
Voyons ce qui va se passer quand un pneumatique roule sur un obstacle capable de le détériorer. En roulement normal, sa surface de contact avec le sol a une certaine pression par centimètre carré (variant avec la charge). Lorsque le pneumatique monte sur un obstacle, la surface de contact avec le sol diminue et la pression par centimètre carré augmente sur l'obstacle et cela à tel point que ce dernier pénètre dans la gomme et traverse quelquefois l'enveloppe toute entière. S'il pleut, ou que le sol et l'obstacle soient mouillés, la coupure de la gomme est encore facilitée.

Nous laisserons de côté les perforations dues aux clous et nous nous occuperons seulement des coupures que nous classerons en trois catégories.

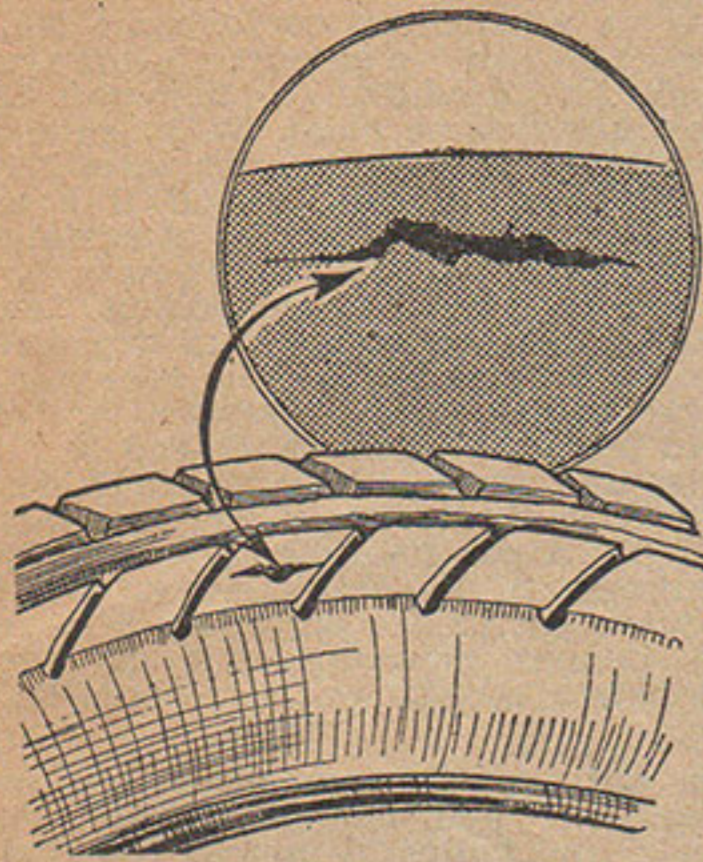
Lorsque nous parlerons des roues motrices, nous dirons que l'effet se fera beaucoup plus sentir à cause du glissement de ces dernières sur le sol.

1° Coupures légères : Leur influence sur la durée de l'enveloppe n'est pas très grande. Elles sont provoquées généralement par de tout petits morceaux de silex très coupants qui se logent dans la gomme. Un motocycliste soigneux en débarrassera de temps à autre ses enveloppes, sans cela il y a de grandes chances pour que celles-ci augmentent et deviennent dangereuses. Il est bon de les obtenir avec un mastic de caoutchouc.

2° Coupures pénétrantes : Elles sont provoquées par des éclats de verre, lames d'acier, etc., et elles intéressent toute l'épaisseur du bandage avec sectionnement de la carcasse et même de la chambre à air. Ce sont les plus dangereuses pour la durée du bandage. Néanmoins, je vous conseille, si par ha-



Deux causes d'usure anormale : La roue arrière qui quitte le sol et s'emballe, (à gauche). Le coup de frein brutal, roue bloquée, (à droite).



Une fente provoquée par un silex coupant permet à l'eau et au sable de pourrir les toiles.

sard semblable accident vous arrivait, de faire réparer par un spécialiste de ce genre de travail. Je ne vous conseille pas l'emploi d'emplâtres intérieurs qui sont à la longue néfastes pour la chambre à air et qui ne bouchant pas extérieurement la coupure laissent pénétrer l'eau, ce qui fait pourrir la carcasse en mettant très vite l'enveloppe hors d'usage.

3° Coupures profondes : Ce sont celles qui ne sectionnent pas complètement l'enveloppe, mais vont jusqu'à entamer la carcasse, créant ainsi des points faibles et amorçant un éclatement futur. Comme pour le cas précédent, je ne puis que vous conseiller la réparation, mais il faut le faire le plus vite possible.



Roue motrice. — Un autre facteur intervient encore pour provoquer l'usure de la bande de roulement d'une enveloppe montée sur la roue AR de nos motos.

Cette fois-ci, la roue n'est plus entraînée par la route, mais elle a un mouvement propre, elle prend un point d'appui sur le sol pour entraîner la moto. Or il est démontré qu'elle glisse sur ce dernier, ce qui provoque un frottement continu de la bande de roulement et une usure très appréciable, qui se traduit à notre vue par une usure plus rapide que par la roue AV qui est traînée.

Les décélérations et les accélérations, je veux dire les coups de freins et les démarrages brusques vont encore augmenter cette usure. Elle se produira par place pour les coups de frein qui feront patiner la roue sur le sol et sur presque tout le pourtour pour les accélérations. Ce qui vous prouve combien il faut user modérément des freins dans la conduite normale et ne pas chercher à éblouir la galerie par des démarrages foudroyants qui n'ont d'effet que sur votre porte-monnaie.

Il y a lieu de remarquer également que lorsque l'on roule à vive allure sur une route cahoteuse, la roue motrice quitte le sol, moment pendant lequel, sous l'action de l'effort moteur, elle tend à prendre une vitesse plus grande, puisque la résistance passive n'est plus. Lorsqu'elle revient en contact avec le sol, elle

est brusquement freinée et il y a frottement énergique jusqu'à ce que la vitesse angulaire de la roue reprenne sa valeur primitive.

Notons également que les virages sont une cause d'usure, mais d'une moins grande importance sur nos motos.

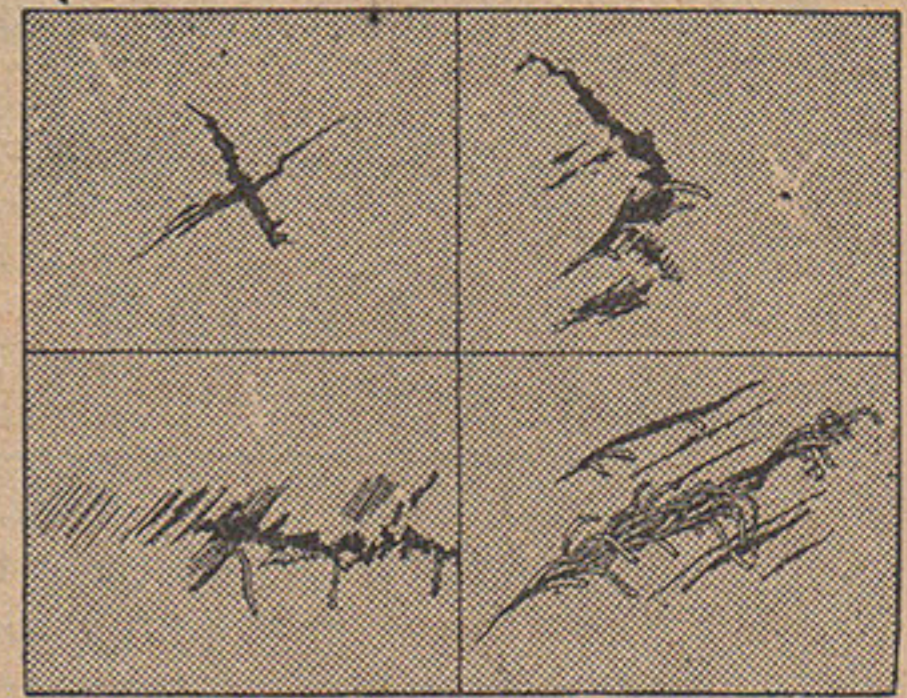
Les chambres à air également qui font partie de nos pneumatiques s'usent et nous allons analyser les causes de leur usure et de leur détérioration pour en tirer les conclusions qui s'imposent.

Une chambre à air de bonne qualité pour laquelle tous les soins de montage ont été exécutés fera un très long usage, s'il n'arrive pas d'accident à l'enveloppe (coupures pénétrantes ou éclatements) dans ce cas seulement à la longue la chambre peut devenir poreuse ou subir une survulcanisation sous l'effet de la chaleur du roulement.

Un bon conseil : Ayez toujours dans votre sacoche un nécessaire de réparation de première qualité pour vous tirer



Ci-dessus : Les sculptures de la bande de roulement sont une garantie de sécurité non négligeable. Ci-dessous : Deux mauvaises conditions de travail d'un pneu insuffisamment gonflé. Au passage d'un obstacle et en virage. La tenue de route est dangereusement affectée.



Un travail anormal de la carcasse détermine le décollement et la rupture des fils biaux. C'est l'éclatement à brève échéance; d'autant plus dangereux qu'on ne s'y attend pas.

d'affaire sur la route, ensuite faites obturer les trous par vulcanisation.

Deux facteurs peuvent encore intervenir, à part les éclatements pour mettre une chambre à air hors d'usage avant son temps :

1° L'action de la jante : le métal attaque le caoutchouc vulcanisé et la chambre finit par se coller sur ce dernier, ce qui provoque des déchirements pour y remédier, ayez soin d'avoir des intérieurs de jante toujours parfaitement recouvert de peinture, ou de vernis et talquez pour isoler encore davantage la chambre du métal.

2° Action de l'enveloppe : une enveloppe dont l'intérieur offre des rugosités quelconques détériore très vite une chambre à air. Veillez à ce qu'elles ne se produisent pas.

Enfin en ces temps de vaches très maigres, ou nous usons nos enveloppes le plus qu'il est possible, sans pour cela trop compromettre notre sécurité, l'usage d'un pare clous vous évitera pas mal de crevaisons.

Louis GARNIER

LE LIVRE DE BORD DU MOTOCYCLISTE

LECTEURS ET ABONNÉS !

CECI VOUS CONCERNE

Vous pouvez commander dès aujourd'hui *Le livre de bord du motocycliste*, établi par nos services techniques et qui est indispensable à tout conducteur soucieux de tenir à jour son budget « moto » et de noter de façon adéquate tout ce qui concerne l'entretien et l'utilisation de sa machine.

Cet opuscule, d'un format pratique, est divisé en 6 parties, qui sont :

- 1° Mon memorandum et mon répertoire.
- 2° Dépenses de carburant.
- 3° Entretien courant.
- 4° Réparations.
- 5° Mes voyages.
- 6° Mon club.

Le tout est précédé de conseils judicieux et émaillé de maximes que tous les motocyclistes liront sans ennui et avec profit.

Ce « Livre de bord » est vendu 60 francs à nos bureaux (pour les expéditions en recommandé en France : 75 frs, et pour l'Étranger : 80 frs).

Il est actuellement en cours d'impression, il sera prêt fin courant, mais les commandes sont reçues dès ce jour.

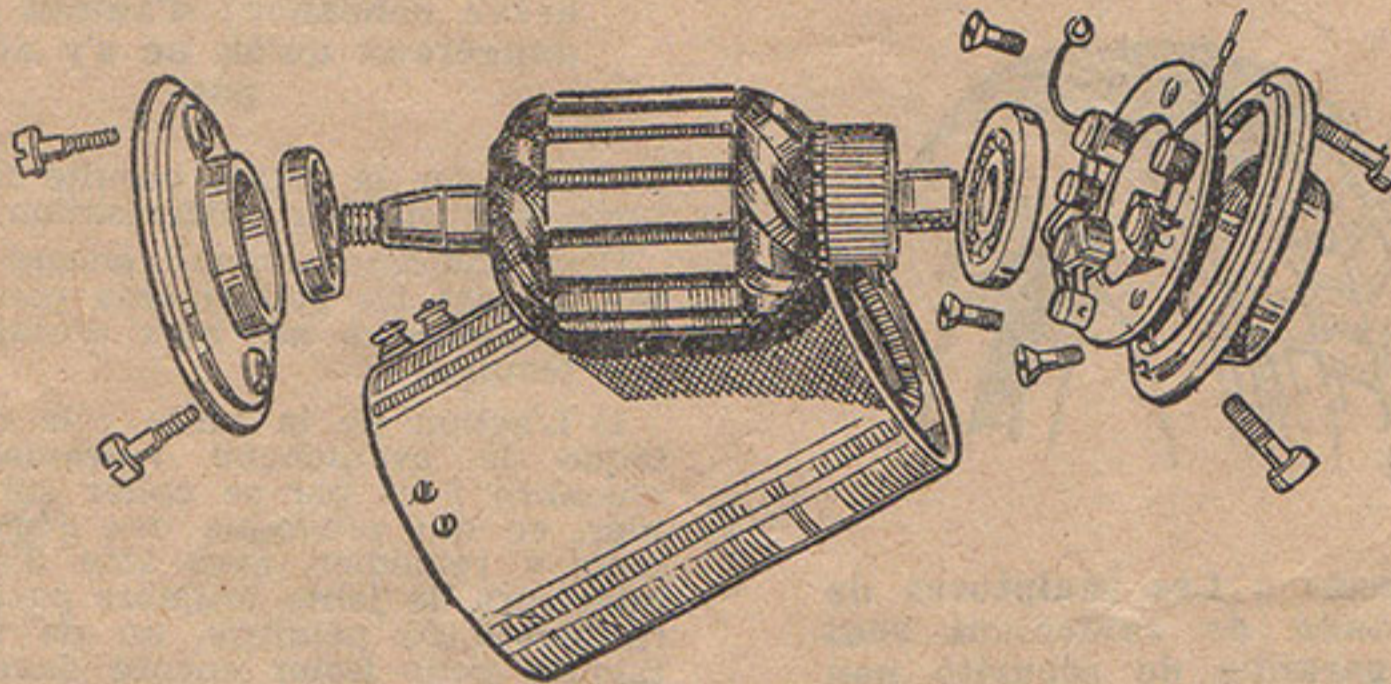
Ma s... attention ! Vous pouvez vous procurer cet indispensable livret à demi tarif, et même *gratuitement* : il vous suffit de participer au *Grand Concours d'Abonnements* de « Moto-Revue », dont vous trouverez le règlement par ailleurs.

Pour les Néophytes...**SOIGNEZ
VOTRE DYNAMO**

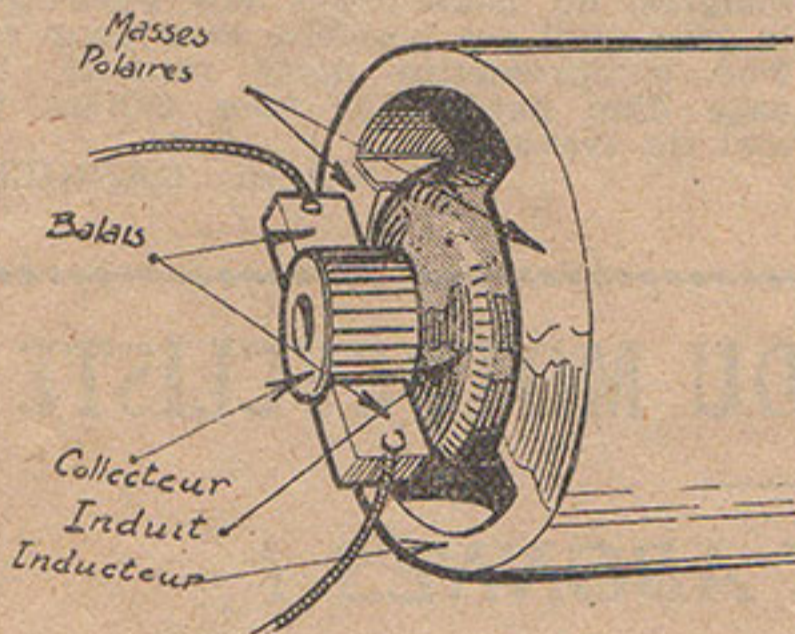
L'entretien d'une dynamo se borne à quelques opérations périodiques très simples. Raison de plus pour ne pas le négliger.

UNE dynamo se distingue d'une magnéto 1° par les aimants qui ne sont pas des aimants permanents, mais des électro aimants qui sont excités par un courant électrique circulant dans

débit de la dynamo est suffisant et de couper le circuit dans le cas contraire pour que le courant re la batterie ne passe pas dans le bobinage et lui cause des dommages. Jamais sous aucun pré-



Ci-dessus : une dynamo démontée. De gauche à droite : Le flasque porte-roulement, l'induit, portant à son extrémité droite le collecteur, le porte balais, et le couvercle. Ci-dessous : L'extrémité de la dynamo, couvercle enlevé, montrant les balais qui frottent continuellement sur le collecteur.



un bobinage. Ce courant est prélevé, pour ainsi dire, sur le courant débité par la dynamo ; 2° par l'induit constitué par un certain nombre de bobines disposées en étoile. Pour chaque bobine une extrémité du fil aboutit à une touche d'un collecteur, chacune des touches étant isolée des autres par une petite plaque de mica. Grâce à la disposition des bobinages, le courant débité est continu et peut servir à la recharge d'un accumulateur. Telles sont les différences fondamentales entre la dynamo et la magnéto. Le courant est recueilli par deux charbons que des ressorts appuyent sur les touches du commutateur. Un de ces charbons est à la masse. L'autre est relié à une borne. Un troisième charbon prélève une partie du courant et le dirige vers les électro-aimants de l'inducteur. Sur le trajet se trouve un fusible qui fond si un courant trop fort risquait d'endommager les bobinages. De plus, un conjoncteur sert à mettre la dynamo en communication avec la batterie quand le

texte ne touchez au conjoncteur disjoncteur qui est d'ailleurs généralement plombé. Ne modifiez pas non plus le calage du troisième balai. Et, puisque nous en sommes au chapitre des interdictions, ne remplacez jamais, quand il a sauté, le fusible par un plus gros et surtout pas par un fil de cuivre comme nous l'avons vu faire à plus d'un imprudent. Les réparations de bobinage, soit des électro-aimants, soit de l'induit, ne sont pas à la portée de l'amateur et doivent être effectuées par un électricien. Quand le fusible saute une seconde fois, il faut vérifier votre circuit électrique et vous assurer qu'il n'y a pas un fil coupé. Nous y reviendrons. Si le circuit est en bon état et qu'en particulier les mises à la masse sont bonnes, soupçonnez le conjoncteur disjoncteur qui est peut-être hors de service.

En fait, les soins que nécessite une dynamo sont peu de chose. Une goutte d'huile de temps à autre aux paliers, tous les 1.000 kms par exemple, mais une goutte d'huile seulement, non un déluge. Tant que le débit de votre dynamo est normal, ne touchez pas au reste. S'il vient à baisser, n'hésitez pas à démonter votre dynamo qui, malgré la complexité de ses bobinages (auxquels vous ne devez pas toucher) est, somme toute, assez simple. Les couvercles porte-paliers sont réunis par des boulons très longs qui traversent la carcasse. Vous pourrez vous assurer que 1° les charbons ne sont pas usés ; 2° qu'ils coulissent librement dans leurs montures sous la pression des ressorts ; 3° que leur extrémité qui porte sur le collecteur n'est pas sale. Vous les rafraîchirez en interposant entre eux un bout de papier de verre extra fin (pas d'émeri) et vous nettoierez soigneusement à l'essence pour qu'il ne reste pas d'abrasif ; 4° que les plaquettes de mica intercalaires n'affleurent pas les touches du collecteur. Si tel était le cas, vous poseriez entre les touches un bout de scie à métaux, de manière à ce que le mica soit légèrement en retrait de trois millimètres au maximum. C'est à peu près tout ce que vous pourrez faire d'utile. Le reste est du domaine du spécialiste.

UNE POLITIQUE

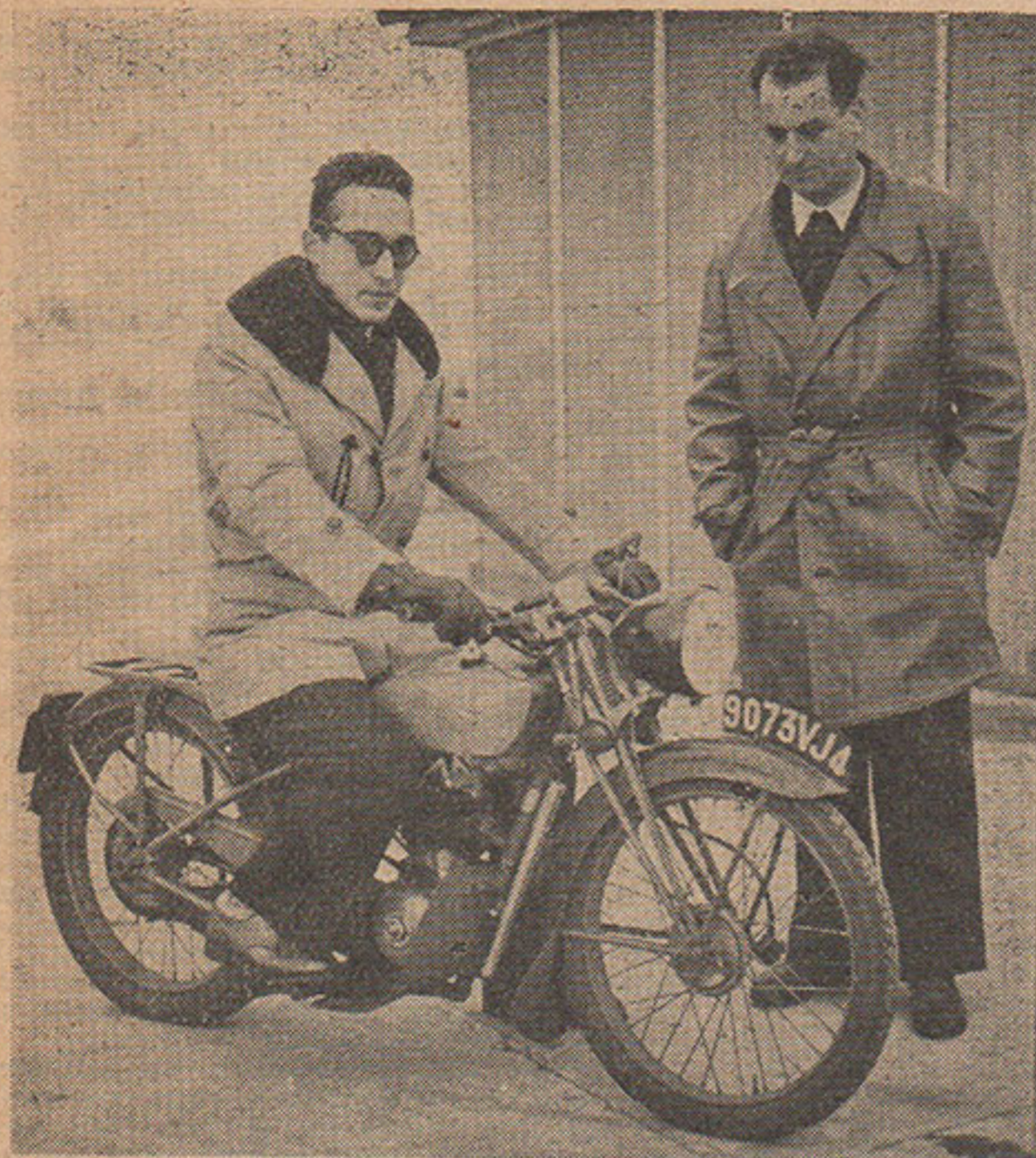
Quand en 1934 Citroën lança sa traction avant, beaucoup de personnes estimèrent que son initiative était trop hardie et que le public, habitué aux solutions classiques, ne se laisserait pas séduire par cette formule. Le modèle semblait trop révolutionnaire. Il y eut, il est vrai, une période de tâtonnements. Cette voiture avait été mise sur le marché trop tôt, sans une mise au point assez étendue et assez prolongée. Mais après moins de deux ans, les défauts initiaux avaient été éliminés. On peut dire que depuis 12 ans la Citroën traction avant a pris sa forme définitive.

Il y a là, croyons-nous, une leçon dont devraient s'inspirer nos constructeurs de motocyclettes. Un modèle révolutionnaire doit, sans aucun doute, n'être mis sur le marché qu'après une mise au point prolongée et il est peu vraisemblable qu'il s'impose d'emblée à la clientèle. Mais quand on est sûr d'avoir réalisé une machine supérieure aux modèles classiques, il faut persévérer. Des machines comme la Scott, la Douglas, la B.M.W., la Puch et combien d'autres ont fini par s'imposer. Il y a eu par contre des échecs : la quatre cylindres F.N. a disparu et la tentative de Dresch n'a pas eu le succès prévu. Mais n'est-il pas singulier de voir une machine moderne comme la Sunbeam posséder tout comme la Dresch un deux cylindres en ligne avec une transmission rigide ?

Esprit conservateur de la clientèle, longue mise au point, adaptation des moyens de production, difficulté de se procurer des matières premières, d'une qualité constante, etc... il est incon-

testable qu'il se dresse devant le novateur de gros obstacles qu'on ne peut surmonter qu'avec de l'énergie, de la persévérance et hélas aussi, avec des moyens financiers puissants difficiles à trouver dans un pays ruiné par l'occupation ennemie et l'impéritie d'hommes politiques plus bavards que compétents.

Mais il ne faut jamais se laisser décourager par le présent ni perdre sa foi dans l'avenir. Que peut être cette machine de l'avenir ? Nous savons fort bien, après de longues années d'expérience, les qualités qu'elle doit posséder : vitesse, souplesse, confort, sécurité, accessibilité, économie, propreté, silence, etc... Mais c'est aux techniciens qu'il appartient de réaliser cet idéal complexe et ensuite de l'imposer. Nous attachons peut-être trop de prix à la vitesse et nous lui sacrifions trop. Et pourtant combien de kilomètres avons-nous, dans toute une carrière motocycliste, parcourus à 130 ou à 150 ? Un pourcentage infime. Mais dans la vie moderne et dans tous les domaines nous voulons être capables d'accomplir des prouesses. Nous voulons des objectifs à grande ouverture, mais que nous dépasserons toujours, des surfaces ultra sensibles parfaitement inutiles dans de nombreux cas. Il n'est donc pas surprenant que nous soyons épris de vitesse et que nous sacrifions à la vitesse pure des qualités pratiquement plus importantes. Nous compliquons ainsi la tâche du constructeur. Nous voulons vivre vite. Nous croyons toutefois que l'art de l'ingénieur doit permettre d'associer une vitesse élevée aux autres qualités.



Un Vélomoteur à Montlhéry

le 125 cmc. 4 temps latérales MOTOCONFORT

notes, ce qui nous donne une moyenne de plus de 40.

Après nous être chauffés dans le bureau du chef de piste, M. Colibet, nous nous préparons. M. Z. démonte son tablier pare-jambes, et je prends le guidon pour un petit tour en vitesse.

Mais le moteur a eu le temps de refroidir, et malgré le carburateur noyé et le volet d'air fermé, il ne veut rien savoir pour repartir; je suis étonné, en manœuvrant le kick, de ne sentir aucune compression, et me demande si l'allure n'a pas été trop vive à l'aller, et fatale aux segments. A ma question, le propriétaire m'apprend que jamais la compression n'a été plus sensible, et que tout est normal. Pour-

Le propriétaire de la machine de l'essai. A côté de lui, M. Colibet, chef de piste de l'autodrome de Montlhéry.

La demande que nous avons faite d'essayer des machines appartenant à nos lecteurs a remporté un plein succès; nous n'avons pas encore répondu à tous; qu'ils trouvent ici et nos remerciements et nos excuses pour ce retard, causé par l'abondance de notre travail.

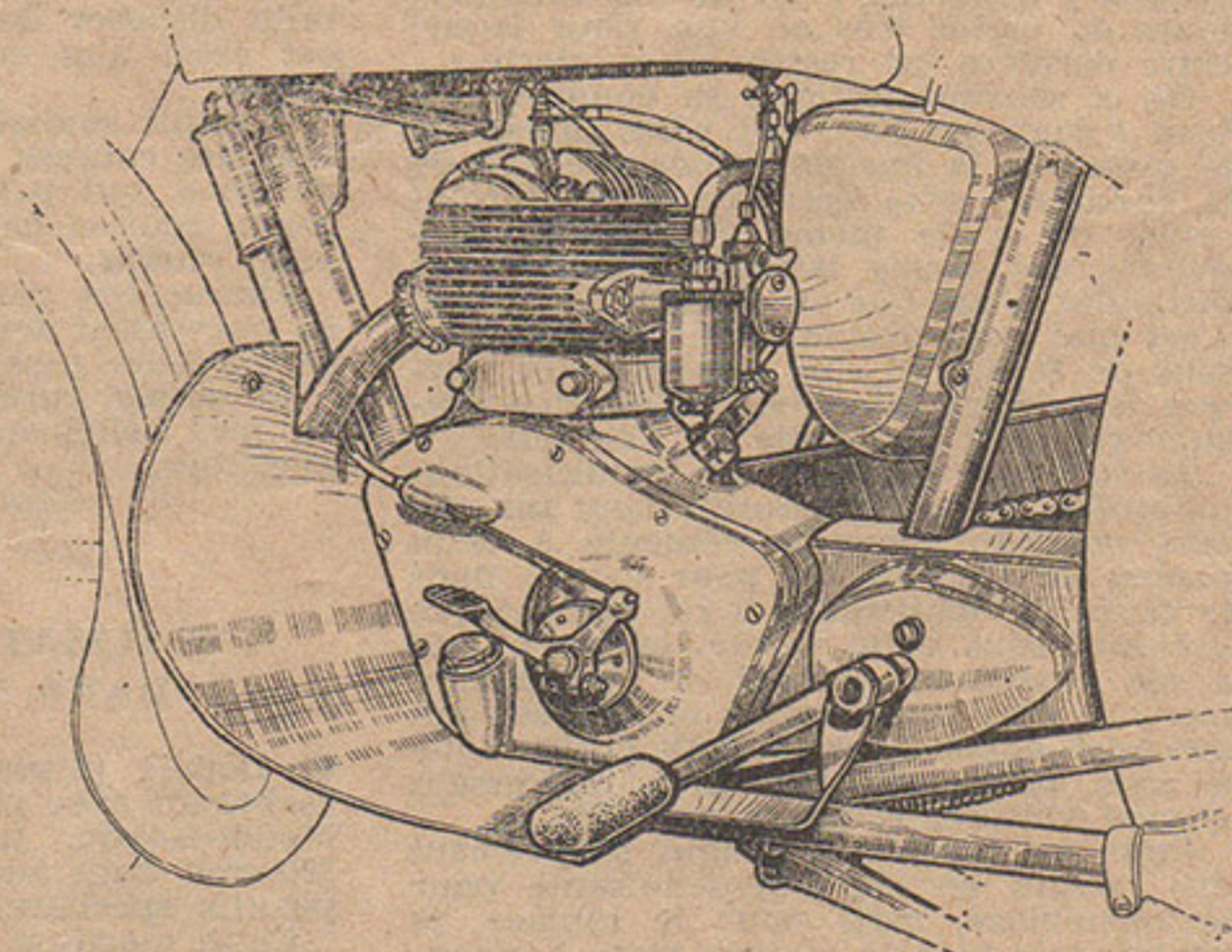
Cette série d'essais est ouverte par M. J. Z., jeune médecin qui se sert depuis longtemps de sa « Motoconfort » 125 cmc. à soupapes latérales, puisque celle-ci a déjà plus de 10.000 kilomètres.

Nous avons donc pris rendez-vous pour nous rendre à la piste de Montlhéry, notre lecteur sur sa machine, moi sur une 350 culbutée que j'avais également à essayer.

Temps sec, mais très froid, avec gelée blanche recouvrant la campagne, de part et d'autre de la route pavée quittant Paris par porte d'Orléans.

Nous roulons, à mon compteur, à 55, à celui de M. Z., à plus de 70 ! Celui-

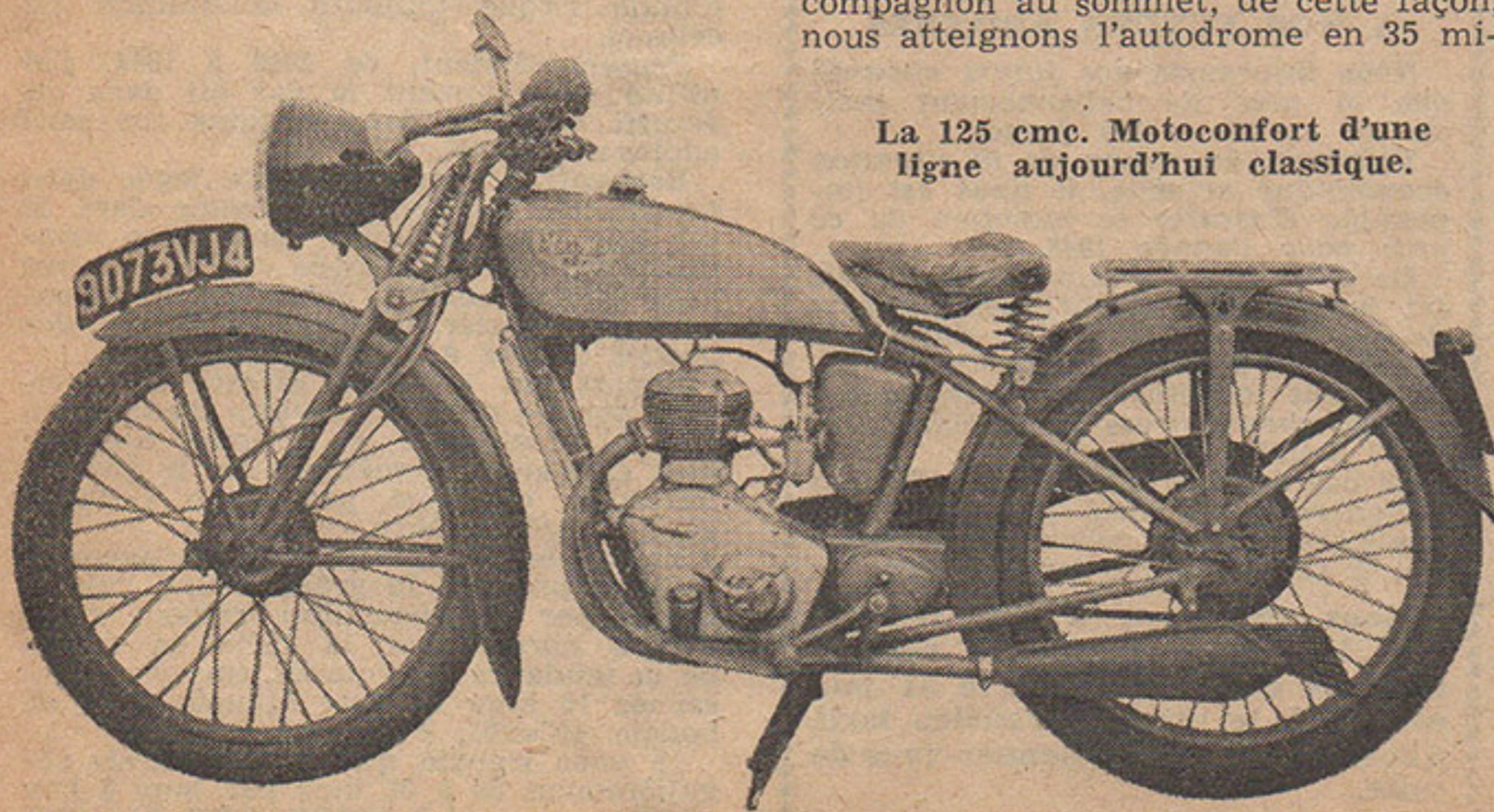
Le bloc-moteur du côté embrayage. On remarque la petite pédale qui permet de décoller les disques à froid. Les petits pare-jambes ont été adaptés par M.J.Z. lui-même.



ci estime que la vitesse réelle doit être intermédiaire et atteindre 65.

De toutes façons, j'ai peine à rester en 4^e à cette allure et, dans les côtes, je tire un peu, pour attendre mon compagnon au sommet; de cette façon, nous atteignons l'autodrome en 35 mi-

La 125 cmc. Motoconfort d'une ligne aujourd'hui classique.



tant il est surpris de voir cette difficulté de mise en route, qui est, me dit-il, inhabituelle.

Enfin, après une longue et réchauffante partie de poussette, rendue assez difficile par l'embrayage qui entraîne à froid, les explosions se font de nouveau entendre et me voilà parti pour l'essai de vitesse.

Je passe les 3 vitesses et j'accélère à fond : à 40 à l'heure environ, le moteur vibre, mais, la vitesse augmentant, cette désagréable impression disparaît. Avant d'aborder la ligne droite, je me mets à plat le mieux possible (ce qui n'est pas facile avec mes 180 centimètres de taille, surtout sur un vélomoteur !).

L'impression est bonne, et la tenue de route parfaite. Un coup d'œil au compteur qui, généreusement, dépasse le 100 ! Les virages, en partie givrés, sont passés sans encombre.

Enfin, le tour est terminé et je puis reprendre une position normale pour finir le suivant.

L'arrêt, près de la cabine de chronométrage me permet d'essayer les

(Suite page 289)

Tribune Libre

Cette rubrique est ouverte à tous nos abonnés et nous y faisons figurer toute communication d'intérêt général. Bien entendu, nous demandons à nos correspondants de rester dans les limites de la correction la plus absolue. Nous refuserons de publier toute lettre ne répondant pas à cette règle. Enfin les textes figurant dans notre « Tribune Libre » sont insérés sous la responsabilité de leurs auteurs.

LA MOTO CARROSSEE

● Je suis toujours avec passion et intérêt tous les articles traitant de la « Monotrace » et j'ai pu constater avec un réel plaisir que mon ami Lardot a repris à nouveau son ancienne idée de 1936 (améliorée), j'en suis très heureux, car on doit, actuellement, et au moment où nos constructeurs recherchent réellement une machine intéressante, faire ressortir les nombreux avantages de cette dernière et mettre enfin sur le marché l'engin de nos rêves.

Comme lui, mais avant-guerre, j'ai eu l'occasion d'adresser un rapport très détaillé sur la Monotrace, avec modifications à y apporter, à un de nos constructeurs de motos très en vue, pour lequel cette dernière est restée lettre morte.

On a souvent critiqué sa conduite, eh bien ! ceux qui l'ont fait n'ont jamais eu le plaisir et la joie de rouler avec, ni de la conduire, cette dernière se conduisant seule; on a de même objecté la commande des roues latérales comme une difficulté, ainsi que sa stabilité, tout cela n'est que controverse. J'ai actuellement plus de 60 ans et suis très heureux lorsque je puis circuler avec. C'est une passion qui n'est pas prête de s'éteindre.

Je suis très partisan des modifications indiquées, mais j'ai naturellement un certain penchant pour le véhicule à deux places, en tandem (et pour cause) dans le genre du Whitwood; il est évident que présenté sous cette forme, le monoplace a ses partisans, surtout et principalement et plus encore pour le représentant auquel il apporte un véhicule économique à tous points de vue plus intéressant qu'une voiture, si petite soit elle.

Pour en revenir à l'engin proprement dit, l'allure en est très séduisante pour le monoplace, mais pour le biplace, je verrais très bien le moteur placé horizontalement sous le siège du passager ou entre les deux, genre Whitwood. 4 vitesses sont nécessaires, surtout en biplace et en montagne, centre de gravité très bas, donc conduite excellente.

Dans les premiers Monotrace, on avait placé un moteur flat-twin, sous les pieds du conducteur, à l'avant, par la suite, en raison de la meilleure répartition des poids, celui-ci a été placé à l'arrière.

Quant au châssis, il est évident qu'embouti, c'est très bien; mais vu les prix actuels des matrices d'emboutissage, on pourrait, tout au moins pour les premiers modèles, afin d'économiser les capitaux, envisager sa construction en tubes soudés, ce qui ne changerait rien à sa ligne, n. à sa solidité.

E. BON, Paris-11^e.

POUR LE CASQUE ET LES COURSES D'AMATEURS

● 1^o Nombreux parmi nous sont ceux qui aiment la vitesse et si celle-ci n'est pas dangereuse quand on en a l'habitude, les jeunes, ou plutôt les débutants, sont souvent victimes de cet attrait, et l'accident a parfois de graves conséquences, qui seraient bien moins graves si le motocycliste portait un casque.

Or ce couvre-chef n'est presque jamais porté, malgré son utilité indéniable. Est-ce par peur du ridicule, ou par une excessive confiance, que le motard le dédaigne ?

Faut-il souhaiter que comme dans l'armée, le port du disgracieux chapeau soit obligatoire ? Et le motocyclisme ne gagnerait-il pas à la diminution du risque ?

2^o Les courses : Parmi les motocyclistes, nombreux sont ceux qui croient avoir l'étoffe de champion, mais actuellement, pour s'essayer, il faut d'abord acheter une coûteuse machine de course et ce n'est qu'après avoir fait quelques courses que le coureur en herbe saurait s'il est capable de courir, ou s'il doit renoncer et revendre la machine. Encore aura-t-il fallu disposer de la somme nécessaire à cet essai aux conséquences bien incertaines.

Il serait souhaitable que soient organisées des courses amateurs avec machines de série, qui permettraient de découvrir parmi ceux-ci ceux qui ont des aptitudes pour réussir.

Encouragés par leurs premiers succès, ils pourraient devenir des coureurs dignes de succéder plus tard à nos as actuels.

Je serais curieux de connaître l'avis de mes collègues motards sur ces deux questions.

Georges FABRE, Marseille.

L'UTILISATION DU GAS-OIL DANS LES 2 TEMPS

● Depuis plusieurs années, j'utilise ce carburant avec plein succès sur une moto Monet-Goyon, moteur Villiers 2 temps 250 cmc. Sans aucune modification ni dispositifs spéciaux.

Cette machine comporte d'origine deux réservoirs indépendants; dans l'un je mets un mélange normal, essence 90 %, huile 10 %, dans l'autre un mélange gas oil 90 %, huile 10 %. Les départs se font à l'essence du premier réservoir, après

A NOS FUTURS ABONNES

Nous informons nos futurs abonnés que le prix de l'abonnement pour un an est de : 200 francs.

Toutefois, en raison de la situation économique actuelle, il nous est impossible d'assurer le maintien de ce prix pour l'année 1948.

De ce fait, les souscripteurs actuels (et jusqu'à fin janvier) bénéficieront de ce tarif pendant la durée du nombre de numéros souscrits, le réajustement éventuel ne s'appliquant qu'aux abonnements contractés après le 31 janvier 1948.

Le cas échéant, et en temps utile nous indiquerons le tarif qui deviendra applicable à tout abonnement souscrit à partir du 1^{er} janvier 1948.

Nous rappelons à nos lecteurs que les abonnements et réabonnements souscrits avant le 31 janvier 1948, le seront à l'ancien tarif. Abonnez-vous ou réabonnez-vous de suite.

100 m. de marche, je ferme l'essence et j'ouvre le gas oil (il faut réduire la manette d'air).

Ça gaze très bien; la marche est excessivement souple, seules les reprises paraissent un peu moins nerveuses. L'échappement est plus doux, moins « claquant », plus « soufflé ».

Précautions : Ne jamais ouvrir les deux robinets en même temps : le gas-oil et l'essence se mélangeraient, il faudrait tout vidanger.

150 m. avant l'arrêt fermer le robinet gas oil.

100 m. avant l'arrêt ouvrir le robinet essence.

Ainsi le carbu est vidé du gas oil et rempli d'essence pour le prochain départ. Seuls les arrêts peu prolongés permettent une remise en marche au gas oil. En cas de difficultés, remplir le carbu d'essence pure, et même en verser un peu (1/2 verre à liqueur) dans le cylindre par le trou de bougie. (Un petit bidon 1/4 l. d'essence pure dans la sacochette est une bonne précaution).

Il arrive quelquefois qu'un morceau de calamine court-circuite la bougie; aussi, j'ai remplacé le bouchon d'usinage qui se trouve vis-à-vis du décompresseur par une bougie supplémentaire qui supporte aux défaillances de la première par un simple déplacement du fil (sans démontage). En roulant la bougie encrassée se nettoie et peut ressortir au besoin.

J'ai fait de nombreuses randonnées, dans ces conditions avec cette machine qui est loin d'être en parfait état (jeu aux bagues du vilebrequin) sans aucun ennui, avec une consommation moyenne de 3 l. 1/2 aux 100 kms (sans compter l'essence des départs).

Avec des parcours très courts comportant de nombreux arrêts, l'usage du gas oil n'est pas très indiqué, mais pour des déplacements supérieurs à 10 kms, cela devient très intéressant.

Il est possible qu'en réchauffait le carburant avant son arrivée au carburateur, qu'en employant un gicleur plus gros, le rendement soit amélioré.

Au moment où c'était autorisé, j'ai marché au pétrole comme avec le gas oil, mais avec un rendement se rapprochant de celui de l'essence.

Pendant l'occupation, j'ai employé du gas oil noir, épais (faute de grives), mais c'est le gas oil blanc qui va le mieux.

L'emploi du gas oil n'est à envisager, à mon avis, que sur des cylindres assez fortes, 175 cmc. au minimum.

André JUMAS, Beaucaire (Gard)

● Je crois que les allemands n'ont rien inventé et que nombreux sont les français qui ont utilisé les possibilités du gas oil dans ce moteur en raison de son graissage par mélange. Sans employer de gazéificateur, un moteur à circulation d'huile risque toujours la dilution de celle-ci.

Personnellement, de 1940 à 1944, j'ai utilisé constamment le gas oil dans un Jonghi sport et dans certains cas sans addition d'huile.

Réchauffage par tuyauterie logée dans les ailettes du cylindre, comme dans le cas que vous indiquez. Une autre solution également employée : 4 à 5 spires autour de la sortie d'échappement et calorifugées extérieurement créaient des poches de gaz à l'alimentation.

Départ par injection directe de quelques gouttes dans la tubulure d'admission au ras du cylindre, au premier coup de kick et marche immédiate sur le gas oil. Réservoir constitué par bidon Lockheed environ 1/5 de litre.

Taux de compression primitivement porté à près de 10 grâce à une culasse prêtée par M. Remondini, ramené à un chiffre normal par la suite en raison de la tendance à cliqueter (marche d'essai de 10 kms en auto allumage, fil de bougie enlevé). Puissance normale.

Je vous signale que je parcourais régulièrement 30 à 35 kms par jour à bon régime.

LE MORZADÉC, Mantes.



André LHERITIER, champion de France 1947

remporte le CASQUE d'HONNEUR de MOTO-REVUE

devant Behra, Wagner et Boulanger

tite d'efférence existant entre notre réglemeht pour l'attribution des points et celui de la F.F.M., le même pilote reçoit, cette année, le titre de Champion de France et le Casque de « Moto-Revue ».

C'est donc bien le coureur français le plus régulier, et ayant obtenu le plus grand nombre de places d'honneur qui est récompensé, aucun doute ne peut exister à ce sujet.

Lhéritier a obtenu 96 points, devant Behra (79 pts), Wagner (60), Boulanger (58), Berlié (53), Houel (52), etc...

Voici d'ailleurs le palmarès 1947 du vainqueur :

Circuit de Mettet (Belgique), 4^e en 350 cmc., 1^{er} des Français.

Trophée de St-Eutrope, 1^{er} en 350 cmc. Meilleur temps de la journée.

Circuit de Lyon, 2^e en 350 cmc.; 2^e en 500 cmc., 1^{er} des Français en 350 cmc., 2^e en 500 cmc.

Circuit de Porrentruy (Suisse), 2^e en 350 cmc., 1^{er} des Français.

Circuit d'Albi, 3^e en 350 cmc., 1^{er} des

Français, 5^e en 500 cmc.
Circuit de Strasbourg, 2^e en 350 cmc., 1^{er} des Français, 8^e en 500 cmc.
Circuit du Comminges, 2^e en 350 cmc., 1^{er} des Français, 2^e en 500 cmc., 2^e des Français.

Bol d'Or, 2^e en 500 cmc., 2^e des Français.
Circuit de Limbourg Liège (Belgique), 3^e en 350 cmc., 1^{er} des Français.
Circuit de Tarbes, 5^e en 500 cmc.

Plusieurs pilotes nous ont fait parvenir leur palmarès : ce sont Gervais, Bernard, Lamarque, Berlié, Dehez et Gr court. Si leur classement dans le Casque d'Honneur se trouve ainsi amélioré, le résultat final demeure le même pour les premiers; qu'ils trouvent ici toutes nos sportives félicitations pour les belles courses qu'ils ont faites.

La remise du Casque d'Honneur de « Moto-Revue » aura lieu prochainement au cours d'une réception à laquelle seront conviées les personnalités du monde motocycliste; nous en annoncerons la date en temps voulu dans les colonnes de « Moto-Revue ».

NOTRE Champion de France, André Lhéritier, dev ent détenteur du casque d'honneur que « Moto-Revue » avait mis en compétition au début de la saison sportive pour récompenser le meilleur pilote français. Malgré la pe-

Clubs

■ **MOTO-CLUB CLODOALDIEN.** — Nous rappelons à tous nos membres de bien prendre note de la date de l'assemblée générale annuelle avec élection du bureau 1948 : Dimanche 21 décembre du siège, 21, rue d'Orléans, à St-Cloud, à 10 heures du matin.

Les motocyclistes isolés de Seine-et-Oise pourront écrire également pour avoir des renseignements à cette même adresse.

■ **MOTO-CLUB CHATILLONNAIS.** — (Tourisme-Sport-Camping). — Les sociétaires du club sont priés de prendre note qu'en raison des fêtes du Jour de l'An tombant le premier jeudi, la réunion mensuelle aura lieu exceptionnellement le jeudi 8 janvier 1948, à 21 h., au Siège social, Café Raymond, 47, rue Gabriel-

Péri, Châtillon-sous-Bagneux. Aucune convocation individuelle ne sera adressée.

Signalons également aux motocyclistes résidant au Petit-Clamart que le M.C.C. vient de créer à leur intention une Section locale dont le Siège est fixé : Café Fredeval, 504, route de la Libération, une permanence fonctionne également chez M. Lechien, garagiste, 359 même avenue, ils peuvent s'adresser à ces deux adresses pour y recueillir tous renseignements ainsi que les adhésions.

Renseignements au Siège Social, permanence assurée tous les jours (sauf mardi) ou écrire directement au Président : M. Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

■ **AMICALE TOURISTIQUE DU PERSONNEL TERROT.** — L'Amicale Touristique du Personnel Terrot compte, à ce jour, 144 membres actifs, dont 110 motocyclistes possesseurs de machines.

Son programme comporte, chaque année, une série de rallyes et de promenades et une ou deux grandes sorties de longue durée.

Voici un résumé de l'activité de l'Amicale Terrot pour 1947 :

Rallye de printemps. Sortie d'entraînement. Sortie de Pentecôte (Chamonix). Sortie de Mâcon. Sortie de Baigneux-les-Juifs. Fête d'été (Lamarche-s.-Saône). Sortie de la Côte d'Azur. Réception Motocyclistes Suisses. Rallye d'automne.

C'est un kilométrage de près de 3.400 kms qui fut parcouru sans accident sérieux ni panne catastrophique.

■ **MOTOCYCLE-CLUB DU FINISTERE.** — Le Motocycle-Club du Finistère a tenu à Brest, le 6 novembre dernier, son assemblée générale. Le bureau a été constitué ainsi : Président d'honneur : Marcel Guivarc'h. Président : André Laval; Vice-Présidents : René Le Boulc'h et Yves Priser; Secrétaire : Fernand Mével; Trésorier : Toni.

Ce bureau prépare activement dès maintenant la class.que épreuve annuelle de régularité dite : « Rose de Noël » qui aura lieu le dimanche 21 décembre sur l'itinéraire Brest-Quimper-Brest.

UN VELOMOTEUR A MONTLHERY

(Suite de la page 287)

freins; celui d'avant est peu efficace, et celui d'arrière très puissant, mais la pédale au talon droit demande une certaine habitude pour être atteinte.

M. Colibet a pris mon temps : 2' 24" 2/5, ce qui donne 63 kms 529 à l'heure.

Un nouveau tour, en position normale, est couvert en 2' 27" 3/5, soit 62 kmh. 152. Bien petit écart entre les deux essais, mais ma position à plat était forcément mauvaise sur cette monture trop courte et aux repose-pieds à l'avant; de toute façon, à ces faibles allures, le gain de vitesse donné par la position est toujours très réduit.

Voici les conclusions de cet essai :

Cette machine, après 10.000 kilomètres couverts par son propriétaire, est encore en bon état; la vibration perçue aux environs de 40 semble due à

l'usure de l'axe de piston qui a du jeu. La vitesse maximum est de 62, celle de route de 55 (j'ai profité de ma présence sur la piste pour étalonner le compteur de la 350, lequel était parfaitement juste). La tenue de route est bonne pour ces vitesses et l'on peut certainement couvrir de longs parcours à plus de 40 de moyenne. La consommation, m'a certifié M. Z., est d'environ 2 litres 1/2.

Le bloc reste propre, sans suintements huileux exagérés. Evidemment, on peut regretter les 3 vitesses à main et la pédale de frein au talon droit, mais ce modèle n'est pas le plus récent, et tel qu'il est, c'est une robuste machine pour l'usage en ville, et qui, d'ailleurs jouit d'une bonne réputation parmi les amateurs de vélomoteur.

Daniel REBOUR.

NOTRE CONCOURS D'ABONNEMENTS

1^o A tout abonné qui nous fera parvenir deux nouveaux abonnements de 12 Nos (envoyer : noms, adresses complètes et mandat de 400 frs), nous expédierons à demi tarif (30 frs au lieu de 60) un « Livre de bord du motocycliste », établi par notre service technique, dont nous donnons la spécification par ailleurs.

2^o Tout abonné qui nous fera parvenir trois abonnements nouveaux de 12 Nos (joindre mandat de 600 frs) recevra gracieusement notre livre de bord.

3^o Tout abonné qui nous fera parvenir au moins cinq abonnements nouveaux de 12 Nos (joindre mandat correspondant), recevra naturellement le « Livre de bord du motocycliste » et sera nommé Abonné-Supporter et membre de la Ligue Nationale Motocycliste. Ce titre donne droit au port d'un insigne-boutonnière spécial.

Attention... le premier Abonné-Supporter aura son abonnement personnel prolongé gratuitement de 12 Nos ! et sa photographie publiée dans « Moto-Revue »...

? Je viens d'acheter une motocyclette B.S.A. aux Domaines. Il s'agit en l'espèce d'une 500 cmc. soupapes en tête, 2 pipes d'échappement, piston bombé, culbuterie non enfermée, carter formant réservoir d'huile, magnéto placée à l'avant du cylindre, cadre à double berceau et dont les éléments sont boulonnés, boîte à 4 vitesses, sélecteur. Le dessin de cette machine figure à la page 102 du « Vade Mecum du Motocycliste » (16^e édition) que je viens de commander (mais avec kick starter).

Pourriez-vous me donner tous les renseignements utiles que vous possédez sur cette machine ? J'aimerais connaître notamment :

— Le type de la machine et l'année à laquelle les motos de ce type ont commencé à « sortir ».

— Les côtes du moteur, taux de compression, indications sur l'avance et sur le réglage du carburateur Amal.

CARRE Serge,
Arras (P.-de-C.)

R Nous regrettons que vous n'ayez pas précisé le type exact de votre machine, en relevant sur les plaques du cadre et du moteur les indications portées. En effet, si la description que vous nous donnez permet de situer l'année de fabrication de votre machine (1934-1935), elle peut s'appliquer au modèle « Spécial » ou « Blue Star », d'aspect à peu près similaire. Ce sont les côtes de ce dernier type que nous allons vous donner, d'autant plus que la présence d'un piston bombé nous fait supposer qu'il s'agit effectivement de lui.

Type W-35-8. Etoile Bleue, année 1934-1935 : Alésage 85 mm. Course 88 mm. Taux de compression voisin de 6,9. Carburateur Amal 6/022 (emmanchement de 31,7). Gicleur 170, aiguille au 2^e cran, volet 6/4.

Distribution : A.O.A. : 25°
R.F.A. : 65°
A.O.E. : 60°
R.F.E. : 30°

Avance : 16 mm. maximum.

Ce modèle était prévu pour la marche au supercarburant. Il sera sans doute nécessaire de le dégonfler un peu pour l'essence actuelle en montant soit un piston plat, soit un joint de culasse plus épais que celui d'origine. Le N° 630 de « Moto-Revue » (6 avril 1935) où cette description est parue est épuisé depuis longtemps.

? J'ai acheté aux Domaines une 250 cmc. N.S.U. type 251.O.L.S. à culbuteurs. Mais cette machine ne me donne pas satisfaction, particulièrement au point de vue du rendement et des départs. Aussi, vous m'obligeriez beaucoup en me renseignant sur les principaux réglages concernant cette machine. Bien entendu, je n'ai pas sa notice d'entretien et suis très embarrassé pour la mettre au point de façon convenable.

L. MELCHISSEDEC,
Paris, 17^e.

R Réglage du carburateur : Amal M. 74/426, monté d'origine. Gicleur 70, volet 4/5, position de l'aiguille : 4^e cran en partant du haut. Allumage : 10 à 12 mm, manette grande ouverte.

Calage distribution : A.O.A. : 30°
R.F.A. : 60°
A.O.E. : 60°
R.F.E. : 30°

Jeux aux soupapes à froid : Admission 0 mm. 15. Echappement 0 mm. 25. Cette machine était vendue pour 100 kmh.

? Je possède depuis peu une moto 250 Motoconfort type T 33 A (latérales). Je voudrais tirer le maximum de cette machine qui est en parfait état et dont je ne me sers que pour des fins touristiques. Je vous serais bien reconnaissant de m'envoyer les caracté-

QUESTIONS ET REponses

L'abondance du courrier nous oblige à réserver provisoirement le bénéfice de nos consultations techniques à nos seuls abonnés.

ristiques de cette machine pour l'entretien (calage, graissage, rapports, vitesses et pignons chaîne, entretien).

P. BOULAY, Le Mans

R Voici quelques détails sur votre machine :

Pignon sortie de bloc : 16 dents.
Pignon roue arrière : 38 dents.

Rapport de démultiplication : 6,60

Alésage : 65. Course 75

Calage distribution :

A.O.A. : 7° ou 0 mm. 5

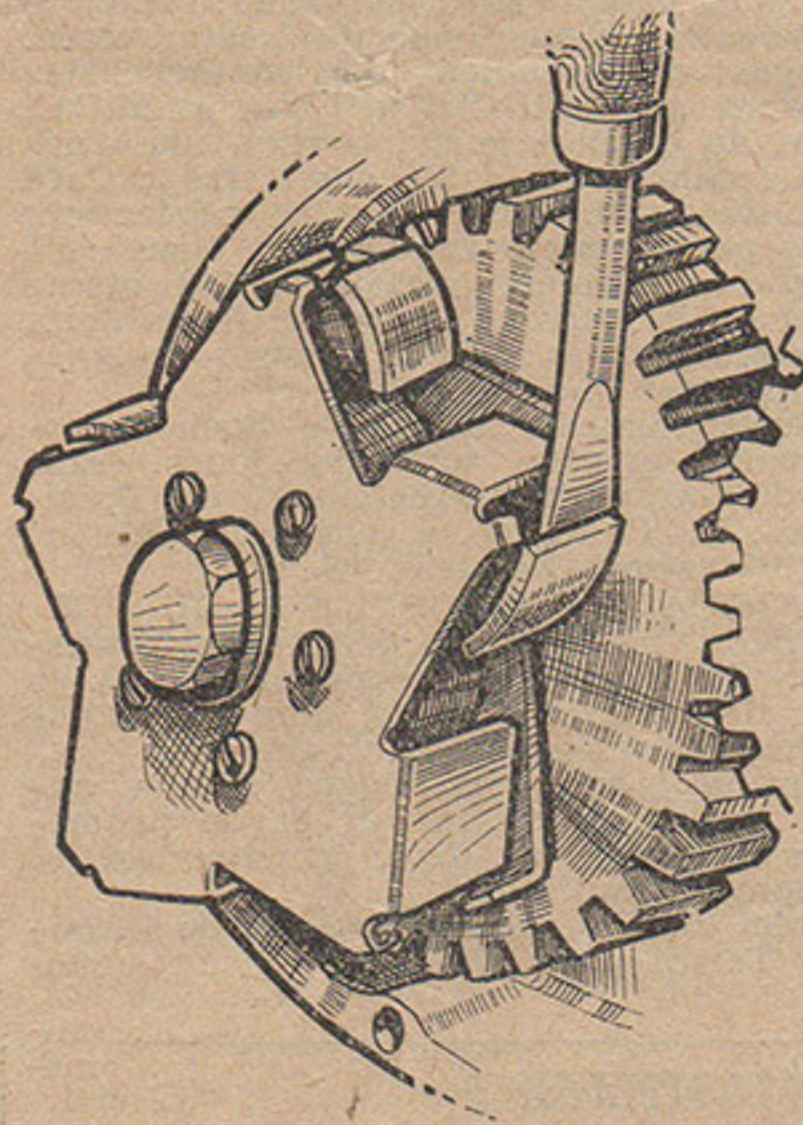
R.R.A. : 57° ou 14 mm.

A.O.E. : 59° ou 14 mm. 7

R.F.E. : 10° ou 0 mm. 8

Avance au P.M.H. plein retard.

Jeux aux soupapes : 1/10 et demi admission ; 2/10 échappement, moteur froid.



Pour régler la magnéto sur les Triumph à avance automatique, il faut bloquer le mécanisme à la position d'avance maximum en insérant un tournevis entre l'un des contrepoids et la butée correspondante. Avance maximum sur la Tiger 100 : 9 mm. 52.

? Abonné à votre Revue et possédant une moto à soupapes latérales, je suis assez embarrassé à propos de la réfection de mes guides de soupapes, ovalisés (ceux-ci étant coulés avec le cylindre ne sont pas interchangeables). Après les avis si partagés de plusieurs mécanos, je m'en remets à votre expérience.

En effet, les uns préconisent le réalésage des guides à une cote supérieure et en remplaçant les soupapes par d'autres à queues plus fortes.

D'autres préfèrent le réalésage, mais en chemisant ensuite les guides pour les ramener à leur cote primitive en utilisant ainsi les mêmes soupapes. Que faire ?

La machine en question est la 500 cmc. bicylindre à cardan de chez Dresch.

BUGNET Paul,
Fontenay-sous-Bois (Seine)

R La solution la plus rationnelle, en supposant qu'il y ait assez de métal pour cela, serait de réalésage les trous assez fortement et de mettre des guides amovibles.

Sinon, il est préférable de faire chemiser les passages des queues de soupapes et de conserver celles à la cote d'origine.

? Avez-vous la possibilité de me faire parvenir les principales caractéristiques et opérations d'entretien de la B.M.W. R12 (750 cmc. latérales) à carburateur un que.

R. BARRET, Gouvieux.

R Voici quelques renseignements sur la B.M.W. R12 (ou R75 type armée).

Motos 750 cmc. Moteur 2 cylindres flat-twin. Cadre tôle emboutie. Fourche AV télescopique. Pas de suspension AR.

Moteur : Alésage 78 ; Course 78 ; Cylindrée exacte 745 cmc. ; Soupapes latérales. Carburateur « Surn », gicleurs n° 35-65-70. Avec ce carburateur, la puissance au frein est de 18 CV à 3.400 t.-m. Vitesse 110 kmh.

Le modèle à deux carburateurs Vergase licence AMAL, développe 20 CV à 4.000 t.-m. La vitesse atteint alors 120 kmh. La consommation avoisine 4 l. 1/2.

Contenance des réservoirs : Essence 14 litres. Huile : 2 litres.

Le carburateur Surn possède à côté du volet un bouton de starter, qui doit être tiré lors du démarrage et repoussé lorsque le moteur est chaud.

Voici l'huile préconisée :

Moteur : Mobiloil D.M. (par temps normal). Lorsque la température avoisine 10°, Mobiloil Arctic.

Boîte : Mobiloil D.M. en toutes saisons. Transmission : Mobiloil L.

Fourche : Dans chaque fourreau : 2/8 de litre d'huile spéciale pour amortisseurs.

Allumage batterie : 0 mm. 4 à 0 mm. 5 d'écartement aux contacts. Allumage magnéto : 0 mm. 3 à 0 mm. 4 d'écartement.

Jeu aux soupapes : 1/10 de jeu assure le maximum de silence ; 15 à 18/100 un meilleur rendement.

Diagramme de distribution :

A.O.A. : 3 mm.

R.F.A. : 15 mm. 7.

A.O.E. : 15 mm. 7.

R.F.E. : 5 mm. 6.

CONSTITUEZ-VOUS UNE COLLECTION 1947

Les numéros ci-contre peuvent être fournis séparément dans la mesure des disponibilités au prix de 20 frs (15 frs pour nos abonnés). Pour frais d'envoi par poste ajouter 1 fr. par numéro.

La collection des 23 numéros (n° 884 à 906) parus en 1947 sera fournie à nos bureaux pour le prix de 340 frs (300 pour nos abonnés) ajouter 45 frs par collection pour frais d'envoi par poste recommandée.

Il est possible que vous ayez déjà quelques numéros : dans ce cas, et jusqu'à concurrence de 6 numéros soustraire 20 frs par numéro (15 pour nos abonnés). Ainsi 18 numéros vous coûteront 240 frs, soit 340 moins 5 numéros à 20 frs = 240 frs. (225 pour nos abonnés). Les frais d'envoi recommandés restent inchangés.

nos petites annonces

Prix de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces 125 francs

Petites Annonces commerciales (minimum 5 lignes), la ligne 200 francs

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).

Ecrivez très lisiblement (caractères imprimerie au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution

UN LOCAL s. v. p.

VELOSOLEX offert à qui indiquera remise ou hangar Neuilly, Puteaux ou Courbevoie, sous location conviendrait, pas de dérangements. Demander renseignements à notre Directeur, à MOTO-REVUE.

MOTOS A VENDRE

VDS sup. Gnome-Rhône 800 cmc, 2 cyl. roulé 350 kms, prix int. Ecr. pour rens. à SCI-LIEN, 265, boulevard Beauvillé, Amiens ou 38, r. Boyer, 20°.

N.S.U. 500 culb. 4 vit. sél. eme neuve, 3, rue Ernestine, 18°.

V. épave Scott 2 cy. impec. Roux, 81, r. Sablonat, Bordeaux

ARIEL 1942 350 cc. pns chaînes et moteur nfs, 95.000 frs. Epave B.S.A. M. 23 avec pap. KEGRESSE, Montmartre 54-11

250 DRESCH moteur Mag pns nfs 20.000. DEQUENT, 15, Ile Fleurie, Saint-Maur (Seine).

MOTOCANE mono 2 CV courr. c. grise. Lefebvre, Trieux (M.M.)

F.N. 350 lat. 3 pns b. ét. vis. samedi. RETEL, 19, rue Xavier-Privat, Franconville.

BELLE occasion 350 F.N. ét. imp. pns nfs. THIERRY, 31, r. Em.-Ladrin, Boulogne.

GNOME-RHONE Major, prix 70.000. GOB, 14-69 apr. 20 h.

500 NORTON arb. cam. 3 v. 250 D.K.W. NZ 4 v. 1 moteur Ariel 600 cc. 4 cy. COCLEYR, 11, r. du Petit-Pont, Paris-5°

PART. v. Terrot 4 CV lat. tte équip. ent. rév. bons pneus, 70.000. HACQUIN, 31, rue Cl. Bernard, Issy, t. 1. soirs.

MOTOCANE 5 CV bloc culb. 76, r. H. Longatte, Drancy.

PART. v. 350 D.K.W. NZ, 91, r. de Sèvres, Boulogne-Billanc.

VDS 500 B.S.A. étoilé empire impec. d'origine. COUSSOT, Gometz-le-Châtel (S.-et-O.).

MOTOCANE 5 CV lat. b. état, type B.5, prix 45.000. FOIN, 2, r. de l'Évangile, 18°.

VENDS side Bernardet grand rout. ét. nf. pns 50 % ch. rouge. L. PREDA, 23, rue des Martyrs, 9°, de 10 à 15 heures.

G.-RHONE 250 état neuf, 28, r. Nicolaï, Café Duval.



La suspension adaptable « SOUPLEXOL »

confirme ses qualités en terminant le Bol d'Or avec GAZAZIAN (1.845 km.)

Agent Général : TOURNIER, 145, bd de la Libération, à Marseille. — à PARIS : G. MONNERET, 106, avenue Aristide-Briand, MONTROUGE. — à LYON : MONTCHIROUD, avenue de Saxe. — à GRENOBLE : CHEVALLIER

M. J. OLIVA, construct. 6 et 9, rue d'Anvers, MARSEILLE

AUTO-UNION -- D.K.W.

STATION-SERVICE

83

Avenue de la Grande-Armée

83

PARIS-17° - Tél. : PAS. 46-25, 46-45, 46-70, 46-79

MOTOS PARIS - NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE — MOTOCANE

Réparations rapides et garanties — pièces détachées accessoires, réalésages, embiellages, émaillage, chromage

Expéditions en Province

Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18°

B. M. W. — ZUNDAPP

CHAT toutes pièces LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly Asnières — Gré. 17-93

FRANCE-MOTOS — REPARATIONS - RECONSTRUCTION

Robert KIÈNE Achat — Vente Coureur spécialiste 73, quai du Point-du-Jour, Billancourt (Seine). MOL. 31-28

PNEUS

auto et moto — délai 8 à 10 jours

Rechapages — Réparations

ELECTRO-VULCANISATION

16, cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11° - ROQ. 00-43

250 pages LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

250 PAGES

abondamment illustrées

16^e Edition — 170^e mille
En vente à nos bureaux :
Toutes baisses comprises
200 fr. (Envoi recommandé :
235 fr.). Etranger : 250 fr.
Commandes à notre compte
courant postal : Paris 289-91.
M. Lacome, 12, rue de
Cléry, Paris (2°).

MECANICIENS

GARAGISTES

Si vous avez besoin d'un aide-mécanicien connaissant déjà la technique automobile, écrivez-nous MECANIQUE AUTOMOBILE, 65, rue du Dr Cordier, Saint-Quentin (Aisne)

V. B.M.W. 350 culb. Norton 500 lat. T. armée, parf. état méc. BRAC, 5, r. J.-d'Arc, 8°.

V. HARLEY T. armée 22 delco pns nfs 26x350, ét. nf, 50.000. Urgent. MASURIER, 70, rue Châteaubriand, à Rueil.

1000 ARIEL sus. AR ét. neuf, 500 Ariel Red. H. ét. neuf. 250 Terrot cul. 4 V. sélect. ROBERT et JEAN, 17, rue des Bateliers, Clichy (Seine).

MOTOCANE 2 V. ét. neuf. Matchless 350 cc. 4 V. sél. ét. nf. Monet-Goyon 250 cc. 4 v. sél. parf. ét. Velocette 350 cc. arbre à c. 4 V. sél. parf. état. Tél. 18-50 M.L. 20, av. de Poissy, Maisons-Laffitte (S.-O.).

HARLEY 750 nve au pl. offr. 130.000 min. LEMOINE, 21, r. Schwendi, Strasbourg (B.R.)

SAROLEA 350 culb. tr. bon ét. mot. refait. LESIGNE, 57, rue Deschamps, Bonnières (S.-O.)

VDS N.S.U. 198 cc. LOTON, 12, r. Emile-Zola, Asnières (S.).

SIDE Terrot 500 culbuté sél. 4 v. neuf. TRO. 46-40.

500 culb. side b. ét. équipée, 90.000. POLONI, 95, r. de Nantes, Mitry-le-Neuf (S.-et-M.).

MONET-GOYON 350 b. ét. MOTO-SPORT, 49, r. L-Frot, 11°.

HARLEY 750 dern. mod. prés. grd luxe 180.000. CAFE, 62, rue Couronnes, 20°. MEN. 63-30.

500 GUZZI susp. AR, 80.000, imp. CAFE, 62 r. Couronnes-20°

Matchless 350 c. C.L.V. 100.000 MAR, 45, r. Jul.-Lacroix, 20°.

VELOM. 100 cc. pns nfs vendus eplet 12.000 ou p. dét. à déb. ANDRIEUX, 7, rue Hainaut.

ON DESIRE ACHETER

ACH. pns vélo. 26x2,25 ou 2,20. N. VIEUX, 24, rue Chaligny, Paris, 12°. DID. 45-41.

COMMANDEZ AUJOURD'HUI MEME (OU VENEZ CHERCHER)...

votre VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE

Prix : 200 fr. - Franco : 235 fr. - Etranger : 250 fr. - (C.C.P. C. LACOME, 12, rue de Cléry, Paris 289-91)

LE VADE-MECUM sera expédié aussitôt

Pas d'envoi contre Remboursement

Ets BONNET

VELO SOLEX
Motos, Vélocycles, Cycles
Toutes Marques

VENTE EXCLUSIVEMENT
A LA TAXE

SIDECARS BERNARDET
SANS BONS AVEC PNEUS
LIVRABLE DE SUITE

REPARATIONS
Mécanique de Précision

ACCESSOIRES
OCCASIONS - REPRISES

La plus puissante
Organisation Française
de ce genre

172, av. Ed.-Vaillant, 172
BILLANCOURT (Seine)
M° Billancourt. MOL. 15-46

MOTEUR Terrot ou Motobécane 5 CV. TRIQUET, 63, r. Ed.-VAILLANT, Puteaux (Seine).

ACH. Saroléa 600 lat. ou D.K.W. 2 cyl. 2 t. m. mauv. ét. ou épave à rem. GARNIER, 212, av. Argenteuil, Asnières.

PART. ach. épave B.M.W. R. 35, av. pap. et ties pièces R. 35, R. 4. ROLAND, 14, r. J. Jumel, Villemonble (Seine).

ACH. épave 500 N.S.U. avec papiers, CHAMPAGNAC, 30, r. de Paris, Saint-Prix (S.-et-O.).

ACH. moteur 198 cc. Zundapp complet, bon état. FABLET, Guerche de Bretagne (I.-V.).

ACH. épave D.K.W. 350 papiers écr. GAMBINI, Châteauneuf-les-Martigues (B.-du-Rh.).

ACH. vélomoteur Peugeot 125 cmc. neuf. FOUREAU, 56, rue du Mont-Cenis, Paris, 18°.

ACH. Triumph speed twin ou moto réc. même mauv. état. BERGEON, 61, r. Ch.-Schmid, Saint-Ouen, Porte Montmartre.

CH. pièces de rech. pour moteur ou moteur complet même endommagé Indian V 600 cmc. W. MEYER, Sarreguemines (Moselle), 31, rue de France.

ACH. à part. 250 ou 350 réc. p. ét. urgent. DONZE, 12, rue Jobbé-Duval, Paris, 15°.

ACHAT COMPTANT

ttes motos voit. 6 à 10 CV et pièces B.M.W. 2 cyl. Garage gratuit pr véh. à vend. TRAN-SACT - MOTOS. MEN. 99-86.

CH. 100 ou 125. Tél. MON. 34-72

CH. 500 culb. susp. AR Ang. ou All. ou échange contre 250 B.S.A. culb. 4 vit. sél. LA-MOTHE, 6, r. Rouelle, 15°.

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)

Téléphone : ETAMPES 497

TOUTES LES CARRIERES DE L'AUTOMOBILE

Motoriste. Mécanicien-chauffeur, Electricien-réparateur, Employé ou magasinier de garage, Vendeur-représentant en automobiles, etc., vous seront ouvertes en suivant nos cours PAR CORRESPONDANCE qui feront de vous Technicien et Mécanicien de premier ordre.

- Préparation au Service militaire dans l'Armée motorisée
- Conduite, entretien et dépannage de tracteurs agricoles
- Autorails Chemin de Fer de France et des Colonies
- Mécanicien-dépanneur des P.T.T. (Rens. grat. sur dem.)

COURS TECHNIQUES AUTO,
rue du Docteur Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne)

Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

AMAC

GAIN DE PUISSANCE ÉCONOMIE D'ESSENCE

40, rue de Villiers
LEVALLOIS

Modernisez vos motos, en les faisant transformer avec le

DISPOSITIF DE SUSPENSION AR GRAZZINI

VENTES — ACHAT — REPARATIONS

Agences : TERROT, MONET-GOYON, MR, MOTOBECANE

Spécialistes : N.S.U. — D.K.W. — ZUNDAPP

R. GRAZZINI

16, Rue du Marché-Popincourt, PARIS — Tél. : ROQ. 17-03

EMAILLAGE
AU FOUR et à FROID
SABLAGE

MERCIER

63, rue Albert, 63, PARIS
GOB. 47-04

ACH. B.M.W. 250 ou Zundapp 200 mod. réc. CASSAGNE, 31, r. Gounod, St-Cloud (S.-O.).

ACH. 350 Peugeot. Bouillane, 52, rue Amiral-Roussin, 15°.

ACH. Véloc. Peugeot 125 cc. 55 D ét. de nf. ASLANOFF, 3, bd Emile-Augier, Paris, 16°.

Dynamos D.K.W., pignons sortie boîte 19 dents, décalques d'origine, disques d'embrayage, bougies, ampoules, axes de roue pour 190 et 198 D.K.W. PERSIN, 92, av. de Rigny BRY-sur-MARNE (Seine)

CH. sidecar seul. BECART, 39, rue Véron, Alfortville (S.).

CH. side Précision ou B.M.W. Maréchal. 140, r. du Temple-3°

VDS ou éch. voit. Mathis M.Y. cond. int. contre moto 4-5 CV. CASSETTE, 50, fbg Temple-11°

ECHANGES

ECH. 2 env. 2 ch. 26 x 3,50 contre env. 2 ch. 4 x 18. BLOTTO, 41, r. Louis-Blanc, Courbevoie. Tél. DEF. 00-16.

ECH. 2 pneus Michelin à tal. 26x3 neufs ctre 2 pneus 27x4. DUBLY, Lecourbe 87-01.

VDS 2 pns nfs à trgle 27 x 3,25 x 20 p. ou éch. ctre 2 de 26 x 3,50 x 19. MASSIAS, 61, r. Barrière, Tulle (Corèze).

DIVERS

CUVE a mazout (ou essence) 3.000 lit. Voir à MOTO-REVUE.

V. châssis pont AR pièces diverses 5 CV Peugeot. PIPART, à Antigny (I.-et-L.).

VDS ou éch. compresseur pr peint. ctre Tour. NOIROT, 112, Gambetta, Saint-Maur.

A V. voiture Amilcar 6 CV mot. nf. exc. ét. GUAY, 12, bd de la Liberté, Ham (Somme).

SUP. décap. 402 impeccable, repr. mojo. BASELIS, 65, rue de Douai, Lille (Nord).

ACHETE compt. toutes motos ttes marques ainsi que motos épaves pièces Harley MP. FAURIE, 8, aven. St-Ouen-18°.

VDS moules électriques à re-chaper 220 et 210 v. FREITAS, 44, rue Gassendi, 14°.

REUIL Ets, 82, av. des Ternes. ETO. 15-53, seul spécial.ste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto, Tabliers, cuissards, casques, serre-tête, vestes, sacoches, musettes, sièges arrières, poignées tournantes, silencieux, dessus selle caoutchouc, accus, sélecteurs V. M., guidons, klaxon, outillage.

EMPLOIS

ON DEM. mécano moto. S'adr. 4, r. des Lombards, Compiègne.

JEUNE mécan. posséd. référ. spéc. moteurs poussés ch. pl. st. dans mais. sérieuse Paris ou banl. Ecrire GEOFFROY, 9, rue de Suez, Paris, 18°.

DERNIERE MINUTE

SOYER 500 culb. méc. pneus t. b. ét. piéc. cadre rech. FO-RESTIER, 42, r. de Meaux, 19°

SIDE TERROT 1947 sél. 4 v. 4 pns imp. 150.000. Ecrire DE-BLAIZE, 31, St-Ferdinand, 17°.

500 B.S.A. Empire-Star mod. 39, av. ou ss side parf. ét. mo-teur et pneus. GAULT, Pl. du Centre, Tonnerre (Yonne).

ZUNDAPP 800 4 cyl. magnif. urg. 125.000. Baudelot, 113, av. Républ. Montrouge. Vau. 18-65

VDS Magnat-Debon 4 CV lat. GALMARD, 21, r. Bezout, 14°, t. l. jours avant 11 heures.

PROFITEZ-EN IMMEDIATEMENT !!

Pous vos étrennes, procurez-vous les collections des numéros de « Moto-Revue » (10 % de remise si votre commande est reçue avant fin janvier 1948.

- COLLECTIONS 1946 : Collection des 18 numéros parus en 1946. Prix à nos bureaux : 330 frs (abonnés 300). Ajouter 45 frs pour envoi par poste recommandée.
 - Les numéros 862, 863, 864, 865 de 1945 sont vendus 20 frs chaque (abonnés 15 frs). Ajouter 1 fr. par numéro pour envoi par poste.
 - La Table des Matières 1945-1946 a paru dans le N° 884 du 1^{er} janvier 1947.
 - COLLECTIONS 1947 : Voir page 291 la Table des Matières paraissant à la fin de ce numéro.
- REDUCTION DE 10 % POUR TOUTE COMMANDE REÇUE AVANT FIN JANVIER 1948.

ASSURANCES IMMEDIATES

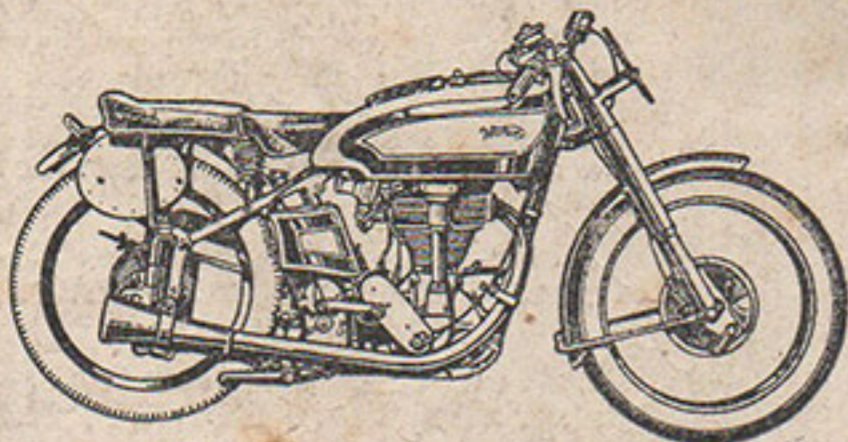
Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2°)

GRANDE EXPOSITION

S.A.R.L. L. PSALTY, P. LADEVEZE et Cie - Spécial. Motos Anglaises - Agt Général des plus grandes marques du monde
Agent Officiel NORTON - ARIEL - PANTHER - RUDGE - BROUGH-SUPERIOR - DOUGLAS - O.E.C.

Voyez maintenant si vous remplissez les conditions pour obtenir une des belles motos neuves exposées au Salon 1947.

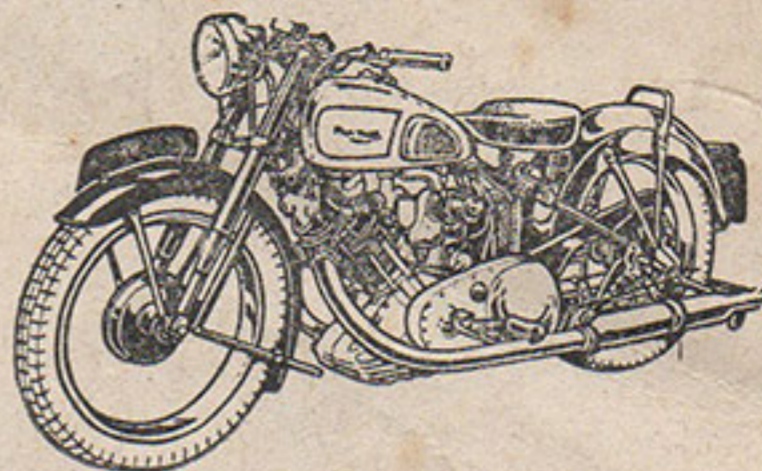
PASSEZ COMMANDE POUR LES



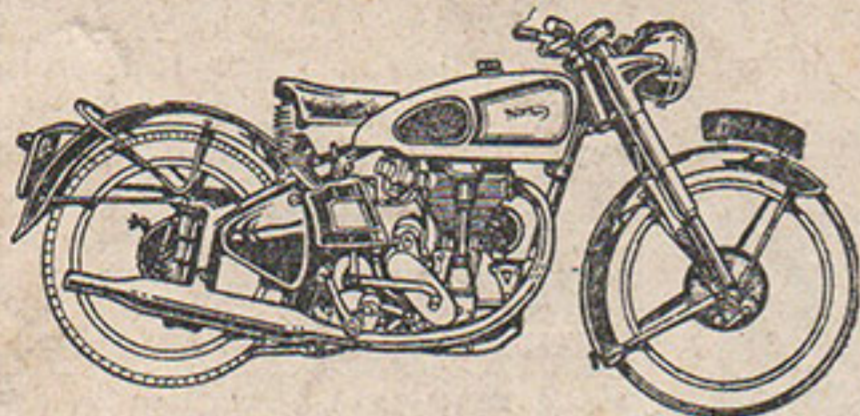
NORTON TYPE MANX

Norton

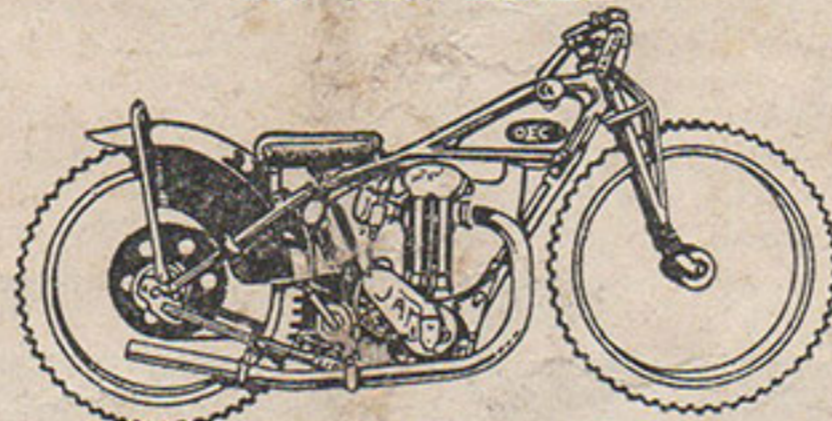
16 H, modèle luxe, vendues avec toutes garanties sans bons, ainsi que les 350 cmc. ARIEL



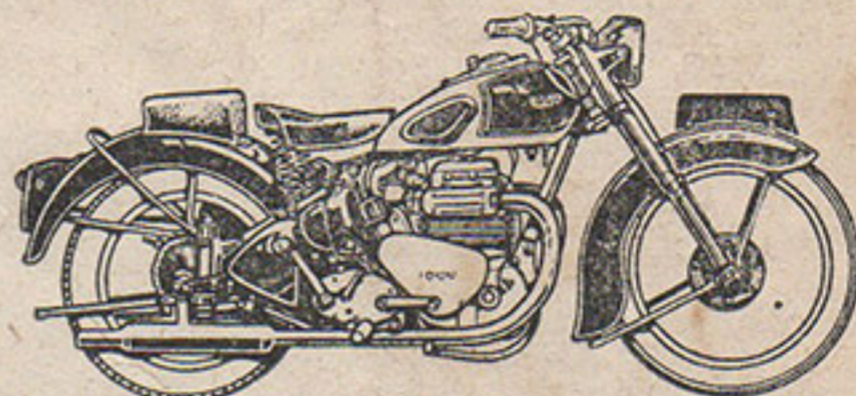
PANTHER MODELE 100



NORTON 30 « INTERNATIONAL »



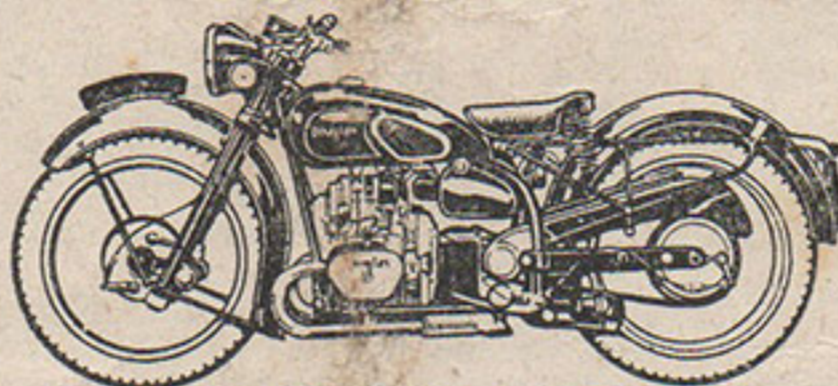
O.E.C. DIRT-TRACK



ARIEL 1000 CMC. 4 CYLINDRES



NORTON 16 H.



DOUGLAS 350 CMC. FLAT-TWIN

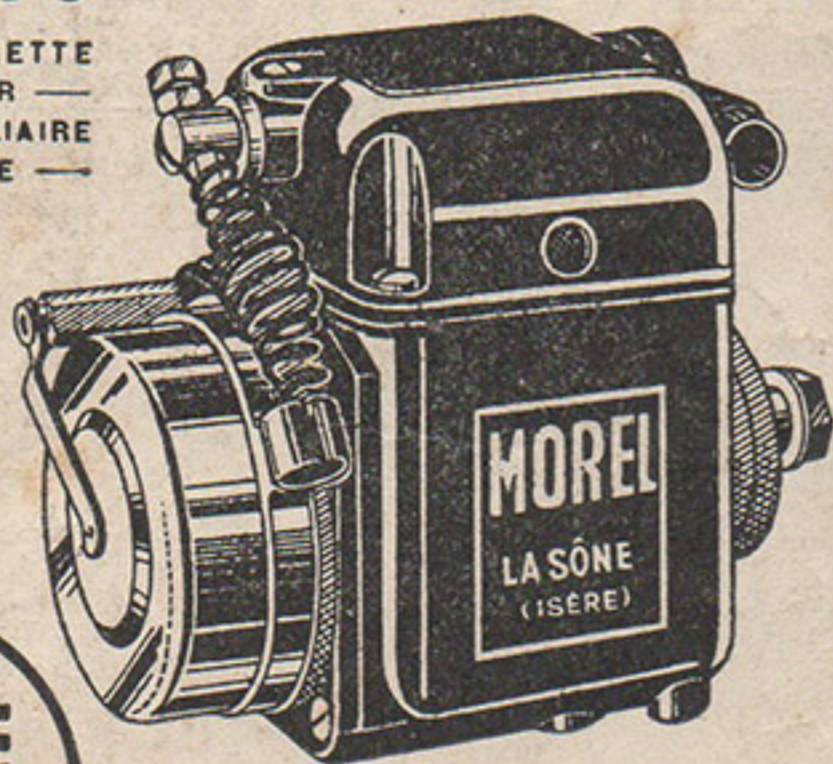
ACHAT — VENTE — ECHANGE

Direction Générale : **Paul LADEVEZE**
50, RUE BRUNEL - PARIS (XVII^e) — Téléphone : ETOile 24-66

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

POUR MOTOCYCLETTE
— VÉLOMOTEUR —
ET MOTEUR AUXILIAIRE
— DE BICYCLETTE —



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES :
LA SÔNE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) TEL. 19
AGENCE A PARIS : 49^{bis}, AV. HOCHÉ - TÉL. WAGRAM 65.23 ET 65.24

MAGNÉTOS VERTICALES - MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS - INTERRUPTEURS DE BATTERIES - COUPLEURS SÉRIE PARALLELE
PÉDALES DE DÉMARRAGE - COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE - RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Matières plastiques - Ebonites - Rivets

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

EST

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

R.I.G.A.

RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE RÉGULAGE
REALÉSAGE MOTOS AUTOS
TOUTES MARQUES

189, Av. GEORGES CLÉMENCEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 460000 FRANCS - TEL. MAL. 17-60 - R.C. SEINE 309 993