

36^e ANNEE. — N° 919. — 25 JUIN 1948

LE T.T. JUNIOR

LA 348 A.J.S.

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLOCARS

Moto revue

LE NUMERO :

20 frs



TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C. C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12. RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

Le Col du Julien (2.283 m.) dans l'Engadine, route de montagne récente en parfait état.

Valants Magnétiques



ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour Vélocycleurs et Motos — Moteurs
auxiliaires - Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation — Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles

21-23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

**FAITES COMME TOUS
LES GRANDS CHAMPIONS**



2 TEMPS

4 TEMPS

QU'IMPORTE !

Dans tous les cas
ajoutez à votre essence
ou à votre mélange



**le BRETOCYL
GRAPHITÉ**

« LE SUPER LUBRIFIANT DES CHAMPIONS »

qui vous procurera

**PUISSANCE. SOUPLESSE, SECURITE.
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, r. J.-d'Arc, ISSY-LES-MOULINEAUX. MIC. 18-30
qui vous adressera son coffret de 15 flacons, dose corres-
pondant à 150 litres de carburant pour le prix de 420 francs

**Affaires
ou tourisme...**

**UN VÉLOMOTEUR
Peugeot s'ACHÈTE A**

DENFERT-SPORTS

30, PLACE DENFERT-ROCHERE - U. PARIS XIV. QUÉ 3191

Camping

AGENT PEUGEOT et AUTOMOTO

ACTUELLEMENT
EXPOSITION

TENTÉS individuelles
tissés avec tapis
de sol cousu 5.200 f

MATELAS
pneumatiques depuis 2.825 f

SHORTS
avec fermeture
éclair depuis 1.176 f

SNEB

FORCE — SOUPLESSE — ELEGANCE

SIDECARS HENRI CARPIO

fondé en 1920

52, rue de la Fraternité, ROMAINVILLE — BOT. 11-26

Sidecars à partir de
30.000
pneu
compris

J. TITO

FORCE — SOUPLESSE — ELEGANCE

CYCLES et MOTOS

HENRY DUBUET

CHAMPION DE FRANCE
1936-37-38-39-40-41-42

MOTOBÉCANE

64, rue de
Wattignies
PARIS-XII^e

R. C. Seine :
333.631 B

TOUS MODELES
EN MAGASIN

PIECES DETACHEES
D'ORIGINE

Réparations

Accessoires

**AUTO
SERVICE
MOTO**

Le Casque GENO

à calotte en métal léger à
haute résistance.
Imperforable aux chocs
AGREE
EN COMPETITION
pour tous pays affiliés à la
F.I.C.M.

Type Compétition
modèle adopté par
« MOTO-REVUE »
pour son
CASQUE D'HONNEUR

GENO

6, Fbg St-Honoré, PARIS



REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12
(Immeuble métro Sentier)
PARIS (2^e)

Moto revue

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE
ET DE DEFENSE DES USAGERS
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES
Fondée en 1913. Directeur-Fondateur: Camille LACOME
LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES
TEL.: GUT. 73-32. GUT. 73-33. GUT. 73-34. GUT. 73-35

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 Nos	200 fr.	300 fr.
24 Nos	400 fr.	575 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 banque sur province trop onéreux à l'encaissement.

◆ **L'INDUSTRIE
MOTOCYCLISTE
HONGROISE**

En mai dernier, les usines hongroises ont sorti 300 motos. La production mensuelle, à la fin de l'année, atteindra mille machines à deux vitesses. Ensuite, elles en comporteront trois.

La 100 cmc. Cespel est fabriquée par une usine métallurgique située dans une île du Danube. Son prix est de 3.500 florins (61.250 francs). On espère abaisser ce chiffre à 3.000 florins. Une 125 de même marque doit sortir bientôt.

◆ **AU SUJET DES
DEPLACEMENTS EN
ANGLETERRE**

Complétant notre écho paru dans « Moto-Revue » du 18 courant, nous donnons ci-après les modalités d'application de la délivrance des bons de carburants aux étrangers se rendant en Angleterre avec leur moto, depuis le 1^{er} mai dernier.

Le motocycliste reçoit au port de débarquement la quantité de carburant nécessaire pour effectuer son voyage jusqu'au point le plus éloigné de son itinéraire où il se verra attribuer, pour son retour, le carburant utile pour rejoindre le port d'embarquement.

Par ailleurs, selon la durée de son séjour, il reçoit, compte tenu de la puissance de sa voiture, une quantité d'essence suffisante pour effectuer les trajets suivants :

Pour un séjour de 14 jours, 600 miles ;

Pour un séjour de 21 jours, 800 miles ;

Pour un séjour de 2 mois, 1.300 miles ;

Pour un séjour de 3 mois et au-dessus, 1.600 miles.

La validité des coupons est de six mois et ce régime est entré en vigueur depuis le 1^{er} mai 1948. (Rappelons que le mile correspond à une distance de 1.609 m. 3).

◆ **DISTINCTION**

M. Louis Demazière, directeur commercial des Ets Solex vient d'être nommé Chevalier de la Légion d'Honneur. Les sincères félicitations de « Moto-Revue ».

POINTS FAIBLES

COMME tout mécanisme, la moto est toujours perfectible. Ne parlons même pas des qualités générales comme les performances, l'économie, la souplesse, le silence, la protection contre les intempéries, la propreté, la maniabilité, le confort, l'accessibilité des organes, etc... Tout cela regarde le constructeur et l'avenir. Mais acceptons nos machines telles qu'elles sont et ne leur demandons que de fonctionner avec une parfaite régularité pendant le plus longtemps possible.

Or, il est rare qu'une machine, même la meilleure même la plus chère, ne présente pas quelques points de détails imparfaits. Il est assez curieux de constater qu'un modèle, dont le prototype a été longuement mis à l'épreuve pendant des années et pendant des centaines de milliers de kilomètres et dont on croit avoir éliminé toutes les imperfections, présente, dès qu'il est construit en série et livré à la clientèle, quelques défauts. On pourrait accuser le client maladroit ou peu soigneux, mais la répétition fréquente de certaines défaillances prouve le contraire, d'autant qu'elles se produisent même entre les mains de conducteurs expérimentés qui savent conduire et entretenir une machine. Et pourtant, dans la construction actuelle, l'usinage est presque automatique et les tolérances de fabrication sont réduites au minimum. Les matériaux ne sont pas utilisés sans avoir été analysés et éprouvés au laboratoire et les traitements thermiques ou autres sont conduits avec une rigueur scientifique. Mais malgré tout, il y a encore des organes qui lâchent par usure ou par faiblesse.

On nous recommande de monter des pièces d'origine et en principe le conseil est bon. Mais il y a des exceptions. Il nous est personnellement arrivé, bien souvent, de substituer avec le plus heureux résultat, des soupapes, des pistons ou des segments spéciaux et nous avons apporté à beaucoup de nos moteurs des modifications plus ou moins importantes. Quand une pièce lâche, nous essayons toujours d'en découvrir le point faible et de dessiner une nouvelle pièce qui soit exempte des défauts de la pièce d'origine.

En somme, la meilleure machine, bien qu'elle doive être traitée avec respect, nécessite toujours quelques retouches, mais on doit procéder avec réflexion et avec méthode.

◆ **LA PRODUCTION
MOTOCYCLISTE
FRANÇAISE**

Pendant les trois premiers mois de cette année, nous apprennent les statistiques officielles, 11.033 vélomoteurs ont été produits contre 8.524 pour la même période de 1947. La production de B.M.A. (moins de 50 cmc.) a été pour la période correspondante de 6.498 unités, ce qui représente par rapport à l'an passé une augmentation de près du double.

Les machines de cylindrée supérieure à 125 ne sortent guère en quantité réduite (857 unités pour ce trimestre), et une infime partie de ce chiffre, seule, a été réservée à la clientèle civile.

Près de quatre ans après la libération, cette situation est absolument inadmissible. Quand serons-nous débarrassés du dirigisme, qui rebute les meilleures volontés et constitue le principal obstacle au relèvement de nos industries ?

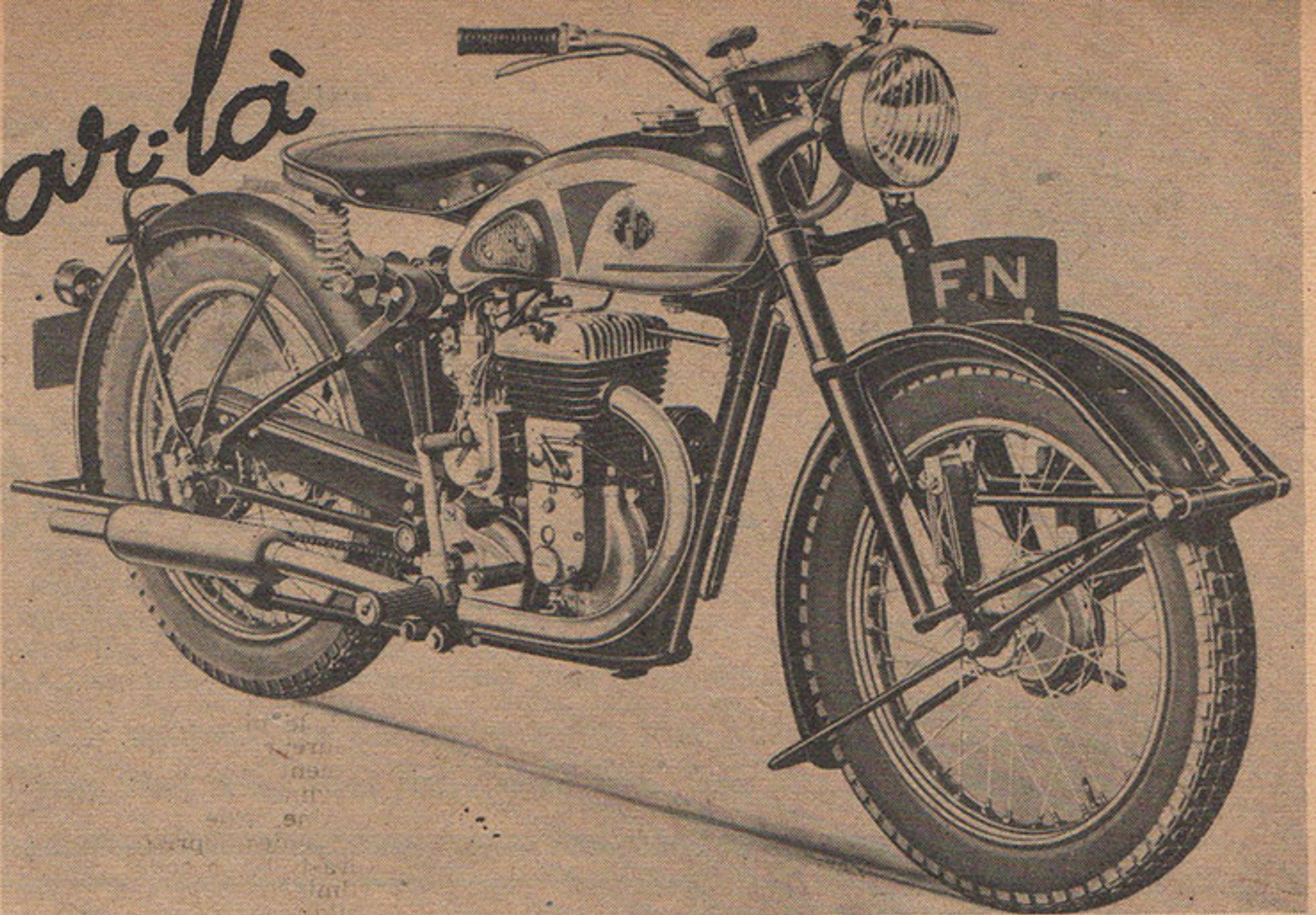
◆ **ET LA LIBERTE
DES PNEUS ?**

Certains pneus de camionnettes et de voitures de tourisme sont aujourd'hui pratiquement en vente libre. Pourquoi n'en serait-il pas de même à brève échéance de ceux de motos ? Notre production est plus forte qu'avant la guerre, il y a moins de machines en circulation, et malgré cela l'obtention d'un bon nécessaire des formalités invraisemblables. C'est à croire qu'on entretient la pénurie pour maintenir les inutiles services de réparation et favoriser le marché noir. Il est vrai que nos dirigeants ne font pas de moto.

◆ **L'HYPOCRISIE DE
L'ESSENCE A 100 FR.
LE LITRE A TROP
DURE**

...Dit notre confrère l'Argus de l'Automobile, qui réclame pour tous les possesseurs de voitures le rétablissement des 20 litres. Bravo ! Mais qu'on n'oublie pas les motards, qui doivent logiquement, par corollaire, toucher 10 litres par mois, comme il y a un an, en attendant la liberté totale.

Parci, par là



A la suite de notre écho du numéro précédent de « Moto-Revue », la Société F.N., d'Herstal-les-Liège, nous a adressé cette photo de la nouvelle 450 cmc. à « roues tirées ». Le principe est exactement le même que celui des machines commerciales que nous avons pu voir aux Salons 1946 et 1947. Mais l'aspect de la fourche avant est beaucoup plus conventionnel, et le préjugé esthétique n'aura plus de raison d'être à l'égard de cette suspension qui a fait ses preuves dans les courses les plus concluantes. Avec cette machine, dénommée type VIII, F.N. a remporté en 1948, la première place catégorie « Senior » dans 5 cross, la première place des internationaux à Hérentals, et enfin, la victoire en 250 cmc. aux 24 heures de Schaerbeck, la plus dure des épreuves de régularité.

C'ETAIT BIEN UNE 350 CMC.

Certaines personnes (on ne sait trop pourquoi !) avaient mis en doute l'indication contenue dans le compte rendu du Moto-Cross de Montreuil (4 juin 1948) selon laquelle Delhaës avait disputé les deux épreuves internationales avec la même machine, une 350 cmc. A.J.S. L'excellent crossman belge, auquel nous avons demandé des précisions, a confirmé par lettre l'exactitude de la chose. C'est bien avec sa 350 cmc. qui venait de gagner sa catégorie que Delhaës enleva la 2^e place des 500 cmc. quelques instants plus tard. A son avis, une machine plus maniable se prête beaucoup mieux au circuit des Buttes. Cette A.J.S. a un taux de compression de 2 à 1 !

MEYNIER ACCIDENTE

Au cours de la réunion de Montauban, le champion de dirt-track Fernand Meynier a été victime d'un grave accident : Au cours d'une chute sa moto lui est tombée sur le corps. Son genou, pris entre la chaîne et un des pignons, a été profondément labouré par le métal. Il est resté plusieurs heures sans connaissance et sera vraisemblablement immobilisé un temps assez long. Nos meilleurs vœux de guérison à Meynier.

500 LITRES PAR MOIS AUX TOURISTES ETRANGERS

Depuis le 15 juin dernier, les touristes étrangers circulant en France avec leur véhicule automobile ont droit mensuellement à 500 litres d'essence, à condition que la valeur de ce carburant soit payée en dollars, escudos, francs suisses, belges, luxembourgeois, livres sterling, gulden, couronnes suédoises, danoises ou norvégiennes. Les étrangers utilisant de façon suivie, en France, des voitures immatriculées dans leur pays d'origine et les français résidant hors de France titulaires des plaques T.T. rouges bénéficient également de ces mesures.

Plusieurs de nos confrères ont déjà signalé l'inconvénient de ces libéralités, car la quantité mensuelle de 500 litres excède les besoins normaux de la plupart des touristes venant chez nous. Le surplus de tickets viendra grossir le marché noir de l'essence et permettra ainsi aux étrangers « débrouillards » d'économiser sur leurs frais de séjour.

COLLOT NOUS ECRIT

Actuellement en tête du Championnat de France, Collot, de Vesoul, nous a fait parvenir le détail des résultats qu'il a obtenus dans les premières courses de l'année. Regrettons que son exemple n'ait pas été suivi et que d'autres coureurs, conformément au règlement du « casque d'honneur », n'aient pas jugé utile de nous expédier leur palmarès.

Collot adapte actuellement sur sa Norton Manx de l'écurie Garreau, gagnante à Nice, de nouvelles roues italiennes Salva à moyeu-frein central en duralumin. Nous espérons les présenter bientôt.

■ DECES DE M. AUVRAY, PRESIDENT DU « MOTOR »



Le Motor-Club vient d'éprouver une perte cruelle en la personne de son président et fondateur, Monsieur Auvray, vice-président de la L.M.I.F. et délégué auprès de la F.F.M., décédé accidentellement à son domicile lundi 14 juin 1948.

Chacun appréciait son dévouement à notre

cause et son énergie jamais lassée.

Grand organisateur, aimé de tous, sa disparition laissera des traces profondes.

Fondateur de « son » Motor-Club, en 1937. Il avait toujours su guider la fameuse écurie Tango et Vert au palmarès éloquent.

C'est un « grand bonhomme » qui nous quitte.

Motards, n'oubliez jamais son nom ;
LE MOTOR-CLUB

N.D.L.R. — « Moto-Revue » adresse à la famille de M. Auvray et à ses nombreux amis et sociétaires du Motor-Club ses sincères condoléances. Chez Maurice Auvray, l'ami sincère du sport motorisé se doublait d'un homme d'une rare correction et d'un désintéressement à toute épreuve, qualités trop rares aujourd'hui. Que son exemple encourage tous ceux qui l'ont secondé jusqu'au bout à continuer son œuvre !

LES IMPORTATIONS FRANÇAISES EN SUISSE

Au cours de l'année 1947, nous avons vendu à la Suisse 755 véhicules à deux roues. En voici le détail par marques : Alcyon : 16 ; Automoto : 28 ; Gnome-Rhône : 30 ; Magnat-Debon : 23 ; Monet-Goyon : 52 ; Motobécane : 78 ; New-Map : 1 ; Peugeot : 316 ; Terrot : 101.

AGRICULTEURS, ATTENTION !

Rappelons à nos lecteurs propriétaires d'un tracteur agricole ou industriel qu'aux termes du nouvel article 61 du Code de la Route, ils sont tenus d'être titulaires d'un permis de conduire tourisme ou poids lourd, selon le poids ou charge de leur véhicule.

QUAND LA VERRONS-NOUS ?

On parle beaucoup d'une deux cylindres Norton depuis longtemps aux essais. On comprend d'ailleurs fort bien l'attachement de Norton pour ses monos qui, depuis tant d'années, accumulent les victoires non seulement à cause de leur vitesse, mais encore par suite de leur robustesse et de leur régularité. Le deux cylindres est un atout que la célèbre marque n'abattrait que si sa suprématie se trouve sérieusement menacée, en particulier par des marques étrangères. Il en sera sans doute de même de la grande rivale de Norton : Velocette.

L'APPLICATION DE LA BAISSÉ AUX MOTOS

D'après la déclaration diffusée de M. Maurice Gaillard, sous-secrétaire d'Etat aux Affaires Economiques, la baisse applicable aux cycles et cycles à moteurs auxiliaires sera de 5 %, et celle applicable aux vélomoteurs de 4 %. La date d'application sera fixée par un décret qui paraîtra prochainement.

AUX USINES PEUGEOT

Les commandes pour l'étranger qui avaient subi un sérieux ralentissement l'année dernière, ont repris par suite de la dévaluation du franc. La mise en fabrication des motos légères fait actuellement l'objet d'un examen. Il s'agit sans doute de la deux cylindres deux temps, puisqu'il est précisé que les modèles auront de nombreuses pièces communes avec les vélomoteurs. Peugeot envisage d'autre part la conclusion d'un arrangement avec A.B.G., constructeur du moteur auxiliaire V.A.P., pour la création d'une bicyclette renforcée équipée en série de ce groupe. Pendant les cinq premiers mois de 1948, l'usine de Beaulieu a produit 5.568 vélomoteurs, contre 9.722 au cours de l'exercice passé.

LE « COURRIER DES AGENTS » N'EST VENDU

QUE PAR ABONNEMENTS

Nous rappelons une fois de plus à nos lecteurs :

1° Que le « Courrier des Agents », revue corporative éditée par nos soins, est exclusivement réservé aux professionnels de l'auto, de la moto et du cycle.

2° Qu'il n'est vendu que par abonnements. En conséquence, il est inutile de nous envoyer des fonds pour l'envoi de numéros séparés.

RESULTATS DU JUNIOR (350^{cmc})

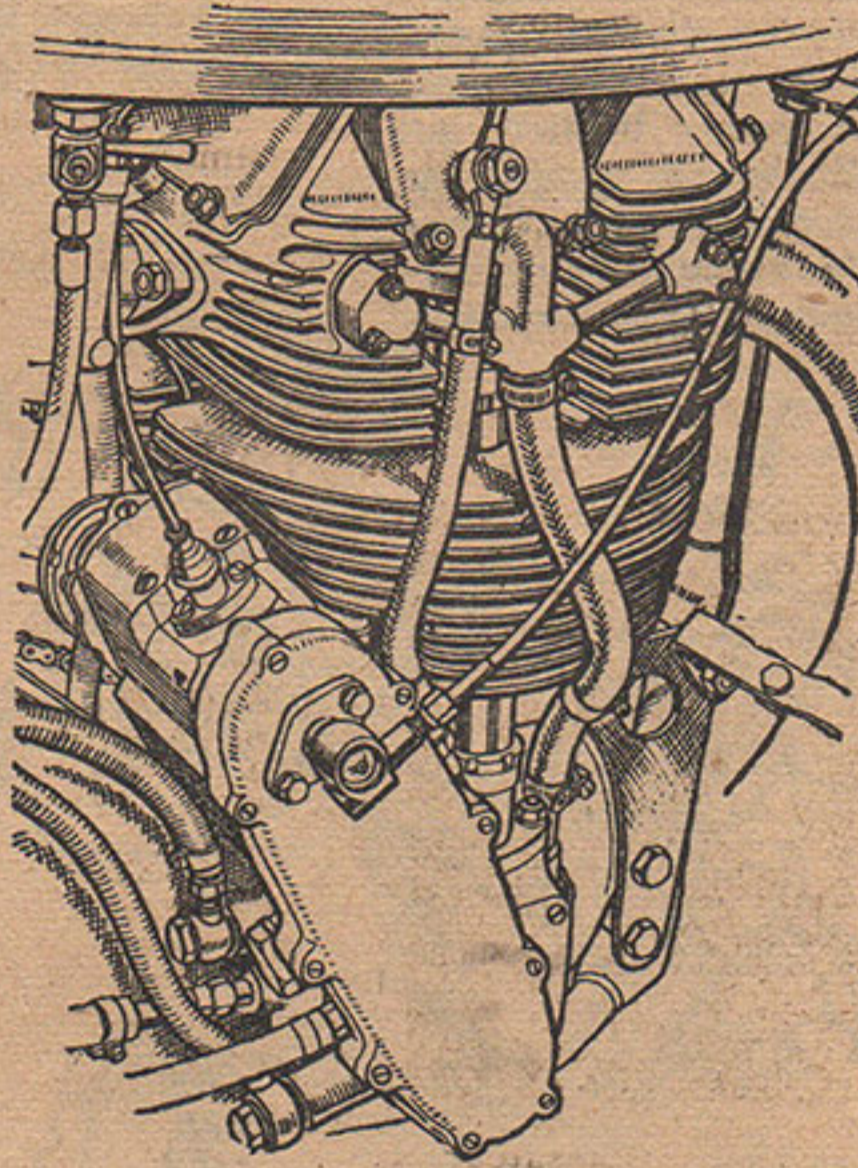


F. L. FRITH (348 cmc. Velocette), remporte la première épreuve du T.T. devant A.R. FOSTER, (Velocette) brillant second malgré une avarie de boîte de vitesses suivi de Bell et Lockett sur Norton.

ET nous voici arrivés au grand événement de l'année motocycliste : Le Tourist Trophy. La période d'entraînement a été gênée par la pluie et par le vent. Certaines parties du parcours n'ont pas séché et cela explique le nombre considérable de chutes, heureusement sans gravité, qui se sont produites dans la première épreuve disputée celle réservée aux 350 cmc. 90 partants, lâchés à 10 secondes d'intervalles ! Il n'est donc pas étonnant que cette course ait été assez difficile à suivre par les spectateurs et n'ait laissé qu'une impression assez confuse. Il était bien difficile, sinon impossible, de tenir exactement le tableau d'affichage. Et à cela venait s'ajouter le bruit infernal et presque ininterrompu des machines qui défilaient. Avec quelques heures de recul, on finit par y voir un peu plus clair. Nous avons assisté une fois de plus à un duel Velocette - Norton. Les Velocette étaient plus rapides et ont réussi à prendre les deux premières places. Mais il est juste de reconnaître que le Grand as de Norton, Daniell, fut éliminé par un réservoir crevé, à mi-course. Toutefois, au moment de son abandon, il n'était qu'en troisième position et il ne semble pas qu'il lui eût été possible de rattraper les deux Velocette qui ont d'ailleurs fini en excellent état. Toutefois, celle de Foster, le second, avait une boîte de vitesses qui avait reculé et tendu exagérément la chaîne primaire, d'où des vibrations et un desserrage des boulons de fixation du moteur. Remarquons que malgré la qualité médiocre du carburant (69 d'octane, dit-on), malgré aussi les passages mouillés, la vitesse atteinte a été supérieure à celle de l'an passé. Les moteurs des vainqueurs ne présentaient cependant aucun signe d'échauffement anormal. Il est prouvé une fois de plus qu'on peut réaliser des moteurs de haute puissance spécifique (probablement une trentaine de chevaux pour un 350 cc.), sans échauffement anormal.

Quels seront les résultats des autres épreuves du T.T. ? Normalement en 250 cmc., les Guzzi devraient l'emporter,

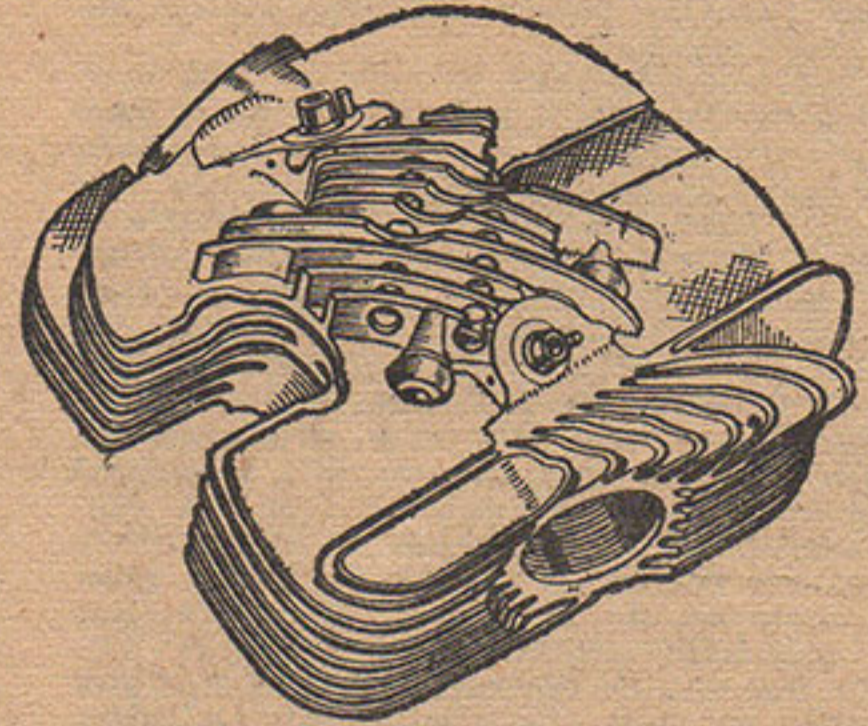
malgré la haute valeur des Excelsior. En 500 cmc., Tenni, le plus grand champion actuel, un coureur vraiment diabolique, est certainement le plus rapide et la Guzzi à deux cylindres en V est une incomparable machine. Elle a été allégée à l'extrême et a des reprises formidables. Mais tiendra-t-elle le coup ? C'est en tous cas un admirable ensemble, d'un invraisemblable pilote et d'une machine qui, malgré son apparence étrange, est un vrai miracle de la mécanique moderne.



Ci-dessus : Le moteur de la Velocette victorieuse. A noter que, contrairement à celui des modèles employés jusqu'ici l'arbre vertical commandant l'A.C.T. est presque complètement noyé dans les ailettes du cylindre. Toute la culbuterie est enclose. Le refroidissement et le graissage sont plus intensifiés que jamais. A gauche : Sur les Norton, le réservoir d'huile prend des proportions énormes. Bien entendu, il est en alliage léger. A droite : Les carburateurs et la cuve unique fixée au réservoir d'huile sur les Triumph Grand Prix.

(Clichés « The Motor Cycle »)

RESULTATS DU T.T. JUNIOR
1. Frith (Velocette), 3 h. 14 m. 33,6 (131 kmh. 05) ; 2. Foster (Velocette), 3 h. 19 m. 12,6 (127 kmh. 9) ; 3. Bell (Norton), 3 h. 20 m. 50,4 (126 kmh. 9) ; 4. Lockett (Norton), 3 h. 21 m. 6,8 ; 5. Cann (A.J.S.), 3 h. 25 m. 6,4 ; 6. Briggs (Norton), 3 h. 25 m. 27,6 ; 7. Graham (A.J.S.), 3 h. 25 m. 54 s. ; 8. Oliver (Velocette), 3 h. 25 m. 58,8 ; 9. Miller (Norton), 3 h. 28 m. 12 s. ; 10. Patterson (A.J.S.), 3 h. 28 m. 20,4 ; 11. Martin (A.J.S.), 3 h. 28 m. 40,8 ; 12. Dear (A.J.S.), 3 h.



Les culasses des nouvelles Norton, avec leurs ailettes supérieures disposées obliquement. Ici le boîtier de distribution a été retiré.

Clichés « The Motor Cycle »)

28 m. 47,8 ; 13. West (A.J.S.), 3 h. 29 m. 51,6 ; 14. Newman (A.J.S.), 3 h. 29 m. 55,4 ; 15. Carter (A.J.S.), 3 h. 30 m. 21,8 ; 16. Lyons (A.J.S.), 3 h. 30 m. 27,4 ; 17. Moule (Norton), 3 h. 32 m. 55.

Il n'y eut pas moins de 42 abandons.

LES AUTRES EPREUVES DU T.T.

Dans notre prochain numéro, nous commenterons les autres épreuves du T.T., dont voici les vainqueurs respectifs :

Clubman's race :

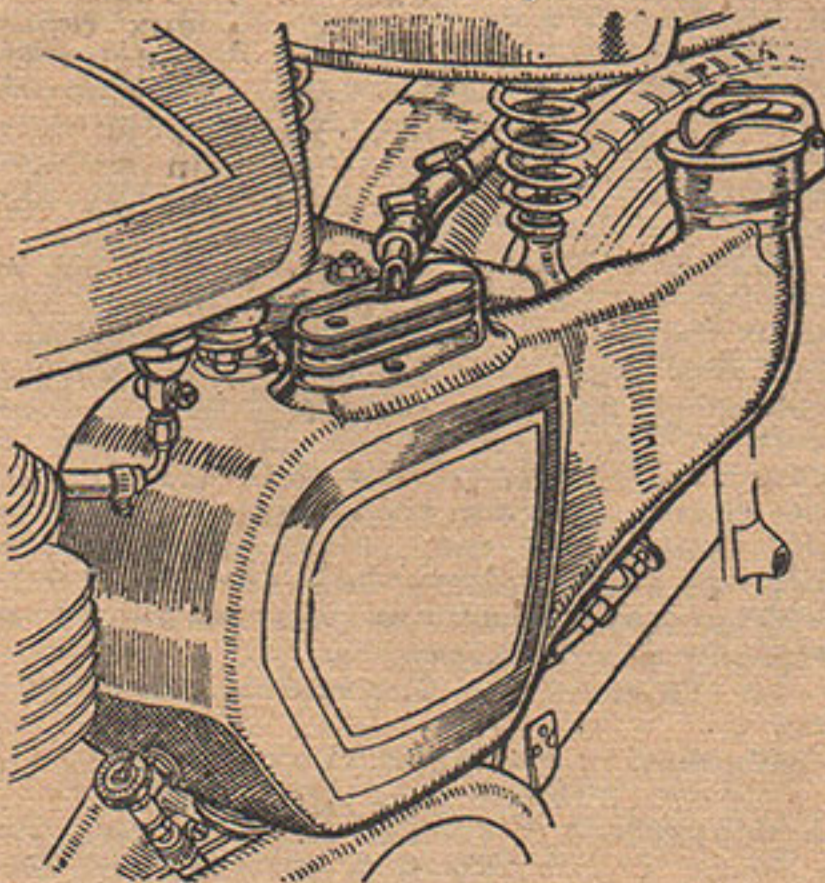
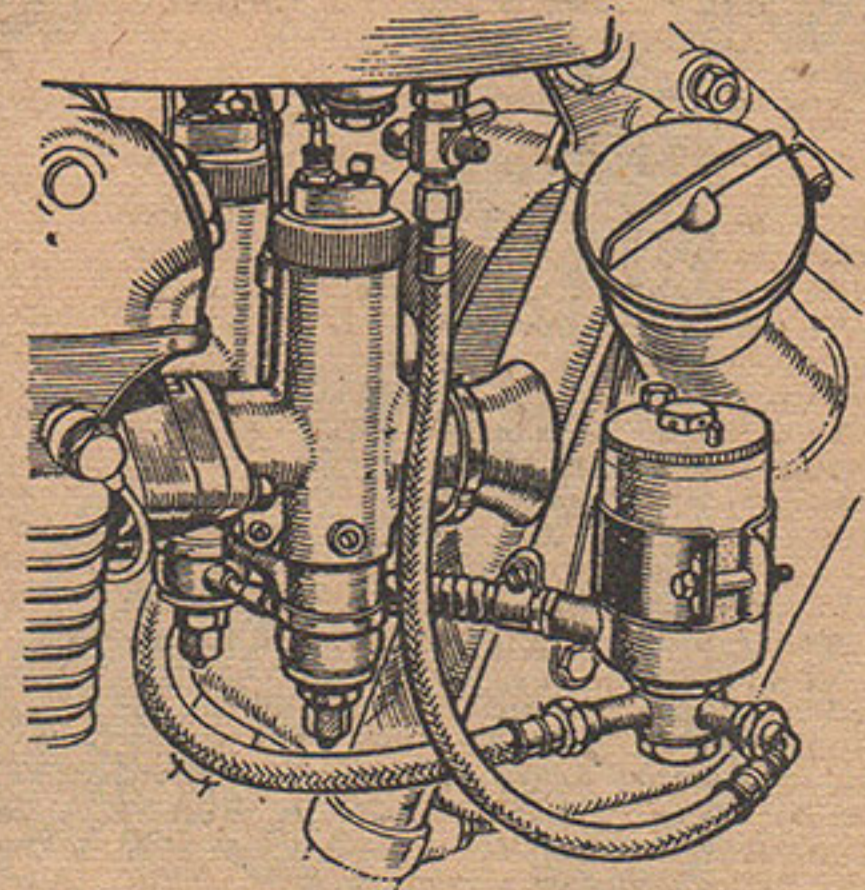
250 cmc. : 1. Lockwood (Excelsior 249).
350 cmc. : 1. Hazelhurst (Velocette 348).
Senior : 1. Daniel (998 cc. Vincent H. R.D.).

Lightweight race :

250 cmc. : 1. Cann (Guzzi 248).

Senior race :

500 cmc. : 1. Bell (Norton 499).



NE CONFONDEZ PAS ADRESSE ET IMPRUDENCE, L'UNE EST UTILE L'AUTRE NEFASTE

La 348 cc. RACING

A.J.S.

NOUS avons déjà décrit cette machine de compétition destinée aux amateurs assez avertis pour la conduire et pour l'entretenir. Nous voudrions donner quelques détails supplémentaires sur le moteur.

Il est établi pour tourner à 7.300 t.-m. avec un carburant à 72 d'octane. Le rapport volumétrique est de 8.45 à 1. Avec un rapport de démultiplication de 5.14 à 1 il permet à 6.000 t.-m. d'atteindre le 160 à l'heure et de soutenir cette allure.

Les volants sont en acier d'une résistance de 35 tonnes et sont usinés sur toute leur surface. Côté distribution, l'axe a un diamètre de 25,3 mm, il est en acier trempé à l'huile. Du côté entraînement, l'axe est plus fort, 34 mm. Ces axes sont clavetés dans les volants, sont à emmanchement cylindrique et immobilisés par des écrous. Il en est de même pour le maneton de 22 mm de diamètre. Sur le manchon est enfilée une bague d'acier qui sert de chemin de roulement aux galets encagés. La bielle est en acier d'une résistance de 70 tonnes. La tête de bielle est renforcée par une nervure externe.

Le piston ne présente rien de spécial. Il est à jupe complète, légèrement ovale et tronconique. Le fond bombé présente deux évidements sous les soupapes. Finissage au diamant. Un segment de feu, un segment d'étanchéité, un segment râcleur à évidement. Axe flottant creux arrêté par des joncs.

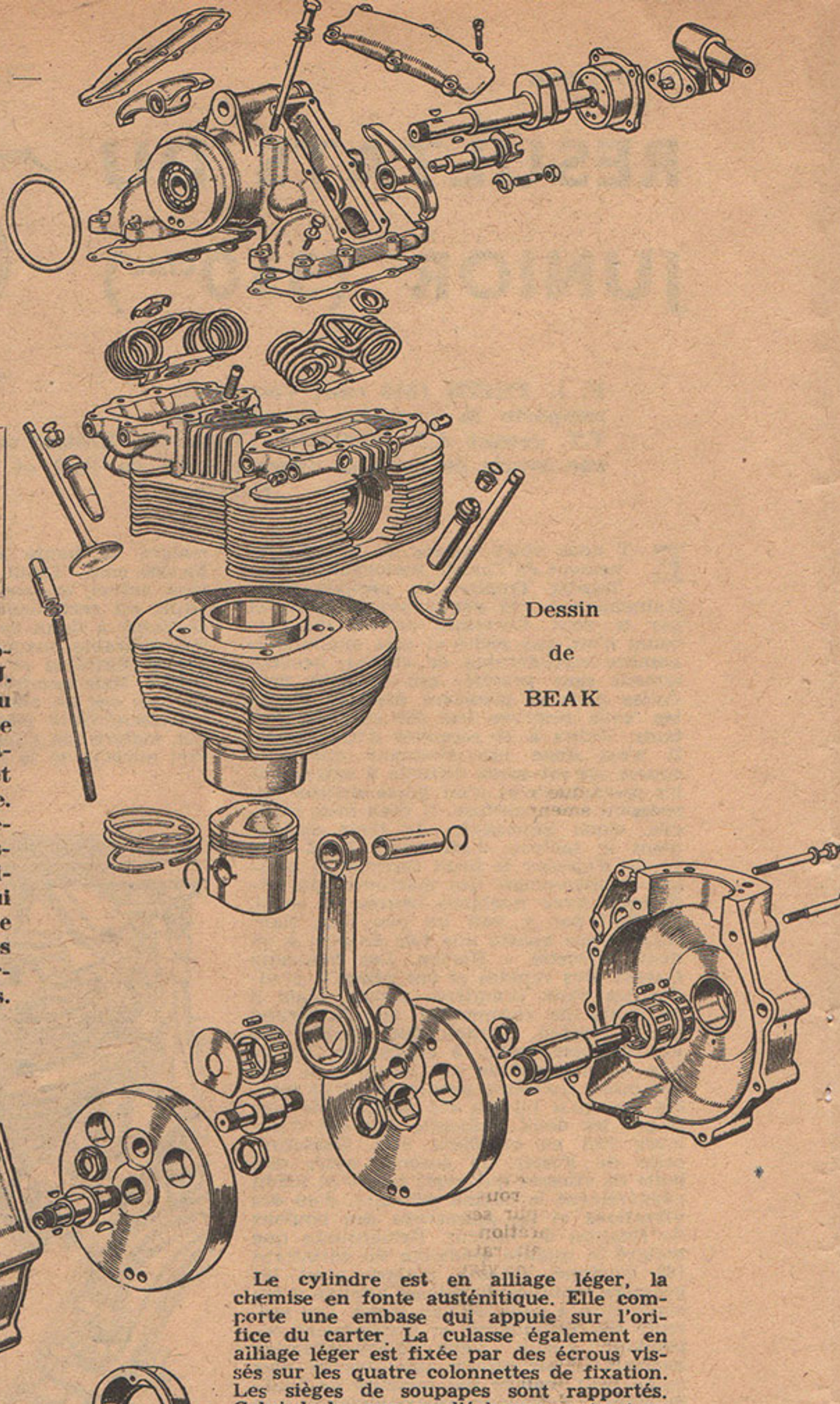
Le carter en magnésium est extrêmement robuste. Côté distribution le roulement est à billes, côté transmission il y a trois rangs de galets avec une cage à deux rangs et une à un seul rang.

Le carter de distribution est verticalement en deux pièces vissées l'une sur l'autre. L'ensemble est fixé sur le côté du carter des volants. Nous y trouvons les pignons de dédoublement, un pignon intermédiaire et le pignon de magnéto, puis le pignon de la chaîne de distribution et son système de tension par ressort plat bandé, les deux pompes à engrenages, entraînées toutes deux par joints de Oldham, l'une par le grand pignon de distribution, l'autre par le pignon intermédiaire. Toutes les canalisations sont forcées dans les parois. Une dérivation amène l'huile à l'arbre à cames et aux culbuteurs.

Avec l'aimable autorisation de notre confrère anglais

MOTOR CYCLE
COPYRIGHT

Vue générale explosée du 348 cmc. A.J.S. compétition. Au bas de la page : Le boîtier des engrenages de distribution et des pompes à huile. La chaîne est maintenue en tension constante par un dispositif genre Weller, qui élimine le risque de dérèglement des temps d'ouverture et de fermeture des soupapes.

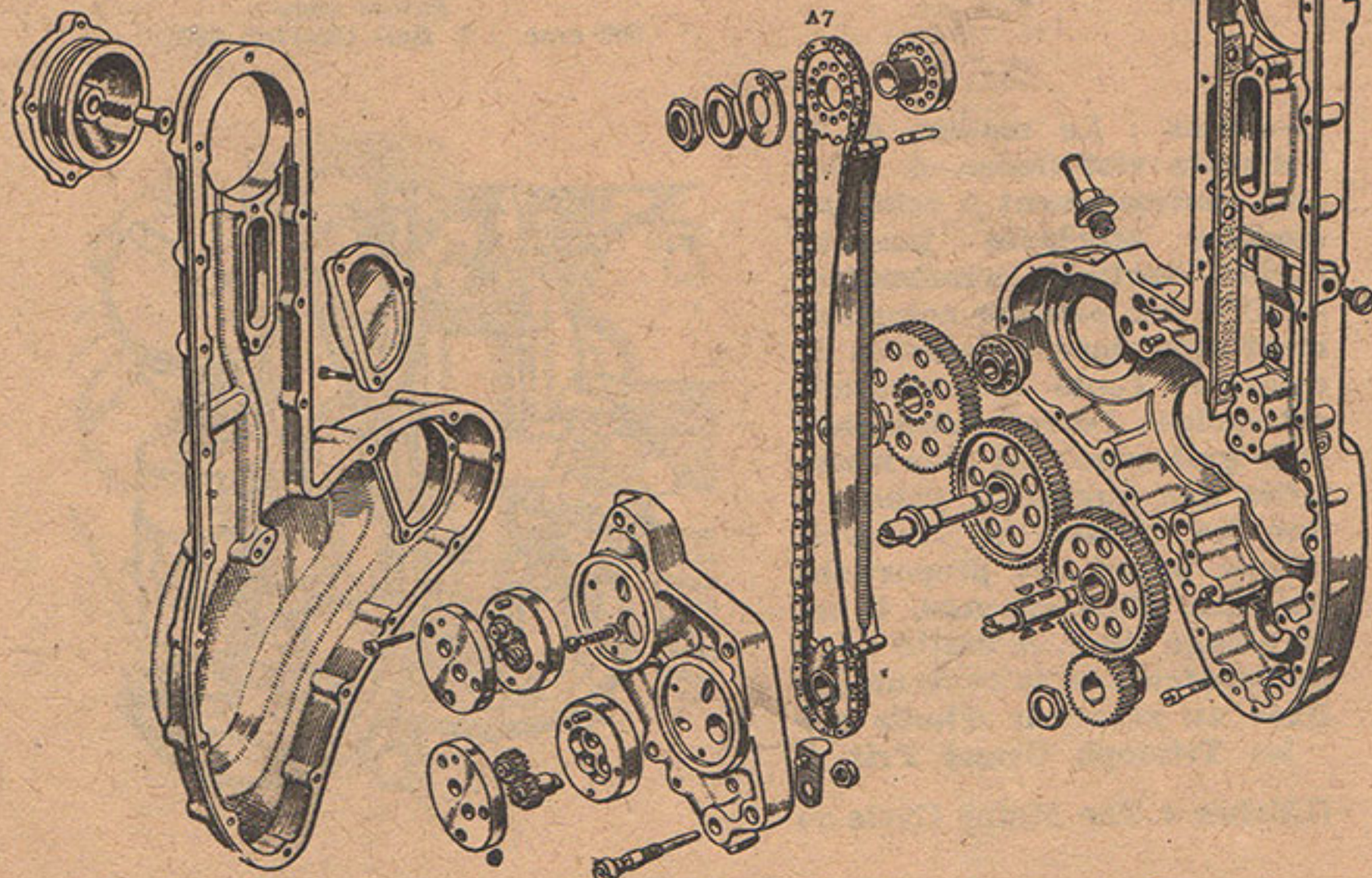


Dessin de BEAK

Le cylindre est en alliage léger, la chemise en fonte austénitique. Elle comporte une embase qui appuie sur l'orifice du carter. La culasse également en alliage léger est fixée par des écrous vissés sur les quatre colonnettes de fixation. Les sièges de soupapes sont rapportés. Celui de la soupape d'échappement est en bronze d'aluminium, celui de la soupape d'admission en fonte austénitique. Les guides des deux soupapes sont en bronze. Les soupapes elles-mêmes sont en acier KE 965 et l'extrémité des tiges sont garnies de Stellite. La soupape d'admission a un diamètre de 39,5 mm, celle d'échappement un diamètre de 34,5 mm. La pipe d'admission est légèrement désaxée et relevée. Une rondelle isolante se trouve à son extrémité pour former un barrage thermique évitant un échauffement excessif du carburateur.

Sur la culasse est fixé par des vis le boîtier de l'arbre à cames unique. Les deux cames sont côte à côte et attaquent par des culbuteurs les soupapes qui sont rappelées par des ressorts à double pincette d'une force de 50 kgs. L'arbre à cames est supporté du côté du pignon de chaîne par un roulement à billes et de l'autre par un roulement lisse en bronze d'aluminium. Les axes des culbuteurs sont excentrés pour permettre le réglage des soupapes.

Le réglage de la distribution (sans jeu) est :
Admission : avance à l'ouverture 68°
retard à la fermeture 76°
Echappement : avance à l'ouverture 72°
retard à la fermeture 50°



UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

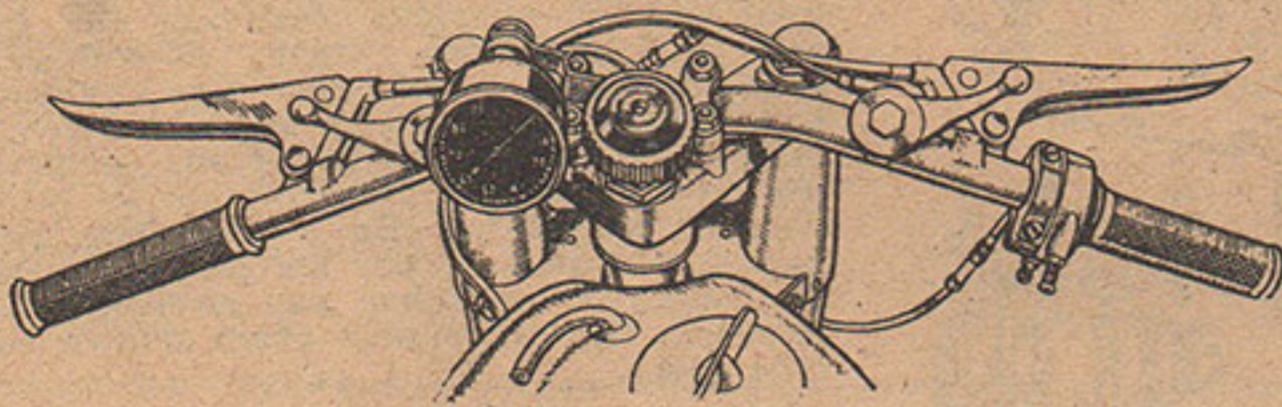
La magnéto Lucas comporte les nouveaux aimants à grande puissance. Le débit de la pompe de graissage d'alimentation (celle entraînée par l'axe du pignon de dédoublement) est d'environ 120 litres à l'heure pour un régime de 7.000 tours.

Le carburateur Amal TT10, à cuve séparée, a un diamètre intérieur de 28,5 mm avec un volet V.3.U. Gicleur principal de débit n° 440. Gicleur d'émulsion à aiguille 0.109.

NOUVELLES D'ANGLETERRE

QUE N'AVONS-NOUS UN TEL MINISTRE !

Le ministère des finances de l'Ulster a déclaré qu'à l'avenir le Grand Prix de l'Ulster (motos) et le Trophy de l'Ulster (voitures) seraient exemptés de la taxe sur les divertissements (Entertainments Duty). Ces épreuves, dit le ministre, ont un caractère international, les dépenses de ces organisations sont très lourdes, et il espère que cette mesure constituera un encouragement aux industries du sport et du tourisme.



Dans ce même discours, le ministre déclare qu'à l'avenir l'intégralité des taxes sur les véhicules à moteur sera consacrée au fonds routier et celui-ci sera à même de remplir ses obligations.

Autre déclaration extraordinaire : dès que le nouveau rationnement du carburant entrera en vigueur, non seulement les propriétaires de véhicules automobiles recevront plus d'essence, mais la taxe sur l'essence sera réduite de moitié. On conçoit que les motocyclistes et automobilistes anglais envient quelque peu leurs confrères du Nord de l'Irlande, eux qui sont comme nous rationnés et pressurés.

De son côté l'île de Man, un des rares endroits du monde où l'on peut encore goûter le plaisir de vivre, témoigne d'un intérêt grandissant en faveur du T.T. et des autres épreuves motocyclistes qui se disputent sur son incomparable circuit. Non seulement elle donne des prix très importants, mais encore, malgré les restrictions, elle réserve une quantité d'essence suffisante aux concurrents.

PAUVRE ESSENCE !

Lors d'une récente épreuve anglaise, de nombreux concurrents eurent des ennuis de pistons ou de soupapes. Une analyse du carburant démontra que son nombre d'octane n'atteignait pas 69. Un moteur de course est toujours tangent et avec un carburant à 72 ou 73 d'octane, il est probable que les moteurs auraient tenu.

NOUVELLES DU T.T.

L'entrée de la deux cylindres en U E.M.C. n'a pas été acceptée à cause de son système d'alimentation. On n'a pas autorisé cette marque à remplacer cette machine par une autre conforme au type de série.

XXX

Le mégaphone se porte de plus en plus cette année. A-t-on tort ou raison d'en permettre l'emploi puisque son rôle est

d'assurer un meilleur remplissage aux régimes élevés et ainsi de jouer à quelque degré le rôle d'un compresseur ? Il y a toujours quelque chose d'arbitraire dans les règlements.

XXX

Nous avons déjà présenté les A.J.S. à nos lecteurs. La deux cylindres a subi quelques modifications. Le cadre est plus court. On a quelque peu rogné l'énorme selle. Le carburateur est supporté par un bâti tubulaire. Il ne comporte qu'une cuve pour les deux corps de carburation. La boîte de vitesses semble avoir été modifiée elle aussi. Quant à la 350 qui, elle, peut être livrée à la clientèle sportive, elle sort en assez grand nombre.

XXX

Stanley Woods a la charge des Guzzi. Hélas ! le prestigieux champion a promis à Madame Woods de ne plus courir.

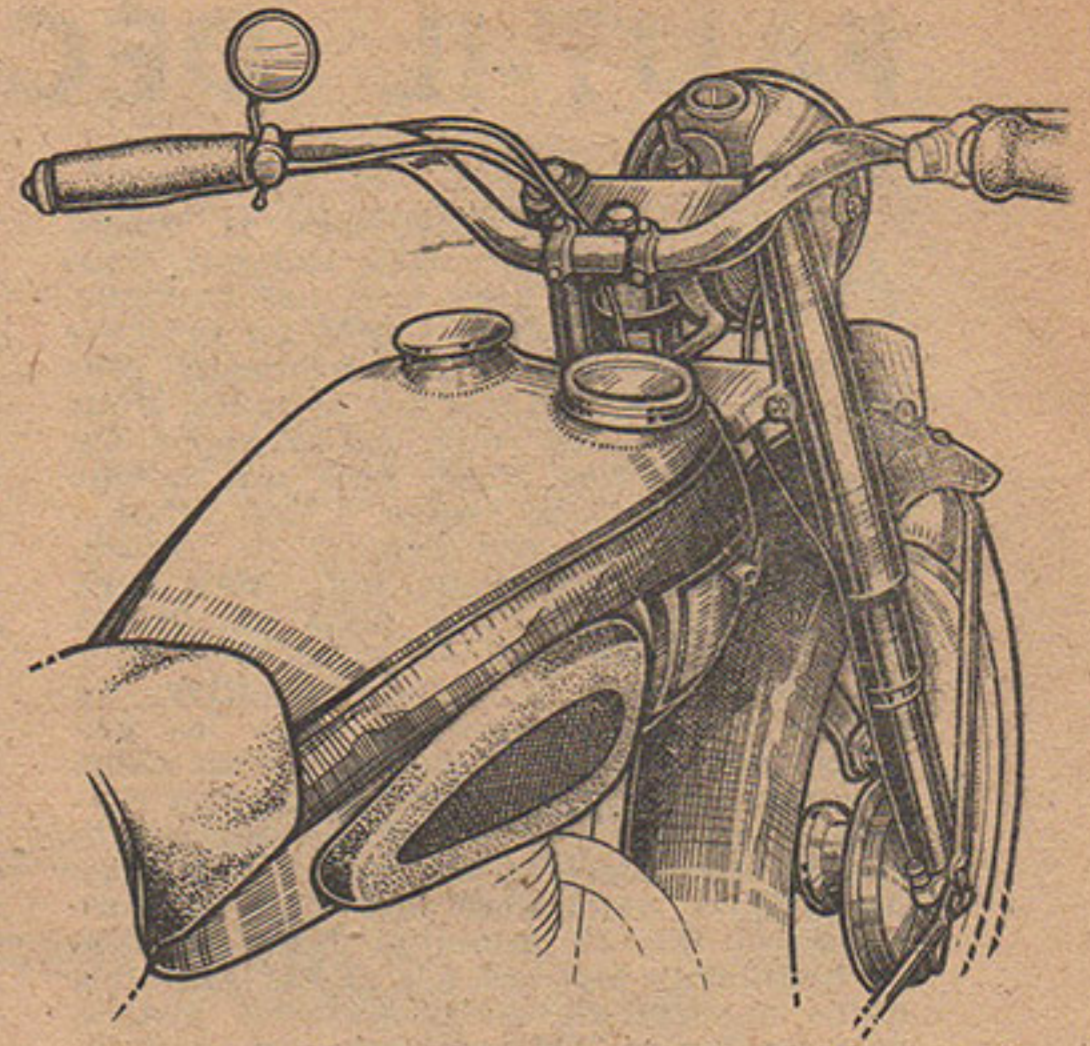
XXX

Hiscock et Addis ont modifié une Velocette 250 cmc. MOC. Ils ont remplacé la distribution par tiges et culbuteurs par un arbre à cames en tête entraîné par une chaîne. Ils ont établi un cylindre et une culasse en alliage léger. Beaucoup de pièces de la distribution proviennent d'une Velocette M.O.V. La fourche avant est une Matchless Teledraulic. La suspension oléo pneumatique à fourche oscillante a été dessinée par les deux associés qui espèrent, si la machine répond à leur attente, en construire quelques-unes pour des amateurs.

XXX

Nous avons vu quelques Rudge plus ou moins modifiées.

Ci-contre :
Le guidon de la 500 A.J.S. avec ses commandes et le compte tours bien lisible.



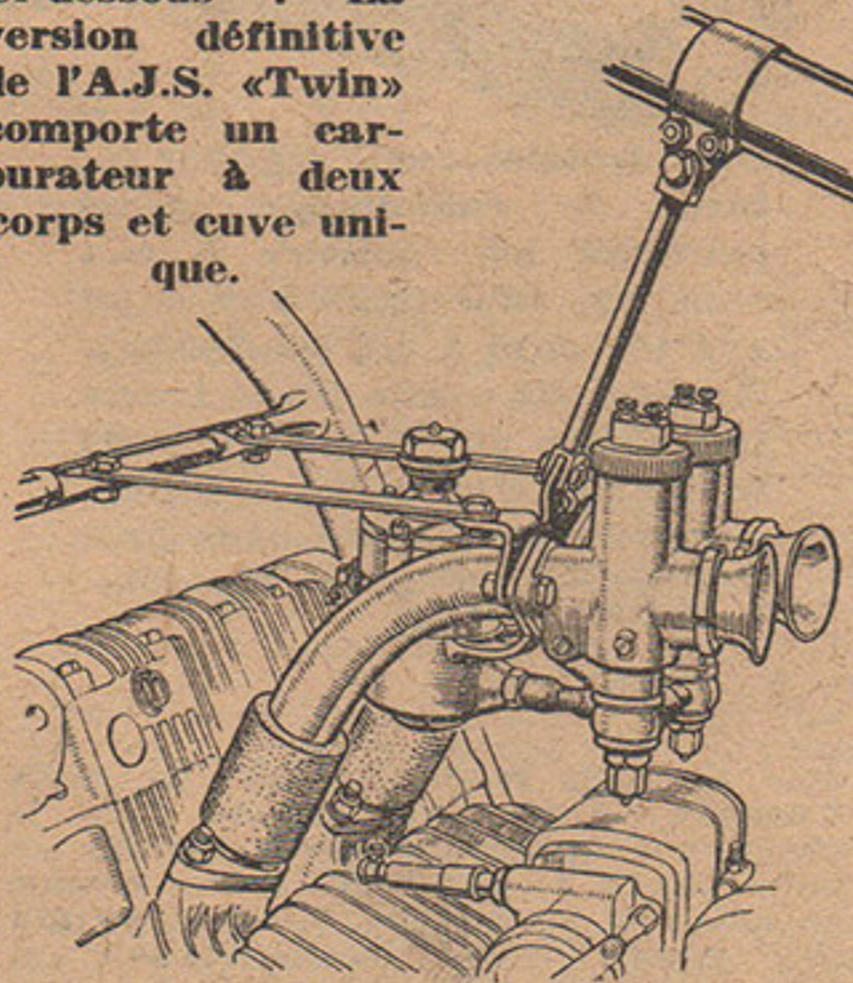
En Angleterre, une machine populaire n'est pas pour cela traitée en « moto de pauvre ». Les 250 B.S.A. C. 10 et C. 11 se signalent aussi bien par leur présentation soignée que par leur conception ultra-moderne. Voici le guidon de la C. 11 dont nous avons fait l'essai récemment, ainsi que la fourche télescopique et le réservoir avec compteur incorporé. Quelle sobriété de lignes et quelle netteté.

Kennett Bill pilota une Grand Prix Triumph. Il a monté un réservoir qui contient 22 litres.

UNE EPREUVE SEVERE

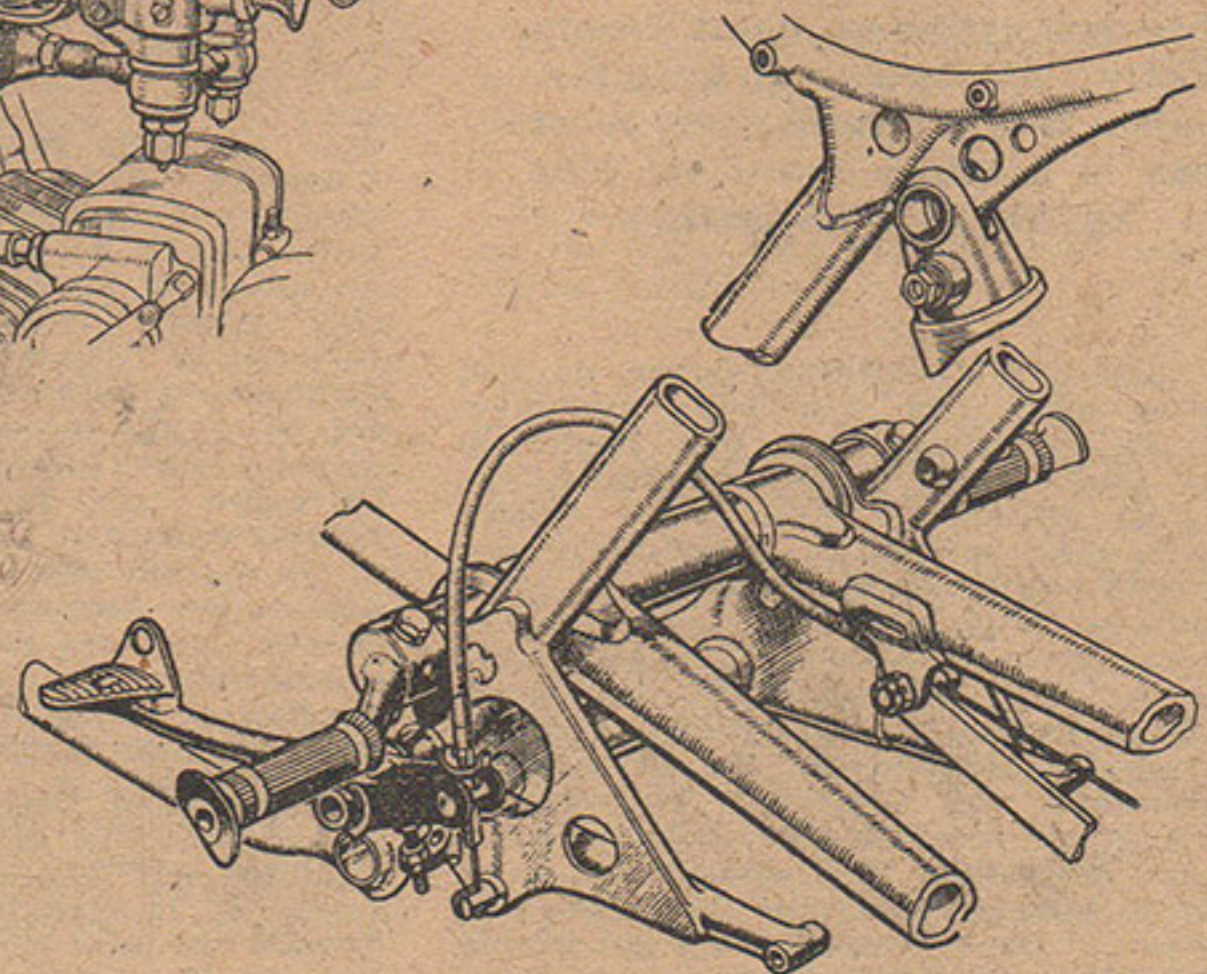
Dans les Six Jours d'Ecosse réservés aux professionnels, il n'y eut pas moins de 20 % d'éliminés et 50 % de pénalisés. Assurément, ces preuves relèvent plus de l'acrobatie et du cross country que d'une utilisation normale des machines. Et tout comme les courses elles tendent à développer des engins spéciaux assez peu pratiques en service courant : moteur surélevé, pneus spéciaux, rapports de démultiplication différents et bien d'autres détails. Néanmoins, reconnaissons que les constructeurs sont amenés à étudier de près la stabilité, la souplesse, la protection des parties vulnérables des machines.

Ci-dessous : La version définitive de l'A.J.S. «Twin» comporte un carburateur à deux corps et cuve unique.



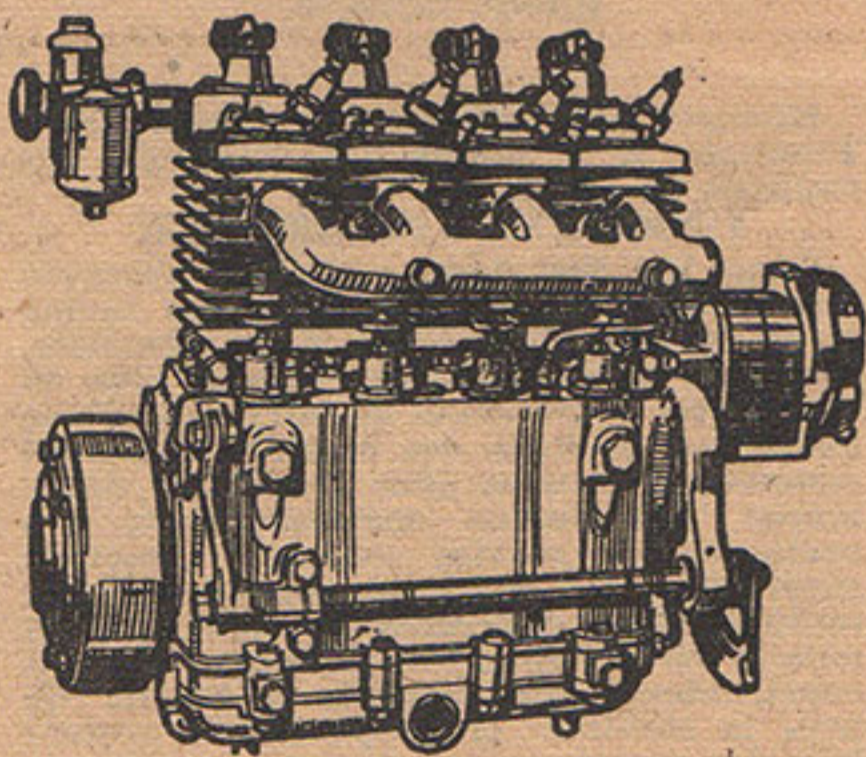
Ci-contre : Les éléments arrière du cadre et la commande du frein, avec renvoi par câble, toujours sur la 500 A.J.S. Remarquez la section ovale des tubes.

(Documents « The Motor Cycle »).



FAUT-IL DÉCALAMINER SI SOUVENT ?

Autrefois nous éprouvions le besoin de décalaminer très souvent, tous les 1.500 ou 2.000 kms par exemple. C'était en vérité plutôt un prétexte pour bricoler. On passait beaucoup plus d'heures au garage que sur la route. Nous en profitions pour roder les soupapes. On estimait qu'après 20.000 kms un moteur avait sérieusement besoin d'être refait : cylindre réalésé, changement de piston, réfection de l'embiellage, etc... Mais nous avions l'impression que nous entourions nos moteurs de trop de soins, que nous les bichonnions et qu'en définitive, au figuré comme au propre, nous les gâtions. Assurément ces moteurs d'un autre âge étaient insuffisamment et surtout inégalement refroidis. Il y avait des points chauds qui faisaient apparaître beaucoup plus tôt la détonation, dès qu'il se formait des îlots de calamine. Nos cylindres se tortillaient comme des petits fous dès qu'ils chauffaient un peu et nos pistons prenaient des formes étranges que la géométrie la plus subtile ne connaissait pas. Le résultat est qu'ils portaient mal, serraient en certains points, n'étaient pas en contact en d'autres. Quant aux embiellages, calculés de manière trop mesquine, ils étaient soumis à des efforts qu'ils ne pouvaient longtemps supporter. Il fallait donc décalaminer, débarrasser le cylindre de cette couche de colle qui non seulement constituait un isolant thermique, mais encore était portée au rouge et apportait à la bougie un concours désirable. Il fallait roder des soupapes déformées par la chaleur et par des réalésages, remettre tant bien que mal cylindre et piston en contact. Il y avait donc quelque excuse à nos fréquents bricolages.

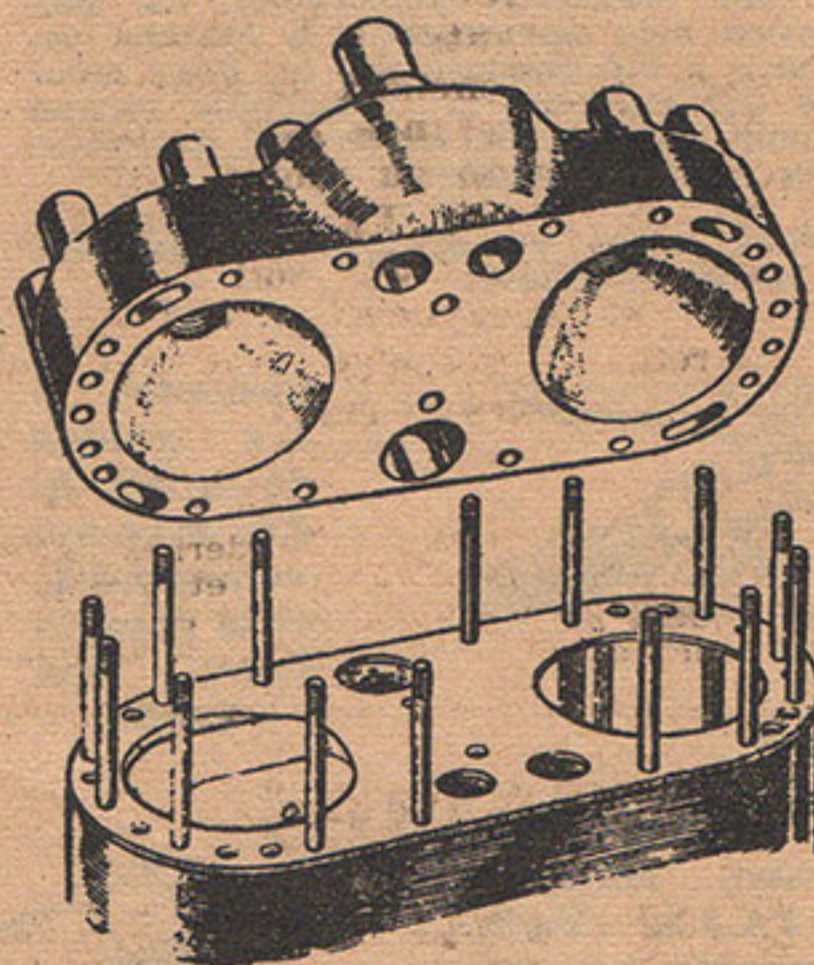


Les polycylindres n'ont besoin d'être dégrasés qu'à intervalles très lointains, ceci n'est pas le moindre motif de leur agrément d'utilisation.

La puissance spécifique élevée de nos moteurs n'est pas leur seul avantage. Leur refroidissement a été beaucoup mieux étudié. Non seulement une quantité plus grande de calories se trouve dissipée, mais surtout la température des différents points de la chambre de combustion est plus égale par suite de l'épaisseur de la culasse, de l'emploi d'alliages à haute conductibilité thermique et d'une meilleure répartition des surfaces de refroidissement. On évite ainsi la présence de surfaces relativement froides où se forment des îlots de calamine et des points trop chauds où il ne se forme pas de calamine (soupape d'échappement par exemple) mais qui portés à l'incandescence peuvent eux aussi pro-

Autant de motocyclistes, autant d'opinions différentes. Certains décalaminent leur moteur tous les 3.000 kms, alors que d'autres roulent des mois et des mois sans démonter leur moteur. Où est la vérité ?

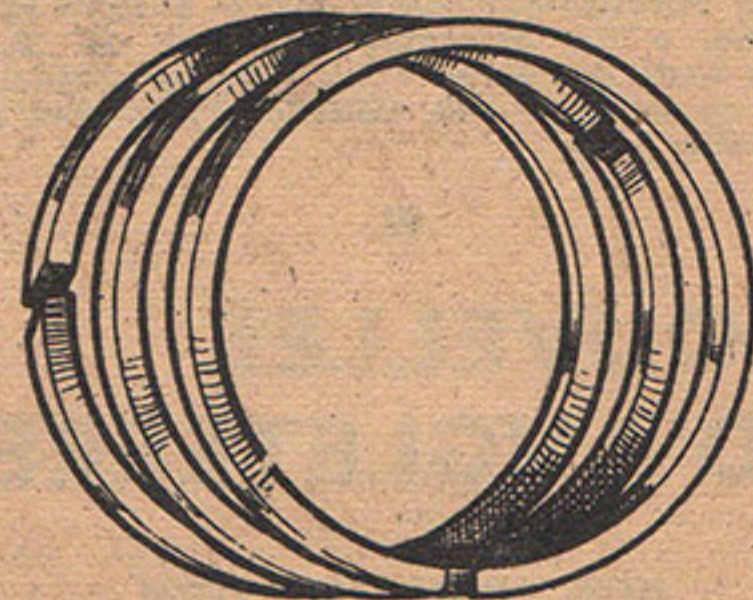
voquer l'allumage prématuré d'une partie de la masse gazeuse. La turbulence fait le reste et assure une combustion plus régulière et plus complète. Ajoutons que grâce à la meilleure étanchéité des pistons et aux segments râcleurs, il passe une moindre quantité d'huile dans la chambre d'explosion, que nos carburateurs fournissent un mélange mieux



Un refroidissement régulier retarde le calaminage. C'est pourquoi les moteurs à eau sont très supérieurs à ce sujet aux moteurs à air (ci-dessus). Il en est de même d'une bonne turbulence et tel moteur sans soupapes (ci-dessous, à droite) a tourné des heures sans production de dépôts carbonneux.

dosé et qu'ils rendent inutile un excès d'essence. Ainsi nous évitons dans la chambre d'explosion un excès d'hydrocarbures lourds et peu combustibles comme les huiles et les hydrocarbures légers qui eux aussi brûlent incomplètement et forment ce coke que l'on appelle très improprement calamine (celle-ci est, en effet, un oxyde de zinc). Notons en passant que les superlubrifiants, introduits d'ailleurs en très faible quantité, brûlent complètement et ne peuvent provoquer la formation du coke. Leur utilité est néanmoins incontestable, puisqu'ils subsistent dans des parties du moteur comme la tige et le guide de la soupape d'admission et sur la jupe du piston dont ils améliorent le graissage.

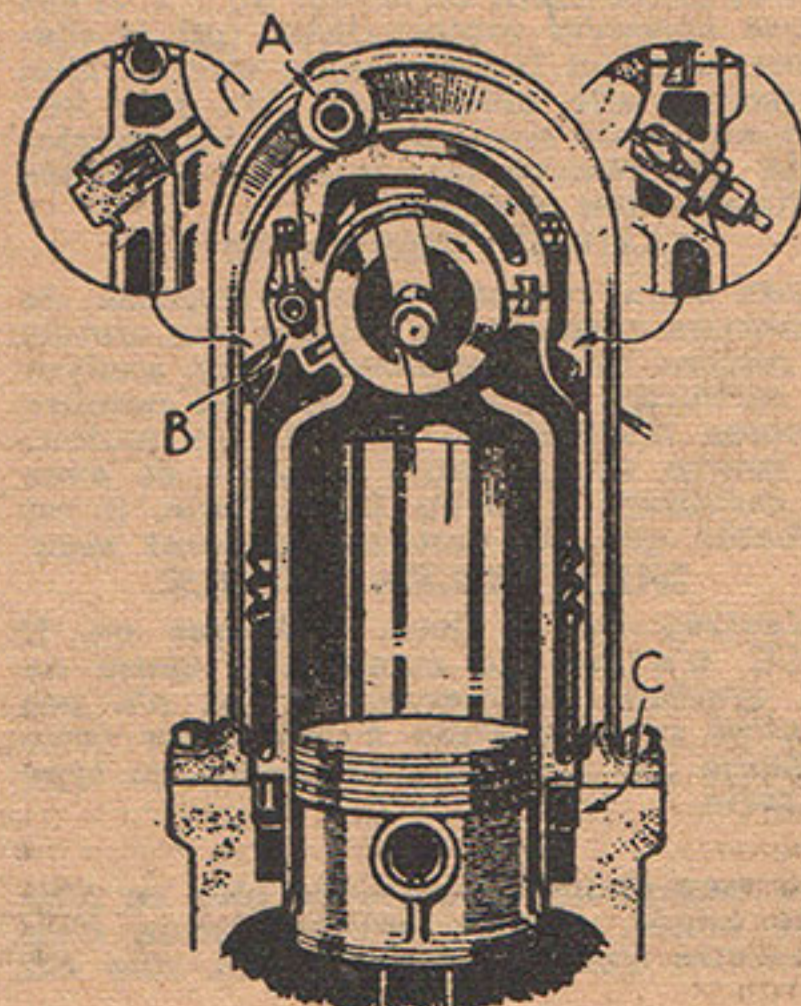
Quant à la distorsion du cylindre et du piston, elle est presque entièrement éliminée sur nos moteurs modernes. La forme et la structure du piston ont été étudiés de telle sorte qu'à chaud, le piston est absolument cylindrique et porte

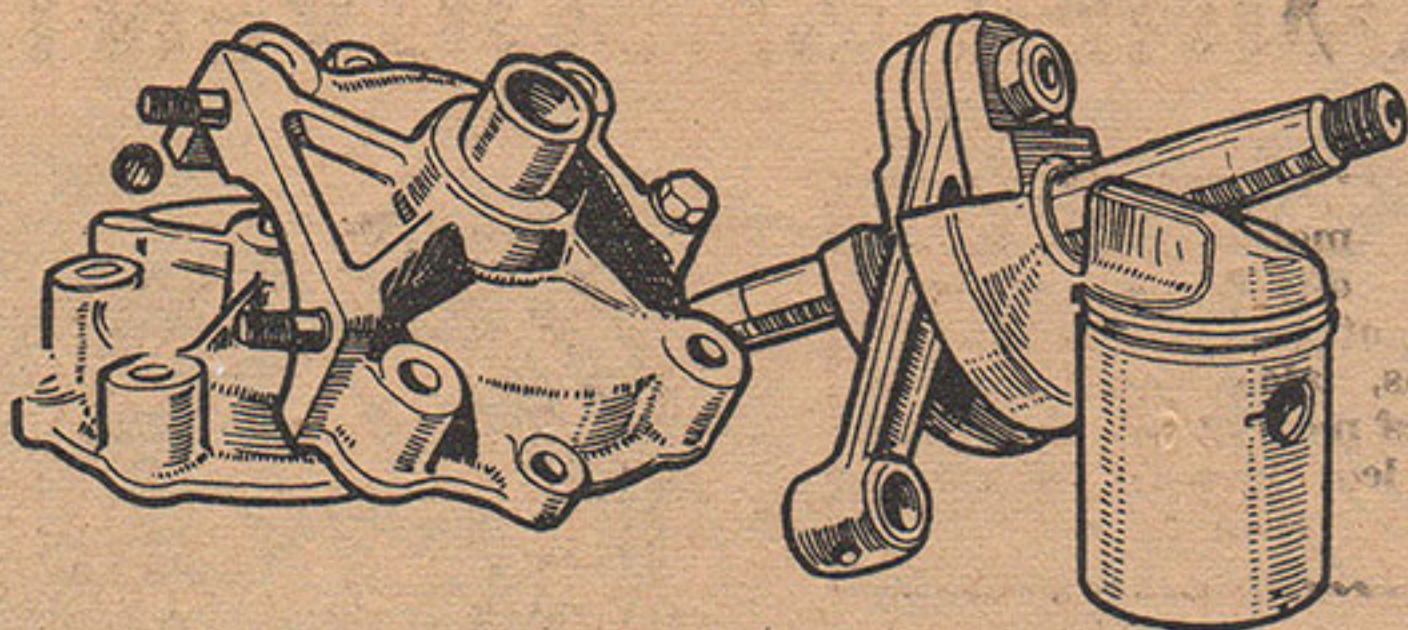


La meilleure assurance contre le calaminage : Des segments étanches et tiercés, et si possible, un râcleur à la base.

parfaitement sur le cylindre. La surface de contact atteint donc le maximum possible et la pression unitaire est réduite au minimum. Aussi l'ovalisation est très lente. Sur un bon moteur moderne, on peut estimer qu'aucun réalésage (ou ce que nous préférons, aucun chemisage) n'est nécessaire avant 50.000 kms environ. Les embiellages sont eux aussi largement calculés et normalement doivent permettre de couvrir une cinquantaine de milliers de kilomètres. Un motocycliste qui parcourt 10.000 kms par an, ne doit, avec un minimum de soins, pas envisager la réfection de son moteur avant quatre ou cinq ans.

Venons en au décalaminage. Tout dépend de l'utilisation de la machine et du carburant employé. Une machine utilisée pour le grand tourisme et fournissant des moyennes assez élevées n'a besoin d'être décalaminée qu'à de longs intervalles. Nous avons souvent assisté au démontage de moteurs pour la vérification des cylindrées après les courses. On constate en général que les chambres d'explosion de ces moteurs sont remarquablement propres. Le fond des pistons semble avoir été balayé par le gaz. Par contre la formation de coke est beaucoup plus rapide dans des moteurs menés très au-dessous de leurs possibilités, comme c'est le cas pour un service urbain. Il faut également tenir compte du carburant employé. Une essence lourde qui



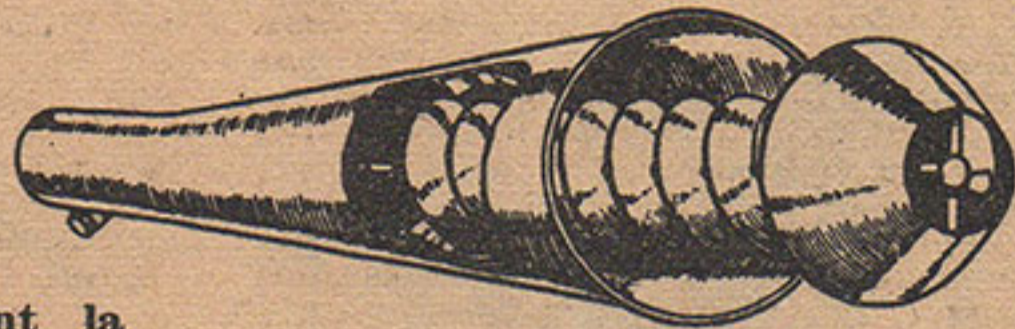


brûle plus difficilement favorise la formation de coke. Au contraire un carburant contenant de l'alcool encrasse moins parce que l'oxygène de l'alcool favorise une combustion plus complète. L'addition de camphre a le même effet. La présence de coke a un effet plus marqué sur le moteur, à rapport volumétrique élevé, non à cause du rapport volumétrique lui-même, mais par suite de la température plus élevée des gaz en fin de compression. Car la combustion ou l'explosion sont essentiellement des phénomènes thermiques. Plus les gaz frais sont portés à une température élevée et plus ils détonnent facilement. C'est également pour cette raison que certains moteurs, dont le refroidissement n'est pas assez intense ou insuffisamment égal et dont la chambre d'explosion présente des points chauds sont beaucoup plus sensibles à la présence de coke dans la chambre d'explosion. Sur les moteurs de course modernes, on remarque le développement formidable des ailettes. Il arrive que dans certains cas, ils sont trop énergiquement refroidis.

Comme on le voit, il est aisé de cons-

Ci-dessus : Le deux temps a besoin d'être nettoyé plus fréquemment, mais son démontage est si simple qu'on ne doit pas rebuter devant la tâche. Ci-contre : Le dégrasage du silencieux a souvent plus d'importance que le démontage plus ou moins justifié du moteur. Encore faut-il que cette opération soit facilitée par la conception de l'appareil, ce qui n'est pas toujours le cas !

tater que les moteurs modernes sont moins sujets à la détonation et que par conséquent ils n'ont pas besoin d'être décalaminés aussi fréquemment. Mais d'au-



tre part il est extrêmement difficile d'indiquer avec exactitude à quels intervalles il faut procéder au grattage du coke. En principe les deux temps s'encrassent plus rapidement que les quatre temps, bien qu'actuellement on ait singulièrement réduit la proportion d'huile du mélange. Ce n'est pas tant la chambre d'explosion qui s'encrasse que les orifices d'échappement. La propreté des orifices et du système d'échappement sont essentiels. Si l'on graisse dans les proportions généralement indiquées (de un quinzième à un vingtième), on peut ne gratter les orifices d'échappement que tous les trois ou quatre mille kilomètres. Tous les dix mille kilomètres environ on dégrasera la culasse et le fond du piston en lais-

sant en place le piston dans le cylindre et on ramonera la tubulure d'échappement et le silencieux. Beaucoup de quatre temps peuvent parcourir 20.000 kms sur la route et 10.000 kms en service urbain sans décalaminage. Mais en principe c'est le moteur lui-même qui nous indique qu'il a besoin d'un nettoyage interne. Il y a des symptômes qui n'échappent pas à l'oreille d'un conducteur assez averti. Les performances baissent, le moteur manque de souplesse, il cogne facilement, il faut réduire l'avance pour éviter le cliquetis. Ces symptômes sont d'ailleurs moins nets avec un polycylindre qu'avec un mono.

H. P. BORESTROKE

ÉCHOS ET COMMENTAIRES DU GRAND PRIX DE SUISSE

(De notre correspondant particulier)

LES MACHINES

Vraiment du nouveau. La Guzzi 250 de Barington est une 2 cylindres inclinés. 2 carburateurs à cuve commune. Le moteur monte à 9.000 t.-min. La Benelli victorieuse est une machine bien au point. Nous avons noté un imposant radiateur d'huile. Les Parilla qui ont grande allure semblent manquer de mise au point. Mais elles peuvent donner beaucoup.

× × ×

Les 350 Norton de la Maison étaient des doubles A.C.T. Toujours classiques, les Velocette ont bien tenu le coup. Leur système de graissage est remarquable.

× × ×

Pour les sidecars, Aubert avait une double A.C.T. de la Maison. Les Gilera sont très classiques et leurs fourches semblent bien adaptées pour le side. Malgré leur grand âge, les Saroléa ont bien tourné... et terminé la course.

× × ×

La bicylindre de Tenni, qui semblait bien au point aux essais, a dû s'arrêter à plusieurs reprises. Les machines de Bell et Daniell sont des doubles A.C.T. Le carburateur est très volumineux, et à cuve séparée, à fixation souple. La suspension AR est complétée par des amortisseurs Newton. Double A.C.T. également pour la machine de Cordey, qui est munie à l'arrière de 2 tambours de frein, commandés par câbles.

Il y a longtemps que les Guzzi n'avaient pas cédé la première place en 250. Mais la Benelli était parfaitement au point et sa victoire est entièrement méritée. La course des 350 a été la plus belle de la journée. Là aussi, Velocette, spécialiste de la catégorie, a dû s'incliner de justesse il est vrai. L'on aurait cru beaucoup des A.J.S. Norton s'est affirmé encore en sidecars, et c'est une victoire également des pilotes Suisses, qui remportent les 4^e places. On pensait beaucoup de bien de la machine de Tenni, et les Norton, aux essais, n'ont pas fait beaucoup de bruit...

LES PILOTES

Ambrosini possède une jolie technique de course. En 350, Cordey a fait belle impression et il est vraiment de nouveau en grande forme. Le Français Bonnin, qui montait une Velocette de grand âge, sans suspension AR, est un jeune pilote plein d'espoir... et un vireur remarquable. Toujours très forts, Aubert et Meuwly possèdent maintenant des machines de classe, qu'ils vont sûrement mener à de nombreuses victoires. De Bell et Daniell il n'y a rien à dire, car leur palmarès parle pour eux. Des pilotes semblables semblent difficilement remplaçables. L'héritier a fait une bonne course, et il possède une technique très sûre. Le passager de Masuy est un très bon « pencheur ». Mme Mühlemann, passagère de son mari, fait preuve de beaucoup de courage.

AUTOUR DE LA PISTE

Nous avons pu joindre Hess après son accident. Il est fortement blessé au visage, et nous lui présentons nos vœux d'un rapide rétablissement.

× × ×

Des bretelles très solides devraient être offertes au passager de Newly, car aux essais de samedi, un tour de plus, et ses pantalons restaient sur la piste...

× × ×

Jeanneret, qui a fait une chute avec son side articulé et lesté, n'était pas assez en forme pour prendre le départ. Le Niçois se repose chez son père au Grand-Lancy, près de Genève. Aussi tous nos vœux.

× × ×

Pour l'organisation, nous nous en rapportons aux paroles de M. Georges Briquet, de la Radio Française...

× × ×

Il faut regretter l'absence de l'Ultima, de Despland, qui aurait été la seule machine française.

× × ×

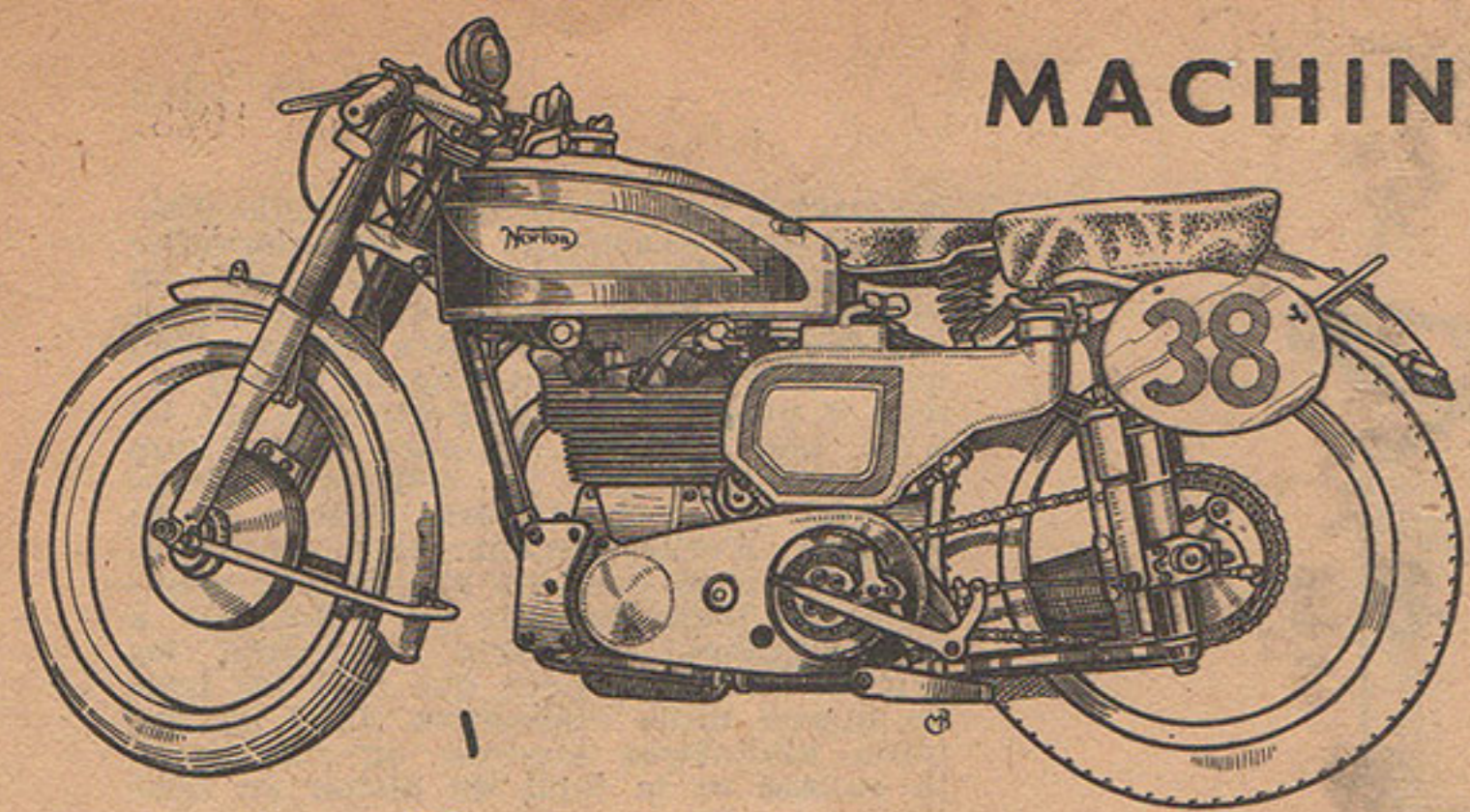
En terminant, remercions le Comité d'Organisation et en particulier M. Michel Barambon et H. Babel, pour toutes les facilités accordées, afin de suivre les différentes épreuves et manifestations du Grand Prix. Un mot seulement à un haut fonctionnaire des tableaux d'affichage, qui expulse un reporter (interdiction formelle de pénétrer sur cette tribune pour les photographes!) et qui 30 secondes après cède sa place à un photographe muni du même brassard que l'expulsé !!

× × ×

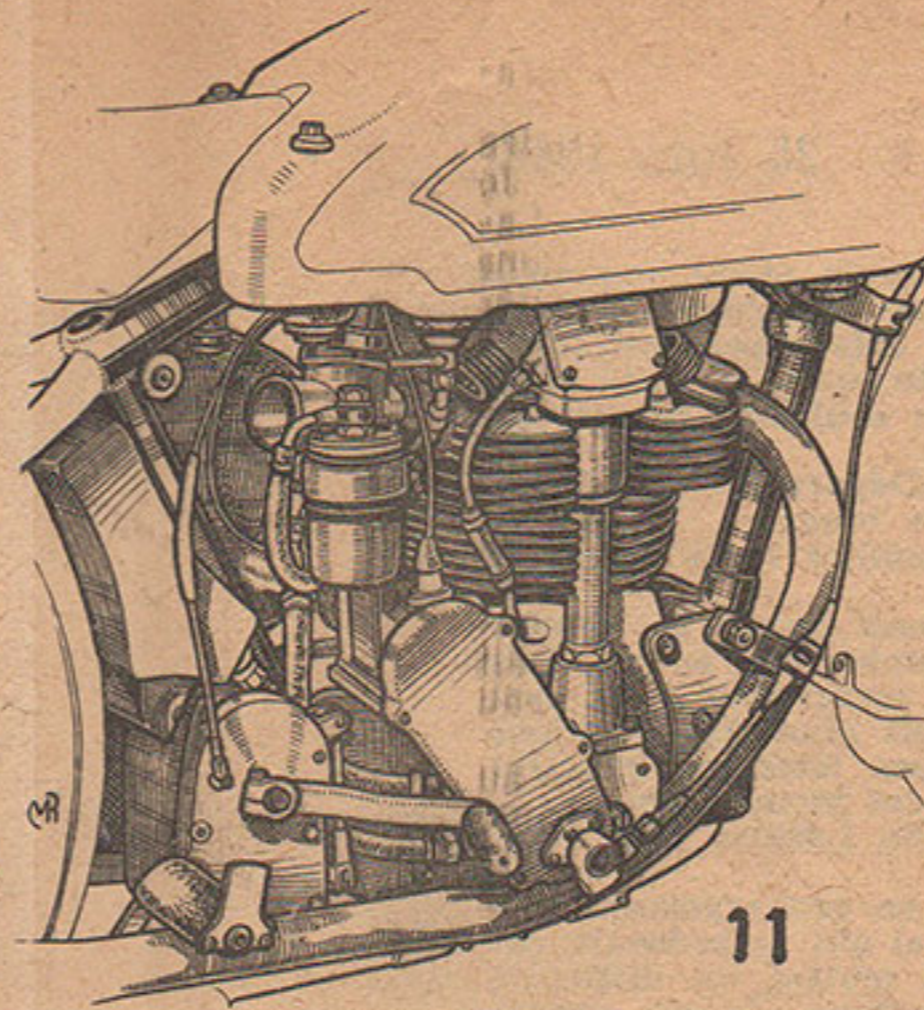
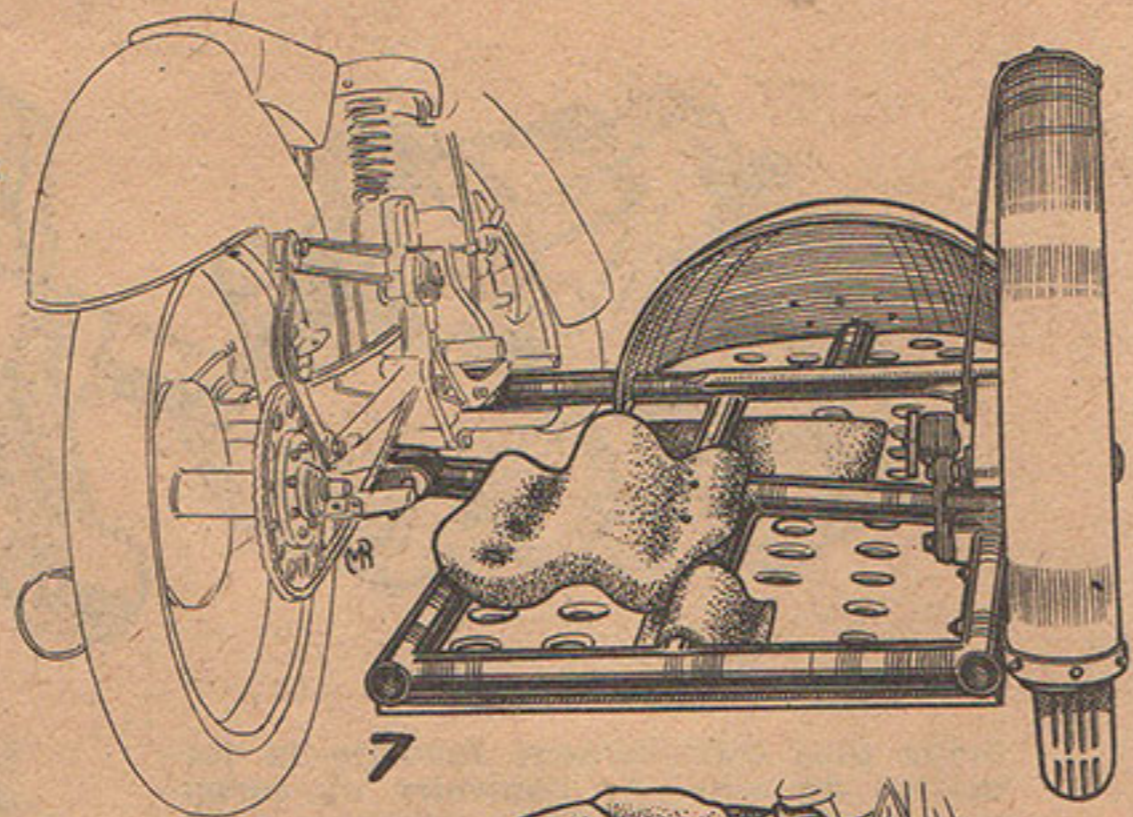
Le Français Bonnin, qui est un grand espoir, cherche une maison qui mettrait une machine à sa disposition...

M. RUPHI

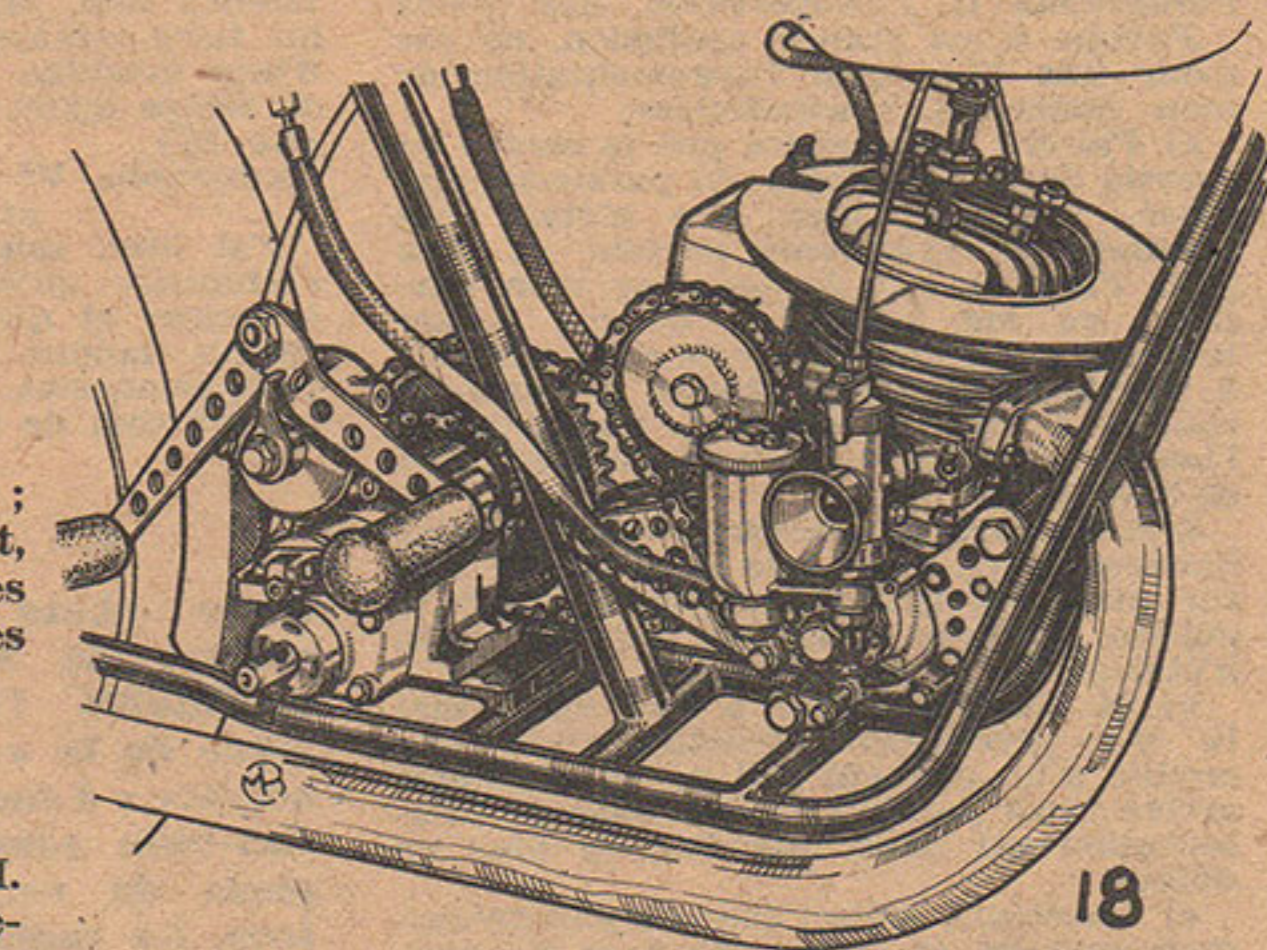
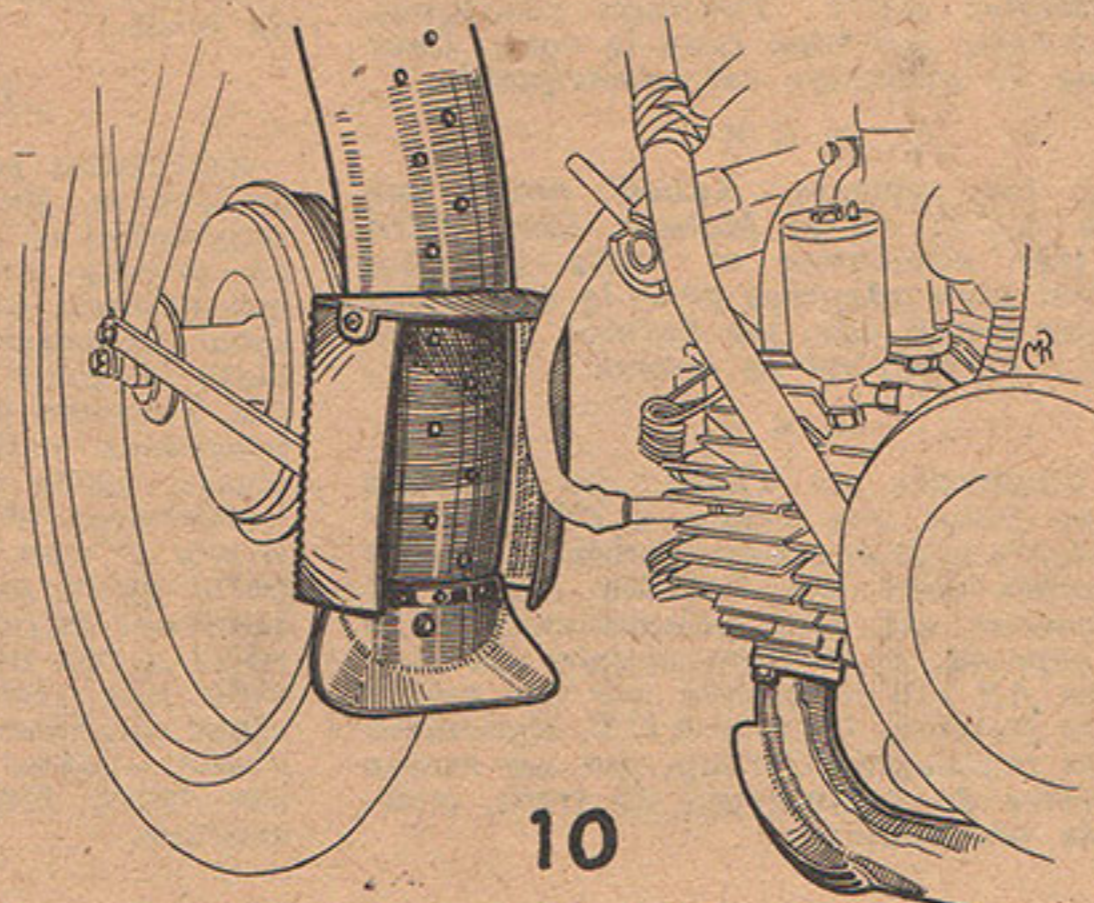
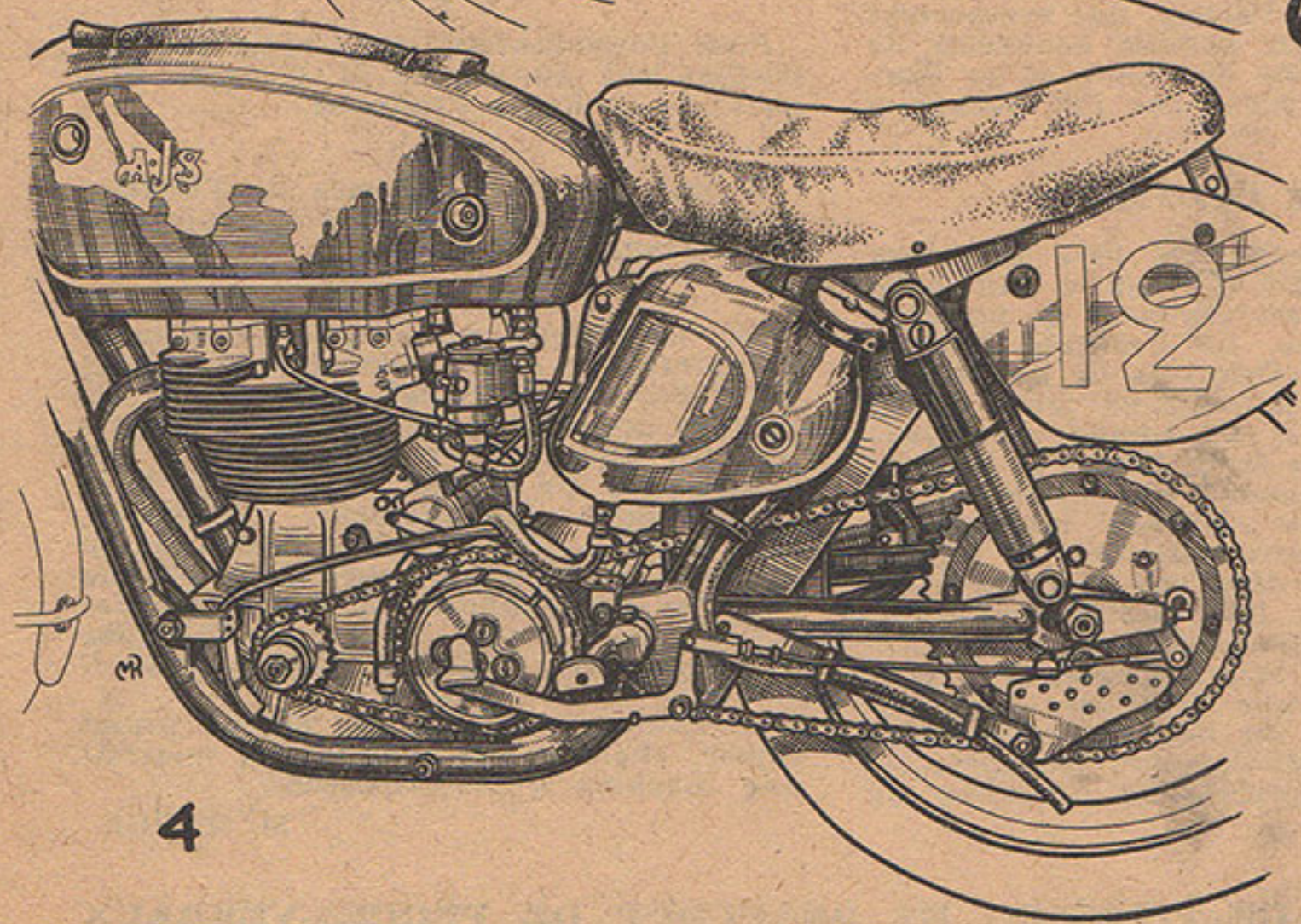
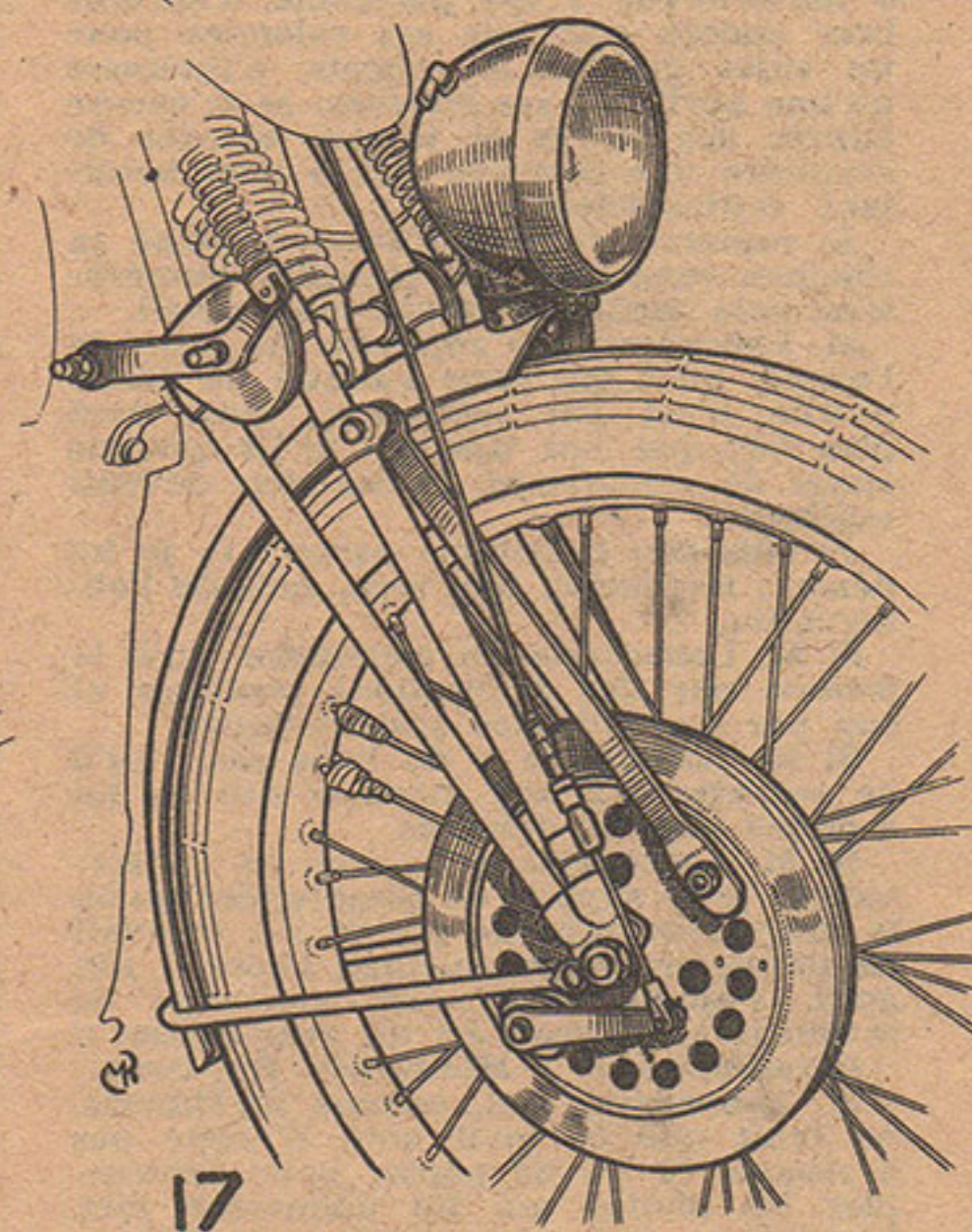
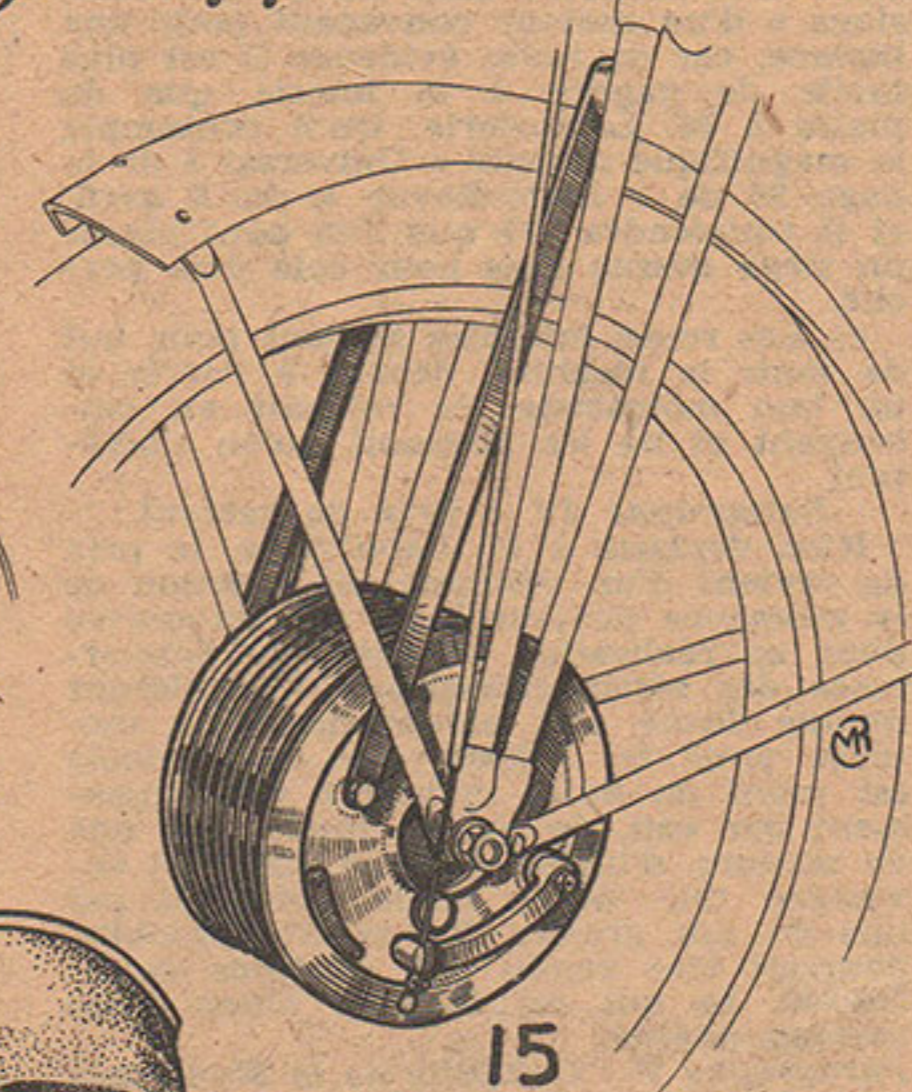
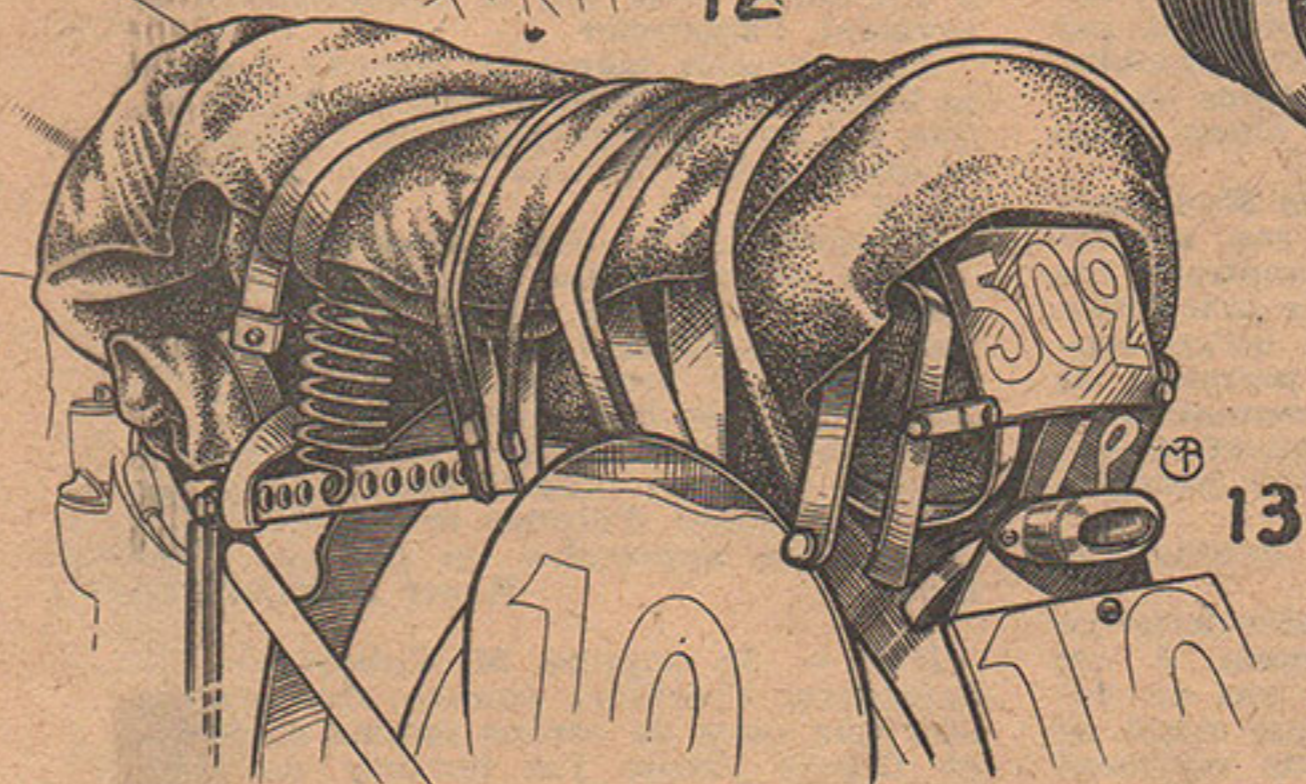
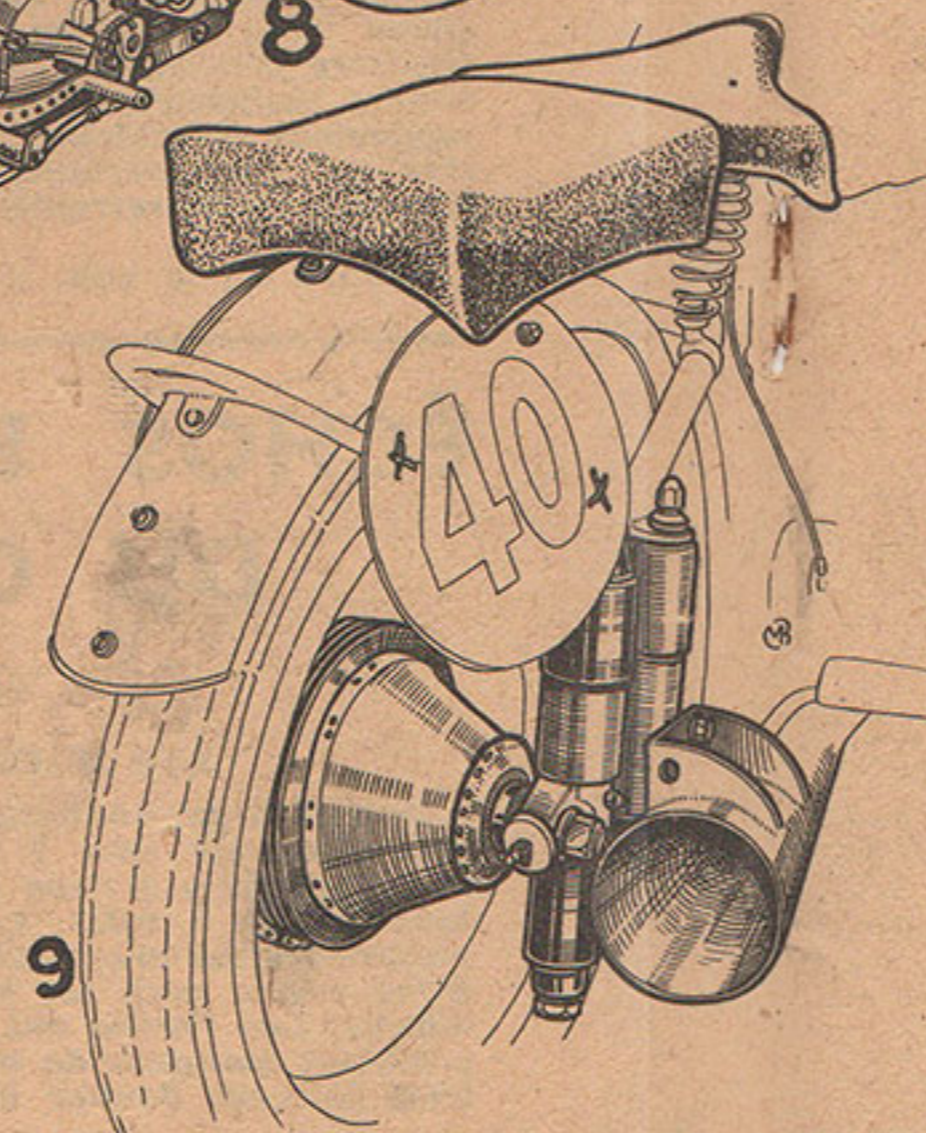
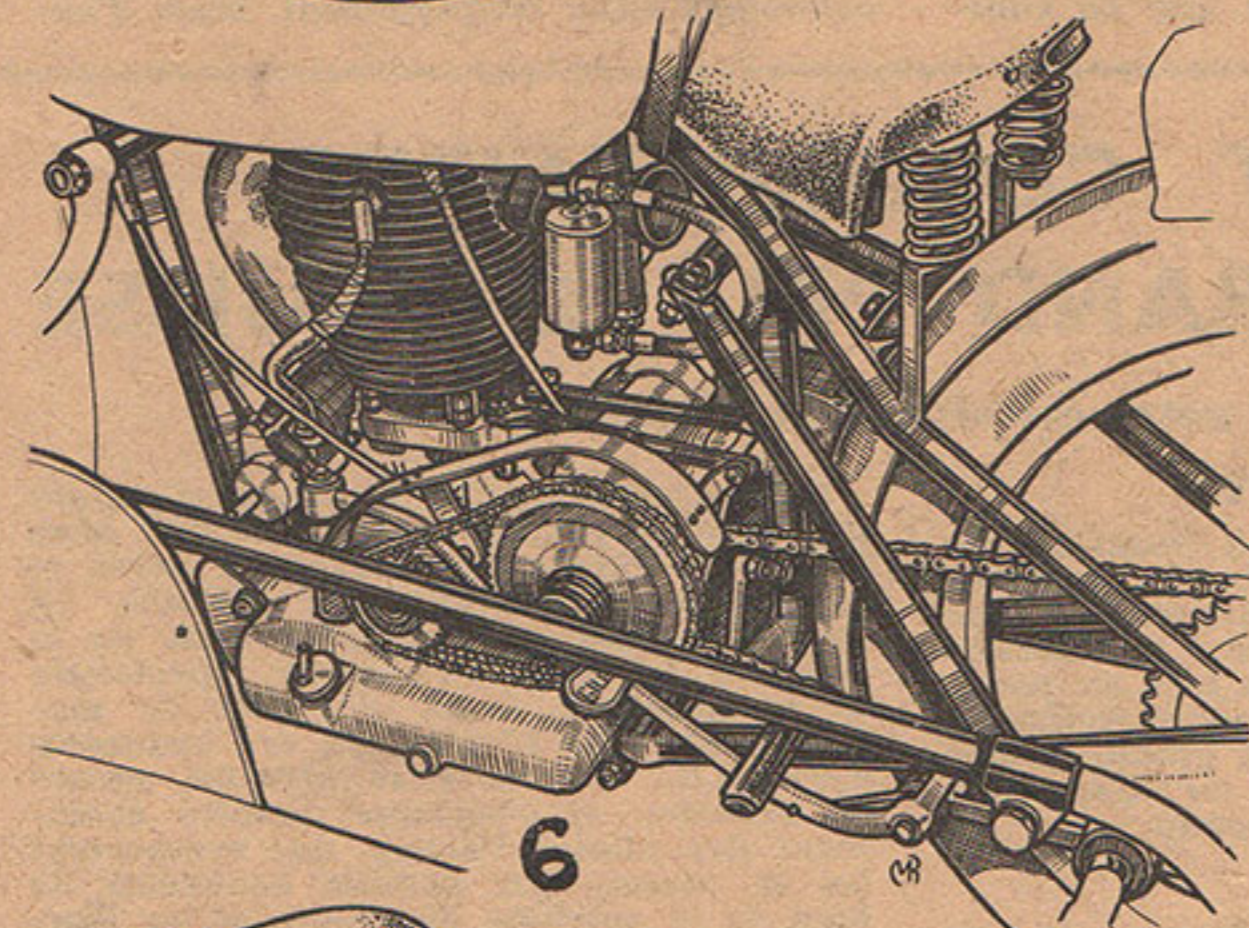
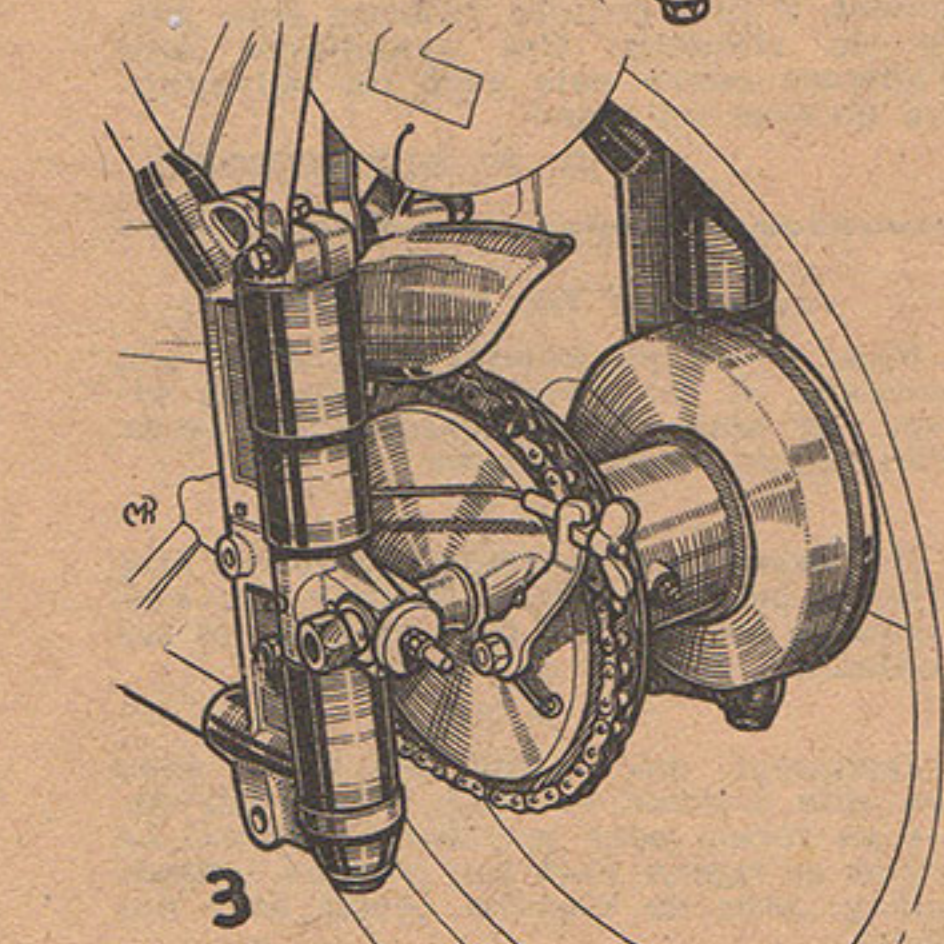
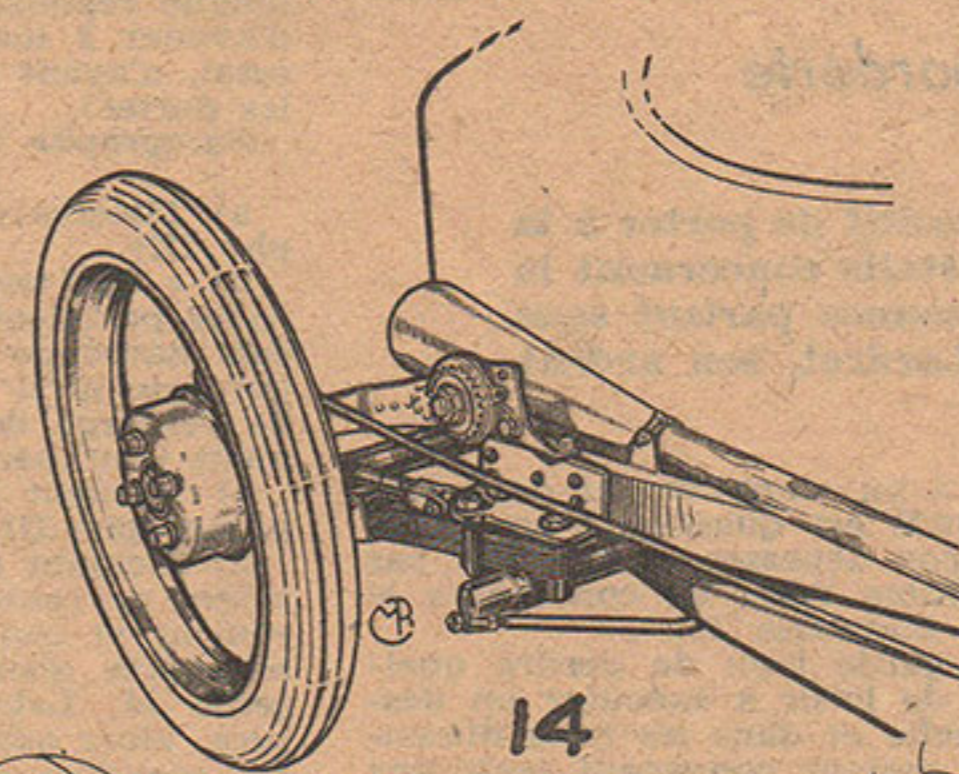
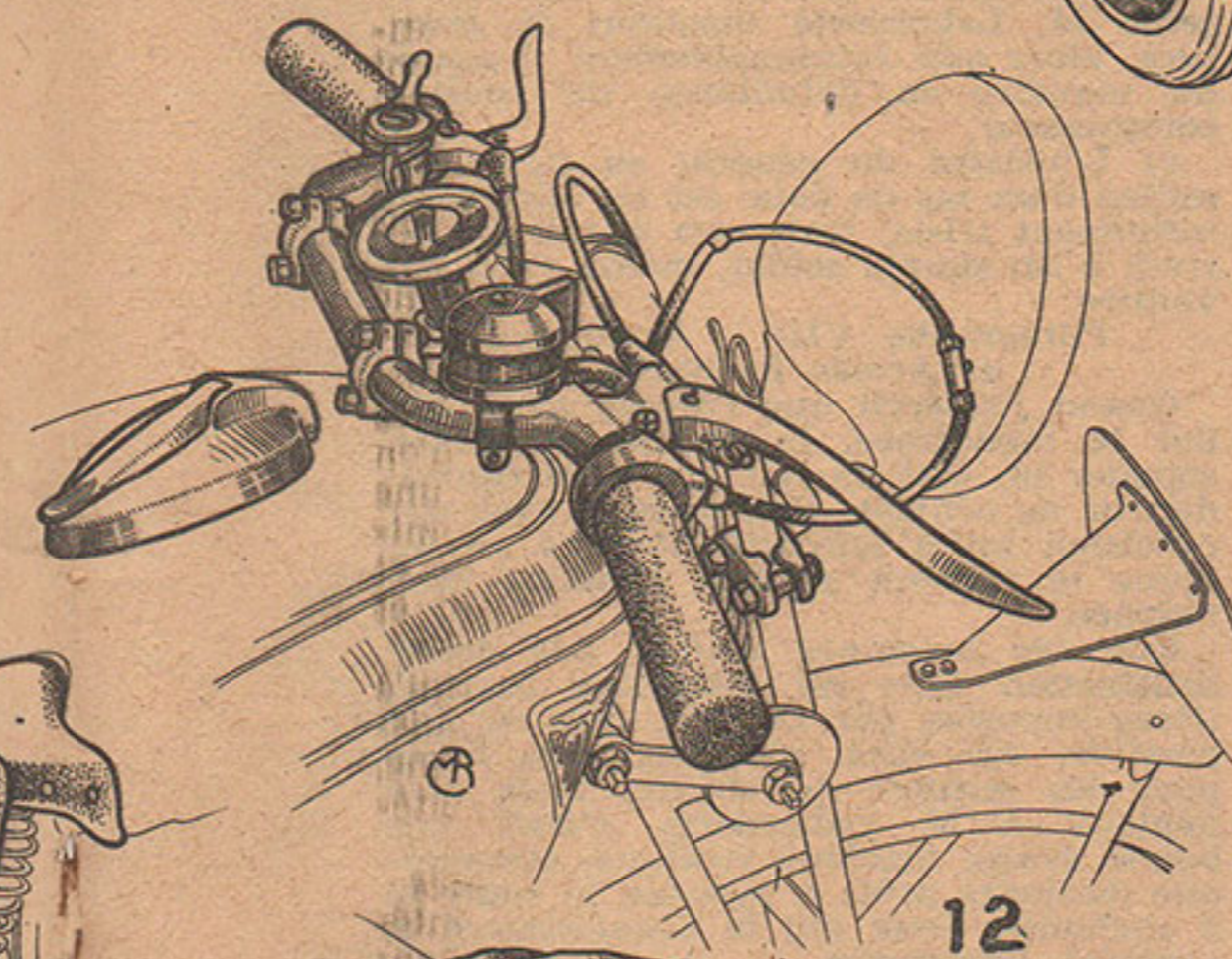
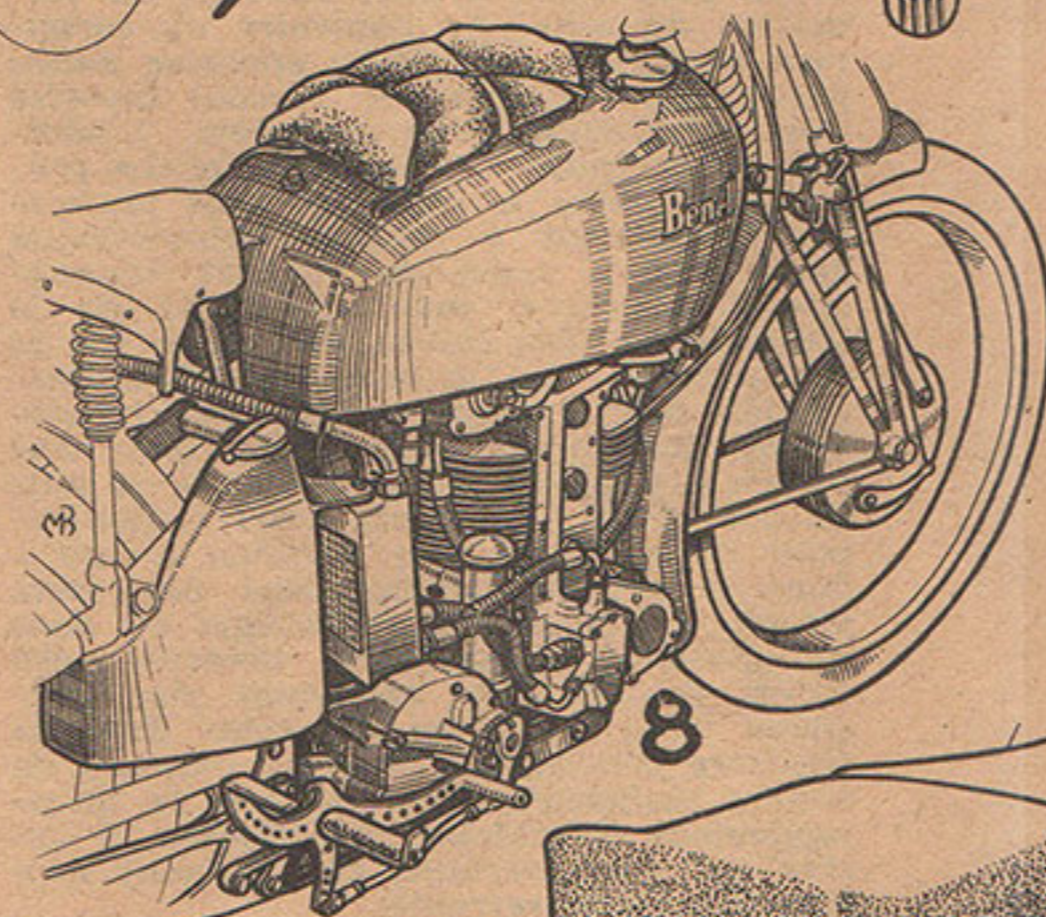
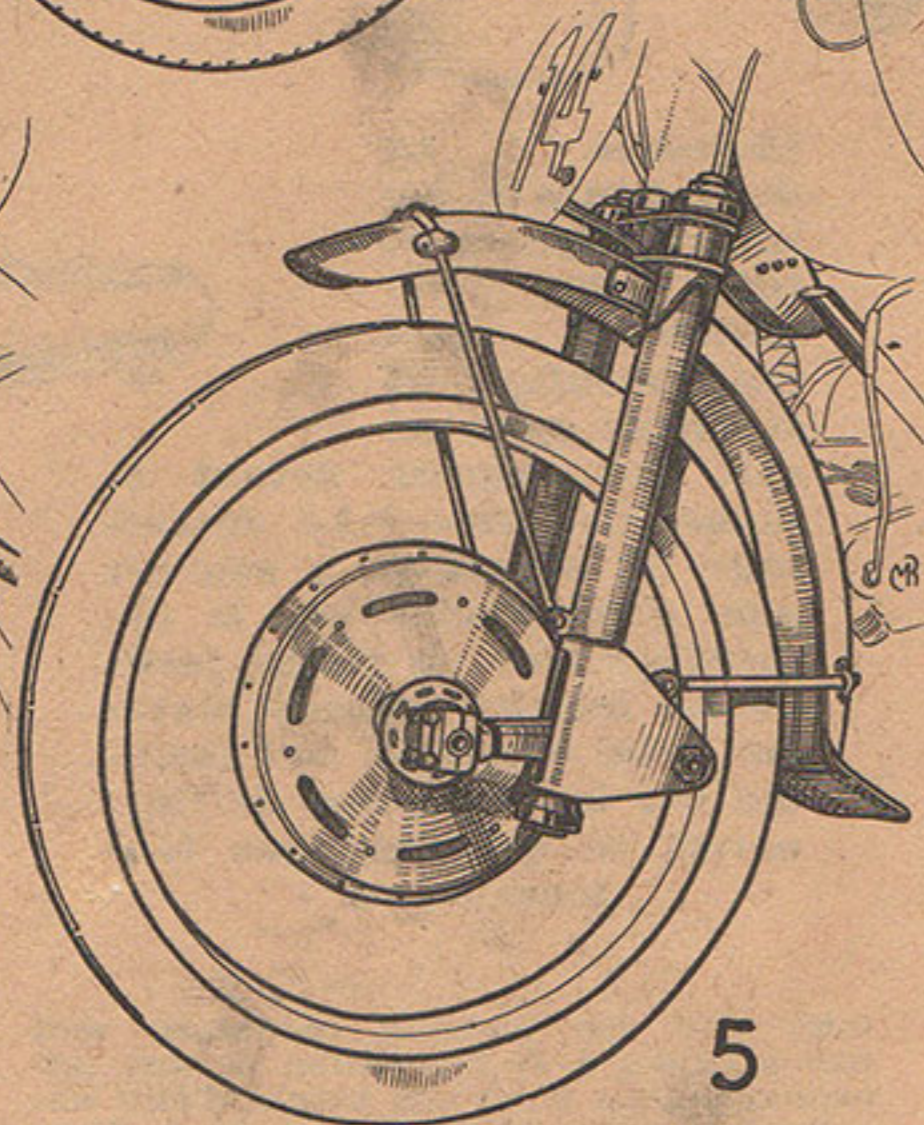
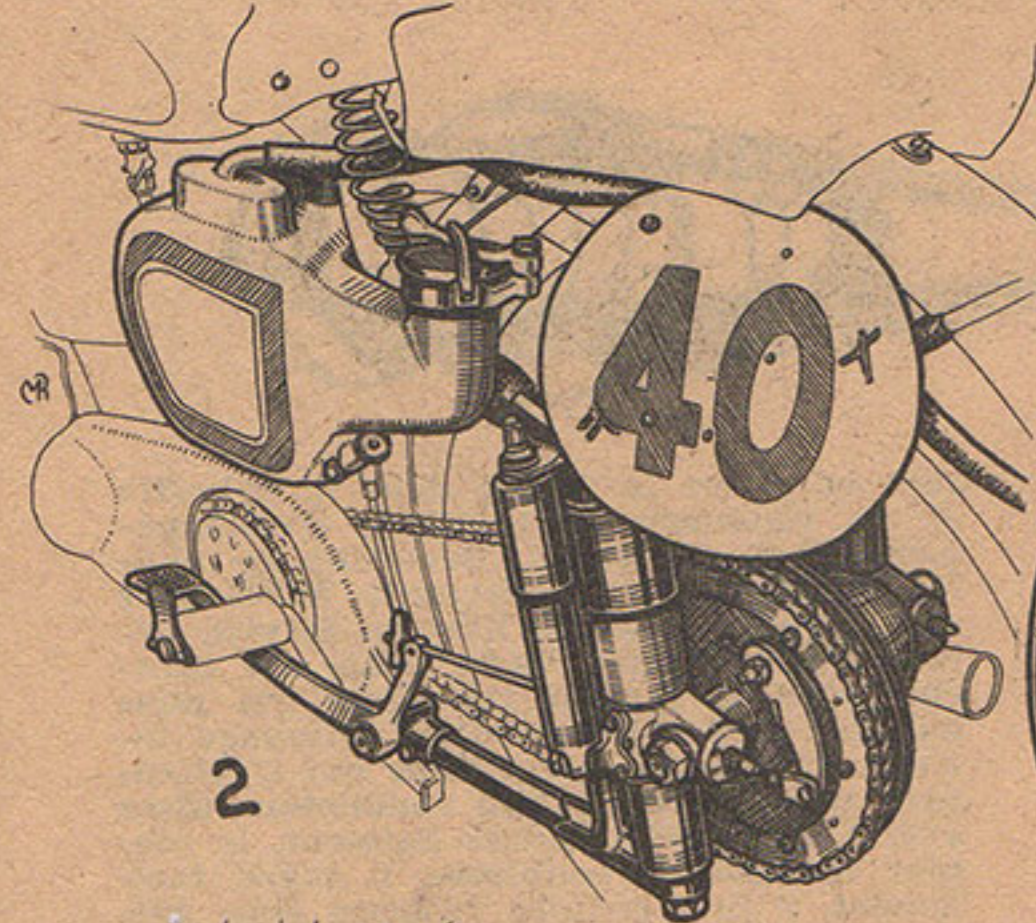
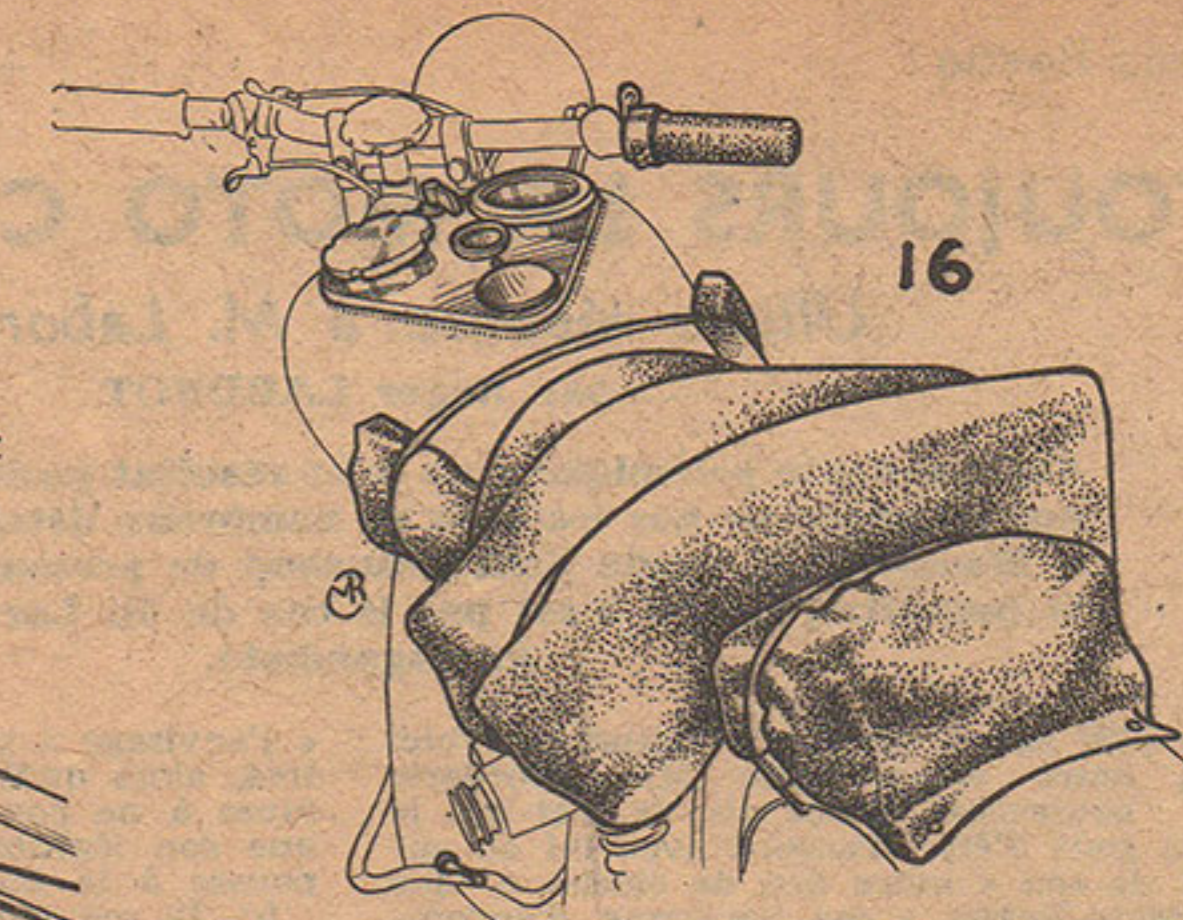
MACHINES de CIRCUIT



■
Croquis pris
au pesage
du Grand
Prix de
Genève
■



MACHINES du BOL D'OR



MACHINES DE CIRCUIT

1. La Norton de circuit 1948, avec laquelle Daniell gagna en 500. Notez l'énorme réservoir d'huile, le carter enveloppant de la chaîne primaire. Le moteur est un double A.C.T. à course relativement faible ; 2. La Benelli d'Ambrosini, gagnante en 250 cc. Moteur double A.C.T. commandé par cascade de pignons ; 3. Le moyeu conique, la suspension AR avec amortisseur hydraulique extérieur et la fixation du tromblon sur les Norton ; 4. Le « déflecteur » dirigeant l'air de refroidissement sur le cylindre des Guzzi ; 5. L'originale fourche à balanciers des Guzzi « Gambalunga » ; 6. La partie motrice du sidecar Gilera et le curieux dispositif d'accouplement. 7. Le sidecar oscillant de Cavanna, fixé en deux points seulement ; 8. Une autre vue de l'arrière d'une des Norton de l'usine. Notez l'énorme embouchure du réservoir d'huile ; 9. La suspension AR de la Norton à double

A.C.T. du champion suisse Georges Cordey ; 10. Une des A.J.S. commerciales de circuit, du côté transmission ; 11. Le moteur des Norton à double A.C.T. avec ses énormes ailettes carrées.

MACHINES DU BOL D'OR

12. Le guidon aux grands leviers de la M.M. de Foulhoux ; 13. Le confortable aménagement sur la machine de Thibaut ; 14. La suspension AR du Villard ; 15. Le moyeu-frein très large de la 500 Terrot de Bétemps ; 16. Un autre rembourrage de selle comportant de volumineux blocs de caoutchouc ; 17. Un moyeu allégé... et bien refroidi sur une 500 cmc. Norton ; 18. Le moteur spécial de Chavanel. Il comportait deux carburateurs, symétriquement disposés de part et d'autre du cylindre, ainsi que des ailettes supplémentaires pour la culasse.

■
Croquis originaux de notre bureau de dessin. Reproduction sans mention d'origine rigoureusement interdite.
Copyright MOTO-REVUE

TOUJOURS LA MOTO CARROSSEE

Ultime réponse à M. Laborderie

par Roger LARDROT

Cette ardente polémique a eu pour résultat positif de porter à la connaissance de nos lecteurs de nombreux détails concernant la « Monotrace », engin dont beaucoup de personnes parlent sans le connaître, ce qui n'est pas le cas de M. Lardrot, son ardent propagandiste.

B IEN sûr, il fallait s'y attendre ! Voici notre sympathique M. Laborderie bouleversé, parce que je n'ai pas le bon goût d'être d'accord avec lui au sujet de son « autre son de cloche ». Que « Moto-Revue » me pardonne d'encombrer encore une fois ses colonnes pour un sujet qui, je le conçois, n'intéresse qu'une partie de ses lecteurs; je m'excuse auprès des autres et je vais essayer de répondre une dernière fois à mon bouillant contradicteur.

Je remercie celui-ci d'avoir découpé sa réponse vengeresse en tranches numérotées, cela facilite d'autant mon travail.

M. Laborderie me reproche de faire de l'ironie, qu'il me fasse l'amitié de croire qu'elle n'est pas méchante, mais c'est plus fort que moi, dès que je lis quelque chose de réjouissant, je me sens devenir espiègle !

Je suis peu charitable parce que je lui dénie : technicité, bon sens, sens de l'observation !

Si M. Laborderie est technicien, qu'il le prouve par des réalisations positives et non par des critiques systématiques.

Si M. Laborderie a du bon sens, qu'il ne regrette pas une machine qui ne lui a donné que des déboires.

Si M. Laborderie a le sens de l'observation, je le supplie de comprendre qu'on le lirait avec plus de plaisir s'il trouvait de temps en temps quelque chose à son goût. J'ajoute enfin que son essai de m'ahurir à nouveau est un vrai succès !!

Paragraphe I : Monotrace flat-twin.

M. Laborderie, qui, comme St-Thomas, ne croit que ce qu'il voit, n'hésite pas à risquer 12 frs de papier pour contempler les photos qui lui donneront tort. L'excellent ami qui possède des documents fera sans doute le nécessaire.

Paragraphe II : Répartition des poids

J'avoue à ma grande confusion, ne pas avoir très bien saisi l'argumentation de mon honorable contradicteur.

a) J'ai cru comprendre que le centre de gravité de la Monotrace lui paraissait mal placé. Pourtant, bien que n'étant pas acrobate, il m'arrivait parfois, et cela dans l'unique but de taquiner mon passager ou ma passagère, de me laisser tomber, roues latérales relevées, une fois à gauche, une fois à droite, la machine roulant à une vingtaine de kilomètres à l'heure. Celle-ci conservait malgré tout sa ligne droite.

D'autre part, on pouvait, roues latérales baissées, faire pivoter la machine de 180° sur place en tirant brusquement sur le guidon, preuves formelles que les poids n'étaient pas si mal répartis.

b) M. Laborderie qui a sans doute mal lu ma précédente communication, me crédite d'un malheur qui ne m'est jamais arrivé (voir parag. IX). Son sens de l'observation est donc une fois de plus en défaut.

c) Gombault n'était pas démonstrateur, mais coureur, et il s'est tué dans des conditions particulières ne mettant pas sa machine en cause. Il paraît du reste déraisonnable de condamner un engin parce qu'un essayeur ou un coureur s'est tué avec; autant renier tout de suite l'automobile et l'aviation.

d) M. Laborderie ne peut rien m'apprendre sur les qualités et les défauts de la Monotrace 4 cylindres de Blanquier, puisque j'ai participé à son étude, sa réalisation et ses essais.

Paragraphe III : Empattement et voie

a) M. Laborderie me fait dire que

« j'envisage » un empattement de 3 mètres, alors qu'il est question d'un maximum à ne pas dépasser. Il ne faut pas que son légitime désir de convaincre le pousse à la mauvaise foi.

b) Je me garde bien de perdre quelques heures de loisir à exécuter un dessin « à l'échelle et dans les trois dimensions » d'un moteur convenant pour une biplace, car de toute évidence il est plus facile de gagner à la loterie que de plaire à M. Laborderie. Qu'il contemple le magnifique moteur « Universal » de la page 96 de « Moto-Revue » du 2 avril, et il conviendra (?) que l'on peut placer un siège dessus sans pour cela être perché.

c) Les roues latérales avaient pour but de tenir la machine debout à l'arrêt et un bon motriciste les relevait en embrayant et ne les abaissait qu'en s'arrêtant.

Paragraphe IV : Prix de revient

N'en déplaise à M. Laborderie, le prix de revient d'un véhicule est fonction de la puissance de l'outillage mis en œuvre pour sa réalisation et aussi de l'importance des séries entreprises. Considérant qu'une firme sort actuellement un motocar pour fr. 159.000, que ce véhicule est muni de deux cylindres refroidissement par eau, de quatre roues plus une de secours, d'un différentiel, on peut envisager que notre engin, construit par une de nos grosses firmes d'automobile, pourrait être vendu aux environs de fr. 100.000, ce qui est le prix d'une moto correspondante.

Paragraphe V : Conduite de la Monotrace

M. Laborderie fait valoir son ancienneté pour ses débuts sur monotrace (ça sent le régiment). Là je dois m'incliner, car je n'ai fait mes débuts qu'en septembre 1928. Mais qu'il me permette de lui faire remarquer que la connaissance d'une machine doit être proportionnelle au temps qu'on l'a utilisée (voir paragraphe IX).

Paragraphe VI : Exhibition acrobatique et promenade

J'ai bien saisi que M. Laborderie ne s'adonnait qu'exceptionnellement à ses exercices et qu'il ne partait pas en vacances flanqué de son portique muni de sept gymnastes. Je le remercie vivement malgré tout de me juger capable de por-

Cette photo démontre de façon irréfutable l'existence de la « monotrace » à moteur flat-twin sous les pieds du conducteur. Le radiateur est disposé devant le groupe. Les têtes de culasses affleurent l'extérieur du châssis.

(Cl. Cyclecars-Voitures du 1-1-23)

ter 75 kgs, c'est la seule chose vraiment aimable pour moi que j'ai trouvée dans sa longue réponse. (Je suis cependant forcé d'avouer à ma honte, qu'à la suite d'un essai, n'ayant pu les soulever, je n'ai pu les porter).

Paragraphe VII : Départ sur trois ou quatre roues

a) Théorie en chambre (voir paragraphe IX).

b) « Sur terrain non nivelé les quatre roues portaient ensemble sur le sol ». Je suis navré de faire remarquer à M. Laborderie qu'il y avait plusieurs positions de relevage des roues latérales, précisément pour parer à cet inconvénient.

c) Incident N.D. de Lorette 1928 (voir paragraphe III/c).

d) Incident route en rechargement. Incident de route banal qui se présente rarement et qui peut mettre en difficulté n'importe quelle machine. Je me représente M. Laborderie insultant sa monture, alors que raisonnablement il aurait dû maudire la défaillance du rouleau compresseur.

e) L'histoire du général en panne au milieu d'un tas de boue est en elle-même infiniment triste, mais cela aurait pu arriver à un simple soldat, même avec une voiture.

Paragraphe VIII : Monotrace et Armée Française

Quand j'ai écrit que l'armée avait utilisé la monotrace, je voulais seulement signaler un état de fait que mon contradicteur ne conteste pas, puisque avec une précision toute militaire, il nous en indique le nombre et leur situation dans l'espace.

Que ces machines n'aient pas donné satisfaction dans les conditions particulières imposées par l'armée, cela est fort possible, car elles n'étaient pas faites pour les sentiers de chèvre, mais n'en déplaise à M. Laborderie, c'était une bonne grosse machine rustique, économique, toujours prête à prendre la route et à enchanter ceux qui la connaissent et savaient l'apprécier.

Elle poussait même la docilité jusqu'à se laisser transformer en tombereau, puisque j'ai parfois transporté sur la mienne, briques, sable, ciment et autres matériaux.

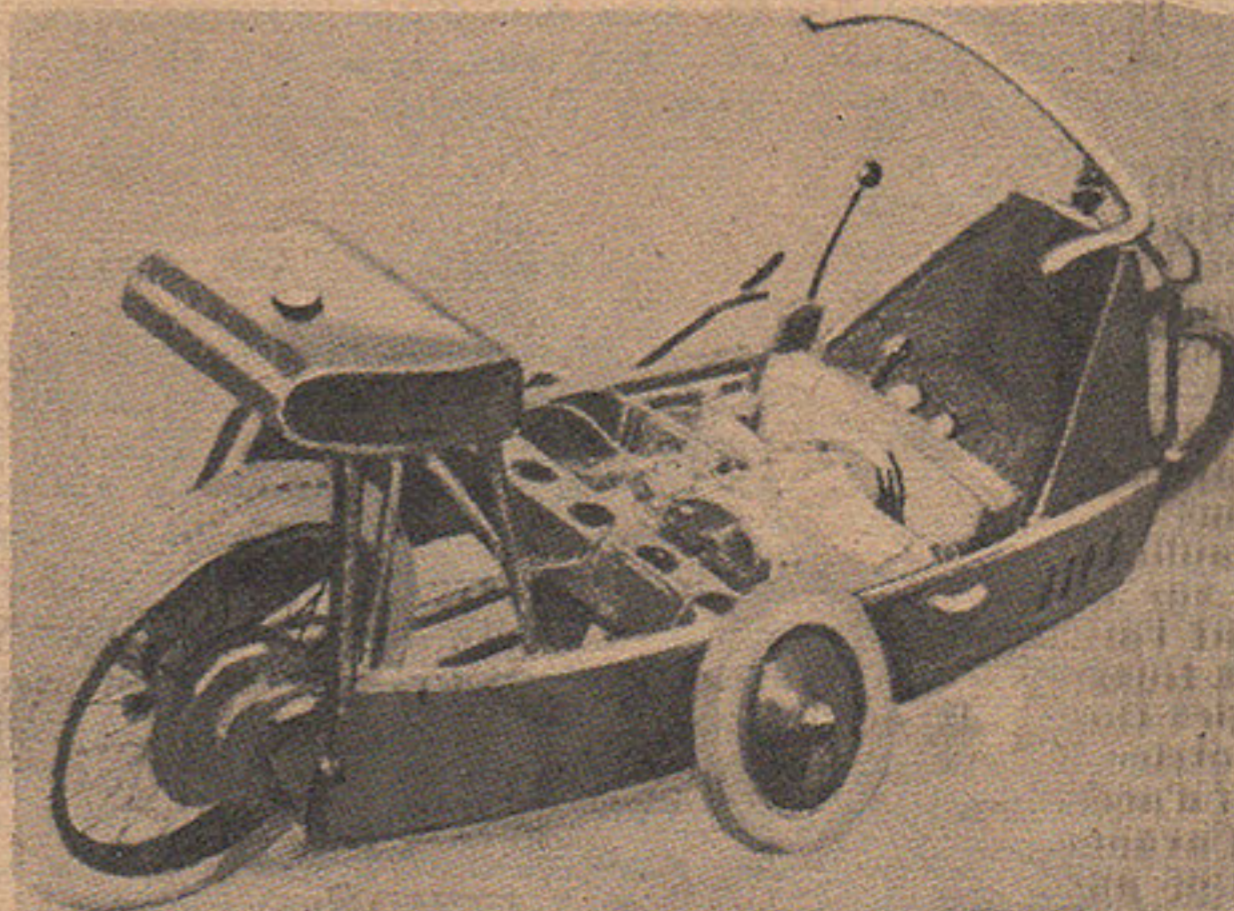
Paragraphe IX : Références pratiques

Dans le cas particulier qui nous intéresse, j'ai piloté la même machine pendant onze années (septembre 1928-juillet 1939), 100.000 kms parcourus sans accidents, dont les trois quarts dans Paris.

Références techniques : J'avoue modestement qu'ayant l'esprit assez éveillé, 26 ans de bureau d'études m'ont été suffisants pour apprendre un peu de technique.

Roger LARDROT

P.S. — Je supplie M. Laborderie de considérer l'incident comme clos, car je sais que nous ne serons jamais d'accord, et depuis l'école j'ai horreur de faire des lignes.



OU EN EST LA MOTO EN ALGÉRIE ?

(de notre correspondant particulier)

CELUI qui débarquerait à Oran ou à Alger serait surpris du nombre incroyable de motocyclettes qui circulent dans ces villes. Et pourtant, de 1939 à 1942, la réquisition militaire avait absorbé la quasi totalité de nos machines.

Mais le motocycliste, qu'il soit d'Algérie ou de la Métropole, est un débrouillard par définition. L'un a obtenu du service de rétrocession militaire une « épave », mot qui a tout son sens pour ceux qui ont vu ces tas de ferrailles informes, et qu'il a péniblement réussi à « remonter » ; l'autre, plus chanceux, a pu acheter aux « surplus alliés » une mécanique anglaise portant encore la boue de Lybie ou d'Italie, mais dont l'état mécanique était très correct.

Ajoutons à cela l'apport de motos neuves provenant de l'importation française et anglaise : Terrot, Triumph, Matchless, vélomoteurs Motobécane, Peugeot, Terrot, Gima, Gnome-Rhône, Monet-Goyon, etc...

Mais celles-ci quoiqu'en vente libre (sauf les vélomoteurs), arrivent au compte - gouttes et leur prix les rend inaccessibles à la grosse masse.

On peut dire qu'à l'heure actuelle le nombre de motos en Algérie a atteint sinon dépassé le chiffre de 1939.

Est-ce à dire que tous les besoins sont satisfaits ? Non, sans aucun doute. En voici les raisons.

La période de guerre, avec ses restrictions d'essence, a fait une obligation pour certaines administrations, pour les médecins, etc... d'abandonner l'auto pour venir à la motocyclette. Dans bien des cas elle a fait des convertis.

Il existe par ailleurs parmi les vieux motards et également parmi la jeunesse, un grand nombre qui, limités par les moyens financiers, n'ayant pas eu le bonheur de « récupérer » une machine des surplus, n'ont pas les ressources nécessaires pour s'en procurer une neuve.

J'apporte ici une petite digression qui me vient naturellement à l'esprit.

C'est qu'en Algérie, l'essor prodigieux du vélomoteur tient surtout aux limites pécuniaires plutôt qu'à l'intérêt qu'on y porte. Ceci n'est pas une critique, car je considère personnellement le vélomoteur comme une des plus belles réalisations mécaniques françaises.

Je veux simplement dire que dans un pays très étendu où l'on doit accomplir

de grandes distances, qu'il s'agisse de se rendre à son travail ou de se promener, les aspirations tendent davantage vers la 4 ou 5 CV que vers le vélomoteur.

Nous avons donc, d'une part, un élargissement de la clientèle qui peut acheter et d'autre part une autre clientèle qui attend de pouvoir le faire. Mais quand ? Après le motocycliste, passons à la motocyclette.

L'état des machines est au-dessous de la moyenne. Les modèles, en général, sont anciens, roulent tant bien que mal. Les pièces détachées d'origine sont rares et les réparations de plus en plus onéreuses.

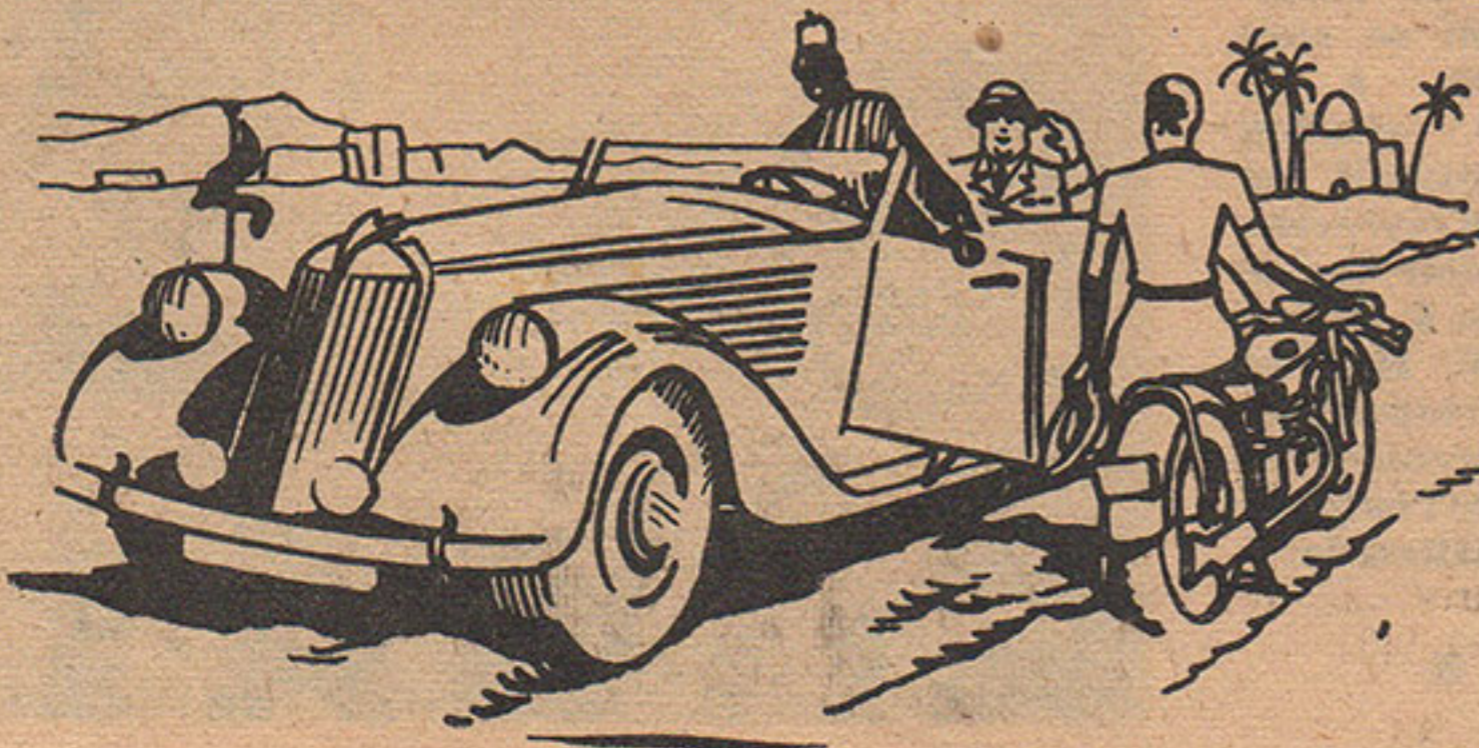
Les motos provenant des « surplus » circulent au contentement général de leurs propriétaires. Et c'est là un point extrêmement important pour l'avenir. En effet, une réclame involontaire s'est faite d'elle-même par les « surplus » qui ont permis d'apprécier la qualité des machines anglaises, italiennes et allemandes.

Cette constatation ne serait guère importante en elle-même si le motard n'était pas automatiquement amené à comparer avec la qualité française qui, il faut bien le dire, n'est pas toujours conforme à ce qu'honnêtement on est en droit de réclamer. Je ne m'étendrai pas ici sur les raisons de notre mal, mais je ferai tout de même la part des choses en disant que le grand fautif n'est pas le constructeur, mais ceux qui l'alimentent en matières premières et le soumettent à certaines règles de travail qui ne lui laissent que peu de liberté d'action.

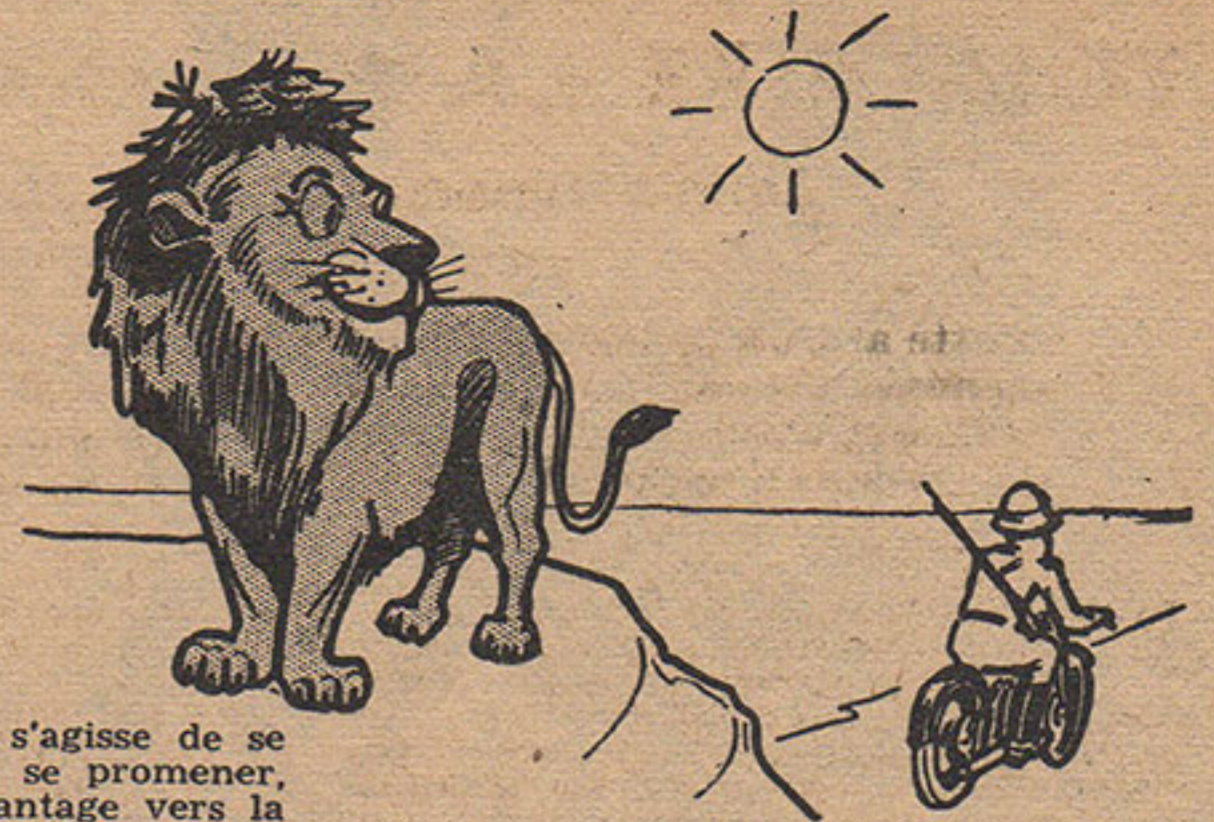
Un des résultats les plus concrets, le plus apparent est le prix de vente des motocyclettes françaises. J'en vente pour exemple le prix du 125 cmc. Motobécane suspension arrière, 94.000 fr. Peut-on dire que le vélomoteur soit une machine populaire ? Je comprends, avec un tel prix, les scrupules du constructeur qui hésite à l'équiper d'une fourche télescopique.

Je terminerai cet exposé en jetant un cri d'alerte à nos constructeurs que les marchés algérien, marocain et tunisien ne peuvent manquer d'intéresser. La production nationale ne pourra se maintenir au premier plan en Afrique du Nord que par la concurrence de ses prix et une grosse amélioration de sa technique et de sa fabrication ou... par les barrières douanières.

THEUX



LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE : REDOUBLEZ DE PRUDENCE



FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

(Réunion du Comité du 7 juin 48)

REUNION DU COMITE DE LA FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME DU 7 JUIN 1948

Le Comité de la F.F.M. s'est réuni à l'Automobile Club de France, le 7 juin 1948, sous la présidence de M. A. Pérouse.

AFFILIATIONS

Après avoir pris connaissance des dossiers et enregistré l'avis favorable des Ligues Motocyclistes Régionales intéressées, le Comité a prononcé l'affiliation des clubs suivants :

- Moto Ball Club de Colombelles ;
- Moto Club du Comminges ;
- Moto Club Maintenon ;
- Moto Club Marignanis ;
- Sporting Moto Club de Sens ;
- Moto Ball Club de Vaison-la-Romaine.

A dater du 2 août : Moto Ball Club Montelais.

Et sous réserve de la régularisation de certaines formalités :

- Moto Club Castrais ;
- Moto Club du Centre ;
- Moto Club Haut-Saonais ;
- Moto Ball Club Languedocien ;
- Moto Club Miralouzin ;
- Moto Ball Club Vitryat.

A dater du 27 juillet et sous réserve de la régularisation de certaines formalités : Amicale Motocycliste Hyéroise.

CIRCUIT DE MADRID

Le Comité a décidé d'adresser une protestation à la F.I.C.M. contre l'organisation sous forme d'épreuve internationale du « Circuit de Madrid » qui n'était pas inscrit au Calendrier de la F.I.C.M.

En outre, il a infligé les pénalités suivantes aux six coureurs français qui ont pris part à cette épreuve sans avoir obtenu, conformément au règlement, l'autorisation préalable de la F.F.M. :

MM. G. Monneret, Behra, Perrin : Réprimande et amende de 5.000 francs.

MM. Wagner, Collignon, Jacquier-Bret : Réprimande et amende de 2.000 francs.

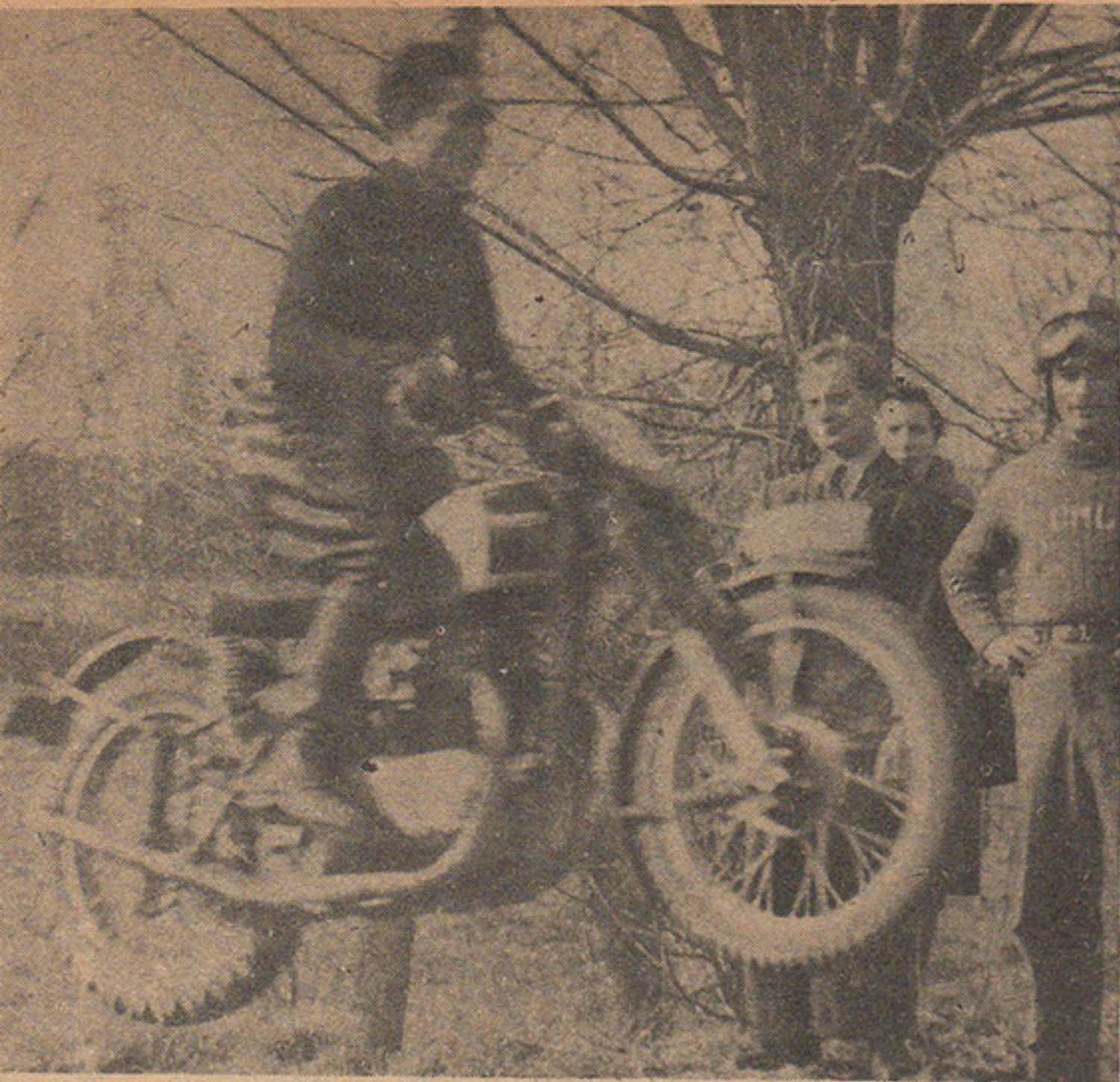
COTISATIONS

Le Comité a décidé de radier à la date du 1^{er} août les quelques clubs qui n'ont pas encore réglé leur cotisation de 1948 et qui ne l'auraient pas payé d'ici là.

Paris, le 8 juin 1948.

Le Secrétaire Général,
CH. FOURREAU

N.D.L.R. — A la suite de plusieurs lettres qui nous ont été adressées, nous informons nos lecteurs que le classement du Championnat ne sera établi qu'en fin de saison sportive. C'est actuellement Collot qui est en tête.



Une photographie du conducteur belge Marcel Boeckx, vainqueur des 24 Heures de Schaerbeck toutes catégories. Il est représenté ici au cours d'un récent moto - cross. Sa performance dans une épreuve aussi dure que les « 24 Heures » le classe parmi les meilleurs pilotes de Belgique

A travers le Sport

TROIS FRANÇAIS AUX 24 HEURES DE SCHAEERBECK

DE retour de Belgique, Lucien Rossignol, Faëne et Massiot gardent un excellent souvenir de l'accueil qu'ils reçurent et de la façon dont nos amis sportifs Belges pratiquent l'hospitalité.

Rossignol nous conte combien il regrette de ne pas avoir pu, à cause de son travail, profiter entièrement de l'invitation qu'il avait reçue de passer une semaine sur place, pour reconnaître le parcours et s'y entraîner.

« Ce circuit de 300 kilomètres, par des routes souvent mauvaises, parfois par de simples sentiers, franchissant les Ardennes, est très difficile. Il s'agit de le couvrir 3 fois dans un sens et une fois dans l'autre, à la moyenne minimum de 50 kms à l'heure, ce qui représente un exploit tellement difficile que le vainqueur de cette année, Boeckx, qui triompha déjà l'an dernier, ne put terminer avec moins de 3 points de pénalisation. D'ailleurs, sur plus de 50 partants, 14 seulement finissent. Il y avait 5 étrangers au départ, 3 Français et 2 Hollandais. Aucun ne put faire la moitié de l'épreuve : je tombai en panne de lumière et terminai le 1^{er} tour en suivant les autres concurrents, mais au contrôle on me conseilla sagement de ne pas tenter le 2^e tour dans ces conditions. Mon équipier Faëne fit une chute sur les pavés glissants de pluie et détériora son phare ; lui aussi dut abandonner rapidement à la tombée de la nuit, Massiot fit une chute due à une collision. Les deux Hollandais disparurent également !

Cette épreuve extrêmement difficile est parfaitement organisée, mais exige des concurrents une parfaite connaissance du parcours, car aucune hésitation et encore moins une erreur de parcours ne peut vous permettre de joindre le prochain contrôle sans avoir été pénalisé.

Pensez que certains de ces contrôles ne sont séparés que de 9 kms, d'autres de 11

ou 12, et que les routes sont souvent si accidentées que l'on peut difficilement tenir le 50 de moyenne en tirant à plus de 100 dans les lignes droites.

Aussi, l'an prochain, j'irai passer 8 jours là-bas, avant l'épreuve, pour apprendre le parcours. Le règlement laissant libre le chemin emprunté entre deux contrôles, il y a, entre autre, un endroit où l'on a avantage à traverser un champ et franchir un petit cours d'eau sur une dalle en ciment, plutôt que de suivre des routes normales. Voilà qui dit bien la nécessité de connaître à fond la région ! »

Après ces quelques précisions, et nous avoir confié une photo de l'as belge Marcel Boeckx, que nos lecteurs trouveront ci-dessus, Lucien Rossignol reprit sa Matciless pour regagner, en vitesse, son moderne atelier.

Deux champions anglais de motocross qui se sont distingués à la dernière réunion de Montreuil et que nous reverrons avec plaisir sur ce circuit le 4 juillet: Basil W. Hall et Viney, respectivement premier et second de l'épreuve internationale.



LA COURSE DE COTE DE LA BARAQUE

Le Moto-Club d'Auvergne organisera le 18 juillet la Course de Côte de la Baraque, inscrite au calendrier national et qui se disputera conformément aux règlements de la F.F.M. La participation des meilleurs spécialistes paraît d'ores et déjà assurée.

D'autre part, le Moto-Club d'Auvergne a remporté le Challenge offert par l'A.C. du Centre à l'occasion du Circuit Motocycliste du Berry, devant le M.C. de Tours le Motor-Club et l'A.M.C. Orléanais.

LE SPORT MOTOCYCLISTE EN ALLEMAGNE

La 2^e Course pour le Championnat Allemand à Cologne

Des compétitions passionnantes se sont disputées sur le circuit idéal de Cologne, composé d'une partie de l'autostrade, devant une foule enthousiasmée. Le champion Georg Meier, sur B.M.W. à compresseur, s'est adjugé la victoire dans la classe 500 devant son compatriote Kraus, également sur B.M.W. Avec une moyenne de 131,6 kmh., Meier fut l'homme le plus vite de la journée.

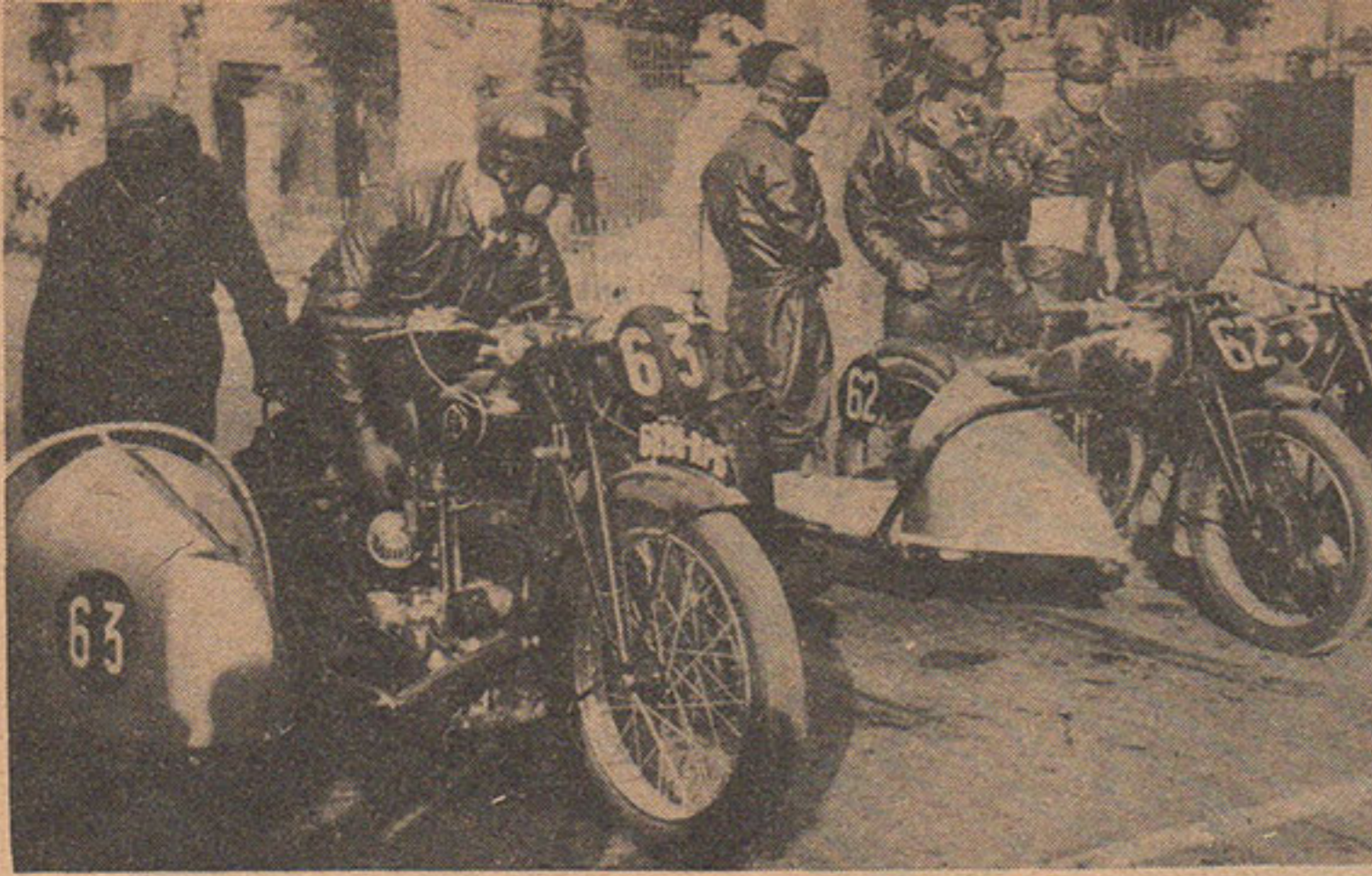
Dans la catégorie 350 cmc., Hertz, sur la N.S.U. à compresseur, fut imbattable, surtout après l'abandon de Mansfeld (D. K.W.). La course des 250 cmc. se termina par la victoire de 3 D.K.W. sur les premières places. Kuhnke, Schwarz et H.P. Muller arrivèrent dans cet ordre.

Les courses de sidecars donnèrent lieu à des matches serrés jusqu'à la fin. Le gagnant dans la classe jusqu'à 600 cmc. fut : Ziemer-Wels, sur N.S.U., devant le champion Bohm-Bauer, également sur N.S.U. La catégorie des sidecars jusqu'à 1200 cmc. prouva la nette supériorité des E.M.W. qui remportèrent les 3 premières places. Muller-Fuchs confirma sa victoire du Hockenheim-Ring. En somme : du beau sport avec une participation record.

Considérations après les premières Courses de Championnat

Dans les 3 catégories de 250, 350 et 500 cmc., nous ne trouvons aucune machine correspondant au règlement de la F.I.C.M. qui soit capable d'atteindre le niveau international. Aucune construction nouvelle dans les motos sans compresseur, sauf dans la catégorie des petites 125 cc. avec la N.S.U.-Fox dont nous avons parlé. Les seules possibilités de figurer avantageusement dans des compétitions internationales sont offertes par les sidecars. Là, on peut trouver quelques modèles réussis de B.M.W. La science et la technique des champions allemands de sidecars pourraient leur permettre de remporter quelques succès.

Le manque de motos de classe internationale est d'autant plus navrant que



Les photographies qui illustrent cette page ont été prises au Circuit de Tours. Ci-contre : Le départ des side-cars.

Ci-dessous : Belkéchout, du Motor-Club, vainqueur en 500 cmc.

l'Allemagne dispose d'un bon nombre de grands champions qui mériteraient mieux qu'un bouquet.

M. Loughborough, le secrétaire général de la F.I.C.M., a donné un « tuyau » à un de mes collègues en lui disant que le sport motocycliste allemand ferait bien de s'organiser « comme s'il était à nouveau membre de la F.I.C.M. ». Ceci laisse supposer que l'O.M.K. allemand serait peut-être bien avisé en organisant le Championnat motocycliste allemand pour 1949 d'après le règlement international en vigueur.

M. HORNICKEL, Bacharach



LE MOTO-CROSS DE SAINT-ETIENNE (12 Juin)

Assistons-nous à l'essor général du Moto-Cross en France ? On serait tenté de le croire, étant donné le succès obtenu à St-Etienne. Le 13 juin, le Sport Motocycliste du Forez a mis sur pied un cross qui, pour ses débuts, fut un succès complet et, indiscutablement, a conquis les nombreux sportifs de la région. L'organisation se promet de faire mieux encore dans l'avenir.

Il réunissait le concours des spécialistes parisiens : Ladevèze, Bonin, Verrechia et Perlin, et celui des coureurs locaux, tous pratiquants des moto-ball qui, malgré leurs machines non adaptées, ont fait bonne figure. Le circuit de 1 kilomètre, très accidenté, sur les crassiers des mines de charbon de Chavassieux, fut rendu

encore plus difficile par un orage survenu au cours de la réunion.

La combattivité de Verrechia et Ladevèze, malgré le terrain devenu gras, enthousiasma la foule. Le jeune Cohas eut les honneurs de la journée, ainsi que De Marancourt, ce qui ne retire rien à la valeur de l'équipe du Sport Motocycliste Forézien.

Dans le handicap, Perlin a vu sa chaîne sauter, ce qui le priva d'une belle place. Bonin fut son égal de toujours, et aussi très applaudi.

A droite : Billon, du M.C. de Bordeaux, vainqueur en 350 cc.



Bonne réunion de propagande pour le moto-cross qui, d'ailleurs, promet de faire « tache d'huile » en France.

Le matin, un Rallye Montgolfière réunit une vingtaine de concurrents. Voici les résultats de la journée.

RESULTATS

Tentatives de record du tour : 1 km. :
250 cmc. : Bonin, 2 m. 3 s. 2/5.
350 cmc. : Verrechia, 1 m. 59 s. 2/5.
500 cmc. : Ladevèze, 1 m. 58 s. 2/5.
Meilleur temps au tour contre membres du SMF, Cohas, 2 m. 5 s.

Course de classement Forézien A, 6 tours :
1. Cohas, 16 m. 32 m. ; 2. Richot ; 3. Signoret ; 4. Bourcier.

Course handicap, 8 tours :
E. Verrechia, 16 m. 24 s. ; 2. Ladevèze ; 3. de Marancourt ; 4. Richot ; 5. Perlin ; 6. Bonin.

Foréziens B, 6 tours :
1. D. Marancourt, 16 m. 16 s. ; 2. Vialla Kiki ; 3. Rouchouse Kisou ; 4. Gagnière ; 5. Lelièvre.

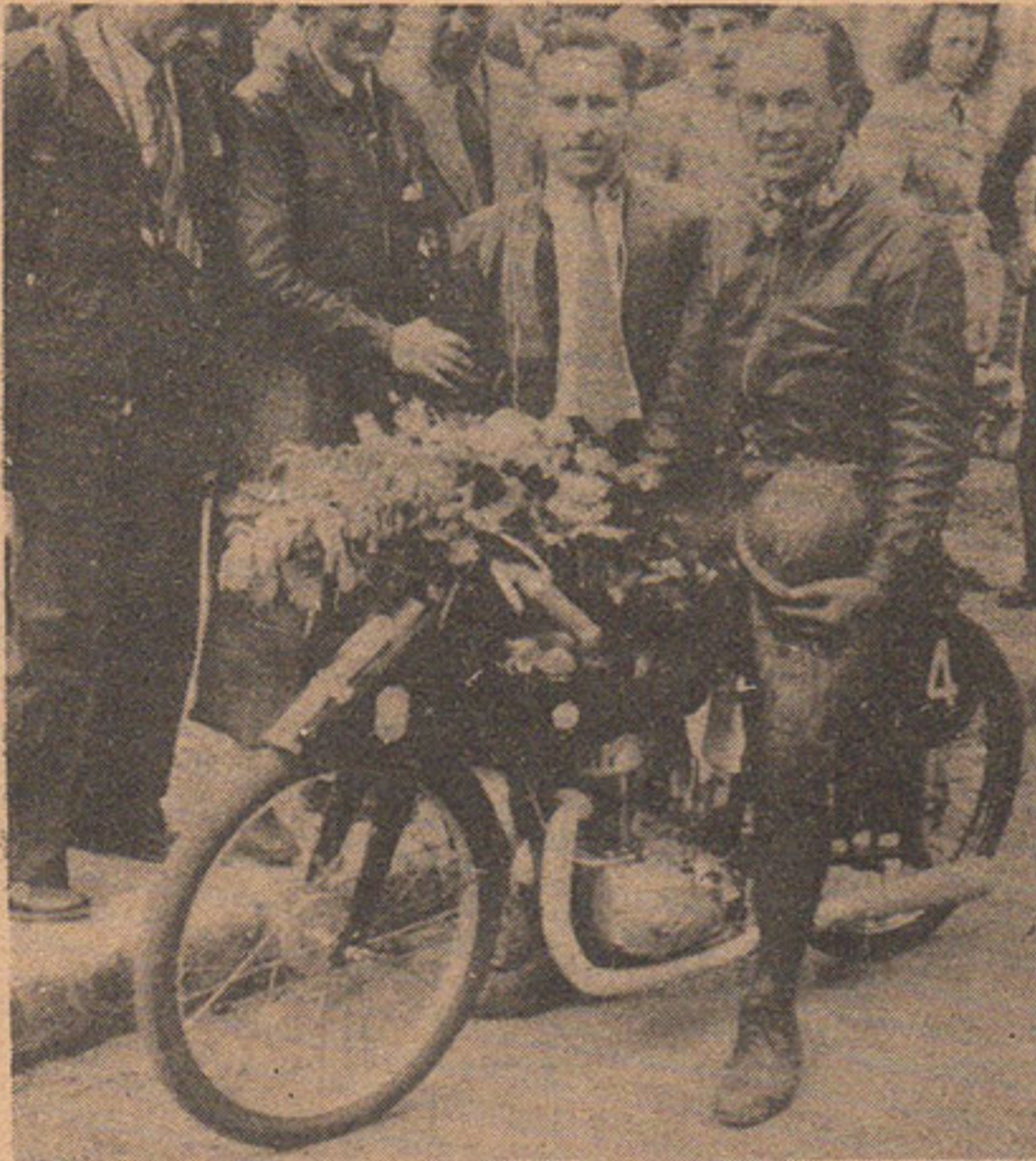
RESULTATS DU RALLYE MONTGOLFIERE

1. Richard (SMF) ; 2. Signoret (SMF) ; 3. Dassagne (AMCC) ; 4. Fister (AMCC) ; 5. Cassinato (SMF) ; 6. Petit René (AMCC) ; 7. Cohas (SMF).

J. JAFFRE

Ci-contre : Le départ des 500.

La place nous fait défaut pour donner le compte rendu du circuit de régularité Corbières-Méditerranée Minervois, organisé par le M.C. du Roussillon, qui a remporté un éclatant succès. Nous le publierons dans notre prochain numéro, ainsi que plusieurs photos du cross de Saint-Etienne.

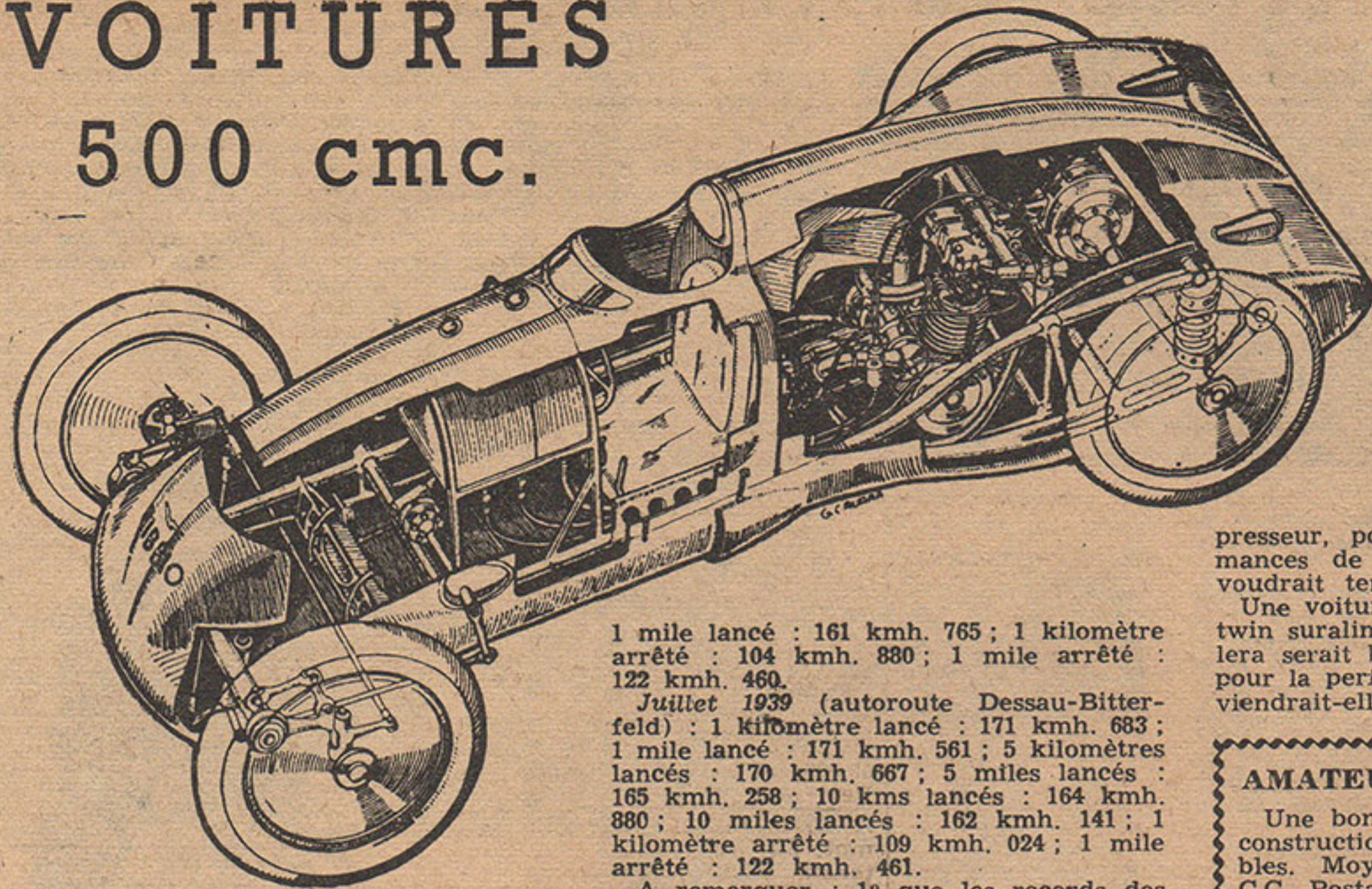


Ci-dessus : Juigné, vainqueur en 175 cmc. sur moto 125 cmc. New-Map A.M.C. et en 250 cc.



UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

VOITURES 500 cmc.



Coupe partielle de la 500 cc. monoplace de records Nibbio-Guzzi du comte G. Lurani, qui donna d'excellents résultats au cours de tentatives de vitesse. Son moteur est celui de la célèbre bicylindre de circuit.

Cliché
« L'Auto Italiana »

(Petite étude historique)

(suite) :

LA 500 cmc. NIBBIO A MOTEUR GUZZI DE COURSE

DANS le cadre de notre étude « historique » sur les voitures 500 du temps jadis, voici aujourd'hui la Nibbio, qui valut à son possesseur quelques belles performances au cours de tentatives contre les records du monde de la classe I (350 à 500 cmc.), la même où nos petits engins d'amateurs pourront se produire en course. Plus encore que le L.R. Jap, la Nibbio est étudiée pour la vitesse pure. A notre connaissance, elle n'a servi qu'à des tentatives en ligne droite et sur courte distance, de 1 kilomètre à 10 miles, départ arrêté et lancé.

Elle avait été conçue par le comte italien G. Lurani, qui fut également son pilote. Le châssis était en tubes soudés électriquement, la carrosserie en alu. L'empattement était de 2 m. 32, la voie de 1 m. 28 à l'avant et de 1 m. 09 à l'arrière. Elle pesait 296 kilos en ordre de marche. La suspension avant était assurée par deux ressorts à lames semi-élastiques et la suspension postérieure par bras oscillants avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à friction.

La partie motrice n'était pas moins intéressante : Un 500 cmc. Guzzi de moto de course, le même qui valut à Tenni, Stanley Woods et quelques autres de retentissantes victoires. Ce moteur, un deux cylindres en V, très ouvert, comporte une distribution par A.C.T. et forme bloc avec la boîte synchronisée à 4 vitesses. De 68 d'alésage pour 68 de course, il développait lors des premiers records 50 CV à 7.500 t.-m. La transmission finale s'effectuait par chaîne. En raison de la voie étroite et de l'usage exclusif sur, auto-trade, on n'avait pas jugé utile, au moins dans le type initial, d'adapter un différentiel. (Tous ces renseignements s'appliquent au modèle primitif).

L'habitacle monoplace était très exigu, et quand le pilote s'y était introduit, il était assis à 14 centimètres du sol.

Voici les performances réalisées. Remarquons que l'engin ne comporte pas de compresseur.

5 novembre 1935 (autoroute Firenze-Mare) : 1 kilomètre lancé : 162 kmh. 162;

1 mile lancé : 161 kmh. 765 ; 1 kilomètre arrêté : 104 kmh. 880 ; 1 mile arrêté : 122 kmh. 460.

Juillet 1939 (autoroute Dessau-Bitterfeld) : 1 kilomètre lancé : 171 kmh. 683 ; 1 mile lancé : 171 kmh. 561 ; 5 kilomètres lancés : 170 kmh. 667 ; 5 miles lancés : 165 kmh. 258 ; 10 kms lancés : 164 kmh. 880 ; 10 miles lancés : 162 kmh. 141 ; 1 kilomètre arrêté : 109 kmh. 024 ; 1 mile arrêté : 122 kmh. 461.

A remarquer : 1° que les records des 5 kms aux 10 miles, battus en 1939, ont été retirés à une 500 Fiat 4 cylindres à compresseur (pilote : Cecchini).

2° Que les records départ arrêté, sur le kilomètre et le mile avaient été améliorés, entre 1935 et 1939, par Moritz, sur un véhicule à moteur 2 temps D.K.W. de course, également suralimenté.

3° Que le Colonel Gardner a battu, le 24 juillet 1947, à Ostende, les records départ lancé, du kilomètre aux 5 miles, avec une voiture M.G. 4 cylindres à compresseur, réalisant des moyennes allant de près de 190 kmh. sur la plus courte distance (exactement 189 kmh. 973) à 177 kmh. sur la plus longue. Bien entendu, cette voiturette n'avait rien de « moto-

cycliste », (moteur A. C. T. à eau, disposition classique, profilage intégral, etc...).

Nous sommes persuadés qu'un véhicule genre Nibbio, muni lui aussi d'un compresseur, pourrait améliorer les performances de la M.G. Quel constructeur voudrait tenter l'entreprise ?

Une voiturette munie d'un B.M.W. flat-twin suralimenté ou d'un 4 cylindres Gilera serait bien séduisante à tous égards pour la performance, mais à combien reviendrait-elle ?

AMATEURS-CONSTRUCTEURS

Une bonne nouvelle : Les plans de construction de nos racers sont livrables. Moyennant versement à notre C.C. Postal Moto-Revue 297-37 ou à nos bureaux de la somme de 1.000 frs. (joindre 35 fr. pour envoi recommandé) vous obtiendrez les plans et toutes indications utiles pour la construction d'un des trois châssis prévus : Monoplace course pour moteur flat-twin (Racer 500 A) ; Monoplace course pour moteur monocylindre (Racer 500 B) ; Biplace sport pour l'un ou l'autre moteur (Racer 500 C).

Le tirage des plans est limité. De nombreuses souscriptions nous sont déjà parvenues. Hâtez-vous de nous adresser la vôtre, car un deuxième tirage n'est prévu que pour le mois d'octobre.

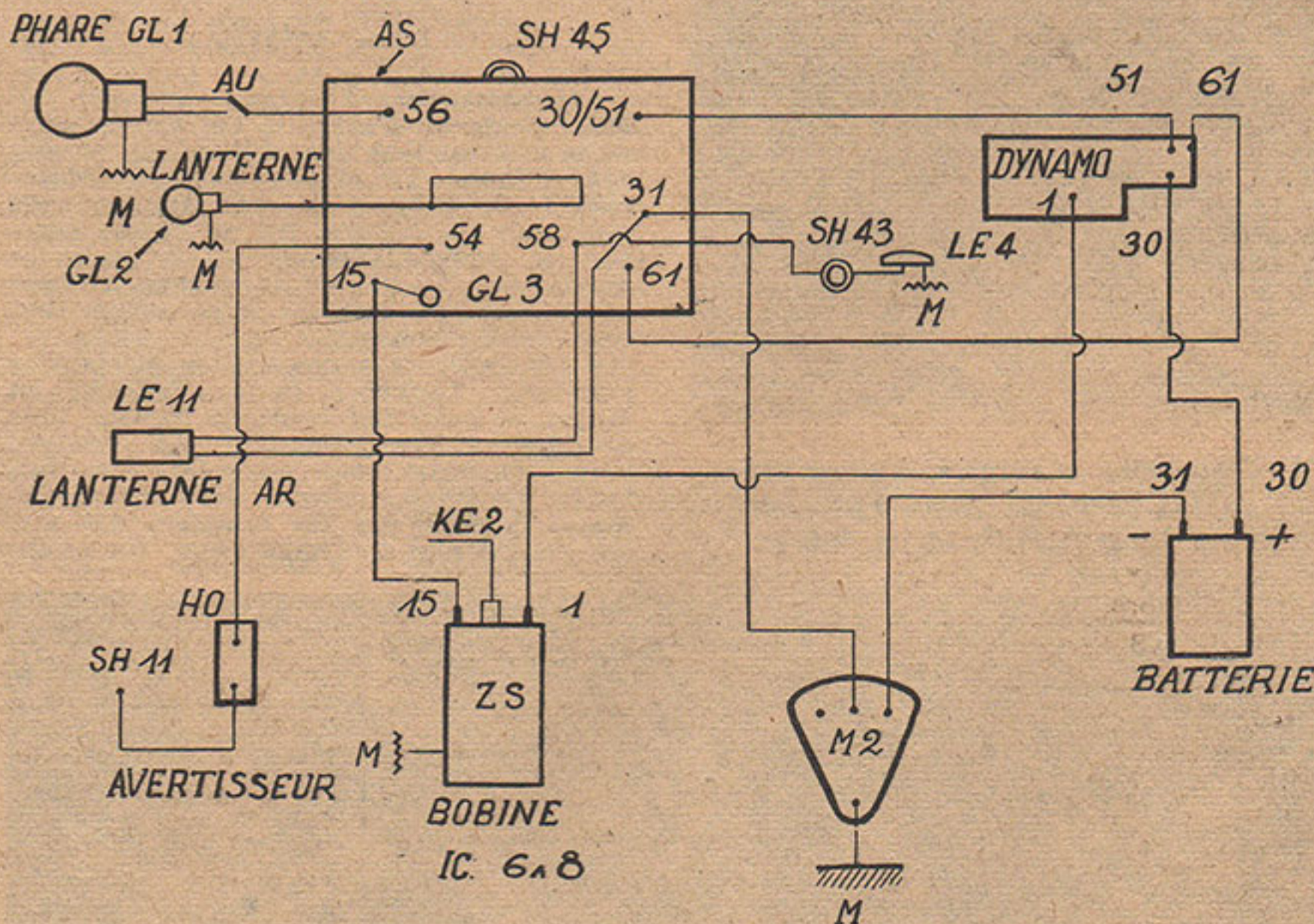


Schéma d'éclairage Bosch par dynamo batterie qui figure sur de nombreuses machines allemandes (type B. 142, B.K. 142 et B. 145). Légende : A.S. Plaque support ; A.U. Interrupteur « Code-Phare » ; B.A. Batterie ; G.L.1. Lampe « Code » ; G.L.2. Lanterne « Phare » ; G.L.3. Lampe témoin ; H.O. Avertisseur ; K.E.2. Fil de bougie ; L.B. Dynamo ; L.E.4. Lanterne de position ; L.E.11. Lanterne AR ; M. Masse ; M.2. Masse batterie ; S.H.11. Commutateur à main ; S.H.43. Boîte à fusible ; S.H.45. Fusible ; Z.S. Bobine d'allumage.

SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS

DOLLAR 350 cul. m. Chaise b. ét. 45.000 v. le soir 18, pas. Enfer, 14. BRUNAUD, 2^e étage.
 DOLLAR Mag 500 culb. 50.000. Indian 1200 susp. AR side incomplet. CARNAC, 1, rue Billaud, Vannes (Morbihan).
 SIDE police pn nf, 20.000 et remorque vélo état neuf 5.000, écr. CHOLLET, 74, rue de Verdun, Bagneux (Seine).
 V. ou éch. Darmont à air nf abs. 70.000. Indian + side accid. mécan. pneus neufs 40.000. Monet-Goyon 350 mec. et pneus neufs 40.000 avec lot pièces, cherche DKW, ou pièces. AUBRY, 16, rue Constant Noyaux, Valenciennes (Nord).
 125 MOTOBECANE 4 t. parf. ét. pns neufs anglais. ROQ. 50-43, 29, rue Saint-Maur.

ECHANGES

TRACTION AV Citroën cab. décap. 7S mot. 11 cv ctre BMW R71 R66 R51 ou avtr. même genre, Mme G. GARREAU, 5 b. imp. Questre, 11^e. OBE, 49-83.
 ECH. bel. s. à mang. acajou massif 9 p. ctre vélo. réc. ou moto 350. TRU. 44-79, 20-21 h.
 ECH. ctre moto ou belle épave chien grande valeur Briard 15 mois, dressé, prêt pour concours, pédigrée dep. 1926, unique. Jean LORENT, 14, rue du Moulin Joly, Paris, 11^e.
 ARIEL 350 cul. parf. ét. ctre BSA 500 M 20 pap. ét. ind. THIERY, 31, r. Emile Landrin, Boulogne (Seine), après 18 h.
 VOIT. décap. 4 CV tr. b. ét. ctre moto 250 cc. moder. Studio 16, bd Reuilly. DID. 58-10.

1. BUG. course usine 11 cv impec. tr. rap. essais à volonté ctre belle moto ou sidecar. Jean LORENT, 14, r. du Moulin Joly, Paris, 11^e.
 V. ou éch. v. Delage 15 CV à rem. tr. belle c. moto side bon état Fritz Le Terrier de Perry, St-Léomer (Vienne).
 TORP. Peugeot 177B voiture util. bon état ou éch. contre 250 4 tps. PORTAL, 91, r. R. François, Maisons Alfort.
 ECH. fourg. Rosengart contre 125 récent. BOURBON, 108, rue Reine, Boulogne (Seine).

ON DESIRE ACHETER

ACH. Guzzi 250 même mauv. état. MALIGORNE, 2, r. Jean Macé, Grenoble (Isère).
 CH. gr. cyl. 2 ou 4 en ligne, b. ét. 100.000 fr. max. Ecrire BAULNOIS, P. R. Paris 118.
 CH. épave Dollar 4 CV incompl. ou accid. POUPA, Isdes, Loiret.
 CHER. chas. Simca 5 av. immatr. BAILLY, Ent. 07-40, 65 t. rue St-Maur, Maisons Alfort.
 ACH. pièces Harley Davidson MP tambours de fr. et flask. AV et AR ou roues complètes, boîtes de vit. guidons et pièce. diverses. POINARD, 54, r. Et-Dolet, Cachan. ALE. 34-41.
 ROUES DKW 500 NZ. FOU-DRAT, Bengy sur Craon, Cher.
 ACHET. magn. arbre trans. AX2, vends roue AX2. MAILLART, Reuilly (Indre).
 CH. 500 BMW impeccable. Ecrire Guy LETELLIER, 16, av. de Drancy, Blanc Mesnil.

DIVERS

SERRE-TETES BELLE TOILE BLANCHE doublés taille 54 à 60, article soigné. Ecrire ou voir 14 à 16 h. LIBESKIND, 58 r. Vieille du Temple, Paris.
 PART. vd 5 CV Amilcar cab. déc. type C. Ecr. ORLUC, 35, rue de la Colonie, 13^e.
 DARMONT Jun. 4 R. pns nfs mot. nf garant. imp. Lailly, 22, bd Barbès. RIC. 59-20, 18 à 20 h.
 CYCLECAR Sandford Ruby 4 v. ét. impec. PAGNAT Opticien, La Châtre (Indre).
 V. p. Mutilé Auto Mouche Monet 2 CV 2 vit. pns ét. impec. MEISSONNIER, Florac (Loz.).
 V. MATHIS MY4S cabriolet décap. 4 pl. parf. état mec. et présent. 150.000. BRISSET, 4, rue de Meaux, Senlis.
 V. moteur boîte, cadre, fourche dif. pièce. Harley type 1937. RUGGERI, 78, rue des Amandiers, Paris, 20^e.
 GEORGES IRAT 6 CV type M.D.U. DESCHAMPS, 16, r. du 14-Juillet, Pré Saint Gervais.
 V. boîte sel. K. 600 Zundapp ét. neuf. GODDARD, 104, rue Sèze, Lyon (Rhône).
 1 roue AR, 1 pn. pour Indian. J. NEPVEU, Sainte Geneviève, par Auffay (Seine-Infér.).
 6 CV Renault 4 pl. 4 portes, av. 5 r. compl. à rem. ét. 40.000 f. ou éch. moto. Lavielle, 21, r. Chaudron-10^e. Nord 84-24.
 FN. M 86 grand prix impec. side pour vélo. MOUTIE, 7, av. des Ternes, Paris, 17^e.

V. Bugatti 1500 cc. sport tr. b. ét. 1 mot. rech. MAI. 22-80.
 V. réservoir Norton 18 l. 1 pn. ch. 26x3,25 neufs. ROB. 06-34.
 REVIL Ets, 82, av. des Ternes. ETO. 15-53, seul spécialiste 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.
 VELOSOLEX équip. luxe état abs. nf px à déba. cède cause dép. colonies fusil jam. servi calib. 12 Actionlesse 47, canons superposés et indép. ultra moderne dans joli étui cuir, 40.000. CHEMIN, 41, avenue de Villeneuve-le-Roi, à Choisy-le-Roi (Seine).
 MOTOBEC. 500 lat. parf. état, 35.000, moteur Indian avec boîte type susp. AR. MARCEL, 160, r. du 5-Mars, Colombes.
 V. 2 roues Compcham pn. 3x20 état neuf. André Jean Pierre, Le Perray (Seine-et-Oise).
 V. 1 stock de 500 magnétos, petit mod. Wageor et France d'occas. états divers. Ecrire OCERP, 86, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris, 6^e.

FONDS DE COMMERCE

AVIGNON-FONDS Moto-Cycles Agence Gr. Marques Magasin et atel. 115 m. s. sol atelier, logt confort. Vente, répar. fabric. ch. aff. imp. PHILIP, 8, r. Deveria, Avignon (Vaucl.).

POINARD
 le spécialiste du sidecar léger à suspension intégrale
 Bté S.G.D.G.
 54, r. Et-Dolet, Cachan
 Tél. : ALE. 34-41 (Seine)



MOTOS PARIS - NORD CYCLES
 AGENCES GNOME - RHONE - MOTOBECANE
 Réparations rapides et garanties — pièces détachées
 accessoires, réalésages, embellages, émaillage, chromage
 Expéditions en Province
 Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18^e

PNEUS ACHAT - VENTE - OCCASIONS
 Rechapages - Réparations
 ELECTRO-VULCANISATION - auto et moto - délai 8 jours
 16, cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11^e - ROQ. 00-43

CHROME-CUIR, 38, r. du Château-d'Eau, PARIS-10^e
 Tél. : Nord 08-09. Tout l'équipement pour la Moto et la Ville
 Vêtements de Cuir : Demandez les vêtements Chrome-Cuir
 chez votre fournisseur habituel

LISEZ-LE, IL VOUS INITIERA COMPLETEMENT, IL VOUS PERFECTIONNERA...

Le Vade-Mecum du Motocycliste !

VADE - MECUM DU MOTOCYCLISTE

SOMMAIRE

Bref historique. — But de ce livre

CHAPITRE PREMIER
 CE QU'EST LA MOTOCYCLETTE MODERNE
 Le choix d'une moto
 Deux temps ou quatre temps
 Accessoires
 La moto est le mode de transport économique

CHAPITRE II
 LE FONCTIONNEMENT D'UN MOTEUR A EXPLOSION
 Disposition générale d'un moteur à quatre temps
 Quelques détails de construction

CHAPITRE III
 QUELQUES PARTICULARITES DES MOTEURS A EXPLOSION
 La distribution
 Disposition et fonctionnement d'un moteur à deux temps
 Carburant et allumage
 Quelques particularités importantes des moteurs à explosion. — Pourquoi tourner vite ? — Le taux de compression
 Formes de chambre d'explosion et turbulence
 Régime

Le condensateur
 Réalisation d'une magnéto
 Avance à l'allumage. — Magnétos pour multicylindres.
 Le volant magnétique
 Magnéto à induit fixe. — Allumage par batterie et bobine
 Le double allumage
 La bougie
 Réglage de l'allumage
 Fils de bougies et bougies
 Faut-il exporter des pièces de rechange ? — Réglage du volant magnétique

CHAPITRE IV
 EQUILIBRAGE ET DISTRIBUTION
 Le polycylindre
 L'équilibrage du monocylindre
 L'équilibrage du multicylindre
 Distribution
 L'avance à l'allumage

CHAPITRE V
 LA CARBURATION
 Caux à niveau constant. — Carburateur semi-automatique
 Quelques types de carburateurs automatiques
 Réglage de carburateur
 Réglage des carburateurs

CHAPITRE VI
 L'ALLUMAGE
 Production du courant
 Comment on transforme le courant primaire
 La masse

CHAPITRE VII
 GRAISSAGE
 Le rôle de l'huile
 Le choix de l'huile
 Systèmes de graissages
 Graissage semi-automatique. — Graissage par pompe mécanique
 — Graissage par pompe à air. — Le graissage des deux temps
 Le graissage par mélange et les quatre temps. — Graissage des polycylindres
 Pourquoi les moteurs modernes consomment-ils si peu d'huile ?

CHAPITRE VIII
 COMMENT EST FAIT UN MOTEUR
 Cylindre et piston
 Le carter
 Quelques détails de la distribution

CHAPITRE IX
 Le deux temps
 Attention à la distribution des deux temps
 Echappement des deux temps
 Quelques types de silencieux
 Quelques types de silencieux

CHAPITRE X
 LA TRANSMISSION
 Modes de transmission. — La courroie
 La chaîne
 Les engrenages. — Changement de vitesse
 Embrayage
 Embrayages à disques secs
 Embrayages fonctionnant dans l'huile. — Embrayage à cônes
 Le kick starter
 Réglage des boîtes de vitesses
 Entretien des chaînes
 Amortisseurs

CHAPITRE XI
 LE CADRE
 Le cadre à double berceau
 Fourches élastiques
 Cadres en tôle emboutie
 Direction et fourche élastique
 La suspension arrière
 Amortisseurs de choc
 Soudure autogène ou raccords brasés

CHAPITRE XII
 ROUES ET PNEUS
 Les pneus
 Dimensions des pneus
 Chambres à air. — Réparations des chambres
 Pour démonter un pneu à la main
 Faut-il repommer les pneus ?
 Le sel

CHAPITRE XIII
 ECLAIRAGE
 Eclairage électrique
 Installation à courant alternatif
 Installation à courant continu
 Entretien des accumulateurs
 Les fusibles. — Avertisseurs. — Ne surchargez pas votre appareillage électrique

CHAPITRE XIV
 TANSAD ET SIDECAR
 La moto tandem est-elle dangereuse ? — Sièges spéciaux
 Le sidecar
 Carrosseries
 Montage du sidecar
 Conduite du sidecar
 Le sidecar en course

CHAPITRE XV
 LA MOTO SUR LA ROUTE ET AU GARAGE
 Inspection de la machine. — Le départ est difficile
 En route
 Au début
 Entretien périodique de la machine
 Révision complète
 Equilibrage d'un monocylindre
 L'installation du garage
 En panne
 Le moteur cale
 Arrêt progressif
 Allumage
 Décalage de l'allumage
 Décalage de la distribution
 Ressorts de soupapes cassés
 Pertes de compression
 Pannes de carburateur
 Pannes de transmission

CHAPITRE XVI
 COSTUME. — EQUIPEMENT. — TOURISME
 Le Costume
 La Moto. — Appareils photographiques
 Les cartes. — Ne faites ni moyennes, ni étapes
 Camping
 Ne partez pas en voyage avec une machine en mauvais état. — Visitez les monuments

CONCLUSION


EDITE ET EN VENTE A « MOTO-REVUE » : 225 frs (envoi par poste recommandée, France ou étranger 260 frs). Commandez à notre compte courant postal : M. Lacomme Paris 289-91

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

ACCESSOIRES
SAKER
LEVALLOIS



POIGNÉES TOURNANTES
POUR MOTOS, V.M., CYCLES

N° 200  N° 258 

SAKER LEVALLOIS

N° 250  SAKER LEVALLOIS

1932, FABRICATION REPRISE
ET..... ATTENDUE, 1948

TABLETTES

ajoutées au carburant :
Suppriment : cliquetage et calamine
Economisent : Essence 10 à 20 % ; Huile 20 à 30 %
contre ce BON ou REFERENCE M.R. 487, vous
recevrez contre remboursement de 175 Frs, 1 boîte
de 50 comprimés pour 250 litres ; 2 boîtes pour
500 litres : 325 francs.

CARBOHYD : 111, bd Magenta — PARIS-10°

**Maisons
Recommandées**

PARIS-MOTOS
55, r. Brancion, Paris-15°
Toutes réparat. par spécial.
Achat - Vente - Echanges

STATION-SERVICE SOLEX
DEPREZ, 187, r. A.-Silvestre
Courbevoie
Une organisation de premier
ordre au service de tous.
Rechapage et pneus occasion
MAILLOT - PNEUS
L. SEGUIN, 69, av. Neuilly
Neuilly-s.-Seine. MAI. 33-69
(Métro Sablons)
Travail garanti
Prix raisonnables

MOTOS D.K.W. : Une seule
adresse : 83 av. de la
Grande-Armée, Paris (17°)
Tél. : PASSY 46-25
Neuf - Occasions - Achats
Echanges - Réparations
Pièces détachées

MOTO - BASTILLE : La
Maison du Motocycliste
ROQ. 29-28. Métro Bastille
6, bd Richard-Lenoir

EMAILLAGE
au four et à froid
SABLAGE
Décors d'origine
CYCLES — SIDECARS
MOTOS
accepte travail avec province
MERCIER, 63, rue Albert
Paris — GOB. 47-04

Vous cherchez un bon agent !
Vous le trouverez chez

RAPID'MOTO

21, Rue d'Orléans — St-CLOUD
MAISON SITUÉE A 200 METRES DE L'AUTO-ROUTE

CHARRIER

le spécialiste B.M.W. - ZUNDAPP - D.K.W.
Agent TERROT - MOTOBECANE GNOME-RHONE
Vélocycleurs avec bons disponibles de suite

Tél. : MOL 21-29

MOTOCYCLISTES !
Si vous désirez vendre ou
échanger RAPIDEMENT
votre moto
Adressez-vous en confiance à
PARIS-MOTO
55, rue Brancion, Paris-15°
Tél. : LEC. 93-57

**L'ART DE CONDUIRE
LES MOTOCYCLETES**
**L'ART D'ACHETER UNE
VOITURE D'OCCASION**
Deux ouvrages qu'il vous faut
EN VENTE A NOS
BUREAUX DE PARIS

VITEX

Sélecteur au pied pour motos 3 et 4 vitesses
Adaptable sur les principaux types de motos, sans modifi-
cation, notamment sur TERROT — PEUGEOT — GNOME-
RHONE — MOTOBECANE — MONET-GOYON — F.N.
M 70 — SAROLEA — SOYER — DOLLAR — B.S.A. —
D.K.W. et sur les boîtes de vitesses BURMAN, STURMEY-
ARCHER, BRIDIER-CHARRON, ALBION, et sur les
BLOCS CHAISE à partir de 5.500 francs, etc...

BABY - VITEX

le sélecteur au pied pour vélomoteur Terrot, Peugeot,
Monet-Goyon, New-Map et Motobécane. Prix 4.500 frs
(Joindre timbre pour réponse)
Etablissements MARC MARTIN
8, Rue des Plâtrières, PARIS (20°) (M° Ménilmontant)

PARIS-MOTOS

55, rue Brancion — PARIS-15° — Tél. LEC. 93-57

REPARATIONS — RENOVATIONS
VENTES — ACHATS — ECHANGES

Pièces détachées pour toutes marques Françaises
Agence MOTOCONFORT — MONET-GOYON
Vélocycleurs disponibles contre bons d'achat

Huile DE MARQUE — Qualité garantie
toutes quantités

EXPEDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE

BERNARD LES PLUS BELLES OCCASIONS
DES GRANDES MARQUES
FRANÇAISES ET ETRANGERES

MOTOS

77 et 79 RUE CONSOLAY
N. 06-06

MARSEILLE

STOCK IMPORTANT

Pièces de rechange et moteurs complets
B.M.W. — N.S.U. — ZUNDAPP — D.K.W., etc.,
STATION SERVICE

83, Avenue de la Grande-Armée, 83 — PARIS
Tél. : Passy : 46-25 — 46-45 — 46-70 — 46-79

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

VOTRE AVANTAGE A PRENDRE VOTRE ASSURANCE A « MOTO-REVUE » EST QUE, EN CAS D'ACCIDENT, CE QUI
ARRIVE, VOUS SEREZ CONSEILLE, ET NOTRE SERVICE VOUS AIDERA A OBTENIR LE MAXIMUM, DANS LES DELAIS
LES PLUS COURTS, NOS CONSEILS SONT ABSOLUMENT GRATUITS, ET CELA VAUT LA PEINE DE S'ADRESSER A
NOTRE ORGANISATION.

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2°)

Chaque année, plus de

100.000

AUTOMOBILISTES



Tel est le nombre éloquent de conducteurs qui, remplacent leur carburateur - même si c'est un Solex - par un Solex plus récent.

- Pourquoi ?

Parce que les conditions de la circulation automobile évoluent et que Solex perfectionne sans cesse ses fabrications. Il en résulte que les plus récents carburateurs offrent de nouveaux avantages, et répondent exactement aux exigences accrues des conducteurs.

Il ne fait aucun doute, par exemple, que les Solex d'aujourd'hui sont les carburateurs les plus économiques du moment.

Adoptez, vous aussi, cette méthode. Vous tirerez plus de kilomètres de votre faible attribution d'essence et vous retrouverez une voiture rajouinée.

Interrogez votre garagiste. Il est documenté par Solex pour tous réglages, ou remplacements.

SOLEX

GOUDARD & MENNESSON, Const., 190, Av. de Neuilly, NEUILLY-^s/s. (MAI. 63-71 - 20 lig.)