

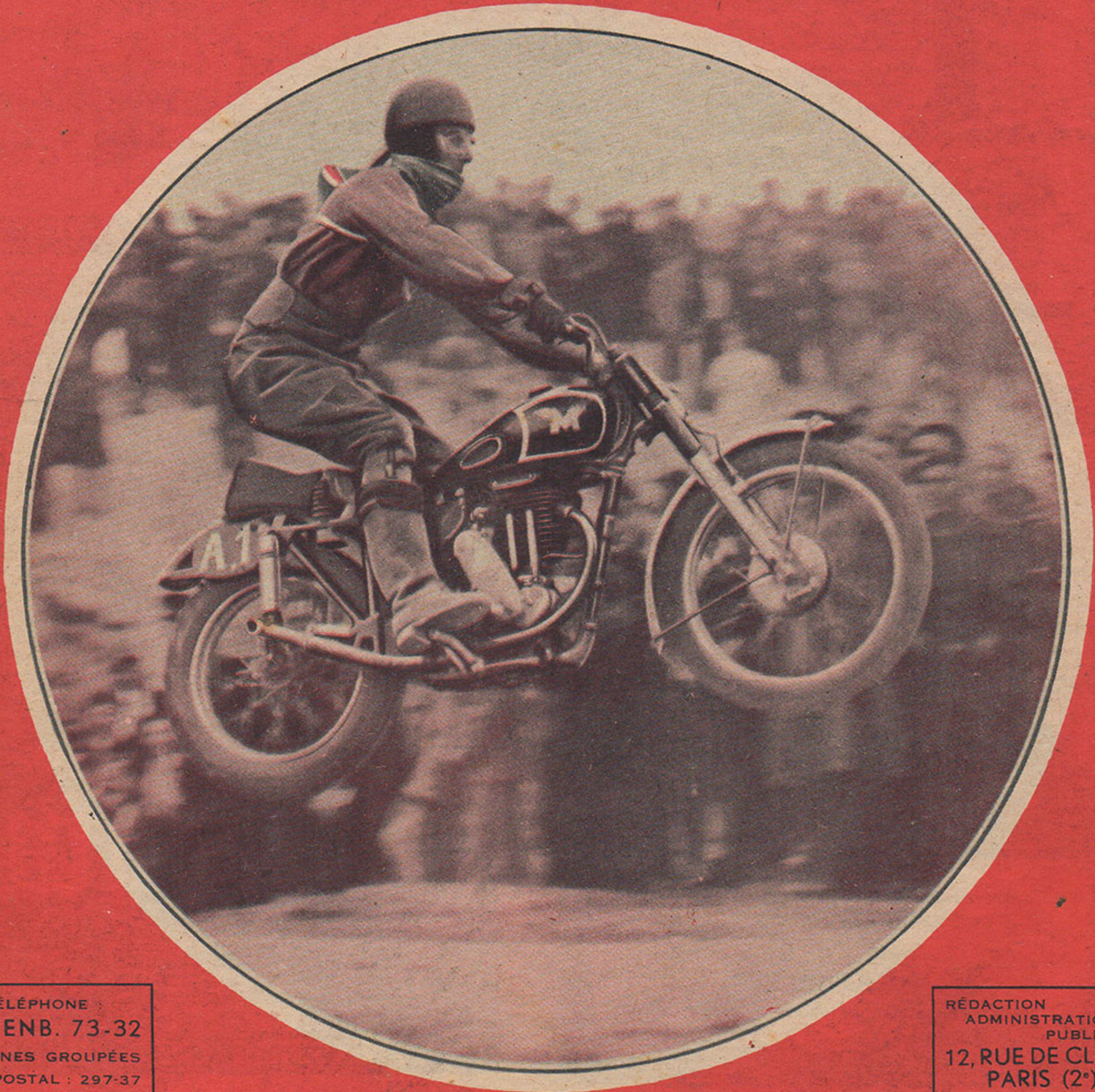
37<sup>e</sup> ANNEE. — 27 MAI 1949. — N° 946

SUSPENSIONS  
AVANT ET ARRIERE  
—  
LA PEUGEOT P. 135

# Moto revue

VÉLOMOTEURS  
MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS

Provisoirement  
TRI-MENSUEL  
LE NUMERO :  
25 frs



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

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLERY  
PARIS (2°)

AU MOTO-CROSS DE MONTREUIL  
Basil W. Hall, toujours imbattable, s'envole... (littéralement) vers la victoire.



SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION  
150, Boulevard Haussmann . Paris . 8<sup>e</sup> . Carnot 33-94

**GNOME  
RHONE**

*Vélocoteur 125<sup>cm3</sup>  
Type R3*

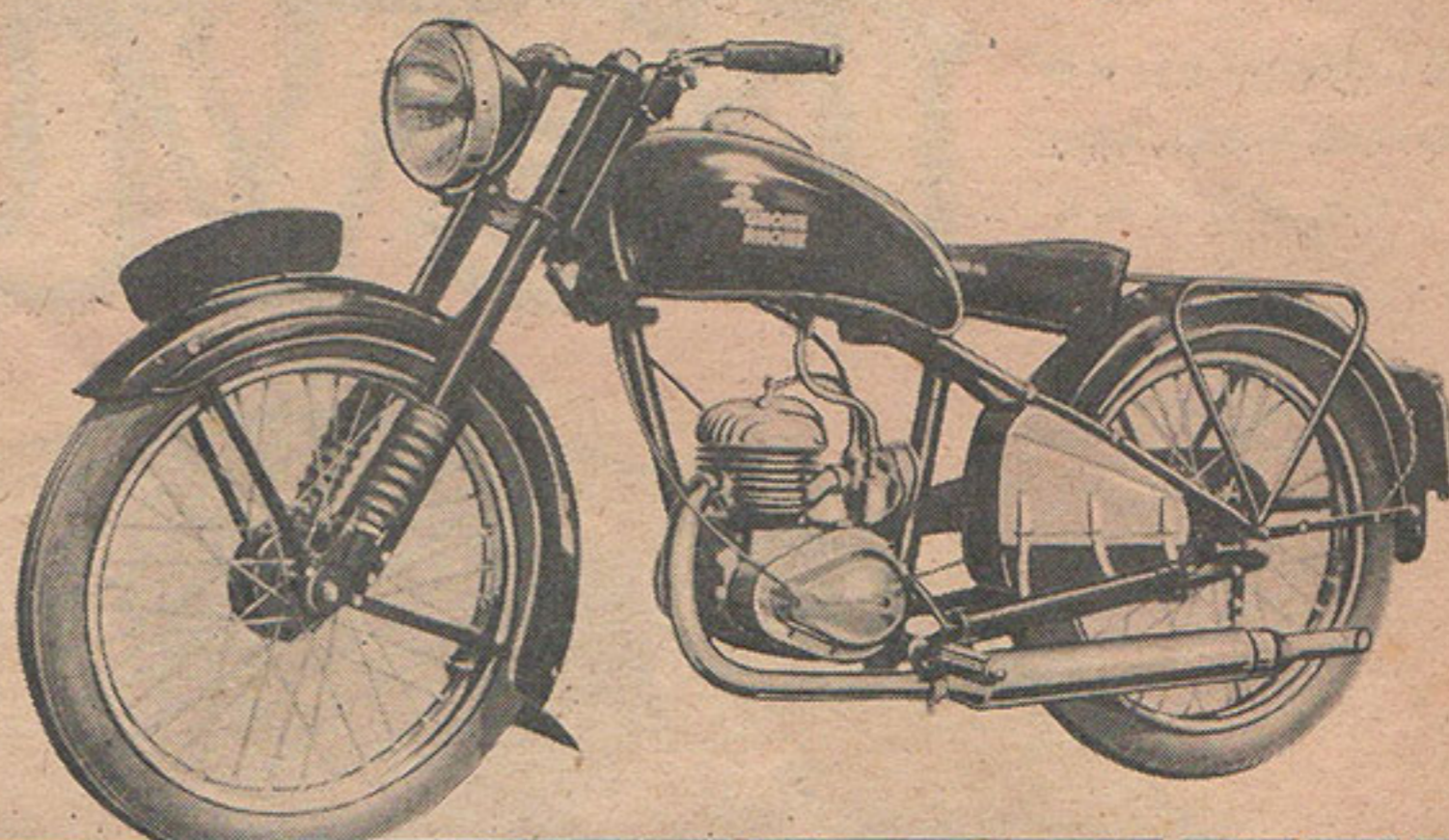
**CIRCUIT du SUD-OUEST**

**3** Machines au départ  
Machines à l'arrivée

**1** ers ex-æquo

BERNARD  
BOURGUIN  
TEXIER

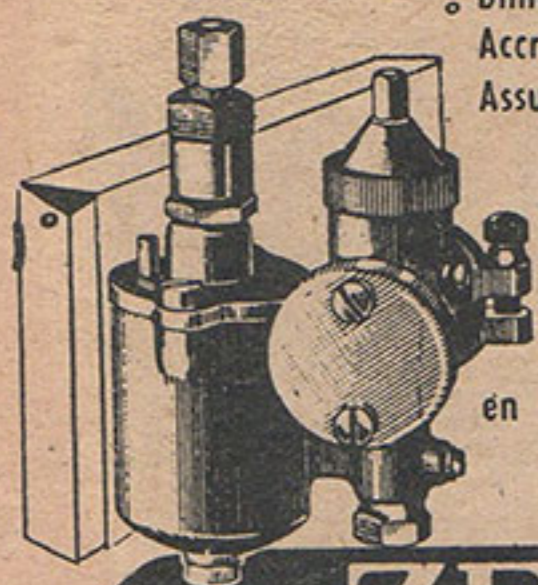
*Livraison  
immédiate*



*Souple Rapide Confortable*

Magasin d'exposition : 49, Av. de la Grande-Armée . Paris (16<sup>e</sup>) Kléber 90-56 - Pièces détachées et réparations : 16, R. Félicien-David . Paris (16<sup>e</sup>) Auteuil 08-90

**L'ESSENCE EST RARE - L'ESSENCE EST CHÈRE**



- Diminuez vos dépenses de carburant
- Accroissez le rendement de votre moteur
- Assurez-vous a) des départs à froid instantanés
- b) des mises en action rapides
- c) des reprises nerveuses
- d) un agrément maximum d'utilisation

en faisant monter sur votre vélocoteur  
**le CARBURATEUR**

**ZENITH  
STROMBERG**

(gagnant du Rallye de Monte-Carlo)

Questionnez votre garagiste.

Plus de 100 Distributeurs Officiels

**ZENITH  
STROMBERG**

répartis dans toute la France sont à votre service

ALJ. - 2 - 4 AOM - 49

M<sup>o</sup> Gare du Nord. Tél. : NORD 07-59  
166, Rue LAFAYETTE — PARIS (10<sup>e</sup>)

Catalogue et Tarif :  
Joindre 30 Frs en timbres-poste

OCCASIONS — ACCESSOIRES — REPRISES

**Livraisons immédiates**

TERROT, etc...

GNOME & RHONE — BERNARDET

TOUTES LES GRANDES MARQUES :

CYCLES — MOTOS — VELOCOTEURS  
SIDE CARS — SCOOTERS

**Motocycle**

SOCIÉTÉ

ORGANISATION DE LA  
RÉGION PARISIENNE

LA SOCIÉTÉ « MOTOCYCLE » VOUS PRIE DE RETOURNER  
VOTRE REVUE POUR LIRE CETTE ANNONCE.

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

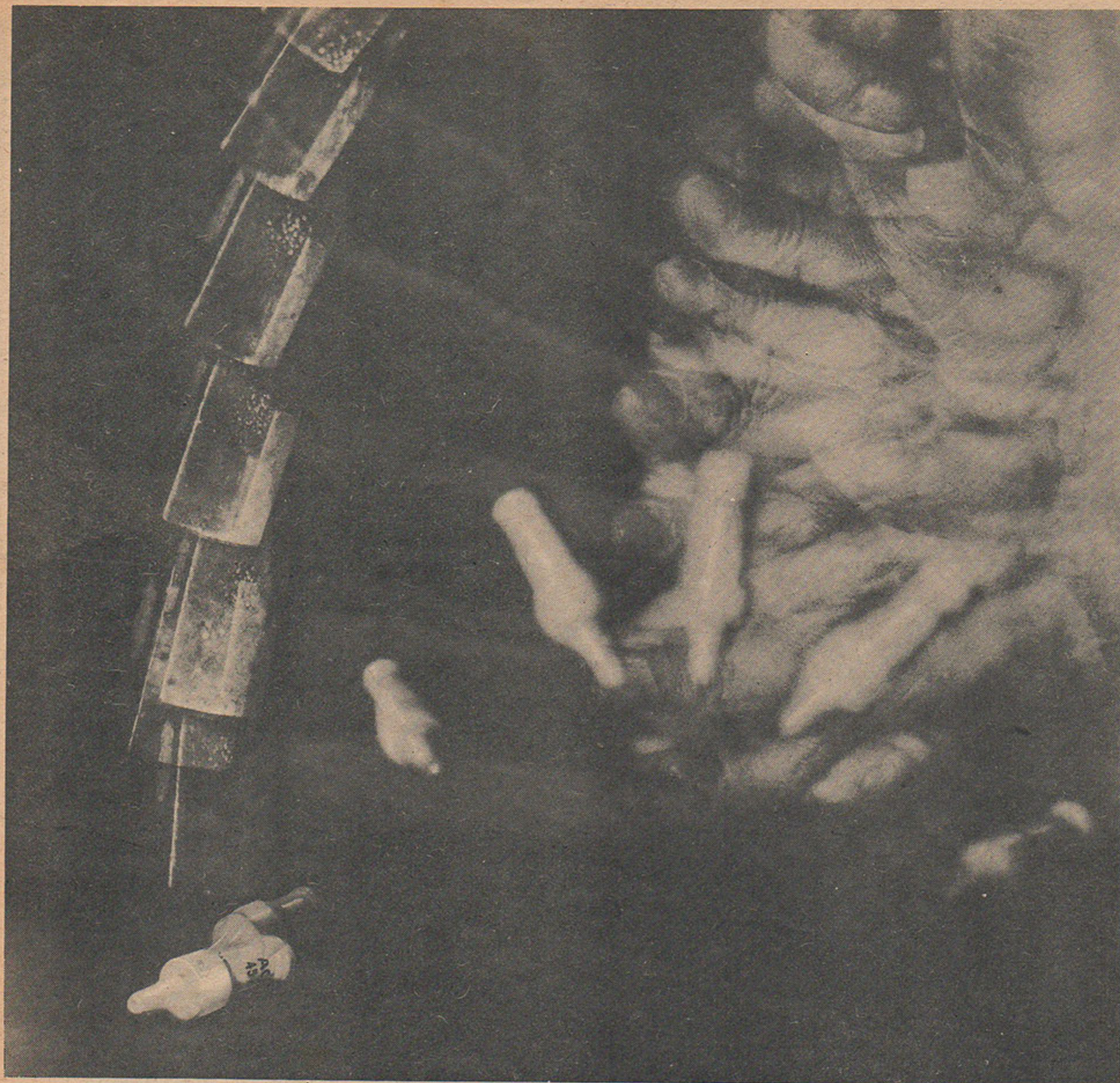


PHOTO MAGNÝ-GORSKY

## A L'ÉPREUVE DU MARTEAU...

Pour la première fois dans les annales de l'Équipement pour Automobiles, un isolant de bougie a subi sans dommage l'épreuve du marteau sous le contrôle implacable de la photographie scientifique.

L'illustration ci-dessus a été obtenue au Laboratoire des Recherches Physiques dont l'équipement permet seul semblable prise de vue (cadence du "Stroborama" : 1.200 éclairs-minute ; temps d'éclairement : 1 1.000.000<sup>e</sup> de seconde).

Sous la violence du choc, l'isolant rebondit **INTACT** hors du champ d'observation. Il s'agit du nouvel isolant **CORALOX**, définitivement adopté par les Bougies **AC**, dont il convient de rappeler quelques autres points de supériorité : **ÉTANCHÉITÉ**, obtenue par le sertissage à chaud (exclusivité AC), **ISOLEMENT CONSTANT** à toutes les températures, **ÉLASTICITÉ THERMIQUE...**, qui vous autorisent à faire équiper votre voiture, votre camion, votre tracteur avec les bougies **AC**.

**AC 46, RUE LA BOËTIE — PARIS (8<sup>e</sup>) — BAL. 34-80**

**BOUGIES**



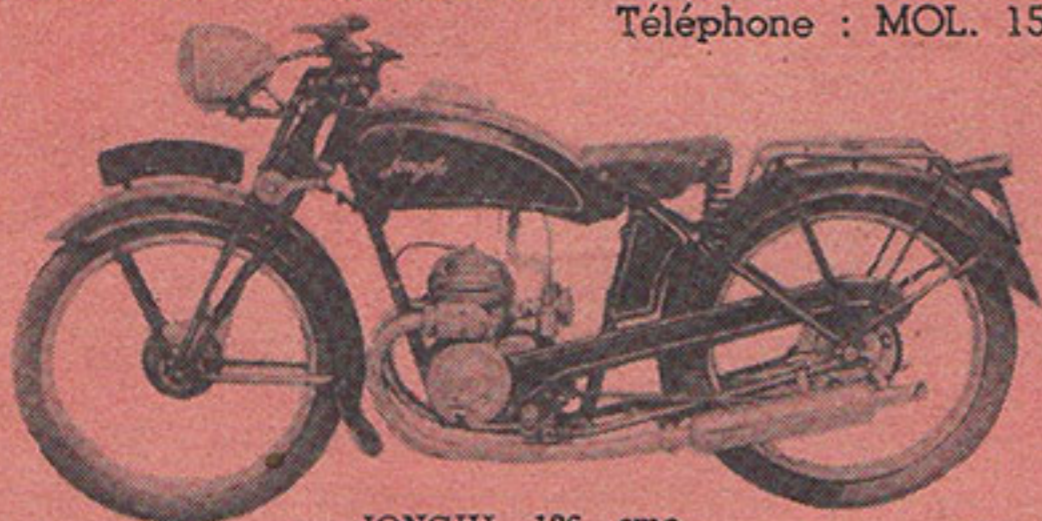
**ISOLANT INCASSABLE  
CORALOX**

PRODUCTION GENERAL MOTORS (FRANCE)

## Les Ets BONNET

172, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46



JONGHI 126 cmc.

LA PLUS ANCIENNE ORGANISATION DE VENTE A CREDIT

AGENT DES PLUS GRANDES MARQUES

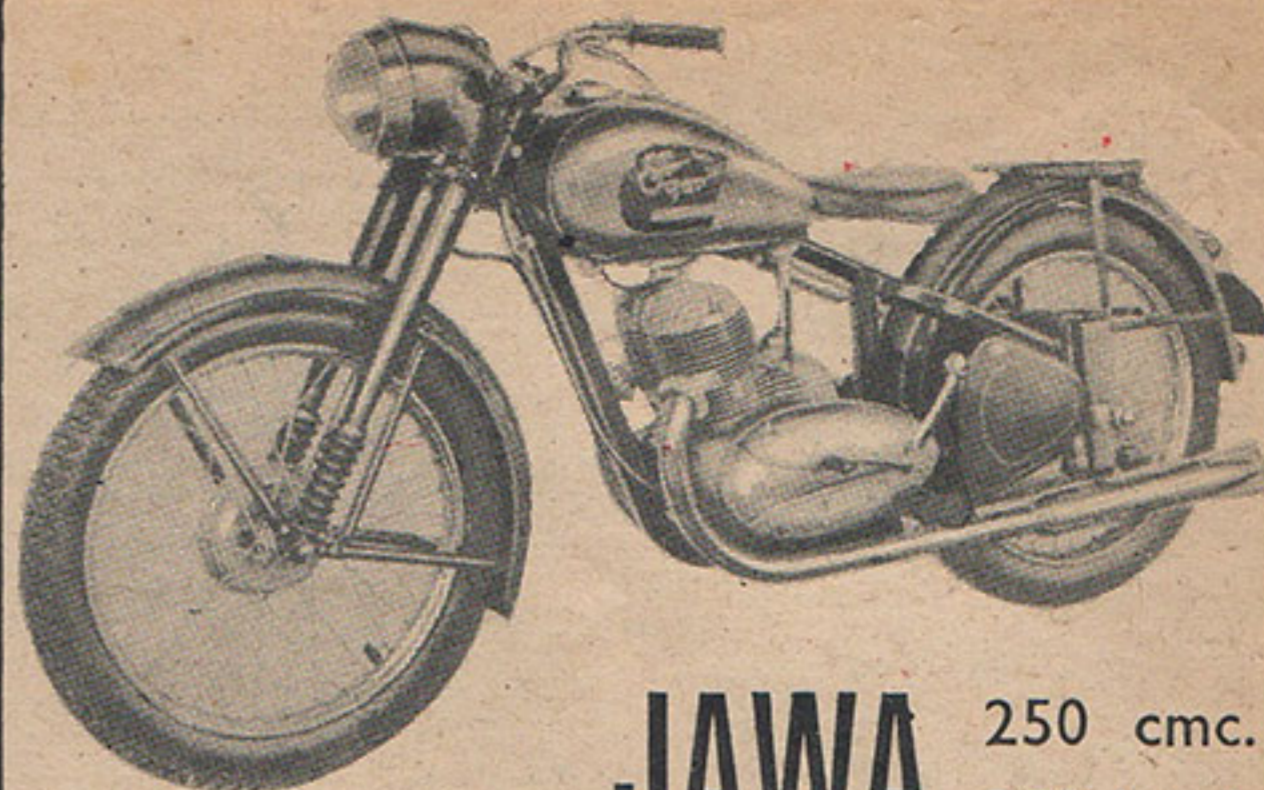
LIVRENT SANS DELAI

les Motos légères JONGHI 2 temps - sélecteur  
GUILLER bloc culbuteurs AMC - Sélecteur - 4 vitesses  
et les VELOMOTEURS les plus MODERNES  
à FOURCHE TELESCOPIQUE  
TERROT culbuteurs et GNOME-RHONE 2 temps.

Sidecars légers  
pour vélocycleurs  
et motos légères.



Sidecar léger monté sur  
GUILLER 150 cmc.



**JAWA** 250 cmc.  
350 bicyl.

Fourche avant télescopique  
Sélecteur au pied - Débrayage automatique  
Suspension Arrière

**DISPONIBLES RAPIDEMENT**  
**STOCK PIECES DETACHEES**

AGENT GENERAL :

Ets POCH, 127, av. de Neuilly - Neuilly-s-Seine  
Tél. : SAB. 61-70

CONCESSIONNAIRES POUR PARIS :

NIEL - GARAGE

JEANNIN

8, rue Fourcroy - 17°  
WAG. 52-62

11, av. de la Porte-de-la-Plaine - 15°  
LEC. 80-62

LE PLUS PETIT MOTEUR  
AUXILIAIRE A 4 TEMPS  
culbuté pour  
BICYCLETTES et TANDEMS

Type :  
7.500 2

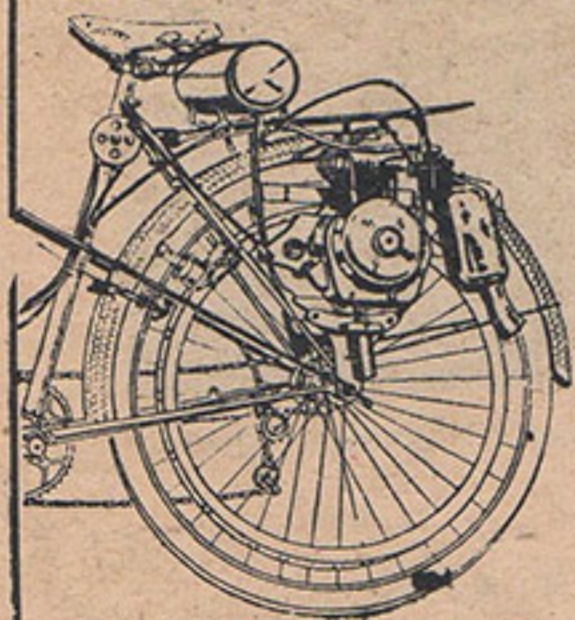


nouveau modèle.

Cylindre alu chemisé  
Culasse aluminium  
1 CV - 2 vit. 1 l. 4 aux 100  
VITESSE : 40 kmh.

S.F.M.P.D.

23, rue de Bagnolet  
PARIS-20° — MEN. 23-87  
Agences disponibles



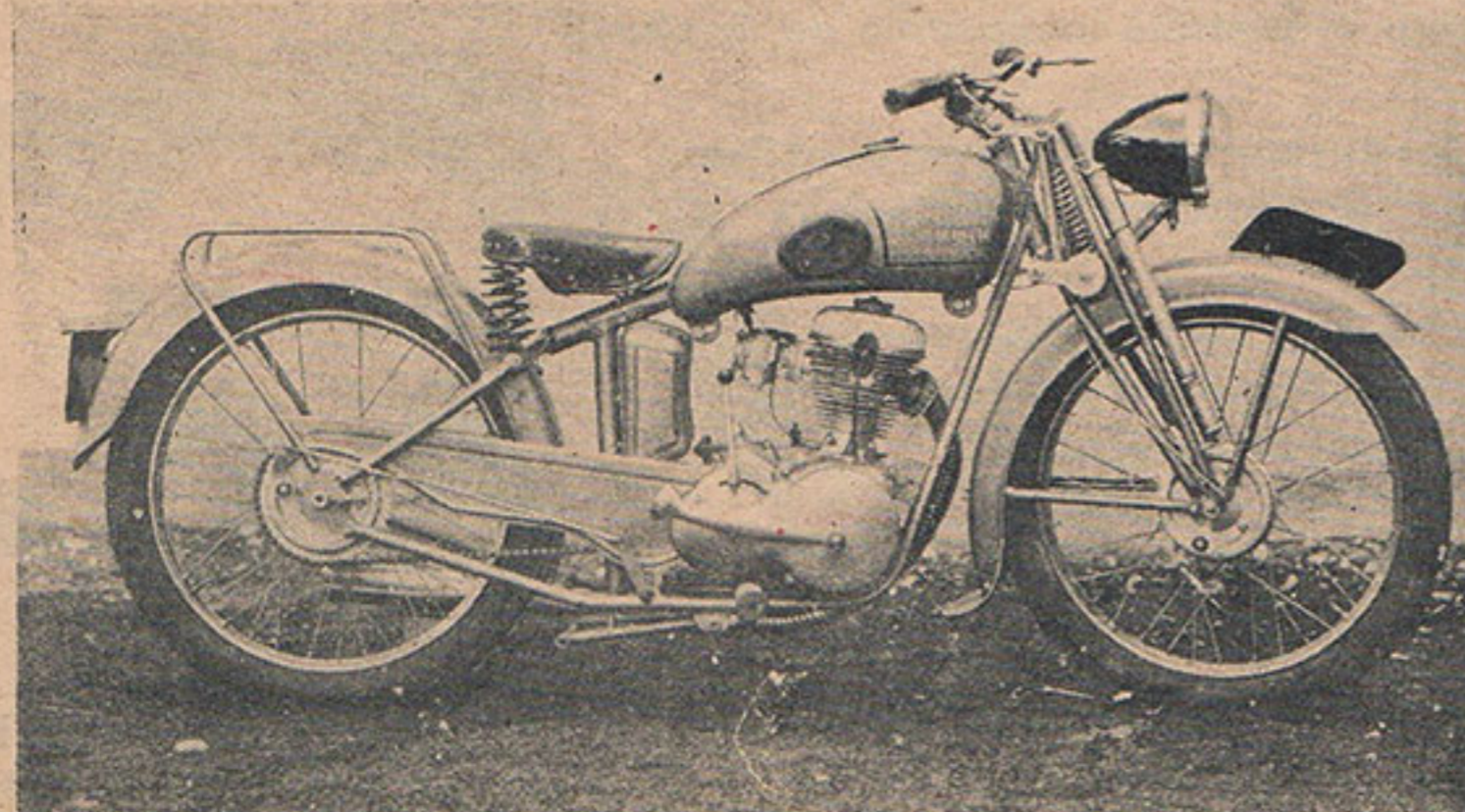
## Le Casque GENO

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

Vente en gros :  
Ets GUENEAU  
6, Fbg St-Honoré, PARIS



## MOTOS - VELOMOTEURS ELIE HUIN

Bloc-Moteur AMC, 4 t. à culbut. - 4 vit. - sélec.  
Fourche parallélogramme - Fourche télescopique - Selle  
suspension centrale - Réservoir 12 litres - Pneus 3,00x19  
Email noir - Email couleur - Modèle standard - Modèle  
luxé 108 cmc. - 125 cmc. - 150 cmc.

VITESSE — CONFORT — SECURITE  
AGENTS DEMANDES REGIONS DISPONIBLES  
CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

ELIE HUIN et FILS, Constructeurs

27, Rue CHAMPEIL — CLERMONT-FERRAND

Concessionnaires : Marcel PERRIN, 50, av. Ed.-Vaillant,  
Boulogne-Billancourt (Seine et Seine-Oise). - M. GRI-  
SERI, 95, bd Mar. Joffre, Toulon (Var et B. du Rhône).  
J. NOVELI, 52 r. de France, Nice (Alp.-Mées, Bas. Alp.)  
Agent détaill. : H. CALVIERA, 22, bd Raimbaldi, Nice.

# Règlement de notre Concours

1<sup>re</sup> QUESTION : Quelle est la marque de chacune de ces six motos ?

2<sup>e</sup> QUESTION (Départageant, s'il y a lieu, les ex-æquo de la première question) : Combien de centimètres-cubes de carburant consommera le vélomoteur GNOME-RHONE, donné comme 1<sup>er</sup> Prix, au cours de son rodage de 100 kms. exécuté à Montlhéry, le vendredi 8 juillet, à la vitesse maximum de 50 kmh. ? Ce rodage sera effectué en public. La distance et la consommation seront contrôlées par le chef de la piste de vitesse de l'Autodrome de Montlhéry.

3<sup>e</sup> QUESTION (Départageant, s'il y a lieu, les ex-æquo des deux premières questions) : Quel sera le meilleur temps réalisé au Circuit d'Albi (10 juillet 1949) par le vainqueur de la catégorie 500 cmc.

A titre indicatif : meilleur temps 1948 = 51 m., 50 sec., 1/10<sup>e</sup>.

Les concurrents doivent obligatoirement être abonnés (il est permis de souscrire un abonnement avant la date de clôture du concours, soit au Bureau de « Moto-Revue », 12, rue de Cléry - Métro Sentier) - C.C.P. 297-37 Paris. Soit à notre stand de la Foire de Paris - Terrasse B - Quartier 22.

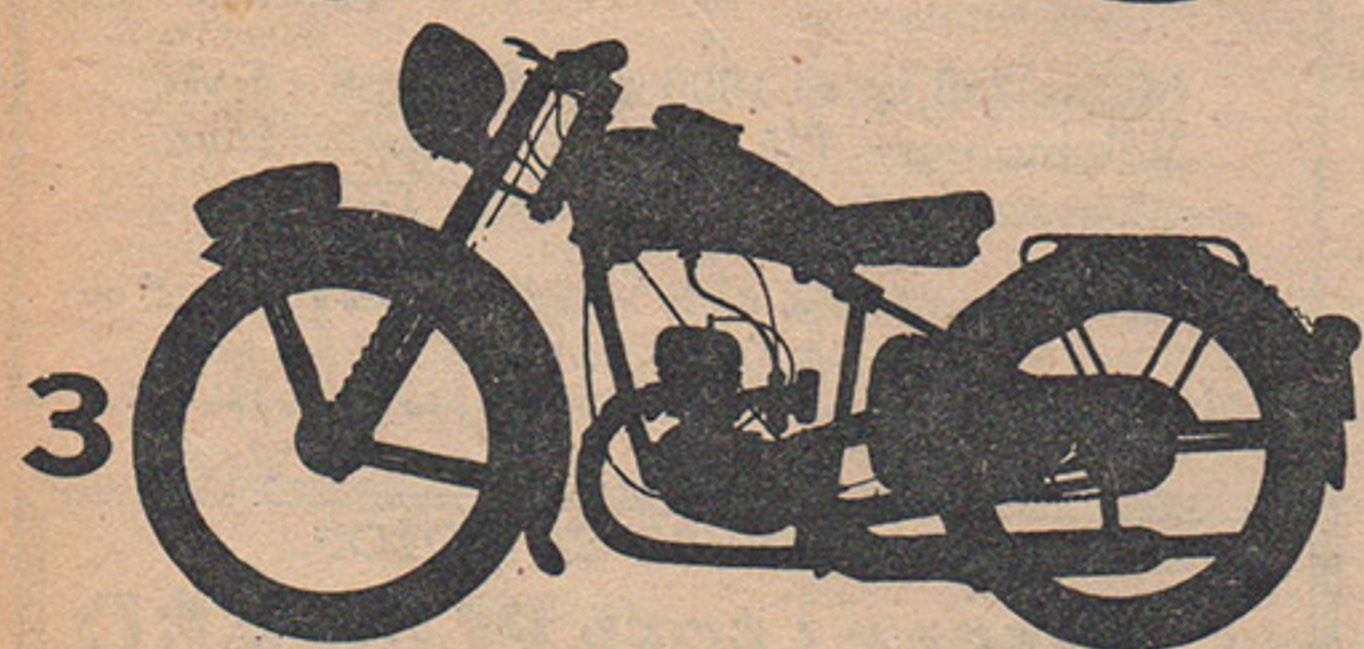
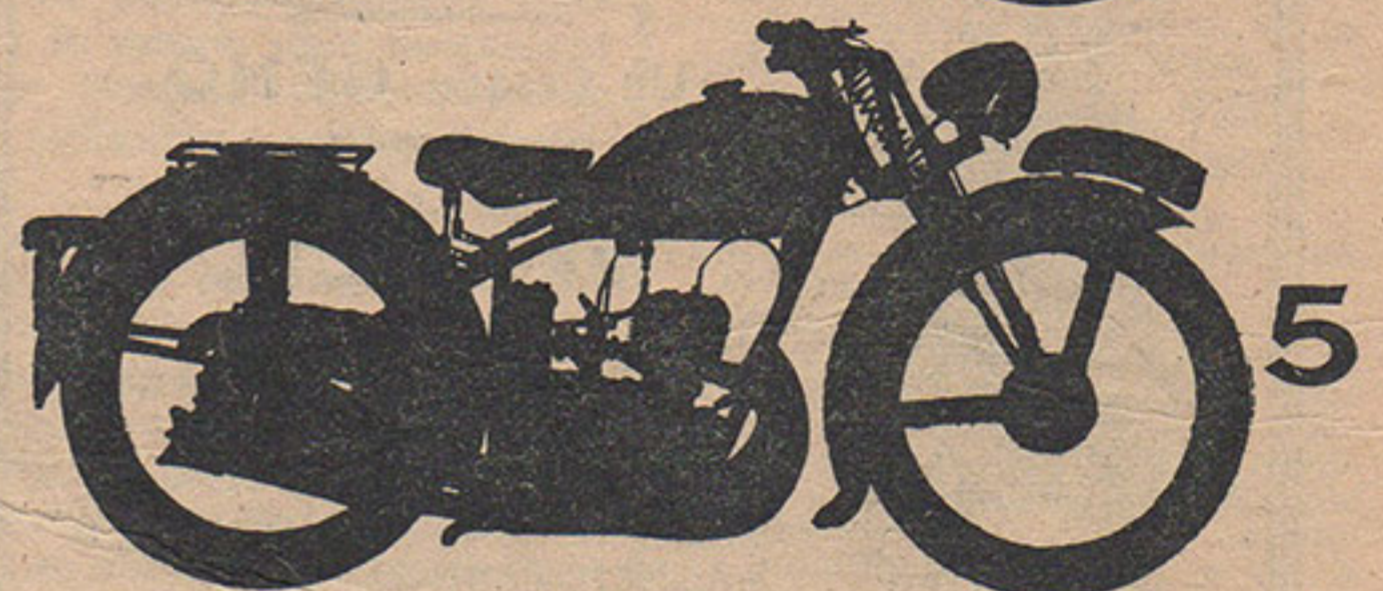
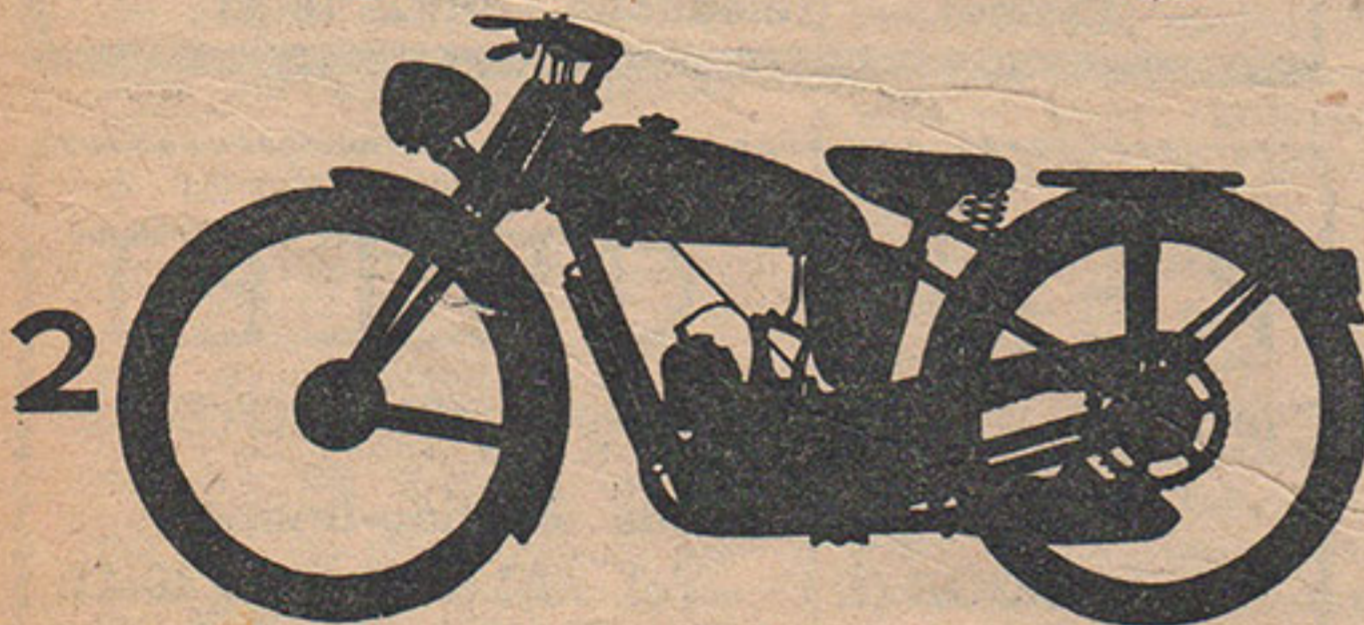
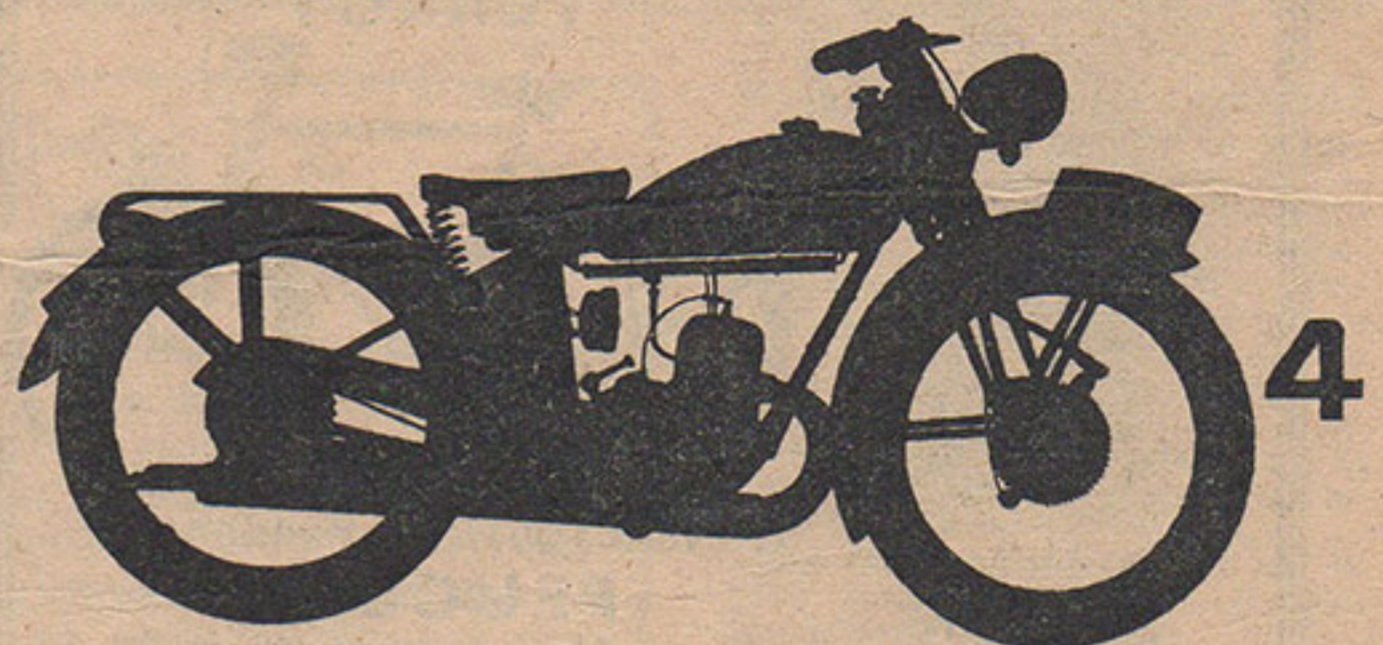
Nos lecteurs qui ne désirent pas s'abonner peuvent néanmoins concourir, mais ils ne pourront pas bénéficier des prix réservés exclusivement à nos abonnés. Les 24 premiers d'entre eux gagneront un abonnement de 12 numéros. Ils pourront ainsi apprécier les avantages qu'offre « Moto-Revue » à ceux qui lui apportent un appui efficace, à ceux qui deviennent ses « sup-

porters ». Faites vous donc abonner par votre marchand de journaux qui y retrouvera son avantage.

Chaque concurrent n'a le droit de faire qu'une réponse, si nous recevons plusieurs réponses d'un même concurrent, aucune d'elles ne sera valable.

Le concours sera clos le 5 juillet à 18 h. et les résultats seront publiés dans « Moto-Revue » aussitôt après.

Entre temps, n'omettez pas de lire la « chronique du concours » dans « Moto-Revue ». De nombreux prix nous arrivent encore, ils seront annoncés au fur et à mesure jusqu'à la date de clôture du concours.



## CARTE POSTALE

Ici, vos nom et adresse d'abonné

- 1 = Marque XXX
- 2 = Marque YYY
- 3 = Marque ZZZ
- 4 = Marque XYZ
- 5 = Marque XZY
- 6 = Marque YZX

Consommation cmc. :

Meilleur temps : min..... sec.....

Affranchir

à  
12 fr.

Concours  
MOTO-REVUE  
12, rue de Cléry, 12  
PARIS. 2<sup>e</sup>

## ATTENTION !

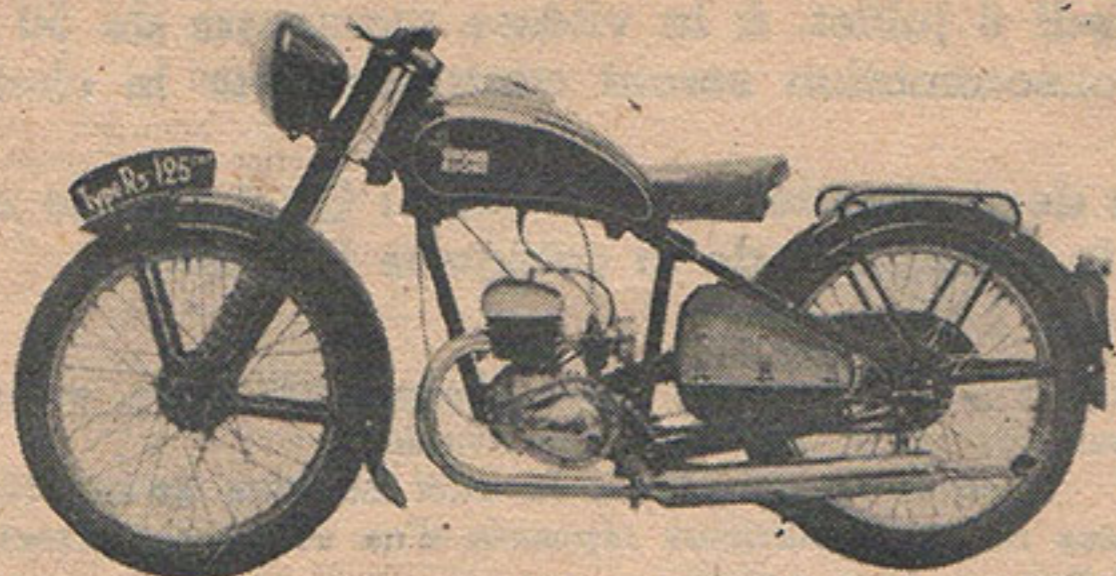
Rédigez bien votre réponse comme ci-contre sur une carte postale affranchie à 12 francs.

N'indiquez pas autre chose que :

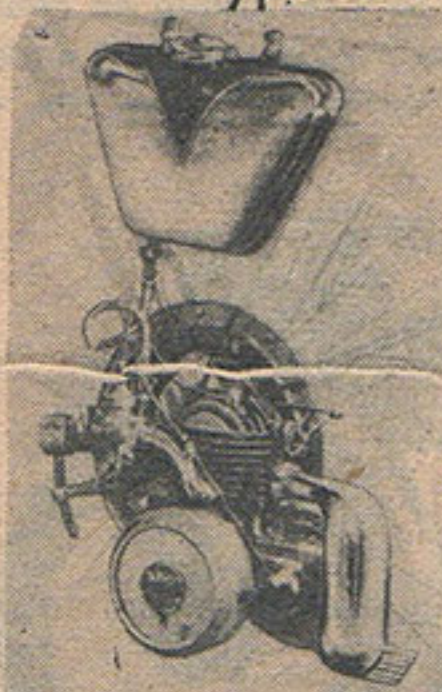
- 1<sup>o</sup> Votre adresse complète d'abonné.
- 2<sup>o</sup> Les 6 marques des motos, précédées de leur N<sup>o</sup> d'ordre.
- 3<sup>o</sup> La consommation de la G.R. et le meilleur temps d'Albi.

Le Concours sera clos le 5 juillet à 18 h. Le cachet de la poste sera seul témoin de la date d'expédition.

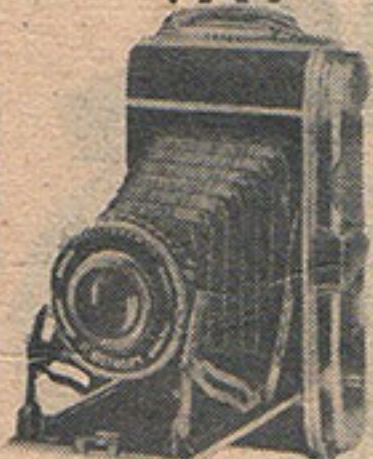
## Pour Qui?...



Ce vélomoteur **GNOME-RHONE**  
Type R. 3 à fourche télescopique



Un Moteur  
Auxiliaire  
**VAP**



Un appareil  
**BLOC-MÉTAL**  
de

**Photo-Hall**

BONNET à Issy-les-Moulineaux, etc... et d'autres lots qui seront annoncés au fur et à mesure de leur réception.

Un vélo Grand Tourisme  
**TERROT**



Un vélo Tourisme Randonneur  
**PEUGEOT**

Un Casque **GENO**

Des Coffrets  
**BRETOCYL**

D'autres prix au moment où nous mettons sous presse :

1 volant magnétique et un alternacycle pour vélo offerts par **MAGNETO-FRANCE**.

1 Carburateur au choix offert par **AMAC**.

5.000 frs de remise sur achat d'un vélomoteur 125 offert par

## ...Pour Vous!

...Si vous participez à notre **Grand CONCOURS GRATUIT** OUVERT A TOUS NOS ABONNES

Les concurrents qui ne désirent pas s'abonner peuvent néanmoins participer à notre concours, mais ils ne pourront pas bénéficier des lots réservés exclusivement à nos abonnés. Nous leur réservons 24 prix consistant en abonnements à « Moto-Revue ». Ils jugeront ainsi des avantages que nous offrons à ceux, qui non contents d'être de fidèles lecteurs, nous apportent une aide efficace. Ce sera pour eux une consolation, mais aussi, que de regrets pour ceux qui n'auront pas voulu aider la chance à leur sourire. (Voir règlement dans ce numéro).

**ET BONNE CHANCE !**

LA COURSE... LA ROUTE...

...MEMES PROBLEMES

MEMES SOLUTIONS !



Nos succès en course  
sont votre garantie pour  
votre moto ou votre voiture  
de tourisme.

## BRETOCYL GRAPHITÉ

Le « Superlubrifiant des Champions »  
et le « Champion des Supercarburants »  
**PROTEGE VOTRE MOTEUR CONTRE L'USURE ET  
EN EST LE**

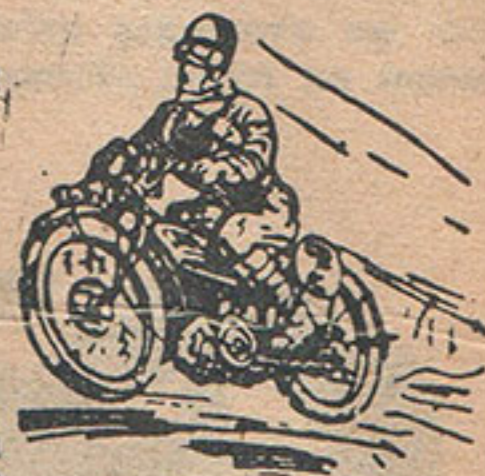
**VERITABLE BOUCLIER**

AVEC  
**BRETOCYL GRAPHITÉ :**  
PUISSANCE,  
SOUPLESSE,  
SECURITE,  
CLIQETAGE EVITE,  
ECONOMIE D'ESSENCE  
ASSURÉE

En vente dans tous les garages,  
Stations-Services, Motoristes ou  
**BRET-OIL** qui vous enverra son  
coffret de propagande de 15 flacons-doses, correspondant  
à 150 litres d'essence, pour le prix de 595 francs.

**Société BRET-OIL**

4, rue Jeanne-d'Arc, ISSY-LES-MOULINEAUX  
(Seine) — Téléphone : MIC. 18-30



## RENÉ GILLET

MOTOS — SIDECARS — VELOMOTEURS

126 bis, 128, avenue Aristide-Briand,  
**MONTRouGE (S.)** — Tél. : ALE. 40-40 et 40-41

Motos 750 cc et 1000 cc - 4 temps - 4 vit.  
Vélomoteurs 125 cc. - 2 temps - 4 vit.  
Châssis sidecar « **RENE GILLET** »

Fournisseurs de l'Armée, de la Police, Sapeurs-Pompiers, etc.  
LIVRAISON RAPIDE

POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

## LE SIDECAR LÉGER POINARD

Sport — Tourisme  
**ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE**  
POSE FACILE ET INSTANTANEE - TOUTES CYLINDREES

Pour 125  
à 250 cmc.



34 kgs  
seulement

USINE : 54, rue Etienne-Dolet - CACHAN (S.)  
Tél. : ALE. 34-41



## La Moto

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12  
(Immeuble métro Sentier)  
PARIS (2<sup>e</sup>)

# 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.

Le Numéro : 25 francs

N° 946. — 27 MAI 1949

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 N°	240 fr.	340 fr.
24 N°	480 fr.	600 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N° du Salon, de Noël, etc...) et vous économiserez plus de 120 francs sur l'ensemble des numéros de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, votre adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau.

● Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement et alors collez au dos du talon de chèque votre bande d'abonnement découpée et corrigée s'il y a lieu.

● Evitez le chèque banque sur la province, le talon du chèque postal vous servant de reçu.

● Pour tout changement d'adresse, envoyez 15 frs en timbres avec la dernière bande, rectifiée très lisiblement.

### ◆ IMPORTATIONS BULGARES

Selon la revue allemande « Das Auto », la Bulgarie aurait mis sur pied un plan d'importations de véhicules automobiles. Les pays fournisseurs seraient l'Allemagne, la France, l'Angleterre, l'Italie, l'Autriche, la Suisse, la Tchécoslovaquie, les U.S.A., et évidemment la Russie. Le nombre de types de motos serait limité à 4, pour faciliter l'approvisionnement en pièces de rechange. On prévoit d'ailleurs la fabrication de ces dernières en Bulgarie sur une échelle importante.

### ◆ LE COUREUR DE L'ANNEE

C'est le surnom donné à Lorenzetti par Fergus Anderson. Lorenzetti est un des plus grands as italiens. C'était en 1934 un marchand et un réparateur d'appareils photo et radio. Il courut tout d'abord sur une 250 Triumph et sur une Miller à moteur Rudge 250 cmc. En 1937 il gagnait sur une Benelli le circuit suisse de Mendrisio. Puis sur des Guzzi qu'il avait achetées et mises au point lui-même, il commença une carrière extrêmement brillante. Mécanicien incomparable, c'est en même temps un grand pilote qui sait calculer ses courses et doser exactement les efforts qu'il demande à ses moteurs. Sa tactique est de pousser ses adversaires jusqu'au moment où leurs machines donnent des signes de défaillance et alors il s'envole. Bref un pilote complet.

### ◆ UN CIRCUIT DE 22.000 MILES !

Le conducteur Danois Joergen Bitsch a accompli le parcours Copenhague-Le Cap de Bonne Espérance, et retour, soit au total près de 35.000 kms, au guidon de sa 4 cylindres Nimbus. Commencé en septembre 1947, son périple s'est achevé au cours du mois d'avril 1949. Le parcours moyen, effectué mensuellement, fut de 1.800 kms. Notre voyageur n'était pas pressé, et a longuement visité les pays qu'il traversa au cours de son raid, qui constitue pour la marque nationale danoise une référence de choix.

## L'HISTOIRE DU FLAT-TWIN

**A**U moment où les moteurs horizontaux à cylindres opposés font, dans la construction automobile, des adeptes (Dyna Panhard, de Rovin, par exemple pour le flat-twin. Volkswagen, Jowet en 4 cylindres, et d'autres encore), on est surpris de n'en trouver que quelques exemples dans la construction motocycliste et particulièrement chez les Anglais qui l'ont, dans le passé, plus largement utilisé. Vers 1904-1905 le Scarabée Wolseley de course avait un moteur à cylindres horizontaux opposés.

Dans la construction motocycliste, la marque qui a le plus fait pour le flat-twin a été Douglas. Sait-on qu'en 1882 les frères Douglas fabriquaient des ferrures pour souliers, puis acquirent une réputation locale par la qualité de leurs fontes et c'est à eux qu'en 1902 le fabricant d'un moteur de moto, d'ailleurs monocylindrique, Bartéo, s'adressa pour ses cylindres et ses pistons. Un autre amateur de mécanique Walter Moore de Bristol entra en relation avec les frères Douglas pour l'établissement d'une moto flat-twin de 6 CV à transmission directe par courroie et sans fourche élastique. L'un des frères Douglas, William, avait trois fils qui étaient d'ardents motocyclistes et c'est sous leur impulsion qu'avec la collaboration de Barter, les Douglas s'engagèrent résolument dans la construction de motos. En 1907, Douglas exposait une 4 cylindres en V qui n'exista qu'à l'état de prototype et surtout une petite moto équipée d'un flat-twin haut perché dans un cadre, immédiatement sous le réservoir. Ce ne fut pas un succès commercial, puisqu'une seule commande fut enregistrée. Mais sans se laisser décourager Douglas améliora cette machine (soupape d'admission commandées, allumage par magnéto, boîte à deux vitesses, fourche élastique, etc... Mais jusqu'en 1911 le moteur est très haut dans le cadre et la boîte de vitesses est fixée sur un tube horizontal sous le moteur. La forme des chambres d'explosion présentait une curieuse analogie avec celle que recommandera plus tard Ricardo pour les moteurs à soupapes latérales. Cette fois, c'est le succès et en 1910 il y a 1.300 clients. Douglas se rend compte de l'importance qu'il y a de démontrer la valeur de ses machines et Eli Clark bat le re-

(suite page 190)

### ◆ UN CONCOURS ORIGINAL

Tous les motocyclistes pourront participer jusqu'au 31 décembre prochain au concours de photographies organisé par le constructeur du scooter italien Vespa, la firme Piaggio de Gênes. Trois lauréats se partageront 100.000 liras, réparties comme suit :

Un tiers à l'expéditeur de la plus belle photo relative à l'usage utilitaire du Vespa.

Un tiers à l'expéditeur de la plus belle photo sur l'usage touristique du Vespa.

Un tiers à l'expéditeur de la plus belle photo sportive.

### ◆ NON, L'ALCOOL N'EST PAS L'ENNEM DE NOS MACHINES

Nous avons déjà exposé les raisons pour lesquelles nous sommes partisans de l'incorporation d'alcool au carburant. Au prix de quelques transformations simples et peu coûteuses, le mélange essence-alcool constitue un véritable supercarburant, qui élimine l'échauffement et le cliquetis avec les moteurs à taux de compression élevés. L'incompréhension qui se manifesta si longtemps à l'encontre du carburant national est tenace, et plusieurs personnalités se sont élevées contre le projet d'incorporer à nouveau de l'alcool à l'essence. Nous nous garderons bien de faire chorus, et souhaitons que des techniciens éclairés reconsidèrent la question.

Avec un moteur bien adapté (carburateur un peu plus riche, avance à l'allumage légèrement augmentée, taux de compression voisin de 7,5), le mélange essence-alcool donne des résultats transcendants. Quant à l'assèchement des parties hautes, il est efficacement combattu par l'adjonction d'un superlubrifiant, de préférence graphité.

### ◆ NAISSANCE DE LA FEDERATION MOTOCYCLISTE SUISSE

L'U.M.S. a vécu ! S'inspirant de l'exemple français, elle a décidé de changer de nom et de s'appeler désormais la Fédération Motocycliste Suisse. C'est d'ailleurs sous ce nom qu'elle a tenu son dernier congrès. L'U.M.S. est morte, vive donc la F.M.S. !



Voici, présentée ci-contre, le petit scooter Maretta d'une ligne très aérodynamique. Son propriétaire, âgée de 9 ans, a paraît-il tendance à ouvrir un peu trop les gaz. Heureusement que la vitesse ne dépasse pas 30 kmh.

◆ **ATTAQUE DIRECTE DU MOTOCYCLE-CLUB DU FINISTERE**

Voici la copie de la lettre adressée ce mois aux 16 parlementaires de Brest, par le président du M.C. du Finistère :

Monsieur,

Nous n'osons croire encore à une nouvelle augmentation de l'essence que rien réellement ne justifie, si ce n'est la politique nettement autophobe du Gouvernement.

Que veut-on ? Forcer les français à se servir exclusivement du chemin de fer, toujours du chemin de fer, et tuer alors une des premières industries françaises ?

Nous voulons espérer que cette fois vous vous opposerez énergiquement à cette augmentation qui n'est qu'un impôt, même pas déguisé.

Nous aurions désiré connaître votre point de vue sur ces nouvelles dispositions.

Vous remerciant à l'avance de ce que vous pouvez faire en faveur de l'industrie automobile, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de nos sentiments distingués.

Nous espérons qu'il y aura 16 réponses favorables et que nous pouvons compter tous ces élus parmi nos défenseurs !

◆ **MARETTA, SCOOTER SUR MESURE POUR ENFANT !...**

Maretta est le nom donné à ce curieux scooter que G. Lalle, motoriste italien, a réalisé pour sa propre fille âgée de 9 ans. La marque du véhicule est une abréviation du nom de la fillette.

Ce scooter est une ingénieuse transformation d'un Corgi, la célèbre machine des parachutistes anglais, équipé d'un Villiers de 98 cmc. D'après notre confrère italien d'où nous tirons cette nouvelle, il paraît que Mademoiselle Maria Antonetta conduirait sa « Maretta » avec beaucoup d'assurance et de désinvolture.

◆ **LE SALON MOTOCYCLISTE DU 27 OCTOBRE AU 6 NOVEMBRE A PARIS.**

Comme nous l'avions annoncé, le prochain Salon de l'Automobile comprendra deux séries. Les dates officielles, communiquées par le Comité d'Organisation, sont les suivantes :

Du 6 au 16 octobre : Voitures particulières (constructeurs et carrossiers. Véhicules industriels non carrossés. Accessoires automobiles.

Du 27 octobre au 6 novembre : Cycles et Motocyclettes. Equipement motocycliste. Car et autobus.

**POUR LE RETOUR DE LA LIBERTE DE L'ESSENCE AU PRIX ACTUEL, SIGNEZ LA PETITION DE « MOTO-REVUE »**

On parle de plus en plus de la liberté, tant désirée, de l'essence. Notre ministre des finances envisage la chose très sérieusement, mais, car il y a un mais, il envisage aussi de porter son prix de vente à 55 fr. le litre !

Ainsi, si on augmente le prix de l'essence, qui d'ailleurs est un prix clé, verra-t-on un hausse fatale se déclencher dans tous les domaines.

Non ! Cela a assez duré ! Exigeons le retour de la liberté de l'essence, mais au prix actuel de 43 fr. 20.

Envoyez-nous sur du papier de format commercial 21x27 vos noms, prénoms, adresse, profession, marque de la motocyclette et numéro d'immatriculation, ainsi que votre signature et celle de tous les possesseurs de moto de votre connaissance.

Amis motocyclistes, écrivez-nous. Le nombre fera notre force.

MODELE DE LETTRE A NOUS FAIRE PARVENIR :

PETITION DE « MOTO-REVUE »

POUR LE RETOUR DE LA LIBERTE DE L'ESSENCE

Nom Prénom Adresse Profession Marque No d'imm. Signature

N° 1  
N° 2  
etc...

**L'HISTOIRE DU FLAT-TWIN**  
(suite de la page 189)

cord End to End, d'un bout à l'autre de l'Angleterre. En 1912, la production s'élève à 2.000 machines et c'est Douglas qui gagne le T.T. Junior. Douglas sort un gros flat-twin de 8 CV à refroidissement par eau, primitivement destiné à un cyclecar et qui fut monté sur la Williamson.

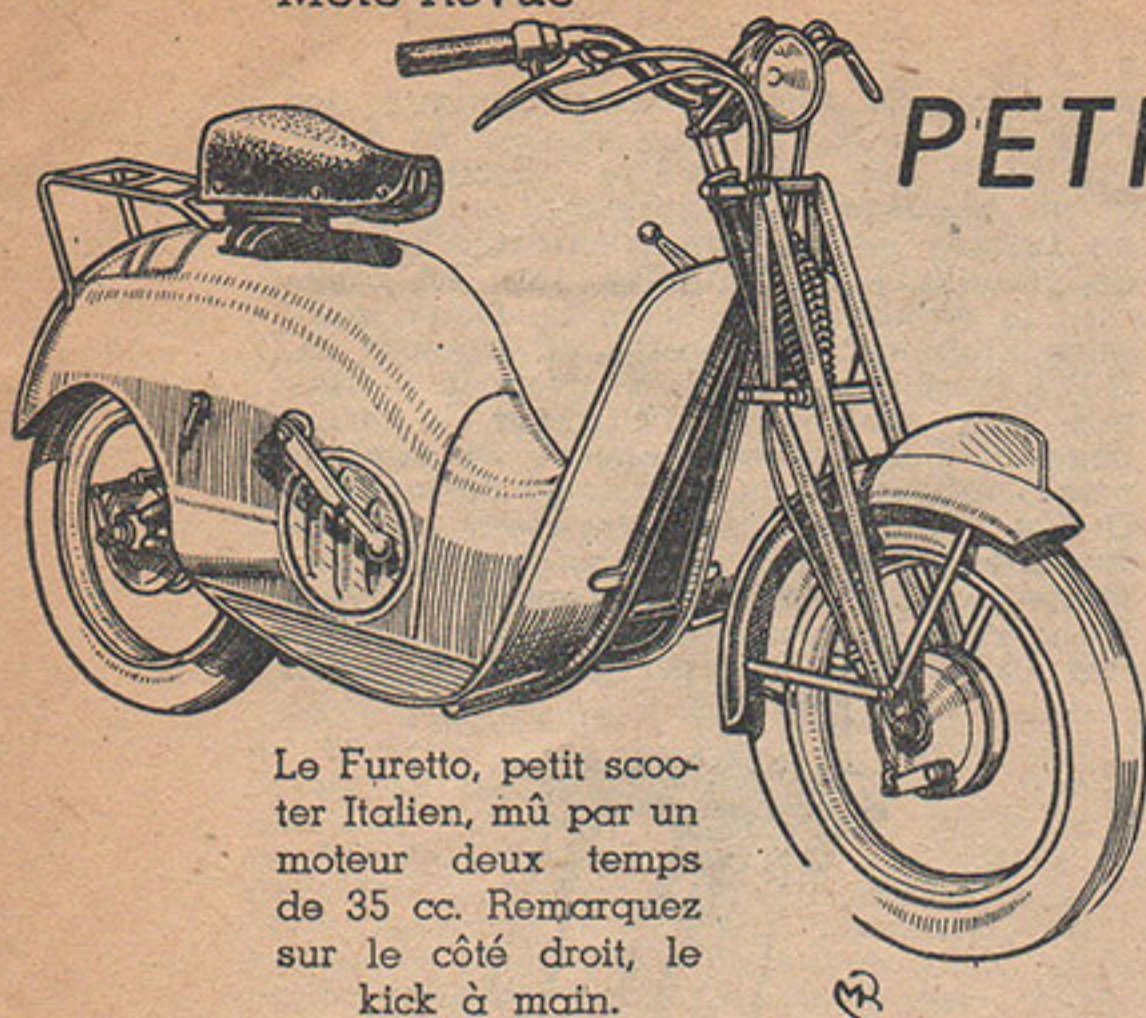
Le succès de Douglas engage d'autres constructeurs à établir des flat-twins, en particulier Brough et A.B.C.

Au cours de la guerre 1914, Douglas fournit à l'armée 25.000 machines. En 1916, il sort un flat-twin de 600 cmc.. Puis c'est une période glorieuse et en 1923 une prestigieuse victoire dans les T.T. Senior et Sidecar. Sur 25 Douglas engagées, 17 terminèrent, alors que 37 % seulement des autres concurrents arrivèrent au poteau. Ces machines très basses avec la boîte au-dessus du cylindre arrière avaient vraiment belle allure. Hélas, c'est en 1923 également que disparaît le grand animateur de la marque Willie Douglas. Nous ne suivrons pas tous les épisodes qui suivirent et toutes les améliorations apportées au cours des années. Il nous faut toutefois signaler en 1934, l'Endeavour à moteur transversal et transmission à cardan, mais qui n'eut pas le succès qu'elle méritait. Et en 1945, le nouveau modèle que nous connaissons tous. Toujours Douglas était resté fidèle au flat-twin, exception faite d'une petite deux temps, la Bantam.

Après la guerre de 1918 on put croire que le flat-twin allait s'imposer à cause de sa souplesse et de son parfait équilibre. On vit apparaître la célèbre A.B.C., la 4 CV Harley, la Magnat-Debon, la Janoir, la Coventry Victoir et d'autres encore, mais le mouvement ne se développa guère. Il fallut les succès de B.M.W. pour redonner un nouvel élan au flat-twin (bien qu'en Angleterre, Douglas ait conservé une clientèle importante) et on vit la Gnome et Rhône (cette marque avait construit l'A.B.C. en France) Zundapp et plus récemment des marques suisses comme Condor et Universal.



# PETITES CYLINDRÉES ET PASSAGER



Le Furetto, petit scooter Italien, mû par un moteur deux temps de 35 cc. Remarquez sur le côté droit, le kick à main.

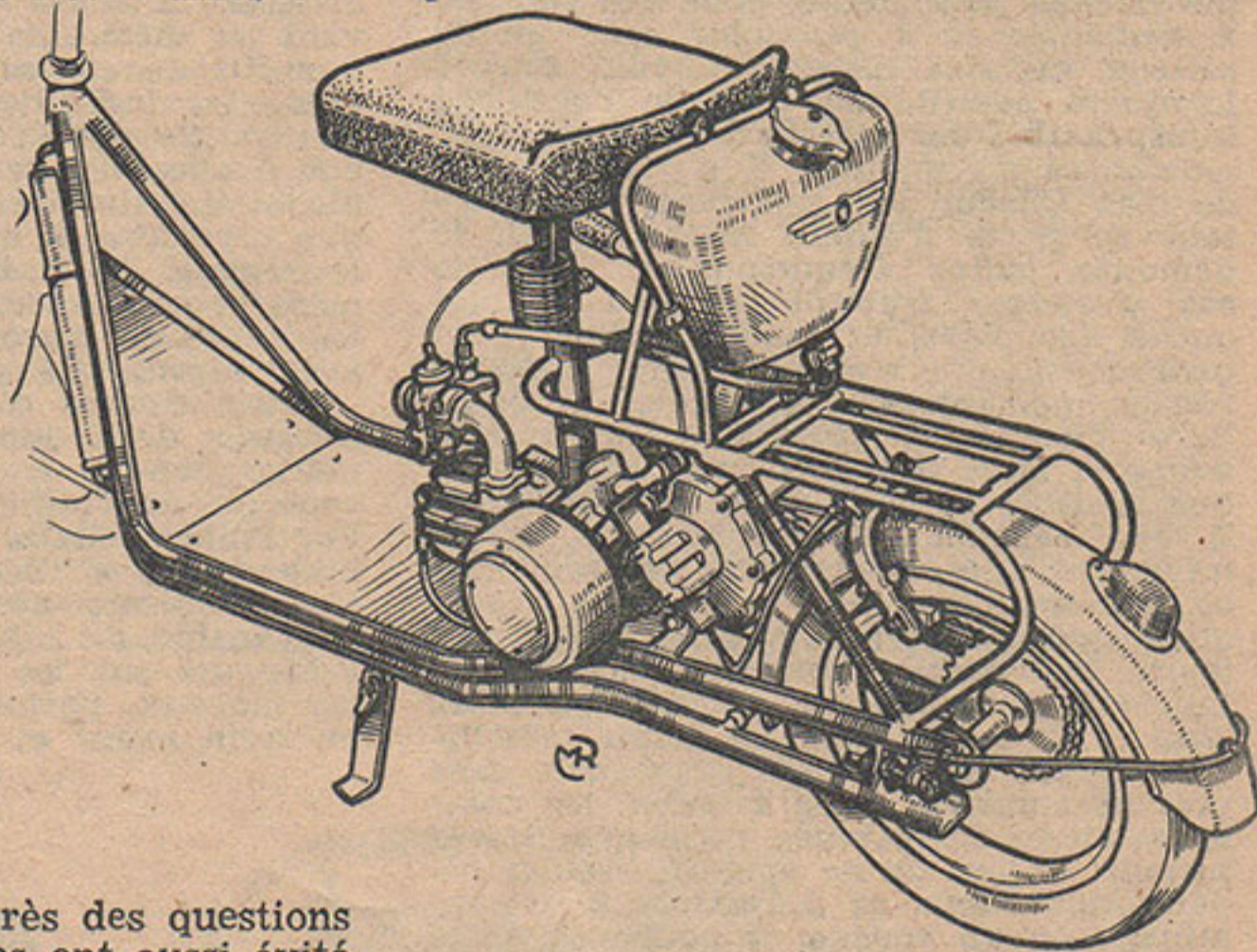
Il n'est pas douteux que dans la période actuelle, la grosse machine est trop coûteuse pour la plupart d'entre nous et que même si des machines puissantes étaient mises sur le marché, nous ne disposerions pas du joli tas de billets nécessaire à leur achat et l'instabilité financière actuelle n'est pas de nature à favoriser les ventes à crédit. Ce n'est pas que nos machines soient plus chères que celles de même classe construites à l'étranger, mais notre pouvoir d'achat est très réduit par la vie chère, les impôts, etc... Il semble d'autre part, que le monde entier réclame des petites machines. Celles-ci conviennent tout particulièrement aux colonies, aux routes défoncées et leur poids réduit permet de se tirer d'affaire dans les plus mauvaises conditions. La petite moto de 100 à 125 cmc. est à juste titre la reine du jour. Il est heureux que nos constructeurs aient abordé le problème avec plus de courage et de netteté que ceux des autres pays et qu'ils n'aient pas hésité à créer de petites machines, traitées avec autant de soin et munies des mêmes perfectionnements que de grosses machines de luxe. Cylindres et culasses en alliage léger, blocs moteurs, quatre vitesses, suspension arrière, qui nous aurait dit que tout cela

figurerait sur les petites machines de 1946 et que le vélomoteur à pédales, souvent dépourvu de débrayage subit de telles améliorations et évoluerait d'une manière si complète. Cela est dû pour une part, à l'accroissement constant des puissances spécifiques au cours des vingt dernières années. Elles ont doublé ou triplé depuis vingt ans et un 125 cmc. actuel développe la puissance d'un 250 cmc. de 1930. Nous sommes loin des limitations de jadis et du 30 à l'heure. A vrai dire, au début, ces limites de poids et de vitesses ont été assez sages et avaient leur raison d'être. Elles ont

1920 on l'estimait à peine suffisante pour tirer une bicyclette et en tous cas trop faible pour grimper une côte un peu dure. En somme, on peut considérer qu'une 125 cmc. est aujourd'hui largement équivalente à une 250 cmc. d'il y a quelques années.

Il en résulte que le vélomoteur actuel est assez rapide et assez confortable pour faire du grand tourisme. Les modèles à culbuteurs doivent certainement tenir le 70 et réaliser, sans être surmenés, des moyennes de 50, et ces chiffres sont prudents, probablement inférieurs à la réalité. Ces petits moteurs sont extrêmement ro-

Le plus petit scooter Français réalisé. C'est le F.L. 22, présenté cet hiver; il est propulsé par un moteur auxiliaire pour bicyclette, un bloc deux temps de 49 cc. à 2 vitesses.



obligé à étudier de près des questions comme le poids; elles ont aussi évité la construction de machines trop rapides pour être solides en un temps où l'on ne disposait pas de toute la documentation et de toute l'expérience actuelles. La dispense du permis de conduire a été une preuve nouvelle de l'influence heureuse de la liberté et de la suppression des entraves créées par une administration digne de la Chine. La période de guerre, avec toutes ses restrictions a encore accentué le succès du vélomoteur et obligé les constructeurs à étudier et à construire de petites machines dont l'armée ennemie ne comprit heureusement pas l'intérêt, ce qui semble paradoxal quand on considère le succès de la petite machine allemande avant la guerre. Bref, pendant ces sombres années, si la production des vélomoteurs a été très limitée, les études se sont poursuivies en secret et c'est ce qui explique la perfection mécanique des machines et les remarquables performances obtenues avec des petits moteurs d'une cylindrée si réduite qu'en

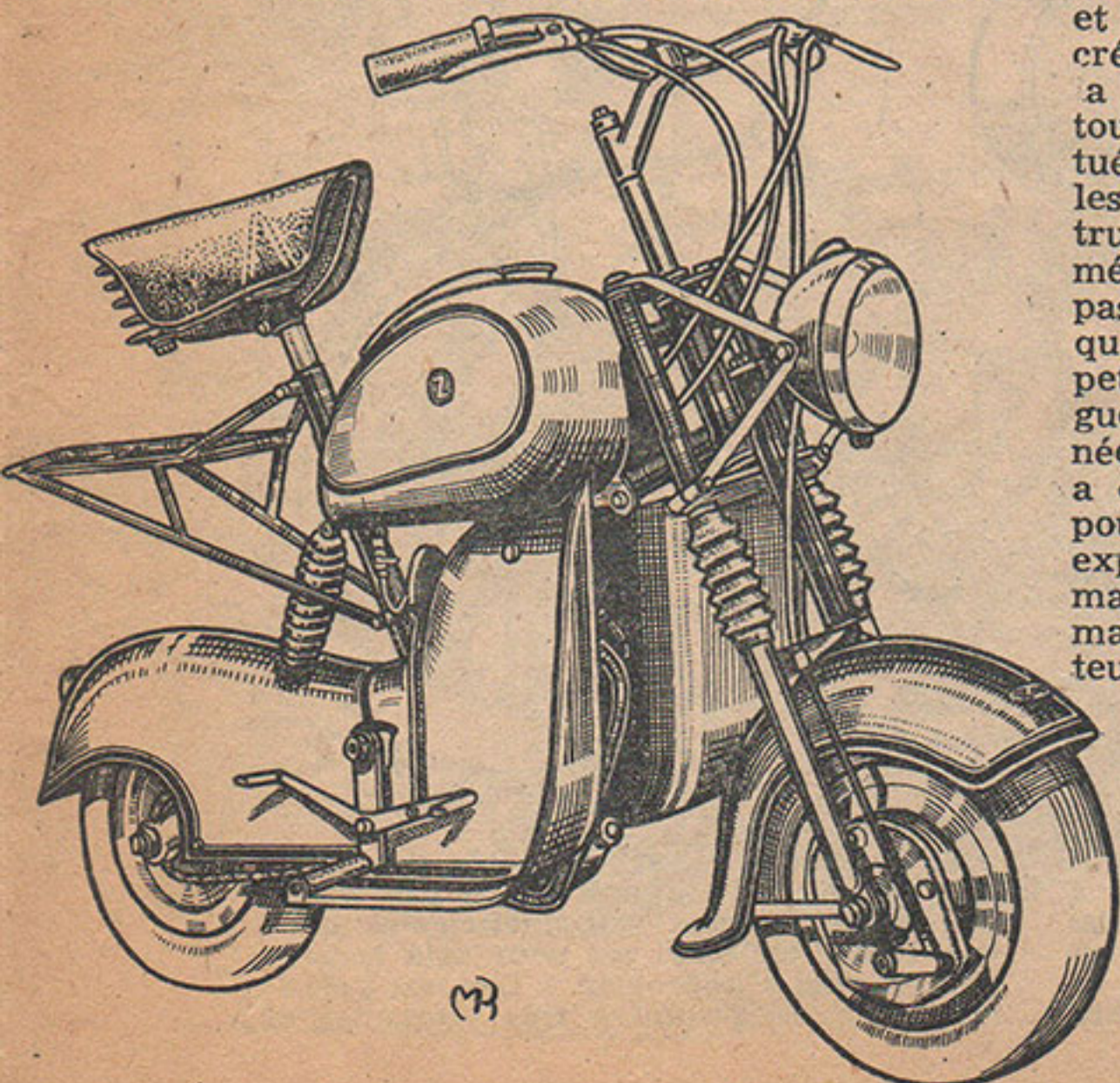
bustes et même à plein régime, la vitesse linéaire du piston reste raisonnable. La légèreté de leurs organes et leur faible inertie sont des facteurs également intéressants.

Nous essayions l'autre jour un triporteur 125 cmc. Ces petits véhicules sont littéralement stupéfiants. C'est dire que le petit moteur qui les équipe est plus que suffisant pour le tandem et il est heureux que les constructeurs envisagent le transport d'un passager comme parfaitement normal et que certains aient étudié une suspension arrière qui peut être instantanément réglée soit pour le solo, soit pour le tandem. Avec quatre vitesses les performances seront élevées. On s'est rendu compte qu'un petit moteur réclame une gamme de vitesses plus continue et plus complète qu'un gros. Le supplément de prix est plus que justifié par les résultats. Nous avons alors le véhicule automobile le plus économique qu'on puisse concevoir.

Aurons-nous des motos sidecars d'une aussi petite cylindrée?

Cette question qui aurait sembler audacieuse il y a seulement quelques mois, ne l'est plus le moins du monde maintenant. De nombreuses firmes se sont penchées sur le problème et réalisent, pour des prix non prohibitifs, des sidecars légers spécialement conçus pour être attelés à des 125.

Le Zeta également d'origine transalpine est identique au Piccolo réalisé en Suisse. Rappelons que le moteur est un Cucciolo. Même pour un engin de si petite cylindrée, on n'a pas hésité à employer la suspension intégrale.





# le feuilleton du débutant

## L'ENTRETIEN de nos machines

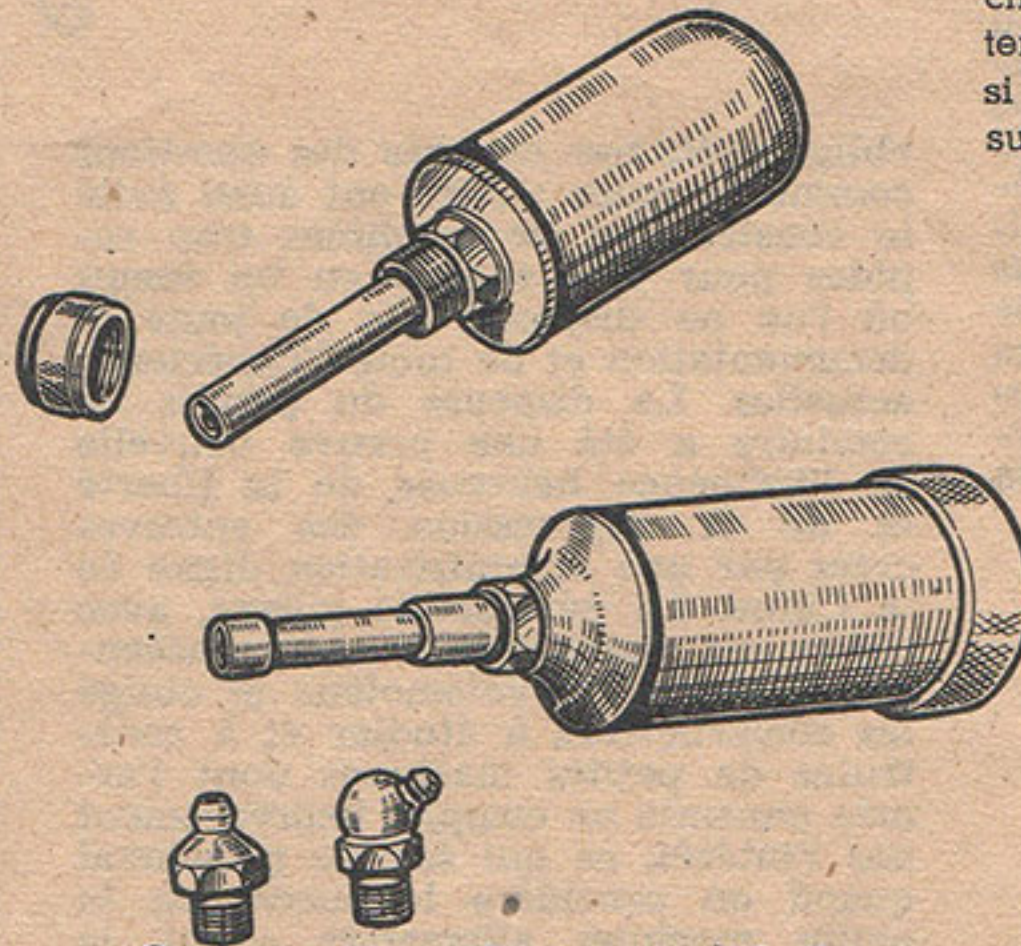
Un des principaux avantages de la motocyclette sur l'automobile est sans aucun doute sa facilité d'entretien. Alors que le possesseur d'une voiture, dans 90 % des cas, limite son initiative au nettoyage de la carrosserie et au gonflage des pneus, le motocycliste se charge lui-même des opérations de réglage, de graissage, et même des réparations courantes. Certains vont même un peu loin dans cette dernière voie, et confondent l'entretien avec le bricolage sous sa forme la plus pernicieuse, celle qui consiste à démonter et à remonter sans motifs sérieux certains organes vitaux. Encore lorsqu'on possède en plus de l'outillage indispensable un sérieux bagage de connaissances mécaniques, il n'y a pas trop de mal. Chacun sait pourtant qu'un moteur se porte d'autant mieux, qu'on le démonte moins fréquemment. Dans le cas d'organes frottant les uns sur les autres (soupapes et guides, cylindres et pistons, etc...), il s'exerce, même après le rodage, un véritable ajustage, un équilibre que nous détruisons fatalement, même si nous repérons aussi exactement que possible la position de chaque pièce. Il est matériellement impossible, à un millimètre près, de replacer des segments ou des soupapes dans la position exacte qu'ils occupaient préalablement. Par ailleurs, les joints n'assurent parfois l'étanchéité qu'après un kilométrage assez long (c'est le cas pour les joints métalliques qu'on recommande de monter sans produit antifuite, pour faciliter les communications thermiques entre cylindre et pistons. Certes, on ne doit pas reculer indéfiniment, sous ce prétexte, un décalaminage ou un rodage de soupapes. Mais si l'on est insuffisamment outillé ou installé dans des conditions défavorables, on sera mieux avisé en confiant l'opération à un spécialiste.

Par contre, ce qu'on ne doit négliger sous aucun prétexte, c'est l'entretien journalier de la machine, le nettoyage des parties souillées ou humides, la goutte d'huile ou le coup de pompe à graisse, en un mot, la somme des petits soins quotidiens qui permettent à la moto de garder sa sécurité de marche... et sa valeur vénale. Nous voyons trop de machines circuler dans un état de propreté et de conservation... plus que douteux, et assumer malgré cela un dur service. En ce qui concerne la propreté extérieure, on doit se montrer assez indulgent, car la moto est pour de nombreux salariés un outil de travail. On ne peut raisonnablement demander à un porteur de journaux, après une journée de « roulage » dans des conditions exceptionnellement pénibles, d'empoigner le Clinoto, le chiffon humide et la peau de chamois pour briquer son « racer ». Par contre, aucune excuse pour celui qui refuse à ses articulations, avant ou après chaque sortie un peu longue, une petite quantité de graisse ou une goutte d'huile. Pas de pitié pour celui qui roule avec plusieurs millimètres de jeu dans les moyeux de la direction, et qui rafistole une tringle de garde-boue en remplaçant le boulon perdu par un enroulement et une torsade de fil de fer. Combien s'obstinent à conserver des câbles et canalizations en mauvais état, qui provoqueront tôt ou tard, une panne irréparable, sinon une catastrophe ! Pour l'éducation des jeunes motocyclistes et... d'une partie des autres, nous n'hésitons

pas à publier quelques conseils qui nous ont été dictés autrefois par les « vétérans » de l'époque, et dont nos machines se sont toujours trouvées bien.

La lubrification des organes soumis à un frottement quelconque est la partie la plus importante de l'entretien, avec les opérations de réglages les plus élémentaires. C'est pourquoi nous commencerons par elle. Négligeons toutefois le graissage du moteur et de la boîte qui a fait l'objet voici peu de temps de copieux articles. Il varie considérablement suivant les différents types de machines, et il suffit de consulter et d'observer à la lettre les indications de la notice d'entretien. Ce qui est important, mais difficile à observer de nos jours, c'est d'employer la fluidité et la qualité d'huile que préconise la marque. Souhaitons que le régime des huiles s'améliore rapidement et que reviennent sans trop tarder les huiles de marques vendues en bidons avec capsule de garantie.

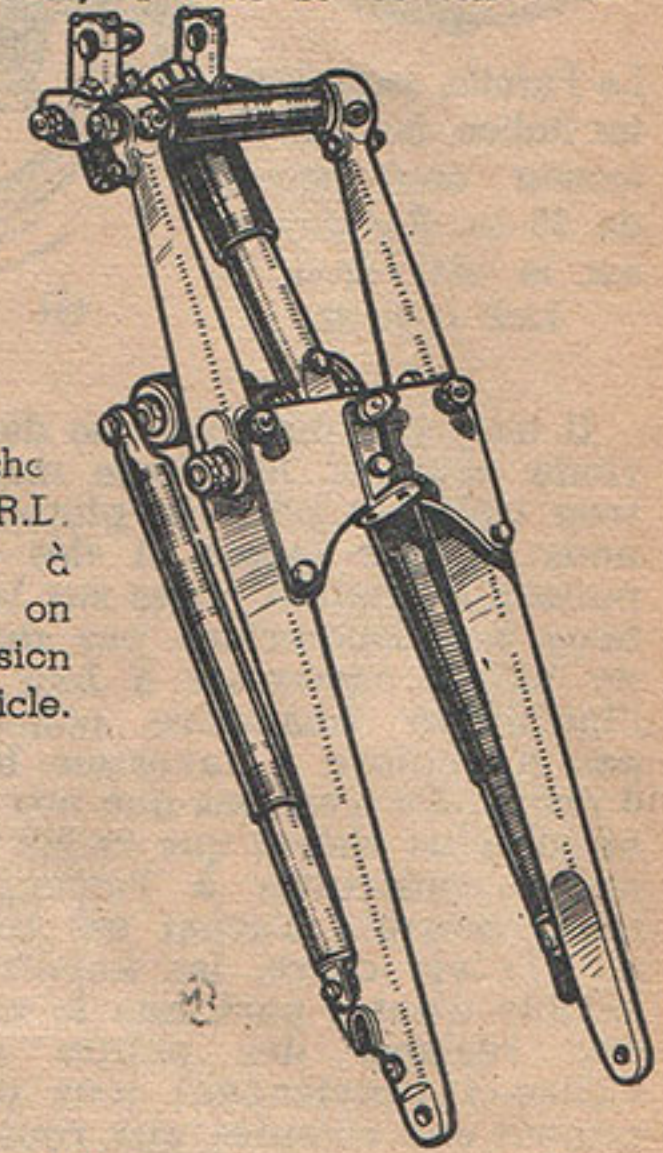
Toute trousse d'outillage devrait, à la livraison de la machine, comporter deux petites pompes à pression, l'une pouvant contenir de l'huile, l'autre de la graisse. Par l'intermédiaire des petits graisseurs à billes genre « Técalémit », elles permettent d'injecter avec énergie la quantité convenable de lubrifiant. On trouve des graisseurs sur les fourreaux de fourche, les moyeux, parfois sur les articulations de frein avant et arrière, trop rarement



Quelques types de pompes à huile et à graisse, avec leurs graisseurs.

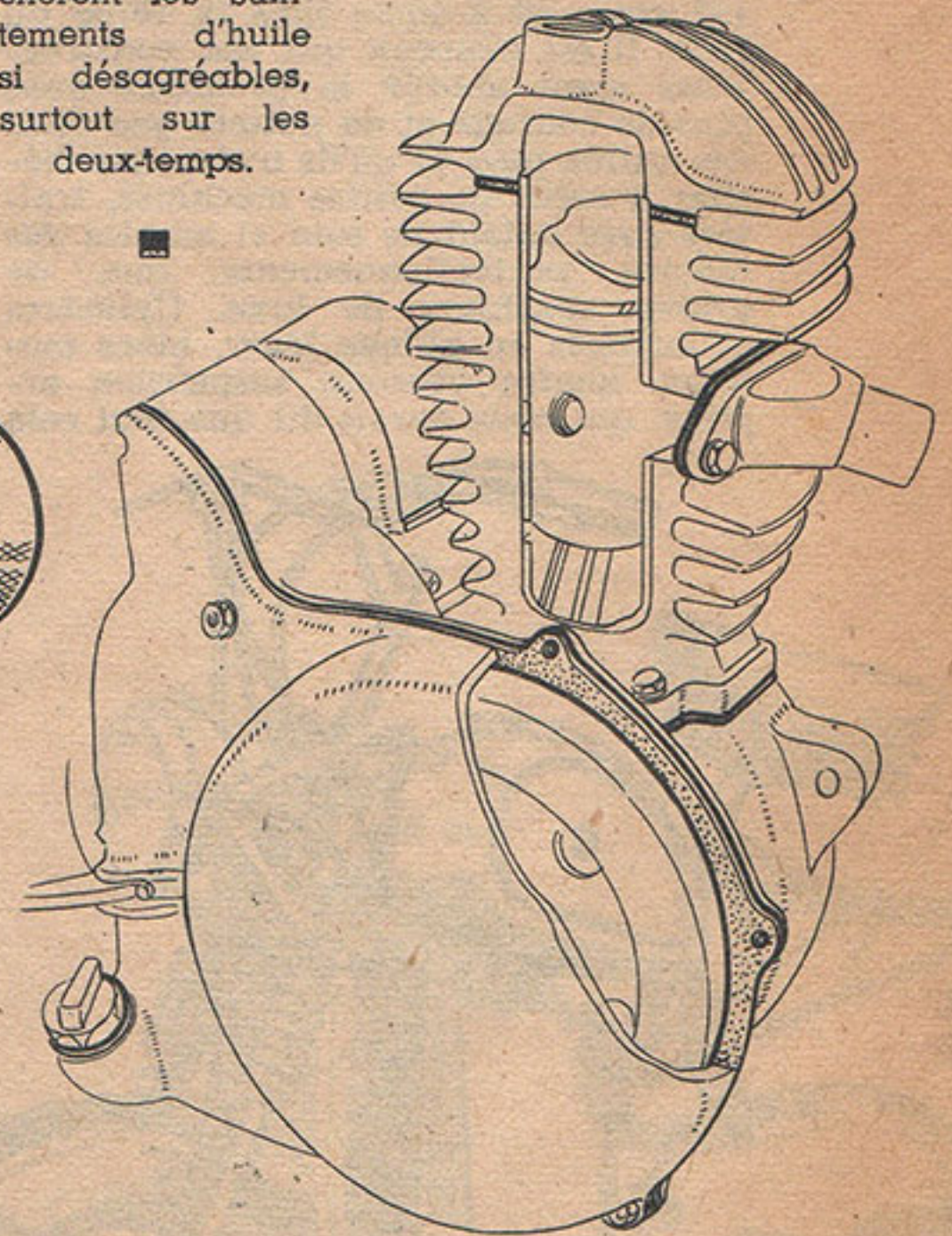
sur les câbles souples. Il ne s'agit pas de les gaver de loin en loin de graisse consistante. On fera un travail beaucoup plus utile en appliquant la maxime : « peu et souvent ». Les débordements d'huile ou de graisse sont inutiles, et n'empêchent pas l'axe d'être parfois absolument sec et de gripper à brève échéance. Nous l'avons vu avec certaine fourche à parallélogramme graissée en abondance... tous les 2.000 kms, et dont un possesseur de bonne foi était tout surpris d'avoir à démonter les axes à coups de masse de bronze ! Reconnaissons que la négligence de certains constructeurs est en partie responsable de ces grippages relativement fréquents,

ainsi que de l'usure catastrophique des axes et des portées. Le roulement acier sur acier est loin d'être parfait, alors qu'un baguage des fourreaux au moyen de bronze antifriction n'entraînerait pas de complications notables, tout en assurant le maximum de sécurité. Deux marques anglaises (Velocette et Vincent H. R.D.) l'ont compris, et le procédé a permis non seulement d'éliminer le grip-page et l'usure, mais encore de supprimer l'obligation du graissage périodique. Il n'y a aucun orifice graisseur sur ces fourches. Peut-être les roulements à aiguilles conviendraient-ils encore mieux. Mais avec la grosse majorité des machines existantes, il faut se contenter de



La fourche Vincent H.R.L. Gydraulic à laquelle on fait allusion dans l'article.

Des joints bien étanches empêcheront les suintements d'huile si désagréables, surtout sur les deux-temps.



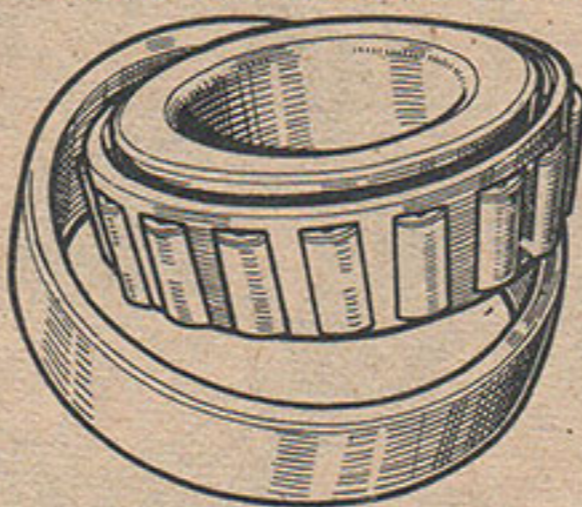
tirer le meilleur parti possible des fourches à parallélogramme, et ne pas craindre de se montrer trop méticuleux pour leur entretien. Quel est pour cela le produit le mieux approprié ? Les uns préconisent l'huile graphitée très visqueuse et

nous avons eu une petite moto dont la fourche ne comportait à l'origine que de simples trous masqués par des cache-poussières analogues à ceux des moyeux de vélos, pour le graissage à la burette. Mais sur d'autres machines, dont les fourreaux se garnissaient à la pompe à pression, nous avons obtenu les meilleurs résultats avec la graisse graphitée très adhésive employée pour les joints de transmission « traction avant ». Elle constitue un véritable rempart contre les infiltrations d'eau, et possède un pouvoir de pénétration suffisant. Cependant, on peut lui préférer l'huile en période de froid, car cette graisse « compound » durcit alors de façon sensible.

Pour l'espacement des graissages, nous ne croyons pas opportun de fixer des délais ou kilométrages précis. Avec une machine employée simplement pour se rendre du domicile au lieu de travail, trois fois la semaine ne sont pas de trop. Mais lorsqu'il s'agit de parcourir de temps à autre des distances plus ou moins longues, nous n'hésitons pas : Un graissage complet avant chaque sortie ou chaque étape. La pompe Técalémit a sa place indiquée en permanence dans toute sacoche. Son emploi est des plus simples. La pompe à huile se remplit en dévissant le bec. Celle utilisée pour la graisse comporte un petit couvercle supérieur vissé. On labourre progressivement, en poussant le piston avec de la graisse, de façon à ce que le remplissage soit effectif. On doit coiffer le graisseur avec l'orifice du tube, et donner plusieurs coups de pompe jusqu'à ce que la graisse suinte par l'extrémité des fourreaux. Attention à ne pas inonder les amortisseurs à friction si la machine en comporte, car les corps gras leur enlèvent toute efficacité.

Pour les fourches télescopiques, le graissage est tout aussi important, sinon plus, mais se résume au remplissage périodique des fourreaux et amortisseurs.

On préconise, suivant les marques, le liquide à freins « Lockheed » ou l'huile à moteur fluide. Ce qui est important, c'est l'étanchéité générale des fourreaux. Il est presque indispensable de consulter la notice d'entretien et si possible, la coupe ou le détail du dispositif élastique. Sur certaines machines, il est nécessaire, afin d'obtenir une action de pompage, d'appuyer énergiquement deux ou trois fois sur le guidon après remplissage et remontage des bouchons, puis de vérifier



Exemple de roulement conique. De tels roulements sont parfois employés pour des pivots de fourche.

à nouveau si le niveau correct est atteint. S'il n'y a pas d'orifices de niveau, la quantité d'huile doit être dosée à l'avance dans un petit récipient. Mais la diversité des types en circulation est telle qu'on ne peut fixer de règle générale. Les constructeurs ont d'ailleurs compris l'importance de la question, et donnent dans les manuels d'instruction les détails indispensables.

Les roulements à billes ou à galets coniques de la direction ne nécessitent qu'un graissage tous les six mois, avec une machine utilisée quotidiennement. Le plus fréquemment, il est nécessaire de démonter complètement le T et les cuvettes. C'est pourquoi cet entretien est souvent négligé, et que de nombreuses machines n'ont vu leur direction graissée en tout et pour tout qu'une seule fois, à l'usine, lors du montage. Nous ne

saurions trop louer les constructeurs qui ont pris le soin d'adapter des graisseurs aux cuvettes. Si la machine n'en comporte pas, et qu'on est contraint à un démontage complet de la direction, on vérifiera après nettoyage à l'essence l'état des billes et des chemins de roulement. Il ne faut pas hésiter à remplacer, en cas de besoin, les pièces défectueuses. Des cuvettes grippées, des billes écaillées ou brisées, rendent la direction dure et incertaine. Si une ou plusieurs billes sont hors d'usage, il est indispensable de les changer toutes. En effet, leur usure, pour être souvent imperceptible à l'œil, n'en est pas moins réelle, et les billes neuves, d'un diamètre légèrement supérieur, porteraient seules dans le chemin de roulement. Encaissant tout l'effort, elles ne tarderaient pas à se briser à leur tour. Avant le remontage, on garnit chaque cuvette de graisse graphitée et on y introduit les billes une à une. La direction doit être très libre, mais sans jeu apparent après blocage définitif, l'amortisseur à friction étant complètement desserré. Pour procéder au réglage, la roue doit être soulevée, ce qui est facilité par l'emploi d'une béquille centrale. Si la machine n'en comporte pas, il suffit d'introduire une cale de bois sous la semelle du cadre ou le carter moteur.

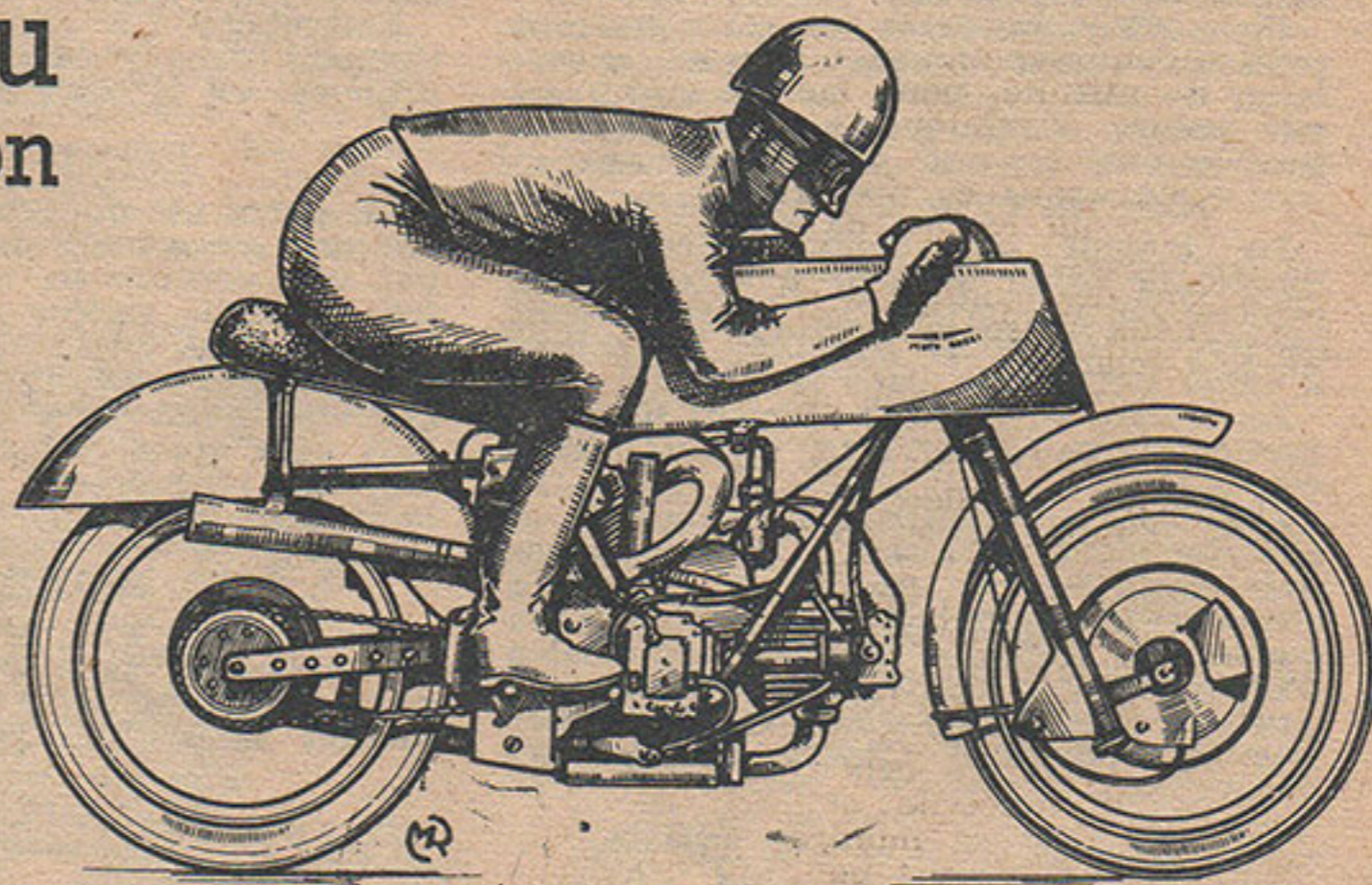
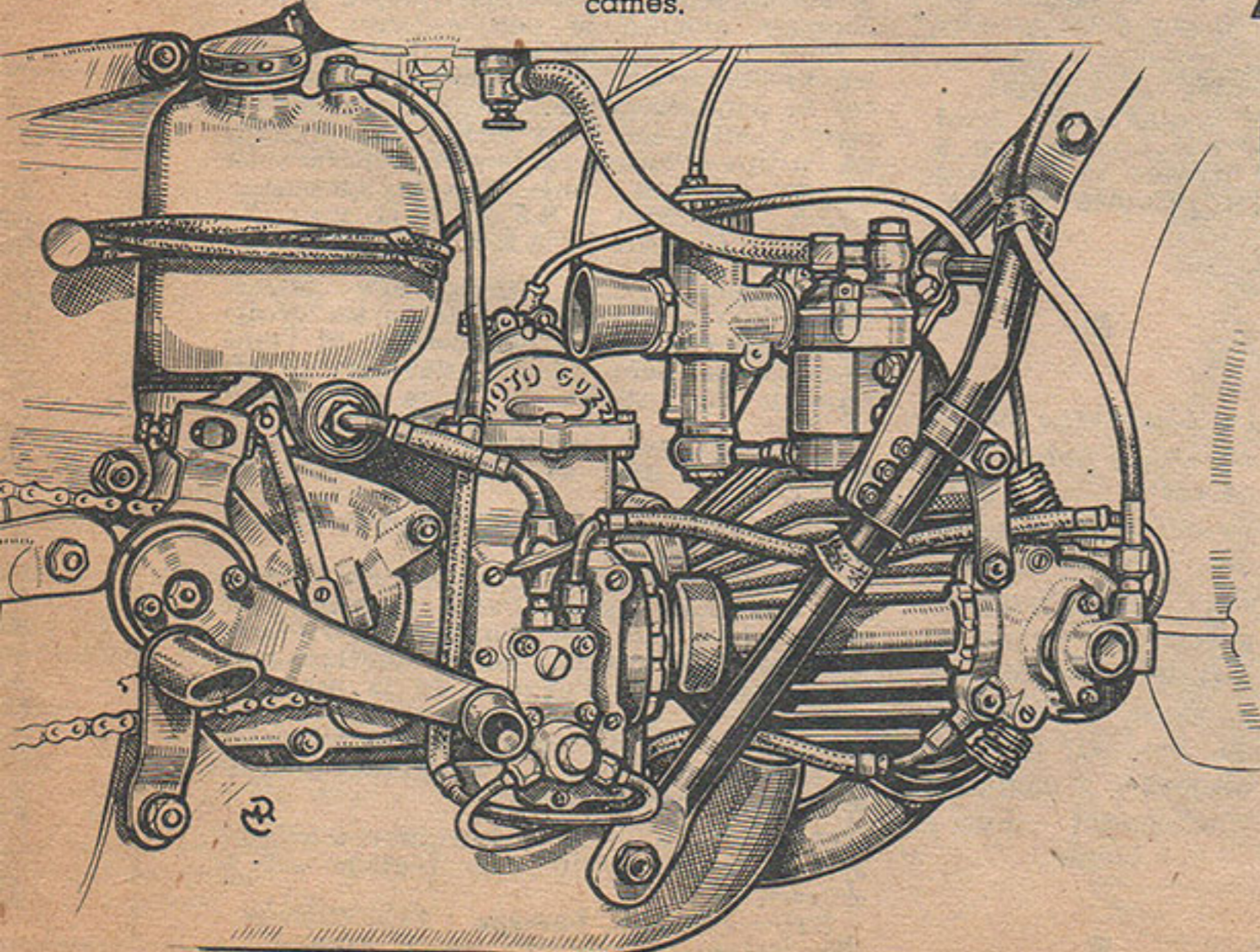
Les roulements Timken à galets coniques sont à peu près inusables et ne donnent aucun ennui. Ils doivent également être montés sans jeu, contrairement aux roulements de moyeux de même fabrication.

On doit vérifier de loin en loin si la direction n'a pas de jeu excessif. Le desserrage du contre-écrou et le rattrapage par la cuvette supérieure n'offrent pas de difficultés. Si vous éprouvez des résistances en faisant tourner le guidon, si des craquements sont perceptibles, le démontage et le remplacement des pièces détériorées s'imposent sans délai.

(à suivre)

## Toujours du nouveau sur les GUZZI compétition

Ci-dessous : Le moteur de la 250 cmc. Guzzi Gambalughino. Remarquons l'importance du système de graissage et le nouvel emplacement du réservoir d'huile, ainsi que la cuve du carburateur nettement séparée du corps. La distribution s'effectue par simple arbre à cames.

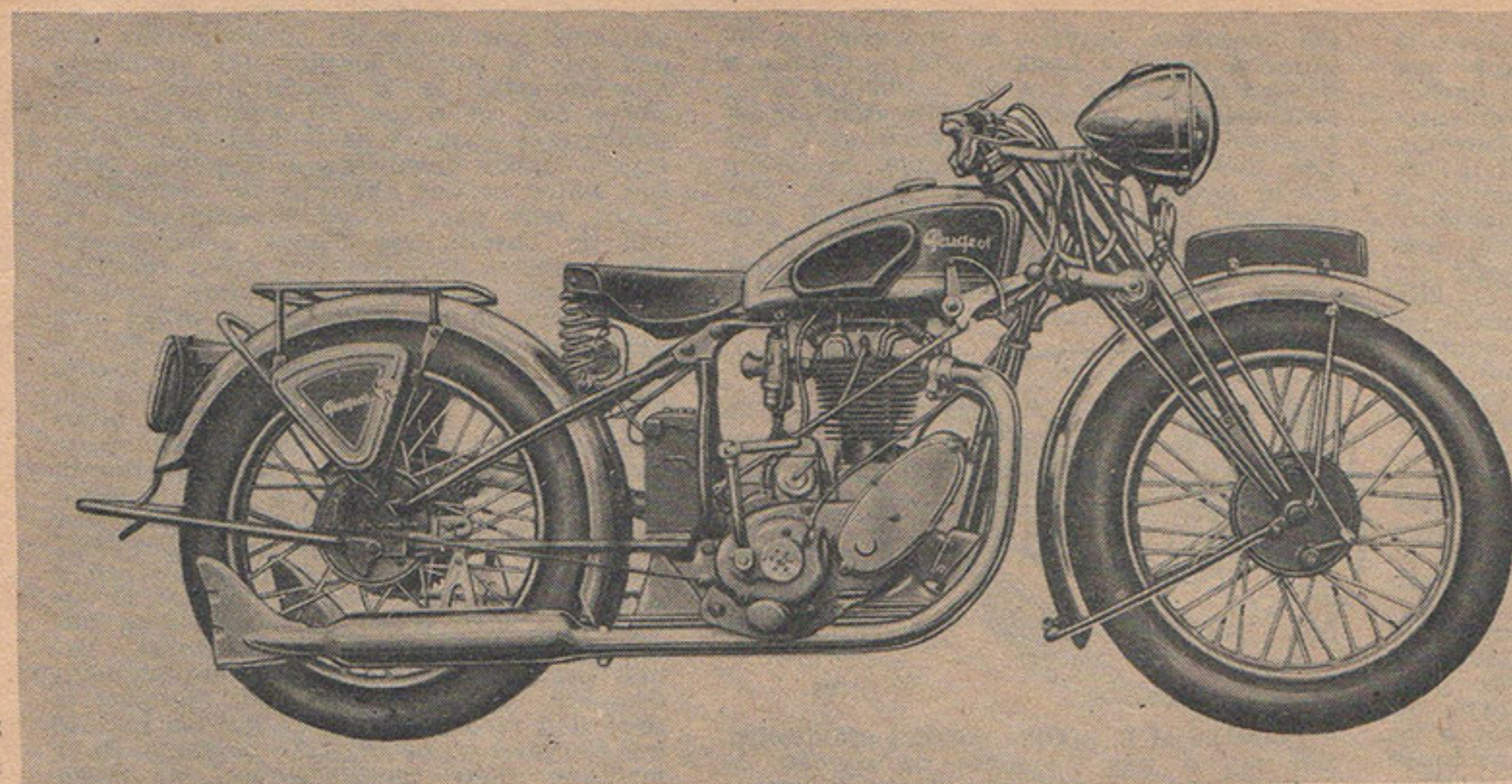


Ci-dessus : La nouvelle 500 bicylindres Guzzi de Lorenzetti. Le profilage du réservoir est peu commun. De nombreux détails sont à noter sur cette machine, notamment le tube d'échappement du cylindre inférieur, qui passe entre la commande d'arbre à cames et le cylindre ; l'importance du frein avant avec sa prise d'air de refroidissement ; la suspension arrière qui ne comporte plus d'amortisseurs à friction comme sur les modèles précédents.

## LES MOTOCYCLETTES FRANÇAISES D'AVANT - GUERRE

## ETUDE de la 350 cmc. PEUGEOT P. 135

La Peugeot P 135 était réalisée avant-guerre en deux modèles : un type utilitaire, la 135 RT Normale, et un type sport, la 135 RL Luxe. Depuis la libération il a été uniquement construit des 135 RT. C'est d'ailleurs ce modèle que nous rencontrons le plus souvent actuellement. Aussi, cet article est-il consacré au type 135 RT Normal.



En haut à gauche : Une vue générale de la 135 RT. (La 135 RL possède des tubes relevés) côté transmission primaire. C'est une des rares machines françaises à avoir la distribution à gauche et la transmission primaire à droite. Cette formule a d'ailleurs été adoptée par Peugeot pour

U la pénurie actuelle en France, de motocyclettes de moyennes et fortes cylindrées, nous sommes dans l'obligation d'utiliser des machines datant d'avant-guerre, sur lesquelles nous ne sommes pas toujours très bien renseignés. Aussi est-ce pour y remédier que nous entreprenons une vaste étude, sur les machines françaises datant d'il y a quelques années, les plus couramment utilisées de nos jours.

Pour cette première étude, notre choix s'est fixé sur la 350 cmc. Peugeot type P. 135.

Apparue en 1936, sa construction interrompue pendant l'occupation, fut reprise en 1946, et devait se terminer en septembre-octobre 1948. Donc Peugeot ne fabrique plus ce modèle.

Cette 350 culbutée, si elle n'est pas tout particulièrement rapide (vitesse maximum un peu au-dessus de 100 kmh.) est par contre d'une grande robustesse et peut assurer un dur service journalier.

## DESCRIPTION DU MOTEUR

Le moteur est monocylindrique et fonctionne selon le cycle à 4 temps. La culasse est rapportée, les soupapes sont en tête commandées par tige, les arbres à came sont situés dans le carter.

Le moteur et la boîte forment bloc. La partie inférieure du carter sert de réservoir d'huile.

**Distribution :** entièrement enclose et abondamment graissée. Les soupapes sont rappelées par ressort en épingle à cheveux. Les culbuteurs qui attaquent les queues de soupapes par l'intermédiaire d'un galet sont montés sur roulements à galets et à billes, ils sont commandés par une tige tubulaire. Chaque soupape est

levée par un arbre à cames distinct (il y a donc deux arbres à cames) par l'intermédiaire d'un poussoir à plateau.

**Embiellage :** La bielle est montée sur deux rangées de galets. Le vilebrequin est constitué par les volants et le maneton. La tête de bielle est montée sur roulements à billes.

**Boîte de vitesses :** du type à un seul baladeur, comprend trois rapports. Les pignons de première vitesse sont toujours engrenés. Les rapports de la boîte sont : 12,53 - 7,57 - 5,30 à 1. Le graissage est automatique. La transmission primaire est par chaîne. La commande des vitesses se fait par levier à main, fixé sur le côté droit du réservoir (sur demande certains modèles ont une commande par sélecteur au pied).

**Embrayage :** à disques multiples fonctionnant dans l'huile, monté sur l'arbre principal de la boîte de vitesses.

## PARTIE CYCLE

Le cadre est du type ouvert, constitué par une pièce maîtresse en tube renforcée par une nervure en tôle. Sur cette poutre, la partie arrière du cadre, le réservoir, la selle sont fixés par des boulons.

**Fourche** avant du type à parallélogramme déformable. Le ressort travaillant à la compression est enfermé sous un tube télescopique. Les oscillations de la fourche sont freinées par deux amortisseurs.

## ENTRETIEN

**Graissage :** L'huile contenue au fond du carter est aspirée par une pompe à huile à engrenages à travers un tamis à mailles fines. Elle est refoulée par les

engrenages jusqu'au distributeur qui répartit l'huile sur le cylindre, embiellage et embrayage par projection.

Une canalisation située entre les deux tiges de culbuteurs, amène l'huile à la distribution (sur les modèles d'après-guerre il existe une dérivation menant l'huile à chaque soupape. Une vis pointeau permet de régler le débit). L'huile retombe au fond du carter (celle provenant de la distribution passe par la boîte de vitesses) où s'établit un niveau constant.

Vérifier le niveau d'huile du moteur tous les 300 kms. Si le moteur vient d'être refait, vidanger après les 500 premiers kilomètres. Recommencer la même opération tous les 3.000 kms environ par la suite.

Le remplissage du carter s'effectue par un bouchon situé à la partie inférieure droite du carter, tout en avant du bloc. La rainure de la jauge indique la quantité d'huile au-dessus de laquelle il ne faut jamais descendre.

**Distribution :** Vérifier de temps à autre le jeu aux soupapes qui ne doit jamais dépasser 4/10 de mm.

Régler le jeu (moteur chaud) de la manière suivante : Desserrer le contre-écrou pour débloquer la rotule de réglage de la tringle. Dévisser ou visser la rotule jusqu'à obtention du jeu prévu. Bloquer ensuite le contre-écrou.

Pour le calage de la distribution, mettre le piston au point mort haut et placer la dent du pignon moteur portant un repère entre les deux dents des pignons de l'arbre à cames également repérées. Le calage en mm. doit être le suivant : A.O.A. : 3 mm.; R.F.A. : 11 mm. ; A.O.E. : 17 mm. 5; R.F.E. : 3 mm. ;

**Embrayage :** Si l'embrayage patine, visser la vis tendeur (sur le carter droit) du nombre de tours nécessaires. Si l'embrayage ne débraye pas, dévisser la vis tendeur du nombre de tours nécessaire.

**Allumage** par magnéto. Celle-ci sera calée avec une avance maximum de 8 mm.

Pour caler la magnéto, opérer de la manière suivante :

Amener le piston au point mort haut, fin de compression. Faire descendre le piston de 8 mm. en tournant le vilebrequin en sens inverse de la rotation normale. Le levier d'avance de la magnéto étant à la position avance maximum, amener le décallement des vis platinees et mettre en place la magnéto ; monter le pignon intermédiaire.

**Carburateur :** Le carburateur d'origine est un Amac 6/010. Son réglage est le suivant :

Entre-axe : 53. Passage : 23,8. Gicleur : 120. Volet : 4. Aiguille au 3<sup>e</sup> cran.

## DEMONTAGE

1<sup>o</sup> Sortir le moteur du cadre.

La moto étant sur béquille, frein de direction serré, désaccoupler les commandes suivantes :

Air et gaz du carburateur (protéger le boisseau du carburateur contre les chocs). Avance à l'allumage (magnéto). Embrayage. Décompresseur. Débrancher les fils de la dynamo et de la batterie. Enlever le collier fixant le fil de la bougie au cadre. Démontez : Le réservoir et le tuyau d'essence. Les tuyaux d'échappement. Les repose-pieds et s'il y a lieu la pédale de débrayage au pied. La tringle de commande du changement de vitesse. Le pare-chaîne et le protecteur inférieur de chaîne, s'il y a lieu. La chaîne secondaire.

Mettre une cale d'épaisseur sous le moteur. Dévisser les écrous des 4 boulons fixant le moteur au cadre.

2<sup>o</sup> Démontage du cylindre, de la culasse et des soupapes.

a) Démontage du cylindre avec culasse et soupapes. Désaccoupler le fil de bougie. Enlever la bougie. Démontez la magnéto avec son entraîneur (faire attention au repère). Le carburateur. Les 2 couvercles des carters de culbuteurs, en dévissant les deux écrous. Mettre le piston, au début d'une course de compression (deux soupapes fermées). Démontez les carters de culbuteurs en dévissant les 4 vis. Démontez la tuyauterie de graissage des tiges de soupapes. Démontez le carter des tubes des tringles de culbuteurs et de décompression qui se trouve sur le côté inférieur gauche du cylindre. Dévisser les 4 écrous qui se trouvent sur le dessus de la culasse. Retirer le cylindre avec sa culasse. Ne pas laisser le piston flottant ; chasser l'axe

qui est simplement emmanché et enlever le piston (les pastilles d'aluminium en bout de l'axe sont emmanchées de force).

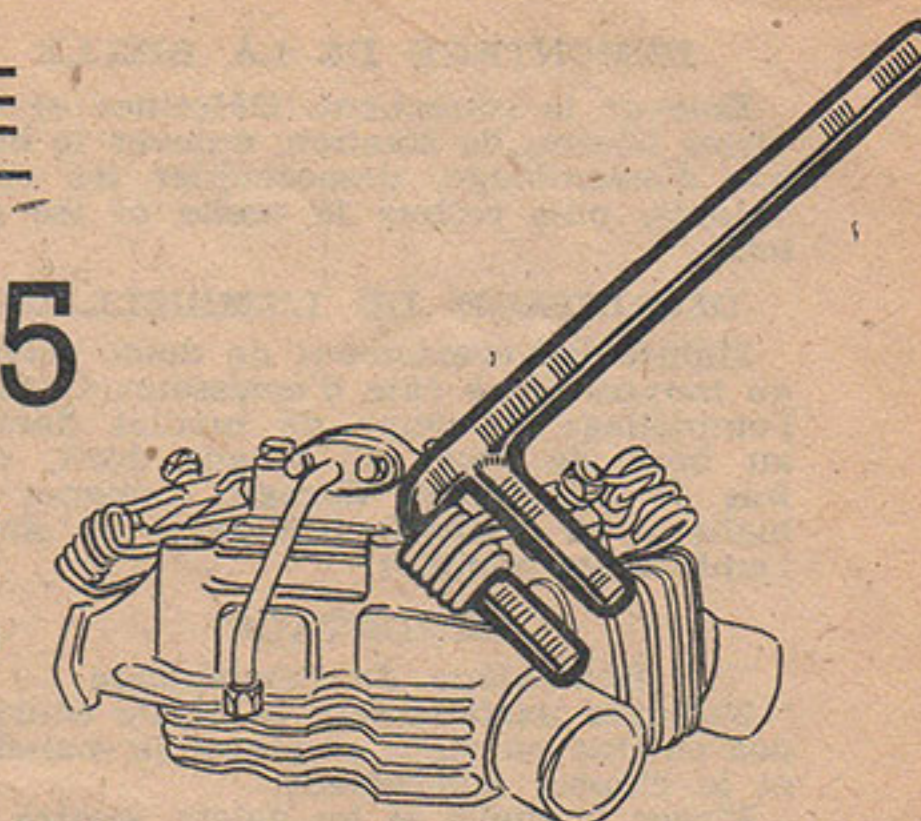
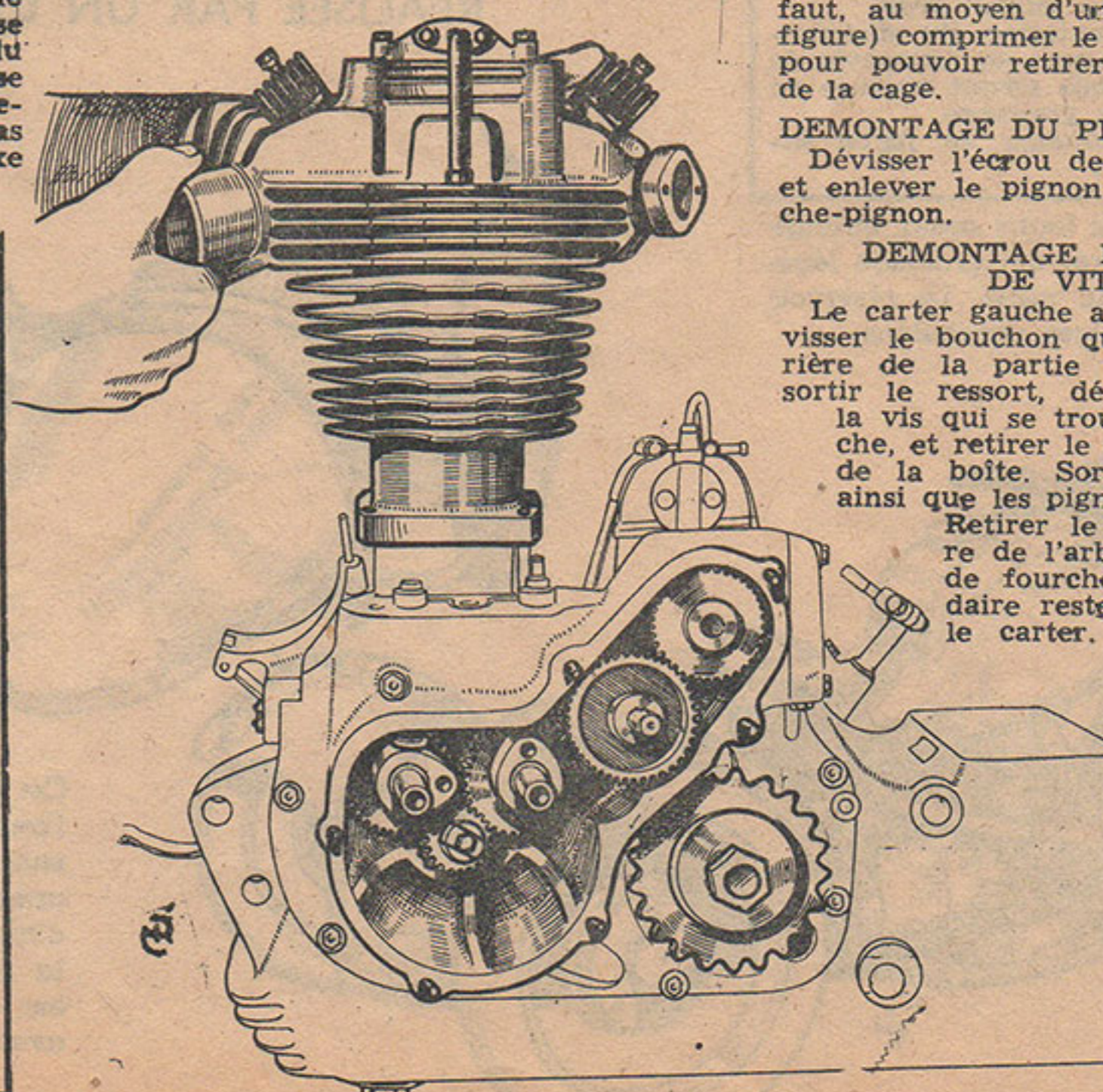
b) Démontage de la culasse. Le cylindre étant démonté, comme expliqué ci-dessus. Dévisser les quatre vis de fixation de la culasse, qui se trouvent sous la première ailette circulaire du cylindre, puis décoller la culasse.

c) Démontage des soupapes. La culasse étant démontée, pour chaque soupape, comprimer les ressorts en épingle à l'aide d'un outil spécial (voir fig. ci-dessus). Enlever les deux demi-clavettes et la pastille qui est simplement emmanchée. Tirer la soupape vers l'intérieur de la culasse. Enlever le ressort et la coupelle. Les soupapes étant démontées, chasser les guides de l'intérieur à l'aide d'un jet de bronze.

d) Démontage des culbuteurs. Démontez le carter supérieur de culbuteurs. Enlever les deux culbuteurs. Sortir de chaque culbuteur, en les passant sur le bas côté tringle : La grande rondelle de butée des aiguilles ; les aiguilles, la petite rondelle. La butée des aiguilles.

## DEMONTAGE DE LA DISTRIBUTION

Dévisser les 6 écrous de fixation du carter gauche. Retirer le pignon de magnéto, le pignon intermédiaire, situé en dessous, les arbres à cames, les poussoirs. Pour enlever le pignon moteur de la commande de distribution, dévissez le boulon et la clavette qui le maintienne.



Une griffe spéciale permet de retirer facilement les ressorts de soupape.

## DEMONTAGE DE LA DYNAMO

Enlever le carter droit en dévissant les 4 écrous. Dévisser l'écrou de fixation du pignon de la dynamo. Sortir la chaîne, après avoir enlevé le pignon au moyen d'un arrache-pignon. Desserrer la sangle fixant la dynamo et sortir la dynamo.

## DEMONTAGE DU CARTER DROIT, POMPE A HUILE, DISTRIBUTION D'HUILE

Dévisser les écrous de fixation du carter. Enlever le bouchon de vidange. Dévisser les 4 vis de fixation de la pompe à huile sous le carter moteur à l'extérieur, et sortir la plaquette de fermeture, puis verticalement la pompe à huile. Dévisser les 2 vis de fixation du distributeur d'huile et sortir ce dernier.

## DEMONTAGE DU PIGNON MOTEUR ET DU PIGNON D'EMBRAYAGE

La transmission primaire est assurée par chaîne. Le démontage du pignon moteur et du pignon d'embrayage sera fait simultanément.

Retirer la goupille, dévisser l'écrou de blocage du pignon moteur. Enlever le disque d'embrayage, après avoir dévissé l'écrou de blocage.

Pour enlever la cage de l'embrayage, il faut, au moyen d'un outil spécial (voir figure) comprimer le ressort d'embrayage pour pouvoir retirer la clavette d'arrêt de la cage.

## DEMONTAGE DU PIGNON DE CHAÎNE

Dévisser l'écrou de fixation du pignon, et enlever le pignon à l'aide d'un arrache-pignon.

## DEMONTAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES

Le carter gauche ayant été enlevé, dévisser le bouchon qui se trouve à l'arrière de la partie supérieure du bloc, sortir le ressort, dévisser complètement la vis qui se trouve sur le côté gauche, et retirer le doigt de verrouillage de la boîte. Sortir l'arbre primaire, ainsi que les pignons et la fourchette.

Retirer le pignon intermédiaire de l'arbre secondaire. L'axe de fourchette, et l'axe secondaire restent emmanchés dans le carter.

Bloc-moteur côté distribution. Le pignon de sortie de boîte d'origine comporte 21 dents.

## CARACTERISTIQUES DE LA 350 CULBUTÉE PEUGEOT P-135

Moteur : bloc-moteur à 4 temps.  
Alésage : 72 mm.  
Course : 85 mm.  
Cylindrée : 348 mm. 64.  
Puissance fiscale : 4 CV. Puissance au frein : 14 CV.  
Régime : 4.700 t.-m.  
Taux de compression : 6 à 1.  
Cylindre : en fonte.  
Piston : bombé en aluminium.  
Culasse : en fonte.  
Graissage : circulation sous pression.  
Distribution : soupapes en tête.  
Transmission primaire : chaîne.  
Rapport : 2,06.  
Transmission finale : chaîne.  
Rapport : 2,57.  
Nombre de vitesses : 3 à main.  
Multiplications des rapports : 12,53 - 7,57 - 5,30 à 1.  
Allumage : magnéto.  
Éclairage : dynamo.  
Cadre : interrompu - tubes soudés.  
Fourche : parallélogramme.  
Freins : diamètre 170 mm.  
Pneus : 26x3,50.  
Consommation essence : 3 l. 5.  
Consommation huile : 0 l. 1.  
Vitesse maximum : 100 kmh.

## DEMONTAGE DE LA BIELLE

Enlever le roulement. Défreiner et dévisser l'écrou de fixation, enlever le boulon d'assemblage, désaccoupler les deux volants, puis retirer la bielle et les galets.

## DEMONTAGE DE L'EMBIELLAGE

Maintenir l'écartement de deux volants au moyen d'une cale d'épaisseur. Chasser l'embiellage à coups de maillet donnés au bout de l'axe du volant droit, une fois le roulement dégagé, ramener la bielle à la position inférieure et sortir l'embiellage complet.

## REMONTAGE

## Remontage de l'embiellage

Nettoyer parfaitement la partie conique des volants où vient se placer le maneton et le chasser légèrement.

Placer la bielle et les galets, mettre en place le second volant. S'assurer du dégauchissement des deux volants à l'aide d'une équerre, et vérifier le faux rond. Bloquer fortement. Il doit y avoir un jeu de 0 mm. 3 entre les galets et la rondelle d'appui.

Placer les freins d'écrou, et monter le boulon d'assemblage avec son écrou, freiner. Emmancher le roulement.

En cas de remplacement de la bielle, la dégauchir, si cela est nécessaire. Vérifier à nouveau le dégauchissement des axes des volants droit et gauche. Ce dégauchissement doit être très rigoureux.

Passer l'embiellage dans le carter moteur, le centrer à l'aide du carter de distribution et tirer le roulement au fond de son logement.

Au cas où l'embiellage serait chassé à coups de maillet donnés en bout de l'axe du volant, interposer entre les volants une cale d'épaisseur et éviter soigneusement de fausser le dégauchissement des axes. Visser le jet d'huile.

## Remontage de la transmission primaire

Après avoir procédé de façon inverse à celle indiquée au paragraphe « démontage », monter le corps de distribution d'huile sans bloquer les vis.

## Remontage de la boîte de vitesses

Enlever le carter de distribution, qui jusqu'à ce moment a servi de centrage, monter la boîte de vitesses, faire le joint et monter le carter.

## Remontage de la pompe à huile

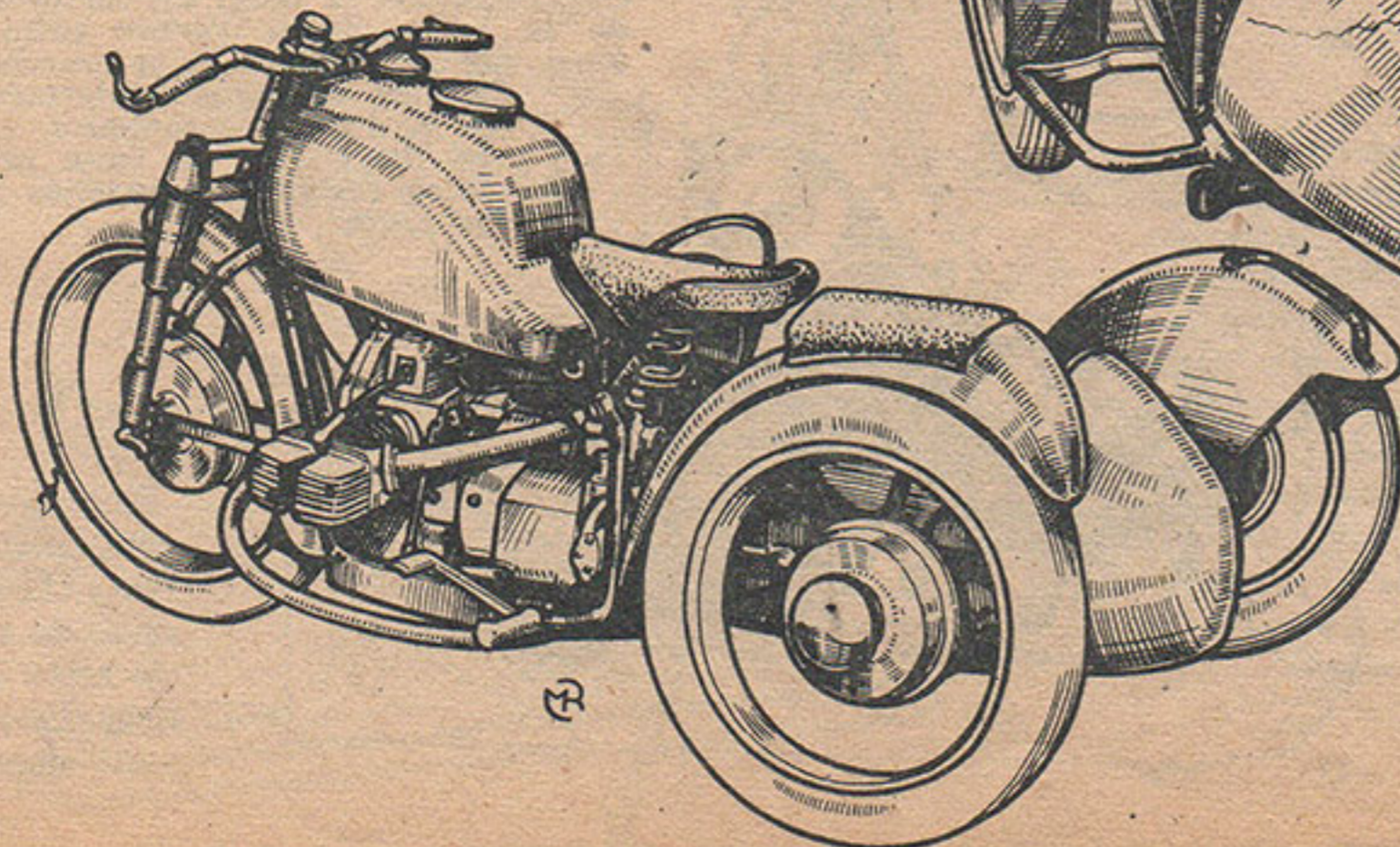
Une fois mise en place, bloquer les vis de fixation du corps de distributeur.

## Remontage du carter droit

S'assurer de l'orientation du distributeur d'huile, par rapport au tournevis de commande : Les trous seront tournés en face des tuyaux de graissage.

Continuer le remontage de façon inverse du démontage.

Ci-dessous : Notez la forme assez étrange du garde-boue arrière, qui prolonge légèrement le coussin du pilote. Le réservoir est de généreuses dimensions.



## AGENTS et SPÉCIALISTES

LES SUSPENSIONS GRAZZINI  
ET LES MOTOS DE COURSE

La vogue des fourches et des suspensions adaptables R. B. GRAZZINI n'est pas seulement grande pour le touriste et l'usager quotidien, qui veulent améliorer le confort, la tenue de route et la valeur de leurs machines.

De plus en plus les sportifs, amateurs et professionnels, ont recours à Grazzini pour augmenter leurs chances de succès.

Nous remarquons, entre autres, qu'André François, qui vient de remporter le Challenge Cozette à Amiens, avait adopté, et cette fourche, et cette suspension.

D'autres champions du moto-cross s'équipent également avec cette marque ; nous avons noté, après la terrible chute de Thuillier au Moto-Cross de Montreuil, que si la machine était complètement tordue, la fourche Grazzini n'était même pas faussée. Belle référence de solidité !

Enfin, Fernand François, le spécialiste des motos compétition, a commandé une de ces fourches pour équiper une 500 Norton afin de participer au Bol d'Or.

UNE OFFRE INTERESSANTE  
A NOS ABONNES

Les nombreux prix de notre concours seront exposés à notre stand de la Foire de Paris, Terrasse B. - Quartier 22 (Allée principale, à droite en entrant, à proximité du pavillon des P.T.T.).

Pour vous permettre de nous rendre visite, nous vous offrons deux cartes d'acheteur sur simple demande.

Adressez-nous une bande adresse et une enveloppe affranchie, ou passez à nos bureaux, 12, rue de Cléry. (Métro Sentier).

ST-PAUL MOTO MERITE ENCORE  
MIEUX SON NOM

Oui, car son nouveau magasin, 1, rue de Rivoli, est beaucoup plus près de la station métro St-Paul, que ne l'était l'ancien, au 19, rue Charles-V.

C'est un beau magasin, vaste et aéré, où les amateurs peuvent admirer une jolie collection de belles machines aux noms prestigieux : Terrot, Motoconfort, Monet-Goyon, Gnome-Rhône, Triumph, etc... St-Paul Moto est aussi agent général pour Paris des sidecars Bufflier.

On y trouve une longue liste de motos d'occasions, révisées par des mécaniciens spécialistes et — chose importante — on y pratique la vente à crédit.

MOTO-SPORT ET ROGER GUIGNABODET  
S'INSTALLENT A CHELLES

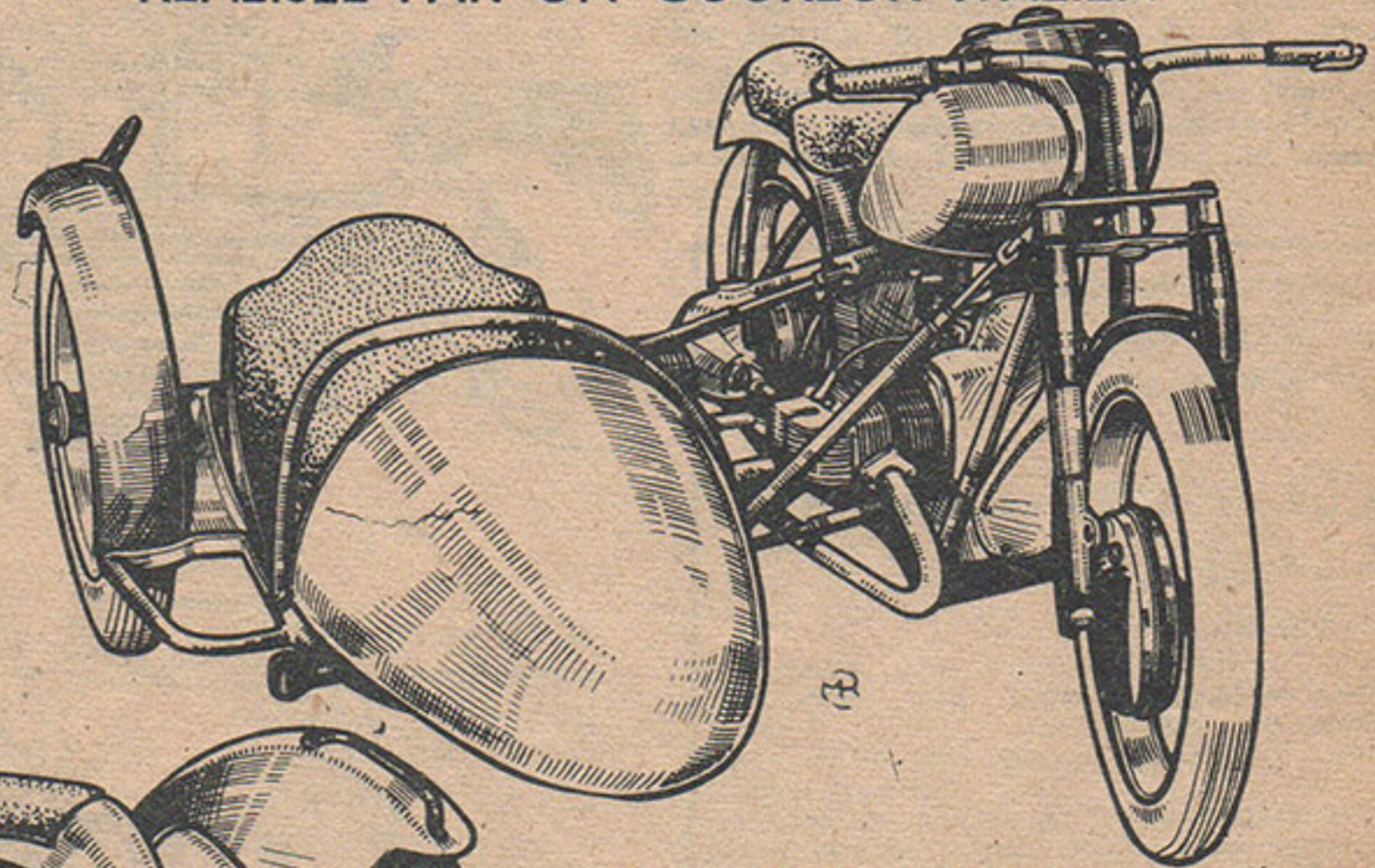
Devant le succès croissant que rencontrent les Etablissements Moto-Sport auprès d'une clientèle qui ne cesse d'affluer, le sympathique Robert Guignabodet, trop à l'étroit dans ses ateliers de Brie-Comte-Robert, a décidé d'agrandir ses établissements et de les transférer à Chelles, 40, route Eterlet, Tél. 742 (route nationale 34 Paris-Meaux), à dater du 21 mai.

Un vaste magasin d'exposition et des ateliers fort bien outillés accueilleront désormais les amis et fidèles clients de Guignabodet, auprès duquel tous les motocyclistes trouveront comme par le passé les meilleurs conseils joints aux connaissances éclairées d'un usager et d'un coureur expérimenté.

Les motocyclistes étaient cordialement invités à l'inauguration du nouveau magasin qui a eu lieu le dimanche 22 mai.

UNE CURIEUSE  
MACHINE DE COURSE

RÉALISÉE PAR UN COUREUR ITALIEN



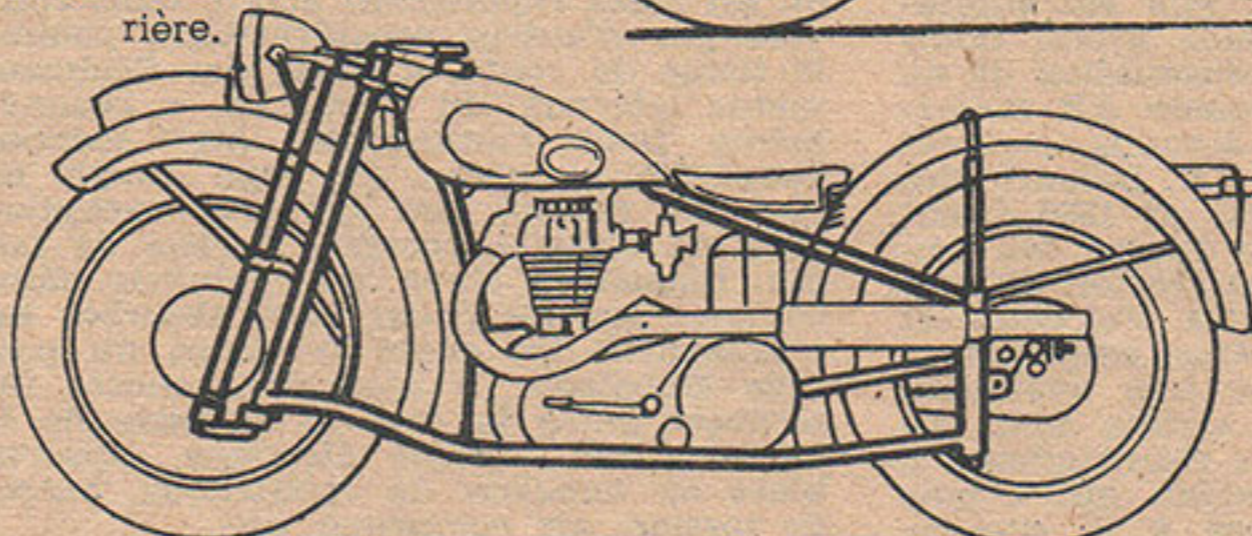
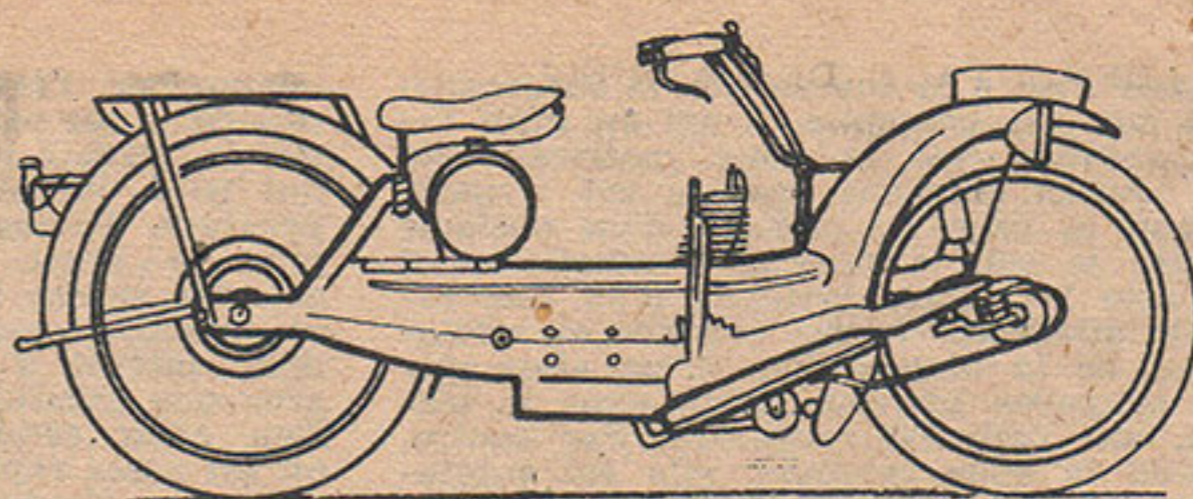
Cet ensemble moto-sidecar de compétition est l'œuvre d'un coureur italien. Le plus sensationnel est certainement l'emploi d'un pont arrière de Fiat Topolino 500 permettant ainsi d'avoir la traction sur la roue arrière de la moto et sur la roue du side. Le moteur est un Zündapp type Russie et la fourche avant télescopique, d'une forme peu ordinaire, est d'origine B.M.W.

# SUSPENSIONS

Le nécessité d'une fourche avant élastique est apparue très tôt. On la réalisa tout d'abord par des moyens de fortune, souvent, adaptables aux fourches rigides. C'étaient par exemple des dispositifs à ciseaux et ressorts à boudins, mais les axes d'articulation n'offraient pas une portée suffisante et la roue vacillait dangereusement. On en vint donc à des systèmes plus perfectionnés, comme la fourche Truffault qui fut longtemps utilisée par Peugeot, comme la Griffon qui annonçait la fourche Harley Davidson, comme les fourches télescopiques de Magnat Debon et de Scott, comme l'Indian où la roue était tirée et plus tard sur les premières B.M.W. On trouvait également des fourches oscillantes chez Aicyon, Triumph et d'autres encore. Puis vint l'ère de la fourche à parallélogramme déformable comme la Druid, la Saxon, la Webbe et bien d'autres. En général elles étaient fabriquées par des marques spécialisées. Quelques années avant la dernière guerre les succès de B.M.W. attirèrent l'attention sur les qualités de la fourche télescopique (à laquelle, chose curieuse, Scott avait renoncé en faveur de la fourche à parallélogramme). Et la fourche télescopique mais complétée par des amortisseurs hydrauliques incorporés à la fourche connut un énorme succès. La fourche à parallélogramme a cependant encore des partisans de choix. Nous la trouvons sur les machines construites par Zundapp pendant la guerre et chez Vincent H. R.D., mais chez Zundapp et sur les dernières Vincent H.R.D. elles sont équipées d'amortisseurs hydrauliques.

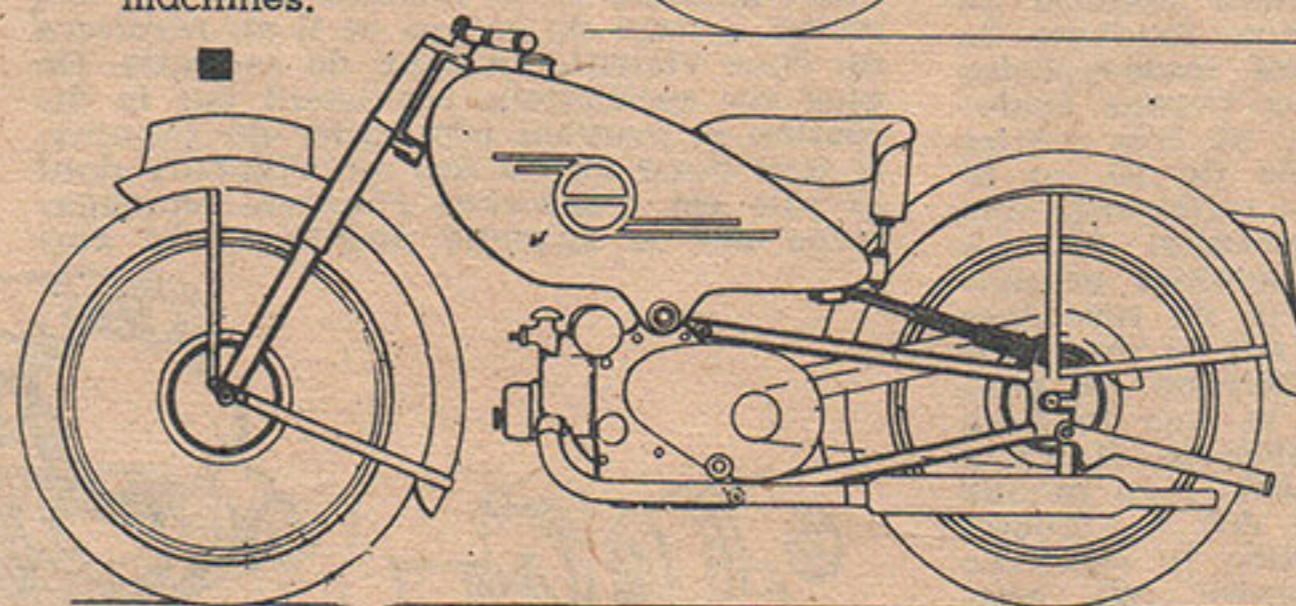
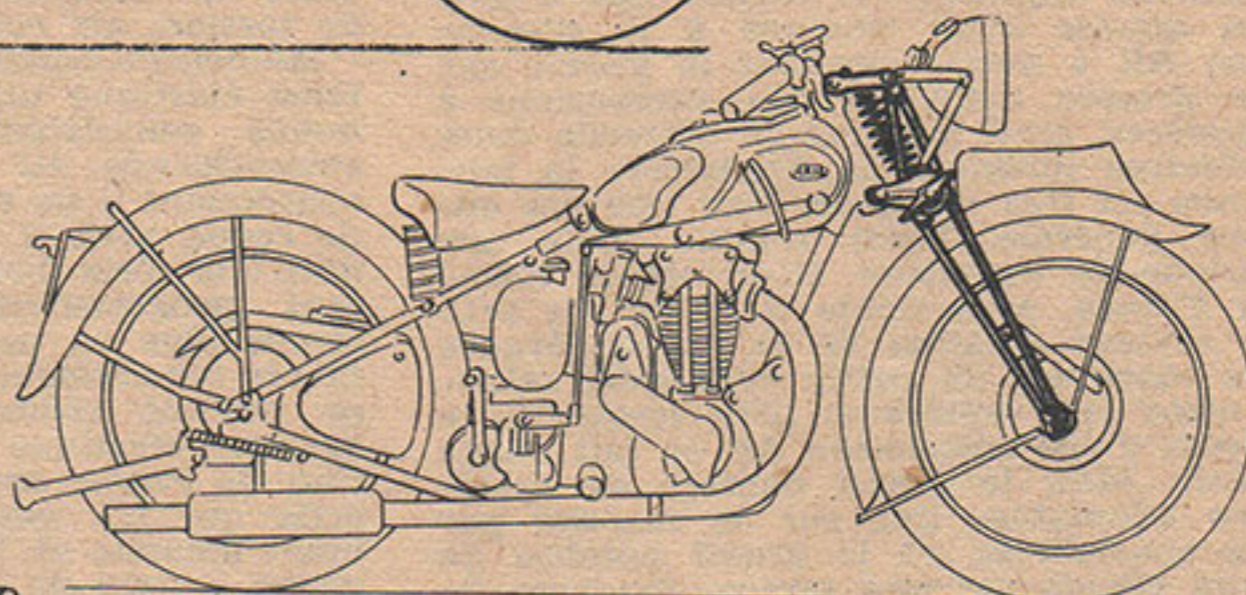
Quant aux suspensions arrière, elles aussi remontent fort loin. Elles étaient en général du type à fourche oscillante, mais on trouvait déjà des suspensions à glissières comme celle de Wooler. Fourche oscillante chez Terrot, chez Griffon, chez Indian, chez A.B.C., chez Wanderer, chez N.S.U., etc. Puis une longue éclipse, due surtout à l'importante rigidité latérale. Combien de motocyclistes ont remplacé la suspension AR de leurs machines par un arrière rigide ! Nous l'avons fait nous-même en 1920 pour une Indian. C'est que, surtout dans les virages, on avait l'impression que la machine était non en acier, mais en gélatine. On s'explique donc fort bien que la plupart des constructeurs aient renoncé à la suspension AR. Toutefois on la trouvait encore sur de grosses machines comme la Brough Superior et René Gillet, mais ces constructeurs s'étaient donné la peine d'étudier sérieusement la question et avaient obtenu une rigidité latérale suffisante. Vincent H.R.D. comprit aussi très tôt l'intérêt de la suspension AR sur les machines rapides et créa un système que nous retrouvons sur ses derniers modèles. En Italie n'oublions pas non plus Guzzi. On remarquera que toutes ces suspensions étaient à fourche oscillante. On trouvait néanmoins quelques suspensions à glissières adaptables aux machines existantes.

Le Neracar, bien que datant de 1925, comportait déjà une suspension avant et arrière.



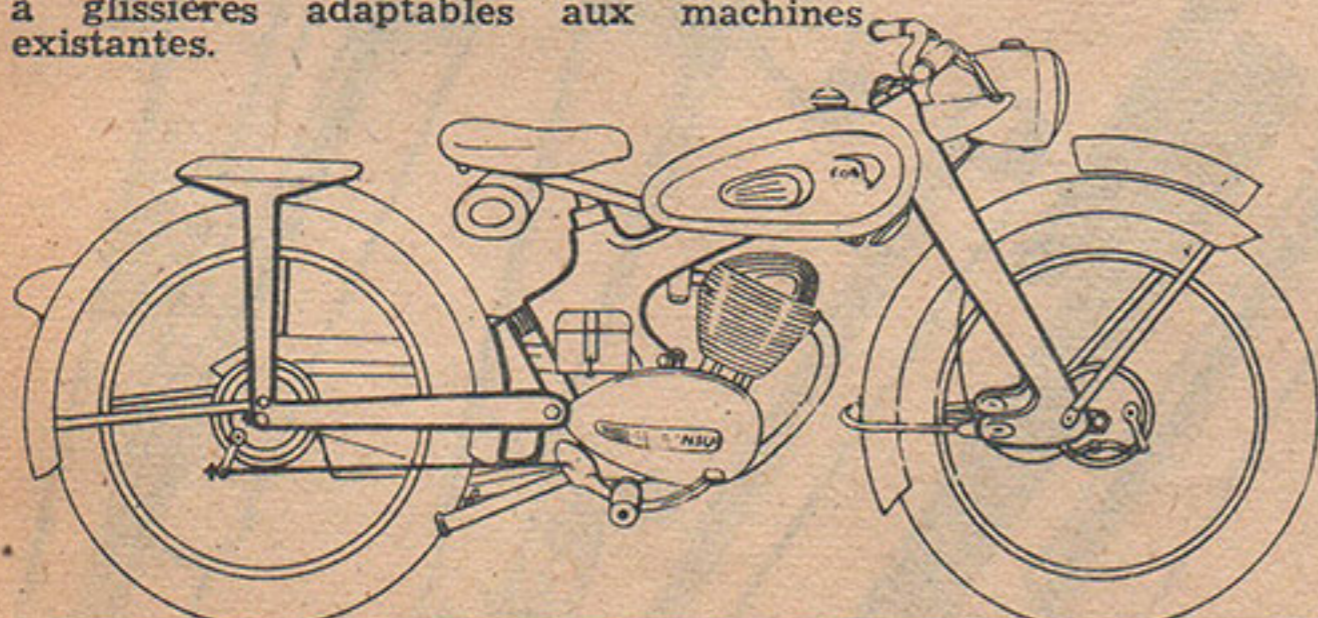
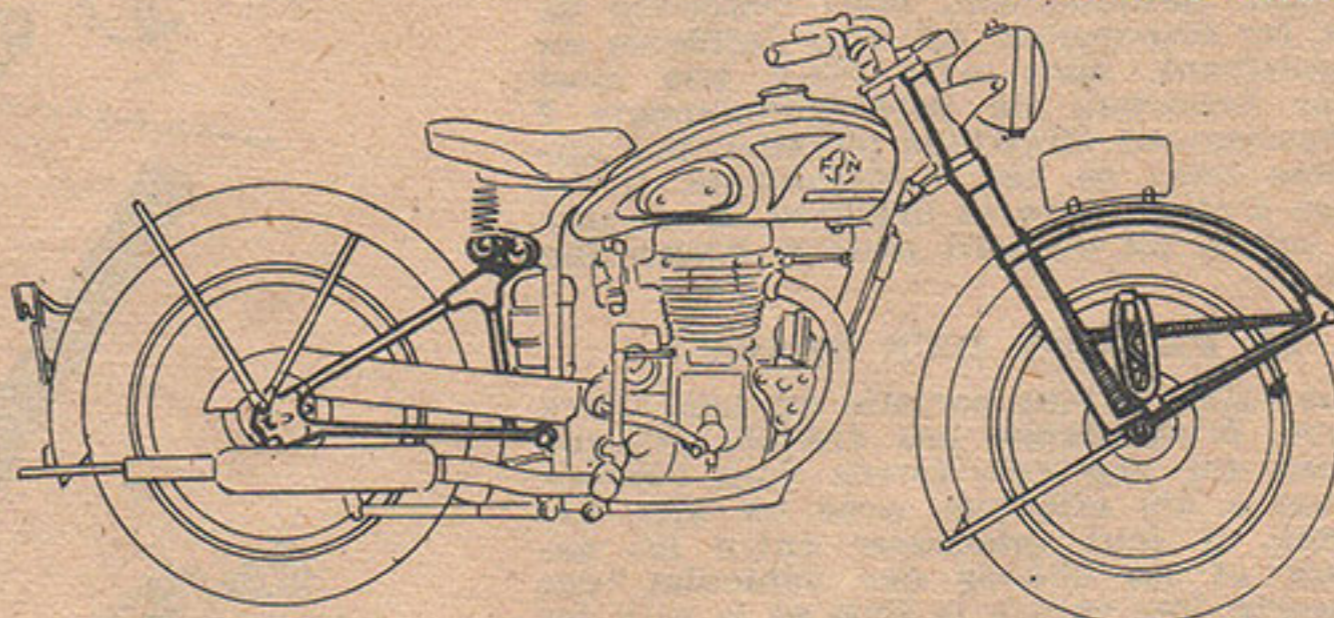
L'O.E.C. avec sa fourche avant du type Duplex qui fut utilisée sur quelques rares machines seulement.

Exemple typique de suspension avant par fourche à parallélogramme déformable. C'est certainement la suspension qui fut utilisée sur le plus grand nombre de machines.

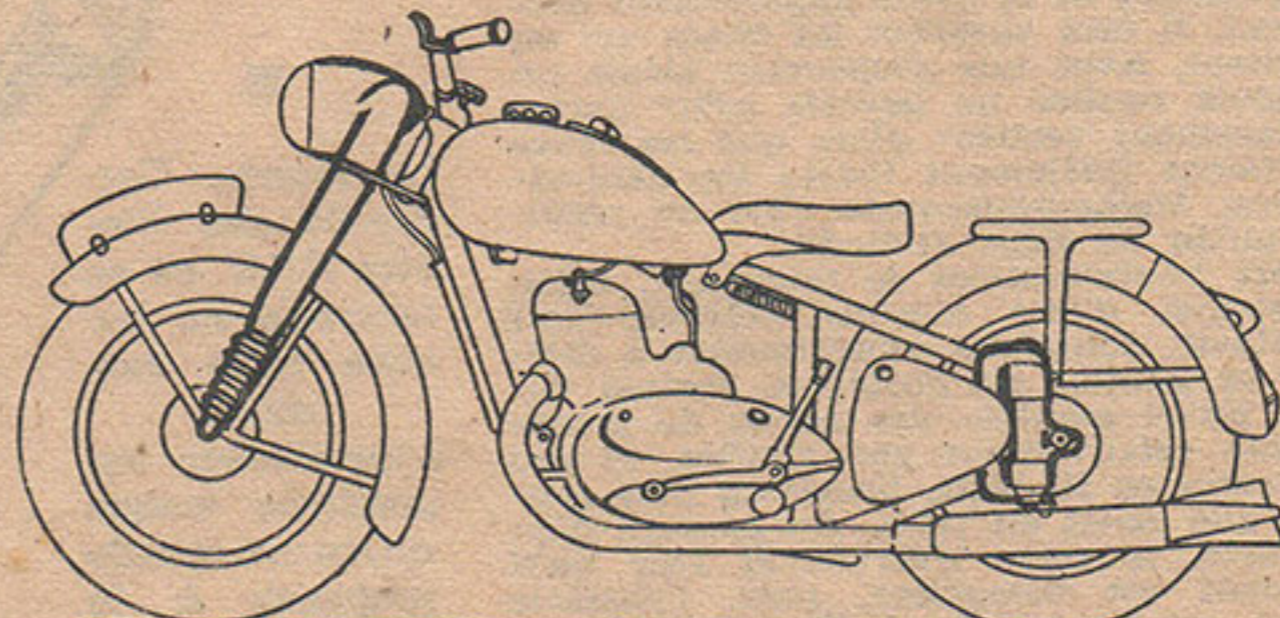


Projet d'un motocycliste anglais de machine à cadre-poutre. La suspension arrière par ressort à lames est peu commune. Nous la trouvons cependant sur quelques vieilles machines, comme l'A.B.C.

Suspension intégrale moderne par roues tirées. La suspension est assurée par des anneaux de caoutchouc à l'avant comme à l'arrière.



La N.S.U. Fox avec sa fourche avant à balanciers et sa suspension arrière oscillante, est un exemple de suspension intégrale moderne.



La 250 cmc. Jawa emploie à l'avant comme à l'arrière une suspension télescopique, ce qui lui confère une pureté de ligne parfaite.

Mais c'est à la course que la suspension AR dut son triomphe. Il est en effet indispensable que la roue motrice reste en contact constant avec le sol : sinon, quand la roue au passage d'un obstacle quitte le sol, le moteur s'emballé et il dépasse le régime critique, d'où une fatigue anormale de ses organes et affolement de la distribution. C'est alors que les soupapes peuvent faire, avec le piston, une fâcheuse rencontre. Par contre, quand la roue retombe, elle est subitement freinée pour le plus grand dommage du pneu, de la transmission et du moteur. Avec une suspension AR théoriquement parfaite ces à-coups seraient complètement éliminés. La plupart des suspensions qui entre 1933 et 1939 firent leur apparition en course étaient des suspensions à glissières, chez Norton et chez B.M.W. par exemple, mais Velocette et Vincent H.R.D., entre autres, employaient des fourches oscillantes. Les avantages d'une bonne suspension arrière sont tellement nets que tous les constructeurs y viennent rapidement. Indian qui depuis des années avait renoncé à la suspension AR a monté pendant la guerre sur ses grosses machines des suspensions à glissières, ainsi que sur sa nouvelle deux cylindres jumelés. En Angleterre la tendance est très marquée, bien que pas encore générale. Nous sommes dans une période de transition. Il en est de même en France, sans doute à cause du prix de revient et aussi de la prépondérance des machines de petite cylindrée, relativement peu rapides et pour lesquelles le besoin d'une suspension AR se fait moins sentir. Mais le grand nombre de systèmes adaptables mis sur le marché par des spécialistes, et le grand nombre de leurs clients est une preuve évidente de l'intérêt que prennent les motocyclistes à la suspension AR. Nous voyons également surtout à l'étranger de très petites machines, d'une cylindrée de 50 ou 60 cmc., à cadre articulé qui représentent une forme simplifiée de suspension AR. Le temps viendra, nous en sommes persuadés, où on ne verra plus de machines à arrière rigide. Mais il faut se représenter que l'étude d'une suspension AR pose de nombreux problèmes et que la mise au point est longue et délicate. Il n'y a probablement pas une marque au monde qui n'ait une suspension AR à l'étude ; nous ne pouvons leur faire le reproche de ne vouloir les présenter que lorsqu'elles auront donné entièrement satisfaction. Actuellement, dans beaucoup de cas, les suspensions AR sont facturées en supplément. Mais n'en fut-il pas ainsi pour beaucoup de perfectionnements ? L'équipement électrique n'était-il pas lui-même dans ce cas ? Maintenant il est livré d'office avec la machine. Il en sera de même tôt ou tard pour la suspension AR.

#### LE PASSAGE D'UN OBSTACLE

La route la plus parfaite est loin d'être plane. N'en soyons pas étonnés puisque même sur une voie ferrée dont l'installation a été effectuée avec un soin extrême, il faut interposer entre les essieux et les châssis des véhicules, des ressorts. Par contre le jour et la nuit les irrégularités de la route apparaissent nettement. Il faut absorber les chocs qui en résultent. Avec une suspension idéale un véhicule routier ne devrait subir aucun déplacement vertical, alors que les roues suivraient fidèlement toutes les dénivellations. Malheureusement c'est un résultat qu'on ne peut atteindre.

Fort heureusement le pneu qui, selon le slogan d'une marque célèbre, boit l'obstacle, contribue puissamment à faciliter la solution du problème, surtout depuis qu'on emploie des pneus de grosse section relativement peu gonflés, et des carcasses en fil biais, beaucoup plus souples que celles en toile. Au passage d'un obstacle, le pneu s'écrase et l'air qu'il contient est comprimé, puis, l'obstacle passé, cet air se détend. En fait l'air contenu dans le pneu s'échauffe quand il est comprimé au passage de l'obstacle, mais se refroidit quand il se détend, mais

néanmoins l'échauffement est toujours supérieur au refroidissement, sans compter le travail mécanique de l'enveloppe qui tend, lui aussi, à en élever la température. Toutes autres conditions égales, plus le pneu contiendra d'air, moins grandes seront les variations de pression et moindre sera l'échauffement. Il y a donc intérêt à monter des pneus aussi gros que possible et gonflés à une pression aussi réduite qu'on le peut. Mais on est assez rapidement arrêté dans cette voie par d'autres considérations, comme la tenue de route, à cause des fléchissements latéraux du pneu. On a renoncé même pour l'automobile aux sections exagérées et pneus du type dough nu (pet de nonne) ont disparu, exception faite de certains scooters à roue de faible diamètre. Nous ne pouvons donc compter sur les pneus pour absorber intégralement les chocs résultant du passage d'obstacle. Il nous faut encore interposer entre la roue et le reste de la machine un système élastique, ressorts, blocs ou anneaux de caoutchouc, barres de torsion, air comprimé, etc...

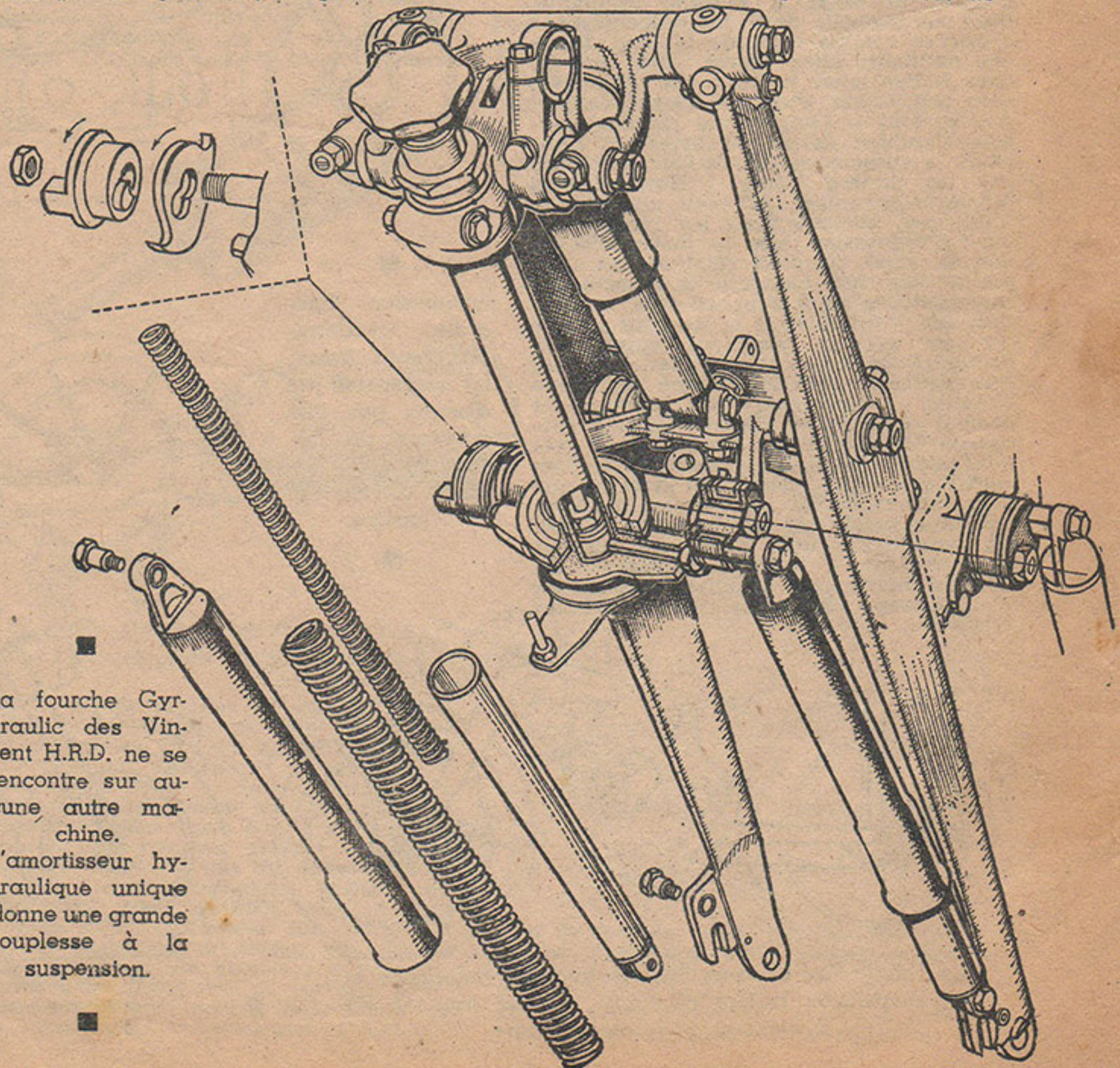
Malheureusement quel que soit le système élastique utilisé, il restitue plus ou moins complètement l'énergie qu'il a emmagasinée au moment du choc. Par conséquent il ne revient pas à sa position de repos, mais il la dépasse et il se produit une série d'oscillations qui s'amortissent progressivement, mais après un temps plus ou moins long. Il en résulte divers inconvénients. Si un choc nouveau se produit entre temps avant que le système élastique soit revenu à sa position de repos, cette énergie s'ajoutera à celle qui n'a pas encore été complètement amortie et le système élastique arrivera à fond de course et il en résultera un choc violent, un coup de raquette. De plus ces oscillations réagissent sur la direction et peuvent provoquer du shimmy. Il faut donc un ou des amortisseurs dont le rôle est d'absorber l'énergie emmagasinée par le système élastique. On em-

ploie pour cela soit des amortisseurs à friction, soit des amortisseurs hydrauliques. L'amortisseur à friction a l'inconvénient d'agir non seulement quand le système élastique revient à la position d'équilibre, mais encore lorsque le choc se produit et de gêner ainsi l'action du système élastique à ce moment. Il durcit donc la suspension. Les amortisseurs hydrauliques, au contraire, sont établis de telle manière qu'ils ne s'opposent pas au fléchissement de la suspension, mais freinent énergiquement son retour à la position d'équilibre. L'huile qu'ils contiennent passe librement au moment du fléchissement, mais au moment du retour elle revient par des orifices calibrés qui ralentissent son écoulement. Dans d'autres systèmes comme le Neimann à anneaux de caoutchouc, il y a une armature intérieure métallique extensible sur laquelle frotte l'anneau intérieur au moment du retour.

Dans les suspensions télescopiques ou à glissière, on dispose un second ressort antagoniste qui freine les chocs en retour mais généralement on adjoint un amortisseur hydraulique.

Un point très important, c'est de réduire au minimum le poids non suspendu car les organes non suspendus emmagasinent eux aussi de l'énergie, mais qu'on ne peut absorber. A cet égard la difficulté est moindre pour les motos que sur les voitures. Par exemple un pont arrière de voiture est lourd et présente une inertie considérable, ce qui a pour effet de rendre les chocs plus violents et de rendre plus difficile l'amortissement des oscillations. C'est pourquoi on voit de plus en plus réapparaître dans la construction automobile le vieux système de Dion à cardans latéraux. C'est également une des raisons pour lesquelles on utilise sur les machines de course des jantes en alliage léger.

L'idéal serait une suspension très douce qui fléchirait aisément au passage des petits obstacles, mais qui deviendrait de



La fourche Gyr-draulic des Vincent H.R.D. ne se rencontre sur aucune autre machine.

L'amortisseur hydraulique unique donne une grande souplesse à la suspension.

plus en plus dure au fur et à mesure qu'elle rencontrerait des obstacles plus importants, une suspension progressive en quelque sorte. Cela n'est pas réalisable. Dans les ressorts hélicoïdaux en forme de barillet, ce sont les spires centrales qui assurent l'absorption des chocs légers et les spires extrêmes qui entrent en action quand le fléchissement devient plus important. On peut également atteler les ressorts sur des leviers différentiels dont le déplacement par rapport à celui de la roue est de plus en plus important au fur et à mesure que l'on s'écarte de la position d'équilibre. Dans le cas des anneaux de caoutchouc on peut avoir plusieurs anneaux superposés de longueur différente, les plus courts n'intervenant que lorsque le fléchissement dépasse une certaine limite.

Les ressorts à lames ne sont plus guère employés dans la construction motocycliste. Ils ont néanmoins un avantage, c'est que les lames frottant les unes sur les autres transforment ainsi en chaleur une partie de l'énergie absorbée. Il y en eut dans le passé pas mal d'exemples, en particulier chez Indian et chez A.B.C., mais ils sont lourds et encombrants. Dans la construction moderne tout comme dans la construction automobile, on attribue aux amortisseurs un rôle de plus en plus important et il est incontestable que l'amortisseur hydraulique est devenu une caractéristique essentielle des suspensions actuelles, bien qu'on rencontre encore des amortisseurs à friction (par exemple sur la Guzzi de course). Sur certaines machines comme la Norton de compétition, les amortisseurs hydrauliques sont disposés le long des glissières de la suspension AR, mais nous sommes persuadés qu'ils seront incorporés tôt ou tard à la suspension télescopique elle-même.

Un autre point important, c'est l'interaction de la suspension AV et de la suspension AR. Même avec un arrière rigide on constate, sur certaines machines, une tendance de l'arrière à rebondir, surtout sur celles dont l'empattement est faible. Si une machine à grand empattement vire moins bien, elle a du moins l'avantage d'être mieux assise en ligne droite. Comme toujours, il faut arriver à un compromis. Quoiqu'on fasse, au pas-

sage d'un obstacle, la machine reçoit un choc non seulement vertical, mais encore horizontal qui transmis par le cadre impose une charge plus grande à la roue arrière et cela est d'autant plus sensible que la machine est plus courte. S'il y a une suspension arrière, elle fléchira et amorcera des oscillations. Il ne faut surtout pas que les périodes oscillatoires soient les mêmes à l'avant et à l'arrière. Il est évident que de bons amortisseurs en éteignant plus rapidement les oscillations jouent un rôle décisif dans la bonne tenue de route. Beaucoup de suspensions AR n'ont pas encore d'amortisseurs, mais c'est une lacune et il est permis d'espérer que sur les machines de l'avenir, il y aura des amortisseurs à l'arrière aussi bien qu'à l'avant.

#### FOURCHE AVANT

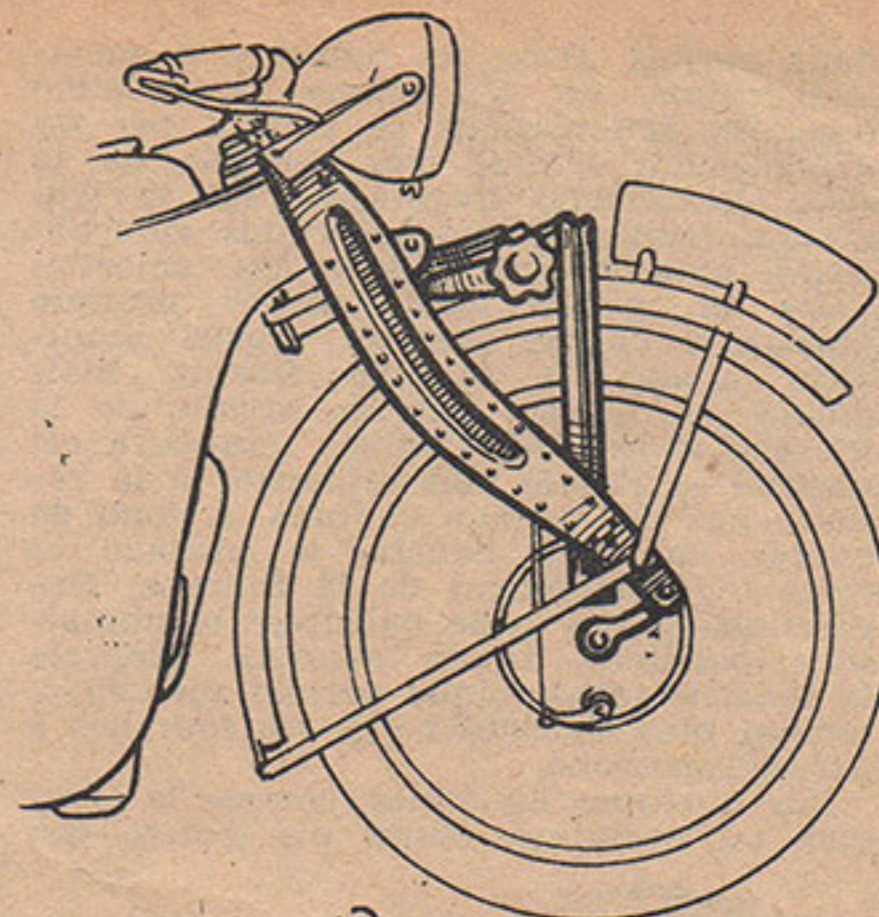
Il faut avant tout éviter les variations de l'empattement et cela condamne les fourches du type oscillant qui, par surcroît, font varier la chasse et affectent la direction. Quand on voulait atteindre de grandes vitesses sur des machines à fourche oscillante, on était amené à employer des ressorts si durs qu'on avait pratiquement une fourche rigide. On comprend donc que ce système de fourche ait été définitivement abandonné.

Les fourches élastiques peuvent être classées en trois catégories : fourches à roue tirée, fourches à parallélogramme, fourches télescopiques.

Sur les fourches à roue tirée (anciennes Indian et B.M.W.), il y avait une fourche rigide au bas de laquelle se trouvaient deux biellettes portant l'axe de la roue. Deux tiges aboutissaient à l'extrémité d'un ressort à lames. Ce qu'on pouvait reprocher à ces fourches, c'est que les axes des biellettes étaient très courts et prenaient rapidement du jeu. Mais le principe même était excellent et il a récemment été repris par F.N. ; sur cette machine le bâti de la fourche est reporté très en avant et les bras qui tirent la roue sont très longs. Les résultats obtenus sont remarquables, qu'il s'agisse du confort ou de la tenue de roué. La roue ne heurte pas l'obstacle, elle s'efface pour ainsi dire à son passage. L'aspect un peu étrange des premiers modèles a été grandement amélioré.

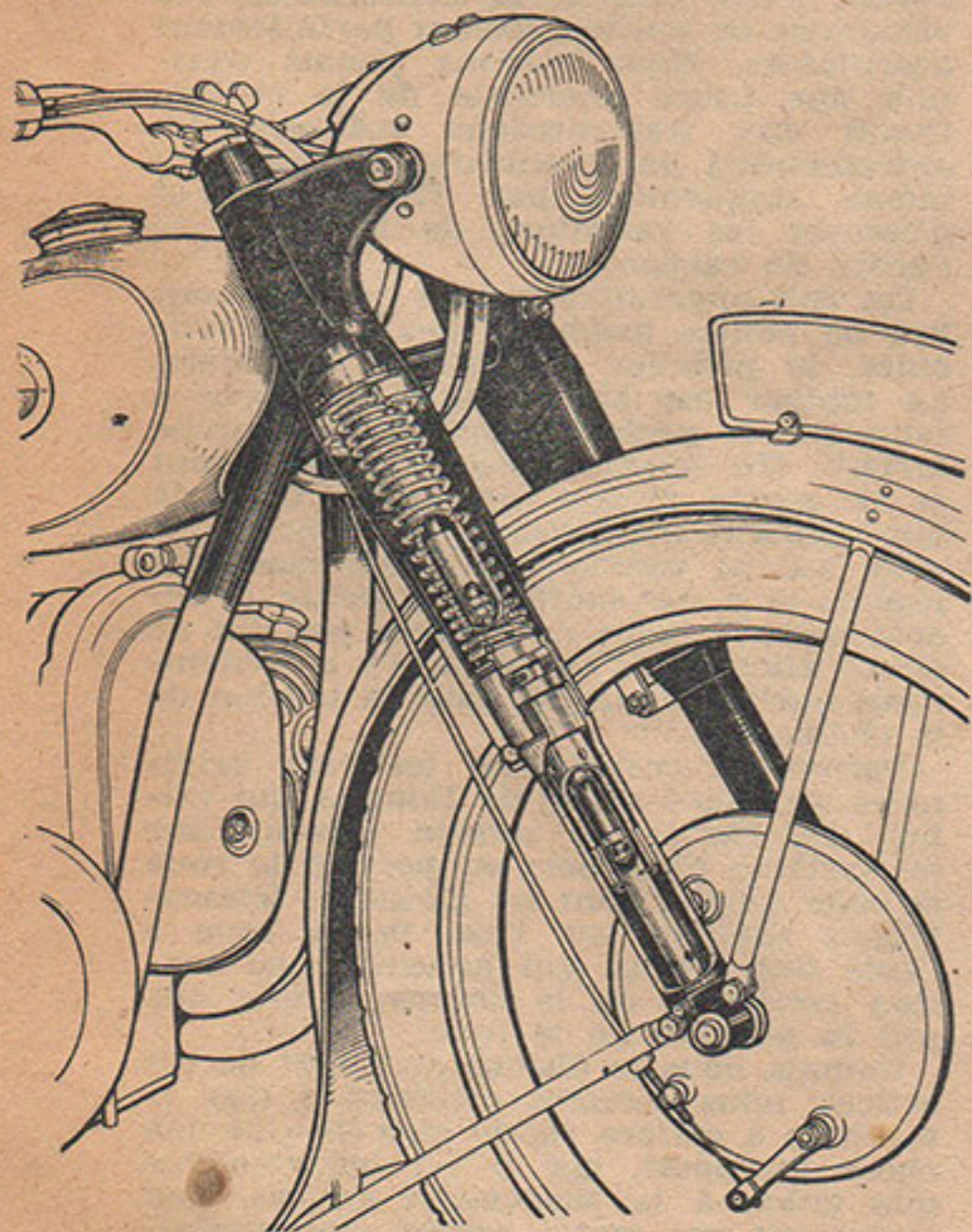
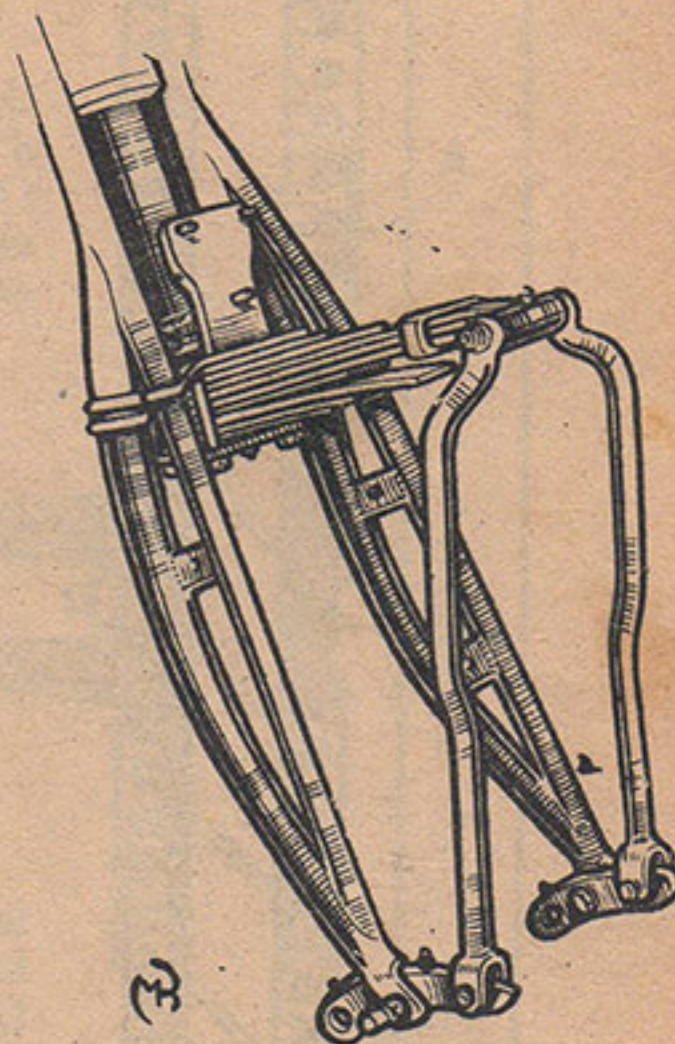
Pendant près de vingt ans la fourche à parallélogramme a été d'un emploi à peu près général, et encore aujourd'hui nous la rencontrons sur de nombreuses machines. Si quelques-unes avaient des ressorts latéraux, on a généralement reconnu qu'un ressort central en barillet était préférable pour deux raisons : la première était que la tare des deux ressorts latéraux est rarement identique et que, si les articulations ont du jeu, la fourche a tendance à se mettre légèrement de travers ; la seconde, c'est que ces ressorts sont courts et qu'ainsi ils doivent être durs et ne permettent qu'un débattement réduit. Ces fourches sont habituellement équipées d'amortisseurs à friction, mais il n'est nullement impossible, surtout avec un ressort central, de loger celui-ci à l'intérieur de tubes télescopiques et d'y incorporer un amortisseur hydraulique. Dans la fourche Zundapp il y a un amortisseur hydraulique relié à la fourche par un engrenage. Les fourches des Harley Davidson et René Gillet s'apparentaient aux fourches à parallélogramme, mais la parallélogramme avait une grande longueur, parce que les biellettes inférieures oscillaient à l'extrémité de la fourche. On avait ainsi un meilleur guidage. Les ressorts hélicoïdaux ne sont d'ailleurs pas les seuls que l'on puisse employer. On trouve en effet des suspensions avec des anneaux de caoutchouc. Une fourche inspirée par les trains d'atterrissage des avions lourds fait appel à la compressibilité de l'huile. Rien ne s'oppose à ce qu'on ait recours à des blocs de caoutchouc ou même, et c'est peut-être la solution de l'avenir, à l'air sous pression. En fait une infinité de systèmes est possible.

La fourche télescopique a deux avantages essentiels : le premier c'est le gui-

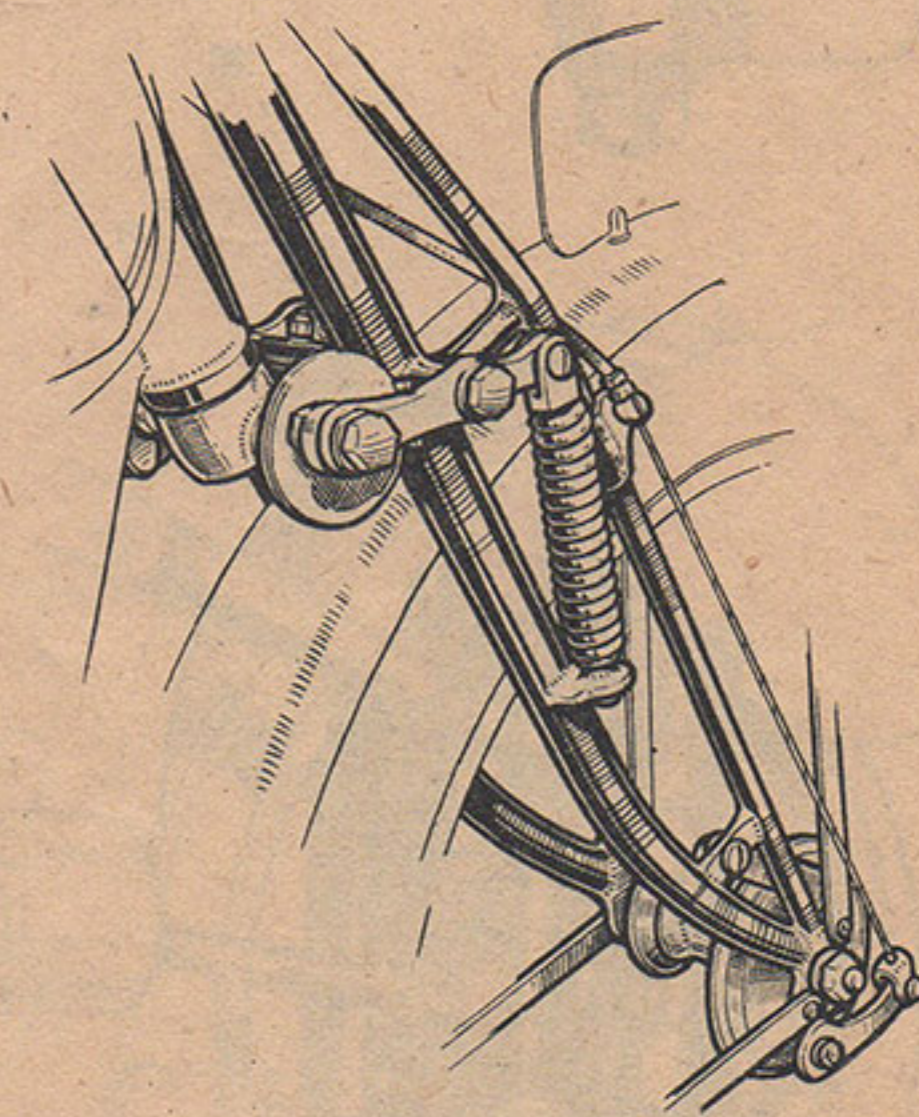


Suspension avant par ressort à lames et roues tirées. Ce fut la solution adoptée par B.M.W. jusqu'en 1933 pour certaines machines.

Autre réalisation de suspension avant par ressort à lames. Celle-ci appartient aux 1200 cc. Indian, utilisées par l'U.S. Army.



Vue intérieure d'une fourche télescopique montrant le ressort hélicoïdal et l'amortisseur hydraulique. Celle représentée ci-dessus est une B.M.W.

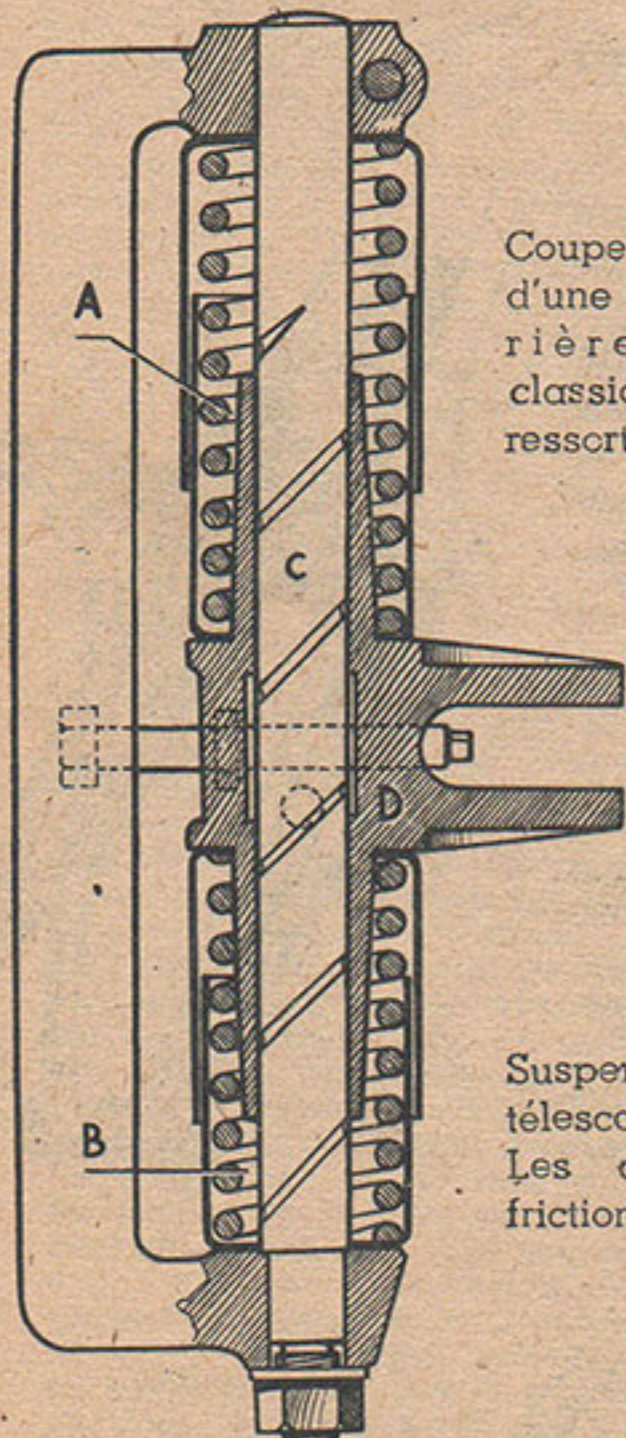


Fourche à parallélogramme déformable avec ressorts travaillant à l'extension. D.F.R. montait cette fourche sur sa 250 cmc 2 temps.



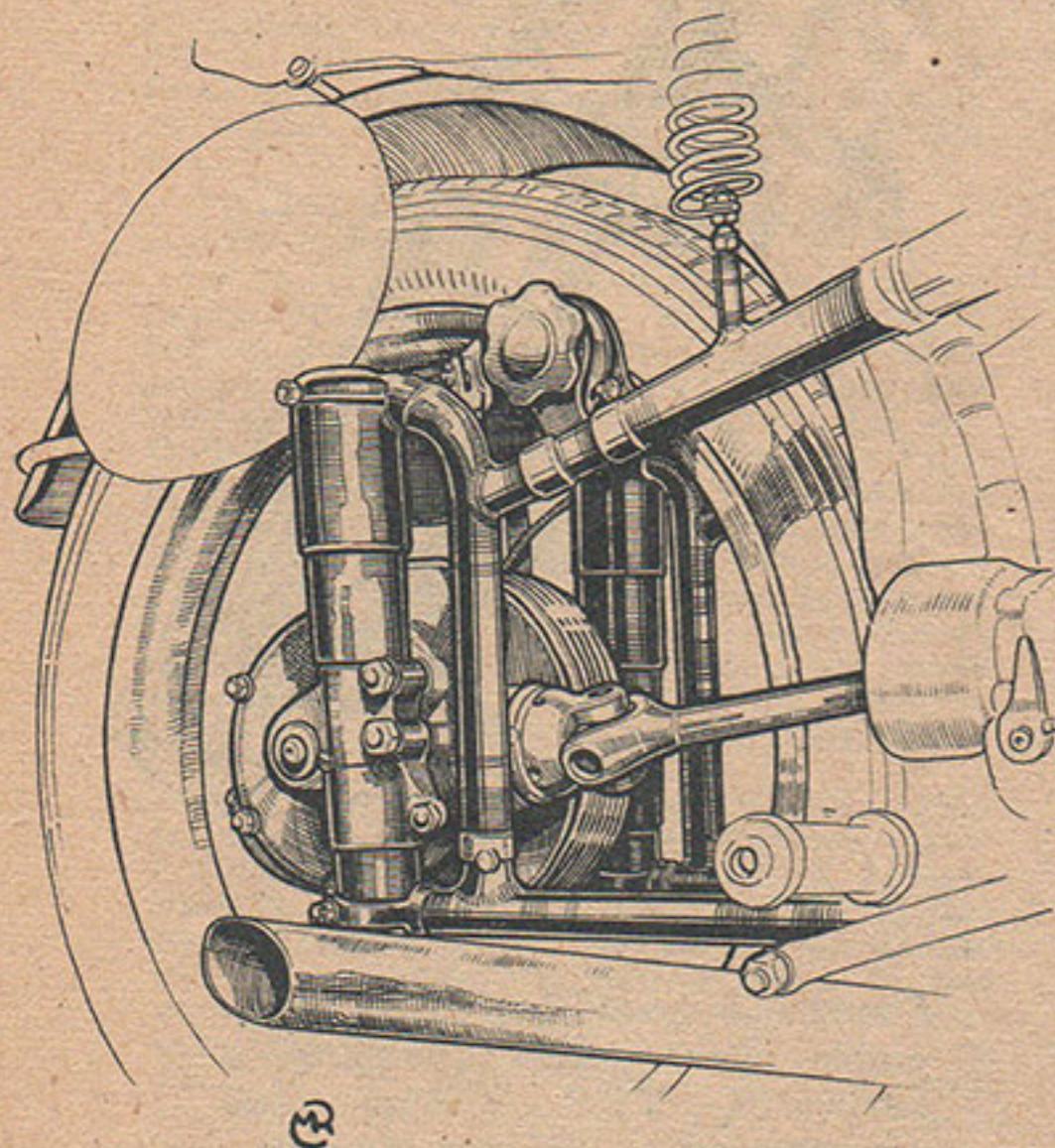
dage parfait. Dans les fourches à parallélogramme, un jeu même assez faible dans les articulations se traduit par un déplacement latéral très sensible de la roue. Le second avantage c'est la très grande facilité d'incorporer des amortisseurs hydrauliques. Dans ces amortisseurs un piston laisse passer presque librement l'huile par un espace annulaire quand la fourche fléchit, mais quand la partie interne mobile de la fourche redescend, l'espace annulaire est obstrué et l'huile doit retourner à la réserve par des canaux calibrés. A fond de course un cône bouche le passage et évite le talonnement de la fourche. Naturellement il y a de multiples combinaisons possibles. D'une manière générale la fourche télescopique permet un débattement plus important que les fourches à parallélogramme.

Sur quelques machines, comme la Douglas ou certaines Guzzi on trouve des



Coupe transversale d'une suspension arrière télescopique classique à deux ressorts antagonistes.

Suspension arrière télescopique B.M.W. Les amortisseurs à friction ne sont pas d'origine.



fourches à balancier. A la partie inférieure de la fourche tubulaire se trouvent deux leviers qui portent l'axe de la roue et dont le mouvement est contrôlé par des ressorts logés dans les bras de la fourche où se trouvent également les amortisseurs. Le bruit court qu'une fourche de ce type serait montée sur les nouvelles Norton de courses.

Par suite des réactions horizontales la fourche télescopique impose des efforts sérieux à la direction, en opérant une traction sur le tube supérieur du cadre. Sur une très ancienne machine à fourche télescopique dont le cadre était trop léger, nous avons connu des ruptures. Avec nos robustes cadres actuels, ce danger n'est plus à craindre. Mais sur certains modèles sortis immédiatement après la guerre, les plaquettes de fixation sur le tube de direction étaient un peu faibles. On craignait également que la rigidité latérale ne fut pas suffisante pour l'emploi d'un sidecar. L'expérience a fait justice de cette crainte. Le tout est d'employer des tubes de gros diamètre et d'une épaisseur suffisante.

Un des gros avantages de la fourche télescopique, c'est que ses organes fonctionnent dans l'huile et à l'abri de la poussière. Cela assure une remarquable résistance à l'usure.

Les caoutchoucs synthétiques inattaquables à l'huile permettent d'éviter à peu près complètement les pertes d'huile. La vérification du niveau d'huile n'est nécessaire qu'à de longs intervalles. En ce qui concerne la fluidité de l'huile, il faut suivre à la lettre les recommandations du constructeur, car les sections du passage de l'amortisseur sont prévues pour une huile d'une viscosité déterminée.

Quel que soit le type de fourche employée, on est trop tenté de négliger le jeu de la direction qui se trouve considérablement amplifié au bas des bras de la fourche. Rien ne sert d'avoir une fourche latéralement rigide si la direction a du jeu. D'autre part s'il y a du jeu les roulements de la direction subissent des chocs et les billes peuvent s'écailler et même se briser. Il y a en fait deux facteurs essentiels de la tenue de route : une pression de gonflage exacte du pneu arrière et l'absence de jeu dans la direction.

#### SUSPENSION ARRIERE

Laissons de côté certains systèmes de suspension périmés comme ceux d'Edmund ou de Bat qui isolaient des chocs la selle et les marche-pieds, mais non la machine elle-même. Ne nous occupons pas non plus des suspensions dans lesquelles la roue était supportée uniquement par des ressorts à lames sans aucune fourche tubulaire (Lutetia et certains modèles Coventry Eagle). En somme on peut classer les suspensions arrière en deux catégories : celles à fourches oscillantes et celles à glissières télescopiques. Il est extrêmement difficile de se prononcer en faveur de l'une ou l'autre de ces solutions, car toutes deux sous leurs formes diverses donnent entièrement satisfaction.

Nous ne saurions trop insister sur la nécessité absolue d'avoir un cadre central absolument rigide verticalement et horizontalement. La solidité d'une construction dépend de ses assises. C'est le manque de rigidité des cadres d'autrefois qui a été en grande partie cause de l'abandon des suspensions arrière.

Lorsque les suspensions AR ont fait leur réapparition, les types télescopiques furent les plus répandus, car on considérait généralement qu'ils assuraient plus facilement une bonne rigidité latérale. Mais depuis on s'est aperçu que les fourches oscillantes elles aussi ne flottaient pas si la charnière d'articulation était assez large, si les éléments de la fourche étaient robustes et si l'action des ressorts s'exerçait également sur les deux bras de la fourche. Chez Velocette il y a deux tubes télescopiques gonflés d'air, chez A.J.S. ces tubes contiennent des ressorts, chez Vincent H.R.D. il n'y a qu'un tube

sous la selle et qu'une fourche relie à la fourche oscillante elle-même. Chez Guzzi les ressorts sont logés dans les tubes du berceau et attachent une équerre solide de la fourche. Quoiqu'il en soit la rigidité latérale est assurée même sans guider la fourche prolongée jusqu'à l'arrière de la roue, à l'aide de glissières comme le fait René-Gillet.

Dans quelle catégorie faut-il ranger les moyeux élastiques comme celui utilisé par Triumph, et qui sont séduisants, bien que le débattement de la roue soit assez limité ? Ils permettent d'utiliser un cadre ordinaire sans aucune modification (pour la plupart des systèmes télescopiques il faut tronquer le cadre à l'arrière, de sorte qu'on n'a plus un triangle indéformable, mais un quadrilatère qui ne doit sa rigidité qu'à des raccords massifs supportant les glissières. Quant aux fourches oscillantes, bien qu'il y ait quelques modèles adaptables, ils exigent l'amputation des fourches arrière. Dans la Boy Racer A.J.S. cependant, les fourches arrière existent, mais sont surélevées pour servir de points d'appui aux tubes télescopiques. C'est à notre avis une solution très heureuse.

En tous cas le moyeu élastique a pour lui une grande facilité d'adaptation. Il s'apparente en fait aux suspensions par glissières. On pourrait craindre que par suite du gros diamètre du moyeu, le poids non suspendu fut excessif. Il n'en est rien, car la partie mobile du moyeu en alliage léger n'est pas lourde.

Un autre point important, ce sont les variations de la distance entre les axes des pignons de chaîne et par contre-coup les variations de tension de la chaîne. Pour y remédier il faudrait des glissières courbes dans le cas des suspensions télescopiques. Cela est réalisé dans les moyeux élastiques dont les glissières sont plates, mais n'est pas possible pratiquement avec les suspensions télescopiques, car des glissières toriques seraient d'un usinage difficile et très coûteux. Avec les fourches oscillantes il faudrait que l'axe de l'articulation coïncide avec celui du pignon de changement de vitesse, mais là encore on se heurte à des difficultés de réalisation. Fort heureusement la chaîne possède une souplesse relative et pour un débattement normal de l'ordre d'une dizaine de centimètres, ces variations de tension restent parfaitement acceptables. Nous n'avons jamais constaté une usure anormale de la chaîne. Quant aux transmissions acatènes, un entraînement par manchon coulissant ou même simplement par flector permet d'assurer les variations de longueur de l'arbre de cardan.

On voit apparaître sur un certain nombre de petites machines des cadres articulés, le pédalier servant de charnière. Le moteur est alors monté en porte à faux sur le prolongement de la fourche arrière. Un ressort relie la partie avant et la partie arrière du cadre. C'est là une solution intéressante et économique, mais qui ne convient qu'à des machines légères et à des moteurs de petite cylindrée dont le poids ne dépasse pas dix ou douze kilos. Dans ce cas il n'y a évidemment aucune variation dans la tension de la chaîne.

Parmi les suspensions les plus originales signalons celles de Douglas qui utilise des barres de torsion agissant sur un système de leviers supportant la roue et celle d'Ariel dont les glissières télescopiques agissent sur l'axe de la roue à l'aide des leviers qui assurent une tension constante de la chaîne, quelle que soit la position de la roue.

Comme nous le disions au début de cet article, nous sommes convaincus que la machine à arrière rigide sera bientôt une chose du passé, car il est incontestable que grâce à la suspension arrière, non seulement nos motos seront plus confortables, mais qu'elles tiendront mieux la route. Il y a encore d'autres avantages comme la protection du mécanisme et de certains organes délicats comme la batterie contre les chocs.

H. P. BORESTROKE

# Cyclisme le Sport

## LE 2<sup>e</sup> CIRCUIT DE VITESSE DE BERGERAC

Malgré les mauvais temps qui est venu contrarier les deux courses 350 et 500 cmc. professionnelles, le 2<sup>e</sup> Circuit de vitesse motocycliste de Bergerac a remporté un vif succès.

Les diverses épreuves 100, 125, 250, 350 et 500 cmc. réservées aux amateurs et professionnels régionaux furent très disputées et soulevèrent l'enthousiasme des spectateurs, et il est malheureux que pour les deux principales courses de la journée, une pluie diluvienne soit survenue, empêchant ainsi les pilotes de tirer à fond sur leur machine.

Six concurrents furent au départ des 350 professionnels, Houel, Monneret, Guerrin, Barte, Puyraveau, Laborde, soit 4 Velocette, 1 Matchless et 1 Saroléa.

Dès les premiers tours, et malgré la pluie, Houel et Monneret se livre à une lutte farouche, ce dernier battant le record du tour en 1' 51", soit à 94 kmh. 637.

Bientôt Houel se voit distancer et abandonne au 10<sup>e</sup> tour, ayant son piston crevé. Cependant ce pilote bat de nouveau le record du tour en 1' 50", soit 95 kmh. 49. Trois hommes seulement terminèrent cette épreuve, enlevée par Monneret devant Guerrin et Puyraveau.

Notons que la moyenne réalisée par Monneret en 350 est sensiblement égale à celle réalisée en 500 cmc.

La course des 500 cmc. se déroula sur 8 tours. D'emblée lutte entre Monneret et Behra, qui font un peu de coude à coude. Mais peu à peu Houel poussant sa Glara à fond, s'approprie le commandement au 5<sup>e</sup> tour. Au tour suivant c'est Behra qui prend la première position. Plus que deux tours : Houel mène à nouveau, mais bientôt Behra le saute et ainsi termine vainqueur. Monneret termina à une certaine distance.

### CLASSEMENT

125 cmc. (8 tours, soit 23 kms 600) : 1. Reau (Bordeaux), 18' 43"; 2. Bordan (Bordeaux), 19' 12"; 3. Uzès (Bergerac), 19' 18". Meilleur tour par Reau à 78 kmh. 392.

175 cmc. (10 tours, soit 29 kms 500) : 1. Dubois (Bergerac), 22' 12"; moy. 80 kmh. 067; 2. Réau (Bordeaux), 23' 34"; 3. Ch Sigala (Bergerac), 23' 43". Meilleur tour par E. Sigala à 82 kmh. 713 de moyenne.

250 cmc. (12 tours, soit 35 kms 400) : 1. Brethès (Baigts), 24' 23" (moy. 84 kmh. 126); 2. Couronneau (Bordeaux), 25' 24"; 3. Noël, 25' 59". Meilleur tour par Brethès à 89 kmh. 022.

350-500 cmc. (12 tours, soit 35 kms 400) : 1. Duprat (Astafort), 31' 41" (moy. 82 kmh. 843); 2. Bernard (Angoulême), 33'; 3. Guichenet (Lesparre), 33' 33". Meilleur tour par Duprat à 89 kmh. 713 de moyenne.

350 cmc. : 1. Monneret; 2. Guerrin; 3. Puyraveau.

500 cmc. (20 tours, soit 59 kms) : 1. Behra; 2. Houel; 3. Monneret.

## LE CIRCUIT DE VITESSE D'ENTRE SAMBRE ET MEUSE A VU LES VICTOIRES DE WILLOUGHBY ET DE GOFFIN.

Le circuit d'Entre Sambre et Meuse a obtenu un beau succès et a donné lieu aux résultats suivants :

350 cmc. : 1. Willoughby (Velocette), 127 kms 500 en 57' 0" 1/10 (moyenne 134,206); 2. Fry (Velocette); 3. Erge; 4. Van Ryswyck; 5. Thomas; 6. Scott; 7. Perrin; 8. Briggs; 9. Martin.

500 cmc. : 1. Goffin (Triumph), 137 kms en 59' 25" (moy. 137,335), meilleur tour à 139,726; 2. Erge (Norton); 3. Briggs (Norton); 4. Laurent (Guzzi); 5. Scott; 6. Wood.

Sidecars : 1. Meunier (BMW), 102 kms en 54' 27" 3/10 (moy. 112,386); 2. Florit (BMW); 3. Beauvais.

## LE CIRCUIT D'ENDURANCE DE HAUTE-NORMANDIE

Disputé sous la formule de moyenne imposée avec classement par points, le 13<sup>e</sup> Circuit d'Endurance de Haute-Normandie a donné les résultats que voici :

350 cmc. : 1. ex-æquo : 1. Szede, R. Szede, Gilbert, Dubinger, Tourou, Lemoing, Raulin, Passet avec 100 points.

500 cmc. : 1. ex-æquo : Huet, Maisonnette, Leourt, Masbard, Leberthier, Despreaux, Bondeville, avec 100 points

600 cmc. : 1. Pointel (100 pts); 2. Gervais (98 points).

633 cmc. : 1. Delamarre (100 points).  
750 cmc. : 1. ex-æquo : Hébert, Magnier (100 points). — Lainé.

### MOTO-BALL

Le dimanche 22 mai : MC Versailles et Châlons-sur-Marne : 1-1.

## MONNERET PARTICIPERA-T-IL AU T.T. ?

Il paraît que notre champion national Georges Monneret serait en pourparlers avec la maison A.J.S. en vue de participer au Tourist Trophy. Dès confirmation, « Moto-Revue » en informera ses lecteurs.

## GNOME-RHONE ET LE SPORT

Nous sommes heureux de constater que Gnome-Rhône semble reprendre les bonnes traditions d'avant-guerre, nous entendons par là participation officielle aux épreuves sportives.

Ainsi dans le circuit du Sud-Ouest, en catégorie 125 cmc., Bernard, Bourguin et Texier, es 3 pilotes engagés par Gnome et Rhône, terminent premiers ex-æquo, faisant ainsi une magnifique démonstration d'ensemble.

Nous ne pouvons espérer qu'une chose, c'est que tous les constructeurs en fassent autant.

## LE RECORD DU MONDE DE VITESSE EN DANGER ?

Bob Berry, de Manchester, poursuit son entraînement en vue de s'attaquer au record du monde de vitesse. Bien que contrarié par le mauvais temps, il réussit sur la piste de Pendine Sands, à atteindre, au guidon de sa bicylindre Brough Superior 996 cmc. sans compresseur, la vitesse approximative de 240 kmh., son moteur tournant à 5.000 t-m.

Mais Bob Berry espère faire bien mieux. Un carénage, un compresseur et un moteur tournant plus vite, sont les modifications qui semblent s'imposer pour une telle tentative.

# 70 CONCURRENTS AU DÉPART DU XXI<sup>e</sup> BOL D'OR

Plus de 80 coureurs se sont fait inscrire pour participer au 21<sup>e</sup> Bol d'Or. Mais conformément au règlement qui ne peut admettre que 70 partants et en attendant la sélection nécessaire, les candidatures suivantes ont déjà été retenues ferme.

### LISTE PROVISOIRE DES ENGAGÉS (Candidatures retenues Ferme)

Moto 500 cmc. : Lefèvre (Norton); Lauer (Norton); X... (Armée Française); Venin Saroléa; Walter (Rudge); Sutra (Triumph); Balasse (M.C. Châtillonnais); Thibault (M.C. P.); Delaherche (M.C. P.)

Motos 350 cmc. : Rosignol (Matchless); Faëne (Matchless); X... (Armée Franç.); X... (Armée Franç.); X... (Armée Franç.); Bourgeois (M.C. Sens); Lagarde M.C. Clodoaldien); Tsi (A.M.F.); Coopman (Motor-Club); Mizrachi (Motor-Club); Godard (M.C. Clodoaldien); Fradin (A.M.C.F.); Boureau (A.M.C.F.); Beras (Matchless); Daoust (M.C. Paris); Mériquand (A.M.C.F.).

Motos 250 cmc. : Monneret Georges (Sertum); Monneret Pierre (Sertum); Benzoni (Sertum); Francone (Sertum); Piel (R.G.); Beaume (A.M.C.F.); Marchand (Motor-Club); Poisson (M.C. Puteaux); Gillard (M.C. Auvergne); Meyer J. (M.C. Clod.); Juigne (M.C. Touraine).

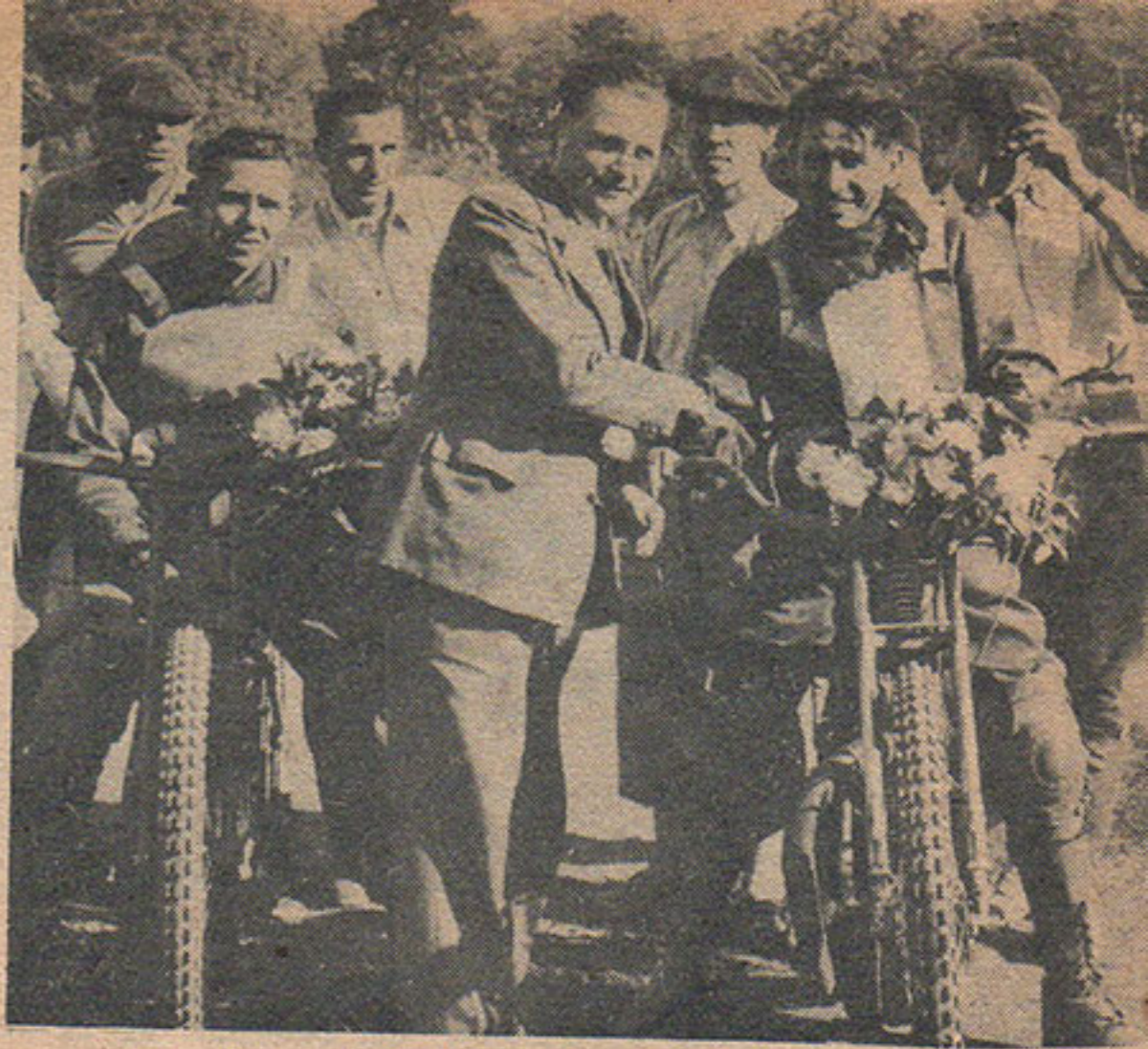
Motos 175 cmc. : Pahin (Automoto); Lorin (X...); Fouilhoux (M.M.).

Motos 125 cc. : Mabillat (Derny); Dermont (Monet-Goyon); Burggraf (Monet-Goyon); Huin (Huin spéciale); Maucourant (Maucourant); Roze (Moto-Club Versailles); Valeyre (M.C. Auvergne); Grolier (C. Sp.); Mathieu (M.C. Auvergne); Vauvilliers (M.C. Cha.); Moser (A.M.F.); Pouchard (Normand-Scout); Saint Giron (A.M.F.); Buzenac (A.M.C.F.); Caulier (Motor-Club).

Sidecars 1.000 cmc. : Dalmas (X... Bernadet); X... (Armée Franç.); Cornet (M.C. Auvergne); Saint Vanne (Motor-Club).

Sidecars 600 cc. : Guignabodet (F.N.); Ledru (M.C. Châtill.); X... (Arm. Franç.)

Sidecars 350 cmc. : Noedt (Motor-Club); Mariani (B.M. Jap.).



Les deux champions du speedway Bill Harris, capitaine de l'Equipe d'Australie et Fernand Meynier, capitaine de l'Equipe Française, félicités par Mr le Maire de Tours après leur victoire, le 18 avril.

Fernand Meynier, notre champion national, malgré son grave accident de l'année dernière à Montauban, vient de faire ainsi une brillante rentrée. Il vient de partir pour représenter nos couleurs en Tchécoslovaquie et ira ensuite en Espagne.

Notons que Georges Monneret, inscrit en 250 cmc. sur une Sertum, participerait peut-être à cette épreuve au guidon d'une 350 compétition A.J.S. confiée directement par l'usine, en vue de s'attaquer au record général de l'épreuve.

Il y aura donc le samedi 4 juin à 15 heures, à Monthéry, une envolée de 70 concurrents, comprenant 60 motos et une dizaine de sidecars.

Rappelons que pour se rendre à Monthéry, les motocyclistes parisiens devront sortir de Paris par la Porte d'Orléans, arrivés en haut de la côte sortant de Linas, ils prendront la route d'accès à droite, et trouveront à des prix normaux des garages officiels gardés, pour autos, motos et vélos, placés à 100 mètres de l'entrée de la piste.

En outre, un important service de cars spéciaux assureront un service rapide à un tarif raisonnable.

L'organisation a prévu des emplacements pour les campeurs, près des virages de la ferme et du Fay.

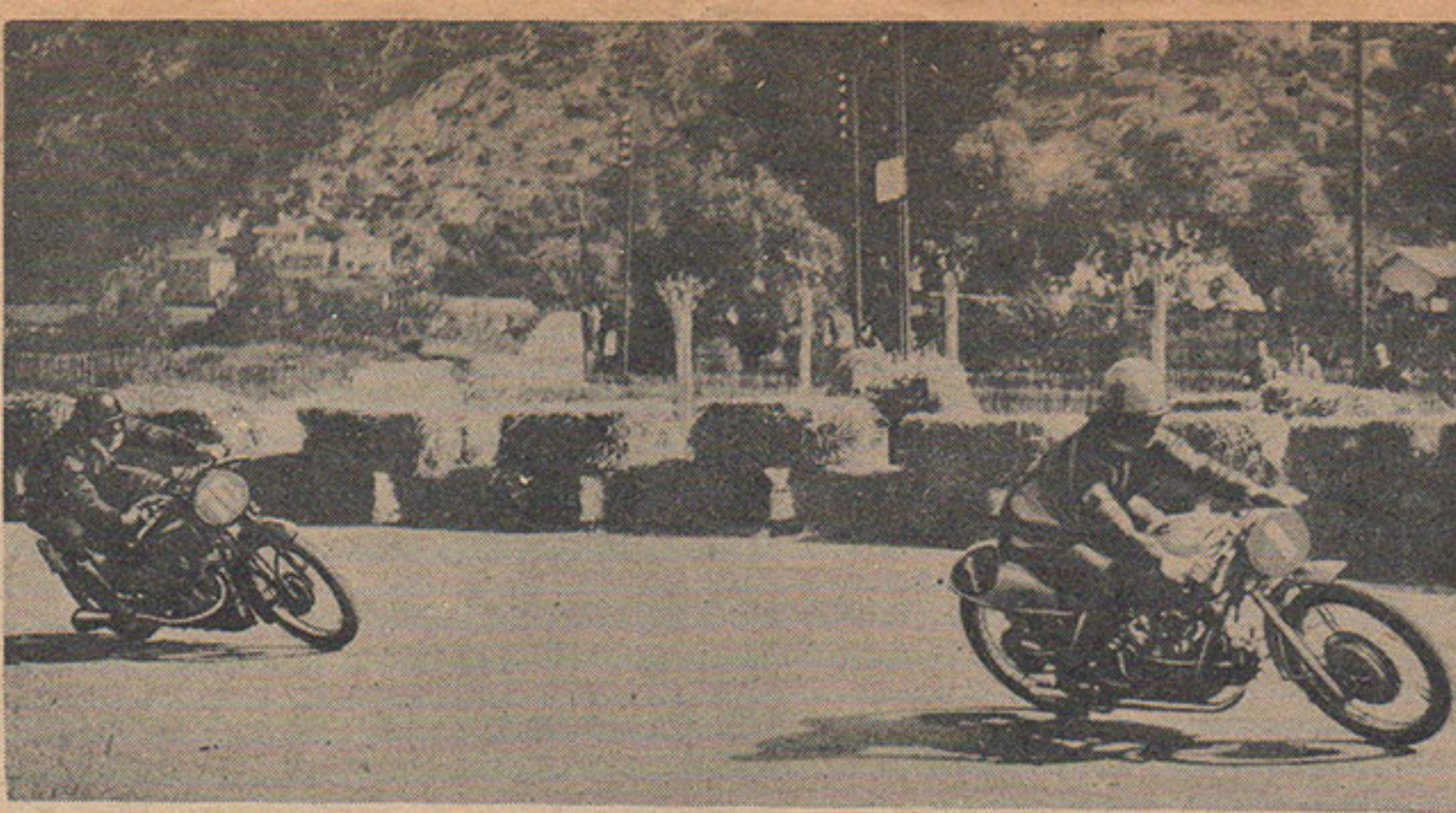
Enfin tous les spectateurs trouveront à se ravitailler, soit au restaurant, soit aux buvettes qui débiteront jour et nuit repas, victuailles et boissons à prendre sur place ou à emporter, pour des prix accessibles à tous, suivant l'importance de l'établissement.

Du reste, les prix seront affichés et les organisateurs ont obtenu que les exploitants fassent un effort pour contenter les nombreux spectateurs de la populaire épreuve.

Le prix d'entrée est fixé à 150 francs pour les Pelouses, 300 francs au Pesage (face à la ligne d'arrivée et près des stands de ravitaillement), 500 francs pour les loges de Piste et les Tribunes aux mille places assises.

L'entrée permet d'assister aux deux épreuves, motos et voitures.

Le pesage des motos aura lieu le jeudi 2 juin, de 14 à 18 heures, aux établissements DUNLOP, rue de Villiers, à Levallois, et le lendemain aux mêmes heures, celui des voitures et cyclecars.



### LE CIRCUIT INTERNATIONAL D'ERLEN

Ce circuit international, qui réunissait un lot de pilotes de tout premier choix, a vu la victoire des Anglais. En effet, Anderson, sur Guzzi, enlève les catégories 250 et 500 cmc., Wood sur Velocette est vainqueur en 350, et la catégorie sidecars 600 voit la victoire de Oliver, sur Norton. Notons également une belle victoire française, en 125 cmc., où Gaston Gaury, sur Morini, couru les 70 kms. du parcours à la moyenne de 75 kmh. 648, battant de 17' le champion Autrichien Kuntz, sur Puch.

### CONCOURS DE REGULARITE ALGER-RELIZANE-ALGER

Un concours de régularité organisé par le Moto-Club d'Algérie, s'est déroulé les 17 et 18 avril sur le parcours Alger-Relizane et retour, en deux étapes et sur un total de 700 kms. Les organisateurs avaient retenu une formule qui étant donné la longueur du parcours s'avéra satisfaisante pour les pilotes. Celle-ci comprenait des moyennes imposées très élevées (65 kmh. pour les 350 sports et 70 pour les 500 sports), et pas de contrôles secrets.

La moitié des concurrents terminèrent.

Bonne organisation de MM. Giancio, Routra et Colomar, sans oublier le président du Moto-Club d'Algérie, M. Domenech, qui dut jusqu'à la dernière minute, faire de délicates démarches pour que cette épreuve puisse se faire.

Félicitations au jeune Colomar, de Relizane, pour ses exhibitions acrobatiques en solo, lors de la manifestation en l'honneur des anciens combattants, au terme de la première étape.

#### CLASSEMENT PAR CATEGORIE

350 cc. sport : 1. Frison ; 2. Boudissa ; 3. Mitchell ; 4. Bénoldi ; 5. Falbruno ; 6. Morell.  
150 cc. vélomoteurs : 1. Gascan ; 2. Pérez ; 3. Grescias.  
500 cc. tourisme : 1. Franconéri.

MOREAU

### MOTO-CROSS DE PLAN-DE-CUQUES

Notre couverture du n° 943 représentait le grand vainqueur du dernier moto-cross de la région Marseillaise disputé au Stade de Plan-de-Cuques, plein à craquer.

De sévères difficultés émaillaient le parcours de 5 kms, soit 5 boucles du tracé.

En 125, la victoire revint à Romano en 4' 04'', devant Martin Joubert, lequel fit le meilleur tour en 48" 2/10.

En 250, Jean Léonce ayant triomphé, vint, comme le permettait le règlement, s'aligner en 350. Au 2<sup>e</sup> tour, il prend la tête devant Cattaneo, qui d'ailleurs devait tomber, et gagne, augmentant sans cesse son avance.

Léonce peut donc participer à la finale des 500 et 600 cmc.

Bayol mène les 3/4 de l'épreuve, suivi de près par Jean Léonce, qui parvient à le sauter, près de l'arrivée, remportant ainsi avec sa 250, les trois catégories 250, 350 et 600, et accomplissant le meilleur tour en 45".

Le gymkana qui ouvrait la réunion avait vu la victoire de Broumet devant Seyssaud.

#### RESULTATS

##### Gymkana

E. Broumet, 99 pts ; 2. Seyssaud, 98 pts ; 3. Jean Léonce, 96 pts ; 4. Laurent, 94 pts ; 5. Tavan, 93 pts ; 6. Allonzo, 92 pts ; 7. Oliva, 87 pts ; 8. Armand, 86 pts ; 9. Pierris, 64 pts.

##### Moto-Cross disputé sur 5 kilomètres (cinq tours de 1 km.)

Finale 125 cmc. : 1. Romano (Ind.), en 4' 04'' ; 2. Martin Joubert ; 3. Varon ; 4. Galland.

Martin Joubert réalise le meilleur temps sur un tour avec 48" 2/10.

Finale 250 cmc. : 1. Jean Léonce (groupe Sarlin) ; 2. Gouérand ; 3. Soprani

Finale 350 cmc. : (Le vainqueur de la catégorie 250 est autorisé à courir avec les 350) : 1. Jean Léonce ; 2. Oliva (chute de Cattaneo).

Finale 500 et 600 cmc. (Le vainqueur des 350, Jean Léonce en l'occurrence, est autorisé, toujours avec la même machine, à courir avec les 500 et 600 : 1. Jean Léonce ; 2. Bayol. Meilleur tour : Léonce en 46".



### 3<sup>e</sup> CIRCUIT INTERNATIONAL MOTOCYCLISTE

#### DES REMPARTS A ANGOULEME

Le Moto-Club Charentais organise son 3<sup>e</sup> Circuit de vitesse motocycliste des Remparts le 11 juin 1949.

Les coureurs amateurs et professionnels en catégorie 350 cmc. et 500 cmc. désireux d'y par-

#### CALENDRIER SPORTIF DE LA 1<sup>re</sup> QUINZAINE DE JUIN

##### MOTO-CROSS

Le 3 : Moto-Cross International de l'Amitié du M.C. du Nord.

Le 12 : Moto - Cross International d'Innola (Italie).

##### EPREUVE DE REGULARITE

Le 12 : Concours de Tourisme du Grand Bois (MC Furan).

##### CIRCUIT DE VITESSE

Les 4-5-6 : 21<sup>e</sup> Bol d'Or Motocycliste et Automobiliste (Montlhéry).

Le 5 : Course de Côte de Nérès-les-Bains (A.C. Centre).

Le 5 : Circuit des Frontières (Belgiq.).

Le 11 : Circuit Motocycliste des Remparts à Angoulême.

Le 12 : Circuit de Vitesse amateur de Bourges (M.C. Berry).

Le 12 : Circuit de côte de Goldbach M.C. Mulhouse).

Le 12 : Prix Motocycliste de la Ville de Nice (M.C. Nice).

Le 12 : Grd Prix de Tchecoslovaquie.

Le 12 : Circuit de la Cambre (Belg.).

Monneret, lors du Circuit de Vitesse de Nice, ne put inquiéter sérieusement Behra, ici en tête, du fait qu'il ne pilotait qu'une 350 cc. Velocette. Rappelons que Behra possédait le dernier modèle de Guzzi Gamba-lunga.

ticiper devaient remettre leur engagement jusqu'au 23 mai inclus.

Le montant des prix s'élève à 125.000 francs pour les professionnels et à 50.000 francs pour les amateurs.

Pour tous renseignements s'adresser au Secrétariat du M.C.C., Brasserie du Centre, à Angoulême. Tél. 310.

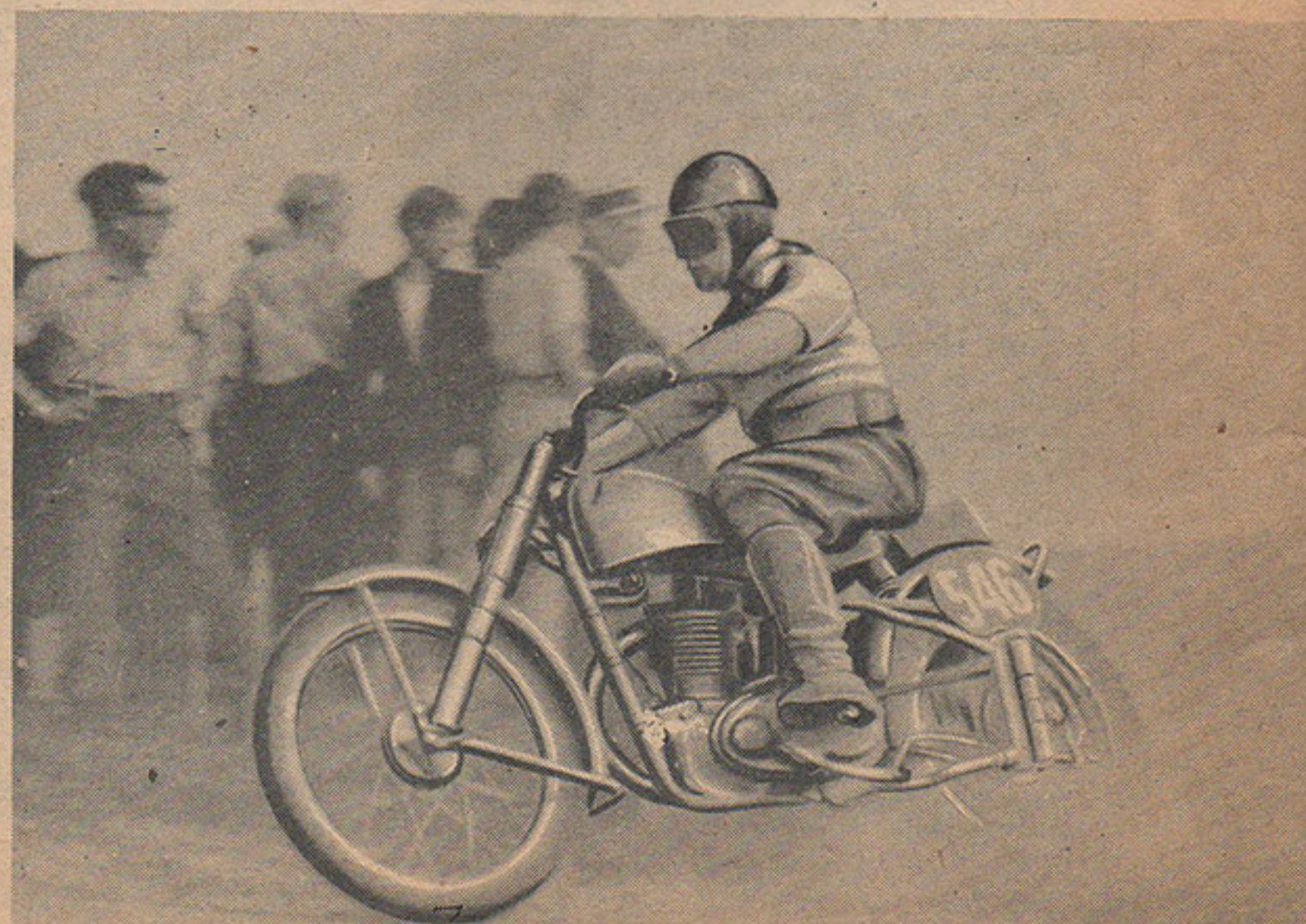
### MOTO-CROSS INTERNATIONAL A ARGENTEUIL LE 14 JUILLET

Les sportifs motocyclistes se souviennent encore du passionnant moto-cross auquel ils assistèrent le 8 mai dans les carrières d'Argenteuil, et ils seront certainement très heureux d'apprendre que le sympathique et sportif Jean, organisateur de cette réunion, est en train de mettre sur pied pour le 14 juillet un grand Moto-Cross International, avec la participation des Champions Anglais, Belges, Italiens et Français. Du beau sport en perspective.

Aussi amateurs sportifs, reprenez bien cette date.



Ci-contre : André François, qui vient de gagner en catégorie 350 cc. le Challenge Cozette à Amiens. Au-dessus : Le sidecariste anglais Oliver et son passager Jenkinson qui après avoir triomphé à Barcelone, viennent d'enlever la catégorie side-car 600 cmc à Erlen.



# Moto-Revue dans les Clubs

■ MOTO-CLUB DE PARIS — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Calendrier de juin. — Fêtes de Pentecôte : Tourville-la-Chapelle (la mer), départs Pte Maillot 13 h 30 le samedi à 6 h. Le dimanche une sortie sera organisée sur Monthléry à l'occasion du Bol d'Or Moto, pour encourager les membres du club engagés. Le 12 : la forêt de Carnelles (pierre Turquoise), départ Pte Chapelle 9 h. Le 19 : Forêt de Villers-Cotteret (rte des Voûtes), départ Pte Villette 8 h. 30. Le 26 : la Forêt de St-Arnoult, par Palaiseau, Orsay et Rochefort. Départ Pte d'Orléans 8 h. 30. — Tous renseignements aux réunions bi-mensuelles les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis du mois, à 21 h., « aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli et chez Favier, 40, rue St-Paul. Bovière, 6, rue Mazet et Moto-Record, 51, rue Marcadet. Correspondance à M. Rouquette, président, 3, rue de Lanery, Paris (10<sup>e</sup>).

Tous les autres concurrents qui arrivèrent au but mirent entre trois et quatre heures. Voici le classement officiel :

1. Catteaud Jacques, 1 h. 25 ; 2. Morga D., 1 h. 30 ; 3. Bonnet-Gonnet, 2 h. 45 ; 4. Voiron, 3 h. ; puis Martraix, Valette, Calix Junior, Bernard, Lagay, Commerçon.

■ SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. — Sport-Tourisme-Camping. — Programme du mois de juin. — 4, 5 et 6 juin : Sortie camping sur les bords de la Loire, à Jargeau. Rendez-vous Porte d'Orléans. Sortie camping à Monthléry, à l'occasion du Bol d'Or. Rendez-vous Porte d'Orléans. 12 juin : Sortie camping à Coupvray, bords de la Marne. Rendez-vous Porte de Vincennes. 19 juin : Sortie camping à Saintry, bords de la

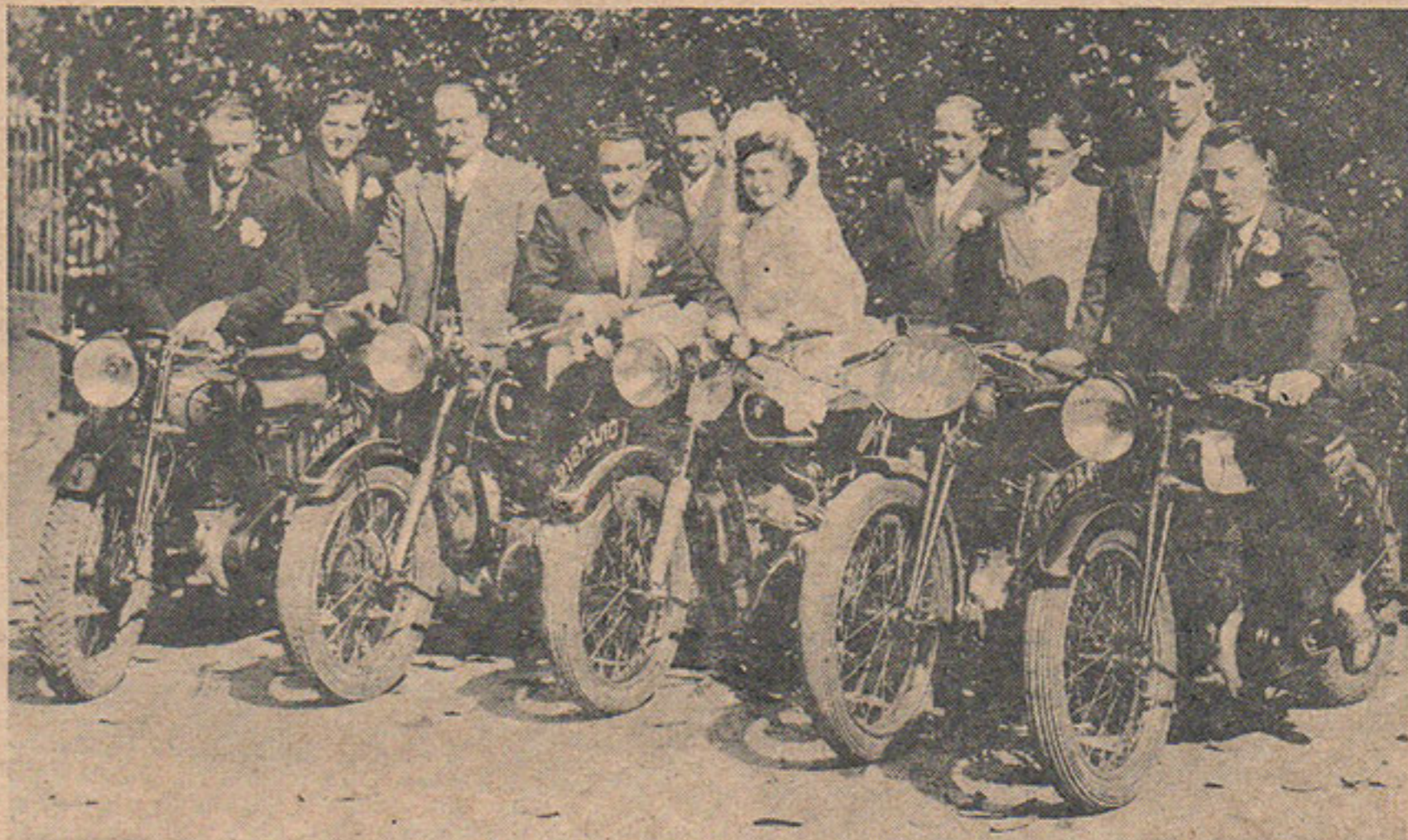
■ L'AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITE, à Lyon, faisait disputer le dimanche 15 mai, dans les monts du Beaujolais, un rallye-papier. Les motocyclistes, rassemblés à Vaise au nombre de 50, furent emmenés sur le lieu du départ réel à Chazay. Les pistes bonnes ou fausses étaient nombreuses et variées. Ceci tout à l'honneur de notre sympathique Président d'honneur, M. Goutagny, qui avait fait le tracé et qui avait superbement doté ce rallye. Aussi les motards purent s'en donner à cœur joie à travers la nature et certains firent un nombre impressionnant de kms. Seuls MM. Catteaud et Morga ne firent guère plus que le tracé normal et s'adjugèrent les 1<sup>res</sup> places en un temps record de 1 h. 30.

## NOTRE PARUTION

Les prochains numéros de « Moto-Revue » paraîtront : 947-3 juin, 948-17 juin, 949-24 juin, 950-1<sup>er</sup> juillet, 951-15 juillet, 952-5 août, 953-26 août, 954-2 septembre, etc...

C'est en raison de notre fermeture annuelle, qui aura lieu du 30 juillet au 16 août, que « Moto-Revue » ne paraîtra que deux fois pendant le mois d'août.

Nous vous rappelons que les communiqués de clubs doivent nous être adressés 8 jours avant notre parution, et les petites annonces 10 jours avant notre parution.



Un mariage bien motocycliste ! C'est celui de Mlle Thomas, fille d'un ancien champion motocycliste Charentais, avec M. Dehez du Moto-Club de Bordeaux, vainqueur du Circuit des Remparts 1948, catégorie amateurs.

Seine. Rendez-vous Porte de Charenton. 26 juin : Sortie Camping à l'Etang d'Or, près de Rambouillet. Rendez-vous Porte de St-Cloud. Les départs ont lieu le dimanche pour les touristes, à 9 h. et 13 h. 30 aux lieux de rendez-vous. Départs isolés pour les campeurs.  
Renseignements aux réunions les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis de chaque mois à 21 h., au Siège, 1, place de la Bastille, Brasserie Henri IV.

■ FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME. — MOTO-BALL. — Résultats des matches du 15 mai 1949 :

Division Nationale : Avignon bat Orly par 5 buts à 0. — A.M.C. Aixois bat Châlons par 7 buts à 2. — S.U.M.A. bat Villefranche par 4 à 1.  
Division d'Excellence. — Zone Nord : Houlgate bat Pantin par 1 but à 0. Mulhouse bat Vitry par 3 buts à 1. — Zone Nord : Cavailion contre Vaison, match nul 0 à 0.

## ORGANISATEURS

MOTO-REVUE tient à votre disposition un assortiment d'affiches passe-partout pour vos circuits, courses sur prairie, moto-cross, dirt-track, speedway, etc...

Assortiment de 4 affiches-échantillon : 80 fr.

## NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES ..... 150 fr  
PETITES ANNONCES COMMERCIALES (minimum 5 lignes) LA LIGNE 250 fr

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).  
Ecrivez très lisiblement (caractères imprimés au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution. Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

### MOTOS A VENDRE

BELLE Alcyon 100 cc bleu et chrome mot. et pneu cxc. ét. 48.000. BUGUET 16 r. Grogard, Fontenay sous Bois.  
150 cmc GUILLER mot. AMC 1500 kms 100000, S-lit FRAIN Ecole de l'Air, Salon (B.duR.)  
PART. v. ens. RGAS Terrot 2500 kms ou éch. contre voit. 6 ou 8 cv. FAURION 56 rue Médéric, La Garenne.  
ZUNDAPP KS 600 av. side vend. ou éch. ctre camionnet. VIGNERON, 10, r. Stalingrad, Pré Saint Gervais.  
GN.-RH. type V2 side Bernard. b. ét. 140000. DELPY 60 rue Jeanne d'Arc, Paris-13<sup>e</sup>.  
B.M.W. Jean 10 r. Fagon-13<sup>e</sup> 350 cc culb. à roder  
PART. vd Motob. 100 cc 4 tps AB I peint. chr. mot. neufs 45000, GILBERT Jas. 06-66.

500 TRIUMPH FT sélect. 4 v. px int. BOYER 197 bd de la Gare, Paris (apr. 19 h.).  
VELOMOT. Peugeot P55 sorti août 48 3000 kms ét. nf. P. COUCUROU, Gob. 75-08.  
16H NORTON ent. rénovée R. Enfield 500 48 juste rodée, 16 r. St Guillaume-7<sup>e</sup> (12à14h.)  
FN luxe 350 lat. mod. salon 49 T. sad. nve à rod. 195. Wanamaker 64 r. Tolbiac-13<sup>e</sup>.  
DKW 350 roues toutes pièces chrom. email. nf, susp. AR. HENCAISE 9 r. Hamelin Paris  
BMW R71 dern. mod. susp. ar. cme nve gar. 285000. Maréchal 140 rue du Temple, Paris-3<sup>e</sup>.  
ZUNDAPP 750 culb. gr. luxe 8 vit. fr. look av. side 350000  
IMBERT 140 r. Temple-3<sup>e</sup>.  
VELOMOT. 100 cc ét. nf mot. Sachs Lemallier. GOB. 97-04.  
BMW R71 av. ou ss side, écr. Dulieu 75 bd Kellermann-13<sup>e</sup>.

BMW R12 side Préc. impec. FENRI r. V. Couturier, 113 t. Gennevilliers (Seine).  
URG. M.G.O. 4 cv b. ét. 50000 Barabant 188 r. Roquette-11<sup>e</sup>.  
PART. à part. Zundapp 200 cc parf. en tt exc. cond. FORESTIER 30 r. Molière Montrouge  
MATCHLESS 350 f. tél. pn. nfs urg.dép. Guyot 10r. Louvois-2<sup>e</sup>  
OFFRE moto 2 cv b. ét. et studio à Paris ctre location pavillon 4-5 pièces proche banlieue. Laigneau, 103, bd Bessières, Paris, 17<sup>e</sup>.  
URGENT départ colonies Zundapp 750 4 cyl. av. side Bernardet fr. Look. 8 vit. m. ar. impec. ref. à nf. T.S.F. 36 fg St Denis. Pro. 93-76.  
PEUGEOT 350 pns nfs tr. b. état 90000 + side confort 120. TITEUX 42 r. Monge-5<sup>e</sup>.  
VELOMOT. Terrot 2 vit. MTK de 21 à 22 h. BOT. 09-90.

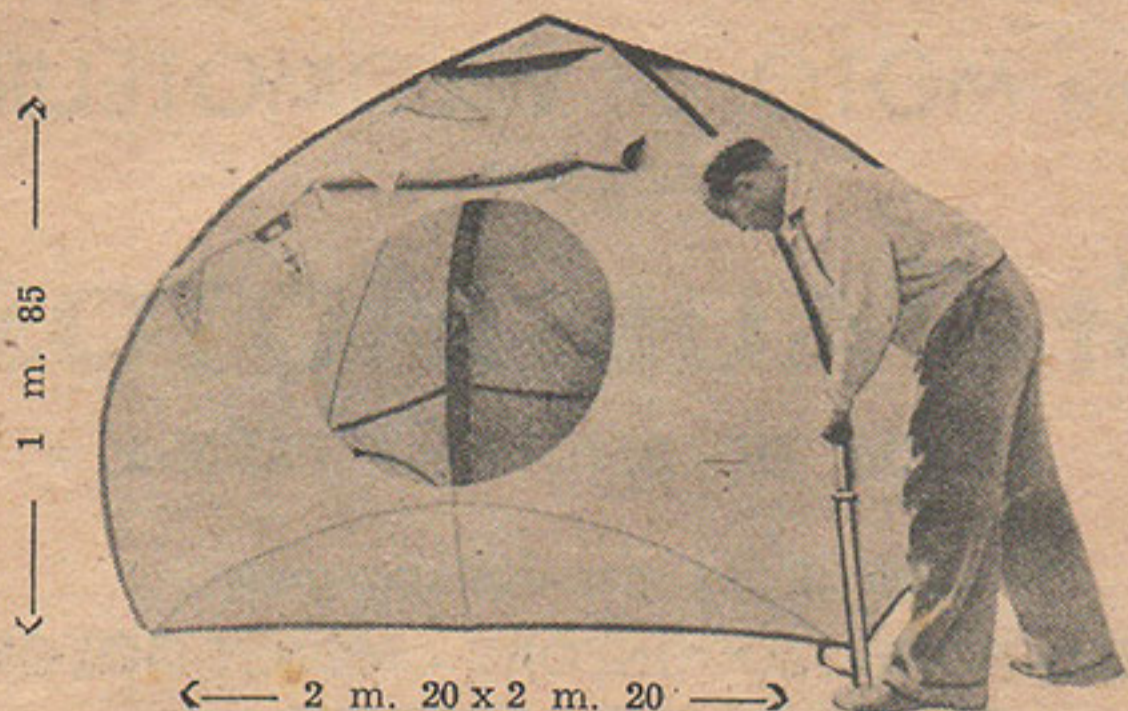
MAGN. DEB. 1cv 3 vit. t. sad impec VASSEUR 230 av. A. Briand, Bagneux.  
TRIUMPH all. 350 4 vit. sélect. Triumph all. 125 sélec. nves 14 r. Bessières, Paris-17<sup>e</sup>.  
PEUGEOT 156 nve. Mén.70-71  
GUILLER 2 cv 4 t. 4 vit. sélec. ét. nf. GILBERT 8 impasse Massonnet, Paris-18<sup>e</sup>.  
SIDE 500 Zundapp impec. Granet 8 av. Boquet Colombes  
SAROLEA 600 culb. 1949 garantie f. tél. susp. ar. DELAUNAY 62 r. Rochechouart.  
GN.-RHONE 750 culb. av. ou ss side parf. état 43 r. Ch. Infroid, Champigny (Seine).  
MOTOCONF. 250 culb. impec. HUGOT 85 bd Port Royal-13<sup>e</sup>  
MOTOBEC. 175 2t. 2 vit. mot. et embray. nf 48000. Ecriture ERNAULT 116 bd Davout Paris  
MOTOBEC. 4 tps 125 cc parf. ét. rec. px intér. CEN. 32-31.  
500 DKW 2 cyl. mot. nf orig. av. side Bern. + mot. rech. André 20 r. Masséna Reuil SO  
SAROLEA 600 culb. 4 vit. sélect. nf side Bernard. gd rout. cap. rentrante, roue susp. pns nf; émail imp. Bernardeau 59 av. des Gobelins, Paris.  
V. Indian 9 cv susp. ar. 6 l. gar. cme nve plus off. GODIN 22 r. Entrepôts, Saint-Ouen.  
350 TRIUMPH angl. sélect. 4 vit. 500 culb. Terrot avec side. Side Bern. grd sp. cais. canad. Cadre 350 Motobéc. Lon. 03-38

MOTOBEC. 500 lat. ét. méc. pf pns c. nfs compt. tan-sad px mod. SOLIGNAC 47 rue Danton, Suresnes (Seine).  
R. GILLET 100 cc. b. ét. pns nfs. Mimet 56 r. Chapon-3<sup>e</sup>.  
SIDECAR Terrot 500 cc TPE RSSE 4 vit. Px 175. MOREL 145 r. St Dominique-7<sup>e</sup>.  
BMW R73 2 carb. origine. COCHIN 34 bd Villette-19<sup>e</sup>.  
BSA 500 avec ou sans side Imp. Px à déb. Urg. THIERRY 175 bis bd J. J. Boulogne.  
SCOOTER à vendre rais. santé P. Judas 7 r. Mérimée Paris.  
R. GILLET 750 side Bernardet 12000 kms parf. ét. SYNES 88 av. de Villiers. Car. 76-95.  
M.R. mot. Sachs 100 cc 2 tps exc. état. Robert 9 r. Biot-17<sup>e</sup>.  
BSA 500 EMP Star cme nve SALIOU 14 r. de Fontenay, Châtillon (Seine). Alé. 10-61.  
TRIUMPH tél. Twin Triumph angl. à remont. Triumph all. 350 et 250 nves ttes pièces dét. Triumph angl. et all. Moto Prévoyance, 16, rue de la Prévoyance, Vincennes.  
A V. sidecar 25000. SERAFINI 5 bd du Palais, Paris.  
NEW-MAP Jap 250 tr. b. ét. 47000. Voltrex 159r. Temple-3<sup>e</sup>  
VD Motob. 350 S4 lat., voir Gar. BOISSEL 14 r. Copreau  
PART. v. M. Goyon tr. b. ét. méc. chr. et peint. Px int. LEBEAU 42 av. Marceau Joinville le Pont (S.). Autob. 108



# LA TENTE « PNEUMATIQUE »

SANS MAT — ARMATURE GONFLEE



MONTAGE EN 3 MINUTES

Par son faible encombrement,  
c'est la tente idéale du MOTO-CAMPEUR  
Immédiatement disponible au comptant ou  
A CREDIT  
chez

## VIDAL-SPORT

112, Boulevard de la Chapelle — PARIS

Seul l'agent le plus qualifié

# marcel perrin

PEUT VOUS LIVRER DE SUITE

PONEY MOTOBECANE — 125 GNOME et RHONE R3  
100 MONET-GOYON — 125 MONET-GOYON JONGHI  
SCOOTER BERNARDET — E. HUIN moteur A.M.C.  
100 TERROT ET TOUS LES SIDES

ET TRES RAPIDEMENT

MOTOBECANE D 45 B - TERROT ETPC, 175 MOTOBECANE

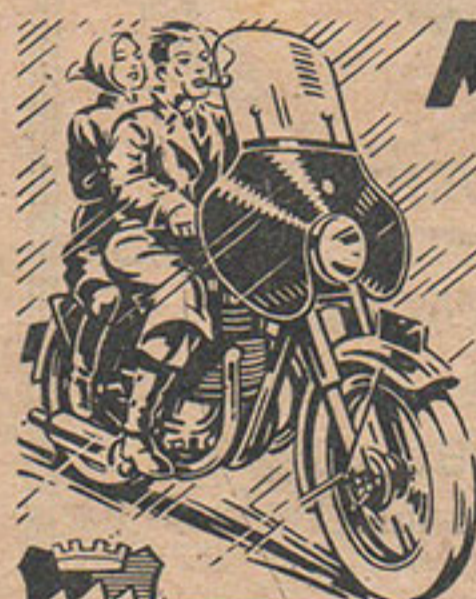
POUR TOUS VOS BESOINS, CONSULTEZ-LE

50, av. Edouard-Vaillant, 50

BOULOGNE - BILLANCOURT

Tél. : MOL. 29-62

Métro Porte de St-Cloud



## MOTOCYCLISTES

*Roulez confortablement  
par tous  
les temps*

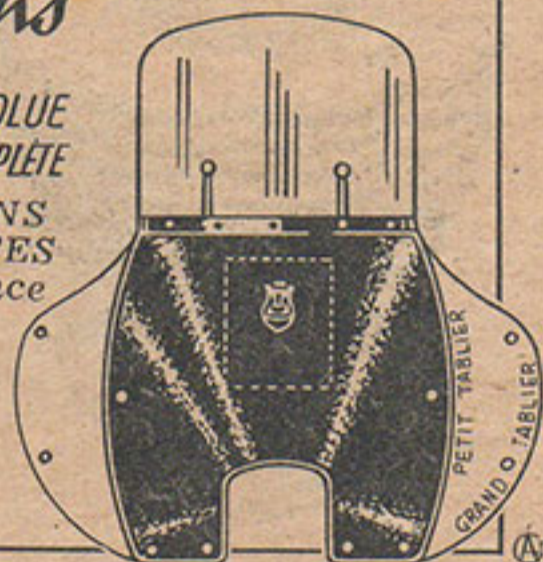
RIGIDITE ABSOLUE  
PROTECTION COMPLETE  
LIVRAISONS  
IMMEDIATES  
Paris-Province



# BIPLÉX

ET DELANNET

43 & 45 RUE DE LA ROQUETTE  
PARIS. TEL. ROQ. 85-22



## “ LIGHT 125 ”

CONSTRUISEZ VOUS MEME UNE VOITURETTE  
sans permis de conduire

Montage facile à la portée de tout amateur  
PLANS ET GUIDE COMPLET : 1000 frs

(par poste 1.100) - Chèque postal Moto - Revue 297-37  
Edité par MOTO-REVUE, 12, r. de Cléry - PARIS-2<sup>e</sup>

## CHROME - CUIR

38, rue du Château-d'Eau, 38  
PARIS-10<sup>e</sup> Tél. : Nord 08-09

Tout l'équipement pour la Moto  
et la Ville. Vêtements de cuir :  
exiger la marque CHROME-CUIR



## TUYAUX ECHAPPEMENT

EXECUTES SUIVANT MODELE OU CROQUIS  
SILENCIEUX et TROMBLONS

(BRUTS OU CHROMES)

POUR MOTOS ET VELOMOTEURS

COMPTOIR DE LA MOTO

8, RUE DES PLATRIERES, 8 — PARIS (XX<sup>e</sup>)  
POUR RENSEIGNEMENTS JOINDRE UN TIMBRE POUR LA REPOSE

## MOTO - RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18<sup>e</sup> — MON. 60-60

Toutes Marques Françaises et Etrangères

SPECIALISTE B.M.W.

PISTONS MAHLE montés en série par les  
constructeurs B.M.W., D.K.W., N.S.U., Zundapp, etc.  
A. CHARDONNET, 16 ter, r. Et-Marcel, PANTIN. NOR. 99-40

**B.M.W.**  
Pièces d'origine

**ZUNDAPP**  
LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly  
Asnières — Gré. 17-93

MOTOS DRESCH D.F.R.

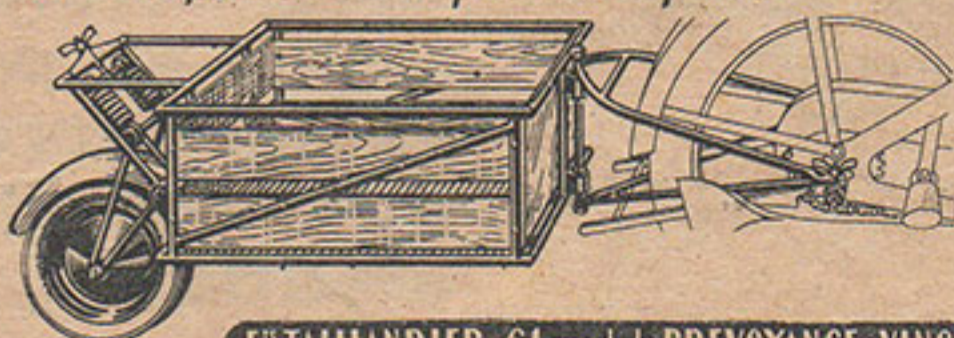
# DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

La remorque monoroue pour motocyclette



## FULGUR M100

*va vite*

50 Kg à 80 Km.h  
100 Kg à 60 Km.h

E<sup>e</sup> TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE

## SILENCIEUX WILMAN

1<sup>er</sup> Prix au dernier Concours du T.C.F.

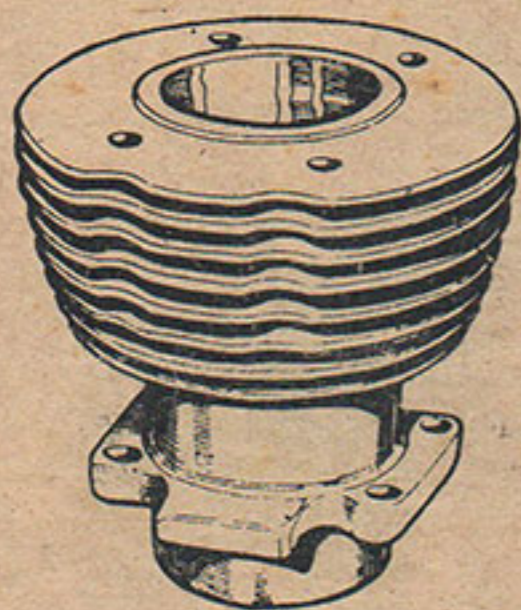


Silence parfait sans diminution de puissance  
Adaptables : motos Françaises et Etrangères 2 et 4 temps  
3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

Réfections  
d'embellages  
Réalésages  
de cylindres

TRAVAUX GARANTIS  
EXECUTES  
PAR SPECIALISTES

DELAIS RAPIDES

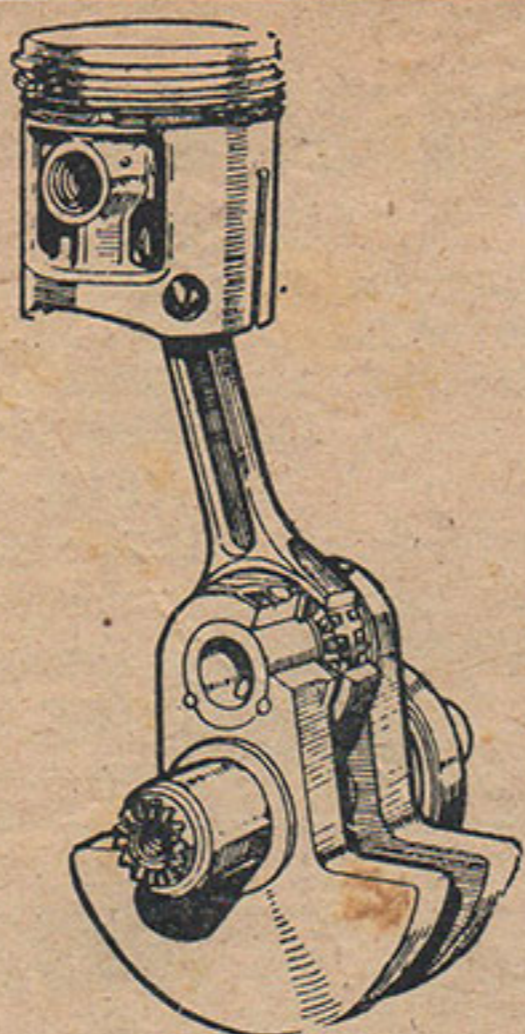


FOURNITURE  
DE TOUTES PIECES  
DETACHEES  
PISTONS COMPLETS.  
ACCESSOIRES

AGENT GENERAL POUR LES  
PIECES DETACHEES STAUB

**PERTUISOT**

23, Rue des Acacias, 23  
PARIS-17<sup>e</sup> Tél. ETO. 12-46



Pour le travail,

Pour le tourisme,

Pour le Sport,

une MOTO, un VELOMOTEUR

S'ACHETENT A

**St-PAUL-MOTOS**

1, RUE DE RIVOLI — PARIS-4<sup>e</sup>

agent des grandes marques

TERROT - MOTOCONFORT - MONET-GOYON  
GNOME-RHONE - TRIUMPH, etc...

Agent Général pour PARIS des Sidecars BUFFLIER

REPARATIONS PAR MECANICIENS SPECIALISTES

BONNES OCCASIONS : ARIEL - NORTON  
B.S.A. - TRIUMPH - B.M.W. - ZUNDAPP - etc...

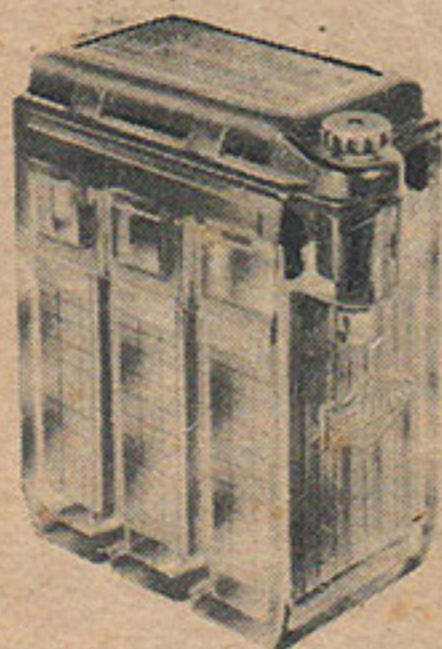
VENTE A CREDIT

OUVERT tous les jours et le Dimanche matin

Métro St-PAUL

Tél. : ARC. 71-46

*Quelle que soit la marque  
de votre moto*

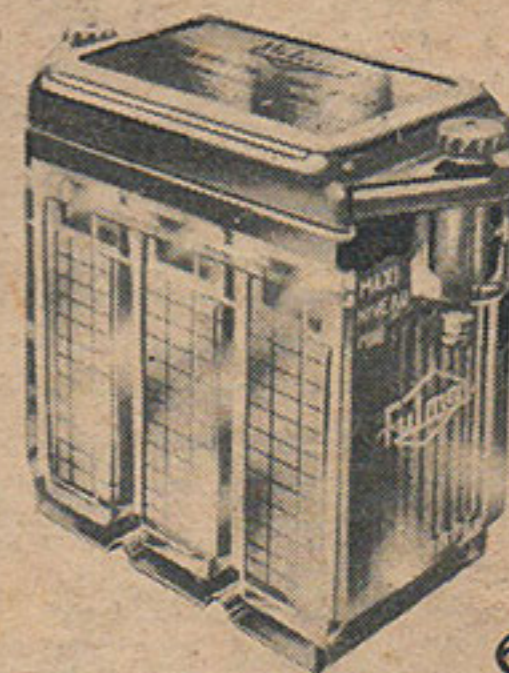


6V.14AH

6V.7AH



**Fulmen** met à votre disposition une gamme complète de Batteries répondant aux caractéristiques des différentes marques. Un modèle spécial est prévu pour les **vélomoteurs** qui ont ainsi **éclairage et avertisseur électrique**.



6V.24AH



6V.7AH

**Fulmen-moto.**