

37<sup>e</sup> ANNEE. — 3 JUIN 1949. — N° 947

LA 250 cmc. N.S.U.

NOTRE CONCOURS  
GRATUIT

Provisoirement  
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :

25 frs

VÉLOMOTEURS  
MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS

# Moto revue



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

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLERY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

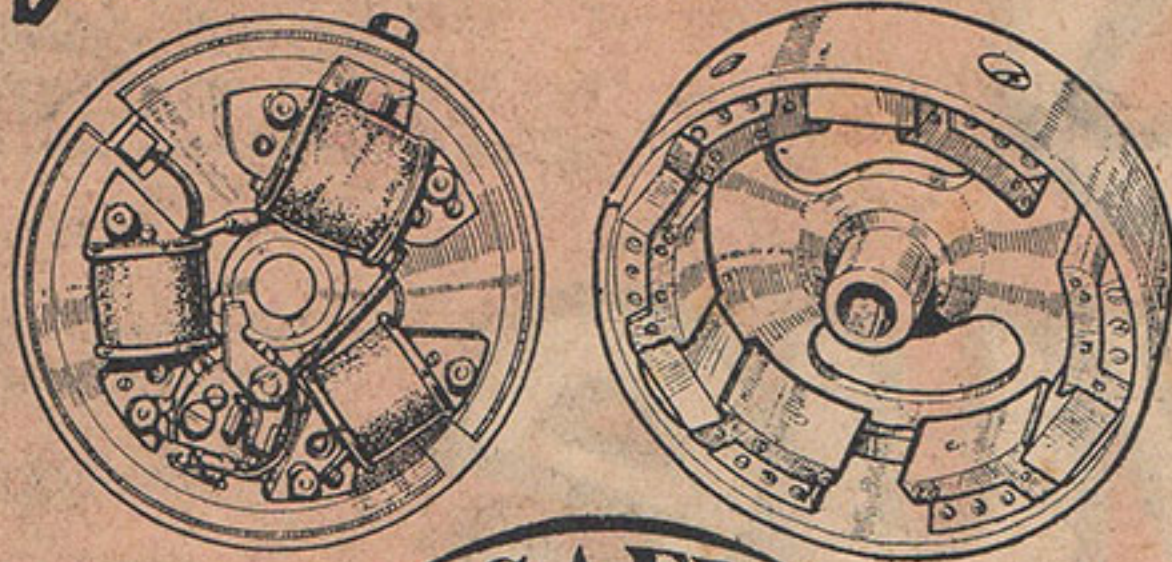
#### AU COL D'ALLOS

Quel est l'engin plus pratique et plus économique que le sidecar pour le grand tourisme familial ?

(photo de notre abonné M. G. Faintrenis, à Paris).



# Volants Magnétiques



**SAFI**

## ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

## TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

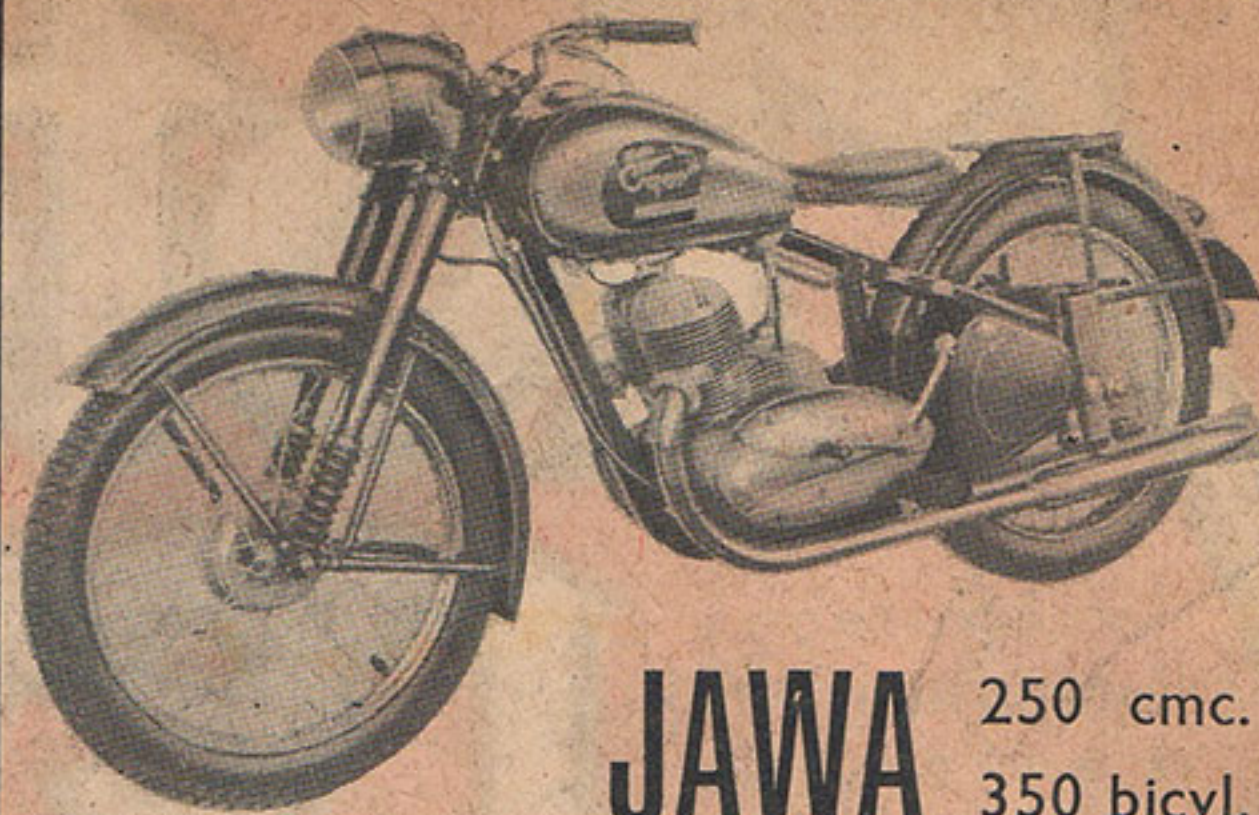
pour les différents types SAFI dans les délais  
les plus réduits

Service Réparation — Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles  
21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX  
Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS  
154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)  
Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED  
61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)



**JAWA** 250 cmc.  
350 bicyl.

Fourche avant télescopique  
Sélecteur au pied - Débrayage automatique  
Suspension Arrière

**DISPONIBLES RAPIDEMENT**  
**STOCK PIÈCES DÉTACHÉES**

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

## LES VELOMOTEURS

ALCYON

LA FRANÇAISE-DIAMANT  
THOMANN

OLYMPIQUE

LABOR

ARMOR

sont équipés avec les nouveaux moteurs

# ZURCHER

125 cmc., 2 temps  
boîte séparée  
« 3 vitesses »

125 cmc., 2 temps  
Bloc-moteur  
« 4 vitesses »

— Moteurs ZURCHER —

36, rue d'Aboukir à COURBEVOIE (Seine)

## Le Casque GÉNO



type RECORD  
à calotte composite  
extra-léger

TYPE TOURISTE  
calotte en métal léger  
avec visière ou bourrelet

ETABLISSEMENTS  
**GUENEAU**

6, Fg Saint-Honoré  
PARIS (VIII°)



à calotte en métal  
léger à haute résis-  
tance imperforable  
aux chocs

AGREE EN  
COMPETITION  
pour tous pays affiliés  
à la F.I.C.M.

le type COMPETITION  
est adopté par  
« Moto-Revue » pour  
son casque d'honneur



# Toute la Gamme Peugeot

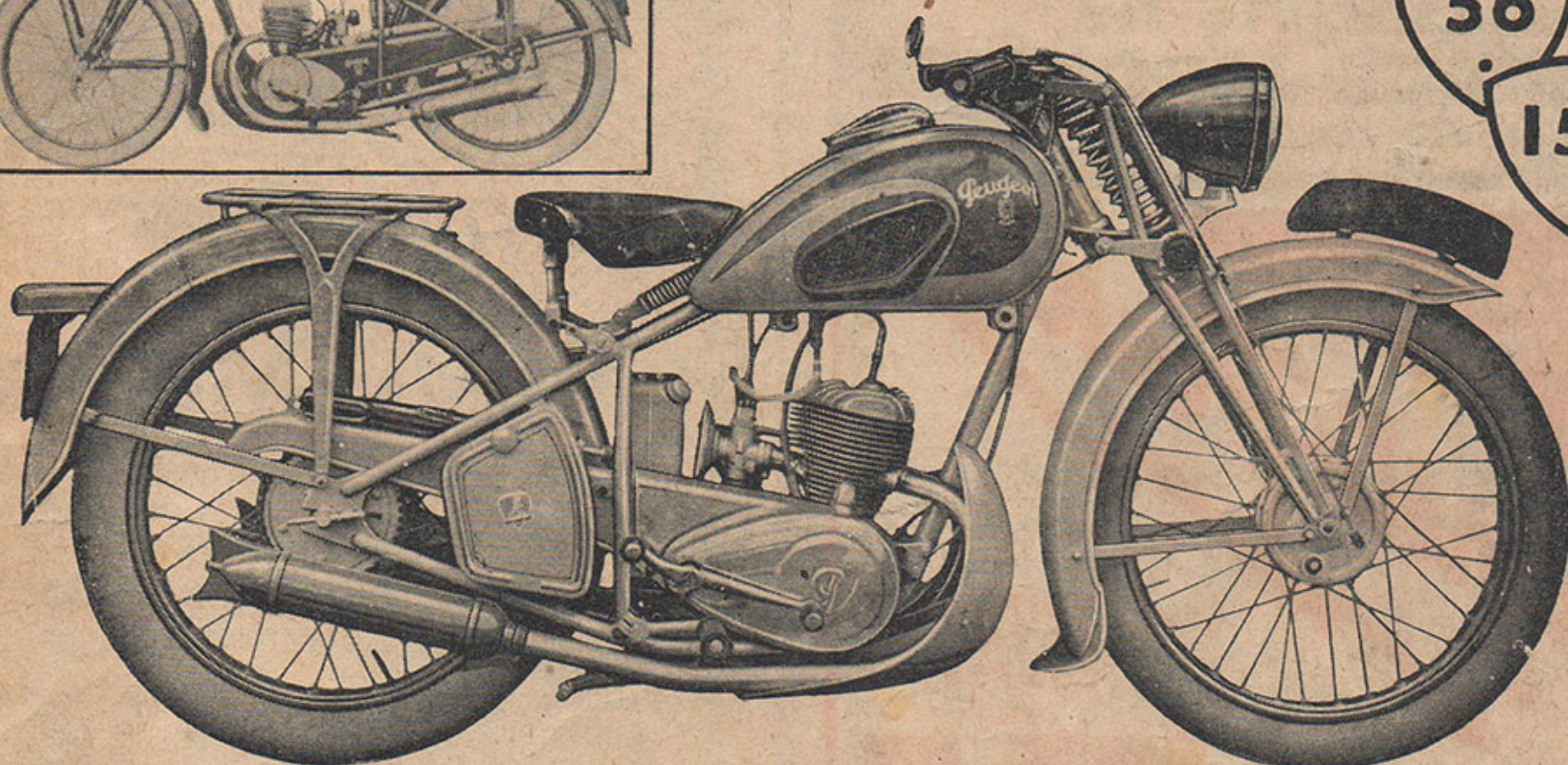
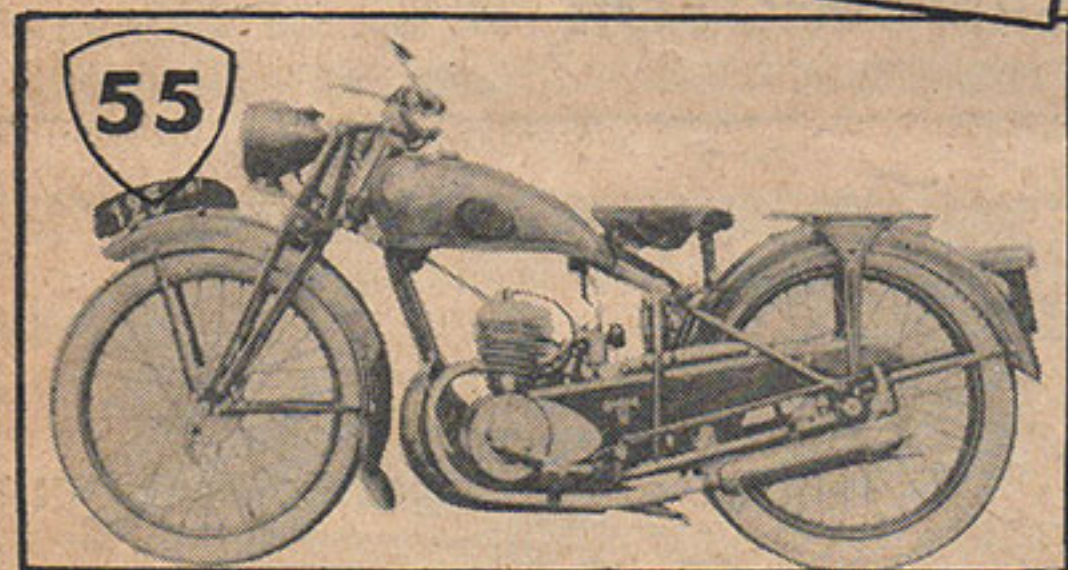
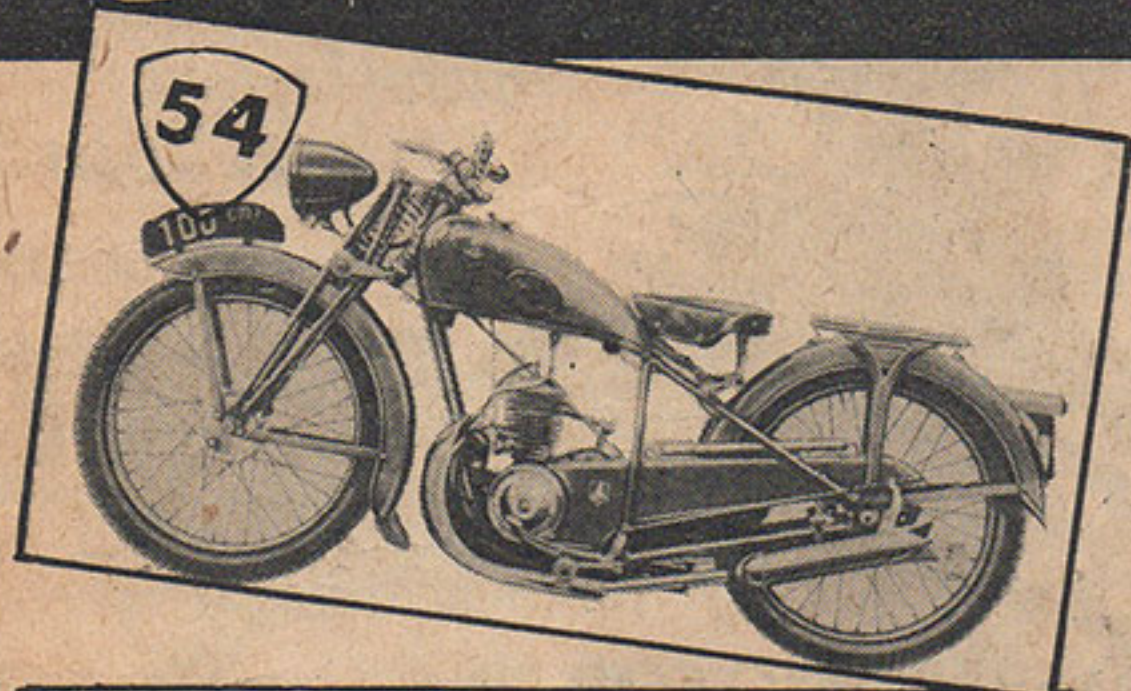


1949

...Une gamme de machines "bien au point", exécutées sur des formules techniques qui ont fait leurs preuves. Ces nouveaux modèles représentent aujourd'hui la consécration d'une fabrication en grande série, sans cesse améliorée depuis plusieurs années.

## 4 Modèles : toute une gamme

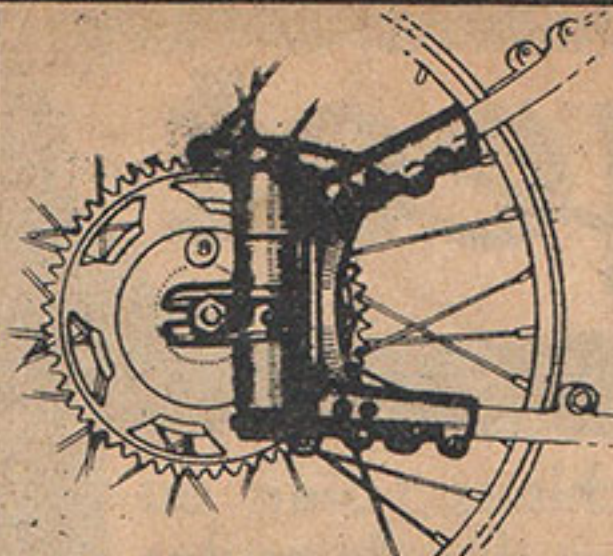
- \* Vélomoteur 100 cm<sup>3</sup>, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 54.
- \* Vélomoteur 125 cm<sup>3</sup>, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 55.
- \* Vélomoteur 125 cm<sup>3</sup>, bloc-moteur 2 temps, 4 vitesses par sélecteur au pied, type 56.
- \* Motocyclette légère 150 cm<sup>3</sup>, 4 vit. par sélecteur au pied, type 156.



Cycles  
**Peugeot**  
BEAULIEU - VALENTIGNEY ( DOUBS )

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs





SUSPENSIONS AR.  
Pour VELOMOTEURS

**B. R.**

LA PLUS  
ECONOMIQUE !

LA PLUS FACILE A MONTER !!  
DONNE LE CONFORT IDEAL !!!

AGENCES DIRECTES MOTOBECANE  
GNOME-RHONE — JONGHI  
KÖLLER-ESCOFFIER

PIECES DETACHEES ANCIENS ET  
NOUVEAUX MODELES ADAP-  
TABLES POUR TOUTES MARQUES

**SPECIALITES**

REALESAGES - EMBIELLAGES - CHEMISAGES  
REVISIONS : Volants magnétiques  
magnétos et dynamos

MOTOCYCLISTES - Demandez un devis pour la  
revision de vos moteurs. Les travaux seront exécutés  
par des spécialistes sous la direction de l'ex-cham-  
pion d'Europe de Dirt-Track, Charles BELLISSENT

EXPEDITIONS RAPIDES  
DANS TOUTE LA FRANCE

**SOCIETE DU  
GARAGE JARDILLIER**

88, av. Paul-Doumer, PARIS-16<sup>e</sup> - AUT. 18-42

USINES ET BUREAUX

93 Route d'Heugnieux

— LYON —

42 Rue Brunel

PARIS

100

*Magneto France*

L'EQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLET

des  
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

**Sidecars Henri CARPIO**

fondé en 1920

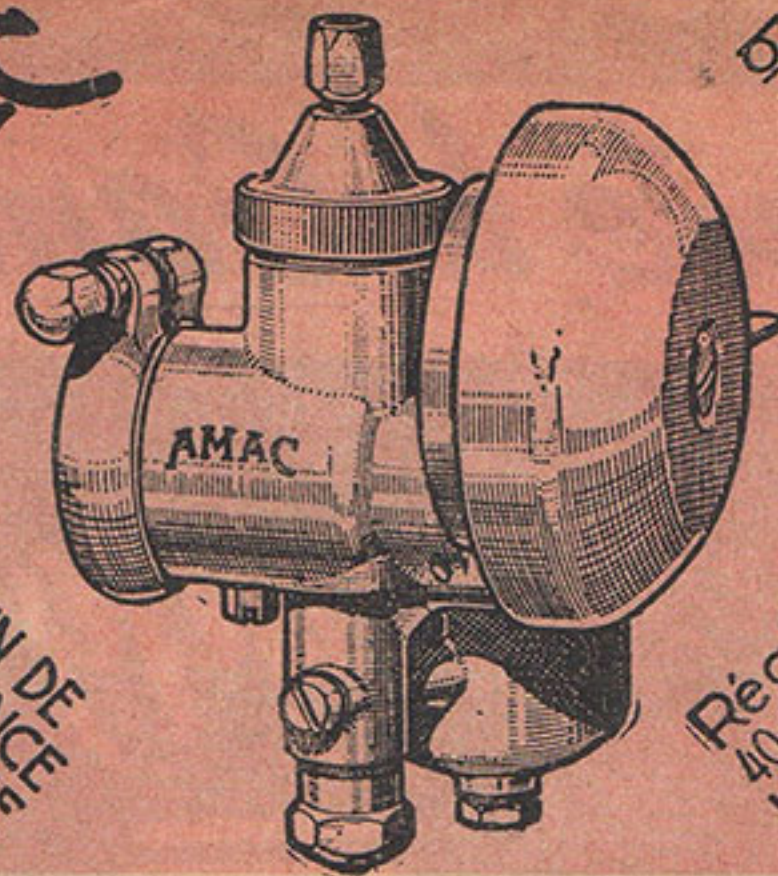
52, r. de la Fraternité,  
Romainville - Bot. 11-26

Sidecars livrés avec pneu  
et chambre.

Force - Souplesse - Élégance



Avec  
**AMAC**



à  
cheminée  
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE  
PUISSANCE  
ECONOMIE  
MAXIMUM

Réglage:  
40 rue de Villiers  
LEVALLOIS  
P.E.R. 06-02



*Pédalez  
sans effort  
vite et loin*

AVEC LE MERVEILLEUX

**DERNY**

la nouvelle formule de la bicyclette  
et du tandem

DEMANDEZ LE CATALOGUE

**DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé**

Tél. DIDerot 76-01

PARIS (XII<sup>e</sup>)

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

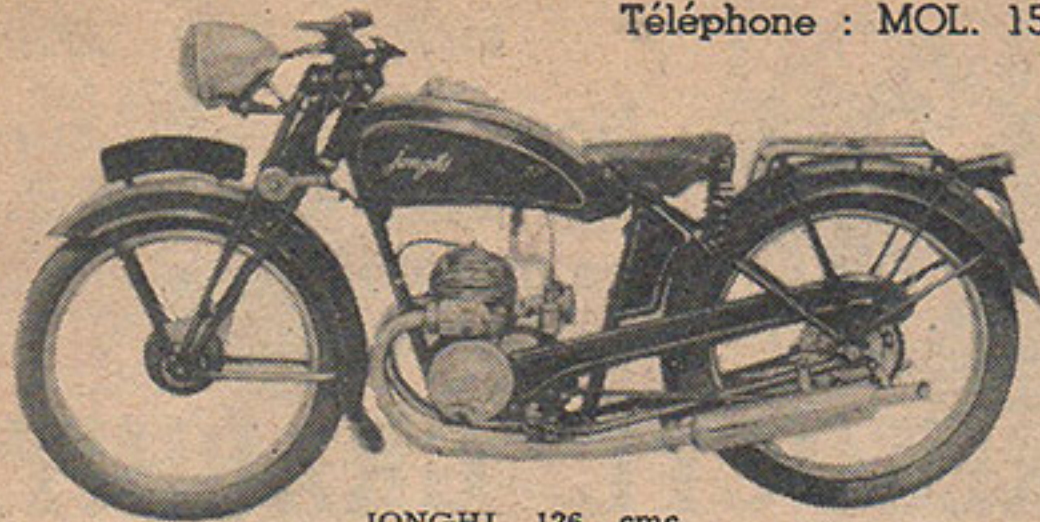
Tél. : ARC. 71-46



# Les Ets BONNET

172, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46



JONGHI 126 cmc.

LA PLUS ANCIENNE ORGANISATION DE VENTE A CREDIT

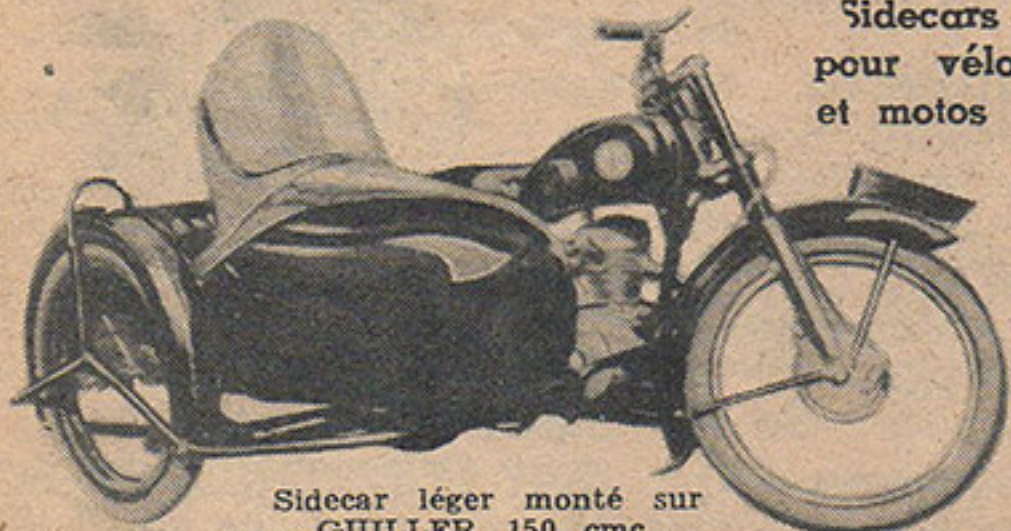
AGENT DES PLUS GRANDES MARQUES

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.

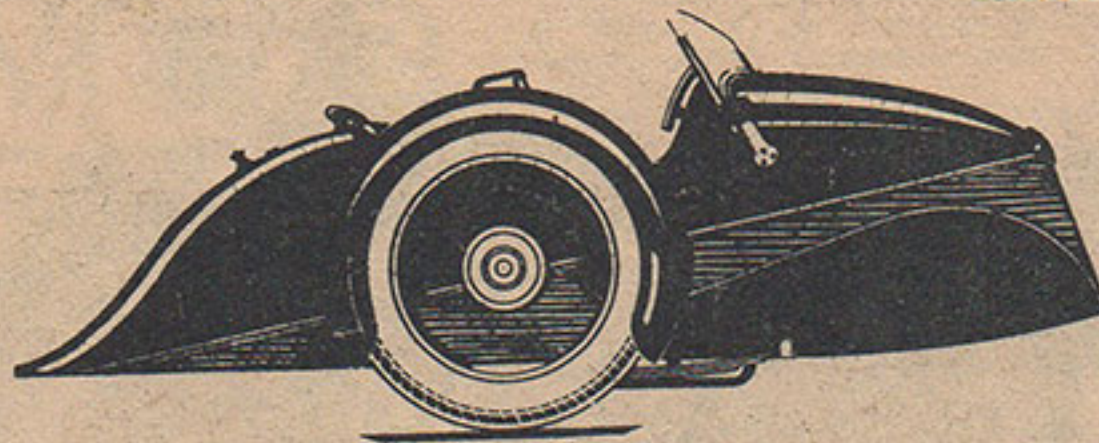


Sidecar léger monté sur  
GUILLER 150 cmc.

# L. SIMARD

« LE SIDECAR SANS CONCURRENCE »

12, rue Antoine Primat à VILLEUBANNE  
(Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :  
29.500 - 34.000 - 41.000 - 42.500 - 43.000  
46.000 - 51.000 - 54.000 - 59.000 - 62.000

Permettant de satisfaire tout amateur de  
sidecar et maintient sa devise :

**LA QUALITE MAXIMUM**

**10.000 FRANCS MOINS CHER**

ECLAIRAGE INDUSTRIEL

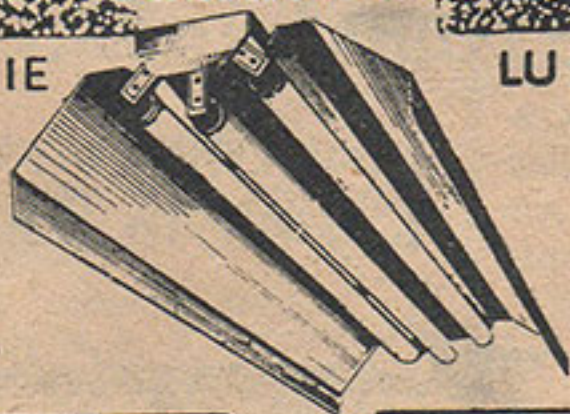
LUMINESCENT

PAR RÉFLECTEURS

LUMATUB

ÉCONOMIE

LUMINOSITÉ

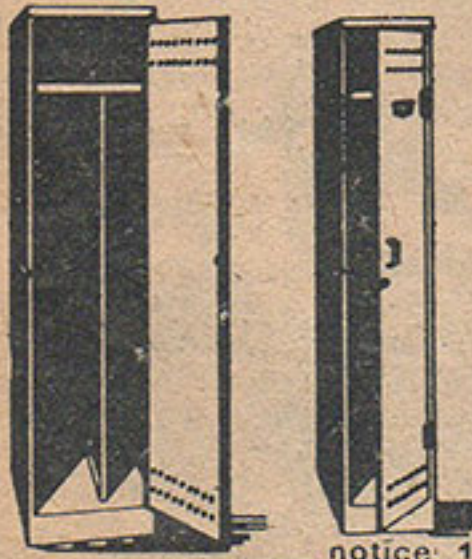


ARMOIRES  
VESTIAIRES  
métalliques

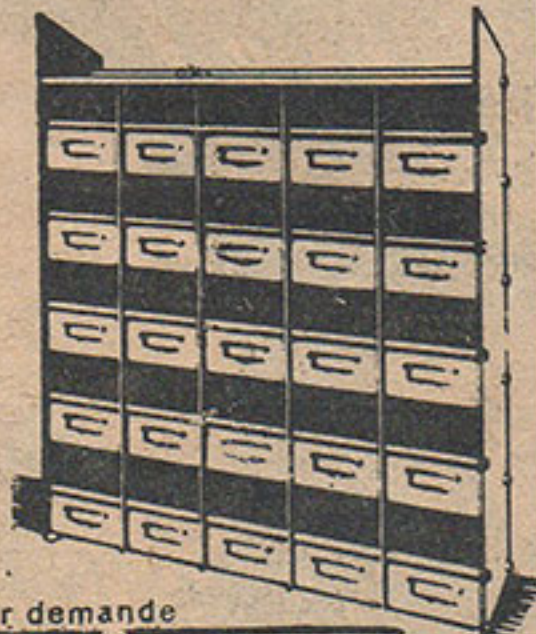
CASIERS

à rayons multiples

pour Ateliers Bureaux



notice: 14 sur demande



BUREAUX DE VENTE :  
SOCIÉTÉ DES ANCIENS ET<sup>LS</sup> L. APIOU  
18, RUE AUGUSTE-LANÇON - PARIS-13<sup>e</sup>  
GOBELINS 78-18 et 53-10 - 11

D 18.

PUBLI  
ROG.

## CARBURATEURS ORIGINES

AMAL  
FISCHER  
FRANKFURT

pour

**D. K. W.**

250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.

**STATION-SERVICE 83**

83, Av. de la Grande-Armée, 83, PARIS-16<sup>e</sup>

Avant d'acheter votre moto  
Consultez LE SPECIALISTE  
de la moto reconstruite HARLEY-DAVIDSON  
Présentation luxe

**MOTOS - DANTON**

14, rue Danton - LEVALLOIS-PERRET  
PEREIRE 19-11

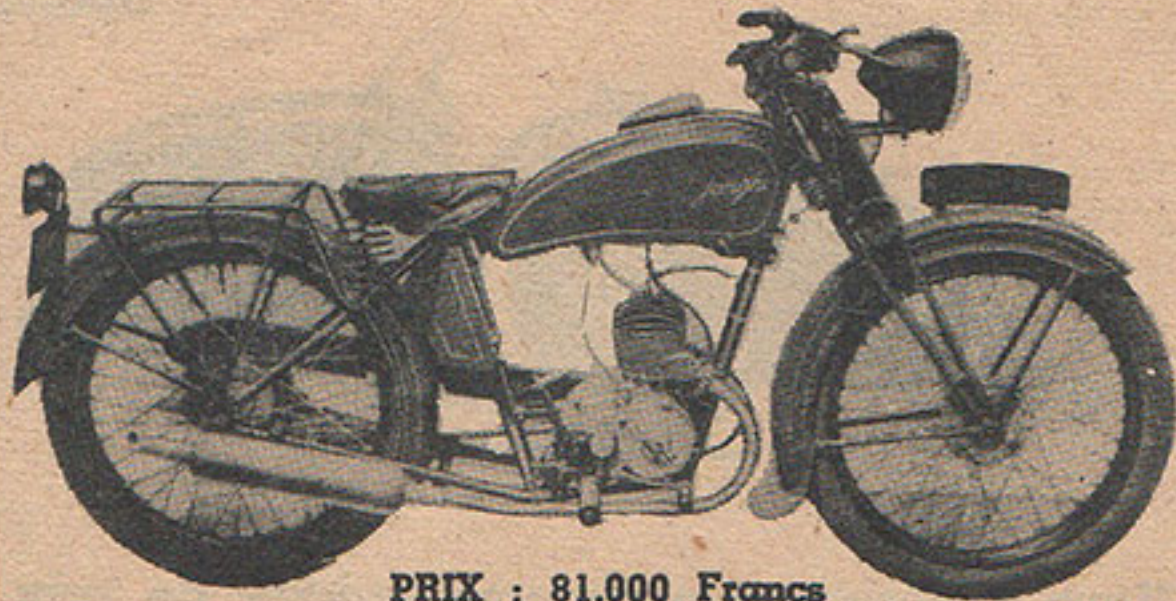
Remise en état batterie Harley  
Pièces détachées - Remise à neuf - Réparations  
Selle biplace adaptable - Pare-brise  
Distributeur side-car SIMARD



# René BONNET

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE VENTE  
PRÉSENTE la 126 cc **JONGHI**  
EN VENTE LIBRE

équipée du célèbre moteur JONGHI 2 temps avec laquelle RENE BONNET se classa 1<sup>er</sup> dans PARIS-NICE



PRIX : 81.000 Francs

Nous invitons les Motocyclistes à venir visiter notre Stand d'Exposition où ils verront une gamme importante de MOTOS - SIDECARS - SCOOTERS - GNOME-RHONE - MOTOBECANE - TERROT - BERNARDET, etc...

GRAND CHOIX D'OCCASIONS

SERVICE DEPOT - VENTE GRATUIT  
Catalogue contre 30 francs timbres.

**ATTENTION ! UNE SEULE ADRESSE :**  
28, rue Ernest-Renan - Issy-les-Moulineaux  
à 50 m. Métro Porte de Versailles — Tél. : MIC. 03-72  
Magasin ouvert sans interruption de 8 à 19 h.  
sauf le dimanche et lundi matin.

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

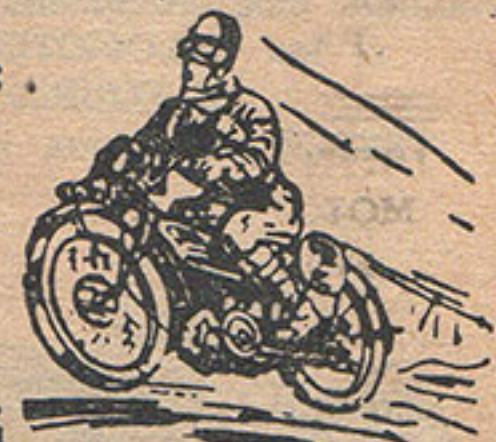
AVEC  
BRETOCYL GRAPHITÉ :

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



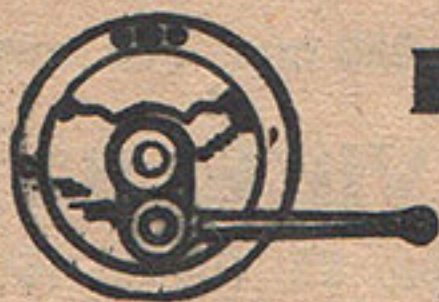
## REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS  
PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES  
TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES

DELAIS RAPIDES

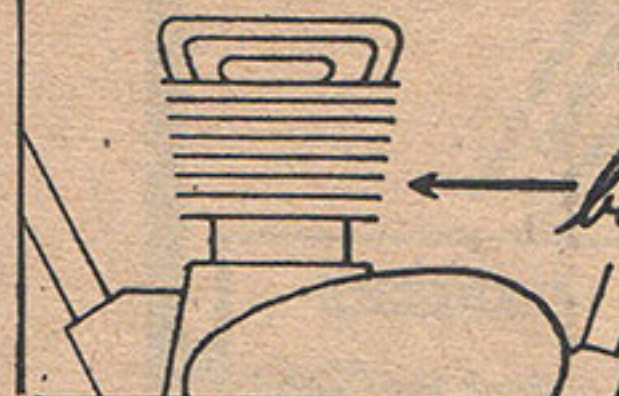
**PERTUISOT**

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



## Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile  
& pour la Moto

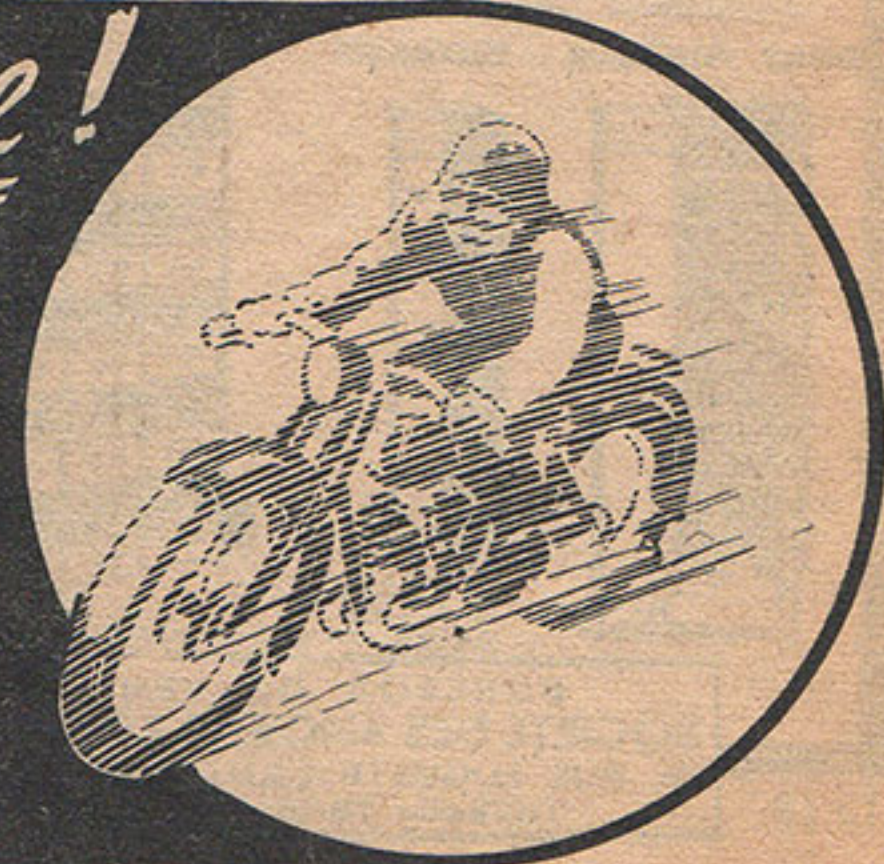


bonne compression  
longue durée

*Vitesse... Puissance... Souplesse!*

## MONOPOLE-POISSY

PISTONS,  
SEGMENTS,  
SOUPAPES



Pub. G. Massenet





## 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.

	France	Etranger
12 N°s	240 fr.	340 fr.
24 N°s	480 fr.	800 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s 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<sup>e</sup>.

● 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.

### ◆ L'HYMNE DES MOTOCYCLISTES BELGES

La Fédération motocycliste de Belgique a demandé à un musicien, M. Guillin, de lui composer une marche qui a été exécutée pour la première fois à Bruxelles, voici quelques semaines.

### ◆ DE LA MOTO AU CANOT...

La firme italienne Piaggio, qui construit les scooters Vespa et les motofourgons Ape, vient de sortir un petit propulseur hors-bord de 100 cmc. à moteur monocylindrique 2 temps (50x50). A 4.000 t.-m., il développe 3,3 CV. Son admission est réglée par un distributeur rotatif.

### ◆ LES GUZZI 250 CMC.

Elles sont très populaires et parmi les derniers engagés dans le TT Lightweight figurent Collignon et l'Espagnol Kutz qui utiliseront des machines de ce modèle.

### ◆ LA PARTICIPATION DE LORENZETTI AU T.T. SE CONFIRME

Le célèbre coureur italien a été engagé dans le TT Seniors par Stanley Woods. Il pilotera bien entendu la Guzzi 500 cc à deux cylindres en V à 120°.

### ◆ PARLLA DANS LE T.T.

La participation de ces machines dans le Lightweight n'est pas certaine. Il semble que dans cette catégorie il y aura un très grand nombre de Guzzi et qu'à moins d'imprévu cette marque a toutes les chances de remporter cette catégorie.

### ◆ LE PORC EPIC

C'est le surnom de la 500 A. J.S. bicylindrique de course qui semble maintenant bien au point. Divers perfectionnements ont été apportés à ce bel engin. La transmission primaire se fait par engrenages et maintenant un amortisseur est monté sur le grand pignon primaire. Il est d'ailleurs fort simple et comporte un plateau échancré et 4 ressorts hélicoïdaux qui viennent se loger dans le pignon.

## RÉAPPARITION DU DOUBLE SECTEUR

AINSI pour combler sans retard le déficit effarant du budget, les députés de l'Assemblée Nationale ont défini le nouveau régime de l'essence. Double secteur à partir du 1<sup>er</sup> juin jusqu'au 31 décembre ; nous aurons donc l'essence à deux prix officiels différents. L'essence destinée au secteur prioritaire sera vendue 43 fr. 20 le litre, tandis qu'au secteur libre nous devrons la payer 63 fr. 20.

Pourquoi cette différence de prix ?

Tout simplement parce que l'Etat vendra des tickets d'essence à ceux qui le désireront au modeste prix de 20 fr. par litre.

Mais attention ! il y aura de nombreux concurrents. Le marché noir vend moins cher que l'Etat, puisque ce même ticket, il le laisse à 10 fr. Aussi, loin de s'éteindre, le marché noir va prendre un essor nouveau, car il est peu probable que l'Etat baisse ses prix et réellement peu nombreux seront les non-prioritaires qui achèteront 20 francs ce qu'on leur propose ailleurs à 10 francs.

Et au fait, cette décision va même bien arranger le marché noir, car il pourra de ce fait augmenter le prix du ticket d'essence, 15 ou 18 francs seraient des prix « très honnêtes » puisque moins chers que celui fixé par notre gouvernement. Ainsi ce double secteur verra une troisième catégorie d'acheteur, celle des débrouillards non-prioritaires, qui s'adresseront directement au marché parallèle.

Vraiment, c'est à se demander où nous allons. Une telle augmentation va entraîner presque immédiatement une hausse générale, car, quelle est à l'heure actuelle, l'industrie qui n'use pas directement ou indirectement de ce précieux carburant ?

Le redressement de l'industrie automobile et motocycliste française, les députés amis de l'automobile !... Ce sont là de vains mots auxquels nous ne nous laisserons plus prendre. Nous constatons simplement une chose, c'est que jusqu'à présent nous avons été un des très rares pays où l'essence soit contingentée et maintenant nous allons détenir, le record peu enviable, du prix de vente de l'essence le plus élevé.

Voyons Messieurs les Ministres, un peu de bon sens s'il vous plaît !...

### ◆ RUEIL-MALMAISON VILLE AUTOPHOBE

Automobilistes, attention ! Les agents de police vous y tendent des traquenards, vous collent des contraventions... sans discernement, ils n'aiment pas les automobilistes...

Pourtant Monsieur le Maire pourrait faire pression sur le commissaire de Police, afin que ses agents ne soient plus d'une intransigeance coupable. En effet, Monsieur le Maire vit de l'automobile, il est carrossier.

### ◆ MACHINE A TOUT FAIRE

C'est le cas de la Gold Star (Etoile d'Or) B.S.A. 350 cmc. qui est livrée en quatre modèles semblables dans leurs organes essentiels, mais avec des rapports volumétriques, des pistons, des cames de distribution, des engrenages de boîte de vitesses différents. Le modèle touriste atteint le 130 et le modèle compétition le 145. Le premier est donc déjà une machine de sport. Quant au second il n'est pas d'un emploi pratique sur la route, car, comme la plupart des machines de course, le moteur n'y tire bien qu'aux régimes très élevés.

En somme avec la série des Gold Star, le motocycliste Anglais peut trouver la machine de son choix.

### ◆ LA NOUVELLE FOURCHE NORTON

Contrairement à ce qu'on pourrait croire d'après une petite photo parue dans un de nos confrères anglais, la nouvelle fourche Norton en cours d'essais n'est pas une fourche à balancier, mais une fourche télescopique avec, aux extrémités des tubes coulissant un support d'alliage léger sur lequel est montée la roue. Le but semble être de reculer les tubes télescopiques vers l'axe de la direction.

### ◆ UNE 250 CMC. NORTON

Non il ne s'agit pas d'un racer spécialement étudié par Norton, mais d'une 350 dont le moteur a été chemisé. Cette machine semble être extrêmement rapide et a gagné récemment sa catégorie dans le Leinster « 200 ».



# Informations

## ◆ GRACE A SON CASQUE..

David Whitworth a sauvé sa vie. Au circuit de Pau (catégorie 500), il est rentré dans les décors, en fait dans les balles de paille. Il s'est cependant cassé la jambe et ne pourra certainement pas monter dans le Tourist Trophy la Guzzi 500 cmc. qui lui était destinée. A l'entraînement, Jack Weddell s'était fracturé l'omoplate et il est douteux qu'il puisse lui aussi, prendre le départ dans la grande épreuve anglaise.

## ◆ LA PRESSE MOTOPHOBE REPARAIT

Comme nous en exprimions récemment la crainte, nous voyons à nouveau la presse quotidienne exercer à l'égard de la moto des critiques d'une insigne maladresse et fort injustifiées. En première page de notre confrère « Libération » du 19 mai, s'étale la photo prise au cours d'une épreuve motocycliste anglaise. Tableau classique : Un pilote venant de bûcher, est projeté à terre et sa moto va atterrir un peu loin. Voici le texte de la légende qui accompagne le cliché :

« Rassurez-vous, il n'est pas mort. Le photographe a pris ce cliché quelques secondes après la chute de D.A. Birrell pendant la course motocycliste de Port Stewart (Angleterre). Birrell est pour l'instant à l'hôpital où on le remet en forme pour de futurs exploits... et de nouvelles chutes ».

Nous ne félicitons pas le responsable de ce texte, que son auteur a cru certainement plein d'esprit, mais qui dénote autant de méconnaissance du sport motocycliste que de mauvaise foi. Il est de surcroît injurieux pour le conducteur mis en cause. Alors, pourquoi publier « à la une » cette photo et cette légende ? Un trou à boucher en dernière heure ? Allons donc, l'actualité est assez chargée comme cela ! La presse d'information est beaucoup moins prolifique lorsqu'il s'agit d'honorer la mémoire d'un champion de notre sport tombé en course. Et nous posons à l'auteur de la légende cette question : Aurait-il commenté sur le même ton l'accident qui coûta la vie à Jean-Pierre Wimille ?

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

Nos élus (!) ont voté le principe du double secteur, l'essence aux prioritaires à 43 fr. 20 et... aux autres à 63 fr. 20 ! Nous devons plus que jamais nous élever contre ce marché noir officialisé par l'Etat et organisé à son profit pour combler le déficit de la S.N.C.F. et essayer de boucher les trous du budget, dont la cause est une gestion maladroite... (ou pire) faite par des incapables !

Contre cette décision inique, nous devons nous unir pour exiger que tous les usagers soient traités sur le même pied et paient l'essence 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.

Signalons les listes importantes envoyées par les M.C. Merlebach, M.C. Biterrois, M.C. du Perche, par Mrs Chores, Ducumetière, Chaton de la Touche, Lefevre, Denizot, Fillon, Monroy, etc...

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...

## ◆ UN TRIALS « ANGLAIS » AUX U.S.A.

Une épreuve tous terrains fut disputée fin février dernier à Redondo (Californie) sous le nom de « Redondo Beach English Trials ». A en juger par une photo de l'épreuve qui nous est parvenue, sa difficulté était comparable à celle des redoutables trials anglais ou écossais. Le vainqueur en fut Aub Le Bard, sur B.S.A., devant un lot d'autres machines anglaises (A.J.S., Matchless et de multiples autres B.S.A.). Le commentateur de l'épreuve conclut par ces mots : « Ceci est du grand sport. Pourquoi ne pas organiser plus souvent des courses de ce genre ». Une opinion qui serait valable pour notre pays, hélas !

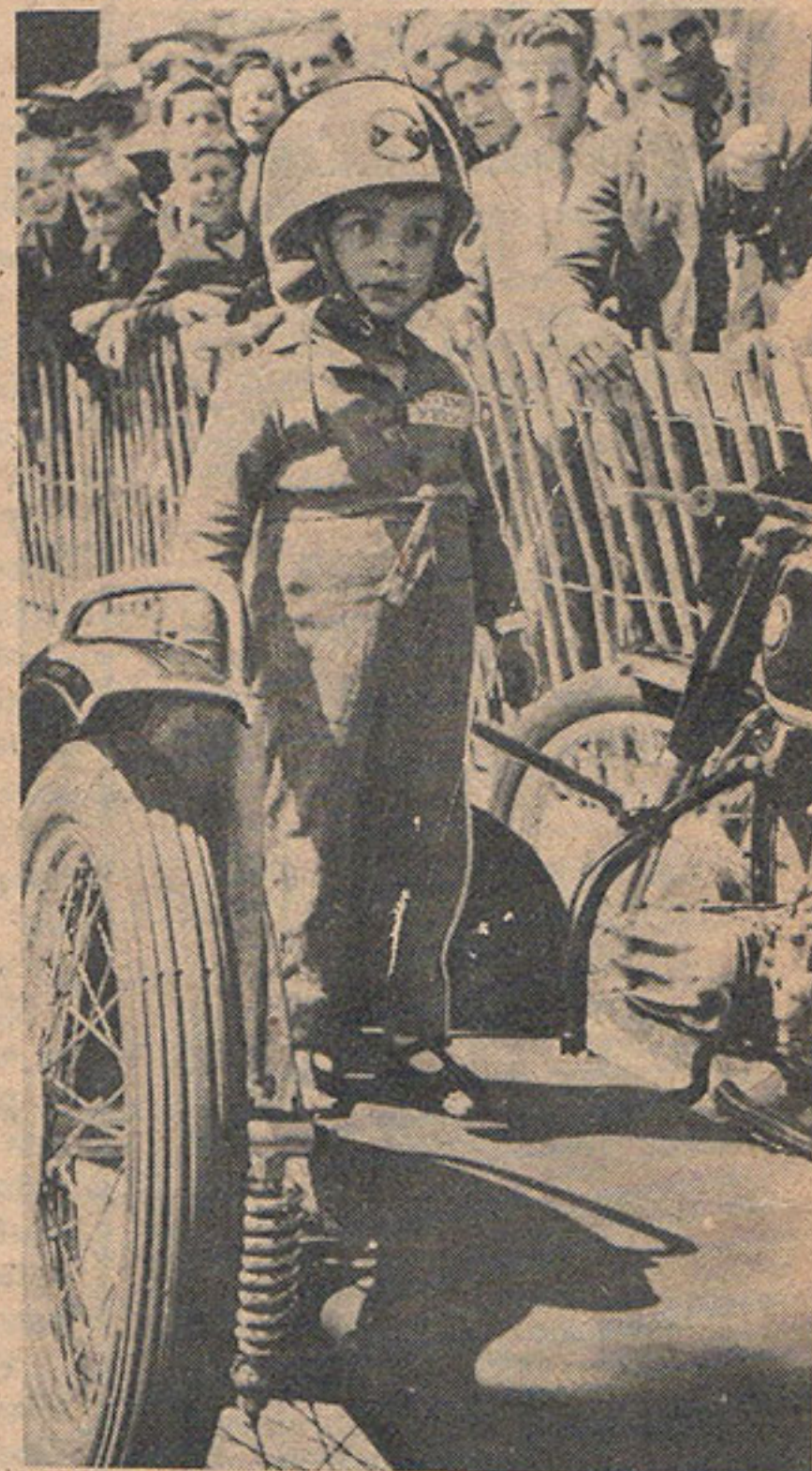
## ◆ NORTON TRIOMPHE A DAYTONA

La marque anglaise Norton s'est taillée la part du Lion lors des récentes épreuves de Daytona. L'épreuve des 200 miles fut remportée par Dick Klamfoth, âgé de 20 ans, sur 500 Manx, devant 2 autres Norton. La course des 100 miles revint à Don Evans qui, lui, n'a que 19 ans. Ce meeting fut donc le triomphe de la jeunesse. Les moyennes atteintes dans ces 2 épreuves furent respectivement de 142 et de 132 kmh., la première étant valable comme record américain de la distance (200 miles). La machine américaine la mieux placée est une Harley 750 latérales qui termina troisième de la seconde course. Les épreuves de la plage de Daytona sont parmi les plus importantes de la saison sportive américaine et ont connu cette année un succès grandiose.

## CARTE GRISE FACULTATIVE POUR LES VELOS A MOTEUR AUXILIAIRE

Afin de permettre aux propriétaires de bicyclettes à moteur auxiliaire de circuler à l'étranger, il pourra leur être délivré une carte grise, afin d'immatriculer leur véhicule, ainsi qu'un permis international de conduire valable pour les vélos à moteur de secours d'une cylindrée maximum de 50 cmc.

Les plaques d'immatriculation seront analogues à celles des motocycles, mais le numéro sera inscrit en blanc sur fond rouge.



Le plus jeune acrobate motocycliste de France ? C'est certainement Michel Betemps, surnommé Bill, qui âgé de 38 mois effectue sur les épaules de son père, des passages bras en croix à 60 kmh. .

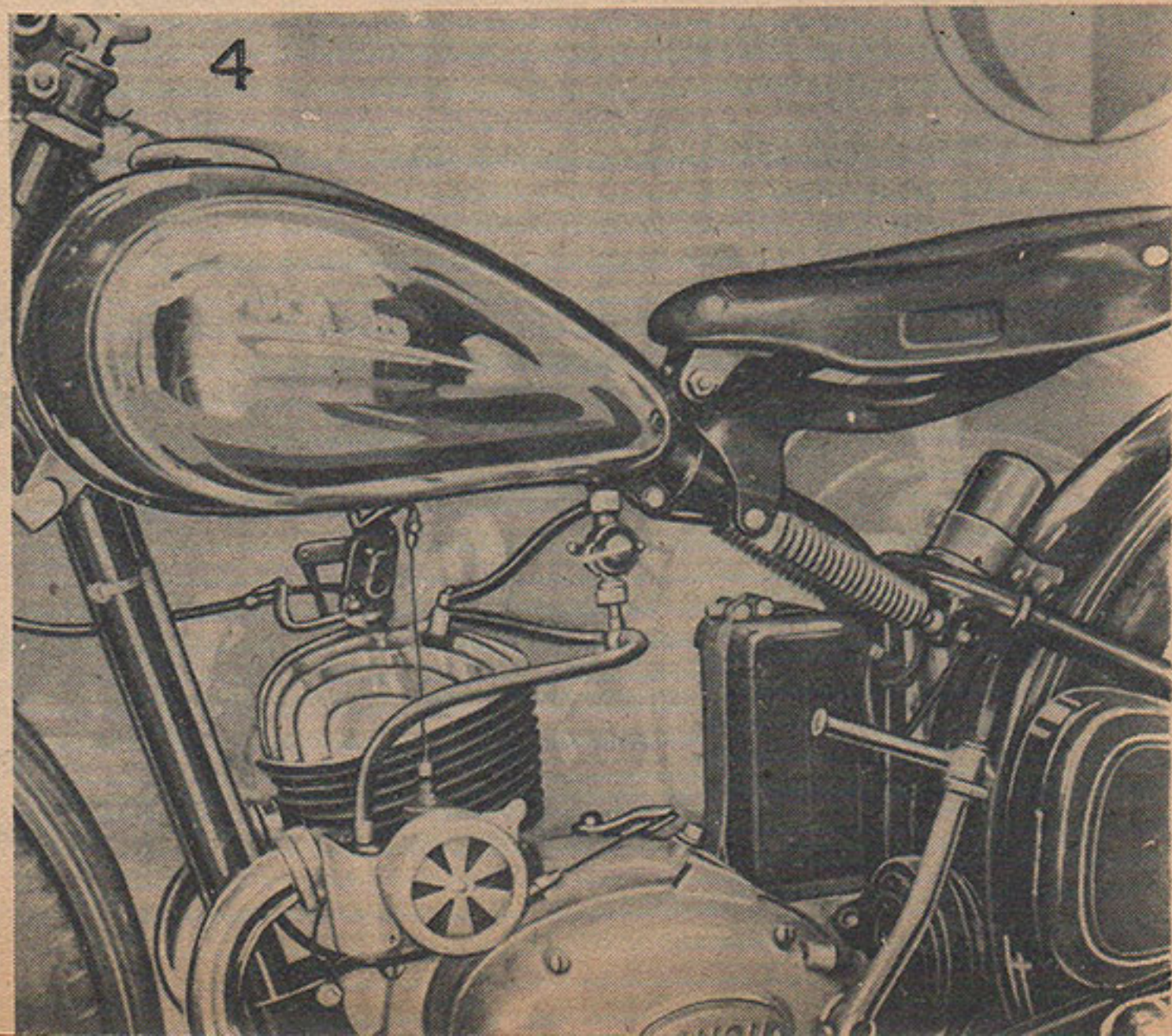
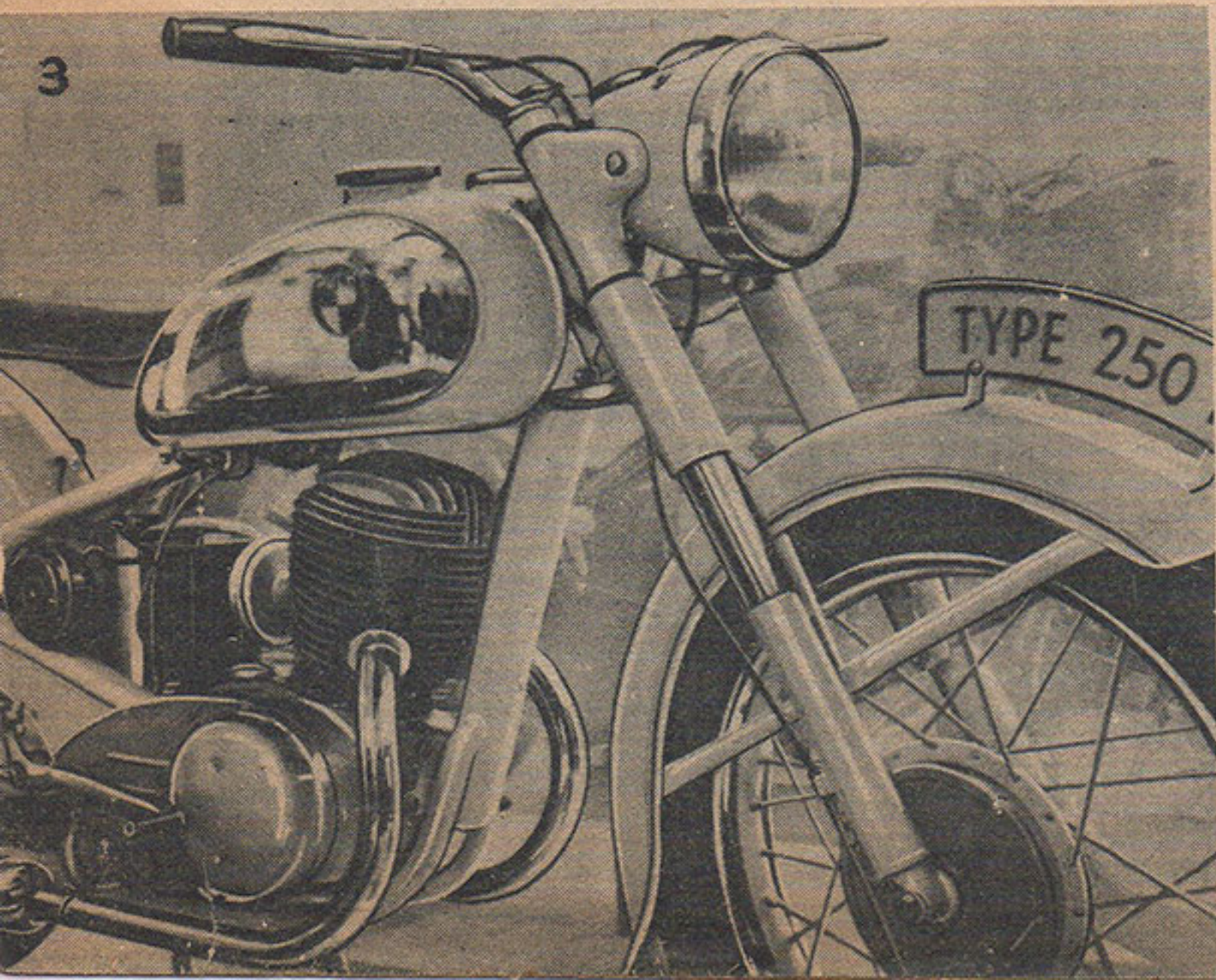
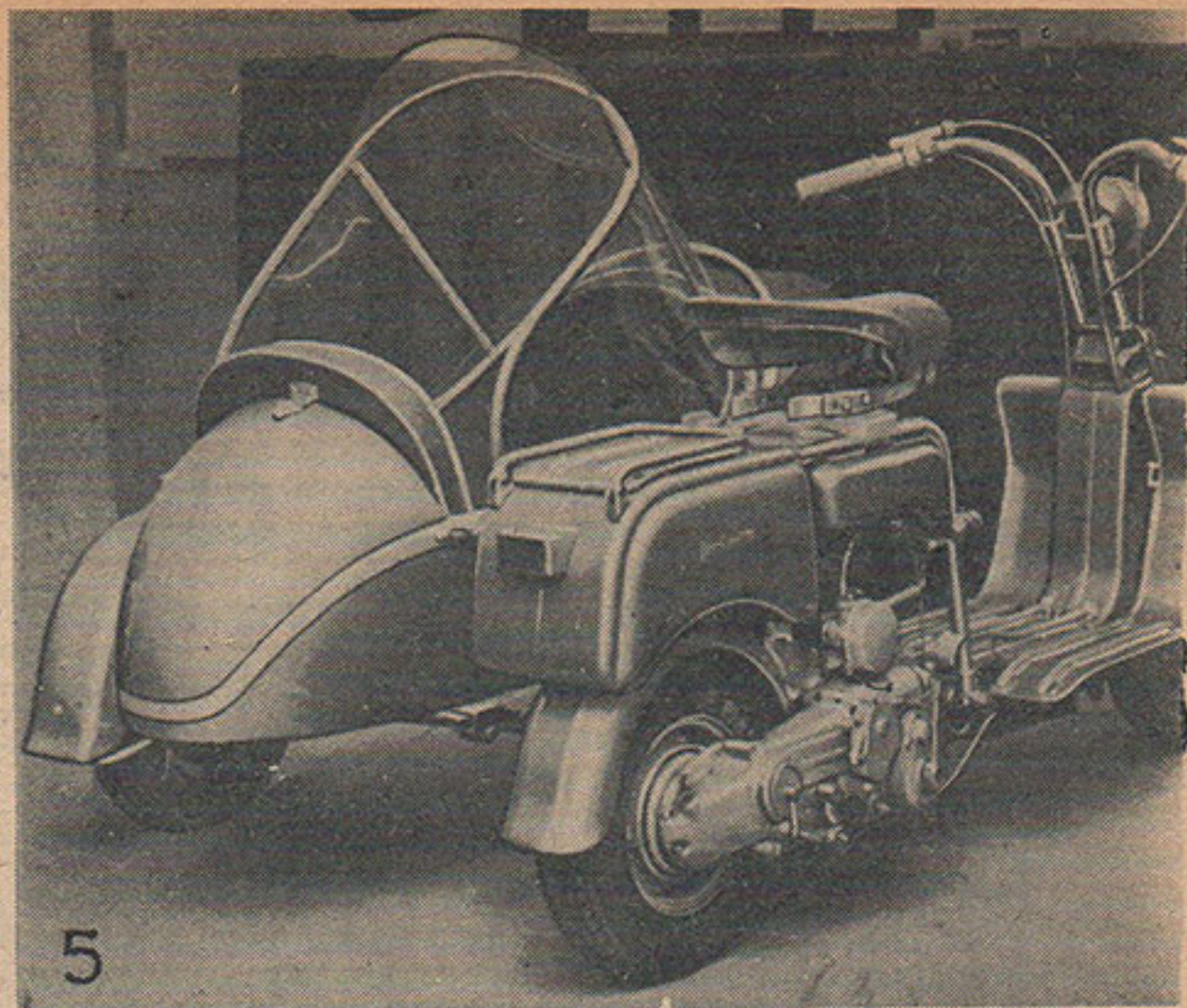
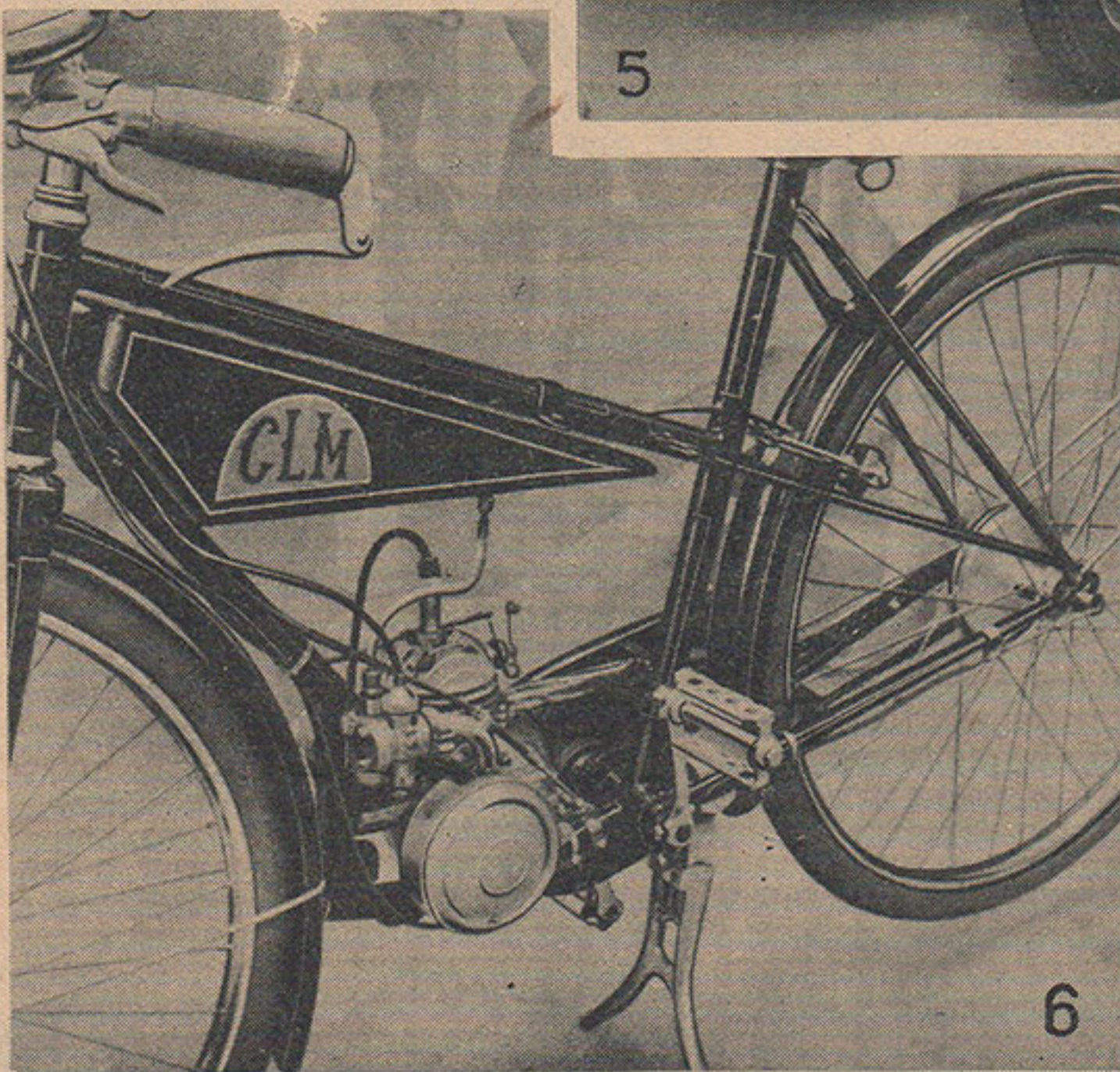
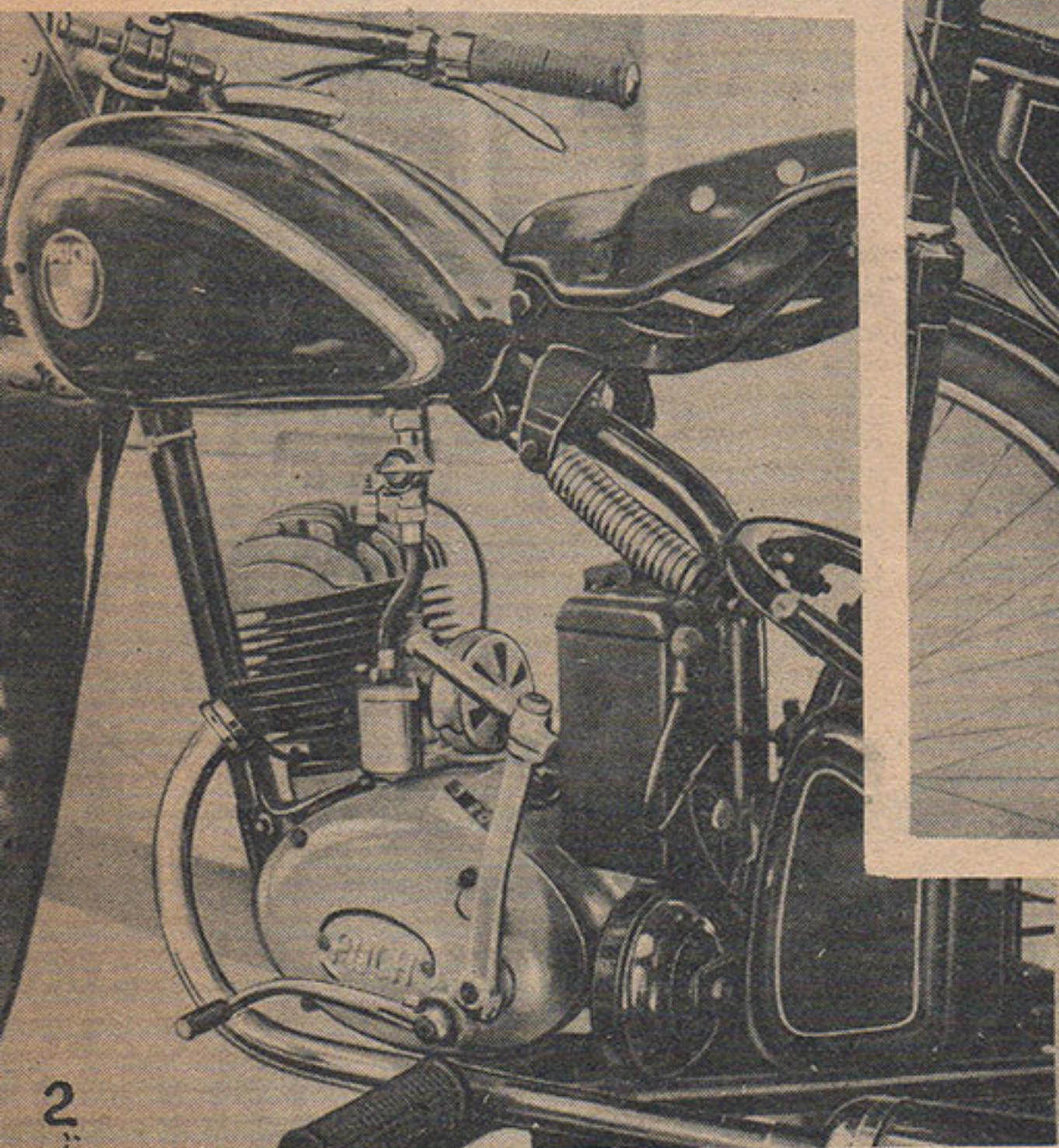
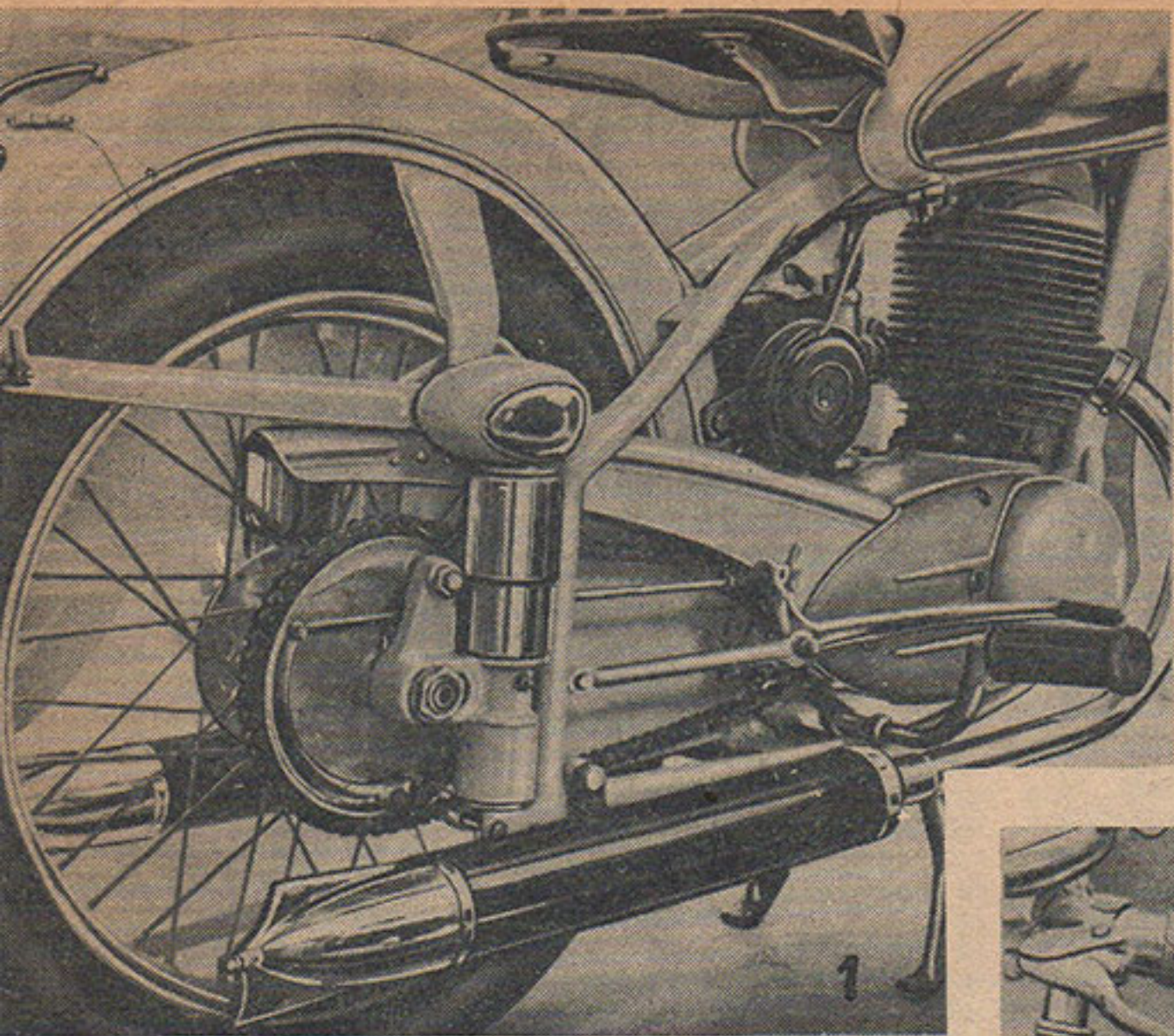
## ■ NECROLOGIE

Nous apprenons le décès de M. Charles Boisseau, des Etablissements Carbohyd, à l'âge de 64 ans, le 24 mai 1949.

A toute sa famille et amis, *Moto-Revue* adresse le témoignage de sa douloureuse sympathie.



A LA  
FOIRE  
DE  
PARIS



5) Le Scooter ita-  
lien LAMBRETTA  
125 cmc., marque  
détentrice de plu-  
sieurs records d'  
monde de longu-  
durée, accouplé  
d'un sidecar ma-  
son.

6) Le nouvea  
et original cycle  
moteur françai  
G.L.M. équipé  
l'avant du cadre  
du moteur VAF

Les PUCH au stand de l'Autriche

- 1) Suspension et frein arrière de la 250 cmc.
- 2) Bloc et détail du cadre de la 125 cmc. standard.
- 3) Fourche télescopique de la 250 cmc.
- 4) Selle et moteur à 2 carburateurs de la 125 cmc. sport.





## L'ENTRETIEN DES MOYEUX

ON trouve, à l'intérieur des moyeux de nos machines, trois sortes de roulements :

1<sup>o</sup> Les roulements à billes, cônes et cuvettes, qui permettent le rattrapage du jeu par resserrage ou desserrage des cônes que l'on immobilise ensuite à l'aide d'un contre-écrou et d'une rondelle à ergot ou à méplat.

2<sup>o</sup> Les roulements Timken à galets coniques, dont le jeu se règle de la même façon.

3<sup>o</sup> Les roulements à billes annulaires à gorges profondes, semblables à ceux du moteur, qui ne peuvent se démonter et sont donc indé réglables. Avec eux, lorsque l'usure se manifeste, leur remplacement constitue la seule solution. La résistance à l'usure de ces roulements est d'ailleurs prodigieuse et leur emploi se généralise de plus en plus, car ils conviennent particulièrement bien aux roues à broches. Mais quel que soit le type de roulements, il est indispensable que leur graissage soit assuré de façon constante.

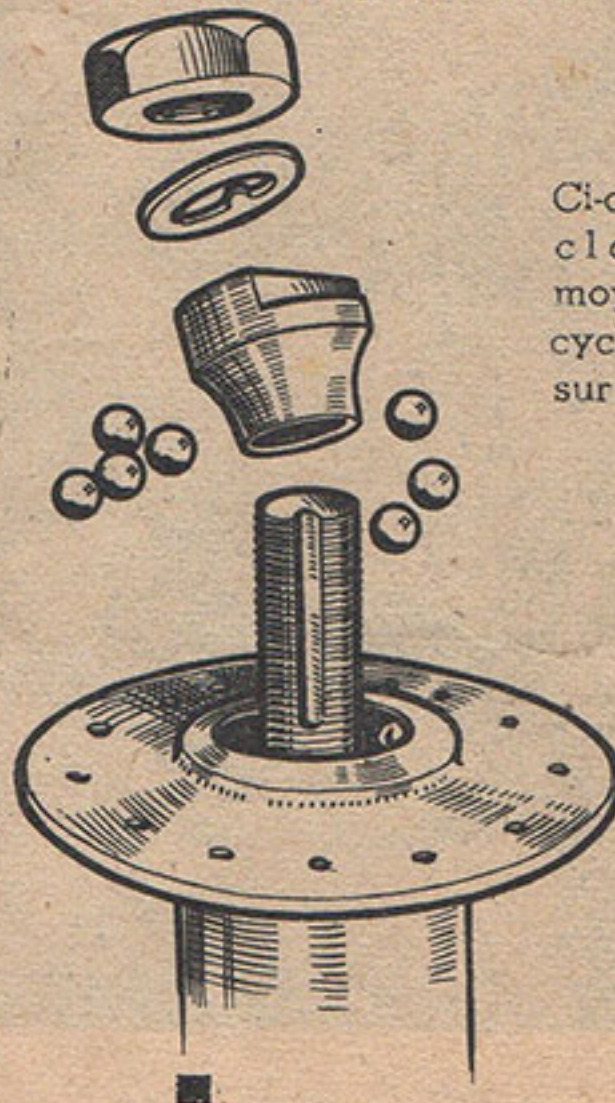
A vrai dire, ce graissage se résume à peu de chose avec un moyeu bien établi. Il est essentiel que les billes soient à l'abri des poussières et de l'humidité. Avec des roulements à billes, cônes et cuvettes, leur démontage et leur nettoyage à l'essence s'impose une fois tous les six mois. Après vérification de l'état des billes et des chemins de roulements, on garnit les cuvettes de graisse consistante dans laquelle on enfonce les billes qui sont ainsi, du même coup, maintenues en place. On enfle ensuite l'axe, sur lequel un des cônes sera revissé. Sur certaines machines, ce cône doit être bloqué à fond de filet et cela suffit à l'immobiliser. Sur d'autres, chaque cône est maintenu par un contre-écrou avec interposition d'une rondelle. Le cône opposé permet de donner le jeu nécessaire. Celui-ci doit être à peine perceptible. L'essentiel est que le roulement soit libre, et tourne sans donner l'impression de « raccrocher ». Des billes écaillées, des cônes et des cuvettes dont la couche de cémentation est arrachée par le frottement nuisent à la liberté du roulement et ne tardent pas à provoquer des ennuis rendant nécessaire un nouveau démontage. Le remplacement des cônes et des billes est relativement facile, mais les cuvettes sont généralement vissées à force ou emmanchées à la presse dans leurs logements. Comme l'acier qui les constitue, est exceptionnellement dur, leur détérioration est heureusement très rare, même après un long kilométrage.

On considère généralement ce graissage bi-mensuel comme suffisant et sur quelques moyeux, aucun graisseur n'a été prévu. Par contre, sur le corps de la plupart, est vissé un graisseur Técalémit. On peut donner un léger coup de pompe à graisse tous les 4 ou 5.000 kms, mais attention à ne pas exagérer. En dépit des rondelles et des dispositifs d'étanchéité, la graisse envahirait les tambours de freins, rendant ces derniers à peu près inefficaces. Il est recommandé pour la même raison d'employer une graisse épaisse, à l'exclusion absolue de l'huile.

On doit procéder de la même façon avec les autres types de roulements. Au sujet des Timken à galets coniques, nous insisterons sur le fait qu'un très léger jeu est avec eux absolument indispensable. Si on leur donne l'entretien voulu

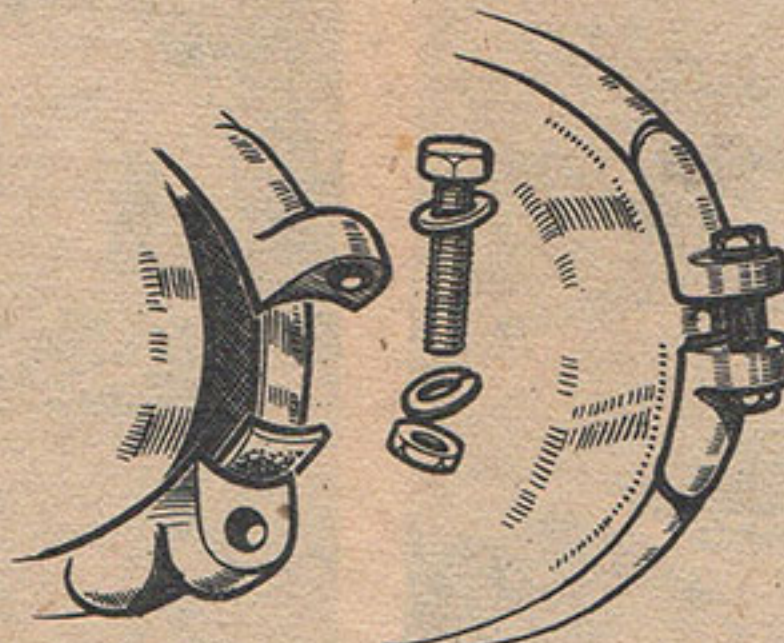
les galets ne s'usent autant dire pas, et durent à peu près autant que la machine. Il en est de même des roulements à billes annulaires à cages. Leur protection est si facile à assurer qu'il n'est pratiquement pas nécessaire de s'occuper d'eux que pour les graisser comme il est indiqué plus haut.

Les freins, nous l'avons dit, sont parmi les rares organes de notre machine auxquels l'huile est néfaste. On doit se



Ci-contre : Type classique de moyeux de motocyclette, monté sur roulements à billes.

Victoria équipait sa 600 bicylindre latérales d'un carter de chaîne secondaire étanche.



Matchless et A.J.S. ont adopté un joint en caoutchouc pour assurer l'étanchéité du carter de chaîne primaire.

borner à déposer une très légère quantité de graisse sur la came commandant l'écartement des mâchoires. Par contre, on devra huiler périodiquement les articulations des commandes ou les cables. N'oubliez pas que votre sécurité en dépend directement.

### LES CHAINES

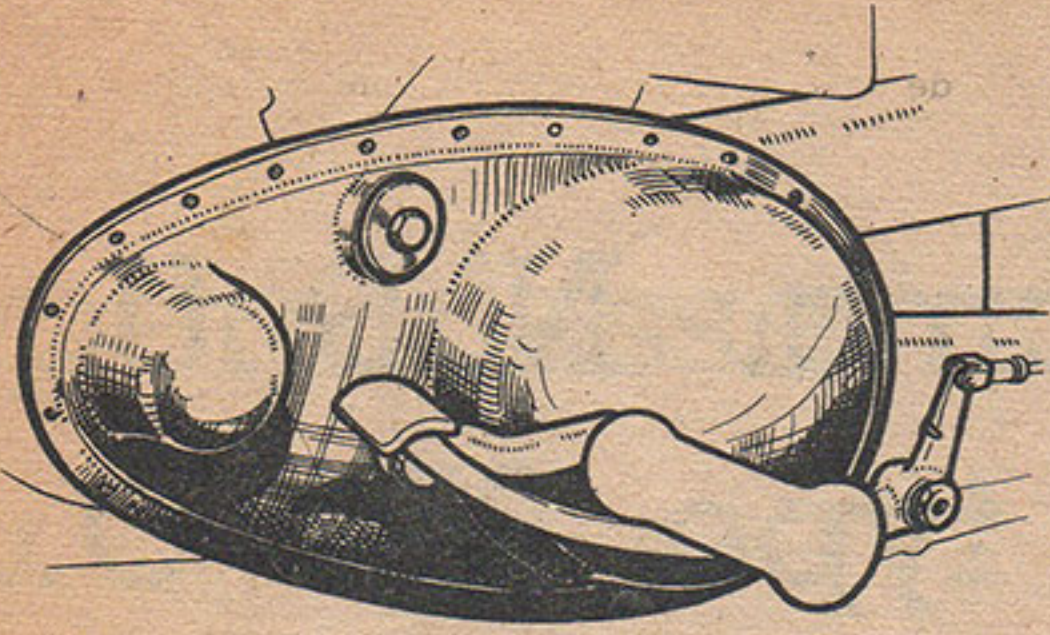
Le carter de chaîne secondaire pratique et efficace, qui nous épargnera la fastidieuse corvée du nettoyage et du « bain de graisse » n'est pas encore d'un emploi courant. Il s'en faut même de beaucoup que la totalité des machines en circulation aient la chaîne primaire enclose dans un carter à bain d'huile. Et cependant, que d'avantages ne retire-t-on pas de cette solution ! On ne livrerait plus de nos jours, une moto dont la chaîne primaire ne soit pas protégée et lubrifiée de façon constante. Mais pour la chaîne secondaire, rares sont les marques qui aient accompli un effort sérieux dans le but de les soustraire à la poussière et à la boue. Quelques constructeurs allemands et anglais (B.S.A., puis plus récemment Sunbeam), avaient réussi dans cette voie. Deux prototypes français sont également apparus avec le fameux carter étanche. Malgré tout, il est rare de rencontrer des machines en circulation qui en soient munies.

La première opération d'entretien, avec une chaîne neuve, consiste à la plonger dans un bain de suif, ou mieux de graisse spéciale graphitée rendue liquide par chauffage. Le lubrifiant ne doit pas bouillir, ni être porté à température excessive, ce qui aurait pour effet de détremper la chaîne. Cette dernière doit séjourner assez longtemps dans le bain de graisse, afin que les rouleaux en soient bien imprégnés, extérieurement et surtout intérieurement. Par la suite, vous vous contenterez de la nettoyer avec une brosse dure trempée dans l'essence et de la garnir de graisse graphitée. On se méfiera plus particulièrement de la pluie

et de l'humidité, car la rouille est pour les rouleaux une redoutable ennemie.

Personnellement, nous ne sommes pas partisans de tremper la chaîne dans le pétrole pour la débarrasser du cambouis et des graviers. En effet, ce liquide dessèche l'intérieur des rouleaux et y séjourne, s'évaporant très difficilement, ce qui empêche par la suite tout graissage efficace. Par contre, on peut utiliser commodément une vieille bassine et son égouttoir à frites, qui consiste en une sorte de petite corbeille métallique de deux anses. La chaîne étant roulée en escargot au fond de l'égouttoir et la bassine pleine de suif ou de graisse fondue, on fait tremper la chaîne en saisissant l'égouttoir par les poignées et en lui imprimant pendant quelques minutes un mouvement circulaire de va-et-vient. Le gravier se détache peu à peu et tombe au fond de la bassine, tandis que le suif se dépose sur la chaîne, qu'on ne retire qu'après refroidissement complet. On la remonte ensuite, puis on la garnit légèrement avec les doigts de graisse graphitée. Celle-ci pénétrera d'elle-même dans les rouleaux. Quelques fois, une dérivation de la pompe à huile arrose les chaînes lorsque la machine roule, mais





Carter de chaîne primaire monté par B.S.A. Noter le nombre important de vis assurant une parfaite étanchéité.

cela ne dispense pas de l'entretien périodique dont nous venons de vous parler, et qu'il faut entreprendre aussi souvent qu'il est nécessaire. Les prix actuels des chaînes de motos doivent nous inciter à prolonger leur existence le plus longtemps possible.

Si votre chaîne primaire n'est pas enfermée, vous procéderez avec elle de la même façon, en vous rappelant que sa fatigue est encore plus importante. Si elle travaille sous carter, il est des plus utiles de démonter celui-ci à deux ou trois fois par an. Il se produit à l'intérieur des condensations d'eau qui, en dépit du bain d'huile, peuvent faire rouiller chaîne et pignons. Aussi, vidangez soigneusement, essuyez bien et après remise en place du joint et du couvercle, refaites le plein jusqu'au niveau indiqué avec l'huile à moteur 1/2 épaisse.

Ces quelques conseils vous permettront, si vous les maintenez de surcroît

à tension correcte, d'accomplir avec vos chaînes un kilométrage important. N'oubliez pas qu'on ne doit sous aucun prétexte monter une chaîne neuve sur des pignons endommagés, ou vice-versa. L'usure réciproque se produit alors à une cadence si rapide que la dépense est en fin de compte doublée puisqu'on doit ensuite changer les pignons et acheter une nouvelle chaîne.

Si vous avez une transmission par arbre rigide et couple conique (ou vis sans fin), il vous suffit de faire le plein et de vidanger périodiquement le carter du « pont » avec l'huile indiquée par le constructeur, ou toute huile similaire de premier choix. N'oubliez pas que cet organe est parmi ceux qui s'accommodent le moins bien d'une lubrification insuffisante, surtout dans le cas d'engrenages hypoides.

(à suivre)

## QUELQUES RÉFLEXIONS AU SUJET DE LA PUISSANCE DES

# MOTEURS AUXILIAIRES

Deux ou trois ans après la guerre de 1914-1918 sont apparues sur le marché de nombreux groupes auxiliaires adaptables à toutes bicyclettes. Leur règne a été éphémère pour plusieurs raisons. La technique du moteur à deux temps n'était pas aussi poussée qu'aujourd'hui, ces derniers étaient lourds et leurs vibrations avaient vite fait de démentibuler les cadres. Et puis c'est à ce moment qu'apparurent les premiers vélomoteurs. Enfin la question d'économie d'essence n'était pas à l'ordre du jour comme à présent. La B.M.A. n'avait donc pas à cette époque une grande raison d'être et elle disparu presque complètement.

A l'heure actuelle, il n'en est plus ainsi, ces petits moteurs tournent très rond, sans vibrations, leur poids a été réduit au minimum et l'on ne dépasse pas 50 cmc. de cylindrée. Un cadre de vélo résiste fort bien. Leur consommation est minime.

Il est donc souhaitable de voir se multiplier de plus en plus ces petites machines, cela pour le plus grand bien de notre industrie, car la clientèle est énorme et ensuite parce qu'elle est le premier pas vers la moto qui nous est si chère.

Ainsi, la gamme machines à deux roues se trouve complétée : Vélo - B.M.A. vélomoteur - Moto. Il y en a pour tous les goûts et pour toutes les bourses. Je suis à peu près certain que la vulgarisation de la B.M.A., si elle se produit un jour, amènera à la moto beaucoup de jeunes et même des hommes qui n'y seraient jamais venus sans elle.

Pour aimer et apprécier quelque chose, il faut y avoir goûté. Avec la B.M.A. on commence, il est vrai, de très loin à apercevoir les charmes de la moto.

Bien entendu, ces quelques lignes ne s'adressent pas aux motards, que ces petites machines laissent un peu indifférents, mais je voudrais faire comprendre aux purs qu'ils ne doivent pas dénigrer les B.M.A., au contraire, en vanter les avantages, chaque adepte de plus c'est sûrement un motard pour plus tard. Nous augmenterons ainsi notre famille et ferons du bon travail.

Ceci dit, il faut donc se pénétrer. Lorsque l'on chevauche une B.M.A., que l'on a ni moto, ni même un vélomoteur, dont la force motrice beaucoup plus considérable vous permet de monter toutes les côtes, mais un aide destiné à réduire au minimum votre dépense musculaire de cycliste. Sans le surmener et à son régime normal, il vous emporte aisément à 25 à l'heure en palier ce qui est largement suffisant pour un vélo.

D'un autre côté, ces petits moteurs dont la puissance n'est pas très élevée doivent toujours tourner aux environs de leur régime normal, aussi dès que vous voyez que leur vitesse de rotation baisse, pour une raison quelconque, vous devez par quelques coups de pédales remettre

le tout en ordre, sous peine d'en fatiguer inutilement les organes.

Si une côte assez forte survient, ou si le vent debout est trop violent, vous devez agir de même. Ainsi conduit, vous pouvez être certain d'obtenir de ces machines le maximum de satisfactions.

Voici quelques chiffres qui vont venir vous prouver la véracité de ce que je viens de vous dire.

La majorité de ces moteurs développent une puissance d'environ 1/3 de CV soit 25 kg.

Un cycliste qui roule en palier à 15 kms à l'heure sur bonne route, sans vent, et avec un développement normal de 5 mètres à 5 mètres 50, doit développer une puissance de 6 kgs à peu près. Dans ce cas, le moteur vous entraîne facilement avec ses 25 kgs. Si la vitesse augmente et passe à 25 kms à l'heure, la puissance nécessaire sera dans ce cas de 10 kgs, à 30 kms à l'heure 25 kgs et doit atteindre 52 kgs à 40 kms à l'heure.

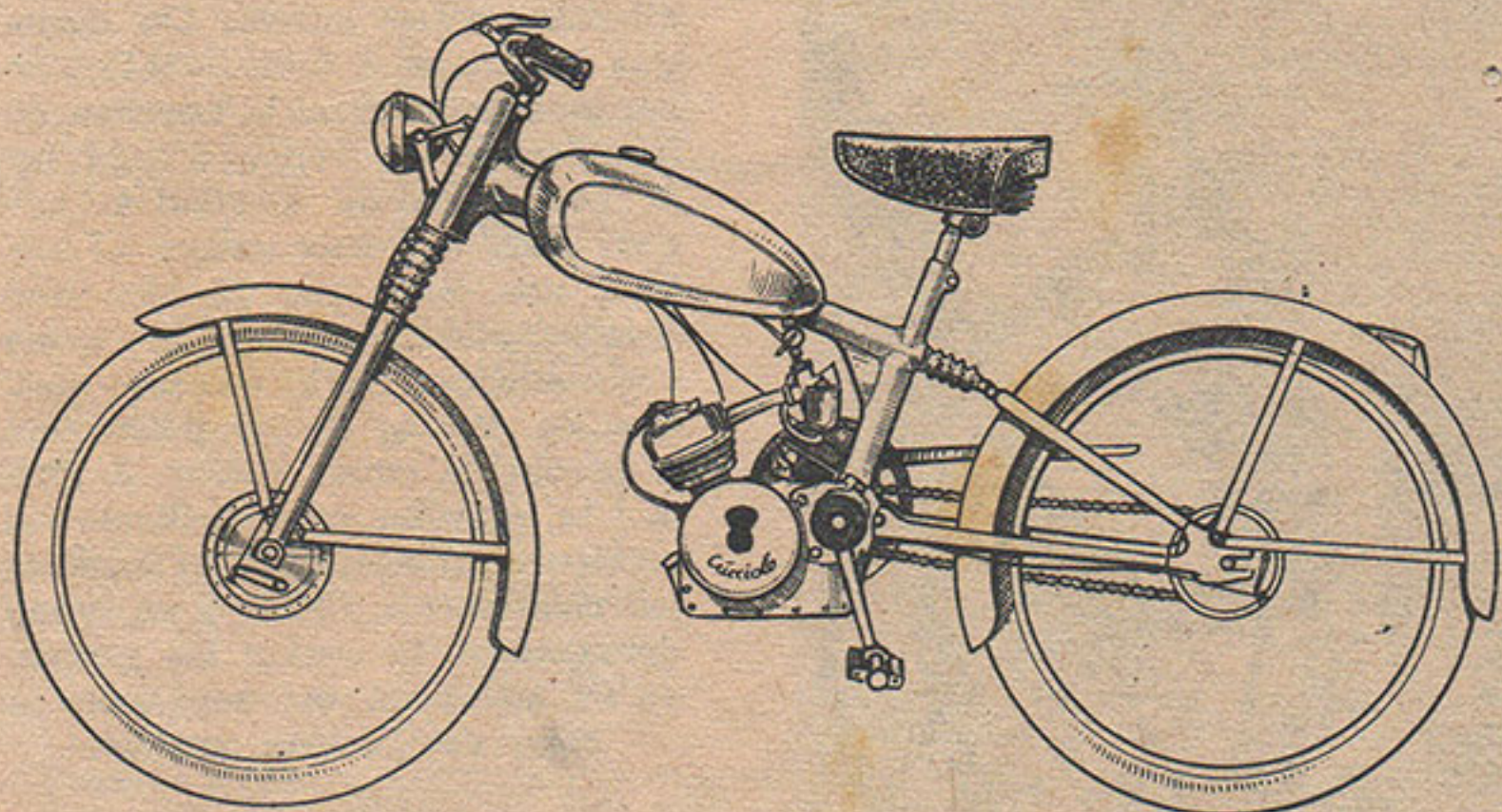
Vous voyez combien la résistance de l'air augmente avec la vitesse. Ces chiffres approximatifs s'entendent pour un cycliste ayant la position droite ce qui est le cas ordinaire. C'est pour vaincre cette résistance dans la limite du possible que ceux qui veulent faire de la vitesse prennent la position couchée.

Il est donc facile de remarquer, ceci s'applique également à la moto, que la puissance augmente bien plus rapidement que la vitesse (position droite). En position inclinée, c'est le contraire, ou à peu près. Mais d'autres facteurs encore interviennent. Une côte de 3 % montée à 10 kms à l'heure, avec un développement de 5 mètres coûte à un cycliste 18 kgs environ. Si le pourcentage de la côte augmente, 8 %, ce qui représente un pourcentage assez élevé, il faudra pour monter à la même vitesse y ajouter un nombre de kgs presque double.

Lorsque vous avez le vent debout, il en coûte également pas mal de kgs. En position droite sur votre vélo, un vent en pleine figure soufflant à 10 kms à l'heure, vous coûte 10 kgs pour maintenir une vitesse de 15 kms à l'heure. Cette puissance peut passer à 16 kgs si la vitesse du vent passe à 20 kms à l'heure. Un vent très violent peut vous freiner complètement. Vous voyez donc que si par hasard tout cela s'ajoute, pour rouler à 15 kms à l'heure il vous faut déjà pas mal de kgs et les 25 fournis par votre petit moteur sont vite dépassés. C'est pour cela que vous devez y remédier en y ajoutant ceux que vous pouvez lui fournir par votre propre force musculaire.

Ceci bien entendu, n'est qu'un pis aller et dans la pratique et la plupart des cas une B.M.A. vous entraîne sans aide 70 % des kilomètres parcourus ce qui est magnifique pour une dépense d'environ 1 litre 5 aux 100 et une vitesse moyenne de 20 à 25 kms à l'heure.

Louis GARNIER



Vu les résultats très satisfaisants donnés par les B.M.A., les Italiens n'hésitent pas à transformer ces dernières en véritables motos légères.



**UNE MACHINE ALLEMANDE DES SURPLUS :**

V oici les principales caractéristiques de la 250 cmc. à soupapes en tête N.S.U., type O.S.L. Cette machine à culbuterie enclose, sortie depuis 1937, fut construite jusqu'à la défaite de l'Allemagne et notons sa réapparition cette année.

Elle se caractérise par son moteur d'inspiration britannique (n'oublions pas que l'ingénieur qui dessina les superculasses N.S.U., M. Moore, avait travaillé chez Norton).

Le dispositif de rattrapage automatique de jeu aux soupapes par un dispositif à excentrique est une des particularités de ce moteur. Il n'est pas nécessaire de démonter les carters de protection de la culbuterie. C'est une variante du système que nous avons déjà remarqué chez F.N.

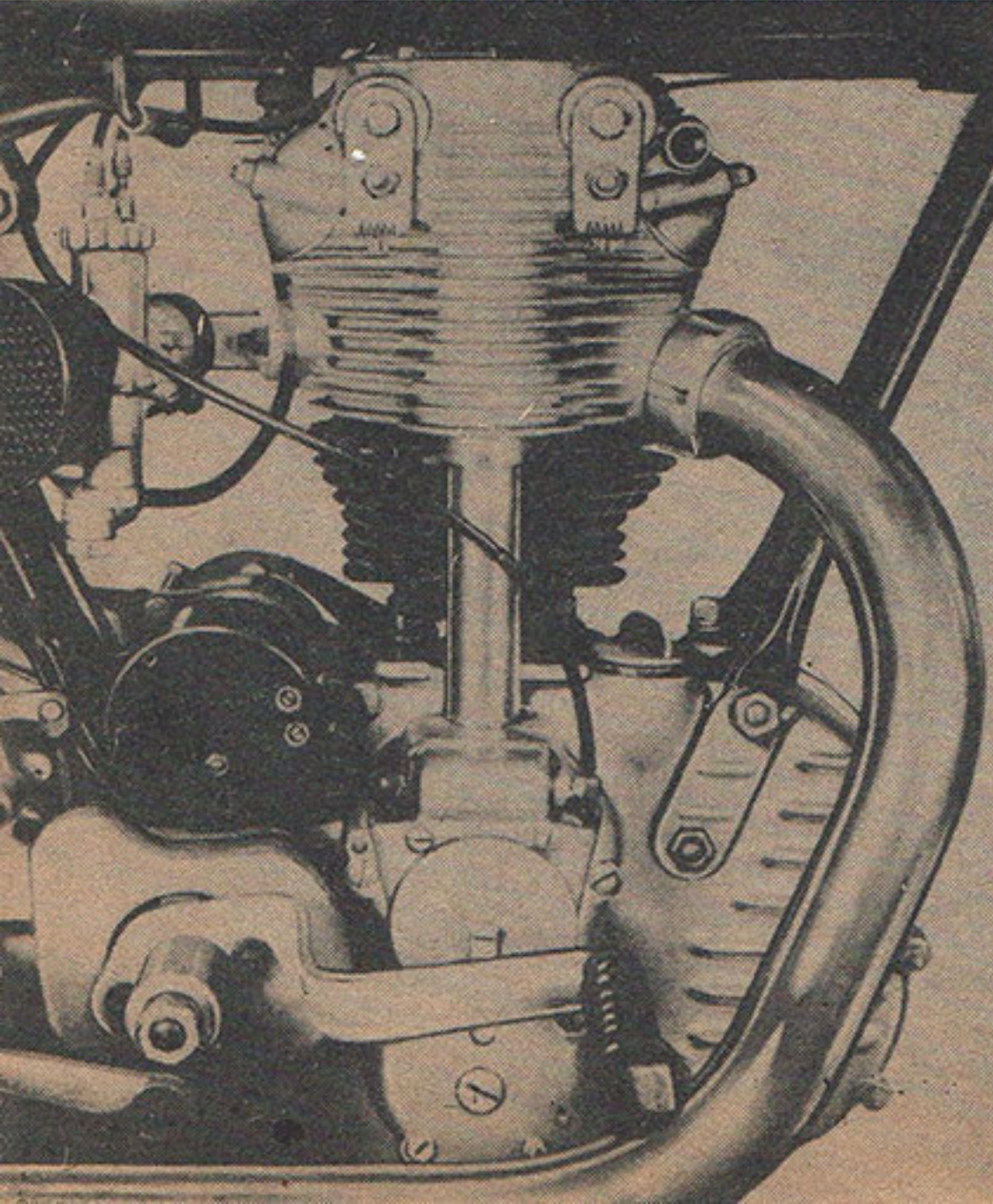
**DESCRIPTION TECHNIQUE**

**Moteur :** Monocylindre, 4 temps, alésage 64 mm., course 75 mm., cylindrée 242 cmc., taux de compression 6,8 à 1. La puissance développée à 5.000 t.-m. varie, suivant les modèles de 11 à 13 CV. La culasse est en métal léger, avec les sièges de soupapes emmanchés à la presse. La culbuterie est totalement enclose. Le jeu aux soupapes est réglable par un excentrique. Le cylindre est en fonte grise spéciale. La bielle, en acier, est montée sur roulements à rouleaux. Le vilebrequin est monté d'un côté sur roulement à billes, de l'autre sur roulement à rouleaux.

**Le graissage :** S'effectue par circulation. La pompe à huile à engrenages est située dans le carter. Ce dernier forme réservoir d'huile et a une contenance de 2 l. 5.

**Le carburateur :** Est soit un Amal M 74/426, soit un Bing AJ 2/22. (Voir les réglages sur le tableau).

**L'allumage :** Est assuré par un ensemble batterie-bobine Bosch RD 45/6, 2.800 LI. Les bougies préconisées par le constructeur sont les Bosch W 240 T 1 et W 175 T 1. Un ensemble batterie-dynamo Bosch RD 46/6 fournit l'éclairage. Cette dynamo avec régulateur de tension est une Bosch type RD 1 6V/30 w. Sur les derniers modèles N.S.U. employait une batterie de 45 w. L'accumulateur Bosch 6 B 7 DIN 72 311 fournit 7 AH. L'éclairage comprend un phare Bosch EAS 150 x 2 T avec lampe Bilux 20/20 w, avec



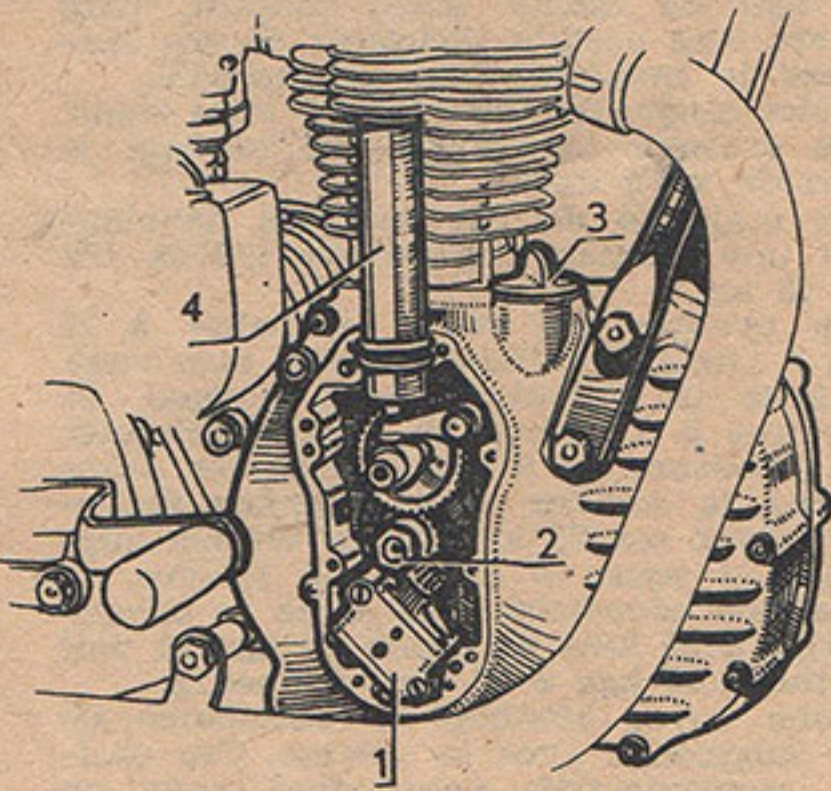
**La 250 cmc. N. S. U. Superculasse**  
**type 251 O. S. L.**

veilleuse, un feu de position et lanterne arrière 5 w. Un avertisseur électrique est placé sous la selle.

**La transmission primaire :** Se fait par chaîne à rouleaux 1/2 x 1/4 x 65. Le rapport de démultiplication est de 1 : 2,35. Cette chaîne travaille dans un bain d'huile, sous carter étanche. Une petite porte de visite permet de vérifier sa tension de temps à autre.

**L'embrayage :** Est à disques multiples, à garnitures de liège, travaillant dans l'huile.

**La boîte de vitesses :** Est à 4 rapports, commandée par un sélecteur au pied



Ci-dessus : vue du bloc côté distribution, carter enlevé. On distingue la pompe à huile (n° 1), l'arbre moteur (n° 2), et le bouchon de remplissage du carter d'huile (n° 3). Le pignon de distribution unique, porte les deux cames. Ci-contre : une autre vue du bloc côté distribution. Remarquez la forme caractéristique de la culasse, ainsi que les ailettes de refroidissement à l'avant du carter moteur. A droite : la nouvelle selle oscillante est montée uniquement sur les modèles les plus récents. Grâce à un grand débattement, le confort est parfait, et sa souplesse est supérieure à celle de l'ancien modèle.

disposé à droite, ce qui est assez rare sur les machines allemandes, dont la majorité ont le sélecteur à gauche.

Les rapports de démultiplication sont : 3,57 - 2,11 - 1,37 et 1.

**Transmission finale :** Par chaîne à rouleaux 1/2 x 1/4 travaillant sous carter étanche. Les rapports de démultiplication à la roue arrière sont : 23-13,6-8,85-6,4 à 1.

**Cadre :** Ouvert en tubes d'acier brasés et soudés. Béquilles avant et arrière.

**Suspension :** Fourche avant à parallélogramme déformable en tôle emboutie. Ressort de suspension du type hélicoïdal travaillant à la compression. Amortisseurs à friction, réglables à la main.

**Le guidon :** Réglable comporte les commandes suivantes : A gauche, embrayage, allumage, avertisseur. A droite : Air, gaz, frein AV, avertisseur.

**Roues :** A jantes à gorges profondes à 36 trous. Pneus de 3 x 19. Pression à l'avant 1 kg. 3, à l'arrière 1 kg. 6. Pour l'usage en tansad 1 kg. 9. Les moyeux emboutis sur roulement à rouleaux coniques comportent des freins avant et arrière de 140 x 22 mm.

**Réservoir :** D'une contenance de 11 l. avec robinet de réserve à gauche.

**Selle :** En caoutchouc moulé suspendue par 2 ressorts. Sur les derniers modèles, figure une selle oscillante.

**Dimensions :** Longueur 204 cm. ; largeur : 76 cm. ; hauteur : 93 cm.

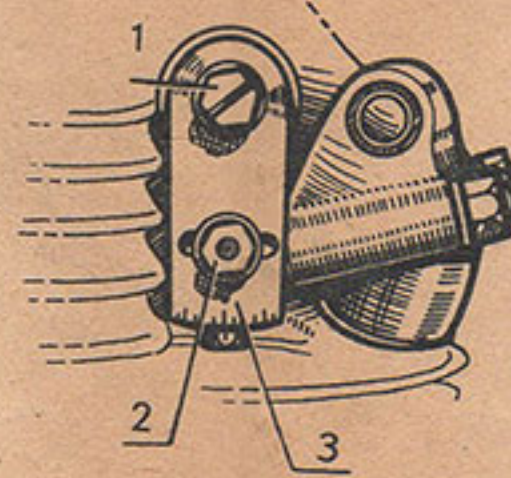
**Poids :** En ordre de marche 130 kgs. Rapport poids-puissance : 12 kgs 5/CV.

**Vitesse :** Maximum 100 kmh.

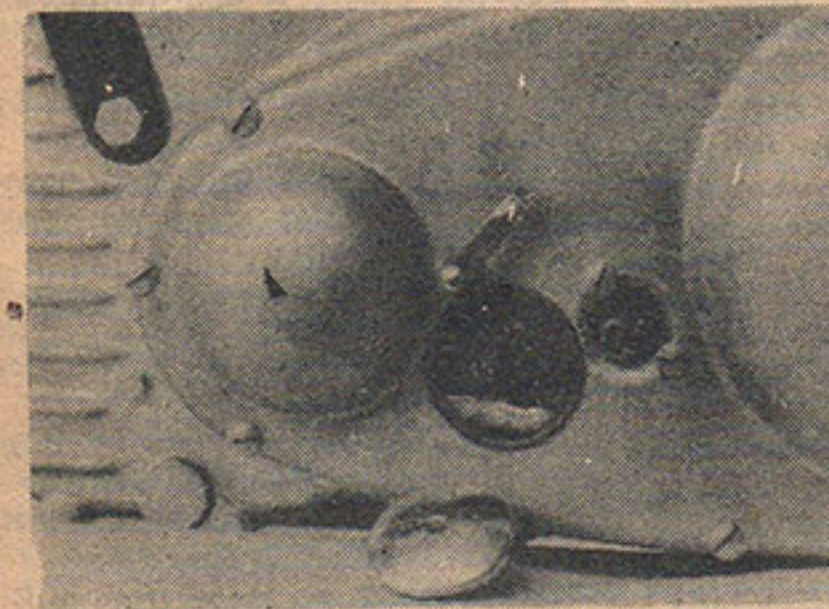
**Accélération :** 30 à 60 kmh. en 8 sec.

**Freinage :** Arrêt sur route asphaltée, 11 m. 8 à 50 kmh.

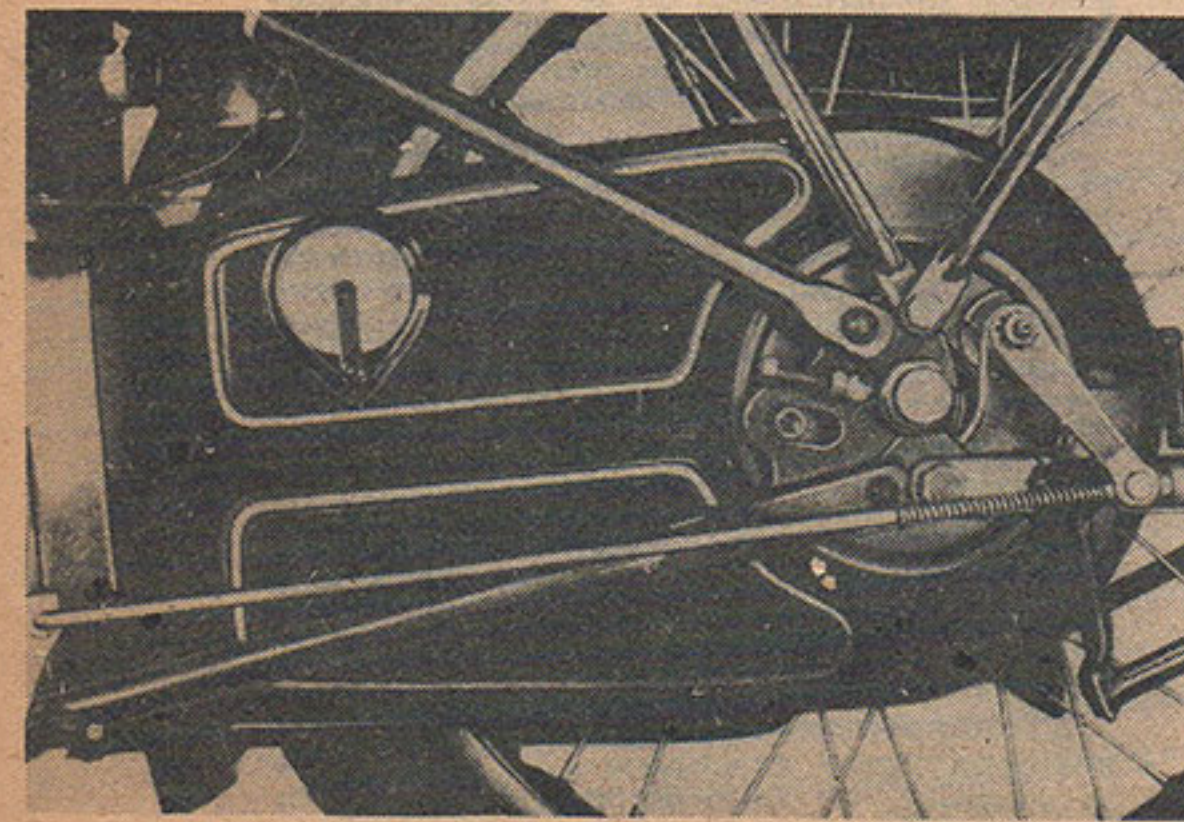
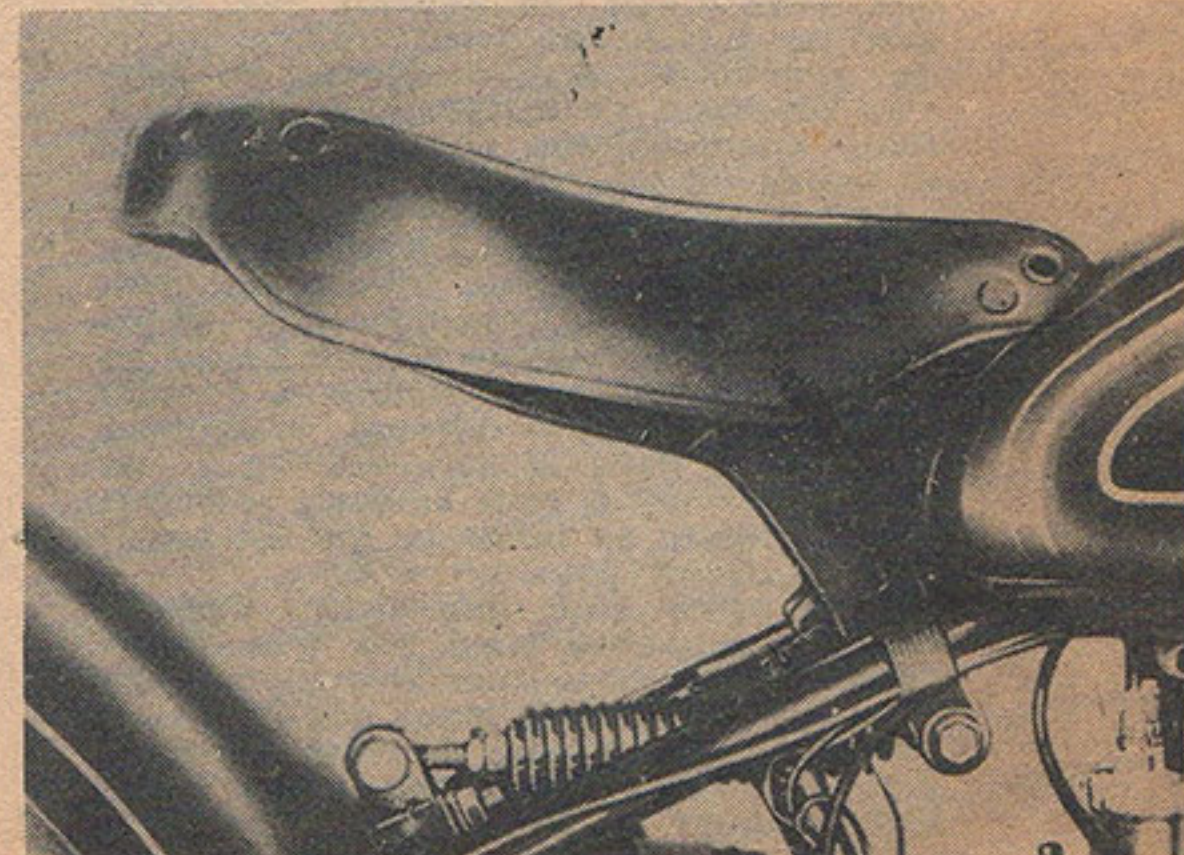
**Charge utile :** 150 kgs.



Ci-dessus : le réglage du jeu aux soupapes s'effectue par excentrique. Après desserrage des vis de fixation et de réglage 1 et 2, on peut grâce à l'échelle graduée 3, régler parfaitement ce jeu. A droite : Une petite porte de visite, permet de se rendre compte de la tension de la chaîne primaire.



Ci-dessous : la chaîne secondaire travaille sous carter étanche, une porte de visite permet également de vérifier l'état de la chaîne.



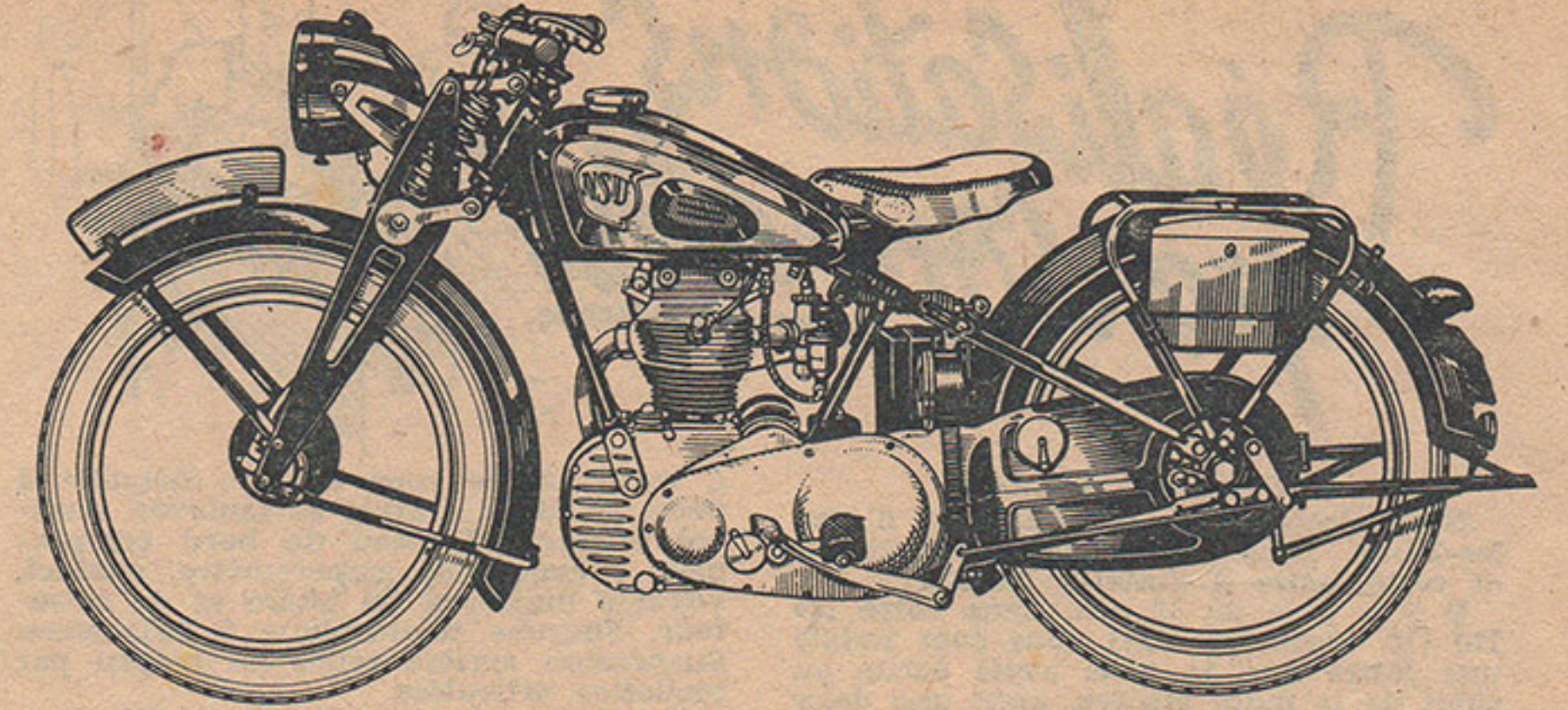
**REGLAGES DE LA 250 N.S.U. TYPE O.S.L.**

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

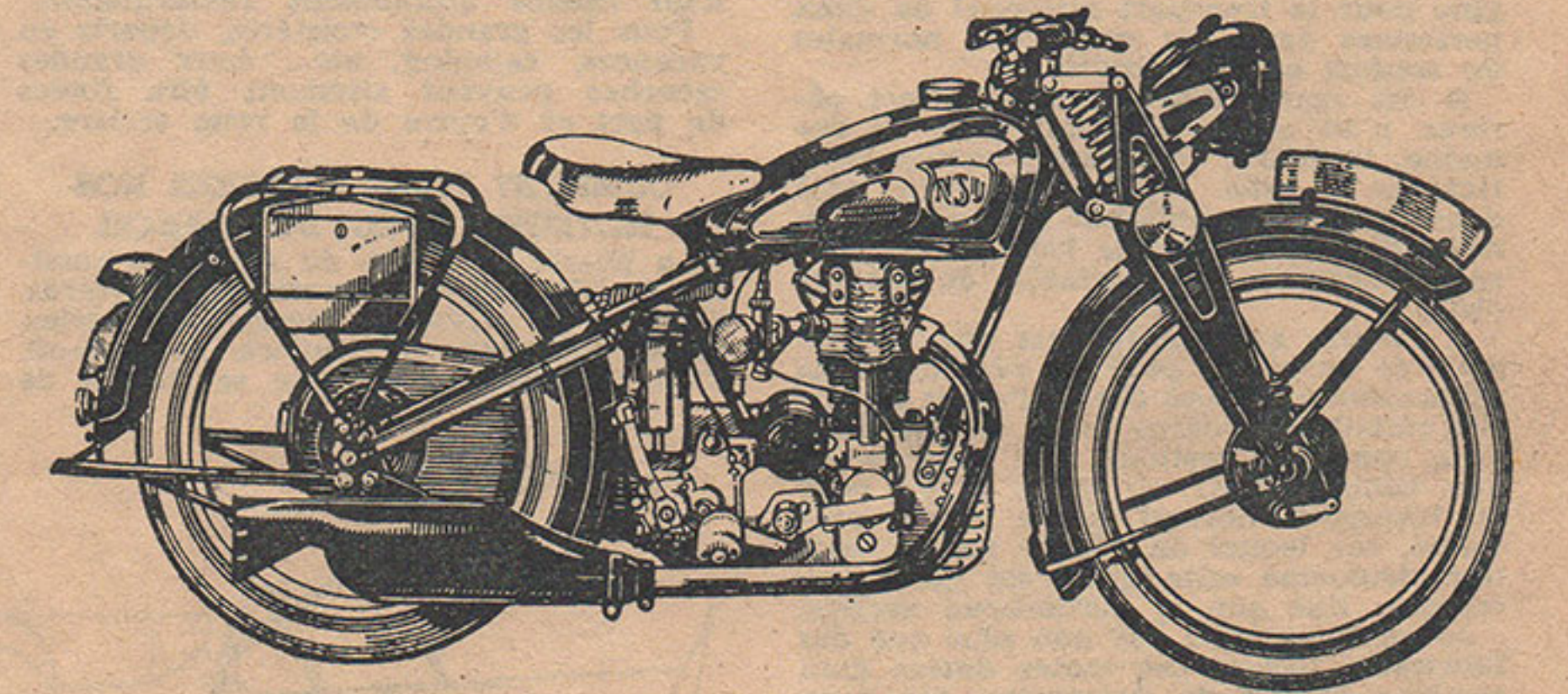
**Jeux aux soupapes :** Recommandé par le constructeur, nul à froid. (Ce réglage s'effectuant par excentrique, certains possesseurs de cette machine laissent pourtant un jeu de 0 mm. 15 à l'admission et 0 mm. 25 à l'échappement, ce qui correspond à 1,5 et 2,5 sur l'échelle de réglage (voir illustration).

**Allumage :** Avance maximum 36° ou 11 mm. Ecartement des vis platines 0,45 mm. Ecartement des électrodes de bougie 0,65 mm.

**Carburateur :** Amal M 74/426. Gicleur 70. Volet 4/5. Diamètre du passage des gaz 19,8. Ou Bing AJ 2/22. Gicleur 90. Aiguille 2° cran. Après blocage, dévissez d'un tour 1/2 la vis d'entrée d'air du ralenti.



Vues de la 250 N.S.U. type 251 O.S.L., modèle 1949, côté distribution et côté transmission. Il paraîtrait que les tout derniers modèles sortis de l'usine, possèdent la fourche avant télescopique.



**SCHÉMA D'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE**

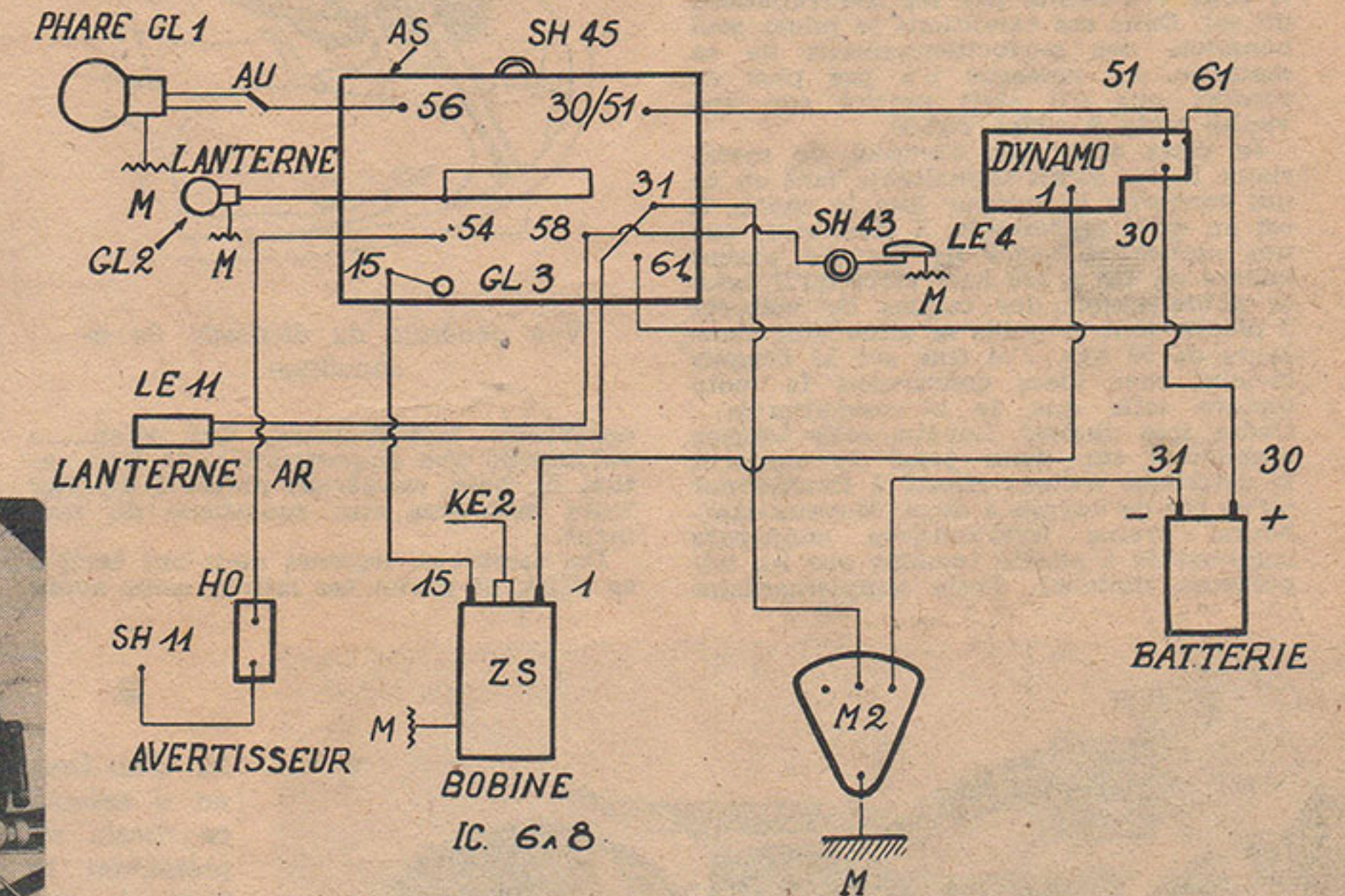
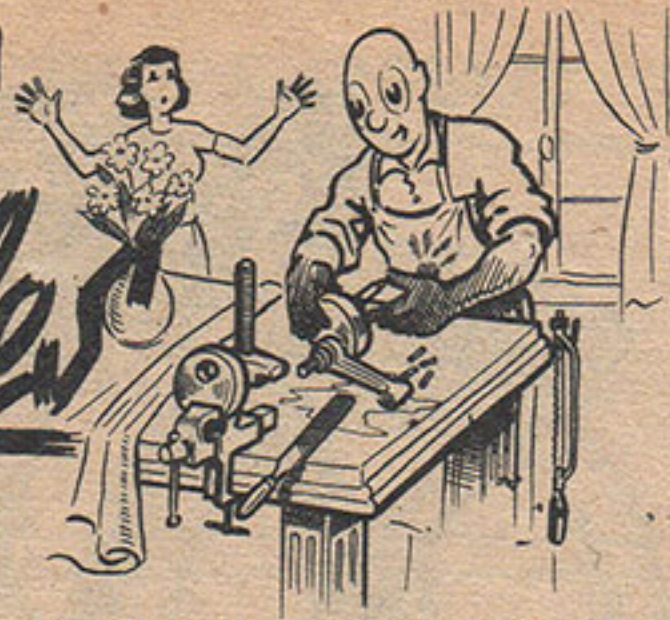


Schéma d'éclairage Bosch par dynamo batterie qui figure sur la 250 N.S.U. type 251 O.S.L. (type B. 142, B.K. 142 et B. 145). Légende : A.S. Plaque support ; A.U. Interrupteur « Code-Phare » ; B.A. Batterie ; G.L.1. Lampe « Code » ; G.L.2. Lanterne « Phare » ; G.L.3. Lampe témoin ; H.O. Avertisseur ; K.E.2. Fil de bougie ; L.B. Dynamo ; L.E.4. Lanterne de position ; L.E.11. Lanterne AR ; M. Masse ; M.2. Masse batterie ; S.H.11. Commutateur à main ; S.H.43. Boîte à fusible ; S.H.45. Fusible ; Z.S. Bobine d'allumage.



# Réalisations personnelles



## UNE MOTO BIPLACE

Notre lecteur, M. Gino Donna, d'Aix-les-Bains, nous communique ce croquis et cette lettre à l'intérêt certain :

Il y a près de 12 ans, dans votre No 770 (10 décembre 1937) vous avez publié une lettre que je vous avais écrite au sujet de la moto biplace, ainsi que deux projets de moto conçus en ce sens par moi.

Je suis toujours persuadé que la construction motocycliste doit s'orienter, au moins pour les modèles de 500 cc. et au-dessus, vers la moto prévue d'origine pour le transport rationnel de deux personnes dans des conditions normales de confort et de stabilité.

Il est regrettable qu'aucun effort sérieux n'ait encore été fait dans ce domaine, toutefois, les grosses motos américaines à selle biplace dénotent déjà dans l'esprit du fabricant l'intention bien nette d'en finir avec le traditionnel tansad illogique, inconfortable et disgracieux.

A l'heure actuelle il n'est plus admissible de concevoir pour un véhicule aussi perfectionné et aussi cher à l'achat qu'une 500 culbutée moderne (sauf en cas d'engins spéciaux destinés aux courses ou aux compétitions) un cadre prévu pour le transport normal d'une seule personne, sur lequel on adapte par la suite une deuxième selle qui n'est qu'un accessoire fixé sur le garde-boue arrière.

Je ne comprends pas non plus que des fabricants livrent des motos dotées d'un système parfait de suspension des deux roues, en négligeant de fixer le garde-boue arrière au cadre, de façon à le rendre indépendant des à-coups imposés à la roue elle-même par les dénivellations du sol. Dans ces conditions le pilote seul bénéficie des perfectionnements de sa machine. Le passager n'a pas plus de confort que s'il était perché sur une vieille moto à cadre rigide.

Je crois aussi que l'emploi de matériaux légers serait souhaitable tant en ce qui concerne le moteur que le cadre. Il est en effet regrettable, à mon avis, que nos motos en ordre de marche pèsent encore de 130 à 150 kgs, alors qu'il existe actuellement des coques de voitures 5 places dont le poids se situe aux alentours de 50 kgs. J'ai fixé sur le croquis ci-joint mes idées concernant la moto biplace telle que je la souhaiterais : Cadre très abaissé. Longue selle biplace suspendue sur deux jeux de ressorts, le deuxième n'étant appelé à fonctionner qu'en cas de voyage à deux. Moyeux-tambours. Freins hydrauliques conjugués commandés à pédale (comme sur les triporteurs italiens). Frein supplémentaire

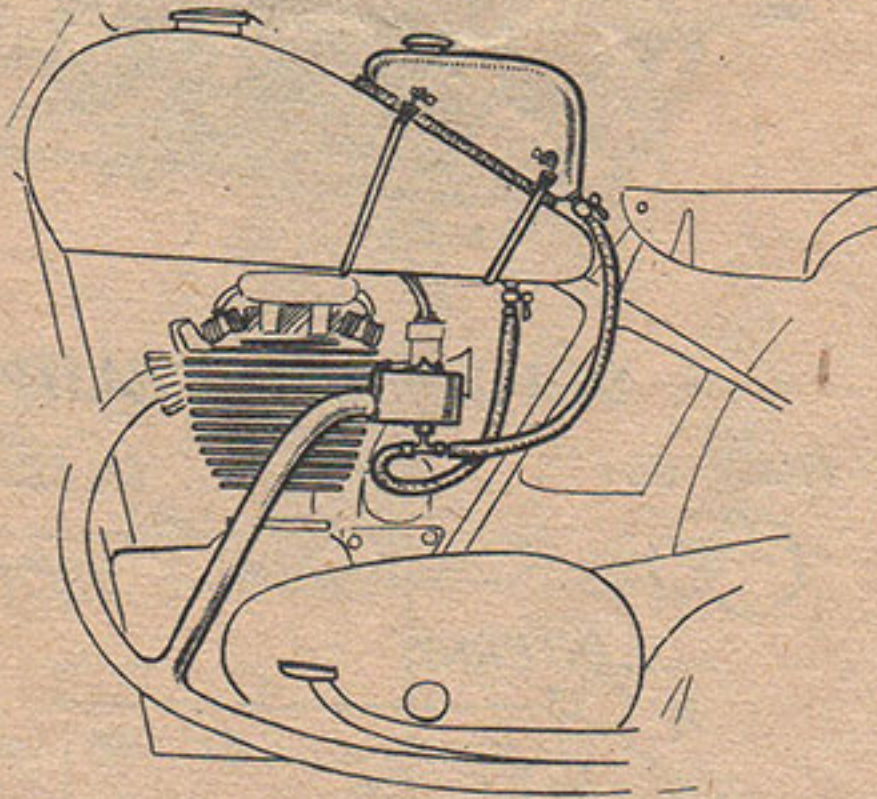
à main sur la roue arrière. Béquille à deux positions : arrêt et soulevée. Antivol efficace. Tableau de bord comprenant : compteur, ampèremètre, contact, voyants lumineux de phare et de sélecteur. Fourche télescopique à balanciers. Suspension arrière reliée au moyeu par biellettes articulées.

J'ai prévu un moteur Guzzi 500, mon cadre rendant obligatoire le cylindre horizontal, solution des plus rationnelles à tous points de vue. Un 500 bicylindre jumelé serait préférable ; bien que le Guzzi 500 G.T.V. soit d'une souplesse et d'un ralenti absolument remarquable.

Pour les grandes croisières, départs en vacances, camping, etc... deux grandes sacoches peuvent aisément être fixées de part et d'autre de la roue arrière.

## COMMENT FAIRE MARCHER NOS MOTEURS AVEC DU GAS-OIL

La liberté de vente du gas-oil a aussitôt éveillé l'esprit inventif des motards. Si faute de grives on mange des merles, faute d'essence on roulera au gas-oil. C'est le raisonnement que se tinrent de



Vue générale du dispositif de réchauffage.

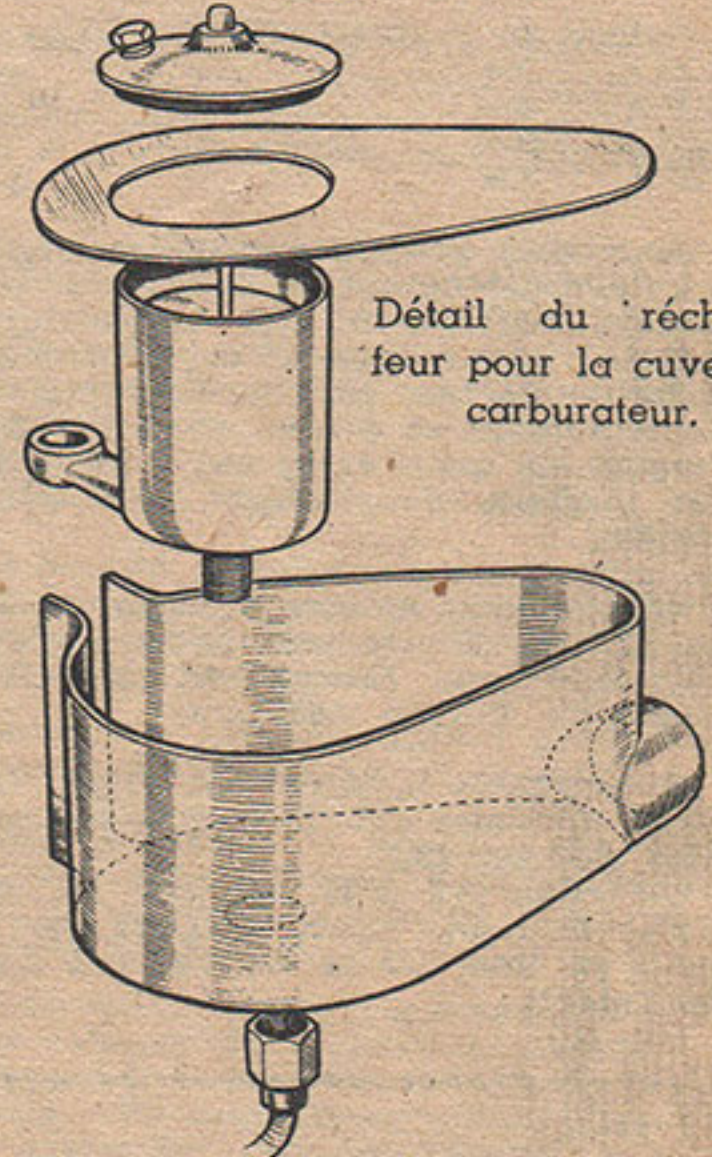
nombreux motocyclistes, qui attendent vainement une augmentation de leur ration de base, songèrent plutôt à adopter leurs montures aux conditions du moment.

De nombreux lecteurs nous ont écrit à ce sujet, et parmi ces lettres, nous avons

Nous publions dans cette rubrique les modifications, transformations ou perfectionnements souhaités ou réalisés, aussi bien par des professionnels de la moto, que par des amateurs. N'hésitez pas à nous adresser croquis, plans ou photos, avec quelques lignes d'explication.

retenu celle d'un de nos jeunes abonnés (16 ans), M. Lacambre, d'Amiens, qui roule depuis quelques temps au gas-oil avec sa Peugeot P 111.

Sachant que le gas-oil est un carburant lourd, presque ininflammable à froid, il fallait avant tout le réchauffer avant de le mélanger à l'air.



Détail du réchauffeur pour la cuve du carburateur.

Ensuite le gas-oil étant à la température convenable, rien ne s'opposait à son utilisation.

M. Lacambre a résolu le problème de la manière suivante :

Il utilise, pour le départ de son moteur, de l'essence, contenue dans un petit réservoir supplémentaire.

D'autre part, il a pratiqué sur son tube d'échappement une dérivation qui amène une partie des gaz autour de la cuve du carburateur.

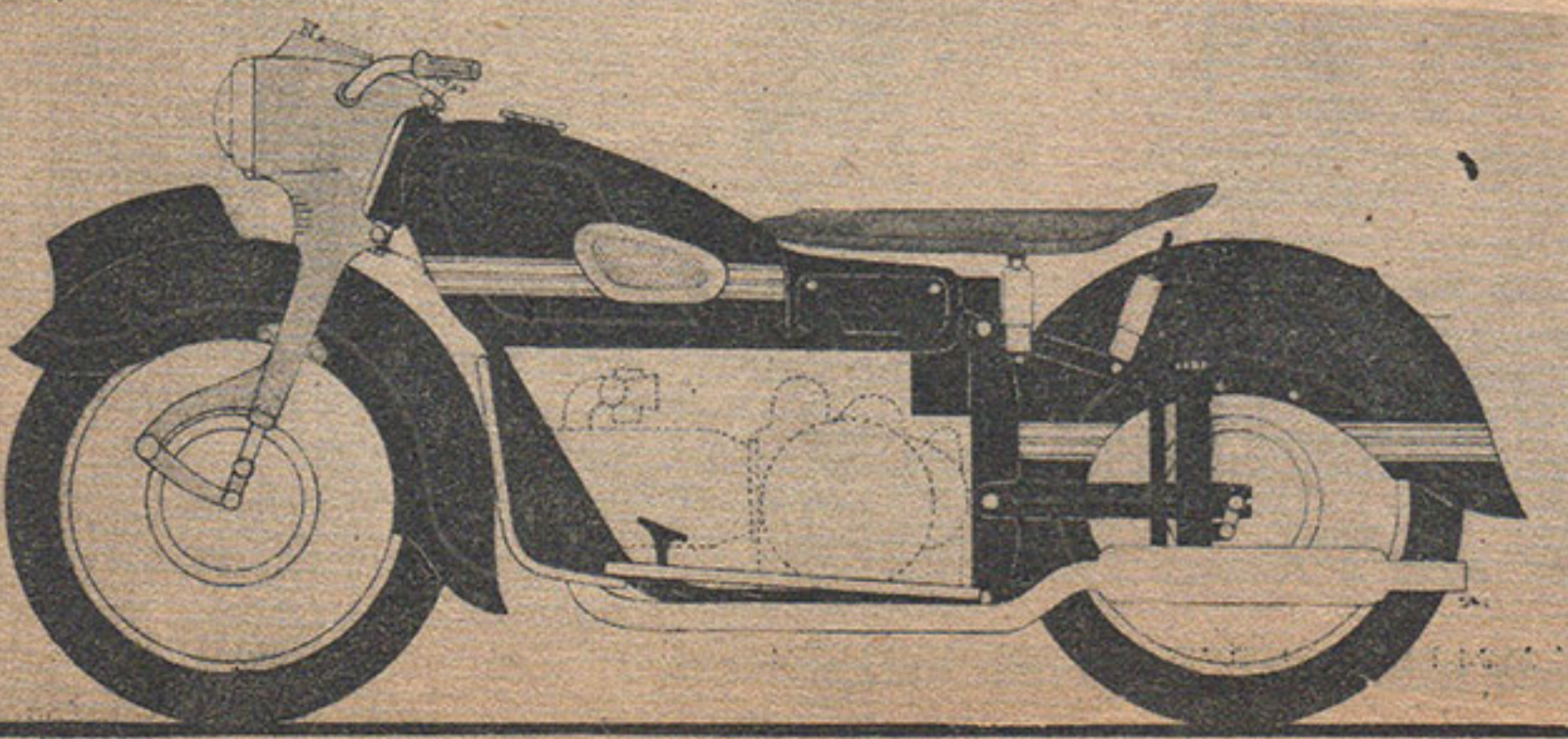
Au bout de 1.000 mètres environ, la cuve étant suffisamment chaude, on ferme le robinet d'arrivée d'essence, et l'on ouvre celui d'arrivée du gas-oil, ce dernier étant contenu dans le réservoir d'origine.

Le carburateur de la P.111 n'a subi aucune modification, et la consommation est de 4 l. 5 de gas-oil et 0 l. 5 d'essence pour 120 kms. Notons que la machine était attelée à un sidecar.

Le dispositif de M. Lacambre se compose donc d'un réservoir d'un litre, que l'on peut monter soit sur le réservoir ou sous le réservoir (comme un réservoir d'huile) qui communique au moyen d'un tube, à un raccord en T relié à la cuve du carburateur (notons que sous le réservoir existe un robinet de fermeture).

Le gas-oil contenu dans le réservoir principal communique au carburateur également au moyen du raccord en T (voir schéma). Une dérivation du tube d'échappement amène les gaz dans une chemise réalisée en tôle de 15/10 placée autour de la cuve du carburateur (voir le schéma de fixation).

L'échappement de ces gaz s'effectue par une fente pratiquée sur le côté de la chemise, en face du corps du carbu-



Mr Gino Donna a exécuté ce dessin représentant la moto de ses rêves.



rateur, ce qui réchauffe également le gicleur et le diffuseur.

On peut poser sur le tube de dérivation de l'échappement un robinet, ce qui permet, en cas de marche à l'essence, d'interdire le réchauffage de la cuve du carburateur.

Ce dispositif donne entière satisfaction à son propriétaire.

Si des difficultés d'allumage se présentaient, employer des bougies un peu plus chaudes que celles utilisées pour la marche à l'essence.

## FLAT-TWIN ET SUSPENSIONS

Un de nos abonnés, M. Daulon, a en projet un moteur qui se signale par plusieurs particularités. Il s'agit d'un moteur à cylindres flat-twin à 2 temps, cylindrée unitaire 125 cmc. (course 50, alésage 63 mm.). Cylindrée totale 250 cc. Ses caractéristiques de construction apporteraient les avantages suivants :

**Flat-twin** : souplesse d'un 4 cylindres à 4 temps (2 détonnes par tour du vilebrequin), refroidissement meilleur que sur un monocylindre.

**Embiellage** : 1 seule bielle rigide (assemblage ou en une seule pièce de fonderie) permettant la suppression du porte-à-faux des pistons et l'ovalisation des cylindres, du mouvement circulaire et centrifuge de la tête de bielle, des axes de piston et de leur lubrification délicate. Admission des gaz frais par le bas du cylindre isolé du carter par un plateau amovible portant les bagues (ou joints). Compte tenu du peu d'espace mort existant sous les pistons au P.M.B., le remplissage est bien meilleur que dans le système classique (par le carter).

**Cylindres** en alliage léger avec chemises acier. Culasses fixes retenues pour leur simplicité (les renforcements de fixation nuisant à l'évacuation de la chaleur, les joints de culasse constituant un élément fragile et sujet à déboires). D'ailleurs pour un 2 temps, la seule cause de décalage est le décalaminage, et celui-ci est réalisé aussi rapidement et de façon plus complète (lumières et gorges de segments) en enlevant le cylindre. Deux échappements diamétralement opposés évitent une déformation du cylindre. Deux canaux de transfert des gaz également opposés (pistons plats), une admission par cylindre (très longue allant d'une lumière de transfert à l'autre en passant sous un échappement).

**Pistons plats** permettant l'élévation du taux de compression. Compte tenu du bon refroidissement obtenu par le cylindre et l'alliage léger, le taux de compression escompté, sans auto-allumage, serait de l'ordre de 9 ou 10 à 1 pour un carburant ordinaire. 3 segments : 2 sur le haut, 1 sur le bas.

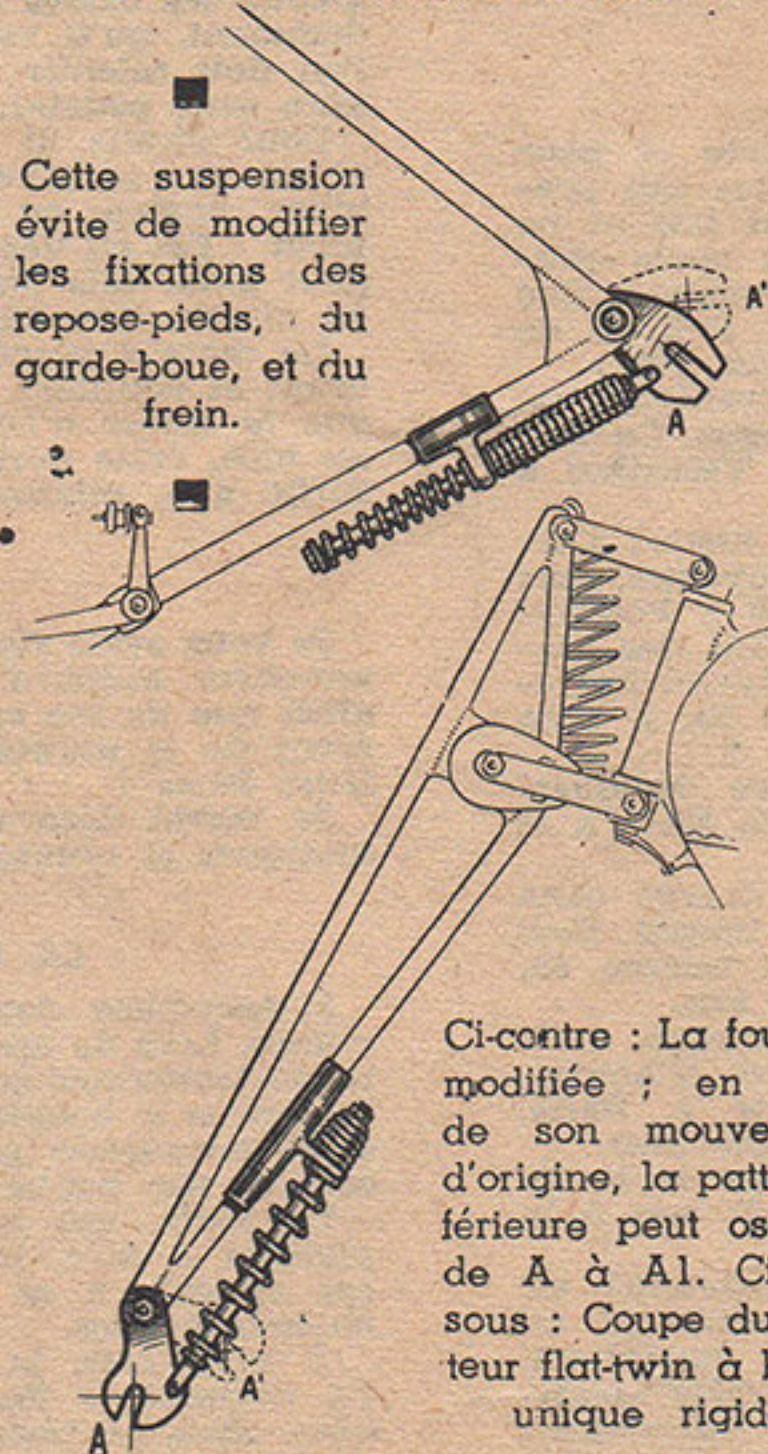
**NOTA.** — Les guides de bielles peuvent être supprimés, compte tenu de la rigidité de l'embiellage et remplacés par de simples joints étanches. Au lieu d'un

1/2 vilebrequin, on peut concevoir un vilebrequin complet. Il suffit de consolider et d'ajourer la tête de bielle commune pour la traversée du maneton voir pointillé du croquis). Le galet du maneton peut être imaginé de plusieurs façons chemises à galets, billes aiguilles, etc.). Il a été prévu une course < alésage pour réduire au maximum la vitesse linéaire des pistons (l'harmonie du couple le permet), la vitesse de rotation de ce moteur devant être élevée. Ce moteur serait construit en bloc avec la boîte de vitesses et la transmission par cardan. On peut l'alimenter soit par 2 carburateurs séparés, soit par un seul avec pipe amovible reliant les 2 lumières d'admission.

En outre, M. Daulon a amélioré la suspension de sa motocyclette de la manière suivante :

**Suspension AV** : Notre abonné n'est pas personnellement satisfait des simples fourches dites télescopiques. Une fourche AV subit des chocs dont la résultante (selon la forme et les dimensions de l'obstacle rencontré) est elle-même variable et ne s'oriente pas obligatoirement dans l'axe du télescope. Pour avoir apprécié la bonne tenue des fourches qui équipaient l'ancienne Monet-Goyon 2 temps Villiers (à parallélogramme déformable complété par des biellettes supérieures élastiques), M. Daulon est d'avis que l'amortissement vertical ou obli-

Cette suspension évite de modifier les fixations des repose-pieds, du garde-boue, et du frein.



Ci-contre : La fourche modifiée ; en plus de son mouvement d'origine, la patte inférieure peut osciller de A à A1. Ci-dessous : Coupe du moteur flat-twin à bielle unique rigide.

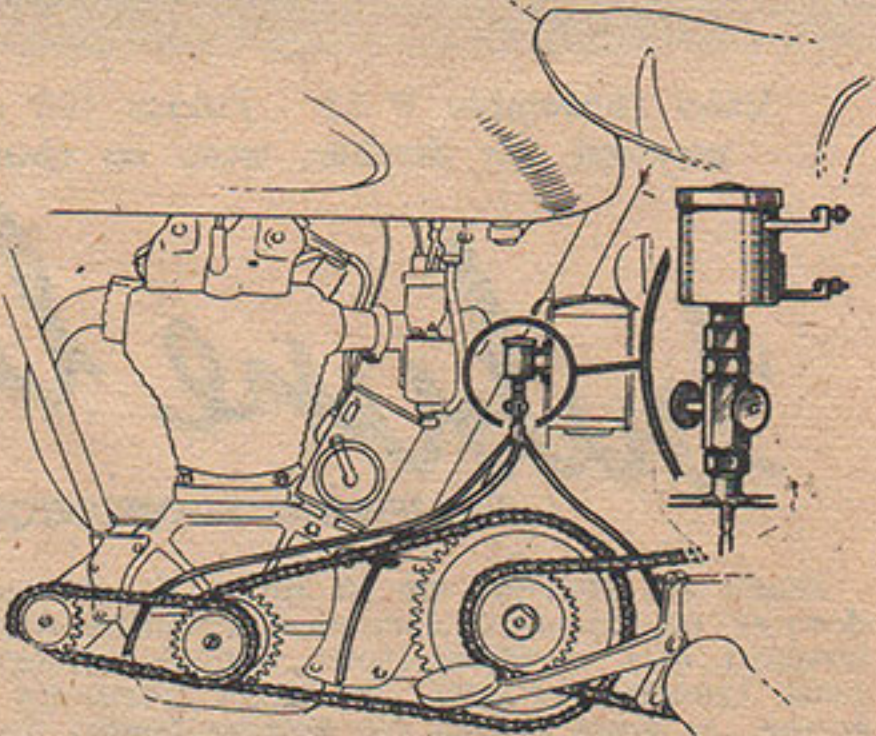
en dehors du pignon et dont la rigidité serait douteuse ou la position incompatible avec le kick-starter. Par ailleurs, le système classique à fourreaux télescopiques droits doivent mettre à mal les chaînes de transmission secondaire.

Notre abonné a lui-même réalisé le système dessiné ci-contre et qui l'a pleinement satisfait. Il est d'ailleurs à la portée de n'importe quel amateur-bricoleur et ne nécessite aucune pièce compliquée et coûteuse. L'oscillation de cet appareillage épouse sensiblement la courbe suivie par celle de la chaîne et qui doit être théoriquement invariable.

### LE GRAISSAGE DES CHAINES

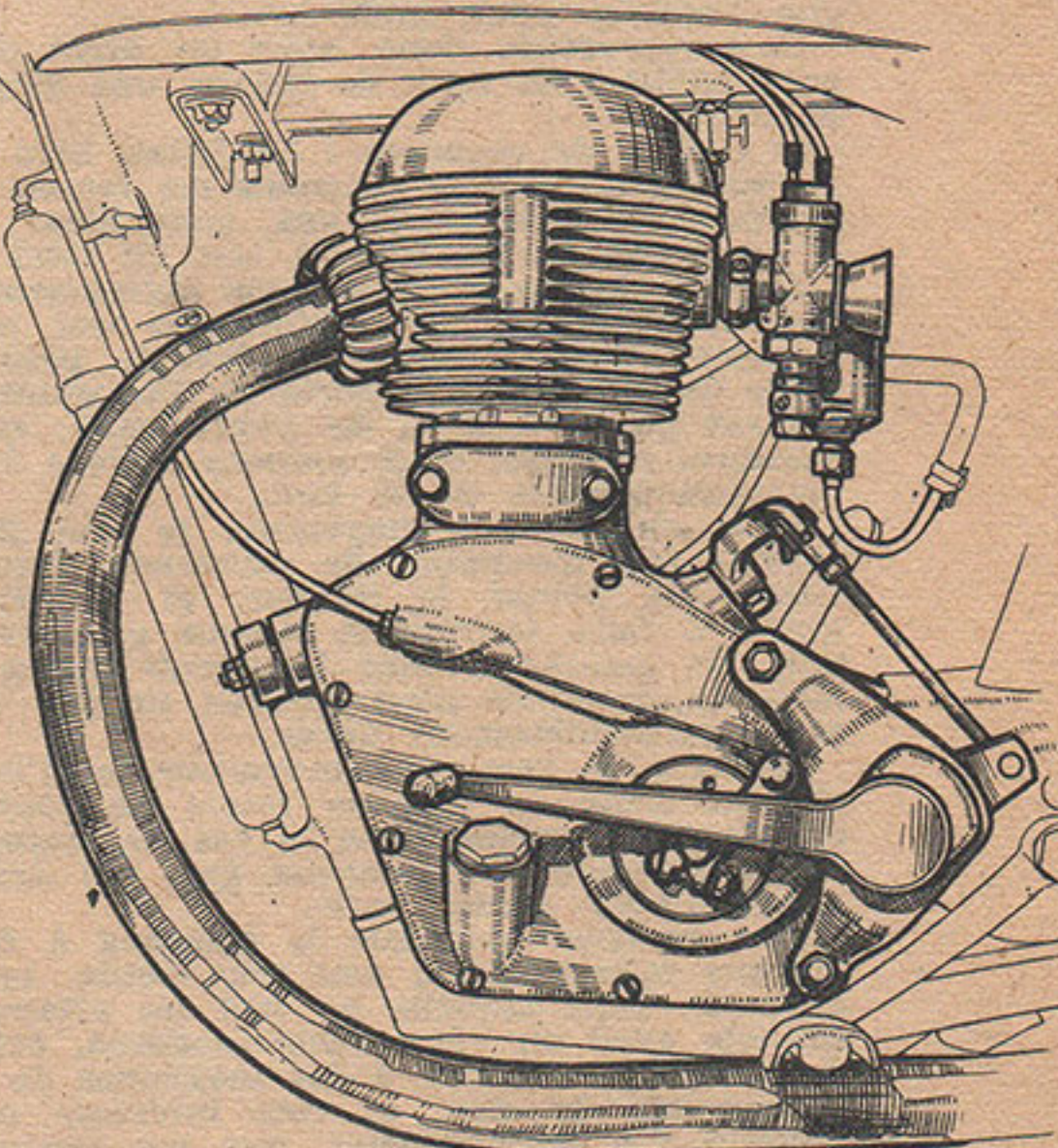
Un de nos abonnés, M. Sivert, a réalisé sur sa 500 un graissage très efficace de ses chaînes de transmission primaire, finale, et de commande de dynamo.

Ce système se compose d'un petit réservoir d'huile indépendant, muni d'un

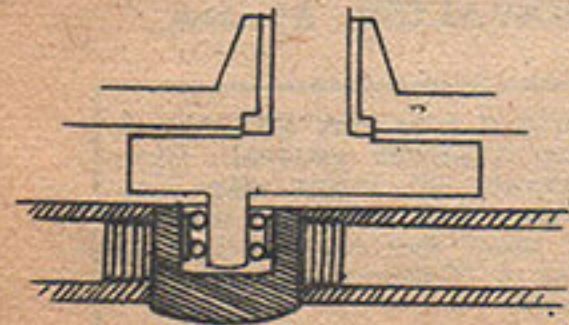
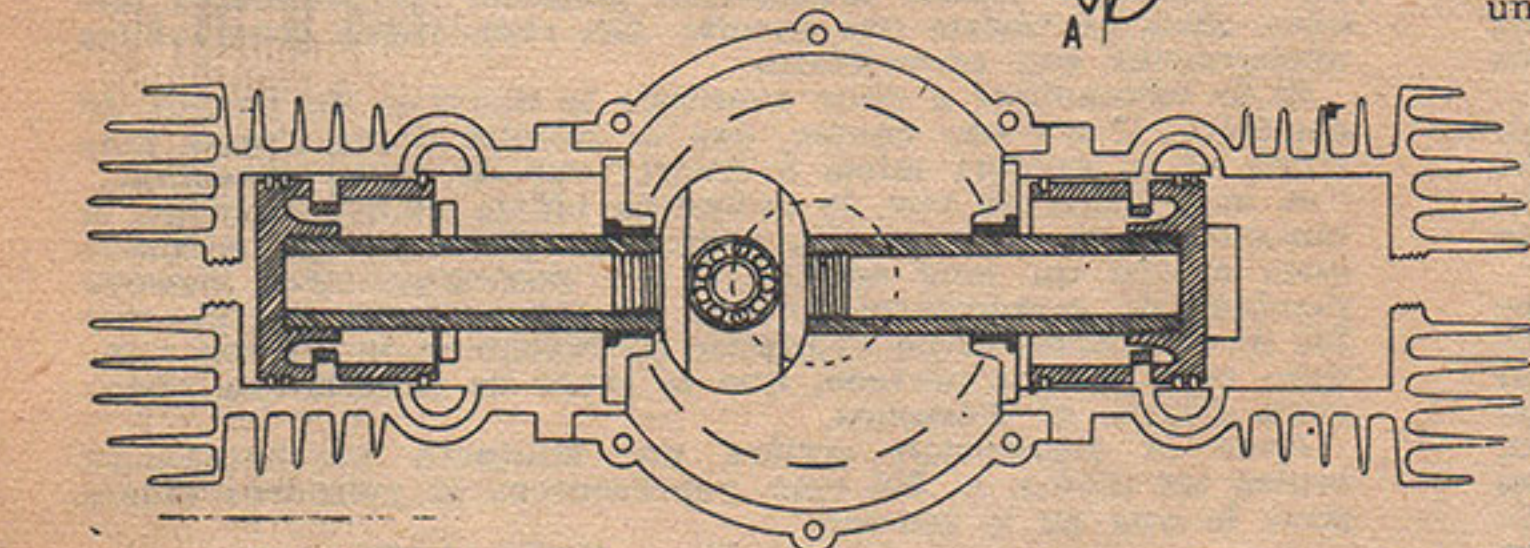


robinet de fermeture. Des tubes, partant d'un raccord à trois voies, dirigent l'huile vers les chaînes nommées ci-dessus. Pour graisser celles-ci, il suffit d'ouvrir le robinet quelques instants pendant la marche. Simple et efficace, ce système augmentera la longévité de vos chaînes.

### UNE 125 A.M.C. MOTOBECANE



Un motoriste du XV<sup>e</sup>, Mr Delauné a transformé un vélomoteur Motobécane 125 cc. à soupapes latérales en culbuté. Pour cela il a coulé de l'aluminium autour de la chemise d'origine et a tourné dans la masse les ailettes du cylindre et foré le passage des tiges de culbuteurs. La culasse provient d'un A.M.C.

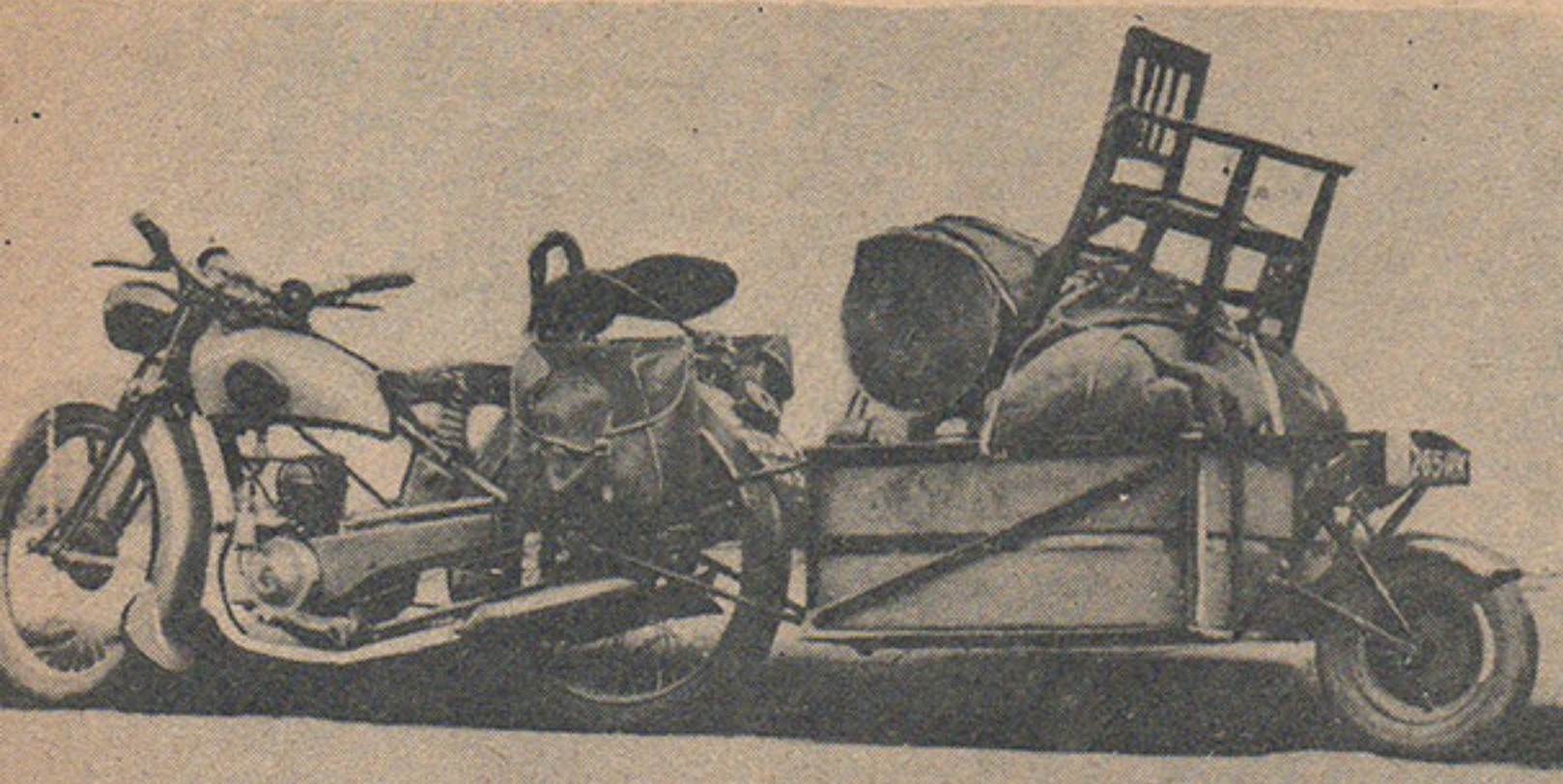


A gauche : détail du roulement du maneton et de sa glissière.

que des chocs subis par une roue doit être complété par un amortissement longitudinal.

**Suspension AR** : Théoriquement l'axe d'oscillation de la roue AR devrait se trouver dans l'axe du pignon de transmission de la boîte de vitesses. Ceci est très difficile à réaliser et nécessiterait un point d'appui de la fourche AR situé





Voici l'ensemble P 53 - Fulgur 100 de notre correspondant, Mr Sardier, avec sa charge complète.

## tribune libre

### TRANSPORT ECONOMIQUE

Etant un fervent de la moto de petite cylindrée et pour donner un démenti formel à certains motocyclistes qui prétendent que le vélomoteur, même moderne, n'est fait et ne peut transporter sur de longs parcours qu'une seule personne, je vous donne un compte rendu des performances que j'ai accomplies avec un vélomoteur « Peugeot » P 53 C de 100 cmc. attelé d'une remorque monoroue « Fulgur 100 ».

1° *Départ en vacances.* J'étais seul ma moto ayant en remorque la Fulgur 100 chargée de 70 kgs de bagages. Le trajet à parcourir était le suivant : Paris Porte de Versailles à Saint-Saulge, soit 230 kms.

Je partis à 7 h. du matin, empruntant la route bleue ; j'arrivais à Montargis à 9 h. 10, soit près de 50 de moyenne, puis passant à Briare, j'arrivais seulement à 10 h. 50 à Pouilly-sur-Loire, ayant été ralenti pendant 5 kms du fait des travaux de Maltaverue ; la dernière étape Pouilly-sur-Loire-Saint-Saulge, soit 50 kms, était couverte en 1 h. 10, si bien que j'arrivai pour midi.

Ceci représente donc, avec un arrêt obligatoire de quelques minutes en forêt de Briare, une moyenne de  $230 : 5 = 46$  kmh.

2° *Retour de vacances :* Là j'étais bien moins chargé dans la remorque, mais je ramenais ma femme sur le tansad. Ceci représentait : Moto 60 kgs, conducteur 70, ma femme 55, la remorque 22, bagages 30, soit un total de 237 kgs.

Je suis revenu par une route légèrement plus longue, mais plus roulable et plus pittoresque qui passe par Clamecy, Auxerre, Sens, Montereau, Melun, pour arriver à Paris, porte de Versailles via porte de Charenton, soit 240 kms.

Etant partis à 2 h. de l'après-midi, malgré un arrêt de quelques minutes, nous sommes arrivés à 7 h. 15', soit à la moyenne horaire de 45 kmh.

Pour obtenir ces moyennes, je n'ai jamais demandé au moteur son maximum de puissance. Dans les côtes, je ne laisse pas peiner le moteur, et je rétrograde volontiers, quitte à faire tourner le moteur en survitesse, cette condition de marche l'usant beaucoup moins qu'un surcouple ; mais la première n'est utilisée malgré tout que dans des côtes particulièrement dures.

Quant à la remorque monoroue, et j'insiste sur ce point, elle ne gêne en rien la tenue de route en ligne droite, en virage et même dans le cas de freinage brutal en descente, quoique la remorque que j'ai achetée soit une remorque pour grosse moto.

J'en conclus donc que le camping à deux, avec une remorque monoroue un peu plus petite, type vélomoteur par exemple, dans laquelle on met les affaires de camping, est faisable avec un vélomoteur moderne, évidemment 125 cmc. de préférence, et ceci à des moyennes de l'ordre de 50 kmh.

J'oubliais de dire, et ceci intéresse particulièrement les femmes des motocyclistes, que ma femme se trouve particulièrement à l'aise sur un tansad recouvert d'un dessus mousse, dont j'ai, pour augmenter le confort, accentué l'angle d'oscillation.

A titre indicatif, les réglages de cette machine étaient ceux donnés par la maison Peugeot, à savoir 2,5 mm. d'avance à l'allumage. Ayant essayé cette machine au maximum de ses possibilités, après nettoyage des lumières, j'ai obtenu en palier la vitesse de 71 kmh. mesurée au chronomètre, sur 1 km. lancé.

M. SARDIER, Paris

### LE CUCCIULO

J'ai été intéressé par l'article paru dans votre Revue du 25 mars 1949, et décrivant le moteur auxiliaire « Cucciolo ». Possesseur depuis octobre 1948 d'un de ces remarquables petits moteurs, je tiens à vous dire toute la satisfaction qu'il me procure.

Je précise que je demande à ce moteur un service quotidien et assez dur : routes accidentées, mal entretenues, pénibles l'hiver par suite de la boue et la poussière de sable en période de beau temps, passages fréquents dans des chemins de fermes ou de bois encore plus mauvais, etc...

Dans ces conditions, je consomme 1 litre 1/5° aux 100 kms (1 l. 20) et sur bon parcours 1 litre seulement. Il faut seulement veiller, comme le recommande la notice d'entretien, au réglage correct des culbuteurs, qui ne donnent pas d'ennui proprement dit, mais dont la tringlerie prend forcément un peu de jeu.

Le changement de vitesses par système « pré-sélecteur » suivant la position des pédales est très pratique et fonctionne à merveille. L'embrayage est d'une progressivité exceptionnelle et le plus maladroit des conducteurs est à l'abri des à-coups.

En 1<sup>re</sup>, je crois qu'on n'aurait presque pas besoin de pédaler, même dans le Tourmalet, mais le système le plus pratique dans les côtes normales est de rester en prise et d'aider le moteur en pédalant : ni le cavalier, ni le moteur ne se fatiguent et les côtes n'influent alors presque plus sur la moyenne : j'ai fait le trajet Fargues-Branne, 40 kms très accidentés avec des côtes assez fortes, en 1 h. 20 sans jamais « pousser » le moteur. Je n'ai malheureusement que des pneus « standard », le 1/2 ballon étant introuvable dans ma dimension de 700, avec des 1/2 ballons j'aurai pu aller plus vite dans les descentes et améliorer la moyenne.

Le moteur est très souple et, après rodage, supporte sans à-coup les basses allures en 2<sup>e</sup> vitesse. Ce qui n'empêche, évidemment, qu'il vaut mieux passer en 1<sup>re</sup> ou pédaler lorsque l'on doit ralentir dans un embouteillage ou monter une côte dure sans pédaler.

Pour l'huile, il faut suivre les indications du constructeur et ne pas se servir d'une huile trop fluide : semi-fluide en hiver, épaisse en été. Il faut faire attention en refaisant le plein : j'ai eu des remontées d'huile et des bougies encrassées pour avoir mis un peu trop d'huile. Depuis que je m'en tiens au niveau fixé, plus d'ennuis.

Le moteur placé sous le pédalier n'est aucunement encombrant et équilibre parfaitement la machine. Certains craignent que le carter n'accroche dans les chemins de ferme ou dans les bois, cette crainte est vaine, mon expérience le prouve, il suffit d'un minimum d'attention.

J. CAUPENNE (Gironde)

### MOTO RETROUVEE

Je vous avais signalé le vol de ma moto et j'ai plaisir à vous annoncer aujourd'hui sa capture par un barrage de police, ainsi que de ses cavaliers d'aventure qui protestent naturellement de la pureté de leurs intentions et de la blancheur de leurs âmes !

Je verrai désormais d'un œil favorable ces barrages systématiques si souvent irritants.

J. ZEROLO, Paris.

### LA 350 CMC. CYLINDREE IDEALE

Motocycliste depuis 1923, j'ai possédé de nombreuses machines. Lors de mes débuts, les motos n'avaient pas le confort et le perfectionnement actuel. Les selles à nappe de ressorts et les pneus à tringle n'existaient pas encore. La chaîne arrière était remplacée par une courroie, procédé très défectueux, surtout par temps de pluie où le patinage était inévitable.

La moto, qui n'est pas l'engin meurtrier que certains se plaisent à dire, mais un merveilleux moyen de locomotion, est appelée à se développer davantage au cours des prochaines années.

A mon avis, la cylindrée minimum doit être la 175 cmc. Le vélomoteur donne satisfaction pendant les premières années, mais ne résiste pas ensuite. Les réparations continuelles découragent son propriétaire.

Si le vélomoteur a pour avantage la dispense du permis de conduire, il n'a par contre, pas la solidité d'une grosse machine et le confort laisse à désirer sur de longs parcours.

A mon point de vue, la cylindrée idéale pour le solo ou le tan-sad est la 350 cmc. La robustesse de ses pièces mécaniques assure un long service à son possesseur. J'ai possédé pendant de nombreuses années et actuellement encore une 350 de la grande firme Française de Mâcon et je n'ai eu, pendant cette longue période, que le souci de remplir les réservoirs d'huile et d'essence.

Avec la suspension arrière qui équipera prochainement toutes les motos, la 350 cmc. représentera la cylindrée idéale pour le solo ou le tan-sad.

Yvon CHEVALIER Abonné,

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

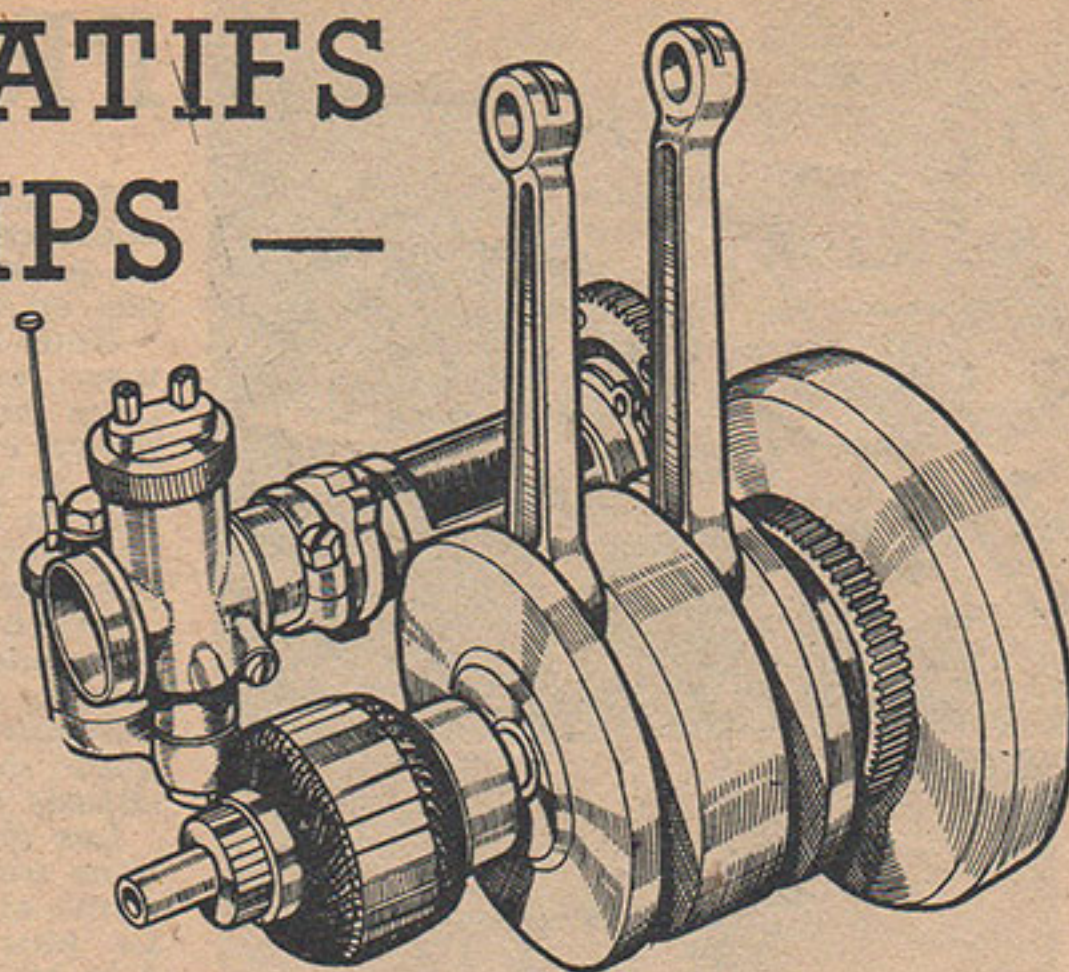


# DISTRIBUTEURS ROTATIFS

## — SUR LE DEUX TEMPS —

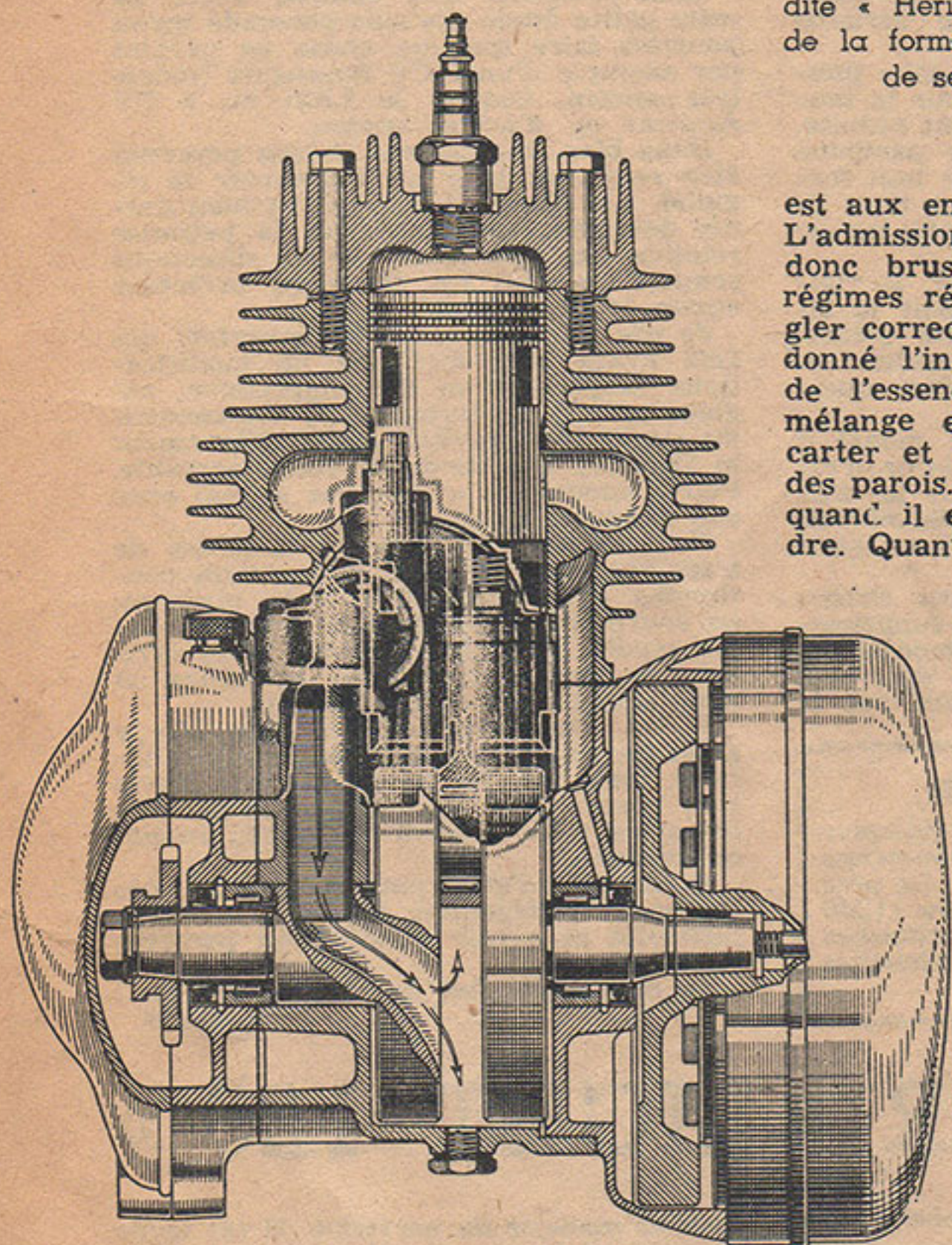
Il y a relativement peu de deux temps dont l'alimentation par le carter comporte un distributeur rotatif. Celui-ci présente pourtant des avantages au moins théoriques. Dans un deux temps classique, la tubulure d'admission n'est démasquée que pendant un temps très court lorsque le piston

L'ensemble ci-contre : (carburateur distributeur rotatif et volants d'équilibrage), équipait avant la guerre, une des meilleures 250 2 temps allemande : la TWN dite « Hérisson », à cause de la forme peu commune de ses ailettes.



est aux environs du point mort haut. L'admission des gaz dans le carter est donc brusque, saccadée surtout aux régimes réduits. Il est difficile de régler correctement le carburateur étant donné l'inertie différente de l'air et de l'essence. Fort heureusement, le mélange est brassé à l'intérieur du carter et il est réchauffé au contact des parois. Il est donc assez homogène quand il est transvasé dans le cylindre. Quant au remplissage du carter,

surtout si on tient compte de l'espace sensible qui réduit la dépression, il est loin d'être complet. De plus, les moments de démasquage et de fermeture de l'orifice d'admission sont symétriques par rapport au point mort inférieur. Si nous voulons ouvrir trop tôt cet orifice il sera fermé trop tard et par suite de l'élévation de la pression dans le carter sous l'effet de la descente du piston il se produira des refoulements de gaz vers le carburateur. On a bien sur certains deux-temps primitifs utilisé une soupape d'admission automatique, mais étant donné la faible valeur des pressions positives et négatives qui s'exercent sur elle et son inertie relativement considérable, son fonctionnement n'était satisfaisant qu'à de très faibles régimes. Aucune possibilité d'utiliser une soupape commandée mécaniquement à cause de la très faible durée de la période d'ouverture. Il n'y a donc qu'une possibilité : le distributeur rotatif avec lequel nous pouvons utiliser pour le remplissage du carter tout le temps pendant lequel remonte le piston et même prolonger un peu l'admission sur le temps de descente, en utilisant l'inertie des gaz. Le distributeur rotatif est donc séduisant. Dans la pratique on constate qu'il améliore surtout la marche aux régimes modérés.



Coupe transversale du 125 cmc. deux temps, également réalisé par TWN. Le vilebrequin du côté admission est de généreuses dimensions, pour permettre un passage facile des gaz. Notons également sur ce modèle, la forme descendante de la pipe d'admission, ce qui donne un meilleur remplissage.

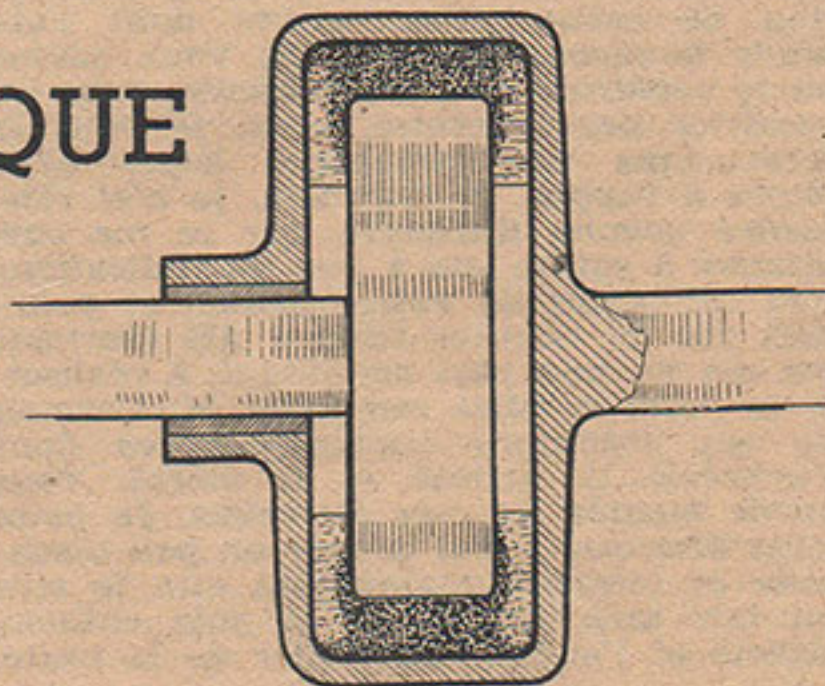
## UN NOUVEAU TYPE D'EMBRAYAGE MAGNETIQUE

LE Bureau National des Normes de Washington étudie un nouveau type d'embrayage dû à Jakob Rabinow.

En voici le principe fort simple. Du fer colloïdal est en suspension dans de l'huile. Si vous plongez dans un récipient rempli de ce mélange un aimant, vous constatez en le retirant qu'il se forme autour des pôles une masse considérable de mélange. Faites la même expérience avec un électro-aimant. Si le courant est branché, cette masse d'huile et de fer reste collée à l'électro-aimant. Si vous coupez le courant elle retombe aussitôt dans la vase.

Placez ce mélange d'huile et de fer dans deux cuvettes concentriques,

l'une solidaire du moteur, l'autre de la transmission. Montez sur une des cuvettes des électro-aimants. Si vous faites passer un courant, le phénomène indiqué ci-dessus se produira et la première cuvette par l'intermédiaire de mélange huile-fer se coagulera, en quelque sorte et entrainera la seconde. L'entraînement sera d'autant plus énergique que le courant sera plus fort. On pourra donc passer du débrayage à l'embrayage complet, en passant par tous les degrés d'entraînement. Cet embrayage est donc progressif. L'intermédiaire étant de l'huile l'usure est nulle même quand les deux cuvettes glissent l'une par rapport à l'autre.



Un tel embrayage n'est pas d'une construction coûteuse. Il est de dimensions réduites. Evidemment, c'est un client de plus pour la batterie qui a déjà tant à faire, mais la consommation est faible.



## PROPOS « RACERS 500 »

Si nous avons dû un peu négliger le courrier de nos correspondants, nous nous en excusons, car nous sommes fort chargés en ce moment.

Nous marquons un peu le pas actuellement en raison de certaines difficultés pour obtenir différentes pièces ou éléments complets tels que moteurs Racing; car il faut reconnaître que monter un moulin quelconque sur un fin châssis ne correspond à rien de logique et ne peut présenter aucun intérêt.

Cependant nous avons reçu bien des demandes de renseignements, auxquelles nous avons répondu directement d'ailleurs, qui nous incitent à dire quelques mots sur l'utilisation de certains châssis déjà existants.

Les châssis tout montés que nous pouvons trouver ont été étudiés pour le tourisme et une vitesse relativement réduite. Le plus souvent la carrosserie participe à la rigidité de l'ensemble et le tout forme un bloc peu déformable et dont la tenue de route est suffisante pour les allures prévues.

Si on supprime la carrosserie, la rigidité diminue et c'est précisément la rigidité qui caractérise la qualité principale d'un châssis de course, rigidité totale sans laquelle il ne peut être question de tenue de route.

Cependant, si le moteur est monté à l'AR et attaque l'essieu par chaîne, l'effet de torsion (très violent pour les fortes puissances) disparaît et le châssis exige moins de soins particuliers pour demeurer dans son plan.

On nous a parlé de différents châssis sur lesquels, évidemment, on supprimerait le moteur d'origine pour monter un Racing Spécial à l'AR. Je dois dire que, personnellement, je ne considère pas la

chose comme impossible et que l'utilisation de ces châssis pourrait marquer un premier pas en avant qui permettrait d'attendre des temps plus favorables.

Ainsi, d'un seul coup, certaines difficultés seraient aplanies et il resterait seulement la question « moteurs », la plus ardue sans doute, mais qui pourrait peut-être trouver sa solution auprès de certains importateurs qualifiés de matériel d'outre Manche ou d'outre Quiévrain ou même d'Italie, car il faut convenir qu'en France nous n'avons aucun constructeur susceptible de fournir des moteurs 500 cc. Racing.

Mais revenons aux châssis, objet de cette petite étude; je suis persuadé qu'on pourrait faire quelque chose en partant par exemple d'un 5 CV Rosengart (même très ancien, comme le LR2) ou 5 CV Amilcar ou d'autres encore.

Dans bien des cas ces châssis pourront être renforcés pour en augmenter la rigidité. Les freins bien réglés et bien garnis devraient suffire malgré la petitesse relative des tambours et les directions remises en état ne devraient présenter aucun jeu appréciable.

Je me souviens avoir vu autrefois des LR2 ayant subi fort peu de modifications (augmentation de compression, réglage spécial du carburateur, abaissement du centre de gravité) taper allègrement le 110 avec une tenue de route agréable. Pour l'époque ce n'était pas si mal avec des moteurs de série !

Vous voyez que bien des solutions de transition sont possibles et que nous continuons à nous attacher à la question, en sourdine peut-être, mais avec le ferme espoir qu'un jour proche verra arriver le résultat que nous attendons et pour lequel nous aurons bataillé.

Il est absolument certain que s'il y avait un peu de cohésion, nous approcherions plus vite du but, mais les efforts sont encore trop peu nombreux et trop dispersés pour toucher le poteau immédiatement.

Il suffira d'être patient, de ne pas (surtout) se dégonfler devant la moindre difficulté et savoir attendre en persévérant.

Le monde ne s'est pas fait en un jour !  
CARMAN

**NOS PLANS RACER 500**

*Il nous reste actuellement quelques plans Racer 500 type B, monoplace pour moteur monocylindrique. Le prix à nos bureaux est de 1.000 frs (1.100 frais d'envoi compris). N'attendez plus, car ce sont les dernières planches que nous possédons.*

## COURRIER « LIGHT 125 »

**E. G. à BORDEAUX.** — J'ai entrepris la construction d'une Light 125 et je suis très avancé. Il me manque encore quelques fournitures et je vais lentement, parce que j'attribue chaque mois une petite part de mon budget pour la réalisation de cette petite voiture dont j'attends beaucoup cet été. Si vous saviez où je construis ce petit véhicule, vous ne voudriez pas le croire, aussi je vous le dirai dans une prochaine lettre avec photo à l'appui. A vrai dire, je n'ai rencontré aucune difficulté, car je me suis attaché à suivre pas à pas les indications très complètes de votre manuel et pourtant j'ai dû adopter l'essieu AR tournant qui est un peu plus compliqué à réaliser. A ce sujet veuillez remercier M. Carman de ses précisions supplémentaires dont j'apprécie la netteté et la clarté. Vous aurez bientôt de mes nouvelles. Je peux vous dire que si j'ai débuté un peu maussade et méfiant, maintenant que je suis au but sans embûches, je suis enthousiasmé et j'ai hâte de brûler de la route.

**REPONSE.** — Nous serons heureux de recevoir et publier vos photos et d'apprendre votre prochaine réussite finale. Ecrivez-nous donc à nouveau.

**A. VERDIER, à AVIGNON.** — Lisez la lettre ci-dessus, elle constitue le meilleur témoignage de la facilité de construction

Nous continuons à échanger de la correspondance avec nos nombreux souscripteurs et nous avons appris que des réalisations sont déjà bien avancées.

Nous ferons paraître dans cette rubrique les photos avec performances des premières réalisations.

Voici quelques lettres extraites de notre courrier habituel. Nous ne pouvons toutes les publier, faute de place, et nous comptons sur la sportivité des « oubliés » pour ne pas nous en vouloir.

de la Light 125. Pour le prix de revient ? Guère plus qu'un vélomoteur moderne de même cylindrée, peut-être moins, cela dépend de vos possibilités d'achat de fournitures et de la réalisation que vous envisagez. Donnez-nous votre adresse exacte et posez-nous des questions précises, nous vous répondrons avec exactitude.

**E. FLATTIN, à NANTES.** — Attention à la qualité de votre bois, c'est essentiel. Comparez l'élasticité de vos lattes, elles doivent être identiques ou presque. Le bois débité trop près du cœur est plus

mou et manque de nervosité. Il est facile de vous en rendre compte, car après huilage et vernissage, ces parties étant plus spongieuses ressortent bien plus foncées. Pour le moteur, vous n'avez que l'embarras du choix. Celui que vous avez est excellent et doit vous donner pleine satisfaction. Nous ne pensons pas que son constructeur fasse des difficultés pour vous en céder un.

**M. BROCHOT Georges.** — Au sujet de votre demande pour les dimensions de pneus, comme je l'ai bien indiqué, toutes les dimensions peuvent convenir. Les 550x85 sont ceux montés sur les tri-Peugeot et les 450x90 sont des pneus brouette (ces deux dimensions chez Michelin).

Vous pouvez utiliser d'autres dimensions sans aucun inconvénient. C'est un détail sans importance majeure et n'aurez qu'à tenir compte de la dimension de vos roues pour la démultiplication. C'est tout. Ne vous arrêtez pas pour si peu et je suis à votre disposition.

**MOTEURS :** Si plusieurs amateurs acceptaient de se grouper pour l'achat de mêmes moteurs, nous accepterions, pour un certain nombre, de faire une démarche auprès du constructeur désigné pour obtenir prix et livraisons.



# À travers le Sport

## CIRCUIT DE TARARE

Dans la catégorie 250 cmc., le Bernois Halde-  
man mena de bout en bout et termina sans être  
inquiété devant son compatriote Laederach.

Quant au détenteur du « Casque d'Honneur  
1948 » de Moto-Revue, il fit une très brillante  
démonstration, enlevant les deux catégories 350  
et 500 cmc. Seul Collot l'inquiéta légèrement du-  
rant la finale des 500 cmc. (La course des 500  
étant disputée en 2 manches et une finale).

Behra dut abandonner à la suite d'un inci-  
dent mécanique. Perrin termina 3<sup>e</sup>.

En sidecars 600 cmc., nette victoire de nos  
compatriotes helvétiques, puisque les deux pre-  
mières places reviennent à Haldemann et Aubert.

Terminons en signalant la parfaite organisation  
assurée par le Baldago's Moto-Club.

### CLASSEMENT

250 cmc., 25 tours (47 kms 825) : Halde-  
mann (Guzzi), 39' 58" 4/10 (moy. 71 kmh. 785); 2.  
Laederach, 40' 2" 5/10; 3. Salasc, 41' 29" 9/10;  
350 cmc., 25 tours (47 kms 825) : 1. Houel  
(Velocette), 37' 55" 4/10 (moy. 75 kmh. 665); 2.  
Perrin, 38' 14" 6/10.

Sidecars, 25 tours (47 kms 825) : 1. Halde-  
mann (Norton), 37' 53" 8/10 (moy. 75 kmh. 719);  
2. Aubert, 38' 14" 9/10; 3. Chevalier, 39' 39"  
1/10; 4. Bétemps.

500 cmc., 1<sup>re</sup> éliminatoire : 1. Houel; 2. Per-  
rin. — 2<sup>e</sup> éliminatoire : 1. Collot; 2. Behra. —  
Finale : 1. Houel (Velocette), 39' 12" 7 (moy.  
87 kmh. 807); 2. Collot, 39' 38" 6/10; 3. Perrin;  
4. Jacquier-Pret; 5. Laffond; 6. Colignon; 7.  
Besse; 8. Falles.

Le meilleur temps a été accompli par Houel  
en 1' 15" 2/10 (moy. 91 kmh. 579).

## GRAND PRIX DE VITESSE DU MOTO-CLUB HAUT-SAONNOIS

Pour son premier Prix de vitesse, le M.C. Haut  
Saonais ne fut pas favorisé par le beau temps.  
Par contre, une affluence considérable et un gros  
succès sportif récompensèrent les efforts de ce  
Club.

Notons la magnifique victoire de Houel en 350  
cmc., ainsi que celle de Collot en 500 cmc.

Behra, malchanceux, fut accidenté et ne put  
être classé. Perrin enleva une manche en 500 et  
se classa 3<sup>e</sup> dans la finale.

### CLASSEMENT

125 cmc. : 1. Lacour (Giromagny), sur Peugeot,  
13 kms 980 en 16' 24".

350 amat. : 1. Vonin (Valent.), sur Peugeot,  
13 kms 980 en 13' 16" 3/5.

500 amat. : 1. Hug (Mulhouse), sur BMW, 23  
kms 300 en 22' 1" 4/5 (moy. 63 kmh. 470).

350 profes. : 1. Houel (Paris) sur Velocette),  
69 kms 900 en 1 h. 0' 31" 1/5; 2. Perrin (Pa-  
ris), 1 h. 2' 32".

500 cmc. : 1<sup>re</sup> élim. : 1. Collot (Vesoul); 2<sup>e</sup>  
élim. : 1. Perrin (Paris); finale : 1. Collot (Ve-  
soul, sur Gilera, 69 kms 900 en 58' 14" 1/5;  
2. Houel (Paris), sur Gilera, 58' 35"; 3. Perrin  
(Paris); 4. Colignon; 5. Besse; 6. Laffond.

Le meilleur tour a été accompli par Houel en  
1' 49"; moyenne 76 kmh. 921.

## GRAND PRIX DU LUXEMBOURG

500 cmc. : 1. Anderson (Ang.), sur Guzzi, 30  
tours, 112 kms 920 en 55' 28" (moy. 124 kmh.  
474); 2. Goffin (Belg.), Triumph, en 55' 43";  
3. Martin (Gilera), 56' 21".

350 cmc. : 1. Ergé (Belg.), sur AJS, en 36' 49"  
(moy. 117 kmh. 449); 2. Van Rywyk (Velocette),  
37' 17"; 3. Wood (Velocette).

## CIRCUIT D'OLTEN

Les courses motocyclistes disputées à Olten  
(Suisse) ont été remportées par Weingarmann,  
Ambrosini, Wood et Anderson.

### RESULTATS

125 cmc. : 1. J. Weingarmann (Puch), 71 kms  
425 en 47' 40" (moy. 89,940); 2. L. Vinatzer  
(Puch).

250 cmc. : 1. Dario Ambrosini (Benelli), 85  
kms 710 en 47' 36" (moy. 108,030); 2. Fergus  
Anderson (Guzzi).

350 cmc. : 1. Tommy Wood (Velocette), 102 kms  
352 en 57' 51" (moy. 106,674); 2. Juhan Franta  
(Velocette).

500 cmc. : 1. Fergus Anderson (Guzzi), 142  
kms 850 en 1 h. 24' 38" 8/10 (moy. 101,256); 2.  
Gerber (Triumph).

## MOTO-BALL

### CHAMPIONNAT DU CENTRE

Au cours d'une réunion tenue au Chambon-  
Feugerolles, le 11 mai dernier, le Moto-Ball-Sport  
Forézien, le Racer-Moto-Ball Ondaine et le Moto-  
Club Ricamandois ont fixé les dates de Cham-  
pionnat du Centre 1949.

En effet, par suite de la création de la nouvelle  
région Centre, la Fédération Française de Moto-  
cyclisme a décidé de doter cette compétition d'une



À gauche : Une pla-  
ce très disputée du  
match Cavailon-Ma-  
rignane.

L'équipe du Moto-  
Ball Club de Cavail-  
lon. De gauche à  
droite, on reconnaît :  
Paul Donnat, J. Go-  
letto (capitaine), J.  
Olivi, M. Roche, M.  
Casset et F. Bonn.



coupe et de récompenses individuelles à l'équipe  
gagnante, pour l'année en cours.

L'an prochain, les Clubs du Centre seront in-  
tégrés dans le Championnat de France opposant  
les Clubs du Nord, du Sud et du Centre.

Ci-dessous, l'ordre des rencontres avec indi-  
cation du match sur le terrain du Club premier  
nommé.

26 Juin : R.M.B. Ondaine contre Forézien,  
Stade de la Pourratte.

10 Juillet : M.B.S. Forézien contre R.M.B. On-  
daine, Stade de la Chaléassière.

17 Juillet : R.M.B. Ondaine contre M.C. Ri-  
camarie, Stade Unieux.

28 Août : M.B.S. Forézien contre M.C. Rica-  
marie, Stade Chaléassière.

4 Sept. : M.C. Ricamarie c. R.M.B. Ondaine.

18 Sept. : M.C. Ricamarie c. M.B.S. Forézien.

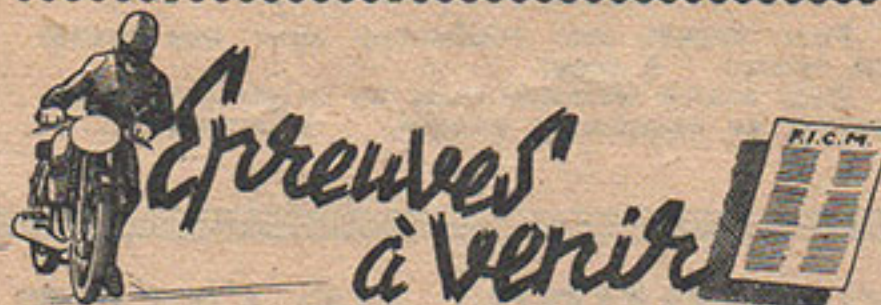
## COMMUNIQUE OFFICIEL DE LA F.F.M.

### RESULTAT DES MATCHES DES 22 MAI 1949

Division Nationale : MBC Villefranche contre  
MBC Orly, match nul 0 à 0; Versailles MBC  
contre MB Châlons, match nul 1 à 1 — Division

d'Excellence : Zone Nord : EMB Gennevilliers  
bat MBC Vitry-le-François, par 2 buts à 0. —

Zone Sud : MBC Marignane bat MBC Cavallon  
par 4 buts à 0; MBC Camaret bat MBC Châ-  
teau-Languedoc par 2 buts à 0.



## DEMAIN, A MONTLHERY,

### LE 21<sup>e</sup> BOL D'OR MOTOCYCLISTE

Le départ du Bol d'Or Motocycliste sera donné  
demain samedi à 15 h. aux 70 pilotes sélectionnés.

Nous rappelons aux nombreux motocyclistes  
sportifs désirant assister à la belle épreuve que  
des autocars directs à service accéléré partiront  
vers Montlhéry de la Porte d'Orléans et des cars  
départementaux de la Porte d'Italie.

Parmi les champions qui prendront le départ,  
citons Georges et Pierre Monneret, Marcel Pa-  
hin, Gustave Lefèvre, Lucien Rossignol, Faène,  
Benzoni, Francone, Lauer, Venin, Walter, Lorin,  
Burggraf, Maucourant, Dalmas, Guignabodet, etc.  
Avec de tels noms, on est assuré d'assister à du  
meilleur sport.

Pour toutes les précisions, se reporter à nos  
deux derniers numéros, 945 et 946.

## 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'Imola (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 Rem-  
parts 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.).

## LE 19<sup>e</sup> GRAND PRIX DES FRONTIERES, CIRCUIT DE CHIMAY

5 JUIN 1949 — PENTECOTE

Depuis plus de vingt ans l'Auto-Moto-Club de  
Beaumont-Chimay organise chaque année à la  
Pentecôte son traditionnel Grand Prix des Fron-  
tières.

Cette année cinq courses sont prévues au pro-  
gramme; en voici l'horaire et la désignation.

A 9 h. premier départ : Course motocycliste  
réservée aux Juniors 350 et 500 cmc.

A 10 h. second départ : Course motocycliste  
comprenant les Seniors Belges et les Internatio-  
naux 350 cmc.

A 11 h. 30 troisième départ : Course motocy-  
cliste comprenant les Seniors Belges 500 cmc. et  
les Internationaux 500 cmc.

A 13 h. un concert sera donné aux Tribunes du  
Circuit par l'Harmonie de Chimay, sous la di-  
rection de M. Gillot.

A 13 h. 30 quatrième départ : Course Auto-  
mobile de la formule B. Internationale voitures de  
course de moins de 2 litres de cylindrée.

A 15 h. 30 cinquième départ : Course Auto-  
mobile de la formule A Internationale Voitures de  
course de plus de 2 litres de cylindrée. Dans cette  
course participeront les grands as internationaux  
au volant notamment des nouvelles Talbot mono-  
place 1949, des Maserati à compresseurs et qui  
sait peut-être des Ferrari dernier modèle.

Le circuit est composé de routes remarquables  
et très roulantes qui permettront les plus gran-  
des vitesses.

Des prix importants sont prévus dans chaque  
course auxquels il faut ajouter une prime de 5.000  
francs au concurrent automobile ou motocycliste  
qui battra le record du tour qui est actuellement  
de 141 kmh. 500.

En outre 1.000 francs par course sont offerts  
au pilote qui réalisera le tour le plus rapide.

Voilà de quoi stimuler les concurrents et donner  
des émotions aux spectateurs.

Les postes de Croix Rouge seront installés aux  
principaux endroits dangereux de la piste. Un  
important contingent de gendarmerie assurera  
le service d'ordre.

Le Grand Prix des Frontières de 1949 sera  
digne des précédents.

Pour les tous derniers renseignements s'adres-  
ser au secrétaire général M. Buisseret Jules, Bu-  
reau de l'Automobile Club, Casino de Chimay.  
Tél. 13.

## UNE GRANDE EPREUVE D'ENDURANCE MOTOCYCLISTE A SAINT-ETIENNE

Le Sport Motocycliste Forézien organise le  
19 juin une grande épreuve d'endurance :

Il s'agit de : Saint - Etienne - Paris - Saint-  
Etienne Motocycliste, sur un parcours de 1.007



kms, en épreuve d'endurance et de régularité avec moyennes imposées suivant les cylindrées.  
 Catégorie 1 : Motos jusqu'à 250 cmc. 45 kmh.  
 Catégorie 2 : Motos de 250 à 300 cmc., 50 kmh.  
 Catég. 3 : Motos de 350, 500 à 750 cmc., 60 kmh.  
 Itinéraire : St-Etienne, Moulins, Paris, Moulins, Mâcon, Lyon, St-Etienne. Chaque groupe partira de la place Jacquard dans l'après-midi du 19 juin entre 14 heures et 16 heures, au Stade de l'Etivallière.

En cette occasion, à 16 heures, un match de moto-ball sur le terrain de l'Etivallière opposera une sélection Moto-Ball Sport Forézien-Racer Moto-Ball Ondaine à une équipe réputée du Nord de la France, probablement les porteurs du maillot tricolore, Champions de Moto-Ball 1948.

Cette épreuve nationale est ouverte à tous les pilotes licenciés de la Fédération Française de Motocyclisme ; des formules d'engagement sont à la disposition des concurrents éventuels sur demandes adressées au Siège du Sport Motocycliste Forézien « Les Colonnes », 17, place Jean-Jaurès, St-Etienne.

#### NOTRE PROCHAIN NUMERO

qui paraîtra le 17 juin donnera un compte-rendu complet technique et sportif, illustré de nombreux dessins et photographies du XXI<sup>e</sup> BOL D'OR

#### LE 3 JUILLET A WAMBRECHIES MOTO-CROSS DE L'AMITIE

Le Moto-Club du Nord de la France organise le 3 juillet 1949, sur les glacis et dans les fossés du Fort de la Redoute, à Wambrechies, une épreuve Internationale de « Moto-Cross ».

Cette course sera organisée conformément au règlement des manifestations sportives de la F.I.C.M. et au règlement des manifestations sportives de la F.F.M. Elle s'appellera « Moto-Cross de l'Amitié ». La course se disputera par catégories qui comporteront, s'il y a lieu, séries, repêchage et finale.

Les coureurs seront divisés en 3 catégories réservées aux motos solos : 250, 350 et 500 cmc.

L'emploi des machines à compresseur est interdit.

Pour tous renseignements complémentaires s'adresser au M.C.N.F., 42, rue du Maréchal-Foch, à Roubaix (Nord).

## LE CASQUE D'HONNEUR de « MOTO-REVUE » 1949

Voici déjà deux fois que notre Casque d'Honneur remis au pilote ayant accompli la saison sportive la plus brillante, a été attribué : en 1947 à André LHERITIER et en 1948 à Georges HOUEL.

L'abondance des matières ne nous avait pas laissé jusqu'à présent la place pour publier le règlement valable pour 1949.

Celui-ci est semblable au règlement de l'an dernier ; mais nous avons jugé qu'il n'est pas juste qu'un pilote ayant battu un record du monde ne bénéficie pas de cet exploit pour notre classement. De même, le meilleur tour en circuit doit être récompensé.

#### ARTICLE I

Un « casque d'honneur » est mis en compétition tous les ans par « Moto-Revue ».

#### ARTICLE II

Ce casque est attribué au pilote français ayant totalisé le plus grand nombre de points dans les épreuves de vitesse (côtes ou circuits) tant nationales qu'internationales disputées en France, dans les épreuves internationales disputées à l'étranger, d'après l'article IV, et de records du monde battus.

#### ARTICLE III

Chaque coureur français partant dans une course inscrite au calendrier obtiendra le nombre de points auquel il a droit d'après l'article IV. Chaque quinzaine, il sera tenu un compte total des points ainsi obtenus et un classement provisoire sera donné à titre indicatif. Chaque coureur est tenu de faire parvenir à « Moto-Revue » 12, rue de Cléry, Paris-2<sup>e</sup>, dans la semaine qui suit l'épreuve à laquelle il vient de participer, son classement et l'indication exacte de la course. En cas d'inobservation de cette clause, aucune réclamation ou contestation ne pourra être admise.

#### ARTICLE IV

Le classement sera établi de la façon suivante :

Pour une place de 1 <sup>er</sup> .....	10 points
» 2 <sup>e</sup> .....	6 points
» 3 <sup>e</sup> .....	4 points
» 4 <sup>e</sup> .....	3 points
Pour le meilleur tour général :	2 points

#### Points non cumulables

Pour départ pris réellement dans une course de vitesse : 1 point.

Pour course terminée dans les délais (avec figuration au classement officiel) : 2 points.

#### Points cumulables

Dans les courses internationales, disputées en France et à l'étranger :

1 <sup>er</sup> des Français .....	3 points
2 <sup>e</sup> .....	2 points
3 <sup>e</sup> .....	1 point

Pour les Grands Prix Nationaux 1949 :

Grand Prix de Tchécoslovaquie.
T.T. Anglais.
Grand Prix de Pologne.
Grand Prix de Suisse.
Grand Prix de Hollande.
Grand Prix de Belgique.
Grand Prix de France.
Grand Prix de Norvège.
Grand Prix des Nations (Italie).
Grand Prix d'Espagne.

les points seront doublés.

Ce classement porte sur les épreuves de l'année inscrites au calendrier national et international 1949.

Il ne sera pas tenu compte d'un classement séparé pour les amateurs ; ceux-ci seront classés à part uniquement dans le cas de course spéciale réservée aux amateurs et bénéficieront alors d'un nombre de points réduit de moitié.

#### ARTICLE V

Pour chaque record du monde battu, il sera attribué 5 points. Ces points seront doublés si le record est valable pour toutes catégories.

#### CLASSEMENT ACTUEL

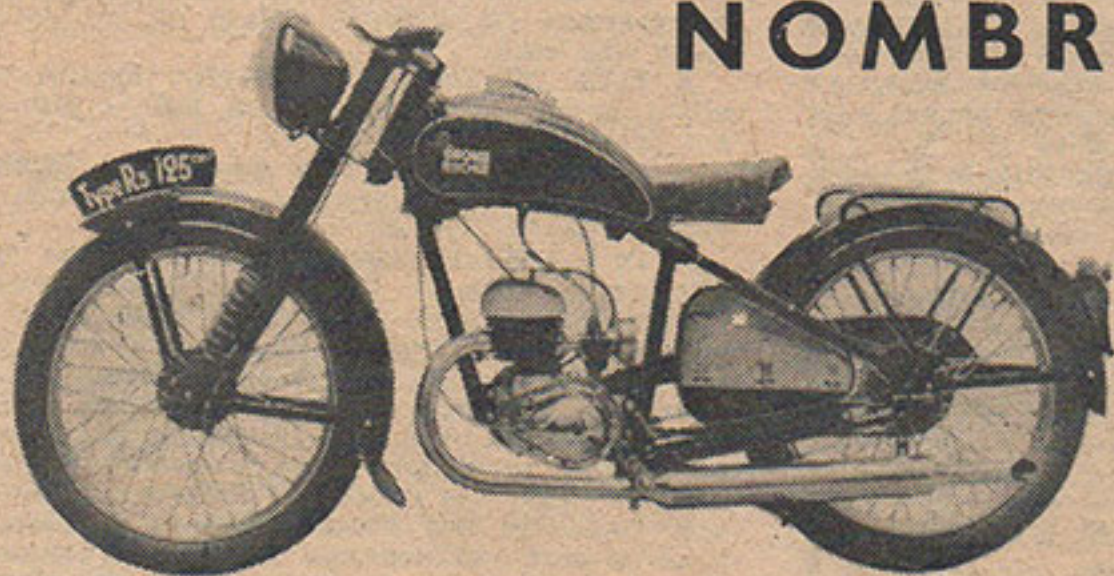
à la date du 31 mai 1949

HOUEL .....	50 points
PERRIN .....	48 points
BEHRA .....	32 points
COLLOT .....	22 points
MONNERET .....	21 points
REAU .....	16 points
GAURY .....	13 points
COLLIGNON .....	12 points
etc...	

MM. les coureurs sont priés de nous adresser d'urgence leur palmarès complet depuis le début de 1949 en tenant compte du règlement actuel (meilleur tour, records du monde...). Aucune réclamation ne pourra être acceptée d'un coureur ne nous ayant pas adressé son palmarès.

## CHRONIQUE DU CONCOURS GRATUIT DE NOMBREUX PRIX

Moto  
revue



#### PARMI CEUX-CI ...

- Un vélomoteur GNOME-RHONE R. 3 à fourche télescopique
- Un moteur auxiliaire VAP
- Un Vélo Grand Tourisme TERROT
- Un Vélo Tourisme Randonneur PEUGEOT
- Un appareil Photo Bloc Métal de PHOTO-HALL
- Une Magnéto D. 1 MOREL
- Un Volant Magnétique MAGNETO-FRANCE
- Un Carburateur AMAC
- Un réalésage de Cylindre avec fourniture du piston, chez PERTUISOT
- Un bon de réduction de 5.000 francs pour achat d'un Vélomoteur chez René BONNET

- Un bon pour un crédit de réparation de 5.000 francs aux Ets BONNET de Billancourt
  - Un Accumulateur pour Moto FULMEN
  - Un Casque Compétition GENO
  - Un Alternacycle MAGNETO-FRANCE
  - Des coffrets de BRETOCYL GRAPHITE
- etc... etc...

Rappelons que le règlement de notre concours a paru dans le N° 946 du 27 Mai. Si vous ne l'avez pas lu, vous pouvez le recevoir contre envoi d'une enveloppe affranchie, adressée à « MOTO-REVUE », 12, rue de Cléry - Paris-2<sup>e</sup>. Il est également distribué à notre pavillon de la Foire de Paris - Terrasse B - Quartier 22. Allée principale, à proximité de l'Hôtel des Postes et du Pavillon des Tabacs.

#### NE LAISSEZ PAS PASSER UNE SI BELLE OCCASION

de gagner un de ces beaux prix et, de toutes façons, de faire une sérieuse économie sur l'achat normal de votre revue préférée.

**ABONNEZ-VOUS !**





**MOTO-CLUB ROBERT LINDET.** — Sortie Pentecôte : Villerville sur Mer (Calvados), 200 kms. Deux départs, le samedi 4 juin à 14 heures et le dimanche 5 juin à 5 heures du matin. Se faire inscrire d'urgence au siège pour chambres et repas.

**MOTO-CLUB DE LA BANLIEUE NORD.** — 5 Juin, fête de Pentecôte : Sortie à Montlhéry au Bol d'Or Motocycliste. R.-V. place de la gare à Sannois. Départ à 9 heures.

19 Juin : avec nos amis du M.C. Paris, nous participerons à une fête omnisport à Taverny. Un gymkana motocycliste sera organisé par nos soins. Pour tous renseignements s'adresser au siège social.

**MOTO-CLUB CHATILLONNAIS** (Tourisme-Sport-Camping). — Nos sociétaires sont informés que les deux réunions bi-mensuelles du mois de juin auront lieu respectivement le 2 et le 16 juin à 21 h., au siège social, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon, au cours desquelles leurs seront délivrés le calendrier mensuel du mois de juin qui est ainsi fixé :

**Pentecôte 4-5-6 :** Sortie sur l'Autodrome de Montlhéry en vue d'assister aux deux rondes de 24 h. du Bol d'Or Autos et Motos. Les campeurs partiront le samedi à une heure qui sera fixée à la réunion du 2-6. — **Dimanche 12 juin :** Le M.C.C. participera au Circuit de Vitesse de Bourges. Départ des coureurs et des supporters le samedi 11 à 14 h., à bord du camion qui trans-

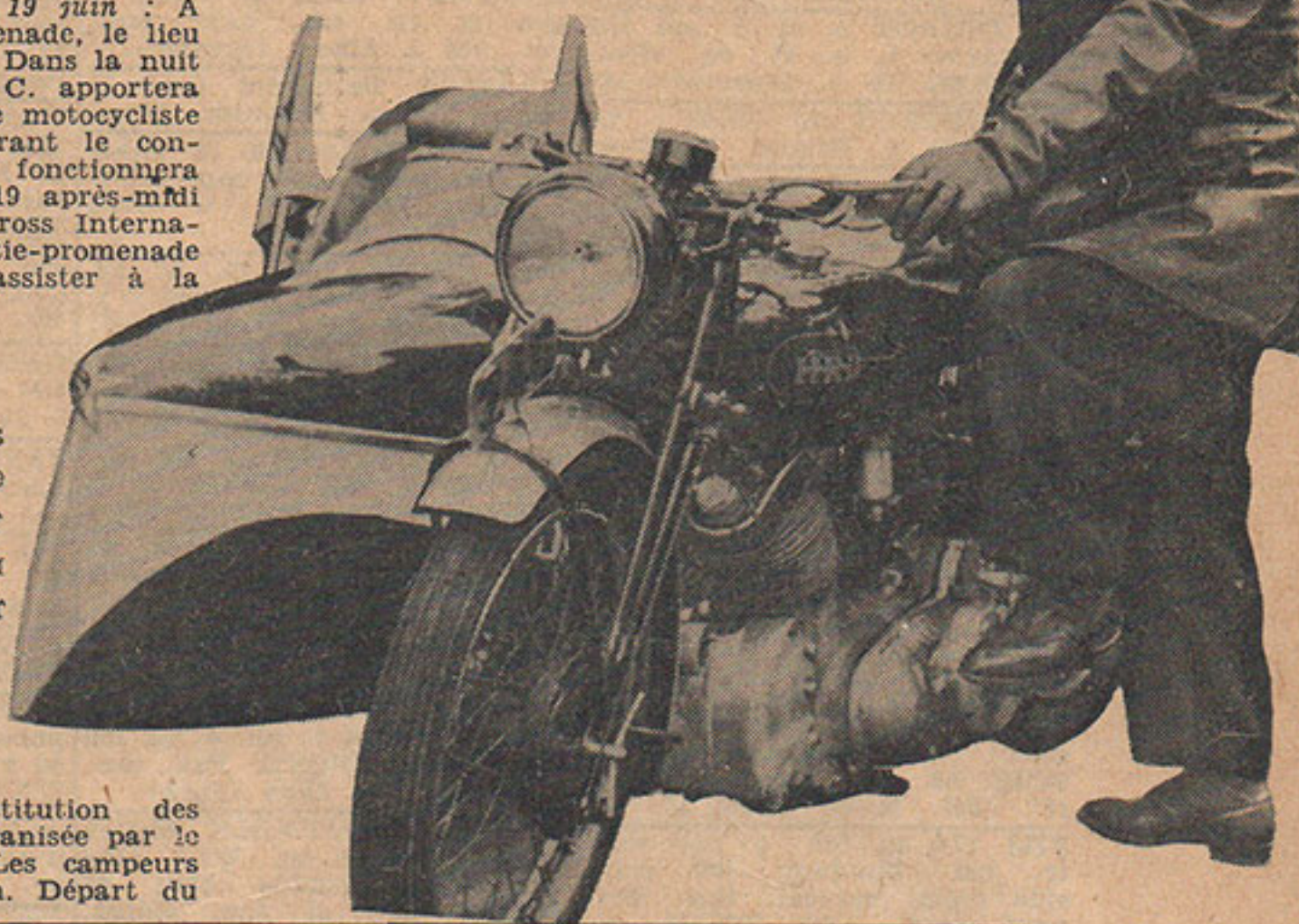
portera les machines. — **Dimanche 19 juin :** A cette date aura lieu une sortie-promenade, le lieu en sera fixé à la réunion du 2 juin. Dans la nuit du samedi et du dimanche, le M.C.C. apportera son concours à l'épreuve d'endurance motocycliste St-Etienne-Paris-St-Etienne en assurant le contrôle parisien à la Porte d'Italie qui fonctionnera une grande partie de la nuit. Le 19 après-midi aura lieu à Montreuil le 3<sup>e</sup> Moto-Cross International. — **Dimanche 26 juin :** Sortie-promenade sur Provins (S.-et-M.) en vue d'assister à la

Le Président du M.C. de Cannes et de la Ligue Motocycliste de Provence en 1947 et 1948, sur la 1000 Vincent HRD de Sa Majesté Bao-Daï, empereur d'Annam.

Grande Commémoration de l'Institution des Foires de Champagne et de Brie organisée par le Syndicat d'Initiatives de Provins. Les campeurs partiront le samedi matin vers 9 h. Départ du

Siège social, les touristes les rejoindront le dimanche en partant du siège social à 7 h. 30 (détails complémentaires fournis à la réunion du 16 juin).

Signalons que le M.C.C. avait déplacé son équipe sportive au Circuit d'Orléans, une mention spéciale à MM. Pré, Briand et Robbes qui accédèrent aux finales, notons la malchance de notre ami Liégeard qui fit grosse impression dans cette épreuve parfaitement organisée par des sportifs de l'Amical Moto-Club Orléanais qui avait vraiment bien fait les choses.



## 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 imprimerie 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**  
70 000 **ARDIE** 190 cc 3 cv tr. nerv. et rap. LAUDE 48 r. de Grenelle. LIT. 54-79 (repas).  
**MOTOBECANE** 500 cc av. side pl. ét. NOREL 12 r. Ed. Vailland, Villeteuse (Seine).  
**DARMONT** aérod. 6 ch. b. ét. b. pns ou repr. moto 500 vis 18 h. ou sam. ap. n. CHATON 13 r. du Bocage Ile St Denis.  
**CSK** dép. v. Motobécane super club 5 ch. cul. parf. ét. side Bern. 1 pl. 1/2 cap. pns b. ét. KAUF 30 r. J. Charrot Aulnay s. Bois 18h.30 ou sam. ap.m  
**DKW** 500 2 cyl. Ardie 190. **DKW** 125. **BSA** M20. **Terrot** RDA à rem. av. side. **MAX** 26 r. R. Salengro, Bicêtre (S.).  
**VICTORIA** 200 cc 2 t. à roder f. téles. susp. AR 4 pns 4 ch. **SELLE** 16 r. des Ecoles, 5<sup>e</sup>.  
**BSA** Et. Emp. 500 culb. ref. à nf px intér. **GARAGE** 6 r. Laférière, Paris, 9<sup>e</sup>.  
**ZUNDAPP** 200 cmc 3 l. 1/2 parf état. **CENT.** 76-59.  
**NSU** 200. **PITOU** 139 rue de l'Université, Paris, 7<sup>e</sup>.  
**125 ALCYON** 3 vit. 2000 kms ét. nf. **URBAIN** 14 av. Grande Armée, 17<sup>e</sup>. **ETO.** 17-90.  
**GILLET HERSTAL** 500 culb. side ét. parf. b. pns. 105000.  
**GASTON** 19 r. Cerisaie, Charenton, 7 à 12 h. 14 à 18 h. Dimanche matin.  
**INDIAN** 1200 susp. ar. av. side ét. pf 125.000. **PRO.** 26-95.  
**P 110** b. ét. 50000. **JACQUEMINET** 9 bd St-Marcel, 13/.  
**AJS** 350 4 vit. sél. parf. ét. **BERGERON**. Tél. DOR. 57-34  
**NSU** 250 4 vit. sél. parf. ét. mod. 1943. **Bergeron Dor.** 57-34

**SIDE** 1200 Indian av. moteur susp. 16 r. Alph. Bertillon-15<sup>e</sup>  
**M. GOYON** 175 Villiers mot. et cycle impec. **DEBERON** 97 r. Richelieu-2<sup>e</sup>. **RIC.** 62-71.  
**M. GOYON** 5 cv lat. av. side Bernardet état neuf. **CAFE**, 1 rue de Dunkerque, Paris.  
**MOTOBEC.** 125 culb. susp. ar. nve. **Struber** 1 r. Milton, 9<sup>e</sup>  
**TERROT** Course **RSSE** 1937, c. nve 150 kmh. 150000. **Robbe** 52 bd Gabriel Péri, Malakoff.  
**500 FN M86** grand prix susp. ar. av. side tr. b. équ. mec. impec. nomb. pièce. course pns rech. 220000. **Ripert** 10 av. République, Aubervilliers, tél. heures repas : Fla. 19-15.  
**PART.** v. 750 **Zundapp** sidecar Bernardet parf. état. 165.000.  
**NOVELLI** 7 bis rue Meslay, Paris. Tél. **TUR.** 64-53.  
**100 PEUG.** P 54 parf. ét. pns nfs équip. **MAROTINE** 18 rue Brunel-17<sup>e</sup> (13 à 15 h. ou 20h.  
**MOT.** 5 cv culb. tr. bon état 75000, 83 r. St Maur Paris-11<sup>e</sup>  
**PEUGEOT** 3 cv mot. nf bel asp. px intér. tél. **LIT.** 33-95  
**DKW** 350 NZ ent. or. imp. **Boulangier** 17 pl. Peupliers-13<sup>e</sup>  
**MOTOBEC.** 125 cc + 1 pneu 60000. **DERAMAUT** 4 r. Chappe 18<sup>e</sup>. Cl. 15-55, après 19 h.  
**OCCAS.** M. Goyon 4 cv culb. mot. mag pf ét. px intérés. **PAUL** 20 r. Berzelius 17<sup>e</sup>.  
**SPLEND.** ens. Norton Précis. 250000. **BESANÇON** 6 passage Rochebrune, Paris, 11<sup>e</sup>.  
**SANDFORD** Ruby 130 à débat. **FÈVRE** 47 bis av. Clichy-17<sup>e</sup>.  
**MOTOCÓNFORT** 250 moteur et pns tr. bn ét. 28000, 2 r. de Paris Brie-Comte-Robert, SM

**BSA** 350 Eto. Emp. tes "piéc orig. pf ét. 150000. **Boulangerie RIVIERE**, Nargis (Loiret) Téléphone 17.  
**ZUNDAPP** 600 px 140000. **Café** 15 av. A. Briand, Arcueil.  
**Tand.** Pitard t. b. ét. samedi **Boyer** 14 av. M. Foch, St-Cloud  
**250 DOLLAR** P4 mot. pns nfs ap. 19 h. **SAFFRAY** 21 r. Gab. Péri, Montrouge (ou samedi)  
**TERROT** 4 cv impec. **GINISTY** 57 r. d. Ardennes, Vert Galant  
**NORTON** 16 H à roder peint. pns nfs. 9 bd Murat, Paris.  
**VELOMOT.** Peug. nf 125-150 cc **Jean** 4 pl. E. Renard. Did. 57-71  
**VELOM.** Motobécane 100 cc bn ét. **Loiseau** 90r. de L'Ourcq-19<sup>e</sup>  
**ARIEL** tte bté orig. 350 cc culb. sél. ent. rév. aspect nf abs. à roder. **BRANDLER**, 34, r. Faisanderie mat. 9h. et rep.  
**ZUNDAPP** 350 cul. 4 vit. sél imp. **SALASCA** 17 av. Léon Gambetta, Montrouge.  
**Motobéc.** Poney 30000. **Lacarrière** 65 Gde Rue, Athis Mons  
**Matchless** 350 4 vit. sél. imp. **Turigny** 52 r. Goutte d'Or-18<sup>e</sup>  
**MOTO** side Dollar 350 culb. très bon ét. 2 pns nfs parfaite 72000, 8 à 11 h. 18 à 20 h **Dréville** 37 rue Pouchet-17<sup>e</sup>  
**BSA** 500 1940 lat. av. side sélect. t. équ. condit. avant. **GARAGE** 66 rue de Paris, Pantin. Tél. **VIL.** 82-98.  
**ZUNDAPP** K500. **FOURRIER**, 6 r. Paul Bert, Colombes.  
**MOTOBEC** tr. b. ét. culb. bien chauss. sélec. pied 3 cv urgent **AYRAL** 3 av. des Lilas, Soisy s Montmorency, 14 à 19 h.  
**ALCYONNETTE** rap. 14. **Mo-** tobéc. Poney pns nfs 29. 22, av. A. Jédor, Drancy (Seine)

**V.** ou éch. ctre **Rosengart** Norton 16 H f. téles. **Muller** 19 r. Fontaine au Roi, Paris  
**NORTON** 16H ref. à nf pn nfs 130. **MUR** 15 r. St Sabin, 11<sup>e</sup>  
**SUP.** sport Peugeot 350 culb. side Bern. ét. nf 110.000 fr. **Martin**, à Thenisy (S.-et-M.)  
**2 CV** 2 tps tr. b. ét. 48 vis. 5 à 8. **Terrien** 7 r. Sénégal-20<sup>e</sup>  
**NORTON** 500 lat. inter. **DAZ-** ZO 34 r. Rolland, Montrouge.  
**INDIAN** + impt lot piéc. bs px pare-br. Indian, Harley, nrs 3800 **BUNGE** 113 fg Poissonnière, 9<sup>e</sup>. **TRU.** 12-76.  
**EMW** R73 d'orig. chr. ét. nf **GRIVEAU** 28 rue Sadi Carnot Puteaux.  
**AUTOMOTO** 250 lat. parf. ét. mec. bons pneus 50.000 **JORDI** 28 rue Tréville, Paris.  
**DS** 500 lat. b. ét. px intér. **EMILE** 41 r. Faiguère, Paris.  
**V. Motob.** 500 cc super club 4 av. side 350 cc super club 4 vit. ét. R44, F.N. M11, Standard 350 cc arb. à cam. **Terrot** 350 lat. **MAURICE** 76 rue Marcadet, tél. Mont. 74-93.  
**SIDECAR** Roy gd luxe gd tour. 1pl.1/2 cap. ét. nf. **Jobert** 133 av. Clamart, Vanves dim. seul.  
**NORTON** 500 16H b. ét. **Valet** 94 r. des Entrepreneurs-15<sup>e</sup>.  
**ZUNDAPP** KS800 civil av. side Précision, superbe occasion **Sporn** 51 r. Ramey Paris-18<sup>e</sup>  
**MOTOCÓNF.** 350 culb. 4 vit. impec. **TOUBLET** 20 rue Ste Marthe, Paris, 10<sup>e</sup>.  
**350 PEUGEOT** à roder 70000. **LAURENT** 45 av. du Colonel-Fabien, Livry Gargan, S.-Oise  
**Vélot.** R. Gillet 3 v. 125 cc ét. nf **BARDET** 8 r. de Metz Rosny sous Bois (mat seul).  
**TRIUMPH** Angl. sp. twin 1948 nve 340000. **BERRYER** 18 villa Guibert, Paris. Tro. 58-69.  
**350 culb.** bon état. **BALIS** 14 bis r. Friant, Paris, 14<sup>e</sup>.  
**TRIUMPH** 250 Hérisson nve à roder. Tte équip. **Coiff.** 120 rue St Dominique, 7<sup>e</sup>.  
**TERROT** 125 nve. 900 k. klax. t. s. an. 49 90.000. **Ecr.** **Hu-** bault, 82, r. Candale, Pantin  
**SAROLEA** 600 culb. 47 av. si- de t. sad 8000 kms. **Delaunay** 67 r. Rochechouart, Paris.

**M. DEBON** 5 cv b. ét. **Huc** 121 r. Charenton-12<sup>e</sup> sam. 14à20h.  
**DKW** 97 cc moteur et pns nfs 50000. **LEBON** 194 bd Malesherbes, 17<sup>e</sup>.  
**F.N.** 350 sidecar mec. parf. px très avant. **CEN.** 40-60.  
**V.** side léger vis. sam. dim. **LABORNE** 73 r. des Rigondes, Bagnolet (Seine).  
**FN** 450 cc dern. mod. c achat voit. 3500 kms, 1 moteur **BSA** 250 cpl. Teinturerie 21 r. St-Nicolas, Maison Laffite 11-16.  
**VELOCAR** moteur 1 cvt. b. ét. **Larcher** 69bd de Charonne-11<sup>e</sup>  
**PART** v. Matchless f. tél. sél. rve vis. sam. dim. **MIDROIT** 7 rue Guichet, Clichy (Seine)  
**G. RHONE** Maj. 4cv side **Bernard.** pf. ét. **Girolet** 232 r. Fontenay Vincenne. Dau. 28-00  
**M. GOYON** 3cv b. ét. **Froman-** tin 103 av. Parmentier, 11<sup>e</sup>.  
**Ens.** moto sidecar 750 2 cyl. opposés type milit. S'adresser **AIS**, 4 r. d'Alençon, 15<sup>e</sup>.  
**BMW** R12 av. ou ss side **Pré-** cis. Hauteur, 21, r. Jean Bart à Courbevoie (Seine).  
**MOTOBEC.** 250 lat. pn nfs 55 rep. vélo. **JAN** 15 r. St Sabin  
**125 PEUGEOT** ét. nf t. b. éq. + 2 pns nfs. 60.000. **Gabalda** 90 r. Bonaparte, Paris 6<sup>e</sup>.  
**PART.** v. side g routier lux. c. nf. **D. EMP.** 4000. Arc. 69-84  
**ZUNDAPP** 4 cyl. ét. nf 180000 **OSMONT** 52 r. Salengro, Champigny. Pom. 07-94.  
**GN.-RH.** sup. Maj fin 1939 350 culb. pns nfs parf. état 90000. **Denous** 142 r. Rennes-6<sup>e</sup>  
**PART.** v. P135 350 culb. sélect. ét. impec. **Tro.** 09-00.  
**MATCHLESS** 350 téles. 2000 k. pl off. **Per.** 15-33, h. repas.  
**NORTON** 16 H ét. nf. **LAVO** 5 r. du Pôle Nord, Paris, 18<sup>e</sup>.  
**SIDE** Motocónf. 500 cul. mot. pns nfs ens. ou sép. **BACH** 59 b. Levallois, Neuilly-s.S.  
**VELOMOT.** Motobéc 1 cv 4 tps, s'adr. **COLLANGE** 21 rue Colbert, La Courneuve.  
**PEUGEOT** P53 impec. cse dble emp. 50. **Morel** 24 r. Le Sabazec, Viroflay (SO) tél. 10-53.  
**350 SOYER** moteur Jap refait neuf. **SECHET** 7 rue Ri- blette, 20<sup>e</sup> (urgent).



HARLEY 750 MP Impec. px 150. moteur Gn. AX2 ss mag. px 10000. TILLAUD 32 r. de Gaillon, Pacy s.-Eure (Eure)

TERROT 250 pns nfs b. état 45000. LEVEILLE 5 rue de Paris, Saint Prix (S.-O.)

TERROT 500 cul. RGAS 125000 Ariel 350 cul. BH 150. Gn.-Rh. lat. 350 M2 Terrot 350 cul. HSS, La Panthère 175 cul. H4 P. Jonghi 100 sél. Automoto 100 cc 2 vit. 24000 VAP 48 cc cadre spéc. 24000, suis ach. 500 Dollar accid. ou mauv. ét. BLANCHON 2 b. r. P. Le-rourse, Alfortville. Ent. 19-24.

100 TERROT b. ét. t. sad 100 R. Gillet t. b. ét. eq. élect. SAUNIER 19 r. Ducouédic-14<sup>e</sup>

350 PEUGEOT cul. 70000 p. nf Ausan 74 r. Briand, Levallois

SIDECAR P107 b. ét. vis. t. l. jrs 4 r. Harmonie, Drancy

MOTO Terrot 350 latérale HC4 à 4 vit. et sélecteur garantie neuve, prix taxe CHRISTIAN 12 rue de Cléry.

GILERA 500 cmc. état neuf, dernier modèle, prix intéressant. MILLEREAU G., 39, avenue de la Division Leclerc, Deuil (Seine et Oise).

SPLEND. 750 BMW R12 neuve card. f. tél. 4 vit. orig. 180. HILAIRE Chantonnay (Vend.)

G. R. XA2 Carpio t. b. ét. mec. et pns mot. boit. pont rech. 13000. DECAUX, Arques la Bataille (S.-Inf.).

PART. v. Gillet Herstal 350 culb. état neuf, type 1949. NOEL 59 rue Lamarck, Paris, 18<sup>e</sup>. Tél. MON. 63-32.

VDS 170 ou éch. c. pte voit. tr. bel. Zundapp 750 culb. side tract. carross. Roy. Ecr. pour rend. vous SELIN, 34, av. Benoît Guichon, Cachan.

GN. RH. 4 cv bon état 80000 11 r. Mireille, Le Bourget.

MOTOBECANE vél. D45 4 t. lat. état neuf. Téléphoner Enghien 12-22.

G. HERSTAL 500 cul. sup. spt side Bern. gd rout. FUCHS 39 r. Pixerecourt-20<sup>e</sup> (140000)

V. ou éch. s. Impérial neuf équipé avec 6 cv. SOLOMBUS ctre Simca-5. MIC. 17-75.

TERROT 125 état nf équip. Ségur 25-00, poste 527.

PEUGEOT 125 peu rlé t. sad Mérat compt Mén.90-22 (rep.)

VELOMOT. Cyclorex neuf. GI-RAUD, tél. TRU. 92-29.

V. 50.000 FN 4 cv bon état Ség. 01-50 de 10 à 18 h.

SAROLEA 350 lat. rem. à nf mot. BMW R75 incom. SINET 87 av. Poch, Conflans (S.O.)

\* ou éch. pl. of. 125 Terrot cul. f. tél. sél. nf, 2000 kms c. moto pl. gr. cyl. GARAGE VAILLANT Foulletourte Sarthe

DARMONT sport 4 roues 5 pns et ch. nfs, parf. état. Tél. 348 à Albert (Somme).

SCOOTER Bernardet neuf b. m. g. 5 pass. Mauvins, 19<sup>e</sup>.

TRIUMPH Tiger 100 39 pneus moteur neufs état impeccable. 260 000. LECLERC, à Bezu Saint Eloi (Eure).

GN. RHONE AX2 ét. n. av. side Bern. 125000. Legrand 9 r. Mal Mortier, Le Cateau (Nord)

R. GILLET 6 cv side 1931, 60. GOUBERN 15 r. Ducouédic-14<sup>e</sup>

PART. v. Gillet Herstal b. px 750 cc delco 2 cyl. 2 tps av. side impec. DORION R. 24 r. Oberkampf Jouy en Josas (SO)

BMW R 12 neuve avec ou sans side. BELAT, Davézieux (Ardèche).

TERROT 39 350 l. t. b. ét. 70 COLLIN Parc Sceaux (S.)

TRIUMPH 500 lat. b. ét. 85000 NSU 4 c. cl. 4 v. sél. é. nf 100 pressé. BRACHOTE, Pav. mil. R. CHIFLOT, Dôle (Jura).

SUPERBE ENSEMBLE Harley Bernardet 750 cc. WLA side GR 49, ensemble bleu et chromé tan. et acc. Mérat, 220000. FRAISSE 52 bis rue Gauthier, 17<sup>e</sup>.

500 MOTO Opial mot. Mag. side nf gd rout. Bern. pneus nfs t. b. ét. mec. parf. 100000

RAFAITIN, 8 r. Lamartine, Viroflay (S.O.).

M. GOYON 100 cc ét. nf 65000. EAL 13 r. Daguerre Cormeilles en Parisis (S.O.). Tél. 217.

URG. 1200 Indiar imp. avec side 110000. DENIZOT 103 r. Parmentier, Houilles (A. 262)

GROSSES RENTREES MOTOS A REMONTER DEPUIS 25 000 FRANCS

Indian, Harley, BSA, Ariel, G.-Rh., Norton, Royal, DKW, Sarolea, Zundapp, Terrot, Peugeot, etc. Ecr lisiblement av. timbre, LAUGIER 7, r. F. Faure, Vincennes.

HARLEY blanche civile 1300 cmc. Goodear neufs 500 X16 selle biplace luxe, origine, pare-brise, grandes sacoches, phares orientables Sonnabels en dépôt. Agence officielle, 14 bd Soult, 12<sup>e</sup>.

ARIEL 500 culb. Red Hunter état impeccable. BESNARD, 73, avenue Gros Malhou, à Rennes (Ille et Vilaine).

MATCHLESS 350 télé. sport 1948 état nf 5.600 kms, moy. L. R. Ecrire LEVERGER, 19, rue Daru, Paris, 8<sup>e</sup>.

MOTO sidecar Monet Goyon 350 bon état mécanique. CALVET 126 bd Brune, Paris, 14<sup>e</sup>. VAU. 24-42.

GNOME-RHONE avec side R2 500 cc. ét. nf. S'adr. S.A.V.E. 3 rue de Turin, Paris, 8<sup>e</sup>.

TERROT 3 cv parf. ét. LOXQ instit. Saint Elier du Maine par Fougères (I.-et-V.).

350 DKW 4 v. sél. orig. parf. ét. 115.000. LERAY, 20, rue Chalotais, Rennes (I.-et-V.).

PART. v. 125 Peugeot 1948. FABRON 4 r. Boulay, 17<sup>e</sup>.

VDS cyclecar Darmont 6 cv pneus état neuf. BLOUMINE 40 r. de Vesle, Reims (Marne)

V. 500 et 250 Terrot spéc. course, prendrai en compte rctto touriste. COULON, 82, av. Grammont, Tours

VD side léger Carpio pour moto jusqu'à 350 ou vélomoteur. PAQUIN, 60, rue Bois-sière. PAssy 47-20.

ENSEMBLE grand tourisme

16 H lux. chrom. rod. 700 kms side Impérial 1 pl. 1/2 abs. nf 190. ou s. Bern. 165. ou sep. h rep. RENAUDIE 5 r. Michelet, Choisy le Roi (face gendarmerie).

125 culb. TERROT. Alalinarde 30 rue Basfroi, Paris, 11<sup>e</sup>.

250 lat. TERROT. Alalinarde, 30 rue Basfroi, Paris, 11<sup>e</sup>.

VD side 750 cmc. New-Map motr Mag. état nf sam. dim lundi, Gillet Herstal 350 cc. pf état. ABRIVARD, 32, av. Courteline, Paris, 12<sup>e</sup>.

### ON DESIRE ACHETER

J'ACHETE toutes pièces dét. ou ens de motos de marques étrangères A.M.P 21 rue Monge, Puteaux. LON. 02-63.

ACH. Sandford mod. ou voit. genre Rovin à crédit. CHATON 13 r. du Bocage. Ile St-Denis (Seine).

MATCHLESS 350 mauv. état ou accid GUERRIER 29 r. Convention. Tél 33 Villeneuve sur Lot (Lot et Gar.).

### ECHANGES

FORD V8 40 b. ét. 5 pl. ctre moto BMW ou Angl. Malet 27 r. de l'Aviation Drancy (Seine)

V. ou éch. voiture c. moto. Guillion 13 r. D. Papin Pantin

V. ou éch. c. Bateau à mot. ou moto voit. Amphibie impec. LECOQ récupéra. Saint-Lô.

V. ou éch. ctre moto side Bugatti sp. 2 l. 3 imp. Louis 4r. Andily Soisy-s-Montey SO

ECH. Terrot 175 culb. sél. 4 v. c. + fort. KEREL Bot. 34-50.

### VOITURES A VENDRE

VEnds Volkswagen terrestre 6 cv studio 16 Bd de Reuilly, Paris, 12<sup>e</sup>. DID. 58-10.

SIMCA 39 185000, repr. moto LAJUDI 6r. E.Renan, Issy-Mx

V. Salmson S4C 8 cv Bugatti 2 l. Torpédo 4 pl. Alé 13-39

5 CV CITR. et piéc. m. marq. DEZ 17av. Bejot Beaumont SO

CITROEN 11 AL couré tôle 2 places et 2 places spider, très bon état mécanique garanti, roulé 35.000 kms. LAC, 12, rue de Cléry.

### DIVERS

TAND. Dery ét. nf Gaudriot 23b. av. La Paix, Meudon S.O.

GLOBES ALBALITES pour éclairage de magasins et bureaux, bas prix, photo sur demande à MOTO-REVUE.

TELEPHONE : installation intercommunication, directe, privée et mixte, automatique possibilité 5 lignes réseau et 12 intérieur. Prix très intéressant. Visible DENIS, 12, r. de Cléry, 2<sup>e</sup>.

CINE prise vues Zeiss Ikon film stand. 3 chargeurs 25 m. autom. ou à manivelle. Visible DENIS, 12 r. de Cléry.

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, pièces pour moteurs Chaise et boîtes Burman.

VELO homme Radior neuf et Motobécane état neuf. Prix bas LAC 12 r. de Cléry, 2<sup>e</sup>.

BON side sur châs. Bern. pn. Mich. nf 12000 fr. Alexandre 28 r. des Favorites. M<sup>e</sup> Vaugir

Side lég. roue 25x3 susp. à dc. Brancha 20 r. F. Bonvin, 15<sup>e</sup>.

SIDE Buffler neuf 22000 fr. Decoudun 99 r. Ed.-Vaillant, Levallois, après 18 heures.

REVIL (Ets) 82 r. des Ternes ETO. 15-53 Seul spécialiste pour tous équipements et access. motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, serre-têtes, gents, manchettes de guidon, "estes sacoches, fan-sad, poignées tournantes, dessus de selles caoutchouc, accus, sélect pare-brise, etc...

V 1 pneu 3.50x19, 1 pneu 400x18 nfs. ROJDAIRE, St-Ours les Roches (P.-de-D.).

ECURIE COURSES automob. en format. rech. sportifs disposant 250 à 500000 3 pilotes maxim par voiture petites cylindrées. Ecrire 1<sup>re</sup> let. S.V. FUBLIPRESS, 31, bd Bonne-Nouvelle qui transmettra.

### EMPLOIS

Recrutement Autorisé en 1949

### 2.000 EMPLOIS

dans les administrations financières. Guide n° 589 et renseignements gratuits ECOLE AU FOYER, 39 r. Denfert Roche-reau, Paris (21 ans de succès).

## SUSPENSION ARRIERE « MONTLHERY »

SYSTEME BREVETE A GRAISSAGE PERMANENT } TOUT EN ACIER } LA SUSPENSION MONTLHERY EST FAITE SUR  
PAR BAIN D'HUILE } FORGEE - INCASSABLE } MESURE POUR CHAQUE TYPE DE MACHINE  
Modèles déjà étudiés pour tous types D.K.W. par simple échange standard des éléments arrières du cadre (voir « Moto-Revue »  
n° 935 du 21-1-49). — Pour 500 TERROT et autres, notice sur demande. — Livraison immédiate.  
Agence VéloMOTEURS M.R. — En stock : toutes pièces D.K.W., Carbu., allum., etc...  
Constructeur R LAMBOROT, 13, Rue de Montchat — LYON Téléphone : Villeurbanne 69-73

Rélecteurs électriques albalite pour magasins et ateliers. Occasion.

Motoristes, modernisez vos magasins. Photo gratuite sur demande à « Moto-Revue »

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

## ASSUREZ-VOUS

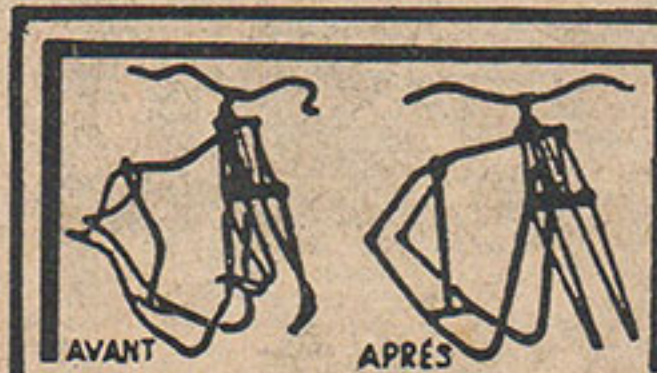
AUX MEILLEURES COMPAGNIES  
AUX MEILLEURS PRIX  
par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »  
12, rue de Cléry, PARIS-2<sup>e</sup> - (GUT. : 73-32)

Motocyclistes-Automobilistes Evitez les crevaisons avec le pare-clous

## BAUDU

Moto : 26x3,50 — 27x4,00  
Auto : Toutes dimensions tourisme

5, rue Elie de Beaumont, 5 PARIS-17<sup>e</sup> — ETO. 38-58



RENOVATION DES CADRES ET RESERVOIRS MOTOS Travail rapide et soigné Raymond BONNOT 174, rue de Romainville MONTREUIL (Seine) AVR. 01-47

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

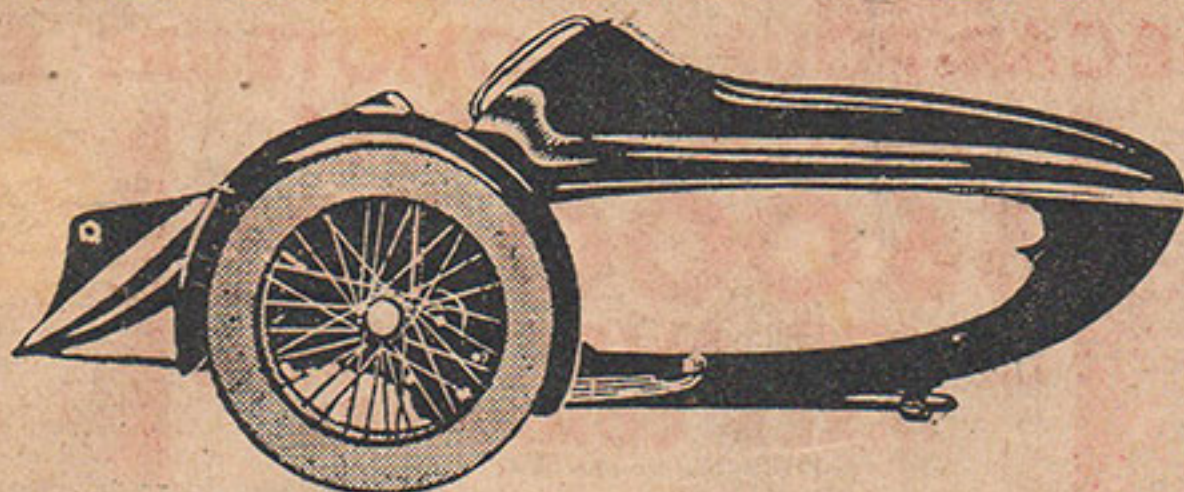


Achetons motos comptant TRANSACT' MOTOS - 104, rue Haxo PARIS-20<sup>e</sup> - MEN. 99-86  
VENTE — ACHAT — ECHANGE

B.M.W. ZUNDAPP Agent Général LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly Asnières — Gré. 17-93



**René BONNET**  
DISTRIBUTEUR DES SIDECARS ET SCOOTERS  
**BERNARDET**



MAGASIN DE VENTE : 28, RUE ERNEST-RENAN, 28  
ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine) — Métro Porte Versailles  
Tél. : MIC. 03-72 — Catalogue contre 30 francs timbres



**STÉ CENTRALE**  
**DE**  
**PIÈCES MOTO**

44, RUE DE LA CONDAMINE — PARIS-17<sup>e</sup>

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL  
PIGNONS TOUTES MARQUES  
ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES  
RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES  
CARTERS de BOITES et de MOTEURS  
ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES —  
EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE  
DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES  
Redressage de Cadres et Fourches Motos et Vélocycleurs

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

D.K.W. — B.M.W.  
N.S.U. — ZUNDAPP  
PUCH — VICTORIA  
etc...

PIECES ADAPTABLES  
de notre fabrication  
Vente — ACHAT  
Motos — Epaves

Atelier de réparations et  
mise au point de moteurs  
de marques allemandes

**CRUPDA**

21, r. Monge, Puteaux  
Tél. : LON. 02-63

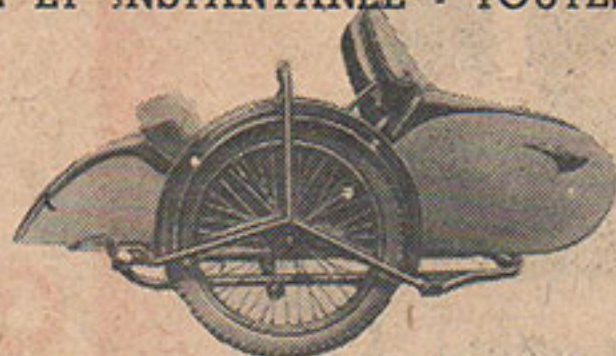
POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

**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

POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

**SAKER**

AIR ET GAZ



De toute beauté  
FIXATION DE CABLE  
SANS SOUDURE  
RESTE BIEN EN PLACE  
NE COUPE PAS LE CABLE  
PRIX DE DÉTAIL 670 Frs  
**SAKER LEVALLOIS**

Agent  
**CUCCILO**

REPARATION  
REDRESSAGE

Fabrication de  
Fourches et Cadres  
H. DERCHE  
8, rue Labat, 8, Paris  
MON. 56-89



**ROBERT PITTARD** — **FRANCE-MOTOS**  
TOUT CE QUI CONCERNE LA MOTO ET LE VELOMOTEUR  
REALESAGES, REFECTION D'EMBIELLAGES, ACCESSOIRES  
REMISE EN ETAT DE MOTEURS

La nouvelle 150 cmc. RADIOR 4 temps à culbuteurs  
Moteur A.M.C. 4 vitesses au pied, fourche télescopique  
Disponible rapidement sans bon d'achat

31, avenue de Neuilly - NEUILLY-s.-SEINE (PTE MAILLOT)

**RAPID'MOTO**

21, Rue d'Orléans, ST-CLOUD (S.-et-O.). — Tél. : MOL. 21-29

AGENCES DES PLUS GRANDES MARQUES  
VENTE — ACHAT — REPARATIONS — REVISIONS  
DE TOUTES MOTOS — GRAND CHOIX D'OCCASIONS  
SPECIALISTE B.M.W.



**CAMPEURS**  
**MOTOCYCLISTES**  
Enfin une remorque  
monoroue idéale

**VEDETTE**

Modèle déposé  
Articulations assouplies  
Suspension efficace  
Fixation à la demande sur  
toutes machines

**BLANCHARD**

6, passage des Fours-à-chaux  
PARIS-19<sup>e</sup>

Soudure Tubes Echappements  
sur demande

**REALESAGE**  
**MONTPARNASSE**

Vélocycleur piston complet  
24 Heures  
régulage, chemisage,  
embiellages Moto - Auto -  
Délai rapide

23, rue Edouard-Jacques, 23  
PARIS-14<sup>e</sup> Autobus 58

**SILENCIEUX WILMAN**  
FORME TROMBLON



à spirale démontable

3, rue d'Evreux, 3 — COURBEVOIE (Seine)

**HARLEY-DAVIDSON**

Agence officielle

22, RUE DE PICPUS — PARIS (12<sup>e</sup>)

TRANSFÈRE

14, BOULEVARD SOULT — PARIS (12<sup>e</sup>)

MOTOS DRESCH D.F.R.

**DRESCHMOTOR**

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

**MOTO-RECORD**

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

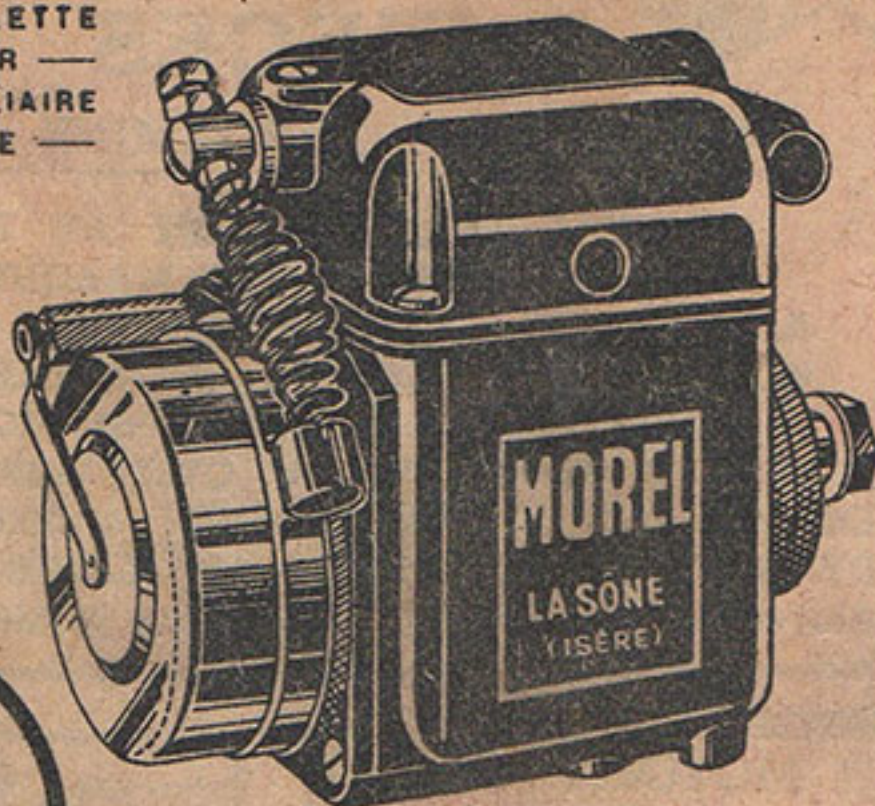
Toutes Marques Françaises et Etrangères

SPECIALISTE B.M.W.



# MAGNETO

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



HAVAS

# MOREL

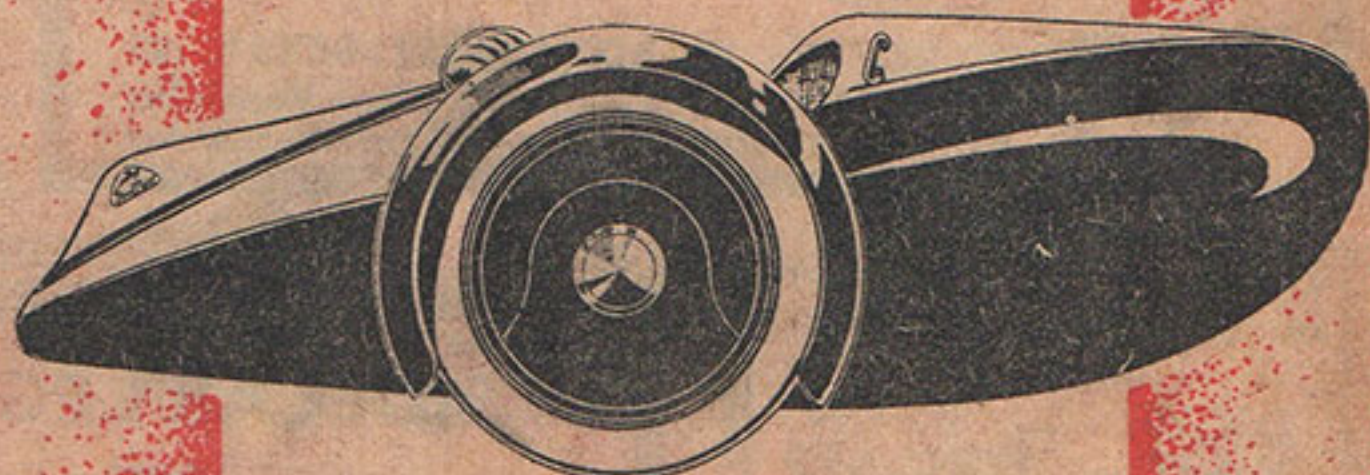
USINES :  
LA SONE (ISERE)  
DOMÈNE (ISERE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISERE) - TÉL. 19

AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17) - TÉL. CARNOT 96 16

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

*"Le Phalène 66"*  
SIDECAR POUR VÉLOMOTEURS ET  
MOTOS LÉGÈRES  
**36 000 FR**  
LIVRÉ AVEC PNEU  
TAXES COMPRISES



*C'est une création  
des Anciens  
Etablissements*

# Bufflier

31 C<sup>rs</sup> EMILE ZOLA - VILLEURBANNE (Rhône)  
AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE

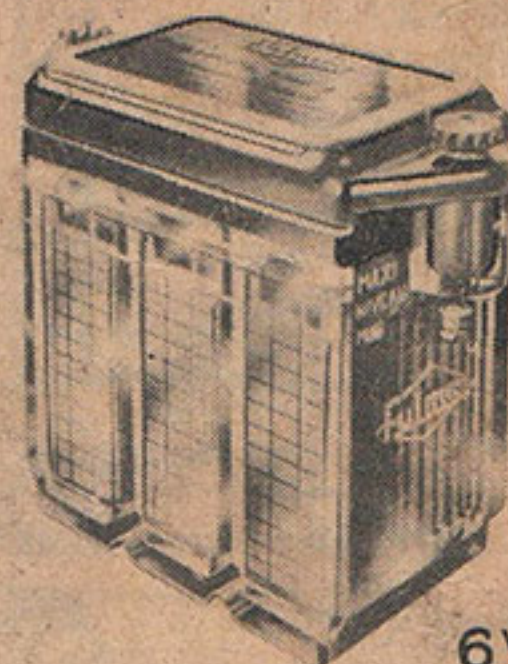
*Conçue et fabriquée spécialement  
pour la moto*



6V.14AH

La batterie **Fulmen-moto**  
a pour qualités essentielles

Étanchéité absolue  
Inattaquable à l'essence et à l'huile  
Contrôle facile des niveaux de l'électrolyte  
Pas de démontages pour vérifier les niveaux  
Plaques protégées contre les trépidations.



6V.24AH

6V.7AH



Équipez votre moto, et partez tranquille avec une

# Fulmen-moto



6V.7AH