

37^e ANNEE. — 22 JUILLET 1949. — N° 952

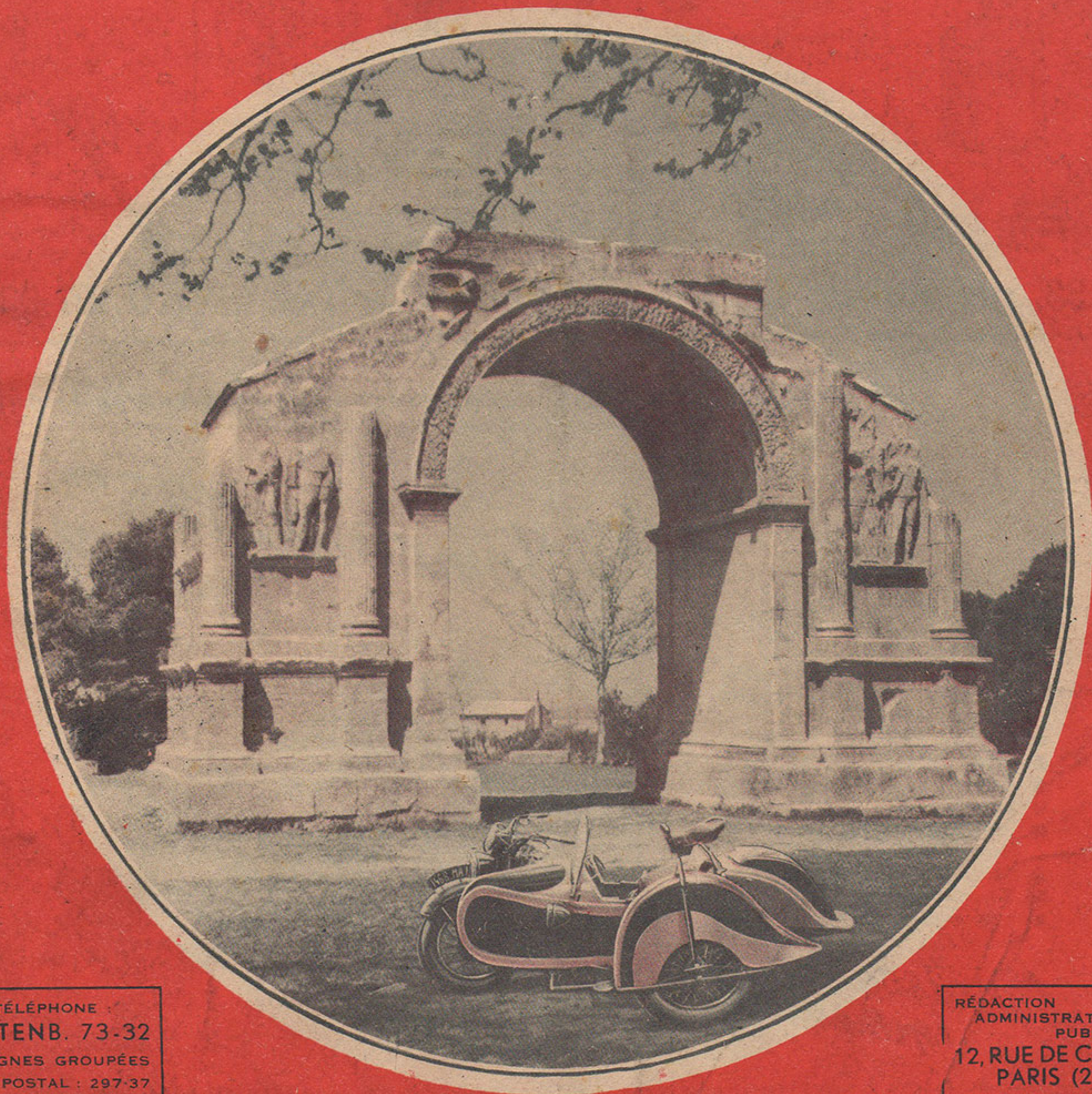
APRES LE T.T.
RESULTATS DE
NOTRE CONCOURS

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue

Provisoirement
TRI-MENSUEL
LE NUMERO :

25 frs



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

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

Sous le soleil de la Provence, ce sidecariste s'est arrêté au bas du col des Baux, pour photographier les « Antiques ».

GARREAU

LE SPECIALISTE
DES MACHINES
RAPIDES

Norton 16 H 500 latérales, neuves ou second-hand garanties. Livrables rapidement.

er T.T. ANGLAIS

Bol d'Or
avec

LEFEVRE (2.384 k. 673)
RECORD BATTU

Toutes pièces détachées immédiatement disponibles.

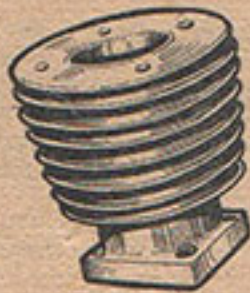
Sacoches grand modèle, pour motos et vélomoteurs, cuir 1^{er} choix renforcé, grand luxe, imperméable.
(Prix spéciaux par quantités).

Toutes pièces détachées en stock disponibles de suite. Toutes pièces sur commande livrables rapidement.

EXPEDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE ET COLONIES
Joindre une enveloppe timbrée pour réponse. Fermé le Lundi



Guidons tous modèles



Cylindres toutes marques.

Soupapes et guides pour toutes marques



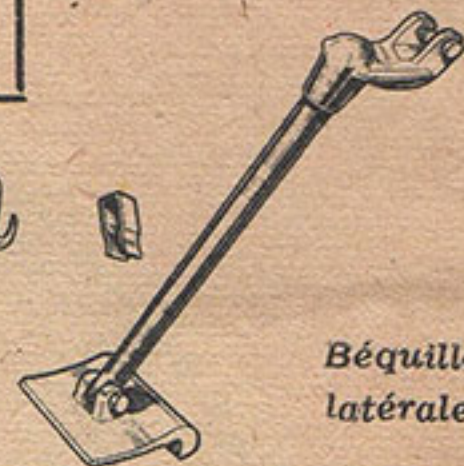
Pistons nus ou complets, toutes marques françaises et étrangères.



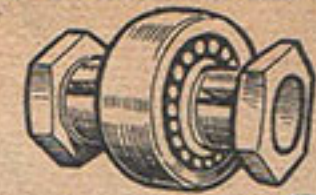
Coussins de garde-boue.



Ressorts de fourche et de selle toutes marques et toutes dimensions



Béquilles latérales.



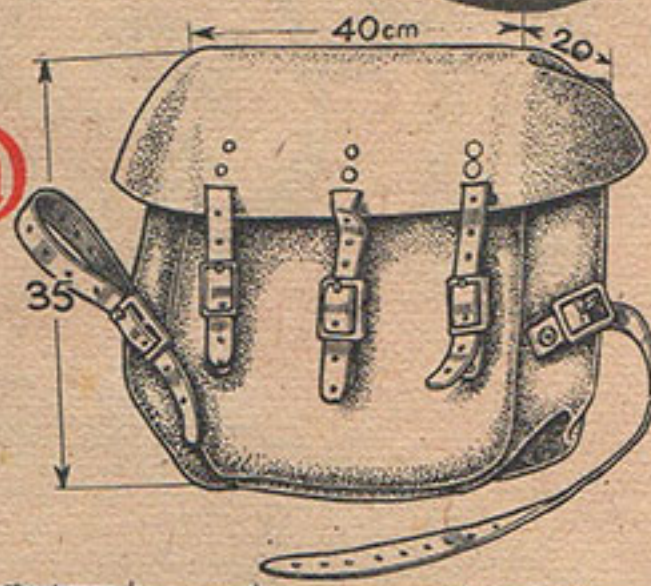
Embiellages Norton, Ariel, BSA, Rudge Matchless, Indian, etc..



Robinets filtres.



Lunettes course avec 2 jeux de verres triplex blancs et teintés.



22, rue Robert-Lindet - PARIS XV^e - Tél. : VAU. 07-09



SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION

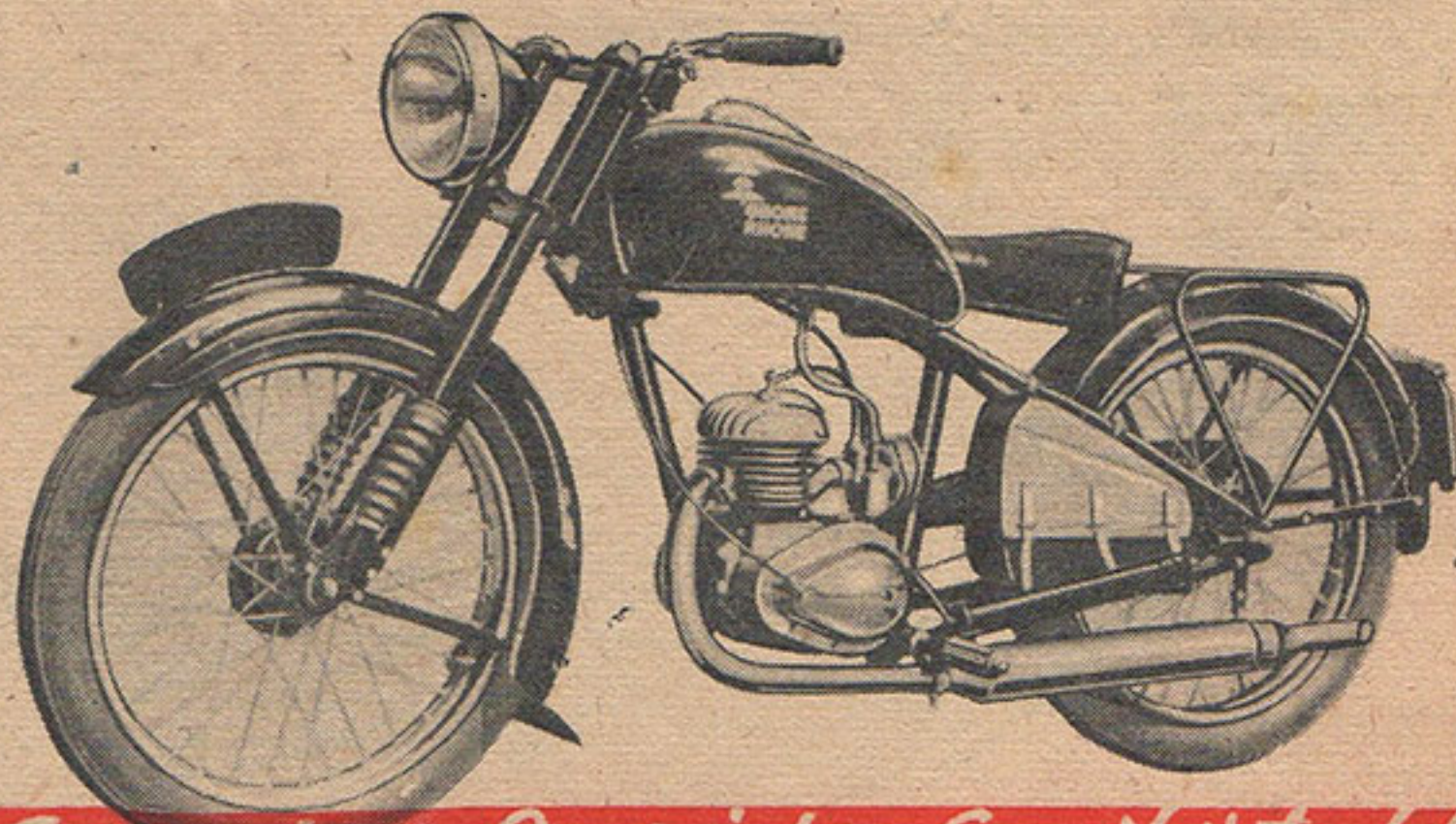
150, Boulevard Haussmann . Paris . 8^e . Carnot 33-94

GNOME RHONE

Vélomoteur 125 cm³ Type R3

- Bloc moteur 2 temps à piston plat. muni d'une boîte comportant trois vitesses.
- Allumage par volant magnétique.
- Vitesse en palier : 75 Km. heure
- Consom. : 2 L, 5 environ aux 100 Km.
- Cadre en tube.
- Fourche télescopique assurant une tenue de route remarquable.
- Pneumatiques de 25x3 à l'arrière.
- Serrure anti-vol.
- Présentation : émail noir, on couleur, chromé.

Livraison immédiate



souple Rapide Confortable

TOUS CHEVAUX EN MAIN...



Si votre vie dépend parfois d'un coup de frein heureux, elle dépend souvent d'une accélération opportune. Pas d'accélération efficace sans allumage parfait!

Pour accroître l'efficacité de votre moteur, éviter les pertes de puissance qui, dans 60% des cas, se traduisent par des fuites de gaz à la bougie, adoptez la bougie AC.*

Elle est **ÉTANCHE** et doit cette supériorité au sertissage à chaud (exclusivité AC). Son isolant **CORALOX** (brevet AC), aussi résistant aux chocs mécaniques qu'aux chocs thermiques, permet d'obtenir des **FORMES RATIONNELLES**, une **ELASTICITE THERMIQUE** sans égale pour les accélérations, un **ISOLEMENT PERMANENT** à toutes températures.

Gâce à ces qualités primordiales, la Bougie AC allie ces deux inconciliables : la **PERFORMANCE** et l'**ÉCONOMIE**.

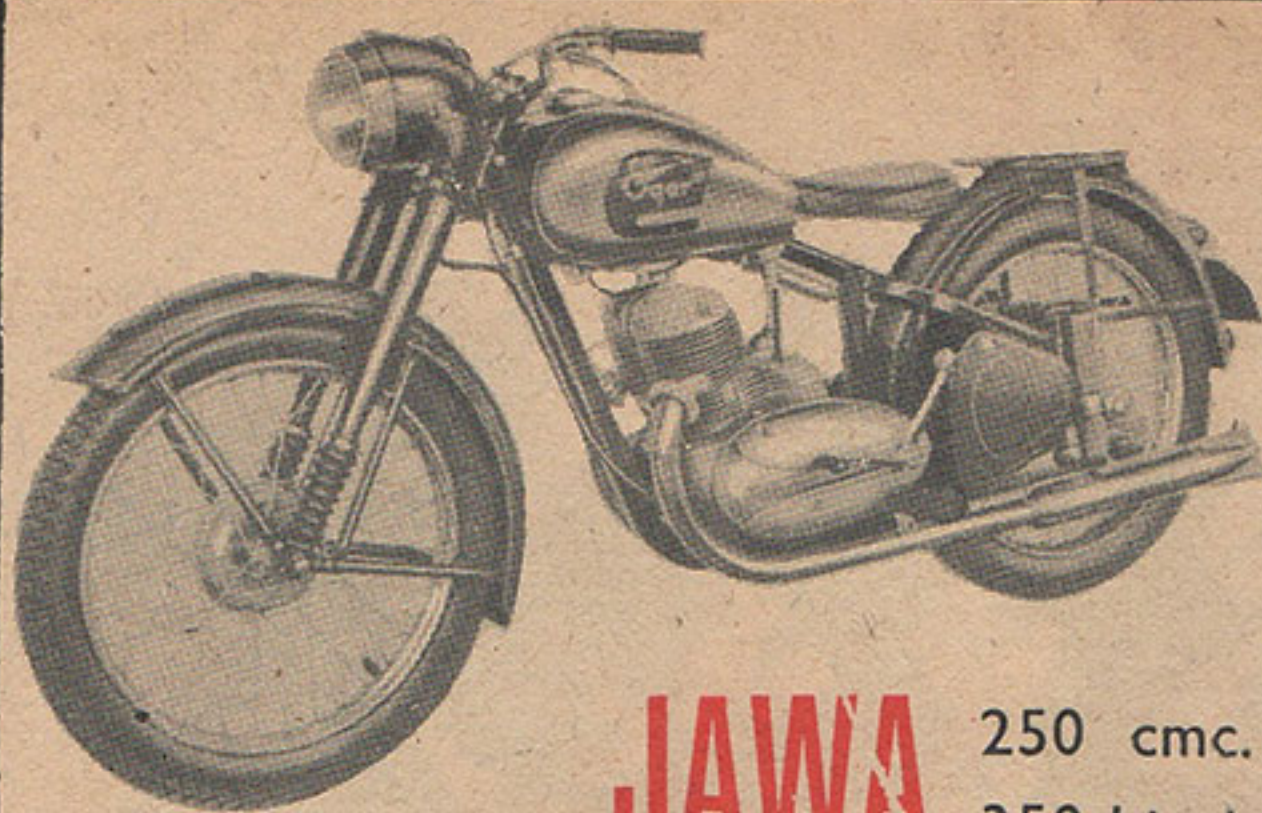
BOUGIES AC

ISOLANT INCASSABLE
CORALOX

PRODUCTION GENERAL MOTORS (FRANCE)

* NOUVELLE NOTICE D'ALLUMAGE SUR DEMANDE A :

AC (service MR) 46, rue La Boétie - PARIS 8^e - Bal. 34-80



JAWA 250 cmc.
350 bicyl.

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied - Débrayage automatique
Suspension Arrière

DISPONIBLES RAPIDEMENT
STOCK PIECES DETACHEES

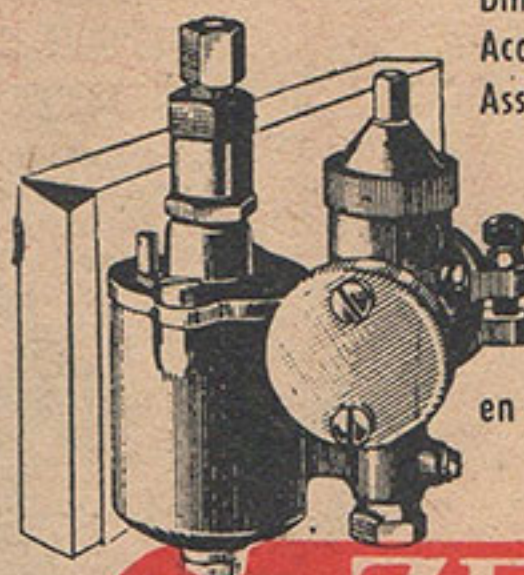
AGENT GENERAL :

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

CONCESSIONNAIRES POUR PARIS :

NIEL - GARAGE **JEANNIN**
8, rue Fourcroy - 17^e 11, av. de la Porte-de-la-Plaine - 15^e
WAG. 52-62 LEC. 80-62

L'ESSENCE EST RARE - L'ESSENCE EST CHÈRE



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

en faisant monter sur votre vélomoteur

le **CARBURATEUR**

ZENITH
STROMBERG

(gagnant du Rallye de Monte-Carlo)

Questionnez votre garagiste.

Plus de 100 Distributeurs Officiels

ZENITH
STROMBERG

répartis dans toute la France sont à votre service

Le Casque GENO

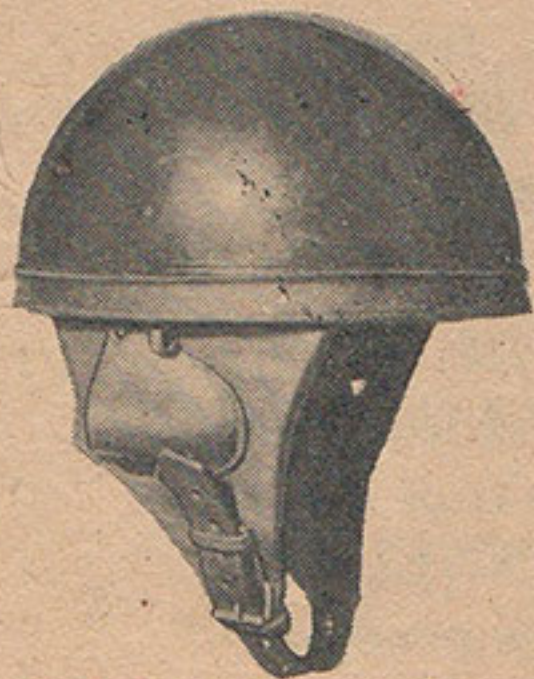
à calotte en métal léger à haute résistance.

Imperforable aux chocs

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

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

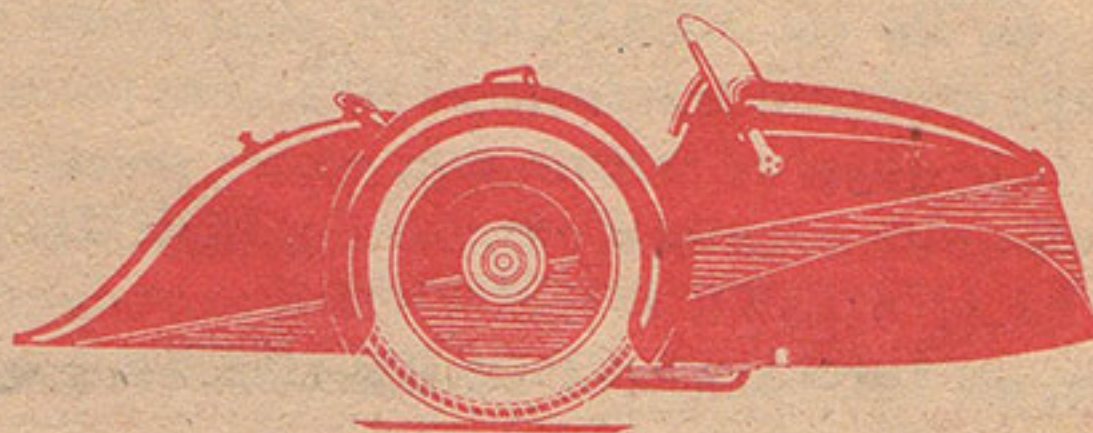
Vente en gros :
Ets GUENEAU
6, Fbg St-Honoré, PARIS



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

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^e

GRANDE EXPOSITION

S.A.R.L. — Paul LADEVEZE — 50, Rue Brunel — PARIS (17^e)

Métro Argentine et Porte Maillot — Téléphone : ETOILE 24-66

AGENT GENERAL DES PLUS GRANDES MARQUES DU MONDE — AGENCE OFFICIELLE POUR
GILERA — NORTON — ARIEL — BROUGH-SUPERIOR — DOUGLAS — PANTHER — RUDGE —
O.E.C. — SCOOTERS A.G.F. ET SIDECARS

ACHAT — REPRISE — ECHANGE, garanties, petits crédits, livrables sous 24 heures ou de suite.

B.S.A. 500 cmc. sport culb. 2 tubes 4 vit. sél. garantie ; 2 B.S.A. 350 cmc. sport culbutée, 4 vit. sélec. garantie : 165.000 ;
B.S.A. 500 cmc. M. 20 suspension AR 4 vit. sél. garantie année 1944 ; B.S.A. 500 cmc. M. 20 : 165.000 ; B.S.A. 750
bicyl. 4 vit. sél. garantie : 195.000 ; TERROT 500 cmc. R.G.A.S. culb. année 1948, 4 vitesses, sélecteur, neuve, garantie :
169.000 ; TERROT 350 cmc. année 1948, 4 vitesses, sélecteur neuve, garantie : 129.000 ; TERROT 350 cmc. année 1948, 4
vitesses, sélecteur, garantie : 69.000 ; NORTON 500 cmc. course état de neuf MANX Grand Prix, suspension AV et AR :
170 kmh. ; NORTON 500 cmc. 18 culb. 4 vit. sél. : 165.000 ; NORTON 500 cmc. 16 H. révisée : 145.000 ; NORTON 500 cmc.
16 H. suspension AR 1944 état de neuf luxe ; ARIEL unique 1000 cmc. 4 cyl. fourche téles. état de neuf, 1948, 160 kmh. ;
ARIEL 500 cmc. R.H. culb. 4 vit. sél. suspension AR et AV : 249.000 ; ARIEL 350 cmc. culb. 4 vit. sél. état de neuf, luxe ;
ARIEL 350 cmc. culb. 4 vit. sél. révisée : 149.000 ; TRIUMPH twin 500 cmc. bicyl. solo : 249.000, avec side : 299.000, très
belle ; TRIUMPH twin 350 cmc. bicylindre, année 1948, suspension AV et AR ; TRIUMPH twin 350 cmc. bicyl.
Tiger 80 : 169.000 ; ROYAL-ENFIELD 500 cmc. culb. 4 vit. sél. année 1948, fourche
télesc. ; ROYAL-ENFIELD 350 cmc. 4 vit. année 1948 : 135.000 ; F.N. année 1948,
400 cmc. 4 vit. sél. suspension AV et AR état neuf luxe ; SAROLEA année 1947,
600 cmc. lat. 4 vit. sél. : 169.000 ; SAROLEA neuve origine, libre à la vente,
350 kms. culb. année 1949, fourche télesc. ; MOTOBECANE 350 cmc. super-culasse,
1939, luxe : 149.000 ; MOTOBECANE 500 cmc. état de neuf : 185.000 ; MOTO-
BECANE 125 cmc. culb. 4 vit. sél. suspension AV et AR, luxe, état neuf :
125.000 ; PONEY neuf 2 vit. kick 60 cmc. : 44.520 - Occasion 35.000 - 500 km.
RUDGE 500 cmc. culb. super-culasse, 4 vit. sélecteur : 199.000 ; SUN-
BEAM 500 culb. 4 vit. sél. : 199.000 ; D.K.W. 350 cmc. 2 temps, 4 vit. sél. :
139.000 ; D.K.W. 198 cmc. 3 vit. sél. : 99.000 ; N.S.U. 350 cmc. sport culb.
4 vit. sél. état de neuf, garantie : 185.000 ; N.S.U. 600 cmc. armée état
de marche vendue telle : 90.000 ; MONET-GOYON 100 cmc. 3 vit. kick
révisée : 59.000 ; MOTOBECANE 100 cmc. 3 vit. kick, 4 temps bloc, vendue
telle : 55.000 ; TRIUMPH 350 cmc. culb. : 109.000 ; VELOCETTE 350 cmc.
arbre à came 4 vit. sél. : 149.000 ; B.M.W. R 71 très belle 750 cmc. susp.
AV et AR ; B.M.W. R 61 à réviser 600 cmc. susp. AV et AR : 195.000 ;
INDIAN 500 cmc. bicyl. susp. AR, très jolie : 149.000 ; GNOME-RHONE
année 1949 4 CV vendue telle : 70.000 ; TRIUMPH (allem.) 500 cmc. culb.
vendue telle état de marche : 79.000 ; MOTOBECANE 2 vit. kick, neuve
libre de suite : 44.520 ; MOTOBECANE occas. : 35.000 ; D.K.W. 125 cmc.
bloc sélec. : 95.000 - Epaves diverses à voir sur place avec papiers.
SUPERBE CABRIOLET luxe, AUTO-UNION sport 10 CV année 1944 orig.
Compres. décap. ; OLDSMOBILE 22 CV cond. T.S.F. très jolie année 1938
orig. rep. petite voit. ou matériel. - ACCESSOIRES PIÈCES DETACHEES
La Maison Ladevèze ne ferme pas pour les vacances. Heures d'ouverture
8 à 12 heures - 14 à 19 heures, sauf le dimanche.



SCOOTER A.G.F. 125 4 vit. susp. AV et AR.
Libre de suite, neuf. Sans bon : 121.086.

SENSATIONNEL !

Motos JONGHI 126 cmc.

VENTE LIBRE 3 VITESSES — SELECTEUR

Prix : **81.000 Fr.** + Taxes Locales
QUANTITES LIMITEES **Hâtez-vous !**

1^{er} VERSEMENT : 25.000 FR.

LIVRAISON 1 MOIS ENVIRON

Société "MOTOCYCLE"

166, RUE LAFAYETTE — PARIS (10^e)

Tél. : NORD 07-59 (Métro Gare du Nord)

(Catalogue contre 30 frs timbres poste)

TOUTES LES COTES SANS PEDALER...

avec

le cyclomoteur "GELEM"

48 cmc. — deux temps — trois vitesses

STABILITÉ PARFAITE

(moteur dans l'axe du cadre)

LIVRABLE AVEC FOURCHE ELASTIQUE
OU TELESCOPIQUE

G. FEUILLET

6, Bd Bineau - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 24-40

Toutes Marques Françaises et Etrangères
SPECIALISTE B.M.W.

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

CYCLES et MOTOCYCLES DEPREZ

187, rue Armand-Sylvestre — COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 — 07-02

Agence et station service VELOSOLEX. Dépositaire
de Motos, VéloMOTEURS des marques Motobécane,
Monet-Goyon, Peugeot, Gnome-Rhône. Sides Bufflier
Réparations de toutes marques, et pièces détachées

PISTONS MAHLE

montés en série par les Constructeurs
désormais disponibles

B.M.W. D.K.W. N.S.U. ZUNDAPP, TRIUMPH, etc.

A. CHARDONNET

16 ter, rue Et-Marcel, PANTIN — NORD 99-40

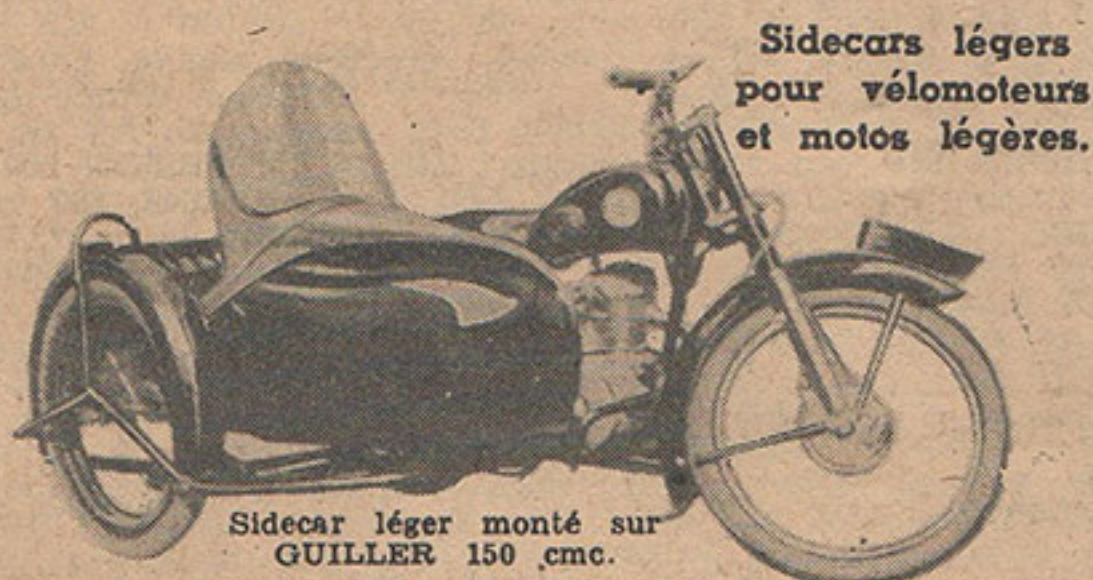
Les Ets BONNET

172, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46

LA PLUS ANCIENNE ORGANISATION DE VENTE A CREDIT

AGENTS : ALCYON - GNOME - RHONE
GUILLER - JONGHI - MOTOBECANE - TERROT



LIVRENT IMMEDIATEMENT

les motos légères GUILLER à bloc-moteur AMC
et très rapidement les vélomoteurs les plus
modernes à fourche télescopique

TERROT 4 temps — GNOME-RHONE 2 temps

LE PLUS FORMIDABLE CHOIX D'OCCASIONS
DE LA REGION PARISIENNE

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,

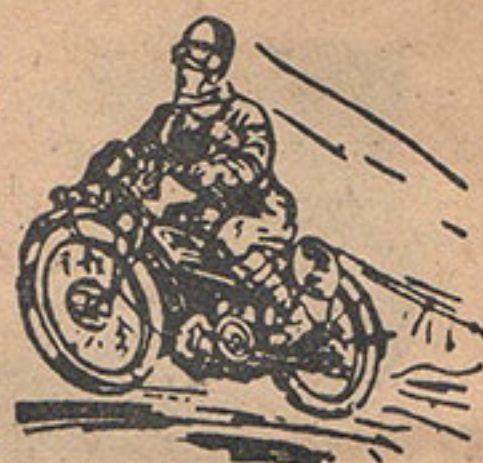
SECURITÉ,

CLIQETAGE EVITÉ,

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



LA PLUS COLLANTE
DES DISSOLUTIONS

NE SÈCHE PAS DANS LE TUBE

RENÉ GILLET

MOTOS — SIDECARS — VELOMOTEURS

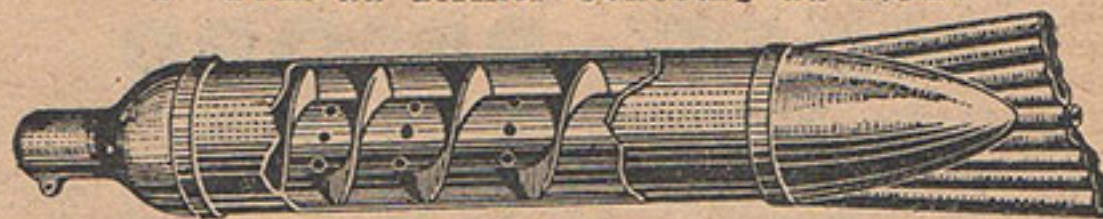
126 bis, 128, avenue Aristide-Briand, •
MONTROUGE (S.) — Tél. : ALE. 40-40 et 40-41

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

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

SILENCIEUX WILMAN

1^{er} Prix au dernier Concours du T.C.F.



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

CHROME - CUIR

38, rue du Château-d'Eau, 38
PARIS-10^e Tél. : Nord 08-09

Tous vêtements de cuir
pour la Moto et la Ville
Catalogue gratuit sur demande



ELECTRO-VULCANISATION

16, Cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11^e — ROQ. 00-43
REPAIRE et RECHAPE tous pneus auto et moto en 8 jours
Soudeuse de tringles — Occasions — Expéditions province

B.M.W.
Pièces d'origine

ZUNDAPP

LATSCHA, 18, r. Auguste-Bailly
Asnières — Gré. 17-93

ECONOMIE — VITESSE
SECURITE — CONFORT
CYCLOMOTEUR ELER

31.500 frs

Livrable de suite

Ets LAVALLE et ROCHEL
29, rue Mogador, Paris (9^e)

Rélecteurs électriques
albalite pour magasins
et ateliers. Occasion.

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



La Moto

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12
(Immeuble métro Sentier)
PARIS (2^e)

Moto revue

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE
ET DE DEFENSE DES USAGERS
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

TEL. : GUT. 73-32. GUT. 73-33. GUT. 73-34. GUT. 73-35.

	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^e.

● 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.

◆ LE PISTON S'ARRETE-T-IL AUX POINTS... MORTS ?

Ce n'est pas la première fois que la question est posée, mais nous ne pensons pas que quiconque l'ait vraiment résolue. Un groupe de motocyclistes australien reprit récemment la discussion à ce sujet. Selon notre confrère australien « Mercury », il ne marque aucun temps d'arrêt, même si on tient compte du très léger jeu des roulements de bielle. Ce même journaliste estime que le temps pourrait très bien être plus proche qu'on le pense où la propulsion par réaction détrônera sur nos machines le moteur à pistons ! Après les américains et les français, un ingénieur de Sydney travaille la question.

◆ LE GRAND PRIX D'AUSTRALIE

Cette épreuve a connu un magnifique succès, comme d'ailleurs toutes les manifestations motocyclistes organisées dans ce pays. En 250 cc., 3 Velocette à culbuteurs l'emportent devant une O.K. Suprême. Victoire de H.R.D. dans la course des Sidecars, tandis que Norton s'attribue trois victoires dans le Junior, le Senior et le Handicap.

◆ OLYMPIADES MOTOCYCLISTES ?

Si nous en croyons certains échos de la meilleure source, les Jeux Olympiques devant se dérouler à Melbourne en 1956 comprendraient une épreuve motocycliste. Si la nouvelle est exacte, nous devons féliciter les organisateurs australiens pour cette initiative, la première du genre. Qui oserait affirmer, aujourd'hui, que le motocyclisme n'est pas un sport.

◆ RALLYE LAMBRETTA

Ce sont les établissements suisses Jansa qui organisent un grand rallye réservé aux « Lambrettistes » les 15 et 16 juillet prochain.

Cette expédition se rendra à Milan afin de visiter les désormais célèbres usines Innocenti, créatrices de ce merveilleux scooter.

LE PROBLEME DU CARBURANT

L n'y a aucun doute : Les difficultés politiques internationales ont pour cause essentielles la pénurie croissante des produits pétroliers. Les gisements pétroliers américains s'épuisent rapidement et le monde entier a les yeux tournés vers les réserves que possède encore le moyen Orient. Et c'est précisément au moment où le pétrole risque de devenir rare que dans tous les pays du monde on pousse à une motorisation générale, qu'il s'agisse du matériel de guerre ou des machines agricoles. La marine elle-même ne veut plus de charbon, mais des combustibles liquides. Le développement de l'aviation entraîne une consommation accrue d'essence. Comment, dans quelques années pourra-t-on faire face à cette énorme demande de produits pétroliers ? Que ferons-nous quand les sources de pétrole seront définitivement tarées ? Et on ne voit pas par quoi on pourra, avant bien longtemps, il sera possible de remplacer les moteurs à explosion. Le gazogène : il est peu pratique et s'il était utilisé sur l'ensemble des véhicules automobiles, où trouverait-on assez de bois ? La machine à vapeur a un rendement thermique inférieur à celui du moteur à explosion, et pour obtenir une puissance motrice égale, elle consommerait encore plus de produits pétroliers. Quant au moteur électrique, il faudrait des accumulateurs ultra-légers et à grande capacité. Il n'en existe pas à l'heure actuelle malgré plus d'un demi siècle d'efforts et de recherches. Ne parlons pas de l'énergie atomique qui n'en est qu'à ses débuts.

Nous devons donc nous tourner vers des carburants que nous pouvons produire nous-mêmes : benzol, alcool, carburants synthétiques. Les ressources en benzol sont très limitées, mais pourraient être sérieusement accrues si toutes les usines à gaz étaient équipées pour récupérer ce carburant de grande classe. L'alcool permettrait, dans des moteurs à rapport volumétrique élevé étudiés pour son emploi, d'obtenir une puissance spécifique plus considérable qu'avec l'essence, mais malheureusement avec une consommation presque doublée. Le problème est avant tout celui du prix de revient, qui est actuellement plus élevé que celui de l'essence sans les taxes. En tous cas, benzol et alcool pour-

(Suite page 282)

◆ LE RECORD CANADIEN BATTU

Le champion canadien Edouard Stidolph a battu le record national de son pays sur une Vincent H.R.D. de série marchant à l'essence. Il atteignit la vitesse de 143 kmh. 701.

◆ UN GRAND SUCCES DE LA « GUZZINA »

Un rallye monstre, organisé à Lecco (Italie), le 5 juin dernier, réunit le nombre fantastique de 12.670 vélomoteurs Guzzi 65 cmc., accourus de tous les points d'Europe, et même d'Amérique du Sud. Les concurrents siciliens ont notamment couvert les 1.700 kms du parcours en 4 étapes ! De nombreux coureurs et personnalités sportives italiennes assistaient à l'apothéose de ce rallye unique en son genre, qui constitue le couronnement du succès de la célèbre « Guzzina » dont les 65 cmc. ne craignent ni le poids ni la distance. Le champion Raffaële Alberti, recordman du monde en 125 et 250 cmc., n'arriva-t-il pas au guidon d'une Guzzi 65 muni d'un sidecar contenant sa femme et sa fille !

◆ IMPORTATIONS HELVETIQUES

La Suisse a importé au cours de l'année 1948, 9.633 motocyclettes et vélomoteurs. 3.893 proviennent de la Grande-Bretagne, 1.584 de la Tchécoslovaquie, 1.134 de l'Allemagne, 1.124 de l'Italie, 1.008 de l'Autriche, 517 de la France, 233 des Etats-Unis et 140 de Belgique.

Au cours de l'année 1947, la Suisse avait importé 8.710 machines.

◆ UNE ALESEUSE POUR MOTEURS AUXILIAIRES

Un indice certain du succès du moteur auxiliaire en Italie. La maison MAGAR, de Milan, spécialisée dans la construction des machines outils, vient de créer une aléseuse miniature réservée aux petits cylindres. Elle permet de rectifier tout alésage entre 34 mm 2 et 52 mm 5 de diamètre, sur une longueur maximum de 140 mm. Sa manœuvre est très simple et elle comporte tous les perfectionnements des grosses machines.



Notre correspondant au Maroc nous envoie cette photo de la ville sainte Moulay-Idriss du Zerhoun.

Informations

LES VELOMOTEURS EN VENTE LIBRE

Une décision gouvernementale, parue au « Journal Officiel », rend libre la vente de vélomoteurs et triporteurs à moteur neufs.

Il n'y a donc plus besoin de titre de répartition pour passer commande d'un 100 ou 125 cmc.

Pourtant, les possesseurs de bons d'achat seront servis en priorité par les constructeurs et motoristes.

Une partie de la production sera également réservée pour satisfaire les besoins des usagers ayant un caractère jugé prioritaire.

◆ L'ANARCHIE DE LA ROUTE

Après une longue période d'inaction, il est inévitable que les usagers de la route aient oublié les règles élémentaires de la circulation. Trop de cyclistes en particulier en prennent à leur aise, trop de conducteurs de voitures hippomobiles tiennent obstinément leur gauche. On voit surgir aux croisements des voitures dont les conducteurs n'ont ni ralenti, ni averti. D'autres doublent sans s'assurer que la route est libre.

Rendons hommage aux conducteurs de poids lourds et d'autocars qui, à de rares exceptions près, font preuve d'une très grande prudence. Quant aux motocyclistes, ce sont eux qui respectent le mieux les prescriptions du code de la route.

◆ VOICI LES PIÈCES NECESSAIRES AU PASSAGE DU PERMIS DE CONDUIRE

1° Une demande adressée à M. le Préfet sur papier libre. La demande doit être revêtue d'un timbre fiscal de 15 fr. représentant le droit d'examen, et devra comporter les noms, prénoms et adresses, lieu et date de naissance du candidat, sa nationalité et s'il est âgé de 20 à 48 ans, et mobilisable (indiquer la classe et le bureau de recrutement).

2° Mandat du droit de brevet (230 fr.), soit en espèces, soit en mandat-poste à l'adresse du préfet.

NOTRE COURRIER TECHNIQUE

Chacun veut avoir une machine bien au point pour partir en vacances. Aussi notre courrier technique est-il actuellement plus abondant que jamais.

Nous nous excusons donc de répondre avec un délai un peu plus long qu'en période normale, et vous demandons un peu de patience.

Mais nos rédacteurs veulent également prendre des vacances, ils ne pourront donc répondre au courrier technique entre le 15 juillet et le 15 septembre.

- 3° Certificat de domicile légalisé.
- 4° Extrait d'acte de naissance ou de mariage sur papier timbré.
- 5° Trois photographies 4x4 cms du visage de face ou de trois-quarts.
- 6° Un timbre-poste pour l'affranchissement de la convocation.

Rappelons que l'âge minimum pour l'obtention du permis de conduire les motocyclettes est de 16 ans, et que le titulaire du permis ne peut conduire les motos-sidecars qu'à partir de 18 ans.

— MOTS CROISES —

Résultats
du
N° 951

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
I	M	O	T	O	R	E	V	U	E
II	A	E	R	O	C	I	E	L	
III	T	C	A	B	U	T	E		
IV	C	C	A	R	E	T	C		
V	H	R		I	S	R	T		
VI	L	O	D	G	E	S	O	R	
VII	E	L	U	E	G	E	N	O	
VIII	S	E	R	R	E	R	E	D	
IX	S	O	L	I	D	A	I	R	E

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
I												
II												
III												
IV												
V												
VI												
VII												
VIII												
IX												
X												
XI												

VERTICALEMENT

1. Les enjoliveurs en sont. — 2. Navigation en vue des côtes. Deux quartiers de Nice. — 3. Archéologue Français. — 4. Phonétiquement : homme d'église. Ville d'Amérique. Numéral. — 5. Attila. Suffixe privatif. Dans une île de Vendée. — 6. Augmentation de cylindrée. — 7. Un volant qui fait des étincelles. — 8. Feu. Une croix. Initiales d'un général Américain qui donna son nom à un chapeau. — 9. Spectacle extraordinaire. Article Arabe. — 10. Arme à feu ou affûteur. Triste pièce. — 11. Initiales d'un constructeur automobiles. Surélèvent les conférenciers. — 12. Quand les pneus le sont, on voit la toile. Cité légendaire. Abréviation au ciel.

HORIZONTALEMENT

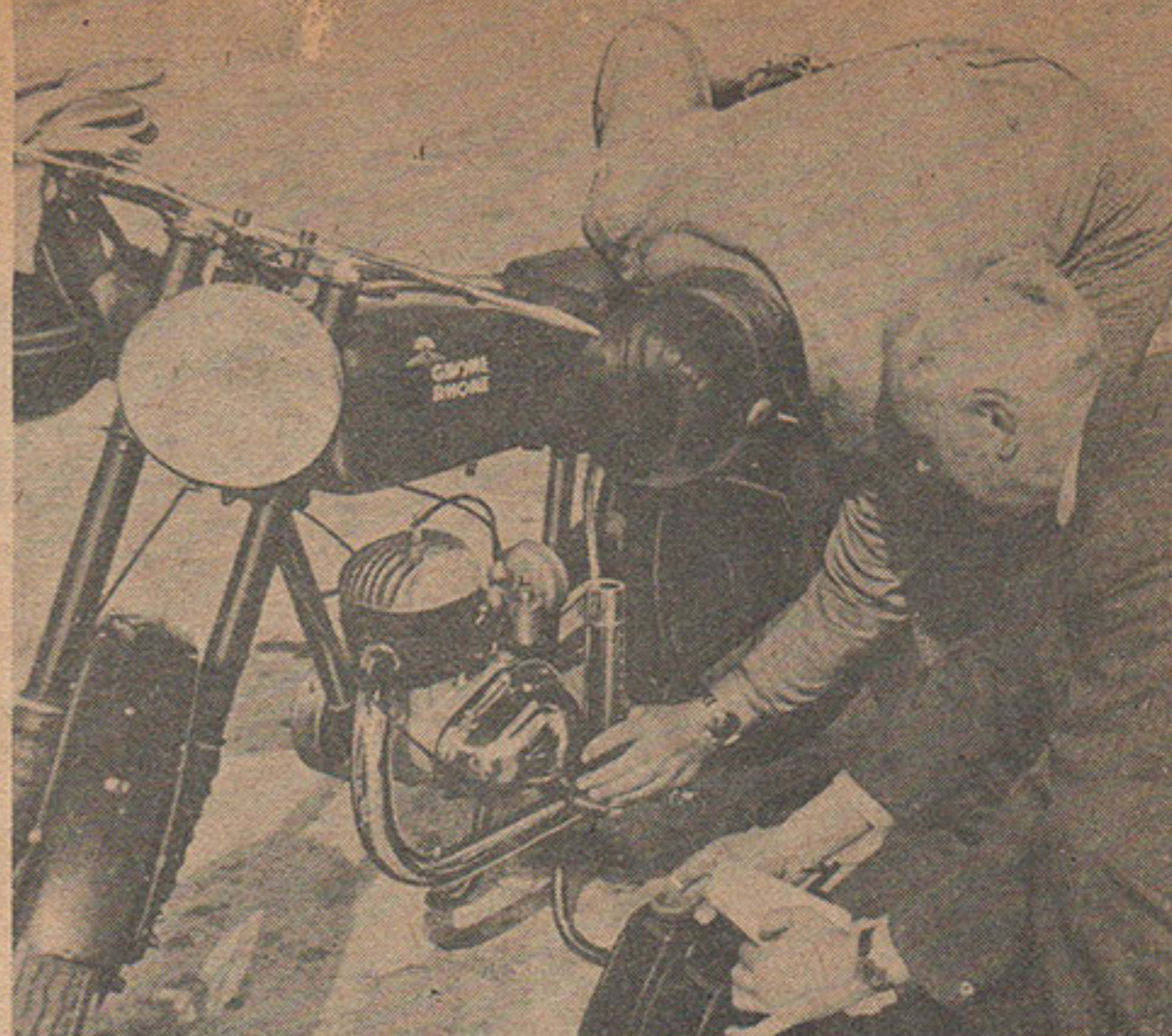
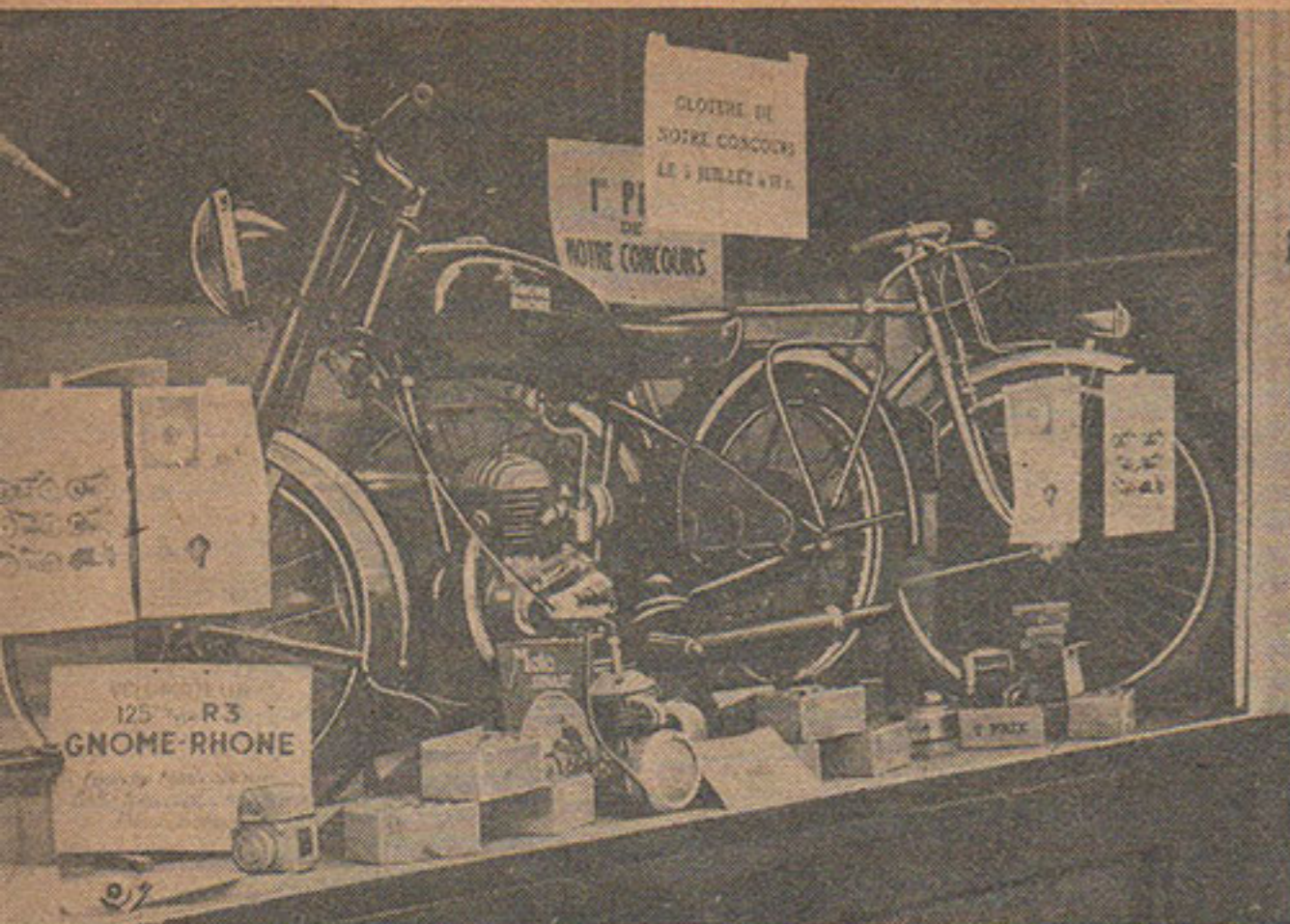
- I. Marque de bougies. Interjection. Qui a les joues pleines. — II. Usines à gaz pour motos. — III. Initiales d'un pacte parisien. Ecrivain anonyme. — IV. Dieu des vents. Bêtises. — V. Improductif. Personnel. — VI. Fin tissu. — VII. Gros mangeur. En Asie. Cocktail corsé. — VIII. Trois voyelles. Peindras comme un chinois. — IX. En guerre. Soigne les chevaux. — X. Embêtées. Possessif. — XI. Sous multiple de l'Acte. Dans le Finistère.

Résultats dans notre prochain numéro

LE PROBLEME DU CARBURANT

(suite de notre Editorial)

raient être associés à l'essence pour constituer d'excellents carburants ternaires. Nos colonies pourraient produire de grosses quantités d'alcool. Reste la production synthétique de l'essence. En Allemagne, des résultats très intéressants avaient été obtenus, bien qu'au moins avant 1939, cette essence fût chère et d'une qualité médiocre. Mais des procédés nouveaux peuvent être découverts. Carbone et hydrogène ne sont pas des corps rares et on découvrira certainement des méthodes de synthèse qui permettront la production d'essence synthétique à partir d'autres corps que le charbon ou les lignites. Pendant trop longtemps les traits pétroliers ont tout fait pour décourager les recherches effectuées dans ce domaine. Mais ne serait-il pas paradoxal de voir l'Amérique réduite, dans un nombre d'années assez faible, à ne plus pouvoir compter que sur les pétroles asiatiques d'ailleurs convoités par les Russes et par les peuples d'Orient. Ne serait-il pas intéressant pour elle d'arriver à produire des essences synthétiques, même à un prix légèrement supérieur à celui de l'essence naturelle. On a fait d'énormes efforts pour faire des soies synthétiques supérieures aux textiles naturels, des caoutchoucs synthétiques meilleurs que les gommes naturelles. Nous nous engageons dans l'ère des produits synthétiques et les carburants de remplacement, c'est la chimie synthétique qui nous procurera en abondance les carburants de demain. L'Amérique construit paraît-il, dans ce but, une usine gigantesque. On sait qu'elle a mis la main sur d'innombrables brevets allemands et il n'est pas exclu que certains d'entre eux révèlent des procédés nouveaux. En France, au lieu du blablabla politique, ne serait-il pas préférable de travailler à la production sur notre sol, d'un carburant national: c'est la France qui a réussi par la distillation azéotropique, à produire, à bas prix, de l'alcool absolu, mais alors que les brevets ont été largement achetés par l'étranger, aucun encouragement n'a été donné chez nous à cette industrie. Si on donne à nos chimistes les moyens d'étudier la fabrication des carburants synthétiques, soyons persuadés qu'ils aboutiront.



RÉSULTATS DE NOTRE GRAND CONCOURS

Comme il fallait le prévoir, notre concours gratuit nous a apporté des milliers de réponses, et pour la première question, presque autant de réponses exactes.

Il faut bien reconnaître que cette première question était relativement facile. Nous disons « relativement », car si elle était aride pour les « nouveaux venus », elle n'impressionnait pas du tout nos lecteurs habituels, tous amateurs éclairés de motocyclisme.

Donc, la grosse affaire pour nous fut le dépouillement de la 2^e question. Là, il y avait un piège... (sans cela, ce ne serait pas un concours). Nous demandions des centimètres cubes, et certains de nos concurrents ont donné des chiffres très bas, confondant probablement centilitre et centimètre cube. Nous avons été obligés d'écarter ces réponses erronées, par contre, nous avons accepté les réponses données en litres, à condition qu'elles ne prêtent à aucune confusion. Par exemple, nous avons accepté 1 l. 750 pour 1.750 cmc., mais nous avons impitoyablement refusé 175, qui, évidemment, ne correspondait pas du tout à la question.

Nous avons eu évidemment des ex-æquo (même écart en plus ou en moins de la réponse type). Il a fallu, pour beaucoup de nos lauréats, tenir compte de la troisième question (là aussi, classement par écart en plus ou en moins de la réponse type).

Passons maintenant aux choses tristes : Certains de nos concurrents n'ont pas tenu compte de toutes nos recommandations, et c'est dommage pour certains d'entre eux qui se seraient classés en très bonne place.

Si nous avons écarté, par exemple, ceux qui n'ont pas rédigé leur réponse sur une carte postale portant le timbre et le cachet de la poste, ce fut avec regret, mais nous devions cette sévérité à tous nos lecteurs, surtout à ceux qui, ayant respecté le règlement jusqu'au bout — envoi de réponse sans enveloppe — se trouvaient à la limite du palmarès, et ont ainsi bénéficié de la bonne observation de notre règlement.

L'ESSAI DE CONSOMMATION A MONTLHERY

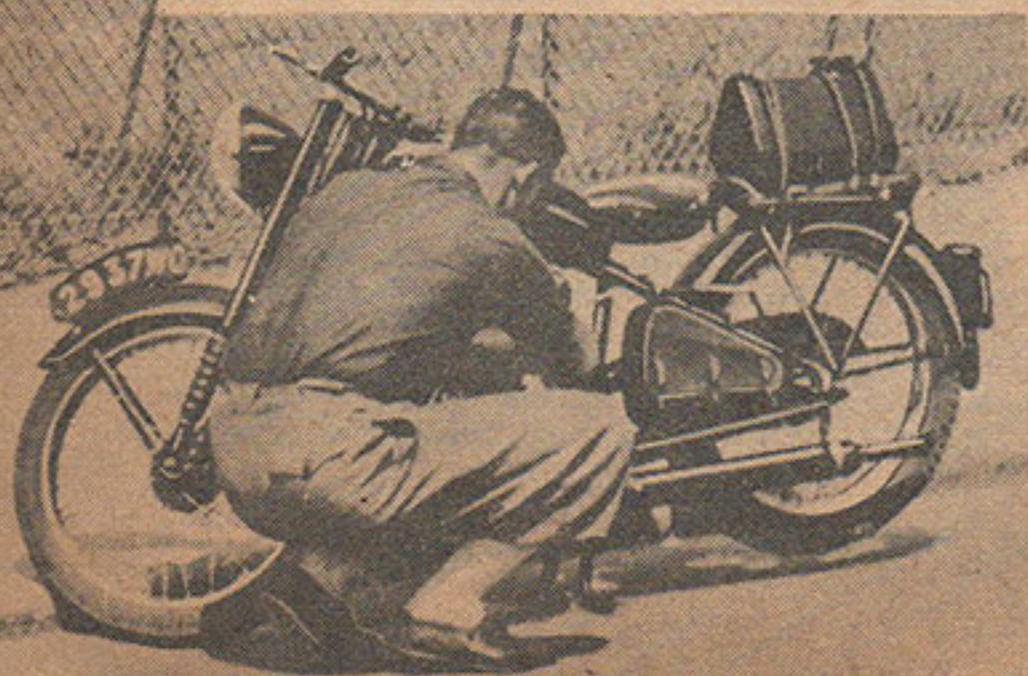
Vendredi 8 juillet, à 15 heures, étaient réunis, sur la piste de vitesse de l'Autodrome de Montlhéry, notre Directeur, notre essayeur et un de nos reporters photographes. Le 1^{er} prix de notre concours, la Gnome Rhône R3, était venue doucement par la route, pilotée par un employé de l'usine.

Un réservoir spécial, contenant exactement 5 litres de mélange, fut fixé sur le porte-bagages par plusieurs sandows. Une longue tubulure pouvait relier le robinet fermant ce réservoir au carburateur.

Nous avons laissé la bougie d'origine ; le réglage du carburateur était également celui de série, avec gicleur de 70.

Après avoir chauffé le moteur, notre essayeur ferma le robinet du réservoir normal, retira complètement la tubulure d'origine qui fut remise à l'employé de Gnome-Rhône.

La tubulure du réservoir spécial fut alors reliée au carburateur, et le robinet ouvert.



REPONSES EXACTES

1^{re} QUESTION :

- 1 = Marque **TERROT**
- 2 = — **MOTOBECANE**
- 3 = — **GNOME-RHONE**
- 4 = — **RENE-GILLET**
- 5 = — **PEUGEOT**
- 6 = — **BERNARDET**

2^e QUESTION :

Le vélomoteur a consommé, au cours de son essai sur 100 kms à Montlhéry :
1.818 cmc.

3^e QUESTION :

Le meilleur temps réalisé au Circuit d'Albi le 10 juillet 1949 fut :
53 minutes, 10 secondes

Un coup de kick, et le moteur en marche, notre essayeur passa immédiatement en 1^{ère}, sans emballer, démarra, puis 2^e, 3^e, toujours sans accélérer ; il régla l'ouverture du carburateur pour marcher en deux temps, juste à la limite du « 4 temps » ; adoptant une position assez effacée, coudes rentrés au maximum, il tourna régulièrement entre 3' et 3' 5" au tour.

Après 40 tours de cette ronde monotone, ayant accompli ses 100 kms en 2 heures 2 minutes, notre Directeur lui fit signe de s'arrêter.

Aussitôt, il fut procédé à la vérification de la consommation. Le robinet fermé, la tubulure fut détachée du carburateur, et son contenu vidé dans l'éprouvette graduée ; puis, après ouverture du robinet, le carburant coula, remplissant l'éprouvette jusqu'aux graduations supérieures. Après fermeture du robinet, et égouttement complet de la tubulure, l'éprouvette placée sur une surface bien horizontale, le chiffre lu sur l'échelle graduée fut noté soigneusement. L'éprouvette fut alors vidée dans un bidon vide, et l'opération se renouvela jusqu'à ce que le réservoir spécial fut absolument vide. Le total du carburant ainsi vidangé étant de 3 l. 182 cmc., la consommation lors de cet essai est donc de 1.818 cmc.

Nous étions un peu étonné d'une semblable sobriété ; mais le chef de piste, M. Colibet, qui assiste continuellement à des essais de consommation, nous présentait une feuille du concours qu'il avait rempli avant le départ « pour rire », et qui indiquait 1 litre 900 de consommation. D'ailleurs, nous affirma-t-il, les essayeurs de la marque des carburateurs équipant les R3, sur une Gnome 125 cmc., arrivent à boucler 100 kms à 50 de moyenne, avec 1 litre 500 seulement.

Nous avons tenu, pourtant, à effectuer une nouvelle vérification, le lendemain, autour de Longchamp, avec un autre pilote. C'est l'essayeur de l'usine qui pilota, contrôlé par un de nos collaborateurs.

La consommation fut alors de 1.920 cmc., car la route n'est pas absolument plate, une côte, douce, mais de 800 mètres environ, étant la cause de cette légère augmentation.

Un grand nombre de participants à notre concours s'est fié à la consommation normale donnée par le constructeur, de 2 litres 500 aux 100 kilomètres.

Mais il fallait penser que sur 100 kms de route,

En haut de gauche à droite : La vitrine de « Moto-Revue » avec l'exposition des principaux lots. Notre essayeur, pendant l'essai de consommation à Montlhéry. Le contrôle de la consommation par notre Directeur et le pilote de l'essai. Ci-contre : Pose du réservoir spécial avant le contre-essai à Longchamp.

il y a des côtes, des carrefours, des virages nécessitant l'utilisation de la 1^{re}, et la 2^e, avec grande ouverture des gaz aux accélérations, afin que les 50 de moyenne dans ces conditions exigent une vitesse normale de 60 à 65, ce qui naturellement influe sur la consommation.

LES RESULTATS

Nous ne donnons pas aujourd'hui la liste des gagnants non abonnés qui bénéficieront d'un service gratuit de « Moto-Revue » : qu'on se représente l'énorme travail de pointage que cela représente ! Il sera fait, mais nous leur demandons un peu de patience.

COMMENT RETIRER LES LOTS

Nous tenons les lots à la disposition des lauréats à nos bureaux, 12, rue de Cléry, Paris (immeuble métro Sentier). Les gagnants habitant la province pourront recevoir leur lot, par poste, sur demande de leur part. Ils seront expédiés en port dû.

ATTENTION ! N'oubliez pas que nos bureaux seront fermés du 30 juillet au 16 août inclus.

Les lots non réclamés le 1^{er} octobre 1949 seront irrémédiablement perdus.

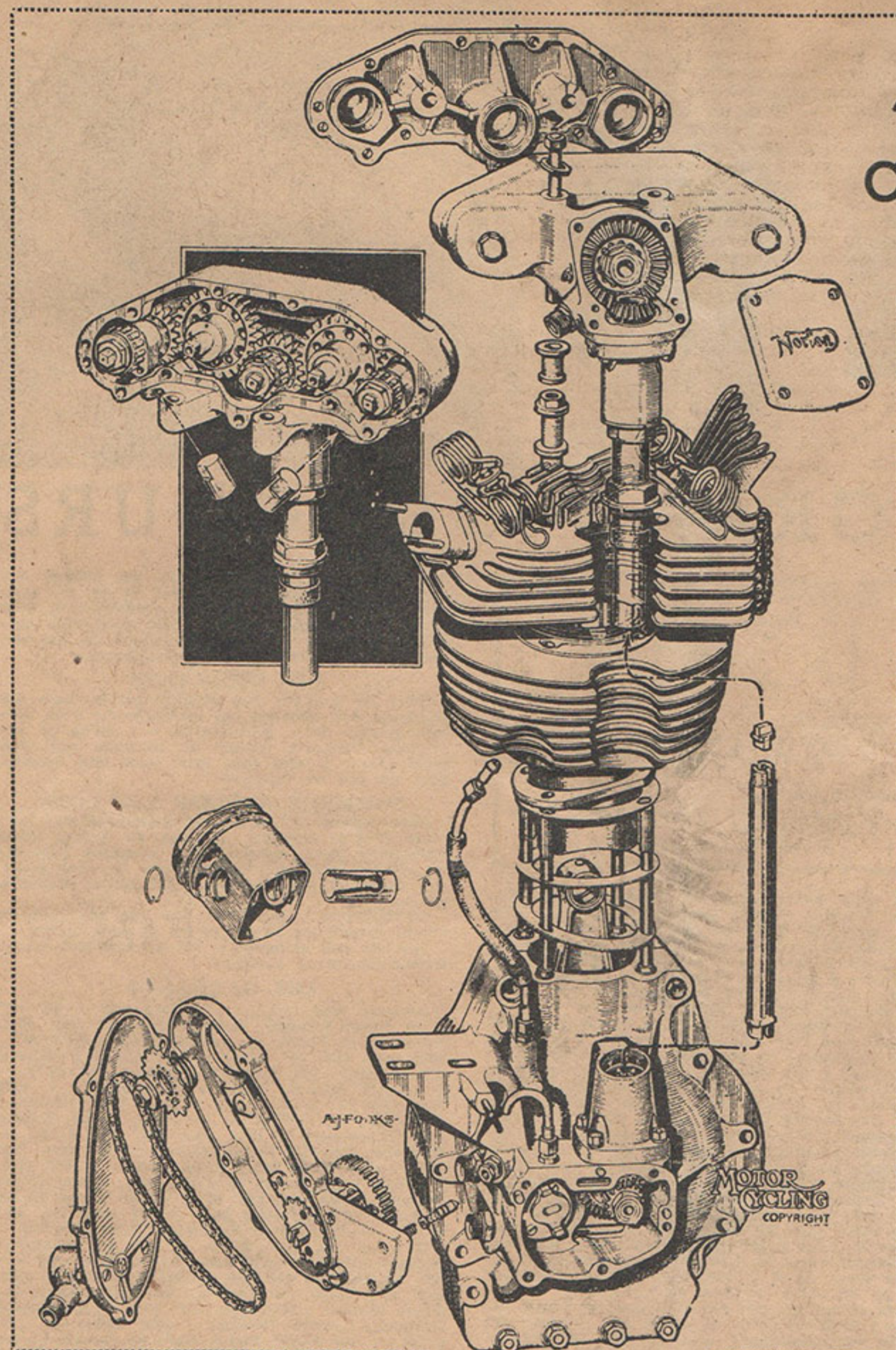
LES GAGNANTS

Réponse type 1818 cmc — 53' 10"
1^{er} Henri Gironde, Roanne (Loire) : 1834 cmc.
— 2^e Roger Badal, St Amand Puisse (Nièvre) : 1800 cmc. (51' 35" 4/10). — 3^e Marcel Petitjean, Arc-en-Gray (Hte Saône) : 1800 cmc. (54' 50"). — 4^e André Michel, Monaco (Principauté) : 1800 cmc. (50' 25" 2/10). — 5^e J. Sala, Paris (Seine) : 1800 cmc. (49' 12" 1/5). — 6^e G. Delay, Tarascon (B.-du-Rh.) : 1800 cmc. (48' 48" 8/10). — 7^e Henri Magnin, Paris (Seine) : 1850 cmc. (51' 49"). — 8^e Alain Riou, Paris (Seine) : 1850 cmc. (51' 48" 1/10). — 9^e M. Gealageas, Gennevilliers (Seine) : 1850 cmc. (51' 40"). — 10^e X. en Haute Vienne (voir note plus bas) : 1850 cmc. (51' 20" 4/10). — 11^e Roger Boursaud, Vitry (Seine) : 1850 cmc. (51' 20" 4/10). — 12^e A. Cottenier, Roubaix (Nord) : 1850 cmc. (51' 10"). — 13^e Roger Vigreux, St Georges (Ardennes) : 1850 cmc. (50' 43" 5/10). — 14^e M. Savignat, Bourg-la-Reine (Seine) : 1780 cmc. (53' 50"). — 15^e Robert Gaillaud, Genève (Suisse) : 1856 cmc. (50' 32" 6/10). — 16^e Roger Pinor, Gare de Nantes (Loire Inf.) : 1777 cmc. — 17^e Lucien Romestin, St Marcellin (Isère) : 1860 cmc. — 18^e Charles Canu, Beauvais (Oise) : 1775 cmc. — 19^e A. Lartigant, Le Creusot (S.-et-L.) : 1770 cmc. — 20^e Albert Lambol, Paris (Seine) : 1875 cmc. (52' 01"). — 21^e André Bacquet, Rouen (Seine Inf.) : 1875 cmc. (46' 20"). — 22^e J.M. Pecru, Bellefleur (Ain) : 1760 cmc. — 23^e Roger Noël, St Cyr au Mt d'Or (Rhône) : 1878 cmc. — 24^e René Normand, Cerisiers (Yonne) : 1882 cmc. — 25^e Evariste Damiani, Eloyes (Vosges) : 1750 cmc. (52' 20"). — 26^e Fernand Thibaud, Bordeaux (Gironde) : 1750 cmc. (51' 45"). — 27^e Eddy Vandrepotte, Tournay (Belgique) : 1750 cmc. (51' 10"). — 28^e B. Mairata, Marseille (B. du Rh.) : 1750 cmc. (55' 10" 3/10). — 29^e Roger Gales, Bône (Algérie) : 1750 cmc. (50' 40" 1/10). — 30^e Claude Planchon, Narbonne (Aude) : 1750 cmc. (50' 30" 3/10). — 31^e Marcel Coutenceau, Mer (L. et C.) : 1900 cmc. — 32^e Yves Rey, Paris (Seine) : 1950 cmc. — 33^e Marc Bournez, Pontarlier (Doubs) : 1912 cmc. — 34^e J. Vanhems, Templemars (Nord) : 1920 cmc. — 35^e Cl. Coutard, Roanne (Loire) : 1932 cmc. — 36^e G. Deforges, Troyes (Aube) : 1935 cmc. — 37^e André Chevallier, Grenoble (Isère) : 1940 cmc. — 38^e M. Salmon Doulon, Nantes (L. Inf.) : 1949 cmc.

Le 10^e Prix a été gagné par un mystérieux étourdi qui a oublié de donner son adresse. Il nous a envoyé sa réponse depuis le département de la Haute Vienne. Nous le prions de nous écrire au plus tôt en donnant le plus de renseignements possibles sur sa réponse (Que représente sa carte? Porte-t-elle un signe distinctif? D'ailleurs, nous reconnaitrons l'écriture).



APRÈS LE CONSIDÉRATIONS TECHNIQUES



Le moteur de la Norton de Harold Daniell qui remporta le T.T. Senior 1949.

Le T.T. est fini, la plus importante épreuve de l'année motocycliste. Nous en avons vécu intensément les péripéties sportives si émouvantes, et, à d'autres égards, si décevantes. Ce fut un véritable drame que l'élimination de Graham dans le Senior par une stupide panne d'essence. Mais c'est la glorieuse incertitude du sport. La machine la plus vite était sans doute la Guzzi de Foster éliminé par une chute. L'école italienne essaie de tirer de ses moteurs la dernière once de puissance, même au prix d'une certaine fragilité des mécaniques. Et pourtant le deux cylindres Guzzi, de compétition si originale, a derrière lui de nombreuses années d'existence. Il n'en reste pas moins une merveilleuse mécanique, mais un accident l'élimina.

Chez Norton au contraire on reste fidèle à des solutions traditionnelles et on s'est surtout attaché à réaliser des machines coriaces capables de tenir bon jusqu'à la fin. Politique de sagesse qui est

bonne puisqu'elle s'est traduite par la victoire.

Nous pensons néanmoins que la machine la plus remarquable, en Senior, était l'A.J.S. avec son admirable moteur. Mais il semble qu'il reste un point faible qui est l'embrayage pourtant amélioré considérablement depuis l'an dernier. Ce sont là de ces organes en apparence secondaire, mais qui à l'usage, rendent manifeste leur importance. Ce n'est pas rien que de transmettre à la roue arrière plus de 40 CV. Encore quelques retouches et le Porc Epic ne connaîtra que des succès.

Cette marque a d'ailleurs joué de malchance puisque l'un de ses champions a été victime d'une rupture d'arbre de magnéto et l'autre d'une stupide panne d'essence.

La supériorité de la nouvelle Velocette s'est affirmée en 350 cmc. Son moteur à double arbre à cames en tête est une pure merveille.

La Guzzi reste la reine en 250 cmc. comme jadis la Rudge, mais il faut rendre hommage à la Rudge de Pike et à son pilote. C'est là une entreprise solitaire. L'effort d'un amateur qui au prix de combien d'ingéniosité, de persévérance et d'esprit de sacrifice force le succès. Nous ne devons surtout pas oublier l'exploit de notre compatriote Collignon qui seul contre les plus grands champions de notre temps, et livré à ses seules ressources, et sans expérience préalable (exception faire des essais), a réussi une performance remarquable puisqu'il a remporté une réplique du T.T. Quand on connaît toutes les difficultés à surmonter, on lui doit des félicitations enthousiastes, car il a très vaillamment défendu nos couleurs.

Ce n'est pas rien que de piloter des machines dont certaines peuvent atteindre le 200 à l'heure et on avait lieu de craindre qu'il fût de plus en plus difficile de combler les vides que l'âge peu à peu faisait parmi les grands as capables d'utiliser à plein les possibilités fantastiques des machines modernes sur un circuit merveilleux, mais plein d'embûches et où la moindre erreur de jugement peut être fatale. N'avons nous pas eu cette année encore la peine d'enregistrer une mort. Mais il ne semble pas que les Anglais risquent d'être à court de champions. Citons au hasard les noms de Armstrong et de Doran, de Wood, de Graham, de Dale, etc., car il nous faudrait citer presque tous les concurrents. Le Clubman's TT, excellente épreuve qui pâtit un peu évidemment auprès du TT, mais qui est extrêmement utile pour l'essai des machines de série (voyez les merveilleux résultats obtenus par ces machines) et pour permettre à de nouveaux venus de s'entraîner à la course, a révélé d'excellents coureurs. Il n'y a donc aucune crainte à avoir pour l'avenir du sport motocycliste.

Dans la période qui a immédiatement suivi la guerre, devant l'hésitation des quelques marques fidèles encore aux courses à continuer un effort terriblement coûteux, on pouvait redouter le déclin de cette grande épreuve aussi importante pour nous motocyclistes que l'est le Derby d'Epson ou le Grand Prix pour les amateurs de chevaux ou la coupe Davis pour les tenismen. Mais toutes ces peurs sont désormais bannies. Norton et Velocette, ainsi que Guzzi, voient des marques rivales surgir comme A.J.S. et peut-être bientôt Triumph et d'autres. Triumph en particulier arrive juste derrière les grands vainqueurs et bientôt se rangera au niveau des Norton, Velocette, A.J.S. et des autres. B.S.A. a fourni dans le Clubman's TT des performances remarquables. Dans les 1000 cmc. Vincent H.R.D. s'impose définitivement. Elle est certainement, dans sa classe, la machine la plus rapide du monde.

Mais venons-en maintenant au côté technique de l'épreuve. N'oublions pas que le progrès des machines de série est intimement lié à celui des machines de course.

Les vitesses ont été plus élevées que l'an passé. Indépendamment des perfectionnements apportés aux machines il y a deux causes possibles : amélioration de quelques virages et aussi meilleur carburant qui titrait 75 d'octane au lieu de 72, ce qui permet d'élever légèrement le rapport volumétrique. Il semble d'ailleurs

qu'il y ait tendance en course à permettre l'emploi de carburants dont l'indice d'octane soit plus élevé que celui de l'essence ordinaire. Ce sont là des éléments qui ne sont pas négligeables.

Bien qu'il soit assez difficile d'obtenir des indications précises et sûres en ces domaines, il semble que le régime des moteurs, même monocylindriques, ait légèrement augmenté. Le moteur de la Junior Velocette pouvait tourner à 7.500 t.-m. avec un plafond de 8.000 t.-m. environ, ce qui est formidable pour un monocylindre. Chez Norton, il semble qu'une période vibratoire apparaissant aux environs de 6.200 t.-m. ait empêché de tourner à plein régime, ce qui expliquerait la course prudente des as de la marque qui finit d'ailleurs par triompher grâce à sa régularité. Quant au régime record il semblerait être celui de la Benelli avec 9.200 t.-m., mais celui de la Guzzi ne devait pas en être loin.

Il faut de toute évidence tenir compte de la course plus faible de ces moteurs qui se traduit, à régime égal, par une vitesse linéaire moins élevée du piston. L'intérêt des polycylindres est en particulier cette réduction de la vitesse linéaire des pistons, indépendamment d'autres avantages (couple plus régulier, meilleur refroidissement, etc...).

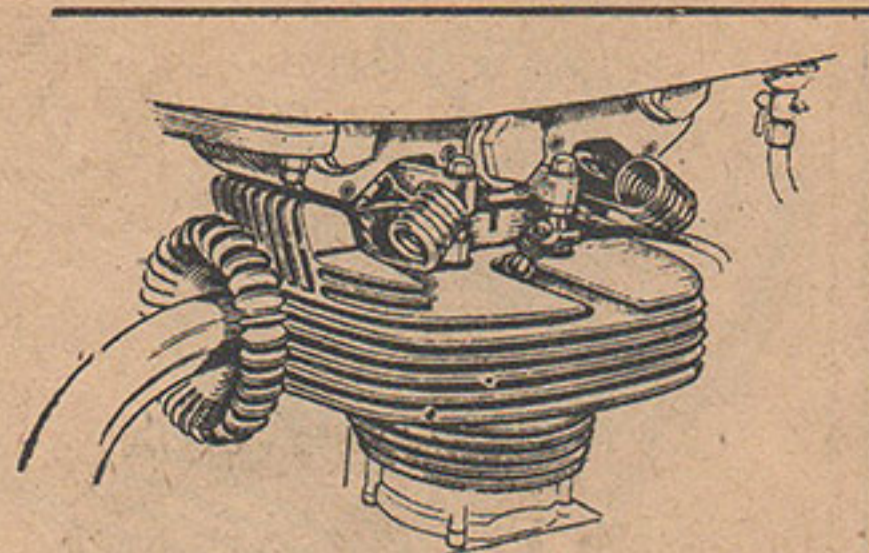
La sécurité de marche est un autre point important et dans l'ensemble elle a été des plus satisfaisantes, puisque 75 % des 350 cmc. ont terminé et 57 % des 500 cmc. La proportion est moins avantageuse pour les 250 cmc., soit environ 45 %. Cela s'explique parce que bon nombre de ces machines étaient loin d'être neuves et n'avaient pu recevoir la mise au point nécessaire.

Le 348 cmc. A.J.S. type R. 7 à arbre à cames en tête, qui équipait tant de machines dans le junior. Deux de ces moteurs, dont la cylindrée avait été portée à 358 cmc., participèrent au Senior.

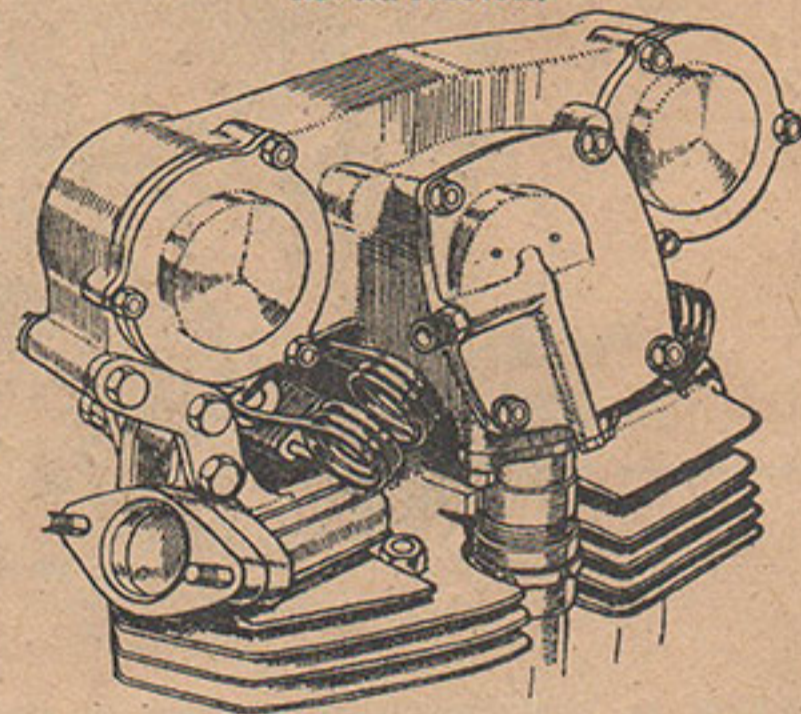
DISTRIBUTION

A part certaines machines présentées par des particuliers, nous ne disons pas des amateurs, car ce sont des as de la mécanique, tous les moteurs avaient des distributions à arbres à cames en tête. Chez Guzzi on a conservé un simple arbre à cames attaquant les soupapes par des culbuteurs. Nous avons toujours trouvé sur ces machines le même point faible, c'est-à-dire la rupture des ressorts de soupapes. Ceci s'explique parce que ces ressorts subissent une rude fatigue : ils doivent en effet non seulement rappeler la soupape, mais encore le culbuteur.

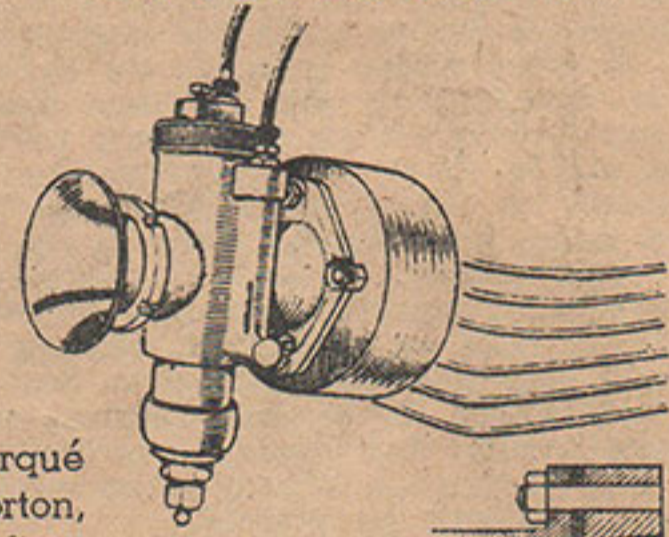
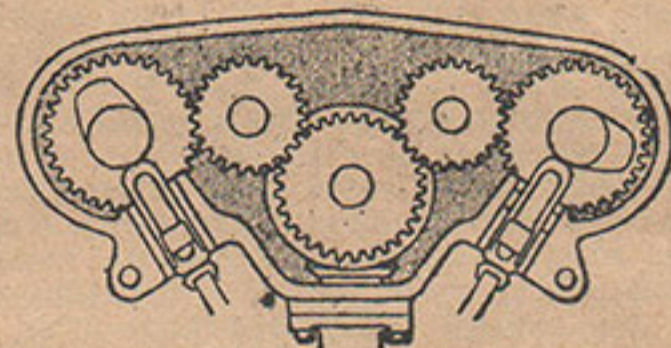
C'est pourquoi de plus en plus on tend à attaquer directement les soupapes par un poussoir sur lequel agit la came. De cette manière on réduit l'inertie au minimum et grâce au poussoir, on évite la réaction latérale sur la queue de la soupape. Mais d'autres problèmes se présentent quand on utilise deux arbres à cames. Il faut en effet, surtout au cours des accélérations positives ou négatives, tenir compte des efforts qui s'exercent sur les engrenages et les axes. Si des



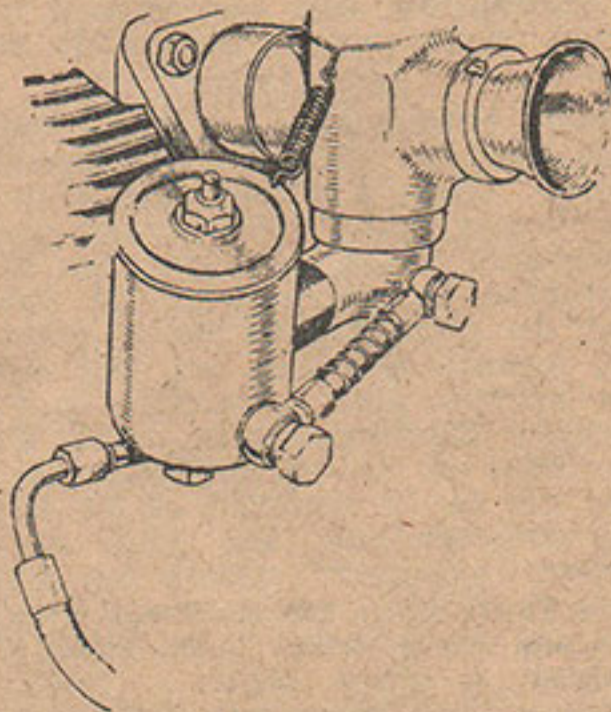
L'intéressante culasse de la 250 Mead-Norton.



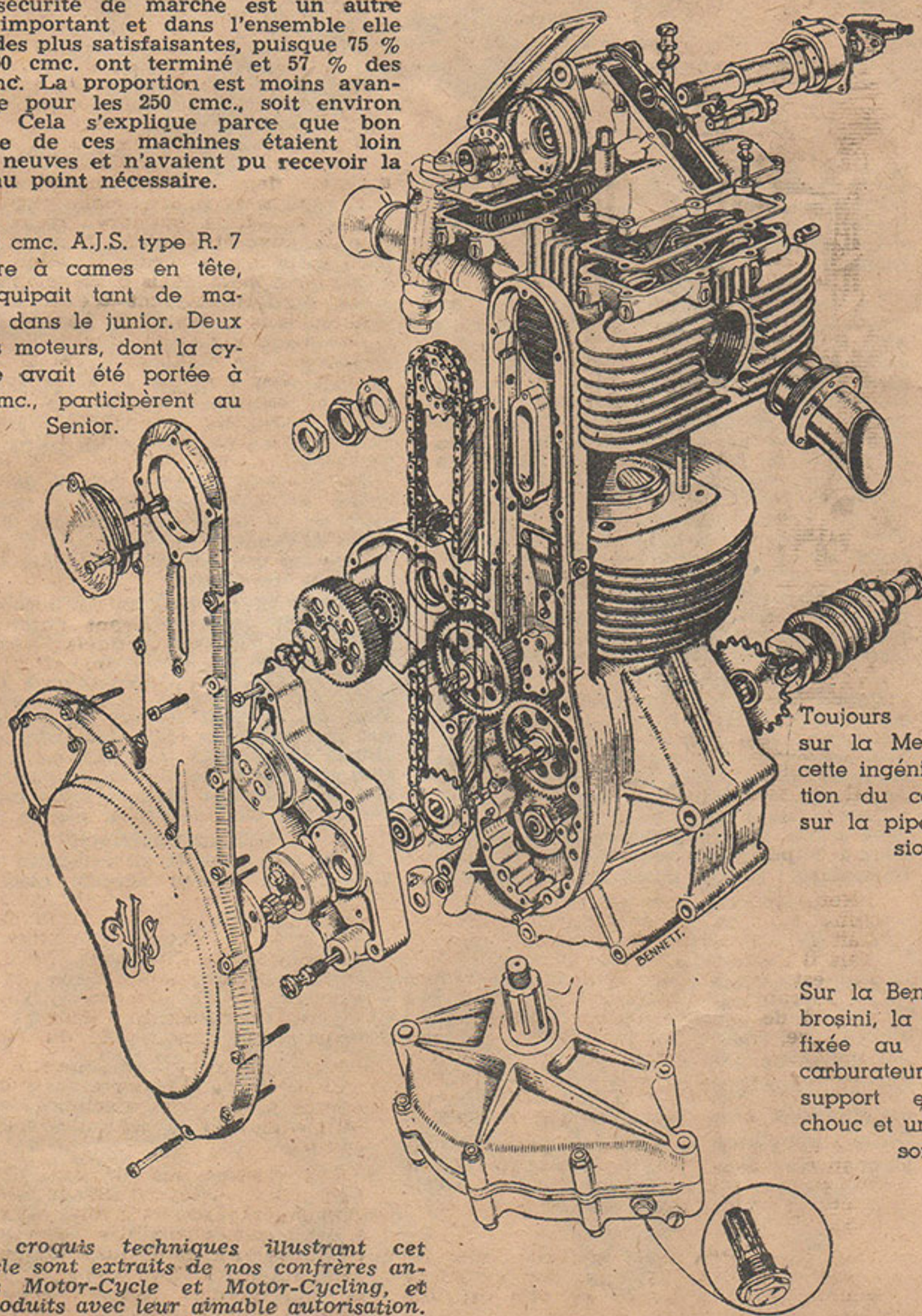
Le double arbre à cames Velocette de 1936 diffère assez de la version 1949 présentée page 287.



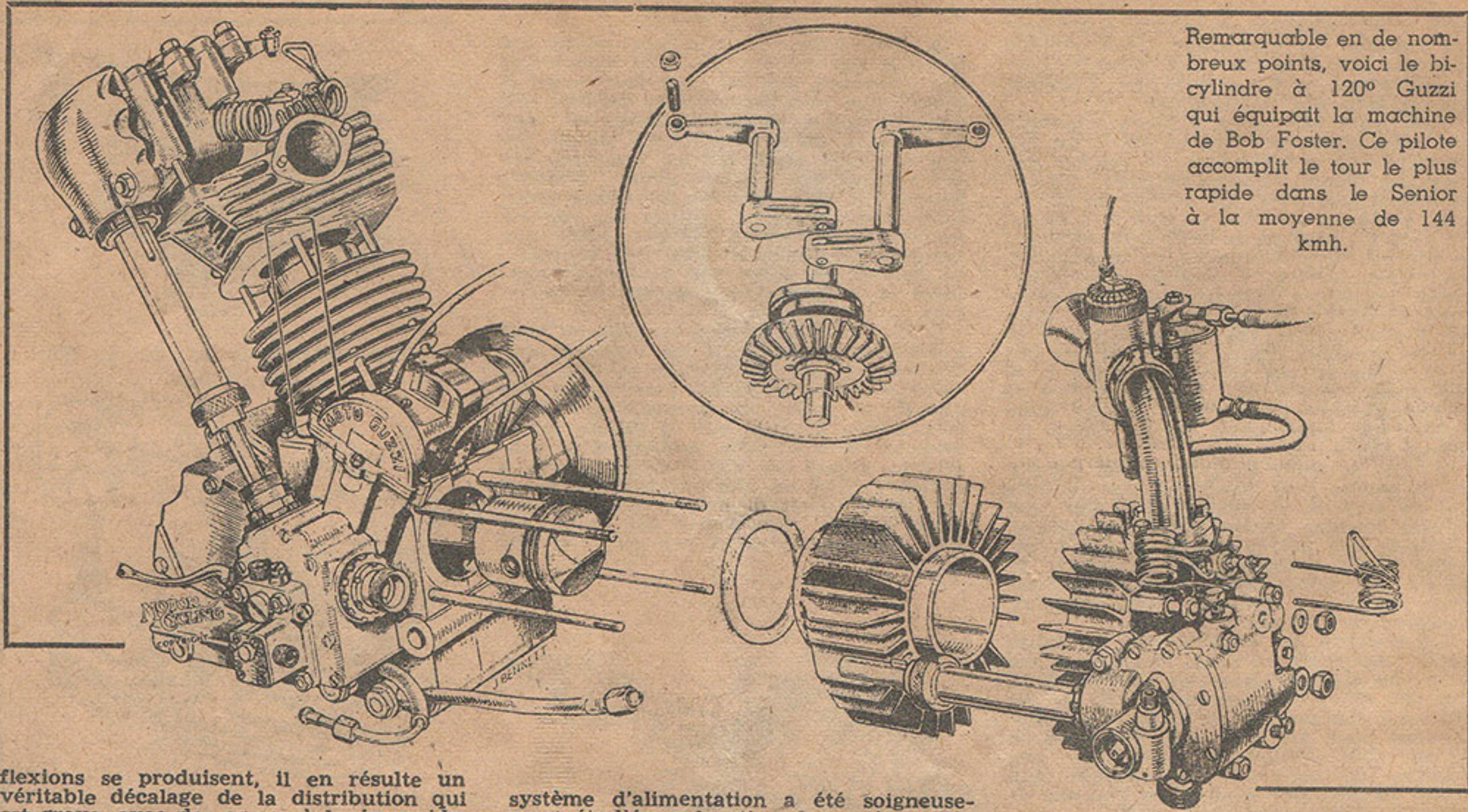
Toujours remarqué sur la Mead-Norton, cette ingénieuse fixation du carburateur sur la pipe d'admission.



Sur la Benelli d'Ambrosini, la cuve était fixée au corps du carburateur par un support en caoutchouc et un petit ressort.



Les croquis techniques illustrant cet article sont extraits de nos confrères anglais Motor-Cycle et Motor-Cycling, et reproduits avec leur aimable autorisation.



Remarquable en de nombreux points, voici le bicylindre à 120° Guzzi qui équipait la machine de Bob Foster. Ce pilote accomplit le tour le plus rapide dans le Senior à la moyenne de 144 kmh.

flexions se produisent, il en résulte un véritable décalage de la distribution qui est grave, avec des camés à levée rapide. C'est ainsi qu'en 1936 Velocette utilisait un double arbre à camés, mais y renonça pour la raison indiquée. Mais cette année Velocette revient au double arbre à camés en tête, mais avec des pièces renforcées. Un point particulièrement intéressant, c'est que les pignons de camés comportent des masselottes d'équilibrage à côté des camés. Nous arrivons avec le double arbre à camés en tête à des mécanismes compliqués. Sur la Norton modifiée par Mead, il n'y a pas moins de 7 pignons et sur la Benelli 10 pignons (car la distribution est entraînée non par engrenages coniques, mais par engrenages droits. Il n'est guère possible de prévoir dans la distribution des organes élastiques, car il faut un entraînement parfaitement rigide si on ne veut pas que se produisent, en cours de marche, des variations assez importantes dans le réglage de la distribution. Nous n'y insisterons pas davantage, mais c'est là une question capitale. Il faut en définitive réduire au minimum non seulement l'inertie des organes alternatifs de la distribution, mais également celle des organes rotatifs, à cause des variations brusques de régime qui se produisent en course.

Il est difficile de se prononcer entre l'entraînement par couples coniques, par engrenages droits et par chaîne. Celle-ci qui constitue en définitive la solution la plus simple, donne sur l'A.J.S. 350 cmc. des résultats excellents. Ceci nous semble important, car à cause de l'économie de réalisation, elle permettrait une application facile aux moteurs de série.

MEGAPHONITE

Nous connaissons tous les caractéristiques de la plupart des machines de course. Jusqu'à 4 ou 5.000 t.-m., ils sont des veaux, puis soudain ils prennent le mors aux dents. Ils n'ont pas la moindre souplesse et nécessitent un usage constant du changement de vitesses.

Il semble que l'on ait fait cette année des efforts pour remédier à l'étude du système d'échappement, qu'il s'agisse du diamètre et de la longueur de la tubulure ou de la conicité et de la longueur des mégaphones. De plus en plus un moteur apparaît comme un tout homogène dont tous les organes réagissent les uns sur les autres. A ce point de vue le moteur « Porc Epic » nous apparaît comme singulièrement intéressant, car le

système d'alimentation a été soigneusement étudié en fonction du système d'échappement. On peut faire la même remarque pour les Guzzi qui, grâce à cette étude, avaient des accélérations formidables.

ALLUMAGE

La magnéto moderne, surtout avec les nouveaux aimants, donne des résultats plus que satisfaisants. On a été grandement surpris de constater que chez quelques Guzzi il n'y avait plus de réglage manuel de l'avance à l'allumage, ni d'avance automatique variable. Cela s'explique de ce fait que la plage de régimes auxquels le moteur est utilisable en course est restreinte. L'induit d'une magnéto est relativement lourd et quand le régime varie il impose à son arbre de durs efforts. Un abandon a été effectivement dû à une rupture d'arbre.

Nous pensons que la magnéto à aimants tournants et à un induit fixe s'imposera sur nos machines comme sur les voitures de course. Le volant magnétique offre également beaucoup de possibilités.

RIGIDITE

Quand on établit un moteur industriel on attache, à juste titre, une importance extrême à son bâti et à ses fondations. Nos moteurs sont soumis à des efforts énormes. Nous avons vu le rôle prépondérant de la rigidité des organes de distribution de l'A.J.S. Porc Epic avec les axes creux de grand diamètre et les paliers à billes. Voilà vraiment de la belle mécanique. Même souci de la rigidité

La distribution par double arbre à camés en tête des nouvelles 500 Norton Manx qui remportèrent les deux premières places du T.T. Senior.

chez Norton et chez Velocette. N'oublions pas les régimes auxquels on tourne. Aussi la distribution est contenue dans un carter spécial extrêmement robuste qui supporte les roulements massifs de gros axes courts. Nous retrouverons peu à peu tout cela sur nos machines de série, bien que les régimes atteints surtout en service courants ne soient pas si élevés. Le compromis qu'est la distribution par tiges et culbuteurs cèdera peu à peu le pas à l'arbre ou aux arbres à camés en tête. Mais ce n'est là qu'un point de vue personnel.

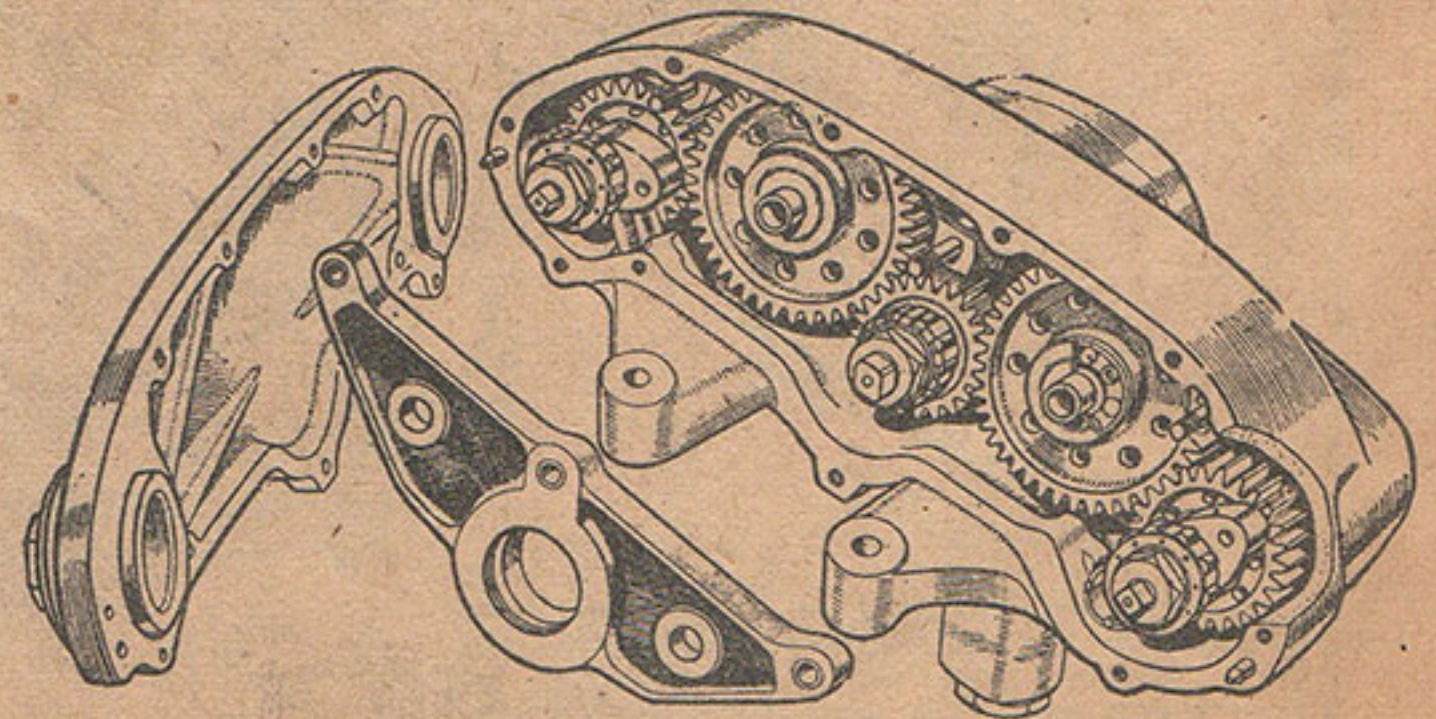
On ne peut qu'être frappé de l'apparence robuste des moteurs modernes, mais on se trouve en présence de multiples difficultés, puisqu'il faut d'une part rendre les organes plus robustes et d'autre part les alléger.

Il nous faut une base ultra robuste et les carters sont nervurés, mais on les allège par l'emploi d'Elektron ou d'autres alliages de magnésium.

Les bielles sont de dimensions énormes mais en duralumin et ainsi de suite. Mais on ne peut lésiner sur les axes et sur les manetons. Sur beaucoup de machines l'extrémité de l'axe de transmission est supportée par un roulement spécial. Un exemple typique nous est offert par la 250 cmc. Guzzi et par la Benelli.

REFROIDISSEMENT

Il est remarquable de constater que les moteurs de course actuels sont plutôt



trop refroidis que pas assez. Du côté des cylindres en alliage léger et chemisés il n'y a aucune difficulté, mais on demande de plus en plus aux cylindres d'évacuer une partie de la chaleur de la culasse. A cet égard les distributions par arbres à cames en tête soulèvent des difficultés. On peut, il est vrai, prévoir un espace entre le boîtier de distribution et la culasse, mais c'est à notre avis une solution de fortune. Le problème n'est pas simple de réaliser une distribution parfaitement protégée et graissée tout en étant suffisamment refroidie. Les moteurs horizontaux présentent à cet égard des avantages certains et ne sont pas seulement intéressants du point de vue d'un centre de gravité abaissé. Mais il n'est pas douteux que beaucoup de moteurs pourraient être mieux refroidis autour de la chambre d'explosion malgré tous les progrès réalisés. L'étude du refroidissement n'a pas été toujours menée d'une manière assez scientifique. Mais il faut pour cela des installations coûteuses et c'est pourquoi nous ne cessons de réclamer un laboratoire de recherches syndical. L'élimination des points chauds doit être sérieusement poursuivie.

Nous trouvons des types de culasses qui, toutes, se caractérisent par l'emploi de métaux à grande perméabilité thermique permettant une évacuation facile de la chaleur vers les points les plus froids. Les uns comme Norton utilisent une culasse en bronze avec sièges de soupapes intégrés. Sur la carcasse de bronze sont fondues les ailettes en alliage d'aluminium. D'autres constructeurs utilisent une culasse en alliage d'aluminium et des sièges rapportés. Les deux solutions sont, en définitive, également satisfaisantes.

Mais l'examen des soupapes de certains moteurs permet d'affirmer qu'il est encore possible de réaliser des progrès. Assurément la marche à l'essence pure a soulevé de nouveaux problèmes et il est remarquable que peu à peu on se rapproche des vitesses atteintes avec un mélange essence benzol. Toutefois des progrès restent encore possibles.

ALIMENTATION

Seul Benelli utilisait un carburateur à deux gicleurs sans aiguille. Autre nouveauté apparue sur deux Norton, un Amal à aiguille et commandée par le bas. A pleine ouverture les volets des gaz et l'aiguille dégagent complètement le passage. On a le même avantage qu'avec l'aiguille séparée du carburateur. Les cuves sont toujours fixées sur le cadre et reliées élastiquement au corps de carburateur.

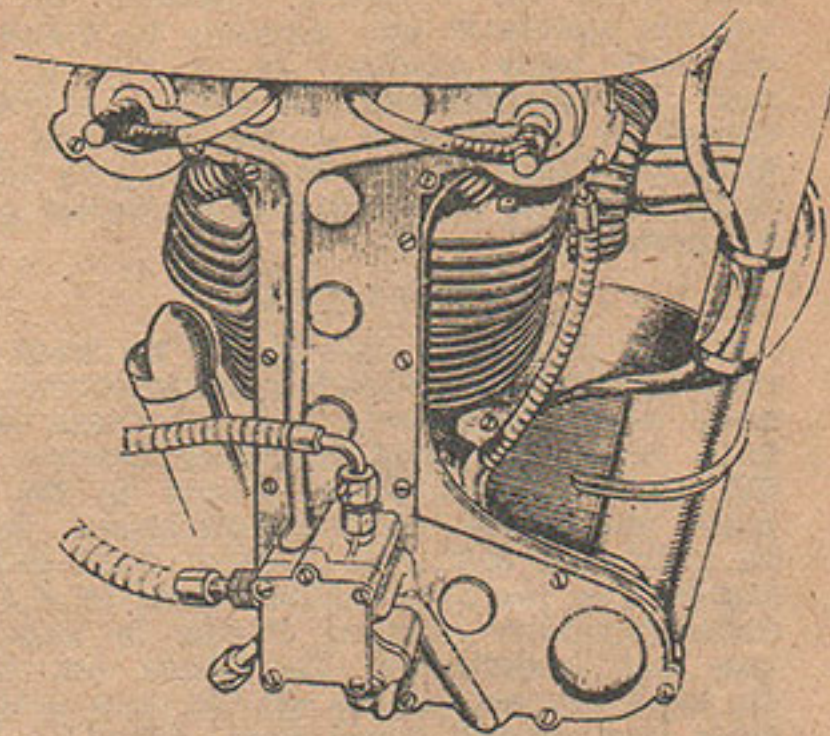
On a remarqué sur certaines machines comme les Guzzi le très grand alésage et la longueur de la tubulure d'admission. Sur la 2 cylindres Guzzi l'ouverture est de 36 mm. Il y a là une tendance intéressante, car il est évident que le remplissage aussi complet des cylindres avec un

mélange homogène est de toute première importance.

De tous côtés on fait des essais sur le profil des diffuseurs, sur l'inclinaison, le diamètre et la longueur des tubulures et bien entendu sur le système d'échappement et le réglage de la distribution. Le compresseur permettrait de résoudre plus facilement ces problèmes et d'introduire dans leur prison les gaz récalcitrants.

TRANSMISSIONS

Un seul exemple de bloc intégral, celui de Guzzi où le carter est commun au moteur et au changement de vitesse. Sur la Benelli la boîte de vitesses est boulonnée sur le carter du moteur et la transmission primaire s'effectuait par engrenages. Nous trouvons dans la Porc Epic un exemple remarquable de bloc dans les machines de cylindrée moyenne. Il est de même chez Guzzi. Constatons que ces machines étaient les plus rapides. Cela pouvait être dû à la puissance spécifique du moteur, mais peut-être aussi à l'alignement parfait du moteur et du changement de vitesse. Autrement toutes les machines avaient une transmission chaîne-chaîne. Aucun exemple de transmission acatène. Il y a quelques mois on parlait de l'apparition ou plutôt de la réapparition de la Velocette à deux cylindres et à transmission par cardan, mais cet espoir ne s'est pas matérialisé. On est généralement d'avis que les chan-



Pas moins de 10 pignons sont employés dans les commandes d'arbres à cames et de magnéto, sur la 250 Benelli.

gements de vitesse restent encore perfectibles et quelques-uns d'entre eux pissaient l'huile, d'autres atteignaient une température exagérée. N'oublions pas le nombre énorme de chevaux. Quant aux chaînes on est stupéfait de la manière dont elles tiennent. Résultat d'une fabrication hautement spécialisée.

CADRES

La fourche télescopique n'a pas encore complètement triomphé. La fourche à parallélogramme a été conservée par des marques comme Benelli et Velocette. Guzzi a remplacé la fourche télescopique par une fourche à balanciers. Il a pu ainsi employer une direction du type bicyclette, ce qui lui a permis de la loger dans le réservoir d'essence prolongé vers l'avant et tronqué pour recevoir le numéro de course. Ainsi les remous qui se produisent en arrière de la plaque habituelle se trouvent éliminés (mais nous sommes toujours bien loin d'un carénage efficace. Le verrons-nous jamais malgré l'immense intérêt qu'il présente).

Au point de vue de la suspension arrière nous trouvons toujours les deux types courants à glissière et à fourche oscillante sans qu'il soit possible de se prononcer en faveur de l'un ou de l'autre. Les Guzzi avec leur système bien connu où le débattement de la fourche oscillante est contrôlé par des ressorts et des amortisseurs logés à la base du cadre frétilaient de la queue dans les virages malgré la base solide offerte à l'articulation de fourche par les plaques constituant l'arrière du cadre (très original avec son énorme tube supérieur formant réservoir d'huile). Mais aucun des pilotes ne s'est plaint de la tenue de route de ces machines.

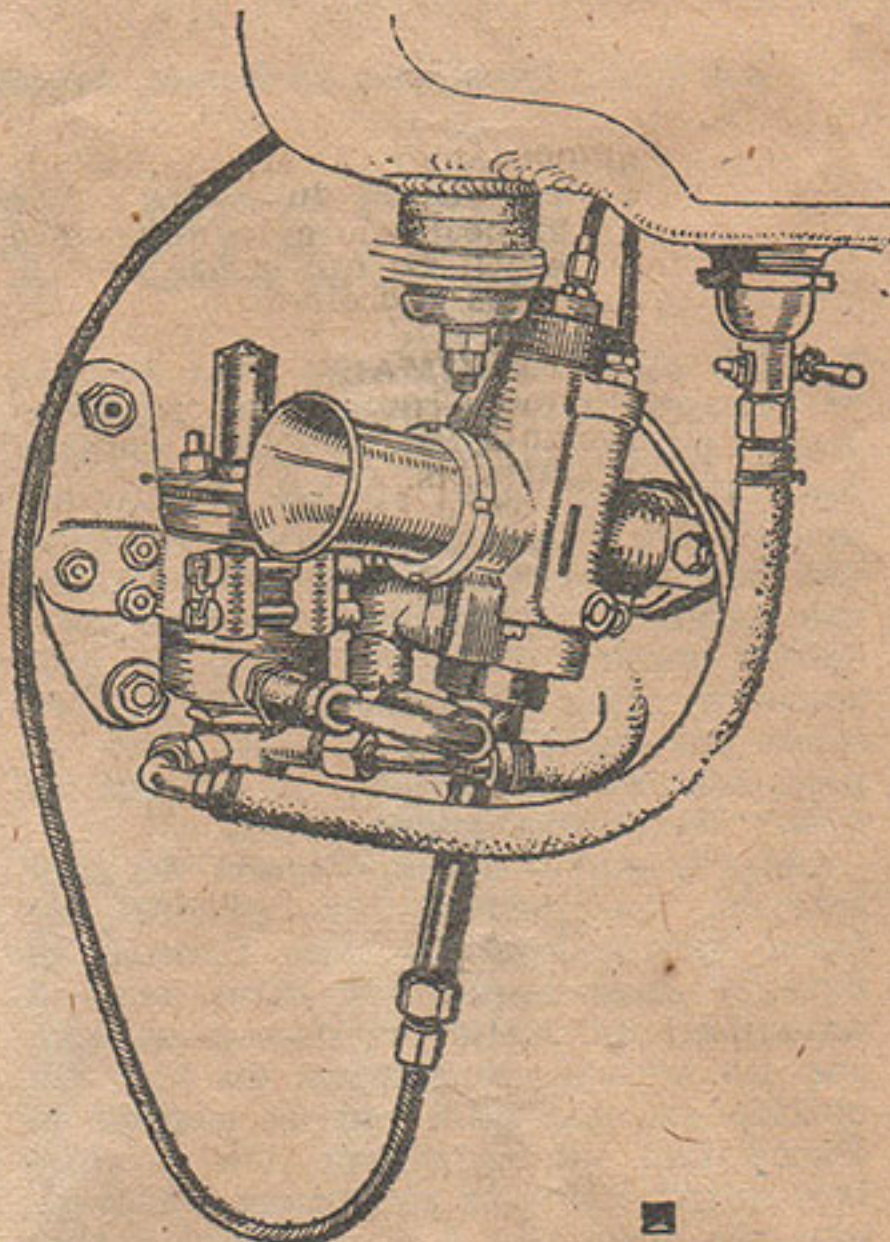
LES PNEUS

Les italiens emploient des pneus de faible section, 19x2,75. Quelques machines anglaises avaient à l'avant des 2,75 et à l'arrière des 3,00. Des pneus de section modérée et des jantes en duralumin présentent l'avantage d'une légèreté qui atténue l'effet gyroscopique. Avec une pression de gonflage assez élevée on évite les fléchissements qui échauffent le pneu et dissipent une quantité importante d'énergie. La résistance au roulement est également réduite. Cela n'est pas surprenant et il nous suffit d'évoquer l'exemple des coureurs cyclistes qui utilisent des boyaux aussi légers que possible.

DEUX MACHINES REMARQUABLES

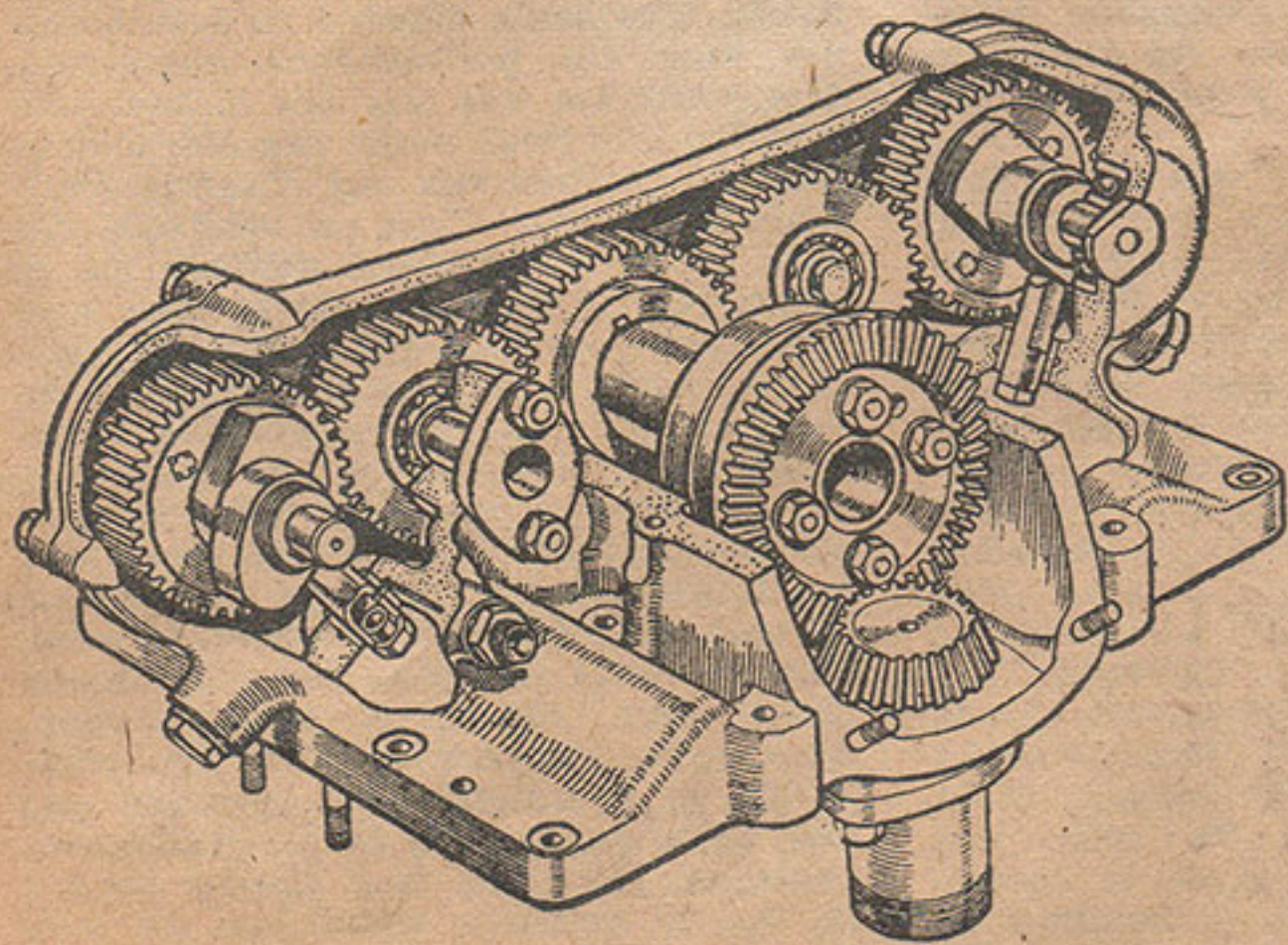
Nous pensons à l'Alleen Geeson qui ne fit qu'une rapide apparition à l'entraînement et à la Norton modifiée par Mead pour figurer en 250 cmc.

L'Alleen Geeson a de nombreux points communs avec la Porc Epic A.J.S., mais son moteur 250 cmc. a ses deux cylindres verticaux. Quant à la Mead Norton elle comporte un vieux cadre Norton type 1936. Le moteur a un carter de Manx Ju-



Certaines Norton d'usine étaient équipées avec ces intéressants carburateurs Amal, dont l'aiguille se démasque entièrement à pleine ouverture.

Le double arbre à cames Velocette. Remarquez que les cames sont équilibrées, ce qui est peu courant.



nior avec un cylindre chemisé et des volants spéciaux sur lesquels le maneton est fixé pour réduire la course à 70,5 mm. La distribution à double arbre à cames et 7 pignons a été dessinée par Maurice Cann. Avec un cadre plus léger cette machine sera capable de belles performances.

CONCLUSION

On ne peut dire que le TT ne nous ait rien apporté de vraiment sensationnel. Si nous nous en tenons aux résultats bruts nous trouvons toujours Norton en 500, Velocette en 350 et Guzzi en 250 cc, trois machines monocylindriques. Mais au moins en 500 cc la Norton était moins rapide que les bicylindres Guzzi et A.J.S., cette dernière n'ayant perdu la victoire que par malchance. La Guzzi est déjà un type ancien et elle est un peu fragile pour une course aussi dure. Mais l'A.J.S. est riche de possibilités.

L'effort semble avoir porté surtout sur les distributions avec arbre à came double et attaque directe des soupapes. A cet égard il sera temps que Guzzi étudie une nouvelle distribution, car la Benelli est légèrement plus rapide.

Les changements de vitesse suffisent tout juste aux énormes puissances développées par les moteurs actuels et qui dépassent largement 80 CV au litre.

En course la fourche à parallélogramme (à laquelle s'apparente la fourche à balanciers de Guzzi) est loin d'avoir abdicqué devant la fourche télescopique.

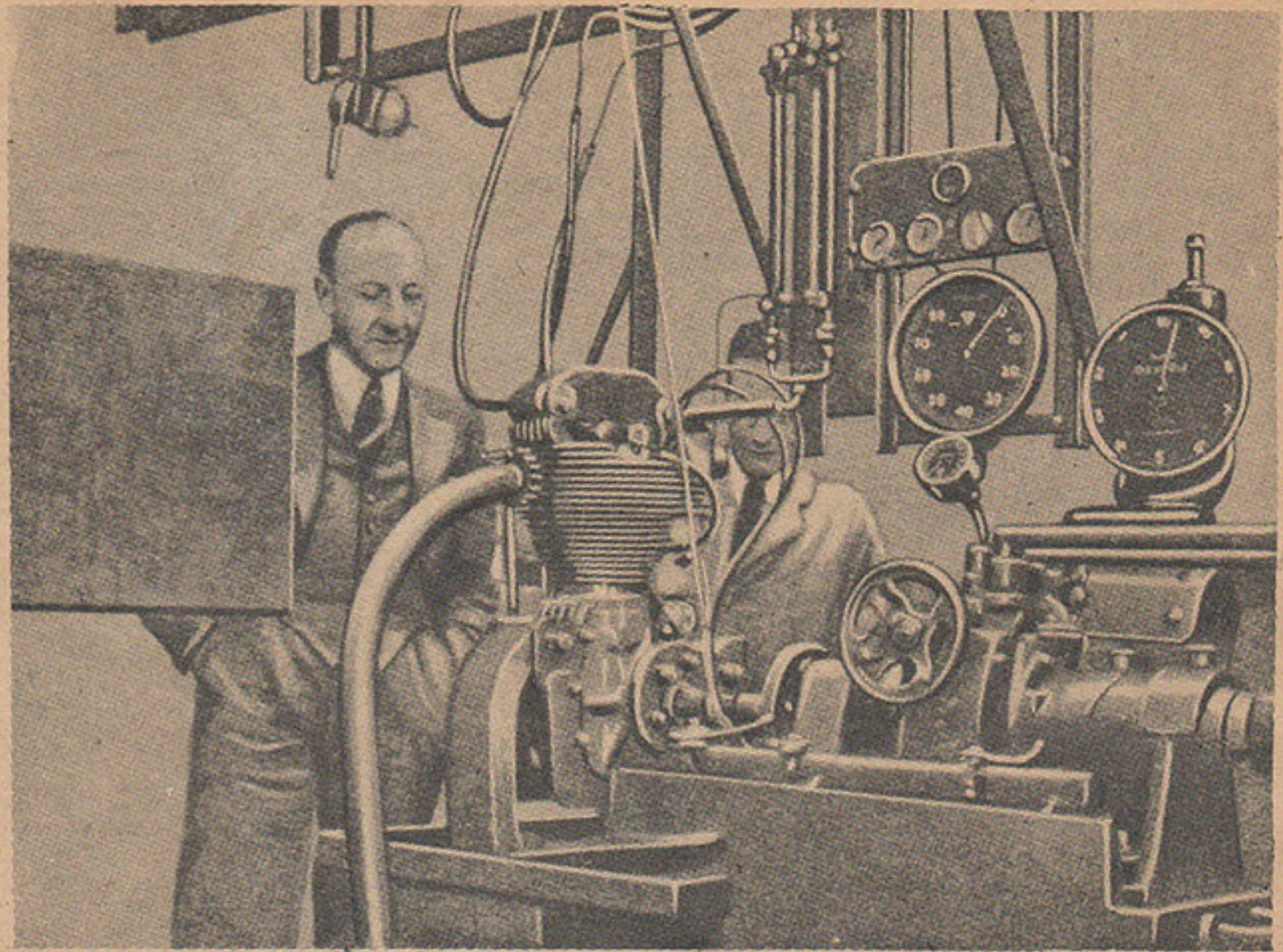
Même incertitude en ce qui concerne les suspensions AR. Un seul fait est acquis, c'est qu'une suspension AR et rigoureusement indispensable.

Utilisation exclusive de la chaîne. Un seul exemple de bloc intégral (Guzzi), mais avec la solution mixte de Benelli avec boîte boulonnée sur le carter moteur et transmission primaire par engrenages, et de la Porc Epic A.J.S. que nous considérons comme la machine la plus moderne qui se soit alignée cette année.

Il est possible que l'on ait poussé trop loin l'allègement des machines, non au point de vue des organes en mouvement, mais des organes statiques qui constituent la fondation, la base de la machine. Il est par contre très utile d'alléger les organes non suspendus comme les roues (pneus allégés, jantes en dural, etc.). Sur une machine les écrous d'axes de roues étaient en dural (ce qui ne serait peut-être pas à recommander pour une machine de série. On parle beaucoup de la légèreté des machines italiennes, mais la grosse Guzzi pesait plus de 140 kgs, ce qui est normal pour une machine dont le moteur doit développer une cinquantaine de chevaux.

Il semble que nos docteurs en mécanique aient fait des efforts sérieux pour remédier à la « mégaphonite » qui rend les machines de course absolument inutilisables en service courant. On cherche non plus seulement à atteindre le maximum de puissance possible, mais à améliorer la souplesse en améliorant la puissance aux régimes modérés. Ce sont là des recherches extrêmement utiles, car, heureusement, il n'y a pas un écart anormal entre la machine de course et la machine de série.

Le Tourist Trophy est la grande épreuve du calendrier motocycliste et il a un prestige mondial. Nous sommes persuadés que si les circonstances économiques devenaient plus normales, de nombreux constructeurs s'y intéresseraient. Parmi les marques étrangères nous trouvons Guzzi et Benelli et il est probable que l'an prochain nous trouverons Gilera et Parilla, et peut-être d'autres italiens. Nous savons qu'en Amérique Indian a aligné une bicylindre 500 dérivée de sa 450 cmc. Aurons-nous la chance de voir nos constructeurs s'intéresser aux courses. Aucune propagande ne pourrait leur être plus utile. Espérons enfin qu'en Angleterre A.J.S. ne sera pas seul à affronter Norton et Velocette, et que Triumph et d'autres seront représentés par des équipes officielles et non plus seulement par des coureurs indépendants.



Joë Craig, l'ingénieur de Norton, devant le banc d'essai du service des courses.

ESSAIS AU BANC

LES essais de moteurs sont actuellement menés avec une rigueur toute scientifique et exigent, surtout pour les moteurs de course et pour les prototypes, des mesures d'une extrême précision. Naturellement lorsqu'après ces essais, le prototype peut être considéré comme étant au point, les moteurs de série pourront passer rapidement au banc. Celui-ci est alors le plus souvent électrique, et permet de rôder le moteur avant l'essai.

Mais quand il s'agit d'essais de prototypes, on préfère, en général, le frein hydraulique du type Heenan et Froude dans lequel un rotor tend à entraîner un stator. Il donne en kgs, sur un cadran le compte en kgs. Ce chiffre est multiplié par le régime et divisé par une constante. On a ainsi très rapidement la puissance développée par le moteur à un moment déterminé. En relevant la puissance développée à divers régimes, on établit la courbe de puissance du moteur à l'essai.

Pour que l'essai soit valable, il faut qu'il reproduise autant que possible les conditions dans lesquelles le moteur fonctionne sur la route. Par exemple, si on soumet le moteur à un refroidissement très intense, il se peut qu'en service, il atteigne des températures plus élevées et chauffe. Le système de ventilation doit être entraîné par un moteur électrique indépendant du moteur à explosion, et qui, pour un courant d'air de 150 kms, absorbe près d'une quinzaine de chevaux.

Toute une série d'appareils de mesure sont utilisés : des thermomètres permettent de se rendre compte de la température de l'air, de celle des points chauds (voisinage de la soupape d'échappement et de la bougie.) de l'huile; des gaz d'échappement, etc. Là

encore, il est recommandable d'essayer le moteur avec son système d'échappement normal mais il faut, naturellement, à cause de la présence d'oxyde de carbone, évacuer les gaz au dehors. On mesure également le débit d'essence et celui de l'air. Le fonctionnement des organes peut être étudié avec un stroboscope. Il faut également tenir compte de la température et de la pression atmosphériques. On analyse les gaz d'échappement, ce qui donne des indications non seulement sur la carburantion, mais même sur le réglage de la distribution. On étudie l'effet de l'avance à l'allumage, celui des filtres d'air et bien d'autres choses encore.

Tout cela est précieusement noté, et servira à déterminer les modifications à apporter au prototype et à son réglage. Mais il ne faut pas tout entreprendre à la fois mais procéder avec méthode. Une seule chose à la fois. Comme tous ces phénomènes complexes réagissent les uns sur les autres, une modification peut avoir des effets heureux ou malheureux sur d'autres fonctions du moteur. C'est un véritable dédale où il est souvent difficile de se retrouver. Il faut aboutir le plus souvent au compromis qui donne les meilleurs résultats pratiques et permet de combiner le mieux possible la puissance avec l'économie, la souplesse, etc. On conçoit que cette tâche est singulièrement difficile. On ne peut plus à l'heure actuelle dessiner un moteur de chic et la fantaisie est hors de mise. Cela ne veut pas dire que l'ingénieur doit être dépourvu d'imagination, mais cette imagination doit être complétée et éventuellement corrigée par une vaste expérience et un grand sens pratique, car il ne faut jamais perdre de vue la question essentielle du prix de revient. Il n'est pas étonnant que

la mise au point d'un prototype nécessite de longs mois, et que les constructeurs restent longtemps fidèles à un type de moteur auquel d'année en année, ils apportent les améliorations suggérées par l'expérience.

Les essais au banc ne dispensent pas des essais sur route qui en sont le complément indispensable. Il y a certains points dont le banc d'essai ne permet pas de se rendre compte par exemple, l'équilibrage. Il y a en effet, un rapport entre l'équilibrage du moteur et le cadre de la machine. Des vibrations peuvent apparaître à certaines allures et être très gênantes si elles se produisent à la vitesse de croisière. Le moteur est plus ou moins masqué par le cadre, le cylindre avant d'un moteur en V gêne le refroidissement du cylindre arrière, un réservoir d'huile empêche l'écoulement régulier des filets d'air, il peut se produire des remous dans le voisinage du carburateur, et nous ne parlons que du moteur et non de tout le reste de la machine pour lequel l'essai sur route a également une extrême importance. L'essai sur route réclame, surtout quand il s'agit d'un prototype, un personnel d'élite. Il est dans de nombreux cas, effectué en partie par l'ingénieur qui a dessiné la machine et qui dans la plupart des cas est un motocycliste

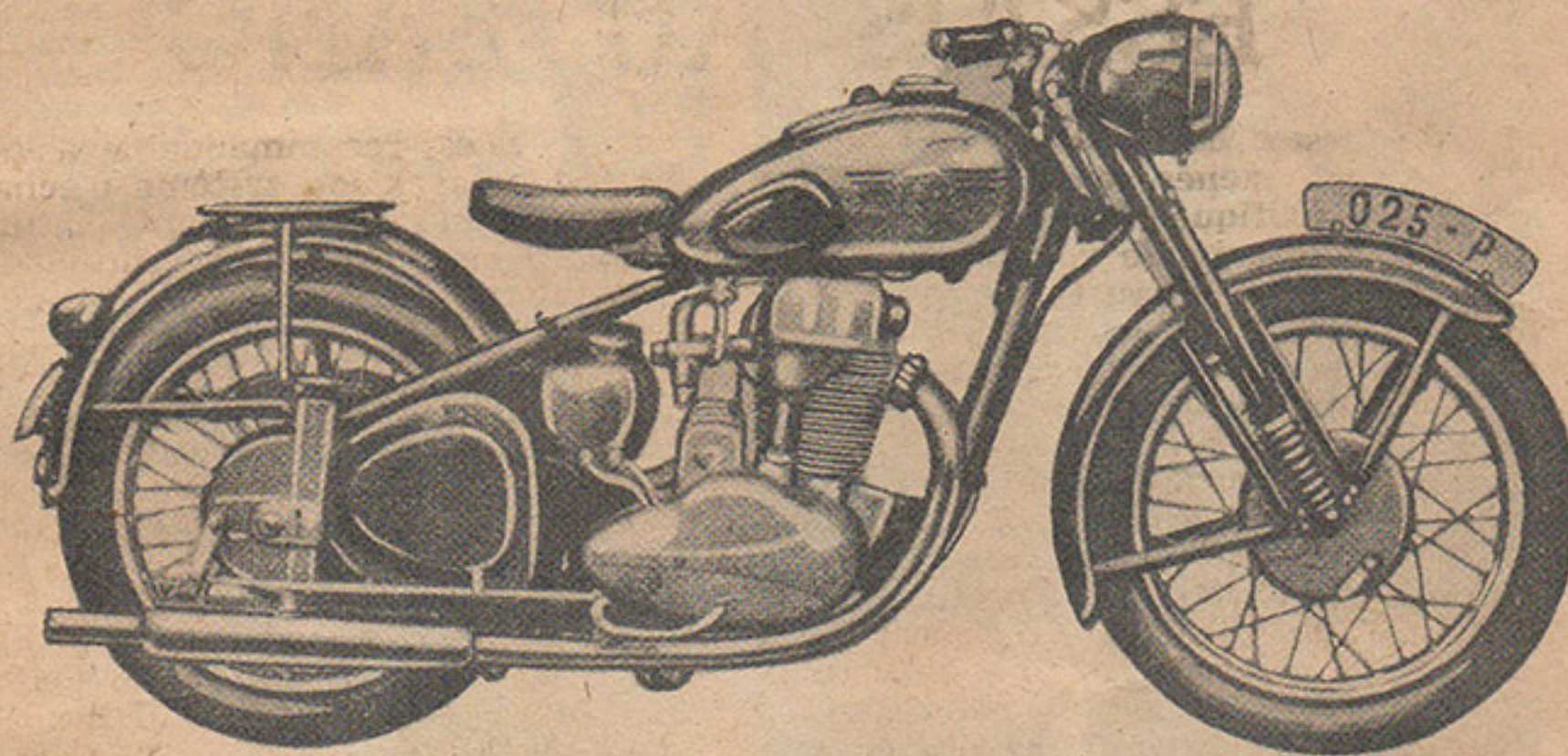
pratiquant. Si c'est surtout le moteur qu'on veut mettre à l'épreuve, c'est l'autodrome qui permettra de déceler impitoyablement les points faibles.

Que de fois nous avons constaté qu'un moteur satisfaisant dans des conditions nouvelles d'utilisation, donnait rapidement des signes de détresse quand nous roulions à plein tube sur un autodrome. Une route accidentée et sinueuse donnera une idée de la souplesse et des reprises. Donc les essais doivent être effectués sur les parcours les plus variés et dans toutes les conditions d'utilisation. Les essais se poursuivent sur plusieurs machines et au cours d'une longue période. Si une panne grave, une rupture d'organe, par exemple, se répète, on y apportera remède avant d'entreprendre la construction en série. Si elle n'était pas corrigée avant les livraisons à la clientèle, ce serait un désastre, et plus d'une marque a connu des moments difficiles pour avoir voulu livrer prématurément une machine dont les essais n'avaient pas été poussés assez loin.

Non seulement le prototype subit une mise au point rigoureuse, mais encore, les machines de série qui en dérivent en sont des répliques exactes au centième de millimètre. Les tolérances d'usinage ont sans cesse dimi-

nué. La conséquence, c'est que les performances de toute la série de machines sont identiques. Il ne peut plus, dans la construction moderne, être question de moteurs spécialement choisis, supérieurs aux autres, d'autant que l'assemblage est aussi soigné, aussi précis que l'usinage. Le polissage de la chambre d'explosion et des tubulures est effectué par l'usine avec plus de soin et de précision que ne peut le faire un amateur. Autrefois, on pouvait en retouchant un moteur, en soignant son montage, obtenir un gain de vitesse de 20 km. à l'heure, ou plus. Aujourd'hui, si on veut modifier les performances, on devra modifier les caractéristiques du moteur (taux de compression, réglage de la distribution, de l'allumage, du carburateur, etc...). Mais il n'est pas certain qu'on atteigne le résultat cherché, il est sûr par contre, que l'on aura sacrifié certaines qualités pour en exalter d'autres et que l'on aura détruit l'ensemble harmonieux, équilibré, auquel est parvenu après bien des efforts et des échecs, le constructeur. En somme, un moteur moderne doit être respecté. Il existe des 500 cmc. qui atteignent le 140 ou le 150, c'est-à-dire plus qu'une route normale ne permet d'atteindre avec sécurité ! Nous pouvons nous en contenter.

H.P.B.

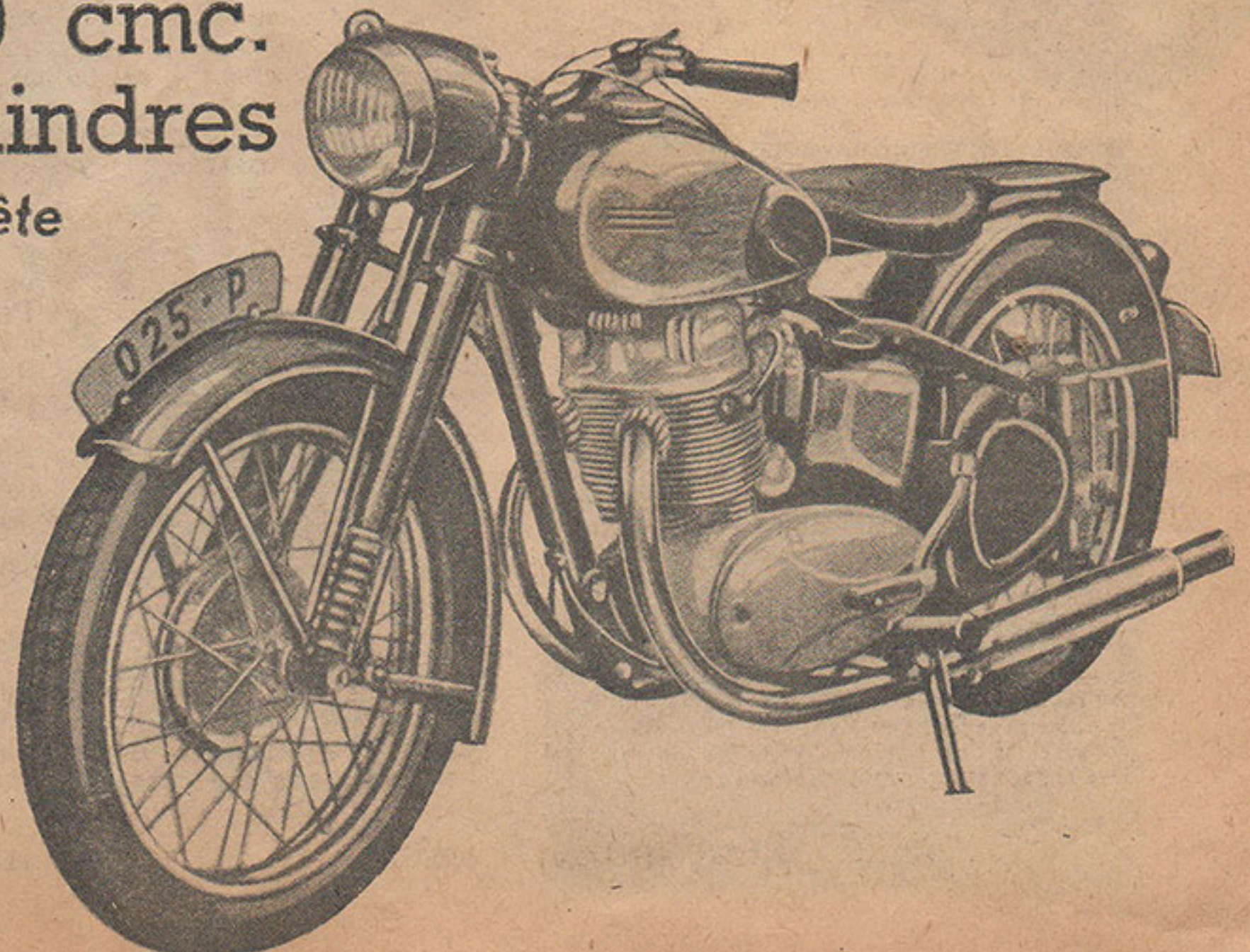


**PRIX DE VENTE DES
TABLEAUX-MURAUX DE
« MOTO-REVUE »**

le 125 TERROT type E.P. et E.T.P.
et E.T.P.C. avec les réglages
complets 500 frs
le moteur VELOSOLEX .. 350 frs
le bloc-moteur A.M.C. 125
et 150 cmc. 500 frs
Ce Bloc équipe : Automoto, New-
Map, Alcyon, Guiller, Gima, D.S.
Malterre, Huin, Radior, Favor, etc.
Pour paraître sous quinzaine :
le 125 PEUGEOT P.55 450 frs
Envoi par poste, ajouter frs 80
(pour 2 tableaux frs 100, et 20 frs
par tableau complémentaire).
Versements : Chèque Postal
MOTO-REVUE 297.37 Paris

La nouvelle 500 cmc. JAWA deux cylindres arbre à cames en tête

La motocyclette est, on le sait, très goûtée en Tchécoslovaquie. Cependant jusqu'à présent ce pays avait orienté sa construction sur le deux temps de moyenne et faible cylindrée. Mais voici du nouveau. C'est à la firme Jawa que nous le devons. La dernière née de ces établissements est une bicylindre à arbre à cames en tête, dont la ligne générale est bien celle des motocyclettes de ce pays. Peu de précisions nous sont parvenues sur cette intéressante 500, qui aurait déjà disputé quelques épreuves dans son pays.



Réalisations personnelles



BITZAS

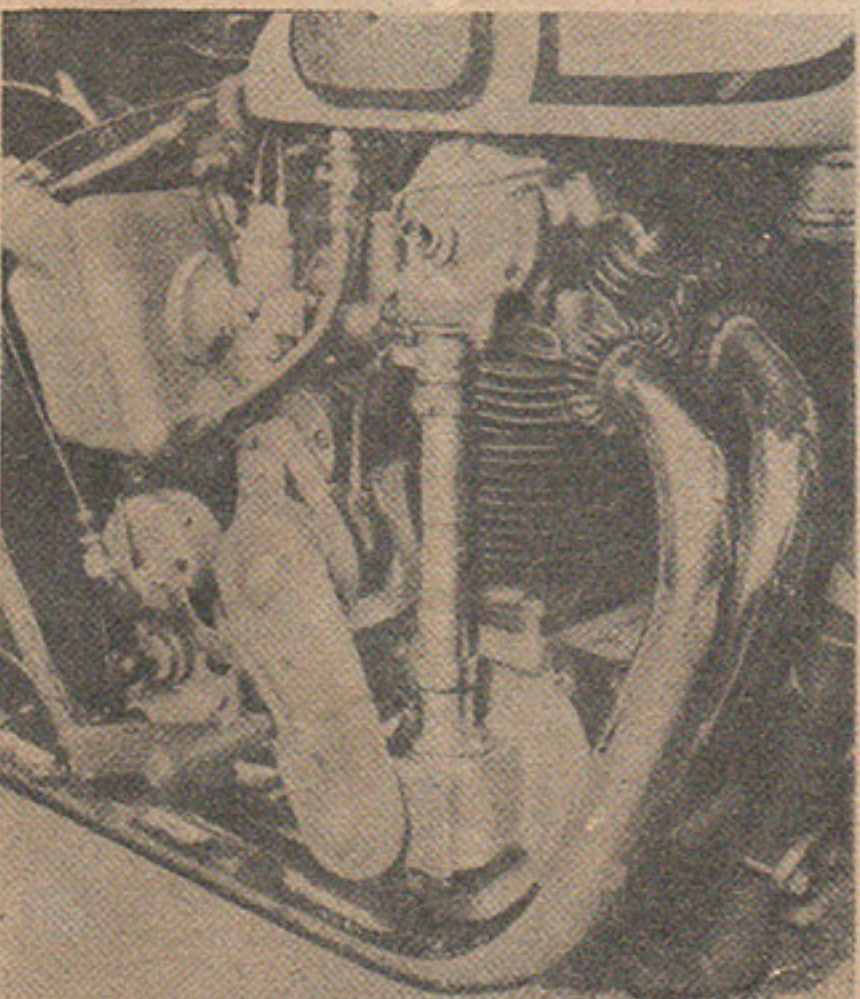
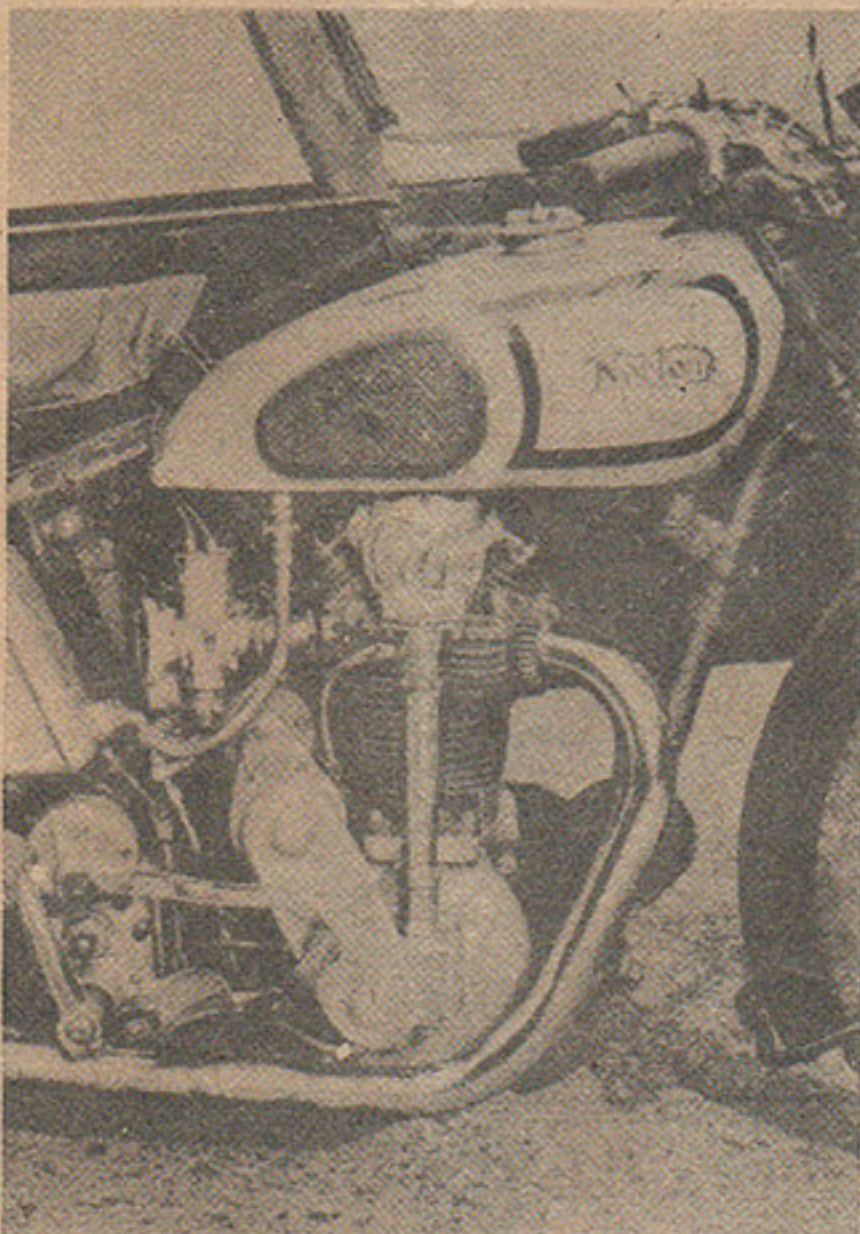
On appelle ainsi en Angleterre des machines construites de bric et de broc par des amateurs. Parfois ce sont des monstres, parfois aussi des créations remarquables de mécaniciens émérites. En voici deux curieux exemples.

De l'une nous ne dirons pas grand chose. Dans un cadre O.E.C. à direction Duplex, M. Lovegrove a réussi à loger un 4 cylindres 1.131 cmc. provenant d'un Volkswagen. Comme ce moteur développe une trentaine de chevaux et que la démultiplication est de 3 1/2 à 1, on se doute que cette machine est susceptible d'atteindre une allure rapide. Mais hélas elle n'a pas de changement de vitesse. Il faut partir en poussant et malgré toute la souplesse du moteur l'embrayage est mis à rude épreuve. Il est vrai qu'il a été établi pour une voiture à quatre places.

L'autre Bitza est plus séduisante, d'autant qu'en Angleterre beaucoup de mo-

tocyclistes réclament des constructeurs des machines de 750 cmc. pour le sidecar, machines qui seraient une extrapolation des actuelles 500 à cylindres jumelés.

M. Collet, de Londres, n'a pas hésité à construire par ses propres moyens une machine de ce type. Il a acheté une ES 2 Norton, moins le moteur. Quant à celui-ci il consiste de deux cylindres de Velocette 1930 à arbres à cames en tête, mo-



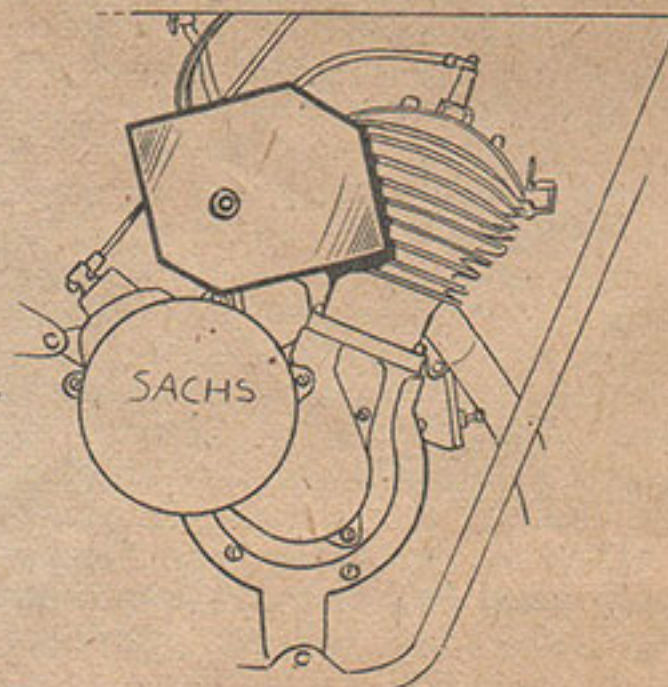
A gauche : La machine de Lovegrove à moteur de Volkswagen. En dessous la bicylindre de Collet, on aperçoit l'attache du sidecar. Ci-dessus : Deux autres vues du moteur.

dèle 1930 montés sur un carter qui a été spécialement étudié pour les recevoir. A l'intérieur sont logés deux volants Velocette avec leurs axes et leurs manetons. Ces manetons sont fixés sur un coude avec contre-poids. L'axe de ce coude est soutenu par un palier central lisse. Cette machine a une démultiplication de 4,5 à 1 et atteint avec un sidecar de tourisme le 115 kmh. Une démultiplication de 5 ou même de 5,5 à 1 permettrait sans doute de réaliser une vitesse plus élevée.

PROTECTION CONTRE LES TACHES

Les carburateurs des deux temps suintent toujours, et vu leur position parfois sur le côté du cylindre, ils tachent nos pantalons à la grande joie de nos épouses.

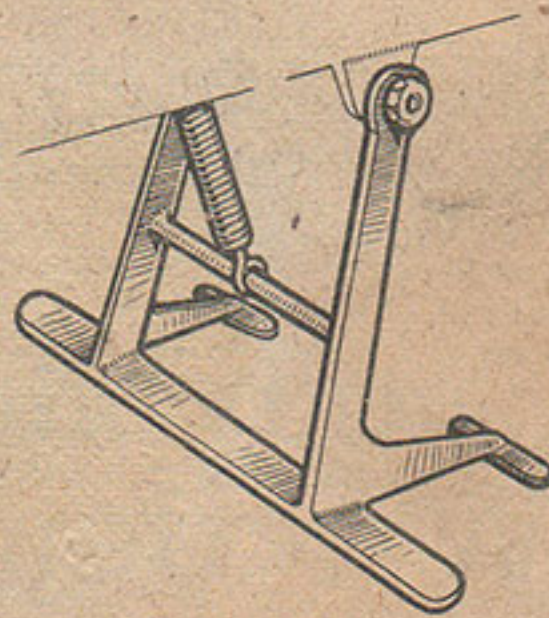
Un moyen peu coûteux et pratique nous est suggéré par M. Bizot. Sur son



98 cmc. Sach il a fixé par un seul boulon sur la prise d'air de son carburateur une plaque de protection. Une butée portant sur la petite tige de manœuvre de la prise d'air empêche cette plaque de basculer. En plus de la protection très efficace contre l'huile, elle présente l'avantage d'éviter que la prise d'air ne se referme en route.

BEQUILLE CENTRALE RENFORCEE

Notre abonné M. Soilly, possesseur d'un 125 cmc., a remplacé sa béquille centrale trop fragile par une autre due à son invention. Celle-ci se compose d'une

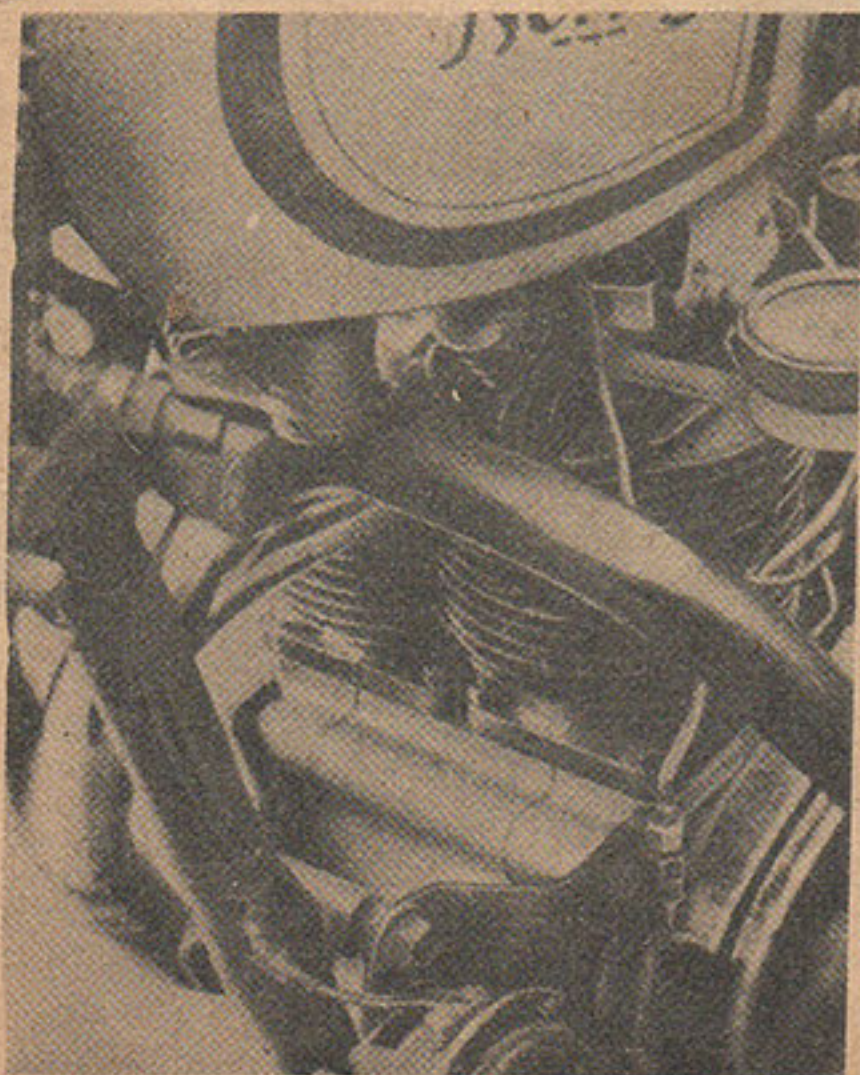
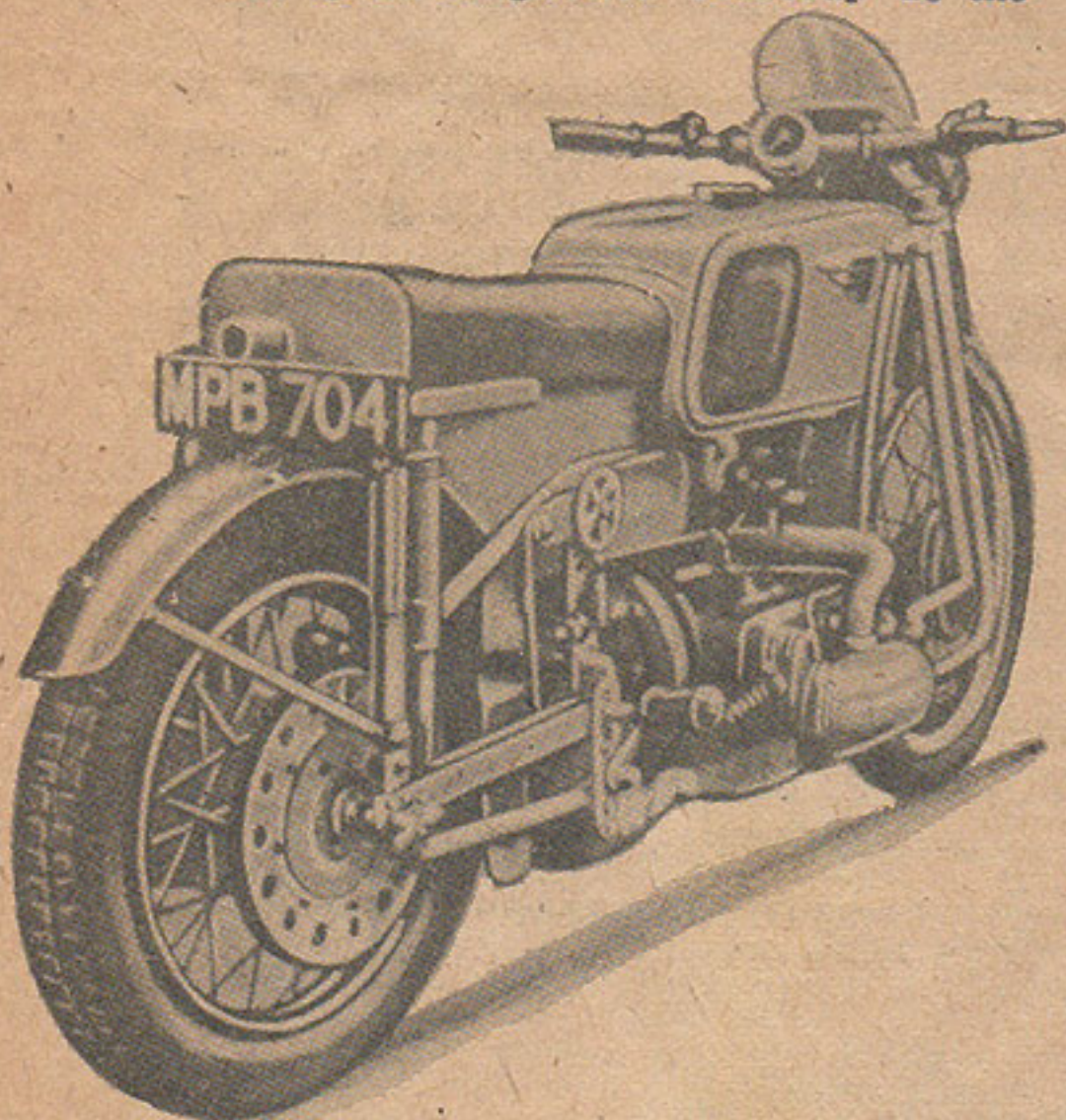


semelle, de deux supports et de deux talons assemblés par soudure.

Le ressort de rappel peut être celui d'origine.

L'avantage réside dans le fait qu'il n'existe pas de butées et que la machine repose sur un véritable tréteau, sans autre effort que son poids. Ainsi la béquille ne se cambre pas, et aucun risque de rupture n'est à craindre.

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



Basil HALL devant le belge JANSEN

A ENCORE TRIOMPHE AU MOTO-CROSS D'ARGENTEUIL Gilbert BRASSINE 1^{er} DES FRANÇAIS

Organisé par le M.C. de la Banlieue Nord, sur le magnifique circuit des Carrières d'Argenteuil, ce moto-cross international fut une nouvelle occasion de vaincre pour Hall.

Bien que doive en souffrir notre orgueil national, nous devons reconnaître que les pilotes Anglais et Belges dominèrent très nettement les nôtres. Il faut toutefois souligner que leurs machines étaient bourrées de chevaux, et bien au point, ce qui ne fut pas toujours le cas pour les montures de nos internationaux.

Nous avons eu l'occasion, lors de ce cross, de voir la nouvelle moto de Jansen, une superbe 500 Saroléa monotube, dont l'accélération et la puissance semblent étonnantes.

Ce fut suivant la formule, qui semble devenir classique, 3 manches et une finale, que fut disputée la Coupe Internationale.

La première manche fut enlevée par Lines, qui en tête d'un bout à l'autre fut toujours suivi comme son ombre par son compatriote Hall. Le troisième est le Belge Cox, 4^e Jansen, 5^e Matagne, 6^e Adnet, 7^e Brûlé, 8^e Huc, etc...

La 2^e série fut enlevée par Jansen qui dut batailler longtemps avec Hall avant de vaincre. Quelques tours avant la fin, Hall tenta de passer Jansen devant les tribunes, les deux pilotes ouvrent en grand, et arrivent assez vite sur une série de petites bosses. Là Hall chute et laisse ainsi à Jansen cette manche. Le troisième est Lines, devant Matagne.

Le duel serré entre Hall et Jansen se répéta durant la troisième et dernière manche.

Hall parti 4^e saute dès le premier tour Matagne et Cox dans la grande descente de sable, et talonne Jansen et Lines alors en tête.

Au tour suivant Jansen saute Lines, toujours dans la descente de sable, et part en tête, bientôt suivi par Hall. Trois tours avant la fin, Hall chute dans le sable, alors qu'il était premier, et laisse ainsi pour la seconde fois la victoire au jeune Belge.

Lines qui fut pendant les trois premiers tours en tête termina 4^e, laissant la 3^e place à Cox, 5^e Matagne, 6^e Deshaies, 7^e Huc, 8^e Adnet, etc. Ainsi par addition de point, Jansen et Hall étaient à égalité, mais comme ce dernier avait effectué les trois manches dans un temps inférieur au Belge, il fut déclaré vainqueur. Second Jansen, troisième Lines, 4^e Cox, 5^e Matagne, etc.

Au début de la réunion avait eu lieu une épreuve réservée aux 250 Nationaux, qui fut enlevée par Moury, devant Melioli, lequel pilotait une 125 seulement, 3^e Urien, 4^e Macchi.

Au cours de cette épreuve les machines souffrirent assez. C'est ainsi que la 125 de Godey eut son cadre cassé, alors que ce pilote était second, et qu'après un saut, la roue arrière de la 250 de Folch fut dérayonnée.

Les éliminatoires nationales 350 et 500 furent enlevées par Boissérie et Batisse, le premier cité devant enlever la finale devant Batisse, Chauvette et Botro.

Michel VERRECHIA CATEGORIE 350-500 CMC.

ET

MOURY (M. C. Orléans) CATEGORIE 250 CMC. SONT CHAMPIONS DE FRANCE DE MOTO-CROSS

C'est dimanche 17 juillet que se disputaient, aux carrières de Montreuil, les titres de Champions de France de Moto-Cross pour les catégories 350, 500 et 250.

Dans les faibles cylindrées, Fossier prit la tête, mais rétrograda vers la fin de l'épreuve, et c'est Moury qui passa le 1^{er} la ligne d'arrivée.

Pour les grosses cylindrées, Verrechia fut en tête de bout en bout, Paul Ladevèze, bien revenu, ne pouvant que terminer très près, ayant été gêné par des concurrents doublés.

Une épreuve internationale complétant le programme vit la victoire de Hall devant Meunier.



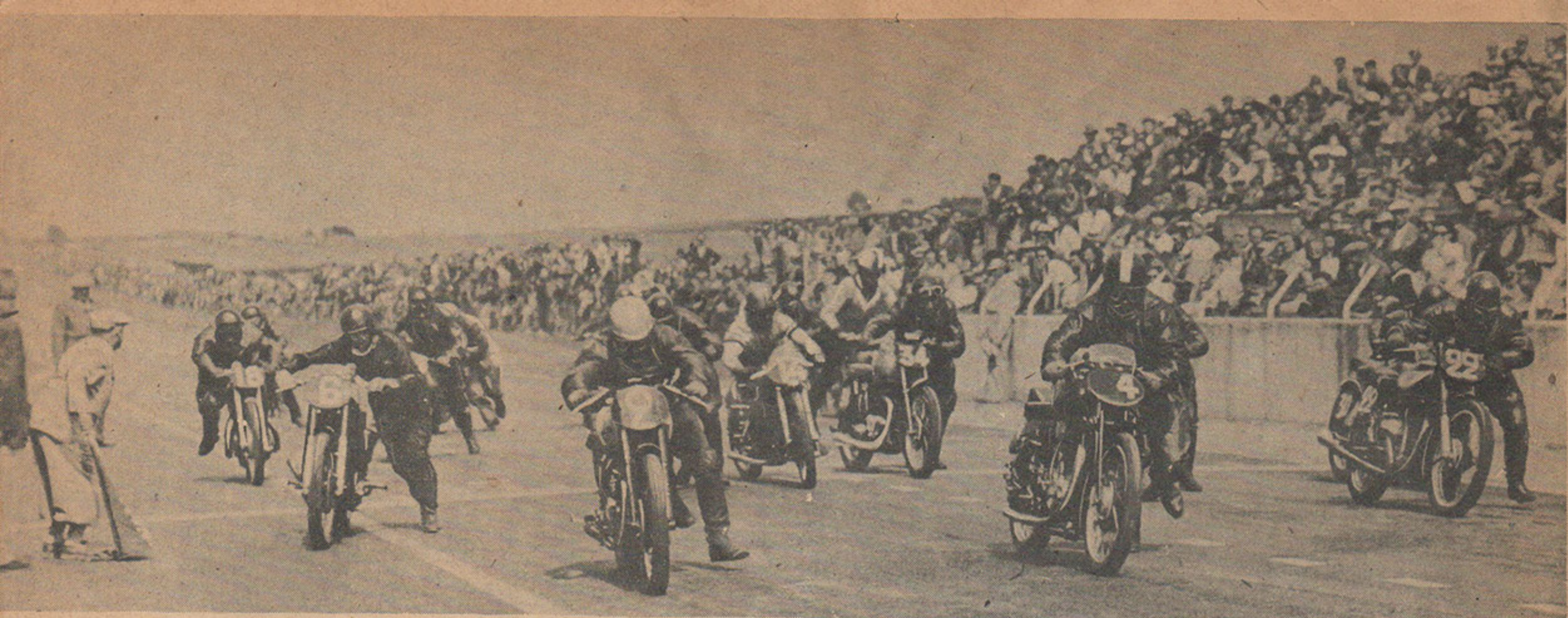
Une vue générale du Moto-Cross d'Argenteuil, prise du sommet de la grande descente en sable.



Verrechia, après l'arrivée, a reçu le maillot tricolore et la gerbe du vainqueur.



Au Moto-Cross d'Argenteuil : De haut en bas : Basil Hall, 1^{er}. Jansen 2^e, et Gilbert Brassine, 1^{er} des Français, à l'attaque de la grande descente.



Le départ des 500 vient d'être donné par Eugène Mauve. On reconnaît Lafon (18), Monneret (6), Perrin (2), Behra (14), Houel, que cache Robbes (34), Collot (4), Guérin (30), et Lefèvre (22).

Georges MONNERET (350) et Marcel PERRIN (500) brillants vainqueurs du CIRCUIT de REIMS, 1^{re} épreuve des championnats de France, ne semblent plus pouvoir être inquiétés pour le titre.

Georges HOUEL et Jean BEHRA éliminés par la malchance.

L'importance de l'épreuve disputée dimanche c'était la 1^{re} des trois courses comptant sur le circuit de Queux est très grande, car pour l'attribution des titres de Champions de France en 350 et 500 cmc. Aussi vîmes-nous au départ tous nos meilleurs pilotes.

La première épreuve, celle des 350, groupait 12 partants; les favoris étaient évidemment Georges Monneret, qui pilotait une 350 A.J.S. compétition et arborait un costume tout noir, maillot de soie et pantalon collant, très « streamline », et Georges Houel dont les récentes performances en font un de nos pilotes les plus vites.

Pourtant, sur un tel circuit aux longues lignes droites, on savait Cherrier, du S.C.F., très redoutable, car sa 350 est la plus rapide du lot.

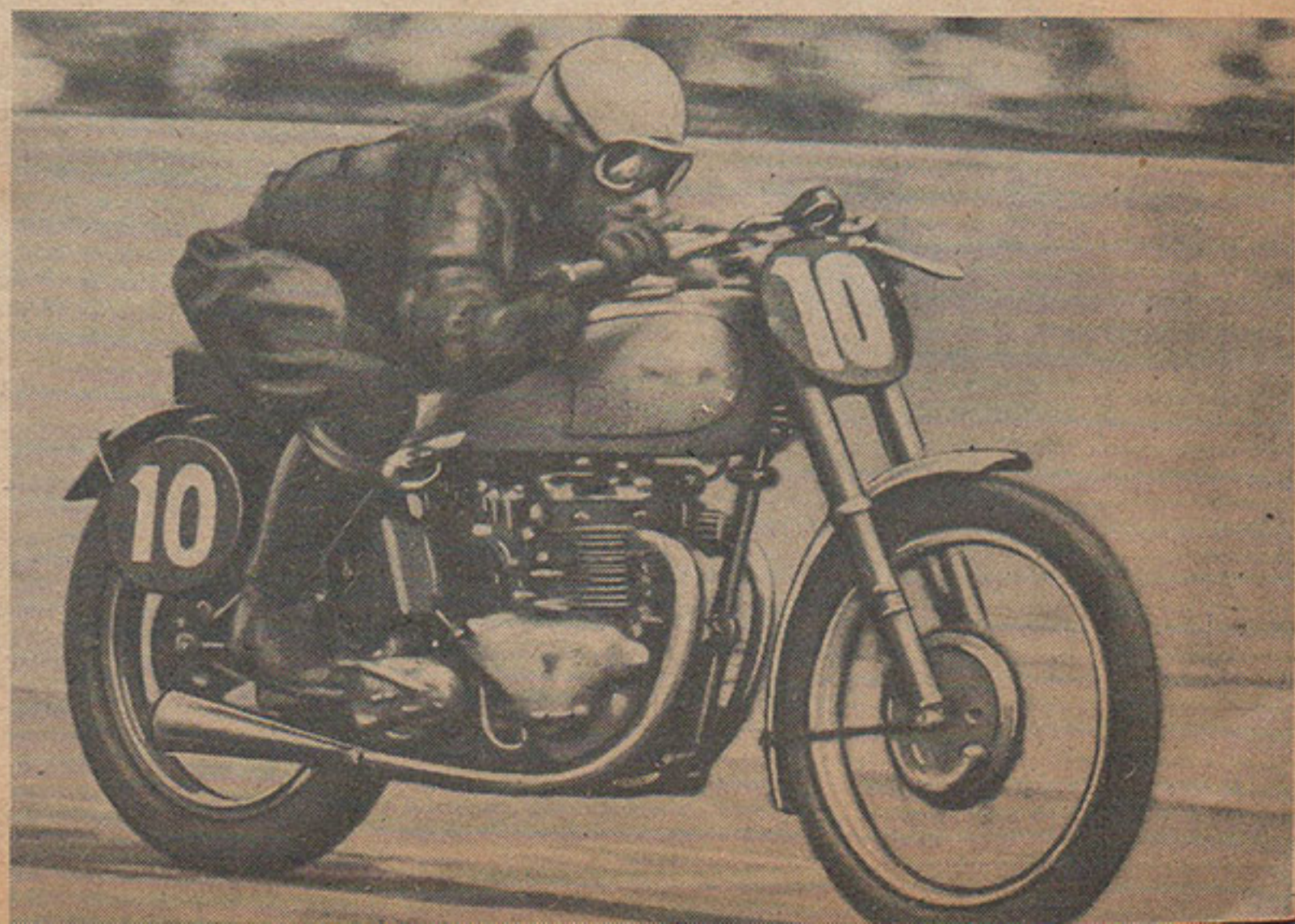
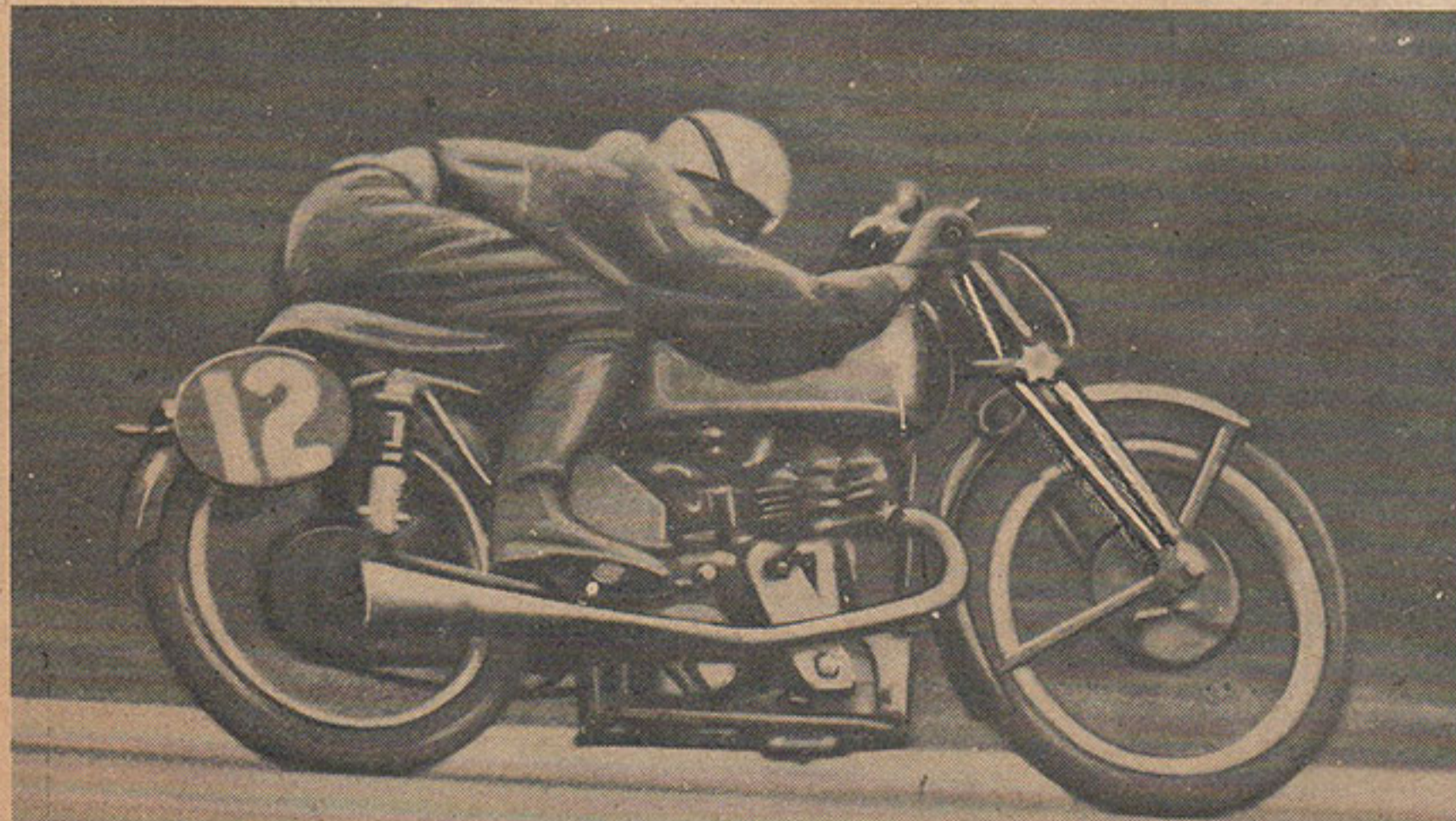
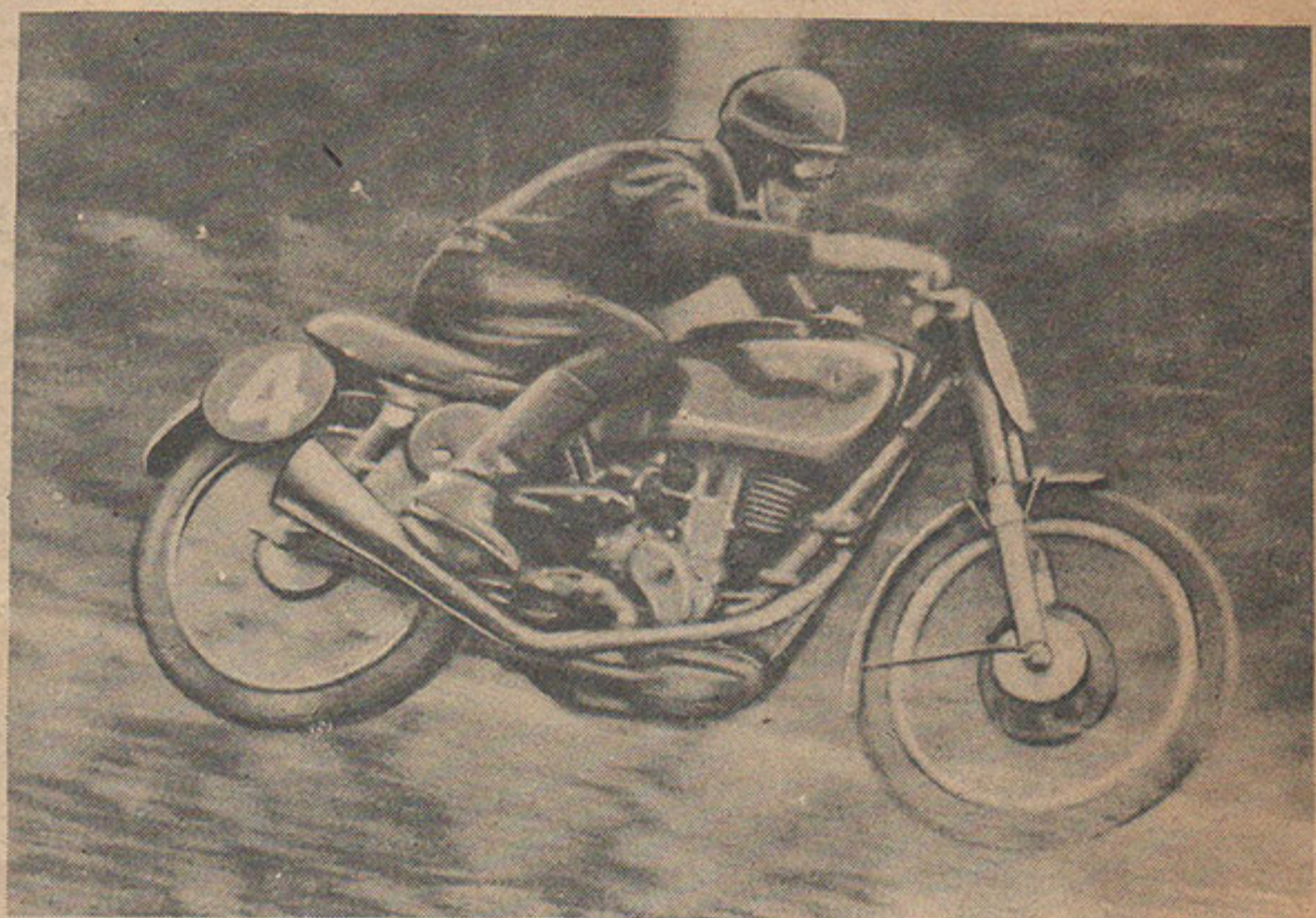
Sous un ciel roulant de gros nuages poussés par un fort vent d'Ouest, le départ est donné à midi juste (bravo !) par Eugène Mauve.

C'est immédiatement le duel farouche entre 4 pilotes qui se détachent du lot; et au premier tour, nous voyons Houel, couché sur sa machine, les pieds accrochés au-dessus du garde-boue arrière suivant la mode italienne, précédant Monneret, Cherrier et Aimo. Plus loin, Perrin est suivi de Pierre Monneret et de Lefèvre; les autres sont loin.

Aux tours suivants, Houel, Monneret et Cherrier prennent tour à tour la tête, passant lignes droites et courbes sans ralentir, roue dans roue à plus de 165 à l'heure; Aimo suit à quelques secondes très régulièrement.

Nous voyons combien Georges Monneret est gêné par sa main droite fracturée il y a quel-

■
 Georges Monneret (N° 4), handicapé par sa main droite cassée, au début de la zone de freinage du virage de Gueux. Ci-dessous : Les seconds des 2 courses: Cherrier (N° 12) parfaitement couché sur sa 350, passe à près de 170 kmh. la courbe avant Gueux. Beauvais (N° 10) à toute vitesse devant les tribunes.





Georges Houel, coiffé du Casque d'Honneur de « Moto-Revue », sourit avant le départ des 350.

ques jours ; il peut à peine se servir de son frein avant, et lui qui réalise toujours les plus beaux temps de freinage ne peut prendre alors aucun avantage à ses rivaux.

Au 12^e tour (la course en comporte 16), Houel ne repasse plus, son amortisseur de pignon moteur s'étant dévissé. Pierre Monneret doit aussi abandonner, trahi par sa magnéto.

Il reste deux tours, et Cherrier mène devant Georges Monneret qui le saute dans les courbes, mais repard son avance en ligne droite ; le champion du S.C.F. va-t-il gagner ? On peut le croire, mais la pluie se met à tomber, et sur la route mouillée, Monneret est presque imbattable ; prenant de sérieux risques dans les courbes de la Garenne, « Jojo » saute son jeune rival, lequel, voulant suivre son aîné, quitte la route et tombe, sans malheureusement, mais il ne peut prétendre à la victoire ; c'est Georges Monneret qui passe le premier la ligne d'arrivée, avec près d'une minute d'avance. Il était temps pour lui que la course prenne fin ; malgré des cachets anti-douleur et le pansement protégeant sa main, Monneret est décomposé par la souffrance et il aurait eu bien du mal de tenir encore 1 ou 2 tours.

Derrière Cherrier, c'est Aimé qui arrive ; alors qu'on attend Perrin, ce sont Barthe et Guérin qui finissent 4^e et 5^e. Marcel, lâché par son fil de bougie, termine 6^e en poussant sa machine.

Cat. 350 cmc. — 1. G. Monneret (AJS), 16 t., 125 kms 040, en 56' 24" 4/10 (moy. 133 kmh 017) ; 2. Cherrier (SCF), 57' 3" 8/10 ; 3. Aimé (SCF), 57' 40" 6/10 ; 4. Barthe (Velocette), 59' 8" 8/10 ; 5. R. Guérin (Velocette), 15 t. 57' 1" 3/10 ; 6. Perrin (Velocette), 15 t. 59' 57" 6/10 ; 7. Lefèvre (Norton), 14 t. 56' 35" 6/10 ; 8. Belkechout (Motor-Club), 14 t. 58' 54".

Le meilleur tour a été réalisé par Cherrier à 2 reprises, aux 10^e et 11^e tours : 3' 27" (moy. 135 kmh. 925).

LA COURSE DES 500 CMC.

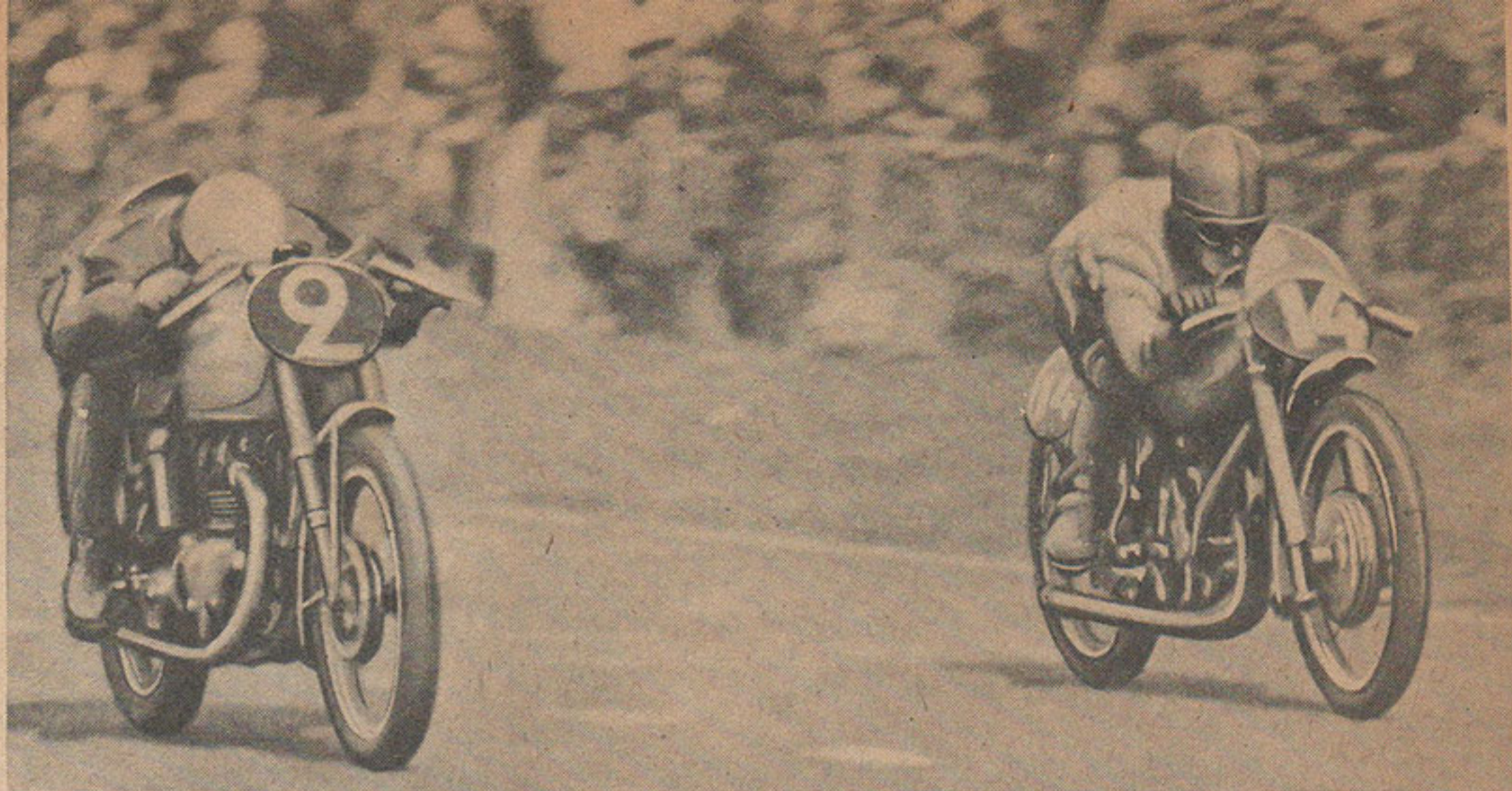
Après l'épreuve des voitures de petite cylindrée, où pour la première fois nous voyons en France les « Cooper » anglaises équipées du bicylindre J.A.P., Mauve fait ranger les 19 partants de la catégorie 500 cmc.

Nous notons Perrin, Beauvais et Lafon sur Triumph bicylindre, Behra avec sa Guzzi Gambalunga et Collignon sur Guzzi « Dondolino », Lefèvre sur Norton, Houel et Collot sur Gilera, Georges Monneret qui repart sur sa 350 A.J.S., Cherrier et Pierre Monneret qui ont réparé leurs 350, sont également sur la ligne de départ.

Nous devons attendre que l'on débarrasse le virage de la Garenne, encombré de bottes de paille à la suite d'un accident de voiture à la course précédente, et c'est avec 45 minutes de retard que les coureurs s'élancent.

Nous savons que Perrin est en grande forme, et que sa Triumph, très rapide, est également assez robuste pour tenir à fond pendant les 17 tours de la course. Jean Behra est un peu plus vite, mais sa Gambalunga est très fragile et peut casser s'il doit pousser pour suivre un concurrent qui s'accroche ; comme c'est évidemment la tactique que Marcel veut suivre, Jean qui le suit, ne cache plus la crainte que lui inspire « l'équipe » Perrin-Triumph.

Les Gilera manquent un peu de vitesse et surtout de résistance sur ce parcours aux longues lignes droites où l'accélération supérieure ne peut contrebalancer un manque de rapidité (toute relative).



Une phase du beau coude à coude que se livrèrent Perrin (N° 2) et Behra (N° 14) pendant les 3/4 de la course des 500.

CASQUE D'HONNEUR DE « MOTO-REVUE »

Le classement des premiers, après le circuit de Reims, est le suivant :

1 ^{er} Marcel Perrin	108 points
2 ^e Georges Houel	93 points
3 ^e Jean Behra	68 points
4 ^e Georges Monneret	43 points
5 ^e Jacques Collot	38 points

Nous prions MM. les Coureurs classés dans le Casque d'Honneur de nous adresser d'urgence leur palmarès 1949 afin de vérifier notre classement. Aucune réclamation ne pourra être faite si cette condition n'a pas été remplie.

La Norton de Lefèvre est également moins rapide que les Triumph et les Guzzi, et Tatave regrette que la course ne doive pas durer 3 heures ! (pourquoi pas 24 ?).

Georges Monneret n'est reparti que pour étudier de près la tenue de son fils Pierre, lequel veut se venger de sa déception en 350.

Quant à Beauvais, nous ignorons tout de la vitesse de sa monture.

Au premier tour, Behra et Perrin passent roue dans roue, suivis de Beauvais et Monneret.

En dernière position, Collot, qui a dû changer sa bougie, pousse pour rattraper le terrain perdu ; nous apprenons que Georges Houel, qui avait pris la tête dès le départ, a fait une chute dans une courbe prise trop vite, et que, blessé sans gravité, il doit pourtant abandonner.

Les tours se succèdent, Perrin et Behra passent toujours en coude à coude et améliorant à tour de rôle le record du tour qui restera la propriété du vainqueur à près de 142 kms de moyenne.

Georges Monneret s'arrête, ne pouvant plus tenir son guidon.

Derrière les 2 leaders, Beauvais fait une course très régulière, mais, bien que monté comme Perrin sur une Triumph « Grand Prix », il ne peut rivaliser avec la science de pilote et de metteur au point de Marcel et doit se contenter d'une très belle 3^e position. Au 14^e tour, Perrin passe seul ! Ce que les initiés attendaient un peu est arrivé, et une soupape de la Guzzi a cédé.

Dès lors Marcel a course gagnée, et ralentissant sensiblement, il termine en grand vainqueur, ayant triomphé grâce à sa valeur de pilote et son intelligence de la course.

Derrière Beauvais, nous voyons Collot qui a remonté d'une façon splendide, puisque, 2^e au dernier virage, il n'est repassé par la Triumph qu'à quelques mètres de la ligne d'arrivée.

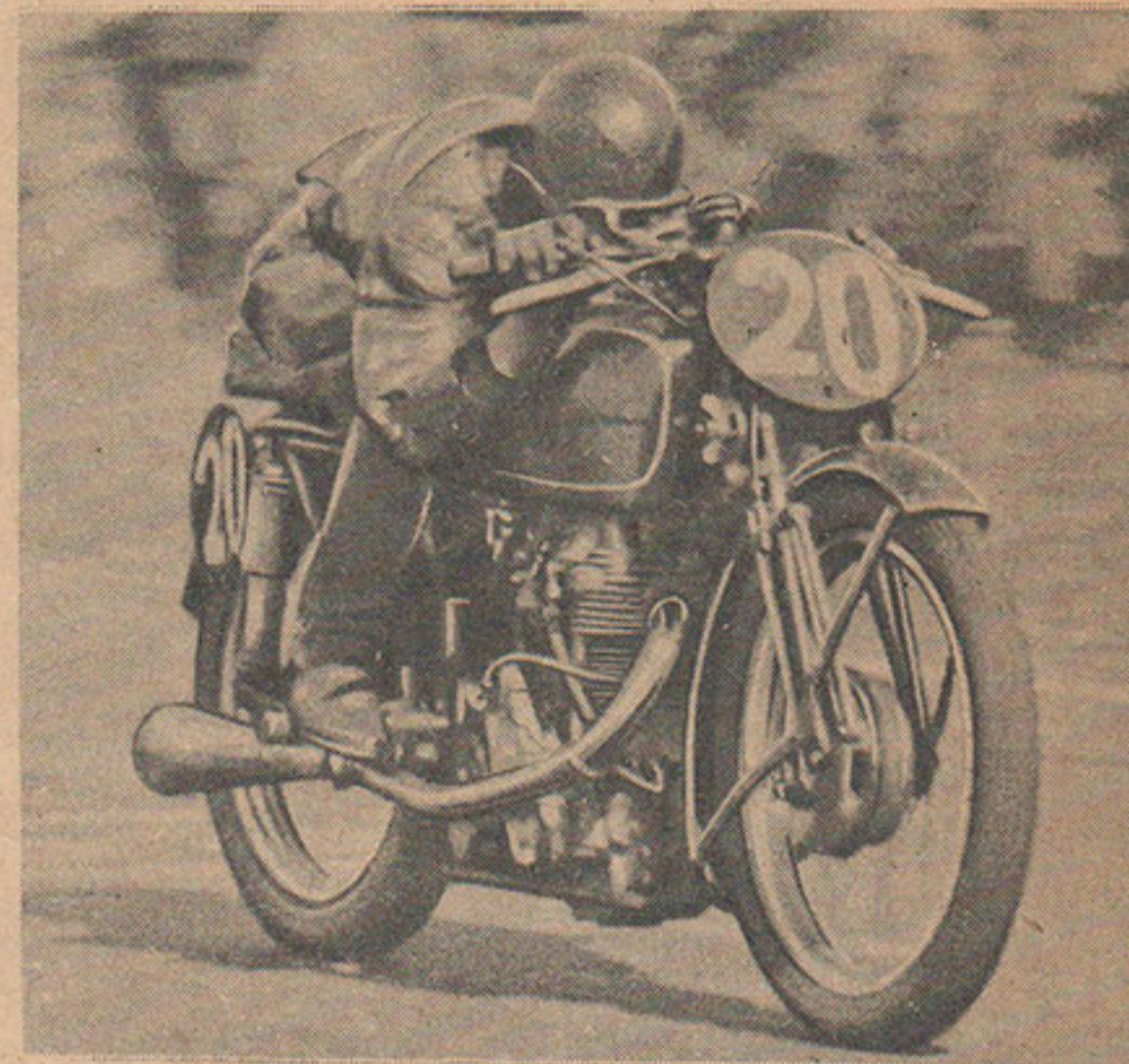
Cherrier, sur sa rapide 350, est 4^e devant Pierre Monneret, monté également sur sa Veloce de la première épreuve ; tous deux firent une course splendide contre des machines bien plus puissantes.

Collignon, très régulier sur une Guzzi Dondolino, manquait par trop de vitesse ; Lefèvre également très bon, ne pouvait faire mieux que 7^e d'une course trop courte pour lui.

Cat. 500 cmc. — 1. Marcel Perrin (Triumph), 17 t., soit 132 kms 855 en 58' 24" 4/10 (moy. 136 kmh. 491) ; 2. Beauvais (Triumph), 1 h. 0' 41" 5/10 ; 3. Collot (Gilera), 1 h. 0' 41" 9/10 ; 4. Cherrier (SCF), 1 h. 0' 43" 7/10 ; 5. Pierre Monneret (Velocette), 1 h. 1' 54" 3/10 ; 6. Collignon (Guzzi), 16 t. 58' 43" 3/10 ; 7. Lefèvre (Norton), 16 t. 1 h. 0' 44" 3/10 ; 8. Besse (Châtillon), 16 t. 1 h. 2' 2" 4/10 ; 9. Baucheraud (NS), 15 t. 1 h. 1' 35" 5/10 ; 10. Behra, 14 t. 58' 25" 8/10.

Record du tour par Perrin : 3' 18" 3/10 (moy. 141 kmh. 960).

Examinateurs maintenant les positions prises pour le Championnat de France ; en 350, Georges Monneret est en tête devant Cherrier et Aimé. Son adversaire le plus à craindre, Houel, n'étant pas



Pierre Monneret, excellent 5^e en 500 (avec sa 350) se confirme à 18 ans, pilote de grande classe et s'yliste parfait : le voici à plat devant les tribunes.

classé, il sera difficile à battre sur le circuit du Comminges et à Monthéry, par ses jeunes adversaires.

En 500, Perrin est fortement installé en tête, car l'abandon forcé de Behra et de Houel le débarrasse de ses plus dangereux adversaires. Collot est encore redoutable, mais il ne finit que 3^e, et nous ne voyons pas Beauvais battre Marcel sur le difficile circuit de Saint-Gaudens, ni Collot prendre le meilleur sur lui à Monthéry.

Enfin, pour le Casque d'Honneur de Moto-Revue, Marcel Perrin prend 14 points à la suite des 2 courses, et Monneret 11, alors que Houel n'en obtient que 2, Behra 1 et Collot 4.

CHAMPIONNAT DU MONDE MOTOCYCLISTE

A l'issue du Grand Prix de Suisse, disputé à Berne les 2 et 3 juillet, le classement du Championnat du Monde Motocycliste s'établit comme suit :

Catégorie 350 cmc. : 1. Frith 21 points ; 2. Armstrong 11 pts ; 3. Lyons et Graham 8 pts ; 5. Bell et Doran 7 pts ; 7. Daniell 6 pts ; 8. Wood 5 pts.

Catégorie 500 cmc. : 1. Daniell 17 pts ; 2. Graham 10 pts ; 3. Artesiani et Lockett 8 pts ; 5. Lyons 7 pts ; 6. Bell et Pagani 6 pts ; 8. Jensen et Frith 5 pts.

Sidecars 600 cmc. : 1. Oliver 10 pts ; 2. Frigério 8 pts ; 3. Haldmann 7 pts ; 4. Keller 6 pts ; 5. Milani 5 pts.



L'arrivée de M. Laval, président du M.C. Finistère, vainqueur de la course de côte de St-Briec.

COURSE DE COTE DU MOTO-CLUB DES COTES DU NORD ET DU MOTO-CLUB DU FINISTERE

On sait que chaque année le Motorcycle-Club du Finistère a l'habitude d'organiser sa classique course de côte, laquelle est généralement disputée à St-Thégonnec. Cette année, en raison de la renaissance du Moto-Club des Côtes du Nord, l'épreuve a eu lieu à Plounerin, sur l'une des plus dures montées de Bretagne (500 m. à 12 %) et la course était commune aux deux Moto-Clubs voisins et amis. La régularité des épreuves était assurée par MM Guivarc'h, président d'honneur des deux clubs bretons, Rault, Laval et Sizaire, présidents des Clubs des Côtes du Nord et du Finistère, Goasguen, chronométrateur officiel. Le meilleur temps toutes catégories fut réalisé par Laval sur une Triumph Twin et c'est là un bel exemple donné par un président de Club. Voici d'ailleurs le classement par catégories (départ arrêté, arrivée lancée) :

500 cmc. : 1. Laval, moy. 100 kmh. ; 2. Cam (Brest), 99 kmh. ; 3. Sizaire (Morlaix), 94 kmh. ; 4. Wenner (C.duN.), 93 kmh. ; 5. Priser (Brest), Marc (Brest) et Sillou (C.d.N.), 90 kmh. ; 8. Pascaud (C.d.N.) et Clément (Morlaix), 85 kmh. ; 10. Marrac (C.d.N.), 81 kmh. ; 11. Chauvin (Morlaix), 81 kmh. ; 12. Brodin (Morlaix), 72 kmh. ; 13. Vallée (Brest) et Châtelain (Brest), 69 kmh.

750 cmc. : 1. Mont (Brest), 66 kmh. ; 600. 1600 cmc. : 1. Le Boulc'h (Brest), 56 kmh. ; 200. Sidecars 600 cmc. : 1. Derenne (Morlaix), 56 kmh. ; 200.

Catégorie Vélocitateurs : 1. René Cam (Brest), 62 kmh.

Ajoutons qu'en 1950 l'épreuve de côte se déroulera à la limite du Morbihan, à Mur de Bretagne, et sera vraisemblablement commune à tous les Clubs bretons.

VICTOIRES DE THOMAS ET BEHRA AU CIRCUIT DE BORDEAUX

Groupant un lot très relevé d'engagés, le Circuit de Bordeaux a remporté un grand succès.

En 350, Houel alors en tête, dut abandonner par perte de son pignon moteur.

RESULTATS

350 cmc. : 1. Thomas, sur Velocette, 42' 11" 6/10 ; 2. Guérin (Velocette) ; 3. Puyraveau (Houel et Castellanza ab.).

500 cmc. : 1. Behra (Guzzi), 39' 2" 8/10 ; 2. Collot (Gilera), 39' 19" 4/10 ; 3. Creft (Triumph), à 1 tour.

VICTOIRES ANGLAISES

AU CIRCUIT DE FRANCORCHAMPS

Bruxelles, 17 juillet. — La grande course belge, qui groupait les meilleurs pilotes Anglais, Belges et Italiens, a vu la victoire totale des Britanniques.

En effet, en 350, c'est le vainqueur du T.T., Frith, sur Velocette, qui gagne devant Bob Foster. En 500, l'Italien Artésiani, qui pilotait la 4 cylindres Gilera, fut battu de peu par le nouvel as britannique Doran, au guidon de la bicylindre A.J.S.

Enfin, la course des sidecars, endeuillée par l'accident mortel du pilote belge Bruylant et de son passager, l'anglais Hunt vit la victoire d'Olivier (600 cmc. Norton) devant Vanderschrick, également sur Norton.

BELLE REUNION AU MOTO-CROSS DE LA PORTE DE VERSAILLES

Le 10 juillet, le Moto-Cross organisé au Parc des Expositions par le Motor-Club a remporté un bon succès, car le parcours rapide et très spectaculaire, bien que peut-être un peu dangereux, permit aux champions de la spécialité d'accomplir des exploits sportifs dignes d'intérêt.

La course des 250 cmc. vit la victoire de Moury, du M.C. Orléans, devant Adnet et Urien du M.C. et Amédéo (A.M.S.).

La première série des 350 cmc. donna le classement suivant : 1. Boisserie, 2. Brocherieux, 3. Bobio.

La deuxième série fut remportée par Brulé, devant Gavois et Martin.

Les deux séries des 500 cmc. donnèrent ces résultats :

1. Boisserie ; 2. Adnet ; 3. Gavois.

1. Prieur ; 2. Lusseyrand ; 3. Thuillier.

La finale réunissant les qualifiés en 350 et 500 fut remportée par Gilbert Brassine AMS, 2. Théveney (MCC) ; 3. Blat (AMS) ; 4. Lusseyrand (AMS) ; 5. Boisserie (AMS).

Nous terminons en suggérant aux organisateurs la création très possible d'un beau circuit de vitesse sur l'emplacement du Parc des Expositions. Nous sommes persuadés du succès d'une telle organisation s'il est possible de la mettre sur pieds.



CALENDRIER SPORTIF DE LA 2^e QUINZAINE DE JUILLET MOTO-CROSS

Le 24 : Moto-Cross des Crassiers de Chevassieux (S.M. Forézien).

EPREUVES DE REGULARITE

Le 30 : Rallye Motoc. à Font-Romeu.

Les 30-31 : Rallye Motocycliste d'Evian

Le 31 : Circuit de régularité des stations thermales Comminges.

COURSES DE VITESSES

Le 24 : Circuit de vit. M.C. Auscitain.

Le 24 : Prix de Guipuzcosa (San Sebastian).

Le 24 : Circuit de Gédinne (Belgique)

Le 31 : Course de côte Mont Ventoux

Le 31 : Course de côte Font-Romeu.

Le 31 : Prix de Recanatis (Italie).

CIRCUIT DU COMMINGES GRAND PRIX DE FRANCE MOTOCYCLISTE

Placé sous l'égide des Clubs formant la Ligue Motocycliste des Pyrénées et en particulier du Moto-Club du Comminges et de l'Union Motocycliste du Midi, le Grand Prix de France Motos est la consécration d'une union régionale autour d'une épreuve sportive dont l'ampleur revêtira un caractère international. Rappelons que cette épreuve est la 2^e course des 3 comptant pour l'attribution des titres de Champion de France en 350 et 500 cmc.

En 250 les italiens sont presque sûrs de remporter la palme. Guzzi sera là et aussi Parilla, la dernière production transalpine.

En 350, la lutte sera sévère. Norton enverra trois pilotes officiels qui d'ailleurs feront deux montes et partiront en 500 sur la dernière Norton. Velocette et A.J.S. confirmeront leurs victoires de l'année.

En 500 s'affronteront les derniers modèles. Nous reverrons avec plaisir les A.J.S. bicylindres qui ont remporté un triomphe écrasant l'année dernière, mais il paraît que l'honneur italien a été piqué au vif et que Gilera en plus de son dernier modèle 500 cc. monocylindre « Saturno » enverra la 4 cylindres 500 cmc. pilotée par Bandirola.

Quant à Guzzi son dernier né la « Gamba-lunga » défendra ses chances avec Anderson, Behra et Lorenzetti.

MASSIOT et ROSSIGNOL AUX 24 HEURES DE SCHAERBEEK

Le sportif adjudant Massiot, de la Garde Républicaine, doit participer à titre privé... et civil, à la terrible épreuve belge d'endurance, les 24 heures de Schaerbeek. Il pilotera une 1000 René Gillet, prêtée et mise au point par cette firme, et attelée à un side Impérial.

Son passager sera Coint, le vainqueur du dernier Bol d'Or, catégorie sidecars 600 cmc.

Lucien Rossignol sera également au départ au guidon de sa rapide 350 Matchless à suspension arrière.

Bonne chance à cette vaillante équipe française.



La descente du Moto-Cross au Parc des Expositions, porte de Versailles.

dans les Clubs

■ SIDECAR-CLUB DE FRANCE. — Le 26 juin fut la première sortie du Sidecar-Club de France. L'itinéraire choisi conduisit au terrain d'aviation des pilotes civils à Beaumont-sur-Oise.

Le clou de la journée fut pour les membres du club l'occasion de prendre le baptême de l'air. En cette circonstance le champion Française démontra ses talents de pilote, puisqu'il dut décoller et atterrir 18 fois.

Les 20 et 21 juillet, le Club sera représenté à Aywaille au monument érigé en souvenir des motocyclistes belges disparus en luttant pour la libération de leur pays en défendant les couleurs belges dans les épreuves motocyclistes, tant nationales qu'internationales.

Le 13 août le Sidecar-Club de France organise une sortie : 1^o Vers la mer le samedi 13 à 13 h. 30 pour Houlgate (Calvados), 210 kms. 2^o Le lundi 15 vers Evreux. Les renseignements complémentaires seront fournis aux réunions du Club, les mercredis à 21 h. au siège social, 79, avenue de Saint-Ouen.

DES 500 GILLET-HERSTAL DISPONIBLES

Nos amis Gilletistes seront heureux d'apprendre que l'agence générale parisienne de Gillet Herstal a reconstruit, avec toutes pièces d'origine, quelques 500 du célèbre type « Coupe de France », triomphatrice de toutes les épreuves de tourisme et d'endurance (Bol d'Or, Paris-les Pyrénées-Paris, etc.).

C'est Andrieux, le « Pingouin », pilote et metteur au point d'expériences, qui a mené à bien cette reconstruction ; c'est dire que le travail fut impeccable.

Enfin, il serait même accordé certaines facilités aux Gilletistes dépossédés de leur monture pendant l'occupation.

MOTO VOLEE

Peugeot type 55, N° 98-69 VJ 5. Moteur N° 551.751. teinte gris Peugeot. Disparition du garage mardi ou mercredi. Forte récompense. Garage Boutelle, 118 bis, rue des Pyrénées, Paris-20^e. ROQ. 68-30

Fernand Françoise (X), coureur et pilote, entouré de quelques membres du Sidecar-Club de France.



Jean BEHRA (500 Guzzi) et Georges HOUEL (350 Vélocette) sont les grands vainqueurs du XI^e CIRCUIT D'ALBI

Marcel PERRIN aux places d'honneur

C'est devant un public extrêmement dense, et dont l'enthousiasme se déchaîna à maintes reprises durant les courses en 350 cmc. et 500 cmc., que le 11^e Circuit Motocycliste d'Albi se déroula. Samedi 9, journée réservée à l'entraînement. Houel, Behra et Anderson avaient réalisé les meilleurs temps. Malheureusement les machines souffrirent beaucoup, c'est ainsi que Houel cassa son arbre à cames et une soupape sur sa Vélocette, qu'Anderson creva son réservoir d'huile, et que le régional Ric brisa son piston.

Houel, secondé par Behra, travailla jusqu'à 4 h. 1/2 du matin, afin de remettre en état sa machine et de ce fait pouvoir participer au Circuit. Ce fut un bel exemple de ténacité sportive, qui fait honneur à nos deux champions.

Le départ des 350 cmc. fut donné à 12 concurrents. Dès le premier tour, le trio Houel, Anderson et Thomas passe coude à coude et se livre une lutte farouche. Les 1^{er}, 4^e, 7^e, 8^e, 9^e, 10^e, 12^e, 13^e et 14^e tour Houel est en tête; Anderson prend le commandement les 2, 3, 5, 6 et 11^e tour; Thomas qui au 4^e et 6^e tour avait réussi à venir en 2^e position se maintint désormais en 3^e place.

Perrin, Goffin et Barthe se livrèrent également une lutte acharnée en prenant à tour de rôle le commandement.

Signalons également le courage et le brio de Guérin qui parti avec un demi tour de retard réussit à remonter impeccablement pour se classer 8^e à 2' 37" 6/10 du premier.

Voici le classement :

1. Houel, 54' 55" (moyenne 135 kmh. 983; 2. Anderson, 54' 59" 9/10; 3. Thomas, 55' 17" 5/10; 4. Perrin, 56' 36" 9/10; 5. Barthe, 56' 37" 4/10; 6. Goffin, 56' 38" 7/10; 7. Roland, 58' 57" 8/10. A un tour. 8. Guérin, 57' 32" 6/10; 9. Castellanza, 58' 12" 6/10; 10. Rey, 58' 57" 8/10; A 2 tours. 11. Bernard, 55' 21" 5/10; 12. Puyraveau, 57' 15" 5/10.

En 500 cmc., 17 concurrents sont sur la ligne de départ. Anderson prend la tête à la sortie du virage des tribunes, mais surprise à la fin du premier tour, Behra et Houel passent en tête, suivis par Perrin, Castellanza, Collot, Thomas, Anderson, Goffin, Jacquier-Bret, Rolland Piveteau, Salasc, Guérin, Soubie, Post et Gauch.

Au deuxième tour, Anderson abandonnera, victime d'une fuite d'huile. Au 2^e tour également Post, par suite de la rupture de la tuyauterie d'huile, inonda sa roue arrière, fit une chute spectaculaire heureusement sans mal.

La lutte pour la première place est ardente entre Behra, Houel et Perrin, mais au quatrième tour Behra se détache nettement pendant que les deux autres continuent à batailler pour la 2^e place.

Belle course du belge Goffin qui de la 8^e place revient à la 4^e en 4 tours; malheureusement il dut abandonner par la suite, victime de sa machine.

Au 5^e tour, Guérin fait une chute, heureusement sans gravité, mais est contraint d'abandonner.

Très beau duel également entre Collot et Castellanza pour la 4^e place.

Voici le classement :

1. Behra (Guzzi), France, 53' 10" (moy. 140

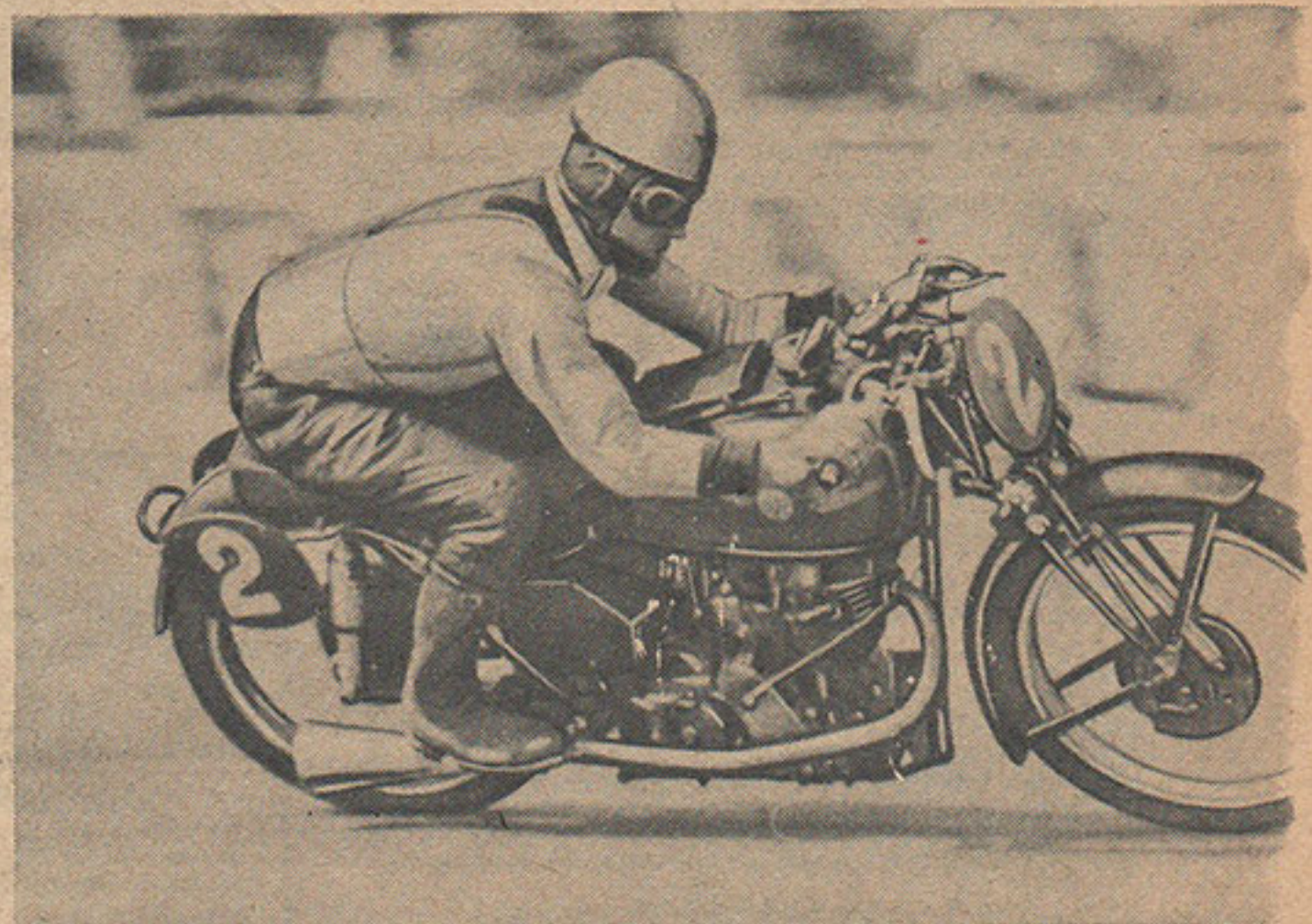
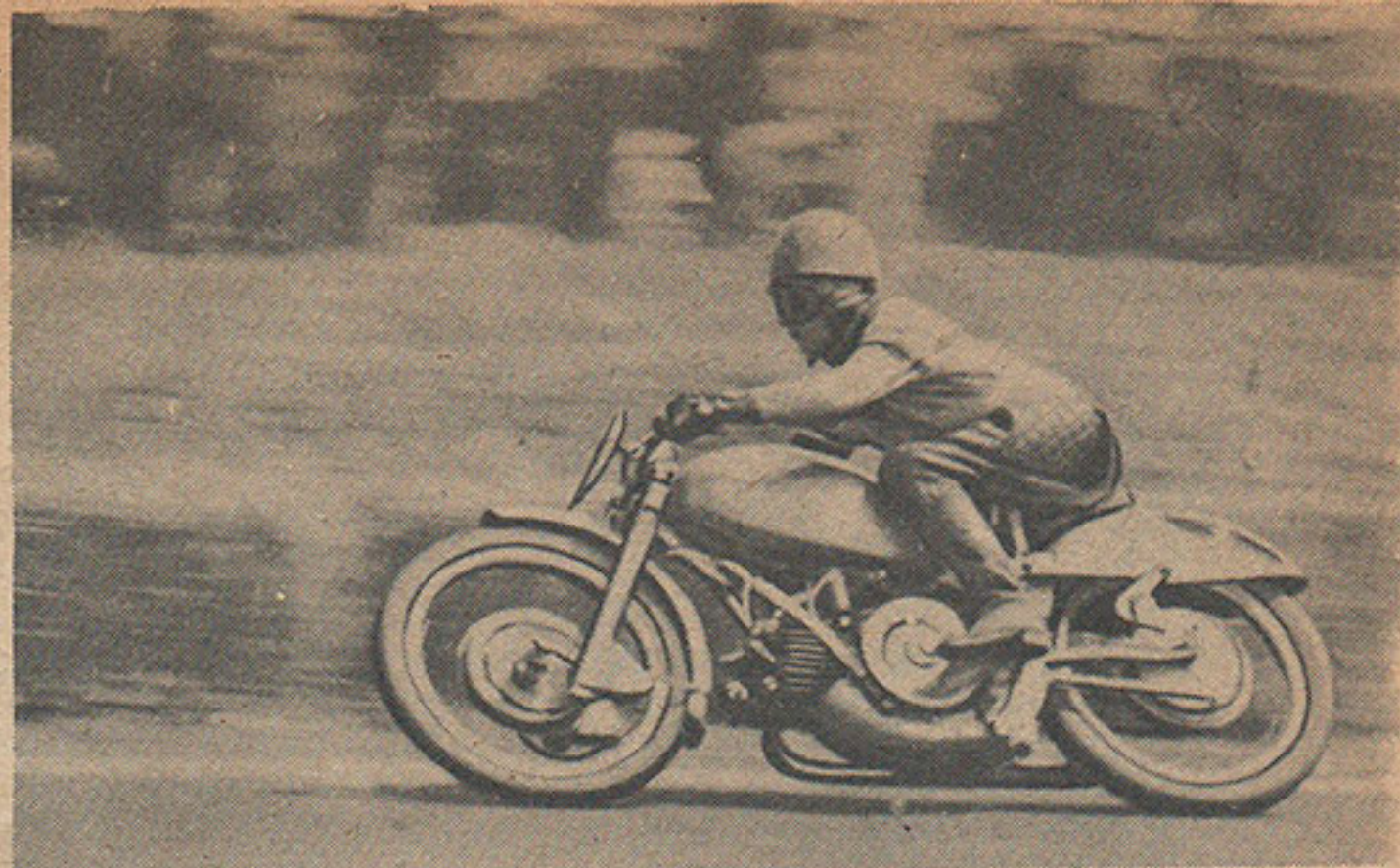
Notre Champion de France vient de remporter une nouvelle victoire lors du Circuit International d'Albi. Toujours fidèle à la marque Guzzi, le voici en pleine vitesse sur sa 500 Gambalunga.

Georges Houel, coiffé ici du Casque d'Honneur de Moto-Revue, s'attribua la catégorie 350 cmc. lors de Après ce beau succès, Houel n'est plus qu'à 4 points de Perrin pour le Casque d'Honneur 1949.

kmh. 636); 2. Perrin (Triumph), France, 53' 31" 7/10; 3. Houel (Gilera), France, 53' 58" 7/10; 4. Collot (Gilera), France, 54' 41" 2/10; 5. Castellanza (Guzzi), Italie, 54' 57" 6/10; 6. Jacquier-Bret (Guzzi), France, 55' 6"; 7. Soubie (Norton), France, 55' 31" 4/10, à 1 tour; 8. Barde (Norton), France, 55' 40" 8/10; 9. Thomas (Triumph), Angleterre, 56' 4"; 10. Piveteau (Norton), France, 56' 42" 3/10, à 2 tours; 11. Gauch (Saroléa), France, 57' 14" 9/10.

Le meilleur tour a été effectué par Behra à

Au circuit de vitesse motocycliste de Touraine, un virage de Lenglet et de son passager... féminin qui semble très à l'aise dans ce travail athlétique et généralement masculin.



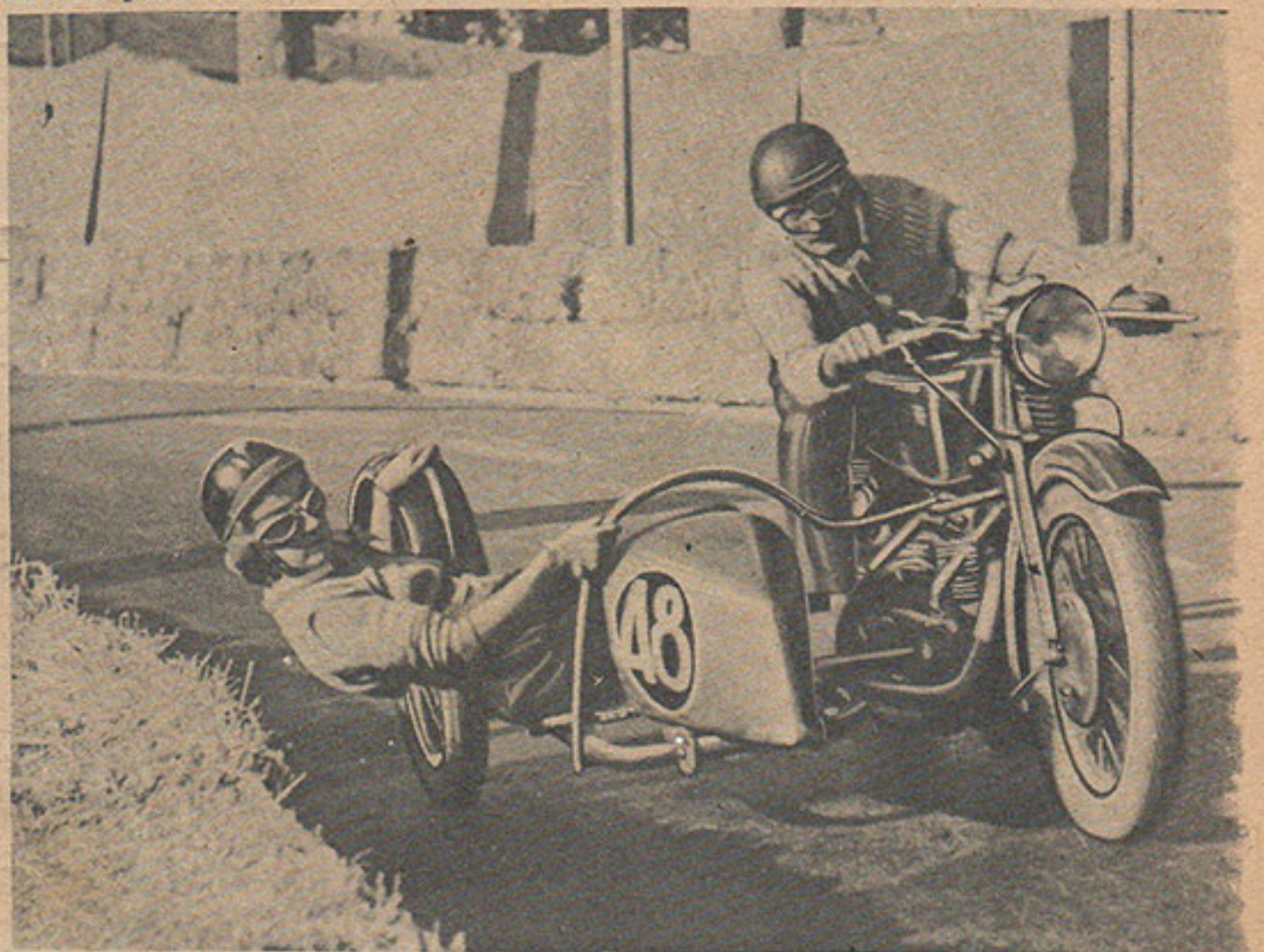
143 kmh. 041, le record du tour de l'année dernière n'est pas battu.

En 350 cmc. le record du tour détenu par l'anglais Withworth a été battu par Houel à 139 kmh. 320.

Signalons que Behra a fini la course avec une branche de chacun de ses ressorts de soupape cassé.

L'organisation et le service d'ordre furent impeccables.

René CABAU

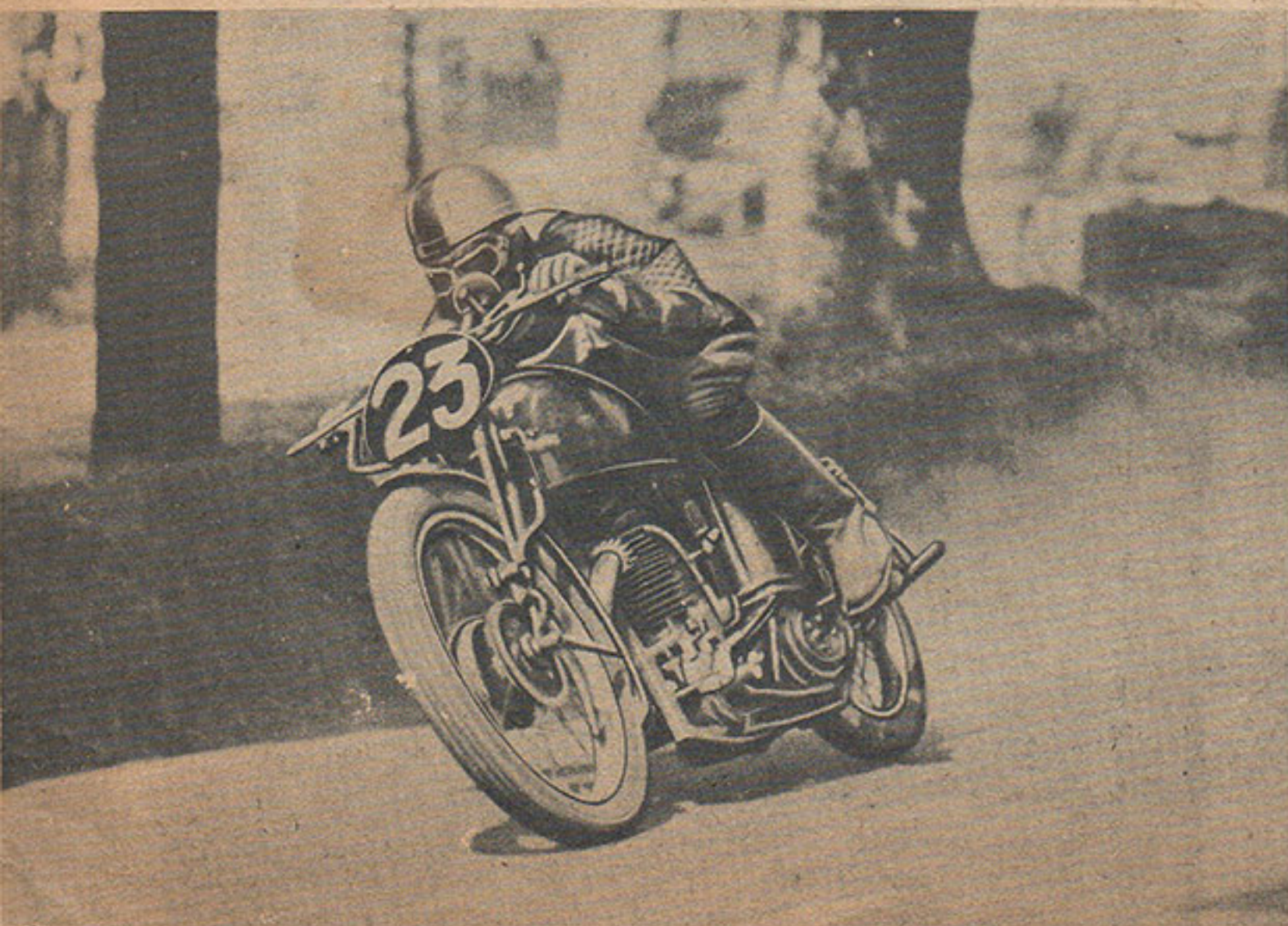


Toujours au circuit de vitesse de Touraine, Vial, du M.C. de Touraine, qui devait accomplir le meilleur tour, en 250 cc, à 72 de moyenne.

CIRCUIT DE VITESSE DU MOTO-CLUB D'ISTRES

C'est le 7 août prochain qu'aura lieu le circuit de vitesse du Moto-Club d'Istres, épreuve réservée aux catégories suivantes : 100, 125, 175 et 200 cmc. Plus de 200.000 francs de prix, coupes et objets d'art divers, viendront récompenser les heureux gagnants.

Pour tous renseignements et inscriptions s'adresser au Président du M.C.I., Café du XX^e Siècle, Istres. Tél. : 18.



A travers le Sport

AU SUJET DE SON ACCIDENT AU BOL D'OR, GUIGNABODET NOUS ECRIT :

Ayant pris connaissance de votre compte rendu du Bol, il est un passage où vous avez été induit en erreur ; c'est celui où vous faites allusion à mon accrochage durant la nuit par Nœdt, du « Motor-Club ».

Je tiens à ne pas laisser porter cette responsabilité par un innocent, Nœdt étant loin derrière moi lors de cet accident, l'ayant doublé à l'entrée de la piste de vitesse...

De tels faits n'ont pas cours dans notre milieu motocycliste, où les âpres coude à coude ne font que resserrer la plus franche amitié. Les Bovière, Dalmas, Drion, Monneret et bien d'autres l'ont prouvé en venant dès le lundi prendre de mes nouvelles, ainsi que celles de mon fils qui était mon passager à ce moment.

Le responsable est Coint, de la première Légion; il est évident que l'élimination d'un concurrent comme moi, lequel s'avérait dangereux, puisqu'en tête, bien qu'étant parti en rodant sa machine, rendait la victoire plus facile...

Mes dires se trouvent confirmés par Nœdt qui, au moment du balancement, se trouvait à 70 m derrière moi, étant de ce fait témoin involontaire de ce que je vous rapporte.

Je ne me fais pas juge de tels procédés, laissant ce soin à d'autres.

Espérant rétablir les choses dans leurs faits précis, je vous demande d'en donner communication à vos lecteurs.

GUIGNABODET

N.D.L.R. — Précisons que le renseignement sur la responsabilité de Nœdt nous fut fourni par le passager, lequel est le fils du coureur; le jeune Guignabodet a certainement confondu dans la nuit les numéros ou silhouettes des concurrents.

Quant à l'accident lui-même, nous sommes persuadés qu'il est dû à une fausse manœuvre, et que Coint en fut aussi désolé que sa victime.

AU CIRCUIT DE CHIMAY

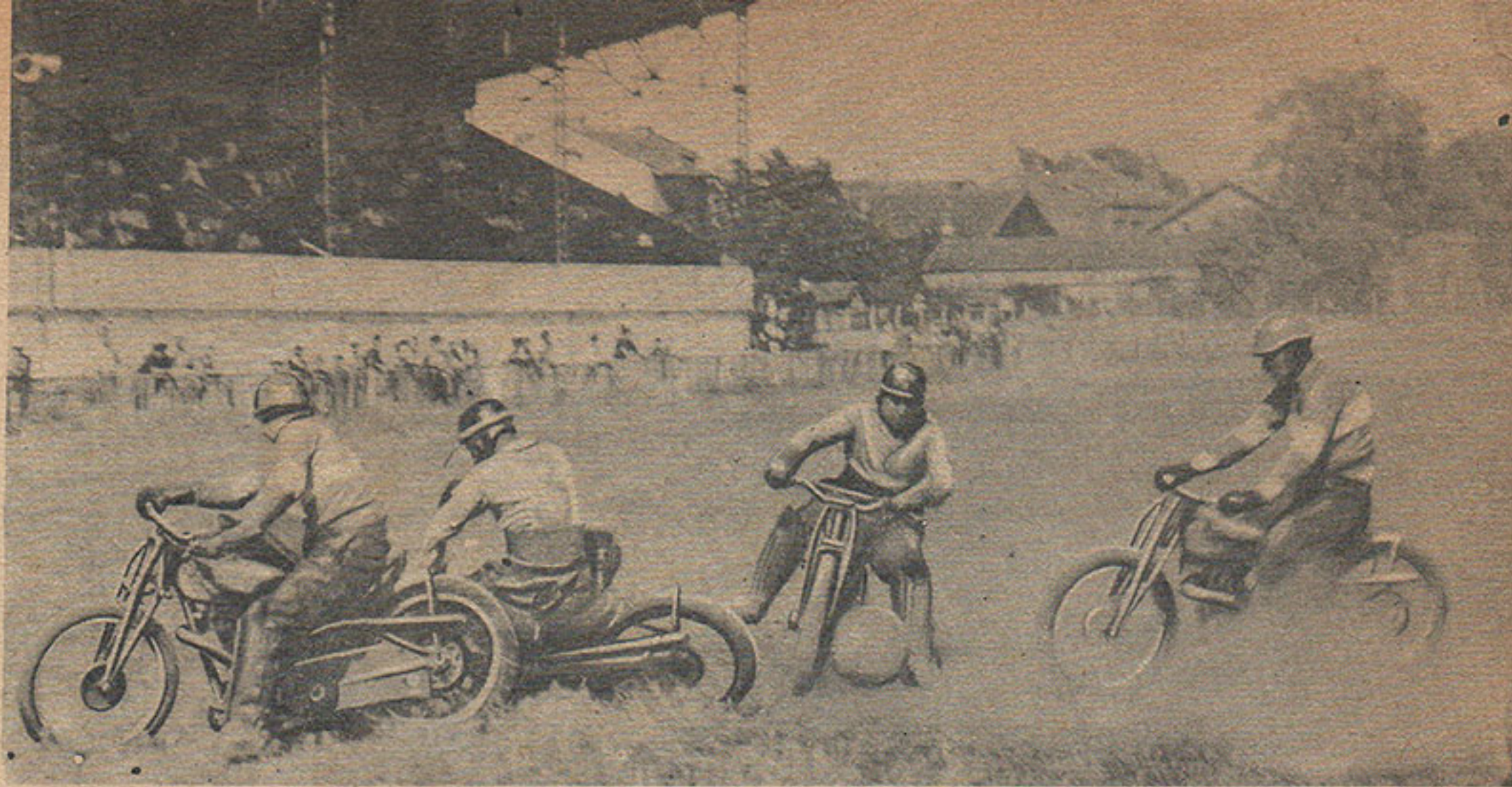
M. Weber nous fait remarquer que dans notre N° 949, page 249, la photo de Goffin est en réalité celle du belge Martin, et notre correspondante ajoute que le mécano qui tient la moto est « Pompon » son chef d'atelier, lui-même coureur senior. Martin court sur Benelli 250, Velocette 350 et Guzzi 500. Merci à M. Weber de cette précision.

FEULTAINE SONGERAIT AUX RECORDS

Le sympathique Bernard Feultaine, du Havre, serait-il parti en Belgique, afin de s'attaquer au record du kilomètre lancé, catégorie 350. Sa machine, nos lecteurs la connaissent bien, c'est une Norton à suspension arrière, équipée d'un bicylindre Triumph, dont la cylindrée a été ramenée, après chemisage, à 350 cmc. Un compresseur Cozette suralimente ce moteur, dont le régime est de 6.800 t.-m.

Aux essais, Feultaine a dépassé le 200 kmh., mais s'il veut s'approprier ce record, il doit aller plus vite, car Alberti sur sa 250 Guzzi, le détient à 213 kmh. 207.

Bonne chance, et tous nos souhaits de réussite à Feultaine.



Une phase du Championnat de France de Moto-Ball, disputé à Toulouse entre les équipes d'Orly et de Versailles.

Championnat de France se disputait entre les équipes du Moto-Ball d'Orly et du Moto-Ball de Versailles.

Après une heure d'un jeu extrêmement rapide et même parfois assez violent, le Moto-Ball d'Orly emportait avec beaucoup de difficulté sur le Moto-Ball de Versailles par 2 buts à 1.

Dans l'ensemble le Moto-Ball d'Orly montra une technique supérieure à celle des joueurs de Versailles. Disons toutefois pour la décharge de ces derniers que leurs machines furent souvent défallantes, ce qui les obligea à jouer assez souvent avec un ou même deux joueurs de moins.

Les membres du M.C.T. furent à tel point enthousiasmés par cette partie, qu'ils ont décidé de mettre très prochainement en route dans leur club une équipe de Moto-Ball.

Dans l'attente de cette création et en espérant qu'elle défendra vaillamment les couleurs du M.C.T., souhaitons-lui bonne chance.

COMMUNIQUE OFFICIEL DE LA F.F.M.

RESULTAT DES MATCHES DU 10 JUILLET 49.

Division Nationale : Carpentras bat Aix par 1 but à 0 Orly bat Châlons par 2 buts à 0. Avignon bat Troyes par 1 but à 0.

Division d'Excellence : Zone Sud : Château-Languedoc bat Vaison par 5 buts à 0. Camaret bat Cavallion par 3 buts à 0. — Zone Nord : Mulhouse bat Paris par 3 buts à 1.

CALENDRIER SPORTIF DE LA 2^e QUINZAINE DE JUILLET MOTO-CROSS

Le 24 : Moto-Cross des Crassiers de Chevassieux (S.M. Forézien).

EPREUVES DE REGULARITE

Le 30 : Rallye Motoc. à Font-Romeu.

Les 30-31 : Rallye Motocycliste d'Evian

Le 31 : Circuit de régularité des stations thermales Comminges.

COURSES DE VITESSES

Le 24 : Circuit de vit. M.C. Auscitain.

Le 24 : Prix de Guipuzcosa (San Sebastian).

Le 24 : Circuit de Gédinne (Belgique)

Le 31 : Course de côte Mont Ventoux

Le 31 : Course de côte Font-Romeu.

Le 31 : Prix de Recanatis (Italie).

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-BALL A TOULOUSE

par notre Correspondant René CABAU

Pour la première fois depuis plus de douze ans les toulousains purent assister de nouveau à un match de Moto-Ball, le 3 juillet 1949.

Ce match organisé avec le concours du Moto-Club Toulousain et de l'entente T.O.A.C.-T.O.E.C. eut lieu sur le terrain des Minimes appartenant au TOAC-TOEC.

Malheureusement, la chaleur causa un tort immense à cette réunion, la grosse majorité du public toulousain préférant les bords de la Garonne frais et ombragés, à la chaleur torride dégagee par le terrain.

Après une présentation et un défilé impeccable du M.C.T., la partie commença.

Rappelons que ce match comptant pour le

dans les Clubs RACER 500 A TOULOUSE

L'Auto-Moto-Course Association Sportive de l'Automobile Club du Midi et de l'Union Motocycliste du Midi a décidé de créer à Toulouse une section de Racer 500.

Nous pouvons même affirmer que plusieurs de ces racers sont en chantier et que d'ici peu de mois Auto Moto Course, sous la direction de M. Palmade, son sympathique Président, nous donnera la primeur d'une course qu'elle a l'intention d'organiser sur le vélodrome de Toulouse, le plus rapide de France.

Souhaitons bonne chance aux nouveaux Racer 500 Toulousain. R. C.

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 décomposer les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).

Ecrivez très lisiblement (caractères imprimés au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution. Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

MOTOS A VENDRE

SOYER 350 Jap pns et méc. imp. LEBLAY R. 1 av. G. Clémenceau, Nogent s. Marne (S.)
TERROT 4 cv ent. nve t. eq. 70000. MOLENAT 26 av. Bois Guilmer St Maur (Seine) 19h.
VELOMOTEUR Peugeot P. 53 nf (non immatric.) à la taxe voir CHRISTIAN à Moto-Revue
SIDE R Gillet 750 cc tr. b. et 120000, de suite. ROUX 145 r. Léon M. Nordmann 13c.
FART. v. Peugeot P 135 350 culb. sel. ét. imp. TRO. 09-00
TERROT 350 culb. ét. nf 36 r. Sorin Saint Denis, à part. 17h.

MOTOBEC. 4 cv lat. ét. neuf. DAGOIS 32 av. Peyret Dortail Plessis Robinson.

BSA 350 culb. Et. Bl. pneus neufs mot. en rod. 135000. Téléphone Ferté TRI. 95-21.

A émailler Norton, BSA, Panther, Ariel, Royal, Indian 500, 1200 FN, 600 Harley MP, Triumph 198, DKW 350, Monet Goyon 750, 64 place Réunion.

500 LAT. Ital. susp. ar. motr à roder peint. et chromes nfs. 61 rue de Charonne, 11c.

SUP. side New-Map 350 culb. mag Suisse imp. ROUSSEL 62 r. Leibnitz n° 3 apr. 19h., 18c

TRIUMPH All. 500 culb. imp. Lamotte 92 rue Daguerre, 14c

NSU 350 sup. cul. 4 vit. sel. r.ot. pn. nf gar. imp. 165000.

MABIL 7 ter av. St Mandé-12c 17 à 21 h. sauf dim. lundi.

OSA Liberty 250 cc mot. 2 temps b. ét. écr. p. rend. vous 145 r. E. Leguillernic, Ville-neuve le Roi (S.-Oise).

S. BERNARDET sport. ALEXIS 143 r. J. Jaurès, Puteaux.

G.R. 4 cv culb. m. rév. chaus-sée nf guldon c. Amac. Con-cierge 30r.dela Mare-20c (65000)

A V. moto sidecar R. Gillet 6 cv pns pns ét. méc. parf. bas px. De Marco 3 r. de la Solidarité, Mentrourge (Seine).

500 NORT. 16H prov. Domain repr. vélom. JAN 15r. St Sabin

DKW 350 NZ tr. bel pns nfs rep. vélom. MUR 15r. St Sabin

ZUNDAPP 200 tr. b. ét. WEISS 106 bd V. Hugo Clchy 16a20h.

PEUGEOT 125 cc imp. Berge 7 r. Lincoln 2 à 3 et 19 à 21 h.

85.000 urg. side 500 Dollar parf. Ecr. CAMBON 2 pl. Gare Choisy. Gob. 98-70. Poste 493

ZUNDAPP 750 Russie tractée av. side. GUILLEMEAU 3 rue Deveria, Paris, 20c.

SIDECAR R. Gillet type J. 1000 cc moteur ref. à neuf 100. LEBLANC 153 r de Bagnolet, Paris-20c. Roq. 58-78

BMW 250 R23 c. nve MAB 43 bd Strasbourg, Paris Pro.63-57

500 NORTON Bol d'Or side Buflrier réserv. 22 l. moteur 5600 kms 3 pns nfs 180. MOR-LET 25 b. r. des Envierges ap. 19 h. 30, 20c. TRI. 57-32-33

BMW R12 neuve side 160.000. THEVENY 237 av. Jean Jaurès, Clamart (Seine).

ZUNDAPP 350 2 tps card. ét. ni. LENFANT 33 r. des Bois.

CSE d. emp. v. 600 Indian 2 cyl. MP pf ét. 110000. Cholet imp. de Bray, Crouy (Aisne).

SIDE vélom. t. b. ét. occ. un. BIE, 1 Promont Ris Orangis.

CAUSE double emploi à vendre 40.000 vélomot. Poney transformé en 60 cc (au lieu de 50 cc cylindrée habituelle) vitesse avec passager 50 kmh. parfait état, roulé 800 kms. S'adresser SABOULIN, Revue Réalités, 13 r. St-Georges.

VENDS Norton 500 ERHARD 10, rue de la Poste, à Pussay (Seine et Oise).

100 PEUG. P53 nv. 55. vis. solr et d. Guema 7 Bièvre Clamart

125 MOTOCONF. Impec. DEZE 3 rue Châteaudun, Nogent s. Marne (après 19 heures).

NEW-MAP vélomot. 4 t. culb. ét. nf. Cuveillier 3 r. Boslo-16c

CAUSE dép. v. Triumph 3-S mot nf. RODIER VAU. 89-16

ESA WM21 600 cc av. side ou v. side seul. LEMANSKI 31 r. des Petits Bois, Versailles.

ZUNDAPP KS600 av. side mot. nf imp. à v. ou éch. c. voit. déc. Viel, 125 r. Nationale-13c

126 JONGHI nve s. gar. équ. 90. P. COINOY 51 rue J. J. Rousseau, Paris, 1er.

DERNY solo. RICHARD 7 av. de la Grande Armée, Paris.

CYL. Jap 350 lat. nf 3900 sge Méral mto g. b. p. b. nf 2800. Letto 112 r. Chemin Vert

NORTON 16H side 500 Gillet Herstal. 125 cmc. Motobécane FRANÇOIS 17 r. Le Bua-20e

106 cc Motobécane 3 v. b. ét. 159 av. Wagram. Wag. 57-29

AUTOMOTO 500 culb. av. side b. ét. 80000. DUMONT 15 Imp. Riboulet, St Denis (Seine).

SIDE b. ét. p. moto 5 cv à voir sam. et dim. PUGET 319 rte de Versailles, Chatenay-Malabry (Seine).

FART v. DKW 350 NZ ét. nf Guérin 36 r. Ménilmontant-20e

PEUGEOT 350 culb. 4 cv sél. exc. ét. gdes sac. cuir. Ecr. Dommartin 21 av. Mozart-16e

V ou éch. 600 Ariel 4 cyl. c 350 ou 500 récente, donnerai soule. DATOUR, 196 bd d'Argenteuil, Asnières.

VDS 1 mot. R. Enfield 350 cc lat. et 1 mot. Ariel 350 cmc. culb. 1 boîte Burman 4 vit. sél. LEMAITRE 109 av. E. Ruben, Limoges (Hte Vienne)

NSU 250 culb. 1943 f. téles. ét. nf. Jardilliet, Pro. 61-31

TRIUMPH angl. 4 vit. ét. nf 3 r. Simonot Pré St Gervais

TERROT 350 avec ou sans side Bernardet très bon état. CHEILLAN 107 r. du Plessis, Franconville (S.-et-O.).

MOTOB. 175 mod. 49 + offr. Combe 10r. Maupassant Cl. Pd

VELOCAR bloc 125 Lardy 4 v sél. 55000. Malmaison 15-60.

FAVOR 250 35000. Châssis side. DURAND 10 r. des Suis- ses, Plessis Robinson (Seine).

FMW R73 750 culb. susp. télé av. et ar. sél. pied. LEGER, 47 rue de Lagny, Vincennes

PARTICULIER vend en toute confiance Gnome Rhône 750 X civile, 2 carburateurs, mc- teur nf avant guerre, 2.800 k. avec side Impérial Sport T. 35, porte-bagages, cou- vre side, roue et alle chromées, 1.200 kms. Pneus machine 2.300 kms. Pneu side neuf, 250.000 francs. BE- NOIT, Chirurgien - Dentiste, Bagnols sur Cèze (Gard). Télé- ph. : 155.

SAROLEA 500 culb. 4 v. sél. Tulon Ets Roche Riom (P.d.D.)

ENS, sidecar Magnat Debon nf sort. us. 1949 5 cv culb. r. rec. équip. Tél. OBS. 11-98.

MOTOBECANE 4 cv pf état vis. Hôpital Necker, Service Stérilisation, 149 r. de Sévres 8 h. à 15 h. Prix 80 000

VELOCAR 4 mot. aux. 100 cc capote éclair. ét. nf 40000. Pallu 20 av. de Nantes Poitiers

MOTOB. 100 cc 4 t. 55000 20r. Ampère. Malakoff (ap. 18h.30)

FART v. ons. ou sép. Peugeot SP 515 sus. ar. mod. 1939. 1^{er} main rlé 17.000. Side Buf- flier 1 pl. 1/2 mod. 1948. FEU- TRY 9 r. Colmar Croix (Nord)

750 BMW R73 side Impérial 350 DKW Velocette ACT, plus motos 500 Terrot RGAS rec. et Motobécane 500 culb. side- car ens. ou sépar. BONNET, 80 av. Gal Leclerc, Billan- court, Métro Billancourt.

INDIAN 1200 av. side ét. nf 100000 francs. Voiture Ford parf. état de marche 60.000. G. MIMNIN, Les 3 Bourdons Poitiers. Tél 16-46.

190 DKW tr. bel. d'orig. px int. MESPOULHE, Biars (Lot)

VDS Douglas 350 culb. 4 vit sél. t. b. ét. av. ou s. side 232 r. Fontenay, Vincennes.

BMW 350 b. ét. 89 av. Mozart

HARLEY side 750 ét. nf gd luxe. CLUZET r. Cajard, Agen

SIDECAR Bufflier 30000, état neuf. SIMON, 37, rue A. Briand, Romilly (Aube).

SIDECAR 500 Dollar culb. 4 vit. moteur spéc. tt équip. side Bernardet type Avlon, ens. nf 1900 kms, an. 39. Ets Th. BUFFARD 23-25 r. Dumé- rli-13e. tél. Gob. 13-84, 43-27.

500 GILLET HERSTAL culb. 4 vit. sél. ét. nf pns neufs. an. 1939. 350 Gillet Herstal lat. 3 vit. b. ét. belle prés. 500 Norton 16H tr. b. état gén. R. KIENE 73 qual du Point du Jour, Billancourt Tél. MOLitor 64-02.

DKW 200 S.B. parfait état. CHAUSSARD 33 r. M^{istral} Savigny sur Orge (S.-et-O.)

MOTOB. 100 cc E. ABI mot. ref à rod. 55000. Aut. 23-19.

PEUGEOT P112 ét. nf 90000. GROS 33r. Gergovie, Ség.51-67

VDS superbe Zundapp 200 cc récente. MONACO 15 av. A. Briand, Arcueil.

SCOOTER 3 cv 70000 Bouriant Hôtel de Ville Porte Nord, 4e. Vis. t. l. j. de 8 h. à 20 h.

25 AUTOMOTO 5000 kms t. sac compt. sacoches 68000 12 bis, allée de la Ferme, Issy.

TANDEM ét. nf 8 vit. pns nfs mot. Serwa 4 tps culb. Millot 49r. J. Jaurès Champigny-s.-M.

M. GOYON 500 4 vit. c. nve 90. LAJUDI 6 r. E. Renan Issx MX

TR. b. occas. moto 3 cv culb. Radior mot. Jap ét. nf. GELI- NET 71 r. Acacias Nanterre Tél. Malmaison 30-28.

MATHIS 7 cv c int. MY 60000 WILLY 38 r. Et. Marcel, 2e.

VELOMOT. Prester Jonghi pncus neufs. DELAIRE 4 Imp. Gaité, Danton 55-43.

MOTO Ter. 250 lat. remont. à n° rlé 1500 kms. Px tr bas. MOLINIER 61 r. Brancion-15e

BSA 250 culb. chrom. 4 vit. sél. pns neufs. MORLAIX 25 bis r. des Envierges, Paris.

PEUGEOT 125, 68 av. Gobelins CONCIERGE (8 hres-10 hres)

PART. v. NSU 198 cc. Stehelin 6 r. Pouchet-17e. Mar. 17-88

150 PEUGEOT 300 kms, de 17 hres à 19 hres. LELIEVRE 10 av. Georges-V. Paris-8e.

BMW R 12 side Précision 1 pl. 1/2, ens. ou sép. le tout état neuf. BONNET, 17 rue André Delsarthe Paris-18e.

URG. BMW 400 culb. R4 card. état neuf, 130 LON. 07-72.

V. Zundapp KS 600 av. ou ss side Précision impec. ou éch. c. vélomoteur. DORIAN 55-48. Gleize, 53 r. Charenton.

MOTOBEC. 3 cv bon ét. 30000 LEMOULE 91 rue Rapatel, Montreuil s. Bois (Seine).

DKESC 500 lat. side 2 pl. prom. transp. ét. nf, voir 9 h. 12 h. t. l. j. 4 av. M. Picquet

Motoconf. 350 lat. b. ét. Garcia 7 r. de l'Épargne, Neuilly s. Marne (SO) t. l. j. ap. 18h.30

M.GOYON 350 cul. mot. ref. nf 60 49r. P. Jouhet Aulnay s. B.

TERROT 500 type RSS avec side Bernardet excel. état 7 r. Fontaine au Rol. OBE. 16-61.

PEUGEOT P56 non rodée neuve sél. 4 vitesses 93 superbe BMW, R 75 origine side tracté impec. à roder 260. ou éch. contre traction. COU- CHET 18 p. Lossing, Drancy.

SUP. Matchless 350 culb. tél. impec. 155000. SADYN 81 r. J. Ferry, Armentières (Nord)

PART. vd vélomot. Peugeot 100 cc nf et Motoconfort T 4 350 cc parf. état. Constantin 6 av. du Coq. TRI. 59-22.

Un choix unique en photo et ciné

en passant par le KINAX 6x9

APPAREIL MÉTALLIQUE DE PRÉCISION ÉQUIPÉ AVEC OBJECTIF ET OBTURATEUR DE PRÉCISION

PRIX : DE 4.500 A 19.595 FR\$ SAC DE 550 A 1.930 FR\$

Jusqu'au FOCA 24x36

APPAREIL PETIT FORMAT DE HAUTE PRÉCISION MUNI OU NON DE TÉLÉM. AVEC OBJECTIF 1:3,5 OU 1:1,9

FOCA 1. 1:3,5 SANS TÉLÉM.

FOCA 2. 1:3,5 AVEC TÉLÉM.

FOCA 2. 1:1,9 AVEC TÉLÉM.

FOCA UNIVERSEL 1:2,8 AVEC TÉLÉM.

PRIX : DE 24.000 A 54.850 FR\$.



Depuis le PHOTAX 6x9



APPAREIL EN BAKÉLITE POUR DÉBUTANT VALANT 1.530 FR\$ SANS LE SAC

LE SAC SALPA FR\$: 245

LE SAC CUIR FR\$: 585

et le DREPY 6x9

APPAREIL BI-FORMAT 6x9 ET 4 1/2 x 6 DE PRÉCISION

AVEC OBJ 1:4,5 SUR OBTURATEUR A VITESSES LENTES ET A RETARDEMENT.

PRIX : 12.105 FR\$ SAC OUVRANT : 1.910.



Vous trouverez tout ce

QUI EXISTE EN VOUS ADRESSANT AU

PHOTO-HALL

5, RUE SCRIBE PARIS-OPÉRA

CATALOGUE GÉNÉRAL FRANCO

ECHANGES

ECH. cabriolet DKW 4 cv ctre belle moto anglaise sport. DOMELA, Gambetta 11-17.

ECH. Ravat 2 cv c épave angl. ou allem. même s. ioue. QUES- TE Norbert, Busnes (P. de C.)

V. ou éch. c. vélomoteur 500 Dresch cardan b. ét. PIASCO 19 r. Gérando-9e. M° Anvers.

TRIUMPH T 100 500 cmc. impec. DANIEL 71 r. V. Hugo Levallois, après 18 h.

ON DESIRE ACHETER

ACHETE Motobécane 350 mau- vais état Tél. ELY. 92-91.

ACH. 2 épaves inc. à remonter Angl. All. BMW, Royal ou aut. of THOMAS, Myennes (Nièvre)

ECH. moteur 175-250 Terrot culb. Castel Savy-Berlette (PC)

CH. épave 250 Terrot lat. H. ROY. Magnac Laval (H. V.)

DIVERS

VDS écl. Alter-Novl nf urg. BOIVIN 56 r. Crozatier, 12e.

CH. Deryn ou moto ou Sand- ford à louer. Ecr. Gauthier, 70, bd Diderot, Paris, 12e.

2 VELOS homme Motobécane et Radior neufs Terrot bon état. Alcyon dame b. état bas px. MOTO-REVUE 12 r. Cléry

INDIAN 1200 CAV 500 GDA pièces orig. embell. pistons, axes, segments, soupapes, guides, joints culasses, pignons, boîte, disques embray. châssis side, sacoches d'origine nves, moteurs 1200 complets. TAU- RY 50 r. Octave Mirbeau-17e.

GLOBES ALBALITES pour éclairage de magasins et bu- reaux, bas prix, photo sur de- mande à MOTO-REVUE.

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

PNEUS pour Simca-8 occas. 500x5,25x15 bas prix. LAC, 12 rue de Cléry, Paris.

V. pns 18x4, moteurs Harley, BSA 500 Gnome 64 pce Réunion

REVEL Ets 82 av. des Ternes ETO. 15-53, seul spécialiste pour tous équips et accessoir. motos, cycles, autos, tabliers euissards, casques, sacoches, fan-sad, poignées tournantes, dessus de selle, caoutchouc, accus, sél.ect., pare-brise, etc.

VOITURES A VENDRE

CITROEN B14 G. 9 cv 4 pl. parf. ét. 70000 à part. 20 h. EDART 3 r. Louis, Fresnes.

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

NEW-MAP

La motocyclette de grand luxe

LES PLUS BEAUX
VÉLOMOTEURS

Modèles 2 temps
125 cmc.
3 et 4 vitesses
sélecteur au pied



Modèles 4 temps
125 cc. à culbuteurs
Suspension AR
réglable et breveté

3 supériorités
incontestées

UNE CONSTRUCTION SOIGNÉE - DES MOTEURS DE QUALITÉ - UNE PRÉSENTATION RACÉE

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

MOTOCYCLETTES NEW-MAP

Bureaux et Usines :

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton - Tél. : DID. 73-83

AVIGNON : 145, rue Carreterie - Tél. : 3-53

NANCY : 3, rue Léopold-Lallement - Tél. : 54-60

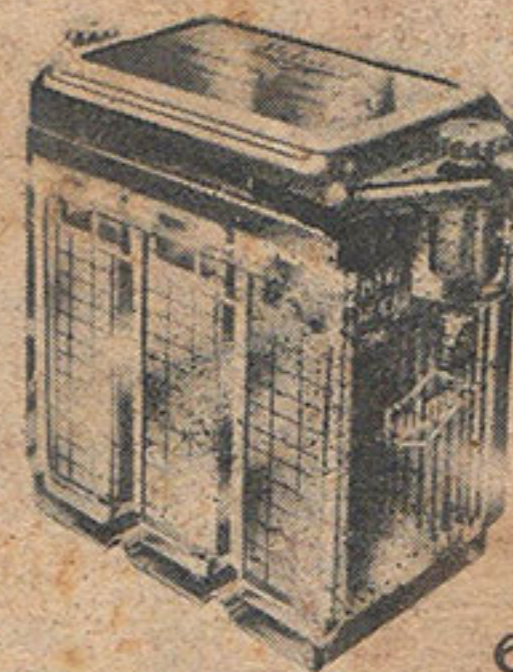
MARSEILLE : 17, rue de Village - Tél. : LY. 71-91

*Quelle que soit la marque
de votre moto*



6V.14AH

6V.7AH



6V.24AH

6V.7AH



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

Fulmen-moto.