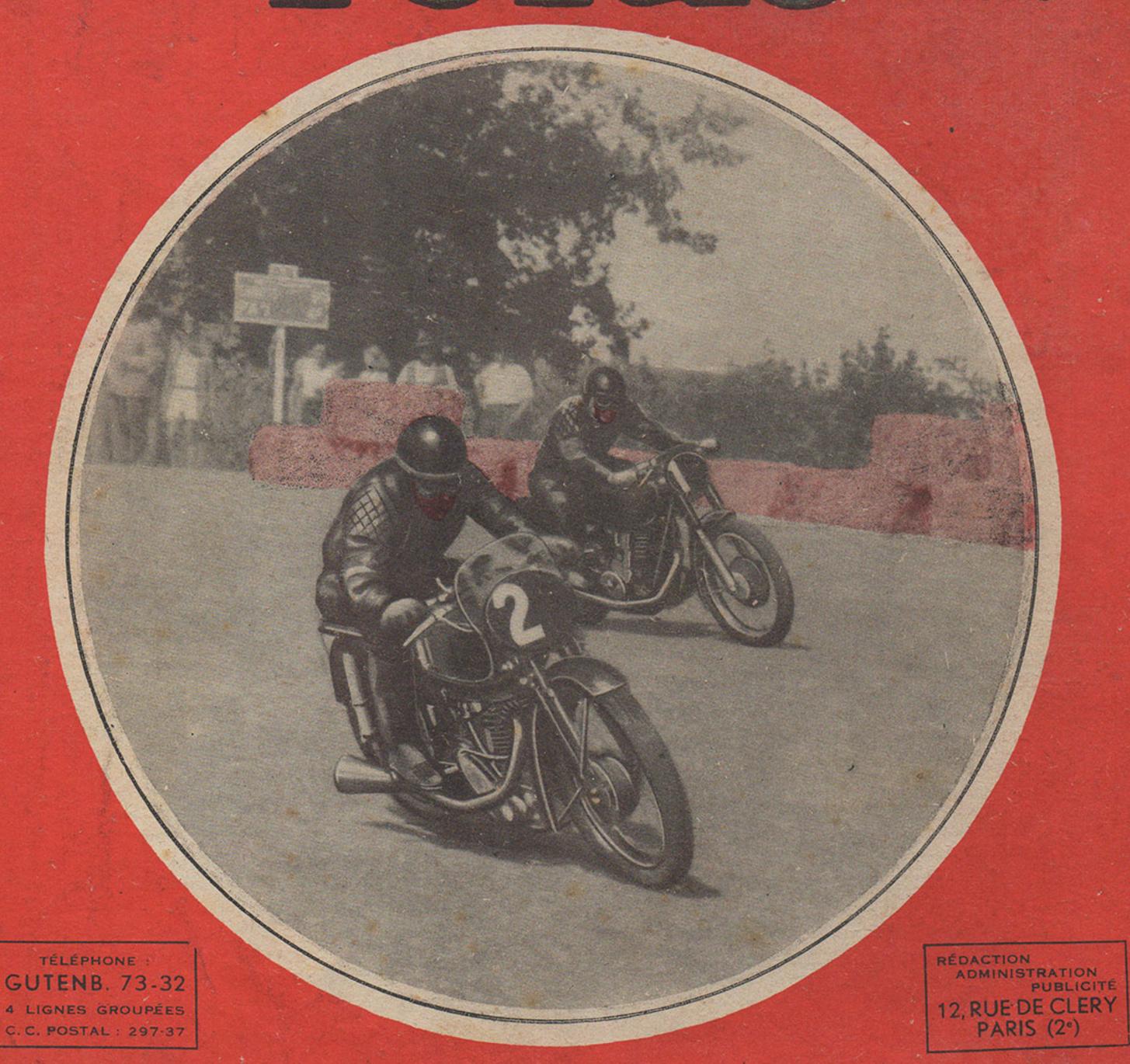


LES GNOME-RHONE BICYLINDRES CARBURATEURS

VÉLOMOTEURS MOTOS SIDECARS CYCLECARS

Provisoirement TRI-MENSUEL LE NUMERO:

25 frs



Georges Monneret, second en 350 au circuit de Vic-Bigorre, vire derrière son fils Pierre, vainqueur de la catégorie.

POUR TOUTES VOS COMMANDES.

UNE SEULE ADRESSE :

PARIS - MOTOS

55, rue Brancion - PARIS (15°)

Téléphone : LECourbe 93-57 (Métro Convention)

Ecrivez-nous, renseignez-vous, nous nous ferons un plaisir de vous répondre REMISE EN ETAT COMPLET DE TOUS MOTEURS ET BOITES DE VITESSES. VOLANT MAGNETIQUE, MAGNETO, DYNAMO — REFECTION - EMBIELLAGE - REALESAGE

DEVIS SUR DEMANDE

PRENONS COMMANDE:

125-175-350 MOTOCONFORT — 125-750-1000 RE NE-GILLET — 125 MAGNAT-DEBON, nouveau modèle, allumage par Delcos — 125 GNOME-RHONE — 125 MONET-GOYON 125-128 SCOOTER A.G.F. (Petit crédit pour ce modèle).

LIVRONS RAPIDEMENT:

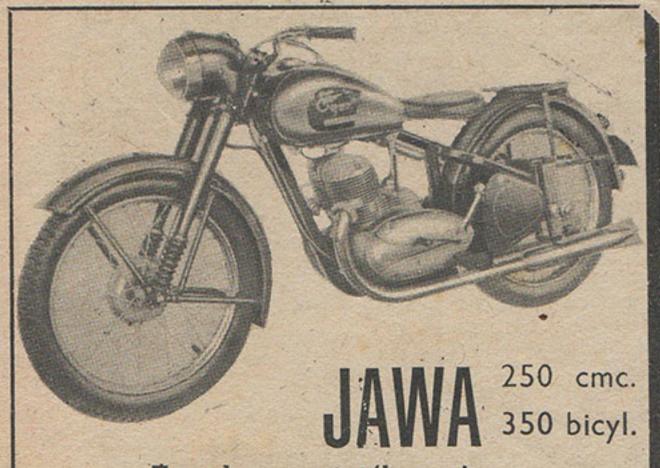
350 MONET-GOYON latérale — 100 cmc. MAGNAT-DEBON, jante chromées, éclairage et klaxon par batterie. — 100 cmc. MONET-GOYON, luxe ou utilitaire.

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE ET A L'ETRANGER

TOUS LES ACCESSOIRES DE QUALITE AU PLUS JUSTE PRIX

Toutes pièces détachées adaptables et d'origine pour Marques Françaises

Stock FULMEN - GURTNER - Casques F N Luxe



Fourche avant télescopique Sélecteur au pied - Débrayage automatique Suspension Arrière

DISPONIBLES RAPIDEMENT

STOCK PIECES DETACHEES

Agent général pour la France et l'Algérie : Ets POCH, 127, av. de Neuilly - Neuilly-s-Seine Tél. : SAB. 61-70

CONCESSIONNAIRES POUR PARIS:

NIEL - GARAGE

JEANNIN

8, rue Fourcroy - 17° 11, av. d WAG. 52-62

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



extrême de la Norvège, des hommes extraient la houille, isolés 9 mois sur 12 du continent.

La nuit polaire, la brume, les glaces, interdisent la navigation.

Or, il faut pourtant ravitailler le personnel et évacuer le charbon précieux et rare. Des radiophares ont été installés par le Gouvernement norvégien. Ces radiophares automatiques prolongent la durée de la période de navigation. Et ce sont les piles AD de la CIPEL qui ont été choisies pour en assurer l'alimentation électrique.

La CIPEL (Compagnie industrielle des Piles Électriques), marques AD et MAZDA, fait fonctionner ses piles, productrices d'énergie électrique, à l'intérieur du cercle polaire. Sans surveillance, sans entretien, elles font tourner, sans arrêt, pendant 3 années, les moteurs des radiophares autotomatiques de navigation.

Usagers des Piles électriques, saviez-vous cela? la CIPEL fabrique des piles qui durent et se conservent. Voilà pourquoi les piles MAZDA sont les meilleures.
N'hésitez pas, exigez de vos fournisseurs les PILES MAZDA de la CIPEL.



Vélomoteurs

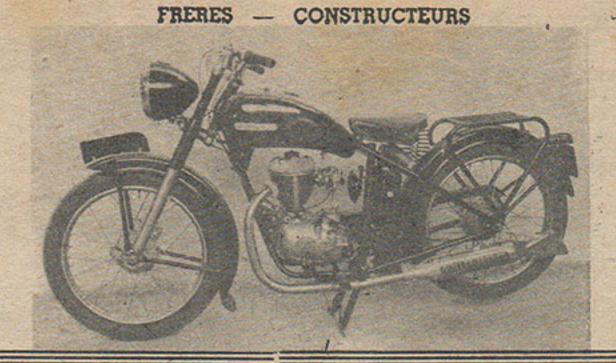
GUILLER

Molocyclettes

BLOCS-MOTEURS 2 ET 4 TEMPS 3 ET 4 VITESSES

Modèles 2 temps Bloc-moteur AUBIER-DUNNE

Modèles 4 temps Bloc-moteurs A.M.C. Soupapes en tête, culbutées



FOURCHES TELESCOPIQUES SUSPENSION AR

MOTORISTES: Demandez nos tarifs et assurez-vous de l'exclusivité de vente de notre marque.

USINES ET BUREAUX : 1, PLACE PUY-LA-VAU, FONTENAY-LE-COMTE - Vendée LIVRAISON RAPIDE

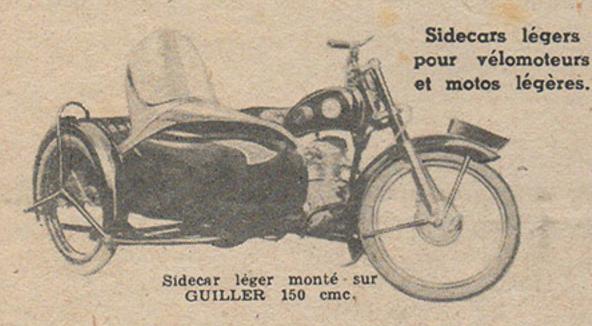
BONNET Ets

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

es vélomoteurs GUILLER à bloc-moteur AMC GNOME-RHONE R 3 à fourche télescopique JONGHI sélecteur

et très rapidement la motorette TERROT

LE PLUS FORMIDABLE CHOIX D'OCCASIONS DE LA REGION PARISIENNE

LA PLUS COLLANTE DES DISSOLUTIONS

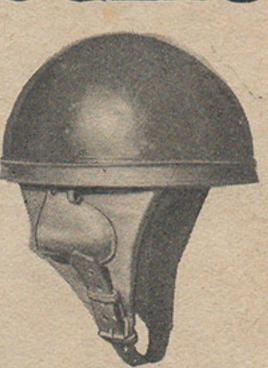
NE SECHE PAS DANS LE TUBE

Le Casque GENO

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

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

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



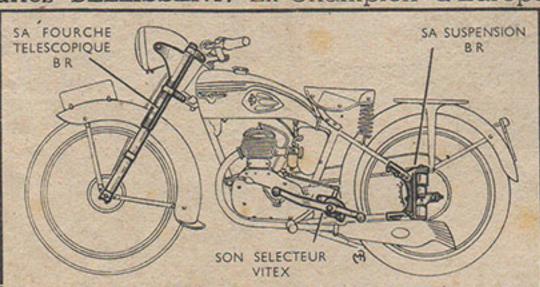
SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

Directeur: Charles BELLISSENT. Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

AGENCES DIRECTES :

MOTOBECANE GNOME - RHONE KŒLLER - ESCOFFIER JONGHI - M.R. - etc...

Pièces détachées, anciens et nouveaux modèles ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES



ADAPTABLES SUR TOUS VELOMOTEURS - ET TOUS ACCESSOIRES -

SPECIALITES:

REALESAGES EMBIELLAGES CHEMISAGES MAGNETOS - DYNAMOS

Révision de **VOLANTS MAGNETIQUES** REVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-160 - AUT. 18-42

LES VACANCES SONT FINIES — A L'OCCASION DE LA REOUVERTURE

Georges MONNERET

97 FOIS RECORDMDAN DU MONDE — 6 FOIS CHAMPION DE FRANCE

accorde une réduction de 5 % pendant un mois sur tous les achats d'accessoires, pièces détachées et équipements effectués en son magasin :

106, av. Aristide-Briand - MONTROUGE

(PARIS-SUD - PORTE D'ORLEANS) Tél. : ALEsia 21-71

LIVRAISON A VUE DU VÉLOMOTEUR DE VOTRE CHOIX

Pièces détachées toutes marques GARANTIES D'ORIGINE, LES SEULES DONNANT ENTIÈRE SATISFACTION

TOUS VETEMENTS ET EQUIPEMENTS CREDIT REPARATIONS ET MISE AU POINT pour tous les sports CREDIT par spécialistes du Service des Courses

GRANDE TOMBOLA GRATUITE

A TOUT ACHETEUR, PAR TRANCHE DE 1.000 FR., IL SERA REMIS UN BILLET GRATUIT ler lot : un "PONEY" MOTOBECANE

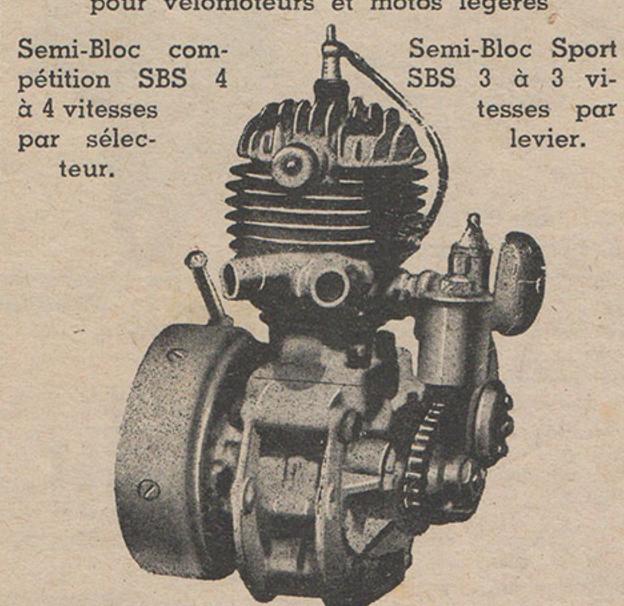
2º lot ; une BICYCLETTE, et de nombreux lots de valeur

TIRAGE SUR PLACE, LE 31 DECEMBRE 1949

MAGASIN de PARIS-CENTRE: 7, Bd Beaumarchais (BASTILLE) - TUR. 96-56

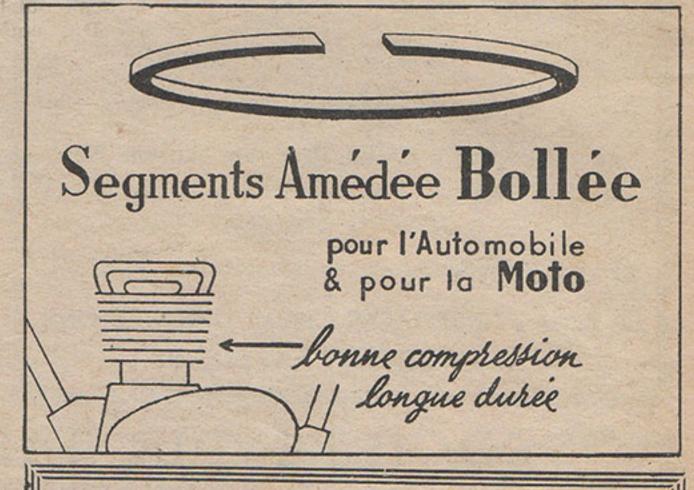
Moteurs "STAINLESS"

2 nouveaux modèles de 125 cmc. à 2 temps pour vélomoteurs et motos légères



Ets J. GARDETTE et Fils, 2, r. Pierre Berthier VILLEFRANCHE (Rhône) - Tél. : 4-12

Dépositaire : M.G. ULMO, 35, rue Danton, 35 PRE-St-GERVAIS (Seine) - Tél. : VILlette 17-05



CARBURATEURS ORIGINES

AMAL FISCHER FRANKFURT

D. K. W.

pour

250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.

STATION-SERVICE 83

83. Av. de la Grande-Armée, 83. PARIS-16°





REVUE TECHNIQUE INDÉPENDANTE ET DE DÉFENSE DES USAGERS PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 25 francs

France' Etranger ABONNEMENTS : 24 Nos 480 fr. 600 fr.

L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (Nos du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des Nos de série. Verser à un bureau de poste au compte postal (vire-ment pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.

Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le no de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

Changement d'adresse, 15 frs en timbres avec la dernière bande, rectifiée.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE : 12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2°) (IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

LA MENACE ITALIENNE

Nous ne faisons pas allusion au campionissimo Fausto Coppi, le plus extraordinaire phénomène que le cyclisme ait jamais produit, mais aux merveilleuses machines réalisées par l'industrie motocycliste italienne. Elles menacent de plus en plus les Anglais.

CIRCUITS

Si l'Ile de Man nous offre le type le plus achevé, le plus complet d'un circuit routier, l'Angleterre elle même ne veut pas admettre les courses sur route et les épreuves se déroulent soit sur des aérodromes, soit sur des propriétés privées. Brocklands a disparu, absorbé par les autorités militaires aussi envahissantes que chez nous. Il en a été de même à Donington. Aussi cherche-t-on d'autres circuits. Fort heureusement, il y a des hommes énergiques qui comprennent que la compétition est nécessaire au développement de l'industrie motocycliste anglaise qui, par ses exportations, assure à l'économie britannique de larges rentrées de devises. C'est à Grave que le club motocycliste de Mansfield et son district étudie un nouveau circuit. Il est situé à une quarantaine de miles de la grosse cité industrielle de Sheffield, Souhaitons un plein succès à cette tenta-

UNE 750 HARLEY A CULBUTEURS

Il ne s'agit pas d'un nouveau modèle de série, mais d'une « 45 » de cette marque transformée par un amateur adroit. Les culasses ressemblent beaucoup à celle des anciennes Ariel.

DEUX OU QUATRE CYLINDRES ?

Joë Craig, qui a renouvelé à 30 ans de distance, avec les monocylindres Norton, les miracles que le « sorcier » Stanley opérait sur les vieilles latérales anglaises doit s'incliner. C'est avec une polycylindre que Norton affrontera les prochaines courses. Reste à savoir si ce sera une deux ou une quatre cylindres. Evidemment, on regrettera peut-être la ligne si familière des fameuses « racing » de la célèbre marque de Birmingham, mais si elle veut rester fidèle à la devise « Fist again », elle doit suivre le mouvement.

« Et s'il n'en reste qu'un, je serais celui-là » n'est pas une devise motocycliste, même en Angleterre!

CONCLUSIONS

E mouvement touristique, et on ne peut que s'en féliciter, devient de plus en plus intense. C'est une activité économique qui se développe et de l'argent qui se déplace. Il faut, en effet, dans l'intérêt de l'Etat et celui des particuliers que l'argent roule. L'économie moderne repose sur des échanges aussi importants que possible. Une circulation touristique intensé est un facteur essentiel de la prospérité nationale.

Il y a actuellement en France des régions de faible rendement que le tourisme ignore. Le flot des touristes est pompé par certains centres alors que d'autres sont délaissés. Il faudrait donc une répartition plus équitable. On se précipite sur la Côte d'Azur et sur certaines plages de l'Atlantique et toute la partie centrale du pays pourtant si pittoresque est négligée. D'autre part, les habitants des grands centres urbains hésitent pour un weekend à s'en éloigner beaucoup, car dans la banlieue on se heurte à des goulets qu'on a le plus grand mal à franchir. Des embouteillages en résultent. C'est un véritable cauchemar. Nous nous trouvons en présence d'une occlusion intestinale qui limite singulièrement les possibilités des promenades dominicales. Nous constatons donc, autour des grands centres, une zone limitée, mettons 50 à 60 kms, ou il y a un afflux de promeneurs et, comme nous l'avons dit plus haut, de vastes mouvements touristiques vers la périphérie côtière et entre ces noyaux urbains et les plages une partie immense du territoire qui reste déserte. En pleine saison, dans ce territoire, nous avons maintes fois trouvé des hôtels où nous nous trouvions seuls dans une vaste salle et devant un excellent menu dont le prix était extrêmement modéré. Si la sortie des grands centres était plus facile, la zone touristique des centres pourrait être considérablement étendue. Si on est retardé d'une ou deux heures à l'aller, avec des chances multiples d'accidents, et autant au retour, on restreint inévitablement le rayon de ses promenades et on hésite à atteindre certaines régions pittoresques où on recevrait le meilleur acceuil.

Qu'il s'agisse du grand ou du petit tourisme, il faut augmenter, grâce à des autoroutes et à l'élimination des goulets, la facilité d'évacuation des grands centres urbains.

DANS NOTRE PROCHAIN NUMERO: Le plan détaillé du bloc-moteur YDRAL 125 cmc. 4 vitesses. Suite du feuilleton du débutant. EN VENTE A NOS BUREAUX :

Le plan (46x88 cms) du Peugeot P. 55 avec tous les numéros de référence d'usine. A paraître bientôt : le 125 YDRAL 4 vitesses 2 temps. En préparation : Le bloc TERROT 500 culbuteurs 4 vitesses au pied, type R.G.S.E.

UN 4 CYLINDRES 250 cmc. La 500 Gilera à 4 cylindres est une des plus remarquables motos de course actuelle. Il paraîtrait que la célèbre marque italienne aurait à l'étude une 250 également à 4 cylindres qui pourrait être une dangereuse rivale pour la Guzzi monocylindrique qui, cette cylindrée, a montré une indiscutable supériorité.

UN ELEVATEUR HYDRAULIQUE POUR MOTOS

Vous avez tous remarqué, dans les stations-service modernes, le dispositif hydraulique pour soulever les voitures, qui permet de vérifier, entretenir et réparer sans se livrer à une fastidieuse gymnastique. Une firme américaine, la Lugash Motors, en a établi un à l'usage des grosses motos. Cet appareil est certainement très pratique, mais coûte 150 dollars. Il est vrai que son constructeur offre d'assez larges facilités de paiement.

DOIT-ON DISPUTER DES COURSES LE DIMANCHE ?

En France, la question ne se pose pas. Mais de respectables « gentlemen » britanniques, dignes descendants des Puritains, estiment que le dimanche doit être réservé au repos hebdomadaire, ainsi qu'à l'accomplissement des devoirs religieux. En conséquence, ils voudraient proscrire les réunions sportives dominicales. C'est un point de vue qui peut se défendre, mais nous ne croyons pas qu'un tel problème puisse se poser sur le continent. Les personnes les plus attachées aux principes moraux et religieux n'ont aucune raison valable pour souhaiter la disparition des courses motocyclistes du dimanche, qui est sans contredit le jour le plus favorable pour cela.

CHROME OU EMAIL ?

Plusieurs clients étrangers de l'Angleterre ont fait savoir qu'ils préféraient, pour l'ornementation et la protection des réservoirs de motos, la peinture ou l'émail au chrome. C'est un peu notre avis, tout au moins quand l'émail est d'une qualité irréprochable, comme c'est le cas avec la grosse majorité des machines anglaises. Par contre nous restons partisans du chrome pour les jantes, car la rouille finit par détériorer à la longue les toiles des pneumatiques à l'endroit des tringles, et un chromage de bonne épaisseur est la meilleure garantie contre l'oxydation par l'humidité.



◆ PEUGEOT ET LE TOUR DE SUISSE

Afin de faire une démonstration réellement probante des qualités, déjà bien connues, de son modèle 156, Peugeot a tenu à boucler le Tour de Suisse avec une de ses 150 cmc. 4 vitesses à sélecteur; cette machine fut confiée à 3 collaborateurs de la firme, lesquels devaient se relayer au guidon; Robert Pahin, directeur du magasin de vente de l'avenue de la Grande Armée, le coureur d'endurance et de régularité au palmarès à l'usine Peugeot, et Louis Miallon, qui n'est autre que l'ingénieur qui créa le moteur de la 156.

Le départ, qui eut lieu au crépuscule à Dolemont le 26 juillet, fut pris par Pahin, lequel devait atteindre Gluech à la moyenne de 55 kmh. Robert couvrit son parcours nocturne sans la moindre histoire, prenant tout le temps de ravitailler machine et pilote, et terminant son étape avec une telle avance qu'il fallut aller chercher le second pilote à l'hôtel.

Le seul incident aurait pu être cette arrivée à 70 à l'heure dans une route en rechargement non signalée, mais grâce à la tenue et à la suspension de la 156, il n'y eut pas de mal.

Le docteur Prévost prit donc le relai, montant la plus grande partie du col de la Furka dans le noir, le petit jour se levant au sommet. La montée des cols principaux,, Grimsel, La Furka, St Gothard, St Bernardino, Julier, Fuvela, s'effectua avec facilité, alors que de nombreuses voitures montaient capot levé, semblables à des locomotives... quant à la vapeur! Le médecin conduisit jusqu'à Davos. Enfin, le dernier tiers des 1.000 kms fut couru par l'ingénieur Miallon, sans plus d'ennuis que ses deux collègues, avec les seuls arrêts de ravitaillement.

L'épreuve suive de bout en bout par un commissaire, fut contrôlée officiellement par l'Union Motocycliste Suisse; elle dura 21 h. 19 ! pour un parcours total de 1.056 kms.

Ajoutons que si cette performance remarquable fut accomplie dans un but de propagande, elle servit également de banc d'essai pour certains perfectionnements dont seront dotés les modèles 1950, exposés au prochain Salon de Paris; perfectionnements qui donnèrent entière satisfaction aux pilotes et aux techniciens de Peugeot.

. MACHINES POUR LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

En vue des Six Jours Internationaux 7 marques anglaises ont préparé 22 modèles différents.

18 sont des 500 cmc., soit 3 A.J.S., 3 B.S.A., 3 Matchless, 3 Norton, 3 Triumph. Les quatre 350 cmc. sont toutes des Royal Enfield.

Triumph seul emploie des bicylindres et seul il n'a pas de suspension arrière. Seules les A.J.S. et les Matchless ont des cylindres et des cplasses en fonte. Sur toutes les autres machines ils sont en alliage léger.

A remarquer que Norton emploie un moteur à commande des soupapes par tiges et culbuteurs.

Tous ces modèles sont bien connus, avec leur moteur surélevé pour augmenter la garde au sol, leurs gros pneus spéciaux, etc... Leur mise au point a été extrêmement soignée. Les pneus ont été traités avec un produit antifuite. Leurs

BIENTOT LE SALON

Comme chaque année, « Mcto-Revue » édite à l'occasion du Salon de Paris Motocycliste, un numéro album, dont l'importance et l'intérêt technique sera cette année encore accru.

Nos abonnés, comme les années précédentes, le recevront dans le cadre de leur abonnement, réalisant ainsi une économie d'au mains 80 frs. N'attendez plus, abonnez-vous. Chaque nouvel abonné, avant la période du Salon motocycliste, pour 24 numéros, jouira de cet avantage.

pilotes emportent des bouteilles de gaz carbonique comprimé pour le gonflage. Des flexibles de rechange sont fixés sur les machines, etc...

CONTRACTOR CONTRACTOR

SIR ALLIOT VERNON ROE

Cette haute personnalité de l'aviation britannique et qui a construit de nombreux modèles d'avion dont le dernier est le Soro de 150 tonnes, a toujours été un passionné de la moto utilitaire et à plus de 70 ans il emploie indépendamment des machines qu'il a établi luimême, une 175 LE Velocette et un Swallow Gadabout.

Dès 1912 il utilisait une Zenith spécialement équipée. Après l'autre guerre ce furent les établissements Avro qui construisaient le Harper Raunbout, un curieux véhicule à trois roues dont le moteur, si nous souvenirs sont exacts, était sur le côté. Et il fit des performances surprenantes dans les trials.

Puis vienment toute une série de machines, sortes de superscooters avec carrosserie, pare-brise, capote, siège confortable. Mais c'était en quelque sorte le violon d'Ingres de Sir Alliot. A l'encontre de tant de constructeurs qui ne montent jamais les machines qu'ils sortent pour leurs clients, sir Alliott a longuement éprouvé lui-même les remarquables modèles qu'il avait créé, mais n'en a pas entrepris la construction en série.

MOTO VOLEE

MONET-GOYON à l'état de neuf. 350 latéral type P.S. 47. N° de série 1.011. Moteur 1.009. Cadre et roues noir. Réservoir beige. Immatriculée 2.642 N.H.7. Volée à Bordeaux, Cours Victor-Hugo, le 26 août. Propriétaire M. Chaubard, 9, rue de Serbie, Clermont-Ferrand.

♦ LES EQUIPES ANGLAISES POUR LES SIX JOURS

Après une épreuve de sélection, les équipes suivantes ont été désignées : Trophée International : Ray (Ariel), Alves (Triumph), Rist (B.S.A.), Viney (A. J.S.).

Vase A: Gayner (Triumph), Manns (Triumph), Stocker (Royal Enfield).
Vase B: Breffit (Norton), Ellis (Royal

Enfield), Nicholson (B.S.A.), Remplaçants : Blackwell (Norton), Uscher (Matchless).

Les machines sont des modèles bien connus. Toutes ont une suspension AR, à l'exception de Triumph (pour permettre éventuellement, en cas de crevaison, un démontage plus rapide de la roue).



Jack Milne, acrobate motocycliste américain, faisant une démonstration technique de marche sur la roue arrière.

LE SALON DE GENEVE

On sait que la date limite des inscriptions au Salon de 1950 échoit le 1er octobre

Tout laisse prévoir que le 20° Salon International de l'Automobile, de la Moto et du Cycle, qui se tiendra à Genève du 16 au 26 mars 1950, sera encore plus grandiose que les précédents.

Les constructions définitives décidées dès la fin de la manifestation de 1949 sont en pleine édification. Plus des deux tiers de la surface temporairement occupée les années précédentes sera sous toit dès 1950 et les bâtiments seront dotés des derniers perfectionnements que nécessite ce genre de bâtisses.

♦ LE VAINQUEUR DE NOTRE CONCOURS NOUS ECRIT...

Nous avons reçu des nouvelles de M. Henri Gironde, le grand vainqueur de notre concours, qui fit le retour jusqu'à sa ville de Roanne au guidon de la Gnome-Rhône gagnée par la précision de ses réponses.

« ...Je viens encore vous remercier bien sincèrement pour le bon accueil que vous m'avez réservé.

La Gnome s'est très bien comporté sur les quelques 400 kilomètres du parcours et j'ai déjà pu apprécier toutes ses qualités... ».

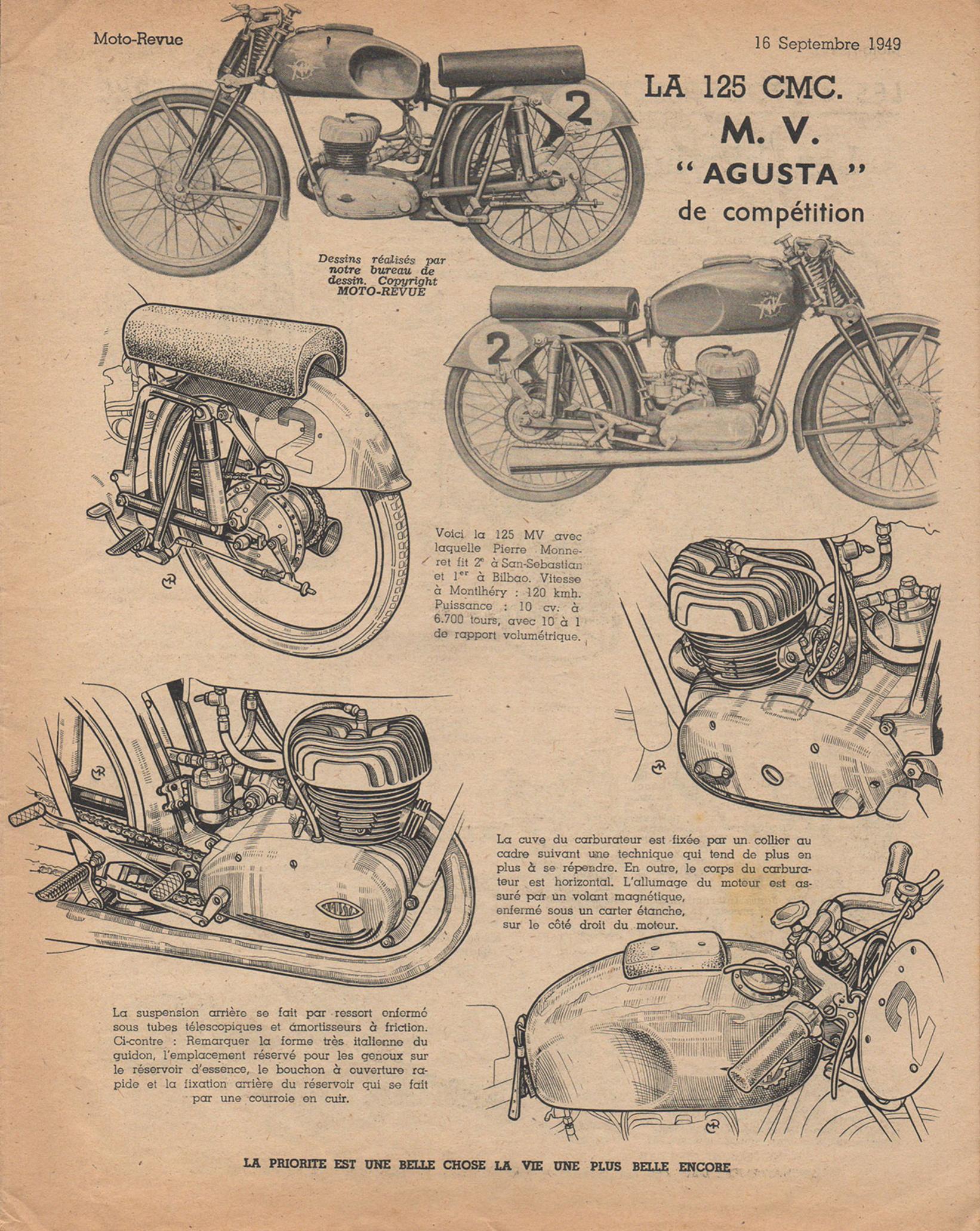
W NECROLOGIE

Nous apprenons la mort du Docteur Castel, Président du Moto-Club du Nord, décédé à Roubaix, à l'âge de 67 ans. Président du M.C. du Nord depuis 25 ans et également vice Président de la Fédération pendant plusieurs années, le Docteur Castel consacrait toute son activité au développement du motocyclisme.

A sa famille et à ses amis, « Moto-Revue » adresse ses plus sincères condoléances.

DISPARITION D'UN PIONNIER

On annonce le décès de M. Emile Saroléa, fondateur de la célèbre marque belge. Au cours de sa longue carrière, ce pionnier de la moto a pu assister à l'immense développement pris par son affaire au cours des 40 dernières années. La réputation mondiale et les succès commerciaux et sportifs de la marque sont si connus qu'il n'est pas besoin de les énumérer à nouveau. Nous saluons avec admiration la mémoire du grand constructeur, tout en regrettant vivement sa mort. Que sa famille et ses amis belges trouvent en cette pénible oiccasion l'assurance de toute notre sympathie.



LES MOTOCYCLETTES FRANÇAISES D'AVANT-GUERRE

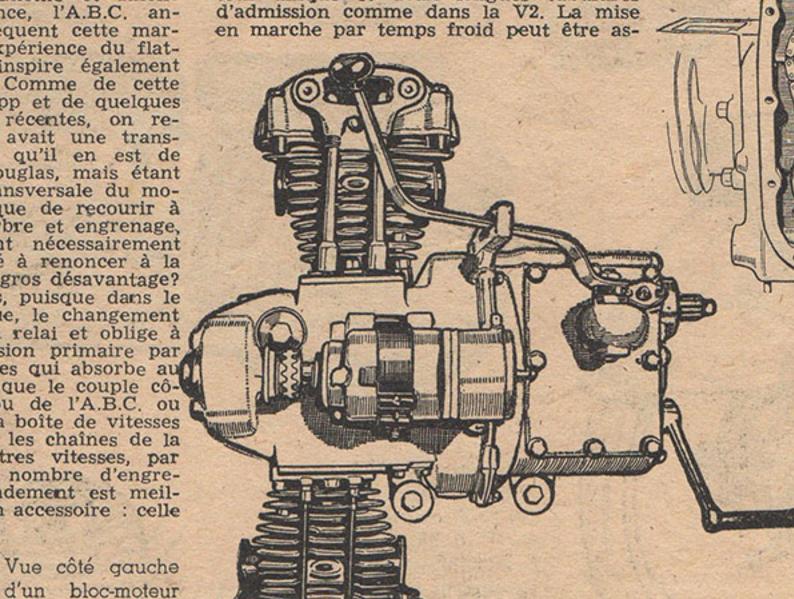
Les bicylindres GNOME et RHONE

· Il y a encore un assez grand nombre de ces excellentes machines en circulation et elles sont encore en service dans beaucoup de nos formations militaires. On se souvient que Gnome et Rhône construisait, sous licence, l'A.B.C. anglaise et que par conséquent cette marque avait une solide expérience du flattwin transversal, qui inspire également les ingénieurs B.M.W. Comme de cette dernière avec la Zundapp et de quelques machines suisses plus récentes, on remarquera que l'A.B.C. avait une transmission par chaîne et qu'il en est de même des dernières Douglas, mais étant donné la disposition transversale du moteur, il était plus logique de recourir à une transmission par arbre et engrenage, bien que, l'arbre étant nécessairement déporté, on était amené à renoncer à la prise directe. Est-ce un gros désavantage? Nous ne le croyons pas, puisque dans le cas d'une moto classique, le changement de vitesse est monté en relai et oblige à employer une transmission primaire par chaîne ou par engrenages qui absorbe au maint autent d'énorgie que le couple sâ moins autant d'énergie que le couple cô-nique de la Douglas ou de l'A.B.C. ou que les engrenages de la boîte de vitesses (B.M.W. et V2), ou que les chaînes de la Zundapp. Pour les autres vitesses, par suite du moins grand nombre d'engre-nages en action, le rendement est meilleur. Il y a une question accessoire : celle

500 cmc. type V2 partiellement dé-

monté.

un équilibrage très satisfaisant malgré l'écartement des manetons, il ne faut pas se dissimuler qu'il offre des difficultés d'alimentation si l'on utilise un carburateur unique et deux longues tubulures d'admission comme dans la V2. La mise en marche par temps froid peut être as-



Le carter frontal de distribution enlevé, on aperçoit la commande d'arbre à cames et de magnéto, qui se fait par chaînes travaillant sous carter étanche.

Ce moteur CV 2 vu
de dessus permet de
se rendre compte du
décalage des deux
cylindres.

Remarquez ci-contre la pipe d'admission à deux paroies, une partie des gaz d'échappement venant réchauffer le mélange explosif.

L'embiellage
très robuste
de la bicylindre à soupapes latérales,
les pistons,
dont la jupe
est assez longue comportent chacun 2
segments.

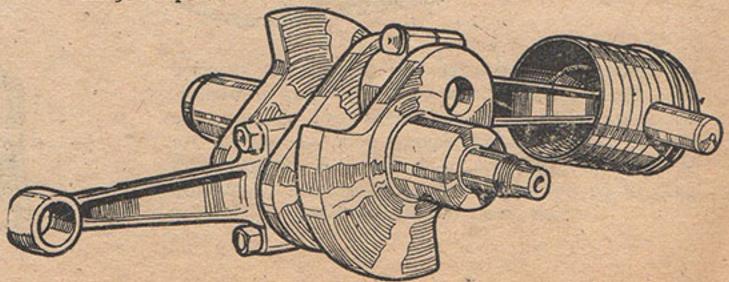
sez difficile. Il n'y a, après tout, rien de parfait en ce monde. Sur les flat-twin plus récents, soit de motos, soit de voitures, on préfère utiliser un carburateur par cylindre malgré la complication plus grande des tuyauteries et de commandes.

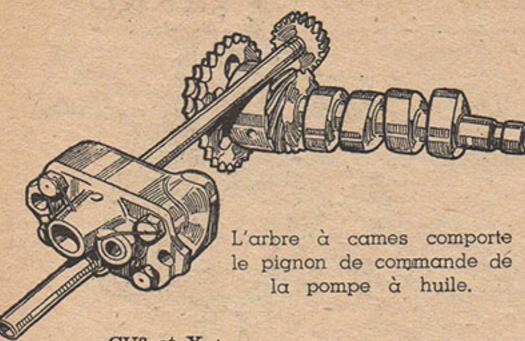
A la V2 à soupapes latérales sont venus s'ajouter la CV2 488 cc. Course et alésage sont respectivement 68 x 68 mm pour la V2, 60 et 72 mm pour la CV2, et 80 et 72 pour la X. Rapports volumétriques 4,8 à 5,2 pour la V2, 5,3 à 5,5 pour la CV2, 6,2 pour la X. Régimes normaux 3.600 pour la V2, 4.200 pour les deux autres. Régimes maxima 4.700 pour la V2, 5.500 pour les autres. Pour les trois modèles le jeu des pistons est de 17 centièmes, le jeu des segments à la coupe de 5/10. Pour la V2 le jeu des soupapes est de 0,2 mm à l'admission, de 0,3 mm à l'échappement, pour la CV2 et la X il n'y a aucun jeu à l'admission et 0,2 mm à l'échappement.

REGLAGE DE LA DISTRIBUTION

V2:
Avance admission 10° ou 1 à 2 mm.
Retard ferm. admis. 60 ° ou 12 à 16 mm.
Avance échapp. 50° ou 10 à 13 mm.
Retard ferm. échapp. 30° ou 5 à 8 mm.







CV2 et X: Avance ouverture admiss. 40° ou 8 mm. Retard fermeture admiss. 65° ou 14 mm. Avance ouverture échapp, 65° ou 14 mm. Retard fermeture échapp. 40° ou 8 mm. Avance à l'allumage 18 mm.

-Sur les V2 et CV2 carburateur Solex 30 FH à starter

V2 Gicleur de marche 120/52. CV2 115/13. » Gicleur ralenti 55, CV2 60 ou 65.

» Buse 24. CV2 26.

» Chapeau gicleur 81. CV2 81.

» Pointeau 2,5. CV2 2,5.

Sur la X le carburateur est un Amac C/185 ou C/186, avec gicleur 180, volet 4 et pointeau 2.

La V2 a trois vitesses : 5,27, 7,9 et 12,1 à 1. Certains modèles CV2 ont 3 vitesses, d'autres 4. La X a 4 vitesses : 5,3, 7,1, 10.3 et 21.3 à 1. Couples 11x58, 10/53. Le premier pour la V2, l'autre pour la CV2 et la X.

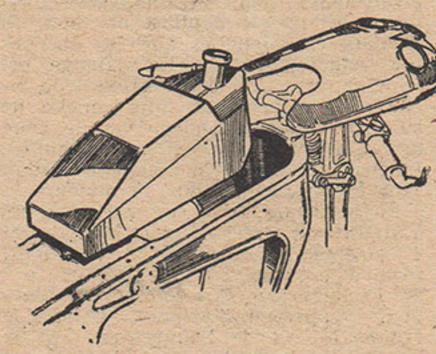
Vitesse maxima 110 kmh. pour la V2, 130 kmh. pour la CV2, 135 kmh. pour la X.

Consommation respective des 3 modèles 4,5 - 5 - 6,5 litres aux 100 kms. Consommation d'huile 150 gr. aux 100

kms pour les trois modèles.

pille maintient le filtre. Rincez à l'huile fluide et jamais au pétrole. Démontez tous les 500 kms le couvercle de la culbuterie et ajoutez de l'huile de manière à ce que les ressorts baignent, à leur partie inférieure, dans 3 mm d'huile.

L'huile dans la boîte de vitesses doit affleurer les filets inférieurs de l'orifice de remplissage. Utilisez de l'huile à moteur. Vidangez après 1.000 kms, puis tous les 7.000 kms.



Attention à la butée d'embrayage. Donnez au graisseur à pression un coup de pompe tous les 1.000 kms, mais pas plus.

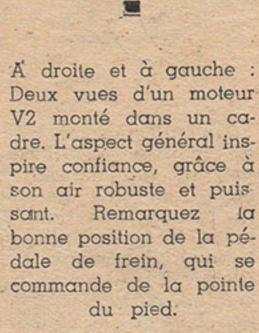
Vérifiez le niveau d'huile dans le couple conique tous les 1.000 kms. L'huile devant affleurer l'orifice de remplissage. Vidangez tous les 5.000 kms en enlevant l'huile usagée avec une seringue. Employez de l'huile à moteur.

Pour tout le reste de la machine il n'y

a rien de spécial.

Pour démonter le moteur la dépose est nécessaire, puis vous séparez le moteur de la boîte. Enlevez carters de culbuteur, culasses et cylindres, guides de poussoirs et poussoirs, pistons (l'axe est maintenu

> Ci-dessus: La forme curieuse du réservoir d'essence est heureusement dissimulé par un cache réservoir en tôle emboutie.



par des joncs), couvercle de distribution, chaînes, pignons et arbres à cames, embrayage. Enlevez l'écrou de blocage du volant après avoir sorti son frein. Redressez les freins des 6 écrous du volant accessibles par des trous dans le voile du volant. Débloquez le volant à l'aide de l'outil spécial. Démonter le réservoir d'huile, la pompe et son axe (il faut pour cela dévisser le bouchon au-dessus du carter à droite. Retirer l'embiellage et dégager le vilebrequin en frappant légèrement sur l'avant. Bien entendu repérez toutes les pièces pour les remonter exac-

Lors du remontage nettoyez soigneusement les canalisations d'huile. Il y a un feutre d'étanchéité sur le volant. Imprégnez-le d'huile avant le remontage. Remplacez toujours les freins des écrous de bielles par des freins d'origine. Bloquez la vis du palier avant d'arbre à

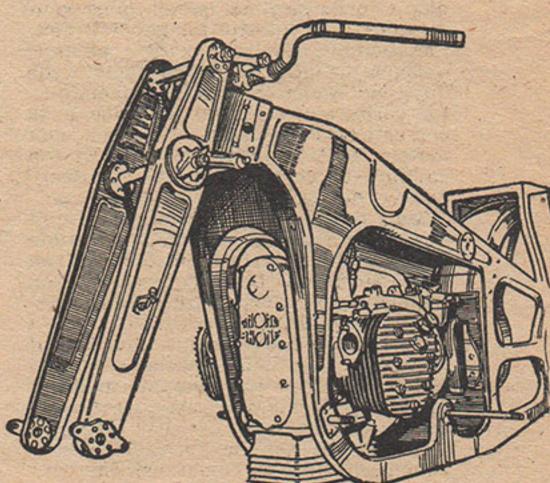
tement dans leur position primitive.

cames, puis dévissez d'un huitième de tour. L'arbre doit tourner librement.

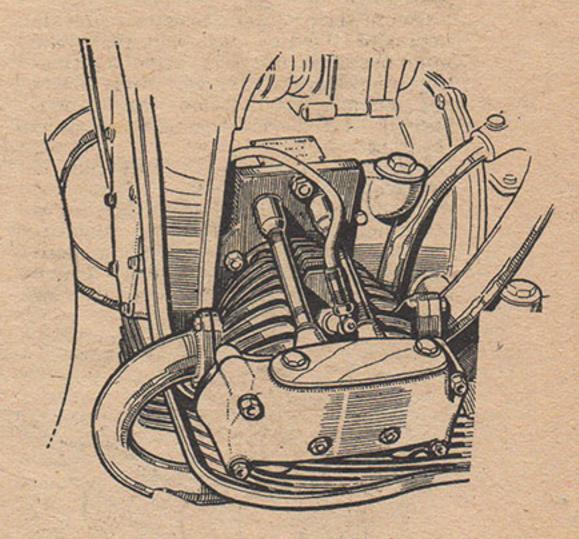
Pour le remontage de la distribution de la V2, amenez les pistons au point mort haut, faire tourner l'arbre à cames de telle sorte que le repère soit vertical, monter la chaîne sur les pignons et les mettre en place, la clavette du vilebrequin correspondant avec la rainure repérée sur le pignon.

Quant au couple conique, après avoir enlevé les écrous qui le fixent au cadre, vous enlèverez les deux boulons qui fixent le couvercle, et dégagez celui-ci à légers coups de maillets (n'utilisez jamais un tournevis). Rabattez le frein d'écrou de couronne et enlevez cet écrou, la couronne sera alors extraite. Enlevez les trois boulons fixant les plaquettes en tôle. Enfin démontez le tournevis d'entraînement.

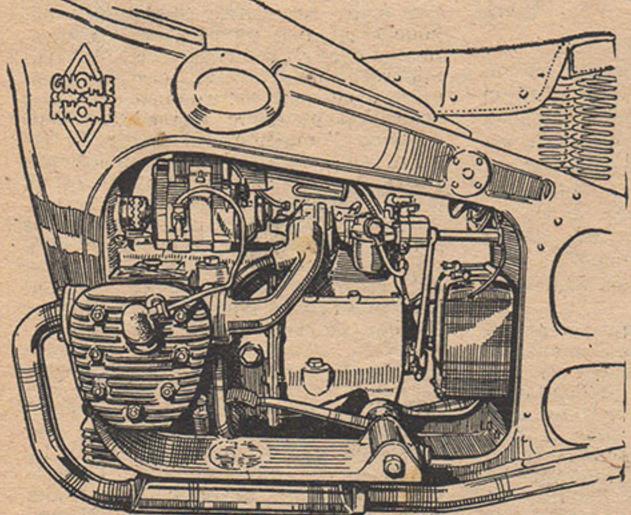
Pour que l'engrènement soit correct, les extrémités des dents des engrenages



doivent coincider in ireusement. On utilise à cet effet des rondelles d'épaisseur qu'on dispose à l'arrière du roulement pour avancer le pignon et à l'avant pour le reculer.



La culbuterie de la 500 type CV2 est totalement enclose. Remarquez les deux bouchons de remplissage d'huile, du carter-moteur et de la boîte de vitesses.



Freins 35x4 mm pour les trois modèles. Réservoir 14 litres.

Pneus 26x3,50 pour les 500 cmc. 27x4 pour la X.

Allumage magnéto pour la V2 et la CV2. Bobine pour la X. Les batteries de 6 volts 14 ampères, les ampoules des phares des 50 bougies.

Dimension des pignons : distribution 13x26 dents. Magnéto 14 dents.

Quant au changement de vitesse, plusieurs combinaisons sont possibles.

En ce qui concerne l'entretien de ces machines il ne présente rien de très spécial. Il y a pour le moteur une jauge d'huile avec des repères. On vérifiera le niveau tous les 200 kms. Vidangez après la période de rodage tous les 1.500 kms. Sur certains modèles il y a à la base du carter un filtre qu'il faut nettoyer tous les 4.000 kms environ. Il faut pour cela démonter le réservoir d'huile. Une gou-

LE CARBURATEUR A AIGUILLE

I on excepte quelques machines, on peut dire que le carburateur à aiguille est universellement employé; les carburateurs américains, malgré leur disposition différente, s'y apparentent. Mais en Angleterre et sur le Continent, le carburateur à aiguille est devenu classique. Il s'adapte mieux que tout autre aux conditions de fonctionnement si diverses d'un moteur de moto. La correction d'air est elle même précieuse et nous l'avons plus d'une fois regrettée quand nous conduisions une voiture. En général, l'automaticité absolue n'est obtenue qu'avec un mélange relativement riche qui rend la marche moins économique. Le carburateur à aiguille grâce à sa correction d'air permet de tirer d'un moteur tout le parti possible. Et son emploi universel est la meilleure preuve de ses qualités.

Mais comme tout instrument il doit être bien réglé et cela n'est possible que si on a parfaitement compris son fonctionnement. Dans la pratique son réglage a été effectué grâce à la coopération du fabricant du carburateur et du constructeur de la machine et sauf certaines conditions spéciales d'utilisation, il n'y a pas lieu de modifier le réglage d'origine. Autrefois, les aiguilles s'usaient et devaient être, de loin en loin remplacées, mais actuellement, les aiguilles sont usinées dans un métal beaucoup plus dur et peuvent être considérées comme inusables. En fait, à part un nettoyage périodique, vous n'aurez pas à toucher à votre carburateur. Toutefois, il est intéressant d'en comprendre le fonctionnement et le réglage.

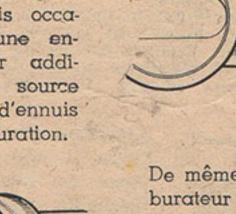
Commençons par insister sur la nécessité d'éviter les rentrées d'air intempestives soit à la bride de fixation du carburateur, soit aux guides des soupapes d'admission. On ne peut obtenir une carburation correcte sans cette précaution.

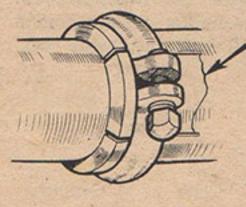
Comment se rendre compte que la carburation est correcte? C'est tout d'abord par les performances de la machine : vitesse, reprises, consommation. Nous pouvons également examiner les bougies. Si l'isolant à une belle coloration café au lait et que les

électrodes ne sont pas mangées, il est probable que le réglage est bon. Si l'isolant est blanc et que les électrodes soient corrodés, le mélange est trop pauvre. Une carburation trop riche se manifeste par une couche de suie (ne pas confondre avec le coke gras qui résulte de remontées d'huile). Encore faut-il que la bougie soit d'un type recommandé pour le moteur.

-En pratique tous les carburateurs à aiguille se ressemblent et comportent 4 systèmes de réglage. 1° le ralenti jusqu'à environ 1/8 de l'ouverture ; 2° l'échancrure du volet qui intervient approximativement entre le 1/8 et le 1/4 de l'ouverture ; 3° le profil de l'aiguille dont l'action est prépondérante entre le 1/4 et les 3/4 de l'ouverture ; 4° le diffuseur entre les 3/4 et la pleine ouverture.

Un mauvais serrage sur un
joint de bride
trop épais, peut
quelquefois occasionner une entrée d'air additionnelle, source
de tant d'ennuis
de carburation.





De même, un carburateur avec un serrage à collier, s'il est monté sur une pipe trop petite, risque de casser, et la cassure peu visible est une prise d'air très gênante.

Un mauvais réglage du ralenti et un mauvais profil ou une mauvaise position de l'aiguille peuvent se traduire par une notable augmentation de la consommation. En marche normale, c'est l'aiguille qui joue le rôle le plus important. En principe et à moins d'utiliser un carburant spécial comme l'alcool, il n'y a jamais lieu de changer de gicleur de débit situé à la base du corps de carburation. Remarquons que l'espace annulaire

Voici, vu en coupe, le système de ralenti d'un carburateur Amal, qui fonctionne à peu près comme un petit carburateur séparé, le réglage s'effectue par une vis pointeau située sur la pièce de droite qui représente le corps du carburateur. Pour la clarté du dessin, nous avons représenté séparées les deux pièces qui, en réalité, sont en contact étroit lors de leur montage.



Voici la coupe d'un carburateur à aiguille ordinaire, dont il est question dans cet article. La position de l'aiguille explique très nettement le rôle important qu'elle joue dans le dosage du débit, au fur et à mesure de l'augmentation du diamètre de l'entrée d'air. Une dérivation percée dans le bloc inférieur du corps de carburateur assure une émulsion vigoureuse et l'automaticité au moment de la reprise.

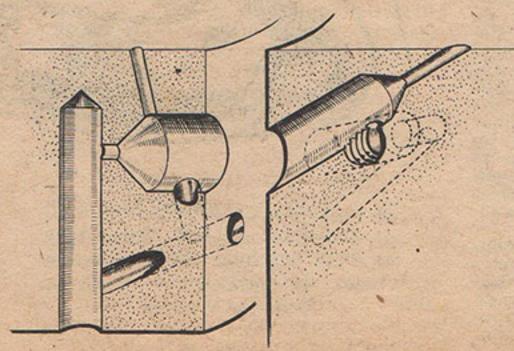
entre l'aiguille et le jet d'émulsion est normalement plus petit que la section de passage du gicleur de débit.

RALENTI

L'essence arrive par un canal calibré dont on ne peut modifier le débit. On ne peut donc agir que sur la quantité d'air admise et le réglage de cet air s'effectue par une vis pointeau. Quand on la visse, on réduit la quantité d'air. Le gicleur du ralenti débouche en aval du corps de carburation. Le réglage s'opère en ouvrant imperceptiblement les gaz de manière à ce qu'il se produise une forte aspiration et qu'un même filet d'air entraîne l'émulsion qui jaillit du gicleur de ralenti. On commence par visser à fond la vis pointeau et on essaie de mettre en route. Si le moteur ne part pas on la dévisse peu à peu. Si le moteur galoppe, c'est qu'il n'y a pas assez d'air. On dévisse jusqu'à ce qu'on ait un ralenti régulier. En général, cela correspond à un tour et demi de desserrage de la vis pointeau.

ECHANCRURE DU VOLET

C'est encore un élément qui a été déterminé une fois pour toutes par le spécialiste de la carburation. La forme et les dimensions de l'échancrure ont une extrême importance pour assurer la continuité de la carburation et éviter les trous. Si l'échancrure est petite, la vitesse du courant d'air est grande et par suite de la forte dépression une forte quantité d'essence est aspirée d'où enrichissement du mélange. Si la section de l'échancrure est grande, la vitesse du courant d'air et la dépression diminuent ce qui tend à appauvrir le mélange. En principe, pour éviter les trous de carburation quand on utilise une essence de mauvaise qualité, on est amené à employer une échancrure plus petite. Nous ne vous conseillons pas de bricoler le volet et d'essayer d'en modifier l'échancrure. Si un volet a été adopté par le constructeur c'est à bon escient. Si vous constatiez des trous de carburation, signalez ce phénomène au fabricant du carbura-



teur en lui indiquant la marque, le modèle de la machine avec la date de sortie de l'usine, le type et le numéro du carburateur, le type du volet (indiqué par deux chiffres). Il est d'ailleurs très probable que si le passage du ralenti aux faibles ouvertures du volet ne s'effectue pas régulièrement, c'est qu'un précédent propriétaire a tripoté le carburateur. Il se peut toutefois que sur une machine d'avantguerre, réglée pour un carburant plus volatil que l'essence actuelle, l'échancrure soit trop grande. Si par hasard, vous ne pouviez vous procurer un volet à plus faible échancrure et que le volet soit en cuivre, vous pourrez à la rigueur déposer de la soudure sur les lèvres de l'échancrure de manière à en réduire un peu la surface, mais ce ne sera jamais qu'une solution de fortune. Tous les organes d'un carburateur ont fait l'objet de recherches scientifiques et d'essais précis et en cas d'embarras, consultez toujours, soit le constructeur de la machine, soit le fabricant du carburateur.

L'AIGUILLE

La conicité de l'aiguille est très importante et elle assure, aux ouvertures moyennes du volet des gaz une correspondance satisfaisante entre le passage annulaire et la section de passage d'admission. A la longue, les anciennes aiguilles étaient usées par l'émulsion passant à grande vitesse. Il en résultait une consommation anormale il fallait alors changer l'aiguille N'omettez jamais de donner au constructeur ou au fabricant du carburateur toutes les indications, comme nous l'avons dit au sujet des volets. Les aiguilles modernes sont beaucoup plus résistantes et il n'y a guère de chances pour que vous ayez à les remplacer. Vous remarquerez qu'en haut de l'aiguille il y a plusieurs gorges et un clip qui permet de faire varier la position verticale de l'aiguille. Etant donné la conicité de l'aiguille vous pouvez ainsi faire varier la section de commande du gicleur d'émulsion. Si vous abaissez l'aiguille, vous réduisez la consommation. Si vous l'élevez vous l'augmenter. Mais vous aurez plus de souplesse et de puissance. N'oubliez pas qu'un mélange pauvre fait chauffer le moteur.

LE GICLEUR DE DEBIT

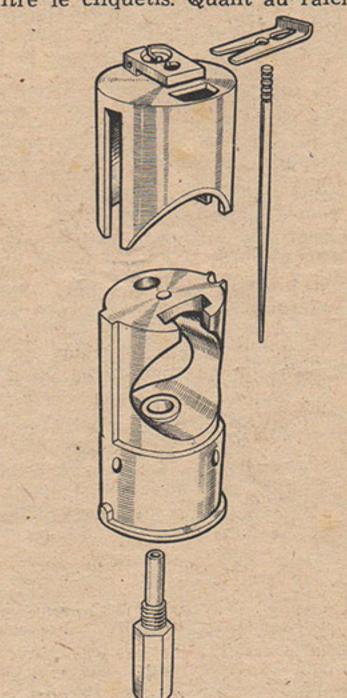
Ce gicleur est noyé. Il est calibré d'après la qui ntité d'essence qu'il laisse passer dans un temps déterminé. Conservez le gicleur d'origine. Il n'y a que si vous utilisez un carburant à forte teneur en alcool, qu'il faudrait monter un gicleur à plus gros débit. Il se peut qu'une saleté ayant franchi les filtres obstrue ce gicleur. Ne le débouchez jamais avec un fil métallique mais en soufflant dedans ou en utilisant une pompe à pneus. Considérez qu'il y a entre tous les organes du carburateur une véritable solidarité et qu'il doit exister un certain rapport entre, par exemple le gicleur du débit et le jet ou gicleur d'émulsion. Ne modifiez jamais à la légère un réglage qui est l'objet de beaucoup de recherches menées scientifiquement. Méfiez vous de l'apparente simplicité d'un carburateur de moto.

CAUSE DU CLIQUETIS

Le rapport volumétrique, la présence de calamine et l'emploi des bougies trop dhaudes me sont pas les seules causes possibles du cliquetis, car un mélange trop pauvre, en faisant chauffer le moteur favorise l'apparition du cliquetis. Il faut donc se garder d'un réglage trop pauvre du carburateur, sous prétexte d'économie.

LES REGLAGES DOIVENT ETRE OPERES QUAND LE MOTEUR EST CHAUD

C'est quand le moteur a atteint sa température normale de fonctionnement qu'il faut opérer les divers réglages. Si vous cherchez surtout une marche économique vous réglerez le carburateur (aiguille position basse, petit gicleur de débit) jusqu'au moment où le cliquetis apparaît. Puis en employant un gicleur plus gros et mettant l'aiguille au cran moyen, vous enrichirez le mélange pour faire disparaître le cliquetis. Quant au ralenti,



Ci-dessus : les organes intérieurs du corps de carburateur. Le boisseau comporte 2 fentes de guidage qui correspondent à deux guides ménagés de part et d'autre de la buse. On peut voir les entrées d'air pratiquées dans le corps inférieur et qui aboutissent au puits d'aiguille. En dessous, le porte-gicleur prolongé par un tube ou plonge l'aiguille et qui sert à maintenir le niveau de l'essence à l'arrêt.

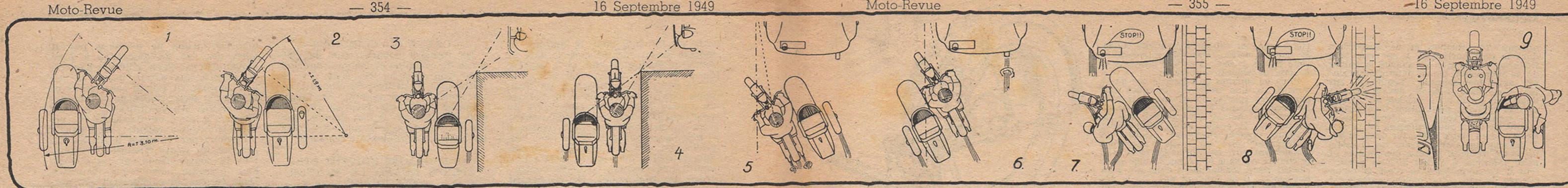
c'est à chaud qu'il faut le régler, après avoir presque complètement fermé les gaz, pas tout à fait car le moteur s'arrêterait. Dans le cas d'un moteur à allumage par batterie, on peut arrêter le moteur en coupant le courant et régler la commande des gaz de telle manière qu'elle ne permette pas au volet des gaz de descendre à fond. L'avantage est qu'en ville par exemple on pourra, aux arrêts, laisser le moteur tourner au ralenti sans risque de le caler et d'être obligé de le remettre en marche. Au contraire, si le volet descend à fond on dépassera la position d'extrême ralenti et on calera.

Roulons par exemple à moitié gaz pendant un quart d'heure et démontons la bougie. Nous verrons si l'isolant présente une teinte brunâtre. Dans ce cas, la carburation est normale, Si l'isolant est couvert de suie, le mélange est trop riche et il faut abaisser l'aiguille d'un cran. Si la bougie a chauffé (porcelaine blanchâtre, goutelettes de métal aux pointes) il faudra au contraire, relever l'aiguille. En principe donc, nous avons un seul élément sur lequel nous puissions agir : la position de l'aiguille.

Evidemment, il y a un facteur sur lequel nous ne pouvons rien : la densité de l'air et quand la pression atmosphérique baisse, l'air a une moindre densité et à volume égal nous introduisons un moindre poids d'air. Nous aurons donc un mélange trop riche. Nous devrons donc, soit à l'aide d'un gicleur plus petit ou en plaçant l'aiguille à un cran plus bas, réduire la quantité d'essence. Au contraire, si l'air est très dense par suite du froid ou pression atmosphérique plus élevée, le poids d'air est plus grand et il nous faudra augmenter la quantité d'essence, d'où gicleur plus grand ou aiguille plus haute. Mais en fait, cela n'est vraiment utile que quand on roule dans des conditions extrêmes de température ou quand on passe de la plaine à la montagne. On peut admettre en principe, les 3 positions de l'aiguille suffisent à assurer la correction nécessaire. Naturellement quand on cherche, en vue d'une course à tirer le puissance maxima de la machine, on est amené à opérer des réglages plus précis surtout avec les carburants spéciaux. Il faut alors tatonner et mieux vaut encore demander conseil aux experts de la carburation qu'on trouve lors des essais avant les grandes épreuves. Généralement pour permettre de bonnes reprises et éviter l'échauffement anormal du moteur et les ennuis mécaniques qu'il risque de provoquer, on règle plutôt riche. Quand on se sert toujours de la même machine on fera bien d'avoir un carnet sur lequel on inscrira le résultat des-essais et des réglages en fonction de la température de la pression barométrique, etc....

Nous avons parlé de réglage de carburateur, mais en somme le terme n'est pas exact puisque nous ne saurions trop vous conseiller de respecter les réglages d'origine et quand vous estimez que votre carburateur ne vous donne pas les résultats attendus, que votre machine consomme trop ,en général elle consommera toujours plus que ne l'indique le constructeur ou qu'elle n'atteint pas les performances normales que vous en attendez, ne modifiez jamais votre carburateur (car il y a une interdépendance étroite de tous les organes) sans consulter le fabricant. Il n'y a guère que la position de l'aiguille que vous pouvez modifier puisque le fabricant l'a

prévu sur ses instruments.



(1) Le rayon de bra-

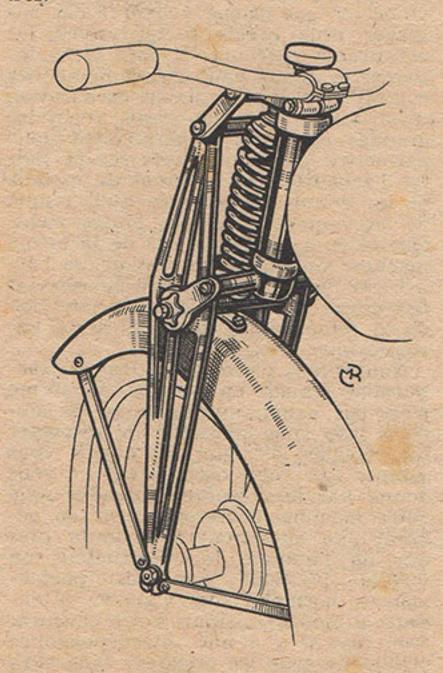
quage est plus long

avec le side à l'extérieur

SUITE DE NOTRE NUMERO — 955 —

Il n'est pas étonnant que l'on ait essayé bien des modes d'attelage et qu'on se soit efforcé de réaliser un accouplement aussi rigide que possible, surtout dans le plan horizontal. Nous trouvons des châssis avec un énorme tube incurvé qui passe dessus la carrosserie et c'est la mode en Europe Centrale. Les résultats sont très satisfaisants, mais nous croyons pour notre part, que le vieux sidecar Scott, parfaitement triangulé ou encore le sidecar Rudge, constituent des solutions plus élégantes. Affaire de goût, car en mécanique, les réalisations revêtent une plus grande importance que la conception elle-même. Ce qui compte avant tout, c'est la rigidité latérale, beaucoup plus que la rigidité verticale,

Cette rigidité latérale peut être obtenue avec un châssis rigoureusement triangulé, ou encore avec un châssis quadrangulaire avec une traverse en diagonale, allant du point d'attache avant jusqu'à la roue du sidecar. Une des meilleures solutions est sans doute celle des châssis Bernardet constitués par des longerons extrêmement rigides, offrant une rigidité latérale parfaite et garantissant l'alignement parfait de la roue du sidecar quels que soient les obstacles rencon-



Fourche renforcée latéralement pour éviter la flexion dans la conduite rapide des sidecars.

Quant à la rigidité verticale, elle a, comme nous le disions, moins d'importance. Mais il ne faut pas de compromis, ou bien la moto-sidecar doit constituer un ensemble rigoureusement homogène, ou bien il faut prévoir une certaine sou-plesse et une possibilité de flexion qui permettra d'éviter au cadre de la moto les chocs encaissés par la roue du sidecar au passage d'un obstacle. Dans le cas d'une rigidité absolue, il faudra que les efforts soient transmis aux points essentiels du cadre de la moto, c'est-à-dire à la direction, un peu en avant du moteur, au raccord de selle, sur la fourche arrière. Mais évidemment, nous aboutissons à un ensemble rigide mais lourd.

Quant aux attaches, où doivent-elles se trouver ? On a d'abord monté les sidecars à l'aide de colliers serrés sur les tubes du cadre. C'est de toute évidence une solution à proscrire. Un tube est relativement souple alors qu'un collier est très rigide. Il se produira donc presque fatalement un cisaillement à la jonction du tube et du collier. En admettant même que l'alésage du collier corresponde exactement au diamètre du tube, et que celui-ci ne soit pas écrasé, si on veut utiliser des colliers, ils doivent être très longs, présenter un long congé et porter sur le tube non directement, mais par l'interposition d'une matière malléable, comme du cuir, du feutre ou du caoutchouc.

Avouons que pour notre part, nous trouvons préférable de rechercher non une rigidité absolue, mais une certaine élasticité dans le montage, surtout quand il s'agit d'attelages légers, et que pour plusieurs raisons, nous préférons un montage en trois points. Rigidité latérale complète, élasticité verticale mais sans

excès nous semblent constituer l'idéal. Il y a un organe qu'il ne faut pas négliger, c'est la fourche, qui dans un attelage est soumise à des efforts latéraux beaucoup plus importants qu'en solo. Représentons-nous que l'effort exercé à la base des fourches se trouve considérablement amplifié à la partie supérieure de la fourche. C'est pourquoi beaucoup de fourches à parallélogramme étaient haubannées. Encore fallait-il que les articulations fussent largement établies pour absorber les efforts, que la direction fût rigide, et que le cadre entre la direction et les fourches arrière résistât à l'effort de torsion. Cela n'est heureusement pas irréalisable. Avec les fourches télescopiques, on avait émis quelques doutes, nous ne savons pas trop pourquoi, car avec des bras de gros diamètre, on obtient une grande rigidité latérale. Fourche à parallélogramme, fourche télescopique, il est absolument impossible de se décider en faveur de l'une ou de l'autre. Le tout est d'en calculer largement les parties. Par exemple, la fourche à paral-lélogramme de la Zundapp Russie est aussi robuste, aussi capable de supporter les efforts latéraux que la fourche téles-

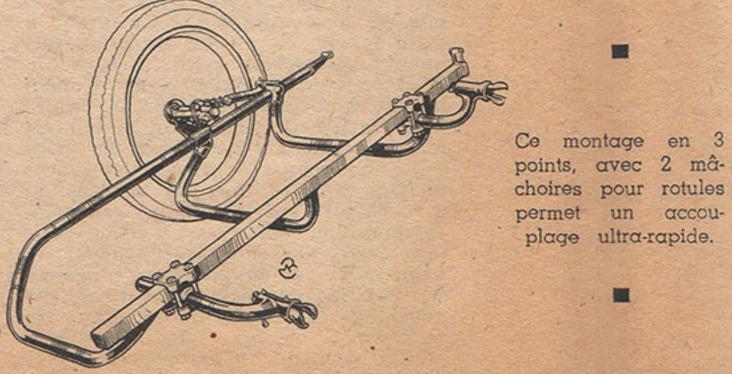
copique de la B.M.W. C'est à dessein que nous prenons ces exemples pour ne pas susciter des discussions inutiles entre les machines actuellement construites chez nous ou en Europe occidentale. En tous cas, il faut, quand on veut atteler un sidecar, prévoir non seulement un cadre, mais une direction et une fourche aussi latéralement rigides que possible. Un autre point extrêmement important

c'est que du point de vue de la construction et de la conduite, un ensemble, ou si on veut un attelage ou un équipage moto-sidecar est très différent d'une moto solo. Ce n'est pas en inclinant la machine qu'on vire en équilibrant la force centrifuge par la pesanteur. C'est uniquement par l'orientation de la roue directrice. Cela est assez gênant quand habitué au solo on vient à piloter un sidecar. Le conducteur habitué au solo, inconsciemment, essaie quand il conduit un sidecar, de redresser sa machine quand elle s'incline, en virant du côté de l'inclinaison, pour utiliser la force centrifuge et il va dans les décors. Nous reconnaissons humblement que cela nous est arrivé, alors que depuis bien des années, nous roulions en solo. Nous avons eu l'impression qu'une force aveugle nous entraînait vers les arbres de la route, alors qu'en réalité c'était nous qui nous y dirigions. Ensuite nous avons compris et cette malheureuse expérience ne s'est plus renouvelée. Le guidon d'un sidecar est l'équivalent du volant d'une voiture. Cela entraîne d'autres conséquences, en particulier la chasse de la direction qui doit être moindre pour le sidecar que pour le solo, faute de quoi la direction est extrêmement lourde dans les virages.

Une chasse excessive peut, par flexion et oscillations cumulées, amorcer un désagréable et même dangereux shimmy. Le sidecar, si l'on peut ainsi s'exprimer,.

qu'avec le side à l'intérieur (2) - (3) Dans un carrefour, la visibilité vers la droite est meilleure avec conduite à gauche (donc side à droite) qu'avec conduite à droite (4) - (5) Il est plus facile de dépasser un véhicule sur la route avec side à droite qu'avec side à gauche, (6) une plus faible portion de l'ensemble motoside étant engagée avant que le pilote ait une visibilité suffisante. (7) Un brusque virage côté moto permet de se dégager lors d'un arrêt brusque d'un véhicule suivi, alors qu'avec le side à gauche, on risque d'entrer dans le trottoir (8) - (9) Enfin, le passager nonte et descend librement vers le trottoir avec le side à

> Il faut pincer légère ment la roue du side, .AB étant plus grand de 10 cm. environ que CD.

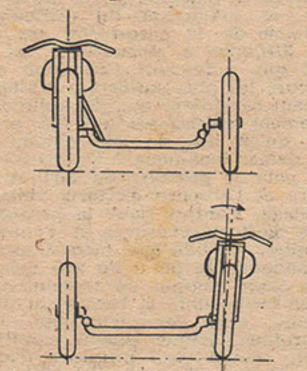


pèse lourdement sur la direction et pour rendre celle-ci assez légère, il faut réduire la chasse. Avec les fourches à parallélogramme on y arrive aisément en montant des biellettes supérieures plus courtes. Avec les fourches télescopiques, il n'est pas possible de modifier la chasse, mais en pratique, cet inconvénient ne paraît pas aussi grave qu'on pourrait le croire, et la chasse est assez modérée pour qu'on n'en soit pas gêné. C'est un fait qu'il faut constater sans pouvoir l'expliquer. Peut-être, avec les machines à fourche télescopiques a-t-on réduit la chasse pour rendre la direction plus légère ? Signalons la remarquable fourche Vincent H.R.D., heureux compromis entre la fourche à parallélogramme et la fourche télescopique, et qui comporte un dispositif permettant de varier instantanement la chasse selon qu'on roule avec

un sidecar ou en solo. Nous avons signalé plus haut, les inconvénients du montage par colliers. Sur les machines de moyenne ou de grande puissance, on a heureusement prévu des œils de fixation à alésage cônique sur les raccords, dans lesquels s'engagent des axes côniques. Cette disposition est excellente puisque les attaches se trouvent aux points les plus rigides et les plus solides du cadre. Malheureusement, ces œils n'existent pas sur les machines légères. Il faut donc recourir à des colliers, mais à condition que ceux-ci soient fixés aux points où le cadre fléchit le moins et ne concentrent pas exagérément les efforts dûs aux attaches, il n'y a rien à craindre. Nous sommes, comme nous l'avons dit, surtout pour ces machines légères, partisan d'un attelage relativement souple dans le plan vertical, ce qui réduit

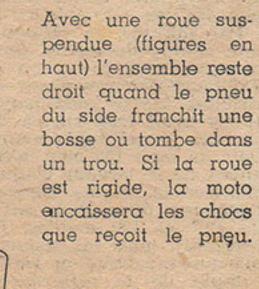
montage en trols points.

singulièrement les efforts imposés aux organes d'accouplement. Le montage en trois points nous apparait alors comme le plus satisfaisant, l'accouplement en quatre ou cinq points étant réservé surtout aux grosses machines, bien qu'on puisse, même dans ce cas, utiliser un

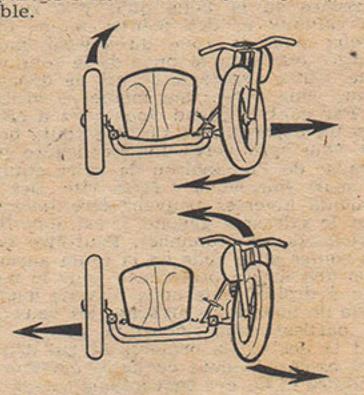


Un montage à gauche doit laisser moto et side rigoureusement parallèles, alors qu'un montage à droite (en bas) doit être légèrement ouvert vers le haut.

Le montage en trois points a le gros avantage de faciliter l'accouplement du sidecar. Les deux attaches de base ne doivent pas intervenir dans l'alignement vertical. Nous avons horreur des solutions brutales et nous croyons que le rôle unique des deux attaches-barres doit être de garantir la rigidité horizontale du châssis du sidecar et constituer en quelque sorte des charnières. Deux solutions sont possibles, des silentblocs en caoutchouc ou des rotules. Nous avons



fait l'expérience de ces deux systèmes sans pouvoir déterminer celui qui était le meilleur. Nous aurions une légère préférence pour les articulations caoutchouc qui ne nécessitent aucun graissage et sont entièrement silencieuses, mais nous devons convenir que des rotules largement conditionnées permettent un montage encore plus facile et cu'elles don-nent une complète satisfaction. L'essentiel est que les deux articulations inférieures, qu'elles soient réalisées par des silentblocs, des rotules ou même des axes tourillomant dans des bagues de bronze, soient rigoureusement en ligne. Reste le problème de l'attache verticale. Nous ne considérons pas qu'une rigidité verticale absolue soit indispensable et nous croyons même qu'il faut prévoir une légère élasticité soit par tube incurvé, soit par une colonette flexible comme chez Bernardet, soit même par l'emploi d'un ressort à lames, soit à l'aide d'un ressort à boudin. Toutes les solutions sont bonnes si elles sont rationnellement réalisées. Un sidecar est un tout homogène, toutes les parties sont dessinées en vue d'un en-



Les flèches indiquent les efforts tendant à renverser l'ensemble lors d'un virage pris trop vite.

La roue du sidecar doit-elle être montée dans l'axe de la roue arrière ? C'est le cas de quelques sidecars à roue motrice. Au contraire dans la plupart des cas, la roue du sidecar est légèrement en avant, d'une dizaine de centimètres par exemple. En ligne droite, cela n'a aucune importance. Dans les virages on constatera un très léger tirage, si léger qu'il est pratiquement insensible. La machine aura une tendance imperceptible à se remettre en ligne. C'est peut-être après tout un avantage, et l'insignifiante usure du pneu qui en résulte est entièrement négligeable. On pourráit monter la roue du sidecar plus en avant, mais elle devraît être orientable, ce qui nécessiterait un système compliqué d'articulations, sans aucun avantage. Tenons-nous en donc à une pratique courante et longuement éprouvée.

Comment doit être monté un sidecar ? Tout comme dans une voiture à propulsion arrière, on prévoit un certain pincement qui tend à stabiliser la direction et à compenser la flexion inévitable des

organes de direction et de suspension dans le plan horizontal. Il est assez difficile de déterminer à l'avance la valeur de ce pincement. On le déterminera plutôt expérimentalement, l'équipage sur une route plate et droite, devant tenir sa ligne sans qu'on ait à toucher au guidon. Si l'on applique deux lattes bien rigides une contre la roue du sidecar, l'autre contre les deux roues alignées de la moto, on devra noter entre les deux lattes, à hauteur de la roue avant de la moto, un écart de deux à deux centimètres et demi inférieur à l'écart qu'elles présentent à l'arrière. Mais ce n'est là qu'un réglage de base. C'est expérimentalement qu'il faut vérifier ce réglage, comme nous venons de le dire. On considère d'autre part que moto et roue du sidecar ne doivent pas être parallèles dans le plan vertical et qu'elles doivent s'écarter très légèrement, 20 à 25 mm. environ. Cela est surtout rendu nécessaire pour compenser la flexibilité de l'attelage dans le plan vertical. On réalise ainsi un léger carrossage qui a d'ailleurs moins d'importance que le pincement horizontal (du moins à notre avis) car le montage d'un sidecar reste assez délicat et il y a des opinions un peu différentes. Nous ne donnons ici qu'un point de vue personnel fondé sur une longue expérien-

SIDECAR A DROITE OU A GAUCHE

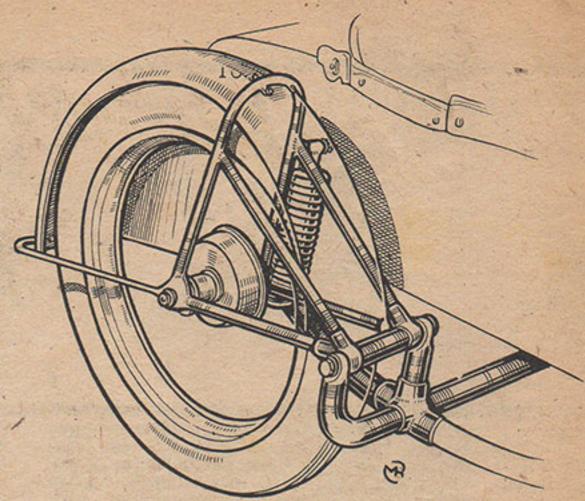
Encore une question aussi controversée que celle de la direction à droite ou à gauche sur les voitures. Votre sidecar est-il attelé à droite et il est probable que vous ne tiendrez pas aussi scupuleusement votre droite. Mais que vous aurez, sur une route légèrement bombée, une impression plus grande de stabilité.

C'est sur le côté de la route, dans la poussière ou la boue qu'il y a surtout des cailloux et des pointes moins dangereux pour la roue du sidecar moins chargée que pour le pneu de la roue motrice. Autre avantage, en cas de dépassement, vous aurez une meilleure visibilité. Par contre, quand vous avez à effectuer un dépassement sur une route bombée, vous éprouverez une très légère gêne à cause de l'inclinaison de votre équipage, mais vous vous y ferez vite. Des arguments inverses peuvent être invoqués pour le sidecar à gauche. Il est donc bien difficile de se prononcer. Peut-être pour nos routes et le code de la route aurionsnous une légère préférence pour le montage à droite, mais nous n'avons aucune envie de nous faire arracher les yeux par les partisans du sidecar à gauche. Ce sont là des sujets brûlants et qui dépendent essentiellement de notre manière de conduire et de nos conceptions personnelles. Mais néanmoins après quelques centaines de milliers de kilomètres, on ne nous contestera peut-être pas le droit d'exprimer notre opinion. Cela n'est après tout que secondaire si le sidecar est bien monté et correctement aligné.

ROUE SUSPENDUE OU NON

La roue doit être, elle, rigidement montée sur le sidecar ou doit-elle être suspendue élastiquement ! Encore un sujet brûlant et que nous devons aborder avec une extrême prudence. La difficulté est d'autant plus grande que nous devons envisager deux cas. Celui d'une moto à suspension arrière ou d'une moto à arrière rigide avec, solution intermédiaire, celle d'une machine à arrière rigide avec un montage verticalement élastique. En fait, c'est en présence des solutions théoriquement possibles, l'expérience qui compte. Vieux mécaniciens, nous considérons que les efforts et les chocs doivent être, dans la mesure du possible, amortis. Un organe rigide soumis à un effort instantané considérable est sujet à la rupture. Si cet effort est, si l'on peut ainsi s'exprimer, étalé sur une période plus longue, les risques de rupture se trouvent réduits. En principe, donc il nous faut admettre qu'une roue suspendue, atténuant les efforts infligés au châssis est préférable à un montage rigide. Il y a plusieurs solutions possibles. 10 moto à arrière rigide et sidecar à montage rigide. 20 moto à arrière élastique et sidecar à roue rigide. 30 moto à arrière élastique et à roue de sidecar suspendue.

Nous ne sommes pas dans le cas d'une voiture ou d'un tricar où les roues sont suspendues (pas toujours, car nous connaissons plusieurs cyclecars dont l'essieu arrière est monté directement sur le châssis ou la coque sans interposition d'aucun organe élastique). L'idéal est évidemment que les roues s'inscrivent exactement sur les obstacles alors que le châssis, ou dans notre cas, le bloc moto sidecar reste constamment dans son plan horizontal.. Il ne faudrait pas que le débattement des roues au passage des obstacles ait le moindre effet sur le châssis d'une voiture ou le bloc moto-sidecar. Problème plus obscurément posé que résolu, car il nous faut compter avec l'inertie des organes non suspendus. C'est cette liaison entre les organes suspendus qui devraient être impondérables et la masse de la machine isolée des chocs qui offre le maximum de difficultés. Le problème de la suspension est un des plus difficiles à résoudre et est un de ceux qui retiennent l'attention des ingénieurs les plus éminents. Pratiquement on peut considérer que des solutions pratiquement suffisantes ont été proposées sans qu'on ait, de loin obtenu l'idéal. Que demandons-nous ? Un confort suffisant pour le passager ou surtout la passagère et l'absence d'efforts violents sur l'attelage. Confort pour le passager, absence d'efforts brusques et d'ennuis mécaniques, voici ce que, modestement nous demandons. Du point de vue mécanique, (sans tenir compte du moteur et de la transmission qui, à l'heure actuelle ne doivent, dans des conditions normales d'entretien, donner aucun ennui), nous devons éviter les ruptures d'axes de roues et d'attaches. Il nous faut en quelque sorte une gomme à effacer les chocs. On peut envisager deux solutions quand la machine a un arrière rigide 10 un attelage en trois points offrant une rigidité horizontale et latérale aussi parfaite que possible et une certaine souplesse verticale accouplement à ressort, colonnet-



La suspension de la roue du side procure un grand confort au passager. Voici le système F.N. à « roue tirée ».

te flexible ou même tube incurvé. 20 un montage absolument rigide aussi bien dans le plan vertical que dans le plan horizontal, un bloc en quelque sorte et une roue élastique. Il y a donc en définitive, un grand nombre de solutions intermédiaires possibles. Pour goûter un pudding, il faut le manger disent les Anglais et ils ont mille fois raison. Quant un mécanisme quelconque doit subir des chocs violents, il doit être assez souple pour les absorber. Pour notre part, nous croyons qu'il est préférable de compléter la suspension de la roue du sidecar parun accouplement vertical élastique. Evidemment, au point de vue théorique, l'idéal serait un véhicule parfaitement homogène et rigide avec trois roues suspendues de telle manière qu'elles puissent suivre exactement les dénivellations de la route, mais dans ce cas nous priverions le sidecar d'un de ses plus gros avantages, c'est-à-dire de sa possibilité d'adaptation aux motos existantes.

(à suivre)

TRIBUNE LIBRE

UNE HISTOIRE DE CHAINES

Il n'est ni dans mes goûts, ni dans mes habitudes de « rouspéter » pour le plaisir de la chose. D'ailleurs, je ne m'en prendrai à personne, me bornant à constater les faits, ne pouvant et ne désirant chercher quel est le responsable des abus dont... mon porte-monnaie fut la victime.

Un de mes amis se procura récemment, par la complaisance d'un collègue britannique, une chaîne Renold pour son vélomoteur. Le prix (de détail) ressortait à 28 schillings, soit au change légal, de quinze à seize cents francs. J'ignore sa dimension exacte, mais je crois que c'est la qualité la plus large en chaîne au pas de 12,7, celle employée pour les 250 et les 350 normales, qu'on monte aussi depuis peu sur les vélomoteurs 125 cmc.

Par miracle, je réussis à me procurer une chaîne de même dimension, dans la marque française qu'on peut estimer la meilleure. Un revendeur de la région parisienne me la céda moyennant 1.800 fr. Il n'y avait trop rien à dire. Malheureusement, je ne pus la monter, le constructeur de mon 100 cmc. n'ayant pas de pignons de la largeur voulue. Il fallut donc changer la chaîne contre une autre de l'ancienne dimension, soit $1/2 \times 3/10$, pas de 12,7 et 120 mailles. Le revendeur y consentit, mais me donna une chaîne de marque inconnue et refusa de me tenir compte de la différence, assurant que toutes les dimensions de chaînes 12,7 étaient tarifées au même prix. J'étais un peu incrédule, car en 1938, la chaîne la plus large coûtait par rapport à l'autre, trois fois plus environ. Mais il n'y avait pas à discuter.

Malheureusement, la chaîne recue en échange s'avèra de qualité douteuse, et je sollicitai mon ami afin qu'il m'en fasse envoyer une de Londres. Il y consentit de la meilleure grâce et me remit, peu de temps après, une chaîne convenant exactement à ma moto, une « The Coventry » Heavy Duty, donc, de la meilleure qualité qui soit. Or, son prix était de 8 schilling 5 pence, soit moins de 500 francs, ce qui est tout à fait normal étant donné le prix de la « grosse » Renold expédiée précédemment, et la différence de valeur qui existait avant la guerre entre les chaînes des 2 dimensions. Résultat, la chaîne la plus étroite coûte 3 fois plus cher à Paris qu'à Londres, en dépit du change défavorable. Et je ne fais pas de parallèle pour la qualité!

Qui est responsable de la chose ? Je ne le sais, et ne veux pas le savoir. Une somme de 1200 ou 1300 francs n'est pas à l'heure actuelle chose considérable, mais si la chose se reproduit avec toutes les pièces et accessoires d'une moto, cela fait un joli bénéfice illicite et se traduit pour l'usager par des dépenses supplémentaires dont il se passerait bien. Trop de mauvaises habitudes ont été contractées pendant la guerre et l'occupation, et il serait grand temps qu'on extirpe une bonne fois pour toutes le chancre de la malhonnêteté commerciale, qui fait du tort à toute la corporation des revendeurs de motos et d'accessoires !

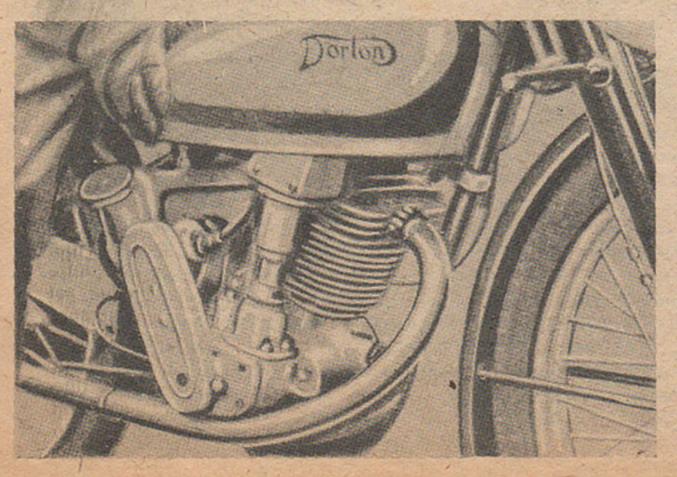
F. CLEMENT

33, av. Marx Dormoy
Sarcelles

Il est vain d'insister sur le caractère absurde et paradoxal de la façon avec laquelle ont été claborés jusqu'à ce jour

les règlements des compétitions motocyclistes. Dans un précédent article, nous n'avons pas déguisé notre opinion, et tout en reconnaissant le caractère ardu de la tâche, en pesant le pour et le contre, nous avons cru opportun de souligner que la formule d'après guerre, par rapport à celle de 1939, n'avait abouti qu'à nous conduire de Charybe en Scylla. Bien plus, au lieu de marquer un pas vers l'avenir, la première évoquait une progression analogue à la démarche de l'écrevisse, plutôt qu'une évolution en rapport avec celle des turbo-réacteurs de nos grands frères aériens. On admettait autrefois, sans distinction autre que la cylindrée, les machines à compresseur et celles à alimentation normale à concourrir sur le même pied d'égalité. Cela ne tenait pas debout, et on s'en est aperçu bien vite. Pour rétablir l'ordre des choses, on a éliminé purement et simplement les premières. Certains y ont peut-être trouvé leur compte, encore que nous n'en soyions pas bien sûr. Mais le véritable progrès mécanique a fait les frais de l'opération. Que des résultats merveilleux aient été obtenus avec les racers établis depuis 1945, il serait fou de le discuter. Mais à quels résultats nouveaux aurionsnous abouti si une extension de la formule avait permis, en certaines circonstances, l'emploi du compresseur ? Il reste les records du monde, mais même pour les quelques tentatives qui ont eu lieu ces derniers temps, on a presque toujours délaisse le « supercharger ». Par exception, quand une Guzzi 250 cmc., en sidecar, s'est permis de toucher aux records de la catégorie... au-dessus, ces derniers n'ont pas résisté longtemps. Emplafonnés, les vieux records anglais, comme le furent neuf ans plus tôt (avec la même mécanique) ceux en 350 cmc. solo, depuis le kilomètre lancé jusqu'à l'heure ! D'ailleurs, les racers vraiment nouveaux ne trahissent-ils pas l'intention de leurs cicateurs, qui les ont établi avant tout pour la suralimentation de gavage ? Qu'il s'agisse des bicylindres A.J.S. (500) et Guzzi (250), d'une technique si voisine, de la 4 cylindres Gilera, qui existe dans les deux cylindrées et marche, en 500 cmc., sur les traces de la glorieuse

« Rondine », détentrice du plus significatif des records sur deux roues, nous trouvons des moulins établis pour l'emploi du compresseur. Certes, après un remaniement quasi total, on a pu employer certains d'entre eux avec l'alimentation atmosphérique. C'est que les conditions de fonctionnement varient du tout au tout. Il serait naïf de penser qu'on augmente systématiquement le régime et la puissance en branchant sur la pipe d'admission la sortie d'un turbo « Roots », « Zoller », ou autre. Les réglages de distribution sont absolument différents, ainsi que les rapports volumétriques et bien d'autres facteurs qu'il serait trop long d'énumérer, et qui varient d'ailleurs avec chaque machine en présence. La question est une véritable pépinière d'obstacles, et il est effarant de constater que ceux qui ont pour mission de la débattre n'ont que des notions aussi théoriques que superficielles sur la conduite en course et même sur la pratique effective de la moto, à de rares exceptions près. C'est pourquoi nous accueillons avec une curiosité sympathique la-proposition du comte italien Giovanni Lurani, qui, lui, est un technicien de valeur, et un adepte du sport mécanique ! Diable d'homme, qui, avec un petit engin comme le « Nibbio », est parvenu à captiver également les mordus du deux et du quatre roues. Le Nibbio est cette minuscule voiturette à moteur de bicylindre Guzzi (oui, le fameux 500 cmc. en V à 120°) qui a battu en son temps les records en « demi litre » à des moyennes alors stupétiantes (170 kmh. 5 en 1935). Giovanni Lurani, disions-nous, s'inspirant des règlements automobiles, a l'intention de proposer l'établissement de six catégories de motos de course, chacune d'elle admettant dans les mêmes épreuves et sur un pied d'égalité des machines variant par leur cylindrée, ainsi que par leur mode d'alimentation, leur cycle... et la disposition de leurs soupapes. Voici le détail ou si l'on préfère la subdivision des diverses classes proposées.



Connaissez-vous la marque Dorton ? C'est une nouvelle 125 de compétition, réalisée en Hollande à l'aide de pièces D.K.W. et Norton, d'où son nom. La partie cycle, ainsi que le carter moteur proviennent d'une R.T. 125, tandis que la commande d'arbre à came, la pompe à huile, la commande de magnéto proviennent d'une Norton.

Classes	Moteurs suraliment. de ts types	Moteurs 2 tps ou 4 tps à soup, en tête	Moteurs à soupap. latérales
A	75 cc	125 cc	250 се
B	125 cc	250 cc	500 cc
C	175 cc	350 cc	500 cc
D	250 cc	500 cc	750 cc
E	350 cc	750 cc	1000 cc
F	500 cc	1000 cc	1200 cc

Cela ne manque pas d'audace, et fera sourire dédaigneusement quelques-uns. D'autres (nous en connaissons) explosèront littéralement de colère. Qu'ils prennent bien garde les uns comme les autres! Que ce projet (comme d'ailleurs tout projet présent ou à venir), ne rallie pas les suffrages unanimes, qu'on le juge par trop audacieux, qu'il suscite des critiques ou provoque des suggestions d'aménagements complémentaires, c'est normal. Quant à nous, il nous paraît impossible. tout en le trouvant digne du plus haut intérêt, de porter sur lui un jugement définitif. A noter qui'l prévoit, en dehors des limites ci-dessus, la liberté du carburant et de la conception technique. donc, un minimum d'entraves. On constatera qu'il conserve les cylindrées règlementaires actuelles (puisque la 1200 cc. est maintenant admise en sidecar). Nous nous permettrons, en nous gardant bien de conclure, d'exprimer quelques remarques, datées par l'observation et nos souvenirs. Nous manquons malheureusement de certains chiffres de base. L'Amérique étant trop éloignée, nous ignorons, par exemple, les résultats précis obtenus avec des moteurs à soupapes latérales établis pour la performance. De même, nous ne connaissons pas de 75 cmc. et 125 cmc. à compresseur montés sur des motos. Essayons toutefois.

1º Classe A. — Une 125 A.C.T. à l'alcool dépasse le 130 en circuit, et peut soutenir actuellement, à l'essence pure, le 110. Ces chiffres sont aujourd'hui courants en Italie comme en France. Nous ne connaissons pas de 250 latérales atteignant ces vitesses, mais nous croyons qu'il est possible d'y parvenir. Le « latérales » n'est pas « ipso facto » un moteur à caractéristiques plates. N'est-ce pas, Robert et Marcel Pahin (le premier recordman du Bol d'Or, en 1934, avec une Peugeot P. 108). On dépassait nettement le 100, à cette époque, avec un moteur de ce type susceptible de tenir deux tours de cadran. Alors aujourd'hui !!?? A vous de répondre, MM. les ingénieurs!

2º Classe B. — La comparaison reste valable entre la 250 cmc. à soupapes en tête et la 500 cmc. latérales. Malheureusement, nous ne connaissons pas de 500 latérales modernes gonflées. Il faut remonter aux vieilles Sunbeam, Norton et Triumph anglaises « sidevalves » de l' « autre » après guerre, dont le technicien Stanley, qu'on surnommait le Sorcier, tirait assez de chevaux pour dépasser le 140, et il y a de cela 30 ans !

3º Classe C. — La seule 175 cmc. à compresseur dont nous ayons un souvenir précis est la D.K.W. d'avant 1939. Elle était certes rapide, mais nous ne la voyons pas aux côtés d'une Veloce 350 cmc. Il est vrai qu'il s'agissait d'une deux temps, et que ce moteur est un peu désavantagé par rapport à une 4 temps également suralimentée. De même le handicap serait peut-être un peu lourd pour les 500 cmc. latérales opposés aux 250 surcomprimés et aux 350 à soupapes en tête.

4º Classe D. — Ici, le handicap nous paraît excellent. La plus glorieuse des 250 cmc. suralimentées, la Guzzi monocylindre, était de taille à affronter bien des 500 de circuit, et les 750 latérales américaines de compétition, nous a-t-on affirmé, frisent le 200. Elles se bagarrent d'ailleurs dans les courses d'outre atlantique avec des 500 cmc. anglaises. Selon la nature du circuit, leur conception « made in U.S.A. » les avantage ou les désavantage, et on assiste tour à tour aux victoires de ces deux catégories de motos, avec un léger avantage aux machines britanniques gamble tail

britanniques, semble-t-il.

5° Classe E. — Observations sensiblement équivalentes. Les 350 2 temps à compresseur D.K.W. n'étaient que légèrement plus rapides que les Velocette de 1939, mais la N.S.U. 350 bicylindre, également à compresseur, est redoutable. Malheureusement, les 750 de circuit sont rares. Il y eut bien le gros mono de Saroléa, qui dépassait le 200 sur le kilomètre lancé. Les autres 750 cmc. de course étaient destinées aux records et aux courses de côtes. Une 1000 latérales est certainement susceptible de tenir une 750 culbutée, toujours si nous nous en réfé-

rons aux chiffres américains.

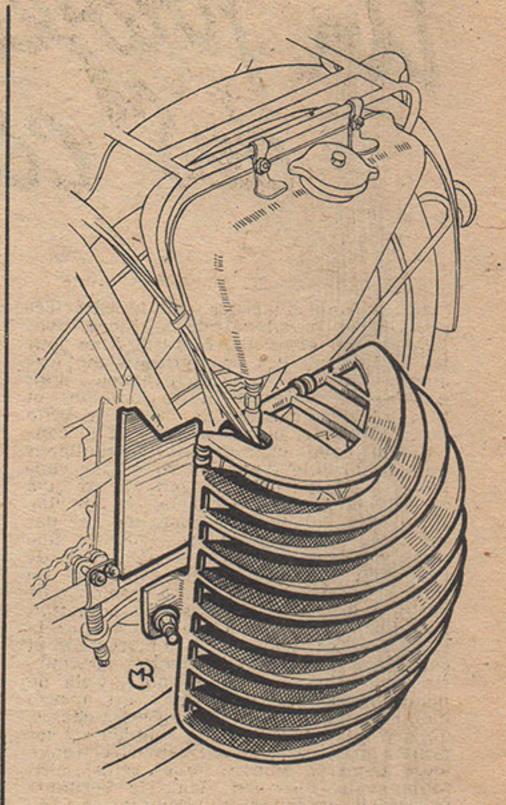
6° Classe F. — Restent les gros calibres.
La 500 cmc. suralimentée type est la B.
M.W. ou la Gilera Rondine 4 cylindres.
Que peut-on leur opposer en 1000 cmc.
à soupapes en tête ? A l'heure actuelle,
on ne voit guère que la Vincent H.R.D.
Black Lightning, dont les performances
annoncées s'équilibrent avec celles des
500 cmc. susdites, soit 210-220 à l'essence
benzol dans les deux cas (sans doute
même un peu plus pour la Gilera et la
H.R.D.). La lutte de ces deux variétés de
bolides, en circuit, serait certainement
palpitante.

La grosse inconnue, c'est la 1200 cmc. latérales, mais nous craignons qu'elle ne soit, ici, nettement désavantagée. Alors que dans les petites cylindrées M. Lurani attribue aux latérales un coefficient de cylindrée du double, par rapport au mo-

teur suralimenté, les rapports ne sont ici, respectivement, que de 1,5 et 2 et demi à peine !

En règle générale, M. Lurani considère que l'emploi du compresseur fait passer la puissance d'une machine donnée du simple au double. Ceci est un point de vue parfaitement défendable. Les règlements automobiles vont plus loin, et attribuent soit 1 l. 500 de cylindrée (avec le compresseur) contre 4 l. 500, soit 500 cmc. et 2 litres (respectivement coefficient 3 et 4). Il est difficile, d'après les résultats des courses d'après guerre, de juger si ces bases sont raisonnables. Nous n'avons jamais vu des 1 l. 500 à compresseur et 4 1. 500 non suralimentées de classe égale s'affronter en une lutte sévère, ni une 500 cmc. quatre roues à compresseur challenger une 2 litres comme la Ferrari de Luigi Chinetti. Il semble toutefois que dans ce dernier cas, la balance soit en faveur de la 2 litres non suralimentée, comme l'ont prouvé les essais du coureur auto-motocycliste alle-mand Georg Meïer, respectivement au guidon d'une moto B.M.W. 500 cmc. de circuit et d'une voiture 2 litres de même marque, du type qui gagna sa catégorie au Mans en 1939.

Nous serions heureux que tous les intéressés, coureurs, techniciens, constructeurs et enthousiastes des sports mécaniques nous donnent leur opinion sur le problème en général et surtout sur le projet du comte G. Lurani, dont les suggestions doivent être examinées et discutées avec la plus grande attention. Indiscutablement, il faudra tôt ou tard renoncer à la formule transitoire actuelle, et marcher vers le progrès, au besoin par des voies révolutionnaires. Voilà un projet constructif par excellence. Nous en espèrons d'autres. Adressez-nous les sans tarder.



UN CAPOT POUR MOTEUR AUXILIAIRE

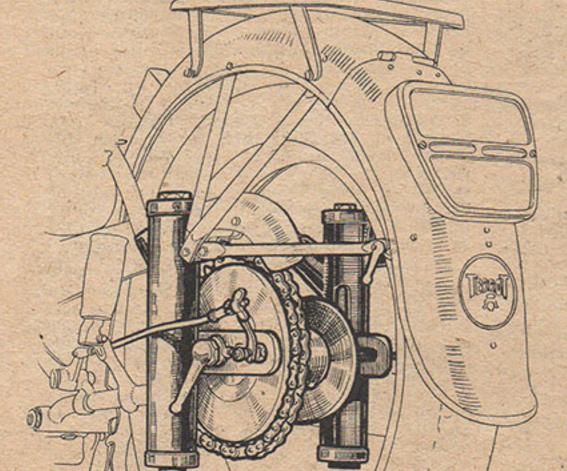
Nous avons remarqué tout dernièrement ce capot pour moteur auxiliaire, dont la réalisation commerciale est actuellement envisagée. Ce capot, qui a été breveté, fait office de pare-choc protègeant le moteur des chocs avec le sol, trottoirs, bornes, etc... En outre il protège

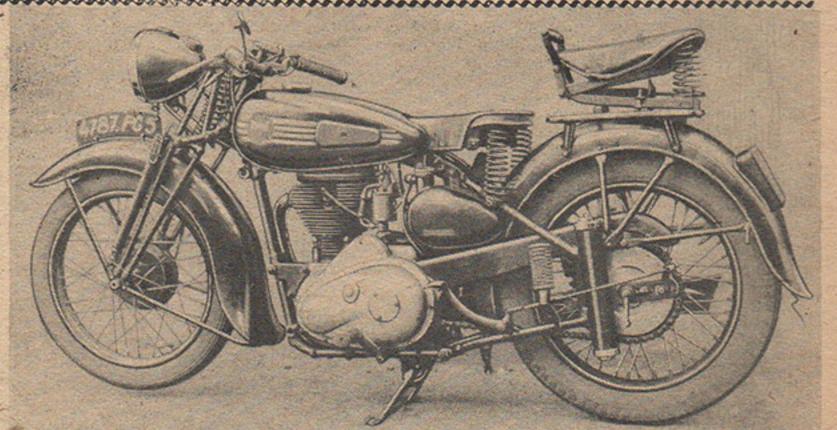
projections du mélange carburant, ou contre les taches occasionnées par le contact des vêtements avec le moteur nu. Enfin îl enjolive l'ensemble cyclomoteur.

geant le moteur des chocs avec le sol, trottoirs, bornes, etc... En outre il protège efficacement les vêtements contre les l'air est laminé et dirigé sur le cylindre.

MONTLHERY

pour TERROT





Les lecteurs de « Moto-Revue » connaissent déjà les suspensions arrière Montlhéry adaptables sur les motocyclettes D.K.W. que Lamborot, le spécialiste Lyonnais, a créé, il y a quelques temps. Et se tournant vers la construction française, voici que cet agent vient de créer une suspension arrière de même principe, adaptable aux 500 Terrot. Outre sa facilité de montage, la qualité dominante de cette suspension est sa solidité. Réalisée tout en acier, et grâce à ses pièces largement calculées, sa durée de fonctionnement est pratiquement illimitée. En outre, nous faisons bien remarquer que ce n'est pas une suspension standard et identique à celle adaptable aux D.K.W., mais une suspension spécialement étudiée pour la Terrot, Lamborot considérant qu'une suspension doit être faite sur mesure, suivant le modèle de la machine.

LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE



C'est devant un public nombreux, et sous une chaleur écrasante, que les moto-crossmen Français se sont particulièrement distingués au Moto-Cross International d'Argenteuil.

La participation étrangère comprenait les Belges Boeckx et Hansens, que nous voyions pour la première fois sur ce circuit, et l'Anglais Hall, qui notons le, aurait été le grand vainqueur de la journée, si sa chaîne n'avait pas tant sauté, l'éliminant dès la première série Internationale.

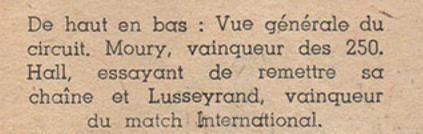
Ladevèze fut également malchanceux, cassant son guidon juste avant la grande descente.

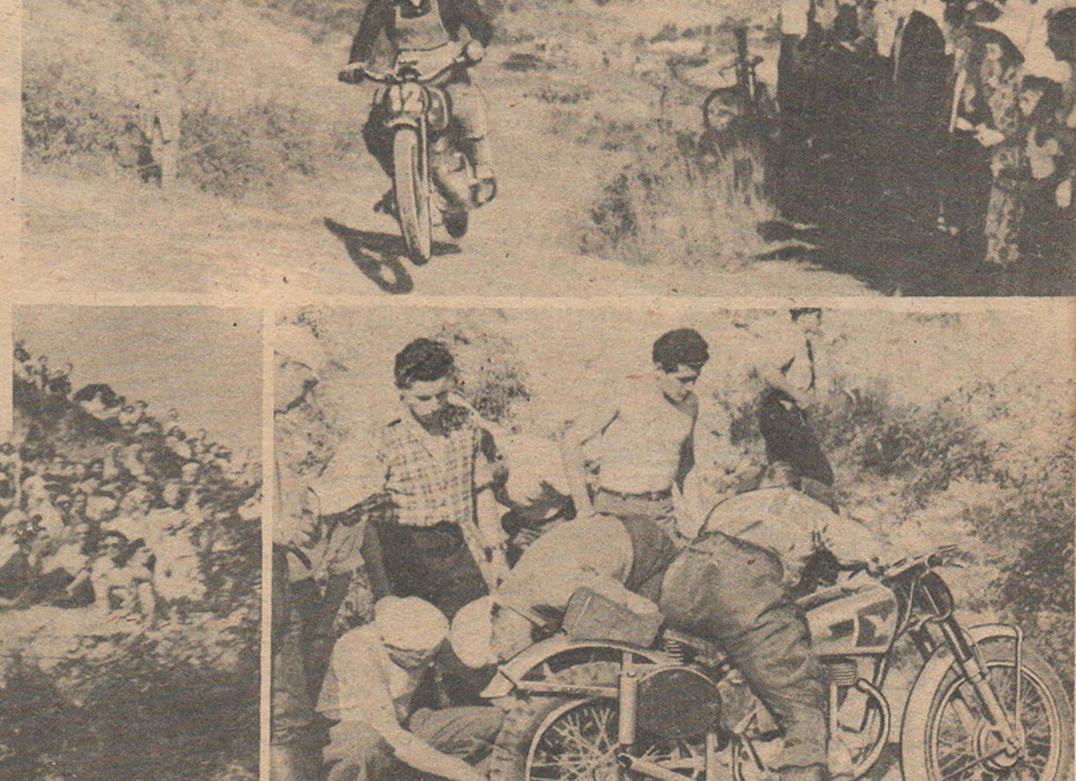
De cette lutte Franco-Belge, Lusseyrand sortit grand vainqueur, montrant de grandes qualités sur ce circuit pourtant dur. Le second est Boeckx.

RESULTAT DES EPREUVES

250 cmc. (1re course): 1 Urien (MC), 19' 52''; 2. Brassart (MC Picard), 21' 36''; 3. Sablé (MC),

250 cmc. (1re course): 1 Urien (MC), 19' 52";
2. Brassart (MC Picard), 21' 36"; 3. Sablé (MC),
250 cmc. (2e course): 1. Moury (MC Orléans),
18' 36"; 2. Godey, 19' 34"; 3. Amedéo, 20' 29".
350-500 cmc. (nationaux): 1. Boisserie (BMC),
18' 45"; 2 Mesplede (ASPP) 18' 58"; 3. Tisserand (BMC), 19' 36"; 4. Bobio (MC), 19' 54".
350-500 cmc. (internationaux): 1re manche:
1. Hansens (Belge), 26' 40"; 2. Boeckx (Belge),
26' 46"; 3. Lusseyrand (Français), 27' 31"; 4.
Theveney (Français), 29' 57".
2e manche: 1. Lusseyrand (Français), 18' 8";
2. Perlin (Français), 18' 16"; 3. Boeckx (Belge),
Handicap: 1. Perlin (Français), 17' 24"; 2.
Boeckx (Belge), 18' 3"; 3 Theveney, 18' 31".





atravers le Sport

LE CHAMPIONNAT DU MONDE

A la suite du Grand Prix des Nations ont été proclamés champions du monde :

Pilotes. . . 125 cmc. : Pagani (Italie); 250 cmc. : Ruffo (Ital.); 500 cmc. : Graham (Anglet.); sidecars : Oliver (Angleterre).

Marques. — 125 cmc. : Mondial (Ital.); 250 cmc. : Guzzi (Ital.); 500 cmc. : A.J.S. (Angl.); sidecars : Norton (Angleterre)

TRIOMPHE DES PILOTES ITALIENS AU GRAND PRIX DES NATIONS

Cette dernière épreuve du Championnat du Mondel disputée sur l'autodrome de Monza a donné

les résultats suivants :
125 cmc. : 1. Leoni (Mondial), 113 kms 400 en
54' 16'' (moy. 125 kmh 380); 2. Masetti (Morini), 55' 19''; 3. Braga (Mondial), 55' 34''; 4.
Magi (Morini), 55' 56'' 2/5; 5. Pagani (Mondial),
56' 46'' 4/5. Meilleur tour : Leoni, 2' 57'' 3/5
(127 kmh. 772).

(127 kmh. 772).

250 cmc.: 1. Ambrosini (Benelli), 152 kms 200 en 1 h. 2' 53" 4/5 (moy. 144 kmh. 236); 2. Leoni (Guzzi), 1 h. 3' 26" 2/5; 3. Masetti (Benelli), 1 h. 3' 46"; 4. Ruffo (Guzzi), 1h. 3' 56"; 5. Castellari (Guzzi), 1 h. 3' 56" 3/5. Meilleur tour: Ambrosini, 2' 34" 1/5 (moy. 147 kmh. 421).

500 cmc.: 1. Pagani (Gilera), 201 kms 600 en 1 h. 16' 16" 4/5 (moy. 157 kmh. 883); 2. Artesiani (Gilera), 1 h. 16' 37" 3/5; 3. Doran (A.J. S.), 1 h. 16' 52" 3/5; 4. Leoni (Guzzi), 1 h. 16' 55"; 5. Bertachini (Guzzi), 1 h. 17' 8".

Sidecars: 1. Frigerio (Gilera), 100 kms 800 en

Sidecars: 1. Frigerio (Gilera), 100 kms 800 en 46' 25" 2/5 (moy. 130 kmh. 298); 2. Vanderschick (Norton), 47' 3" 2/5; 3. Milani (Gilera),

Ponseti, premier du classement général du 3^e Grand Prix de la Montagne disputé le 21 Août en Afrique du Nord.

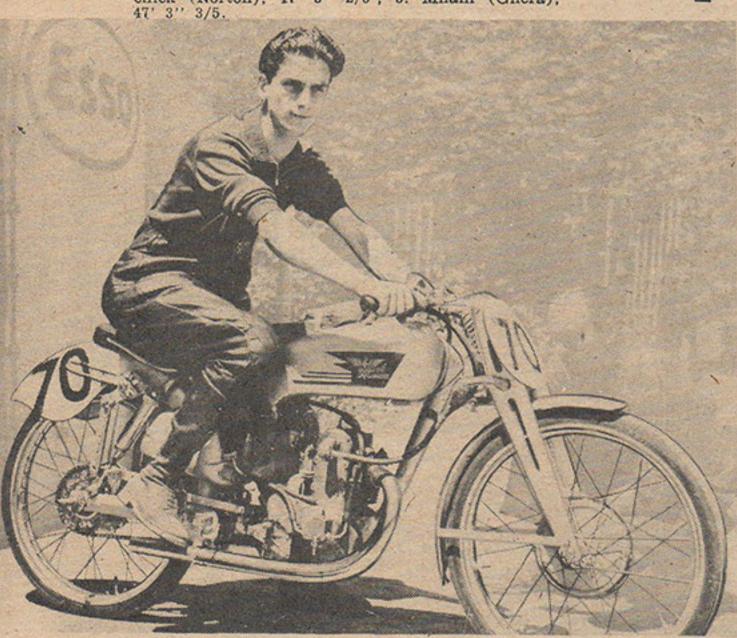
Frith, l'homme de

l'année en 350 cmc., nous présente la nouvelle 500 double arbre à cames Velocette, qui fit sa première apparition au T.T.

sur Gilera part en flèche, suivi de Graham sur A.J.S. et Bell sur Norton; les deux autres Gilera suivent de près.

Suivons la course par catégorie. En 500 cmc., Graham passe Pagani et prend la tête. Il a 7 secondes d'avance à la fin du premier tour et départ arrêté a battu le record du tour ! Pagani et Bandirola ont dépassé Bell sur Norton Foster sur la Guzzi deux cylindres est Graham accélère encore et bat le record du tour à 98 miles à l'heure (plus de 157 kmh.). Pagani est retardé par un garde-boue qui flotte, Harold Daniell a perdu son mégaphone et très retardé abandonne. On enregistrait des passages dans la ligne droite à plus de 200 à l'heure.



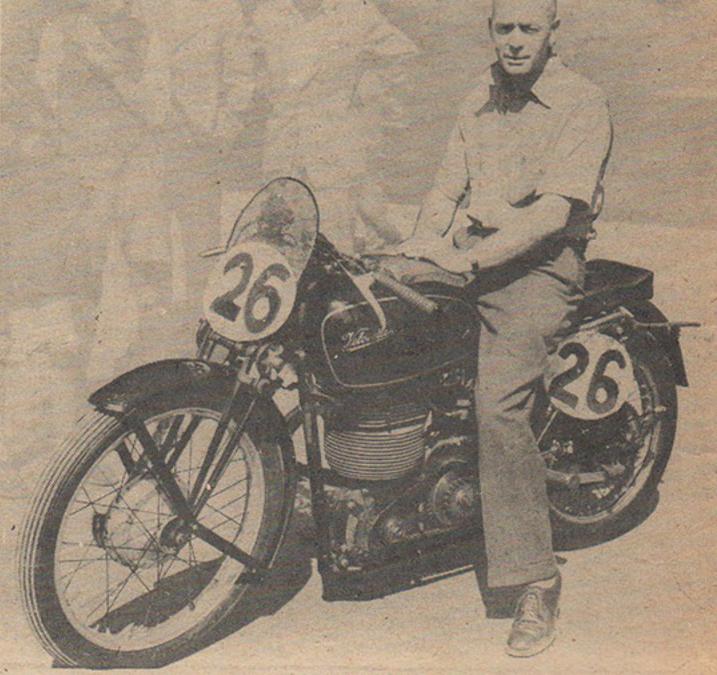


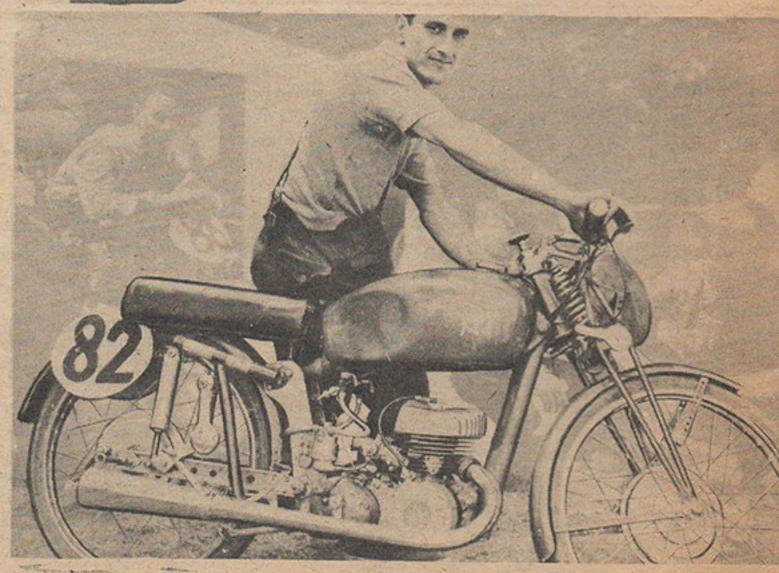
LE GRAND PRIX DE L'ULSTER

C'est probablement le circuit le plus rapide du monde. Situé à Cady, il mesure 16 miles et demi. Au départ on trouve une ligne de 4 kms 500 très rapide avec deux très larges virages qu'on peut prendre à toute allure, puis deux virages à faible rayon, encore quelques courbes, le dangereux virage de Muckamore et sur sept miles une ligne droite qui monte jusqu'à une hauteur de 120 mètres et dont le sol est médiocre. Un virage, une nouvelle ligne droite et on arrive au point de départ.

A 11 h. 30 les moteurs commencent à ronfler. Chaque classe part en groupe, avec un intervalle d'une minute entre chacune d'elles. Il y a 26 500 cmc., 47 350 cmc. et 20 250 cmc. Ne sont pas au départ Lorenzetti blessé à Genève, et Barrington tombé à l'entraînement, Pagani

Deux champions italiens en petites cylindrées. A gauche,
Masetti sur 125 arbre à cames Morini,
et ci-contre, Matucci,
sur 125 M.V. 2 temps.
Notez la différence
très sensible entre
cette machine et celle de Pierre Monneret, présentée page
349.







L'Ecurie Impérial à la course de côte de Charbonnières. De gauche à droite: Desplands, Chevalier, Bolo, de Polo et Betemps.

Il n'est pas étonant que les abandons soient nombreux.

La lutte est chaude, mais Graham est toujours en tête et c'est lui qui est le vainqueur. Il a couvert les 15 tours du circuit, soit 247,5 miles, à une moyenne de 96,49 miles (plus de 155 kmh.), suivi à 1 minute 34 secondes par Bell, sur Norton, et Pagani sur Gilera à 20 secondes de Bell. Finirent également dans les délais Doran et West sur A J.S. et Mc Candless (Norton). Les 350 cmc. avaient 13 tours à accomplir. Ce

fut encore un duel épique, cette fois entre Velocette et A.J.S Pratiquement Frith domina toute la course et battit le record du tour à plus de 90 miles à l'heure. Il franchit en vainqueur la ligne d'arrivée. Temps 2 h. 24 m. 34 secondes, moyenne 89,72 miles. Mais il ne précédait que d'une demi minute Salt (Velocette), suivi luimême à 8 secondes par Armstrong sur A.J.S. 31 concurrents terminèrent, dont 29 dans les délais

En 250 cmc., la course fut très rondement menée. Cann sur Guzzi effectua un tour à 82,4 miles à l'heure, soit 132 kmh. 5. En définitive il l'emporta de 2 m. 8 secondes sur Ruffo (Guzzi). Mead sur une Norton transformée par lui terminait deux minutes plus tard Moyenne du vainqueur sur les 12 tours 128,8 kmh. Temps 2 h. 28 m. 31 s. Ruffo arriva au but de justesse avec un piston qui serrait, mais il avait été pour Cann un rude adversaire.

Fort heureusement la pluie qui tombait la veille cessa le jour de la course, mais le temps restait lourd et couvert.

Pierre et Georges MONNERET en vedette à Bilbao Victoires d'Ortueta en 350 cmc. et de Brethès en 250 cmc.

Devant un public évalué à 100.000 personnes s'est disputé sur le circuit de 6 kms 759 le Grand Prix de Bilbao.

En 125 cmc., Pierre Monneret, dont la classe s'affirme de course en course, fit preuve d'une supériorité indiscutable, tournant à plus de 90 de moyenne sur ce difficile circuit, au sol poussiéreux et semé de trous, avec des virages difficiles, falsant même un tour à plus de 95 ! Pierre prit un mauvais départ, et ses adversaires avaient déjà couvert plus de 100 mètres lorsqu'il réussit à mettre en marche sa M.V. Pourtant, au premier tour, c'est lui qui passait en tête, précédant les autres coureurs de 200 mètres ! Son avance, à la fin des 7 tours, atteignait presqu'une minute.

En 250, nous notons également une victoire française, celle de Brethès.

La plus belle course fut certainement celle des 350.

Dès le départ, la lutte s'engage entre Monneret père et fils et le champion national Ortueta, lequel pilote une Velocette dernier cri.

Bien que battant le record général du tour à plus de 130 à l'heure, Pierre, très fatigué de sa course précédente, est légèrement distancé par l'Espagnol et Georges qui se livrent un duel très sévère de toute beauté, menant à tour de rôle : nous remarquons, grâce à notre chrono, que l'allure est nettement plus lente lorsque Ortueta mene, Monneret semblant suivre avec assez de facilité; lorsque l'as d'A.J.S. est en tête, la vitesse augmente, l'Espagnol s'accrochant farouchement, prenant des risques pour ne pas perdre la roue du Français, follement encouragé par les 100.000 spectateurs véritablement déchaînés

par la qualité du spectacle Au dernier tour, Monneret accélère au maxi-mum, prend la tête, et semble ne pas pouvoir être battu. Hélas, au dernier virage, il arrive derrière un peloton qui a plusieurs tours de retard, essaye de passer à l'extérieur et touche une botte de paille; le temps de reprendre la route, et Ortueta passe en tête, franchissant la ligne d'arrivée avec moins d'une longueur d'avance sur notre champion.

En 500, c'est encore Ortueta, pilotant une Norton, qui gagne, facilement cette fois-ci, devant Laffon, car Monneret, reparti sur sa 350 3.J.S., casse sa boite et abandonne.

RESULTATS

125 cmc. : 1. Pierre Monneret (MV), 7 tours,

soit 47 kms 313 en 30' 13", moy. 92 kmh. 840; 2. Florez (Montesa), 31' 8"; 3. Réau (Ardi), 32' 45"; 4. Romillo (Lube), 32' 47"; 5. Baquet, 34' 47" 1/10.

Meilleur tour : 4' 12", moy. : 96 kmh. 556, par Pierre Monneret

250 cmc. - 1. Brethès (Excelsior), 10 tours, soit 67 kms 590 en 40' 47"; 2. Couronneau (Kæhler Escoffier), 41' 58"; 3. Mosteiro (BSA), 43' 30"; 4. E. de Juan (Lube), 45' 38"; 5. Latourni.re (Rudge), à 1 tour.

Meilleur tour : 3' 55", moy. 103 kmh. 540, par Brethès.

350 cmc.: 1 X. de Ortueta (Velocette), 12 tours, soit 81 kms 108 en 38' 45", moy 125 kmh. 587; 2. Georges Monneret (AJS), 38' 46"; 3. Pierre Monneret (Velocette), 39' 14"; 4. Eddins (Velocette),, 42' 6"; 5. Puyraveau (Matchless); 6. Gili (Norton).

Meilleur tour : 3' 6", moy. 130 kmh. 606, par Pierre Monneret.

500 cmc. : 1 X. de Ortueta (Norton), 46' 25" moy. 123 kmh. 510; 2 Laffon (Triumph), à 1 tour; 3. Walter, à 2 tours.

Meilleur tour ; 3' 13", moy. 125 kmh. 660, par X. de Ortueta.

VICTOIRES ANGLAISES A LAUSANNE

Luttes très serrées dans toutes les catégories sur le circuit de la Blecherette à Lausanne. En 125 victoire de la marque Puch, avec Vinat-

zer, précédant notre Champion de France Jean Behra, qui était pour la première fois au guidon d'une Chevallier Spéciale. En 250 nette victoire de Wood sur Guzzi.

Dans la catégorie 350, un autre Anglais ter-mine vainqueur, Whitworth

Au cours de cette épreuve, notre compatriote Marcel Perrin serra son moteur, alors qu'il prenait une courbe. Il se brisa une clavicule, mais heureusement nous pouvons annoncer maintenant que son état n'inspire aucune inquiétude.

En 500, encore un autre Anglais, Anderson, sur Guzzi, qui termina avec une certaine avance. Houel qui abandonna en 350, termina 6e et premier des Français dans cette catégorie, tandis que Behra dut abandonner.

Plusieurs pilotes, Whitworth, Franta Juhan, Mason, se virent refuser le départ de cette course, leur machine ayant une cylindrée de

Enfin, la course des sidecars est revenue au champion Suisse Haldemann.

RESULTATS 125 cmc. : 1. Vinatzer (Puch), 80 kms 900 en 59' 4" 8/10; 2. Behra (Chevallier Sp.), 59' 42"; 3. Donini (MV), 59' 43"; 4. Blatter (Puch), 1 h. 1' 7"; 5 Amann (Puch), 1 h. 1' 9"; 6 Four-

stein (Puch); 7. Gaury (Morini); 8. Kohlhuber (Puch); 9. W. Kuntz.

250 cmc.: 1. Wood (Guzzi), 1 h. 2' 1", moy. 93 kmh. 913; 2. Spiegler (Parilla), 1 h. 2' 53"; 3. Musy (Guzzi), à 1 tour

350 cmc. : 1. Whitworth (Velocette), 113 kms 260 en 1 h. 9', moy. 98 kmh. 487; 2. Wood (Velocette), 1 h. 9' 2''; 3. Auguste Goffin (AJS), 1 h. 9' 53'' 6/10; 4 Juhan Franta (Velocette), 1 h. 10 42''; 5. Leslie Harris (Velocette), à 1

500 cmc.: 1. Anderson (Guzzi), 145 kms 600 en 1 h. 24' 49'' 4/10, moy. 103 kmh. 615; 2. G. Cordey (Norton), 1 h. 25' 1"; 3. F. Heath (Norton), à 1 tour ; 4. M. Forster (Gilera), à 2 tours; 5. B Musy (Guzzi), à 2 tours; 6. R. Richoz (Norton), à 3 tours ; 8. G. Houel (Gilera) à 6 tours ; 9. del Torchio (Triumph), à 6 tours. Sidecars 600 cmc. : 1. Hans Haldemann (Norton), 80 kms 900 en 54' 49" 4/10, moy. 88 kmh. 539; 2. R. Benz (BMW), 55' 0" 8/10; 3. J. Boor (Norton), 55' 10" 4/10; 4 H. Houwli (Gilera), 57: 3" 2/10; 5. F. Tavoro (Norton), à 1 tour; 6. S. Vogol (BMW), à 1 tour ; 7. A. Chevalier (Norton), à 1 tour ; 8. F. Muhlemann (Triumph) à 1 tour; 9. R. Rorsvort (BMW), à 3 tours; 10. Bollo à 3 tours.

MONNERET et PATURAL FELICITES PAR A.J.S.

Chacun sait qu'un machine de course destinée aux pilotes de l'usine bénéficie d'une mise au point spéciale, et est nettement plus vite que celle du même type, fournie aux indépendants et

aux coureurs étrangers.

Aussi est-il impossible, à égalité de valeur de pilote, de lutter victorieusement contre les « officiels »; et quand parmi ceux-ci se trouve le champion du Monde, le pilote indépendant est doublement battu d'avance.

Pourtant, depuis le début de la saison, nous voyons un de nos pilotes collectionner victoires et places d'honneur, faisant jeu égal avec les meilleurs étrangers.

Nous voulons citer Georges Monneret.

Les sportifs initiés n'ont pas été sans remarquer sa superbe performance en 350 au circuit du Comminges, où il termina 3°, à 19" du ga-gnant du TT, Whitworth, sur Velocette, et à 4" du champion du monde, Graham, première monte de la firme A.J.S. Rappelons également que l'épreuve fut couverte à plus de 142 de moyenne!

Il fallait donc que notre champion, en plus de ses qualités, soit dôté d'une 350 AJS aussi rapide et aussi bien mise an point que celle de

l'Anglais.

Après l'arrivée, Jock West, ingénieur en chef de A.J S., félicita, en même temps que Georges, le responsable de la mise au point de la machine, Patural, lequel depuis le début de cette saiscn, s'occupe personnellement des motos de course de Georges et Pierre Monneret,

En regardant les résultats obtenus par ces 2 as, nous pouvons faire comme West, et englober dans nos félicitations, Georges, Pierre, et Patural,

vrai « sorcier » de la vitesse.

MOTO CROSS INTERNATIONAL

Il s'est disputé à Brands Hatch près de Farningham, dans le comté de Kent, sur un circuit très sinueux, très accidenté et mesurant 2 kms 8. Temps extrêmement sec. Par places le passage est très étroit et ne permet pas de doubler. 25.000 spectateurs.

Sur ce très dur parcours non seulement les machines étaient mises à rude épreuve, mais il

y eut beaucoup de crevaisons.

38 entrées obligèrent à faire disputer l'épreuve en deux séries sur 12 tours et une finale sur 15. Dans la première série il y avait 6 Belges, 6 Anglais, 3 Hollandais et 4 Suédois. Au début c'est le Suédois Brinckeback qui mène (Ariel) devant le Belge Pairiot (Saroléa), Rietmann de l'équipe Hollandaise sur B.S A. et l'Anglais Basil Hall (Matchless). La poussière est intense Hall refait rapidement du terrain et devient second, ainsi que Mingels sur F.N. dont la suspension fait sensation. Au cinquième tour Hall passe en tête et Brinckeback doit abandonner. Finalement Hall gagne la série devant Mingels, Pairiot, Alves (Angleterre sur Triumph) et le Belge Meunier sur

Seconde série : 6 Belges, 6 Anglais, 5 Suédois et 2 Hollandais. Le Belge Thomas, sur F.N., mêne au début devant l'Anglais Lines (Ariel) et le Suédois Nygren (B.S.A.), et le Belge Jansen (Saroléa). Pendant 5 tours l'ordre ne change pas, mais derrière eux la lutte est chaude Jansen parvint à passer Lines, l'Anglais Nicholson et Thomas.

Ayant la finale se disputa une course par invitations sur 8 tours. Elle revient à Stille sur A.J.D.

La finale groupe 30 partants, 10 Anglais, 11 Belges, 6 Suédois et 3 Hollandais Elle se dispute sur 15 tours.

Départ en trombe, machines cabrées. Thomas et Mingels en tête, mais bientôt Lines prend la seconde place et passe en tête au second tour. Il conservera désormais cette position. Hall refait du terrain alors que Thomas ralentit, Mingels est passé par Hall, Rietman et Jansen. La lutte est acharnée entre Hall et Jansen qui a accéléré. Hall reste en panne, Jansen regagne du terrain sur Lines, mais celui-ci, sentant le danger, ac-

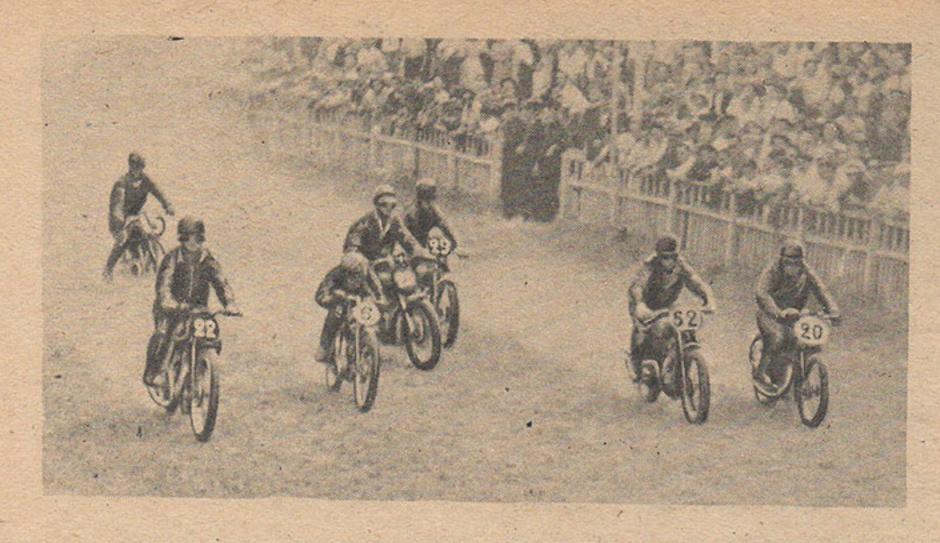
Voici le classement : 1. Lines (497 Ariel), G.B., 1 h. 7' 23"4; 2. Jansen (500 Saroléa), Belge, 1 h. 7' 35"2; 3. Rietmann (499 BSA), Holl., 1 h. 7' 37"4; 4. Manns (498 Triumph), G.B., 1 h. 11' 12"; 5. Scovell (499 BSA), G.B., 1 h. 11' 27"; 6. Ny-

gren (499 BSA), Suède. C'est, par addition du temps, l'équipe anglaise (Lines, Manns, Scovell) qui est gagnante devant l'équipe belge (Jansen, Leloup, Pickart). La Suède est troisième.

CIRCUIT INTERNATIONAL DE VITESSE DE LESPARRE, de L'A.M.C.M.

RESULTATS DE LA SOUSCRIPTION VOLONTAIRE

Le tirage de la souscription volontaire pour l'organisation du circuit international de vitesse automobile et motocycliste du Médoc, qui a eu lieu au cours d'une soirée de gala au Grand Casino à Soulac sur Mer, le 19 août 1949, a donné comme résultats : Moto, No 13.622. — Auto, No 07.690. Pour le retrait des lots s'adresser à l'A. M.C M., Hôtel de Ville, à Lasparre (Médoc) Gi-



Au Circuit de Langon : départ de la deuxième série des 250. On reconnait de gauche à droite : Leger, Visade, Vaqué, Bryon, Laura, Dupeyrrieux et Robert.

LE PREMIER CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE LANGON

Dans le magnifique et verdoyant cadre de l'hippodrome des Vergers, un public très dense était venu assister à ce circuit organisé par le M.C. Langonnais. A cette réunion placée sous la présidence d'honneur de M. le Sous-Préfet et M. le Maire de Langon, assistaient M. Soubrier, vice-président de la Ligue de Guyenne, M. Brunetière, président du Moto-Club de Bordeaux, et M. Coussirat président du M.C. Réolais M. Pène de sirat, président du M.C. Réolais. M. Pène, de Bordeaux assura avec la compétence que l'on connaît la direction de la course.

Si la présentation des épreuves sur hippodrome a en général le tort d'offrir des circuits assez

courts, elle permet en revanche de suivre les diverses compétitions pendant tout leur déroule-

Etant donné le nombre très important de concurrents, les catégories 250 cmc., 350 cmc. et 500 cmc. furent disputées en deux manches et une finale. Cette formule très spectaculaire permit d'assister à des empoignades farouches, telles que celles qui mirent aux prises Bonnin et Thomas d'une part, d'autre part Guit et Lépine.

Félicitations sans réserve au Président du Moto-Club Langonnais et à son équipe de dévoués collaborateurs qui se dépensèrent sans compter pour mener à bien cette lourde tâche. Réussite complète.

RESULTATS

125 cmc. : 1. Vaqué (MC Marmande) ; 2. Tardy (MC Bergerac); 3. Bordan (MC Bordeaux; 4. Vidal (MC Réolais).

175 cmc. : 1. Sigala père (MC Bergerac) ; 2. Bordan (MC Bx) ; 3. Diaz (Tarbes); 4. St-Marc (MC Langon).

250 cmc. : 1re série : 1. Rossignol ; 2. Lacoste; 3. Pons ; 4. Pierre. — 2e série : 1. Bryon ; 2. Visade; 3. Dupeyrrieux; 4 Vaqué. — Finale:
1. Visade (Mt de Marsan); 2. Bryon (MS Tou-louse); 3. Dupeyrrieux (MC Langon); 4. Rossignol (Saintes).

350 cmc. : 1re série : 1. Bonnin ; 2. Thomas ;

3. Signoret; 4. Pierre; — 2º série : 1. Visade; 2. Bryon; 3. Bernard; 4. Jacob. - Finale: 1. Bonnin (MC Bordeaux); 2. Thomas (MC Angou-lême); 3. Signoret (MC Bx); 4. Bernard (MC Angoulême).

500 cmc.: 1re Série: 1. Lépine; 2. Callède; 3. Charbonnier. — 2e Série: 1. Guit; 2. Bonnin; 3. Bernard. — Finale: 1. Guit (MS Toulousain); 2. Lépine (MC Bx); 3. Bonnin (MC Bx); 4.

Charbonnier (MC Réolais). Sidecar : 1. Callède (MC Bx) ; 2. Bal (MC Testerin).

En intermèdes, Sabathier de Tarbes et « Les Diables Rouges » furent fort applaudis dans leurs numéros d'acrobatie.

LA COURSE DE COTE DE LA BARAQUE

Cette classique épreuve, organisée par le M.C. d'Auvergne, se disputera le 25 courant, sur la célèbre côte qui conduit de Clermont Ferrand au Puy de Dôme.

Parmi les principaux concurrents qui lutteront le long des 3 kms 100, coupés de 10 virages dont 3 en épingle à cheveux, avec des pentes de 13 %, nous citerons Jacques Collot en 500, et chez les sidecaristes Sceaux, Guignabodet, Betemps, Murit, Verd, etc ...

Les engagements pour les catégories 125, 250, 350, 500 et sidecars jusqu'à 1.000 cmc. seront acceptés jusqu'au 20 au M.C. Auvergne, 77, bd Gergovia, à Clermont-Ferrand.

MOTO-BALL

RESULTATS DES MATCHES DU 28 AOUT 1949

Division Nationale. - A.M.B.C. Aixois bat Racer Carpentras par 2 buts à 0. - S.U.M.A. bat Villefranche par 3 buts à 2.

Division Excellence. — Zône Nord : Houlgate bat Vitry par 9 buts à 0. — Zône Sud : Marignane bat Monteux par 3 buts à 1.

Matches Amicaux. - Colombelle bat Houlgate par 1 but à 0. - Camaret bat Cavaillon par 2 buts à 0.

RESULTATS DES MATCHES DU 4 SEPTEMBRE 1949

Division Nationale. - M.B.C. Orly bat Versailles M.C. par 2 buts à 1.

Division d'Excellence. — Zône Centre : M.B.S.
Forézien bat M.C. Recamandois par 4 buts à 0. Zône Nord : M.B.C. Mulhouse bat M.B.C. Vitry par 9 buts à 0.

Match amical. - MB.C. Colombelles bat M. B.C. Houlgate 20 par 4 buts à 0.

Coupe de France. Finale. - M.B. Aixois, match nul. — M.B.C. Avignon (après prologation 2 buts à 2).

MOTO-CROSS

LA COUPE DES NATIONS

Les différentes épreuves se disputèrent par un temps magnifique et en présence d'un public considerable.

La première épreuve, réservée aux amateurs 250 cmc., est enlevée par Chaumette devant Martin. Urien et Abacha.

La seconde course (250 également), fut une des plus passionnantes de la journée. Menant large-ment jusqu'à l'avant dernier tour, Fantuz casse sa chaîne et doit laisser la première place au champion de France de la catégorie, Moury, qui, parti dans les derniers, fit une remontée fantastique, 2º Lemoine, 3º Fantuz, 4º Mariani.

Puis ce fut la première manche Internationale, dans laquelle Lines s'imposa très nettement, suivi de près par son compatriote Ogded, 3º Verrechia, qui souffrait de sa jambe, 4º Hanssens, 5º Perlin. Au cours de cette course, Ladevèze et Bonin crevèrent, et Brassine cassa un support de culbuteur.

Quatrième course (350 et 500 nationaux), Prieur, bien servi par sa machine, enlève l'épreuve magistralement (au premier tour il passe avec 100 m. d'avance environ), 2º Boisserie, 3º Thibault, 4º

La deuxième manche Internationale est en quelque sorte une répétition de la première. Classement : Lines, Ogded, Verrechia.

La finale Internationale disputée à l'envers, devait revenir automatiquement à Lines, qui partit en tête dès le départ. Mais ayant des ennuis mé-caniques, il dut se retirer, laissant la victoire à Ogded. Le second est Ladevèze, 3° Van den Bosch. Verrechia ayant dû se retirer également, la Coupe des Nations revint à Ogded.

Avant cette finale, nous avions assisté à une autre épreuve réservée aux Internationaux Fran-

çais et Juniors Belges qui fut enlevée par le Belge Boellens devant Lorillière et Théveney. Notons que ce dernier coureur fit une remontée qui enthousiasma les connaisseurs.

L'anglais Ogded sur Norton, enlève la coupe des Nations.

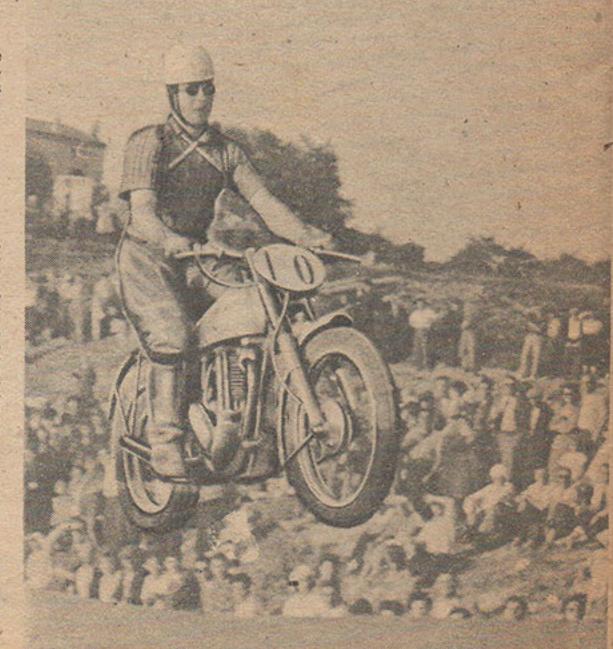
AVEC NOTRE NUMERO DU SALON NOS ABONNES

économiseront encore 80 francs de plus.

Notre Numéro du Salon sera cette année un véritable album luxueusement imprimé, et représentant une documentation d'un intérêt capital pour tous les motocyclistes. Il sera vendu 100 francs, et nos abonnés le recevront comme numéro de série, sans aucune majoration.

CHERS LECTEURS, il n'est pas trop tard pour prendre un abonnement.

eccessiones consissions of the consission of



dans les Clubs

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping). - Les vacances étant en partie terminées, l'activité reprenant, nos sociétaires sont priés de noter qu'exceptionnellement la seconde réunion bi-mensuelle aura lieu le 4º jeudi au lieu du 3º, c'est-à-dire le jeudi 22 septembre à 21 heures au siège social, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon s Bagneux (Seine).

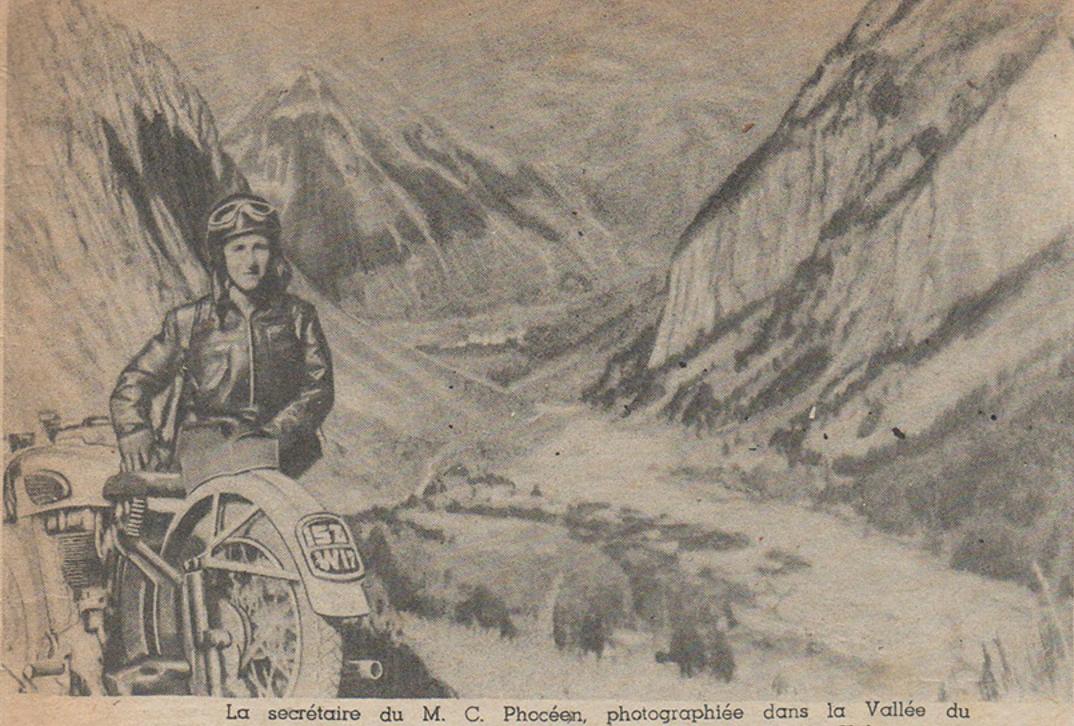
Le calendrier mensuel de septembre est ainsi établi :

Dimanche 18 : Sortie mixte camping et promenade à Jeufosse près Bonnières. Deux départs sont prévus : 1º pour les campeurs samedi ma-tin 8 h. 30 au siège social ; 2º pour les touristes, dimanche matin 8 h. au siège Itinéraire : Rocquencourt-Autoroute, route de 40 Sous, Mantes (regroupement) av. de la République, Rosny-Rolleboise-Bonnières-Jeufosse (140 kms A.R.). Cam-

ping sur les hauteurs de Jeufosse. Pique-nique.

Dimanche 25 : F'ête annuelle de propagande du club qui comprendra : Le matin Circuit Motocycliste de Régularité strictement réservé aux membres actifs du club (105 kms). L'après-midi fête motocycliste qui se déroulera à Forges-les-Bains (S.-et-O.) près Limours et où aura lieu des courses de dirtrack avec l'Equipe Tricolore, exhibitions de moto-cross, gymkana et jeux d'adresse. Le déjeuner sera pris en commun pour un prix très abordable.

Nous demandons un effort particulier à tous nos sociétaires pour assister à cette journée de propagande. Au cours de l'épreuve de régularité trois challenges seront mis ou remis en compétition et de nombreux prix récompenserent les con-currents Tous détails et engamements à la réunion bi-mensuelle du jeudi 22 septembre.



Champsaur, lors de la sortie du 15 août de ce Club.

NOS PETITES ANNONCES MR 250 culb. m ref. pns nfs V. ou éch. ctre 125 Motobéc. S5000, 332 r. Rueil Colombes nve sup. 5 Rosengart cabriol.

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

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

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

MOTOS A VENDRE

JONGHI 126 cc nve sous gar side Roy ét. nf. COURVIL 4 r. Chemin Vert, Aubervilliers. M. Berthelot, Montrouge

ARIEL 500 culb. RH 4 v. sél. susp. ar. c. nve. POELGER 31 r. Périer, Montrouge, Alé 00-01 nf rodée 1000 kms prix 105. 13 villa Masson, Vanves.

VELOM. Motob. gd rout. p. ét. 47 r. Deguingand, Levallois. BMW 350 R35 cul. ét. nf 130 THELIER 9r. Allard St Mandé Mo St Mandé-Tour, sam, dim MATCHLESS civ. 350 f. paral t. b. ét. 115. MIC. 05-20.

V. bel ens. B.M W. R 12 side Roy. Prix int. LEMAITRE, 5 rue Ingres, Limoges.

TERROT 250 t. b. ét. b. pneus prix int. PER. 40-13 (h. bur.) PEUGEOT 201 C.I. 4 pl. gar. ét. parf. px à déb. ESTEVE, 2 Joffre, Rueil Malmaison

PEUGEOT 125 type 56 nve. RUDY 55r. Chanzy Nogent s/M. FN M11 500 4 vit. sél. impec CYCLECAR 4 cv bon ét gén. peu rlé. GIAI 3 bd Blanqui-13e PEUGEOT 125 P55 nf tous acces. tan-sad. LEGENDRE 9 av NORTON 500 side Impérial 52 av. Reine Boulogne (Seine) de Paris. Bonneuil s. M. ap.19h. et. nf. BRIDOUX. ROQ. 34-51 GN. RH. 500 2 cyl. side com- 89-20. R. GILLET 125 4 vit. sél. sous TR. bel ens. DKW 500 SB side nier. Alalinarde 30r. Basfroi-11e gar. 75000. PETITJEAN 9 rue châs. Précis. cais. Bernardet, ALCYON 175 2 t. 2 v. embray. 22 r. Carnot, Deuil (SO) 20 h TERROT 125 culb. 75 H.L.G. DKW 190 cmc. démarreur état 17 rue Eichenberger, Puteaux. V. PUCH 250 cc imp. et com- apr. 18 h. DUSSAUSSOY 54 r 22 pas. Cardinet, Paris-17e. DKW 350 4 vit. nve 125. GO- 5 ev culb. TM5 b. ét. px int DIN 22 r. Entrepôts, St-Ouen DEL BOCA 35r. Bonnet 19-20h. PEUGEOT 125 sél. 4 vit. 2000 TERROT 125 culb. sél. 4 vit. jours, téléph. TRU 79-65 V ou éch. ctre voit. BMW R73 av. ou ss side impecc. orig. tr. b. ét. 130000. SOUQUET GIAI 3 bd Blanqui Paris-13e URG. disp. vélomot. Motobéc PART. v. DKW 350 NZ 4 v Rapp-7e.

NSU 350 lat. parf. ét. 70. La-|NORTON side 500 culb. 150 roche 22 r de l'Avenir, Arcueil ou éch. ctre Simca-5. PAUL 30 r. République, Suresnes.

pns nfs t. b. ét. + 1 moteur carb. pns nfs 37000. LEDUC cplt de rech. 200 GAUTHIER 23 r. G. Pitard-15c, apr. 18 h R. 73 Avr. 49 gd luxe avec ga-

rantie. CONC. 52 rue Louvre. EMW R73 side Précision 220. binaison cuir. Ecr MARTIN de Bellevue, Boulogne (Seine) BSA M20 imp pns nfs 1 phare ENS. M. Confort Bernardet FN 500 M90 ét. nf av. ou ss parf. état. Tél. 12-22 Enghien side px à déb. ou éch. ctre DKW type NZ 350 tous les LEGE 13 r. V. Hugo, La Nor- culb Motoconf. b. ét. 90.000. 5000 k. garant. LAURIN Cité. ville par Arpajon (S.-et-O.)

rue Christine, Paris-6c. V. ou éch. Trimoteur ch. ut. Vélomoteur Alcyon av. side TRIUMPH 250 2 cyl. Hérisson 50000. Avr.29.53 (pour r. vous) pos. rep. NERON 67 r. Servan Simmons 86 r. Bobillot 13e. le rue Hamelin Paris-16e. EPAVES et à REMONTER PART. v. Norton 16H 500 ét. SPLEND. DKW 500 2 cyl. SB vetiers, Nanterre, Mal. 29-38 Ecr. av. timbre LAUGIER 7 r. ni Lux ts l. j. 19 à 20 h ou 500+moteur rech. acces. 150000 VENDS Ariel 500 état neuf, sp. side Bern gd rout. parf.

velle, Maisons-Alfort.

MOTO side R Gillet 7 cv side René Gillet, Gillet-Herstal 4 CV, FN 3 cv, BA-ZIGNAN, Solesmes (Nord).

BMW R61 nve ét. imp. Mouret 24 r. Yves Le Coz, Versailles JONGHI 350 culp. c. nve fer. rep. PIJO 8 r. Stanis. Meunié. HARLEY side 750 gd luxe nve CLUZET r. Cajard Agen (L.G) MOTOB. 250 ét. nf. Béranger 19 r. Fossiez St Gratien (SO) MOTOCONF. 125 lat. sél. CAR- rue Tintaret, Asnières. DINEAU 19b r. Bargue ap.18h. BMW R12 750 cc av. ou s. side PART. v. M. Goyon 3 cv 025 Précision impec. LARIGALDIE écl. compt. 65000. Colin Klé. 263 av. Daumesnil, Paris-12e.

MOTOBECANE 250 bloc 4 tps ties propre pns neufs 55000. CHOQUAR 2 Cité Avenir-11e. kms 70000. HOFFMANN 44 av. Gambetta, Courbevoie (Seine) Grande Rue Chaville (S.O). 34 bd Voltaire, Asnières des Romains Strasbourg (BR) Chelles (S.-et-M.).

JONGHI 350 culb. sél. impec. MARCEAU 7 r. Mansart Paris 3 pns nfs vis. apr. 18 heures. TERROT 500 cc type RSSE COUTAREL 113 bis r. de Gra-avec side Bernardet grand routier 5.000 kms, chromé ét. neuf 4 vit. vis. tous les jours Garage PARODI r. Alex. Pa-rodi, 10° (Prix à déb.).

TERROT 125 culb. 4 vit. f. télesc. batt. klaxon 90000. R. FLAMMANG, Chauny (Aisne). TERROT RGSE 500 1948 bon élat, téléph. 13 h. MAI. 21-19. SIDE sup. cul. 500 Motobéc. 4 vit. sél an. 39 ét. nf. LIEVIN 12 r. de la Liberté. BOT 07-43 VELOMOTEUR Aleyon 100 cc pf. ét. 55000. DUROZIER 1 bis

NORTON 16H 100. DEVE 5 r DKW 350 NZ 4 v. sél. c. nve d. Chesneaux Montmorency SO 125. Jan 15r. StSabin sam dim. AFF. sérieuce Motob. 350 cc culb. tte éq. mod. luxe parf. ét. f. off. tél. Enghien 33-40. TANDEM La Perle av. mot PR connaisseur 750 Zundapp Vap ét. nf tte éq. 35000 bicycl. Russie idéal pr camping. CON- dame mixte ét. nf toute éq. TANT 11 r. Lacoste, St Mandé 9000. DELAUME 55 av. J. Jaures, Aubervilliers, 19 h. 21 h. Lucas ampèremètre contact. TLRROT 175 culb. ét. imp. bs Maestri 10 r. Rouvray Neuilly px. Map 38r. Campo Formio-13e PART. v. après vacances 500 Indian ét. nf bleu et chromé, 140000. MON. 62-24.

Lab. 78-24, 8 pce Boulnois-17e de la Muette, esc. 19, Drancy NORTON 16H 500 lat. sélect. SIDE Bernardet gr. lx 500 FN 350 M13 1948 luxe roues 4 Motobéc. 4 cv. COLLET 212 tirées susp. av. ar. MATHOT

type gd rout. 1 cv abs. imp. 300 kgs ctre moto étr. ou réc. ét. parf. pns nfs. Px intér impecc. HUGUET Fleurs 64 av. P. Brossolette, Malakoff-5c. V. ou éch. 550 Ariel ét. nf EMW R75 orig. side com. cou- MOTOBECANE 5 cv culb. sél. (S.O.) sauf lundi. Mal. 20-03 pied, b. ét. Rolland, 13 av. ctre pet. voit. b. ét. DORIA ple rap. 115 kmh. ét. nf prés. 4 vit. px intér. GUILLON 68 imp MARBAISE 10 imp. Lou- rue Etienne Marcel, Vierzon. G.HERSTAL 500 cul. 1939 sus.

F. Faure ou le samedi 40 r. s. d. FASSIAUX 8 r. Aubert vis. ou écr. Eberhardt 33 rte I ECONTE Lucien, Le Pin par ét. pns nfs de conf. FUCHS 33 rue Pixérécourt-200.

" LIGHT

G. Mocquet, Malakoff (Seine) Saint Denis (Seine).

CONSTRUISEZ VOUS MEME UNE VOITURETTE sans permis de conduire

Montage facile à la portée de tout amateur PLANS ET GUIDE COMPLET: 1000 frs (par poste 1.100) - Chèque postal Moto-Revue 297-37

Edité par MOTO-REVUE, 12, r. de Cléry - PARIS-2°

HARLEY-DAVIDSON

Agence officielle 22, RUE DE PICPUS — PARIS (12°) TRANSFERE

14. BOULEVARD SOULT — PARIS (12°)

M DEBON 4 cv px int. Guillon 125 D.K.W. parfait état. 68 r Etienne Marcel Vierzon 198 D.K.W. état neuf VELOMOTEUR Terrot 100 cc b. état 50000. Tél. Rob. 01-46 PART. v. Motob. 175 cc 1949 av. side Garage 71 r. Blanche-9c. G.HERSTAL 500 culb. ét. parf. Rosengart 4 CV mécan. parf. en tous pts, le tout 150000 fr. R. J. 1 r. Yvon, Nogent (S.) CSE double empl. v. side 750 BMW lat. d'orig. impec. tous av. ou ss side. Excelsior et les après midi. BRAZIER 16 Deltéral, Pré St-Gervais FN tr. b. et. 4 cv px 75000 à déb. Russet 24r. de Nantes-19e SAROLEA 600 cc f. téles. susp ar. dern. modèle compl: équip. FETIT 50 bd Malesherbes. SUTRA v sa Triumph transi. gar. 160 kmh. 250 Puch S. 4 spt 3e Bol d'Or état neuf, 1 moteur incomp. 250 Puch et roue AR, 2 épaves P107 125 J. LO. orig. impec. Stylson 350 Jap Racing bas prix, 350 New Map lat. peu rlé, 1200 Indian susp. ar. propre, 1 roue side G. R. SUTRA 41 rue d'Anjou, Versailles (SO.). VER. 40-12. VELOM. Motobéc. 100 cc exc V. ou ens. Zundapp KS600 tt. orig. Précision 1 pl. 1/2 gd tour. 2.500 k. c. nf s'adr. Ernest, 50 r. Eug. Carrière-18c. 125 DKW moto-cross susp. av et ar. MARTIN 100 r. Glacière TRIUMPH sp. twin orig. état VELOMOT. Peugeot type 56 79 Bayonne (B.P.). sous garantie THUASNE 15 r. Pastourelle, Paris, 3c. BMW R61 peu roule impecc. ANDRE, téléph. ROQ. 64-48. BMW R12, R73, R51, Triumph 350 culb. DKW 200 et 350. Moto-Record 151 r. Marcadet. SIDE Carpio 1 pl. 1/2 chass. R. Gillet ens. nf 55000 TER-NOIS 45 r. Rendez-vous-12e 750 ZUNDAPP Russie tractée ent. d'origine parfait état GUILLEMEAU 3 r. Devéria-20e SIDE R. Gillet 750 cc. mot. rév. 80000. REMY. VAU 59-01 SIDE Roy 1948 20000. Terrot 350 lat. 3 vit 45000 ens. ou sép. pn. nf. JULLIN Lab.12-75 NORTON 16H. BOISCO 94 r. d'Eaubonne, Argenteuil (SO.) 350 DKW mot. 1600 kms. or. 95000. Comon, Carolle (Manche) BSA WM20 5 cv lat. nve éq Coignat, 109 av. Hugo Paris. VELOM. Terrot EP 125 culb. 4 vit. sélect. tan-sad avert 4500 kms. Tél. Central 69-33 GN.-RHONE 800 lat. AX2 av side Bernardet 100000 moteur

125 Victoria parfait état. 350 D.K.W. bon état. R.12, B.M.W. side Précision. 250 Terrot latérales. Pièces DKW, NSU, Zundapp MAURICE 6 rue Desaix, Paris.

COMPETITION

BMW side 600 et 750 gagn. nombr. épr. DKW 500 spéc Guzzi, 250 ACT, SCEAUX 204 rue de Belleville, Paris. ZUNDAPP 3 cv roulé 5500 kms entièrement d'origine

mécanique garanti, présentation impeccable, se présenter NOTON, 17 rue Laurence Savart, Paris, 20e.

ARIEL 350 cc 4 v. sélect. au pied, 133 av. de Versailles. Métro Mirabeau. JAS. 62-75.

VELOM. Alcyon tr b. état ZRIED, Villemoisson (S.O.) MOTOBEC. 350 lat. parf. état équip. 75. E. DEVAUX, Villers St Leu d'Esserent (Oise).

ét. mécan. pn. nfs 35000. Joufroy. Klé. 96-31 (hres bureau) DKW 500 SB av. side Bern. 47 4 pns nfs ét march, parfait, LODS 54 r. d'Assas, Paris-6c

VD ou éch. DKW 500 NZ ctre 350 réc. Angl. All. CHEVALIER 7 rue Bannelier, Dijon.

PART. v. Motob. 3 cv bloc mot 4 t. remise à nf. Darnajou 36 rue Pouchet, Paris, 17e.

SPLEND. Motobéc. 500 sup. cul. culb. compét. sél 4 v. pns nfs. Dresch 500 2 cyl. mot ref. MESMER Garennes (Eure) NSU 250 culb. 4 vitesses état neuf. DID. 44-22.

PART. v. moto sport 350 cmc Jap Racing boite Triumph exc. ét. méc. px à déb. vis. AM 2 r. Deguingand. Gal. 84-77. 68.000 GNOME-RHONE 250 cc type Junior parfait état. DES-JARDINS, 21, rue Jean Bart, Courbevoie.

O.K. Suprême 250 compétit ét. imp. nom gr. Prix. Ariel à Bagnolet (Seine). 350 4 vit. susp. ar. c. neuve. Norton 500 arbre came à rem en état, affaire intéressante. NOEL, place du Marché, Agen SAROLEA 5 cv lat. et plus Postes St Pierre Quiberon.

Norton 500 lat. bte Staub 3
v. + mar. susp. AR. vis. samedi dim. ANDRE 10 rue de la
Faix, Bois Colombes (Seine).

R. GILLET splend état neuf
3000 kms side Bernardet grand
rout. 750 cc type GI, 15 Fg
Stalingrad Guéret (Crause)

Norton 500 lat. bte Staub 3
MOTOS gd luxe c. neuves, sacoch.
Tourise out tous pts, machine et side Bernardet grand rout. Ecrire out voir t 1. j. Garage Parodi, r.
Alex. Parodi-10e (prix à déb.)

WOITURES A VENDRE

VOITURES A VENDRE

VOITURES A VENDRE

Salts, luiettes, vestes, sacoch.
Tan-sad, poignées tournantes, dessus de eslle caoutchouc, acdessus de eslle Caoutchouc, ac

MAUT 79 r. Carnet, Levallois voit. ou 500 side, LEBLANC, PART. v 500 Norton 16 H 26 r. Eug. Lumeau, St-Ouen. parf. ét. 115000. GOYAT 4 r. VDS 500 Terrot sup. culasse Chauffepied, Dinan. Tél. 6-42 gar. parf. ét. NEVEUX 48 av. PART. v. 500 Norton E.S. 2 de Grammont, Tours (135000) c. neuve. SCHOECH 6 rue de Clairvaux, Dijon.

BSA side 500 Et. Bleue culb parf état. GABAIL 55 av. J. Jaurès, Cachan. ALE. 23-48. MOTOBECANE 350 cme neuve. FOURNIER 54 r. Montreuil-11e NORTON 16 H très bon état. état ERARD, 58, bd Lintilhac, Aurillac (Cantal).

> NSU 250 supc. 110 Pro. 61-3 Harley MP imp. 150. Pro 61-31 JONGHI 100 cmc à sélecteur. lere main, bon état 58.000, téléph. CHA. 39-51.

DKW 350 NZ impec. entièr. av. side c pet. voit. G. HOEL revisée. BROSSARD 22 r. Marc 75 bd Kellermann-13e (le soir) Bachet, Colombes Cha. 05-82 ECH. 125 Magnat Debon sél. neuve, repr mot. Allemande. ctre voit 4 à 8 cv + soulte si Lamborot 13 r. Montchat Lyon rec. Badey Santenay (C. d'Or)

cadres motos, avec cer-100 tificats Domaines valables pour Ardie, Triumph, Peugeot, etc..., etc...

Motos à remonter : neuf. ROLAND, Boite Postale 20 Indian 5 CV 2 cyl 44. Motos révisées c. neuves : Harley 750 MP, Terrot 4 CV, Indian 500 2 cyl grd luxe, nie, 13, r. Collège, Aurillac. Peugeot 4 CV, Motobéc. 3 cv. Reprise motos. Petit crédit. FAURIE 8 av. de St-Ouen-18e Mo La Fourche, dans la cour. BMW R73, R51, R66, R71, R12 Zundapp 198, Velocette 250, 350, BSA 500, DKW 350, Scooter Bernardet, NSU 250, DKW voiture 4 cv luxe classe etc... vente, éch. Transact'Motos, 104 rue Haxo, 20e. Mén. 99-86 VELOMOT. Peugeot, Terrot, Monet-G, Radior de 15 30,000. Motobécane 3 cv Ultima 5 CV, Terrot 500 RDA, moteurs Harley D. Pièces BMW RECH. toutes épaves et pièc.

> DKW 198 sél. t. b. Ita. 08-09 TFRROT 100 cc rodée seulement, parfait état. CAIGNAN téléph. AVR. 07-32

cffrant, moteur Mag 2 cyl. 750 PART. désire vendre Zundapp KS 600 type civ. état neuf à ou Rovin ét. gén. parf. sinon tabliers, cuissards, casques, 3 MOTOS gd luxe c. neuves, tous pts, machine et side Ber- s'abst, détails, prix VIVIER, gants, lunettes, vestes, sacoch.

ECHANGES

EBENISTE éch. sup. chambre à coucher + cuisine complète ctre 350 ou 500 cc. CALLE 24 r. Carnot, Pierrelaye (S.O.) FORD V8 milit. 2 t. b. ét. v. ou éch. c. moto. Auto GODIN 22 rue Entrepôts, St Ouen. ECH. meuble Radio Pick-up nf 9 lampes valeur 75 ctre moto 350 ou 500. VERVLIET 8 rue de la Pompe, Paris-16c. ECH. ou vds 140000 500 BSA

ON DESIRE ACHETER

cartes grises. Ach. épav. BMW R35 ss moteur BMW, DKW, NSU, Zundapp, R. PLAIRE, La Taillée, Vendée Victoria; CHERCH. épave Gillet-Herstal 97 av. Roule, Neuilly s S. Harley 750 MP, Terrot 4 CV, ACH. 500 culb. Anglaise cons-Peugeot 4 CV. R. Gillet, etc. truction 48-49. VAUZELLE, 24 quai V. Augagneur, Lyon. ACH. Jawa 250. Ecr. px Casta-

ACHETE cyclecar 3 ou 4 roues. Ecrire LOMBARD, 3, rue E. Vaillant, Le Creusot (Saône et Loire).

FART. rech. 600 Zundapp ou 750 BMW, repr. 350 culb. b. ét HILAIRE, Chantonnay (Vdée) CH. ctrs ou moto 350 ltl FN axes, ACHETE au meilleur compte motos toutes marques récentes, 13 pas. Lathuile (Pce Clichy) FN ou Dollar spt 250 cc culb. DP 41 Cité Bellevue, St Lô.

R 75, décalques NSU, reprise dét moto Peugeot tous types ttes pièces. 18 avenue Gallieni Dewasmes Ch. 32 r. d'Isbergues PNEUS pour Simca 8 occas. Aire s. La Lys (P.d.C.) tél.1-16 ACH. épaves moteur et cadre 12, rue de Cléry, Paris G. R. 750 type X Armée. GRUEL 41 rue G. Péri, Vitry- Eto. 15-53, seul spécialiste sur-Seine Etoile 49-17

Stalingrad, Guéret (Creuse).

Orig. état neuf, moteur rech.

GRIMAL, bd de la Républiside nfs, 11 r. Pierre Durand,
Asnières. CAR 89-00.

Stalingrad, Guéret (Creuse).

Orig. état neuf, moteur rech.

GRIMAL, bd de la Républiside nfs, 11 r. Pierre Durand,
Asnières. CAR 89-00.

Stalingrad, Guéret (Creuse).

Orig. état neuf, moteur rech.

GRIMAL, bd de la Républiside nfs, 11 r. Pierre Durand,
Asnières. CAR 89-00.

Stalingrad, Guéret (Creuse).

Orig. état neuf, moteur rech.

GRIMAL, bd de la Républiside nfs, 11 r. Pierre Durand,
Asnières. CAR 89-00.

PEUGEOT 125 4 vitesses. Mo-SOYER 350 b. ét. av remorq. AMILCAR CGS 7 cv Bordino b. tobécane 100 cc. 2 temps. GRI-1 roue AV ou éch. ctre petite ét. px int Tai. 48-61 (10à12h.) VDS 120 ou éch. c. moto ég. val. Amilcar M3 7 cv 4 pl. déc. TRANCHANT 9 r. Palestro-2° CITROEN 11 Perfo C I. rep. mot. Pijo 8 r. Stanis. Meunié DARMONT 4 r. eau 6 cv culb. état neuf 3 v. marc. ar. 125. Montassier, Aigrefeuille (L.I.)

DIVERS

VFLOM. R. Gillet nf c. 350-250 VDS cadre BM R35 fourche b ét. Boyer 88r. Paris Bagneux sélect. moteurs 500 Benelli cul. et 175 Motobécane. ERB, 7 r. Mantéga, Nice (A.-Mmes).

> C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, Boîtes Burman, pièces pr moteurs Chaise, Peugeot, Terrot, Motobéc., Monet, Alcyon, etc... Embiell. réalésage.

VENDS 1 aléseuse capac. 45-90 mm entièr, nye marque Deragne 20 % en dessous de son px d'usine cse cht profes. Garage Soudan, Yenne (Savoie) BMW R73 av. side Impér. ent. 4 v. ét. nf + 1 pn. et ch. nfs Pièc. dét. 750 X G.R. Obaton 250 r. Carnot, Ronchin (Nord) PCES Matchless Norton WM20 Indian G. Bunge Ste Adresse. dyn. Noris nve p. BMW.

STUM 107 rue Erlanger-16e. V. 500 cmc 2 cyl. 2 temps four. tél. susp. AR complète. 750-500, Maillot 28-41. GRAS à remonter 85.000. 1 moteur Jap 300 cmc lat. compl. carburat. magn. 4000. 1 paire de roues à broche 350 cmc. Guzzi 6000 1 moteur, 1 boite, 1 essieu, 1 direction pont AR, 4 roues base creuse, l'ensemble 10.000. MOUZIT, 10 r. Carnot, Villiers s. Marne (S.-O.) VDS moteur état nf 2 cyl. 4 v. et mar AR, 3 roues et pont BMW R12. Bert 47 cours Bonnevaux, Romans (Drôme). INDIAN 1200 CAV 500 GDA pièces orig. embiell pistons. segments, soupapes, choix motos bas prix, achat, DGL, Le Clech Loges en Josas guides, joints, culass. pignons bte, disques, embray. châssis side, sacoches d'orig. neuves, moteurs 1200 complets. TAU-RY, 50 r. Oct. Mirbeau, 17e. GLOBES Albalites pour éclairage de magasins et bureaux, bas prix, photo sur demande à MOTO-REVUE.

500 × 5,25, bas prix. LAC.

REVIL (Ets) 82 av. des Ternes pour tous équipements et ac-ACH. moto 3-4 cv ass, récente cessoires motos, cycles, autos,

B.M.W.

Pièces d'origine

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

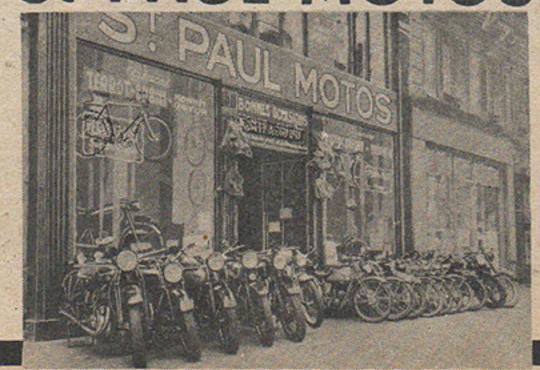
ELECTRO-VULCANISATION

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

AU SERVICE DE LA MOTO ET DU CYCLE - MACHINES ET ÉQUIPEMENT I, RUE DE RIVOLI ST-PAUL MOTOS Métro St-Paul - ARC. 71-46

Agent des grandes marques

TERROT MOTOCONFORT MONET-GOYON GNOME-RHONE TRIUMPH ORIGAN RAVAT ETC ...



VENTE LIBRE de tous vélomoteurs et motos

LIVRES DANS LE PLUS BREF DELAI

Magasin ouvert tous les jours (dim. matin)

Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

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

ADAPTABLES PIECES de notre fabrication Vente - ACHAT Epaves Motos

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

21, r. Monge, Puteaux

BIENTOT L'HIVER

et ses dérapages... Ne sortez pas sans mettre votre

CASQUE

Calotte métallique - Coiffe cuir premier choix: 2.495 fr. En vente:

106, av Aristide-Briand à MONTROUGE (Seine) et 7, boul. Beaumarchais

PARIS BASTILLE MM. les agents sont priés d'écrire à la fabrique, 6. rue Estienne d'Orves à Montrouge (Seine)





Le savon en pâte 3-33, qualité 1939 est en vente dans toutes les bonnes drogueries et chez les meilleurs fournituristes pour auto de France et de l'Union Française.

D.F.R.



Tél. : LON. 02-63

VELOMOTEURS

SOUS LA MAIN

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.L

43 Rue Marius Aufan . LEVALLOIS . Per. 06-35

EN VENTE PARTOUT

C'EST LE CONFORT

LES POIGNÉES

MOTOS

SUSPENSION ARRIERE MONTLHERY

SPECIALEMENT ETUDIEE POUR TOUS TYPES D. K. W.

par simple échange des éléments arrières MODELE EGALEMENT MIS AU POINT POUR 500 TERROT

EN STOCK TOUTES PIECES D.K.W.

R. LAMBOROT, 13, rue de Montchat - LYON Téléphone: Villeurbanne 69-73

DEPREZ et MOTOCYCLES CYCLES 187, rue Armand-Sylvestre — COURBEVOIE Гél. : 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 MOTOS DRESCH

Pièces détachées d'origine

7, rue Braban, 7 - ETAMPES (Seine-et-Oise) Téléphone: ETAMPES 497

MOTO - RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

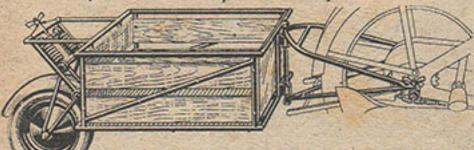
151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 24-40 Toutes Marques Françaises et Etrangères SPECIALISTE B.M.W.

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

La remorque monoroue pour motocyclette



FULGUR 50 Kg à 80 Km.in

100 Kg à 60 Km.h

CHROME - CUIR

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

Tous vêtements de cuir

pour la Moto et la Ville Catalogue gratuit sur demande



ASSURANCES IMMEDIATES

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

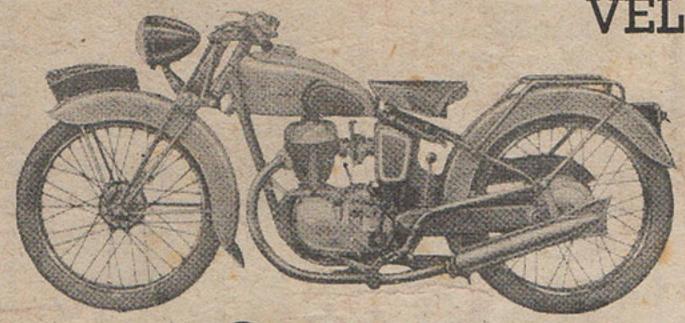
阿里纳·阿里

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

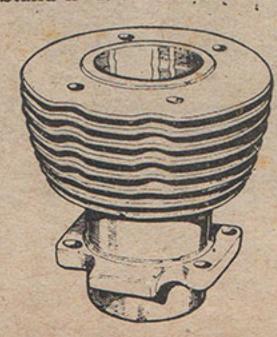
NANCY: 3, rue Léopold-Lallement - Tél.: 54-60 MARSEILLE: 17, rue de Village Tél.: LY. 71-91

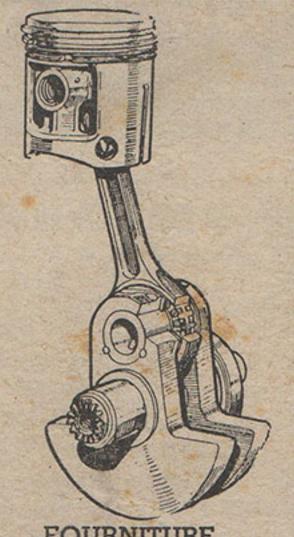
Réfections d'embiellages Réalésages de cylindres

TRAVAUX GARANTIS
EXECUTES
PAR SPECIALISTES

DELAIS RAPIDES

SALON de L'AUTOMOBILE Stand nº 1. Salle M. 2º série





FOURNITURE
DE TOUTES PIECES
DETACHEES

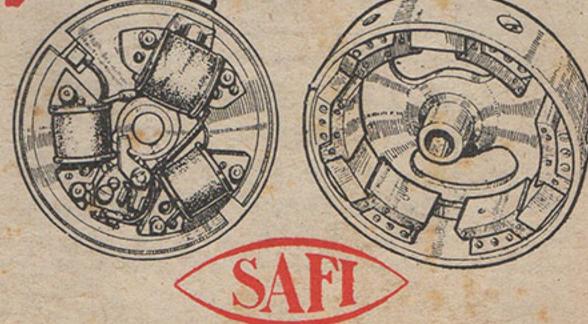
PISTONS · COMPLETS
ACCESSOIRES

AGENT GENERAL POUR LES PIECES DETACHEES STAUB

PERTUISOT

23. Rue des Acacias. 23 PARIS-17º Tél. ETO. 12-46





ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

TOUTES PIECES DE RECHANGE pour les différents types SAFI dans les délais

les plus réduits
Service Réparation — Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles 21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS
154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)

Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED
61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)
