37e ANNEE. — N° 957. — 23 SEPTEMBRE 1949

Moto revue

Provisoirement
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :
25 frs

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

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

Nos champions de Moto-Cross ont conquis le public par leur adresse et leur cran. Voici Lusseyrand et Gilbert Brassine en coude à coude.

Les Ets BONNET

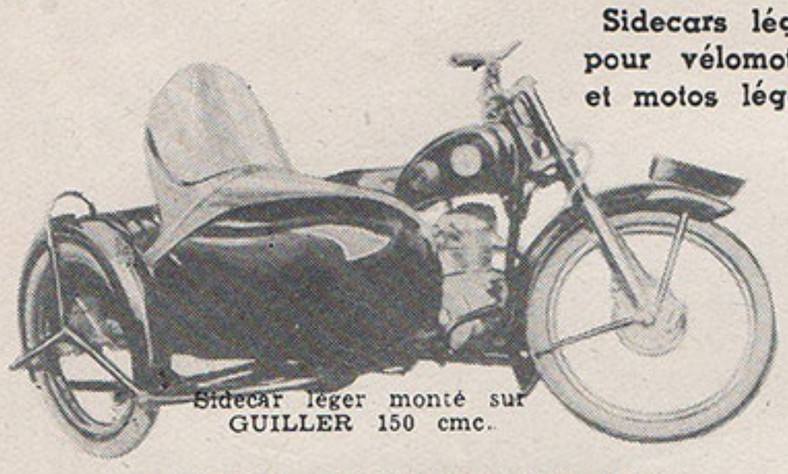
172, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46

LA PLUS ANCIENNE ORGANISATION DE VENTE A CREDIT

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

Sidecars légers pour vélomoteurs et motos légères.



Sidecar léger monté sur GUILLER 150 cmc.

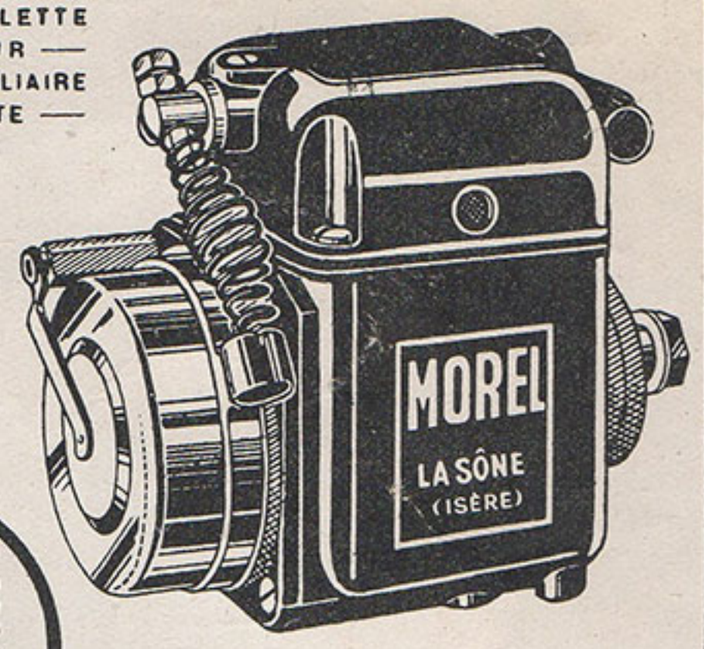
LIVRENT IMMEDIATEMENT

Les 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

MAGNETO

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



HAVAS

MOREL

USINES :
LA SONE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

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

AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17e) TÉL. CARNOT 96.16

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

Le Casque GENO

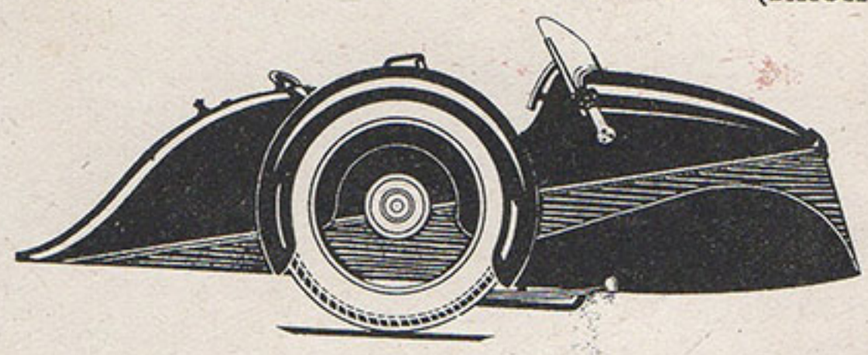
à calotte en métal léger à haute résistance.
Imperforable aux chocs
AGREE EN COMPETITION
pour tous pays affiliés à la **F.I.C.M.**
Type Compétition modèle adopté par « MOTO-REVUE »
pour son
CASQUE D'HONNEUR

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

L. SIMARD

« LE SIDECAR SANS CONCURRENCE »

12, rue Antoine Primat à VILLEUBANNE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :
32.300 — 36.800 — 41.000 — 42.500 — 43.000
46.000 - 51.000 - 54.000 - 59.000 - 62.000
EN VENTE LIBRE LIVRES AVEC PNEU ET CHAMBRE

FACILITES DE PAIEMENT SUR DEMANDE

Agents demandés dans toute la France
LA QUALITE LA MEILLEURE
10.000 FRANCS MOINS CHER

RENÉ GILLET

MOTOS — SIDECARS — VELOMOTEURS

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

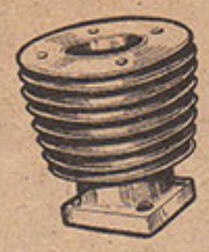
Motos 750 cc et 1000 cc - 4 temps - 4 vit.
Vélomoteurs 125 cc. - 2 temps - 4 vit.
Châssis sidecar « RENE GILLET »

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

GARREAU

LE SPECIALISTE DES MACHINES RAPIDES

Guidons tous modèles



Cylindres toutes marques.

Soupapes et guides pour toutes marques

Pistons nus ou complets, toutes marques françaises et étrangères.

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

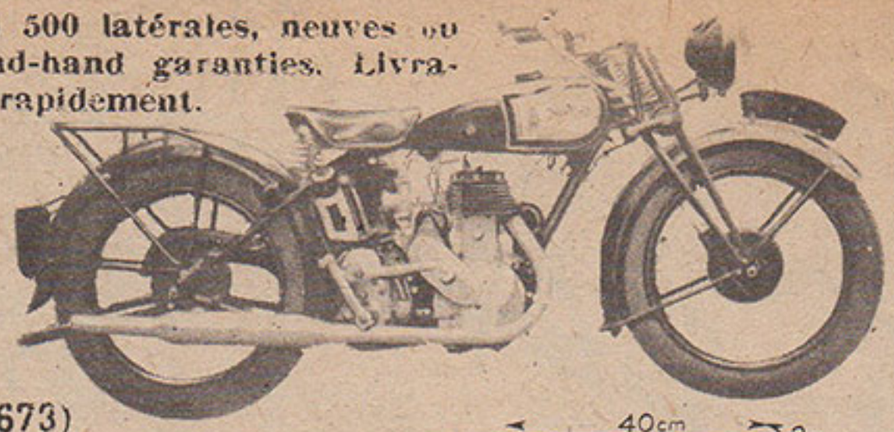
1er T.T. ANGLAIS

Bol d'Or

avec

LEFEVRE (2.384 k. 673)

RECORD BATTU

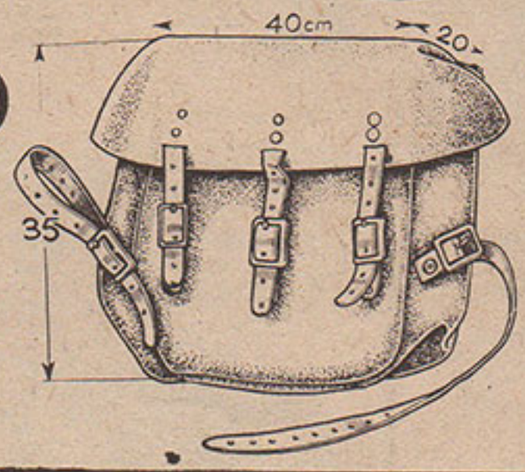


Norton

Toutes pièces détachées immédiatement disponibles.

■

Sacoches grand modèle, pour motos et vélomoteurs, cuir chromé 1er choix, renforcé, grand luxe, imperméable.
Prix : 3.500 - 4.500 - 6.000 (luxe)
(Prix spéciaux par quantités).

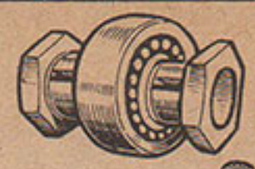


Coussins de garde-boue.

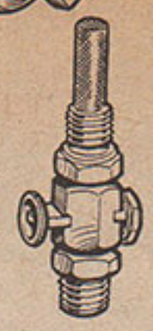
Toutes pièces détachées en stock disponibles de suite. Toutes pièces sur commande livrables rapidement.

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

Ressorts de fourche et de selle toutes marques et toutes dimensions

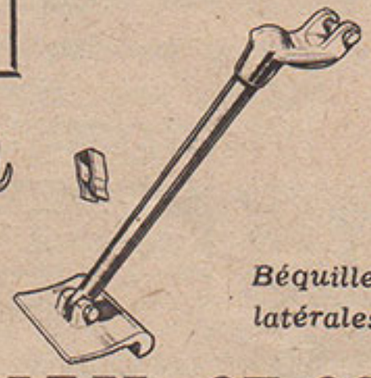


Embiellages Norton, Ariel, BSA, Rudge Matchless, Indian, etc..



Robinets filtres.

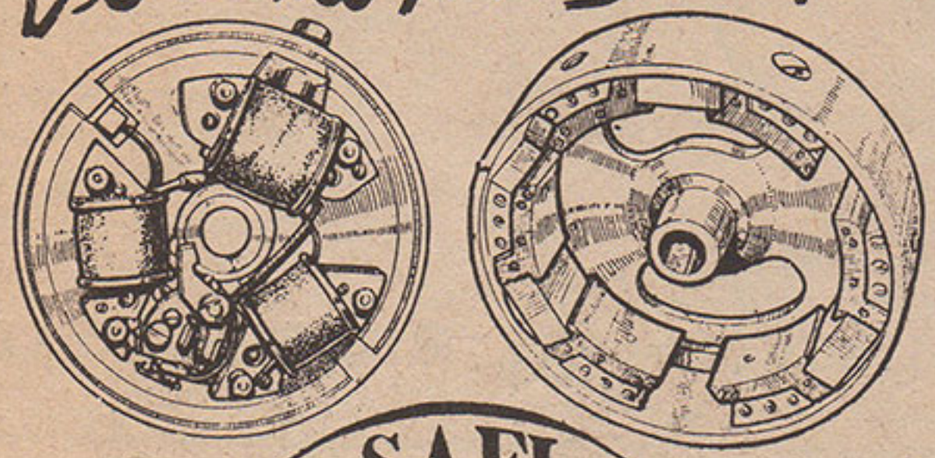
Lunettes course avec 2 jeux de verres triplex blancs et teintés.



Béquilles latérales.

22, rue Robert-Lindet - PARIS XVe - Tél. : VAU. 07-09

Volants Magnétiques



SAFI

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)

Les cycles

AUTOMOTO

présente

SON PROGRAMME DE FABRICATION POUR L'ANNÉE EN COURS : CYCLES, MOTOS & VÉLOMOTEURS

■

SES VÉLOS RANDONNEURS ET COURSE SPÉCIAUX
Légers et extra-légers — 3 et 4 vitesses

■

SON VÉLOMOTEUR 125 A. S.
2 temps — Bloc moteur — 3 vitesses

■

SON VÉLOMOTEUR 125 C. H.
4 temps — Bloc moteur — Culbuteurs
4 vitesses — Sélecteur au pied

■

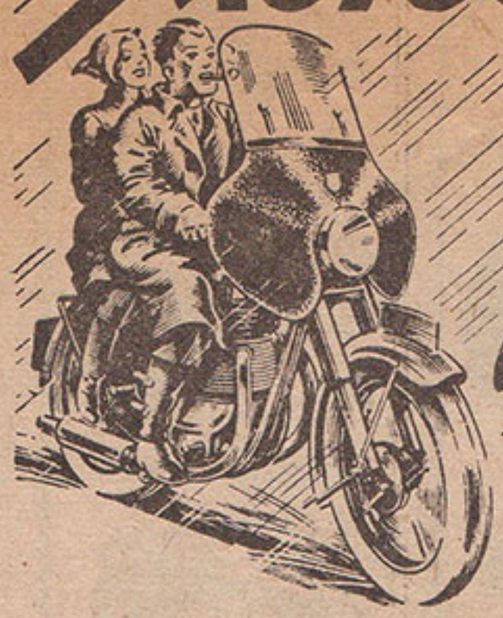
SA MOTO 150 cm³ - 4 TEMPS
Bloc moteur — Culbuteurs — 4 vitesses
Sélecteur au pied — Moyeu AR démontable

CYCLES AUTOMOTO

61, Av. de Rochetaillée
St-ETIENNE (Loire)

Magasin d'exposition : 62, AV. de la GRANDE ARMEE, PARIS-17e

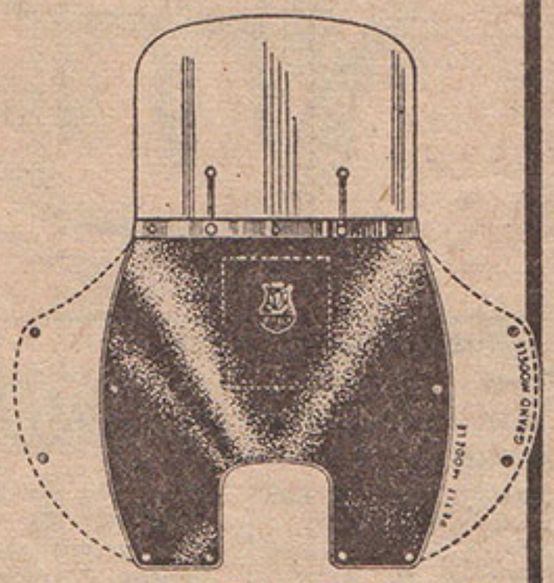
MOTOCYCLISTES



Rouler confortablement par tous les temps

Voyagez dorénavant sans fatigue tout en améliorant votre moyenne.

Ensemble élégant à prix modique.



RIGIDITÉ ABSOLUE

PROTECTION COMPLETE

Livraisons immédiates : PARIS - PROVINCE

BIPLEX ÉTS DELANNET 43 & 45, Rue de LA ROQUETTE PARIS. Tél. ROQ. 85-22

LA COURSE... LA ROUTE...
...MEMES PROBLEMES
MEMES SOLUTIONS !

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

BRETOCYL GRAPHITÉ

Le « Superlubrifiant des Champions » et le « Champion des Supercarburants »

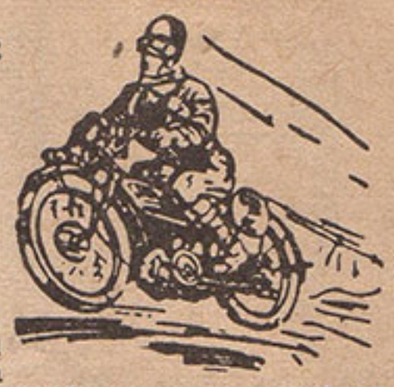
PROTEGE VOTRE MOTEUR CONTRE L'USURE ET EN EST LE

VERITABLE BOUCLIER

AVEC

BRETOCYL GRAPHITÉ :

PUISSANCE,
SOUPLESSE,
SECURITE.
CLIQUETAGE EVITÉ,
ECONOMIE D'ESSENCE ASSURÉE



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

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

LA PROVIDENCE DU MOTARD

ACTUAL-SPORTS

Marcel FARAUS
Spécialiste du Vélomoteur et de la Moto
25, rue Notre-Dame de Nazareth - PARIS-3e

AGENT :
MOTOCONFORT — MONET-GOYON
RENE GILLET — ROUSSEY — M.R. — VAP

TOUTES REPARATIONS...
REMISES A NEUF...
DEPANNAGES...

EKA

La Béquille latérale

à système télescopique fixée en deux points, ne risque pas de tourner.

se monte instantanément sur tous vélomoteurs et motos, sans gêner le pot d'échappement ni les repose-pieds

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE
9, RUE BELIDOR — PARIS (17e)

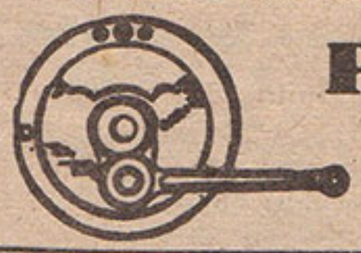
MOTOS DANTON

14, r. Danton, LEVALLOIS-PERRET - PER. 19-11
SPECIALISTE HARLEY-DAVIDSON
Pièces détachées - Echange standard moteurs et cylindres type M.P. 750 lat. selle biplace adaptable - pare-brise
Agence : **Monet-Goyon, Magnat-Debon, etc..**
Distributeur SIDECARS SIMARD
Pièces détachées - Accessoires
REPARATIONS TOUTES MARQUES
GRAND CHOIX MOTOS ET SIDECARS NEUFS ET D'OCCASION

BOITES DE VITESSES PIECES DETACHEES STAUB
(AGENT GENERAL)

REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS, PIECES DETACHEES ACCESSOIRES - TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES
SALON DE L'AUTOMOBILE Stand n° 1. Salle M. 2e série



PERTUISOT
23, Rue des Acacias, 23
PARIS-17e — Tél. ETO. 12-46

37e ANNEE. — N° 957. — 23 SEPTEMBRE 1949.

le 1er, le 3e et le 4e Vendredi du mois.

Moto revue

La Moto

REVUE TECHNIQUE INDÉPENDANTE ET DE DÉFENSE DES USAGERS
RÉDIGÉE 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 (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2e.
● 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.

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

◆ AMATEURS DE GROS MONOCYLINDRES

Le correspondant d'un de nos confrères anglais estime que si un mono de 500 ou 600 cmc. constitue l'idéal pour remorquer un sidecar monoplace, il faudrait pour un sidecar biplace un mono de 750 cmc. ou même de 1.000 cmc. Il y a eu dans le passé, si nos souvenirs sont exacts une Rudge 750 cmc., mais qui n'a pas eu beaucoup d'acheteurs. D'une manière générale, aussi bien dans le domaine de l'auto que de la moto, il semble admis qu'une cylindrée unitaire de 500 à 600 cmc. constitue un maximum raisonnable et cela correspond à la pratique courante.

◆ ELECTRODES FOURCHUES

Sur un nouveau type de bougie l'électrode négative est fourchue. Il paraît que ces bougies résistent mieux à l'encrassement.

◆ RESULTAT INATTENDU

Au palmarès d'une sévère course de régularité organisée par le M.C. de Biella (Italie), on ne remarque que deux concurrents non pénalisés. Ils pilotaient respectivement une 125 cmc. Morini et une 500 cmc. Gilera. L'épreuve comportait cependant une participation très variée, où l'on remarquait de nombreuses machines italiennes des marques les plus connues, quelques motos anglaises, et une grosse 1000 cmc. américaine, qui finit seconde de la catégorie « au-dessus de 125 », derrière la Gilera victorieuse.

◆ AUSSI CHER QUE L'OR

Sur la 500 cc deux cylindres BSA, les coussinets de têtes de bielles reçoivent une mince couche d'indium. Ce métal coûte presque aussi cher que l'or.

◆ SILENCIEUX

Il se produit à l'intérieur des silencieux des condensations de la vapeur d'eau chargée d'acide. Aussi le métal est-il attaqué et les silencieux en tôle mince se percent assez rapidement et les cloisons se désagrègent. Avec les deux cylindres il arrive qu'un des deux silencieux lâche avant l'autre et on constatera que le moteur ne tourne plus rond. Le remède, malheureusement coûteux, c'est le remplacement.

GANGRENE et ESSSENCE

BIEN qu'on ne cesse de prospecter les sources de pétrole et qu'on puisse espérer la découverte de gisements nouveaux, peut-être plus importants que ceux déjà connus, on s'attache de plus en plus à la fabrication d'essence synthétique. Il faut en effet prévoir un énorme développement des moteurs soit à combustion interne, soit à explosion. De plus en plus les bateaux sont propulsés par du Diesel, le ciel sera aussi peuplé d'avions et d'hélicoptères que les routes de véhicules automobiles. L'agriculture se motorise etc... Il en résulte des besoins nouveaux que, dans peu d'années, l'essence naturelle ne pourra plus satisfaire. Il y a bien l'alcool, mais il est cher à cause de son pouvoir calorifique réduit. Il sera plutôt un carburant d'appoint destiné surtout à améliorer l'indice d'octane de l'essence. Et pour les Diesel qui se répandront de plus en plus sur les tracteurs et les véhicules utilitaires il faut des hydrocarbures lourds que l'alcool ne peut remplacer. Quant à l'électricité elle ne peut être utilisée sur des véhicules autonomes faute d'accumulateurs ultra légers qui n'ont pu, après plus de soixante dix années d'efforts être réalisés. C'est donc sur les pétroles qu'il nous faut compter pour alimenter nos moteurs et aussi pour les graisser. On fabrique à l'échelle industrielle de l'essence synthétique à partir de la houille ou de la tourbe mais le prix de revient est élevé et les gisements de houille ne sont pas inépuisables. Ce ne peut être qu'une solution d'attente qui ne peut que reculer le moment où nous nous trouverons devant la situation désespérée créée par l'épuisement total des carburants.

Fort heureusement des recherches sont effectuées par un savant français le Dr Laigret. Elles n'en sont malheureusement encore qu'au stade du laboratoire et à leur sujet on garde encore un demi secret. Elles sont basées sur l'action d'un microbe extrêmement répandu et qu'on trouve en particulier dans les plaies gangrènées. Mis dans certaines conditions de température et de pression en présence de matières pectuscibles et avec un catalyseur iodé, il permet d'obtenir une huile de pétrole analogue à l'huile naturelle et qui peut être distillée de la même manière. On peut utiliser des algues, des détritus, des boues des matières organiques en décomposition, etc... Cette découverte ouvre donc des horizons nouveaux. Le prix de cette essence sera probablement inférieur à celui de l'essence naturelle car il n'y aura plus de forage si coûteux. Curieuse coïncidence, c'est en Tunisie que ces expériences se poursuivent.

◆ 2.027 KMS EN 48 HEURES

Telle a été la distance couverte par une petite James de 98 cmc. au guidon de laquelle se relayaient huit pilotes. Moyenne 42 kmh. Consommation de mélange moins de 2 litres aux 100 kms.

◆ PERFECTIONNEMENTS TECHNIQUES

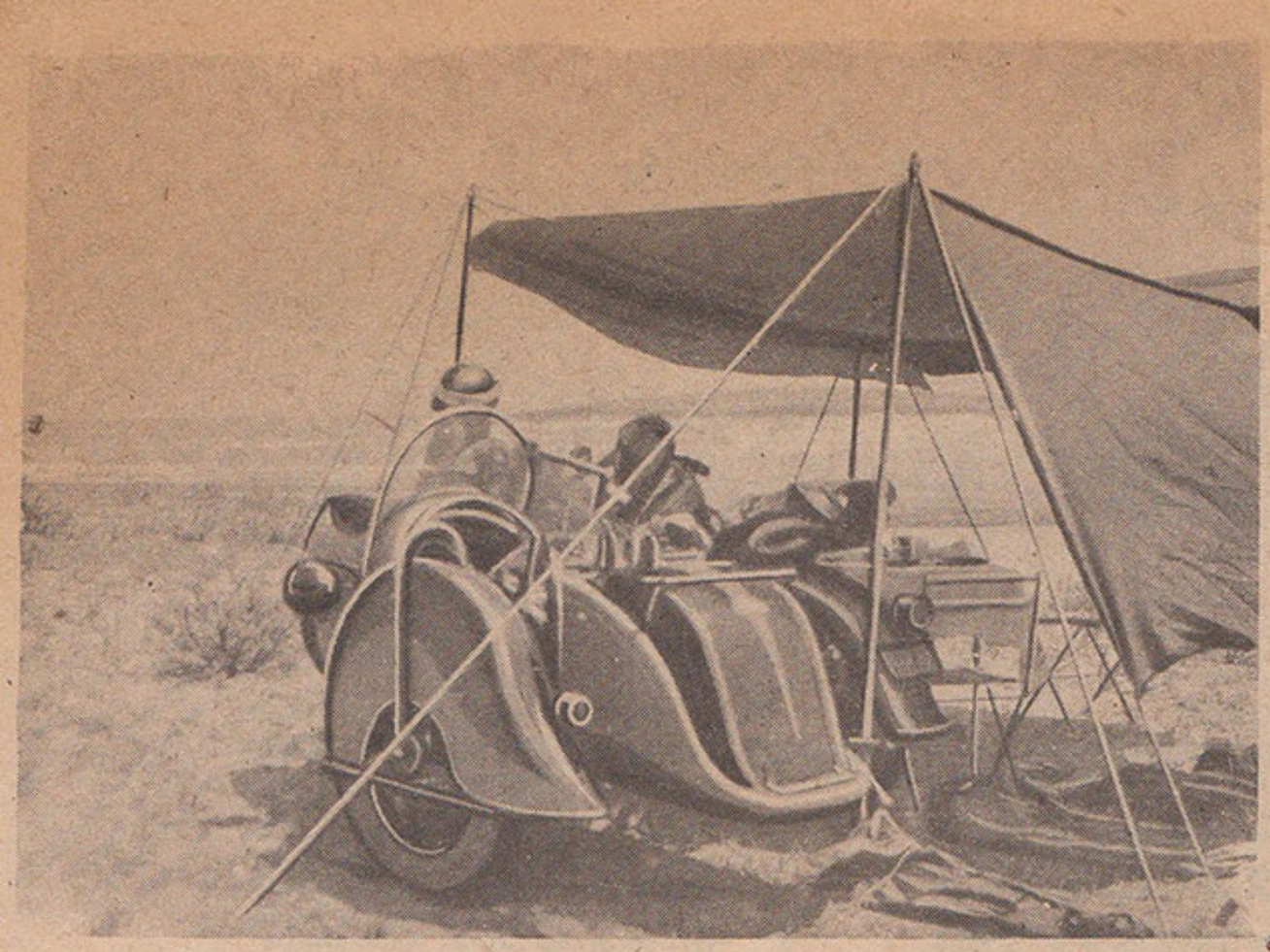
Il est indiscutable que les racers actuels utilisent une essence à indice d'octane médiocre, 70 ou 72, améliorent constamment leurs performances et qu'avant peu elles atteindront les vitesses qu'on atteignait avant guerre avec l'essence benzol à 50 %. C'est une preuve certaine des énormes progrès réalisés.

◆ BONNES GROSSES MACHINES

Beaucoup de motocyclistes regrettent des machines comme les B.S.A. ou les Ariel à moteur incliné. C'étaient certainement au point de vue du silence, de la régularité de marche, de la robustesse et de l'économie, des motos de premier ordre. De nos jors la 600 cmc. Panther P.M. maintient ces traditions avec des performances beaucoup plus élevées.

◆ LE BENZOL CARBURANT CLE

Un carburant essence alcool ne peut, en pratique, donner de bons résultats qu'avec un alcool rigoureusement déshydraté, sinon il est instable et ne permet pas d'obtenir une carburation correcte et il rend la mise en marche très difficile. La consommation est, d'autre part, très élevée. Par contre un carburant ternaire essence benzol alcool plus une addition d'huile de paraffine comme la Serco d'avant guerre n'est pas loin de constituer l'idéal pour l'usage courant. Il y a chez nous un drame : c'est qu'il est relativement facile de produire de l'alcool à partir de notre excédent de vins qui ne se vend pas soit à cause de sa mauvaise qualité, soit à cause de son prix excessif. Mais le benzol est beaucoup trop rare et n'existe pas en quantités suffisantes pour permettre la mise sur le marché de grosses quantités de carburant ternaire, le seul qui puisse donner entièrement satisfaction aux usagers.



Grâce à son side-car, notre correspondant marocain put passer de magnifiques vacances. Tente, table et chaises pliantes, petit poste de radio, trouvaient place, soit dans le coffre arrière, soit sur le porte-bagages de la machine.

◆ LE 33e SALON DE LA MOTO DE BRUXELLES

Comme chaque année, c'est au Palais du Centenaire au Heysel que se déroulera du 14 au 25 janvier 1950 le Salon de l'Automobile et du Cycle de Bruxelles.

L'intérêt suscité dans le monde entier par le Salon de Bruxelles est considérable, car la Belgique, pays d'importation, voit la construction motocycliste mondiale se donner rendez-vous et présenter ses tout derniers modèles lors du Salon Bruxellois.

Le Salon de 1949 nous avait permis d'admirer de nombreuses nouveautés techniques, telle la 500 Gillet bicylindre.

Que nous réserve le Salon 49 ?

Sûrement de nombreuses surprises. Aussi, l'intérêt sera-t-il égal pour le profane et le technicien, qui trouveront dans ce Salon de Bruxelles 1950 un plaisir intense.

◆ CLEAN UP

Comparez nos machines et les dernières créations de l'industrie automobile. Une voiture est infiniment plus compliquée qu'une motocyclette et pourtant, grâce à sa carrosserie, elle donne une impression d'élégante simplicité. Dans ce domaine les constructeurs de scooters ont fait un effort remarquable, alors que les motos carrossées ont pratiquement disparu. C'est dommage. Nous avons bien vu au Salon de Londres la flat-twin Velocette. Petite machine aux performances modestes, mais silencieuse, nette d'aspect et ne demandant qu'un minimum d'entretien. On peut certainement réaliser, sur les mêmes principes, des machines de moyenne ou grosse cylindrée. La protection du mécanisme, moteur et transmission, doit être totale. Cela n'est nullement incompatible avec une accessibilité qui, par ailleurs, a moins d'importance, étant donné la sûreté de fonctionnement des machines modernes. Le problème du refroidissement n'est nullement insoluble. Considérez par exemple le Volkswagen dont le moteur à refroidissement par air est à l'arrière, c'est-à-dire dans la position la plus défavorable au point de vue du refroidissement. Et cependant elle a donné toute satisfaction dans les circonstances les plus défavorables.

◆ MAUVAISES ROUTES

On ne peut dire que les routes belges soient bonnes, mais elles ont obligé les constructeurs belges à établir des machines extraordinairement robustes et capables de résister aux pires conditions. La robustesse des Saroléa est remarquable. La suspension des F.N. est peut-être la plus efficace actuellement existante.

◆ LES COOPER

Si la participation des « Cooper » au Grand Prix de l'A.C.F. n'a pas été aussi brillante qu'on pouvait l'espérer, il ne faut pas sousestimer la valeur de ces engins. Sur le Circuit de la Garda, en Italie Stirling Moss, un jeune coureur de 19 ans, a réussi à dominer un lot important de coureurs italiens et a réussi à terminer troisième, à un peu plus de trois minutes derrière Villoresi et Tadini qui montaient des Ferrari 2 litres. Le moteur de Moss était un 990 Jap sans compresseur.

◆ UNE INGENIEUSE SUSPENSION AR

Les difficultés de réalisation et d'adaptation d'une suspension arrière n'arrêtent pas les amateurs. Un mécanicien de Londres, M. Beeston, a monté sur sa 250 cmc. B.S.A. une suspension ingénieuse, mais dont il n'envisage pas la fabrication en série. Il a supprimé les deux fourches AR et monté en arrière de la boite de vitesses deux plaquettes verticales qui portent les charnières d'une fourche oscillante qui porte la roue et des bras supérieurs parallèles à la fourche à laquelle ils sont accouplés par deux tiges verticales. L'ensemble constitue de chaque côté de la machine un parallélogramme déformable. L'axe de la roue arrière décrit un arc de cercle et le centre de l'articulation étant très rapproché de la boite de vitesses, les variations de tension de la chaîne sont très faibles. La suspension est assurée par des silentblocs, l'un à la charnière principale, les autres aux articulations des bras supérieurs et des tiges verticales. Quant au bras supérieur il tourillonne sur un gros roulement à aiguilles. Le débattement est de 7,5 centimètres quand l'amortisseur à friction est desserré.

◆ UNE EXTRAORDINAIRE PETITE MACHINE

Quand le scooter Lambretta s'est adjugé une confortable brochette de records, nous en somme restés littéralement assis. Et cela sur une piste très dure, car on aurait tort de se représenter Montlhéry comme un billard. Au delà de 100 à l'heure, on y est très gentiment secoué. Sous sa forme commerciale, le Lambretta n'est pas moins intéressant. Une machine de père de famille, mais qui tape aisément le 90, peut tenir aisément le 70 et réaliser sans mal du 60 kmh. de moyenne avec une consommation de mélange qui n'atteint pas trois litres aux 100 kms. Confort parfait grâce à la fourche avant à parallélogramme, blocs caoutchouc travaillant à la torsion et un bloc arrière oscillant. Excellente tenue de route, en particulier dans les virages.

Un confort surprenant, la possibilité de loger pas mal de bagages, un mécanisme très propre et une excellente protection contre les intempéries.

Il y a même des Lambrettistes qui exagèrent et non contents d'emmener un passager en tandem arrivent à y loger des gosses. En Suisse et en Italie il n'est pas rare de voir également les petits scooters 125 accouplés à des sidecars légers. Et la vaillante petite machine ne proteste pas.

◆ NE PAS CONFONDRE CRACHEMENTS ET RETOUR DE FLAMME

Avec les moteurs à régime élevé dont les temps sont largement croisés, il est inévitable qu'au ralenti il se produise des crachements au carburateur. Le courant des gaz d'échappement ne créant pas une dépression suffisante et d'autre part au moment de la fermeture de la soupape d'admission au début de la course de compression, les gaz frais n'ayant pas une énergie cinétique suffisante pour vaincre l'augmentation de pression résultant de la remontée du piston. Il faudrait une distribution qui variât avec le régime. Mais cela entrainerait bien des complications. Ces crachements de gaz frais n'ont d'ailleurs d'autre inconvénient que des pertes gazeuses.

Le retour de flamme est beaucoup plus grave, car il peut provoquer des incendies. Si votre carburateur prend feu, accélérez à fond tout en fermant le robinet d'essence. Les retours de flamme proviennent généralement d'un mélange trop pauvre qui brûle lentement et n'a pas achevé sa combustion en fin d'échappement, au moment où s'ouvre la soupape d'admission.

◆ FILTRATE

C'est une marque d'huile peu connue en France, mais qui a un glorieux passé. Elle a été fondée en 1789. C'est elle qui a fourni l'huile qui lubrifiait l'ancêtre de nos locomotives, la « Fusée » de Stephenson, les premiers autobus de Londres, les traineaux automobiles de l'expédition antarctique de Scott, et les moteurs des premiers avions britanniques. Pendant la dernière guerre cette marque a livré près de 15 millions de litres d'huile aux armées.

◆ LA GILLET BICYLINDRE 2 TEMPS

Gillet d'Herstal est une marque belge de premier plan. Indépendamment de ses remarquables 4 temps, elle a réalisé de merveilleux deux temps et en particulier une mono 350 cmc. La deux temps bicylindre 750 cmc. est largement utilisée par l'armée et la police belge. Et on annonce que sous peu elle va sortir sa deux cylindres côte à côte analogue à la 500 cmc. D.K.W. dont la disparition a été regrettée par de nombreux motocyclistes. C'est une machine imposante avec fourche télescopique et suspension arrière à glissières. Ce modèle va compléter une gamme de modèles qui comprend une 125 cmc., une 150 cmc. et une 250 cmc. extrêmement appréciées en Belgique. Il existe également une 250 cmc. quatre temps à culbuteurs. Ceux-ci sont disposés non sur le côté, mais à l'arrière du cylindre.

VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD, VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN

Une nouvelle 125 de course

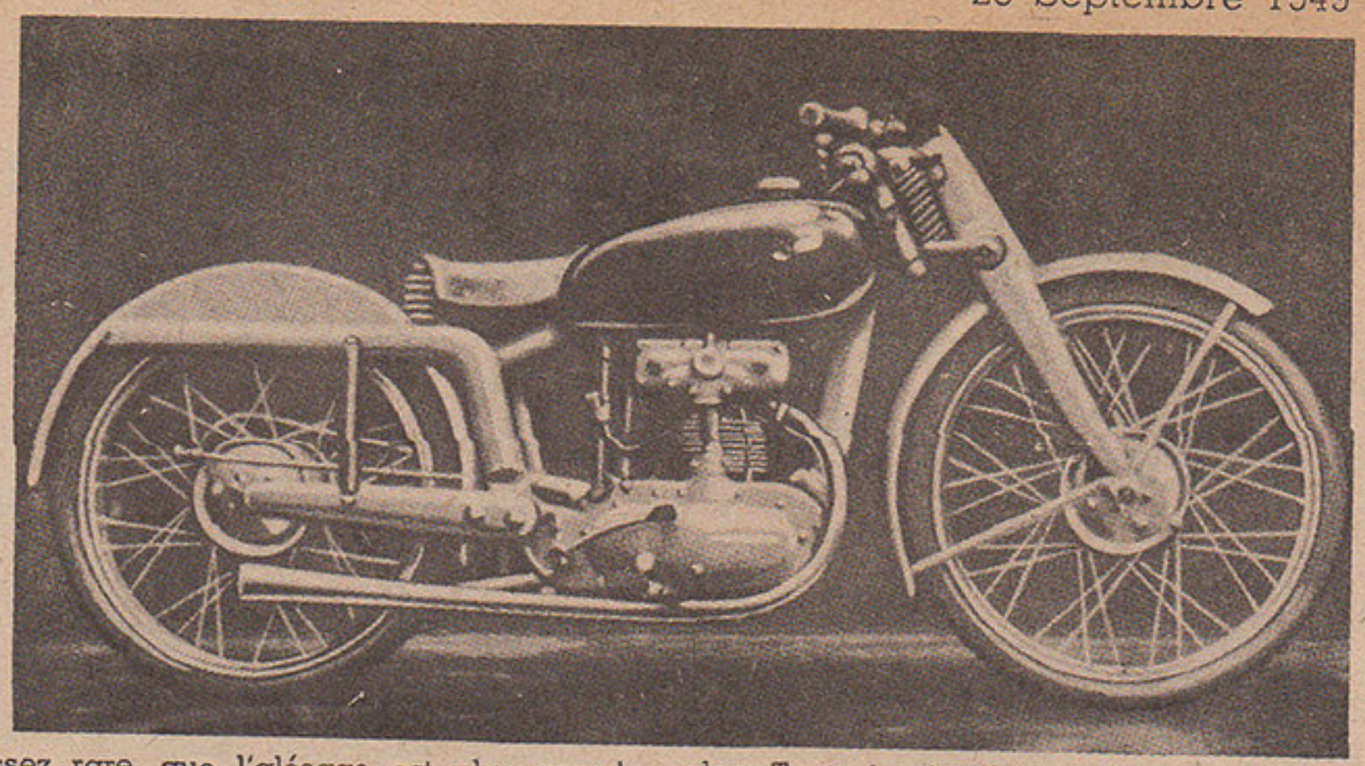
La MORETTI

DOUBLE ARBRE A CAMES EN TETE

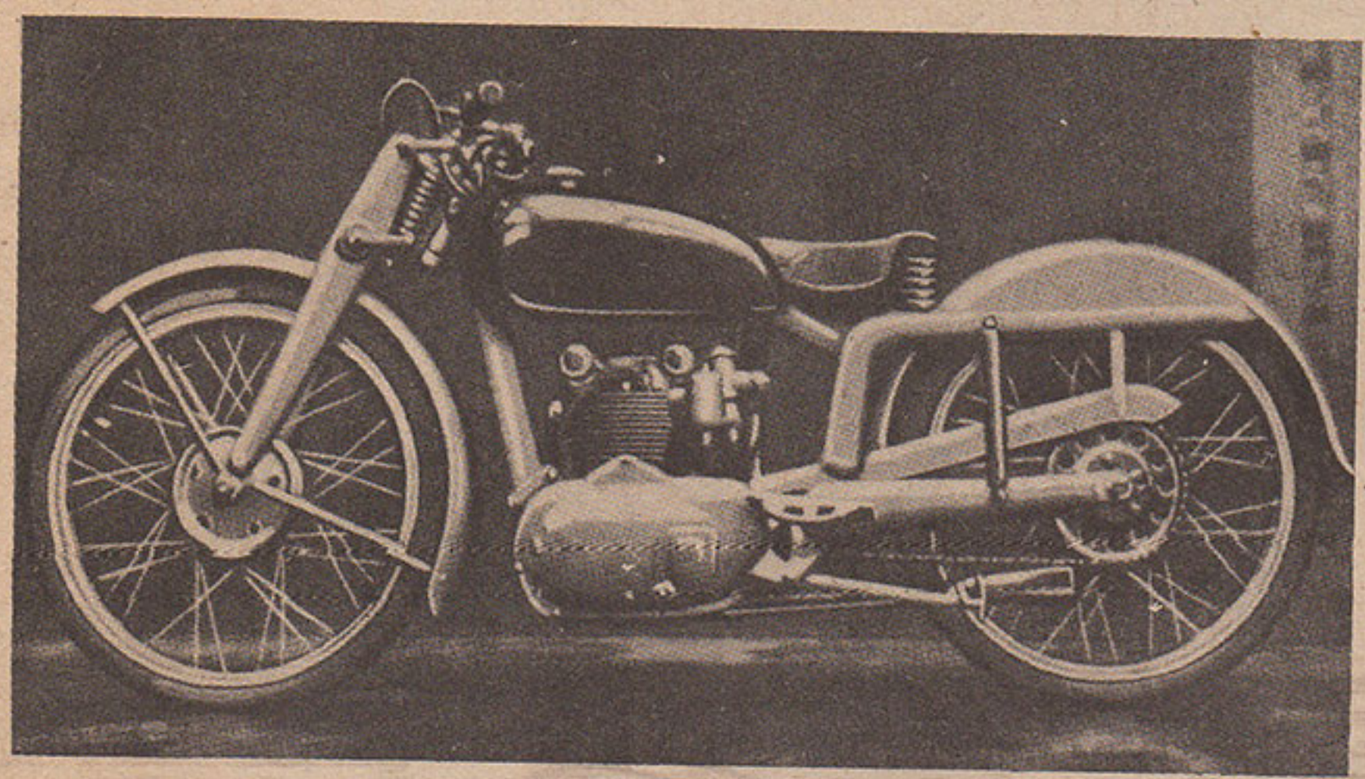
12 CV à 9.000 Tours-minute

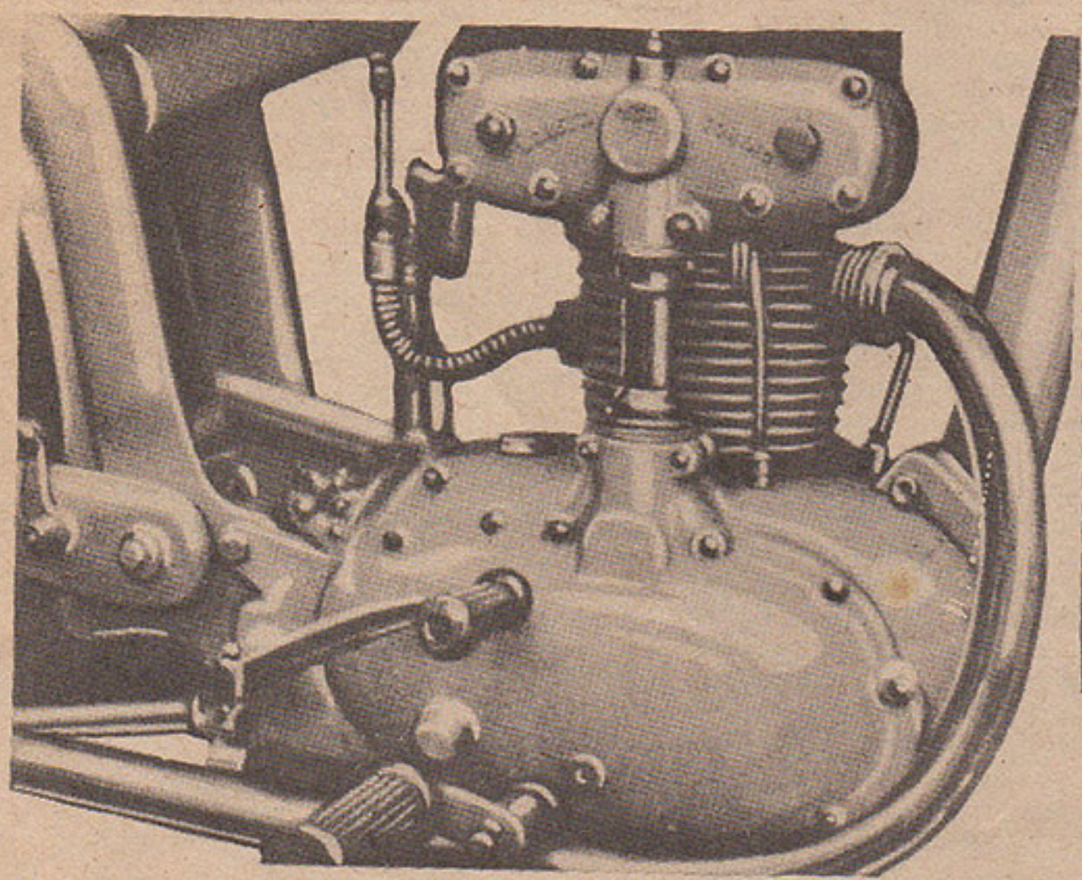
Taux de compression 12 à 1

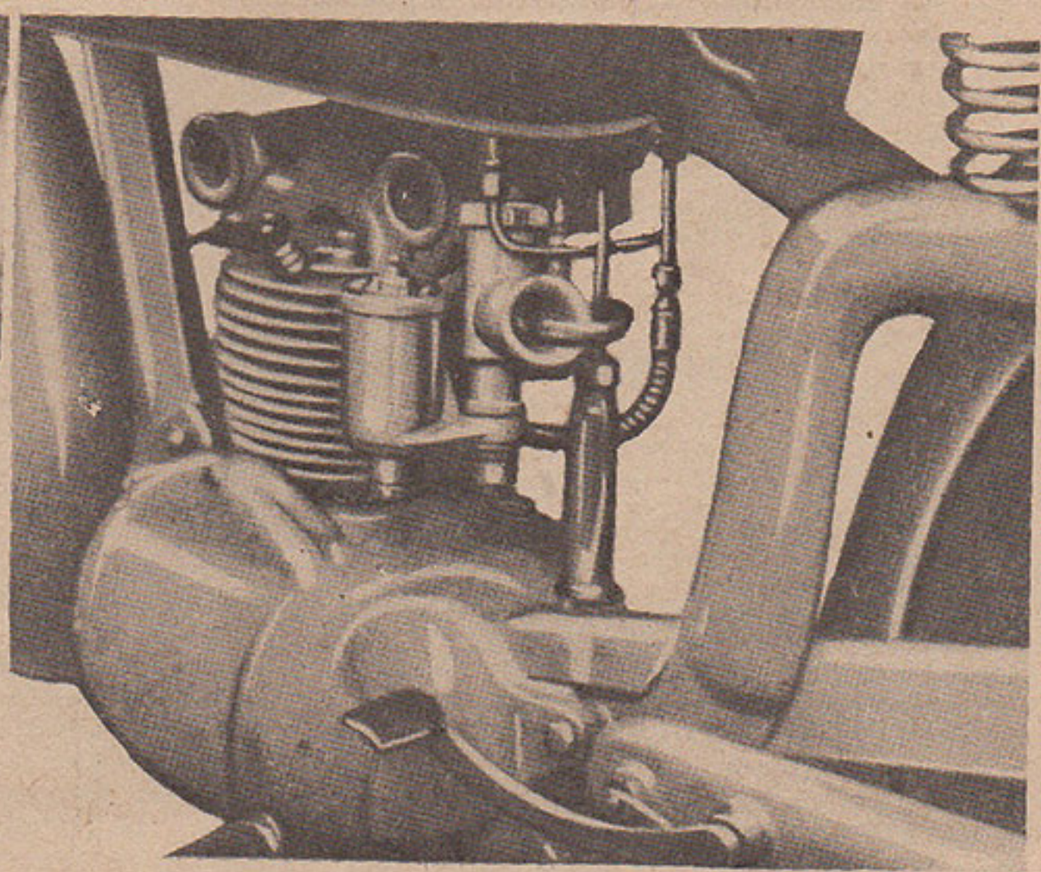
Vitesse : 135 kms à l'heure



A la dernière exposition motocycliste de Turin, on pouvait remarquer une très intéressante machine italienne : la 125 Moretti. Conçue par l'ingénieur Blatto, spécialiste transalpin des petites cylindrées et réalisée par Giovanni Moretti, cette motocyclette apparaît comme une surprenante réussite. La Moretti emballe tout de suite celui qui l'observe, grâce à sa ligne moderne et à la netteté de son bloc-moteur. Ce dernier est un monocylindrique de 125 cmc. (56 x 50), remarquons, chose assez rare, que l'alésage est plus grand que la course, le cylindre est en alliage que la course ; le cylindre est en alliage détachable est également en alliage léger. La distribution s'effectue par un arbre vertical qui au moyen d'un renvoi d'angles commande deux arbres à came. Les soupapes sont inclinées à 75°. La came attaque directement les soupapes, lesquelles sont rappelées par des ressorts en épingles. Toute la distribution est enclose. La lubrification de la distribution est très abondante, le graissage général étant du type à circulation continue Le carter moteur forme donc réservoir d'huile. La transmission primaire, à gauche du bloc-moteur, se fait par engrenages. La boîte n'a que trois rapports, commandés par sélecteur au pied. L'embrayage fonctionne à sec. Le cadre présente plusieurs particularités intéressantes. Il n'est pas, comme on pourrait le croire à première vue, en profilés, mais en tubes elliptiques, comme ceux utilisés par l'industrie aéronautique. Seul le tube supérieur est en profilé d'acier-molybdène. Ce cadre à la fois, élégant, léger et robuste, contribue à donner à la Moretti, une allure bien personnelle. La suspension arrière est du type oscillant. Les amortisseurs peuvent être au choix du client, hydrauliques ou à friction. La suspension est complètée par la fourche avant du type à parallélogramme déformable, avec ressort travaillant à la compression. Avec un rapport de compression de 10 à 1 et au régime de 9.000 t.-m., le moteur fournit la puissance de 12 CV, ce qui lui confère une vitesse maximum de 135 kmh.







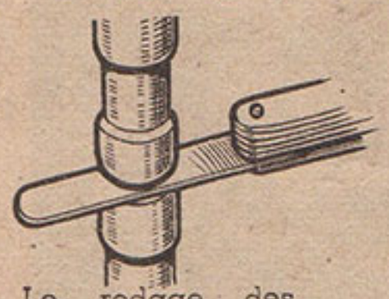
UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

LES SOUPAPES

LES soupapes jouent le rôle de clapets, qui mettent la chambre d'explosion et le cylindre en communication avec les orifices d'admission et d'échappement, ou assurent au contraire l'étanchéité, lors des temps de compression et d'explosion. Il est donc particulièrement important qu'elles puissent remplir leur rôle sans défaillance et ne provoquer aucune fuite de gaz qui nuirait à la bonne marche et pourrait même provoquer des accidents sérieux (un « retour » à l'admission a causé plus d'un incendie). Nous avons déjà insisté sur la nécessité du jeu à laisser entre la queue de soupape et son poussoir (ou la touche du culbuteur). Ce qui n'est pas moins essentiel, c'est que la soupape s'applique de façon absolument intime sur son siège. La portée en biseau, à 45° ou 60° d'inclinaison, est universellement employée. Elle est ménagée soit dans l'épaisseur de la culasse ou du cylindre, lorsque ces organes sont en fonte, soit dans une bague rapportée en métal extra dur (dans le cas d'une culasse en alliage léger ou en bronze d'alu). Lorsque, pour une raison ou pour une autre, le contact entre la tête de soupape et le siège n'est plus assuré d'une façon parfaite, il faut y remédier sans retard. Les progrès de la métallurgie ont singulièrement accru la résistance des soupapes modernes, et il faut souvent attendre de nombreux milliers de kilomètres avant d'avoir à procéder à un ajustage, ou rodage de la soupape. Néanmoins, lorsqu'on constate des piqûres, traces de feu (reconnaissables à leur couleur brune), on ne doit pas hésiter à y remédier dans le délai le plus bref. On estime généralement que tout motocycliste adroit peut entreprendre sans danger le rodage de ses soupapes. Mais nous ne saurions trop conseiller

Lors du remplacement des soupapes, veillez à ce qu'elles s'appliquent parfaitement sur leur siège.

de le faire avec l'aide d'un camarade, au moins pour le démontage et le remontage. Par ailleurs, l'emploi d'outils spéciaux est à recommander tout spécialement. Evidemment, on peut fléchir les ressorts en pressant la coupelle avec un outil quelconque, la soupape étant arrêtée par un bloc de bois dur, puis dégager les clavettes « demi-lune », et laisser le ressort se détendre, mais on court le risque, en cas de glissement de l'outil, de voir les pièces projetées au loin par la détente du ressort, si ce n'est dans sa propre figure ! Et allez donc chercher dans un atelier deux clavettes de la grosseur d'un pois ! Il est d'ailleurs à conseiller d'en avoir quelques-unes de rechange. Si l'on tient à éviter ces risques, on se prémunira à l'avance d'un outil à vis qui permet le fléchissement progressif et le maintien du ressort à sa position « comprimée ». On dégagera ainsi sans effort et sans danger les clavettes, et la soupape viendra toute seule. A noter que la facilité de démontage est beaucoup plus grande avec les ressorts de soupapes en épingles à cheveux, et qu'il suffit alors d'un petit levier permettant de les fléchir. Nous passons sous silence les clavettes rectilignes traversant une mortaise ménagée dans la queue de la soupape, car elles appartiennent au



La cale d'épaisseur sert à mesurer le jeu existant entre la queue de soupape et le poussoir.

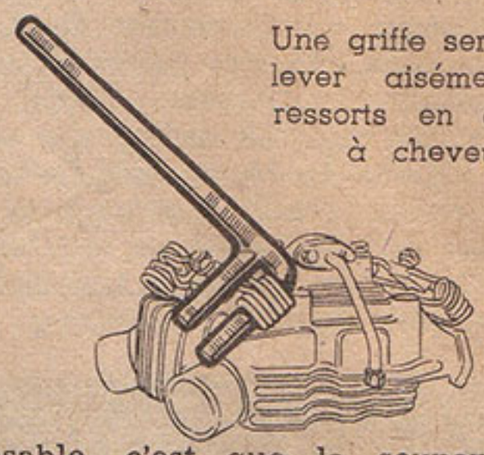
Le rodage des soupapes s'effectue avec un tournevis engagé dans une fente pratiquée dans la soupape.

passé et ne se rencontrent plus guère que sur certains vélomoteurs ou sur les machines très anciennes.

Avant toute chose, il faudra vérifier si certaines pièces ne réclament pas leur remplacement immédiat.

Des guides usés au point de présenter un jeu excessif, des sièges creusés par de nombreux rodages, des ressorts avachis, compromettent le rendement et peuvent même causer des accidents mécaniques. Par exemple, avec un moteur à soupapes en tête, un ressort ne rappelant pas la soupape à temps peut provoquer le contact de celle-ci avec le piston. Les guides, généralement emmanchés à la presse, doivent être ajustés après leur pose. Il est préférable de confier culasse ou cylindre au spécialiste, qui alèsera les passages des queues de soupapes avec la précision nécessaire. Avec certains moteurs il faut absolument utiliser des guides d'origine, comportant des trous d'arrivée d'huile et faire coïncider ces trous avec les canaux ménagés dans la culasse (sur les Peugeot à soupapes en tête notamment). Là encore, méfions-nous de la « demi-réparation », qui consiste à monter des guides neufs et à conserver des soupapes en mauvais état, ou le contraire. Les guides sont en bronze ou en fonte, parfois différents pour l'échappement et l'admission. On doit respecter les solutions employées par le constructeur et recourir, dans la mesure du possible, à des pièces fournies par l'usine.

Vos guides se trouvant en place, vous pouvez commencer le rodage proprement dit. Utilisez de la potée très fine, ou mieux, des produits spéciaux, comme l' « Hermétic-Rodex » ou similaire. Il y a généralement, dans ce cas, deux pâtes : l'une ayant un pouvoir abrasif supérieur. On commence par celle-ci et l'on finit avec la seconde. Ce qui est absolument indis-

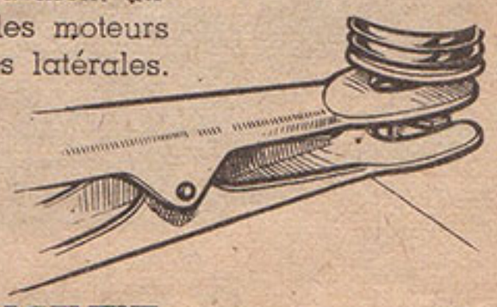


Une griffe sert à enlever aisément les ressorts en épingle à cheveux.

pensable, c'est que la soupape soit appliquée parfaitement et que la pression qu'on excerce sur la tête, soit bien uniforme. Même le dessus de la soupape comporte une fraisure pour le logement d'un tournevis, il vaut mieux tirer sur la queue au moyen d'un petit étau à main, ou mieux d'un appareil à manche, dit « rode-soupapes ». On doit procéder avec patience et progressivité et s'interrompre dès qu'on obtient une surface mate à grain fin, bien uniforme. On soulève plusieurs fois la soupape de sur son siège pendant l'opération, afin de ne pas la pousser très loin sans nécessité. Bien entendu, on doit débarasser après coup, les pièces de toute particule d'abrasif par un lavage à l'essence. Ce qu'il faut éviter à tout prix, au remontage, c'est d'intervertir les soupapes d'admission et d'échappement. On risquerait alors, une véritable catastrophe. De même, il n'est pas recommandé, sur un moteur polycylindre ou un mono 4 soupapes, de monter les soupapes sur un siège correspondant, mais autre que celui qu'elles occupaient avant démontage. Il est donc utile de les repérer, sauf dans le cas d'un « mono » dont les deux soupapes sont de différent diamètre.

Si les sièges sont entamés profondément, et présentent un rebord vertical, on peut les réparer de plusieurs manières. Dans le cas de sièges rapportés, vissés ou emmanchés à la presse, le constructeur les remplacera sans difficulté. Au contraire, si le cy-

Voici un lève soupape uniquement utilisé pour les moteurs à soupapes latérales.



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

lindre ou la culasse sont massifs, on pourra faire ajuster des frettes (ce qui à notre avis est préférable) ou les faire charger à la stellite ou à la soudure autogène. Malheureusement, comme cette dernière opération nécessite le chauffage intensif de la pièce, elle s'accompagne d'une déformation générale. C'est à juste titre que les sièges rapportés se généralisent de plus en plus.

Pour les ressorts, il est difficile, à moins d'avachissement total, de déterminer à la main si leur tare est suffisante. Dans le cas de ressorts à boudin on peut comparer leur longueur avec celle de ressorts neufs et quelques constructeurs avisés indiquent le rétrécissement maximum qu'on peut tolérer avec eux. Il y a souvent deux ressorts concentriques. Faute d'indications précises, on doit prendre l'avis d'un mécanicien ou de l'usine.

Les arêtes du logement des clavettes demi-lune doivent être bien nettes, exemptes de bavures ou de traces de matage. Le rôle des clavettes est d'une importance qui n'échappe à personne, aussi, faut-il apporter un soin tout particulier à leur remise en place.

(à suivre)

REALISATIONS AMERICAINES

La POWELL et la MUSTANG

DEUX MOTOCYCLETTES DE MOYENNE CYLINDREE DONT LA TECHNIQUE EST ORIGINALE EN PLUS D'UN POINT

Encore un hybride entre la moto et le scooter : La Powell P.81 possède un cadre surbaissé, des roues minuscules, équipées de pneus de 12x4, et un moteur monocylindrique monovitesse à embrayage automatique.

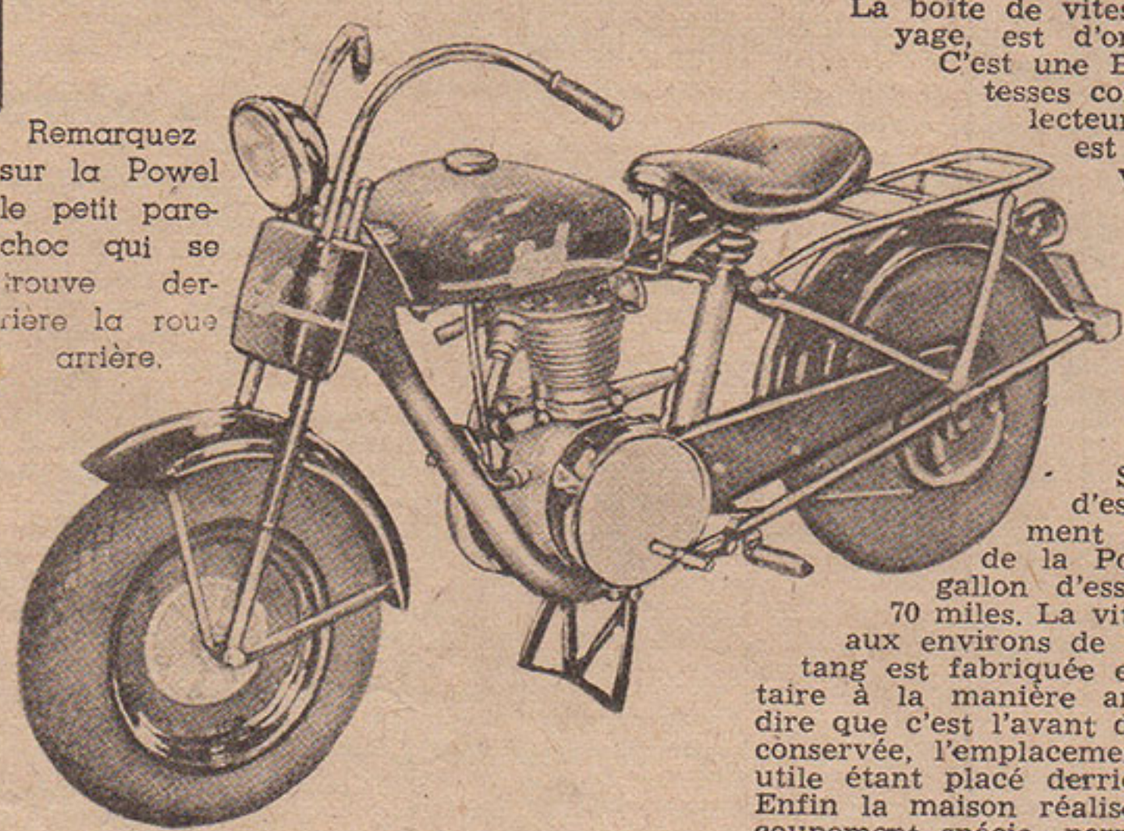
Le cadre se compose d'une armature triangulaire constituant le berceau du moteur. Le diamètre des tubes de cette armature est voisin de 5 centimètres. Le constructeur a eu l'idée originale d'utiliser ces tubes comme... réservoir d'huile, et fait valoir la grande surface de refroidissement qu'ils constituent. La fourche arrière est boulonnée sur le berceau avant, ce qui fait que ses éléments sont interchangeables.

La fourche avant est du type télescopique, avec un débattement voisin de 8 centimètres. La fixation de la roue arrière est particulièrement étudiée et assure la rigidité maximum en même temps qu'un réglage particulièrement aisé de la tension de chaîne. Un dispositif à excentrique facilite encore cet ajustage.

Les roues sont entièrement en alliage léger et permettent le démontage sans effort des pneumatiques, vraisemblablement au moyen d'un dispositif « straightside ». Le moyeu arrière est du type à broche. Les freins à tambour se règlent au moyen de tendeurs à vis.

La partie motrice est semblable à celle de certains scooters dont le constructeur est d'ailleurs un des spécialistes les plus connus. C'est un monocylindre à soupapes latérales d'assez forte cylindrée (approximativement 400 cmc., par 76,5 d'alésage et 82 de course). L'embrayage est automatique, par la seule action de la poignée des gaz. L'unique rapport de transmission est de 4,41 à 1. Le graissage est à carter sec et circulation continue.

Cette curieuse moto développe 8 CV à 3.200 t.-m. Sa vitesse de croisière se situe aux environs de 75 kmh. Un gallon d'essence permet de couvrir 50 miles, soit 4 l. 5 par 80 kms, à peu de chose près. Le poids est voisin de 90 kilos, et le prix de 247 dollars. Evidemment, il s'agit d'une conception bien différente de celle que nous nous faisons en Europe de la machine type. Mais sa robustesse et sa rusticité vaudront certainement à la « Powell P.81 » un succès auprès des usagers ruraux, qui employaient jusqu'ici sur une échelle importante les scooters genre « Cusham ».



Remarquez sur la Powel le petit pare-choc qui se trouve derrière la roue arrière.

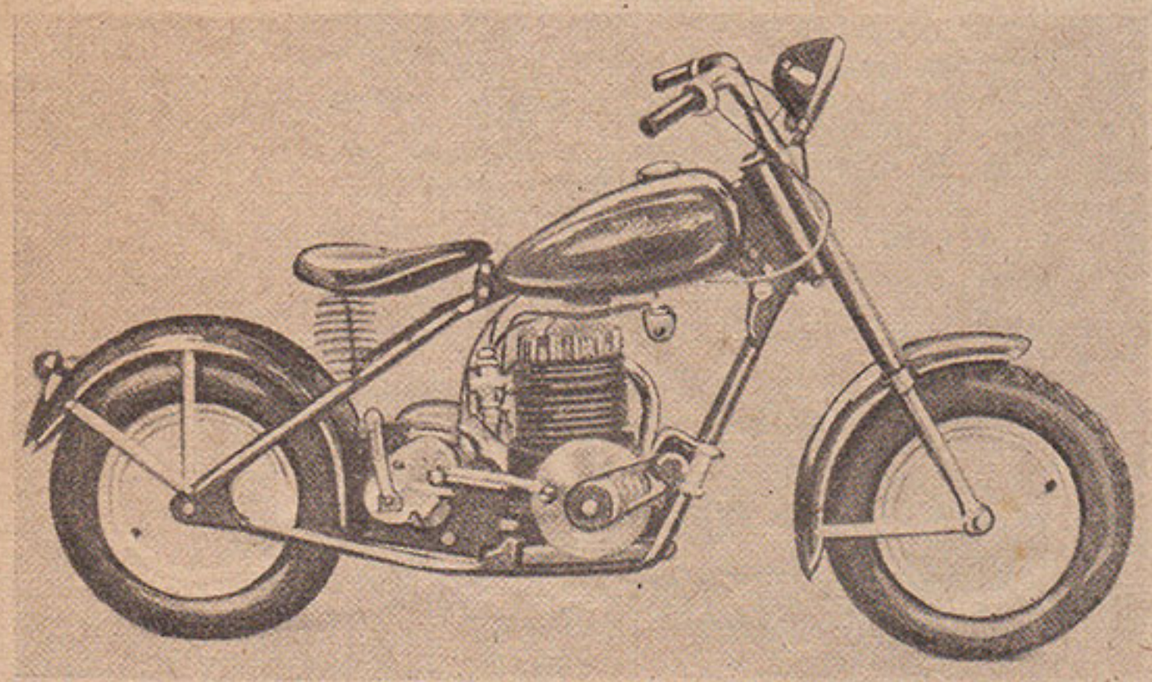
L'autre nouveauté est la Mustang, dont l'aspect extérieur se rapproche plus de nos conceptions et goûts de la motocyclette.

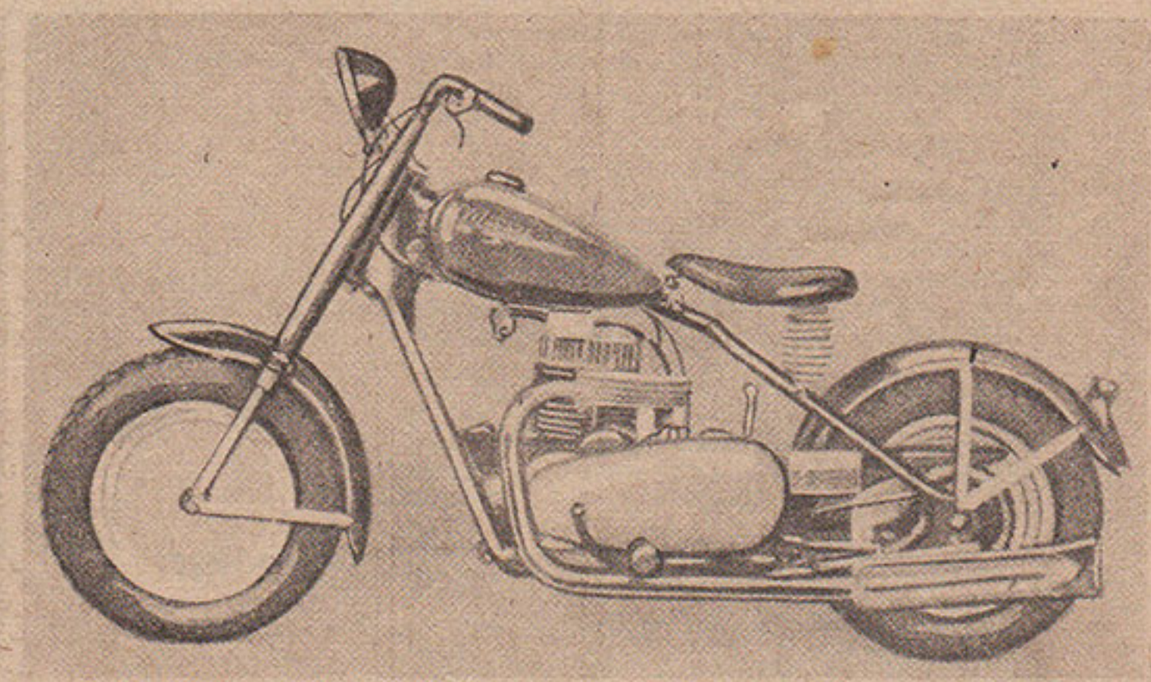
Comme la Powell, le cadre double berceau est surbaissé et les pneus sont de petites dimensions. Ses caractéristiques techniques et ses performances en font une machine nettement plus intéressante que la Powell. Ainsi, le moteur, bien qu'ayant une cylindrée de 90 cmc. environ, inférieure à celle de la Powell, développe 9 CV 5 à 5.000 t.-m.

C'est un monocylindre à soupapes latérales disposées derrière le cylindre, dont l'allumage est assuré par un volant magnétique. La transmission primaire se fait par chaîne sous un carter étanche. La boîte de vitesses, avec l'embrayage, est d'origine britannique. C'est une Burman à trois vitesses commandées par sélecteur au pied. Le cadre est comme nous l'avons dit plus haut un double berceau. La suspension est assurée à l'avant par une fourche télescopique d'un aspect très net et très élégant.

Sa consommation d'essence est également inférieure à celle de la Powell, et avec un gallon d'essence on parcourt 70 miles. La vitesse maximum est aux environs de 100 kmh. La Mustang est fabriquée en triporteur utilitaire à la manière américaine, c'est-à-dire que c'est l'avant de la moto qui est conservée, l'emplacement pour la charge utile étant placé derrière le conducteur. Enfin la maison réalise une barre d'accoupement spécia, permettant de remorquer la Mustang utilitaire derrière n'importe quelle voiture ; deux colliers viennent se fixer sur chacun des bras de la fourche télescopique et sont reliés à une mâchoire qui enserre le pare-choc arrière de l'automobile.

D'une ligne plus attrayante, voici la 310 cmc. Mustana photographiée côté sélecteur et côté transmission primaire.





USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

NOUS NE SAURIONS TROP RECOMMANDER AUX MOTOCYCLISTES D'ADOPTER POUR LEUR MACHINE, LES REGLAGES PRECONISES PAR LE CONSTRUCTEUR. EN OUTRE, VERIFIEZ SOUVENT L'ETAT GENERAL DE VOTRE MOTOCYCLETTE, ET RESPECTEZ LES DELAIS DE GRAISSAGE PRESCRITS SUR LES NOTICES D'ENTRETIEN.

LE MOTEUR NE PART PAS

CARBURATION :

Vérifiez si vous avez encore de l'essence, et si le robinet d'essence est bien ouvert.
Canalisation d'essence bouchée : La démonter et souffler pour la déboucher.
Flotteur coincé : Le démonter et bien nettoyer le guide inférieur du pointeau.
Gicleur bouché : Le démonter et souffler pour le déboucher.
Volet d'air non fermé.
Bride de fixation du carburateur desserré, provoquant une entrée d'air additionnelle.
Cables coincés ou cassés : Les huiler, ou les remplacer.
Eau ou corps étrangers dans l'essence.
Essence de mauvaise qualité.

ALLUMAGE :

Bougie encrassée : la nettoyer.
Pointes de bougie trop écartées - 4/10 d'écartement sont nécessaires.
Fil de bougie cassé ou mouillé.
Fil de bougie desserré : Le serrer énergiquement après avoir nettoyé les surfaces en contact.
Charbon de prise de courant sale, cassé ou coincé.
Vis platinées sales, usées ou déréglées.
Sabot de rupture en fibre coincé.
Mauvaise masse.
Humidité dans la magnéto, volant magnétique, etc...
Desaimantation des masses polaires.
Condensateur grillé.
Bobine d'allumage défectueuse.
Trop d'avance - Allumage décalé.

MOTEUR :

Manque de compression : Soupapes ou segments non étanches. Soupape grippée ou piquée. Fuite au joint de bougie. Fissure dans le carter (particularité relative au moteur deux temps).

LE MOTEUR A DES RATES

CARBURATION :

Trop ou pas assez d'essence (cuve noyée ou gicleur bouché).
Pointeau mal rodé ou coincé.
Eau dans l'essence.
Essence de mauvaise qualité.
Mauvais réglage du carburateur : Utilisez toujours le réglage préconisé par le constructeur.
Excès d'huile dans l'essence. (particularité relative au 2 temps).

ALLUMAGE :

Allumage décalé.
Bougie sale ou défectueuse.
Condensateur défectueux.
Rupteur coincé.
Prise de courant défectueuse ou court-circuit.
Vis platinées sales, usées ou déréglées.

MOTEUR :

Tige de culbuteur manquant de jeu.
Mauvaise fermeture des soupapes (ressort cassé).
Tige de soupape coincée dans son guide.

LE MOTEUR CHAUFFE EXAGEREMENT

Carburateur mal réglé. Mélange trop pauvre.
Allumage défectueux Avance incorrecte.
Graissage insuffisant
Régime trop élevé.
Encrassement.
Bougie non appropriée.

LE MOTEUR COGNE OU CLIQUETTE

Mauvais réglage du carburateur. Manque d'essence.
Essence à indice d'octanes trop faible pour la compression utilisée.
Trop d'avance.
Auto-allumage (mauvaise bougie).
Multiplication trop forte.
Surchauffage.
Jeu dans les paliers ou roulements.

LE MOTEUR MANQUE DE PUISSANCE

CONTINUELLEMENT :

Multiplication non appropriée.
Commandes déréglées.
Compression insuffisante.
Soupape non étanche, piquée ou voilée.
Ressort de soupape cassé, ou trop faible.
Segment cassé, usé ou gommé.
Cylindre ou piston usé.
Joints non étanche.
Rentrée d'air intempestive.
Tubes d'échappement ou silencieux obstrués.
Auto-allumage.
Bougie défectueuse.
Echauffement du moteur.
Carburation défectueuse.
Palier moteur grippé.
Chaîne trop tendue.
Boîte de vitesses ou freins grippés.
Graissage insuffisant.

EN COTE :

En plus des causes possibles énumérées ci-dessus..
Trop d'avance.
Trop d'air.
Multiplication trop forte.

PAR INTERMITTENCE :

Arrivée d'essence insuffisante.
Trou d'air du bouchon de réservoir obstrué.
Soupape collée dans son guide.

LE MOTEUR S'ARRETE

CARBURATION :

Manque d'essence.
Commande de carburateur déréglée ou cassée.
Tubulure d'essence cassée.
Gicleur ou canalisation d'essence obstrués.
Cuve noyée, flotteur percé, pointeau coincé.

ALLUMAGE :

Rupteur coincé ou ressort de rupteur cassé.
Vis platinées sales.
Condensateur claqué.
Fil dénudé.
Eau ou humidité dans le volant magnétique, magnéto, etc...
Magnéto ou distributeur décalé.

MOTEUR :

Serrage momentané du piston.
Graissage insuffisant provoquant le serrage du piston.
Soupape non étanche ou grippée.
Piston crevé, cylindre fendu.
Segments cassés ou gommés.
Culasse desserrée.
Ressort de soupape cassé.

LA PRIORITE EST UNE BELLE CHOSE LA VIE UNE PLUS BELLE ENCORE

MOTEURS ADAPTABLES

LES J.A.P. LATÉRALES ET A CULBUTEURS

Universellement employés, les moteurs JAP se signalent par leur robustesse et leur bon rendement. Ils forment une gamme complète partant du 100 cmc. deux temps et allant jusqu'au 1100 cmc. à soupapes en tête.

UN million de moteurs construits, en 1949, tel est le chiffre record que vient d'atteindre la maison Jap. Ce chiffre suffisamment éloquent pour se passer de commentaires, démontre la popularité rencontrée par les moteurs de cette firme.

Montés sur des machines de tourisme, de sport, de compétition, de dirt-track, sur des triporteurs, ou encore comme groupes auxiliaires, on rencontre les Jap partout.

Les premiers moteurs réalisés par cette maison datent de bien avant la guerre de 1914. On les trouvait notamment sur les marques anglaises Zenith, Hazlewoods qui équipaient leurs motocyclettes de bicylindre en V. Puis la guerre de 1914 vient, et le grand développement de cette maison commence après l'armistice. Dès lors le succès va grandissant, et devait atteindre son maximum aux environs de 1930. Puis chaque constructeur fabriquant lui-même ses moteurs Jap, trouva moins de débouchés pour ses productions. Quelques années avant la dernière guerre, bien qu'ayant présenté de nombreux modèles à distribution surélevée, rares furent les maisons qui passèrent des commandes.

Depuis la Libération, la grande firme de Londres n'a pas repris sa place d'autrefois. Le nouveau vertical twin à soupapes latérales est uniquement construit pour A.J.W., d'ailleurs l'activité de Jap actuellement se borne presque à la réalisation de moteurs marchant à l'alcool, utilisés pour les machines de speedways.

En France, une pléïade de constructeurs eut recours à cette maison, entre 1928 et 1932, Automoto, Clément Gladiator, C.P. Roléo, Dédé, Dollar, Helyett, Marc, Motobécane, Rhony'x, New-Map, Prester, Radior, Rovin, Royal Sport, Soyer, Stella, Stylson, Terrot, etc... sont autant de marques qui montaient des latérales, ou des culbutés Jap.

Notons en passant que les Jap les plus courants en France sont les latérales à bouchons, et que bon nombre de ces moteurs sont encore en service. Aussi avons-nous pensé que les propriétaires de Jap seraient heureux d'en connaître les différents réglages, ainsi que leur entretien général.

Mais devant la multitude de moteurs de cette marque, nous avons dû limiter cette étude générale aux Jap les plus répandus, c'est-à-dire ceux datant des environs de 1930.

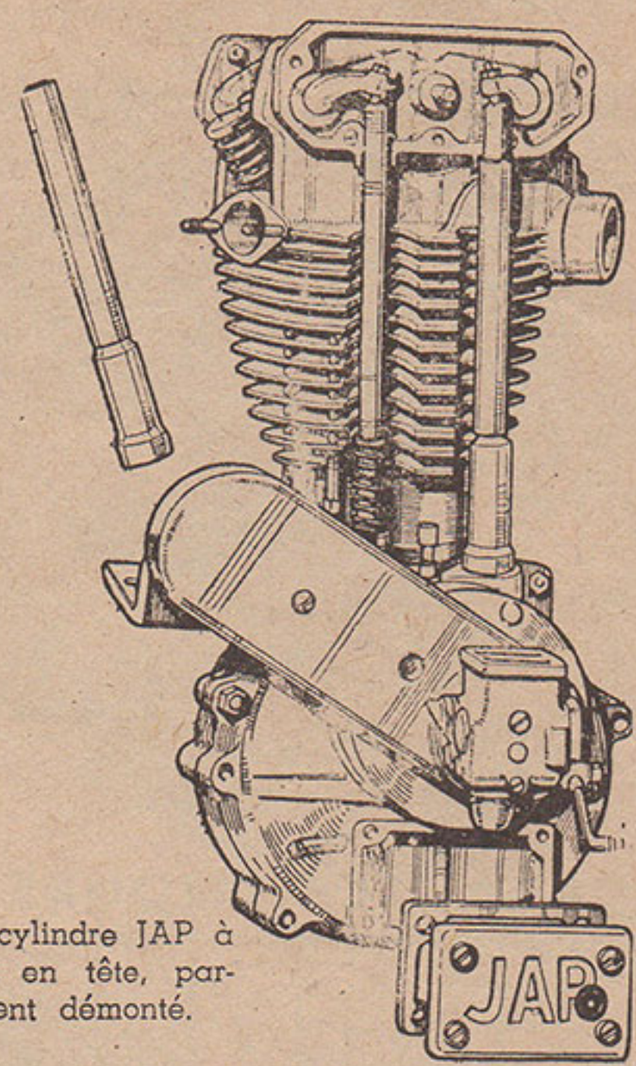
La durée de tout moteur et la satisfaction qu'on éprouve à son usage, dépendent invariablement de la façon dont on le traite dès le début. Il faut soigner et entretenir son moteur. Cela ne veut pas dire qu'il faille le démonter à chaque instant et sans raison valable, mais uniquement surveiller en quelque sorte son état physique et le conserver en bonne forme.

Conserver un moteur toujours au point sera chose aisée et profitable à quiconque comprendra qu'il est de son intérêt propre de suivre les indications données ci-dessus et qui assureront à chacun les meilleures possibilités d'utilisation de son Jap.

GRAISSAGE

La durée du moteur dépend avant tout de son graissage. Deux facteurs suffisent à assurer sa meilleure lubrification : le choix d'une huile de qualité appropriée et la quantité d'huile nécessaire au bon fonctionnement.

La maison Jap recommandait l'huile Castrol et pour ses moteurs de course, une huile végétale, la Castrol R. Après le choix judicieux d'une bonne marque

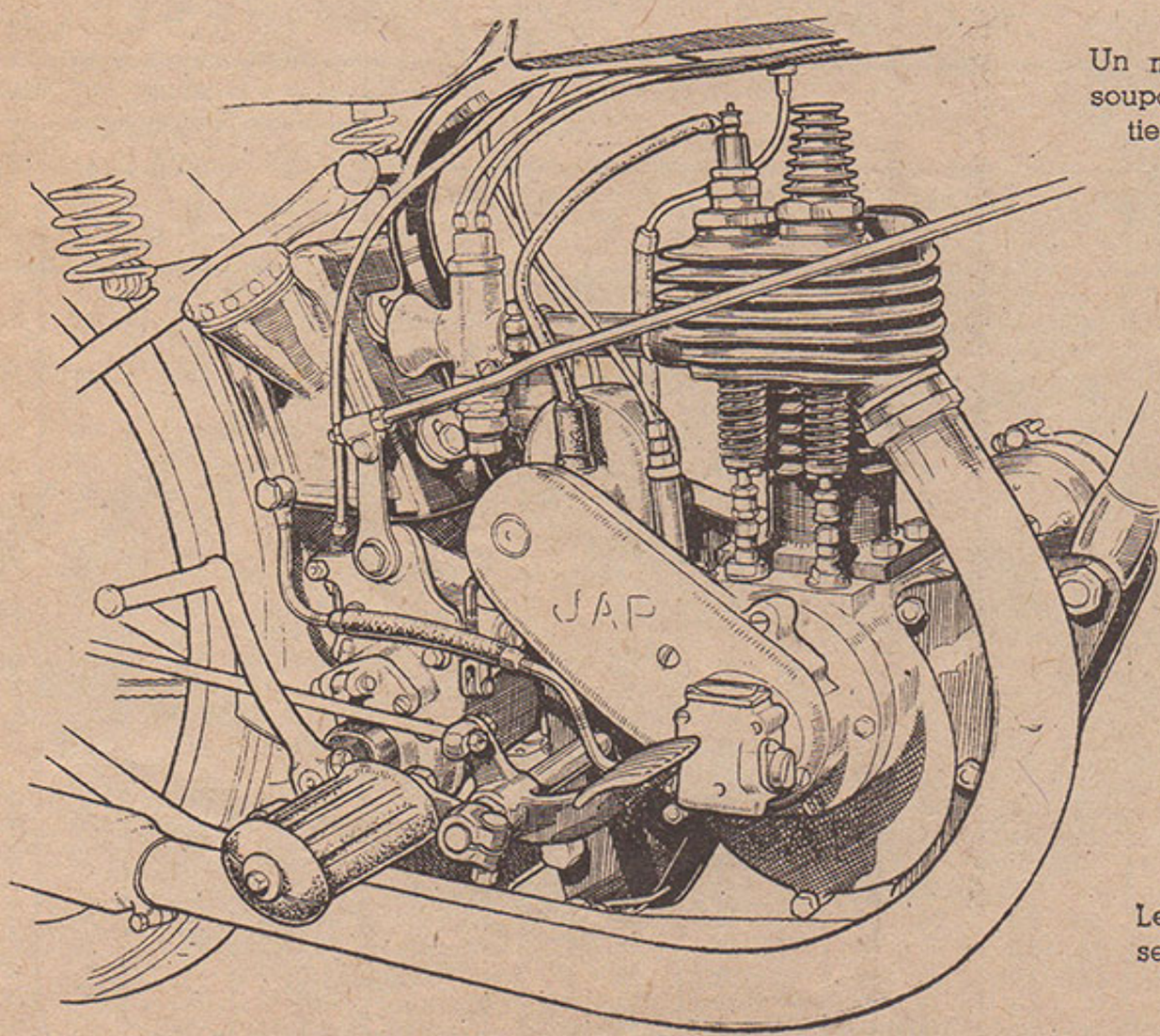


Un monocylindre JAP à soupapes en tête, partiellement démonté.

d'huile, voici les quantités qu'il faut employer normalement. Pour les monocylindres, une demi-pompe d'huile tous les 4,5 kilomètres.

Pour les bicylindres une demi-pompe d'huile tous les 3 kms. Pour les pompes mécaniques à débit visible, régler ce débit à la cadence de 30 gouttes à la minute. Quand la pompe mécanique ne possède pas de viseur, opérer par tâtonnements, en partant d'un graissage abondant et corriger en diminuant le débit. Ce réglage correspond généralement à une ouverture du pointeau équivalente entre 3 et 5 crans de l'aiguille ou de la vis molletée réglant le débit de la pompe.

Tous les 1.000 ou 1.500 kilomètres, le carter doit être vidangé de toute l'huile qu'il contient, opérer de préférence à chaud, afin que l'huile s'écoule mieux ;



Les célèbres JAP à bouchons. Le modèle présenté ci-contre est accouplé à une boîte Albion. Remarquez la longue pipe d'admission.

L'ECHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCES-VERBAUX

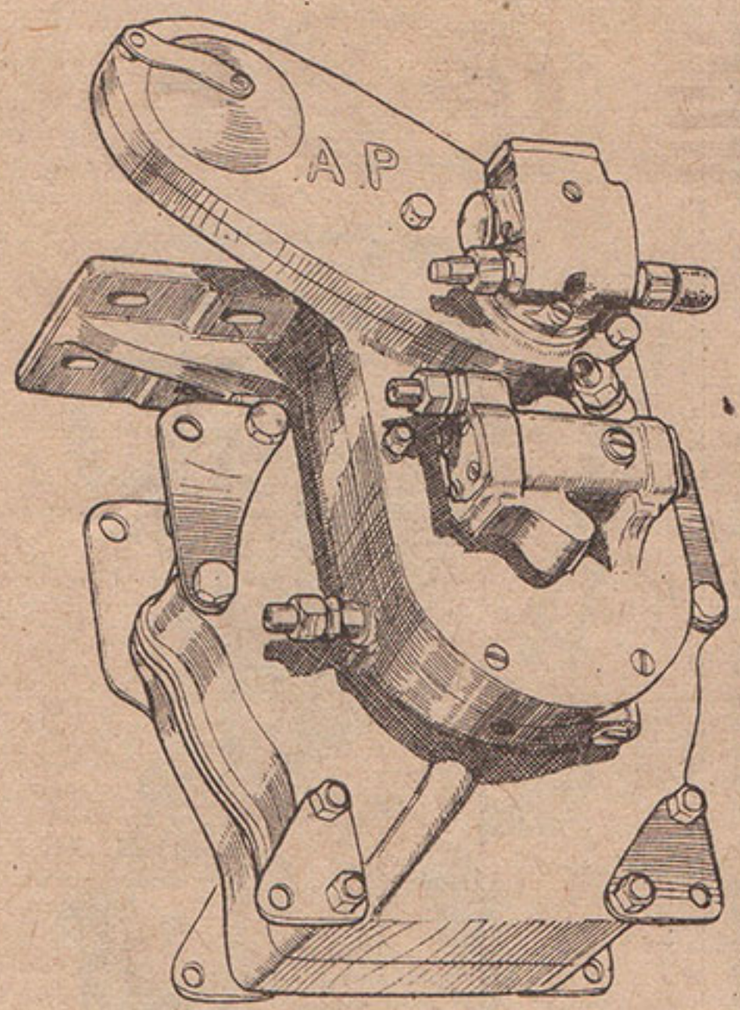
rincer ensuite avec du pétrole ou mieux avec de l'huile très fluide, et refaire le plein avec environ un quart de litre d'huile fraîche.

Prendre ensuite le soin de faire circuler l'huile dans le moteur, avant de le faire tourner par ses propres moyens.

REGLAGE DE LA MAGNETO

Tourner le moteur dans le sens de la marche jusqu'à ce que le piston (celui d'arrière dans le cas d'un bicylindre) se trouve au nombre de m/m indiqué sur le tableau, avant le point mort haut du temps de compression.

Le rupteur de la magnéto doit alors être placé sur la position pleine avance, et l'armature tournée jusqu'à ce que les vis platinées commencent juste à se séparer. Pour les bicylindres, la came correspondant au cylindre arrière est marquée n° 1 ; c'est du reste celle qui suit le plus petit parcours entre les deux cames. Quand on a repéré ce point d'allumage, on met en place le pignon de magnéto que l'on bloque à l'aide de l'écrou correspondant, en prenant bien soin de ne pas déplacer le rupteur.

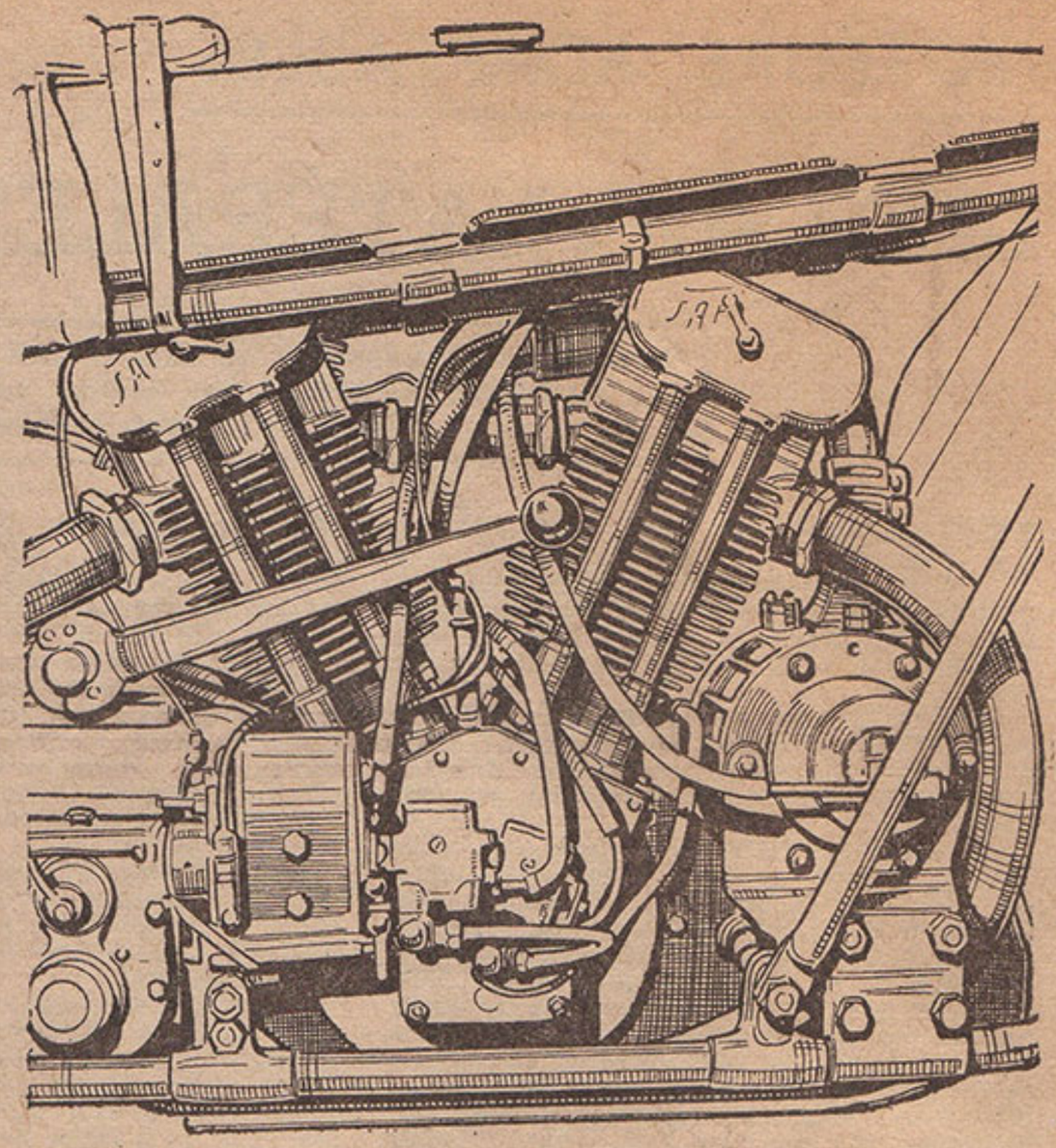


■

Les 1.000 bicylindres JAP à compresseur s'adjugèrent un grand nombre de records avant que les italiens et les allemands ne s'intéressent à la question.

Le moteur représenté ci-contre est monté sur une Brough-Supérior. Ci-contre : le carter d'un JAP à distribution surélevée.

■



REGLAGES DIVERS

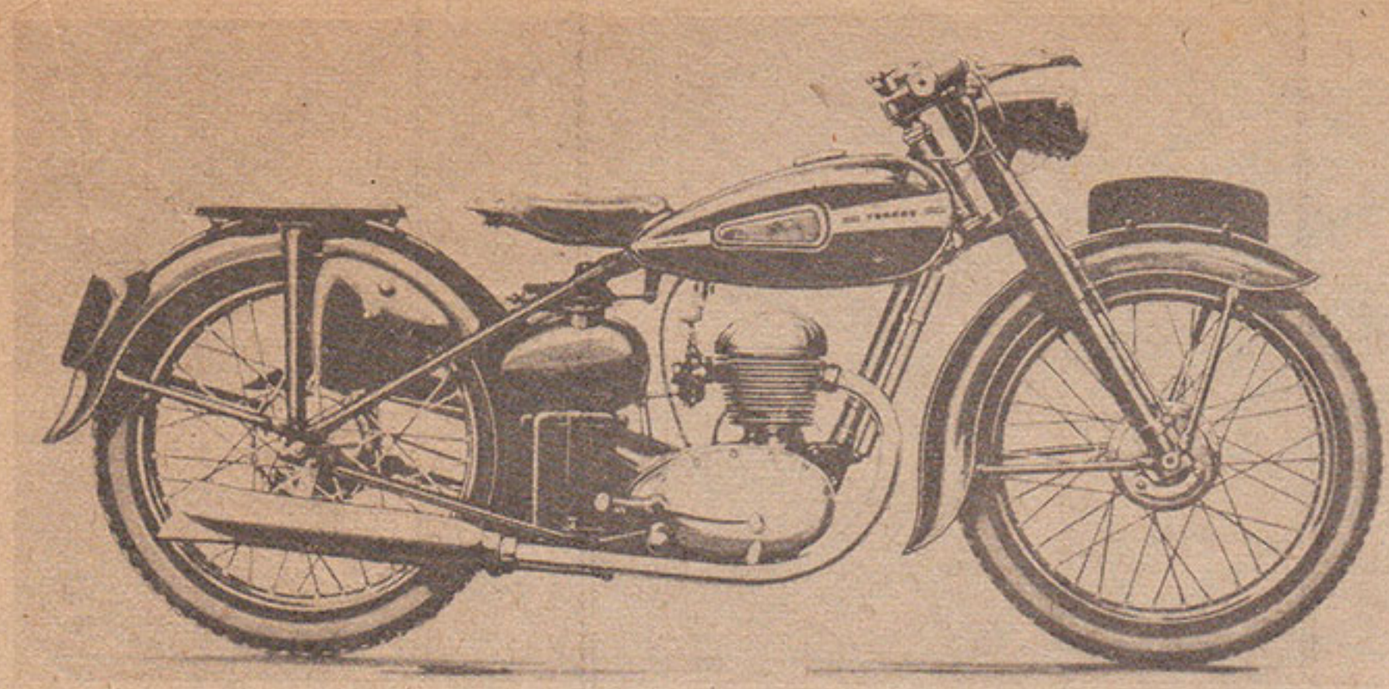
Pour tous les autres réglages, distribution, carburateur, se reporter au tableau. Notons toutefois que le jeu aux soupapes, le moteur étant chaud, doit être de 1/10e de millimètre.

Le décalaminage doit s'opérer tous les 2.500 à 3.000 kilomètres, il est toujours préférable de retirer le moteur du cadre, afin de pouvoir opérer le nettoyage avec la plus scrupuleuse propreté. Il faut tout autant au démontage qu'au remontage, nettoyer chaque pièce du moteur avec du pétrole propre.

Il n'est pas nécessaire au remontage de mettre des joints de papier, une légère couche d'hermétic, au moment de la remise en place, assurera une parfaite étanchéité.

CARACTERISTIQUES des MOTEURS JAP et REGLAGES

TYPE	DISTRIBUTION	CYLINDREE	ALESAGE	COURSE	TOURS-MIN.	PUISSANCE	CALAGE DISTRIBUTION					CARBURATEUR AMAC				
							DEGRE m/m A.O.A.	DEGRE m/m R.F.A.	DEGRE m/m A.O.E.	DEGRE m/m R.F.E.	DEGRE m/m ALLUMAGE AVANCE	TYPE	ALESAGE INTERIEUR	GICLEUR	AIGUILLE	VOLET
S	lat.	175					5 - 0,15	45 - 9	65 - 12	15 - 1,3	35 - 7,1	30 MD	17,5	28	1	4
S	lat.	250					8 - 0,8	52 - 11	60 - 16	20 - 3,2	40 - 10,3	4/012		75	3	5
PO	culb.	250	62,5	80	4.800	9,2	8 - 0,8	52 - 11	60 - 16	20 - 3,2	40 - 11					
POR	culb.	250	62,5	80		14	24 - 4,4	55 - 14	62 - 17	25 - 4,8	48 - 14	74/022	19,6	90	3	4/5
A	lat.	300	70	78	3.500	6,5	8 - 0,8	52 - 11	60 - 14	20 - 2,4	35 - 8,7					
IY	lat.	350	70	90	3.500	7	8 - 0,8	52 - 14	60 - 18	20 - 3,2	35 - 11	74/011	18,3	70	3	4/5
I	lat.	350	70	90	3.800	7,7	8 - 0,8	52 - 14	60 - 18	20 - 3,2	35 - 11	74/022	19,6	80	3	4/5
IOY	culb.	350	70	90	4.800	13,6	8 - 0,8	52 - 14	60 - 18	20 - 3,2	40 - 13	74/022	19,6	80	3	4/5
SOC	culb.	350	74	80	5.200	14,7	15 - 1,6	55 - 14	65 - 19	25 - 4,4	42 - 13	75/011	22,2	110	3	5/5
SOR	culb.	350	74	80		17,6	15 - 1,6	55 - 14	65 - 19	25 - 4,4	48 - 14	75/011	22,2	110	3	5/5
IOR	culb.	350	70	90		20,6	24 - 4,8	55 - 15	62 - 19	25 - 5,2	48 - 14					
KY	lat.	500	85,7	85	3.500	11	10 - 0,8	50 - 13	60 - 17	20 - 3,2	40 - 11	76/001	23,8	130	3	6/5
K	lat.	500	85,7	85	3.800	13,9	10 - 0,8	50 - 13	60 - 17	20 - 3,2	40 - 11	76/001	23,8	130	3	6/5
KOY	culb.	500	85,7	85	4.800	19,1	15 - 2,4	60 - 17	62 - 19	22 - 5,6	40 - 11	76/011	25,4	140	3	6/4
KOC	culb.	500	85,7	85	5.200	24	15 - 2,4	60 - 17	62 - 19	22 - 5,6	44 - 14	76/011	25,4	140	3	6/4
JOR	culb.	500	80	99		26,1	20 - 4	55 - 17	65 - 25	25 - 5,6	48 - 16					
U	lat.	600	85,7	104	3.500	14,8	10 - 0,8	50 - 15	60 - 22	20 - 4	35 - 13	76/011	25,4	150	3	6/5
UOR	culb.	600	85,7	104		29	15 - 2,4	60 - 17	62 - 19	22 - 4,8	48 - 16					
GT	lat.	680	70	88	3.500	17	5 - 0,8	40 - 8,3	50 - 13	25 - 5,6	38 - 11	74/022	19,6	80	3	4/4
GTOY	culb.	680	70	88	4.800	25	10 - 0,8	40 - 7,9	55 - 15,1	25 - 4,8	40 - 13	75/012	22,2	110	3	5/3
MT	lat.	750	70	97	3.500	18,2	5 - 0,4	40 - 8,7	50 - 14	25 - 6	38 - 12	74/022	19,6	80	3	4/4
ETOR	culb.	750	74	85		40	15 - 2,4	60 - 17	62 - 19	22 - 4,8	48 - 16					
KT	lat.	1000	85,7	85	3.500	22	10 - 0,8	50 - 13	60 - 18	20 - 3,2	40 - 11	75/012	22,2	100	3	5/4
KTC	lat.	1000	85,7	85	3.800	28	10 - 0,8	50 - 13	60 - 18	20 - 3,2	40 - 11	75/012	22,2	110	3	5/4
KTCY	lat.	1000	85,7	85		34	15 - 2,0	60 - 18	62 - 20	22 - 4	40 - 12					
KTOR	culb.	1000	85,7	85		47	15 - 2,4	60 - 17	62 - 19	22 - 4,8	48 - 16	76/022	27	170	3	6/4
JTOR	culb.	1000	80	99		54	20 - 4	55 - 17	65 - 25	25 - 5,6	48 - 16					

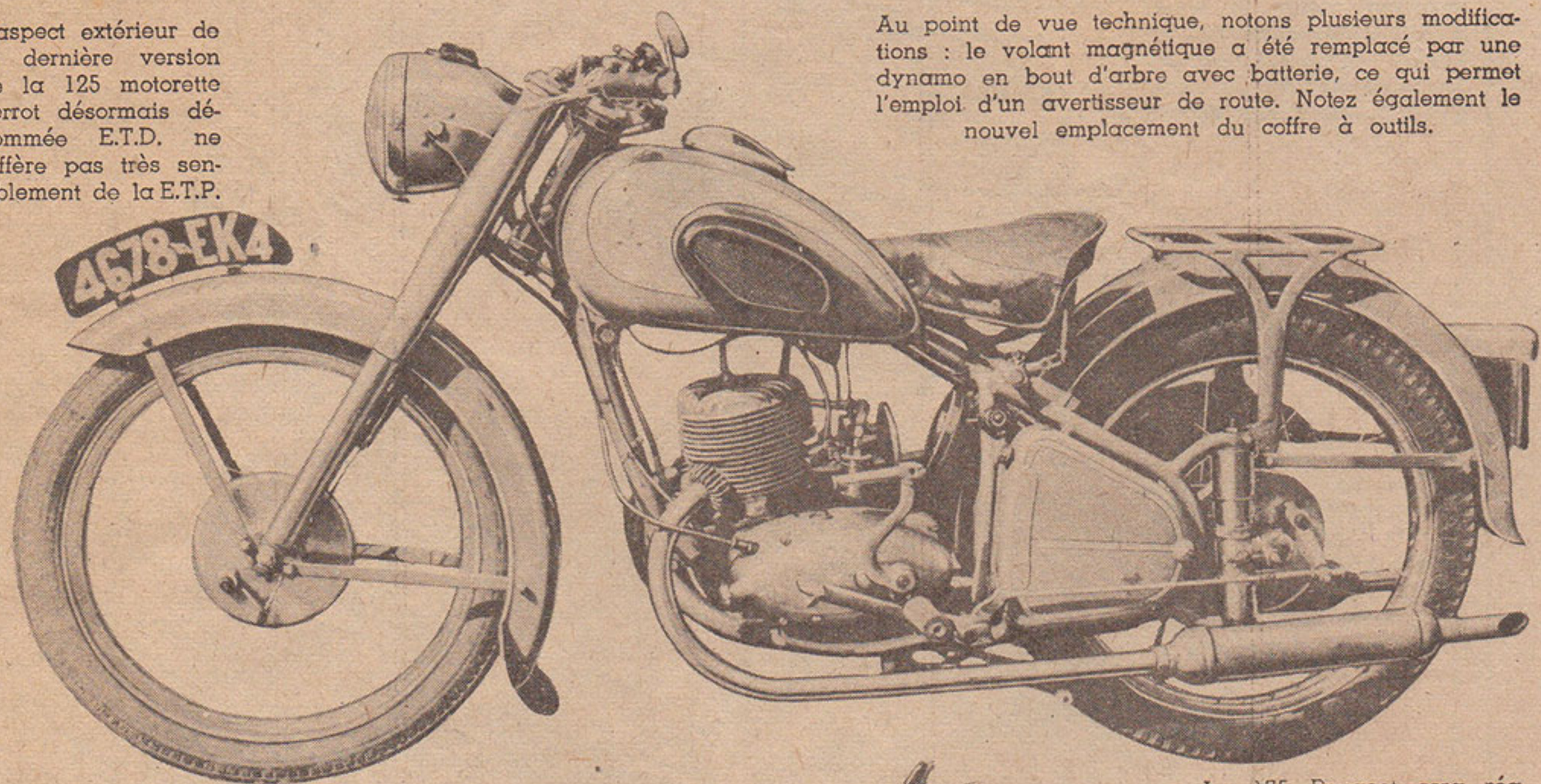


LES NOUVEAUTES FRANÇAISES du SALON

CHEZ TERROT AMELIORATION DES MODELES EXISTANTS, CHEZ PEUGEOT DES NOUVELLES 175 A SUSPENSION AVANT ET ARRIERE.

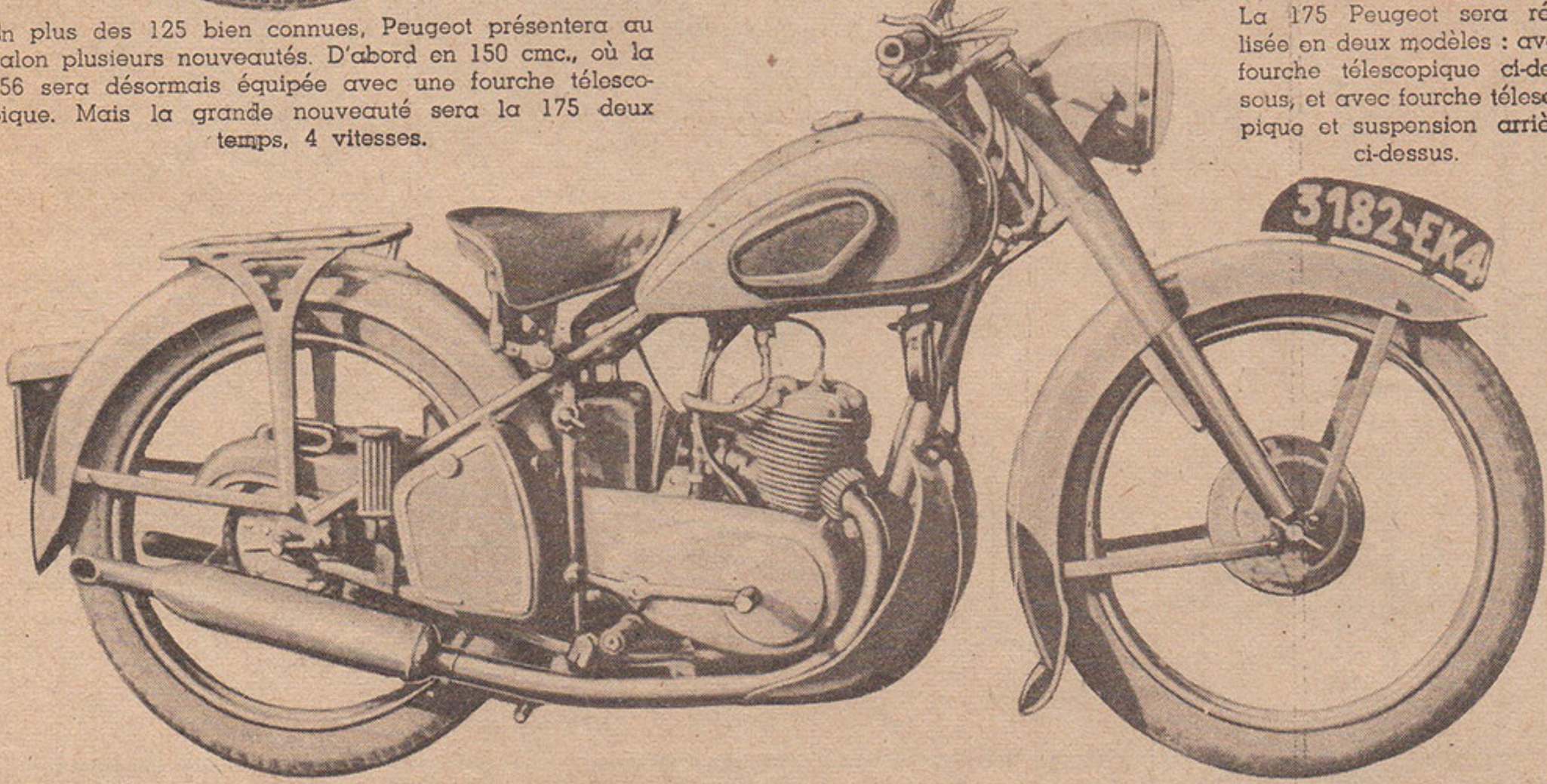
L'aspect extérieur de la dernière version de la 125 motorette Terrot désormais dénommée E.T.D. ne diffère pas très sensiblement de la E.T.P.

Au point de vue technique, notons plusieurs modifications : le volant magnétique a été remplacé par une dynamo en bout d'arbre avec batterie, ce qui permet l'emploi d'un avertisseur de route. Notez également le nouvel emplacement du coffre à outils.

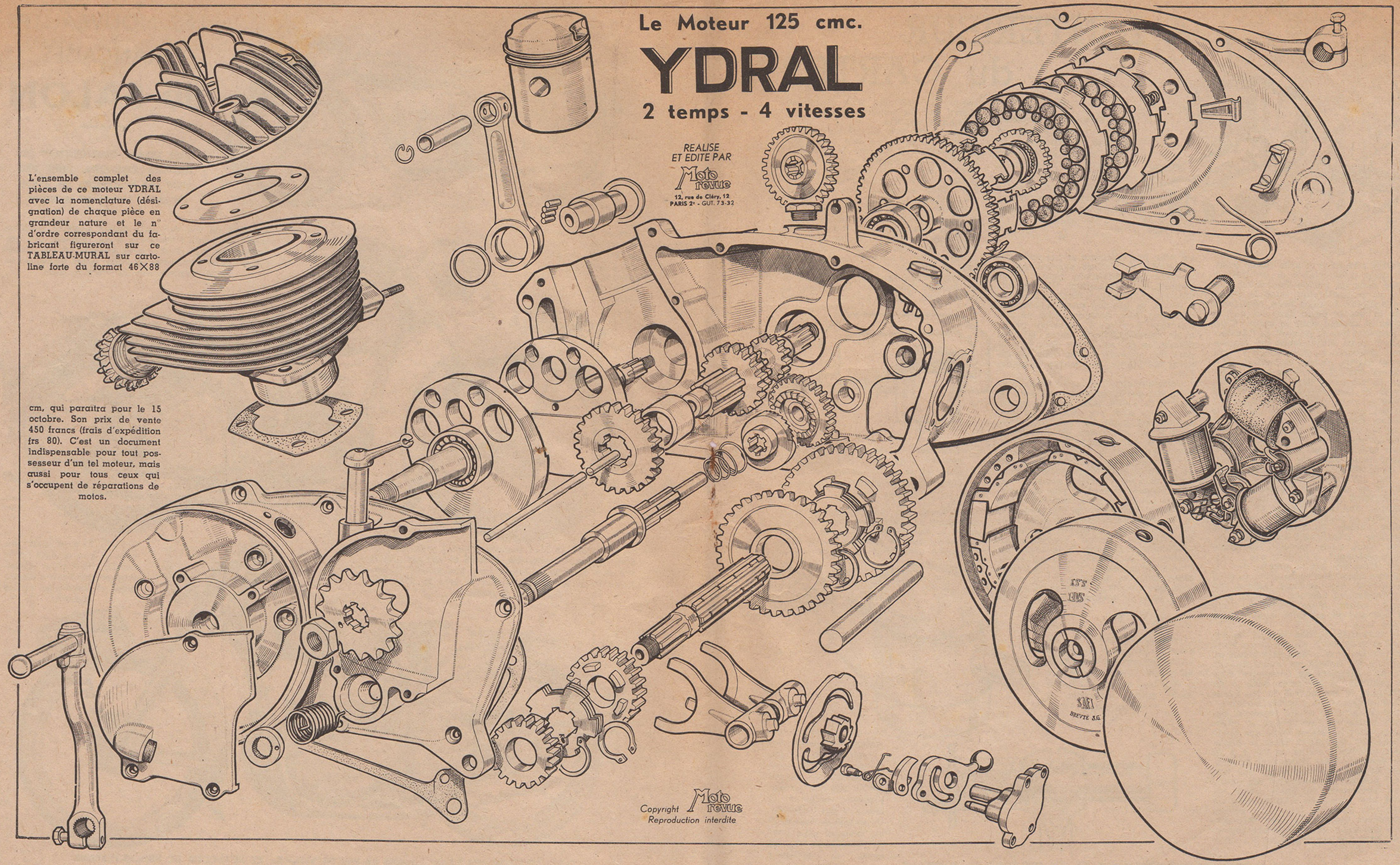


En plus des 125 bien connues, Peugeot présentera au Salon plusieurs nouveautés. D'abord en 150 cmc., où la 156 sera désormais équipée avec une fourche télescopique. Mais la grande nouveauté sera la 175 deux temps, 4 vitesses.

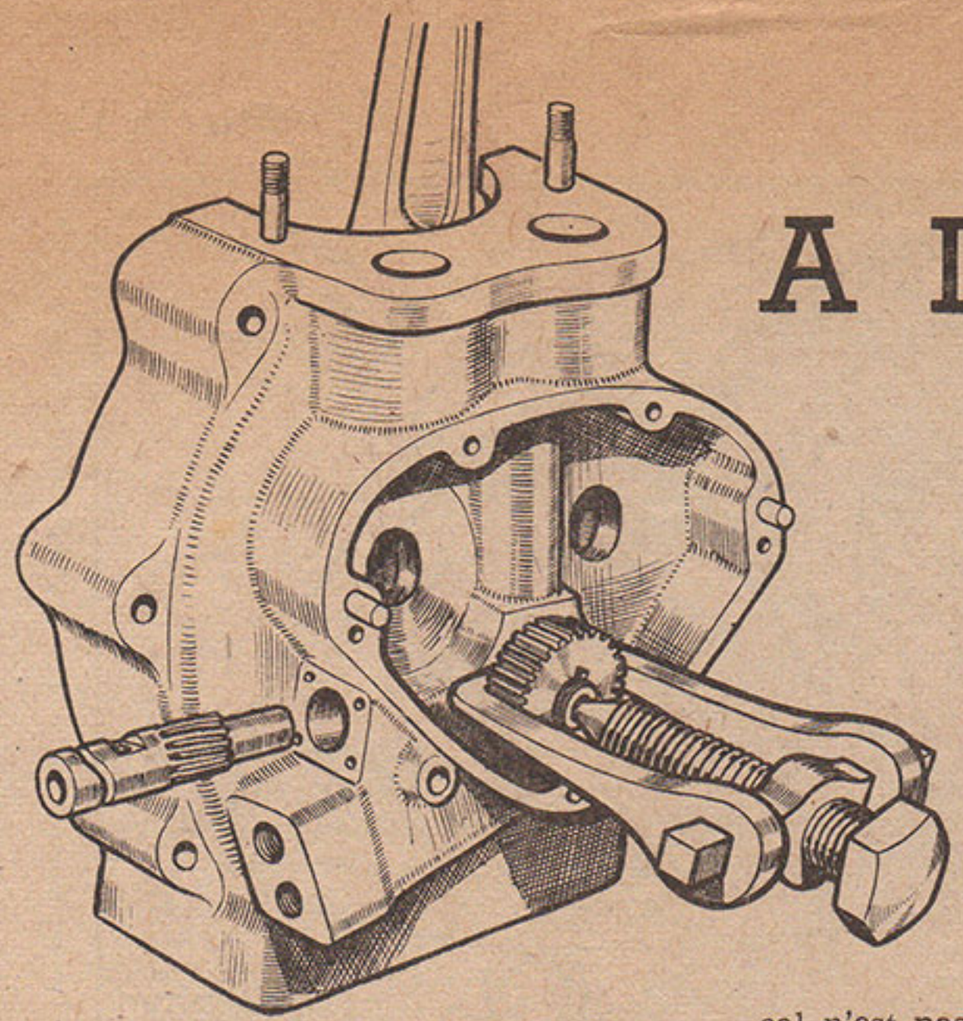
La 175 Peugeot sera réalisée en deux modèles : avec fourche télescopique ci-dessous, et avec fourche télescopique et suspension arrière ci-dessus.



L'ECHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCES-VERBAUX


Le Moteur 125 cmc.
YDRAL
2 temps - 4 vitesses
REALISE ET EDITE PAR
Moto revue
12, rue de Cléry, 12
PARIS 2e - GUT. 73-32
L'ensemble complet des pièces de ce moteur YDRAL avec la nomenclature (désignation) de chaque pièce en grandeur nature et le n° d'ordre correspondant du fabricant figureront sur ce TABLEAU-MURAL sur carto-line forte du format 46×88 cm, qui paraîtra pour le 15 octobre. Son prix de vente 450 francs (frais d'expédition frs 80). C'est un document indispensable pour tout possesseur d'un tel moteur, mais aussi pour tous ceux qui s'occupent de réparations de motos.
Copyright Moto revue
Reproduction interdite

A L'INTERIEUR du CARTER



■

Sur beaucoup de moteurs, l'accès à l'embiellage est précédé de démontages délicats du pignon de distribution et de la pompe à huile. Il faut dans ces cas-là étudier à fond la notice du constructeur, malheureusement souvent trop incomplète.

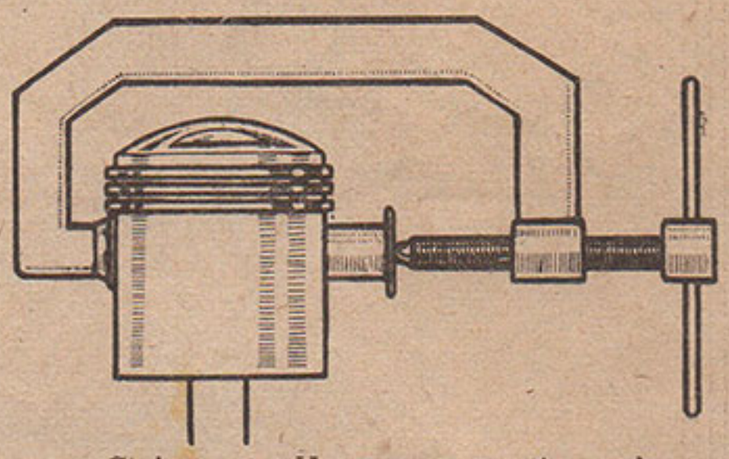
■

NOUS attachons et avec raison beaucoup d'importance à ce qui se passe dans les parties hautes du moteur et en particulier, dans la chambre d'explosion, mais nous négligeons trop ce qui se passe dans les parties basses et surtout dans le carter. C'est là pourtant que se produit la transformation quasi miraculeuse du mouvement alternatif en mouvement rotatif. Notre carter, notre embiellage, encaissent des efforts énormes et pourtant ils doivent allier une grande légèreté et une complète rigidité. Le carter est pour notre moteur aussi important que les fondations pour une maison. Quand on songe à ce qu'endure un embiellage du fait des pressions et des forces d'inertie de l'équipage alternatif on est surpris qu'il puisse tenir, dans les types à galets, 50 ou 60.000 kms, chiffre encore dépassé par les roulements lisses, actuellement en usage sur beaucoup de bicylindriques jumelés. A la longue, cependant, des bruits sourds et des cognements se font entendre. Il est alors temps d'aviser. Nous ne sommes pas partisans d'interventions intempestives. Tant qu'un moteur fonctionne convenablement, il ne faut pas y toucher. Mais des bruits sourds, des vibrations anormales et, si on peut ainsi s'exprimer, une certaine rudesse du fonctionnement devront, après un long usage, attirer notre attention. Cela ne doit pas se produire avant 40 ou 50.000 kms.

Il faut tout d'abord enlever la culasse et le cylindre. Vous pourrez alors vérifier les jeux latéral et vertical de la bielle. Un certain jeu latéral de l'ordre de 3 dixièmes est nécessaire, mais en pratique, il est assez difficile de distinguer le jeu latéral du jeu vertical. Procédez de la manière suivante : Avec un pinceau et de l'essence, enlevez l'huile de l'embiellage et introduisez entre la tête de bielle une jauge d'épaisseur qui calera ainsi la bielle Vous pourrez alors sentir s'il y a du jeu vertical. Vous le sentirez au toucher et même à l'ouie. Un jeu très léger presque imperceptible est cependant nécessaire. Si après avoir injecté une seringuée d'huile, vous ne percevrez plus de jeu, vous pouvez considérez que l'embiellage sera encore bon pour un kilométrage important. Attention cependant, ce jeu vertical n'est pas uniforme et par suite des variations de l'effort excercé sur le maneton en différents points, il se produit une ovalisation. Un remède temporaire consiste à fixer le maneton à 90° de la position primitive, mais à condition, bien entendu, qu'il ne soit pas claveté et qu'il ne doive pas y avoir correspondance entre le trou d'huile, ce qui est le cas dans la plupart des moteurs. Il est donc en général obligatoire de changer le maneton.

Dans quelques cas les rouleaux portent, non pas directement sur l'œil de la tête de bielle, mais sur une bague. Si celle-ci n'est pas ovalisée on peut monter des galets un peu plus gros, mais il est préférable de changer la bague, le maneton et les galets, ou bien de changer le maneton, de rectifier la bague et de monter des galets un peu plus gros. Nous préférons pour notre part la première solution, car nous sommes opposés à tous les rafistolages pour un organe aussi important. La bague neuve devra être rodée et le maneton soigneusement poli. Pour roder la bague, il faut un tour et un cylindre de plomb correspondant exactement à l'alésage de la bague. On emploiera de la pâte à roder et de l'huile. Mais c'est là une opération assez délicate, nécessitant un outillage, que l'amateur, à de rares exceptions près, ne possède pas. En fin de compte la réfection d'un embiellage relève soit du constructeur, soit d'un spécialiste qualifié.

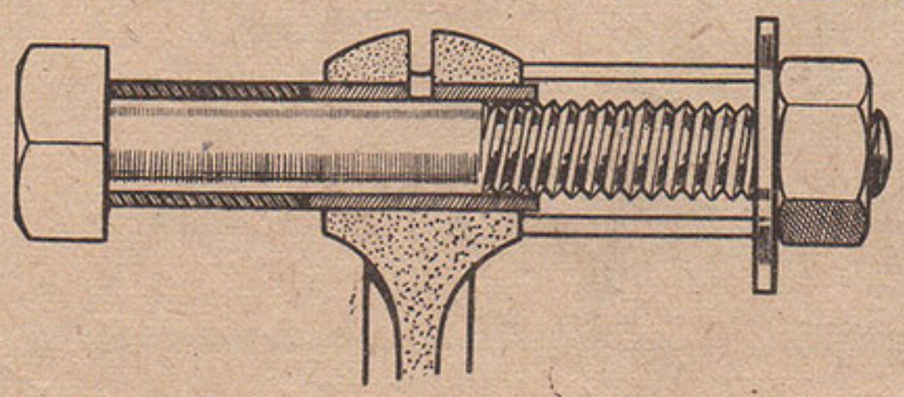
Les roulements du carter peuvent aussi, mais après un très long usage, une centaine de milliers de kilomètres par exemple, présenter des symptômes d'usure, comme des vibrations et l'impression qu'à certains régimes, quelque chose accroche. L'extraction de ces roulements après qu'on a ouvert le carter n'est pas difficile si on a pris la précaution de chauffer le carter dans un four ou mieux, dans de l'eau bouillante. L'emploi d'une lampe à souder est plus délicat à cause de la difficulté d'assurer un chauffage égal et d'éviter la distorsion qui résulterait d'une application inégale de la chaleur. Par contre, l'avantage est qu'on peut, par ce procédé, chauffer le carter et non le roulement et ainsi accentuer la différence de dilatation entre le chemin du roulement et son logement dans le carter. Mais si vous employez une lampe à braser, usez-

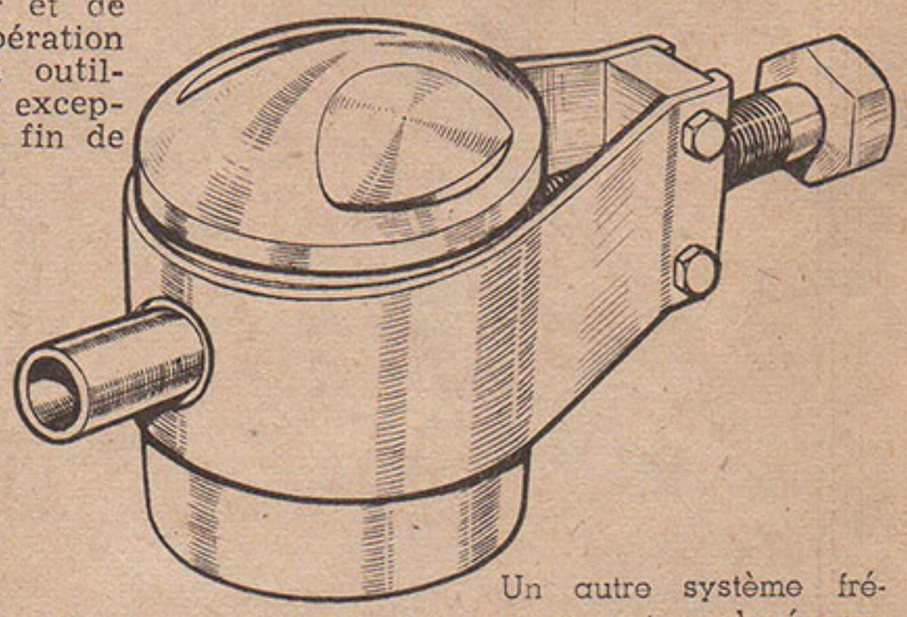


Ci-dessus : Un moyen pratique de remonter l'axe de piston et qui évite les coups de marteau et les détériorations possibles de la bielle et du piston.

■

Ci-dessous : Schéma d'un « extracteur » de bague de pied de bielle. Cet appareil très simple, est réalisé à l'aide d'un boulon et d'un bout de tube. La bague neuve pousse l'ancienne et prend sa place.





Un autre système fréquemment employé pour extraire un axe de piston sans brutalité, peut être réalisé par un collier en tôle fixé sur une plaquette taraudée et munie d'une forte vis. Un embout en acier doux est interposé entre l'axe de piston et la vis pour éviter de détériorer celle-ci

en avec précaution, car les alliages d'aluminium fondent aux environs de 750°, alors que pour enlever aisément le roulement il suffit de porter le carter à 100 ou 150°.

Sur beaucoup de moteurs il faut avant de séparer les moitiés du carter enlever le pignon de distribution et la pompe à huile. Ne vous aventurez jamais dans le démontage d'un moteur sans avoir étudié à fond la notice d'entretien (certaines sont malheureusement bien vagues et bien incomplètes).

Vous trouverez également entre les moyeux des volants et les roulements des rondelles d'épaisseur qu'il vous faudra remonter exactement. Notez donc leur position avant de les enlever.

Pour remettre en état l'embiellage, il est nécessaire de démonter qu'un seul volant. Mais là encore, il faut prendre toutes les précautions pour le remontage ultérieur, de manière à réaliser sans difficulté le parfait alignement des volants (vous pouvez le considérez comme correct avant le démontage à moins que la machine n'ait été bricolée par un propriétaire antérieur). Procédez comme suit. Sur les bandeaux des volants en un point opposé au maneton, appliquez une équerre de mécanicien et avec une pointe à tracer, tracer une ligne sur chacun des deux bandeaux, ces deux lignes se polongeant l'une, l'autre. Puis avec un compas, dont la pointe sera appuyée sur cette ligne, en un point marqué avec un poinçon, tracez sur l'autre volant un arc de cercle et tracez sur le second volant un arc de cercle symétrique au premier. Au remontage 1° les lignes devront correspondre; 2° des rapporteurs dont les axes correspondent avec les marques du poinçon, traversent exactement les arcs tracés sur les volants.

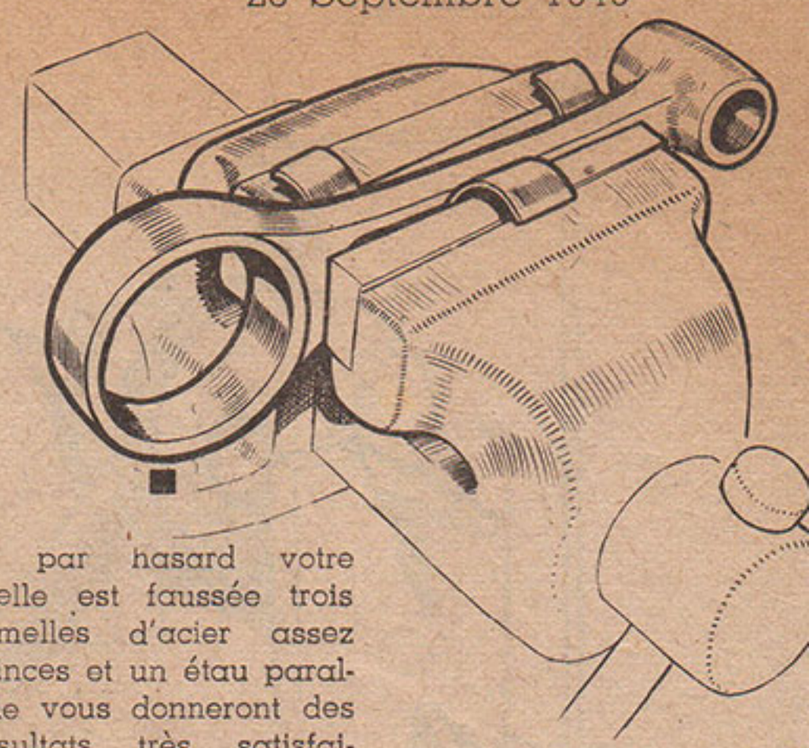
Mais si vous avez quelque raison de douter que, avant le démontage, les volants aient été correctement montés, il faut vérifier s'ils n'ont pas un faux rond. On se sert pour cela, soit des pointes d'un tour, soit de blocs métalliques présentant une ouverture en V. Un trusquin, dont la pointe est appliquée successivement sur les deux bandeaux permet de vérifier le montage. Un comparateur serait encore plus précis. Ensuite pour vous assurez qu'il n'y a pas de voile, mesurez en divers points avec un pied à coulisse l'écartement des bandeaux. Toutes ces mesures doivent être extrêmement précises et les écarts ne doivent pas dépasser deux à trois dixièmes de millimètre. S'il y a ni faux rond, ni voile, tracez des repères comme il a été indiqué ci-dessus. Ils serviront ultérieurement pour d'autres démontages.

Pour desserrer l'écrou du maneton, il faut tout d'abord enlever le frein d'écrou, plaquette à trou hexagonal coiffant l'écrou et prolongée par une patte immobilisée par une vis. Ensuite, on serrera les volants dans les mâchoires garnies de plomb d'un gros étau. Les volants seront serrés à l'opposé du maneton, mais on enfoncera un coin entre les bandeaux pour que malgré le serrage les volants restent bien parallèles et que le maneton ne soit pas déformé. On peut aussi disposer les volants à plat et serrer, toujours avec des mordaches de plomb l'axe du volant. Pour le desserrage, utilisez une solide clé à tube avec une longue broche car un gros effort est nécessaire.

Il s'agit maintenant de séparer les volants. Dans les ateliers on dispose pour cela d'un extracteur puissant qui permet de les séparer instantanément et bien d'aplomb. Pour nous amateurs, nous recourrons à l'artifice suivant. Prenons quatre boulons dont la tige ajuste la longueur correspondant à l'intervalle entre les volants. Les têtes porteront sur un volant et les écrous sur l'autre. Pour maintenir les têtes de boulons nous découperons deux plaquettes assez épaisses et échancrées de manière à recevoir et à immobiliser chacune des deux têtes de boulons. Disposons chacune de ces plaquettes et les boulons et écrous correspondants en deux points diamétralement opposés et avec une clé plate faisons tourner les écrous, successivement quart de tour par quart de tour jusqu'à ce que le volant quitte le maneton. 6 boulons et trois plaquettes tiercées seraient encore préférable.

Rouleaux usés : Il faut examiner les rouleaux à la loupe sous une lumière suffisante qui fera apparaître plus nettement les méplats et les écaillures. Si un rouleau est en mauvais état, il faut remplacer non seulement ce rouleau mais tous les autres car tous sont plus ou moins usés et déformés. Si on se contente de remplacer les rouleaux manifestement usés, les nouveaux rouleaux porteront seuls et seront soumis à la totalité de l'effort. La pression sera également mal répartie sur le maneton et le chemin de roulement. Il peut en résulter des avaries et en tous cas, une usure rapide et inégale.

Les rouleaux ne remplissent pas complètement l'espace annulaire entre le maneton et le chemin de roulement. Il y a un léger jeu et il faut bien se garder, en admettant que ce soit possible, d'ajouter un rouleau supplémentaire. Sinon les rouleaux ne pourraient pas tourner et nous aurions l'équivalent d'un très mauvais palier lisse d'où un grippage certain et des avaries sérieuses.

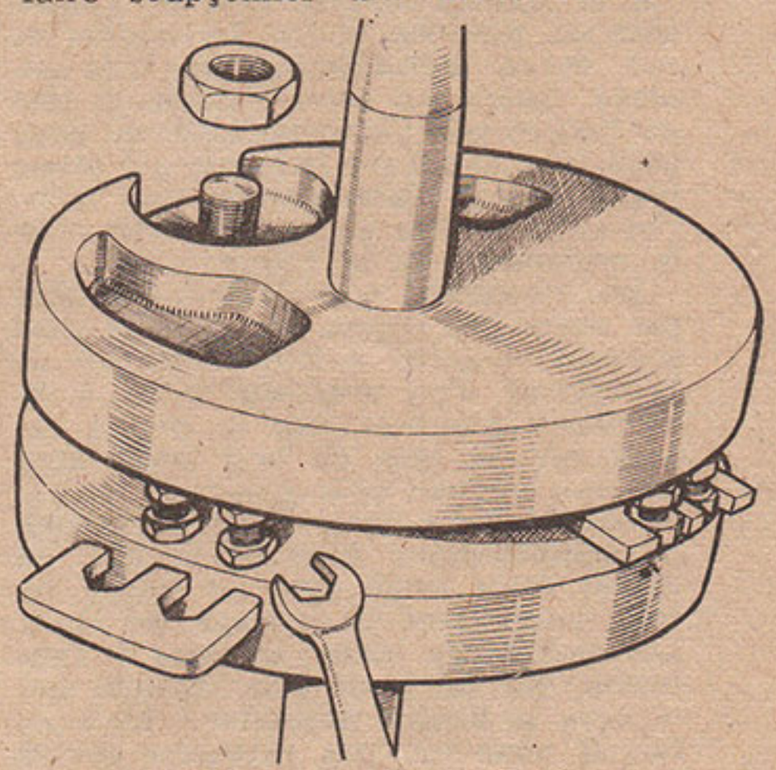


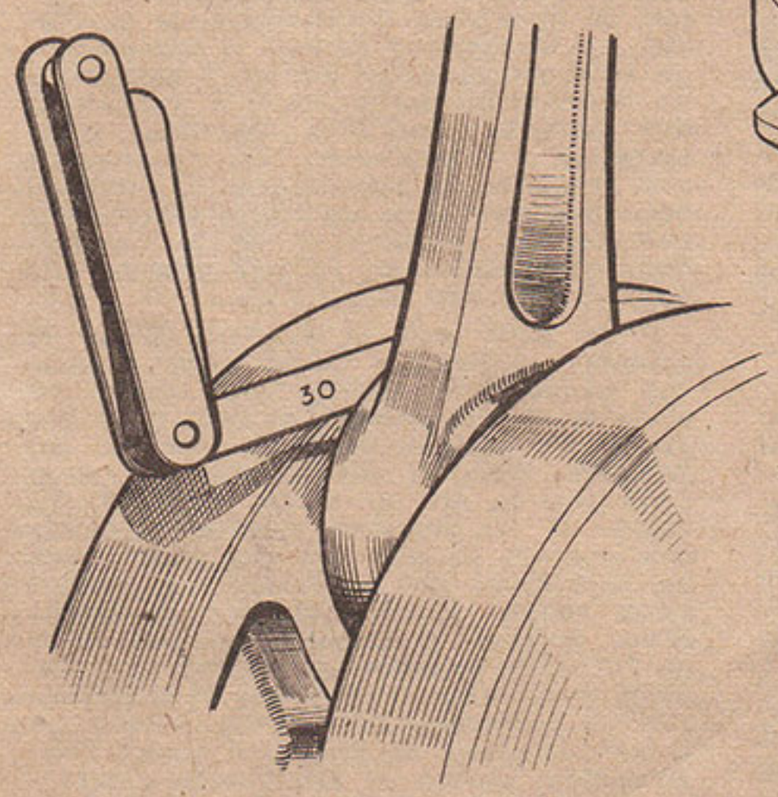
Si par hasard votre bielle est faussée trois lamelles d'acier assez minces et un étau parallèle vous donneront des résultats très satisfaisants en agissant avec circonspection.

■

Un maneton qui est écaillé et ovalisé doit être remplacé. Ne croyez pas qu'il suffise de le rectifier et de monter des rouleaux plus gros. Car au cours de la rectification, la couche cémentée disparait et l'usure du maneton serait extrêmement rapide.

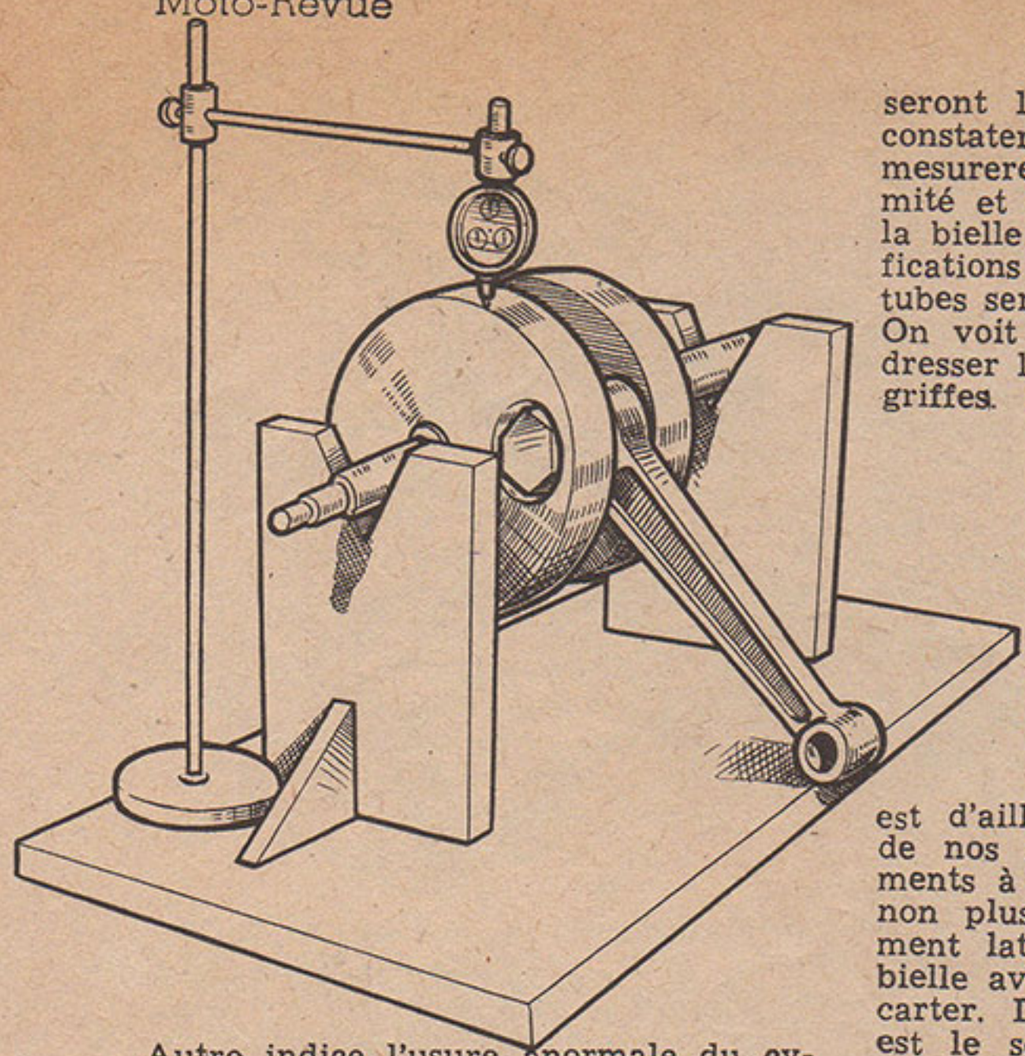
Avant de remonter la bielle, il faut vous assurer qu'elle est bien d'équerre. Certains symptômes doivent attirer votre attention. Voyez s'il y a des traces nettes de frottement sur les côtés de la bague du pied de bielle et sur les bossages du piston et s'ils présentent surtout une usure latérale irrégulière. Le piston peut lui aussi fournir des indications. Des traces de frottement du côté des bossages doivent faire soupçonner une bielle faussée.





Ci-dessus : Pour palier au manque d'outillage spécial, ce système « d'amateur » donne des résultats excellents, sans crainte de déformation quelconque du maneton où des volants.

A gauche : Le jeu latéral d'un embiellage doit être d'environ 3/10 de millimètre. Lorsque la cale d'épaisseur est en place on peut plus facilement se rendre compte du jeu latéral de l'embiellage.



Autre indice l'usure anormale du cylindre dans le plan de l'axe du piston. Quand la bielle a été faussée cela est dû à ce qu'on a essayé d'extraire un axe récalcitrant ou une bague de pied de bielle à coup de marteau. Normalement la pression du pouce doit suffire à mettre en place ou à enlever un axe de piston. Quant à la bague, s'il y en a, il faut utiliser un extracteur qu'il est aisé de confectionner avec un boulon, son écrou et deux bouts de tube, l'un de plus gros alésage que le diamètre extérieur de la bague, l'autre du même diamètre que la bague. On enfile ce dernier tube sur le boulon, le gros tube de l'autre côté du pied de bielle. Le boulon et son écrou maintiennent le tout en place. Quand on serre l'écrou, la tête de boulon par l'intermédiaire du plus petit tube appui sur la bague qui glisse peu à peu à l'intérieur du gros tube. Cet outil servira en sens inverse pour le remontage de la bague.

En admettant que l'axe ne veuille pas sortir du piston, on peut le plus souvent le sortir à l'aide d'un jet de bronze et d'un marteau, mais à la condition expresse que le piston repose sur un bloc de bois évidé avec un trou un peu plus gros que le diamètre de l'axe. Mais il est préférable de confectionner dans de la tôle un collier assez large avec au milieu un trou permettant le passage de l'axe. Les extrémités seront soudées à l'autogène sur un petit bloc taraudé qui recevra le boulon extracteur. Mais en fait il nous est très rarement arrivé de rencontrer un axe de piston rebelle, surtout si on a pris la précaution de chauffer le piston ce qui permet d'utiliser le coefficient de dilatation plus élevé pour l'alliage léger du piston que pour l'axe d'acier.

Comment redresser une bielle faussée : Il faut tout d'abord s'assurer qu'elle est faussée. Le moyen le plus sûr est de disposer de deux tubes épais ou à la rigueur de deux longs manches en bois ayant exactement, l'un un diamètre correspondant à l'alésage du pied de bielle, le second, un diamètre correspondant à l'alésage de la tête de bielle. Plus ces tubes seront longs plus il sera facile de constater le manque d'équerrage. Vous mesurerez la distance à chaque extrémité et au cours du redressement de la bielle vous opérerez plusieurs vérifications jusqu'au moment où les deux tubes seront rigoureusement parallèles. On voit souvent dans les garages redresser les bielles en place à l'aide de griffes. Ce procédé d'ailleurs brutal est d'ailleurs inapplicable aux bielles de nos moteurs, à cause des roulements à galets. Nous ne pouvons pas non plus, à cause du léger balancement latéral, vérifier l'aplomb de la bielle avec une équerre placée sur le carter. Le procédé indiqué ci-dessus est le seul à conseiller à condition que les tubes rentrent juste et qu'ils soient parfaitement droits.

Après remontage de l'ensemble, une vérification très soigneuse de l'alignement est nécessaire. Il faut pour cela procéder de la façon indiquée ci-contre et mesurer les écarts du faux rond avec un comparateur.

Pour redresser une bielle on utilise un étau et des lamelles métalliques interposées entre les mâchoires de l'étau et la bielle, une du côté vers lequel on veut redresser la bielle et de part et d'autre, de l'autre côté deux autres lamelles. N'employez ni des tiges ni des lamelles trop épaisses. Quoi qu'il en soit, allez-y très prudemment et très progressivement : le mieux est de ne pas fausser la bielle et cela ne vous arrivera pas si vous ne l'avez malmenée en tirant le cylindre mal d'aplomb ou en utilisant le marteau pour l'axe sans avoir pris la précaution de soutenir le piston.

S'il y a lieu de remplacer la bague du pied de bielle profitez de ce que la bielle est démontée. Utilisez en sens inverse l'extracteur décrit plus haut. On peut également employer l'étau en interposant d'un côté un bout de tube d'un alésage plus grand que la bague. Veillez à la coincidence des trous de graissage. Quand on a monté une nouvelle bague, elle doit être passée à l'alésoir. En général, on constate une usure simultanée de l'axe, des bossages et du pied de bielle. Il faut alors monter un axe de réparation et aléser les bossages et le pied de bielle.

D'une manière générale l'usure des organes d'un moteur est simultanée et après une distance de 50.000 kilomètres (certains moteurs peuvent faire davantage) une réfection générale s'impose. Mieux vaut encore la confier à un bon spécialiste qui dispose de l'outillage nécessaire pour effectuer rapidement cette réfection.

GRACE AUX ERSATZ DE GUERRE

Aurons-nous des NOUVEAUX PNEUS ?

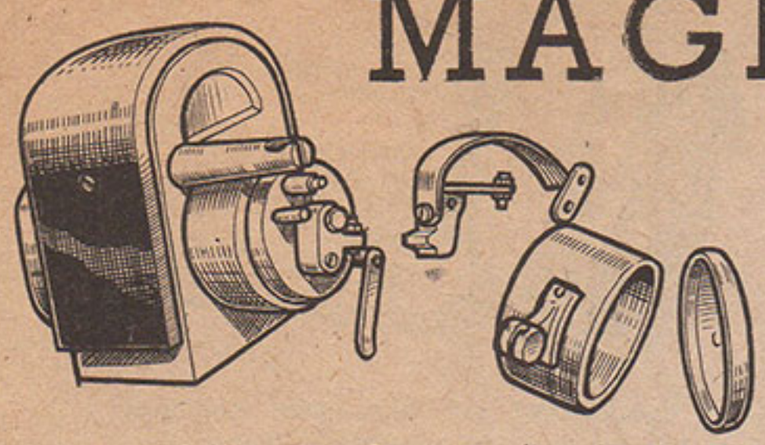
Que les pneus qui nous ont été livrés jusqu'à présent ne nous aient pas donné beaucoup de satisfaction, c'est une triste réalité sur laquelle tout le monde est d'accord et il est difficile de faire admettre que des pneus constitués par de la gomme synthétique et de la rayonne puissent donner des résultats satisfaisants. Cependant les Américains envisagent l'emploi d'un fort pourcentage de gomme synthétique dans leurs nouveaux pneus, alors qu'ils ont accaparé à peu près tout le caoutchouc naturel dont le nôtre. D'autre part deux grands fabricants de chez nous utilisent pour leurs gros pneus de poids lourds l'un des fils d'acier, l'autre de la rayonne et démontrent, preuve à l'appui, que ces nouvelles carcasses sont supérieures au coton. Si la gomme synthétique, le fil d'acier ou la rayonne étaient si défectueux, on peut croire qu'au fur et à mesure, à un moment où malgré tout la production des matières premières naturelles commencent à s'améliorer, on renoncerait aux produits de substitution. Il apparaît donc que c'est à la mauvaise qualité des gommes de synthèse et de la rayonne dont nous disposions jusqu'à présent que nous devons nos mécomptes.

Il se peut que la fabrication de la gomme synthétique hâtivement organisée pendant la guerre pour parer au manque de caoutchouc naturel n'ait pas atteint du premier coup les résultats escomptés. Mais il n'y a aucune raison pour que ce soit un échec définitif. Au cours de la première guerre mondiale nos ennemis avaient fait des essais, mais ne parvinrent pas à réaliser un produit assez souple pour remplacer le caoutchouc naturel. Et pendant des années il ne fut plus question au moins ouvertement de gomme synthétique et il semble que les recherches n'aient repris leur activité que beaucoup plus tard quand l'impérialisme teuton et son besoin d'antarcie se réveillèrent. En somme la technique de la gomme synthétique est relativement récente et n'est peut-être pas encore complètement au point. Il faut donc lui faire crédit. Nous sommes persuadés qu'il sera possible de produire des gommes synthétiques de haute qualité, au moins égales au caoutchouc naturel. C'est une des caractéristiques de produits synthétiques que de pouvoir exister sous une multitude de formes répondant aux besoins les plus divers. Le problème est moins grave pour le caoutchouc que pour l'essence. Devant les motorisations intensives il n'est que trop certain que les puits naturels ne suffiront plus et qu'il faudra produire en immenses quantités des produits de synthèse, alors qu'un produit végétal se renouvelle et qu'il y a sans doute sur la terre bien des pays où l'hévéa puisse s'acclimater. Si la gomme synthétique l'emporte, ce sera par une qualité supérieure.

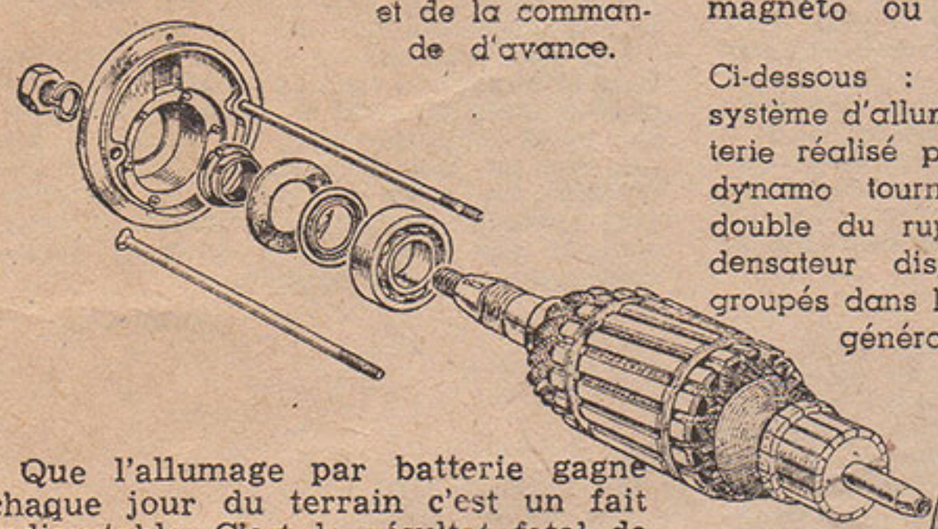
Quant au coton sa résistance diminue avec la température et à 120° il a perdu la moitié de sa résistance. Une carcasse coton s'échauffe plus qu'une carcasse rayonne, la rayonne résiste mieux à la surcharge et à la vitesse. Il s'agit bien entendu non de la rayonne de mauvaise qualité, mais d'une rayonne spéciale à haute ténacité, spécialement étudiée. Elle permet de plus d'établir une carcasse plus souple. La carcasse en fil d'acier semble convenir surtout aux poids lourds.

En somme gardons-nous de croire que le pneu gomme synthétique-rayonne soit nécessairement inférieur au pneu caoutchouc naturel-coton. L'amélioration des gommes de synthèse, l'utilisation de rayonnes spéciales permet d'espérer l'apparition de nouveaux pneus supérieurs encore à ceux dont avant la guerre nous apprécions les indéniables qualités.

MAGNETO ou BOBINE



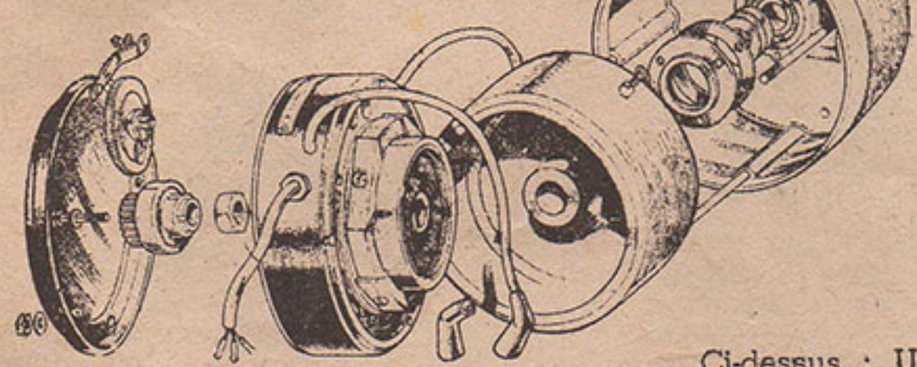
Ci-dessus : La magnéto classique de la presque totalité des machines un peu anciennes. On peut voir d'après cette figure la simplicité d'accès et de réglage du rupteur et de la commande d'avance.



Que l'allumage par batterie gagne chaque jour du terrain c'est un fait indiscutable. C'est le résultat fatal de l'adoption d'un équipement électrique complet de nos machines. En effet, une bobine et un rupteur sont nettement moins coûteux qu'une magnéto. Evidemment avec l'allumage par batterie, nous sommes à la merci de cette dernière et si elle est déchargée ou en mauvais état, nous ne pourrons mettre en route ou nous ne pourrons le faire qu'en poussant longtemps la machine ou en utilisant une descente assez longue. En somme, la magnéto augmente la sécurité de fonctionnement et nous garantit contre les fantaisies de la batterie. Il est juste de dire que celle-ci n'est pas soumise, comme sur les voitures, aux efforts pénibles de la mise en route. D'autre part, les régulateurs de tension évitent la surcharge si dangereuse pour des batteries de faible capacité.

Théoriquement, l'allumage batterie bobine devrait donner un départ plus facile puisque au régime le plus bas nous disposons du maximum de courant et que nous avons pour la mise en marche, un courant vigoureux. D'autre part,quelque soit le point d'allumage, la vigueur de l'étincelle est constante. Nous pourrons donc mettre en marche avec un fort retard alors que pour la magnéto nous devons opérer la rupture pour une position précise de l'induit. Nous disposons par ailleurs de la facilité de faire varier à l'infini le point d'allumage. Ce sont là des avantages qui, sur le papier sont importants et qui justifient par exemple le montage de l'allumage batterie bobine sur les nouvelles Scott jusqu'à présent fidèles à la magnéto. Les deux temps sont en effet particulièrement sensibles au point d'allumage et l'angle d'avance à l'allumage est deux fois moindre que pour un quatre temps quand on emploie une magnéto ou un volant magnétique.

Ci-dessous : Le nouveau système d'allumage par batterie réalisé par Miller. La dynamo tourne à vitesse double du rupteur et condensateur disjoncteur sont groupés dans le corps de la génératrice.

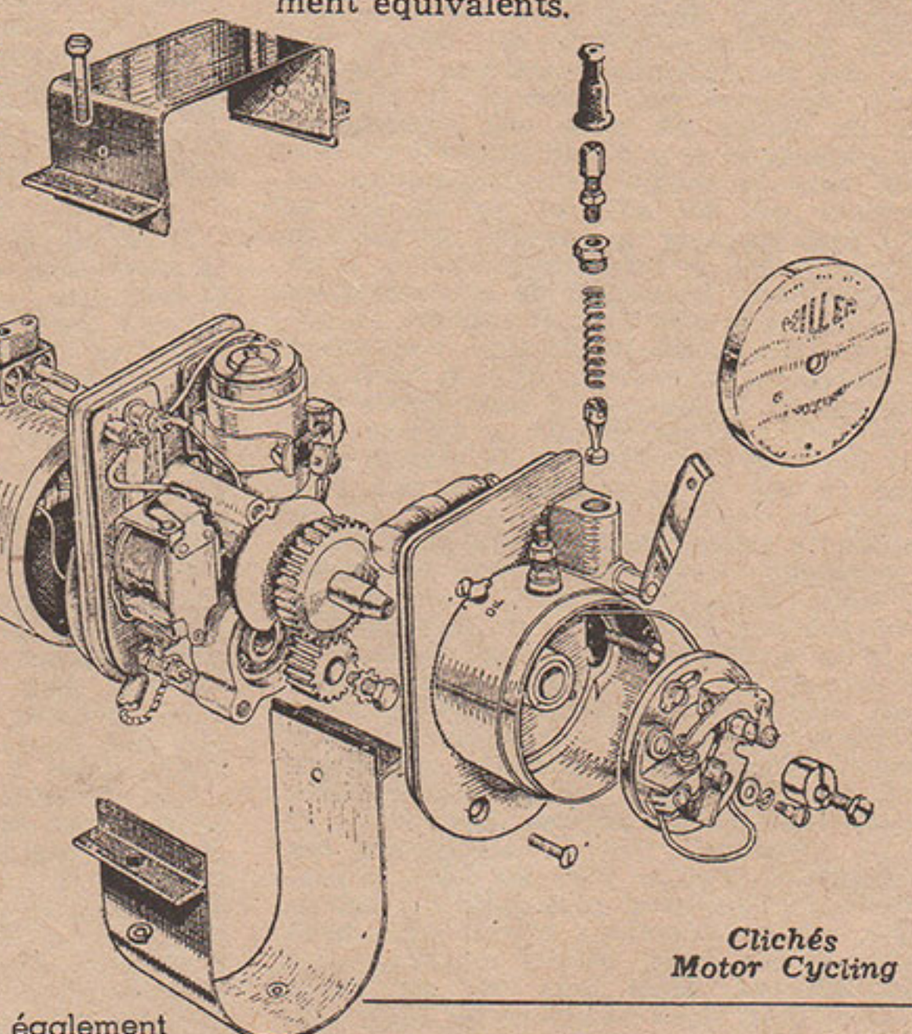


Ci-dessus : Un système également très étudié au point de vue encombrement est monté sur les 150 Velocette. Il est muni d'un distributeur d'allumage et construit par la société B.H.T.

Mais en pratique, les magnétos modernes, grâce aux nouveaux aimants, forment même à un très faible régime, une étincelle très forte et la mise en marche est en réalité aussi facile. Il est donc absolument impossible de se prononcer en faveur de l'un ou de l'autre des deux systèmes d'allumage.

Indépendamment de la mise en marche et du ralenti, il semblerait par contre que la magnéto reprenne l'avantage puisqu'elle débite un courant d'autant plus intense qu'elle tourne plus vite. Et il n'est pas douteux que la magnéto soit pour les machines de course préférable à la batterie (indépendamment des inconvénients qu'il y a de transporter ce bac fragile, rempli d'acide sur une machine aussi durement éprouvée qu'une machine de course). Mais pour une machine de série normalement utilisée, les avantages de la magnéto n'apparaissent pas aussi nettement. On a fait des expériences sur une 250 cmc. et on a constaté que la vitesse maximum était exactement la même ainsi que la consommation dans les conditions d'utilisation identiques. On a simplement constaté que la tendance au cliquetis était légèrement plus accusée avec la magnéto, mais celle-ci possèdait une avance automatique qui pouvait ne pas convenir exactement au moteur en question.

Il est donc, en définitive, extrêmement difficile de se prononcer. Sur ces machines normales les deux allumages donnent des résultats sensiblement équivalents.



Clichés Motor Cycling

DANS LA ZONE ORIENTALE

On ne sait trop ce qui se passe derrière le rideau de fer, mais il serait dangereux de croire que l'on n'y travaille pas et que ses productions ne puissent pas un jour constituer de redoutables concurrentes. Nous trouvons en Europe Orientale Audi, D.K.W., Horch, des carrossiers, des fabricants de pistons, de segments, de carburateurs et des accessoires les plus divers.

JFA qui comptait au début 22 ouvriers en a actuellement plus de 400, mais est en réalité une usine de montage, la partie mécanique étant produite chez Horch à Zwickau. Elle produit des tracteurs à moteur Diesel 40 CV, cinq vitesses.

Horch prépare un camion 3 tonnes à moteur Diesel. D.K.W. construit une moto légère 125 cmc. deux temps monocylindrique, fourche télescopique et suspension AR à glissières et accordéons, ainsi qu'une petite voiture de lignes modernes à 3 cylindres. Le moteur étant un deux temps, on a, au point de vue de la régularité cyclique, l'équivalent d'un 6 cylindres 4 temps. La puissance développée est de 28 CV, roues arrière à axes oscillants. Vitesse 110 kmh. Consommation 8,5 litres aux 100 kms.

LE SIDECAR

(SUITE DU NUMERO 956)

Il y a eu des équipages conçus pour l'utilisation unique avec un sidecar, comme certains modèles Matchless dont après une trentaine d'années, il y a encore des exemplaires en circulation. Chez nous il y a des grosses René Gillet qui répondent à ce même idéal et qui sont justement populaires. Mais il ne peut s'agir là que d'exceptions, de machines avant tout conçues pour le sidecar, parfaites assurément pour cet emploi et en quelque sorte spécialisées. Nous savons fort bien que lorsque nous avons utilisé un sidecar, nous avons toujours hésité à le démonter et que même roulant seul, nous avons laissé le sidecar en place, qu'en voyage, le sidecar, faute d'un passager, permettait de transporter une quantité appréciable de bagages, 75 ou même 100 kgs, et ainsi de connaître un confort extraordinaire aux étapes, qu'il s'agisse de vêtements, de linge, d'appareils photographiques, etc... Mais il n'en demeure pas moins que l'adaptabilité du sidecar est une de ses qualités maîtresse. Assurément, démonté ou remonté, il permet, soit de rouler en solo, soit d'emmener une passagère. Il y a évidemment un hic. C'est que la même démultiplication ne convient pas au solo et au sidecar et qu'il faut changer le pignon primaire si on vise à des performances élevées. Mais pratiquement, beaucoup de motocyclistes ne sont pas si difficiles et roulent en solo avec une démultiplication convenant au sidecar et vice-versa. Tout n'est-il pas question de compromis ? Remarquez que la démultiplication sidecar, si elle se traduit par une réduction de la vitesse maxima et une consommation un peu plus élevée, se traduit d'autre part, par de meilleures accélérations et une plus grande souplesse. Après une longue expérience, nous considérons qu'il vaut mieux faire tourner librement un moteur que de le faire peiner et pilonner. Comme il est rare qu'on puisse sur une route normale, atteindre la vitesse maxima d'une machine, mieux vaut encore prévoir une démultiplication plus grande, car d'une part, le moteur à la vitesse de croisière n'atteindra pas un régime dangereux, et on ne constatera pas un affolement des soupapes, et d'autre part, en ville, la machine sera beaucoup plus souple ; sur la route, les accélérations seront plus brillantes et les côtes seront montées plus gaillardement. Mais cela est un vieux dada, et nous nous excusons de cette digression.

Revenons-en à la suspension de la roue du sidecar. Nous croyons qu'en tout état de cause elle est recommandable, même si le sidecar est attelé à une machine à arrière rigide. De nombreux systèmes ont été utilisés. Ne parlons pas d'un essieu oscillant qui s'apparente aux accouplements verticaux flexibles. Nous pouvons envisager une suspension par glissières, une roue supportée par une fourche oscillante ou une suspension à sonnette avec anneaux de caoutchouc, ressorts, systèmes pneumatiques ou hydrauliques, tout est bon à condition d'être sainement réalisé. Nous sommes d'avis en tous cas que les amortisseurs à friction ou hydrauliques sont le complément indispensable de tout système à suspension et il faut éliminer ou tout au moins limiter tout rebondissement après le franchissement d'un obstacle. Les amortisseurs hydrauliques sont les plus efficaces.

SUSPENSION DE LA CARROSSERIE

On est surpris, quand on n'a pas l'habitude du sidecar, de l'extrême douceur de la suspension. Seules les très grosses voitures de haut luxe nous donnent une impression équivalente. Dans un cas particulier, nous avons fait essayer notre sidecar par un docteur et il a été littéralement stupéfait par le confort et l'absence de secousses.

Evidemment la suspension de la carrosserie d'un sidecar peut être aussi flexible qu'on le veut, puisque, contrairement à beaucoup de voitures, elle n'a à transmettre aucune poussée. Mais encore faut-il éviter tout fléchissement et tout balancement latéral qui provoquerait des oscillations de la direction et des embardées. Des amortisseurs sont également nécessaires pour éviter un débattement vertical excessif. Le problème est compliqué par le faible poids suspendu.

Bien que les ressorts à lames aient une certaine rigidité latérale, celle-ci est loin d'être absolue et, c'est pourquoi dans de nombreux cas, on a délibérément supprimé la suspension avant et prévu uniquement une charnière qui guide, pour ainsi dire, la carrosserie et évite les mouvements latéraux tout en permettant les oscillations verticales. Il n'y a plus dans ce cas qu'une suspension arrière soit par ressorts à lames, soit par balanciers avec ressorts hélicoïdaux, soit dans quelques cas, avec des barres de torsion. Il y a trop de systèmes de suspension pour que nous puissions les énumérer dans le cadre de cet article. L'essentiel c'est ici encore une grande souplesse verticale et une grande rigidité latérale.

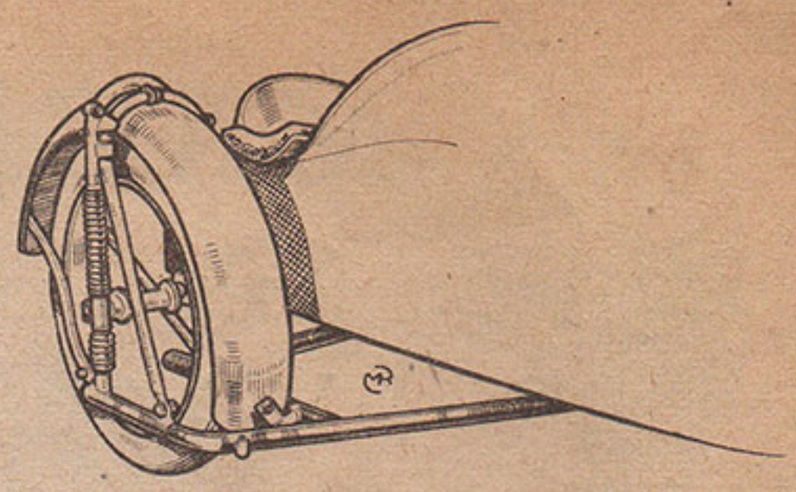
LE CONFORT

Il est de deux sortes, étant admis que la suspension efface et absorbe les chocs. Il faut que le passager soit bien assis et, d'autre part, qu'il soit protégé contre les courants d'air et les intempéries. En ce qui concerne la position du passager, elle dépend essentiellement de sa conformation physique et de sa taille. Il est donc extrêmement difficile de formuler des règles absolues. C'est surtout le cas pour le dossier qui devrait être confortable. Le siège lui-même doit être légèrement incliné. Car tout glissement en avant est très désagréable. Dans un sidecar idéal établi pour de longs parcours, dossier et siège doivent être réglables. Les jambes doivent être légèrement pliées et les pieds doivent porter sur une barre d'appui qui peut être disposée à de divers crans. C'est à notre avis essentiel.

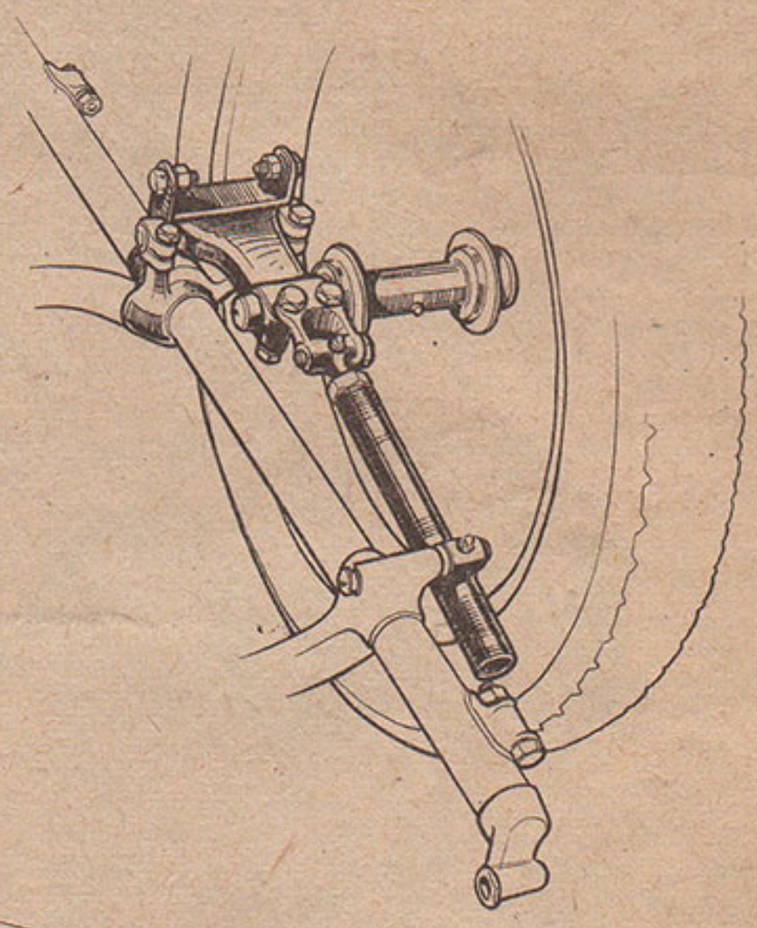
Les coussins seront nécessairement revêtus d'une étoffe imperméable genre pégamoïd, car le cuir qui constituerait le meilleur des revêtements est trop cher. De plus il nécessite quelques soins. Il n'y a rien à reprocher aux coussins classiques à ressorts. Toutefois nous avons une préférence pour les coussins en caoutchouc mousse ou en caoutchouc alvéolé genre Dunlopillo qui commencent à réapparaître sur le marché. Les coussins pneumatiques contenant une chambre à air sont excellents mais ont périodiquement besoin d'être gonflés et ne sont pas, entre les mains d'un motocycliste négligent à l'abri des crevaisons. Mais on peut les gonfler à la pression correspondant au poids du cavalier et ils sont tellement pratiques qu'ils s'adaptent parfaitement à nos particularités anatomiques.

Sur de vieux sidecars dont les coussins sont affaissés, on améliore notablement le confort avec un rond de caoutchouc comme celui employé pour les malades. Ne négligez pas non plus les accoudoirs rembourrés. On a les avant-bras en mauvais état après un long trajet quand les bras portent sur une surface dure et éventuellement sur des taquets.

(à suivre)



Suspension de roue par glissière verticale avec ressorts antagonistes.



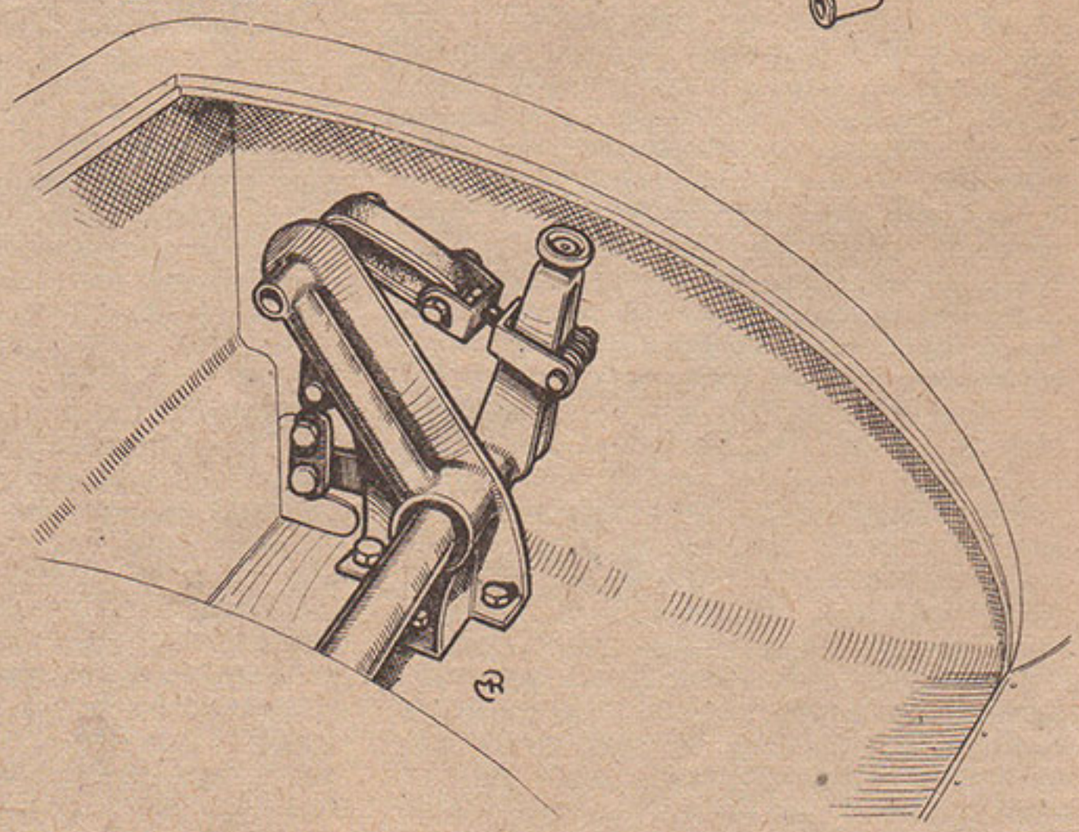
■

En haut, à droite : Suspension de roue par biellette oscillante et ressort horizontal sous tube.

■

Suspension de caisse par anneaux de caoutchouc, avec réglage suivant le poids transporté.

■



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

UN MOTEUR AUXILIAIRE AUTRICHIEN...

LE FUCHS FM 40

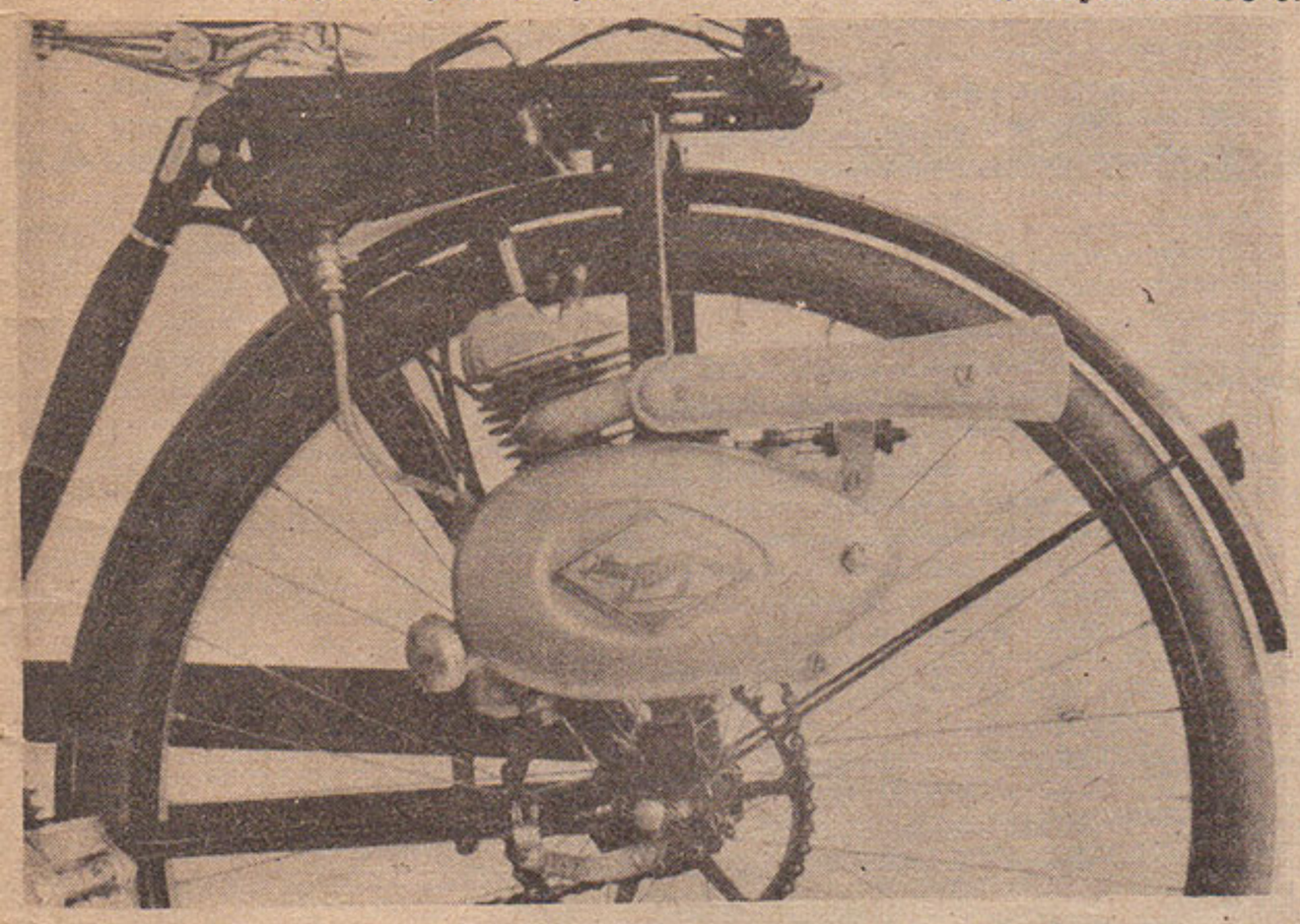
adaptable sur le côté droit de toute bicyclette à moteur, se signale par son support en tôle emboutie qui s'adapte très rapidement à l'arrière du cadre.

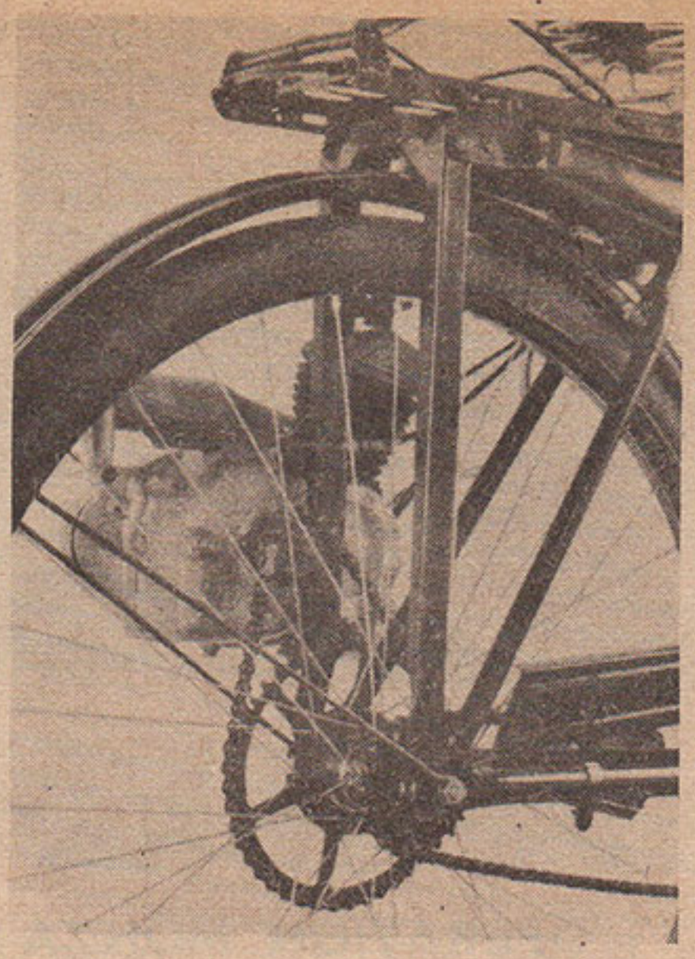
La bicyclette à moteur auxiliaire est un véhicule qui a pris son essor depuis la fin de la guerre. Son bon rendement, son économie d'entretien, sa facilité de conduite en ont fait un moyen de transport qui rencontre le plus de faveur actuellement.

Son développement considérable en France et en Italie s'étend aux autres pays de jour en jour.

L'Allemagne en réalise plusieurs types et c'est au tour de l'Autriche d'en présenter un au public.

Le Fuchs FM 40 est un moteur auxiliaire qui s'adapte sur le côté droit de la fourche arrière de toute bicyclette. Ce moteur est monté sur un support en tôle emboutie qui vient se fixer en deux endroits sur le cadre de la bicyclette : sur le moyeu arrière et sur le cadre en dessous de la selle. Ce système permet un montage très rapide du moteur.





Les deux illustrations démontrent d'une manière très nette la rapidité avec laquelle on peut poser le moteur auxiliaire sur la partie arrière d'un cadre de bicyclette, grâce à son support qui vient se fixer sous la selle et sur le moyeux arrière. La partie supérieure du bâti-moteur supporte le réservoir d'essence et forme en même temps porte-bagages.

Ce dernier est un deux temps de 35 mm. d'alésage et 40 mm. de course, ce qui donne une cylindrée de 40 cmc. Le piston est à fond plat. L'allumage est assuré par un volant magnétique 6 volt 3 watt.

La boîte à deux vitesses et point mort a les rapports suivants : 1re 33,5 à 1 ; 2e 21,7 à 1. La commande s'effectue par poignée sur le guidon.

Le poids du moteur est de 6 kgs. Le poids de l'ensemble, avec réservoir et porte-bagages, est de 9 kgs 5.

La transmission finale s'effectue par chaîne sur la roue arrière.

La consommation est de 1 l. 25 aux 100 kms. La puissance maximum est de 1 CV et la puissance d'utilisation 0 CV 8 à 4.000 t.-m. La vitesse d'utilisation est de 25 kmh.

RECORDS BATTUS

Trois records ont été battu, le dimanche 19 septembre sur l'autostrade d'Ostende. Le Belge Milhoux sur une 1000 Vincent H.R.D. a battu le record des 5 kms en 1, 28" 66/100, moyenne 203 kmh. 022.

En 125 cmc., l'Italien Cavanna a battu les records du km. et du mile, départ lancé, respectivement en 22 sec. 34/100, moyenne 161 km. et 35 sec. 87/100 moyenne 161 km. 517.

LE MOTO-CROSS DE LA BUTTE DU CHAPEAU ROUGE

La coupe Interclub de Moto-Cross organisée par le Motor-Club et l'A.S.P.P. a vu le succès de l'A. M.S. qui a enlevé quatre épreuves sur 7, deux revenant au M.C. Clodoaldien et une au Motor-Club.

Parmi les malchanceux, citons Prieur, qui alors qu'il était roue dans roue avec Blat, cala au bas d'une butte, et ne put terminer que 3e de la finale des 500, et Adnet qui en 250 fit une bonne partie de ses 12 tours avec le repose-pied gauche cassé.

Voici les résultats.

250 cmc. — 1re série : 1. Chaumette (MC Clodoaldien) ; 2. Emo (Motor-Club) ; 3. Foich (MC BN) ; 4. Urien (Mot. Cl.).

A travers le Sport

250 cmc. — 2e série : 1. Adnet (Mot. Cl.) ; 2. Fantuz (AMS) ; 3. Macchi (MC Clodoaldien) ; 4. Klym (MC Orléans).

250 cmc. — Finale : 1. Chaumette (MC clodoaldien), moy. 39 kmh. 859 ; 2. Adnet (Motor Club) ; 3. Klym (MC Orléans) ; 4. Macchi (MC Clodoaldien).

350 cmc. — 1. Perlin (AMS) ; 2. Boisserie (AMS) ; 3. Brûlé (AMS) ; 4. Bobio (Motor Club).

Meilleur tour par Boisserie, moy. : 43 kmh. 683.

500 cmc. — 1re série : 1. Lusseyrand (AMS), moyenne 41 kmh. 710 ; 2. Prieur (AMS) ; 3. Legrand (AMS) ; 4. Brûlé (AMS).

500 cmc. — 2e série : 1. Blat (AMS), moyenne 41 kmh. 763 ; 2. Boisserie (AMS) ; 3. Pérard (U M Marne) ; 4. Mouchet (AMS).

350-500 cmc. — Finale : 1. Blat (AMS), moy. 42 kmh. 945 ; 2. Perlin (AMS) ; 3. Prieur (AMS) ; 4 Brûlé (AMS) ; 5. Boisserie (AMS). Meilleur tour par Blat au 7e tour, moyenne 44 kmh. 744.

« OPÉRATION MONZA »

(De notre correspondant permanent)

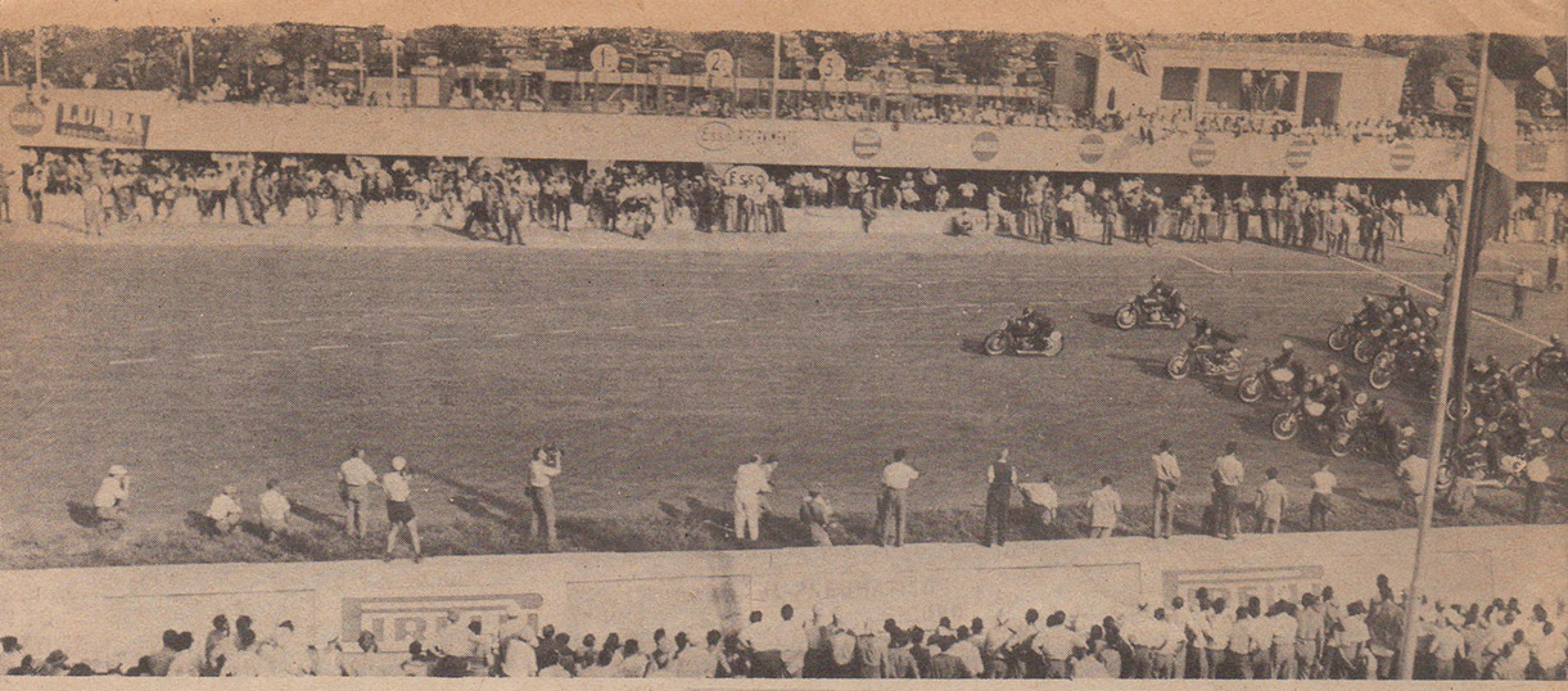
Samedi 3 septembre à 4 heures du matin, une voiture file rapidement dans les rues désertes de Marseille, en direction de la Route des Alpes; pour les deux voyageurs qu'elle emporte, l' « opération Monza » vient de commencer.

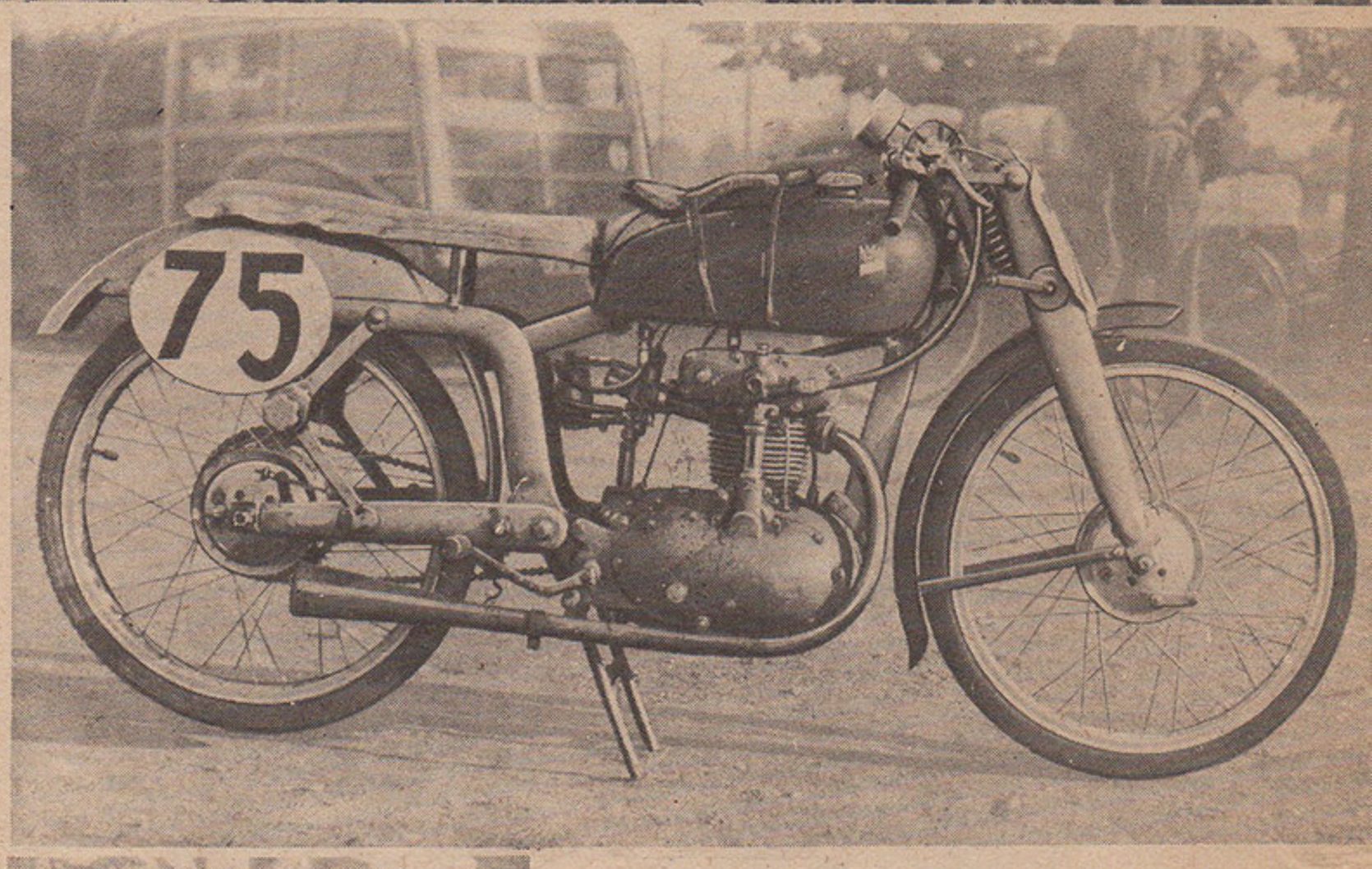
Le soleil a tout juste le temps de monter au mitant du ciel, que nous les retrouvons à midi trente, devant un plat de spaghettis, à Milan, écrasés par la chaleur, mais contents quand même, après s'être envoyés 520 bornes, en guise d'apéritif !

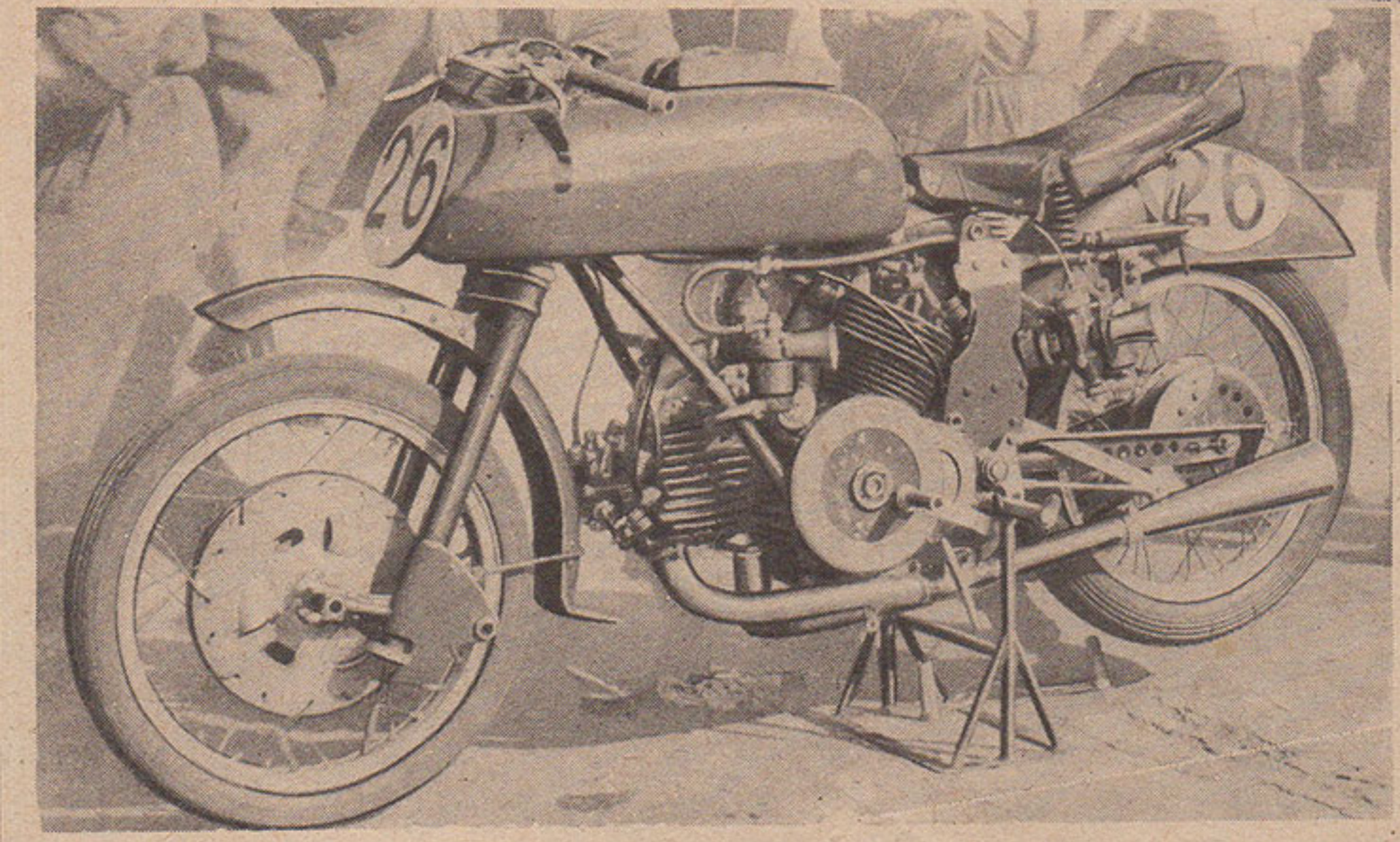
De Milan à Monza, 15 kilomètres pendant lesquels on peut constater que le Code de la Route Italien autorise les plus aimables fantaisies, et précédée, suivie, noyée dans un essaim de « micromotori » bourdonnants, la voiture arrive enfin aux portes du Parc de Monza. En hâte on gare ce fidèle serviteur, on court vers le circuit, et, du fond des bois, vient vers nous le « chant de guerre » ! Les 500 sont en piste ! Le prélude est terminé... Viens à notre secours, o Puissante Resquille ! Il s'agit, pour 2 étrangers, de convaincre des policiers bougrement à cheval sur la consigne, que nous ne pouvons pas rester là, loin des stands où se passent les choses intéressantes ; fais jaillir de nos cervelles, déjà surchauffées, la fine idée qui nous permettra de franchir cette petite porte où n'entrent que ceux qui présentent ce petit carton jaune, que justement nous n'avons pas.

Je ne vous dirai pas comment cela s'est fait, mais nous voilà dans un des box !

A droite, deux 500 bicylindres Guzzi, sur leur support. De tous nos yeux regardons la curieuse fourche AV. le tambour de frein aux « généreuses dimensions » à circulation d'air forcée, le moteur un peu trop fouillé, tiens, la longue planche rembourrée qui servait de siège a été remplacée par une selle normale prolongée par un coussin de garde-boue ? La commande du frein AR à ventilation, lui aussi, se fait maintenant par tringle, au lieu d'un câble ? Quel curieux réservoir ? Si je ne me retenais pas, j'essaierai volontiers la position ! Enfin, un coup d'œil au compte-tours, barré d'un trait au chiffre 8.000 ! Impossible de photographier ces machines, je n'ai pas assez de recul ; sur la piste, une 3e Guzzi est là, alors risquons le coup ! « Permesso, Permesso », on s'écarte gentiment : Clac ! la Guzzi est photographiée ! Heureusement ! Car un policier tenant une vilaine petite matraque noire, vient vers moi, en la secouant d'une façon très menaçante : « Personne sur la piste, me dit-il, seulement 2 mécaniciens par machine ! Rentrez dans le box ! » Comme je tiens à rester jusqu'à la fin, je me fais petit.



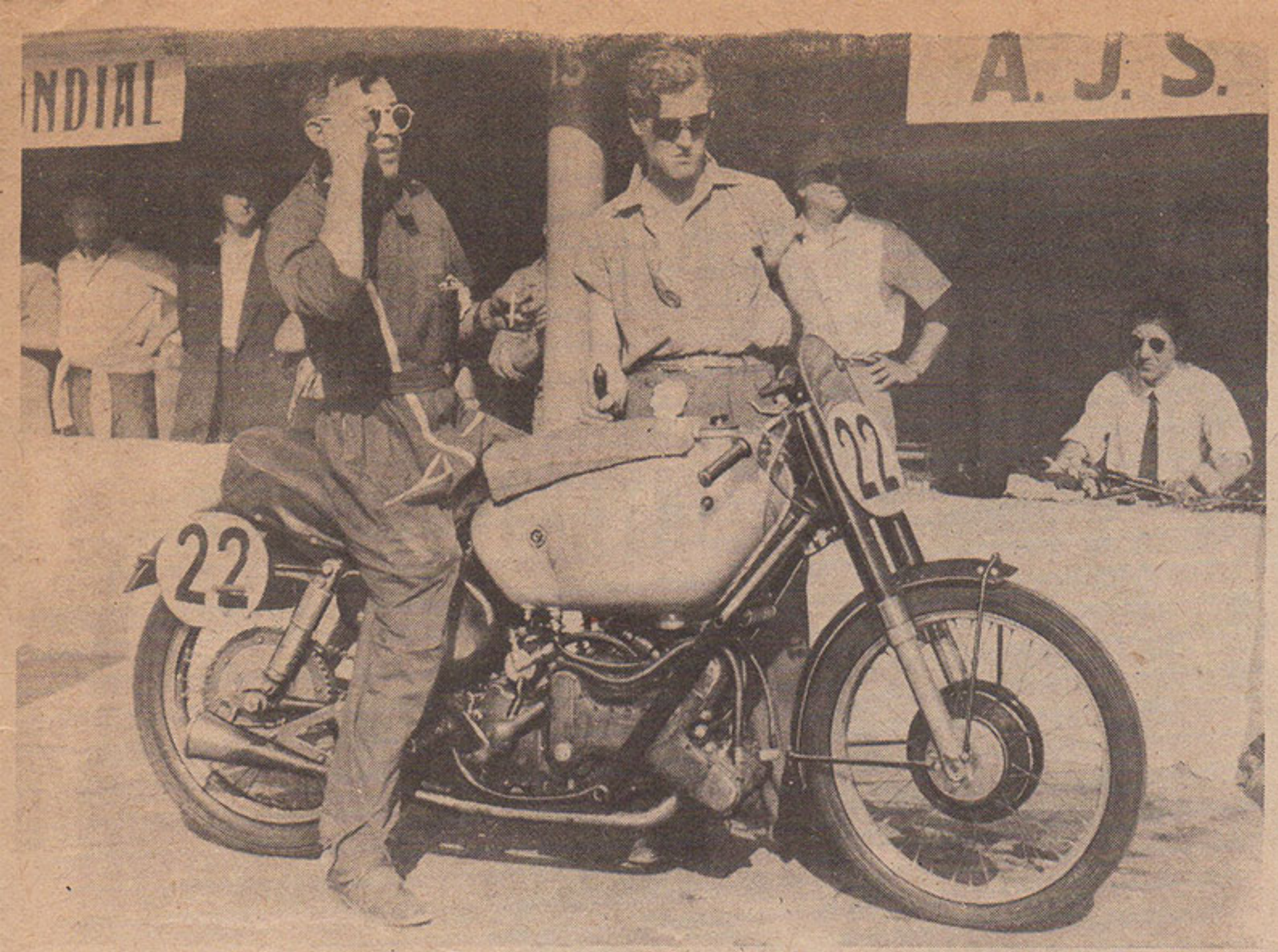




Le départ des 500. En tête, Artesiani sur Gilera. Deux beaux produits de la technique italienne. La 500 bicylindre Guzzi et la 125 Moretti. La différence est assez sensible entre cette machine et le prototype présenté page 367.

■

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

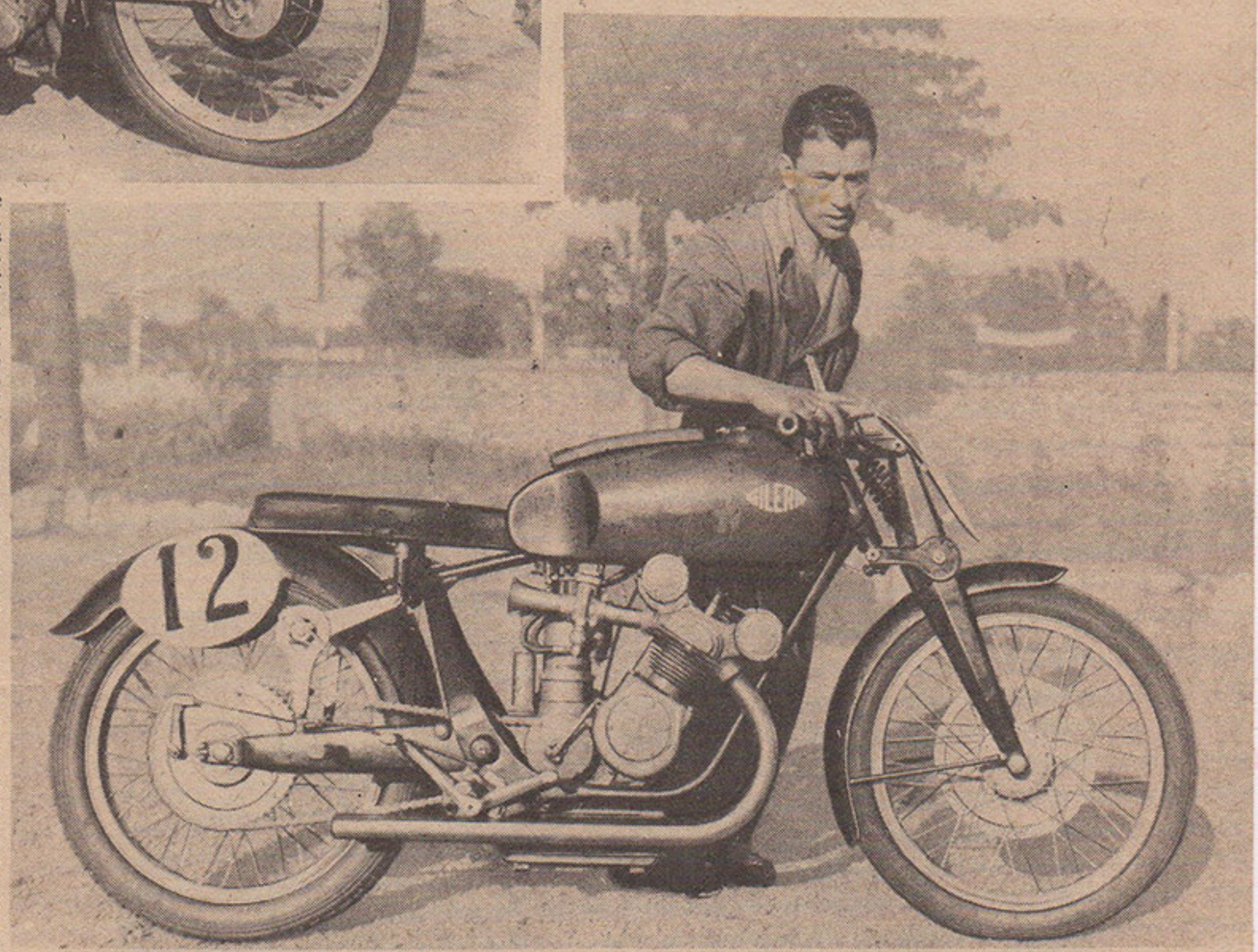


Pour les sides, cette démonstration revêt un caractère fantaisiste : à un passage 4 sides sont en file indienne, au tour suivant, ils passent en éventail, le tour d'après, vous les voyez passer tous les 4 de front !

Un des sides était muni à l'avant de deux gros hublots en plexiglass ; j'ai pensé que le pauvre passager avait réalisé cette installation afin de pouvoir lire plus commodément un roman quelconque, pour ne pas trop s'ennuyer pendant 100 kilomètres !

■

Cette année deux machines se sont imposées dans la catégorie 500. La bicylindre Porc Epic A.J.S. ci-contre et la 4 cylindres Gilera. La première citée a enlevée, conduite par Graham, le Championnat du monde, suivi de bien près par la Gilera de Pagani.



A gauche, c'est l'Angleterre ; Jock West dirige les essais de ses 500 A.J.S. Tour à tour, Graham, Doran, Armstrong sont en piste, des mécaniciens anglais, vêtus d'éclatantes combinaisons jaunes, s'affairent auprès des machines. Examinons ces bolides. Mais c'est une usine, ce moteur ! Il y a beaucoup de tubes, de tuyaux en cuivre, en caoutchouc, à quoi peuvent-ils servir ? Admirons cet énorme réservoir argenté dont le dessin autorise une « méchante » position, et notons que l'évent du bouchon de remplissage d'essence est relié par un petit tuyau à un orifice situé sur le pare-pierres qui est devant le guidon, créant ainsi en marche une pression d'air sur le carburant, et demandons nous pourquoi une machine aussi rapide est munie d'un aussi petit frein AV ? Le démon de la photographie me pousse à nouveau ! Hop ! Je saute sur la piste et la photo est prise avant que les policiers m'aient aperçu !

Oh ! Oh ! Voilà du sérieux ; 3 machines rouges arrivent précédées d'un bruit caractéristique. Ce sont les 4 cylindres Gilera montées par Pagani, Artesiani et Bandirola. A côté de moi, Harry Louis, le reporter du « Motor Cycle », me dit : « What a lovely machines, those Gilera ! » Un tel compliment venant d'un Anglais mériterait d'être rapporté à l'ingénieur Remor, le père de la 4 cylindres Gilera, que je vois donner des instructions à Artesiani, Un coup d'œil du côté des porteurs de matraques, aucun en vue ! Je saute sur la piste et « Permesso, Signore Ingeniore » et clac ! l'ingeniore, Artesiani, la 4 cylindres, tout ça est dans mon appareil !

Maintenant suffit ; je fais le mort ! Accoudé à la balustrade avec mon camarade, nous suivons les essais. Quelle vitesse, Seigneur ! Quand les A.J.S. ou les Gilera passent, à « tutto gas » on dirait que l'on déchire de la toile ! Je prends quelques temps : 159, 158, 159, 157 ! Doran s'arrête, « Mr Doran, à combien passez-vous devant les tribunes ? Well, nous sortons de la courbe qui est là-bas en 3e et passons la prise, 400 m. avant les tribunes ; je pense que nous faisons 190 en passant devant vous ; mais dans la ligne droite qui est de l'autre côté, on va plus vite ; nous sommes à plus de 120 miles à l'heure, soit environ 200 ». Dio mio ! Demain il y aura du sport !

Il me faut maintenant une belle photo de profil d'une de ces Gilera. En voilà une qui rentre au paddock « Signore mécanicien, voulez-vous me tenir cette machine bien au soleil pour prendre un joli cliché ? Clac ! Merci beaucoup ». C'est le dernier modèle, à suspension AR par barre de torsion. Quelle simplicité ! 4 cylindres en ligne, double arbre, bloc moteur ; c'est net, propre, impeccable ! Tiens, le frein AR est toujours commandé par câble ? Quelle belle machine de grand tourisme cela ferait si on dégonflait un peu le moteur ! Un coup d'œil au compte tours, encastré dans le réservoir, le trait limite est sur 8 500! Je donnerai, comme dit Peter Cheney, tout le thé de la Chine pour faire un tour sur cet engin, et « mettre le paquet » oh ! très modestement, disons jusqu'à 6.500 tours, car je ne suis ni Pagani, ni Bandirola ! Deux coups de sirène prolongés. Les essais son terminés.

Que reste-t-il à voir et à photographier ? Mais cette machine, la Moretti 125 double arbre. « Permesso », clac ! A une autre ! Il y a du monde là-bas, que se passe-t-il ? C'est la 125 Mondial double arbre, dans sa carrosserie carénée, « un peu de place, s.v.p. » et la machine rejoint les autres sur la pellicule !

C'est fini, on ferme. Le calme est revenu, la nuit descend doucement sur la piste et sur les bois. Allons nous reposer...

Alors ! C'est tout, me direz vous !

Et les courses ?

Les courses ne se racontent pas, lorsqu'elles sont suivies depuis une tribune.

Nous rapportons une série d'impressions, de sensations. Une gigantesque kermesse sous un soleil de feu, 120.000 personnes autour du L que dessine la piste, dans les parcs, une abondance inconnue chez nous de véhicules à 2 roues : vélos, vélomoteurs, scooters, motos de toutes puissances. Une course à la canette par 120.000 assoiffés, qui déjouant toutes les prévisions du restaurant ou des buvettes, avaient sifflé, bien avant midi, tout ce qui se boit, : bière, limonade, orangeade, coca-cola ! Si bien qu'il ne restait plus que l'eau des lavabos et des pompes à incendie !

Une organisation impeccable mais trop militaire : service d'ordre intransigeant, appel des coureurs à la sirène, défilé des concurrents, avant la course, précédés de porteurs de drapeaux indiquant la nationalité des partants, arrêt de la course aussitôt que le premier a franchi la ligne d'arrivée, évacuation de la piste 3 minutes après le coup de sirène annonçant la fin d'une épreuve. Pas de tour d'honneur ! On applaudit, à Monza, trois fois moins qu'à un match de football et 10 fois moins qu'à une course de toros !

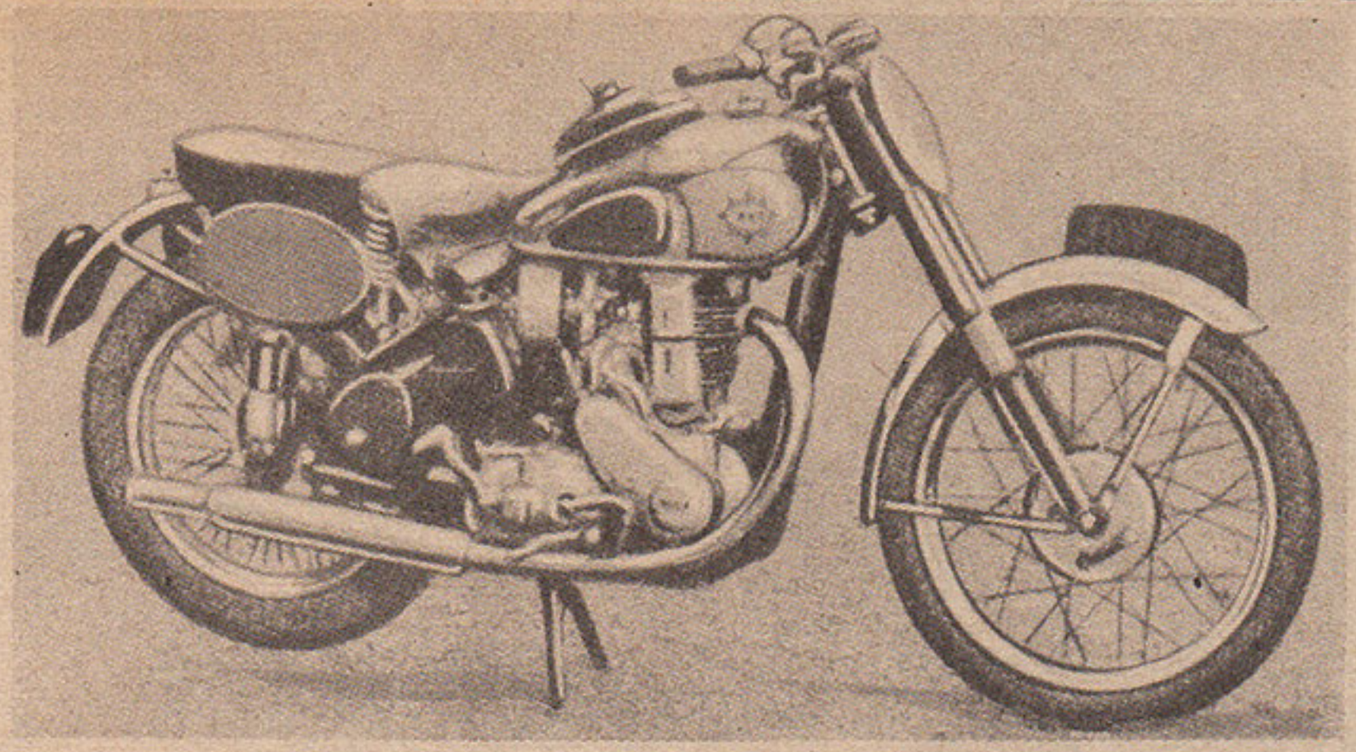
Pendant les épreuves, exhibition de haute virtuosité dans l'art de se faire « traîner » par la ou les machines que l'on a devant soi !

De cette « fracassante orgie de vitesse » comme annonçaient les journaux Italiens, je n'ai conservé qu'une magnifique sensation : celle des premiers tours de la course des 500 : Une A.J.S. en tête, suivie roue dans roue par les 3 Gilera et à quelques mètres par les 2 Guzzi, passant dans un bruit de tonnerre, à près de 200 à l'heure, qui faisait trembler les gradins et vibrer le toit des tribunes !

La course des 500 vient de finir. Doran, qui a tiré une magnifique bourre pendant 200 kms aux 2 Guzzi, les ayant décollées sur la fin, termine 3e, sitôt la ligne d'arrivée passée, il arrête sa machine et la confie à un mécanicien qui lui serre les mains, et le félicite, avec de grandes claques dans le dos. Doran sautille sur place, il est encore tout excité, comme le boxeur qui regagne son coin après le coup de gong du dernier round ! Il avise Leoni qui termine 4e, se précipite sur lui, lui secoue les mains et semble lui dire : « Fine sport ! Belle bagarre, hein ! » L'autre l'attire par le bras et l'embrasse ! Doran se laisse faire, lui donne une petite tape sur le casque et s'en va, cherchant d'autres personnes sur qui épancher ce trop plein de joie ! Tout le monde y passe ! Le comte Lurani, président de la Fédération Italienne : embrassades et tapes dans le dos ! Jock West, on se secoue les deux mains ! Les mécaniciens Anglais, grandes tapes amicales dans le dos ! Pagani, double accolade ! Armstrong, une grande bourrade ! Tout cela donne chaud et il enlève son casque !

(SUITE PAGE 385)

MACHINES BRITANNIQUES des SIX JOURS INTERNATIONAUX

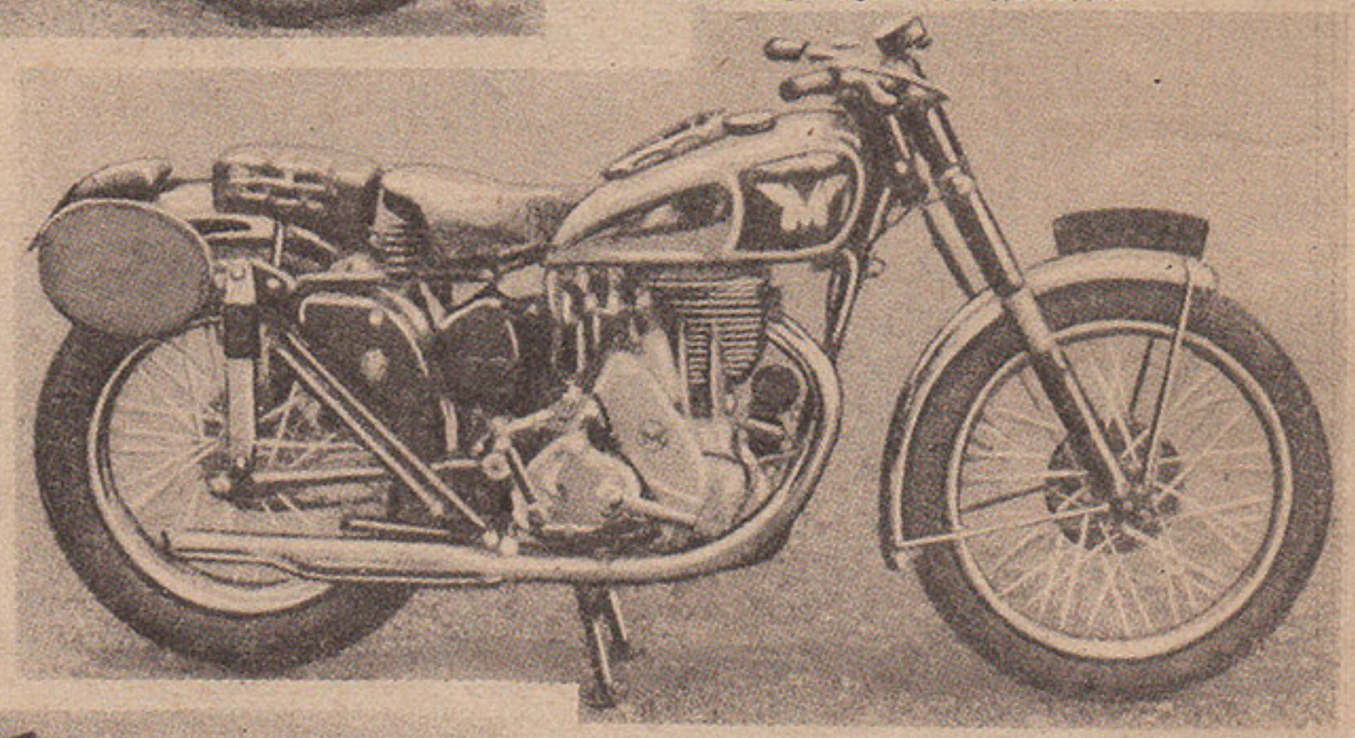


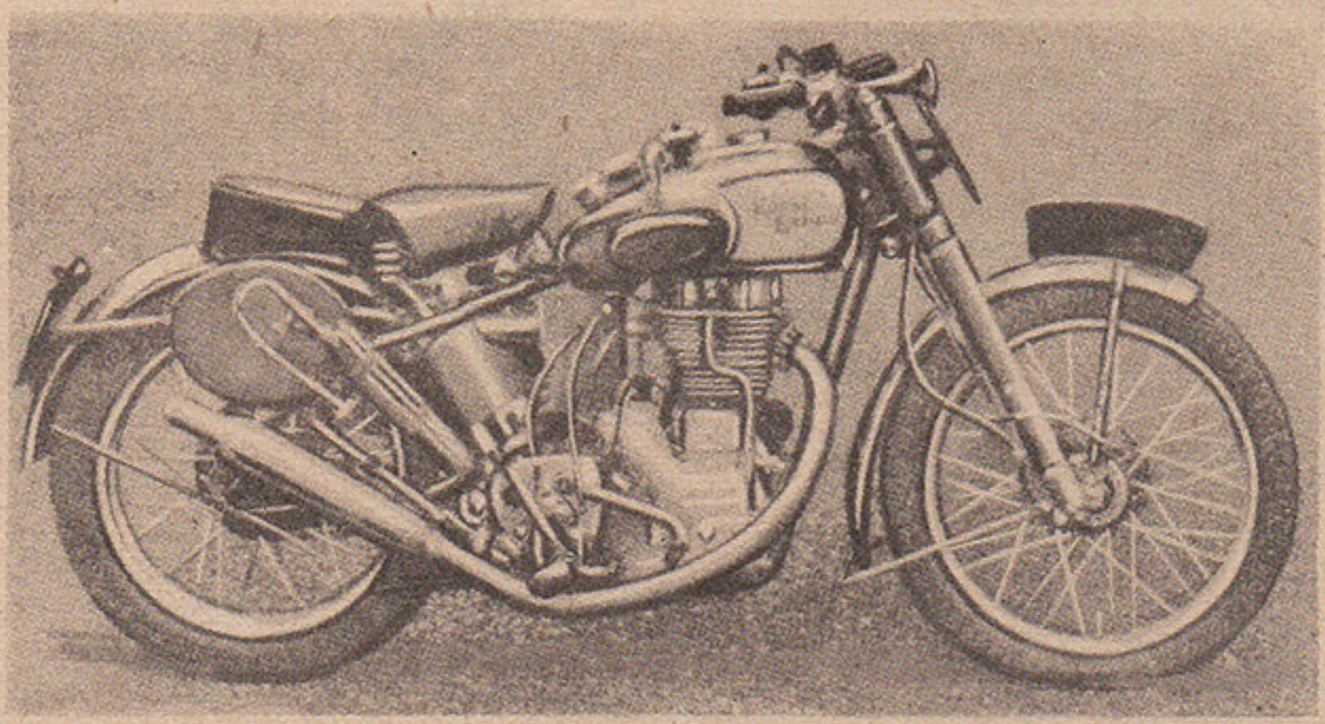
Les représentants de douze nations participent depuis le 11 septembre aux Six Jours Internationaux.

A l'issue de la première journée, les équipes britanniques et tchèques, qui n'ont aucune pénalisation, occupent la première place ; elles précèdent l'équipe italienne (un point de pénalisation) et l'équipe suisse (cent points de pénalisation à la suite de l'abandon d'un de ses membres, J.-P. Roth, qui a été victime d'un accident).

Après l'épreuve d'endurance, une course de vitesse départagera les concurrents.

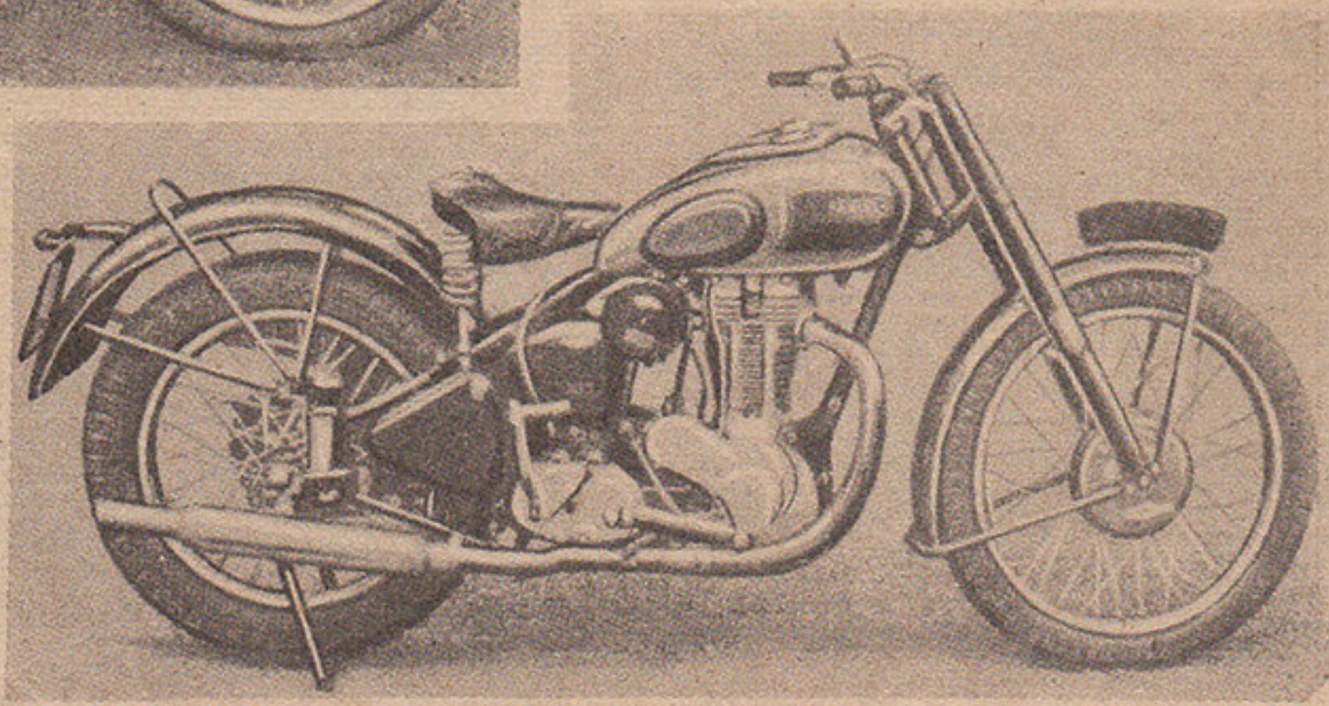
Voici les différents modèles de machines anglaises utilisées par l'Equipe britannique qui participe actuellement aux Six Jours Internationaux. Ci-dessus : Voici une des 500 B.S.A. Ces machines seront conduites par Rist et Nicholson. C'est le dernier type de B.S.A. de trial avec moteur en alliage léger. Ci-contre : La 500 monocylindre Matchless, avec le nouveau cadre à suspension arrière. Rappelons que ce cadre équipe uniquement les machines destinées à l'exportation. Cette machines est conduite par Uscher.





Ci-dessous : Ariel participe aux Six Jours avec une seule machine confiée à Ray. Le moteur est le célèbre monocylindre Red-Hunter 500 monté dans un cadre à suspension arrière. On peut constater que toutes les machines de l'équipe britannique sont des monocylindres à culbuteurs avec suspension avant et arrière télescopiques. Seul Triumph, présente sa bicylindre Trophy, dont le cadre ne comporte pas de suspension arrière.

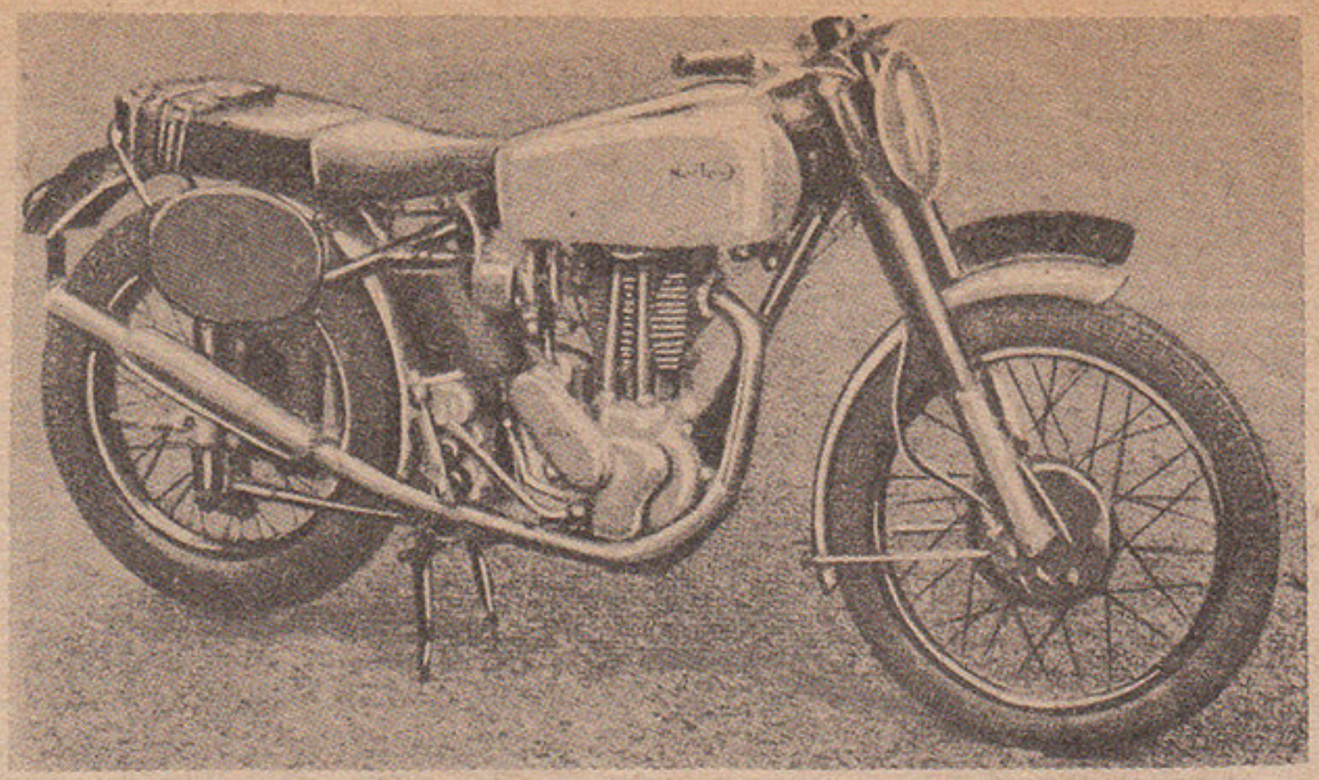
Voici ci-dessus une des 350 Royal-Enfield. Notons que seul de toute l'équipe britannique, Royal-Enfield aligne dans cette épreuve des 350. Ces machines au nombre de trois seront pilotées par Rogers, Stocker et Ellis. Ces Bullets ne comportent aucun réglage spécial et sont identiques à celles livrées à la clientèle.



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

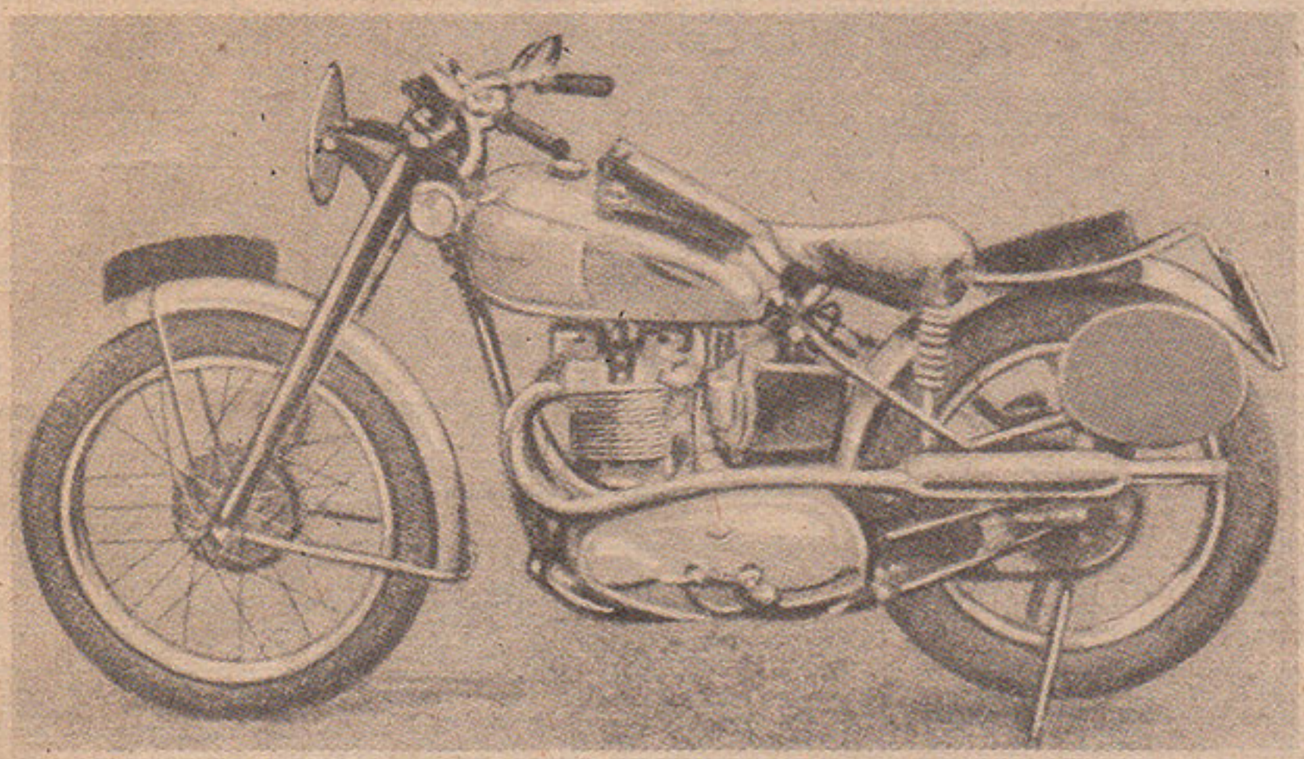
Ci-contre : La 500 Norton de Breffitt. C'est une machine semblable, exceptée la suspension AR, qui pilotée par Ogded, a enlevé la Coupe des Nations. Ci-dessous : Les 500 cmc. Triumph Trophy sont confiées à Alves, Gaymer et Manns.

■



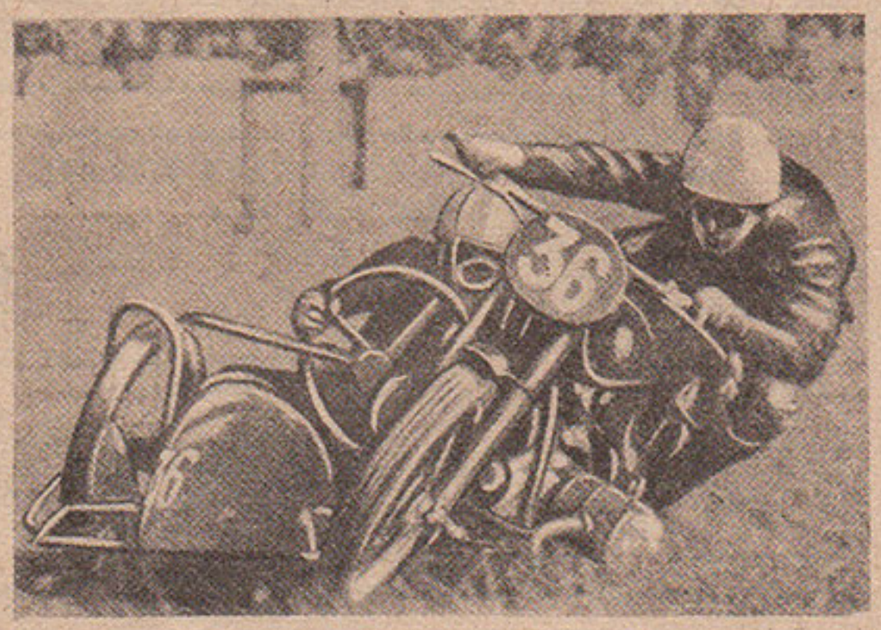
DERNIERS ECHOS DES SIX JOURS

A l'issue de la troisième journée seuls Anglais et Tchèques sont en tête. Ces derniers provoquent des surprises, car avec leur Jawa 250 ils tiennent tête aux grosses 500 Anglaises. Toutefois le sixième et dernier jour étant réservé à une course de vitesse, les tchèques ne semblent avoir aucune chance de vaincre.



Le passager d'un sidecariste allemand a monté dans son side un volant qui commande l'inclinaison de la roue du side et de la motocyclette. Voici cet équipage prenant un virage à toute allure.

■



LE MOTO-CROSS DE L'A.M. NANTES-BASSE-BRETAGNE

L'A.M.N. organise le 2 octobre 1949 son 5e Moto-Cross, doté de 100.000 francs de prix, à la carrière de Bellevue, près du pont de Cens. Une trentaine d'engagés de toutes cylindrées prendront le départ.

Cette manifestation est certainement appelée à avoir un grand succès, du fait de la présence de plusieurs as régionaux et de la sportivité des Nantais.

Les engagements sont reçus jusqu'au 23 septembre au siège du club, 10, place du Commerce, à Nantes.

DES SANCTIONS CONTRE LE SIDECARISTE SUISSE BENZ

Le sidecariste suisse Benz prit part cette année à de nombreuses épreuves motocyclistes (catégorie sidecar 600 cmc), tant en Suisse qu'à l'étranger.

Or après vérification de la cylindrée de sa B.M.W., on s'aperçut que cette dernière avait une cylindrée de plus de 700 cmc. Aussitôt la Fédération a pris contre Benz de graves sanctions.

3e GRAND PRIX DE LA MONTAGNE

Organisée par la Section de Blida du Moto-Club d'Algérie, cette course contre la montre s'est déroulée sur le parcours habituel entre la ville de Blida et la station climatique de Chrea, le 21 août dernier. Longueur du parcours : 18 kms 300. Différence de niveau : 1.400 m. Nombre de virages : 215.

La chaleur gêna les concurrents et les performances s'en ressentirent. Aucun des records établis l'année dernière ne fut battu.

L'épreuve fut remportée par Ponseti, suivi de Petrus, tous deux sur 350, devant Bailleux et Solari sur 500.

MOREAU

RESULTATS TECHNIQUES

125 cmc. : 1. Fracès, sur Terrot, en 20' 21'' 1/5 ; 2. Lefèvre, en 24' 22'' 3/5 ; 3. Defert, en 27' 33'' ; 4. Coriat, en 29' 37'' 1/5.

250 cmc. : 1. Thoa, sur Triumph, en 20' 20'' ; 2. G. Pérez, en 21' 27'' ; 3. Barjot, en 26' 27'' ; 4. Léonard, en 33' 1''.

500 cmc. : 1. Bailleux, sur Norton A.C.T., en 17' 58'' 3/5 ; 2. Solari, en 18' 21'' 1/5 ; 3. Celarié, en 19' 41'' 3/5.

Sidecars : 1. Gonalons, sur Zundapp, en 19' 51'' 1/5 ; 2. Santucci, en 20' 10'' ; 3. Molines, en 23' 3'' 4/5.

350 cmc. : 1. Ponseti, sur Matchless, en 17' 43'' 1/5 ; 2. Petrus, en 17' 44'' 2/5 ; 3. Boudissa, en 18' 28'' ; 4. Desigaud, en 18' 48'' ; 4. Casalta, en 19' 9'' ; 6. Mesguich, en 19' 12'' ; 7. Andretta, en 19' 50'' ; 8. Benoldi, en 20' 7'' ; 9. Frison, en 20' 24'' ; 10. Regnier, en 20' 54'' ; 11. Cancio, en 22' 44''.

CLASSEMENT GENERAL

1. Ponseti, sur Matchless, en 17' 43'' 1/5 ; 2. Petrus, en 17' 44'' 2/5 ; 3. Bailleux, en 17' 58'' ; 4. Solari, en 18' 21'' ; 5. Boudissa, en 18' 28'' ; 6. Desigaud, en 15' 48'' ; 7. Casalta, en 19' 9'' ; 8. Mesguich, en 19' 12'', etc...

Opérations "MONZA"

(Suite de la page 382)

Il avise Jenkinson, le passager barbu d'Oliver, le champion des sides, qui est là, en short, sa barbe rousse bien étalée sur une coquine de chemise à carreaux ! Mon Doran l'enlace, le soulève, lui fait faire deux tours et le repose, pendant que le petit barbu rie comme un fou !

Enfin, il s'arrête. Un coup d'œil circulaire pour voir s'il ne reste personne de connaissance pour la congratulation. Alors, tel un coureur de haies, son casque d'une main, son bouquet de l'autre, il prend son élan, saute la barrière et disparaît !

Maintenant, il faut remettre le cap sur Marseille ! L'aiguille du compteur calée sur un chiffre honnête, on revoit tous les instants de ces deux journées, pendant que défilent les kilomètres.

Adieu, le Parc de Monza, Milan, l'Autostrade et ses panneaux-réclames : « Le pneu X, pneu de Sécurité ». « La laine Y, la meilleure ». « Buvez du machin ». « Turin est à 1 heure de route si votre voiture est munie de la culasse W », etc... Adieu les Vespa, les Lambretta, ces minuscules scooters qui tirent gaillardement des sidecars-bébé et 7 personnes ! Fini les billets de banque grands comme des draps de lit, les petits pains ronds et le veau à tous les repas !

Halte à la douane Française ! « Vous n'avez rien à déclarer ? Pas de café, pas de riz ? ».

Pauvre Mironton ! Demander à des gens qui reviennent de Monza s'ils ont du riz ou du café ! S'ils avaient pu ramener quelque chose, ils auraient rapporté une Gilera 4 cylindres et, comme tu as une bonne figure, ils te l'auraient montrée ! Ils l'auraient mise à terre, avec précaution, et mise en marche ! Pour te faire entendre le « Chant de Guerre », quitte à réveiller tout le Montgenèvre ! A en faire trembler la montagne et déraciner les sapins !

L. PAUZIN

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

NOS PETITES ANNONCES

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

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

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

MOTOS A VENDRE

MOTOB. 350 culb. FN 350 pf ét. Lenormand 89 r. Broca-13e

TERROT course 500' 1937 cme nve px 145000, repr. vélomot. ROBE 52 bd G. Péri Malakoff

TRIUMPH 500 lat. imp Terrot 350 av. side. 3 imp. Maubert

MOTOB. 125 cmc. 4 tps sélec. poign. tourn. t.-sad. Boddaert, 17 r. du Bouloi-1er. Vis. 13 à 14 h. ts les samedi-dimanche

G. HERSTAL 125 cc parf. ét génér. batt. WEISS 106 bd V. Hugo, Clichy à part. de 3h.1/2

PEUG. sp. 515 culb. 4 vit. sél. side gr. tour 1 pl. 1/2 cap. p.-bri. mal. sus. ind. méc. pns t. b. ét. 93 r. E Savart Montreuil

VELOM. New-Map 4 t. culb. état nf CUVILLIER 3 r. Bosio 16e. t. l. j. 13 h. sf sam. dim.

PART. v. 200 NSU 2 t. ét. nf s'adr. Garage. CORBERA, 12e

HARLEY DAV. 750 tte beauté type civ. hres rep Inv. 03-91

500 DOLLAR avec side bon état prix intér. 250 NSU type 251 OSL 4 vitesses sélecteur parfait état, émail chrome, visible 14 r. Bellanger, Levallois (jusqu'à 20 heures).

BSA 500 culb. side Bufflier exc. ét. gén. HADROT imp. Hélène Noisy le Sec, vis. sam. mat.

HARLEY DAV. 750 cc 150 vsi. 5 av. Foch Garches. Gam.05-46

TERROT 500 av. side pf ét. 113 r. St Charles-15e (apr.m.)

VELOM. Gn. Rhône R3 60000. Tavernier 39 bd St-Marcel-13e

PEUGEOT 150 cc, 3000 kms exc. état Tél. FLA. 18-40.

PART. v. NSU 250 spt chaines enf. ét. imp. 120 GUILLOT 3 r. Myrtill-Beer, Saint-Ouen.

TERROT 125 4 v. av. acces. ét. nf s'adr le soir 19 h. Raymond 156 r. Vercingétorix. 14e.

TRIUMPH All. 350 cc 9000 k. 4v. sél. 150. Gob.21-59 (h.trav.)

MATCHLESS 350 civ. gar. ent. orig. Viroulaud. Avron 24-07.

TERROT 5 cv cul. RSS parfait état de marche 80000. BRAIN 83 rue du Dessous des Berges Paris-13e (15 à 18 heures).

250 ZUNDAPP 80. L. NOBLET 61 r. Normandie, Courbevoie.

VDS bel. ens. BMW R5 Précision ét. nf 250. CHEUTIN 11 rue Valadon, Paris-7e.

M. DEBON 4 cv lat. impecc. CHARRON 135 av. de la Libération, Clamart. Mich 25-75.

V. ou éch. ctre V.8 à 11 cv bel ens. Indian 1200 prêt à p. la rte. LAMY 2 r. Hittorf, 10e.

HARLEY 1200 impecc 140000 ou éch. ctre moto angl. ou allem. t. b. état mininum 500. VIRY, tel. Mansart 96-09.

INDIAN 500 mot. nf parf. ét. gén. px int. CROUZEVIALLE Gérard, tél OPE. 49-15.

SIDE Bernardet parf. ét. LABILLE, Chailly en Bière (SM)

750 ZUNDAPP mot. pns neufs émail. chrom. propres mécan. gar. mot. rech. FERRET 71 r. Villiers de l'Isle Adam-20e.

JONGHI 125 exc. ét. et épave Prester 100 mot. nf à v. px int. ou éch. c. moto 350. BRE 14 rue Fays, Vincennes

VELOM. 100 Motoconf. 30000. JAUNEAU 36 r. du Temple-4e

M.GOYON 2 cv trans. courroie tr. b. ét. marc. 20000, visible 18 h. 30. GIRARD 4 r. France Mutualiste, Boulogne (Seine)

NORTON 16H émail chrom. pns.nfs 135. DENEUX Opé.23-14

MOTOSACOCHE 350 culb. très bon état. BIETH 36 r. Kléber Levallois (19 heures).

125 PEUGEOT 1949 tan sad avert. cplt 65000. Norton 16H side Bern. pns nfs à enlever 135000. Lempereur r. d. Mouchettes Meudon (SO) dim.mat.

PART. vend Matchless 350 f. t. NSU 198 cc parf. ét. 8 r. Pouchet, 17e.

SIDE R. Gillet 9 cv gar. 25000 kms 6 l. aux 100, carb. Solex px int. s'adr. QUARTIRONI, 64 r. Letord, Paris, 18e.

NSU 198 cc 4 v. mot. peint. ref. pns nfs, vis. mat. BARONE Tru. 75-93 (prix à débattre).

VELOS VAP

à vdre 1 vélo femme av. moteur Vap et 1 vélo homme av. mot. Vap, les 2 en parfait ét. compl. équip. 20000 fr. pièce. FOITTEVIN 5 r. Charles Robin Paris, 10e (hres repas).

INDIAN 500 av. roues à rév. dep. 45. 64 pl. Réunion, 20e.

A REVISER Norton 500-600, BSA 350 500, NSU 198 250 500 DKW 198 350, FN 600. Monet 350 500, Gnome 350 750 800, Gillet 750 4 vitesses, Ardie 125. Harley MP depuis 35. Panther 500 incomplètes, Royal 350, Ariel 350, BSA 500, moteurs BSA 500 600 Harley, Gnome. RIEUCAU 64 place de la Réunion, 20e.

G.-R. CV2 culb. impec. solo ou side pns nfs, b. px. PILET 41 av. J. Jaurès, Drancy, ou PILET 161 rte de Marseille, Escaillon, Toulon (Var).

PUCH 250 2 cyl. propre urg. b. px. GIAI 3 bd Blanqui-13e.

16 H t. b. ét. av. side 150: ou éch. c. pet. voit. Payraudeau, 22 r. Ste Marguerite, Pantin.

P 105 b. ét. 45000. LAVOISIER 95 bd la République, Chatou.

350 MOTOB. sup. cul. fini rodé vis. soir dim. mat. RENAUD, 57 av. Ed. Vaillant, Pantin.

EPAVES motos franç. et étr. Pache 33 r. Gergovie Ség.51-67

VELOMOT. Motobéc. réc. 38000 GROS imp. Gaité. Dan. 55-43.

GNOME-RHONE 250 lat. b. ét. 55000. DUPONT 34 av. D. Casanova, Saint Gratien (S.O.)

VDS Matchless 350 f. télesc. parf. ét. Tél. Ség 84-26.

500 NSU sup. cul. ét. méc. imp. t. sad pns nfs sél. GIRARELLI 88 bis av. de St Mandé-12e.

V. splendide ZUNDAPP K 500 2 cyl. état de nf, px intér RADIX 30 rue Mouzaïa, 19e.

500 MOTOBEC. sup. culas. 47 CAFE 3 r. V. Hugo, Levallois.

TERROT 350 lat. HLG émail. chrom. nfs mot. ref. vis. apr 19 h. sf sam. dim. RICOU 147 r. Chemin Vert, Paris, 11e.

SIDE NSU 600 4 vit. Motosacoche 500 cc 2 cyl. b. ét. px à déb. le soir ou sam. ap. m. dim. mat. 25 r. G.Robin, Chatenay (Me Sceaux Robinson).

TERROT 350 HCT f. télesc. enc. 3 mois gar. DELAUNAY, 144 route de Fontainebleau, Athis-Mons (S.O.).

VELOCETTE KSS 4 vit tél. susp. ar. ad. pns nfs parf. ét. méc. px 150. DELIGNY 4 rue de la Verrerie, Paris, 4e.

PEUGEOT 56 125 cc nve sélec. BRISSAUD 1 r. L.Sampaix-10e

TRIUMPH angl. 350 lat. 4 vit. sél. ét. nf 85. urg. CATONNE 45 rue Vauzelle, Nevers.

PART. v. Motoconf. 100 b. ét. 35000 ou éch. Velosolex n. Lejean, 3 r. des Haudriettes-3e.

BSA 500 60000. REHEL 38 r du Tir. Montreuil (Seine).

NSU 3 cv culb. t. b. ét. 1500 k. 3 pns sac cuir, 20 r. de l'Orangerie Versailles (S.O.).

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

MOTOBEC. 125 culb. nf prendre usine. BARBE 30 r. Charcot, Courbevoie, Déf.17-32 (av.9h.)

PART. v. 125 Puch 3 vit. sél. impec. BRUNET 4 bis r. de la Cour des Noues, Paris-20e.

NORTON 5 cv parf. ét. pns nfs MAHE r.de Rennes Vitré T 307

VELOM. 100 ét. mar. bons pns 17000. Tél. LEC. 87-47.

SPLEND. Ariel sport 4 soup. side Roy présent. gd luxe, access. DOMELA, Gam. 11-17.

DKW 500 bon état, prix intéressant H. BEAUVAIS, Saint-Pierre La Cour (Mayenne).

C. M. vds Norton 500 16 H par E. side Bernardet bas prix BONNEL 6 bis rue du Parc, L'Hay les Roses (Seine).

GUILLER 150 cmc parf. état, présent. impec. 3500 kms, 9 h. 12h., 14h.30, 19h.30, Dor. 79-89

G. R. s. Major 350 cul. état nf origine pns nfs. DECOMBE 64 route de la Reine, Boulogne sur Seine (Seine).

MOTOCONF. 4 cv parf. ét. t. l. s. à 18h.30. Garcia 7 r. de l'Epargne Neuilly-s.-Marne, SO

V. side Impérial nf 1 pl. r. indep. gr. tour. FASQUELLE 12 bd Egalité, Calais (P.d.C.)

HARLEY T18 impec. pns nfs + 1 mot. et 1 b. v. 60. LEREDDE 56r. du Pont, Ris Orangis (SO)

TERROT 125 modèle 48. MARCHE 23 rue Basly, à Gennevilliers (après 19 heures)

PART. v. Peugeot P111 350 lat. Saroléa 500 sél. t. b. ét. 7 r. Contensin, Aulnay s. Bois.

SCOOTER Bernardet neuf dernier modèle, bas prix. GIRARDIN, 15 rue de Thiard, Châlon-sur-Saône (S.-et-L.).

5 CV TERROT + cadre réserv. boite, moteur 350 cul 55000. A. GITTON, Autry le Chatel.

CSE mal. v. 4 cv M. Goyon cul. impec. bas prix. SINCET Montabé par Limours (S.O.)

BMW R4 card. culb. b. ét. 90. à déb. urgent. R. DUBOIS, Moult par Argences (Calvados)

VENDS DKW bicylindre parf. état 115000. DEGUY, à Saint Pois (Manche).

TERROT EP 125 culb. parf. ét. tél. 338 Poissy (pr r. vous).

ZUNDAPP 800 4 cyl imp. side Impérial 2 pl. VERNERET 20 r. Paris, Tassin (Rhône).

ZUNDAPP 350 card. 125. BOYER 24 r. Tripier Noisy le Sec

PART. v. Simca 8, 39, imp. s. s. t. rap. mot. nf rodé px 350 Norton 16H mot. 3000 k. ex. ét. px 125. Peugeot 1 cv P53 parf. px 45. PICHOT J Rob. 06-34.

NORTON 16 H 500 cc rlé 2000 kms gar. 6 mois équip. 135000. vis 16 à 20 heures. MALLET 24 bd Arago, Paris, 13e.

GRAND choix DKW 125, 250 350, 500. BAGRAT, 17, rue Olivier de Serres, Paris, 15e.

ECHANGES

ECH. ctre 350 ou 500 Indian 1200 imp. Godiveau Com. 07-52

CAMMIONNET. Citroën C6G 1 t. c. 250 ou 150 ét. nf, Arc.15-39

V. ou éch. BSA WM20 mot et pns ent. nfs ctre voit. sport ou cabriol. 13 cv maximum. J. BAGOURD, Evron (Mayenne).

ECH. G. R. D5 nve ctre Simca 5 ou Roseng. super 5. SIGOT r. Seine, Ris Orangis T. 73.

ON DESIRE ACHETER

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

ACH. moteur G.-Rhône CV2 b. ou mauv. ét. Bellanger Imprimeur, Ferté Bernard (Sarthe)

500 culb. Terrot RSSE ou M. Debon même mauv. ét. Lahaye 22 rue Ed. Vaillant, Drancy.

CHERCHE épave Ardie 250 cmc. DELINE, E.G.T.H. Bollène (Vaucluse).

ACH. Darmont 4 roues m. m. état. Ecrire a. prix LEMAITRE Cl. 6 r. des Requis Rouen (SI)

BMW 700 accid. rech. par Moto Club Castrais, Castres (Tarn)

ACH. manom. huil. cadr. pr tabl. bord mach. anglaise. GEMY, à Domfront (Orne).

SUIS ACHETEUR cadre R12. Ecrire SAUVE 66 rue de l'Aigle, La Garenne (Seine).

SUIS ACHETEUR
PISTONS D'ORIGINE POUR MOTOS,
BMW, DKW, NSU
Triomphe Jaune d'œuf
MEME LOTS IMPORT.
A. CHARDONNET 16 ter r. Etienne Marcel, Pantin (Seine)

VOITURES A VENDRE

SANDFORD 4 cyl. Ruby culb. MULLER 22 av. Claude Vellefaux Paris-10e (apr. 18 h.).

AMILCAR sport 7 cv. Dequéant 22 r. Franklin, Pantin ap. 18h.

PEUGEOT 5 cv 4 pl. moteur et peint. ref. à nf 55. BERGOIN 93 av. G. Péri Asnières (Seine)

G. IRAT 6 cv ét nf px int BRICKER 1 rue de l'Argonne, Strasbourg (Bas Rhin).

DIVERS

2 VELOS homme Motobécane et Radior neufs MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry.

V. bicyclette dame Peugeot ét. nf sam. après-m. dim. mat. Roullier 57 r. Le Marois-16e.

V. mot. auxil. Roussey et tri 1 cv Peugeot b. px. Bert, Cours Bonnevaux, Romans (Drôme).

V. mot. Poney sort. juin 49 t. b. ét. POMES 49 r. Petit-19e.

V. pneu ch. 20-21 v. fourche Hydrol. Zundapp v. moto 5 cv FN 4 v. sél. HUBERT 6r. Berzélius-17e (av. 9 h. apr. 20 h.)

V. 2 ch. à air 1 pneu 25x3 nfs. ALABERT Lon. 05-27 ou 18 h., 14 r. Chevreul, Suresnes

INDIAN 1200 CAV 500 GDA pièces orig. embiell. pistons, axes, segments, soupapes, guides, joints, culass. pignons bte, disques, embray. châssis side, sacoches d'orig. neuves, moteurs 1200 complets. TAURY, 50 r. Oct. Mirbeau, 17e.

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

REVIL (Ets) 82 av. des Ternes Eto. 15-53, seul spécialiste pour tous équipements et accessoires motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, gants, lunettes, vestes, sacoch. tan-sad, poignées tournantes, dessus de selle caoutchouc, accus, sélect., pare-brise, etc...

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

V. 2 vél. mixt. four. élast. éq. Vap 3 tand. n. éq. Vap 4 CAMBILLARD 36 rue Cambillard, Clamart (Seine).

FONDS DE COMMERCE

VDS garage moto Auto centre tourisme outill. parf. état aff. intér. pr jeune mén. ou pers. voulant grand air. CHANTELOT, Orcival (P.-de-C.).

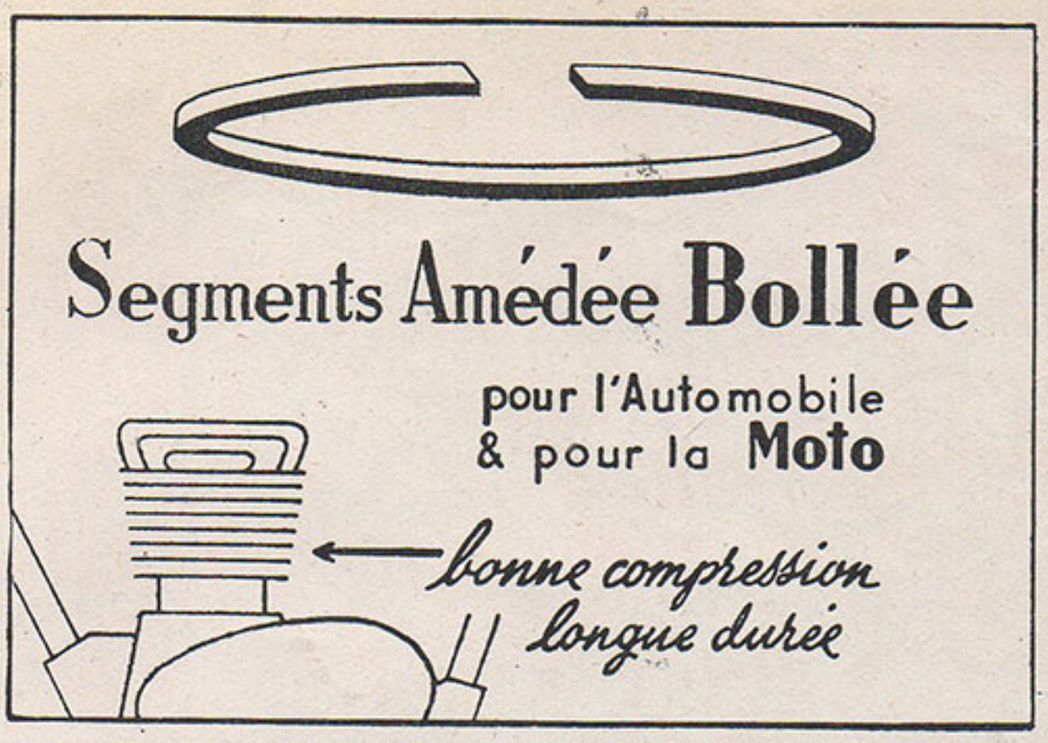
VDS ou éch. ctre cabr. Citroën spd. Zund. Russie rénovée usine Nuremberg 2000 k. photo. Ecr. CUQ, S.P. 99094 BPM 507

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

le 125 TERROT type E.P. et E.T.P. et E.T.P.C. avec les réglages complets ..... 500 frs
le moteur VELOSOLEX ..... 350 frs
le bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 cmc. ..... 500 frs
Ce Bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc...
le 125 PEUGEOT P.55 ..... 450 frs
Pour paraître bientôt : Le 125 YDRAL 2 temps, 4 vitesses.
En préparation : Le bloc-moteur TERROT 500 type R.G.S.E.
Envoi par poste, ajouter frs 80 (pour 2 tableaux frs 100, et 20 frs par tableau complémentaire).
Versements : Chèque Postal MOTO-REVUE 297-37 Paris

" LIGHT 125 "
CONSTRUISEZ VOUS MEME UNE VOITURETTE
sans permis de conduire
Montage facile à la portée de tout amateur
PLANS ET GUIDE COMPLET : **1000 frs**
(par poste 1.100) - Chèque postal Moto-Revue 297-37
Edité par MOTO-REVUE, 12, r. de Cléry - PARIS-2e

Si votre Publicité était ICI
elle serait LUE !...



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

PARIS-NORD MOTOS
Agences :
GNOME et RHONE
MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES
Pneumatiques — Accessoires modernes
Appareillage électrique français et étranger - Pièces détachées : origine, adaptables, sur modèles
Réfection d'embiellage - Réalésage - Chemisage
EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE
SPECIALITE : REVISIONS GENERALES
EXPEDITIONS PROVINCE et COLONIES
ATELIER ET MAGASIN :
3, RUE ERNESTINE — PARIS-18e

VELOMOTEURS SANS BON
PASSEZ COMMANDE IMMEDIATEMENT
à
marcel perrin
TOUTES LES GRANDES MARQUES
TOUJOURS DES MODELES DISPONIBLES
50, Avenue Edouard-Vaillant
BOULOGNE - BILLANCOURT
Tél. : MOL. 29-62 Mo Porte de St-Cloud

CHROME - CUIR
38, rue du Château-d'Eau, 38
PARIS-10e Tél. : Nord 08-09
Tous vêtements de cuir
pour la Moto et la Ville
Catalogue gratuit sur demande

HARLEY-DAVIDSON
Agence officielle
22, RUE DE PICPUS — PARIS (12e)
TRANSFERE
14, BOULEVARD SOULT — PARIS (12e)

MOTOS DRESCH D.F.R.
DRESCHMOTOR
Pièces détachées d'origine
7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)
Téléphone : ETAMPES 497

SILENCIEUX WILMAN
1er Prix au dernier Concours du T.C.F.

Modèle à passage libre des gaz — Silence parfait sur quatre temps — Même puissance qu'à échappement libre
3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

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

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

Fabrication GMFI

Fabrication GMFI

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

Imprimé en France le 1er, 3e et 4e vendredi du mois, par Imprim.-Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry, Paris (2e). — N° 957 1949. — Le Directeur-Gérant : C. LACOME. — Dépôt légal, 3e tr. N° 003

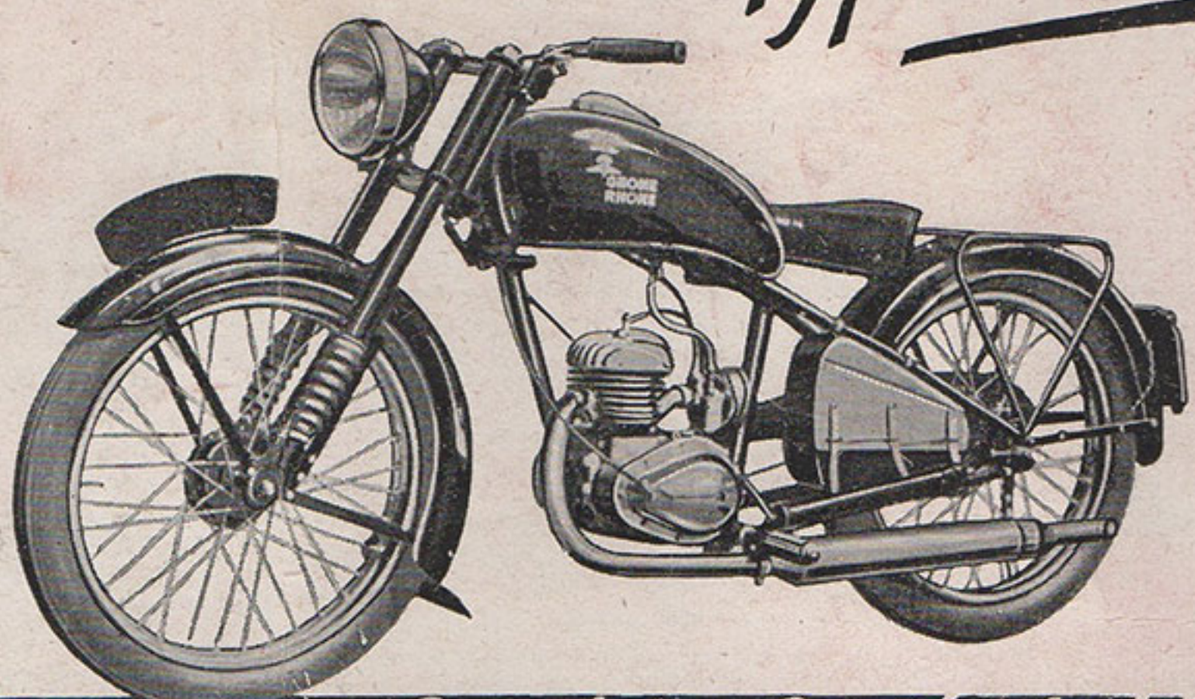
SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION
150, Boulevard Haussmann Paris 8e Carnot 33-94

SNECMA

GNOME RHONE

Vélomoteur 125 cm3 Type R3

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



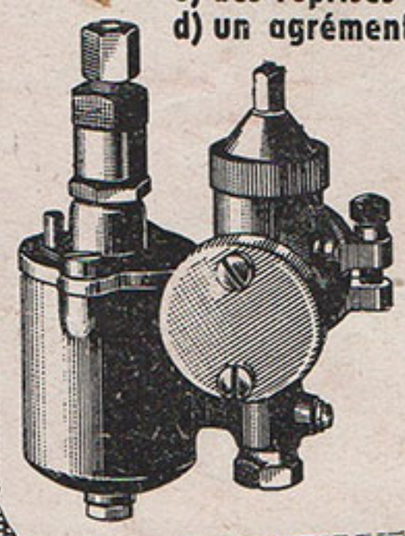
Souple Rapide Confortable

Vente et magasin d'exposition : 49, Av. de la Grande-Armée . Paris (16e) Kléber 90-56 • Pièces détachées et réparations : 16, R. Félicien-David . Paris (16e) Auteuil 08-90

L'ESSENCE EST LIBRE !
Utilisez la au mieux pour votre vélomoteur
Avec le carburateur

ZENITH STROMBERG

Vous obtiendrez :
a) des départs à froids instantanés
b) des mises en actions rapides
c) des reprises nerveuses
d) un agrément maximum d'utilisation



ZENITH STROMBERG
gagne en 1949
RALLYE DE MONTE-CARLO
GRAND PRIX DE FRANCE
GRAND PRIX DE PARIS
GRAND PRIX DE BELGIQUE
RALLYE DES ALPES

ALJANVIC

CARBURATEURS ORIGINES
AMAL
FISCHER
FRANKFURT
pour
D. K. W.
250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.
STATION-SERVICE 83
83, Av. de la Grande-Armée, 83, PARIS-16e

MOTO - RECORD
G. BONNARDEL - J. MURIT
151, rue Marcadet, PARIS-18e — MON. 24-40
Toutes Marques Françaises et Etrangères
SPECIALISTE B.M.W.

JEUNES !
Apprenez un métier d'avenir
Vous pouvez vous créer une situation intéressante dans Industrie et Commerce Auto en suivant nos Cours PAR CORRESPONDANCE qui feront de vous Techniciens et Mécaniciens-Electriciens de 1er Ordre. Préparation Armée motorisée — Autorails — Tracteurs agricoles, etc...
COURS TECHNIQUES AUTO, r. du Dr. Cordier St-Quentin (Aisne). Renseignements gratuits sur demande.