

Moto revue

37^e ANNEE. — N° 958. — 7 OCTOBRE 1949

Provisoirement
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :
25 frs

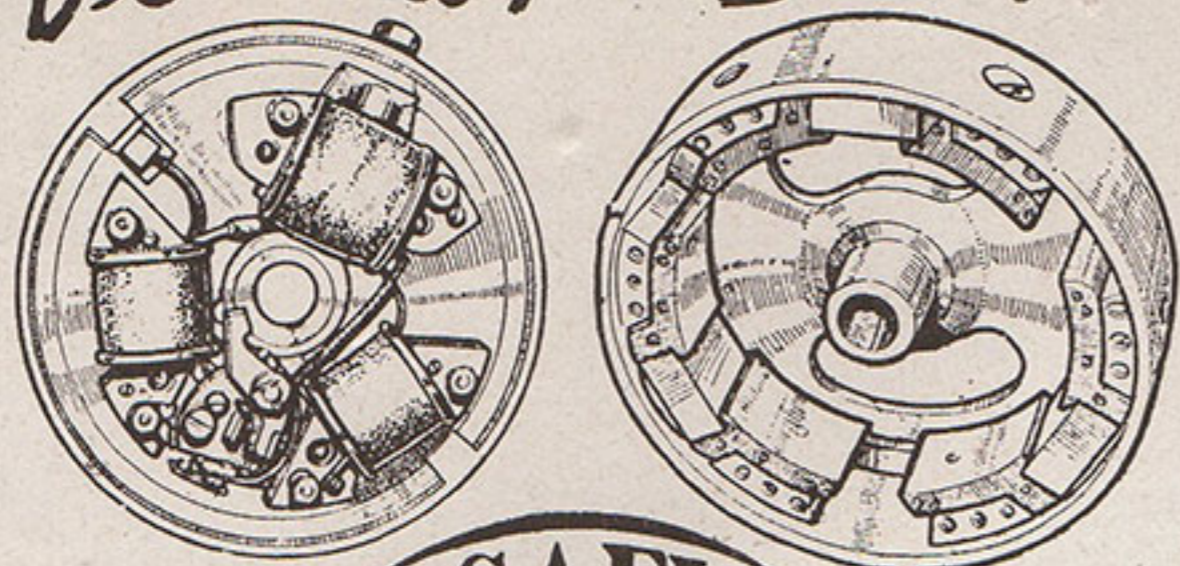


TÉLÉPHONE :
GUTENB 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C. C. POSTAL : 297-37

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

Notre champion Jean Behra présente à Montlhéry, le nouveau scooter français S.I.C.R.A.F. construit par le directeur de l'écurie France, P Vallée

Volants Magnétiques



ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation — Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles

21 - 23, RUE PARMENIER — 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

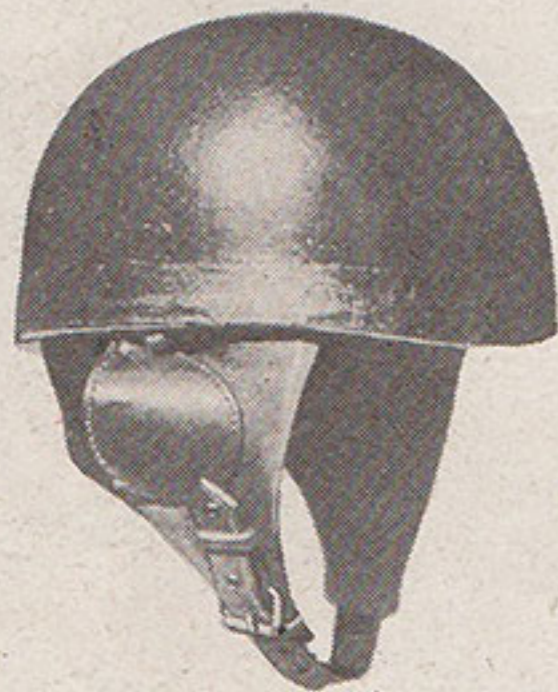
CYCLES
AUTOMOTO



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

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

Le Casque GÉNO

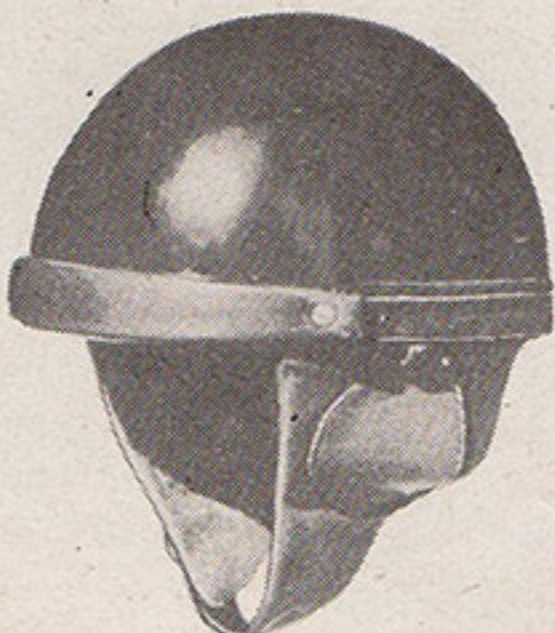


type RECORD
à calotte composite
extra-léger

TYPE TOURISTE
calotte en métal léger
avec visière ou bourrelet

ETABLISSEMENTS
GUENEAU

6, Eg Saint-Honoré
PARIS (VIII^e)



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

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

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

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

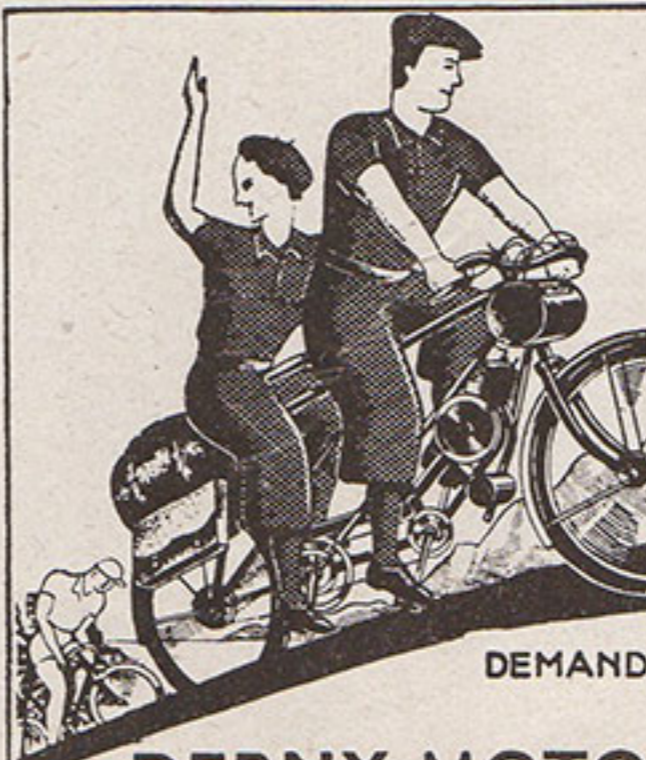
XIII^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS



Pédalez
sans effort
vite et loin

AVEC LE MERVEILLEUX

DERNY

la nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem

DEMANDEZ LE CATALOGUE

DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé

Tél. DIDerot 76-01

PARIS (XII^e)

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

Vélocycleurs

G U I L L E R

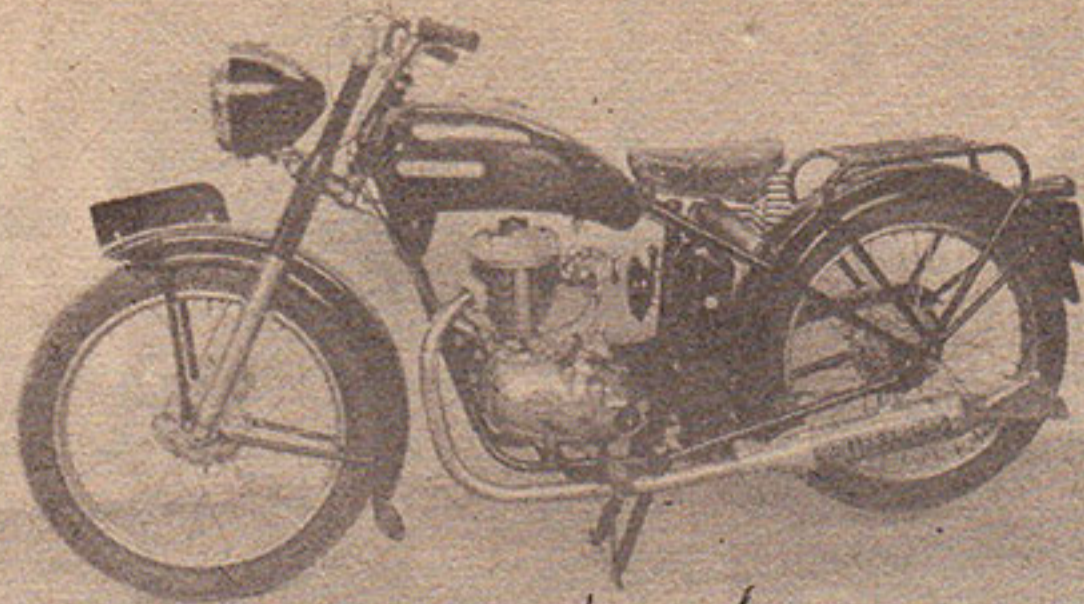
Motocyclettes

FRERES — CONSTRUCTEURS

BLOCS-MOTEURS
2 ET 4 TEMPS
3 ET 4 VITESSES

Modèles 2 temps
Bloc-moteur **AUBIER-DUNNE**

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



FOURCHES TELESCOPIQUES
SUSPENSION AR

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

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

COURSE DE COTE DU MONT-VENTOUX

1^{er}

DANIEL
(catégorie 250 cmc.) sur TERROT
équipée de la

FOURCHE TELESCOPIQUE

R.B. GRAZZINI

PARIS-SAINT-ETIENNE - PARIS
COURSE DU MONT ALVAS

1^{er}

RAY BETEMPS
(catégorie 125 cmc.) sur TERROT
équipée de la

SUSPENSION ARRIERE

R.B. GRAZZINI

Pour la vitesse, l'endurance, le moto-cross
LES PRODUCTIONS

R.B. GRAZZINI

assurent sécurité et tenue de route
16, RUE DU MARCHE-POPINCOURT, PARIS-11^e
Métro : Parmentier et Oberkampf Téléphone : ROQ. 17-03

Motocyclistes !...

DANS VOTRE INTERET ADRESSEZ-VOUS A

René BONNET

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION
DE VENTE

ASSUREZ - VOUS LES AVANTAGES
QUE SEULE UNE MAISON SERIEUSE
PUISSE GARANTIR

LIVRAISON RAPIDE

LE PLUS GRAND CHOIX

LES MEILLEURS PRIX

Nous invitons les Motocyclistes à venir visiter
notre stand d'exposition où ils verront une gamme
importante de Motos - Vélocycleurs - Sidecars

GNOME-RHONE — TERROT

MOTOBECANE — JONGHI

D.S. MALTERRE — BERNARDET

GRAND CHOIX D'OCCASIONS

ATTENTION ! UNE SEULE ADRESSE
28, rue Ernest-Renan, ISSY-LES-MOULINEAUX
à 50 m. Métro Pte de Versailles. Tél. : MIC. 08-72

Magasin ouvert sans interruption de 8 à 19 h.
sauf le dimanche et lundi

Toujours des vélocycleurs livrables de suite
Facilités de paiement, catalogue c. 30 f. timb.

AU SERVICE DE LA MOTO ET DU CYCLE - MACHINES ET EQUIPEMENT

1, RUE DE RIVOLI

St-PAUL MOTOS

Métro St-Paul - ARC. 71-46

Agent des grandes marques

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



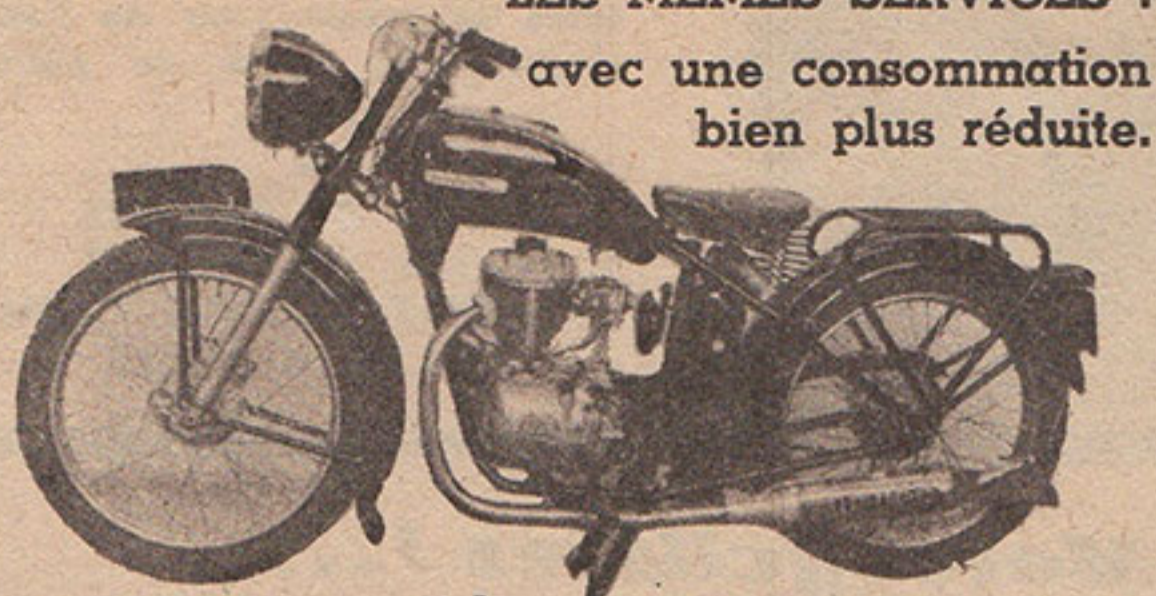
VENTE LIBRE

de tous vélocycleurs
et motos

LIVRES DANS LE
PLUS BREF DELAI

Magasin ouvert
tous les jours
(dim. matin)

Finie, la légende
de la nécessité d'une...
...GROSSE CYLINDRÉE
...pour le tourisme à 2
UNE MOTO LEGERE REND
LES MEMES SERVICES !



GUILLER et le **BLOC A.M.C.**
prestigieux
l'ont prouvé par un nombre sans cesse
GRANDISSANT
de **CLIENTS SATISFAITS QUI L'ATTESTENT**
(Voir notre écho page 403)

CES SPLENDIDES MACHINES :
Les Ets BONNET
80, av. du Gl-Leclerc, ex 172, av. Ed-Vaillant,
BILLANCOURT — Téléphone : MOL. 15-46
Peuvent toujours vous les livrer sans délai
AVEC FACILITES DE PAIEMENT

LA COURSE... LA ROUTE...

...MEMES PROBLEMES

MEMES SOLUTIONS !



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

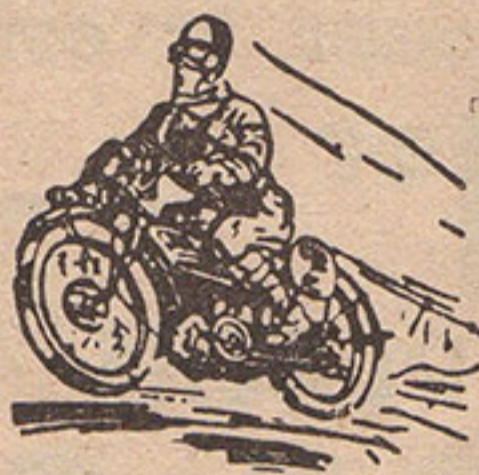
BRETOCYL GRAPHITÉ

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 EVITE,
ECONOMIE D'ESSENCE
ASSURÉE



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

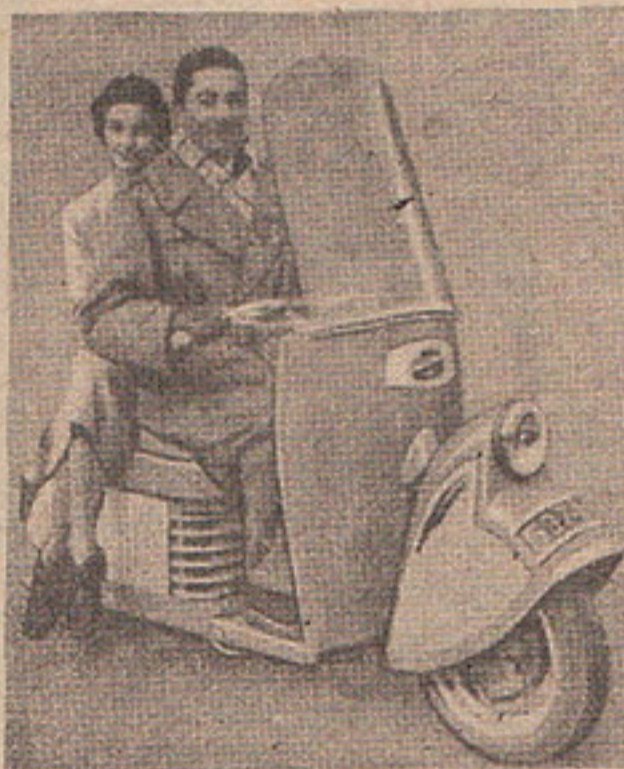
Société BRET-OIL

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

SCOOTER

Bernardet

à 4 vitesses sélectives
roue de secours
interchangeable

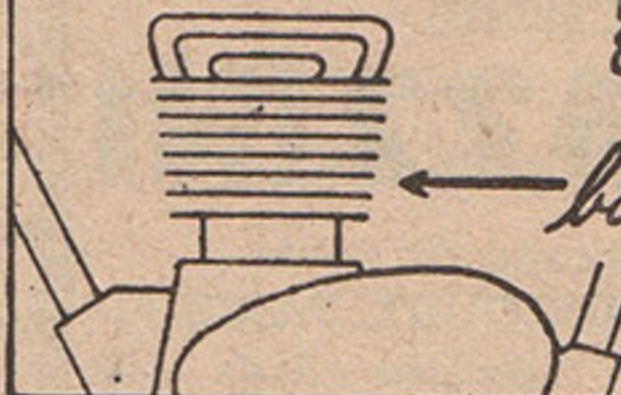


Concessionnaire
Seine et S.-et-O.
G.S.M. 8, r. des Ecoles
PARIS-5° OPE 50-91



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



*bonne compression
longue durée*

AUX ET'S MOTO-SPORTS

66, rue du 11 Novembre
St-ETIENNE (TEL. 91-75)

19, rue des Deux Communes - MONTREUIL
(métro Bérault, ouv. seulem. les vendredis-samedis)

VOUS TROUVEREZ TOUJOURS LA PIECE QUE VOUS CHERCHEZ

PLUS DE 300 MOTEURS ET BOITES EN DEMOLITION - 100 TONNES DE PIECES TOUTES MARQUES

Françaises : GNOME - PEUGEOT - MOTOBECANE - TERROT - MONET - ZURCHER - R. GILLET
MAG-CHAISE - SOYER - DRESCH - MOZER, etc.

Américaines : INDIAN 1.200 - 750 et 500 - HARLEY - etc.

Anglaises : JAP - ARIEL - MATCHLESS - ROYAL-ENFIELD - NORTON - B.S.A. etc...

Italiennes : GUZZI - GILERA - BENELLI - BIANCHI - etc...

Allemandes : B.M.W. R. 12 - R. 35 - PUCH - ARDIE - COLOMBUS - VICTORIA - JAWA - D.K.W. -

Belges : GILLET - SAROLEA - F.N. etc... N.S.U. - ZUNDAPP

Gros lot de motos à remonter : INDIAN SCOUT - RENE GILLET - NORTON 500 et 600 cmc., etc...

Pour toutes commandes, écrire et adresser pièce au modèle à Saint-Etienne

ACHETEURS DE TOUTES PIECES MOTOS

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



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

ABONNEMENTS : 24 N^{os} France 480 fr. Etranger 600 fr.

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

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o 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 (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

◆ FAUT-IL INTERDIRE LES CARBURANTS SPECIAUX

On patage dans ce domaine. Nous nous trouvons aux prises avec un dilemme. Si nous interdisons les carburants spéciaux, nous empêchons du même coup des recherches qui peuvent aboutir à une amélioration notable des carburants actuels si les produits entrant dans leur composition ne sont pas d'un prix excessif. Mais si nous en autorisons l'emploi, nous favorisons l'établissement d'engins ultra spéciaux si différents des machines de série que celles-ci ne peuvent guère profiter des leçons de la course.

◆ FLAT FOURS

La nouvelle Velocette a été une pierre dans la mare aux grenouilles. Quelques constructeurs ont à l'étude des flat fours à soupapes latérales et à faible course disposés transversalement.

◆ RECORDS DU MONDE

Ils dépendent plus d'un bon carénage que de la puissance du moteur. Il faut donc une collaboration de plus en plus étroite des spécialistes de l'aérodynamisme et de ceux du moteur. La situation est un peu la même que pour les bateaux. On étudie longuement les coques au bassin des carènes. Nous ne croyons pas que, quelque soit la puissance développée, un véhicule terrestre puisse battre les records actuels sans être minutieusement profilé et sans avoir subi de longs essais à la soufflerie. Il n'est pas impossible que Noël Pope réussisse dans sa tentative malgré l'ancienneté de sa machine, car la coque a été étudiée par une marque d'avions.

Certes la surface frontale d'une moto est relativement faible, mais l'écoulement de l'air se fait mal. Il faut comme pour les avions et les voitures réduire la traînée au minimum. Un Volkswagen ne dépasse guère le 100 à l'heure, la Porsche qui n'en diffère guère que par la carrosserie monte à 140. Et n'oublions pas même dans le domaine pratique que le carénage non seulement améliore de beaucoup la vitesse maxima, mais qu'il permet une économie notable de carburant. Nous en avons un exemple dans l'extraordinaire Grégoire 2 litres, probablement la voiture la plus perfectionnée à l'heure actuelle.

Où en est la question de l'essence ?

Le bruit a couru que le double secteur allait disparaître. Il est bien loin d'avoir procuré au fisc les bénéfices attendus et aurait du convaincre nos dirigeants ou plutôt, nos dirigistes, qu'un prix exagéré fait fuir la clientèle. Il serait infiniment plus profitable de mettre l'essence en vente libre au prix déjà excessif de 43 fr. 20 le litre. Disons tout de suite qu'un démenti officiel a été publié, disant en substance que la suppression du double secteur n'était pas envisagée, mais personne n'a grande confiance en ces déclarations. Il y a un danger certain de voir, sous prétexte de mettre le carburant en vente libre, unifier le prix de l'essence, mais en portant le prix au niveau du secteur libre, ou tout au moins de l'augmenter sensiblement.

Autre question : notre production d'alcool est excédentaire et nous ne pouvons l'exporter, car il revient à un prix deux fois plus élevé que l'alcool étranger. Que faire de ces énormes stocks, 1.200.000 hectolitres pour l'an passé ? Naturellement, vous l'avez deviné, les incorporer au carburant. Au point de vue technique, cela serait heureux, car cet alcool préalablement déshydraté et mélangé à l'essence dans une proportion de 10 %, nous donnerait un meilleur carburant, mais il y a une difficulté financière, c'est que l'alcool coûte 80 francs le litre. En admettant qu'il soit livré au prix coûtant, il est évident que pour maintenir le prix de 43 fr. 20 du carburant il faudrait abaisser les taxes sur les hydrocarbures et une telle générosité n'est pas dans les habitudes de l'Etat. La vis de la presse à « phynances » ne tourne que dans un sens. Si donc on ajoute de l'alcool à l'essence, c'est à vous que l'Etat imposera de payer les frais qui sont de l'ordre de 9 milliards, car on se gardera bien de demander un sacrifice quelconque aux betteraviers. Ce serait alors l'essence à, au minimum, 50 francs le litre, avec toutes les conséquences qu'on connaît.

Certains proposaient de réaliser un supercarburant essence-alcool-benzol, dans l'espoir que si ce carburant était vendu de 50 à 55 francs, les automobilistes se jetteraient dessus. Douce illusion ! Jadis, le supercarburant coûtait environ 1 franc de plus par bidon alors que l'essence était en dernier (suite page 388)

◆ LE BRUIT COURT

Que les épreuves motocyclistes seraient remplacées l'an prochain à Reims par une course réservée aux petites voitures 500 cmc. sans compresseur. Certes nous sommes les premiers à souhaiter que l'on donne à ces remarquables petits véhicules l'occasion de démontrer leurs qualités en course, mais nous regretterions que ce fût au détriment de nos vaillants champions motocyclistes. Est-il impossible de conserver les épreuves motocyclistes et d'ajouter au programme une course pour ces petites voitures ?

◆ UN NOUVEAU PRODUIT DE DISTILLATION

L'Universal Oil Products de Chicago est arrivée à produire de l'essence à indice d'octane très élevé (on parle de 120) en utilisant un procédé découvert par un de ses ingénieurs. Le Dr Haensel, en utilisant un catalyseur à base de platine. Le procédé serait relativement économique.

◆ LA 125 N'EST PLUS UNE PETITE MACHINE

Beaucoup de propriétaires de 125 cmc. hésitent à affronter de longs parcours et à faire ce qu'on appelle du long tourisme. Or on peut aisément réaliser une moyenne de 50 kmh. aussi longtemps qu'on le veut, sans pousser à fond. C'est dire qu'en 8 heures de route on aura aligné 400 kms. Et avec 10 litres de mélange on aura couvert la distance. Ces petits moteurs sont extraordinairement sûrs, robustes et résistants. Nous n'en faisons pas autant il y a vingt cinq ans avec une 500 cc.

◆ LES SCOOTERS ITALIENS

La vogue des scooters en Italie est extraordinaire. On en voit d'innombrables exemplaires sillonner les routes italiennes. On rencontre certaines machines de ce type équipées de sidecars et transportant père, mère et enfants et malgré cette charge elles tiennent bon. Avouons que leurs performances sportives sont extraordinaires. Il est possible que nous en voyions dans les Six Jours Internationaux 1950. Avouons que beaucoup d'entre nous, après l'échec des scooters après la première guerre mondiale, nous étions loin de nous attendre à ce renouveau. Cela prouve une fois de plus que ce qui compte ce n'est pas une formule, mais sa réalisation.

NOTRE NUMERO DU SALON

80 PAGES - TOUTES LES NOUVEAUTES.
DE NOMBREUSES PHOTOGRAPHIES
TECHNIQUES ET SPORTIVES.

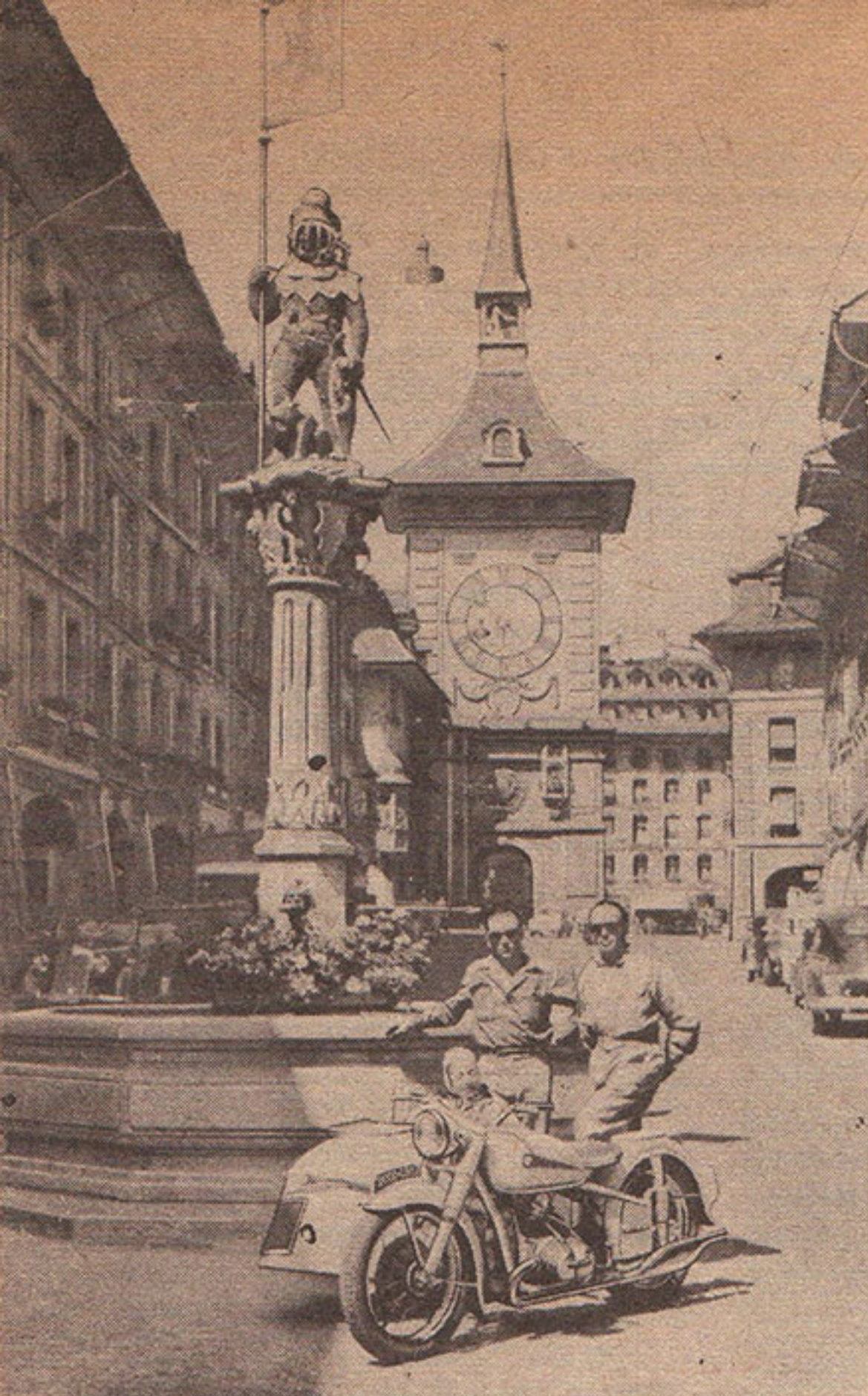
— UNE PRESENTATION LUXUEUSE —

Expédition à nos abonnés comme numéro de série, sans frais supplémentaires.

ABONNEZ-VOUS

Informations

Un sidecar et trois amis dans les rues de Berne.



◆ ATTRIBUTIONS D'ESSENCE

Les attributions prioritaires s'amenuisent et il est probable qu'elles disparaîtront et que l'Etat vendra le carburant sans restriction, mais à un prix qui s'établirait entre ceux de l'essence prioritaire et de l'essence libre. Le ministre des finances n'a pas renoncé à nous rançonner. Jusqu'à présent nous pouvions toucher nos dix litres, que nous utilisions dans notre machine pour la promenade ou pour notre profession. Maintenant il nous faut prouver que nous ne l'employons que pour nous rendre à notre travail ou pour exercer notre métier. Le dirigisme n'a pas abdiqué ses droits.

Les étrangers ont-ils seuls le droit de faire du tourisme en France ?

◆ CURIEUSES MACHINES

Chez nous la question du vélomoteur semble réglée : c'est une petite moto de cylindrée réduite, d'une cylindrée de 125 cmc. dont le moteur développe un maximum de 5 à 6 CV, ce qui autorise une vitesse maxima de 70 à 80 kmh. C'est désormais un type classique. La reconnaissance de ce type est d'ailleurs confirmée par l'organisation de courses qui lui sont réservées. Nous voyons en Italie de petits racers dont le moteur donne 10 et même 12 CV, l'allure maximum étant de 125 à 130 kmh.

Nous assistons également en Europe à un réveil assez inattendu du scooter. On n'est pas près d'oublier les admirables records du Lambretta. Mais la distinction du vélomoteur et du scooter reste très nette.

En Amérique il n'en est pas de même. Nous trouvons des machines étranges, les unes qui semblent des réductions de machines de dirt track, les autres qui sont des petites motos à cadre, berceau et fourche télescopique, mais aux roues minuscules. Il y a, bien entendu, des scooters, mais un peu rudimentaires. L'Amérique, on en a l'impression, cherche sa voie. Elle arrivera sans doute à un type définitif. Et alors, avec ses puissants moyens de production, elle deviendra singulièrement dangereuse.

◆ TOUR DU MONDE

M. John Palfreyman va partir prochainement pour effectuer le tour du monde sur une Triumph Tiger 100. Il doit parcourir Europe, Afrique, Australie, Amérique Centrale et du Nord. Parcours total 100.000 kms. Temps prévu de 12 à 18 mois. Bonne chance.

◆ RICKSHAW A MOTEUR

Le parcours John o'Groat à Land Eard, c'est-à-dire les 888 milles qui séparent les points les plus éloignés de l'Angleterre a toujours un prestige extraordinaire, qu'il s'agisse de cyclistes, de motocyclistes ou des automobilistes. Il ne peut plus être question d'affronter les records, car les routes ne sont pas gardées et on se heurterait à une interdiction officielle. Néanmoins de temps à autre certains véhicules utilitaires assez lents s'y essaient. Un conducteur et deux passagers essayèrent sur ce trajet un rickshaw, sorte de taxi simplifié destiné à l'Extrême Orient, avec une roue avant directrice et deux roues motrices à l'arrière. Pour ces trois personnes, un moteur de 250 cc deux temps Villiers. Temps 54 heures et une consommation de 5 litres aux 100 kms.

◆ EN VUE DES RECORDS DU MONDE

Noël Pope qui détient le record du tour à Brooklands en solo et en sidecar, va s'attaquer, à Salt Lake City, au record de Henne établi en 1937 sur une B.M.W. 494 cmc. Sa vieille Brough Superior a été remise en état. Elle sera carénée et sa coque a subi des essais au tunnel aéro-dynamique. Pope a rencontré des difficultés en ce qui concerne le compresseur. Le vieux compresseur était hors d'usage. Un compresseur qu'avait mis à sa disposition le colonel Gardner, l'as de M.G., donne une pression d'alimentation trop élevée. Quant au nouveau compresseur il n'a pu

être étudié à fond. En fait la machine n'a été essayée qu'en première, ce qui correspond à une vitesse de 160 kmh. environ. Que donnera cette tentative qui n'a pu qu'être incomplètement préparée. Pope escomptait une vitesse de 320 kmh., mais se contenterait maintenant de battre le record avec une moindre marge. On pourrait craindre qu'avec son carénage la machine ne soit très sensible aux coups de vent latéraux, mais à Salt Lake City, l'air est particulièrement calme. Il y a à l'arrière un haut empennage vertical et sur les côtés deux minuscules ailerons donnant une portance négative maintenant la roue au sol. Quant au moteur il doit développer une centaine de chevaux, ce qui est, en somme, médiocre pour un moteur suralimenté.

◆ GARAGE AU SALON

« Comme l'an passé, le Touring Club de France organise pendant la durée du Salon de l'Automobile et du Cycle un garage gardé, ouvert de 9 à 18 heures, qui sera à la disposition des cyclistes et motocyclistes de la région parisienne. Ce parc sera situé entre l'allée de Servet et l'avenue Franklin Roosevelt, sur l'allée bordant la face sud du Palais de Glace ».

◆ NECROLOGIE

L'adjudant Massiot, le réputé coureur d'endurance et de moto-cross nous fait part du décès du garde républicain Ponsen, décédé à la suite d'une collision avec une camionnette de la S.N.C.F., à St-Cyr, survenue le 24 août dernier, alors qu'il était en service commandé.

On se souvient de la belle performance qu'avait réalisée Ponsen au dernier Bol d'Or, se classant pour sa première course 2^e de la catégorie 350.

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

Nous apprenons avec regret la mort de M. Emile Piquerez, fondateur et ancien directeur des Etablissements Técalémit, décédé en Argentine.

A sa famille et à tous ses amis, Moto-Revue adresse le témoignage de sa douloureuse sympathie.

LA QUESTION DE L'ESSENCE

(SUIVE DE NOTRE EDITORIAL)

lieu à 4 francs le litre. Multiplier par 10 et l'écart ne devrait être que de deux francs par litre. Si on n'observe pas ce rapport il n'y a pas la moindre chance pour que l'on achète du supercarburant. De plus, les quantités de benzol disponibles, sont beaucoup trop réduites pour qu'on puisse envisager la fabrication d'un carburant ternaire en quantités suffisantes. Pour cette double raison nous ne pensons pas qu'il soit possible de mettre sur le marché un supercarburant ternaire. Trop de politique et pas assez de connaissances techniques. Quand prendra-t-on l'avis de spécialistes des questions pétrolières et non de copains politiques ?

Assurément, et c'est une première victoire, aucun changement du régime actuel des carburants ne peut être décidé sans une consultation du parlement. Mais nous savons trop que les parlemen-

taires, bien qu'en principe acquis à la cause de l'automobilisme, font passer avant tout la politique et que leur but suprême est d'éviter la dissolution qui risquerait fort de les priver de leur mandat et le renversement du gouvernement, qui provoquerait la dissolution. Et ces considérations risquent fort d'influer sur leurs votes. Il faudrait que nous tous, motocyclistes et automobilistes, nous comprenions enfin la nécessité de nous unir et de faire front. Hélas ! nous en sommes très loin et pour la plupart nous n'appuyons pas avec assez d'énergie, les rares hommes dynamiques qui nous défendent. Nous croyons trop que les alouettes nous tomberont toutes rôties dans le bec et nous nous contentons de regarder platoniquement l'action de nos défenseurs, dans l'espoir que, sans effort, nous profiterons de ce qu'ils auront pu obtenir.

MACHINES CARROSSEES

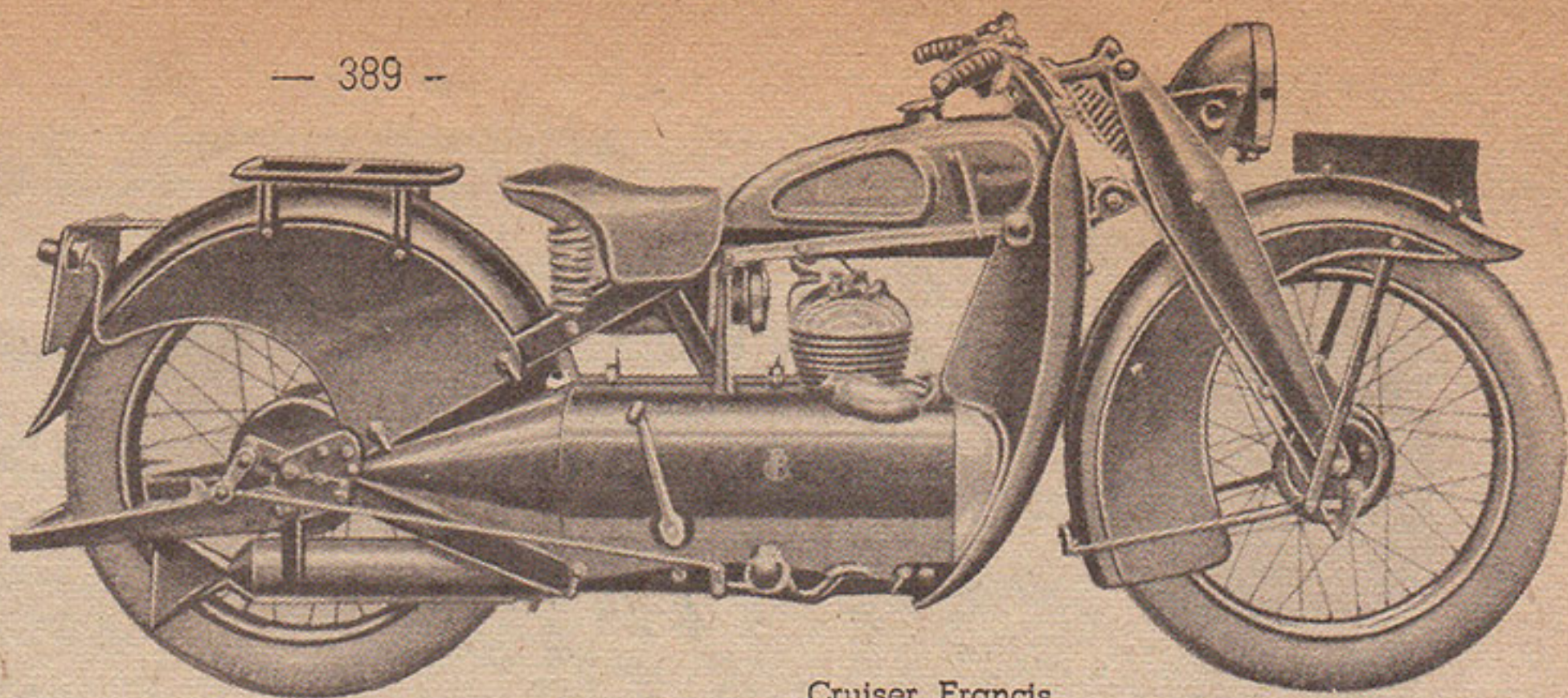
UN PROBLEME REMIS A JOUR PAR LES SCOOTERS

Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'on rêve de faire de la moto une auto sur deux roues, avec cette protection totale de mécanisme et éventuellement du conducteur. En viendrons-nous un jour à la moto conduite intérieure ou tout au moins à la moto torpédo. Les nombreux échecs enregistrés dans le passé peuvent rendre sceptique. Qui se souvient, sauf les vieux motocyclistes du Morgan Monotrace, du Harper Runabout et de certains scooters qui visaient à atteindre cet idéal ? C'est qu'il y a de graves problèmes à résoudre comme la tenue de route par vent latéral, surtout aux grandes vitesses, l'accessibilité, la possibilité de transporter un passager sans donner à la machine un empatement excessif. Il a bien existé une extraordinaire voiture équilibrée par un gyroscope, mais elle n'a jamais servi qu'à quelques démonstrations, et ne fut qu'une curiosité. Les seules motos carrossées ont été celles destinées aux records sur petites distances.

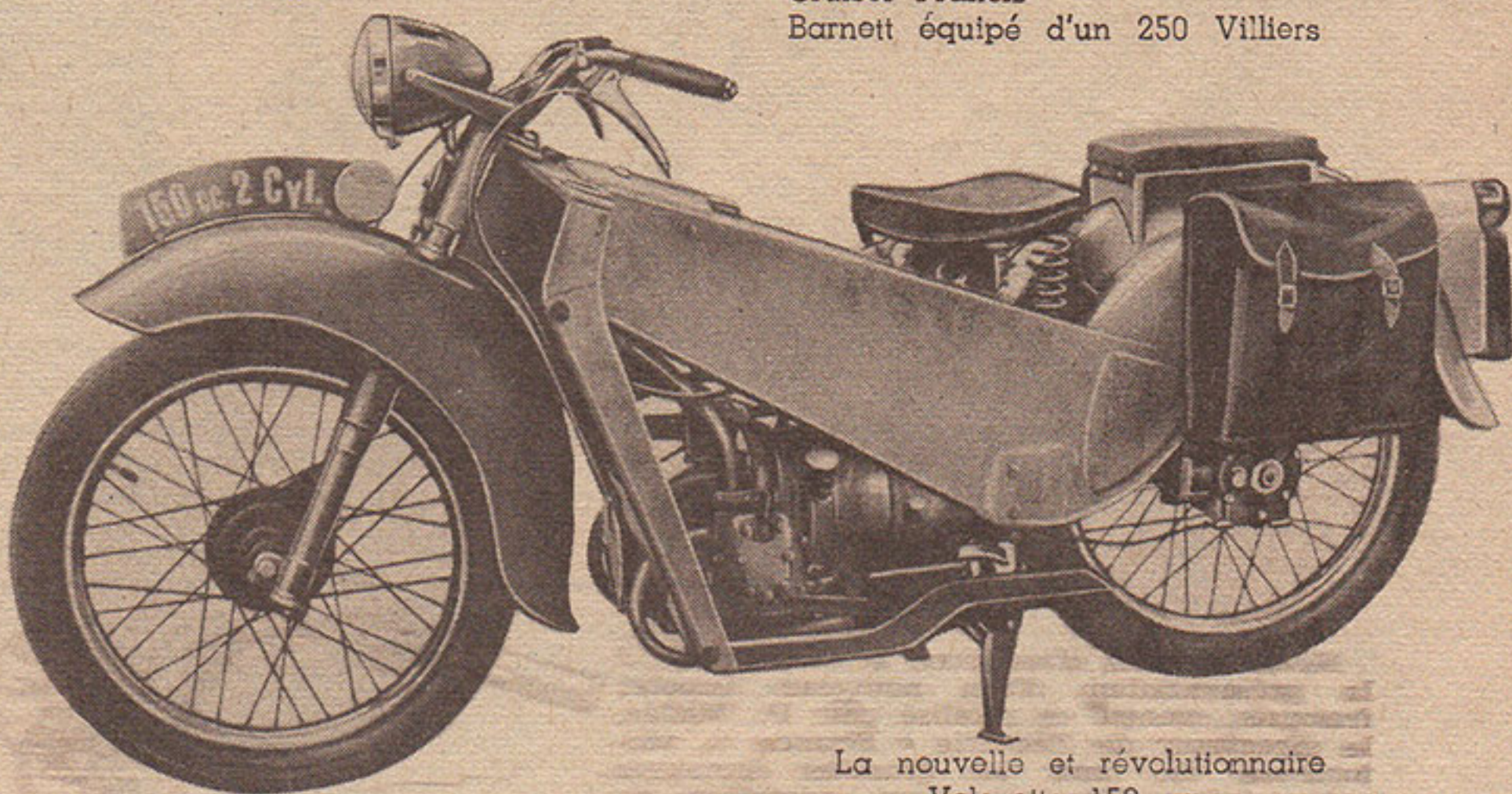
En général l'ambition des quelques constructeurs qui se sont intéressés à la question a été beaucoup plus modeste et ils se sont contentés de dissimuler le mécanisme, le plus souvent sans faire le moindre effort pour protéger la chaîne secondaire. Et ils se trouvent aux prises avec de grosses difficultés, refroidissement du moteur, accessibilité des organes, élimination du ferraillement, etc... Aussi ne trouvons-nous guère qu'une machine moderne de ce type, la Miller Balsamo Jupiter 250 cmc. avec son cadre en tôle emboutie, ses panneaux latéraux amovibles, ses garde-boue largement enveloppants et ses protège-jambes formant partie intégrante du cadre. Les scooters répondent à un même idéal et constituent d'excellentes petites machines utilitaires, économiques, propres, confortables, mais de performances modestes. Un effort remarquable est celui de la Velocette établie pour assurer propreté, silence et absence d'entretien.

Mais on voit qu'à part ces quelques exceptions, les constructeurs se désintéressent non seulement de la moto carrossée, mais même de la moto à mécanisme intégralement protégé.

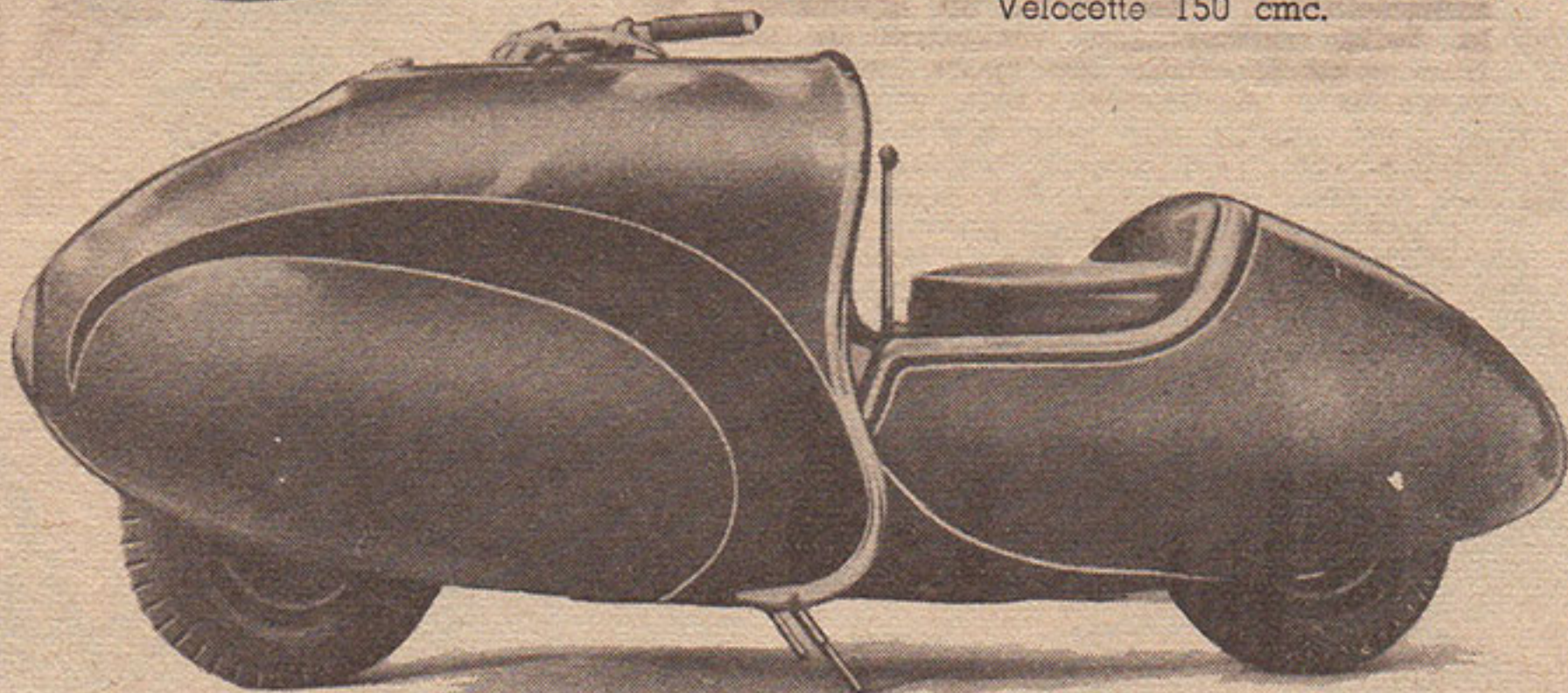
Et pourtant entre les deux guerres de nombreux modèles ont été offerts au pu-



Cruiser Francis
Barnett équipé d'un 250 Villiers



La nouvelle et révolutionnaire
Velocette 150 cmc.

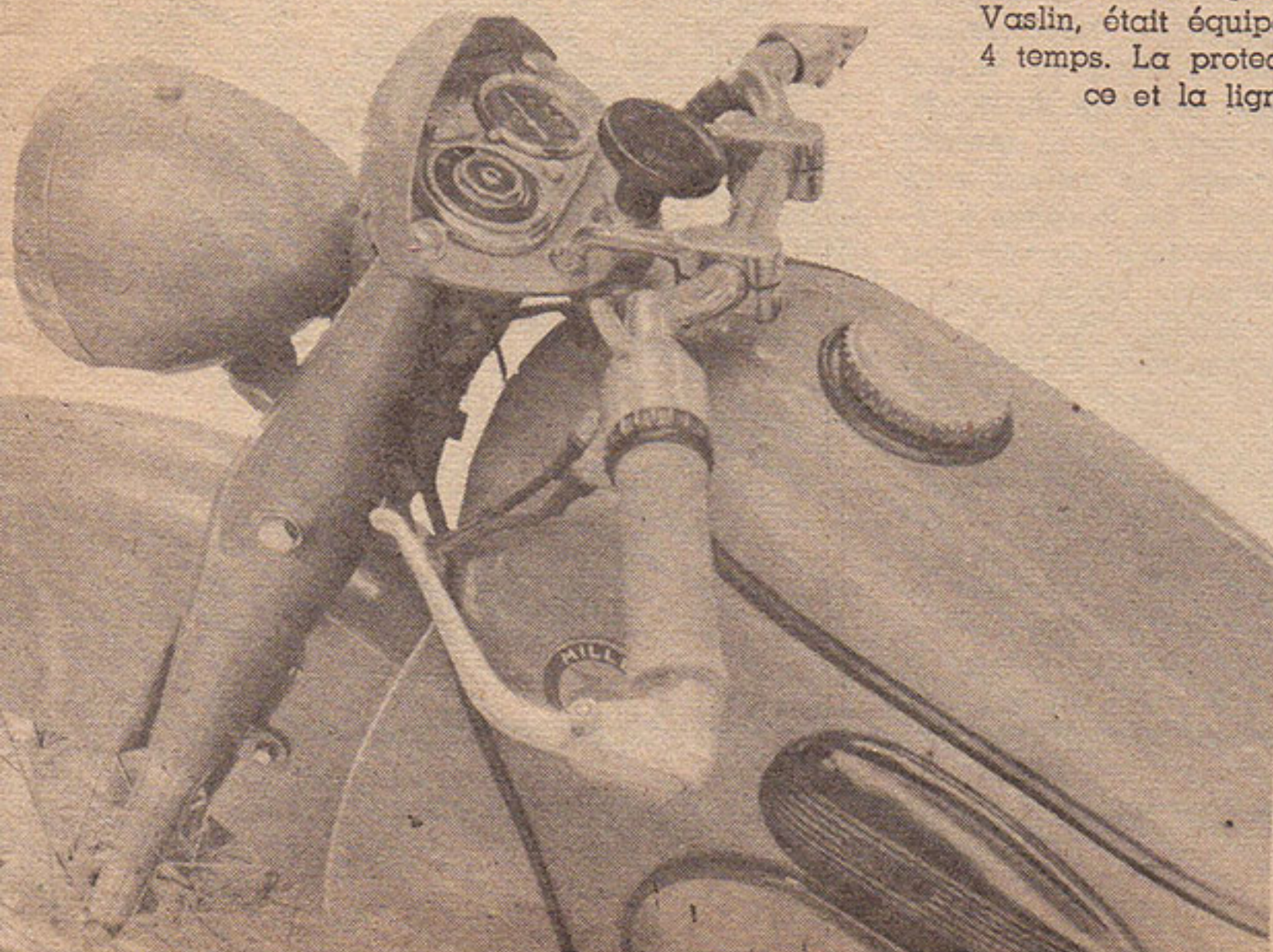


Ce prototype de la H.V. Matra, créé en 1947 par l'ingénieur M. Vaslin, était équipé d'un 150 cmc. 4 temps. La protection était efficace et la ligne réussie.

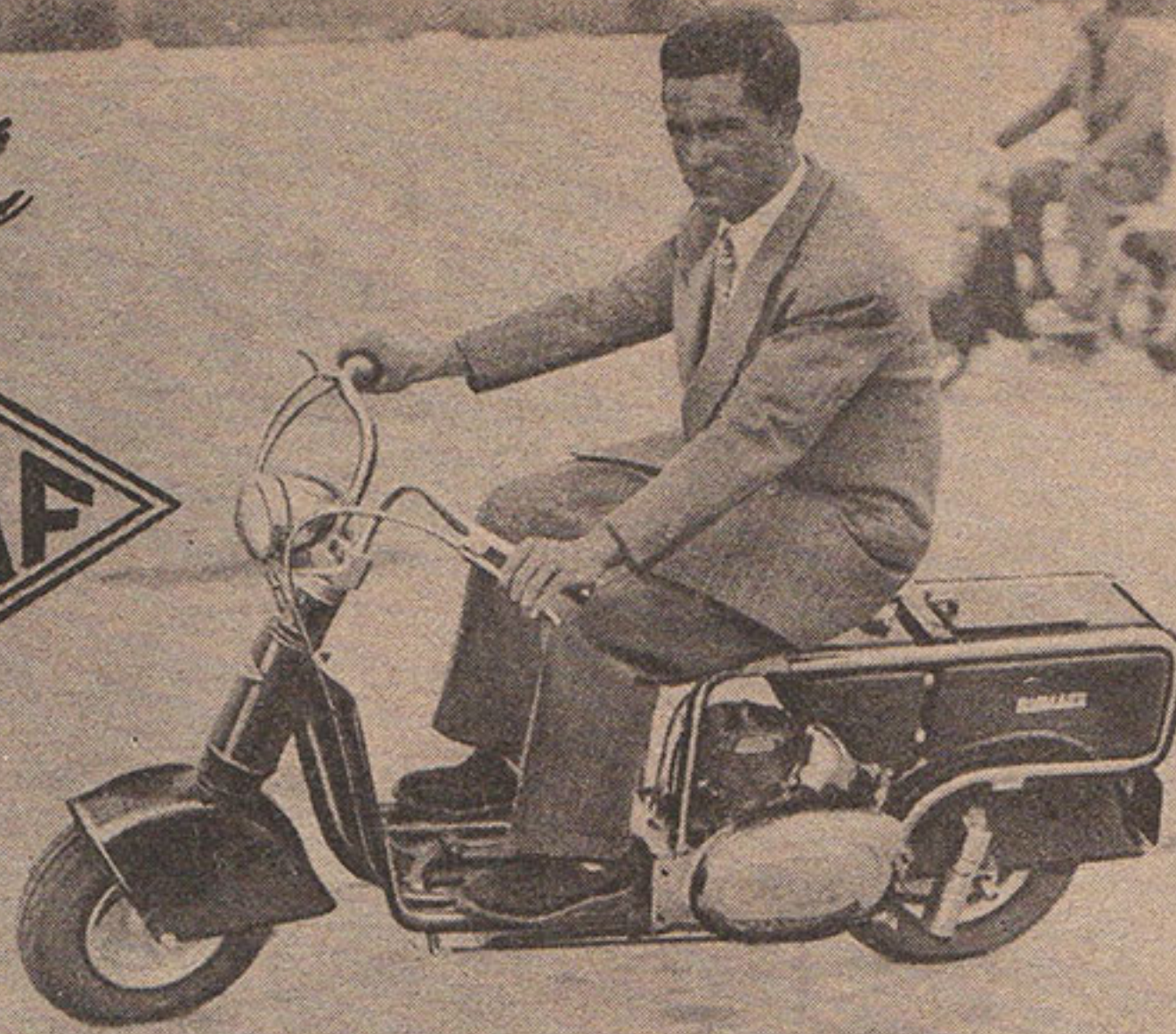
blic. Où sont le Ner a Car, la Majestic ? Un grand champion motocycliste, Pallin, montait en 1929 une grosse affaire pour la construction d'une remarquable 500 cc à moteur horizontal culbuté avec cadre en tôle emboutie couvrant tout le mécanisme, et carter secondaire faisant partie du cadre. Ce fut un échec total. Enfield lança le Cykar, Douglas la Bantam, tout cela vers 1930. Nous pourrions multiplier les exemples, mais jamais le succès ne répondit à ces efforts pourtant intéressants. Seule la Cruiser 250 cc Francis Barnet dont la partie inférieure était couverte d'une carapace dont émergeait le cylindre connut un succès relatif.

En somme la clientèle motocycliste ne s'est pas intéressée à ces expériences pourtant intéressantes. Quelles sont les causes de cette indifférence ? La clientèle sportive n'aime pas ce caparaçon qui dissimule un beau moteur et l'en isole, de sorte qu'il paraît être mis en pénitence. La clientèle utilitaire qui se recrute surtout parmi les cyclistes est habituée aux chaînes et aux dérailleurs non protégés. Mais il se pourrait que la popularité croissante du scooter opérât un certain revirement.

Détail de la fourche et du tableau de bord de la Miller - Balsamo 250 cmc.



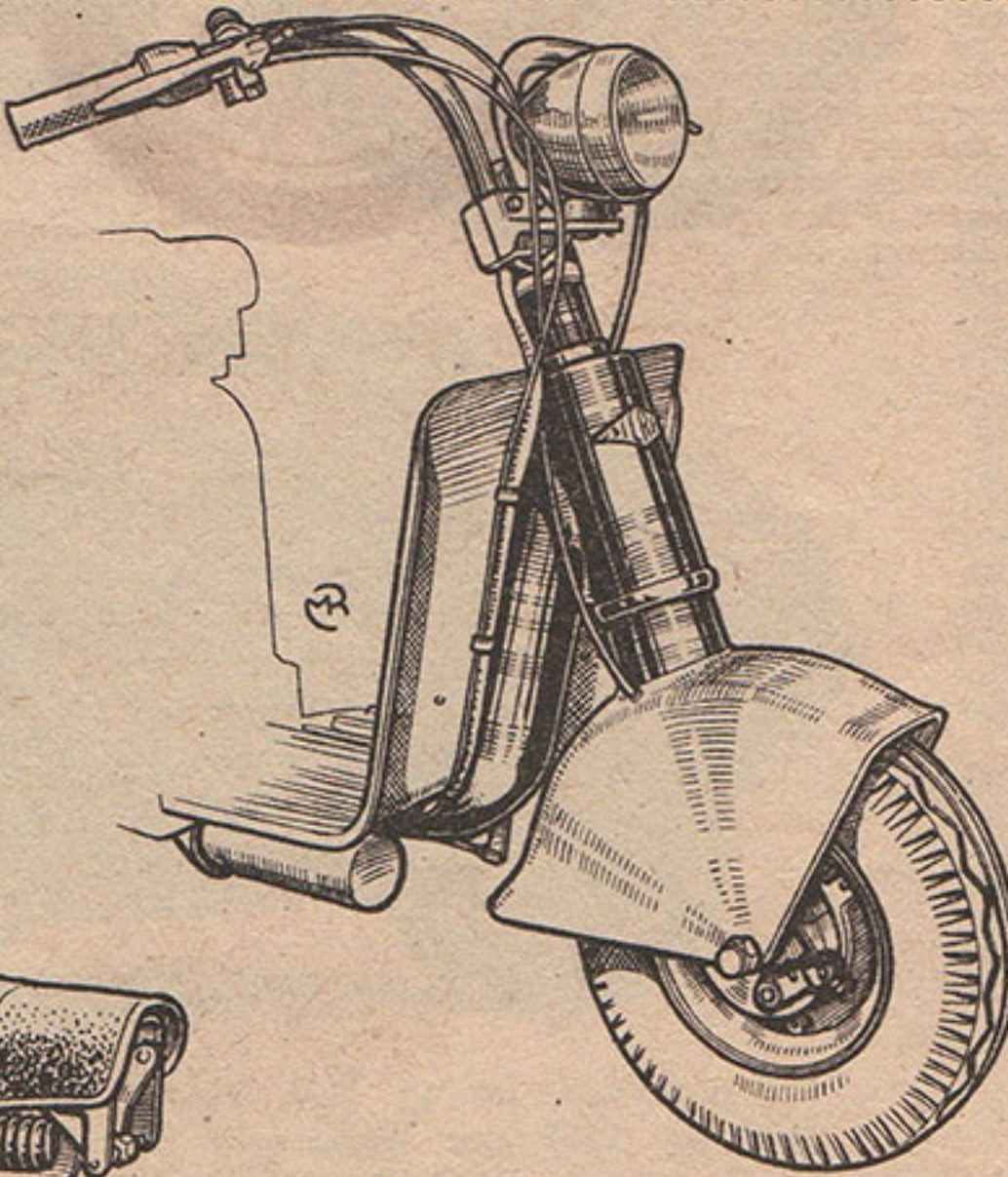
Le Scooter



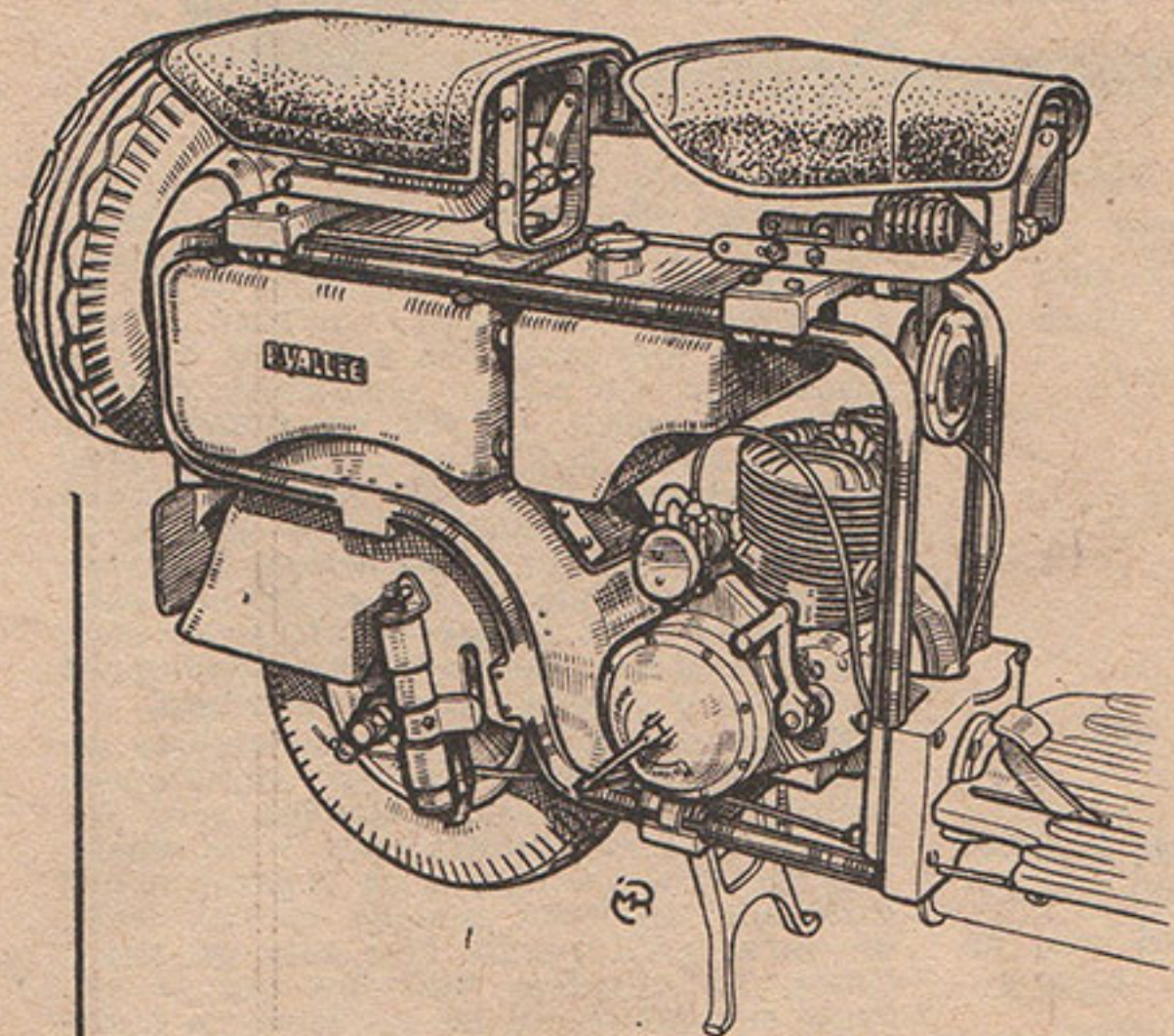
ENFIN, VOICI UN SCOOTER FRANÇAIS DONT LA TECHNIQUE ET LE LUXE PERMETTENT LA COMPARAISON AVEC LES PLUS BELLES PRODUCTIONS ITALIENNES. CONSTRUIT EN GRANDE SERIE, IL SERA BIENTOT EN CIRCULATION A DE NOMBREUX EXEMPLAIRES.

Nous venons d'assister, à Montlhéry, à la présentation d'un nouveau scooter français, conçu et réalisé par P. Vallée, le directeur de l'écurie « France », victorieuse de tant de grandes épreuves automobiles. C'est donc un spécialiste de la belle mécanique, exigeant la perfection dans la mise au point, qui est à la base de cette construction; nous pouvons tout de suite dire que nous n'avons pas été déçus quand les trois prototypes, bleu, rouge et gris, sont arrivés sur la piste.

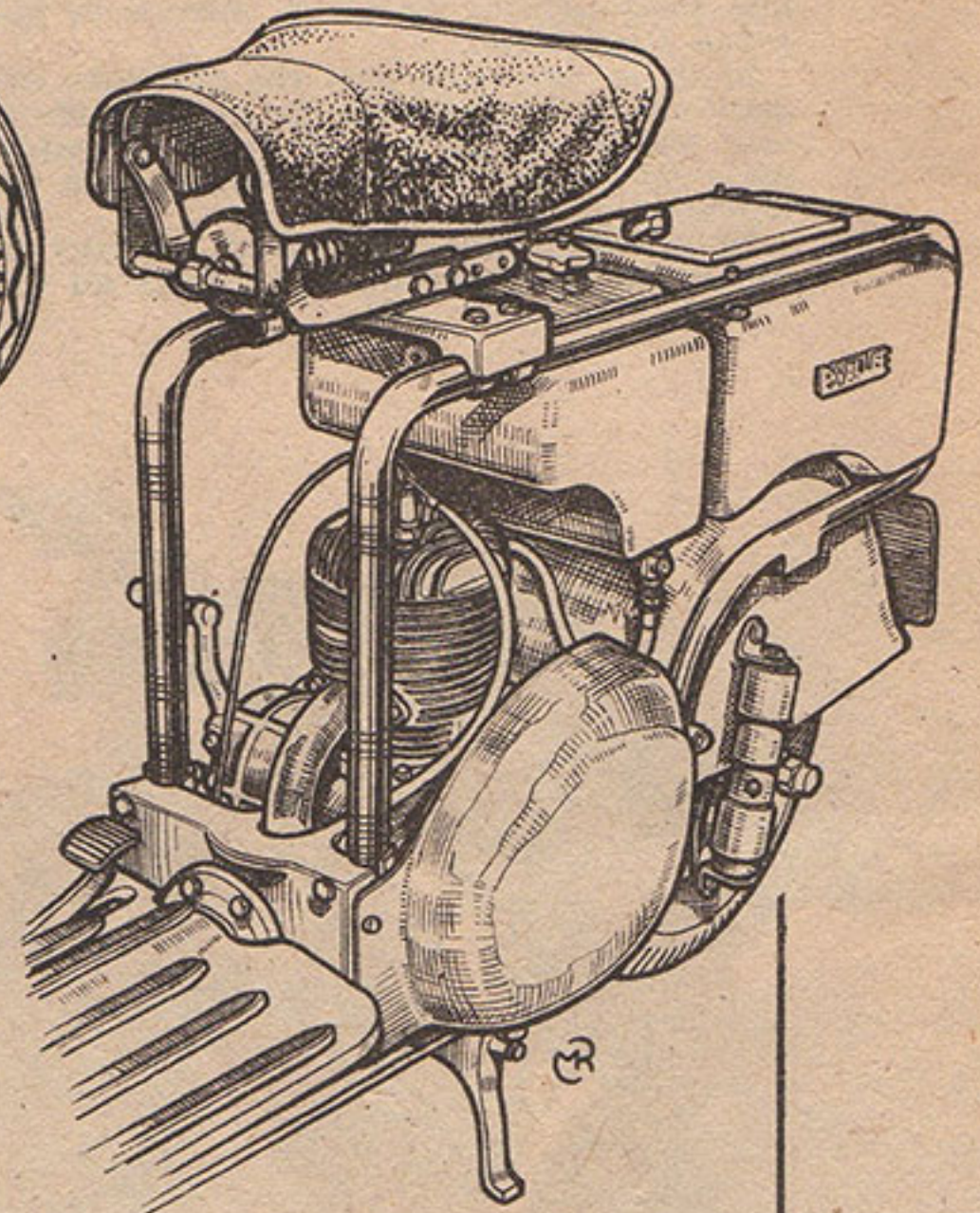
C'était Jean Behra qui, au guidon d'un des scooters, dirigeait le trio et nous fit une brillante démonstration des qualités de maniabilité du SICRAF; pour piloter un engin destiné à l'usage en ville, où chacun peut désirer demeurer impeccable, notre champion n'avait ni cuir, ni bottes, ni casque, mais un élégant complet gris et des chaussures en daim.



Voici, à gauche, la partie directrice, si originale de conception, avec son gros tube télescopique; le guidon, en deux branches séparées, est réglable en largeur. Notez la fabrication du garde-boue en tôle emboutie formant la fourche et assurant en même temps une protection très efficace.



A gauche: Nous remarquons le détail de la suspension solidaire du garde-boue arrière et la position surbaissée du moteur sous la selle; les 2 sièges indépendants pour pouvoir être séparément réglés suivant le poids du pilote et du passager, sont à fond souple et suspendus par un ressort horizontal. La roue de rechange est fixée à l'arrière. A droite: Nous voyons le capotage en aluminium poli protégeant la transmission et les 2 tubes chromés portant la selle, le réservoir et le vaste coffre.



C'est dire combien l'usager d'un scooter SICRAF peut rester net, sans traces d'huile ou de boue.

Mais il est temps de décrire ce beau petit véhicule.

La partie la plus originale est certainement la fourche télescopique constituée par un tube unique central de gros diamètre. A la partie supérieure, un graisseur à bille permet d'assurer la lubrification sous pression de la suspension et des roulements.

Le large guidon, établi par Saker, est formé par deux branches réglables en largeur. A droite, poignée tournante pour les gaz et levier de frein avant. A gauche, levier de débrayage.

Les roues sont de faible diamètre avec pneus de grosse section; celle d'avant est enfermée pour un tiers dans un garde-boue solidaire du coulisseau et constituant la fourche.

Au tube de direction est soudé le gros tube unique formant berceau et se terminant à l'arrière, devant le moteur; un pare-jambes de large dimension est fixé à l'avant et se continue horizontalement par une plate-forme garnie de bandes caoutchoutées, sur lesquelles posent les pieds.

De cette plateforme dépassent près du talon droit la pédale commandant le frein arrière, et à la pointe du pied droit, la pédale de sélecteur.

Le moteur est un bloc 125 2 temps Aubier-Dunne, avec kick à droite. La partie inférieure gauche du moteur est dissimulée par un couvercle en alu embouti et poli, contribuant à l'élégance et à la netteté de l'ensemble.

La roue arrière est enfermée dans un garde-boue flasqué, formant cadre. Sur les côtés en tôle sont fixés les coulisseaux de la suspension arrière.

Un double arceau en tubes chromés supporte la large selle et le tan-sad. Ces 2 sièges sont du type à fond souple, suspendus par un ressort horizontal réglable en dureté; ils peuvent également être avancés ou reculés suivant la taille du pilote ou du passager.

Sous les sièges, le réservoir et un vaste coffre en tôle, d'allure très italienne, occupent l'espace au-dessus du moteur et du garde-boue arrière.

L'allure générale du Scooter Sicraf est très élégante, sans lourdeur de lignes, ni capotage volumineux; la position rationnelle, peut se régler suivant la taille du pilote, par simple déplacement de la selle.

Une béquille en métal léger coulé s'abaisse sans effort pour supporter le SICRAF.

Un équipement électrique avec avertisseur complète le Scooter.

Nous avons pu faire un rapide essai qui nous a convaincu de la tenue de route du SICRAF.

Pour ceux qui connaissent l'Autodrome, nous dirons que la suspension fut éprouvée sur l'abominable passage allant de la porte principale à l'entrée du circuit routier, dans les nids de poule les plus durs que nous connaissons. Suspension arrière, fourche télescopique, gros pneus et selle large et bien suspendue s'allièrent pour

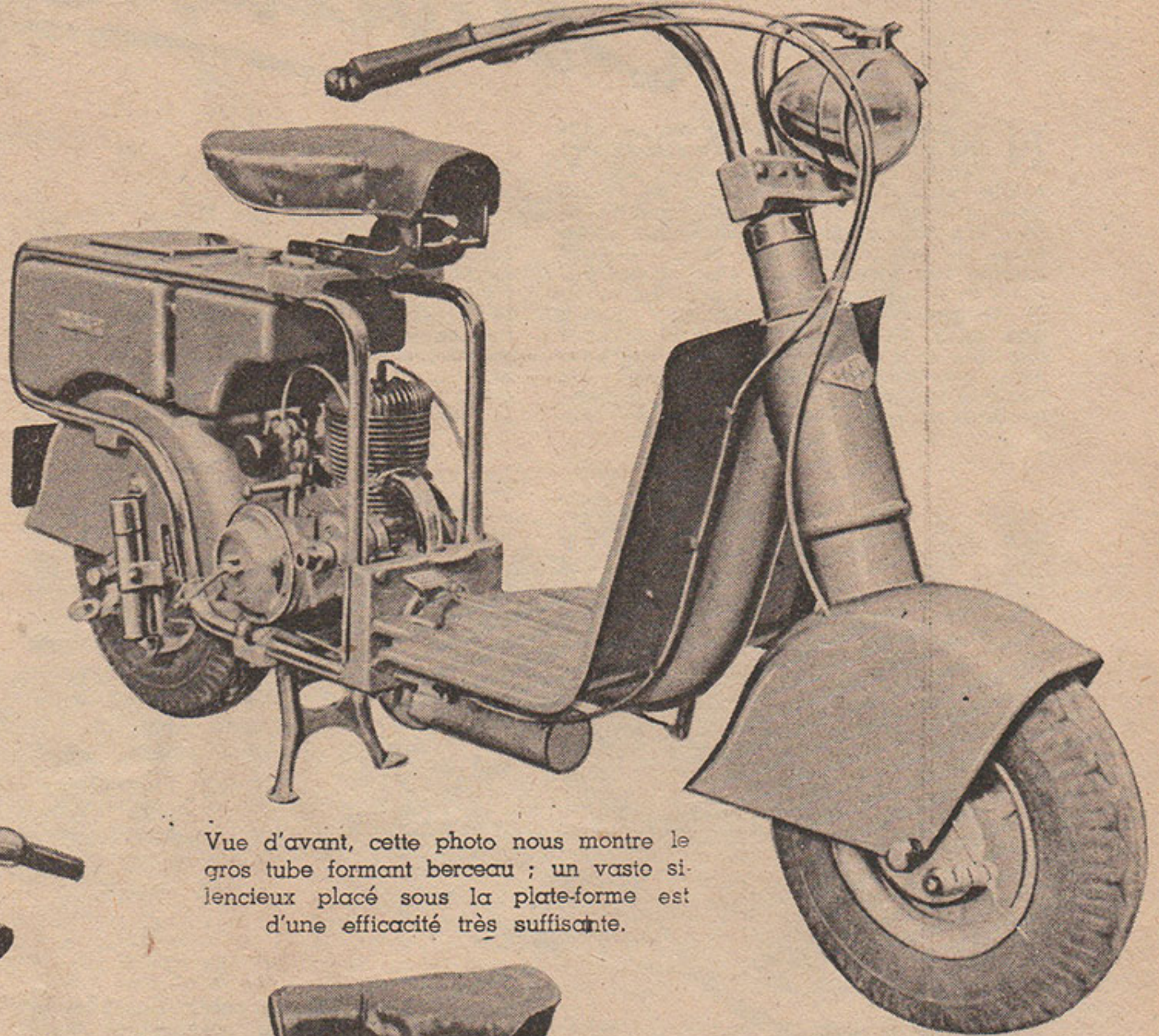
transformer les chocs brutaux en secousses très supportables.

Puis un tour de la piste de vitesse à vive allure nous donna une indication personnelle sur la tenue de route et la rapidité très suffisante de ce véhicule.

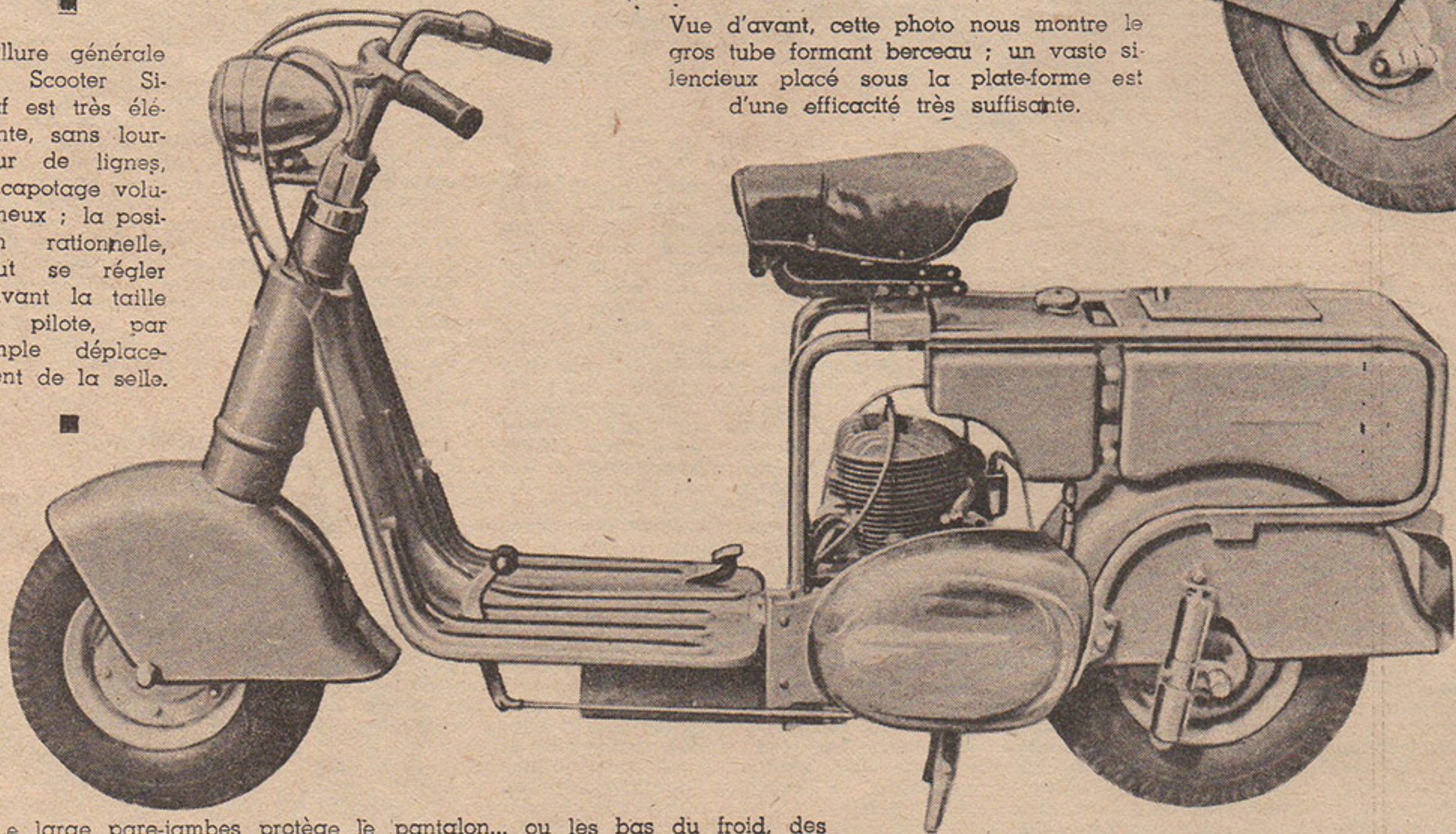
D'ailleurs, un pilote un peu habitué lâche facilement les mains tout en virant ou en suivant une ligne volontairement zigzagante.

Nous terminerons en indiquant que la mise au point des scooters SICRAF est terminée et que la construction en grande série, déjà commencée, va bientôt permettre la sortie quotidienne de nombreux exemplaires.

Daniel REBOUR



Vue d'avant, cette photo nous montre le gros tube formant berceau; un vaste silencieux placé sous la plate-forme est d'une efficacité très suffisante.

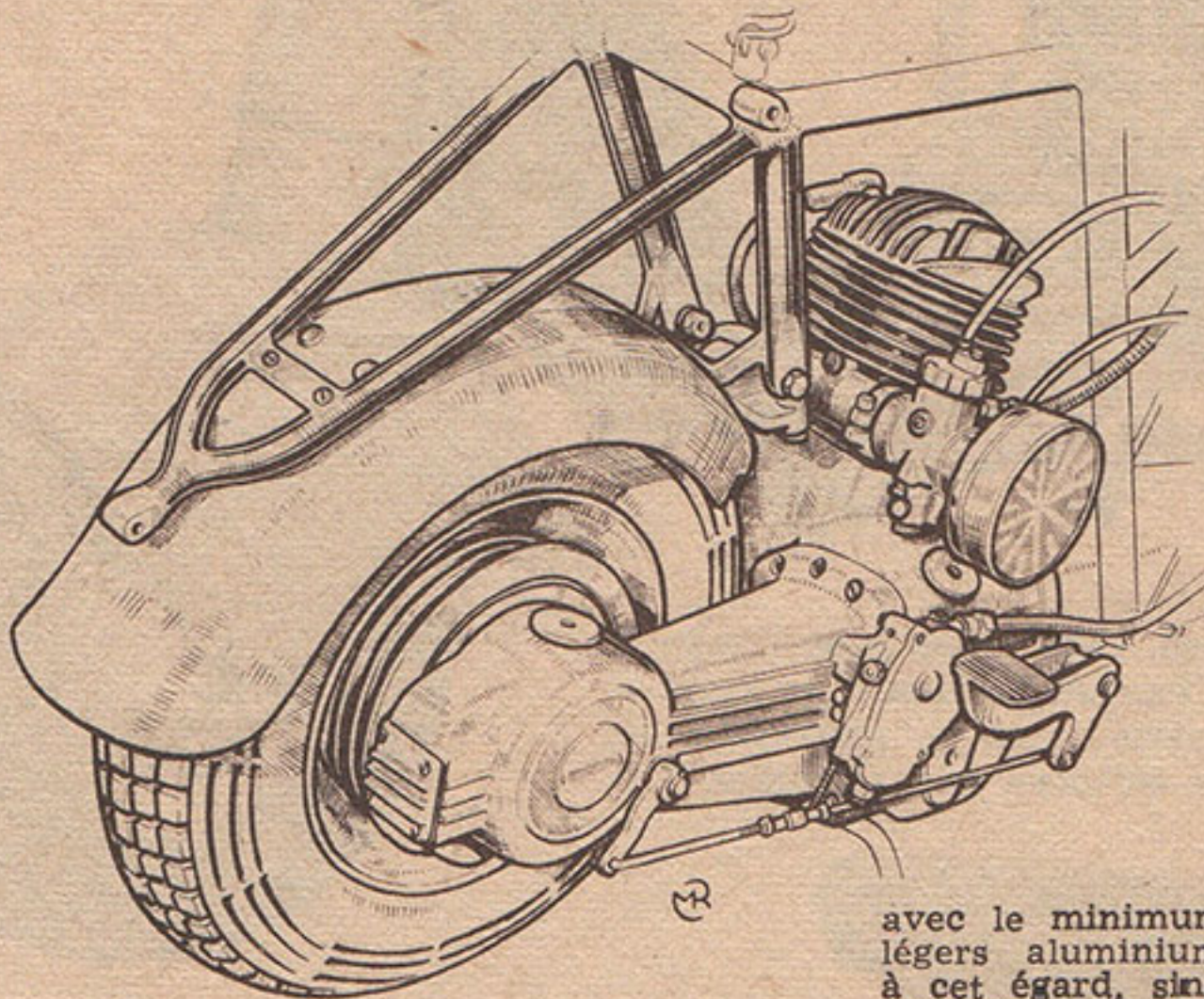


Le large pare-jambes protège le pantalon... ou les bas du froid, des projections ou de la pluie.

RIGIDITÉ et Élasticité

NOS exigences vis à vis des métaux ont quelque chose d'extraordinaire. Tantôt nous réclamons une rigidité totale, qu'il s'agisse du carter, de l'équipage alternatif, de la distribution et de bien d'autres organes. Tantôt nous réclamons de ces métaux une élasticité aussi grande que possible, qu'il s'agisse des ressorts de soupapes de la suspension ou de la transmission. Comment être surpris que nous n'arrivions pas absolument à nos fins et que des organes prévus pour être absolument rigides accusent des flexions notables et que d'autres organes destinés à offrir le maximum de sou-

somme des organes qui doivent être absolument rigides et en particulier carter, équipage alternatif, position centrale du cadre, sans oublier le mécanisme de distribution. Nous devons compter avec les accélérations positives ou négatives qui imposent aux organes des efforts supplémentaires et qui tordent littéralement un axe ou un arbre. Il nous faut donc réduire le plus possible les efforts d'inertie et réaliser le maximum de résistance



■
Bloc-moteur, transmission et roue arrière motrice, forment un tout parfaitement rigide sur le scooter italien Lambretta. Ci-dessous : Il est indispensable que le carter-moteur, grâce à des nervures judicieusement placées et calculées, ne vibre à aucun régime du moteur.

plisse restent loin de cet idéal. Que nous le voulions ou non tout métal présente des caractéristiques que nous ne pouvons modifier et nous ne pouvons que choisir le métal qui est le mieux adapté à notre propos et dessiner la pièce pour qu'elle présente, selon le cas, le maximum de rigidité ou d'élasticité. Par exemple il est essentiel que la portion centrale du cadre, le carter moteur, l'attelage alternatif et le système de distribution offrent une rigidité absolue. Sinon, en ce qui concerne le moteur, nous constaterons des vibrations. Cela est grave parce que ces vibrations se traduisent par une fatigue du métal et d'éventuelles ruptures. D'autre part il sera absolument impossible d'obtenir une bonne tenue de route si le cadre est incapable de résister suffisamment aux efforts de torsion. Si la distribution, par suite de la flexion des arbres, manque de précision, nous aurons des décalages qui modifieront considérablement le fonctionnement du moteur, les moments d'ouverture et de fermeture ne correspondant plus au réglage primitivement prévu. Un moteur est un mécanisme hypersensible dès qu'on atteint des régimes de 7 à 9.000 tours-minute actuellement courants en course. Nous avons en

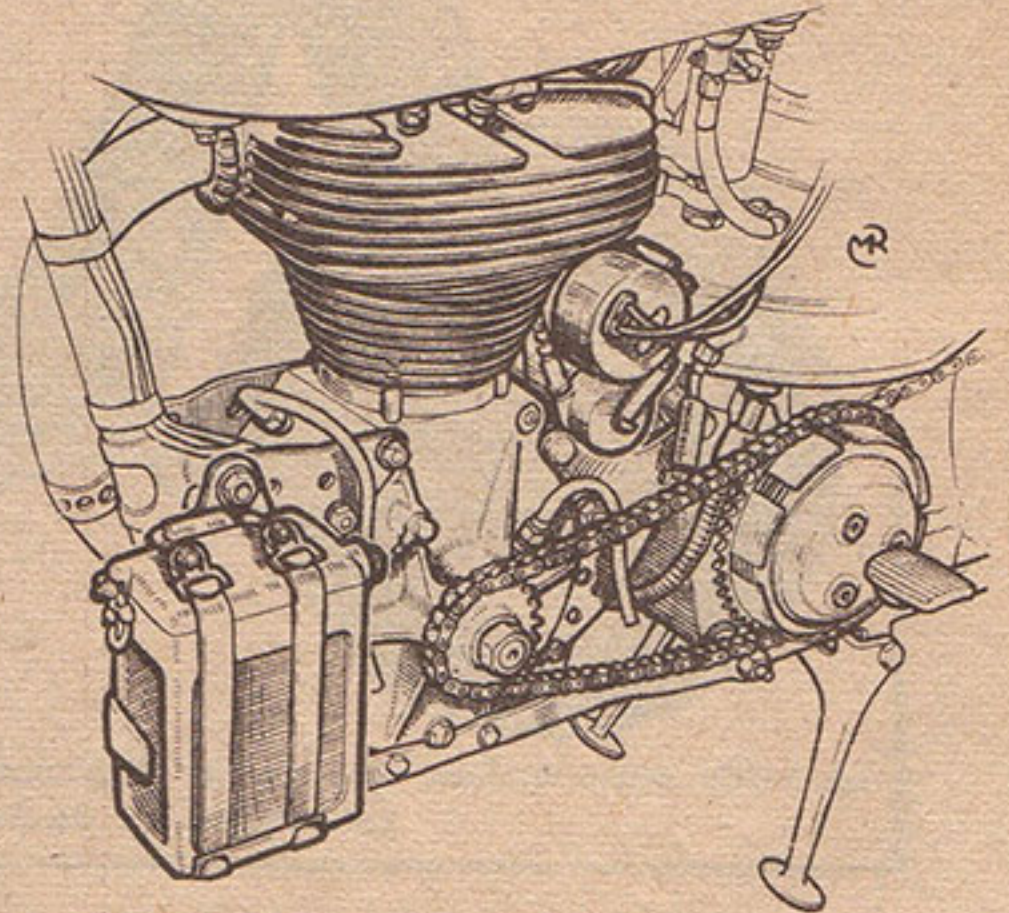
avec le minimum de poids. Les alliages légers aluminium ou magnésium sont, à cet égard, singulièrement intéressants. Actuellement on emploie couramment des carters en aluminium ou même en életron abondamment nervurés. Le but reste en effet de supprimer dans un ensemble métallique tout le métal qui ne travaille pas et ne contribue pas à l'effort commun. Ce n'est certes pas une nouveauté et au début du siècle les châssis des voitures de course étaient copieusement ajourés, mais au petit bonheur et sans une conscience exacte des efforts auxquels les organes étaient soumis. Les sorciers ou « wizards » de l'âge héroïque transformaient les bielles en une sorte de filigranes métalliques. Aujourd'hui, grâce aux alliages légers à haute résistance, le problème est, avec un dessin convenable, beaucoup plus aisément résolu, bien que des améliorations soient encore possibles. Nous sommes fondés à lutter contre le poids en vue de réduire au minimum les efforts d'inertie et la fatigue qu'ils causent aux organes.

Par contre, nous devons amortir certains efforts qui fatiguent les machines. Si elles circulaient sur des routes rectilignes et parfaitement planes, et à une vitesse constante, le problème serait assez simple. Mais nous avons à compter 1° sur les inégalités du sol ; 2° sur les accélérations positives ou négatives. Et ainsi le problème devient extrêmement com-

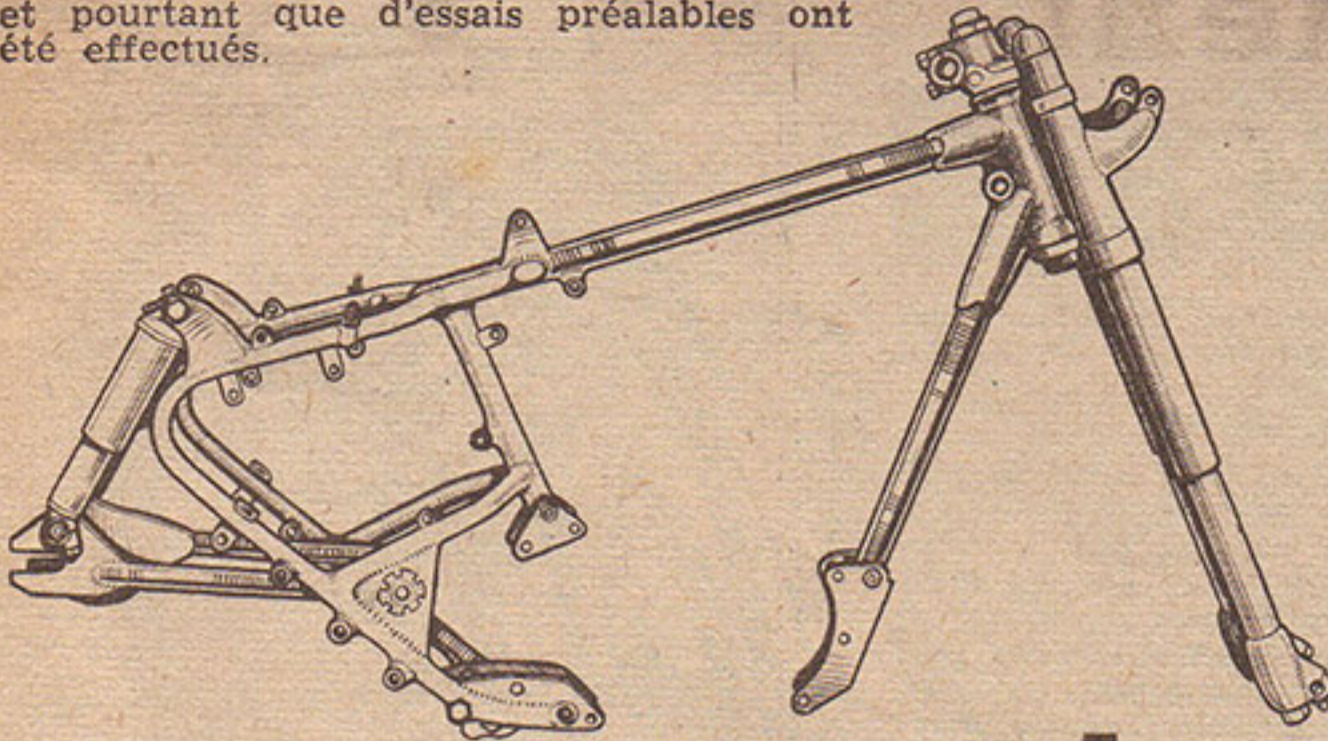
plexe. Il nous faut d'abord une suspension qui absorbe de manière aussi complète que possible les dénivellations du sol. Ensuite les accélérations positives et négatives doivent être amorties sous peine de provoquer des ruptures d'organes. Le premier idéal se trouvera réalisé grâce à la suspension. Problème extrêmement complexe que nous avons absorbé bien des fois. La rigidité latérale et la résistance à la torsion doivent être absolues, car les roues avant et arrière doivent être en ligne droite, rigoureusement maintenues dans le même plan.

Si nous examinons en détail le cadre vraiment admirable de l'ancienne Scott, nous devons reconnaître qu'il s'est approché, sans suspension arrière, le plus près de cet idéal. Etrange machine assurément, mais conçue par un des plus remarquables ingénieurs de ce siècle et qu'une imprudence sportive nous a prématurément ravi. S'il avait vécu, nous verrions certainement les deux temps Scott tenir la dragée haute aux quatre temps dans les épreuves internationales.

Mais de toute évidence un cadre verticalement élastique et latéralement rigide n'est qu'une solution approchée du problème. L'idéal ne peut être qu'une suspension avant et arrière. Encore un problème délicat, car il doit y avoir une certaine liaison entre les suspensions AV et AR. Il ne faut pas que notre machine prenne sur certaines routes ondulées un mouvement de galop aussi désagréable que dangereux, car dans certains cas un mouvement de shimmy de la direction peut être amorcé et nous conduire dans les décors. Même dans le domaine de la



machine de course, nous constatons que certains racers flottent dangereusement et pourtant que d'essais préalables ont été effectués.



Parfait et constant alignement des roues, suspension souple mais qui permette aux roues de suivre, sans interaction, les inégalités du sol, voilà l'idéal. En somme une partie centrale du cadre restant constamment dans le même plan horizontal et vertical et une suspension absorbant tous les chocs. Il est relativement aisé de réaliser une machine confortable, amortissant tous les chocs, mais quand nous voulons qu'elle se guide bien et ait, surtout dans les virages, une bonne tenue, nous nous trouvons aux prises avec de grandes difficultés techniques. On ne peut arriver à des résultats satisfaisants qu'après de longs essais.

L'industrie automobile dispose de ressources beaucoup plus importantes que la nôtre et néanmoins elle est encore loin de la perfection. Nous avons des voitures qui tiennent admirablement la route, mais dont la suspension trop dure in-

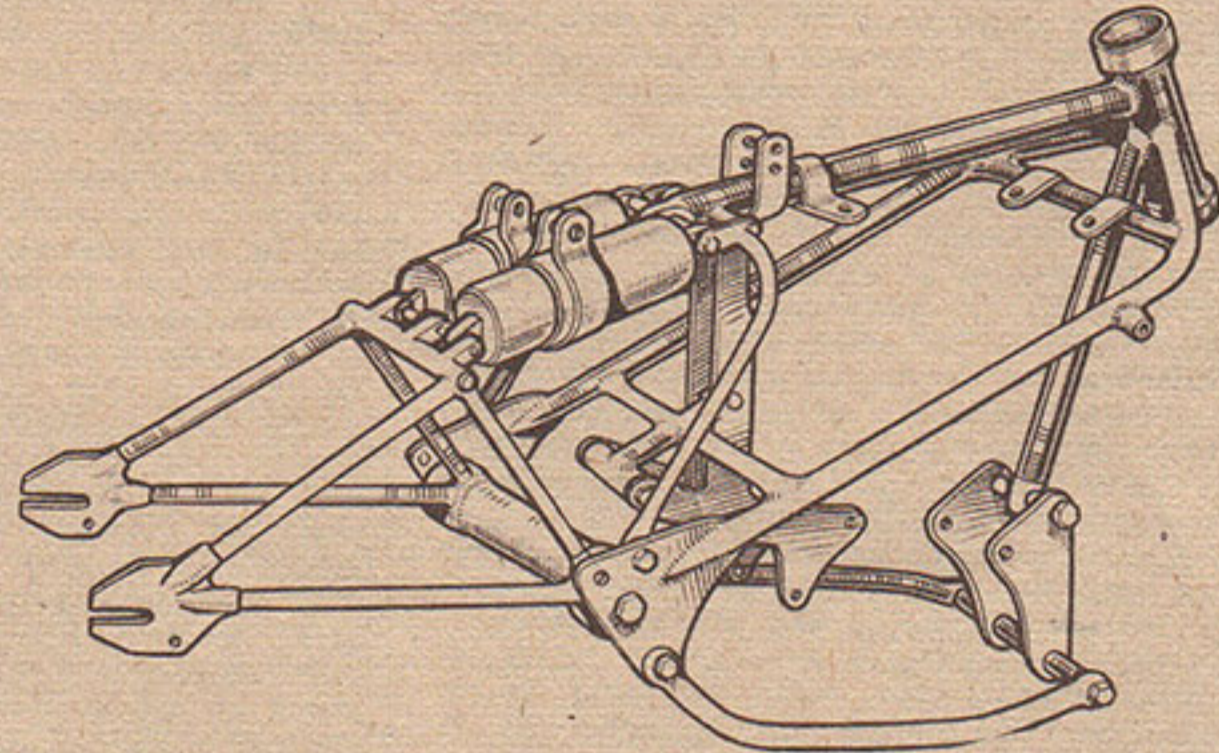
Un cadre peut être un peu fouillis, mais par contre très rigide, était celui des Vincent H.R.D. d'avant-guerre.

flige, en mauvais terrain, des réactions très dures aux occupants et d'autres où on a l'impression d'être dans un transat, mais qui flottent aussi bien dans le plan horizontal que dans le plan vertical. Comment nous étonner qu'avec leurs ressources réduites, les constructeurs de nos motos n'aient pu encore résoudre ce problème si complexe. Sans doute ils arri-

Le cadre des nouvelles Royal-Enfield à suspension arrière, bien qu'étant du type ouvert, est d'une remarquable robustesse. Noter le renforcement de la partie arrière du cadre.

veront, par retouches successives, à réaliser un compromis satisfaisant, car tout est en mécanique, et nous ne pouvons que le signaler, que compromis.

Comme on le voit, il nous faut, pour certains organes, réaliser une rigidité aussi parfaite que nous le permettent les matériaux dont nous disposons et pour d'autres, au contraire, obtenir le maximum d'élasticité et de souplesse. L'ingénieur dispose heureusement d'une gamme extrêmement étendue de matériaux, mais dont les uns sont impuissants à réaliser une rigidité absolue, alors que les autres ne sont pas aussi élastiques qu'on



pourrait le désirer. L'élasticité se traduit d'ailleurs par des oscillations qu'il faut amortir à l'aide d'artifices divers. Que d'ingéniosité il faut, dans un cas comme dans l'autre, pour parvenir à un résultat pratiquement satisfaisant. Il y a vraiment de quoi s'arracher les cheveux !

ON NOUS ECRIT...

Moins de Vitesse, et plus de Confort !

Abonné de « Moto-Revue », usager de vélomoteur et de moto depuis l'âge de 13 ans, je me permets de vous faire part de quelques réflexions à l'usage de vos lecteurs et surtout des constructeurs. En matière motocycliste, il y a deux points de vue bien distincts : celui du sportif pur (pour qui la vitesse et la performance sont les buts recherchés), d'autre part celui de l'usager économique (pour qui l'engin n'est qu'un moyen de transport dont il attend : économie, confort et surtout ponctualité).

Jusqu'à présent la majorité des constructeurs n'a eu comme objectif que le côté sportif : vitesse et performances.

Or, depuis les restrictions des matières et carburants, une importante classe d'usagers utilise (et utilisera de plus en plus) l'engin à deux roues pour le transport vers le travail. Cette classe se moque éperdument des vitesses dépassant le 70 à l'heure, des surpuissances et des performances élevées. Ce qu'elle veut, c'est aller à son travail à une vitesse de 40 de moyenne et cela sur un parcours réduit de 20 à 30 kms environ. Ce qu'elle veut aussi, c'est réaliser ce transport avec un maximum de confort et de ponctualité, surtout.

Du côté moteur, il semble que tous les engins modernes soient, comme sécurité de marche, tout à fait au point. Il n'y a guère de progrès à rechercher de ce côté.

Par contre tout est à faire du côté de la protection de l'usager et du côté des pannes de pneumatiques.

Il faut que nos ingénieurs-constructeurs abandonnent la routine qui fait de la moto actuelle l'héritière de la Draisienne des Incroyables du Directoire. Il faut qu'ils fassent preuve d'esprit inventif pour réaliser : 1° La protection de l'usager utilitaire contre le vent, le froid et la pluie. 2° La protection contre les projections de boue et d'huile et de corps étrangers. 3° Il faut surtout, et ceci est indispensable, réaliser la libération définitive de la servitude des pannes de crevaison. Actuellement, sur la plupart des machines, une crevaison sur la route, surtout par mauvais temps ou la nuit, est une panne qui entraîne un retard d'au moins 1 heure, sans préjudice des dégâts vestimentaires qui en résultent. La complication de démontage d'une roue, de démontage de pneus neufs avec des leviers ridicules, la complication de remontage des roues avec réglage obligatoire de l'alignement, des freins, de la chaîne, est un tour de force pour l'usager moyen qui n'est pas mécano de métier. Lorsqu'il a fait sa réparation, cet

usager, couvert de boue et de graisse, n'est plus en état de se présenter ponctuellement et correctement à son travail. J'en parle par une longue expérience et je défie un usager moyen de repartir en moins d'une heure après crevaison sur la route de la roue arrière sans moyen à broche s'il ne dispose que de ses deux mains et de l'outillage fourni avec la machine.

Il faut donc que l'ingéniosité des constructeurs rende la crevaison en moto aussi bénigne que la crevaison en auto. C'est facile et voici une suggestion : il faut monter les roues de moto comme les roues d'auto, c'est-à-dire en bout d'arbre, sans fourche. La fourche n'est pas nécessaire à la solidité puisque les roues d'autos, d'avions, ou de locomotives n'en ont pas. Pourquoi en rester à la conception de la brouette ou de la Draisienne pour le montage des roues ? La suppression de la fourche permettrait le démontage instantané de la roue par un seul boulon. Si en même temps on a adapté au châssis, à hauteur de la roue arrière, une ou deux roues de secours, à l'emplacement actuel des sacoches par exemple, la panne de crevaison n'entraînera plus un retard que de quelques minutes, moindre que la panne similaire sur une auto.

L'Imme, fabriquée à Immstadt, a supprimé la fourche pour raison d'économie de construction. C'est bien, mais il faut faire mieux et supprimer la fourche en vue d'effectuer le changement rapide des roues. Ainsi un gros cauchemar sera évité à l'usager, et la ponctualité et l'agrément de la moto auront fait un progrès énorme.

On peut, en même temps, prévoir des roues à flasques doubles permettant d'extraire le pneu sans se briser les doigts sur des démonte-pneus (comme sur la Souplex). Je puis prédire au constructeur qui voudra se donner la peine d'étudier ces suggestions de roues de secours et de capotages protecteurs de l'usager, un joli bilan de vente de motos utilitaires, engins de travail, ainsi que la reconnaissance infinie de tous ceux qui, un jour, ont eu à réparer sur la route, par mauvais temps, ou dans la nuit.

N.D.L.R. — Nous ne croyons pas que l'originalité du dessin du cadre IMME ait été causé par un souci d'économie, mais bien pour solutionner un démontage facile des roues. Notez également que plusieurs scooters, italiens et français, présentent la même particularité.

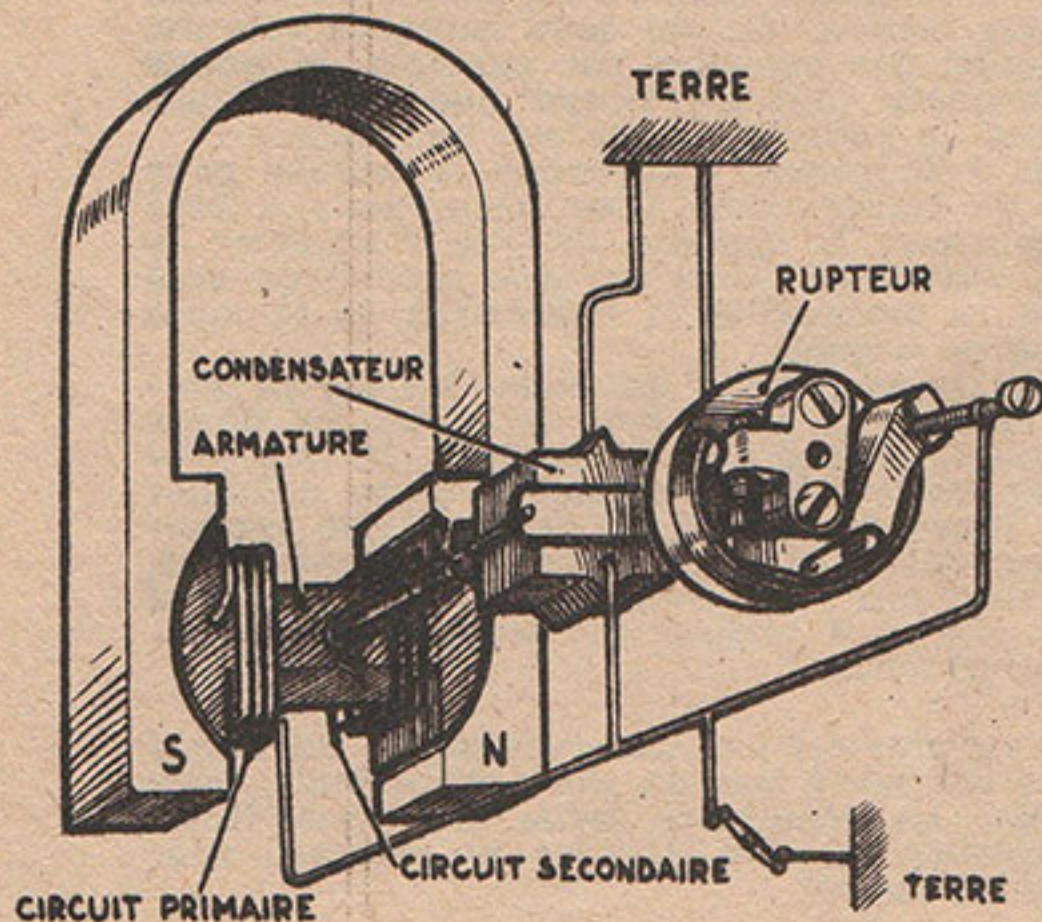
L'équipement ÉLECTRIQUE

NOUS ne sommes plus au temps où le seul appareil électrique était une magnéto fournissant le courant à haut voltage assurant l'allumage. Sur nos machines modernes le courant électrique alimente les appareils d'éclairage et, dans de nombreux cas, les avertisseurs sonores. Le prix de cet équipement tout comme dans la voiture est compris dans celui de la machine. Il est réalisé de diverses manières : 1° par une dynamo indépendante de la magnéto et alimentant une batterie dont le courant alimente les phares et les lanternes, ainsi que l'avertisseur ; 2° par une dynamo, sans le concours d'une magnéto. C'est alors la batterie qui fournit en plus l'allumage par l'intermédiaire d'une bobine, d'un rupteur et dans le cas d'un polycylindre d'un distributeur ; 3° volant magnétique à courant alternatif assurant l'allumage et l'éclairage, mais seulement en marche et ne pouvant ni alimenter un avertisseur, ni un éclairage de stationnement ; 4° volant magnétique à courant redressé capable d'alimenter une batterie pour l'allumage, l'éclairage en marche et à l'arrêt et l'avertisseur.

Tout le monde est aujourd'hui trop au courant des principes de l'électricité pour qu'il soit utile de rappeler ce qu'est la tension ou voltage, le débit ou ampérage, etc... On sait ce qu'est un aimant, un champ magnétique, un courant continu ou alternatif, un montage en série ou en parallèle, une résistance, etc... Il est inutile d'y revenir.

Notons que nous avons sur les motos un avantage, c'est de ne pas avoir un démarreur électrique (il n'y en a eu que de rares exemples, comme sur certaines Indian, D.K.W., etc.). Toutefois il paraîtrait qu'un nouveau modèle B.M.W. comporterait un démarreur électrique. Cela nous permet d'avoir des batteries de capacité assez faible (de 4 à 20 ampères-heure) assez légères et compactes et par surcroît moins fragiles que les batteries de grosse capacité. L'idéal serait évidemment une batterie alcaline, mais qu'il est difficile à se procurer actuellement et dont prix et encombrement sont plus grands.

Magnéto partiellement démontée. On peut remarquer le rupteur, ainsi que les enroulements primaires et secondaires.



Voyons donc simplement quels sont les différents appareils électriques en usage.

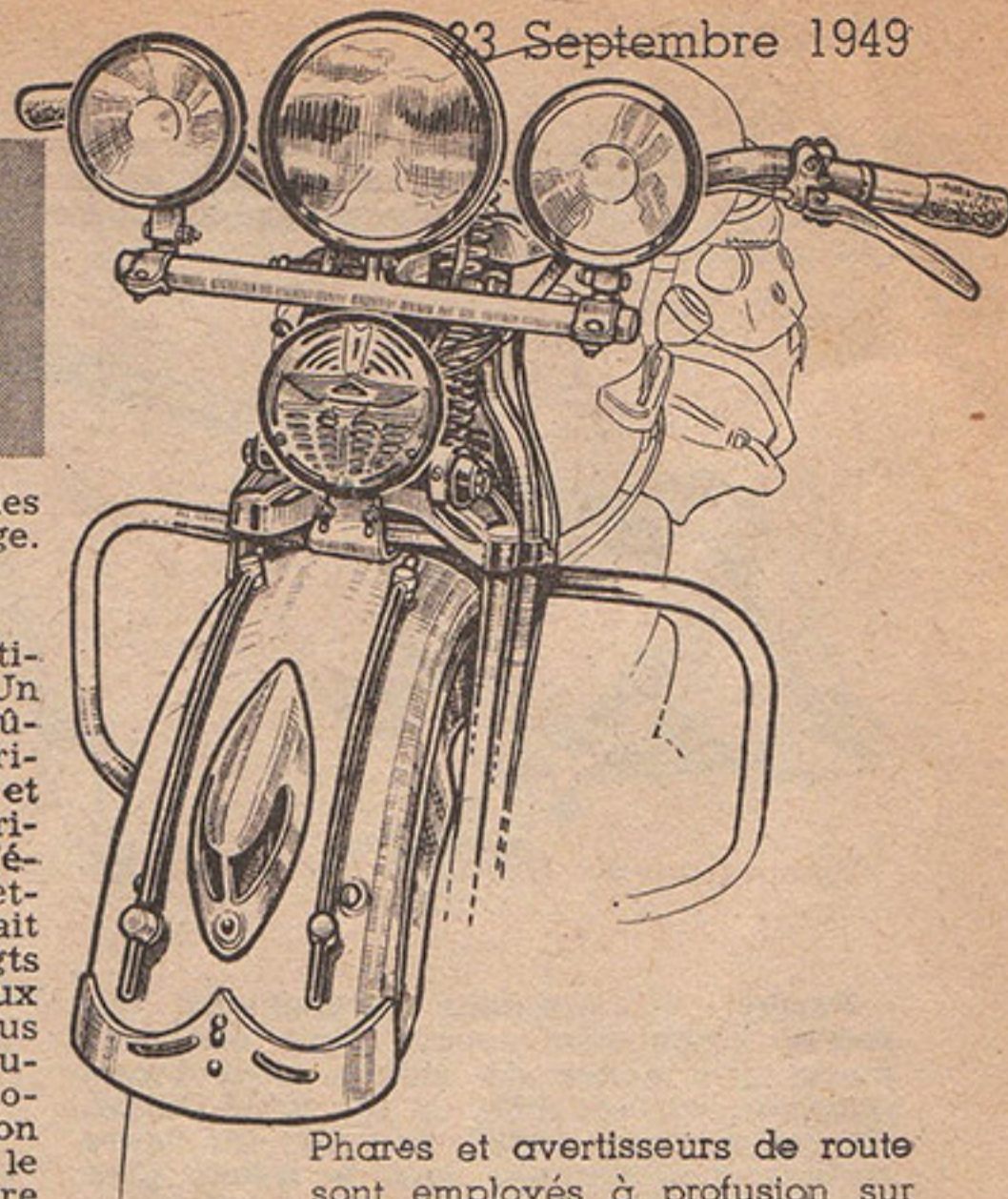
LA MAGNETO

Au début de la moto et l'auto on utilisait des allumages non électriques. Un doigt en platine était chauffé par un brûleur, et porté au rouge. Les gaz comprimés pénétraient à l'intérieur du doigt et prenaient feu. Système extrêmement primitif. L'allumage était irrégulier, ce n'était pas une tâche agréable que de mettre le brûleur en action et il s'éteignait souvent en cours de route. Les doigts de platine bien fragiles et très coûteux se perçaient rapidement. Nous ne nous souvenons que de trois exemples d'allumage par brûleur adapté sur les motocycles : le prototype du tricycle de Dion qui ne fut jamais livré à la clientèle, le premier moteur Werner et la première voiturette Bollée. Mais l'allumage électrique qui n'était pas une nouveauté puisqu'il était utilisé sous le second Empire par Lenoir, remplaça rapidement les brûleurs et les doigts incandescents. Il comportait trois organes essentiels : une batterie de piles ou d'accumulateurs, une bobine à double enroulement, un rupteur. L'étincelle jaillissait entre les pointes d'une bougie dont l'isolant en porcelaine était singulièrement fragile. Il nous arriva sur une petite moto Georgia Knapp de claquer 6 bougies entre Fontainebleau et Nemours. Les rupteurs se déréglaient constamment et les piles ou les accus se déchargeaient sans crier gare. Le tout était singulièrement fragile. C'est alors que Bosch s'avisa de réaliser un instrument, la magnéto qui groupait 1° la source de courant constituée par un induit en tournant entre les masses polaires d'un aimant permanent ; 2° la bobine, grâce à un double bobinage de l'induit ; 3° un condensateur absorbant pour ainsi dire le courant induit dans le circuit primaire et le restituant au moment de la rupture, renforçant ainsi le courant secondaire ; 4° le rupteur ; 5° un collecteur de courant constitué par une bague de cuivre montée au fond d'une poulie en ébonite, le courant étant recueilli par un charbon repoussé par un ressort. Nous y trouvons donc dès l'origine tous les organes d'une magnéto moderne. Le plus gros progrès ce fut de blinder cette magnéto pour la rendre imperméable.

Il y eut également de rares magnétos à basse tension dont l'induit ne comportait qu'un enroulement primaire. Dans ce cas il y avait dans la chambre d'explosion un plot fixe et une palette basculante qui brusquement séparée du plot provoquait une étincelle de rupture. Ce système était utilisé sur les Richard Brassier, voitures qui pendant deux saisons remportèrent des succès éclatants.

Dans la construction motocycliste nous n'en avons connu qu'un exemple : celui de la moto Rupta de la Manufacture de St Etienne. Le gros inconvénient du système c'était d'assurer l'étanchéité et le graissage de l'arbre portant la palette. La magnéto basse tension à étincelle de rupture n'eut donc qu'une existence limitée et éphémère et la magnéto haute tension devint l'allumage type.

C'est un instrument excellent, simple et sûr. Elle est trop connue pour que nous en donnions une description détaillée. On remarquera que grâce à l'utilisation de la masse, les deux bobinages sont soudés ensemble à l'une de leurs extrémités. L'autre extrémité du bobinage primaire allant au condensateur monté sur le côté de l'induit, puis au rupteur, l'autre extrémité du bobinage secondaire aboutissant à la bague de cuivre du collecteur.



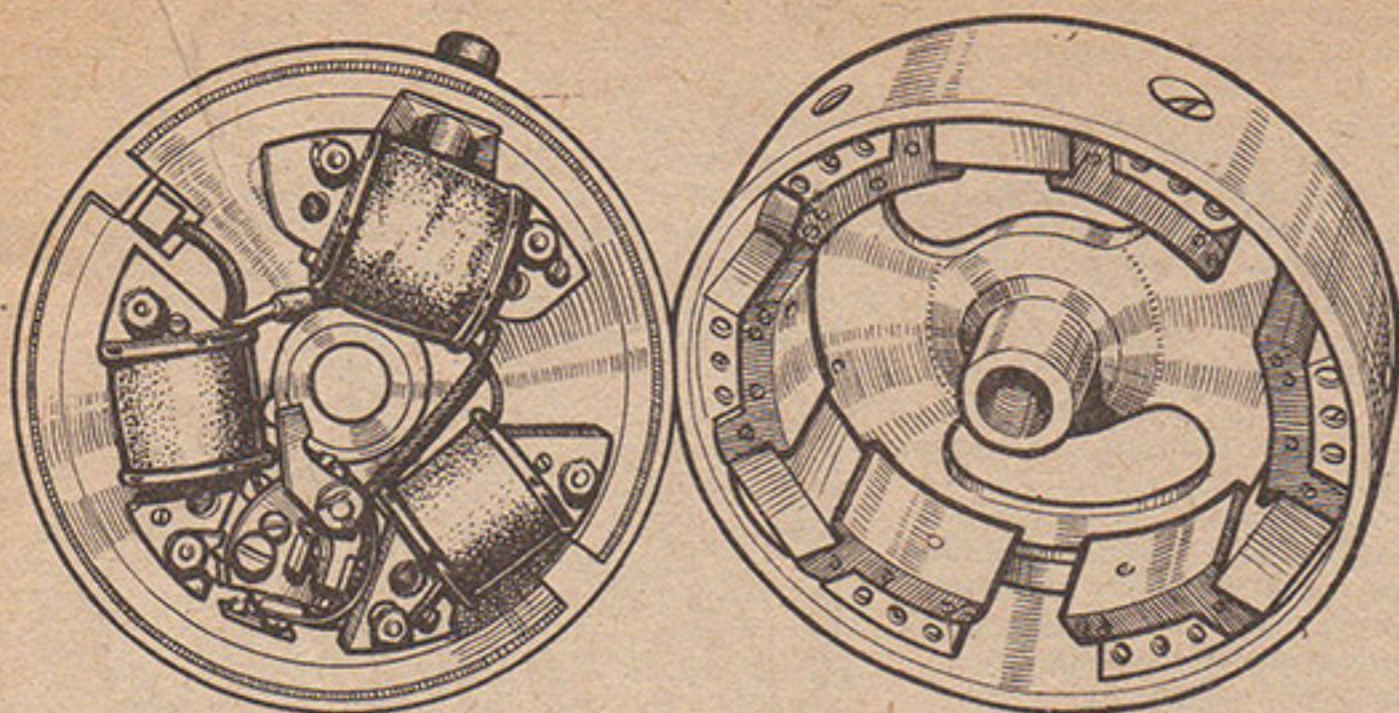
Phares et avertisseurs de route sont employés à profusion sur les machines d'outre-atlantique. Certain motocycliste américaine n'avait-elle pas quatre phares et trois avertisseurs sur son Harley ?

Les pannes sont, dans une magnéto bien construite, extrêmement rares. Elles peuvent provenir de courts circuits dans les bobinages, ce qui, pour notre part, ne nous est jamais arrivé, malgré la force centrifuge qui inflige aux bobinages de gros efforts ; 2° d'un collecteur encrassé, d'un balai qui porte mal, d'un arrachement du fil de bougie ; 3° d'un claquage du condensateur percé par le courant. Dans ce cas de fortes étincelles blanches apparaissent au rupteur ; 4° d'un mauvais réglage du rupteur, les vis platinées ou tungsténées devant avoir un écartement de 0,4 mm au moment de la rupture ; 5° d'un grippage du marteau du rupteur. L'articulation est constituée par un anneau de fibre qui, par temps humide, gonfle. Il faudra alors passer dans l'anneau un rouleau de papier de verre ultra fin (jamais de toile émeri) enroulé sur une allumette ; 6° d'une mauvaise masse, le socle de la magnéto et sa base devant être parfaitement propres ; 7° d'une désaimantation qui est moins à craindre avec les nouveaux aciers au cobalt. Cependant pour notre part nous faisons réaimanter nos magnétos tous les ans ou, au plus tard, tous les deux ans.

D'autres marques renversent, en quelque sorte, les termes et utilisent un bobinage fixe à l'intérieur duquel tourne un rotor qui porte les aimants. Le bobinage est ainsi construit à la force centrifuge et on peut lui donner un plus grand développement. La Dixie montée sur les vieilles Indian était de ce type. Nous en trouvons un exemple moderne chez Morrel. On remarquera que tout en comportant les organes habituels, ces magnétos n'ont pas de collecteur. Avec les aimants permanents à grande puissance, ces magnétos sont excellentes.

Il nous faudrait pour être complets signaler les magnétos à volet. Celui-ci tourne entre les aimants et l'induit fixe et produit ainsi les variations du flux magnétique. Nous ne connaissons pas de machines qui en soient équipées.

En somme la magnéto offre une sécurité remarquable de fonctionnement, et il suffit de régler de temps à autre les vis platinées et de les rafraîchir avec une pierre indienne, de vérifier tous les ans le collecteur en nettoyant la bague avec un chiffon imprégné d'essence et enroulé sur un bout de bois, de décrasser le charbon à l'essence et de s'assurer qu'il coulisse librement dans son guide et de



s'assurer de la fixation du fil de bougie. Les ruptures d'induit ou les claquages du rupteur sont rarissimes ; nous n'en avons jamais eu au long d'un kilométrage très élevé. Nous n'avons jamais eu d'ennuis sérieux qu'avec la magnéto d'un cyclecar mais cela était dû au desserrage des écrous et à l'envahissement de la magnéto par l'huile.

A ce propos n'exagérez pas le graissage. Quand il y a des graisseurs, une ou deux gouttes d'huile de vaseline (pas d'huile à moteur) suffisent tous les 1.000 kms. Certaines magnétos comme la CAV étaient graissées une fois pour toutes.

Une magnéto peut donner deux étincelles par tour. Sur un monocylindre à 4 temps, la magnéto tourne à la demi vitesse du moteur et ne possède qu'une came de rupture. Sur un deux temps, elle tourne à la vitesse du moteur et fatigue davantage. C'est pourquoi on préfère généralement le volant magnétique plus robuste. Sur un deux cylindres à quatre temps, la magnéto tourne à la demi vitesse du moteur mais il y a deux cames de rupture pour avoir une rupture à chaque tour (cas des bicylindres jumelés avec maneton à 360°). Le cas des moteurs en V est plus délicat par suite du décalage des temps. Il est en effet essentiel que la rupture se produise pour une position déterminée de l'induit. On est amené soit à employer un induit dont les branches du T sont décalées, mais quand on cherche un allumage parfaitement égal, on monte souvent deux magnétos, une par cylindre. Pour les deux cylindres deux temps comme le Scott à chambres d'explosion séparées, la magnéto tourne au régime du moteur et il y a deux cames de rupture. Sur les moteurs quatre cylindres à quatre temps, la magnéto tourne au régime du moteur et comporte en plus un distributeur à 4 plots.

La magnéto a un gros avantage c'est qu'elle nous rend complètement indépendant de la batterie. Même si celle-ci est morte ou déchargée, nous pouvons toujours rouler et la batterie se rechargera en cours de route.

LE VOLANT MAGNETIQUE

Sous sa forme la plus simple le volant magnétique est un proche parent de la magnéto. Un plateau porte les bobinages, le condensateur et le rupteur. Les aimants sont encastrés dans le bandeau d'un volant non magnétique. La came du rupteur est montée en bout d'arbre. On peut donner à toutes les pièces des dimensions généreuses. Il y a une étincelle par tour et c'est pourquoi le volant magnétique est couramment employé sur les deux temps. On en trouve sur quelques quatre temps, mais il y a une étincelle inutile. Cela n'a pas d'inconvénient puisqu'elle se produit à la fin de la course décollage, au sein des gaz inertes. L'avance à l'allumage est obtenue par le déplacement du plateau.

A l'aide de deux bobines latérales à simple enroulement montées de part et d'autre de la bobine d'allumage on peut obtenir un courant alternatif utilisable

Le volant magnétique, grâce à sa sûreté de fonctionnement et à son prix modique, a été adopté par la majeure partie des constructeurs français, pour leur

125.

pour l'éclairage, mais bien entendu cet éclairage ne fonctionne qu'en marche et il n'est assez intense qu'à un certain régime. Aux faibles allures, il est faible et vacillant. A l'arrêt il faut utiliser une pile ou une petite batterie d'accus.

On peut enfin redresser le courant alternatif et l'employer à charger une batterie. Il existe en effet des redresseurs qui ne comportent ni lampes, ni organes mobiles fragiles. Ce sont les redresseurs à cuivre, oxyde de cuivre et ceux au sélénium. Les premiers comportent des plaques en cuivre rouge de 1 à 1,5 mm. d'épaisseur représentant le corps bon conducteur et permettant le passage du courant dans un sens. Le corps semi-conducteur qui empêche le retour du courant est de l'oxyde de cuivre qu'on produit sur une des faces en chauffant la plaque à 1.000 degrés et en mettant la face en présence d'air et d'oxygène. Mais quand la température dépasse 600 ces redresseurs fonctionnent mal et l'oxyde de cuivre oppose une résistance croissante au passage du courant. Aussi préfère-t-on de plus en plus les redresseurs au sélénium formés de disques en fer nickelés sur lesquels on dépose le sélénium semi-conducteur, puis un alliage de cadmium formant le conducteur. Le disque est relié au circuit par une rondelle de laiton. Ces redresseurs sont moins encombrants et plus robustes. Ils peuvent fonctionner sous des températures de 75 à 80°.

INSTALLATIONS AVEC BATTERIE

La batterie est la clé de voûte du système. Elle emmagasine le courant continu fourni par la batterie puis alimente les appareils d'allumage, d'éclairage et l'avertisseur. Mais ne nous occupons pas de la batterie, dont nous parlerons dans un autre article. La dynamo comporte des inducteurs électro-aimants montés sur une carcasse et excités par du courant prélevé sur celui fourni par la dynamo. Entre les masses polaires des inducteurs tourne un induit en fer doux comportant une série de bobinages dont les fils aboutissent à des touches de cuivre disposées sur un tambour. Des char-

bons permettent de recueillir le courant. On pourrait évidemment utiliser au lieu d'électro-aimants des induits permanents.

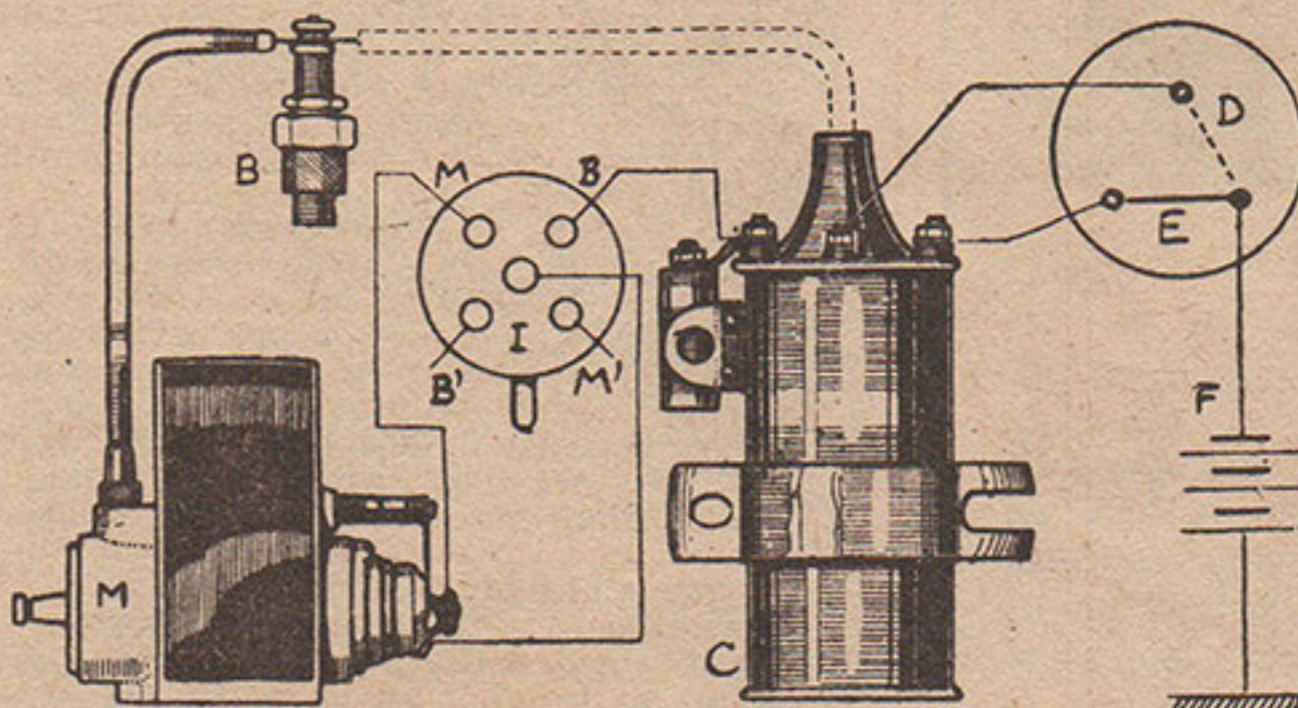
Le système d'excitation des électro-aimants diffère selon les dynamos. Par exemple, les démarreurs ont des inducteurs à excitation série, mais laissons-les de côté, puisque nos motos n'ont pas de démarreurs.

Dans la plupart de nos dynamos l'excitation se fait en shunt ou dérivation. Enroulements, inducteur, et induit sont branchés en parallèle. Les dynamos compound comportent deux enroulements pour les inducteurs, l'un en série, l'autre en parallèle. Mais elles sont coûteuses et peu employées.

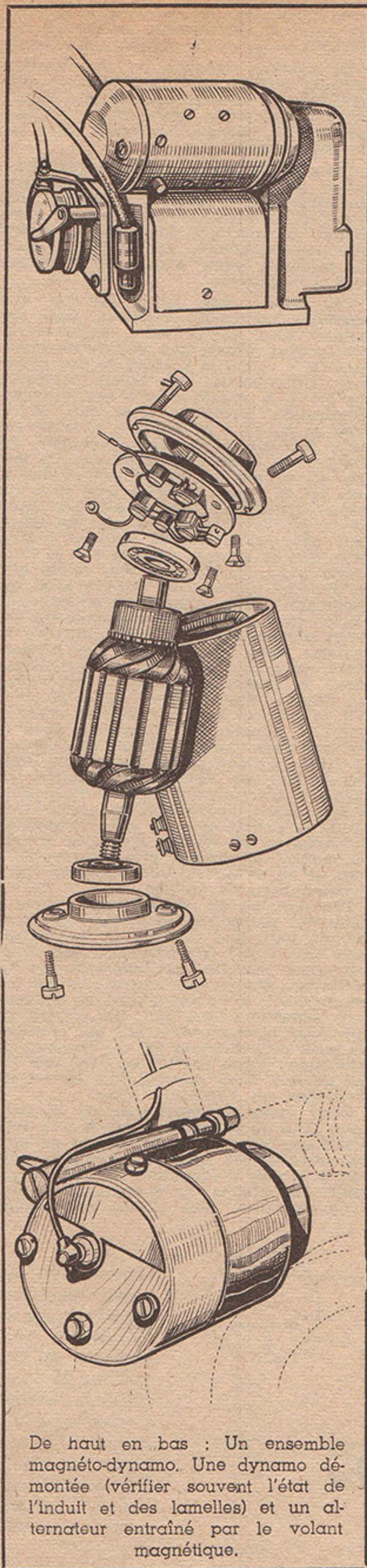
Les balais sont constitués par des charbons agglomérés coulissant dans des guides sous la pression de ressorts. N'employez jamais que des balais d'origine. Il y a, sur la plupart de nos dynamos, trois balais. Des balais extrêmes, un est à la masse, l'autre est en communication électrique avec une borne dont le fil va à la batterie, le troisième balai recueille le courant alimentant les inducteurs. Il est plus petit que les autres et décalé de 100 à 140°. Voici le rôle de ce troisième balai. Par suite du déplacement des lignes de joue par suite de la réaction d'induit et qui est d'autant plus grand que la dynamo tourne plus vite, le courant prélevé par le troisième balai est d'autant plus faible que la dynamo tourne plus vite et ainsi les inducteurs sont moins vigoureusement excités. Ceci s'oppose à l'augmentation du débit qui résulte du régime élevé de la dynamo. C'est la régulation par le troisième balai. Sur le dessus de la dynamo, dans le circuit d'excitation, se trouve un fusible dont le rôle est le suivant. S'il se produit une coupure de courant entre la dynamo et la batterie tout le courant passe dans le circuit d'excitation et grille le bobinage des inducteurs. Pour éviter cela on prévoit un fusible en même fil d'argent qui fond et coupe ainsi le courant d'excitation. Si après avoir remis le fusible il saute encore, vérifiez l'installation et surtout n'essayez jamais de monter un fusible plus gros et surtout un fil de cuivre. Vous mettriez votre dynamo hors de service.

Une dynamo est extrêmement simple à démonter puisqu'elle comporte seulement comme bâti, une carcasse et deux flasques fixées par des broches. Vous pouvez ainsi accéder aux charbons et au collecteur. Quant aux réparations qui intéresseraient le bobinage elles ne peuvent être effectuées que par un électricien spécialisé. Assurez-vous que les lamelles de mica ne débordent pas les touches du collecteur. Sinon abattez-les avec une lame de scie. Elles doivent être en retrait d'environ un demi-millimètre.

Pour éviter la surcharge de la batterie pour la marche diurne il y a une résistance qui, lorsque les phares ne sont pas allumés est mise en circuit et agit sur le circuit d'excitation. Quand on allume les phares le commutateur met cette résistance hors circuit et le débit



Croquis d'un dispositif réunissant les avantages de l'allumage par magnéto et par batterie. M : magnéto. B : bougie. I : inverseur. C : bobine. D : couplage de départ. E : couplage normal. F : batterie reliée à la masse.



De haut en bas : Un ensemble magnéto-dynamo. Une dynamo démontée (vérifier souvent l'état de l'induit et des lamelles) et un alternateur entraîné par le volant magnétique.

de la dynamo devient suffisant pour équilibrer la consommation des phares. C'est un système de régulation un peu primitif, mais simple et efficace. On ne l'utilise guère sur les voitures car le démarreur est un gros consommateur de courant et à chaque mise en marche la batterie est partiellement vidée et il faut que la dynamo débite à plein pour la recharger.

Un inconvénient de la dynamo à trois balais c'est qu'elle débite d'autant plus que la batterie est plus chargée. Quand la batterie est à plat, la dynamo débite peu et la charge est trop lente. Quand la batterie est complètement chargée, le débit de la dynamo est exagéré. L'électrolyte bout et son eau est décomposée en hydrogène et en oxygène qui s'échappent de telle sorte que le niveau baisse. Sur nos machines il faut en conséquence vérifier très fréquemment le niveau de l'électrolyte qui doit être environ à un centimètre au-dessus des plaques. N'utilisez que de l'eau distillée et en cas d'urgence que de l'eau de pluie. Ce qu'il faut avant tout, c'est d'éviter une eau calcaire. A la longue il se dépose au fond des bacs une boue qui crée des courts circuits entre les plaques. Tous les ans au moins, il faut confier la batterie à un électricien pour qu'il la rince et remplace l'électrolyte.

Comment est constitué un accumulateur ? Prenons tout d'abord le type le plus couramment employé qui est l'accumulateur au plomb. Il est composé de plaques de plomb en nid d'abeilles, dont les cellules sont, sur les plaques positives, bourrées d'une pâte au minium qui au passage du courant se transforme en peroxyde de plomb. La matière des plaques négatives est de la litharge qui, au passage du courant se transforme en plomb poreux. Les plaques positives sont d'une couleur brunâtre et les plaques négatives sont grises. Ces plaques baignent dans un électrolyte composé d'eau distillée et d'acide sulfurique chimiquement pur. Cette solution marque une densité de 24 degrés Baumé, mais la concentration varie en fonction de la charge de sorte qu'en mesurant la densité avec un aéromètre nous pouvons nous rendre compte de la charge.

La force électromotrice, c'est-à-dire le voltage, est fonction du nombre d'éléments réunis en série. Elle se maintient aux environs de 2,2 volts pendant la plus grande partie de la décharge et ne tombe au-dessous de deux volts que tout à fait à la fin de la décharge. C'est pourquoi un voltmètre ne nous donne que des indications très imprécises. Quand la batterie est presque à plat, le voltage est encore de 1,8 volts.

Dans les accumulateurs fer ou cadmium et nickel, la force électromotrice ne dépasse guère 1,4 volts en pleine charge.

Pour une tension de 6 volts il faut donc 3 éléments avec les batteries au plomb et 4 pour les batteries alcalines. Celles-ci ne risquent pas une décharge excessive alors qu'elle provoque la sulfatation des batteries au plomb.

La capacité d'une batterie dépend pratiquement de la surface des plaques. Cette capacité se mesure en ampère heure. Il faudrait tenir compte du régime de décharge qui influe sur la capacité. En principe le régime de décharge doit se tenir aux environs du dixième de la capacité ainsi d'ailleurs que le régime de charge.

Qu'est-ce que la sulfatation ? Sous la charge le sulfate de plomb, résultant de la décharge se trouve régénéré. S'il subsiste un excès de sulfate de plomb, la batterie est sulfatée. C'est ce qui se produira avec une batterie dont on aura poussé trop loin la décharge. Nous donnons, dans un autre article, des indications précises sur l'entretien des batteries.

REGULATEURS DE TENSION ET CONJONCTEUR DISJONCTEUR

Il faut éviter un survoltage dangereux et pour la dynamo et pour la batterie. Aussi trouve-t-on sur beaucoup de dy-

namos modernes un régulateur de tension. Il est souvent logé dans un boîtier commun avec le conjoncteur disjoncteur dont nous parlerons plus loin. Ces boîtiers sont plombés, car il ne faut jamais toucher ni à un régulateur de tension ni à un conjoncteur disjoncteur qui sont des appareils délicats, réglés une fois pour toutes par le fabricant. Nous nous bornerons à en indiquer le principe.

Le Régulateur

Quand le courant atteint une trop grande tension, la palette de la lame mobile est attirée par l'électro-aimant, et le courant d'excitation passe par la résistance. Quand la tension baisse, l'attraction de l'électro-aimant diminue et la lame mobile est rappelée par son ressort et la résistance est mise hors circuit. Le mouvement de lame mobile est extrêmement rapide (plusieurs centaines de vibrations par seconde).

Le rôle du conjoncteur disjoncteur est d'éviter le retour du courant de la batterie vers la dynamo quand celle-ci arrêtée ne débite rien ou quand elle débite, à faible régime, un courant de tension insuffisante. Il comporte un électro-aimant et une palette. Quand le courant est assez fort, la palette est attirée et le courant peut passer. Dans le cas contraire, la palette quitte l'électro-aimant et coupe le circuit. C'est donc un interrupteur automatique.

L'ALLUMAGE PAR BOBINE

La bobine possède un enroulement primaire gros fil et un enroulement secondaire en fil fin et très long enroulés l'un et l'autre autour d'un noyau de fer doux. Les bobines sont peu fragiles si elles sont de bonne fabrication. Il n'y a que le risque d'échauffement si on oublie de fermer le contact d'allumage. Dans certaines bobines, les bobinages baignent dans l'huile.

Le circuit primaire va rupteur, le circuit secondaire au distributeur quand il y a plusieurs cylindres.

Le condensateur, analogue en principe à celui d'une magnéto prend la forme d'un petit cylindre. L'armature est constituée par des rubans minces en aluminium séparés par du papier paraffiné. Le tout est imprégné de paraffine et logé dans une boîte cylindrique qui est à la masse. Le condensateur se trouve près du rupteur.

Sur les voitures, rupteur et distributeur sont logés dans un boîtier commun sur un même axe entraîné à partir de l'arbre à cames du moteur. Sur les motos le rupteur est souvent disposé au bout de l'arbre de la dynamo. L'inconvénient est dans le cas des monocylindres à quatre temps, est que la dynamo ne tourne alors qu'à la moitié du régime du moteur.

APPAREILS MIXTES

Certains fabricants pour gagner de la place et permettre aux constructeurs de simplifier le dispositif d'entraînement ont groupé magnéto et dynamo, celle-ci étant entraînée par un engrenage en textile permettant une multiplication d'environ 1,5 à 1.

ALTERNATEUR

Il y trente ans nous étions à une période de transition. Une magnéto assurait l'allumage. Quant à l'éclairage nocturne nous comptions sur l'acétylène, soit avec des générateurs à carbure de calcium, soit sur des réservoirs à acétylène dissous qui constituaient déjà un progrès, surtout utilisé avec des détendeurs et des becs à pastilles. Aujourd'hui, nous évoquons ces souvenirs avec quelque tendresse, mais que de fois nous avons pesté contre un éclairage insuffisant et fantasque. Quand nous pûmes équiper nos machines d'un éclairage électrique, nous fûmes les plus heureux des hommes. Etre enfin délivrés de ces odieux paniers à carbure ou de ces bou-

telles qui étaient vides au moment où nous en avions le plus besoin. Dès ce moment nous avons trouvé des dynamos et des batteries qui nous assuraient l'éclairage, en marche et à l'arrêt ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur, mais la dynamo était généralement entraînée par une courroie fonctionnant dans l'huile, ce qui n'est pas exactement recommandé pour ce mode de transmission. Peu après apparurent des machines mixtes réalisant dans un même bâti magnéto et dynamo et accouplement par engrenages, solution extrêmement satisfaisante, mais assez coûteuse et nécessitant une batterie. Nous, vieux motocyclistes, nous avions eu tant d'ennuis avec nos machines préhistoriques, que nous nous défions des batteries. De plus une telle installation devait être étudiée avec le constructeur et n'était que difficilement adaptable aux machines existantes. Nous n'aimions pas, par surcroît, rouler la nuit et nous ne considérons l'éclairage que comme un moyen de fortune pour rentrer chez nous, quand le jour était tombé, un lampion ou une lanterne à huile, voire à acétylène, ne nous permettaient pas de nous y retrouver sur une route obscure. L'éclairage électrique d'une lampe alimentée par une pile ou une petite batterie était lui aussi insuffisant et nous lâchait au moment critique. Nous fûmes donc heureux de voir apparaître des alternateurs qu'il suffisait de mettre en action la nuit venue. Ces alternateurs sont encore utilisés d'une manière courante sur les vélos, le galet d'entraînement frottant sur le côté du pneu. Sur les motos à volant extérieur, le galet était entraîné par le bandeau. Il existe de nombreux modèles d'alternateurs. Leur première qualité c'est qu'ils sont blindés et parfaitement protégés intérieurement contre la pluie, la boue et la poussière. Ils comportent généralement un bobinage fixe et des aimants tournants. Il y a eu quelques alternateurs où un volet tournait entre les aimants et l'induit, tous deux fixes. Avec les aimants permanents modernes très puissants on atteint des résultats excellents. Il y a trois difficultés à surmonter : a) un éclairage insuffisant et clignotant aux petites allures ; b) un courant trop puissant aux grandes allures avec le risque de griller les ampoules d'éclairage à l'arrêt qui nécessite une pile ou un accus. Assurément, les alternateurs constituent plutôt un éclairage de fortune pour les motocyclistes qui ne roulent qu'exceptionnellement la nuit. Mais ils donnent néanmoins un éclairage suffisant et c'est ainsi que plusieurs motos du Bol d'Or étaient éclairées par des alternateurs.

Tout comme pour les volants magnétiques, qui sont une variété d'alternateurs, il est possible, avec un redresseur de courant, de charger une batterie. Quand on emploie un redresseur, le joncteur disjoncteur n'est pas nécessaire.

AVANCE AUTOMATIQUE

On tend à simplifier de plus en plus la conduite des machines. Aussi voit-on se répandre les dispositifs automatiques d'avance à l'allumage. Certains utilisent la dépression, mais ne sont pas employés dans la construction motocycliste. Les plus courants comportent des masselottes articulées qui, dans leur mouvement déplacent la came du rupteur. Les vieux motocyclistes préfèrent encore l'avance manuelle. Mais c'est là une discussion qui nous entraînerait trop loin et que nous reprendrons ailleurs.

AVERTISSEUR ET ECLAIRAGE

Laissons de côté les avertisseurs à dépression qui sortent de notre cadre ainsi que ceux qui comportent un compresseur alimentant une trompe à ruche. On ne rencontrera pas pratiquement d'avertisseurs dont la lame vibrante est mise en mouvement par un petit moteur et un rochet car c'est là une solution trop coûteuse. Dans tous nos avertisseurs nous retrouvons un système ana-

logue aux sonnettes de nos appartements. Le marteau vibreur est monté sur une lame. A la position de repos il établit le contact et le courant passant dans l'électro-aimant fait fléchir la lame, mais alors le contact est coupé et la lame n'étant plus sollicitée par l'électro-aimant revient à sa position primitive le contact est alors rétabli et ainsi de suite. Mais il existe des avertisseurs à haute fréquence qui donnent une note plus haute et plus puissante. Armature et membrane sont solidaires et vibrent sous l'effet de variations du flux magnétique. Grâce à un disque de résonance on arrive à produire des sons harmoniques. La consommation est de l'ordre de 36 watts. Un condensateur évite les étincelles dangereuses pour les contacts. Certains grâce à une résistance permettent de réduire la fréquence des vibrations et d'obtenir un son plus grave pour la circulation en ville. Il vaut mieux s'en remettre à un électricien pour le réglage de ces appareils.

AMPEREMETRE

C'est un instrument extrêmement utile qui nous permet de contrôler l'utilisation du courant électrique et qui nous renseigne sur la charge de la batterie et sur la consommation de courant pour l'éclairage. L'ampèremètre nous indique qu'à un certain régime la dynamo charge la batterie. Quand les phares ne sont pas en service, une résistance intervient, la charge indiquée est de 3 à 4 amp.-heure. Quand nous allumons les phares, une légère charge doit être indiquée, 2 ampères par exemple. Attention si l'ampère indique une décharge, nous entamons ce qu'on pourrait appeler notre capital courant. Avec une décharge de 2 ampères, notre batterie de 14 ampères sera complètement vidée en 7 heures.

BRANCHEMENTS

En principe, les constructeurs donnent leur notice d'instruction un schéma de l'installation électrique et pour éviter toute erreur utilisent des fils de diverses couleurs. Dans presque tous les cas, le retour se fait par la masse et il est utile de vérifier de temps à autre les contacts à la masse, particulièrement pour les languettes qui se trouvent dans les phares.

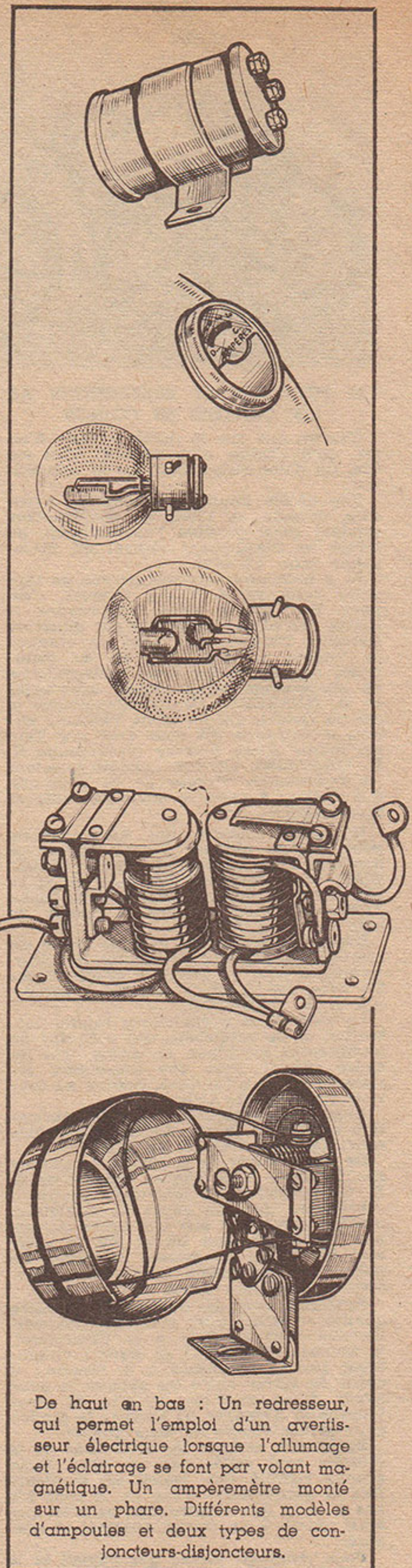
ECLAIRAGE

Il y a 3 éclairages : un éclairage puissant pour la route, un éclairage code à employer quand on croise un autre véhicule et un éclairage de ville qui peut également être utilisé à l'arrêt. Quant au feu rouge arrière il doit être constamment allumé. Une seule ampoule assure l'éclairage route et code. Elle comporte deux filaments et deux plots correspondants. Sous le filament code il y a une coupelle qui arrête les rayons vers le bas en sorte que sont uniquement réfléchis par le parabole du phare que les rayons dirigés vers le haut et qui après leur réflexion, sont dirigés vers le bas. On a ainsi une nappe lumineuse qui éclaire la route, mais qui est trop basse pour atteindre les yeux du conducteur que nous allons croiser. Encore faut-il que nos phares soient bien réglés puisque cette nappe ne doit pas avoir une hauteur supérieure à un mètre. C'est une petite ampoule séparée qui assure l'éclairage ville.

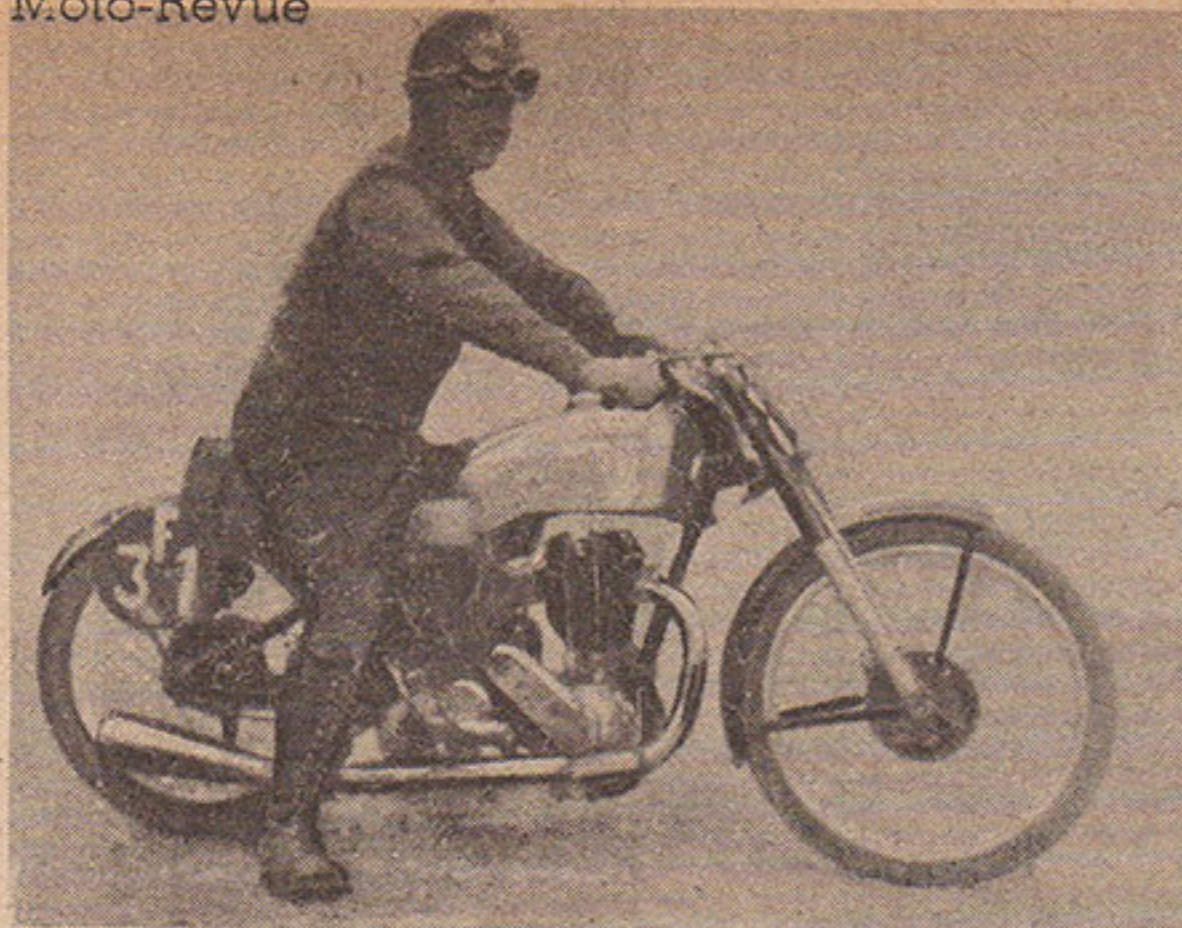
Pendant longtemps, on ne pouvait trouver d'ampoules jaunes qui assurent une lumière portant plus loin quand il y a, et c'est à peu près constant, un peu de brume nocturne, qui permettent une accommodation plus rapide de l'œil quand on passe de l'éclairage route à l'éclairage code et qui aveugle moins son vis à vis. Mais elles commencent à sortir à nouveau et reviendront avant peu obligatoirement.

Arrêtons ici cet exposé général et schématique utile surtout aux débutants. Nous reviendrons sur certains points importants dans des articles ultérieurs.

XYZ



De haut en bas : Un redresseur, qui permet l'emploi d'un avertisseur électrique lorsque l'allumage et l'éclairage se font par volant magnétique. Un ampèremètre monté sur un phare. Différents modèles d'ampoules et deux types de joncteurs-disjoncteurs.



AGENTS et SPECIALISTES

LES CLIENTS DE SAKER SONT SATISFAITS

Daniel, 1^{er} au Mont-Ventoux, sur 250 cc. Terrot, avec fourche télescopique R. B. Grazzini.

Nous recevons de M. J. Barberousse, de Soissons, une lettre dont nous sommes heureux de publier ces quelques extraits.
«... Je venais, en prévision de l'hiver, de faire monter une poignée tournante SAKER pour les commandes électriques, lorsqu'au bout de quelques jours de route, cette poignée s'est trouvée gravement détériorée par rupture d'une pièce essentielle montée en ébonite et qui, sans aucun doute, devait comporter une paille invisible à l'examen.

Très ennuyé et désirant éviter une longue attente qui m'aurait forcé à monter provisoirement un circuit complet de fils et de contacteurs ancien modèle, j'ai téléphoné à la maison SAKER. Cette maison m'a prié de lui envoyer ma poignée complète avec tout son câblage, en me promettant une solution rapide.

Et ce matin, le facteur m'a apporté, sans aucun frais, une poignée neuve.

D'autre part, le premier coup de téléphone à la maison SAKER remonte seulement à avant-hier; mon paquet contenant la poignée détériorée a été mis à la poste avant hier soir à Soissons, et 39 heures après, j'étais dépanné.

Voilà je crois, un record à la fois de vitesse et d'amabilité qui vaut la peine d'en parler un peu ».

Nous sommes entièrement de cet avis, et avec ses clients, nous crions, bravo SAKER !

LES FOURCHES ET SUSPENSIONS AR R.B. GRAZZINI EN COURSE

Chacun sait que le meilleur banc d'essai, qu'il s'agisse d'un moteur, d'un cadre, ou d'une suspension, est la compétition.

Elle décèle impitoyablement les moindres défauts et vices de construction, rendant ainsi possible l'amélioration, ou même le changement radical du mécanisme ainsi éprouvé.

Et si nous nous sommes permis de rappeler cette vérité à nos lecteurs, c'est pour leur mieux faire comprendre la portée des succès remportés par plusieurs coureurs français, qui, tant en épreuve de vitesse, de régularité ou de motocross, avaient équipé leurs motocyclettes de suspensions télescopiques adaptables R. B. GRAZZINI. Ce fut notamment le cas de Daniel, qui au mont Ventoux, enleva la catégorie 250 cmc. avec une Terrot munie d'une fourche télescopique R. B. GRAZZINI. Chacun connaît pourtant les redoutables virages de ce parcours, qui mettent à épreuve tenue de route et maniabilité.

Un autre coureur, qui également ne peut que se féliciter d'avoir équipé sa machine d'une suspension arrière GRAZZINI, c'est Raymond Bêtemps. Avec sa 125 Terrot, il termina premier dans Paris-St-Etienne-Paris, et dans la course de côte du Mont Alvas.

Rappelons également la belle tenue du regretté Ponsen lors du dernier Bol d'Or, terminant pour sa première course 2^e des 350 avec une A.J.S. à fourche télescopique R. B. GRAZZINI.

Le moto-cross a également retenu l'attention de ce spécialiste, qui a équipé de nombreuses machines, et même créé un cadre spécial, avec une suspension arrière genre Mac Candless, destiné au coureur François, de Lille.

Aussi comprendra-t-on que la fabrication sortant de la rue du Marché Popincourt soit parfaitement au point.

De l'expérience de la course, la gamme des fourches télescopiques adaptables R. B. GRAZZINI en a largement profité.

Précisons qu'il en existe de nombreux modèles convenant soit aux cyclomoteurs, aux 125 et 175, aux 250 et 350, et enfin aux 500 sport, et grosses laterales. De même les suspensions arrière sont réalisées en plusieurs types.

Fabriquée avec des métaux de première qualité et usinée avec précision (les coulisseries sont rectifiées à la Centerless), la fourche GRAZZINI se signale notamment par sa résistance à la torsion; il suffit de serrer entre les genoux la roue avant d'une machine équipée de cette fourche et d'essayer de tourner le guidon pour se convaincre de cette qualité.

Egalement, comme les deux bras de la fourche sont reliés par un pont d'une grande rigidité (sur lequel est d'ailleurs fixé le garde-boue), l'axe de la roue n'a pas à tenir lieu d'entretoise, et n'est pas ainsi soumis à un travail anormal et exagéré.

Pour terminer, disons que l'émail et le chrome est l'égal des plus solides pro-

tections anglaises.

Voici quelques-unes des qualités qui rendent de plus en plus nombreux les possesseurs de fourche et suspensions R. B. GRAZZINI.

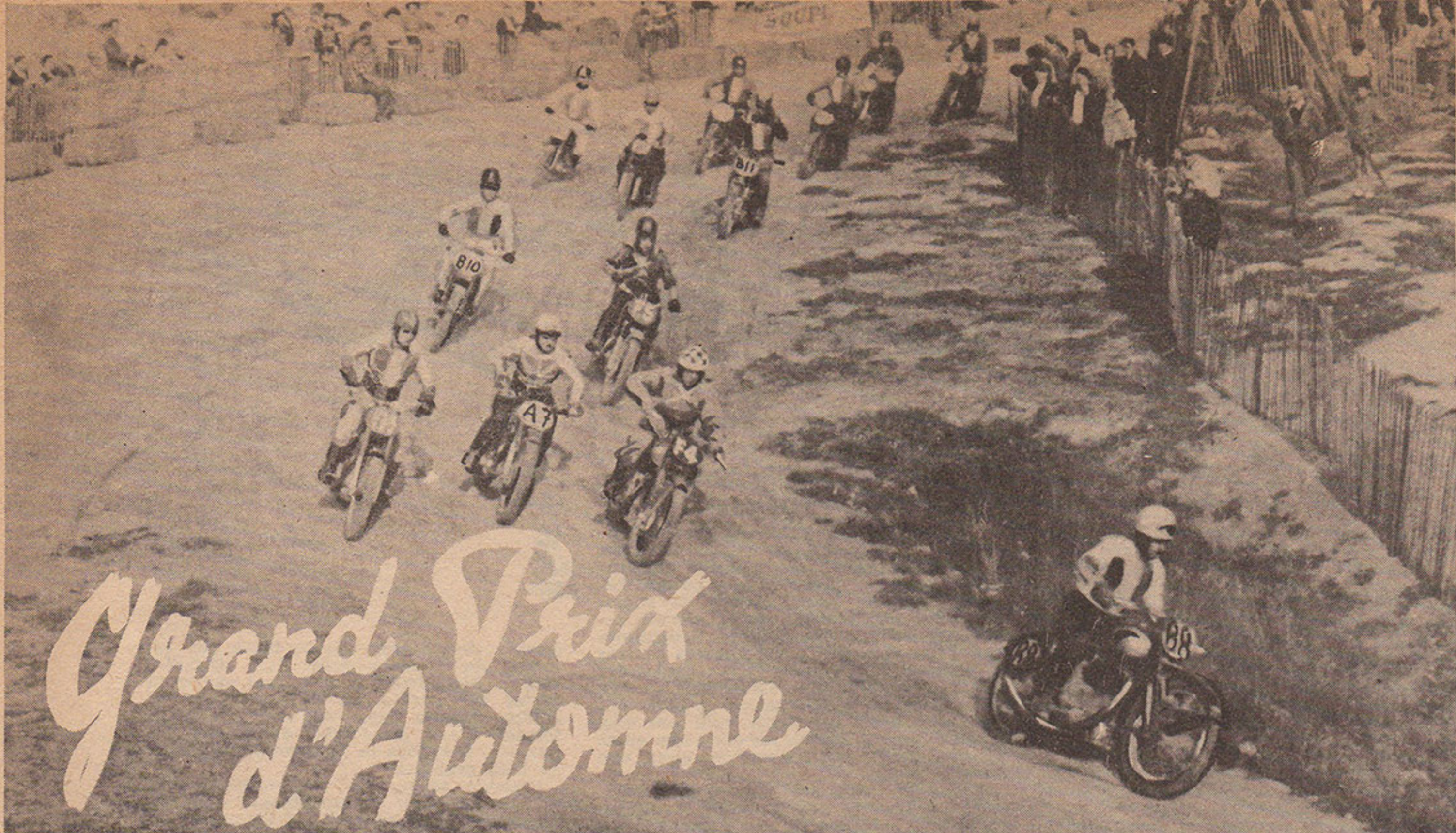
TOURISME A DEUX SUR MOTO LEGERE

En raison de l'économie du carburant, ce mode de locomotion prend de l'extension.

A ce sujet, les Ets Bonnet de Billancourt nous communiquent de nombreuses attestations de touristes satisfaits de leur Guiller à moteur A.M.C. : 600 kms à deux en 10 heures — 65 de moyenne, 85 au compteur, l'impression de rouler dans un fauteuil, nerveux même, à vitesse de rodage. En une seule étape, Lorient-Paris. J'ai eu l'impression d'une machine de cylindrée supérieure. J'ai parcouru en un mois 3.500 kms sans aucun incident. La tenue en montagne fut très satisfaisante, etc... En résumé beaucoup d'amateurs satisfaits.

TABLEAU COMPLET DU CLASSEMENT FINAL POUR LES CHAMPIONNATS DU MONDE DES PILOTES ET MARQUES

CONCURRENTS	TOURIST TROPHY	G.P. SUISSE	G.P. HOLL.	G.P. BELGE	G.P. ULSTER	G.P. DES NATIONS	POINTS	CONCURRENTS	TOURIST TROPHY	G.P. SUISSE	G.P. HOLL.	G.P. BELGE	G.P. ULSTER	G.P. DES NATIONS	POINTS
Classe 500cc.								Classe 125cc							
COUREURS								COUREURS							
GRAHAM (G.B.)	1	10+1	8	—	10+1	—	30	PAGANI	—	10+1	10+1	—	—	5	27
PAGANI (It.)	—	6	10+1	5	7	10+1	29	MAGI	8	—	—	—	—	6	14
ARTESIANI (It.)	—	8	7	8+1	—	8	25	UBBIALI	6	7	—	—	—	—	13
DORAN (G.B.)	—	—	—	10	6	7	23	MASETTI	5	—	—	—	—	8	13
BELL (G.B.)	6	—	6	6	8	—	20	LEONI GIANNI	—	—	—	—	10+1	11	
DANIELL (G.B.)	10	7	—	—	—	—	17	CLEMENCIGH	—	8	—	—	—	8	
LOCKETT (G.B.)	8	—	5	—	—	—	13	CAVACIUTI	7	—	—	—	—	7	
LORENZETTI (It.)	—	—	—	7	—	—	7	BRAGA	—	—	—	—	7	7	
LEONI (It.)	—	—	—	—	—	6	6	BERTONI	—	6	—	—	—	6	
BERTACCHINI (It.)	—	—	—	—	—	5	5	MATUCCI	—	5	—	—	—	5	
MARQUE								MARQUE							
A.J.S.	1	10+1	8	10	10+1	7	32	MONDIAL	—	10+1	10+1	—	—	10+1	33
GILERA	—	8	10+1	8+1	7	10+1	31	MORINI	8	—	—	—	—	8	16
NORTON	10	7	6	6	8	—	25	M.V.	6	7	—	—	—	—	13
GUZZI	—	—	—	7	—	6	13	SIDECARS							
Classe 250cc.								COUREURS							
COUREURS								COUREURS							
RUFFO (It.)	—	10	—	—	8	6	24	OLIVER (G.B.)	—	10+1	—	10	—	5+1	27
AMBROSINI (It.)	—	8	—	—	—	10+1	19	FRIGERIO (It.)	8	—	—	—	—	10+1	19
MEAD (G.B.)	6	—	—	—	7	—	13	VANDERSCHRICK(Bel)	—	—	8	—	—	8	16
MASTELLARI (It.)	—	6	—	—	—	5	11	MERLO (It.)	—	—	7	—	—	6	13
CANN (G.B.)	—	—	—	—	10+1	—	11	MILANI ALBINO(It.)	5	—	—	—	—	7	12
BARRINGTON(G.B.)	10	—	—	—	—	—	10	HALDEMANN (S.)	7	—	1	—	—	—	8
WOOD (G.B.)	8+1	—	—	—	—	—	9	KELLER (S.)	6	—	—	—	—	—	6
ANDERSON (G.B.)	—	7+1	—	—	—	—	8	BENZ (S.)	—	—	6	—	—	—	6
MARQUE								MARQUE							
GUZZI	10+1	10+1	—	—	10+1	8	33	NORTON	—	10+1	—	10+1	—	8+1	31
BENELLI	—	8	—	—	—	10+1	19	GILERA	8	—	7	—	—	10+1	26
NORTON	6	—	—	—	7	—	13	B.M.W.	—	—	6	—	—	—	6



Grand Prix d'Automne

A MONTREUIL : VICTOIRES ANGLO-BELGES SPLENDIDE DÉBUT DE PRIEUR

Cette avant-dernière épreuve de moto-cross de la saison a encore rassemblé près de 40.000 spectateurs.

6 courses étaient inscrites au programme. L'épreuve réservée aux débutants fut enlevée par Leball, avec une confortable avance.

En 250 la lutte fut plus chaude, et Chaumette se montra le meilleur de loin. Notons qu'au dernier moto-cross de Montreuil, ce coureur enleva la catégorie réservée aux débutants. Il vient donc de faire une brillante montée, qui le classe parmi les meilleurs 250 nationaux.

En 350-500, victoire également très nette de Batisse en tête d'un bout à l'autre de l'épreuve.

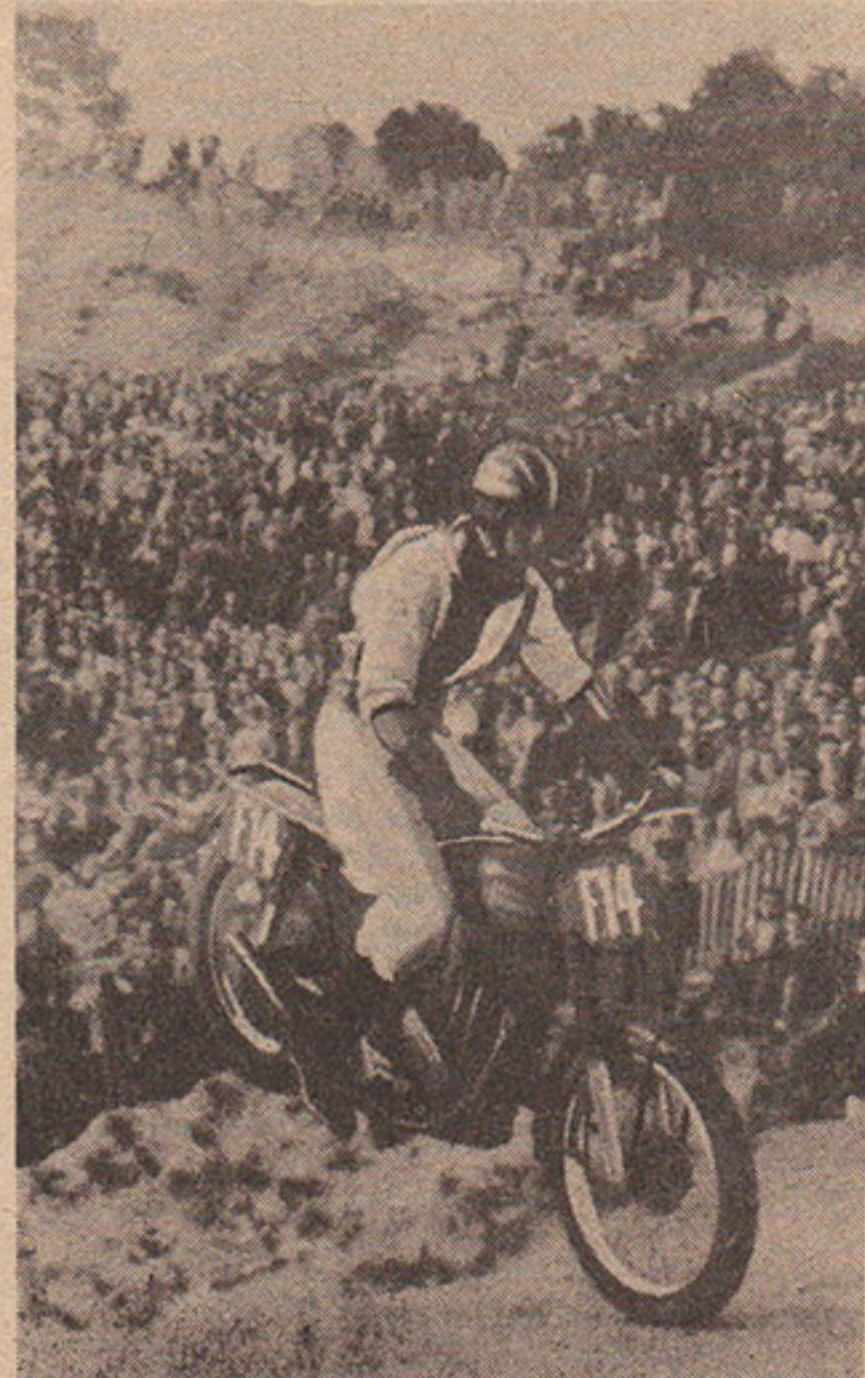
En 350-500 (réservée aux internationaux Français), lutte serrée entre Lionel Brulé et le Belge Van Cappelen, lutte qui devait se terminer à l'avantage du Français.

La première course internationale, disputée dans le sens habituel, devait revenir logiquement à Lines. Mais au dixième tour, alors qu'il allait passer Perlín, celui-ci ne lui cède pas la place, et c'est l'accrochage inévitable. Lines doit abandonner, son pneu arrière à plat. Dès lors Leloup

qui le talonnait part, et termine vainqueur, au guidon de sa F.N., qui nous a semblé tout particulièrement bourrée de chevaux.

Mais que firent nos représentants ? Ils se défendirent admirablement, notamment Prieur, qui en l'absence de Verrechia, souffrant, fut sans contestation possible, de loin, le meilleur Français. Disposant d'une machine parfaitement au point, nous voulons dire la machine spéciale Flèche d'Argent de Mazoyer, il partit 4^e, dans la première manche, puis passe second deux tours après. Alors qu'il effectue une remontée, vers Lines, étourdissant, il se met en travers dans un virage, donne un coup de gaz trop brutal et rentre dans les décors. Le temps qu'il remette sa machine en piste, Meunier le passe et il ne peut que terminer troisième.

Dans la deuxième course internationale (disputée à l'envers cette fois), Prieur joue également de malchance. Il prend un mauvais départ et se trouve enfermé ; puis au cinquième tour, il chute et de ce fait ne peut plus bien se classer. Mais tout de même, Prieur nous a enthousiasmé. C'était sa première course internationale, ne l'ou-



blions pas. Cette épreuve fut enlevée par Lines, mais il ne dut pas « s'amuser », car Leloup, notamment dans les derniers tours, le serrait de près. Ce pilote nous a semblé d'une sûreté admirable, sur ce circuit pourtant rapide, et quand il le connaîtra à fond, nous aimerions le voir avec Hall. Mais patientons. N'oublions pas qu'il y a encore une dernière épreuve en novembre.

RESULTATS

Juniors : 1. Le Bail ; 2. Gauthier ; 3. Abacha ; 4. Pélerin.

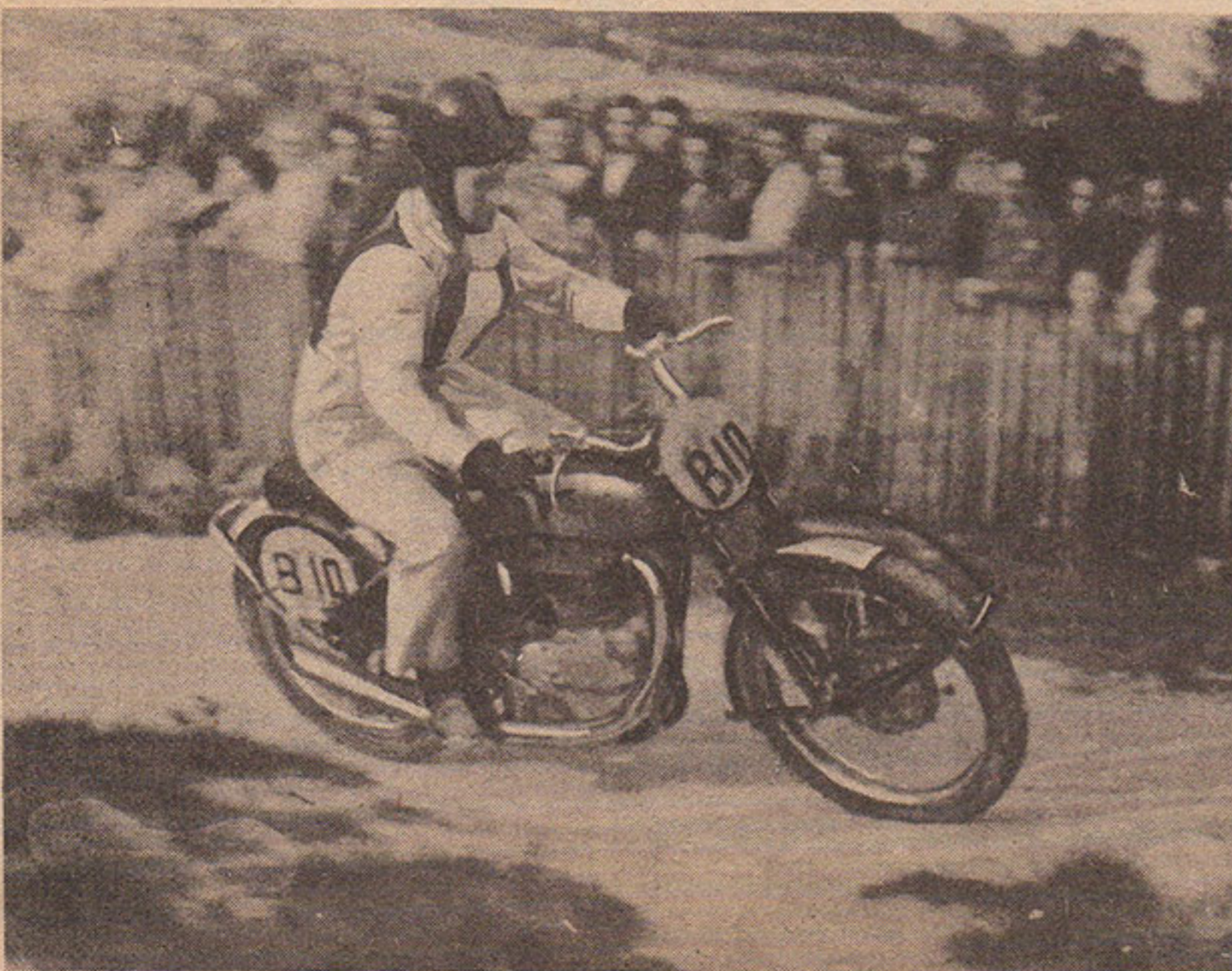
250 cmc. : 1. Chaumette ; 2. Amedeo ; 3. G. Brulé ; 4. Adnet ; 5. Melioli ; 6. Poitte, etc...

1^{re} épreuve internationale : 1. Leloup (Belgique), 23' 37" 2/5 ; 2. Meunier (Belgique) ; 3. Prieur (France) ; 4. Lusseyran (France) ; 5. Ladevèze (France) ; 6. Brassine (France), etc...

2^e course : 1. Lines (Grande-Bretagne), 23' 41" 2/5 ; 2. Leloup (Belgique) ; 3. Meunier (Belgique) ; 4. Brassine (France) ; 5. Lusseyran (France) ; 6. Bonnín (France), etc...

Course nationale de 350 et 500 cmc. : 1. Batisse ; 2. Klym ; 3. Thibaud ; 4. Bulot ; 5. Lefèvre, etc...

En haut : Le départ de la 1^{re} course internationale. En tête, le Belge Dom, suivi de Prieur (F 14), Lines (A 7) et Perlín (F 4), derrière Meunier (B 11). A droite : Un saut de Prieur en haut de la grande montée, lors de la deuxième épreuve disputée à l'envers et ci-contre : Leloup, le grand spécialiste belge du moto-cross.



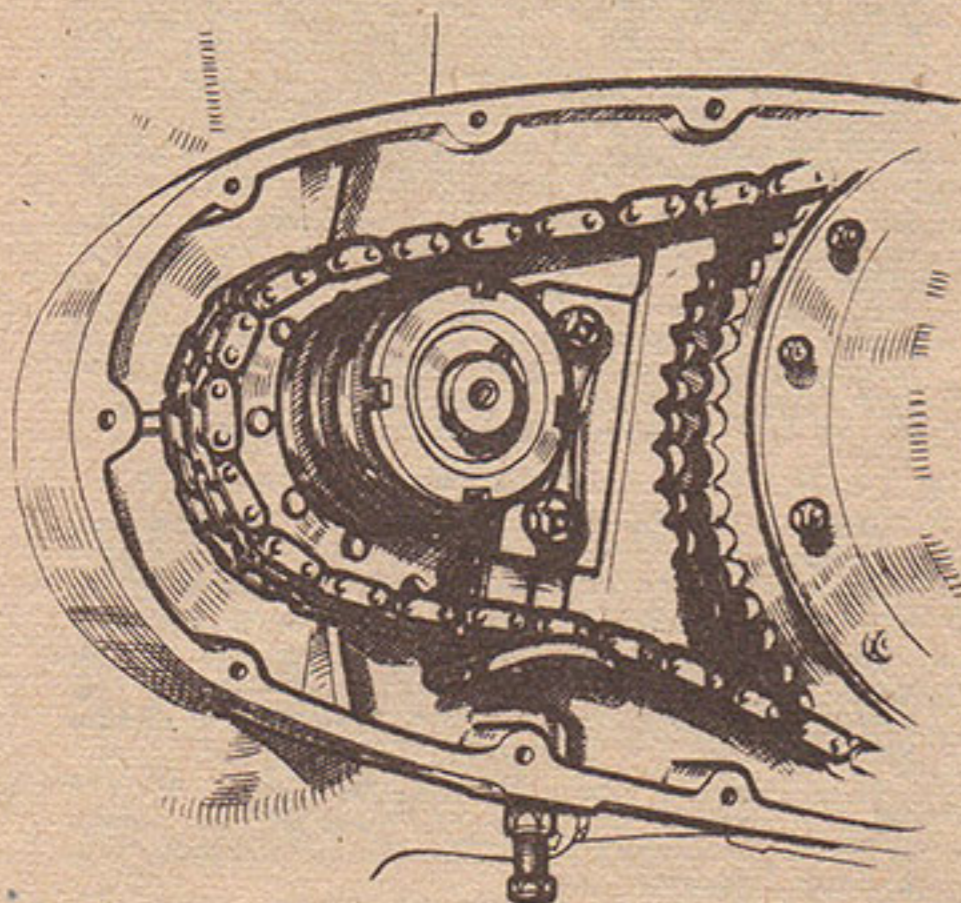
Souplesse de marche

UNE QUALITE QUE L'USAGER RECHERCHE DE PLUS EN PLUS SUR LES MACHINES MODERNES

UNE machine brutale n'est pas agréable à conduire et elle peut être dangereuse. La moto idéale est celle qui a un bon ralenti, qui peut rouler à une allure réduite sans qu'on ait à changer sans cesse de vitesse, qui a des accélérations brillantes, mais progressives. On attache en général trop d'importance à la vitesse maxima qu'on ne peut utiliser que sur quelques routes et sur de courtes distances. Il est certain que la souplesse dépend en partie des caractéristiques de la machine. Un moteur à rapport volumétrique peu élevé, à régime moyen, à courbe de puissance plate, à lourds vants, aura une marche sans à coups à une vitesse plus réduite qu'un moteur à caractéristiques élevées. Un polycylindre surtout de forte cylindrée sera, si on se contente d'une vitesse maxima raisonnable, la plus douce des machines. Mais tout cela dépend du constructeur. En ce qui concerne l'usager il peut en prenant les précautions nécessaires, tirer d'une machine déterminée, le maximum de souplesse dont elle est capable. Il y a la manière de conduire : avec une machine de sport il faut largement utiliser le changement de vitesses et bien souvent on aura intérêt en ville à ne pas utiliser la quatrième. Mais un bon réglage de la machine reste indispensable. Voici les points qu'il faut particulièrement surveiller.

LA TRANSMISSION

C'est un fait reconnu que des chaînes en parfait état et correctement réglées sont absolument nécessaires à la douceur de marche. Si la tension est insuffisante il y aura fatalement des à-coups. Le mou de la chaîne doit être d'environ un centimètre pour la chaîne primaire (dans certains cas cette chaîne préalablement rodée par le constructeur a subi l'allongement préalable et se trouve ainsi réglée pour longtemps; dans d'autres cas il y a un système automatique de tension).

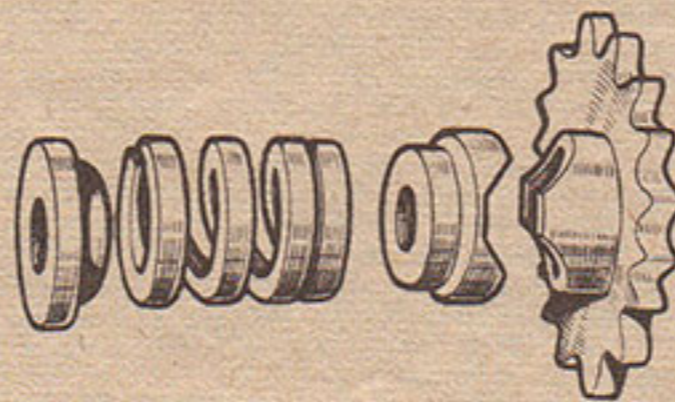


Sur les grosses machines on emploie des chaînes jumelées ou triplées capables de résister sans s'allonger à des puissances énormes, la pression se trouvant répartie sur une large surface de roulement. Le jeu vertical de la chaîne secondaire ne doit pas dépasser 2 centimètres. Mais il s'agit là de chaînes neuves ou presque. Par la suite l'allongement des chaînes n'est plus égal. Le réglage se fera aux points où la chaîne est le plus tendue, mais il est inévitable qu'il soit trop grand quand la chaîne est dans une autre position. Il est vain d'espérer alors une marche douce.

Quand les dents des pignons sont entamées et forment des crochets, la chaîne porte mal, d'autant qu'elle aussi est usée et allongée. Comment dans ces conditions éviter les à-coups.

Autre point important : l'alignement des pignons. On le vérifiera avec une règle après avoir enlevé la chaîne.

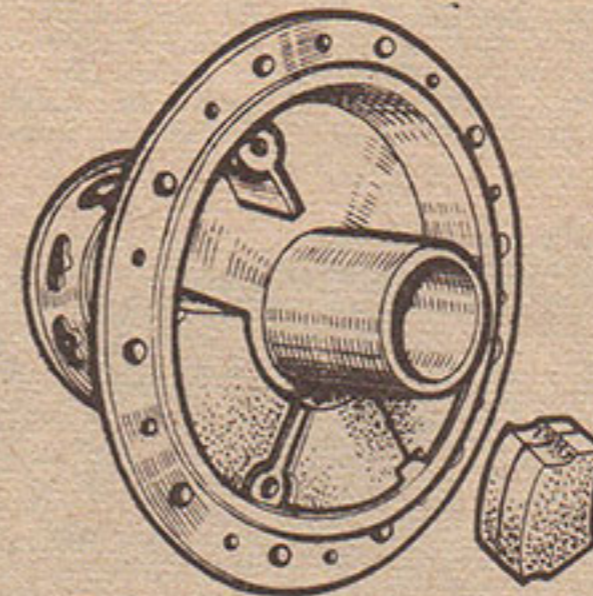
Faut-il insister sur l'entretien des chaînes, leur passage aux bains de pétrole et ensuite de graisse graphitée. Aucun graissage extérieur à froid ne peut atteindre l'intérieur des rouleaux. Mais ce sont là des conseils si souvent donnés qu'il est inutile d'insister. Ne croyez pas



Un amortisseur de transmission primaire, absorbe déjà une bonne partie du choc provoqué par une accélération brutale.

Le moyeu arrière des Royal-Enfield comporte un ingénieux système amortisseur, composé de blocs de caoutchouc.

Une chaîne primaire double vous procurera également la souplesse de marche tant désirée. C'est la solution adoptée par B.S.A. pour sa vertical twin.



qu'une chaîne primaire protégée par un carter dit étanche doit être négligée. Une ou deux fois par an il faut ouvrir ce carter et souvent on découvre que la chaîne trempe dans une sorte de boue formée d'eau et d'huile et qu'elle est rouillée. Il faudra la nettoyer et la passer au bain graphité.

Presque toutes les transmissions primaires possèdent un amortisseur dont les rampes glissent les unes sur les autres en repoussant un puissant ressort. Si les rampes sont rouillées, elles glissent mal et l'amortisseur est pratiquement bloqué. Il faut alors nettoyer les rampes et les polir avec de la toile d'émeri extra fine. Assurez-vous également que le ressort n'est pas brisé. On peut parfois desserrer l'écrou d'une fraction de tour, mais n'exagérez pas, car les rampes du moyeu extérieur ne seraient pas ramenées dans leur position normale et resteraient coincées.

Quelques moyeux arrière ont un amortisseur à blocs de caoutchouc. Mais à la longue ces blocs durcissent et sont aussi élastiques que s'ils étaient en bois. Ils faut les changer, mais il y a fort à parier que vous n'arriverez ni à les loger dans leurs alvéoles, ni à introduire les palettes de l'autre moitié de l'amortisseur. Il y a un truc fort simple. Disposez les blocs deux à deux, mais obliquement, de

manière à ce qu'ils ne touchent pas la base et laissent entre eux des espaces triangulaires dans lesquels vous engagez les palettes. Une bonne pesée et le tour est joué. Ne serrez pas exagérément les écrous, sinon les deux parties de l'amortisseur ne pourront glisser.

LE CARBURATEUR

En principe le carburateur est à la sortie de l'usine, convenablement réglé. Trois organes jouent un rôle essentiel dans la souplesse de marche : le dispositif de ralenti, le volet et l'aiguille.

Ces deux derniers ont été choisis après de nombreux essais. Au point de vue de la souplesse il est préférable d'avoir un



mélange plutôt riche, ce qu'on obtient en élevant l'aiguille d'un cran. Veillez à la parfaite propreté du carburateur et en particulier des filtres, car si l'essence arrive mal, vous ne pouvez avoir une marche régulière.

Les rentrées d'air affectent particulièrement la marche aux petites allures. Attention donc au jeu de la tige de la soupape d'admission dans son guide, à la fixation du carburateur sur la pipe d'admission, au jeu des volets dans le corps de carburation.

Les flexibles doivent être graissés et coulisser librement. Là encore nous vous renvoyons aux articles que nous avons publiés sur les carburateurs.

Il fut un temps où quelques machines comportaient un semi décompresseur. C'était une came supplémentaire qui ouvrait pendant une partie de la course de compression, la soupape d'échappement, ce qui permettait à une certaine proportion des gaz frais d'être évacués. Mais on a renoncé à ce système compliqué et peu économique. Avec les carburateurs actuels il n'est plus utile.

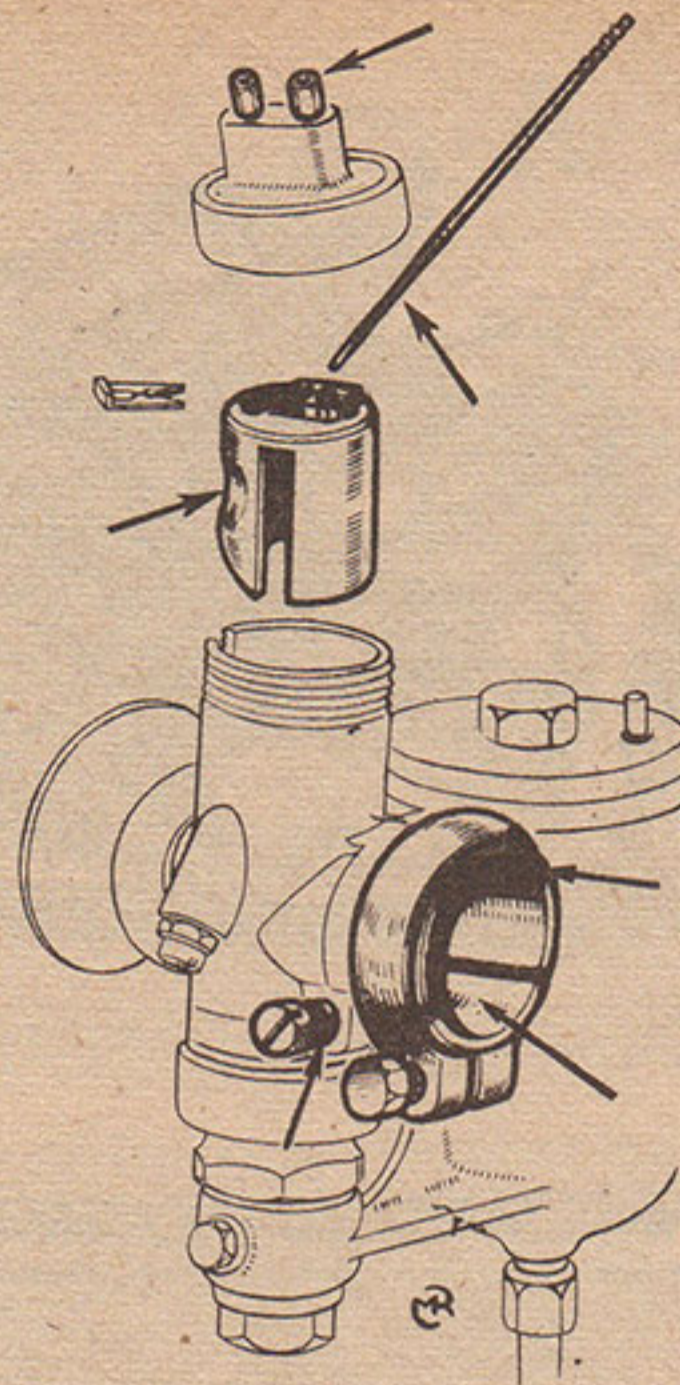
L'ALLUMAGE

Sans une étincelle vigoureuse à la bougie on ne peut espérer un bon ralenti. La charge gazeuse admise est réduite et bien entendu, la pression en fin de compression. La température n'est en conséquence pas assez élevée pour faciliter l'inflammation du mélange. De plus l'évacuation des gaz brûlés est moins complète et les résidus de ces gaz inertes diluent la charge, ce qui est encore opposé à l'inflammabilité. Il nous faut donc une étincelle très forte. Il semblerait à priori que l'allumage batterie bobine fut, sous ce rapport, plus avantageux. Si Scott a sur son dernier modèle adopté cet allumage, c'est probablement pour cette raison, bien que théoriquement aux régimes élevés la magnéto doit donner un allumage plus vigoureux. Mais nous ne pensons pas qu'il faille avoir en ces matières une opinion déterminée. Le tout est d'avoir des appareils d'allumage de grande puissance, de sorte que la magnéto ou le volant magnétique nous donnent aux faibles régimes une étincelle assez forte et qu'aux régimes élevés, le système batterie bobine fournisse un courant aussi vigoureux qu'un appareil magnétique. Et c'est ce qui se trouve généralement réalisé. Les nouveaux aimants créent un champ magnétique beaucoup plus intense que les anciens et il n'est pas difficile aujourd'hui d'obtenir soit à la mise en marche, soit au ralenti, une étincelle amplement suffisante.

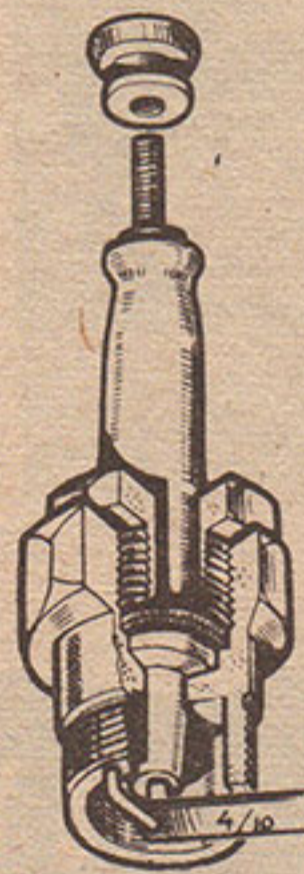
Mais nous avons à nous accommoder du système d'allumage monté sur notre machine et notre rôle se limite à la maintenir en parfait état. Nous y reviendrons tout à l'heure.

Il est habituellement admis que les bougies chaudes donnent à froid ou au ralenti une meilleure étincelle. C'est pourquoi en course avant le départ, beaucoup de concurrents utilisent une bougie chaude pour mettre le moteur en route et peu avant le départ lui substituent une bougie froide. Avec des machines de sport nous avons été souvent amenés à employer en ville une bougie chaude et sur la route une bougie froide. Mais comme on ne peut pour la traversée des villes changer chaque fois de bougie, il faudra trouver un type intermédiaire, un compromis qui ne donnera peut-être pas un départ aussi facile et un ralenti aussi bon qu'une bougie chaude et qui, si nous poussons à fond notre machine, pourra provoquer du pré-allumage. Fions-nous aux indications du constructeur et, si pour une raison ou pour une autre, nous préférons une bougie d'une autre marque, elle devra être de caractéristiques semblables.

Ayant adopté dans la gamme des bougies le type qui convient le mieux à notre moteur, n'oublions pas que la bougie doit être rigoureusement propre, car les dépôts carbonneux ou métalliques qui se forment sur la partie interne de l'isolant est un bon conducteur et dérivent une



Un mauvais ralenti provient souvent de l'usure du carburateur ; aiguille ou boisseau usés, bride de fixation non étanche, sont autant de points par où l'air peut pénétrer, appauvrissant ainsi le mélange détonant.



Un allumage déficient peut provenir du mauvais état de la bougie. Veillez toujours à ce que les deux électrodes soient bien propres et que leur écartement se situe aux environs de 4/10 de mm.

quantité plus ou moins importante du courant à haut voltage (dix mille volts et plus) qui doit jaillir entre les pointes. Donc pas d'étincelle vigoureuse si la bougie n'est pas rigoureusement propre. Quand une bougie est sale, il ne suffit pas de la gratter ou de la frotter avec une carte. Le jet de sable chassé par l'air comprimé est beaucoup plus efficace et dans tous les garages il y a de petits appareils spéciaux. Actuellement une bonne bougie vaut dans les 300 francs et on hésite avant de la mettre au rebut. Mais quoi qu'on fasse, il vient un moment où les particules carbonneuses ou métalliques se sont tellement incrustées dans l'isolant qu'il n'est plus possible de l'en débarrasser. Une vieille bougie, même propre en apparence, ne peut plus donner un bon allumage. On admet généralement que la vie utile d'une bougie est d'environ 10.000 kms.

Autre point important, c'est l'écartement correct des électrodes. On recom-

mande habituellement un écartement de 4/10^e quand on emploie un allumage par magnéto et de 5 à 6 dixièmes pour les allumages par batterie et bobine. Cela s'explique par la raison suivante : C'est que lors de la mise en marche la magnéto ne donne qu'un courant assez faible et qui ne franchirait pas aisément l'intervalle entre des électrodes trop écartées. L'étincelle débitée par la batterie et la bobine est indépendante du régime du moteur et elle a la vigueur nécessaire pour jaillir entre des électrodes plus écartées. En théorie pour le ralenti il est intéressant que l'arc soit le plus long possible et allume un foyer d'aussi grand diamètre que possible. Il y a donc une certaine contradiction entre les exigences de la mise en marche et celles du ralenti. Il faut donc en arriver à un compromis.

Il ne doit pas y avoir de pertes de courant entre la magnéto ou la bobine et la bougie. Tout fil de bougie desséché ou fissuré doit être impérativement mis au rebut. Employez un câble assez long pour pouvoir éventuellement le raccourcir quand il faudra changer la cosse ou rafraîchir l'extrémité du câble pour le fixer dans sa borne. Un autre point important, c'est d'employer un câble assez gros pour ne pas offrir de résistance au passage du courant. Les câbles du commerce répondent à cette condition.

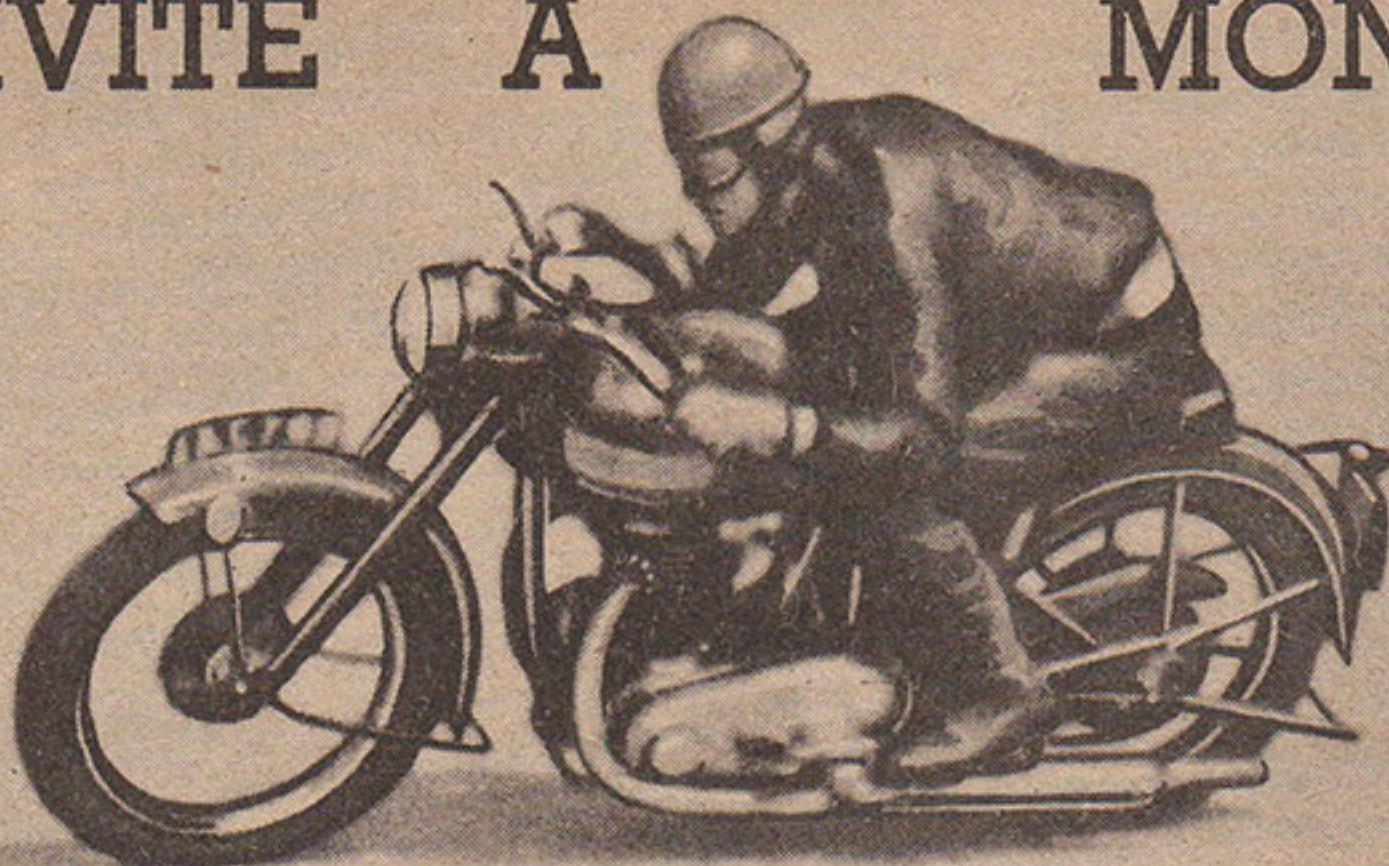
Encore faut-il que la bobine ou la magnéto débitent le maximum possible de courant. En ce qui concerne l'allumage par batterie il faut veiller à ce que la masse soit aussi parfaite que possible. C'est un point qu'on est trop tenté de négliger. Le câble primaire doit être lui aussi en parfait état et son extrémité très propre, solidement fixée sur la bobine. Attention également au condensateur. Si en marche il se produit de fortes étincelles au rupteur, il doit être changé.

Dans le cas d'un allumage par magnéto, n'oubliez pas qu'une extrême propreté est de rigueur et que l'huile étant mauvaise conductrice, toute pénétration d'huile doit être évitée. Ne graissez donc que très modérément les paliers avec de l'huile de vaseline. Certaines magnétos sont graissées par le fabricant une fois pour toutes. Nous avons eu les pires ennuis avec un cyclecar dont la magnéto était envahie par l'huile provenant de la distribution. Une rondelle en cuir sur l'axe de la distribution nous débarrassa de ce souci.

Une magnéto ne peut évidemment donner de bons résultats que si le champ magnétique est intense. Il est donc sage de la faire réaimanter, par exemple tous les deux ans. Tout comme dans un allumage par bobine le rôle du condensateur est primordial. Quant au rupteur il est indispensable non seulement que l'écartement des vis platinées (ou plutôt tungstiniées) soit absolument exact, mais que leurs pastilles soient propres et portent sur leur surface totale avant la rupture. Sinon le courant primaire passe mal. Si la fibre de l'œil qui reçoit le pivot du marteau est gonflée, ce pivot sera plus ou moins coincé. Cela arrive par temps humide. Avec beaucoup de précaution on passera dans l'œil un peu de papier de verre très fin enroulé sur un bout de fil de fer. Le collecteur de courant secondaire nécessite des soins. Une fissure presque invisible dans la poulie d'ébonite, un charbon qui est glacé à son extrémité ou qui coulisse mal, une borne fendue, un fil mal fixé dans sa borne sont des causes de pertes de courant. Tout cela est bien connu, mais doit être mentionné ici, car il n'est pas possible d'avoir une bonne marche aux basses allures sans un appareillage électrique en parfait état.

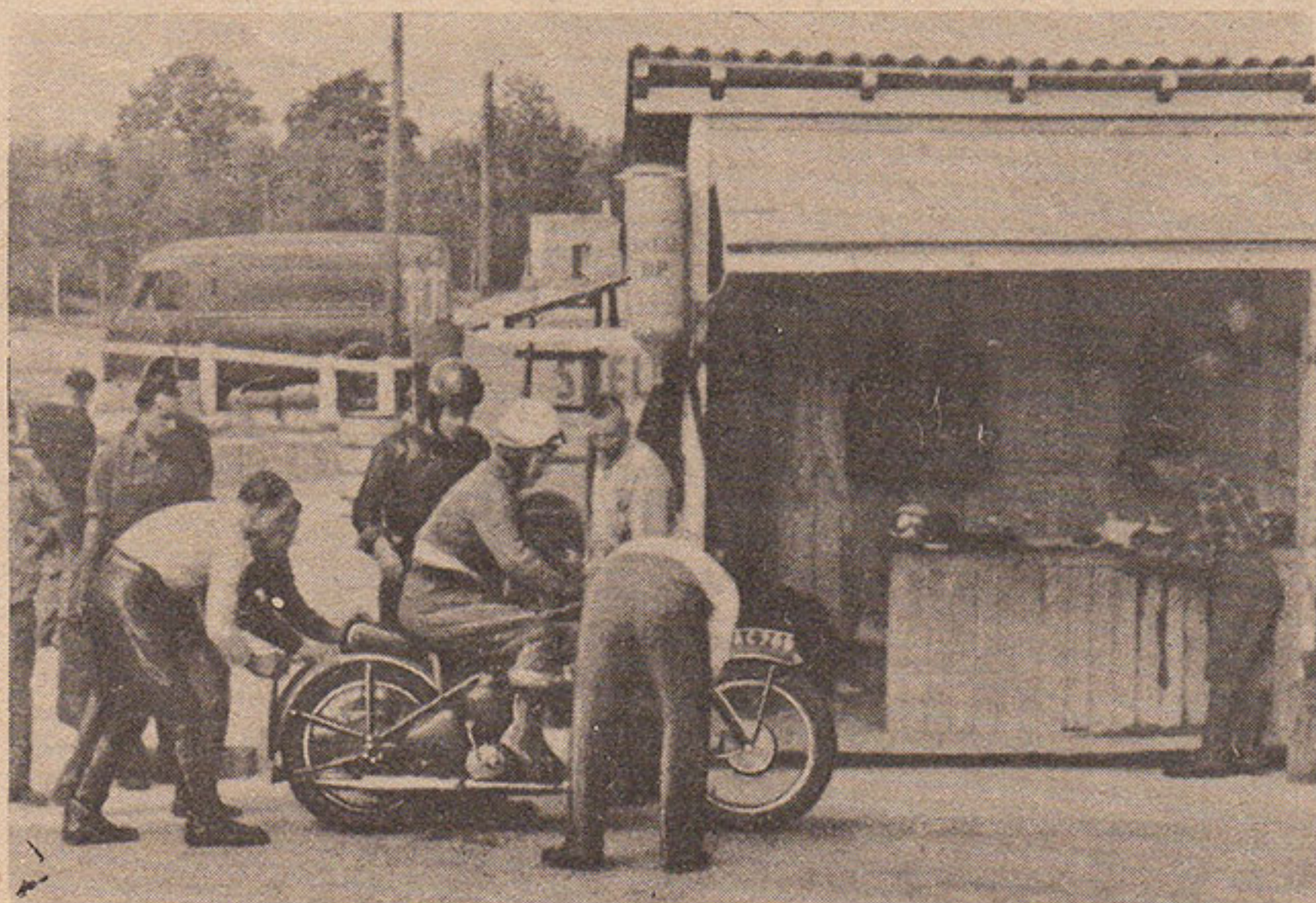
Terminons enfin par le moteur lui-même. Un moteur dont la compression est déficiente est difficile à mettre en route et n'a pas une bonne marche aux petites allures, par suite des pertes gazeuses et des remontées d'huile qui sont proportionnellement plus importantes qu'aux régimes élevés.

L'ACTIVITE A MONTLHERY



Un passage en vitesse d'un des cinq pilotes.

Ci-dessous : Un pilote repart après un ravitaillement.



UNE BELLE PERFORMANCE CONTROLEE DES NOUVELLES 650 CMC. TRIUMPH A MONTLHERY

La grande firme britannique vient d'introduire sur le marché un nouveau modèle, une 650 verticale de la Speed twin.

Il y a quinze jours nous avons eu l'occasion de voir ces superbes « culbu » à Montlhéry. En effet, les trois premiers modèles de la série, avec l'équipement complet, devaient effectuer un des plus durs essais contrôlés depuis la fin de la guerre. Il s'agissait de parcourir 500 miles, soit 804 kms 5 à la vitesse moyenne la plus élevée possible.

Les cinq pilotes, S.B. Manns, L.J. Bayliss, A. Scoble, Alves et Jeffries effectuèrent ce long kilométrage d'une manière parfaitement régulière.

D'ailleurs les moyennes réalisées (un peu plus de 148 kmh.), prouvent amplement l'excellence de ces nouvelles machines, qui de surcroît, effectuèrent après la tentative, un tour à plein gaz, à une vitesse supérieure à 160 kmh.

Un seul incident de marche fut à noter. Une machine après 3 h. 11' de marche eut son réservoir crevé. Pour le remplacer, il fallut immobiliser la moto pendant 16' 56", ce qui explique que la moyenne générale de la 3^e machine est légèrement inférieure à celle des deux autres.

Ainsi Triumph introduit une 650 vertical.

A quel besoin répond cette machine ?

Les représentants de la marque que nous avons eu l'occasion de voir nous ont déclaré que ces machines étaient principalement destinées à l'Amérique, à l'Afrique du Sud et à l'Australie, pays de grande étendue qui, grâce à leurs autoroutes permettent des vitesses moyennes élevées.

VANDERSCHRICK

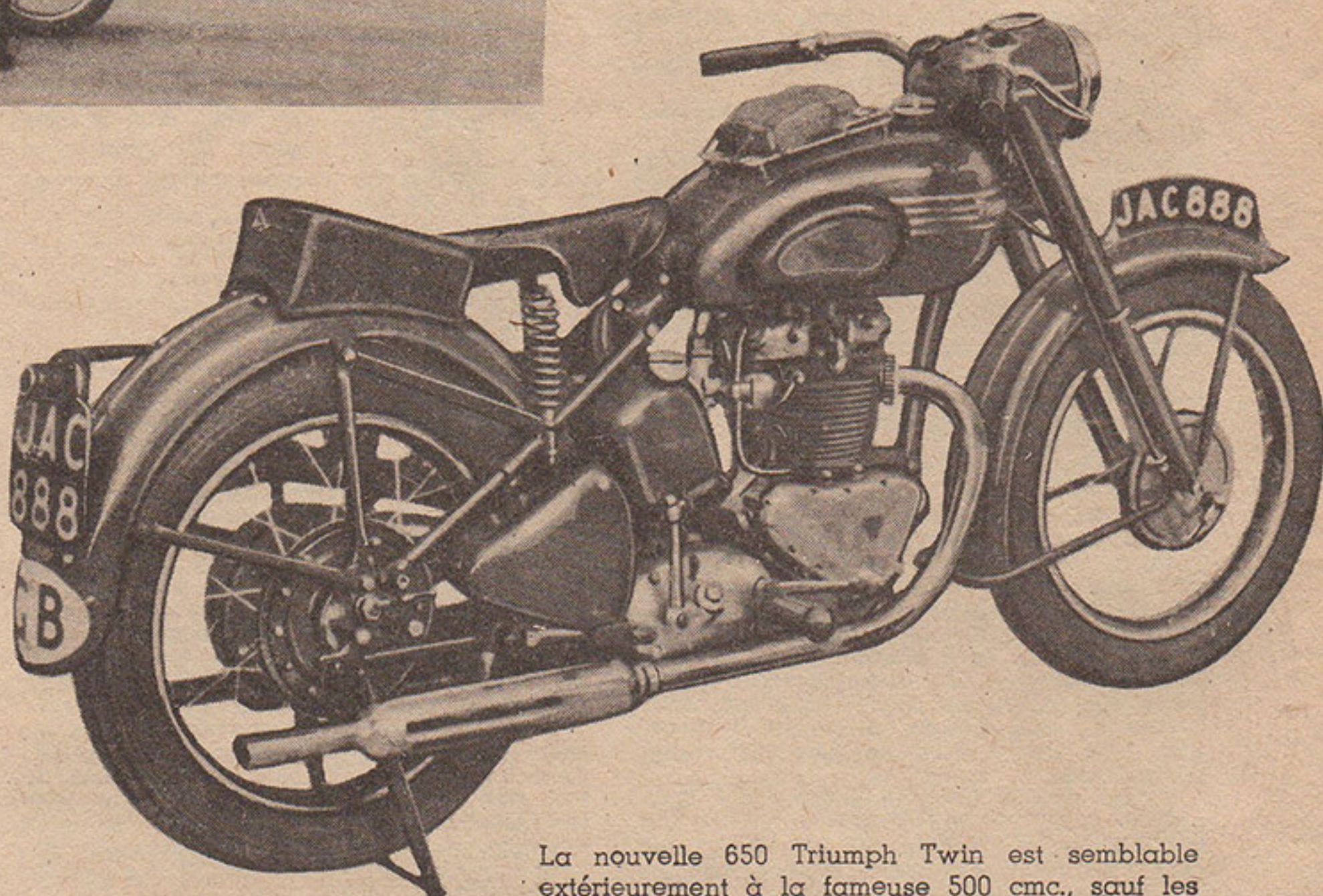
contre les records du monde

L'as sidecariste belge vient de passer quelques jours à Montlhéry, afin de préparer deux machines en vue de s'attaquer à plusieurs records du monde.

Il prépare une 350 et une 600 Norton, lesquelles seront attelées à un sidecar Précision très spécial ; nous donnons quelques croquis ci-contre de l'ensemble 600 cmc.

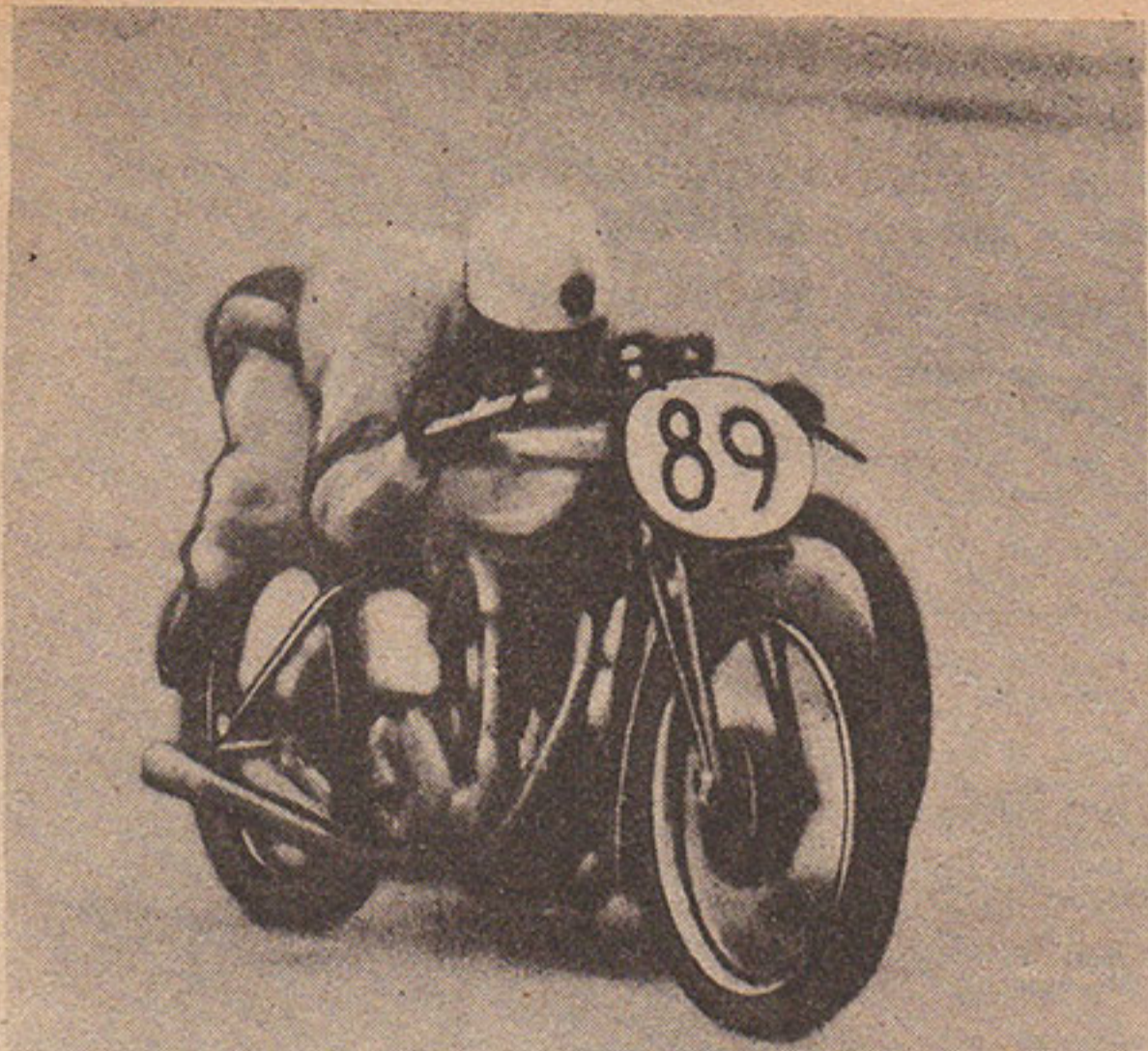
De nombreux tours furent couverts à plus de 140, mais le pilote estime que la conduite sur la piste, avec side vers la corde est pénible, et obligeant le pilote à monter dans les virages, est cause d'une perte sensible de vitesse. Il déplore également qu'un curieux règlement (?) impose à un sidecar profilé et destiné à recevoir 50 kgs de lest de posséder une ouverture permettant à un passager de s'installer dans la carrosserie ; aussi dut-il découper un panneau, lequel fut ensuite refixé par deux vis et des bandes de sparadrap.

Souhaitons bonne chance au sympathique champion qui, déjà 3^e au classement des Champions du Monde, a à cœur d'accomplir de belles performances en vitesse pure avant la fin de l'année.

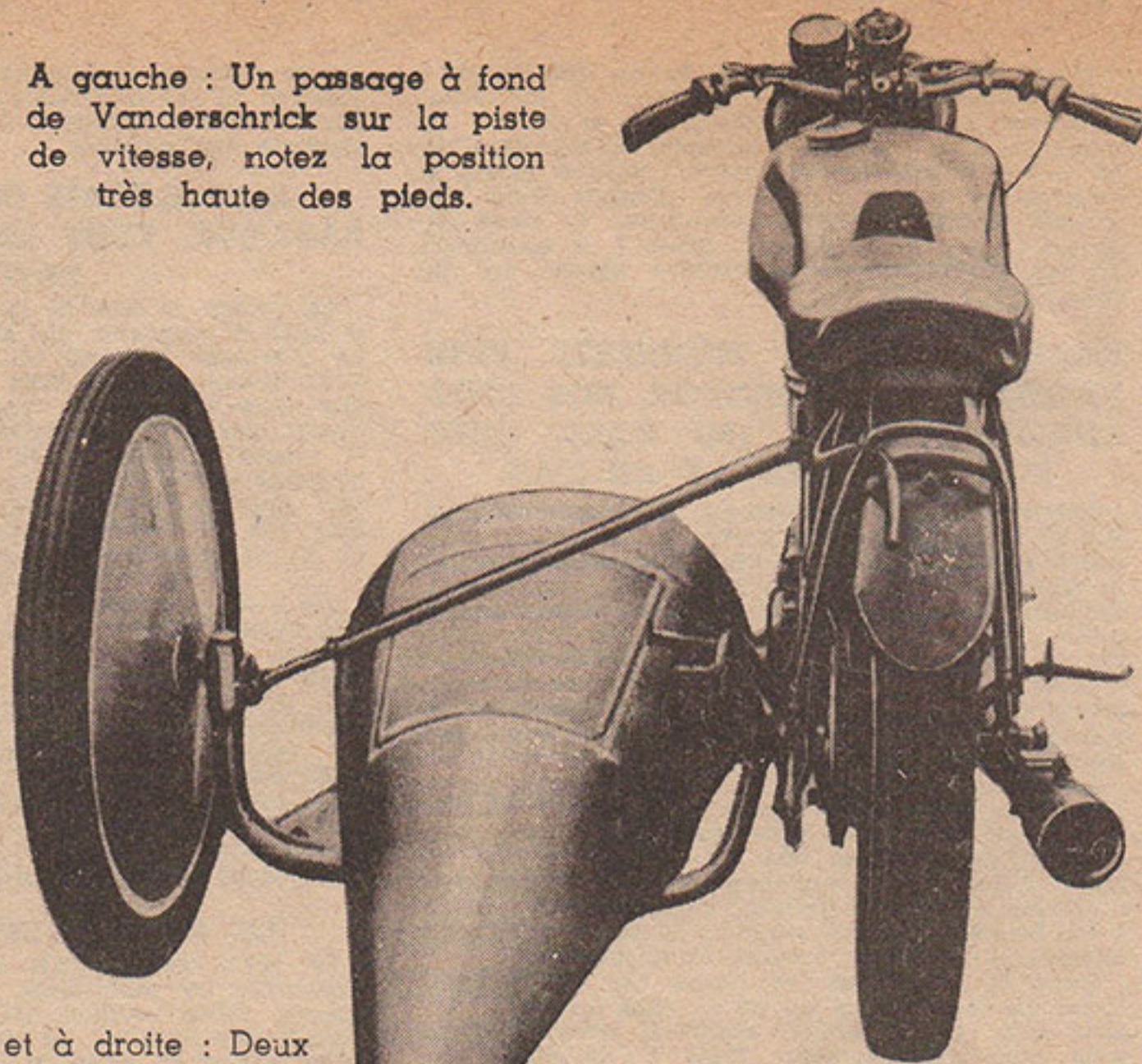


La nouvelle 650 Triumph Twin est semblable extérieurement à la fameuse 500 cmc., sauf les décors du réservoir aux trois baguettes chromées et l'émail bleu-nuit.

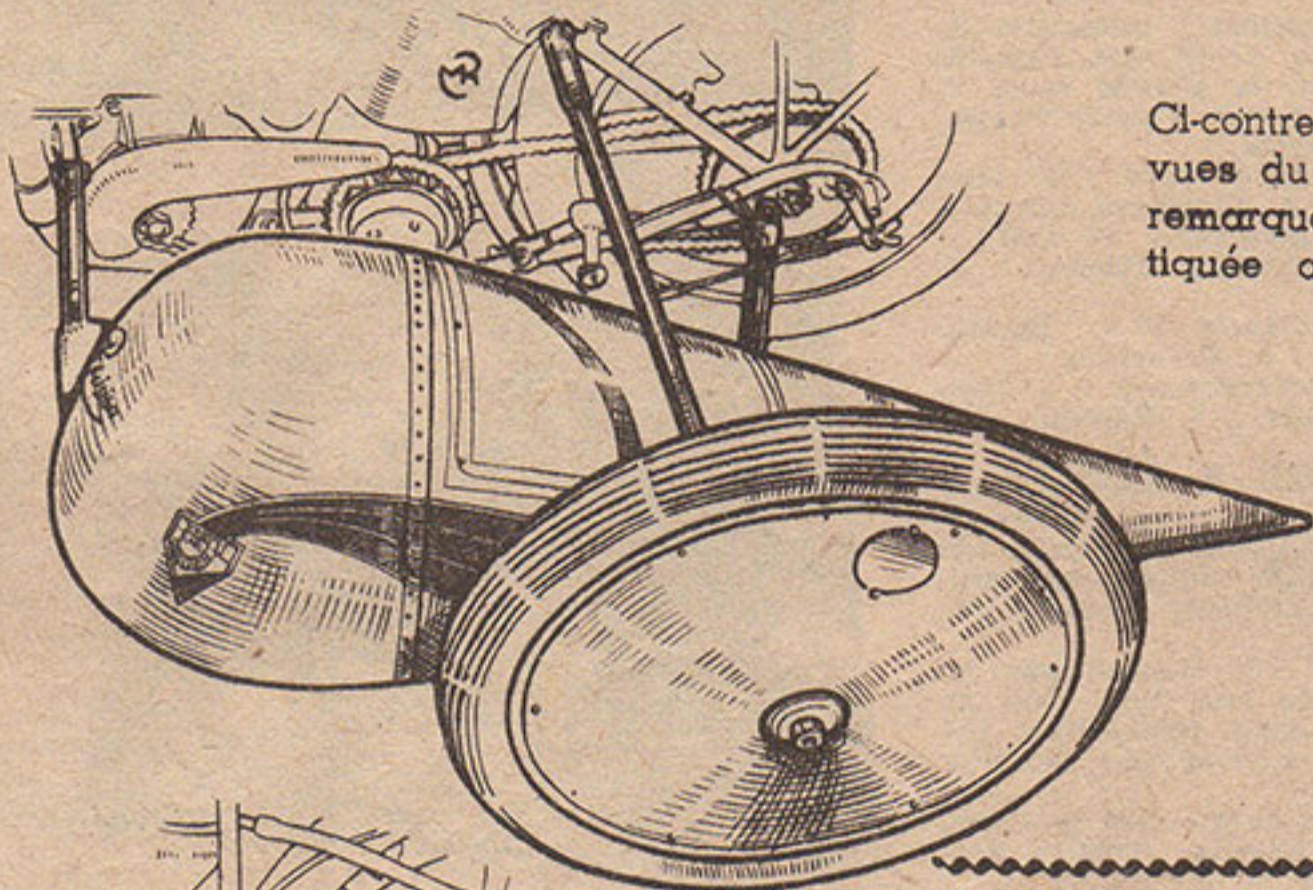
SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS



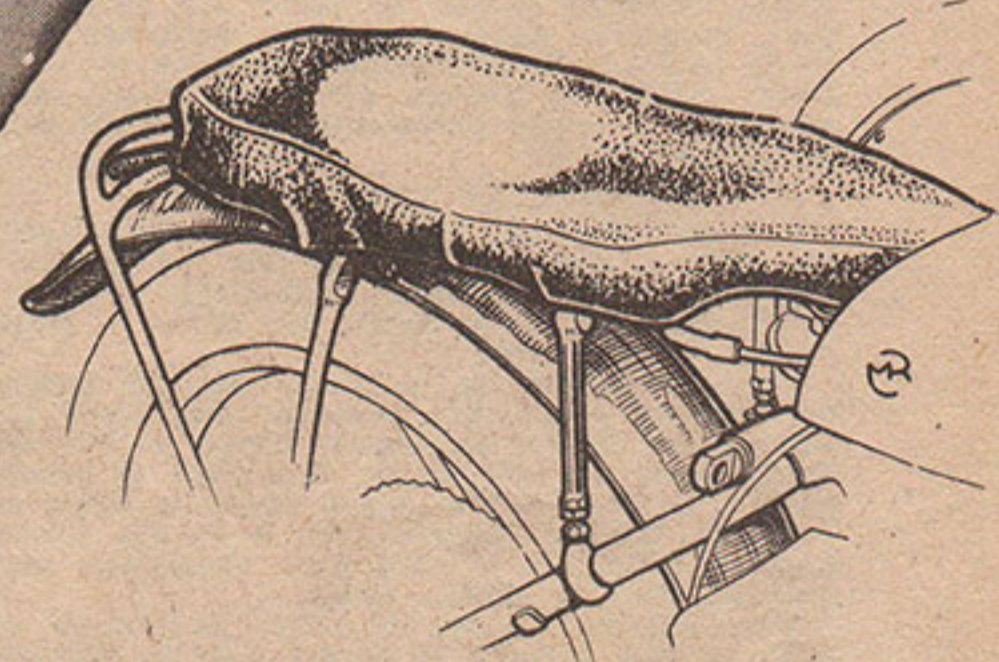
A gauche : Un passage à fond de Vanderschrick sur la piste de vitesse, notez la position très haute des pieds.



Ci-contre et à droite : Deux vues du sidecar profilé. On remarque l'ouverture pratiquée au dernier moment.



Le siège de la Norton 600 cmc. est allongé et placé très en arrière.



Une grande journée de sport, dimanche prochain à l'autodrome de Montlhéry
 Les Champions de France en motos 350 et 500 cmc. seront connus dès l'arrivée des courses.

L'autodrome de Montlhéry va être une fois de plus le cadre splendide dans lequel dimanche prochain auront lieu les finales du Championnat de France Motocycliste catégories 350 et 500. C'est le circuit de 6 kms 283, sur lequel s'est notamment déroulé le Bol d'Or de cette année, qui a été choisi par les organisateurs.

Passant par l'anneau de vitesse, par le virage de la Bretelle du Couard et les virages de la Ferme et du Fay, ce circuit spectaculaire verra se dérouler à 10 h. la première course réservée aux motocyclettes 350, épreuve disputée sur 24 tours de circuit, soit environ 150 kilomètres.

Qui sera Champion de France en 350 ? Georges Monneret. Après ses performances de Reims et de St Gaudens, notre Grand Champion jouit d'une avance confortable et seul la malchance peut lui ravir ce titre.

Derrière lui, la lutte n'en sera pas moins chaude. Pierre Monneret, Cherrier, Aimé, Daoust, Guérin, etc..., bagarreront ferme et animeront la course.

En 500 cmc., épreuve disputée sur 28 tours, soit 175 kms et dont le départ sera donné à 13 h. 15, nous trouvons cinq pilotes qui y livreront une ardente bataille, Behra, Houel, Perrin, Collot et Collignon, le nombre de points les séparant étant très faible.

A côté d'eux, un Lefèvre, le populaire recordman du Bol d'Or, non participant au Championnat à cause de son abstention à St-Gaudens, mais engagé dans la Coupe du Salon, animera l'épreuve, ainsi que les amateurs parisiens et de province.

En dehors de ces deux courses seront disputées, une épreuve réservée aux voitures sport, et le Grand Prix du Salon, avec Sommer, Rosier, Etancelin, Giraud-Cabantous, etc...

GEORGES MONNERET ET JEAN BEHRA EN TETE DES CHAMPIONNATS DE FRANCE

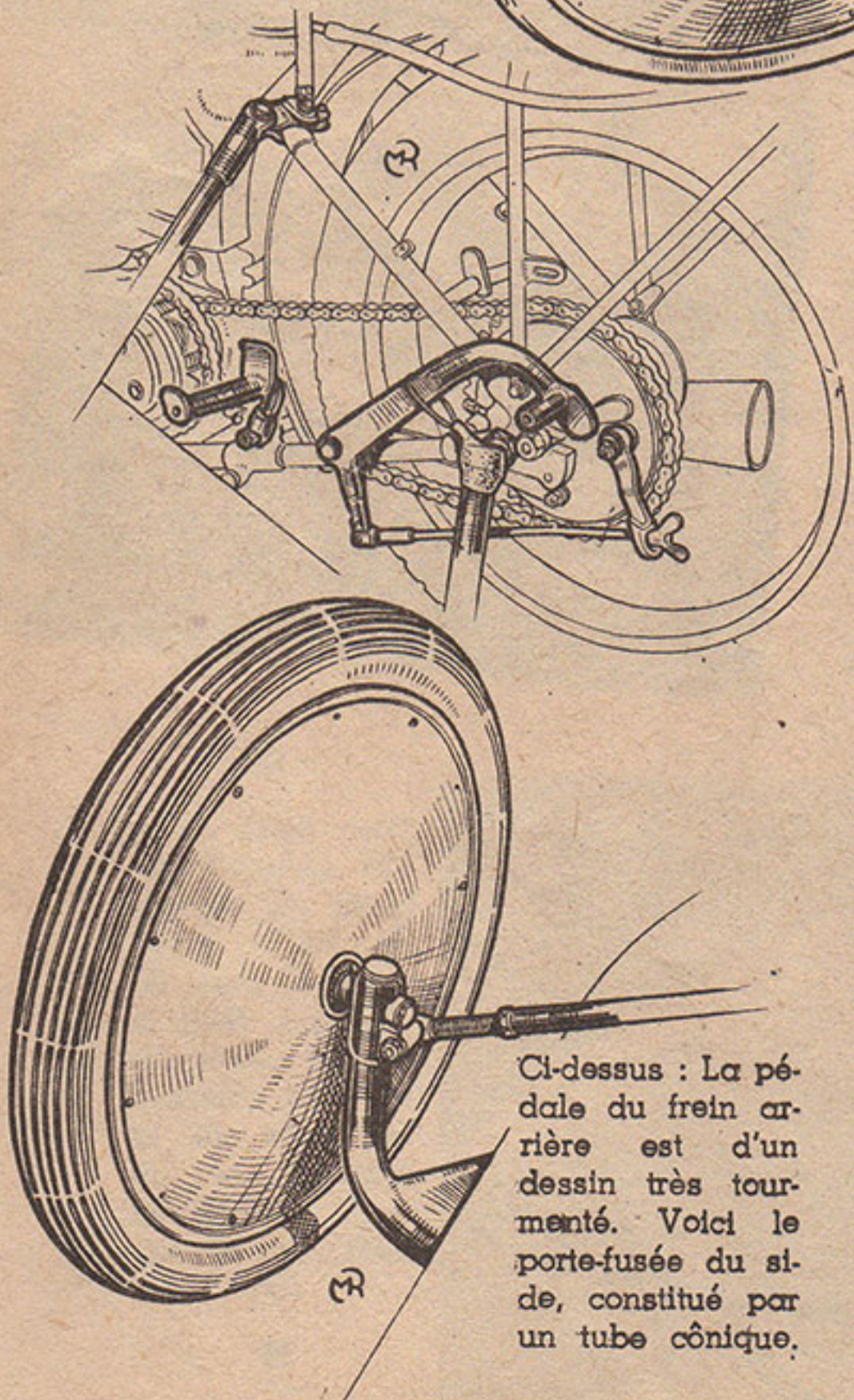
A la veille du départ de la dernière épreuve, qui sera disputée dimanche à Montlhéry, voici le total des points qu'ont obtenu les divers concurrents dans les deux premières courses qualificatives :

CATEGORIE 350		
Georges Monneret	.....	18 points
Cherrier	.....	10 >
Guérin	.....	7 >
Houel	.....	5 >
Barthe	.....	4 >
Perrin	.....	2 >
CATEGORIE 500		
Behra	.....	10 points
Collignon	.....	8 >
Houel	.....	8 >
Perrin	.....	8 >
Collot	.....	6 >
Beauvais	.....	5 >
Venin	.....	3 >

MARCEL PERRIN AUX CHAMPIONNATS DE FRANCE

Le Règlement des Championnats de France comporte l'obligation pour les concurrents de prendre le départ dans les trois épreuves qualificatives, Circuit de Reims, Grands Prix de France au Comminges, et dernière course à Montlhéry le 9 octobre.

Dans la catégorie 500 cmc., la lutte est très ouverte, puisque Jean Behra est en tête avec 10 points, tandis que Collignon et Houel ont 8 points, Collot 6, Beauvais 5 et Venin 3.



Ci-dessus : La pédale du frein arrière est d'un dessin très tourmenté. Voici le porte-fusée du side, constitué par un tube conique.

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

Mais, grâce à sa victoire à Reims, Marcel Perin totalise pourtant 8 points; il est donc deuxième à égalité avec Collignon et Houel, et pourtant, si on suit le règlement à la lettre, il ne pourrait disputer sa chance, puisque blessé à l'entraînement la veille des Grands Prix de France, il ne put se présenter sur la ligne de départ; mais heureusement, grâce à la sportivité de ses adversaires, nous verrons Marcel sur la piste le 9 octobre.

BELLE TENUE DE MONNERET PERE ET FILS A SCARBOROUGH, NOS DEUX CHAMPIONS FONT JEU EGAL, CHEZ EUX, AVEC LES AS ANGLAIS

Disputée suivant la formule de 4 éliminatoires sur 10 tours et une finale sur 20 tours d'un parcours passant dans une région montagneuse, où le brouillard, le jour de la course, réduisait à certains points la visibilité à une vingtaine de mètres, la course de Scarborough est très réputée en Angleterre.

Chaque série groupe 14 partants; les 14 coureurs qui ont réalisé les meilleurs temps sont qualifiés pour disputer la finale. La formule est identique en 350 et 500.

Dans son éliminatoire en 350, Georges Monneret cassa, et son fils Pierre resta seul Français. Sur le sol mouillé et terriblement glissant, notre compatriote était en tête au 7^e tour devant le pilote d'A.J.S., Ted Andrews, et avait 100 mètres d'avance à l'avant dernier tour lorsqu'il tomba à un freinage; relevé aussitôt, il put malgré tout terminer 2^e à 2^e du premier et se qualifier.

Dans la finale, où les places du départ sont tirées au sort, Pierre est au 3^e rang; devant lui, dans une courbe, Archer tombe à 140 à l'heure, sans malheureusement, mais il devait, à la course suivante, refuser de partir sur ce dangereux parcours. Après une lutte acharnée avec Petch (A.J.S.), Pierre Monneret termine 6^e; c'est Duke, officiel de Norton, qui gagne. Dale, vainqueur de la course précédente, déroulée au mois de juillet, est 5^e.

RESULTAT DES 350 CMC.

1. Duke (Norton), 54' 5"; 2. Barnett (AJS), 54' 16"; 3. Goffin (AJS), 54' 38"; 4. Hodgkin (AJS), 54' 47"; 5. Dale (Velocette), 55' 13"; 6. P. Monneret (Velocette), 55' 28"; 7. Petch (AJS), 56' 24", etc...

Une éliminatoire de la course des 500 groupe les coureurs participant avec des 350. Alors que Georges est dernier au départ, Pierre est 3^e; celui-ci prend la tête au 5^e tour, bat le record du tour en 2' 43" 3/5 et gagne devant le pilote de Velocette, Kendal. Georges, qui a eu des ennuis avec sa boîte, est 3^e. Nos deux champions sont qualifiés pour la grande finale.

Mais Georges n'a pas le temps de réparer sa boîte et doit prendre le départ avec 3 rapports utilisables. Au tirage au sort, Georges est 13^e et Pierre 14^e. Duke prend la tête immédiatement et la gardera jusqu'au bout; dans cette finale, il n'y a que quatre 350; les deux Monneret, Doran (officiel d'A.J.S.) et Kendal (Velocette).

Au 6^e tour, Pierre passe en 5^e position, devant deux Norton 500 à double A.C.T.

Georges Monneret, gêné par ses 3 vitesses, précède pourtant Doran. Au passage d'un dos d'âne, où les coureurs sautent à 1 mètre de haut, couvrant plus de 10 mètres sans toucher la route, le fil de bougie de Pierre se détache, et il perd ainsi un tour. A l'arrivée, Georges Monneret est 6^e, devant Doran, qui, rappelons-le, fit le meilleur temps au tour au dernier TT en 500.

RESULTAT DES 500 CMC.

1. Duke (Norton), 51' 53"; 2. Dale (Norton), 52' 23"; 3. Barnett (Norton), 52' 45"; 4. Brett (Norton), 54' 40"; 5. Goffin (Triumph), 54' 50"; 6. G. Monneret (AJS), 55' 48"; 7. Doran (AJS), 56' 19".

Pour leurs belles performances, Monneret père et fils gagnent tous deux une « Replica » de 1^{re} classe, gravée à leur nom.

Signalons que jamais aucun pilote aussi jeune que Pierre ne remporta pareille distinction.

Nos deux pilotes sont heureux également de si-

gnaler l'accueil chaleureux qu'ils reçurent en Angleterre où les organisateurs firent tout ce qu'ils purent afin de rendre leur court séjour aussi agréable que possible.

A LA COURSE DE COTE DE LA BARAQUE, TOUS LES RECORDS SONT BATTUS

La course de côte de la Baraque, organisée par le M.C. d'Auvergne, qui s'est déroulée aux portes de Clermont Ferrand le dimanche 25 septembre nous donna un très beau spectacle sportif, puisque tous les records des différentes catégories furent battus, et que Collot et Houel pulvérisèrent le record général de 10". Notons également la brillante performance de Murit, en sidecar, faisant plus de 74 de moyenne. Rappelons que les 3 kms 100 du parcours présentent des rampes à 13 %, et plusieurs virages en épingle à cheveux.

RESULTATS

125 cmc. : 1. Gaury, 2' 56" 3/10, moy. 63 kmh. 193, record battu; 2. Mathieu; 3. Lombardy; 4. Guérin, etc...

250 cmc. : 1. Barde, 2' 42" 3/10, moy. 69 kmh. 634, record battu; 2. Malot; 3. Lechelon, etc...

350 cmc. : 1. Houel, 2' 21" 2/10, moy. 78 kmh. 925, record battu; 2. Verd; 3. Verrier, etc...

500 cmc. : 1. Collot, 2' 10" 4/10, moy. 85 kmh. 321, record général battu; 2. Houel, 2' 12" 4/10; 3. Barde, etc...

Sidecars : 1. Murit, 2' 30" 4/10, moy. 74 kmh. 005, record battu; 2. Sceaux; 3. Bétémps, etc...

LE MOTO-CROSS DE DOUAI

Le M.C. du Douais organisait dimanche 25 septembre un moto-cross au profit des victimes d'Ascq. Cette réunion attira la grande foule et jamais une épreuve de ce genre n'avait vu pareille affluence dans la région.

Finale 250 cmc., amateurs, 3 tours : 1. Loez (Lille); 2. Castel (Arras); 3. Chuchard (Douai).

Finale 350 et 500 cmc. amateurs, 12 tours : 1. Lenais (Douai); 2. Chuchard (Douai); 3. Boucher.

Finale 250 cmc. professionnels : 1. Bazelin (Lille); 2. Brassart (Lille); 3. Cathelain.

Finale 350 et 500 cmc. professionnels : 1. Farbara (Lille); 2. Scruyve (Lille); 3. Robert.

REUNION SUR PISTE A ALGER

Alger, 4 septembre 1949 (de notre correspondant). — Le Moto-Club d'Algérie organisait, sur la piste municipale de la ville d'Alger, une manifestation qui réunit les meilleurs pistards régionaux.

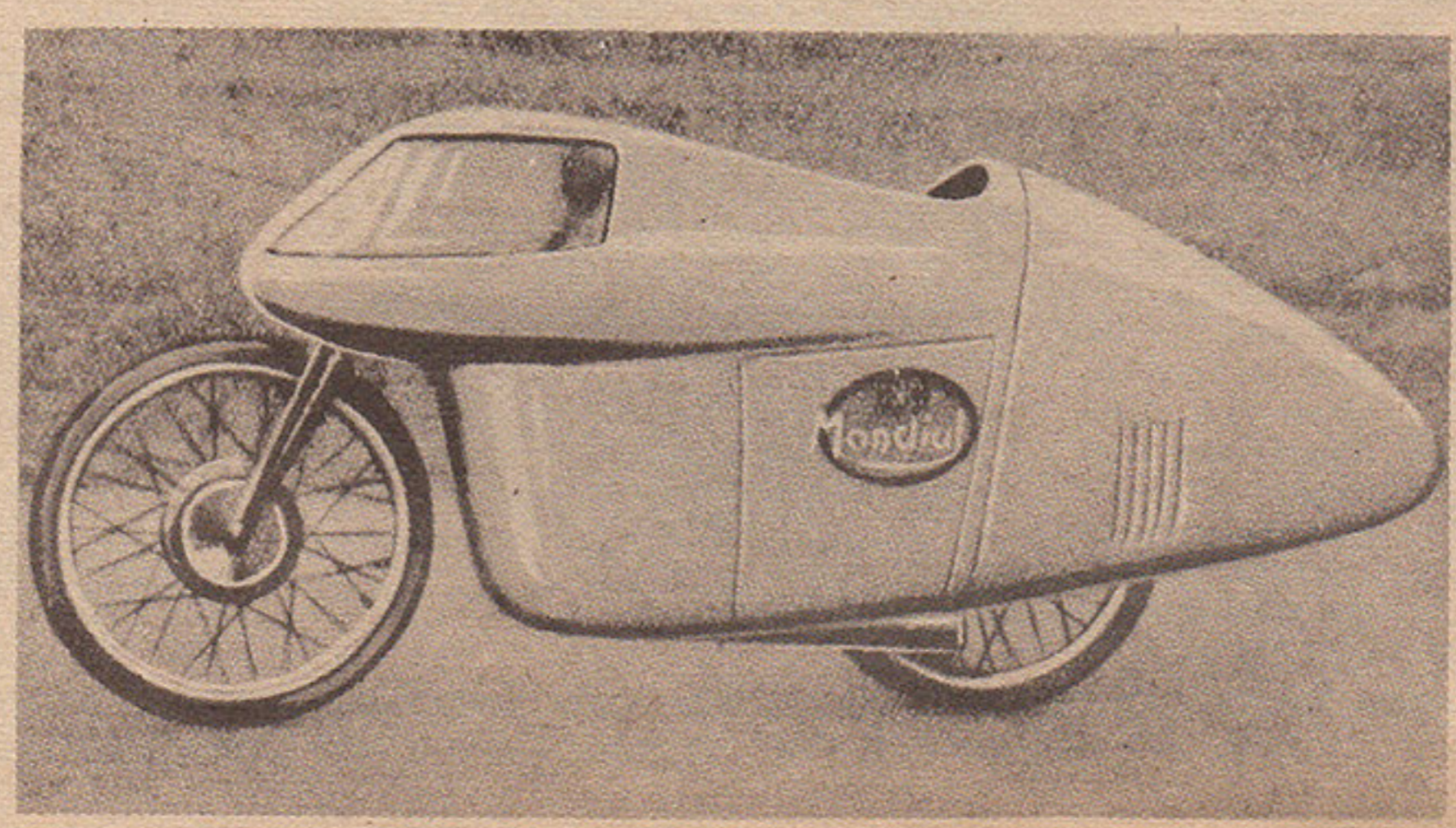
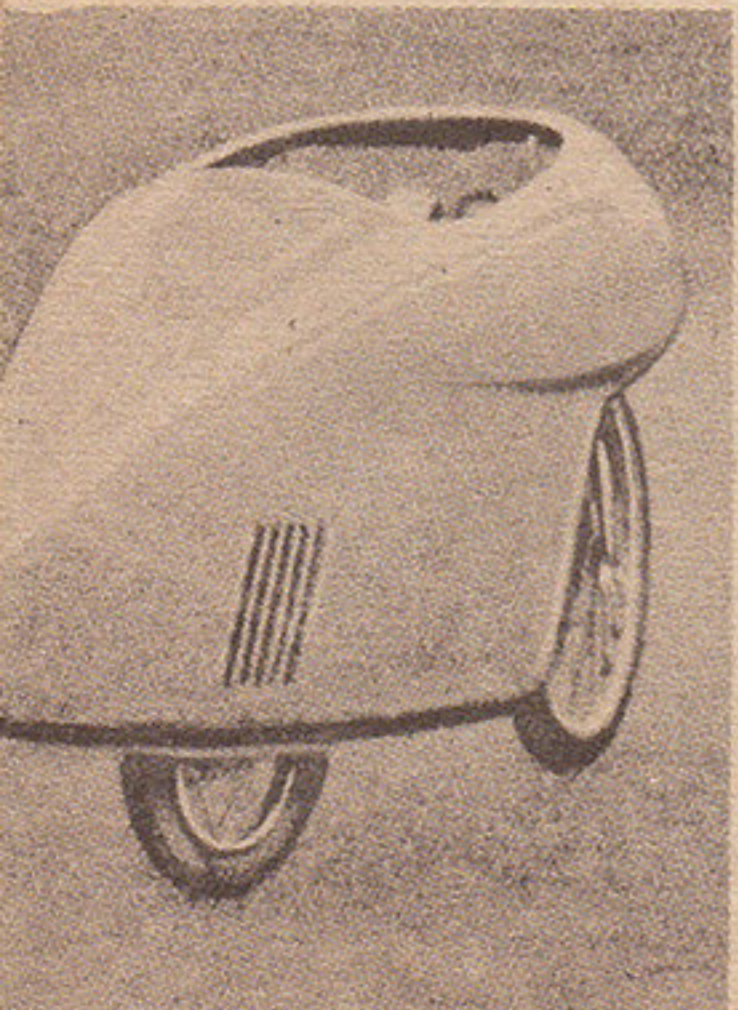
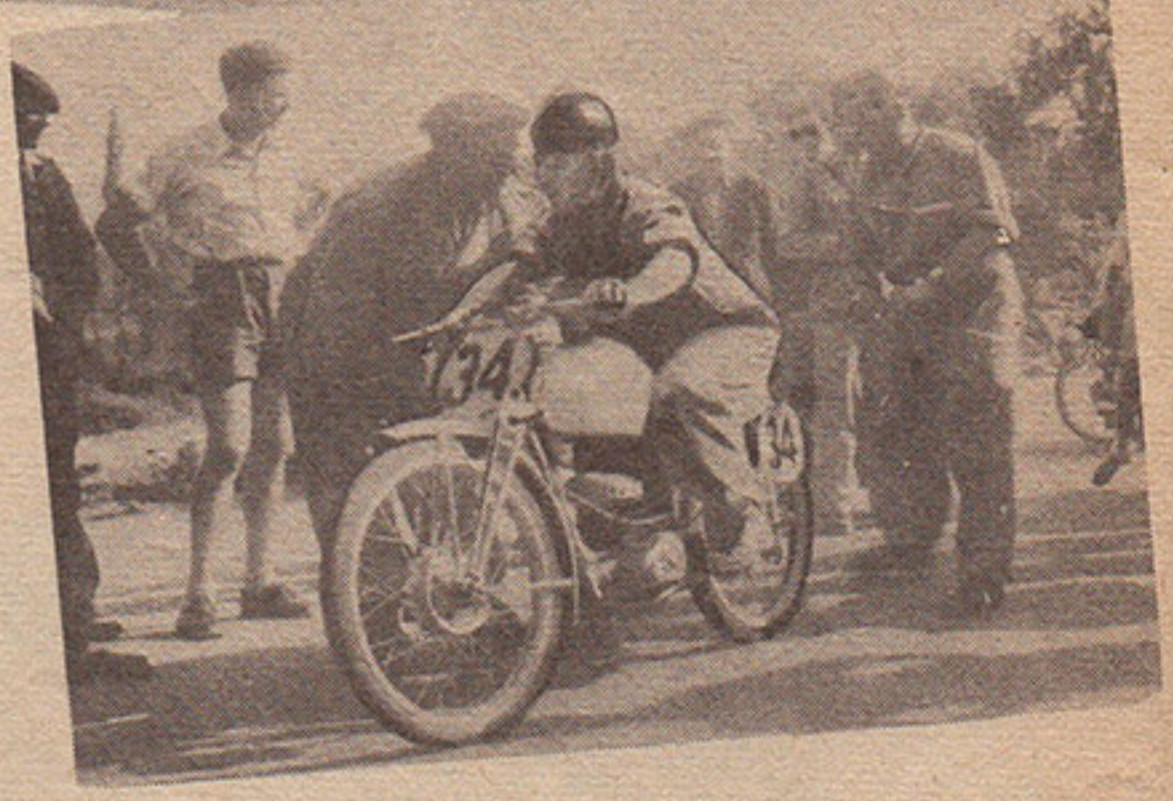
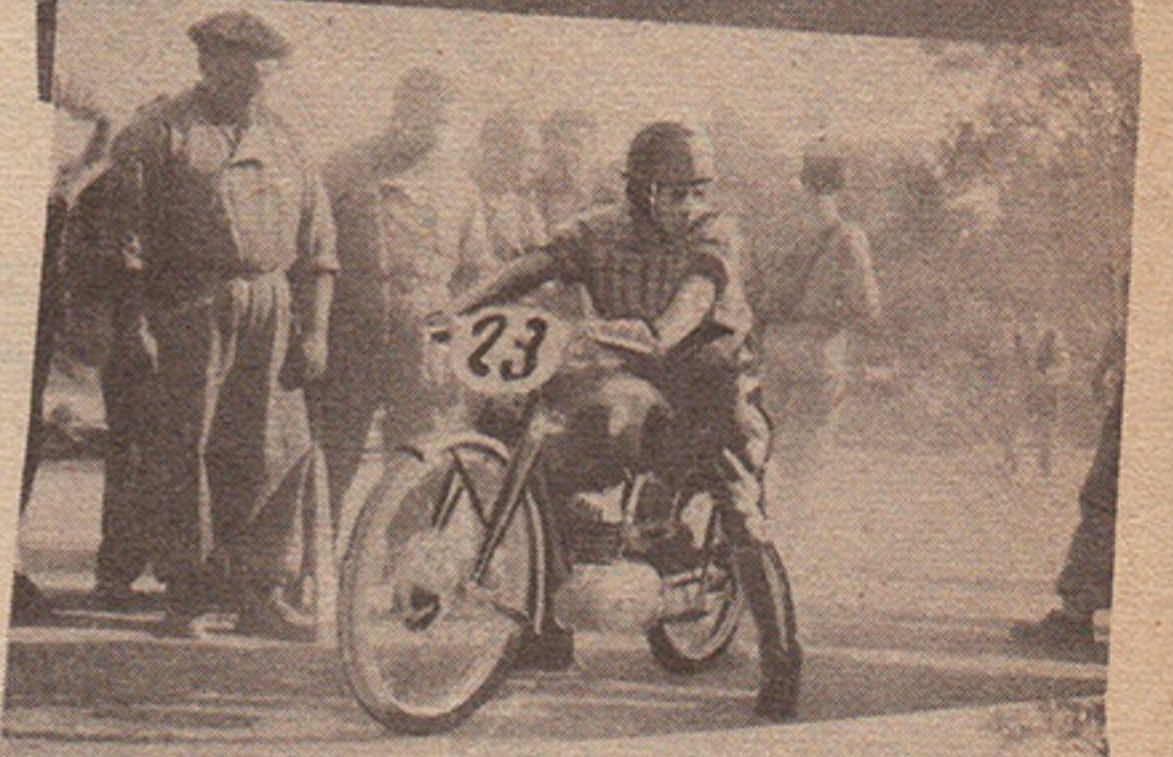
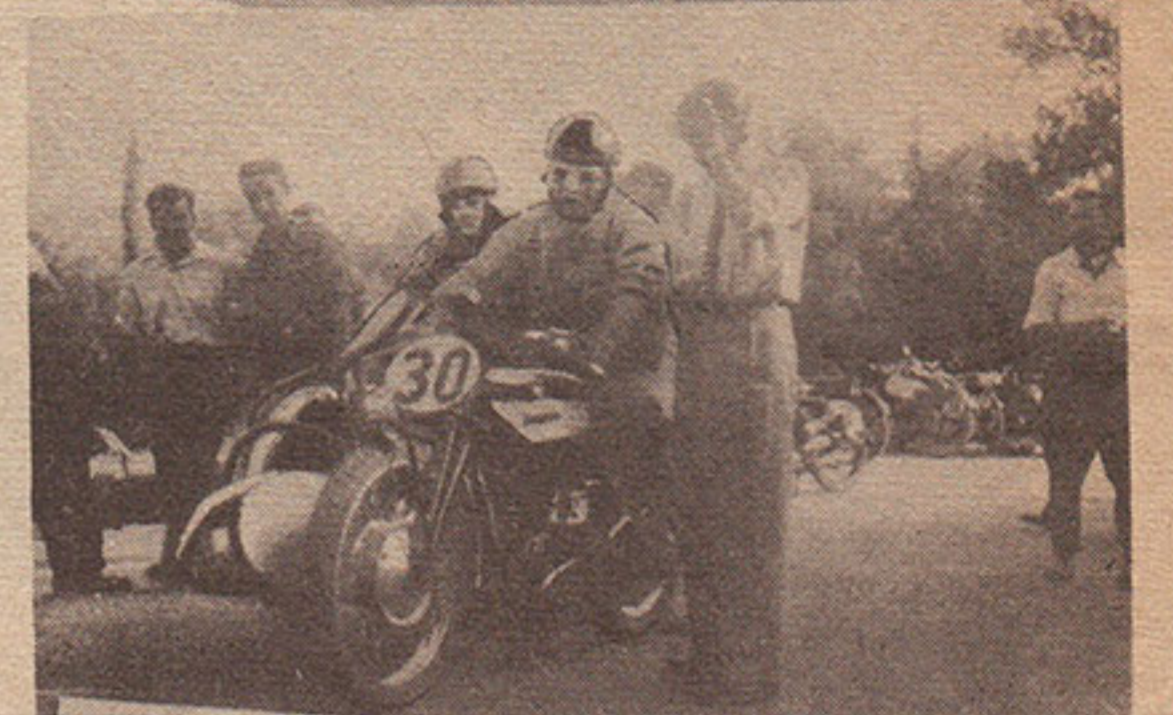
En 125 cmc, Fracès se vit éliminé par sa bougie, alors qu'il menait de très loin. Puis ce fut Gaëtti qui fut déclassé pour obstruction. Finalement la catégorie fut enlevée par Noizette après une belle course.

Mais le clou de la réunion devait être la finale des 350 cmc. qui opposait Casalta, imbattu jusqu'à ce jour, et Ciancio.

Ciancio l'emporta après une très belle course à plus de 94 de moyenne, prenant ainsi la tête des pistards régionaux.

MOREAU

A droite : Quelques vues au départ de la course de côte d'Yenne, en Savoie, prises par notre correspondant R. Lamborot. De haut en bas : Bétémps, (B.M.W.) 1^{er} en sidecars 600; Chevalier, (Norton) 2^e en 600 et 1^{er} en sidecar 1000, fit le meilleur temps à la moyenne de 68 kms 300; Donini 2^e en 125 sur M.V.; Burgraff (Chevalier Spécial) 1^{er} en 125 et 175 à 60 kms 500. Rappelons que Besse fit 1^{er} en 500 cmc. sur Triumph.



Deux vues de la 125 Mondial qui battit les records du monde de vitesse à plus de 160 kms. Seul le dos du pilote n'était pas enfermé. Le poids de la machine et de son profilage était de 92 kg. 500.



Un beau virage de Murit dans la côte de La Baraque, où il battit le record en sidecars.

LES COURSES DE MOTOS SUR PRAIRIE A FOURMIES

C'est le dimanche 4 septembre que se sont déroulées sur l'hippodrome Fourmisien, et sous le contrôle de l'Olympique Moto-Club Avesnois, en collaboration avec la Société de Courses Hippiques de Fourmies, la première réunion de courses de Motos sur prairies donnée dans la localité depuis de nombreuses années. Le succès en a été retentissant en raison de la présence de nombreux craks belges venus de la région de Chimay-Beaumont qui dispose de véritables spécialistes de ce genre de compétitions.

Voici les résultats des différentes épreuves :
125 cmc., débutants, sur 6 tours de circuit (5 kms). — 1. Pireaux (Belge); 2. Petit (Avesnes); 3. Quilico (Avesnes); 4. Castel (Arras); 5. Sapart (Belge).

350 cmc., débutants, sur 8 tours. — 1. Chucart (Douai), sur une 250 cmc. (qui bénéficiait d'un handicap); 2. Faignoy (Belge); 3. Callens (Belge); 4. Sapart (Belge); 5. Pireaux (Belge sur 125 cmc.).

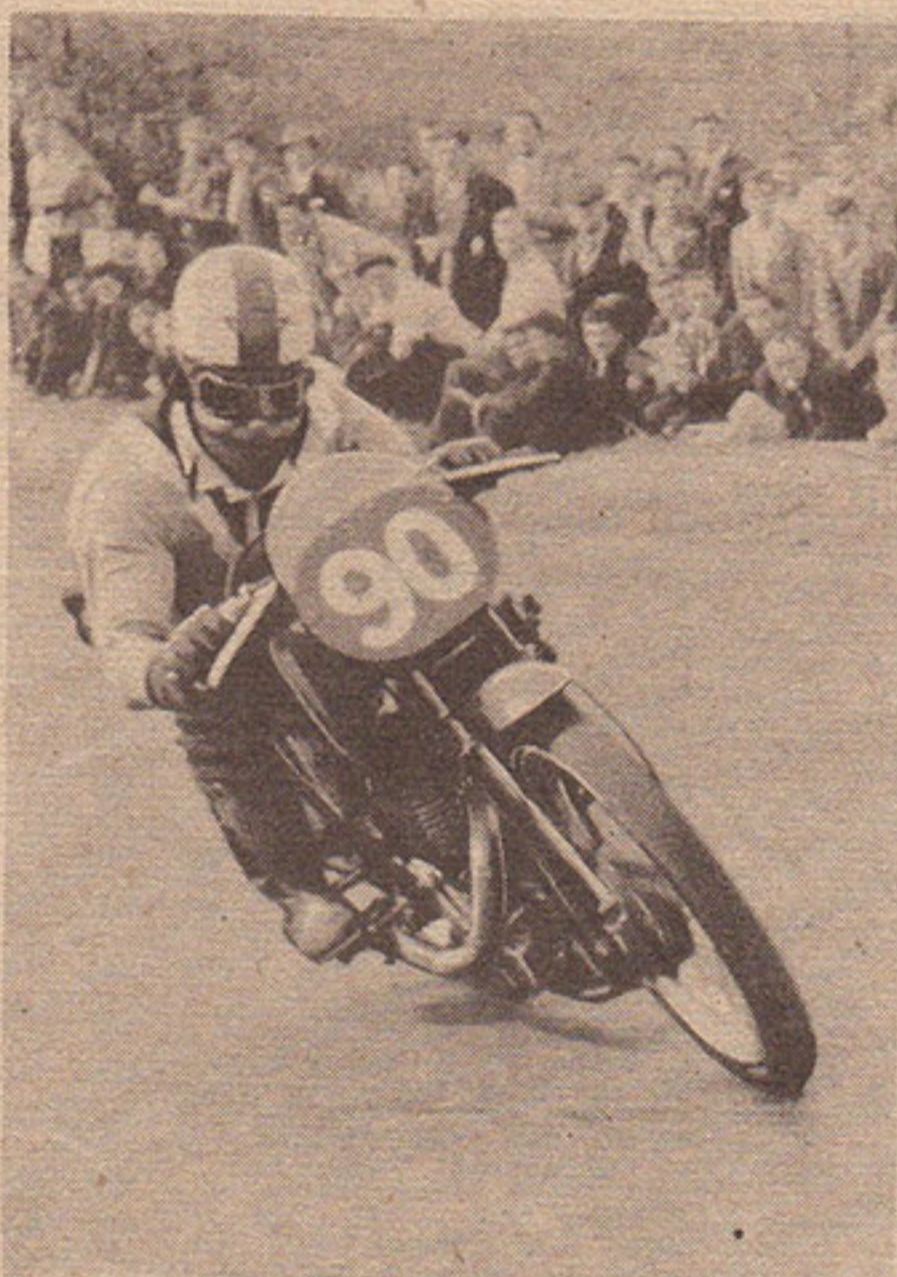
500 cmc., débutants, sur 8 tours. — 1. Mickey (Avesnes); 2. Faignoy (Belge); 3. Soumillon (Avesnes); 4. Callens (Belge).

500 cmc., amateurs et juniors Belges. — 1^{re} série : 1. Callens (Belge); 2. Albert (Belge); 3. Lenain (Douai); 4. Dickens (Arras); 5. Lachambre (Douai). — 2^e série : 1. Léonart (Belge); 2. Faignoy (Belge); 3. Borgniet père (Belge).

Finale : 1. Lenain (Douai); 2. Callens (Belge); 3. Faignoy (Belge); 4. Léonart (Belge); 5. Soumillon (Avesnes); 6. Borgniet père (Belge); 7. Albert (Belge).

500 cmc., amateurs et juniors A Belges. — 1^{re} série : 1. Borgniet fils (Belge); 2. Deshormes (Belge); 3. Masson (Belge). — 2^e série : 1. Delchambre (Belge); 2. Dortu (Belge).

Finale : 1. Jacques Borgniet fils (Belge); 2. Delchambre (Belge); 3. Masson (Belge); 4. Deshormes (Belge).



Georges Houel, 1^{er} en 350 et 2^e en 500 dans un virage de La Baraque.

F. F. M.

COMMUNIQUE OFFICIEL MOTO-BALL

RESULTATS DES MATCHES DU 11 SEPTEMBRE 1949

Division Nationale. — R.M.B.C. Carpentras bat M.B.C. par 1 but à 0. — M.C. Villefranche bat Versailles Moto-Club par 2 buts à 0. — M.B.C. Avignon bat S.U.M.A. de Troyes par 2 buts à 1.
Division d'Excellence. — Zone Nord : E.M.B. Gennevilliers et M.B.C. Houlegate match nul (2-2). — M.C. Mulhouse bat M.B.C. Paris, équipe Pantin, par 8 buts à 0.

Ci-contre, Cianco, après sa victoire sur piste en 350 à Alger

Match Amical. — M.B.C. Camaret bat M.B.C. Montoux par 1 but à 0.

RESULTATS DES MATCHES DU 18 SEPTEMBRE 1949

Division Nationale. — S.U.M.A. bat Orly par 2 à 1. — Carpentras bat Châlons par 2 buts à 1. — Avignon-Versailles, match nul 1 à 1. — Villefranche-Aix, match nul 0 à 0.

Division d'Excellence. — Zone Centre : Ondaine bat Ricamandois par 5 à 0. — Zone Sud : Ca-vailon bat Montoux par 2 buts à 1.

RESULTATS DES MATCHES DU 25 SEPTEMBRE 1949

Division Nationale. — Troyes bat Carpentras par 3 buts à 2. — M.B.C. Avignon bat M.B. Châlonnais par 8 buts à 0.

Division d'Excellence. — Zone Nord : Vitry bat Pantin par 3 buts à 0.

COMPTE-RENDU DE LA JOURNEE ANNUELLE DE PROPAGANDE DU M.C.C.

Le Moto-Club Châtillonnais a organisé le dimanche 25 septembre son Annuelle Journée de Propagande, fête traditionnelle qui s'est déroulée à Forges-les-Bains (S.-et-O.), près Limours.

Le matin eut lieu un Circuit Motocycliste de Régularité strictement réservé aux Membres actifs du club, une cinquantaine de concurrents disputèrent cette épreuve intime sur un itinéraire assez difficile en Vallée de Chevreuse, les résultats sont les suivants :

1. Podevin 39 pts; 2. Dolicque 48 pts; 3. Raby 66 pts; 4. Podevin René 122 pts; 5. Lecomte 125 pts; 6. Magot; 7. Yvetot; 8. Maurice; 9. Knevel; 10. Lhermitte, etc...

Les trois challenges mis en compétition sont attribués pour une année à :

Challenge M. Dumay : M. Podevin Robert.
Challenge Merlin-Cantalice : M. Dolicque.
Challenge Gabriel Cantalice : M. Dolicque.

A midi tous les concurrents furent réunis pour l'apéritif d'honneur placé sous la présidence de M. le Maire de Forges-les-Bains. Puis un déjeuner succulent et copieux fut servi aux 150 convives que réunissait cette fête amicale.

L'après-midi fut consacrée à l'organisation d'une fête motorisée qui eut lieu sur le stade local de l'Association Sportive de Forges. Pour la première fois le M.C.C. présenta « l'Equipe Tricolore de Dirt-Track » comprenant MM. Lesueur, Bazin, de Bardine, Richebourg, Verrier et Calmette, ces coureurs offrirent un beau spectacle de ce sport si audacieux, Bazin, le motoriste putéolien, gagna la finale, tandis que de Bardine, malchanceux dans les séries, s'octroya le record du tour. Tous ces coureurs sont à suivre et nous espérons que cette jeune équipe comprendra en 1950 de nouveaux éléments.

Puis une exhibition de moto-cross fut faite au public, la partie amateur fut enlevée par Rague-not, suivi de près par Boyer, puis le champion du M.C.C. Jacques Théveney se distingua particulièrement dans une belle démonstration.

Enfin pour terminer cette journée bien remplie les sociétaires du M.C.C. disputèrent un Gymkana qui fut enlevé pour les motos solo par Boyer et pour les sidecars par Yvetot. Concluons que cette journée servit grandement au développement des sports mécaniques.



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

MOTO-CLUB DE PARIS. — Au M.C. Paris, chaque dimanche, une sortie... Calendrier d'octobre. — Le 2 : Vétheuil (regroupement : Au Goujon Récalcitrant), par Poissy, Meulan, Evreux, Sully. Départ porte Maillot 8 h. 30. — Le 9 : Forêt de Chantilly, les Etangs de la Reine Blanche, par la Chapelle en Derval et Montgrenin. Départ porte de la Chapelle 8 h. 30. Le 16 : Flins (par l'autoroute), regroupement Café Aufray, puis route des Mureaux. Départ porte Dauphine 8 h. 30. — Le 23 : Armoyn-la-Ville, par RN 2 et Nanteuil. Départ porte de la Villette 8 h. 30. — Le 30 : La Vallée de Chevreuse. Choisel, par St-Rémy et Chevreuse. Départ porte de Châtillon 8 h. 30.

Tous renseignements : chez Favier, 40, rue St-Paul, et chez Bovière, 6, rue Mazet. Correspondance F. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris, 10^e.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping). — Les sociétaires du M.C.C.

sont informés qu'à partir du mois d'octobre il n'y aura plus qu'une seule réunion mensuelle qui aura lieu le premier jeudi du mois, à 21 heures, au Siège Social. En conséquence la prochaine séance aura lieu le jeudi 6 octobre, à laquelle sont invités tous nos membres.

Au cours de la dernière réunion bi-mensuelle, le calendrier du mois d'octobre a été ainsi établi :

Dimanche 2 (matin) : Sortie de Propagande à Chatenay Malabry au siège de notre section locale, Café Dominique (Butte-ouge). Apéritif d'honneur offert par notre sociétaire, M. Chestermann motoriste. Rendez-vous à partir de 10 h. chez M. Petron Raymond, motoriste, 38, rue Béranger, Châtillon s. Bagneux. Départ en groupe à 10 h. 15 derrière auto-pilote. L'après-midi aura lieu une sortie amicale.

Dimanche 9 : Sortie sur l'Autodrome de Montlhéry en vue d'assister aux Coupes Autos-Motos du Salon. Départ du siège social à 8 h. 30. Itinéraire : Croix de Berny N. 20. Longjumeau, Monthéry. Pique-Nique si le temps est favorable.

Dimanche 16 : Sortie pour le ramassage des châtaignes à Saint-Nom-la-Bretèche. Regroupement chez notre sociétaire M. Danion à l'Étang la Ville. Départ du Siège de la Section d'Issy-les-Moulineaux, 16, rue Jeanne d'Arc, à 8 h. 30. Pique-nique. Itinéraire : Issy, Sèvres, Versailles, Rocquencourt (à gauche N. 307), Bailly, Noisy-le-Roi, St-Nom. Retour le soir vers 18 heures.

AUTO-MOTO-CLUB DU MEDOC. — Dans un précédent numéro, l'A.M.C.M. a fait connaître les numéros gagnants de la souscription volontaire émise pour l'organisation du Circuit International de Vitesse Automobile.

La société est en mesure de donner aujourd'hui les noms des heureux gagnants des deux magnifiques lots.

C'est à Mademoiselle Pinchou, rue Cauderès à Bordeaux, avec le n° 07.690 qu'est échu la 11 CV légère Citroën, tandis que M. Manaut, actuellement soldat à St Maixant, caserne Denfert Rochereau, possesseur du n° 13.622, est l'heureux gagnant de la Motobécane 4 temps 125 cmc.

NOS PETITES ANNONCES

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

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

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

MOTOS A VENDRE

VDS Motobéc. 350 culb. sélec. ét. impec. pns nfs, urgent ou éch. contre Simca-5. JARRY 18 rue Miromesnil, 8^e.

VELOMOTEUR Peugeot 125 cc type 55 an. 47, Px 60. Gabler M. 104 r. Roquette, Paris-11^e.

TERROT 125 culb. 2600 kms tt. ég. BARDE 9 Pce Nation-11^e.

ZUNDAPP 200 cc, Monaco 15 av. A. Briand, Arcueil (Seine)

SANDFORD 3 r. 4 cyl. 1100 cmc. démar. état impec. EBENISTE 53 rue 3-Frères, 18^e.

VDS BMW R51 impec. JOLLY 84 r. du Château Boulogne s/S.

SIDE Carpio 1 pl. 1/2 et 350 Motoconfort ens. ou sép. px int. 10 r. Odéon (20 h.).

PART vds 500 Motob. b. ét. FIROLE 19 av. d. Gobelins-13^e

ZUNDAPP K500 ét. nf px 135. Tél. 12-22 Enghien (S.O.).

TERROT 1 cv bl. 3 vit. nf 45. MONATE 4 sq. Dordogne Paris

R. GILLET 125 4 v. sél. 10 h. 13 h. 16-19 h. Cen. 66-33 P.635

R. GILLET 750 Mars 49 imp. équ. CHAVANEL 76 r. de Fontenay Vincennes Dau. 41-30.

M. GOYON 4 cv b. ét. 55000 side Bernardet gd tour. état neuf 40 000. R. MALEYRAU, 45 r. de l'Union, Bobigny.

MATCHLESS 350 f. télesc. ét. nf 170000. LONGUET 161 bis bd Murat-16^e. AUT. 96-18.

MATCHLESS f. tél. sél. 4 v. pns batt. neufs impec. Legros 34 Cité Leday, Abbeville.

PEUGEOT 350 culb. ét. neuf 4000 kms, tan-sad, Chadelat, 42 r. d'Alsace, Levallois.

PEUGEOT 3 cv mot. pns nfs PCEUF 1 bis r. A. Dumas, Sucey en Brie, (S.O.) le matin.

DKW 350 NZ ét. nf. Boulangerie 129 bd de Charonne, Paris, 11^e. Tél. Roq. 87-32.

ENS. Indian Terrot 500 cmc. GDA ét. impec. repr. voiture Deshautels 39 av. de Maison-Blanche, Neuilly s. (S.O.).

BMW R35 f. tél. pns nfs t. ég. 135. Moto 187r. Tolbiac-13^e

MOTOBECANE 350 sup. cul. 8000 kms 120000. LHOSPITAL 115 av. République, Champigny

G.N. Junior parf. ét. VASSEUR 32 r. de la Montagne Savart, Villemomble (Seine).

750 ZUNDAPP Russie av. side r. tract. fr. Loock. r. sec. ét. impec. Tél. 400 Sainte Geneviève des Bois, Post. 167 ou éor. CROISY r. Sadi Carnot, à Grisy-Suisnes (S.-M.).

100 MOTOBEC. 2 t. 3 v. mot. à rod. 45000. Dautry, 65 rue Fleury, Clamart (Seine).

MATCHLESS 350 f. tél. sél. p. nfs 155. GUY 10 r. Louvois-2^e

ZUNDAPP K800 4 cyl. av. side Terrot sacs cuir t. sud à rod. LEFEVRE 7 r. du Guichet, Clichy (t. l. jrs 17 à 20 h.).

VDS ou éch. ctre volt sport Triumph Tiger 100. DUCATIL-LON 104 r. du Mal Joffre, Colombes (Seine), 18 heures.

BMW 3 cv culb c. nve DUBAIL 11 av. G. Clémenceau, Nogent s. Marne. TRE. 03-15.

TERROT 500 sup. cul. RGSE ét. splend. 1948. FUNEL, 11, Passage Raguinot, Paris, 12^e.

V. ou éch. Peugeot 302 bon état contre moto étr. mod. 250 à 500. GUILBERT 92 rue du Bac, Paris (apr. 18 h.).

NORTON 16 H. CAHAGNIER 54 rue Marcadet, Paris.

MOTOB. 125 4 t. b. ét. contre Leica ou similaire. Ducret, 1, square du Quercy, Paris, 20^e.

500 M. GOYON av. side état parf. LS5 sél. 4 vit. BERTIN 143 av. Fontainebleau, Kremlin Bicêtre, ITA. 12-20.

DKW 350 cc. NZ 4 vit. ét. nf Labarthe 39 r. des Epinettes.

H DAVIDSON neuve orig. chrom. éor. CHEVALIER, 92, av. Stalingrad, Colombes.

MR 100 cmc. b. ét. mot. ref. 40000. J. Cordier 20 bd Al. Lorrain, Le Perreux, TRE. 30-19

250 ARIEL culb. enf. f. téles. px int. JACQUEMAIN, Hôtel de la Gare, Meaux (S.-M.)

MOTOSACOCHE 500 mag. culb. av. side Vanod. Le Guern 12 r. Linois, Paris-15^e, à part. 18h.

SIDECAR Dollar 5 cv culb. b. ét. vis. t. l. jours, bas prix 16, rue de la Justice, 20^e.

SANDFORD 4 roues t. b. état exc. aff. 78 av. des Ternes.

VICTORIA 250 4 v. sél. 2 tps pns excel. état. TAILLANDIER 14 av. Daumesnil, 12^e.

HARLEY DAVIDSON 750 cmc. type MP nve chromée, téléphoner 13 h. ELY. 20-01.

NSU 500 sup. cul. 4 vit. sél. Lefevre, 150 bd Péreire-17^e.

SIDECAR t. b. ét. 3 pns nfs 500 FN. Vis. 5 bd du Palais.

MOTO av. side Automoto 5 cv culb. b. ét. Voir DINDELEUX 62 r. Robert Dupont, Asnières

VELOM. Peugeot 53 vis. 19 h. Triquet 5 r. Gd Prieuré, 11^e.

NORTON 600 sél. 4 vit. side genre Préc. nouv. mod. com. ens. ou sép. ét. gén. abs. nf. Vis. 163 bd Murat, Dupont 4 r. du Gal Malleterre-16^e.

250 BSA culb. type C 11 f. tél. mod. 1947. MELIOLI 13 r. de la Passerelle, Chaville S.O.

SIDE Impérial cmc nf 115. Re-neçon 17 r. St Maur Ms Alfort (S.).

500 speed twin cmc nve 5000 k. gtie VIDAL 20 r. Mousset-Robert-12^e. M^o Picpus 16 à 21h.

VELOSOLEX nf équipé. Prin-tezais 11 r. du Colonel Ray-nal, Montreuil s. Bois (Seine) à partir de 8 h. du soir.

350 MATCHLESS téles. t. b. état 150. SALES 20 r. Denis Papin, Bagnolet (Seine).

PEUG. 100 cc b. ét. 35000. Grandsert 181 av. Versailles-16^e

SUPERBE occas. à l'état de nf. M.Goyon 350 cc. ALS4 mod. lxe culbut. ressorts en éping. sélect. 4 vit. pns nfs, allum. p. batt. cons. garant. 3 litres. FORGEAU 2 r. A. Rozier-19^e.

MOTOCOLF. 125 cc 49 ri 5000 kms, sacoches cuir compteur klaxon tan-sad 80000. Fournier 17 r. Frédéric Lemaître, matin

PUCH 250 b. ét. sél. CINOTTI 33 r. République, Puteaux.

VELO randon. Herse px int. état impec. 6 vit. ANDRE 12 av. Prairie, Vigneux s/S (S.O.)

BMW73 750 culb. f. av. et ar. tél. ét. neuf, ferai repr. moins forte. MANSAT 95 rue A. Briand, Levallois.

MATCHLESS 350 culb. f. tél. parf. ét. px int. WANDEN 40 r. Boïnod-18^e. Hres repas.

MOTOB. 250 bl. 4 t. tr. pro-pns nfs 55000, rep. véloc. CHO-QUAR 2 Cité Avenir, 11^e.

2 MOTOS R. Enfield 500 cmc. culb. 1948 3000 k. et 9000 k. les 2 400000 fr. DERODE 45 r. Broca, 5^e. Tél. POR. 07-26.

TERROT 350 cc lat. sél. HC4 rlé 4000 kms. ROUILLON 96 r. Roche de Filloi, Puteaux (S.)

URGENT DKW NZ tr. b. ét. pns nfs 95000. TRU. 79-65.

V. 350 cc Velocette culb. 140000 frs. 116 bd Serrurier, 19^e.

MOTOCOLF. 3 cv parf. ét. 55000 Cléret 6 cité d'Angoulême-11^e.

NSU 250 cc sup. cul. sélec. 4 vit. état nf garan. d'orig. Vêtements L.G. 4 r. Martel, Paris-10^e. TAI. 52-34.

SIDE préc. caisse journ. ét. nf, éor. BEGLE René 17 r. de Rivoli-4^e, soir après 19 h.

MOTOB. 1 cv 4 t. ét. neuf. BONNEAU 12 r. Salpêtrière-13^e

SIDE Simard 1p.1/2. Hellequin 64 r. de Colombes, Asnières.

HARLEY 750 état neuf. JAC-QUEMART 26 r. Molière, Montreuil sous Bois (Seine).

SIDE léger tr. b. ét. Tru. 87-46

350 MATCHLESS orig. télesc. c. nve 170000 f. Guerrier 26 r. des Vignoles, Paris, 20^e.

105-107 **R. CLERGE** Tél. : **LEC. 48-56**
Bd Lefebvre **PARIS - 15^e** livre immédiatement
(HATEZ-VOUS — QUANTITE LIMITEE)

350 cul. 4 V. **MOTOBECANE** 197.000 fr.
à sélecteur **FOURCHE TELESCOPIQUE. SUSPENSION AR. Gd LUXE**

PRENONS COMMANDE :

VC. 125 2 T sélecteur **JONGHI** ord. 77.000 arrh. 20.000
» » » » luxe 81.000 » »

Vél. 125 4 T lat. **MOTOBECANE** 65.590 arrh. 15.000
» 125 4 T culb. 88.803 » 20.000
Moto 175 4 T » 123.950 » 30.000
» 350 4 T » 197.000 » 40.000

Tous les modèles Motobécane sont à suspension AR
COURTS DELAIS
— PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES —

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

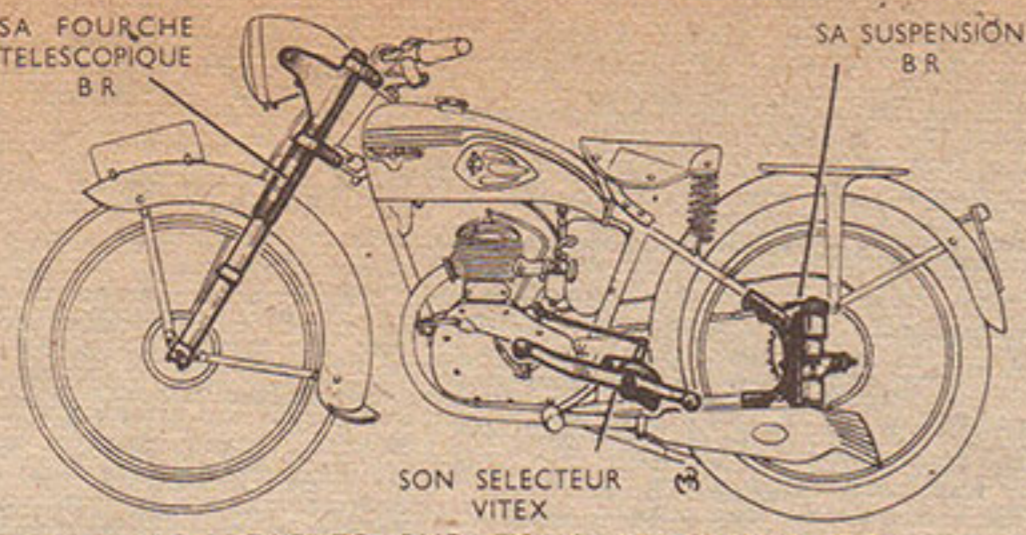
le 125 TERROT type E.P. et E.T.P. et E.T.P.C. avec les réglages complets 500 frs
le moteur VELOSOLEX 350 frs
le bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 cmc. 500 frs
Ce Bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc...

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

AVEZ-VOUS VOTRE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE ?
EN VENTE A NOS BUREAUX 12, RUE DE CLERY, PARIS

SA FOURCHE
TELESCOPIQUE
B.R.



SA SUSPENSION
B.R.

SON SELECTEUR
VITEX

ADAPTABLES SUR TOUS VELOMOTEURS
ET TOUS ACCESSOIRES

AGENCES DIRECTES

MOTOBECANE
GNOME - RHONE
KCELLER-ESCOFFIER
JONGHI - M. R.
ETC... ETC...

Pièces détachées anciens et nouveaux modèles
— ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES —

SPECIALITES :
REVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

— REALESAGES — EMBIELLAGES — CHEMISAGES —
REVISIONS VOLANTS MAGNETIQUES - MAGNETOS - DYNAMOS

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

88, Avenue Paul-Doumer, PARIS-16° - AUT. 18-42

U. C. M.

123, Avenue de l'Agent Sarre, 123
COLOMBES (Seine) CHA : 00-67

NOS MOYEURS ARRIERES SUSPENDUS
LICENCE « ROBAIL »
MOTOS - VELOMOTEURS - SIDES, etc.

Livraison rapide pour machines de série

STATION DE POSE ET MONTAGE

NIVEL

DEPART MOTOCYCLES ADAPTABLES TOUTES MARQUES

S. I. G. A. M.

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTO MOTOCYCLE
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 250.000 FRANCS

5, RUE RIVAY - LEVALLOIS-PERRET (Seine) - PER. 33-13

SES EMBIELLAGES
Spécialité de D.K.W.
et ZUNDAPP
GALETS
MANNETONS

SES PISTONS SUPER-SILI
Toutes Marques Françaises
et Etrangères
SEGMENTS
AXES

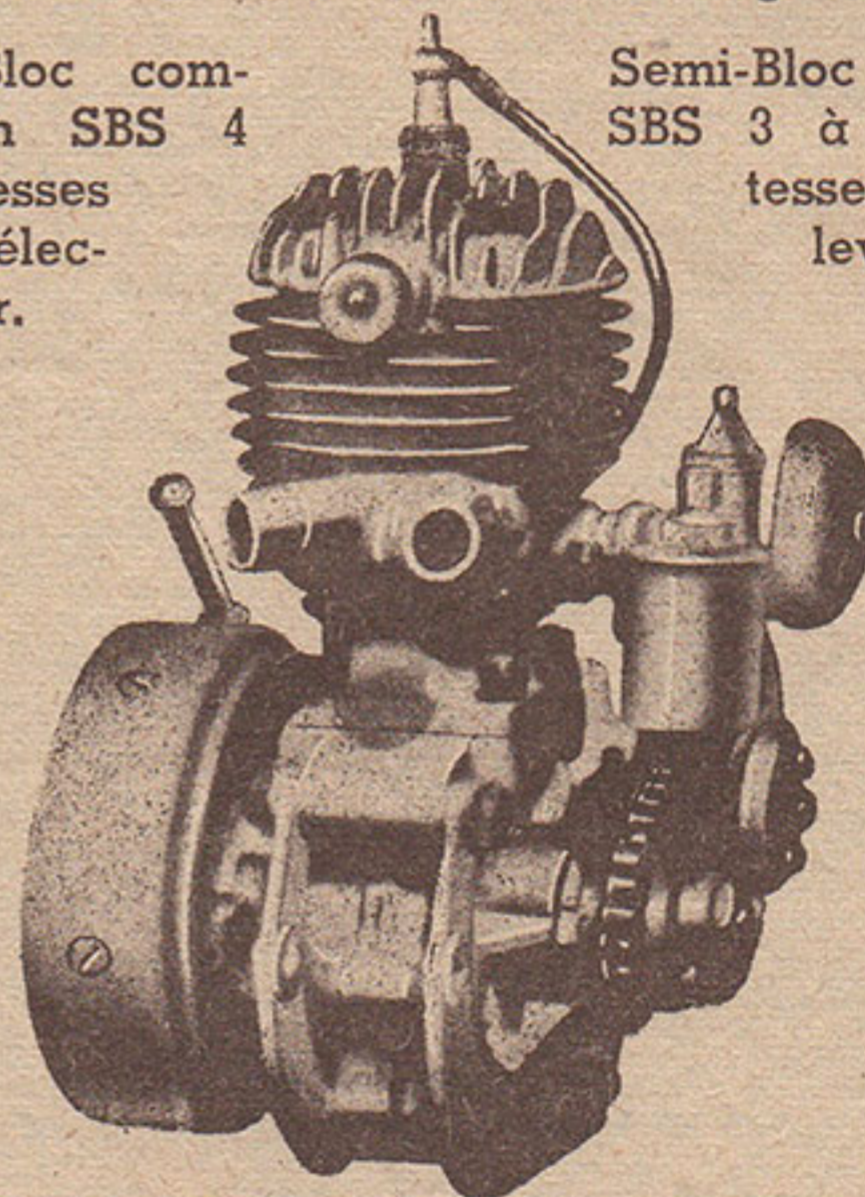
REALESAGES

Moteurs " STAINLESS "

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

Semi-Bloc com-
pétition SBS 4
à 4 vitesses
par sélec-
teur.

Semi-Bloc Sport
SBS 3 à 3 vi-
tesses par
levier.



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

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

PISTONS
MAHLE

« RECORD DU MONDE
DE VITESSE A MOTO »

DESORMAIS DISPONIBLES
pour B.M.W. - D.K.W. - N.S.U.
ZUNDAPP, etc... montés en
série par les constructeurs.
16 ter, RUE ETIENNE-MARCEL
PANTIN — NORD 99-40

Le Cyclecar « ARDEX »

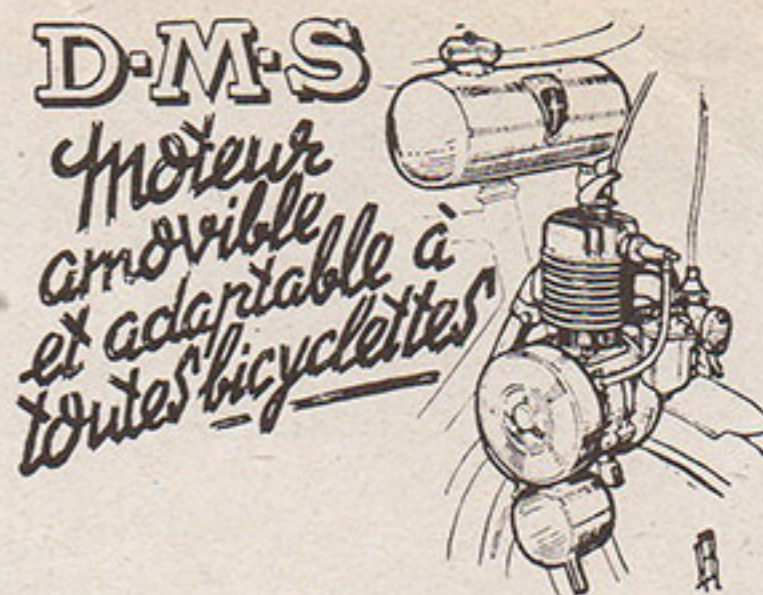
125 cmc. Aubier et Dunne — 50 kmh.

3 litres aux 100
sans permis **118.000 frs**

Notice contre timbres. Essais Samedis et Lundis
ARDEX, 9, rue Paul Morin, NANTERRE (Seine)

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'embellage - Réalésage - Chemisage
EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE
 SPECIALITE : REVISIONS GENERALES
 EXPEDITIONS PROVINCE et COLONIES
 ATELIER ET MAGASIN :
3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e



Société LA MAZARINE

Agent Général de Vente pour la France et l'Empire
9, RUE MAZARINE - PARIS-6^e - Tél. : DAN. 83-38

Centre de récupération
 et d'usinage de pièces
 détachées

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

PIECES ADAPTABLES
 de notre fabrication
 Vente — ACHAT
 Motos — Epaves

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

CRUPDA

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

DES MAINTENANT, chez tous les revendeurs

AMAC

vous trouverez :

Les **POIGNEES**
TOURNANTES
MODERNES
 à tirage rectiligne
 double hélice (ouv. rap.)
 simple hél. (ouv. lente)

Les **GUIDONS**
TOUT EQUIPES

en ttes form., pr ttes marq.
 chrom. s. cuivr. à épais
 et d'une présent. impec.

Sté AMAC, 40, rue de Villiers - LEVALLOIS
 Tél. : PER. 51-46 et 47

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

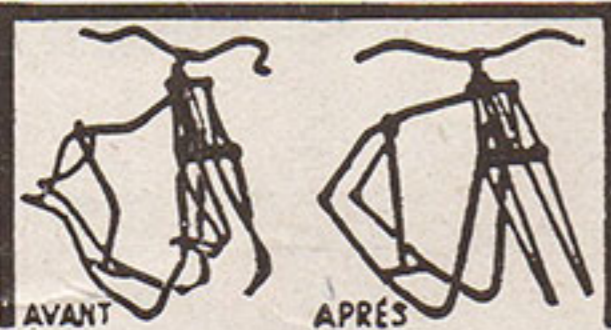
Une merveille!

BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES
 ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

SAKER LEVALLOIS



RENOVATION DES CADRES

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

CYCLES et MOTOCYCLES DEPREZ

187, rue Armand-Sylvestre — COURBEVOIE
 Tél. : DEF. 07-01 — 07-02

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

CHROME - CUIR

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



MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

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



MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

MOTOS GOURRAND

15, rue Capitaine Galinat
MARSEILLE
 Dispose stock pièces
 Allemandes et Anglaises
 Plusieurs moteurs B.M.W.
 Boîtes de vitesses
 Zundapp et Saroléa
 Modèle 49

ASSURANCES IMMEDIATES

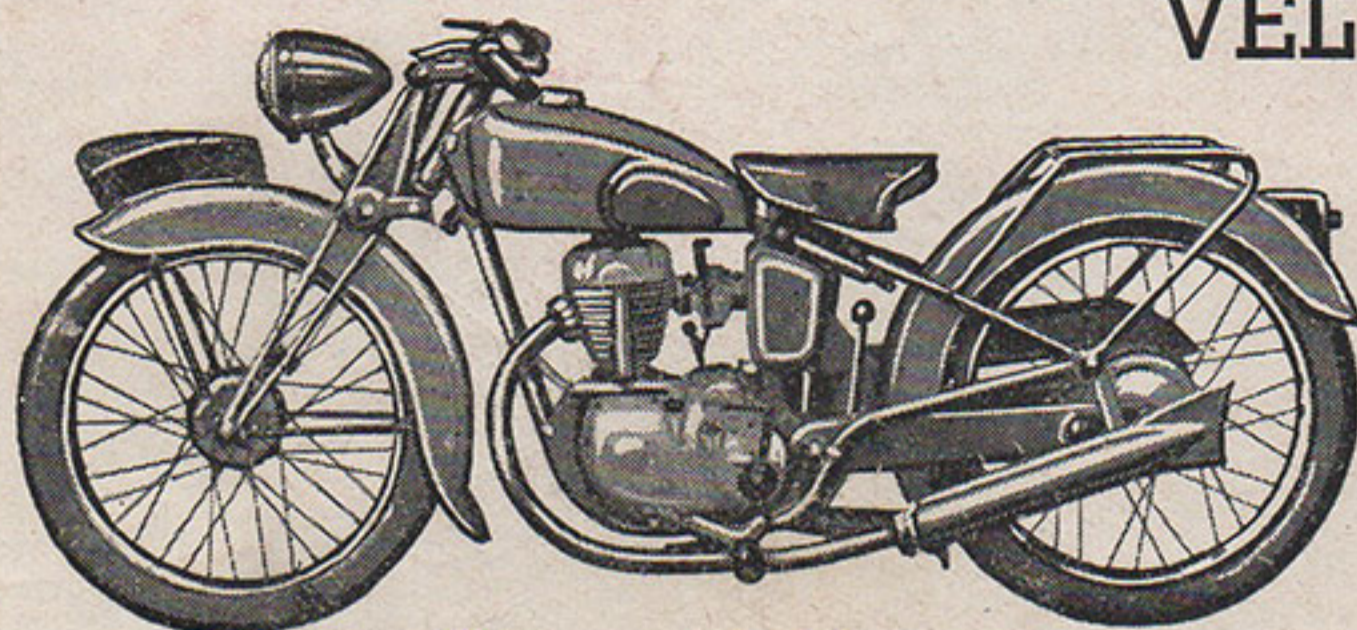
Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
 Service Assurances de **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

NEW-MAP

La motocyclette de grand luxe

LES PLUS BEAUX
VÉLOMOTEURS

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



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

3 supériorités
incontestées

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

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

MOTOCYCLETTES NEW-MAP

Bureaux et Usines :

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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

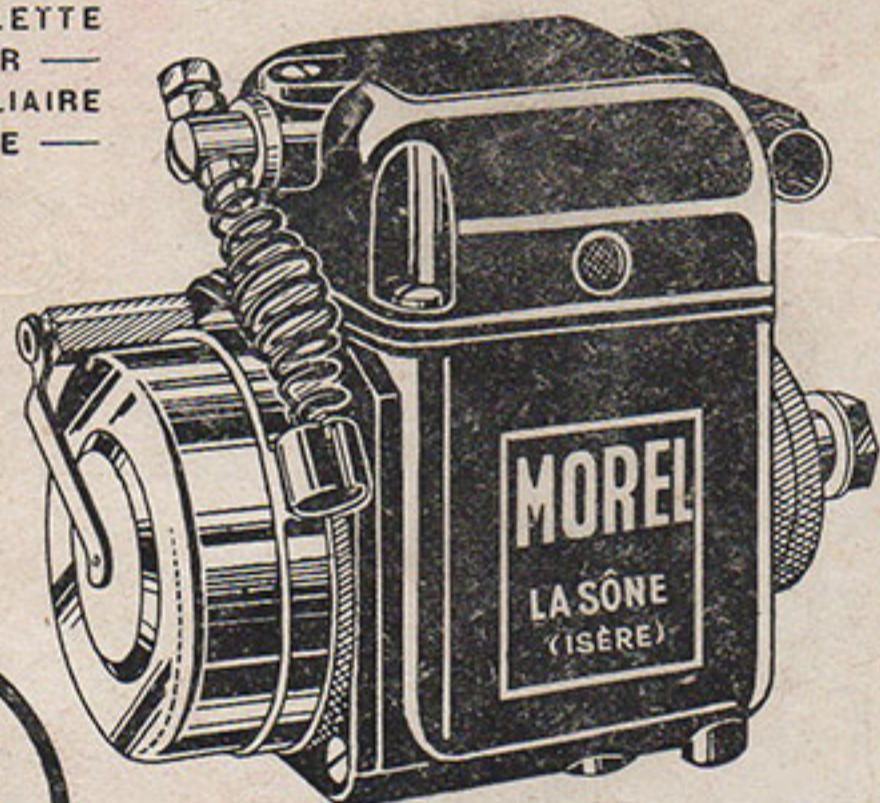
AVIGNON : 145, rue Carreterie - Tél. : 3-53

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

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

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 (17^e) 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 —

CARBURATEURS ORIGINES

AMAL
FISCHER
FRANKFURT

pour

D. K. W.

250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.

STATION-SERVICE 83

83, Av. de la Grande-Armée, 83, PARIS-16^e

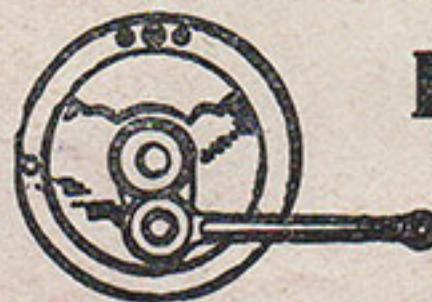
BOITES DE VITESSES STAUB PIECES DETACHEES

(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. 2^e série



PERTUISOT

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