

Moto revue

38^e ANNEE. — N° 966. — 13 JANVIER 1950

Provisoirement
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :
25 frs

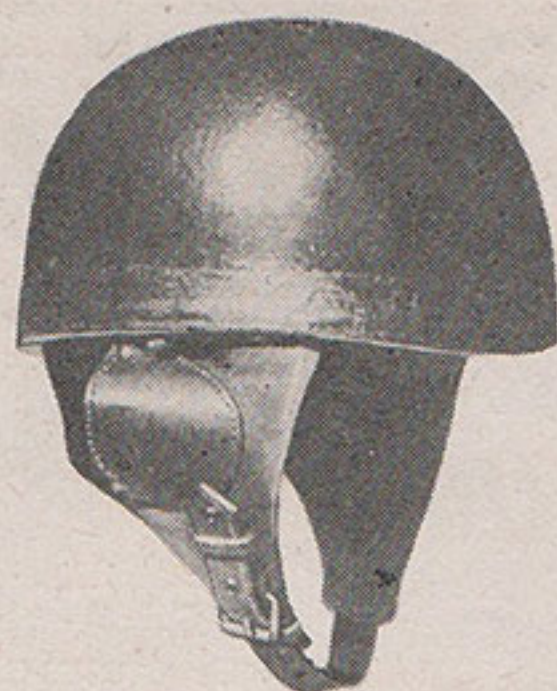
Une moto
révolutionnaire :
La IMME R 100



TELEPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C. C. POSTAL : 297-37

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

En Suisse, voyage au Sustenpass
(photo de René Kibler, motoriste à Mulhouse)



Le Casque **GÉNO**

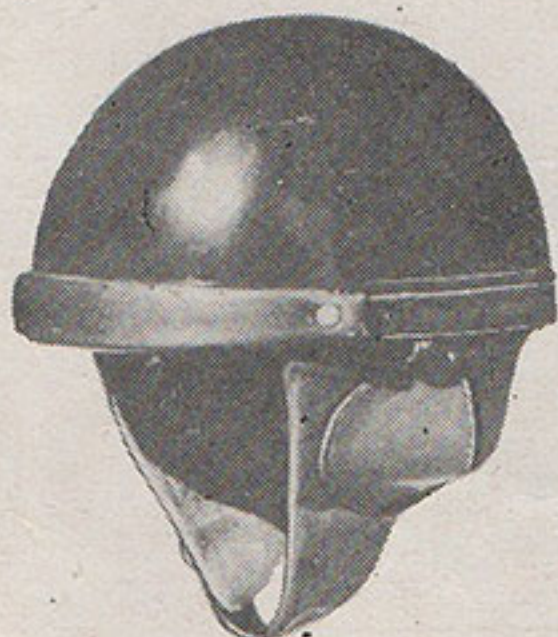
à calotte en métal
léger à haute résis-
tance imperforable
aux chocs

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

type RECORD
à calotte composite
extra-léger

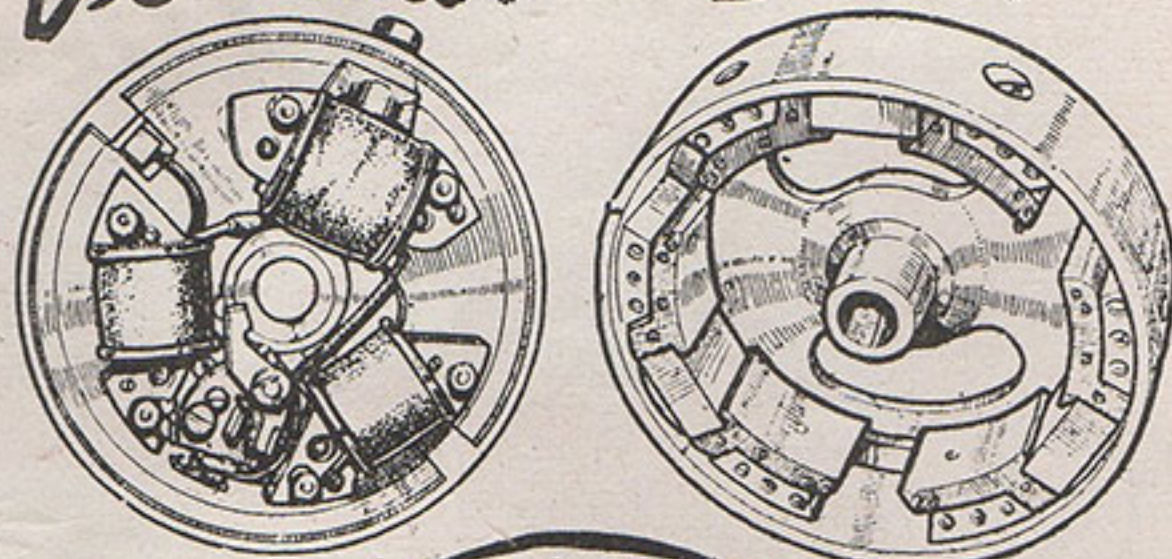
le type COMPETITION
est adopté par
« Moto-Revue » pour
son casque d'honneur

TYPE TOURISTE
calotte en métal léger
avec visière ou bourrelet



ETABLISSEMENTS
GUENEAU
Vente en gros
6, Fg Saint-Honoré
PARIS (VIII^e)

Volants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation

Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles

21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS

154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)

Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED

61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

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

Nous invitons les Motocyclistes à venir visiter
notre exposition où ils verront une gamme im-
portante de

Motos - Vélocycle - Sidecars - Scooters

GNOME-RHONE — TERROT

MOTOBECANE — JONGHI

GUILLER — D. S. MALTERRE

Sidecars et Scooters BERNARDET

GRAND CHOIX D'OCCASIONS

ATTENTION ! UNE SEULE ADRESSE
28, rue Ernest-Renan, ISSY-LES-MOULINEAUX
à 50 m. Métro Pte de Versailles - Corentin Celton
Tél. : MIC. 03-72

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

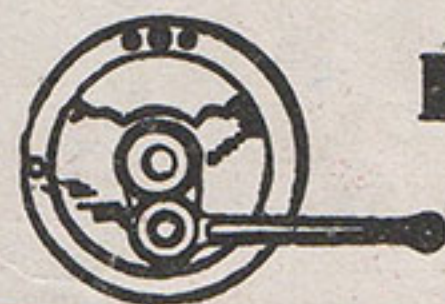
Toujours des vélocycle livrables de suite
Facilités de paiement, catalogue c. 30 f. timb.

BOITES DE VITESSES STAUB PIECES DETACHEES STAUB

(AGENT GENERAL)

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS, PIECES DETACHEES
ACCESSOIRES - TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES



PERTUISOT

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

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

AVIONS VOISIN

Paris-New-Delhi

soit environ
18.000 kilomètres

PARIS
Départ le
22 Juillet 1949

Madrid
Tanger
Alger
Tripoli
Benghazi
Le Caire
Jerusalem
Beyrouth
Bagdad
Téhéran
Kaboul
NEW-DELHI
Arrivée le
5 Décembre 1949

Ce parcours a été accompli
par 3 étudiants Français:
M^{rs} BERTRANET, GALLON, DEMAY,

sur 3 vélomoteurs 125^{cm³} type R3

GNOME & RHONE

Service vente et magasin d'exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée — Paris (16^e) — Kléber 90-56
Service pièces détachées et réparations : 16, Rue Félicien-David — Paris (16^e) — Auteuil 08-90

"Le Phalène 66"

SIDECAR POUR VÉLOMOTEURS ET
MOTOS LÉGÈRES

36 000 FRs
LIVRÉ AVEC PNEU
TAXES COMPRISES

C'est une création
des Anciens
Etablissements

Bufflier

31 C^{rs} EMILE ZOLA_VILLEURBANNE (Rhône)
AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE

MAGNETO

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

MOREL
LA SÔNE
(ISÈRE)

HAVAS

MOREL

USINES :
LA SONE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE) DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISÈRE) - TÉL. 19
AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17^e) TEL. 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 —

Métro Pte Villette
et Hoche

A. CHARRIER

Téléphone :
NORD 44-26

Champion de France Vitesse 1936

28, RUE DAVOUST — 41, AV. ED.-VAILLANT - PANTIN

EXPOSITION DE TOUTES LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES

TERROT - MOTOBECANE - PEUGEOT - GNOME-RHONE
GUILLER - MONET-GOYON - BERNARDET - M.R. - DERNY

Réponse
contre timbre

VENTE A CREDIT

1/3 comptant
solde 4-5-6 mois

LIVRAISON TRES RAPIDE

REPARATION

MISE AU POINT

STOCK TOUTES PIECES

Vous avez admiré au Salon
les derniers modèles

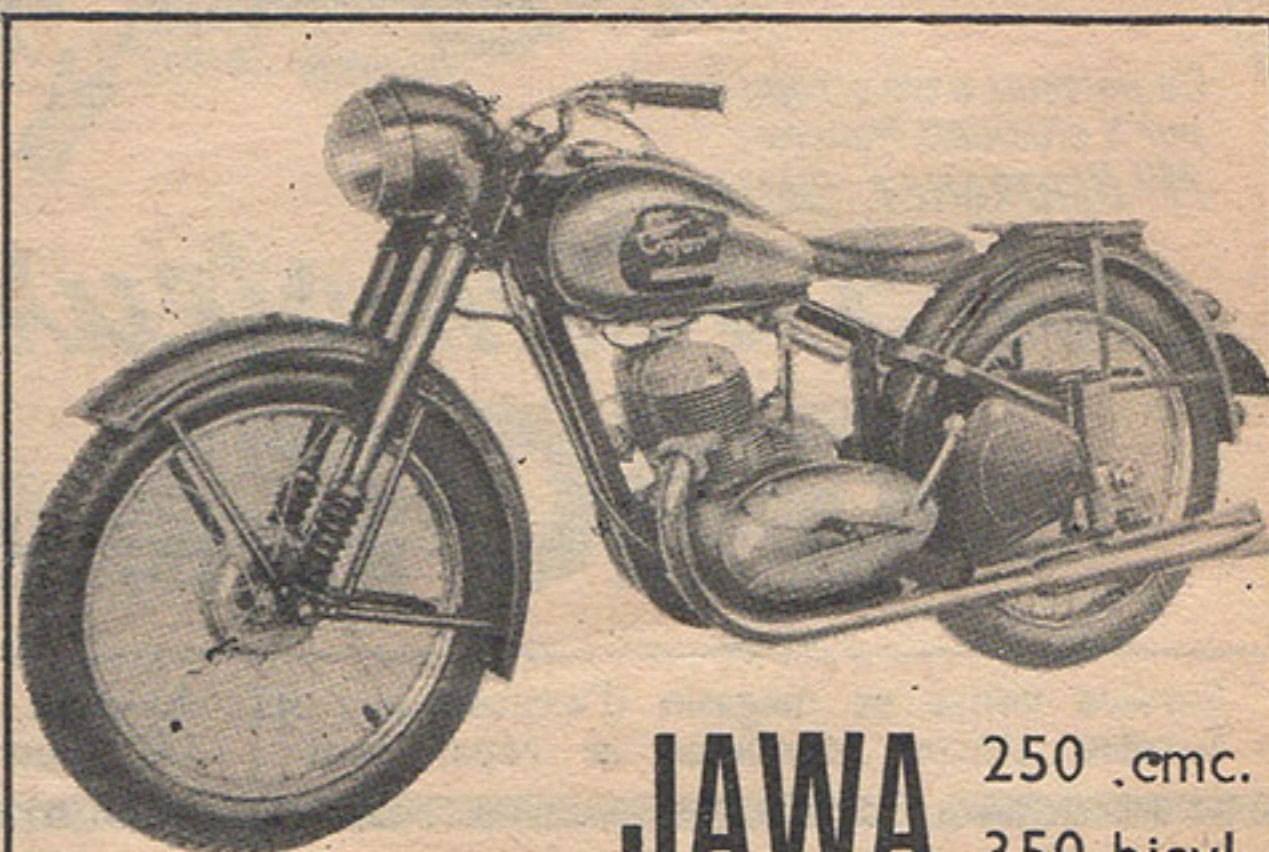
AUTOMOTO - GNOME-RHONE - JONGHI
MOTOBECANE - MONET-GOYON - TERROT
SCOOTERS et SIDES BERNARDET

vous pouvez les acquérir rapidement en les
commandant à l'agent qualifié

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)
Métro Pte de St-Cloud MOL. 29-62



JAWA

250 cmc.
350 bicyl.

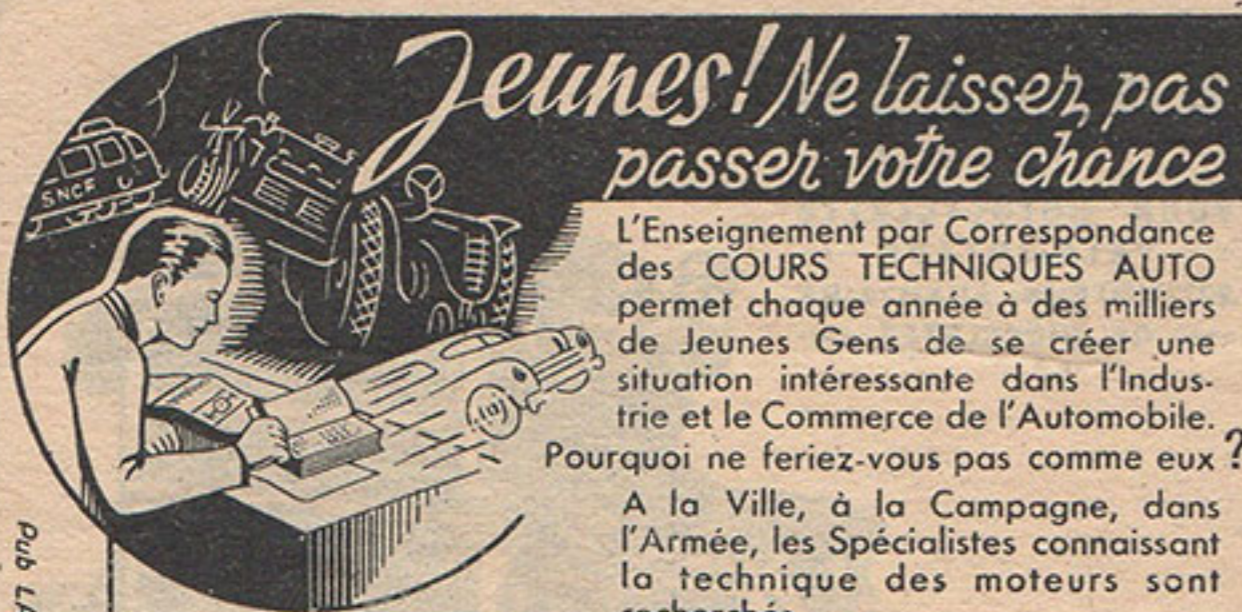
Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied - Débrayage automatique
Suspension Arrière

DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT
STOCK PIÈCES DETACHÉES

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

STATION SERVICE SPÉCIALISÉE

Pièces Détachées Origine
NIEL GARAGE, 8, rue Fourcroy - PARIS (17^e) WAG. : 52-62



*Jeunes! Ne laissez pas
passer votre chance*

L'Enseignement par Correspondance
des COURS TECHNIQUES AUTO
permet chaque année à des milliers
de Jeunes Gens de se créer une
situation intéressante dans l'Indus-
trie et le Commerce de l'Automobile.
Pourquoi ne feriez-vous pas comme eux ?
A la Ville, à la Campagne, dans
l'Armée, les Spécialistes connaissant
la technique des moteurs sont
recherchés

N'attendez pas pour suivre l'enseignement par correspon-
dance des COURS TECHNIQUES AUTO, rue du Docteur
Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne). Rens. grat. sur demande

ROBUSTE — ELEGANTE — RAPIDE



Ets. TALON

6, rue du Bois-Bourgeois - Montbeliard (Doubs)

Agent général : R. ARTAGNAN, 33, r. H. Barbusse, Gagny
Agent pour PARIS : Ets EMERIAU, 63, rue de Lyon, 63

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932
VENTE — ECHANGE — REPARATIONS

Représentant de toutes marques Françaises
et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)

11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15^e)
Métro : Porte de Versailles Tél. : LEC. 80-62

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

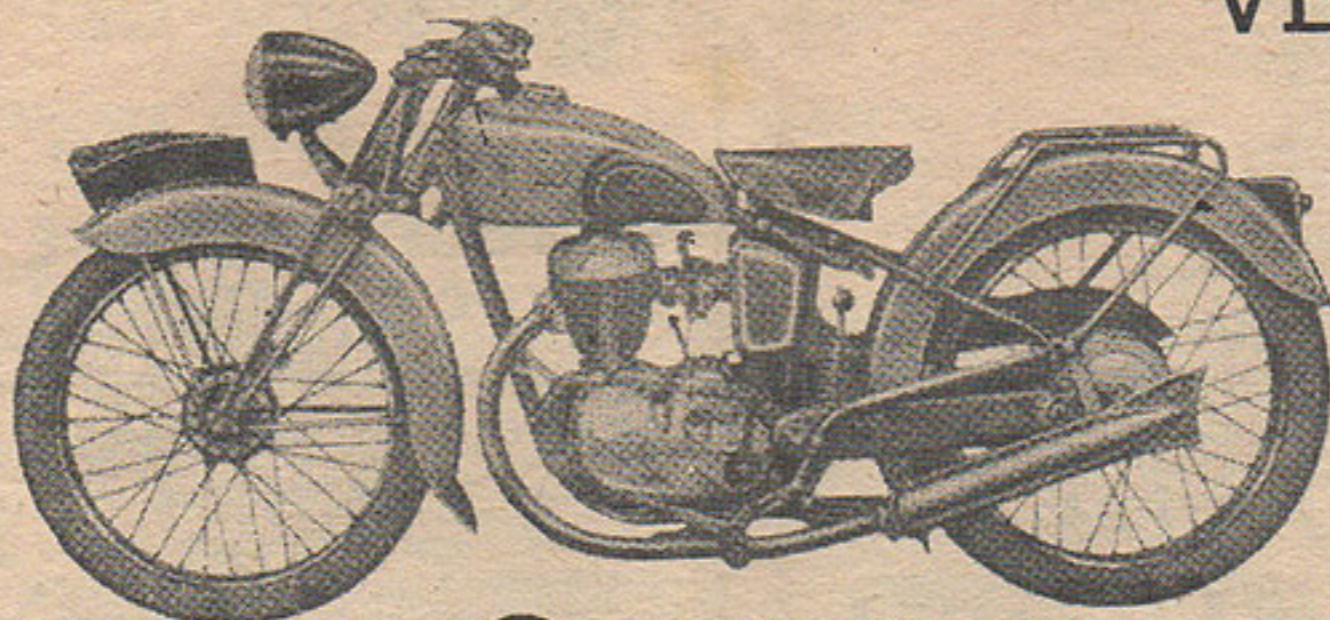
« RECORD DU MONDE
DE VITESSE A MOTO »

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

Arrêtez dès Aujourd'hui

CHEZ

LADEVEZE

50, rue BRUNEL — PARIS-17^e — ETOile 24-66

VOTRE MOTO NEUVE

LIVRABLE DE SUITE

France et Colonies, contre remboursement
PANTHER — ARIEL — DOUGLAS

ROYAL - ENFIELD

GNOME-RHONE 125 F. téles. 77.250

ALMA F. téles. susp. AR. 98.000

» Luxe 103.000

GULLER 150 cc. F. téles. 129.500

SCOOTER A.G.F. susp. AV et AR 119.500

MOTOBECANE 350 cc. F. tél. susp. AR. 197.000

SCOOTER BERNARDET, etc...

60 MOTOCYCLETTES : F.N. 49. — B.M.W.

ZUNDAPP — TRIUMPH twin, etc...

Grand choix de Pièces Détachées

ACCESSOIRES REPARATIONS

Epaves Anglaises à remonter

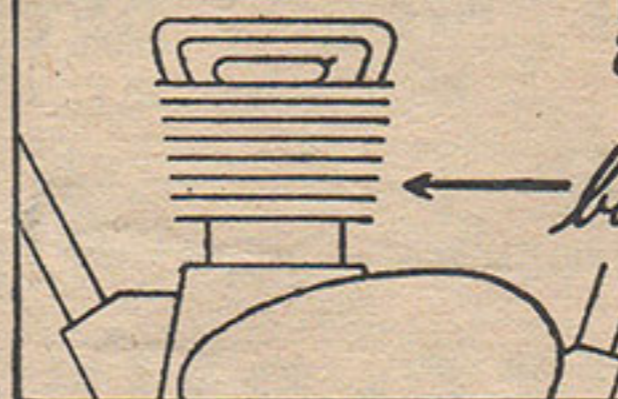
une visite s'impose !

Prenons commande de toutes pièces motocyclettes
ARIEL et PANTHER, dont nous sommes l'Agent exclusif
Réponse aux lettres accompagnées d'un timbre



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



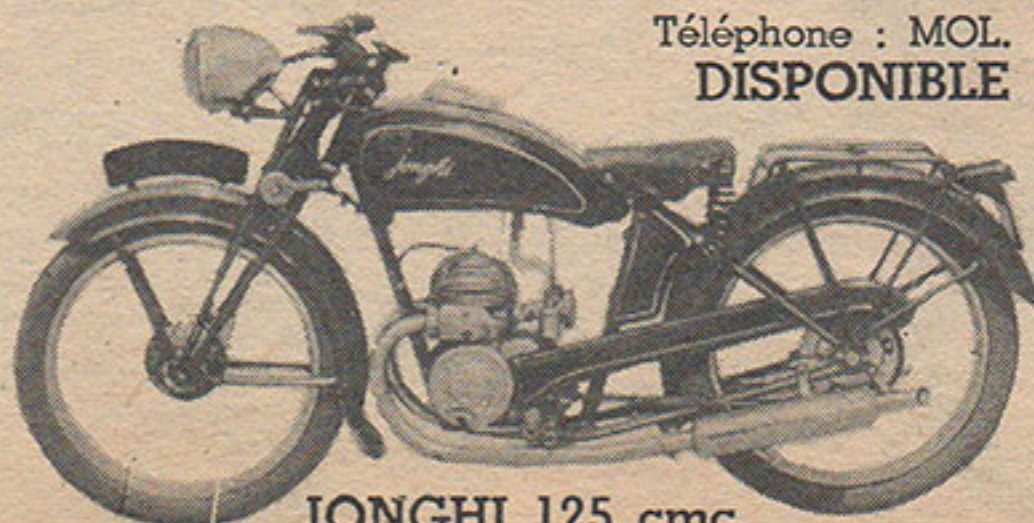
*bonne compression
longue durée*

Les Ets BONNET

80, avenue du Général-Leclerc - BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46

DISPONIBLE :



JONGHI 125 cmc.

ainsi que GNOME-RHONE — GULLER
AGENCES : TERROT — MOTOBECANE

INCASSABLE
ET GARANTI



PARE BRISE
MOTO
VÉLOMOTEUR
CARPENTIER

Livré avec bon de garanti

DEMANDEZ-LE
A TOUS LES SPÉCIALISTES
DE LA MOTO



VOICI LES GRANDS FROIDS

Dans votre essence



**BRETOCYL
GRAPHITÉ**

Le « Superlubrifiant des Champions »

BRETOCYL GRAPHITÉ : départs facilités

BRETOCYL GRAPHITÉ : Graissage des hauts de cylindre immédiatement assuré

BRETOCYL GRAPHITÉ : Protège votre moteur contre l'usure car il en est le **VERITABLE BOUCLIER**

et qui procure :
Puissance Souplesse - Sécurité
Suppression du cliquetage
ECONOMIE D'ESSENCE

En vente dans tous les garages, Stations - Services, Motoristes ou **BRET-OIL** qui vous expédiera franco son coffret de propagande de 15 flacons-doses, correspondant à 150 litres d'essence, pour le prix de 695 francs.

Société BRET-OIL

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



LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

Recordman du Bol d'Or — Catégorie 175 cc.
Ex-chef du Service réparation Monet-Goyon

TERROT

MOTOBÉCANE

MOTOS ET VELOMOTEURS

LIVRAISON RAPIDE

NEUF — PIÈCES DÉTACHÉES — OCCASION

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

VENTE A CREDIT

58, rue Aristide Briand — LEVALLOIS-PERRET — Tél. : PER. 19-73

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
RENE-GILLET - OGAR-JAWA - ALCYON

Livraison immédiate de la plupart de ces marques

VENTE A CRÉDIT

Conditions : 15 fr. en timbres-poste

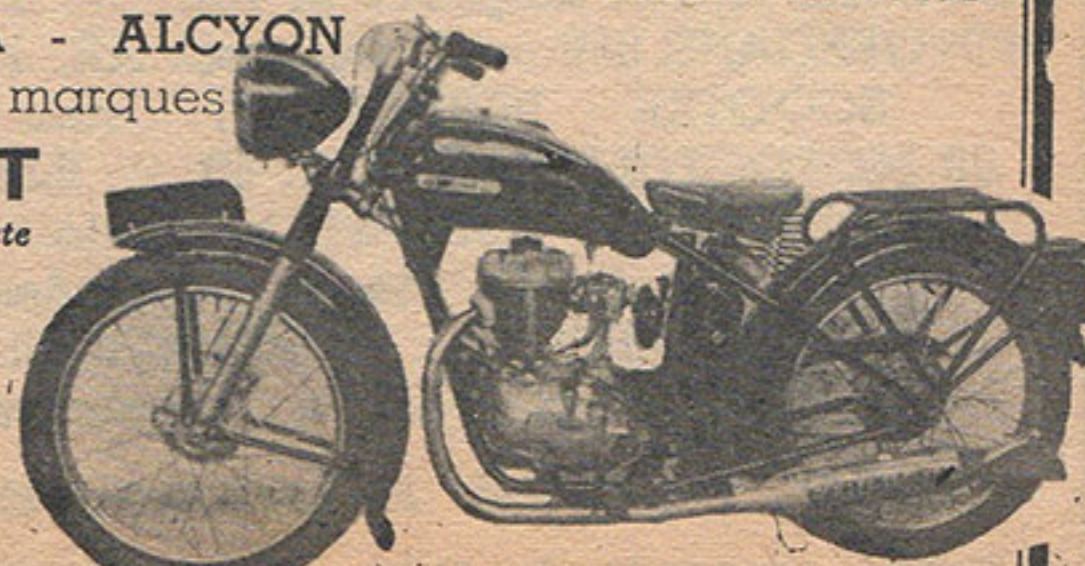
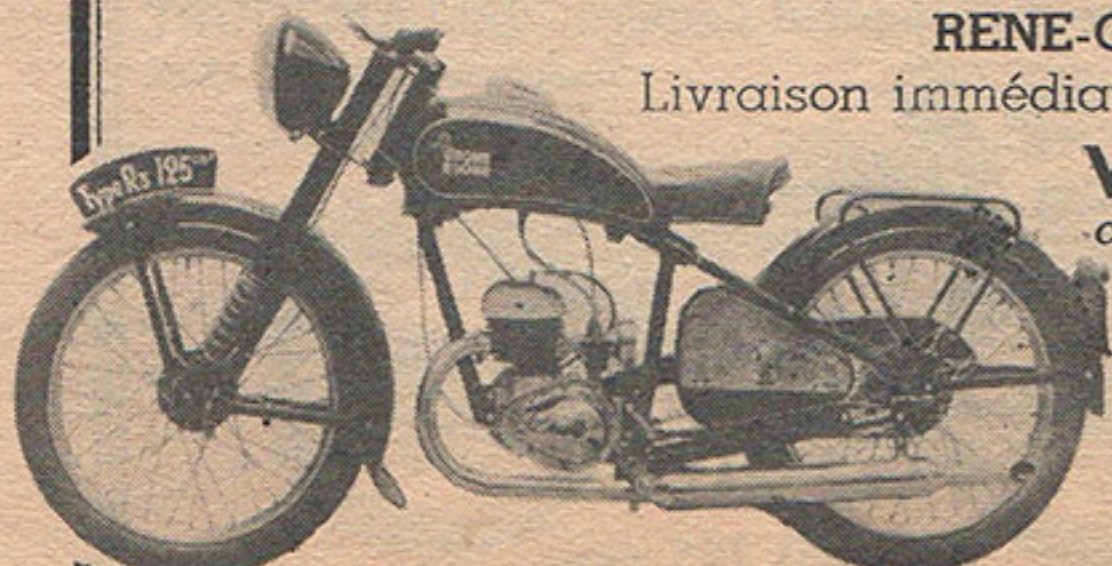
EQUIPEMENT

Réparations

par

Spécialistes

Tous jouets sportifs



LE SEUL MAGASIN OUVERT TOUTE LA SEMAINE JUSQU'À 19 H. ET LE DIMANCHE MATIN

Mentionnez toujours « MOTÔ-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

Le Numéro : 25 francs

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)

◆ POUTRE RESERVOIR

On voit de plus en plus des cadres dont la poutre horizontale supérieure sert de réservoir. C'est la troisième étape logique d'une évolution : 1^o réservoir logé entre le tube horizontal et le tube de renfort ; 2^o le réservoir de selle masquant les tubes du cadre ; 3^o le réservoir intégré au cadre.

Ce n'est d'ailleurs pas là une nouveauté. Rappelez-vous la quatre cylindres Pearce Arrow, la Beardmore et bien d'autres vieilles machines.

◆ TROIS CYLINDRES EN LIGNE

Le célèbre professeur Low avait envisagé naguère de construire un trois cylindres. Vers 1909, Vauxhall avait étudié un trois cylindres et on se souvient que vers 1904-5, Panhard avait lui aussi fait des essais. Mais tous y ont renoncé à cause du mauvais équilibrage et des vibrations qui en résultaient.

◆ GROS PNEUS

Nous avons sous nos yeux une photo d'une 1250 Harley Davidson destinée à des concours d'endurance et chaussée à l'arrière d'un pneu 6,00x16. Il est curieux qu'un tel pneu paraisse énorme sur cette grosse machine, alors que sur une voiture 1.500 cmc. il paraît tout à fait normal.

◆ A PROPOS DE CONCOURS DE REGULARITE INTERNATIONALE

On constate dans les milieux sportifs une certaine opposition contre l'épreuve finale à moyenne accélérée. Beaucoup préféreraient des épreuves de freinage, de mise en marche, de flexibilité et un essai en côte. Et pourtant l'épreuve de vitesse est celle qui « sonne » le mieux les machines et décèle leurs points faibles.

◆ QUAND VOUS VENDEZ VOTRE MACHINE

N'omettez pas de remettre à l'acheteur et la notice d'entretien et la housse d'outils, particulièrement les clés spéciales.

◆ EN ISLANDE

Il y a en circulation sur les routes d'Islande 10.704 véhicules automobiles, dont 5.762 voitures particulières, 4.372 véhicules utilitaires et 570 motos.

SUPERCARBURANT

MANIFESTEMENT, notre ministre des finances n'a qu'un but, c'est d'écouler les stocks d'alcool qu'il a fort imprudemment acheté à un prix double de qu'ils valent au cours mondial. Il ne peut les exporter à cause de leur prix et il ne peut davantage les écouler sur le marché intérieur, à moins de transformer tous les français en alcooliques.

Devant l'opposition, pour une fois, assez énergique du parlement, il n'est plus question d'incorporer Palcool à l'essence et de constituer un nouveau carburant national qui présente des inconvénients trop connus. Alors on s'est avisé d'offrir un carburant ternaire, mais à un prix trop élevé pour qu'il puisse séduire les usagers.

Nous ne sommes pas fondés, du point de vue technique, à nous opposer à un carburant ternaire à indice d'octane élevé, mais à la condition qu'il soit scientifiquement produit. Mais on peut craindre qu'il soit une sorte de mélange combiné au petit bonheur avec de l'alcool hydraté et d'un benzol souillé d'impuretés. Acides qui attaquent les parois métalliques, goudrons qui forment des crasses et polluent l'huile de graissage, mettront nos moteurs à l'épreuve. De plus, benzol et alcool sont de puissants solvants des lubrifiants. Nous ne saurions trop insister sur la nécessité d'ajouter à un tel carburant de l'huile de paraffine ou de vaseline graphitée dans une proportion au moins égale au double de ce qui est nécessaire pour l'essence, soit environ 5 %. Un mélange ternaire excellent était offert, avant la guerre, par une grande compagnie française, et précisément, il était additionné d'huile de paraffine graphitée. C'est en effet essentiel.

Quoiqu'il en soit, il faut obtenir que ce carburant ternaire ne soit pas envisagé comme un simple moyen d'écouler les surplus d'alcool, que le benzol soit suffisamment raffiné et que le prix ne présente vis-à-vis de l'essence qu'une différence assez réduite, du même ordre que celle qui existait avant la guerre entre le carburant ordinaire et les super-carburants. Et si vous l'employez, n'omettez pas de l'additionner d'huile de paraffine ou de superlubrifiant graphité.

NOTRE COMPTE-RENDU DU SALON DE BRUXELLES

Le premier Salon 1950 aura lieu à Bruxelles, au Palais du Centenaire, du 14 au 22 janvier. « Moto-Revue » publiera dans le N° 968 du 27 janvier, un compte-rendu complet, illustré de nombreuses photos, montrant les dernières créations de la technique motocycliste mondiale.

◆ LE PONEY MOTOBECANE EN ANGLETERRE

Pride et Clarke introduisent sur le marché anglais le Poney Motobécane de 60 cc.

◆ LA NACELLE TRIUMPH

C'est une très heureuse idée que de grouper sur la coquille du phare, elle-même intégrée à la partie fixe de la fourche télescopique, les instruments de bord. Ils sont ainsi accessibles sans qu'on ait à quitter la route de l'œil. Ces divers instruments sont trop légers pour constituer une masse suffisante pour affecter la direction. Nous ne parlons pas de la netteté d'aspect qui a elle aussi son importance.

◆ Y AURA-T-IL DES SCOOTERS DANS LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

Des représentants du sport italien ont visité le parcours des Six Jours Internationaux pour voir s'il conviendrait à des machines comme les Vespa et les Lambretta. Si paradoxal que cela puisse paraître à première vue des machines de ce type, essentiellement conçues à des fins utilitaires, doivent une partie de leur popularité croissante à leurs performances dans le domaine sportif.

◆ PISTONS PLATS

Laissons de côté les deux temps dont les pistons plats constituent une caractéristique à peu près générale, bien que certains constructeurs conservent un écran de faible hauteur pour mieux guider les gaz. N'envisageons que le cas des quatre temps.

Sur quelques moteurs récents destinés à un usage courant, on constate l'emploi de piston plat et pour conserver un rapport volumétrique assez élevé des chambres d'explosion qui ne sont plus hémisphériques, mais légèrement aplatis. Pourquoi : c'est qu'un piston plat offre une moindre surface à la flamme et, absorbant une moindre quantité de chaleur. Ceci est avantageux et contribue à éviter la détonation. Les risques de détonation se trouvent réduits. Le poids est moindre. Accessoirement le nombre des modèles de pistons est réduit, ce qui facilite la tâche des spécialistes auxquels la plupart des constructeurs s'adressent pour la fourniture des pistons.

Harley-Davidson

13 Janvier 1950

Publicité américaine : Chaque nuit, devant le public, ce motoriste monte un moteur complet de moto avec les pièces détachées contenues dans la vitrine de gauche ; nombreux sont les curieux qui veulent assister à l'opération et voir comment est faite une motocyclette.



Aristide Bruan chanta jadis les affres du Génie de la Bastille, condamné à rester collé au haut bout de son gros sucre d'orge, Paris restant collé à l'autre extrémité.

« Y n'peux pas, y n'peux pas, quitter la Colonne... ».

A quoi peut-il bien penser là-haut ?

Je présente ma carte de Presse au gardien et monte l'interviewer.

Il n'est pas très bavard, mais je remarque qu'il lorgne fortement sur sa droite. Ma conviction est faite : il murit un plan d'évasion et son premier saut le conduira à « Moto-Bastille » où il achètera une machine. - Allons demander à Rémi Danvignes s'il a pensé à lui adresser quelque documentation.

Mais j'ai oublié ma question car en entrant je suis tombé en arrêt sur deux « Puch » la 125 et la 250. Ça, c'est de la mécanique, le mécano de Moto-Bastille en est encore émerveillé. Moi aussi jusqu'à ce que je tombe sur le prix.

« Ben mon vieux !... » Rémi Danvignes m'explique que ces machines sont arrivées par avion, pour le Salon... elles auraient bien du venir par la route ! On me dit que la 125 pourrait bien coûter plus de 100.000, d'ici peu. Là ça deviendra bougrement intéressant. « Oh ! vous avez de jolies Matchless » — Oui, et disponibles immédiatement. De plus, je vais recevoir des « Twin ». Avis aux amateurs. Avis aux amateurs. En magasin également, quelques Makterre, et des Guiller.

« Vos projets ? » — Il y en a un, réalisable sous peu : Ouverture d'un magasin d'exposition boulevard Voltaire. On y trouvera une station-service Mobylette. J'espère bien être invité à l'inauguration.

« Et votre béquille ? » — « Oui, ma béquille latérale ! » — Allez pas de mystère, on sait tout à « Moto-Revue ». — « Alors, je casse le morceau. J'en ai cédé la fabrication et la vente à Mérat, le fabricant de sièges de Suresnes. Il l'a encore améliorée, avec lui, je suis sûr que la fabrication sera irréprochable. Vous avez raison. Je vous remercie. Au revoir M. Danvignes.

Le Motographe

rayons de leur bicyclette. Et d'autre part on les gagne à la cause de la moto. Heureux temps où nous nous efforcions de monter sur notre bicyclette nos petits moteurs à air chaud ou à vapeur avec la douce illusion qu'ils nous entraînaient avec leur centième de cheval !

◆ MELANGES ESSENCE HUILE

Le deux temps était avant la guerre beaucoup plus populaire en Allemagne que chez nous. La presque totalité du deux temps étant graissée par le mélange de l'huile à l'essence et cette incorporation d'huile à l'essence n'étant pas très facile à opérer au cours d'un ravitaillement en cours de route, les pompistes allemands avaient des bidons contenant du mélange dosé à l'avance, et au moment de l'emploi le mélange était agité à l'aide d'une pompe à air. Le système est évidemment pratique et très satisfaisant si l'huile est de la qualité voulue. Actuellement à l'étranger et particulièrement en Belgique, certaines marques d'huile mettent en vente de petits bidons d'un cinquième et d'un tiers de litre. Ce fonctionnement est très commode. Le mélange s'opère facilement si on prend la peine de secouer le réservoir avant de se remettre en route.

◆ A PROPOS DE NORTON

Au Salon de Londres courait le bruit que les racers de Norton auraient l'an prochain une suspension arrière à fourche oscillante. On ne sait si le moteur monocylindrique sera remplacé par un polycylindre.

◆ ACHETEZ DES MAINTENANT VOTRE MACHINE

N'attendez pas au printemps pour acheter votre machine. Dans le cas d'une machine neuve, surtout s'il s'agit d'un modèle que ses qualités rendent populaire, il faut prévoir un délai de livraison plus ou moins long. Si vous commandez trop tard, vous amputerez plus ou moins votre prochaine saison. Il est avantageux de recevoir votre machine quelques semaines avant la belle saison. Vous pourrez ainsi, à loisir, vous accoutumer à elle, la roder et la mettre au point. Si vous achetez une machine d'occasion, vous la paierez meilleur marché et vous aurez le temps de la réviser soigneusement, ce qui vous assurera une saison d'utilisation sans ennui. L'hiver, le garage, l'été la route, telle devrait être le slogan. Pour nous, les randonnées hivernales ne nous effraient pas. Une moto bien entretenue ne donne pas d'ennui, même par mauvais temps. Bien équipé, on peut affronter les intempéries et bénéficier de ce bain d'air revivifiant que nous procure la moto. Cela satisfait, au moindre risque, cet esprit d'aventure qui nous anime tous.

◆ ATTENTION !

N'oubliez pas qu'à partir du 1^{er} janvier le cataphote arrière est devenu obligatoire. n'attendez pas le dernier moment pour vous mettre en règle.

Moto revue

remercie ses nombreux amis pour les vœux qu'elle a reçus à l'occasion de la nouvelle année.

Informations

◆ LES 125 CMC. SONT EXTRAORDINAIRES

Notre confrère Motorcycle relate l'expérience d'un motocycliste anglais qui a parcouru sur une petite Royal Enfield, près de 60.000 kms avec sa femme et effectué de longs voyages jusqu'en Norvège. En plus des bagages jusque sur le réservoir. Il est naturel que dans ces conditions l'influence des côtes et du vent fut sensible. Néanmoins une vitesse de croisière de 50 kmh. était aisément soutenue et la moyenne sur route normale atteignait près de 45 kmh. Jamais la consommation n'a dépassé 1 gallon (environ 4 l. 1/2) aux 170 kms. Elle était habituellement d'un gallon aux 200 kms. Quand on songe à la charge utile, ce résultat est remarquable. Quant aux réparations elles ont été les suivantes au cours de ces trois années de service pénible : deux changements de bobine, et par précaution deux changements de rupteur. Les roulements des roues ont été remplacés à l'arrière après 30.000 kms, à l'avant après plus de 40.000. Remplacement de la chaîne primaire à 32.000 kms, mais sans que cela fût bien nécessaire. La chaîne secondaire a juste été remplacée pour la troisième fois. 6 câbles d'embrayage et ce dernier a été regarni trois fois. A 50.000 kms le secteur du kick starter a été lui aussi remplacé. Changement d'axe de piston tous les 40.000 kms. Les garnitures de frein font environ 40.000 kilomètres à l'avant et 50.000 à l'arrière. Les segments ont été changés après 50.000 kms. Comme on le voit il n'est même pas question de réalésage !

◆ SIMILI MOTOS

Au Salon de Milan on voyait au stand Guzzi des bicyclettes pour enfants, tout comme le Père Noël en dépose dans nos cheminées, mais avec... une fourche élastique et un simulateur de moteur avec un système reproduisant le bruit très atténué d'un moteur. Cette initiative nous paraît fort heureuse. Les gosses d'aujourd'hui sont épris de mécanique. Ils imitent avec leurs bouchez le bruit d'un moteur ou font vibrer un cure dent avec les

Construction Anglaise

JAP essaie un nouveau moteur de grande puissance

Jap, après de longues études, vient de mettre au point 3 nouveaux moteurs qui, restant bien dans la ligne générale des conceptions signées Jap, n'en sont pas moins d'admirables réalisations mécaniques. Il s'agit de deux 980 cmc., l'un à soupapes latérales, l'autre à soupapes en tête et, enfin, 1100 cmc. à soupapes en tête. Ces trois moteurs sont à deux cylindres en V calés à 50°.

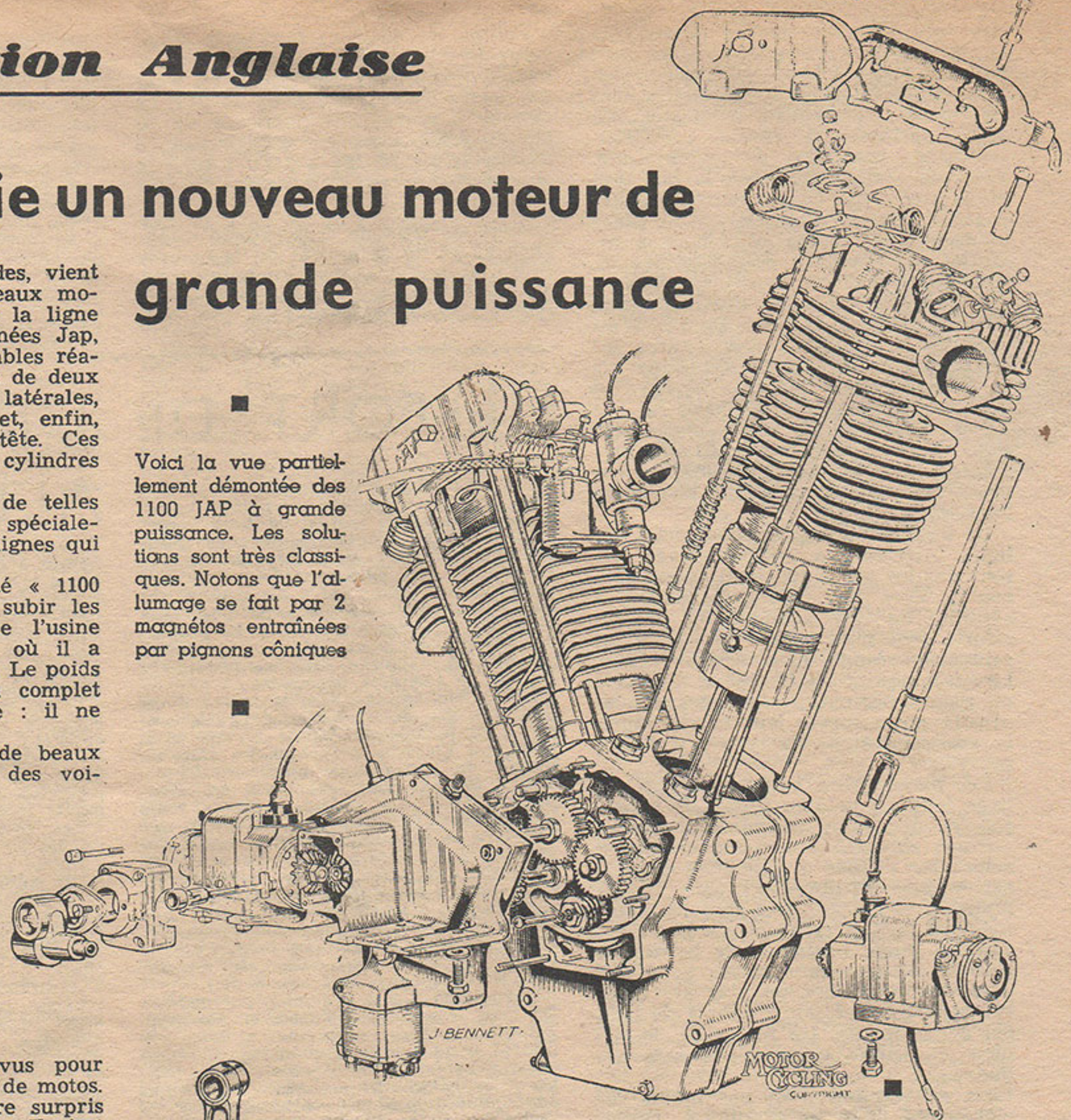
Le dernier est promis à de telles performances que c'est lui, spécialement, qui fera les frais des lignes qui suivent.

Ce nouveau moteur, appelé « 1100 Mark 1 » vient en effet de subir les premiers essais au banc de l'usine bien connue de Tottenham, où il a accusé 95 HP à 6.000 t.-m. (1). Le poids de cet ensemble moteur au complet est tout à fait remarquable : il ne pèse que 54 kgs 7 !...

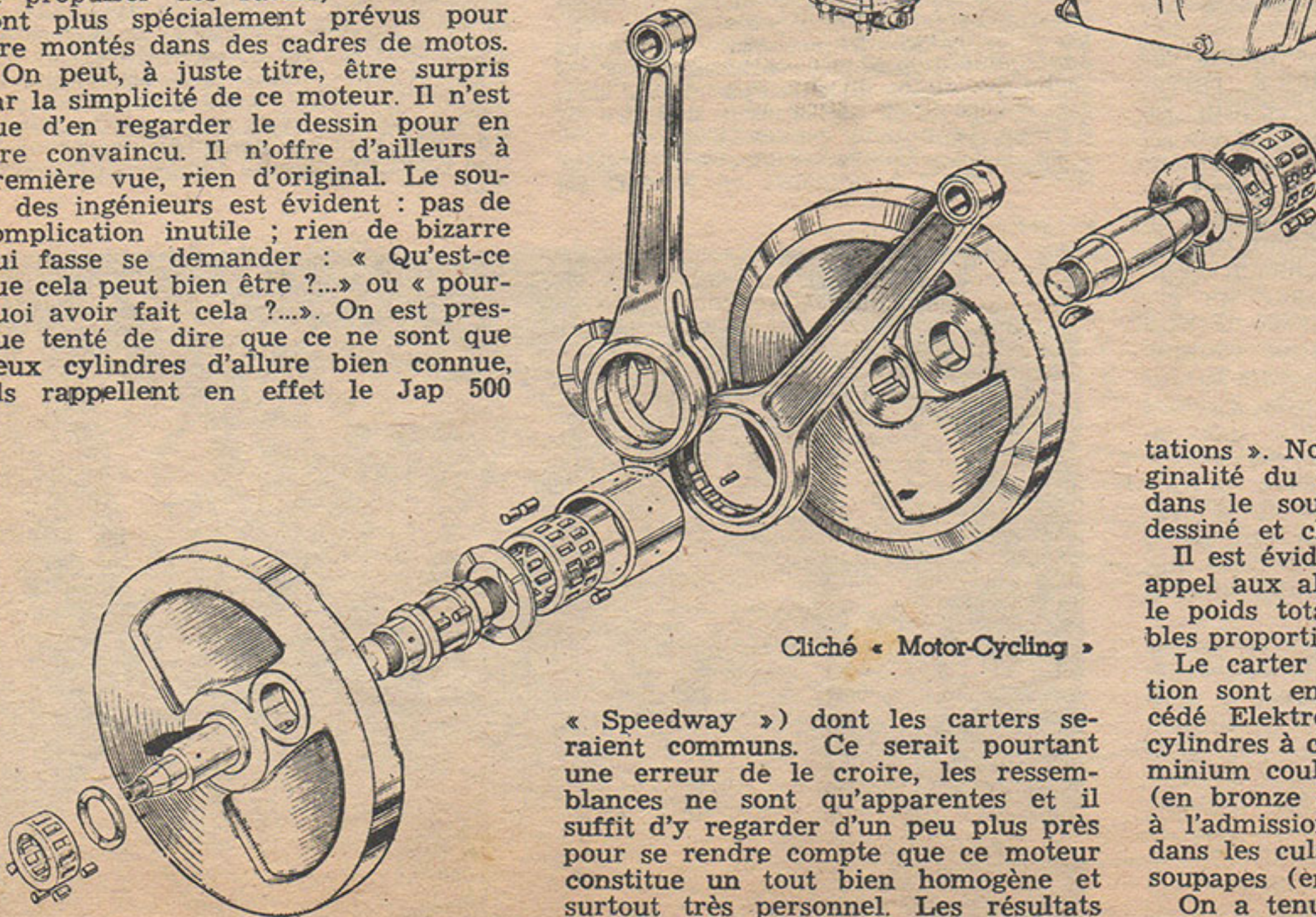
Il permet donc désespérer de beaux résultats dans la catégorie des voitures extra-légères, dont le succès va renaissant depuis la guerre et pour lesquelles la course n'est pas le moindre débouché. Un deux cylindres en V sera toujours plus économique, plus léger surtout, qu'un quatre cylindres en ligne ou qu'un flat-four. Les deux versions du 980 cc. en restant susceptibles de propulser des racers, sont plus spécialement prévus pour être montés dans des cadres de motos.

On peut, à juste titre, être surpris par la simplicité de ce moteur. Il n'est que d'en regarder le dessin pour en être convaincu. Il n'offre d'ailleurs à première vue, rien d'original. Le souci des ingénieurs est évident : pas de complication inutile ; rien de bizarre qui fasse se demander : « Qu'est-ce que cela peut bien être ?... » ou « pourquoi avoir fait cela ?... ». On est presque tenté de dire que ce ne sont que deux cylindres d'allure bien connue, (ils rappellent en effet le Jap 500

Voici la vue partiellement démontée des 1100 JAP à grande puissance. Les solutions sont très classiques. Notons que l'allumage se fait par 2 magnétos entraînées par pignons coniques



Le roulement des deux bielles sur le même maneton est très particulier, avec sa bague intermédiaire et les rouleaux travaillant à l'intérieur et à l'extérieur de celui-ci



Cliché « Motor-Cycling »

« Speedway ») dont les carters seraient communs. Ce serait pourtant une erreur de le croire, les ressemblances ne sont qu'apparentes et il suffit d'y regarder d'un peu plus près pour se rendre compte que ce moteur constitue un tout bien homogène et surtout très personnel. Les résultats obtenus n'auraient jamais pu être atteints en ne faisant que des « adap-

tations ». Nous dirons même que l'originalité du moteur se trouve surtout dans le souci avec lequel il a été dessiné et chaque pièce réalisée.

Il est évident que l'on fait un large appel aux alliages légers pour réduire le poids total dans d'aussi considérables proportions.

Le carter et le boîtier de distribution sont en fonte d'aluminium (procédé Elektron) ; les culasses et les cylindres à chemise d'acier sont en aluminium coulé. Les sièges de soupapes, (en bronze à l'échappement, en fonte à l'admission), sont pris de fonderie dans les culasses ainsi que les guides-soupapes (en bronze).

On a tenu à éviter le décalage des cylindres, c'est pourquoi la bielle du cylindre arrière est une bielle à four-

(1) Le HP équivaut 1 CV 01.

che dans laquelle vient s'encastrier la bielle du cylindre avant. Elles sont en acier forgé, à haute résistance (section en I) ; les pieds de bielles sont classiques, c'est-à-dire à bague. La seule particularité réside dans l'assemblage maneton de vilebrequin. Têtes de bielles. En effet, le maneton porte à chacune de ses extrémités des épaulements qui maintiennent en place la cage d'un double roulement à aiguilles (12 rouleaux de 1/2 x 1/4 in. par roulement) sur lequel vient prendre place un manchon ajusté dans la tête de bielle à fourche. La bielle du cylindre avant vient alors, entre les deux bras de la fourche s'appuyer sur ce manchon par l'intermédiaire d'un nouveau roulement à aiguilles.

Des rondelles de butée en bronze sont ajustées dans des logements circulaires sur la face interne des volants, évitant ainsi tout jeu latéral de l'ensemble.

La disposition classique des deux volants intérieurs a été conservée. Ils sont montés sur deux demi arbres très courts, avec un double roulement à aiguilles du côté transmission (où les efforts sont plus considérables) et un roulement simple du côté distribution. Le vilebrequin, les bielles et les axes de piston portent des forages et des canaux qui assurent leur lubrification; le graissage étant du type « à carter sec ».

Les pistons sont évidemment en alliage léger, à courtes jupes, ils ne reçoivent que trois segments chacun.

Pour chaque bloc-cylindre, quatre colonnettes vissées directement dans le carter passent librement dans le cylindre et sa culasse. Des goujons maintiennent le tout en place. Deux de ces goujons fixent également le boîtier de culbuteurs, les deux autres sont disposés de manière à pouvoir être enlevés sans toucher aux ressorts de rappel des soupapes. Un fort joint de culasse en cuivre est ajusté sur le cylindre.

La distribution n'est pas moins remarquable pour sa simplicité. Directement en bout du vilebrequin on trouve, sur le même axe, un pignon de distribution et la vis sans fin qui entraîne la pompe à huile. A partir de ce premier pignon, sont montés en cascade deux pignons de même diamètre qui portent les cames (chacun d'eux assurant la distribution pour un cylindre). Sur l'axe du dernier d'entre eux est aussi monté le pignon conique qui attaque les magnétos. Les basculeurs sont légèrement évidés à leurs extrémités ce qui permet aux tiges en duralumin des culbuteurs de porter plus efficacement. On notera la faible longueur des poussoirs et la présence de deux ressorts en épingle à cheveux par soupape ce qui évite aux tiges de soupapes un travail latéral excessif.

La pompe à huile, dont le carter est coulé d'un bloc avec le couvercle du boîtier de distribution, est à double débit. Lorsque le moteur tourne, elle est alimentée par un peu plus d'un demi-litre d'huile qui, à l'arrêt, retourne au fond du carter moteur.

L'allumage se fait par deux magnétos B.T.H., chacune étant affectée à un cylindre. Ce procédé, plus coûteux sans doute, offre des avantages évidents.

Equipé de deux carburateurs Amal (type T. 10), alimentés avec un carburant ternaire (méthanol) et avec un taux de compression de 14 à 1, ce moteur a fourni une puissance de 60 HP à 3.500 t.-m. et une puissance maximum de 95 HP à 6.000 t.-m. ; la consommation est alors de 0 l. 54 par CV/heure.

Avec un taux de compression ramené à 7,2 et un carburant du commerce (dont le faible indice d'octane interdit de forts rapports volumétriques) on relève encore 60 HP à 4.800 t.-m. Ces

résultats sont encore remarquables si on considère la vitesse de rotation très modérée du moteur, car il ne faut pas oublier que c'est un moteur conçu pour hautes performances.

Les différences de compression entre les essais au méthanol et à l'essence courante ont été obtenues par le seul échange des pistons.

Le moteur de 980 cmc. à soupapes en tête est exactement identique au Mark I Seul l'alésage change (il est de 80 mm. au lieu de 84), la course restant la même, soit 99 mm.

L'EFFORT DE L'INDUSTRIE ALLEMANDE

La production continentale est surtout axée sur les machines de petites cylindres équipées de moteurs à deux temps. Il faut tenir compte des besoins d'une clientèle appauvrie pour laquelle les prix actuels de ces petites motos sont déjà inaccessibles. Même après avoir livré une partie importante de leur outillage aux alliés au titre des réparations. La plupart des usines pourraient sortir un plus grand nombre de machines, mais ne pourraient trouver la clientèle nécessaire.

Les allemands ne semblent pas avoir une très grande confiance dans les moteurs auxiliaires de moins de 50 cmc., bien que Victoria sorte tous les mois un millier de son groupe auxiliaire 38 cc. qui, il faut le noter, comporte un changement de vitesse à deux rapports. Mais le directeur de cette marque croit que l'histoire se répètera et que la vogue des groupes auxiliaires passera. On peut évidemment être d'une opinion contraire. Ce petit moteur est d'ailleurs intéressant. Le carburateur n'a pas de flotteur. Il y a un distributeur rotatif. Le changement de vitesse possède un embrayage par vitesse (comme le vis à vis de Dion, les anciennes Motosacoche, P.M. et Scott).

Néanmoins il y a beaucoup de modèles 125 cmc. Une seule 200 cmc. la Zundapp. Triumph sort une 250 cmc. à deux cylindres deux temps à chambres d'explosions séparées. Chez Victoria une deux temps monocylindrique. Adler ne produit actuellement plus de voitures, mais va sortir des motos deux temps, mais il n'en est encore qu'à la période d'études et d'essais. Le moteur est un 98 cmc.

La N.S.U. Fox est une 98 à moteur quatre temps à soupapes en tête. Il est

monté à porte à faux en avant d'un cadre à poutre, 3 vitesses. C'est en côte paraît-il que brille particulièrement cette petite machine.

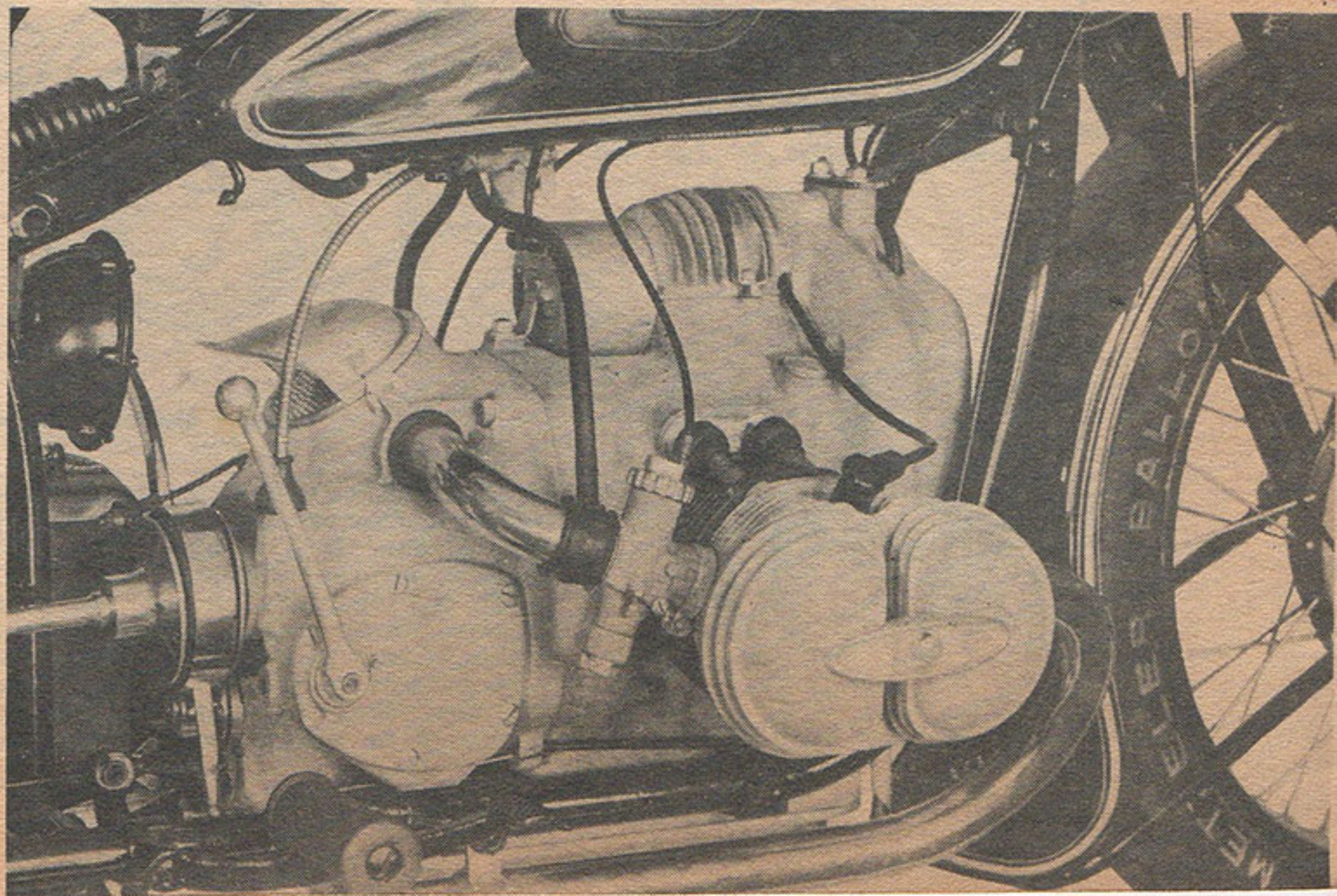
Chez Ardie on pense tirer 15 CV d'un deux temps 250 actuellement à l'étude et qui sera équipé d'un système d'échappement breveté.

Enfin, B.M.W. a repris une activité importante, et ses chaînes de montage sont en plein rendement. En plus de la R 24, 250 monocylindre, l'usine a modifié la 500 à culbuteurs, et la R 51 2 (dont nous reproduisons ci-dessous la photo de la partie motrice) est déjà commercialisée.

Les principales modifications portent sur les culasses (rappelant celles du type « Russie ») et les carburateurs avec filtre à air solidaire du carter.

Le prix des machines allemandes a sensiblement doublé par rapport à 1939, tout comme en Angleterre et comme chez nous (si on tient compte de la dévaluation).

Assurément la concurrence allemande n'existe pas, et nous construisons nous aussi d'excellentes machines de petite cylindrée, mais il faut voir loin et préparer l'avenir. Il faut, par la qualité et le prix de nos machines, nous installer solidement sur les marchés étrangers. Les constructeurs allemands tout comme les italiens travaillent ferme, surtout sur le plan technique, mais au cours de l'évolution économique, ils pourront reprendre une place importante sur le marché mondial.



MOTEUR ALTERNATIF ou TURBINE ?

Ce sont là des questions qu'il faut aborder avec une certaine prudence et il ne faut pas croire que du jour au lendemain nos braves moteurs à explosion, aujourd'hui parfaitement au point, soient destinés à disparaître rapidement. Il y a encore pour lui d'énormes possibilités, en particulier si l'alimentation par injection se substitue au carburateur (et nous aboutirons rapidement au deux temps. Actuellement le Diesel est trop lourd, trop encombrant et trop coûteux pour les véhicules légers, mais il peut nous réserver des surprises. Il use une moindre quantité d'un combustible moins coûteux et offre un intérêt certain. Mais qui pourrait affirmer que la turbine ne détrônera pas les moteurs à explosion et les moteurs à combustion interne ?

Certes nous ne croyons pas qu'il faille envisager pour la locomotion routière l'utilisation de turbo-réacteurs ou de fusées qui ne sont guère, au moins pour le présent et dans les conditions de circulation actuelles, des véhicules roulant à près de 1.000 kmh., alors que le 120 ou le 130 kmh. constituent un maximum difficile à atteindre sur les parcours les plus rapides. Par contre le turbo-propulseur n'a peut-être pas dit son dernier mot. La question vaut donc la peine d'être examinée. Il y a des obstacles à surmonter : le prix très élevé, mais il ne faut pas y attacher une importance exagérée, les aciers spéciaux seront, dans l'avenir, peut-être moins coûteux et la production en grande série peut diminuer les frais d'usinage. La consommation exagérée sera sans doute réduite quand des matériaux spéciaux permettront d'utiliser des pressions plus élevées. Et ne négligeons pas un avantage sérieux : celui d'utiliser des produits lourds, moins coûteux que les hydrocarbures légers et offrant par surcroît une meilleure protection contre le feu. Assurément tous ces problèmes nécessiteront une longue étude et il se peut que plusieurs décades soient nécessaires à leur solution.

La turbine pour véhicules automobiles sera nécessairement différente de la turbine d'aviation. En effet une turbine d'aviation fonctionne sensiblement sous une charge constante et à un régime constant voisin du maximum. Une turbine d'aviation comporte : 1° un compresseur d'air généralement du type axial ; 2° des chambres d'explosions où l'on injecte du combustible qui brûle en présence de l'air envoyé par le compresseur ; 3° une

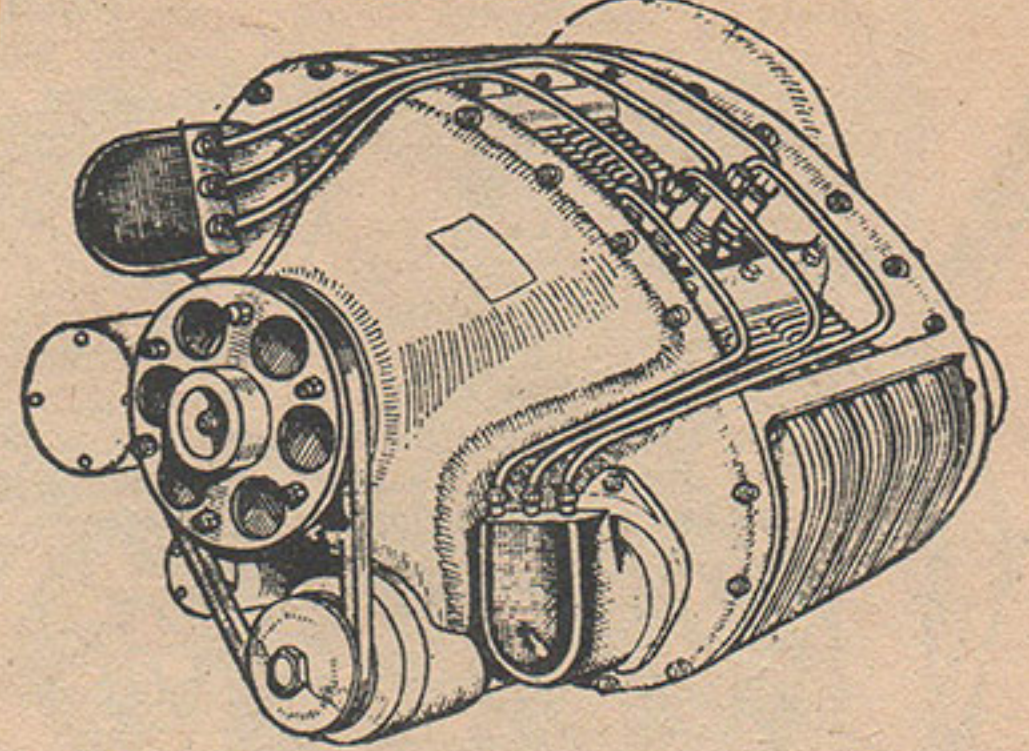
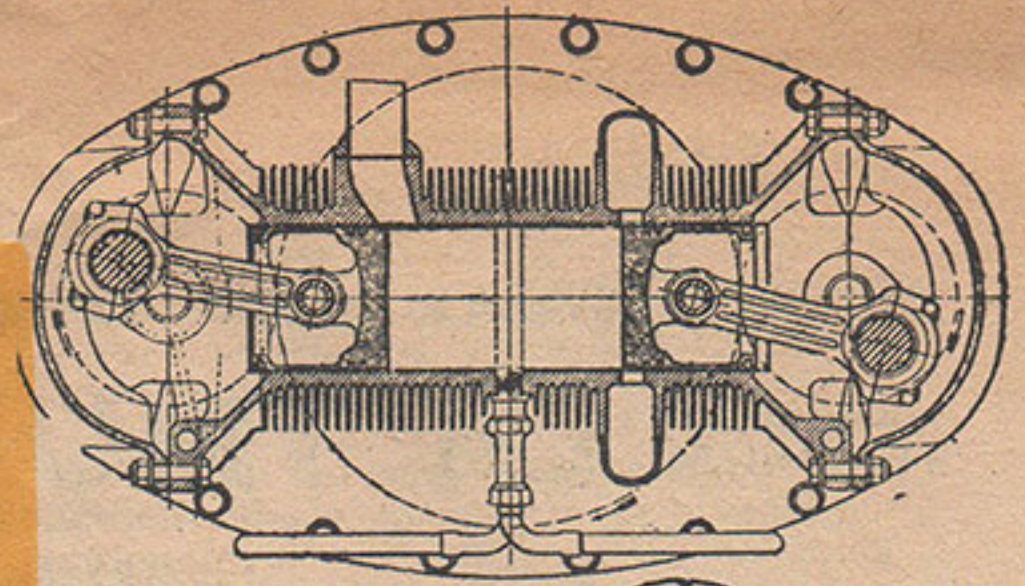
turbine à un ou deux étages qui est attelée sur le même arbre que le compresseur. Le rendement d'un tel système n'est satisfaisant que si le régime est très élevé, 10.000 t.-m. environ. Il ne permettrait pas au ralenti le démarrage d'un véhicule routier.

Dans une turbine pour véhicule routier la disposition est différente. Nous trouvons tout d'abord les organes indiqués ci-dessus : compresseur, chambre de combustion et turbine entraînant le compresseur, mais il y a une seconde turbine motrice, celle-là est montée sur un arbre indépendant du premier. Elle est donc sensiblement différente des turbines d'aviation. En somme la puissance totale développée par la première turbine est uniquement utilisée pour l'entraînement du compresseur et c'est la seconde turbine qui sert à la propulsion du véhicule.

Grâce à cette séparation de la seconde turbine nous obtenons un résultat intéressant : c'est que moins la turbine motrice tourne rapidement par rapport à la turbine du compresseur et plus le couple-moteur augmente. On voit tout de suite l'avantage : c'est qu'il s'établit un équilibre entre le couple moteur et le couple résistant, en sorte que nous pourrions nous passer d'un changement de vitesse.

D'autre part, quand le turbo-compresseur tourne lentement, la pression exercée sur la turbine motrice est si réduite qu'elle ne suffira pas à entraîner le véhicule. Nous pourrions donc à la rigueur supprimer un système d'embrayage. Nous aurons donc, en quelque sorte, l'équivalent d'un changement de vitesse rigoureusement automatique.

Ce ne sont pas les seuls avantages : une turbine est beaucoup moins encombrante et beaucoup plus légère qu'un moteur à piston. Les problèmes d'équilibrage sont complètement supprimés, puisqu'il n'y a que des organes rotatifs. Le graissage des paliers est extrêmement facile : l'huile n'est pas polluée, ni décomposée par la chaleur. Aucun système de refroidissement n'est nécessaire. Le système d'allumage n'intervient qu'au départ et une seule bougie suffit, les chambres de combustion communiquant. Le combustible est injecté d'une manière continue.



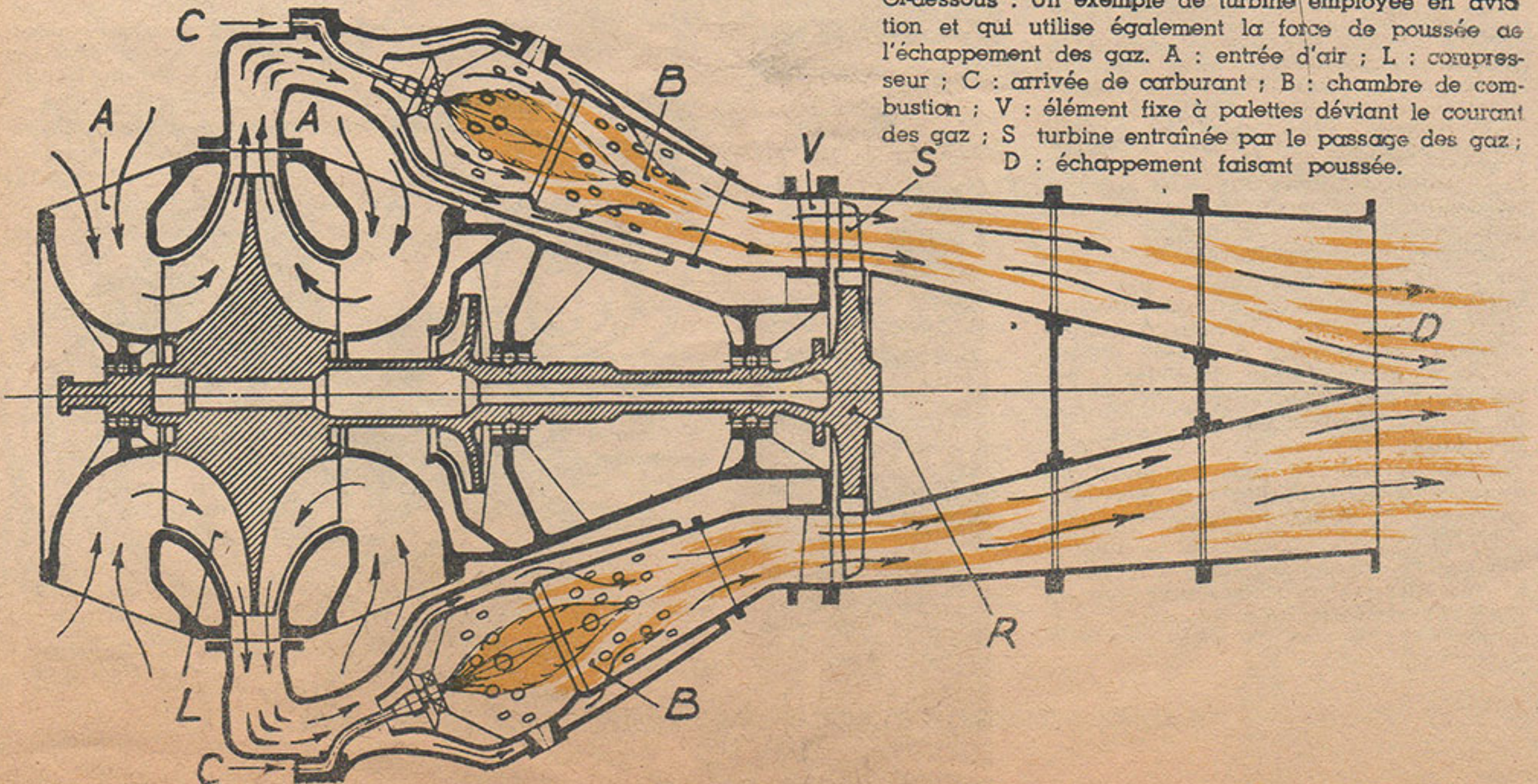
Le moteur Oehrli et Jandasek est une des dernières formes du moteur à explosion expérimenté récemment en Amérique sur quelques avions légers, n'est pas encore appliqué à l'automobile ou la moto.

En pratique il faudra cependant un système démultiplicateur pour le démarrage en côte et pour les voitures, un dispositif de marche arrière.

Mais il y a des inconvénients ; en admettant même que ce moteur propulseur soit parfaitement au point, que l'on arrive, en particulier, à réaliser des chambres de combustion et des aubages capables de résister indéfiniment à la chaleur, au laminage des gaz et à la corrosion. C'est tout d'abord la nécessité d'un démarreur extrêmement puissant pour amener le turbo compresseur à un régime suffisant pour son fonctionnement. Et si ce démarreur reste en panne, on se trouve dans un joli pétrin. En effet, le turbo compresseur est complètement indépendant des roues du véhicule et aucun dispositif de lancement à main, sauf peut-être un démarreur à inertie, n'est possible. L'autre inconvénient c'est le faible rendement thermique et la consommation très élevée qui avoisine 350 gr. par CV/h et que ne compense pas le prix moins élevé du combustible.

MELLIER

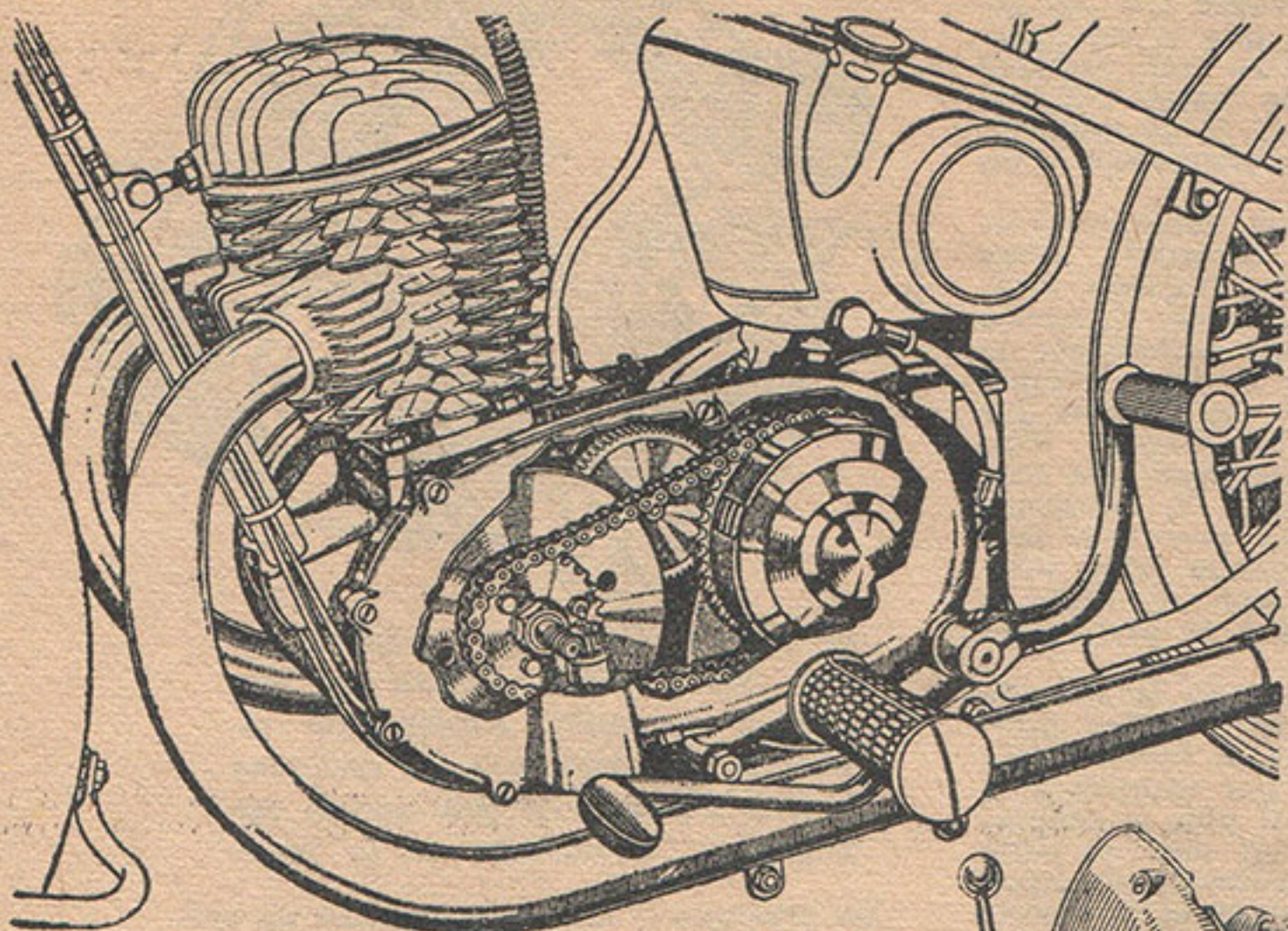
Ci-dessous : Un exemple de turbine employée en aviation et qui utilise également la force de poussée de l'échappement des gaz. A : entrée d'air ; L : compresseur ; C : arrivée de carburant ; B : chambre de combustion ; V : élément fixe à palettes déviant le courant des gaz ; S : turbine entraînée par le passage des gaz ; D : échappement faisant poussée.



Précisions sur une machine des surplus :

LA TRIUMPH 250 cmc. B.D.G.

SURNOMMÉE LA " HÉRISSON "



C'est, on le sait, une marque allemande dont le siège est à Nuremberg. Le modèle 250 cmc. deux cylindres, deux temps, est particulièrement remarquable et convient particulièrement à la remorque d'un sidecar. En voici les caractéristiques principales :

Moteur deux cylindres en U à chambre d'explosion commune et pistons se déplaçant à l'unisson. Balayage en écuicourant et piston à fond plat. Refroidissement par air. Alésage 45 mm, course 78 mm. Cylindrée totale 248 cmc. Rapport volumétrique 5,5 à 1. Puissance 11 CV à 4.000 t.-m. Alimentation par carter pompe. Cylindres en fonte formant bloc et garnis de larges ailettes. On remarquera la forme de la chambre d'explosion à haute turbulence. La culasse amovible est en alliage léger à haute perméabilité thermique. Graissage par mélange. Deux bielles décalées. Embiellage à deux rangées de galets. Diagramme de distribution symétrique. Le démontage des pièces du moteur est possible sans le sortir du cadre et sans toucher au changement de vitesse. Volant magnétique Noris à courant redressé alimentant la batterie d'éclairage type MLZ 6/45/60/1. Avance à l'allumage 10 mm à commande manuelle. Bougie Bosch W 175 TI.

Carburateur Bing AJ/2/24. Gicleur principal 110. Aiguille au cran 2. Gicleur à aiguille 2,70. Gicleur ralenti 0,55. Pointeau de ralenti un tour et demi. Air additionnel par manette au guidon. Mélange 1 à 25.

Embrayage à disques multiples. Bloc moteur changement de vitesse à 4 rapports 1 - 1,33 - 1,80 - 3,25 à 1. Transmission primaire 3/8 x 3/8. 70 maillons en carter à bain d'huile. Démultiplication primaire 1,88 à 1 avec pignon 24 x 45. Transmission secondaire par chaîne sous carter étanche, par chaîne 1/2 x 5/16 120 maillons. Démultiplication totale en 4^e vitesse 4,96 à 1 (solo), 5,5 en sidecar.

Cadre central en acier embouti et soudé à berceau. Fourche arrière boulonnée. Fourche AV à parallélogramme. Bras emboutis. Ressort central. Amortisseurs et frein de direction à friction.

Pneus à jante creuse 2 1/2 x 19 (1 kg à l'avant, 1,6 à l'arrière et 2,2 kgs en tandem). Roue AR à broche.

Réservoir en selle 12 litres. Canouillères.

Ci-contre : la transmission primaire s'effectue par chaîne sous carter étanche.

Vitesse maxima en solo 93 kmh., en sidecar 78 kmh.

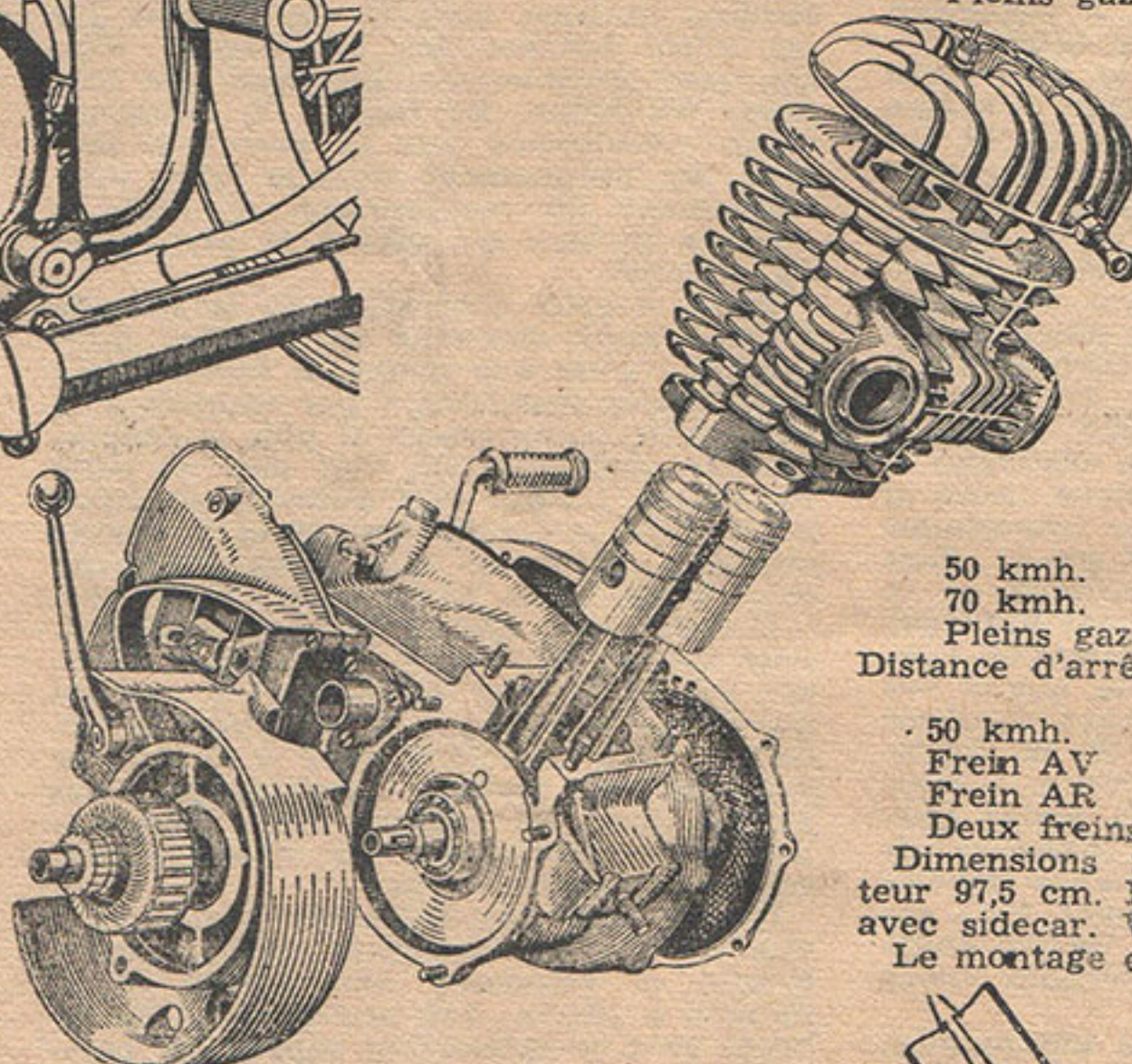
Accélération en solo 30 à 60 kmh., 3^e vitesse 6,5 sec.; en sidecar 12 sec.

Accélération en solo 30 à 60 kmh., 4^e vitesse, 10 sec., en sidecar 12 sec.

Consommation à vitesse uniforme :

	Solo :
50 kmh.	2,65 l. aux 100 kms
70 kmh.	3,6 » » »
Pleins gaz	5,5 » » »

A gauche, détail de l'embiellage à double bielles décalées, et du cylindre au refroidissement efficace.



Sidecars :

50 kmh.	4,5 l. aux 100 kms
70 kmh.	5,8 » » »
Pleins gaz	6,5 » » »

Distance d'arrêt à :

	Solo	Sidecar
50 kmh.		
Frein AV	16 m.	33 m.
Frein AR	19 m.	33 m.
Deux freins	11,5 m.	16 m.

Dimensions : Longueur 205 cm. Hauteur 97,5 cm. Largeur 76 cm. et 158 cm. avec sidecar. Voie 104 cm.

Le montage est on ne peut plus simple :

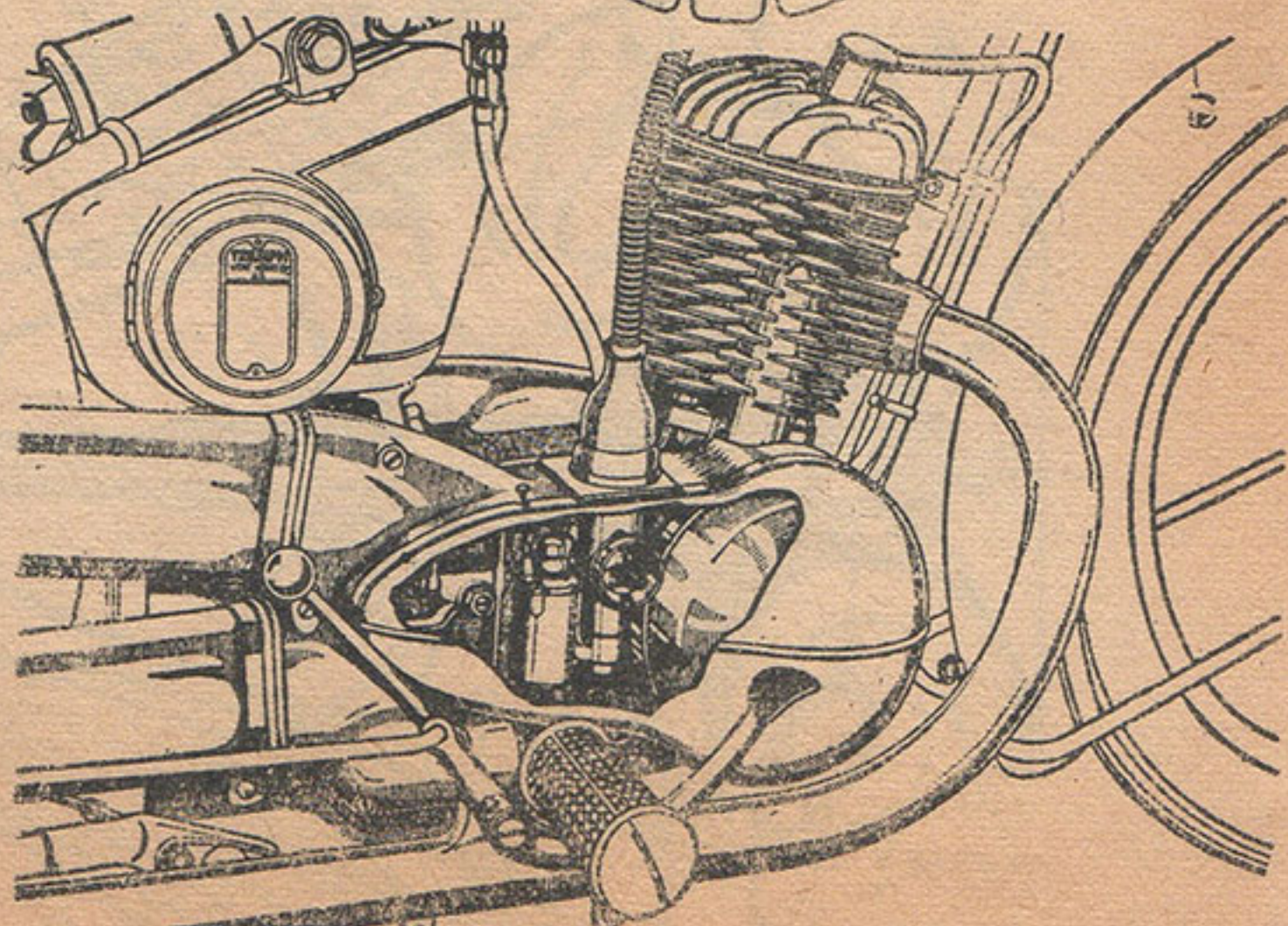
Freins \varnothing 150 mm, 25 mm largeur. Béquilles AV et AR. Selle oscillante. Indicateur de vitesse dans la coquille du phare. Kick starter à pédale repliable. Graisseurs pour les flexibles de commande.

Cette machine peut être accouplée à un sidecar Steib LS 200 pesant 60 kgs. Montage en 3 points par rotules.

En solo poids 137 kgs, avec sidecar 197 kgs, soit rapport poids-puissance respectivement 19,2 kgs et 31,5 kgs (conducteur et passager : 75 kgs).

Ci-contre, coupe du cylindre au niveau de la lumière d'échappement montrant la forme de la tubulure qui permet d'utiliser deux tubes.

Au-dessous vue crevée du côté transmission finale (chaîne sous carter étanche) et carburateur enfermé sous couvercle filtre à air.



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

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR : Triumph deux temps à double piston avec distributeur rotatif pour l'admission ; course 78 mm. ; alésage 2x45 mm. ; cylindrée 248 cmc. ; puissance 12 CV à 3.800 t.-m. ; taux de compression 5,9 à 1 ; cylindres en métal léger avec ailettes Seld et chemises en acier ; vilebrequin matricé, tournant sur paliers à doubles rouleaux ; palier auxiliaire dans le couvercle du carter de chaîne ; culasse en métal léger ; deux bielles séparées et décalées, montées sur roulements à aiguilles ; distributeur tournant entre moteur et boîte de vitesses, commandé par engrenages.

GRAISSAGE : Pompe à piston combinée avec le mélange essence-huile. Contenance du réservoir d'huile : 1 3/4 l.

ECHAPPEMENT : Deux tubes avec silencieux démontables. Celui de droite n'est qu'une dérivation du tube principal.

CARBURATEUR : Bing AJ 2/26 à deux manettes (gicleur principal 105, gicleur de puissance 73, position de l'aiguille 2° cran ; vis de ralenti, un tour d'ouverture) ; filtre à air placé dans le réservoir d'huile avec un entonnoir très long conduisant au carburateur ; pas de volet d'air.

ALLUMAGE : Par batterie ; réglage à main de l'avance à l'allumage ; écartement aux vis platinées 0,4 mm. ; bougie 14 mm., Bosch W 225-T 1 ; écartement des électrodes 0,7 mm. ; bobine, fusible et petite lampe de l'indicateur électrique de point mort dans le petit coffret monté au centre du guidon.

ECLAIRAGE : Noris MLZ 6 volts, 30/50 Watts ; batterie 6 volts, 7 Ah. placée derrière la boîte de vitesses ; lampe principale 25/25 Watts ; feu de position et feu arrière 3 Watts ; avertisseur électrique à l'arrière, sous la selle.

EMBRAYAGE : A disques multiples, avec garnitures de liège, fonctionnant dans un bain d'huile.

BOITE DE VITESSES : 4 vitesses en bloc avec le moteur ; rapports de démultiplication 1:2,76 - 1:1,81 - 1:1,33 - 1:1 ; levier d'embrayage au pied à gauche ; en première vitesse le sélecteur est dans sa position la plus basse ; indicateur électrique de point mort.

TRANSMISSION : Moteur changement de vitesse par chaîne à rouleaux 9/57x3/8 de 70 maillons ; boîte de vitesses roue arrière par chaîne à rouleaux tubulaires 1/2x5/16 de 120 maillons ; la chaîne avant baigne dans l'huile ; la chaîne arrière est protégée de la poussière par un carter. Démultiplication : à l'avant : 1:1,875 ; à l'arrière 1:2,272 (et 1:2,9 dans le modèle militaire).

CADRE : Cadre tubulaire fermé avec gousset en tôle d'acier vissé ; support sur roue avant et roue arrière ; béquille latérale ; repose-pieds fixes.

SUSPENSION : Fourche en acier matricé à parallélogramme avec amortisseurs de chocs réglables à la main ; selle à suspension à l'avant amortie par bloc de caoutchouc et recouverte d'une double couche de caoutchouc.

RESERVOIR : Contenance 11,3 l., dont 1 1/2 en réserve ; orifice de remplissage au centre, de 60 mm. de diamètre ; fermeture du bouchon à baïonnette ; grands grippe-genoux.

GUIDON : Diamètre du tube 22 mm. ; diamètre de la poignée 31 mm. ; poignée tournante à câble, traction intérieure ; leviers à traction par l'extérieur ; amortisseur de direction.

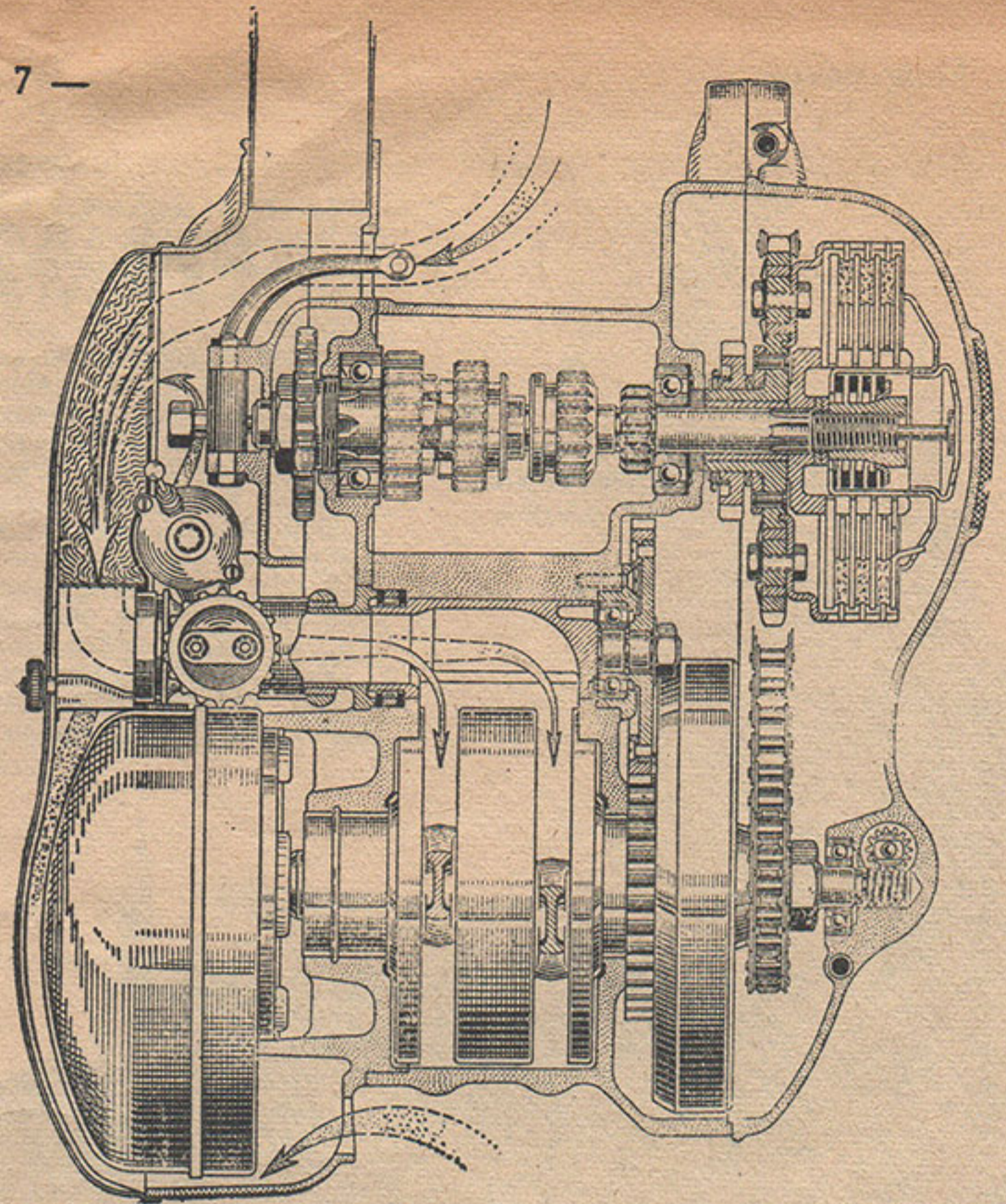
PHARE : Largeur du rayon à la sortie 160 mm. ; compteur encastré, diamètre 73 mm.

MOYEURS : Diamètre des tambours 150 mm. ; largeur 22 mm. ; réglables à la main ; le tambour arrière est placé près de la couronne de support des rayons (axe démontable) ; palier à billes fixe ; le couvercle du tambour avant comporte un flasque de protection ; rayons de 3,5 mm. ; longueur 210 mm. à l'avant à gauche, 190 à droite et 200 à l'arrière.

BANDAGES : Jantes de 2 1/2x19 ; pneus de 3,25x19 ; pression d'air à l'avant 1,2 atm., 1,6 à l'arrière en solo et 1,8 pour le tan-sad.

ACCESSOIRES : Outils et pompe.

PRESENTATION : Laquée rouge foncé et chromage simple.



Ci-dessus : Schéma de l'alimentation du moteur, par distributeur rotatif et carburateur dans le carter.

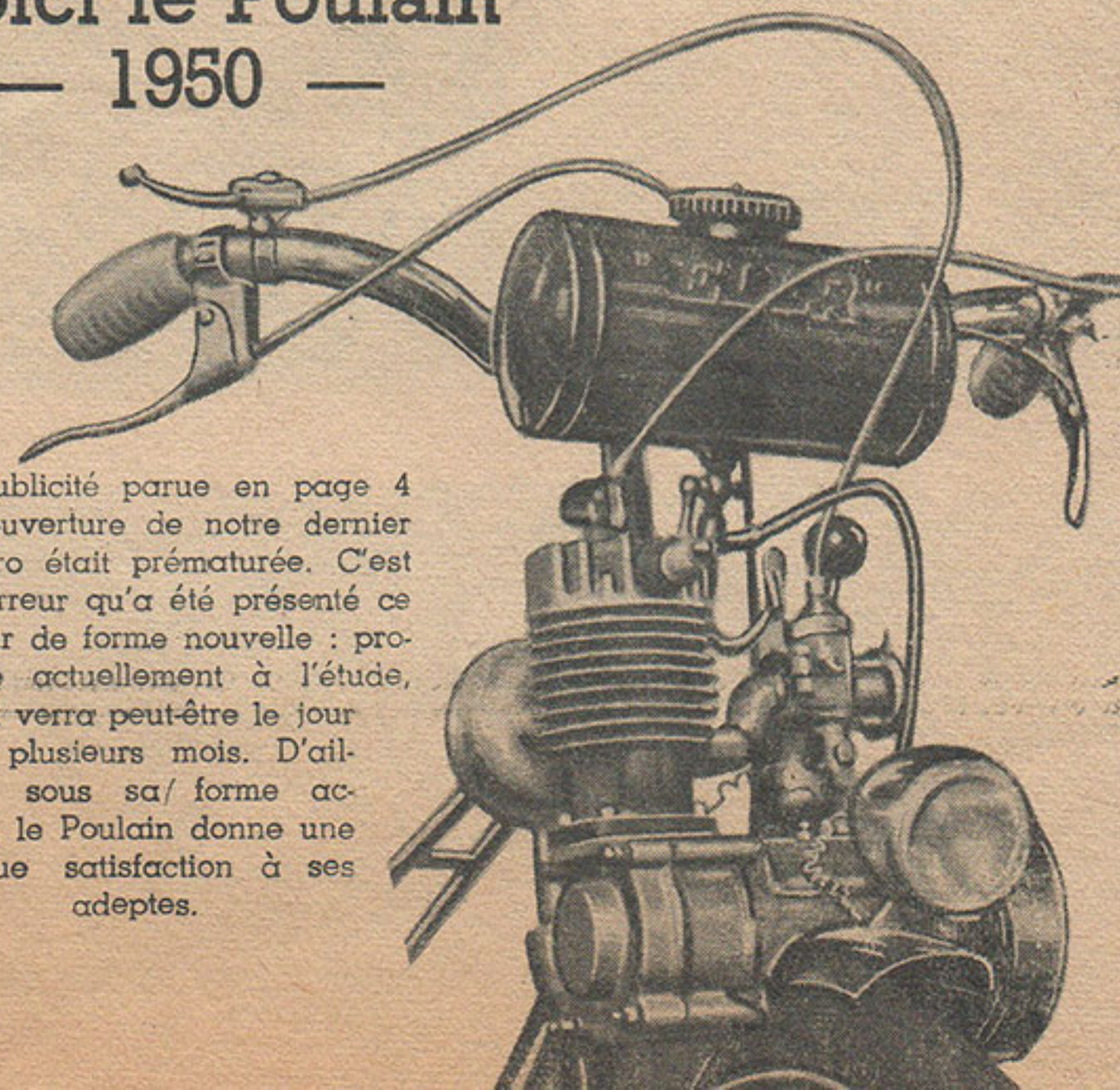
DIMENSIONS : Longueur 2.060 mm. ; largeur 745 mm. ; hauteur 940 mm. ; empattement 1.320 mm. ; hauteur de la selle 720 mm. ; hauteur libre au-dessus du sol 110 mm. ; distance entre le milieu du guidon et le bord arrière de la selle 670 mm. ; angle de braquage 63° ; chasse de la fourche avant 80 mm.

POIDS : Avec réservoir plein 147 kgs ; pression sur la roue AV 79 kgs ; sur la roue AR 68 kgs ; charge maximum 180 kgs.

RENDEMENT : Vitesse maximum 110 kmh. (100 kmh. avec la démultiplication du modèle de l'armée) ; consommation 2,8 l. aux 100 kms.

Voici le Poulain

— 1950 —



La publicité parue en page 4 de couverture de notre dernier numéro était prématurée. C'est par erreur qu'a été présenté ce moteur de forme nouvelle : prototype actuellement à l'étude, et qui verra peut-être le jour dans plusieurs mois. D'ailleurs, sous sa forme actuelle, le Poulain donne une absolue satisfaction à ses adeptes.

(SUITE DU N° 965)

Lundi 5 septembre :
Pas de pignon à la poste. Torg nous fait déjeuner des moules en omelette. Le garagiste n'a pas trouvé de rayons pour réparer. Nous en trouvons nous-mêmes et lui faisons réparer.

Mardi 6 septembre :
Visite du Musée. Départ. Enkopping.

Mercredi 17 septembre :
Mon pneu crève : le garagiste avait laissé le rayon dépasser de 2 cm. à l'intérieur de la jante ! Orebro.

Jeudi 8 septembre :
Bob casse 4 rayons avec mon casque. Nous faisons de véritables étapes de montagne sur des routes effroyables (10 cm. de gravier par endroits, largeur de la route : environ 3 mètres, avec des virages à angle droit ou même en ciseaux, le degré au-dessus des épingle à cheveux.

Vendredi 9 septembre :
Les rayons cassent en série. Faisons des nœuds et changeons le rayonnage.

Le style imposant de l'Hôtel-de-Ville d'Helsingfor.



Vue lointaine du centre de Stockholm.

Samedi 10 septembre :

Raccourcissons nos chaînes d'un maillon après qu'elles se soient trop détendues en montagne. Couchons à Askim, en Norvège. Position N° 2.

Dimanche 11 septembre :

Arrivée le soir à Oslo. Arrivons chez Arne le lendemain de son mariage. Couchons dans un Lycée avec le professeur de Français que nous avons rencontré à la gare. Cours d'argot et de grammaire française le soir.

Lundi 12 septembre :

Cherchons en vain un bateau pour atteindre le Danemark, l'Allemagne, la Hollande, la Belgique ou la France. Passons l'après-midi chez Arne. Visite d'un jardin anthropomorphe la nuit. Couchons dans l'auberge de jeunesse.

Mardi 13 septembre :

Cherchons désespérément pignon et chaîne. J'ai l'idée de génie, pourrait-on dire modestement, de passer poste restante où nous attendent 2 pignons. Nous nous tapons 3 fois le derrière par terre en plein Oslo. Achetons une chaîne, Propagande pour Motobécane, nous nous installons sur une place d'Oslo, devant la Préfecture de Police, démontons tout, réparons, etc... de 14 à 17 heures. Difficultés avec un boulon foiré. Visite extra-rapide d'Oslo. Couchons à 20 kms d'Oslo le soir, dans une gentille auberge.

Mercredi 14 septembre :

Départ tardif. Une bougie encrassée, un boulon foiré, un déculassage, un refiletage avec bougie d'auto : un bateau raté ! « Quand nous arrivâmes au port » le bateau était encore en vue, mais déjà parti de Larvik. Installation près du lac. Cuisine extra-fine le soir (à la Française) La nuit, pluie torrentielle.

Jeudi 15 septembre :

Bataille de l'eau. Obligés de creuser un système de rigoles dans et autour de la tente. Ecopons l'eau avec des gamelles. Mangeons à la Française toute la journée. Décalaminage sous la pluie, remise en état des motos.

Vendredi 16 septembre :

Nous réveillons avec un bon rhume. Manquons encore de rater le bateau (un quart d'heure d'avance seulement). Mais départ de celui-ci avec une heure de retard par suite du retard du train causé par le mauvais temps. 10 heures de mer le jour de l'équinoxe (sans commentaires). Arrivée en pleine nuit à Frederikhaven. Couchons dans une grange.

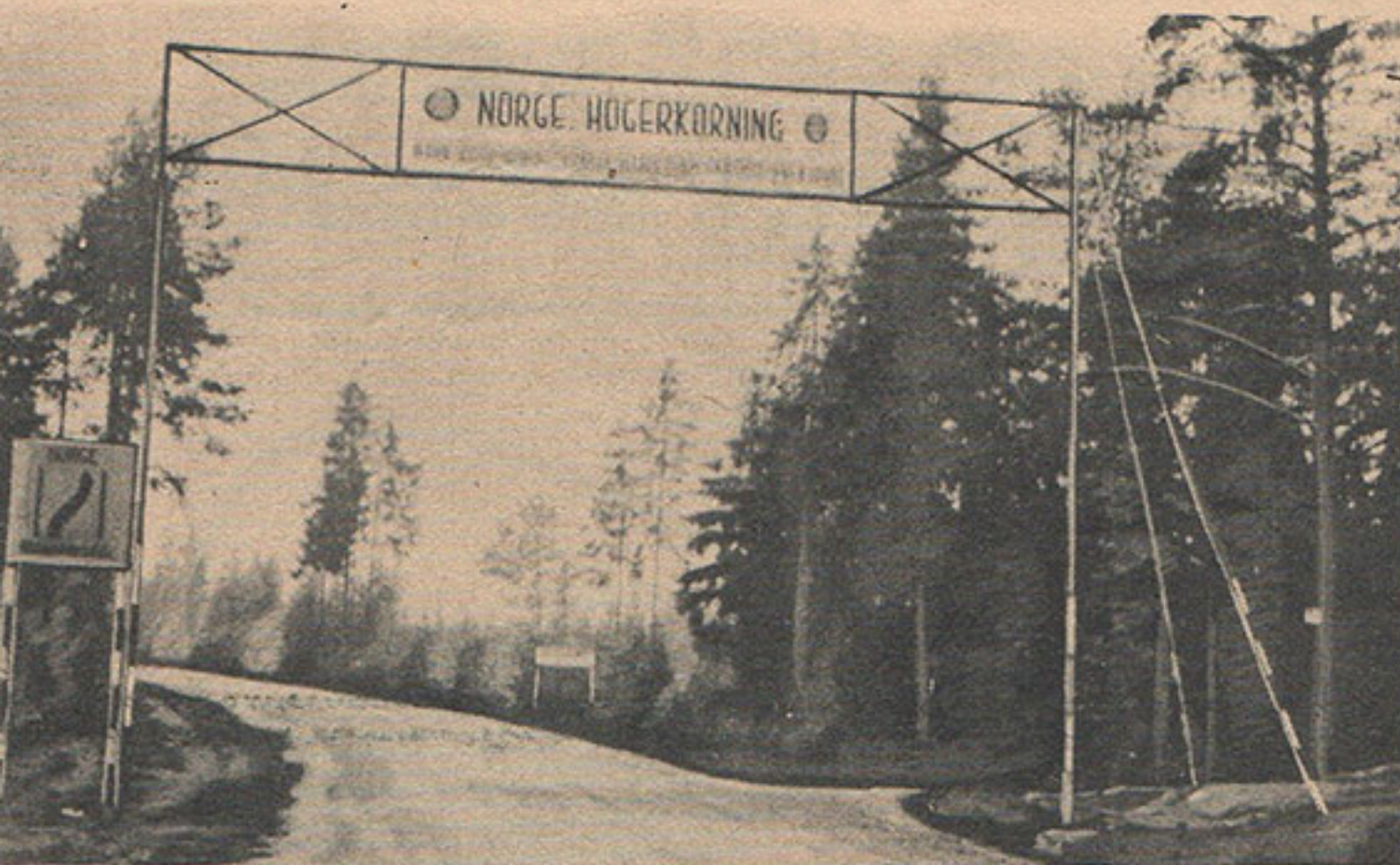
Samedi 18 septembre :

Descente du Danemark en une journée sous la pluie. Une crevaison. Une panne sèche (sui vie de transfusion d'essence). 2 nouveaux rayons cassés (Pierre), (6 Robert). Couchons à côté de la Douane.

Dimanche 19 septembre :

Réveil à 11 heures. Arrivons à Hambourg le soir. Kom-

Change ment de règlement : On roule à gauche en Suède, à droite en Norvège. Entre les deux, peut-être doit-on rouler au milieu ?



En butte à la curiosité de « sympathiques » Suédois.



Souvenirs de voyage contés par Pierre L'HUILLIER et Robert JEANTHEAU

mandantur anglaise pour obtenir de l'essence qu'on ne nous a pas donné à l'entrée. Couchons dans une auberge de jeunesse après avoir parcouru Hambourg de nuit dans tous les sens.

Lundi 19 septembre :

Le consul de France nous dépanne en nous donnant 20 litres d'essence. Autostrade. Brème. Le soir brouillard, erreur de direction, qui nous emmène de Linggen à Rheine. Couchons dans la Douane.

Mardi 20 septembre :

Départ 6 heures. Brouillard glacé, tenue renforcée. Arrivée à Ben House à 5 heures de l'après-midi, avec 6 rayons intacts pour Pierre et 2 pour Robert, les autres ayant subi des « nœuds »

Mercredi 21 septembre :

Visite de Rotterdam à pied. Nous réussissons, après bien des magasins et des kms à pied, à trouver des rayons convenables. Le soir, visite de Dennen Huis et piment sous la direction éclairée de Ben.

Jeudi 22 septembre :

Rayonnage des roues avec un matériel primitif : pince universelle et tournevis pour agrandir les trous, en plus d'une petite lime triangulaire. Décalaminage.

Vendredi 23 septembre :

Bréda-Anvers-Bruxelles-Le Cateau où nous reprenons contact avec la cuisine française « à la bonne franquette ».

Samedi 24 septembre :

St-Quentin-Chantilly-Paris, sous la pluie. Retour à Paris avec 6 marks allemands et 30 francs français, mais des biceps et triceps considérablement augmentés

Conclusion pêle-mêle :

Essence consommée : Paris - Frontière germano-hollandaise : 16 litres. — Frontière germano-danoise - Frontière norvégienne : 33 litres. — Frontière norvégienne - Aabenraa : 16 litres. — Aabenraa - Etten : 15 litres. — Etten - Paris : 12 litres. Soit 92 litres plus 10 % d'huile. Kilomètres : Environ 6.000 à 6.500 en moto, sur tout terrain, même en montagne. Moyenne de 40 kmh. à la fin du voyage. — 550 en camion. — 300 en bateau. — 75 à 100 à pied dans les villes. Soit entre 7.000 et 7.500.

Soutenus par la cuisine française, faite par nous-mêmes, la bonne humeur, les vieilles chansons de chez nous et quelques nouvelles (3 Cloches, la Marie, Les Beaux Jours, la Mer) et l'amitié, ainsi que par d'énormes quantités de margarine.

Avec armes et bagages sur des routes déplorables souvent (25 à 30 kgs à l'arrière) Des étapes jusqu'à 380 kms par jour, contre froid (tenue renforcée avec tous nos vêtements de rechange sur nous, plus les pyjamas), Pluie, quelquefois plusieurs jours sans presque manger, ni dormir, ni s'arrêter.

Trucs de vieux campeurs : Bougies pour s'éclairer, moustiquaire bien utile, mâts de tente en V, pince uni-

verselle pour servir d'anse aux casseroles, réchaud permettant de faire le thé tous les soirs, le café le matin au lit, la nourriture à l'abri sous la tente, ainsi que le chauffage de celle-ci.

Bob chef mécanicien et cuisinier. Pierre éplucheur en chef, infirmier, interprète auprès des « bougnouls ». En Belgique, Robert : Pierre, demande si on peut acheter des cigarettes », alors que les gens parlaient français !). Installation le plus souvent en pleine nuit. Accueil très chic en Norvège, Allemagne, en Hollande et même au Danemark. Mais nous n'avons rencontré en tout en Suède que quatre suédois masculins sympathiques. Paysages splendides, surtout en Norvège. Compliments à Motobécane, à tous les points de vue, sauf pour le pignon et les manettes de frein trop pointues. Pas rencontré de scouts en Scandinavie. Expédition sans préparation, réussie en grande partie grâce à l'entraînement moral et physique que nous a donné le Scoutisme. Merci aussi à Dieu, de la chance qui nous a accompagné tout du long. Et maintenant, paré pour l'Afrique...

L'Hôtel-de-Ville de Stockholm est bâti sur une des nombreuses îles qui constituent la ville.



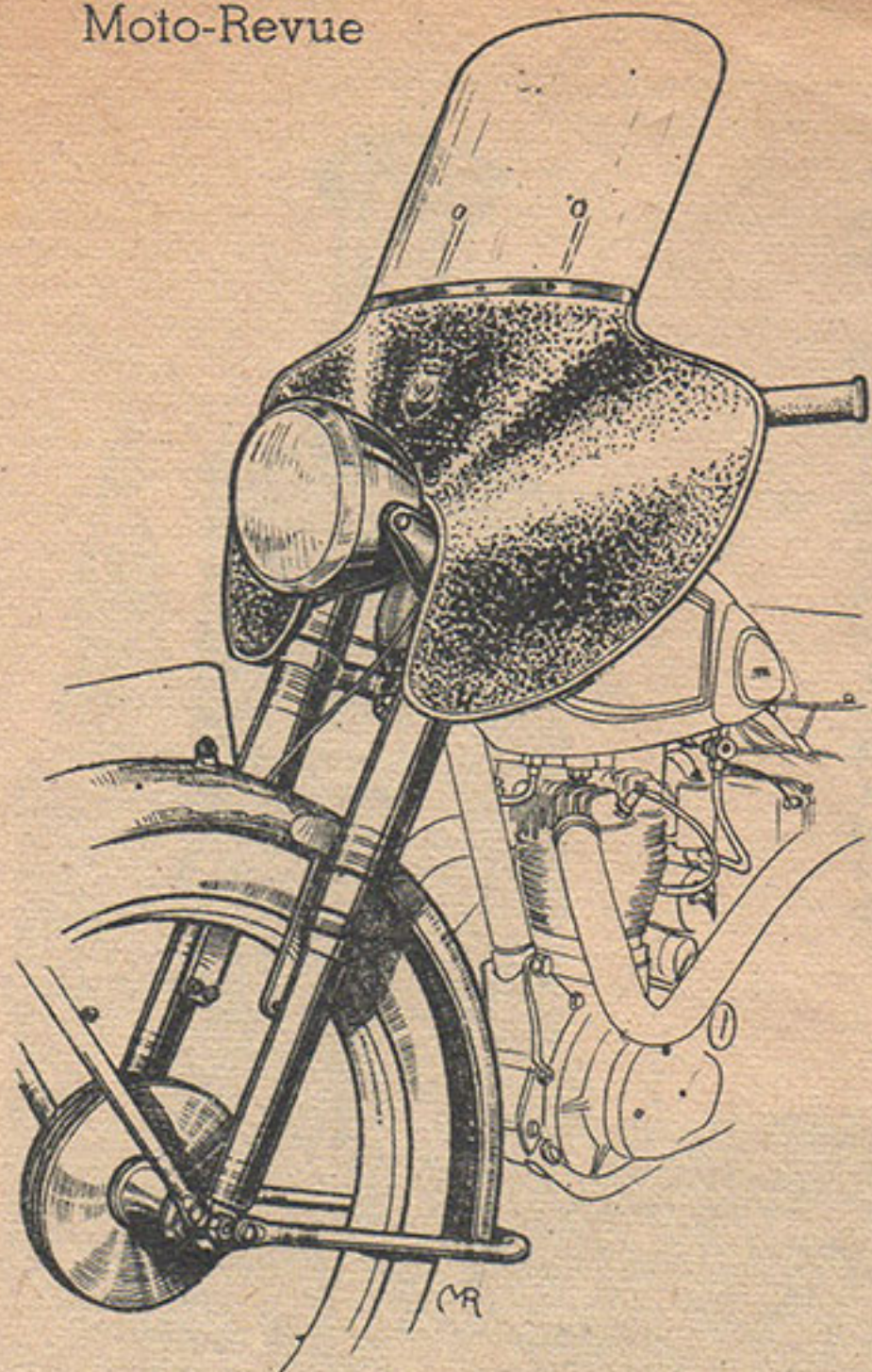
Banlieue de Stockholm vue de bateau



Sous la pluie, dans une triste ferme norvégienne.



L'ÉQUIPEMENT HIVERNAL



Un pare-brise avec tablier cachant le guidon et le haut de la fourche est bien agréable l'hiver.

IL faut le reconnaître en toute impartialité. La moto n'offre pas à ses occupants, une protection comparable à celle de la carrosserie d'une voiture ou d'un cyclecar. On a bien tenté de créer des « motos voitures » à carrossage intégral, comme la monitrice, ou des machines assurant une garantie partielle, mais efficace, telles la Coventry Eagle Pullmann ou la Francis Barnett Cruiser. La 150 Velocette L.E en est un exemple plus moderne, mais nous sommes encore loin, malgré tout, de la « conduite intérieure » sur deux roues que quelques-uns voudraient nous offrir. D'ailleurs, pour un gain de confort nullement négligeable, mais difficile à obtenir, enlèverait-on probablement de la sorte à la moto une bonne partie de ses qualités tangibles, qui font d'elles le véhicule idéal pendant la belle saison. L'équipement motocycliste approprié constitue un palliatif très acceptable au manque quasi total de protection de nos machines et le tout est de savoir en user judicieusement. Celui qui est contraint d'user de sa machine en toutes saisons doit obligatoirement y recourir. Par contre, le sportif, le touriste ou le dilettante, qui apprécie la moto pour elle-même, se contentent souvent de remiser leur machine au garage de Novembre à Mars. C'est à notre avis une erreur. Le tourisme hivernal a ses charmes propres et si nous n'avons ni le temps ni la volonté de vous en entretenir aujourd'hui, nous vous en donnerons pour preuve les nombreux fervents des sports d'hiver qui font confiance à la moto, pour itinéraire Paris-Mégève et les longues randonnées en montagnes. Ce n'est pas pour rien qu'on a créé des dispositifs pour le transport des skis et de leurs accessoires. Évidemment, il est

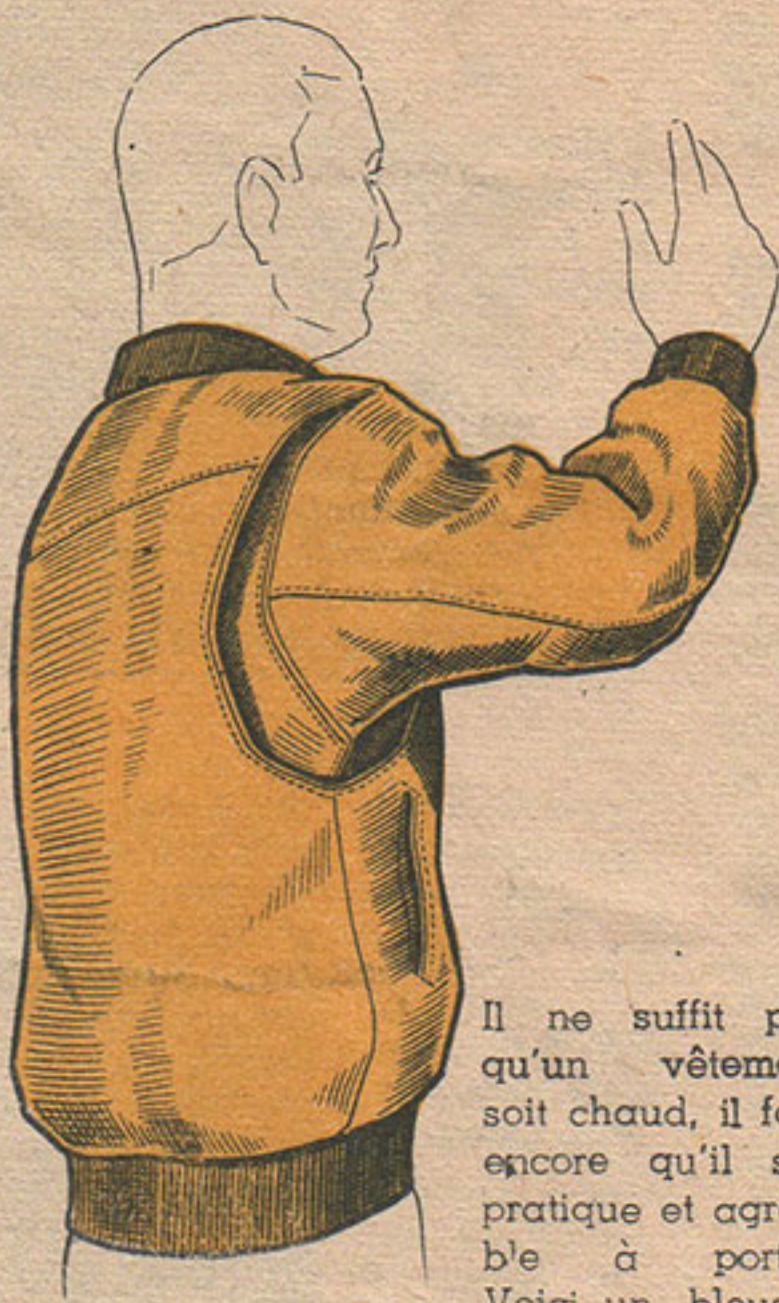
indispensable de se prémunir du froid et ne pas professer pour le « scaphandre » l'horreur que certains affichent. Le courant d'air vif exerce sur tout le corps une action salutaire, mais le froid lorsqu'il envahit certains organes rend vite la conduite intolérable. C'est le cas pour les extrémités du corps, (mains, pieds, tête, etc...). Ajoutons à cela les risques de congestion, en cas de « réchauffage » trop rapide, et nous comprendrons qu'on ne saurait trop insister sur la nécessité impérieuse de se garantir le mieux possible. Chacun à sa conception propre de l'é-

l'achat d'un article de bonne marque et de qualité certaine.

ACCESSOIRES ADAPTÉS AUX MACHINES

A moins que votre moto ne comporte, comme celles mentionnées ci-dessus, des pare-jambes faisant bloc avec le cadre ou le châssis, vous serez dans l'obligation de prévoir un dispositif abritant le bas du corps. Vous avez le choix : Pare-jambes en tôle adaptables, ou tablier protecteur de réservoir. Sous leur forme classique, les pare-jambes sont d'une efficacité remarquable. Deux traverses et des demi-colliers permettent de les fixer au tube avant du cadre. Leur pose doit être effectuée avec le maximum de soins, afin qu'ils ne risquent pas de ferrailer, puis de s'échapper. Par contre, on peut ne pas les apprécier au point de vue esthétique. A notre sens, il importe de ne pas se montrer trop pointilleux sur ce chapitre. L'avantage de ne pas recevoir de projections d'eau, d'être bien abrité du vent et de la pluie mérite bien quelques petites concessions au chapitre de l'élégance. Ce qu'on pourrait souhaiter sur certains modèles par trop légers, c'est un prolongement jusque sous le repose-pied de la partie inférieure, une profondeur plus grande de la gouttière et enfin, un dispositif antivibrateur.

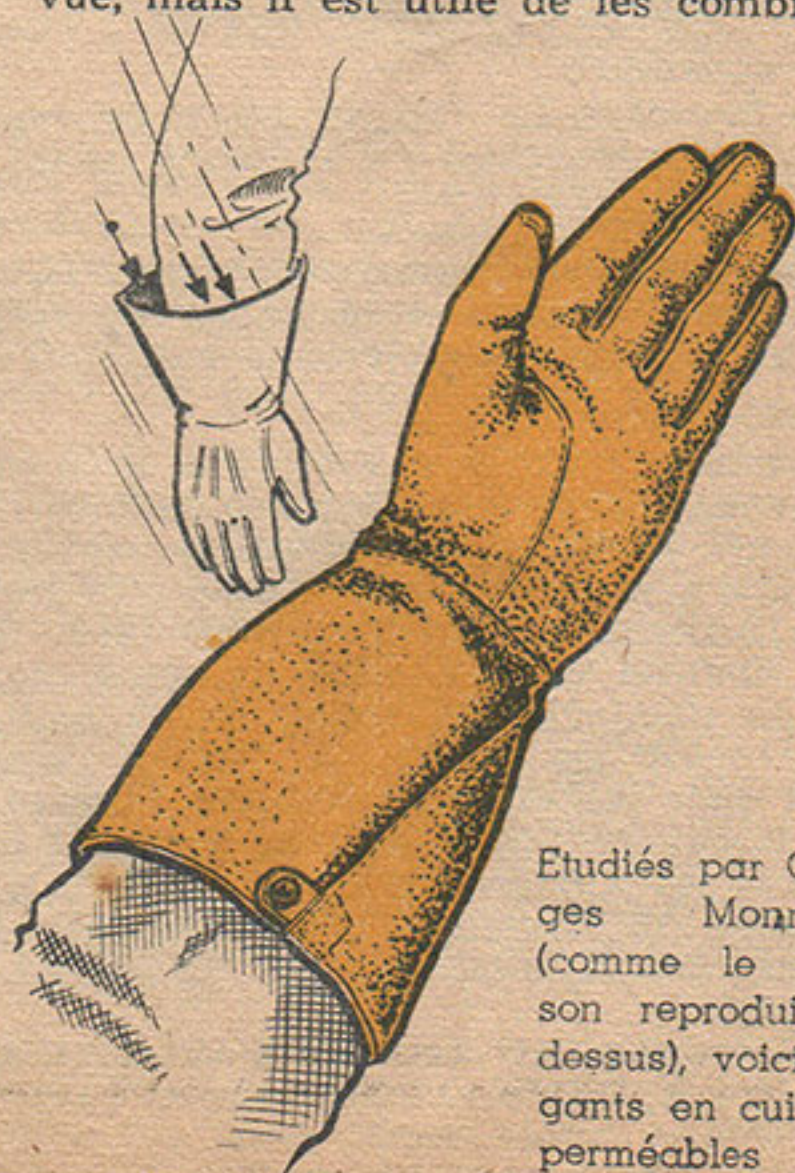
Les pare-jambes tendent aujourd'hui à se populariser sous la forme des modèles créés par Peugeot, qui consiste en de petits sabots très enveloppants fixés à l'avant et à la base du cadre. Leur efficacité est plus réelle qu'on ne serait tenté de le croire à première vue, mais il est utile de les combiner,



Il ne suffit pas qu'un vêtement soit chaud, il faut encore qu'il soit pratique et agréable à porter. Voici un blouson en cuir fourré,

avec soufflets sous les bras, ce qui permet de tenir sans gêne le guidon.

quipement idéal et nous n'avons pas l'intention d'exposer ou de tenter d'imposer la nôtre, mais de passer en revue les principaux accessoires qui permettent de la réaliser. Ces accessoires, vous les trouverez dans le commerce, chez les spécialistes bien connus de tous. Un conseil, dicté par quelques expériences personnelles et parfois malheureuses. N'achetez que des objets de la meilleure qualité possible. Là, plus que partout ailleurs peut être, le bon marché est en fin de compte très onéreux. Les crins hygrométriques, les imperméables qui n'ont d'imperméable que le nom, les gants qui s'usent et se déchirent, sont des sources de désagrément qu'on peut qualifier d'intolérables et leur usage est des plus réduits, si bien qu'on doit finir par où il eut été sage de commencer :



Etudiés par Georges Monneret, (comme le blouson reproduit ci-dessus), voici des gants en cuir imperméables et

fourrés, dont les grandes manchettes peuvent se fermer hermétiquement sur l'avant bras, évitant que la pluie ou la neige ne glisse jusqu'à la main.

durant la mauvaise saison, avec un tablier de réservoir, accessoire qu'on peut considérer comme indispensable si l'on veut éviter l'emploi des cuissards. Il en existe un choix important pour les goûts ou la bourse de chacun.

La partie médiane du tablier recouvre le réservoir et protège le bas-ventre du motocycliste. Elle comporte, à l'avant, un passage pour la courroie de fixation. Les deux parties médianes enserrant les jambes et les protègent généralement jusqu'au bas de la cheville. Il existait un modèle bien connu qui ne descendait qu'un peu au-dessous des genoux et nécessitait l'emploi de bottes imperméables. Il devait être fixé à la vareuse ou au blouson du motocycliste par une patte et une boutonnière, ce qui était à notre avis une erreur. Il eut fallu remplacer le bouton classique par une simple pression, car rien n'est aussi dangereux, en cas de chute, que de rester attaché à sa moto. Et nous savons hélas, que les risques de chutes sont plus nombreux en hiver !

Les tabliers sont en tissu imperméable ou en cuir. Ces derniers sont à peu près inusables et nous croyons qu'ils doivent être préférés aux autres en dépit de leur coût plus élevé. Ils nécessitent, bien sûr, les mesures de protection indispensables à tout objet de cuir. Imprégnation d'une graisse ou d'une huile spéciale, qui imperméabilise et garantit la souplesse sans faire adhérer la poussière ni tacher les vêtements. Mais cette précaution ne s'impose qu'à de longs intervalles. En revanche, ils ne se déchirent et ne s'usent pratiquement pas.

Quelque soit la matière dont est fait le tablier, il faut le protéger des souillures d'essence ou d'huile-moteur et si votre machine comporte un volant externe, le garantir contre son frottement continu. Un fer plat permet d'éviter le contact, mais si vous avez un tablier en toile cirée ou en moleskine, le mieux est encore de le renforcer à l'endroit voulu par un morceau de cuir cousu convenablement.

Pour l'hiver, il est facile de doubler intérieurement le tablier par une garniture amovible en fourrure ou en peau de mouton, qu'on retirera par temps de pluie.

Les mains sont très sensibles au froid et il est difficile d'imaginer une douleur plus vive que celle que provoque « l'onglée ». La conduite devient alors intolérable et on est contraint de s'arrêter pour se réchauffer aux ailettes du cylindre ou en se frappant énergiquement les paumes pour rétablir la circulation sanguine. Il vaut mieux s'en prémunir efficacement. Nous étudierons ci-après la question des gants et des moufles. Mais l'usage de ceux-ci ne dispense pas, par plusieurs degrés au-dessous de zéro, de manchons ou de coquilles protectrices fixés aux branches du guidon.

Les manchons souples fourrés sont excellents au point de vue protection. Malheureusement, avec certaines machines, ils sont parfois peu pratiques, et leur pose nécessite un regroupement des commandes et des accessoires de guidon, par exemple du rétroviseur et de la commande du klaxon. Avec un changement de vitesse à main et une trompette à poire, ils sont même d'un emploi franchement malaisé.

Mais pour une machine à sélecteur au pied, poignées tournantes et avertisseur électrique, comme il est de règle presque universelle aujourd'hui, leur emploi est absolument recommandable.

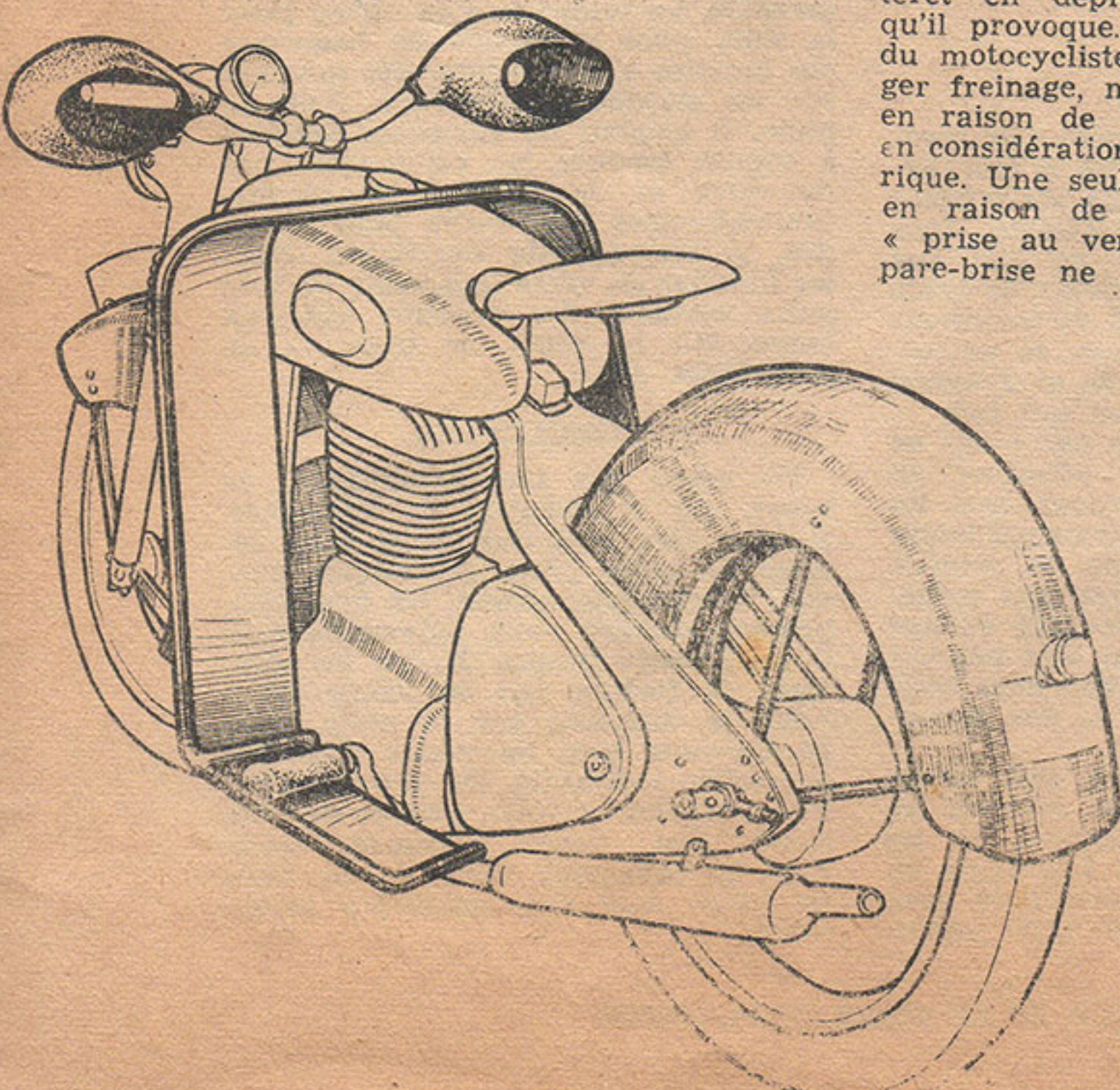
Pour les machines plus anciennes, des coquilles métalliques ou des manchons tendus sur armature rigide rendront le même service, mais nous ne pensons pas qu'il soit possible d'en trouver sur le marché français actuellement. Les militaires allemands en avaient sur les grosses B.M.W. et Zundapp, mais nous n'en avons jamais revus depuis la fin de l'occupation. Un bricoleur adroit doit pouvoir en réaliser sans trop de peine.

Pour le haut du corps et la tête, le pare-brise est une solution digne d'intérêt en dépit de surface frontale qu'il provoque. Etant assez en avant du motocycliste, il occasionne un léger freinage, mais on ne peut guère, en raison de ses avantages, prendre en considération cet inconvénient théorique. Une seule réserve. Précisément en raison de sa surface et de la « prise au vent » qu'il supporte, le pare-brise ne souffre pas une fabri-

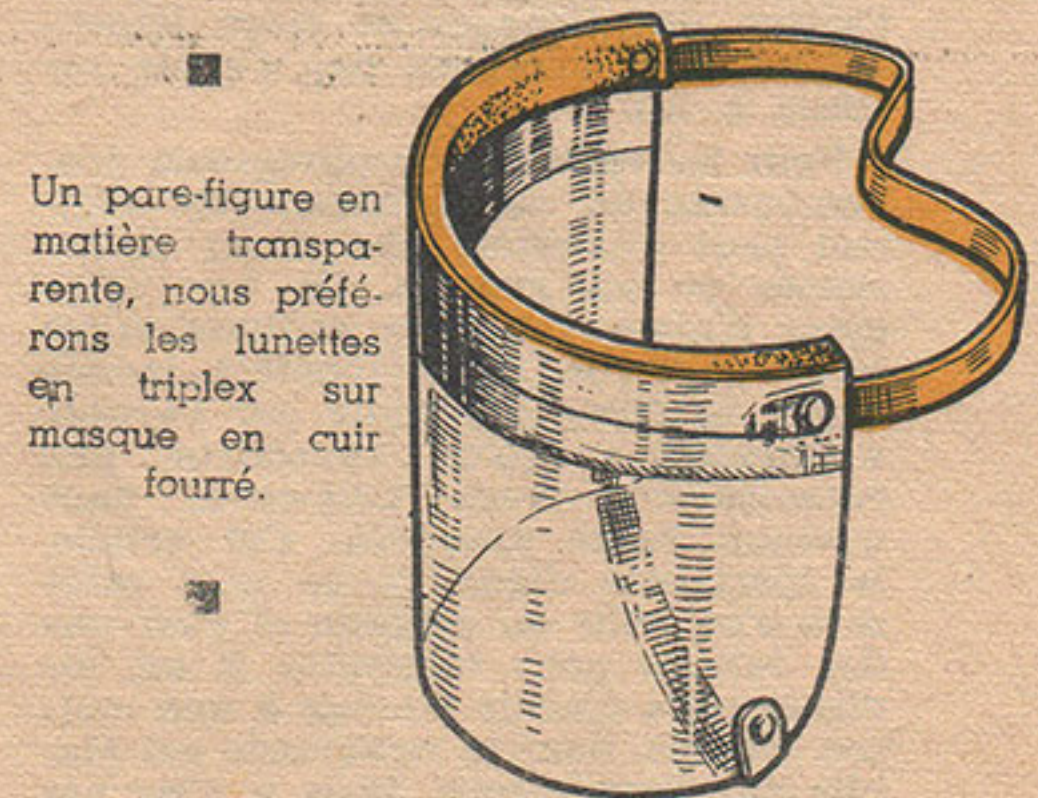
cation médiocre : fixation sûre, rigide et robuste, matière transparente, incassable et ne se rayant pas, sont des qualités indispensables. C'est pourquoi il y a en relativement peu sur le marché. Mais tous donnent satisfaction et sont employés de façon courante. La tendance est au pare-brise à écran de grande surface, protégeant la tête et descendant jusqu'au guidon. Il est souvent complété par un tablier protecteur descendant assez bas, devant le réservoir et abritant du même coup les mains et les genoux du pilote. Nous en avons à peu près terminé avec les améliorations qu'on peut apporter à une machine en ce qui concerne les possibilités d'abri du pilote. Passons maintenant à l'équipement corporel de celui-ci.

VETEMENTS ET SOUS-VETEMENTS

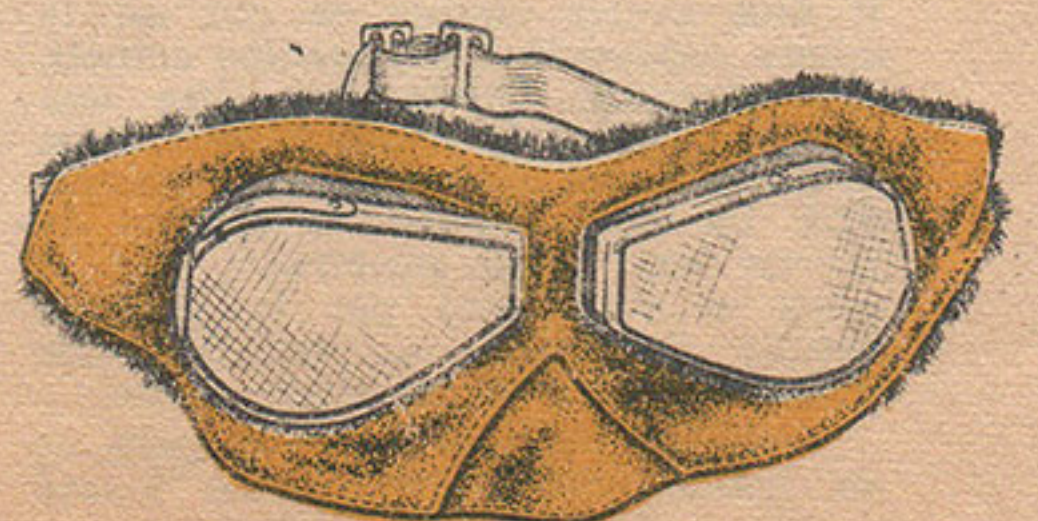
Il ne s'agit pas d'entasser inconsidérément les chandails, flanelles, cache-cols, etc... Il faut s'habiller avec méthode en se pénétrant bien de cet axiome : L'air, mauvais conducteur de la chaleur, est notre auxiliaire le plus précieux contre le froid. Emmagasiné dans les lainages, dans le poil des fourrures, dans la calotte du casque, il constitue un véritable matelas isothermique qui conserve notre « chaleur animale » et l'empêche de se dissiper dans l'atmosphère. Malheureusement tous les tissus et plus spécialement beaucoup de tissus végétaux employés dans la confection des articles bon marché, ne remplissent pas les conditions nécessaires. La laine et la soie naturelle sont des auxiliaires précieux, mais la soie artificielle convient aussi mal que possible. Par ailleurs, il n'est pas recommandable d'employer des lainages à même la peau, l'irritation étant à la longue très désagréable. La flanelle paraît convenir la mieux pour les gilets de corps et caleçons longs. Ces deux vêtements doivent se superposer sur quelques centimètres à hauteur de la



Manchons de guidon, larges garde-boue enveloppants, pare-jambes se terminant sous les pieds, voilà ce qu'il faut monter sur la moto destinée à rouler par tous les temps dans la saison froide.



Un pare-brise en matière transparente, nous préférons les lunettes en triplex sur masque en cuir fourré.



ceinture. Pour la chemise, la toile de lin, le coton ou la soie peuvent convenir, encore que nous n'avons trouvé rien de mieux que les chemises américaines en lainage avec leur col montant assez haut, leur petit plastron et leur doublure protégeant la fermeture des poignets. Elles ont de surcroît l'avantage de comporter deux poches, peu accessibles sous l'épaisseur des vêtements, mais utiles pour l'argent et certains papiers personnels. Nous ne conseillons pas de superposer les sous-vêtements, les membres devant garder une liberté relative. Gardez vous surtout d'entraver la circulation sanguine par un engoncement exagéré. Ce serait tout simplement désastreux pour votre confort et même pour votre santé;

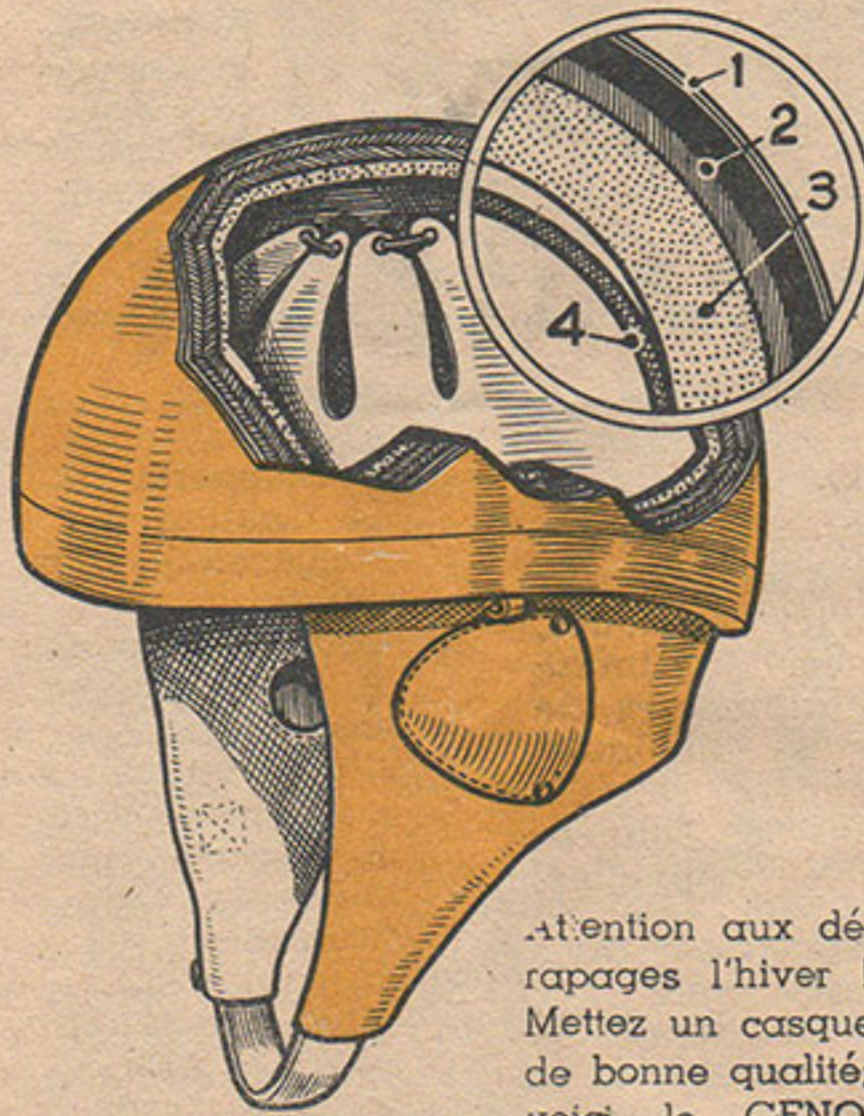
Par contre, il faudra selon la rigueur de la température, enfilez l'un par dessus l'autre deux voire même trois pull-over, ou plutôt, deux pull-over et un gilet de laine, car nous ne croyons pas possible de superposer trois sweaters ou autres sans être gêné aux entournures. Le col roulant, montant assez haut, est une garantie sérieuse et son action s'ajoutera à celle du cache-nez de laine qui vous protégera la gorge et la partie inférieure du visage. Les manches seront également très longues, allant jusqu'à l'extrémité des poignets et très collantes à cet endroit.

Enfin, pour les très grands froids, le gilet canadien, doublé de kapok ou de fourrure de mouton, sera des plus appréciés. Il ne dispense pas du tout des pull-over, car il ne comporte pas de manches. On ne saurait négliger un protecteur d'une efficacité incroyable. Le papier, le simple papier journal en plusieurs épaisseurs. Partout où l'action du froid est à redouter, vous pouvez avoir recours à ce moyen qui est bien le plus économique qu'on puisse rêver, malgré les journaux à 8 francs ! Sur la poitrine, dans le dos, dans les bottes, à l'intérieur du casque, il a sa place toute indiquée et complète l'action des lainages et cuirs imperméables. Ne manquez pas d'avoir recours à lui

Pour les vêtements proprement dits, l'embarras du choix commence. Chacun peut s'habiller suivant ses préférences ou ses moyens. Un bon vêtement d'hiver est assez coûteux et ce serait folie, on ne le répètera jamais assez, de fixer son choix sur l'article « camelote » qu'un revendeur peu consciencieux vous proposera, dans quelque bazar anonyme. Cet article, le spécialiste digne de ce nom refusera d'en tenir en magasin et c'est une des raisons pour lesquelles il est indispensable d'avoir recours à une maison connue, dont la renommée est établie par l'expérience. Mais il n'est pas suffisant de frapper à la bonne porte. Il faut savoir choisir ce qui est le mieux approprié à ses besoins actuels. Un vêtement d'hiver doit être une barrière contre le froid. Il doit aussi et surtout être imperméable à l'humidité. La neige fondue, le crachin de février sont aussi pénétrants que la pluie et s'insinuent par la moindre brèche. Il importe de leur interdire à tout prix l'accès de votre corps.

Veste ou vareuse en tissu épais et de bonne coupe, ou blouson fourré

à votre choix. Pour le pantalon, libre à vous également d'adopter le drap, le velours côtelé ou le tissu molletonné. Ce n'est pas aux vêtements de corps que vous demanderez l'imperméabilisation. Mais bien aux survêtements. Surtout, ne commettez pas l'erreur si fréquente, selon laquelle un simple vêtement de cuir (deux pièces ou combinaison) est suffisant. A moins d'être de super-choix, et d'un prix prohibitif, le cuir n'est pas imperméable et dans la plupart des cas, ne conserve cette qualité que si on l'entretient. De surcroît, son effet protecteur contre le froid est assez limité, à moins qu'il ne soit garni intérieurement de fourrure. Un manteau, ou tout au moins un large veston trois-quarts fermé jusqu'en bas, en tissu imperméable doublé, est indispensable. Il en existe de tous genres et de toutes tailles, mais réservez vos préférences



Attention aux dérapages l'hiver ! Mettez un casque de bonne qualité; voici le GENO,

dont la protection est maximum :

- 1) Enveloppe extérieure.
- 2) Liège.
- 3) Caoutchouc mousse.
- 4) Coiffe en cuir

à ceux étudiés pour la moto. Les manches pourront être serrées à leur extrémité et s'enfoncer dans les crispins des gants sans difficulté aucune. Nous préférons que l'arrière ne soit pas fendu à moins qu'un système de bride ne permette de rouler et de maintenir les pans contre les cuisses, ce qui assure une grande liberté de mouvement et la meilleure protection qui soit.

A l'endroit du cou, un cache-nez de laine, assez long pour effectuer un tour complet et se terminer sous les aisselles conviendra le mieux par temps froid, mais pour la pluie, le procédé le plus commode, quoique peu esthétique, est encore la serviette éponge enroulée sous le col, qui doit pouvoir se relever et être maintenu dans cette position par une bride ou une fermeture éclair.

Les mains, nous l'avons déjà dit en insistant, sont parmi les organes les plus sensibles. Les manchons ou les écrans ne suffisent pas. Les gants en cuir fourré sont en concurrence avec les moufles à deux ou trois doigts.

Certains reprochent aux seconds de ne pas laisser une liberté suffisante surtout pour les commandes d'avance, de gaz et d'air. Mais d'autres affirment que la protection qu'ils offrent est supérieure à celle des gants. Affaire de goût. Ce qu'on doit exiger pour les uns et les autres, ce sont de longs crispins, interdisant toute introduction d'air dans les manches. Les « pécaris » étaient assez coûteux, mais positivement increvables. C'est pourquoi beaucoup les préféraient aux gants ordinaires. On en trouve pourtant d'excellents aujourd'hui plus spécialement en cuir de cheval, dont le prix n'a rien d'exorbitant.

BOTTES OU CHAUSSURES ?

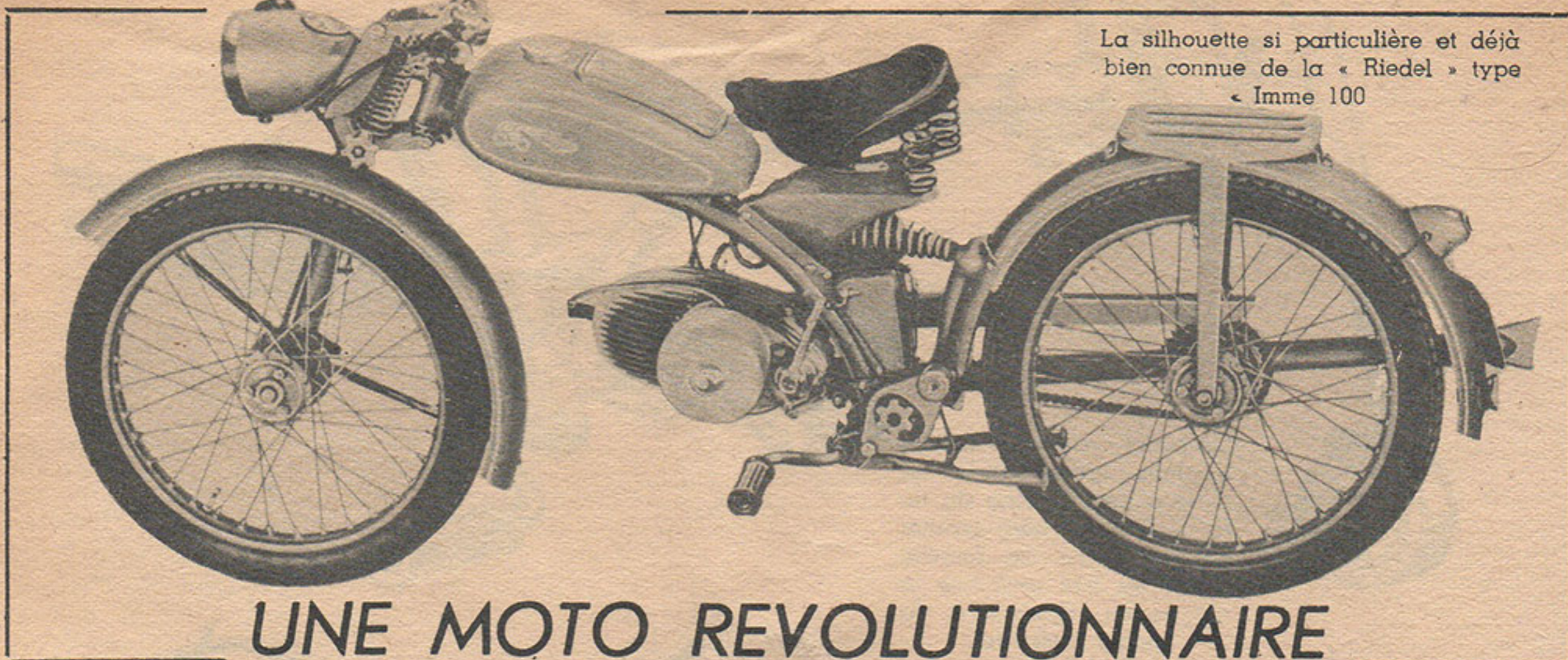
Par temps froid, mais sec, de grosses chaussures de chasse, à semelle épaisse non cloutées peuvent convenir. Vous les choisirez d'une pointure au-dessus de celle qui convient à vos chaussures de ville, afin de pouvoir superposer deux paires de grosses chaussettes de laine. Elles ne doivent pas compresser les chevilles. Les bottes d'aviateur en cuir fourré peuvent rendre le même service. Par temps humide, aucune hésitation. Les bottes imperméables en caoutchouc et même si l'on peut en obtenir, des bottes d'égoûtier montant jusqu'aux genoux. Pas de guêtres, de leggings, ou de bandes molletières qui gênent la circulation du sang.

COIFFURES ET PROTECTION DU VISAGE

La seule coiffure qui peut convenir au motocycliste, en hiver comme dans la belle saison d'ailleurs, est le casque. Le serre-tête ne suffit pas. Pour la pluie, une coiffure imperméable, telle un surtoit de pêcheur, conviendrait encore mieux, mais au détriment de la sécurité. On peut lui préférer un écran protecteur taillé dans du tissu imperméable qu'on fixera derrière le casque. Une visière est recommandable, mais beaucoup de motocyclistes n'aiment pas cet accessoire. Un pare-visage en mica assure une excellente garantie, au moins le jour. Mais pour la nuit, nous préférons de beaucoup des lunettes à verres polarisés montées sur un masque de fourrure. Pour la pluie, il existait de curieuses lunettes à coques fendues, ne comportant pas de verre ni de matière translucide. Contrairement à ce qu'on peut craindre, la vision reste excellente. Pour les lunettes en verre incassable ou tout autre matière, des produits spéciaux empêchent le dépôt de buée ou de gouttelettes d'eau.

CONCLUSION

Ne soyez pas trop pointilleux, en hiver, sur le chapitre de l'élégance, si vous êtes contraint ou si vous désirez de votre plein gré rouler pendant la mauvaise saison. Un bon équipement grossira votre silhouette, mais il peut rester propre. Evitez les solutions de fortune qui ont contribué à jeter le discrédit sur la moto, mais gardez-vous bien de partir sans une protection suffisante. De votre équipement, dépendent votre confort et votre santé. Mais soyez persuadés qu'on peut parfaitement faire de la moto en hiver dans des conditions acceptables.



La silhouette si particulière et déjà bien connue de la « Riedel » type « Imme 100 »

UNE MOTO REVOLUTIONNAIRE

LA IMME R-100

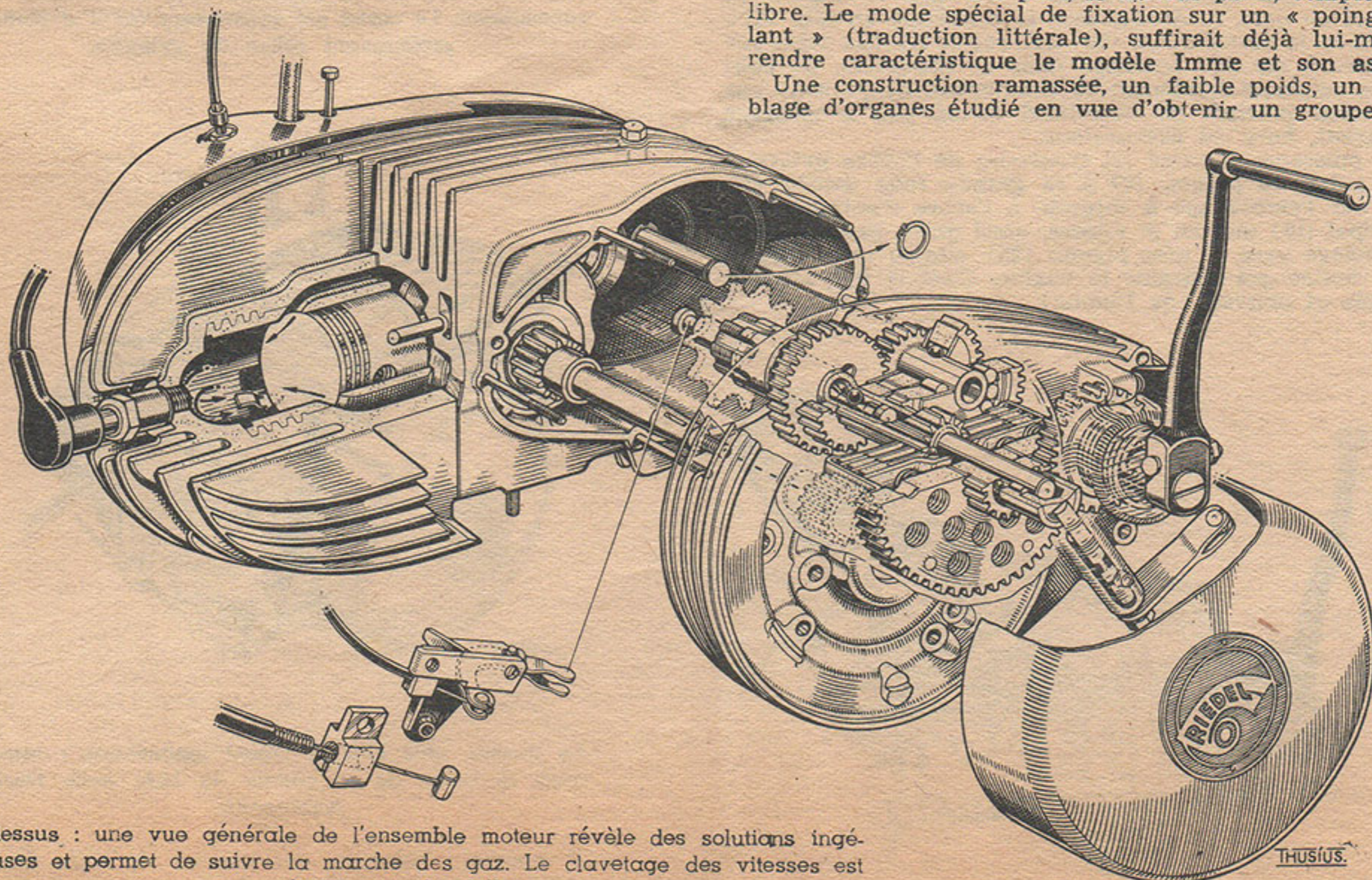
(Texte et dessins de A. THUSIUS)

Rarement un constructeur de motocyclettes a fait aussi radicalement table rase lors de la création d'un nouveau modèle des tendances de construction jusqu'ici classiques, que l'Ingénieur Riedel à Immerstadt avec la Imme R-100. Celle-ci révèle une conception révolutionnaire de notion « Construction Motocycliste ». Seules, quelques parties ou organes étant plus ou moins standard, rappellent encore la construction motocycliste passée. Tout le reste est une ingénieuse combinaison d'idées nouvelles, toutes dérivées les unes des autres.

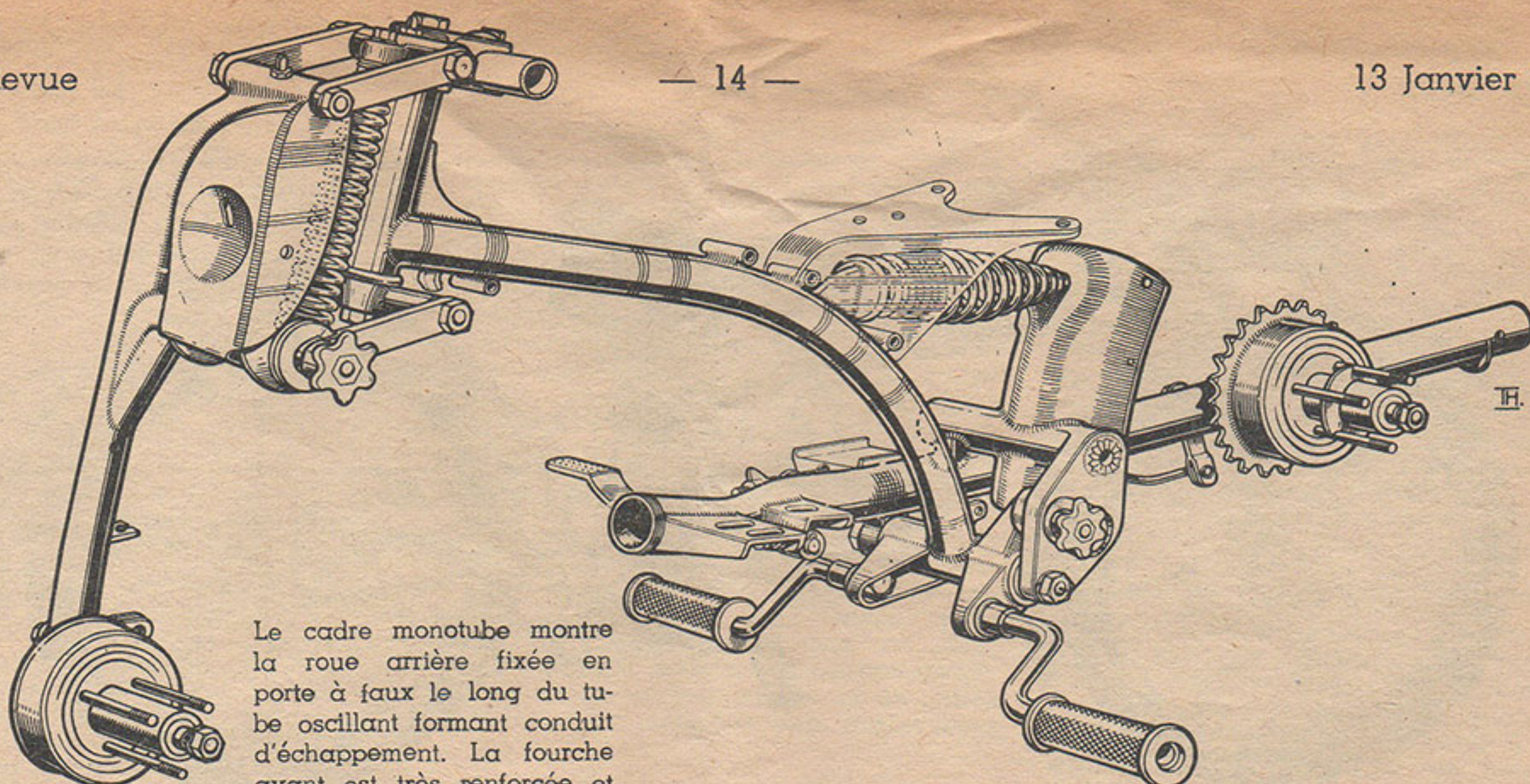
Vraiment intéressant le cadre monotube de l'Imme, la fixation des roues d'un seul côté par des goujons, la suspension avant et arrière, l'emplacement du moteur et de la roue arrière sur un bras oscillant monotube (qui joue en même temps le rôle de tube d'échappement), il est vraiment passionnant de jeter un coup d'œil sur les détails de construction du moteur de l'Imme auquel nous voulons consacrer l'exposé suivant.

Le moteur se trouve au centre vissé simplement grâce à trois goujons sur deux semelles en forme d'U, elles-mêmes à l'extrémité du bras oscillant. Il peut subir une translation en position de marche de manière à tendre la chaîne. Ceci mis à part, le moteur pend, complètement libre. Le mode spécial de fixation sur un « poing oscillant » (traduction littérale), suffirait déjà lui-même à rendre caractéristique le modèle Imme et son aspect.

Une construction ramassée, un faible poids, un assemblage d'organes étudié en vue d'obtenir un groupe moto-



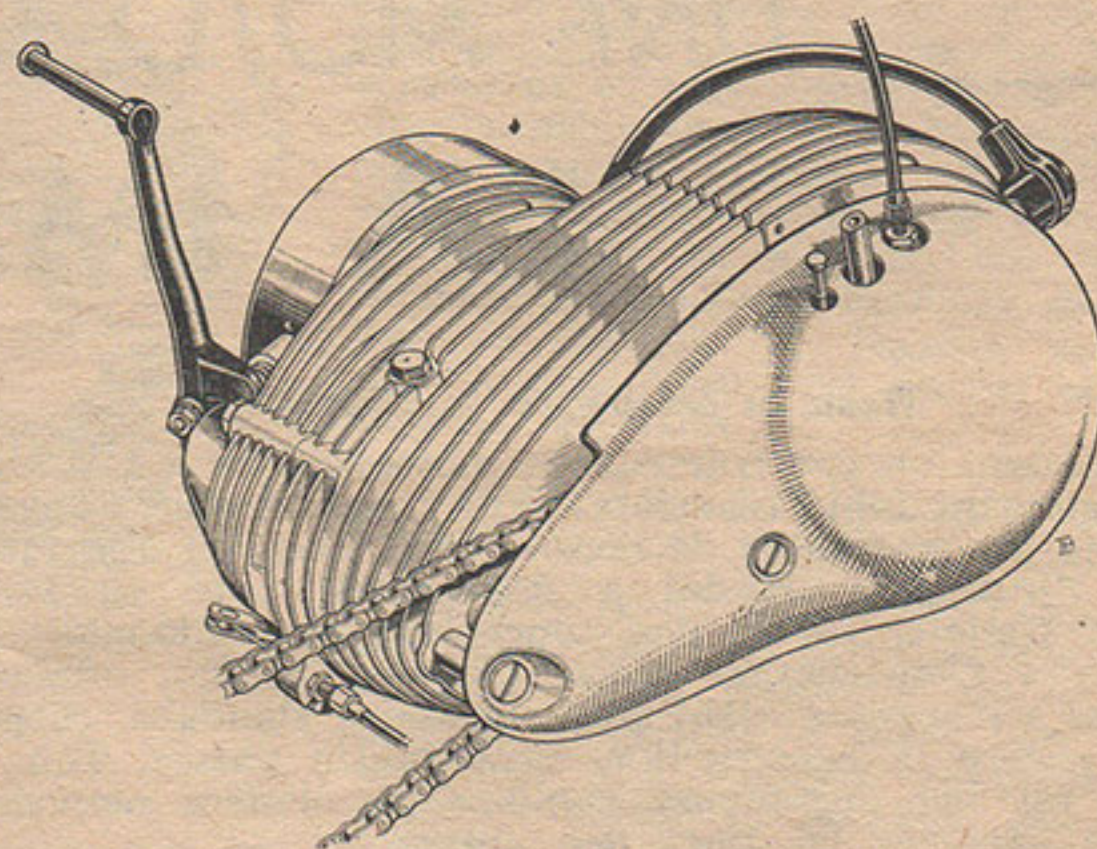
Ci-dessus : une vue générale de l'ensemble moteur révèle des solutions ingénieuses et permet de suivre la marche des gaz. Le clavetage des vitesses est obtenu par des billes.



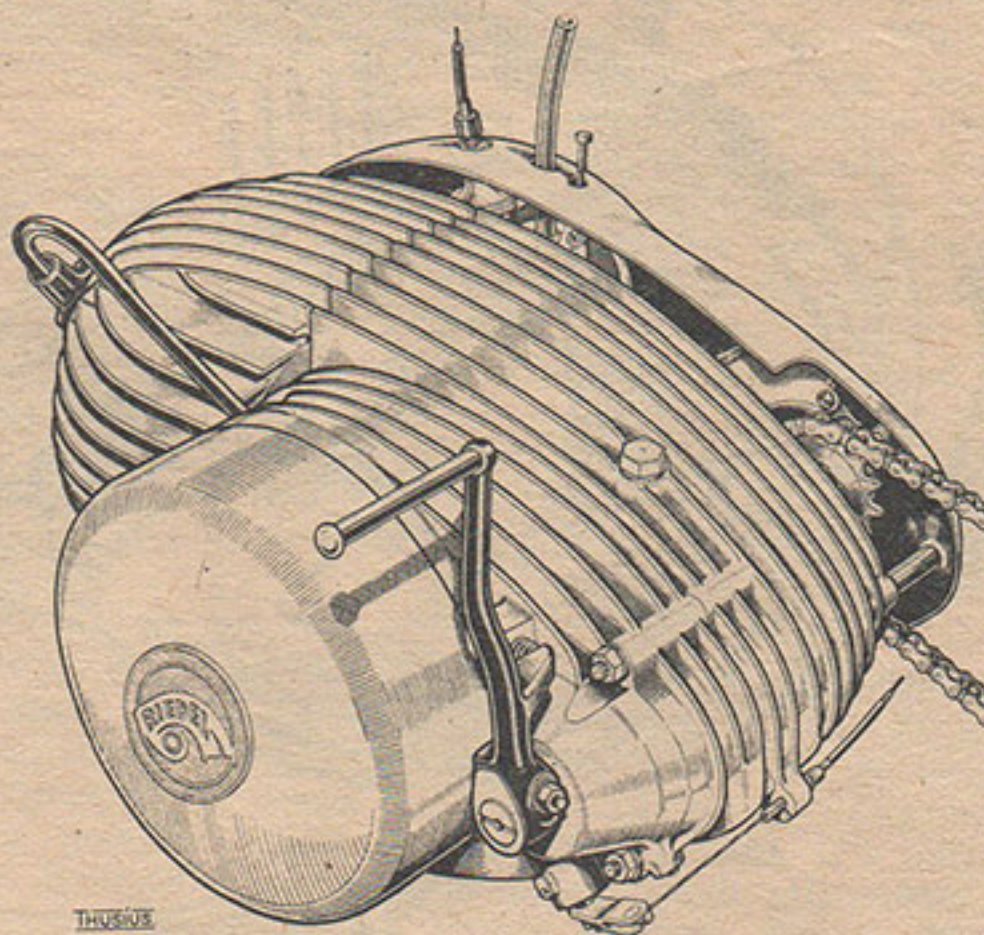
Le cadre monotube montre la roue arrière fixée en porte à faux le long du tube oscillant formant conduit d'échappement. La fourche avant est très renforcée et n'a qu'un élément à la partie inférieure.

propulseur d'une grande solidité, voilà quels étaient les buts recherchés. Tout cela explique le choix de la construction présente, du moteur à deux temps à faible course, à piston plat et à « balayage à courant dirigé vers le haut » (traduction littérale), à cause de ses dimensions réduites et sa simplicité. Le carter du vilebrequin, qui contient également la boîte de vitesse est d'une seule pièce et n'est pas divisé selon l'axe du cylindre (construction en forme de tunnel). Sa solidité est encore augmentée par le fait que les ailettes de refroidissement couvrent d'un seul tenant sur le carter tout entier et procurent au moteur un refroidissement, excellent, tout en lui donnant la forme d'un œuf. La figure 2, nous montre ce qui existe à l'intérieur du moteur Imme. Le cylindre couché horizontalement est en métal léger avec des lumières en biseau venues de fonderie. Il a la forme d'un sac, c'est-à-dire qu'on a renoncé à une culasse démontable. Il est fixé au carter contenant le vilebrequin (11) par quatre goujons à vis que le traversent de part en part. A droite, sous le couvercle en tôle (27), se trouve le carburateur (29) qui reçoit les gaz frais par un filtre à air (20) aménagé dans ce couvercle. Le couvercle empêche également le conducteur de se salir par projection possible de brouillard formé par le mélange carburant, hors du carburateur.

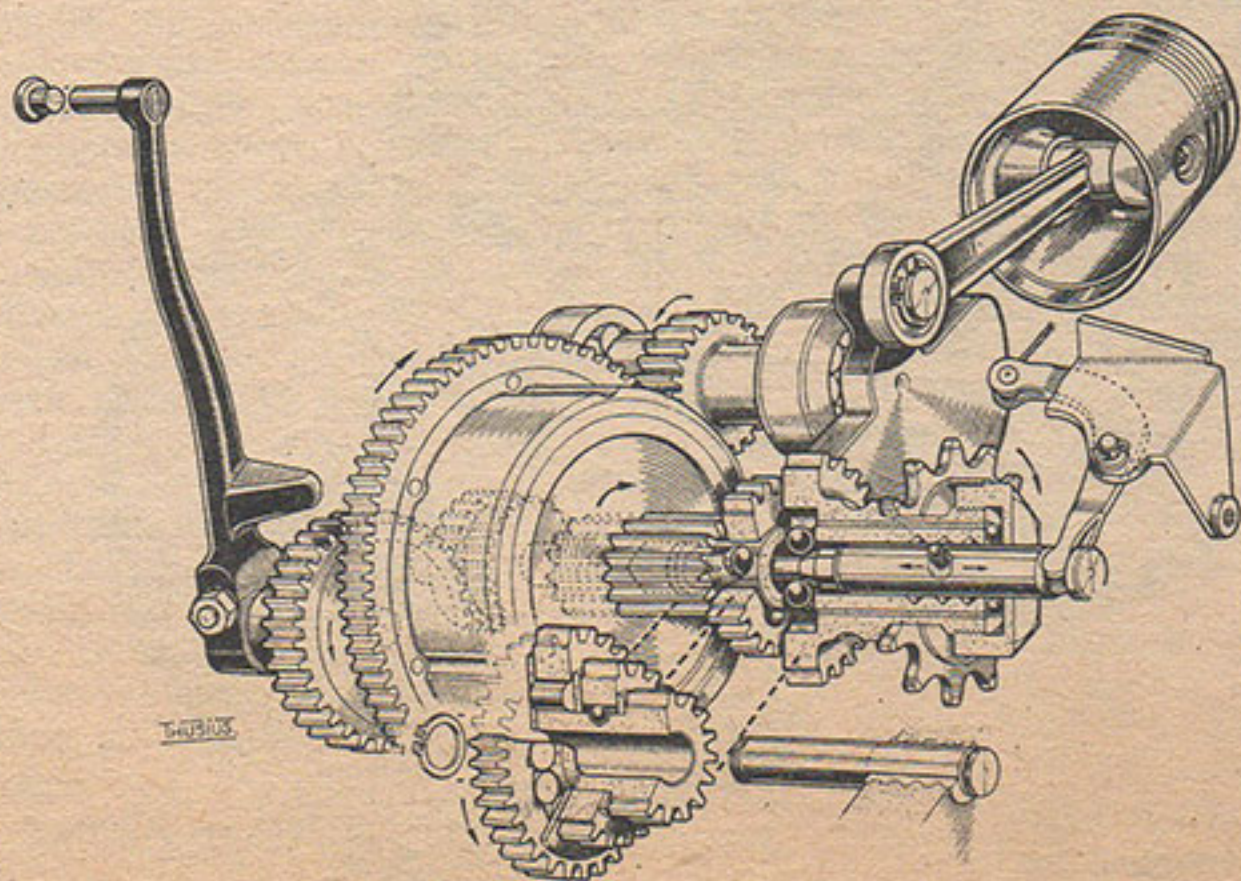
La puissance motrice est transmise de l'arbre principal (10) grâce au pignon (9) à la grande roue dentée (5), puis par l'embrayage à disques, à l'arbre d'entraînement principal (18) qui, en 3^e vitesse, ainsi qu'en prise directe, est engagé avec le gros pignon (20), auquel est vissée la roue dentée qui entraîne la chaîne. C'est le fait caractéristique et nouveau de l'Imme).



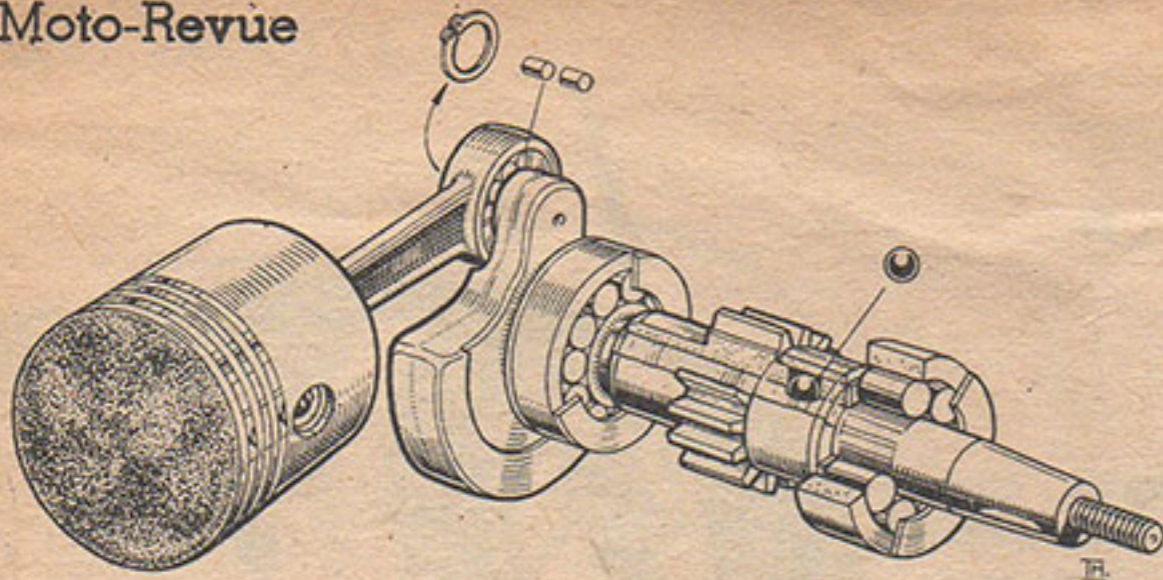
Vue extérieure du bloc-moteur, côté carburateur et transmission. Le carter est entièrement garni d'ailettes prolongeant celles du cylindre.



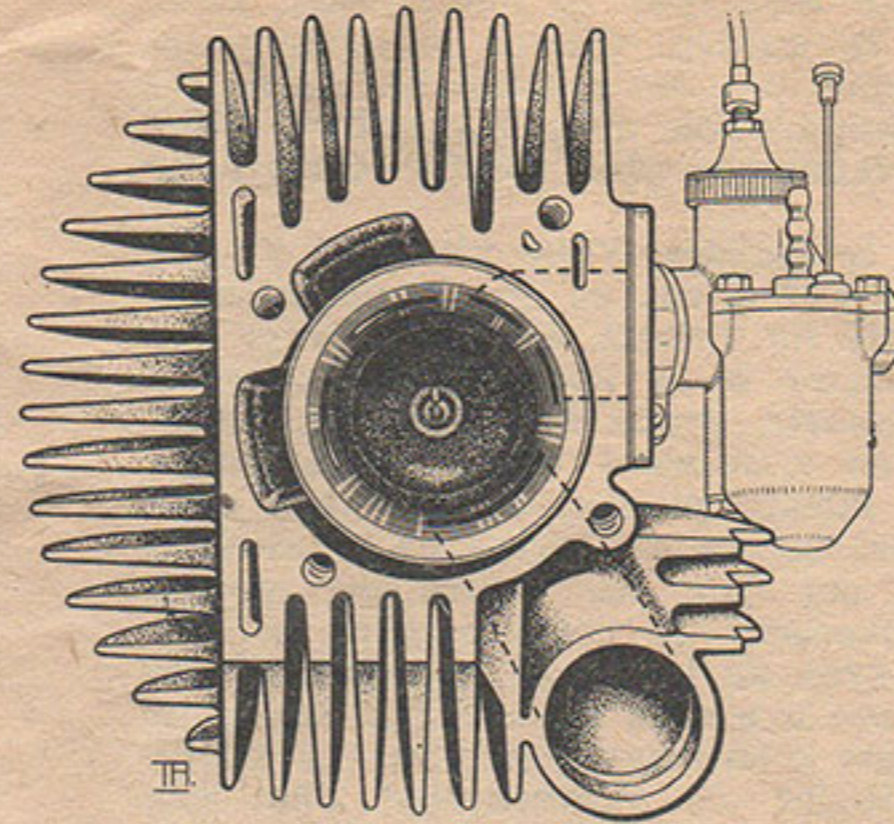
Le moteur, côté kick et volant magnétique ; remarquez la butée de la pédale du kick, avec ressort amortisseur.



A gauche : Ensemble des pignons de boîte de vitesse, transmission et embiellage en porte à faux.

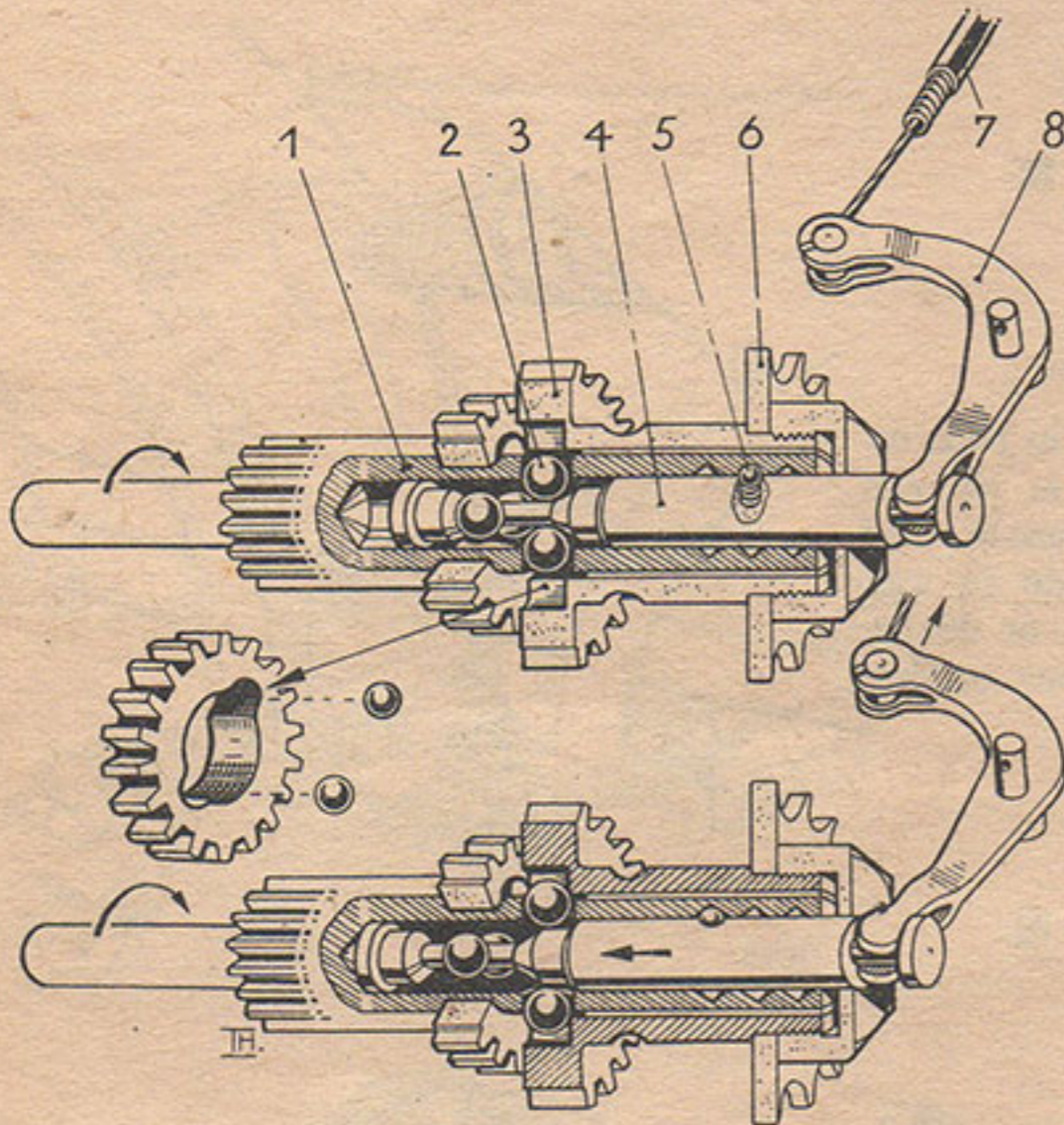


Le vilebrequin complet montre le pignon moteur verrouillé par une bille.

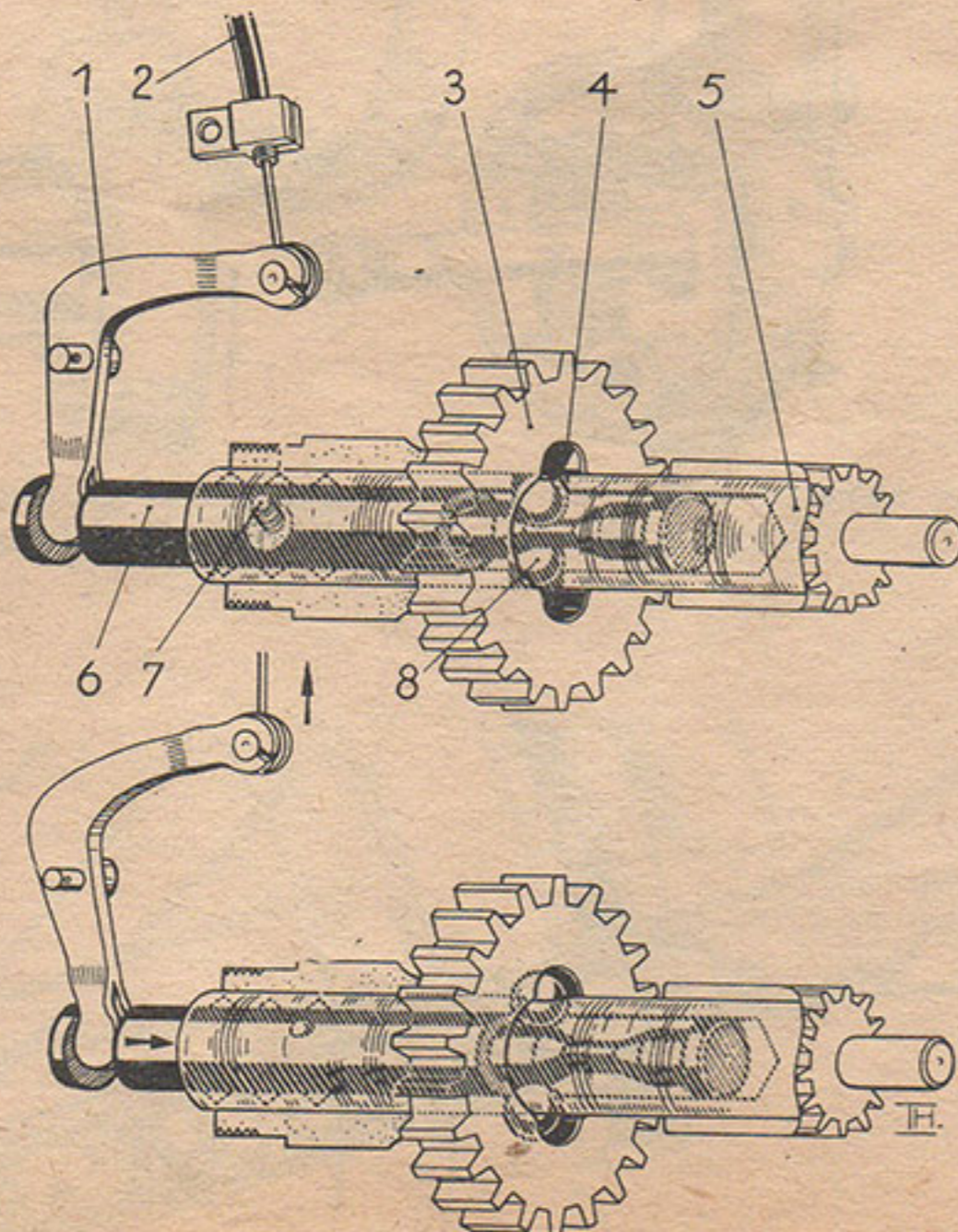


Ci-contre : Vue par en-dessous du cylindre, montrant les lumières et l'orifice d'échappement. La forme particulière des ailettes est bien visible sur ce croquis.

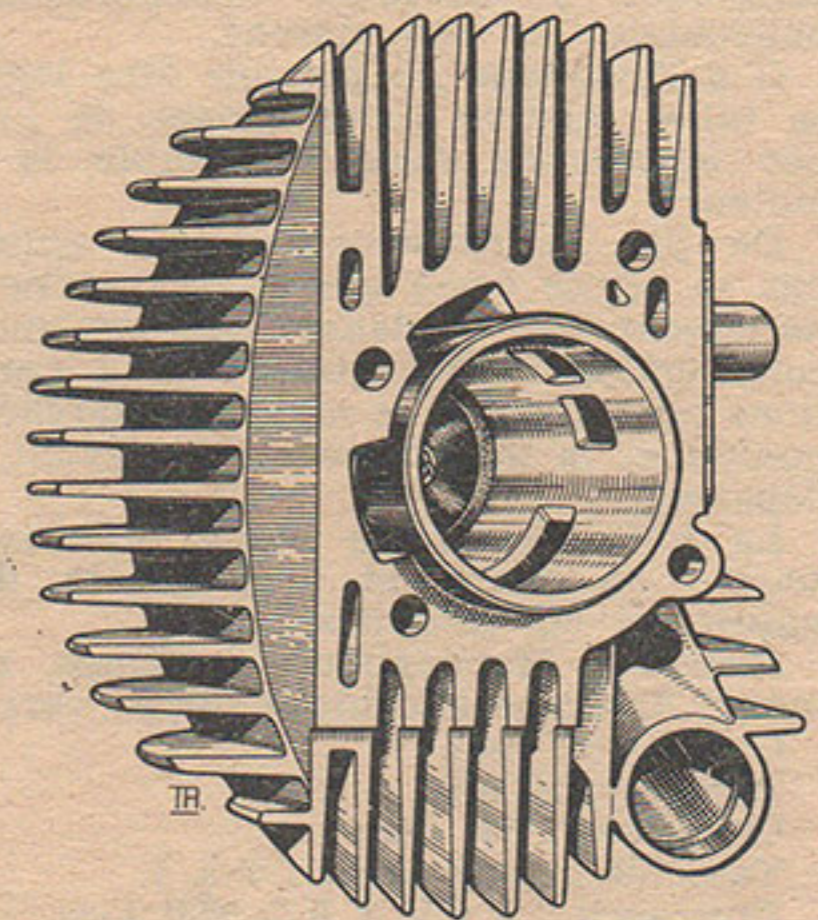
A droite : La vue latérale du cylindre fait voir très nettement la disposition des lumières d'admission et d'échappement, ainsi que le transfert.



A gauche : Voici comment sont verrouillées les pignons de la boîte par déplacement d'un arbre à diamètre variable, soulevant les billes servant de clavette.



Comme sur la vue supérieure, voici le verrouillage des vitesses au point mort et en 3°.



La première vitesse n'a pas besoin d'être engagée et se trouve constamment en prise comme suit. Grand pignon d'entraînement (18) avec roue dentée (15), munie d'une roue libre, petit pignon (17) et grand pignon (20). Pour démarrer avec la moto, il faut actionner avec douceur la commande de débrayage et de cette façon rétablir le point mort.

Voici les combinaisons établies pour la 2^e vitesse. La roue (21) est bloquée avec l'axe principal d'entraînement. Elle entraîne par la roue solidaire (16), le petit pignon (17) et celui-ci entraîne à son tour le grand pignon (20). Il n'y a qu'en 1^{re} que le petit pignon (17) est entraîné par la rotation de la roue libre (15). En 2^e et 3^e vitesse la roue libre n'a plus d'action sur le petit pignon (17) parce que celui-ci est entraîné par l'axe principal d'entraînement (18) plus vite que la roue libre (15). La roue dentée (2) servant à la mise en route se trouve constamment en prise avec le pignon moteur (9) par l'intermédiaire des roues dentées (4) et (5) qui sont jumelées. La roue dentée qui sert au démarrage est elle aussi munie d'une roue libre qui, lorsque le moteur tourne, annule la liaison entre l'axe et la roue dentée.

Lorsqu'on actionne l'embrayage à disques, qui baigne dans l'huile, le disque qui se trouve de plus à l'intérieur, appuyé sur la face frontale de l'engrenage de l'axe principal (18) reste en place et l'ensemble de la roue principale d'entraînement avec la cloche d'embrayage qui s'y appuie, est translaté le long de l'axe. (Sur la figure en direction de la roue dentée).

Le vilebrequin prend appui sur deux solides roulements à billes. Le roulement du pied de bielle comporte 2 rangées de billes ; par là on évite que le roulement ne soit égaré lorsqu'un jeu apparaît. Il est facile d'obtenir simplement et sans astuce, la fixation du pignon sur l'axe grâce à une bille d'acier et non plus par un coin.

Avec le « changement de vitesse à bille » sur la Imme on fait deux coups d'une seule flèche. D'une part, le faible déplacement qui s'opère par glissement, en fait

le changement de vitesse idéal par sa maniabilité, pour être commandé depuis le guidon. Quand on change de vitesse, la main ne quitte pas le guidon. En outre, le système permet, par comparaison avec les autres changements de vitesse, de fabriquer plus simple et meilleur marché.

Comment se présente le passage d'une vitesse à l'autre sur le moteur de l'Imme ? C'est ce que nous montre la figure 8. Le dispositif de retrait de l'embrayage est original. Il fallait satisfaire à la nécessité de vaincre, la forte tension des ressorts, grâce à une action énergique du levier, tout en n'utilisant qu'un déplacement réduit. On y arrive en faisant pivoter un axe lisse dont l'extrémité supérieure est taillée en forme de demi-lune.

Si l'on fait tourner cet axe, les arêtes du méplat exécutent un petit mouvement de rotation avec le diamètre de l'axe comme bras de levier et appuient sur le petit capuchon qui, comme il a déjà été dit, met en mouvement la roue principale d'entraînement avec la cloche d'embrayage. Cet axe-levier de l'embrayage n'est pas compliqué à fabriquer (comparez-le avec une rampe hélicoïdale) et bon marché.

Il a l'avantage de pouvoir être logé facilement malgré sa taille relative (d'où danger de jeu absent) et de ne pas augmenter dans l'ensemble la largeur totale du moteur.

De par sa construction tout entière, la Imme, tant par sa partie cycle que par sa partie moteur, s'émancipe nettement des tendances qui avaient cours jusqu'ici en construction motocycliste. Elle a permis avec des solutions plus simples et meilleur marché, d'obtenir la même qualité et la même sécurité qu'avant, voire même de les dépasser.

La bille d'acier de haute précision a permis de résoudre au mieux et avec succès, des problèmes techniques en les simplifiant.

Moteur : Monocylindre 2 temps, couché (horizontalement) balayage à courant dirigé vers le haut.

Course : 47 mm.

Alésage : 52 mm.

Cylindrée : 99 cmc.

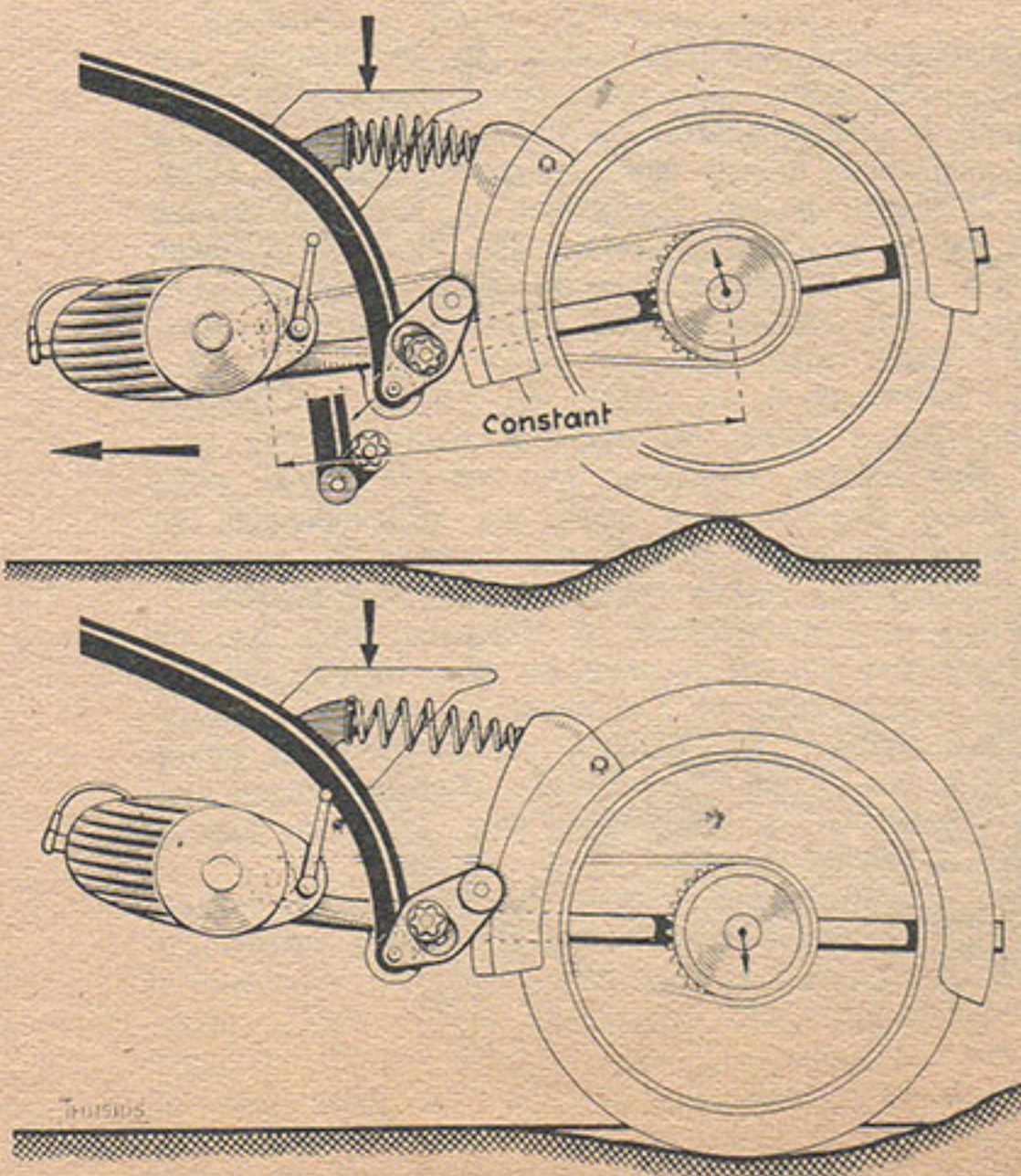
Taux de compression : 7 à 1.

Puissance : 4 CV 5 à 5.800 t.-m.

Consommation normale pour 100 kms : 2 l. 3. (Mélange essence-huile 20 à 1).

Carburateur : Bing ou Amal.

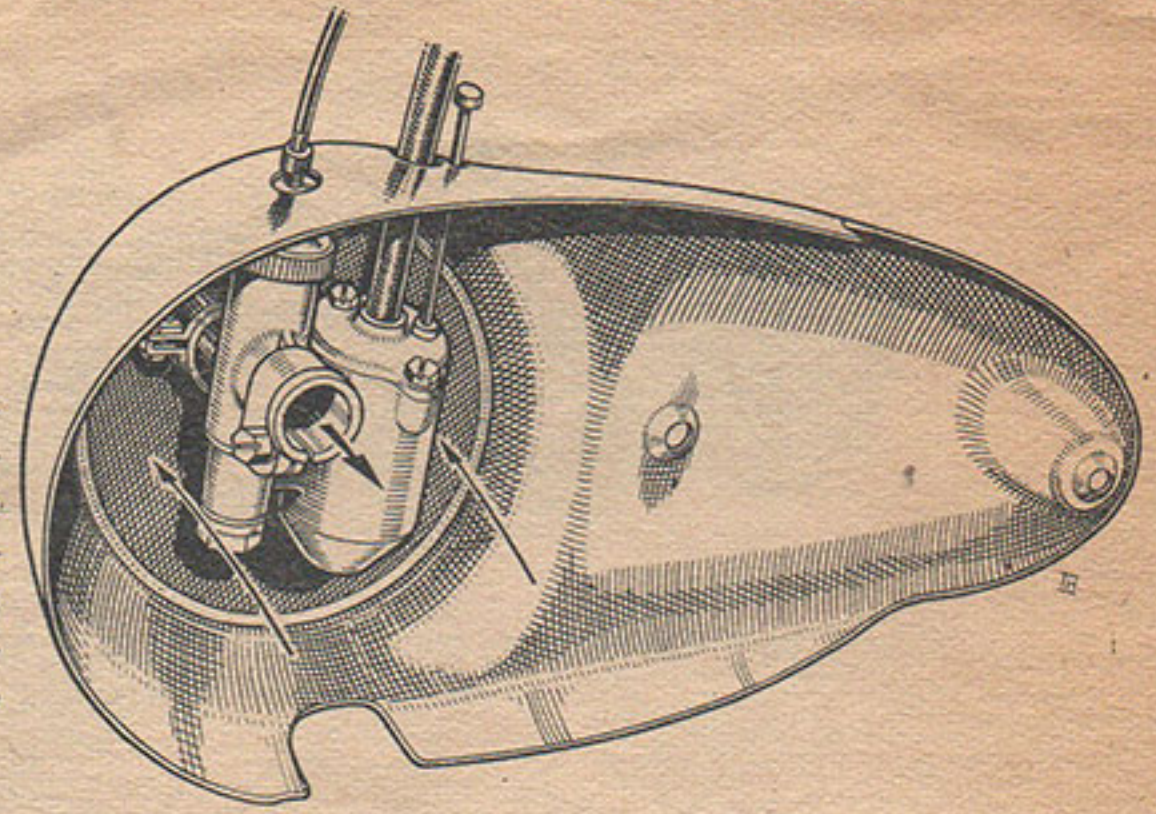
Volant magnétique : Noris.



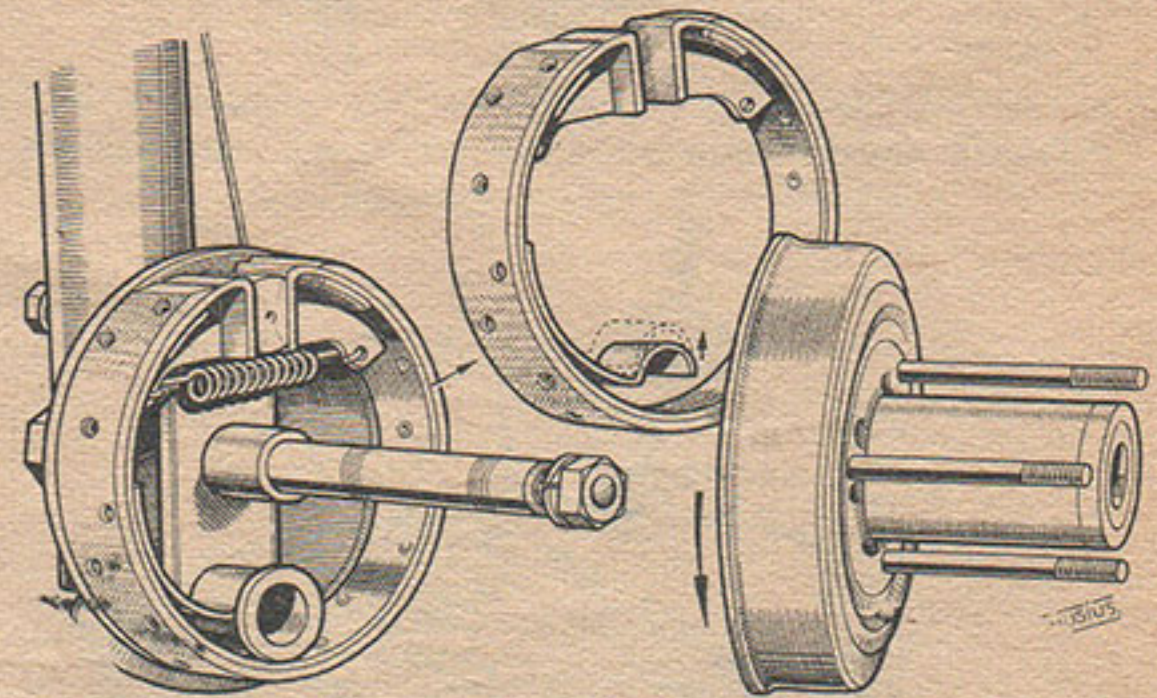
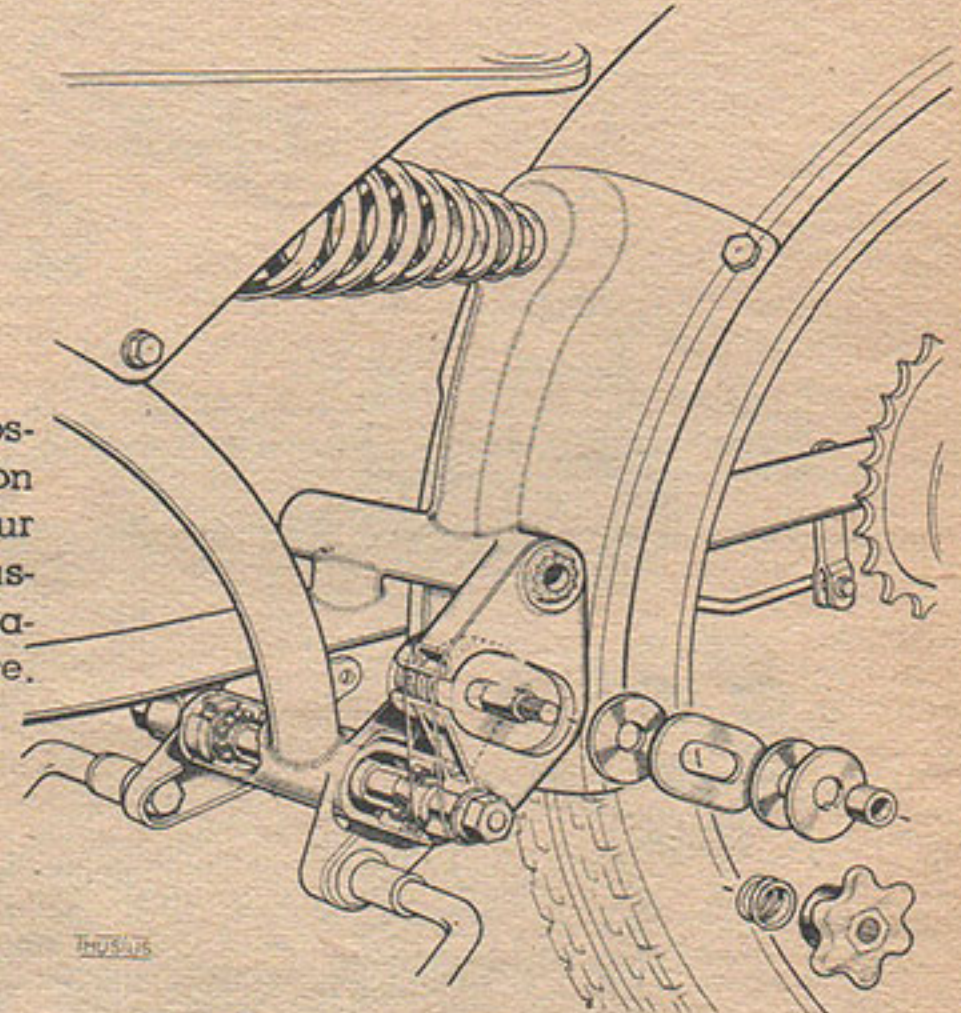
A gauche, les 2 croquis montrent que dans tous les cas, le débattement de la suspension arrière ne peut influencer la tension de chaîne.

A droite, détail interne du silencieux, démontable en vue du nettoyage, et terminant le bras oscillant.

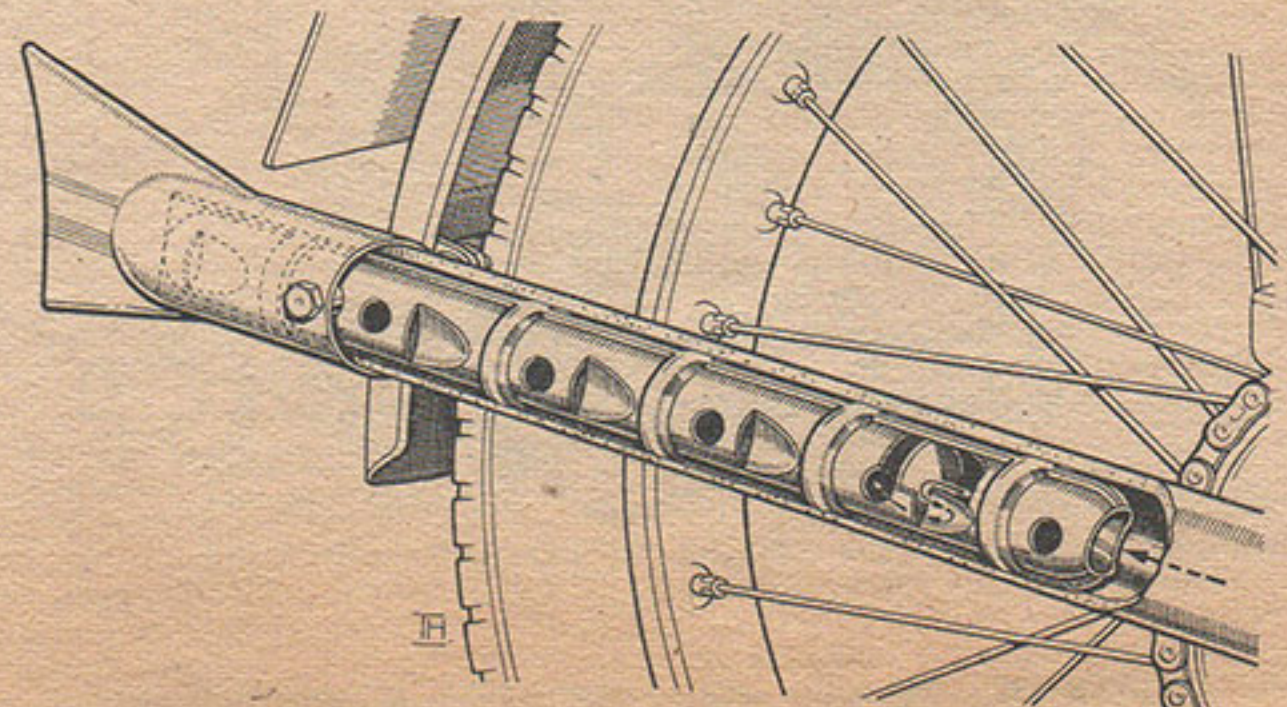
Le carter enveloppant le carburateur protège le pilote des brouillards d'huile. Un filtre à air occupe le centre de ce carter.



Coupe du bras oscillant et de son axe monté sur billes, de la suspension et de l'amortisseur arrière.

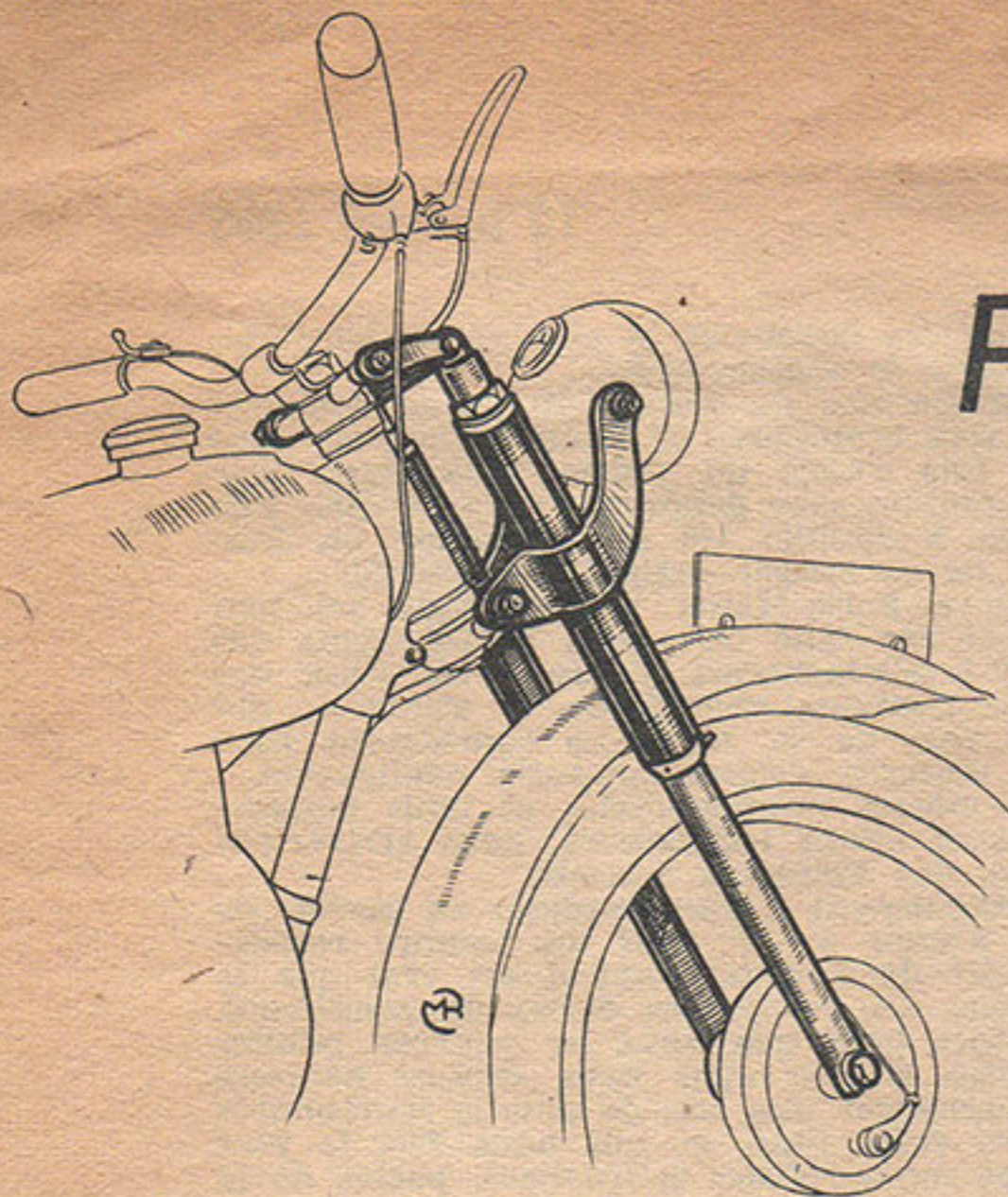


Le segment unique du frein est articulé sur un axe de grand diamètre par une lame de ressort en forme.



FOURCHES ELASTIQUES

Solutions anciennes, récentes et d'avant-garde se trouvent sur nos machines actuelles. Laquelle est la meilleure ?



Ci-dessus : Un nouveau principe de fourche élastique, combinant le système télescopique allié à 2 biellettes à la partie supérieure de la fourche, ce qui permet de conserver une chasse constante.

La fourche télescopique est à la mode et nous le comprenons d'autant mieux qu'il y a plus d'un quart de siècle nous utilisons avec enthousiasme la Magnat-Debon et la Scott. Mais nous avons également eu de nombreuses machines équipées de fourches à parallélogramme et dont la tenue de route ne laissait rien à désirer. Aujourd'hui même et pour prendre l'épreuve maîtresse qu'est le Tourist Trophy, si la catégorie Senior a été gagnée par des machines à fourche télescopique, la catégorie Junior a vu terminer en tête une machine à fourche à parallélogramme et le Lightweight une machine à fourche à leviers qui s'apparente d'assez près au type précédent. Considérons également que la machine de série la plus rapide du monde a sur ses derniers modèles monté une fourche qui est un heureux compromis entre la fourche à parallélogramme et la fourche télescopique. L'avantage de la fourche télescopique, c'est de permettre un plus grand débattement et surtout de permettre aisément l'incorporation d'un amortisseur hydraulique. Mais il ne faut pas croire qu'une fourche à parallélogramme soit insuffisante. Récemment nous avons essayé des machines à fourche à parallélogramme et en particulier une Puch à 250 cmc. à moteur en U. Confort total et tenue de route remarquable. La merveilleuse Zundapp Russie a une fourche à parallélogramme avec un amortisseur hydraulique et on connaît les éminentes qualités de cette machine. Ne condamnons pas systématiquement la fourche à parallélogramme.

La première condition c'est le parfait alignement des roues AV et AR. Cadre et fourches AV et AR doivent être capables de résister à tous les efforts de torsion. Nous insisterons en premier lieu sur la direction elle-même. Si la direction a du jeu, il est impossible d'avoir une direction précise quel que soit le système de fourche employé. C'est là le point crucial et que négligent trop de motocyclistes. Il est pourtant évident qu'un faible jeu à la direction est considérablement amplifié à l'extrémité des bras de la fourche. Or nos roulements de direction prennent aisément du jeu. En soulevant le guidon vous le constaterez aisément. Combien nous voudrions que les roulements à galets coniques beaucoup plus robustes et indéformables fussent plus répandus.

Il ne faut pas non plus que les axes et les articulations de la fourche aient du jeu. Ce jeu lui-même ne fait son apparition qu'après un très long usage si on se donne la peine d'injecter de la graisse

à intervalles rapprochés, par exemple tous les 500 kms. Nous avons vu souvent des articulations de fourche qui avaient été complètement négligées. Résultat : les axes étaient coincés par la rouille, immobilisés dans leurs bagues, de telle sorte qu'ils tournaient dans les œils de biellettes, d'où une usure extrêmement rapide et un flottement marqué de la direction.

La fixation des biellettes des axes peut être réalisée par plusieurs systèmes. Dans certains cas l'œil de l'axe est taraudé et se visse sur l'axe et est bloqué par un écrou. Dans d'autres l'œil est conique et s'emmanche sur le cône mâle de l'axe, un écrou les serrant l'un contre l'autre. Dans l'un et l'autre cas il ne doit y avoir de jeu entre l'œil et la portée. Dans le premier cas l'axe porte un carré et le pas de vis étant contraire on peut ainsi serrer plus ou moins les biellettes contre la fourche. On bloque ensuite avec les écrous. Dans le deuxième cas on règle le jeu avec des rondelles d'épaisseur.

Il est naturellement indispensable que les graisseurs fonctionnent convenablement et c'est une sage précaution de les passer au pétrole.

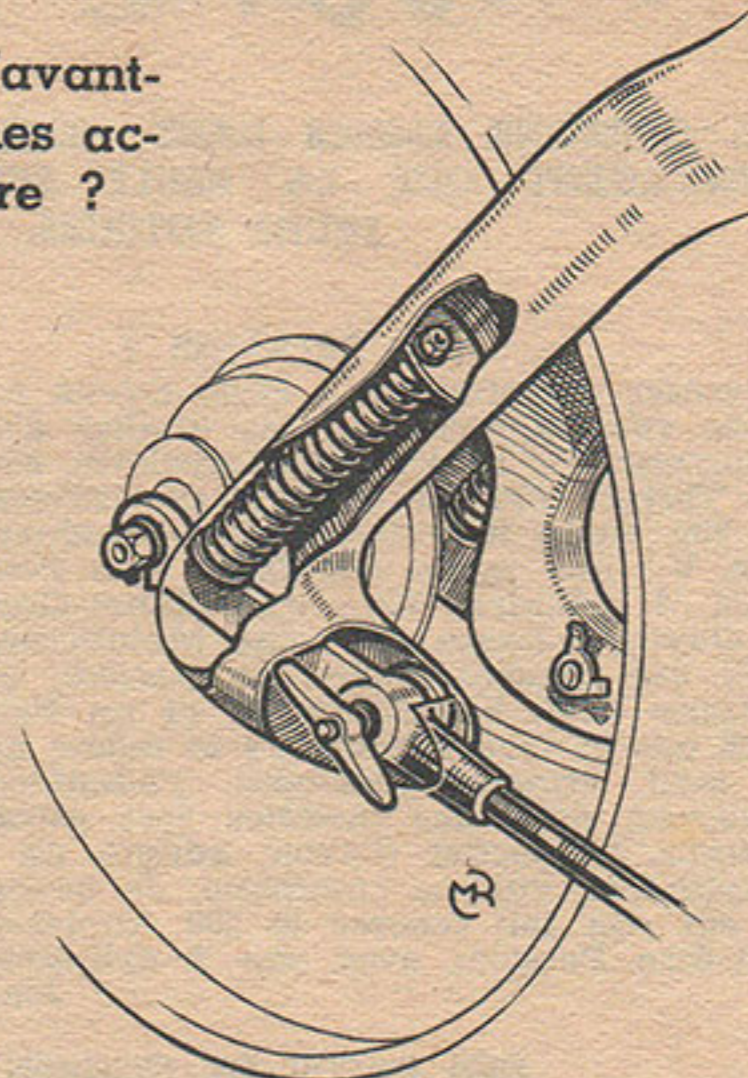
Si les axes sont coincés il faut les sortir après avoir injecté de l'huile spéciale pour ressorts à lames, ou de la thrécinone. Faites cette opération le soir et dégagez les axes le lendemain. Dans ce cas il n'y a évidemment pas de jeu et il vous suffira de polir les axes, mais il est probable que les œils sont usés et qu'il faudra changer ou recharger les œils. Nous ne vous conseillons pas de vous y frotter. Un spécialiste seul effectuera une réparation satisfaisante et, à un prix modéré, remettra la fourche en état. Pour certaines marques qui ont disparu, on peut avoir de la difficulté à se procurer des pièces de rechange.

Peut-on changer les fourches à parallélogramme pour des fourches télescopiques ? Assurément oui, mais il ne faut pas procéder au petit bonheur et acheter de rencontre une fourche télescopique d'une marque quelconque et la monter au petit bonheur à force de combinaisons plus ou moins ingénieuses. Car il se peut que cette fourche n'ait pas les caractéristiques convenant à votre machine. La substitution d'une fourche télescopique à une fourche à parallélogramme n'est pas aussi simple qu'on pourrait le croire. Il y a des maisons spécialisées qui ont étudié des fourches télescopiques adaptables et qui les règlent selon votre machine. Mieux vaut vous adresser à elles.

Il y a toujours la question de la chasse. Généralement l'axe de la direction prolongé forme avec le sol un angle de 63°. La chasse est habituellement de 62 mm 5, mais ces chiffres n'ont rien d'absolu. Cette chasse s'avère généralement un peu trop forte pour le sidecar à cause de la charge supplémentaire qui porte sur la roue avant.*

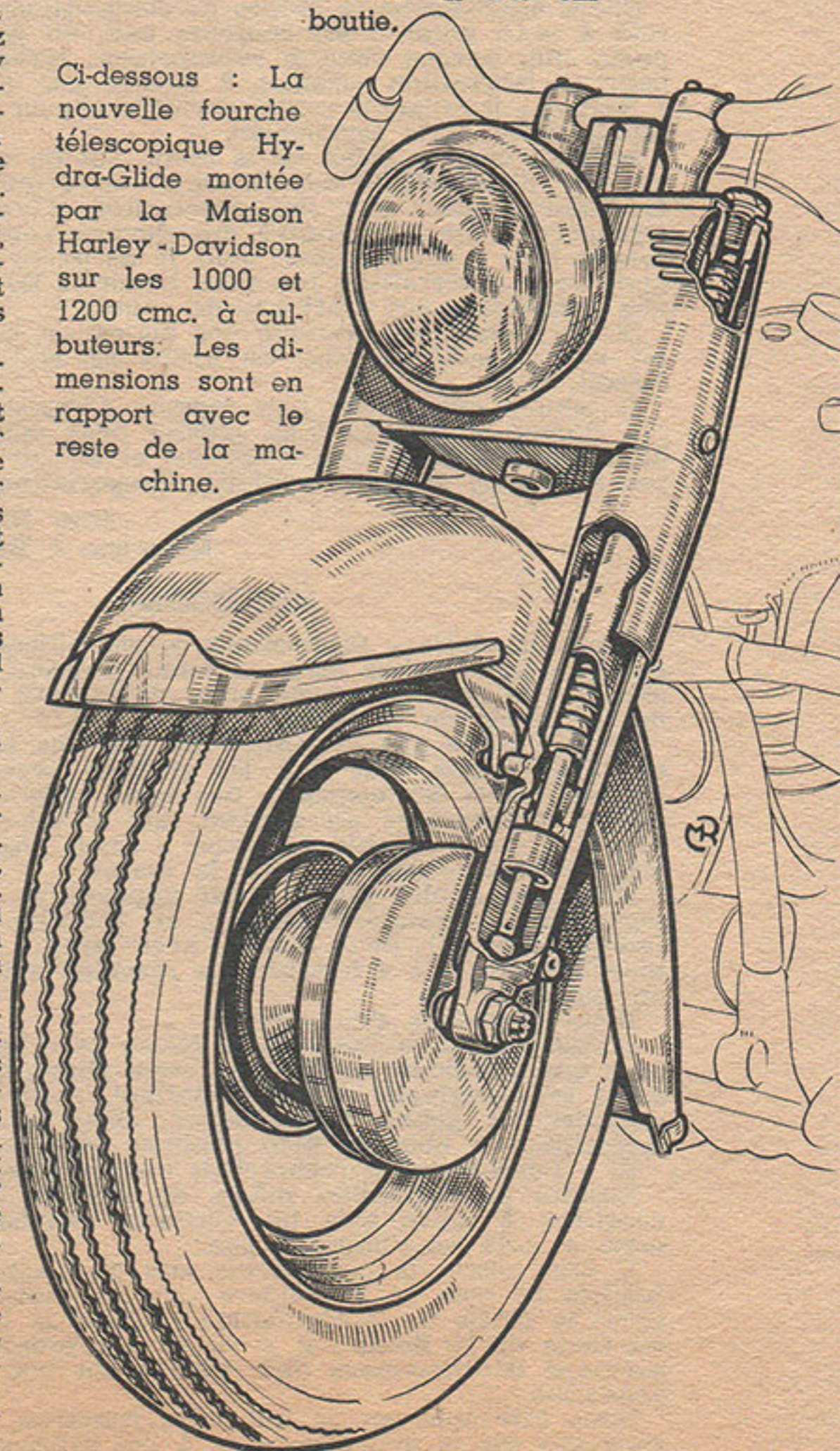
Dans le cas d'une fourche à parallélogramme on monte des biellettes supérieures plus courtes. Avec les fourches télescopiques le problème est plus difficile. On adapte généralement des pattes d'axe de longueur différente, ou bien on retourne ces pattes. Rappelons l'ingénieux système employé par Vincent H.R.D. sur sa fourche qui est une combinaison de la fourche à parallélogramme et de la fourche télescopique.

N'entreprenez donc pas à la légère une modification ou un changement de votre fourche. Vous pourriez courir à un désastre. Il y a des maisons qualifiées, spécialisées et qui seules peuvent vous conseiller utilement et remplacer votre ancienne fourche par une fourche moderne.



La fourche oscillante montée sur les 100 cmc. N.S.U. Fox a les deux bras de suspension reliés entre eux par un étrier en tube. Les ressorts à boudin, sont dissimulés dans les montants de fourche en tôle emboutie.

Ci-dessous : La nouvelle fourche télescopique Hydra-Glide montée par la Maison Harley-Davidson sur les 1000 et 1200 cmc. à culbuteurs. Les dimensions sont en rapport avec le reste de la machine.



tribune libre

LES OPINIONS EMISES DANS NOTRE TRIBUNE LIBRE
N'ENGAGENT QUE LA SEULE RESPONSABILITE DE
LEURS AUTEURS.

PROGRES ?

Le dernier éditorial de « Moto-Revue ». Les Vétérans, me l'idée de vous signaler, en ma qualité d'ancien abonné, que j'ai commencé de rouler à motocyclette, en 1913, sur une Motorette Terrot. J'ai eu ensuite, successivement, une Gnome-Rhône 500 mono à courroie; une Koehler-Escoffier 2 cylindres en V; une mono 500 D.S.; une Peugeot 2 temps 175; une F.N. 4 cylindres 750; une Monet-Goyon 500 culb.; une Monet-Goyon 2 temps 250; une Motobécane Grand Sport 350 qui m'a été réquisitionnée; je possède en ce moment une Motobécane culb. Superclub 350 et un Poney.

J'ai 68 ans et trouve toujours le même agrément à la moto. Plus tard, vraisemblablement, j'adopterai le scooter dont nous voyons déjà des modèles fort attrayants.

Félicitons Bernardet d'avoir adopté un moteur de 250, à deux cylindres, culasse commune. Je souhaite de voir Vallée placer sur son joli scooter le 200 Aubier-Dunne 2 cylindres, et peut-être Peugeot avec son 2 cylindres.

Jean de LAFON

DES PNEUS DE COURSE ?

Dans « Moto-Revue » du 28 octobre dernier, page 488, j'ai lu un article tout à l'honneur du grand fabricant de pneus qu'est Dunlop. En ce qui concerne les pneus motos il y est dit notamment : « les usagers retrouveront dans les dimensions 26x3.25, 26x3.50 et 27x4.00 des enveloppes en type normal ou renforcé qui bénéficient de tous les perfectionnements et de l'expérience de la compétition.

Chère Moto-Revue, à propos de compétitions, j'ai une question à vous poser : les coureurs eux, où trouvent-ils leurs pneus qui, comme vous le reconnaissez, servent d'expérience pour la fabrication normale ? Sachez que pour obtenir un « Racing » il fallait la saison dernière aligner 10 billets grand format (j'en parle savamment !)

Lors du dernier Salon de la Moto, j'ai pu constater qu'il y avait à la disposition des clients français quelques machines étrangères, ainsi que des accessoires d'origine également étrangère. « On » a trouvé des devises pour importer tout cela et bien d'autres choses dont je ne parlerai pas ici, pourquoi n'en trouverait-on pas pour importer les pneus spéciaux que nécessitent nos machines de course ?

Si en France, on fabrique des motos, en petite quantité il est vrai, aucun fabricant de pneus ne produit des 2.75 ou 3.00x21, etc...

Il semble qu'il serait plus logique d'importer ce qui nous fait défaut et non certains articles dont nous sature la fabrication française, mais la logique et le bon sens ne sont-ils pas eux aussi devenus produits d'importation ?

Jean BRETHERS,
Motoriste à Baigts (Landes)

MOTOPHOBIE

L'hebdomadaire « Paris-Match », par ailleurs sympathiquement parisien, publie dans un numéro récent, ainsi que vous avez pu le lire, un article assez documenté sur la question des accidents de la route.

Nous n'avons pas l'intention de nier les faits repris dans cet article, non plus que les chiffres avancés, mais nous sommes forcés d'y constater une nette prise de position contre la motocyclette en général, qui y est qualifiée à peu près d'« engin le plus meurtrier » (nous citons de mémoire, n'ayant plus le journal sous la main).

Mais il y a plus grave; pour appuyer ce texte, une photographie de grande dimension, en couleurs vives (couleurs ratées d'ailleurs), nous montre avec texte à l'appui un motocycliste sur une « hénaurme » machine américaine, le tout en flammes.

Deux précisions s'imposent :

D'abord un périodique de la classe de « Paris-Match » ne peut que s'abaisser en publiant cette photo, qui est certainement très originale, actualités-parlant, mais bien horrible à regarder, et bonné à provoquer, chez les âmes sensibles, motoristes ou non, de bien pénibles cauchemars.

Si « Paris-Match » recherchait un scandale, il l'a trouvé.

Ensuite la disposition même de l'article et de la photo constitue à notre avis un véritable réquisitoire contre la moto et cela ne s'imposait pas.

Il faut laisser la motophobie aux pisse-copie en mal d'actualités et bien se convaincre que les motocyclistes constituent la partie de la circulation routière la plus respectueuse du Code de la Route; il y va de son propre intérêt, de sa personne devrions-nous dire, bien avant que de la peur du gendarme.

Nous affirmons en ce qui nous concerne, avoir échappés trois fois sur la même semaine à des collisions avec des au-

tomobiles; chacune de ces collisions, si elle s'était produite, aurait été mortelle pour le motocycliste.

Il s'agissait la première fois de deux voitures se doublant rapidement dans un fort brouillard, et nous venions en sens inverse; la seconde fois c'était un virage à la corde pris la nuit par une automobile sans éclairage; la troisième fois un camion s'obstinant à doubler un autre camion en face de nous, et refusant de se ranger malgré nos appels.

Si le rédacteur de « Paris-Match » était tant soi peu « motard », il citerait ces faits que nous avons vécus des centaines de fois, et il s'attacherait à ouvrir les yeux des automobilistes, des « mauvais chauffards », s'entend, qui s'imaginent être les rois de la route et considèrent bien souvent les pauvres motards comme quantité négligeable.

Nous sommes nous-mêmes automobilistes et nous pensons sincèrement que si nous étions législateurs, nous arriverions à diminuer le nombre des accidents mortels.

Nous imposerions simplement à tout candidat au permis de conduire automobile d'avoir à son actif un nombre respectable de kilomètres sur deux roues, tant il est vrai que la motocyclette reste l'une des meilleures écoles de sang-froid.

Nous comprenons fort bien que vous ne pourrez publier notre lettre dans votre Revue, mais nous serions heureux qu'elle vous incite à dénoncer une fois de plus la motophobie qui recommence à se faire jour, et qui nous fait le plus grand tort à nous, les motocyclistes journaliers, parias de la route.

Nous vous en remercions bien sincèrement à l'avance et nous restons vos tout dévoués.

DENNETIERE Frères

UN VETERAN..

Quelques remarques d'un véritable motocycliste :

Il me reste à vous faire part de la constatation que j'ai faite chez plusieurs marques qui imposent à leurs clients des perfectionnements entraînant une hausse sensible des prix. Pour exemple : les fourches télescopiques, suspension arrière, avertisseur électrique et autres, dont un ouvrier se moque éperdument pour aller à son travail; pourquoi ces marques ne gardent-elles pas un modèle simple et économique, en réservant ces perfectionnements pour des séries « Sport » ou « Tourisme ».

La Terrot 100 cmc. a subi 20.000 francs d'augmentation en un an pour une nouvelle présentation et un équipement électrique « en supplément » que le client est obligé de prendre. C'est réellement forcer la main à la clientèle.

Chez Motobécane, pourquoi avoir substitué à l'honnête et un peu rustique B1V2 le dérisoire « Poney » qui connaît maintenant la mévente et un placement d'occasion quasi impossible.

MAUGARD

REPONSE : Voilà une critique pas ordinaire ! Avant de réfuter votre théorie, nous nous hâterons de détruire vos deux exemples qui, entre nous, ne sont pas bien choisis pour étayer vos griefs.

Si vous voulez bien examiner notre tableau des prix, publié page 494 de notre numéro 961, vous constaterez que le « Poney » et le « Terrot 100 cmc. » figurent tous deux parmi les moins chers de leur catégorie.

Si vous n'aimez pas le confort, n'en dégoutez pas les autres, et si le Poney ne vous paraît pas comme à nous une excellente petite machine d'un prix relativement bas, prenez une mobylette.

Sans être dans les secrets de la maison Motobécane, nous ne pensons pas que la mévente des Poney, si elle existe, soit plus grave que celle que subit n'importe quel autre constructeur.

Quand au placement d'occasion, il est beaucoup plus influencé par l'état mécanique de la machine, plus ou moins malmenée et par les exigences du vendeur, qui souvent veut en tirer un prix de « marché noir » afin de s'offrir une machine plus puissante, sans trop avoir à y ajouter, que par la marque d'origine du véhicule.

Le 100 cmc. Terrot est presque le moins cher de tous les types de sa catégorie. Son prix se trouve précisément entre celui de deux modèles Monet-Goyon, qui ne diffèrent que par leur équipement. Cette constatation infirme elle aussi votre opinion, puisqu'elle prouve qu'on vous laisse encore un choix.

La palette des constructeurs français vous offre, surtout dans les petites cylindrées, une gamme extraordinaire de modèles pour tous les goûts et toutes les bourses.

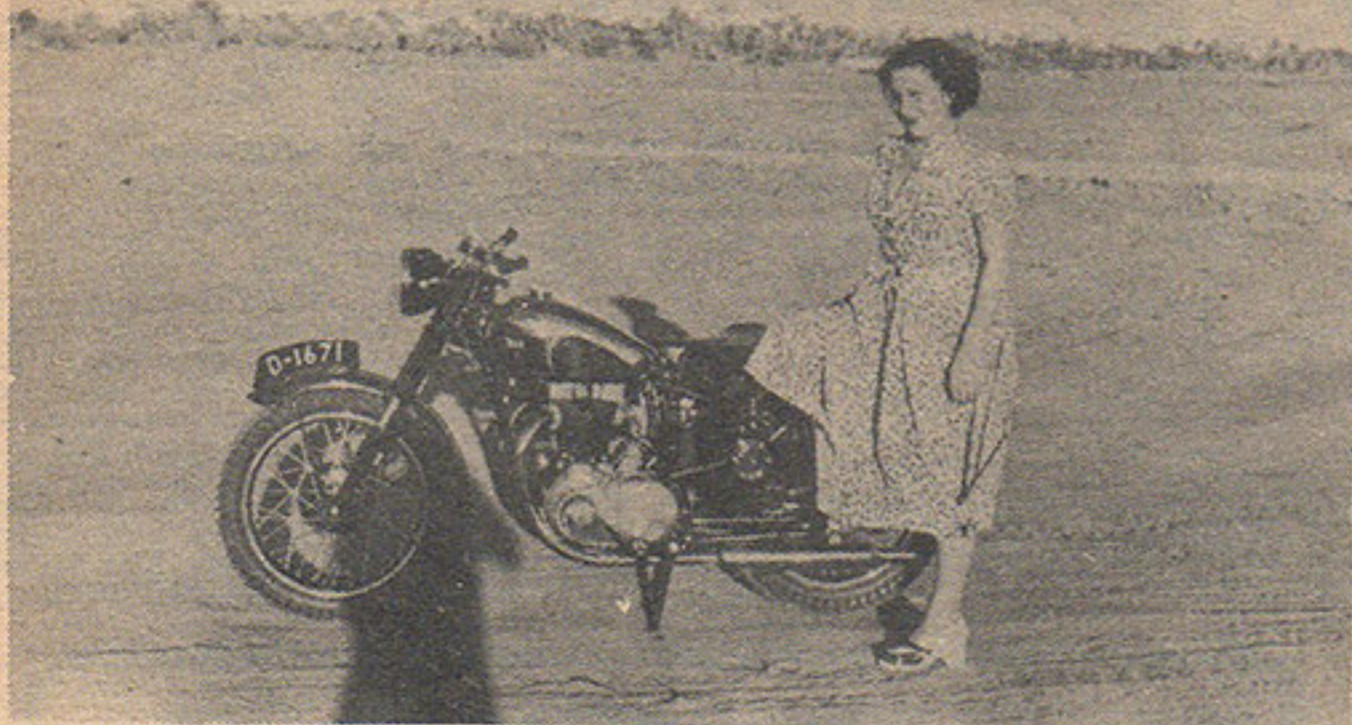
Beaucoup de nos lecteurs, possédant une machine de type ancien, font de gros efforts — d'ingéniosité autant que pécuniaires — pour moderniser leur engin. Beaucoup y parviennent parfaitement, encore faut-il déployer une certaine habileté, posséder un bon outillage, disposer de beaucoup de temps et dépenser pas mal d'argent.

L'ouvrier, qui se sert surtout de sa machine pour aller à son travail, a besoin de trouver tout fait un modèle muni de tous les perfectionnements susceptibles d'améliorer son confort. Il doit arriver frais et dispos chez son patron.

Ces perfectionnements, qui ne sont pas un luxe, il les trouve bien étudiés, bien adaptés par un bureau d'études compétent, donc, sans risques de défaillances. N'est-ce pas l'idéal ?

Quand à votre critique concernant les prix, elle est bien plus l'affaire du fisc que celle des constructeurs.

Croyez-nous. M. Maugard, chaque amélioration a trouvé ainsi des objecteurs. Si on les avait toujours écoutés, il est probable qu'on se déplacerait encore en char à bancs.



A Djibouti, le Capitaine Michel, fondateur du club local, a photographié Mme Michel leur rapide A-7 Spring-Frame.

dans les Clubs

LIGUE MOTOCYCLISTE REGIONALE
La Ligue de la 17^e région nous transmet ses vœux, pour « Moto-Revue » et pour tous les motocyclistes :

Monsieur le Directeur,
Le Président et le Comité de la Ligue Motocycliste de Guyenne sont heureux, à l'occasion de la fin d'année, de vous remercier pour tous les efforts que vous faites en faveur du motocyclisme.

Au nom des 13 Clubs de la Ligue, affiliés à la Fédération et 4 autres en formation, nous vous prions d'agréer nos vœux les plus sincères pour 1950.

Nous vous serions très obligés de bien vouloir être notre interprète auprès de tous les Clubs Motocyclistes Français et Etrangers et tous les motards isolés (à qui nous conseillons d'adhérer au plus tôt à un Club), pour les prier d'accepter en même temps que nos vœux, la certitude que les Clubs de la 17^e L.M.R. se feront un plaisir de leur rendre service, s'ils en ont besoin.

Bonne année donc, à tous — Vive tous les « Motards » et joveux 1950.

MOTO-CLUB PICARD. — A la suite de son assemblée générale, le bureau du Moto-Club Picard a été ainsi formé :

Président d'honneur : R. Normand. Vice-Présidents d'honneur : MM. Hustin, A. Ségul. Membre d'honneur : Cottinet. Membres fondateurs : F. Sauvé, S. Carabin. Président honoraire : R. Dubois. Vice-Président honoraire : Bachelet A. Président actif : J. Patte. Vice-Président actif : G. Laleu. Vice-Président sportif : Bourdon. Secrétaire général : Delapierre. Secrétaire adjoint : François. Trésorier général : Laleu. Trésorier adjoint : M. Dupif. Matériel : Detry. Membres : Poulain, Frénoy et Tournes, rédacteur au bulletin. Commission sportive : Président : Bourdon. Secrétaire : Catrix. Membres : Deramoudt, Thuillier, Villeret.

MOTO-CLUB LIMOUSIN. — Dans sa dernière assemblée générale, le M.C.L. a désigné son Comité pour 1950 :

Président : Roger Lansade. Vice-Présidents : F. Leymarie et H. Serru. Secrétaire général :

Albert Bouchoule, 36, rue du Petit Treuil, Limoges. Secrétaire adjoint : P. Mourier. Trésorier : L. Pouchard. Trésorier adjoint : V. Lahore. Membres : J. Galinet, L. Bois, J. Faye.

Commission sportive : André Raynaud, délégué à la Ligue Motocycliste Régionale. A. Rivière, M. Fretz, Jamie H., Grandon H., Bois L., Lafarge J.

Les motocyclistes de la région Limousine désirent pratiquer le moto-cross peuvent se mettre en rapport avec le M.C.L., Bar Henry, 12, place d'Aine, à Limoges.

MOTO-CLUB DU CENTRE. — Le Moto-Club du Centre de Châteauroux, au cours de son assemblée générale de fin d'année, a procédé au renouvellement de son bureau, dont voici la composition :

Présidents d'honneur : MM. Coulaudon et Nicolas. Président actif : M. Martin Michel. Vice-Présidents : MM. Cohade-Dupont. Secrétaire général : M. Germinet. Secrétaire technique : M. Ginesy. Trésorier général : M. Martinguy. Trésorier adjoint : M. Auguet. Membres : MM. Philippe, Blanc, Tessier, Bridet, Gonon, Palplace, Viauvy, Marbach.

Le Moto-Club du Centre organisera cette année un circuit de vitesse et une course de côte. Il participera également à diverses concentrations motocyclistes, ainsi qu'aux sorties amicales.

Pour toute correspondance, s'adresser à M. Germinet, secrétaire du M.C.C., 11, cité des Cadres, Châteauroux.

LE SPORT MOTOCYCLISTE FOREZIEEN PREPARE SA SAISON 1950. — Au cours des récentes réunions de Comité, un tour d'horizon a été effectué par les principaux animateurs du S.M.F. pour l'année 1950.

En Moto-Ball notamment, le R.M.B. Ondaine, Champion du Centre de la saison, a renouvelé son comité directeur et les moto-bailleurs du R.M.B. Ondaine affiliés au S.M.P. ont l'intention de continuer la série de leurs succès.

De son côté, le M.B.S. Forézien tiendra le 8 janvier prochain son assemblée générale pour la saison nouvelle.

En attendant, des permanences ont lieu tous les vendredis aux « Colonnes » pour tenir anciens et nouveaux joueurs de moto-ball au courant des formations.

En sport, le S.M.F. organisera en 1950 les 17 et 18 juin prochain, le 2^e St-Etienne-Paris-St-Etienne motocycliste, avec la participation des meilleurs champions d'endurance français.

De plus, la participation aux principales épreuves de Calendrier de la F.F.M. a été envisagée.

Enfin, en tourisme, outre de nombreuses sorties hebdomadaires, la participation des touristes au Rallye International de Castellazzo-Bormida sera particulièrement soignée.

Tous les Sociétaires désireux de régulariser leur cotisation 1950 et d'être tenus au courant des formations sportives, sont priés d'assister aux réunions hebdomadaires qui ont lieu chaque vendredi à 21 heures au Siège « Les Colonnes », place Jean-Jaurès.

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, du 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

PEUGEOT P515 side Benardet g r. capote. MAIGNE 21 rue Amiral Mouchez, Paris, 13^e.

NORTON 16H tr. bel. rep. pl. fai. ou facil. Mur 15r. S. Sabin

MOTOS révisées comme neuves Terrot 500 culb. 4 vit. sélec. Terrot 350 modèle 48 4 vit. Peugeot 350 P 112 1945.

Norton 500 lat. 16 H et culb. Motos à reviser complètes Griffon 125 4 vit. sélecteur. Terrot 4 et 5 cv, Monet 5 cv, Gnome-Rhône 350 culb. 750 cc. et 800 cc. type civil et Police avec ou sans side.

Harley 750, Indian 500 et 1200 avec side ou sans 39 et 44. Cadres avec papiers BMW, Zundapp Standard, Gnome-Rh. Peugeot, Harley Columbus FAURIE 8 av. de St-Ouen-18^e Métro La Fourche. Mar. 45-07.

V. mot. Harley 750 bte dyn. ch. prim. boîte BSA 500. PIESSET, rue Annay, Lens.

BMW R51 f. tél. susp. ar. parf. ét. en rod. vis. 129 r. de l'Ouest, 14^e (Mercerie) le soir ou sur rendez-vous.

V. side Impérial nf. Mic. 17-75

350 FN ét. imp. ém. nf tte eq. 55. RUSSET 52 bd Sérurier-19^e

MOTOCNF. side 350 spéc. 3 pns nfs 85. Guyard 2 r. Boissy St-Leu La Forêt mat. (sf v. s.)

ZUNDAPP KS600 ét. nf Bouladoux 22 r. Alphonse Karr-19^e.

TRIUMPH, st. 47, 27 r. Bezout Paris-14^e. Tél. GOB. 06-50.

M.GOYON L5A 500 cc 4 cv sél. parf. ét. av. ou ss side Simard Dufournet 28 rue E. Landrin, Boulogne s. Seine (apr. midi)

BMW side Benardet roue sec. chrom. acces. vis. 8 à 18 h. sf sam. apr. m. et dim. 71 av. Génér. Michel Bizot Paris-12^e

TERROT 500 culb. side fév. 49 6.000 kms impéc. PLASSE 6 r. du Marché St Honoré-1^{er}, escalier fond cour, 6^e étage.

VELOMOTEUR Terrot 100 cc. ROBERT 54 rue du Moutier, Aubervilliers (Seine).

SIDE Précision état neuf. MONTFOR 13 villa Seurat-14^e

R. GILLET 4 cv parf. état 70000, pneus neufs. ROLLAND 51 rue Greuze, Nanterre.

V. ou éch. 250 culb. Dollar ctre 350 ou 500, DUBOIS, 59 rue Condorcet, Poitiers.

NORTON 500 culb. type 18 sélect. 4 vit. c. nve 150000. ROBBE, 52 bd G. Péri, Malakoff.

BMW side 750 culb. 180. Derivain 2 r. Brossolette, Bicêtre.

TERROT HST très bon état, px 50. MENNEVEUX 7 bis rue Val Fleury, Antony (Seine), visible le matin.

V. f. téles. BMW R24 état nf 15000, roues Ariel, Matchless, Triumph, épaves Matchless 1200 Indian av. side 120000. 750 Terrot avec side 90000, le tout parf. ét. THULLIER, 23 pl. au Feurre, Amiens.

ZUNDAPP KS600 av. side Bois-sel 41 r. J. Lacroix. Mén. 69-27

POUR votre NOUVELLE ANNEE Triumph 48 speed twin tél DKW NZ et SB 350, NSU 250 super culasse. Terrot 500 neuve, sup. cul. machines vend. av. garantie générale HURNI, 13, passage Lathuille (place Clichy).

TERROT 175 compt. sél. 4 v. mod. 38 c. nve, 55. BENOIT à Resson le Long. Vic s/Aisne.

ZUNDAPP KS 600 Précision com. 2 pl. spac. ét. imp. Morin av. Château, Verneuil s/S. S.O.

K 500 tr. pr. 110000. L. BERNARD, à Guereins (Ain).

ALCYON 100 cmc. neuve, FRAYSSE, Tre. 05-50.

350 THOMAN 2 t. t. b. ét. 50. LOISON pl. Gare, Montereau.

PEUGEOT 125 bon état. LE-BLOND 40 rue St Cloud, Ville d'Avray. TRI. 78-86.

BSA WM20 c. nve 600 kms 145. H. Barathon, Etrechy (Cher).

MOTOBEC. 175 nve mod. 49 2000 kms équip. 120000. Lenfant 2 bd Bonn Sucy en Brie (SO)

3 CV M. GOYON 3 ps exc. ét. Augard, Gergines (Yon.) T.13

175 cc Motobécane susp. arr. f. tél. non immatriculée, px coûtant, tél. 395, Orsay (SO).

SARO 4 cv culb. 0 km. équip. garantie 80000 frs. LECLERC 56 rue Max Dormoy, Paris.

EPAVE cyclecar pour amateur 2 pl. carros. dural av. p. br. rabat. sécurit. TOMA 49 r. André Joineau, Pré St Gervais.

La Sté RAPID MOTO 21 rue d'Orléans, Saint Cloud (S.O.) tél. Mol. 21-29, offre de suite en nf : 500 Terrot f. tél. susp. ar. 125 Terrot avec dynamo. 175 Motobécane, f. tél. susp. ar. 750 BMW R12, f. tél. En occasion 350 Royal, 500 DKW, susp. ar. 500 NSU.

TRIUMPH Allemande toutes pièces dét. rep. éch. std. pces Zundapp. Moto Prévoyance, 16 rue Prévoyance, Vincennes.

MOTO 125 de course marque Atlantic ét. nf, 110000 GAS-TIN, 45, Cours Sextius, à Aix en Provence (B. du Rh.).

ROADSTER sport 7 CV. Fiat arb. c. déc. mot. nf, exc. état. PIESSET 30 r. Annay, Lens.

V. 5 TERROT moto-ball. Ecr. LAFOND 7 pl. du Pont, Lyon

DERNY tandem ét. nf 5000 k. tt eq. Sanson 9 r. pestalozzi-5^e

EPAVES immat. 350-500 Ariel Triumph, Norton, 500 AJS nve 3 speed twin et T.100 35 et 55. MOTO-PREVOYANCE 16 rue Prévoyance, Vincennes.

PEUGEOT P56, 125 cc peu rété tte équ. 90000. Peugeot P110 3 cv moteur à roder équip. 40000 FERRETTI, pce de la Gare, Lozère (SO). Ligne de Sceaux. Tél. 77 à Lozère.

NORTON 16 H impéc. 125. GUERARD 63 av. des Géraniums, Montfermeil (S.-et-O.).

175 MOTOBEC. nve compt. 120. HILDENBRAND, Aut.81-04

250 MOTOC. mot. Jap 50000, Bosc 24 r. Pigalle, apr. 18 h.

R.GILLET 750 4 v. c. nve repr. pi. faib. MUR, 15 r. St-Sabin.

125 PEUGEOT 4 vit. sél. ét. nf. PRINTZ 8 r. d. Goncourt
 750 BMW av. side 1 pl. 1/2 t. b. ét. HERLAUT 106 r. Pierre Semard, Châtillon. Alé. 42-93
 PART. v. 1200 Harley av. side Ber G. r. impec. BEAUVAIS 2 quai H. Pourchasse, Ivry s. S.
 M.GOYON 100 cc b. ét. moteur refait. Tél. Litré 02-64.
 DERNY 100 mot. pns nfs c. Lubersac Ir. Ch. Lamoureux-16e

PART. ach. fourche tél. occ. pr BMW R35 ou R4. LOUYOT 1 r. A. Arnauld, Paris, 16e.

ECHANGES

VENDS ou éch. zelle 500 flat-twin ctre voiture 6 à 10 CV. RIGOLET, Odéon 71-69.
 ECH. Ford 5 cv état neuf, 4 pl. ctre moto BMW 500 ou 750 cc. Grémillet 193 r. Colbert Colombes. Tél. CHA. 23-09.
 ECH. voit. Peugeot 5 cv C. I. impec. ctre moto 350 ou 500 culb. DARGELES 239 rue de Belleville-19e (de 13 à 15 h.).
 ECH. c. moto Rochet-Schneider. 1.500 k. anc. mod. ét. excep. + moteur boîte rev. LASSAGNE à Annet (S-et-M.)
 V. ou éch. Amilcar 7 cv CGSS mot. boît. gar. nf ctre tract. av. 7-9-11 mém. s. mot. Sim. 8 202 acc. ou aut. marq. piéc. mot. bte cad. AX2 ctre ld. + pont. LEYRO à Lubersac (Cze)

ON DESIRE ACHETER

ACH. piéc. Ariel, moteurs, boîtes, toutes roues Anglaises ou échange. LADEVEZE, 50, rue Brunel, Paris, 17e.
 ACH. Harley MP kaki et side Précision ét. indif. Bousquet, 39 r. Voltaire, Antony (Seine)
 ACHETE comptant motos épaves, moteurs, boîtes, magnétos, dynamos, etc... FAURIE 8 av. de St-Ouen, 18e.

VOITURES A VENDRE

CABRIOL. 2 pl. Rolux ss permis. Genelot, Semur (C. d'Or)

DIVERS

VDRE p. de belles bottes maron p. 42. Prix 6 et 7000.
 ALEXANDRE 28 r. des Favorites, 15e. Métro Vaugirard
 V 2 cyl. av. pistons nfs d'orig. pr BMW R66. DANIEL 5 b. imp. Questre-11e. Obé. 49-83.
 COMB. cuir ét. nf gde t. molet COUPEAU 21 r. Berzelius-17e.
 INDIAN 12000 CAV 500 GDA piéc. orig. embiel. pistons, axes, segments, soupapes guides, joints, culasses, pignons, bte, disques embraya. châssis, side, sacoches d'orig. neuves, moteurs 1200 complets. TAURY 50 rue Oct. Mirbeau, 17e.
 VDS moteur Mag Suisse 350 semi culb. une bte 3 vit. CHICOT 78 av. Mozart, 16e.

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

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois-Perret (Seine) Téléphone 09-13, disponible : cylindres Peugeot P.110, P.105, P.107, etc., Chaise et toutes les bielles montées av. manetons, culasses Automoto A.12, etc...

ACHAT de ttes motos récent. et éch. ctre Simca-5. HURNI, 13 pas. Lathuille (pce Cléchy).

V. moteur DKW 200 cc nf complet 50000, siège réc. tis. bleu 5000 nf vis. 20 h. LEJEUNE, 151 fg Poissonnière, 9e.

A vendre aspirateur Aspiron nf av. access. n'ayant jamais servi. Prix int. S'adr. MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry.

DECALCOMANIES pour réservoirs motos de toutes marques mondiales. TARIZZO, 7 r. de la Colle, Monaco.

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

V. 1000 piéc. nves mach. angl. soit guide soup. moy. embr. cart. prim volant vil. filtr. flasq. moy. ou éch. ctre épave Ariel 350. GUIGNON Mécanic. à Gizeux (I. et Loire).

VENDS prix fabrique moteur Velocyclex jam. monté. ROUDAIRE J. St Ours (P. de D.).

SIDE léger sport mall. pare-brise capitonné, roue susp. 25. LECLERC 56 r. Max Dormoy.

FONDS DE COMMERCE

NICE vds direct. mag. motocyc. av. atel. appart. 3 piéc. loyer 40000, px 1.500.000. Méditerranée, 29 r. Meyerbeer, Nice.

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

POIGNÉES TOURNANTES POUR MOTOS

PRIX AU DÉTAIL 335 FRs



ROLEO

REMISE AUX GROSSISTES

ROLLET.C^{IE}
 64, RUE DE LA FOLIE MERICOURT - PARIS - XI^e
 R.C. SEINE: 176 276 - TEL. ROQ. 80-42

PUB. G. SWEERTS

Pour Votre

INDIAN

une seule adresse

FOURCHE AUTOS MOTOS
 J. FAURIE

le spécialiste de l'occasion
 8, Avenue de Saint-Ouen

PARIS-18^e (dans la cour)
 M^o La Fourche. MAR. 45-07

Achat - Vente - Echange
 motos, épav., pièces détach.
 delcos, dynam. carburateurs
 pare-chutes, tubes échap.
 mot, sil. luxe, boîtes, chaîn.
 pignons, carters, cyl., etc...
 Selles biplaces adaptables

Harley et Indian
 Echange Standard Moteurs
 cylindres - réservoirs
 Réparations par Spécialistes

USAGERS DU VELOMOTEUR

MAUCOURANT

ADRESSEZ-VOUS A

175, Bd Ney, PARIS-18^e

MAR. 46-78

VAINQUEUR DE 4 BOL D'OR EN 125 cmc.

Agent des Grandes Marques

MOTOBECANE - M.R. - GNOME-RHONE

Pièces détachées et réparations de moteurs SACHS
 100 cmc. - 125 cmc. - hors-bord

DYNAMIC-SPORT

MOTOBECANE - MONET-GOYON - TERROT
 REPARATIONS - PIECES DETACHEES - ACCESSOIRES
 REMISE A NEUF TOUS MOTEURS ET MACHINES

6, r. St-Augustin - Métro Bourse - RIC. 24-68

MEILLEURS VŒUX

POUR 1950



DIRECTION & USINE :
 LA SONE (ISERE)
 AGENCE à PARIS :
 93, RUE APPERE PARIS 11^e

BEZONS

162, r. Ed.-Vaillant - Tél. : 258 (Autob. 162)

MOTOBECANE



R. PIEL

AGENCES EXCLUSIVES

Essai et Démonstration
 de la

"MOBYLETTE"

TOUS LES MODELES EN MAGASIN

STOCK COMPLET DE PIECES DETACHEES - ACCESSOIRES

VENTE A CREDIT (1/3 comptant)
 (4-5 et 6 mois)

LIVRAISON TRES RAPIDE

St-GERMAIN

21, rue de Poissy - Tél. : 729 (Autob. 258)



LA PROVIDENCE DU MOTARD

ACTUAL-SPORTS

Marcel FARAUS

Spécialiste du Vélocipède et de la Moto
25, rue Notre-Dame de Nazareth - PARIS-3^e

AGENT :

MOTOCONFORT — MONET-GOYON
RENE GILLET — ROUSSEY — M.R. — VAP
TOUTES REPARATIONS...
REMISES A NEUF...
DEPANNAGES...

ELYSEES 77-74

GASTINNE RENETTE

39, avenue Franklin D. Roosevelt — PARIS-8^e

VELOMOTEURS **MOTOBECANE**
VENTES. REPARATIONS. PIÈCES DETACHÉES

AGENCE ET STATION-SERVICE

VELOSOLEX

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

PIÈCES 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

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

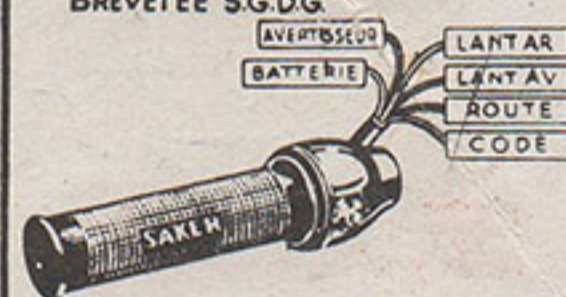
STATION DE POSE ET MONTAGE

NIVEL

POIGNÉE COMMUTATRICE

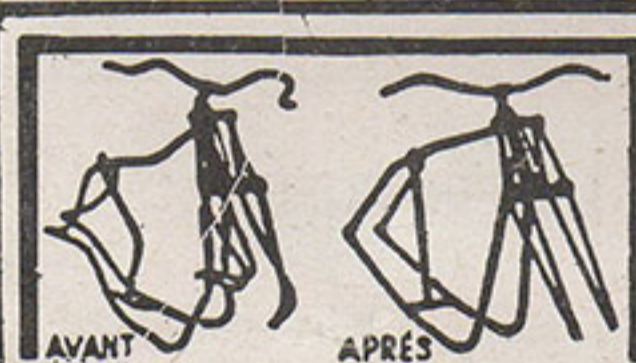
SAKER

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

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

SILENCIEUX WILMAN

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



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

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

Toutes Marques Françaises et Etrangères

SPECIALISTE B.M.W.

Rélecteurs électriques
albalite pour magasins
et ateliers. Occasion.

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

B.M.W.
Pièces d'origine

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

NICE-PARIS

confirme la qualité de la
FOURCHE TELESCOPIQUE M.A.C. pour cyclomoteurs
vente en gros : M.A.C. Cannes-Le Cannet (A.-M.)

Agent
CUCCILO

REPARATION
REDRESSAGE

Fabrication de
Fourches et Cadres
H. DERCHE

8, rue Labat, 8, Paris
MON. 56-89

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

Ne vous contentez plus d'une moto possédant
seulement **QUELQUES QUALITES**

En 1950, vous devez avoir
UNE MACHINE PARFAITE

RETENEZ-LA DES AUJOURD'HUI CHEZ

Georges MONNERET

LA COMPETENCE QUE L'ON NE DISCUTE PAS
97 FOIS RECORDMAN DU MONDE — 7 FOIS CHAMPION DE FRANCE

CAR SEULE LA

P U C H

REUNIT TOUS CES PERFECTIONNEMENTS

VOICI LA 250 PUCH 4 VITESSES et SELECTEUR, MODELE 1950 — PRIX : 180.000 tout équipée

TENUE DE ROUTE :
fourche télescopique hy-
draulique. Cadre berceau

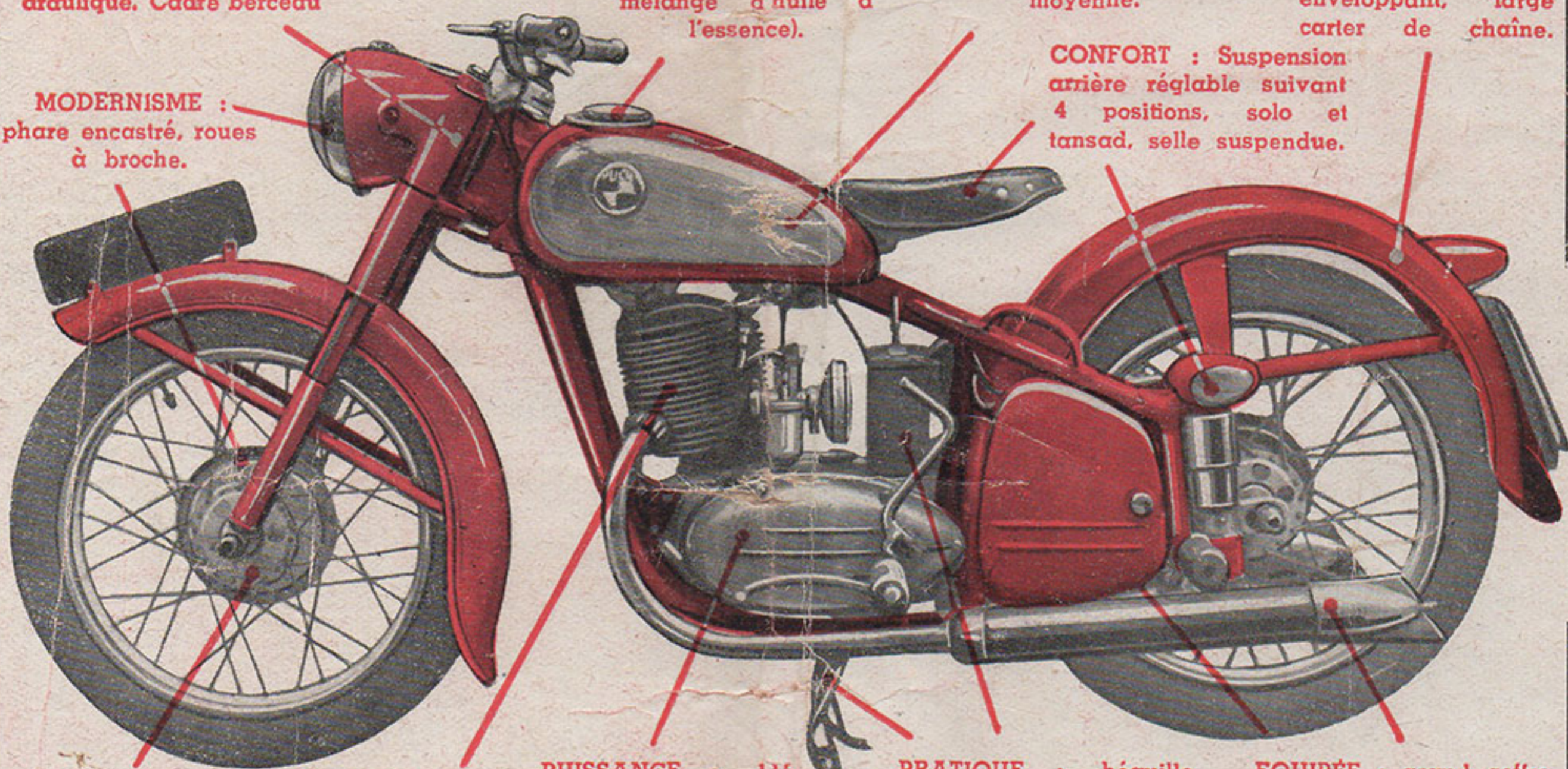
PROPRETE : grais-
sage séparé (pas de
mélange d'huile à
l'essence).

ECONOMIE : 3 litres aux
100 kms à 70 de
moyenne.

PROTECTION :
garde-boue av. et ar.
enveloppant, large
carter de chaîne.

MODERNISME :
phare encastré, roues
à broche.

CONFORT : Suspension
arrière réglable suivant
4 positions, solo et
tansad, selle suspendue.



SECURITE : freins
de 180 mm de
diamètre.

SOUPLESSE :
moteur 2 temps
2 cylindres.

PUISSANCE : 115
kms à l'heure au
chrono. 95 kmh. en
sidecar.

PRATIQUE : béquille
centrale, poignée de
manœuvre, éclairage
par batterie.

EQUIPEE : grand coffre
à outils, silencieux
démontables, avertisseur
électrique.

125 cmc. tourisme (mêmes caractéristiques) vitesse 80 kmh. (chrono) : 120.000

125 cmc. sport - 2 carburateurs - vitesse 100 kmh. garanti : 140.000

TOUS CES MODELES LIVRABLES SOUS 1 MOIS MAXIMUM

dans un des **3** magasins de **Georges MONNERET**

NORD : 138, rue de Tocqueville (Porte d'Asnières)

CENTRE : 7 et 9 Boulevard Beaumarchais (Bastille) — TUR. 96-56

SUD : 106, Avenue Aristide Briand — MONTRouGE — ALE. 21-71

VENEZ FAIRE UN ESSAI avec Georges ou Pierre MONNERET