

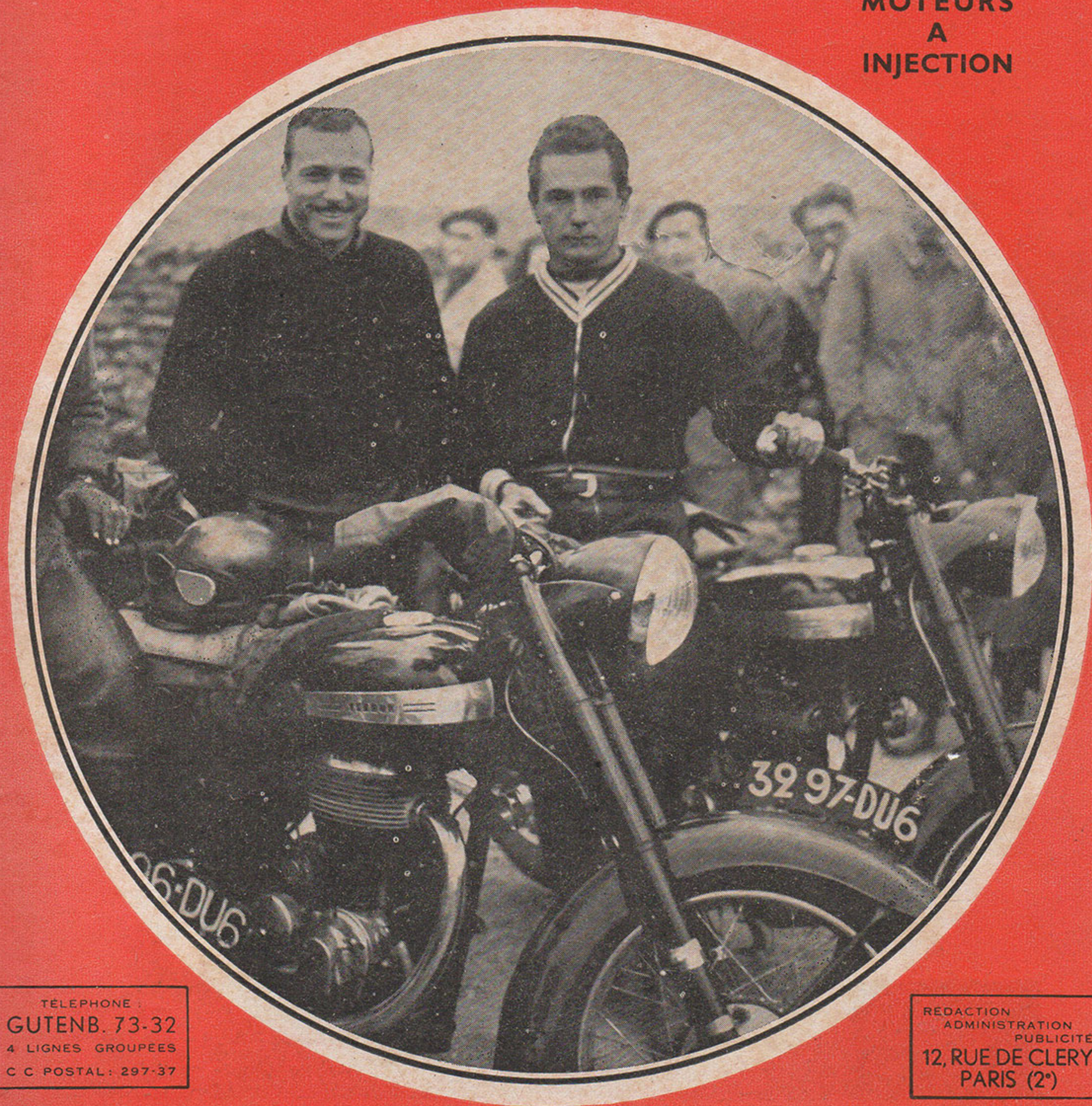
Moto revue

38^e ANNEE. — 8 AVRIL 1950. — N° 976.

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :
25 frs

MOTEURS
A
INJECTION

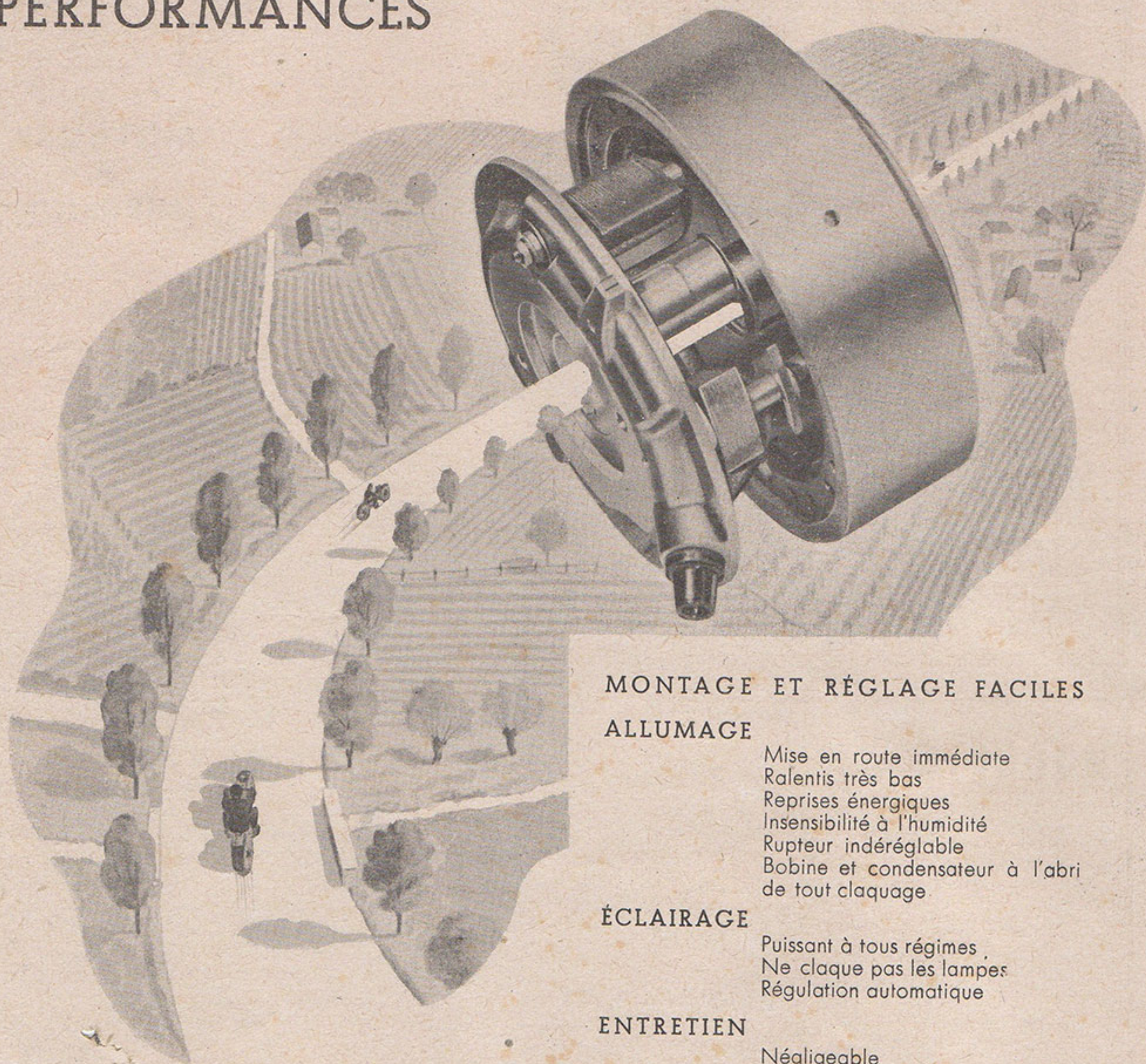


TELEPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C C POSTAL : 297-37

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

Behra, champion de France, vainqueur en 500 cmc. de Paris-Nice
et Houel, détenteur du Casque d'Honneur « Moto-Revue », (Equipe Terrot).

Jamais un volant magnétique
n'a donné de semblables
PERFORMANCES



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

ALLUMAGE

Mise en route immédiate
Ralentis très bas
Reprises énergiques
Insensibilité à l'humidité
Rupteur indéréglable
Bobine et condensateur à l'abri
de tout claquage.

ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes
Ne claque pas les lampes
Régulation automatique

ENTRETIEN

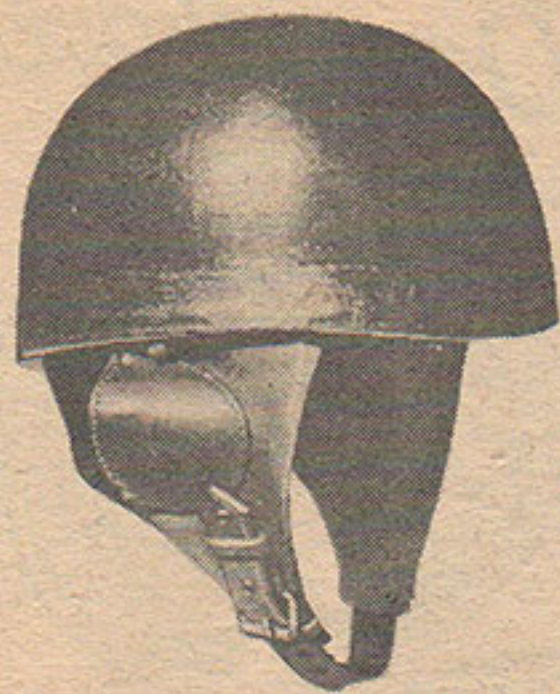
Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

GENÈSE

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FR^S
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



Le Casque GÉNO

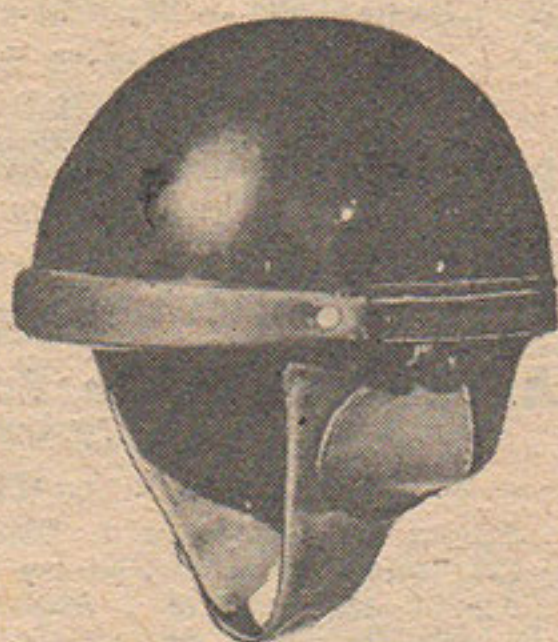
à calotte en métal
léger à haute résis-
tance imperforable
aux chocs

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

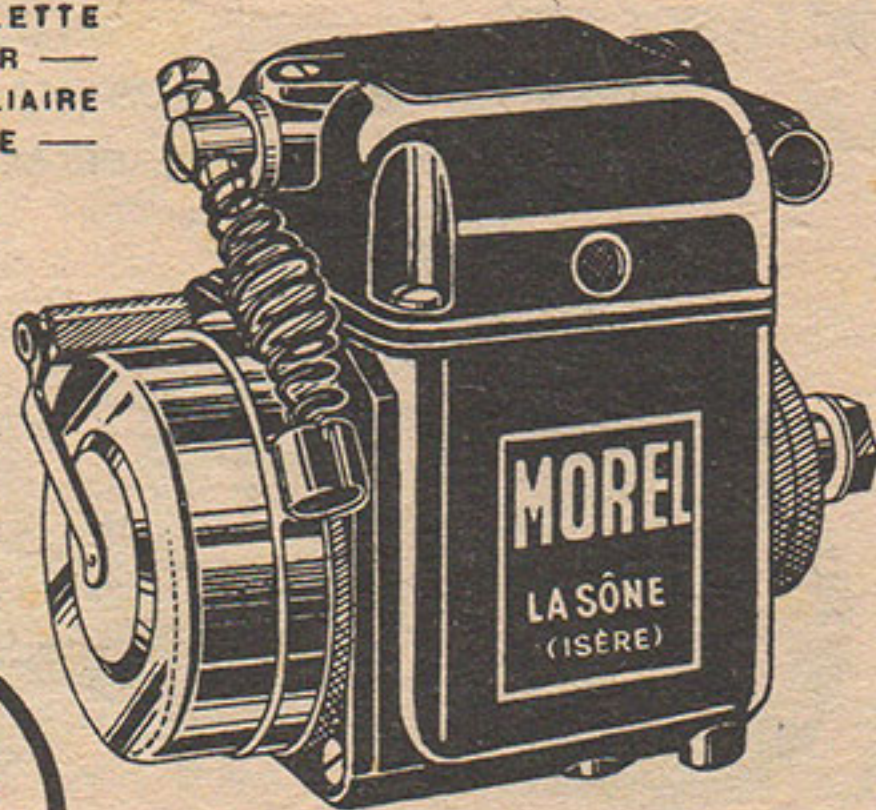
TYPE TOURISTE
calotte en métal léger
avec visière ou bourrelet



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

MAGNETO

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



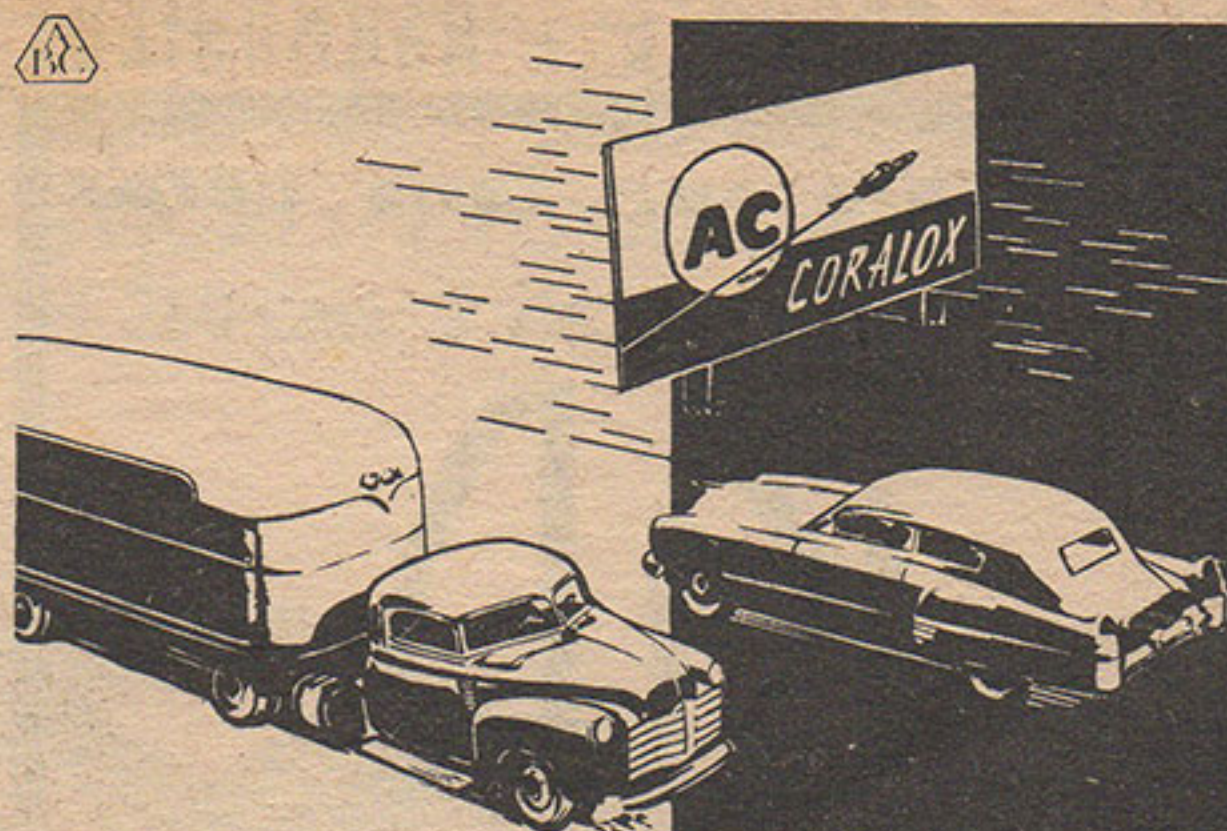
HAVAS

MOREL

USINES
LA SONE (ISERE)
DOMÈNE (ISERE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISERE) - 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 —



Utilisée sur plus de

50%

des véhicules neufs
produits dans le monde...

* Initialement
calculé pour
l'aviation
alliée pendant la
deuxième guerre
mondiale, le nouvel
isolant CORALOX
(brevets GENERAL
MOTORS
CORPORATION) a été
définitivement adopté
pour l'équipement
automobile.
Grâce à une structure
moléculaire lui
donnant une résistance
exceptionnelle aux
chocs thermiques et
mécaniques,
l'isolant CORALOX
assure à la nouvelle
bougie AC un
allumage constant à
tous les régimes.

BOUGIE

AC

ISOLANT
CORALOX



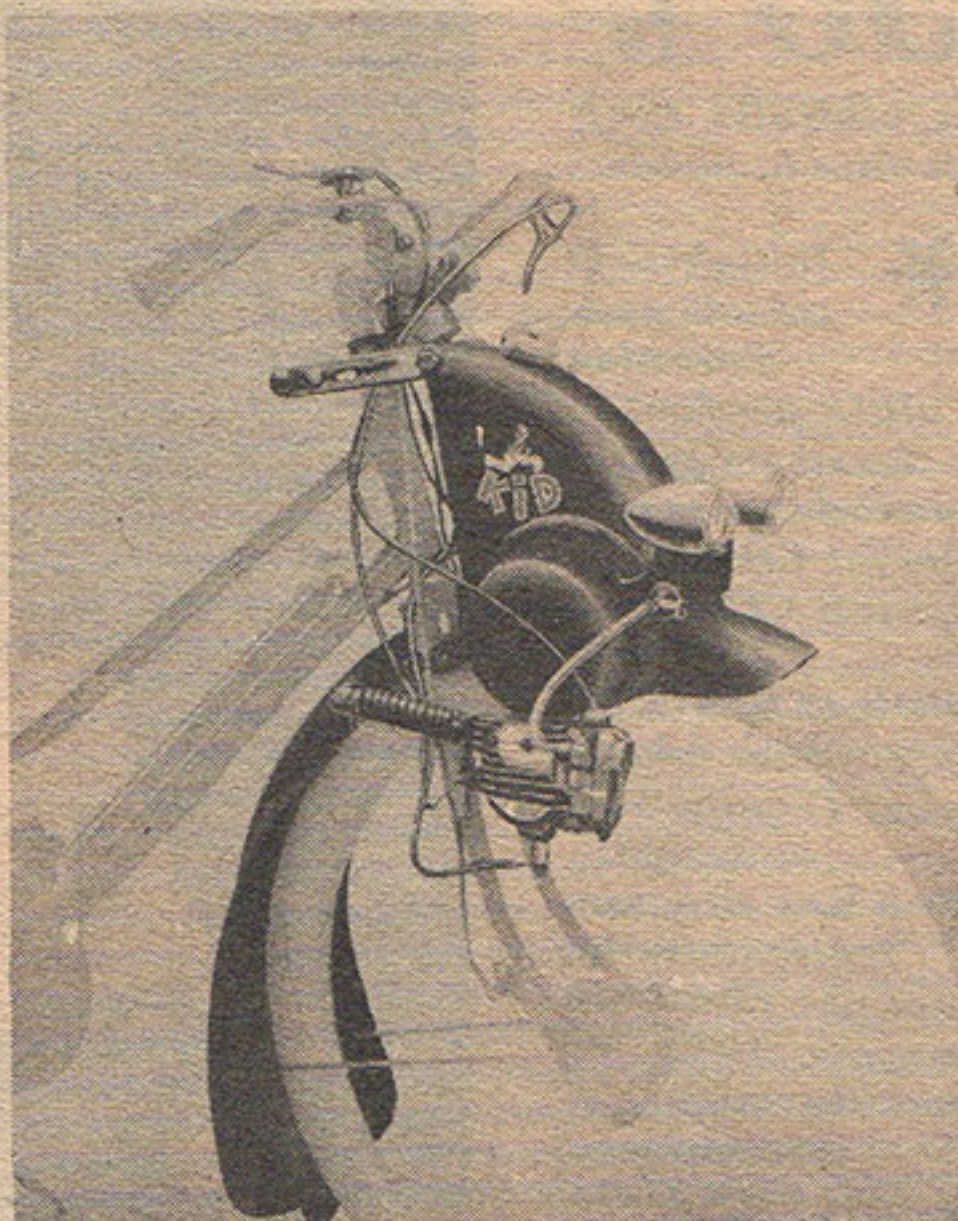
DOCUMENTATION GRATUITE SUR DEMANDE

GENERAL MOTORS (FRANCE)
AC - DELCO DIVISION
89 à 95, BOUL. DE LORRAINE, CLICHY (Seine)
TÉLÉPHONE PEREIRE 29-90

SIMPLE - ROBUSTE - HARMONIEUX

adaptable sur tous vélos

KID



CYLINDREE : 48 cmc.
POIDS TOTAL : 7 kgs
CONSOMMATION :
1 litre 600 aux 100 kms
Vitesse maximum : 40 kmh.

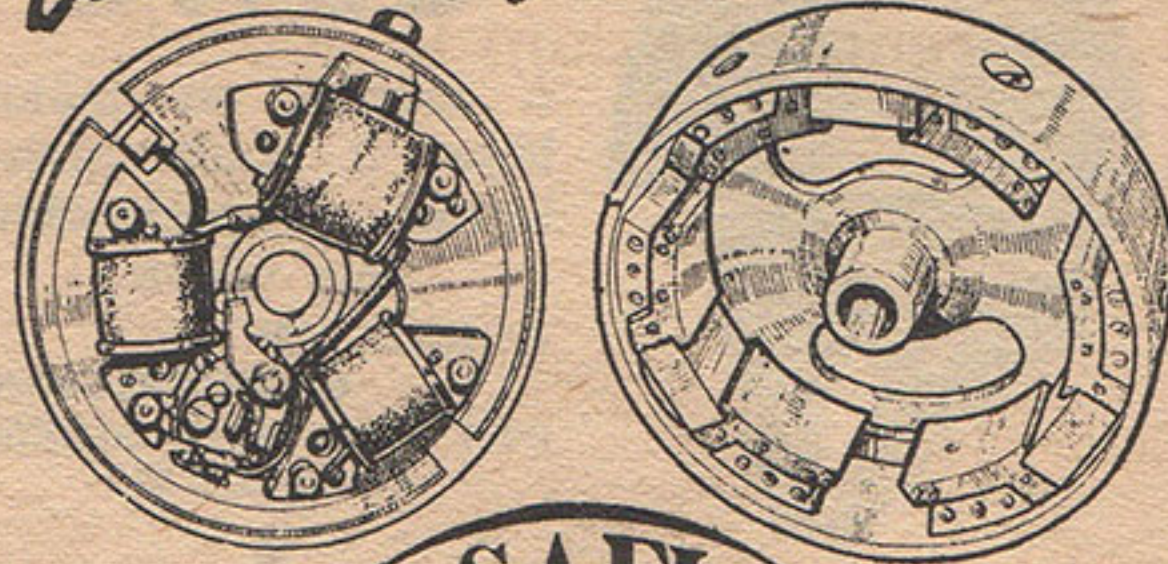
SOCIETE DES MOTEURS

KID

7 bis, RUE MERIMEE, 7 bis
— PARIS - 16^e —

Téléphone : KLE. 49-30 à 32

Volants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour Vélocycleurs 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 — FUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

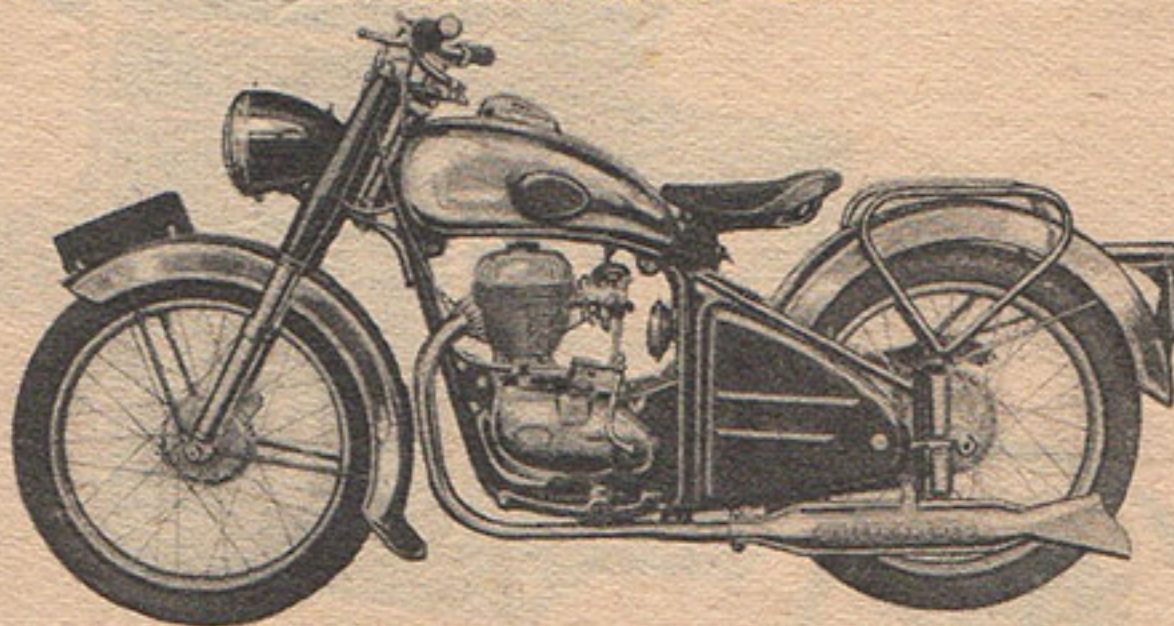
Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS
154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)

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

Les Ets BONNET

80, Av. du Gl Leclerc (ex 172 av. Ed.-Vaillant)
BILLANCOURT Tél. : MOL. 15-46

PRESENTENT DANS LEURS MAGASINS
ET LIVRENT SANS DELAI



LA NOUVELLE 175 GUILLER

à bloc-moteur A.M.C. — 100 kms à l'heure

LIVRAISON RAPIDE DES AUTRES MODELES

GUILLER - JONGHI - GNOME-RHONE

TERROT - MOTOBECANE...

...et autres grandes marques.

VENTE A CREDIT longs délais
petits versements

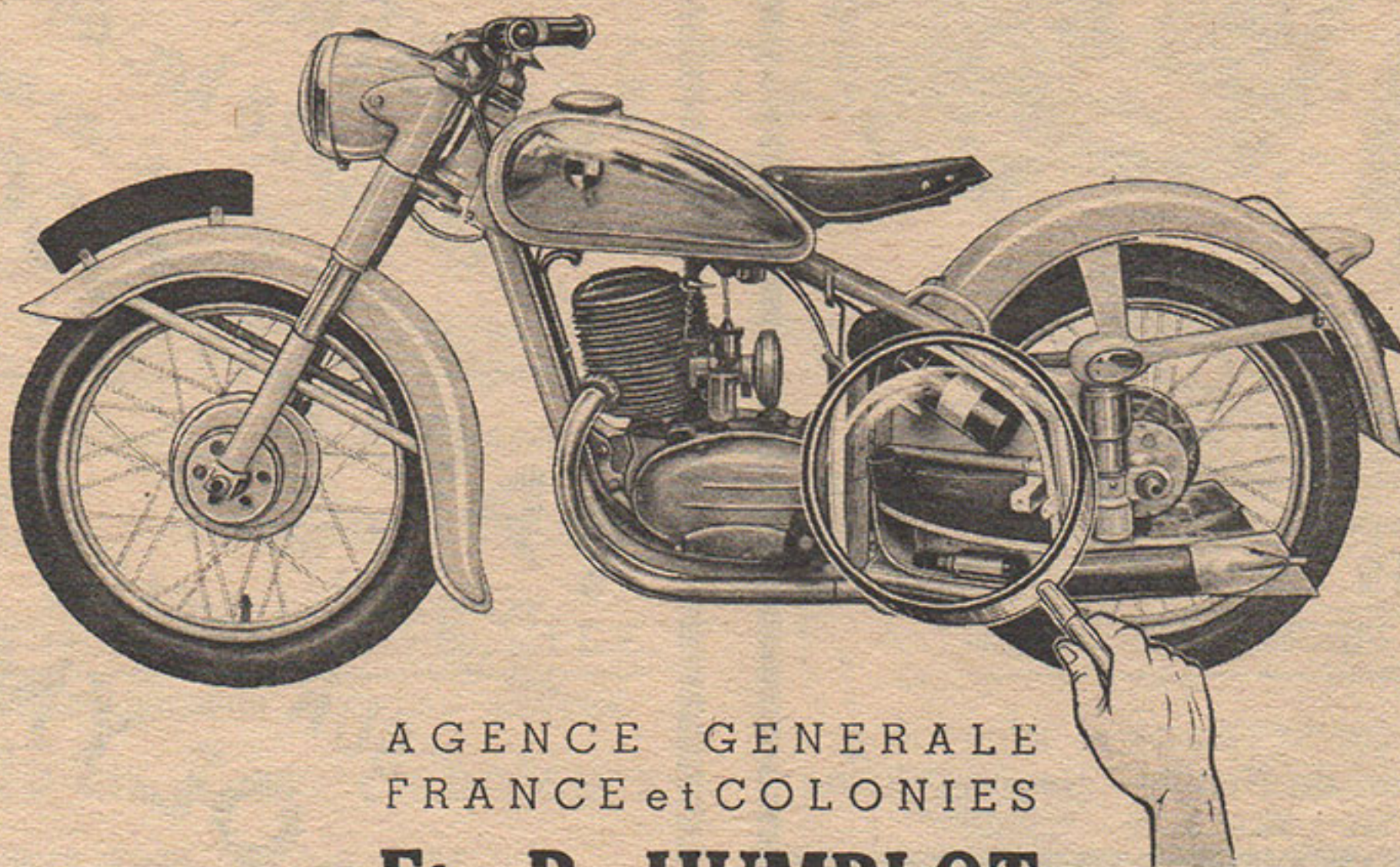
RENSEIGNEMENTS : 30 frs en timbres-poste ou mandat.

CATALOGUE : 50 francs en mandat-poste au compte
C.C.P. 7141-46 - Paris — Remboursés à tout acheteur.

De la minutie dans le détail...

Tel est le meilleur témoignage de la QUALITE TOTALE que l'on rencontre dans la nouvelle PUCH 250 cmc. 4 vit. modèle 1950

Il faut voir
aussi
la 125 cmc.
Tourisme.
80 kmh.



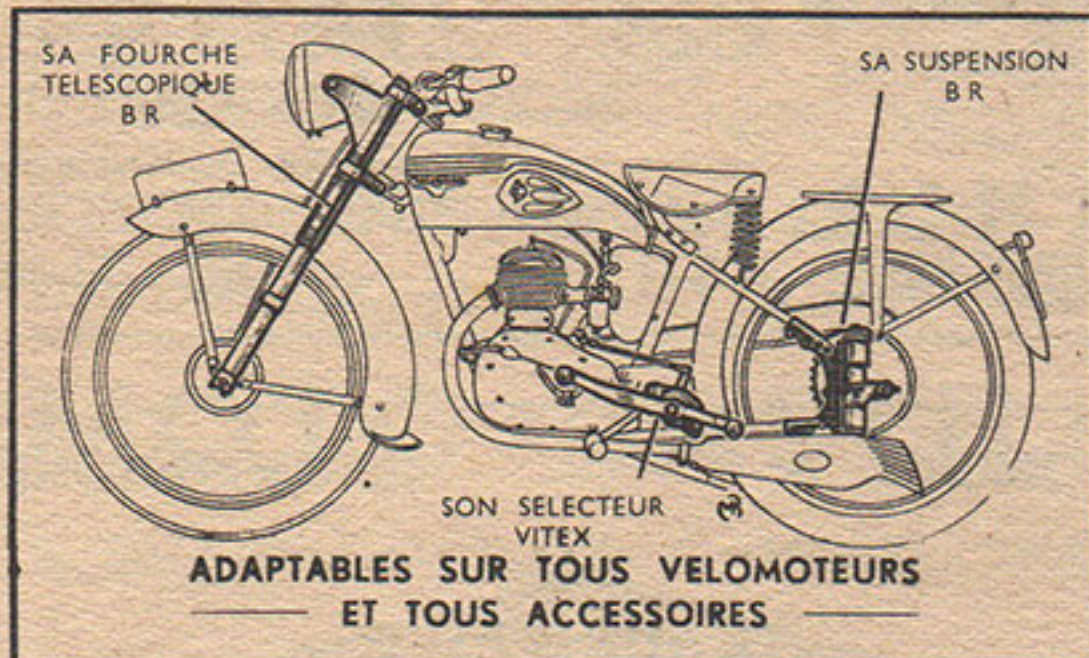
La 125 cmc.
Sport est
équipée de 2
carburateurs.
100 kmh.

AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

72-79-81, rue du Fg St-Jacques
PARIS-14^e GOB. 24-32

AGENCES PROVINCE DEMANDEES



AGENCES DIRECTES MOTOBECANE - GNOME - RHONE KÖELLER-ESCOFFIER - JONGHI GUILLER - M.R.

Et la fameuse « MOBYLETTE » à 36.000 francs.

SPECIALITES :
REVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

PIECES DETACHEES ANCIENS & NOUVEAUX MODELES, ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

FOURCHE TELESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cmc.

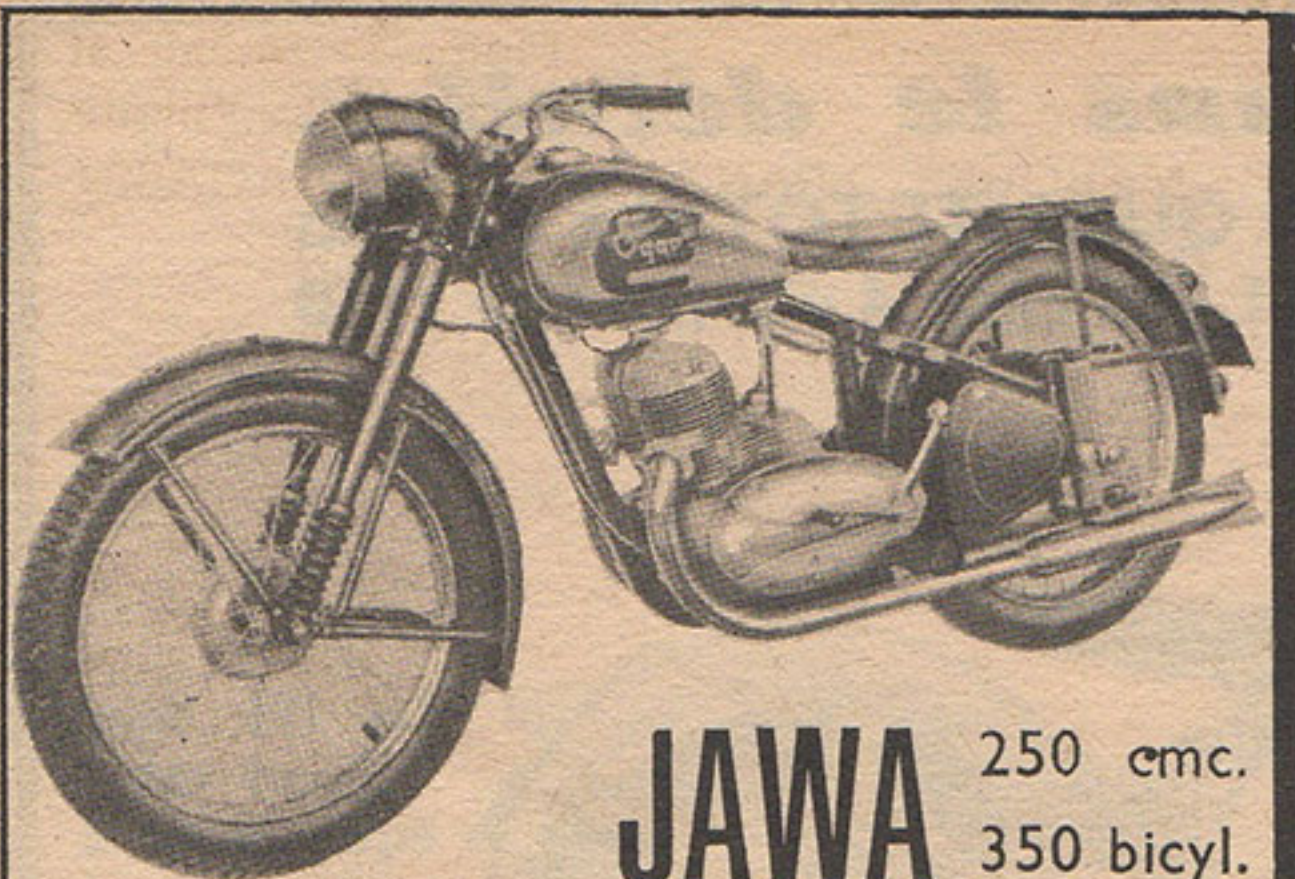
ELEGANTE — POSE RAPIDE — LIVRABLE DE SUITE : **13.500 francs**

— REALESAGES — EMBIELLAGES — CHEMISAGES —
REVISIONS VOLANTS MAGNETIQUES - MAGNETOS - DYNAMOS
SPECIALITE DE SACOCHES CUIR POUR VELOMOTEURS ET MOTOS
MODELES SPLENDIDES A PARTIR DE 2.500 FRANCS LA PAIRE

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

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



JAWA 250 cmc.
350 bicyl.

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied - Débrayage automatique
Suspension Arrière

DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

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

Sous le contrôle
de la
F.F.M.

MONNERET Père & Fils
Couvrent 3.088 km. dans Paris

SOIT PLUS QUE LA DISTANCE
PARIS-MOSCOU
A LA MOYENNE HORAIRE DE 21 KM. 400
EN UN RAID ININTERROMPU DE 144 HEURES

SUR CYCLOMOTEUR
OLYMPIA

Ets DURIF

16 - 18, RUE MONTGALLET — PARIS-12^e

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

PISTONS



PISTONS D'ORIGINE

DESORMAIS DISPONIBLES POUR
B.M.W. - D.K.W. - N.S.U.
PUCH - ZUNDAPP

MAHLE

« RECORD DU MONDE
DE VITESSE A MOTO »

montés en série par les constructeurs
16 ter, RUE ETIENNE-MARCEL
PANTIN — NORD 99-40

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

AUTOMOTO

GNOME-RHONE



162, Bd Henri-Sellier
SURESNES (Seine)

MONET-GOYON

PEUGEOT

**CONCESSIONNAIRE
EXCLUSIF**

MOTOBECANE

**TOUS LES MODELES EXPOSES
LIVRAISON RAPIDE**

Sté **BLANCHE AUTOS MOTOS** (Gérard DESIR, Gérant) 71, RUE BLANCHE, PARIS (9^e) — TRI. 55-50

28, rue Davoust
41, av. Ed.-Vaillant
— P A N T I N —

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

Tél. : NORD 44-26
Métro : Hoche et
Porte de la Villette

TOUS LES MODELES DE TOUTES GRANDES MARQUES FRANÇAISES EN MAGASIN

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

REPARATIONS

Essai et démonstration de la
MOBYLETTE

STOCK TOUTES PIECES

VENTE à CREDIT NEUF & OCCASIONS

Réponse, contre timbre

1/3 comptant - Solde 4-5-6 mois

UNE 125, C'EST BIEN POUR 2 PERSONNES
MAIS UNE 175, C'EST ENCORE MIEUX !

Les Nouvelles GUILLER 2 cv.

SONT EQUIPEES DU FAMEUX NOUVEAU MOTEUR

A.M.C. 175 cc. 2 cv. culbuteurs

PERFORMANCES D'UNE
4 CV LATERALES : **100 Kmh.**

LIVRABLES DE SUITE

A PARTIR DE 125.000 Frs.

TOUS MODELES FOURCHE TElesc. ET SUSPENSION AR

CREDIT { 10.000 A LA COMMANDE
36.500 A LA LIVRAISON
ET 6 MOIS DE 15.090 Frs

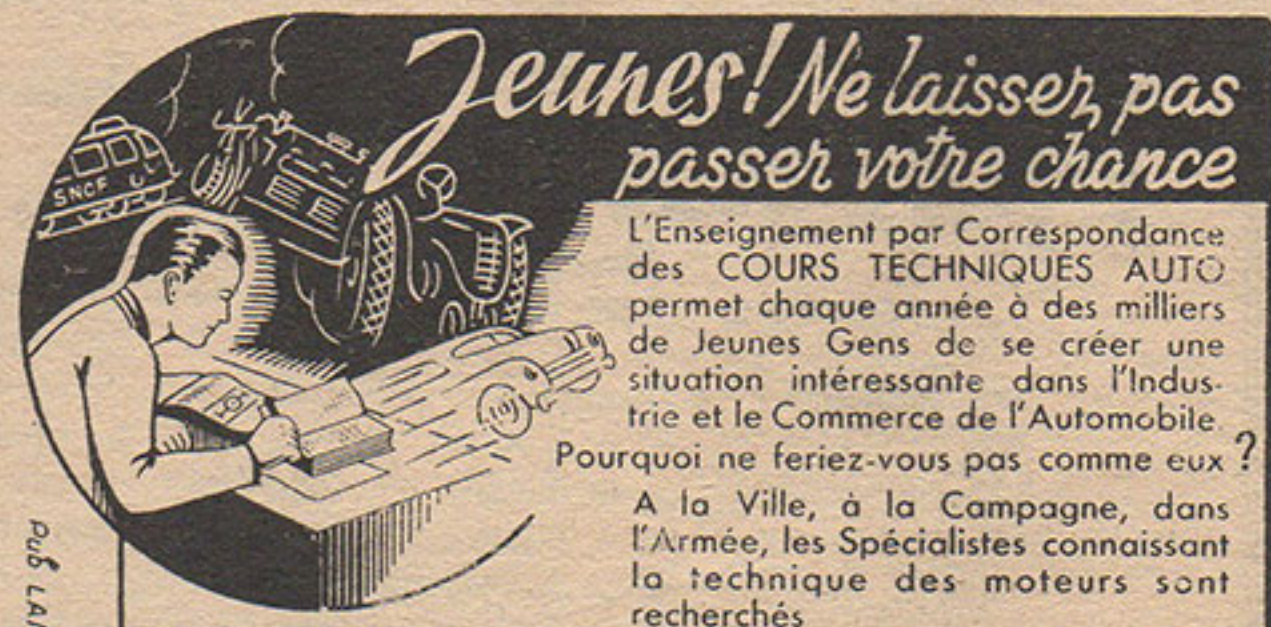
STOCK PIECES A. M. C.

DISPONIBLES 108 cc. 125 cc. 150 cc. 175 cc.

MOTO-BASTILLE

6, Boul. Richard-Lenoir — PARIS - BASTILLE

Timbre-réponse : 30 frs



Pub. LANG. ET

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

René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente
LIVRE DE SUITE. FACILITES DE PAIEMENT

Concessionnaire des Grandes Marques

GNOME-RHONE — TERROT — JONGHI
MOTOBECANE — GUILLER — MALTERRE
SIDECAR BERNARDET
SCOOTER

ATTENTION ! UNE SEULE ADRESSE :

28, rue Ernest-Renan - ISSY-les-MOULINEAUX
Métro : Corentin-Celton ou Porte de Versailles
Catalogue ctre 30 fr. timb. — Tél. : MIC. 03-72

Livraison rapide Motos, VéloMOTEURS
MOTOBECANE - GNOME-RHONE - TERROT
MONET-GOYON - JONGHI - etc...

chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

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

« MOBYLETTE » MOTOBECANE

Vente à crédit Expéditions en province
OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI
TOUJOURS DU DISPONIBLE EN MAGASIN

MOTOS DANTON

14, r. Danton, LEVALLOIS-PERRET - PER. 19-11

SPECIALISTE HARLEY-DAVIDSON

Pièces détachées - Echange standard
moteurs et cylindres type M.P. 750 lat.
selle biplace adaptable - pare-brise

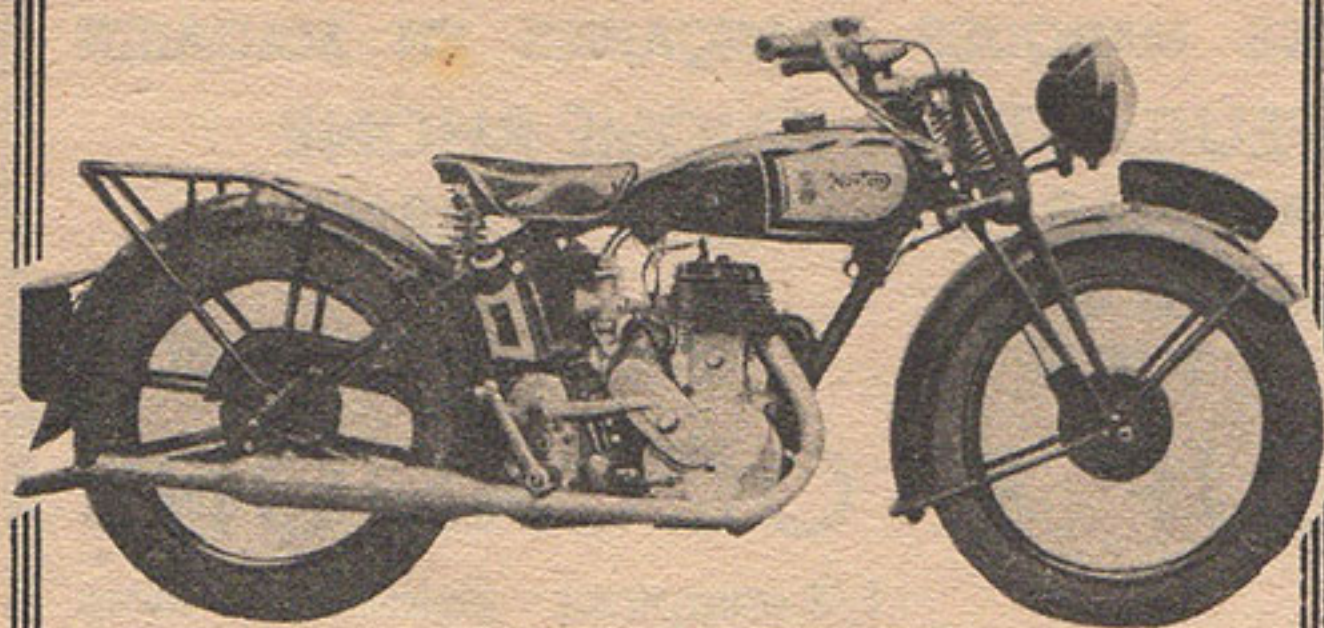
Agence : Monet-Goyon, Magnat-Debon, etc..

Distributeur SIDECARS SIMARD

Pièces détachées - Accessoires
REPARATIONS TOUTES MARQUES
GRAND CHOIX MOTOS ET SIDECARS
NEUFS ET D'OCCASION

VENTE A CREDIT

Bonnes Vacances !



PAQUES ET LA PENTECOTE AVEC UNE

Norton 16 H latérales
et
« 18 » culbuteurs

« SECOND HAND » GARANTIE

500 latérales	« Standard »	140.000
500	« luxe »	160.000
500 culbuteurs	« Standard »	200.000
500	« Luxe »	245.000

(avec fourche télescopique d'origine)

VOIR EGALEMENT NOS MODELES D'OCCASION
A PARTIR DE 95.000 frs.

VOUS POUVEZ DES A PRESENT
PASSER COMMANDE DES
MODELES 1950

NORTON

Neuve ES 2	290.000	Inter 40	345.000
Dominator	335.000	Marx 30 ou 40	460.000
Inter 30	350.000	Trials 500	270.000
Inter cyl. et cul. alu	375.000		

VINCENT

Rapide C	455.000	Flash Racing	460.000
Black-Shadow	545.000	Black Lightning	675.000

EXCELSIOR

Roadmaster RZ 197 cmc. avec éclairage batterie	155.000
Talisman 250 cmc. 2 cylindres	195.000

SCOTT

600 cmc. Flying Squirrel	395.000
--------------------------	---------

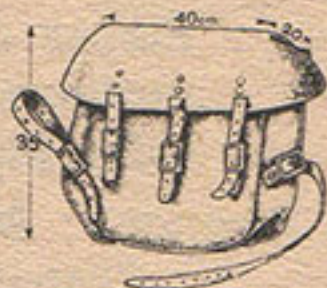
LIVRAISONS RAPIDES DANS L'ORDRE DES COMMANDES

TOUTES PIÈCES DETACHEES D'ORIGINE
ASSUREES A NOS ACHETEURS

PNEUS ANGLAIS NEUFS TOUTES DIMENSIONS
Modèles Racing, Cross, Tourisme.

SACOCHE CUIR CHROME

Luxe - la paire	: 6.000 fr.
Standard - la paire	: 4.900 fr.
Défranchies - Tachées, la paire	: 3.900 fr.
Solde - très tachées - la paire	: de 2.500 à 1.500 fr.



PRIX PAR QUANTITES

Il ne sera répondu qu'aux lettres contenant timbre pour réponse
ATTENTION : FERME LE LUNDI

22, r. Robert-Lindet, Paris-15^e - VAU. 07-09

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



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

BRÉTOCYL GRAPHITE

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

Précieux dans l'essence tourisme,
il est indispensable dans le Supercarburant !
Il assure le graissage parfait des hauts de
cylindres et la protection totale des soupapes.

**SOUPLESSE
PUISSANCE
SECURITE**

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.



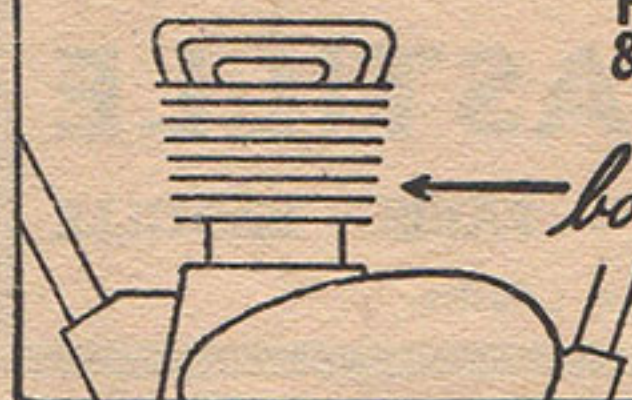
Société BRET-OIL

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



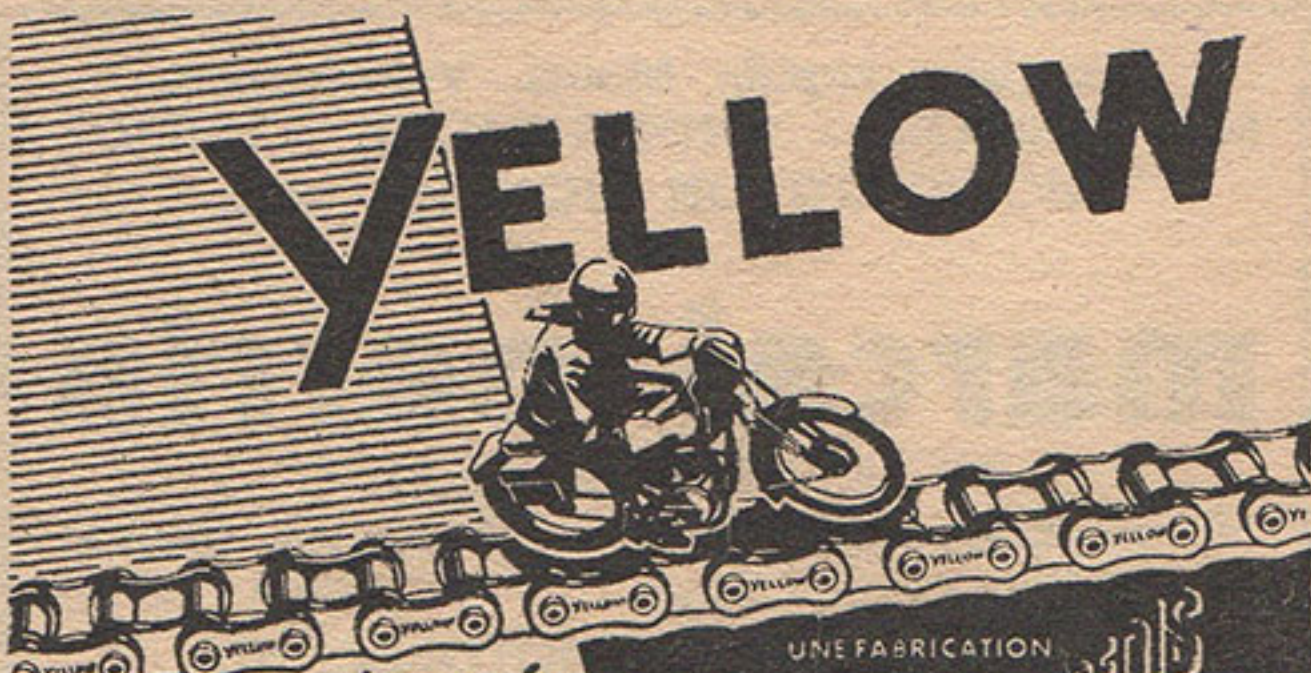
Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



bonne compression
longue durée

YELLOW



La chaîne française
de Qualité

UNE FABRICATION

COMPAGNIE DE TRANSMISSIONS MÉCANIQUES
SEINE-DOUBS-ISÈRE

19 AVENUE DU GÉNÉRAL MANGIN - PARIS XVI



Moto revue

La Moto

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

	France	Etranger
ABONNEMENTS : 24 N°s	480 fr.	600 fr.
50 N°s	950 fr.	1.200 fr.

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

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° 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.

● Changem. adresse 15 f. tim br. av. la dern. bande rectif.

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

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

◆ DIMINUTION DU PRIX DE L'ESSENCE.. EN SUISSE

Nous apprenons que le 20 mars dernier, le prix de l'essence en Suisse a subi une baisse appréciable, passant de 64 à 60 centimes le litre.

Le prix de l'huile Diesel est également abaissé de 54 à 51 centimes.

A quand notre tour... ?

◆ LE SCOOTER EN ITALIE

On connaît le succès du scooter en Italie depuis la guerre, alors qu'après 1918 il n'avait joui que d'une faveur éphémère. La clientèle du scooter se répartit comme suit : 32 % d'ouvriers et employés, 22 % de représentants ou petits commerçants, 16 % de médecins, 8 % de professions libérales, 7 % d'agriculteurs, 6 % d'artisans, 6 % non définis, 2 % d'étudiants et 1 % d'instituteurs. Il est évident que les 6 ou 7 millions de cyclistes italiens achètent progressivement des scooters, mais il faut aussi reconnaître l'ambiance favorable créée par le manque d'autos.

◆ MOYEN DE TRANSPORT ECONOMIQUE

Lors d'une récente épreuve de consommation pour motos en Nouvelle Zélande, le coureur J. Dale a réussi avec une 350 Matchless à ne faire que 1 litre 365 d'essence ordinaire aux 100 kms. Avec un gallon d'essence (environ 4,5 litres), il a parcouru une distance de 396 kms.

◆ DU NOUVEAU CHEZ SIMPLEX

Notre confrère hollandais « De Nederlandse Rynrelhandel », nous apprend que les usines M.V. Simplex, d'Amsterdam, vont mettre d'ici peu dans le commerce une bicyclette spéciale pour moteur auxiliaire. Cette bicyclette convient aussi bien pour homme que pour dame et possède sur le guidon une poignée unique à deux câbles pour commander à la fois frein avant et frein arrière.

Les roues sont de 26x1 1/2, et les pneus (largeur 1 5/8) possèdent un profil spécial pour l'entraînement par galet. Mais la nouvelle la plus intéressante, c'est que la maison Simplex envisage d'équiper le modèle standard d'une fourche avant avec suspension caoutchouc et amortisseurs réglables.

OBSTRUCTION

NOUS serions résolument partisans de la motorisation agricole si les conducteurs de tracteurs n'en prenaient un peu trop à leur aise, mais nous en rencontrons trop souvent qui considèrent que la route leur appartient et qui peut-être même, se font un malin plaisir d'immobiliser derrière eux les autres usagers de la route et de zigzaguer à plaisir pour les empêcher de passer. La situation est d'autant plus grave qu'ils remorquent souvent des véhicules hétéroclites. Ils savent qu'en cas de collision, ils n'ont rien à craindre et ils en abusent. Nous avons dû récemment, en Charente Maritime, rouler à dix à l'heure, pendant plus de cinq kilomètres sur une route secondaire derrière un convoi composé d'un tracteur, d'une batteuse et d'un tombereau, avant de pouvoir passer à un endroit où la route s'élargissait un peu et en courant un risque sérieux. Aucune bonne volonté : il y avait dans le tombereau un ouvrier qui s'amusait follement. Nous reconnaissons fort bien qu'il faut faire circuler ce matériel, mais encore le conducteur devrait-il, comme c'est le cas à peu près général pour les autocars et les camions, s'efforcer de laisser un passage libre.

Que dire également des troupeaux. Rien à dire en ce qui concerne les moutons qui se tiennent sur les côtés de la route, mais les vaches constituent un danger constant. Elles sont en général livrées à elles-mêmes, car ces animaux stupides sont, non conduits, mais escortés à distance par un gosse à bicyclette, ou bien ils débouchent inopinément d'un sentier. Là encore, aucune bonne volonté et même de la malice.

Nous voudrions également savoir pourquoi tant de cyclistes roulent à trois ou quatre de front et, quand ils sont isolés, tiennent obstinément leur gauche. La bicyclette est ainsi le véhicule le plus encombrant qu'on rencontre sur les routes. Alors que le trafic augmente de jour en jour et que les vitesses moyennes de circulation progressent parallèlement, il faut que le code de la route ne soit pas une « question subsidiaire » dans l'épreuve d'obtention du permis de conduire, mais l'objet d'une étude théorique et que son application soit sévèrement contrôlée. Profitons cependant de ceci pour dire que, si nous sommes les premiers à réclamer l'application stricte du code de la route, nous voulons également que celui-ci soit débarrassé de ses anachronismes qui le rendent ridicule.

Nous réclamons une police de la route intelligente qui sévise non seulement contre les automobilistes, mais contre tous les usagers de la route qui n'observent pas les règles essentielles de la circulation.

◆ DE L'ESSENCE A PARTIR DES GAZ NATURELS

Chacune des usines productrices d'oxygène qui doivent être installées aux U.S.A. et nécessiteront l'investissement de plusieurs dizaines de millions de dollars, fourniront plus d'oxygène que n'en produisait l'ensemble du pays en 1945. Une tonne d'oxygène pourra alors être vendue moins de 2 dollars. On attend d'importants changements dans l'industrie et certains parlent même d'un « âge de l'oxygène ». La première conséquence pratique de ce bon marché de l'oxygène affectera la fabrication de l'essence synthétique.

Grâce à un nouveau procédé dénommé « procédé Hydrocol », un des laboratoires d'une des principales sociétés pétrolières des U.S.A. a pu fabriquer de l'essence à partir d'oxygène et de gaz naturels et cela pour un prix d'environ 5,5 cents le gallon (3 l. 8). Cette essence synthétique peut donc déjà entrer en concurrence avec l'essence ordinaire tirée du pétrole, laquelle revient à la raffinerie à un prix variant de 5 à 6 cents le gallon. Du fait qu'actuellement les frais de fabrication de l'essence-hydrocol sont représentés pour une bonne moitié par l'amortissement des capitaux investis dans les nouvelles installations, on peut espérer dans un avenir plus ou moins lointain en abaisser le prix de revient à 3 cents le gallon. On comprendra facilement que, dans ces conditions, les sociétés pétrolières américaines se soient hâtées de construire de petites usines expérimentales et qu'après succès total elles envisagent maintenant des usines géantes.

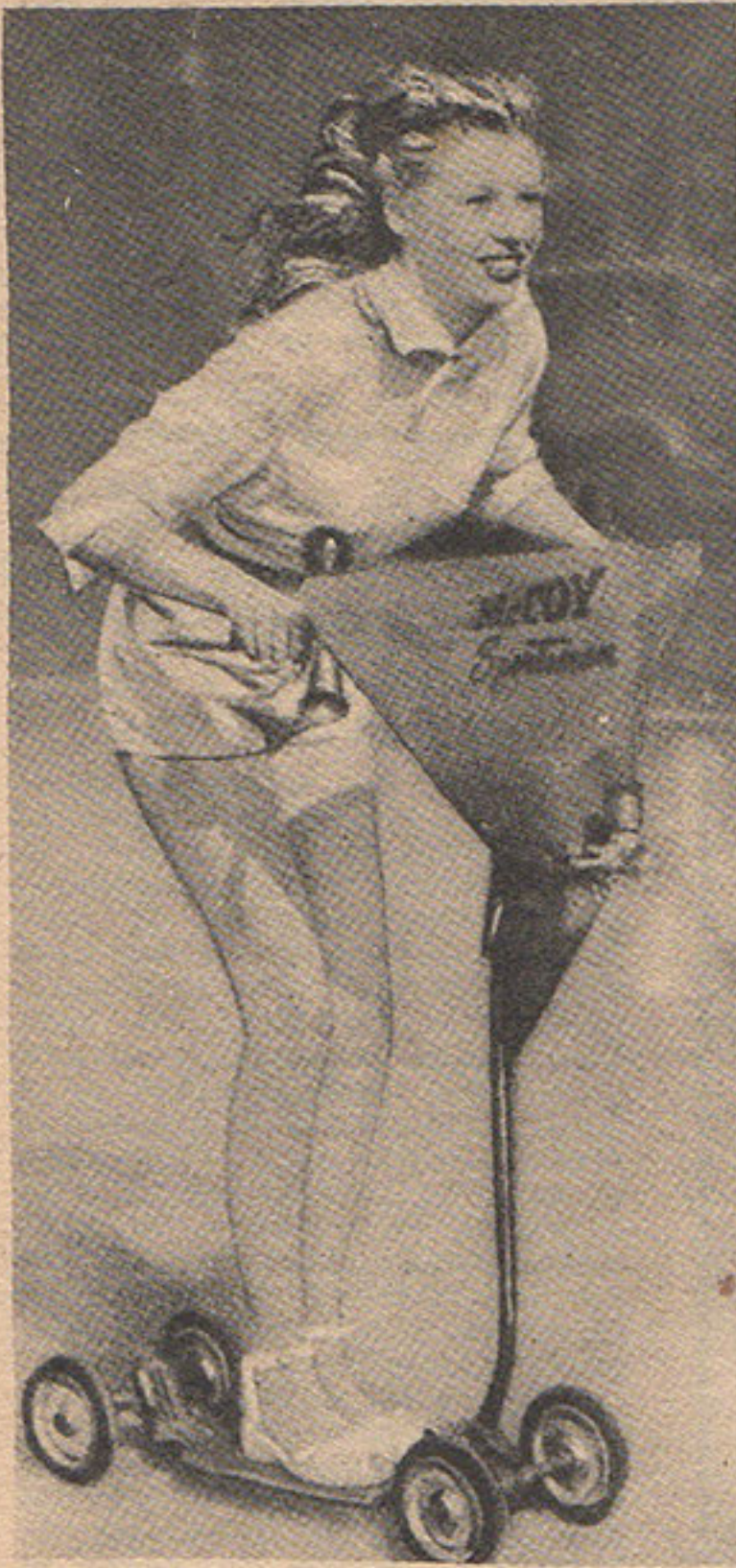
◆ A PROPOS DE LA « HERISSON »

Plusieurs lecteurs, à la suite de notre article sur les Triumph « Herisson » nous ont écrit pour demander quelle est l'adresse de l'agent de la marque.

Nous devons, malheureusement pour eux, préciser qu'il n'existe pas d'agent de « Triumph » allemand en France, et qu'ils doivent, ou choisir une autre marque représentée ici, ou prendre patience !

◆ JAWA DE COMPETITION

Il semble que dans les courses de la saison 1950, Jawa aurait l'intention de faire courir une 500 bicylindre à soupapes en tête et une CZ à arbre à cames en tête. La nouvelle n'est d'ailleurs pas encore confirmée.



Un nouveau « scooter » pour le moins curieux... il est vrai que c'est en Amérique.

◆ DERNIERES NOUVELLES D'ITALIE

On avait annoncé il y a quelque temps que l'Ing. Remor, le constructeur de la célèbre Gilera quatre cylindres sans compresseur, était passé au service de la maison M.V. Agusta et l'on se demandait quelle pouvait bien en être la raison. Il apparaît cependant qu'il n'est pas du tout question de brouille, mais que les usines M.V., qui font preuve en ce moment d'une activité extraordinaire, on fait à Remor des offres tellement alléchantes qu'il ne pouvait les refuser.

Chez M.V., on s'est surtout occupé jusqu'à présent, de moteurs deux temps, mais on travaille aussi à une 250 bicylindre, paraît-il. La venue de l'Ing. Remor a tout changé, et nous ne pouvons qu'annoncer la nouvelle sans pouvoir donner d'autres précisions. Il est probable que ce dernier possède les plans de construction à la fois d'une 250 et aussi d'une 500 à quatre cylindres, avec lesquelles M.V. pourrait affronter cette année encore les grandes compétitions internationales.

Chez Gilera on n'est pas encore arrivé à pareille révolution; pour le moment on se « débrouille » encore avec les machines existantes, mais il apparaît nettement qu'un nouvel ingénieur de valeur sera nécessaire pour maintenir le niveau. Des pourparlers ont lieu avec Taruffi, mais ce dernier est actuellement très occupé avec ses records automobiles.

◆ NOUVEL ATOUT POUR BENELLI

La maison Fratelli Benelli a préparé pour les courses de la saison 1950 une machine qui, en catégorie 250 cmc., sera une véritable surprise. En effet, la quatre cylindres en ligne avec compresseur, dont la construction fut juste achevée au début de la guerre et qui, en 1941, avec ses 52 CV au frein, étonna les techniciens, a été maintenant reconstruite sans compresseur. Malgré la suppression du

compresseur, la construction de ce moteur s'est trouvée à peine modifiée et l'on attend impatiemment les premiers essais. Quant à savoir qui pilotera cette machine, les coureurs les plus en vue seraient Dario Ambrosini, Umberto Masetti et éventuellement Amilcar Rosetti, ainsi que Emilio Soprani.

◆ SALON DES SPORTS ET DU CAMPING

Le 1^{er} Salon National des Sports et du Camping est ouvert depuis dimanche 2 avril et jusqu'au 17.

Situé sur le quai rive gauche de la Seine, entre le pont des Invalides et le pont de l'Alma, il occupe, outre un vaste pavillon à deux étages, deux larges emplacements à l'air libre, l'un réservé au matériel de camping, remorques, caravanes et tentes, l'autre aux articles de sport de plein air et aux exhibitions sportives.

Quant au pavillon, où le Salon des Sports laisse une place au Concours Lépine, il contient un assortiment complet de ce dont tout sportif peut rêver. C'est à voir.

Voici à partir d'aujourd'hui, le programme des manifestations sportives auxquelles on peut assister. Nous y reviendrons d'ailleurs dans nos prochains numéros.

Vendredi 7, après-midi : Institut des Sports, Volley-Ball.

Samedi 8, après-midi : Equipe de France Militaire de Basket contre Equipe Civile. - Début tournoi Volley-Ball. - Exhibition de Lutte.

Dimanche 9, après-midi : Exercice de combat rapproché par les moniteurs d'Antibes qui viennent spécialement pour cette exhibition très spectaculaire : 2 séances. - Suite du Tournoi de Volley-Ball. - Démonstration de Judo. - Musique Militaire.

Lundi 10 : Même programme que la veille.

Mardi 11 : I.N.S. et Boxe.

Mercredi 12 : Sera publié ultérieurement.

Jeudi 13, après-midi : Démonstration de sauvetage et de réanimation artificielle par les Sapeurs-Pompiers de Paris. Démonstration de modèles réduits d'avions. - Musique du 3^e Régiment d'Infanterie.

Vendredi 14, après-midi : Poids et Halteres par l'Ecole de Joinville.

Samedi 15, après-midi : Volley-Ball, Sapeurs-Pompiers contre Equipe Civile. Gymnastique et Basket-Ball.

Dimanche 16, après-midi : Sports Nautiques. - Epreuves organisées par le Comité des Régates Internationales de Paris. 28^e traversée de Paris, arrivée au Salon. Epreuves de pré-sélection en kayaks par la Fédération Française de Canoës. - 1^{re} Course de ski-nautique sans traction : le Skido. - Basket-Ball. - Régates de Modèles réduits-(voiliers). - Prix Hutchinson à la Marche : 25 kms autour de l'Exposition.

Le Vespa qui vient de ravir 6 records du monde

◆ ERRATUM

Dans notre dernier numéro, page de publicité, la légende des moteurs « Stainless » a été intervertie par suite d'une erreur matérielle. Il faut lire « type SBS 4 Sport » et « type SBS 3 Touriste » au lieu du texte inséré.

◆ SIDECAR IMPERIAL BELGE

Une erreur matérielle nous a fait passer, dans notre numéro spécial du Salon de Genève, une photo du sidecar Impérial belge, comme étant un side léger Précision. Nous nous excusons auprès de nos lecteurs, qui auront du reste rectifié d'eux-mêmes.



Quand je raconte mes petits boniments, j'ai l'impression qu'on pense de moi « qu'est-ce qu'il trimbale ! »

A quelque chose malheur est bon : cette simple constatation m'a conduit à parler de remorque.

Avec mon petit raisonnement, et beaucoup de réflexion, j'ai remorqué... pardon... j'ai remarqué que dans un virage, une automobile tend à se pencher vers l'extérieur de la courbe, tandis qu'une moto doit se pencher nécessairement vers l'intérieur.

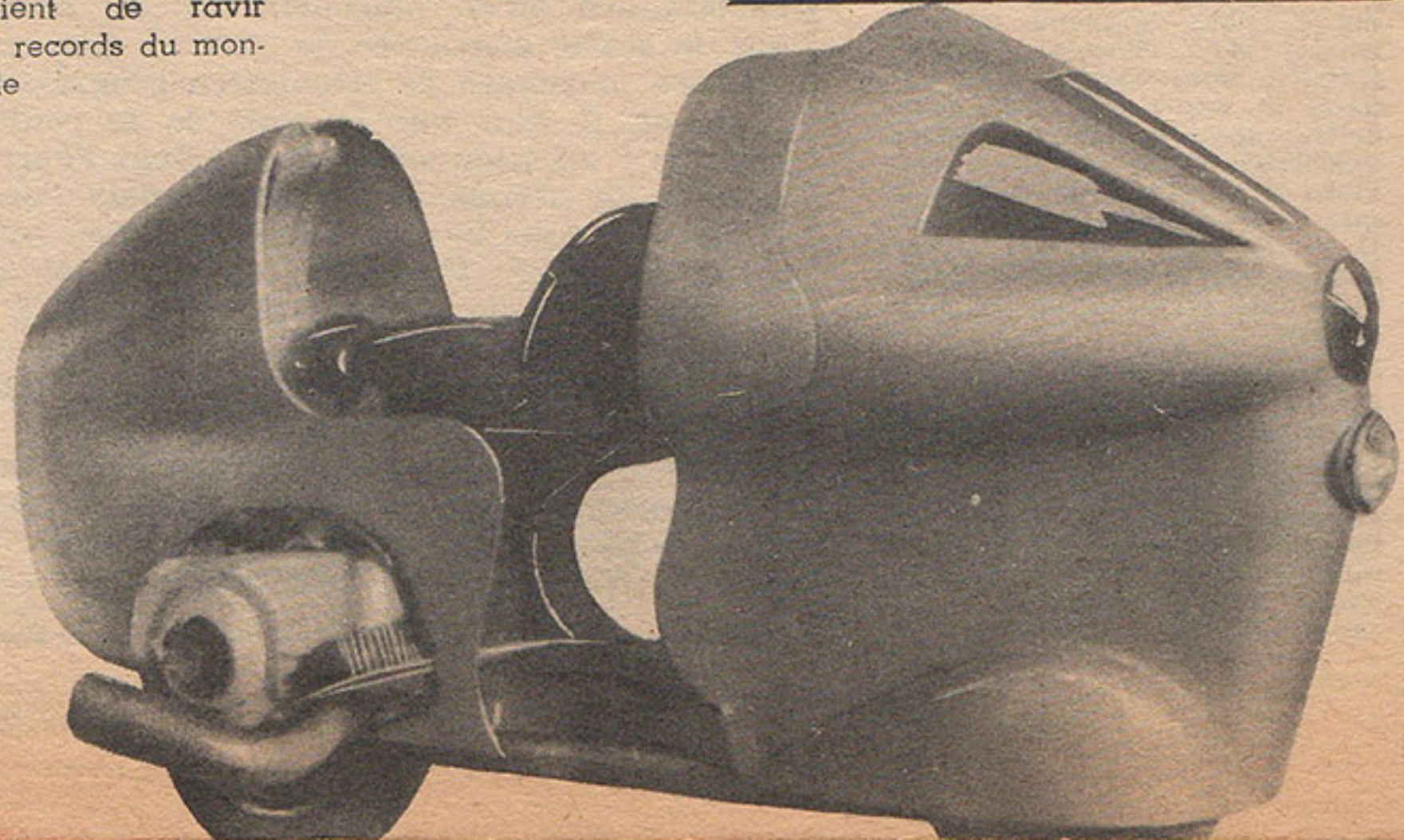
Or donc — comme disaient mes ancêtres — si vous attellez une remorque à deux roues derrière votre moto, votre ligne de sustentation prend la forme d'une fourchette à escargot, vous voyez ça d'ici ? — suivez-moi bien... en aviation, on appelle ça « croiser les commandes ».

Si votre attelage prend la forme de l'instrument qui sert à extirper les majestueux gastéropodes de leur coquille, vous risquez, par une fatale ironie du sort, d'aller en chercher parmi les pâquerettes qui bordent la route. C'est très agreste et très bucolique, mais à 70 à l'heure, ça fait mal, et votre monture qui n'a pas l'habitude de se déplacer sans pilote n'aura jamais l'idée de faire pivoter sa béquille pour s'arrêter : ça ne se passera pas sans désordres mécaniques.

Mais si vous choisissez, par exemple, une remorque mono-roue FULGUR, vous reposerez en tout sur trois pattes en ligne et l'ensemble prendra la même inclinaison dans les virages. Vous risquerez moins la bûche, et c'est beaucoup mieux ainsi, car, ayant moins de tirage au sol, votre machine ira plus vite.

Vitesse augmentée, sécurité accrue... et commode par-dessus le marché... que demande le peuple ?

LE MOTOGRAPHE



VOICI LES NOUVELLES CONDITIONS D'IMMATRICULATION A DATER DU 1^{er} AVRIL 1950

Voici les principales dispositions concernant le renouvellement des cartes grises :

Un arrêté du 6 février 1950, publié au « Journal Officiel » du 12 février a prévu qu'à dater du 1^{er} avril 1950, un nouveau modèle de « carte grise » serait délivré aux propriétaires des véhicules automobiles faisant l'objet, soit d'une première mise en circulation, soit d'une mutation, ainsi qu'aux propriétaires dont la carte grise doit être échangée par suite de changement de domicile d'un département à un autre.

Ces trois cas sont les seuls dans lesquels, suivant les dispositions de l'article 28 du code de la route relatif à l'immatriculation, une nouvelle carte grise doit être délivrée aux propriétaires des véhicules.

Le renouvellement des cartes grises des véhicules dont les propriétaires ne se trouvent pas dans les cas prévus, aura lieu ultérieurement, par tranches successives, à des dates qui seront fixées par arrêtés.

Bien que l'arrêté du 6 février 1950 ne le précise pas explicitement, il va de soi que toute demande de duplicatum de carte grise doit donner lieu à la délivrance d'une carte grise du nouveau modèle.

Les nouvelles cartes grises comportent trois parties, détachables les unes des autres.

1) La partie droite de la carte constitue la carte grise proprement dite qui sera délivrée aux propriétaires des véhicules automobiles.

CARTE GRISE ET IDENTITE DU VEHICULE

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Genre : 2. Marque : 3. Type : 4. N° dans la série du type : 5. Source d'énergie : 6. Puissance administrative : 7. Carrosserie : 8. Nombre de places assises : | <ol style="list-style-type: none"> 9. Charge utile : 10. Poids à vide : 11. Poids total utilisé en charge : 12. Date 1^{re} mise en circulation : 13. Précédent N° d'immatriculation : 14. Numéro d'immatriculation |
|--|---|

N.B. — Tout changement apporté à ce véhicule et entraînant une modification des caractéristiques énoncées ci-dessous doit faire l'objet d'une déclaration à la Préfecture qui a délivré la carte grise.

La reproduction ci-dessus représente la partie de la carte grise se rapportant à l'identité du véhicule immatriculé. Les indications portées en regard de ces rubriques, au nombre de 13 — la quatorzième étant le numéro d'immatriculation — devront être exactes. Aussi l'annexe 2 subdivise-t-elle les véhicules en dix genres, allant de la motocyclette à la semi-remorque ? Chacun des genres comporte plusieurs définitions, telles : scooter, cyclecar, fourgon, fourgonnette, fourragère, fardier, etc... La première moitié de la carte est réservée à l'identité du propriétaire du véhicule.

2) Le volet A a pour objet de permettre un recensement général et permanent des véhicules, ce volet étant destiné à un fichier central de l'Institut National de la Statistique, 222, rue de l'Université, Paris-7^e.

3) Le volet B est destiné à être conservé par le service ayant délivré la carte.

NOUVEAU SYSTEME D'IMMATRICULATION

Un nouveau système d'immatriculation étant adopté, les numéros à porter sur les nouvelles cartes grises seront composés désormais des éléments suivants :

- Un numéro d'ordre dans la série comportant un à trois chiffres pour tous les départements, sauf le département de la Seine où il pourra en comporter 4.
- Une série comportant une à deux lettres.
- Un numéro représentant l'indicatif du département d'immatriculation et comportant un à deux chiffres.

Ce nouveau système de numérotation est désormais applicable à tous les véhicules soumis à l'immatriculation normale.

Il n'est donc plus prévu de séries spéciales pour les tracteurs agricoles, les remorques, ni les vélomoteurs.

Les seules exceptions sont les TTX, les CD, les W et WW.

DROITS DE TIMBRES

Rappelons que les nouveaux droits ont été fixés à partir du 1^{er} avril 1950 à :

- Tarif normal : de 0 à 5 CV : 500 fr.
- de 5 à 10 CV : 1.000 fr.
- de 10 à 16 CV : 2.000 fr.
- au-dessus de 16 CV : 4.000 fr.

Tarif réduit pour : véhicules utilitaires de plus de 2 tonnes, tracteurs, vélomoteurs de moins de 125 cmc., remorques et WW.

Notons enfin que dans la nomenclature des différents types de véhicules, le scooter fait son apparition en bonne et due place.

UN CADRE BRITANNIQUE NOUVEAU ET ORIGINAL

Depuis de longues années, ce n'était pas du côté de l'Angleterre que l'on se tournait pour trouver des solutions révolutionnaires dans le domaine de la mécanique. Une stricte orthodoxie était de mise et l'on n'imaginait pas Outre-Manche d'autres cadres — puisque de cadres il s'agit — qu'en bons vieux tubes aux joints brasés.

Certes, sur quelques machines de courses étaient apparues des solutions nouvelles, et c'est ainsi qu'un cadre autrefois étudié pour la course, ressurgit maintenant (adaptable aux mono et twin A.J.S. et Matchless) sous forme d'un ensemble en partie en tôle emboutie et en partie en tube d'acier, avec réservoir d'huile, filtre à air, et logements pour l'équipement électrique et les outils incorporés.

Breveté en juillet 1946 et complété en 1949, ce cadre se compose, en partant du tube de direction, d'un élément en

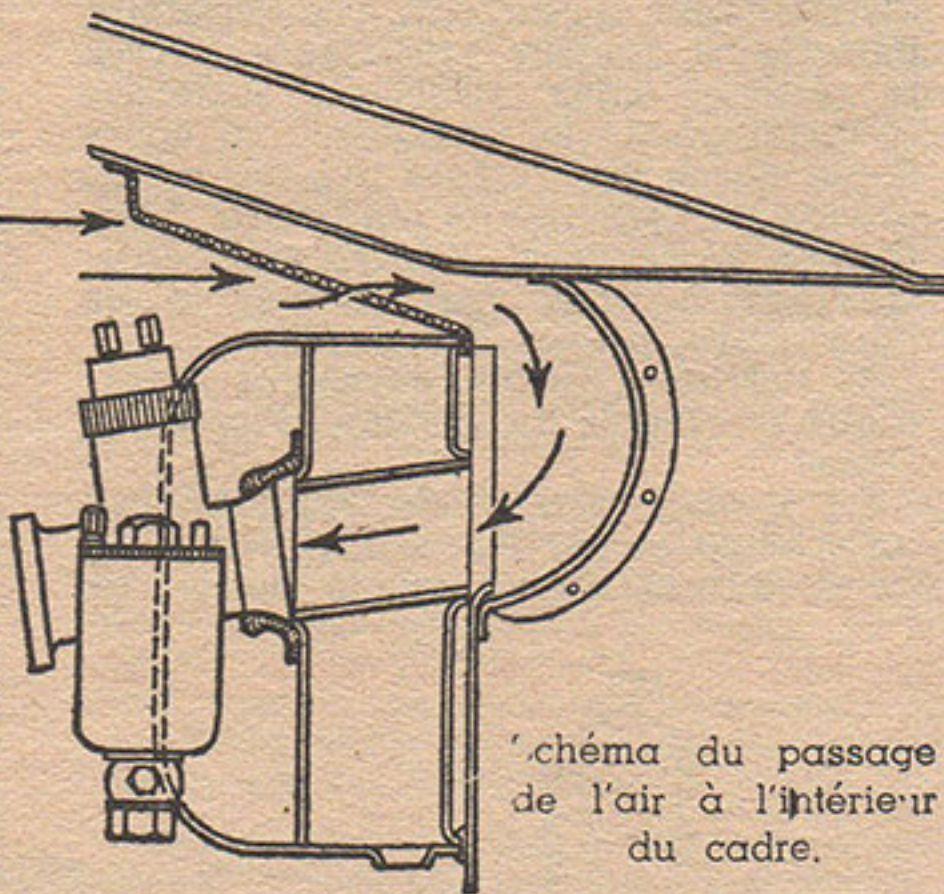


Schéma du passage de l'air à l'intérieur du cadre.

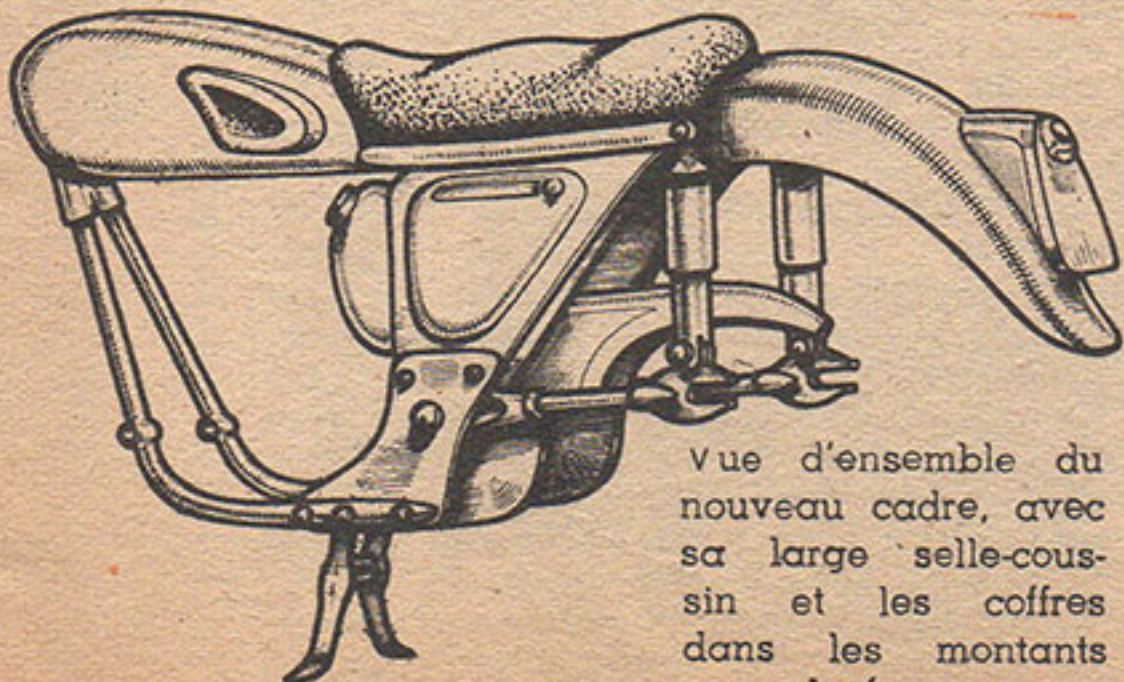
support de selle, cette pièce recevant également l'extrémité des deux tubes formant le berceau moteur classique.

Entre les deux bras inférieurs de la pièce support de selle, est monté transversalement le réservoir d'huile qui joue ainsi le rôle d'une entretoise supplémentaire. Un passage ménagé à travers le réservoir d'huile amène directement l'air au carburateur, un filtre d'air étant placé à l'entrée de ce passage.

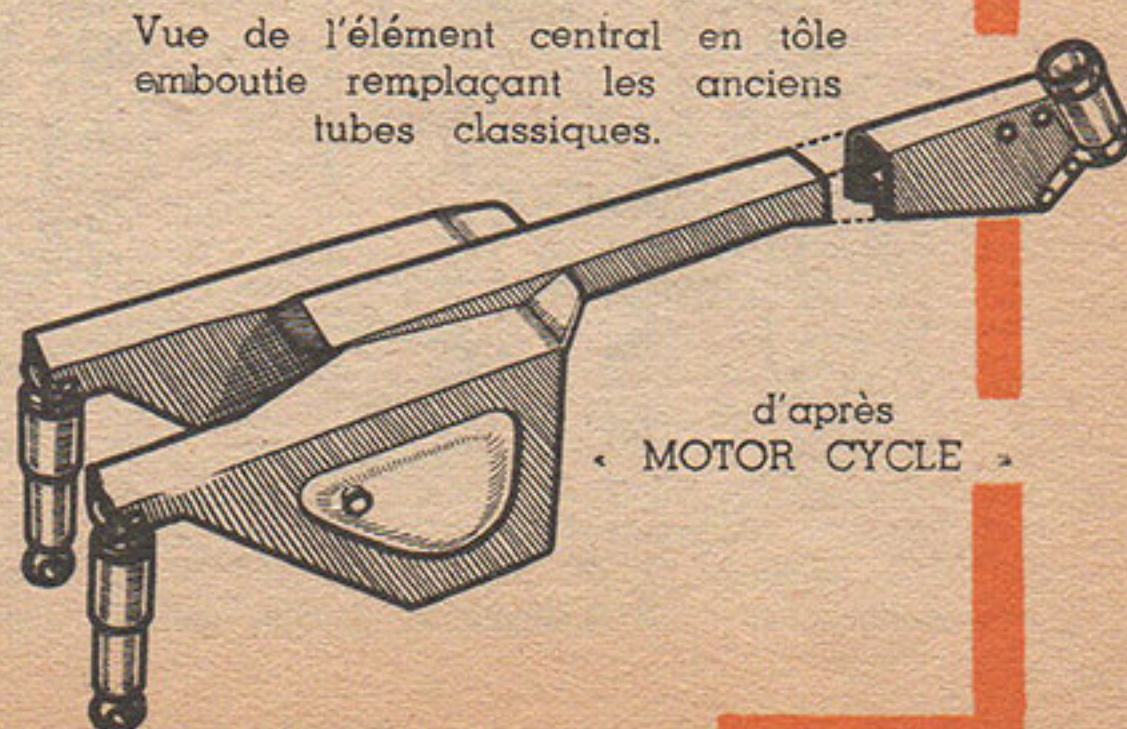
L'objet de ce conduit est d'une part d'éviter les projections extérieures d'essence qui se produisent lorsque la commande des gaz est trop ouverte. Ces projections sont automatiquement refoulées dans la pipe d'admission par le courant d'air frais, ce qui procure une certaine économie de carburant.

D'autre part les deux panneaux latéraux formant « tube de selle » servent d'une part de logement à la batterie et à certains accessoires électriques, d'autre part de sacoche à outils.

En conclusion, on peut dire que, bien que ce cadre mi-tube, mi-tôle ne soit pas une novation (les Italiens l'utilisent depuis longtemps) il est appelé à apporter de sérieux avantages (surtout si les alliages légers sont employés) du côté rigidité, allègement et netteté de lignes.



Vue d'ensemble du nouveau cadre, avec sa large selle-cousin et les coffres dans les montants latéraux.



Vue de l'élément central en tôle emboutie remplaçant les anciens tubes classiques.

d'après
MOTOR CYCLE

MOTOS SANS CARBURATEUR

LE PROBLEME DE L'INJECTION DIRECTE

N.D.L.R. — A une époque où le moteur à piston est menacé dans sa suprématie, et où les bureaux d'étude s'efforcent de lui apporter les ultimes perfectionnements sans toucher à sa structure « organique » même, il nous a paru intéressant de faire paraître une étude sur le problème de l'injection (que Citroën aurait résolu pour l'automobiliste), spécialement faite à l'intention de nos lecteurs, et à la lumière des derniers enseignements de la technique, par un de nos collaborateurs qui, depuis de longues années, s'est penché sur les solutions apportées (et particulièrement en Allemagne) aux délicats problèmes pratiques et théoriques que soulève l'alimentation en essence par injection.

Il y a 11 ans, un article de « Moto-Revue » attirait déjà l'attention de ses lecteurs sur l'injection d'essence. Certaines difficultés évoquées alors interdisaient l'application de l'injection d'essence aux moteurs de motocyclettes : les difficultés de fabrication de la pompe, l'insuffisance d'étanchéité et surtout l'impossibilité d'un dosage précis des petites quantités requises par la cylindrée des moteurs de moto. Depuis la technique a progressé. La pratique de la fabrication de série pour des pièces de haute précision était déjà acquise longtemps avant la guerre ; les problèmes d'étanchéité résolus après de longues expériences, et quant au dosage précis de petites quantités, il est actuellement réalisé, lui aussi, sur les pompes genre Diesel.

Mais avant tout quels sont les avantages d'un système à injection d'essence ? Pour le moteur quatre temps mono ou bicylindrique il n'y a vraiment rien à gagner au point de vue de l'économie ; le gain réalisé sur la consommation ne vaudra jamais les frais d'un système d'injection. Pour un quatre temps à compresseur, ce système se justifie déjà mieux pour des raisons dont nous parlerons plus loin.

C'est pour le moteur deux temps, trois lumières, classique, que la chose commence à devenir intéressante, puisqu'il y a encore nombre de modèles de 250 à 500 cmc. de cylindrée (et également de tout petits moteurs de 50 cmc.) dont la consommation dépasse 450 et même 650 g/CV/heure. Certes le constructeur est en mesure d'obtenir une courbe de consommation tolérable pour les régimes bas et moyens. Il la réalise par des lumières convenables de transfert et d'admission et

par la hauteur des lumières d'échappement. Mais comme on demande des performances extraordinaires à ces « petits cubes », il faut recourir à des lumières hautes et, en conséquence, la consommation augmente rapidement, parce qu'une bonne partie du mélange non brûlé fuit pendant l'ouverture de l'échappement.

L'injection évitera parfaitement cette perte.

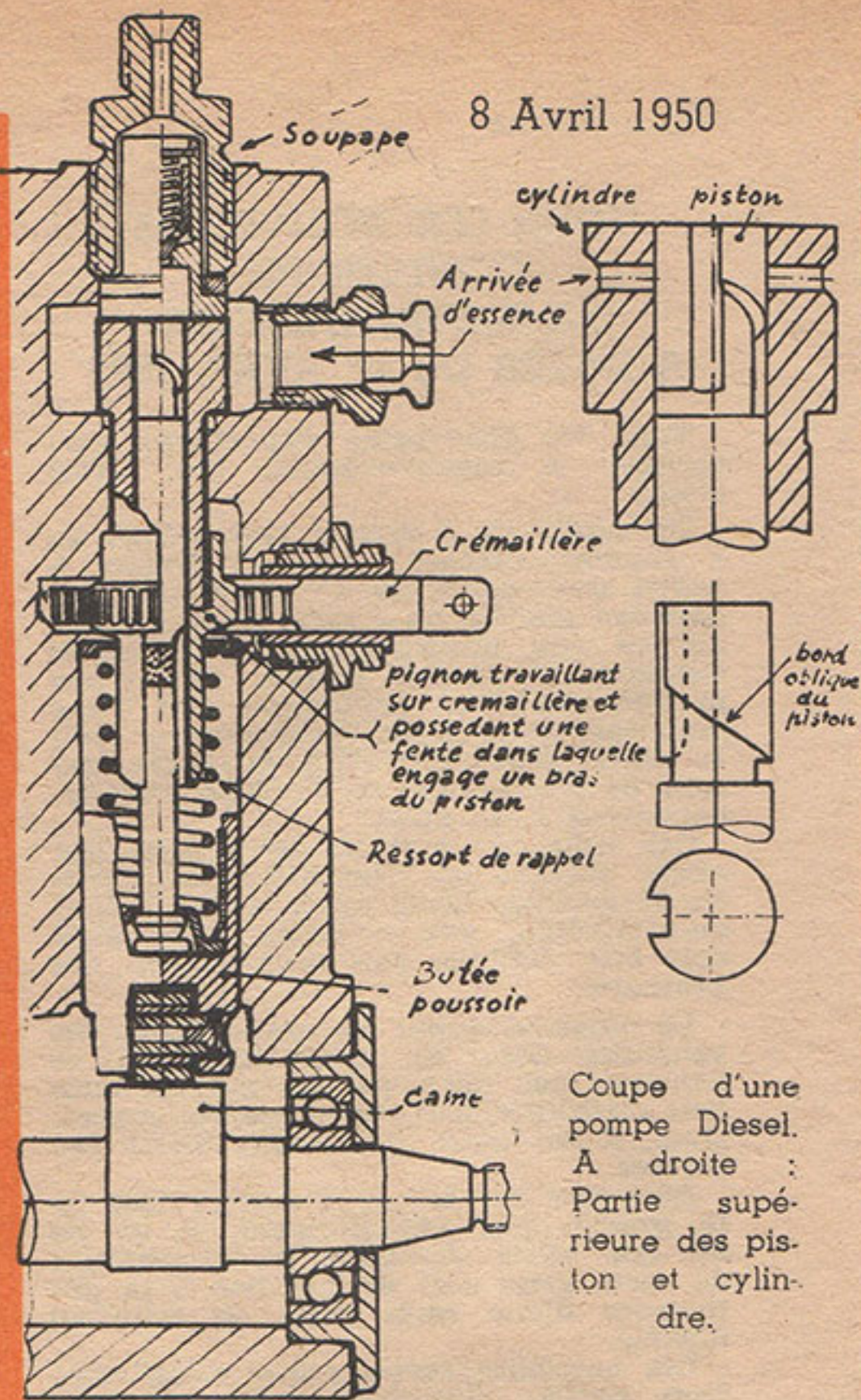
L'injection peut être réalisée de deux façons :

1° Par un injecteur commandé électriquement. L'injecteur commence à s'ouvrir au moment où le piston montant a fermé les lumières d'échappement (peu avant le point mort haut). Le temps qui reste pour achever son travail est nettement supérieur par rapport au fonctionnement d'un injecteur Diesel. Environ 60 à 70 degrés du vilebrequin pour être précis.

L'aiguille de l'injecteur s'ouvre à contre-pression dans la tuyauterie d'essence, pression maintenue à peu près constante au moyen d'une pompe à engrenage. Le système entier comprend des dispositifs électriques un peu encombrants, tels que génératrice, distributeur, contacteur, condensateur, batterie et régleur (résistance). Avec le système Atlas, l'injecteur distribue électriquement le carburant, au cours d'une durée d'ouverture plus au moins grande de l'aiguille de l'injecteur. L'injecteur de Fuscaldo s'ouvre aussi électriquement, mais c'est la section de l'ouverture qui est commandée.

2° Par un système purement mécanique semblable au système d'injection Diesel.

Le système Diesel est expliqué par un schéma et par les dessins ci-contre. Le carburant aspiré par la pompe de



gavage passe par un filtre et pénètre dans la pompe d'injection dont le piston est commandé par une came et rappelé par un ressort. Le jeu entre le piston et son cylindre est si petit (4/1000 mm) qu'une parfaite étanchéité est assurée sans autres moyens. La presque totalité du carburant qui a pénétré dans l'espace au-dessus du piston est envoyée à l'injecteur, dont le dessin montre la forme classique. Il s'ouvre sous la pression donnée au carburant et est rappelé par un ressort. La quantité de carburant est réglée par une crémaillère qui fait tourner le piston sur son axe, la course restant toujours la même. La chambre située au-dessus du piston de la pompe reste toujours en communication avec l'espace annulaire du piston par une canalisation axiale. La pression dans cette chambre baissera vers la fin de la compression, si le bord oblique se met à communiquer avec le trou situé à droite du cylindre (cf. fig.). Cette communication de la chambre de compression avec la tuyauterie d'essence commencera plus tôt ou plus tard, suivant la position du bord oblique. Si l'on commande la quantité zéro, le canal axial communiquera avec ledit trou pendant toute sa course, la quantité comprimée par le piston sera nulle, car le tout peut s'échapper. L'envoi du carburant commence ainsi toujours pour la même position du piston du moteur (!) mais finira plus ou moins tôt suivant la position du bord oblique.

Ce système de dosage est devenu classique, quelles que soient les modifications apportées par les diverses firmes. Mais quand il s'agit de l'injection d'essence, on rencontre des différences considérables : Dans un Diesel on injecte contre 40 à 50 atm. Toute l'injection sera finie à 10 ou 15 degrés d'embellage avant le point mort haut. La force de l'air comprimé « collabore » à la pulvérisation du carburant.

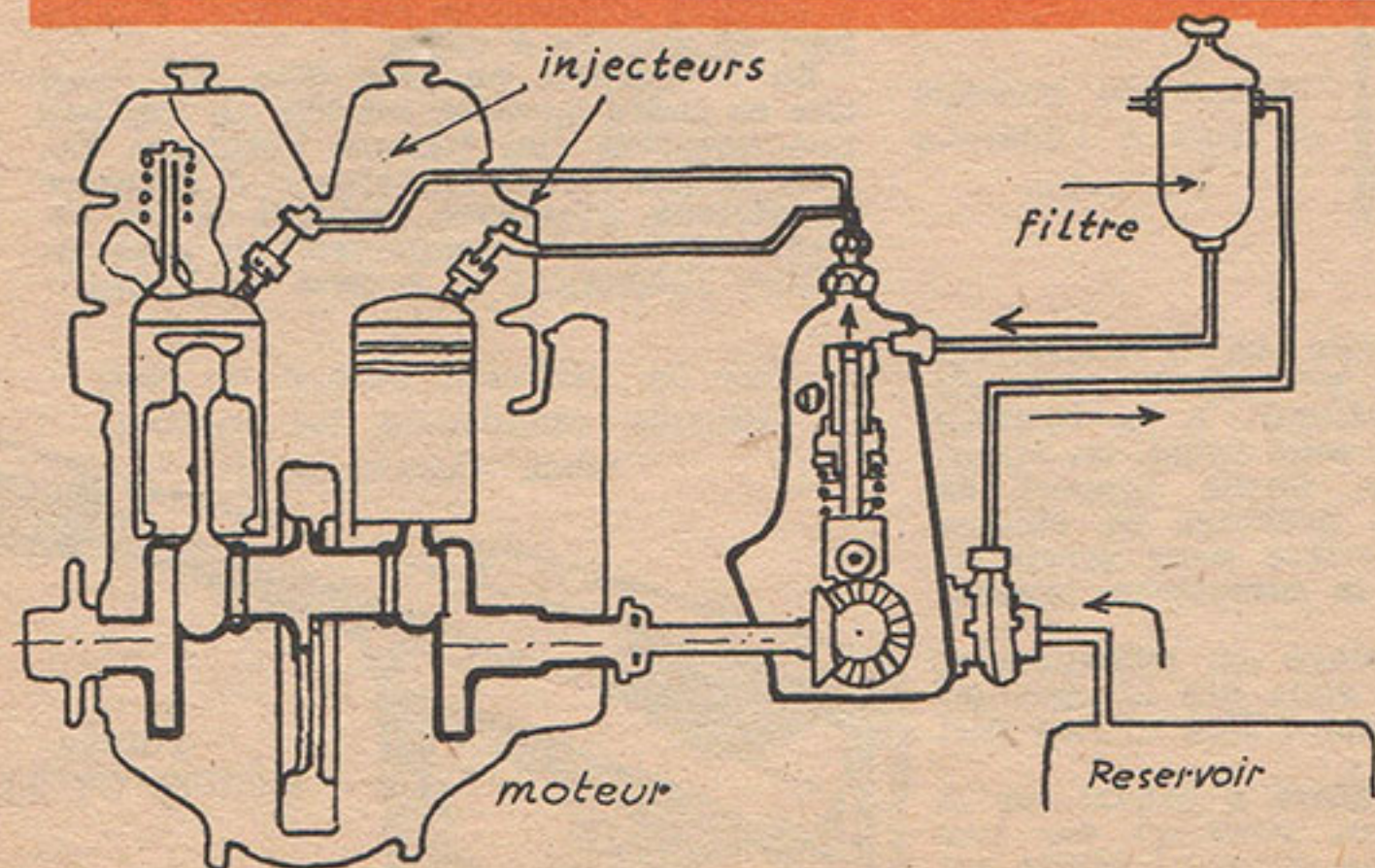


Schéma général de la circulation du carburant dans un système Diesel.

circulation du carburant dans un système Diesel

A l'entrée de l'injecteur la pression atteint 100 kg/cm² (même parfois 300 !).

Par contre pour l'injection d'essence on injecte contre 1 à 5 kg/cm². L'injection commence au plus tard à 40/80° avant le p. m. h. (deux temps) et peut se poursuivre « assez longtemps ». Dans le quatre temps, on injecte parfois pendant le cycle d'aspiration (c'est-à-dire avant p. m. b.).

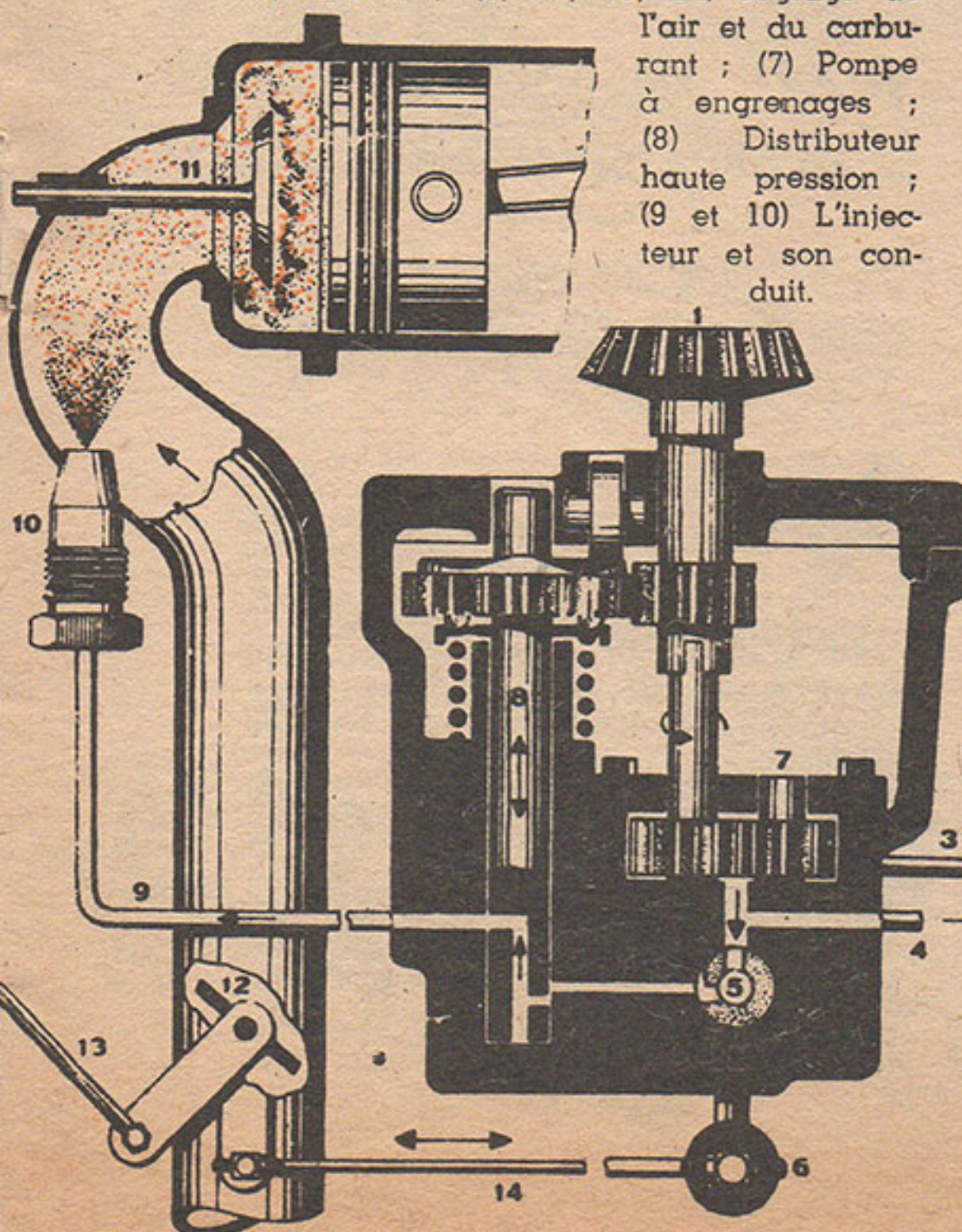
La pulvérisation se fait par le tourbillonnement de l'essence qui lui est imposé en sortant de l'injecteur. La compression de l'air ne pouvant entrer en jeu qu'à partir de 5 at.

La firme Bosch a développé un système d'injection d'essence sans toucher au principe de l'injection Diesel, tenant compte des pressions moins élevées d'injection, de la précision du dosage ainsi que de l'augmentation des tours-minute. (Réalisation dans les moteurs ILO).

Le groupe d'injection de Ex-cell-O (USA) consiste en une pompe (cf. fig.) à engrenage 7 qui amène l'essence au doseur 5. Celui-ci est relié au boisseau d'air 12. Du doseur, l'essence passe par le distributeur 8 qui l'envoie au gicleur 10. L'axe primaire de la pompe à engrenages est couplé avec le moteur. Un pignon sur cet axe fait tourner le distributeur, dont le pignon porte des cames (dont nombre suivant celui des cylindres). Par pression d'un ressort les cames s'appuient contre un galet. C'est ainsi que le distributeur monte et descend en tournant. Ce mouvement permet aux trous percés dans son axe de suffire à deux opérations : distribution et compression du liquide arrivé. Dans la position haute du distributeur 8, l'essence pénètre non seulement dans le trou axial, mais aussi dans l'espace libéré au bout de l'axe et son logement. A ce moment, le conduit donnant à l'injecteur est fermé.

Le système d'injection Ex-Cell-O. (1) Entraînement de pompe ; (3) Arrivée du carburant ; (4) Retour du trop-plein ; (5) doseur ; (6, 12, 13, 14) réglage de

l'air et du carburant ; (7) Pompe à engrenages ; (8) Distributeur haute pression ; (9 et 10) L'injecteur et son conduit.



Pour le cycle « injection » l'axe descend par action de la came et agit comme un piston, faisant sortir l'essence comme l'indique la flèche — la communication avec le doseur étant fermée bien entendu — et celle 9 avec le gicleur 10, ouverte.

A l'heure actuelle s'oppose à l'introduction de l'injection d'essence :

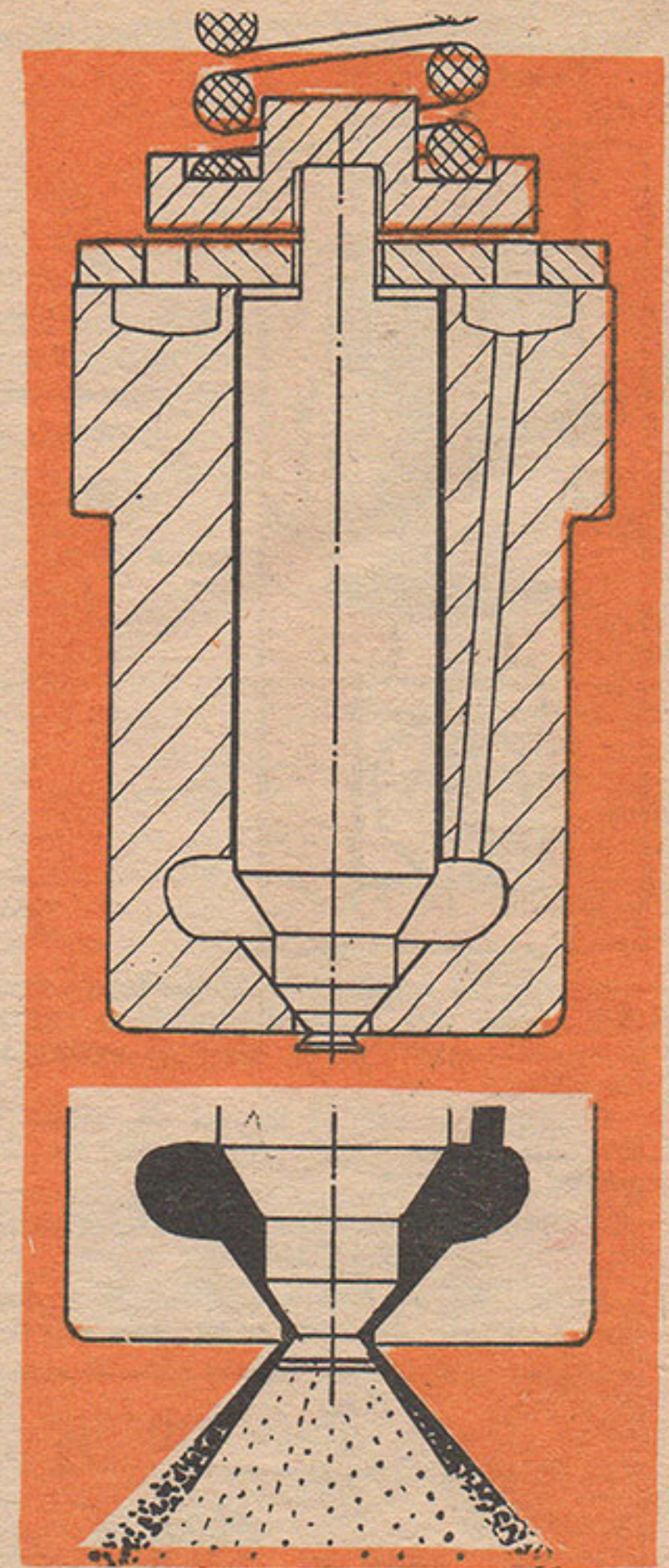
1° Le régime élevé des pompes d'injection, surtout pour les deux temps (régime beaucoup plus élevé que celui des pompes utilisées dans les moteurs Diesel). Ceci est un problème purement hydraulique : nécessité d'assurer le remplissage du cylindre de pompe. Dans tous les systèmes Diesel classiques, la pression de la pompe de gavage remplit le cylindre de la pompe par les orifices ouverts pendant que le piston de pompe finit la partie inférieure de sa course. Evidemment, le temps de remplissage diminue avec l'augmentation du régime. Il y a aussi un problème d'inertie qui peut être résolu jusqu'à une certaine limite par renforcement des ressorts. Ainsi on a pu augmenter les 1.000 t.-m. de la pompe classique jusqu'à 5.000 t.-m. en employant un graissage supplémentaire).

2° Le prix de revient d'un système d'injection par rapport au simple et peu coûteux carburateur. S'il fallait construire un système d'injection pour le prix d'un carburateur, on n'irait pas loin. L'âme de la pompe à piston, soit simplement son piston et son cylindre (sans parler du ressort, de la came, des paliers, du guidage, crémaillère de réglage, soupape) atteint déjà presque le prix d'un carburateur de moto. Une pompe complète système Diesel à quatre cylindres — pour fixer les idées — vaut quelques 55.000 frs !

Certes, cylindre et piston d'une pompe à piston ou axe et guidage du doseur sont indispensables dans l'un ou l'autre des systèmes mécaniques, que nous avons vus. Ces pièces principales doivent être, hélas, des chefs-d'œuvres de précision. Elles sont rectifiées « glacées » au 2 à 4/1000 mm. Mais ce n'est pas la fabrication qui arrête, elle est étudiée depuis longtemps même pour les grandes séries, c'est le prix qui intervient.

Afin d'abaisser le prix de revient, une pompe à membrane fut développée en Allemagne : pompe Kamm, du nom de son inventeur. Le piston et le cylindre y sont remplacés (cf. fig.) par une membrane épaisse en caoutchouc artificiel. Mais le problème des pièces onéreuses du doseur restait entier.

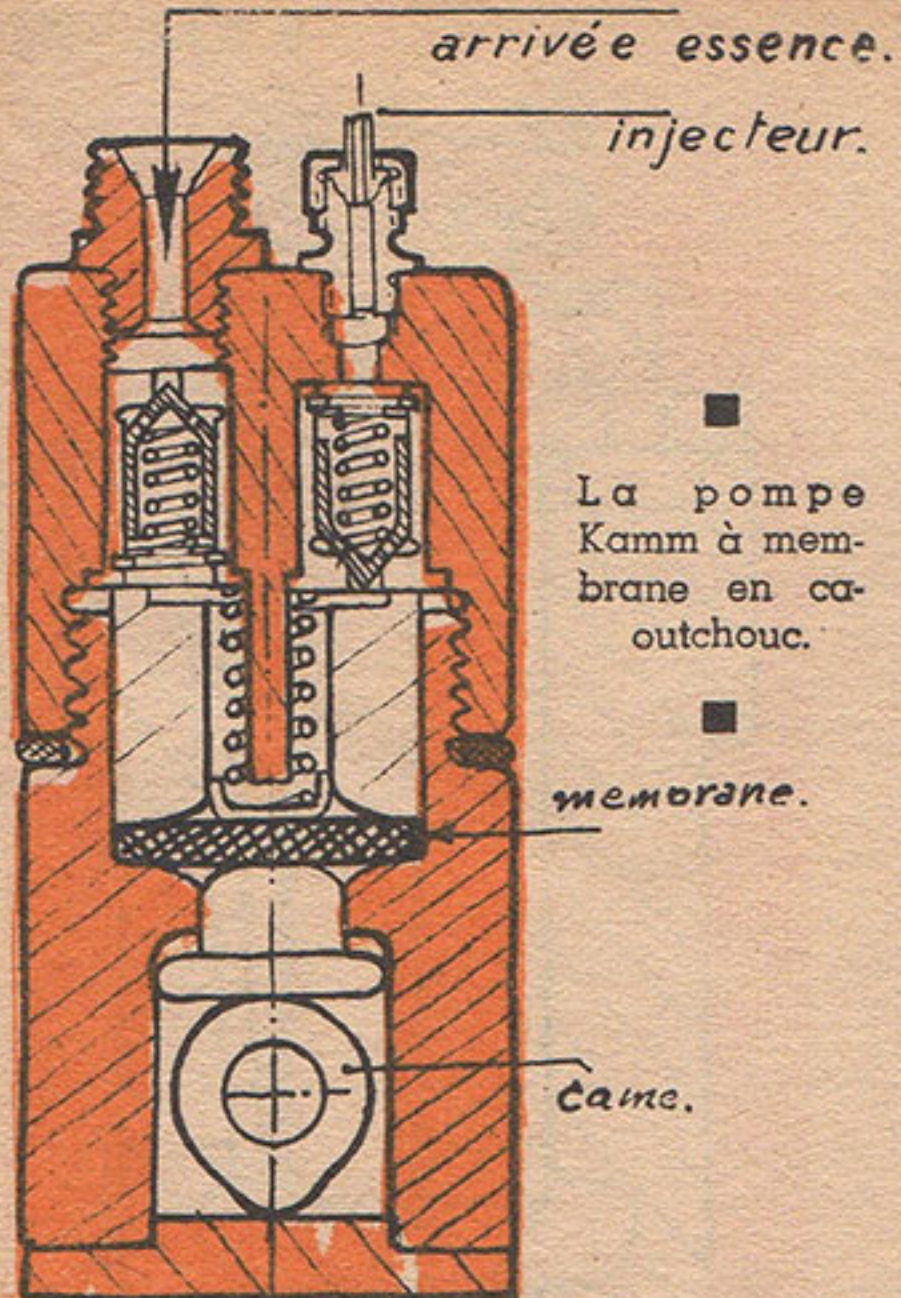
Heureusement, ici l'injecteur à essence revient moins cher que son semblable l'injecteur Diesel, n'exigeant pas un fini aussi parfait. L'injecteur est étudié de façon à animer le jet de carburant d'un mouvement rotatif (voir figure). Cette force tangentielle imposée au carburant oblige le jet à se disperser derrière l'ouverture de l'injecteur. Contrairement aux conditions du moteur Diesel, il n'est ici ni indispensable d'effectuer une pulvérisation extrêmement fine, ni de préparer un tourbillonnement du mélange air-carburant, pour y arriver, les dimensions seraient par trop réduites. Mais les gouttelettes d'essence s'écrasent contre les parois du piston et du cylindre... et l'allumage est provoqué extérieurement par la bougie.



Injecteur type « fermé » pour Diesel. En bas : Au moment de l'injection, l'aiguille se lève et le carburant est projeté sur un angle de 60° grâce au bout oblique de l'aiguille.

Si le constructeur d'un deux temps pouvait réaliser, grâce à l'injection, un moteur deux temps égal en consommation à un quatre temps, il pourrait utiliser une partie de la différence entre les prix de revient du deux et du quatre temps pour son dispositif d'injection et serait probablement encore en mesure de concurrencer les constructeurs de moteur à 4 temps.

Après ces longs préliminaires, passons en revue l'évolution de l'étude et de la réalisation de l'injection d'essence. Toute étude sur l'injection devrait rendre hommage à la première réalisation d'injection d'essence faite sur un moteur 8 cylindres Antoinette (Santos Dumont 1908) et citer tous les noms des hommes et des firmes comme l'Orange, Bosch, Simms, P.M., Dec- kel, Brandt, jusqu'aux derniers essais de Mr. Jalbert sur un moteur Citroën, qui, pendant des années, se sont penchés sur l'injection Diesel, et l'injection d'essence ensuite, et nous en passons. Ne parlons pas non plus des efforts allemands et des alliés dans le domaine de l'aviation (tous équipés de pompes d'injection). Ces essais avaient pour but d'envoyer dans chacun des 12 cylindres une quantité égale d'es-

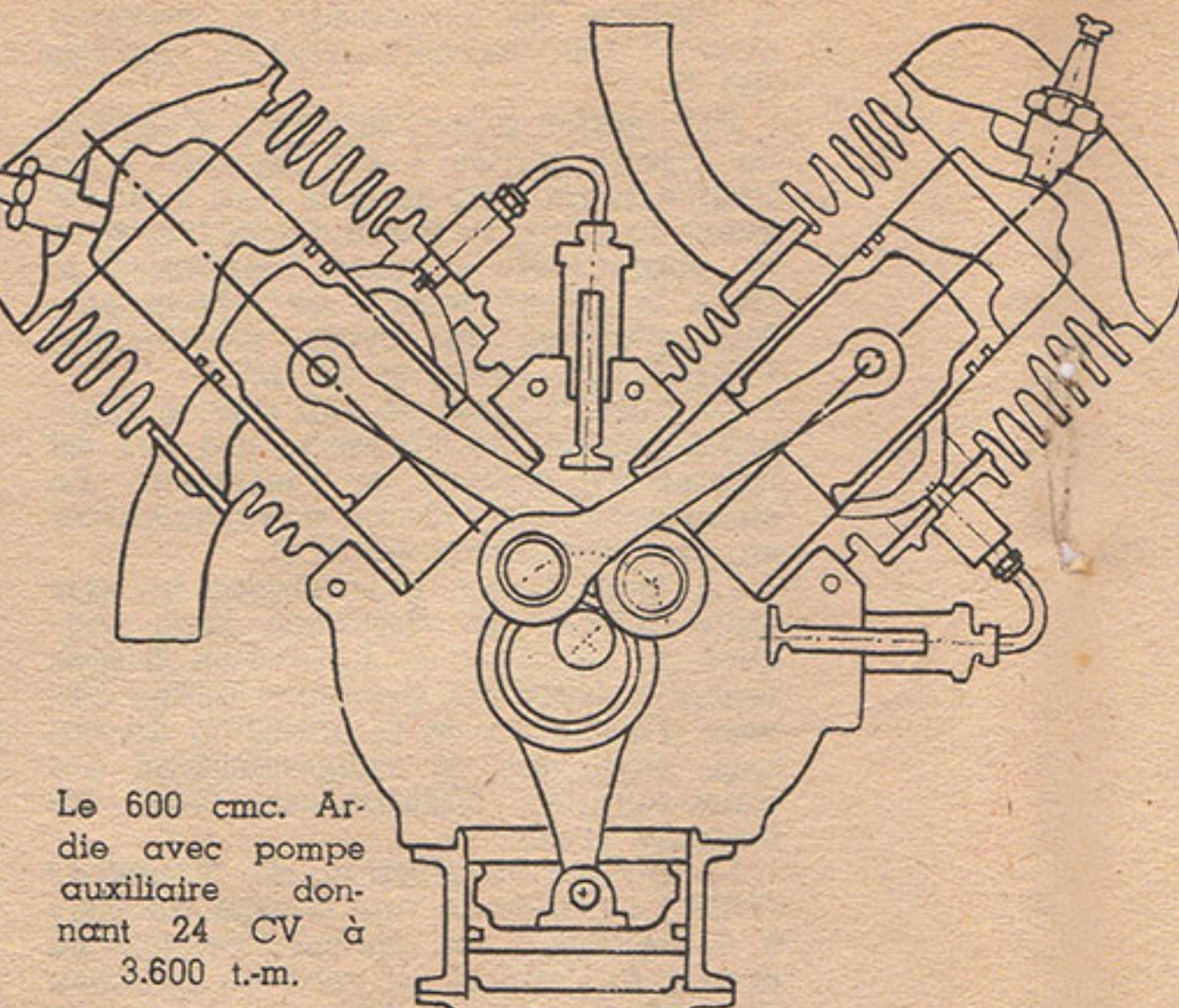


standard de moto, un deux cylindres deux temps de 600 cmc. (fig. 8) en vue d'une utilisation comme moteur auxiliaire sur un planeur. Il n'était alors pas nécessaire de pouvoir faire varier l'injection d'essence. Car chaque cylindre, de 300 cmc. seulement, n'avait besoin que d'une très faible quantité de carburant par tour. Les deux pompes d'injection genre « Diesel » entraînées par la came du vilebrequin fournissaient une quantité toujours égale de carburant dans le canal de transfert. Ce moteur, à refroidissement à air, était muni d'un compresseur pour assurer un meilleur balayage. Cet essai donna d'excellents résultats : le moteur développant 24 chevaux à 3.600 tours, pour une consommation de 280 grammes par cheval-heure, alors que la consommation spécifique pour un deux temps normal de cette capacité atteint 600 grammes cheval-heure.

Ce moteur résista à une épreuve de 100 heures, dont une partie en marche à plein régime.

Il y eut d'autres essais basés sur les pompes type Diesel. L'usine «Triumph» (Nuremberg) fit tourner au banc d'essai un de ses moteurs 300 cmc., deux temps trois lumières de formule classique, muni d'un système d'injection, et en 1932 déjà, un ingénieur autrichien, M. Morghen, modifiait un 350 cmc. monocylindre « D.K.W. » de moto pour la marche à l'injection.

Ces deux essais, qui ne constituaient que de simples expériences au banc, étaient réalisés en suralimentant ces



Le 600 cmc. Ardie avec pompe auxiliaire donnant 24 CV à 3.600 t.-m.

moteurs (on pourrait dire en « balayant ») à l'aide d'un compresseur d'air. Mais comme l'appareil fournissant l'air était entraîné, non par le moteur lui-même, mais par un moteur électrique, il convient de retrancher du résultat obtenu au frein la somme d'énergie nécessaire à l'entraînement du compresseur.

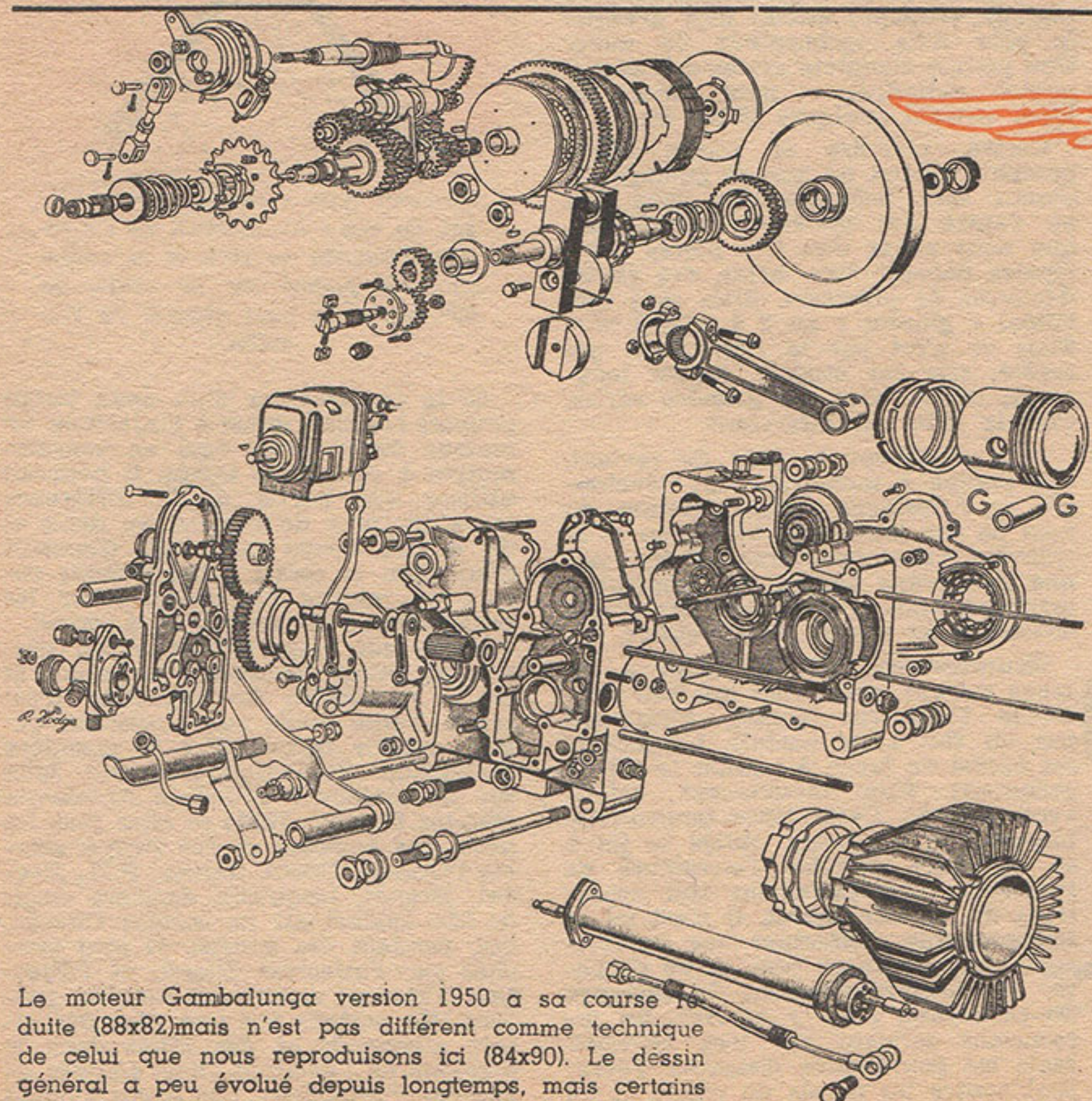
(à suivre)

sence ou de mélange que les longueurs différentes des pipes d'admission (dans le cas du carburateur unique) venaient modifier.

Ce ne sont pas là soucis de motard. Restons dans notre domaine de la petite cylindrée...

UTILISATIONS ET APPLICATION PRATIQUES

Vers 1939, la firme allemande « Ardie » avait réalisé avec des pièces



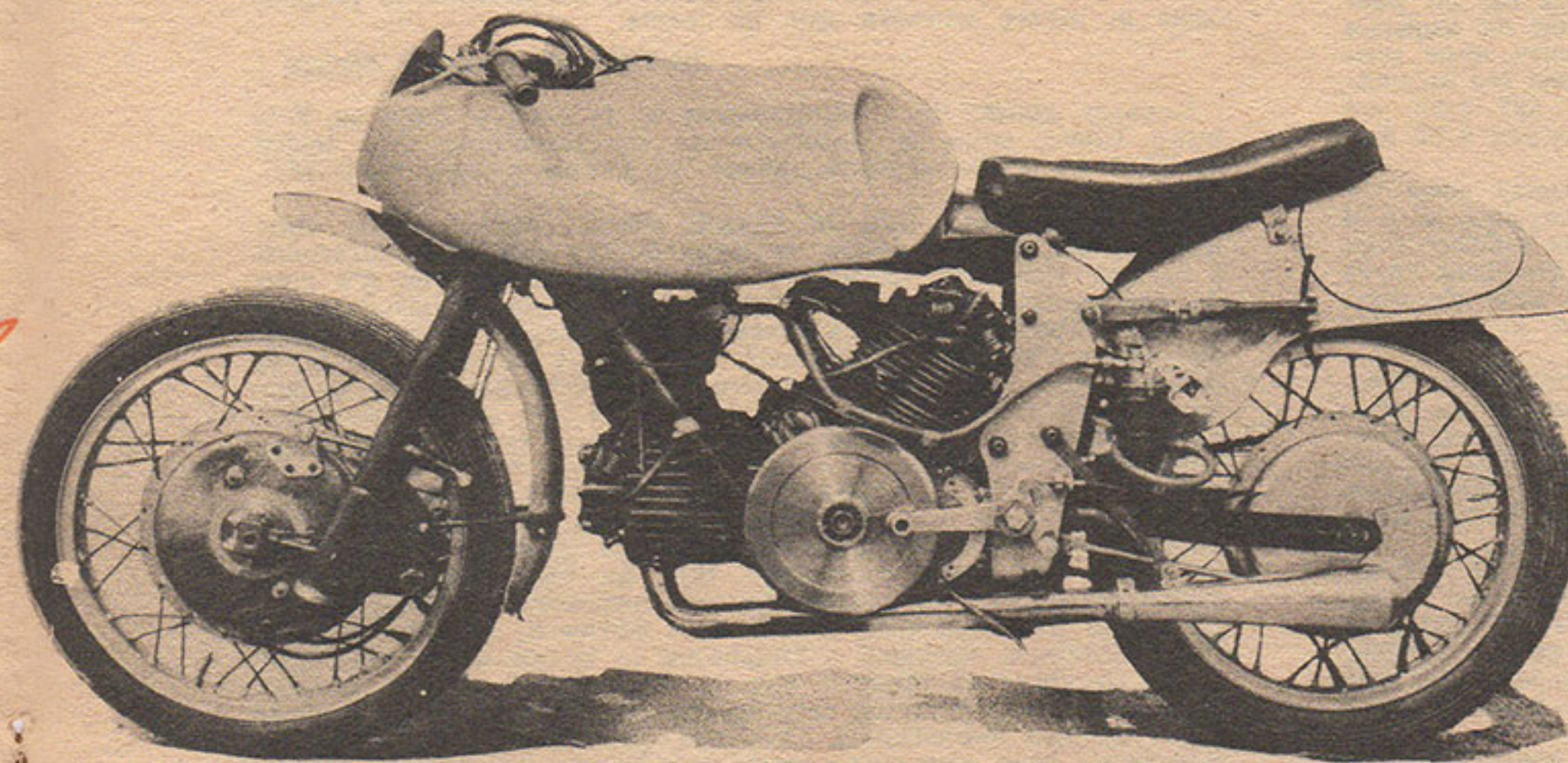
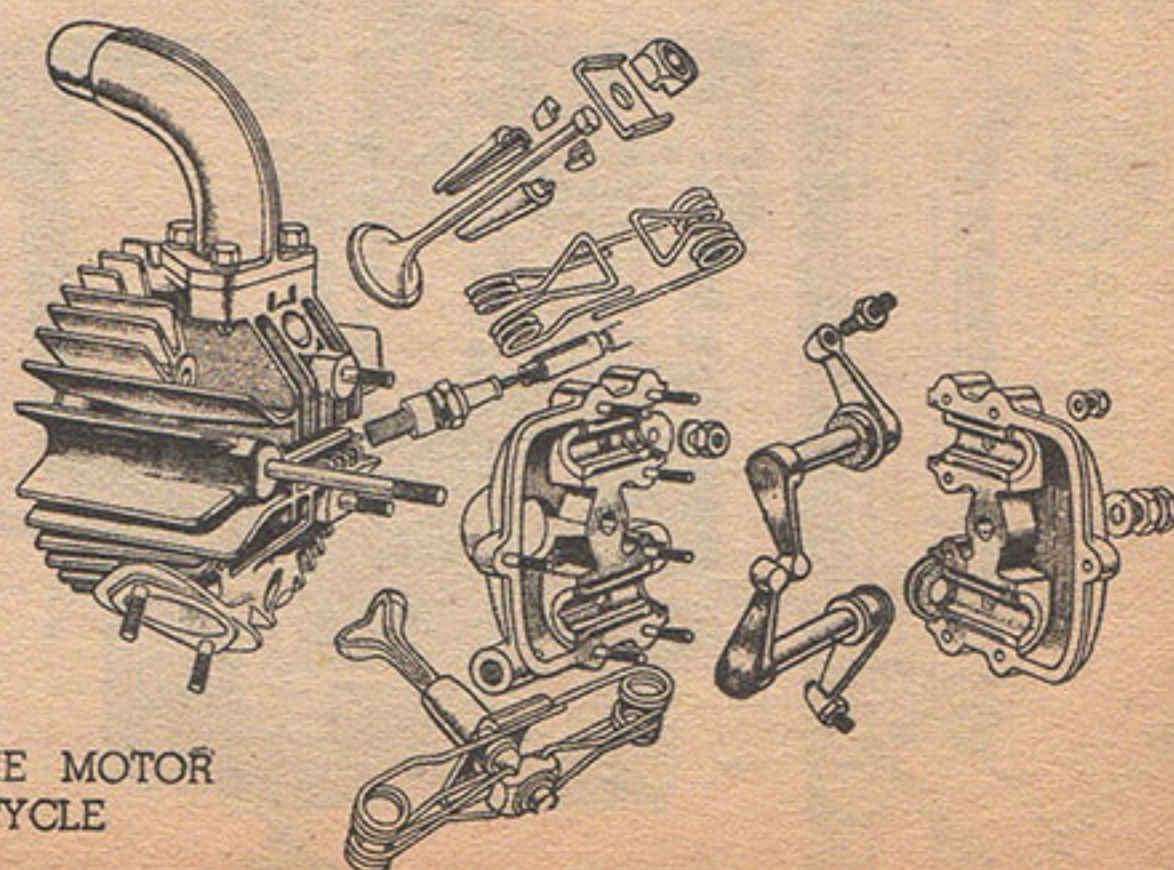
Le moteur Gambalunga version 1950 a sa course réduite (88x82) mais n'est pas différent comme technique de celui que nous reproduisons ici (84x90). Le dessin général a peu évolué depuis longtemps, mais certains perfectionnements de détail ont grandement amélioré la puissance.

Cliché THE MOTOR CYCLE

**Modèles 1950
GUZZI
SPECIALES
pour la compétition**

LE MOTEUR DE LA GAMBALUNGA

LA 500 BICYLINDRE DE LORENZETTI



LE 500 cc. GUZZI « GAMBALUNGA »

Après la guerre, lorsque la Maison Guzzi désira établir un moteur de compétition, elle n'eut qu'à reprendre l'ancien « Condor » de 88 d'alésage et 82 de course et l'amener à 84x90 pour avoir le « Gambalunga ». c'est-à-dire « longue jambe », puisque sa course était particulièrement longue pour un moteur de course.

Cependant en 1948, Lorenzetti, pour le Grand Prix d'Italie, reçut un nouveau « Gambalunga » qui ne l'était plus que de nom, puisque les cotes étaient redevenues celles du Condor : 88x82, ce fut le « Gambalunga » type « Faenza ». Au point de vue puissance, les résultats atteints étaient sensiblement les mêmes, mais le dernier modèle avait ses chevaux à plus bas régime, d'où une résistance accrue.

L'éclaté reproduit ci-dessous montre le type 84x90, mais le nouveau type « Faenza » est le même, diminué de la bague d'allongement que l'on voit à la base du cylindre. Le carter en Electron contient embiellage et boîte de vitesses, et le fait qu'il joue le rôle de radiateur d'huile permet ce montage sans crainte d'échauffement anormal. Le vilebrequin est en acier forgé (35 mm de diamètre, et 30 mm pour le palier de bielle) durci par nitruration. Côté transmission, il est supporté par un roulement à rouleaux de 68 mm de diamètre extérieur, et par un roulement à bille de 80 mm de diamètre extérieur côté distribution. Ces deux roulements, de même que les roule-

employés sur un moteur de compétition. Les poussoirs sont pris dans la masse, et 2 larges rouleaux de 20 mm de diamètre transmettent la poussée aux tiges de culbuteurs en chrome-molybdène de 9 mm de diamètre, terminées à chaque extrémité par une bille en acier traité. L'arbre à cames porte également un pignon entraînant l'arbre de la magnéto sur lequel est fixé la prise de compte-tours. Quant à la pompe à huile, elle est entraînée par un autre pignon attaqué par le pignon de démultiplication de la distribution.

Cylindre et culasse sont en alliage d'aluminium, le premier étant chemisé en fonte au nickel. Le piston est en alliage léger coulé, et d'un poids exceptionnellement réduit, puisqu'il ne pèse que 337 grammes malgré son large diamètre; 2 segments de compression et un râcleur complètent le tout. Il est plat, excepté deux évidements pour les soupapes. Des bagues en bronze reçoivent l'axe de piston.

Les soupapes, inclinées à 60° sont de grandes dimensions : 46 mm de diamètre à l'admission, 40 mm à l'échappement. Elles sont en acier au chrome-silicone, et celle d'échappement, évidée, est remplie de sodium, d'où allègement maximum, et bonne évacuation de la chaleur. Les ressorts sont en épingle à cheveux et donnent une pression de 70 kgs soupapes fermées et 90 ouvertes.

La longue pipe d'admission chère à Guzzi amène le mélange depuis un carburateur de 35 mm de diamètre dans le « type Faenza ».

Sur cette vue de face la 500 bicylindre étudiée pour Lorenzetti, montre son frein avant duplex, avec double manette de commande et la forme caractéristique de son réservoir profilé.

Ci-dessous : Réservoir assez creux pour les coudes et les genoux, position spéciale de la cuve AR et ancrage nouveau du frein AV fermant parallélogramme déformable avec la biellette de suspension.

Signalons que le réglage des culbuteurs et de leurs tiges est particulièrement délicat dans les Guzzi et qu'il faut les régler d'abord à froid pour démarrer, puis quand le moteur est chaud, pour la course...

En ce qui concerne la puissance, disons que, avec de l'essence à 73 d'octane, et une compression de 8 à 1, on obtient (avec les deux types de moteurs) 34 CV (à l'arbre de sortie, et non au vilebrequin). Le « type Faenza » donne cette puissance à 5.500 t.-m., le Gambalunga original, à 5.800. La vitesse maximum normale est 6.000 t.-m., mais elle peut, en cas d'urgence, atteindre 7.000..., mais pas pour bien longtemps ! Naturellement l'emploi de carburant à 80 d'octane améliore ces performances, surtout dans les bas et moyens régimes.

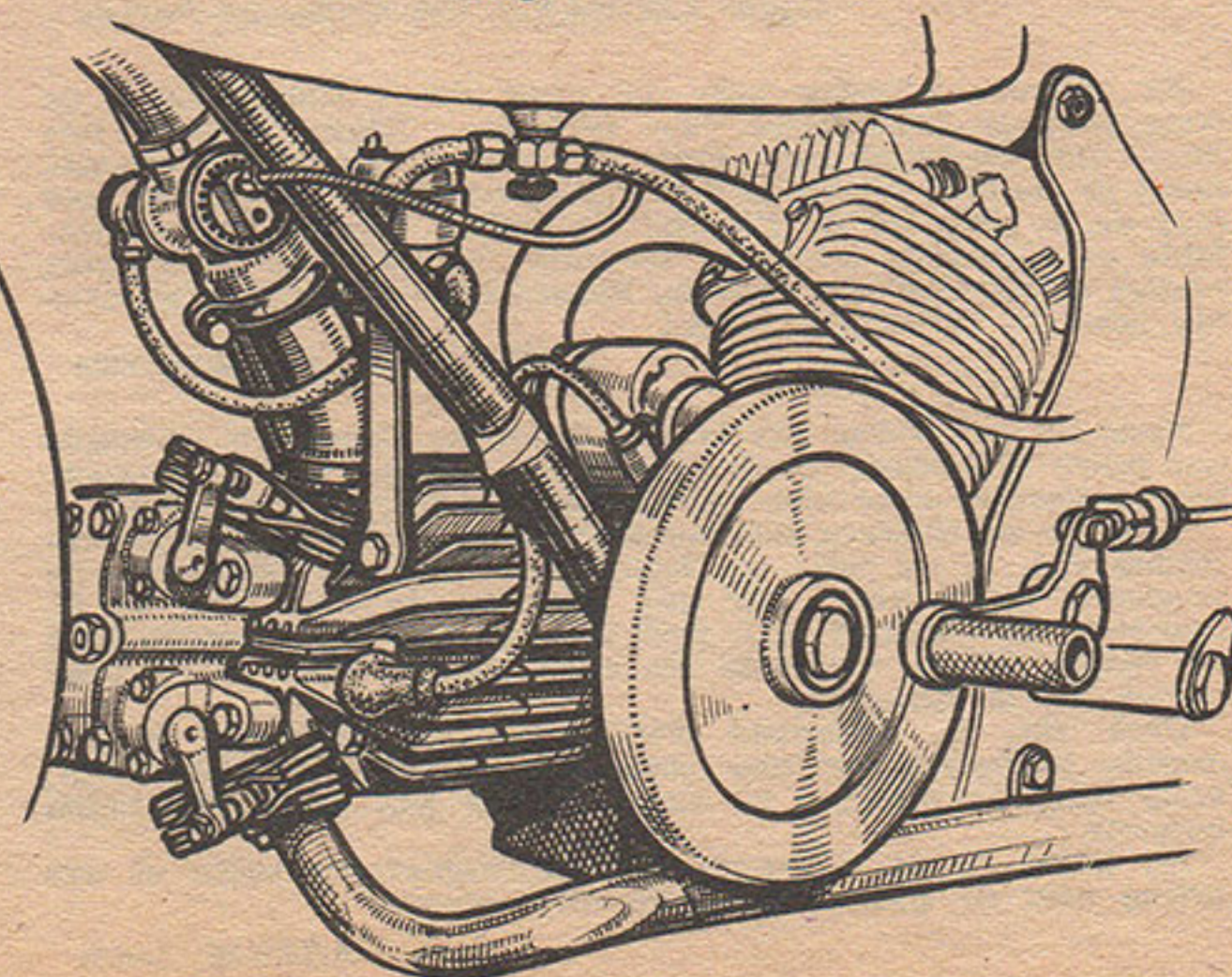
Ainsi donc, moteur dont la puissance n'est pas exceptionnelle, quoique très bonne pour une distribution par culbuteurs, mais dont la courbe de puissance est très favorable et qui, surtout, doit ses très nombreux succès au fait que l'utilisation de ses chevaux a été poussée au maximum. Rappelons que le poids total de la Gambalunga n'est que de 115 kilogs.

ments de la boîte, sont montés dans des logements en bronze emmanchés dans le carter en Electron, pour éviter les inégalités de dilatation entre acier et alliage léger. Le curieux équilibrage par contre-poids mobiles a été conservé pour le vilebrequin.

La bielle (175 mm de largeur entre les axes) est en acier au nickel-chrome. Elle est particulièrement remarquable par son roulement à aiguilles (de 24 mm de long sur 3 mm de diamètre) dont le chemin de roulement est constitué par la tête de bielle elle-même, ce qui a toujours été tenu pour impraticable.

Du côté de la transmission primaire, qui s'effectue par pignons droits, un large roulement dans le carter supporte le massif volant extérieur si caractéristique des Guzzi. Du côté de la distribution, l'arbre du vilebrequin reçoit un pignon de réduction 1/2 fixé sur une flasque percée de 3 trous non équidistants, ce qui permet de régler la distribution (en retournant le pignon on obtient six positions différentes). L'arbre à cames roule sur deux roulements à rouleaux sans cage. Les cames, de 15,6 mm de hauteur, sont probablement les plus longues

Le moteur de la bicylindre a un remarquable carburateur au cylindre avant, dont le corps est placé horizontalement. La prise d'air est très surélevée.



LA QUESTION DES MOYENNES

La lettre de M. Lacombe parue dans notre Tribune Libre du 3 mars et concernant la performance de la Gnome-Rhône R4 sur Paris-Madrid, nous a valu un volumineux courrier. Désireux de permettre à nos lecteurs de se faire leur opinion personnelle, nous publions ci-dessous, face à face, quelques lettres reçues « Pour » et « Contre » l'intérêt de cette performance. Nous tenons cependant à bien préciser que seul l'intérêt présenté par ces records doit être l'objet de cette polémique, et en aucune façon sa véracité, puisque cette performance a été vérifiée par les mêmes contrôleurs, et suivant les mêmes méthodes que lors des tentatives de records du monde.

CONTRE

Je suis entièrement de l'avis de M. Lacombe au sujet des moyennes routières.

Possesseur depuis quinze années de seize motos, depuis l'Alcyonnette jusqu'à la 1000 F.N. marche arrière, en passant par les 125 4 temps, ainsi que la Indian bicylindre en V, et étant actuellement à la 350 cmc. latérales Terrot (soit dit en passant très bonne machine à tout faire) au quidon de laquelle j'ai fait l'été dernier 5.000 kms sans aucun ennui avec passager en tan-sad, je m'amuse doucement en lisant les moyennes mirifiques réalisées par des vélomoteurs 125 cmc. en vacances : « 60 en solo », 45 avec remorque chargée à 80 kgs et passager, etc..., etc...

Je ne crains pas d'affirmer, au risque de passer pour un escargot, qu'avec ma 350 cmc. et passager en tan-sad, je n'ai jamais dépassé la moyenne de 55 kmh., et sans sidecar bien entendu, je vous garantis qu'à cette allure les quelques rares 125 cmc. qui tentaient de nous faire un petit brin de conduite ne tardaient pas à se faire distancer, à la première côte... ou aux premiers pavés d'un village.

Il reste bien entendu que nous parlons de moyennes routières, ravitaillément compris, et sur des parcours de plusieurs centaines de kilomètres, contrôlés sur la carte et chronométrés, car le compteur, tout en étant très utile, est incapable de trancher efficacement des questions de moyennes.

Je terminerai en soumettant un petit problème à mes amis de « Moto-Revue ».

60 kms de moyenne représentent 600 kms en 10 heures, soit 5 kms en 5 minutes, essayez de faire 5 kms en 5 minutes, avec une moto tourisme de 125 cmc.. A 350 cmc., si vous y arrivez, continuez pendant 10 heures à cette cadence, en ravitaillant la machine entre deux, en traversant des agglomérations ornées de splendides pavés et de belles petites côtes.

Votre petit essai terminé, venez en toute bonne foi nous faire part de vos impressions et du résultat obtenu, après un chronométrage sévère, bien entendu.

Roger LEGRAND, Cormeilles-en-Parisis

En réponse à votre note au sujet des « moyennes », je vous propose bravement mon opinion : D'accord pour publier des performances, mais faites-nous connaître exactement la consommation, le carburant employé et si la machine sort de la série ou de l'atelier de course. Car ce qui est valable et instructif pour un amateur, ce sont les possibilités réelles d'une machine prise au hasard dans la série et alimentée avec le carburant actuel.

PETITJEAN, Arc-les-Gray

Nous ne voudrions pas laisser échapper l'occasion proposée par votre rédaction, de donner notre opinion sur les moyennes réalisables avec une motocyclette strictement de série.

Tout en ne doutant aucunement des qualités de la Gnome-Rhône R4, je ne puis me représenter une 125 réalisant une moyenne de 60 kmh., sur un parcours de 1.400 kms, et M. Lacombe de Clamart, qui doit être un très bon motocycliste (il réalise 55 de moyenne en side) semble bien placé pour parler de la question.

Bien sûr, la virtuosité d'un pilote professionnel a une grande influence sur une moyenne réalisable à vélomoteur, mais tout de même... ne nous prenez pas pour des petits garçons.

La lettre de M. Lacombe est admirablement nette et exprime tout ce que je voudrais dire encore.

Jean PARFUM, Laon

POUR

Fidèle lecteur de « Moto-Revue » et grand amateur de moto, je suis tombé en arrêt devant l'article de M. R. Lacombe, et ne suis du tout d'accord avec lui, car, en 1932, sur une moto équipée d'un 250 cmc. Jap (l'anglais bien entendu), je faisais couramment des moyennes de 60 kmh. Il est vrai qu'à cette époque j'avais 22 ans et n'avais pas peur de prendre des risques. Cependant je reste d'avis que c'est grâce à la virtuosité des professionnels et aux risques qu'ils encourent, que les mécaniques peuvent être réellement éprouvées à fond, et au maximum, et c'est grâce à cela que nous devons les progrès et les perfectionnements apportés à la moto.

Marcel LONDICHE, Aix-en-Provence

J'ai été très étonné de voir quel cas M. Lacombe fait de la performance du vélomoteur Gnome-Rhône R4 sur le parcours Paris-Madrid, d'autant plus qu'il met en doute la sincérité du contrôle par la F.F.M., ce qui à mon avis ne doit pas se produire de la part d'un motocycliste digne de ce nom.

Il est bien évident que M. Lacombe a été vexé de voir qu'un 125 cmc. a fait une performance qu'il n'a jamais pu faire avec sa 16 H Norton. Ce qui est surprenant, c'est que M. Lacombe n'ait pas compris que si pareil résultat a pu être obtenu, ce n'est pas seulement grâce aux qualités de cette petite machine, mais surtout à la grande valeur du pilote Bernard, car il est bien permis de penser que Bernard aurait pu faire aussi bien avec d'autres machines (sans vouloir mésestimer Gnome-Rhône), mais que par contre rares sont les pilotes capables d'un pareil exploit. La preuve en est que M. Lacombe avoue n'avoir jamais pu mieux faire que 55 kms de moyenne et ce avec une 500 cmc. Norton, ce qui n'est pas flatteur pour la marque.

Heureusement qu'au dernier Bol d'Or une 500 cmc. Norton a fait beaucoup mieux que ça, il est vrai que pour M. Lacombe ce n'est peut-être qu'une invention de « Moto-Revue », ainsi d'ailleurs que les records du Lambretta publiés dans le même numéro que sa lettre.

ALTEIRAC Paul, à Nîmes

Lecteur assidu de « Moto-Revue », je trouve dans sa Tribune Libre, sous la signature de M. Lacombe, une lettre mettant en doute la performance de Bernard dans Paris-Madrid.

Ayant fait deux fois le voyage Paris-Madrid, 1° en chemin de fer, 2° par route, je tiens à dire que, contrairement à ce que l'on peut croire, ce trajet par voie ferrée n'a rien de comparable à celui de Paris-Bruxelles ou Paris-Liège. Si le trajet Paris-Hendaye s'effectue rapidement, il n'en est pas de même d'Hendaye à Madrid, car déjà à Hendaye un arrêt d'une demi-heure est nécessaire pour vérification des passeports et contrôle des devises ; à Irun où l'on change de train obligatoirement, car l'écartement des rails est plus large en Espagne qu'en France. Le visa des passeports, la douane, le transbordement des bagages nécessitent un arrêt d'une heure et demie ; bien que le réseau espagnol ait de très fortes locomotives, elles ne peuvent faire de grands vitesses, car les voies sont très mauvaises, tant au point de vue profil qu'infrastructure, et les arrêts fort nombreux. J'estime donc que si le train est plus rapide que Bernard, dans la portion Paris-Hendaye, Bernard a largement le temps de se rattraper entre Hendaye et Madrid, car la route construite en ciment avec virages relevés est très bonne et le trafic pratiquement nul : de San Sebastian à l'Escorial, j'ai croisé 14 voitures de tourisme ; bien que cette route totalise de nombreuses côtes, elle est néanmoins très rapide. Et pour qui connaît Bernard, j'ai personnellement la certitude qu'il fut capable d'effectuer la performance précitée, l'ayant vu à l'œuvre dans le raid Paris-Marseille-Paris, en moins de 24 heures ; c'est un conducteur adroit, endurant, rapide et très prudent.

Ernest DIOSI, Paris

A la lecture de « Tribune Libre », je constate que la performance du R4 n'est pas approuvée par tous les motocyclistes. Je veux croire qu'il s'agit là d'une minorité.

Car, tout d'abord, un record ou une performance prouvant l'excellente qualité du matériel utilisé, donne une garantie plus que suffisante pour les usagers courants.

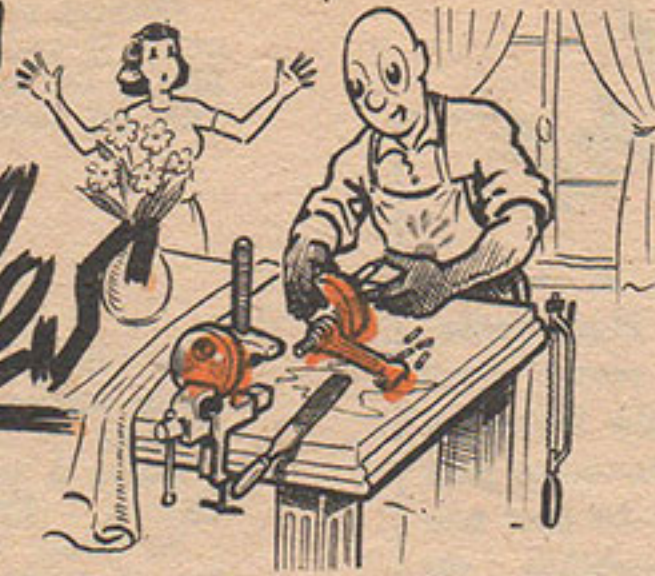
Et l'orgueil national, qu'en faites-vous ? Vous avez pu lire sur « Moto-Revue » les exploits de trois N.S.U. Fox ; il est tout de même heureux qu'en France l'on montre au monde qu'on ne reste pas en arrière. Heureusement que pour le progrès des deux-roues, il existe encore des sportifs ! Prenez aussi le jeune qui n'a pas encore tâté de la moto ; il sera toujours attiré par une marque qui a fait parler d'elle, surtout en compétition.

En somme, il ne faut pas oublier que les autres pays sont en lice, nous l'avons vu ces derniers jours où le 125 Lambretta vient de nous enlever les quelques records du monde qui nous restaient ; tout motocycliste « mordu » doit franchement se sentir peiné, à condition qu'il soit français, évidemment.

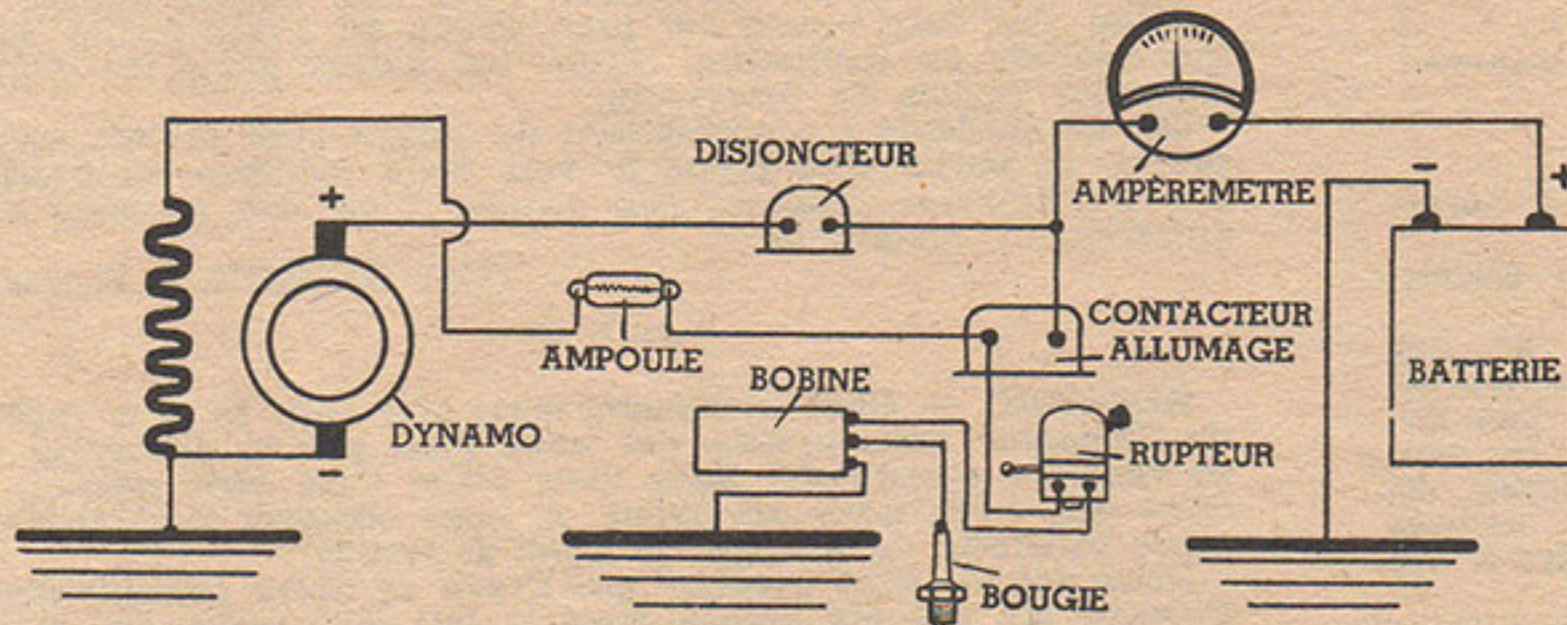
Donc, le seul moyen de rester dans les rangs implique l'intérêt à la compétition sous toutes ses formes, qui nous a permis de piloter des machines quasi-parfaites.

M. GAYRAL, à Muret, Correspondant

Réalisations personnelles



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



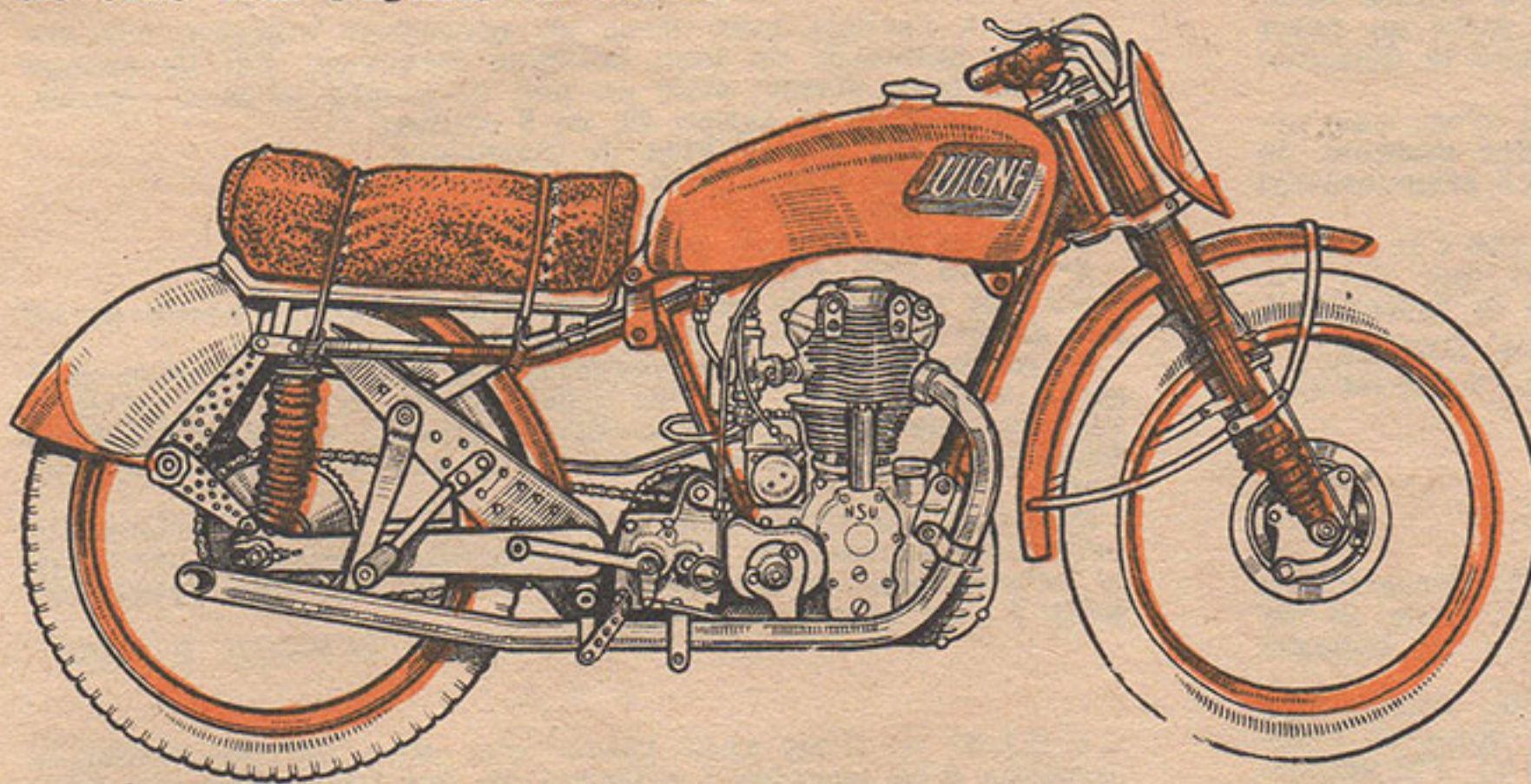
« SPECIALE »

INSTALLATION ELECTRIQUE POUR D.K.W.

Monsieur Juigne, du M.C. Toulousain, nous envoie la photo de sa réalisation personnelle. Le moteur est un N.S.U. 250 passablement transformé, surtout en ce qui concerne la distribution. La boîte est d'origine, mais le sélecteur est retourné et monté sur l'axe du kick.

La fourche télescopique est « maison », et la suspension oscillante arrière montée entre deux longerons en tôle fer-

J'ai l'avantage de vous envoyer un croquis de ma réalisation, et vous signale pour plus de compréhension que ce que j'avais nommé « graisseur » est en réalité une ampoule de veilleuse ou lanterne arrière et qu'on appelle couramment dans notre région « graisseur ».



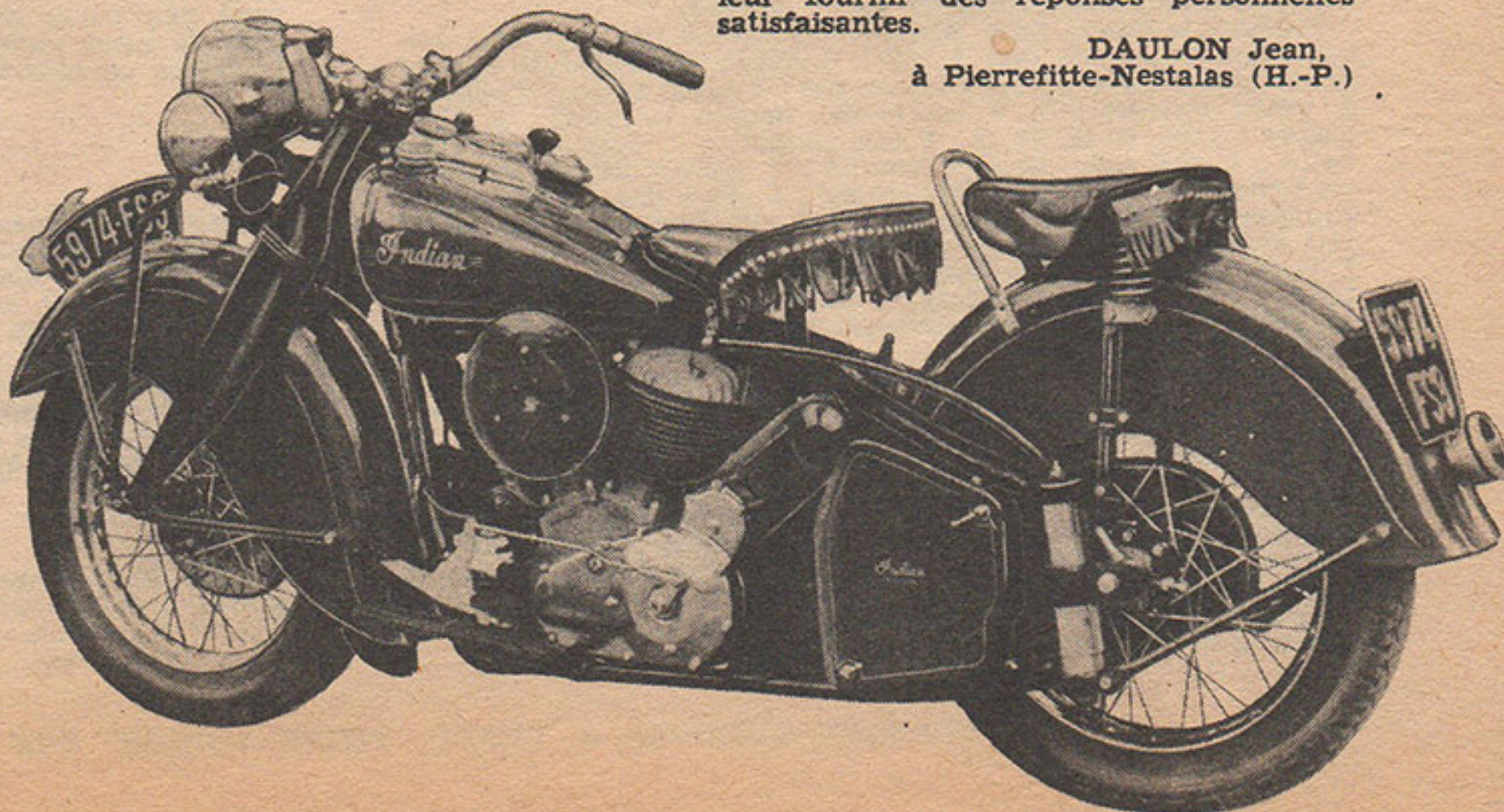
mant le cadre à l'arrière, amortisseurs à friction « à la Guzzi ». A noter que les flasques de freins sont supprimées et remplacées par une pièce de tôle supportant les axes des mâchoires. L'auteur ne nous a pas donné les caractéristiques et performances de cette machine qui représente un beau travail personnel.

EPAVE REMONTEE

Je vous envoie ci-joint ma moto Indian C.A.V. que j'avais achetée comme épave et incomplète à une vente des domaines.

Après plus d'un an de travail, je suis arrivé à la remonter et à l'embellir, aussi je vous demanderai si vous ne pouvez pas la faire paraître sur « Moto-Revue », afin que ceux qui en possèdent puissent voir les modifications que l'on peut apporter.

Jean MARC, à Toulouse



Je vous signale entre autre que cette D.K.W. a refait depuis près de 1.000 kilomètres sans le moindre incident.

B. QUESTE, St-Venant

CYCLECAR ECONOMIQUE

J'ai présenté le 17 février 1950 dans votre numéro 970 le schéma d'un cyclecar économique en fournissant la justification de son prix de revient. Je reçois tous les jours une très nombreuse correspondance de lecteurs qui désirent construire un véhicule analogue. Il ne m'est pas possible de donner satisfaction à la plupart de leurs demandes, car celles-ci on trait presque toujours à des croquis, des côtes, ou des plans précis que je ne possède pas moi-même.

Il importe en effet de considérer que lorsqu'un amateur met en chantier un engin de ce genre, il n'établit d'abord que des plans très sommaires, car il ne perd pas de vue qu'il n'a pas encore sous sa main toutes les pièces indispensables et qu'il lui faudra fatalement retoucher, voire même démolir, au gré de ses trouvailles.

Par ailleurs, comme un amateur n'a pour but que de créer un seul exemplaire de son prototype pour l'expérimenter et l'utiliser lui-même en dehors de toute intention commerciale, il ne prend jamais soin d'annoter et de consigner sur ses plans les modifications qu'il a dû effectuer.

En présentant dans « Moto-Revue » le schéma précité, j'ai voulu simplement donner une idée sur ce qu'un amateur constructeur peut réaliser avec un peu de patience et de bonne volonté et apporter ainsi aux mouvements « lights » ou « Racers » ma modeste part d'impulsion pour le succès qu'ils me paraissent mériter.

Je produirai prochainement quelques clichés du châssis nu et carrossé avec des précisions sur l'origine des pièces neuves qui ont été indispensables (roulements, bagues, ressorts, roues). J'estime que ces documents doivent suffire pour guider un constructeur novice. Je les ferai paraître également sur « Moto-Revue », car c'est pour moi le moyen le plus simple et le plus efficace de toucher la grande masse des motards que cela peut intéresser.

Je leur demanderai en retour de vouloir bien s'en tenir à ce qui est inséré et de m'éviter le regret de ne pouvoir leur fournir des réponses personnelles satisfaisantes.

DAULON Jean,
à Pierrefitte-Nestlas (H.-P.)

tribune libre

Cette rubrique est ouverte à tous nos abonnés et nous y publions toute communication d'intérêt général. Bien entendu, nous demandons à nos correspondants de rester dans les limites de la correction la plus absolue. Toute lettre ne répondant pas à cette règle, ou non signée, ne sera pas publiée. Nous précisons que les opinions émises ici par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de « MOTO-REVUE ».

TURBINES

C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai lu dans « Moto-Revue » votre article sur les turbines à gaz.

Les principe et fonctionnement y sont très bien traités, mais il me semble avoir relevé une inexactitude.

Lorsqu'une turbine est frappée par une masse de gaz chauds et animés d'une grande vitesse linéaire, il est nécessaire de la refroidir très énergiquement pour éviter une rapide détérioration des aubes; et je dirai même que les systèmes employés en aviation ne pourraient s'appliquer en construction automobile. Effectivement, les métaux utilisés sont en général d'un très grand prix et non accessibles à des bourses moyennes.

Il est possible de concevoir une turbine applicable à l'automobile, mais elle devra être de conception différente (les aubes non pas refroidies à l'extérieur, mais par canalisation d'air intérieure, ce qui aboutira à un meilleur refroidissement et une corrosion moins rapide).

Le taux de compression peut être sensiblement amélioré par divers procédés (Heinkel-Hirth, 6 à 1).

Quand aux vitesses de rotation d'une turbine, pour un rendement appréciable, elles sont très élevées; plus le diamètre est faible, plus on a de marge pour éviter les phénomènes soniques (elle pourrait atteindre 20.000 t.-m. pour 0,30 m). Or il sera nécessaire d'intercaler, entre la turbine et les organes de propulsion, une série d'engrenages démultiplicateurs qui auront deux inconvénients majeurs: un poids et prix élevés, et pour une différence de vitesse donnée du véhicule (sans boîte de vitesse) il y aura un écart d'autant plus grand, dans le régime turbine, que la démultiplication sera forte.

Malgré tous ces points noirs, je crois qu'il n'est pas insensé d'envisager une prochaine application des moteurs de ce type sur véhicules terrestres. En examinant sérieusement le sujet, ce me semble possible.

C'était aussi l'avis d'ingénieurs de la B.M.W. que j'ai connus en occupation; les discussions et côtoiements que j'ai eus avec eux m'ont beaucoup aidé à comprendre la mécanique.

M. HEISSE,
Fort d'Ivry-sur-Seine

DANS LES SACOCHES

Je ne sais pas combien de sacoches à outils M. Chaunefoy a fixé à sa machine (voir n° 970 du 17-2-1950), mais je ne pense pas qu'il lui reste beaucoup de place pour les bagages et pour le passager.

Je me déplace toujours en charge complète, c'est-à-dire avec un passager et le matériel de camping complet (voir photo de couverture du n° 950 de « Moto-Revue »). J'ai actuellement un Dollar 500 ACT que j'ai remise en état et équipée complètement. Mon outillage est le suivant:

2 démonte-pneus type Renault raccourcis par moi (pas besoin d'un 3° qui ne sert à rien), 1 nécessaire réparation avec dissolution en pot qui ne s'écrase pas; 1 pince à crans Peugeot; 1 pince universelle; 2 tournevis, moyen et petit; 3 clefs plates: 8-10, 12-14, 23-24; 2 clés mollettes: crescent et ordinaire; 1 clef tube de 14; ciseaux; 1 bougie neuve, essayée, en boîte métallique; 1 carburateur; 1 câble gaz; 1 câble embrayage; 1 ampoule phare en boîte métallique (au cas où le feu rouge s'éteint, je peux prendre la veilleuse du phare), 1 boîte avec quelques boulons et écrous divers, attache rapide, fil de fer, serre-câbles; 1 balladeuse de ma fabrication, en boîte métallique, se branchant par pincettes aux bornes de la batterie.

Tout cela tient dans une sacoche de 24x15x11. Avec cet outillage, je peux démonter intégralement: Roue avant (tambour et roulements), roue arrière y compris le plateau de chaîne, garde-boue avant et arrière, tan-sad, porte-bagages, selle, réservoir, guidon, direction, fourche, carburateur, installation électrique, phare, embrayage et carter moteur côté embrayage, A.C.T., culasse, cylindre, magnéto (transformée en delco), repose-pieds. Il ne reste que le bas du bloc dans le cadre. Pour arriver à ce résultat, il faut se donner la peine de standardiser la boulonnerie des accessoires, ce que le constructeur oublie trop souvent de faire.

Quand on fait du grand tourisme, avec n'importe quel véhicule, il vaut mieux ne pas penser aux ruptures possibles, car, alors, on emporterait une machine de rechange complète, et l'on se ferait suivre d'une ambulance.

FERMIGER Roger, Limoges

COURSES ET PETITES CYLINDREES

M. Guy Robert, qui nous semble versé dans la question, nous adresse une longue et intéressante lettre dont voici un extrait:

Suite à votre article au sujet de « Course d'engins légers ». Bravo! Et... Qui dit mieux...?

Et bien voilà: j'ai la manie de la voiture en général, et de la compétition en particulier. Mais une bourse réduite! Aussi j'en suis à mon 19° plan, étude ou avant-projet. Les uns réalisés en maquettes (1/10), les autres parus en plans dans des revues de bricolages.

Ces antécédents me permettent de suivre avec intérêt votre projet, et parmi mes plans je vois deux modèles réalisables par un amateur quelque peu habile. L'un des modèles est entièrement métallique.

GUY ROBERT, à Reims

× × ×

REPONSE. — Cher monsieur, vous êtes bien le type même de l'amateur enthousiaste qui nous plaît par sa franchise et sa réaction immédiate. Sans vous citer, c'est bien souvent à vous que nous nous adressons et nous sommes particulièrement satisfaits de trouver un écho si rapide.

Nous devons bien préciser que l'idée de notre collaborateur Carman n'a pas été lancée dans le but de vendre des plans ou tirer un profit quelconque des suites qui en résulteront et nous voulons demeurer dans notre rôle habituel d'arbitre, de conseiller, de juge impartial.

Il ne s'agit donc pas d'une idée et ce sont les intéressés eux-mêmes qui sont invités à en discuter l'opportunité et les modalités dans cette tribune qui est leur disposition. Nous aimerions avoir l'avis de quelques techniciens.

Si besoin est, nous demanderons à Carman de répondre à certaines questions intéressantes qui pourraient être soulevées.

ET LES SIDECARS ?

Suite à l'article paru dans un précédent numéro, concernant le palmarès de mon collègue Beauvais, j'ai l'avantage de vous faire savoir, avec un peu de retard je m'en excuse, que j'ai totalisé, la saison 49, en 5 courses:

1° Sides 600. Grand Prix de Bordeaux.

2° Sides 600. Grand Prix de San Sebastian.

1° Sides 1000. Grand Prix de San Sebastian.

1° Sides 600. Circuit de Bigorre.

2° Sides 1000. Course de Côte de la Barraque.

Ce qui totalise 36 points pour 5 épreuves. Je pense de ce fait avoir le meilleur palmarès en side pour 1949.

Je me permets de vous suggérer par la même occasion qu'il serait très heureux que les organisateurs d'épreuves pensent un peu plus souvent à la catégorie sidecar, qui tout en étant beaucoup plus rare, n'en est certes pas la moins spectaculaire.

Pourquoi ne feriez-vous pas en faveur des sidecaristes un petit vote parmi vos lecteurs. Je serai curieux de connaître le pourcentage de spectateurs qui préfèrent une course de sides à une course de solos.

Roger SCEAUX, à Paris

× × ×

N.D.L.R. — C'est avec plaisir que nous enregistrons les résultats d'un semblable referendum, car les courses de sidecars ont toujours eu un caractère très spectaculaire, qui ne peut que plaire au public et faire la meilleure propagande pour le sport motocycliste, malgré... et peut-être à cause des positions acrobatiques des passagers!

TAXE COMMUNALE

Bien que motocycliste, je suis aussi automobiliste et habite une petite commune rurale où l'automobile est taxée au point de vue vicinal.

Je trouve cet impôt illogique et prétend que l'auto paie déjà sur l'essence. Qu'en pensez-vous?

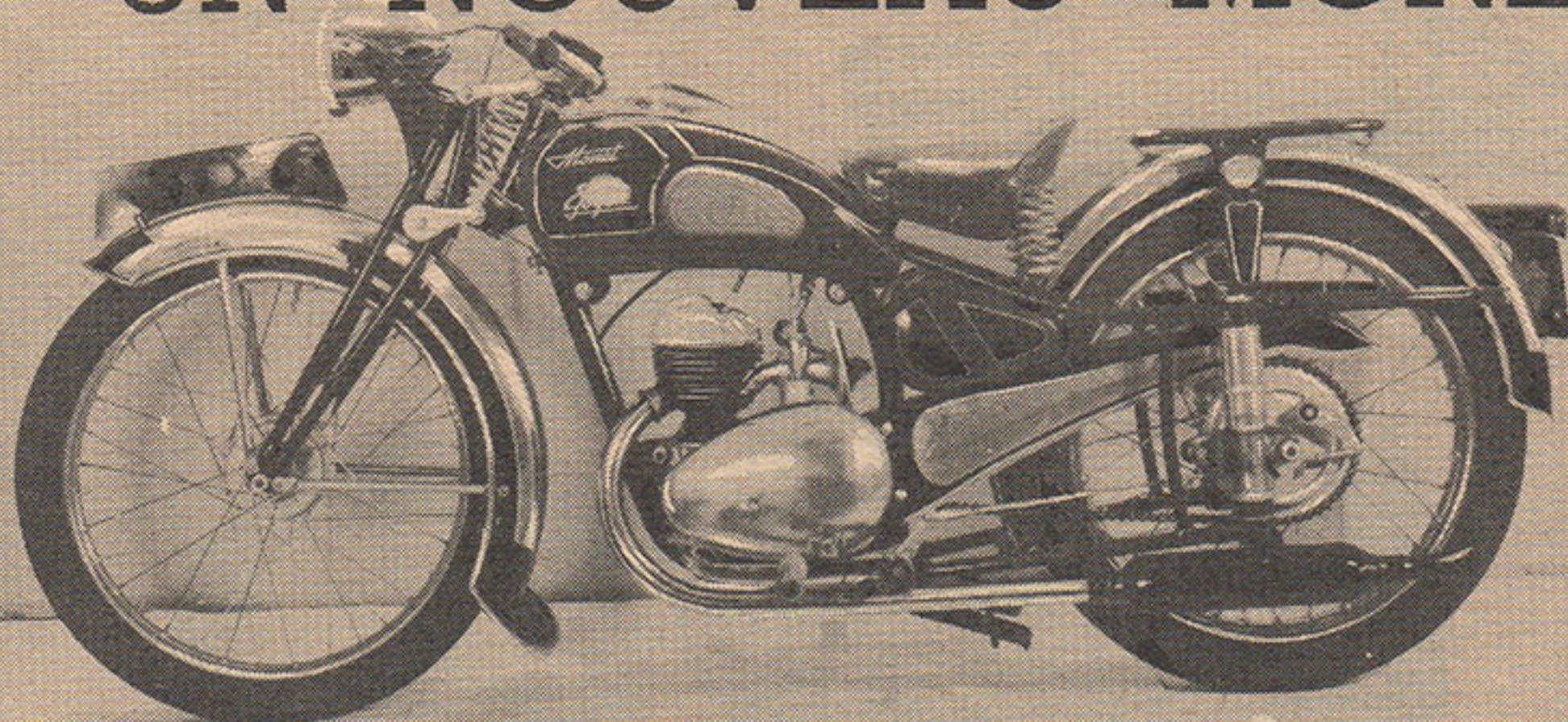
Que faudrait-il faire pour faire abolir cet impôt, qui est dans ma commune de 500 fr. par cheval vapeur par an. A noter que cet impôt n'existe pas dans d'autres communes voisines du même canton, pas plus que dans certaines grandes villes, telle que Melun.

M. MAIGRET, à Villeneuve-les-Bordes

× × ×

N.D.L.R. — Cette taxe est malheureusement légale, et il n'y a rien à faire contre ces usages, permis par la loi, mais rappelant les droits des Seigneurs à pressurer leurs serfs et vassaux à merci.

UN NOUVEAU MONET-GOYON



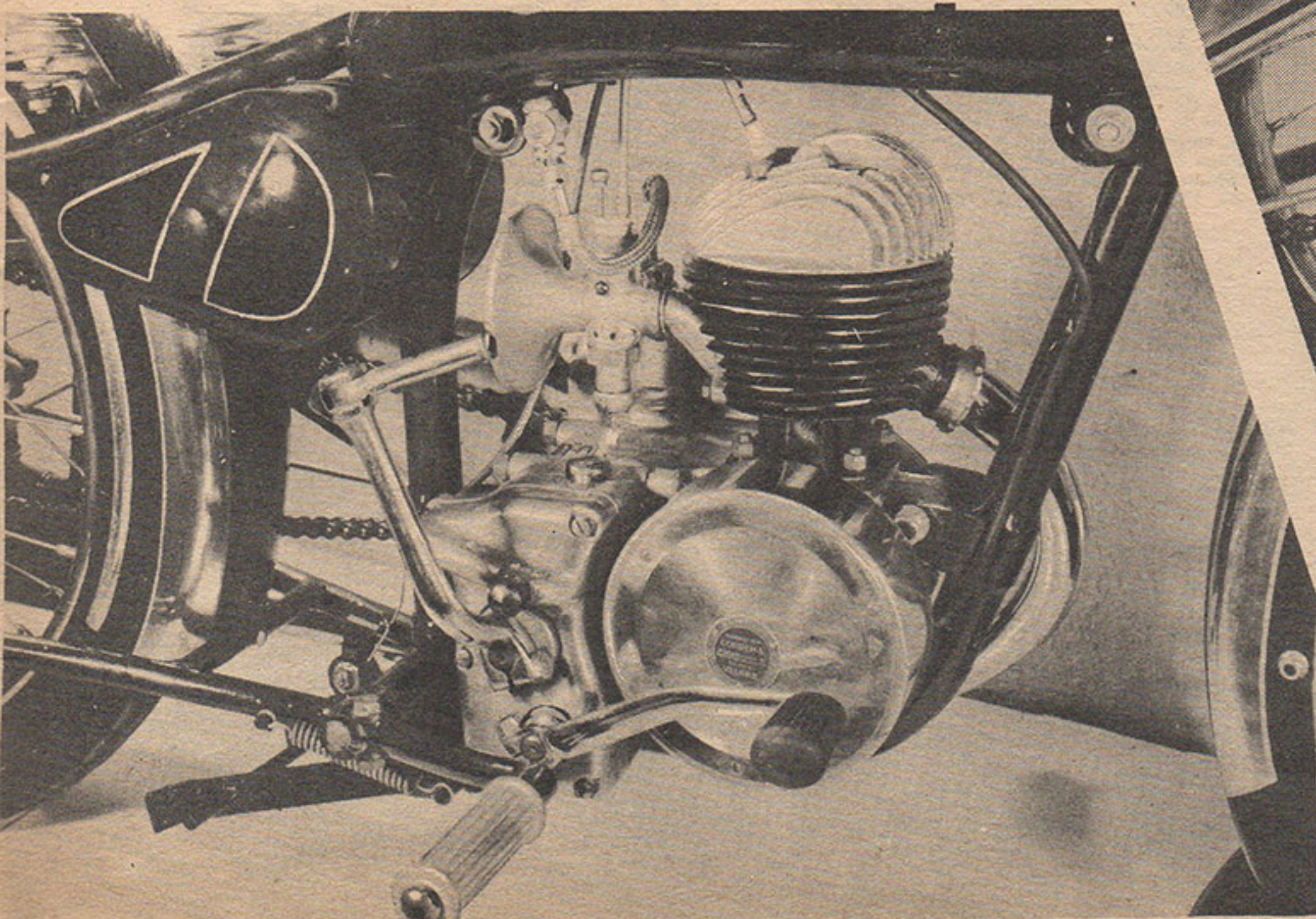
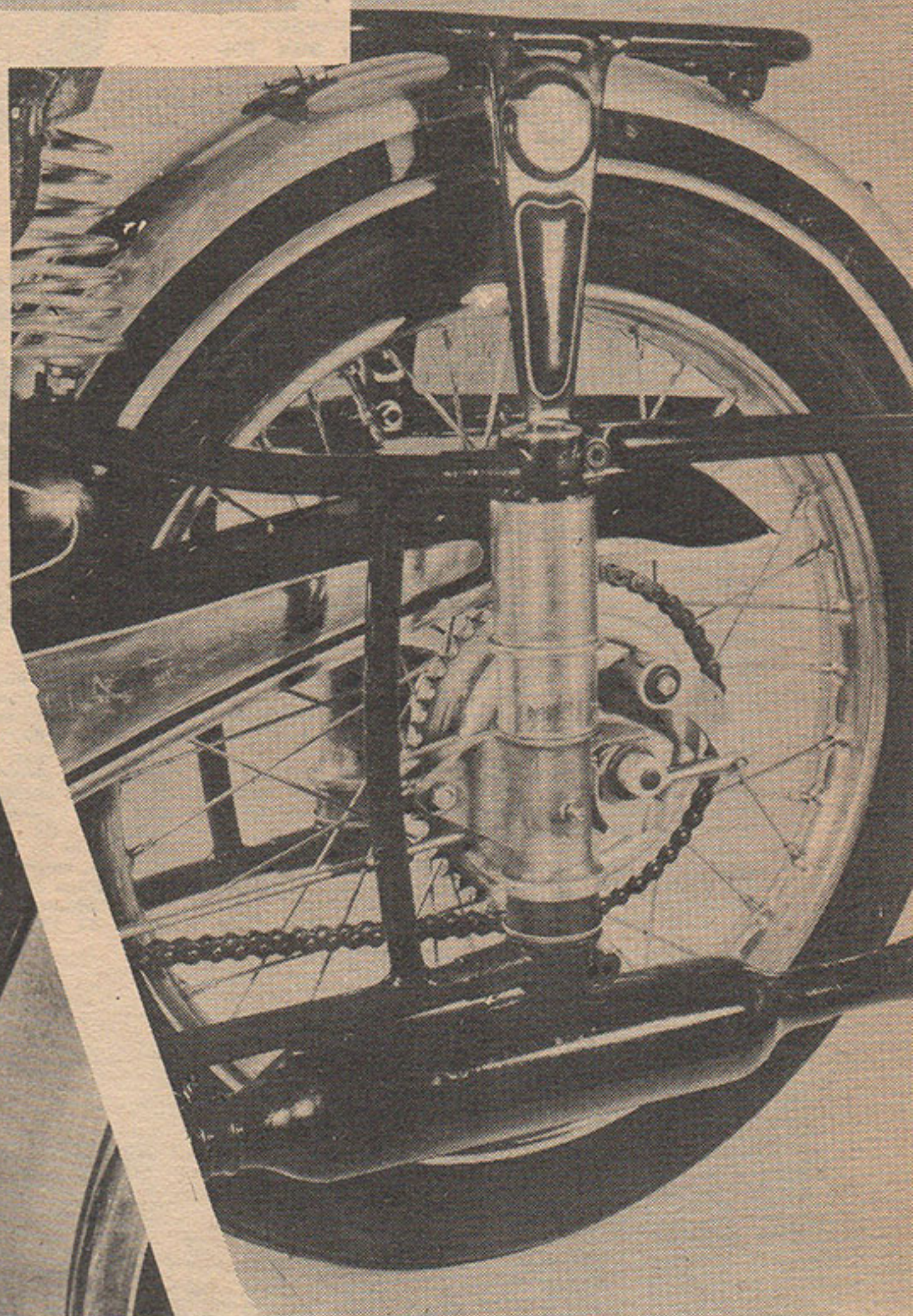
A MOTEUR
VILLIERS
125 cmc.
d'origine, 2 temps
3 vitesses

Caractéristiques générales du Monet-Goyon 125 cc. Type 56 V

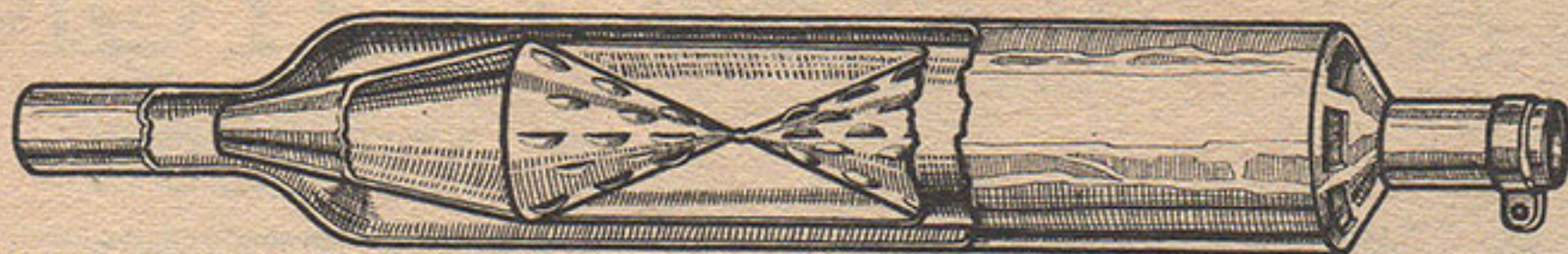
Grand luxe, 125 cmc. 2 temps, moteur Villiers, sélecteur au pied, 3 vitesses. Cadre forme nouvelle surbaissée. Fourche avant disposition auto-stable avec amortisseur réglable en marche. Suspension AV sur bagues bronze par fourche à ressort central travaillant à la compression. Suspension AR sur bague bronze, assurée par amortisseur à anneaux plastiques. Transmission primaire enfermée dans un carter étanche. Transmission secondaire par chaîne sous carter. Freins sur moyeu AV, commande à main ; AR, commande au pied. Réservoir contenance 12 litres 1/2. Eclairage luxe, par volant magnétique sous tension de 12 volts. Gardeboue arrière à charnière en alliage spécial. Pneus AV 24x2,375 ; AR 25x3. Grippe-genoux, porte-bagages, repose-pieds caoutchouc. Béquille centrale. Coffret à outils dans le cadre. Selle poids lourd à fixation 3 points. Grande présentation, émailage et chromage. Poids du vélomoteur : 70 kgs. Vitesse maximum 85 kmh.

Ci-contre : une suspension arrière tout en dural équipe le nouveau vélomoteur Monet-Goyon. Le confort et la tenue de route s'en trouvent accrus dans des proportions remarquables.

Ci-dessous : le classique moteur Villiers 2 temps 3 lumières, bien connu, ne présente aucune caractéristique nouvelle, mais sa parfaite mise au point le rend d'une robustesse à toute épreuve.



La vue d'ensemble du haut de la page montre bien l'allure générale de la Monet-Goyon à laquelle la fourche à parallélogramme donne un aspect peu moderne, démenti par les détails techniques.



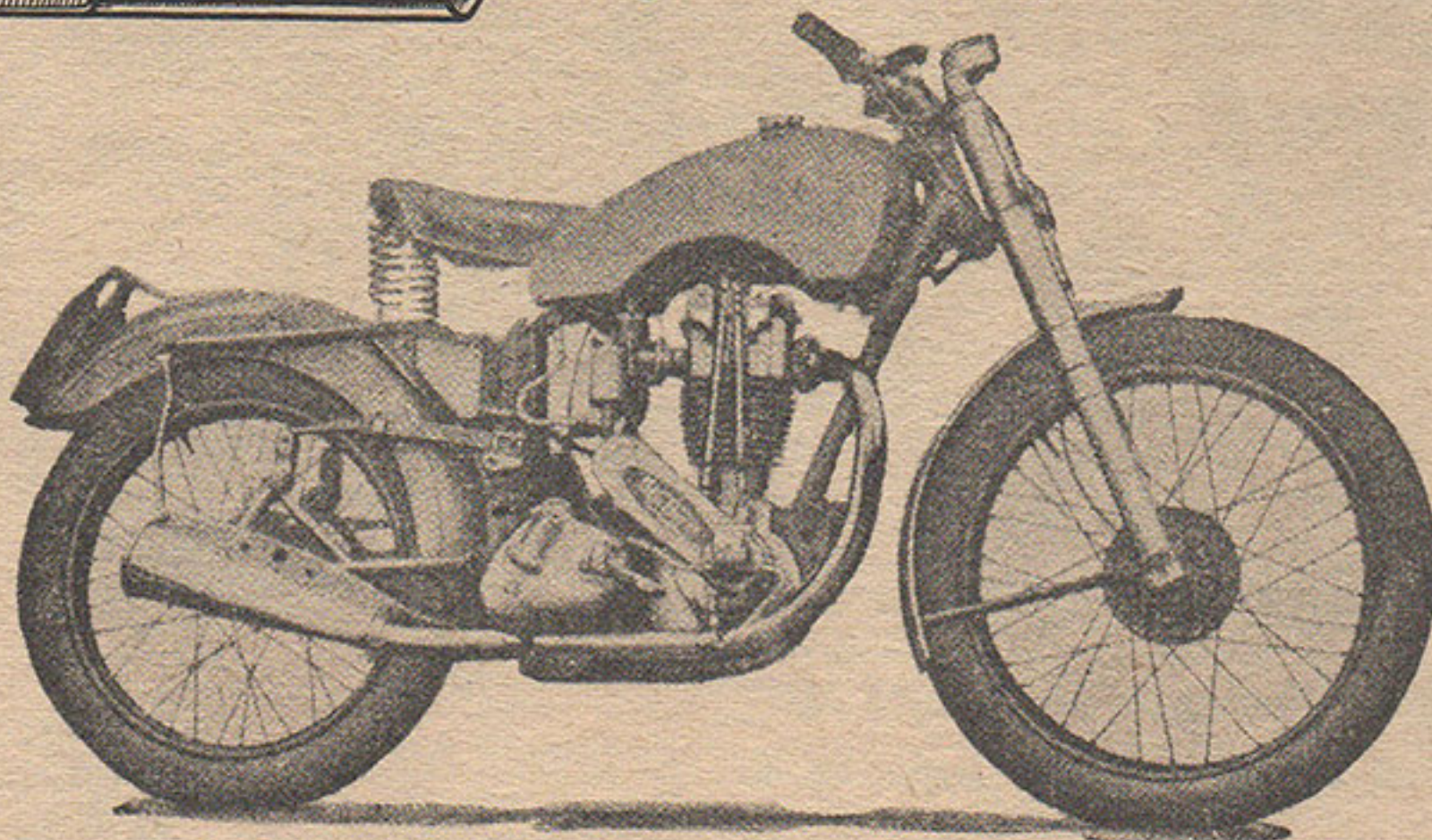
**UN NOUVEAU SILENCIEUX :
LE SPIROSS**

Un membre du M.C. Paris, dont il fut longtemps secrétaire général, M. Armand Voisin, s'est penché sur le problème du bruit de nos motos.

L'intérêt de ce nouveau silencieux est qu'il renonce aux chicanes, où les gaz sont par trop freinés, et qui n'amortissent pas tellement le bruit. Ici, les gaz décrivent un mouvement giratoire et sont refroidis avant d'être éjectés à l'extérieur.

Ce mouvement giratoire est imprimé aux gaz par deux cônes pointe contre pointe, percés d'ailettes divergentes. Cette première chambre est entourée d'une seconde paroi sous laquelle l'air frais pénètre par des fentes situées à l'avant du silencieux et qui se mélangent aux gaz de sortie.

Les résultats sont un meilleur rendement, puisque l'adjonction d'air frais aide à l'expulsion des gaz et diminue la contre-pression à la soupape d'échappement, et un amortissement très puissant des bruits.



Ci-dessous un « Bitza » britannique à moteur Blackburn. Notez la très intéressante suspension AR par fourche oscillante et ressorts semi-cantilever.



LE MOTO-CLUB CARCASSONNAIS

Fondé en 1931, l'Union Motocycliste de l'Aude, ayant à sa tête des personnalités marquantes de la vivante ville de Carcassonne, organisait diverses épreuves motocyclistes, notamment la course de la Côte de Villegailhène, qui fut disputée jusqu'en 1936, la course de vitesse de Carcassonne, et enfin, sur le circuit fermé, le Grand Prix de la Ville de Carcassonne.

La guerre vint, freina son activité et l'U.M.A., si vivante jusqu'alors, entra dans une profonde léthargie.

En 1946, quelques anciens et des nouveaux, jeune amateurs, mais vrais fervents de la moto, se groupèrent et décidèrent de faire revivre dans la capitale de l'Aude la société disparue.

Début 1947, après plusieurs réunions de préparation, de tâtonnements et d'études en commun, les statuts de l'U.M.A. furent révisés, rajeunis, complétés et enfin déposés à la Préfecture. Affilié à la F.F.M. le 10 septembre, le Moto-Club

Carcassonnais était né et remplaçait l'Union Motocycliste de l'Aude.

En 1948 le Moto-Club Carcassonnais n'organisa pas d'épreuves parce qu'il était encore trop jeune. Cela ne l'empêcha pas, outre ses sorties dominicales, de participer en amateur à quelques « Rallyes », « Gymkana » et « Course du Kilomètre lancé », organisés par les clubs voisins.

Ressuscité depuis à peine deux ans, le Moto-Club Carcassonnais a su à plusieurs reprises montrer aux sceptiques que le goût du sport motocycliste ne s'était pas éteint dans notre cité.

Comme tout club actif qui va de l'avant, le M.C.C. a décidé pour l'année 1950 de prendre en main l'organisation de réunions sportives telles que le « Grand Prix de la Ville de Carcassonne » (Circuit de Salvaza), interrompu depuis la guerre, et le Moto-Cross de Lafajolle où la magnifique coupe « La Salers » gagnée par le M.C. Toulousain l'an passé sera remise en compétition.

Le Moto-Club Carcassonnais est maintenant plein de vie, il ne veut pas faire des prodiges,

mais il veut être digne de ses aînés, il veut marcher sur leurs traces, suivre leur exemple, voilà pourquoi tous les moyens seront mis en œuvre, malgré les difficultés qu'il peut rencontrer sur sa route, pour donner à la saison qui commence tout l'attrait désirable.

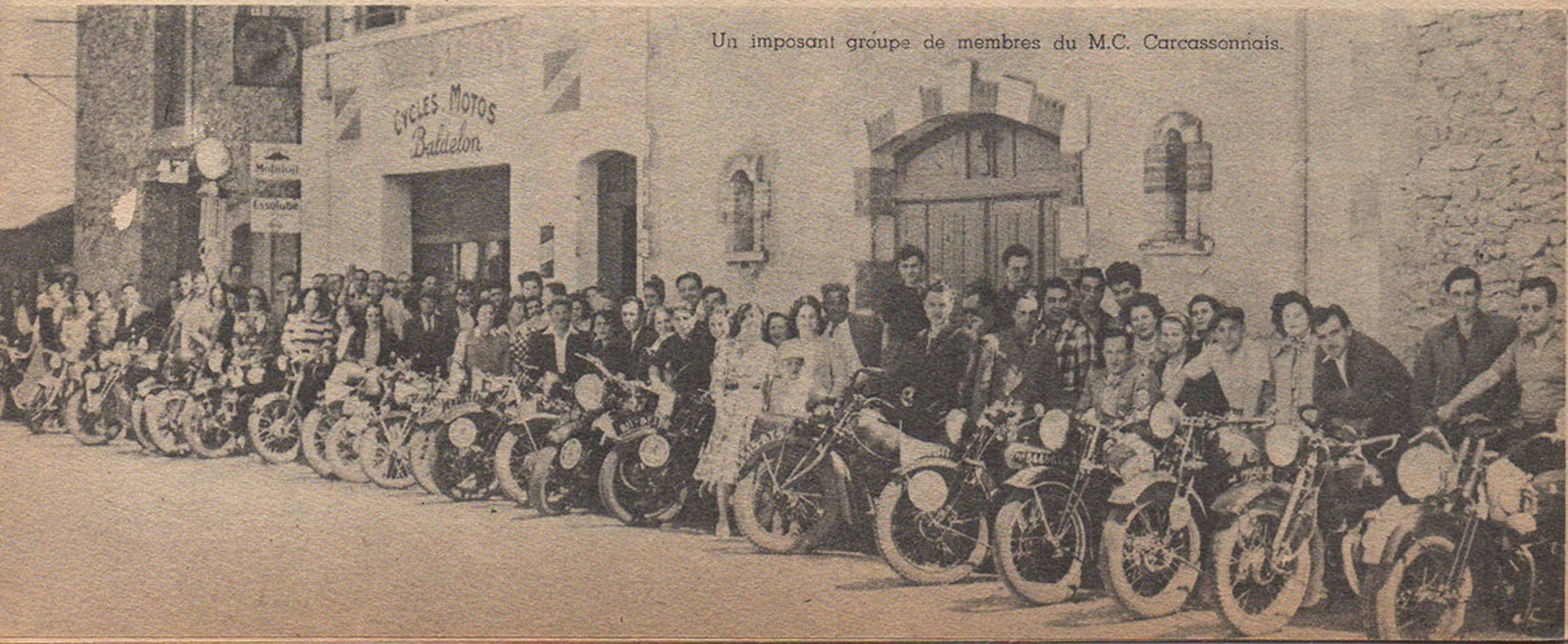
Guidé par d'actifs dirigeants, le club se prépare à affronter une année dont le calendrier sportif est des plus chargés. Ainsi dès le printemps, armée de courage, notre équipe de coureurs, sous la conduite de son directeur sportif Emile Baldelon, partira à la conquête de nouvelles coupes, quand à celle des promeneurs, elle continuera à visiter les sites qui lui sont encore inconnus dans le département et les régions limitrophes.

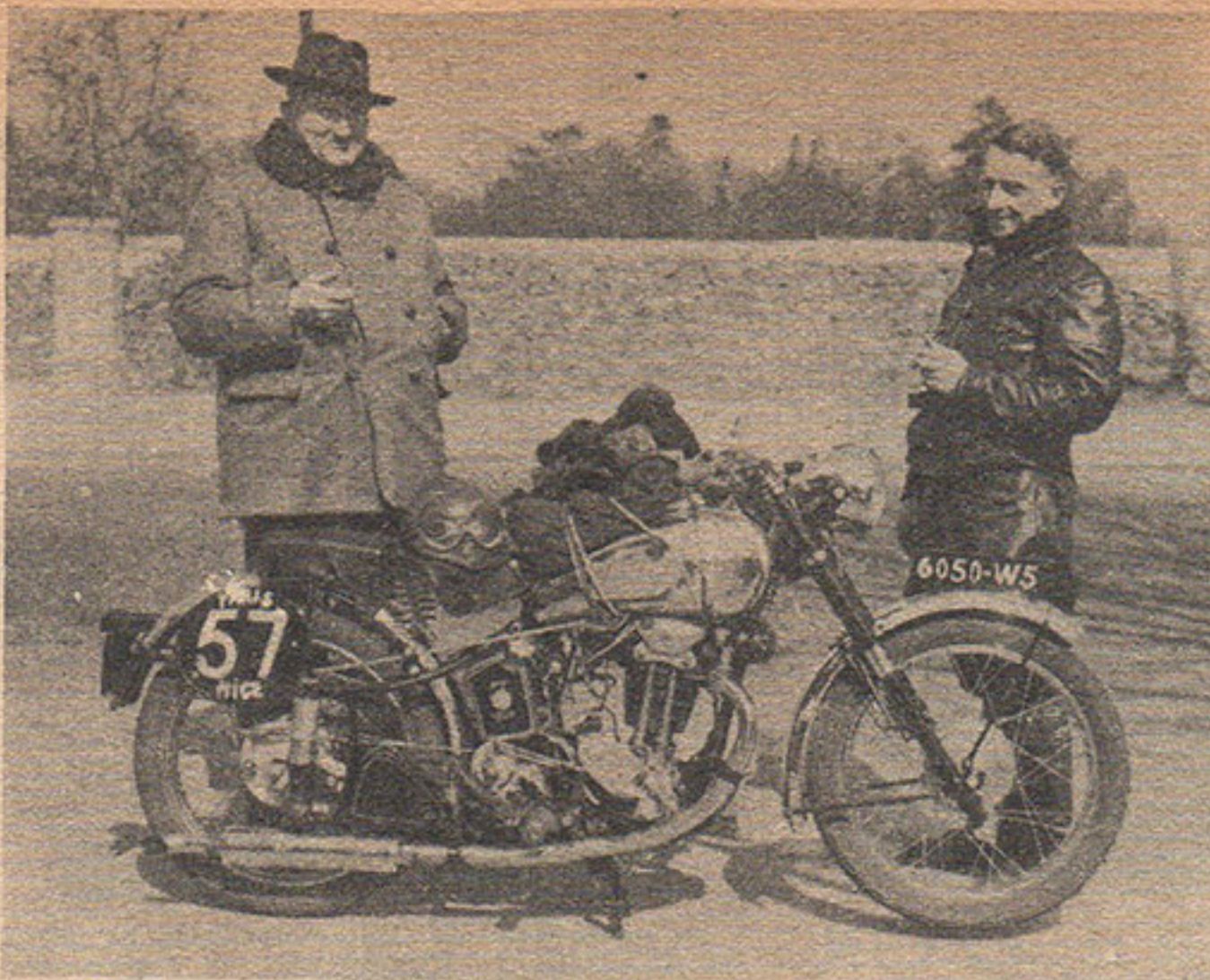
CAPIS Joseph
Correspondant

■ M.C. PARIS. — Calendrier d'avril : Le 2 : les Eliminatoires du Bol d'Or, Monthléry. Départ Porte d'Orléans 8 h. (le M.C.P. a 7 engagés dans cette épreuve). Les 8-9-10 : Sortie de Pâques sur St Aignan s. Cher. Départs : samedi 6 h. 30 et 13 h. et dimanche 6 h. 30, Porte d'Orléans. Le 16 : les bois de Vallière et les bords de la Marne. Départ Porte de Vincennes 9 h. et 13 h. Le 23 : Sortie interclub de la Ligue de l'Île de France, sur Beauvais. Départ Porte Champerrét 8 h. Le 30 : la forêt de Carnelle, son étang. Départ Porte de la Chapelle à 9 h. Itinéraires détaillés chez Favier, 40, rue Saint-Paul. Bovière, 6, rue Mazet et aux réunions les 1^{er} et 3^e mercredis du mois, « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli. Correspondance : F. Rouquette, Président, 3, rue de Lancry, Paris-10^e.

Les motocyclistes isolés sont cordialement invités aux sorties du M.C. Paris.

Un imposant groupe de membres du M.C. Carcassonnais.





LE XXV^e PARIS-NICE

Pour la 25^e fois depuis 1911, date de sa création, et pour la première fois depuis la deuxième guerre mondiale, le Critérium de Tourisme à motocyclette vient de se dérouler sur Paris-Nice. Il ne s'agit évidemment plus maintenant de l'expédition aventureuse qu'entreprenaient nos pères et qu'émaillaient les déboires mécaniques.

Aujourd'hui c'est une randonnée de grand tourisme en une seule étape (une partie du parcours se fait obligatoirement de nuit) dont les moyennes sont élevées :

40 kmh. pour les 125 cc.
45 kmh. pour les 175 cc.
50 kmh. pour les motos 250 et les sidecars 600 cc.
55 kmh. pour les motos 350
60 kmh. pour les motos 500, 750 et sides 1000 cc.

Tous nos champions se trouvaient vendredi au départ de Montgeron : G. Monneret, Behra, Pahin, Houel, Brassine, etc., de nombreux amateurs, et enfin l'Armée, qui avait confié une cinquantaine de machines à des officiers, sous-officiers et soldats des armes motorisées.

Au total, plus de 130 concurrents au départ, dont beaucoup de constructeurs qui reviennent ainsi à la compétition par la « porte » du grand tourisme : Peugeot, Magnat-Debon, Terrot, Monet-Goyon, Gnome-Rhône, Jonghi, Automoto, Huin, Jawa, Puch, Bernardet, Vallée, Dérny, etc.

Espérons que ce sera un pas vers la compétition pure.

La course fut dure. Sur 123 concurrents au départ, il n'y en eut que 10 qui arrivèrent sans pénalisation (mais au total 106 concurrents étaient à l'arrivée), ce qui prouve 2 choses : d'une part que faire Paris-Nice en une étape et à une moyenne élevée n'est plus difficile pour nos motos de tourisme actuelles aussi bien en 125 et 175 cmc., qu'en grosse cylindrée ; d'autre part, que le « grand tourisme » demande beaucoup plus des pilotes qu'on ne le croit « avant » !

Ce qu'il faut remarquer, c'est que les « civils » ont pris une nette avance sur les militaires, ce qui, à première vue, semble paradoxal ! Il est vrai que les vieilles machines remontées par l'armée ne constituent pas le dernier mot de la technique, et ce fut dans leurs rangs que fut noté le plus d'abandons. Espérons que les résultats de cette démonstration feront renouveler notre parc militaire par des machines neuves, et françaises. Il n'est pas question de mettre ici en doute la valeur ni de nos pilotes militaires, ni des machines étrangères, mais n'oublions pas que celles de l'armée ont déjà roulé plusieurs milliers de kilomètres à travers l'Afrique, l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche, dans les pires conditions d'emploi et d'entretien.

LES CLASSEMENTS

125 cmc. — 1. ex-æquo, sans pénalisation : Jausseran (Magnat-Debon), F. Lucarini (Magnat-Debon), R. Pahin (Peugeot) Cugnet (Peugeot), Castellano (Terrot), Tempesti (Terrot), Dulla (Terrot), Astri (Terrot), Depecker (Terrot), Champeau (Terrot), Meyer (amateur), Destrez (amateur), Mabilat (Dérny), St-Cyr (Monet-Goyon), Prevost (Peugeot), Gaillard (Puch), G. Monneret (Puch), Richard (amateur), Laurent (Gnome-Rhône), Saunier (Gnome-Rhône), Rion (Gnome-Rhône), Texier (Gnome-Rhône), Daugé (Monneret spécial), De Marco (Jonghi), Grosbetty (Monet-Goyon), Jean Monneret (Puch), Besnard (Jonghi), Bretagne (amateur) ; 31. Poirier (Terrot) 2 pts.

Deux abandons : Heertmans (Jonghi), Roiron (Monet-Goyon).

175 cmc. — 1. ex-æquo, sans pénalisation : P. Monneret (Monneret spécial), Moschetto (Griffon), Marcel Pahin (Automoto) Valeyre (Guller).

Un abandon : Perraud (Motoconfort).

Au départ :
La 250 cmc.
Monet-Goyon
de Lamardelle
avec tout son
équipement
pour la
grande rando-
née qu'elle
devait ac-
complir sans
pénalisation.

250 cmc. — 1. ex-æquo, sans pénalisation : Bernard (amateur), Commereuc (amateur), Georges Braccini (Monet-Goyon), Lamardelle (Monet-Goyon), Chandon (Jawa), René (Jawa), Guige (Jawa), Brégani (Jawa), Prémartin (Jawa), Mlle Morel (FN), Dumont (Allegro), Le Berquier (Puch).

350 cmc. — 1. ex-æquo, sans pénalisation : Gueurce (amateur) Baillet (Douglas), Commerçon (amateur), Bernard (amateur), Lamborot (Monet-Goyon), Cadoux (amateur), St-Paul (Royal-Enfield), Lucas (Royal-Enfield), Burgraff (Royal-Enfield), P. Martin (Royal-Enfield), Nurdin (Horex), Boitreaud (Royal-Enfield), Voge (Royal-Enfield), Bescou (Royal-Enfield), Parat (Royal-Enfield), Michel (Royal-Enfield) ; 17. Krumba (Royal-Enfield), 15 pts ; 18. Felder (Royal-Enfield) 17 pts ; 19. Marcel (Royal-Enfield), 24 pts.

(Deux abandons : A. Martin (Royal-Enfield) et Barbier (Royal-Enfield)).

500 cmc. — 1. ex-æquo, sans pénalisation : Ralph (Magnat-Debon), Onda (Magnat-Debon), Maisonneuve (Magnat-Debon), Chapus (Magnat-Debon), Dusset (Gillet-Herstal), Moulin (Monet-Goyon), Freyre (amateur), J. Behra (Terrot), Houel (Terrot), Fombelle (Terrot), Degryse (Terrot), Chenier (Terrot), Millaret (Bianchi) Cazanova (BMW).

Un abandon à la suite d'accident : Braccini, légèrement blessé.

750 cmc. — 1. ex-æquo, sans pénalisation : Bordeaux (Harley-Davidson), Roche (Harley-Davidson), Doussinaud (Harley-Davidson), Brisson (Harley-Davidson), De Montmarin (Harley-Davidson), Le Berigot (Harley-Davidson), Petit (Harley-Davidson), Viverge (Harley-Davidson), Bailly (Harley-Davidson), Boulanger (Harley-Davidson), Piel (BMW) ; 13. Prudhomme (Harley-Davidson) 3 pts ; 14. Bouchier (Harley-Davidson), 6 pts ; 16. Foucher (Harley-Davidson), 13 pts ; 17. Foinquant (Harley-Davidson), 33 pts ; 18. Prat (Harley-Davidson), 55 pts.

Neu abandons : Cordier (Harley-Davidson), Duval (Harley-Davidson), Léonce (amateur), Caille (Harley-Davidson), Berthomé (Harley-Davidson), Louboutin (Harley-Davidson), Scheller (Harley-Davidson), Ostermann (Harley-Davidson), Culioli (Harley-Davidson).

Sidecars 600 cmc. — 1. sans pénalisation : Hordelalay (Motobécane-Impérial).

Sidecars 1000 cmc. — 1. Topsent (Gnome-Rhône).

Deux abandons : Blin (Gnome-Rhône), Pujos (Indian).

Scoters 125 cmc. — 1. ex-æquo sans pénalisation : Pierre Bernard (Bernardet), Pechon (Bernardet), Jean Lucas (Vallée), Gouirand (Vallée), Tabardel (Vallée), M. Pechon (Bernardet).

LES 6 JOURS DE MONNERET

Les 6 jours à cyclomoteur, imaginés et réalisés par Monneret père et fils, ont remporté un brillant succès pour la propagande en faveur du moteur auxiliaire, et une complète réussite au point de vue technique.

N'ayant absolument pas eu le temps de préparer une machine spéciale (nous assistions, 3 jours avant le départ, à l'entente initiale entre Georges et M. Durif, directeur de la marque Olympia), notre champion prit un modèle dans un de ses magasins, alerta les contrôleurs officiels de la F.F.M. (ceux-là même qui valident un record du monde !), fit plomber les pièces principales du cyclomoteur (cadre,

fourche, moteur, etc...), et, choisissant un itinéraire autour de Paris, sur les pavés des boulevards extérieurs, avec passage à chaque tour dans ses 3 magasins, Sud, Centre et Nord, afin de ravitailler et manger, prit le départ rue de Tocqueville le mardi 21 à 14 h. 30.

Relayé par ses 2 fils, chaque pilote conduisant environ 8 heures, Georges poursuivait sa ronde à allure soutenue, continuellement suivi par une voiture ayant un commissaire officiel à bord. Infligeant à sa machine la terrible épreuve des pavés, il réussit à dépasser le chiffre de 3.000 kms fixé au départ.

En effet, lorsqu'il s'arrêta le lundi 27, à 14 h. 30, devant son magasin du Bd Beaumarchais, où une foule intéressée l'attendait, embouteillant le large trottoir, 3.088 kms étaient couverts, représentant 21 kmh. 400 de moyenne pendant 144 heures !

Evidemment, il n'était pas question de réaliser un record de vitesse, mais de démontrer qu'un bon cyclomoteur moderne peut assurer un long et pénible travail sans la moindre défaillance, malgré la nuit, la pluie, les pavés, les côtes...

Si on compare cette performance avec ce que demande l'usager qui se rend chaque jour à son travail (soit 1 heure par jour), c'est donc plus de 28 semaines où on est assuré d'avoir un engin économique, de fonctionnement facile et sûr, évitant l'attente à l'autobus, la compression du métro, et permettant également les agréables sorties dominicales.

Pour cette démonstration si probante, nous devons remercier Georges Monneret pour la belle propagande qu'il a fait ainsi en faveur de la construction légère nationale ; car, pendant 6 jours et 6 nuits, nombreux étaient les curieux attendant, sur tout le parcours, le passage des 3 pilotes, comprenant l'intérêt qu'a Monsieur Tout-le-Monde à posséder un si pratique moyen de communication.

D. R.



Georges Monneret pendant ses « 6 jours ».



Les ELIMINATOIRES du XXII^e BOL D'OR

se sont courues contre vent, pluie et grêle

EXCELLENTE PERFORMANCES GENERALES

Les épreuves qualificatives au XXII^e Bol d'Or se sont déroulées dimanche dernier, gênées par un temps exécrable. En effet, si la matinée réserva quelques éclaircies, les épreuves de l'après-midi se déroulèrent sous des rafales de pluie, de vent et même de grêle qui rendit la piste terriblement dangereuse et amena un sensible ralentissement des moyennes. Heureusement, les quelques chutes furent sans gravité.

Le matin à 9 heures fut donné le départ — pour une course de 3 heures — aux concurrents des catégories 125, 175, 250 cc. motos et sides 600 et 1000 cc.

Dans la catégorie 125, ce fut Tano, du M.C. Châtillon qui emporta l'épreuve, soit 234 kms, à 78 kmh. de moyenne, battant ainsi le record de 1949 (228 kms).

En 175 cc., le record ne fut pas battu, le premier, Chancel, de l'AMCF, n'accomplissant que 218 kms (contre 220), par contre en 250, Duc, du Motor-Club, gagnait sa catégorie à 91 de moyenne, améliorant le précédent temps.

Pour les sides Méry (sidecar CF), enlevait la catégorie 600 cc., et Fournier (MC Paris) la catégorie 1000 cc., sans égalier toutefois le temps de l'année dernière.

Le départ des motos 500 et 350, donné à 13 h. 30, fut extrêmement rapide et le lot des Norton se détachait nettement, suivi par R. Lenglet sur sa 500 B.M.W. toujours soigneusement mise au point. Une troisième place le récompensa de ses efforts. (Son frère, vainqueur du Bol 1948, poursuivi par la malchance, ne put prendre le départ par suite d'ennuis mécaniques).

En 350, la nouvelle Douglas de Juigne fit une excellente démonstration pour une machine de sport presque normale.

Malgré le temps qui, par moment, força les pilotes, aveuglés par la grêle, à descendre à des allures de tourisme, les kilométrages de l'année dernière furent fortement améliorés, puisque Guérin sur une 500 Norton fort remaniée (injection, suspension spéciale) accomplissait 335 kms (111 kmh de moyenne) contre 313 en 1949.

En 350, Lamontagne, avec une vieille K.T.T. Velocette, approchait de 8 kms (312 kms contre 320 kms) le kilométrage fait l'année dernière par une machine beaucoup plus récente.

Tout ceci est à l'honneur des pilotes qui, en dépit des conditions de la course, accomplirent des prodiges de virtuosité.

Evidemment, le temps avait empêché bien des personnes de venir, mais ceux qui, bravant les intempéries, étaient présents, représentaient les « vrais fanatiques » de la moto.

Notons, du reste, l'amabilité de M. Mauve, qui, devant les averses, ouvrit les tribunes couvertes à tout le monde : occasion qui fut saisie sur le champ !

CLASSEMENT GENERAL

125 cmc. — 1. Tano (MC Châtillon), 234 kms 388 en 3 h., moy. 78 kmh. 296 ; 2. Dupont (MC Châtillon), 233 kms 040 ; 3. Saint-Girón (GS IF), 220 kms 475 ; 4. Métivier (MC Tours), 214 kms 206 ; 5. Guérin (MC Berry), 208 kms 052 ; 6. Michaud (MC Berry), 207 kms 189 ; 7. Vier (Motor-Club), 200 kms 299 ; 8. Némési (MC Berry), 198 kms 681 ; 9. Caullier (Motor Club), 197 kms 470 ; 10. Roze (AMCF), 196 kms 453 ; 11. Thiriet (MC Berry), 186 kms 166 ; 12. Guinault (AMS), 179 kms 506 ; 13. Demeron (MC Berry), 169 kms 651 ; 14. Groslier (Motor Club), 156 kms 760 ; 10. Camus (MC Sens), 147 kms 844

175 cmc. — 1. Chancel (AMCF), 218 kms 138 en 3 h., moy. 72 kmh. 212 ; 2. Lacour (MC Hte Saône), 208 kms 055 ; 3. Tessier (MC Orléans), 204 kms 939.

250 cmc. — 1. Duc (Motor Club), 273 kms 359 en 3 h., moy. 91 kmh. 119 ; 2. Roos (MC Orléans), 252 kms 191 ; 3. Saint-Vanne (Motor Club), 252 kms 144 ; 4. Vial.

500 cmc. — 1. Guérin (Motor Club), 335 kms 719 en 3 h., moy. 111 kmh. 906 ; 2. Blayon (Mou-

lins), 328 kms 032 ; 4. Méry (SCCF), 299 kms 568 ; 5. Faucheraux (AMCF), 292 kms 172 ; 6. Brochard (GSIF), 289 kms 302 ; 7. Felire (MC Paris), 267 kms 742 ; 8. Antonie (GSIF), 243 kms 552 ; 9. Tinancourt (MC Clodoaldien), 234 kms 182 ; 10. Boulan ((AMS), 234 kms 040 ; 11. Waller (MC Clodoaldien), 207 kms 532.

350 cmc. — 1. Lamontagne (SCCF), 312 kms 434 en 3 h., moy. 104 kmh. 144 ; 2. Foulon (SCCF), 286 kms 650 ; 3. Hersant (MC Châtillon), 283 kms 050 ; 4. Bouquain (AMCF), 282 kms 805 ; 5. Juigne (MC Tours), 262 kms 846 ; 6. Copinel (MC Provins), 257 kms 545 ; 7. Magot (MC Châtillon), 251 kms 200 ; 8. Godard (MC Maiotennon), 247 kms 838 ; 9. Toi (AMCF), 238 kms 790 ; 10. Boucher (GMAC Vosges), 236 kms 756 ; 11. Joussier (AMCF), 227 kms 436 ; 12. Gate (MC Maintenon), 205 kms 210 ; 13. Fromont (MC Provins), 204 kms 603.

LA COUPE D'OR DES VOITURES 500

Cette première course de 500 ne fut pas heureuse : 10 voitures au programme, 4 au départ, 2 à l'arrivée.

Rien à dire sur cette course (si l'on peut s'exprimer ainsi). Les DB semblent au point, et assez à l'aise sur un circuit détrempé grâce à leur traction avant et à leur voie très large. La voiture belge de Hanlet (moteur Saroléa) marche, ce qu'on ne peut dire des autres. Elle est cependant pour l'instant beaucoup moins rapide que la DB.

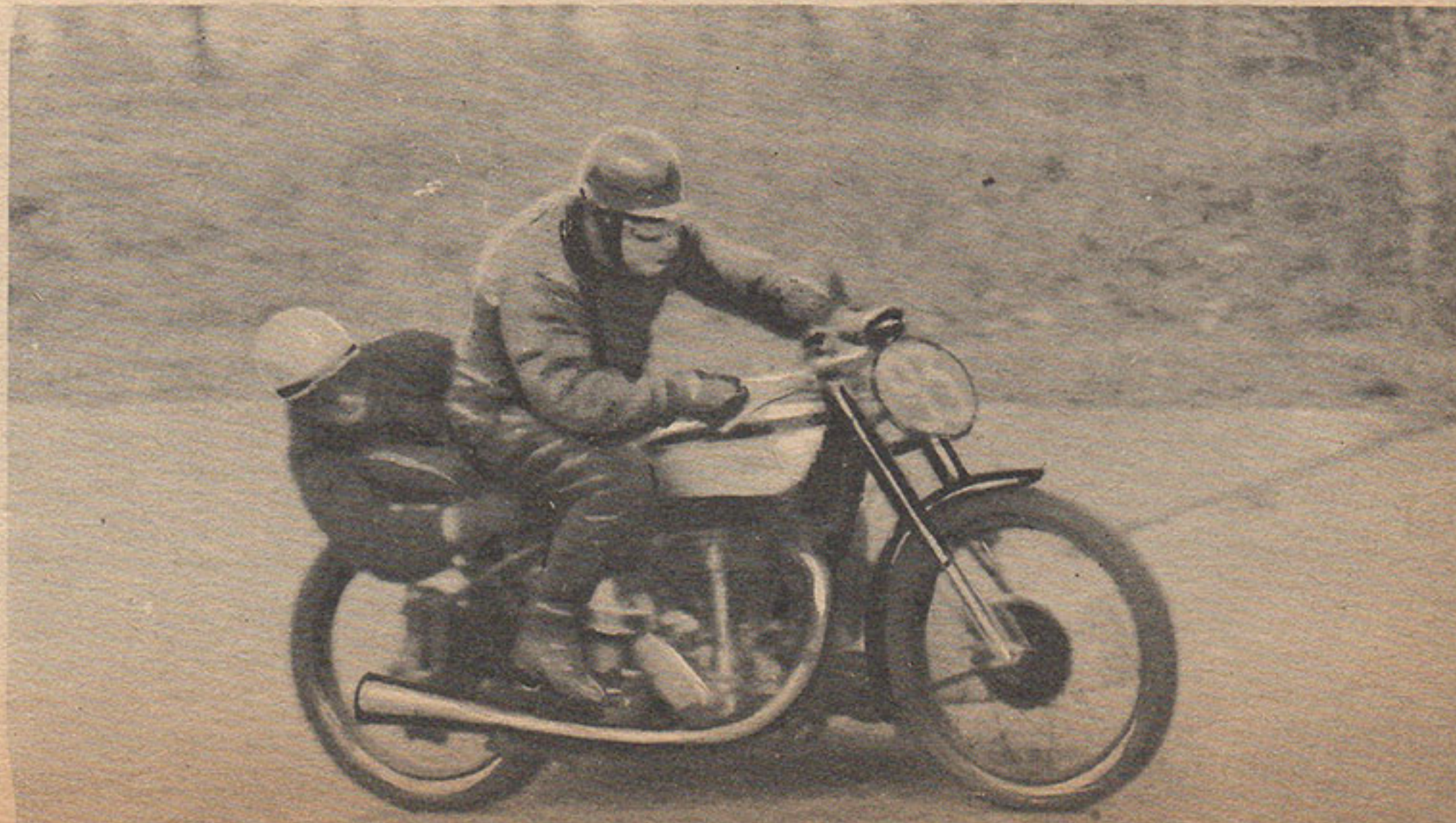
En résumé : démonstration DB, intéressante, mais qui ne justifiait pas la publicité faite autour de cette « Coupe d'Or ».

C'est, en tout cas, de la publicité à rebours.

CARBURANTS AU G.P. DE MARSEILLE

Wood et Anderson, 1^{ers} respectivement en 350 et 500 cmc., utilisaient à Marseille le carburant réglementaire à 80 d'octane, mais bien entendu, pour faciliter le graissage des hauts de cylindre, utilisaient le superlubrifiant graphité bien connu de la Société « Bret Oil », le Brétocyl-Graphité.

Méry, du Sidecar Club de France, vainqueur de la catégorie side 600 cmc. (Norton et side H.B.).



Ci-contre : Réunis pour la traditionnelle photo, les vainqueurs de la matinée et les organisateurs ont le sourire... il ne pleut pas encore !

A travers le Sport

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-CROSS

La commission de moto-cross vient de définir les conditions du Championnat de France. Il y aura un champion pour chacune des 3 classes : 250, 350 et 500 cmc.

Le classement sera établi en fin d'année par addition de points correspondant aux places obtenues dans quatre moto-cross parmi les suivants : 16 avril, Porte des Lilas (Motor-Club) ; 21 mai, Montreuil (AMS) ; 4 juin Verdun, Section de Verdun du GMACL ; 2 juillet, Wambrechies (MC du Nord) ; 3 au 10 septembre, Porte des Lilas (Motor-Club) ; 17 septembre, Argenteuil (MC Banlieue Nord) ; et 1^{er} octobre, Montreuil (AMS).

DIMINUTION DES DISTANCES POUR LES « BRASSARDS AMATEURS »

Les organisateurs des courses entrant en ligne de compte pour le classement des « brassards amateurs » pour 1950 ont, à la majorité, demandé au Comité de la F.F.M., de réduire de 50 % les distances imposées.

Ces distances s'établissent désormais comme suit :

25 kms (au lieu de 50) pour les motos 125 et les sidecars 350 cmc.

40 kms (au lieu de 80) pour les motos 175, 250 cmc. et les sidecars 600 et 1000 cmc.

50 kms (au lieu de 100) pour les motos 350 et 500 cmc.

Sans entrer dans les considérations qui ont pu conduire à ces mesures, déplorons-les. Faire courir un « Championnat de France » (car, en fait, c'en est un) sur 25 kms en 125 cc. est une plaisanterie, de même que les 40 et 50 kms des autres catégories...

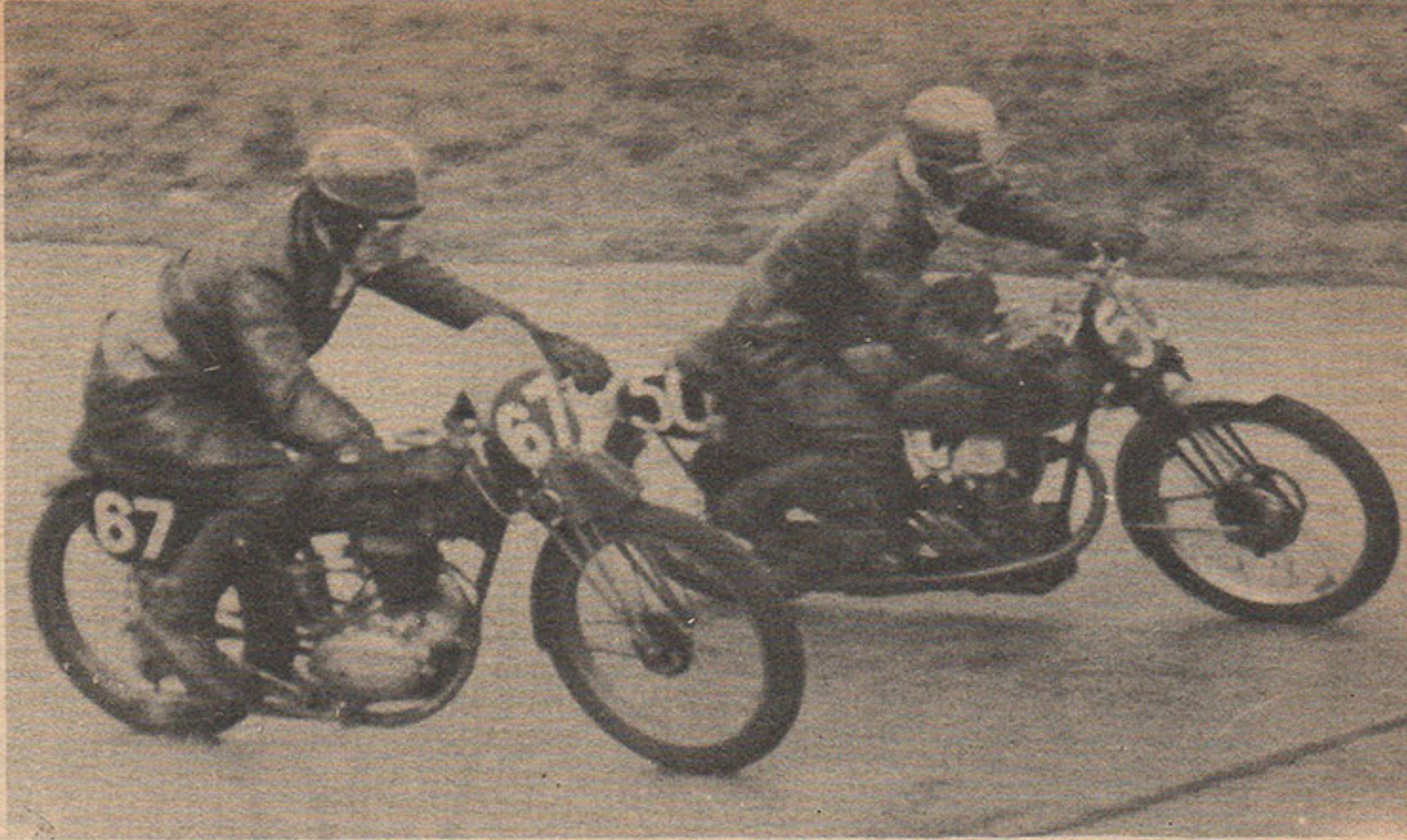
COURSE DE COTE DE CHARBONNIERES

Voici les résultats de la course de côte de Charbonnières, organisée par le MC de Lyon :

Tourisme. — 125 cmc. : 1. Amor, 58" 3/5 ; 2. Gaillard et Morschetto, 1' 6" 1/5 ; 250 cmc. : 1. Jossierand, 58" 3/5 ; 2. Lhermet, 1' 0" 1/5 ; 350 cmc. : 1. Trubert 57" 1/5 ; 2. Lhermet, 57" 4/5 ; 500 cmc. : 1. De Polo, 49" 1/5 ; 2. Roux, 52" 4/5 ; sidecars 600 cmc. : 1. Fister, 1' 11" ; 2. Cochet, 1' 13" 3/5 ; sidecars 1000 cmc. : 1. Jubin, 1' 6" 1/5.

Course. — 125 cmc. : 1. Burgraff, 52" 1/5 ; 2. Curnier, 1'2 ; 250 cmc. : 1. Burgraff, 52" 2/5 ; 2. Barbe, 54" 3/5 ; 350 cmc. : 1. Verot, 51" 3/5 ; 2. Salvatier, 53" 2/5 ; 500 cmc. : 1. Barbe, 47" ; 2. Verot et De Polo, 47" 1/5 ; sidecars 600 cmc. : 1. Betemps, 52" 4/5 ; 2. Boland, 54" ; sidecars 1000 cmc. : 1. Buchet, 53" 2/5 ; 2. Betemps, 54".

A Monthéry : Métivier, 4^e des 125 sur une machine de série allégée et Vial (250 cmc.) dans un virage serré à l'Épingle du Fay.



CALENDRIER SPORTIF

(Les épreuves en caractères italiques sont internationales)

AVRIL :

- 9 : (France) Moto-Cross de l'A.M.C. Orléanais.
- 9 : (France) Moto-Cross du Buffalo larité à Boufarik (M.C. Algérie). Motor-Club.
- 9 : (France) *Circuit International Motocycliste de Pau* (M.C. Béarn).
- 10 : (France) Course de Côte du M. C. Dracénois.
- 10 : (France) Moto-Cross du Motor-Club.
- 16 : (France) Course sur gazon Champ de Course de Rochefort (M. C. Rochefortais).
- 16 : (Espagne) *Grand Prix à Barcelone*.
- 16 : (France) Moto-Cross Motor-Club.
- 23 : (France) Moto-Cross de l'A.M.S.
- 23 : (France) Moto-Cross ou prairie Association Cyclecariste et Motocycliste de Picardie).
- 24 : (Italie) *Trophée International de San-Remo*.
- 24 : (Ulster) *Course de l'A.C.U.*
- 29-30 : (Suisse) *Circuit International de Schaffouse*.
- 30 : (France) *Prix de Paris*.
- 30 : (Belgique) *Circuit de Mettet*.
- 29-30 : (France) Concours de Régularité.
- 30 : (France) Circuit Motocycliste d'Oloron (M.C. Béarn).
- 30 : (France) Prix Motocycliste de la Sarre-St-Wendel (U.M. Sarroise).
- 30 : (France) XIV^e Circuit d'Endurance et de Régularité de Haute Normandie (M.C. Normandie).
- 30 : (France) Moto-Cross du M.C. Baniue Nord.



Epreuves à venir

CIRCUIT D'OLORON

Nous sommes informés que le Circuit d'Oloron n'aura pas lieu cette année.

CIRCUIT DE REGULARITE DU S.O.

Avec le concours de l'A.C. du Sud-Ouest, le M.C. Bordeaux organise, les 27-28-29 mai, le « Circuit de Régularité du Sud-Ouest », sur une distance de 1.200 kms environ.

Le concours, régi par les règlements de la F.F.M. et l'A.C.F., est ouvert aux voitures, et aux motos réparties dans les catégories suivantes :

- A. Motocyclettes 125, 175, 250, 350, 500 750, 1000 cc. et au-dessus.

B. Sidecars 350, 600, 1000 cc. et au-dessus.
C. Cyclecars 500 et 1000 cc. et au-dessus.
Il y aura 3 étapes : Bordeaux-Bagnères-de-Luchon (535 kms). Bagnères-de-Luchon-Biarritz (385 kms). Biarritz-Bordeaux (277 kms).

Des « itinéraires de secours » sont prévus au cas où certains cols seraient enneigés.

Des contrôles de passage et des contrôles horaires pointeront la marche des concurrents.

Les moyennes s'étagent, suivant les catégories, de 45 à 55 kmh. pour la première étape, 25 à 35 pour la deuxième, 40 à 50 pour la troisième.

Le classement se fera par addition de points.

Des épreuves complémentaires départageront les ex-æquo : montée chronométrée du Tourmalet au Col d'Aspin, et une épreuve d'accélération, maniabilité, freinage, à l'arrivée.

Renseignements : 15, Cours Georges Clémenceau, Bordeaux.

GRAND PRIX DE ROUBAIX

A l'occasion de son Cinquantenaire, l'A.C. du Nord organise avec le M.C. du Nord, à Roubaix, le 7 mai prochain, une course de vitesse pour voitures jusqu'à 2 litres, et 2 épreuves de vitesse pour moto 350 et 500 cmc.

Le circuit, tracé autour du Parc Barbieux, a un développement de 2 kms 972. Les 350 parcourront 42 tours, soit 124 kms 860, et les 500, 47 tours, soit 139 kms 724.

Carburant conforme au règlement de la F.F.M., à 80 d'octane. Cette épreuve compte pour le Championnat de France.

Renseignements : M.C. du Nord, 42, rue du Maréchal Foch, Roubaix.

UNE JOURNEE « LAMBRETTA »

La Société Innocenti organise un Rallye d'un genre particulier, réservé aux usagers du scooter Lambretta.

Les « Lambretta » inscrits devront se rendre à Milan, munis d'un fanion fourni par l'Innocenti. Rendez-vous au Parc de Milan le 16 avril à 10 h. 30. Promenade en cortège motorisé à travers Milan, de 11 h. à 11 h. 30, puis visite des usines.

Après la collation offerte par la S.A. Innocenti, remise de prix aux concurrents

AU RAYON DES VELOS

En résumé, une bonne journée pour les concurrents, et pour le scooter Lambretta, une puissante publicité.

Yellow, bien connu de nos lecteurs pour ses chaînes de motos, nous communique, après le « Critérium National de la Route », le classement de cette première épreuve comptant pour l'attribution du Challenge Yellow.

- 1. Barbotin, 10 pts ; 2. G. Lapébie, 6 pts ; 3. Deprez, 4 pts ; 4. Plot 2 pts ; 5. Danguil-laume, 1 point.

Bonne chance aux concurrents.

GRAND PRIX DE FLOREFFE

Le Motor-Union Namurois organisera le 14 mai son 17^e Circuit de Floreffe.

Les meilleurs pilotes y participeront et l'on peut annoncer d'ores et déjà l'engagement officiel d'A.J.S. avec Graham, vainqueur à Floreffe l'année dernière, et Doran, qui remporta en 1949 le G. P. de Belgique.

COURSE DE ZALTBOMMEL

(HOLLANDE)

La municipalité de la petite ville de Zaltbommel, située à une trentaine de kilomètres au sud d'Utrecht, organise une course motocycliste pour les 28 et 29 mai 1950.

Les organisateurs nous ont fait part de leur désir que des sportifs français s'inscrivent pour participer à la manifestation.

Pour tous renseignements, écrire à M. le Directeur des Services du Gaz de la ville de Zaltbommel (Pays Bas).

GRAND PRIX D'ESPAGNE

Le 16 avril, le Royal Moto-Club de la Catalogne organise à Barcelone son VII^e Grand Prix International.

La « distribution » est extrêmement riche, on y rencontre en effet tous les grands champions européens : Anderson Wood, Armstrong, Willangby, Oliver, etc..., pour les anglais ; Lorenzetti Ambrosini, Leoni, Bandirola, etc., pour les italiens ; les français Behra, Houel, Collot, Perrin, ainsi que les meilleurs pilotes espagnols, dans les 4 catégories : 175, 350, 500 et sidecars.

Les favoris qui pourront assister à ces épreuves sont sûrs d'avoir du beau sport en perspective.

NOTRE PAPIER.

Certains de nos lecteurs croient que notre papier intérieur de « Moto-Revue » est un papier « bon marché » et de qualité inférieure. Il n'en est rien hélas, il nous coûte plus cher que du papier dit « satiné ». Les spécialistes ne s'y trompent pas. Remarquez et comparez la venue des photos et des dessins, et vous reconnaîtrez que notre papier « offset » supporte les comparaisons. Mais nous saurions que nos lecteurs préfèrent le satiné, nous ne persisterions pas dans la formule actuelle et leur donnerions immédiatement satisfaction.

NOS PETITES ANNONCES

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

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

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

MOTOS A VENDRE
ARIEL 350 ét. nf culb. orig. CHAVINIER, pl. Daguerre, Bri-sur-Marne (Seine).
NORTON 16 H à enlever, bas prix. POUQUET, rue Chale, à Rambouillet.

350 PEUGEOT b. état 50000. THIBAUT 6 av. Allendy-15^e
33000 side sp. 350 ét. neuf Ecr. RENAUD 13 r. Saintonge
ENS. moto side ét. nf acces. nomb. Sporn 51 r. Ramey 18^e
NSU 200 4 vit. impec. 9 h. à 14h. 19-20 h. Barone Tru.75-93

TRICYCLE Monoto Poirier carrosse. voiturette t. robuste ét. nf 1700 kms mot. Sachs 100 cmc pns 550/85, vis. tte hre 14 bd du Midi, Le Raincy.
BSA M21 av. s. Préc. mot. M21 nf compl. Bellec 98 av. Neuilly
350 MATCHLESS parf. ét. Brocard 7 av. République, Ivry.

SIDE Royal Dollar Buffler t b. ét. px int. HAMEL 27 r. Dr Potain-19^e. LOU. 69-40.
MATCHLESS 350 nve f. téles. susp. ar. 2000 k. vis. t. l. jrs François, 11 av. V. Hugo-16^e
JONGHI 350 culbutée neuve Tél. Robinson 06-34.
INDIAN 500 GDA kaki exc. ét. 125 vis. 21 à 22 h. Cinéma Magic 70 r. de Charonne, 11^e
PUCH 250 impec. MARTIN 22 passage Cardinet, 17^e.
MOT. FN 4 cv DUPRE, 2, rue About, Nancy.
TERROT 350 1948 sél. 4 vit. 6500 kms. NORD 09-68
BMW R12 side Précision av. cabriolet 220. Anj. 04-61, 36. r. Maréchal Joffre, Colombes.
MOTOB. 5 HP culb. sid. Bern. ét. nf. Mihabert 7 Claude Motnet, Boulogne Seine. Mol.21-22

PEUGEOT P 109 b. ét. 350 lat 55000. Brilly 8 r. d'Eaubonne, Ermont (Seine et Oise)
PART. v. Indian 1200 cc 9000 k., Puch 125 cc, Motobéc. 100 cc gd luxe abs. nve. Steiger 20 r. des Capucines Paris-2^e.
MOTOB. 1 cv gd rout. p. ét. 45. 5 r. Pont Ivry, Alfortville
M.B. superclasse 5 cv av. side Bernardet, prix intéréss. Vackier 55 r. Tocqueville-17^e
PEUGEOT 250 l. P110 belle ent ref. à nf en rod. t. sad BAUDELLOT 42b. r. Friand-14^e
SIDE commer. Bern. ét. nf. Alalinarde 30 r. Basfrol-11^e.
MOTOBECANE 60 cc tr. b. ét. n.éc. impec. ts lè mat. RIGON 36 r. des Panoyaux Paris-20^e
R.ENFIELD 500 culb. 125. Mathieu 15 r. de Nancy-10^e.

A PARTIC. interm. s'abstenir except. Velocette 350 dernier mod. RSS fourc. Webb 2400 k. de tte beauté 133 kmh. à Montlhéry par Lhéritier. S'adr. TABAR 26 quai d'Alfortville, à Alfortville.

NORTON 600 sél. 4 v. ét. imp. chr. équ. tan-sad 135. Dupont 163 bd Murat, Paris-16^e.

NEW-MAP 350 lat. 70000 parf. ét. de m. Dupetit 11 rue Guy Patin, Cormeilles en Parisis

URGENT pr cse dép. Guiller 150 splend. rod. f. tél. Grazzini px int. Thélal 44 gde Rue Brévannes (S.-O.) ts les jours

VAP 4 1200 k. sur tandem Durifort écl. compt. 6 vit. 3 fr. ét. méc. gar. BORD 6 av. Maria, Argenteuil (S.-O.)

2 SIDES et 500 Terrot RDA 4 vit. r. int. l'une pas roulé 200, l'autre peu roulé 175, sides et Terrot 500 RL 140 et 120 ens. div. dep. 100. 61 bd V. Hugo St Ouen Bouchez

NSU 250 culb. 4 vit. sélect. JUGNIOT 136 Cité Jardin, Les Lilas (Seine), px 110000.

MOT. sél. gr. 500 CV2. FOURNION, 127 rue Bercy.

DKW 350 NZ ét. nf. Renaud 59 b. R. Romainville-19^e, 20h.

M. GOYON 100 cc. NOR.20-52

R. ESCOF. 350 culb. dble emp. px int. KLIMO 3 r. Lapepède

BSA Et. Imp 350 culbut. ét. nf. bas px. GESSON r. Petit Bois, Torcy (S.-et-M.).

GN.-RH. M2 4cv b. ét. Leroux 25 r. Paris, Romainville.

SCOOTER Bernardet luxe ét. nf. Godeux 3 r. E. Goulin, 17^e

PART. v. raison santé vélo-moteur Peugeot 54 ét. impec. 10000 k. px 55. vis. Conclerge 31 bd Bourdon-4^e (Bastille).

PEUGEOT 125 4 v. sél. 300 k. px int. tente 2 pl. av. abside ét. nve v. cse santé, Mlle Huson 6 bd St Denis, Courbevoie

BLOC Chaise 350 cul. side Agogué 30 r. Laplace Colombes

VENDS side Bernardet droite CORDEAU 46 r. Belle Image Maisons-Alfort, sam. dim. mat. NORTON 500 culb. 18 recons. avril 49 Garreau vit. 130. sac. cuir. tan-sad compt état nf vis. Paris. Ecr. BOISSAYE, 10 rue Thiers, Elbeuf (S.-I.).

ARIEL 350 4 v. sél. exc. ét. 133 av. Versailles-16^e Jas.62-75

HARLEY 750 impec. JENLIS 25 bd Foch, Reims (Marne).

SIDE lég. t. b. ét. Tru. 87-46

500 MOTOBECANE type gd spt culb. av. side. ARC. 67-06

PART. v. ens. c. nf Norton 500 16H side Bufflier mle cap. Mosnier 123 B. Bessières-17^e

VENDS sidecar M.Goyon complet 18000. Tél. DAU. 33-40.

NEW-MAP 125 AMC Motob. 175 2 t. 40000. FAURE 10 A. Louis-Roche, Gennevilliers.

SERTUM 250 lat. susp. ar. cadre art. bloc mot. mod. 43 + mot. rechange comp. b. ét. urg. 85000. Gar. J. Driguët 27 av. Motte Piquet, Inv. 11-00.

BSA 500 M20 réelle occas. vis. sam. ap. midi dim 158 av. Ronce Sartrouville (S.-O.)

MOTOCONF. 3 cv pf état pns neufs 55000. CLERET, 6, Cité d'Angoulême, 11^e.

TERROT 500 RSSE imp. Maurice 35 r. Balagny, Paris-17^e le soir.

HERSTAL 350 parf. ét. matin ROMAND 6 r. Basfroi-11^e.

MONET-GOYON 350 b. ét. 18 h. et dim. mat. 67 av. de Rosny, Nolsy le Sec.

MOTOB. 350 lat. bn ét. Garnier 153 r. E. d'Orves, Colombes (dim.).

ZUNDAPP Russie av. side r. tract. r. sec. fr. Loock. ent. orig. ét. impec. mot. rechang. joint av. sam. et dim. Croisy Grisy-Suisnes (S.-et-M.).

MOTOB. 350 culb. bn ét. s'ad. Gauthier 84 r. Belleville-20^e.

MATCHLESS 350 nve splend. Saulard 46 r. La Boétie-8^e.

VILLARD 350 Chaise 4 b. pns b. méc. capote assur. moto prix à débat essai à vol. DUCLOS 4 Pavé Blanc, Clamart

GUILLER 2 cv bloc AMC 4 v. sél. f. tél. ét. nf. Mesnildrey 35 r. Maistre-18^e vis. sam.

GN. RH. 3 cv Junior 1939 exc. état rév. 75000. DOR. 54-74.

VICTORIA 250 2 t. 4 v. excellent état. OBE 19-58.

BMW R12 10000 kms av. ou ss side biplace. POMERANC, 26 rue Paradis, Paris.

SIDE Zund. KS 600 ét. nf repr. Simca-5 vend. M. Debon 350 culb. bloc delco 4 vit. 75000. HARRAULT 59 av. V. Hugo, Boulogne sur Seine.

VELOMOT. Alcyon 100 cmc. bon état. PALAZO, ALE.50-80

MOTOB. 1 cv 4 t. imp. eq. 55. KCEPPEL 302 r. Charenton-12^e

NSU 600 side Bufflier. BALITRAND, 10, rue Cartault, Puteaux (Seine).

500 NORTON 16H av. side ét. nf. P. Dupart Chauché (Vdée)

SIDE M. Goyon 500 lat. sélec. COURVOISIER 2 r. des Garrements, Clamart (Seine).

V. HARLEY-D. MP WLC ét. nf p. ivoire side av. fr. Masurier Café, Mondreville (S.O.)

SCOOTER Bernardet nf dble empl. t. équip. val. 150000. à v. 100000, tél. ALE. 46-81

JOLIE 250 culb. Franc. Diamant ét. méc. imp. finie chrome. Gadras, Challevette Ch.M.

DKW 350 SB ét. nf ent. origine 155000. HASSE 92 av. de Rigny, Bry sur Marne (Seine)

A VDRE 1200 Harley noire chromée E.T. tourisme, sidecar H.B. parfait état, à enlever 160. PAS. 16-87.

BMW R73 side 49 ét. neuf équip. unique 300 Reprise Lecler, 57, r. Max Dormoy-18^e

P 112 parf. état prix 70000. 500 FN side occas. Tri Peugeot. QUERE fourche de Pavillons-sous-Bois.

BSA culb. d. mod. f. tél. Meynier 137 quai de la Gare-13^e

BMW R75 f. tél. fr. loock fin rod. parf. état marc. 180000. DUCROCQ, Biennis (S.-et-M.)

R.66 BMW neuve garantie. Tél. SEG. 67-14.

PEUGEOT 515 culb. sél. imp. GEO 31 r. Concorde Antony S.

PEUGEOT 350 P.112 ét. neuf 80000. DUVAL 2 r. Mortinat, Asnières (Seine), 19 h., ou écrire pr rend.-vous.

PEUG. P 109 parf. ét. px 45. Phély Ste Colombe P Provins

BSA M20 av. ou ss side. G. R. roue susp. imp SINET, 87 av. Foch, Conflans (S.-O.).

250 4 t. m. Angl. ROMAND 14 r. Marceau St Maur (S) 55 m.

ZUNDAPP KS 300 2 cyl. culb. 4 vit. sélec. exc. ét. OKLE, 64 cours Somme, Bordeaux.

MOTOBEC. 350 culb. sup. cul. 4 vit. sélect. état neuf, 130. à débat. Brion, à Groises, par Jalognes (Cher).

MOTOCONF. 100 4 tps exc. ét. LAMDA 17 r. Burq, Mon 36-36

SAROLEA 600 sidecar 8000 kms, 65 bis rue Saint Maur, Maisons-Alfort. ENT. 13-28.

TERROT 500 RD tr. b. ét. pneus et bat. nfs. MITAU av. Ch. Terron, Nantes.

MOTO Harley, 1 Indian, 1 Zundapp tt chrome ét. tr. b. px 150000 chaque, av. side 170. LENZI 10 av. Pasteur, Aulnay sous Bois route Petits Pents, tél. AVI. 66-35.

INDIAN 500 GDA impeccable 100000. DURUPT, Vouxe par Chatenoy (Vosges).

V. 600 Saro. Grégoire d'orig. av. side fer reprise très bon état prix 155. SOUDAN-MOTOS, Yenne, Savoie. Tél 19.

BMW R73 d'orig. ét. impec. chrome moteur poli. CORNET 77 bd Gergovia Clermont-Fd

JAWA 350 bicyl. impec. rié 2000 k. C. PALOMBA 8 imp. J. Bouin Ste Marg. Marseille

COURSE 250 Rudge P. Victoire, 256 r. J. Jaurès Belfort.

VAP 4 sur bicy. Peugeot ét. ét. nf px int. COLOMBEL 52 av. République, Blanc-Mesnil.

BSA 500 culbutée SX3 parf. état mécanique. BLANC, à Labouheyre (Landes)

MOTOCONF. 350 culb. tr. bon état marche pns nfs. BERRY 8 r. C. Marchand, Villejuif.

VELOMOTEUR René Gillet 4700. tr. b. état. DID 34-65.

NSU 250 sup. c. 4 v. sél. 105. Le Raincy 26-51 (hes trav.)

BMW 750 culb. R16 gar. orig. parf. ét. méc Huret Déf.15-02

CSE mal. Automoto 2 cv side lég. bl. anc. 1950 4 v. 4 t. Montigny 51 r. Ridet, La Garenne-Col. apr. 19h. etsam dim.

MOTOCONFORT 125 lat. 49 ent. équ. ROUSSET 34 r. des Binelles Sèvres (SO) vis. sam.

16 H NORTON civile impec. LAVAU 5 r. Pôle Nord-18^e.

TERROT 500 RL ét. nf DADA 9 r. de l'Avenir, St Gratien, après 19 h. GRE. 28-95.

V. ou éch. pr pl. pet. 350 cul. moteur Chaise. J. BENEDIC, 4 rue Boyer-20^e (le soir).

VELOMOTEUR 100 cc Terrot EYMARD 33 r Pétion (19h.30)

HARLEY 750 WLA b. état, émail chrome nfs px 125. GAY 48 rue Boissonade-14^e.

NORTON 16H tr. bel. 115. Segalen, 17 r. Sablière-14^e

MOTOBEC. 350 culb. tr. b. ét. RICHARD 13 bis r. Boschot, Fontenay s. Bois. TRE.12-95

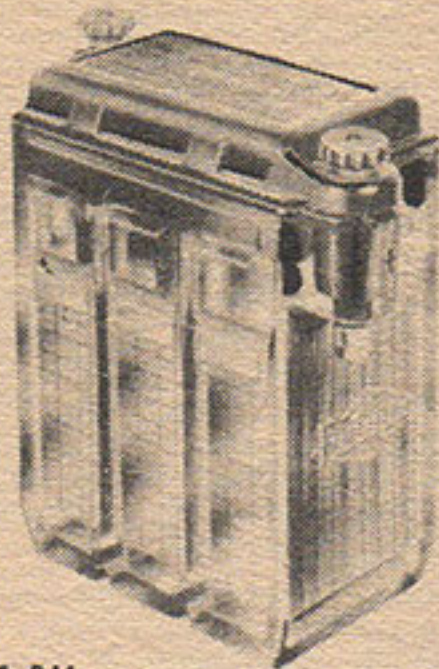
GN. RH. 750 KA2. av. side tract. ét. nf 130. Boquet 34 r. des Fusillés, Choisy le Roi.

BSA 2 cyl. 5 cv et side Préc. ens. ou sép pf ét. BORNAND 28 r. Floréal, Romainville.

350 lat. TERROT HCT 1947 6000 k. FREMIN 11 rue de Rosny, Fontenay sous Bois.

175 culb. 4 v. sél. ét. nf 16 r. Monsieur, 7^e. SUF. 43-75.

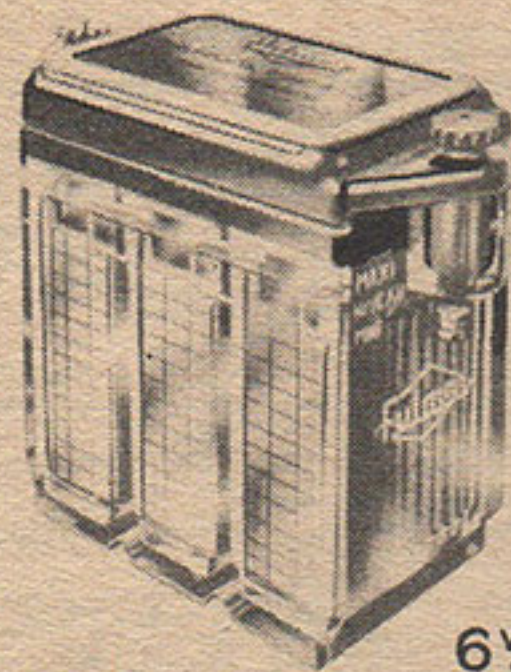
Conçue et fabriquée spécialement pour la moto



6V.14AH

La batterie **Fulmen-moto** a pour qualités essentielles

- Étanchéité absolue
- Inattaquable à l'essence et à l'huile
- Contrôle facile des niveaux de l'électrolyte
- Pas de démontages pour vérifier les niveaux
- Plaques protégées contre les trépidations.



6V.24AH

Équipez votre moto, et partez tranquille avec une

Fulmen-moto



6V.7AH



6V.7AH

E.D. 350 2 tps b. ét. pns nfs t.-sad 45000. BOYER 5 place Parmentier Neuilly s. Seine.

NEW-MAP mot. Jap angl. 500 cul. side 3 h. 15 à 5 h. 15. LE-MEUR 9 r. de Belleville-19^e.

DRESCH 500 card. parf. état méc. Gachelin 12 r. St Charles

ZUNDAPP 750 Russie av. side b. ét. px int. MIGETTE 20 av. du Gal Leclerc Maisons Alf.

T. bel. Guiller 150 AMC abs. cme nve équip. LEGRAND 16 r. Flammariou, Melun (S.M.)

R. GILLET 750 cc av. side 4 roues vis. sam. mat. Garage 2 rue Crespin du Gast, 11^e.

AUSTRAL 350 culb. b. état, pneus nfs 50000. DEF. 27-68.

NSU 500 culb. av. side impec. à enlev. cse dép. 100. Delsuc 6 r. Marie Rond Choisy le Roi

M.G. GOYON 350 mai 39 pr main culb. 4 vit. sél. susp. ar. tansad parf. ét. 130000. Winkler 39 r. de Gaulle, Poissy. T.519

NORTON Inter. 500 rig. nve mach. rap px à déb. Française 122 rue Clignancourt, 18^e.

PART. v. ens. R. Gillet 5 cv gd tour. mot. ent. rév. à rod. cap. urg. DELAPLACE 30 r. Verdun, Cormelles en Parisis

INDIAN 1200 av. side noir et chrome p. ét. pns nfs susp. arr. pare-brise 110000. COURTAUGIS 4 r. Helder, 9^e.

MOTOBEUC. 100 b. ét. pns nfs px int. Darbonens, 16 rue Berthelot, Villejuif (Seine).

250 TRIUMPH bicy. ori. 4 v. sél. tt équ. 90000. Per. 27-89.

350 MATCHLESS f. tél. p. ét. 145. 6 bd Emile Augier-16^e.

MOTOB. 125 culb. imp. 4000 k. DORES 47 av. d'Aligre, Pecq (SO) t. l. jrs. Tri. 37-44

VELOMOT. DKW 125 cc à vdré CRIBIER 30 r. d'Alleray-15^e.

NORTON 500 culb. type 18. 10000 kms 145. FORTIN 62 av. Ste Marie, Saint-Mandé

BMW R71 sus. ar. 750 cc nve MARECHAL 140 r. du Temple

3 r. sport Ruby 6 cv pf ét. bs px. CLERC 7r. A Morot-13^e

VELOCETTE 350 KTT transf. KSS ét. méc. chr. émail. imp. af. de conf. Françoise 122 r. Clignancourt-18^e. Mon. 49-48.

DKW R12 side ét. nf 199 r. Fontenay Vincennes Dau.45-70

R. ENFIELD 5 cv sél. a. ou s. side Précision. GASPARD, 11 r. P. Brossolette, Levallois.

FN 350 lat. b. ét. QUERE 82 av. G.Péri Fontenay aux Roses

SUP. Motobéc. 500 culb. 46. superc. sél. 10000 k. Gob.06-21

GN. RH. 125 R3 s. gar. v. ou éch. contre logement Epicerie, 7, rue Montibeuf-20^e.

175 cc. Z2C Motob mod. 1950 sort. us. pas rlé pas immat. px taxe ap. 18 h. P. Cottereau 6 r. Léon Marie, Sartrouville

TANDEM Hurlu m. Hemy 49 cmc. LEPAGE, tél. Vil. 94-90

175 MOTOB. 3000 k. f. tél. s. a. imp. Héraud Caisse Epargne Fontenay le Comte (Vendée).

VDS cause dble emploi Moto-confort compétit. 125 cc. ent. chromée gar. sans vices. TARDY r. G. Clémenceau Bergerac

MOTOBEUCANE 350 lat. bloc moteur bons pneus 55000. Chatriot 97 r. St Lazare-9^e.

VELOSOLEX neuf équipement complet voir MOTO-REVUE.

VELO Radior neuf jamais roulé, tt équip. bas prix, voir MOTO-REVUE.

TERROT 175 b. ét. GOUFFE à Ecouen (S.-O.).

INDIAN 500 pf ét. 120 m. Burdal r. Luminar, Longlaville MM

SIDE Zundapp 750 8 vit. grd lux. nf. IMBERT 140r. Temple

750 R. GILLET 4 v. sus. arr. imp. tte éq + équipt. Dr HASBROUCQ, Hôpital Darcy, Hénin-Liétard (P. de C.).

RSSE TERROT Bernardet 145. side New-Map t. l. jrs 18h.30 92 r. Rochechouart Paris-9^e

MOTOCONF. 500 super culas. b. ét. 130. Rozi 81 r. Marcadet

PART. Gn.-Rh. 750 X impec. side roue sec. cote orig. 110. R. Gillet 750 G. impec. tansad Mérat, sac. cuir 90000. CARRE à Toulay (Yonne).

V. 25000 side Bernardet complet mod. 1948 capot. ouvr. ELIE POIDEVIN, Baillieu (Orne) près Argentan

F.N. 500 culb. fourche télescopique impec. Vittoria 100, px intéressants. MIZRACHI, 38, av. Chasse, Beauchamp (S.O.)

VELOCETTE 350 culb. orig. 49 en rod. ODE 35-99 (repas).

TRIUMPH 500 sp. twin rpd voit. 6-8 cv. Beaujardin 7 bis place Branly, Bègles (Gde).

ON DESIRE ACHETER

SANDFORD 3 ou 4 surb car. ou châssis. LANGINIER 11 r. cap. Beaux, Casablanca.

SIDE can. att. préc. bipl. Ecr. HUBERT 17 r. du Mont Cenis

Achat comptant vélo-moteurs et motos. DELAIRE 4 impas. Galté, Danton 55-43.

ACH. ttes piéc. moteur BMW R75 boîte carbur. magnéto ou moteur complet, offre DELANGLADE, Domaine de Fernon, Langon (Gironde).

ACH. moto Terrot accid. ou épave 4 cv culb. ou lat. mod. 34-39. Ecrire NOGUERA rue d'Assas, Dieuze (Moselle).

ECHANGES

BSA 350 lat. b. ét. échange ctre mod. plus faible réc. marque indif. DELCROIX 55 r. La Boétie, Paris-8^e.

V. ou éch. Harley MP av. side Bernardet ét. neuf ctre voit. MOTTE 76 av. Parmentier, Fontenay sous-Bois (Seine).

V. ou éch. 250 NSU spéc. 4 v. sél. c. nve ctre Simca Cinq. PAQUET à Gully (Indre).

V. ou éch. cab. 301 ctre mot. réc. Moring 25 r. du Clos-20^e

VOITURES A VENDRE

D'YRSAN 3 roues 6 cv Ruby parfait état, Palluel 48 av. Marceau, Courbevoie (Seine)

VDS ou éch. Primastella Ctte ctre side. Cen. 40-05 (13 h.)

AMILCAR 7 cv CGSS Bordino gd sport impec. MEUNIER, 27 r. Coquelin, Saint Maur.

BELLE Mercedes 10 cv C. I. gar. IMBERT 140r. du Temple

PLUSIEURS pet. voit. de ttes marques vends ou éch. contre moto ou vélomoteur, 85, r. Julien Lacroix. Mén. 74-89

AUTOMOUCHE Monet à remonter 18000. Lachambre 27 r. Châtillon, Clamart (Seine).

CAB. Irat 6 cv 4 vit. 250 DAVY 43 r. Evain, Angers.

CSE 2 enf. cab. sport 2 pl. Rovin sorti 49 impec. cons. 5 l. nomb. acces. px tr. int. car urg. Saunois Semur C.d'Or

DIVERS

AFFAIRE commerciale 1^{er} orrech. capitaux pour extension Gros rapports, sérieuses garanties. LALANNE, Préhac-sur-Adour (Gers).

V. Leica 111 ob. 2.5 45000 ét. n. IMBERT 140 r. du Temple

VEND pneu cross et racing 19 20 21. HUBERT 6 r. Berzélius 17^e, 1 h. à 2. 20 22 heures

CAMERA Zeiss Ikon 35 mm object. Zeiss 1.9 F 50 cm. à moteur et main 4 magasins 25 m. ét. nf. Ecr. Moto-Revue

INDIAN 1200 CAV 500 GDA piéc. orig. embiell. pistons axes, segments, soupapes, guides, joints, culas, pignons, boîte, disques, embray. châssis side sacoches d'orig. neuves, moteurs 1200 complets. TAURY 50, rue Oct. Mirbeau-17^e.

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

CHARGEURS Thomson garant. 1 amp. 5-110/6 V : 1800-110 ou 220/6 et 12 V : 2000 exp. + 200 mot. 123 r. Verdun Suresnes

VENDS 4 châssis Darmont triroues incomp. nf ét. neuf, l'un 5000. CLAVIER 357 rue Lecourbe, Paris.

V. moteur Matchless G3L px à débat. METARD F. Annet-sur-Marne (S.-et-M.).

VDS b. ét. cyl. cul. anc. modèle Royal, BSA, Ariel, Matchless, Norton, Harley, Indian BMW 500 Mono, Carters P112 MASSIAS, Tulle (Corrèze).

RAISON santé fonds réparat. motos centre 10^e Art av ou ss outill. px à déb. BOT. 19-67.

ATELIER A LOUER, surface 65 mq pour pet. fabric. réparations moteur, construction cyclecar, pourrait s'associer logement 2 pièces possible, tél ou écr. pr R. V. visible LOBJOIT 6 p. Marceau, Drancy (Seine). Tél. Avi. 12-06.

FONDS DE COMMERCE

ATELIER A LOUER, surface 65 mq pour pet. fabric. réparations moteur, construction cyclecar, pourrait s'associer logement 2 pièces possible, tél ou écr. pr R. V. visible LOBJOIT 6 p. Marceau, Drancy (Seine). Tél. Avi. 12-06.

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser
temps et argent

en trouvant à tout moment

tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS
aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les
SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS

82, avenue des Ternes - 225, boul. Péreire
PARIS-17^e ETO. : 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

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

La remorque monoroue **FULGUR** pour motocyclette

50 Kg à 80 Km.h

100 Kg à 60 Km.h

MODELE M 100 :

pour MOTOCYCLETTES

MODELE M 50 :

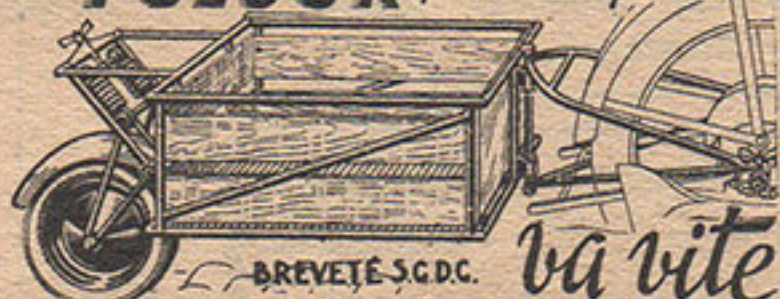
pour V.M. et DERNY

DOCUMENTATION SUR

DEMANDE EN RETOUR-

NANT LA PRESENTE

ANNONCE AUX



BREVETÉ S.G.D.C. *va vite*

8^e TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE MR²

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

NOS SPECIALITES "VITEX"
Sélecteurs au pied

Pour Motos 3 et 4 vitesses

Prix : depuis 6.500 frs

« BABY-VITEX » pour vélomoteurs

Prix : 5.250 et 5.750 frs.

« MINI-VITEX » 2 vitesses pour

PONEY ou SCOUT : 1.450 frs

Tuyaux d'échappement

Tous modèles et spéciaux sur demande
SILENCIEUX ET TROMBLONS

Nos accessoires

Carburateurs et guidons AMAC

Tansad — Selles — Moyeux pour
Motos et Vélomoteurs.

Compteurs de vitesse.

Accus FULMEN, etc...

EXPEDITION EN PROVINCE

AGENTS : DEMANDEZ NOS CONDITIONS

MARC MARTIN

8, rue des Platrières, 8
PARIS 20^e

B.M.W.

Agent Général

ZUNDAPP

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

BOTTE


Magasin de vente
à PARIS (XI^e)
r. Oberkampf
75

Cette botte en bon crêpe de couleur marron
est entièrement doublée de bon cuir
Elle se fait en série ou sur mesures
Envol gratuit du Catalogue sur demande

VENTE
DIRECTE
DE L'USINE
AUX PARTICULIERS

DEBLON
3, route de Lisieux
MONTREUIL-L'ARGILLÉ (Eure)

Scnelles KIN'GLISS'PAS



SACOCHE

VACHE LISSE
1^{er} Choix

Entièrement bordées
Renforcées
GRAND LUXE
la paire **5.850**
5 % aux membres de clubs
Prix par quantités

BRAUN
Artisan - Fabricant

ADAPTABLES
SUR TOUTES MOTOS

89, rue de la Glacière - PARIS-13^e



NAVILLE Frères

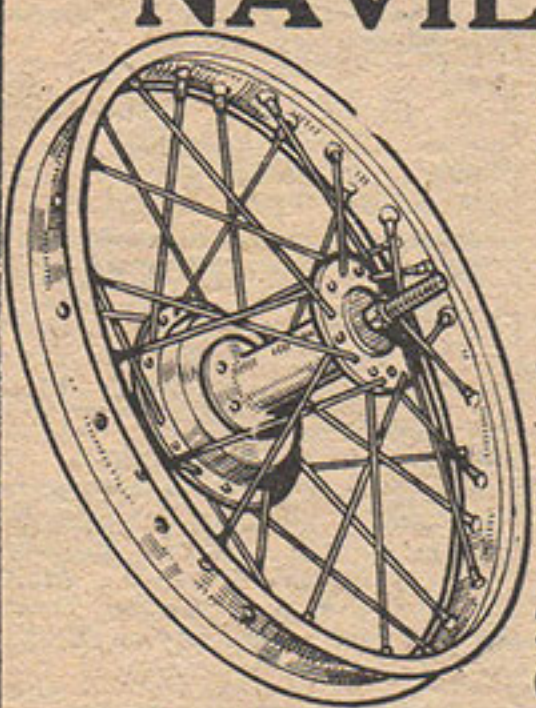
CONSTRUCTION
TRANSFORMATION
REPARATION
DE ROUES

pour
Motos - Autos - Canoes

BANDAGES OU PNEUMATIQUES
ROUES POUR TOUS CHARIOTS
35 ans d'expérience

25, rue Bezout - PARIS-14^e
GOB. 72-98 Métro Alésia

EXPEDITION EN PROVINCE



DEPARTI 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

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

LA TECHNIQUE DU
SILENCIEUX SPIROSS
A EUE RAISON DU **BRUIT**
8, Av. du Général Leclerc - Bourg-la-Reine (Seine)

Sidecars Henri CARPIO
fondé en 1920
52, r. de la Fraternité,
Romainville - Bot. 11-26
Sidecars livrés avec pneu
et chambre.
Force - Souplesse - Élégance



APRÈS TOUS
TRAVAUX
SALISSANTS

des mains 333
NETTES et IMPECCABLES



POIGNÉE COMMUTATRICE
SAKER
Une merveille!
BREVETÉE S.G.D.G.

AVERTISSEUR
LANTAR
LANT AV
ROUTE
CODE

TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN
SAKER LEVALLOIS



USAGERS DU VELOMOTEUR
MAUCOURANT
ADRESSEZ-VOUS A
147, 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

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



1^{er} SALON NATIONAL
SPORTS ET CAMPING
1-17 Avril 1950
PARIS
Pont des Invalides
Pont de l'Alma

s'emploie
AVEC OU SANS EAU

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

EMPLOYER A SEC



USINES et BUREAUX

93 Route d'Heyrieux

— LYON —

42 Rue Brunel

PARIS

XII^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

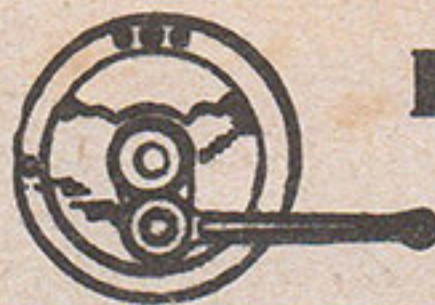
BOITES DE VITESSES STAUB

PIECES DETACHEES

(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



LES CÔTES DANS UN FAUTEUIL...

c'est un "DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDEMS

28-30, RUE DU BORRÉGO - PARIS 20^e
MÉNIL 48-47

LA PROVIDENCE DU MOTARD

ACTUAL-SPORTS

Marcel FARAUS

Spécialiste du VéloMOTEUR 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...

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

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

CRUPDA

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



RENOVATION DES CADRES

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

CHROME - CUIR

38, RUE DU CHATEAU-D'EAU, 38
PARIS-10^e Tél. : Nord 08-09
TOUS VETEMENTS DE CUIR

POUR LA MOTO ET LA VILLE
Exiger la marque « CHROME-CUIR » chez
votre fournisseur habituel.

Catalogue gratuit sur demande



HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Soult - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées —
Echange Standard Complet
REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

LA SELLE SOUPLE

REYDEL

suspension
SANDOW

...TELLEMENT MIEUX

60^e Année MOTOS DEPREZ CYCLES

187, r. Armand Sylvestre, COURBEVOIE - DEF. 07-01 - 07-02

Agence VELOSOLEX — Station Service

Dépositaire Peugeot, Motobécane, Gnome-Rhône, Monet-Goyon

Scoter AGF, Sidecar Buffler, Remorques, etc...

VENTE A CREDIT

Dépannages — Réparations — Pièces détachées

MOTOS DRESCH — D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

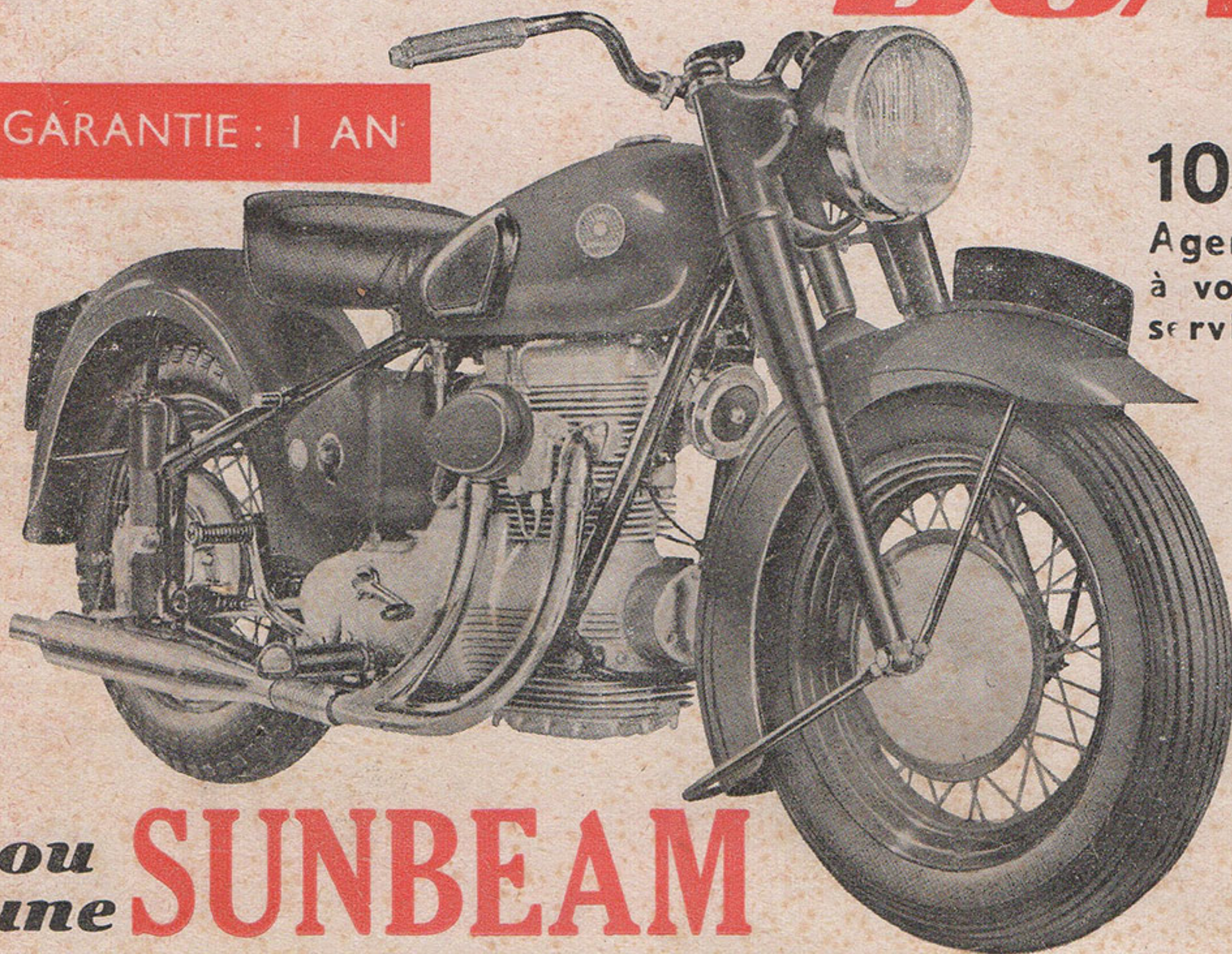
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

Votre rêve... une

BSA

GARANTIE : 1 AN

100
Agents
à votre
service



ou
une SUNBEAM

Vous pouvez le réaliser avant les beaux jours

NOUVEAUX MODELES 1950 DISPONIBLES

Gamme complète jusqu'à 650 cmc.

La marque la plus importante,

CREDIT

JUSQU'A 36 MOIS

la plus connue,

la plus appréciée,

LA MOINS CHERE.

Demandez catalogues, tarifs et liste des agents de province.

MOVEA

Importateur exclusif p. la France
B.S.A.-Sunbeam-New-Hudson

79, Avenue de la Grande Armée, 79 - PARIS-16^e - COPernic 27-23