

Moto revue

38^e ANNEE. — 10 JUIN 1950. — N^o 985.

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

ESSAI DE LA
125
RENE GILLET



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

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

Lefèvre franchit en vainqueur la ligne d'arrivée du XXII^e Bol d'Or,
sur sa Norton mise au point par C. Garreau.



double-toit ...

D'ACCORD ! MAIS...

— Un mauvais tissu, même avec double-toit, se déforme et se déchire.

— Un bon tissu, lui, se passe de double-toit.

Compte-fils ...

D'ACCORD ! MAIS...

Plus que le nombre de fils, c'est la qualité de ceux-ci et la fabrication qui comptent :

Et cela, ça ne se voit pas à l'œil.

garantie ...

ALORS LÀ, D'ACCORD !

HIMALAYA a derrière lui 20 ans de "bons et loyaux services", confirmés par les références les plus élogieuses et les plus marquantes !.

Aussi, en exigeant en lisière du tissu de vos tentes, les marques :

HIMALAYA ou RESISTEX, vous dormirez, soyez-en certain, sur vos 2 oreilles.

HIMALAYA
LE TOIT DU MONDE

En vente chez tous les détaillants spécialistes en articles de sport et de camping, et dans les rayons spécialisés des Grands Magasins.

ATTENTION !

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

CREDIT

DE LA REGION PARISIENNE

Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10^e

Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

vous offre

Le plus grand choix de Paris

Agent de toutes les grandes marques
JONGHI - GNOME-RHONE - TERROT
ALCYON — MOTOBECANE
MONET-GOYON — JAWA-OGAR

Livrable immédiatement :

GULLER — D.S. MALTERRE

catalogue contre 30 fr. en timbres-poste

Le Casque GENO

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

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

Vente en gros

Ets GENO

6, Fbg St-Honoré, PARIS



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'Organs			

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

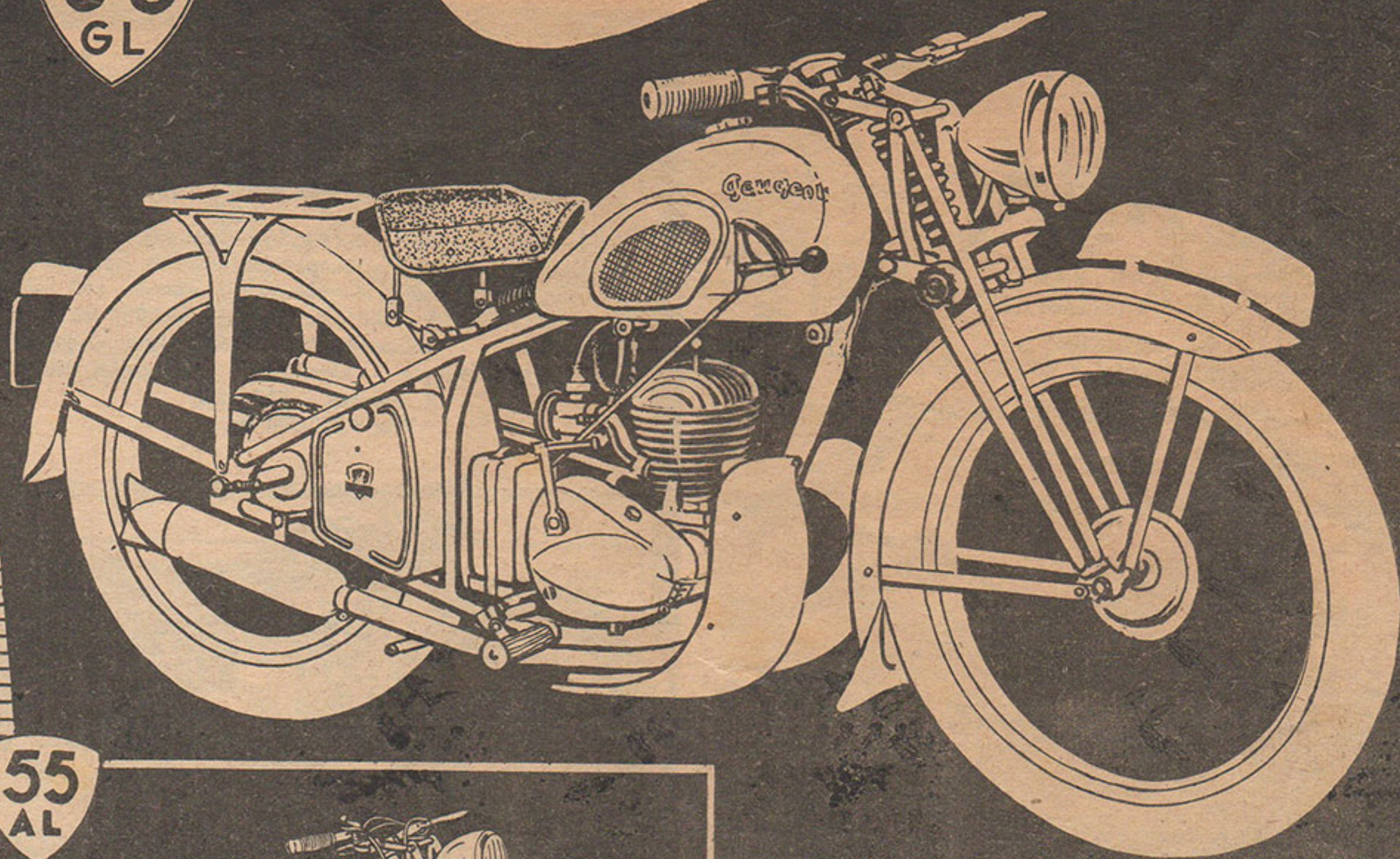
Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

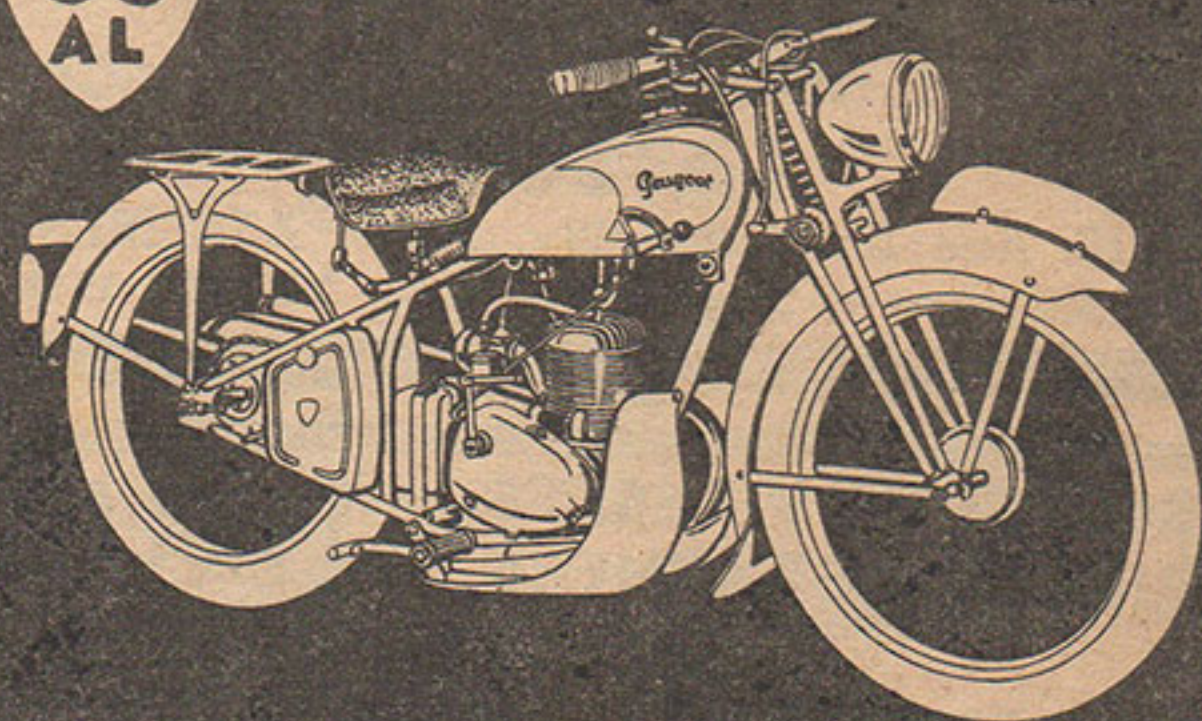
Robustes et d'un prix très étudié...

LES VÉLOMOTEURS "125"
A BLOC MOTEUR
3 VITESSES

55
GL



55
AL



Ces machines bien au point ont été exécutées sur des formules techniques qui ont fait leurs preuves. Elles représentent aujourd'hui la consécration d'une fabrication en grande série sans cesse améliorée depuis plusieurs années.

2 MODÈLES

55AL. Modèle allégé

55GL. Modèle grand luxe

**SOCIÉTÉ
DES
CYCLES**

Peugeot

BEAULIEU VALENTIGNEY - DOUBS

Pub. J. Bazaine

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

28, rue Davoust
41, av. Ed.-Vaillant
— PANTIN —

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

TOUS LES MODELES DE TOUTES GRANDES MARQUES FRANÇAISES EN MAGASIN

TERROT — MOTOBECANE — PEUGEOT — GNOME-RHONE — GUILLER — M.R.
MONET-GOYON — BERNARDÉT — B.S.A. — SUNBEAM — JAWA-OGAR — DERNY

Tél. : NORD 44-26

Métro : Hoche et

Porte de la Villette

REPARATIONS

Essai et démonstration de la
MOBYLETTE

STOCK TOUTES PIECES

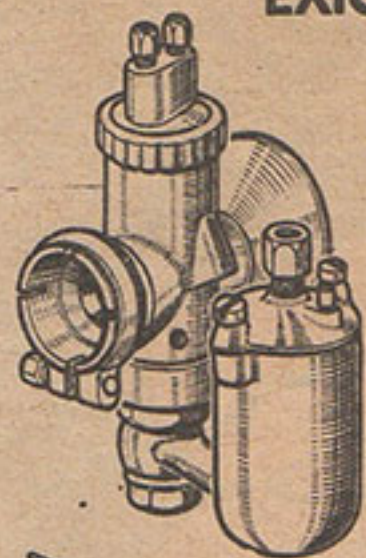
VENTE à CREDIT NEUF et OCCASIONS

Réponse contre
30 fr. en timbres

LIVRAISON TRES RAPIDE

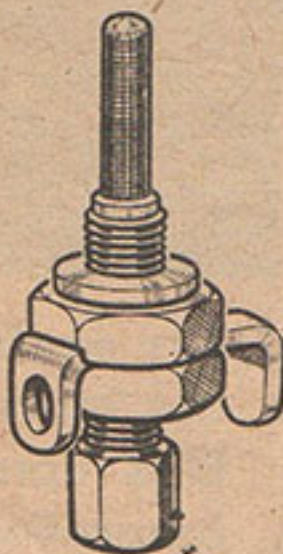
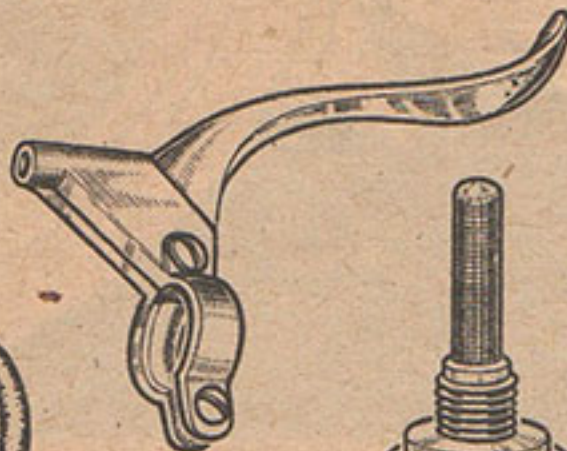
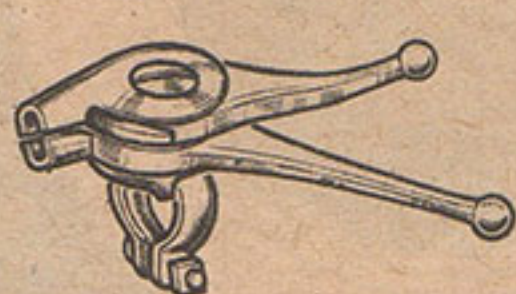
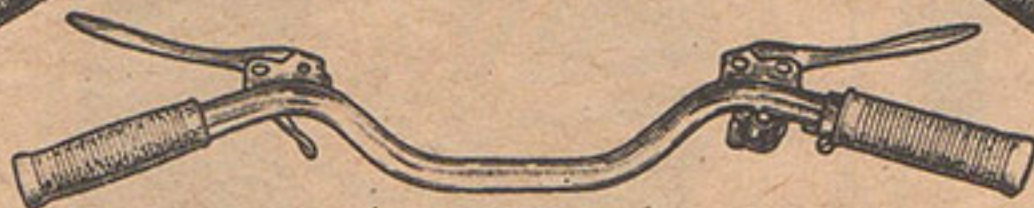
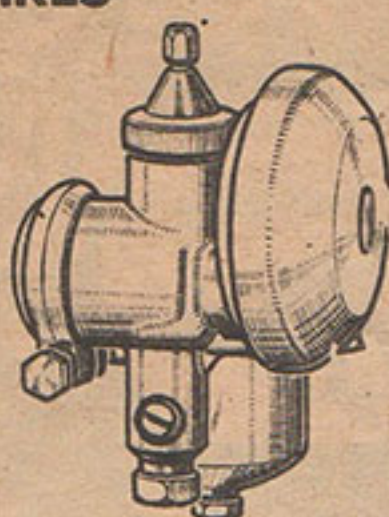
1/3 comptant
4-5-6 mois

EXIGEZ LES ACCESSOIRES



AMAC

En vente
chez tous les
spécialistes



STATION-SERVICE-AMAC

21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02

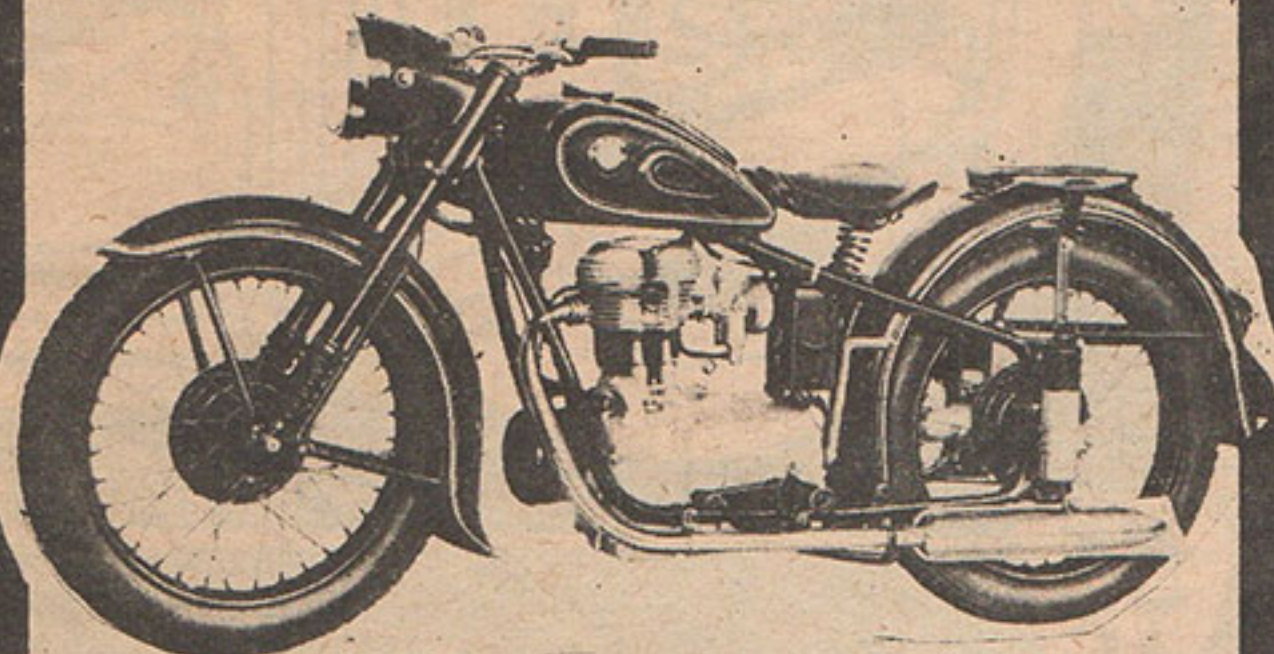
B.M.W.

Type : R 51/2 - Sport - 2 cylindres - culbuteurs - cardan
fourche télescopique - suspension arrière - 2 carbu-
rateurs - sélecteur - 4 vitesses - vitesse 140 kmh.

Modèle 1950 - 500 cmc. - Prix : 350.000 frs.

Type : R25 - Monocylindre - culbuteurs - cardan
fourche télescopique - sélecteur - suspension arrière
4 vitesses - 250 cmc.

Prix : 220.000 frs.



AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIERES
à 300 mètres de la gare

Tél. GRE. 17-93

Les Ets BONNET

LIVRENT RAPIDEMENT

LES SPLENDIDES MODELES

GUILLER - JONGHI

B.S.A. - D.K.W.

Renseignements : 30 frs timbres poste

Catalogues : 50 frs mandat-poste au C.C.P. 7141-46 Paris

80, Av. du Général Leclerc — BILLANCOURT

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

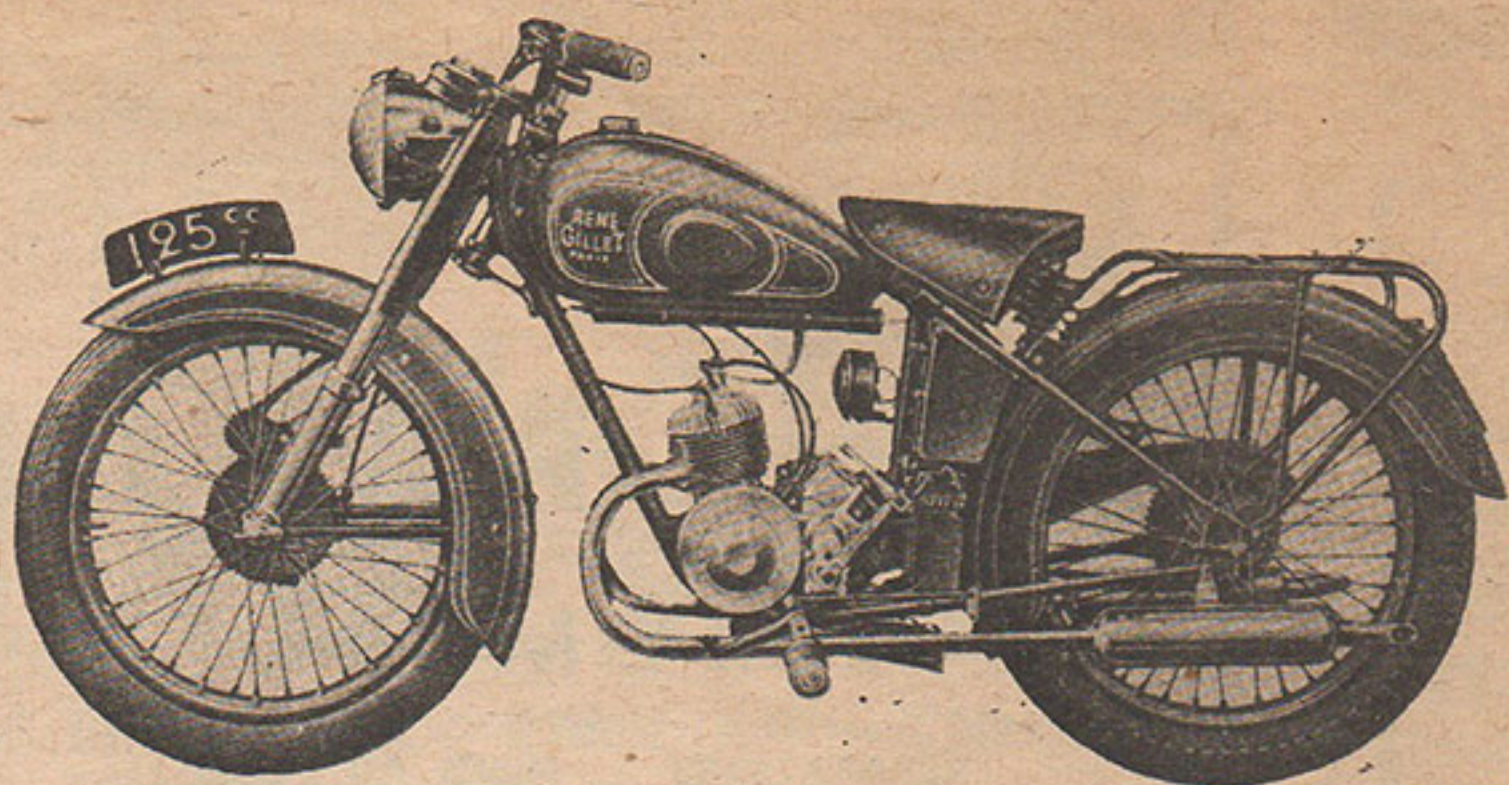
23, Rue des Acacias, 23
PARIS-17° — Tél. ETO. 12-46

Véломoteurs 125 cmc.

RENE GILLET

MOTOCYCLETTES 750-1000 cmc

— SIDE-CARS —



LIVRAISONS TRES RAPIDES

Catalogues, Tarifs, Renseignements,
126 bis, av. A. Briand
MONTROUGE

ALE. 40-40

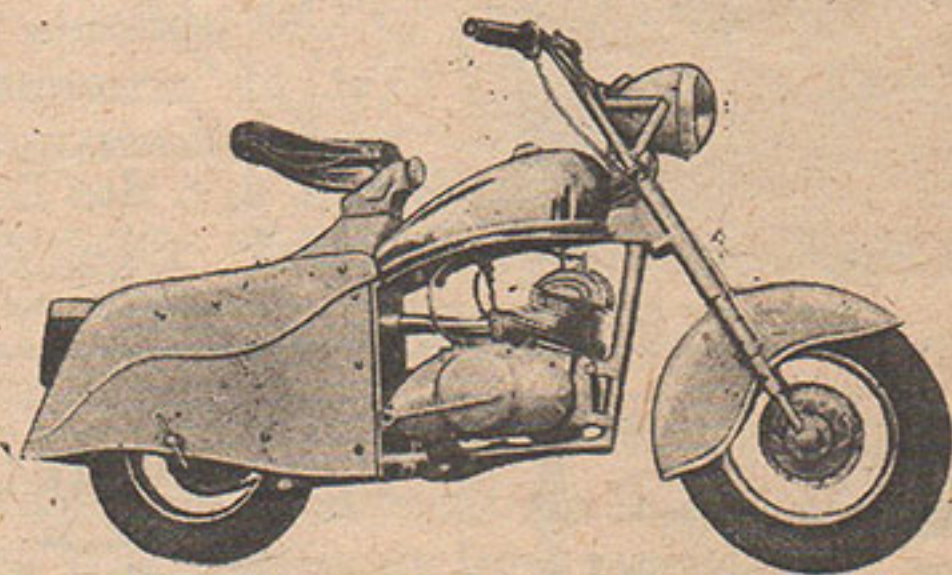
AGENCES PROVINCE DEMANDEES

MOTO
SCOOTER



MOTO
SPORT

1950



MOTEUR de grande classe.
FABRICATION osée, étudiée autant
que soignée.

PRESENTATION unique par l'emploi
au maximum d'alliages légers
inoxydables.

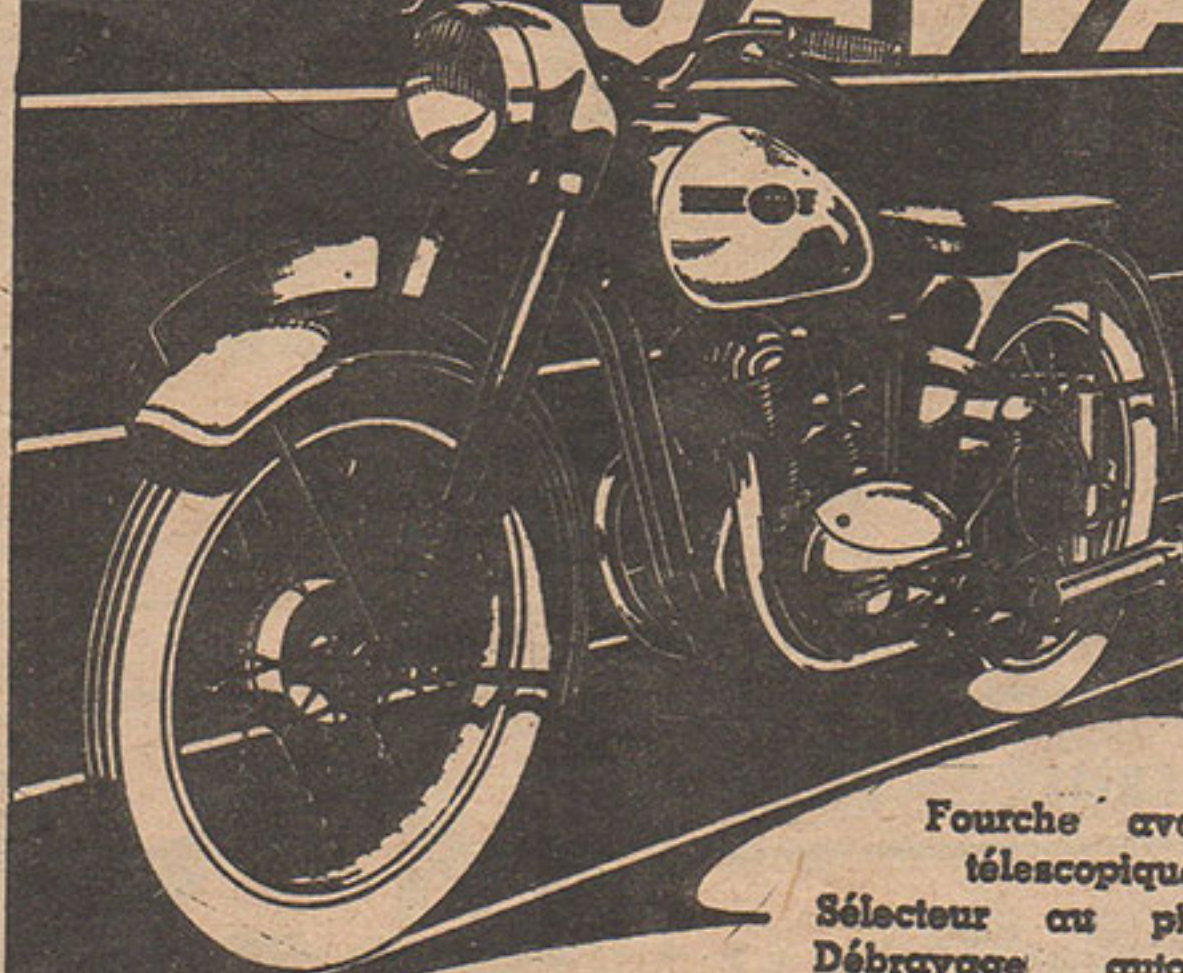
C'est ce que vous présente les

Ets. TALON & Cie

6, r. du Bois-Bourgeois, MONTBELIARD - Doubs

250 cm³
350 cm³ bicylindres

JAWA



Fourche avant
télescopique
Sélecteur au pied
Débrayage autom.
Suspension arrière

DISPONIBLE IMMEDIATEMENT

STOCK PIECES DETACHEES

Agent Général pour la France et l'Algérie

ETABLISSEMENTS P O C H

127, av. de Neuilly + NEUILLY-SEINE - Tél. : SAB. 61-70

STATION-SERVICE SPÉCIALISÉE

PIECES DETACHEES ORIGINE

NIEL-GARAGE - 8, Rue Fourcroy - PARIS 17^e - WAG 52 62

1^{er} - 2^{ème} - 3^{ème} prix!

AU DERNIER CONCOURS
DE SILENCIEUX DU T. C. F.
SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

**SILENCIEUX
WILMAN**

**SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE
DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT**

AUGMENTATION
DE PUISSANCE
MEILLEURES REPRISES
ÉCONOMIE D'ESSENCE
SILENCE PARFAIT
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³



SILENCIEUX "TROMBLON"

MODÈLE A SPIRALE
DÉMONTABLE POUR
2 ET 4 TEMPS



**SUPER SILENCIEUX
TORPILLE
POUR MOTOS
2 ET 4 TEMPS**



SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE

POUR 100 & 125 cm³
2 ET 4 TEMPS

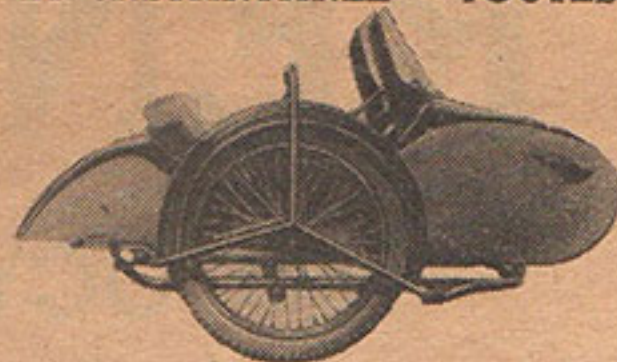


3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...
LE SIDECAR LÉGER POINARD

Sport — Tourisme
ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE
POSE FACILE ET INSTANTANÉE - TOUTES CYLINDRÉES

Pour 125
à 250 cm



34 kgs
seulement

USINE : 54, rue Etienne-Dolet - CACHAN (S.)
Tél. : ALE. 34-41



9 fois recordman du monde
VAINQUEUR du BOI D'OR
1949 — Catégorie 175
(record battu)

**MARCEL
PAHIN**

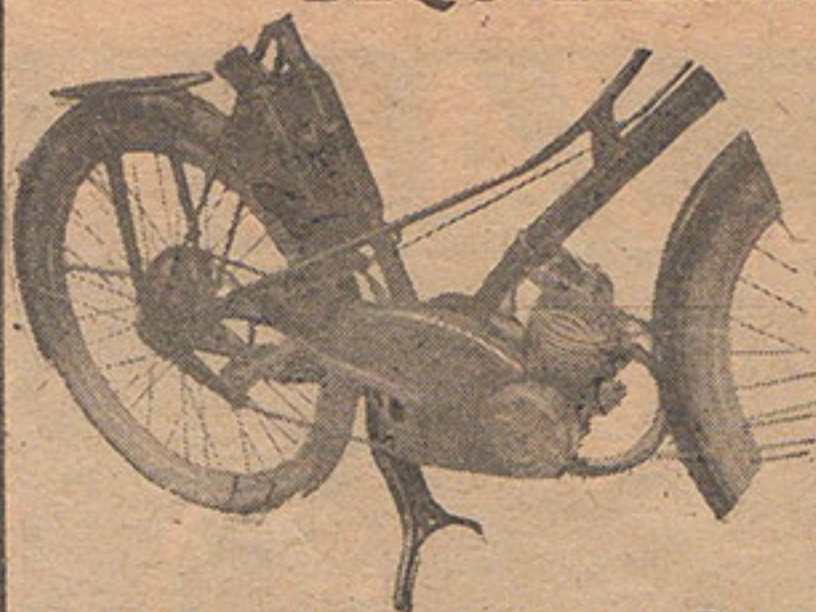
A L'AGENCE GÉNÉRALE PARISIENNE

AUTOMOTO

vous conseillera sur le choix de votre moto
REPARATIONS MISES AU POINT
VENTE A CREDIT

62, Avenue de la GRANDE - ARMÉE, 62
(PARIS-PORTE MAILLOT) Tél. GAL. 57-95

BEQUILLES RENFORCEES



adaptables sur :

MOBYLETTE
MOTOBECANE

VELOSOLEX

et tous les vélos.

fabriquées par :

LES ACCESSOIRES L. Q.

12, rue Hector Carlin - St-PRIX (S. et O.)

SCOOTER BERNARDET

125 et 250 cmc.

Rallye de PARIS-NICE

3 scooters au départ

3 scooters à l'arrivée

sans pénalisation.

Rallye de L'AIGLE

2 scooters 1^{ers} sur

30 partants

et 11 arrivants

CONCESSIONNAIRE :

G.S.M. 8, r. des Ecoles

PARIS-5^e ODE. 50-91

Payable en 12 mois



Assurez-vous

AU SERVICE
DES ASSURANCES

12, rue de Cléry, PARIS-2^e

Pour toute correspon-
dance avec « MOTO-
REVUE », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.



S.F.M.P.D.

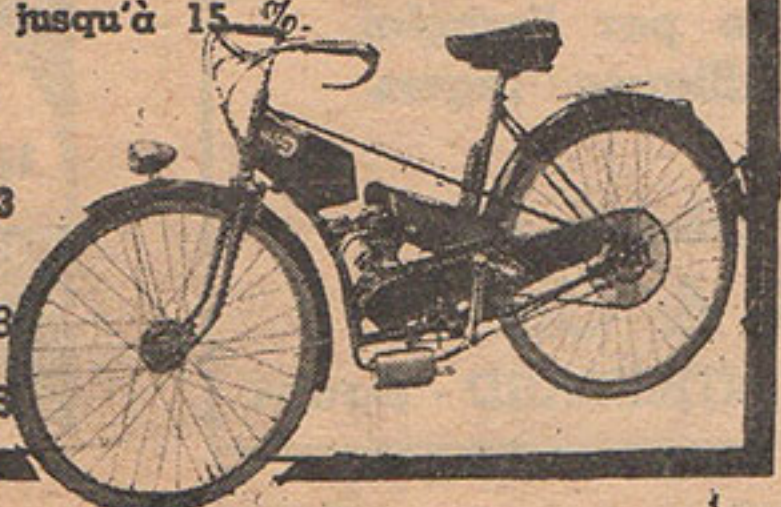
23, Rue de Bagnolet, 23
PARIS-20^e

Tél. : MEN. 23-87, 23-88

AGENCES DISPONIBLES

A CREE POUR VOUS LE
VELOSERWA V.S. 50
A FOURCHE TELESCOPIQUE

Moteur 4 t. culbuté, 1 CV. Culasse
Alu et cylindre chemisé. Vitesse 50
kmh. 1 L. 4 aux 100 kms. Tenue
de route impeccable. Permet de
gravir, sans pédaler, les côtes
jusqu'à 15 %.



CONSTRUCTEURS

confiez la
fabrication de
VOS BOBINAGES
à des spécialistes :
La Ruche Industrielle



35, rue Saint-Georges
Paris-9^e - TRU.-79-44

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

LIVRAISON IMMEDIATE... DEMONSTRATION
LE TRIOMPHE DES « IMME »

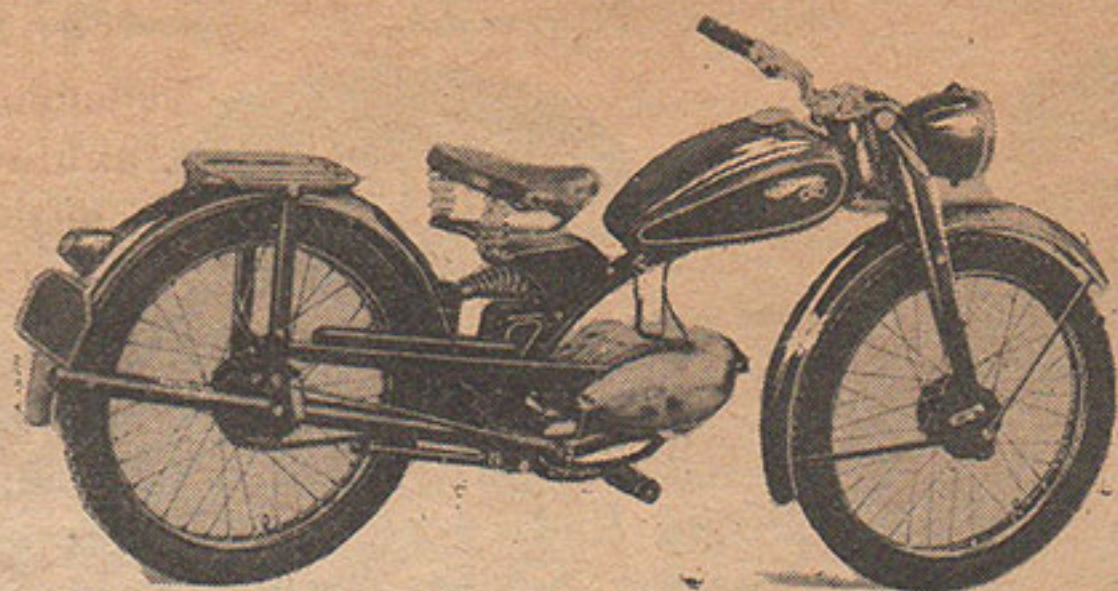
Circuit de l'ILE DE FRANCE

1^{er} ex-æquo Michel VERRECHIA, Champion de France

Circuit du SUD OUEST (1.200 kms)

1^{er} ex-æquo M. COUDERC, de Bordeaux

DEUX IMME au départ, DEUX IMME à l'arrivée
gagnant 3 Coupes et le Prix de la Ville de Biarritz



Distributeur pour la France* :
IMME — ARIEL — PANTHER — GLERA — O.E.C.

LADEVEZE

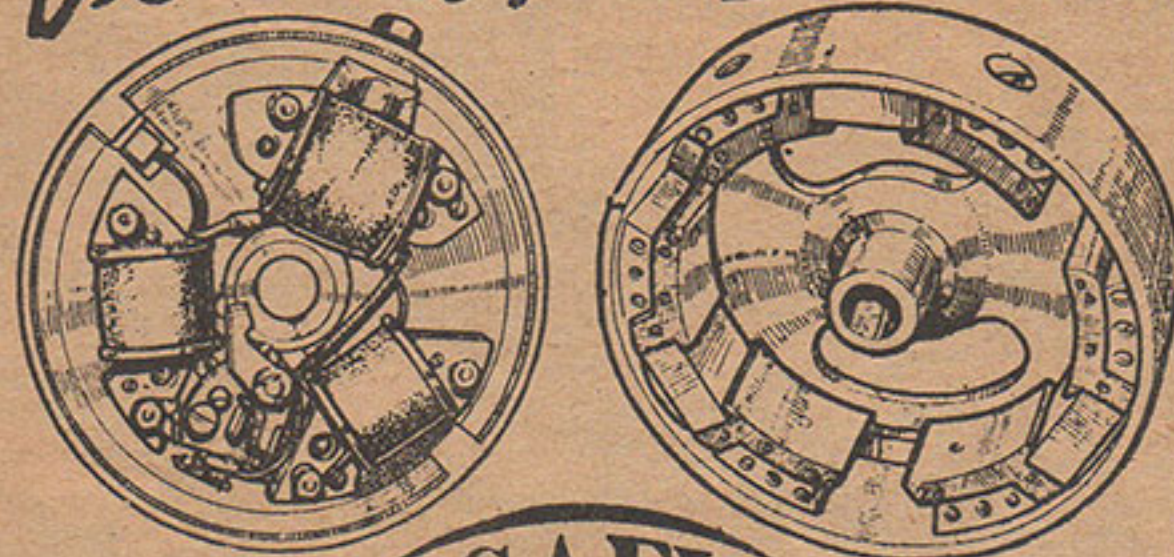
50, RUE BRUNEL — PARIS (17^e) — ETO. 24-66

Grand choix de vélomoteurs et motocyclettes
neuf et occasions

CREDITS — REPRISES

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES

Volants Magnétiques



BOL D'OR
-- 1950 --

SAFI

Vainqueurs
en 175 cmc.

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation

Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles

21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

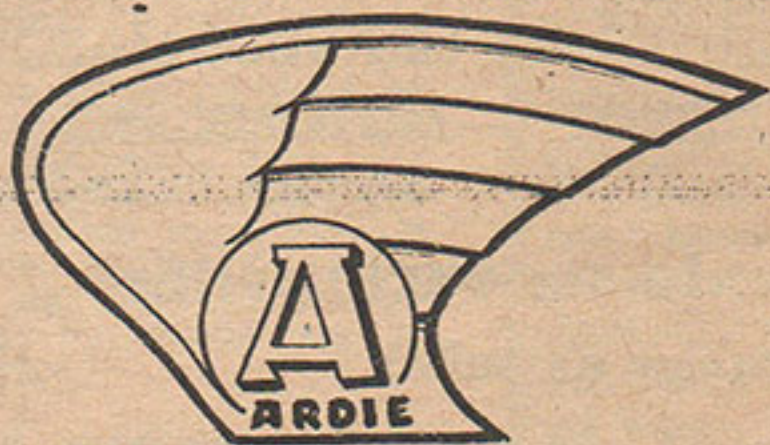
Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS

154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)

Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED

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

LES CELEBRES VELOMOTEURS et MOTOCYCLETTES



SERONT DANS QUELQUES SEMAINES
SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS

Dès à présent :

Livraison sous un mois de toutes pièces déta-
chées d'origine pour tous modèles en service.

ADRESSER LES COMMANDES A :

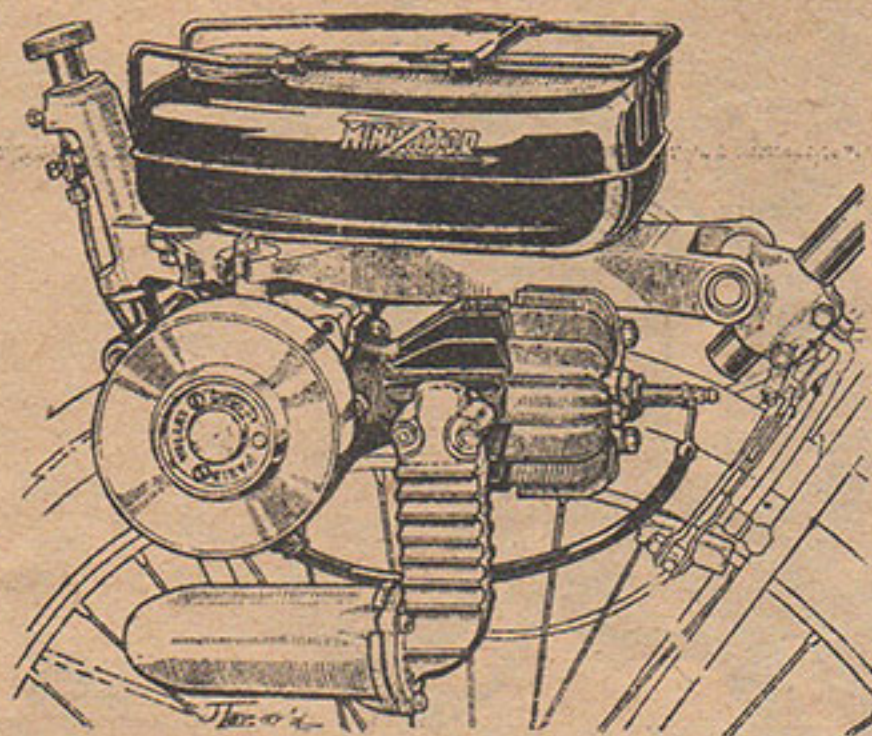
DIFFUSION INDUSTRIELLE FRANÇAISE
DISTRIBUTEUR GENERAL EXCLUSIF

16, Rue Pasteur — Kremlin-Bicêtre (Seine)
ITALIE 31-23

AGENT EXCLUSIF A L'IMPORTATION

Consortium de Représentation Générale :
18, Rue de Paradis, 18 — PARIS (10^e)

MINI/MOTOR



LE HORS-BORD DE LA BICYCLETTE

LE PLUS

PUISSANT
SIMPLE
ÉCONOMIQUE

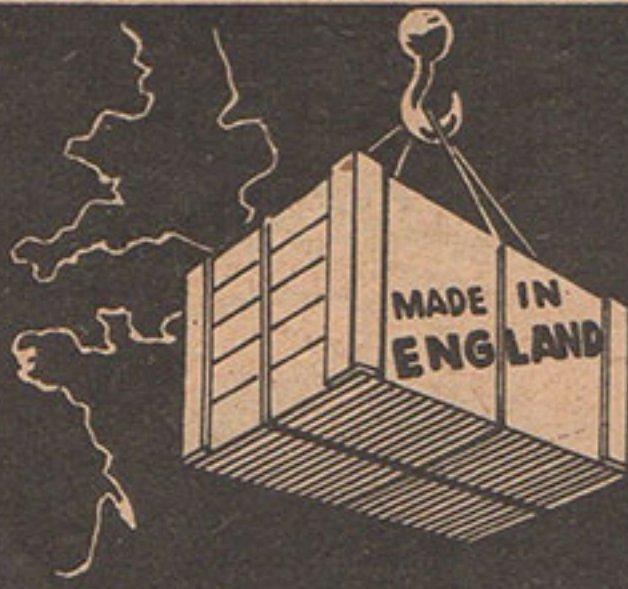
SE MONTE EN MOINS D'UNE HEURE

CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS POUR CERTAINES RÉGIONS

MINI/MOTOR

35, RUE DE CLICHY
PARIS 9^e

TÉL. FIG. 66.30



Enfin, NEW-MAP

IMPORTATEUR

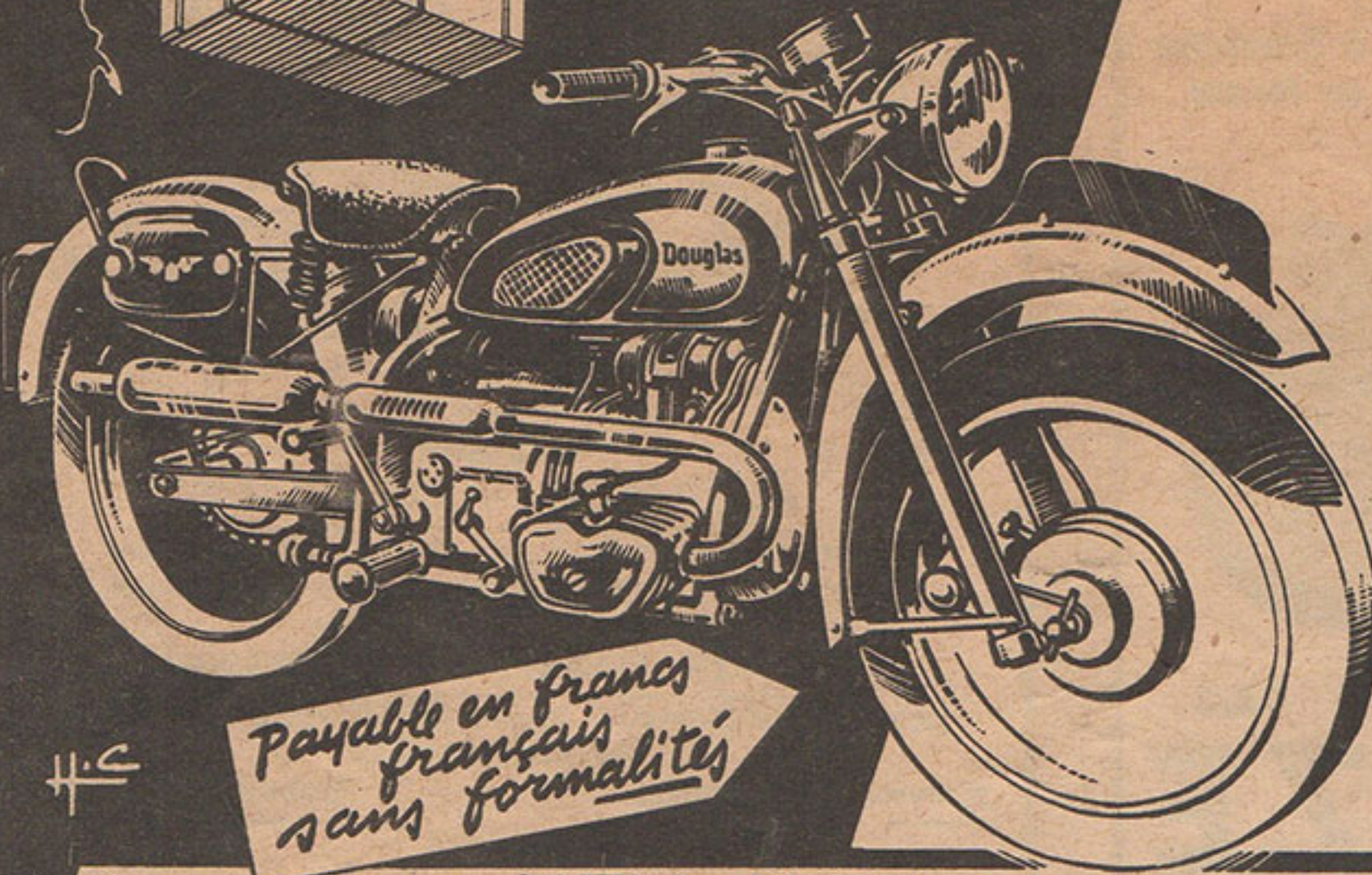
et ses TROIS CENTS AGENTS distributeurs en FRANCE

vont pouvoir prendre vos commandes de

Douglas

EN TOURISME : 225.000 francs
EN SPORT : 250.000 francs
350 cmc. "FLAT-TWIN" à culbuteurs
Fourche Radiadraulic à balanciers
Suspension AR par barres de torsion

A VOTRE DISPOSITION
UNE USINE ENTIERE
BIEN EN FRANCE

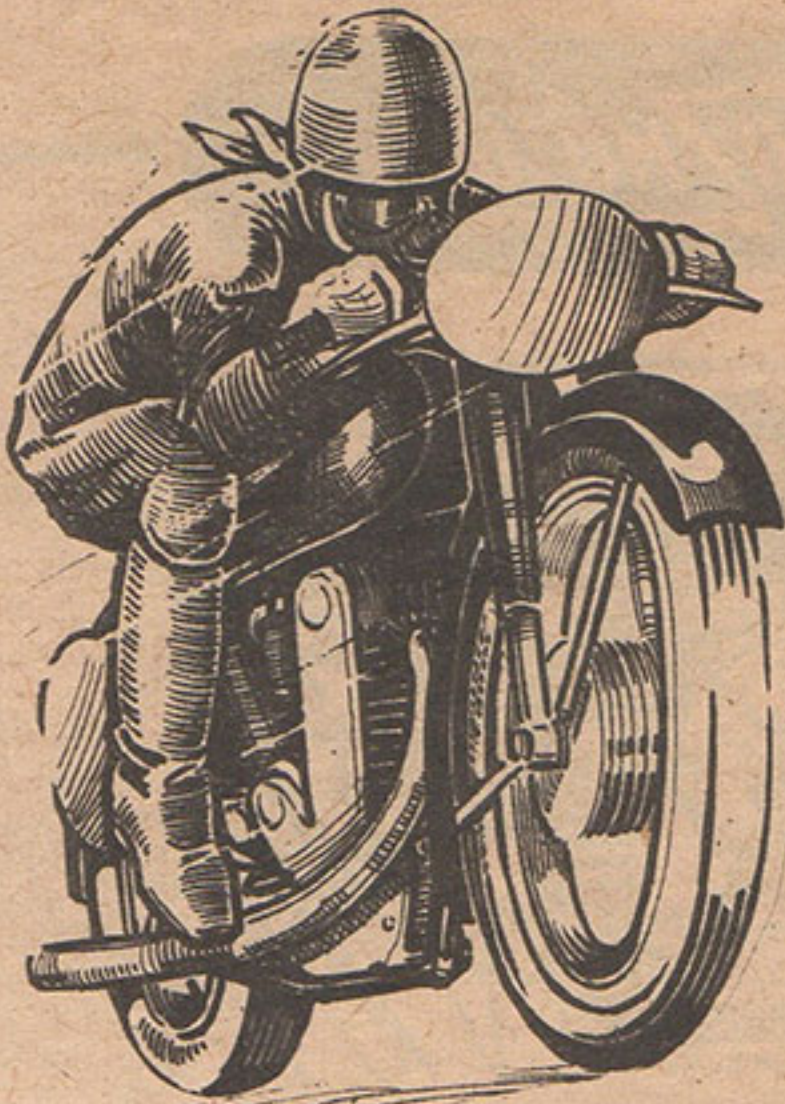


Payable en francs
français
sans formalités

MOTOCYCLETES NEW-MAP

Bureaux et Usines :
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30 r. de Charenton, Paris-Bas. - DID. 73-83
TOURCOING : 13, pl. de la République - Tél. 13-34
TOULON : 6, place d'Armes - Tél. 28-12
TULLE : ORLIAGUET, Motoriste.



Seul! Georges MONNERET

97 fois Recordman du Monde - 7 fois Champion de France

REPRESENTANT DE TOUTES LES GRANDES MARQUES

GRIFFON — PEUGEOT — TERROT — MOTOBECANE — JONGHI
GNOME-RHONE — MONET-GOYON — Scooter BERNARDET, etc...

Vous présente ses exclusivités

(livrables de suite)

qui dominent la production

Les PUCH 125 sport et tourisme et 250 cmc.
Les Spéciales MONNERET 125 et 175 cmc.

CREDIT Toutes marques Tous modèles

REPARATIONS PAR MECANICIENS DU SERVICE DES COURSES

3 MAGASINS :

PARIS-NORD

138, rue de Tocqueville
PARIS-17°
WAG. 95-59

PARIS-CENTRE

7 - 9, Boul. Beaumarchais
PARIS-11°
TUR. 96-56

PARIS-SUD

106, Av. Aristide-Briand
MONTROUGE
ALE. 21-71



Moto

La
Moto

revue

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

ABONNEMENTS :	24 N ^{os}	France 480 fr.	Etranger 600 fr.
	50 N ^{os}	950 fr.	1.200 fr.

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

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

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

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

◆ SALON DE L'AUTOMOBILE UNIQUE A PARIS

Le Salon de l'Automobile et du Cycle de Paris se tiendra du 5 au 15 octobre prochain en une seule série.

Le grand nombre des exposants dans les diverses spécialités impose aux organisateurs d'envisager des dispositions particulières. Une annexe à ciel ouvert sera donc très probablement réservée aux poids lourds. Quant aux cycles et motocycles, on leur consacrerait un hall couvert dans le genre de celui occupé par le Salon des Sports sur les berges de la Seine. Il est également possible que ce hall soit accolé au Grand Palais.

◆ PAS DE SALON ANGLAIS DE LA MOTO EN 1950

L'industrie britannique n'exposera pas en 1950 ! Cette mesure se trouve justifiée par le fait que cette année également il n'y a pas de modèles vraiment nouveaux et que par ailleurs l'exportation absorbe à l'extrême toutes les forces disponibles. On insiste de plus sur les frais élevés que représente la mise sur pied d'un Salon et sur la perturbation qu'il ne peut manquer de provoquer dans la production. C'est « The Motorcycle » qui nous donne cette nouvelle et il ajoute que les anglais dominent nettement dans les grosses cylindrées, mais que pour les petites machines, la concurrence allemande commence à se faire nettement sentir, en particulier sur le marché belge.

◆ NOTRE PRODUCTION DE PNEUMATIQUES

Voici quelques chiffres relatifs à la production de 1949 : 4.819.528 pneus et 4.626.295 chambres à air. Pendant le mois de décembre 1949, 483.141 pneus ont été fabriqués, soit 286.618 pour les voitures particulières et 110.294 pour les camionnettes.

◆ NOUVEAUX PNEUS

Il semble que le pneu soit en nette évolution. Non seulement des produits comme la rayonne entrent en lutte contre le coton, mais des nappes de fil d'acier sont employées non seulement pour les poids lourds, mais même pour les voitures particulières. Une marque anglaise incorpore dans la bande de roulement des ressorts à boudin. Ceux-ci s'usent en même temps que la chape, et forment des points qui s'agrippent au sol. Argument publicitaire ou avantage réel ?

BIEN CONDUIRE

Certainement avez-vous entendu dire d'un pilote qu'il « conduisait bien » et sans doute avez-vous une impression fort flatteuse de votre propre façon de conduire ! Mais que signifie cette expression : « bien conduire » ?

Bien conduire c'est essentiellement adapter sa vitesse aux circonstances de la circulation. Ce n'est pas rouler vite n'importe où, c'est rouler vite sur une large route droite, et rouler doucement sur les routes étroites, semées de carrefours et de virages masqués, ainsi que dans les villages, les villes et leur banlieue.

Bien conduire, c'est aussi tenir sa droite en toutes circonstances et particulièrement quand la visibilité est insuffisante. Que dire de certains conducteurs (lisez automobilistes) du dimanche qui tiennent toute la route avec un sans-gêne odieux ou bien quand ils prennent leur droite vous tassent dans le bas-côté. Ces mêmes conducteurs se croient lésés lorsqu'un motocycliste se permet de les doubler ; ils foncent à toute allure et risquent de provoquer un accident en voulant donner satisfaction à leur vanité.

Bien conduire, c'est être amateur de mécanique, c'est ne rien ignorer du fonctionnement de notre machine, c'est savoir quelles sont les conséquences mécaniques de telle ou telle manœuvre, c'est surveiller, régler et entretenir son engin, c'est appréciant ses efforts sentir vivre sa machine. C'est une des raisons pour lesquelles il y a bien peu de bons conducteurs parmi les automobilistes : celui qui écrase l'accélérateur pour monter une côte, qui roule à 20 en prise, qui passe ses vitesses avec bruit, qui oublie de desserrer son frein à main en démarrant, qui laisse cliqueter son moteur, qui remet de l'huile quand son réservoir est vide, qui se souvient de l'existence de son accumulateur quand il tourne la manivelle, celui-ci ne sera jamais un bon conducteur...

Bien conduire c'est encore ralentir, voire marquer un temps d'arrêt aux croisements sans visibilité, comprenant deux voies d'égale importance...

Bien conduire c'est considérer le principe de la priorité comme une formule juridique et faire passer sa sécurité avant son amour propre et avant l'établissement de la moyenne.

Le bon conducteur est celui qui ayant commis une imprudence en aura pris conscience et qui, le danger écarté, se jurera de ne pas le répéter.

La moto est la plus merveilleuse école de « bonne conduite », grâce à la mise en pratique courante du sang-froid, de l'équilibre intérieur, de la maîtrise de soi-même, de l'adaptation aux circonstances et procure l'acquisition des réflexes les plus instantanés...

◆ FOIRE DE LILLE

Du 10 au 25 juin 1950, le Grand Palais de la Foire de Lille revêtira l'aspect d'une passionnante confrontation des moyens modernes de locomotion routière. En effet, la section de l'Automobile et du Cycle y sera particulièrement brillante du fait de la participation de la majorité des grands constructeurs français et d'un grand nombre de constructeurs étrangers. Il sera loisible aux visiteurs de contempler toute la gamme des véhicules de puissances, enveloppes et usages divers. De plus un très grand nombre de producteurs en appareils et outillages perfectionnés exposeront leurs dernières réalisations relatives au confort, à la décoration, à la sécurité, etc.. Enfin tous les amateurs de moto y trouveront, eux aussi, les plus belles constructions actuellement réalisées...

◆ AVERTISSEMENT AMIABLE

Les autorités de Gray ont donné des instructions pour que les automobilistes et motocyclistes contrevenant aux règles de la circulation soient avertis à l'aide de la fiche ci-dessous :

« Si Gray est une ville accueillante, cela n'exclue pas la discipline à observer concernant la circulation.

Nous sommes au regret de vous dire que vous êtes en infraction avec nos règlements pour...

A l'avenir, mettez-vous en règle.

Ceci est un simple avertissement.

Pour tous renseignements, adressez-vous à la Police, Hôtel de Ville ou au Club-Automobile, quai Villeneuve ».

Inscrivons donc, en nous réjouissant, Grays, sur la liste des villes courtoises.

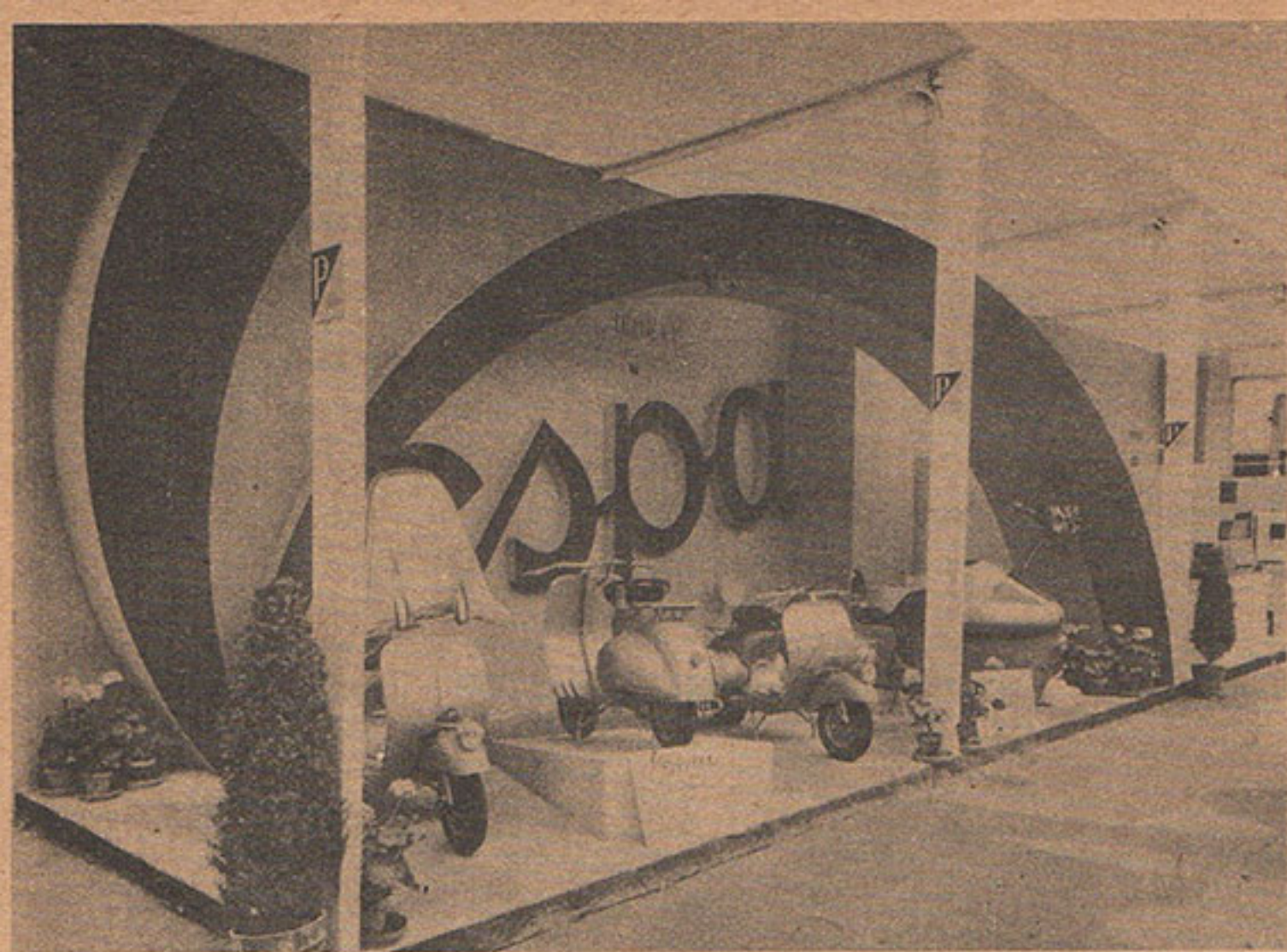
◆ LE CODE A L'ECOLE

Les sénateurs ont adopté à l'unanimité la proposition de résolution suivante de M. Schwartz :

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement à prescrire l'étude des dispositions essentielles du Code de la Route dans les établissements du premier et du second degré au cours des séances de plein air et d'activité dirigée ».

Précisons de plus que M. Yvon Delbos, ministre de l'Éducation Nationale, avait déjà avant ce vote, donné son accord à la proposition de M. Schwartz.

Informations



A la Foire de Paris : un stand particulièrement réussi, celui de Vespa.

◆ SUCCES DES MACHINES ANGLAISES A L'ETRANGER

Au Brésil, la marque la plus en vogue est Norton. Viennent ensuite : Matchless, Harley, Indian, Ariel. La Velocette également a beaucoup d'adeptes. Parmi les motos légères la Jawa et la Puch connaissent un grand succès. Très cotées également sont les marques B.S.A., CZ, Royal-Enfield, A.J.S. et Guzzi.

Pourquoi ne relève-t-on aucun nom de machines françaises ? Qui s'en désintéresse, l'Etat ou les Producteurs ?

◆ AUTOMOBILES ET MOTOCYCLETTES POUR LA COLOMBIE

L'Office de Contrôle des Changes Colombien a de nouveau autorisé l'importation d'automobiles de tourisme et de motocyclettes, qui avait pratiquement été suspendue depuis deux ans. Outre qu'elle était soumise au régime des licences, cette importation était entravée auparavant par des conditions de prix et de paiement très rigoureuses.

Voilà un débouché qui ne devrait pas manquer d'intéresser nos constructeurs.

◆ UN NOUVEAU MOTEUR AUXILIAIRE

On nous annonce d'Angleterre la mise en fabrication d'un nouveau moteur auxiliaire pour bicyclettes : le G.Y.S. Ce petit moteur se fixe sur la fourche avant et entraîne la roue avant au moyen d'un galet en carborundum. Un carburateur spécial de marque Amal assure son alimentation, tandis qu'un volant magnétique Wico-Pacy Bautam lui fournit l'allumage. Le dispositif d'échappement comprend une chambre d'explosion qui permet de réduire le bruit au minimum.



Quand on désire acquérir un vélomoteur moderne, on commence par se renseigner sur le prix, puis on reste quelque temps passablement soucieux, échaffaudant des plans financiers aussi ardues que ceux qu'étudient nos distingués ministres. Une main sur le cœur, l'autre sur le porte-monnaie, on scrute, on suppute, on discute... c'est un véritable calvaire.

Mais depuis quelques temps, *Moto-Revue* crée l'espoir pour tous et donne le bonheur à celui que la chance... et le don divinatoire, ont désigné.

Cette année encore, comme vous le savez, un vélomoteur Gnome-Rhône R.3, construit par les Ets Voisin, constitue le premier prix de notre concours.

Cela vaut la peine de s'adonner à la science des Rébus. D'autant plus que d'autres lots forment une liste

◆ ECOLE PROFESSIONNELLE D.K.W. A INGOLSTADT

Depuis le mois de février, l'école professionnelle de D.K.W.-Auto-Union a été transférée à Ingolstadt, où elle dispose de salles de classes et d'ateliers spacieux et bien conditionnés. Cette école avait été créée en 1928 et elle était alors la première de ce genre pour l'industrie motocycliste. Ouverte à nouveau en octobre dernier, elle comprenait 15 cours, avec 300 élèves, sous la direction de l'ingénieur Beck. Corrélativement, la firme Auto-Union a pu cette année, du mois de janvier au mois de février, augmenter de 43 % la fabrication de sa petite 125 RT et porter la production mensuelle à 1.003 machines. L'usine d'Ingolstadt occupe en ce moment 1.700 personnes, ce qui porte à 2.100 unités l'ensemble du personnel employé chez Auto-Union.

◆ LA N.S.U. « FOX » AUX U.S.A.

La petite N.S.U. « Fox » qui on le sait est à peu près la seule 100 cc. quatre temps construite actuellement en Allemagne, connaît un très grand succès, à tel point qu'elle se vend jusqu'aux Etats-Unis. Ce sont les établissements Stanley Sharp, de New-York, qui assument la représentation de cette vieille marque.

◆ YOUGOSLAVIE

A la suite de sondages commencés en 1948 dans la région de Zagreb, les ingénieurs ont trouvé de la naphte à 680 m. de profondeur. Si les pronostics se confirment, la République Fédérale de Yougoslavie a l'intention de créer une « ville du pétrole ». La dépendance de l'extérieure serait d'autant réduite.

qui mettrait l'eau à la bouche du plus assoiffé des réfractaires.

Le moteur Poulain, le vélo Terrot, le pare-brise Delannet, les batteries Fulmen et Dary, la magnéto Morel, le Casque Géno, la sacoche cuir de St-Paul-Motos, le bon de 3.000 fr. de Pertuisot, ne sont pas à dédaigner, sans parler de toute la cascade de bons de réduction, de Bretocyl, de Savon 3/33, etc..., etc... J'en passe et des meilleurs.

La seule condition est d'être un ami sûr de *Moto-Revue*, et savez-vous quels sont ces amis ?... Ce sont les abonnés !

Et comme nous sommes très arrangeants, nous acceptons les abonnements de dernière heure.

Donc, si vous n'êtes pas encore un supporter de *Moto-Revue*, c'est le moment ou jamais de vous abonner. Et si, comme nous pensons bien, vous ne voulez pas faire de peine à votre marchand de journaux en lui retirant votre clientèle, abonnez-vous chez lui, il y trouvera lui aussi son avantage et tout sera pour le mieux dans le meilleur des mondes.

LE MOTOGRAPHE

◆ REALISATION D'AMATEUR

Un suédois entreprenant et enthousiaste vient de monter sur sa Harley un moteur hors-bord « Evinrude » 2 temps, quatre cylindres, qui développe 50 CV. Ne disposant pas dans le cadre de sa machine d'une place suffisante pour monter le radiateur d'eau indispensable au refroidissement, il plaça le dernier à la partie antérieure du sidecar. Avec cet ensemble, un peu particulier il est vrai, il a atteint une vitesse de 150 kmh. et il espère faire encore mieux lorsqu'il aura pu déterminer le rapport de démultiplication optimum.

◆ TABLEAU D'HONNEUR

Permettez-moi de vous faire profiter d'une adresse salvatrice pour les motards en panne à Creil.

Dimanche dernier 14 mai, à 22 h. 30, je me trouve dans les rues noires et désertes avec la magnéto de ma D3 « gommée » et sans outillage approprié.

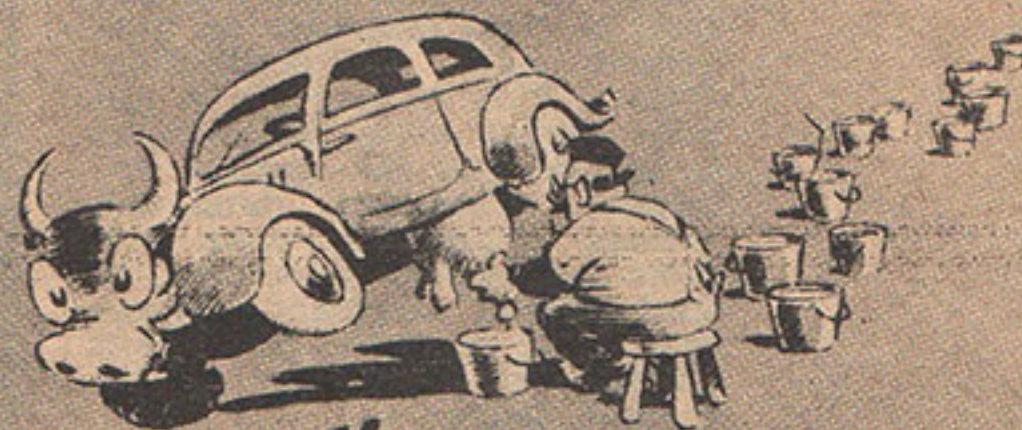
Un mécanicien, déjà endormi, s'habille et travaille près de 3 heures, ceci pour 435 francs y compris la fourniture d'un petit raccord de gonflage.

Cet artisan dévoué est M. Dussard, place du Faubourg, à Creil (route de Senlis).

Il mérite une place à votre tableau d'honneur. D'autant plus qu'un travail urgent l'obligeait à se lever à 5 heures le lendemain.

P. VANNELET, Paris

Une affiche qui se passe de commentaires !



L'éternelle vache à lait

Comparaisons édifiantes

I. Budget général :		Recettes des taxes sur l'auto :	
1949 : 1.870 milliards		1949 : 72 milliards	
1950 : 2.217 milliards		1950 : 105 milliards prévus	
Hausse 18 %		Hausse 45 %	

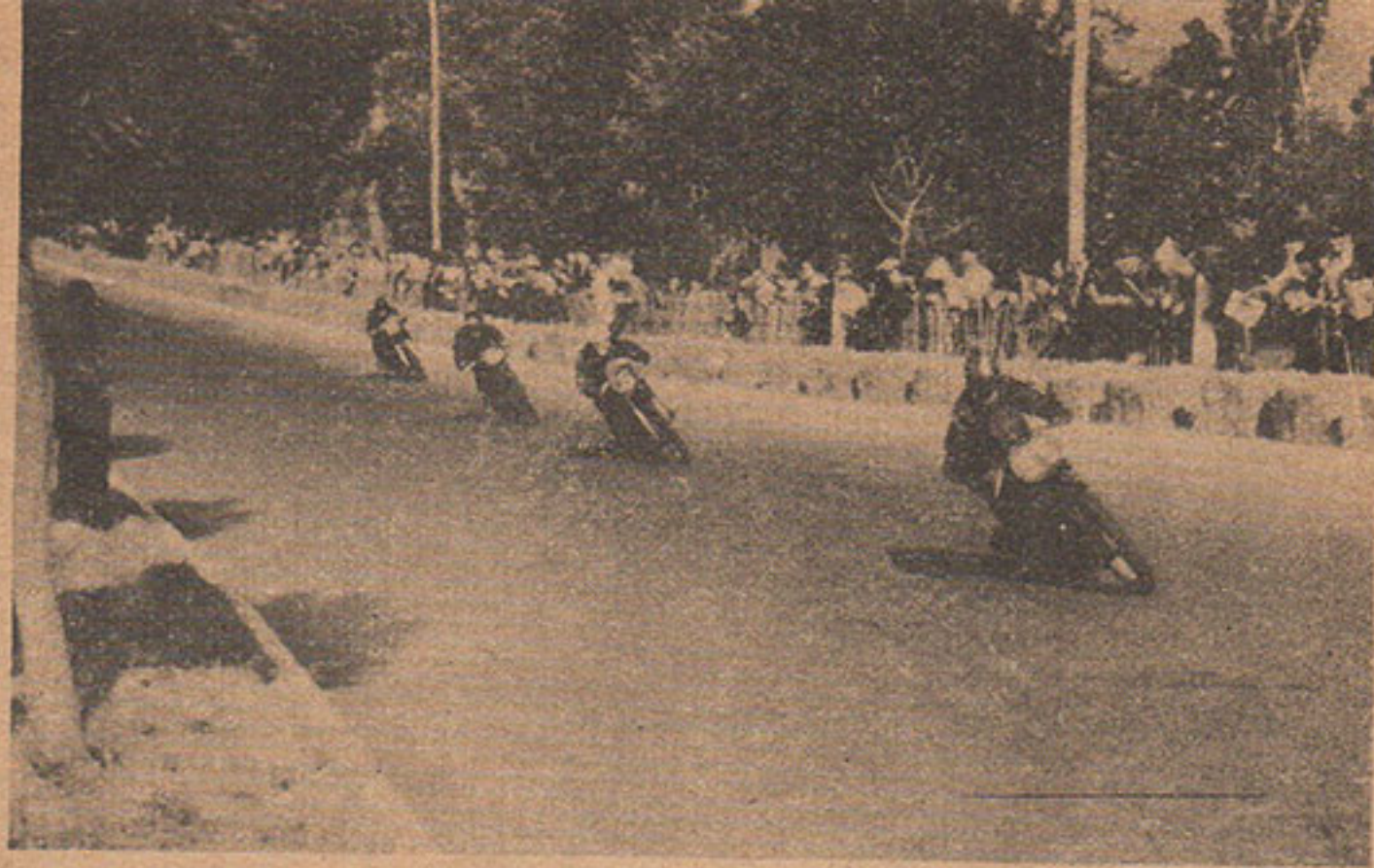
II. De janvier 1946 à janvier 1950 :

Indice des prix de détail multiplié	Taxes sur l'essence multipliées
×	×
par 3,9	par 8,6

Les taxes sur l'essence ont augmenté 2 fois plus vite que le coût de la vie.

Demandez ici la brochure "Absurdités" Nous serons heureux de vous l'offrir.

STABILITE ET DIRECTION



LA tenue de route de nos machines modernes est excellente à quelle classe quelle appartienne mais on peut dire que depuis de nombreuses années déjà, cet idéal est réalisé et à notre avis, nous le devons, pour une part importante à la rigidité plus grande des cadres. Nous avons eu dès 1913, une petite Magnat-Debon qui avait une tenue de route si parfaite qu'on pouvait lâcher le guidon sans qu'elle s'écartât le moindre centimètre du monde de sa ligne. Nous avons été moins heureux avec une grosse machine provenant des stocks. Puis nous avons eu toutes sortes de motos dont la stabilité était très satisfaisante, mais toutes avaient un arrière rigide. Tout comme nous devons à la course de bonnes suspensions avant, des directions de plus en plus stables, pour lesquelles le frein de direction n'est même plus nécessaire, des cadres rigides assurant une liaison parfaite entre les roues, c'est à la course également que nous sommes redevables de suspensions arrières qui loin de flotter, contribuent à améliorer la tenue de route et la stabilité. Mais n'envisageons que la direction elle-même et la stabilité. Remarquons d'ailleurs que tous les techniciens ne sont pas absolument d'accord et que nous voyons les uns se prononcer pour des chasses ou des inclinaisons assez différentes. Si une solution s'avérait parfaite, elle serait universellement adoptée. Mais dans des limites assez larges, on peut dire que le constructeur dispose d'une marge assez grande dans la détermination des caractéristiques d'une direction. Toute réalisation ne peut jamais être qu'une compromis.

Récemment, le directeur technique de Royal-Enfield a fait une conférence qui, par la personnalité de l'auteur a soulevé beaucoup d'intérêt.

Nous allons en donner un résumé. Une machine est automatiquement stable quand penchant d'un côté elle vire d'elle-même de ce côté et met en action la force centrifuge qui corrige le couple de renversement dû au poids de la machine. Puis quand la machine est redressée, la direction doit automatiquement retourner à la position de marche en ligne droite. Ce n'est pas en tournant le guidon que le motocycliste redresse la machine, car dans ce cas, il serait impossible de lâcher le guidon ce qui est, en réalité, aisé et prouve que la direction est bien étudiée.

Deux facteurs sont essentiels : l'angle de la colonne de direction et la chasse de la roue. Beaucoup de motocyclistes croient que l'angle de la direction oblige celle-ci à tourner quand la machine penche et que la chasse maintient la roue en ligne quand la machine est redressée.

M. Wilson Jones estime que la question n'est pas aussi simple. Il suggère que deux facteurs font tourner la direction dans le sens où la machine s'incline. L'un, c'est le poids des parties montées sur la direction, fourche, roue, lampe, guidon, etc. Toute cette masse est bien en avant de l'axe de la direction et tend à incliner celle-ci vers le côté où la machine penche. Un autre facteur également important, c'est la partie du poids du conducteur et de la machine qui est supportée par la roue avant. Le point de contact de la roue avec le sol étant en arrière de l'axe de la direction, la poussée latérale sur le sol, lorsque la machine s'incline oblige la direction à tourner du côté de la chute. Le poids de la direction et de ses accessoires d'une part et la poussée latérale résultant de la chasse obligent la machine à amorcer un virage qui, grâce à l'effet de la force centrifuge redresse la machine et la ramène à la position verticale.

Il semble donc que la chasse est, au moins en partie, cause de la rotation de la direction quand la machine s'incline et de son maintien en ligne droite après qu'elle s'est redressée. Il y a toutefois une différence importante entre ces deux effets de la chasse. Le premier se manifeste même quand la machine est immobile. Le second est fonction de la vitesse.

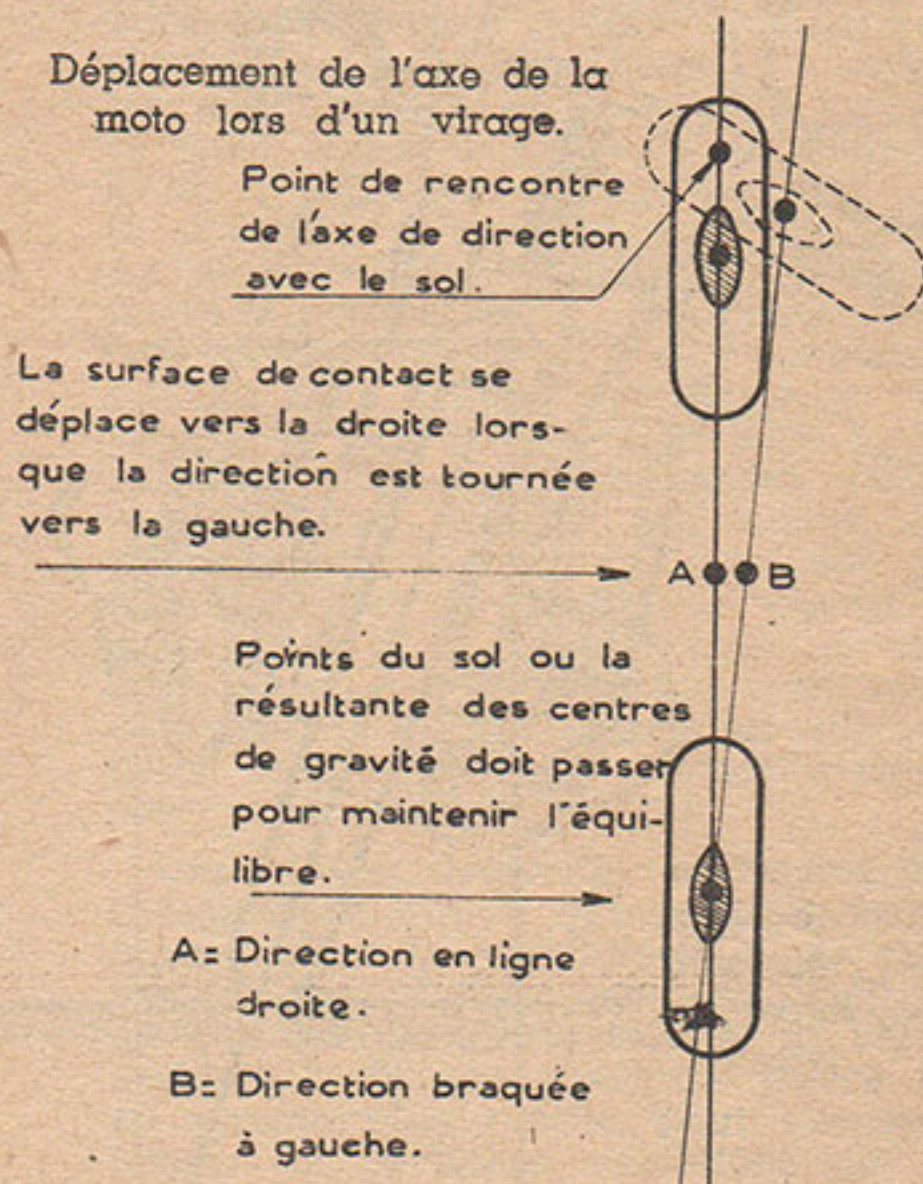
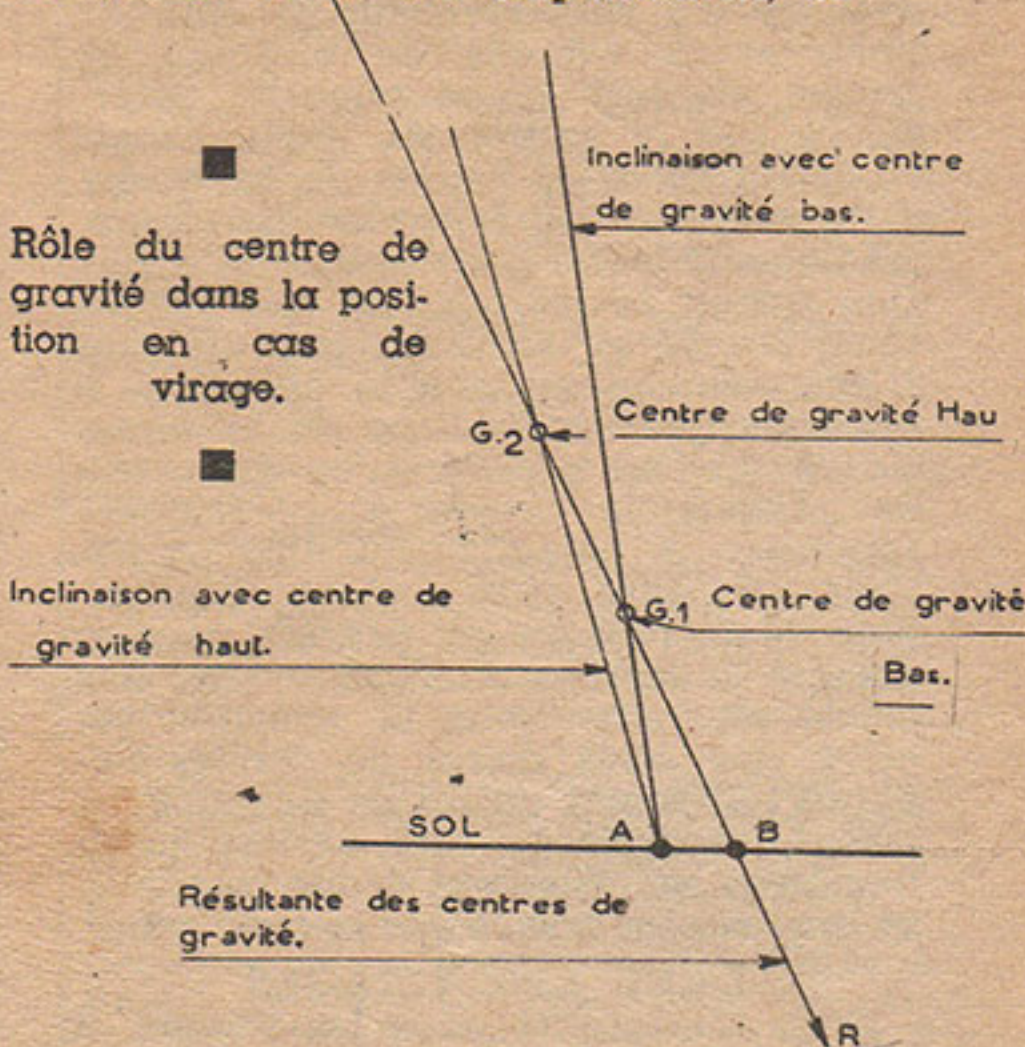
Si la chasse n'est pas suffisante pour maintenir la machine en ligne, celle-ci penchera de l'autre côté, jusqu'à ce que la poussée latérale redresse la machine. Elle penchera à nouveau de l'autre côté et ainsi de suite. Si l'allure devient plus rapide, les oscillations de la direction deviendront de

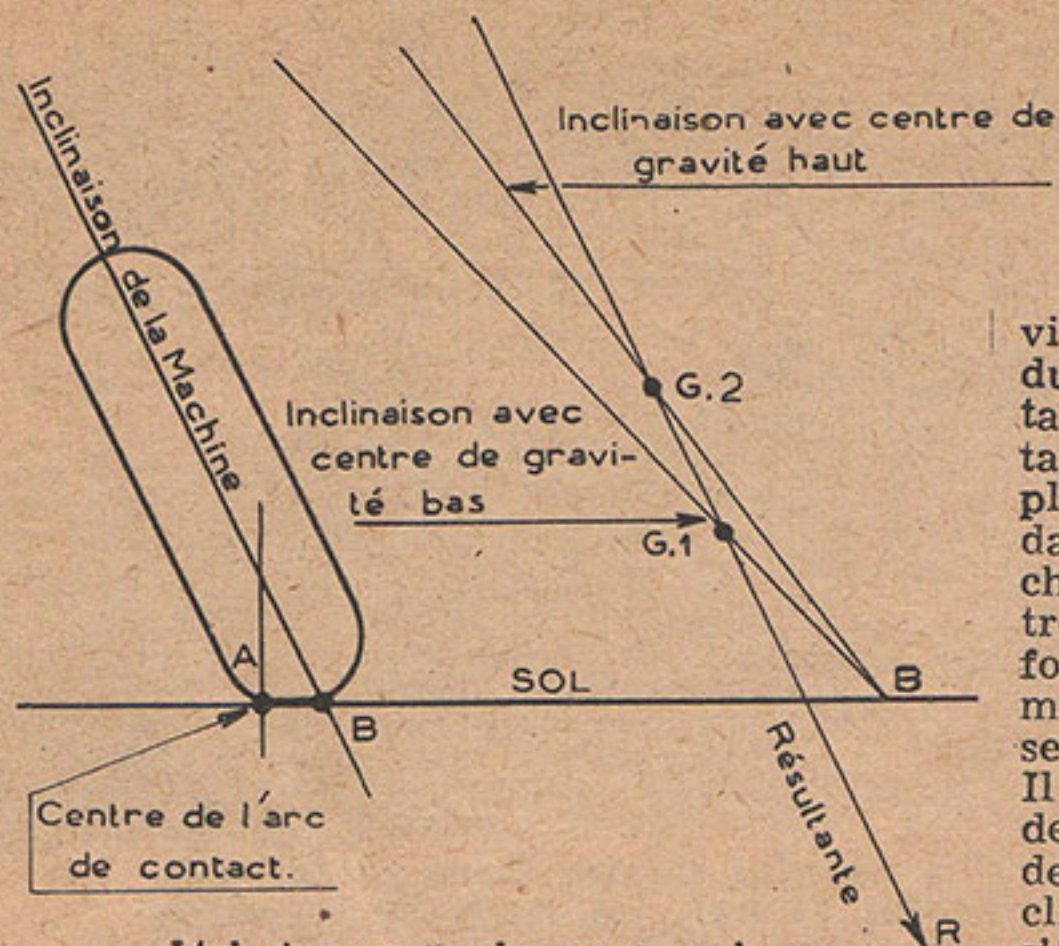
plus en plus faibles. Dans ce cas, aux petites allures, un frein de direction trop serré accentuera les oscillations.

S'il y a trop de chasse et si la direction est ramenée trop rapidement à la position de marche en ligne droite avant que la force centrifuge ait ramené la machine à la verticale et si l'inertie des organes de la direction et des accessoires qu'elle supporte est trop grande, la direction est poussée de l'autre côté. La direction tournera vers la droite alors que la machine sera penchée vers la gauche. Comme le virage vers la droite fera intervenir la force centrifuge, celle-ci poussera la machine vers la gauche jusqu'à ce que la poussée latérale exercée sur le pneu agissant par l'intermédiaire de la chasse et ajoutant son effet à celle-ci au lieu de s'y opposer, comme c'est normalement le cas, obligera la direction à tourner violemment vers la gauche. C'était la cause de ces embardées jadis si fréquentes.

Trois remèdes sont possibles 1° réduire la chasse ; 2° alléger la direction, réduire la largeur du guidon ; 3° amortir les oscillations à l'aide d'un frein de direction. M. Wilson Jones estime qu'avec un pneu avant de section normale, un garde-boue et un phare pas trop lourd, un frein de direction ne devrait pas être nécessaire à des allures inférieures à 160 kmh.

A noter que les conditions qui provoquent les oscillations de la direction et les embardées dépendent du temps nécessaire pour ramener la machine à la position verticale et la direction à sa position centrale après que la machine s'est inclinée. Mais il y a d'autres facteurs à considérer, comme le centre de gravité machine-pilote. Et cela dépend de la garde au sol, du type de moteur et de son emplacement, de





L'abaissement du centre de gravité augmente l'inclinaison de la machine dans les virages.

la position du pilote, etc... Il s'ensuit qu'une direction convenant à une machine peut ne pas donner de bons résultats sur une autre.

Après la chasse, on considère souvent que l'angle de la direction joue le rôle le plus important. C'est lui, on le suppose parfois, qui amorce la rotation de la direction quand la machine s'incline. L'effet exercé est en réalité le contraire. Si on soulève la machine sur sa béquille centrale (ou sous une carène glissée sous le moteur, de telle manière que la roue avant soit soulevée, on constate, en tournant la direction, que l'axe de la roue s'abaisse et quand on tourne le guidon c'est la colonne de direction qui se soulève. Cet effet vient s'ajouter à celui de la chasse pour ramener la machine en ligne droite. L'auteur insiste sur ce point, que cet effet est distinct de celui résultant du poids de la direction qui tend à faire tourner celle du côté où s'incline la machine. L'angle de la direction a un effet opposé puisque lui tend à ramener la direction à sa position médiane. Cet effet est, en partie, contrebalancé par ce fait qu'en tournant la direction avec la machine verticale oblige la roue avant à s'incliner vers l'intérieur.

On s'en rendra compte en tournant la direction de 90°. Si on regarde la roue dans son plan, on constatera qu'elle a, par rapport au sol, le même angle que la direction. Par suite de cette inclinaison le contact de la roue avec le sol s'effectue sur le côté du pneu et la colonne de direction se trouve abaissée d'une quantité déterminée par la section du pneu, l'angle de la direction et l'angle de braquage.

En raison de ce fait, plus l'angle extrêmement faible dont tourne la direction quand la machine se déplace en ligne droite et aussi la quantité très faible dont se soulève la direction, il apparaît que l'inclinaison de la direction a surtout pour but de permettre de réaliser la chasse d'une manière commode. A empattement égal on obtient un cadre plus court et plus rigide. Mais tout ce qui précède se rapporte à la marche en ligne droite. Que même en ligne droite la direction décrive une série d'arcs de cercles apparaît nettement quand on examine les traces des roues. La roue arrière décrit une ligne sensiblement droite que croise la sinusoïde tracée par la roue avant.

DANS LES VIRAGES

Pour la stabilité dans les virages il faut que la résultante de toutes les forces qui s'exercent sur le centre de gra-

vitité de l'ensemble machine plus conducteur, tombe à l'intérieur du rectangle qui réunit les surfaces de contact des deux pneus. Cela signifie que plus le centre de gravité est haut, plus dans des conditions semblables, la machine doit être inclinée. Mais par contre, à cause de la largeur et de la forme arrondie de la bande de roulement, la surface de contact des pneus se trouve déportée du côté où l'on vire. Il s'exerce donc une action opposée et de ce fait la machine avec un centre de gravité élevé aura besoin d'une inclinaison plus faible. De sorte qu'il s'établit une sorte de compensation et qu'en réalité la position du centre de gravité n'a, dans des limites raisonnables, qu'une faible influence sur l'inclinaison de la machine. Est-ce à dire que la position du centre de gravité n'ait aucune importance ? Ce serait aller trop loin car l'abaissement du centre de gravité permet au conducteur de provoquer plus aisément l'inclinaison de la machine, à volonté, du côté qu'il désire.

Comment le conducteur engage-t-il sa machine dans un virage. Ce n'est pas en tournant le guidon dans le sens du virage. Mais d'une part, en inclinant la machine par le déplacement du corps et en exerçant une pression verticale sur le guidon du côté où l'on vire. D'autre part, dans beaucoup de cas, on exerce une très légère traction sur le guidon du côté opposé au virage comme pour amorcer un virage à droite, alors que la machine est engagée dans un virage à gauche. Cette imperceptible rotation de la direction fait intervenir une force centrifuge extérieure qui tend à incliner davantage la machine. Cela tend également à utiliser l'effet de la chasse et à redresser la direction de telle sorte que la poussée latérale et le poids de la direction feront tourner la direction à gauche.

Ces mouvements occupent un certain temps, peut-être une fraction de seconde, pendant lequel la trajectoire décrite par la machine est une parabole. Ensuite, la machine décrit un arc de cercle et les forces qui s'exercent sur la machine s'équilibrent au moins dans le cas d'une direction idéale. Mais en pratique, même dans le cas d'une direction bien étudiée, le conducteur doit exercer une légère traction sur la direction en sens inverse du virage pour éviter que la machine ne vire trop sec par rapport à son inclinaison.

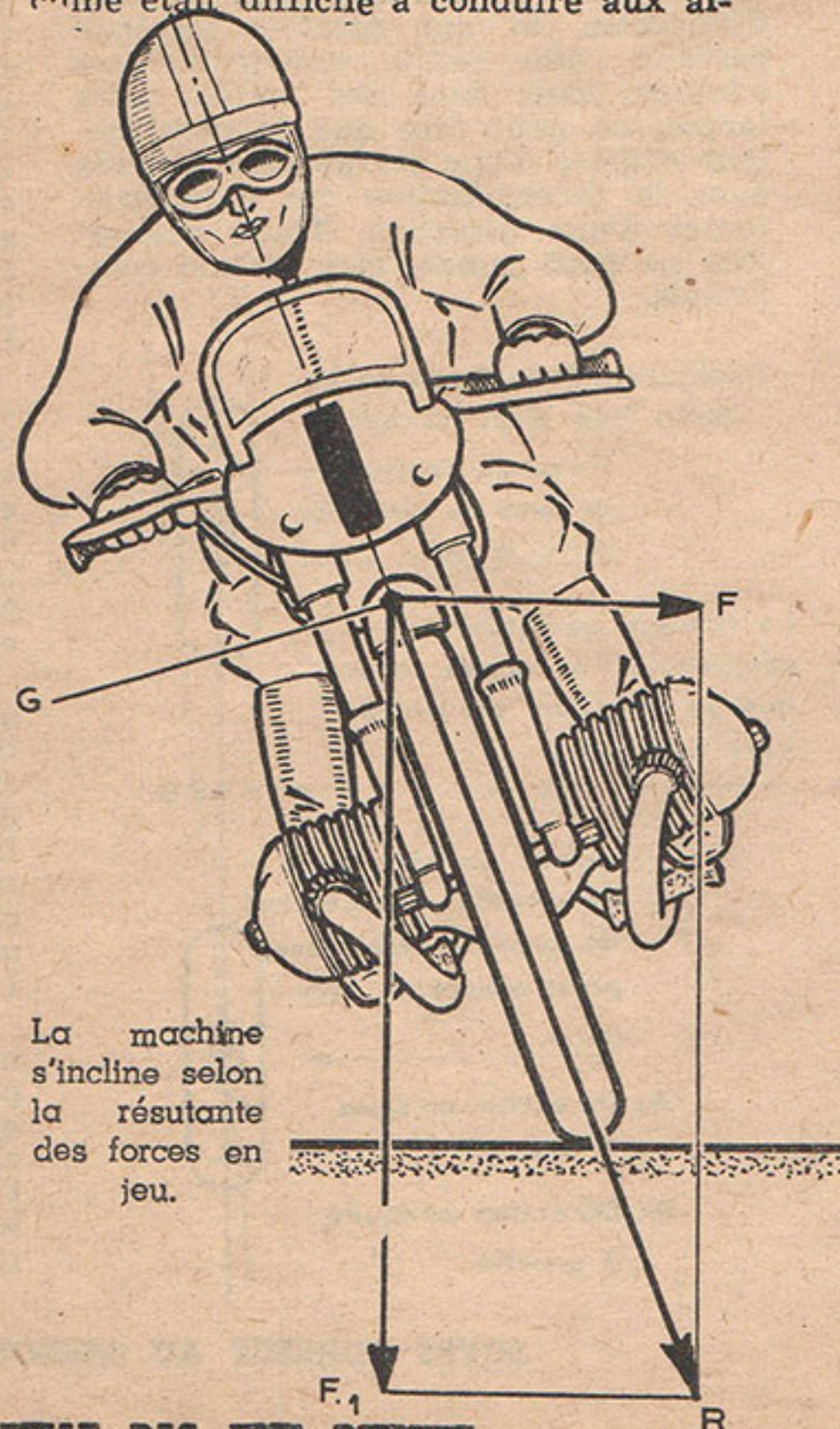
A la sortie du virage, le conducteur cesse d'agir sur la direction et la machine décrivant un arc de cercle de plus petit rayon, la force centrifuge augmente et redresse la machine. La chasse et l'angle de la direction ramènent la machine en ligne droite. A la fin du virage la trajectoire de la machine est une parabole.

Une force centrifuge donnée peut être obtenue soit au cours d'un virage de faible rayon pris à petite allure, soit dans un virage de grand rayon pris à grande vitesse. Dans les deux cas l'inclinaison de la machine sera la même mais l'angle de rotation de la direction sera naturellement plus grand dans le premier cas. Comment le conducteur va-t-il s'accommoder de cette différence ? En grande partie inconsciemment, l'effet de la chasse étant plus sensible aux grandes vitesses. En

second lieu, aux grandes vitesses, le conducteur exercera une action plus énergique sur la direction dans le sens opposé au virage et par contre, aux très faibles vitesses, en aidant au contraire la direction dans le sens du virage. De plus, dans les virages pris à allure réduite, le conducteur accentue l'inclinaison de la machine en se penchant vers l'extérieur du virage. L'inclinaison plus grande de la machine accroît la poussée latérale et l'effet du poids de la direction. On sait combien, cette question de la position du pilote a soulevé de controverses. L'angle de rotation de la direction est faible, environ 5 degrés pour une machine d'empattement normal dans un virage de 15 mètres de rayon.

LA QUESTION DE LA CHASSE

M. Wilson Jones a procédé à des essais sur une petite 125 cmc., un prototype d'essai avec une fourche télescopique à pattes inclinées vers l'avant. Empattement 1 m. 20, chasse 56 mm., angle de direction 28°. En retournant les pattes la chasse pouvait être augmentée de 63 mm. La fourche fut fixée par des plaquettes soudées sur les anciens supports de la fourche à parallélogramme qui équipait auparavant la machine. Des bras extensibles permettaient d'avancer la fourche télescopique par rapport à la colonne de direction, tout en conservant le parallélisme. Par tous ces procédés on pouvait faire varier la chasse d'une chasse positive de 10 centimètres à une chasse négative de plus de 75 centimètres. Chose extraordinaire, l'influence de ces diverses chasses était très réduite. Toutefois, avec la chasse positive maximum (c'est-à-dire avec le point de contact de la roue en arrière de la ligne de direction prolongée, la machine était difficile à conduire aux al-



lures réduites. La direction était rendue trop légère par suite de la poussée latérale excessive que ne pouvait corriger la chasse dont l'effet n'est pas très sensible aux petites vitesses. Par contre, avec une chasse négative, il apparaissait que pour amorcer un virage il était non seulement nécessaire d'agir sur le guidon en le faisant tourner légèrement vers l'extérieur du virage, mais au contraire, de le tourner très légèrement vers l'intérieur, au moins aux allures rapides. Il est surprenant, à première vue, que la machine put virer avec une chasse négative de plus de 7 centimètres. En somme, il semble que l'on attribue à l'importance de la chasse une importance qu'elle n'a pas. Entre une chasse négative de 6 à 7 mm. et une chasse positive de 80 mm. on a des directions telles qu'une clientèle courante s'en accommoderait.

Il semble que le déplacement de la fourche vers l'avant non seulement réduit la chasse, mais aussi augmente le poids de la direction qui remplit le même rôle que la poussée latérale. Ce poids de la direction exerce une influence importante. C'est ce qui confirme l'expérience suivante. Un contre-poids d'environ 2 kgs fut monté d'une manière rigide à 15 centimètres en arrière du guidon. La direction fut nettement améliorée avec la chasse positive maximum mais devenait déficiente avec la chasse normale. La machine devenait ingouvernable avec une chasse négative importante.

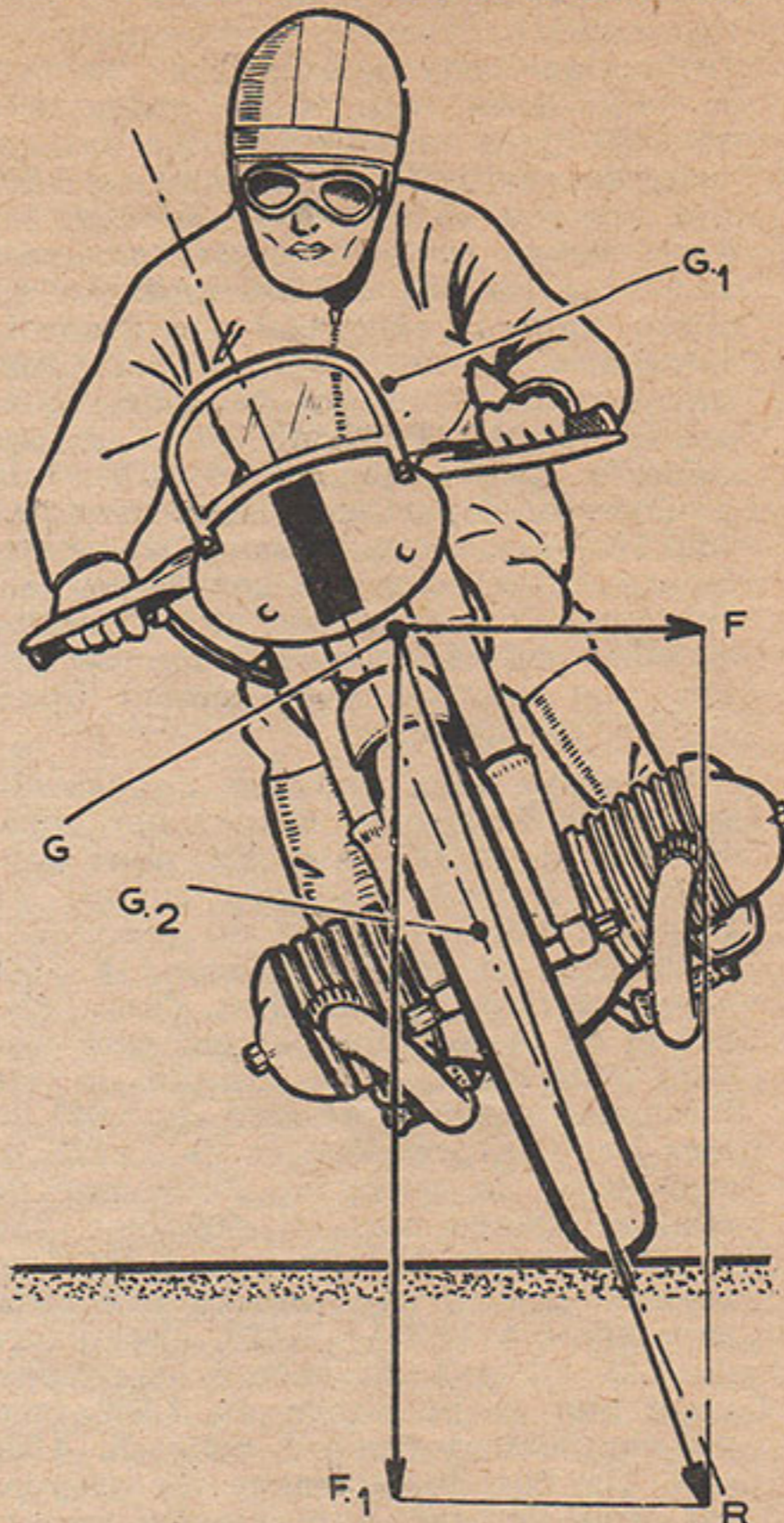
L'effet de redressement dû à l'angle de la direction s'accroît quand on porte la fourche plus à l'avant. Là encore, l'effet de la chasse négative ne paraît pas aussi important qu'on aurait pu le croire.

M. Wilson Jones attire l'attention sur l'importance de la suspension. Si au cours d'un virage la roue avant vient à quitter le sol, même pour un court instant, les effets de la poussée latérale et de la chasse sont annihilés et la machine se déplace en ligne droite. La force centrifuge n'agit plus et l'inclinaison de la machine n'étant plus contrebalancée par la force centrifuge, augmente encore. Instinctivement, le conducteur cesse d'exercer son action légère sur le guidon. Quand la roue entre à nouveau en contact avec le sol elle est dans le plan de la machine et celle-ci suit une trajectoire rectiligne. Mais la poussée latérale pourra avoir des conséquences désastreuses. Si au contraire, c'est la roue arrière qui quitte le sol, cela n'ira pas mieux. L'arrière de la machine, qui est normalement guidé par le pneu arrière, va, quand ce pneu quitte le sol, s'aligner sur la roue avant et se coucher. Et quand la roue entrera en contact avec le sol, nous pouvons nous attendre à un beau dérapage. Il est donc essentiel que les deux roues soient en contact permanent avec le sol.

Une autre nécessité, c'est que la chasse reste autant que possible constante malgré le débattement de la suspension ou plus exactement, qu'il y ait que des variations infimes de l'empattement. Si une machine légère et en somme plus rapide, peut s'accommoder de certaines variations de la chasse et de l'empattement, cela ne

permet pas de conclure qu'il en soit de même pour une machine lourde et rapide.

De toute manière, la chasse affecte ce qu'on pourrait appeler la sensation que nous donne la direction. Cette sensation détermine les réflexes qui nous font, en tournant légèrement le guidon, apporter à la direction la correction nécessaire, ainsi qu'il a été dit plus haut. Nous nous adaptons aisément si la chasse est à peu près constante. Mais il n'en est plus de même si elle varie constamment. Sur bonnes routes, le débattement de la suspension est peu important, du moins à l'allure normale de croisière. Sur de mauvaises routes, dont les iné-



Dans le virage « en virgule », la machine n'est plus inclinée selon la résultante des forces.

galités provoquent un débattement important, il n'en est plus de même et c'est alors que le constructeur doit s'appliquer à réduire au minimum les variations de la chasse. Cela est d'autant plus difficile que la suspension est plus souple. Sous ce rapport, la fourche télescopique est particulièrement avantageuse.

On attribue souvent une grande importance à l'effet gyroscopique des roues pour maintenir la machine verticale. Il y contribue assurément, mais non pas de la manière qu'on croit. L'effet gyroscopique des roues et des volants du moteur, si le vilebrequin est perpendiculaire au plan de la machine, tend à diriger la machine vers la gauche si elle s'incline de ce côté et l'effet gyroscopique s'ajoute à ceux du poids de la direction et à la pous-

sée latérale dont il a été précédemment parlé. Mais si on dirige la machine vers la gauche, l'effet gyroscopique tend à l'incliner vers la droite. Avec un moteur transversal, le volant de celui-ci n'exerce aucun effet gyroscopique quand la machine s'incline mais dans un virage l'effet gyroscopique déplace la masse de rotation du moteur (ne pas confondre l'effet gyroscopique avec les réactions du couple).

En somme, voici la liste des variables qui affectent la conduite d'une machine : 1° la chasse ; 2° l'angle de la direction ; 3° la distance de l'axe de la roue en avant de l'axe de pivotement de la direction ; 4° le poids de la direction et des organes ou accessoires qui en sont solidaires ; 5° le moment d'inertie de cet ensemble ; 6° la hauteur du centre de gravité ; 7° la distance existant entre les points de contact du conducteur avec la machine et le centre de gravité ; 8° la hauteur du centre de gravité du conducteur ; 9° la dimension des roues ; 10° la section des pneus ; 11° la pression de gonflage ; 12° la position du moteur.

M. Wilson Jones estime pour sa part, qu'à tous les calculs entrepris pour arriver à une formule mathématique, il faut préférer une expérimentation méthodique et qu'on a toutes chances d'obtenir des résultats pratiquement satisfaisants avec une direction inclinée à 27 ou 28° et une chasse d'environ 75 mm. Il termine en insistant sur l'importance extrême de la rigidité latérale du cadre et sa résistance à la torsion. Nous sommes absolument d'accord avec lui sur ce point et il y a bien des années que « Moto-Revue » l'a signalé à ses lecteurs.

QUEL EST L'INTERVALLE A RESPECTER ENTRE DEUX VIDANGES DE MOTEUR ?

Des essais poussés ont été faits récemment par deux compagnies pétrolières importantes et sous le patronage de l'Institut Américain du Pétrole (American Petroleum Institute). Ces essais qui portaient sur un parcours total de 800.000 kms effectués en un an et demi, ont permis de mettre l'accent sur l'importance des vidanges des moteurs à intervalle régulier de 1.600 kms (1.00 miles).

Au cours de ces essais, les vidanges portaient respectivement sur 1.600, 4.000 et 8.000 kms.

Pendant les vidanges effectuées à intervalle de 1.600 kms, l'analyse des échantillons d'huile prélevés a montré que les pourcentages d'impuretés de toute nature étaient près des maxima admissibles.

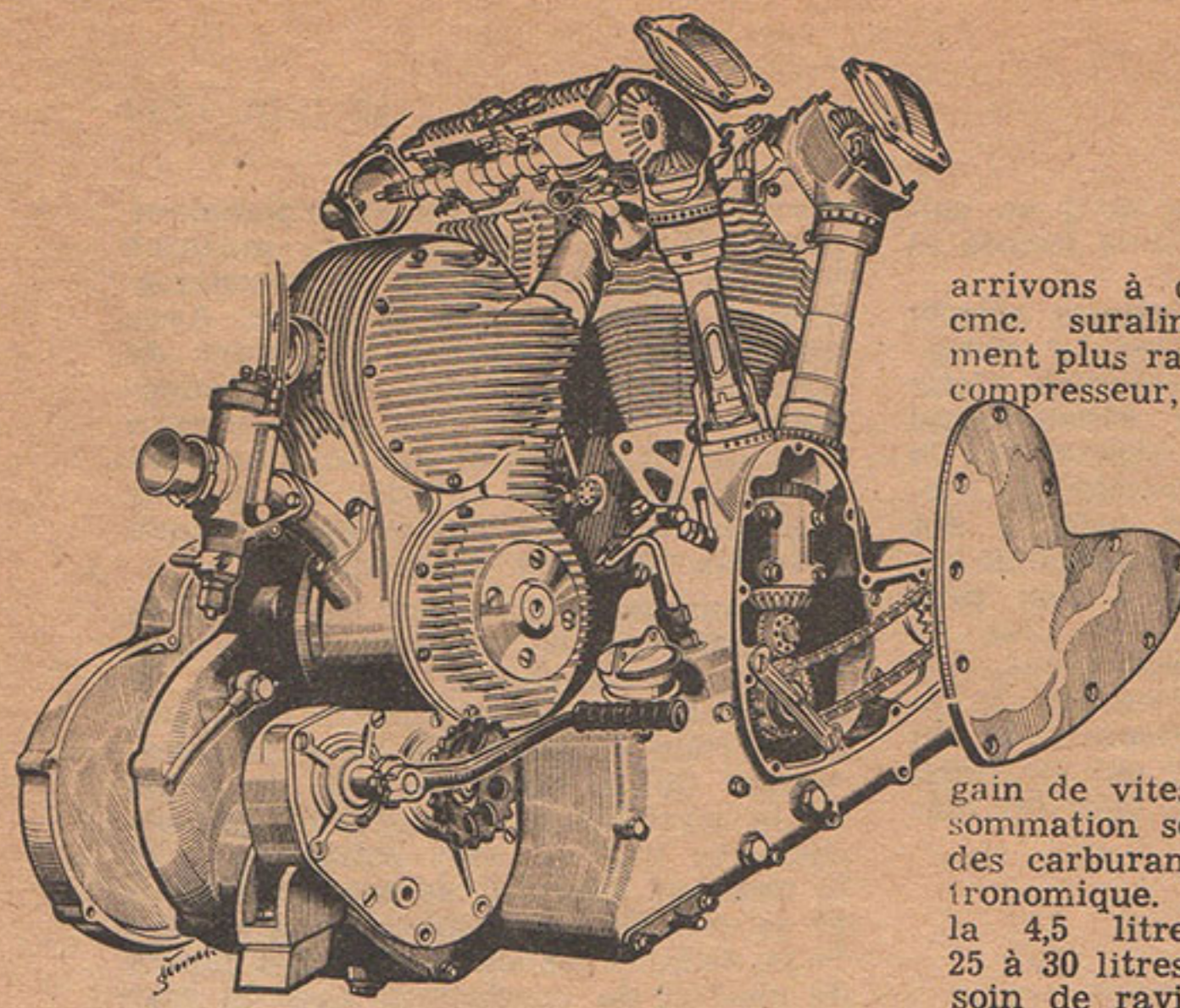
Pour un intervalle de 4.000 kms on pouvait constater :

Dépôts de carbone et résidus de combustible : 63 % ; Carburant et huile oxydés : 56,4 % ; résidus métalliques et poussières : 56,6 %, supérieurs aux maxima admissibles.

Vidange faite à intervalle de 8.000 kms. Dépôts de carbone et résidus de combustible : 148 % ; Carburant et huile oxydés : 174 % ; Résidus métalliques et poussières : 114 %, supérieurs aux maxima admissibles.

Cette augmentation de l'intervalle des vidanges est donc des plus funestes pour le moteur dont il réduit fortement la vie et augmente la consommation d'huile.

Une autre conséquence non moins redoutable est le colmatage des filtres à huile ; pratiquement nul pour des intervalles de 1.600 kms, il atteint 25 % à 4.000 kms et 70 % à 8.000 kms.



arrivons à ce paradoxe qu'une 1.500 cmc. suralimentée est considérablement plus rapide qu'une 4,5 litres sans compresseur, mais qu'elle ne réalise ce

Le dernier des moteurs à compresseur : le 500 cmc. N.S.U. Il développe 98 CV à l'alcool mais consomme près de 1 litre au kilomètre !

gain de vitesse qu'au prix d'une consommation sensiblement triple et avec des carburants spéciaux d'un prix astronomique. Sur une longue distance, la 4,5 litres, qui n'use guère que 25 à 30 litres aux 100 kms n'a pas besoin de ravitailler alors que la 1.500 qui absorbe 80 ou 90 litres aux 100 kms., devra ravitailler au moins une fois tous les 200 ou 250 kms. La 4,5 litres pourra, carrossée en conduite intérieure ou en cabriolet, constituer une excellente voiture de sport (pour millionnaires). La 1.500 cmc. est une délicate petite personne qu'il faut amener au départ dans une remorque tout comme un pur sang transporté en van. C'est malgré la beauté des réalisations mécaniques et l'émotion qu'elles peuvent causer à un mécanicien, un monstre parfaitement inutilisable normalement.

Supposons deux moteurs, l'un suralimenté de 1.500 cmc., l'autre non suralimenté de 4.500 cmc. En nous rapportant à certains types connus on peut estimer le régime du premier à 8.500 t.m. et celui du second à 5.500 t.m. (chiffres raisonnables dans l'état actuel de la technique et qui sont souvent dépassés). A la minute, le volume des gaz aspirés sera de 5.625 litres pour la première et de 12.375 litres pour la seconde. Pour que la charge aspirée par le 1.500 cmc. soit égale en poids à celle introduite dans le 4.500 cmc, il nous faudra une pression égale à 12.375 : 5.626, c'est-à-dire de 2,25 kg/cm2. Et encore supposons-nous que la puissance du 1.500 cmc. est simplement égale à celle du 4.500 cmc. En fait, la puissance du premier est sensiblement plus élevée car la réduction du poids de la voiture et de son maître-couple ne suffisent pas à expliquer la différence de vitesse.

Ce n'est pas tout, par suite de l'augmentation du rapport paroi/surface, le petit moteur a un moins bon rendement thermique. De plus, nous n'avons pas fait entrer en ligne de compte, la puissance assez considérable absorbée par l'entraînement du compresseur. Nous devons donc introduire dans notre 1.500 cmc. un poids de gaz encore plus élevé ou, ce qui revient au même, augmenter la pression d'admission. Nous devons en fait, dépasser une pression d'admission de 3 kgs.

Certes, pas plus que le 1.500 cmc. suralimenté, le 4,5 litres sans compresseur n'a pas encore atteint toutes ses possibilités et la puissance spécifique peut être encore améliorée. On devrait pouvoir dépasser 300 CV, mais le but des constructeurs semble être plutôt de soumettre à la dure épreuve de la course des modèles qui, avec quelques modifications pourront servir de base à des voitures de série

robustes qui conviennent aux longues épreuves et qui aient une consommation raisonnable. Ils ne veulent pas entreprendre la construction de monstres terriblement coûteux et qui plus lourds et moins maniables que le 1.500 n'auraient que peu de chances de triompher sur des distances assez courtes pour ne pas nécessiter avec les 1.500 cc. un ou plusieurs ravitaillements.

Dans la catégorie B (2 litres non suralimentés et 500 suralimentés) la 2 litres a une cylindrée quadruple alors que les 4.500 cc. n'ont que trois fois la cylindrée des 1.500 cc. Mais la 500 suralimentée est-elle une formule viable ? On peut se le demander. Nous disons bien suralimentée, car la 500 cmc. sans compresseur constitue sans aucun doute, une formule de grand avenir grâce au prix relativement modéré de ces voitures. Par contre, la 500 cmc. à compresseur sera une réduction de la 1.500 cmc. elle sera encore plus difficile à réaliser et à mettre au point et en définitive, elle atteindra elle aussi, un prix prohibitif. Et elle n'aura pas auprès du public

SURALIMENTATION

QUELQUES CONSIDERATIONS SUR UN PROBLEME TOUJOURS TRES CONTROVERSE

le prestige de la 1.500 cmc. Il faut bien se représenter qu'il est de plus en plus difficile d'établir des 1.500 et éventuellement des 500 cmc. à compresseurs sans l'aide de l'Etat, ce qui fausse tout. Il est à craindre que ces voitures suralimentées et dont certaines commencent à prendre de la bouteille, finissent par connaître une crise. Il faut en effet que la différence ne soit pas trop grande entre le racer et la voiture de série. En tous cas, la formule B semble mieux équilibrée que la formule A. On doit pouvoir tirer d'un moteur 2 litres aux environs de 7.000 t.m. de 160 à 180 CV et environ 100 CV d'un 500 à compresseur. Mais la puissance motrice n'est pas tout car la voiture 2 litres est plus lourde, a un plus grand maître-couple et nécessite pour des performances égales, une puissance plus élevée. Et précisément, à cause de cette formule mieux équilibrée, l'avantage de la 500 suralimentée, si tant est qu'il y en a un, est faible et le constructeur préférera, sans aucun doute, entreprendre l'étude d'une deux litres sans compresseur, plus facile et moins coûteuse à réaliser et capable de servir de base à l'établissement d'un modèle de sport livrable à la clientèle.

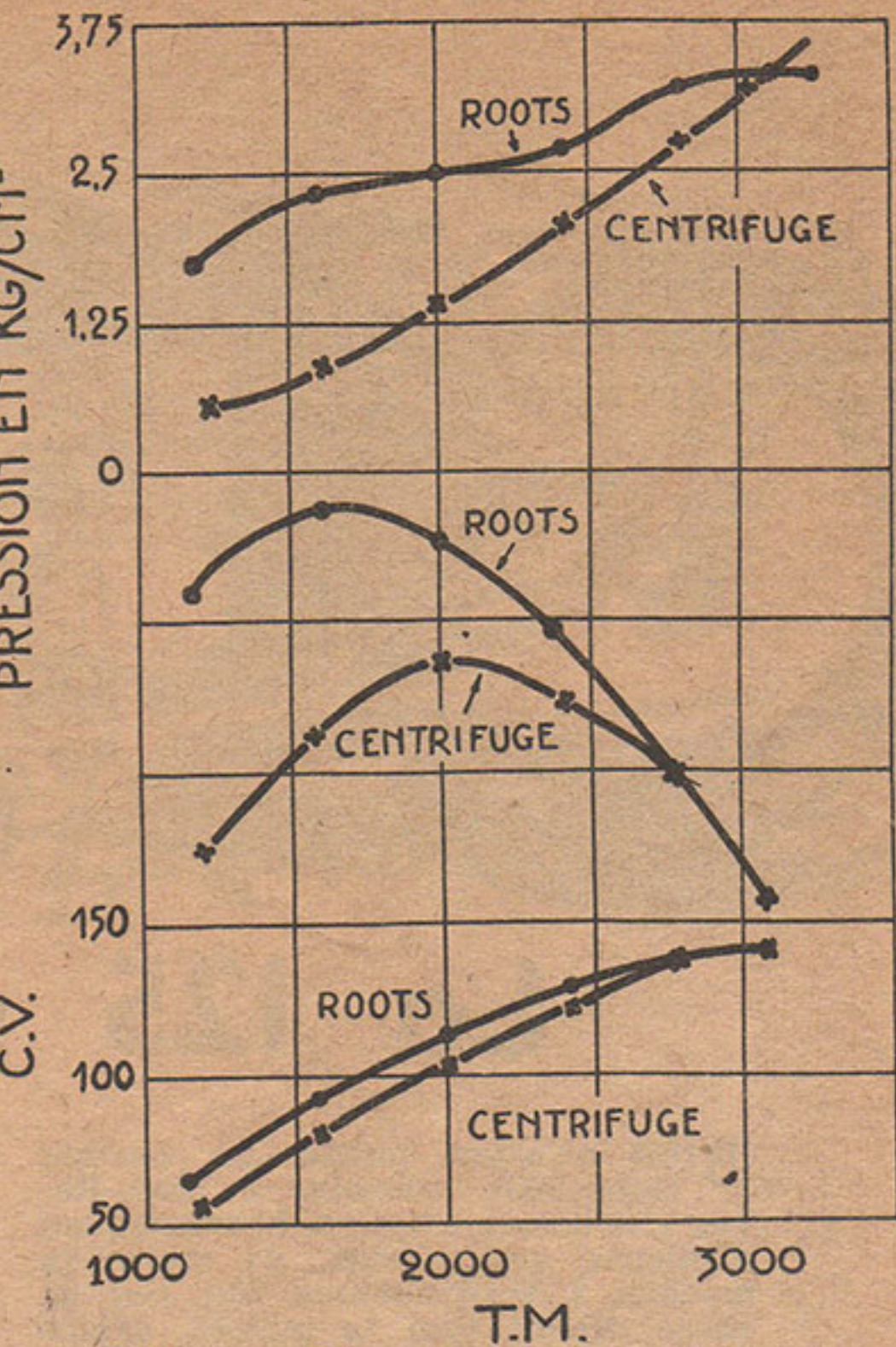
On ne peut augmenter indéfiniment la pression d'alimentation. Il ne faut pas croire que l'on puisse, à grand

renfort de compresseurs à étages multiples, introduire dans un moteur une charge gazeuse de plus en plus lourde, car on se heurte à des obstacles insurmontables. Contrairement au compresseur de correction dont nous parlions au début de cet article et qui n'augmente que faiblement la consommation et même avec un moteur spécialement réglé pour son emploi, pourrait la réduire très légèrement, le compresseur de suralimentation, quand cette dernière dépasse une certaine valeur, abaisse le rendement thermique. On dépense plus de carburant par cheval effectif et au-delà d'un certain point, c'est la puissance spécifique qui, elle-même, accuse un fléchissement (sans faire même entrer en ligne de compte la puissance absorbée par l'entraînement du compresseur).

Il y a une très grosse difficulté. C'est qu'au fur et à mesure que nous augmentons, grâce au compresseur, la pression d'admission, nous devons, en contrepartie, diminuer le rapport volumétrique ce qui augmente les pertes par les parois à cause du plus grand volume de la chambre d'explosion.

course de détente. Poussons les choses à l'extrême et supposons que le rapport volumétrique soit égal à l'unité et que la pression des gaz dépende uniquement du compresseur, il n'y aura dès lors plus d'expansion des gaz et le moteur ne donnera plus aucune puissance. C'est pourquoi le compresseur exige, sur les voitures de course, un carburant spécial à indice d'octane extrêmement élevé de formule complexe et horriblement coûteux. Certains de ces carburants comme le triptane, n'étaient encore, il y a quelques années, que des curiosités de laboratoire. Quant à l'alcool, non seulement il est beaucoup plus cher que l'essence, mais il a un pouvoir calorifique bien inférieur. Il a besoin d'une moindre quantité d'air pour brûler ce qui permet d'introduire dans la charge gazeuse moins d'air et plus d'alcool et de compenser ainsi le moindre pouvoir calorifique. Mais indépendamment d'autres inconvénients, cela se traduit par une consommation extravagante d'un carburant très coûteux. La puissance est proportionnelle au poids de la charge brûlée et de l'efficacité avec laquelle elle est détendue. Il y a un moment où l'augmentation de poids de la charge introduite dans les cylindres est compensée par le mauvais rendement thermique, à partir de ce moment la puissance diminue.

Théoriquement, il serait avantageux d'utiliser des pressions d'admission de l'ordre de 5 kg. alors qu'on ne dépasse généralement pas 3 kg. Mais nous nous heurtons à de graves difficultés d'ordre mécanique comme la résistance des parois des cylindres et des chambres d'explosion, les défaillances des soupapes d'échappement surchauffées, la nécessité de dimensionner largement les équipages alternatifs alors que pour les régimes élevés il nous faut les alléger. On doit également compter avec les bougies qui, même à l'heure actuelle, donnent de sérieux ennuis sur les moteurs suralimentés. De plus, et c'est normal, le compresseur absorbe une puissance d'autant plus élevée que la pression d'admission est plus forte. Et hélas, il faut reconnaître qu'un compresseur rotatif, fut-il volumétrique, à un rendement médiocre, c'est-à-dire que par rapport à la pression fournie, il absorbe, pour son entraînement, beaucoup plus de puissance qu'il serait théoriquement nécessaire. Un compresseur à pistons aurait un meilleur rendement (on en trouve sur quelques deux temps pour des raisons qu'il serait trop long d'exposer). Pour un quatre temps d'un litre et demi, il faudrait, si on voulait réaliser une pression d'admission de 3 kgs un compresseur alternatif dont la cylindrée fut de 2 litres et 1/4 en le faisant tourner à la vitesse du moteur. On se représente l'encombrement. On pourrait, il est vrai, employer un compresseur alternatif à double effet d'une cylindrée deux fois moindre, mais d'une construction délicate. Quant au compresseur Roots si largement utilisé aujourd'hui, il serait, pour ces hautes pressions d'alimentation, remplacé par un compresseur centrifuge à plusieurs étages si nous avions des transmissions progressives et automatiques permettant au moteur de fonctionner constamment au régime de la puissance maxima. Le



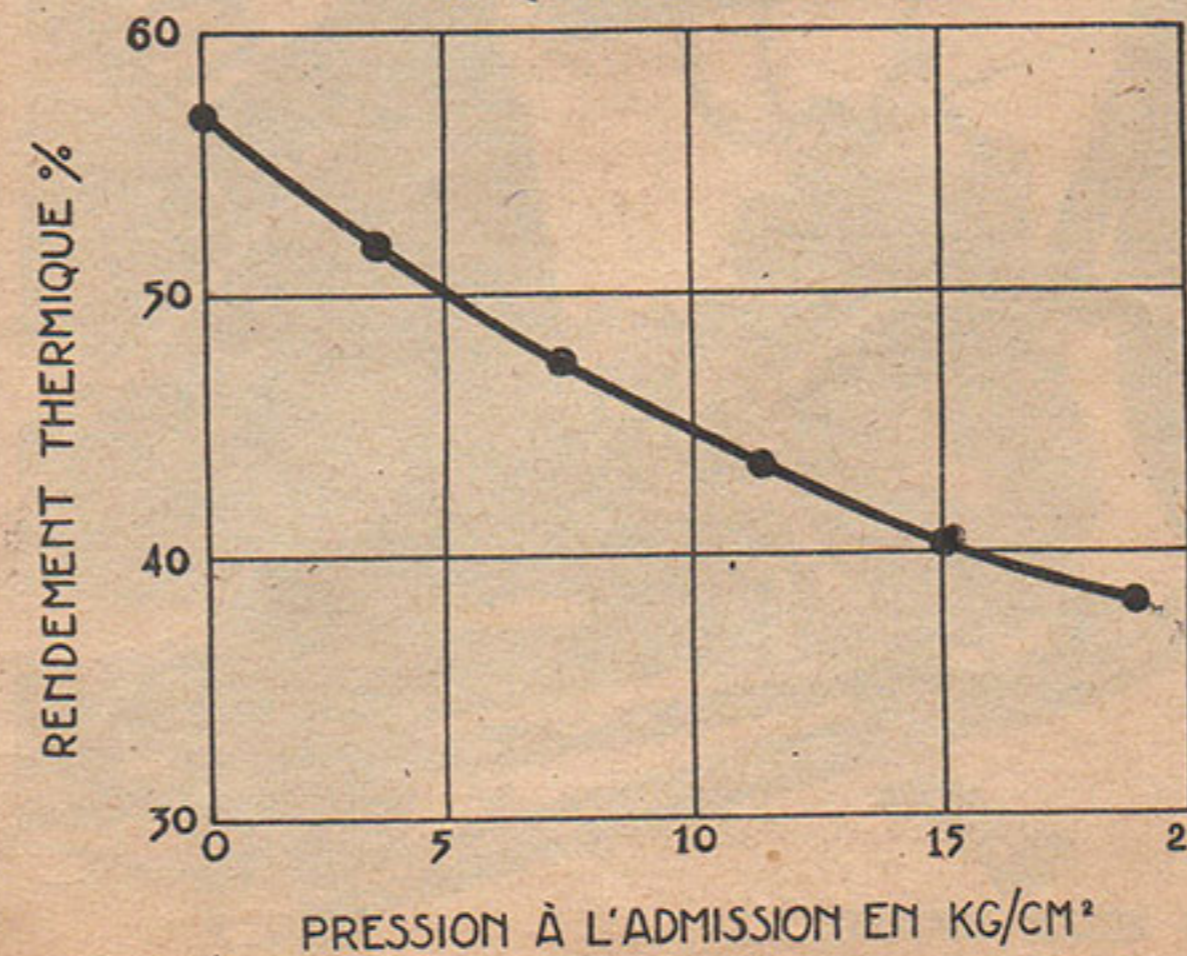
Différence entre le compresseur centrifuge et le type Roots. Le centrifuge demande une vitesse de rotation assez élevée et constante.

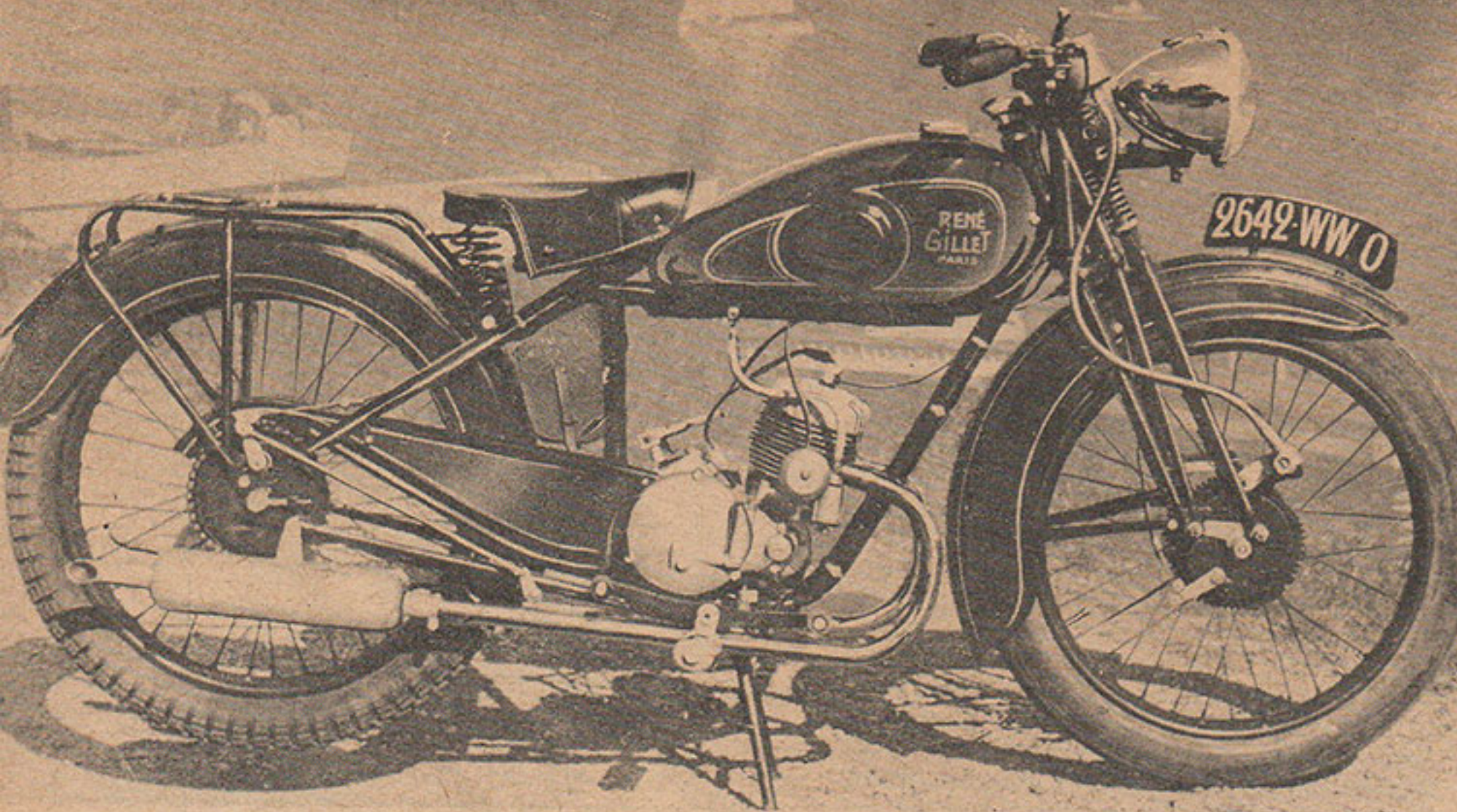
compresseur centrifuge est plus léger, plus sûr, ne réclame pas la quantité importante de lubrifiant nécessitée par les compresseurs volumétriques, à vannes, permet d'atteindre des pressions plus élevées. Mais hélas, il n'y a de bon rendement que dans des limites étroites de régime. Mais alors il atteint un rendement de l'ordre de 85 % à peu près équivalent à celui des compresseurs alternatifs. Cet avantage de rendement s'accroît d'autant plus par rapport au compresseur volumétrique que la pression d'alimentation est plus élevée. Par exemple, pour une pression d'une atmosphère (rapport de pression 2 à 1) le compresseur volumétrique absorbera 10 % de la puissance effective développée par le moteur et pour deux atmosphères (rapport de pression, 3 à 1), le compresseur volumétrique absorbera au moins 20 % de cette puissance.

Avec un compresseur centrifuge à deux étages, on peut, avec un rapport de pression de 1 3/4 à 1, obtenir un rapport global de 3 à 1 et une absorption de puissance qui n'excède pas 16 %, et avec cet avantage que la charge est à une moindre température. C'est là un point très important, 1° parce que la charge est plus dense et ce qui compte, c'est le poids de la charge. 2° que le compresseur fonctionnant à une température moins élevée, on peut réduire le jeu entre le rotor et le stator, le rendement du compresseur est ainsi amélioré.

ABONNEMENTS Attention, les abonnements souscrits pour 24 numéros au Salon du Cycle de novembre 1949, se trouvent, du fait de la parution désormais hebdomadaire de « Moto-Revue », arriver à expiration avec le numéro 982 du 20 mai 1950. N'attendez donc pas pour renouveler le vôtre !

Le rendement thermique diminue en fonction de l'augmentation de la pression d'alimentation.





La 125 cmc. RENE GILLET

VIEILLE
MARQUE,
NOUVEAU
MODELE...

Un essai sur route de

RENE GILLET

BIEN qu'ayant publié un nombre respectable d'essais, « Moto-Revue » se trouve toujours, heureusement d'ailleurs, en présence de nouveaux modèles à expérimenter. Cet état de chose réjouit tout le monde, depuis l'essayeur, qui a ainsi le plaisir de la nouveauté, jusqu'au lecteur, qui tranquillement assis en fumant sa pipe (ou non) peut ainsi se faire ainsi une idée de ce que vaut telle ou telle machine.

Cette fois-ci, c'est la production d'une vieille marque française qui subit notre examen.

Nous voulons parler de la 125 René Gillet type V1.

Après accord téléphonique pris avec la firme de Montrouge, je me rendis donc un vendredi soir avenue Aristide Briand.

Dans les vastes halls de l'usine, de nombreuses 125 voisinent avec d'imposantes 1.000 cmc., c'est ainsi que j'appris que ce modèle avait toujours les faveurs de la Police, puisqu'une commande de 200 machines est actuellement en cours de livraison.

La V1 que nous devions essayer sort de la chaîne de montage et n'est donc pas rodée. Cela me chagrine un peu car j'ai peur de ne pas pouvoir pousser le moteur, ce en quoi je me suis trompé, comme on le verra par la suite. Air fermé, un coup sur le kick, disposé à gauche, et le moteur tourne. Un petit tour dans le quartier pour prendre la machine un peu en mains et je quitte mes hôtes.

Le manque de rodage se fait un peu sentir dans la boîte, surtout pour monter de 2^e en 3^e. Et puisque j'en suis venu à vous parler de boîte de vitesses je me permets d'ouvrir une petite parenthèse au sujet de l'originalité du sélecteur. Lorsque l'on a monté la gamme des vitesses et que l'on se trouve par conséquent en 4^e, on peut soit rétrograder et passer en 3^e en appuyant sur la pédale arrière du sélecteur, soit passer au point mort, puis en première, deuxième, etc... en continuant à appuyer avec la pointe du pied. Cette disposition est assez surprenante au début et demande une certaine part d'habitude. En outre, un

repère de vitesse est situé sur le couvercle du sélecteur et indique la vitesse où l'on se trouve ; son utilité ne se fait sentir qu'à l'arrêt.

Mais revenons à l'essai.

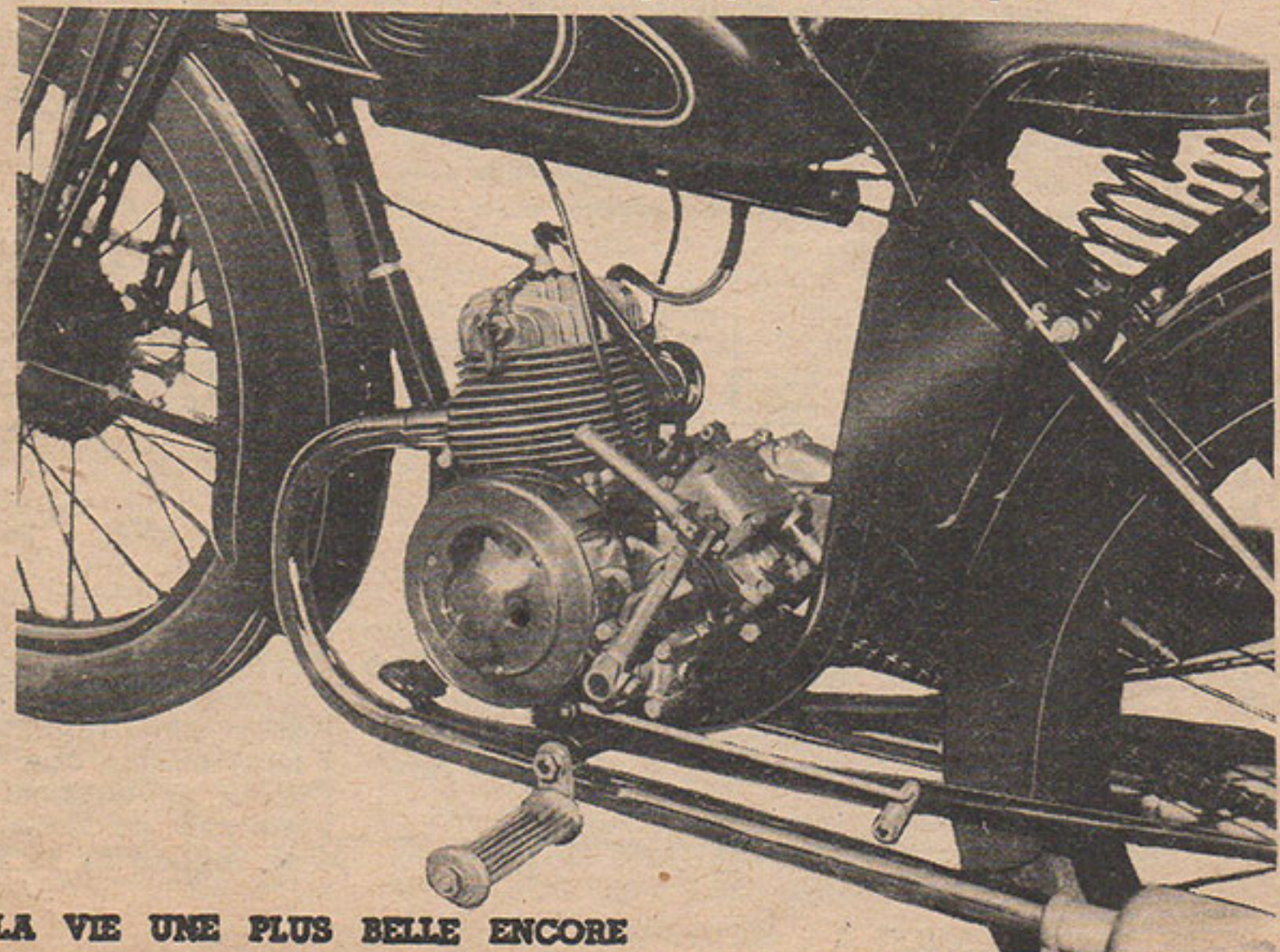
Bien que sentant la nervosité du moteur je n'osais pas trop pousser pendant les premiers kilomètres et je préférais essayer tenue de route et suspension. Plusieurs virages pris en enlevant les mains du guidon me prouvèrent le bon centrage de la machine, quant à la suspension, la 125 que nous essayions était munie de la classique fourche René Gillet, je pus la juger sur les délicieux pavés de Versailles. La fourche, un peu dure au début, se montre plus souple après huilage de diverses articulations.

En revenant de Versailles vers 21 h. je ne pus résister au désir de pousser une pointe, dans la ligne droite qui longe Villacoublay. M'étant assis sur le porte-bagages et m'effaçant le plus possible, ce qui n'est pas facile, car le guidon relevé est assez large, afin de donner une bonne position, j'ouvrais les gaz peu à peu. Bientôt l'aiguille du compteur atteignit 70 puis 75. alors que je sentais que le moteur était loin de donner les 4 CV qu'il développe à 4.000 t.-m., la crainte de serrage m'invitant à la prudence. Mais

quand même, la preuve était là. Réaliser du 75 au compteur, ce qui donne aux environs de 70 chrono, avec une machine neuve, dont le moteur je le répète, ne tournait pas à fond, nous prouve que sous le rapport de la vitesse la 125 René-Gillet n'a rien à craindre de ses concurrentes.

Au point de vue freinage, signalons l'emploi d'un frein à main conjugué avant et arrière, comme sur les gros modèles, qui donne d'excellents résultats. Un seul inconvénient : la pédale de frein arrière disposée à gauche, qui ne peut être actionnée par le conducteur sans que son pied quitte le repose-pied. Ce frein est d'ailleurs très puissant et il suffit de caresser la pédale pour obtenir un freinage énergique. Cette machine ne nous fut confiée que quelques jours et de ce fait je ne pus l'utiliser que dans Paris et la grande banlieue. Mais je crois qu'il n'était pas nécessaire de parcourir des centaines de kilomètres pour se rendre compte de l'excellence de cette 125. Très confortable, selle large et souple, guidon relevé sans exagération, grippe-genoux de chaque côté du réservoir, ainsi que silencieuse grâce aux deux gros pots d'échappement, la René Gillet est également rapide, et semble être toute indiquée pour le jeune spor-

Deux vues de la René Gillet 125 cmc. En haut : l'aspect général est robuste, bien que la fourche avant ne lui confère pas un aspect très moderne. Ci-contre : Le moteur côté volant. A remarquer, sur le dessus de la boîte de vitesse, l'indicateur de position du sélecteur.



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

tif qui ne dispose pas de moyens élevés.

Du point de vue solidité et mise au point, rien à craindre, le nom de la firme est déjà une garantie suffisante et la maison a su profiter de l'expérience acquise pendant plusieurs années avec le vélomoteur 100 cmc. dont le 125 dérive directement. D'ailleurs, ayant été possesseur pendant un certain temps du 100 cmc. en question, il me fut facile de faire une comparaison tout à l'avantage du dernier modèle.

Enfin signalons que 1.900 exemplaires de ce type ont déjà été construits et donnent entière satisfaction à leurs propriétaires.

Je terminerai ce petit article en m'élevant contre une croyance qu'ont trop de motocyclistes, qui jugent souvent René Gillet comme une firme qui s'endort sur ses lauriers. Le cas des grosses bicylindres doit être mis de côté. Les marchés passés par le gouvernement impliquent une uniformité de livraison très rigide, afin de pousser au maximum la standardisation et l'interchangeabilité des pièces des machines employées dans ses différents services. Donc de ce côté, René Gillet ne peut nullement innover. Mais cela ne veut pas dire que les bureaux d'études restent inactifs.

Déjà l'année dernière, nous avons pu admirer une 125 équipée de la fourche Grazzini et au prochain Salon nous pourrions peut-être voir un prototype de moyenne cylindrée entièrement nouveau. Mais je sens que j'en ai déjà trop dit au sujet de ce dernier né René Gillet, et, amis lecteurs, rendez-vous au prochain essai.

DESCRIPTION TECHNIQUE

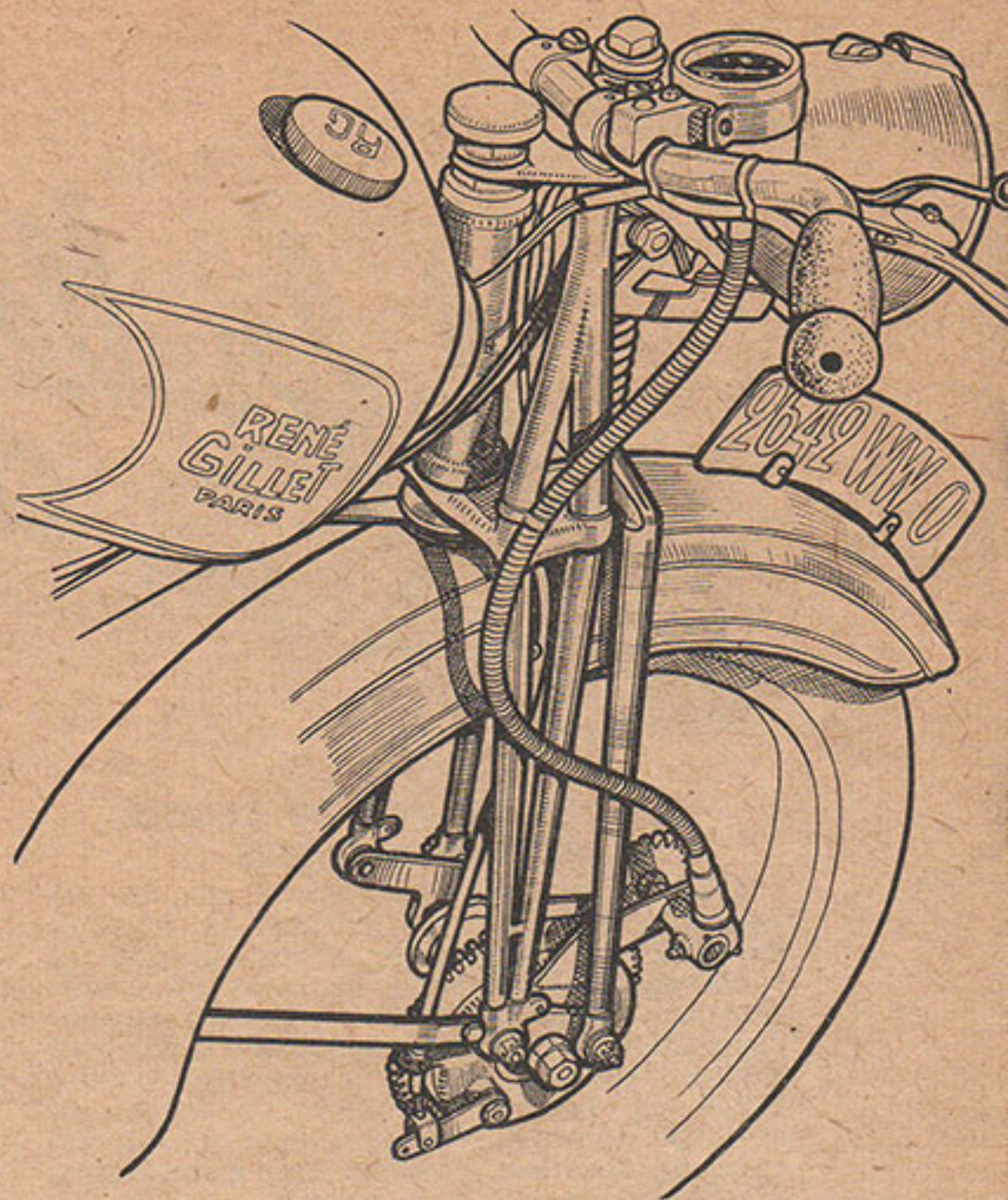
Moteur : Deux temps monocylindre incliné à 15°. Cylindrée 124 cmc. (52x58). Cylindre et culasse en aluminium, chemisé en fonte spéciale. Une lumière d'admission (20x12), deux canaux de transfert (19x7,5) diamétralement opposés et deux lumières d'échappement (22x14). Piston plat, deux segments ergotés. Taux de compression 8 à 1. Puissance maximum 4 CV à 4.000 t.-m. Allumage et éclairage par volant magnétique. Avance fixe à 6 mm. avant P.M.H. Graissage par mélange 10 % pendant rodage, 5 % après rodage. Carburateur Amac à une seule manette. Réservoir en tôle d'acier de 0,8 mm.

Boîte de vitesses : Constituée par un pignon 3 gradins et par 3 pignons rendus solidaires de l'arbre secondaire par le jeu de deux baladeurs à crabots. Rapports de boîte : 17,1 à 1, 13,1 à 1, 8,7 à 1 et 6,65 à 1.

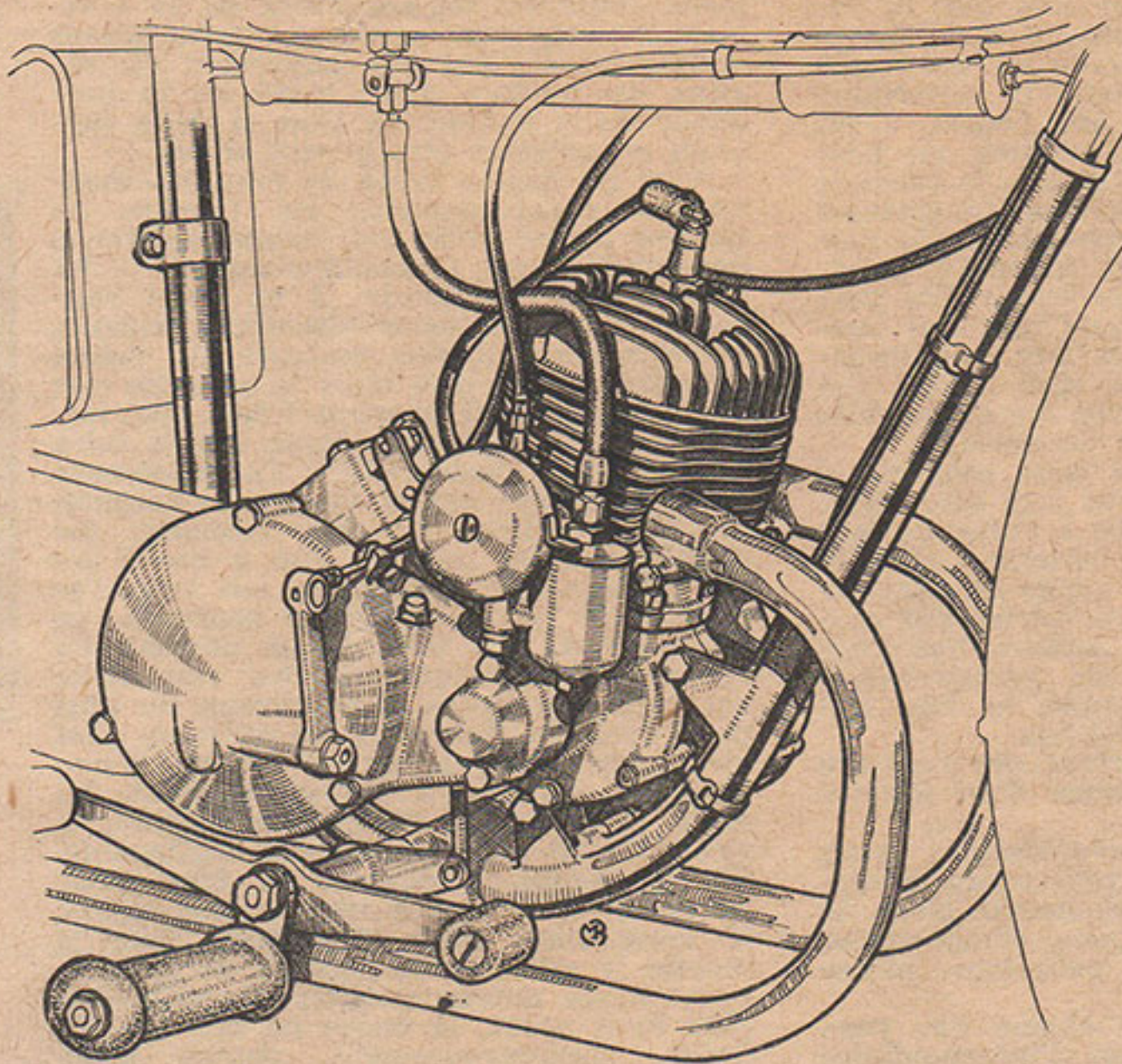
Transmission-Embrayage : La transmission primaire est assurée par trois pignons enfermés dans un carter étanche et tournant dans la graisse consistante. Pignon en bout d'arbre moteur 15 dents, pignon intermédiaire 32 dents et pignon de 60 dents commandant directement l'embrayage. Transmission finale par chaîne. L'embrayage se fait par deux disques Ferrero.

Partie cycle : Cadre en tubes à simple berceau. Fourche avec suspension par ressort à boudin conique. Roues à rayons interchangeable, moyeux à broches.

Pneus de 25x3 ou 600x65. Pression des pneus pour 1 passager : 0 kg 900 à l'avant et 1 kg. 1 à l'arrière. Diamètre 130 mm. Largeur 20 mm. Poids total : 62 kg.



Ci-dessus : La fourche caractéristique des René Gillet reste inchangée pour l'instant et donne toute satisfaction. Il est néanmoins question de modifications à intervenir prochainement.



Ci-contre : Le moteur est du type semi-bloc avec boîte de vitesse boulonnée. Notez la position inhabituelle de la commande du sélecteur sur le dessus de la boîte et la forme des ailettes prolongeant les tubes d'échappement.

Si la plupart des motocyclistes entretiennent convenablement leur moteur, beaucoup négligent, bien à tort, le reste de leurs machines. Nous savons pourtant tous la différence de rendement qu'il y a entre une bicyclette bien entretenue et une autre qui ne l'est pas. Que nous utilisions notre force musculaire ou celle produite par un moteur, il nous faut réduire au minimum les pertes mécaniques. Nous aimons que nous roues de bicyclette, après avoir été lancées, tournent le plus longtemps possible et ne reviennent à la position de repos qu'après une série d'oscillations. Il doit en être de même des roues de nos motos. Songeons également que le frottement des engrenages de la boîte de vitesses absorbent une quantité notable d'énergie et qu'il faut réduire au minimum les frottements en utilisant, en principe, un lubrifiant aussi fluide qu'il est possible. Evidemment un changement de vitesses est établi pour employer un lubrifiant bien déterminé. S'il est trop fluide il est chassé

Parlons technique

LE MOTEUR n'est pas tout !

des dents des pignons ; s'il est trop épais il les freine d'une manière très sensible. Aussi devons-nous suivre à la lettre les indications du constructeur. Mais dans une épreuve de vitesse pure sur une courte distance, n'hésitons pas à em-

ployer pour le changement de vitesse un lubrifiant plus fluide et aussi, quand cela est possible, à enlever la dynamo qui nous suce un cheval ou deux, car nous ne produisons de l'électricité qu'en dérivant du moteur l'énergie nécessaire. Et surtout ne négligez pas les chaînes qui doivent être parfaitement alignées, exactement tendues, et intérieurement graissées. La chaîne a un rendement excellent de l'ordre de 90 %, mais à la condition que ses articulations soient abondamment graissées. Enfin n'oublions pas les pneus, car un pneu insuffisamment gonflé augmente sensiblement la résistance au roulement et son échauffement est la preuve d'un gaspillage d'énergie. N'oublions pas non plus que les segments des freins ne doivent pas frotter si peu que ce soit contre les tambours. Déjà malgré toutes les précautions nous n'utiliserons que 75 à 80 % de l'énergie développée par le moteur. Si nous sommes négligents ces pertes sont encore plus considérables.



PARLONS UN PEU DU REGIME DE NOS MOTEURS

Sous le vocable de régime ou de vitesse de rotation, on entend le nombre de tours à la minute effectués par le vilebrequin. L'on parle toujours de tours-minute. Cette appellation paraît cependant contraire au bon sens, car il est peu logique d'avoir choisi la minute comme unité de temps. Et pourtant lorsqu'on cite un nombre correspondant à une vitesse de rotation, chacun sous entend immédiatement : « par minute ».

Le principal est de se mettre d'accord sur cette définition. On sait que le régime d'un moteur se trouve en relation étroite et obligatoire avec sa puissance et son rendement. Mais il détermine aussi l'usure dont il est l'objet. C'est parce que la première relation ne procure que des avantages et que la seconde se révèle nuisible, que des générations de constructeurs, de techniciens, de chimistes, de savants, ont travaillé à réduire cette usure dans la mesure du possible ; disons tout de suite que leur succès, dans l'ensemble, est très net. Pourtant il ne faudrait pas dire qu'un lien absolu doit exister entre les deux relations dont nous venons de parler.

De nos jours, on est plus avancé, et les hauts régimes ne nous font plus peur. nous nous trouvons aussi à l'aise en face du vombrissement d'un moteur à cinq ou six mille tours que nos pères ne l'étaient entre 1.200 ou 1.400 tours. Certes nos moteurs n'atteignent plus aujourd'hui l'âge de Mathusalem, mais en compensation leur puissance a quadruplé, et l'on sait bien que tout se paie ici-bas.

Quelle est donc la nature des rapports existant entre la puissance d'un moteur et son régime.

Nous pourrions immédiatement vous mettre sous les yeux une formule élogieuse et riche d'enseignements. Nous ne ferons pas, mais vous comprendrez tout aussi bien ou peut-être même mieux.

Lorsque le piston est chassé par l'explosion, il transmet par l'intermédiaire de la bielle une impulsion violente au manchon du vilebrequin et celui-ci réagit en amorçant un mouvement circulaire. C'est de cette façon que prend naissance le mouvement. Or, si nous considérons comme constante la force exercée par le piston, la puissance disponible sur le vilebrequin ne dépendra plus que du nombre d'impulsions qu'il reçoit pendant un temps donné. Mais ici, on est vite limité parce que le remplissage devient rapidement insuffisant.

Nous avons eu autrefois un bon vieux bicylindre en V équipé d'une courroie et qui en son temps pétaradait allègrement sur les routes. Pourtant, ce n'est que sur le banc d'essai d'un atelier d'apprentissage que nous avons eu l'occasion de bien le connaître, et cela au cours d'expériences pendant lesquelles il absorbait l'essence à qui mieux mieux. Ce moteur faisait 85 mm d'alésage et 120 mm de course, soit pour les deux cylindres 1.360 cmc. De plus, il avait des soupapes qu'on pourrait qualifier de « reniflantes » pour l'admission, les soupapes d'échappement étant commandées à peu près régulièrement. A part cela il montait à 1.400 tours-minute et donnait assez exactement 7 CV. Or c'est là la puissance développée au-

jourd'hui par un petit deux temps de $60 \times 98 = 192$ cmc. à 4.000 tours ; ou encore par un quatre temps de même cylindrée à 5.000 tours.

Voyons la chose d'un peu plus près. La raison pour laquelle un régime élevé se traduit par un accroissement d'usure est simple : les pièces en mouvement se déplaçant plus rapidement, un frottement accru en est la conséquence directe.

Les difficultés survenues autrefois lors de l'emploi de paliers lisses, ont été éliminées aujourd'hui par l'utilisation des roulements à aiguilles, mais ces paliers lisses, en faisant leur réapparition sur les « twins » les plus récentes, ont montré, dans des conditions de fonctionnement extrêmement dures, qu'ils étaient capables de supporter de hautes vitesses de rotation.

La base de comparaison universellement employée de nos jours est la « vitesse moyenne du piston » ; remarquons qu'elle ne dépend pas seulement du régime du moteur, mais aussi de la longueur de la course. Ce sont là deux facteurs en relation étroite eux aussi.

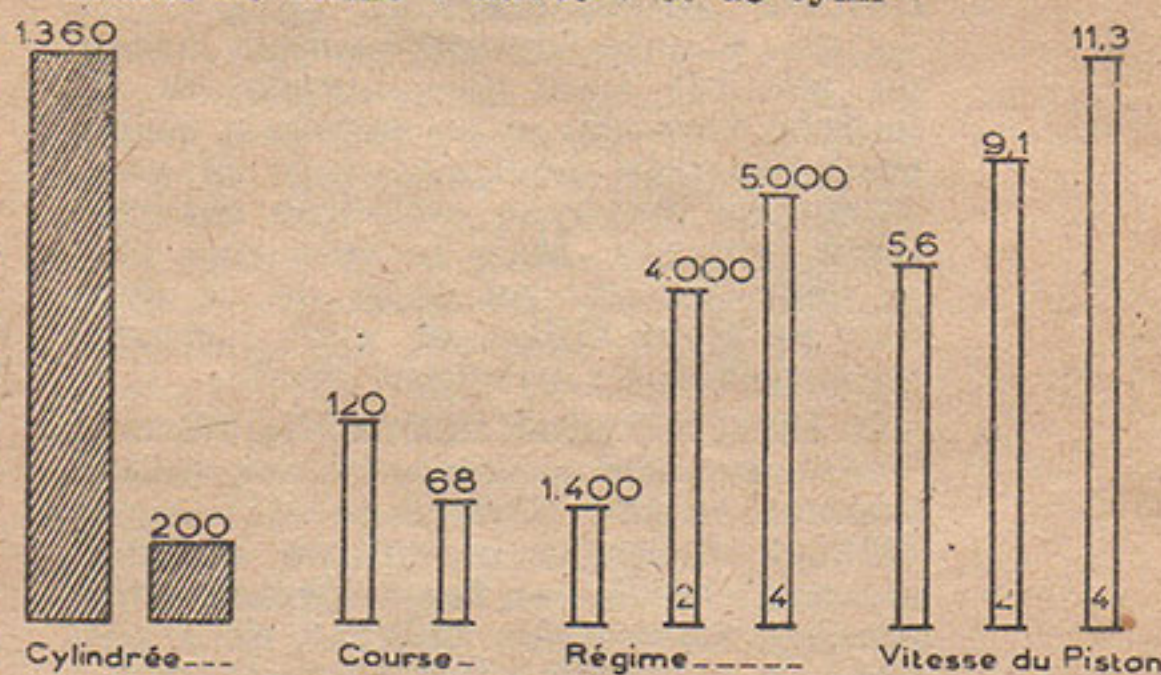
Pour les divers types de moteurs mentionnés précédemment, les vitesses de chaque piston pour une même puissance développée sont respectivement 5,6 - 9,1 et 11,3 mètres-seconde. A ce sujet rappelons que les deux dernières valeurs correspondent à des moteurs de même cylindrée, alors que dans le premier cas cette dernière est presque 7 fois plus importante. Et là encore nous allons faire une nouvelle découverte : l'accroissement de la puissance par la vitesse de rotation est un problème qui n'a vraiment été abordé que du jour où l'on a limité les cylindrées. Cette limitation eut lieu d'abord pour les compétitions sportives, ce qui au fond est tout à fait normal. La coupe doit évidemment être remportée par celui qui tirera le maximum du plus petit cylindre. La chose se présente tout autrement dans le cas du moteur d'une machine destinée à l'usage courant. Ici seule la puissance disponible compte, la cylindrée en elle-même étant négligeable. Ou du moins il devrait en être ainsi. Qu'un gros moteur à régime lent tienne le coup bien plus longtemps, tout le monde le sait ; qu'il possède de plus de nombreuses autres qualités désirables au plus haut point, la chose ne fait pas de doute. Malheureusement, depuis longtemps le fisc et de nombreuses formalités nous obligent à nous préoccuper de la cylindrée de nos motos, ce qui fait que, même lors du choix d'une machine utilitaire, on compte avant tout en cmc. Et on ne peut que le regretter, car un haut régime réclame une grande solidité, des pièces calculées plus fortes (poids augmenté) et l'utilisation de matériaux à haute résistance (prix plus élevé).

Considéré d'un point de vue purement des voies totalement différentes, car il mécanique, le régime n'est limité que par le poids des pièces animées d'un mouvement alternatif. Plus ces pièces sont légères, plus on peut les faire se mouvoir rapidement, et plus réduites seront les perturbations dues au va-et-vient de ces masses, perturbations qui se traduisent surtout par des vibrations.

Cet état de choses est particulièrement gênant pour les soupapes. Plus le régime est élevé, plus les ressorts de rappels doivent être forts pour que les soupapes tombent assez vite sur leur siège. Or plus ces ressorts de soupapes sont durs, plus les diverses pièces doivent être solides pour résister aux efforts auxquels elles sont soumises. Ici, donc, encore accroissement de poids et finalement demande

l'énergie accrue pour la commande de tous ces organes. Toutes ces considérations expliquent qu'aujourd'hui presque tous les moteurs de courses tournant très vite, sont équipés d'un double arbre à cames en tête pour limiter dans la mesure du possible le nombre et l'inertie lui-même les poids du piston et de la bielle sont des facteurs déterminants pour une augmentation de la vitesse de rotation. Les pièces tournantes sont, elles aussi, du fait de leur inertie, un obstacle à la réalisation de brusques variations de régime. Pour qu'un moteur soit doué d'accélération puissantes, toutes les parties en mouvement, l'équipage alternatif en particulier, et même les pignons, les divers arbres doivent être construit aussi légers que possible. Si l'on voulait pousser la comparaison jusqu'au bout, on pourrait dire que les moteurs à arbres à cames en tête permettent de tourner plus vite, tandis que les moteurs avec commande classique des soupapes par poussoirs, donnent des accélérations plus brillantes. Et de fait, les premiers dominent incontestablement dans les courses, où seule la vitesse pure présente de l'intérêt, tandis que les autres donnent de meilleurs résultats dans les compétitions où l'accélération joue un rôle capital (ex. la « Saturno » à Pau).

De nouveau nous sommes obligé d'en revenir à la vitesse linéaire du piston et au poids des pièces en mouvement. ces deux facteurs sont un argument favorable pour la construction de polycylindres. Prenons par exemple un monocylindre, un bicylindre et un quatre cylindres de forme « carrée » et de cylin-



drée totale égale à 500 cmc., les longueurs de course seront respectivement égales : 86, 68 et 54 mm. Pour une vitesse de rotation maximum de 6.000 t.-m., les vitesses des différents pistons atteindraient en milieu de course 17,2 - 13,6 et 10,8 m.-se. Si l'on se base sur la vitesse maximum indiquée plus haut pour le monocylindre, le bicylindre pourra tourner à 7.600 tours et le quatre cylindres à presque 9.600 tours, donc fournir une puissance accrue. Les vitesses de rotation atteintes en réalité pour un monocylindre de 500 cmc. dont la course est de 100 mm sont environ de 8.000 t.-m., tandis que pour un quatre cylindres de 250 cmc. et faisant environ 15 mm de course, on a pu monter à 12.000 t.-m. La vitesse du piston atteint dans ces conditions 26,7 mètres, voire même 28 m.-sec. On

La division en plusieurs cylindres de petite capacité présente en plus d'une vitesse réduite pour le piston, l'avantage extrêmement intéressant de pouvoir diminuer le poids des pièces animées d'un mouvement de va-et-vient. C'est ainsi que sur un moteur twin moderne, l'ensemble des deux bielles et pistons est plus léger que la bielle et l'unique piston d'un monocylindre. De plus, étant donnée la course plus faible, les forces d'inertie s'exercent encore sur un bras de levier plus petit.

Pour terminer, ajoutons pourtant que si l'on veut obtenir une marche régulière à tous les régimes, le poids des masses en mouvement n'est pas seul en jeu, ce qui compte bien plus, c'est le rapport entre leurs poids respectifs. C'est là ce qu'on désigne sous le terme d'« équilibrage ».

Tribune libre

CETTE RUBRIQUE EST OUVERTE A TOUS NOS ABONNES ET NOUS Y PUBLIONS TOUTE COMMUNICATION D'INTERET GENERAL. BIEN ENTENDU, NOUS DEMANDONS A NOS CORRESPONDANTS DE RESTER DANS LES LIMITES DE LA CORRECTION LA PLUS ABSOLUE. TOUTE LETTRE NE REPONDANT PAS A CETTE REGLE, OU NON SIGNEE, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

IL Y A CHEVAUX ET CHEVAUX

Je me permets de vous adresser ces quelques lignes pour protester contre un règlement administratif en vigueur depuis longtemps et que je trouve véritablement abusif pour nous autres motocyclistes. Je suis d'ailleurs bien convaincu que tous les motocyclistes dans mon cas m'appuieront.

Pourquoi une moto dont la cylindrée est de 500 cmc. est-elle homologuée par le Service des Mines pour 6 CV ? J'en parle en connaissance de cause possédant une Zundapp K. 500 qui est portée 6 CV sur la carte grise. D'autre part, une B.M.W. type R. 12, dont la cylindrée est de 750 cmc. est comptée pour 7 ou 8 CV selon les endroits où a été passée la visite des Mines. Une 1.200 cmc. américaine, 11 ou 12 CV. On me dira que c'est bien peu par rapport à la puissance réelle développée par ces moteurs. On a presque l'air de nous faire un cadeau... ? Mais alors pourquoi les 375 cc. de la Citroën sont-ils comptés 2 CV ? Pourquoi les 760 cc. de la Renault sont-ils comptés 4 CV ? Pourquoi la nouvelle Simca avec ses 1.200 cc. est comptée 8 CV ? Pourquoi cette différence ? La 4 CV Renault développe 19 CV au frein et la B.M.W. R. 12, en développe 20, autant dire, la même chose. Mais la voiture est cotée 4 CV fiscaux et la moto 8. Les chevaux des voitures ne sont sans doute pas les mêmes que ceux de nos motos. Les Pouvoirs Publics semblent vraiment prendre à la légère cette question en faisant deux poids et deux mesures.

Si je soulève cette question dans cette tribune, c'est parce qu'il arrive, par suite de cette attribution de chevaux au petit bonheur pour les motos, que des motocyclistes ont à payer des primes d'assurance plus élevées que celle d'une voiture de même cylindrée. N'est-il pas arbitraire que de semblables règlements soient appliqués au mépris de tout esprit de justice - Qu'attend-on pour les modifier ? On veut rendre la petite voiture populaire dans notre pays comme moyen de transport économique, il est juste qu'elle soit favorisée. Mais la moto de cylindrée moyenne avec ou sans sidecar, n'est peut-être pas digne, elle, d'être favorisée ? C'est probablement, aux yeux des Services Publics, un moyen de transport de grand luxe, réservé à une élite... ? Mais au fait, je serais heureux de connaître, s'il existe, le règlement que l'on applique pour déterminer le nombre de chevaux fiscaux d'un moteur. J'ai l'impression que c'est une chose faite un peu (que l'on me pardonne) au « pifomètre ». Du moins, pour ce qui est des motos reconstruites en provenance des surplus.

Lorsque ma moto fut refaite à neuf, je m'en fus au Service des Mines où l'Ingénieur préposé, me reçut fort poliment d'ailleurs, pour faire passer à ma machine la visite réglementaire avant l'immatriculation. L'ingénieur voulait absolument que ma moto fasse 8 CV, estimation purement visuelle, je m'empresse de le dire. Pensez donc « le moteur était si gros pour une moto ». Je lui citais les mêmes exemples que ci-dessus et il consentit à rabattre 2 CV mais pas plus, et je m'en retournais avec ma 500, 6 CV. La personne qui me faisait passer cet examen était l'Ingénieur lui-même et non un de ses employés qu'il aurait pu déléguer pour la circonstance.

Cet exemple ne vient-il pas confirmer ce que je signalais plus haut, que ces chevaux fiscaux sont catalogués au petit bonheur, selon l'aspect extérieur d'un bloc-moteur ou l'humeur de l'Ingénieur des Mines. C'est inadmissible. Serait-il si compliqué, puisque l'on connaît la puissance de tous les moteurs existants indiquée par le constructeur, d'utiliser un barème, par exemple 5 CV au frein donneraient 1 cheval fiscal. Ce serait sans doute trop simple, l'on préfère s'en tenir au jugé ou à l'expérience des gens qui n'y connaissent absolument rien.

Il est fort possible que l'on me réponde que le règlement que je réclame existe déjà, mais alors dans ce cas, pourquoi tout le monde l'ignore, à commencer par les

premiers qui doivent l'appliquer. J'insiste encore en signalant que mon cas n'est pas isolé et je pourrais en fournir des preuves, de nombreux motocyclistes sont dans la même situation, possédant des motos rigoureusement identiques et des puissances fantaisistes portées sur la carte grise, qui sont toujours enflées outrageusement.

Le moment choisi pour évoquer cette question est d'ailleurs excellent puisque l'on a modifié, depuis le 1^{er} avril, les taxes sur les cartes grises. Une moto transportant une personne paiera un droit supérieur à celui d'une voiture transportant 5 passagers. Avouez que c'est un peu paradoxal...

P. MORRETON, Beauvais

MEME INDIGNATION...

Si j'ai bien compris les nouvelles taxes sur les cartes grises, la taxation d'après le nombre de chevaux est applicable aux motocyclettes.

Conclusion : une 750 cmc. des surplus paiera la carte grise de 7 chevaux, tandis qu'une Renault 750 cmc. ne paiera qu'une carte grise 4 chevaux.

Les pouvoirs publics ignorent que les chevaux motos sont des poulains, inférieurs de près de la moitié aux chevaux fiscaux autos.

Qu'attendent les groupements motocyclistes et les revues techniques pour exiger la fin de cet abus ?

LABORDERIE (Mondeure)

N.D.L.R. — Nous partageons l'étonnement de nos abonnés et posons la question aux Mines : pourquoi y a-t-il chevaux MOTO et chevaux AUTO, différents les uns des autres, et pourquoi les motards sont-ils, comme toujours, lésés dans ce partage ? Nous attendons la réponse.

UN MOTEUR AUXILIAIRE POUR MUTILES

Dans votre numéro 971, j'ai remarqué la demande d'un certain nombre de mutilés pour un moteur auxiliaire pour leurs voitures. Vers 1946-47, les Ets VEL, 41, rue Gaultier, Courbevoie, ont motorisé un certain nombre de ces voitures, toutefois leurs fabrications s'étant orientées vers un autre domaine je ne pense pas qu'ils le fassent encore. Néanmoins, afin de rendre service à ceux que cela peut intéresser, voici la solution adoptée par eux.

Le moteur utilisé était celui fabriqué par les Ets Guinard à Châteauroux, sous licence Train. Ce moteur 2 temps se fabrique en 98, 125 et 175 cmc., et est toujours suivi ; à ce moteur était adjoint une boîte de vitesses Staub, le tout commandé par chaînes. Ce moteur est relativement facile à monter sur ce genre de véhicule, il prend place sous le siège et est fixé par 4 boulons sur 2 traverses posées sur les tubes qui existent généralement sous l'axe des roues arrière. Le moteur possède son kick de lancement, de sorte que celui de la boîte de vitesses était inutilisé. Dans les pays peu accidentés, on pourrait peut-être faire l'économie de la boîte de vitesses, le moteur pouvant être livré avec embrayage et même démultiplicateur, toutefois la solution avec boîte de vitesses est certainement meilleure, ne serait-ce que pour le démarrage, et l'économie de carburant qui résultera d'une meilleure utilisation du moteur. Je conseille la prudence à ceux qui choisiraient le 175 cmc., car il est capable de faire voler littéralement l'engin sur les routes, et ces petits véhicules ne sont pas faits pour de telles vitesses.

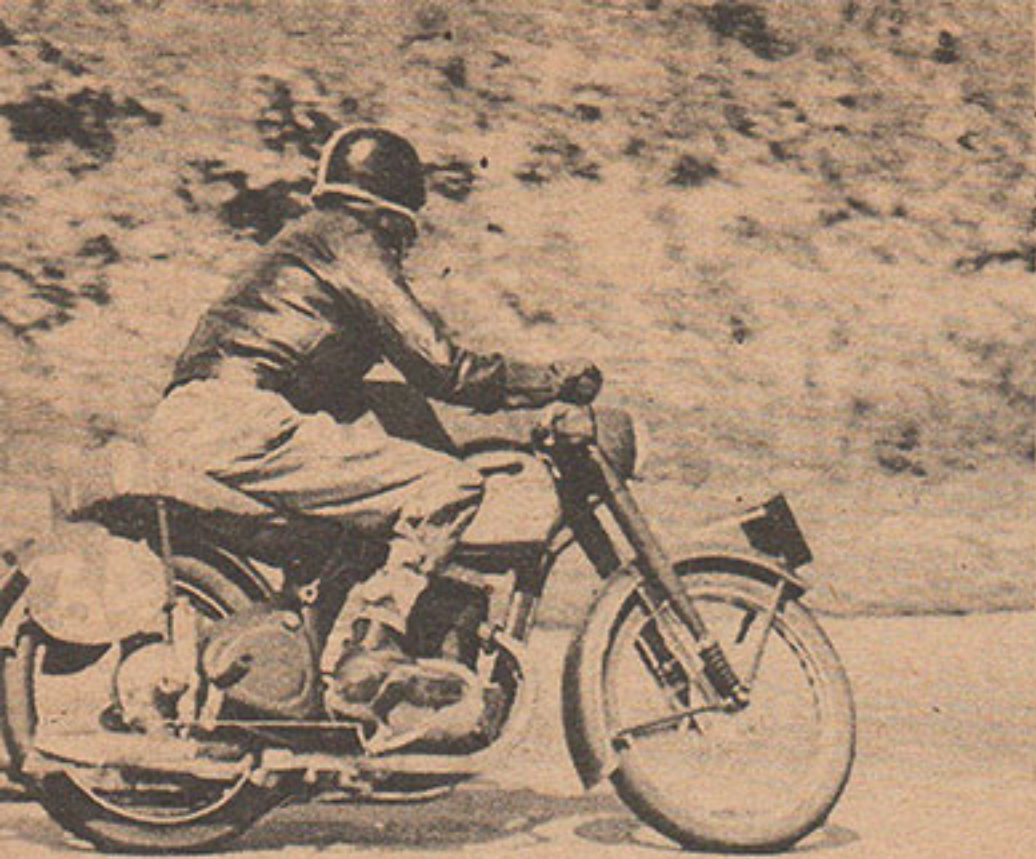
Bien sûr, cette adaptation ne peut pas toujours être faite par l'usager lui-même, mais il me semble que tout bon motoriste même n'ayant qu'un outillage réduit, est capable de faire cette adaptation. Ce moteur coûte évidemment notablement plus cher qu'un groupe auxiliaire. Une autre solution consisterait à utiliser un moteur auxiliaire de bonne fabrication à commande par chaîne. (Le nouveau Vap semblerait devoir faire l'affaire, et d'y adjoindre une boîte de vitesses). Toutefois l'agencement en est un peu plus compliqué qu'avec le moteur Train, la disposition du moteur n'étant pas la même. Quand au Cucciolo, si c'est un excellent moteur, il est relativement délicat et ne peut être mis entre toutes les mains, son adaptation me semble d'autre part encore plus compliquée que celle des moteurs précédents. La solution à choisir dépend de plusieurs facteurs : pays plus ou moins accidenté, poids du voyageur, et enfin son budget qui peut lui faire choisir peut-être une solution moins parfaite.

P. DUMONT, sanatorium d'Aincourt,
par Fontenay-St-Père.

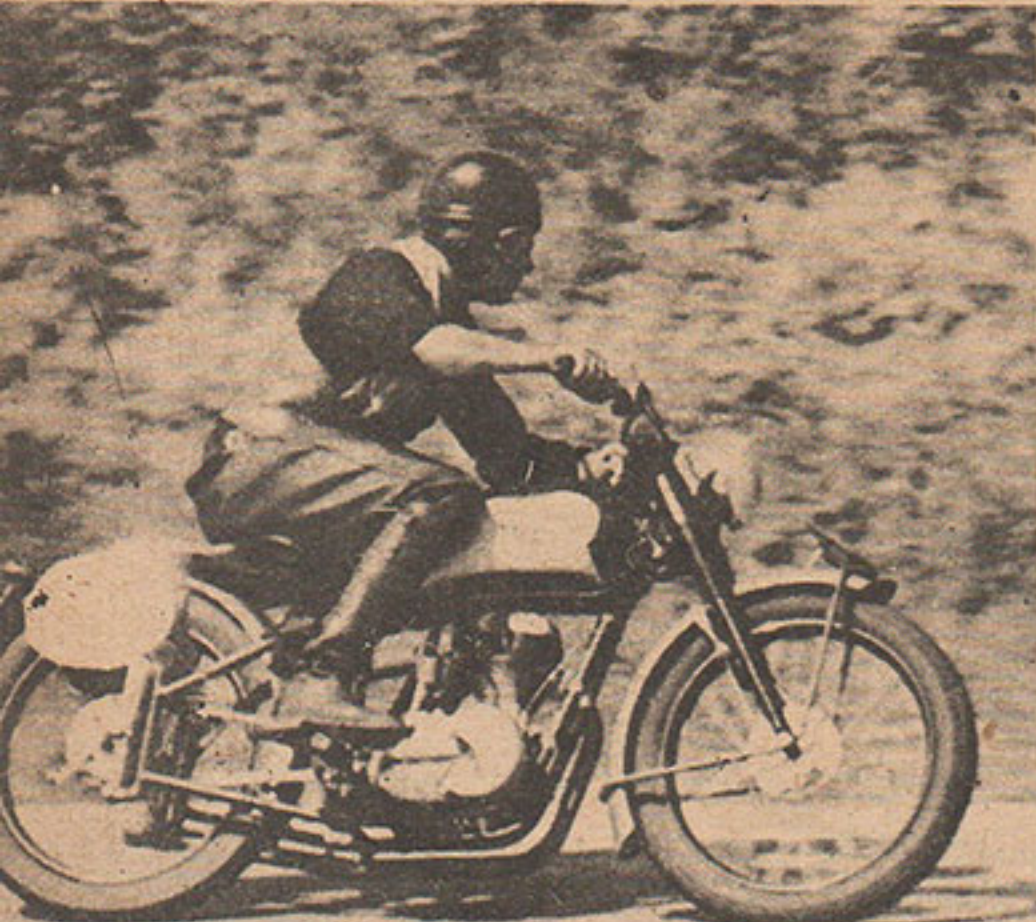
A PROPOS DU SCOOTER

Beaucoup de lecteurs nous écrivent à ce sujet et s'impatientent de n'avoir pas encore les résultats de notre référendum.

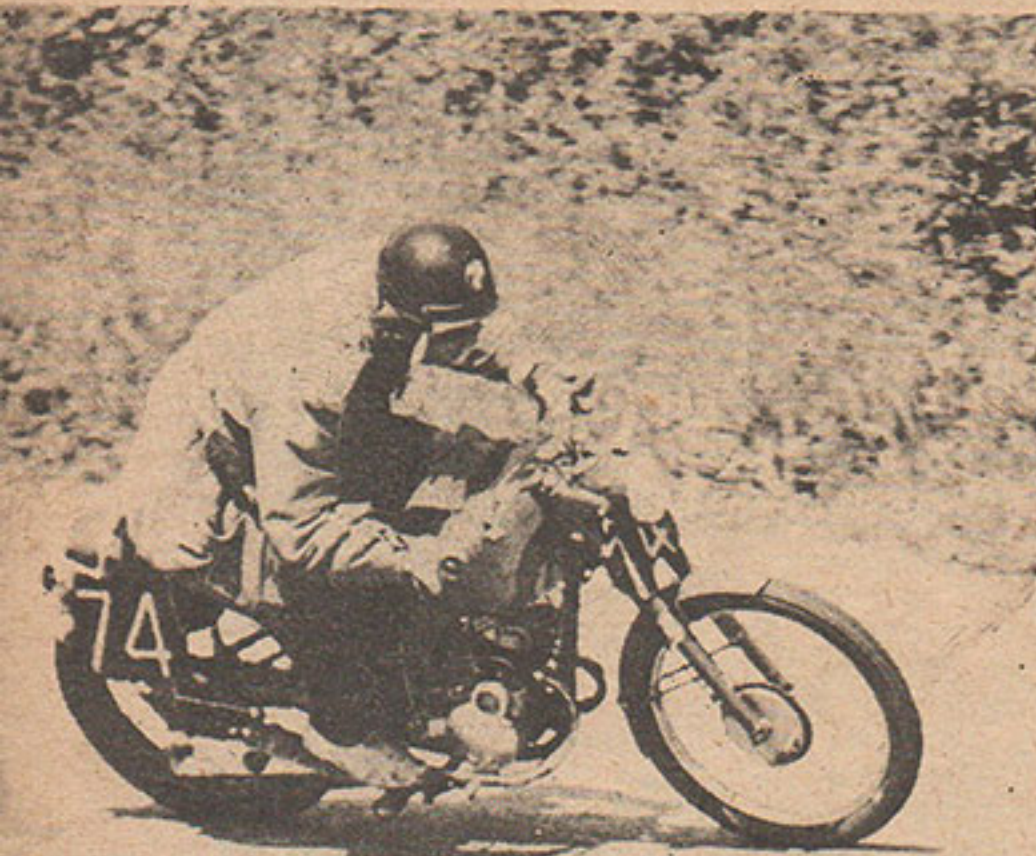
Nous ne perdons pas ce problème de vue, mais le dépouillement est fort long. Un peu de patience !



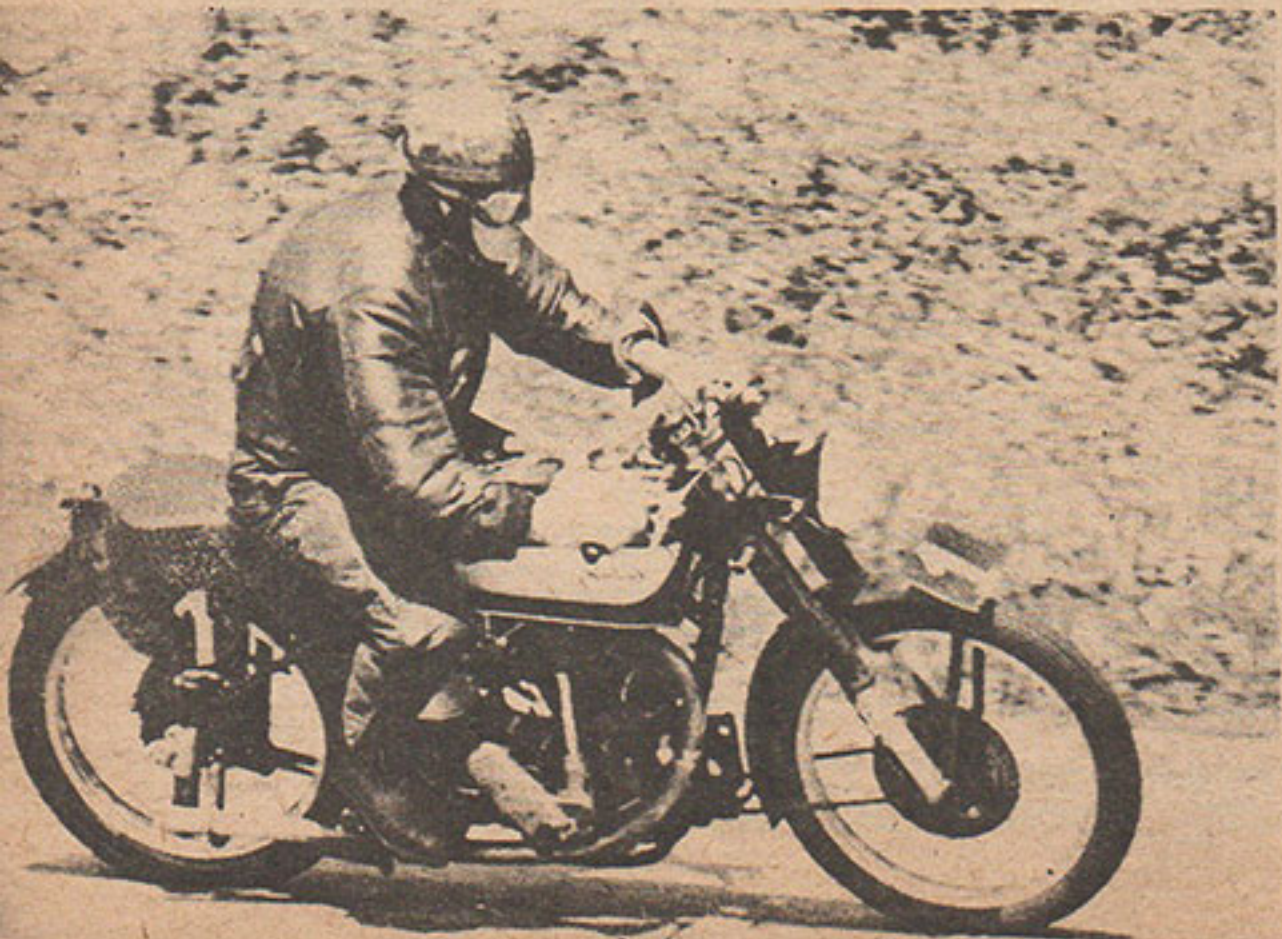
Gillard, vainqueur en 250 cmc.



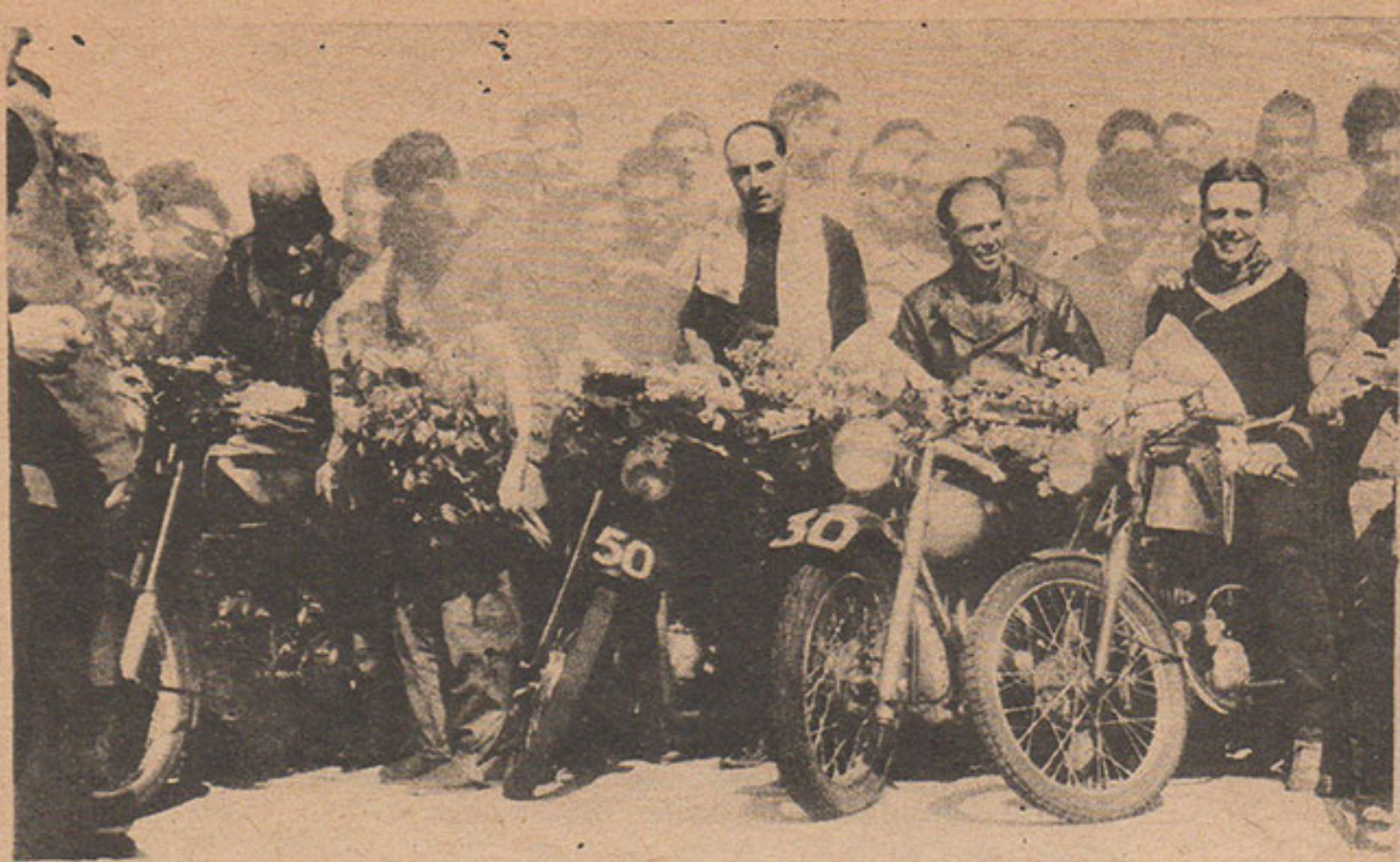
Camus, 1^{er} des 175 cmc.



Ci-dessus : Moury, vainqueur des 125 cmc. et au-dessous : Lefèvre, vainqueur général.



À droite ; tous les vainqueurs à l'arrivée posent pour la traditionnelle photo...



Orages évités, anciens records battus, sévères et spectaculaires bagarres, telles furent les lignes générales de ce Bol d'Or 1950 qui vit la victoire de la Norton de Lefèvre, impeccablement mise au point par Garreau.

Lefèvre est incontestablement le coureur-type pour Bol d'Or. Calme, extrêmement endurant, d'une force physique remarquable, il sut mener sa course avec intelligence et la terminer en battant son précédent record de 48 kms et en présentant pour la première fois une moyenne supérieure à 100 kmh. pour les 24 heures (101,354 kmh.). Derrière lui Venin faisait second sur sa curieuse Saroléa, cependant bien au point.

Dans les autres catégories des luttes remarquables furent également enregistrées : en 350 cc., le tourangeau Juigne a fait une course d'une extrême régularité — on avait l'impression de voir un simple touriste — sur une merveilleuse machine qui ne nécessita pas le moindre arrêt, hormis, évidemment, les ravitaillements (moy. 85 kmh., record battu). Derrière lui, la Jawa de Hervé fit un brillant second à 84 de moyenne, puis venait Godard et Faène. Les Matchless furent malchanceuses et nécessitèrent de nombreuses réparations qui les privèrent des places que l'on attendait d'elles. Dans la journée du dimanche, Faène fit une très belle remontée, malheureusement trop tardive.

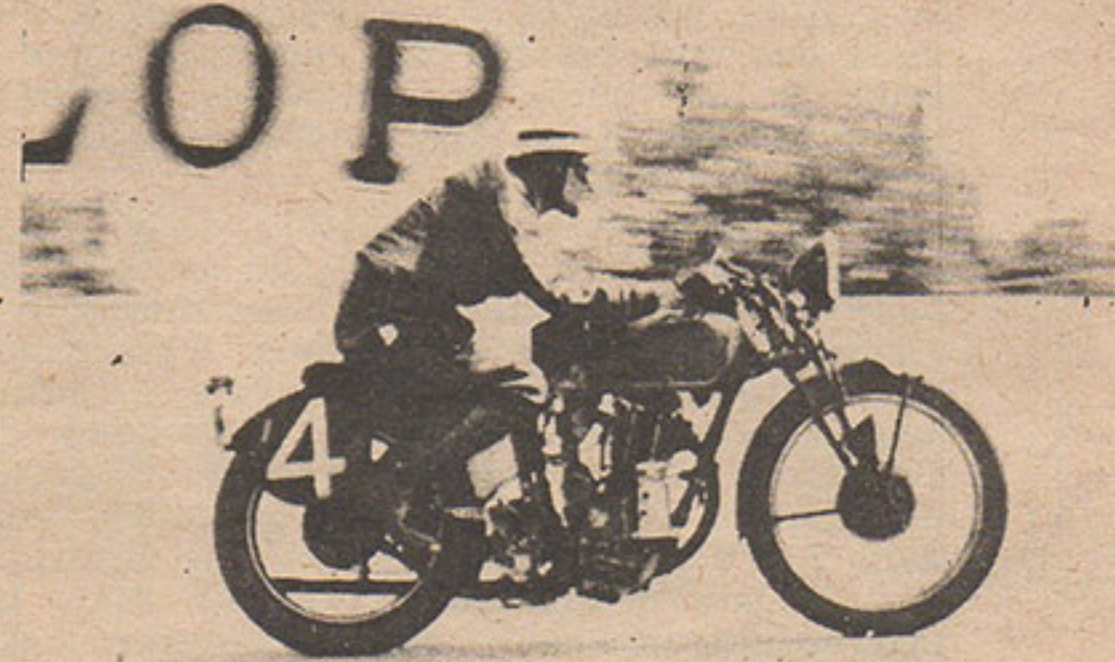
A Jawa encore le succès en 250, où Gillard enlève sa catégorie à 75 de moyenne (record battu) devant Cauchy, également sur Jawa.

En 175, c'est Camus, sur D.S. Malterre, qui remporta l'épreuve en battant le record de Pahin, Pahin qui chuta à la 15^e heure, après avoir étonné par son brio, et se cassa la clavicle. Avant lui, Mathieu, sur Guillier, avait fait une mauvaise chute nécessitant son transport à l'hôpital d'Arpajon.

La catégorie des 125 offrit le spectacle du plus grand nombre d'engagés, et aussi des plus belles luttes. La victoire revint au sympathique Moury (72 de moyenne), qui mena comme une horloge la Puch 125 mise au point par Humblot et qui ne nécessita d'autres réparations qu'un changement de bougie dans la matinée du dimanche. Moury, spécialiste du cross, faisait ses premières armes dans une épreuve d'endurance et les fit de main de maître. Il étonna les spectateurs

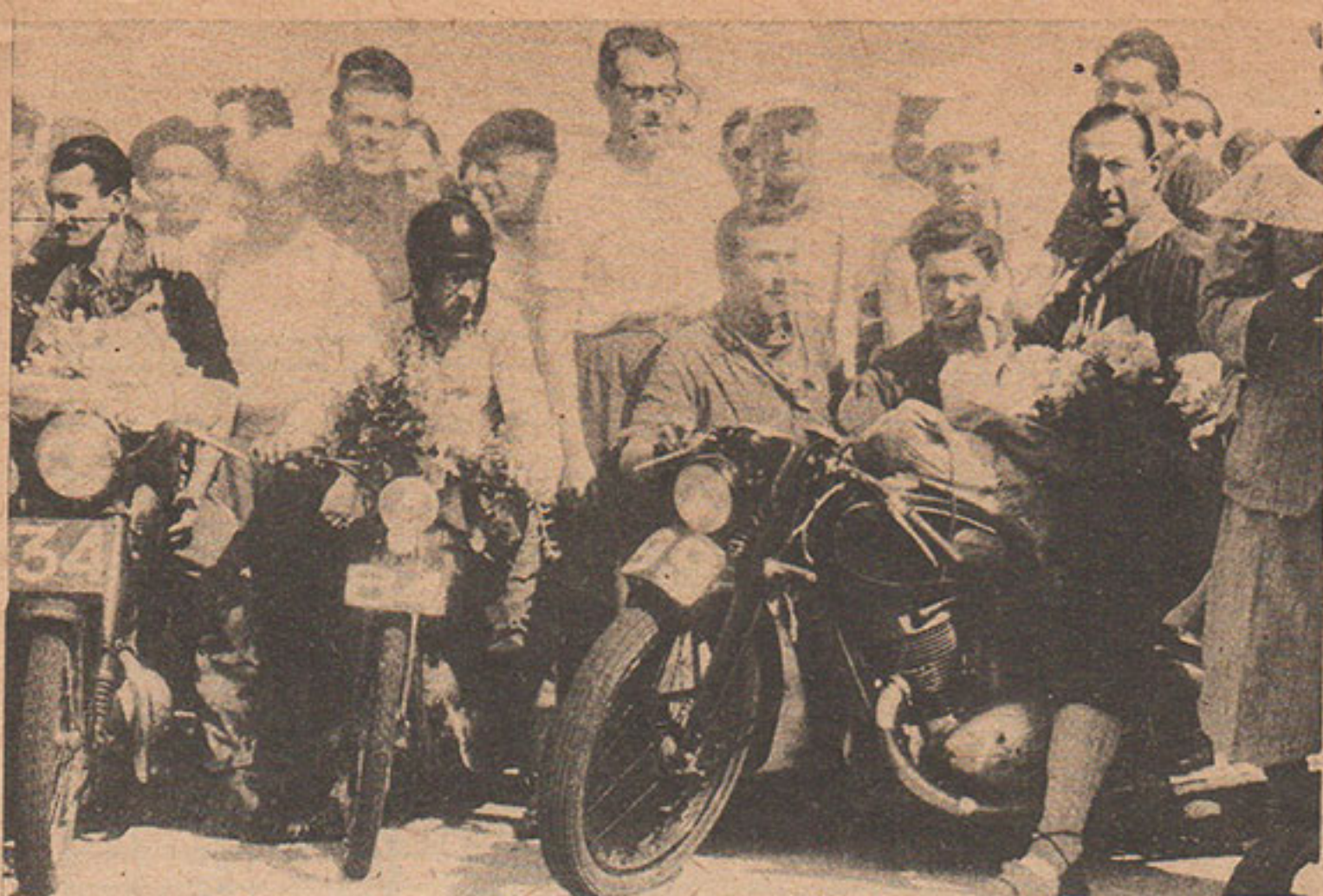
XXII^{ème} Bol d'Or

CHUTE GENERALISEE

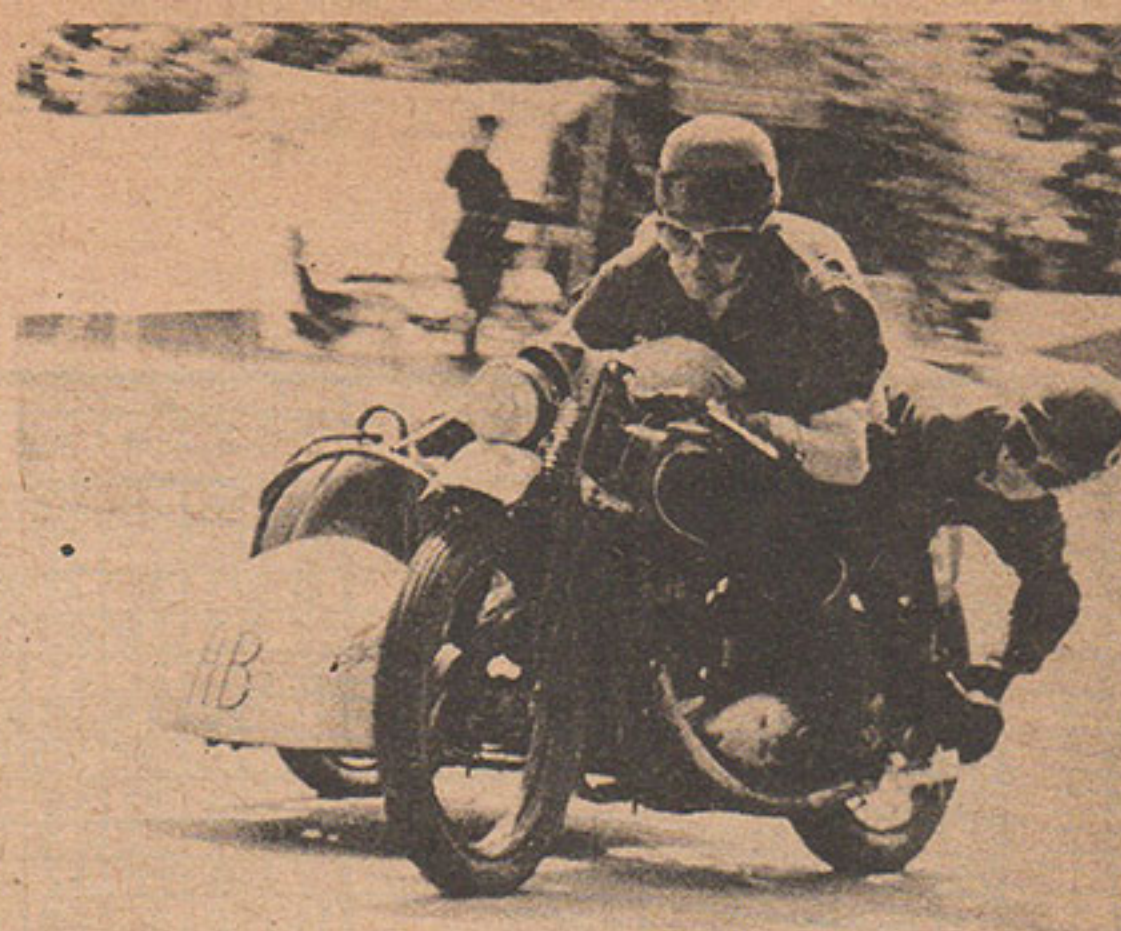


Venin, 2^e des 500 cm.

CAT	Place	N°	NOMS	MARQUE ou CLUB	Tours								
					1	2	3	4	5	6	7	8	9
500	1	1	LEFEVRE	NORTON	17	35	54	70	86	102	115	131	148
	2	4	VENIN	SAROLEA	14	27	41	50	63	77	88	98	111
	3	8	FAUCHERAI	A.M.C.F.	3	3	19	36	52	69	82	83	89
	4	9	TINANCOURT	MC Clodoaldien	11	24	34	47	50	69	80	93	103
350	7	16	JEANNIN	JAWA	15	28	43	58	71	88	98	104	116
	2	17	HERVE	JAWA	14	29	44	57	62	86	101	113	126
	3	18	ROSSIGNOL	MATCHLESS	14	30	46	61	75	92	96	97	110
	4	19	FAENE	MATCHLESS	9	10	15	28	43	57	70	84	98
	5	20	HOUEL	VELOCETTE	4	6	6	6	11				
	6	21	BOUQUAIN	A.M.C.F.	9	21	34	47	60	73	85	98	108
	7	22	RICHE	A.M.C.F.	6	17	27	37	48	60	72	83	96
	8	23	VIGOUREUX	A.M.C.F.	6	19	32	38	49	60	72	85	97
	9	24	BOURGEOIS	S.M.C.SENS	2	3	13	27	46	51	58	67	79
	10	25	HERSANT		11	24	38	51	62	71	79	92	102
250	1	26	BERAS	M.C. CHATILLO NNAIS	5	14	26	32	32	43	51	63	72
	2	27	MAGOT		11	14	14	15					
	3	28	COOPMAN	MOTOR-CLUB	6	19	32	45	54	61	67	74	81
	4	29	GODARD	MC Maintenon	13	27	41	55	68	81	94	106	119
	5	30	JUIGNE	MC TOURAINE	14	30	43	59	71	86	100	114	125
175	1	33	CAUCHY	JAWA	14	28	41	55	67	79	93	105	118
	2	34	GILLARD	JAWA	13	26	39	52	64	75	89	101	115
	3	35	LEBERQUIER	PUCH	11	22	26	36	45	54	60		
	4	37	MARCHAND	MOTOR-CLUB	11	18	18	18	18	18	18	18	24
125	1	42	PAHIN M.	AUTOMOTO	12	26	38	50	56	63	71	72	78
	2	47	VALEYRE	GULLER	8	22	35	49	53	60	71	83	96
	3	48	GUILLOT	GULLER	13	27	39	49	61	74	87	99	112
	4	49	PERRIN	D.S. Malterre	11	25	37	51	63	76	87	100	107
	5	50	CAMUS	D.S. Malterre	12	26	40	53	66	78	91	103	116
	6	53	LACOUR	M.C.H. SAONOIS	9	19	28	38	49	60	64	71	80
75	1	54	BOUHOURS	MC Eure & Loir	8	18	23						



...de gauche à droite : Lefèvre, Camus, Juigne, Moury, Gillard, Schombs et Boureau.



Le side de Boureau (1^{er} en 350).

Bol d'Or

DES ANCIENS RECORDS

par sa position favorite . tenant la poignée tournante (à droite) de la main gauche, et reposant son menton dans sa main droite, le bras croisé sur son réservoir. Espérons que sa victoire l'encouragera à poursuivre une carrière de pilote de vitesse. A 14 tours derrière Moury, venait Moser qui fit une course de haute régularité sur une Terrot, puis Fauvel également sur Terrot, et en 4^e position Tano, vainqueur des Eliminatoires, qui marcha très bien, mais perdit du temps avec son volant magnétique (après avoir dessoudé son réservoir d'essence).

Dans l'ensemble, les 125 firent une excellente démonstration et prouvèrent de nouveau la valeur d'une telle formule.

Avec les micromoteurs, admis pour la première fois au Bol d'Or, nous eûmes d'étonnantes révélations. En 75 cmc., le Poney de Schombs fit 47 de moyenne, tandis qu'en 50 cmc., les 3 Vap donnèrent une splendide démonstration d'ensemble, puisqu'au bout de 24 heures ils étaient toujours ensemble et avaient parcouru 1.026 kms (moyenne 42,7 kmh.), derrière eux, le Veloserwa de Desmots finissait avec 963 kms.

En sidecars, Boureau battait le précédent record à 62,9 de moyenne.

En résumé, l'épreuve, menée très rapidement, ne connut pas trop de défaillances mécaniques, sauf Houel qui fit 6 tours, Faucheraux qui passa la nuit à ressouder son cadre par 4 fois et finalement abandonna dans la matinée du dimanche. Nombreuses, certes, furent les réparations hâtives, changements de soupapes ennuis d'allumage, etc...

Félicitons donc les pilotes, et aussi les mécaniciens, professionnels ou bénévoles, qui furent les artisans de la victoire.

L'organisation, faite par l'AMCF et l'ACIF, fut parfaite en tout point, et, le fait mérite d'être signalé, le service d'ordre laissa les photographes faire leur métier.

Dans notre prochain numéro, nous compléterons ce rapide compte rendu par des documents exclusifs sur les particularités des machines présentes.

M.A.R.

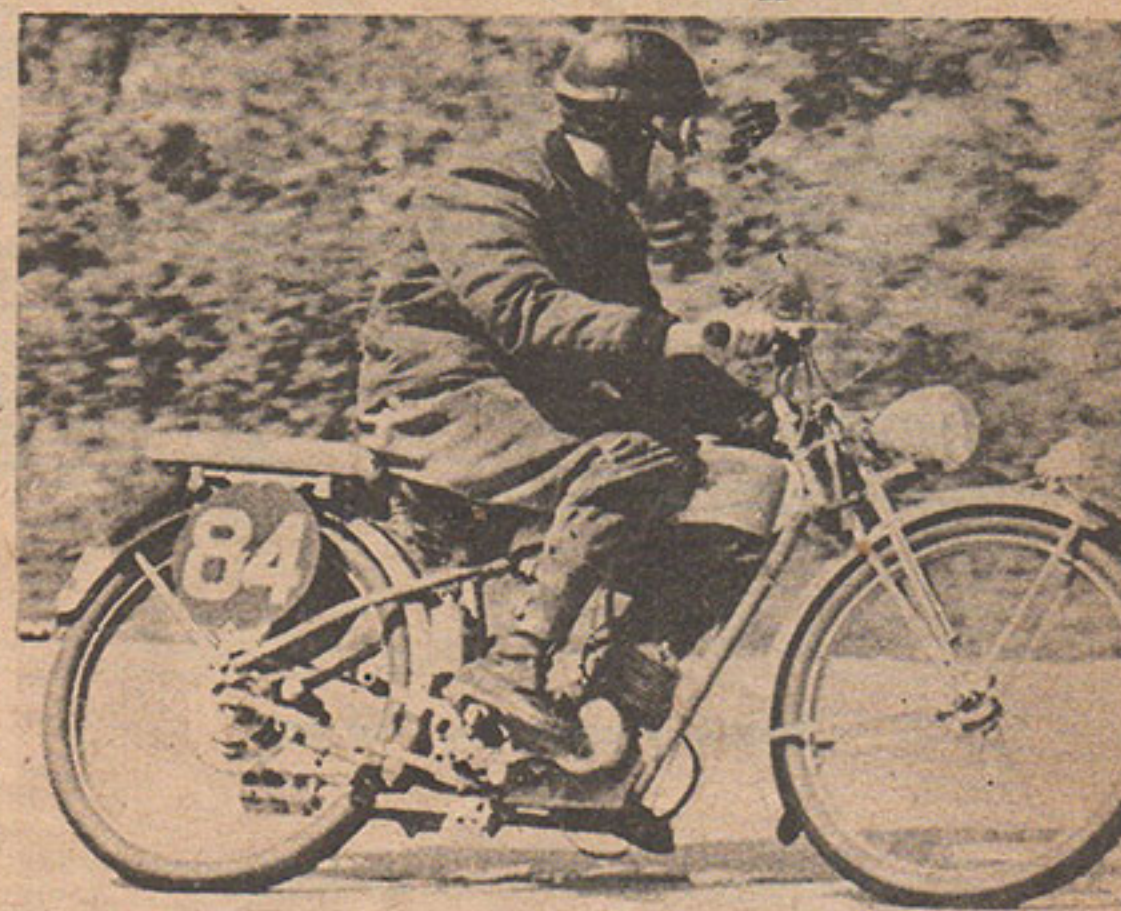
(reportage exclusif « Moto-Revue »)



Juillot, 2^e des 175 cmc.

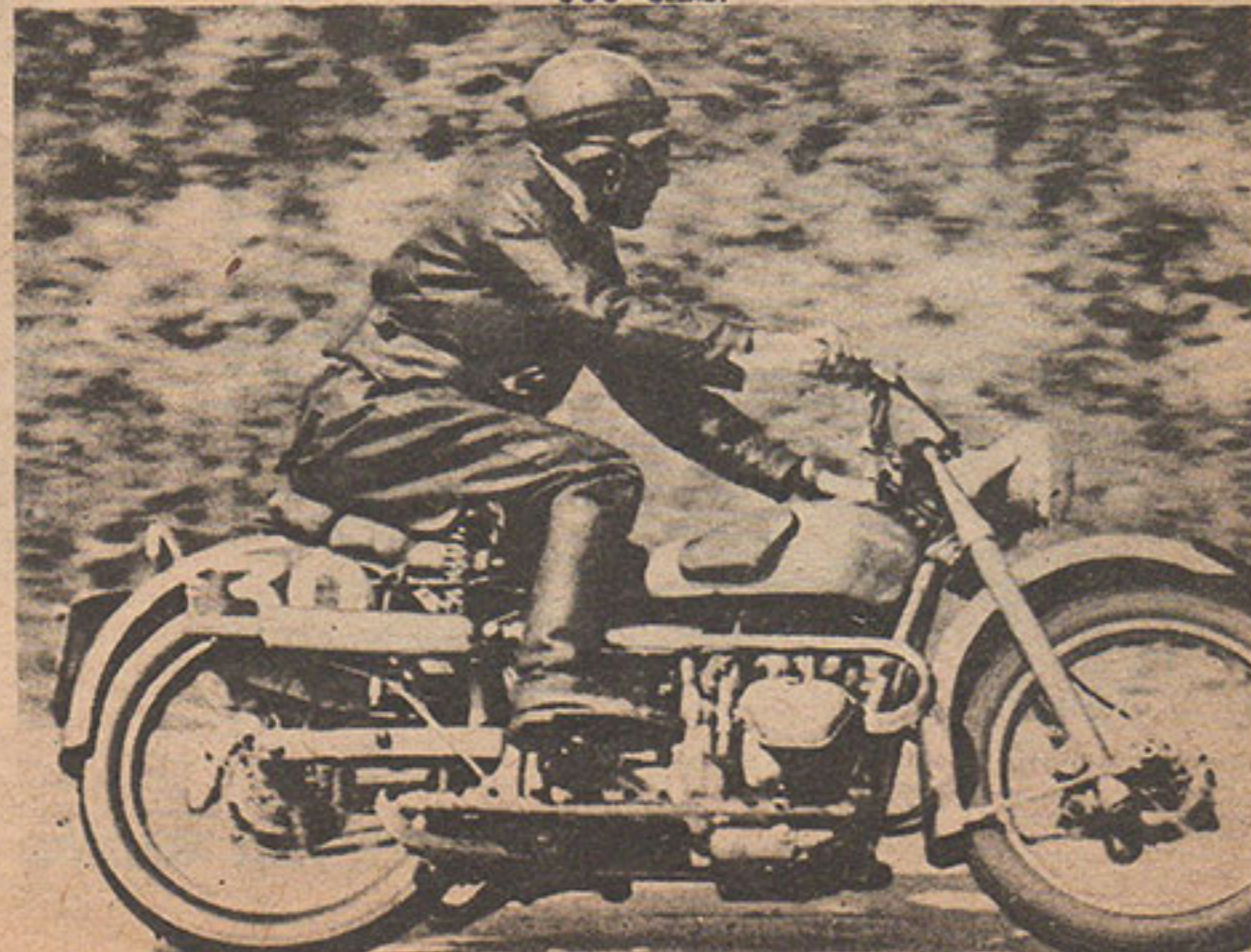


L'équipe « Vap » à la Ferme.



Ci-dessus, Schombs (1^{er} en 75 cc.) et au-dessous, Juigne, vainqueur en 350 cmc.

Par Heure													TOTAL Km en 24 H.	MOYENNE GENERALE	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22			23
161	177	191	208	223	240	255	273	288	305	321	339	352	368	2.432,5	101,3
121	134	146	158	169	182	195	204	211	224	229	238	249	265	1.740,3	72,5
105	110	124	140	140	157	167									
116	125	138	148	162	172	181	195	205	215	227	237	249	267	1.734,5	72,2
119	127	137	143	158	170	183	193	203	215	227	238	251	261	1.680,1	70,2
127	141	155	170	178	195	210	225	241	247	247	247	251		1.579,2	65,8
149	154	166	176	191	199	214	227	241	254	266	280	292	306	2.017	84
123	134	147	159	165	167	168	168								
102	102	105	119	134	148	163	176	192	204	221	236	252	263	1.756,2	73,1
119	129	139	152	162	175	186	188	188	188	188	190	191			
108	120	134	147	156	162	176	189	202	214	226	239	252	265	1.754,5	73,1
107	114	123	136	146	159	171	183	196	214	214	214	224		1.492,8	62,2
86	98	109	117	129	141	149	162	173	184	197	206	217	229	1.513,5	63
113	125	136	145	158	170	184	195	208	215	229	240	249	256	1.707,6	71,1
85	95	106	119	129	141	151	162	167	179	191	202	216	229	1.503	62,6
81	81	85	85	86	86	86	86	86	86	86	97	105	110		
132	146	157	171	182	195	209	233	235	245	260	273	286	299	1.957,5	81,5
139	152	166	178	193	208	221	234	248	263	276	289	302	313	2.061,7	85,9
129	142	144	159	173	188	194	201	201	211	211	212	215	217	1.403,3	58,4
127	141	152	166	178	191	203	216	227	240	252	263	277	289	1.907,5	79,4
90	103	117	126	132											
107	116	128	140	153	165	178	193	195	207	218	218	226	235	1.585,5	66
124	136	149	162	175	177	188	197	210	221	232	245	257	267	1.742,6	72,6
117	124	131	144	155	169	174	174	174	176	176	187	198	211	1.406,6	58,6
129	140	152	155	167	177	190	202	215	225	238	250	262	275	1.797	74,8
89	99	109	119	125	135	141	152	162	170	180	190	200	210	1.384,4	57,6



TROPHEE DE MONACO

Nous rappelons qu'avec le concours de l'Equipe et de Moto-Revue, le Moto-Club de Monaco organise une épreuve internationale de régularité et de grand tourisme dénommée Trophée International Motocycliste de Monaco qui aura lieu du 23 au 25 juin 1950 sur un parcours de 1.250 kms.

L'intérêt du Trophée de Monaco réside dans le fait qu'en dehors d'un classement particulier par catégories, il y aura un classement général, donc un seul vainqueur.

Neuf itinéraires sont prévus au départ de Bruxelles, Barcelone, Bordeaux, Paris, Folkestone, Florence, Milan, Genève et Monaco. A l'arrivée auront lieu une épreuve d'accélération-freinage et le lendemain une épreuve de régularité. Comme on le voit, la formule très séduisante est celle du Rallye Automobile de Monte-Carlo.

MOTO-BALL A CARCASSONNE

Pour la première fois à Carcassonne, un match de moto-ball a eu lieu le 18 mai dernier. Cinq mille personnes firent le déplacement au stade Albert Domec où se produisirent l'équipe d'Avignon et une sélection Wallonne. Le match qui se termina sur le score de 3-1 en faveur des français, enthousiasma le public dans une cité où le rugby à XIII est seul roi.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-BALL

Les dernières réunions ont donné les résultats suivants :

En Championnat de France division nationale Sud : MC Aixois bat Camaret par 4 buts à 3.

En division Excellence Sud : SM Forézien et MBC Montelouis font match nul 2 à 2 ; Avignon II bat Cavaillon par 1 à 0.

Autres matches : Suma Troyes bat Villefranche par 4 à 2.

A Belfort, 28 mai : Mulhouse bat Courbevois Sport par 1 à 0.

A Mulhouse, 29 mai : Mulhouse bat Courbevois Sport par 1 à 0.

En Belgique : à Belœil, sous la présidence du Prince de Ligne, le MBC de Paris-Pantin a battu le MBC de Belœil par 1 but à 0.

dans les Clubs

■ NAISSANCE. — Romainville. — Un nouveau club est né : la SECTION MOTOCYCLISTE de l'Association Sportive Municipale dont voici la composition du bureau :

Président d'honneur, M. le Maire de Romainville. Président, M. Freisse André. Vice-Président, Andriolo Marcel. Secrétaire, Duméz Hen. Secrétaire adjoint, Boulaudat Royer. Trésorier, Couteau Pierre. Trésorier adjoint, Hegon Jacques. Directeurs sportifs : Legrand Gilbert et Delaherche Marcel. Directeur touristique, Lecouart Eugène. Ce jeune club a pour devise : Tourisme et Sport, et organisera chaque dimanche des sorties touristiques et manifestations sportives intimes en attendant son affiliation à la F.F.M. Tous les motocyclistes de Romainville et des environs sont cordialement invités à assister aux réunions qui ont lieu tous les vendredis à 20 h. 45 à la salle des conférences à côté de la mairie. Tous renseignements à la permanence : Café Andriolo, 95, rue Gabriel Husson.

■ MOTO-CLUB DE MONLUÇON. — Le M.C. de Montluçon nous communique que le circuit qui devait avoir lieu le 25 juin est annulé pour cette date. Regrettons que cette manifestation ne trouve son empêchement que dans les difficultés administratives qui ont surgi après qu'en a été conçu le projet.

■ M.C. BORDEAUX. — Le Circuit de Vitesse du M.C. de Bordeaux inscrit au Calendrier National pour la date du 25 juin 1950 n'aura pas lieu cette année.

A l'issue de la réunion du Comité Directeur du 23 mai 1950, après avoir examiné le budget général du Circuit de Vitesse 1950 du Parc Bordelais, les dirigeants du MCB ont, à l'unanimité, pris la décision de ne pas organiser cette année le IV^e Circuit de Vitesse de la Ville de Bordeaux, pour les motifs suivants : difficultés économiques, prix du matériel d'organisation exorbitants, exigences administratives et fiscales hors de proportion ; d'autre part, une recette tout à fait aléatoire, conséquence d'une concurrence effrénée et d'une saturation générale de manifestations sportives et autres...

Néanmoins, tout l'espoir du Club se tourne vers 1951 et l'organisation inédite du Grand Prix dans la Cité en plein cœur de Bordeaux, en collaboration avec l'Automobile-Club du Sud-Ouest ; nous en reparlerons en temps voulu.

■ S.V.M. DE LA VIENNE. — Dimanche matin des averse firent craindre aux organisateurs du moto-cross de Couhé-Vérac que leur entreprise était compromise. Il n'en fut rien, puisqu'avant midi, plus de 40 motos et sidecars étaient arrivés dans notre bonne ville de Couhé.

Pour utiliser un tel nombre de concurrents, le 28 mai était trop court, il eut fallu 2 jours. C'est donc un nombre de 25 à 30 coureurs qui assura un succès formidable. La mise sur pieds de cette manifestation avait été confiée au syndicat des Vélocistes et Motocistes de la Vienne. Nous devons complimenter ce groupement qui pour un coup d'essai réussit un coup de maître.

Que dire de l'agent Terrot de Niort, M. Bonneau, qui amena au départ 10 motos, d'une mise au point et d'une présentation impeccable, on était allé jusqu'à peindre les pneus en blanc.

RESULTATS

100 cmc. : 1. Tiarcelin ; 2. Parat, etc...

125 cmc. : 1. Tiarcelin ; 2. Chauvin, etc...

125 cmc. : 1. Millet ; 2. Lebière, etc...

Course poursuite sidecars : 1. Bobin ; 2. Pérault.

250 cmc. : 1. Durosier ; 2. Colas, etc...

350 cmc. : 1. Géant ; 2. Bouchaud, etc...

500 cmc. : 1. Derrien ; 2. Certain, etc...

Finale : 1. Tiarcelin, sur 125 cc ; 2. Durosier, sur 250 cc ; 3. Certain, sur 500 cc, etc...

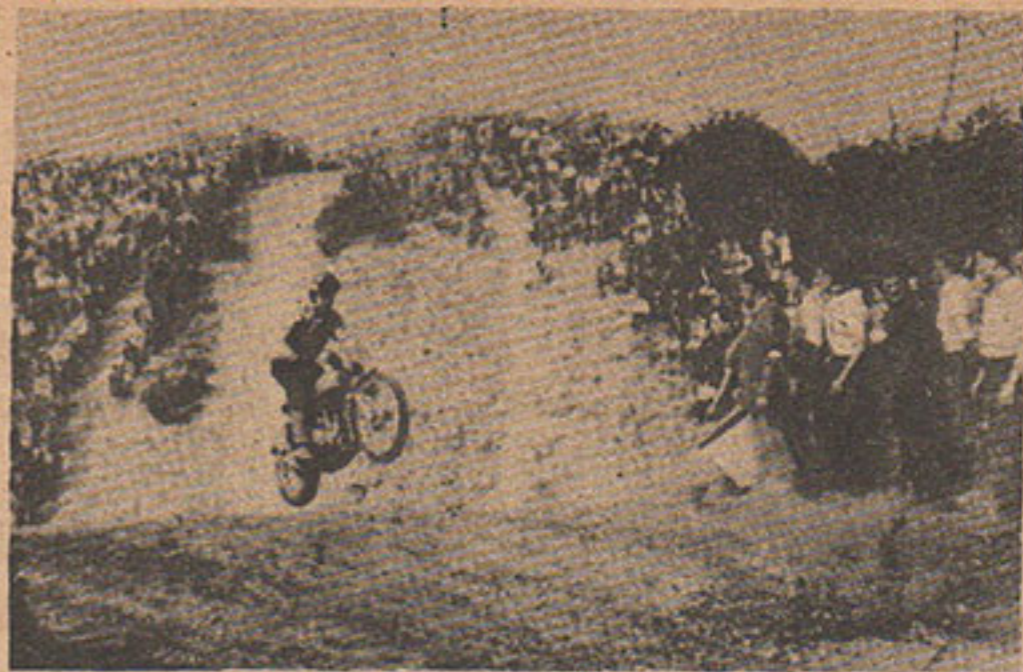
Ne terminons pas sans remercier les gens de Couhé de l'accueil chaleureux qu'ils réservèrent aux motards et sans remercier les motocyclistes de la belle journée que nous leur devons.

■ A.M. HYEROISE. — Bref compte rendu de la concentration-gymkana du 7 mai 1950 (3^e Concentration de la Côte d'Azur) : Journée magnifique avec 20 clubs représentés, 276 motos, vélomoteurs, sidecars et scooters, et 392 participants des deux sexes.

Un défilé impeccable en ville avec dépôt d'une gerbe au monument aux morts se fit dans la matinée, tandis que l'après-midi un grand gymkana fut fort goûté du public hyérois et des environs, et fut remporté par Romano de Marseille, précédant de quelques points seulement les 25 autres concurrents.

Prix de la Concentration : Coupes remportées par : Moto-Sport Nimois, Motocycle-Club de Nice, Moto-Club Phocéan, Moto-Club de Marseille, Moto-Club de Monaco. — Plaquettes remportées par : MC Monaco, MC Phocéan, MC Marseille.

En résumé, excellente journée pour le sport motocycliste, en souhaitant pour l'année prochaine une plus belle, plus grande et plus importante manifestation.



Un aspect du cross du M.C. Beauvaisis.

■ M.C. CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping). — Au cours de la dernière réunion bimensuelle, le calendrier touristique du club a été ainsi fixé pour juin et début juillet :

11 juin : Sortie baignade à Thoremy. Rendez-vous au siège à 7 h. Départ à 7 h. 30. Itinéraire : Belle-Epine, Corbell, Essonnes, Ponthierry, Chailly-en-Bière (regroupement et casse-croûte), Fontainebleau N. 5 bis et GC. 137 E jusqu'à Thoremy. Pique-nique et baignade au bord de la Seine.

18 juin : Participation à la Fête des Fraises à Bièvres. Rassemblement au siège à 15 h. Regroupement au siège de la section locale, Café Ponthier, 6, rue de Paris, Bièvres. Présentation de la Section des Motobigophones. Gymkana et jeux motocyclistes.

25 juin : Participation à la Concentration de la Ligue de l'Ile-de-France dirigée sur Provins pour assister à la Foire Médiévale. 2 départs : pour les campeurs samedi matin, rendez-vous à 8 h. 30 au siège ; pour les touristes le dimanche rendez-vous au siège à 7 h. Départ à 7 h. 30. Itinéraire : Croix-de-Berny, Choisy, Villeneuve St-Georges, Lieusaint, à gauche vers Guignes-Rabut (regroupements avec les clubs de la LM IF). Pique-nique et restaurant au choix (inscription pour le déjeuner à la réunion du 15 juin).

2 juillet : Concentration autos-motos sur Orgeres-en-Beauce (E.L.). Départ du siège à 7 h. 30. Itinéraire : N. 20 jusqu'à Toury (regroupement). Pique-nique et restaurant. Engagements à la réunion du 15 juin.

Rappelons à nos sociétaires ayant participé au 2^e Circuit Motocycliste de l'Ile de France de bien vouloir assister à la distribution des prix qui aura lieu le samedi 17 juin, à 21 h. 66, rue de Rivoli, Paris. En outre dans la nuit du 17 au 18 juin, le MCC assurera le contrôle parisien de l'épreuve d'endurance St-Etienne-Paris et retour. Prochaine réunion le jeudi 15 juin à 21 h., Café Roulant, 47, rue Gabriel Péri, Châtillons sous Bagneux.

■ VELOMOTEUR-CLUB PARISIEN (Tourisme-Sport-Camping). — Sortie promenade 24-25 juin sur Provins. 2 départs : campeurs : Porte de Charenton 9 h. précises. Touristes : Porte de Charenton 8 h. 15. Regroupement Guignes-Rabut 9 heures avec Ligue Motocycliste Ile de France.

2 juillet : Orgeres-en-Beauce : Rendez-vous Porte d'Orléans 7 h. 30, départ 8 h. Regroupement Toury 10 heures.

Les réunions bi-mensuelles du V.C.P. ont lieu les 1^{er} et 3^e mardis de chaque mois à 21 h. au siège social, Tabac du Châtelet, 8, rue St-Denis, Paris-1^{er} (salle du sous-sol).

Pour tous renseignements s'adresser à M. J. L. Gaumont, 16, avenue des Courlis, Le Vésinet (Seine-et-Oise).

MOTO-REVUE cherche un collaborateur ayant moto pour relations extérieures, contacts avec clientèle, motoristes, connaissant photo et pouvant rédiger petites notes. Urgent.

Sté CENTRALE DE PIECES MOTO
 44, RUE DE LA CONDAMINE — PARIS-17^e
 Téléphone : MAR. 45-75
 PIECES DETACHEES ANCIENS ET NOUVEAUX MODELES
 ORIGINE ET ADAPTABLES, CHAINES, ROUES, CARTERS
 MOTEURS ET BOITES DE VITESSES
 SPECIALISTE : REDRESSAGE CADRES ET FOURCHES
 EMBIELLAGES ET REALESAGES
 REMISE EN ETAT VOLANTS MAGNETIQUES et MAGNETOS
 ECHANGE STANDARD CYLINDRES ET EMBIELLAGES
 STOCK GURTNER REMISE A NEUF MOTEURS
 ET BOITES DE VITESSES, etc...
 REMISE A TOUS LES REPARATEURS

STOCK COMPLET PIECES
 Réparations
AMC par spécialiste **AMC**
 mise au point
 MOTO-BASTILLE - 6, Bd Richard-Lenoir, (11^e)

" LA CLINIQUE DE LA ROUE "
 A. VIMONT. 33, rue Kilford, Courbevoie (S.)
 VENTE - REPARATIONS DEF. 10-24
 de toutes ROUES A RAYONS pour
 CYCLES - MOTOS - VELOCARS - REMORQUES
 TOUS LES MOYEUX EN STOCK
 LIVRAISON EN 48 HEURES

Participez à notre Concours

(Voir règlement dans « Moto-Revue » n° 983).

VOUS DEVEZ UTILISER LE BON DE PARTICIPATION CI-DESSOUS

CONCOURS **Moto** revue

Nom du participant

Adresse

Etes-vous abonné ?

1^{ère} QUESTION : les 8 marques sont :

1 2

3 4

5 6

7 8

2^e QUESTION :

Meilleur temps en 350 cmc. :

3^e QUESTION :

Meilleur temps en 500 cmc. :

A coller sur une carte postale sans enveloppe et affranchie à 12 fr., avant le 2 juillet à 18 h.

QUELQUES-UNS DES PRIX

Un carburateur AMAC - Des coffrets de BRETOCYL GRAPHITE - Un Accumulateur moto DARY - Des bons de réduction de 50 % pour achats d'accus DARY - Un pare-brise DELANET - Une batterie F. 75 FULMEN - Un casque GENO - Un vélomoteur R. 3 à fourche télescopique GNOME-RHONE construit par les Ets VOISIN - Une magnéto D. 1 MOREL - Un bon de 3.000 fr. à valoir sur travaux chez PERTUISOT - Un moteur auxiliaire Le POULAIN - Une sacoche cuir offerte par SAINT-PAUL-MOTOS 1 vélo grand tourisme TERROT - Des boîtes de savon 3/33, etc...

Pour en bénéficier... Abonnez-vous !

NOS PETITES ANNONCES

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

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).
-Ecrivez très lisiblement (caractères imprimés au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution. Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

MOTOS A VENDRE

NORTON 16H sélect. 4 v. susp. AR tr. b. état 130. LENAÏN Gometz-le-Château (S.-et-O.).

ACHETEURS et Possesseurs de motos allem. Ne soyez pas inquiets pour avoir les pièces de rechange. CRUPDA vous les fournira, 21, rue Monge, Puteaux. LON. 02-63.

MOTO 500 cmc. NSU 4 vit. sél. b. état. GILBERT NOËL Forêt-la-Folie Tourny (E.).

DKW 2 cyl. 500 tr. bon état moteur acc. rechange. 95.000. TRU. 31-67 COEFFIC.

PART. vds 350 culb. impec. 70. CARON, Nord 47-62.

3 CV MOTOCONFORT parfait état 50. COQUE 116 rue de Belleville, Paris-20^e.

MOTOCONFORT 5 cv side acc. 120. tr. b. état. SCHUSTER 148 av. F.Mole Antony S.

VEL. mot. Sach 100 cc état nf. DUBOIS 145 r. Charonne

MOTOSACOCHE 500 culb. 80. M. LEGUERN 20 r. R. Keller après 18 heures.

BSA Empire Star 350 cc, Norton 500 16H. J. Grattepanche 103 r. Ferdin. Berthoud à Argenteuil (SO). T. Arg. 07-60.

BMW R12 7000 k. ét. nf av. ou ss side Précis. Chiroux 106 a. République, Bagnolet (S.).

SAROLEA 5 cv cul. av. side-car Belgian tr. bn ét. Tél. à MON. 12-10 ou GAL. 30-76.

MOTO Sachs 100 cc pf ét. méc. 2 v. Bosire 32 allée Valère Lefèvre, Le Raincy T. 255

ZUNDAPP K500 ent. orig. parf. ét. 140. MARVIER lit. 09-45

A enl. 2 cv Terrot pn. et mot. nfs sél. 3 v. px 38. Basler 38 bd St Germain-5^e.

TERROT 100 cc 3 vit. b. état MOUTON 12 r. E. Sûle-18^e.

Vélo Vap 3. Chapey 4 r. Sedaine-11^e. Roq.42-85 sf dim. lun.

M.G. 350 LS4 3000 kms. sus. AR. POINSOT 3 r. de Flandre, vis. sam. 9 h. à 12 h.

SID. Terrot 350 nf. Pas. 06-40

DKW 500 NZ susp. ar. gar. 145. NAIGEON, 33, r. Malar (Hôtel) (après 18 h. 30).

ZUNDAPP KS 600 gar. 165. NAIGEON 33 r. Malar Paris (Hôtel) ajrs 18 h. 30).

TERROT 100 3 vit. klaxon, compt. tr. b. ét. 45. Epave R. Gillet 750, 15. remorq. 2 r. 7000. VILLENEUVE 14 r. du Capitaine Ménard, Paris-15^e.

A RODER pneus neufs 350 culb. Monet-Goyon. COCHET-TEUX, Milly (SO). Tél. 15.

SCOOTER 50 cc ét. nf 30000. Drix Collège tech. Vitry S/S.

500 BSA 65000. REHEL 38 r. du Tir, Montreuil (Seine).

V. Motoconf. 500 équip. éch. ctre voituret. 2 pl. PRECY 27 r. St Maur Mais. Alfort

BSA 500 culb. Emp. Star parf. état 150. BERTHON 48 rue d'Assas, 6^e, apr. 19 h.

TERROT 100 mod. 1948 2000 k. urg. SENANT 4 bis bd Maxime Gorki Stains (Seine).

350 M.GOYON 1949 4 v. ét. nf sél. cse ach. voit. Arc. 62-27

VELOMOT. 100 cc 2 v. 20000 HUBERT 87 r. de Fontenay, Plessis-Robinson (Seine).

100 cc. M. Goyon ét. nf px tr. int. nx acces. 1949 TRI.70-39

SANDFORD mot. Ruby 4 cyl. 6 CV culb. b. ét. ROUTET 2 r. de l'Yvette, Igny (S.-et-O.).

SIDE Précision c. nf bs px. MEYER 46 r. La Boétie-8^e.

DRESCH 2 cyl. à card. 500 cc bs pns éclair. b. ét. génér. RENARD R. Berthecourt Oise

NSU 250 sup. cul. 4 v. sél. t. s'ad. acces. exc. ét. gén. Labour 19 av. Porte Brunet-19^e.

SCOOTER AGF 85. MAI.32-58 PONEY Motoconf. 50 cc. Concierge 28 r. de la Voûte-12^e.

350 M. Goyon 49 bn ét. Longcamp 116 Champs Elys. 34-93

NSU 125 parfait ét. pns nfs FRANÇOIS 15 r. Véron-18^e.

TRIUMPH allem. 350 vis. le lundi toute la journée. Mme GRESSER, 7, rue de la Prévoyance, Vincennes.

SIDE Rané Gillet 750 état neuf. MIS 8 chemin Clos, Courché, Marly-le-Roi.

DKW 350 SB d'orig. susp. ar. sél. ét. nf 120. PAGES 3 r. Hébert, Courbevoie. Déf. 06-65

500 TERROT culb. 1948 tr. b. état. SCHMID 31 route de Crosne, Yerres (S.-et-O.).

TERROT 350 HSSE culb. très rap. imp. pns ch. accus nfs av. side Roy 110000. FOUGET 68 r. Alex. Dumas, Paris-11^e.

URGENT 250 Terrot 3 cv lat. parfait état 45000. JOURDAIN 85 rue P.V. Couturier, Alfortville (Seine).

TERROT 350 lat. H.D. 1948 parf. état sélecteur tan-sad, sac. 100.000, 111, av. de la Marne, Epinay sur Seine.

BSA 500 M20 parf. ét. av. side 4 v. sél. CHANTIN 45 r. du Docteur Roux St Maur, Seine

OCC. rare side Harley 750, civil Bernard. cap. ouvr. ét. de nf compt. p. br. acces. Letendre 3 r. d. Montibœufs-20^e

PEUGEOT 250 lat. 65. DECOSTER 12 r. Laperouse, Pantin, vis. t. 1. jours à partir de 18 h. 30, sauf dimanche.

V. ou éch. DS 500 culb. avec side Bernardet contre P. cy. Peugeot MB, etc... soirs samedi. MORINEAU 19 rue Croquette, Charenton.

BSA 500 4 v. sél. culb. side gr. rt. impec. 140. PERQUIS 22 r. Brézin 14^e (apr. 19 h.).

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

ELYSEES 77-74


GASTINNE RENETTE

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

VELOMOTEURS **MOTOBECANE**
VENTES. REPARATIONS. PIECES DETACHEES

AGENCE ET STATION-SERVICE

VELOSOLEX



Pédalez sans effort vite et loin

AVEC LE MERVEILLEUX
DERNY
la nouvelle formule de la bicyclette et du tandem

DEMANDEZ LE CATALOGUE

DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé
Tél. DIDerot 76-01 PARIS (XII^e)

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME et RHONE

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

Pneumatiques — Accessoires modernes

Appareillage électrique français et étranger - Pièces détachées : origine, adaptables, sur modèles

Réfection d'embellissage - Réalésage - Chemisage

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

EXPEDITIONS PROVINCE et COLONIES

ATELIER ET MAGASIN :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

LES REPUTÉES MARQUES ANGLAISES
NORTON · ROYAL-ENFIELD · EXCELSIOR

sont en exposition chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

LIVRAISON RAPIDE — CREDIT

Toutes les grandes marques Françaises

50, av. Edouard-Vaillant - Boulogne-sur-Seine
METRO : PORTE DE ST-CLOUD MOL. 29-62

OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

LES POIGNÉES
"SOUPLI"
POUR
MOTOS



ET
VELOMOTEURS
AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.I.
43, Rue Marius Aulan. LEVALLOIS. Per.06-35

C'EST LE CONFORT
SOUS LA MAIN
EN VENTE PARTOUT

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

151, RUE MARCADET - PARIS-18^e - MON. 24-40

vous présente les

B.M.W. R-51-2

— **R-24 etc.**

ARIEL — NORTON Neuves

LIVRAISON : 1 MOIS

NOMBREUSES OCCASIONS

Spécialiste B. M. W.

VENTE A CREDIT

BARBES MOTOS CYCLES
98 RUE Doudeauville - PARIS 18^e (M^e CHATEAU ROUGE)

vous offre un
TRES LONG CREDIT
POUR VOTRE
VELOMOTEUR
ET VOTRE MOTO

Agence de
GUILLER — ALMA
JONGHI
MOTOBECANE

REPARATIONS
Ouvert tous les jours
Dimanche excepté
Envoi cat. contre 30 frs timbres

LA SELLE SOUPLE

REYDEL

suspension
SANDOW

...TELLEMENT MIEUX

DRESCHMOTOR

 Motos DRESCH — D.F.R. —

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALÉSAGES ET PISTONS — EMBELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX

ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON

7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

St-PAUL MOTOS

1, RUE DE RIVOLI - PARIS
Métro St-Paul - Tél. : ARC. 71-46

Agent des Grandes Marques : TERROT — MOTOC ONFORT — MONET-GOYON — GNOME-RHONE
RENE GILLET — ORIGAN — M.R. — ALCYON — DERNY — MOSQUITO — GUZZI — JONGHI
Scooter A.G.F. — GILLET-HERSTAL, etc...

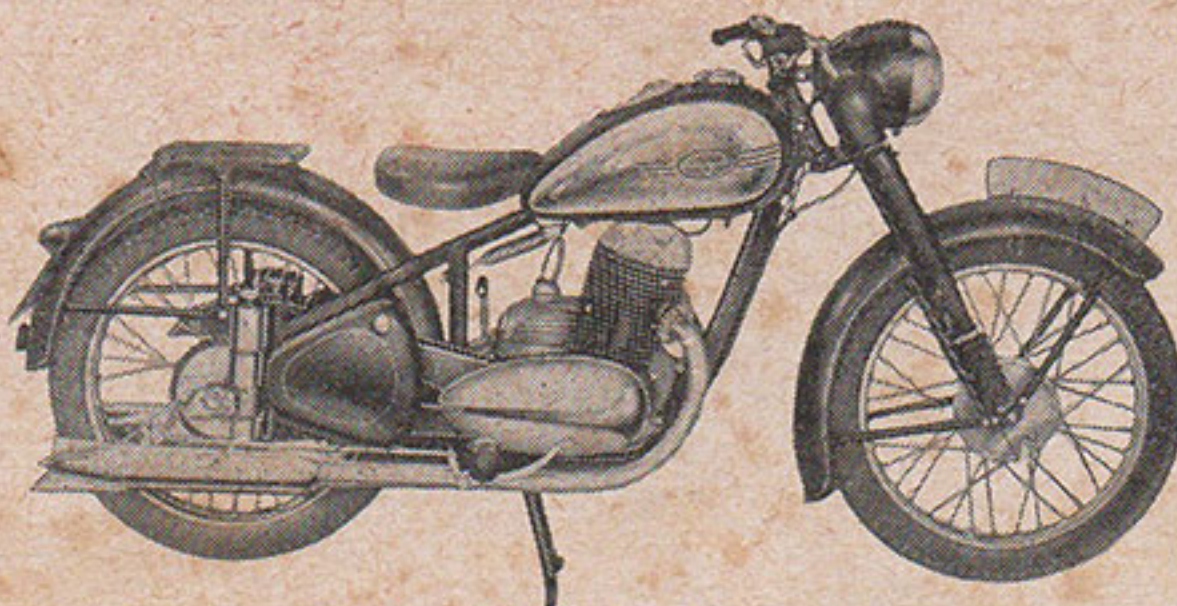
vous présente les **JAWA**

250 cmc.
182.000 fr.

350 cmc.
208.000 fr.

EQUIPEMENT :

Batterie
FULMEN
Huile
CASTROL
Casque
FN



LIVRABLES DE SUITE

et les **TRIUMPH**

350 cmc. 500 cmc. 650 cmc.
3. T de Luxe Speed Twin Thunderbird
et la 500 cc. Tiger 100 — BIENTOT LES D K W

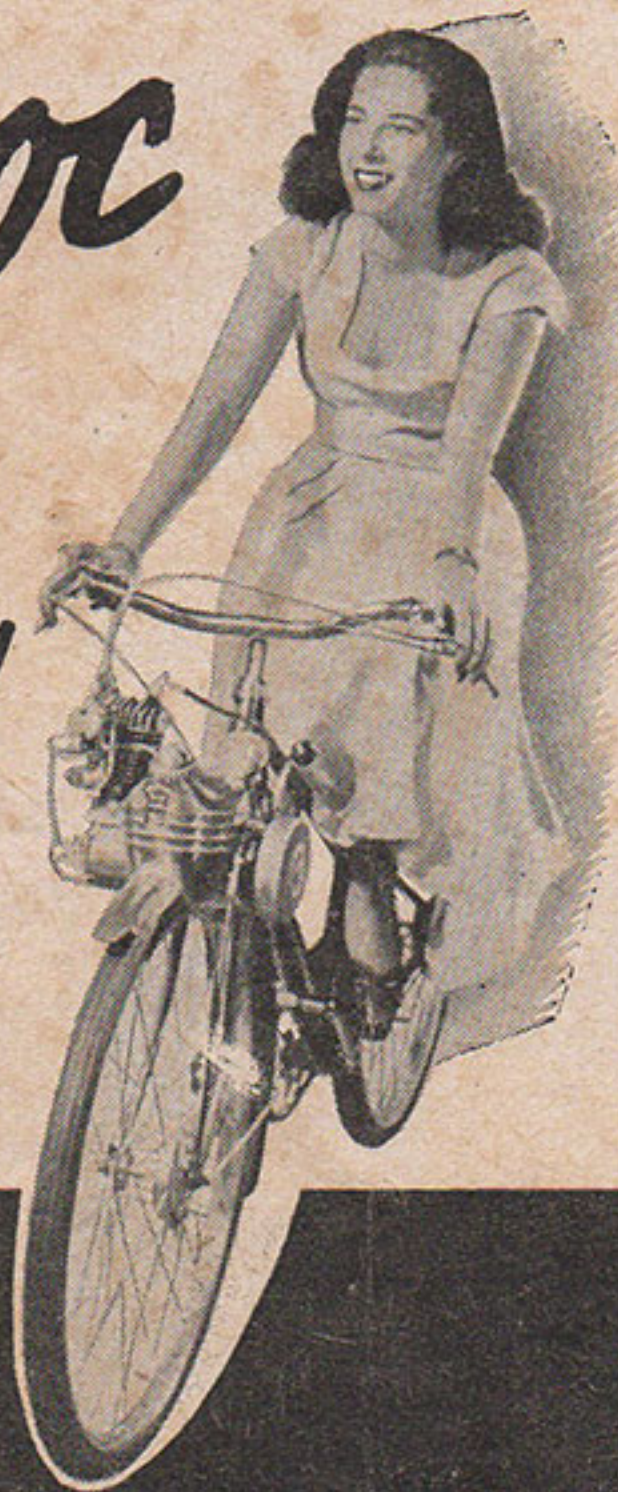
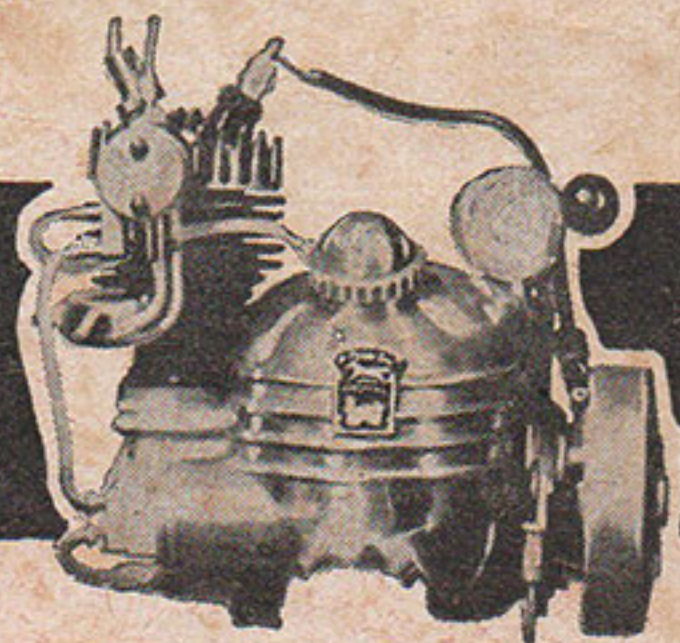
VENTE A CREDIT

Conditions 30 fr. timb. poste

Réparations
par
Spécialistes

LE SEUL MAGASIN OUVERT TOUTE LA SEMAINE JUSQU'A 19 h. 30 ET LE DIMANCHE MATIN

*le
moteur-bloc
1950
une merveille!*



à réservoir encastré
allie les qualités

**D'ÉLÉGANCE
DE ROBUSTESSE
ET DE PUISSANCE**

*

Rapide, léger :
Il ne consomme
qu'1 litre 1/2 aux 100 Km.
pour une vitesse de 38 Km. H.

*

PRIX DU GROUPE PROPULSEUR

TYPE B 19.500 frs
TYPE LUXE 21.800 frs

Le Poulain

78 RUE DANTON LEVALLOIS-PERRET (SEINE) TELEPHONE PER 43.74
Egalement livrable monté sur bicyclette mixte

K. 829

CONTESSÉ