

Moto revue

38^e ANNEE. — 29 JUILLET 1950. — N° 992.

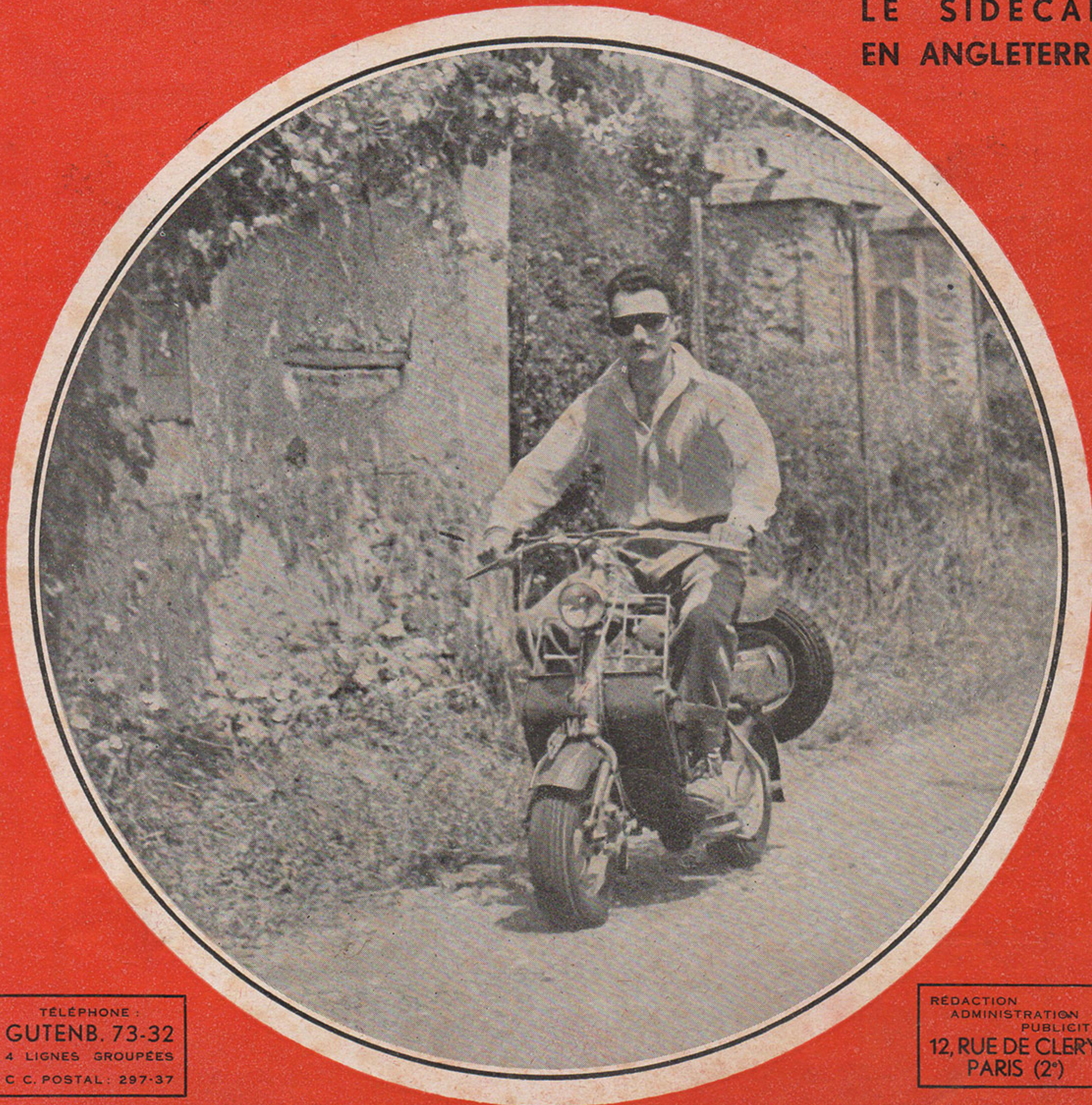
HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

LE SIDECAR
EN ANGLETERRE

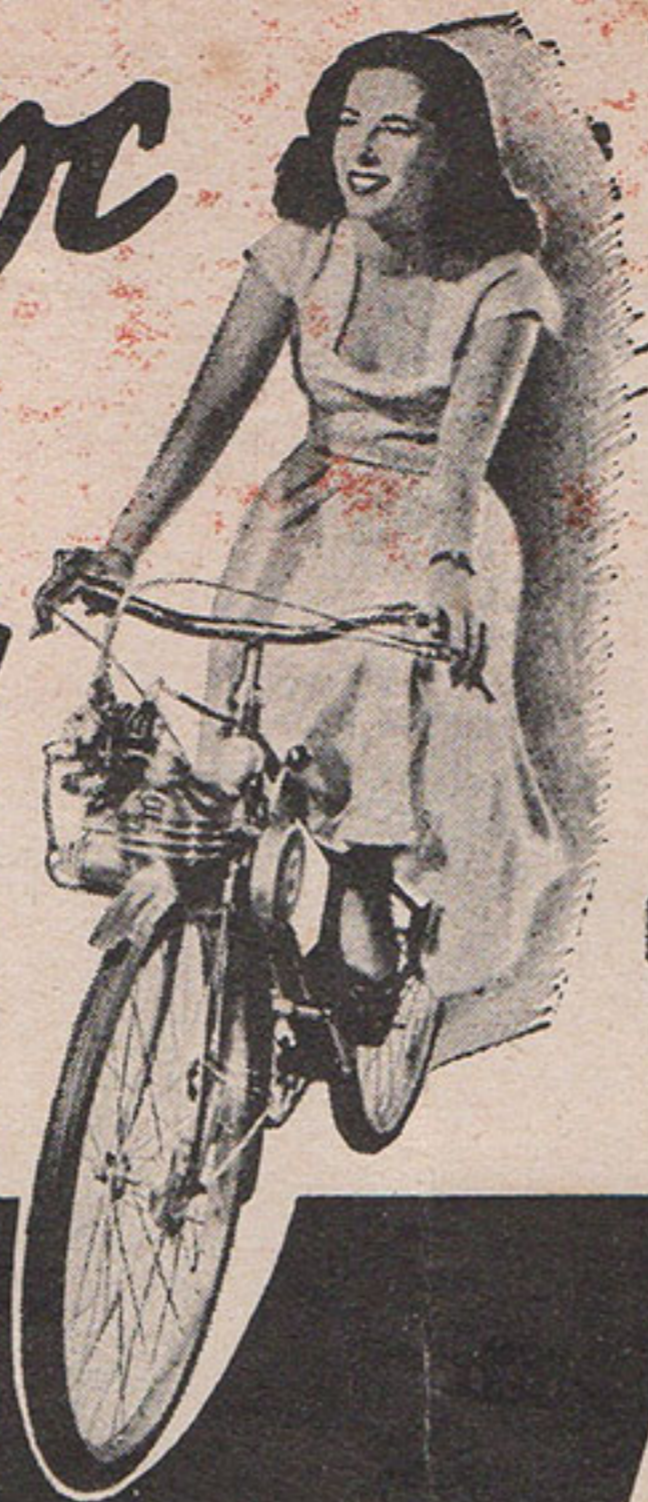


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C. C. POSTAL : 297-37

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

Le Lambretta récemment introduit en France et dont nous publions
l'essai dans ce numéro.

**Le
moteur-élec
1950
une merveille!**



à réservoir encastré
allie les qualités

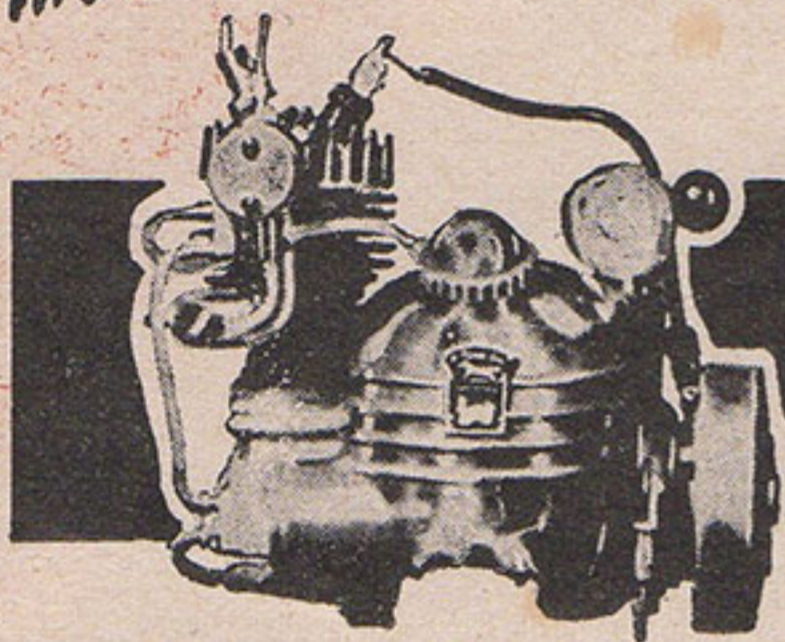
**D'ÉLÉGANCE
DE ROBUSTESSE
ET DE PUISSANCE**

*
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

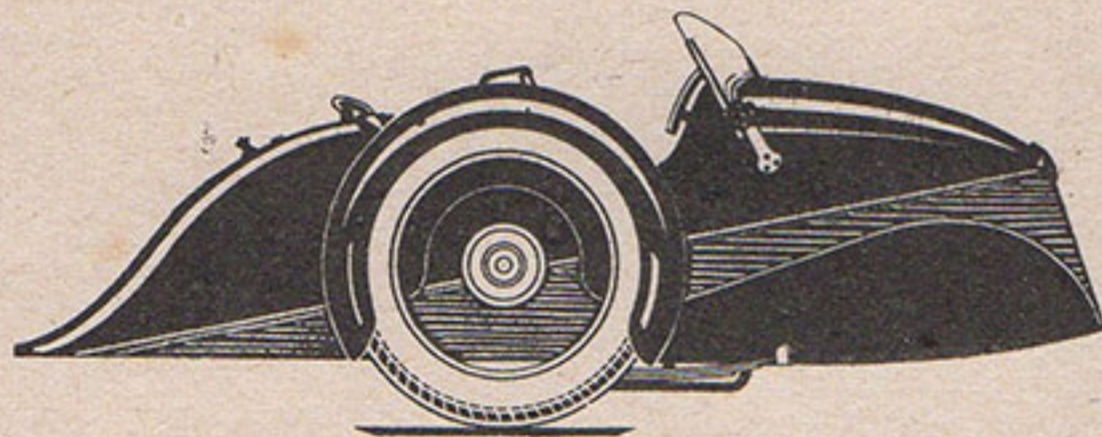
Egalement livrable monté sur bicyclette mixte.

Déjà montés en série sur les cyclomoteurs des marques suivantes : AVIA-SPORT, BELFORTAINE, BIJOU, BALTO, BOUROTTE, CAZA COLIBRI, DANY SPORT, DILECTA, ELVISH-FONTAN, FAVOR, GERARD, GITANE, GUILLER FRERES, LE CHEMINEAU, MOREAU ONOTO, ORIGAN, PRESTAR, PROPHETE, REINOM, ROOLD ROYAL, CODRIX, SCINTILLA, SYPHAX, V.B.F.

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

12, r. Anatole-Primat - VILLEURBANE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

32.300 - 36.800 - 47.500 - 49.500

51.000 - 56.000 - 58.000 - 60.000 - 62.000

En vente libre, livrés avec pneus et chambres

FACILITES DE PAIEMENT SUR DEMANDE

AGENT GENERAL POUR LA SEINE

MOTO-DANTON, 14, rue Danton
Tél. : PER. 19-11 LEVALLOIS

LA QUALITE LA MEILLEURE
10.000 FRANCS MOINS CHER

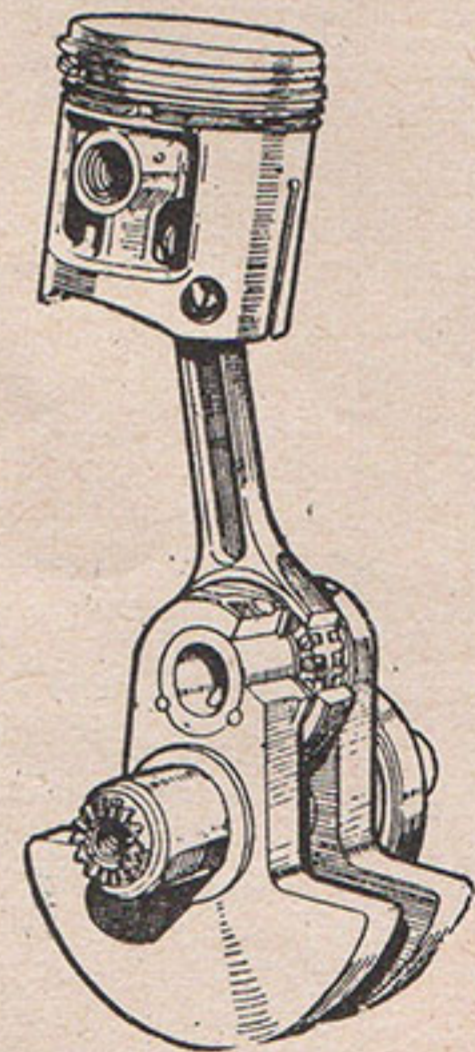
RÉFECTIONS
D'EMBIELLAGES
RÉALÉSAGES
DE CYLINDRES

TRAVAUX GARANTIS
EXECUTES
PAR SPECIALISTES

FOURNITURE
DE TOUTES PIÈCES
DETACHEES

PISTONS COMPLETS

ACCESSOIRES



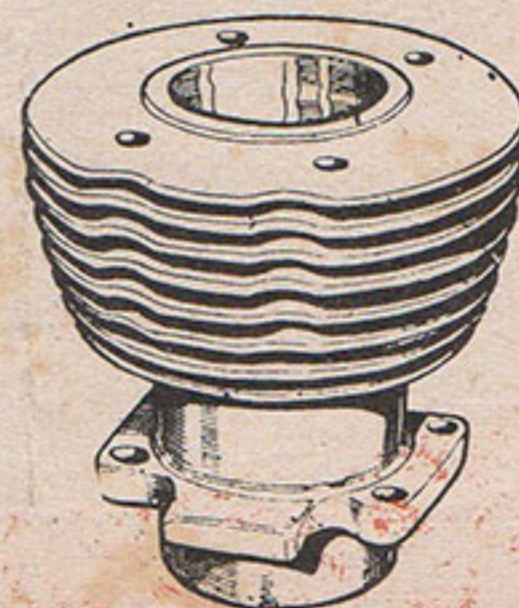
Agent général
BOITES DE VITESSES
et PIÈCES DETACHEES

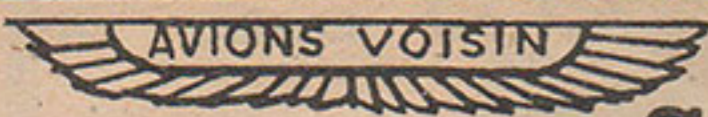
STAUB

Fermet. annuelle pr congés
payés du 5 au 22 août inclus

PERTUISOT

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





Société des Aéroplanes Voisin

NOUVELLES VICTOIRES DU VELOMOTEUR R 4

GNOME & RHONE

SAINT-ETIENNE - PARIS - SAINT-ETIENNE

1^{ers} BERNARD
ex-æquo BOURGUIN

*Bourguin remporte le classement général
« professionnel » toutes catégories*

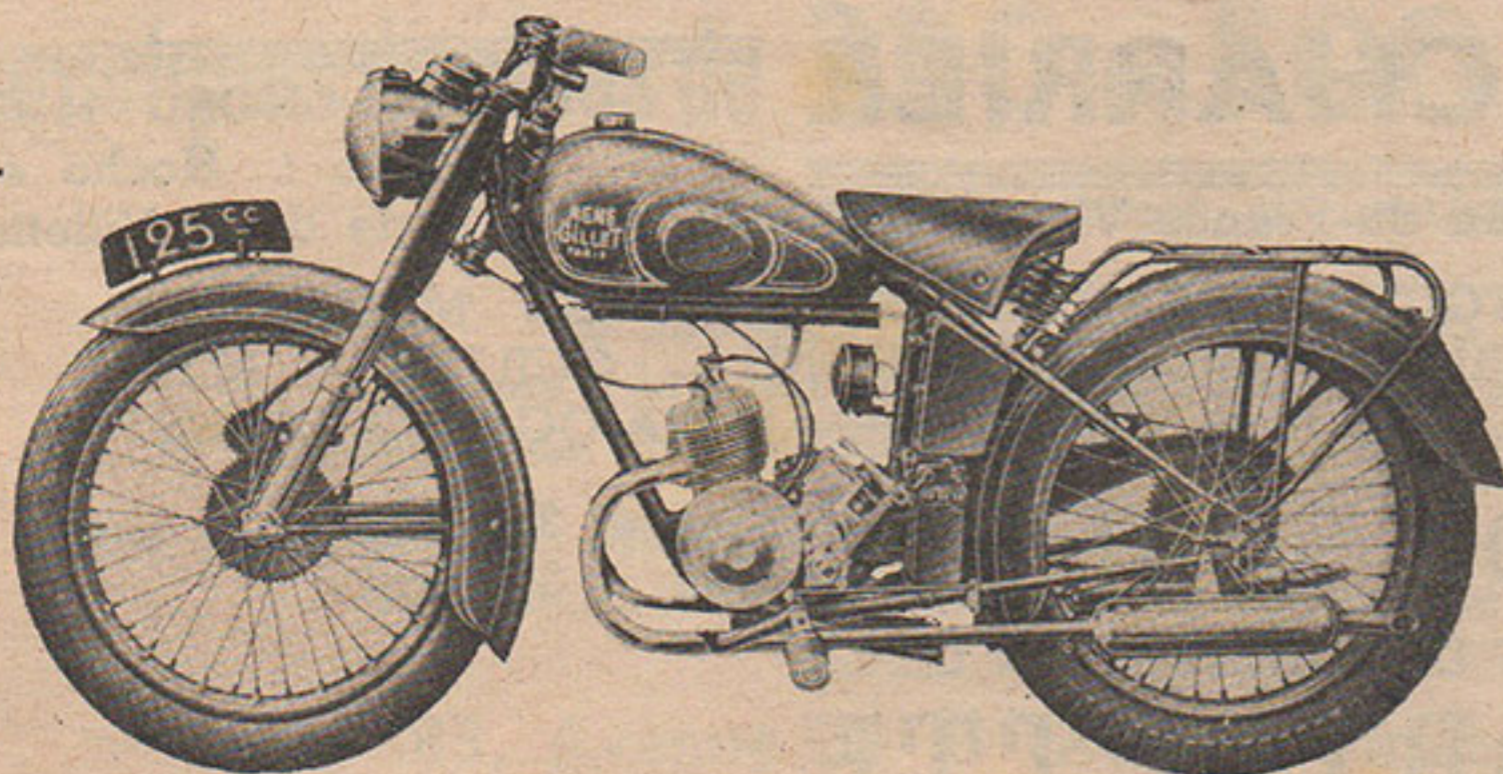
MAGASIN DE VENTE : 49, AVENUE DE LA GRANDE ARMEE — PARIS—16°
PIECES DETACHEES : 16, RUE FELICIEN-DAVID — PARIS—16°

Vélocycleurs 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

Téléphone :
PER. 19-73

LEVALLOIS-MOTOS

58, rue A.-Briand
Levallois - Perret

A. DUBOIS

RECORDMAN DU BOL D'OR CATEGORIE 175 CMC.
EX-CHEF DU SERVICE REPARATION MONET-GOYON

TERROT

BSA

MOTOBECANE



GNOME-RHONE

MOTOS ET VELOMOTEURS — LIVRAISON RAPIDE

NEUF — PIECES DETACHEES — OCCASION

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

VENTE A CREDIT POUR LA REGION PARISIENNE

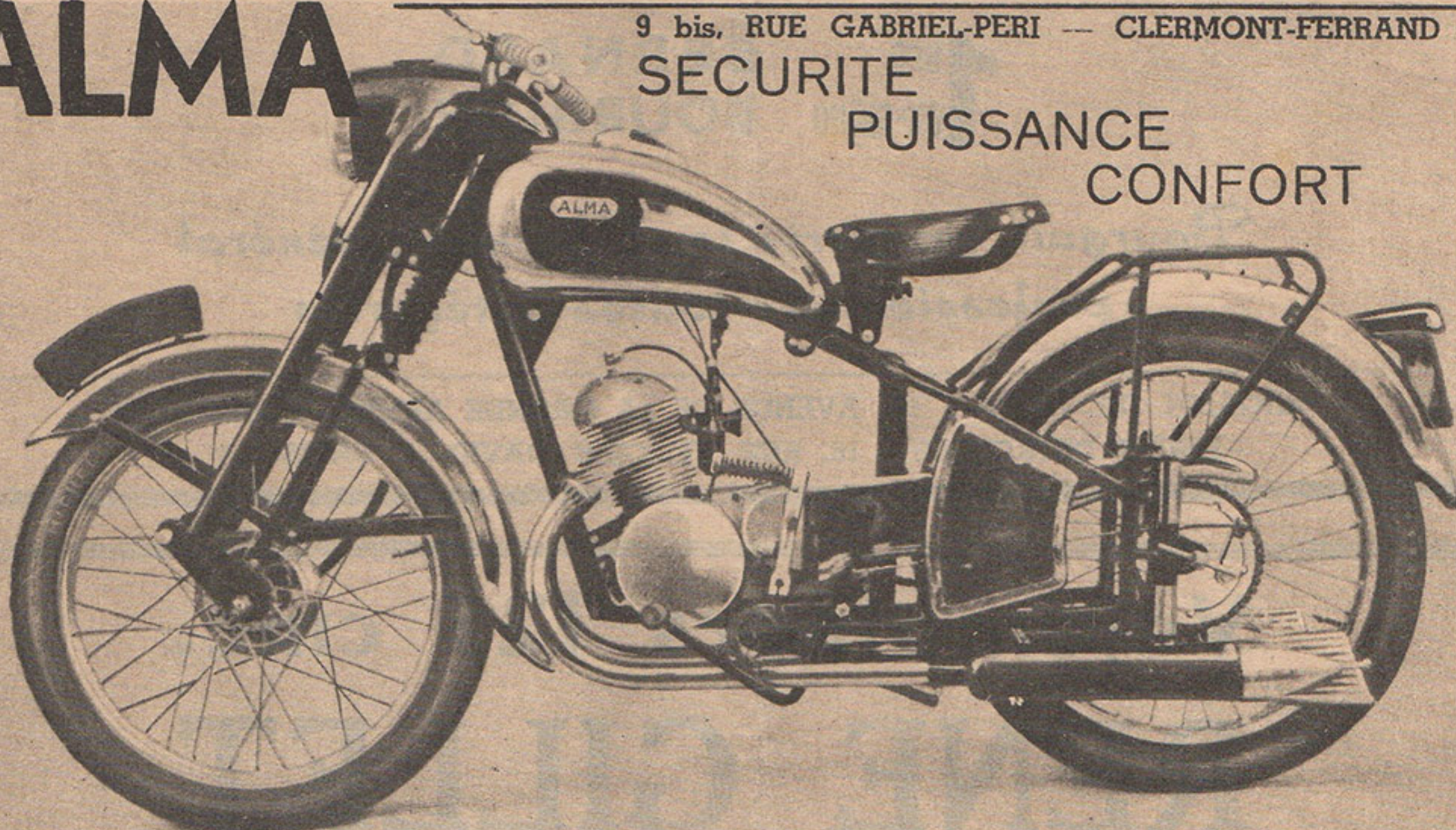
ALMA

9 bis, RUE GABRIEL-PERI — CLERMONT-FERRAND

SECURITE

PUISSANCE

CONFORT



VELOMOTEURS : type YT 125 cmc., et type YS à suspension arrière.
MOTOCYCLETTE : type MC2 - suspension AR. Moyeux à broche

LIVRAISON RAPIDE

AGENCES DANS TOUTE LA FRANCE

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

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

TOUS LES MODELES DE TOUTES GRANDES MARQUES EN MAGASIN
TERROT — MOTOBECANE — PEUGEOT — GNOME-RHONE — GUILLER — M.R.
MONET-GOYON — BERNARDET — B.S.A. — SUNBEAM — JAWA-OGAR — DERNY

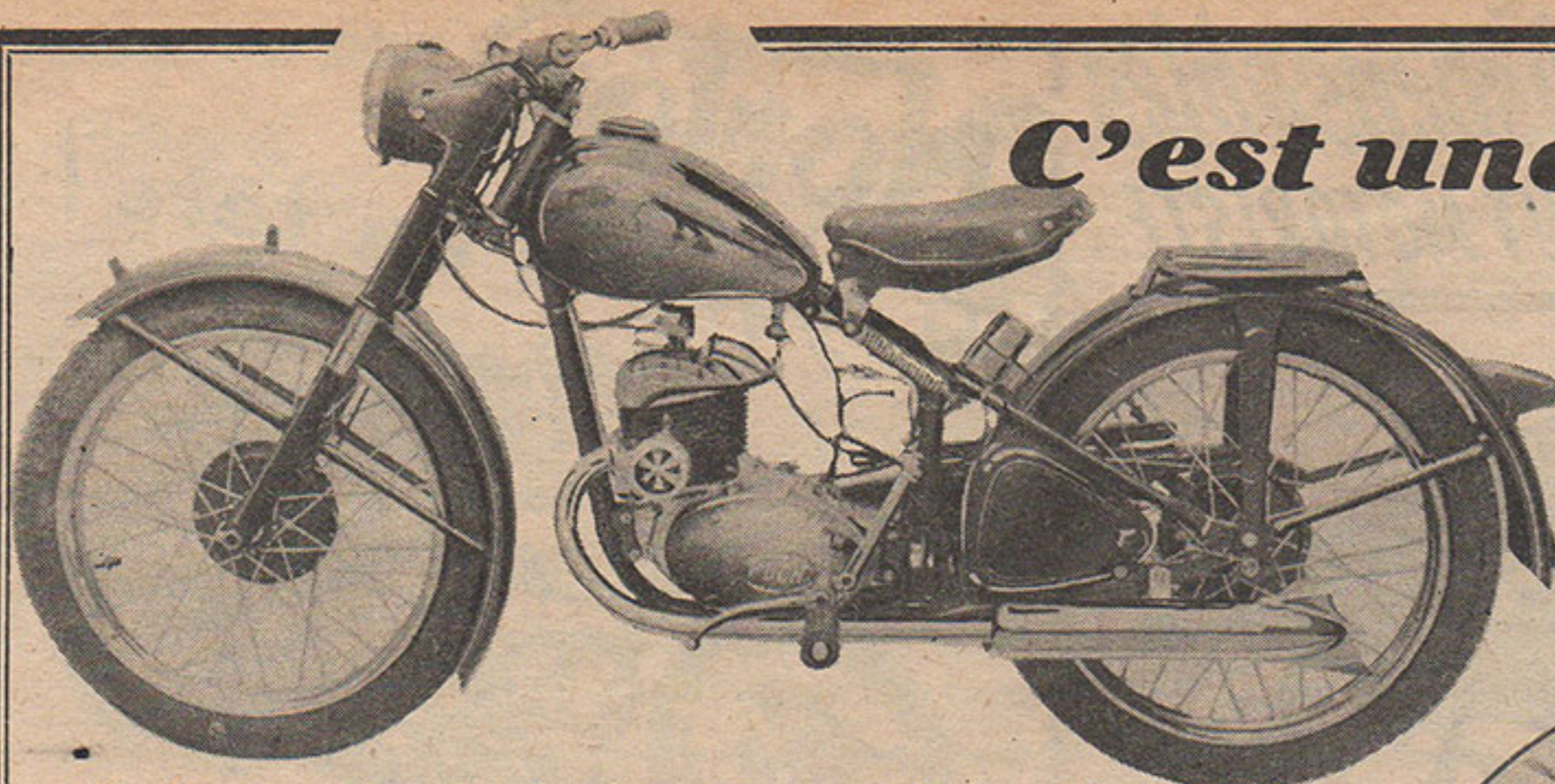
LIVRABLES DE SUITE : B.S.A. 250 et 350 cmc.
JAWA 250 et 350 cmc.

ESSAI ET DEMONSTRATION DE LA

MOBYLETTE

REPARATIONS

REPOSE CONTRE TIMBRE



C'est une PUCH

- 125 Sport -

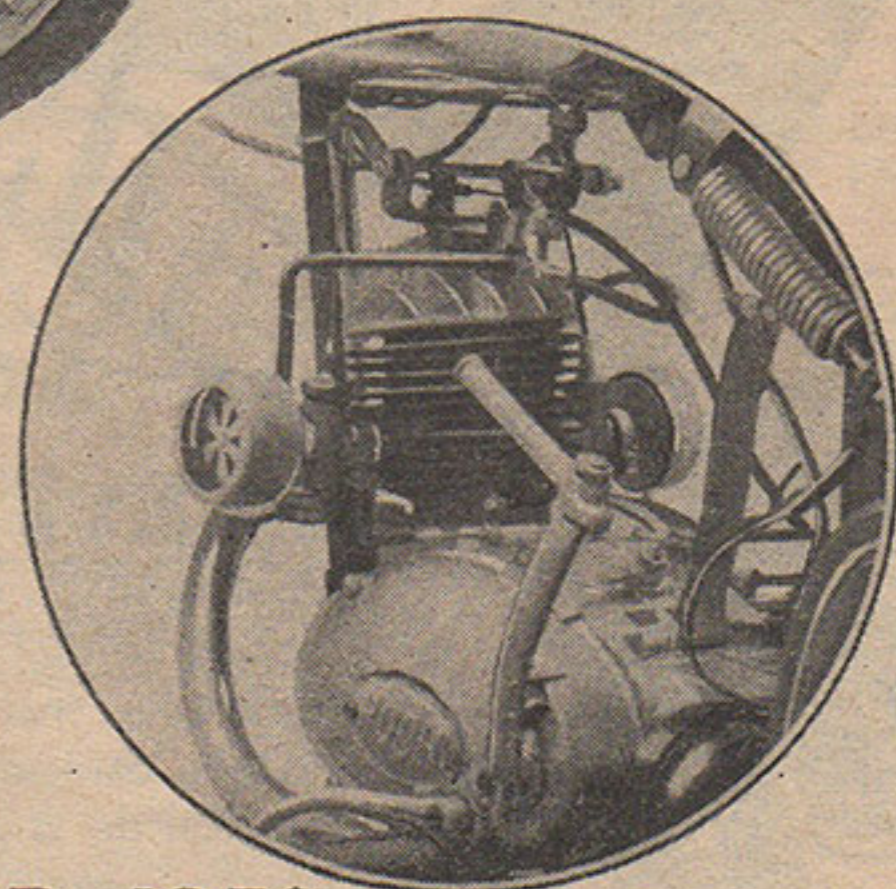
Son second carburateur entrant automatiquement en action aux grandes vitesses, assure un rendement optimum économique, quel que soit le régime du moteur

La ligne racée, la minutie dans les moindres détails, le fini impeccable, tels sont les éléments de sa QUALITE TOTALE

AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

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



Vainqueur BOL D'OR 1950

COMMUNIQUE

A la suite d'un accord de compensation privée entre
LA COMPAGNIE INTERNATIONALE DE CONSTRUCTION DE MOTEURS
et
L'UNION DES USINES AUTOMOBILES NATIONALISEES A CHEMNITZ,

la STATION-SERVICE 83

à l'avantage de vous faire savoir qu'elle pourra vous livrer sous quelques jours

quelques dizaines de 350 et 500 cc. D.K.W. susp. AR

semblables aux machines si appréciées et déjà connues

Le nouveau vélomoteur 125 cmc. à fourche télescopique
Roues à broches et suspension AR, si admiré au SALON DE GENEVE
et aux foires de HAMBOURG et LEIPZIG, pourra vous être livré à partir d'OCTOBRE

Soyez patients pour avoir du matériel dernier cri ! Son prix de vente en France inférieur à 100.000 frs sera sensiblement le même que celui du matériel français.

83, Avenue de la Grande-Armée, 83 — PARIS (16^e)

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

* Télégrammes Dékavé-Paris



indispensables
A TOUT MOTORISTE...

RUSTINES



RUSTINES A BORD MINCE

Réparation impeccable due au bord aminci.

Adhérence instantanée.

Auto-vulcanisation avec utilisation de la « Dissolutine ».

Formats pratiques.

Economie de temps et d'argent.

Sécurité totale.

DISSOLUTINE

Dissolution suractivée RUSTINES. Puissante, adhésive, d'un pouvoir couvrant remarquable, la DISSOLUTINE est nettement supérieure à tous produits similaires. Utilisée avec les « RUSTINES BORD MINCE », elle assure des réparations absolument définitives.

ATTACHES PORTE-BAGAGES

Vélo et moto.

Solidité, élasticité, élégance incomparables.

Mais exigez la marque.

BON A DECOUPER
pour recevoir franco
échantil Rustines et
notice sur l'entretien
des pneus, spécifier
des pneus, spécifier
VÉLO ou MOTO ou
AUTO (Joindre 30 Fr.
en timbres). Indiquer
lisiblement vos noms
et adresse

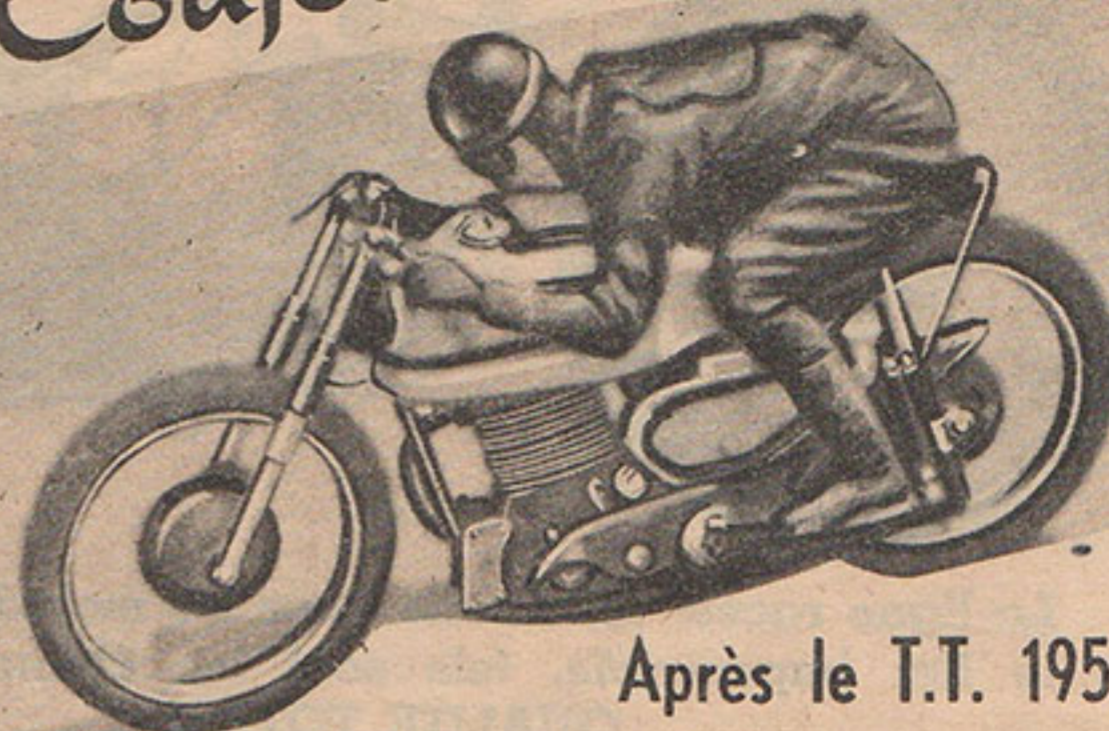
RUSTINES

AUTO MOTO VÉLO

Sté RUSTIN: 7, r. Castérès - Clichy (S.)

Norton

Toujours en tête!



Après le T.T. 1950

où NORTON réalise l'extraordinaire exploit de remporter les 3 PREMIERES PLACES DES 2 CATEGORIES

LEFEVRE, AU BOL D'OR 1950

sur NORTON mise au point par GARREAU pulvérisé pour la 3^e fois le record :

2.432 km. 509, soit une moyenne de 101 km. 854

PASSEZ COMMANDE

des nouvelles NORTON - DOMINATOR TWIN

LIVRABLES IMMEDIATEMENT

ainsi que les autres modèles : EXCELSIOR et VINCENT

GARREAU

a mis au point la EXCELSIOR 250 cmc.
1^{re} de sa catégorie au CIRCUIT DE LYON
montée par LEFEVRE

Distributeur agréé en France
des PNEUS ANGLAIS

« AVON » Motos

Tourisme. — Cross — Racing
Jantes 19-20-21 disponibles immédiatement

Pièces Détachées

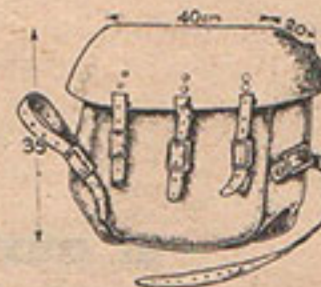
ARIEL - B.S.A. - TRIUMPH - MATCHLESS

voir nos occasions Motos

NORTON - EXCELSIOR - ROYAL-ENFIELD

SACOCES CUIR CHROME :

Nous ne disposons plus que de Modèles
GRAND LUXE à 6.000 fr. la paire et
LUXE à 5.500 et 4.900 fr.



Les autres modèles sont épuisés.

PRIX SPECIAUX PAR QUANTITES

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

Métro : CONVENTION

ATTENTION : FERME LE LUNDI
et du 15 au 31 AOUT 1950



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

Moto

La revue
Moto

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES
Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME
LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 25 francs

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

- L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.
 - Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.
 - Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
 - Changem. adresse 15 f. tim br. av. la dern. bande rectif.
- REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

◆ L'ALCOOL EXCEDENTAIRE

En vue d'écouler la production excédentaire d'alcool, les Pouvoirs Publics envisagent de l'incorporer à l'essence. Sans épiloguer sur le fait de savoir si cette mesure est conforme à l'intérêt national, il convient d'attirer l'attention sur un point capital : « Les usagers ne doivent pas faire les frais de cette opération ». Le Parlement et le Gouvernement ont été unanimes à le reconnaître et à s'y engager.

Cet engagement ne serait pas respecté, si, par exemple :

— la distribution d'essence étant supprimée, on vendait obligatoirement un mélange alcool-essence au même prix que l'essence actuelle 46 fr. 40 à Paris ;

— ou si on vendait librement le mélange alcool-essence au prix actuel de l'essence, et l'essence elle-même à un prix supérieur à son prix actuel.

Depuis longtemps les techniciens discutent pour savoir si le mélange alcool-essence a une valeur d'usage supérieure ou inférieure à celle de l'essence ordinaire. Il existe un moyen très simple de trancher la question : « Il faut que l'usager puisse choisir librement ». Il faut que dans toute la France, l'usager puisse à volonté trouver de l'essence libre et de l'alcool carburant libre, sans que pour cela le prix de l'essence ne soit supérieur au prix actuel. Le prix de vente du mélange alcool - essence serait fixé de manière à permettre l'écoulement des stocks d'alcool.

Ceci est la seule méthode honnête pour que les engagements soient respectés.

« Les usagers doivent pouvoir trouver librement de l'essence ordinaire à un prix qui ne soit en aucun cas supérieur au prix actuel ».

◆ LA MOTO AU MUSEE

Le « Deutsche Museum » de Munich vient d'ouvrir une exposition consacrée à l'histoire de la moto et du cycle. Cette exposition relate le développement de la bicyclette et de la moto depuis les premiers modèles jusqu'à nos jours.

◆ VOITURE 600 CMC.

L'ingénieur allemand Hans Tripel vient de présenter la Tripel S.K. 10 conduite intérieure 2 places, surbaissée, dans laquelle on entre par le toit. Le moteur 600 cmc. atteint 95 kmh. et consomme moins de 4 l. aux 100 kms. Comme quoi la conception mécanique des petites voitures se rapproche de plus en plus de nos motos.

ACCIDENTS EN COURSE

DE récents accidents de course se sont produits et ils ont coûté la mort à un champion ; c'est bien triste chose que la disparition prématurée d'un homme plein de vie et d'énergie. Si nous nous plaçons au point de vue collectif, c'est une lourde perte.

La course est la source presque exclusive de tout progrès technique ; pour la course il faut non seulement des machines, mais encore des hommes capables de les piloter. Et ces hommes sont rares. Chaque fois que l'un d'eux disparaît, le motocyclisme se trouve amputé d'un élément de progrès. Il ne faut pas négliger la valeur morale de la course, elle fait des hommes qui ne sont à aucun degré des casse-cou. Si paradoxal que cela puisse paraître, un coureur imprudent ne fera jamais rien. Les grands champions ont une autre qualité que la témérité : le sang-froid. Une course est un long calcul. Il faut savoir exactement ce qu'on peut demander à sa machine sans la claquer. Il faut chercher pour chaque virage la trajectoire la plus sûre et la plus rapide, le moment de freiner et d'accélérer. Quelle admirable leçon nous donnent les coureurs. Ils savent ce qu'ils risquent et ils aiment la course qui permet d'éprouver les qualités exceptionnelles.

A quoi sont dus les accidents ? Pour une part à la vitesse considérable des machines de course qui pour les 500 cmc. se rapproche de 250 kmh. Il est évident que cette vitesse rend fatale la moindre erreur de jugement. Aussi peu nombreux sont les hommes capables de tirer complètement parti de la vitesse de leur machine et l'écart augmente entre les hommes de tout premier plan et les autres. Malgré tout il se produit une adaptation des coureurs aux difficultés accrues des courses, donc si le pilotage des machines de course est devenu plus difficile du fait des très grandes vitesses, les coureurs ont acquis les qualités nécessaires.

Faut-il accuser le choix des circuits ? Il semble très difficile de considérer un circuit comme dangereux ; un circuit sinueux n'est pas nécessairement périlleux. Le coureur idéal est celui qui tire le meilleur parti du circuit sur lequel il tourne. D'autre part, une discipline rigoureuse est nécessaire. Il faut maintenir le public et il faut que les règlements soient strictement respectés par les coureurs, particulièrement en ce qui concerne les dépassements.

En tous cas, la sécurité en course doit faire l'objet d'une attention constante sous peine de voir diminuer le nombre d'engagements. Mais que les pouvoirs sportifs ne négligent pas de consulter les principaux intéressés : coureurs et constructeurs.

◆ LE PRIX DE L'ESSENCE AUGMENTERAIT EN ANGLETERRE

Les compagnies pétrolières réclameraient du gouvernement anglais une hausse du prix de l'essence en invoquant la hausse des pétroles bruts.

◆ LES DROITS DES MAIRES

Certains tribunaux ont accordé aux victimes ou aux parents de victimes d'accidents, des rentes révisables en fonction de l'indice économique. Cela est lourd de conséquences à une époque où les monnaies et les prix sont loin d'être stabilisés. Fort heureusement les cours d'appel ont infirmé tous ces jugements. En fait on ne doit envisager que le versement global d'une indemnité une fois pour toutes. Les victimes ayant la possibilité d'utiliser cette somme au mieux de leurs intérêts.

◆ PNEUMATIQUES DE COULEUR BLANCHE

La firme Bandag Werk de Darmstadt vient de mettre au point un nouveau produit permettant d'appliquer sur les pneus de toutes dimensions un revêtement blanc extrêmement résistant. Les faces latérales des pneus ainsi traitées ont non seulement un aspect agréable à l'œil, mais aussi l'avantage de voir le pneu s'échauffer sensiblement moins au soleil. Ce produit ne peut donc qu'avoir une influence heureuse sur la bonne conservation du caoutchouc.

◆ FRANCE, PAYS DE PASSAGE

Trop de motocyclistes anglais n'ont qu'une idée : traverser le plus vite possible la France pour se rendre en Suisse ou en Italie. Cela est dû en partie aux mauvaises routes pavées qui les accueillent, si on peut dire, dans le Nord de la France, peut-être aussi aux notes un peu trop corsées que leur présentent certains hôteliers.

◆ PASSAGES A NIVEAU

Un lamentable accident de passage à niveau inconsidérément ouvert vient de coûter la vie à une vingtaine de voyageurs qui se déplaçaient en car. Ce n'est pas d'aujourd'hui que date le problème du croisement du rail et de la route, il serait temps d'adopter une politique hardie de création de déviation de passages supérieurs ou inférieurs pour que la route et le rail ne s'interceptent plus.

◆ 0,85 DE BAISSÉ SUR L'ESSENCE

Le Groupement d'Achat des Carburants, dont la suppression avait été envisagée par la loi du 31 janvier 1950, a cessé d'exister. Sa disparition se traduit par une baisse de 40 centimes sur le prix de l'essence depuis le 1^{er} juillet 1950. Ainsi dans la zone E où Paris est inclus, elle coûte maintenant 46 fr. 40. Quant au tarif applicable dans les autres zones de rattachement, il varie entre 45 fr. 40 pour la zone A et 49 fr. 10 pour la zone M, la différence étant déterminée par les frais de mise en place.

De son côté le carburant ternaire dont la vente a entraîné quelques déceptions, baisse de 2 fr. 40 par litre.

De ce cadeau, en apparence léger, fait aux automobilistes au début des vacances, il faut surtout retenir qu'il confirme le principe consistant à tenir compte des tarifs mondiaux pour la fixation des prix de vente de nos carburants. On note cependant une légère ombre au tableau : l'augmentation de 10 centimes par litre du prix du gaz-oll. Cette augmentation très légère n'est pas catastrophique, mais toute mesure atteignant le transport routier est regrettable.

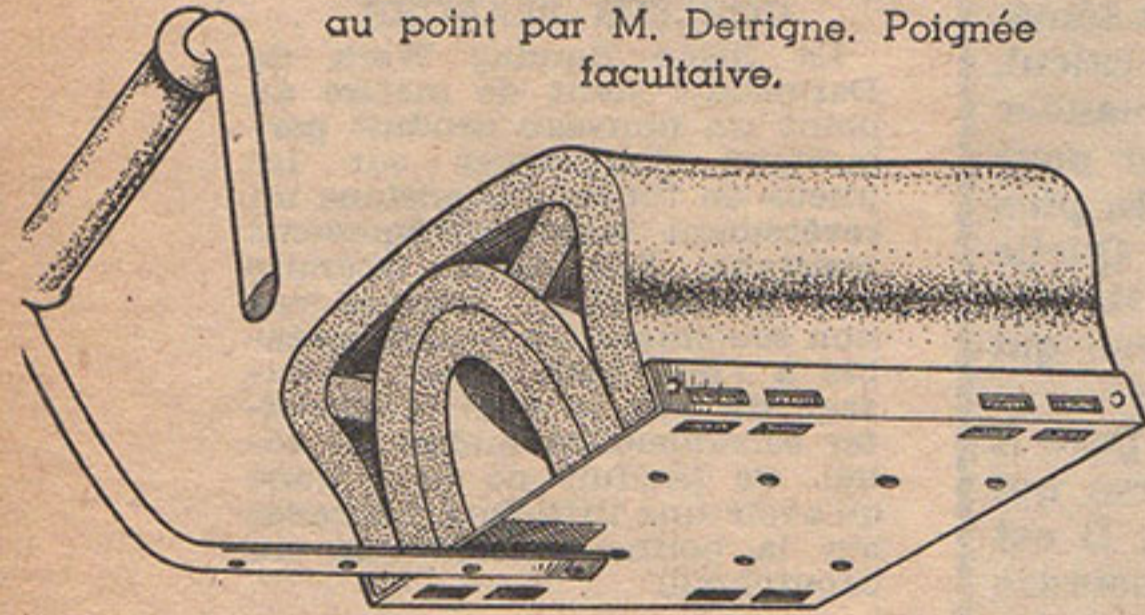
◆ LE SIÈGE « WEEK-END ».

Un nouveau tan-sad vient de faire son apparition et a été breveté récemment. Ce siège arrière, pour vélomoteur ou moto, est d'une conception absolument nouvelle, il est constitué 1° d'un socle rectangulaire en U largement développé ; 2° sur ce socle reposent les plaques de caoutchouc mousse comme indiqué sur le croquis (ci-dessous).

Pour assurer une parfaite solidité du siège, les plaques disposées en voûtes sont prises dans des gouttières en tôle munies d'ergots, enfin une colle à haute résistance assure l'homogénéité du siège.

Son confort est remarquable du fait du jeu des voûtes travaillant en flexion comme des lames ressorts ; deux bandes également en caoutchouc longitudinale-

Nouveau tansad en caoutchouc mis au point par M. Detrigne. Poignée facultative.



ment disposées provoquent un rétablissement partiel durant l'effort des voûtes, évitant ainsi l'affaissement du siège.

Sa fixation sur le porte-bagages est des plus simple et très rapide, elle se fait au moyen de 4 fortes sangles ou courroies en cuir, le socle étant étudié de façon à pouvoir être fixé sur n'importe quelle machine.

Sa ligne harmonieuse est incomparable en regard de ceux qui se font actuellement, une jolie housse séparée vient compléter avantageusement cette nouveauté.

Ce siège, qui, en outre, assure tout le confort désiré, donne à la machine, chose très importante, une stabilité parfaite. étant donné que le passager fait absolument corps avec la machine, éliminant ainsi tout déplacement du centre de gravité à l'arrière de l'engin, de même que les coups de raquette, le conducteur apprécie hautement ces avantages.

◆ LIBERTÉ DE PRIX RENDUE AUX LUBRIFIANTS DE QUALITÉ SPÉCIALE

Depuis le samedi 1^{er} juillet 1950, la vente des huiles de marque est à nouveau autorisée. Déjà les façades des stations-



service et postes de distribution d'essence s'ornent de banderoles annonçant la présentation de nouveaux lubrifiants de haute qualité, assurant un graissage efficace, quels que soient le régime du moteur et sa température.

◆ SALON DE LA MOTO

L'accroissement constant du nombre des exposants rend chaque année plus ardue l'organisation du Salon de la Moto et du Cycle.

A la solution qui fut longuement examinée, de halls couverts édifiés sur l'Esplanade des Invalides ou sur les berges de la Seine, a finalement été préféré l'emploi des vastes locaux du parc des Expositions à la Porte de Versailles.

C'est ainsi que les motocycles et cycles — qui ont besoin de 5.000 m² alors que le sous-sol du Grand Palais ne leur en offre que 2.000 — seront exposés à la Porte de Versailles du 5 au 15 octobre prochain.

◆ LA NOUVELLE IMMATRICULATION DES VÉHICULES

La nouvelle immatriculation établie par les Travaux Publics est appliquée depuis le 1^{er} avril 1950. Elle comprend le numéro d'inscription — une ou plusieurs lettres de série — et le chiffre minéralogique. Les numéros d'inscription dans chaque série vont de 1 à 9.999.

Le chiffre minéralogique indique la circonscription minière : il est établi par l'ordre alphabétique des départements. Chaque département utilise, pour désigner la série, les lettres dans l'ordre de l'alphabet. Lorsque les séries composées d'une lettre seront épuisées, les nouvelles comprendront des groupes de deux lettres (A-A — A-B, etc.).

Avec le chiffre indiquant le département, aucune confusion n'est possible avec les numéros de l'ancien système qui sont appelés à disparaître en l'espace de quelques années et dont quelques-uns prétaient à confusion.

La nouvelle immatriculation présente cet avantage : le classement par département peut se garder dans la mémoire, tandis que l'ancien tableau des groupes de deux lettres attribués à chaque département était plus compliqué...

◆ UN JEU A LA MODE

Nous avons lu dans « Combat » du 24 juin ces quelques lignes de Monsieur J. F. Devay à propos de la multitude de scooters qui circulent à Rome.

« Le scooter est le jouet 1950 de l'Italie. C'est une petite moto de couleur criante sur laquelle on n'est pas à cheval puisqu'un petit plancher muni de pédales accueille confortablement vos jambes. Plus on va vite, évidemment, plus le jeu est drôle ».

◆ UN BEAU VOYAGE

Un de nos lecteurs a préparé de longue date et avec grand soin un raid entre le Cap et Paris : départ en novembre, durée quatre mois. Malheureusement le partenaire prévu, pour des raisons indépendantes de sa volonté, ne pourra prendre le départ. Aussi cherche-t-il un ou deux coéquipiers avertis... et pouvant assurer une participation financière dans l'expédition. Le matériel : 2 sides B.M.W. R 75 type Sahara, et de nombreuses pièces de rechange, est fourni par notre lecteur. Les motards que cela intéresserait — et qui disposeraient des loisirs nécessaires — peuvent écrire à l'Agence Havas, Bor-

deaux, en mentionnant sur la correspondance « Raid Afrique ». Un beau voyage en perspective...

◆ NSU EN FRANCE

Nous apprenons que la Maison Rapid-Moto de St-Cloud, dirigée par le coureur de vitesse et de cross bien connu ChARRIER, est désormais agent de la Maison NSU pour la Seine-et-Oise : sous peu les motards français qui le désireront pourront donc acquérir ces machines, et en particulier la NSU-Fox 98 cmc. dont « Moto-Revue » a fait un essai très détaillé dans son numéro 983.

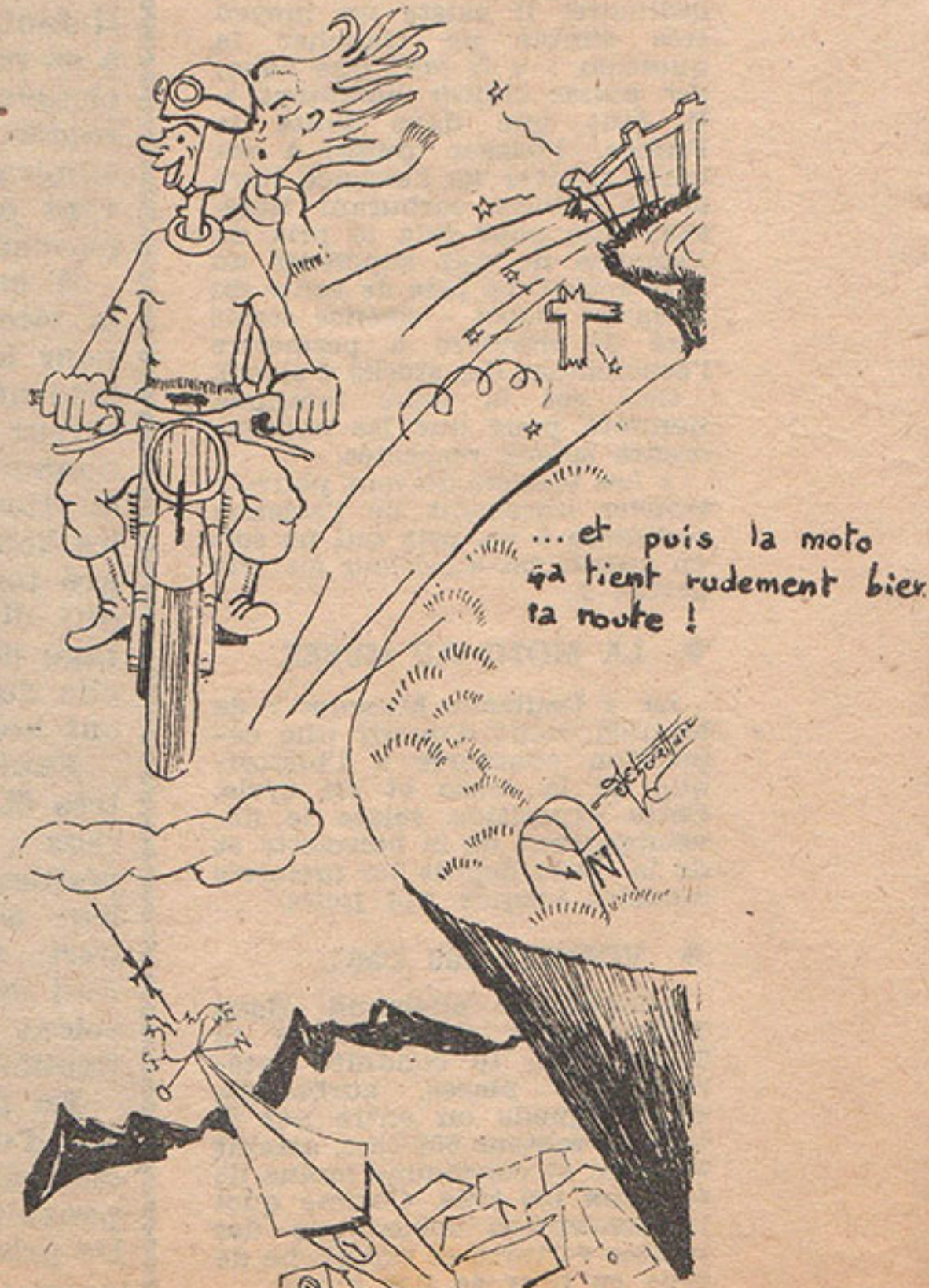
◆ VACANCES

Les Ets St-Paul-Motos ont publié dans notre dernier numéro une annonce où étaient signalées les dates de fermeture et de réouverture de leurs magasins à l'occasion des vacances.

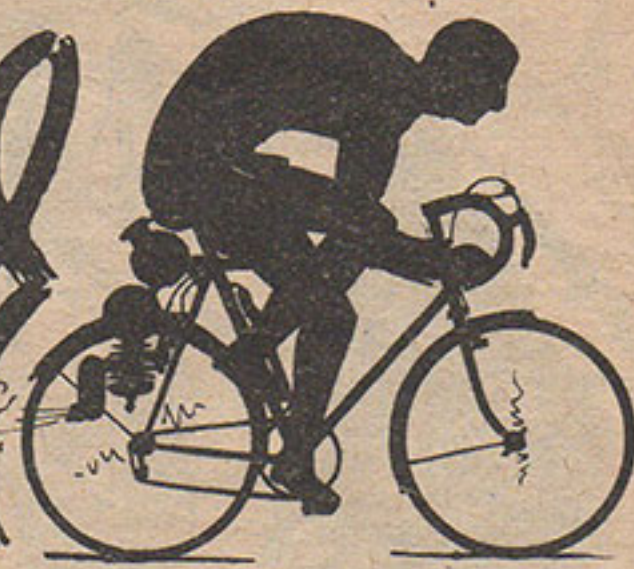
Ils nous prient de demander à nos lecteurs de ne pas tenir compte de ces dates. En effet, pour faire face aux multiples demandes d'une clientèle que l'arrivée tardive des beaux jours décide à de nouveaux achats, St-Paul-Motos recule la date de ses vacances. Nous la connaissons plus tard.

× × ×

« Moto-Revue » informe ses fidèles lecteurs que trois numéros seulement paraîtront en Août, à savoir : les numéros des 5, 12, 19, le numéro du 26 Août étant supprimé du fait des vacances.



La frage du Cyclomoteur



Du groupe auxiliaire

AU CYCLOMOTEUR

L'intérêt du groupe auxiliaire est indiscutable. Le nombre de cyclistes qui aiment à triompher de la route grâce uniquement à un effort musculaire est, certes, considérable. Et l'immense développement du sport cycliste en est la preuve. Mais malgré tout, il y a une majorité de cyclistes qui ne voient dans la bicyclette qu'un moyen de transport ultra économique et qui, appréciant peu l'effort physique nécessaire pour vaincre les côtes, préfèrent les descendre en roue libre. Le groupe auxiliaire leur a permis de réaliser ce désir. En palier on obtient une vitesse presque égale à celle d'un champion : on grimpe pratiquement toutes les côtes jusqu'à 5 et même 7 %. On ne dépense qu'une cinquantaine de francs aux 100 kms. Et les six ou sept kilos de supplément permettent de réaliser un véhicule qui n'atteint pas le poids total d'une vingtaine de kilos, qui passe partout, qu'on peut monter dans un escalier et qui reste aussi maniable qu'une bicyclette. Aucune difficulté de mise en marche, un coup de pédales et on est parti. Nous avons une bicyclette qui roule perpétuellement en roue libre et nous permet d'atteindre, sans aucune fatigue, des moyennes de 25 à 30 kmh. que peu de cyclistes seraient capables de réaliser en utilisant seulement leurs ressources musculaires.

Mais la possibilité de transformer une simple bicyclette en une machine automotrice tend actuellement, et, c'est une tendance générale de la mécanique, à ne pas envisager seulement l'addition d'un d'un moteur aux bicyclettes existantes, mais à réaliser des machines auxquelles le moteur est incorporé et forme avec le cycle un ensemble homogène. C'est à cette tendance que répondent les autocycles anglais, mais avec l'erreur d'adopter un moteur de 100 cmc., trop puissant et trop lourd. On aboutit ainsi à un engin hybride, de poids trop élevé pour être aussi maniable qu'une bicyclette et dont les performances sont nettement inférieures à celles d'une petite moto de cylindrée égale et qui, on le sent fort bien, tend à rejoindre la petite moto 125 cmc. Une fourche élastique devient nécessaire et nous voyons apparaître des autocycles à changement de vitesse. C'est la fin de cette formule et nous revivons l'histoire passée du vélomoteur. L'erreur initiale a été l'adoption d'une trop forte cylindrée. Au contraire le groupe auxiliaire nous offre des possibilités beaucoup plus intéressantes. La question se pose sous un double aspect : nous possédons une bicyclette. Avec une vingtaine de milliers de francs, parfois moins, nous pouvons lui ajouter un moteur assez léger pour que l'on puisse le loger n'importe où, au-dessus de la fourche avant, au-dessus de la roue arrière, sur le côté de la fourche arrière, dans le cadre, en avant du pédalier, sans risquer de déséquilibrer la machine. Toutes sont satisfaisantes à l'usage. Mais si nous devons acheter d'une part une bicyclette et d'autre part un groupe auxiliaire, nous aboutirons à une dépense totale de 35 à 40.000 francs et

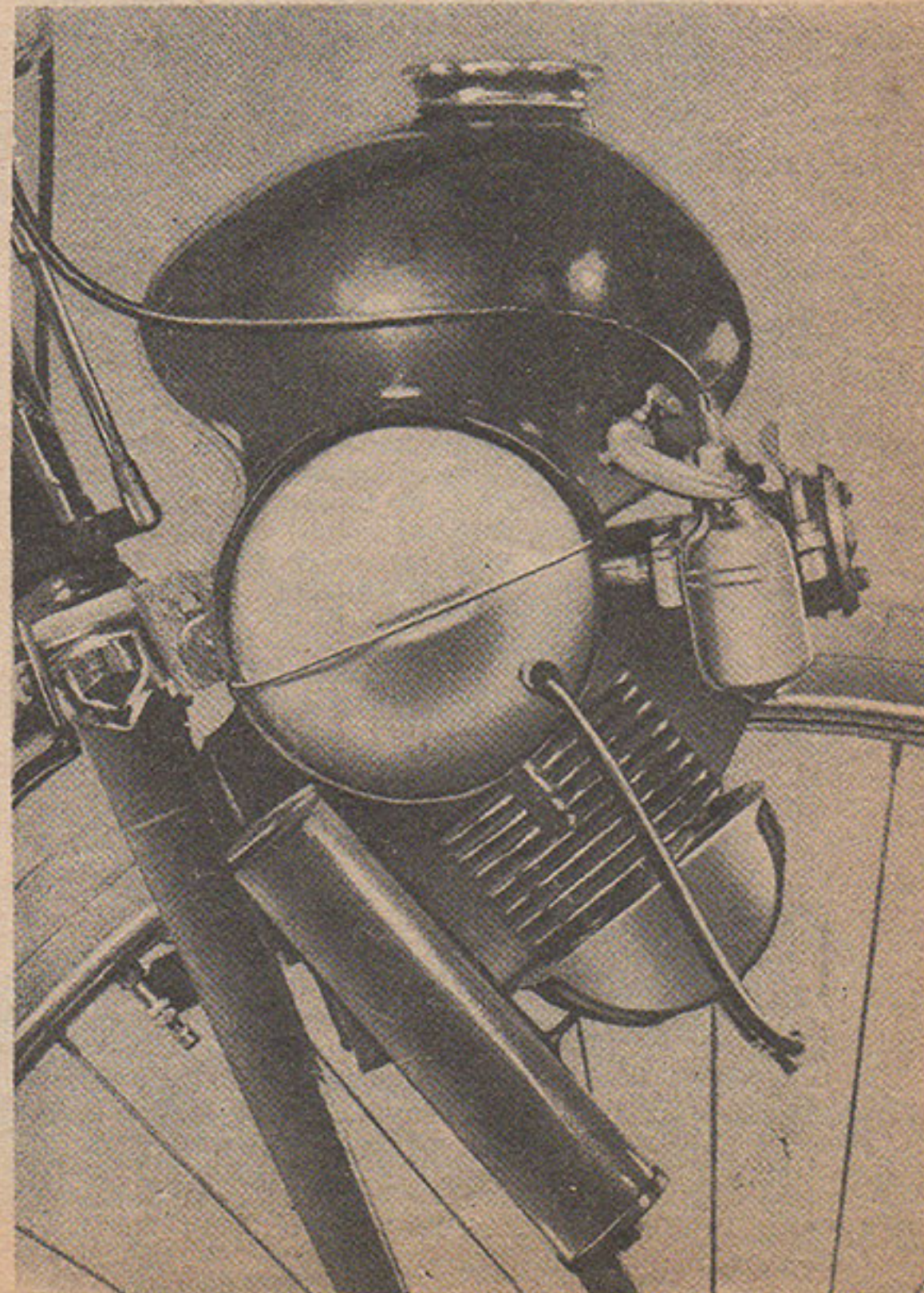
nous préférons pour cette somme avoir une machine plus homogène, mieux équilibrée, plus robuste pour résister à une vitesse sensiblement plus élevée. Il règne, on ne sait pourquoi, un préjugé contre ces moteurs microscopiques. A cause de la petitesse de leurs organes on craint qu'ils ne soient fragiles. C'est là une erreur contre laquelle nous nous sommes souvent élevés. La fragilité ne dépend pas de leurs dimensions absolues, mais uniquement de leurs proportions par rapport aux efforts qu'ils supportent. Un facteur essentiel, c'est la vitesse linéaire du piston qui est précisément très faible dans ces petits engins. L'usure d'un petit moteur bien construit est inférieure à celle d'un moteur de cylindrée plus élevée. De plus, quand on ne cherche pas une vitesse maximum élevée, on n'a nul besoin de rechercher une grande puissance spécifique et on peut réaliser une courbe de puissance plate qui rend moins nécessaire un changement de vitesse (sans que nous contestions l'intérêt de celui-ci, tant au point de vue des performances que de l'économie). Dans beaucoup de cas on limite volontairement la puissance de ces petits groupes, non tant pour réduire la fatigue mécanique de leurs organes que, pour ne pas imposer à la bicyclette des efforts anormaux. Le cyclomoteur peut, dans sa partie cycle, être renforcé sans qu'il en résulte une augmentation de poids très sensible. En somme pour un prix du même ordre que celui d'une bicyclette ordinaire équipée d'un moteur auxiliaire, nous aurons un cyclomoteur plus robuste, plus confortable et capable de performances plus élevées.

En somme, avec un moteur de cylindrée deux fois moindre, nous reprenons l'expérience du vélomoteur, mais sans qu'il soit fatalement nécessaire de transformer le cyclomoteur en une moto ultra légère. Peut-être faut-il même savoir résister à cette tentation. Le vélomoteur, sous sa forme primitive, pesait une trentaine de kilos, la 125 cmc. actuelle qui en est l'aboutissant, pèse 80 kilos et atteint le 80 kmh. contre le 30 kmh. d'il y a vingt-cinq ans. Serait-il intéressant que le cyclomoteur de 50 cmc. recommençât la même évolution ? Nous ne le pensons pas. Que l'on puisse réaliser des motos de très petite cylindrée, c'est ce que prouve la petite 60 cmc. Guzzi. Mais de telles machines sont nécessairement assez chères, à peine moins qu'une 125 cmc. Ce qu'il faut c'est une machine de transition entre la bicyclette et la moto proprement dite, même de petite cylindrée. Il y a plusieurs raisons : la principale est la crainte qu'éprouvent quelques cyclistes à l'égard de la moto. En quelques minutes la personne la moins douée mécaniquement est à son aise sur une 125 cmc.

Beaucoup plus importante est la question de prix qui nous oblige à utiliser les solutions les plus simples. La facilité de transport et de garage compte beaucoup. Dans certains cas, en ville par exemple, la maniabilité du cyclomoteur est celle d'une simple bicyclette. Il y a donc pour ces diverses raisons une importante clien-

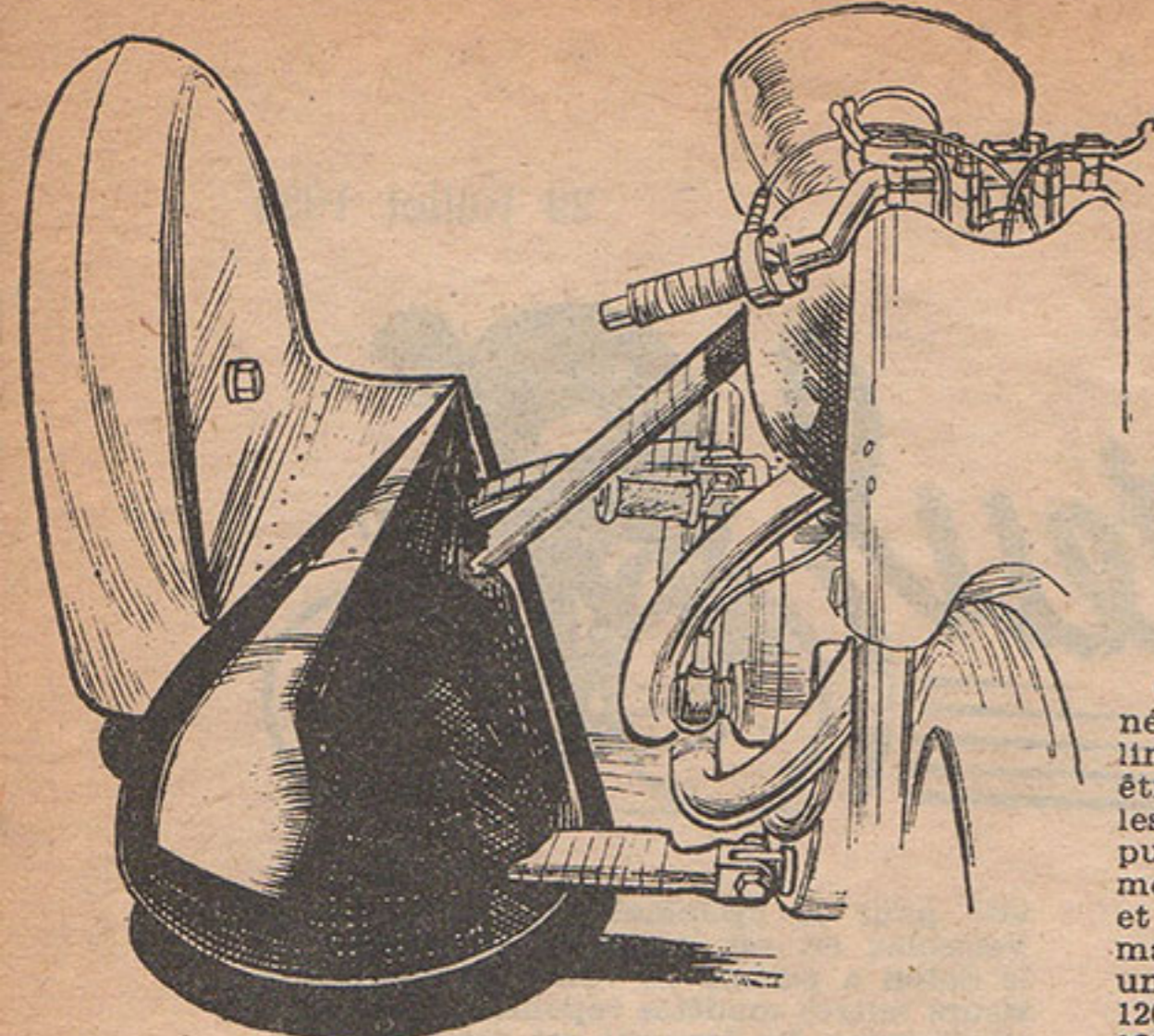
tèle pour le cyclomoteur. Le succès du Velosolex en est la preuve manifeste. Et le Salon a permis de voir apparaître plusieurs autres modèles répondant au même programme. La formule est donc extrêmement intéressante. Il y a des multitudes d'emplois auxquels se prêtent excellentement ces petites machines. Certes le groupe auxiliaire adapté à une bicyclette existante conservera toujours sa raison d'être ; il a conquis une clientèle considérable et l'ingéniosité des inventeurs s'est donnée libre cours. La construction en est excellente et conforme aux derniers progrès de la technique. Ils sont, malgré leurs petites dimensions, loin d'être des jouets et leurs créateurs ont su résister à la tentation d'un bon marché excessif obtenu en sacrifiant la qualité. Et c'est précisément la haute qualité de ces petits engins et les résultats excellents qu'ils permettent d'obtenir qui ont provoqué le développement du cyclo-moteur.

Ci-dessous : Le nouveau moteur auxiliaire hollandais Berini. C'est un deux temps à piston bombé et admission dans le carter. Cylindrée 25.7 cmc. Equipé d'un volant magnétique anglais Viko et l'entraînement se fait par galet.



Le sidecar en

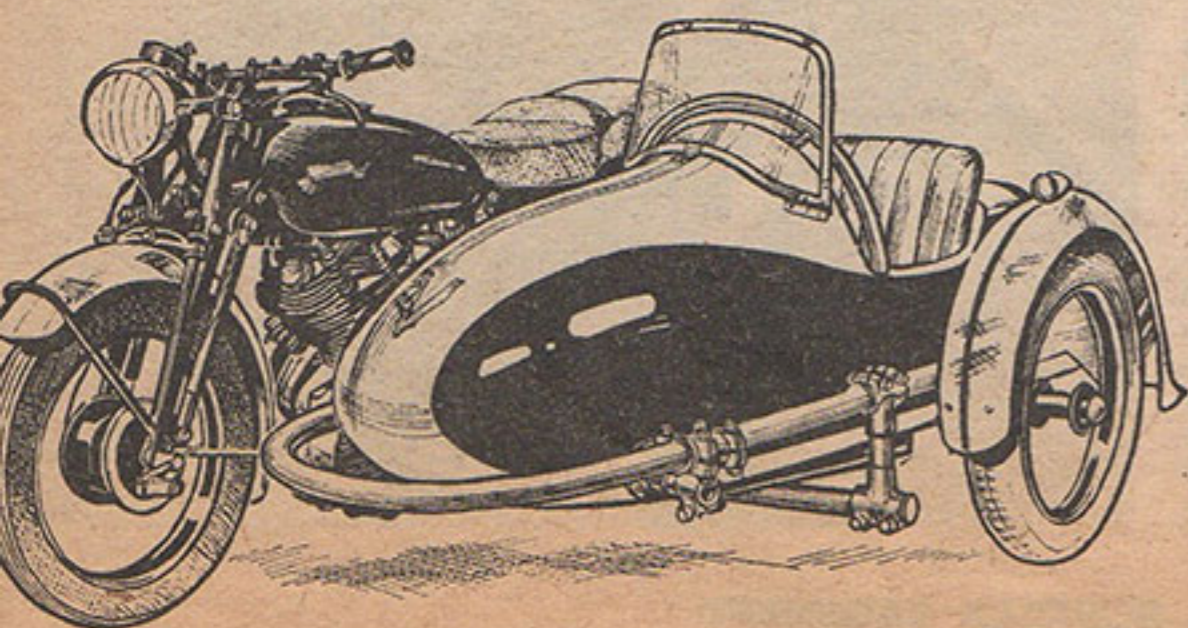
En déclin chez nous, sans raison apparente, ce merveilleux véhicule



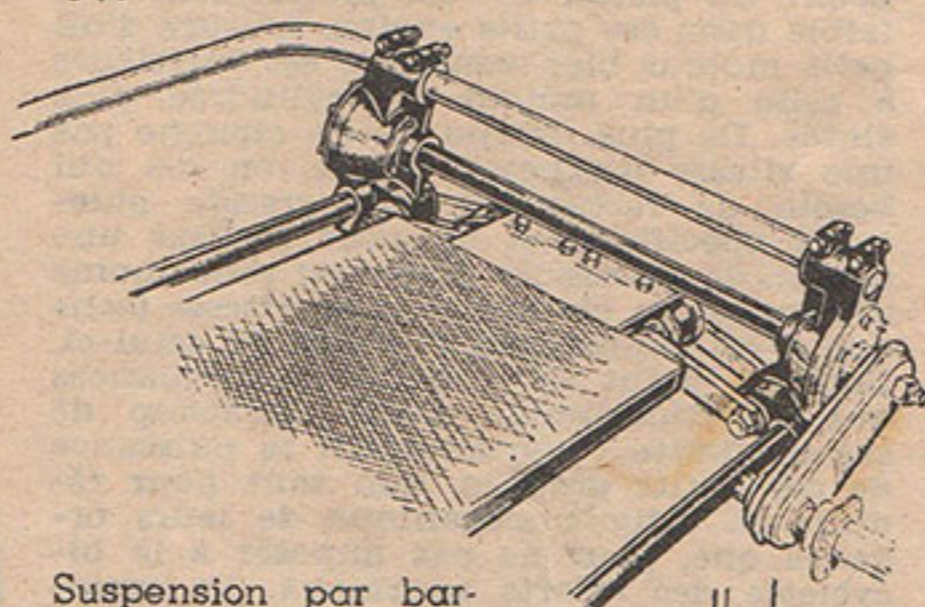
Le sidecar « Gungā Din » accouplé à la Vincent des records.

LA moto sidecar est un merveilleux engin de transport, mais qui est loin de jouir de la popularité qu'il mérite. Il y a certains préjugés qu'il est difficile de dissiper. L'amateur de vitesse trouve que cette charge supplémentaire ralentit sensiblement son allure. Le motocycliste inexpérimenté croit que la conduite en est délicate et qu'il finira un jour ou l'autre par chavirer, le mécanicien reprochera à l'équipage moto-sidecar d'être asymétrique et prédit que le sidecar devrait disparaître devant le cyclecar et plus tard devant le motocar. Mais malgré tout le sidecar est toujours là et il s'est constamment amélioré. Et nous croyons que la cause profonde de son succès limité est que, si on veut transporter un passager, on paiera considérablement moins cher un siège arrière qu'un sidecar. Ce n'est pas que les prix soient exagérés, mais le châssis, la carrosserie, les coussins, le pare-brise et éventuellement la capote coûtent fatalement une somme assez élevée, ainsi que la peinture, les chromages, etc.. Actuellement l'argent est rare et beaucoup d'entre nous sont financièrement épuisés par l'achat de leur machine. D'autres, sans envisager les frais considérables d'entretien, se laissent tenter par l'achat d'une vieille voiture d'occasion. Tout cela est sans doute regrettable, mais les faits sont là. Et nous ne voyons pas trop comment on pourrait réduire le prix des sidecars à moins de sacrifier la qualité mécanique ou la présentation. Il ne peut donc y avoir, pour le sidecar, qu'une clientèle limitée de motocyclistes avertis. Ceux-ci en apprécient les remarquables qualités d'économie, de stabilité, de brio, de maniabilité. De plus le passager (ou les passagers) jouissent d'une excellente protection. Quant au conducteur, il conserve toutes les joies de la moto, de cette machine avec laquelle il fait corps, de ce bain d'air. Et le cas échéant, le sidecar peut être détaché. On peut aussi utiliser, la semaine, une plateforme ou une caisse pour le transport de marchandises et la remplacer, le dimanche, et en quelques instants, par une carrosserie de tourisme. Cette adaptabilité du sidecar n'est pas un de ses moindres charmes.

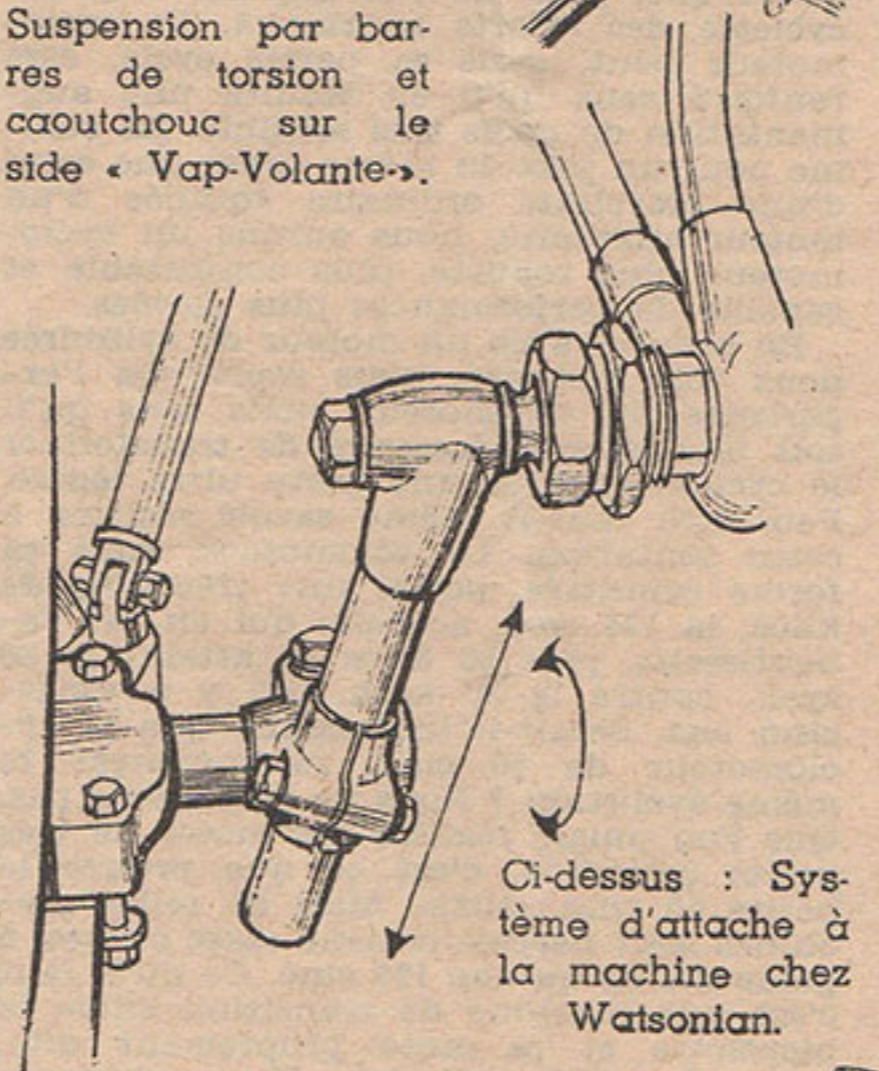
Carrosserie grand tourisme réalisée par Swallow.



On a longtemps considéré que le sidecar nécessitait une machine d'assez grosse cylindrée, au moins 500 cmc. Cela pouvait être vrai il y a une trentaine d'années, les moteurs n'ayant alors qu'une faible puissance spécifique et chauffant facilement. Aujourd'hui, nous avons des 150 cc. et même des 125 qui développent d'une manière normale 5 à 6 CV, ce qui pour un ensemble moto-sidecar pesant 110 ou 120 kgs et deux passagers pesant au total 150 kgs, représente un rapport poids-puissance encore très acceptable, équivalant à celui de beaucoup de petites voitures. Il sera toutefois intéressant de disposer de quatre vitesses et alors on réalisera sans mal des moyennes d'environ 40 kms à l'heure. Bien entendu avec des cylindrées plus élevées on pourra tirer un sidecar plus lourd et plus confortable. Mais avec un 500 cmc. développant 25 CV et un ensemble moto-sidecar + passagers compris entre 350 à 400 kgs, nous aurons un rapport poids-puissance de 15 kgs au cheval. Pour une voiture 1.500 cmc. qui, avec ses quatre passagers, pèse au moins 1.200 kgs, nous disposons, dans la plupart des cas, de 30 à 35 CV. Rares sont les autos de série de 1.200 cmc. qui atteignent 40 CV.

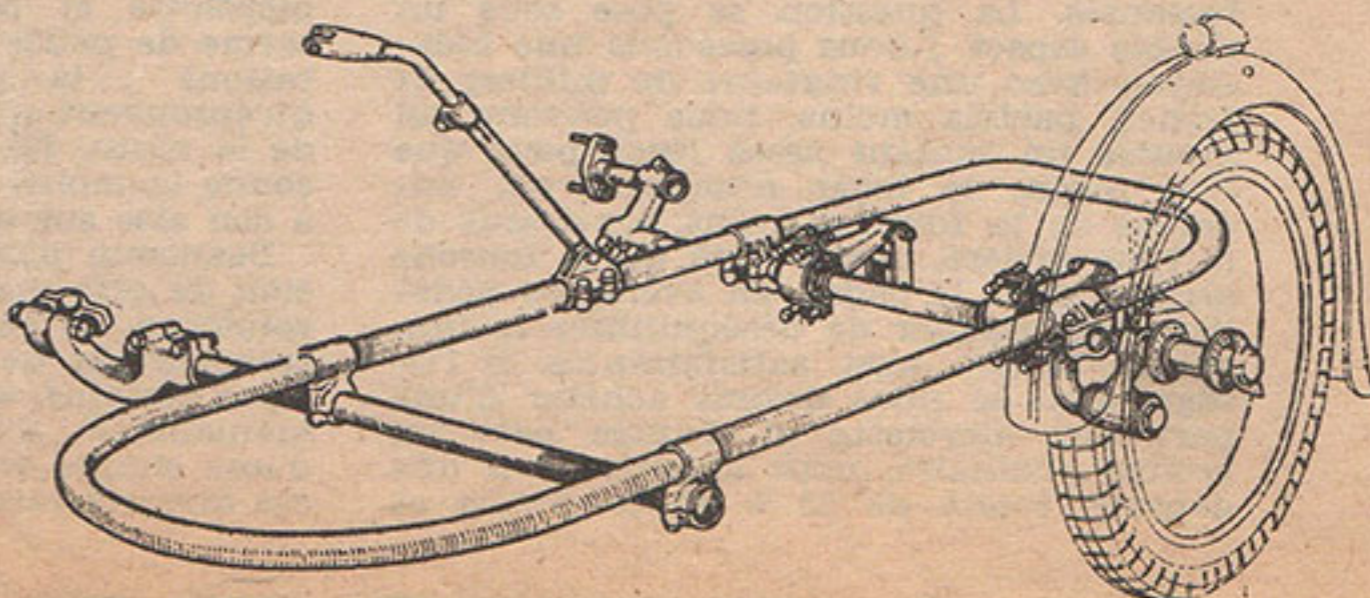


Suspension par barres de torsion et caoutchouc sur le side « Vap-Volante ».

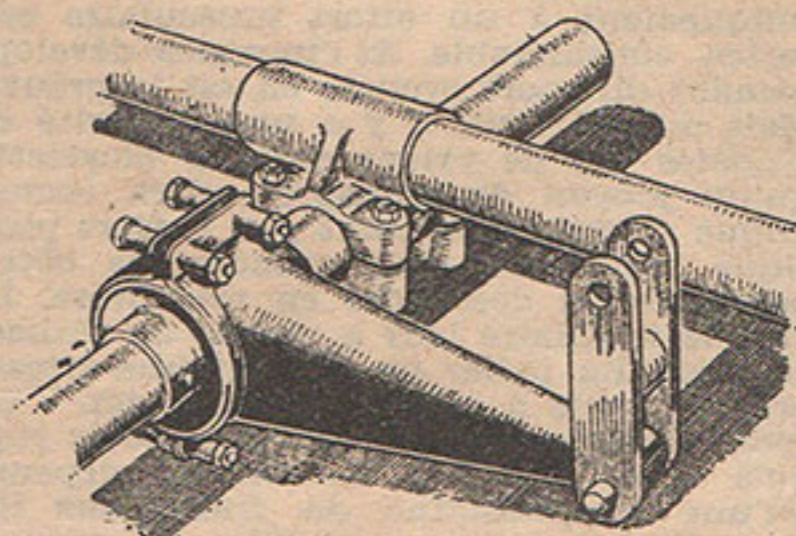


Ci-dessus : Système d'attache à la machine chez Watsonian.

Ci-contre : châssis Silk utilisant des barres de torsion et éléments de caoutchouc, dont détail en haut à droite.



Si les motos de petite cylindrée sont parfaitement aptes à la remorque d'un sidecar, il faut bien reconnaître que l'on rencontre peu de ces petits équipages sur les routes et que l'effort de l'industrie continentale se porte sur la petite machine solo (il y a des machines de moyenne et même de grosse cylindrée, mais elles ne représentent qu'une partie relativement faible de la production). C'est le problème du prix d'achat qui domine



tout. La concurrence du Minicar n'est pas dangereuse pour l'instant. Elle pourrait le devenir, mais à condition que les modèles présentés fussent d'un prix réduit, de lignes assez élégantes et surtout que des démonstrations vinssent convaincre le public qu'un tel véhicule n'est pas un jouet fragile. Mais tout comme les motocars, il aurait fallu que les minicars fissent leur apparition aussitôt après la libération, au moment où l'essence était strictement rationnée et où les voitures d'occasion atteignaient un prix exorbitant. Quant à un équipage moto-sidecar, il majore d'une trentaine de mille francs le prix de la moto solo. Tout le drame vient du pouvoir d'achat qui n'a pas suivi la hausse des prix. Quoi qu'il en soit la moto-sidecar de petite cylindrée ne connaît qu'un développement très limité et même pour les motos sidecars de grosse ou de moyenne cylindrée que nous rencontrons, ce sont pour la plupart des modèles d'avant-guerre.

En Angleterre, par contre, on assiste à un mouvement très net de renaissance du sidecar, mais attelé à des machines de cylindrée assez forte. Les nouvelles 650 cmc. sont avant tout destinées à remorquer un sidecar confortable. Leurs moteurs développent de 30 à 35 CV. Il y a certes des modèles de sidecars miniatures attelés à la Corgi ou à la Swallow, mais ils sont étudiés pour le transport de paquets et non de passagers et ils sont, somme toute, peu répandus. On trouve bien des modèles pour motos légères, mais nous avons l'impression très nette qu'ils ne circulent qu'en très petit nombre.

Angleterre

connaît, chez nos voisins d'Outre-Manche, une véritable renaissance.

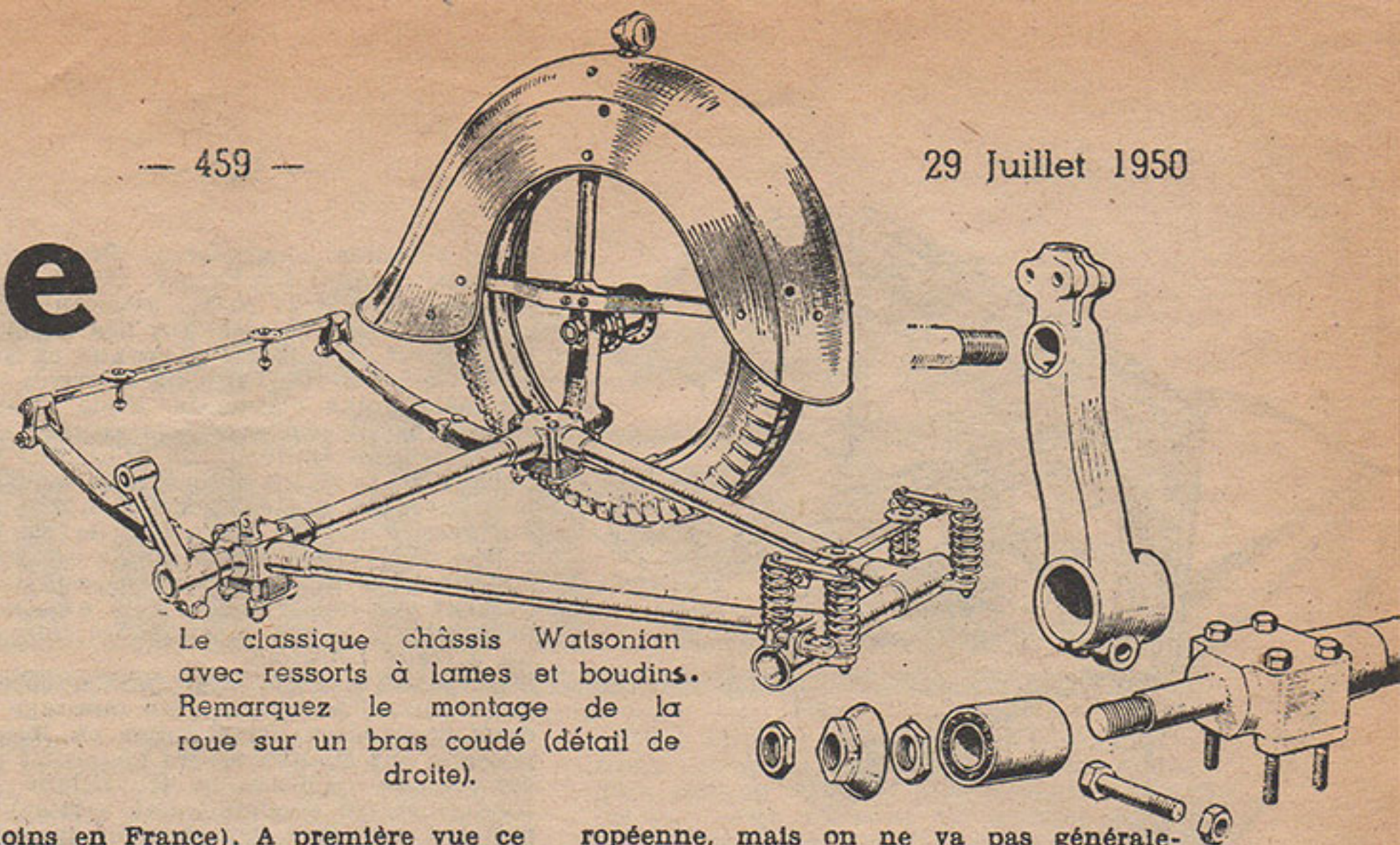
Que la 125 cmc. et même l'autocycle soient beaucoup plus répandus qu'avant la guerre est indéniable, mais le marché anglais est axé sur les cylindrées moyennes 350 cmc. et surtout 500 cmc., et pour le sidecar sur la moto 650 cmc. Le travailleur anglais est mieux payé, et par suite du rationnement et du prix moindre des denrées, il dispose de plus grandes ressources pour l'achat d'une machine.

Et le sens pratique des anglais leur fait apprécier la possibilité du sidecar. Parfois même ils vont, à notre avis, un peu trop loin, quand par exemple ils construisent des sidecars à carrosserie fermée.

Pendant longtemps le sidecar anglais a été, du point de vue technique, inférieur au sidecar européen, mais un progrès est de plus en plus sensible. Où est le temps des vieux sidecars en vannerie et plus récemment des caisses tôlées de lignes peu élégantes ! Jetons un rapide coup d'œil sur les nouvelles créations d'Outre-Manche.

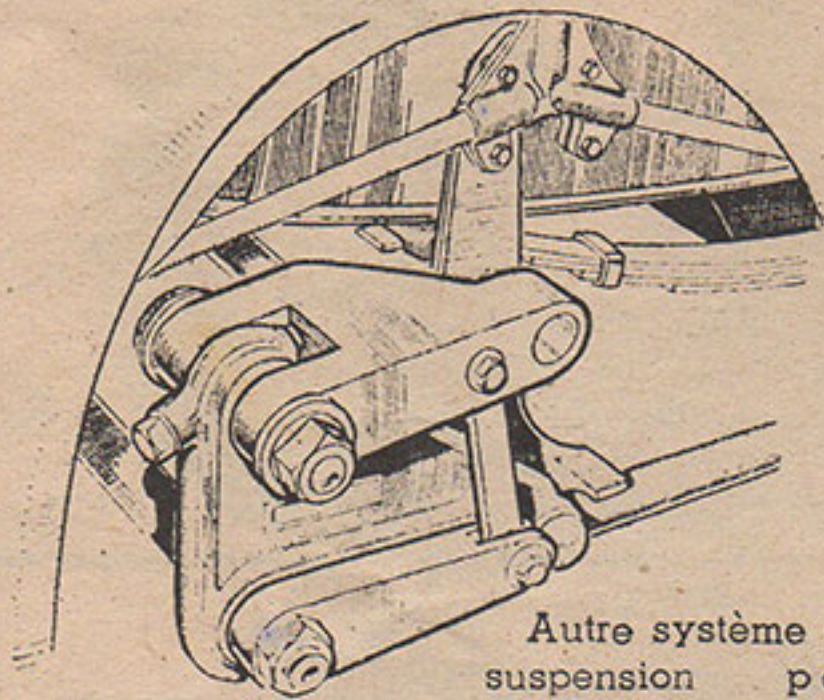
Au point de vue des attaches qui assurent la fixation du châssis du sidecar au cadre de la moto, il semble que les anglais n'aient pas envisagé une liaison élastique. Il y a bien le cas du sidecar de course de Vincent qui n'est pas destiné à recevoir un passager, et il serait, à ce propos, grand temps que la Fédération internationale Motocycliste impose un règlement fixant un maître couple raisonnable.

Dans le cas du Gungadin, l'ensemble bien profilé du sidecar et de la roue possède à l'avant une poutre horizontale avec un montage sur une grosse charnière, un tube oblique allant du châssis à la selle. Mais deux attaches même massives étaient insuffisantes et il fallait prévoir une troisième liaison plus en arrière. La fourche oscillante compliquait le problème. Très ingénieusement la troisième liaison est assurée par un ressort à lames qui permet le débattement de la fourche. Les vieux motocyclistes se souviennent sans doute des sidecars à roue oscillante qui firent naguère fureur, mais n'ont conservé que de rares adeptes (dont un



Le classique châssis Watsonian avec ressorts à lames et boudins. Remarquez le montage de la roue sur un bras coudé (détail de droite).

au moins en France). A première vue ce système est intéressant et permet de virer sensiblement plus vite. Mais par contre il nécessite une voie plus large si on emploie une carrosserie normale et cela n'est pas avantageux en ligne droite, surtout en côte. On préfère donc, même en course, utiliser un système d'attelage rigide ou semi rigide et demander au passager de modifier, par le déplacement de son corps, le centre de gravité de la machine. Un bon passager est, en course, un présent des dieux. Et on s'imagine mal le remarquable pilote qu'est Oliver, sans son passager barbu Jenkinson. Il est assez curieux de constater qu'un sidecar à liaison articulée ait été précisément étudié pour la moto de poche Corgi. Elle est effectuée à l'aide d'un caisson arti-



Autre système de suspension par barres de torsion en faveur Outre-Manche.

culé sur une charnière, mais il faut remarquer que dans les virages la roue s'incline en sens inverse de la roue de la moto, ce qui n'est pas rationnel, mais est pratiquement admissible, étant donné la faible dimension des roues et la vitesse assez faible. L'avantage essentiel est le montage (et le démontage) à peu près instantané, par le moyen d'une simple broche. Il existe un vrai sidecar à roue inclinable pour le scooter Swallow Runabout, mais Swallow a établi un modèle dont le châssis rigide est intégré à celui du scooter lui-même et constitue un trois roues permanent.

En somme disparition complète du sidecar à roue inclinable. On ne parle plus des sidecars à roue motrice même pour les trials. On en avait construit des prototypes pour la guerre, mais nous ne pensons pas qu'ils aient été livrés en séries importantes, car on n'en trouve pas parmi les surplus. Il n'y a rien d'analogue à la Zundapp Russie largement utilisée par les allemands. En somme les anglais estiment que le sidecar doit rester simple, facile à monter et à démonter et relativement bon marché.

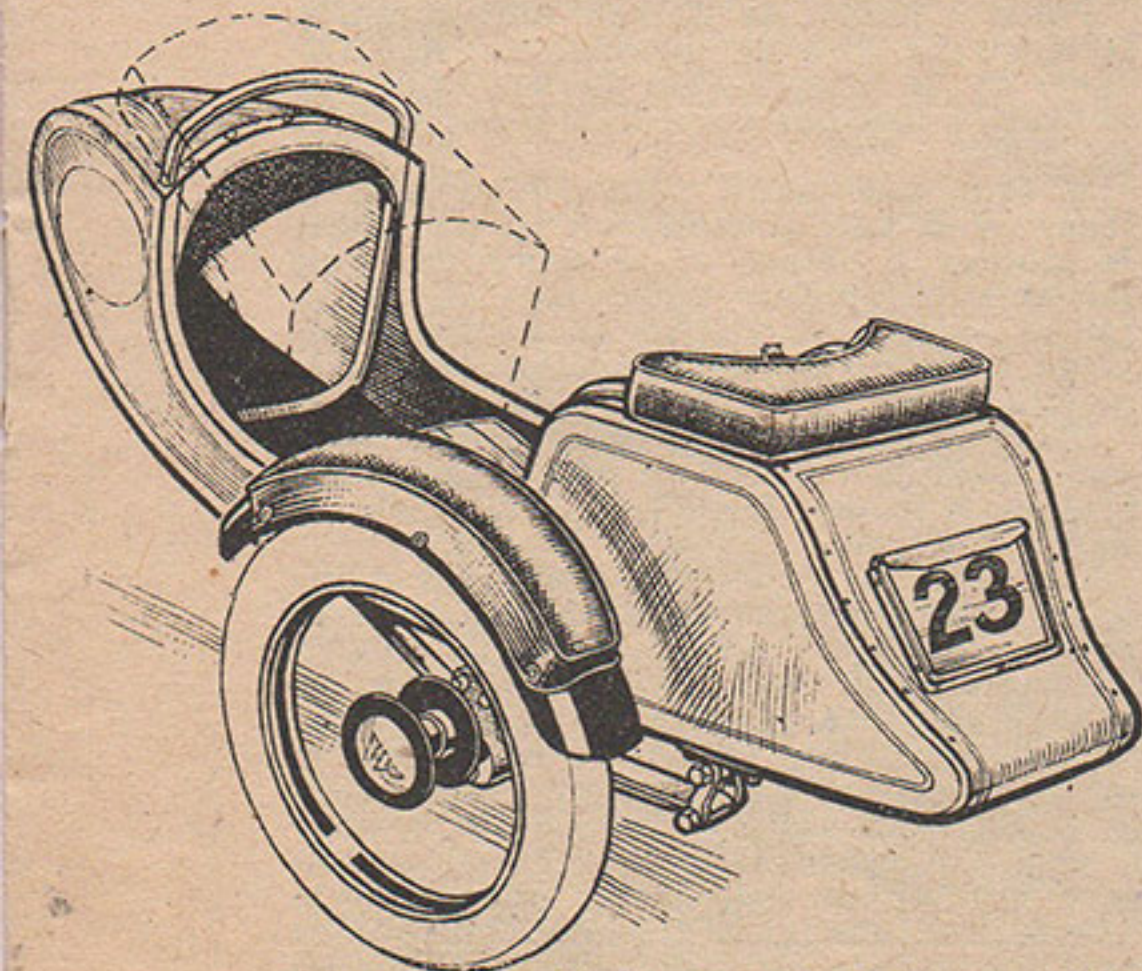
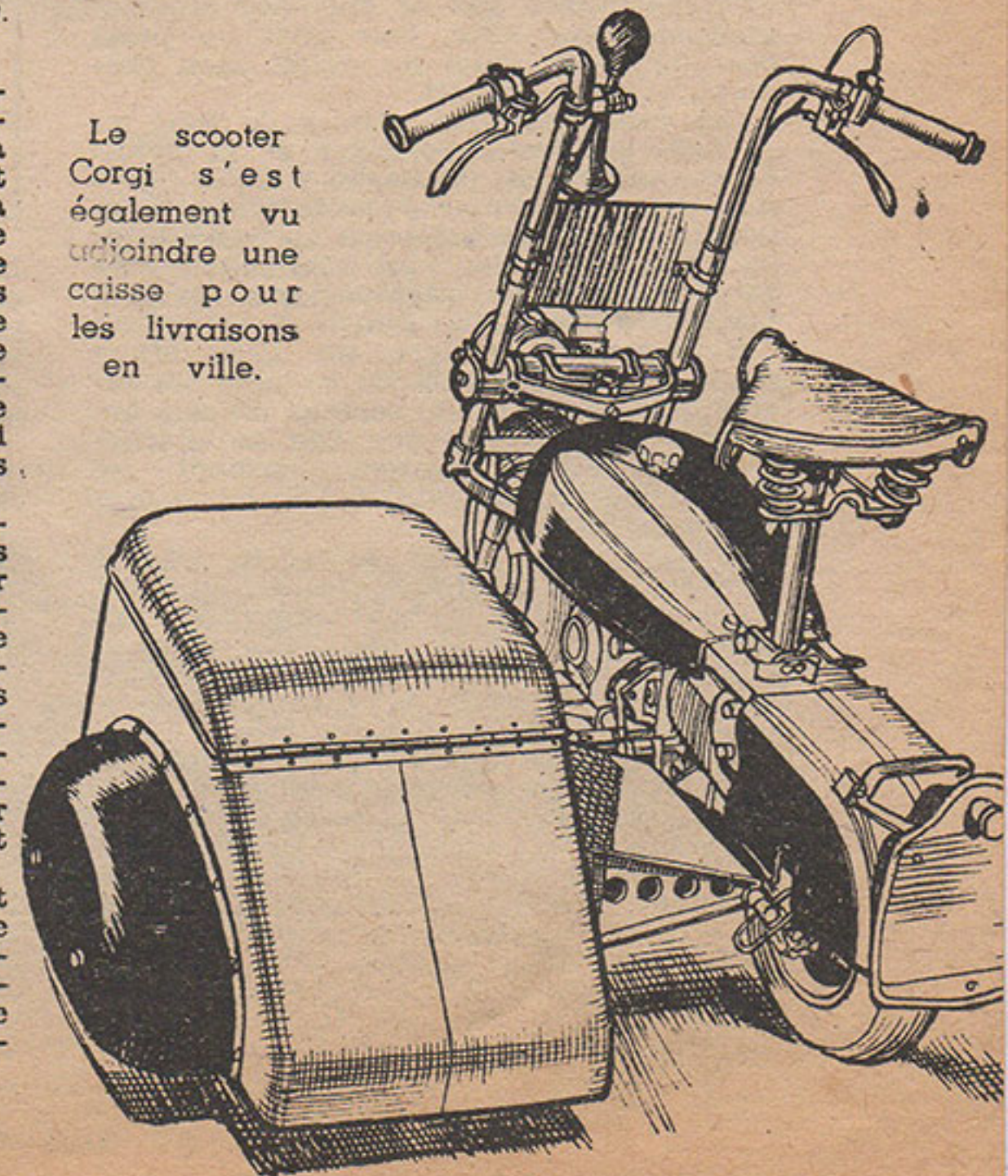
Le cadre du sidecar est généralement constitué par un tube ininterrompu de gros diamètre, avec des extrémités arrondies, l'avant de ce cadre dépassant souvent la carrosserie à l'avant, ce qui donne à certains de ces sidecars une allure eu-

ropéenne, mais on ne va pas généralement jusqu'à l'arche qui enjambe dans le plan vertical la carrosserie et sur laquelle vient reposer la roue. Sur un sidecar nous remarquons un tube incurvé en avant du pare-brise, mais il ne se prolonge ni vers le châssis, ni vers la roue et il est simplement fixé sur la carrosserie.

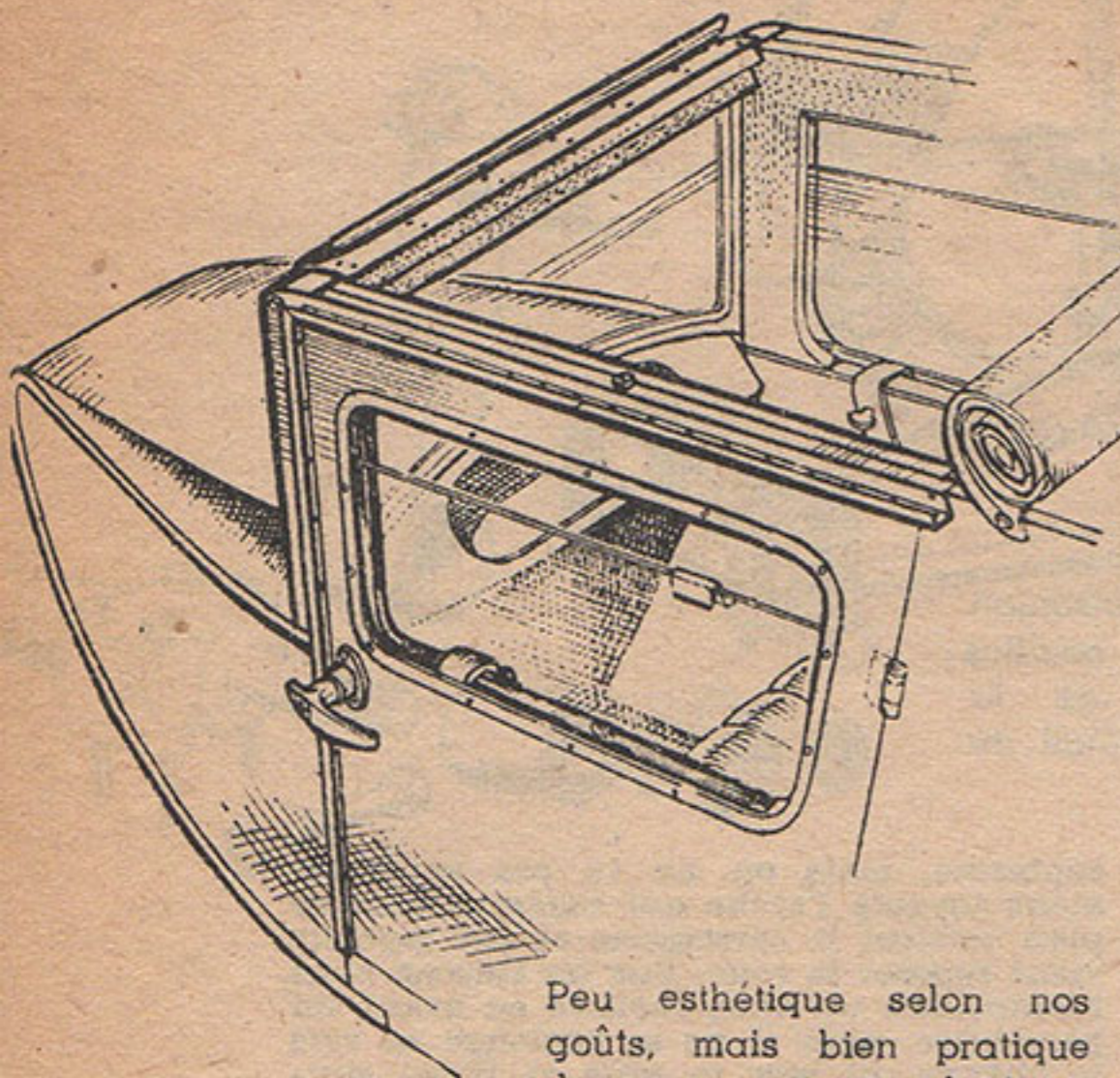
Il semble que les anglais hésitent à adopter la roue suspendue. Néanmoins sur certains modèles Watsonian la roue est supportée par un bras articulé qui peut osciller autour d'une articulation garnie de caoutchouc. Sur la Garrad on a prévu une suspension à glissières, analogue à celle que nous trouvons à l'arrière de nombreuses motos.

Mais en somme on a l'impression que les anglais ont une plus grande confiance dans un cadre rigide solidement attelé à la moto et qu'ils attribuent une plus grande importance à la suspension de la carrosserie elle-même. Cela peut se défendre, car le cadre et la roue ne représentent qu'un poids assez faible et au point de vue de la tenue de route, il est possible qu'un attelage rigide donne une plus grande précision dans la conduite de la machine, alors que la carrosserie et ses occupants constituent un poids important qu'il est nécessaire de suspendre. Pour la suspension de la carrosserie, on a recours à tous les systèmes à ressorts à lames, ressorts hélicoïdaux verticaux, ressorts hélicoïdaux horizontaux à action progressive, et surtout bras articulés sur des blocs de caoutchouc travaillant à la torsion. Nous disposons actuellement de caoutchoucs naturels et surtout synthétiques qui conservent indéfiniment leur propriétés et de plus on arrive à réa-

Le scooter Corgi s'est également vu adjoindre une caisse pour les livraisons en ville.



Typiquement anglais, le sidecar « Trials » établi pour les sportifs par Watsonian.



Peu esthétique selon nos goûts, mais bien pratique dans un pays pluvieux, voici le « coupé » Swallow.

Ilser une soudure parfaite entre le caoutchouc et le métal. Cela offre des possibilités très étendues.

Les carrosseries nous semblent parfois étranges, particulièrement celles fermées à l'instar des conduites intérieures, mais il pleut si souvent en Angleterre. Toutefois cet isolement du conducteur et de la passagère ne nous convient guère et prive le sidecar de cette « sociabilité » qui nous paraît un de ses plus grands charmes. Et la passagère elle-même doit étouffer, l'été, dans cette cage vitrée, malgré tous les systèmes d'aération. Cela est si vrai que sur certains de ces sidecars on trouve des toits ouvrants. Il semble qu'il y ait là une imitation assez maladroite des carrosseries automobiles. Et précisément, dans la carrosserie automobile, on constate un net retour vers le cabriolet, compromis plus ou moins heureux entre la conduite intérieure et la torpédo.

Dans les sidecars légers un problème se pose tout comme pour beaucoup de pe-

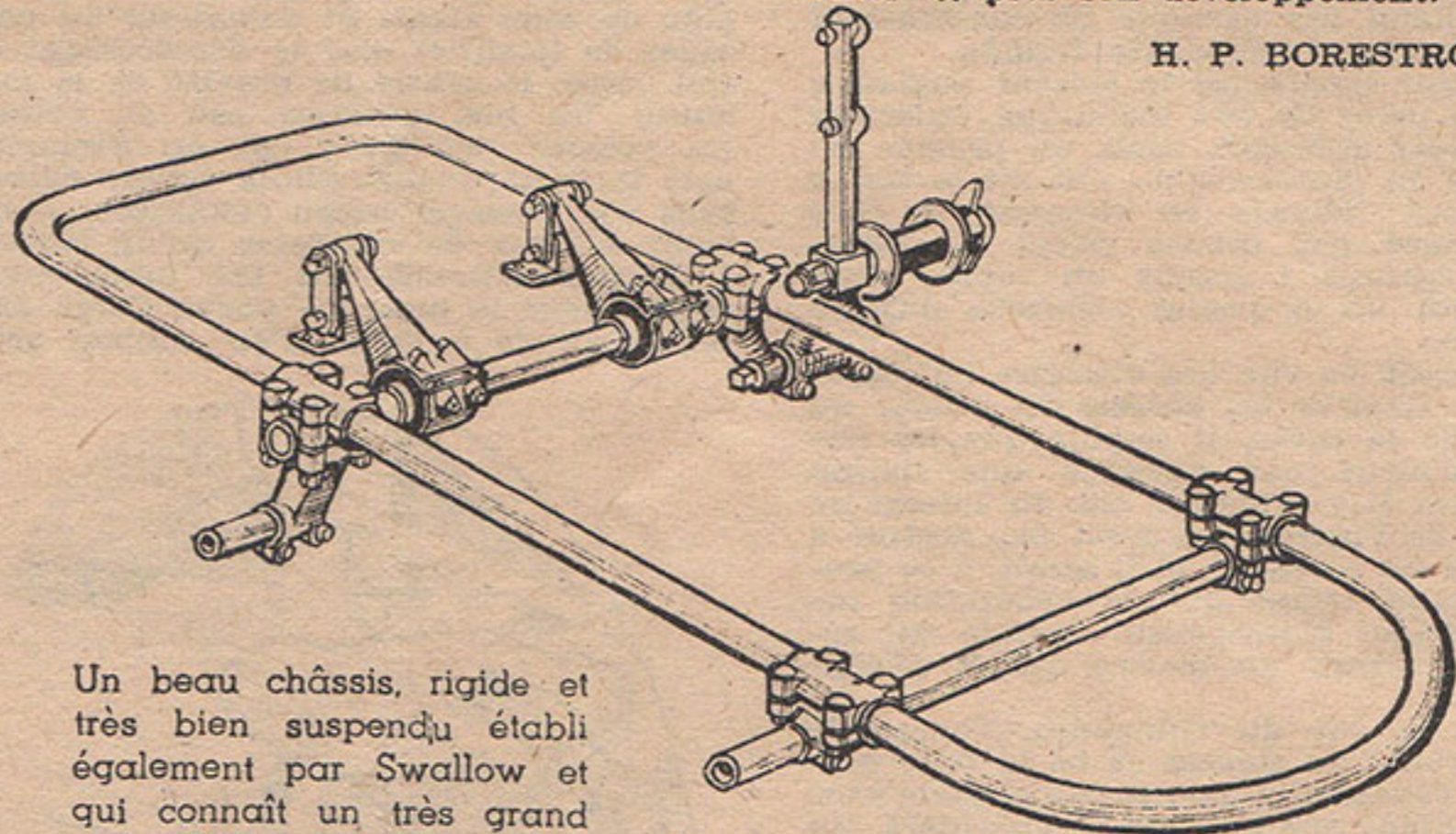
tités voitures surbaissées. Comment le passager peut-il s'y glisser. Généralement le pare-brise et la partie attenante de la carrosserie sont montés sur des charnières et peuvent s'incliner sur l'avant ou sur le côté. Cela n'a rien de très nouveau, mais est néanmoins commode. Nous trouvons également sur certains sidecars des sièges réglables, des tableaux de bord, des vide-poches, mais il n'y a pas lieu de crier à la nouveauté et le sidecar confortable a été réalisé depuis un quart de siècle et même plus. Nous avons même eu à cette époque déjà lointaine des pare-brise qui eussent été la perfection s'ils avaient été découpés dans du plexiglas et non dans un affreux celluloïd.

On sait que pour notre part nous avons été toujours partisans d'un montage avec deux charnières horizontales en ligne, si possible sur silentblochs ou dispositif quelconque de caoutchouc travaillant à la torsion et un accouplement vertical permettant un léger débattement (colonne, ressort à lames, etc...). Dans ce cas la roue à suspension élastique ne nous paraît pas indispensable, d'autant qu'elle augmente le prix. Nous reconnaissons qu'elle contribue à l'amélioration du con-

fort et même, si la suspension est bien étudiée, à la stabilité et à la tenue de route. Par contre avec un attelage rigide comme celui généralement adopté en Angleterre, nous estimons qu'une roue suspendue est tout à fait recommandable. Nous préférons au point de vue de la facilité de montage la première solution. Il y a bien la question du pincement, mais de nombreux dispositifs très simples viennent aussitôt à l'esprit. De plus on peut réaliser sans difficulté l'attelage à une moto à fourche arrière oscillante. Nous y reviendrons. Un système d'attelage rigide est plus délicat, en particulier pour l'attache inférieure arrière. Le système d'attache Watsonian nous semble très ingénieux. Très séduisant aussi l'enjoliveur de moyeu. Le levier porte-fusée monté sur un bloc caoutchouc ne constitue pas à proprement parler une suspension, mais amortit néanmoins le choc horizontal qui se produit à la rencontre d'un obstacle.

Mais un fait est là : les marques anglaises de sidecars se réveillent. Sincèrement, nous ne pouvons pas dire que le sidecar anglais ait encore atteint le niveau du sidecar européen, mais il s'est considérablement amélioré, et il faut surveiller de près son développement.

H. P. BORESTROKE



Un beau châssis, rigide et très bien suspendu établi également par Swallow et qui connaît un très grand succès en Angleterre.

(Clichés « Motor Cycle et « Motor Cycling »).

Il existe actuellement sur le marché de nombreuses marques de scooter et on peut dire sans prétention que nos constructeurs rivalisent avantageusement avec l'étranger par le fini des modèles proposés, leur luxe, leur mise au point parfaite et le souci du détail bien présenté et bien fini.

Ces machines sont munies de tous les perfectionnements possibles et la cylindrée couramment employée : 125 cc., permet des performances confortables pour des engins munis souvent de pare-brise et où le conducteur est réellement bien protégé contre les intempéries et les projections d'eau ou de boue.

Evidemment, malgré un gros effort pour abaisser les prix de revient, les tarifs demeurent à un certain niveau qui touche certes toute une gamme d'acheteurs, mais qui, malheureusement, est encore loin de la bourse d'autres, moins favorisés.

D'autre part, si on considère que le scooter peut constituer l'outil pratique, mécanique, léger et bon marché, on est amené à penser que pour une certaine clientèle les modèles luxueux, volumineux et d'un poids assez important, ne constituent pas la solution idéale et on doit en déduire qu'à côté des somptueux scooters dont nous parlons, il pourrait y avoir place pour une autre catégorie bien différente.

Que faudrait-il ?

D'abord, peu de poids pour permettre de soulever aisément la machine et la porter sans effort excessif. Peu d'encombrement, moins qu'une bicyclette, de façon à pouvoir garer dans un petit couloir ou dans un placard (même à l'étage).

A propos

de

SCOOTERS

Une très petite consommation, afin de concurrencer avantageusement les transports en commun. Un prix d'achat assez bas pour permettre des ventes par mensualités peu élevées et toucher toute la gamme des cyclistes actuels.

Voilà donc un engin, scooter par définition, mais assez éloigné des belles machines offertes actuellement sur le marché et qui ne pourrait en aucun cas en gêner la vente parce qu'intéressant une couche bien différente de clientèle.

Quelles seraient donc les caractéristiques de ce scooter léger, appelons-le « vélo-scooter » ?

Un cadre très léger en tube, ou embouti ; un empattement égal à celui d'un vélo ; des petites roues (350), avec une section de pneus non excessive (55 ou 60) ; moteur 2 temps léger (50 cc.), d'une puissance effective d'un cheval permettant de passer partout avec une vitesse maximum de 25 kmh. en palier. L'élément important de poids du moteur est la magnéto ou le volant magnétique, on pourrait peut-être réaliser un petit moteur utilisant un autre système d'allumage.

Entraînement par friction sur la roue avant ou arrière ; ce qui permet de supprimer la transmission. En utilisant des freins vélo, les roues sont instantanément démontables et interchangeables.

Guidon repliable, ainsi que la tige de selle ; comme ces petits vélos pliants que l'on trouvait dans le commerce avant guerre. Protection légère et souple.

Poids ? moins de 20 kgs tout compris. Réservoir 1 litre de mélange (c'est suffisant) et le prix ? c'est là une question délicate ; mettons celui de 2 vélos (moins de 30.000).

Il faut que notre vélo-scooter soit si léger et si peu encombrant qu'on puisse le monter à l'étage et le descendre plus facilement qu'une bicyclette et qu'on puisse en amortir l'achat en 2 années environ, rien qu'en compensation des frais de transport habituels.

Voilà ce qu'il serait intéressant de trouver sur le marché pour satisfaire, croyons-nous, toute une clientèle à moyens réduits.

Certains constructeurs semblent d'ailleurs avoir envisagé ce problème et nous avons décrit ici même de petits engins commercialisés qui répondent déjà en grande partie à la question ainsi posée.

Pour terminer, rappelons-nous que le cyclecar est mort jadis pour avoir voulu se gonfler en voiturette ; que le scooter a disparu après 1920 pour avoir voulu trop gonfler sa cylindrée... et le reste ! que les voiturettes 5 CV elles-mêmes ont eu des moments difficiles lorsqu'on transforma leurs deux places confortables en 3 et 4 places étriquées et enfermées dans une conduite intérieure !...

CARMAN

300 Km Sur un Scooter Lambretta

TOUT le monde sait ce qu'est un Lambretta et les personnes qui ont été en Italie ces dernières années ont appris à reconnaître... et à éviter ces milliers de petits engins qui transportent allègrement des familles entières avec un bruit et une maestria très transalpins !

En France, l'invasion n'a pas encore débuté, mais elle s'annonce. Aussi avons-nous tenu à essayer une des premières machines arrivées et vendues par France-Auto-Sport, Porte Champerret, qui en est l'agent pour notre pays.

Dans un hall où s'entassaient deux cents Lambretta, couleur sable, nous attendait celui qui nous était destiné. Il ne s'agissait pas du modèle entièrement carrossé, mais du modèle standard (émail bleu et chrome cependant) vendu à un prix très abordable.

Nos sentiments étaient partagés en cette veille de quatorze juillet : contentement d'essayer enfin une de ces merveilleuses mécaniques, et une certaine inquiétude de partir pour trois jours de vacances avec une si petite machine au lieu de notre habituelle moto anglaise.

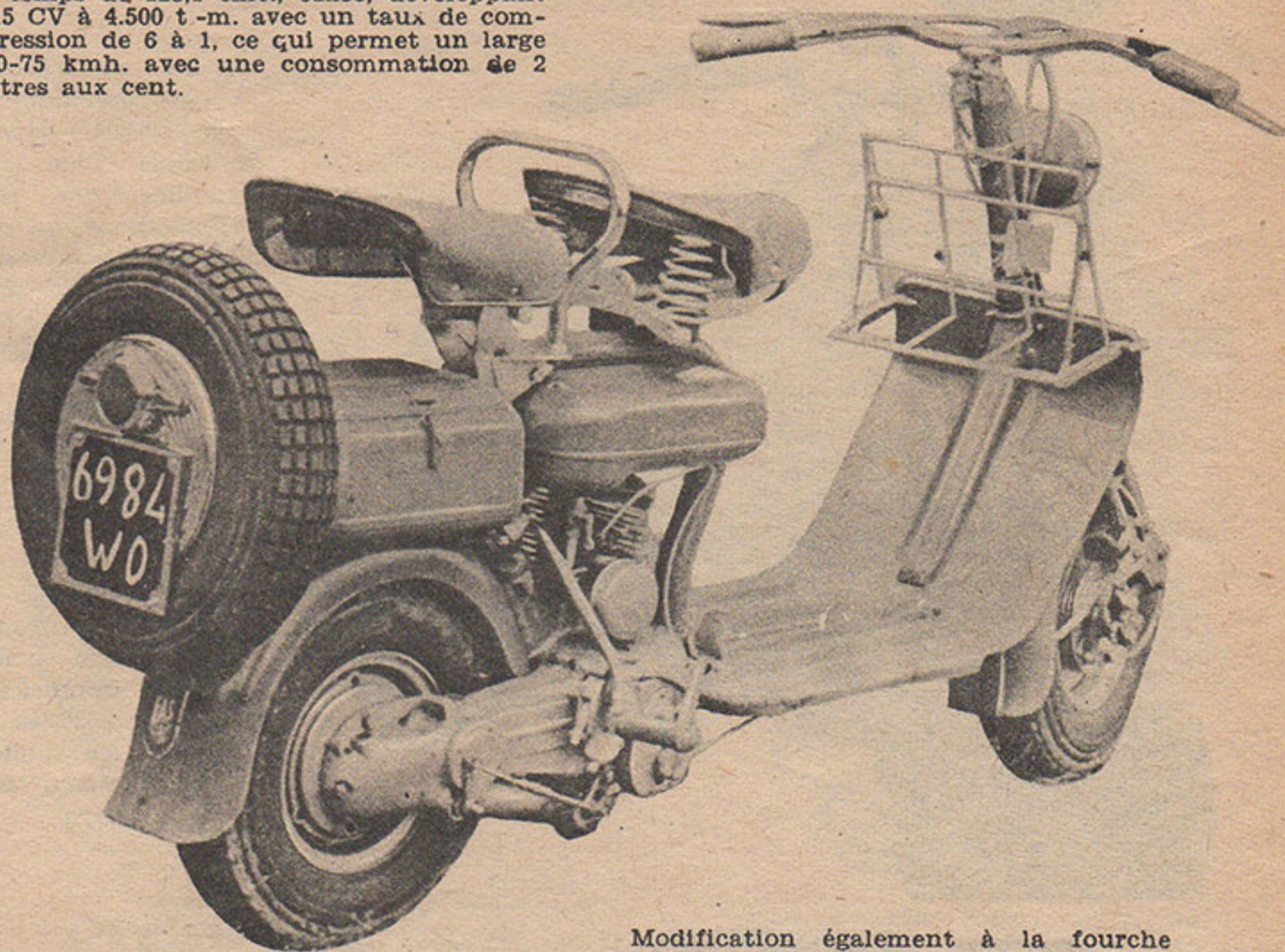
Au début tout est nouveau : la position assise, l'absence de réservoir à serrer des genoux dans les courbes, la direction très souple à la chasse très faible, l'écrasement des suspensions au freinage, et le délestage de l'arrière à l'accélération, mais rapidement l'accoutumance se fait et l'on est surpris de la tenue de route, du freinage même sur terrain gras, de la nervosité du moteur, etc...

Mais avant de parler essai, parlons un peu technique !

La silhouette générale est connue, bien que la structure ait subi des changements importants depuis la naissance. Les premiers modèles comportaient un élément central en tôle formée de section quadrangulaire qui recevait, à l'avant, une fourche à parallélogramme sous armature de tôle, et à l'arrière un double berceau en tube supportant réservoir, selle et moteur portant la roue en porte-à-faux, sans suspension. Ensuite ce modèle fut muni d'une suspension arrière oscillante tourillonnée sur l'extrémité de la pièce en alliage léger prolongeant la boîte de vitesses et contenant l'arbre de transmission. Ce modèle donnait déjà entière satisfaction aux quelques cent mille adeptes italiens. Cependant la suspension avant

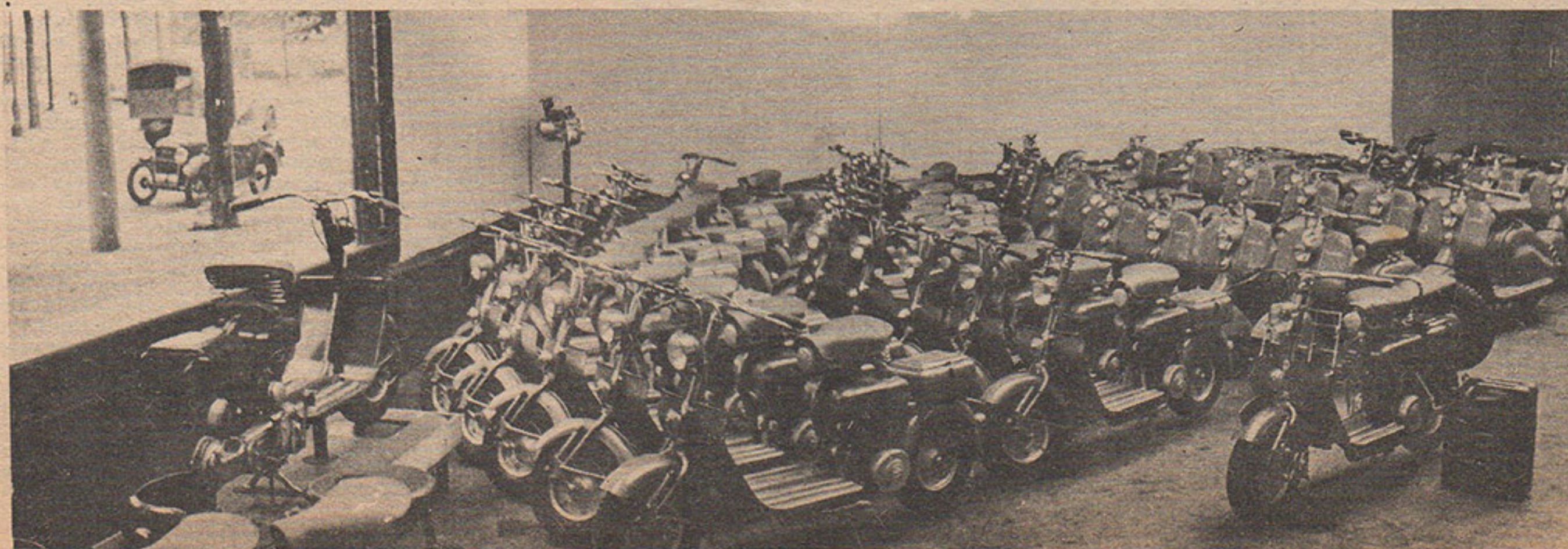
demandait quelques perfectionnements, aussi l'Ingénieur Torre, créateur du Lambretta, en profita-t-il pour renouveler entièrement la structure de son scooter : le modèle C vit le jour, et c'est celui-ci que nous avons essayé. Il conserve le même moteur que le précédent, qui a prouvé sa valeur, en France lors des records établis à Montlhéry et en Italie dans de nombreuses épreuves régionales. C'est un 2 temps de 123,1 cmc., 52x58, développant 4,5 CV à 4.500 t.-m. avec un taux de compression de 6 à 1, ce qui permet un large 70-75 kmh. avec une consommation de 2 litres aux cent.

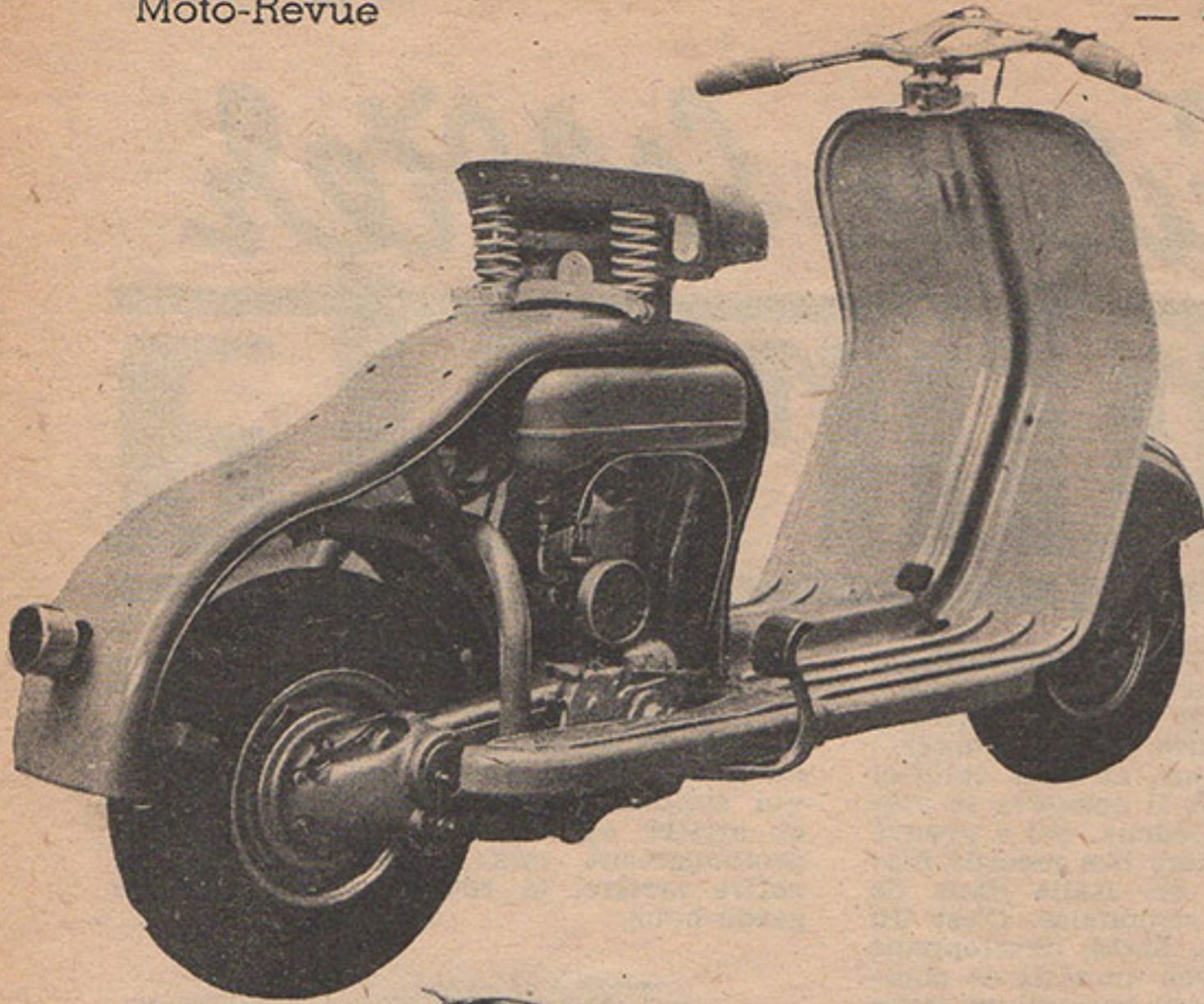
C'est du côté cadre que les transformations ont porté. Il est désormais constitué d'un unique tube de fort diamètre et de section ovale formant un arceau ouvert où s'attache le moteur en 2 points, et qui supporte également les selles avant et arrière et le réservoir d'essence. Un prolongement vers l'arrière supporte le coffre arrière, la roue de secours et le garde-boue.



Ci-dessus : Bonne vue d'ensemble du modèle C « standard » qui servit à nos essais. Ci-dessous : Un premier arrivage à France-Auto-Sport.

Modification également à la fourche avant. La suspension est désormais à « roue tirée » avec biellettes, ressorts télescopiques sous tubes et amortisseurs réglables à friction sur les tout derniers modèles. A l'arrière, la suspension est également à fourche et ressort télescopi-

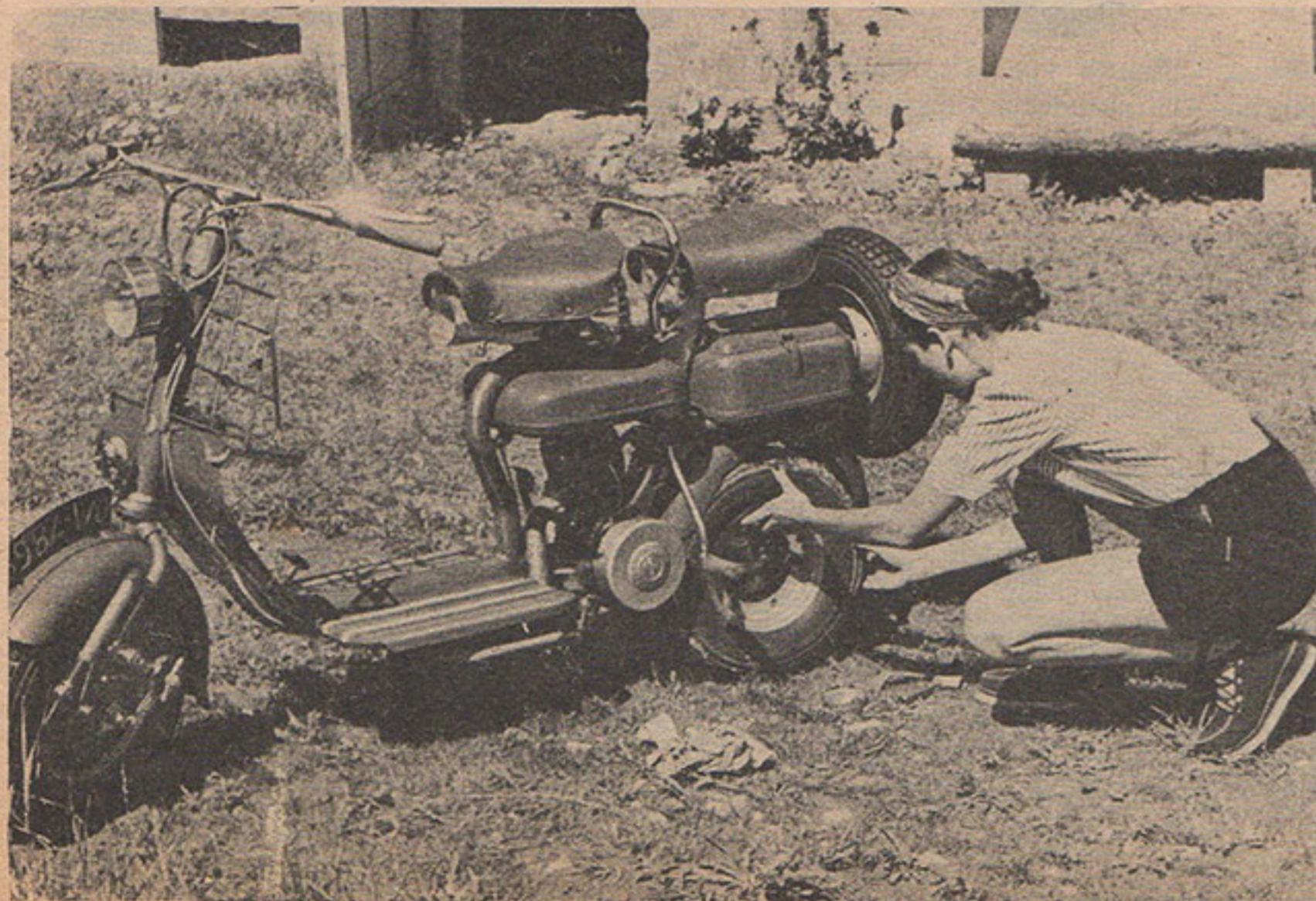
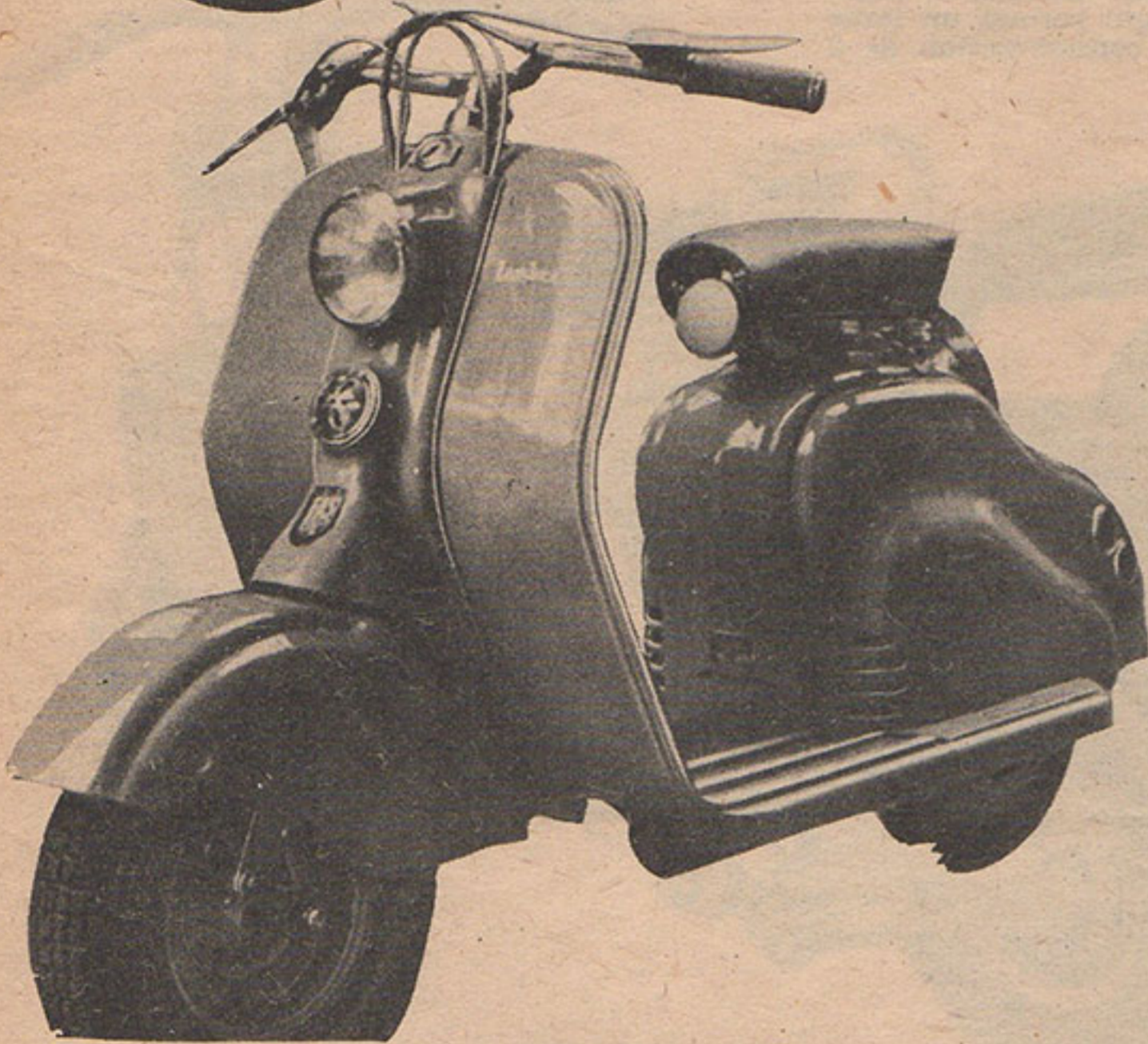




Le modèle caréné se signale par un tablier avant beaucoup plus haut, des marches-pieds très larges et un recouvrement total du groupe propulseur par 2 flasques amovibles. Une turbine a été montée sur le volant pour forcer l'air du refroidissement.

La « carrosserie » est cependant facilement démontable (une poignée par panneau) ce qui permet de travailler au moteur sans entrave. Notez que la pédale de kick a été bien dégagée.

Ci-dessous :
Changer une roue est d'une facilité très appréciable et à la portée de tous les utilisateurs, même féminins.



que longitudinalement disposés sous le carter de transmission. La suspension et la tenue de route en ont été grandement améliorées et un passage à travers champs nous a convaincu. Cette suspension est absolument au-dessus de toute critique. Les pavés sont absorbés sans aucune vibration, les « larmes » de goudron sur les routes mal faites n'engendrent aucun balancement, comme c'est souvent le cas sur les machines à suspension intégrale.

Nous avons cependant constaté que, même à deux personnes, la suspension avant était meilleure avec les amortisseurs presque entièrement desserrés. Ajoutez à ceci la large section des pneus (4x80) qui assure une adhérence totale : à 60 à l'heure sur goudron mouillé, nous avons dû freiner, en courbe, pour éviter l'inévitable enfant courant après son ballon, et l'arrêt fut obtenu sans le moindre dérapage ni de l'avant, ni de l'arrière.

Le changement de vitesse, à 3 rapports, est toujours au guidon (à gauche) et fonctionne en faisant pivoter la poignée de débrayage ; un repère gravé indique le rapport engagé.

Après les quelques tâtonnements inévitables du début, on arrive très vite à se servir rapidement de ce système sans aucun accrochage. L'embrayage est très doux, et les rapports d'un emploi rationnel. La seconde en particulier permet de grimper à deux personnes des côtes dures sans trop ralentir. En ville, même, l'emploi fréquent de la première nous a paru utile et d'un maniement très aisé, on y gagne en vitesse de reprise, car il ne faut pas oublier qu'un 2 temps doit tourner vite (et gaz bien ouverts) pour « avoir des chevaux ». A condition de ne pas avoir peur de jouer de la boîte de vitesses, on dispose d'une gamme de rapports qui permet de tenir dans Paris l'allure des plus grosses voitures. (Et sur route, entre St-Germain et Paris, nous avons suivi — au grand amusement de ses occupants — une Vauxhall anglaise qui roulait un bon 70 !!). La transmission par arbre et pignons est souple, propre, d'un entretien nul et ne se signale à l'attention que lorsque l'on coupe les gaz, car les pignons chantent un peu.

Le lendemain, poussés par un bon vent arrière, il est vrai, nous avons, à deux, fait 60 de moyenne entre Houdan et les Mureaux, sur des routes bonnes, mais étroites, sinueuses et vallonnées. Même moyenne au retour entre Meulan et St-Germain — où nous fîmes sensation au Pavillon Henri-IV entre une Rolls et une Cadillac — et Paris. Seules les côtes nécessitaient des ralentissements et de la marche répétée en seconde à 35-40 kmh.

Autre aspect très sympathique : la place disponible. Nous avons vu des photos venues d'Italie représentant toute une famille sur un Lambretta : « bambino » installé entre les jambes du père, la mère sur le tan-sad et une profusion de valises arrimées un peu partout. Sans aller jusque là, nous avons pu installer un sac tyrolien à l'avant, un autre sur la roue de secours, des affaires de toilette et quelque ravitaillement dans le coffre arrière et les imperméables réclamés par ce 14 juillet nuageux dans le porte-paquets suspendus sur le tablier avant. Et en avant à 70 kmh. vers les plages normandes !

Un puissant réconfort moral est apporté par la présence d'une roue de secours. Finis les démontages fastidieux (et salissants) des chaînes, roues, pneus, les doigts et les chambres pincés entre démonte-pneu et jante. Crève-t-on une première fois, on change de roue aussi facilement que sur une voiture (avec le cérémonial du cric en moins, et des roues autrement légères) ; vient-on encore à crever, il suffit de prendre la chambre à air de secours que vous avez eu la précaution de ranger dans le coffre AR (les outils sont logés sous la selle avant), vous défaites 3 boulons et les 2 flasques constituant la roue se séparent, libérant pneu et chambre.

Nous avons, pendant notre première étape, roulé de nuit : l'éclairage est bon (phare et code, pas de lanterne) quol-

qu'un peu court. Mais il s'agit là d'une question de réglage qui peut être aisément résolue. Comme les freins — et la tenue de route — sont bons, il n'y avait aucun risque à continuer de rouler à vive allure, même avec une visibilité un peu réduite.

Quant à la vitesse maximum, elle a été chronométrée (car il n'y a pas de compteur) à 78 kmh. en solo, mais la machine n'avait pas entièrement terminé son rodage et le vent gênait sensiblement l'expérience. Disons, pour satisfaire les personnes que cette question de vitesse préoccupe avant tout, qu'elle est de l'ordre de 75-80 kmh. en solo et 70 à deux. Consommation solo : 2,5 (chiffre de l'usine). Consommation personnelle, avec deux personnes, et en roulant au maximum : 10 litres pour 348 kms.

La présentation de notre machine (sans carénage) était très soignée : émail bien fini, chromages soignés, outillage bien conditionné, accessoires pratiques (béquille) et bien en main. Un seul petit défaut, la pédale du kick, un peu étroite, faisait buter le pied contre les repose-pieds.

Les départs, à froid comme à chaud, ont toujours été aisés et immédiats. La conduite générale est facile et très peu fatigante du fait de l'assise et de la tenue de route qui réduisent la tension nerveuse au minimum. Pour ne citer qu'un exemple, une charmante personne de notre entourage, sans aucune pratique de la moto, pilotait parfaitement le Lambretta au bout d'une demi-heure de guidon. Pour la première fois également, elle pouvait démarrer et mettre sur béquille une moto, sans une aide vigoureuse et extérieure.

Que dire pour conclure, qui tout en étant la vérité, ne « sente » pas la flatterie ? Peut-être que le plus pénible moment de nos belles (mais courtes) vacances fut celui où il fallut rendre la machine à France-Auto-Sport qui nous l'avait si aimablement prêtée pendant si longtemps.

Caractéristiques techniques

Moteur : Monocylindre ; 2 temps ; 123, cmc, 52x58 ; compression 6 à 1 ; cylindre en fonte, culasse en alliage léger. Refroidissement à air (air forcé par turbine montée sur le volant pour le modèle caréné).

Puissance 4,5 CV à 4.500 t.-m.

Allumage par volant magnétique, avance automatique.

Boîte à 3 vitesses, commandées à main du guidon. Rapports : première 1:13,1 ; seconde 1:7 ; troisième 1:4,8. Permettant de monter les pentes suivantes : 1^{re} : 25 % ; 2^e : 12 % ; 3^e 5 %. Transmission par arbre et couple conique.

Pneus de 40x8.

Cadre en tube d'acier, suspensions AV et AR par fourches oscillantes et ressorts à boudin. Amortisseurs à friction à l'AV.

Freins à expansion interne AV et AR.

Longueur hors tout : 174 cms. Largeur 73 cmc. Hauteur 92 cms. Garde au sol 14 cms. Empattement 124 cms. Poids 68 kgs.

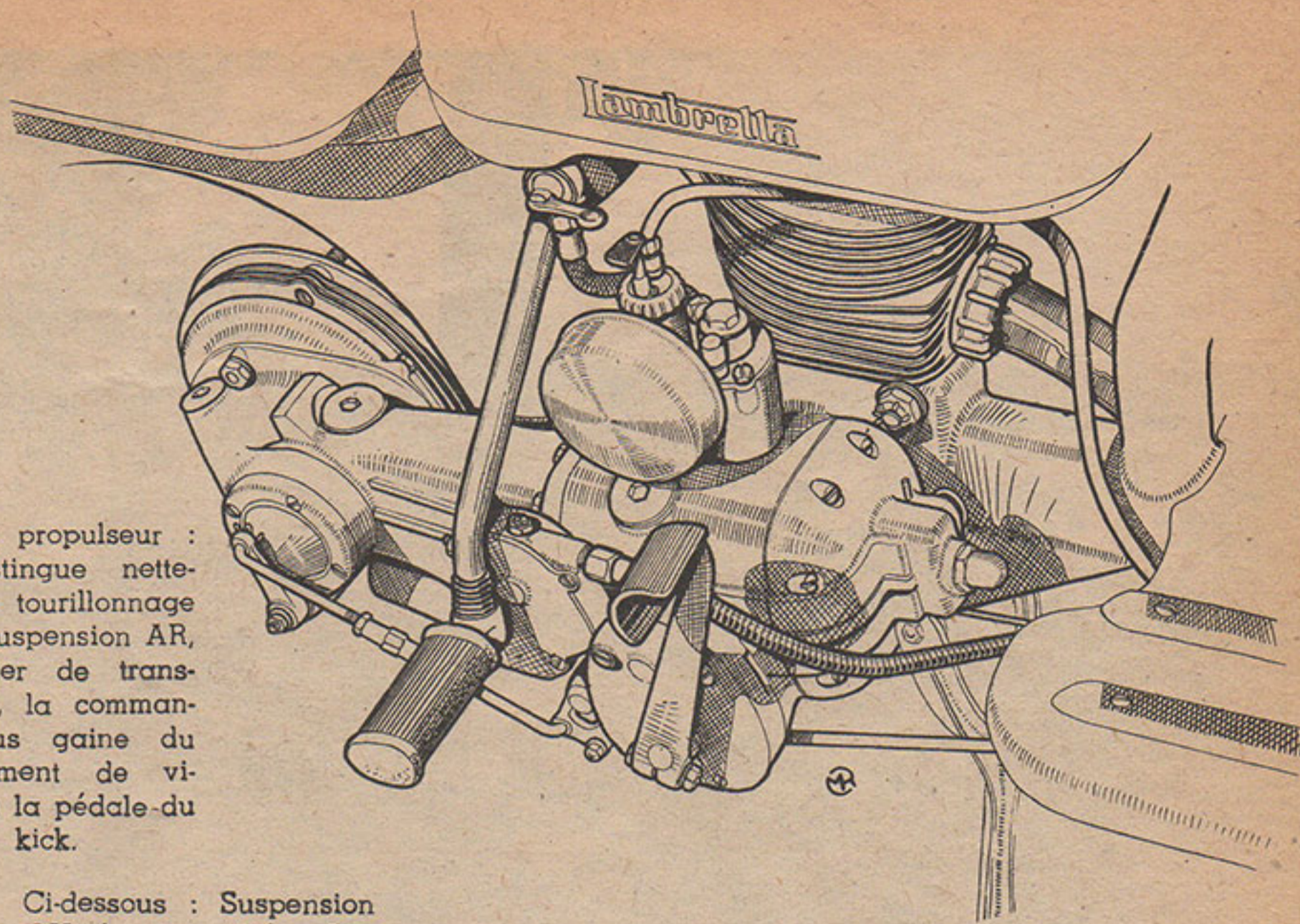
Consommation de 2 à 2,8 litres aux 100. Réservoir de 6 litres, plus 0,7 l. en réserve.

A titre indicatif, nous rappelons les performances établies par l'équipe Lambretta à Montlhéry.

1949 : 39 records du monde dont : 2 records d'endurance en 24 et 48 heures. Vitesse horaire sur 100 kms : 107 kmh. 588.

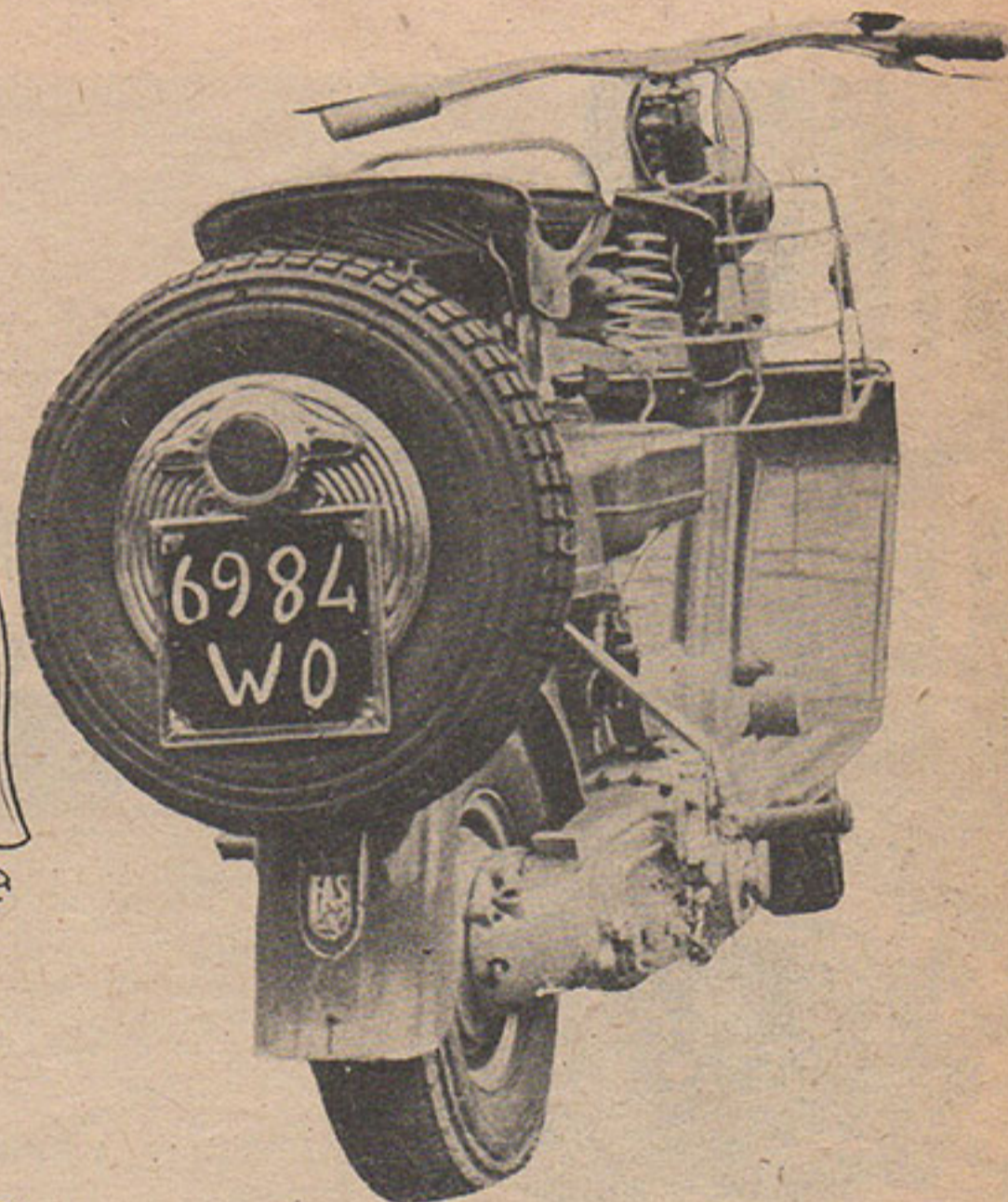
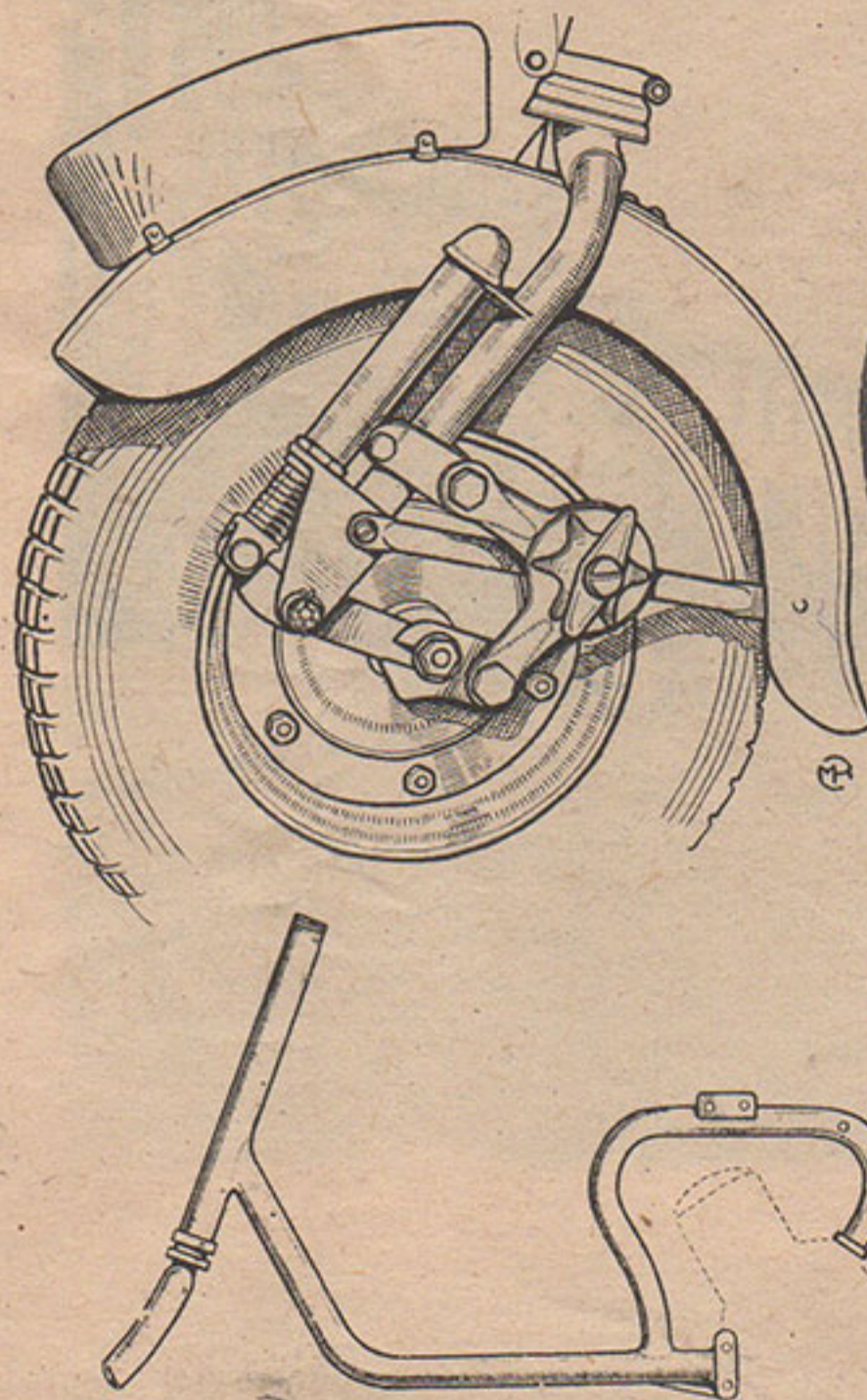
1950 : en Février, 6 nouveaux records :
 50 kms : moyenne horaire : 125 kms 812
 50 miles : moyenne horaire : 126 kms 059
 100 kms : moyenne horaire : 126 kms 701
 100 miles : moyenne horaire : 121 kms 353
 1 heure : vitesse pure : 126 kms 617
 2 heures : vitesse pure : 115 kms 872

La roue AR otée permet d'apprécier la netteté et la robustesse du groupe propulseur. Notez le renvoi d'angle de la tige du frein AR.

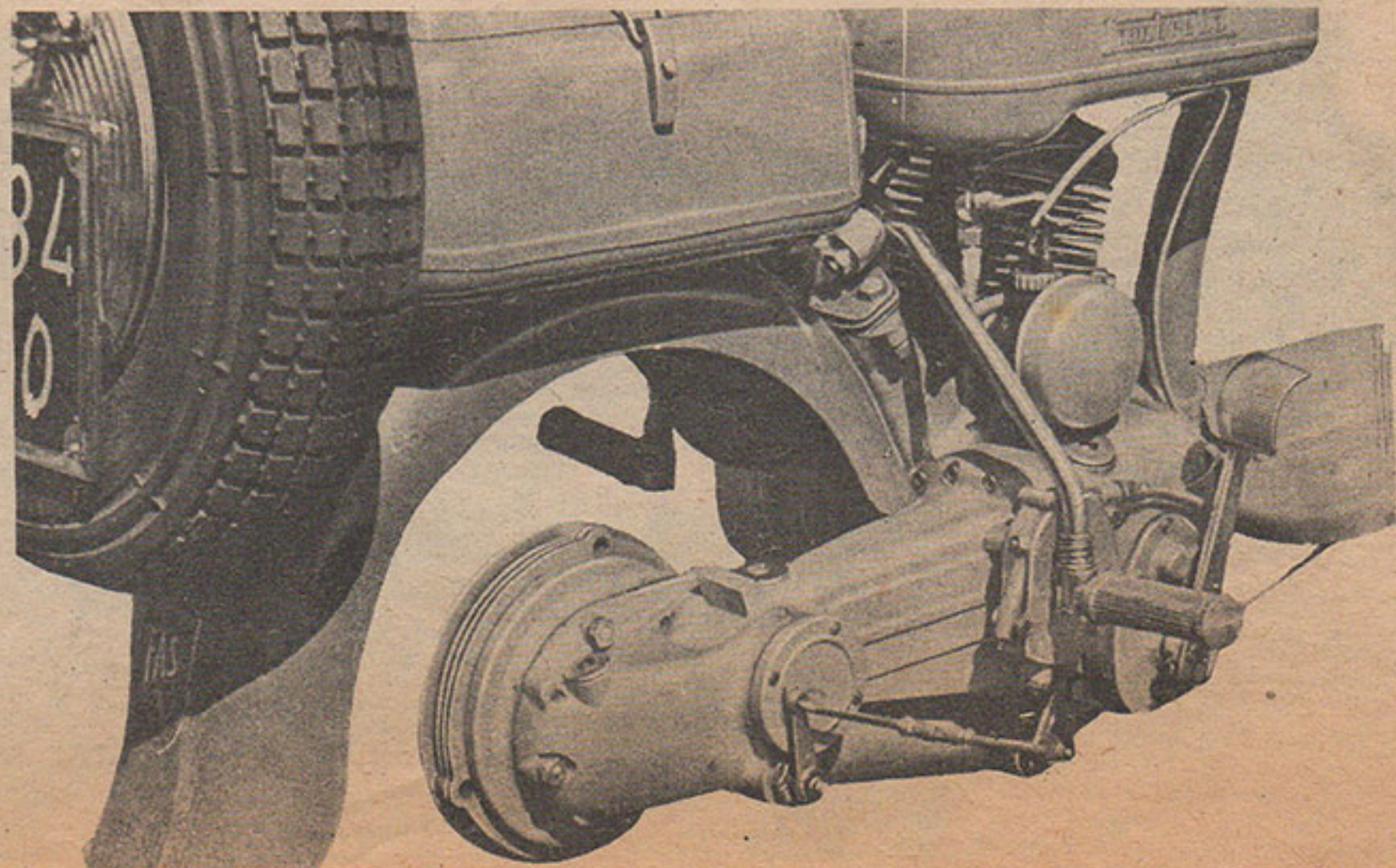


Groupe propulseur : on distingue nettement le tourillonnage de la suspension AR, le carter de transmission, la commande sous gaine du changement de vitesse et la pédale du kick.

Ci-dessous : Suspension AV à roue tirée. Les amortisseurs sont réglables selon le poids transporté.

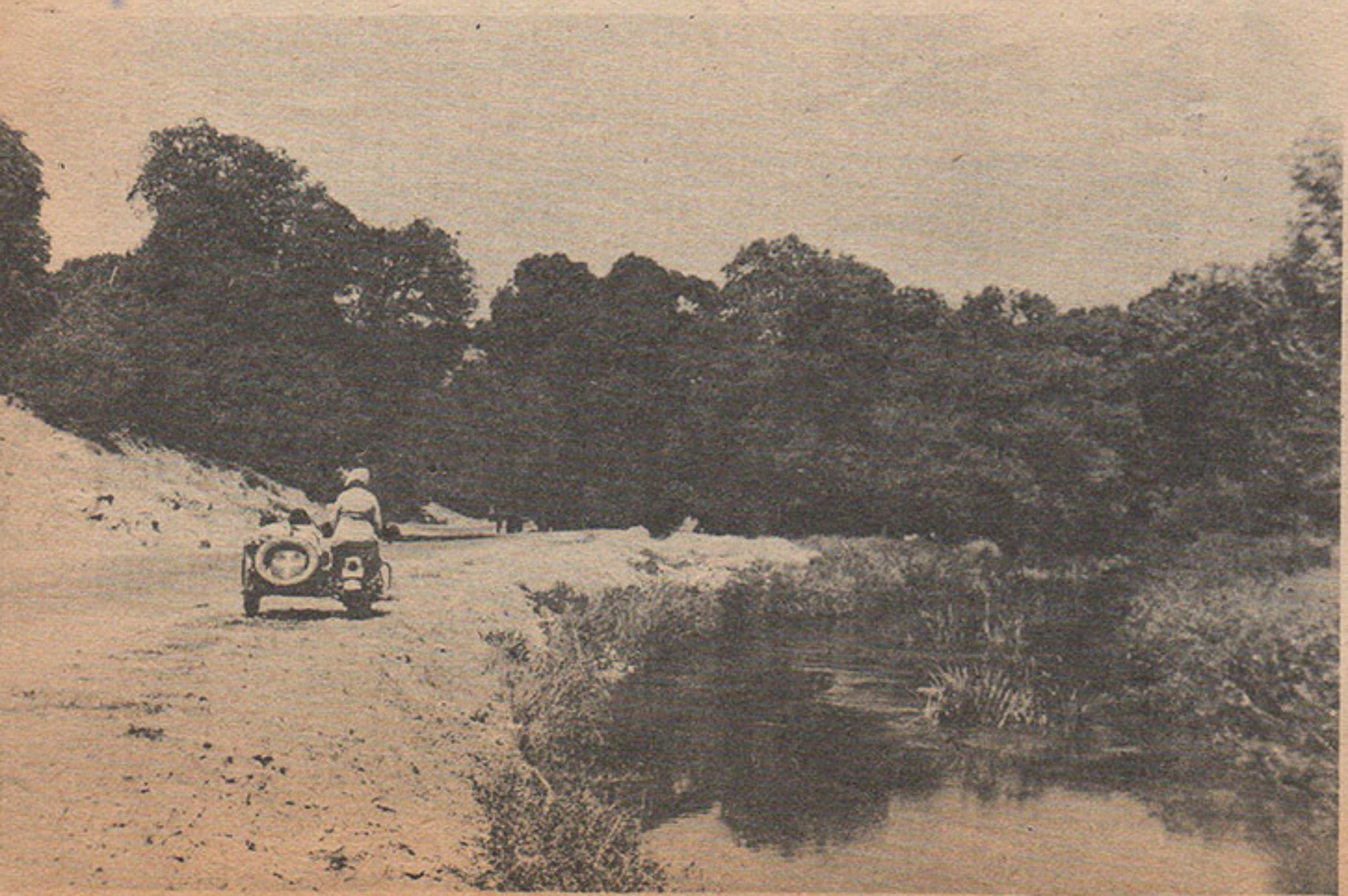
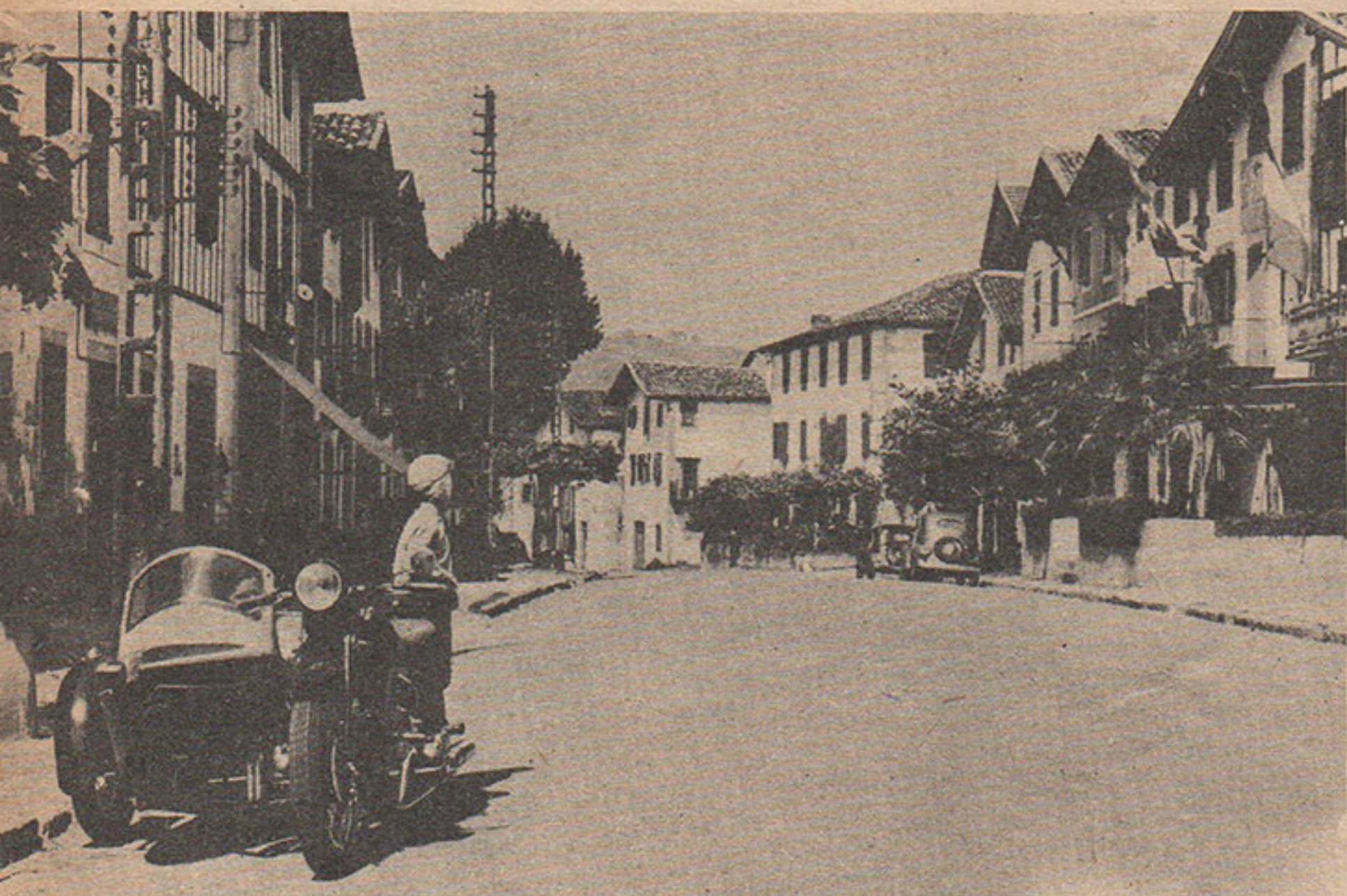
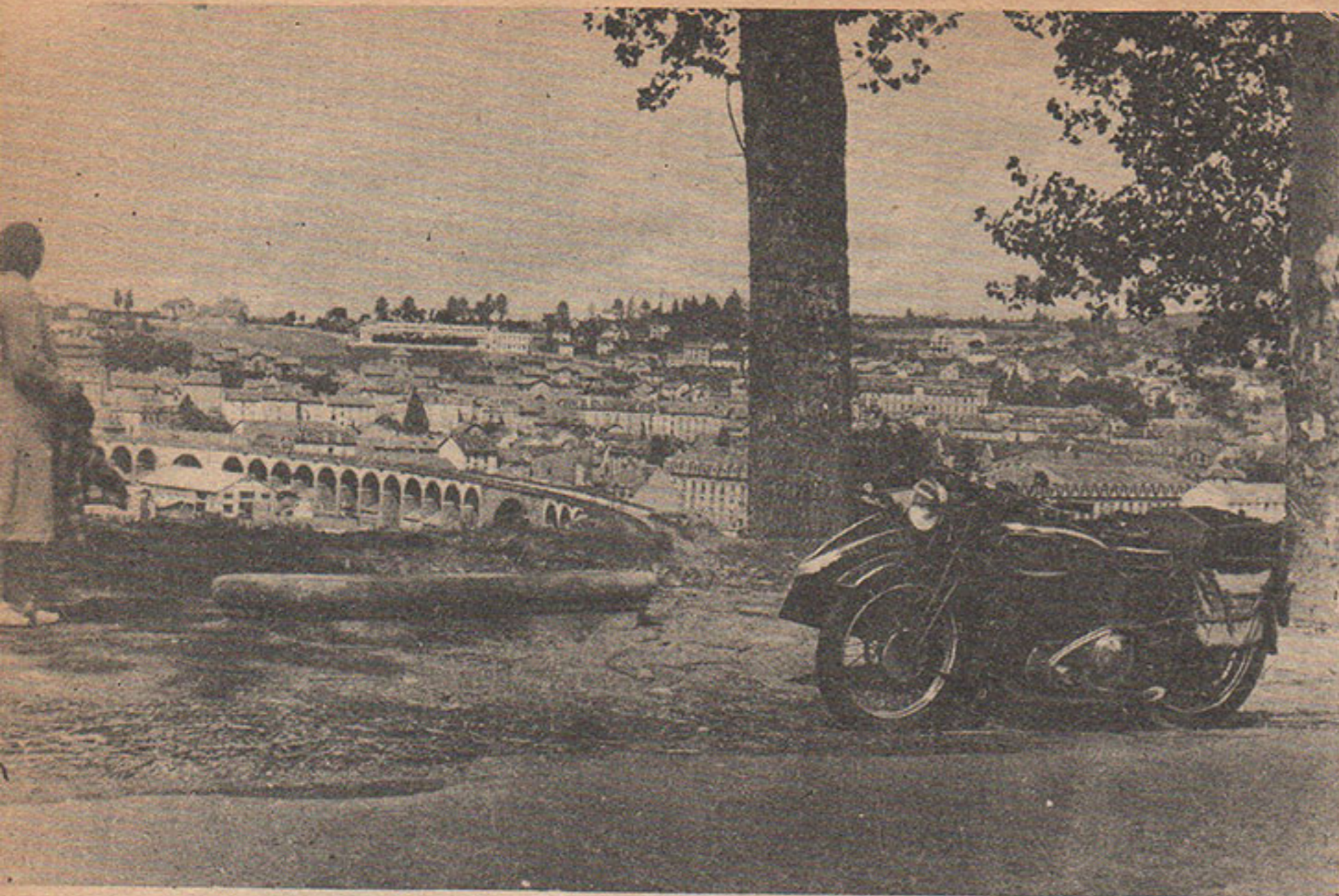
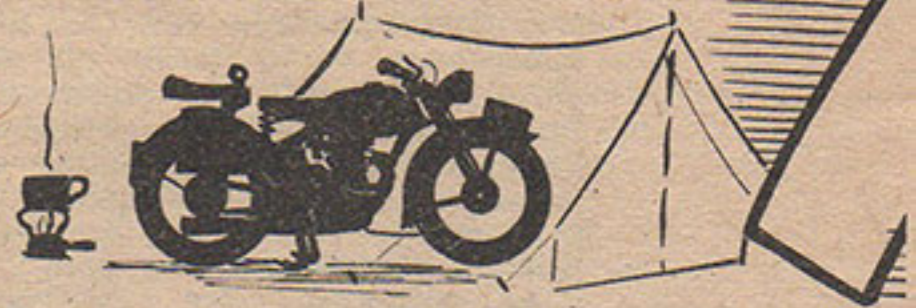


Le nouveau cadre est formé d'un tube de forte section ovale, ouvert à l'arrière pour recevoir le groupe propulseur qui sort d'entretoise.



29 Juillet 1950

BOCCARRO



La France est incontestablement une terre de beauté qui offre aux visiteurs des sites merveilleux, des panoramas splendides, des curiosités vraiment remarquables.

Grâce à une situation privilégiée, elle jouit d'un climat tempéré qui fait d'elle la « Douce France », largement baignée par des mers aux puissants contrastes. Ses hauteurs qui vont des pics neigeux aux souples ondulations modèlent un peu partout un relief rare présentant une variété infinie d'horizons ayant chacun son caractère particulier. De nombreux monuments marquant les différentes étapes de l'évolution de l'art humain se rencontrent un peu partout; depuis les cavernes préhistoriques et les allées druidiques jusqu'aux édifices élégants de la Renaissance, on peut admirer une floraison inouïe de constructions de toute beauté. L'admiration des étrangers accourus sur notre sol entraîne tous les ans un puissant courant de circulation, aussi bien dans les régions montagneuses que dans les environs des grandes villes ou dans les stations thermales.

Or nous, motocyclistes français, avons la possibilité de profiter de toutes les merveilles réparties dans nos provinces et quelle est la meilleure façon d'employer ses vacances si ce n'est de voyager. Fuyons donc, ne serait-ce que pour huit jours, Paris rabaissé au rang de simple succursale de la province et de l'étranger... Prendrons-nous le train ? Quand on a goûté seulement une fois aux voyages en moto, on ne peut plus être du nombre des clients de la coûteuse S.N.C.F.

On nous répondra que le chemin de fer conduit plus sûrement à destination, alors que les motos nous laissent parfois en panne sur le bord de la route ; c'est possible, mais nous préférons malgré tout la moto — même avec le risque de la panne — à un voyage en chemin de fer.

Et puis on ne s'ennuie jamais sur la route, si monotone soit-elle, tandis que les heures semblent longues en chemin de fer, heures qu'il faut occuper tant bien que mal à regarder un paysage fuyant à travers le fastidieux défilé des poteaux télégraphiques, une fois les journaux lus et relus de bout en bout.

Vous étant décidé, vous partez de bon matin sur votre fidèle machine. Vous goûterez alors les joies les plus pures de la moto : celles que procure un très long voyage. On jouit à sa guise du pittoresque des régions traversées, on peut s'arrêter où et quand on le désire. De plus la moto permet une communion plus intime avec la nature, en ce sens que le motocycliste que rien ne sépare de la route, a la sensation délicieuse qu'aucun autre mode de transport ne procure, d'être rapproché à l'extrême du pays traversé. Le chemin de fer au contraire donne l'impression d'une séparation absolue entre la campagne et le petit monde à part qu'est le compartiment d'un wagon et à un moindre degré une conduite intérieure. Voyager par le train, c'est être étranger à un paysage mouvant qui se déroule comme un film et qu'on ne peut voir qu'à travers une vitre sale. La moto par contre vous en rapproche autant qu'il est possible.

N'est-ce pas un attrait supplémentaire pour un motocycliste traversant pour la première fois un pays qu'éprouver le senti-

Les en Moto

ment de le découvrir pour son propre compte. Voyager ainsi sur des routes que l'on n'a jamais parcourues précédemment, c'est partir à la découverte et satisfaire ainsi le désir de voyages et d'aventures qui sommeille au fond de chacun. Comment s'évader mieux de la terne existence quotidienne si ce n'est en allant ainsi au jour le jour par des chemins nouveaux...

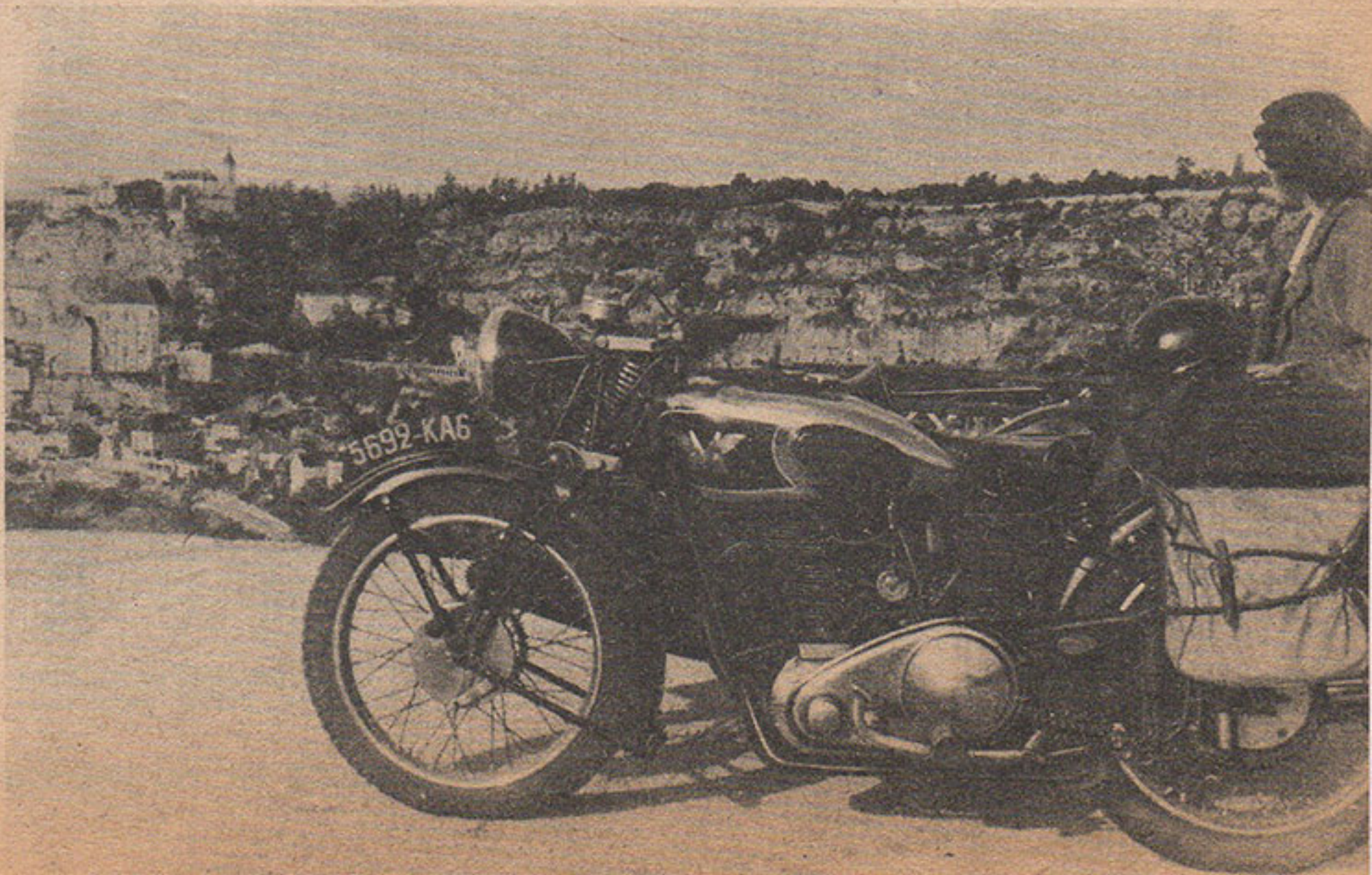
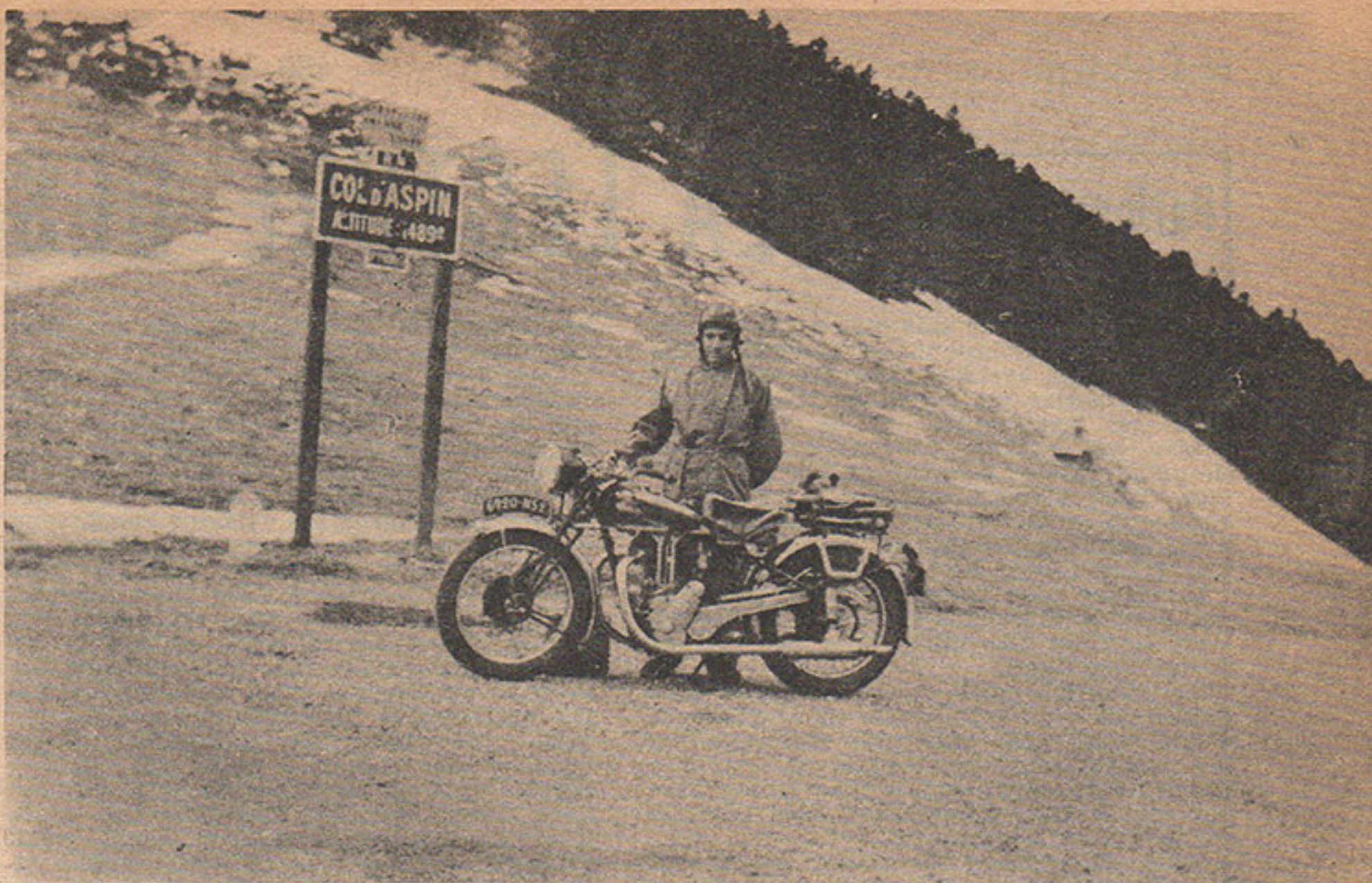
Il ne faut pas oublier non plus le sentiment d'activité que l'on éprouve. Celui qui voyage en chemin de fer est passif : il n'a aucun effort à faire, aucune responsabilité à prendre et se laisse trainer plus ou moins confortablement à destination. Horaires, signaux, aiguillages, arrêts, tout est combiné par une puissance bienfaisante qui lui épargne tous tracas... Le motocycliste au contraire, ainsi que tous ceux qui voyagent par la route, est essentiellement actif. Par ses propres moyens, il agit sur les circonstances qui font son voyage. Il se conduit seul à destination, à lui de trouver son chemin et il ne peut compter que sur lui en cas de panne pour se tirer d'affaire.

Au départ le sentiment d'anxiété que l'on éprouve n'est pas désagréable, bien au contraire. L'incertitude n'est pas le moindre agrément d'une longue étape. Toutes les œuvres de l'homme, et les motos comme le reste, sont sujettes à des défaillances auxquelles il faut bien porter remède. Assez rares, elles n'en demeurent pas moins possibles et c'est cette possibilité qui est cause de la légère inquiétude du départ. Le chemin de fer ne connaît évidemment pas la panne et l'imprévu n'a qu'une place réduite dans son comportement, c'est un serviteur lourd et zélé qui vous conduit de son mieux à votre destination. La moto, elle, est femme et se conduit comme telle, avec ses fantaisies et ses caprices. Et qui n'est aise de subir de sa machine des frasques un peu semblables à celles de l'objet que nous avons pris pour comparaison.

Si bien ait-on préparé sa moto, si réputée soit sa marque, on n'est jamais sûr qu'il n'arrivera pas quelque chose en route ; souvent des pannes classiques et faciles à réparer, parfois la panne mystérieuse dont on ne peut déceler la cause et qui vous laisse désemparé sur le bord d'une route déserte ? Et c'est pourquoi on ressent toujours un peu d'anxiété au départ d'un long voyage ; pourtant on peut d'autant mieux réduire ce sentiment d'incertitude qu'on aura fait, avant une longue équipée, une révision plus sérieuse de sa machine.

Un voyage doit être pour une certaine part composé d'imprévu. Et cette incertitude dont nous parlions a son charme et ajoute à l'attrait des vacances. Pour tous les avantages que nous avons énoncés, ne renoncez pas à votre moto durant les vacances et profitez-en au mieux en voyageant. Au long des routes que vous parcourrez et tout en pratiquant votre sport favori, vous accumulerez les plus merveilleux souvenirs de vacances qui soient.

N.D.L.R. — Nombreux sont nos amis motocyclistes qui, doublés d'as photographes, ne manqueront pas au cours de leurs vacances de prendre de beaux clichés. A votre retour envoyez-nous ceux susceptibles de passer dans nos colonnes : les meilleurs seront primés.



Parlons technique

LA LECTURE DES DIAGRAMMES

TOUT le monde sait que si les techniciens témoignent en général d'une certaine aversion pour les tables, ils ont par contre un penchant très marqué pour les graphiques. Cette préférence trouve ses raisons profondes dans plusieurs propriétés communes aux diagrammes. Tout d'abord on peut faire figurer beaucoup plus sur un petit diagramme n'occupant qu'un espace réduit que sur une table même de grandes dimensions. Un autre côté intéressant du diagramme, c'est la difficulté de faire des erreurs, alors qu'avec une table on a vite fait de sauter une ligne.

Le troisième point — et de loin le plus important — c'est que le simple aspect d'une courbe est bien plus éloquent que la lecture toujours longue et délicate d'une table, alors qu'un diagramme permet de se faire rapidement une idée de l'allure d'un phénomène.

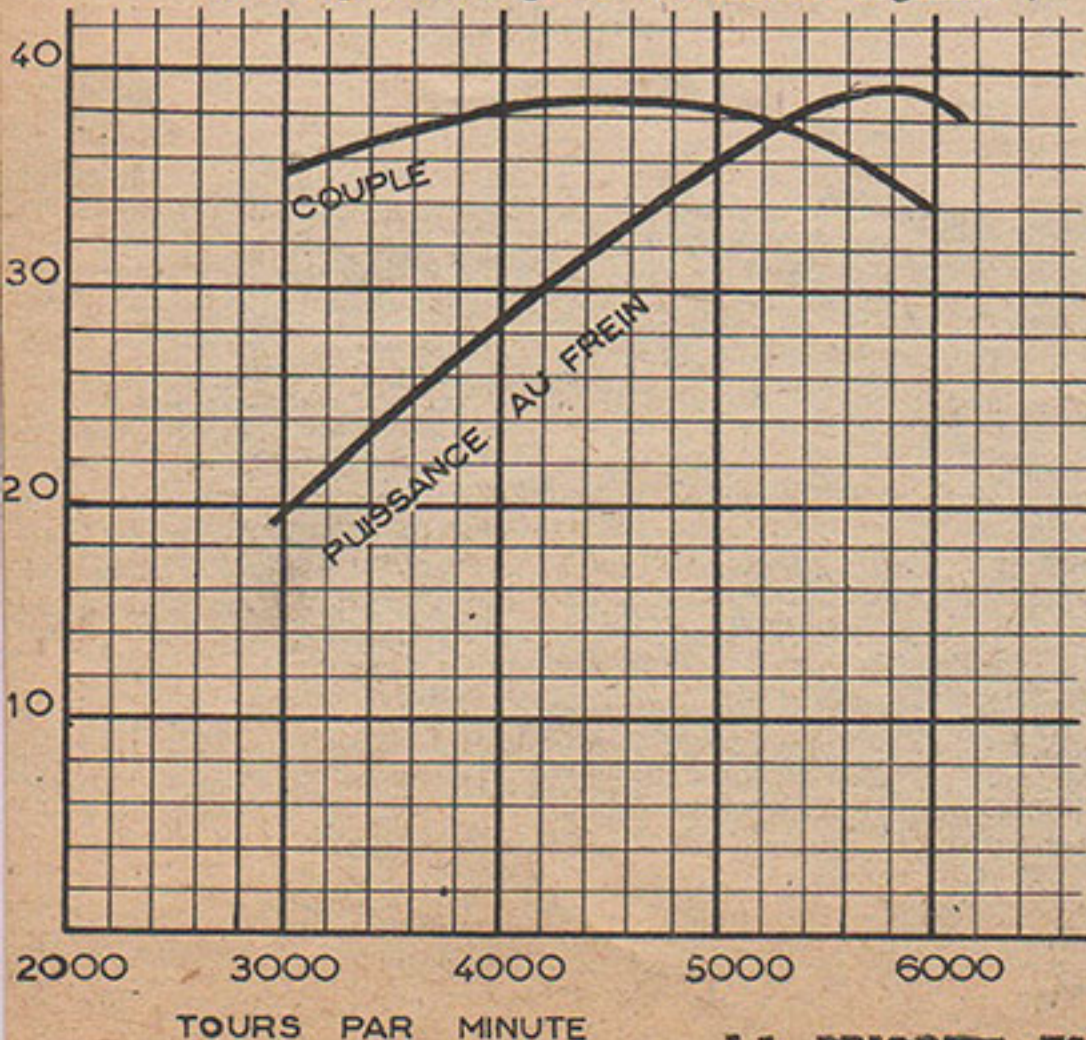
Tout diagramme comprend au moins deux axes de coordonnées, c'est-à-dire deux droites faisant en général entre elles un angle droit. Sur ces axes sont portées les valeurs convenables et correspondant à la grandeur en question.

Ainsi dans le cas d'une « courbe de puissance » nous porterons verticalement la puissance en chevaux et horizontalement la vitesse de rotation du moteur en tours-minute, bien qu'en réalité, ce soit le régime du moteur qui détermine la puissance développée.

Comment détermine-t-on ces différentes valeurs ? Aucune difficulté : on installe tout simplement son moteur sur un banc d'essai et on le fait tourner. Il suffit alors de lire les différents instruments de mesure et de porter les valeurs indiquées.

Précisons tout de suite que sur tout diagramme de puissance, il s'agit normalement de « courbes à pleine charge », c'est-à-dire de la puissance du moteur à plein gaz. Il conviendrait également pour être juste de dessiner sous cette courbe un grand nombre d'autres semblables et correspondant chacune à une position donnée du papillon des gaz. Mais le plus souvent parce que seule compte au fond la plus grande puissance possible.

Voici donc notre moteur en train de tourner plein gaz. Nous allons le freiner légèrement (par exemple en faisant entraîner par le vilebrequin une turbine ou une dynamo) jusqu'à 3.000 tours-minute. Si l'on connaît la charge, c'est-à-dire le couple auquel est soumis le frein d'une part, et la vitesse de rotation d'autre part, on calcule aisément la puissance développée. Nous porterons donc la valeur de cette puissance sur le diagramme verticalement au-dessus du chiffre 3.000 t.-m. Nous referons un certain nombre de fois l'opération pour différents régimes :



en reliant les différents points marqués on obtient la courbe cherchée.

Quand on considère, même très superficiellement, les quatre courbes ci-contre, on voit immédiatement qu'elles présentent des différences sensibles. En y regardant de plus près — car il faut un minimum d'attention, même si on a affaire à un diagramme — nous constatons que le domaine de la première s'étend de 1.500 à 4.000 t.-m., tandis que les trois autres vont de 2.500 à 5.000 tours-minute. Cela n'aurait aucun sens de laisser un espace vide jusqu'au zéro, puisqu'on ne peut pratiquement pas faire tourner un moteur au-dessous d'un certain régime. On ne conserve pratiquement que les vitesses pour lesquelles le moteur tourne rond et sans cogner, à plein gaz. On s'aperçoit tout de suite que le petit moteur deux temps descend bien plus bas, mais que par contre le quatre temps peut tourner plus vite. Ces grandes vitesses se traduisent suivant la cylindrée et les caractéristiques de chaque moteur par une puissance accrue.

Ainsi les puissances maximum de nos 4 moteurs sont respectivement de 6,7 - 16,6 - 15,5 et 27,1 CV. Les régimes correspondants sont : 3.950, 5.200, 4.550 et 4.800 tours.

Le diagramme laisse apparaître sans équivoque que des régimes plus élevés sont possibles, mais au prix d'une diminution de puissance. L'explication doit en être cherchée dans le fait qu'aux très hauts régimes le remplissage devient médiocre. On pourrait alors faire appel à un compresseur, qui permettrait malgré le temps très court d'ouverture des soupapes, de faire rentrer quand même une quantité suffisante de gaz frais dans le cylindre. Mais comme ce dispositif entraîne une notable augmentation de la consommation, on n'en fait usage que dans des cas spéciaux (courses, records). Un fait subsiste cependant : sur les moteurs de motocyclette ordinaire, régime maximum et puissance maximum ne correspondent jamais : la plus grande puissance possible est atteinte avant le régime maximum.

Il est également très intéressant de comparer les différentes puissances dans leur rapport avec la vitesse de rotation. On aurait d'ailleurs très bien pu réunir les quatre courbes sur une même figure.

Régime	200 (2 T)	350 (culb.)	500 (lat.)	600 (culb.)
1.500	2,0	—	—	—
2.000	3,0	—	—	—
2.500	4,2	7,3	8,8	—
3.000	5,3	9,5	11,1	16,8
3.500	6,3	11,6	13,1	20,7
4.000	6,6	13,6	14,8	23,9
4.500	—	15,5	15,5	26,6
5.000	—	16,5	—	26,9

Les valeurs portées sur nos diagrammes font apparaître que si la 350 culbutée possède une puissance « en pointe » légèrement plus élevée que celle de la 500 latérales, cette dernière lui est supérieure jusque vers 4.500 tours-minute.

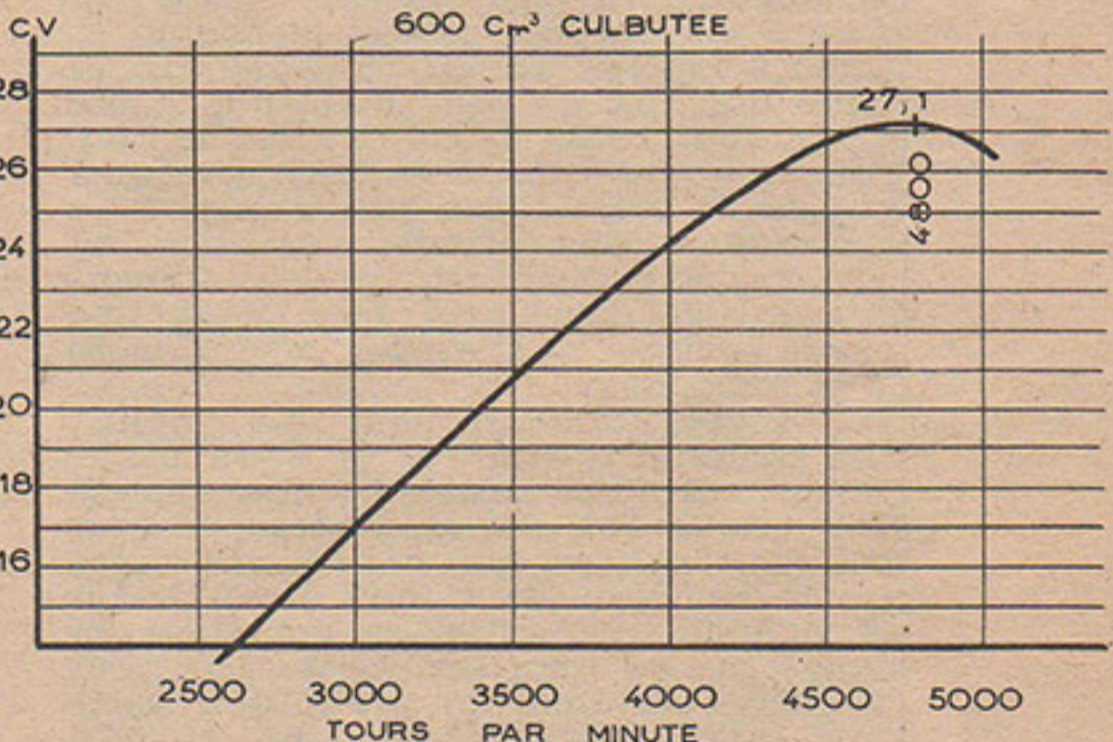
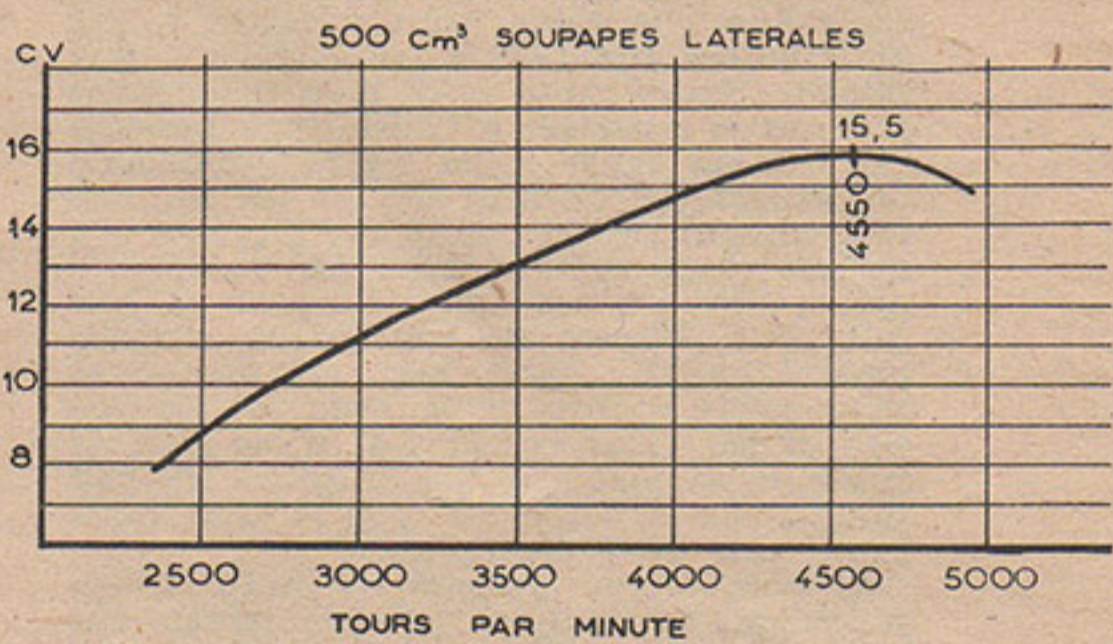
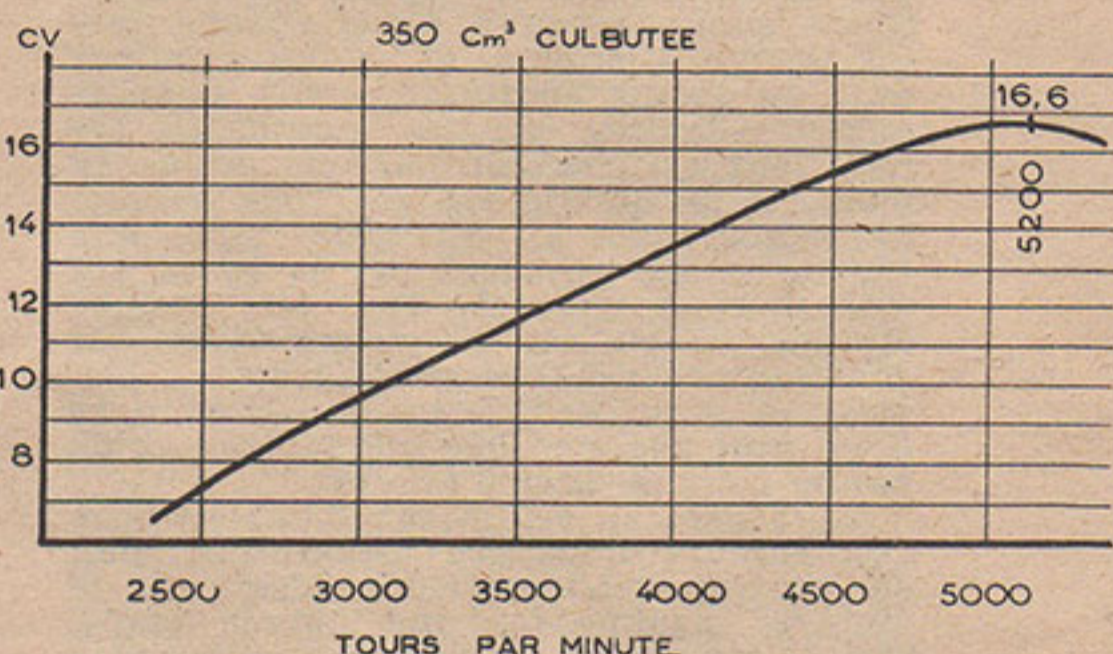
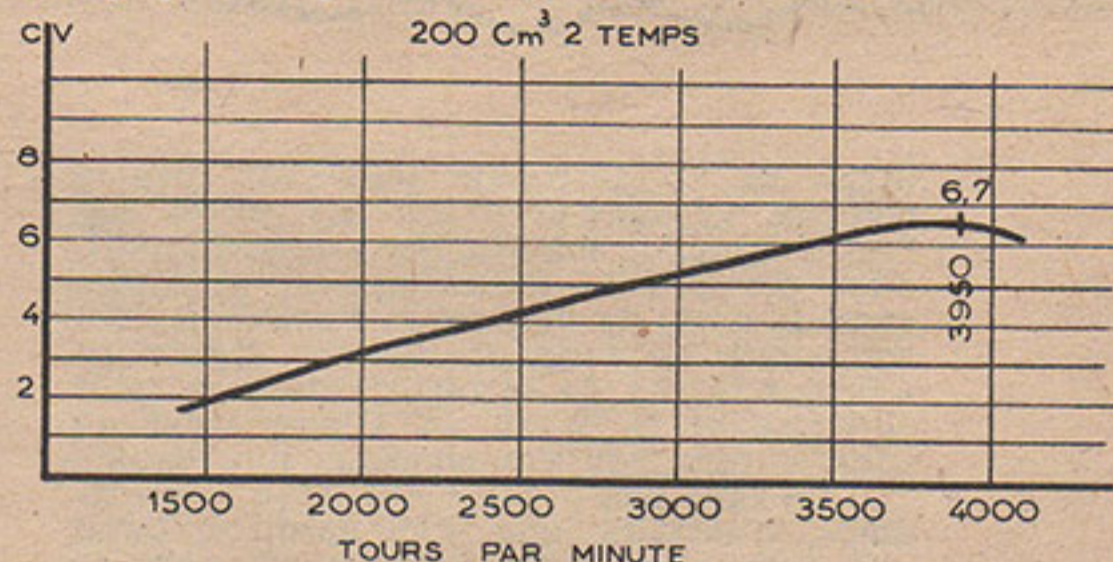
Ce fait est illustré par la forme plus « plate » de la courbe de la 500 latérales. Nous pensons faire une autre comparaison en nous basant sur les chiffres relatifs à la puissance par 1.000 tours-minute.

Régime	200 (2 T)	350 (ohv)	500 (sv)	600 (ohv)
1.500	1,33	—	—	—
2.000	1,50	—	—	—
2.500	1,68	2,92	3,52	—
3.000	1,77	3,17	3,70	5,60
3.500	1,80	3,32	3,74	5,92
4.000	1,65	3,40	3,70	5,97
4.500	—	3,44	3,44	5,91
5.000	—	3,30	—	5,38

Il est évident qu'on pourrait aussi, pour ces valeurs spécifiques, porter dans cha-

que diagramme la courbe correspondante; cette courbe aurait alors une allure très différente de celle de la courbe de puissance.

En réalité, dans tout diagramme de puissance tant soit peu complet, on trouve deux courbes : l'une qui donne la puissance à plein gaz et, l'autre le « couple moteur ». Au fond ce couple moteur possède une signification beaucoup plus importante que la courbe de



puissance elle-même. D'abord parce que c'est lui qu'on mesure en premier lieu et que c'est seulement à partir de ce couple qu'on calcule la puissance. Ensuite parce que l'allure de la courbe du couple moteur est encore bien plus caractéristique et riche en enseignements que celle de la puissance.

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

MACHINES ETRANGERES

N.D.R.L. — Nous avons fait état, il y a quelques temps de la lettre d'un de nos lecteurs se plaignant que nous accordions trop de place aux machines étrangères ; d'autres lecteurs, d'un avis opposé, lui répondent ici.

Comme Monsieur Texier le fait constater dans la « Tribune Libre » du n° 981, il est à remarquer que la construction étrangère motocycliste tient une place plus qu'honorable dans votre revue. Cela, loin de me scandaliser, me semble tout à fait normal. Pourquoi ?

Nos constructeurs relèguent la moto au second rang pour se spécialiser dans le vélomoteur. Ils abandonnent la belle et bonne moto et, par le fait, aussi bien en tourisme qu'en compétition, notre pays reste en arrière.

A tous les fervents de la moto, à tous les connaisseurs, je me permets de poser la question suivante : Pouvez-vous me citer une 350 cmc. ou 500 cmc. française réunissant les quatre qualités faisant le charme essentiel de la moto : la souplesse (dans les reprises), le silence, la propreté, la suspension ? A ma connaissance je n'en vois aucune.

Permettez-moi de prendre en exemple une certaine 500 culbutée dernier cri de notre production : le moteur, le même ou à peu près qu'en 1937 ; la souplesse (on ne l'obtient qu'en polycylindre) ; le silence (autant ne pas en parler) ; quant aux deux dernières qualités, je n'en discute pas.

En tant que possesseur depuis quatre ans déjà d'une 500 D.K.W. NZ bicylindre deux temps (modèle 1940), je ne crains pas d'affirmer que c'est la moto idéale pour le grand tourisme, moto dont la robustesse, la tenue de route, la souplesse, le silence, n'a pas son égale dans la fabrication française actuelle.

Et les Triumph (500 cc.), les Jawa (350 cc.), les Universal, les Gillet-d'Herstal (500 cc. 2 temps), les Saroléa ne sont-elles pas d'une classe nettement supérieure ?

Il est bien regrettable de constater de tels faits, malheureusement trop vrais.

Quand reverrons-nous, inscrits aux premières places du palmarès motocycliste, nos grands « craks » montés sur des machines françaises ?

VERDURON, Dijon

CONSTRUIRE DES MACHINES OU RIEN DU TOUT

Les anglais et les allemands, il faut le reconnaître, savent construire des motos. On n'a qu'à regarder une de ces machines, de quelque marque qu'elle soit : chaque partie, chaque pièce témoigne d'un fini et d'une perfection de construction incomparables.

Toutes les dimensions sont bien proportionnées : on ne met pas un phare d'auto sur une 100 cmc., pas d'excès dans les couleurs ou le chrome. Tout technicien trouve du plaisir à de telles machines. En effet, une moto n'est pas une auto et ne doit pas le devenir. Aussi devrait-on en finir une fois pour toutes avec la tendance qui consiste à vouloir faire de motos des petites voitures (scooters).

Vraiment, un technicien peut-il trouver un intérêt réel à ces frigidaires sur deux roues, à ces jouets bariolés ? Je ne le crois pas.

Et voilà pourquoi je dis : retournons à la machine de construction orthodoxe qui donne à la moto toute son charme.

Il y en a qui camouflent avec beaucoup d'art un carburateur sous un capot. Mais qu'advient-il lorsque par hasard on est obligé de nettoyer son carburateur la nuit en rase campagne ?

Si beaux que paraissent couvercles et capots bien chromés, il n'en reste pas moins qu'ils sont le plus souvent fixés par d'innombrables et minuscules petites vis qu'on ne peut atteindre qu'avec un tournevis spécial ; c'est un non-sens.

On voit encore beaucoup trop de flexibles d'entraînement du compteur à l'air libre comme autrefois, des selles caoutchouc bon marché, souvent de forme grossière, qui sur de longues étapes, doivent devenir insupportables, des fourches télescopiques anémiques, des cadres dans lesquels le moteur est pendu comme l'araignée dans sa toile, des équipements électriques aussi primitifs que sur des machines datant de 25 ans, des blocs moteurs qui gémissent, etc...

Ne vaudrait-il pas mieux se remettre à construire de vraies motos ?

G. WARMUTH, Sucy-en-Brie

TOUJOURS LES D.K.W.

Possesseur depuis 6 mois d'une 500 D.K.W. S.B., je n'ai eu tout d'abord (après remise en état de l'installation électrique différente) qu'à m'en louer, 115 maximum en solo, une sortie à 100, à 2 personnes et sur 18 kms : ce sont les chiffres du compteur assez précis je crois ; et quelle souplesse !...

Depuis un mois par exemple, rien ne va plus, si l'on peut dire. La machine a 24.000 kms, les pistons sont d'origine et les cotes du cylindre aussi... et j'ai un cylindre qui tourne sur 4 temps !...

Seulement à l'inverse de la machine de M. Ambouiller, c'est le cylindre droit (côté volant) qui tourne mal et j'ai constaté à partir de cette période que dès que je fais le plein de la boîte, et c'est souvent, le cylindre gauche se met à cracher une fumée épouvantable... J'ai d'ailleurs déjà été rappelé à l'ordre par plusieurs agents de police dans Lyon !

Un premier démontage partiel (je n'ai pas pu arracher le porte-pignon de sortie moteur et je fais en ce moment tourner une bague filetée spéciale pour réussir cette opération) m'a appris :

1° Que mon vilebrequin a un bon millimètre de jeu latéral (je l'avais d'ailleurs déjà remarqué).

2° Que le joint SPI côté volant semble étanche.

3° Mais que côté pignon moteur on entend nettement, quand on fait tourner à la main, un bruit de succion et de refoulement prouvant une fuite importante.

Dès que je pourrai (la semaine prochaine), je vais tout dé-sosser » et j'en aurai le cœur net, mais déjà ces constatations confirment l'avis donné par M. Persin : la cause est certainement un manque d'étanchéité donnant le résultat suivant :

Le cylindre gauche avale de l'air par le carter et donne assez peu, par contre le cylindre droit est alimenté trop riche et tourne sur 4 temps (gicleur 110, carburateur Amal neuf, aiguille au 2° cran en partant du haut), le tube échappement côté droit jaunit et le moteur chauffe terriblement.

L'ailumage est bien réglé (P.M.H. à l'arrêt, avant 7 mm masselottes écartées au maximum). L'installation électrique est neuve, la machine part d'ailleurs comme avant au 2° coup de kick.

Il s'agit certainement de l'étanchéité de l'un des deux carter, sinon tous les deux. Dès que j'aurai fait la réparation, je vous en communiquerai les résultats. Peut-être ces premières indications permettront-elles à Monsieur Ambouiller de rétablir l'ordre. Voulez-vous les lui communiquer. Inversement s'il a réussi à arranger ça, j'aimerais qu'il veuille bien me donner la solution.

P. SABOT, Lyon

Ayant lu « Une consultation difficile » dans votre Tribune Libre du n° 984, et possesseur d'une moto D.K.W. 500 bicylindre qui a eu à peu près les mêmes défauts que ceux mentionnés par M. Ambouiller et après bien des recherches, voici ce que j'ai trouvé. Vous pourrez lui signaler le remède ; peut-être aura-t-il ainsi une onéreuse réparation économisée.

Cela provenait des rupteurs : il y avait mauvais contact entre la palette et le ressort. Il m'a suffi de relier par un petit fil de cuivre souple la palette et l'écrou. J'en ai profité pour en faire autant à l'autre. Depuis, la régularité est revenue, ainsi que la vitesse.

Peut-être ce petit rien (qui m'a fait beaucoup chercher), est la panne recherchée.

Ne tardez pas, S.V.P., à lui transmettre, car sinon, il « va la sentir passer » et si c'est ça, il n'y aurait rien de changé après la revision des paliers et des joints du vilebrequin.

G. BAUDELLOT, Paris-14°

PRIX CONFIDENTELS (numéro 982)

Je ne suis pas d'accord avec ce monsieur. Le prix des motos se cache, en effet, parce qu'il a honte. Il n'est pas en rapport avec les salaires actuels et la voiture est relativement meilleur marché. La 4 cv Renault à 310.000 permet de transporter 4 personnes avec 7 litres aux 100 kms.

Il est certain que si les fabricants consentaient à quelques sacrifices très possibles, les machines se vendraient mieux et moins chères, la fabrication portant sur une plus grande série. Ce n'est pas aux clients à faire un effort, mais aux constructeurs. Beaucoup moins de publicité, moins de diverses présentations, un plus juste prix pour le maximum de qualité, voilà ce que réclame la clientèle. Je suis persuadé qu'une baisse de 15 à 20 % est possible sur les machines françaises. Quant aux motos étrangères, un abaissement important des droits de douane et de la marge bénéficiaire des intermédiaires permettrait la concurrence avec les machines françaises, seul facteur engendrant le progrès. Une 500 BSA vaut en Angleterre 140.000 francs. Au change officiel de 980 fr. la Livre. Prix en France 280.000, c'est abusif, d'autant plus que la Livre ne vaut réellement en France que 880 fr.

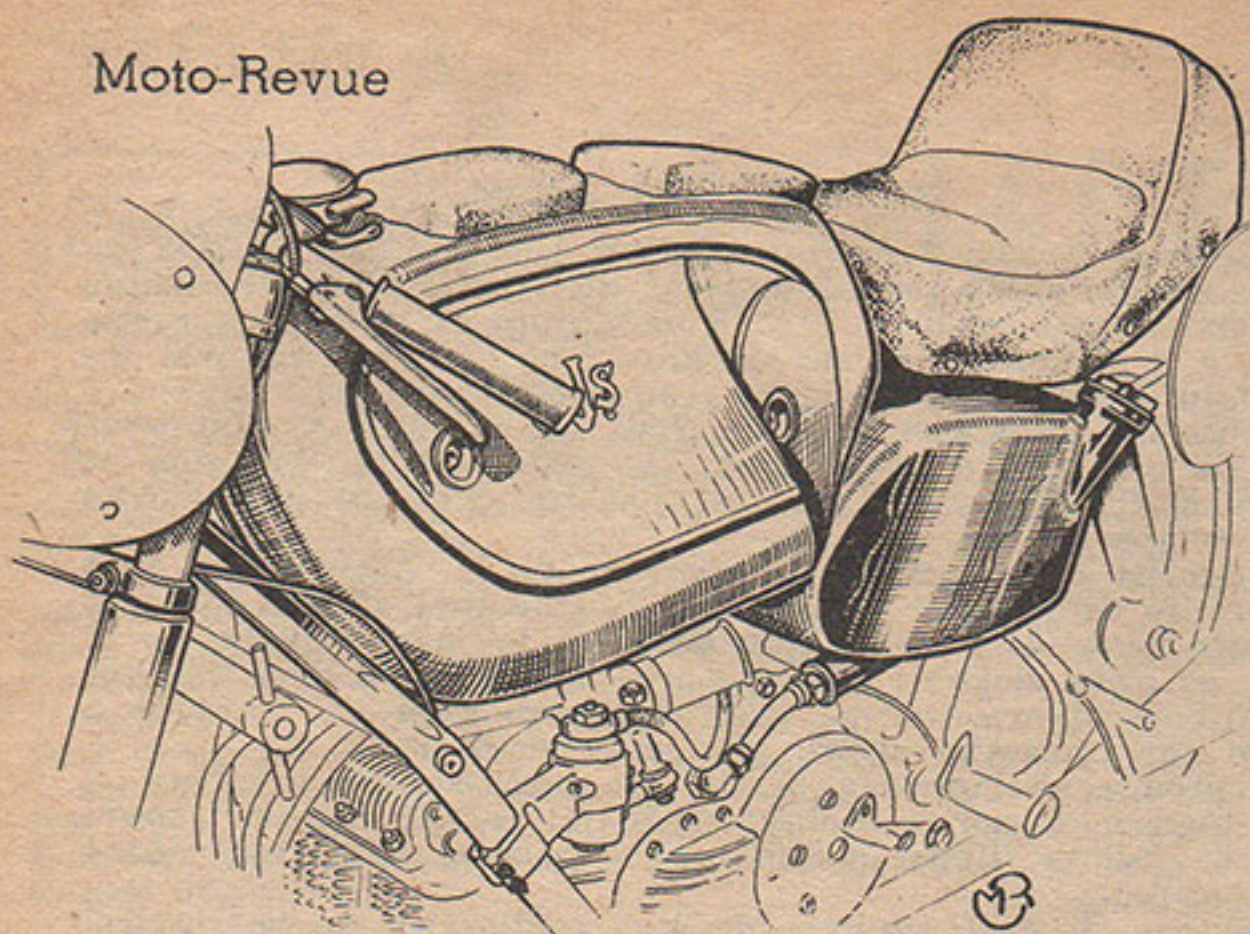
Une fois pour toutes, il faudrait bien comprendre que les temps du marché noir sont révolus. Le problème actuel consiste à vendre beaucoup en gagnant peu à chaque fois. C'est-à-dire travailler et non spéculer.

Pour terminer un compliment à « Moto-Revue » pour le compte rendu de l'essai de la 98 cmc. N.S.U.-Fox. A quand un essai aussi complet et impartial pour les machines françaises ?

M. BOURDON, Meudon (S.-O.)

NOUVELLES

BIEN QU'EFFRAYANTES POUR LE PROFANE, LES MACHINES DE COURSE QUE NOUS VOUS PRESENTONS FIGURENT LA MACHINE DE SERIE DE DEMAIN

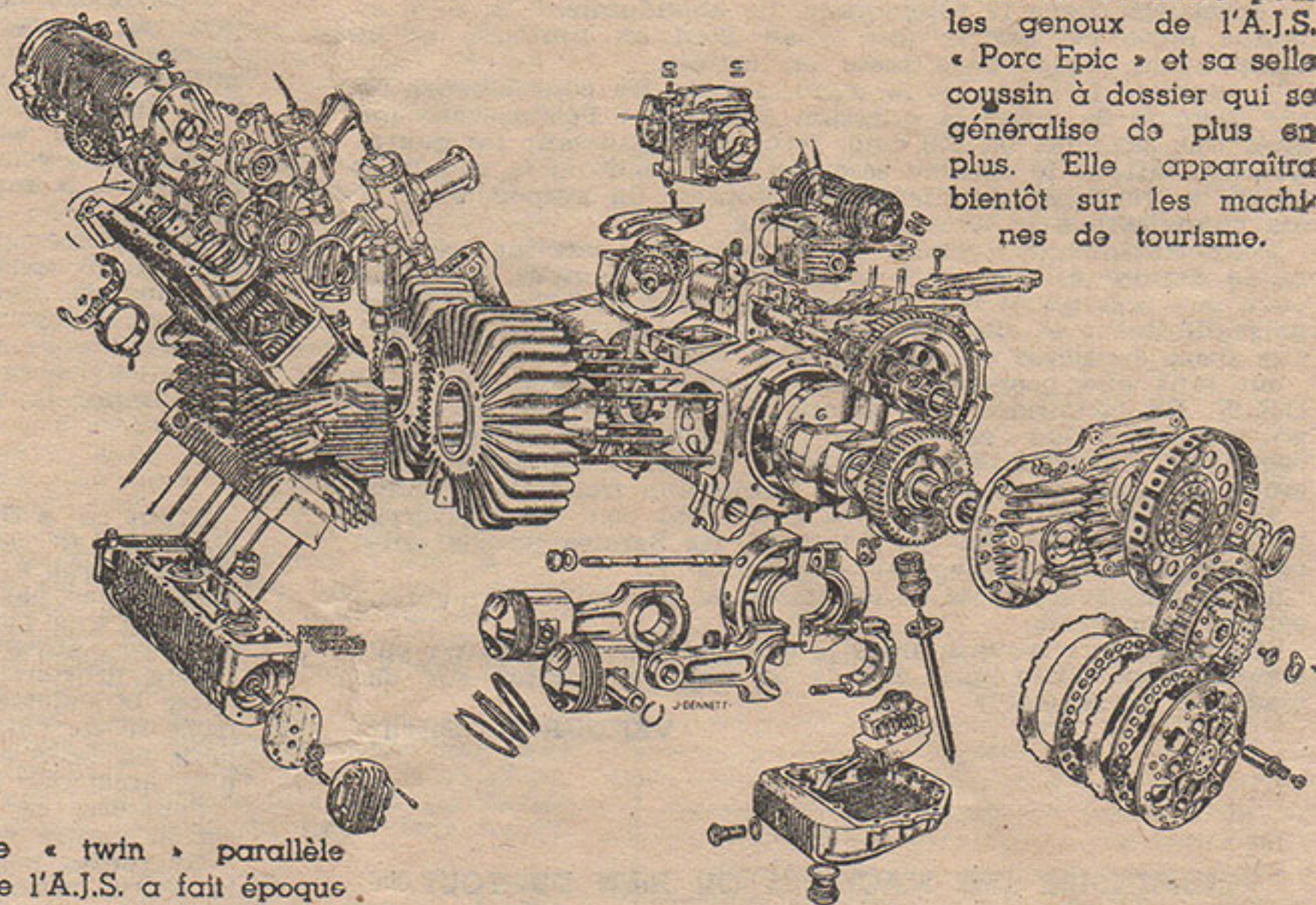


MOTEURS DE COURSE ET DE SERIE

Jusqu'à présent il y a, surtout depuis l'interdiction du compresseur, un rapport assez étroit entre la machine de course et la machine de série. Certes, il y a des exceptions, comme la deux cylindres Guzzi, la 500 A.J.S. Porc Epic, la Gilera et quelques autres. Mais à part le double arbre à cames en tête, les types compétition de série de Norton et de Velocette ont de nombreux points communs avec les modèles de compétition livrés à la clientèle.

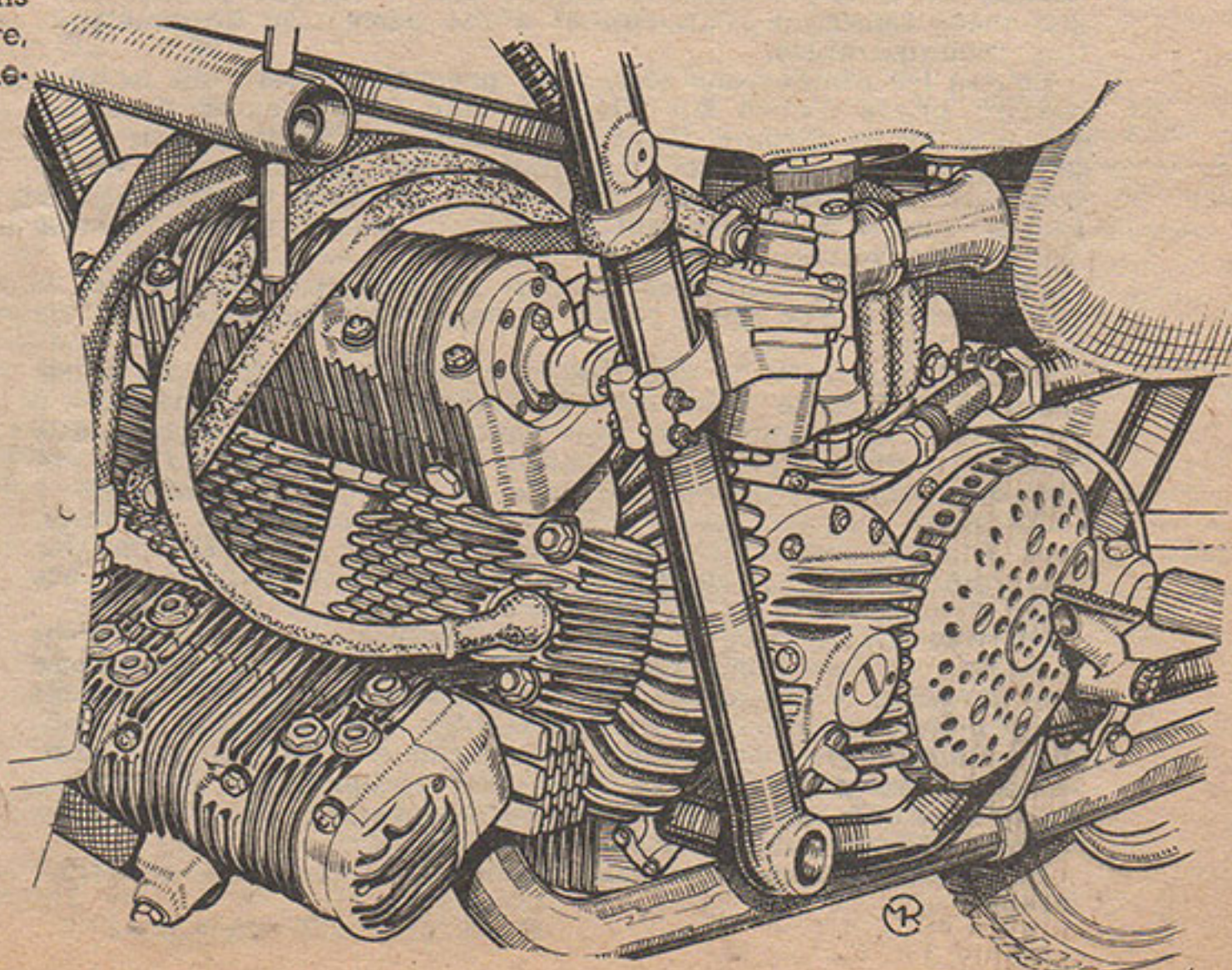
L'interdiction du compresseur a porté un coup très dur aux deux temps de course, tout au moins pour les cylindrées moyennes. Il est certain cependant qu'avant la guerre, alors que le compresseur était autorisé, le deux temps de course en 250, 350 et 500 cc. tendait à se différencier de plus en plus du modèle de série. Entre une D.K.W. de course et une machine de série, il y avait de profondes différences : refroidissement à eau contre refroidissement par air, moteur en U contre cylindres séparés et balayage par retour de courant Schnurle, compresseur à piston ou rotatif contre alimentation par carter pompe. On aurait pu croire qu'étant donné ces différences, le moteur de série n'avait guère à profiter de l'expérience du moteur de course, puisqu'en particulier l'emploi d'une pompe d'alimentation, s'il se traduit par un accroissement considérable de la puissance spécifique, entraîne par contre une consommation de carburant, qu'un usager normal ne pourrait admettre. Le refroidissement liquide peut être intéressant malgré la complication et le prix, mais D. K.W. a considéré qu'il n'est nullement indispensable sur une machine de série de caractéristiques moyennes et à laquelle on ne demande pas de parcourir des centaines de kilomètres à toute puissance.

En fait il n'y a entre les moteurs de course de D.K.W. et ceux de série que peu de points communs, puisqu'il s'agit non plus de moteurs en U suralimentés (D.K.W. a non seulement employé des pompes alternatives, mais encore des compresseurs rotatifs à vannes alimentant directement les cylindres) mais de moteurs monocylindriques à pistons plats et de bicylindres jumelés à chambres d'explosion distinctes et manetons à 180°. Mais il faut bien reconnaître que ces moteurs de série sont remarquables. On en a vu les caractéristiques dans un de nos derniers numéros. Et récemment nous avons eu l'occasion d'en examiner quelques cas. Il est vrai qu'ils appartiennent à des motocyclistes de classe, mécaniciens éprouvés. Ce qui est extraordinaire, c'est la facilité de mise en marche : à froid, carburateur noyé, on part au deuxième coup de kick ; à chaud, admission au tiers, air fermé, la pression de la main sur le kick suffit. La formation de calamine est très lente et cette



Le « twin » parallèle de l'A.J.S. a fait époque et à l'heure actuelle toutes les marques anglaises sortent au moins 1 modèle de ce genre, (mais monté verticalement).

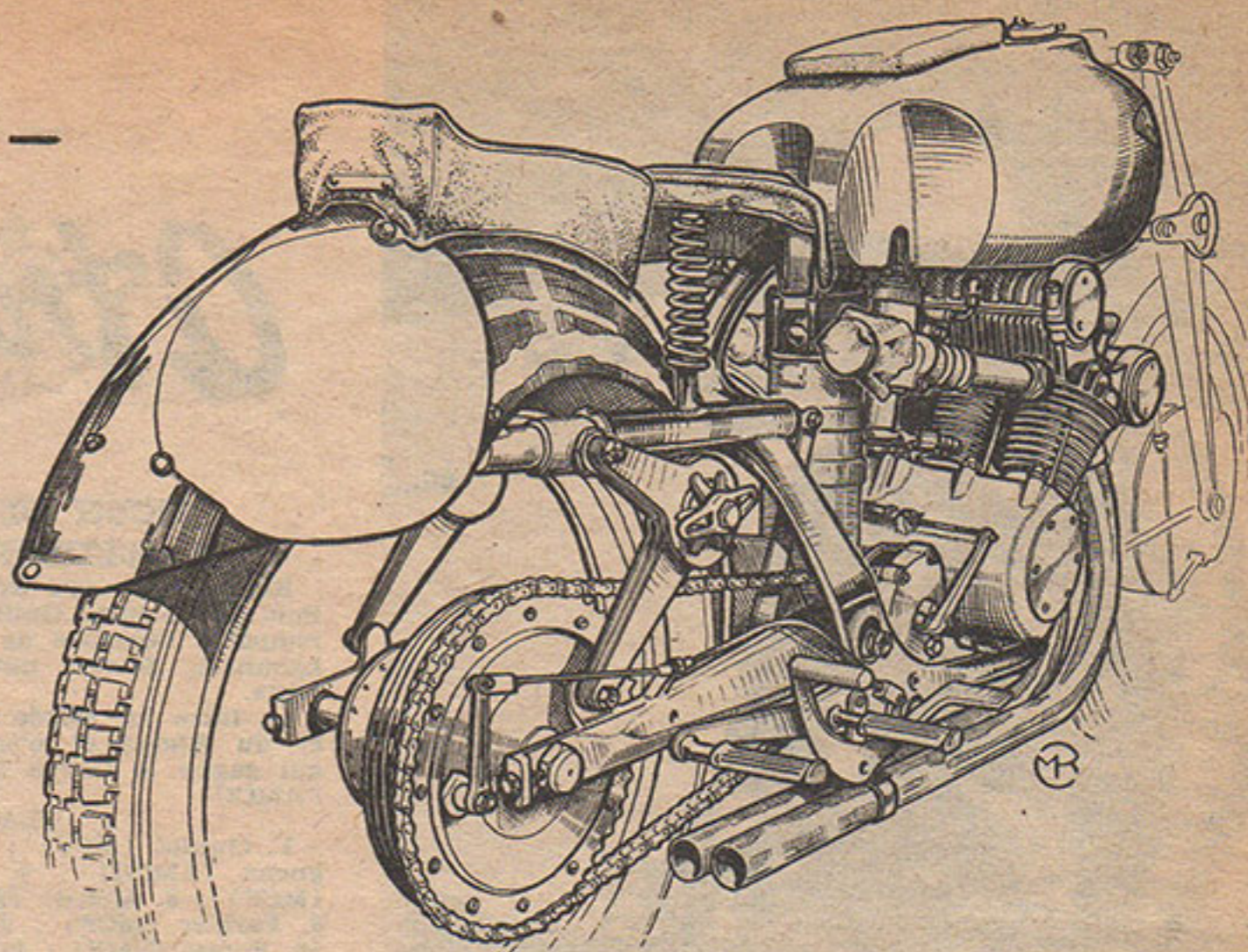
Evidemment, cette « usine » peut effrayer à juste titre un motoriste profane, mais elle n'est que l'expression « course » de machines que nous utilisons tous les jours.



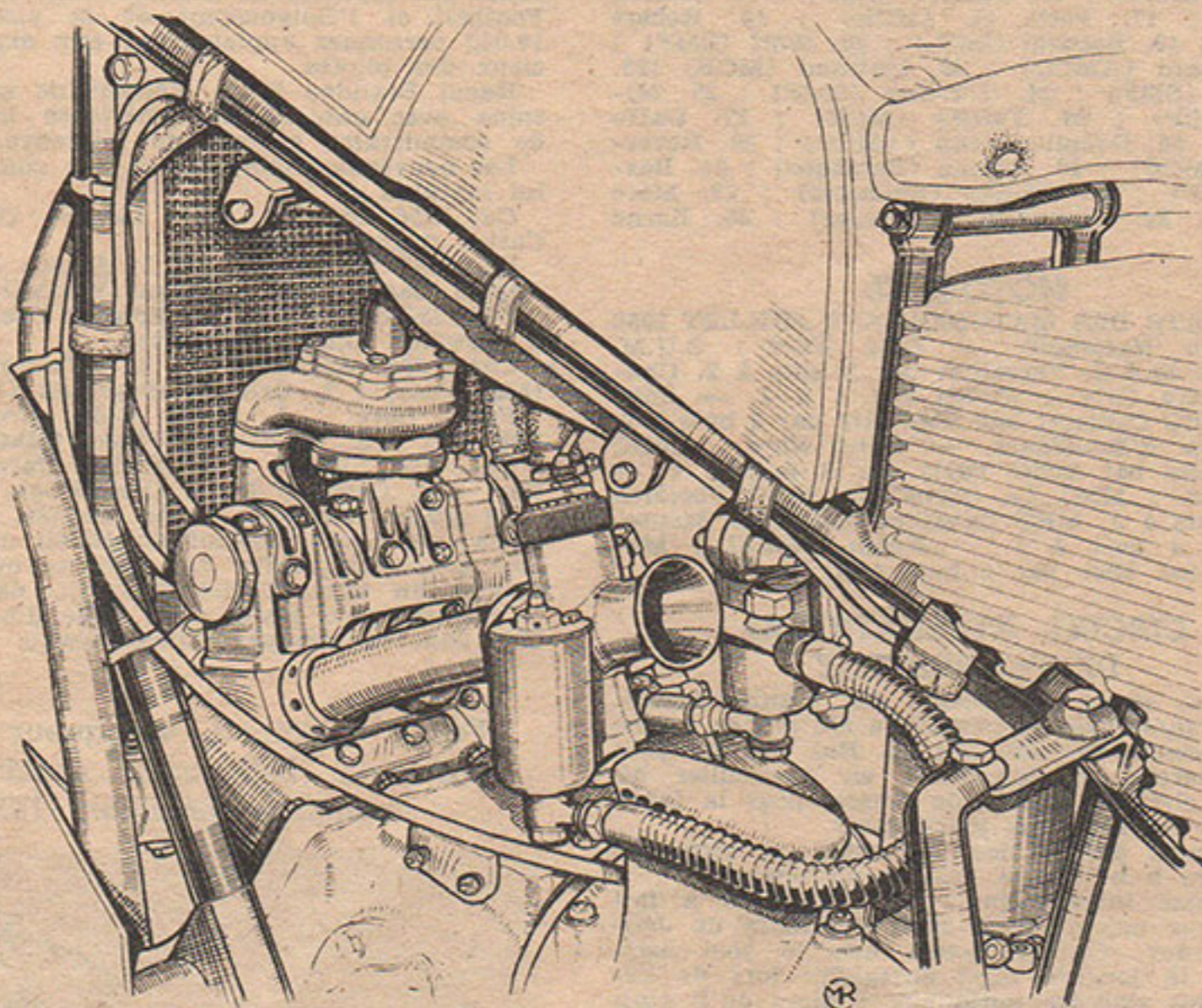
En haut, à gauche : le réservoir échanuré pour les genoux de l'A.J.S. « Porc Epic » et sa selle coussin à dossier qui se généralise de plus en plus. Elle apparaîtra bientôt sur les machines de tourisme.

SPORTIVES

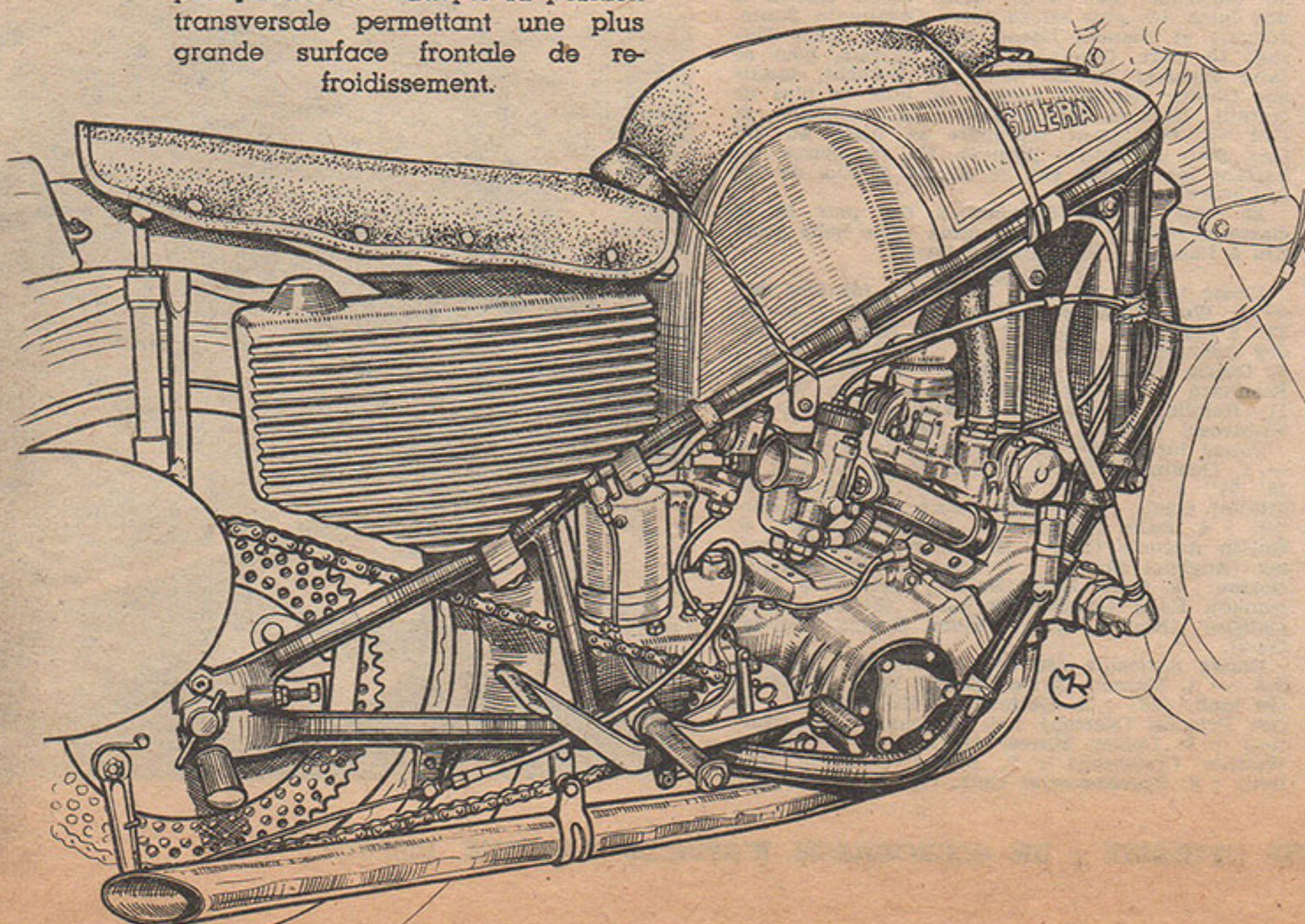
LES DESSINS TECHNIQUES
REPRODUITS CI-DESSOUS
MONTRENT QUELQUES UNES
DES MACHINES ACTUELLES
LES PLUS IMPOSANTES



Une des plus modernes machines de course, la Gilera 4 cylindres, est cependant à une étape du développement d'un moteur conçu il y a 35 ans.



Ce 4 cylindres à refroidissement par eau est l'ancien moteur Gilera à compresseur d'avant-guerre transformé. Notez que presque tous les polycylindres ont adopté la position transversale permettant une plus grande surface frontale de refroidissement.



calamine est très molle. Les segments ne se gomment pas et restent libres : aucune trace de serrage sur la jupe des pistons. Autour des bougies le métal de la culasse est net et légèrement brillant. Sans être absolument régulière, la marche au ralenti à vide est beaucoup plus satisfaisante que sur de nombreux deux temps. La consommation elle-même, si on tient compte des performances, est extrêmement raisonnable et ne dépasse pas trois litres et demi aux cent kilomètres pour une vitesse de croisière de 80 kmh. Ce sont là des résultats de premier ordre. Et il s'agit de machines des surplus remontées avec beaucoup d'ingéniosité (le distributeur d'allumage de l'une d'elles provient d'une flat-twin FN de l'armée belge).

Comment ne pas croire que ces machines, bien que différentes des racers, n'aient pas bénéficié de l'expérience de la course, non seulement pour la partie cycle de la machine, dont la tenue de route est excellente, mais pour le moteur lui-même. Il est évident qu'un constructeur qui a expérimenté les deux temps à carter pompe d'abord à piston avec déflecteur, puis à piston plat et qui les a éprouvés en course, a déjà, de ce fait, une vaste expérience, mais il semble que cette expérience se soit encore enrichie en réalisant des moteurs de course, qu'il s'agisse du choix des matériaux (résistance mécanique, coefficients de dilatation, de frottement, etc...). Il faut vivre dans une atmosphère de progrès. On apprend également à discipliner les gaz tumultueux, à étudier les systèmes d'échappement qui jouent, dans le fonctionnement des deux temps, un rôle si important, qu'il s'agisse des phénomènes de résonance ou de l'effet d'extraction des fumées. Assurément les marques allemandes ont bénéficié de l'appui matériel d'un gouvernement qui voulait imposer, dans tous les domaines, la qualité de ses produits. Mais toutefois, il ne faut pas sous-estimer la valeur des ingénieurs, leur longue patience pour améliorer leurs dessins primitifs, leurs recherches méthodiques. Et de cette somme d'expériences sont nées des machines excellentes, soit pour la course, soit pour le tourisme. A l'heure actuelle, comme nous le disions, l'interdiction du compresseur constitue un handicap insurmontable pour le deux temps de cylindrée moyenne, mais cette interdiction sera-t-elle constamment maintenue ? Pour la machine de série, il n'est pas exclu qu'un moteur en U à alimentation par pompe et refroidissement par eau, puisse être réalisé. Moteur assez coûteux naturellement, peut-être un peu plus gourmand en carburant, mais qui n'est pas sans être séduisant.

A travers le Sport



LE COUREUR DE LA SEMAINE TOTO MARNAY

Spécialiste de la vitesse sur piste et détenteur de nombreux records, Toto Marnay vient de se signaler à l'attention des sportifs par ses récentes performances sur les pistes de Toulouse et de Bordeaux où il réalisa des moyennes très élevées (134 et 125 kmh.). Toto Marnay, pilote adroit et téméraire, détient du reste la majorité des records de piste européens...

ARTIE BELL VA MIEUX

On se souvient des regrettables accidents qui ont endeuillé le G. P. de Belgique. Le valeureux pilote anglais Artie Bell dont les blessures avaient inspiré de grandes inquiétudes est heureusement sur la voie de la guérison. Aussi nous apprenons que son état de santé ayant été jugé satisfaisant, les médecins ont autorisé son transport de la clinique de Verviers à Liège où il a pris l'avion pour l'Angleterre.

« Moto-Revue » se fait l'interprète de tous les sportifs pour souhaiter à Artie Bell un complet et très prochain rétablissement.

DE SUISSE : LA COMMISSION SPORTIVE NATIONALE SANCTIONNE

Le port de vêtements de cuir étant obligatoire aux courses, plusieurs coureurs suisses sont menacés de se voir retirer leur licence si leur équipement n'est pas conforme lors des prochaines courses.

D'autre part le bureau de la CSN retirera sa licence à W. Wanner s'il continue à se balancer

Y AURA-T-IL

DES GRANDS PRIX DE FRANCE ?

La ville de St Gaudens et l'Union Motocycliste du Midi, en renonçant à organiser les Grands Prix, ont plongé la F.F.M. dans un cruel embarras. La date retenue pour ces Grands Prix était le 6 août, et le délai restant à la Fédération pour fixer son choix sur un autre circuit et passer un accord avec un club organisateur est trop bref.

Ainsi donc la Fédération se trouve dans l'obligation de supprimer les Grands Prix de France.

CIRCUIT DE LA 12^e REGION A ST-ETIENNE LE 2 JUILLET

Renouvelant son exploit du Circuit du Grand Bois du 11 juin, Guillot, du MCF, a brillamment remporté l'épreuve de Régularité de la Ligue du Lyonnais, devant une cinquantaine de concurrents.

La lutte fut serrée entre les Clubs de la Loire et du Rhône et c'est le Moto-Club du Furan qui gagne la Coupe Interclub devant le SMP et l'AMCC.

CLASSEMENT

1. Guillot (MCF) ; 2. Pelardy (MCF) ; 3. Gagneux (AMCC) ; 4. Petit (SMF) ; 5. Perrin (MCF) ; 6. Monier (MCF) ; 7. Georges (SMF) ; 8. Fargier (MCF) ; 9. Demahis André (AMCC) ; 10. Forest (SMF) ; 11. Davier (SMF) ; 12. Vallet (MCR) ; 13. Cavinato (SMF) ; 14. Vignon Baldagos (Tarare) ; 15. Carrier (SMF) ; 16. Charra (MCF) ; 17. Petit G. (MCR) ; 18. Robert (MCR) ; 19. Becchio (MCL) ; 20. Wolf (SMF) ; 21. Bernard (AMCC) ; 22. Mairaud (MCR) ; 23. Thomas (SMF) ; 24. Terrasse (SMF) ; 25. Michel (MCF) ; 26. Vernay (MCR) ; 27. Daffo (MCL) ; 28. Demahis Jean (AMCC) ; 29. Reverchon (AMCC) ; 30. Giroud (Baldagos) ; 31. Basset (MCF) ; 32. Chirat (Baldagos) ; 33. Méré (MCF) ; 34. Dumoulin (Baldagos) ; 35. Borne (MCF).

MOTO-BALL

RESULTATS DES MATCHES DU 9 JUILLET 1950

Division Nationale. — Zone Nord : S.U.M. Aube bat M.B.C. Versailles par 3 buts à 2. Châlons contre Orly : Match nul 1 à 1. — *Zone Sud :* MBC Camaret bat AMC Aix par 3 buts à 0.

Division d'Excellence. — Zone Nord : MBC Colombelles bat MBC Paris par 3 buts à 0. — *Zone Sud :* MBC La Seyne bat MBC Forézien par 4 buts à 3. MBC Cavaillon bat MBC Montelais par 4 buts à 1. — *Match Amical :* Marnagnane bat Nice par 2 buts à 0.

CIRCUIT INTERNATIONAL DE PORRENTRU

Un ciel serein a présidé ces manifestations, dont l'organisation impeccable a été menée à bien par un comité présidé par M. Rey. On ne peut que remercier ce comité et en particulier M. Calame, chef du service de presse, pour la façon dont ont été reçus les journalistes.

Le samedi eurent lieu les essais, et dimanche matin dès 9 h. 25 les courses nationales.

En classe internationale 350, T. Wood a fait une course merveilleuse, suivi d'ailleurs de Jensen. Cordey, Oliver, tandis que le seul accident de la journée était enregistré lors de l'épreuve des sidecars nationaux : alors qu'il était en tête, Meyer (NSU) a heurté une borne et a chuté. Le conducteur s'en tire sans aucun mal, mais le passager dut être conduit à l'hôpital ; ses blessures sont sans gravité.

Aucune épreuve internationale de sidecars n'eut lieu, par manque d'inscriptions.

En 500 internationale, Jensen, New-Zeland, prit la tête dès le départ, mais dut abandonner au troisième tour. C'est alors qu'on assista à une lutte des plus serrées entre Geminiani Sante (Guzzi) et Bianchi Dante, aussi sur Guzzi. Durant 10 tours, Geminiani garda la tête, pour se faire dépasser au 14^e tour par Bianchi, tandis que Cordey (Norton) perdait de plus en plus de terrain. Mais la course n'était pas terminée, et l'on vit Geminiani reprendre sa place au 27^e tour pour la garder jusqu'en fin de course, en battant les records sur ce circuit à plus de 105 à l'heure.

Et c'est par la distribution des prix de la classe nationale, que se termina cette belle journée à l'actif du Moto-Club d'Ajoie.

CLASSEMENTS

Classe intern. 350 cmc. 30 tours : 109 kms 090. — 1. Wood Tommy (Velocette), 30 t. 1 h. 04' 32" 8 (101 kmh. 400) ; 2. Jensen Sydn ; 3. Cordey Georges ; 4. Oliver Eric ; 5. Fuhrer Paul ; 6. Goffin Auguste ; 7. Bevers J. W. 8. Fassl Eonhard ; 9. Zuber Joseph ; 10. Lips Willi ; 11. Helbling Ferdin. ; 12. Wick Auguste ; 13. Waldvogel Jakob ; 14. Stam Heinrich.

Classe intern. 500 cmc. 40 tours : 145 kms 460. — 1. Geminiani Sante (Italie) Guzzi, 40 t. 1 h. 23' 04" 6 (105 kmh. 046) ; 2. Bianchi Dante (Italie) Guzzi ; 3. Cordey Georges (Suisse) Norton ; 4. Dalle Fusine Ant. (Italie) Gilera ; 5. Goffin Auguste (Belg.) Norton ; 6. Wood Tommy (Anglet.) Norton ; 7. Zuber Joseph (Suisse) Norton ; 8. Meier Eddy (Suisse) Norton ; 9. Haldemann Hans (Suisse) Norton ; 10. Lips Willy (Suisse) (Norton) ; 11. Musy Benoît (Suisse) Guzzi.

Classe nationale 500 cmc. 25 tours : 90 kms 920. — 1. Mazzola Silvio (Guzzi) 25 t. 55' 39" 0 (98 kmh. 026) ; 2. Galfetti Aurélio (Guzzi) ; 3. Gyr Fridolin (Norton) ; 4. Perregaux J.J. (Norton) ; 5. Dobler Marcel (Gilera) ; 6. Wanner Walther (Triumph) ; 7. Kilcher Fridolin (Gilera) ; 8. Eggenschwiler Gott. (X...) ; 9. Ehrsam

Joseph (BMW) ; 10. Camathias Florian (BMW) ; 11. Hirschi Karl (Norton) ; 12. Friedli Pascal (Triumph) ; 13. Fontana Olivio (Triumph) ; 14. Germond Ernest (Norton).

LE SPORT AU BRESIL

Dimanche 2 juillet ont été finalement disputés les championnats brésiliens de motocyclisme, sur la piste d'Interlagos près de São Paulo.

Les représentants de Sao Paulo firent walk over, seul un pilote de Rio-Claro parvenant à figurer comme vice-champion. Le meilleur tour fut établi par Edgard Soares (Norton) qui se classa quatrième dans la catégorie 500 Spécial, effectuant le 10^e tour dans le temps de 4' 14" 1/10, soit à la moyenne de 116 kmh. 660.

Placée sous le contrôle de la Confédération Brésilienne de Motocyclisme, la réunion fut en tous points réussie, puisque, malgré la concurrence des matches de Championnat du Monde de Football et l'éloignement de la piste, plus de 10.000 personnes applaudirent aux exploits audacieux des pilotes.

Raoul Brandao Filho, délégué de la CBM, assumait avec autorité et expérience les fonctions de commissaire général de l'épreuve.

Les nouveaux champions et vice champions sont les suivants :

Cat. 250 cc. : 1. Luiz Latorre (Guzzi) ; 2. Carlos Scarcelli (Guzzi).

Cat. 350 cc. Standard : 1. Angelo Pagotti ; 2. Angelo Gaeta (tous deux sur Velocette).

Cat. 350 cc. Spécial : 1. Edward Pacheco (AJS) ; 2. Oswaldo Diniz (Velocette).

Cat. 500 Standard : 1. Waldomiro Pieski (Matchless) ; 2. Orlando Guardino (Vincent).

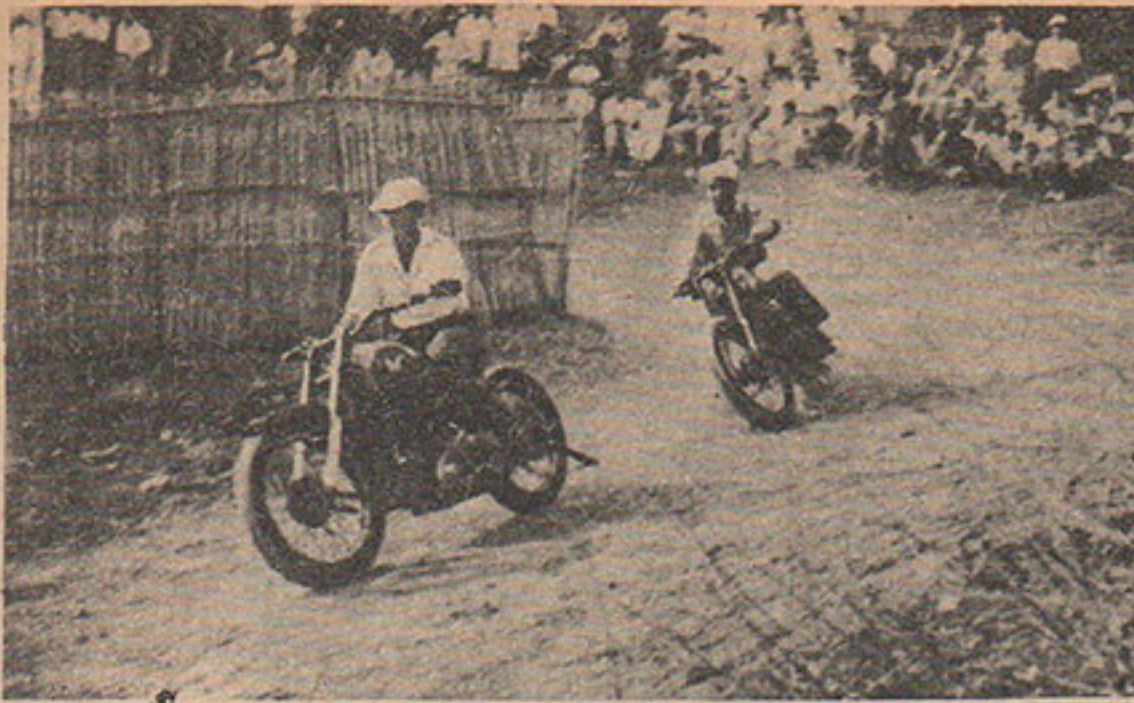
Force libre : 1. Artur Della Nese (Vincent 1000 cc.) ; 2. Waldomiro Pieski (Matchless 500).

Cat. 500 Spécial : 1. Felipe Carmona (Norton) ; 2. Oswaldo Diniz (Velocette).

Le grand vainqueur de la journée, Felipe Carmona, est agent exclusif au Brésil de Solex. Le seul concurrent autre que pauliste qui réussit à enlever un titre, Carlos Scarcelli, de Rio-Claro, se fractura une jambe à la ligne d'arrivée franchie dans un dérapage spectaculaire.

Felipe Carmona, vainqueur de la catégorie 500 cmc. spéciale et champion brésilien 1950.





En Indochine, l'activité motocycliste est grande. Deux concurrents au cours d'un moto-cross à Saïgon.

2° CIRCUIT DE VITESSE DE MULHOUSE

Le 9 juillet a eu lieu le 2° circuit de vitesse de Mulhouse. Journée passionnante s'il en fut, a été une grande réussite pour le club organisateur. Le parcours — de l'avis des connaisseurs un des meilleurs — a vu réunis 10.000 spectateurs qui applaudirent à tout rompre les vainqueurs des différentes épreuves. Dans la finale des 125 particulièrement indécise, Pillot fit une course pleine d'audace et de sang froid.

1. Pillot Eugène (MC Bourgogne) sur Terrot, 29' 9" 8 moy. 67 kmh. 895 ; 2. Scheidhauer Willy (MC St-Wendel, sur DKW, 29' 46" 4 ; 3. Michaud Claude (MC du Berry), sur Jonghi, à 1 tour ; 4. Fruhauf Heinrich (MSU Saar), à 1 tour ; 5. Thiriet Roger (MC Berry), à 2 tours ; 6. Planson Bernard (VMC Valentigney), à 2 tours ; 7. Lechelon Pierre (MC Berry), à 12 tours ; 8. Guérin Bernard (MC Berry), à 22 t.

Dans la catégorie 250 cmc., 7 coureurs se trouvaient au départ, dont Thiéry avec une 175. Le parisien Saint-Vanne termine vainqueur malgré les rudes efforts de Sollorz.

1. Saint Vanne (Motor-Club de Paris), sur Triumph, 33' 8" 6, moy. 73 kmh. 197 ; 2. Sollorz Georg (MC St-Wendel), sur Triumph, 33' 36" ; 3. Thiéry Robert (MC Haut-Saonnais), sur Monet-Goyon, à 1 tour ; 4. Lacour Georges (MC Haut-Saonnais), sur Peugeot, à 2 tours ; 5. Baumlin Eugène (UM Mulhouse), à 3 tours ; 6. Klein Heinz (MSU Saar), à 4 tours ; 7. Freytag Georges (UM mulhouse), à 5 tours.

En 350 cmc. la finale fut longtemps indécise, mais la puissance de la Velocette de Wolff lui permit finalement de terminer la course bien détaché.

1. Wolff Jupp. (MSU Saar) sur Velocette, 25' 41" 4, moy. 77 kmh. 072 ; 2. Meyer Pierre (MC Bourgogne) sur Norton, 26' 45" ; 3. Perdoux (MC Berry) à 1 tour ; 4. Daoust Bernard (Motor-Club Paris) sur Velocette, à 2 tours ; 5. Saint-Vanne (Paris) à 2 tours ; 6. Louys J.-Georges (VMC Valentigney) à 5 tours ; 7. Schwank Karlheinz, à 9 tours. Meilleur tour : Wolff, accompli en 50"2 pour 1.320 mètres.

En 500 cmc. Hug René réalisa la meilleure moyenne de la journée, soit 86 kmh. 400 au tour.

1. Hug René (MC Mulhouse) sur Gilera, 39' 52" 6, moy. 79 kmh. 444 ; 2. Hug Léon (MC Mulhouse) sur BMW compétition, 40' 3" ; 3. Kibler Roger (MC Mulhouse), sur BMW, à 4 tours (après une chute).

GRAND PRIX DE GENEVE

Au moment de mettre sous presse nous parvenons les résultats des Grands Prix de Genève. Nous en publions seulement les résultats, nous promettons d'y revenir en détail la semaine prochaine pour faire les commentaires auxquels ces magnifiques épreuves ont donné lieu.

RESULTATS

250 cmc. (126 kms) : 1. Ambrosini (Benelli), 1 h. 1' 48" 2/10 ; 2. Ruffo (Guzzi), 1 h. 2' 35" ; 3. Dale (Benelli), 1 h. 2' 46" ; 4. Musy (Guzzi) ; 5. Belotti (Guzzi) ; 6. Francone (Guzzi).
Meilleur tour par Ambrosini en 2' 52 2/10 (moy. hor. 125 km. 435).

350 cmc. (150 kms) : 1. Graham (A.J.S.) 1 h. 11' 25" (moy. hor. 128 km. 021) ; 2. Forster (Norton) 1 h. 12' 12" ; 3. Duke (Norton) 1 h. 12' 12" ; 4. Armstrong (Velocette) 1 h. 12' 29" 2/10 ; 5. Friend (A.J.S.) 1 h. 12' 37" ; 6. Dale (A.J.S.) 1 h. 12' 37" 2/10 ; 7. Hynton (Norton) 1 h. 13' 11" 2/10 ; 8. Lomas (Velocette) 1 h. 13' 13" ; 9. Daniell (Norton) 1 h. 13' 14" 6/10.

Sidecars 600 cmc. (102 km.) : 1. Oliver (Norton) 52' 59" 8/10 (moy. hor. 115 km. 478) ; 2. Frigerio (Gilera) 53' 39" 8/10 ; 3. Aubert (Norton) 55' 34" 6/10 ; 4. Mewly (Gilera) ; 5. Wirth (Gilera) ; 6. Maluy (Triumph) ; 7. Haldemann (Norton).

Motos 500 cmc. (204 km.) : 1. Graham (A.J.S.) 1 h. 36' 57" (moy. hor. 126 km. 250) ; 2. Massetti (Gilera) 1 h. 38' 11" ; 3. Bandoira (Gilera) 1 h. 38' 12" ; 4. Duke (Norton) ; 5. Daniell (Norton) ; 6. Lockett (Norton) ; 7. Cordey (Norton) ; 8. Houel (Gilera).

Wood, vainqueur en 350 à Porrentruy et Jansen.



dans les Clubs

MOTO-SPORT NIMOIS. — Pour la première fois à Nîmes une concentration touristique a eu lieu le 25 juin, groupant de nombreux clubs devant le siège du M.S.N., Café Gambrinus, 1^{er} Rond-Point, Bd Jean-Jaurès.

De nombreuses coupes et timbales, diplômes et prix en nature récompensèrent les participants.

RESULTATS :

Concentration. — 1^{re} cat. : 1. Rodez ; 2. Castres. 2^e cat. : 1. Castres ; 2. Rodez. 3^e cat. : 1. Montpellier ; 2. Lodère. 4^e cat. : Montpellier. 5^e cat. : Sète.

Gymkhana. — 1. Caussel (Sète) ; 2. Lacabane père (Sète) ; 3. Auban (Montpellier) ; 4. Urat (Sète) ; 5. Raphaël (Sète) ; 6. Baix (Montpellier), etc...

Enfin 9^e Mlle Lacabane sur un lot de 25 concurrents. Sincères félicitations.

Sète emporte le gymkhana réservé aux sidecars. Tous les clubs se retirèrent enchantés de l'accueil qui leur fut réservé.

T-I-M : Rallye de Monaco : le Moto-Sport Nimois assura avec l'Automobile-Club le contrôle de Nîmes devant le magasin de M. Tendit Louis, président du MSN, de 11 h. du soir à 5 h. du matin.

Rallye des Alpes Françaises (Aix) : Un membre du Moto-Sport Nimois couvre les 1.250 kms sans pénalisation et se classe 1^{er} de sa catégorie en 175.

Félicitations à M. Martin pour cette belle performance.

M.C. BEAUVAISIS. — Le Moto-Club du Beauvaisis organise le 30 juillet à Bongenoit (à 2 km. de Beauvais), une grande réunion avec les meilleurs spécialistes de moto-cross.

VACANCES

La maison « Barbès Moto Cycles », 98 rue Doudeauville à Paris, prévient son aimable clientèle que ses magasins seront fermés du 14 au 31 août.

× × ×

NUMERO SPECIAL COMPETITIONS 1950

Notre numéro « Compétitions 1950 » véritable guide et bréviaire de tous ceux qui s'intéressent au sport motocycliste restera en vente dans les kiosques pendant 3 mois. Il contient les photos et dessins techniques de toutes les machines que vous verrez sur les circuits de vitesse ou de cross, les détails techniques sur les circuits, la façon de conduire en course, etc. N'oubliez pas de l'acheter si vous ne le possédez pas encore.

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 ou soigné). 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

PEUG. 150 neuve 90000. CORNET 12 r. de Civry Paris-16^e
MATCHLESS 350 sup. cul. f. tél. 4 v. sél. ét. nf. Lescoche 23 av. Foch, Vincennes.
V. moto 250 cc Peugeot après midi. BOUDET 9 r. Ramey-18^e
ARDIE 125 b. ét. sél. Helvaser 10 r. des 2 Ponts, Paris
VELOM. MR mot. Sachs b. ét. Debon 77 bis bd de la Marne La Varenne (Seine).
ALCYON 100 t. b. ét. Leclair 9 av. Val N. Dame Bezons SO
TERROT 4 cv lat. méc. nve 70. et vélo Vap 4,25. Régnauld J. Augy sur Aubois (Cher).

TERROT 175 ét. nf tt équip. 1939. Baudry 87 bis bd de Strasbourg Aulnay s/Bois SO
SID. Impérial nf fix. BMW 30 bd Mis. Marchand Courbevoile
SPLEND. 350 DKW NZ présent. luxe vis. apr. 17 h. Schmitt 63 r. P. Curie Drancy
TRIUMPH allem. 250 3 cv 4 v. tr. rap. ét. nf 120. Eur. 54-99
125 DKW mot. nf soirs 7 h. CORTES 34 r. Myrrha-18^e.
V. Velosolex 28. Richard G. NALS 20 av. Rapp Inv. 85-83
TERROT 125 EP imp. Grolière 33 av. Ecoles Savigny/Orge SO
MOTOB. 1 cv p. ét. urg. bs px 26 av. République Mais.-Alfort
250 Angl. culb. sélec. 4 vit. parf. ét. pr. int. Klé. 98-47.

VELOM. Peugeot 100 cc ét. nf cause ach. moto px int. Devinc 26 r. Morisset Deuil SO
TERROT 500 RGAS av. side ét. imp. prix int. BINOUX. SEG. 51-95, heures repas.
TRIUMPH twin f. tél. susp. ar. ét. imp. 220000. LOYEAU 30 rue Bernard, Paris-14^e.
TANDEM mot. Roussev neuf. Bergeron 2 r. Fontaine-9^e.
350 MONET-GOYON exc. état 85000 Alex. 159 r. du Temple
90000 BMW 200 cc 3 cv culb. Cardan 38 r. Saussure-17^e.
PART. vend 350 AJS parf. ét. COSNARD Bal. 15-11.
SUP. side Saroléa parf. ét. Benoit 15 av. Roosevelt. Aubervilliers, Mairie, sf D. L.

GN.-RH. 5 cv occas. b. ét. Perrot 4 r. Nicolas Roret-13^e
NEW-MAP 1949 125 cc AMC culb. 4 vit. sél. sus. ar. t.-sad sac. Ass. ét. nf 95. ROBINET 17 r. Avron-20^e. DID. 84-99.
MONET-GOYON 350 cc culb. 4 vit. sél. p. ét. SOULES 58 r. H. Barbusse, Gennevilliers samedi et dimanche.
SIDE M. Goyon 500 l. type L5 parf. état. MILLE 3 rue Solidarité, Montrouge.
MOTOBEC. 125 lat. susp. ar. équ. ét. nf. 70000. Anj. 42-94.
125 TERROT 55000. HUMBERT 21 r. Pasteur, Bicêtre. Urgent
BMW R12 av. side Préc. 1 pl. 1/2 cap. et pare-br. méc. imp. DEVOS 104 r. Lauriston-16^e.
NSU 250 culb. sup. cul. 4 vit. sél. NOR. 86-08.
DISP. suite prêt prendre route Harley-Davidson police chr. et bleu. Velocette 350 cc KSS 125. DMW 200 cc Motob. 250 cmc. Terrot 500 cmc. Sidecar SOPO 38 r. Saussure Paris-17^e
NSU sup. cul. 350. NSU side 600 ét. nf. DESBORDES 49 r. C. Pelletan, Levallois.
PEUGEOT P. 108 3 cv sélect. 80.000. OPE. 84-23.
ARIEL 350 cul. 4 vit. sélect. impec. BAUD 29 fg du Temple

SAROLEA 500 cc cul. f. tél. susp. ar. sélect. 4 vit. LUCAS 71 r. d'Amiette Sannois (SO)
ZUNDAPP 750 parf. ét. av. mot rech. 130000 Ferret 71 r. Villiers de l'Isle Adam-20^e.
MAGNAT-DEBON 500 culb. sus. ar. 80000 CORNELIS, les Metz Jouy en Josas (S.O)
125 cc 1949 parf. ét. Pichon 77 bis rue Legendre-17^e.
65000 GN RH. 500 cul. impec. pns nfs. Pourchet 11 pl. Malesherbes. WAG. 30-93 av. 19 h. sauf dim. et lundi.
5 CV Norton side b. px Bonnel 11 r. St-Pierre Charenton
MOTOB. 100 cc 3 vit. gd rout. b. ét. 25. 7 r. G. Péri Châtillon/s/Bagneux ap.7h.30 et dim.
MOTOB. 125 cul. ét. nf tél. Arc. 14-74 de 13 h. à 14 h.
250 TWN Héris. imp. Olivier 6 r. Marie Rond Choisy-le-Roi
V. nf ét. marc. 350 cc Terrot culb. sél. vélo. 100 Roes 3 v. sél. bas prix. PIERRE 11 bd Batignolles, Paris.
GR. CV2 av. sid. pf ét. bs px Polve 49 r. des Maronites-20^e
BSA WM20 abs. cme nve pns nfs à roder 140. PICCO 75 av. Gabriel Péri, Asnières.
FN 350 mot. rev. pneus neufs 45000. WALTER. BOT. 95-60.

PART. cède Zundapp KS 600 nve vis. apr. 19h.30 ou dim. Jobert 133 av. Clamart Vanves
KOHLER 175 ét. nf 45. mot. Viller pn. nf vis. par. 19h.30 Dassier 48 r. Crozatier-12e.
 350 culb. Gnome bloc mot. b. ét. Jacquet 79 av. St Ouen-17e
MOTOBECANE 4 tps 125 cc tr. b. ét. WAG. 10-82.
 Terrot side 500 1946 Mén. 98-83, 85 r. Villier-l'Isle Adam.
MOTOB. 500 sup. cul. imp. t. peu roulé 130. CHA. 11-38.
 Motoconfort 175 nve vis. lundi Bruscaud 53 bd Reuilly-12e.
MOTO BSA 4 chx cul. occ. LEPETIT. ODE. 96-76.
DKW 250 NZ gar. orig vis. ts les jrs sauf dimanche. Gestin 57 r. de Bîche, Courbevoie.
GILLET D'HERSTAL 350 cc ét. nf orig. 79000. LEVEILLE 58 r. Davy-17e.
ARDIE 100 cc 3 vit. ét. gal. 45000. Leveille 58 r. Davy.

GN. RH. Major 350 lat. 4 v. par sél. t. sad b. ét. 85000. Ferrari 16 r. Stephenson-18e. ou vis. Garage Clerc 24 bis rue Stephenson-18e.
500 NORTON 16H 105. MAR 45 r. J. Lacroix. MEN. 63-30.
350 TRIUMPH lat. 4 v. 95. Café 62 r. Couronnes. Mén. 63-30
500 NORTON ES2. CHOCART 2 Cité Avenir. MEN. 40-08.
CYCLECAR Salmson 2 pl spt Paul 9 r. Tullerie Suresnes.
500 TERROT télesc. ent. nve ROBIN 18 rue Mesnil-16e.
MOTOB. Z46C 125 ét. nf 85000 28 r. Boileau Montrouge tél. Alésia 58-65 (rend.-vous).
TRIUMPH all. 200 cc impec. 21 r. des 3 Frères-18e.
TRIMOT. Juery 150 k. c. nf bs px 21 r. des 3 Frères-18e.
750 BMW b. ét. Droalin 5 bis r. du Cirque-8e vis. j. impairs
HARLEY DAV. luxe cme nve imp. 750. Nivelon TRE. 31-52

DKW 350 ét. imp. ty. AG pns neufs. IDE, La Chapelle en Serval (Oise).
SPLEND. G. R. 350 Major tte équ. fac. palem. urg. Cycles Bueno, 133 av. du Président Wilson, Pavillons sous Bois.
TERROT 500 culb. RSSE 21 av. Hélène, Colombes (Seine).
40000 TERROT 350 lat. pns nfs ét. imp. LE BELLEC 11 r. Miromesnil. Wag. 30-93 avant 19 h. sf dim. lundi matin
M. GOYON parf. ét. 175 sport NIVELON. TRE. 31-52.
INDIAN 1200 cc sus. ar. 3 r. Convention Bicêtre, DEPINEL
TERROT 125 culb. 4 t. sél. ét. nf, px intér. BOT. 07-91.
CEDE arrhes s/175 Motobécane liv. août. HUET 64 rue de Stalingrad, Montreuil.
FAVOR 100 cc rev. rod. GRENOT Chery-Chartreuse Aisne
Side Roy seul ét. imp. BILLAULT 22 r d. Vinaigriers-Xe

MOTOB. 60 b. ét. mec. PAQUET 41 r. Montparnasse-14e
BMW 750 R.12 à roder 150. 13, rue Marcelin Berthelot, Charenton (Seine).
ZUNDAPP Russ. side impec. BENSA 46, r. St-Georges-9e
NORTON 16 H impeccable 100. RAMBEAU 35 r. E. Zola Loos (Nord).
MOTOC. 125 4 tps pf. ét. Boussion 31 r G. Cavaignac 11e
NORTON 600 ctre 250 GODIVEAU 12 r. J. Catric Lilas S.
PART. à part. 500 GH d emp. c.n. 130000 tél. PRO. 02-16
CUSHMAN Scooter+side 4 cv. imp. pare-brise 4 pns accu susp. ar. rech. DORMOY 35 r Jouvenet-16e ap 6 h et sam.
BMW 750 culb. MOL. 42-48
MOTOBECANE 500 sus. cul. 47 4 vit. sél. 8000 km abs. imp. nbx acc. 160000 MERCIER Cha. 34-57 9 à 17 h. ou 10 r Présencé Puteaux ap 18 h

SIDE Humblot léger vis. t. l. s. 18 h sam ap m. dim. mat. Vincenot 282 x Charenton-12e
ZUNDAPP 600 rem. à nf imp. 220000 fact. à l'app. 18 h 30 51 r. Lucienne La Courneuve
MATCHLESS 350 culbutée chromée fourche télescopique 130000 parfait état POLIANOFF à Mesnil-Louvigny (Calvados).
175 culb. AMC jam. rlé+side COMBE 10 rue Maupassant Clermont-Ferrand (P.-d.-D.).
NORTON 16 H clv. 130 Fargier 149 b r Bergson S.-Etienne
250 All. réc. DKW 500 side 3 cv NZ imp. Prix avant. THOMAS Myennes (Nièvre).
ZUNDAPP 800 4 cyl. 4 vit. ét. imp. GODDARD 9 r Bernard Vallot Bron (Rhône).
BMW R.12 ét. nf p. br. f. tél. bavol. cuir av. ou s. sid. préc. cais. port. et tour. Grosbois, Cely en Bière p Perthes S.M.

RAPID-MOTO

21. RUE D'ORLEANS - St-CLOUD (S.-et-O.)

Tél. : MOL. 21-29 — Situé à 200 mètres de l'Auto-Route

VOUS PROPOSE POUR VOS VACANCES :

DES B.M.W. 750 cmc. NEUVES ET GARANTIES
 Fourche télescopique - 2 cylindres - Type R-12 modifié
 Présentation noire : 225.000 frs ou rouge : 230.000 frs.
 DES B.M.W. 750 cc. D'OCCASION A PARTIR DE 130.000 fr.
 Stock de pièces « B.M.W. » bicylindre - REPARATIONS
 Et désormais toute la gamme des N.S.U. dont la célèbre
 98 cmc. N.S.U. FOX pour lesquelles RAPID-MOTO s'est
 acquis l'agence pour la Seine-et-Oise.

AGENCES :

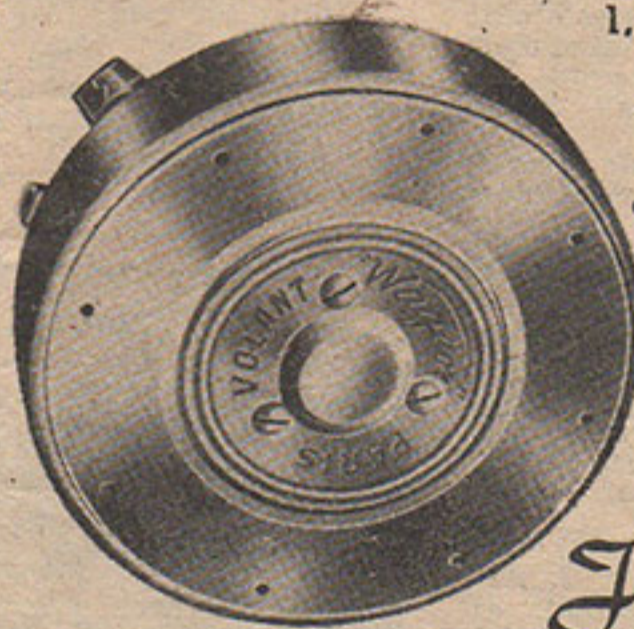
TERROT - MOTOBECANE - B.S.A. - GNOME-RHONE

RENE GILLET - N.S.U.

FORGES ET ATELIERS DE LA VENCE

et de la FOURNAISE

1. AVENUE NIEL - PARIS-17^e



Volant magnétique

"Wageor"

Pour moteurs auxiliaires
de bicyclettes
et moteurs fixes

Jusqu'à 75 cc.

René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente

LIVRE DE SUITE

VELOMOTEUR 125 cmc. 2 temps

VELOMOTEUR 125 cmc. 4 temps

MOTOCYCLETTE 175 cmc. 4 temps

avec fourche télescopique et suspension AR
à la demande.

AGENT OFFICIEL

TRIUMPH

La Meilleure Motocyclette du Monde !

Concessionnaire des Grandes Marques :

GNOME-RHONE — JONGHI — GUILLER

MOTOBECANE — TERROT

SCOOTER et SIDE-CAR BERNARDET

ATTENTION ! une seule adresse :

28, rue Ernest-Renan - Issy-les-Moulineaux

à 50 mètres Métro Corentin-Celton ou Pte de Versailles

250 cm³
350 cm³ bicylindre

JAWA

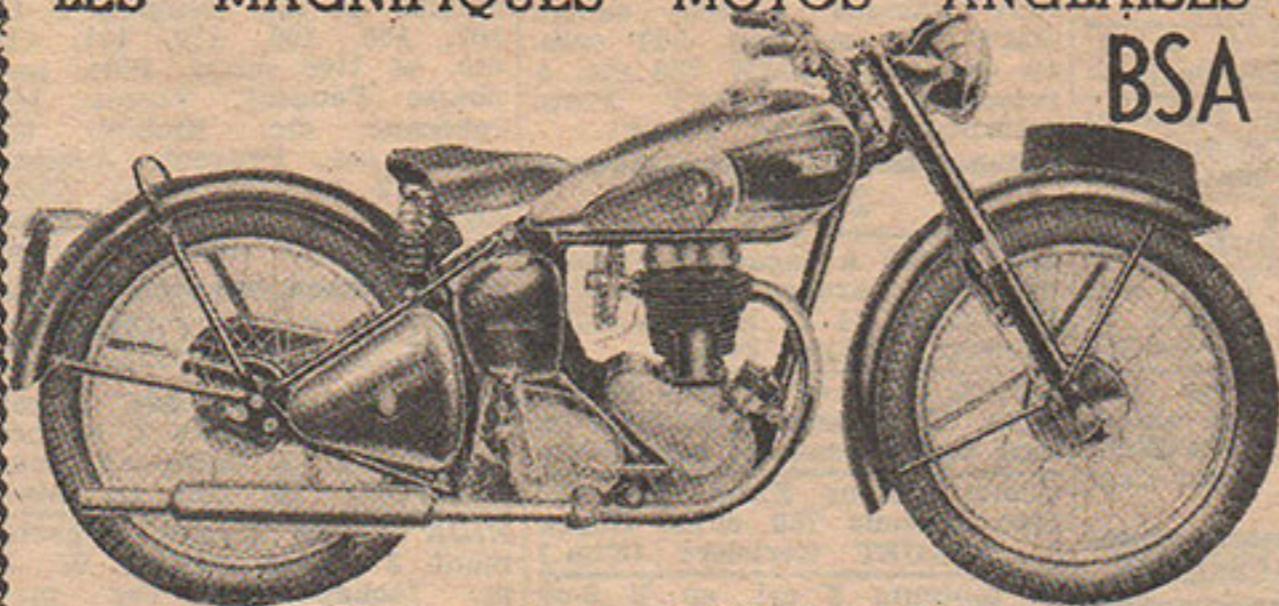
Fourche avant
télescopique
Sélecteur au pied
Débrayage autom.
Suspension arrière

DISPONIBLE IMMEDIATEMENT

STOCK PIECES DETACHEES
Agent Général pour la France et l'Algérie
ETABLISSEMENTS P O C H
127, av. de Neuilly - NEUILLY-S-SEINE - Tél. : SAB. 61-70

STATION-SERVICE SPÉCIALISÉE
PIECES DÉTACHÉES ORIGINE
NIEL-GARAGE - 8 Rue Fourcroy - PARIS 17^e - WAG 52 62

Les Ets **BONNET** livrent
LES MAGNIFIQUES MOTOS ANGLAISES
BSA



250 cmc. luxe O.H.V. 180.000

LES Ets BONNET

VENDENT AVEC 12 MOIS DE CREDIT

LES SPLENDIDES MODELES

GUILLER - JONGHI

BSA-TERROT-D.K.W.

LIVRABLES SANS DELAI

80, av. du Gal-Leclerc - BILLANCOURT (Seine)
PAS DE FERMETURE EN AOUT

MOTOCYCLISTES...

Firestone

« LA MARQUE DE QUALITE »

Vous permettra toujours,
et sur toutes les routes, de rouler
avec le maximum de sécurité.

Nous livrons à lettre lue

PNEUS DISPONIBLES : 5.00 x 16 - 400 x 18
275x19 (25x2.75), 300x19 (25x3.00)
325x19 (26x3.25), 350x19 (26x3.50)
400x19 (27x4.00), 300x20 (26x3.00)

CONCESSIONNAIRE
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE :

« Champion
de Luxe »

**SERVICE
GENERAL
DU PNEU**

12, Boul. Bineau,
Levallois-Perret

Tél. : PER. 39-72
(3 lignes group.)



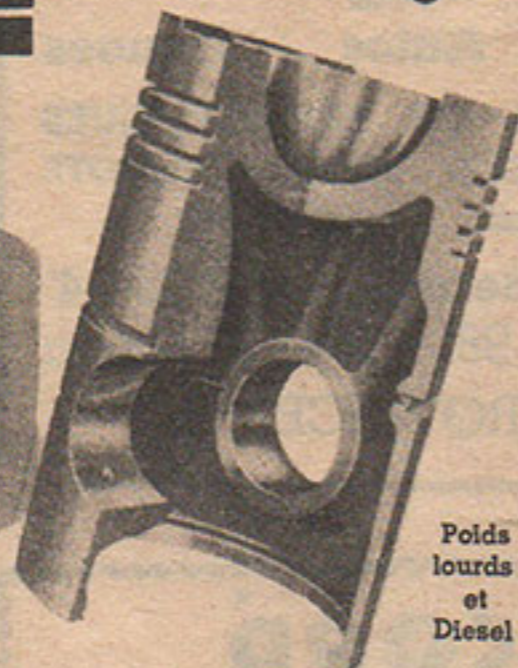
**LE PISTON
MAHLE**

DE LA MOTO
jusqu'aux
POIDS
LOURDS !

Moto
2 temps



Tourisme



Poids
lourds
et
Diesel

MONTE EN SERIE PAR LES CONSTRUCTEURS
6 Alliages différents adaptés à chaque conception de moteur
Légers, précis, sûrs, silencieux, robustes, sans dilatation

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

PRODUCTION
DE LA PLUS ANCIENNE USINE DE PISTONS D'EUROPE

Distributeur Exclusif pour la France :

A. CHARDONNET

16 ter, rue Etienne Marcel - M° Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : NORd 99-40

LES MOTOS GUILLER

Ont affirmé leurs qualités, après leurs victoires
dans : PARIS-NICE,

COURSE DE COTE DE LA TURBIE

CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE

Dans le BOL D'OR MOTOCYCLISTE 1950 :

catégorie 175 cmc. : 2 machines au départ
(24 heures) 2 machines à l'arrivée

2° GUILLOT battant le record
3° VALEYRE de l'épreuve

TROPHEE INTERNATIONAL de MONACO 1950

1.285 km. - 1^{er} ex-æquo VALEYRE
arrivé sans aucune pénalisation

MOTOS GUILLER

BLOC-MOTEUR A.M.C. — PNEUS DUNLOP
VOLANT MAGNETIQUE SAFI

GUILLER, FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

SIDE Précision parf. état susp. origine MOL. 61-64.

PANTHER compét. 4 cv. cul. occas. saine 150 MONTAGNE à Penchot (Aveyron).

M. DEBON 250 état nf 55000 Peugeot 350 état neuf 70 000 cause départ ROBICHON Hôtel Gien (Loiret).

GRAND CHOIX de motos toutes marques à votre disposition : 750 René Gillet sort. usine bs px. - 750 BMW R. 73 - 750 BMW R.12 - 600 BMW R.61 - 500 Zundapp KS 500 - 500 Norton 16 H - 500 BSA WM 20 - 500 FN side-car - 350 Ariel culb. - 350 Terrot lat. - 350 Peugeot lat. - 350 Royal-Enfield épave 250 Puch - 200 FN - 200 NSU 175 Peugeot - 125 Alma - 125 Peugeot etc. Choix vélo-moteur à partir 25.000. Side-cars Simard, Bernardet, Précision etc. TRANSACT MOTOS 104 r. Haxo XX^e Tél. MEN. 99-86.

REPRES. poss. volt. v Motob. 350 cul. ens. imp. vérit. oc. 75 MAURICE 13 r Ernestine-18^e ZUNDAPP 800 4 cyl. lat. méc. impec. Agence Puch Colmar, Route Brisach 25.

350 Koehler-Escoffier moteur Rudge TT Replica et bte Rudge 4 vit. sél. tr. belle et. nf. s'adr. FROMENT 13 r. Industrie Clermont-Ferrand.

BEL ens. 1000 BSA chromé noir et vert side à gauche tri. susp. état garanti, civil d'orig. à enl. 120 photo s. dem. GUIGNON Gizeux I. et L.

VOITURES À VENDRE

Georges IRAT 11 CV 140 chron. 10 l. 1/2 aux 100 mot. gar. s fact. fr. Loock. int. cuir rge peint. vert. mét. vraï. belle px Argus POITTEVIN 5 r. Charles Robin Paris-X^e.

VOITURET. Rolux sous gar. 130.000 Cycles BOUCHER à Saint Avertin (I.-et-L.).

V. 50000 cab. décap. 7 CV. Chap. Dornier culb. b. état. Tassin 149 av. du Roule Neuilly sur Seine. MAI. 08-61.

6 CV FIAT sport type 1000 Miles car. course 125 kmh. TSF 65 r. de Rome. LAB 06-00 Event. reprendrais moto.

DARMONT 4 roues t. b. ét. Geiser 70 r. Condorcet Paris-9^e

V. 270 Simca gd spt Deho ou éch. c. BMW ou Triumph tr. réc. max 200+soul. Mal. 32-58

BMW T.326 C.I. 4 pl. imp. mot. nf par part. EUR. 54-99

AMILCAR CGSS 7 cv car. Bordino crse b. ét. VINOT 38 r. Jules Guesdes Issy-les-Mx

V. urg. cse dép. Derby 8 cv parf. ét. 50. Mot. 2 cv amov. pour bateau 28 nf TAISNE, Les Fontenelles, Saint-Cast (C.-du-N) Tél. 9.

ON DESIRE ACHETER

ACH. NSU 501 TS à ref. ou mauv. ét. Messin Orconte Mne

ECHANGES

V. ou éch. ctre p. cylind. 500 Triumph side Bernardet BACLET 76 r. Myrrha Paris-18^e

ECH. fusil 2 cps cal 16 nf luxe garanti 5 ans contre BMW 750 ou ang. 500 culb. ou cad mot. BMW 750 etc. à remonter R. LERAY Poste restante Argentan (Orne).

DIVERS

MONTAGE à façon de sidecar de ttes marques par spécial. POINARD 54 r. Etienne-Dolet Cachan Alesia 34-41.

REVIL (Ets) 82 av. des Ternes ETO. 15-53, seul spécialiste pr tous équipements et accessoires

Cadre moteur Zund. KS 600 pièce. moteur 750 chas. Simca 5. PAQUET Cerisiers (Yon.)

V. moteurs 2 cyl. en V 6 cv air Villiers 3 cv 2 t. BOUAD 1 r. Ferrer Millau Aveyron.

VENDS culasse monot. complète pr 500 cc superclassé Motobécane. Ecrire BALDELON à Capendu (Aude).

C.P.D.M. 4 r. Chaptal Levallois Per. 09-13 - Réal. rect. d'embiel. réal. cyl. dispon. embiel. et cyl. Peugeot P. 105 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc. et ttes marq. Pièc. pour chaise Peugeot, Terrot, Motobécane etc. Embiel. ttes marq. cul. Peugeot, Automoto A.12 et ttes marq. Catalogue no 10 s. dem. Fournit. exclusive aux agents seulement.

FONDS DE COMMERCE

DOUBLE empl. cède Angers fonds Motos Cycles 4 Agences Appart. 4 p. mise au cour. PROVOST 69 rue du Mail.

NICE Motos Cycles appartement 3 pièces cuisine W. 12 m. facade vue sur mer. 950000 Mme DOREE Poste Restante, Ste-Hélène, Nice.

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser
temps et argent

en trouvant à tout moment

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

REVIL ETS

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

ELYSEES 77-74

GASTINNE RENETTE

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

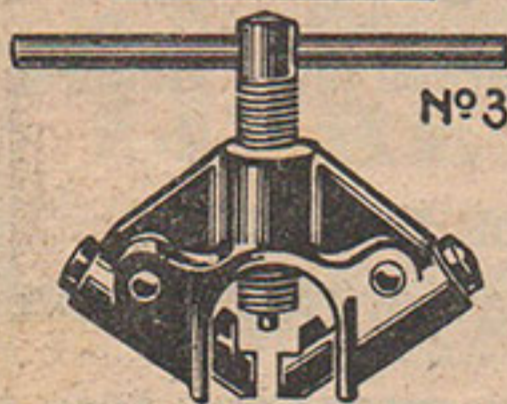
VELOMOTEURS MOTOBECANE

VENTES. REPARATIONS. PIECES DETACHEES

AGENCE ET STATION-SERVICE

VELOSOLEX

DÉRIVE-CHAÎNE SAKER



N°391

DÉRIVE LES CHAÎNES DE
TOUTES MARQUES, TOUTES
DIMENSIONS

PRIX DE DÉTAIL 430 frs

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

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

CRUPDA

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

NAVILLE Frères

CONSTRUCTION
TRANSFORMATION
REPARATION
DE ROUES

pour

Motos - Autos - Canoes

BANDAGES OU PNEUMATIQUES

ROUES POUR TOUS CHARIOTS

35 ans d'expérience

25, rue Bezout - PARIS-14^e

GOB. 72-98 Métro Alésia

EXPEDITION EN PROVINCE

MOTO - RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

Toutes Marques Françaises et Etrangères

SPECIALISTE B.M.W. - (51-2 et R. 25 Neuves)

LUCHON

HAUTE GARONNE

Ses Thermes (Rhumatismes, gorge, oreilles, yeux)

Son Casino - Théâtre - Concerts - Jeux

Piscine - Golf - Excursions

LE SEUL
AVERTISSEUR
ELECTRIQUE
SUR VELOMOTEUR
SANS BATTERIE

Le SANOR

HAUTE FRÉQUENCE
breveté

fonctionnant directement
sur le volant magnétique,
grâce à son filtre breveté
qui redresse et
double la tension



Appel puissant
et sûr sans lâ-
cher le guidon.

Notice sur demande

SANOR

86, rue Pierre Timbaud
Courbevoie
(Seine)

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 d'Nord

vous offre

Le plus grand choix de Paris

Agent de toutes les grandes marques
D.S. MALTERRE - GNOME-RHONE
TERROT - ALCYON - MOTOBECANE
MONET-GOYON — JAWA-OGAR

Livrable immédiatement :

GULLER — JONGHI

catalogue contre 30 fr. en timbres-poste

Vous avez admiré au Salon
les derniers modèles

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

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

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

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

VENTE A CREDIT

LA PROVIDENCE DU MOTARD

ACTUAL-SPORTS

Marcel FARAUS

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

AGENT :

MOTOCONFORT — MONET-GOYON
RENE GILLET — ROUSSEY — M.R. — VAP
TOUTES REPARATIONS...

REMISES A NEUF...

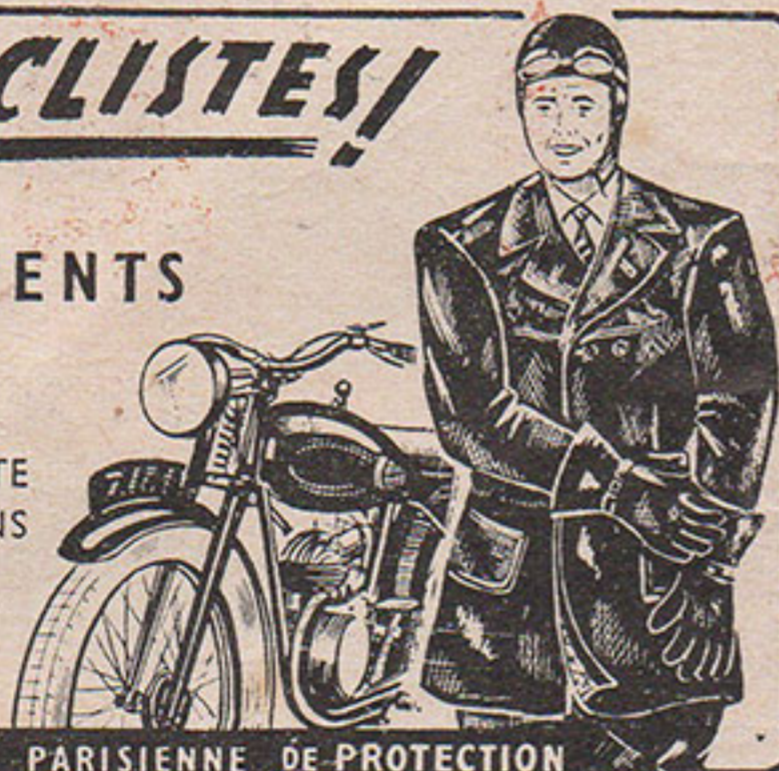
VENTE A CREDIT DEPANNAGES...

MOTOCYCLISTES!

TOUS VÊTEMENTS
CUIR & TOILE
GANTS

MOUFLES - SERRE-TÊTE
JAMBIÈRES-COMBINAISONS

VENTE DIRECTE
DE L'USINE



MANUFACTURE PARISIENNE DE PROTECTION
5, RUE SAULNIER, PARIS-9^e TAI. 82-18

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES
POUR
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ
POUR
MOTOS ALLEMANDES

*Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes*

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

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

BARBES

MOTOS
CYCLES

Avec les 12 mois de
crédit que nous vous offrons
vous aurez votre

GULLER 125 cmc. payable 4.750 frs par mois

» 175 cmc. » 5.700 » »

JONGHI 125 cmc. » 3.800 » »

ALMA 125 cmc. » 4.750 » »

Pour le départ. de la Seine seul. Prov. Crédit 6 mois

REPARATIONS (Renseignements etre 25 fr. timbres)

DRESCHMOTOR

Motos DRESCH
— D.F.R. —

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

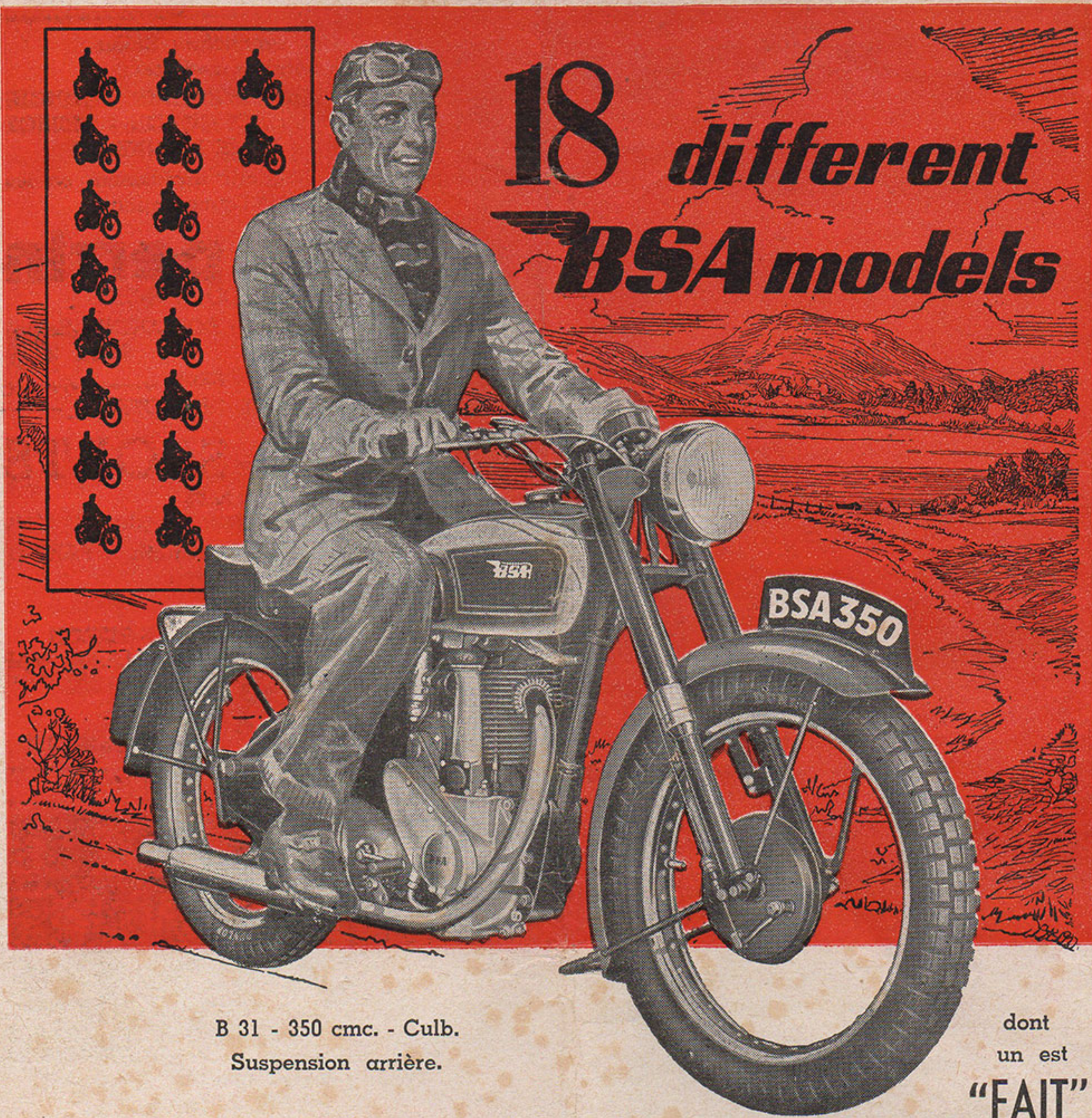
TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES
TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX
ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON

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)



**18 different
BSA models**

B 31 - 350 cmc. - Culb.
Suspension arrière.

dont
un est
"FAIT"
pour vous

LIVRAISON IMMEDIATE

Choisissez une

BSA

MOVEA Importateur Exclusif
pour la France
79, avenue de la Grande-Armée - PARIS-15^e
Tél. : COP. 27-23 - 40-67

**200 Agents Français
à votre service**