

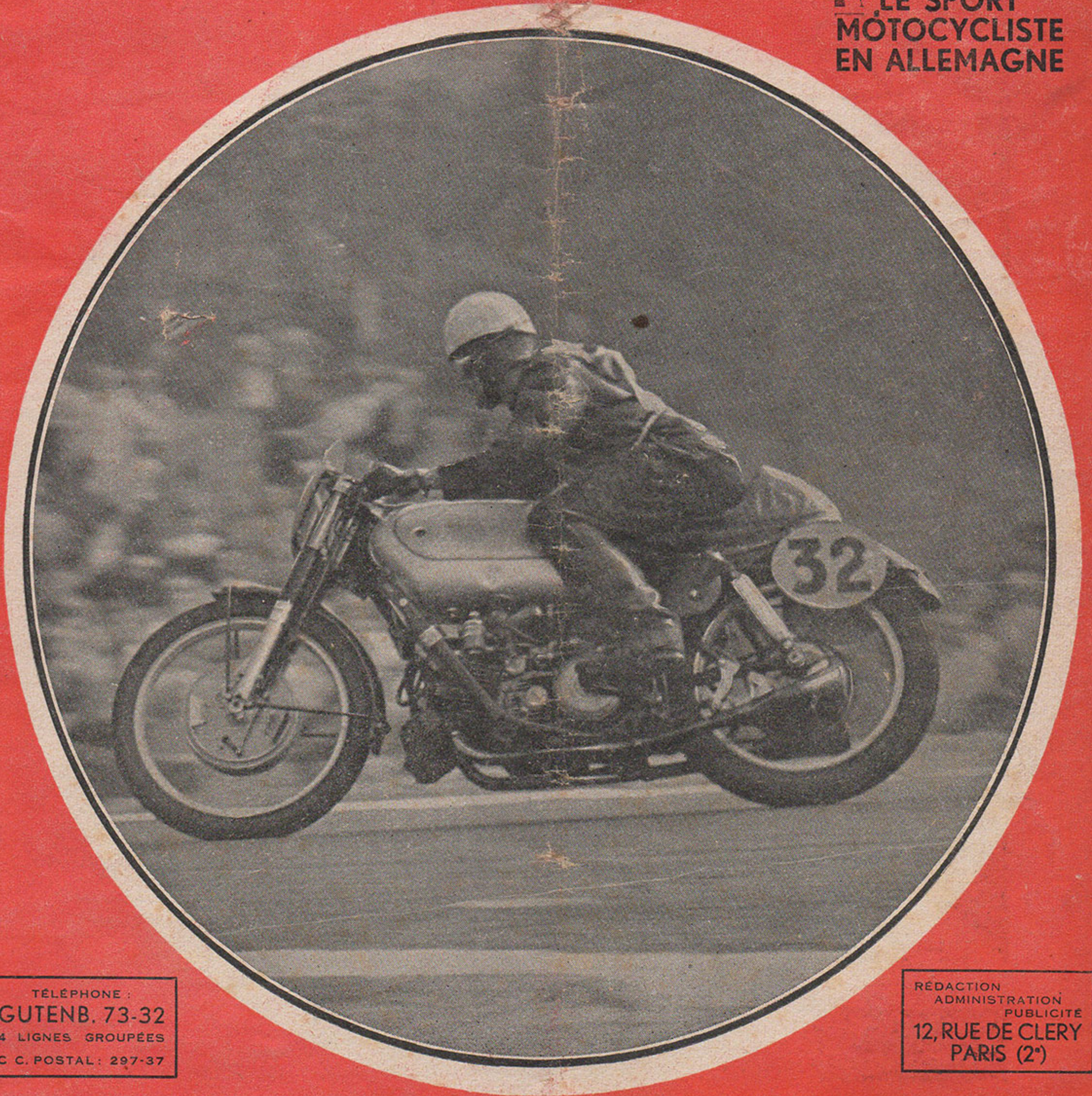
Moto revue

38^e ANNEE. — 12 AOUT 1950. — N° 994.

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :
25 frs

 LE SPORT
MOTOCYCLISTE
EN ALLEMAGNE

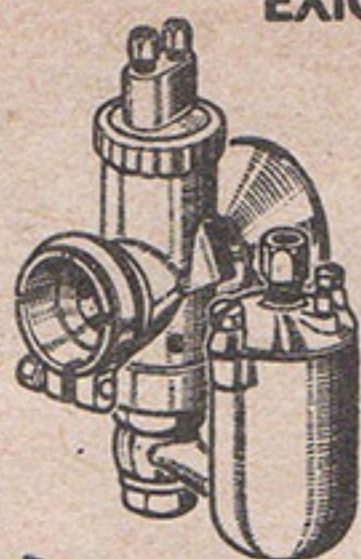


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C C. POSTAL : 297-37

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

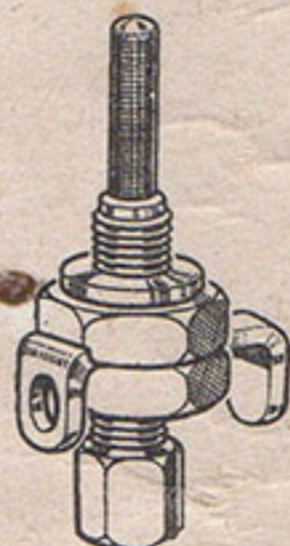
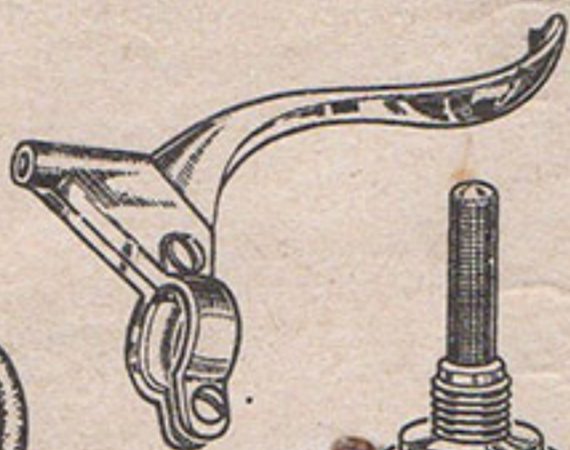
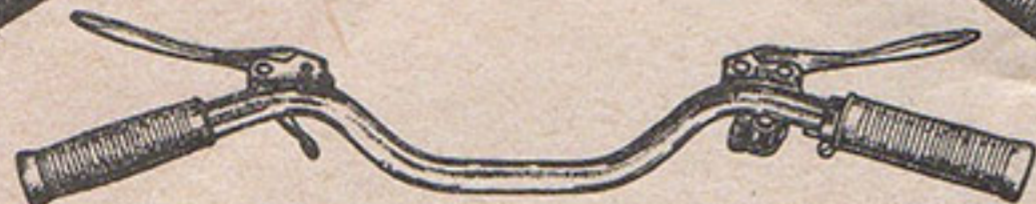
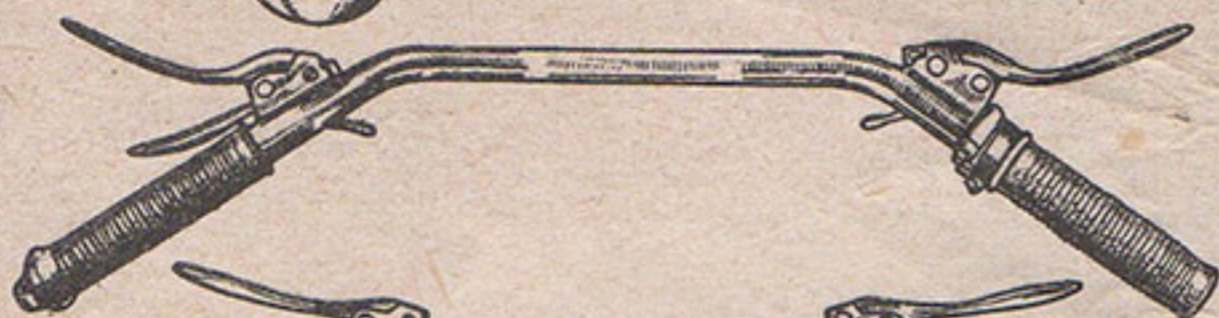
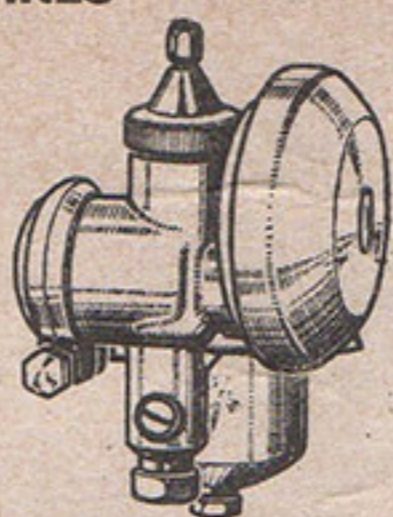
Graham sur A.J.S., qui vient de remporter le Grand Prix de Genève.

EXIGEZ LES ACCESSOIRES



AMAC

En vente
chez tous les
spécialistes



STATION-SERVICE-AMAC

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

ATTENTION!

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

CREDIT

DE LA REGION PARISIENNE

Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10^e

Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

vous offre

Le plus grand choix de Paris

Agent de toutes les grandes marques

D. S. MALTERRE - GNOME-RHONE

TERROT - ALCYON - MOTOBECANE

MONET-GOYON — JAWA-OGAR

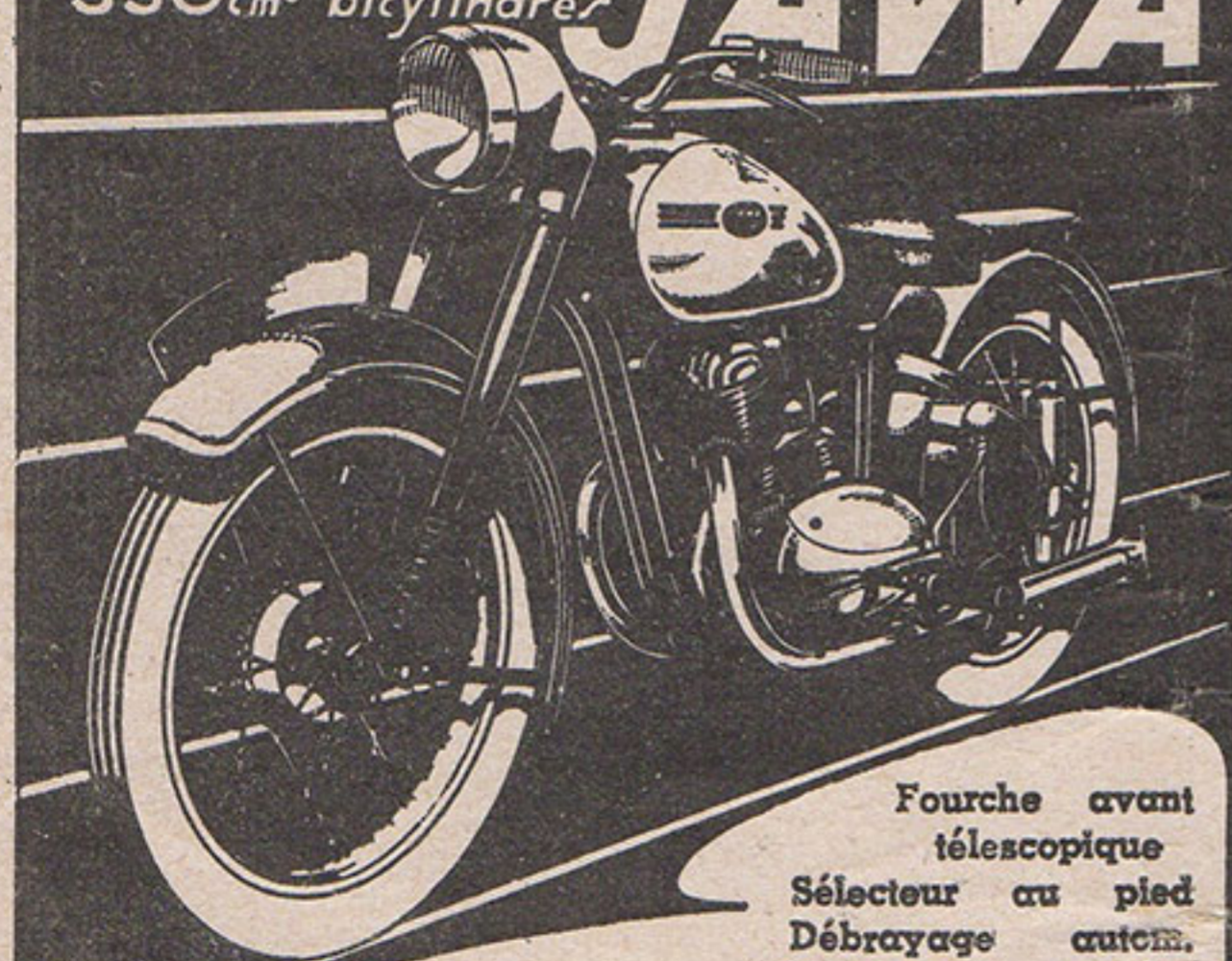
Livrable immédiatement :

GULLER — JONGHI

catalogue contre 30 fr. en timbres-poste

250 cm³
350 cm³ bicylindres

JAWA



Fourche avant
télescopique
Sélecteur au pied
Débrayage autom.
Suspension arrière

DISPONIBLE IMMEDIATEMENT

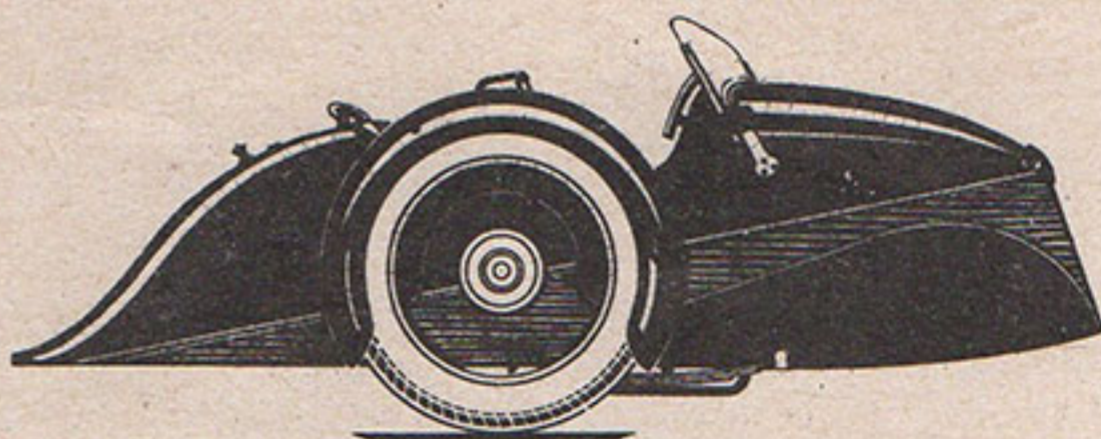
STOCK PIECES DETACHEES
Agent Général pour la France et l'Algérie
ETABLISSEMENTS POCH
127, av. de Neuilly & NEUILLY-s-SEINE - Tél. : SAB. 61-70

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

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

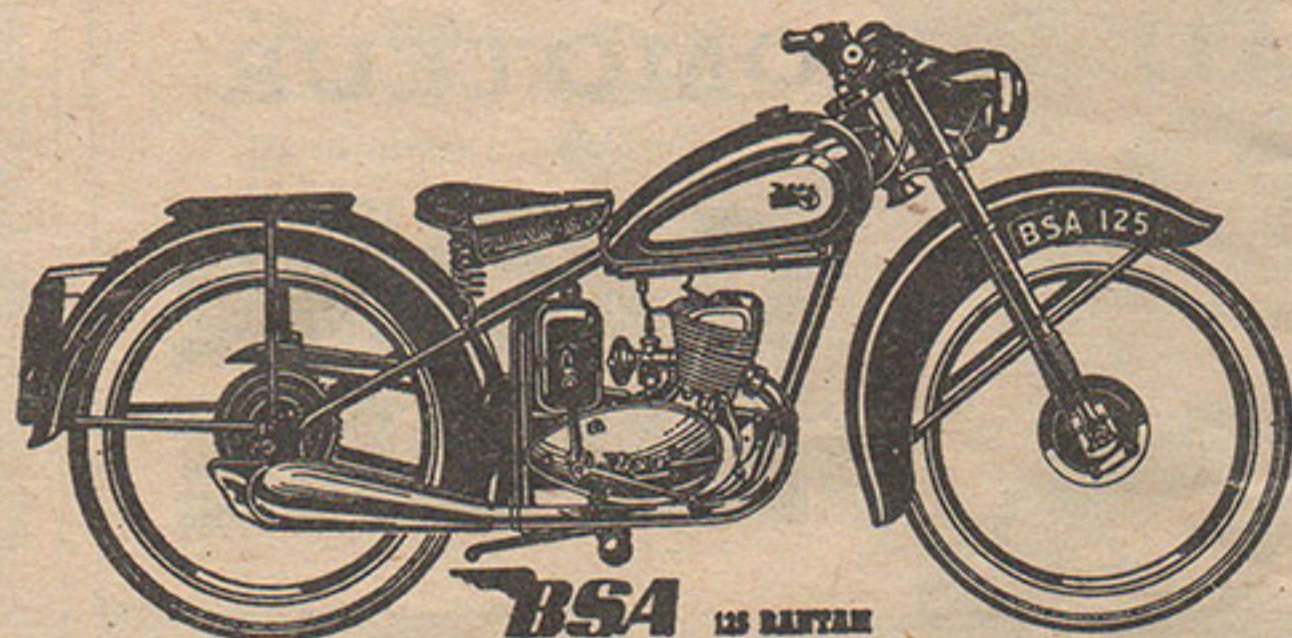
LEVALLOIS

**LA QUALITE LA MEILLEURE
10.000 FRANCS MOINS CHER**

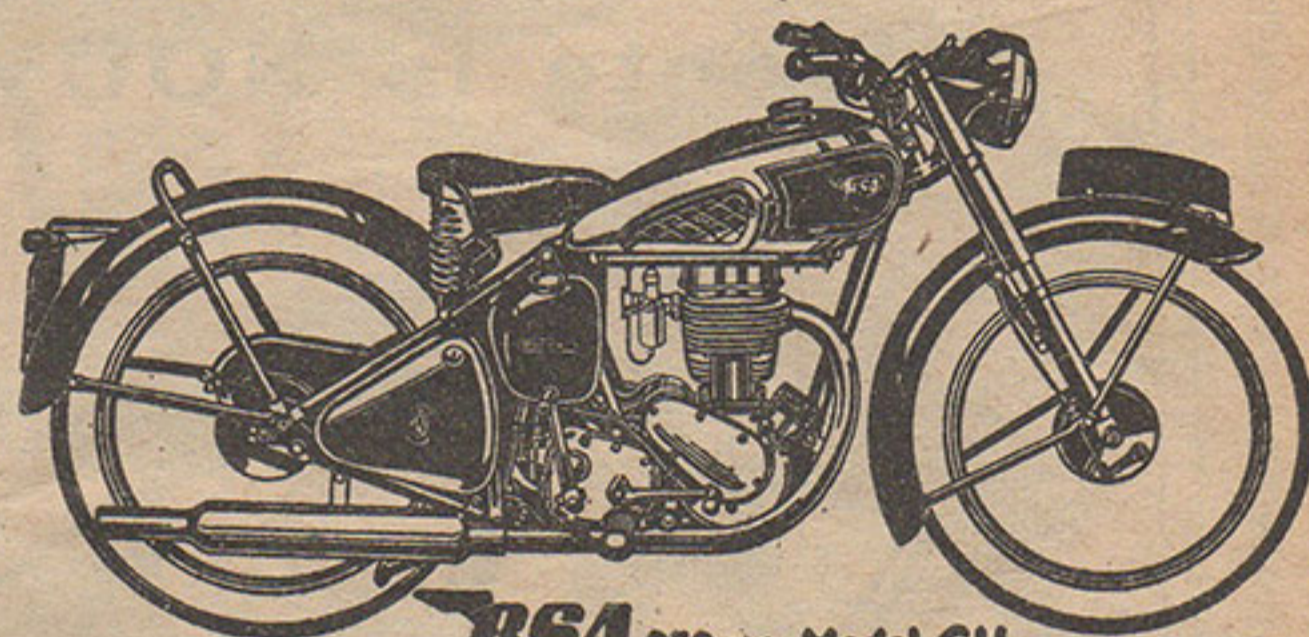
BSA

de Birmingham (Angleterre)

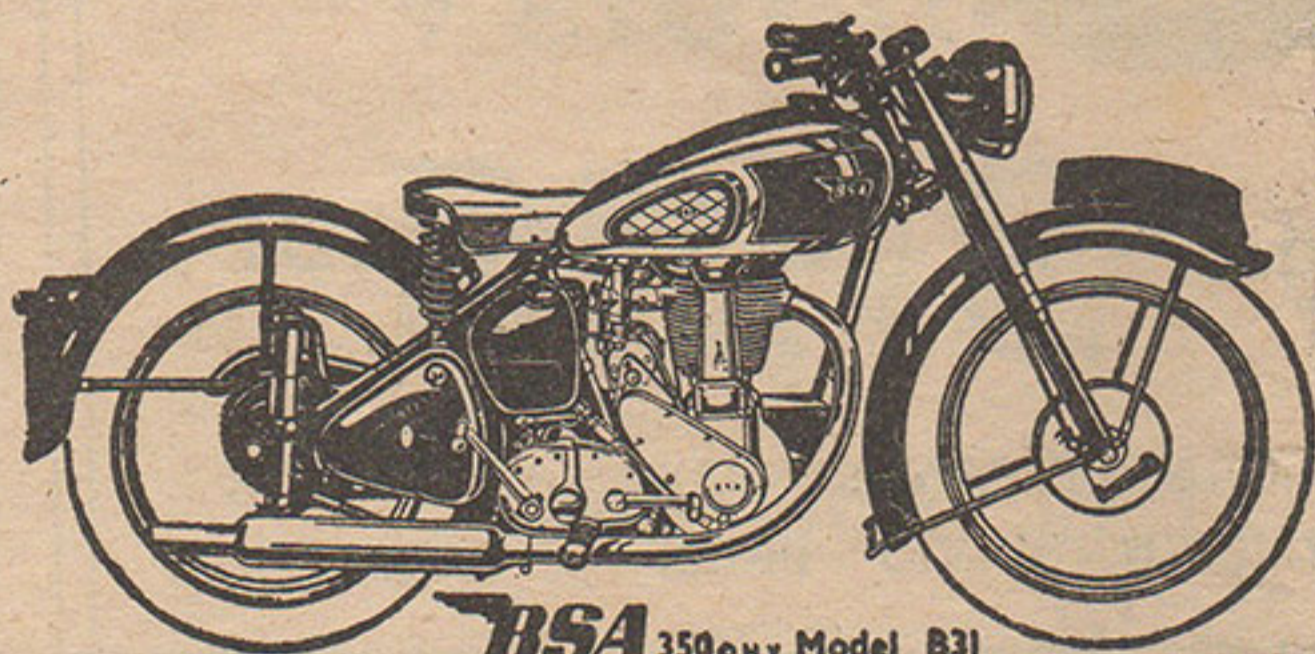
*Livraison immédiate
des modèles :*



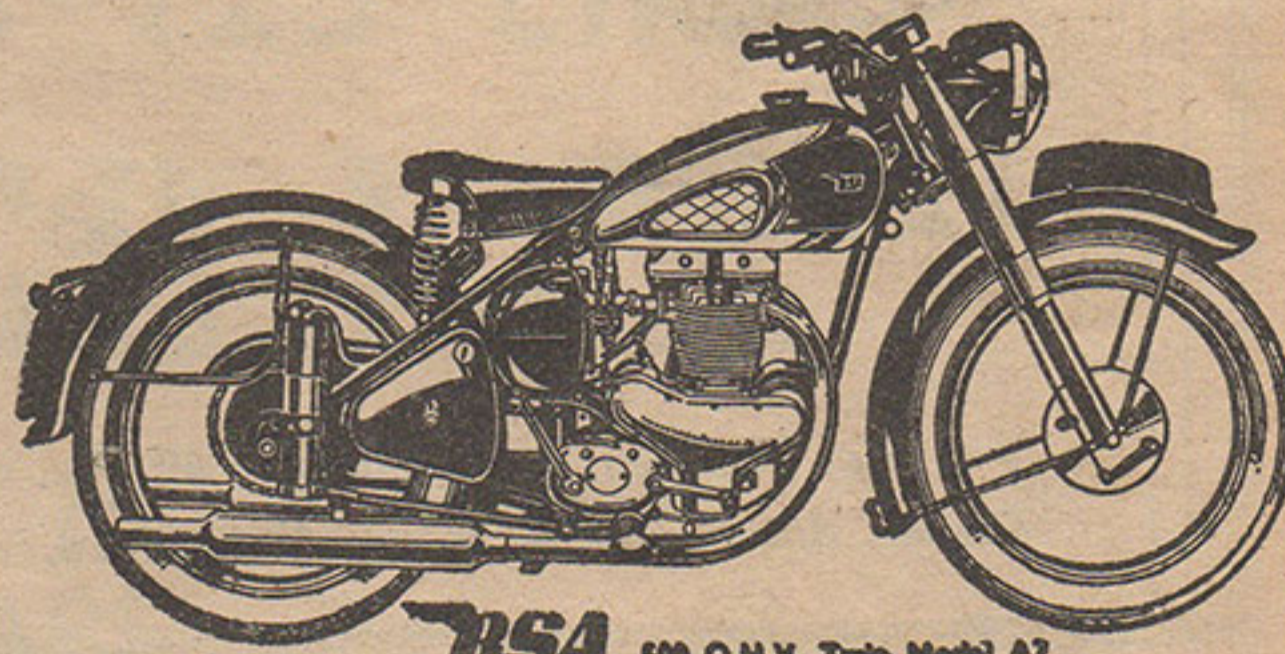
BSA 125 cc. Standard
D 1 - Standard - 125 cmc.
125.000 frs.



BSA 250 cc. Model C11
C 11 - Standard 250 cmc. culb.
175.000 frs.



BSA 350 cc. Model B31
B 31 - Suspension AR. 350 cmc. culb.
245.000 frs.



BSA 500 cc. Model A7
A 7 - Suspension AR. 500 cmc. 2 cyl.
280.000 frs.

CHEZ TOUS LES AGENTS

BSA

MOVEA Importateur
exclusif

79, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE
PARIS-16° — COPernic 27-23 - 40-65

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

ELEGANCE

SECURITE

Lambretta

Description : Moto-Revue N° 992

F. A. S.

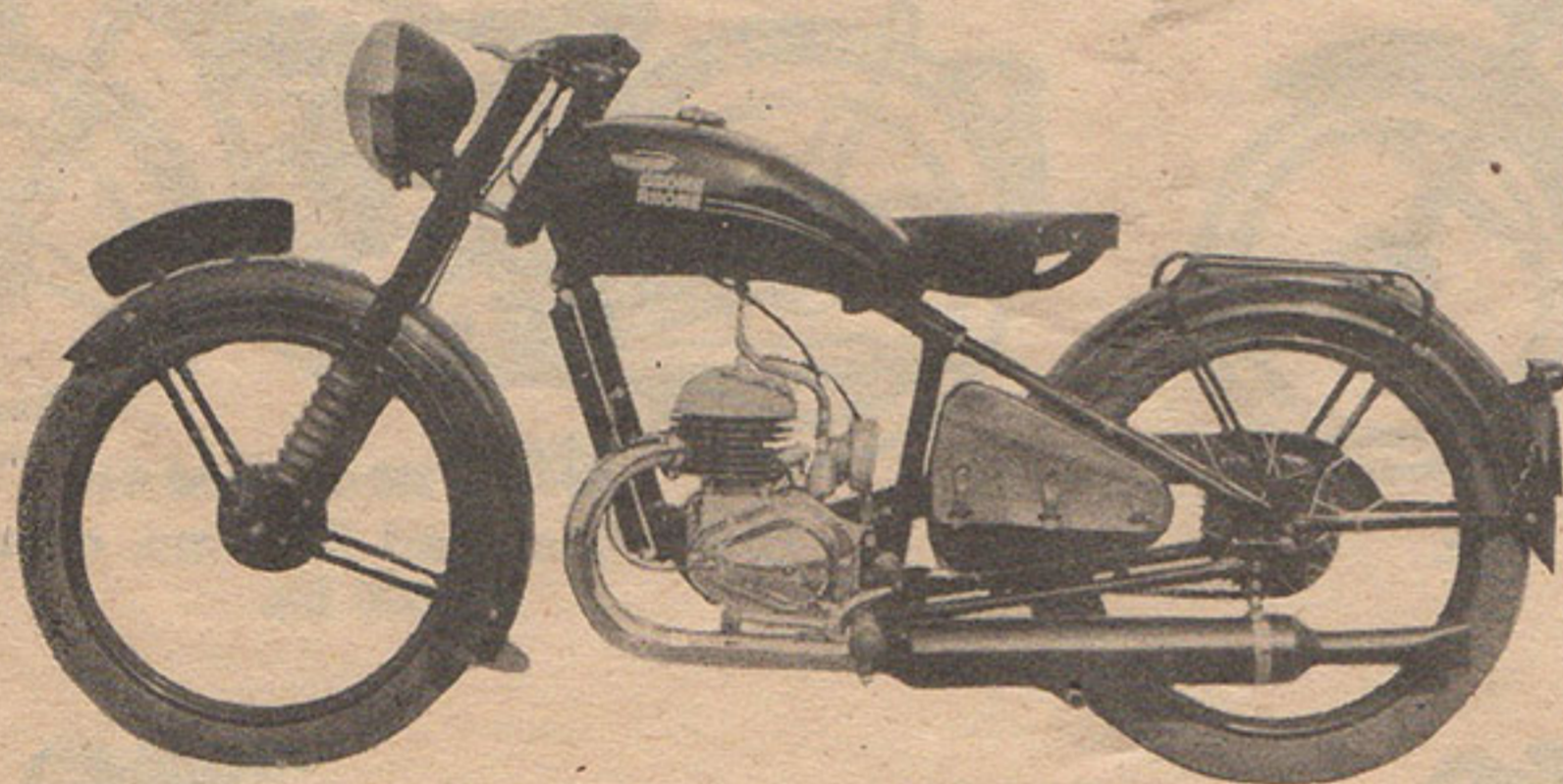
12, Avenue de la Porte Champerret - PARIS-17^e - GAL. 99-73

Liste des Agents sur demande

ECONOMIE

REGULARITE

La Société des Aéroplanes VOISIN présente le NOUVEAU VELOMOTEUR



GNOME RHONE

125 cm. Le R. 4. à sélecteur

Vente et Magasin d'Exposition : 49, Av. de la GRANDE ARMEE - PARIS — KLE. 90-56
Pièces détachées et Réparations : 16, r. FELICIEN - DAVID - PARIS — AUT. 08-90

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.

SACOCHE

Entièrement

bordées

Renforcées

GRAND LUXE

la paire 5.850

5 % aux membres de clubs

Prix par quantités

BRAUN

Artisan - Fabricant

89, rue de la Glacière - PARIS-13^e



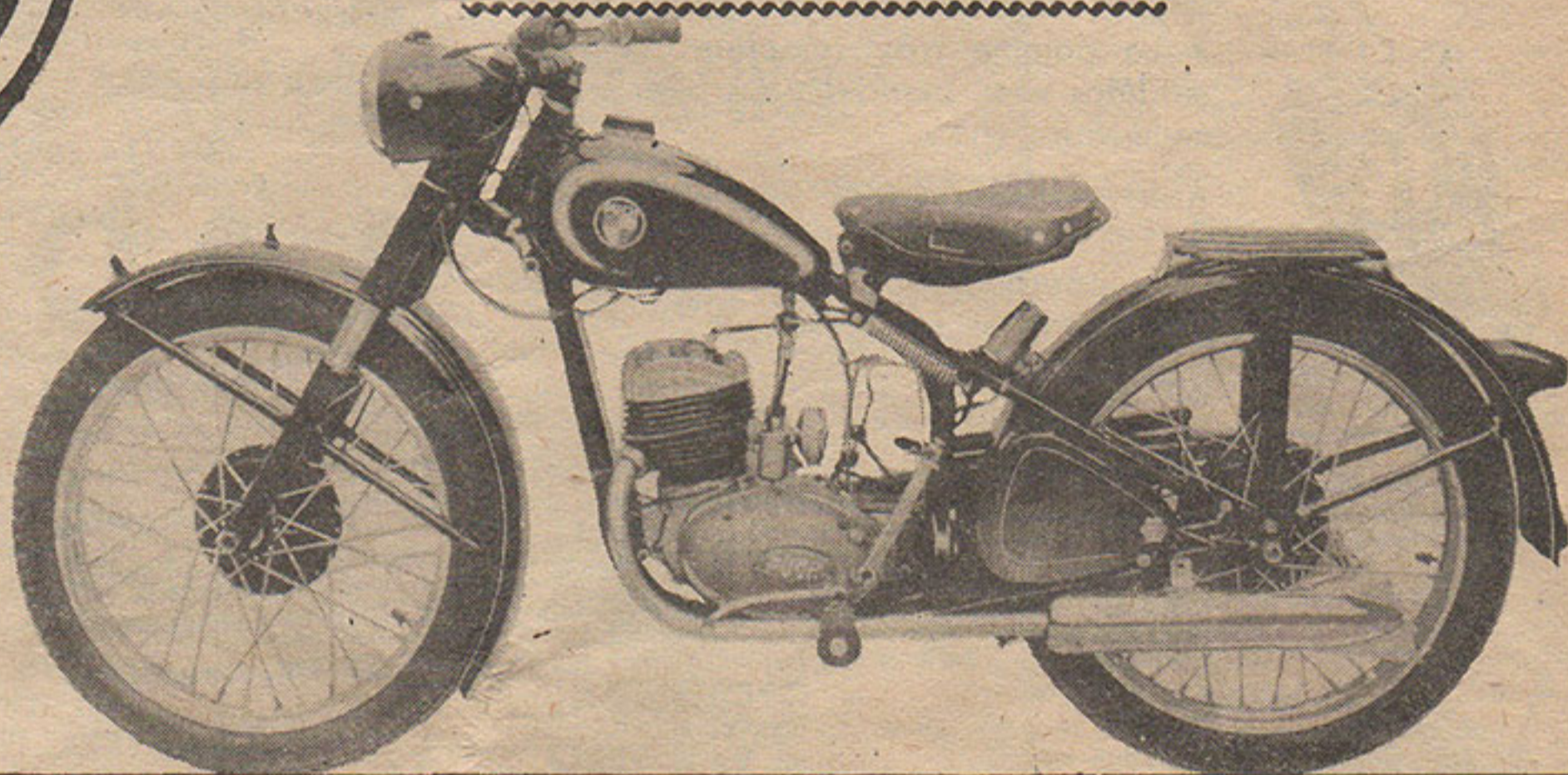
ADAPTABLES
SUR TOUTES MOTOS

La PUCH 125 Tourisme

2 TEMPS - CYLINDRE EN U. - DOUBLE PISTON - ALLUMAGE par DYNAMO-VOLANT - FOURCHE TELESCOPIQUE A AMORTISSEURS HYDRAULIQUES.



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

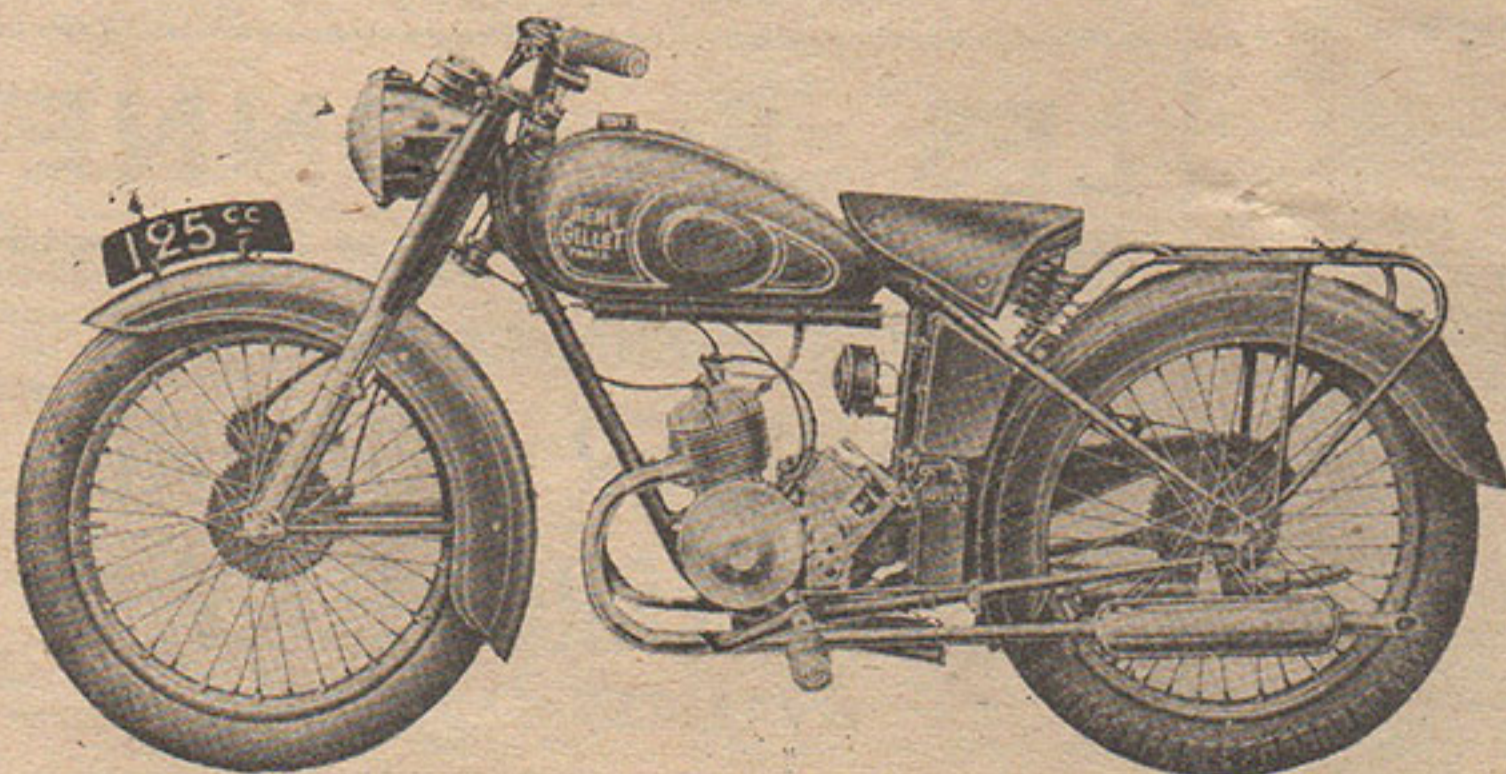
72-79-81, rue du Fg St-Jacques
PARIS-14^e GOB.24-32

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



Le Courage ne perce pas les Ténèbres

★ La nuit vous risquez un accident à chaque pas!..

★ Le meilleur moyen de l'éviter c'est d'avoir toujours à votre disposition un boîtier électrique CIPEL-MAZDA.

★ La gamme très complète de nos modèles vous permettra de fixer aisément votre choix.

★ La CIPEL fabrique des piles qui durent et se conservent.

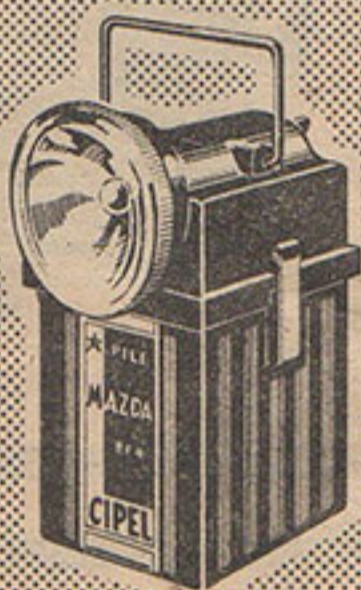
Voilà pourquoi les piles MAZDA de la CIPEL sont les meilleures.



Projecteur MAZDA à foyer réglable (B. 500), la plus puissante des lampes de poche. Portée : 80 mètres

Électro-Fanal CIPEL comportant une chape amovible et une batterie d'alimentation.

Modèle M. 700 pour éclairage intense. Modèle AD. 710, longue durée, grande conservation.



Petite lanterne. (B. 622) émaillée au four. 6 coloris. Éclaire de loin comme de près. Portée : 30 mètres



Torche grand modèle à foyer réglable (B. 520) en matière plastique incassable. 5 coloris. Réflecteur argenté. Anneau de suspension. Portée : 100 mètres



Petite torche en matière plastique incassable (B. 528) pour la poche ou le sac de dame. Portée : 10 mètres



Lampe de poche (B. 452) émaillée au four. 6 coloris. Fabrication très soignée. Allumage intermittent ou continu.

Important

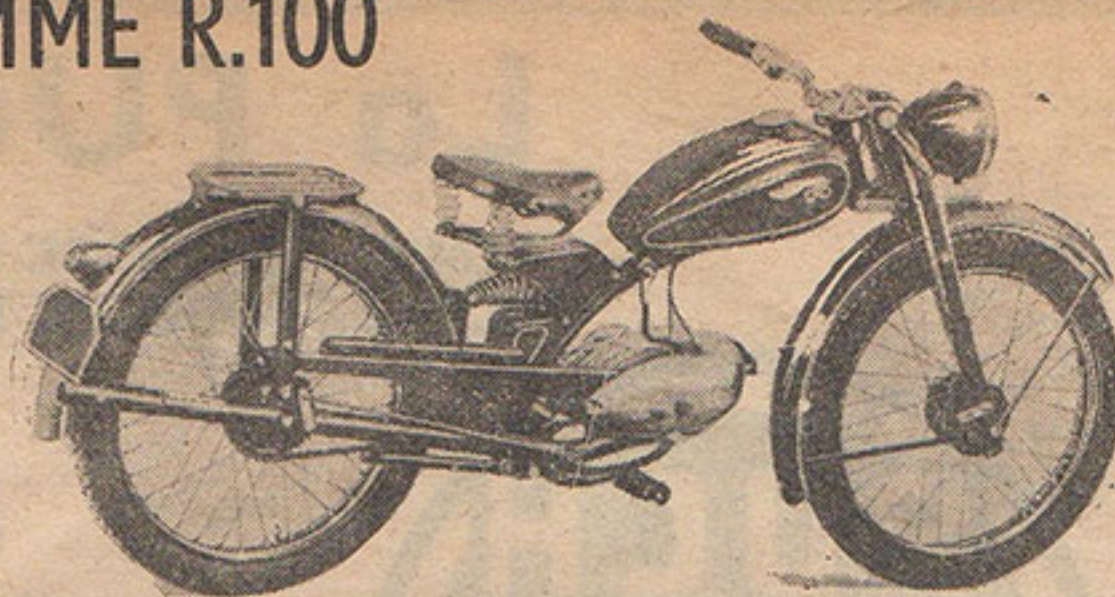
★ Si votre fournisseur habituel ne peut vous présenter nos boîtiers, écrivez à CIPEL - ARGENTEUIL (S.-&O.) nous vous indiquerons l'adresse d'un détaillant près de votre domicile.

LA PILE MAZDA

c'est la lumière en conserve



IMME R.100



Le plus confortable des vélomoteurs, tout équipé : 117.600 frs.

Compteur, batterie, klaxon, roues à broches, suspension AR par cadre articulé, 3 vitesses automatiques au guidon. Vitesse : 75 kmh. Présentation soignée : noir, vert, marron. Garantie d'usine : Cadre et Fourche : 3 ans - Pièces détachées garanties. Vente de moteurs complets.

CREDIT CLIENTS : Commande : 10.000 ; Livraison : 30.000 et 6 mois de crédit.

AGENTS toutes grandes villes demandés. Commande : 20.000. - Règlement fin de mois.

LADEVEZE

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

Distributeur du célèbre vélomoteur allemand en France, Sarre et Colonies.

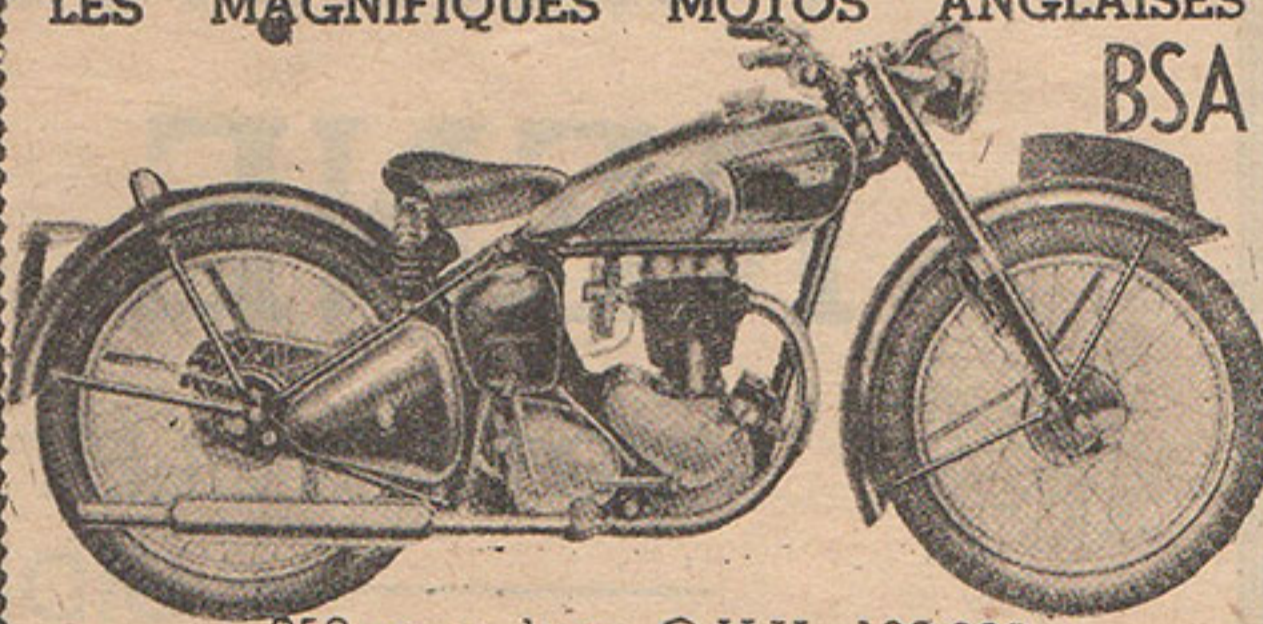
Distributeur ARIEL — PANTHER — O.E.C. (Anglaises) Gilera (Italienne).

Et cinquante Motocyclettes de première marque d'occasion, vendues à crédit avec garantie.

ACHAT — REPRISE — ECHANGE — DEPOT VENTE

Expédition France et Colonies
OUVERT PENDANT LES VACANCES

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



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

Moto

La
Moto

revue

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

Le Numéro : 25 francs

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

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N^{os} de série.
● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.
● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
● Changem. adresse 15 f. tim br. av. la dern. bande rectif.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

◆ SECHAGE DES PEINTURES

Lors de la fabrication de véhicules en grande série, il est extrêmement intéressant d'obtenir un séchage aussi rapide que possible, des peintures, sans que pour autant ces dernières subissent de dommages du fait de la rapidité de l'opération. A l'usine de Lausing (Michigan) qui produit actuellement les voitures Oldsmobile, les véhicules, une fois mis en peinture, sont amenés dans une sorte de tunnel où la température se trouve portée à 95° C par 1.300 lampes infrarouges ayant chacune une puissance de 250 w. Ce n'est qu'après de nombreux essais sur l'efficacité des divers modes de séchage que fut montée cette nouvelle installation. La construction de quatre autres fours de séchage identiques a été prévue.

◆ PRIX DES PNEUMATIQUES

Le développement extrêmement fort de la consommation de caoutchouc vient d'entraîner une hausse sensible des pneumatiques aux U.S.A. Les grandes sociétés américaines prépondérantes dans cette industrie, ont en effet décidé d'augmenter de 2,5 % les pneumatiques de voitures de tourisme et de 5 % les bandages de camions. Ce renchérissement, loin de provenir essentiellement d'une pénurie momentanée des approvisionnements, s'est étendu au contraire à des termes relativement éloignés, laissant ainsi présumer que le marché et les consommateurs industriels de cette matière première s'attendent à une assez longue durée de l'évolution ascendante constatée actuellement.

◆ 150.000 SCOOTERS PRODUITS CETTE ANNEE EN ITALIE

C'est à Brescia, siège de l'« Associazione Industriale » que l'ingénieur Giuseppe Lauro, directeur général de la Société Innocenti, vient de faire une conférence sur le scooter. Un public nombreux a suivi avec beaucoup d'attention l'exposé de l'orateur qui a cité des chiffres du plus haut intérêt.

Cent cinquante mille scooters sortiront cette année ; 25.000 seront exportés vers les autres pays. Pourtant ces chiffres sont encore loin de refléter le succès du scooter en Italie, car, comme ailleurs, la bureaucratie et certaines mesures protectionnistes freinent le mouvement.

L'A PEU PRES EN MATIERE DE MECANIQUE

TOUT le monde reconnaît que les montres sont des instruments délicats, et rares sont les personnes assez hardies pour essayer de les réparer. Les dimensions relativement grandes des organes d'un moteur laissent souvent à penser à son possesseur qu'il n'est pas délicat et qu'il peut le réviser « à peu près ». C'est une grossière erreur que l'on conçoit lorsqu'on voit avec quelle minutie un spécialiste met au point un moteur de course. Il est faux de croire qu'un moteur de tourisme fatigue beaucoup moins et qu'il peut s'accommoder d'une moindre précision. Il tourne moins vite, le taux de compression est moins élevé, mais il n'est pas monté « à peu près ».

Sans contestation, l'entretien d'une machine peut être fait par le motocycliste lui-même et par entretien nous entendons, non seulement le nettoyage, mais les réglages, le décalaminage, le rodage des soupapes, les vidanges d'huile, etc... en un mot tout ce qui n'entraîne pas le remplacement ou la rectification d'un organe. Mais par contre, la réparation proprement dite est dangereuse si on n'est pas un mécanicien parfaitement outillé ! On ne fait pas de la mécanique en essayant d'apprécier l'usure d'une pièce en clignant de l'œil : il faut des comparateurs, des jauges très précises, un marbre parfaitement plat.

Un moteur qui a parcouru 20.000 kms a besoin d'une révision sérieuse. Et ce n'est pas « à peu près » qu'il faut apprécier l'usure des organes, l'ovalisation du cylindre, la déformation des arbres, etc... Il faut les mesurer avec des palmers de précision et pas avec un pied à coulisse en mauvais état. Il faut éviter à tout prix les demi-révisions où l'on remplace le strict indispensable, car l'utilisation simultanée d'une pièce neuve avec son complément usagé conduit au remplacement des deux pièces à bref délai. Evitez les procédés barbares comme fausser la bielle pour que le piston soit d'aplomb. Quand on constate du jeu à la bielle, il ne faut pas croire que le remplacement des rouleaux soit suffisant. En somme, chaque fois qu'une pièce a un jeu excessif, toutes les parties de cette pièce ou y attachées, ont besoin d'être revues. Et il faut se méfier des réparations trop bon marché, faites à la diable sans le matériel et l'outillage nécessaires.

Ne baclez pas la révision du moteur comme une corvée qui retarde vos sorties, mais sachez que les révisions faites avec le soin nécessaire, très loin de devenir de plus en plus fréquentes, s'espacent et que le rendement ne va pas en décroissant avec les années.

◆ CRISE DU CHEMIN DE FER

Si l'on en croit M. Peyret, auteur d'une « Histoire des Chemins de Fer en France et dans le Monde », le fait de se trouver devant un déficit croissant n'est pas l'apanage du seul réseau français. En effet, en Grande Bretagne, le déficit a atteint en 1948, 7 millions de livres, en 1949, 25 millions et pour 1950 les prévisions sont de 35 millions de livres (soit environ 30 milliards de francs).

En Belgique, le déficit ne cesse de croître également : de 435 millions de francs belges en 1945, il est passé à 2.500 millions en 1948 (environ 15 milliards de francs français), soit un déficit atteignant le quart des dépenses d'exploitation.

En Suisse, où pourtant le réseau est ultra-moderne, on s'attend pour 1950 à 70 millions de francs suisses de déficit (soit environ 7 milliards de francs).

Enfin même les Etats-Unis n'échappent pas à la règle et les 700 compagnies privées constituant l'ensemble du réseau se trouvent devant une situation difficile due à la baisse importante des recettes (15 % en moins pour les marchandises, 13 % en moins pour les voyageurs).

Les difficultés correspondent au fait que le réseau ferré américain par ailleurs peu dense, a connu pendant la guerre un développement artificiel dû à la nécessité stratégique de relier la côte du Pacifique à celle de l'Atlantique.

Cette crise mondiale montre donc nettement qu'il ne peut s'agir que très accessoirement d'une mauvaise gestion, mais bien d'une décadence générale d'un moyen de transport périmé.

◆ QUI HABET AURES...

Monsieur Georges Ravon, dans un récent numéro du « Figaro », s'élève contre un motocycliste, qui chaque jour, le réveille à six heures. Ce motocycliste, s'il cherche à produire cet effet bruyant qu'on lui reproche peut être fier de la publicité que la presse lui fait, mais entre-nous, cher motocycliste pétaradant et mises à part les considérations sur le droit qu'ont les gens de sommeiller en paix, pensez-vous servir la cause du motocyclisme en vous rendant odieux ? Par ailleurs, si vous lisez « Moto-Revue » n'y voyez-vous pas figurer dans les colonnes publicitaires les noms des maisons qui sauront, par l'emploi d'instruments adéquats et à peu de frais, faire de vous un motard admiré par sa discrétion ?

◆ L'AGE MOYEN DES COUREURS DU TT.

En moyenne 36 ans. On peut dire qu'en Angleterre également existe une certaine catégorie de coureurs de la « vieille » génération qui d'ailleurs comptent toujours parmi les plus redoutables.

Outre cette équipe, qui comprend des hommes dont la plupart couraient déjà avant la guerre, a surgi une pleiade de jeunes à la science éprouvée tels Geoff Duke qui a 26 ans, Richard Dale, 22 ans et Reginald Armstrong, 20 ans. Comme on peut le constater, en Angleterre aussi existe un vide entre les coureurs de 28 ans et ceux de 35 ans, vide qui doit être attribué à la longue période de guerre et aux pertes subies au cours des hostilités.

◆ UNE MOTOCYCLETTA AVEC MOTEUR 8 CYLINDRES EN V.

Lorsque nous nous replongeons dans l'histoire de la moto et nous le faisons toujours avec un très vif plaisir, il nous arrive souvent de retrouver des types de construction intéressants et d'une grande originalité ; ils constituent un témoignage des études et des efforts poursuivis dans notre branche. C'est ainsi qu'un jour a existé en Amérique une moto équipée d'un moteur 8 cylindres en V qui, paraît-il, faisait 137 miles, c'est-à-dire 219 kmh. ! C'était avant la première guerre mondiale en 1907. Nous n'avons malheureusement pu glaner davantage de détails sur cette machine. Mais le nom du constructeur par contre nous est connu puisque par la suite il est devenu célèbre dans le monde. Il s'agit en effet de Glenn Curtis, une des plus grandes figures de l'industrie aéronautique.

◆ CURIOSITES DE LA TECHNIQUE.

La voiture américaine d'aujourd'hui est deux fois plus lourde, dure deux fois plus longtemps et sa puissance est en moyenne cinq fois supérieure à celle de 1910. Construite avec l'outillage et suivant les procédés en cours, autrefois elle aurait coûté plus de vingt millions de francs.

◆ PNEUS A STRIES LONGITUDINALES

Jusqu'à présent on rencontrait des pneus striés en long, presque exclusivement sur la roue avant des machines de course. Si certaines maisons sortent maintenant toute une gamme de ces pneus pour des machines de toute cylindrée, il faut penser que cela a sa raison d'être.

Un premier avantage est d'éviter tout dérapage latéral et d'accroître sensiblement la sécurité de conduite dans les virages. On peut donc dire que là aussi les courses où l'on incline les machines à l'extrême dans les courbes, ont contribué au progrès de la machine de série qu'on utilise tous les jours. Certains affirment également que le pneu strié roule plus « léger » sur la route, donc qu'il est plus « rapide ». Sur sol mouillé il n'est pas inférieur au profil classique et quiconque l'a utilisé par tous les temps et sur des routes différentes apprécie ses qualités.

◆ UN NOUVEL APPAREIL DE CONTROLE POUR PNEUMATIQUES.

Un ingénieur munichois, Monsieur Raymond Willinger, a mis au point un nouvel appareil de contrôle universel des pneus qui indique non seulement l'état de charge et de pression des pneus de véhicules automobiles, mais aussi la vitesse permise. Le cadran de l'appareil comporte trois graduations respectivement en vert, jaune et rouge. Le cadran jaune comprend les valeurs normales permises ; l'aiguille arrivant dans la zone verte met en garde contre une charge plus élevée ou une augmentation de vitesse. La zone rouge fait savoir que le pneu est surchargé ou trop gonflé ; il y est également indiqué la vitesse maximum possible. Si l'aiguille est sur « Stop », la plus grande prudence, voire même l'arrêt du véhicule sont recommandés.



◆ PRODUCTION DE CAOUTCHOUC

Lors de sa dernière session tenue à Bruxelles, le Groupe International d'Etude du Caoutchouc aboutit à cette conclusion que la production mondiale de caoutchouc naturel en 1950 dépassera de 140.000 tonnes la consommation prévue. En effet, on évalue la production 1950 à 1.600.000 tonnes de gomme et la consommation probable à 1.460.000 tonnes.

La consommation de caoutchouc synthétique pour la même période est chiffrée à 460.000 tonnes, dont 425.000 tonnes fabriquées par les Etats-Unis d'Amérique qui seraient disposés à intensifier leur production de caoutchouc synthétique afin d'entraîner une baisse de la gomme naturelle.

Cela conduira-t-il les usagers à bénéficier de prix moindres pour se procurer des pneumatiques.

◆ UNE IDEE PAS BANALE

Allier l'utile à l'agréable est une chose assez difficile parfois, surtout lorsqu'il s'agit d'éducation, d'éducation sur la circulation routière. L'action d'un « garde-chiourne » n'est pas toujours du meilleur effet, et bien souvent désastreuse. Une idée peu banale a été émise par la direction de police de la ville de Bienne, en Suisse : un concours de vitrines doté de prix intéressants (500 fr. pour le 1^{er} prix, francs suisses bien entendu !).

Ce concours eut un véritable succès, et les commerçants ont rivalisé d'imagination dans la composition de leurs devantures.

Ce concours a reçu près de 3.000 réponses du public, et l'on verra s'il a porté des fruits comme moyen d'éducation.

En 1949 déjà, un concours-examen de circulation avait été organisé : plusieurs milliers d'élèves des écoles de la ville y prirent part, et les meilleurs d'entre eux ont reçu des prix. Oh ! ironie, on dut constater que ces enfants connaissent mieux les règles de la circulation que les adultes, et se comportaient bien mieux dans la rue.

On peut espérer que cet exemple sera suivi par d'autres villes.

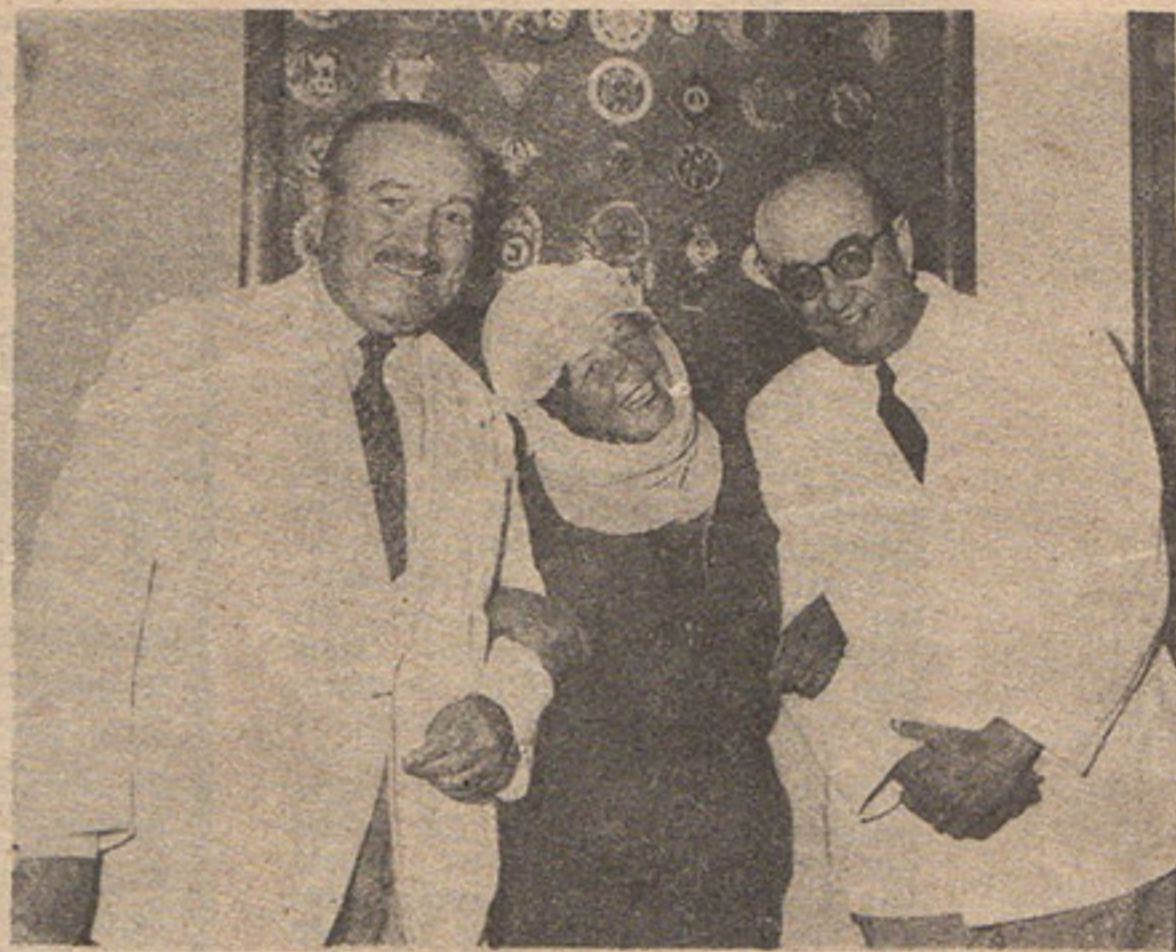
◆ REMORQUE POUR SIDECAR

Le problème des bagages est, en cette période de vacances, d'une importance extrême. Le sidecariste lui-même voudrait en emmener davantage. Une remorque est donc bien séduisante. Le Callaghan construit à 175 Brampton Road, Bexleyheath, Kent, Angleterre, comporte une caisse en contreplaqué avec deux longerons en bois sur lesquels sont fixées les articulations des ressorts semi elliptique. Elle semble extrêmement pratique, mais le prix, si on y ajoute la taxe d'achat, est assez élevé.

◆ UNE ADRESSE UTILE

Nous rappelons à tous les motards et particulièrement à ceux qui empruntent la route d'Orléans, qu'ils trouveront le meilleur accueil chez M. Delmotte à Briès-sous-Farges et seront certains d'avoir à leur disposition un outillage excellent et toute la compétence désirable.

M. Delmotte est en outre agent de Jonghi et Motobécane et procédera également à la réparation de votre moteur dans les délais et les conditions les plus satisfaisants.



Une française, Mme Myriam, vient d'accomplir un raid peu ordinaire de 9.000 kms, en Afrique, sur un 125 Peugeot. Son itinéraire était jalonné par les points suivants : Casa, Marrakech, Fez, Taza, Oudja, Colomb-Bechar, Tlemcen, Gafsa, Gabès, Sfax, Sousse et Tunis. Nous la voyons ici au terme de son périple, au cours duquel elle dut lutter contre les intempéries, le climat et l'état des routes.



L'ÉCHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCES-VERBAUX

Parlons technique :

LES MOTOS D'UNE MEME SERIE SONT-ELLES IDENTIQUES ?

LORSQU'ON entreprend la construction en série d'un type déterminé de moto (1.000 par exemple), l'usine commence par fabriquer un nombre correspondant de pièces relatives à ce type de machine. La machine elle-même est ensuite construite à partir de ces pièces. Cet état de choses implique évidemment la condition suivant laquelle il doit être possible d'adapter n'importe quelle pièce sur n'importe quelle machine sans travail supplémentaire d'adaptation. Le but ne peut être atteint qu'en fabriquant 1.000 pièces rigoureusement semblables. Or, du point de vue technique, la chose n'est pas possible. On est obligé de tolérer, du moins dans certaines limites, des variations de cotes ; ces variations, on est obligé d'en tenir compte et de les prévoir, c'est ce qu'on appelle la « tolérance ». Les laboratoires ont pu se rendre compte, au cours de nombreux essais, que ces variations, limitées il est vrai à une certaine valeur, n'apportent pas d'inconvénients majeurs. Si la tolérance prescrite sur les épures a été parfaitement observée en tous points, la motocyclette pourra être montée sans précaution spéciale et sans travail de finition supplémentaire. C'est seulement de cette façon qu'il sera possible de construire bon marché.

On pourrait croire, a priori, que toutes les machines d'une même série sont exactement identiques. C'est inexact, parce que les diverses pièces ne sont pas elles-mêmes identiques. Il y a plusieurs causes de variation à l'intérieur d'une série, bien que les différences soient très minimes. C'est de ces dernières que nous allons vous entretenir.

LE MATERIAU

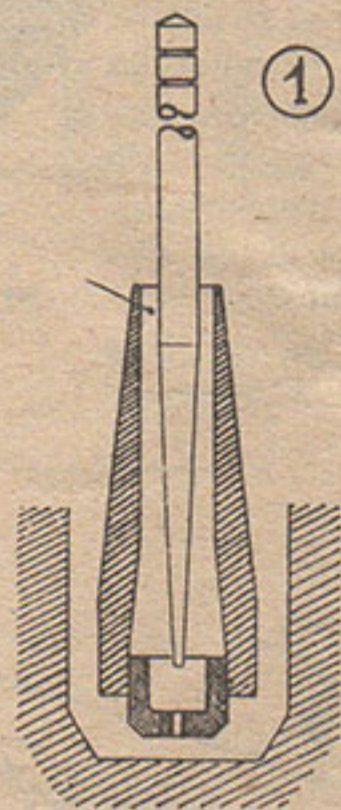
Les matières premières servant à la construction des diverses machines, restent le plus souvent les mêmes dans toute la série. Des arbres en acier, par exemple, auront été fabriqués à partir d'une grande quantité d'acier qui aura été préparée en même temps. C'est seulement dans certains cas très rares, qu'il s'avèrera nécessaire de changer la nature des matières premières. On peut donc dire que dans ce domaine, aucune différence de la qualité n'est à craindre.

TOLERANCE DES DIVERSES PIÈCES

Il en est tout autrement de la précision avec laquelle on peut usiner les pièces. Ici la réduction de la tolérance, c'est-à-dire le fait d'avoir des valeurs aussi rapprochées que possible des cotes indiquées est jusqu'à un certain point déterminant de la qualité d'une fabrication, voire d'une série.

Certes, il apparaît clairement que la valeur de cette tolérance doit être adaptée aux pièces en question. Prescrire une tolérance du 1/400^e de mm., pour la largeur d'un garde-boue n'aurait aucun sens. Par contre, pour certains organes, 0,01 mm. pourrait être exagéré. Mais, d'un autre côté, il ne faut pas oublier que toute réduction

des limites de tolérance augmente le prix de revient de la pièce. Une telle réduction exige en effet l'emploi de machines et d'appareils de mesure plus coûteux, des contrôles plus poussés, sans parler du déchet plus important qui en résulte. Le constructeur se voit donc obligé de choisir un moyen terme entre une précision suffisante d'une part et des frais de fabrication excessifs d'autre part. L'importance de tolérance de l'ensemble des mesures est portée sur les dessins sous la forme d'une lettre jouant le rôle d'indicatif. Lors de l'assemblage de plusieurs pièces, la tolérance de l'ensemble se trouve égale à la somme des tolérances des diverses parties. Toutes ces questions sont d'ailleurs étudiées



■ Du fait de la tolérance permise, les orifices de passage du carburant dans le carburateur ne sont pas toujours identiques. ■

et codifiées d'une façon approfondie et le total des heures passées à ce genre de travail est souvent bien supérieur à celles que réclame la fabrication elle-même. Citons simplement l'exemple d'un arbre tournant sur un palier lisse. La dimension de l'arbre sera par exemple donnée de la façon suivante :

$$40 \text{ } \varnothing \text{ f } 7$$

et celle de l'alésage du palier correspondant :

$$40 \text{ } \varnothing \text{ H } 7$$

Quelle est la signification de ces signes quelque peu mystérieux ? f 7 signifie que l'arbre doit avoir entre 39,975 et 39,950 mm. (tous ces renseignements sont normalisés et peuvent être trouvés dans des tables). On n'admet pas d'arbres plus gros ou plus petits. Ceux qui sont plus gros peuvent à la rigueur être réduits, mais ceux plus petits sont à mettre au rebut.

En résumé, tous les arbres d'une même série doivent avoir des diamètres ne variant pas de plus de 25 millièmes de mm.

Par contre, tous les alésages auront des mesures comprises entre 40,000 et 40,025 mm. Ils seront de même sévèrement contrôlés. Ce qui est important lorsqu'un arbre tourne dans un palier, c'est le jeu qui ne doit être ni trop faible ni trop grand. Les variations de l'arbre au point de vue dimensions doivent en quelque sorte correspondre à celles du palier. Les tolérances mentionnées plus haut permettent de leur côté de faire en sorte que la tolérance du jeu devant exister ne dépasse pas une valeur donnée. Le plus petit axe de 39,950 associé au palier de 40,025 a un jeu de 0,075 mm. C'est le jeu maximum qui puisse se présenter. L'axe le plus fort qui mesure 39,975 possède, associé au palier de 40,000, un jeu de 0,25 mm. Ainsi en ayant choisi les normes H 7 et f 7 nous avons réussi à obtenir pour l'arbre et son palier un jeu compris entre 0,025 et 0,075 mm., donc inférieur à 5 centièmes de mm. Sans vouloir nous perdre dans le maquis de ces tolérances, ajoutons encore que celles-ci accusent des variations plus ou moins importantes sur différents véhicules au cours de leur fonctionnement ultérieur.

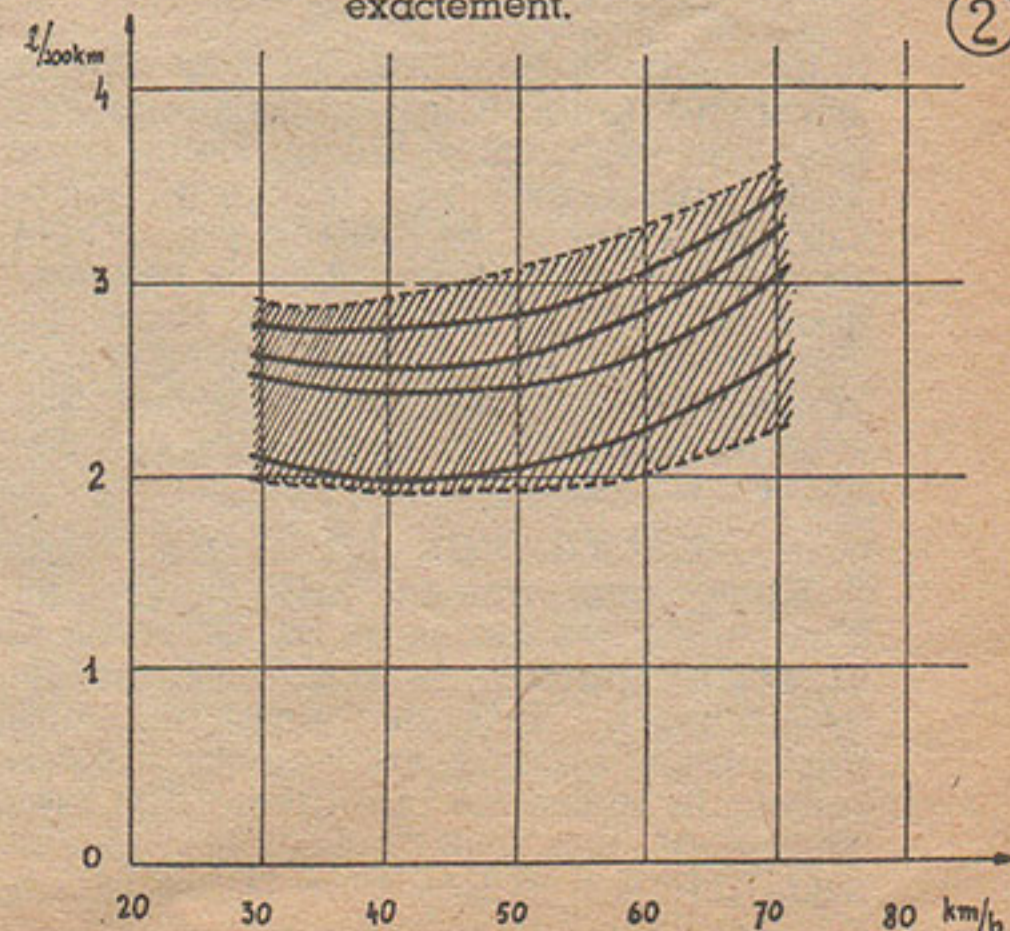
TRAITER LES MATIERES PREMIERES

Il est courant de « durcir » les pièces qui, de par leur fonctionnement, sont sujettes à une usure relativement rapide. Là aussi il est très possible que, vu certaines conditions, il se présente, d'une pièce à l'autre, des différences sensibles quant à la solidité. On recherche ces défauts au moyen de tests, (en particulier avec les tests dits « de destruction »). Remarquons que ces essais sont faits sur des pièces prélevées au hasard, sinon les frais de fabrications seraient trop élevés.

ASSEMBLAGE PAR SOUDURES

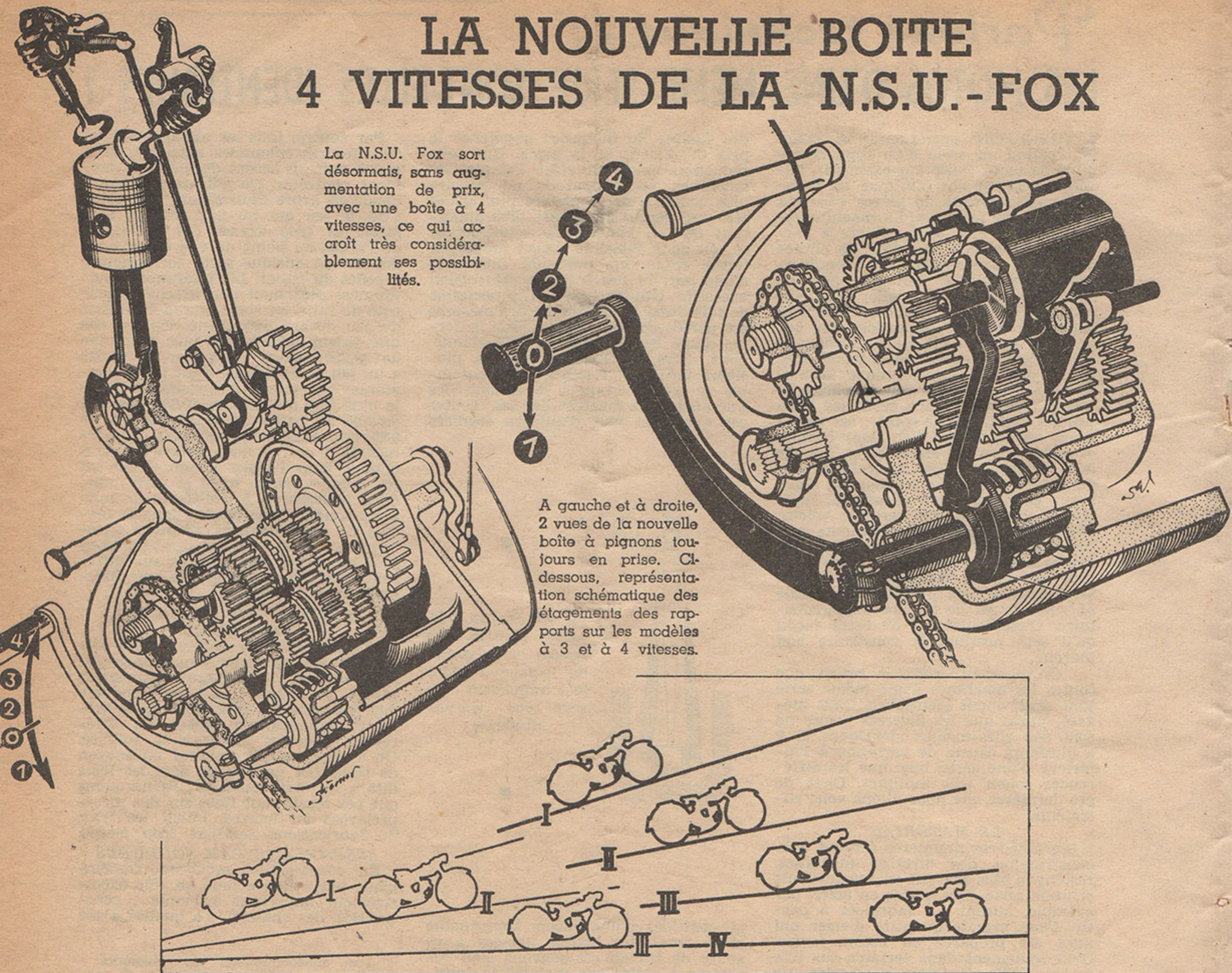
En construction moderne, l'assemblage par soudure joue un rôle excessivement important (exemple : construction des châssis). La qualité d'une

Les consommations de plusieurs machines choisies au hasard dans la même série, ne coïncident pas exactement.



LA NOUVELLE BOITE 4 VITESSES DE LA N.S.U.-FOX

La N.S.U. Fox sort désormais, sans augmentation de prix, avec une boîte à 4 vitesses, ce qui accroît très considérablement ses possibilités.



A gauche et à droite, 2 vues de la nouvelle boîte à pignons toujours en prise. Ci-dessous, représentation schématique des étagements des rapports sur les modèles à 3 et à 4 vitesses.

(suite de la page 495).

soudure peut pourtant se voir singulièrement amoindrie par de petits défauts de réalisation. On travaille, pour cette raison, avec une marge de sécurité telle, que toute rupture puisse être évitée. De plus, les rayons x permettent de déceler ces défauts, bien que l'examen de la totalité des soudures d'une série soit bien trop cher et que l'on se contente de tests faits sur des pièces choisies au hasard.

TOLERANCE D'USURE

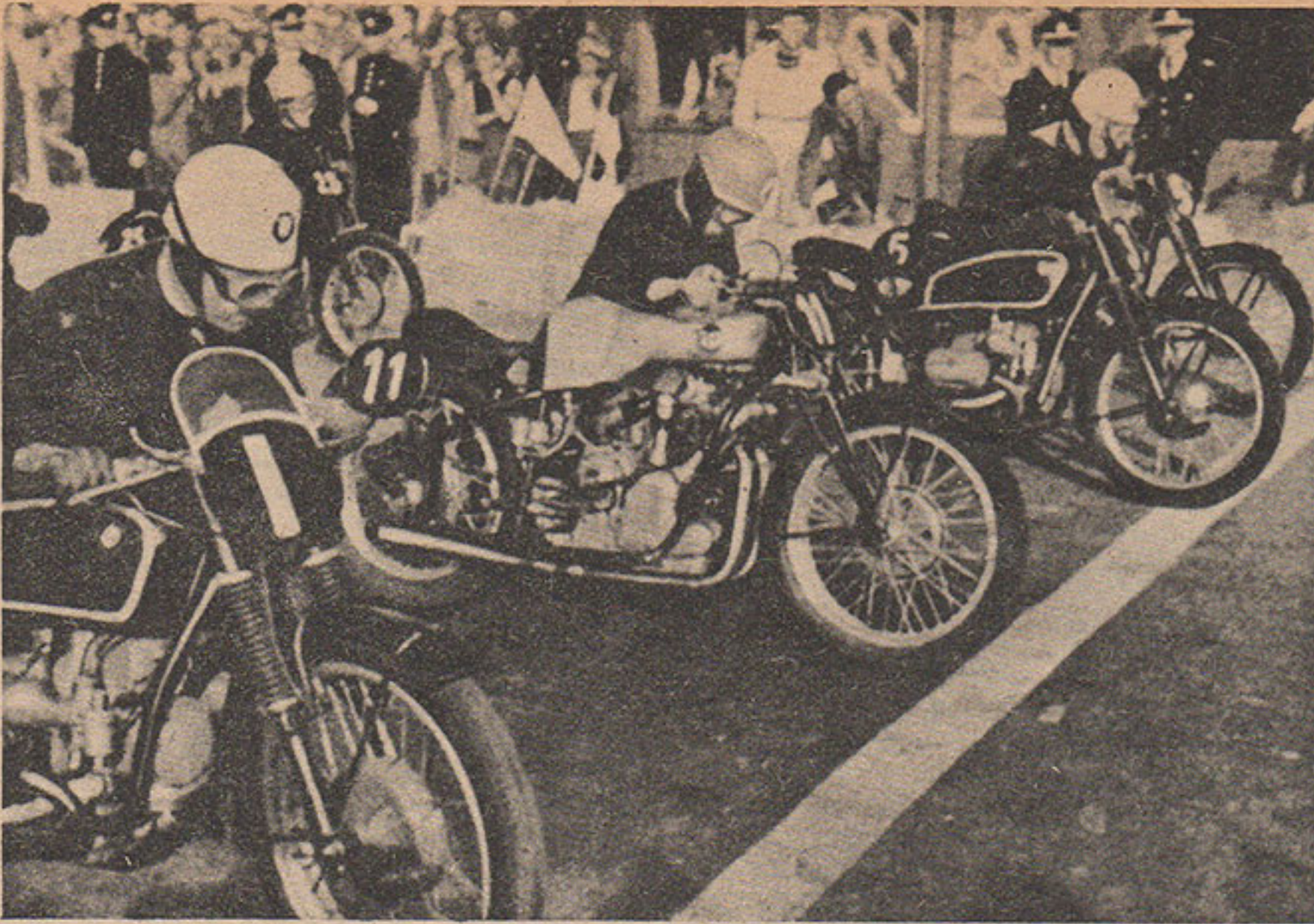
Nous comprenons déjà pourquoi l'usure sur les motos d'une même série n'est pas toujours la même. En matière d'usure, interviennent plusieurs facteurs, d'ailleurs en rapport étroit... avec la tolérance elle-même. Un moteur dont, par hasard, tous les jeux se tiendraient à la limite de la tolérance,

tournerait difficilement en raison des frottements, sur un carburateur, les tolérances jouent également. La figure 1 nous montre que pour la buse et l'aiguille d'un carburateur, ces considérations entrent nettement en jeu. Mais la recherche d'une grande précision reviendrait ici encore beaucoup trop cher, on accepte des différences relativement fortes, c'est-à-dire atteignant + 10 %. La fabrication de l'aiguille de chaque carburateur rend toutefois possible au moyen d'un réglage approprié de ce dernier, de l'amener à un fonctionnement correct. Mais pour cela, des connaissances particulières sont nécessaires.

La figure 2 nous montre un ensemble de courbes de consommation pour différentes motos du même type qui avaient parcouru un certain kilométrage, inférieur toutefois à 10.000 kms.

Les différences constatées, au point de vue consommation, sont dues à l'usure en général et à celle de l'aiguille en particulier. Cet « étalement des courbes », est en somme le résultat des tolérances de fabrication additionnées. En résumé, la différence entre la meilleure et la plus mauvaise machine atteint 1 litre aux 100 kms., ce qui est déjà de nature à faire réfléchir aussi bien l'utilisateur que le constructeur.

Pour conclure, disons donc que toutes les motocyclettes ne sont pas exactement identiques, qu'elles présentent au contraire de légères différences au point de vue consommation, puissance, vitesse maximum, régularité de marche, etc. Ces différences, il serait injuste de les qualifier de défauts de fabrication, on doit les considérer comme un état de choses inévitable.



capital nécessaires, vous pouvez participer chaque dimanche, à des courses pendant toute la saison. Et elles attirent des cinquantaines de mille de spectateurs.

Quand le règlement parut en Zone Française d'Occupation, les coureurs venaient de tous les côtés, les motos de course sortaient (littéralement) de terre. Avec eux, ils apportaient cette denrée, plus précieuse qu'un vieux Champagne d'origine, de l'essence, qu'il semblait impossible de se procurer. Cela restera un profond secret : comment purent-ils éviter à leurs précieuses mécaniques, dommages par bombardement, réquisitions ? Au prix de quels efforts, parfois frénétiques ? Quelles astuces ne fallut-il pas employer ? Il en est qui, des mois entiers, se contentèrent de thé et de pain noir, pour pouvoir acheter les pièces indispensables et travaillèrent des heures glaciales dans quelque cave mal éclairée, à remonter leur machine cachée en petits morceaux pendant les années de guerre.

Le sport motocycliste

EN ALLEMAGNE

Une grande enquête de « Moto-Revue » à la veille de la rentrée en scène des coureurs allemands.

SI vous feuillotez la presse spécialisée d'outre-Rhin, vous avez l'impression qu'une véritable épidémie de courses de vitesse y sévit et que nombre de bourgmestres ont succombé à ce virus. Ils veulent tous, depuis l'année dernière, avoir « leur circuit ».

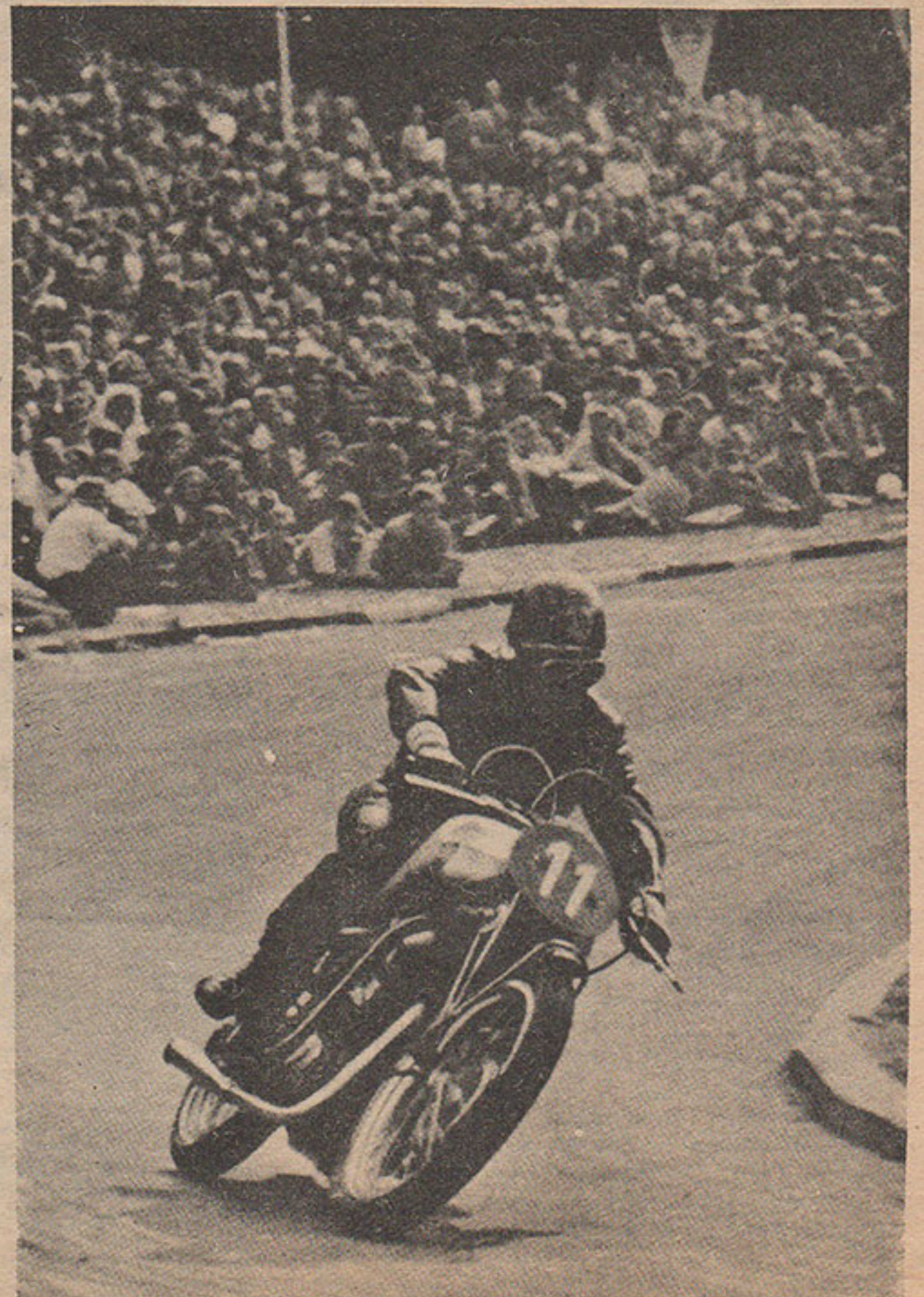
Tiens ! Croit-on encore, ça rapporte à la caisse municipale ! Et si le maire de ce petit trou de Boeblingen (Trou sur Ourcq wurtembergois) a réussi à y attirer les foules, vous pensez bien que ses collègues de Hambourg, Brême, Cologne, n'ont plus qu'à suivre son exemple, l'honneur et l'intérêt des cités étant en jeu.

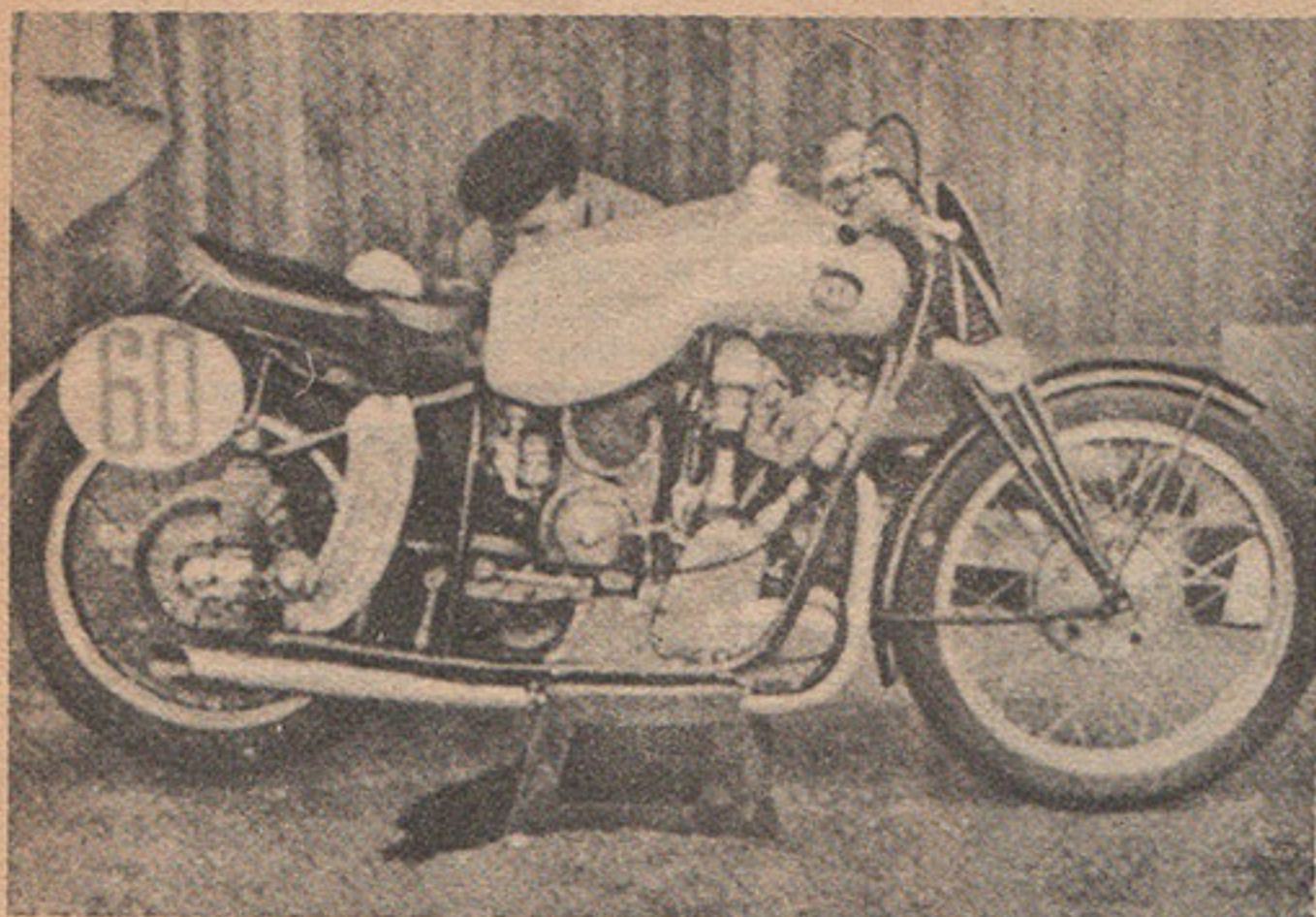
Il n'en a pas toujours été ainsi ! Car, il faut bien le dire, avant la guerre, malgré la propagande et les appuis venus d'en haut, et bien que plus d'un million de motos y fussent en service, le sport motocycliste ne jouissait pas en Allemagne d'une très haute considération. Il y souffrait, là bas aussi, d'un certain complexe d'infériorité... (la moto ! mais c'était un engin dangereux et bruyant, créé tout spécialement pour embêter les braves citoyens !). Donc, d'un côté, il ne bénéficiait pas pour le soutenir d'un réel enthousiasme populaire et ses manifestations se rattachaient en quelque sorte, aux obligations du « Service commandé ». De l'autre, on ne le trouvait pas trop « comme il faut ». Au fils de famille, (car il y en avait encore à cette époque !) manifestant la volonté de courir en moto, le papa avait vite fait de trouver très loin du « Nürburg Ring » et de « l'Avus » une bonne place, par exemple comme acheteur de café du côté de Costa Rica ou quelque part ailleurs, en Amérique centrale ou en Afrique australe.

Maintenant, comme en Italie du reste, c'est le succès massif. Et si vous possédez les loisirs, la machine et le

En haut : sur la même ligne de départ, les quelques hommes et machines qui se partagent toutes les victoires dans la catégorie 500 à compresseur. G. Meier sur B.M.W., Fleischmann sur N.S.U., W. Kraus sur B.M.W.

Ci-contre, le champion de N.S.U., Heiner Fleischmann vient, enfin, de battre son rival de B.M.W.. Sa machine pèse 220 kgs. et atteint 240 kmh. Mais ce sont ses dernières courses...





A gauche : la N.S.U. à compresseur, 220 kgs, 98 CV, 240 km. à l'heure, en bxs à droite : la N.S.U. Renn-Fox : 65 kgs, 8 CV., 115 kmh. Au centre : H. Fleischmann chef de file de N.S.U.

Pourtant, si l'organisation contrôlant le sport était déjà en mesure de mettre sur pied une grande épreuve de vitesse vraiment internationale, la situation, sous certains rapports (notamment en ce qui concerne les compétiteurs individuels montés, pour la plupart, sur machines du genre baptisé outre-Manche : « Bitza ») présentait quelque analogie avec celle existant après la première guerre mondiale.

Alors, entre les années 1926 et 1932 les quelques coureurs étrangers (surtout anglais) qui venaient, une dizaine tout au plus à l'Avus ou au Nürburg-Ring, s'en retournaient chez eux chargés de tous les premiers prix dans les différentes catégories. Sauf dans la plus modeste, celle des « Cendrillons », les 175 cmc. où la firme « D.K.W. » se défendait avec un certain succès. A cette époque, le matériel manquait et aussi la qualité chez des coureurs qui n'étaient pas toujours de première force. La presse motocycliste exerça alors, un rôle bienfaisant. Au lendemain de ces défaites, les constructeurs allemands, en prirent, comme on dit, pour leur grade ! Et aux coureurs elle tendait un miroir véridique, mais peu flatteur : « Ne croyez pas que les victoires étrangères soient dues seulement à des moteurs plus rapides, à des machines mieux établies ! Voyez plutôt comme Charlie Dodson reste complètement couché même dans les virages. Comme Simpson serre le réservoir de ses coudes ! Voilà, aussi Messieurs, comment on peut gagner ! ».

Voyant que les succès en course des marques étrangères influençaient le choix des acheteurs de « belles motos », la firme NSU fit appel au chef dessinateur de Norton, M. Moore, qui vint travailler à Neckarsulm (où il resta du reste comme directeur jusqu'à l'été 1939). Il emmenait avec lui une découverte, Tom Bullus, Ballon Tommy, disait-on outre-Rhin, où ce jeune anglais fit sur NSU une brillante carrière et une ample récolte de lauriers. (A la même époque, la firme genevoise MAG - Motosacoche - prenait, elle aussi, l'anglais Marchand comme chef dessinateur et enlevait avec un pilote britannique, Wal Handley, le Grand Prix d'Europe).

Cet exemple incita d'autres marques allemandes à intensifier leurs efforts dans le domaine de la compétition.

Voilà donc, à peu près, où en était la situation vers 1930-1932. Aujourd'hui

il n'en est plus tout à fait de même. Côté coureur surtout, dont une bonne douzaine possède la classe internationale et une longue habitude des engins très rapides. En ces années



48, 49, où n'existait encore aucune relation avec l'étranger, des douzaines de courses eurent lieu. Les pouvoirs sportifs allemands autorisèrent l'emploi du compresseur afin que B.M.W. et N.S.U. puissent s'y intéresser. Ces

firmes envoyèrent donc leurs bicylindres et on créa un classement séparé pour les machines munies d'un moteur à simple carburateur. Cela donna donc deux vainqueurs dans chaque catégorie. C'était une consolation pour les deux, mais les applaudissements du public s'adressent toujours au héros du jour : au plus rapide.

Bien que B.M.W. ainsi que N.S.U. savent que le règlement sera changé en Allemagne pour 1951 et le compresseur supprimé, ces deux firmes l'ont encore développé pour leurs bicylindres respectifs. Le moteur de la nouvelle N.S.U. 500 cmc. atteint maintenant 98 CV, (alors que le moteur de la B.M.W. de 1938, de Henne, encore détenteur du record mondial de vitesse, ne développait que 92 CV).

Certes, ces machines furent vaincues en 1939 à Saxtrop, en Suède. La B.M.W. par la Gilera, puis, dans le Grand Prix d'Allemagne, par Norton. Guzzi battit D.K.W. et Vélocette la N.S.U. Mais ce fut de quelques secondes seulement. En revanche, elles remportèrent pas mal de victoires entre autres dans le « Tourist Trophy » anglais. Ainsi, quand on parle de l'utilisation du compresseur, il n'est question que de 6 machines à quatre temps : 2 B.M.W. et 4 N.S.U. Les lecteurs de « Moto-Revue » connaissent bien les premières, dont le compresseur qui tourne maintenant à 8.000 t.-m. a vu son rendement augmenté par la diminution des pertes de charge dans le tube de pression.

Ce sont exactement les machines qui courent encore et permettent aux coureurs, ceux qui n'ont jamais participé aux épreuves internationales d'être familiarisés aux grandes vitesses de l'ordre du 200 à l'heure. Citons-en maintenant quelques-uns. Tels que Fleischmann, qui battait il y a un mois, avec son monstre de 220 kgs (mais de 98 CV) le fameux Georg Meier, pilotant la B.M.W. de 142 kgs. Et ces coureurs de classe qui sont Krauss, Hoske, Hans Meier (B.M.W.), Herz (N.S.U.), Wünsche, Müller, Daiker Kluge (D.K.W.) et les indépendants Schon et Schnell.

La catégorie sidecar supprimée sous la dictature du « führer » du sport motorisé Hühnlein, est maintenant ré-

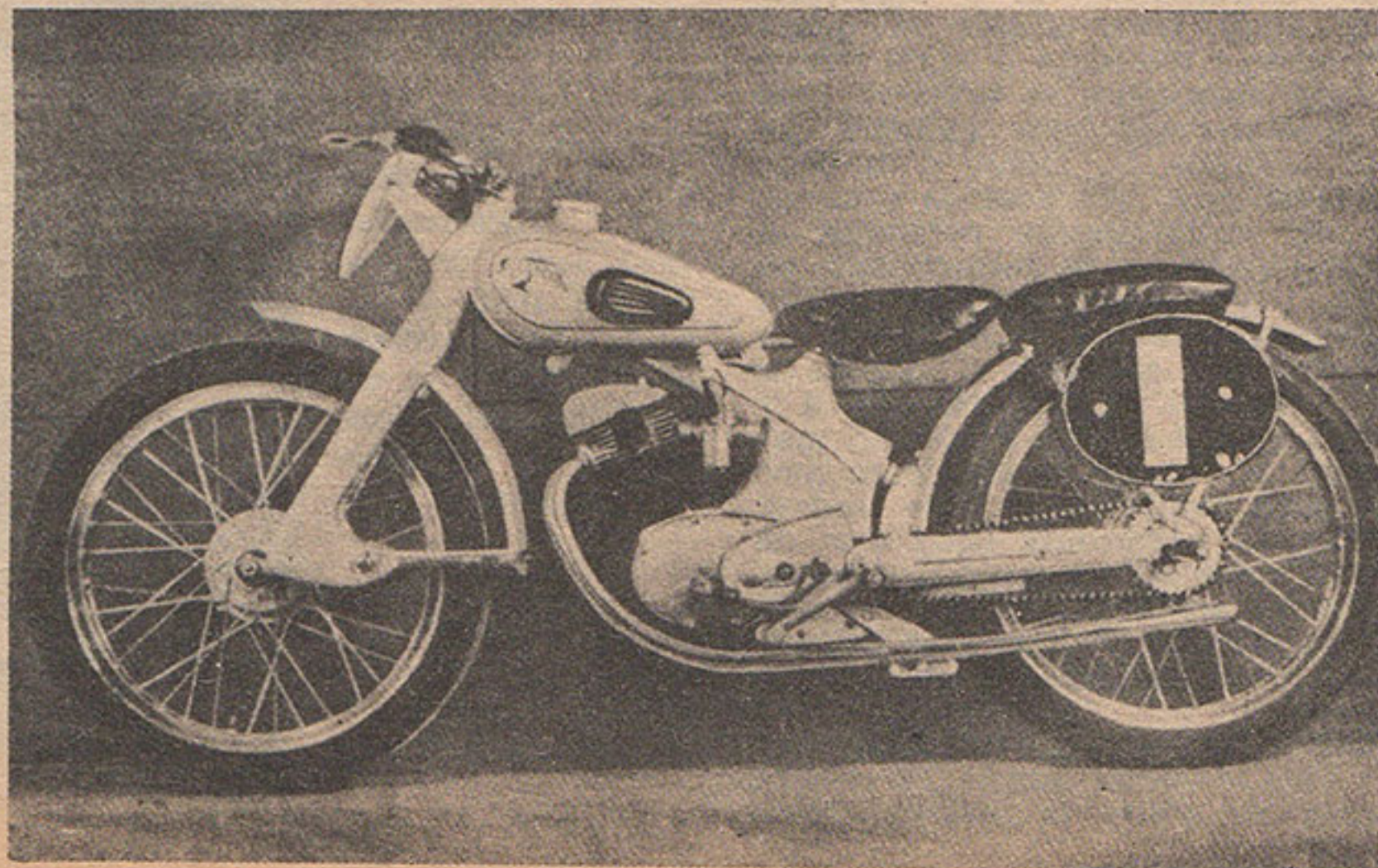


table et considérée comme l'annexe indispensable de toute épreuve de vitesse. Elle a ses champions : Klankermeier (B.M.W. à compresseur), Neussner (Zundapp), Mohr (Spécial), Bohm (N.S.U.). Il s'y trouve même une double B.M.W., une quatre cylindres, faite de deux moteurs B.M.W. l'un derrière l'autre (dont nous avons déjà donné une photographie).

Des grandes firmes « nationales » B.M.W. et N.S.U., les gens bien informés rapportent qu'elles préparent toutes deux des moteurs de course sans compresseur. B.M.W. peut baser ce développement sur son modèle compétition R.S. quand à N.S.U., il lui faudra entreprendre une construction nouvelle car, si on lui enlève son compresseur, l'énorme deux cylindres parallèles, pesant 220 kgs, devient un colosse sans poumons (alors que la B.M.W. au T.T. 1939, avec ses 123 kg, était sans doute la plus légère des 500 cmc. engagées).

A côté des as cités plus haut, tous plus ou moins attachés à une maison, ou bénéficiant d'une expérience acquise alors qu'ils faisaient partie d'une équipe de course, on trouve des indépendants, des amateurs purs, participant aux épreuves avec un matériel assez âgé. Vous ne les verriez pas souvent pendant les heures d'entraînement, car ils évitent à leurs précieuses « Bitzas » toute fatigue inutile. Trouver les pièces de rechange nécessaires à l'entretien de leurs vieilles motos constitue une aventureuse entreprise poursuivie pendant toute la saison. Des amitiés depuis longtemps oubliées sont renouvelées pour se procurer, Outre-Manche, un jeu de cames. On déterre des parents éloignés du 16^e degré, qui vous feront parvenir, peut-être, de l'étranger, piston ou bielle. Et même quand un coureur sur D.K.W. a réussi à se glisser, au risque de sa liberté, en zone soviétique, c'est souvent pour apprendre à Zschopau, la ville natale de sa machine, qu'il n'y trouverait plus la moindre goupille...

Aussi sur toutes ces motos n'arrivez-vous pas à découvrir beaucoup de pièces d'origine. Mais parfois « l'erzatz » n'est pas si mal que ça. Et bon nombre de ces coureurs sont devenus des experts, connaissant à fond leur moteur. Croyez que mettre au point un D.K.W. course de grosse cylindrée est un travail qui exige beaucoup de connaissances et justifierait presque l'octroi du titre d'ingénieur.

Ainsi, les amateurs qui veulent courir dans les trois principales catégories, disposent à l'heure actuelle : pour les 500 cmc. des anciennes B.M.W. RS développant 28 chevaux, pesant 155 kgs et marchant entre 145 et 162 kmh. ; des gros monocylindres à arbre à cames de N.S.U. donnant de 29 à 34 chevaux et pesant 170 kgs. ; et de quelques Norton « Inter » O.H.C. atteignant 165 à 175 kmh.

Pour les 350 cmc. de N.S.U. du type OSL à culbuteurs ou transformés en arbre à cames ; de motos munies de moteurs « Jap » culbutés ; de Velocette et de Norton OHC ; de quelques-unes des fameuses D.K.W. 2 cylindres doubles.

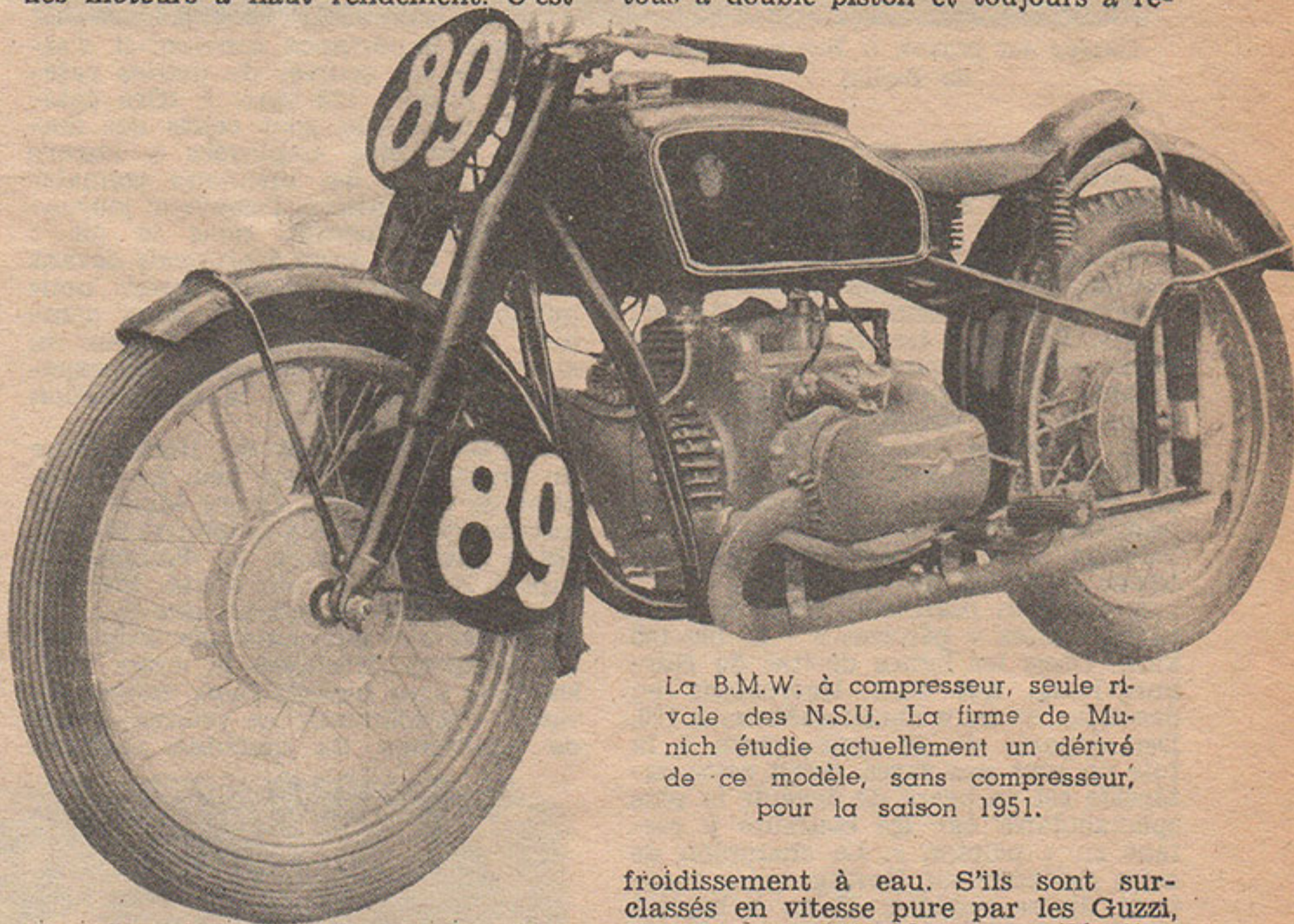
Pour les 250 cmc. de D.K.W., de Guzzi et de Parilla.

De toutes ces machines, seules les D.K.W. étaient vendues à la clientèle comme machines de course. Toutes les

autres exigent, de ceux qui veulent en tirer parti pour courir, une connaissance approfondie de la mécanique et surtout de la science des métaux. Mais toute moto moderne OHV peut être transformée en moto de course (formule sans compresseur). Et il semble bien qu'une bonne partie de ces amateurs a pu bénéficier d'expériences acquises pendant la guerre, comme mécanicien dans quelque laboratoire ou banc d'essais. Dans l'un, ils faisaient connaissance avec les sièges de soupapes rapportés recouverts de « Stellite », les soupapes d'échappement creuses remplies de « Natrium » (sodium) qui évacuent bien mieux par la tige la chaleur et les guides soupapes au fini dit « glacé ». Dans l'autre, c'était avec les courbes d'usure de piston (des parois en contact avec la chemise), quand on emploie les nouvelles huiles « H.D. » heavy duty (adieu à jamais, huile de ricin, mon vieil amour). Ils apprennent de cette façon peu à peu, toute la technique des moteurs à haut rendement. C'est

d'une course à l'autre. Ces amateurs (selon la formule française) possèdent tous quelque gros sidecar ou quelque vieille voiture où ils entassent leur matériel. Quelques-uns de ces enthousiastes n'ont aucun autre métier que celui de coureur et vivent effectivement de leur prime de départ et des prix qu'ils peuvent remporter. Ces prix varient entre 80.000 frs pour une première place et 12.000 (et encore) pour la quatrième.

Dans bien des épreuves de vitesse allemandes existe en fait ce qui fut préconisé par certains pontifes de notre sport : tous les coureurs sur une machine de la même marque. Cela pour la seule catégorie 250 cmc. où règne encore D.K.W. Mais il est vrai que des D.K.W. de course il en existe presque autant de modèles que de dimanches dans l'année. Les uns à carburateurs parallèles ou opposés, à distributeur rotatif ou à membrane, d'autres à turbo-compresseur ou à pompe d'alimentation, etc... etc... Mais tous à double piston et toujours à re-



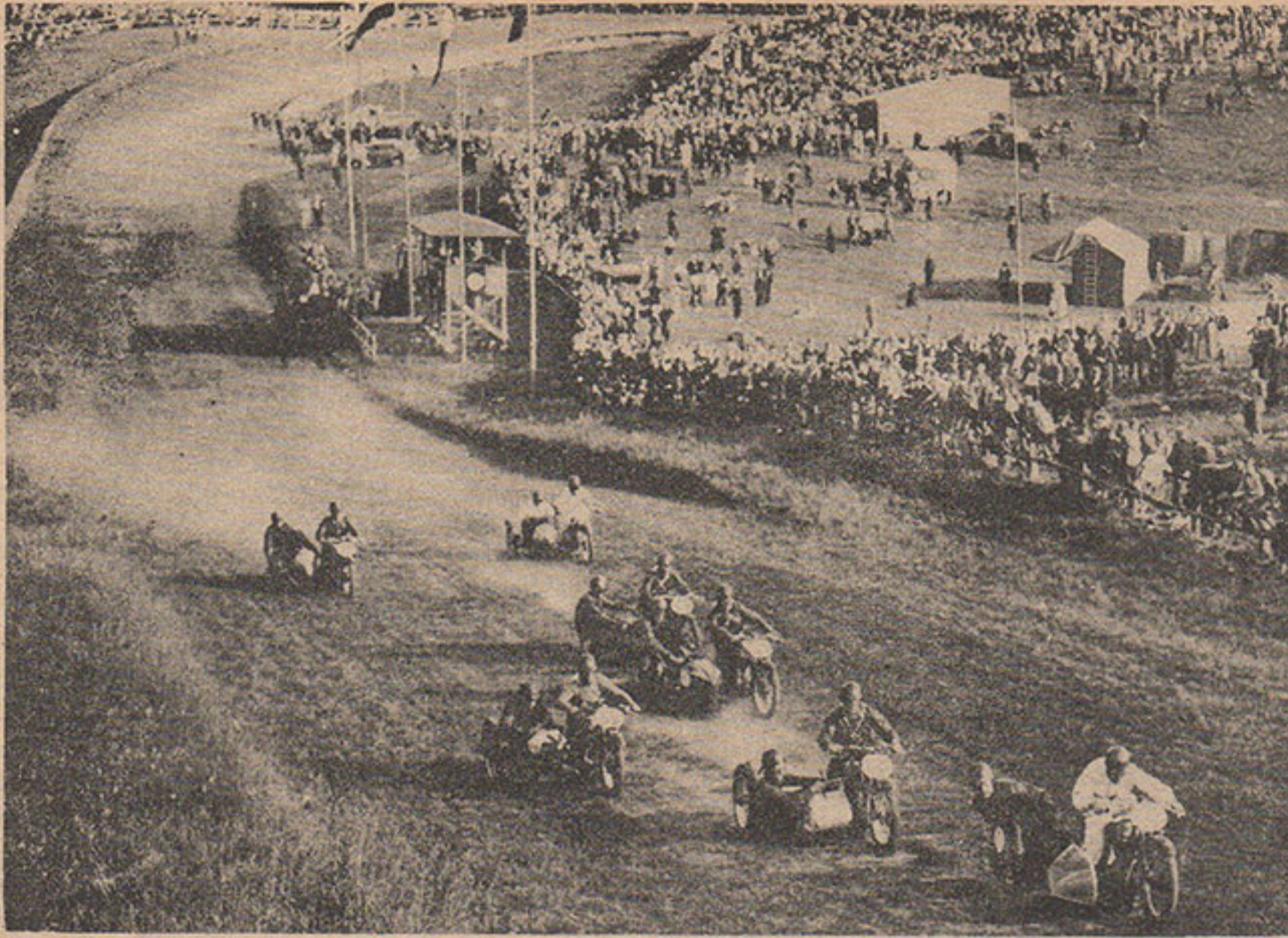
La B.M.W. à compresseur, seule rivale des N.S.U. La firme de Munich étudie actuellement un dérivé de ce modèle, sans compresseur, pour la saison 1951.

ainsi, par exemple, qu'une vieille Norton de 1935 d'aspect fort démodé avec ses petites ailettes, mise au point par M. Hamelshle (qui travaillait chez Mercedes Benz) se permet de surclasser légèrement de bien plus modernes « Bitzas ». Cela signifie qu'au moment (l'année prochaine) où la formule internationale sera acceptée, l'écart, pendant un certain temps, ne sera pas bien grand ou sera même nul entre une machine produite par le service des courses d'une usine et celle préparée par des « individuels », comme Schnell, Daiker, Schon, Ellmann et des douzaines d'autres encore.

C'est pourquoi les coureurs s'accrochent (pour l'heure) de la double classification, acceptent la formule internationale et se réjouissent de la réadmission au sein de la F.I.M. qui leur permettra les voyages à l'étranger. Et beaucoup d'entre eux sont un peu comme des bohémiens, errant

froidissement à eau. S'ils sont surclassés en vitesse pure par les Guzzi, ils restent imbattables en accélération après virage. Mais une course entre machines de même marque n'est guère excitante pour le public. Elle n'intéresse que le technicien qui a vu à l'atelier les efforts faits pour obtenir le cheval supplémentaire. Ou le directeur de courses à la recherche d'une nouvelle étoile.

Mais voici du nouveau : la catégorie 125 cmc., carrière ouverte au talent de l'amateur ayant quelques dispositions pour la technique, la mise au point et la conduite. En partant de la « matière première » (quelque vieille machine de cette cylindrée) on peut presque fabriquer soi-même son racer « Home made ». Rappelez-vous qu'un vilebrequin-réparation d'une marque connue ne coûte que 25 DM : 2.000 frs. et qu'un cylindre et piston ne reviennent pas très chers. Chacun de ces amateurs connaît tous les trucs employés par Siemang (la contre-partie allemande de Maucourant). Ils ont



Course sur prairie, à Teterow (près de Berlin).

lu tous les articles importants parus à ce sujet, y compris ceux de « Moto-Revue ». Ils savent également comment Rapeau bricolait ses moteurs « Train ». Mais voilà, ils ont appris quelque chose en plus depuis.

Certes, les moteurs de Puch, D.K.W., Sachs, Ilo ainsi traités ne sont plus guère reconnaissables : au lieu du volant magnétique, un volant ordinaire et une magnéto de course et bien entendu, deux carburateurs, d'énormes ailettes, si possible une pompe d'alimentation. Pour compléter le tout, une fourche avant genre « Gambalunga » et derrière tous les systèmes possibles de suspension.

A combien marchent-elles, ces terribles petites « pétoires » ? A 100-105 kmh. Dans les lignes droites du Nürburg-Ring, qui sont légèrement en descente, on en a chronométrées à 120. Des départs de 40 concurrents à la fois ne sont pas rares. Ainsi cette catégorie est en passe de devenir la plus spectaculaire car les coureurs y restent en « peloton ». Le champion de cette catégorie est Doring, qui a construit divers modèles. Il en a baptisé un « Type International », car sans compresseur.

La popularité des motos de course de petite cylindrée a incité N.S.U. à construire une version course de la « Fox 100 cmc. ». Comme elle n'était pas sûre de trouver des acheteurs, on n'en construisit d'abord qu'une trentaine. Mais dès le premier petit entrefilet paru dans la presse, des centaines de commandes affluèrent, bien que la vitesse garantie ne soit que de 100 kmh. La firme, alors, se décida à en construire une série de 750. Chiffre maximum, car les mécaniciens du « service course » seuls capables de les monter, ne peuvent en assurer qu'une production de 60 par mois. Le prix demandé : 1.450 DM : 115.000 frs explique en partie ce succès. Mais pourquoi 100 cmc. demandez-vous. Parce qu'en Allemagne l'impôt est du double pour 1 cc. de plus que 100 cmc.

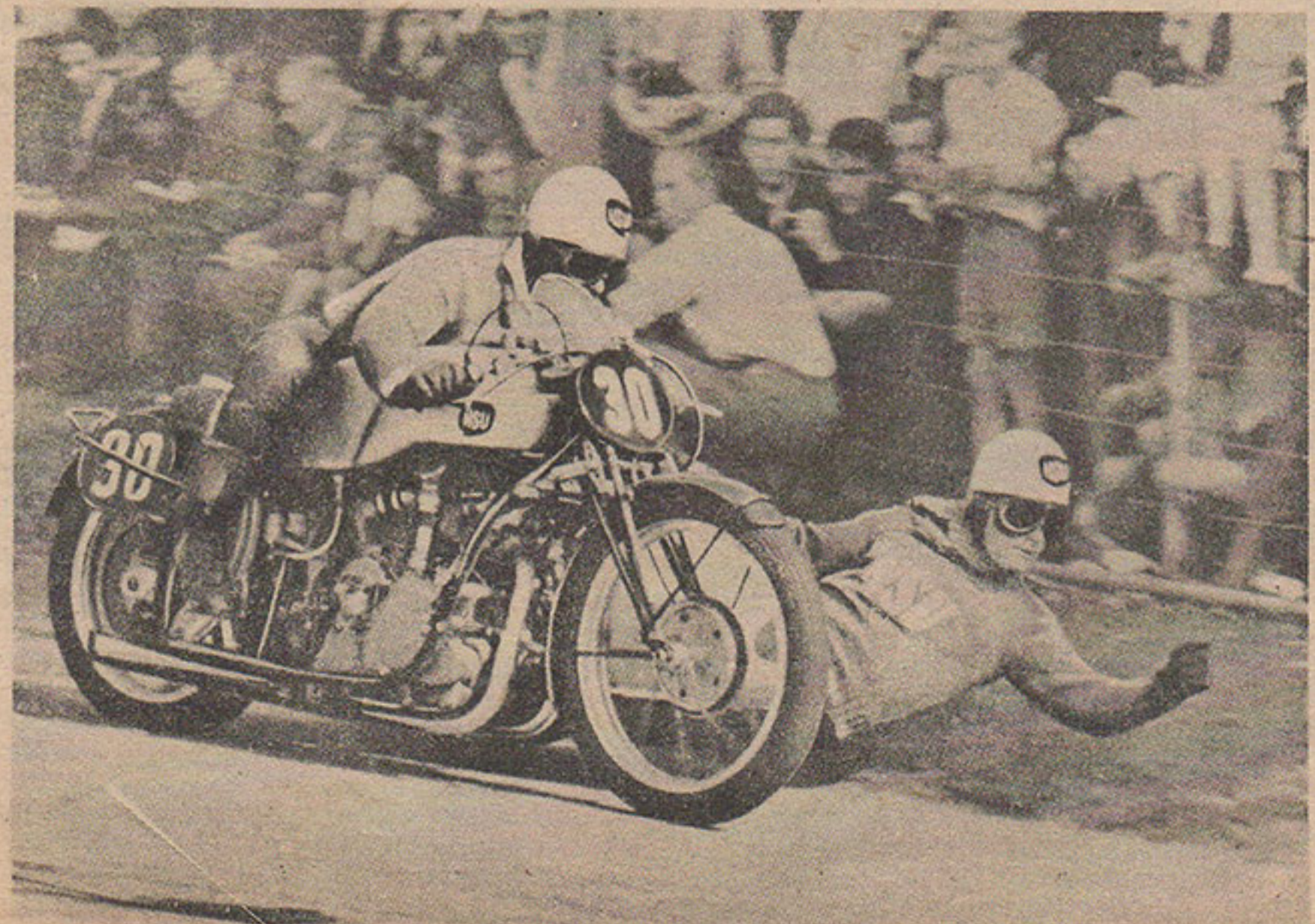
Quelle importance convient-il d'attacher à ces courses de petites catégories jusqu'à 125 cmc. ? (Ces catégories, notons-le, sont celles des machines les plus employées à l'heure actuelle). Un des meilleurs connaisseurs en la matière, l'essayeur journaliste H.W. Boensch nous le dit : « Quand nous nous ébahissons devant les performances d'une Guzzi, nous oublions trop facilement dans combien de petites courses « autour du clocher » ont été amassées les expériences nécessaires à la construction d'un tel pur-sang ».

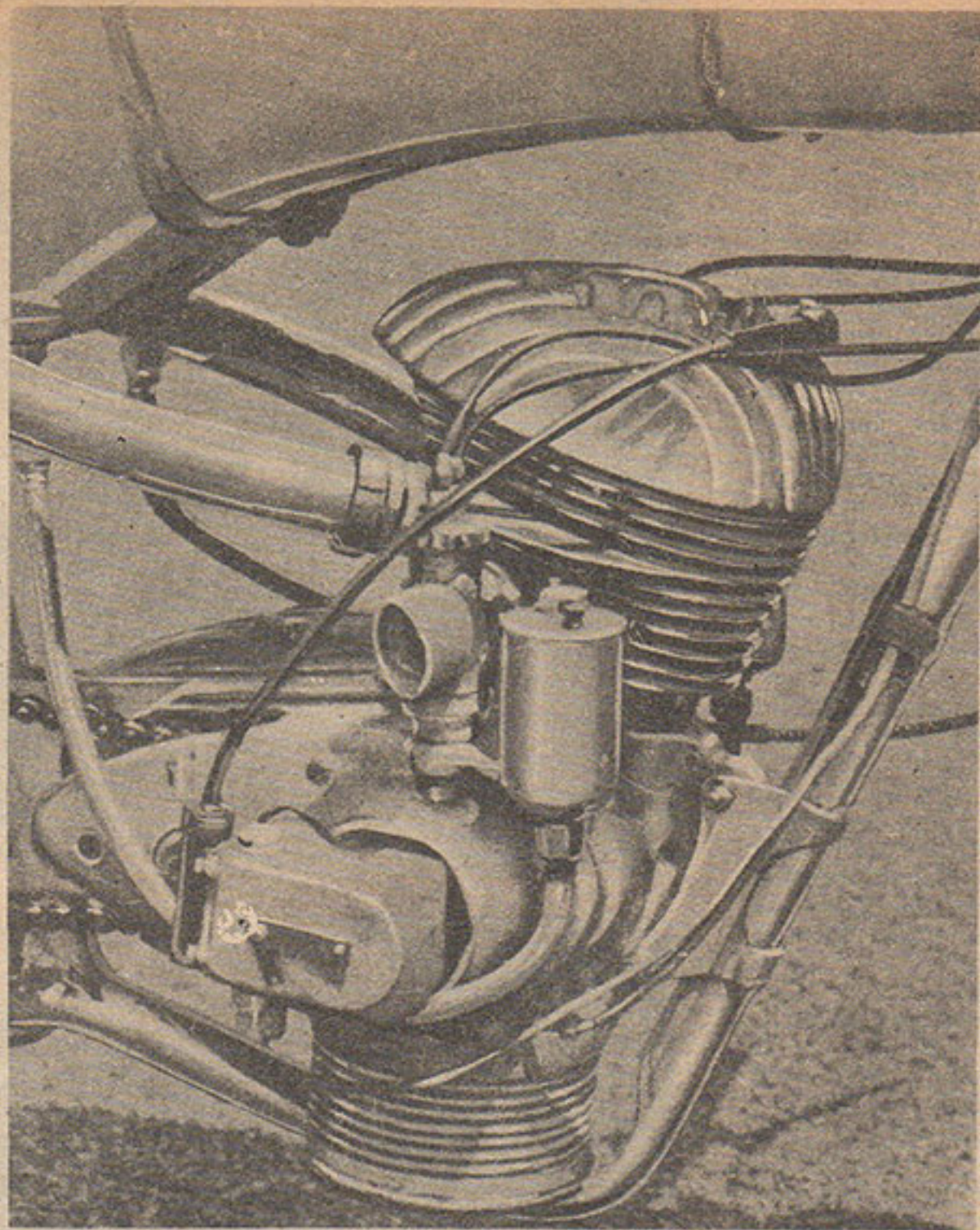
Au dernier circuit de Hockenheim un grave accident eut lieu. Le champion de la B.M.W., Georg Meier s'efforçant, en penchant follement sa machine dans un virage, de distancer la rapide N.S.U., fit une chute. Fleischmann, qui suivait, n'avait que le choix de passer sur son camarade tombé ou sur sa moto. Il choisit la moto. Tous les deux sont blessés, mais encore vivants. Fleischmann ne pourra courir de longtemps. Sa machine rentrant

dans les spectateurs, en blessa plusieurs grièvement. Comme suite à cet accident, il est probable, que l'on interdise les circuits à ces engins trop rapides. De l'enquête qui suivit l'événement, il ressort que les vitesses supérieures à 220 à l'heure, dépassent les possibilités des réactions des hommes normaux, et, que de toute façon, le public doit être tenu très éloigné des virages. Le bon journaliste Peter Peregrin, de notre confrère « das Motorrad », en tire cette conclusion : « Ce que nous devons nous efforcer de réaliser, c'est la construction d'un modèle de course pour l'utilisation duquel tous les facteurs entrant en jeu, même les humains, aient été envisagés. Et où les possibilités de rendement du pilote auront été soigneusement calculées, elles aussi ». Les monstres du genre des B.M.W. ou N.S.U. à compresseur sont à leur place dans une tentative de record, mais non dans un circuit avec départ en groupe. On nous dira qu'entre 50 et 80 CV il y a une différence de degrés, seulement et non de principe. Cela est faux ! Car le point critique se trouve là où les temps de réaction de la machine dépassent sensiblement ceux de l'homme. N'attendons pas que cette constatation ait reçu le sceau sanglant d'une catastrophe.

Les coureurs sur prairie forment une petite coterie très fermée. Leur centre était Berlin, jadis... C'est là qu'habite un maître artisan, Bertram. Il a élevé la fabrication de ces motos spéciales au rang d'une science. Ses modèles 250 cmc. et 350 cmc. équipés de ce qui avait été autrefois des Jap et des Rudge, ne pesaient que 52 à 56 kgs. Il détint pendant longtemps le record, jusqu'à ce que les Hollandais Hartmann et Van Dijk démontrassent la valeur d'une suspension arrière bien étudiée. C'est de cette haute école que sortit Drews. Le matador de la course sur prairie est Gunzenhauser. Impossible de le battre

Supprimées depuis 1939, les courses de side ont repris depuis 1945. Ci-dessous : Bohm-Fuchs sur N.S.U.





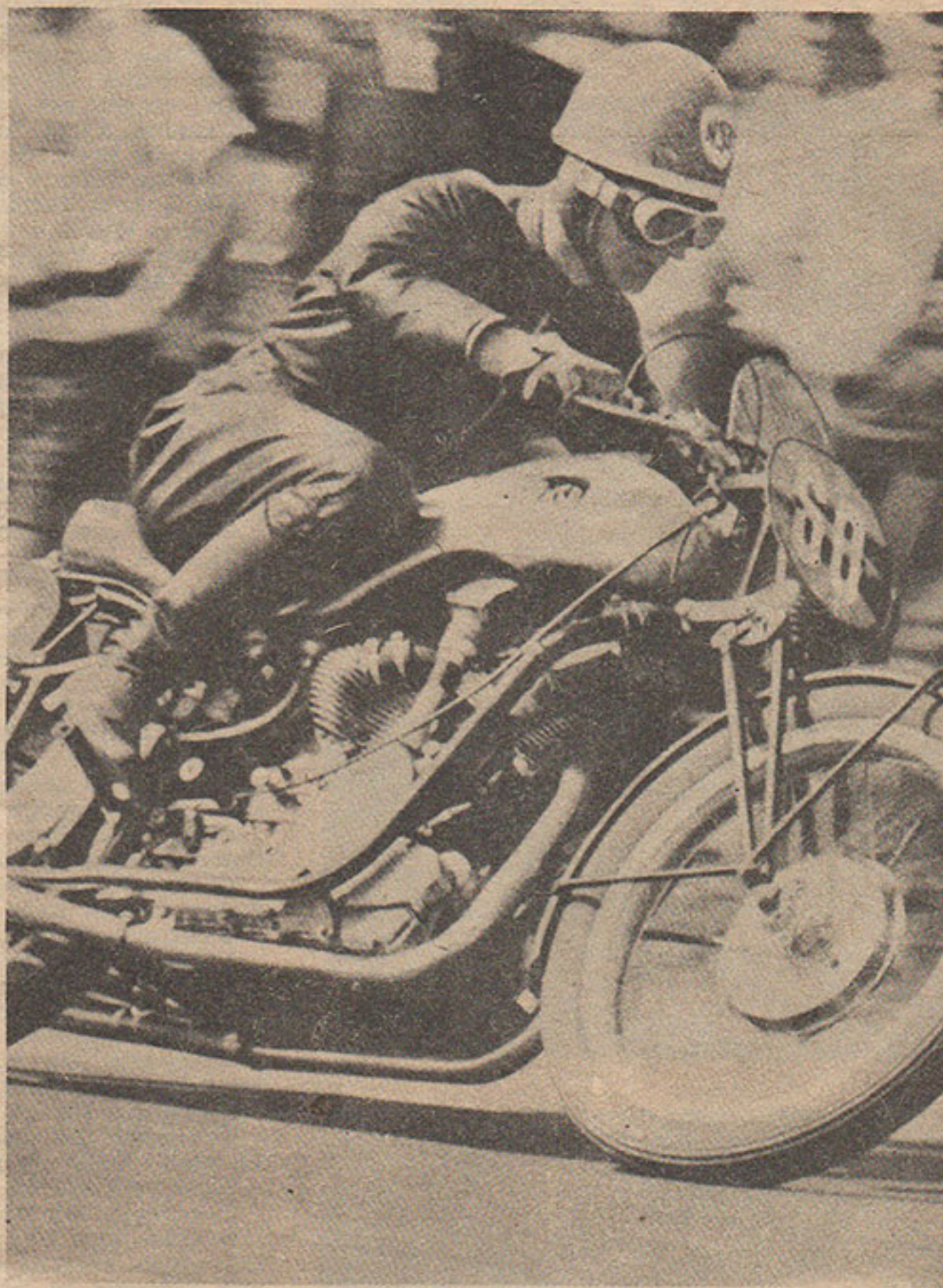
Le D.K.W. à piston-pompe de Doring a été racheté par un amateur et fort remanié. Il reste toujours un des plus rapides de sa catégorie.

en ce Montreuil Berlinoise, qui s'appelle Teterow. Sur cette piste, où les spectateurs retenaient leur respiration, quand le record du tour était à 72 kmh. et que les pilotes faisaient des sauts de 8-9 mètres, ce diable furieux réussit, s'il vous plaît, à faire du 92 kmh. au tour sur un « Martin-Jap ».

Les circuits de vitesse d'aujourd'hui se trouvent à Cologne, Nürburg-Ring, Schotten, Hannover, Hambourg, Karlsruhe (Hokenheim). Seul, le Nürburg-Ring avec ses 23 kilomètres aménagés, est une véritable piste. Les autres n'étant guère que des routes ordinaires barrées tout simplement trois jours durant pour les épreuves. Apprendre à « circuler » à plus de 95 kmh., autour de l'anneau du Nürburg exige, croyez-le, pas mal de temps, d'essence, etc... etc... Et ce n'est pas la seule puissance du moteur qui compte, loin de là.

En 1929, sur le « Ring », Carraciola atteignait une moyenne de 103 kmh.

A droite : une vue impressionnante de l'énorme N.S.U. à compresseur en pleine vitesse.

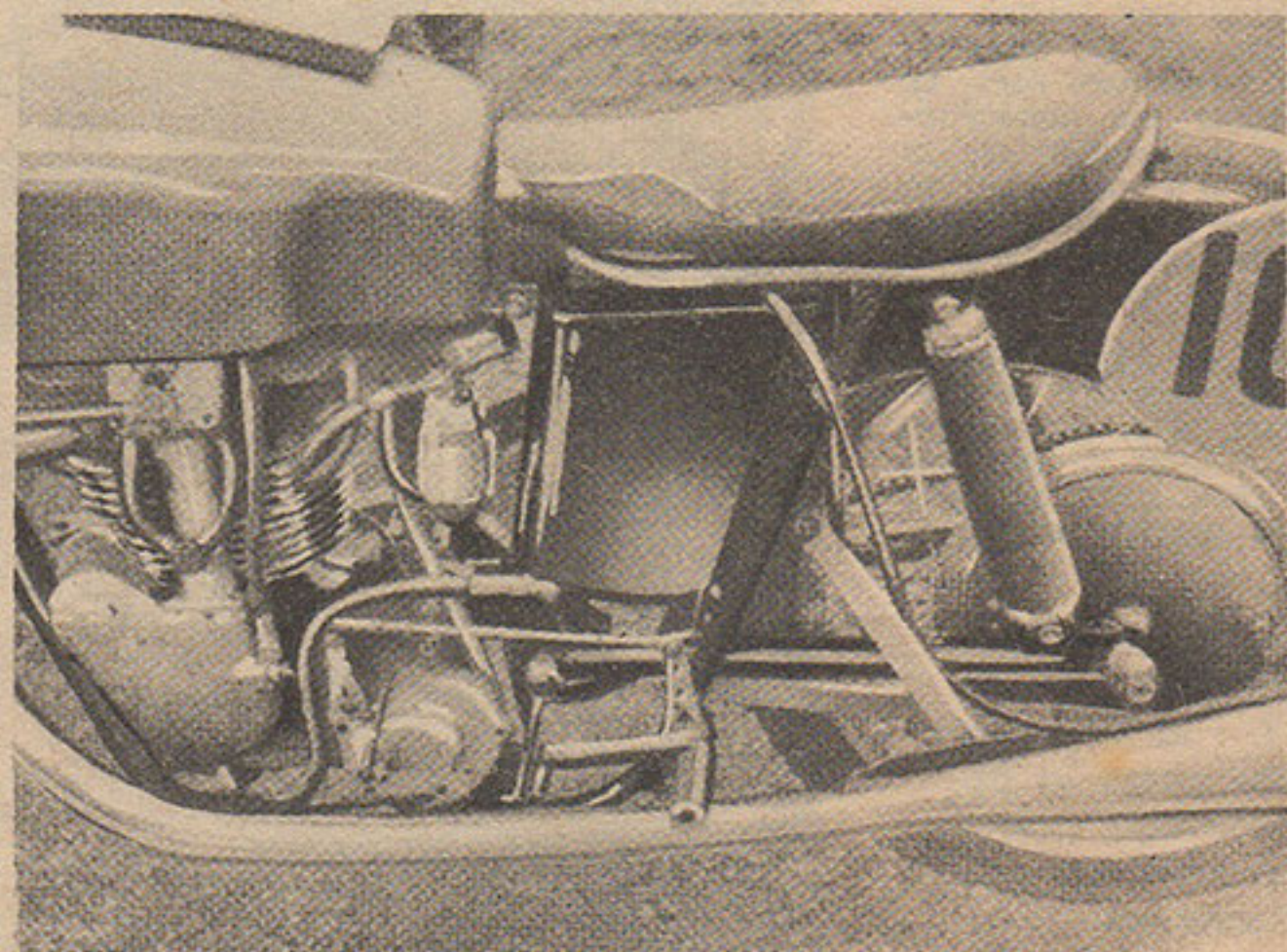


particulièrement raffinées et qui sont restées du temps des VW « Kuebelwagen (voiture militaire, type tout terrain, dérivée de Volkswagen promise par le III^e Reich).

Gablentz est un des rares possesseurs d'une 250 Benelli mais qui a été très remaniée.

Des moteurs 750 cc. pour groupe électrogène ont créé un mouvement en faveur des racers 750. Ces moteurs avaient été construits à l'origine pour être de braves moteurs de tourisme à culbuteurs mais si solides qu'ils supportent allègrement que l'on tire d'eux de 30 à 40 CV.

Pour conclure, disons tout de suite que dans les épreuves mixtes, ce sont les courses de motocyclettes qui constituent la plus forte attraction et qui font courir les aspirants spectateurs au guichet de la caisse.



LE CIRCUIT D'ALLEMAGNE

UNE BELLE EPREUVE DE REGULARITE

A la suite de l'article précédent sur le sport motocycliste en Allemagne, il nous a paru intéressant de consacrer quelques lignes à une épreuve de grand tourisme qui vient de se dérouler (pour autos et motos) sous les auspices de l'A.D.A.C. (Automobile-Club d'Allemagne).

Disons tout de suite que les résultats en ont été étonnants. Cinq ans après la guerre, on a pu réunir 170 motos de toutes sortes, 62 voitures de tourisme, qui ont accompli entre 800 et 1.800 kms, selon les catégories.

L'intérêt — il ne s'agissait que de machines de série fabriquées depuis 1945 — était de juger la qualité de la production allemande d'après guerre. Les résultats ont été probants et soyons assurés que tous les enseignements ont été tirés par les constructeurs.

De quoi s'agissait-il : premièrement de rejoindre un point donné (Munich) selon certain itinéraire et à moyenne imposée. Jusque là, rien que d'assez facile. Puis une épreuve de vitesse sur 5 kms où l'on demandait simplement d'égaliser les performances annoncées par les catalogues des firmes, ensuite venait une épreuve de montagne contre la montre sur 10 kms (avec épingles à cheveux, courbes à grande vitesse, etc...), et enfin une épreuve d'accélération-freinage et une épreuve de consommation. Le tout avec un luxe de contrôles scientifiques où excellent les allemands.

Quelques chiffres donneront un aperçu des performances des machines allemandes et autrichiennes. Sur les 5 kms, la 500 BMW R 51/2 a fait 148 kmh., vitesse honorable (malgré un fort vent latéral), et la Puch 250 (à 2 carburateurs), 127 kmh., ce qui est absolument sensationnel. La même Puch escalada les 10 kms de côte à 74 kmh. de moyenne, alors que la R 51/2 ne faisait que 79 kmh. !

Les 5 kms furent parcourus en :
 NSU « Quick » 59 kmh. ; Express 98 cc. : 55 kmh. ; Vespa-Hoffman 125 cc. : 79 kmh. ; Adler 98 cc. : 69 kmh. ; NSU-Fox 98 cc. : 81 kmh. ; Imme R 100 : 75 kmh. ; NSU 125 cc. : 76 kmh. ; Ilo 125 (2 carbur.) : 87 kmh. ; Ardie 125 cc. : 82 kmh. ; DKW 125 cc. : 88 kmh. ; Triumph 125 cc. : 91 kmh. ; Zundapp 198 cc. : 100 kmh. ; NSU 241 cc. : 109 kmh. ; BMW 247 cc. : 114 kmh. ; Triumph 250 cc. : 105 kmh. ; Victoria 247 cc. : 101 kmh. ; Horex 350 cc. : 123 kmh., et BMW 490 cc. : 148 kmh.

Quand aux s.d.s, le Triumph 250 cc. a fait 83 kmh. ; le Horex 350 cc. : 100 kmh. ; et le BMW : 117 kmh.

Si nous rapprochons ces chiffres de ceux faits par les voitures, nous voyons que la Ford Tannen n'a fait que 109, la Fiat 1100 : 111 ; la Volkswagen : 107 ; la Fiat 1400 : 117 ; l'Opel Olympia : 111 ; puis la nouvelle Borgward 1500 : 126 ; la Mercedes 1705 : 125 ; l'Opel Kapitän : 131 kmh. (la même en camionnette avec 600 kgs de charge a atteint 122 !!).

Pour les 10 kms, en montagne, les meilleures moyennes sont les suivantes :

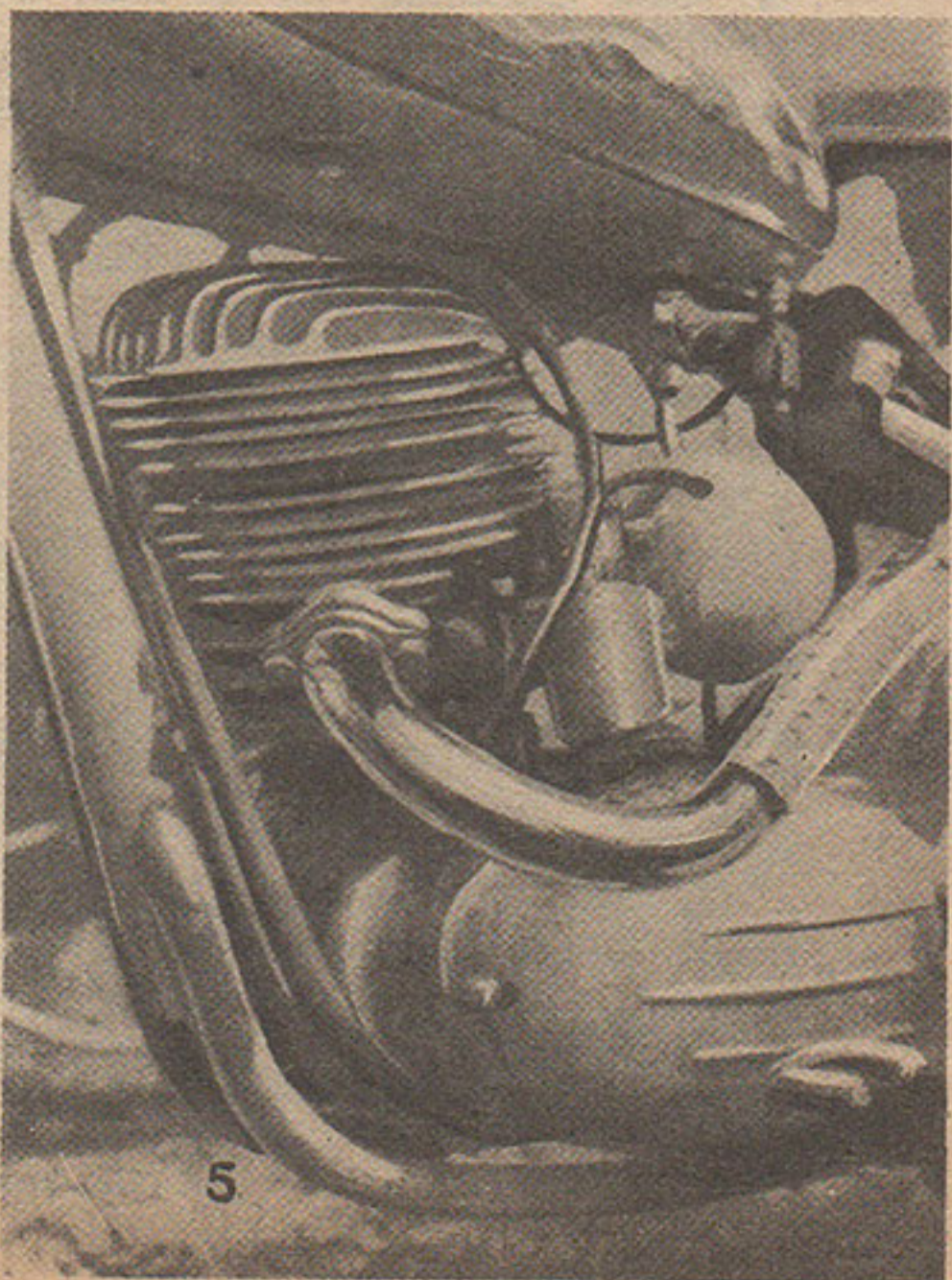
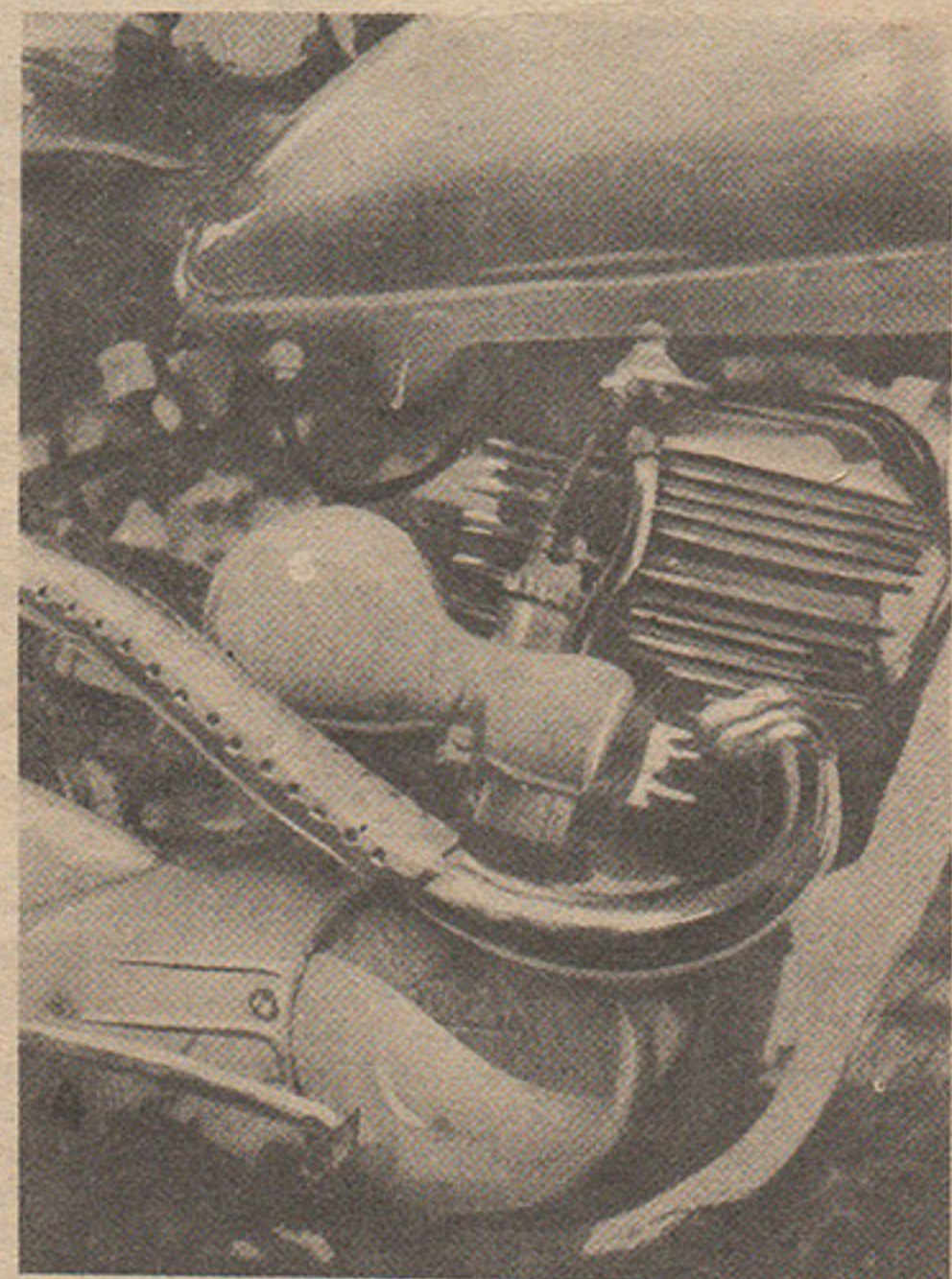
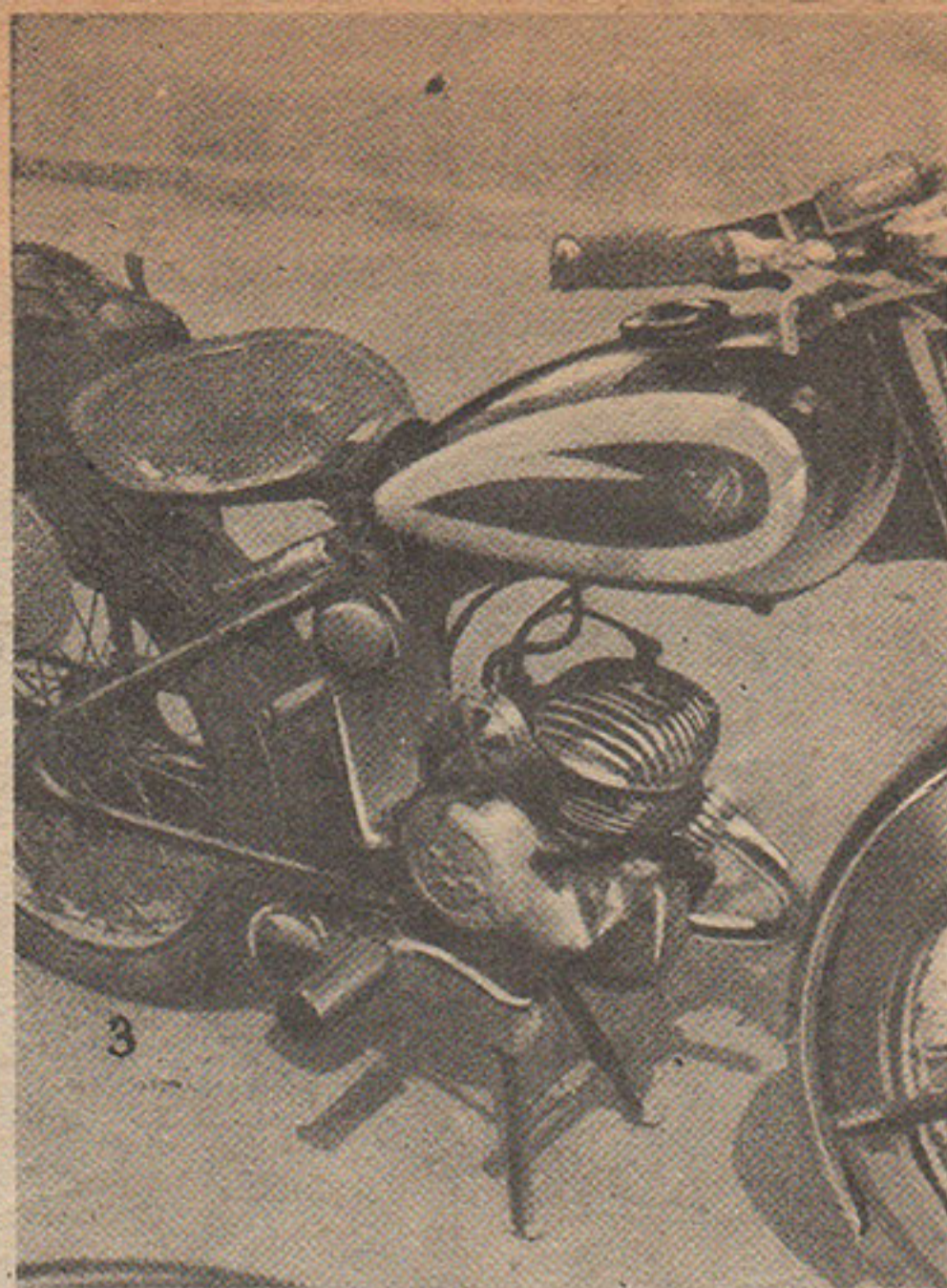
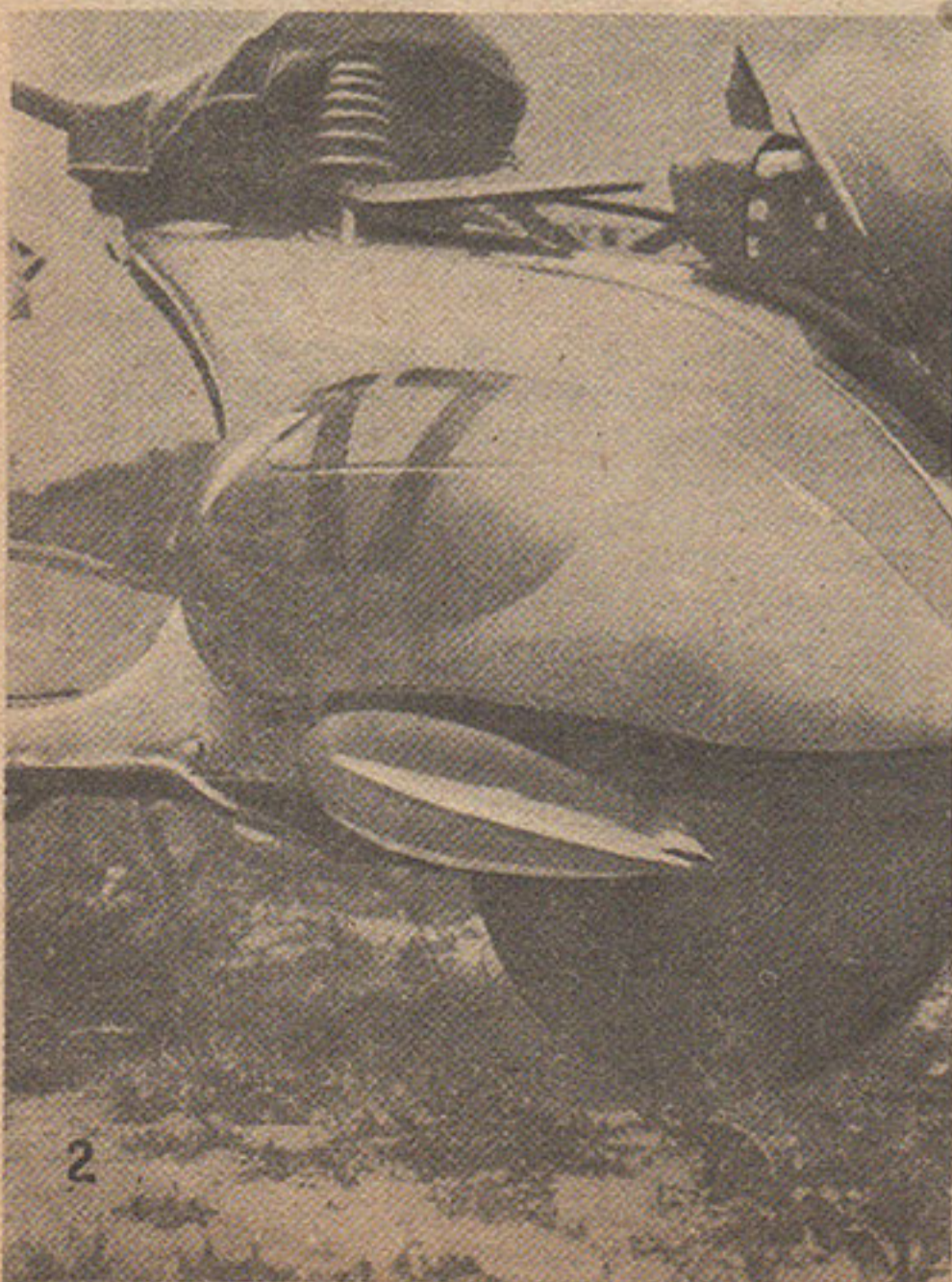
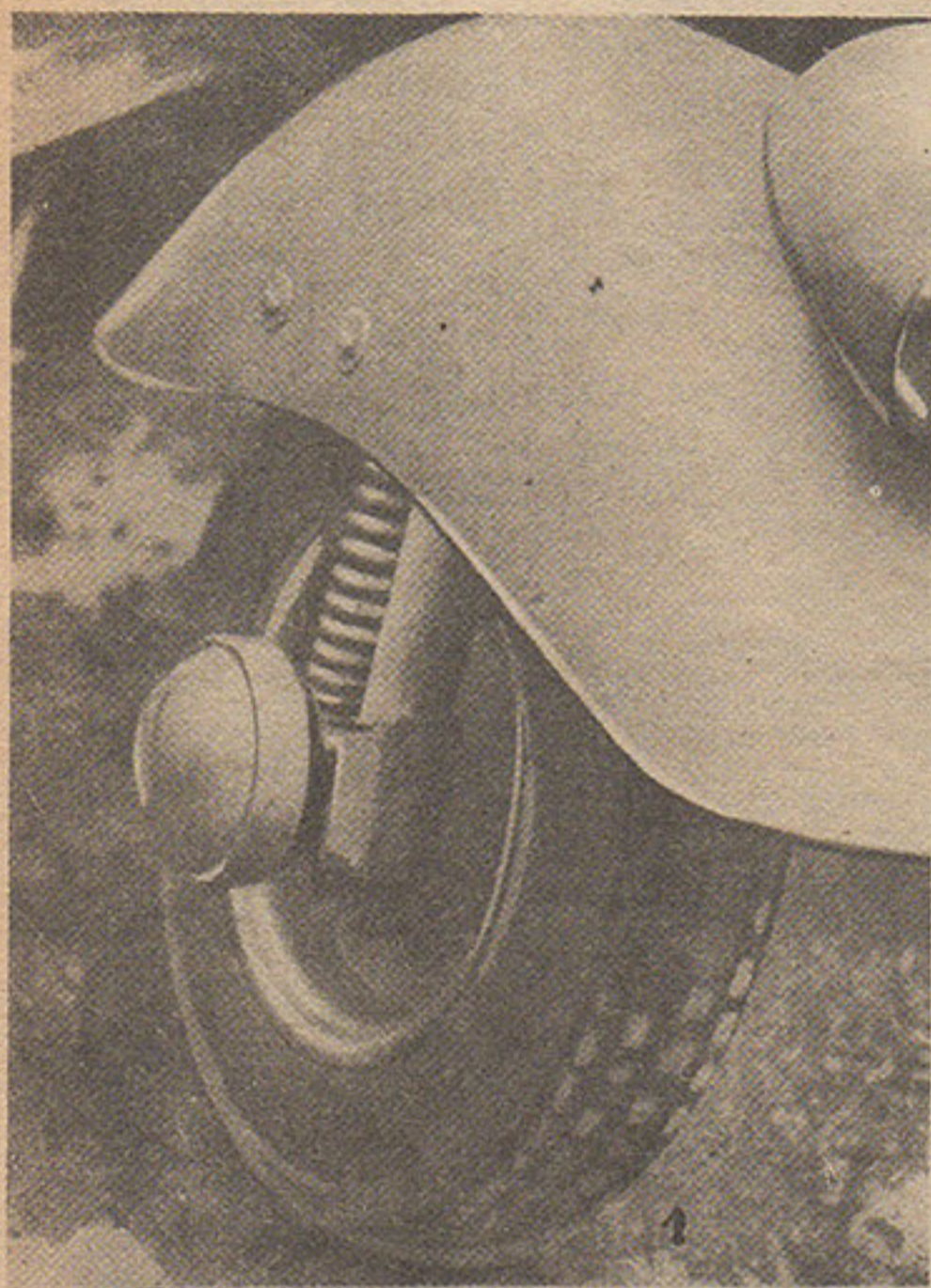
Catégorie 18 cmc. (moteur auxiliaire) : Anker : 29,8 kmh.
 Catégorie 38 cmc. : Victoria : 33,5 kmh.
 Catégorie 43 cmc. : Fluik : 27,5 kmh.
 Catégorie 60 cmc. : Latz : 30 kmh.
 Catégorie 100 cmc. : Imme : 50 kmh.
 NSU-Fox : 55 kmh.

Catégorie 125 cmc. : Puch (2 carbu.) : Triumph : 64 kmh. Vespa : 58 kmh.
 Catégorie 200 cmc. : Zundapp : 64 kmh.
 Catégorie 250 cmc. : Puch (2 carbu.) : 74 kmh. BMW R 25 : 69 kmh.
 Catégorie 350 cmc. : Horex : 72 kmh.
 Catégorie 500 cmc. : BMW : 79 kmh.

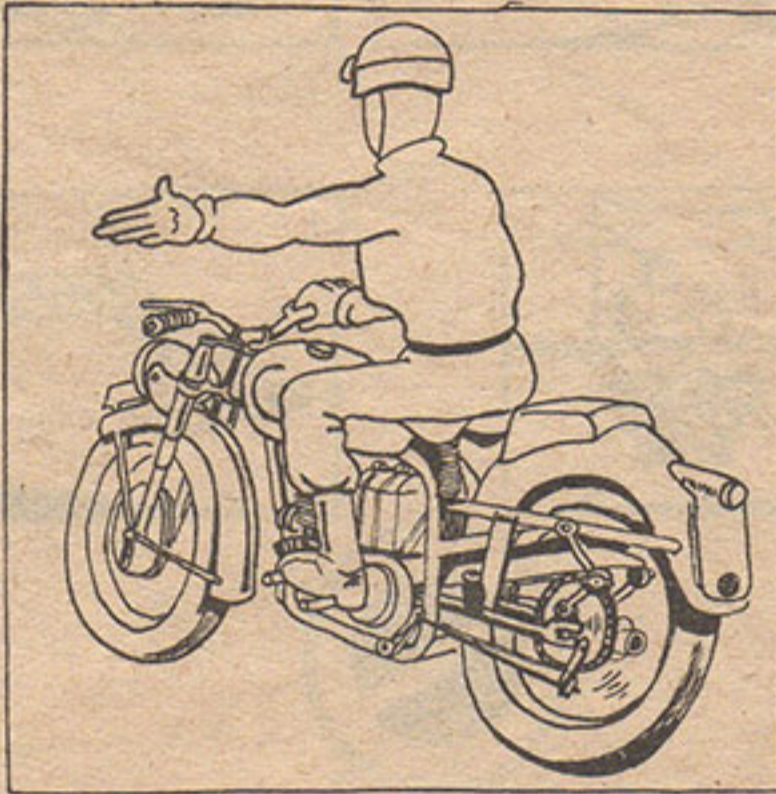
Notons une fois de plus que toutes ces machines étaient strictement de série — aux réglages et aux carburateurs près, ce qui devrait faire réfléchir les constructeurs français — dans la mesure où la mentalité fonctionnaire n'a pas tué en eux tout sens critique — sur la menace qui pèse sur eux, malgré leurs voix prépondérantes (ce qui est un comble !) au Comité des importations.

De nombreuses erreurs de détails (comme par exemple les réservoirs qui se dessoudent, ce qui rappellera bien des choses aux concurrents du Bol d'Or !) ont été relevées, mais soyons sûrs qu'il en sera tenu compte et que les machines exportées seront parfaites.

1 et 2 : les Vespa engagés avaient de nouveaux amortisseurs AV. et silencieux spécial. 3 : la Vorwärts à moteur Ilo rappelle assez la Benelli. 4 et 5 : le nouveau moteur Puch 250 à 2 carburateurs aux performances étonnantes



RELEVÉ de Conseils à suivre ou à éviter ...

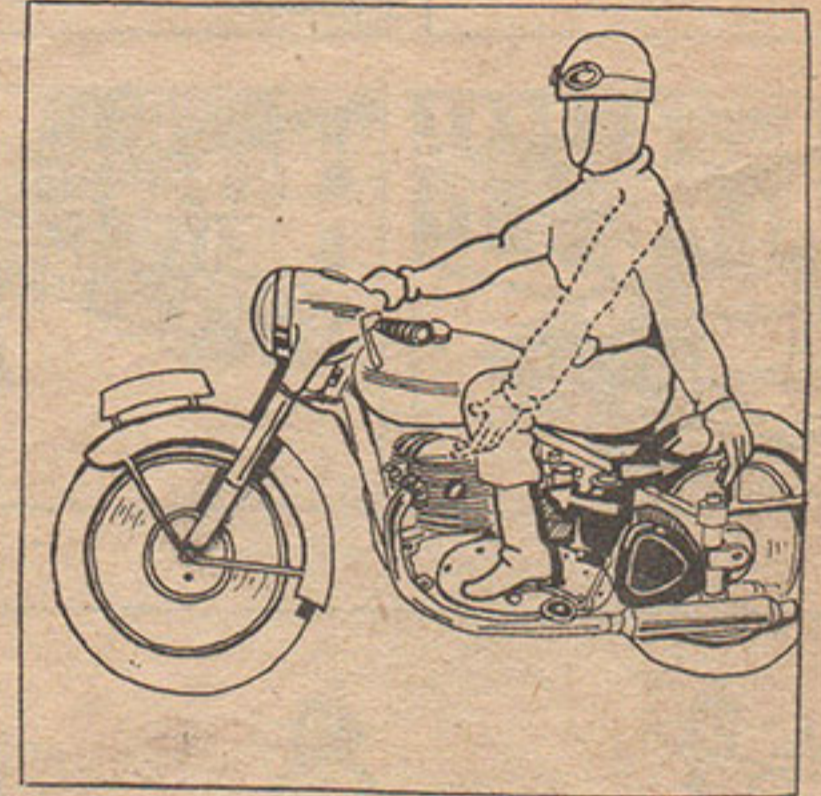


— Si vous avez roulé sur un pneu dégonflé, ne fut-ce que pendant 50 kilomètres, il sera prudent de remplacer vos jante, pneu et chambre.

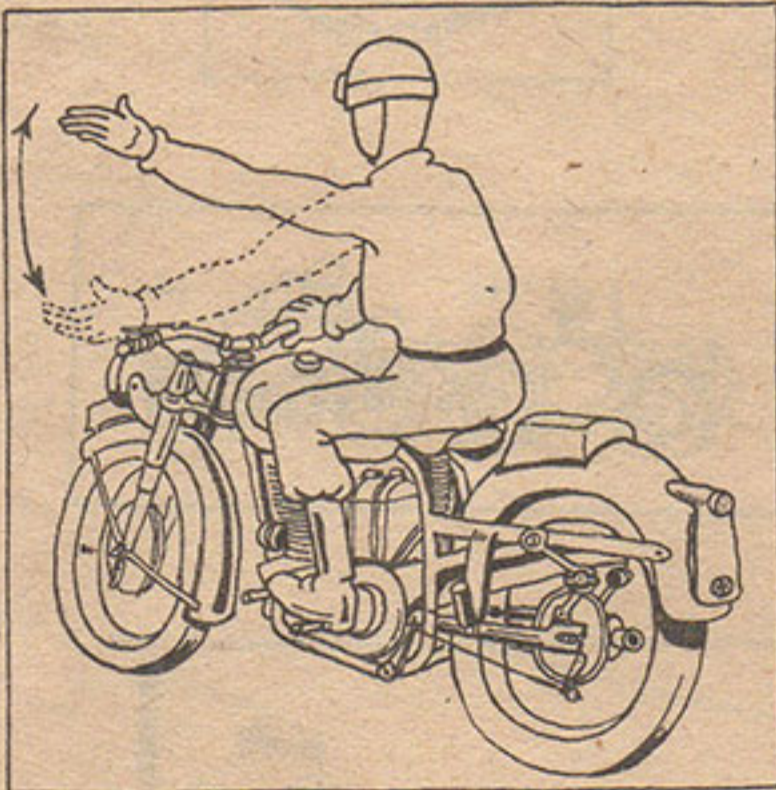
— Si vous emportez un nécessaire de réparation pour pneumatiques, ayez bien soin de ne pas y mettre le tube de dissolution.

Si vous changez de direction ou d'allure, ne manquez pas d'en avertir les autres usagers.

— Le bouchon de valve est un des accessoires dont les conducteurs expérimentés ne se servent jamais.



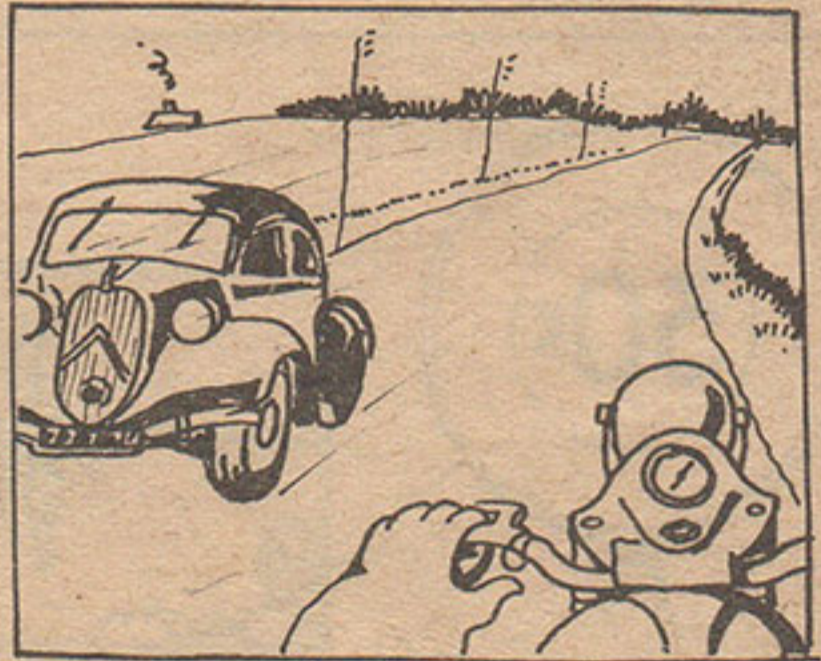
— Si un joint fuit, prenez du savon pour aveugler la fuite, on trouve du savon partout, tandis qu'un joint neuf est quelquefois difficile à trouver et coûte cher.



Croisez toujours un véhicule à droite, ralentissez et la nuit, mettez en code.

— La nuit, laissez votre véhicule les phares allumés ; ce sera un excellent moyen de vérifier si votre batterie est en bon état. Si vous la retrouvez vidée cela vous donnera l'occasion de la démonter et de la faire recharger.

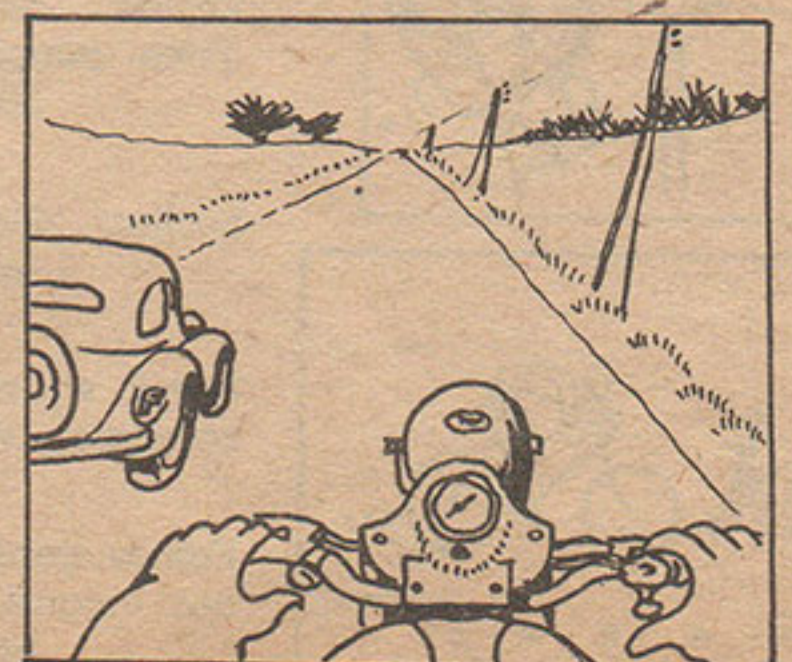
Stationnez à droite : la nuit en ville avec veilleuse, en campagne sur le bas-côté, sans éclairage.

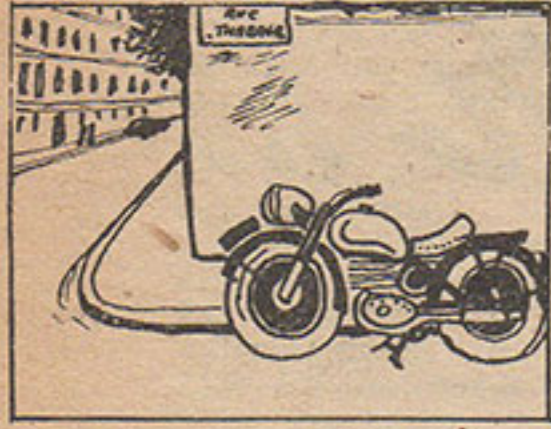
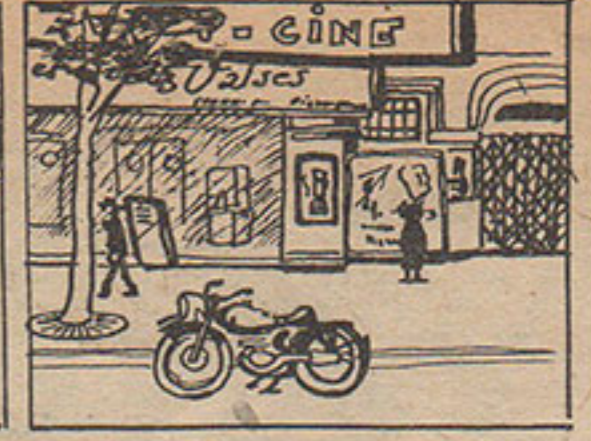
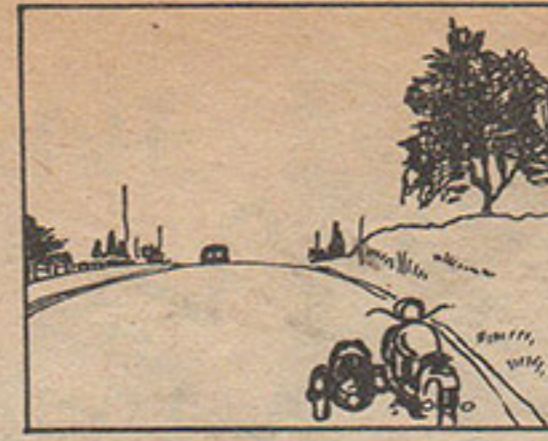
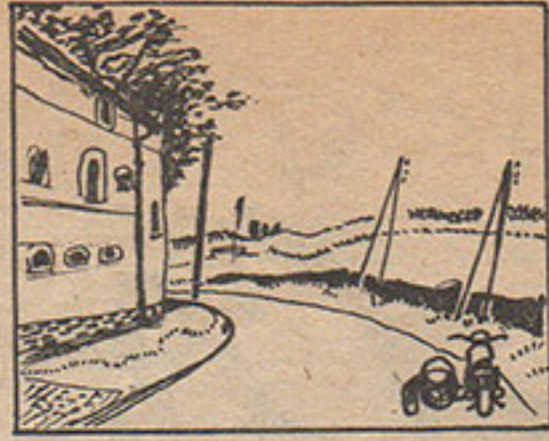


— Les heureux possesseurs d'une voiture construite pour porter cinq passagers peuvent parfaitement mettre cinq personnes à l'arrière et trois à l'avant. On a constaté maintes fois qu'une voiture cinq places tient beaucoup mieux la route lorsqu'elle transporte dix personnes.

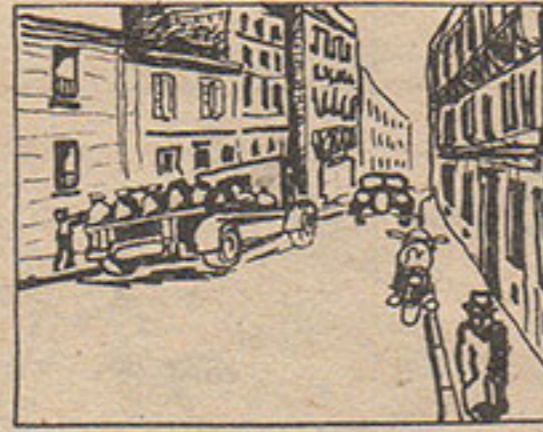
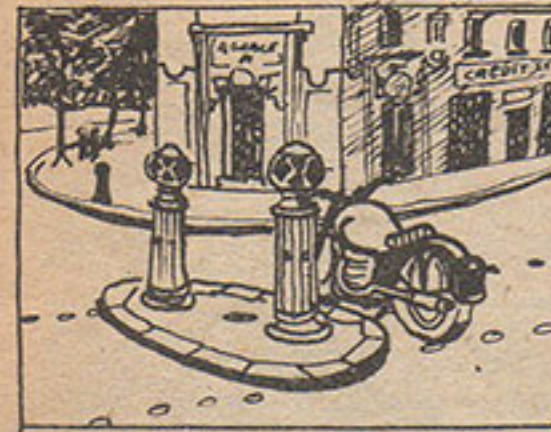
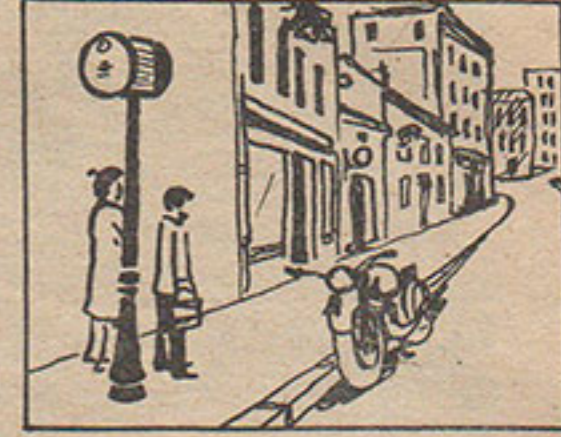
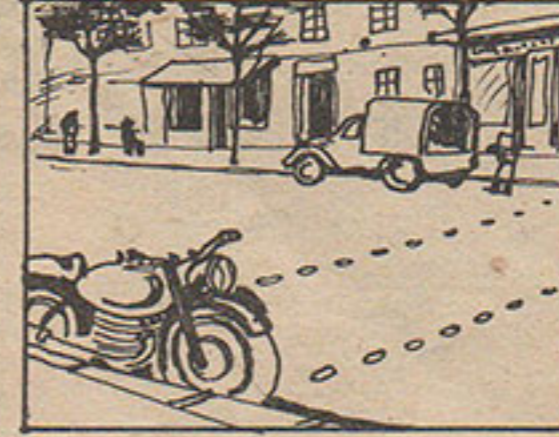
Si un véhicule vous dépasse, serrez sur la droite lorsqu'il avertit et au besoin, ralentissez.

— Les heureux possesseurs d'une voiture peuvent, lorsqu'elle peine en côte, faire patiner l'embrayage. Les garages ne manquent pas et on y trouve des disques d'embrayage à bon compte.

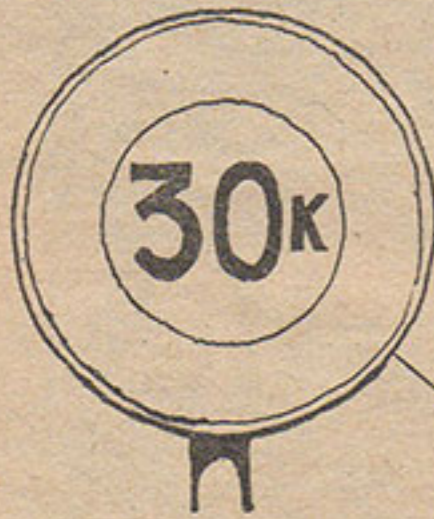
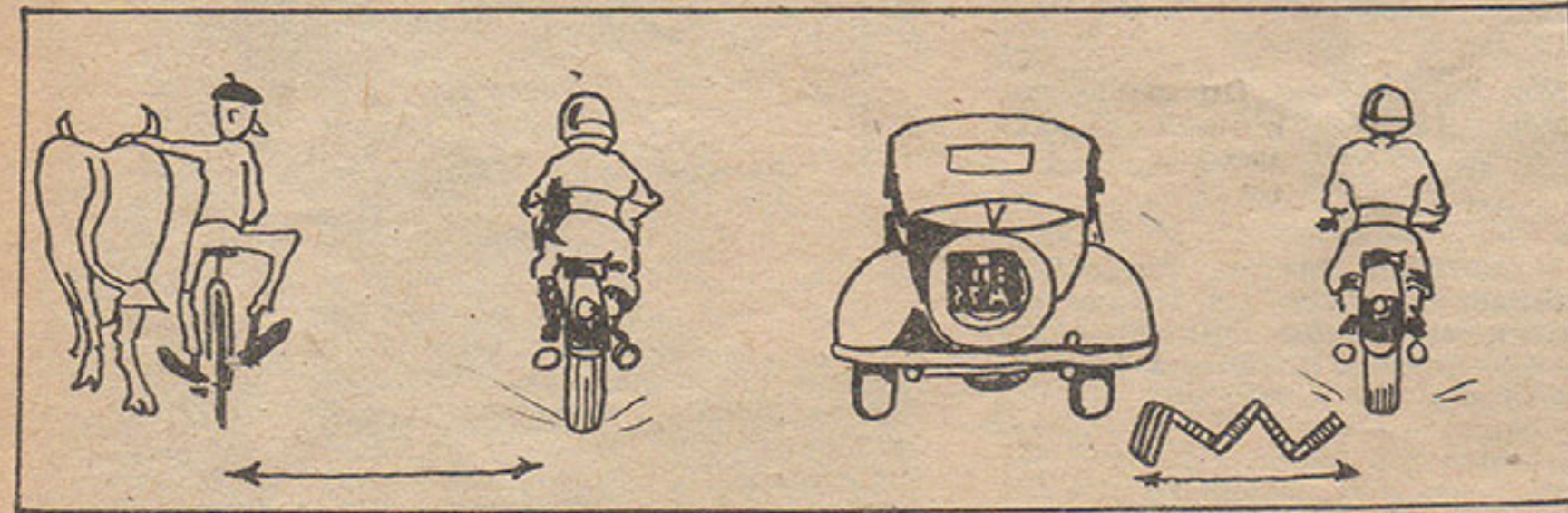
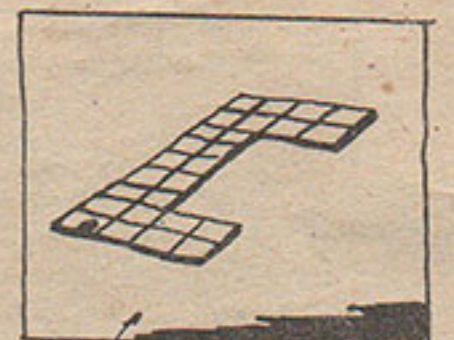
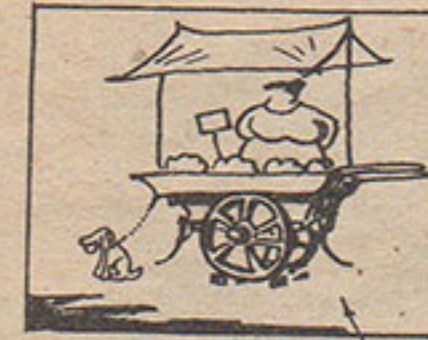




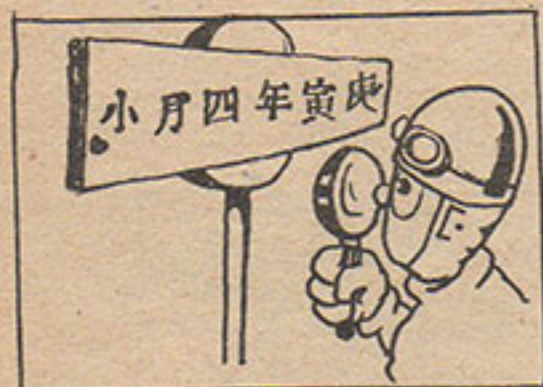
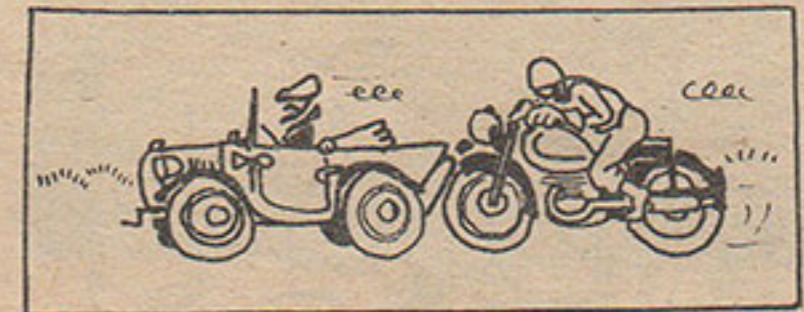
Ne stationnez pas à moins de 10 m. d'un carrefour, dans un virage où la visibilité n'est pas assurée à plus de 50 m., en haut d'une côte, devant une salle de spectacle, sur un passage clouté, à moins de 15 m. d'un arrêt de bus ou de tramway, à moins d'un mètre de l'alignement des immeubles, devant une porte cochère, devant un refuge, partout où l'on risque de gêner la circulation, devant un marché, où le trottoir est bordé de céramiques jaunes ou rouges, devant un immeuble des P.T.T.



Ne suivez pas trop le véhicule qui vous précède.

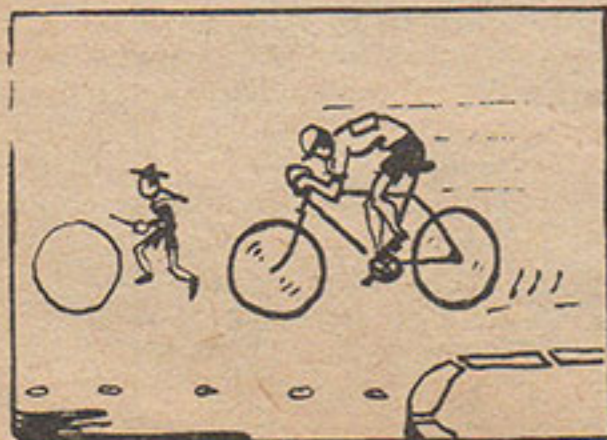


Si vous doublez, laissez 0 m. 50 d'écart s'il s'agit d'un véhicule et 1 mètre s'il s'agit d'un piéton, d'un cycliste ou d'un animal.



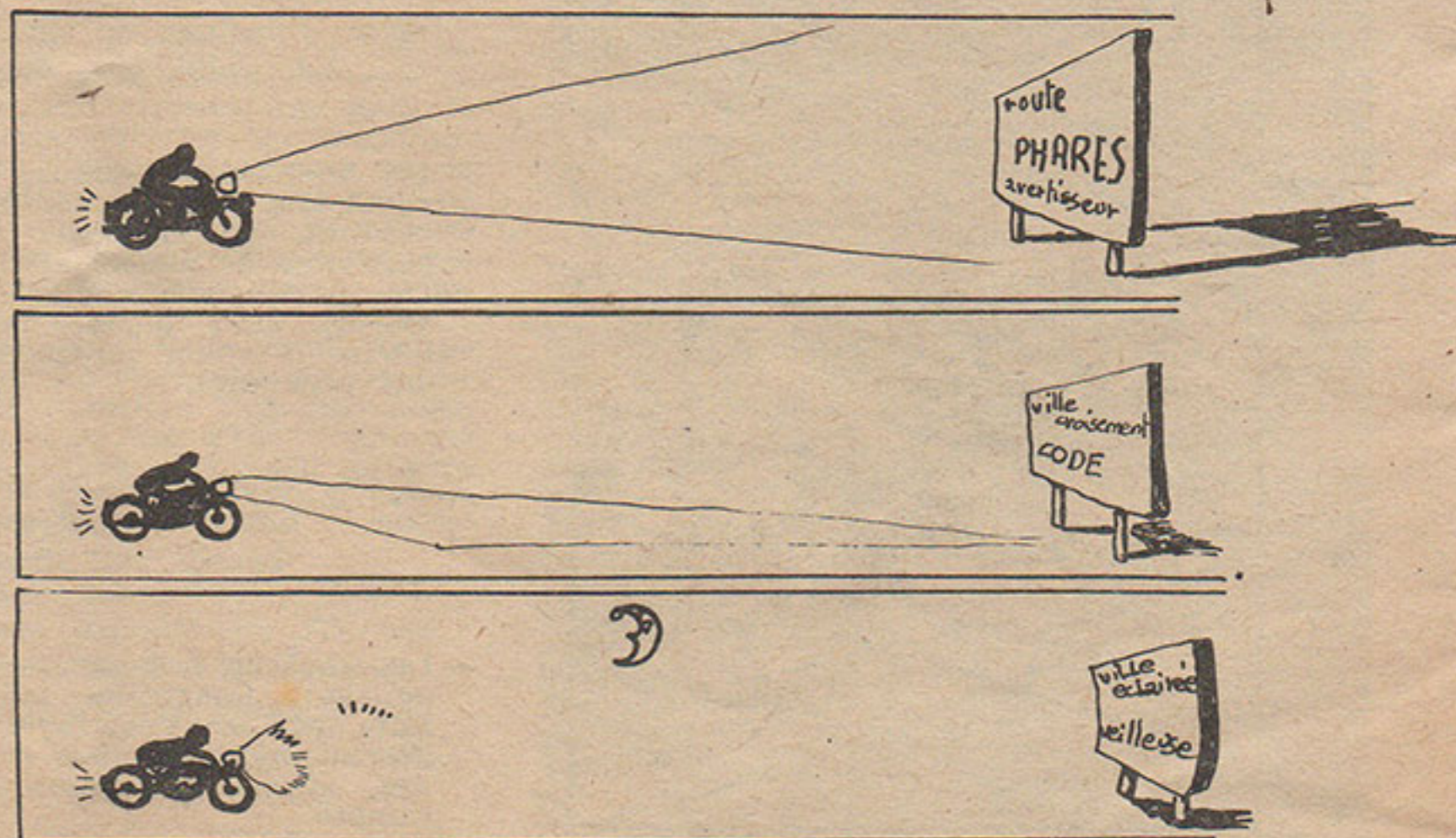
Vitesse de dépassement d'une troupe en marche : 30 kmh.

Sachez déchiffrer les signaux.



Soyez en règle en ce qui concerne votre éclairage.

Prenez garde aux cyclistes, aux enfants, à tout obstacle imprévu.



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 SIGNED, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

LA QUERELLE DES « TEMPS »

Après l'article très personnel paru dans « Moto-Revue » n° 978, je me permets d'émettre quelques objections pratiques appuyées sur mon expérience personnelle à ce sujet afin d'effectuer une petite mise au point.

Toujours 2 ou 4 temps - 3 ou 4 vitesses.

Il est bien entendu que la vitesse supérieure est dans les deux cas en prise directe ou considérée comme telle.

La seule différence réside donc dans les commodités apportées par les deux ou trois vitesses intermédiaires. Sauf sous l'aspect de la simplification, il est bon de disposer, dans les petites cylindrées de trois vitesses intermédiaires soit en tout quatre vitesses, car les 2^e et 3^e permettent d'obtenir successivement le régime voulu pour aborder la prise directe correctement ; sinon le moteur est trop faible pour permettre une reprise en prise directe à bas régime ou pour monter en régime suffisant en seconde sans trop ronfler et assurer une reprise en prise directe dans de bonnes conditions dans le cas de trois vitesses seulement. La boîte à 4 vitesses sera donc particulièrement appréciée dans le cas d'une 125, surtout en double, ou dans une contrée accidentée.

Mais pour les grosses cylindrées, il en est tout autrement. 4 vitesses ne se justifieraient que si la quatrième était véritablement en surmultiplication, permettant ainsi une certaine vitesse à un plus bas régime si le moteur est prévu pour fonctionner dans ces conditions (cas de la 203 Peugeot malgré son rapport de pont supérieur à la normale) ce qui n'est pas souvent le cas. Mais pour ce qui est de la nécessité de 3 vitesses intermédiaires, si la 2^e atteint un régime suffisant permettant de reprendre à un régime un peu plus bas en 3^e certes, mais dans de bonnes conditions tout de même, un gros moteur ou seulement un moteur puissant s'en trouvera indifférent. Voyez les machines américaines.

Naturellement, il est des exceptions comme dans le cas des motos utilisées par l'armée destinées à faire de longs parcours dans des terrains difficiles et variés où l'on ne peut soutenir une allure normale à un régime de prise directe et où il est bon alors de disposer de trois vitesses intermédiaires dont la 3^e permettant de marcher à un régime normal pour une allure inférieure, mais suffisante pour le refroidissement du moteur et sans avoir à affoler celui-ci ce qui est le cas de ma B.M.W. R. 12 750 cmc. lat. entre autres. Cela se justifie aussi dans le cas du sidecar et peut-être aussi dans les parcours montagneux ou pour le moins très accidentés. Mais en matière de tourisme, c'est bien souvent pure fantaisie inutile, voire même nuisible, pour les utilisateurs qui ont souvent tendance à conduire alors à trop bas régime en permanence.

Je vous citerai en exemple la B.M.W. R.35 350 cmc. culb. qui est pourtant une petite machine et que j'ai également entre les mains, elle possède quatre vitesses à cause de sa destination militaire, mais il est certain qu'en parcours moyen, elle se contenterait parfaitement de trois vitesses et se comporterait tout aussi bien dans la plupart des cas, voire en montagne ; sous réserve d'une démultiplication légèrement inférieure de la 2^e.

Le sélecteur lui-même ne saurait éclairer le problème puisqu'il permet des reprises avec le minimum de perte de temps, donc de puissance acquise et théoriquement permet d'épargner une vitesse intermédiaire, mais pratiquement servant d'argument à la théorie généralement admise que le sélecteur est une amélioration considérable pour la promptitude et la commodité des manœuvres, le fait de changer de vitesse souvent ne constituant plus un inconvénient et annulant celui en particulier d'en avoir 4 ; encore faudrait-il alors, comme je le dis plus haut, que la 4^e soit surmultipliée et que cela se justifie.

Je me base par ces considérations sur l'emploi prolongé que j'ai fait des deux machines citées précédemment, ainsi que d'un Scooter Bernardet 4 vit. 2 t., une Harley 1200 lat., une Indian 1.200 également, une Ogar 350 et un 175 Guiller A.M.C. et qui ont toutes respectivement confirmé mes opinions sur l'opportunité des trois ou quatre vitesses.

2 ou 4 temps :

Il me semble bien que ce n'est plus là une question technique, mais bien plutôt une question de goût et de destination. Car, comme chacun sait, les deux modes donnent satisfaction. En règle générale (et je ne parle toujours que sous l'angle tourisme) les deux temps ne se conçoivent que dans les petites cylindrées. Ils ont les avantages suivants : plus nerveux, plus simples de mise au point, moins fragiles et demandent moins d'entretien. Ils ont l'inconvénient d'être plus coûteux d'alimentation, de nécessiter un mélange d'huile

dans la plupart des cas, de provoquer parfois de fréquents changements de bougie surtout sur les anciens modèles (ou ceux ne comportant pas assez d'avance à l'allumage) et d'avoir tendance à calaminer à cause de l'évacuation imparfaite des gaz brûlés, encore que sous ce rapport il soit fait de gros progrès de nos jours avec les deux temps à pistons plats, initiative allemande, je crois essayée pour la première fois sur D.K.W.

Quant aux 4 temps, il est vrai que dans les derniers modèles de petite cylindrée, les 125 cmc. à soupapes en tête, ne le cèdent en rien à leurs frères deux temps comme nervosité, mais nous ne devons pas oublier qu'il y a toujours trois temps morts pour un seul temps moteur, au lieu de un sur deux dans les 2 temps. Et puis il faut disposer de bonnes soupapes et de bons ressorts de soupapes qui donnent tant de fil à retordre aux constructeurs, veiller au graissage et au réglage de tout ce matériel.

Toutes ces considérations sont valables aussi pour les grosses cylindrées à 4 temps, mais sont plus justifiées par le fait de meilleurs rendements et d'économie pour l'utilisation sur longs parcours et pour l'utilisation régulière que l'on veut exiger de ces moteurs.

DU REAU, Morannes (M.-et-L.)

A PROPOS DE MOTO OU CYCLECAR ?

Une comparaison souvent mise en question reparaît, et sous le titre « Les partisans du cyclecar », certains prix proposés correspondent-ils aux possibilités de production et de prix de revient actuels de construction ?

Pour certains, pour ceux qui doivent arriver à peu près propres quand il pleut, on peut évidemment revêtir un imperméable en toile cirée par dessus un vêtement imperméable de ville permettant, en enlevant le premier, d'être dans une tenue normale.

Avec des pare-jambes efficaces, et avec une sacoche dont un compartiment est réservé au « ciré », on peut appeler cela « vestiaire public » ; tout de même, ce n'est pas si compliqué.

Du côté cyclecar envisagé, le correspondant précise bien, boîte de vitesses et 4 roues, qui solutionneraient certainement le désir de bon nombre d'infortunés usagers du vélomoteur.

Ne sont pas si infortunés ceux qui possèdent un vélomoteur moderne à fourche télescopique, comme il en circule à la satisfaction de beaucoup.

Avec quatre roues, voilà donc une petite voiture, et « le garage est d'un coût élevé ». La différence est-elle bien de 500 francs par mois seulement ? Car avec une moto un coin suffit, une partie d'un couloir en dégagement, et combien voyons-nous de motos logées dans ce cas avec un tapis dessus, tandis que pour la voiturette, il faut un espace autrement important et à quel prix parfois, et combien recherché. Bien souvent, ce garage obtenu à grands frais est loin du domicile, il faut donc prévoir un certain temps pour s'y rendre. Temps qui doit être déduit de celui qu'il doit nous faire gagner, tant à l'aller qu'au retour du garage !

Le prix de 150.000 francs proposé est un peu illusoire pour une voiturette, et certains constructeurs, comme M. de Rovin, bien qu'ayant sorti un engin simple et fort bien compris, ne peuvent le sortir à ce prix.

Car, qui dit voiturette à quatre roues, dit 4 pneus, 4 freins, car on ne peut faire 2 freins seulement, pour en revenir aux conceptions genre 5 CV Citroën de 1925.

Encore que les constructeurs ayant voulu sortir des conceptions trop frustes de voiturettes, ont dû ensuite les compléter des portières absentes et modifier la ligne sous peine de ne pas vendre. Quand au moteur monocylindre 2 temps proposé, il devrait vite être remplacé par un 2 cylindres, juste capable de traîner l'engin beaucoup plus lourd qu'une petite moto.

En somme, il n'y a rien de nouveau sous le soleil : ou bien on doit se contenter pour un prix actuel d'un bon vélomoteur, d'une petite moto, ou on en arrive à la conception voiturette d'un prix non pas de 150.000, mais bien de 300.000 au moins, frais de garage en plus, sans compter l'assurance plus onéreuse et un budget d'assurance et d'entretien beaucoup plus important.

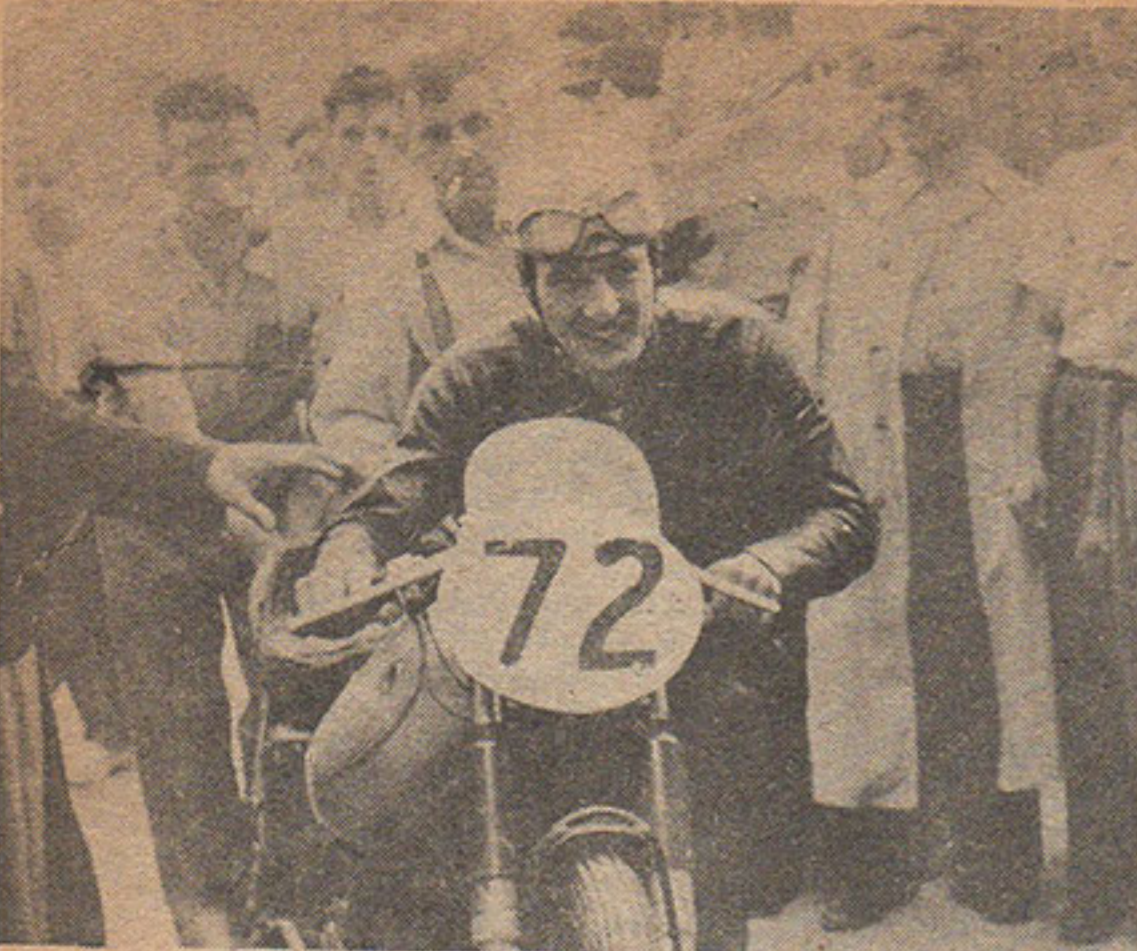
Et quand les pneus s'usent, ce qui n'est pas non plus envisagé dans la comparaison parue, c'est bien 4 pneus et non 2 qu'il faudra remplacer à l'usage et ils seront encore d'un prix plus élevé que ceux de la moto.

En ce qui concerne l'alinéa : « voiturette pour le transport individuel, à la rigueur deux personnes sur courte distance », il ne faut pas oublier que le vélomoteur moderne n'a de son ancêtre à pédales que le nom, c'est une véritable petite moto et dont la robustesse permet des randonnées à deux dans les conditions souvent énoncées dans les dernières relations de voyage parues dans notre Revue, qui précisent bien que les résultats sont comparables à une cylindrée moyenne toutefois, et avec une grande résistance à l'usure.

La voiturette peut satisfaire ceux qui la préfèrent, mais pas aux prix énoncés, il s'en faut. Quant aux vélomoteurs, ils paraissent chers, mais, tout compte fait, on en a toujours comparativement pour la somme engagée, et leurs succès en est la preuve.

J. PIVOIN

A travers le Sport



Le grand perdant de la journée, à la surprise générale, a été l'écurie Norton malgré les nouvelles machines du TT et la présence d'un champion incontestable, le jeune Geof Duke.

Alors que les essais avaient fait ressortir : Leoni et une surprenante Guzzi Albatros (125 kmh.) ; Lomas de l'écurie semi-officielle Velocette (130 kmh.) ; Duke surprenant d'aisance sur la 500 Norton (135 kmh.).

Les courses disputées par temps « nuageux avec averses et éclaircies » ont vu : la victoire sans histoire d'Ambrosini, et deux courses merveilleuses d'opportunité de Graham qui su prendre du champ en 350 et tirer sous la pluie en 500.

Nous avons noté : en 250 l'excellente tenue jusqu'à leur abandon de Wood et Anderson, tout deux sur Guzzi « Gambalongo », l'audace de Dale qui conduisait la seconde Bevelli, la malchance de Leoni, obligé de changer une bougie et d'abandonner et le style merveilleux de Ruffo, qui finit derrière Ambrosini. De ce dernier nous dirons qu'il a une machine exceptionnelle, dont la tenue de route ne vaut pas celle des Guzzi, mais qui est nettement plus rapide, la classe du conducteur et son métier faisant le reste.

En 350, dès le départ, sous la pluie, une chute retarde Foster et les trois Norton de Duke, Daniell et Lockett. Graham réussit à passer suivi de Lomas sur Velocette et Dale sur A.J.S. Ces trois hommes précèdent un peloton composé des trois Norton et d'Armstrong. Pendant de longs tours, Duke ne peut décamponner Armstrong. Pendant ce temps Foster remonte d'une façon irrésistible, dépasse le peloton en question et se lance à la poursuite de Graham. Enfin Duke se détache et petit à petit perd Armstrong, remonte Lomas, Dale, mais ne peut rejoindre Foster et encore moins Graham.

Classement final : Graham ; Foster ; Duke ; Armstrong ; Frenck (A.J.S.) - Dale. Moyenne 126 kmh Tour le plus rapide : Foster à plus de 135.

En 500, départ sous la pluie également. Houel démarre le premier et n'est dépassé que par Masetti, Paganini et devance Graham. Derrière c'est la prudence et nous voyons des hommes virer en « mettant le pied » tellement le sol est glissant. Paganini freine trop sec et chute, il se blesse et perd du temps à repartir. Pendant ce temps, Graham qui a finalement rejoint Masetti, partage la première place au fil des tours. Au 7^e tour, Graham ne peut pas virer, étant arriver trop fort, il préfère au lieu de risquer la chute, se laisser aller droit et entrer dans les balles de paille qui le freinent sans aucun mal. Pendant ce temps, Masetti le dépasse et file. Graham sort littéralement sa machine des balles, il n'a pas calé son moteur et il repart. Derrière lui, les places sont à peu près distribuées : Bandirola est 3^e ; Duke 4^e ; Houel 5^e ; Lockette 6^e ; Daniell 7^e, etc.

Mais fonçant sous la pluie, Graham rejoint Masetti et le laisse un peu plus loin à chaque tour, Bandirola rattrape à son tour Masetti et le tandem ne se lâchera plus jusqu'à la fin. Duke est définitivement « en chasse » il a une minute de retard et malgré tous ses efforts et des virages pris à des angles impressionnants, il perdra encore une minute sur l'A.J.S. resuscitée. Daniell lâchera Lockett et se fera doubler par Graham 5 tours avant la fin. Houel chutera, grillera son embrayage et terminera 8^e. Classement final : Graham ; Masetti ; Bandirola ; Duke ; Daniell ; Lockett ; Cordey et Houel.

Foster a abandonné au début ; Frenck a accroché un concurrent et a dû se retirer, donc sans Graham, les A.J.S. ne « renaissent » pas, continuaient l'impression du TT, du Grand Prix de Belgique et du Grand Prix de Hollande. Il aurait fallu penser cependant que si la mal-

son A.J.S. envoyait en pleine période de courses internationales son meilleur pilote à Albi, ce n'était pas pour râler une première place assurée à l'avance, mais bien pour éprouver une ou des modifications, apportées à la seule machine de Graham et ceci est confirmé par la première place à Genève, remportée par une machine rénovée en chevaux, tenue de route, freinage, etc...

Donc côté A.J.S. grande victoire très méritée. Les Norton avec une tenue de route idéale et un excellent freinage ont paru manquer de chevaux dans les parties droites. Erreur de braquet ? Les Gilera ont fait une belle course et sans la chute de Paganini, seraient rentrés toutes les trois sans encombre. Le plus à l'aise paraissait Bandirola qui avait l'air de s'amuser énormément. Les Velocette ne sont pas aussi réussies en 500 qu'en 350. La grosse déception pour moi, a été la 4 cylindres « M.V. ». Alors que je m'attendais à voir une machine presque au point, j'ai vu un moteur remarquable, qui tint toute la course, mais la partie « cycle » laisse terriblement à désirer. Dans une ligne droite, montant légèrement, alors que tout le monde paraissait « dans un fauteuil » tellement les suspensions ont été améliorées, le pauvre Artesiani était secoué comme un prunier, tant la suspension AR de sa MV est dure et il lui fallait un courage énorme pour mener sa machine aux allures où il tournait. Je crains fort que de ce côté, la mise au point ne soit longue et demande même, une refonte radicale du dessin. Il s'est fait passer dans les lignes droites par les Gilera qui semblaient marcher 30 kms plus vite. Le moteur est extraordinaire et quand on pense qu'il n'existait pas il y a 7 mois, la réussite est toute à l'honneur de l'ingénieur Remor et de la M.V. Mais je ne crois pas que l'on voit de si tôt les 4 cyl. entre les mains des amateurs qui peuvent se les offrir !

Restent les side-cars. Je ne vous apprendrai rien en disant que Oliver est un pilote remarquable. Malheureusement, on ne sent pas, comme dans les solo, l'influence des Maisons et chaque pilote est laissé à lui-même pour résoudre les problèmes que pose la course. De plus, il semble que le côté technique soit terriblement négligé.

Oliver est certainement aussi fin mécanicien que pilote adroit, mais pourquoi soigne-t-il si peu sa machine ? On se doit lorsqu'on est un Champion du Monde d'avoir l'élégance de présenter une machine impeccable, surtout lorsqu'elle porte le nom de « Norton ». Ceux qui possèdent une machine couverte d'huile, rafistolée, cabossée, mais qui marche quand même, diront que je n'y connais rien, ceux, qui au contraire, préfèrent une machine soignée entretenue et qui marche aussi, me comprendront !

Frigerio montrait après la course ses bras qui lui faisaient mal. Quels guidonnages ! Par contre, son moteur un 4 cylindres, comme celui des Gilera solo tire merveilleusement. Entendre monter ces longues 2^e et 3^e est un fin régal.

En résumé, belle journée. Cependant, je m'excuse auprès des lecteurs, car j'ai été trahi par mon appareil et je n'ai pas réussi une photo présentable. Ce ne sera pas une grande perte, car après l'abondante documentation présentée dans les deux numéros de « Moto-Revue », traitant du Grand Prix de Belgique, je n'avais rien d'autre à ajouter.

Quant à l'organisation, elle était remarquable et courtoise, c'est tout dire.

J'ajouterai en terminant que malgré tout l'attrait que peut exercer Genève, je n'ai pas oublié l'extraordinaire ambiance de Berne 1949

De nos correspondants

L. PAUZIN et R. CHADEFAUD

CALENDRIER SPORTIF

(Les épreuves en caractères italiques sont internationales)

SEPTEMBRE :

- 3 : (Espagne) V^e Grand Prix de Bilbao.
- 3 : (Tchécoslov.) Grand Prix de Brno.
- 3 : (France) Course de Côte de Grenoble (MC Dauphinois).
- 3 : (France) Course sur piste du MC Charentais.
- 3 : (France) Réunion sur piste (MC Montluçon).
- 3 : (France) Moto-Cross de l'AMS.
- 3 : (France) Moto-Cross du Vaurais (MC Vauréen).
- 10 : (Italie) Grand Prix des Nations.
- 10 : (Belgique) Côte de Malchamps.
- 10 : (France) Circuit Motocycliste de Cadours (UM Midi).
- 10 : (France) Rallye du MC Cannes.
- 10 : (France) Course de Côte du Mont Verdun (MC Lyon).
- 10 : (France) Moto-Cross du Motor-Club.
- 10 : (France) Moto-Cross du MC Beauvaisis.
- 16-17 (Suisse) *Circuit Int. de Locarno.*
- 17 : (Tchécoslov.) *Circuit de Prague.*
- 17 : (France) Circuit Motocycliste de Vitesse du MC d'Avignon.
- 17 : (France) Circuit Motocycliste de Varen (MC Montalbanais).
- 17 : (France) Rallye d'Automne du MC Marseille.
- 17 : (France) Moto-Cross de l'U.M. Agenaise.
- 17 : (France) Moto-Cross du MC Baulieu Nord.
- 17 : (France) Moto-Cross du MC Haut-Saônois.
- 18-23 : (Ulster) *Six Jours Internationaux.*
- 23 : (Irlande) *Carrowdore 100.*
- 23 : (France) Circuit Motocycliste de Périgueux (MC Bergerac).
- 24 : (France) Course de Vitesse sur piste de l'AMC Cité.
- 24 : (France) Rallye d'Automne (AM Niçoise).
- 24 (France) Course de Vitesse sur piste à Toulouse (UM Midi).
- 24 : (France) Moto-Cross du Buffalo Motor-Club.
- 24 : (France) Moto-Cross d'Automne (MC Clodoaldien).

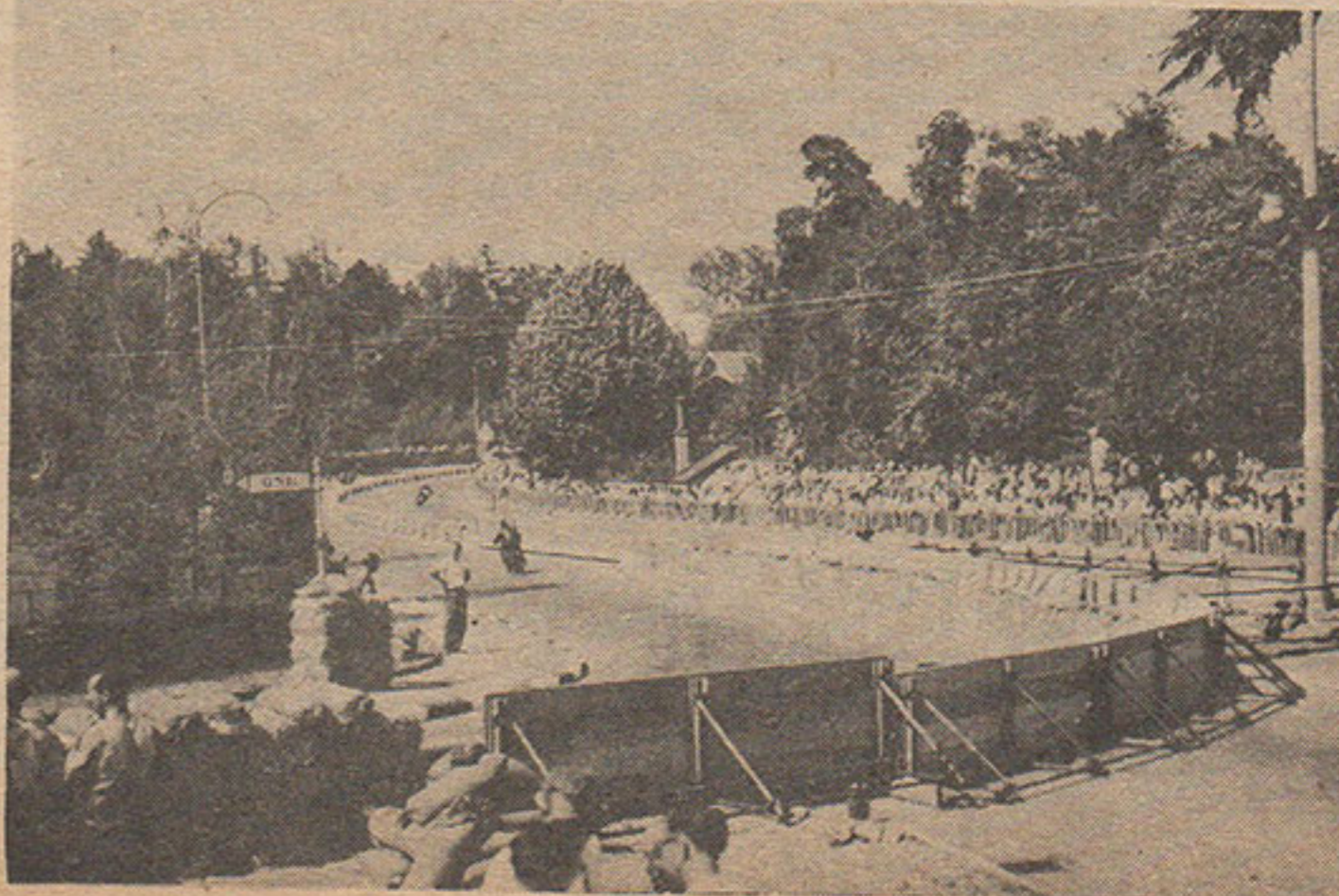
LES GRANDS PRIX DE SUISSE UN FESTIVAL GRAHAM !

Les Grands Prix qui se sont courus dimanche à Genève, ont connu un grand succès, 40.000 personnes environ, ont assisté à l'exhibition d'Ambrosini, constaté la maîtrise d'Oliver et applaudi à la grande classe de Graham, grand vainqueur de la journée, qui enlève les catégories 350 et 500 sur deux A.J.S. remarquablement au point et particulièrement adaptées au circuit.

Car le tracé de 6 kms, choisi pour ces Grands Prix malgré 2 lignes droites de 1.800 mètres chacune s'est révélé, malgré l'impression de vitesse qu'il pouvait donner aux spectateurs, assez lent ou relativement peu rapide, puisque les moyennes réalisées, en se basant sur les temps des essais, qui ont eu lieu par temps sec, ne dépassent pas, pour les 500, 135 kmh.

Il nous a semblé que certaines machines n'avaient pas le bon « braquet » à commencer par les Gilera.

En haut : Le sourire du vainqueur des 500 : Leslie Graham et sa fidèle A.J.S. Ci-contre, deux aspects de la courbe du B.L.T. à Genève.



COURSES DE VESOUL

Les courses motocyclistes de Vesoul ont remporté un beau succès grâce plus à la valeur des concurrents engagés que par l'affluence des spectateurs découragés à l'avance par le temps peu clémente. Après des courses d'amateurs très intéressantes, les professionnels entrèrent en piste à leur tour et purent donner la mesure de leurs talents. En 350, se mirent particulièrement en vedette, Georges et Pierre Monneret, Collot et Charrier. La course se limita d'abord à un duel Collot et Georges Monneret, mais Collot abandonna, sa pompe à huile lui refusant tout service. Pierre Monneret termina second. Ainsi donc l'équipe Monneret enlève les premières places et ce n'est pas la première fois que cette famille de champions réalise une telle performance, distançant de plusieurs tours des adversaires de classe comme Charrier, Gauche, Collignon, Emo et Post. En side 600, il fallut dix tours pour départager Verd, Betemps, Murit, Seaux et Beauvais. Verd, plus habile, réussit cependant à se dégager et termina avec 10'' sur Beauvais second. En 500, Behra qui n'avait pas participé à la course de 350, livra une rude bataille à Monneret et à Collot, mais gagna cependant détaché.

RESULTATS

Priz du Club Automobile Sâonois et du Syndicat des Garagistes

350 cmc. - 30 tours : 69 km. 500. — 1. Georges Monneret en 58' 47" 4/5 (moy. hor. 71 km. 330). ; 2. Pierre Monneret, en 1 h. 09" ; 3. Charrier ; 4. Gauche ; 5. Collignon ; 6. Emo ; 7. Post.
Meilleur tour : Jacques Collot, en 1' 52" (moy. hor. : 74 km. 860).

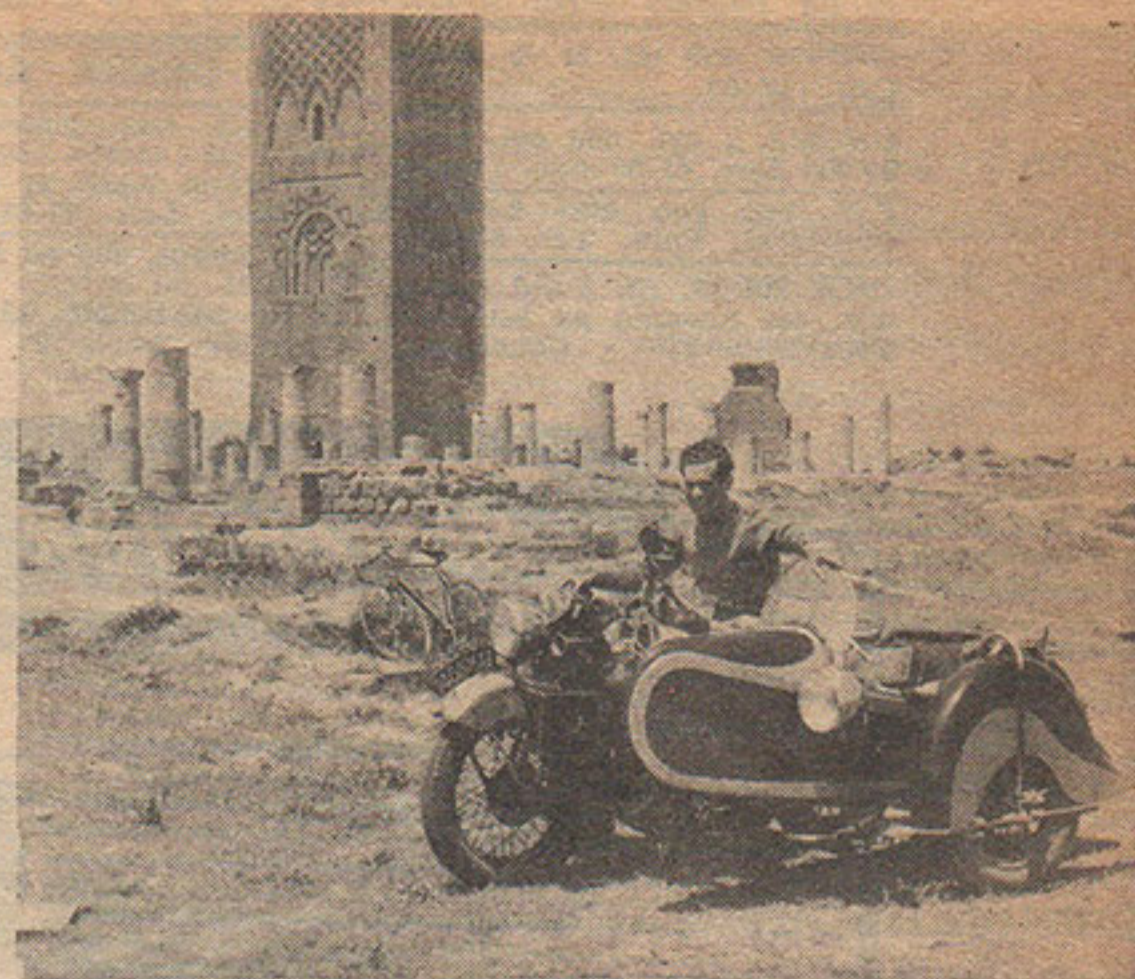
Grand Prix de la Ville de Vesoul Side-cars 600 cmc., 30 tours : 69 km. 900.

1. Jules Verd, en 1 h. 2' 23" 4/5 (moy. hor. 67 km. 215) ; 2. Beauvais en 1 h. 2' 33 ; 3. Betemps R. en 1 h. 3' 47" ; 4. Murit en 1 h. 4' 04" ; 5. Seaux ; 6. Drion.
Meilleur tour : Beauvais 1' 53".

Priz de l'Automobile-Club de Belfort-Franche-Comté (500 cmc. 40 tours : 93 km 200)

1. Jean Behra en 1 h. 12' 41" ; 2. Georges Monneret en 1 h. 12' 49" ; 3. Pierre Charrier ; 4. Drion ; 5. Barde ; 6. Besse.
Meilleur tour 1' 46" par Behra et Monneret.

Ci-dessous : Georges Monneret, 1^{er} en 350 et 2^e en 500, en pleine action au circuit de Vesoul.

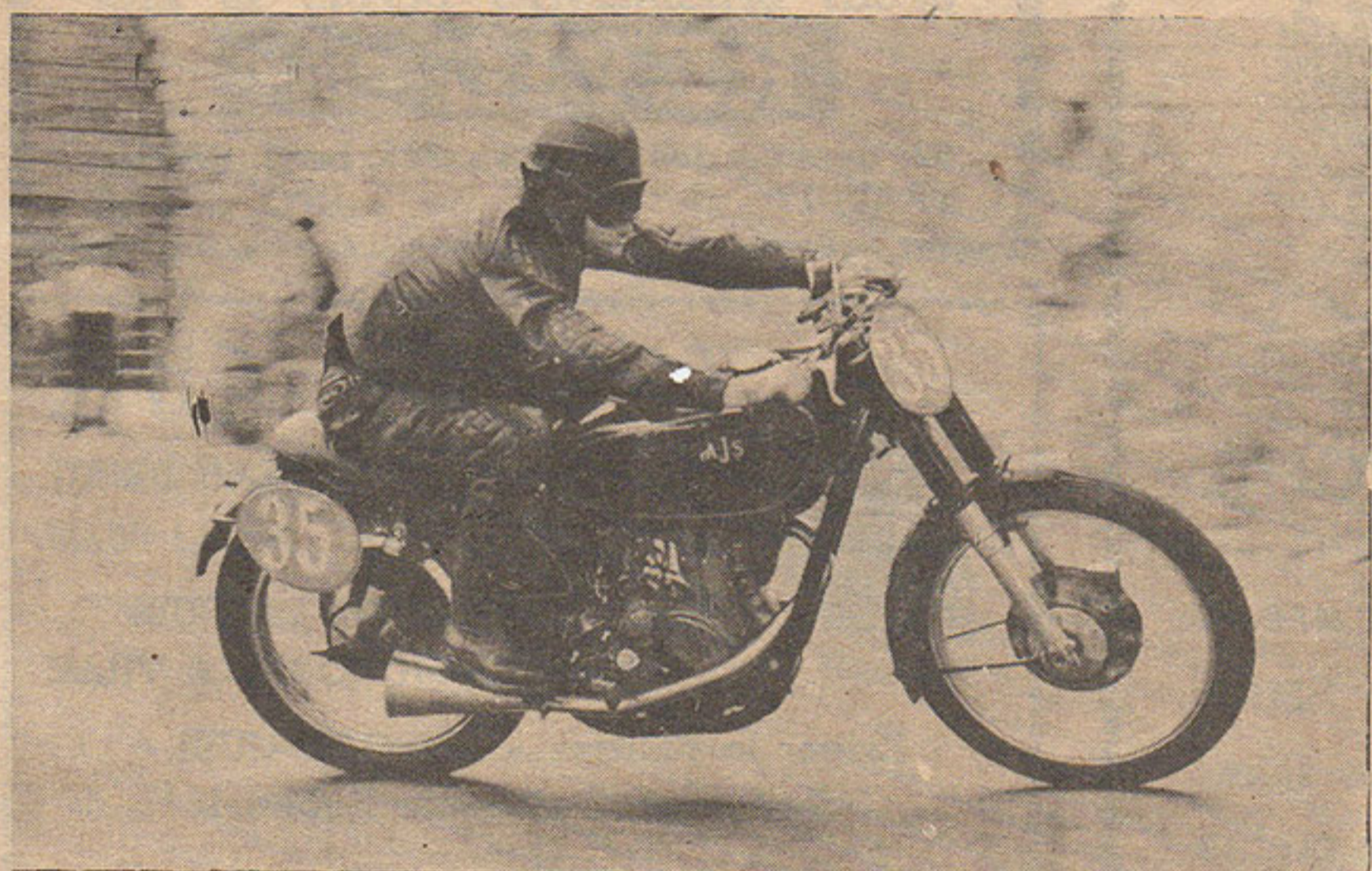


Ci-dessus : Dos Reis, le champion cycliste qui tint un moment le maillot jaune au Tour du Maroc, goûte du sidecar avec une joie non dissimulée.

dans les Clubs

UNION MOTOCYCLISTE DE CHOISY-LE-ROI. — « Modification de Bureau ». Monsieur Gilbert Reully (Président) et Monsieur Guy Maillard (Vice-Président) étant démissionnaires, le bureau a été reformé comme suit à l'unanimité au cours de la réunion du 22-7-1950.
Président : Monsieur Henri Braun ; Vice-Président : Monsieur Eugène Catherine ; Secrétaire : Monsieur Roland Pourriau ; Secrétaire adjoint : Monsieur Manuel Teruel ; Trésorier : Monsieur Roger Mappus ; Trésorier adjoint : Monsieur Guy Maillard ; Directeur Sportif : Monsieur Henri Braun. ; Délégué à la L.M.I.F. : Monsieur Henri Braun.

ECHANGE-VENTE OU REPRISE MOTOS OU 4 CV RENAULT. Vendons Superbe Cabriolet décapotable Auto-Union avec compresseur, 11 CV. - Voiture Oldsmobile 22 CV avec T.S.F. (conduite intérieure). - Etablissement Paul Lavèze - Tél. : ETOile 24-66 - Paris-17/.



NOS PETITES ANNONCES

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

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

- NSU 250 sup. cul. 4 v. sél. or. impec. 130. BARRE 86 av. Rubillard, Le Mans (Sarthe).
- TERROT 500 C RSSE 4 v. sél. p. ét. tté chromée 95000 Soyer 92, rue Rochechouart, Paris-9^e
- 750 Harley D MP 1943, 11 r. de Penthievre, Paris-8^e.
- MATCHLESS 350 cc. impec. J. GRATTEPANACHE 103 r. Ferdinand Berthoud, Argenteuil.
- HARLEY civil 500 x 16, bi-place USA état neuf. 1 lot pièces H.D. 10.000. COLIN, C.A.G. Nogent-s-M. (Seine).
- 500 René Gillet 1939 bon ét. méc. pns neufs 50.000. DHAINAUT, 22, Bd Voltaire, Decize (Nièvre).
- PART. vend ou éch. cause santé moto Zundapp K 500 2 cyl. 4 vit. cardan équipée état impec. éch. contre vélo-moteur allem. de 100 à 200 cmc. B.M.W. D.K.W. N.S.U. etc. même état et valeur (faire offre à P. TERRY à Saint Ramphair (Manche).
- Véloc. 4 t. cul. 4 vit. sél. f. tél. accu klaxon compt. ds ph. ét. nf. 46 r. des Archives-4^e.
- NORTON 16 H ét. nf. ALEXANDRE 69 av. des Gillels, Montfermeil (Seine-et-Oise).
- Tr. Bel. Zund. KS 600 + mot. nf. compl. CHOLEAU La Peaudière, Sable-s-Sarthe.
- ZUNDAPP KS 600 ét. nf. prx int. Larrieu Gamaches Somme
- MOTO-sid. Indian 1200 bon ét. 75.000 MAUBERT 23 r. Bouyer Savigny-sur-Oise.
- V. side Gn-Rh. ax 2 105. Ollivier 12 rue Herel, Granville.
- DRESCH 500 2 cyl. b. ét. méc. px rais. Julien 3 av. Clemence Isaure Royan-Pontailiac.
- DARMONT spéc. 3 r. 3 v. m. ar. ét. nf. calandre 1 mot. rech. nf. GAUDRE, 9 r. du Chalet La Courneuve, Seine.
- V. épaves AJS 350. Zundapp 198 KS 500. Side KS 600. civ. armée. FARGEREL, 25 rue Lefrant, Granville (Manche).
- NORTON 16 H parf. ét. à rod. 125. Gal. 90-76 Bosquet 272.
- VELO mixte neuf mot Vap 20.000 BONNETAY 77 rue de la Mare, Paris-20^e.
- BMW R.75 sid. type Russe. ent. orig. parf. ét. 170. LAQUERBE 86 r. Bicoquet, Caen.
- BMW R.71 origine av. side DECOURTRAY 241 r. Crimée-19^e
- TERROT 350 cul. spt 4 vit. sél. parf. ét. gén. Perrault, 74, r. St-Blaise Alençon T. 165
- MOTOB. 500 sup. cul. 10.000 km 145000. CAPRON 29 r. E. Michaud, Gennevilliers (Seine)
- TERROT 125 tr. b. ét. ARNAUD 25 r. Beautreillis (4^e).
- V. sid. R. Gillet 1000 ét. nf. FOUCHY 2 av. 4-Chemin Chatenay-Malabry T. Rob. 01-21.
- V. ou éch. ctre + faible 500. Puch Danieau 67 r. P. Doumer La-Roche-sur-Yon (Vendée).
- V. ou éch. ctre Velosolex NSU 196 cc 4 vit. imp. Mouton 91 r. Escudier Boulogne S.
- ZUNDAPP KS 500 culb. 2 cyl. Cardan 165 Roq. 37-78.
- TRIUMPH T 100 1949 15 000 km. cause décès. Aut. 24-70.
- ZUNDAPP KS 600 méc. pns t. b. ét vis. 11 r. Léon Giraud-19
- V. vélom. Peugeot 125 cc. t. b. ét. LUCAS 45 av. du Président Wilson, Montreuil.
- BMW R.71 sus. ar. ét. nf. 265. Imbert, La Chabanne (Allier).
- JONGHI 350 cul. b. ét. MAGINOT 19 r. d'Arcole Paris-4^e.
- Part. v. à part. Scooter Bernardet gd luxe urg. de 18 à 20 h. 10 r. Hermel 18^e Magber
- Véloc. Alcyon 1 cv b. ét Guillierme 35 r. H.-Rocheville-17^e.
- SID. bon état 20 000 Meller 90 av. H. Barbusse, Asnières.
- V. ou éch. Triumph 500 side Bernardet tr. b. ét. ctre pt. cyl. Baclot 76 r. Myrrha-18^e.
- BMW R.16 orig. avec side 150.000 Ség. 41-51.
- TERROT 350 Max 2 r. Duc-18^e
- BSA 600 cc. M 21 side Simard LEMANSKI. Mic. 17-42.
- K.-Escoffier 500 cul. KLS 5 L 4 v. sél. imp. 80 Vau. 40-63.
- DOUGLAS 600 cc. lat. 1^{er} main ent. orig. ét. méc. parf. idéal pr tourisme à deux GUIBERT 47 av. Opéra. Opé. 07-38.
- ALCYON 3 v. 1 cv. 35.000. Kirch 428 av. Wilson St-Denis apr. 19 h. sf sam et dimanche.
- SARO 500 cul. impec. Px 145. aff. de conf. LEVACHER 24 bd Ledru-Rollin, Moulins, Allier.
- MOTOB. 125 nve GUICHARD, 10 av. E.-Zola Paris-15^e.
- Jolie DKW 2 cyl. 500 cc. tr. b. ét. 130000 Victor MANS, 12 pl. Gambetta, Liévin P.-de-C.
- ARIEL twin 500 cc. parf. ét. susp. ar. 2000 km. impeccable. Saroléa 600 cc. f. tél. en conf. mod réc. impec. FONTAINE, 96, r. d'Elbeuf Rouen S.-Inf.
- TERROT MRT 1 cv. ét. nf vis. 34 r Gardinoux, Aubervilliers.
- Cause dép. Tand. Narcisse 98 cc. nf 14 r. Michelet Viroflay.
- ZUNDAPP lux. 750 av sid. nf. garantie 250.000. Ecr. IMBERT 7, rue d'Arsonval-15^e.
- JAWA 250 3500 km. 160.000 + acces. ét. nf. Vau. 70-52 repas.
- GN.RH. Major 350 lat. 4 v par sél. t.sad b. ét. 85000 FERRARI 16 r. Stephenson-18^e ou vis. garage Clerc 24 bis r. Stephenson-18^e.
- BSA 350 culb. 1949 équipée 175000 BLANCARDI 2 r. Yves Guyot, Dinan, Côtes-du-Nord.
- VELOM. Peugeot P 53 parf. ét. SERGE 16 pl. des Marronniers, Saint-Maur (Seine).
- SIDECAR Royal-Enf. Impérial 350 cul. 4 v. ét. nf Layrac 4, rue du Collège Montbelliard.
- JONGHI 100 3 v. sél. t. b. ét. MENILHOU 25 bd Strasbourg Nogent-sur-Marne (Seine).
- V. 175 Motob. 1950 BOIS, 36, r. Bienfaisance.
- HERSTAL 500 culb. 4 v. sél. 110. Caffiers 9 imp. Rançon-20^e
- DERNY tand. 5000 km Gimbert 80 r. d. Cités Aubervilliers.

L'ÉCHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE.. ET BEAUCOUP DE PROCES-VERBAUX

DKW 350 cc. NZ px int. nve vis. sf apr. 19 h. Saintrapt 27 r. La Bruyère Rueil S.-et-O.

MOTOB. 350 lat. tr. b. ét. 65. Cen. 26-92.

GNOME 2 cyl. 500 cul. splen. 90.000 Dor. 43-53 ent. 12-14 h. F.N. 500 bon état LEROUX Charleval, Eure. Tél. 53.

DKW 200 ét. nf. t-sad sac. cr. urg. cse maladie px int. 44 r. Tocqueville-17° - Concierge.

ALCYON 125 cc. b. ét. marche 40000 Opé. 34-60 TICKES 9 à 12 h. 14 à 18 sf samedi.

ON DESIRE ACHETER

J'achète ttes pièces dét. ou ens. de motos de marques étrangères AMP 21 rue Monge Puteaux. Lon. 02-63.

Ach. compt. 350 ou 500 étrang. de préf. ou à rem. Ecrire dét. et px. MAILLET, 25, rue Doudeauville, Paris-18°.

VOITURES A VENDRE

CITROEN 11 BL décap. bn. ét. 270.000. LEGEAY, 32 r. Liberté Bagneux (Seine).

Simca-5 déc. 39 peint. orig. rep. 350. cul. réc. 4 vit. LIEVAUX, 22 r. Avenir Arceuil.

DIVERS

AVON 26 x 350 nf mais léger acc. idéal pr sid. ou latér. GUIBERT 47 av. Opéra 07-38.

Pneus 710x90 bon état. DE-RICQ, 10, r. Rade Dieppe S.I.


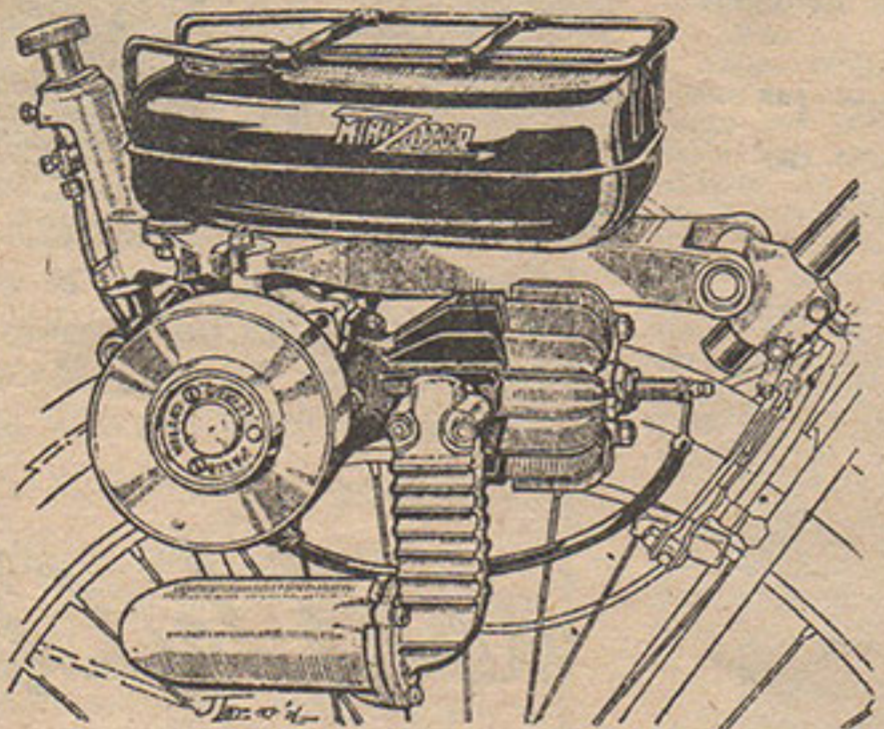
C.P.D.M. 4 r. Chaptal Levallois Per. 09-13 réal. rect. d'embiel. réal. cyl. Dispon. embiel. et cyl. Peugeot P. 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc. et ttes marq. Pièces pour Chaise, Peugeot, Terrot, Motob. etc. Embiel. ttes marques. culas. Peugeot Automot A 12 et ttes marques. Catalogues N° 10 sur dem. Fournit. exclusive aux Agents seulement.

Montage à façon de side-car de ttes marques par spécial. POINARD 54, r. Etienne-Dolet Cachan, Alésia 34-41.

REVEL (Ets) 82 av. d. Ternes Eto. 15-53 seul spécialiste pr tous équipements et accessoires.

EMPLOIS

Recherchons chef méc pour motos 2 tps AMERPEX 12 r. Caporal Grebert, Casablanca.





LE HORS-BORD DE LA BICYCLETTE

LE PLUS PUISSANT
SIMPLE
ÉCONOMIQUE

SE MONTE EN MOINS D'UNE HEURE

CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS POUR CERTAINES RÉGIONS



35, RUE DE CLICHY
PARIS 9°
TÉL. FIG. 66.30

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° ETO. : 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE



CHROME - CUIR

38, RUE DU CHATEAU-D'EAU
PARIS-10° Tél. : NORd 08-09

TOUS VETEMENTS DE CUIR
POUR LA MOTO ET LA VILLE

Exiger la marque « CHROME-CUIR »
chez votre fournisseur habituel.

Catalogue gratuit sur demande.

SCOOTERS VESPA 1950 livraison immédiate clients Pyrénées-Landes 113.300 fr. franco station service Louis Docum. Essais F. AROSTEGUY - Biarritz - Tél. : 400-52.

B.M.W. **ZUNDAPP**
Pièces d'origine LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly
Asnières - Gré. 17-93

Suspension Arrière « MONTLHERY »
La seule suspension spécialement étudiée pour tous types

D. K. W.

Toute montée, par simple échange standard des éléments arrières du cadre, l'échange : 17.000 frs.
En stock, toute la pièce D. K. W., chaînes, pignons, ressorts, allumages, etc... Expéditions.
Pistons « MAHLE »

LAMBOROT, 12, r. Germain-David, LYON-3°. MONcey 12-18

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

LES SIDE-CARS

BUFFLIER

vous offrent la gamme complète des modèles qui ont fait leur renommée

LIGNE INEGALEE - CHASSIS RENFORCES

Facilités de paiement

Anciens Ets

BUFFLIER

31, Cours Emile-Zola, 31
VILLEURBANNE - (Rhône)

(STARC)

LES POIGNÉES
"SOUPI"

POUR
MOTOS



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

C'EST LE CONFORT
SOUS LA MAIN
EN VENTE PARTOUT

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

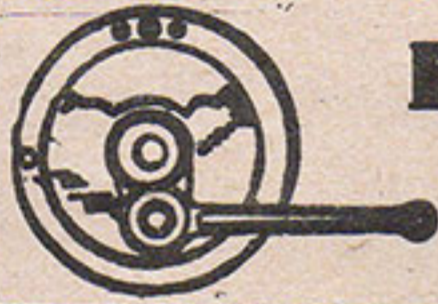
VENTE A CREDIT

BOITES DE VITESSES STAUB
PIECES DETACHEES STAUB

(AGENT GENERAL)

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS, PIECES DETACHEES
ACCESSOIRES - TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES
Fermeture annuelle pr Congés Payés du 5 au 22 août inclus



PERTUISOT

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

*Pédalez
sans effort
vite et loin*

AVEC LE MERVEILLEUX

DERNY
*la nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem*

DEMANDEZ LE CATALOGUE

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

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18° — MON. 24-40
Toutes Marques Françaises et Etrangères
SPECIALISTE B.M.W. - (51-2 et R. 25 Neuves)

83 D K W 83

PIECES DETACHEES
POUR
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPECIALISE
POUR
MOTOS ALLEMANDES

*Toutes pièces détachées
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

LA PROVIDENCE DU MOTARD

ACTUAL-SPORTS

Marcel FARAUS

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

AGENT :

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

TOUTES REPARATIONS...

REMISES A NEUF...

VENTE A CREDIT

DEPANNAGES...

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
GILLET-HERSTAL

Agent
exclusif

La Réputée 125 ULTIMA

(Livrable de suite)

Les Sidecars IMPERIAL

Toutes pièces détachées
anciens et nouveaux modèles

Expédition dans toute la France
(REMISE AUX PATENTES)

R. VOIVENEL

34, rue de Charonne, PARIS-11° - ROQ. 17-13

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

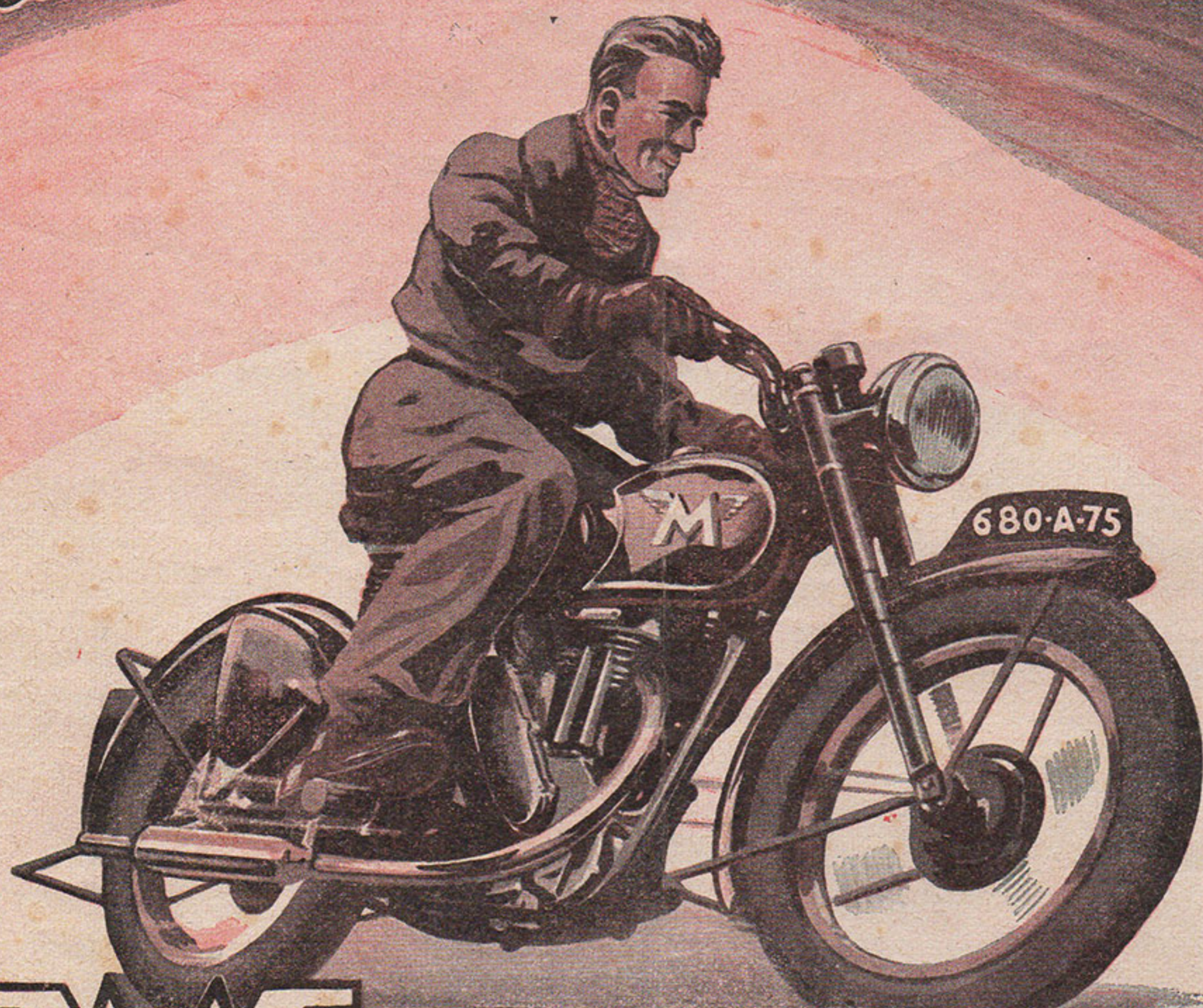
7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

Le Symbole
de la Qualité



MATCHLESS

QUELQUES AGENCES EN FRANCE

MOTO-BASTILLE, 6, boulevard Richard-Lenoir,
PARIS (11^e) — Téléphone : ROQ. 29-28
ROSSIGNOL, 17, r. de Châteaudun, NANTERRE
FRANÇOIS, 8, rue Gantois, 8 — LILLE (Nord)

URAGO, 17, rue de la République, NICE
ALEXIS MOTOS, 3, rue Jean-Jaurès, LYON
DUBOIS, 253, Cours de l'Argonne, BORDEAUX
Motos HENRI, 178, Cours Lieutaud, MARSEILLE

DISTRIBUTEUR GENERAL POUR LA FRANCE :

Ets. F. DURIF 16, r. Montgallet, PARIS-12^e Téléphone :
DOR. 43-28

MATCHLESS - FRANCIS BARNETT

Constructeur des célèbres vélos et vélos à moteur OLYMPIA