

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :
25 frs

**ESSAI
DE LA D.K.W.
125 RT**



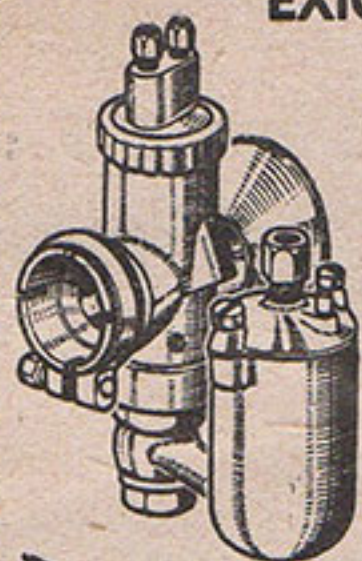
TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C. C. POSTAL : 297-37

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

Vieille Tour d'Andorre

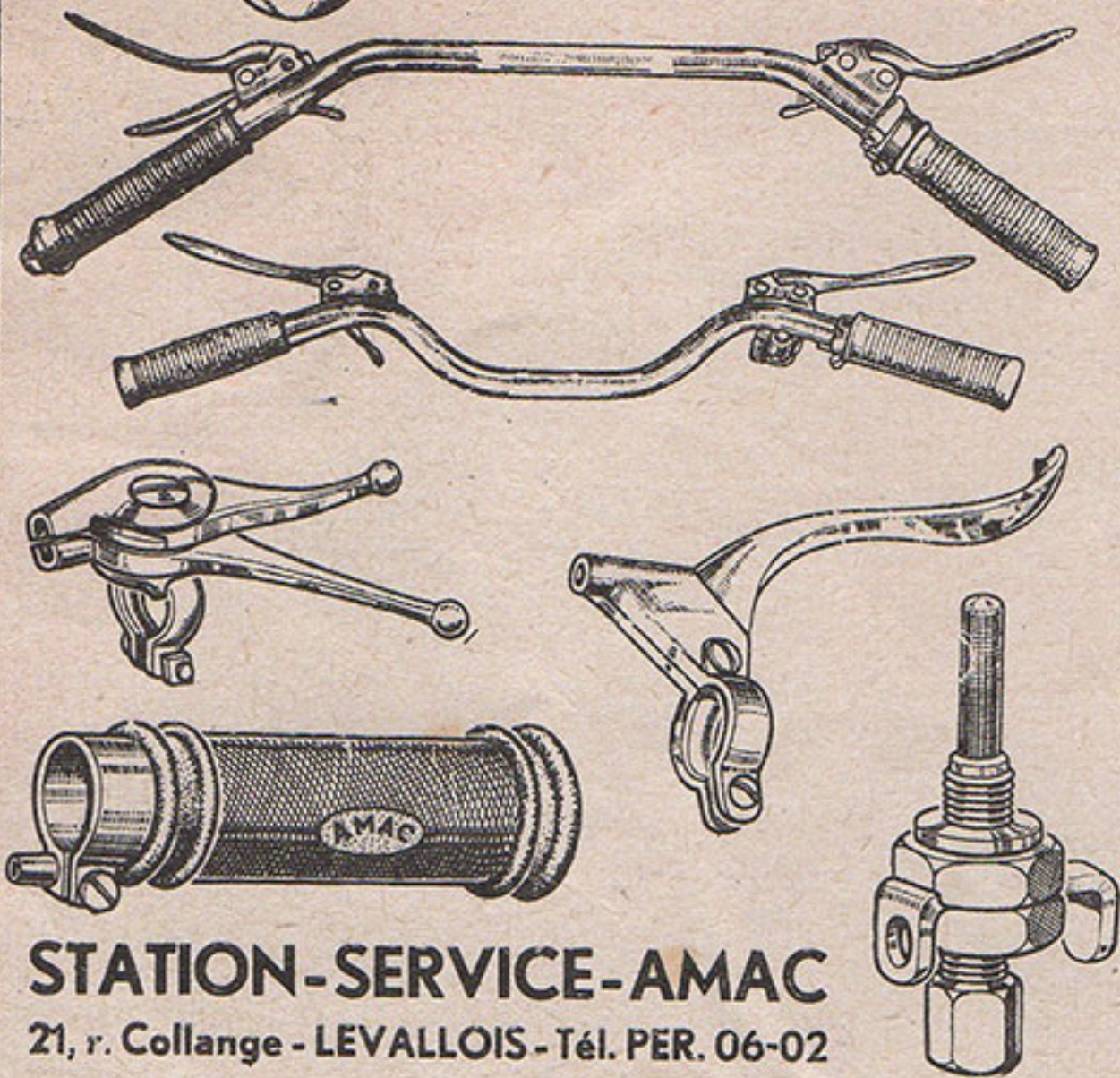
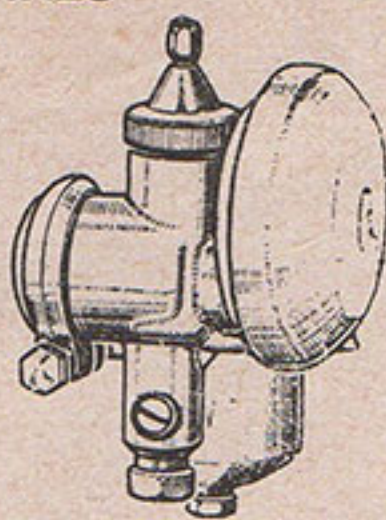
(PHOTO DE M. GASTON FOURCADE, A PESSAC)

EXIGEZ LES ACCESSOIRES



AMAC

En vente
chez tous les
spécialistes



STATION-SERVICE-AMAC

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

Volants magnétiques



BOBINE SPECIALE MOTO

SAFI

BOL D'OR - 1950 - vainqueurs en 175 cmc.

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

Pour Vélocycleurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et marins
Moteurs Industriels

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE
Pour les différents types SAFI
dans les délais les plus réduits

SERVICE REPARATION
ECHANGE STANDARD

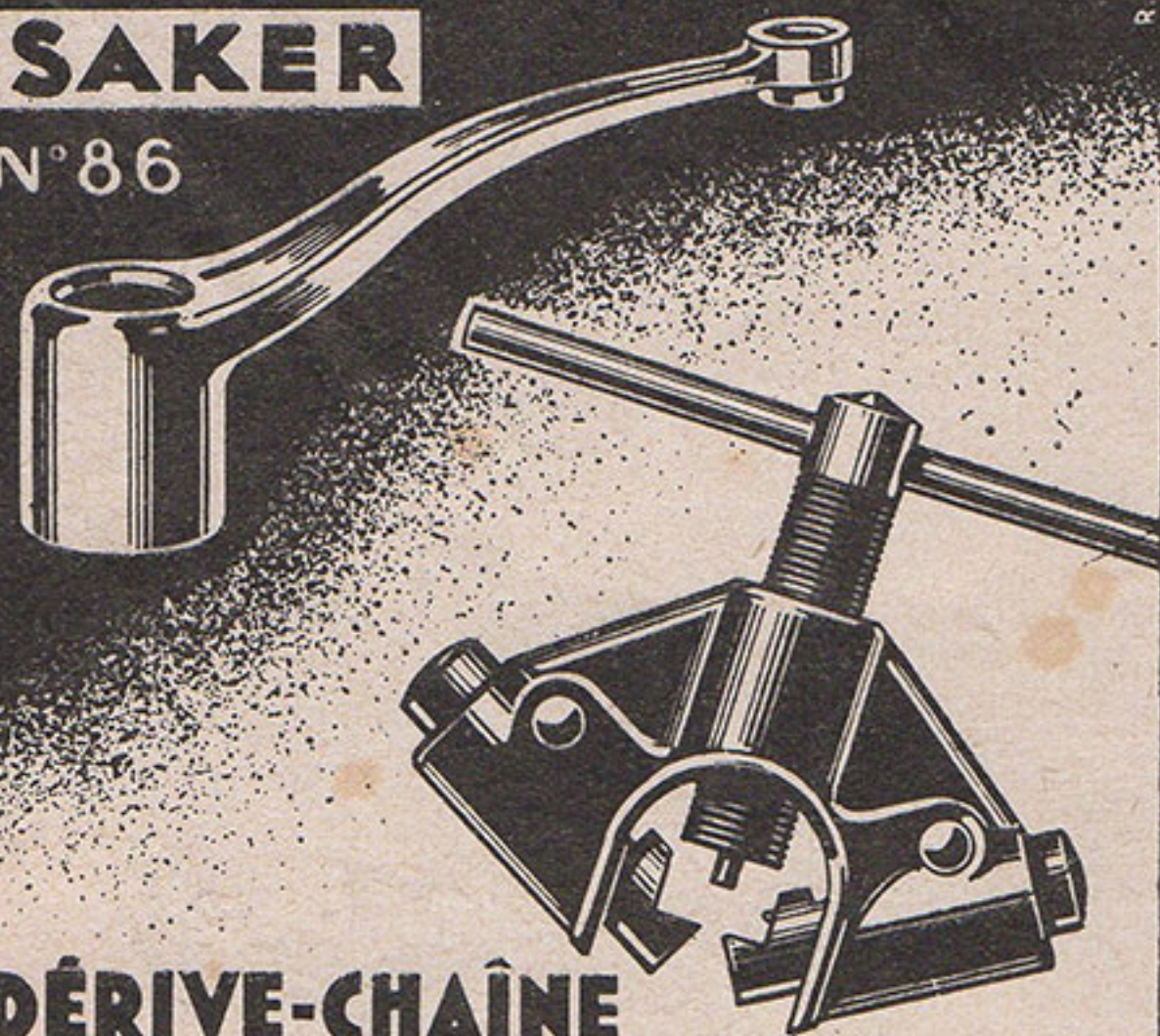
Société d'Applications
et de Fabrications Industrielles
21-23, RUE PARMENTIER - PUTEAUX
Téléphone : LON. 09-10 - 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS
154, rue de Livourne - BRUXELLES (Belgique)
Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED
61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

CLÉ A BOUGIE

SAKER

N° 86



DÉRIVE-CHAÎNE

SAKER N° 391

*2 outils indispensables à
tout motocycliste averti
et prudent*

Le Casque GENO

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

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

Vente en gros :
Ets GENO

6, Fbg St-Honoré, PARIS



LES REPUTÉES MARQUES ANGLAISES
NORTON - ROYAL-ENFIELD - EXCELSIOR
VELOCETTE - JAMES

sont en exposition et toujours disponibles en magasin chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE
LIVRAISON RAPIDE - CREDIT

Toutes les grandes marques Françaises

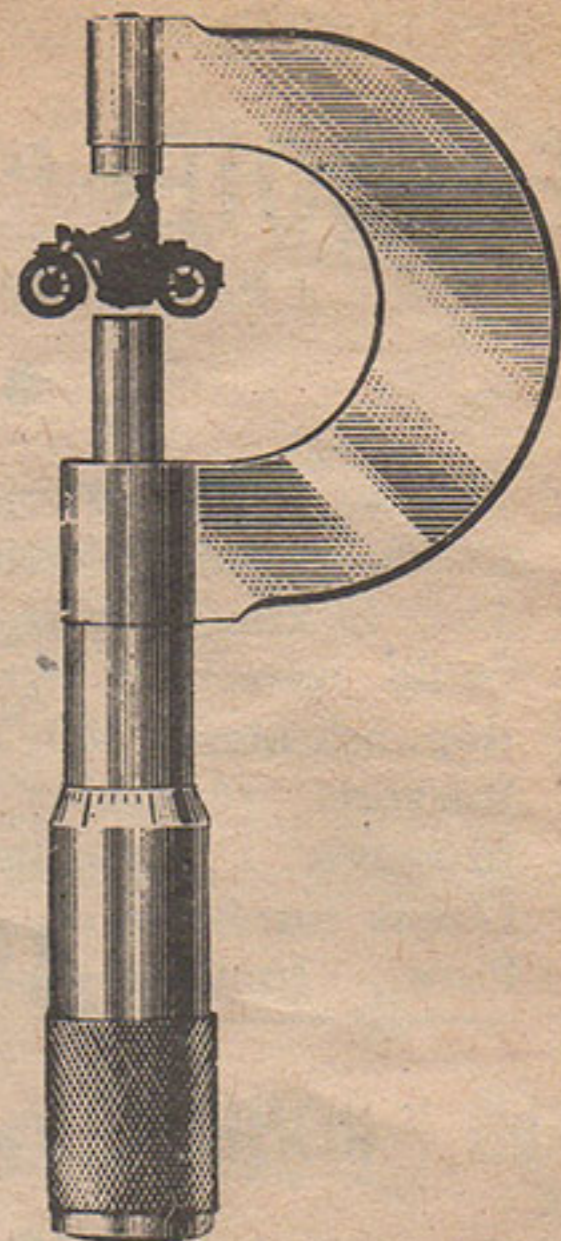
50, av. Edouard-Vaillant - Boulogne-sur-Seine
METRO : PORTE DE ST-CLOUD MOL. 29-62

OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



**Votre
Motocyclette
sur
mesure ?**



Non, ce n'est certainement pas nécessaire car vous trouverez chez l'Agent B.S.A., parmi les 19 modèles de la gamme, la machine qui répond exactement à vos besoins et moyens personnels.

Ceci est possible parce que B.S.A., les plus importants fabricants du monde de motocyclettes, produisent la gamme la plus complète et la plus parfaite qui existe au monde, depuis la 125 cmc. D 1 jusqu'à la 650 cmc. GOLDEN FLASH.

Prix à partir de 125.000 fr.

De plus, tous ces modèles ont « LA QUALITE B.S.A. », sûre garantie du meilleur placement de votre argent.

C'est pourquoi, chaque jour, PLUS DE B.S.A. SONT EN CIRCULATION.

C'est pourquoi

200

AGENTS

à votre service

Vous choisirez...

TOUS MODELES IMMEDIATEMENT DISPONIBLES

BSA

MOVEA Importateur exclusif pour la France

79, Avenue de la Grande-Armée — PARIS-16°

SALON DE LA MOTO, Parc des Expositions - (Porte de Versailles)

COP. 40-65 - 27-23

STANDS N° 169 et 169 bis.

CELUI QUE VOUS ATTENDIEZ...

LE SCOOTER "RONEX"

"PASSE - PARTOUT"

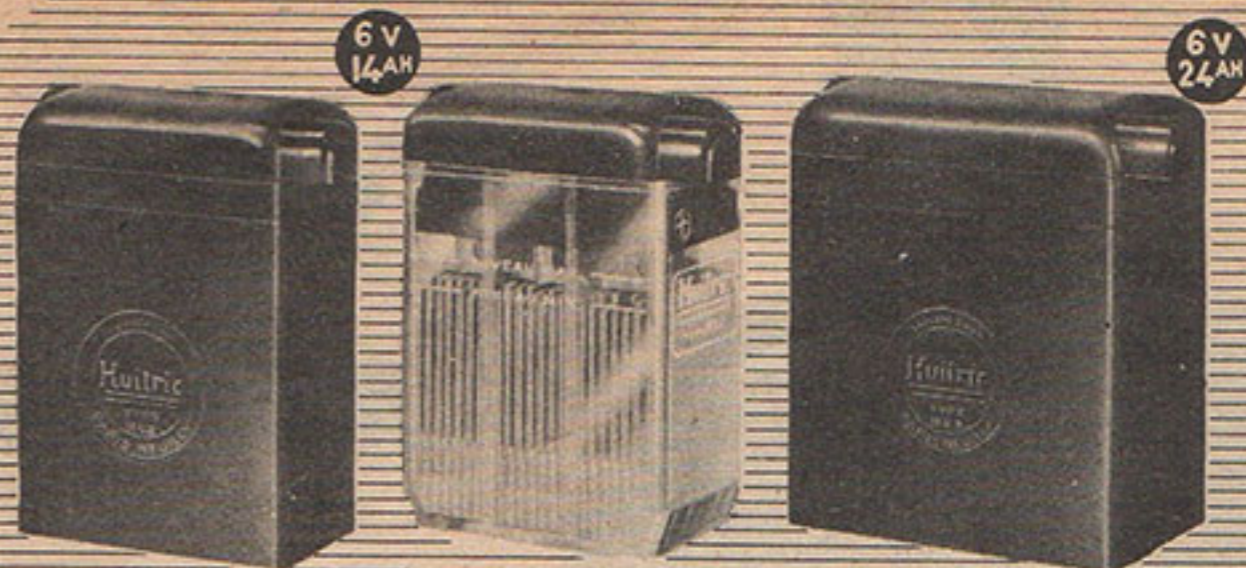
Moteur VAP 50 cmc. - Embrayage
Changement de vitesse progressif de
15 à 45 km. - Cadre à suspension inté-
grale avant et arrière. - Roues in-
dépendantes 500/55 (avant tirée)
Ressorts réglables à traction pro-
gressive - Amortisseurs à friction.
Freins tambour
Pare - Jambes

39.500 f.

Cycles "RONEX" Vaulx-en-Velin (Rhône)

Fourches, Cadres et Cycles
à suspension intégrale

MOTORISTES... DEMANDEZ L'AGENCE RONEX
avant qu'il ne soit trop tard



UN DE CES 5 MODÈLES
CONVIENT
A VOTRE MACHINE

Le choix d'une batterie
"HUITRIC"
est le garant d'une bat-
terie plus durable, plus
étanche qui ajoutera
à l'élégance de votre
moto



ACCUMULATEUR
Huitric

LES Ets BONNET

VENDENT AVEC 12 MOIS DE CREDIT
LES SPLENDIDES MODELES

GUILLER - JONGHI
BSA-TERROT-D.K.W.

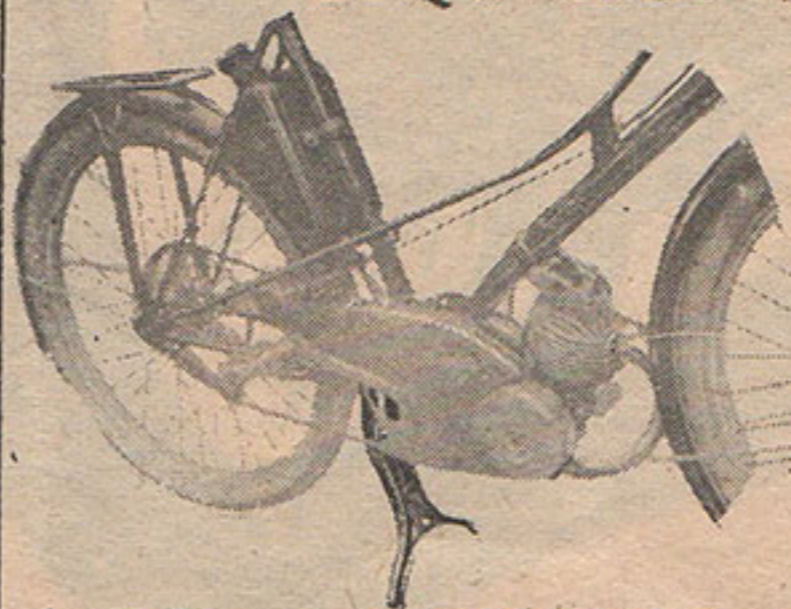
LIVRABLES SANS DELAI

80, av. du Gal-Leclerc - BILLANCOURT (Seine)

Renseignements : 30 frs timbres poste

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

BEQUILLES RENFORCEES



adaptables sur :

MOBYLETTE
MOTOBECANE

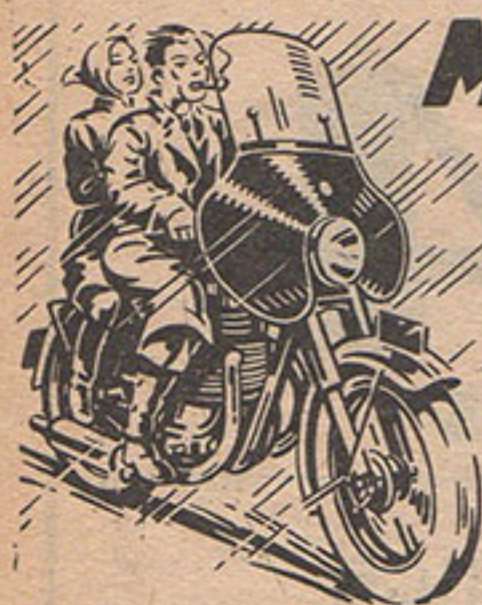
VELOSOLEX

et tous les vélos.

fabriquées par :

LES ACCESSOIRES L. Q.

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

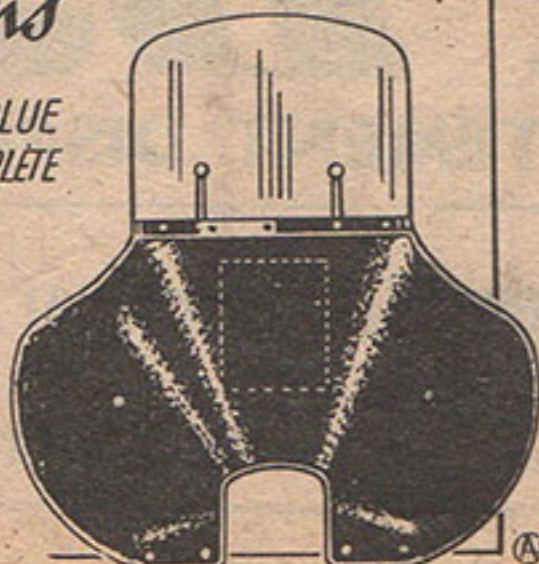


MOTOCYCLISTES

Roulez confortablement
par tous
les temps

Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE



H. DELANNET

43-45 rue de la Roquette
PARIS - Tél. : ROQ. 85-22



SEULS ! les Scooters BERNARDET

ont osé affronter le
Rallye International
de Monaco

91 partants :

41 arrivants

2 scooters Bernardet
engagés, 2 à l'arrivée
sans pénalisation.

CONCESSIONNAIRE :
G.S.M. 8, r. des Ecoles
PARIS-5^e ODE. 62-98

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

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

TOUS LES MODELES DE TOUTES GRANDES MARQUES FRANÇAISES EN MAGASIN
et les célèbres :

B.S.A. 250 cc. C 11 luxe
350 cc. B 31 susp. AR.
500 cc. A 7 " "
650 cc. A 10 " "

SUNBEAM

500 cc. S.7
500 cc. S.8
Suspension
intégrale

*La plus jolie
des machines
anglaises*

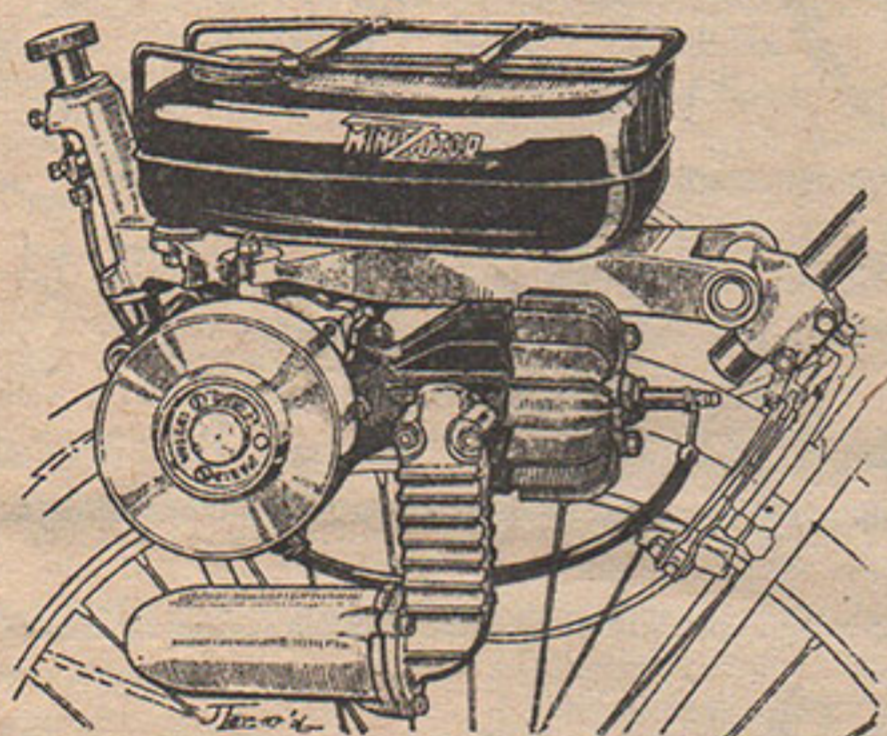
et la fameuse **JAWA-OGAR 2 cyl. 2 temps**

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

REPARATIONS

REPOSE CONTRE TIMBRE

MINI MOTOR



LE HORS-BORD DE LA BICYCLETTE

LE PLUS PUISSANT
SIMPLE
ÉCONOMIQUE

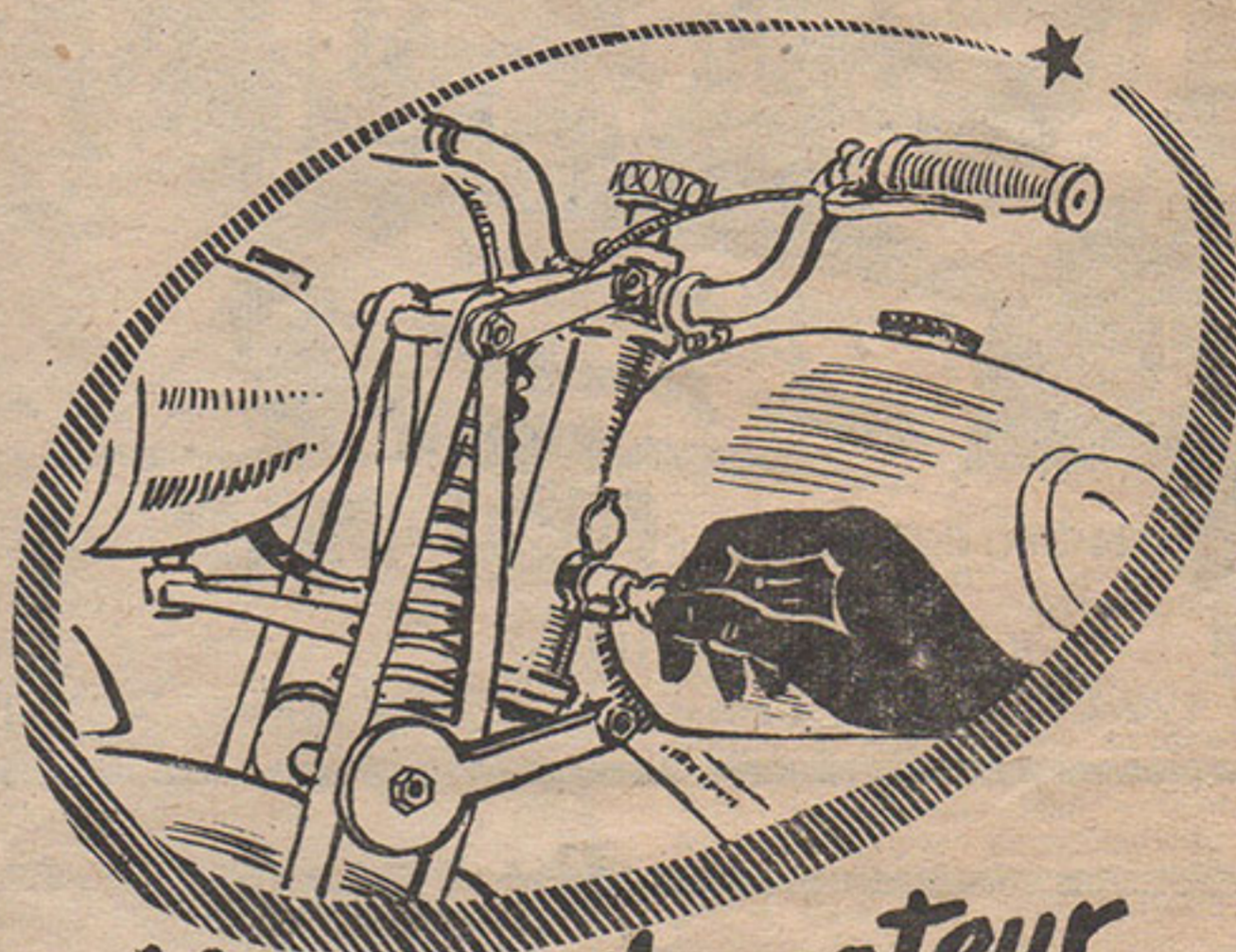
SE MONTE EN MOINS D'UNE HEURE

CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS POUR CERTAINES RÉGIONS

MINI MOTOR

35, RUE DE CLICHY
PARIS 9°

TÉL. FIG. 66.30



*Votre velomoteur,
votre moto..*

à l'abri du vol avec **ANTIVOL**

L'ANTIVOL NEIMAN

qui bloque la direction

Nos antivols de velomoteurs et motos sont montés en série : en FRANCE par : AUTOMOTO, AIGLON, GNOME-&-RHONE, GRIFFON, MÉTÉORE, PEUGEOT, TERRÔT, TROPHÉE-DE-FRANCE. A L'ÉTRANGER par : ANKER, B.M.W., D.K.W., F.N., HERCULES, HOREX, N.S.U., STANDARD allemande, STANDARD suisse, TERNAX, TRIUMPH, U.T., VICTORIA, ZUNDAPP.

51, AVENUE DE NEUILLY, NEUILLY-s/SEINE - TÉL. MAILLOT 64-88

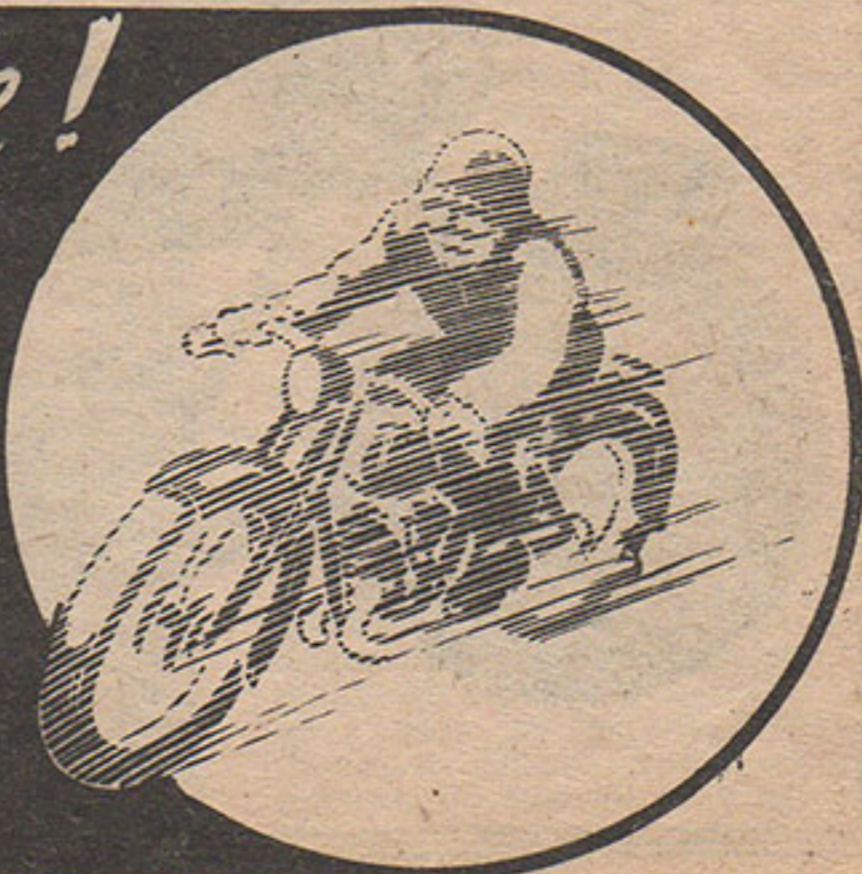
Vitesse... Puissance... Souplesse!

MONOPOLE-POISSY

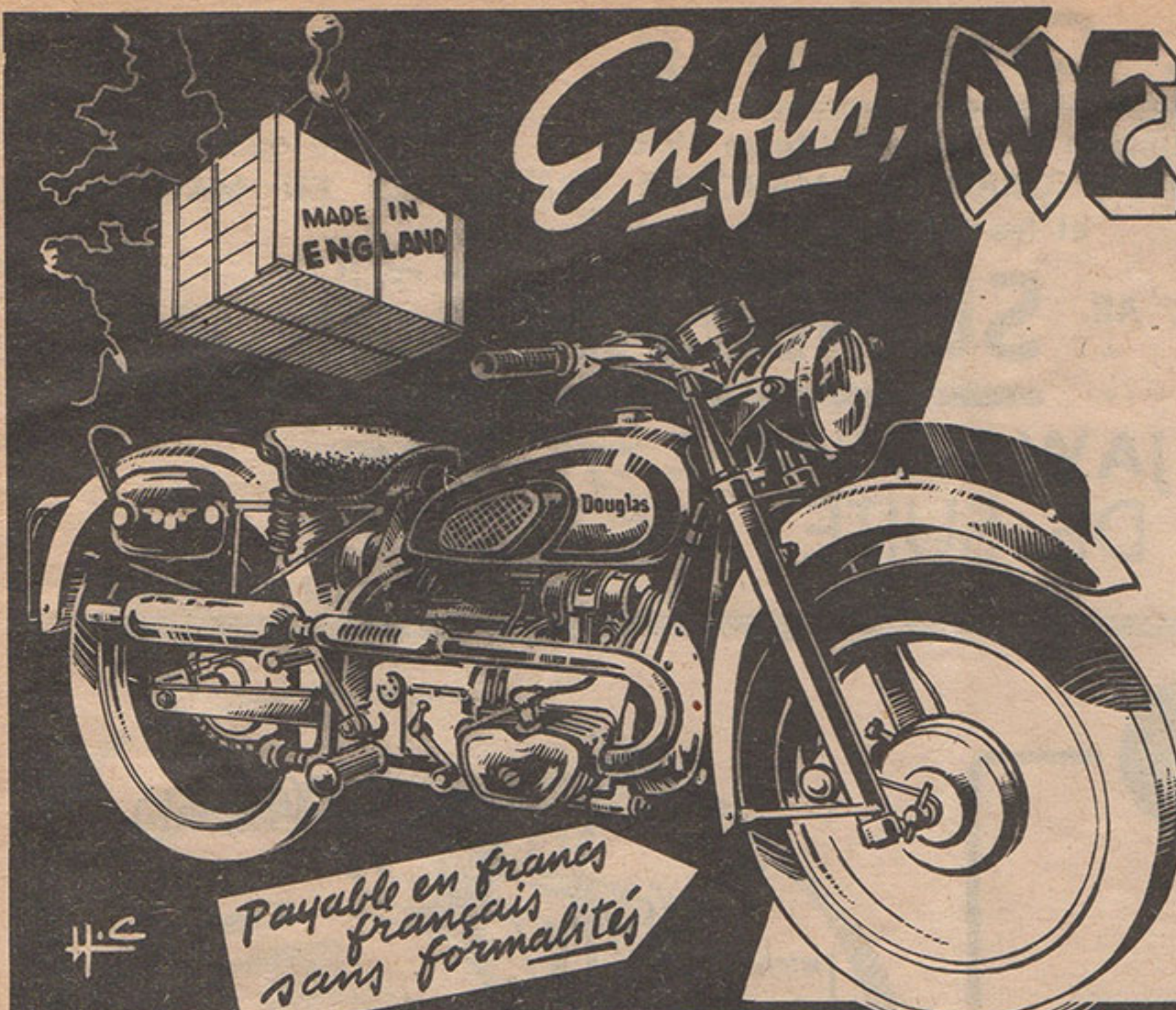
PISTONS

SEGMENTS

SOUPAPES



Pub. G. Massenet



Enfin, NEW-MAP

IMPORTATEUR

et ses TROIS CENTS AGENTS distributeurs en FRANCE vont pouvoir prendre vos commandes de

Douglas

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

A VOTRE DISPOSITION
 UNE USINE ENTIERE
 BIEN EN FRANCE



Payable en francs français sans formalités

MOTOCYCLETTES **NEW-MAP**

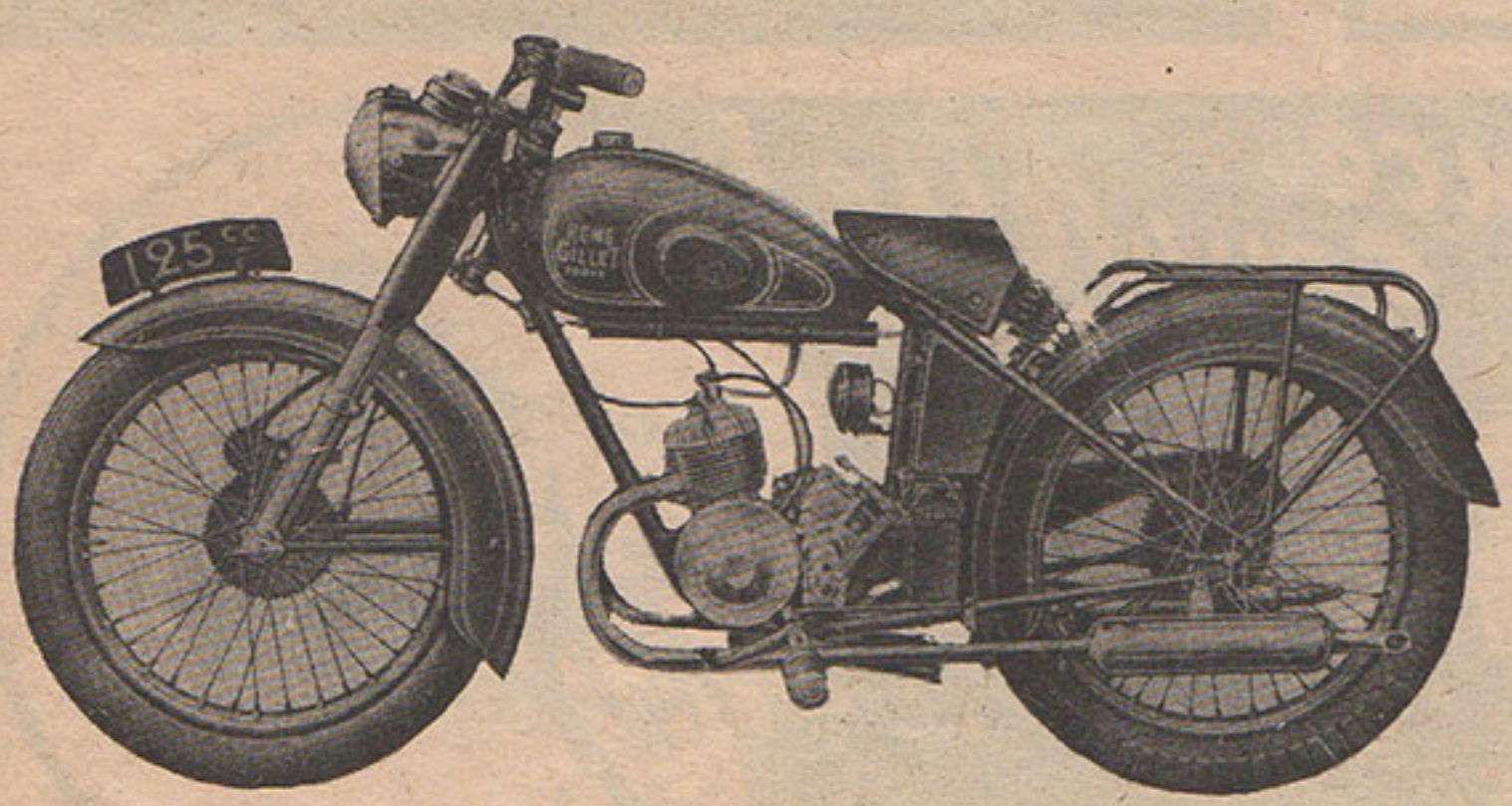
Bureaux et Usines :
 122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30 r. de Charenton, Paris-Bast. - DID. 73-83
 FOURCOING : 13, pl. de la République - Tél. 13-34
 TOULON : 6, place d'Armes, 6 — Tél. 28-12
 TULLE : ORLIAGUET Sylvain, 2, rue Dr. Valette

Véломoteurs 125 cmc.

RENE GILLET

MOTOCYCLETTES 750-1000 cmc
 ——— SIDE-CARS ———



**LIVRAISONS
 TRES RAPIDES**

Catalogues, Tarifs, Renseignements,
126 bis, av. A. Briand
MONTROUGE
 ALE. 40-40

AGENCES PROVINCE DEMANDEES



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

Moto revue

La Moto

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

Le Numéro : 25 francs

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

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

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

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

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

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

♦ CREATION D'UNE ORGANISATION MONDIALE DU TOURISME ET DE L'AUTOMOBILE

Nous apprenons que les représentants des deux grandes associations internationales de l'automobile et du tourisme, la Fédération Internationale de l'Automobile et l'Alliance Internationale de tourisme, viennent de se réunir à Paris, sous la présidence du Vicomte de Rohan.

La nouvelle fédération, qui représente les intérêts d'une soixantaine de millions d'automobilistes, prendra le titre de : Organisation mondiale du tourisme et de l'automobile (O.T.A.).

Sa tâche sera de promouvoir le tourisme automobile mondial et de faire progresser, sous toutes ses formes, le trafic routier international.

♦ CONSTRUCTION DU MOSQUITO EN ANGLETERRE

Le groupe auxiliaire prend un développement considérable en Angleterre. C'est ainsi que le 38 cmc. Mosquito va être construit sous licence.

♦ LES COUREURS ANGLAIS ONT VISITE LES USINES GUZZI

Les coureurs anglais bien connus Daniell, Duke et Lockett de Norton, qui étaient venus en Suisse en vue du Grand Prix Motocycliste, ont profité d'une courte sortie faite en Italie pour visiter en compagnie de leur directeur sportif Joe Craig, les Usines Guzzi. Ils ont été très cordialement accueillis et se sont fort intéressés à l'outillage moderne de la firme de Mandello. Ils n'ont pas non plus été sans remarquer de façon toute particulière le fameux tunnel aérodynamique destiné à l'étude des machines de course.

♦ MISE AU POINT

Nous recevons périodiquement des lettres de propriétaires de vélomoteurs faisant à tort l'objet de procès-verbaux pour défaut de rétroviseur sur leur machine.

Nous tenons à préciser que l'obligation du rétroviseur pour les vélomoteurs a été supprimée par arrêté du 12 janvier 1948 paru au J.O. du 15 janvier 1948, article 22, page 6. (Arrêté modifiant certaines dispositions du Code de la Route).

Que les intéressés s'en souviennent le moment venu.

Y A-T-IL UN SIXIEME SENS ?

CERTAINS conducteurs semblent deviner l'obstacle qui va surgir, mais qui est invisible. Ils semblent prévoir qu'un troupeau va sortir d'un chemin creux, que la charrette de foin est engagée dans le virage masqué. Est-ce une sorte de sixième sens qui les avertit ? Assurément non. Ont-ils une meilleure vue ? Non, car certains sont myopes. A notre avis, il ne faut pas chercher si loin. Ce sont simplement des conducteurs dont l'esprit d'observation est très développé et dont l'attention est toujours en éveil.

Il y a des gens qui, conduisant depuis vingt ans, n'ont rien appris et sont plus dangereux que le débutant le plus inexpérimenté. D'autres ont les yeux fixés sur leur montre ou leur compteur, ils ne donnent à la route que la faible attention nécessaire pour ne pas aller dans le décor ; si un effort de réflexion est nécessaire pour accélérer, changer de vitesse, freiner, on ne peut donner à la route l'attention voulue. C'est dire toute l'importance que joue le premier apprentissage. Il ne faut pas se contenter de rouler, mais répéter sans cesse les manœuvres : un pianiste ne fait-il pas des gammes et des exercices pour acquérir un mécanisme presque automatique et qui lui permettra de donner toute son attention à l'interprétation des œuvres. Trop de débutants veulent aller trop vite au début et faire de longues excursions dès qu'ils se tiennent en machines.

Un conducteur expérimenté prévoira l'apparition de l'obstacle, parce qu'il aura dans d'autres circonstances vu des vaches, des charretiers ou des cyclistes sortir des chemins adjacents à la route, parce qu'il aperçoit ou entend des images ou des sons qu'un autre ne pourrait apercevoir, une ombre, un tintement de grelot, un bruissement de feuilles, le choc d'un sabot sur le sol, un cri, un coup de fouet. En somme il y a deux avertissements : l'un donné par la route et ses parages qui indiquent par leur aspect la possibilité d'un obstacle, le second avertissement fourni par des sons ou des images peu intenses et que les sens du conducteur dégagent de l'ensemble complexe qui les masque aux conducteurs non avertis.

Mais il ne faut pas avoir une confiance exagérée dans cette qualité, car il y a bien des cas où il n'y a absolument aucun indice. Il faut donc toujours pécher par excès de prudence et penser que l'apparition d'un obstacle à un endroit où la route est masquée, est toujours possible. Observons donc toujours la règle de conserver la possibilité de nous arrêter dans l'espace découvert par notre vision pour conserver une marge de sécurité, dans un espace deux fois moindre. Et comptez avec toutes les sottises des autres usagers.

♦ VICTOIRE DE TRIUMPH EN NOUVELLE ZELANDE ET AU CHILI

La firme Triumph, une fois de plus, enregistre deux belles victoires avec Gordon Haggitt en Nouvelle Zélande d'une part, et avec Castellini au Chili d'autre part. Le premier montait une Speed Twin ; la seconde machine était une Tiger 100.

♦ LIBERALISME

L'importation de motocyclettes dans l'Union Indochinoise est soumise comme dans bien des pays au régime de la « licence d'importation ». Mais il y a plus : selon le K.N.A.C., les frais de douane et autres font en sorte que finalement le prix de la machine se monte à une somme excédant de 20 % le double du prix d'achat initial, cela sans compter les frais de port et d'assurances diverses. Au total une machine livrée dans ces pays revient à environ trois fois son prix d'achat courant, tel qu'il est pratiqué aux Pays-Bas.

♦ VADE MECUM HOLLANDAIS

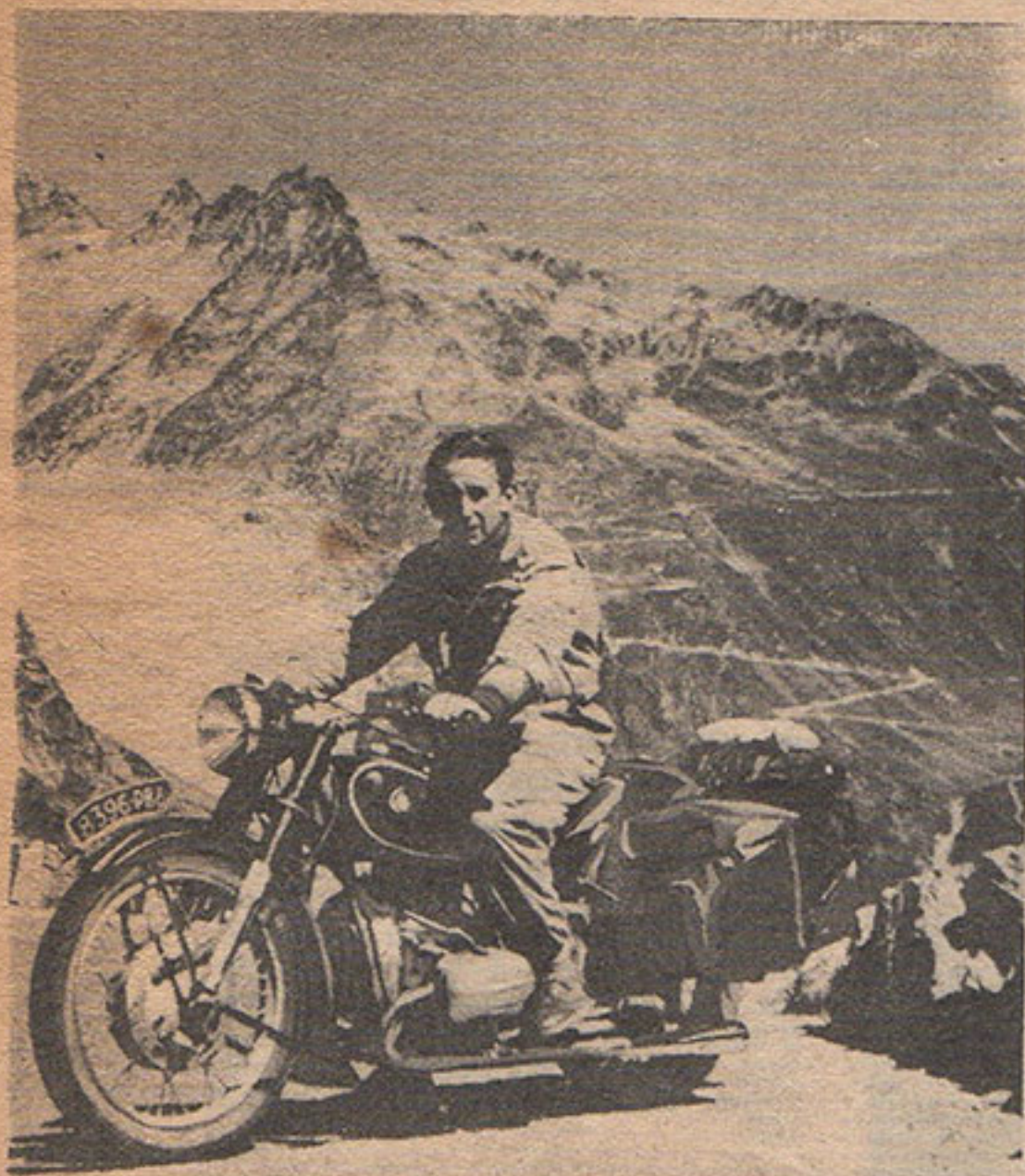
La Maison Wolf de La Haye vient de faire paraître un catalogue fort bien illustré donnant la nomenclature de toutes les pièces détachées possibles concernant de nombreuses machines ; on y trouve également toutes sortes de conseils concernant les différents réglages du moteur et du carburateur, les chaînes, les engrenages et pignons, etc... En somme un catalogue qui mériterait plutôt le nom de Vade-Mecum et qui était attendu depuis longtemps par nombre de motocyclistes des Pays-Bas.

♦ UNE NOUVELLE BOITE AUTOMATIQUE

C'est la boîte Kreis. Caractéristiques essentielles : engrenages montés sur roues libres et trois embrayages commandés par la force centrifuge. Cet ensemble ne coûterait que 20 à 30 % plus cher qu'une boîte et un embrayage classique.

♦ CONSOMMATION D'ESSENCE

Au cours du premier semestre 1950 ont été consommés 1.504.201 m³ d'essence et 468.046 de gaz-oil. Ces chiffres marquent une augmentation sensible sur la consommation au cours de la même période 1949 de l'ordre de 309.325 m³ pour l'essence. Quant à la consommation de gaz-oil, elle est restée sensiblement la même d'une année à l'autre.



Notre lecteur M. Roger Kibler nous adresse cette photo prise au glacier du Rhône.

◆ CARBURATEURS BING

La marque de carburateurs Bing annonce que ses usines ont sorti pendant le mois de juin environ 45.000 carburateurs. La plus grande partie de cette production est d'ailleurs réservée à l'exportation.

On ne peut manquer de remarquer le prodigieux redressement économique de l'Allemagne, redressement qui n'est pas sans inquiéter sérieusement l'industrie anglaise.

◆ LE PETROLE EN AUSTRALIE

Les premiers travaux de prospection entrepris par la Schell dans le Queensland sont maintenant en cours de réalisation près de Rolleston où ils doivent être poussés jusqu'à une profondeur de 10.000 pieds. On envisage, si ces sondages permettent de recueillir du pétrole en quantité appréciable, de construire un pipeline de plusieurs centaines de kilomètres jusqu'à la côte ; à partir de ce point aurait lieu le transport par bateau jusqu'à la raffinerie Schell, de Sydney. Si le besoin s'en faisait sentir, la construction d'une nouvelle raffinerie serait également prévue.

La grande tour servant au refroidissement par eau et destinée à la nouvelle raffinerie Shell à Stanlow sera la plus importante construction de ce genre existant dans le monde. Cette tour, dont la hauteur est de 341 pieds est presque aussi élevée que la cathédrale St-Paul de Londres. Cette installation sera en mesure de fournir à la raffinerie environ 22 millions litres d'eau de refroidissement à l'heure.

◆ DYNAMO DANS LE CARTER

Aux usines anglaises B.T.H. on procède actuellement à des essais concernant une dynamo pouvant être incorporée dans le carter de n'importe quel moteur de moto. On espère que ces essais donneront de bons résultats ; de plus un tel mode de construction améliorerait sensiblement la ligne générale de nos bloc-moteurs et — ce qui apparaît encore plus réjouissant — les risques de pannes pouvant affecter cet organe en seraient réduits considérablement.



◆ CARDANS ET COURSE

Nous n'irons pas jusqu'à dire que les machines à moteur transversal et à transmission par cardan, comme la BMW, n'ont pas une bonne tenue de route. Il n'y a guère que lors d'accélération positives ou négatives très brutales qu'elles ont, selon la pittoresque expression anglaise, une tendance à serpenter. Elles sont, à ce point de vue, inférieures aux dernières Norton avec la disposition classique de leurs organes et leur transmission par chaînes. Et c'est une des raisons pour lesquelles la chaîne reste si populaire.

Cet inconvénient du moteur avec vilebrequin dans le plan cadre est naturellement beaucoup moins sensible quand il s'agit d'une machine de série normalement utilisée.

◆ DEUX MACHINES HOLLANDAISES

L'usine Sparta de Apeldoorn en Hollande sort deux modèles : l'un est équipé du bloc Villiers 125 cmc., l'autre du 197 cmc. qui ne présentent que peu de différences (allumage par batterie et redresseur sur la 197 cmc. Cadre à berceau en tubes ovales soudés. Fourche télescopique avec amortisseurs. Suspension arrière à glissières. Moyeux de 15 centimètres de diamètre contenant les freins et roues interchangeables. Selle oscillante. Réservoir de 10 litres, silencieux démontables. Grandes garde-boue. Guidon en deux pièces et console centrale avec flexibles sous gaine caoutchouc. Béquille centrale. Fini noir et chrome ou moyennant un supplément rouge et chrome. Pneus 19x3,00 sur la 197 et 10x2,50 sur la 125).

◆ UN SCOOTER AMERICAIN PLIANT

Le scooter Cub ne pèse que 25 kgs et replié n'a qu'un encombrement de 37,5x46,2x80 cms. Il est construit par Argyle Manufacturing Co, Illinois USA. Eléments en tôle profilée. Embrayage automatique, pas de changement de vitesse. Transmission par courroie. Moteur horizontal deux temps, surmonté du réservoir qui à l'arrière supporte le siège. Consommation 3 litres aux 100 kms. Vitesse environ 40 kmh. Un vrai scooter de poche qu'on loge facilement dans un coffre à bagages à bord d'un bateau ou d'un avion.

◆ UNE VOITURE DE 13 MILLIONS

C'est paraît-il le prix de la Rolls Royce 8 cylindres qui vient d'être livrée à la princesse Elisabeth d'Angleterre. C'est une Phantom IV carrossée par Mulliner. Moteur en ligne. Cylindrée 5.675 litres, 9 paliers, culasse aluminium, soupapes d'admission en tête, soupapes d'échappement latérales. Boîte 4 vitesses. Carrosserie 7 places à toit transparent en Triplex. Lignes ultra classiques, mais néanmoins une bien belle voiture.

◆ DEUX TEMPS A ALIMENTATION PAR COMPRESSEUR

Les nouveaux règlements autorisent les deux temps alimentés par des pompes à pistons ou des compresseurs volumétriques débitant un volume géométrique qui n'excède pas la cylindrée. Mais il n'est pas fait mention du régime de ces compresseurs. C'est là une fâcheuse lacune, car un compresseur volumétrique surmultiplié assurerait non une alimentation normale, mais une suralimentation.

◆ LA PRODUCTION D'ESSENCE SYNTHETIQUE AUX ETATS-UNIS

La première usine existant actuellement dans le monde pour la production d'essence synthétique à partir du gaz naturel par application du procédé « Hydrocol » est entrée en activité à Brownsville (Texas) à la fin du mois de mars. Cette usine, qui présente un investissement de plus de 10 milliards de francs et où 1.000 personnes seront employées, aura une capacité de traitement de 2.000.000 à 2.200.000.000 mètres cubes de gaz naturel par jour, permettant une production quotidienne de 9.500 hectolitres d'essence à haut indice d'octane, 1.400 hectolitres de gas-oil, 30 tonnes de fuel-oil et 140 tonnes de dérivés chimiques. Le gaz sera amené par un pipe-line de 100 kms de longueur.

La Carthage Hydrocol Company, qui a construit cette usine, estime qu'elle constituera la meilleure démonstration de la possibilité de produire d'importants tonnages d'essence à haut indice d'octane à partir de gaz naturel.

◆ AUGMENTATION DU PRIX DES VOITURES

Le 8 avril 1950 un arrêté publié au Bulletin Officiel du Service des Prix avait autorisé les constructeurs à pratiquer une très faible hausse du prix des véhicules automobiles neufs par facturation de la taxe locale additionnelle au chiffre d'affaires, en sus du prix du catalogue. La Direction des Prix du Ministère des Finances venant de donner satisfaction aux demandes formulées par les constructeurs, il en résulte une augmentation du prix des voitures particulières neuves entre en vigueur le 3 juillet 1950. Les hausses varient de 1 à 8 % selon les marques. Toutefois les voitures de luxe dites « hors série » déterminent librement leurs prix depuis le 22 février 1947.

Signalons que la régie Renault a décidé d'apporter une dérogation à ses conditions générales de vente en faveur des commandes qu'elle a reçues de ses concessionnaires avant le 1^{er} janvier 1950 et qui avaient fait l'objet du versement de l'acompte de rigueur de la part de l'acheteur. Ainsi ces commandes bénéficieront, au moment de la livraison, des prix de l'ancien tarif.

◆ L'EXPORTATION DES SCOOTERS ITALIENS

Au cours d'une émission radiodiffusée par les stations italiennes sous la rubrique « Actualités », le Dr Arnaldo Capellini, directeur commercial et chef de publicité des Ets Innocenti, a souligné l'importance du scooter sur le marché italien de l'exportation.

En effet, a-t-il précisé, les scooters italiens furent l'année passée exportés au nombre de 10.000 ; cette année on peut compter sur la vente à l'étranger de 20.000 machines. Pourtant, il ne faut pas se cacher des difficultés rencontrées par l'industrie italienne qui voit ses produits augmenter de 70 à 80 % sur les marchés européens et les prix de vente croître jusqu'à 2 ou 2,5 fois plus dans les pays d'Outre-Atlantique, par suite de tarifs douaniers extraordinairement élevés. Un fait des plus significatifs en ce domaine, c'est la cession de licences de fabrication à la Maison Hoffmann par la firme de Paglion (Vespa) et à NSU par les usines Innocenti (Lambretta).

◆ LAMBRETTA DE COMPETITION

Le sport motocycliste italien dispose d'une nouvelle machine dérivée du scooter Lambretta. Le changement de vitesse de série est remplacé par un changement à quatre rapports. La transmission s'opère par un arbre avec un joint de cardan à la sortie du changement de vitesse, cet arbre est prévu pour fonctionner comme une barre de torsion amortissant les chocs et les efforts normaux de la transmission. La liaison de la roue arrière est réalisée d'un côté par un bras de section elliptique fait de deux tôles embouties soudées et de l'autre côté par le manchon qui entoure l'arbre de transmission. Le bloc-moteur est supporté par une poutre inclinée en tôles embouties et soudées. Les freins comportent des tambours en alliage léger avec couronne intérieure de frottement, en fonte, de 20 cms de diamètre.

◆ POUR LES AMATEURS DE GILERA

On nous communique qu'à l'occasion du Salon Motocycliste de Paris, quelques Gilera exposées par M. Ladevèze seront à vendre : 125 cmc., 250 cmc., 500 cmc. et 600 cmc. side. Ainsi donc nos lecteurs qui commanderaient une de ces machines seraient livrés à la fermeture du Salon.

◆ LES TRAMWAYS

La question des tramways présente un problème très important au point de vue de la circulation. En effet, nul n'ignore que les véhicules sur rails bénéficient d'une législation spéciale et ne sont point soumis aux règles du code de la route. Il n'est pas moins certain, et c'est un fait que nul ne discute plus à l'heure actuelle, que ce système de locomotion constitue incontestablement une entrave à la rapidité et à la sécurité de la circulation. Il est donc urgent de modifier le système vieillot et périmé de transport en commun que constitue le tramway. On constate d'ailleurs que dans la plupart de pays, en Suisse comme en Italie, comme aux Etats-Unis et aussi bientôt en Belgique, le système, tel qu'il existe actuellement, est condamné et remplacé par des moyens modernes de locomotion et de transport.

Quand on observe le nombre considérable d'accidents, le retard et la gêne apportés à la circulation par un système qui a été très utile, mais qui est dépassé par l'évolution actuelle, on se rend compte qu'il importe de se mettre à l'ouvrage sans tarder et de travailler pour l'avenir.

◆ SUCCES DE TRIUMPH

De plus en plus s'affirme dans le monde la tendance consistant à doter les corps de police de South Wales, en Australie, vient de « toucher » pas moins de 43 Triumph du type « Thunderbird ». Remarquons bien que les policiers de cette ville ne sont pas les premiers à avoir fait appel à la grande firme anglaise. Dans de nombreuses villes telles que Amsterdam, Bombay, Delhi, Durban, Hobart, Johannesburg, Karachi, Nigeria, Port Elizabeth, Perth, Singapour, Stockholm, Toronto, Zurich, etc., on peut voir circuler ces fameuses machines qui connaissent un net succès, tant en Angleterre même qu'à l'étranger.

Une escouade de la police routière italienne équipée de 500 cc Guzzi.



◆ CATALYSEURS DE COMBUSTION

Les récentes recherches effectuées dans le domaine de la combustion des carburants ont démontré qu'on pouvait améliorer considérablement cette combustion par l'emploi de faibles quantités de certains corps. Outre qu'il est intéressant d'empêcher la formation de calamine due au fait qu'une partie des atomes de carbones de l'essence ne sont pas intégralement oxydés, on a intérêt à garantir également une combustion normale en supprimant la « détonation » qui donne une marche saccadée au moteur, abaisse le rendement et fatigue dangereusement les organes mécaniques. L'addition de plomb tétraéthyle en élevant l'indice d'octane, permet au carburant de supporter des conditions plus sévères de température et de pression.

Mais il serait plus avantageux encore d'obtenir une combustion totale des composants de l'essence. C'est ici qu'interviennent les catalyseurs qui augmentent l'affinité du carbone pour l'oxygène de l'air et accélèrent sa combustion, supprimant les résidus et empêchant la formation de calamine. Outre le gain réalisé par le fait que toute l'énergie contenue dans le carburant peut être utilisée, l'emploi de ces catalyseurs se traduit par le maintien des surfaces internes du moteur dans leur état de propreté primitif ; le refroidissement n'est plus modifié, le taux de compression ne change plus et l'on ne risque plus d'entendre le moteur cliqueter et peiner dans la moindre côte aussitôt que l'on accélère.

Il s'est avéré que ces catalyseurs (solutions de sels de cobalt et de chrome) augmentent même l'indice d'octane tout en assurant une combustion pratiquement complète.

Le pouvoir de traction est plus grand qu'avec l'essence ordinaire et aux essais on a pu constater que la température était généralement inférieure de 12 % à ce qu'elle était précédemment. L'intérêt de ces produits est évident, d'autant plus qu'il n'en faut que des quantités très faibles et qu'en outre ils sont absolument inoffensifs, n'attaquant ni la peau, ni le vernis.

◆ CONCURRENCE ALLEMANDE

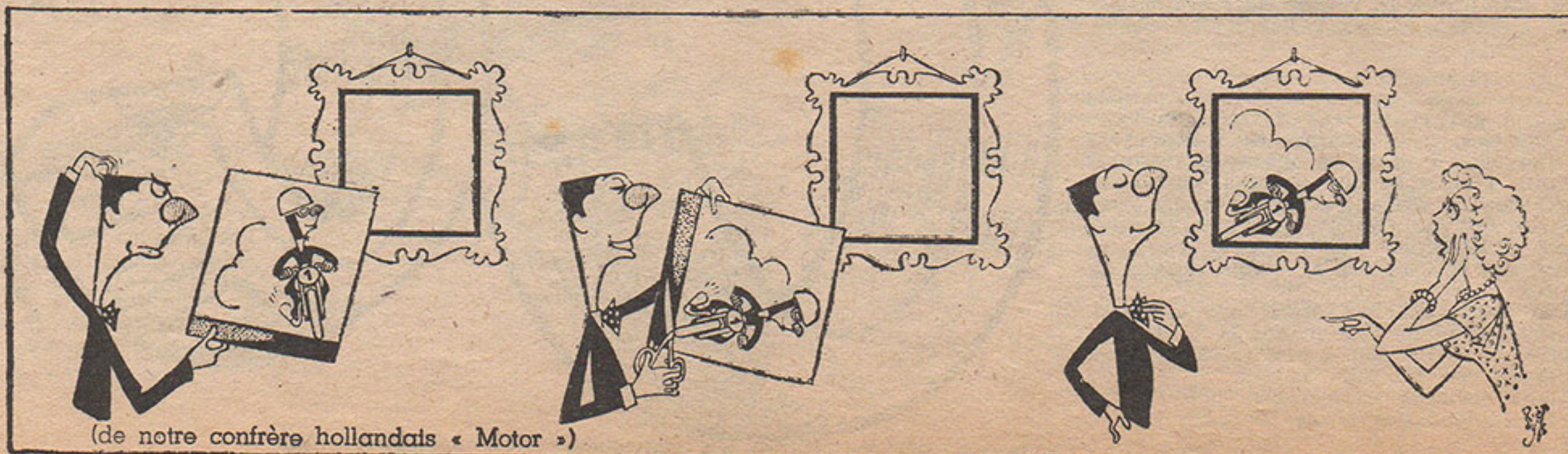
La renaissance de l'industrie motocycliste allemande s'opère rapidement et en particulier dans le domaine sportif et les nouveaux modèles à alimentation atmosphérique sont déjà en cours d'essais. C'est le cas pour B.M.W. et N.S.U. Quant à D.K.W. cette marque étudie un modèle à alimentation par piston pompe d'une cylindrée inférieure à celle des cylindres moteur. Il est possible qu'à leur apparition en course ces machines ne donnent pas d'emblée ce qu'on attend d'elles et que les points faibles apparaissent et que leurs pilotes aient besoin d'un certain temps pour s'adapter aux grandes épreuves internationales. Mais il n'y faut trop compter et la suprématie actuelle des machines anglaises et italiennes pourrait être menacée dès l'an prochain.

◆ TOUJOURS LE PROBLEME DES BAGAGES

Avec une machine équipée pour le solo, transporter des bagages constitue souvent un problème difficile à résoudre. Une firme Munichoise a étudié dans ce but un sac en tissu imperméabilisé avec fermeture éclair se fixant par une courroie sur le réservoir. De teinte correspondant à celle de la machine, ce sac se révèle très pratique tout en restant élégant.

◆ L'ALLEMAGNE ET LE TOURISME

Comme avant la guerre l'Allemagne s'intéresse au tourisme et ne néglige rien pour le favoriser. C'est ainsi que la ville de Heidelberg organise maintenant des cours spéciaux préparant des jeunes filles au métier de guide pour touristes étrangers. Le programme scolaire comprend de nombreuses sections, telle celle du mototourisme, dont l'objet est de familiariser les futurs guides avec les termes techniques courant. Un brevet de guide officiel sanctionne ces études. L'examen serait assez sévère, puisque un quart seulement des candidates furent classées.



(de notre confrère hollandais « Motor »)

UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

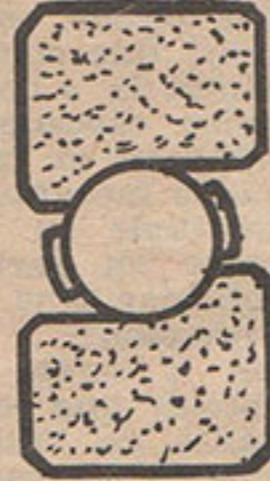
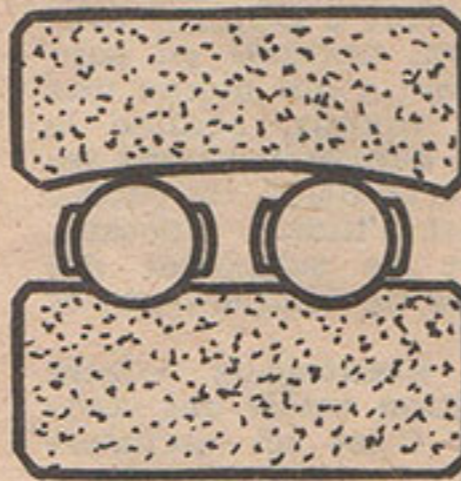
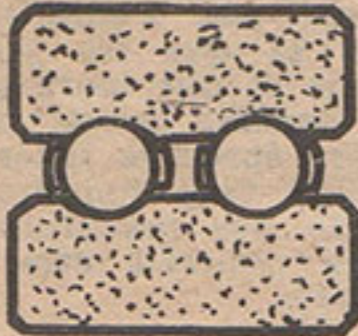
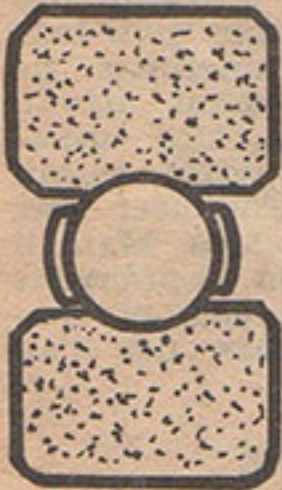
Un auxiliaire précieux et méconnu :

Le ROULEMENT à BILLES

Il existe un petit accessoire, modeste, sûr, robuste, qui se cache un peu partout, aussi bien dans la magnéto que dans la roue AR ou le changement de vitesse et qui n'est guère mis en vedette tellement nous sommes habitués à le rencontrer à chaque pièce démontée. Je veux parler du roulement à billes.

Avant son avènement les roulements étaient lisses et on les désignait par les termes « patente » ou « demi-patente » ; les roues de voitures automobiles, comme les hypomobiles étaient montées sur des fusées lisses et nécessitaient de très fréquents graissages sinon... ça chauffait. Et les anciens de l'époque se souviennent encore de ces inconvénients.

Avec le roulement à billes, les coefficients de frottement se trouvèrent immédiatement abaissés de 7 à 10 % et l'entretien devint à peu près nul puisqu'un roulement à billes peut parfaitement fonctionner presque à sec sans aucun inconvénient et qu'il est possible,



avec lui, de réaliser des montages quasiment hermétiques.

Il est inutile d'entrer dans la description d'un roulement à billes, tout le monde les connaît et il serait fastidieux d'y revenir. Sachons seulement que les billes sont constituées d'acier spécial et trempées à cœur. Elles sont rigoureusement calibrées. L'avantage apparaît aussitôt lorsqu'on songe qu'à la place d'une surface de contact (palier lisse) il n'y a plus qu'un (ou plusieurs) points.

Il est évident que les roulements à billes nécessitent les mêmes calculs que toutes les autres pièces mécaniques et qu'il est nécessaire de déterminer la dimension du roulement (c'est-à-dire le diamètre des billes) pour chaque utilisation pour laquelle la charge et la vitesse de rotation interviennent.

La formule suivante peut être utilisée pour le calcul des billes :

$$d = \frac{D}{7} + 2$$

dans laquelle d est le diamètre de la bille et D le diamètre de l'arbre.

Quant à la charge elle est d'autant plus faible que la vitesse de rotation est plus grande, on peut l'exprimer par :

$$P = K \frac{n}{5} D^2$$

K est un coefficient variable suivant les vitesses, n le nombre de billes et D le diamètre. P étant la charge en tonnes.

Pour permettre des charges assez importantes en évitant d'arriver à des diamètres qui pourraient être gênants par leurs dimensions, on emploie fréquemment des roulements à double rangée de billes.

Les fabricants ont établi des tableaux de charges et de dimensions et il est très facile de fixer son choix sans avoir à se livrer au moindre calcul.

Dans certains roulements, pour éviter le frottement des billes les unes contre

les autres, on les sépare par une sorte de cage métallique qui les maintient à distance ; mais le nombre de billes se trouvant ainsi diminué il est nécessaire d'avoir recours soit à un diamètre plus grand, soit à un roulement double. La plupart des roulements utilisés pour des paliers difficiles à aligner correctement sont établis en rotules et permettent ainsi des différences assez importantes d'équerrage.

A l'usage, les roulements à billes donnent entière satisfaction s'ils ne subissent pas de surcharge excessive. L'entretien est presque nul et l'usure extrêmement lente.

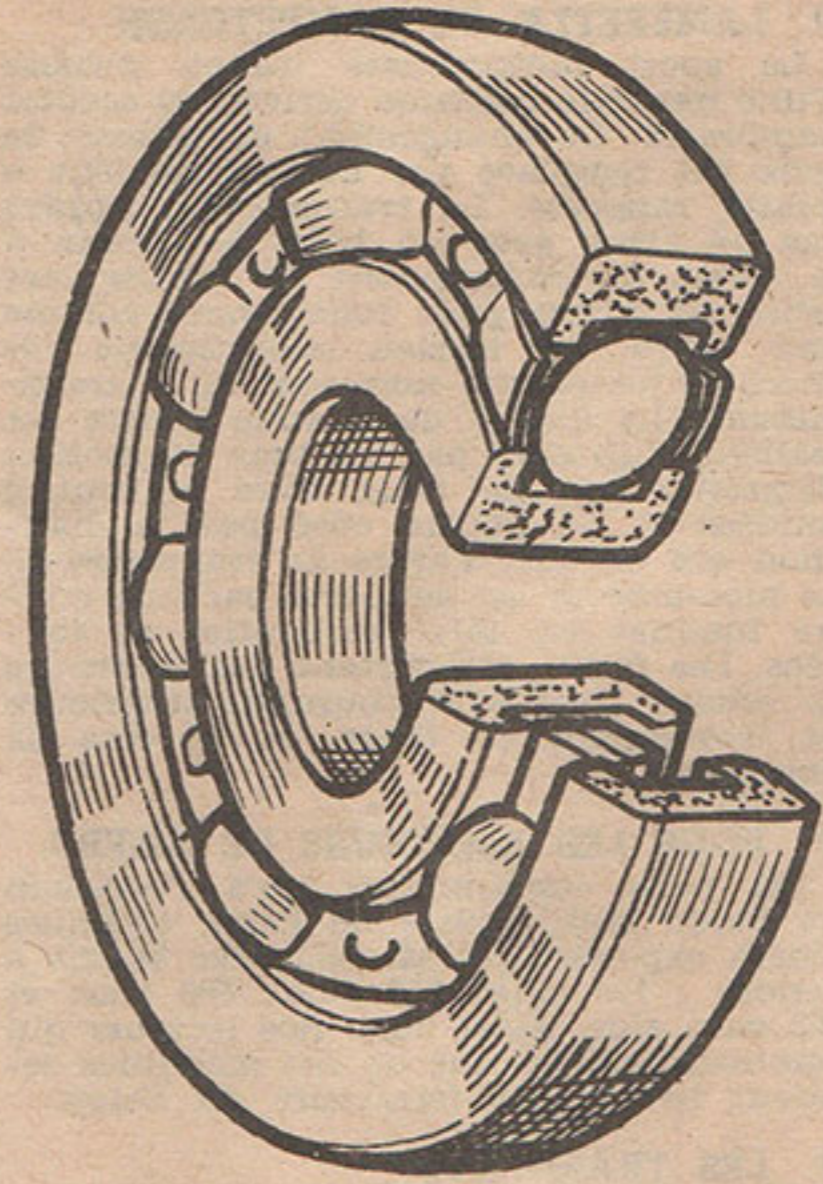
Cependant, à la longue, les roulements à billes prennent du jeu par suite de l'usure des chemins de roulements des deux bagues et des billes elles-mêmes.

Dès qu'un roulement présente du jeu, il est absolument indispensable de le changer sinon on risque des ruptures de billes qui peuvent entraîner de très gra-

ves inconvénients quand les roulements sont placés dans des ensembles mécaniques tels que moteurs, boîtes de vitesses, etc...

Certains industriels ont entrepris la réparation des roulements usés et, dans bien des cas, l'utilisation de ces roulements remis à neuf, permet une sensible économie du prix d'achat.

Cette réparation consiste à démonter l'ensemble, rectifier les chemins de roulement des deux bagues et remonter avec des billes plus fortes.



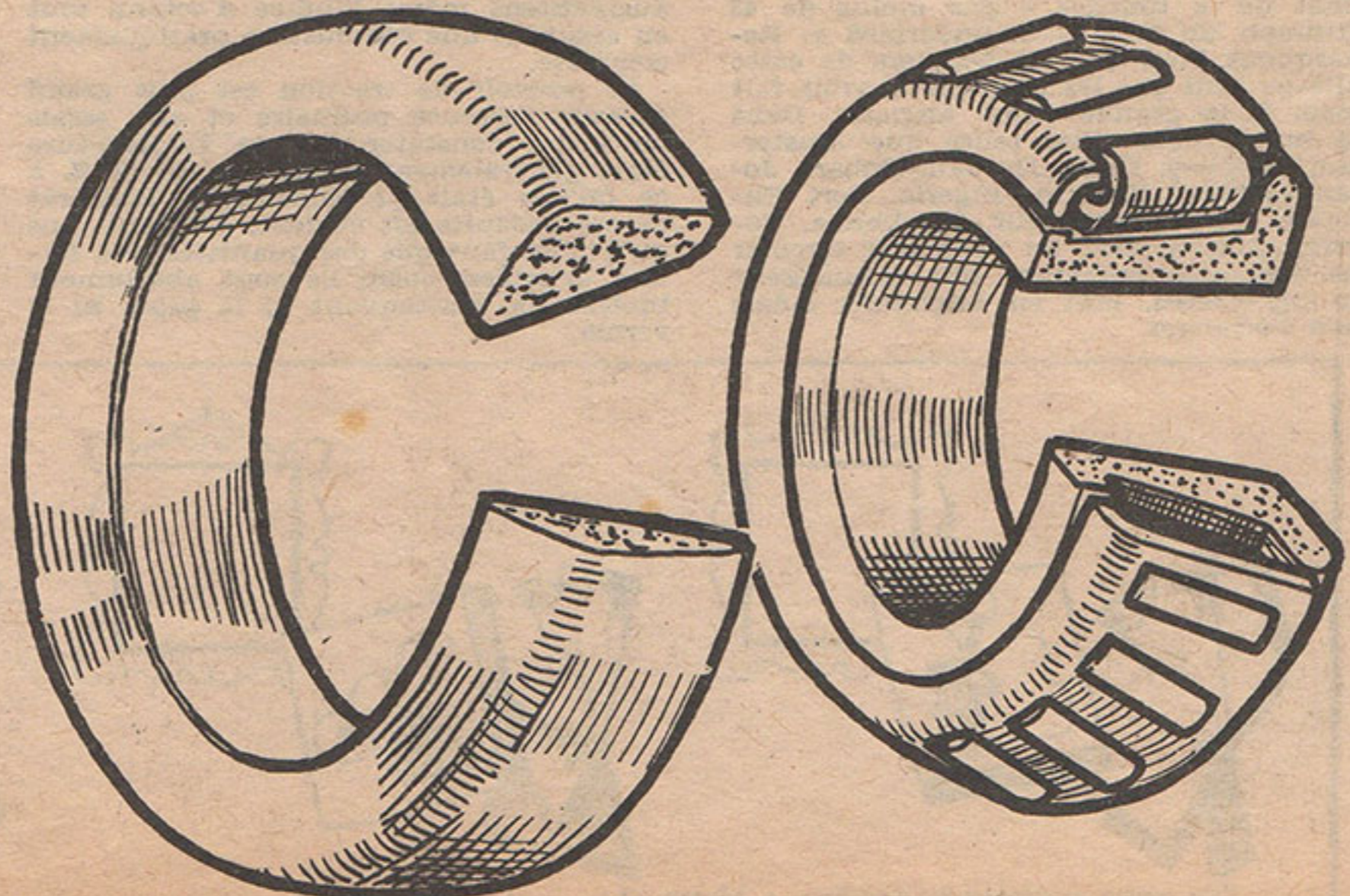
En haut : Le roulement à billes classique où les billes sont emprisonnées dans une cage leur interdisant tout contact entre elles.

Ci-contre : Quatre des types les plus répandus de roulements à billes : le simple, le double, l'oscillant et le roulement démontable dit « de magnéto ».

Ci-dessous : Le roulement à rouleaux coniques dit « Timken » offre de très nombreux avantages, notamment au point de vue du réglage. Cette facilité explique son emploi de plus en plus répandu.

Une variété de roulements à billes est le roulement à cône et cuvette, à répandre pour le montage des cycles et motos (pédaliers, roues, direction). Il présente l'avantage d'être toujours démontable et réglable. De plus, il encaisse aussi bien une poussée axiale qu'une charge radiale. Son prix de revient est peu élevé car il s'accommode plus facile-

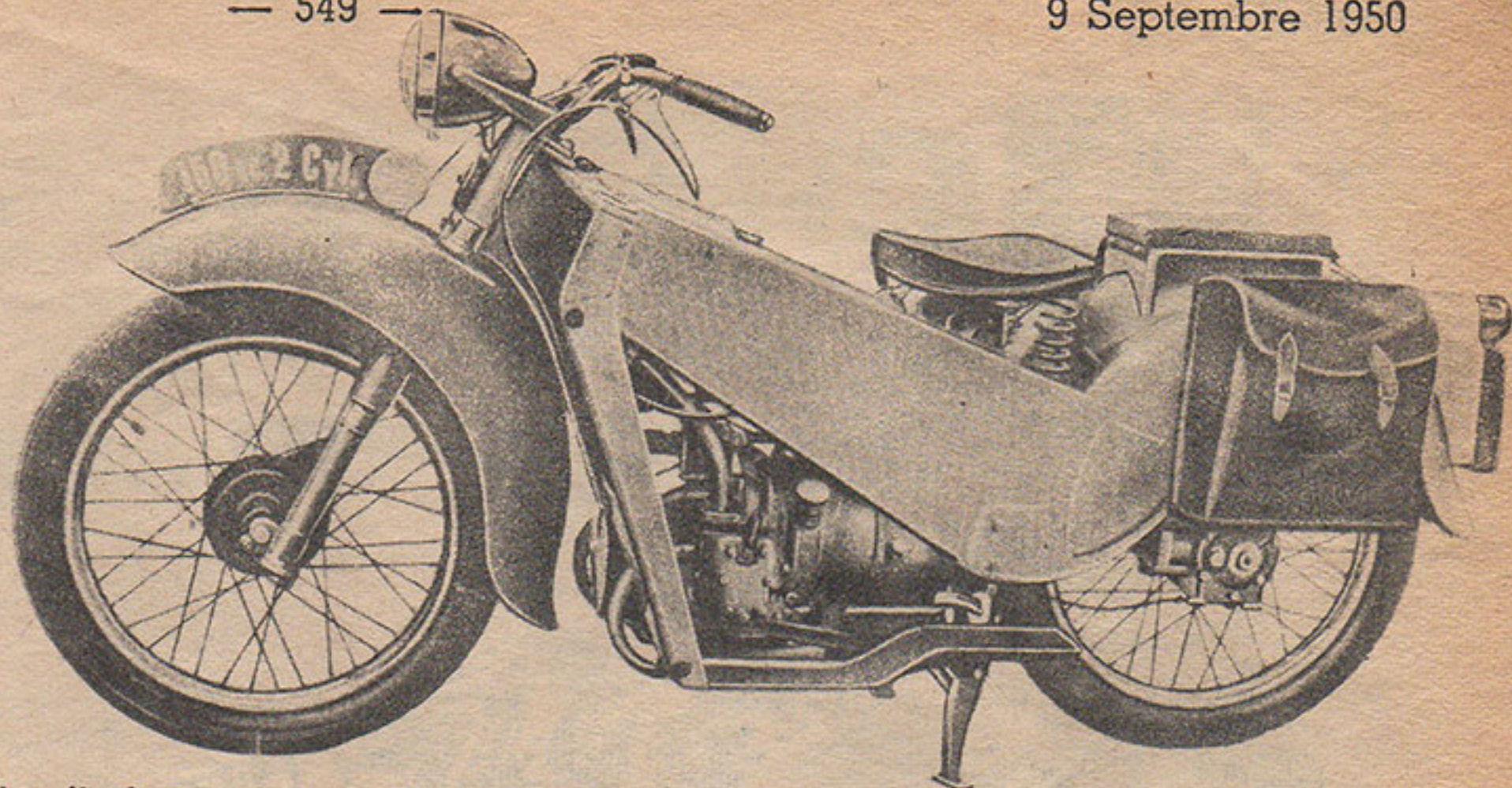
(suite page 554)



L'originale

VELOCETTE

150 L. E.



PEU de machines ont fait couler autant d'encre, car elle n'a pas été, comme tant d'autres, une curiosité d'exposition qu'on n'a jamais vue sur la route et qui a disparu sans laisser de trace. Elle rencontra un succès mérité, malgré un prix assez élevé et des performances volontairement limitées. Mais elle possède des qualités pratiques qui séduisent bien des acheteurs. L'ingénieur qui l'a conçue, M. Udall, a donné à notre confrère Motorcycle certaines précisions que nous allons résumer.

M. Udall insiste sur le fait que toutes les solutions incorporées à cette machine sont conformes à une technique longtemps éprouvée et offrant toute garantie. La LE a été conçue comme un ensemble rationnel. Moteur et transmission constituent un ensemble dans lequel toutes les parties s'intègrent. Le flat-twin était le seul moteur convenable à cause de la régularité de son couple et l'absence de vibrations. Avec un monocylindre, la machine aurait été trop lourde. Les soupapes latérales ont été adoptées à cause de leur simplicité, de leur silence et de l'absence d'entretien, et elles permettent de réduire la largeur. Et malgré le prix de revient

plus élevé, on a adopté le cardan qui ne nécessite aucun entretien et est parfaitement protégé. Le refroidissement par eau amortit les bruits mécaniques et permet l'emploi de grands protège-jambes. Il abaisse la température de fonctionnement. De plus, avec un refroidissement par air il eut été impossible de laisser un espace suffisant pour le passage de l'air entre les soupapes. Le bloc moteur simplifie les problèmes de montage et d'alignement. La cylindrée de 150 cmc. permet de réduire les frais d'entretien et la consommation.

Les bielles sont montées sur galets pour réduire la largeur des têtes et la longueur du vilebrequin. Les cylindres sont presque dans le même plan, ce qui évite le couple secondaire. Les galets portent directement

sur les têtes de bielles. Il y en a 28 par bielle. La portée est de 25 mm. Il s'agit non du maneton lui-même, mais d'un manchon qui est emmanché sur le maneton et qui est cimenté. La raison en est qu'il faut laisser un congé à l'extrémité du maneton, ce qui n'est pas possible avec des rouleaux. Le manchon est à ses extrémités évasé et vient s'adapter au congé du maneton. Il est serré entre les joues du vilebrequin. De plus l'acier employé pour le vilebrequin est un acier à 3 1/2 de nickel qui se prête mal à la cémentation. Les manetons sont usinés dans de l'acier chrome nickel cimenté et rectifiés à la meule. Les contrepoids du vilebrequin contribuent à réduire le couple secondaire résultant du léger décalage des cylindres. Les manetons sont introduits dans les coudes portant les contrepoids et immobilisés par serrage. Les axes du piston sont immobilisés par des pastilles. Le vilebrequin extrêmement court et rigide est supporté à l'arrière par un gros roulement à billes et à l'avant par un palier lisse. Le volant et la dynamo type galette sont à l'avant. Quant à l'embrayage à disques multiples, il est à l'arrière. Il est entraîné par un couple d'engrenages à denture hélicoïdale à partir de l'arbre moteur. L'arbre porte également l'engrenage qu'attaque le secteur denté de mise en marche.

Mais revenons aux pistons en alliage. Les bossages d'axe sont à mi-hauteur pour répartir la pression. Ils sont fondus sur un noyau d'une pièce, ce qui garantit le parfait alignement des bossages.

Les bougies sont des 10 mm pour permettre d'augmenter les passages d'eau. Malgré le refroidissement par eau, les culasses sont en alliage léger, ce qui contribue à éviter les points chauds. Il en résulte également une économie de poids. Les sièges de soupapes sont usinés dans la fonte des cylindres. Guides en fonte. Les soupapes sont inclinées de manière à ce que leurs pipes soient entourées d'eau. Les soupapes en Silchrom sont identiques. Force des ressorts 16 kgs. Rapport volumétrique 6 à 1.

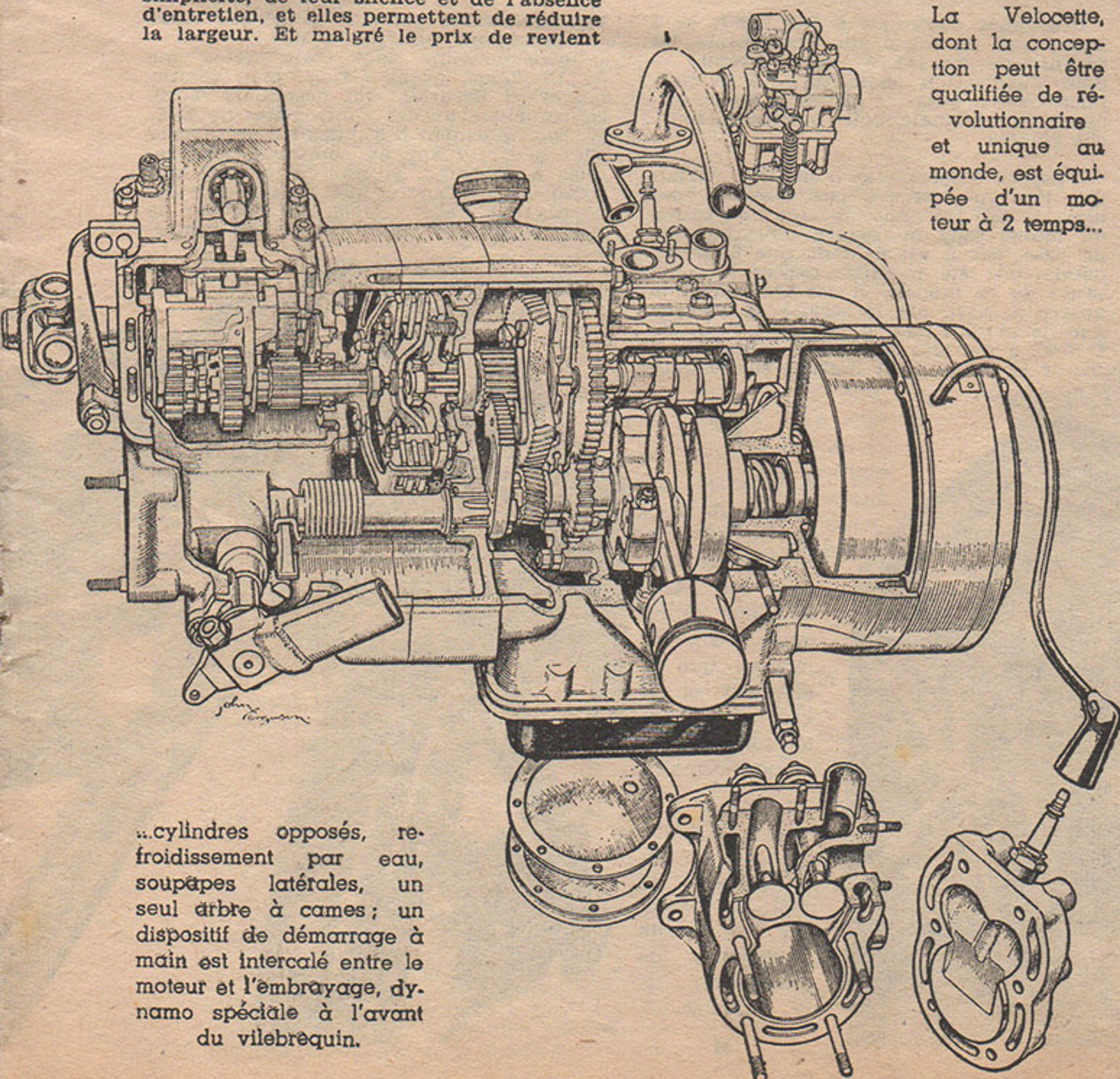
L'embrayage monté sur des cannelures est à deux disques Ferodo VM41. La mise en marche entre le grand engrenage primaire et l'embrayage permet de mettre en marche en débrayant et sans avoir à chercher le point mort. Avec ses deux disques on dispose d'une large surface et on peut utiliser des ressorts assez faibles, d'où commande douce et progressive.

Toutes les vitesses sont indirectes. Les engrenages toujours en prise sont engagés par crabots. Si on n'a pas de prise directe, on a l'avantage de n'avoir jamais que deux engrenages en prise.

Le couple conique est réglé une fois pour toutes à l'usine. Le petit pignon est supporté par un roulement à galets et un à billes. Il est tout à fait classique.

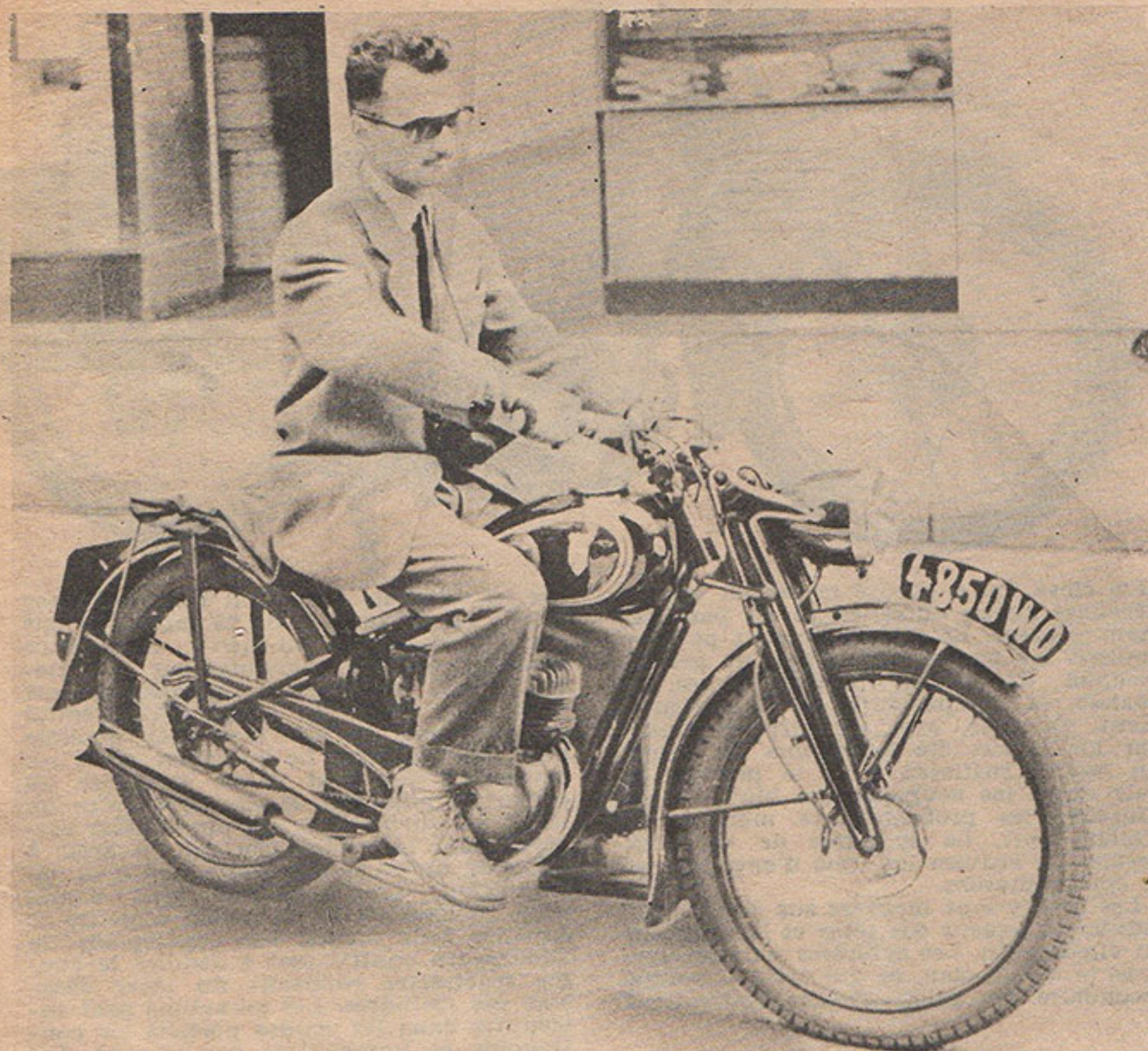
La dynamo est spéciale et dans le carter on trouve : bobine, distributeur, rupteur, avance à l'allumage automatique. Quant au carburateur type voiture, il a été adopté à cause du bon ralenti et de la facilité de mise en marche.

La Velocette, dont la conception peut être qualifiée de révolutionnaire et unique au monde, est équipée d'un moteur à 2 temps...



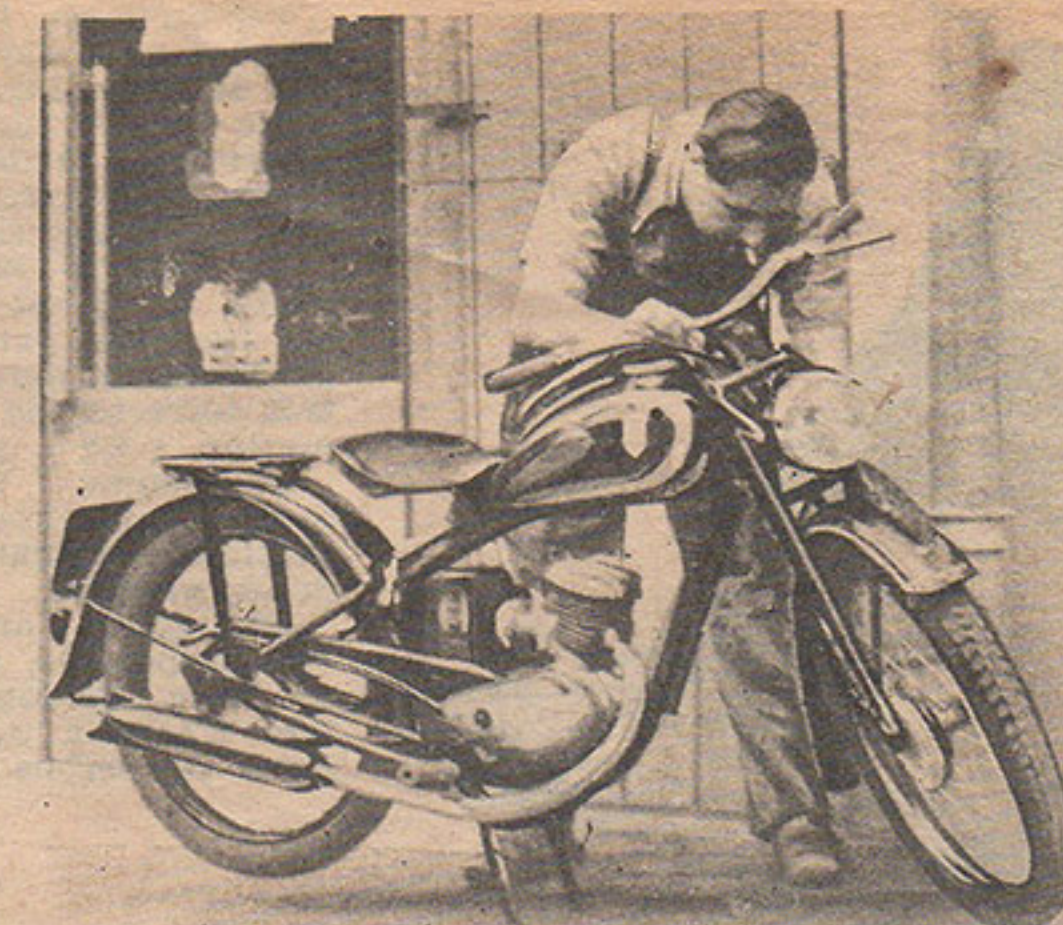
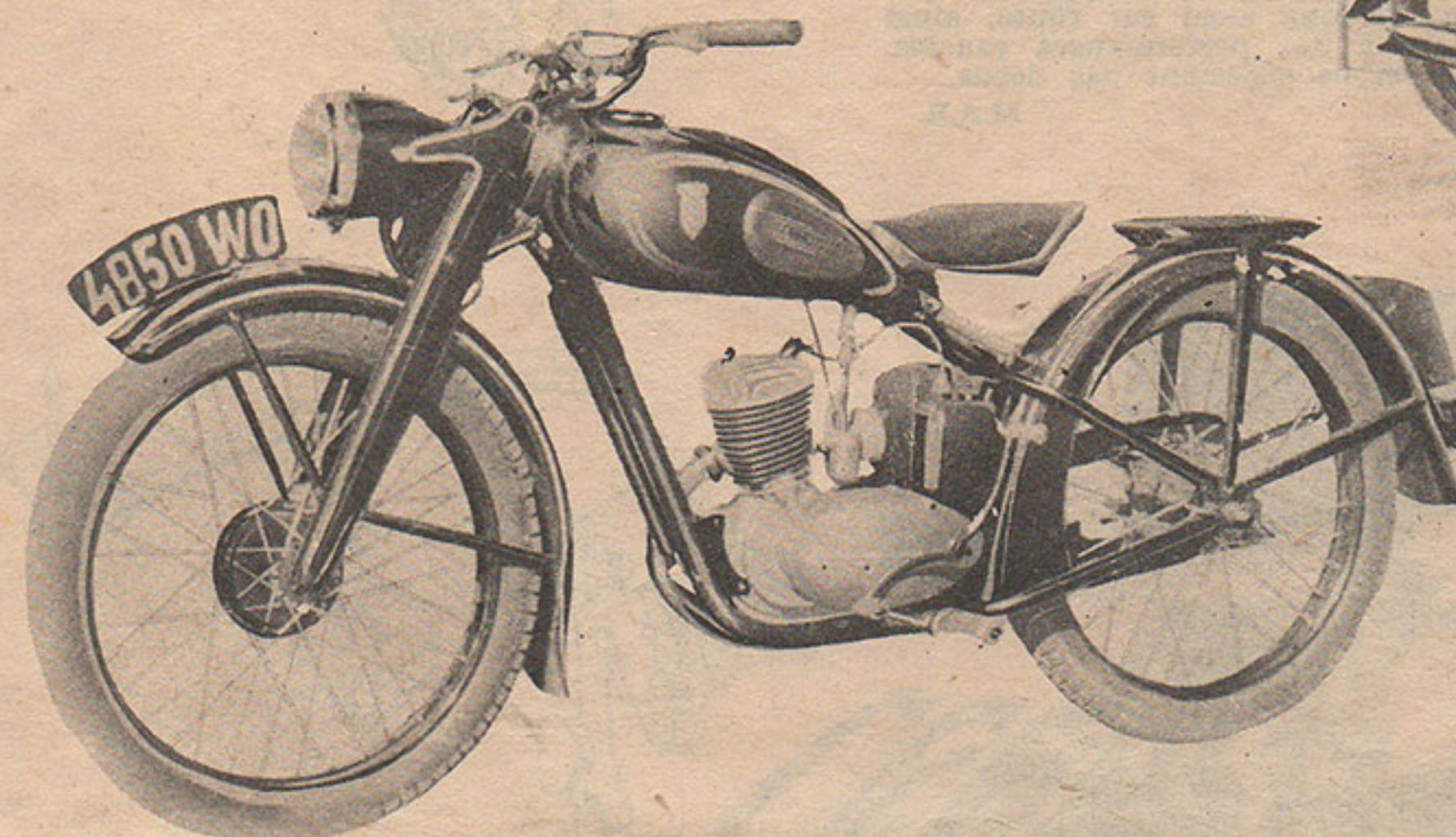
...cylindres opposés, refroidissement par eau, soupapes latérales, un seul arbre à cames; un dispositif de démarrage à main est intercalé entre le moteur et l'embrayage, dynamo spéciale à l'avant du vilebrequin.

LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE



Avec une vieille connaissance rajeunie...

La 125 type RT
DKW



cune tendance à embarquer. Cependant, il nous a semblé que la tendance actuelle des motos légères allemandes d'utiliser des pneus de faible section, si elle faisait gagner en performance, sacrifiait le confort.

Pour le tan-sad, un pneu arrière de dimension classique chez nous ferait mieux l'affaire que le 2,50x19 qui est monté.

Un détail à noter, très pratique en France où piétons, taxis et cyclistes n'ont qu'une très vague idée de l'existence d'autres usagers des voies publiques : un klaxon très puissant est monté sur la D.K.W. Il est alimenté par la batterie, qui assure également l'allumage par bo-

LES petites motos allemandes commencent à faire leur réapparition en France, et nous avons déjà présenté dans « Moto-Revue » la Imme R 100, à la technique révolutionnaire, la N.S.U. « Fox », plus classique, mais machine cependant très poussée : avec la D.K.W., nous sommes dans le classicisme 100 %, si l'on excepte la suspension avant par anneaux Neimann, ce qui n'est cependant pas une innovation.

On ne peut refuser aux usines D.K.W., de Zschopau, le mérite d'avoir avant la guerre poussé l'étude du 2 temps jusqu'à ses limites les plus extrêmes : on se souvient de la célèbre 250 de course à piston-pompe qui avalait sans sourciller ses quelques 40 litres de carburant aux 100 kms.

Regroupés désormais à Ingolstadt et à Dusseldorf, en Allemagne Occidentale, les techniciens de D.K.W. sont revenus — pour l'utilisation courante — à la simplicité des débuts : 1 piston, 1 bielle, alimentation normale, boîte 3 vitesses, fourche en tôle.

D'aspect impeccable, d'un fini parfait que l'on ne retrouve pas souvent chez nous, la RT 125 apparaît sans nouveauté, du moins sans nouveauté sensationnelle de base, car il est évident que bien des détails ont été modifiés depuis la naissance de ce modèle. Il est vrai qu'ici la guerre a servi, car le service en campagne ne permet pas de faiblesse, et la 125 D.K.W. a été très largement utilisée à la fin de la guerre (voir l'article sur les mo-

tos allemandes pendant la guerre dans un précédent numéro de M.R.).

Notre machine nous était prêtée par M. Di Vozzo, agent D.K.W. bien connu, boulevard Serurier, qui désormais reçoit continuellement des contingents de D.K.W. Naturellement il s'agissait d'un modèle tout neuf : 1 km. au compteur, les plaques à peindre... et une belle pluie qui tombait au dehors et allait maculer le bel émail tout neuf ! Mais un essayeur se doit de ne pas tenir compte du temps

ou plutôt de saisir chaque occasion d'essayer une machine dans les conditions même de son utilisation quotidienne.

Au total, nous avons fait 90 kms ; en majorité dans Paris. Cela paraîtra peu au profane, mais sachez que les reprises, les facilités de démarrage à froid, le freinage sur terrain humide, les mille à-coups du trafic dans Paris, permettent de juger sainement du comportement d'une machine. Ajoutez deux ou trois côtes du côté de Montmartre, un tour sur l'autostade de St-Cloud, et les principales conditions de fonctionnement sont retrouvées.

Quelle est la première chose qui frappe ? D'abord le soin apporté à la présentation générale : bel émail noir, garde-boue bien enveloppants, coffre à outils dans le réservoir, selle bien suspendue, guidon dégagé et monté sur caoutchouc.

Ensuite viennent quelques constatations moins favorables : les repose-pieds sont trop en arrière et ne sont pas réglables, ce qui est assez gênant. La pédale de frein AR, à droite comme dans toutes les machines d'Europe Centrale, ne permet pas le freinage sans quitter le repose-pied et il faut tâtonner au début pour y arriver.

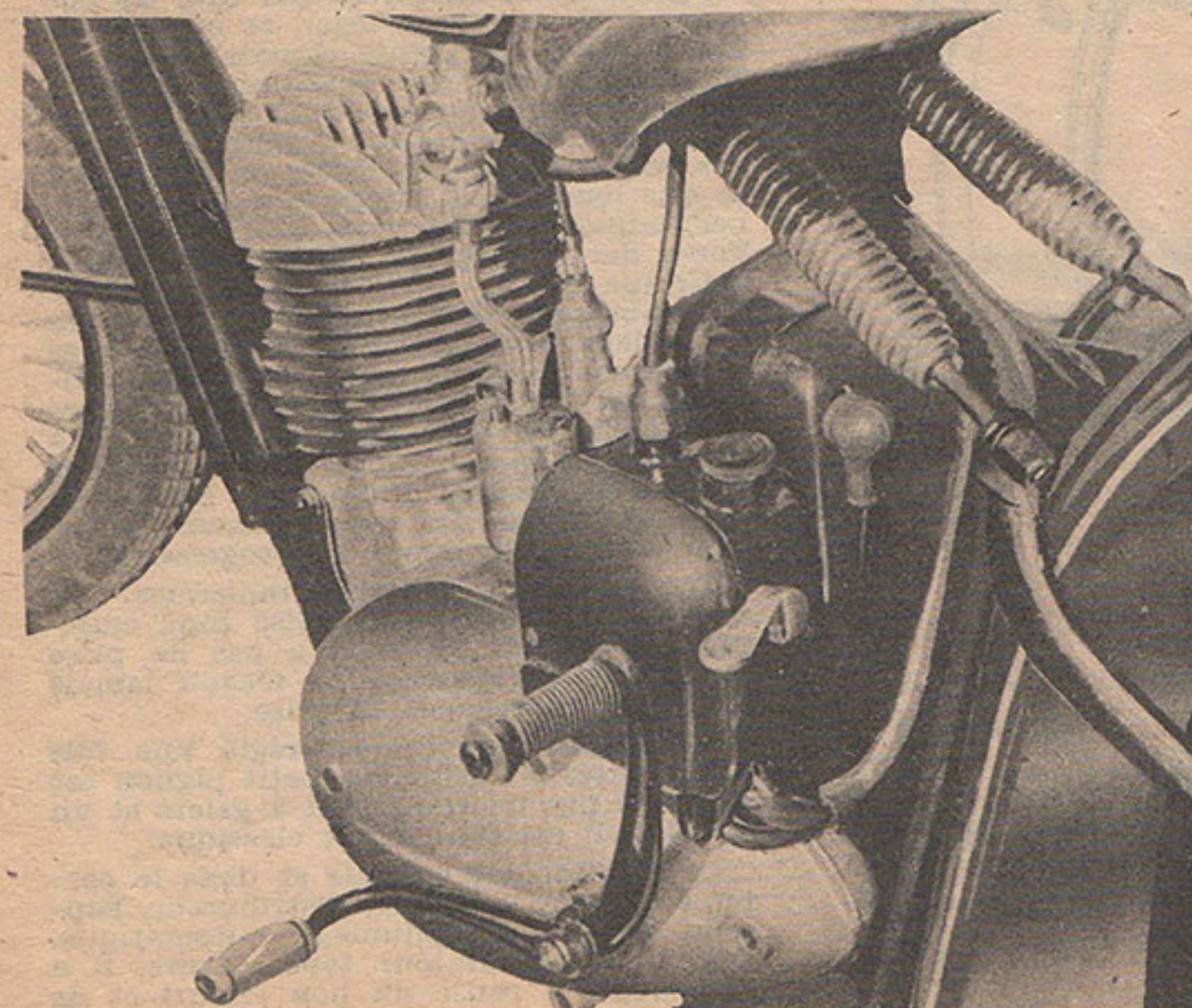
Ensuite on est tout de suite frappé par l'extrême nervosité du moteur qui « arrache » beaucoup plus que sur les 125 classiques, et étonné par l'excellent étagement des vitesses et la facilité avec laquelle elles passent sans trou à la reprise. Notons que le sélecteur (1° en bas, 2° et 3° en haut) passe très « sec » et avec un claquement qui ne permet vraiment pas de « rater » une vitesse.

Le moteur repart instantanément et il faut toute notre attention pour ne pas le faire tourner plus vite qu'il ne convient à une machine entièrement neuve. La suspension avant réagit très doucement sur les pavés, mais, tout de même, n'a pas le long débattement des fourches télescopiques. Néanmoins, la tenue de route est excellente, et la machine s'accroche dans les courbes, même sur les pavés, ou sur le sol mouillé. Le freinage est très énergique et la machine n'a au-

En haut, à droite : Monsieur Di-vozzo prépare la machine de l'essai.

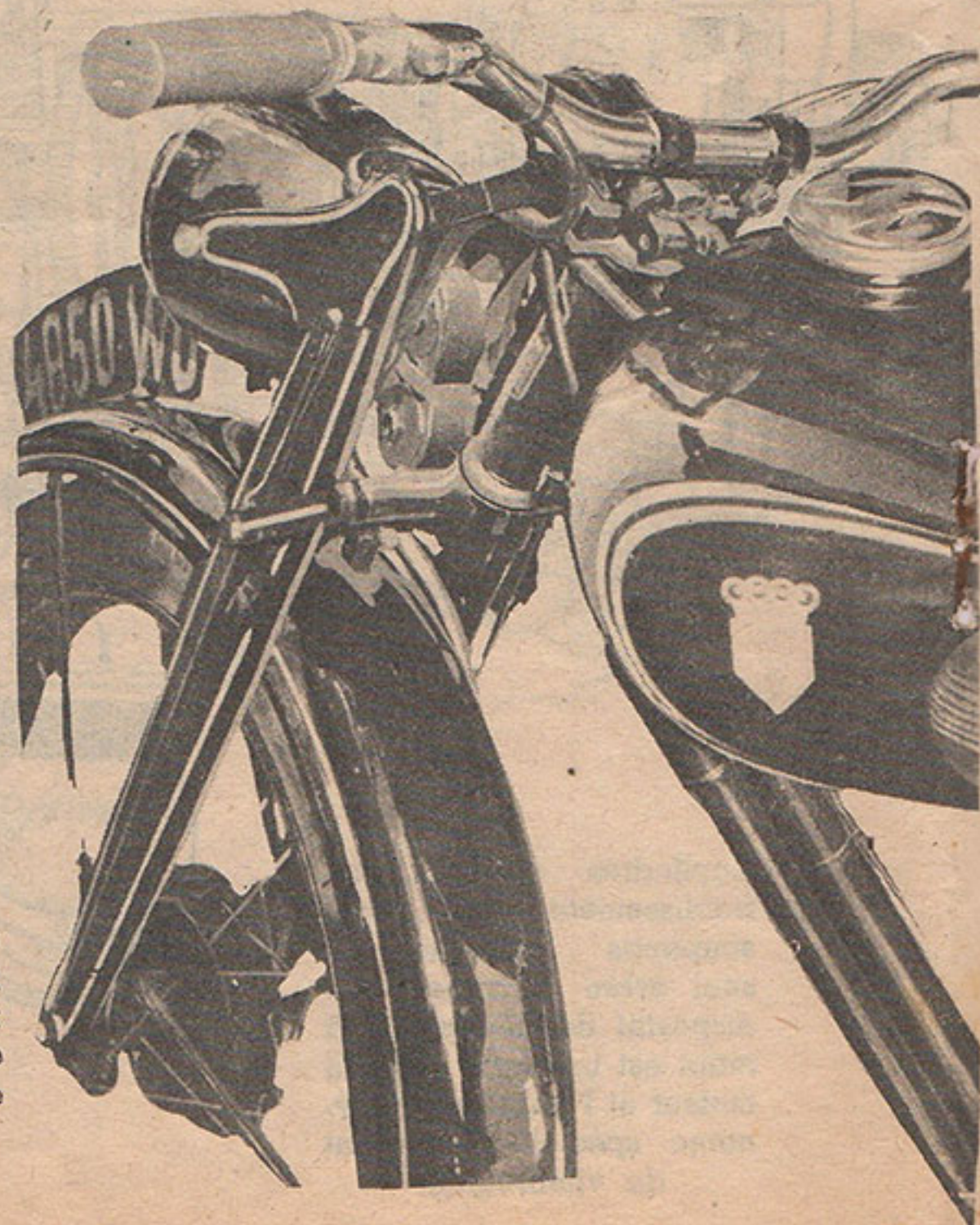
Ci-dessus, à gauche : une vue d'ensemble de la machine, la ligne est celle d'une machine extrêmement légère.

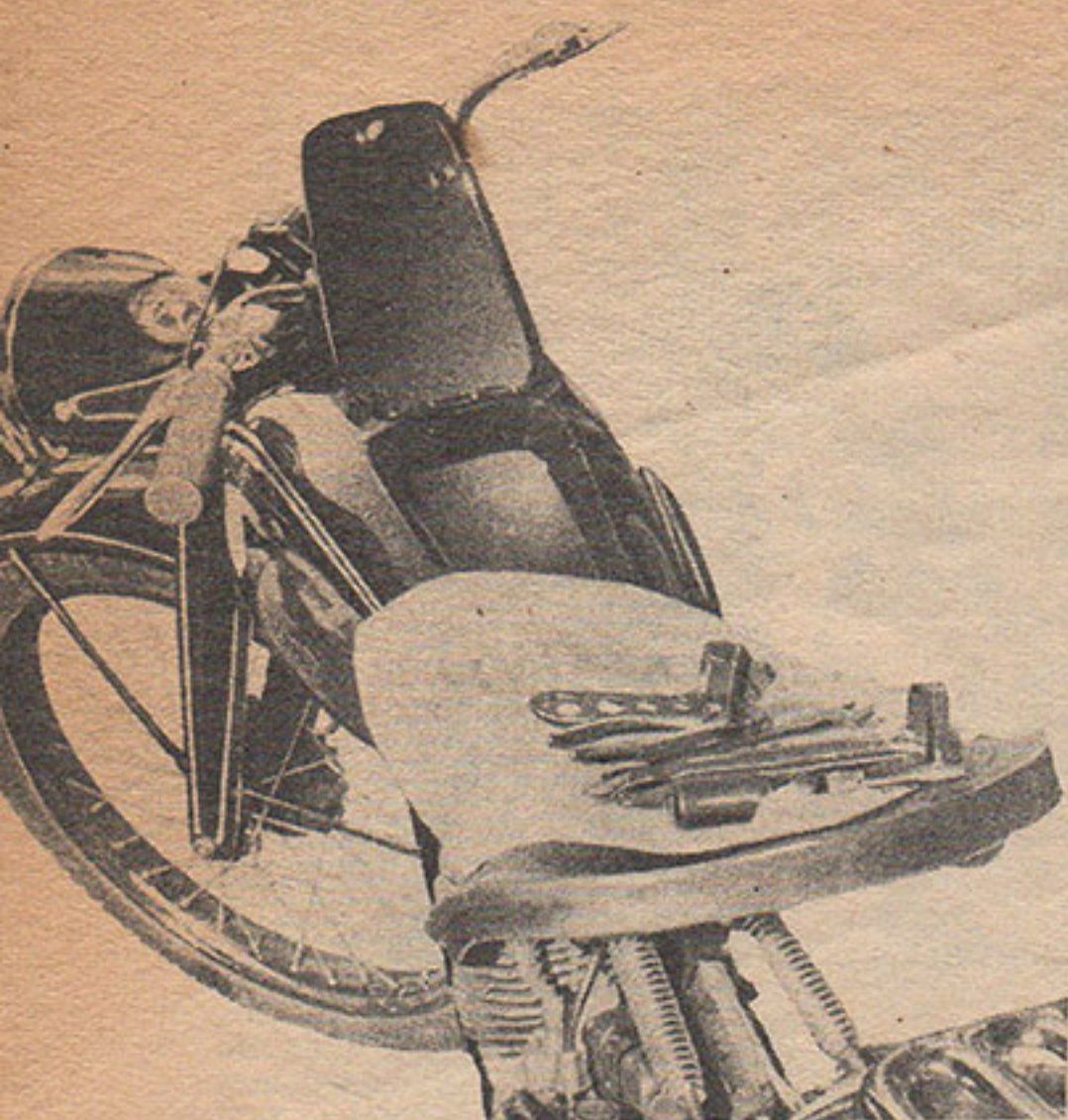
Ci-contre : la marque DKW a conservé sa fourche très caractéristique en tôle omboutie. Le guidon est maintenant monté sur pivots et amorti par des blocs de caoutchouc.



À gauche : au dessus du bloc, est monté le support de batterie qui porte le boîtier d'allumage. On remarque que le sélecteur et le kick sont montés sur des axes concentriques.

À droite : on voit nettement les anneaux Neimann de suspension de fourche.

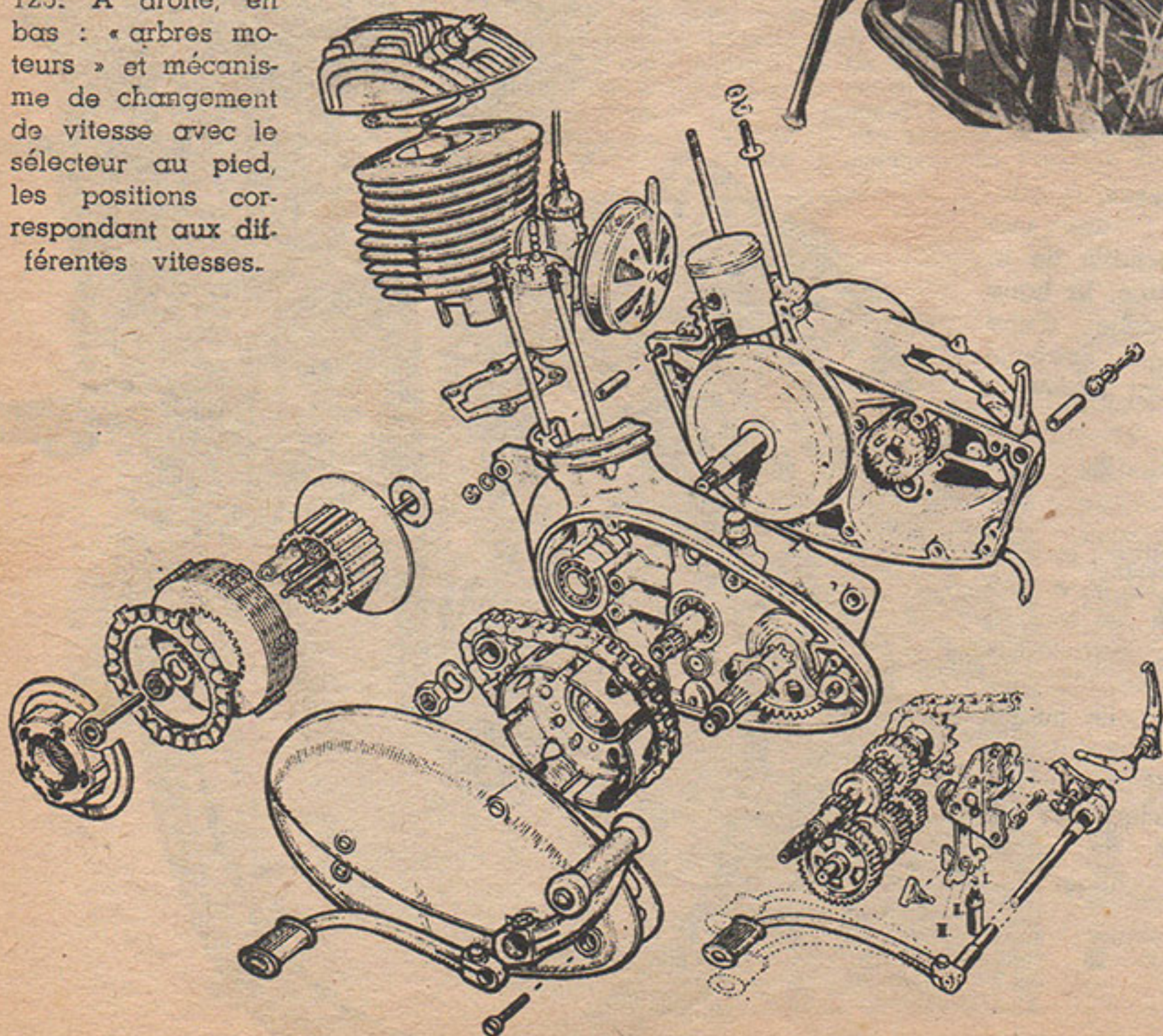




bine. Le volant magnétique et ses sujétions sont ainsi évités et la nouvelle installation électrique D.K.W. est désormais à l'abri des imperfections que l'on a pu connaître sur les machines d'avant la guerre de la même marque.

Ci-dessus : le coffre à outils très bien placé et l'assortiment d'outillage qui est approprié à la machine. Ci-contre : la suspension de la selle Pagusa, par deux ressorts travaillant à l'extension.

Vue explosée du moteur de la RT 125. A droite, en bas : « arbres moteurs » et mécanisme de changement de vitesse avec le sélecteur au pied, les positions correspondant aux différentes vitesses.



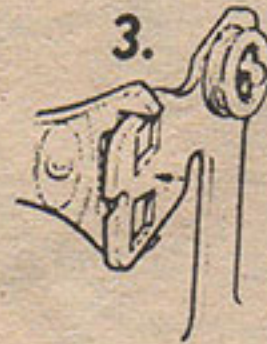
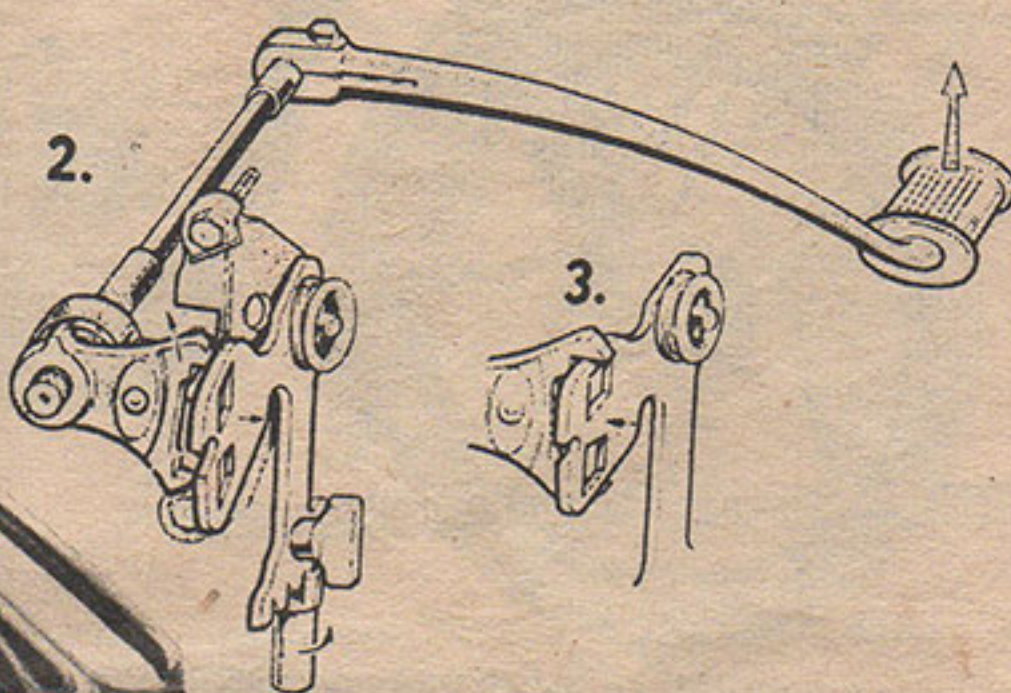
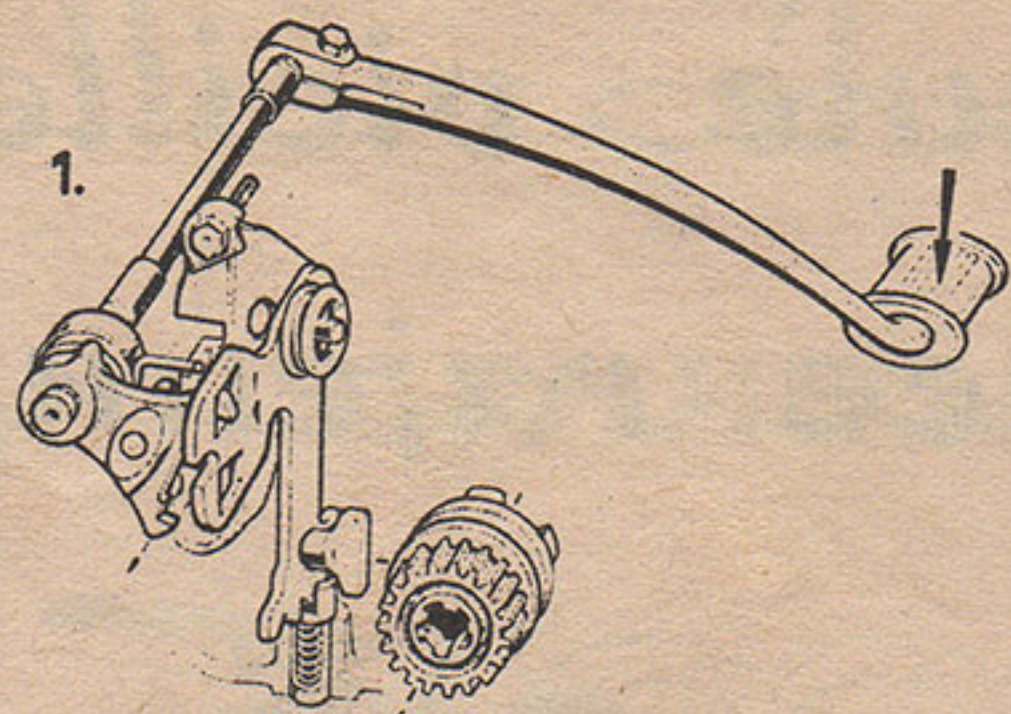
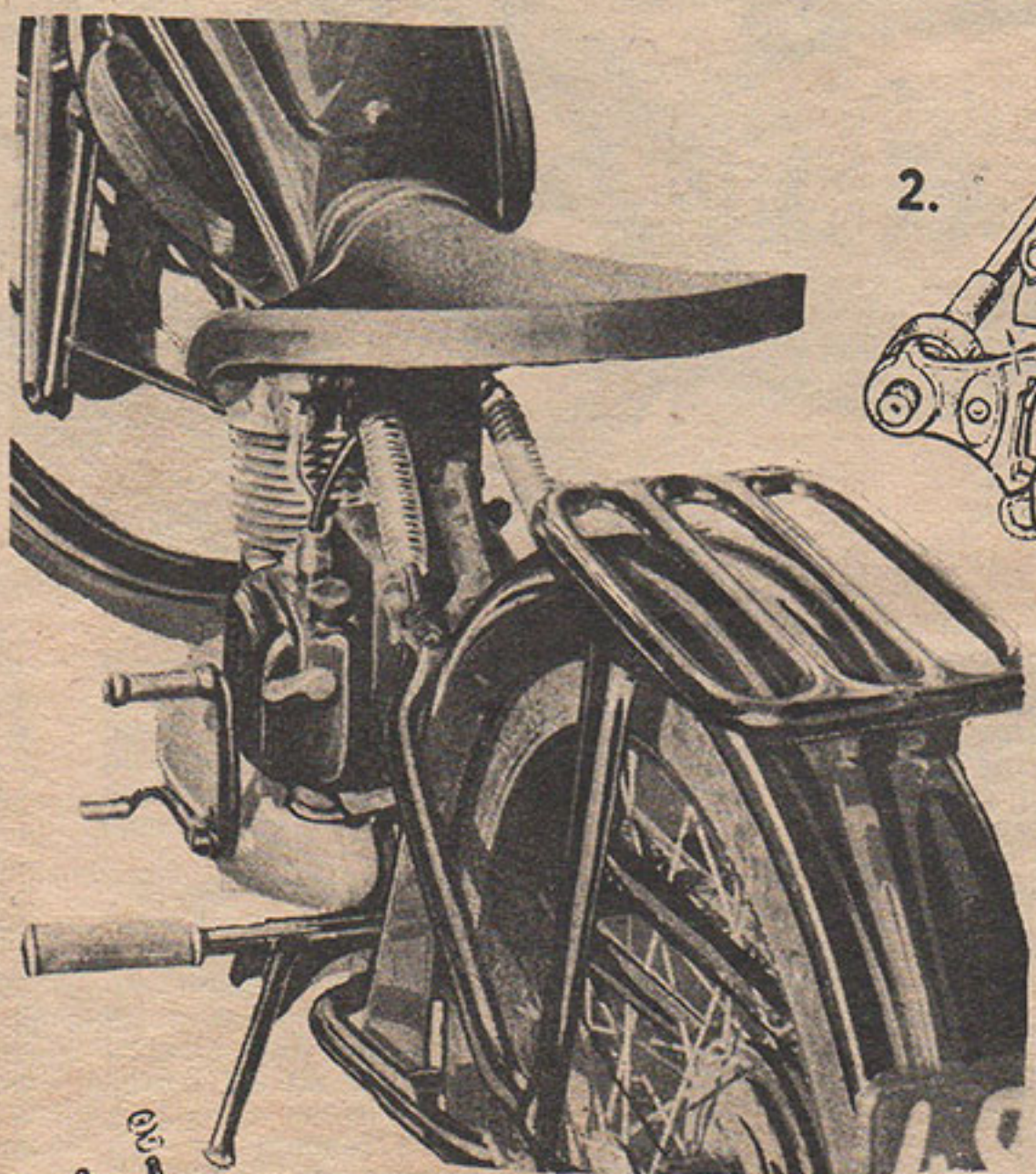
Tel qu'il est, le 125 RT est assurément un des plus nerveux et des plus rapides 125 de série. Nous insistons sur ce terme « de série », car on ne peut le comparer à certains modèles « sport », très au point et poussés, qui sont au D.K.W., ce que la Ferrari est à la traction avant.

Un bon 85 kmh. est obtenu, et, sur route, le 70 est tenu sans effort, même sur les longs parcours. La seconde, rapide et puissante, doit permettre des moyennes très correctes en pays accidenté. Consommation : 2,3 l. aux 100 kms.

En résumé : une très bonne machine, sans défaut grave, très bien présentée, pratique, maniable, robuste et extrêmement nerveuse.

Dès qu'un modèle complètement rodé sera disponible, nous ne manquerons pas de faire un long essai sur route, ainsi que d'établir des performances exactes. Nous ne serons sûrement pas déçus.

M.A.R.



Ci-dessus : mécanisme du sélecteur au pied sur la RT 125. 1) Engagement dans le plateau au passage de troisième en seconde. 2) Engagement dans le plateau lorsqu'on passe de seconde en première. 3) Verrouillage du plateau de changement de vitesse.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur : Monocylindre deux temps. Balayage système Schnurle. Piston plat à 2 segments. Carburateur Bing 1/16/18. Culasse alliage léger. Cylindrée 123 cmc. 52x58. 4,75 CV à 5.000 t.-m. Compression : 5,9 à 1.

Équipement électrique : Allumage par batterie-bobine. Dynamo 6 volts 35/45 W.

Transmission : Embrayage à disques multiples dans bain d'huile. Transmission primaire par chaîne, rapport 1:2,75. Boîte bloc 3 vitesses toujours en prise, sélecteur au pied gauche avec indicateur de position.

Rapports : 1^{re} : 1/24,8 - 2^e : 1/11,7 - 3^e : 1/7,83. Transmission finale par chaîne.

Cadre : Fermé en tube d'acier. Fourche AV en tôle emboutie. Suspension à parallélogramme et anneaux Neiman en caoutchouc. Guidon monté sur caoutchouc. Selle suspendue par l'avant, ressorts réglables parallèles au cadre.

Freins : Tambours AV et AR à tambour de 125 mm de diamètre.

Dimensions : Empattement : 1 m. 26 ; garde au sol : 0 m. 12 ; longueur totale : 1 m. 98 ; largeur totale : 0 m. 65 ; hauteur totale : 0 m. 88. Pneus : 2,50x19. Réservoir essence : 9,5 l. (dont 2 en réserve). Poids en ordre de marche : 73,5 kgs. Consommation : 2,3 aux 100. Vitesse maximum : 80-85 kmh. (selon charge).

VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN

Parlons technique :

L'ALLUMAGE DELCO

A l'heure actuelle, l'étincelle destinée à allumer le mélange détonant dans nos motos est produite soit par une magnéto, un voltex, un delco.

Aujourd'hui, nous allons nous occuper de l'allumage dit Delco.

Nihil novi sub sole, cet adage latin est également vrai pour le delco, en effet, les motos de 1900 étaient munies d'un allumage delco très rudimentaire.

Le delco se compose 1° d'une dynamo génératrice de courant primaire 6 ou 12 volts destinée à charger les accus ; 2° d'une bobine d'induction ; 3° d'un rupteur ; 4° d'un conjoncteur-disjoncteur ; 5° d'un accumulateur.

Nous allons étudier sommairement chacune de ses parties constitutives et pour terminer, les pannes qui peuvent se produire et, que vous pouvez réparer vous même.

1° DYNAMO. — Une dynamo que l'on nomme quelquefois génératrice est un appareil destiné à produire du courant électrique, soit continu, c'est-à-dire dont la polarité est toujours la même, soit alternatif, dont la polarité change un assez grand nombre de fois à la seconde.

Les dynamos que nous avons vu sur nos machines fournissent du courant continu, le seul permettant la charge d'une batterie d'accumulateurs. Elle se compose (a) d'un inducteur supporté généralement par la carcasse de l'appareil. (b) d'un induit qui est mobile, il tourne. (c) d'un collecteur fixé sur l'induit et chargé de collecter le courant produit par suite des phénomènes d'induction.

(a) **Inducteur.** — Est composé de deux ou plusieurs noyaux de fer fixés à la carcasse et dont les extrémités épousent la forme de l'induit. C'est ce que l'on nomme les masses polaires. Autour est enroulé un fil de cuivre isolé. Ce fil, dit fil d'excitation, part du balai positif + est enroulé sur les noyaux de fer et est relié à son autre extrémité au balai dit d'excitation, qui est décalé d'un certain angle avec le balai négatif. Ces enroulements sont constitués de manière à ce que l'un des noyaux soit toujours le pôle plus + et l'autre le moins —. Je dois vous ajouter que cette sorte d'excitation est dite excitation en dérivation ou shunt. Vous devez bien comprendre que cette génératrice actionnée par votre moteur ne tournera pas toujours à la même vitesse et que par suite le courant débité variera car l'intensité du courant augmente ou diminue avec la vitesse de rotation de l'induit. L'excitation en shunt a pour but de régulariser le débit en diminuant le champ magnétique conducteur pour les grandes vitesses de rotation.

La borne du balai négatif est reliée à la masse et celle du balai positif est isolée.

(b) **Induit.** — L'induit se compose d'un arbre qui peut tourner sur des roulements à billes. A l'une de ses extrémités est fixée la poulie d'entraînement, de l'autre le collecteur, dont nous parlons plus loin. Cet arbre porte un noyau en fer doux, composé de feuilletés placés de manière à former des échancrures longitudinales. Dans l'intérieur sont placés des enroulements en fil de cuivre isolé. L'entrée de ces enroulements est soudée à une des lames du collecteur et l'autre à la lame du collecteur diamétralement opposée et de telle sorte que sur chaque lame du collecteur sont soudés un fil d'entrée d'une bobine et le fil de sortie de la suivante. En résumé, les enroulements se trouvent placés en série.

Cet induit tourne entre les masses polaires qui épousent sa forme circulaire et cela le plus près possible sans le toucher. Il se trouve donc être complètement dans le champ magnétique.

(c) **Collecteur.** — Un collecteur est formé par une série de lames de cuivre rouge placées perpendiculairement à l'axe de l'arbre suivant les rayons. Elles sont isolées entre elles ainsi que de l'axe par du mica. Elles ont deux rôles à remplir : 1° recevoir le courant ; 2° le redresser, car le courant provenant des enroulements de l'induit sont des courants alternatifs.

Nota. — Pour que la dynamo puisse s'amorcer, c'est-à-dire, débiter du courant, il faut que le circuit soit fermé, balais, canalisation et masse.

2° BOBINE. — En marche normale le courant fourni par la dynamo va à la bobine, ce n'est que pendant la marche au ralenti qu'il est fourni par la batterie d'accumulateurs. Qu'est-ce donc que la bobine ? C'est un appareil destiné à transformer le courant primaire (basse tension) en courant secondaire (haute tension), car ces derniers donnent une étincelle plus chaude. La bobine d'induction se présente généralement sous la forme d'un cylindre. Elle est constituée par un noyau de fer doux autour duquel est enroulé un fil de cuivre isolé gros et court. Au-dessus, un deuxième enroulement en fil de cuivre isolé très fin et très long. On remarque trois bornes. Celle du milieu, très bien isolée, est la sortie de la haute tension. Les deux autres bornes servent à l'entrée et à la sortie du courant primaire (basse tension).

Les connexions sont ainsi établies. Circuit primaire : une des bornes est reliée à la masse, l'autre au rupteur. Circuit secondaire : une extrémité à la masse, l'autre à la borne centrale à la bougie. De plus, on place en dérivation sur le circuit primaire un condensateur dont le but est d'annihiler les étincelles trop chaudes qui se produisent entre les vis platinées (ce qui les abîmerait très vite). Il absorbe également l'extra-courant de rupture ou courant self induction nuisible à l'étincelle d'allumage.

Nota. — En général, le condensateur est placé dans la boîte du rupteur.

Dans le circuit haute tension on intercale également en dérivation un parafoudre qui a pour but d'empêcher la détérioration du circuit, par suite d'une trop grande élévation de voltage. Je m'explique. Si pour une cause quelconque, le courant secondaire ne pouvait passer entre les pointes de la bougie, par suite d'encrassement, de fils de bougie rompus ou pour toute autre cause, la tension du voltage augmenterait dans des proportions telles que l'isolant serait détruit, par suite la bobine serait mise hors d'usage. Le parafoudre est généralement composé de deux pointes métalliques espacées de 8 à 10 millimètres.

3° RUPTEUR. — Le rupteur, comme son nom l'indique, est un appareil chargé de couper le courant primaire, car c'est au moment de la rupture de ce dernier que se forme par induction dans le fil long et fin le courant haute tension. Voici le principe de construction. Une came comportant un bossage tourne à la demi vitesse du moteur (pour un quatre temps). Réglée convenablement, elle écarte deux vis platinées au moment précis où doit se produire l'allumage dans le cylindre. L'une de ces vis platinées est montée sur une pièce à la masse et l'autre sur un linguet isolé de la masse et relié au pôle positif du primaire. Toutes ces pièces à l'except-

tion de la came sont montées dans un boîtier dont on peut faire varier la position ce qui permet l'avance à l'allumage.

4° CONJONCTEUR-DISJONCTEUR. — Cet appareil est destiné à couper ou remettre le courant primaire de la dynamo allant à la batterie d'accumulateurs. En effet, s'il n'y avait pas cet appareil entre la génératrice et les accus, ces derniers, pendant l'arrêt du moteur ou la marche au ralenti, se déchargeraient sur la dynamo. Le conjoncteur-disjoncteur fait ce travail automatiquement.

Il est ainsi constitué. Un noyau de fer doux sur lequel on a enroulé un fil de cuivre isolé long et fin. Sur cet enroulement il y en a un deuxième en fil également isolé mais gros et court.

A l'une des extrémités du noyau de fer doux se trouve une masselotte en fer montée sur un ressort. A l'autre extrémité du noyau et sur la masselotte, se trouvent des grains de contact, placés bien en face l'un de l'autre. Le ressort a pour but de tenir les deux grains de contact séparés l'un de l'autre.

Les connexions sont les suivantes. Le tout est généralement enfermé dans une boîte portant deux bornes isolées. Le balai positif de la dynamo est relié à la première borne et le balai négatif à la masse. Le fil fin part de cette borne et va aboutir à la masse, il est aussi placé en dérivation sur la dynamo. Le gros fil lui, est en série. Les deux enroulements de fils gros et petits sont faits dans le même sens augmentant ainsi leur action magnétisante lorsque le courant passe.

Il est facile d'en comprendre le fonctionnement. A l'arrêt, les grains de contact, sous l'action du ressort, sont séparés et par suite la dynamo. Lorsqu'on met le moteur en marche et qu'il a atteint une certaine vitesse qu'on appelle vitesse de conjonction, le courant fourni par la dynamo est alors suffisant pour produire une aimantation capable d'attirer les masselottes, ensuite faire toucher les grains de contact. Le courant passe alors dans les accumulateurs et la canalisation générale.

Lorsque la vitesse de conjonction n'est plus suffisante l'aimantation du noyau cesse, le ressort rappelle la masselotte par suite les grains de contact ne touchant plus le courant de la batterie d'accus ne peut plus aller à la dynamo. Votre ampèremètre revient alors à zéro et tout cela se fait automatiquement.

Un autre phénomène fait que cette séparation des grains est encore plus brusque du fait que le courant des accumulateurs en sens inverse de celui de la dynamo dans le gros fil crée ainsi une action démagnétisante facilitant la tâche du ressort de rappel.

5° ACCUMULATEURS. — Nous ne reviendrons pas ici sur ce sujet, ce dernier étant traité dans « Moto-Revue ».

Fonctionnement de l'allumage Delco. — Après avoir mis le contact et lancé votre moteur, examinons ce qui va se passer. La came du rupteur met en contact les vis platinées, le courant des accumulateurs circule alors dans le circuit primaire de la bobine d'induction et revient par la masse à la borne négative de l'accumulateur. La came alors au moment voulu sépare les vis platinées et par suite rompt le courant primaire ce qui a pour effet de provoquer un courant haute tension dans le circuit secondaire fil long et fin de la bobine. Ce courant va de la borne centrale de cette dernière à la bougie où se produit l'étincelle et retourne par la masse. Pendant

tout le temps où le moteur tourne au ralenti, ce sont les accus seuls qui fournissent le courant nécessaire. Lorsque vous ouvrez la manette des gaz et que la vitesse du moteur augmente, celle de la dynamo augmentant également, vous dépassez alors la vitesse de conjonction et comme nous l'avons dit tout à l'heure, le conjoncteur-disjoncteur fonctionnant, c'est alors le courant fourni par la dynamo qui parcourt le circuit primaire de la bobine. Il va sans dire qu'elle charge également les accumulateurs.

Vous avez devant vous un appareil, l'ampèremètre qui vous indique si tout est en bon état de fonctionnement, charge, décharge, arrêt. Il est placé sur le fil qui va du pôle + de la génératrice au + du contacteur. Nous en reparlerons ultérieurement.

Louis GARNIER

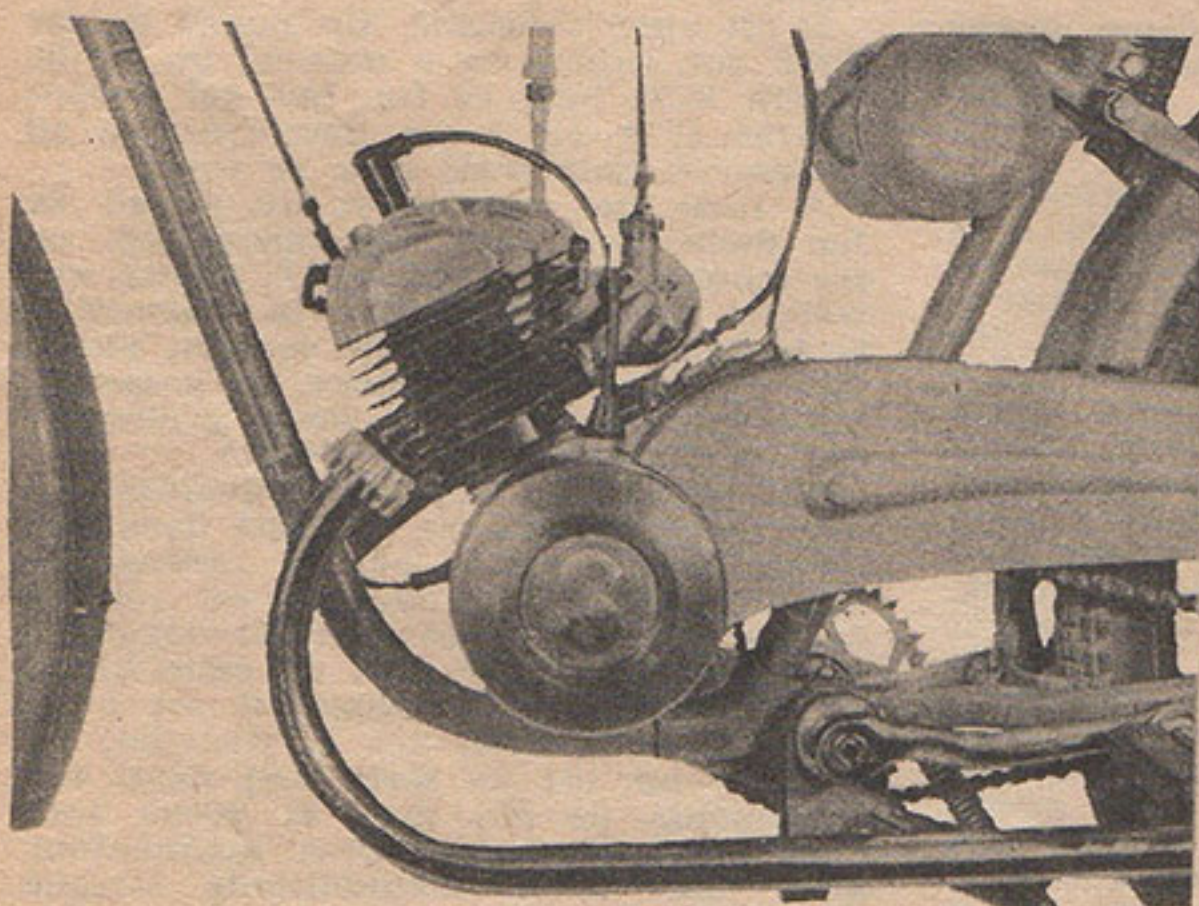
Le nouveau moteur 98 cmc.

SACHS modèle 50

SANS GRAND CHANGEMENT FONDAMENTAL, CE MOTEUR BIEN CONNU A SUBI UN RAJEUNISSEMENT QUI AJOUTE ENCORE A SES QUALITES.

Le nouveau système de balayage désormais à piston plat est la principale des modifications apportées au Sachs, ainsi que visible à droite...

La nouvelle boîte de vitesses à commande depuis le guidon et qui ne peut être actionnée que le moteur une fois débrayé.



La protection et la facilité d'entretien ont été améliorées. Notez en effet le protège-chaîne généreux dont les courbes suppriment les recoins, éternels nids de cambouis.



ROULEMENTS A BILLES (Suite)

ment d'une moindre précision que les roulements annulaires, mais son réglage exact est difficile à obtenir et la plupart du temps, ces roulements fonctionnent avec un léger jeu dont ils s'accommodent d'ailleurs fort bien.

Cette étude étant un peu aride, je vais la couper par une anecdote personnelle : vers 1920, j'avais pris livraison, dans une usine parisienne d'une voiture neuve et je me rendais à Marseille dès le porche franchi. Arrivé à un village terminant une côte en lacets, je crois qu'il s'agit de St-Symphorien de Lay près de Lyon, je m'aperçus tout à coup qu'un roulement d'une roue AV avait rendu l'âme (rupture de la bague par suite d'une trempe trop sèche). Je m'installai dans une auberge (la seule je crois) et me mets en devoir de démonter ma roue. Je n'avais évidemment pas d'arrache-moyeu et à l'époque il n'y avait pas de garagiste sur place. Ce fut un travail héroïque avec le secours d'une lampe à souder, d'une masse et d'un cric capricieux. Vers minuit, j'avais mon roulement en mains avec le roulement coupable. Le lendemain matin, je m'enquis d'un moyen d'aller à Lyon (ville la plus proche) pour acheter un roulement de rechange et j'appris que la gare la plus voisine se trouvait à 7 ou 8 km. et qu'il n'y avait aucune facilité pour s'y rendre

(à cette époque il n'était pas question de cars) ; de plus, il n'y avait qu'un train omnibus le matin à 7 heures. Je décidais d'attendre le lendemain et me promenais à travers le village, parlant aux uns et aux autres lorsque j'arrivais chez un petit artisan tourneur sur bois. Je bavardais avec lui et tout à coup, une idée me vint ; je lui fis tourner dans du buis bien sec une bague à la dimension de mon roulement avec gorges de graissage et de retour à l'auberge je plaçais cette bague à la place du roulement avec un fort apport de graisse. Puis timidement d'abord, je me suis mis à rouler à 20 à l'heure, puis à 30 et 40 et finalement, après 75 kms sans histoire, j'arrivais à Lyon.

Après une visite fébrile chez les dépositaires de roulements et les principaux garagistes, j'acquis vite la conviction de l'inanité de mes recherches ; mon roulement n'existait nulle part en stock et je me revois encore penaud et navré, place Bellecourt, ne sachant quel parti prendre.

J'en ai pris un cependant, celui de continuer ma route et craignant à chaque tour de roue de voir mon roulement en bois s'effondrer, j'arrivai finalement au but sans encombre et sans ennui, roulant à près de 80 à l'heure.

Décrire l'ahurissement des mécanos qui démontèrent ma roue pour y poser un

vrai roulement, est impossible et je puis vous dire qu'on parla longtemps de mon roulement en bois.

En raison de la fragilité relative des billes et des charges de plus en plus élevées à faire supporter aux roulements, on remplaça pour les poids lourds, les billes par des rouleaux, substituant ainsi la ligne au point.

La différence de charge est considérable et les rouleaux étant montés sur des bagues coniques, il est facile de rattraper le jeu. De plus, celles-ci étant munies d'épaulements, ces roulements font également office de butée.

Pour terminer, nous pourrions nous étonner de voir les chemins de fer utiliser toujours des roulements lisses avec de volumineuses et compliquées boîtes à graissage de différents modèles. L'entretien est considérable, la résistance au roulement n'est pas la meilleure possible et les essieux fixés avec les roues sont quelquefois cause de ruptures dangereuses. Il est vrai que sur les tout derniers type de wagons, la technique automobile a été appliquée et les roulements à rouleaux utilisés.

Disons enfin que le roulement à billes a été à la base d'une amélioration importante des rendements mécaniques et que sans lui certaines solutions n'auraient jamais pu être réalisées.

CARMAN

QUELLES ROUES EMPLOYER

Un problème technique que pose l'irruption sur le marché de la motocyclette de véhicules équipés de roues de petits diamètres.

LES avis sont partagés et ici même, nous avons déjà traité la question maintes fois sans arriver à une décision définitive dans un sens ou dans l'autre.

Nous y revenons aujourd'hui pour apporter quelques précisions qu'il est bon

de mettre en évidence afin que nos lecteurs soient bien documentés sur une question intéressante.

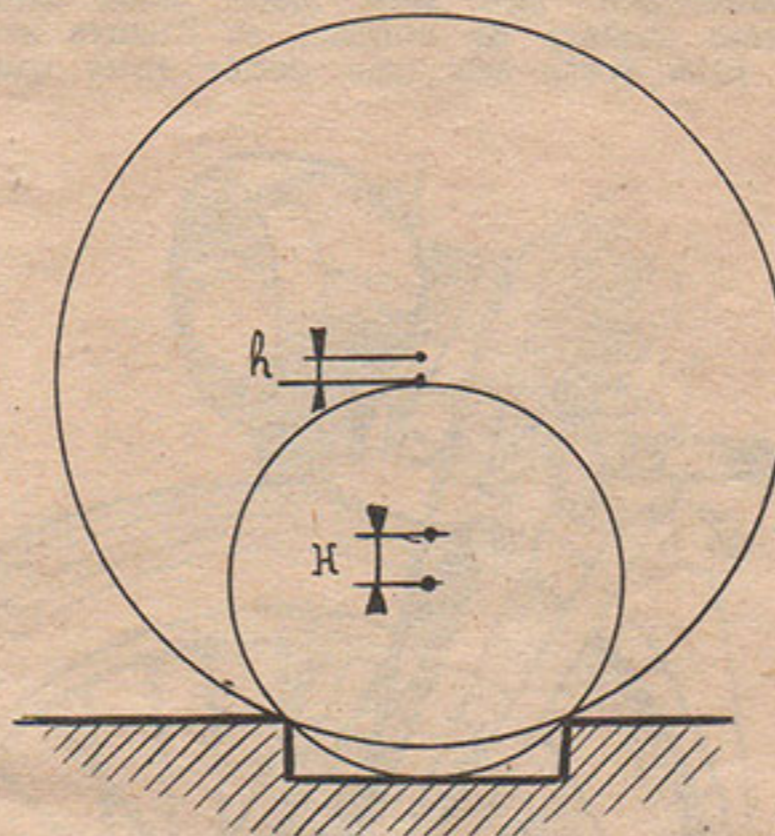
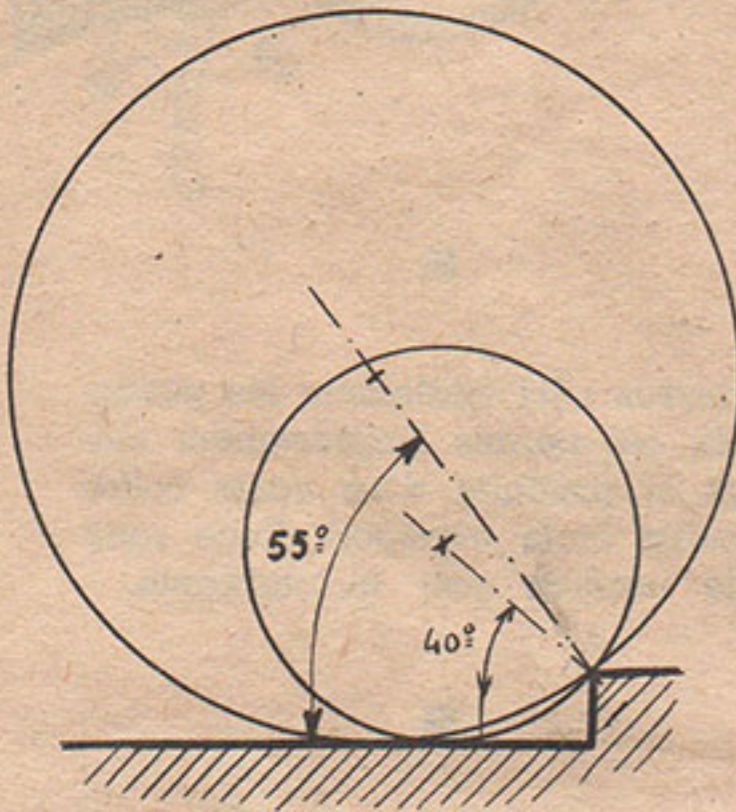
Comme en toutes choses, chaque solution a ses bons et mauvais côtés et, au fond, le problème se réduit à savoir lequel des deux plateaux de la balance l'emporte sur l'autre.

assez longs, il résulte une certaine élasticité qui a son importance sur le confort.

Roulement : le nombre de tours minute à vitesse égale d'avancement, est assez réduit et les roulements travaillent avec le minimum de résistance et le minimum d'usure.

Facilités de démontage des pneus : plus le diamètre est grand, plus le pneu se prête facilement et les démontages se font sans effort. Par contre, les grandes roues sont très encombrantes et sont davantage soumises aux effets gyroscopiques. Le manque d'équilibrage (valve) se fait sentir aux grandes vitesses et les jantes de grand diamètre sont plus sensibles aux efforts latéraux, dont les roues voilées sont le résultat.

Les efforts sur les roulements étant transmis par un grand bras de levier,



A première vue les grandes roues semblent l'emporter facilement mais il faut y regarder de plus près avant de décider.

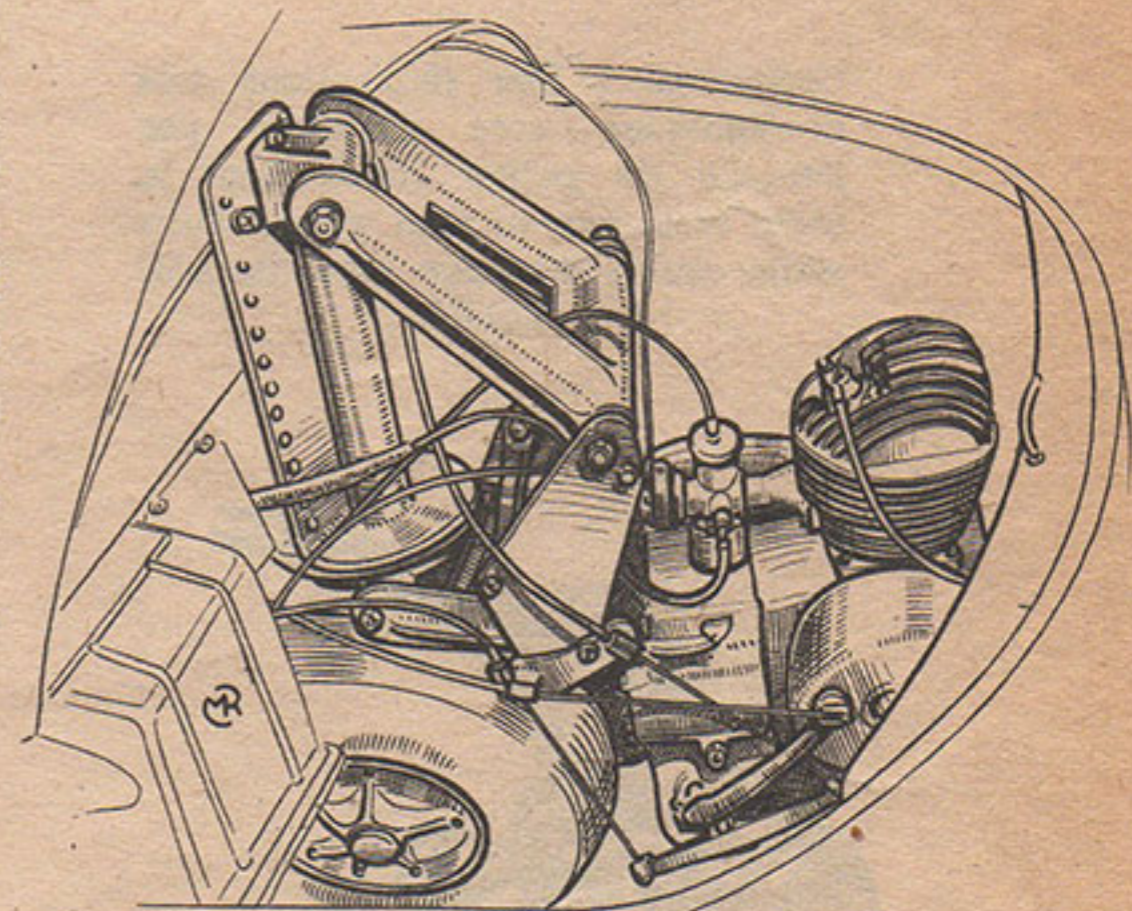
Pour les grands diamètres, voici ce que nous pouvons observer : facilité à franchir les obstacles. Si nous regardons la figure, nous voyons que sur des trous les petites roues ont tendance à « entrer dedans » alors que les grandes « font le pont ». Dans ce dernier cas l'axe se déplace avec une amplitude plus ou moins grande et la masse se trouve moins déplacée ; les secousses sont moins prononcées.

Sur les obstacles, l'angle d'attaque étant plus petit le choc est moins violent.

Elasticité : le moyeu étant loin de la périphérie et soutenu par des rayons

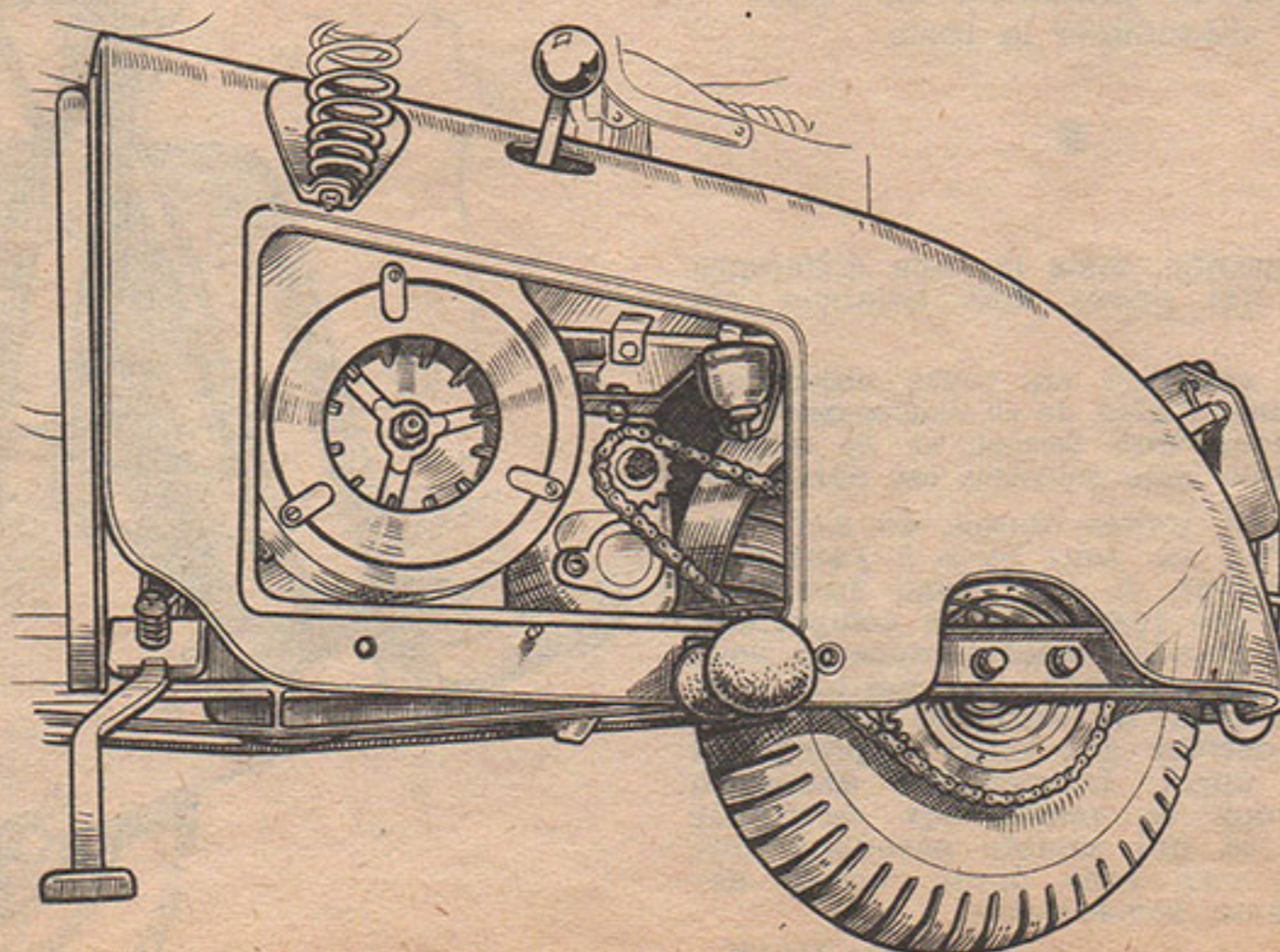
Ci-dessus : Schémas montrant clairement les comportements différents d'une petite et d'une grande roue au franchissement du même obstacle. On s'aperçoit que la grande roue permet un passage plus facile des aspérités de la roue.

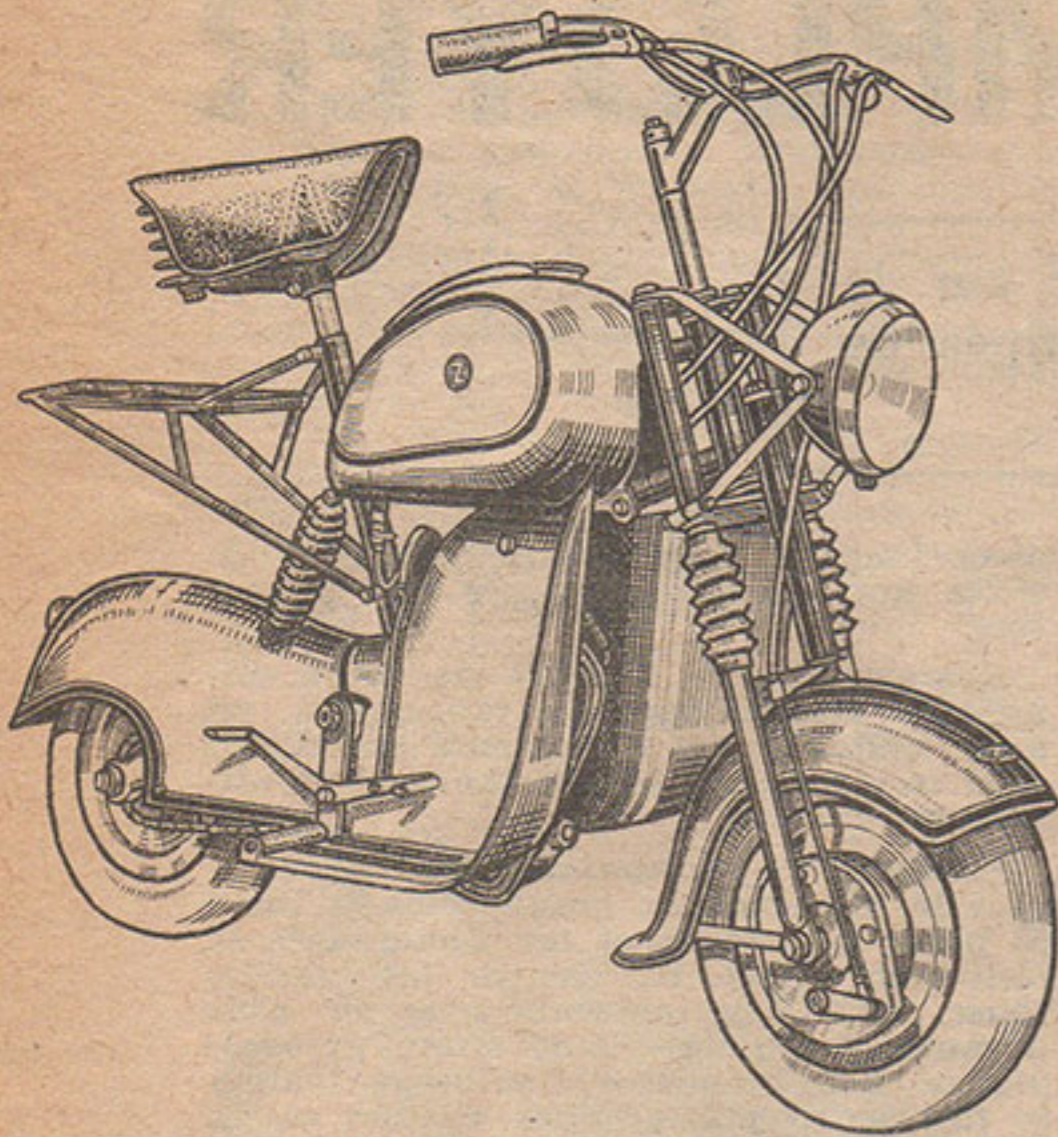
Ci-dessous : Seule la petite roue a permis ce mode de construction où l'ensemble moteur est disposé sur la fourche et pivote avec celle-ci (Bond Minicar).



la prise de jeu sera plus rapide qu'avec des petites roues. Pour celles-ci, nous observons facilement que : *encombrement et poids* sont réduits. Pour un même empattement la place disponible est plus importante et sur un véhicule automobile des petites roues permettent sans aucune gêne un angle de braquage très prononcé.

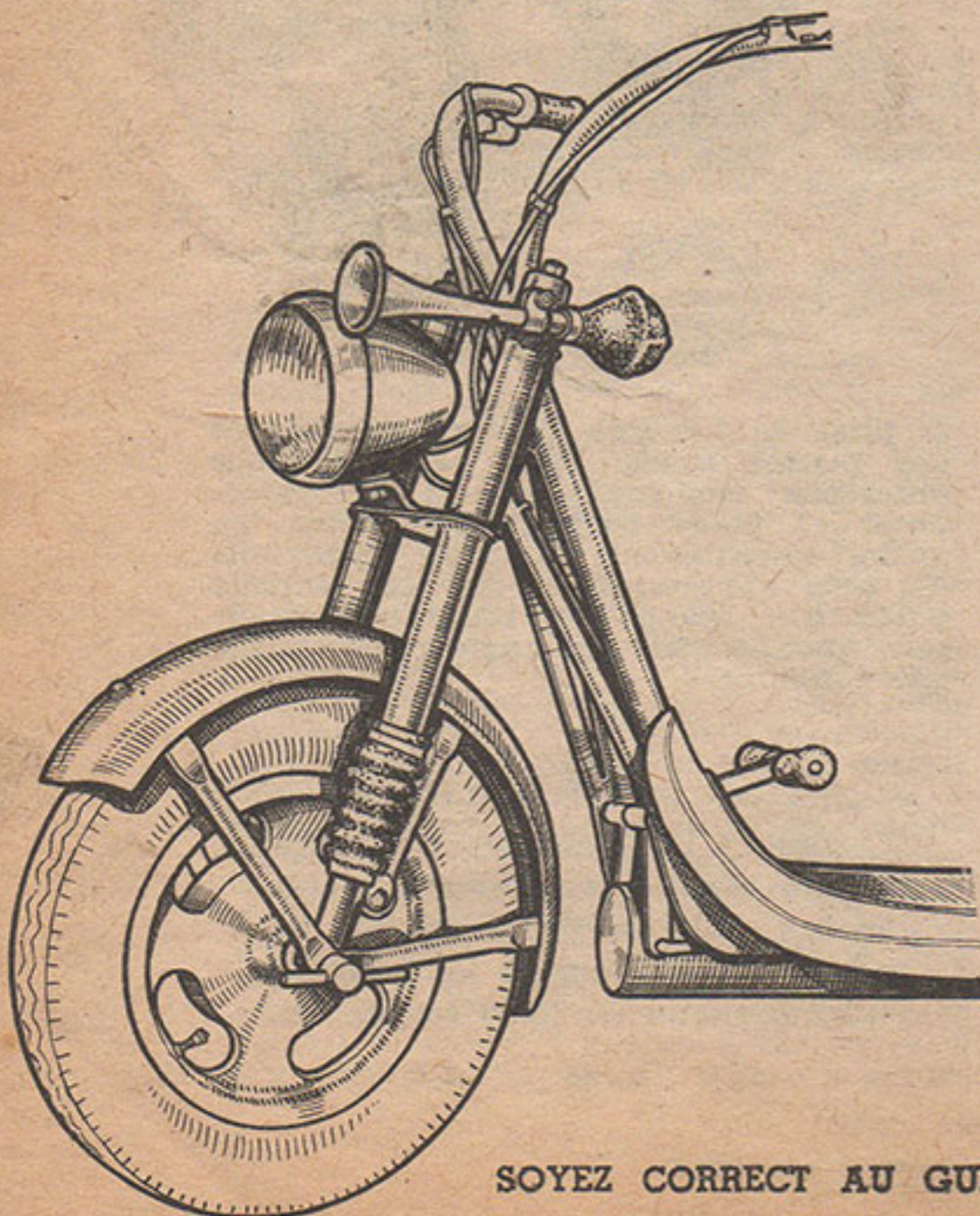
Ci-contre : Dans certains cas la nécessité d'employer une plus forte section pour les pneumatiques des petites roues a amené les constructeurs à supprimer toute suspension.





Ci-dessus : En plus du scooter, certains véhicules légers d'une allure particulière sont équipés de roues de faible diamètre. Ce choix a généralement pour but de réduire l'encombrement des machines (moto Zeta).

Ci-dessous : Des réalisations très économiques sont permises par l'emploi de petites roues dont la jante et le moyeu sont venus d'une seule coulée d'alliage léger (scooter A.G.F.).

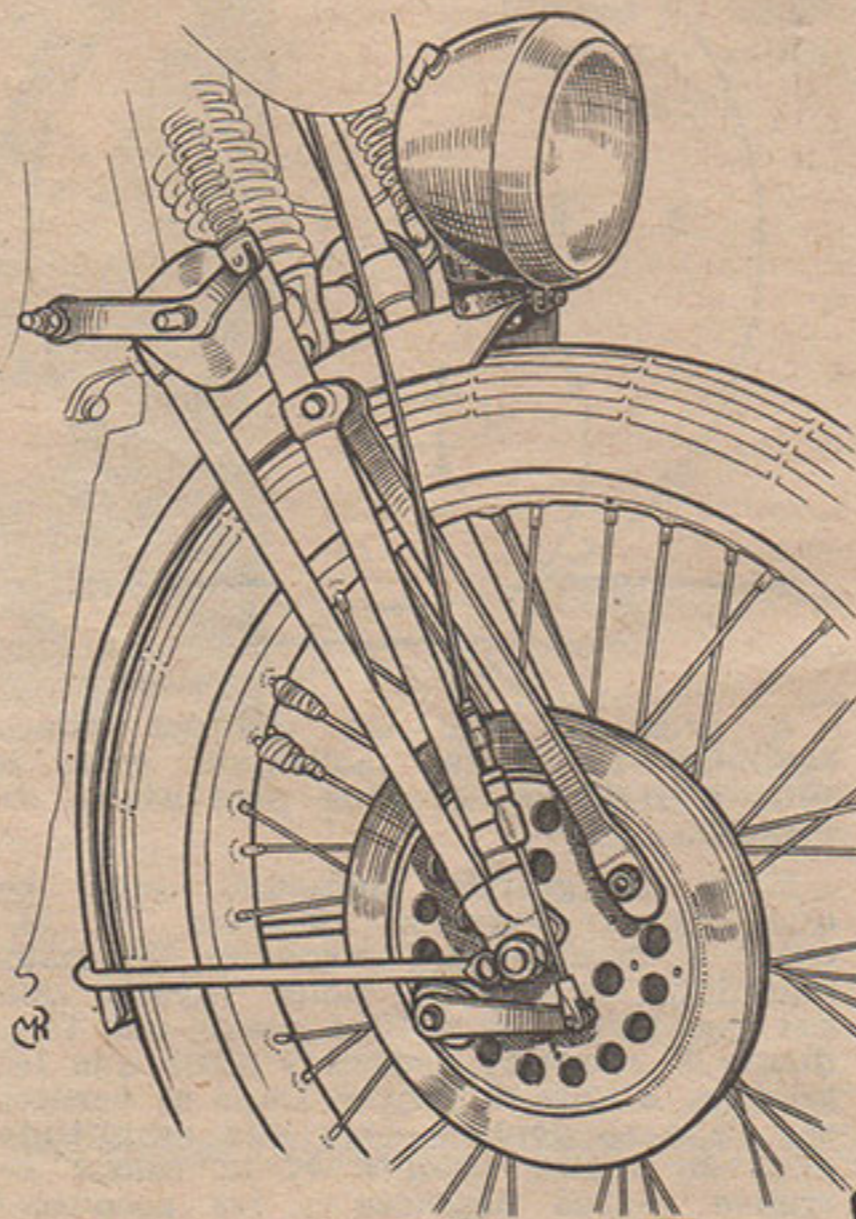


Solidité : les rayons étant très courts résistent mieux à l'allongement et les efforts latéraux fatiguent moins les roulements. Les jantes sont plus massives et sont pratiquement indéformables.

Roulement : la résistance des roulements étant proportionnelle à la vitesse de rotation les petites roues absorbent, pour une même vitesse kilométrique, un peu plus de puissance que les grandes. Il est évident que pour parcourir le même chemin elles doivent effectuer un nombre de tours plus grand, donc tourner plus vite.

Suspension : la pression sur le sol étant proportionnelle à la surface de contact, les petites roues nécessiteront des sections de pneus plus fortes.

Par contre, les petites roues sont plus maniables, légères solides, rigides et peu encombrantes. La force centrifuge y sera moins sensible et un manque d'équilibre sera sans effet pratique. Quant à l'adhérence, elle sera égale pour une même surface de contact et l'usure sera plus forte sur une petite roue que



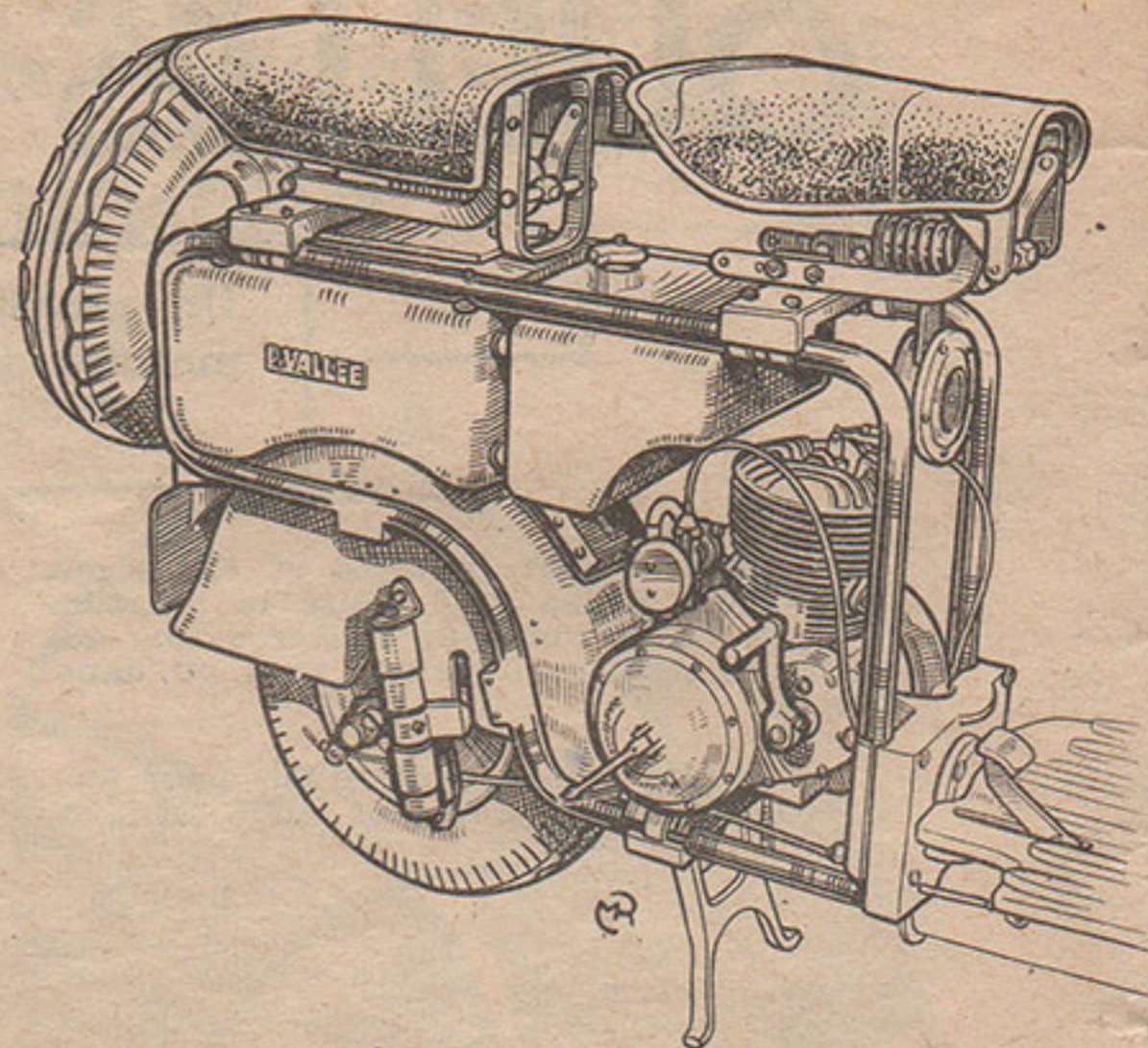
Ci-dessus : Sur les machines de sport, les pneumatiques de faible section et de grand diamètre sont employés sans exception, à condition que la précaution soit prise d'équilibrer la roue.

sur une grande, mais là, une différence du prix des pneus doit balancer cet écart.

Il faut conclure en toute objectivité qu'il ne rime à rien de se cantonner dans des positions trop fermes et de vouloir affirmer que telle solution est définitive.

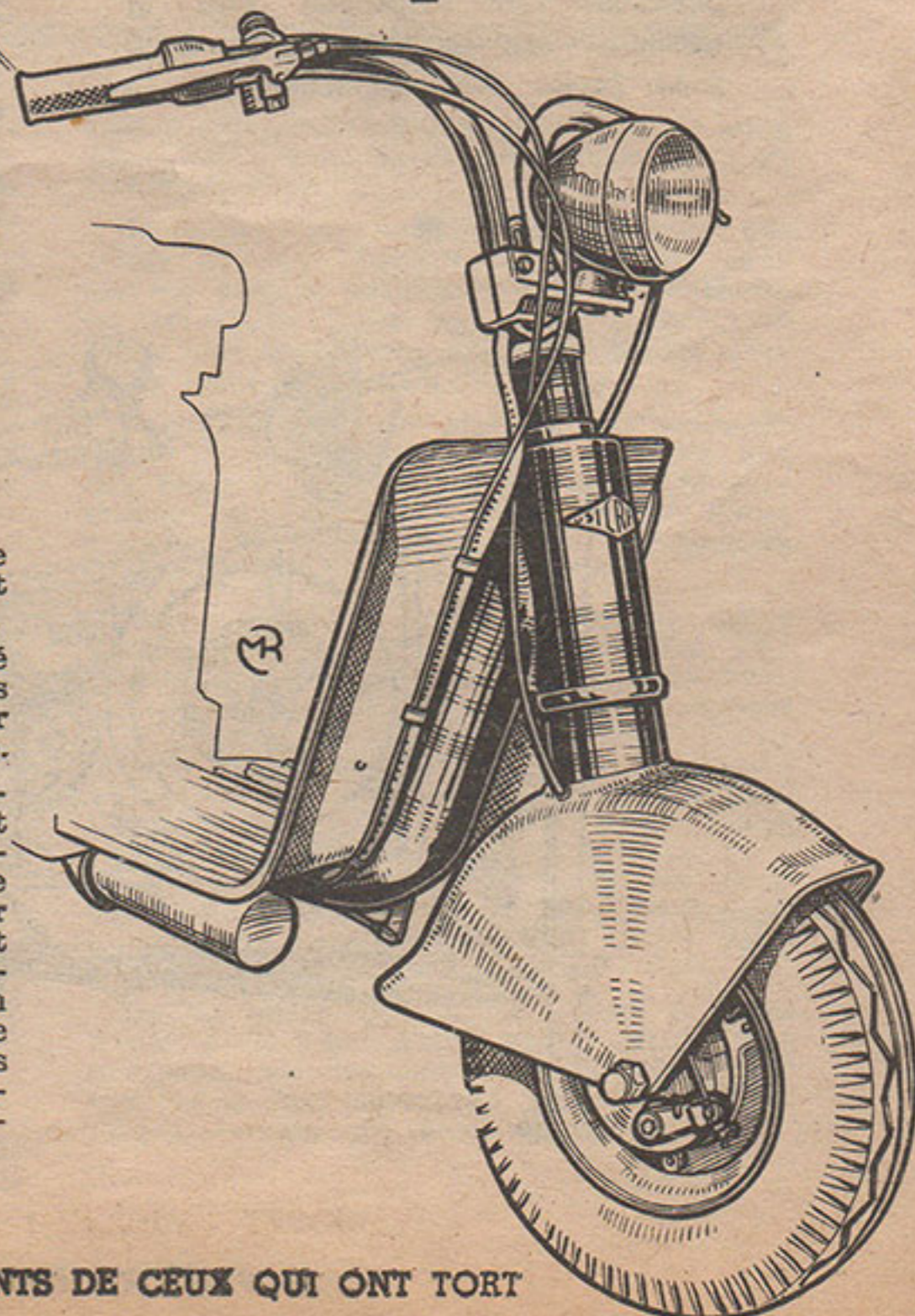
Comme en toutes choses, ce qui convient à l'un ne peut aller à l'autre et réciproquement, il faut donc être prudent dans ses jugements et comprendre que si les grandes roues s'imposent pour tel type de machine, les petites sont meilleures pour tel autre et abstenons-nous de décider que notre appréciation est sans appel. L'expérience démontre chaque jour la vanité des certitudes d'hier et ce qui semble paradoxal aujourd'hui, sera sans doute, admis demain comme indiscutable.

CARMAN

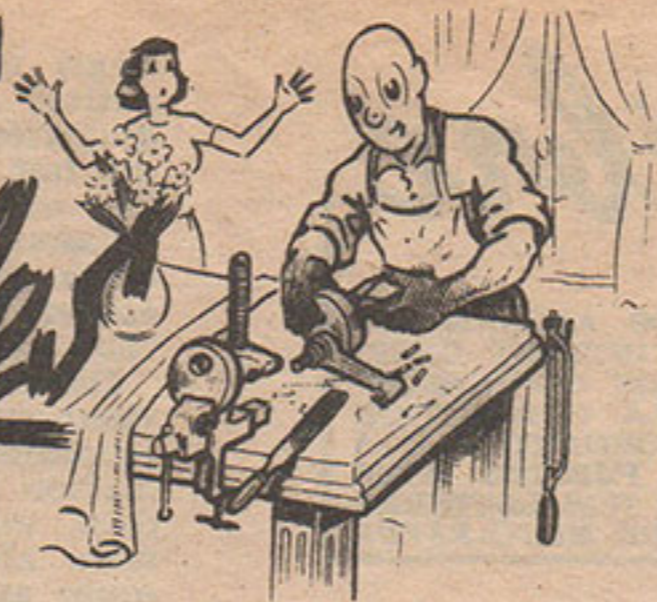


Ci-dessus : Ici également les petites roues ont permis l'agencement élégant et pratique d'un vaste coffre à outils et le transport d'une roue de secours peu encombrante.

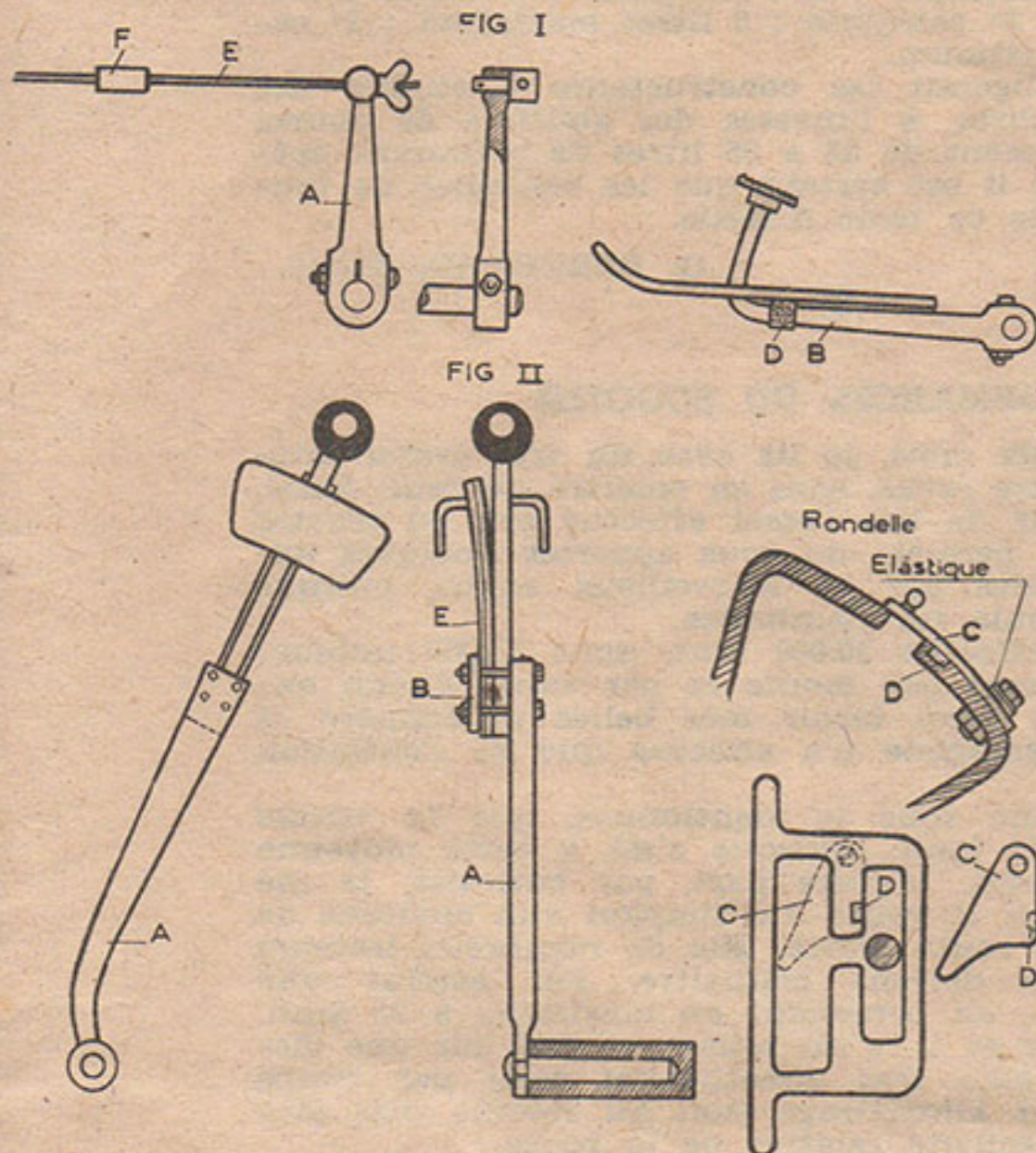
Ci-dessous : Pour cette fourche de scooter très nette, on a exploité la grande facilité d'établir des garde-boue enveloppants suffisamment rigides pour maintenir la roue (S.I.C.R.A.F.).



Réalisations personnelles



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



FREIN A GAUCHE ET SELECTEUR SUR B.M.W. R.12

Nombreuses sont les B.M.W. du type R.12 en service et ces robustes machines sont fort justement appréciées. On peut cependant leur reprocher l'absence de sélecteur au pied, ainsi que la position à droite et au talon de la pédale de frein, ce qui est assez gênant pour ceux qui sont habitués à la position orthodoxe de cette pédale et plus encore pour ceux qui sont appelés à changer fréquemment de machine, car dans ce cas les réflexes ne jouent plus.

Il est facile, par une modification assez simple à réaliser, de ramener la pédale de frein à gauche en position standard, comme aussi d'adapter un système de commande au pied permettant de passer les 2^e, 3^e, et 4^e vitesses.

Pour la transposition de la pédale de frein, il faut supprimer la pédale d'origine et son support et remplacer l'axe de la béquille AR par un autre plus long en acier dur. Cet axe reçoit à droite un levier A (voir fig.) claveté qui commande le frein AR et à gauche une pédale B également clavetée et dont la branche verticale traverse le repose-pied. Le haut de cette pédale est muni d'un champignon vissé en aluminium. La tige de commande de frein est rallongée par le moyen d'un écrou long et d'un bout de tige filetée E. Le levier A porte la pièce C, qui permet d'utiliser l'écrou de réglage d'origine. Pour éviter le bruit quand on lâche la pédale, on la munit d'une bague en caoutchouc D butant sur le repose-pied.

Remarquons en passant que cette modification facilite beaucoup le couplage du frein de side-car ; il suffit de relier le levier A au palonnier E (voir page 295 de la Revue N° 982 du 20 mai) par un câble nu.

Voici d'autre part comment a été réalisée la commande des vitesses au pied.

Un levier A (fig. 2) constitué par un fourreau de fourche de bicyclette, est fixé sur le levier à main par quatre petits boulons et une contre-plaque B. Il faut avoir soin de chasser un morceau de bois dur dans le haut du fourreau pour éviter son écrasement. Le bas est muni d'une tige qui reçoit une garniture en caoutchouc (garniture de pédale de sélecteur du commerce).

Pour pouvoir passer de 2^e en 3^e au pied, il est nécessaire de monter un verrou sur la grille des vitesses. Ce verrou C consiste en une plaquette d'acier de forme appropriée, fixée par une vis avec contre-écrou ; une rondelle élastique lui permet de pivoter avec une certaine raideur. Une languette D lui sert de butée et se loge dans une encoche pratiquée dans la grille ; elle est de plus garnie d'un bouton facilitant la manœuvre. La forme du verrou est telle qu'il empêche le levier de passer en 1^{re} lorsqu'il est orienté vers la machine, comme sur la gravure, ceci ne pouvant se faire que lorsqu'il est tiré vers la droite. Pour éviter toute fausse manœuvre en passant de 3^e en 4^e, un ressort à lames E (deux ou trois morceaux de ressort de phono ou similaire) est pincé sous la plaquette B et s'appuie sur le bord de la grille, repoussant constamment le levier vers la droite. Il suffit dès lors d'enclancher la 1^{re} à la main puis, après être passé en deuxième au pied, de déplacer le verrou vers la gauche, ce qui permet de passer en 3^e et 4^e et vice-versa, la manœuvre se faisant au talon. On ne peut pratiquement pas revenir de 3^e en 2^e au pied, mais cette vitesse est si peu utilisée que cela n'est pas gênant.

Ces deux modifications augmentent beaucoup l'agrément de conduite de la R.12.

BIG TWIN

UN 50 CMC. DE CLASSE

Nous sommes en présence d'un moteur de 50 cmc. tout à fait nouveau pour cette cylindrée. Ce moteur, dû à l'ingénieur italien Grillo, de Vintimille, qui est venu en France pour y vendre son brevet, est un monocylindre deux temps : cylindre horizontal avec ailettes de refroidissement identique au Guzzi. D'ailleurs ce bloc ressemble sous divers aspects au Guzzi des grosses Gambalunga. Un volant magnétique incorporé au bloc se trouve à droite, une turbine pour le refroidissement forcé de la culasse et bougie est montée sur un bout du palier gauche incorporé également au bloc carburateur Del-Orto avec pipe d'admission coudée genre Guzzi Gambalunga, boîte à 3 rapports commandée par un sélecteur à balancier, la chaîne d'entraînement se trouve sur la gauche.

Actuellement 10 exemplaires du même type sont en service et celui qui fait l'objet de cet article a déjà près de 117.000 kms sans la moindre anicroche. Mais ce qui est remarquable, ce sont les possibilités de ce moteur qui n'est en aucun point gonflé : la vitesse maximum se situe aux environs de 80 à 85, en palier les reprises sont foudroyantes pour un 50 cmc.

Monsieur Grillo a confié à Gianello qu'un de ses exemplaires gonflé dépasserait largement le 100 à l'heure. Aussi il se pourrait fort bien que Gianello s'attaque

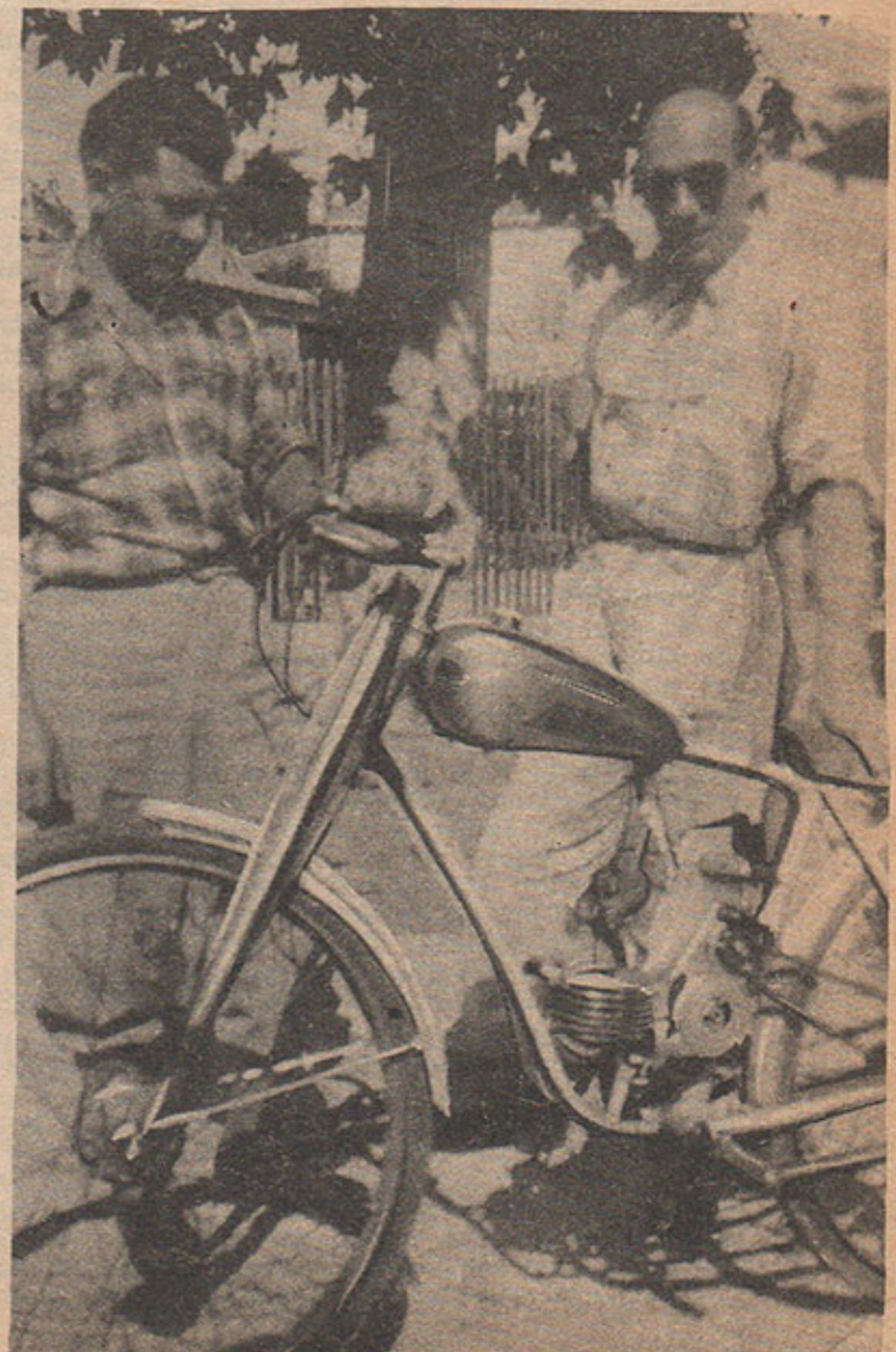
bientôt au record du monde de vitesse pure des 50 cmc. pour une grande maison essentiellement française, sur une machine conçue par lui, dont le moteur construit en France amènerait chez nous le record du monde des 50 cmc.

Déjà des essais très prometteurs ont été effectués avec la machine habituelle, bien que la partie cycle ne soit pas appropriée : cadre et fourche de construction médiocre, etc...

Gianello envisagerait ensuite la construction d'une série réduite de machines de 50 cmc. compétition qui, équipées de ce moteur, pourraient être livrées aux coureurs désireux d'affronter les épreuves de 50 cc et à un prix inférieur à 80.000 fr. ce qui deviendrait très intéressant au point de vue sportif et permettrait à des jeunes de percer, ainsi qu'à tous les amateurs de compétition peu fortunés, de pouvoir pratiquer ces épreuves sans gros frais, car l'attrait d'un circuit de vitesse de 50 cmc. est aussi spectaculaire que celui des 500 cmc., catégorie, hélas, réservée aux coureurs fortunés ou aux grands champions.

Laissons à l'avenir le soin de faire le reste, car depuis le premier Nice-Paris, effectué en 1949 par les 50 cmc., un très grand pas a été franchi.

Gianello et l'ingénieur italien Grillo.



Tribune libre

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

ATTENTION AUX PORTIERES

Je constate à chacune de mes sorties, tant pour celles dues à ma profession que celles de mes promenades, et cela plusieurs dizaines de fois par jour, qu'un nombre d'automobilistes peu consciencieux sortent de leur voiture par la portière de gauche et souvent sans se soucier des usagers qui suivent ou qui vont doubler. J'admets que la majorité des voitures modernes ont la conduite à gauche, mais il est inadmissible que ces conducteurs ne prennent pas le temps de pousser leur siège de 40 cms pour sortir à droite, alors qu'ils ont toutes facilités et toute stabilité pour le faire.

Je tenais à vous signaler ce cas, car j'ai été plusieurs fois témoin d'accidents graves survenus à des motards, j'ai failli moi-même être victime par le mépris et l'incorrection de ces dangereux automobilistes peu respectueux du code de la route et de la vie d'autrui.

Il y a parfois des procès-verbaux injustifiés, mais à mon avis, si la police de la route verbalisait à l'infraction pour portières ouvertes à gauche, l'Etat et les Assurances y trouveraient leur compte, et les usagers consciencieux moins d'appréhension et plus de charme à rouler. J'ai la conviction que vous partagez mon avis.

F. DASPIQUE,
Aulnay-sous-Bois

EN FAVEUR DU 3 ROUES

Je suis extrêmement étonné de voir combien un véhicule pourtant remarquable a peu de partisans et se trouve pratiquement absent du marché : je veux parler du trois roues.

Après avoir roulé en moto durant une dizaine d'années, j'avais acheté un trois roues. Malheureusement le constructeur de cet engin était un fumiste ne comprenant rien à la mécanique. Il y avait deux vitesses par chaîne et pas de marche arrière ! Le freinage sur la roue arrière était notoirement insuffisant, car la timonerie de longueur fixe ne suivait pas les débattements de la roue à freiner... Par ailleurs, la suspension avant était mal étudiée et ridiculement dure. Le volant de direction à commande directe était pénible à manœuvrer. Malgré tous ses défauts qu'un constructeur digne de ce nom aurait pu réduire à rien, le trois roues en question marquait un net progrès sur la moto ou le sidecar. C'est ainsi qu'une capote pliante protégeait contre la pluie de manière plus efficace que les pare-brise montés sur les guidons des motos. Il n'était pas obligatoire d'endosser des vêtements spéciaux pour utiliser ce trois roues, même sur de grands parcours. Par temps de pluie, le dérapage était moins dangereux qu'en moto solo ; la consommation qui était d'environ 6 litres et demi était acceptable, étant donné que deux personnes étaient transportées et qu'avec quelque astuce, on pouvait emporter deux ou trois valises comme bagages.

Si un constructeur comme Sandford pouvait reprendre sa construction en tenant compte des progrès actuels de la technique, il devrait pouvoir livrer un véhicule que j'imagine ainsi :

Roue arrière motrice entraînée par un arbre et un pignon d'angle (suppression de la sale et délicate chaîne arrière).

Moteur deux cylindres flat-twin refroidi par air. Cylindrée de 500 à 750 cmc. avec soupapes latérales pour les machines de tourisme et à culbuteurs pour les sportifs. Vitesse pour le tourisme : 90 kmh. maximum ; pour le sport : 130 kmh. maximum. Ces performances sont faciles à abtenir sans faire tourner trop vite les moteurs. Bien entendu il y aurait une roue de secours, toutes les roues étant interchangeables. Capote pliante facile à mettre ou à enlever. La suspension devrait être digne de ce nom, avec amortisseurs hydrauliques partout, avec des tubes servant de cadre à une carrosserie en aluminium (suppression de tout entretien), 4 vitesses et une marche arrière, un tel véhicule ne devrait pas atteindre le prix d'un attelage sidecar. La construction devrait être simplifiée à l'extrême, avec des éléments facilement amovibles.

Un tel trois roues permettrait les mêmes possibilités qu'une petite voiture, avec des frais certainement réduits. Je suis certain qu'avec un moteur de 750 cmc. à soupapes latérales, on tiendrait un réel 65 kmh. de moyenne sur 6 à 700 kilomètres sans dépasser 6 à 7 litres aux 100 kms. L'entretien serait celui d'une moto et pourrait en grande partie être effectué par le propriétaire. Quant à l'agrément de conduite, il serait bien plus grand que celui de la moto et on pourrait l'utiliser sans vêtements spéciaux toujours ennuyeux à prendre.

Quant au scooter dont on parle beaucoup, je pense qu'il

s'agit là d'une aimable plaisanterie. Les roues ridiculement petites sont magnifiques pour « prendre » toutes les irrégularités de la route. La tenue de route est réduite à néant, du fait même de ces petites roues. Quant à la production, elle est identique à celle de la moto solo, c'est-à-dire nulle. Laissons ces ridicules engins pour les « poules de luxe » en veine de propagande ou pour les petits jeunes gens voulant épater leur amie... Ajouter les inconvénients de la moto à ceux de ce casse-pipe, vraiment ce n'est pas un progrès.

Dans l'état actuel de la technique, les courses de motos deviennent vraiment trop dangereuses. Ne pourra-t-on pas leur redonner de l'intérêt en reprenant les courses avec consommation maximum ? On ne se préoccuperait pas de la cylindrée, mais uniquement du nombre de litres d'essence normale absorbés. Par exemple : 1^{re} catégorie : 5 litres maximum aux 100 kms ; 2^e catégorie : 8 litres maximum ; 3^e catégorie : 10 litres maximum.

Cette méthode obligerait les constructeurs à étudier des modèles vraiment sobres, à l'inverse des gouffres de course qui avalent gaillardement de 25 à 35 litres de carburant spécial aux 100 kms. Et il est certain que les véhicules de tourisme profiteraient de ce banc d'essais.

G. BERTRAND, Rabat

PERFORMANCES DU SCOOTER

Depuis de nombreux mois, je lis avec un très grand intérêt les articles de votre revue, sans en omettre un seul. Aussi, hier j'ai eu le plaisir de lire l'essai effectué sur un scooter Lambretta et je me permets de vous apporter quelques appréciations personnelles sur ce merveilleux engin, puisque depuis 14 mois je roule sur Lambretta.

En 12 mois, j'ai effectué 20.000 kms, dont 15.000 uniquement en me promenant par monts et par vaux. Aucun ennui mécanique n'est venu ternir mes belles randonnées et jusqu'à ce jour le garagiste n'a effectué que de l'entretien sur ma machine.

Il est exact, comme vous le mentionnez, que la vitesse moyenne est de 70-75 kmh., puisque c'est à cette moyenne que je circule toujours. D'autre part, par curiosité, je me suis fait contrôler sur la route du Simplon aux environs de Martigny ; sur cette route droite, que de nombreux lecteurs de « Moto-Revue » doivent connaître, j'ai atteint une moyenne de 91 kmh., en parvenant au maximum à 93 kmh. au compteur à l'aller et à 95 au retour, et ceci sur une distance d'environ 10 kms. J'ai effectué cet essai par temps calme et le plus fort kilométrage (soit au retour) doit être compensé par une déclivité relative de la route.

En ce qui concerne les capacités de « grimpeur » du Lambretta, c'est tout simplement ahurissant. Avec un passager sur siège arrière (toujours le même, c'est ma fiancée !...), j'ai gravi plusieurs cols, dont je ne vous en citerai que trois, les plus importants et les durs à mon avis, à savoir : le Grand St-Bernard, la Furta et la Forclaz (Suisse française). Sans accroc, ni échauffement, je suis toujours arrivé à bon port en utilisant le premier ou le deuxième rapport suivant l'inclinaison de la pente. Les vitesses moyennes ont été de 35-40 en deuxième et de 18-20 en première. Un point à noter, c'est que le poids des passagers est d'environ 160 kgs, auquel il faut ajouter 10 kgs de charge utile, soit pique-nique, vêtements, accessoires divers pour la machine. Et voilà !

La semaine prochaine, je pars en vacances en Suisse et je vais gravir huit grands cols ; je suis assuré d'avance de la bonne marche de mon scooter et de sa bonne tenue. J'espère avoir un intermède aussi amusant qu'au col de la Furka, où je suis venu parquer à côté d'une Harley 1000 cmc., plaque de contrôle mexicaine et dont les propriétaires, deux jeunes gens, s'échauffaient en discutant en leur langue, et en tâtant toutes les parties du Lambretta. Malheureusement, je n'ai pas compris un seul mot de leur jargon, mais ils semblaient sidérés de nous voir à ce sommet, lorsque j'eus inscrit sur un papier et en espérant avoir compris ce qu'ils me demandaient : Harley 1000 cmc. Lambretta 125 cmc.

G. BYRDE, Vaud (Suisse)

LA QUESTION DE L'ECLAIRAGE

Nous avons demandé à un gendarme si une voiture n'ayant qu'un phare était en état de contravention. Réponse : oui.

D'autre part, le code de la route, décret de 1922, modifié par celui du 28 juillet 1923, stipule, art. 2 : le projecteur, ou l'ensemble des projecteurs, doit avoir une puissance, etc...

Alors on peut se demander si cela n'a pas été modifié depuis, où est la vérité. A notre humble avis, que faut-il ?

Principalement deux choses : 1^o que le véhicule éclaire sa route sans éblouir personne ; 2^o que son encombrement en largeur soit bien défini.

Dans ces conditions il semble qu'un seul phare doit causer moins de gêne pour les autres que deux, puisqu'il n'y a qu'un seul foyer lumineux et deux feux de position à verre dépoli sur chaque aile indiqueraient la largeur occupée.

Il y a aussi le cas du sidecar et des petits véhicules à 3 roues, à roue avant unique.

Beaucoup d'usagers voudraient bien être fixés sur ce point.

L. DEMEZ, Rocheville

A travers le Sport



Le camion « Moto-Revue » qui a assuré la sonorisation au moto-ball de Courbevoie et que l'on reverra dimanche au grand moto-cross de Montreuil.

LE PREMIER CIRCUIT INTERNATIONAL DU SARDINERO (SANTANDER)

(de notre envoyé spécial)

Dimanche 27 août s'est disputé pour la première fois, le Circuit du Sardinero, la plage de Santander. Un défaut de publicité n'a pas attiré les coureurs français qui auraient été susceptibles d'y aller. D'autre part, le manque de certains moyens financiers n'a pas permis aux organisateurs de semer la manne bienfaisante des primes de départ auxquelles sont maintenant habitués nos coureurs. Les organisateurs nous déclarèrent que certains coureurs français leur avaient demandé 6.000 pesetas, c'est-à-dire environ 54.000 francs.

Le Moto-Club Montanès à certes fait ce premier essai qui laisse envisager beaucoup mieux pour l'an prochain ; car le circuit de cette année a lui-même remporté un succès... inespéré et imprévisible, puisque plus de 50.000 spectateurs s'y étaient rendus.

Le circuit, splendide, situé en corniche, avec le décor de cette belle mer Cantabrique, l'organisation fut à la hauteur.

En 125 prirent le départ Alfredo Flores (espagnol) sur moto Lube, Jacques Vacque (français) sur M.V., Maurice di Polo (italien), sur Ultima, F. Ripalda (espagnol), sur Lube, G. Corsi (espagnol), sur Lube et H. Fauvet et L. Uze (tous deux français), sur Terrot. La course fut gagnée par A. Flores devant J. Vacque.

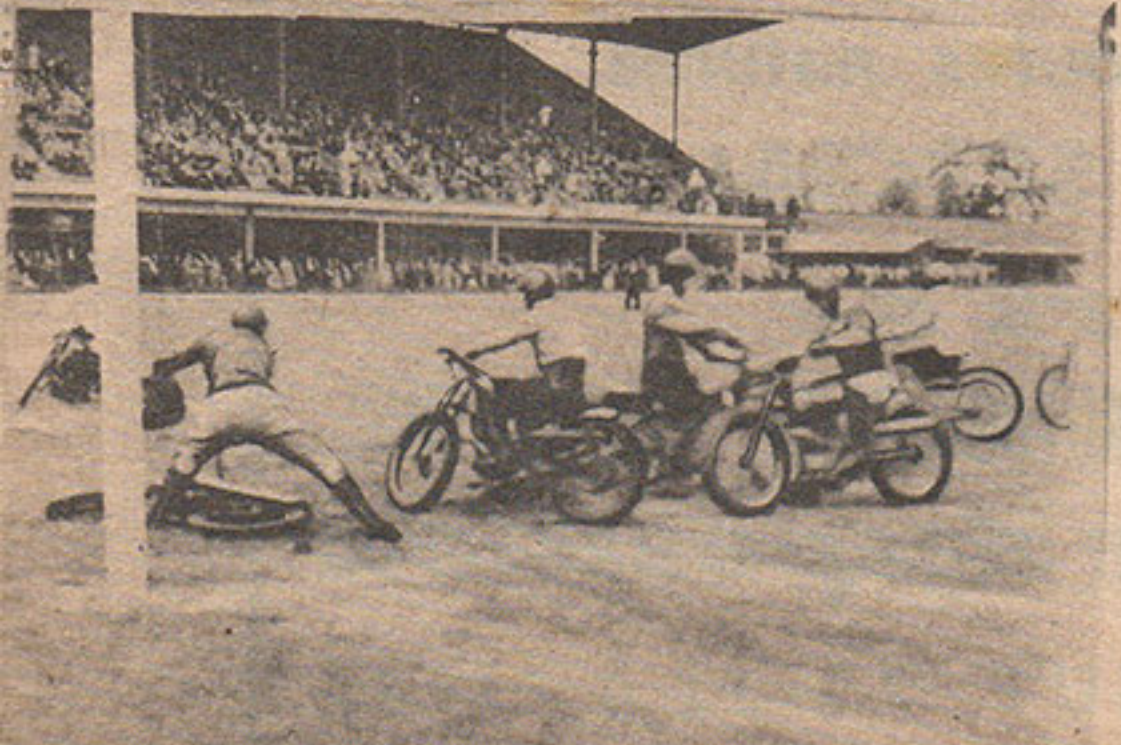
En 350 cmc. partirent : J. Ortueta, A. Flores et J. Insa (espagnols), tous les trois sur Velocette, J. Eddings (anglais), sur Velocette et J. Grance (anglais) sur AJS, et P. Poncela (espagnol) sur Rudge. La victoire fut remportée par J. Ortueta qui trouva de redoutables adversaires en Collot et Grace. Notre compatriote Collot se classe 3^e à 1 minute du premier.

En 500 cmc., dix coureurs prirent le départ : les Espagnols M. Gelan (Triumph), P. Poncela (Ariel), J. Lopez Anton (Triumph), J. Ortueta (Norton), A. Ordonez (Triumph) ; l'anglais J. Eddings (Triumph), l'italien M. di Polo (Guzzi), et nos 3 français G. Houel et Collot (Gilera) et A. Bachères (Triumph).

Jusqu'au 15^e tour, la lutte fut très serrée entre Houel, Collot et Ortueta ; ce dernier devait abandonner et le classement final donna : 1^{er} Collot en 41' 49" (moy. 94 kmh. 250) ; 2^e Houel en 42' 25" (91 kmh. 370), notre détenteur du Casque d'Honneur de « Moto-Revue » ; 3^e Eddings, 42' 58" ; 4^e di Polo, 43' 39" ; 5^e Poncela, 44' 11", à 3 tours, etc...

Belle journée de sport international, beau lever de rideau pour l'an prochain où les français seront nombreux au départ.

C. L.



MOTO-CROSS DES LILAS

est venu dimanche assister aux épreuves comptant pour la demi-finale du Championnat de France. Les averses qui tombèrent sur la région parisienne en début d'après-midi avaient rendu le parcours extrêmement glissant et malgré leur prudence les concurrents ne purent éviter de nombreuses chutes (ainsi que les spectateurs courant aux endroits intéressants). On regrette vivement l'absence de Brassine et de Mesplède, qui auraient pu donner la réplique à un Verrechia dans une forme éblouissante et qui ne commit pas la moindre erreur. Ainsi donc Verrechia enlève quinze nouveaux points pour le Championnat de France et acquiert la certitude de porter le maillot tricolore la saison prochaine. Belle tenue de Godey, Moury et Frantz.

250 cc., première manche : 1. Lemoins ; 2. Mangier ; 3. Folch ; 4. Fossier ; 5. Urien ; 6. Amedo ; 7. Bellefontaine.

250 cc., deuxième manche : 1. Godey ; 2. Moury ; 3. Melioli ; 4. Folch ; 5. Mangnier ; 6. Benard ; 7. Rossier ; 8. Klym ; 9. Barrat.

350 cc., première manche : 1. Godey ; 2. Boisserie ; 3. Frantz ; 4. Lefebvre ; 5. Legrand ; 6. Choumette ; 7. Klym ; 8. Mouchet ; 9. G. Brulé ; 10. Pellan.

350 cc., deuxième manche : 1. Godey ; 2. Frantz ; 3. Boiserie ; 4. Klym ; 5. G. Brulé ; 6. Choumette ; 7. Pellan ; 8. Gavois.

Classement général : 1. Godey ; 2. Frantz ; 3. Boiserie ; 4. Klym ; 5. Choumette ; 6. Brulé.

500 cc., première série : 1. Verrechia ; 2. Thévenet ; 3. Martin ; 4. Marjerie ; 5. Lorillière ; 6. Adnet à 2 t. ; 7. Lusseyrand ; 8. Brocherieux.

500 cc., deuxième série : 1. Blat ; 2. Desmoulin ; 3. Legrand ; 4. L. Brulé ; 5. Fantuz ; 6. Charrier ; 7. Huc ; 8. Batisse.

500 cc., finale : 1. Verrechia ; 2. Legrand ; 3. Blat ; 4. Desmoulin ; 5. Charrier ; 6. Martin ; 7. L. Brulé ; 8. Fantuz ; 9. Adnet ; 10. Vouillon.



Michel Verrechia, vainqueur des 500 cmc.

MOTO-BALL

Au stade cynodrome de Courbevoie se déroulait dimanche, sous le patronage de « Moto-Revue » et de « l'Equipe », le match Courbevoie-Sports-Houlgate comptant pour le Championnat de France. Malgré le terrain lourd, les spectateurs nombreux qui avaient fait le déplacement eurent l'occasion d'assister à une rencontre âprement disputée. Les deux équipes très près l'une de l'autre firent jeu égal durant les trois premières parties. Au cours de la quatrième et dernière et sept minutes avant la fin, alors que chacun croyait en un résultat nul, Houlgate ouvrait la marque par Leblanc. Peu après, Jean Michel reprenant de la tête un coup de pied de coin, portait le score à 2-0. Un troisième but vint confirmer la chance d'Houlgate et le coup de sifflet final fut donné sur ce résultat : 3-0 en faveur d'Houlgate qui prend ainsi une avance de deux points sur Courbevoie-Sports.

Signalons à nos lecteurs que le match fut sonorisé par les soins du camion « Moto-Revue » que l'on reverra aux prochaines réunions sportives, soit épreuves de vitesse, soit moto-ball ou moto-cross. Le speaker était M. Beney, dirigeant du Moto-Ball Club d'Orly qui commenta fort bien la partie.

GRAND PRIX DE NORVEGE

Le Grand Prix de Norvège, disputé à Gardermoen, a donné les résultats suivants :

350 cmc. : 1. Gerber, Suisse (Guzzi), 100 kms en 50' 6" ; 2. Leslie Harris, Anglais (Velocette), 50' 14" ; 3. Léon Martin, Belge (Velocette), 50' 50" ; 4. Benoît Musy, Suisse (Guzzi), 51' 34" ; 5. Andreasen, Norvégien (Velocette), 52' 16".

500 cmc. : 1. Léon Martin, Belge (Gilera), 125 kms en 1 h. 3' 9" ; 2. R. Lampinen, Finlandais (Triumph), 1 h. 3' 58" ; 3. Johansson, Suédois (Triumph), 1 h. 4' 48" ; 4. Karlsson, Suédois (Norton), 1 h. 4' 56" ; 5. Lorentzen, Norvégien (Norton), 1 h. 4' 57".

Les épreuves nationales ont été remportées par P. Fjeld, en 350 et Andersen en 500 cmc.



Moto-Cross des Lilas : un passage difficile.

CIRCUIT DE VITESSE DE TARBES

Sur le traditionnel circuit tracé autour du jardin Massey, le MC Bigourdan organisait dimanche des courses de vitesse qui donnèrent lieu à de belles performances.

125 cc. : 1. Vaqué (MV), 37 kms en 32' 34" (moy. 88 kmh. 160) ; 2. Gaury (Lyon) ; 3. Uzé (Bergerac).

250 cmc. : 1. Barthe (Excelsior), 59 kms 200 en 50' 31" (moy. 70 kmh. 133) ; 2. Bonnet ; 3. Azéma.

350 cmc. : 1. Behra (Velocette), 24 kms en 56' 24" (moy. 78 kmh. 723) ; 2. Guerel ; 3. Laborde ; 4. Soubies.

500 cmc. : 1. Collot (Gilera), 74 kms en 54' (moy. 82 kmh. 222) ; 2. Barthe.

Moury, vainqueur des 250 cmc.



ON DEMANDE JEUNE HOMME DEBUTANT POUR IMPRIMERIE OFFSET, PRESENTE PAR SES PARENTS. S'ADRESSER A MOTO-REVUE, 12, RUE DE CLERY, PARIS (2^e)

NOS PETITES ANNONCES

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

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

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

MOTOS A VENDRE

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

ARIEL 350 culb. pns nfs 100. LERCH 52 bd Pasteur, 15e. Pas. 60-90. Poste 409.

GIMA 125 cc sous garantie. TRIBUT, Anjou 12-40.

TERROT 350 lat. exc. état. MAES 127 rue Javel, 15e.

DKW 500 type NZ ét. nf 3000 kms MIC. 37-40

NORTON 16H b. ét. 100. Etienne, 2 pl. Barbusse, Levallois

TERROT 100 b. ét. 3 v. 38. 78 bd Répub. Ples. Robinson, S.

125 PEUGEOT fin 49 4 vit. sél. impec. apr. 18h. Hougue-nade 11 r. E. Duclaux, 15e.

PART. v. Zundapp 200 cc prés. méc. parf. ent. équ. Leclincne 20 av. Mathurin Moreau-19e.

MOTO Ariel 1000 1950 neuve mot. alu. susp. ar. 320000. PATURAL MAR. 96-10 Passage du Poteau Paris-18e.

ARDIE 3 cv pn. nfs tr. b. ét. 85000. RAVITCH 4 r. Emile Zola, Saint-Ouen (Seine).

7 CV GNOME RHONE side 5 CV Terrot semi bloc, 3 CV Terrot latérale, 2 CV moteur Villiers, 600 NSU super culasse 1000 triycle FN à benne. TEIS-SIER, Selles sur Cher (L.-Ch.)

BSA M20 imp. pns nfs Maestri 10 r. Rouvray Neuilly (Seine)

1000 R. GILLET av. side 90. CAISSO 12 r. M. Mayer-13e

PARTICULIER vend moto Ariel 1000 neuve mot. alu. susp. AR, modèle 1950. DEVOYER 32, av. Gabriel Péri, St-Ouen. CLI. 04-99.

PART. v. DKW 500 NZ 2 cyl. mot. rod. Valade 9 av. E. Courée Champigny s. Marne (S.)

BSA 500 en rod. ét. imp. 120. Gonet 2 r. E. Quinet St-Ouen

2 DKW 350 NZ 4 v. 2 Norton 500 600. 2 Royal Enf. culb. f. tél. susp. AR. 2 Ardie 250-125

BSA 500 bas prix. ANDRE 47 av. Pte St Ouen-17e Cli 02-84

TERROT 500 RGAS ens. side-car 49 luxe nve 1re main cul. 4 v. sél. comp. équ. rais. santé 12 à 14 h. 19 h. ou dim. MEYNIEL 11 r. P. Curie-5e.

PART. v. Terrot 5 cv cul. av. side Humblot pns nfs 125. PI-GUET 38 quai de la Loire, Paris-19e, de 8h.30 à 18h.

MOTOC. 250 lat. imp. pn. nf 45. MOULIN 82bd Diderot 19h.

TERROT 350 HCT 1949 8000 kms. SUP. 12-78.

MOTOBEC. 175 nve 1950, 120. COMBEAU 66r. Barrault Paris

SCOOT. Bern. 250 nf Lit.97-53

SIDE Simard nf juillet 50. 55. ORION 6 rue Affre, 18e.

750 RENE-GILLET exc. état méc. batt. pneus nfs 60.000. G. LAMOTTE, Michery (Yon)

350 CULB. f. tél. ét. nf remor-monoroue 150. TRICHEUX 11r. Fr. Mutualiste, Boulogne, S.

ZUNDAPP KS 600 imp. side Précis. ZENKE 8 passage des Fours à Chauz Paris, 19e.

DKW 350 NZ f. tél. Graz exc. ét. mot. nf acces. ELY. 58-57

TERROT RGAS 500 culb. av. side origine bon état 130 000. GUIN, à Premery (Nièvre).

BMW 750 R12 side Précision 7000 kms impec. tous rap. FELTRA à Beauvais (Oise).

MOTOB. 125. culb. susp. ar. nve compt. sac. M. JEAN 169 av. d'Orléans Antony Ber.02-16

NORTON 16H tr. b. ét. Linard Perception Cabourg, Calvados

PEUGEOT 350 culb. à rod. BEDIN, Châteaufort (S.O.) Vis. samedi et dimanche.

V. ou éch. c. + faible Benelli 500 ar. n. té. 4 v. F. METARD Annet sur Marne (S.-M.)

BSA 500 M20 side Ber. spl. tr. b. ét. BELLAUNAY 125 bd Pontoise, Lafréte/S. S.-O.

100 cmc. TERROT exc. état, bas prix. GRA. 00-46.

125 PEUGEOT 1950 55 GL. Deley 144 bd Ménilmontant-20e

SIDE g. 12000 SCHULLER 9r. Centrale Villiers Bel (S.-O.)

COMPETITION

500 ou 600 GILERA 1950 sor-tant usine. 250 Guzzi ACT. SCEAUX 204 r. Belleville.

BMW 4 cv R35 125000. Fagedet 15 r. des Ardennes Paris-19e

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés, moyennant le versement de 300 francs, peuvent obtenir une fiche du SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS. Cette fiche détaillée, remplie par les soins de l'abonné, et sur laquelle il peut même coller une photographie, reste en permanence, dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs qui, nombreux, viennent consulter ces fiches; elle n'est retirée que lorsque l'information de vente nous a été donnée par le titulaire. Nous ne traitons aucune affaire et ne nous immisçons dans aucune transaction.

TIGER 100 f. tél. susp. AR Indian 1200 susp. AR bas px SCEAUX 204 rue de Belleville

MATCHLESS 350 f. tél. b. ét. 140. MOTHERE 10 pce Séverine Pré St Gervais (Seine)

Motob. 5 culb. 4 v. c. nve 130. Regnault, Augy Aubois (Cher)

VEND 500 Norton ou R. - F. ALBERT 24 all. des Primevères, L'Hay les Roses (soir).

FN 350 cc b. ét. gén. apr. 18h. Richardeau 71r. Charenton-12e

PART. v. Panther 100 à ref. compl. pièces orig. LEGER 11 Villa Eugène Colombes (S.)

DOLLAR S3 500 culb. side b. ét. gén. 75000 urg. ROQUET 10 r. Sadi Carnot Montrouge, S.

125 TERROT état neuf 75000. Téléph. MOL. 35-85.

MOTOS neuves 125 G. Herstal ét. nf. G. Herstal luxe 500 Indian 1200, pièces dét. ttes marq. occas. VICTOR 37 rue Mathieu, Saint-Ouen (Seine)

500 DOLLAR S2 40.000 fr. MEYER. Nord 99-64.

HERST. cul. 350 imp. b. px. Ruiz 33r. Moutier Aubervilliers

BSA 5 cv WM20 luxe 4 v. sél. vds cse ach. voit. émail. orig. noir et chr. sup. mot. compt. pns ch. bat. t. sad Mérat nfs CAZALET La Moulins Rodez

ON DESIRE ACHETER

J'ACHETE toutes pièces dét. ou ens. de motos de marques étrangères. AMP 21 rue Monge Puteaux. LON. 02-63.

ECHANGES

ECH. FN 5 cv culb. t. b. état contre 350 ou 250 2 t. préfér. allemande. NERAT 3 r. Jeanette, Troyes (Aube).

VOITURES A VENDRE

BMW 326 11 cv 2 carb. Hotchkiss 617. ét. nf. SCEAUX 204 rue de Belleville (S.-O.).

ROVIN 2 cv 49 impec. Belhomme 9 r. Boyer Barret Paris.

DIVERS

CANOTS pneum. nfs 6000 gd modèle 10000, 18 sq. Clignancourt, Paris-18e. MON. 38-26.

REVEL (Ets) 82 av. des Ternes ETO. 15-53, seul spécialiste pour tous équip. et access.

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

CHAS. side Zund. roue et rotule 1 four. amor. hydro. AN-CEL, bd Duguesclin, Béziers.

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, Per. 09-13. Réal. rect. d'embli. Réal. cyl. dispon. embli. et cyl. Peugeot P 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc. et toutes marq. Pièces pour Chaise, Peugeot, Terrot, Motobéc., etc. Embli. toutes marques, culas. Peugeot Auto-moto A12 et toutes marques. Catalogue N° 10 s/dem. Fournit. exclus. aux Agents seult.

A CREDIT 1/3 com. livrais. solde 3/24 mois 100 modèles motos, vélomot. scoot. etc. Joindre envel. + 2 timbres. Lalanne, Préchac s/Adour, Gers

FONDS DE COMMERCE

MOTOS - CYCLES Spécialiste 6 agen. Emplacement unique. route nat. Sartrouville. VET-TIER 50 av. Berteaux Sartrou.

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)

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-3e. MONcey 12-18

“ LIGHT 125 ”

CONSTRUISEZ VOUS MEME UNE VOITURETTE sans permis de conduire

Montage facile à la portée de tout amateur

PLANS ET GUIDE COMPLET : 1000 frs

(par poste 1.100) - Chèque postal Moto-Revue 297-37

Edité par MOTO-REVUE, 12, r. de Cléry - PARIS-2e

CONSTRUCTEURS, AGENTS, MOTOCISTES, ARTISANS... Pour le Salon
 Vous avez besoin d'IMPRIMES de toutes natures


FAITES-LES REALISER PAR DES SPECIALISTES !

Moto
 revue

met ses ateliers de
 PHOTO, DESSIN, RETOUCHE, PHOTOGRAVURE, IMPRIMERIE...

à votre disposition

A.I.P. 12, rue de Cléry, PARIS-2e - GUT. 73-32 à 73-35



*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)

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

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

**83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})**
Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

**LES POIGNÉES
"SOUPL"**
POUR MOTOS



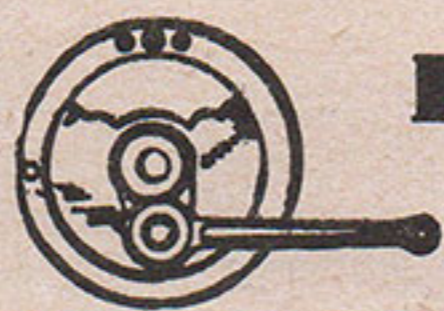
ET VÉLOMOTEURS
AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.L.
43, Rue Marius AUFAN, LEVALLOIS-Per. 06-35

C'EST LE CONFORT
SOUS LA MAIN
EN VENTE PARTOUT


**BOITES DE VITESSES
PIECES DETACHEES STAUB**
(AGENT GENERAL)

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES

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



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



LES CÔTES DANS UN FAUTEUIL...

c'est un
"DIEM"
MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDEMS

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

MOTO - RECORD
G. BONNARDEL - J. MURIT


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

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



CHROME - CUIR
38, RUE DU CHATEAU-D'EAU
PARIS-10^e Tél. : NORd 08-09

TOUS VETEMENTS DE CUIR
POUR LA MOTO ET LA VILLE

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

Catalogue gratuit sur demande.

Attention : Sélecteur au pied pour B.M.W. R 12 et Zundapp K 800 ayant ancien levier en forme de 'H'

livrable sur commande, garantie 1 an. Prix : 15.000 fr.

J. KNOPP, Mécanicien
18, Rue Monswiller, 18
SAVERNE (Bas - Rhin)

MOTOS VELO.
MOTEURS

Toutes pièces détachées
Neuf et occasion
Toutes marques
Ets. BEAUSOLEIL
9, r. St-Sabin, PARIS

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

AVEZ-VOUS VOTRE
VADE-MECUM DU MOTOOCYCLISTE ?
EN VENTE A NOS BUREAUX 12, RUE DE CLÉRY, PARIS

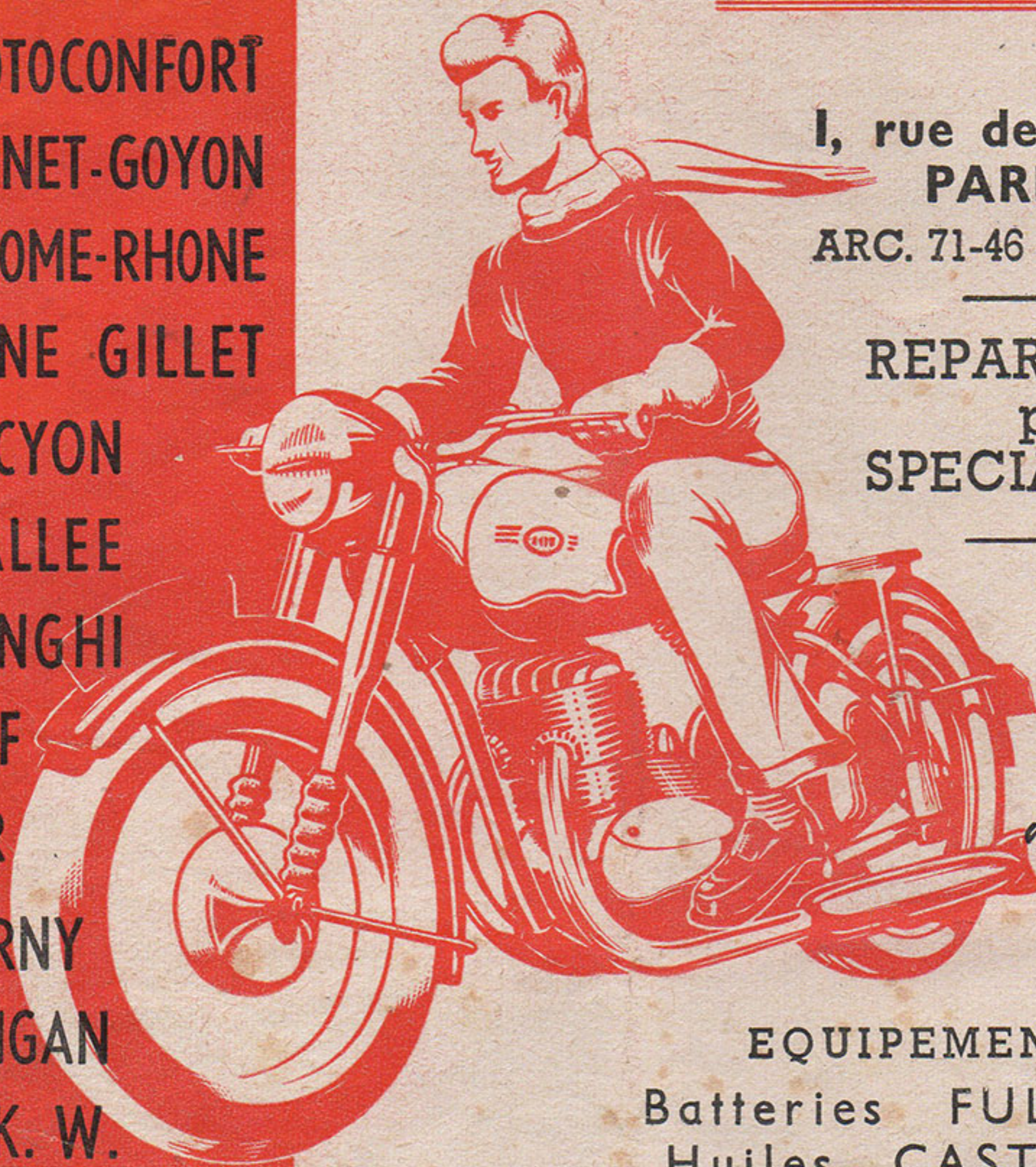
ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

St-PAUL MOTOS

TERROT
MOTOCONFORT
MONET-GOYON
GNOME-RHONE
RENE GILLET
ALCYON
VALLEE
JONGHI
AGF
MR
DERNY
ORIGAN
D. K. W.
GUZZI
MOSQUITO
GILLET Herstal
JAWA
TRIUMPH
et bientôt...
LAMBRETTA



1, rue de Rivoli, 1
PARIS-1^{er}

ARC. 71-46 - M^o St-Paul

REPARATIONS
par
SPECIALISTES

*visitez
nos
magasins*

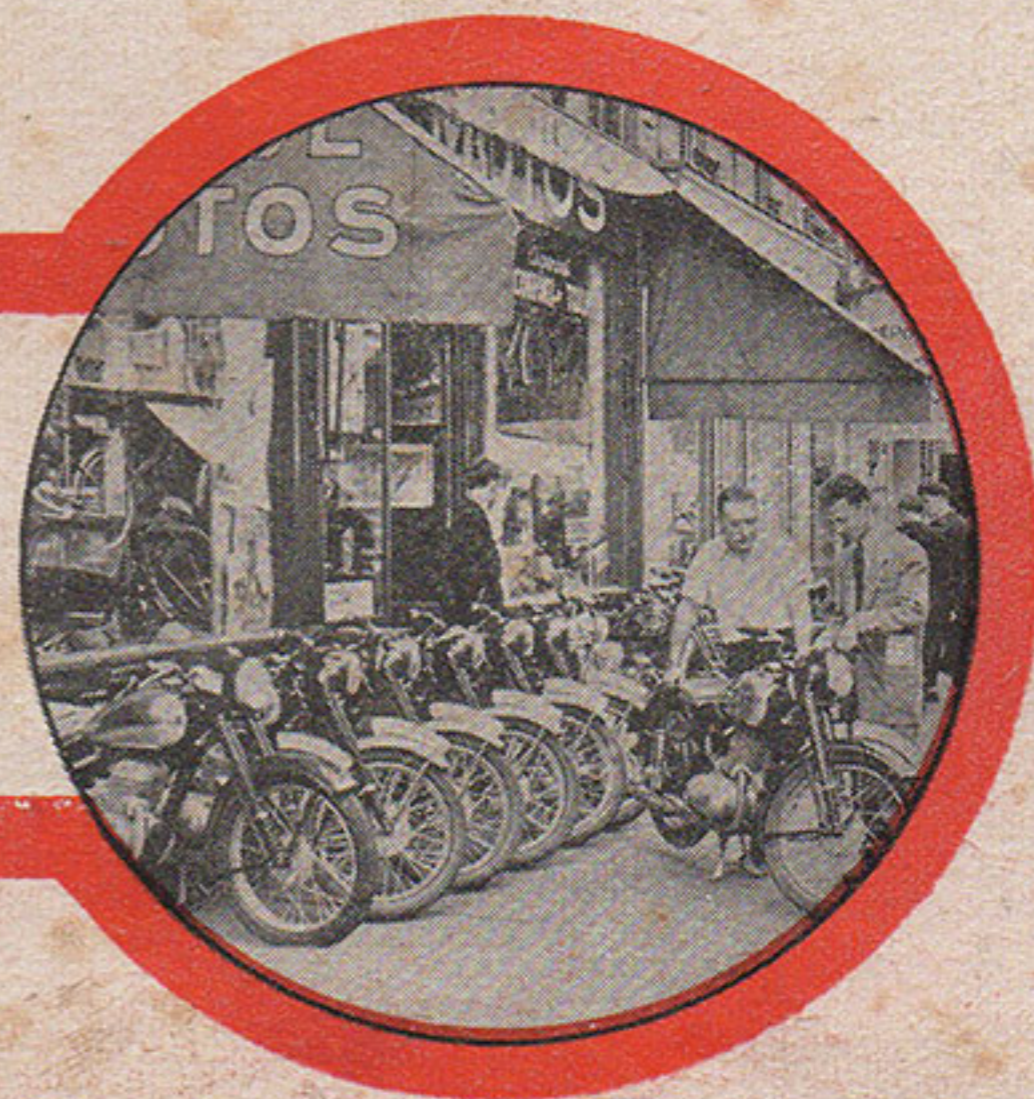
EQUIPEMENT

Batteries FULMEN
Huiles CASTROL
Casques FN

Livraison immédiate
de la plupart
de ces marques

**VENTE A
CREDIT**

Conditions: 30 fr.-timbr.



Magasin ouvert tous les jours jusqu'à 19 heures 30