

38^e ANNEE. — 16 SEPTEMBRE 1950. — N° 998.

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

80

Moto revue

MONO
OU
TWIN



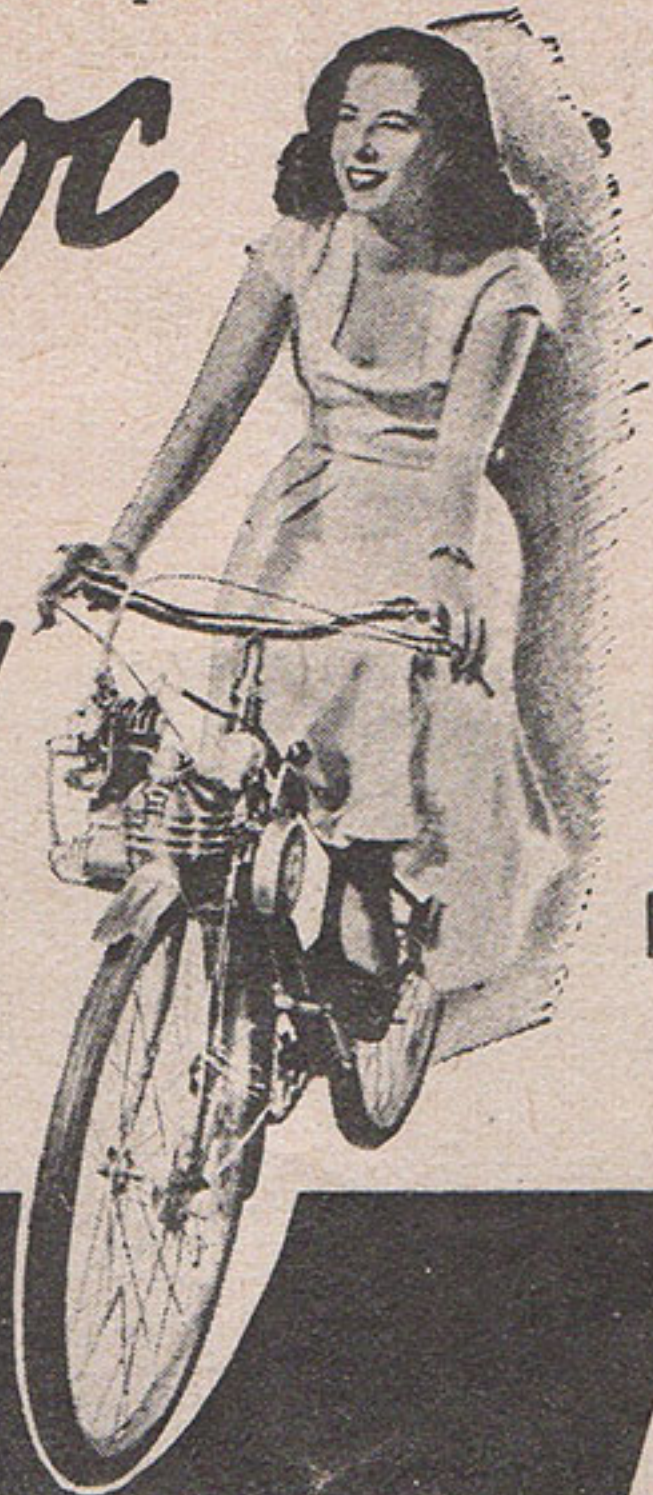
TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C. C. POSTAL : 297-37

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

Vacances en Bretagne avec une Indian 1200 cmc.

Les qualités de ce moteur sont confirmées par les résultats obtenus dans le TOUR CYCLOTOURISTE

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



à réservoir encastré
allie les qualités

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

*

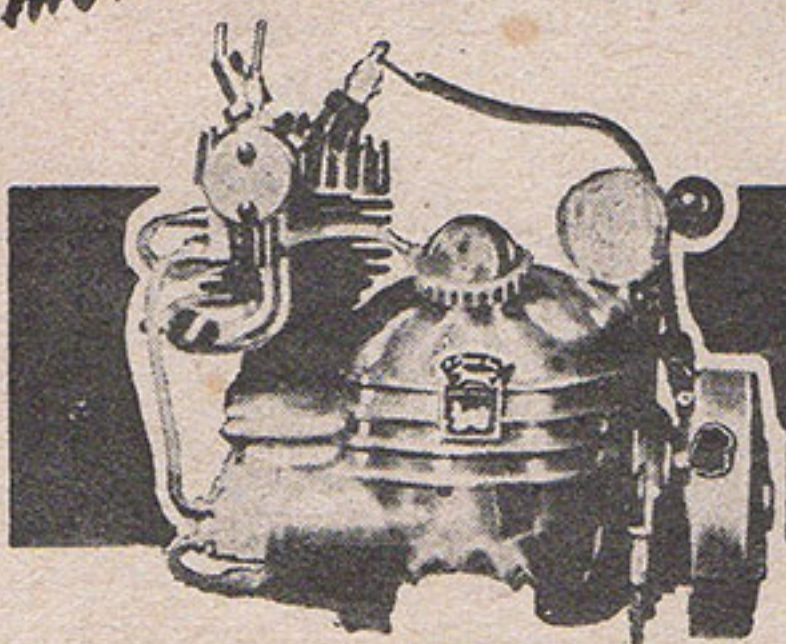
Rapide, léger :
Il ne consomme
qu'1 litre 1/2 aux 100 Km.
pour une vitesse de 38 Km. H.

*

PRIX DU GROUPE PROPULSEUR

TYPE B 19.500 frs

TYPE LUXE 21.800 frs



Le Poulain

78 RUE DANTON LEVALLOIS-PERRET (SEINE) TELEPHONE PER 4474

Egalement livrable monté sur bicyclette mixte

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

Cie INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DU CYCLE & de L'AUTOMOBILE

**Moteur Auxiliaire
« VELOREVE »**

A ENTRAINEMENT
SUR LA ROUE AVANT
ET DEBRAYABLE
EN MARCHE

AVERTISSEURS

PUISSANTS
POUR VELOMOTEURS
ET MOTOCYCLETTES
A DEUX PAVILLONS
ACCORDES

Cicca

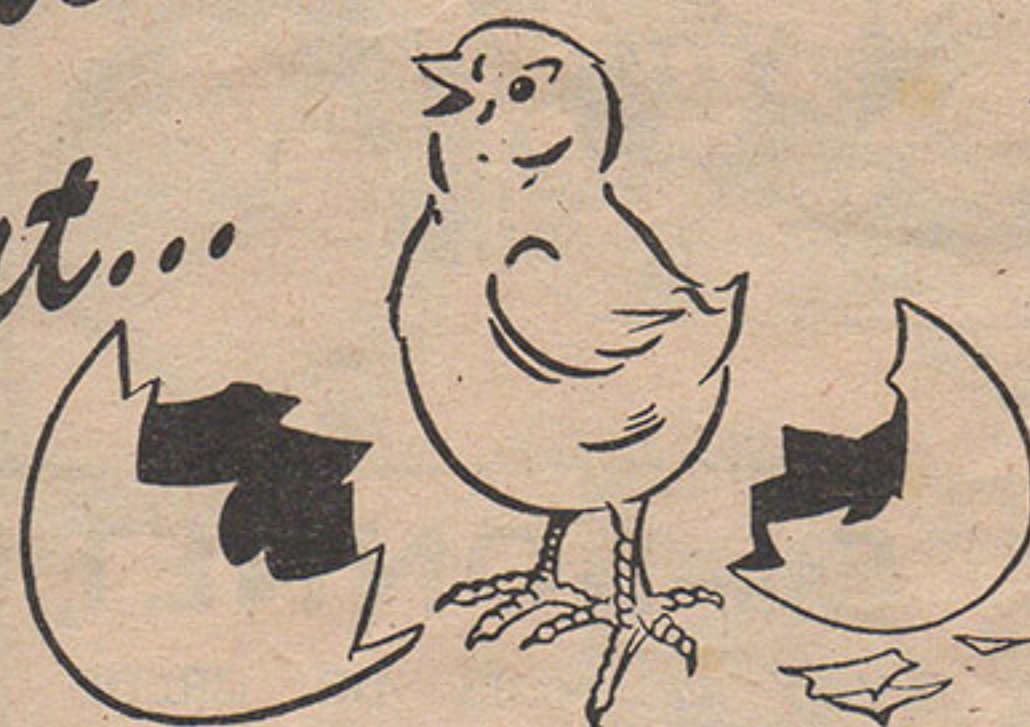
153, rue de Noisy-le-Sec - LES LILAS (Seine).
Tél. : BOTzaris 67-24

STATION SERVICE : 19, av. de la Porte des Ternes
PARIS-17^e - Tél. : ETOile 23-40

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

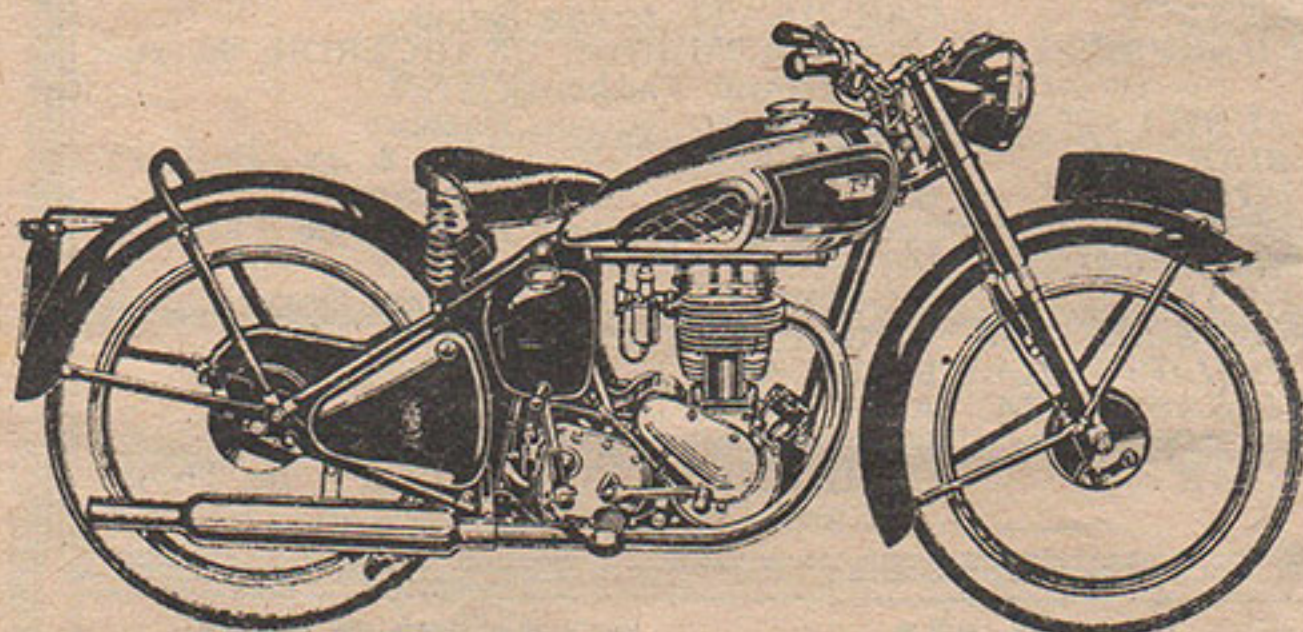


*... Il y a
un commencement
à tout...*



et un bon commencement
EST IMPORTANT !

*Commencez
bien !*



BSA 250 c.c. Model C11

avec une

BSA

250 cmc. - C 10 ou C 11

37^e SALON DE L'AUTOMOBILE
ET DU CYCLE

MOTOCYCLETTES
PARC DES EXPOSITIONS
(Porte de Versailles)

5 au 15 Octobre 1950

Stands 169 & 169 bis

La plus populaire

La plus complète

La plus importante production

DE MOTOCYCLETTES

“ DU MONDE ”

200 AGENTS A VOTRE “ SERVICE ”

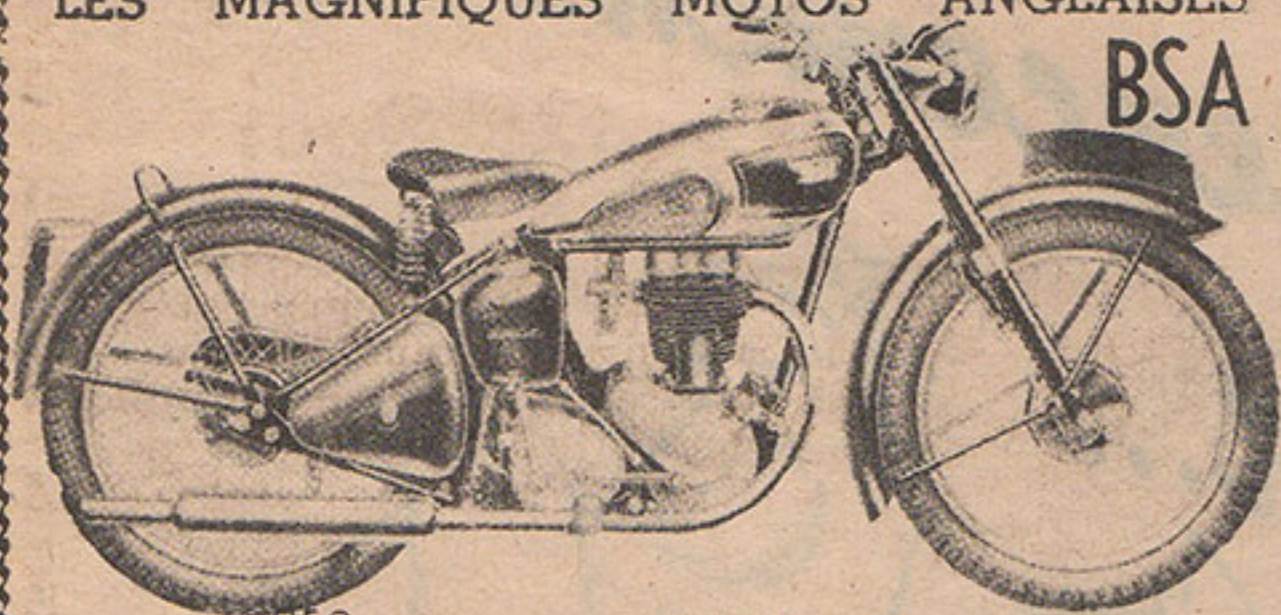
MOVEA - Importateur exclusif pour la France

79, Av. de la Grande Armée, PARIS-16^e

COP. 40-65 - 27-23

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

BSA



250 cmc. luxe O.H.V. 180.000

LES Ets BONNET

VENDENT AVEC 12 MOIS DE CREDIT

LES SPLENDIDES MODELES

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

LIVRABLES SANS DELAI

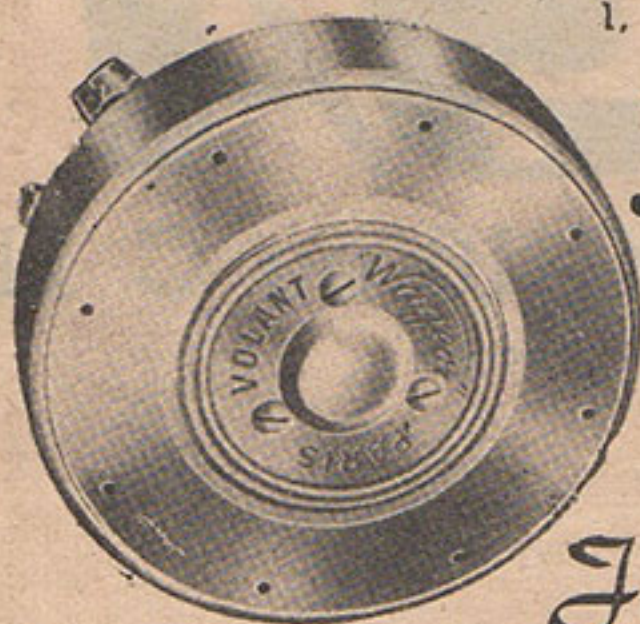
80, av. du Gal-Leclerc - BILLANCOURT (Seine)

Renseignements : 30 frs timbres poste

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

**FORGES ET ATELIERS DE LA VENCE
et de la FOURNAISE**

1, AVENUE NIEL - PARIS-17^e



Volant magnétique

"Wageor"

Pour moteurs auxiliaires
de bicyclettes
et moteurs fixes

Jusqu'à 75 cc.

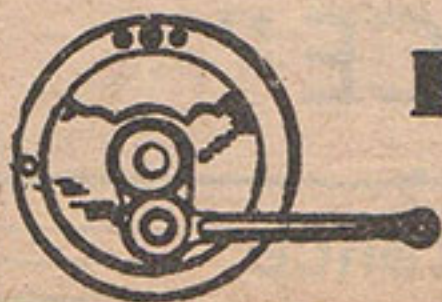
**BOITES DE VITESSES
PIECES DETACHEES STAUB**

(AGENT GENERAL)

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES

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

AU SALON : STAND N° 61



PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23

PARIS-17^e — Tél. ETO. 12-46

ACCU SEC INSULFATABLE

DARY

MOTO

PRINCIPAUX AGENTS

PARIS

DEKTEREFF, 88, avenue des Ternes (17^e)

REVIL, 82, avenue des Ternes (17^e)

KERSA, 43, r. Voltaire (Levallois Perret)

TAVAN, 4, bd Théophile Turner

DOUCET, 61, avenue de Saxe

CONVERT, 55, avenue de Saxe

TOUT POUR AUTO, 55, place de la Ré-
publique

BORDEAUX

CALINIE-FORTANE, 35, r. des Argentiers

NANTES

MOTO-ACCESSOIRES, 4, r. de la Bâclerie

LILLE

BOUHIN, 23, rue de Paris

STRASBOURG

MECANAUTO, 29, Faubourg de Saverne

HODAPP, 64, boulevard National

ANDRE, 1 bis, rue Notre-Dame

DUMAS et COLINOT, 27, rue Morel La-
deu'

ROUEN

MAURIANGE, 9 bis, rue Haute St-André

DIJON

AUTOMOBILIA, 49, avenue Victor-Hugo

AMIENS

VAVASSEUR, 15, rue Ernest Messner

BREST

S.M.A.G., place du Maréchal Joffre

AUTO GARAGE BRESTOIS, place du

Général Leclerc

ORLEANS

CHENESSEAU, 82, rue Bannier

METZ

TREIZE, 38, rue Pasteur

BEZIERS

GAST, 5, rue des Poètes

BESANCON

SIMONIN, 1, rue Charles Fourier

MONTAUBAN

PAGES, 99, rue Lacapelle

BRIVE

DUFOUR, 45, avenue de Toulouse

ANNECY

CARMINATI, 6, rue Royale

CHARTRES

LE CAOUTCHOUC BEAUCERON, 90, rue

du Grand Faubourg

AURILLAC

RANGEARD, 5, rue Pasteur

BIARRITZ

OMNIA ELECTRIC AUTO, 8, av. Jaulerry

FORBACH

STERN, 147, route Nationale

EVREUX

BRIDIER, 19, place Dupont de l'Eure

SARREBRUCK

NEST, Am Berg 10

ORAN

MUNOZ, 1, rue du Citoyen Bézy

CONSTANTINE

GAGET, 20, rue Rohault de Fleury

PHILIPPEVILLE

REGULATO, 8, rue Passerieu

CASABLANCA

AUGUSTIN, 7, rue Capitaine Beaux

TUNIS

PONCET, 40 bis, rue Thiers

SPAX

COMPTOIR AUTOMOBILIA, r. de Thyna

et rue Cochery

B.M.W.

Agent Général

ZUNDAPP

LATSCHA, 16, Auguste-Bailly

Asnières - Gré. 17-93

AVEZ-VOUS UNE

MOTOBECANE

OU UNE

MOTOCONFORT

125 LATERALES ?

VOULEZ-VOUS EN ACQUERIR UNE ?

Alors, demandez-nous notre

NOTICE D'ENTRETIEN

éditée par « MOTO-REVUE »

Description - Réglage - Démontage

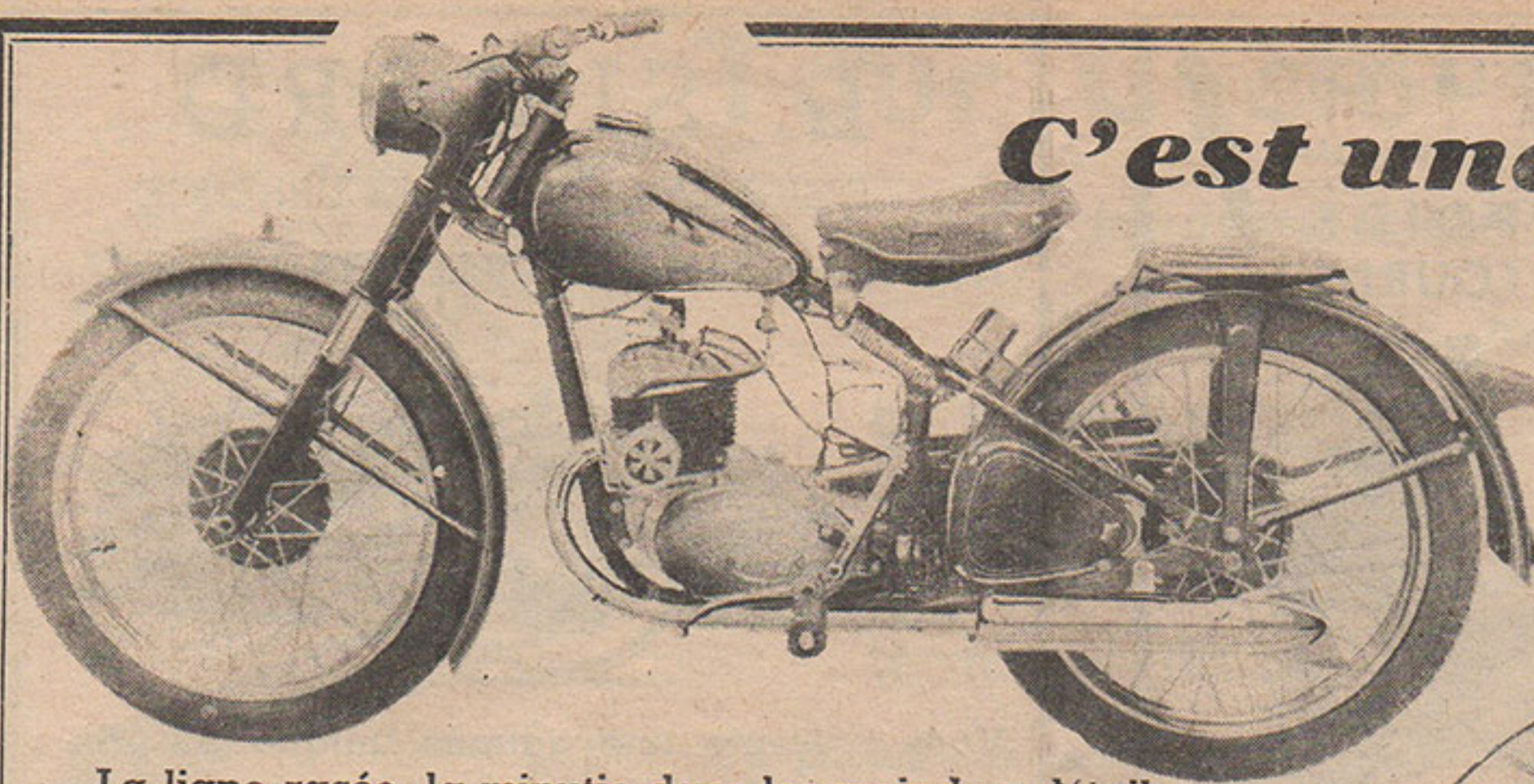
Entretien - Dépannage

Elle est complète, vivante, pratique,

faite pour vous.

Un beau volume cartonné 13,5x21, largement
illustré, contenant en hors-texte un tableau
synoptique pour la détection des pannes

Prix : A nos bureaux : 300 fr. Par poste : 345 fr.



C'est une PUCH

- 125 Sport -

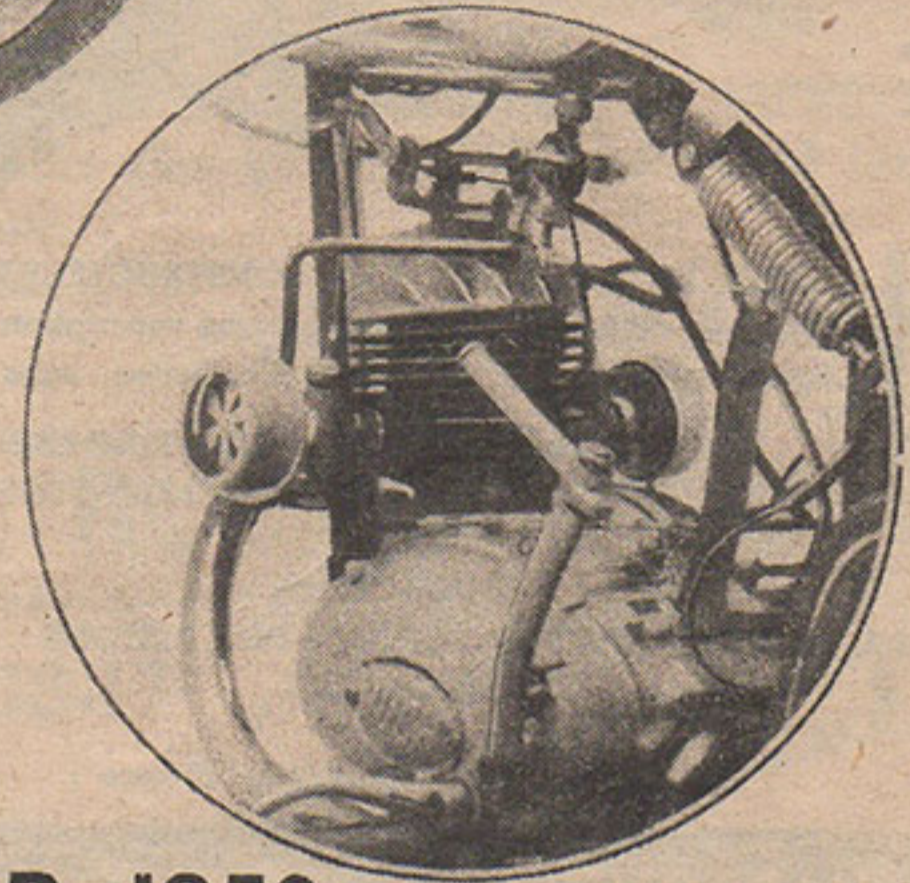
Son second carburateur entrant automatiquement en action aux grandes vitesses, assure un rendement optimum économique, quel que soit le régime du moteur

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

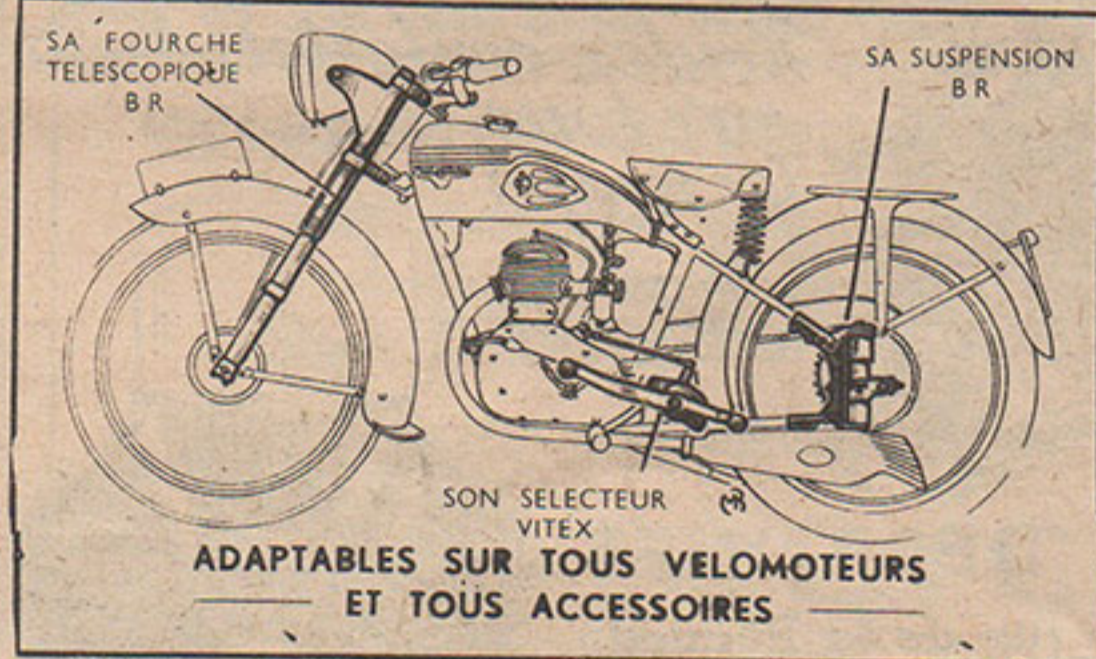
AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

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



Vainqueur BOL D'OR 1950



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

Et la fameuse « **MOBYLETTE** » à 36.000 francs.

SPECIALITES :
REVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

PIECES DETACHEES ANCIENS & NOUVEAUX MODELES, ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

FOURCHE TELESCOPIQUE adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cmc.

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

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

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

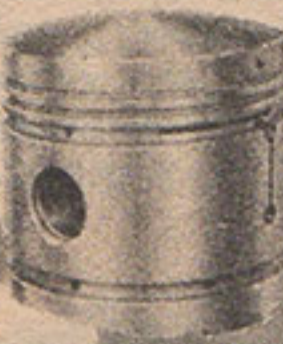
Directeur : Charles BELLISSENT, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

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

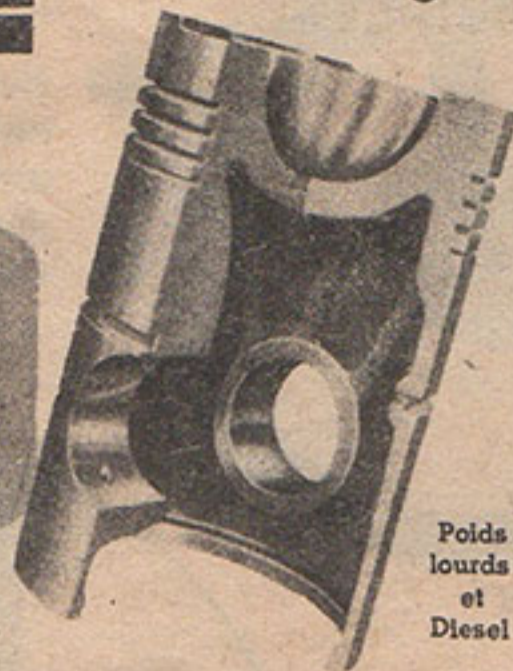
LE PISTON MAHLE

DE LA MOTO
jusqu'aux
POIDS
LOURDS !

Moto
2 temps



Tourisme



Poids
lourds
et
Diesel

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

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

PRODUCTION
DE LA PLUS ANCIENNE USINE DE PISTONS D'EUROPE

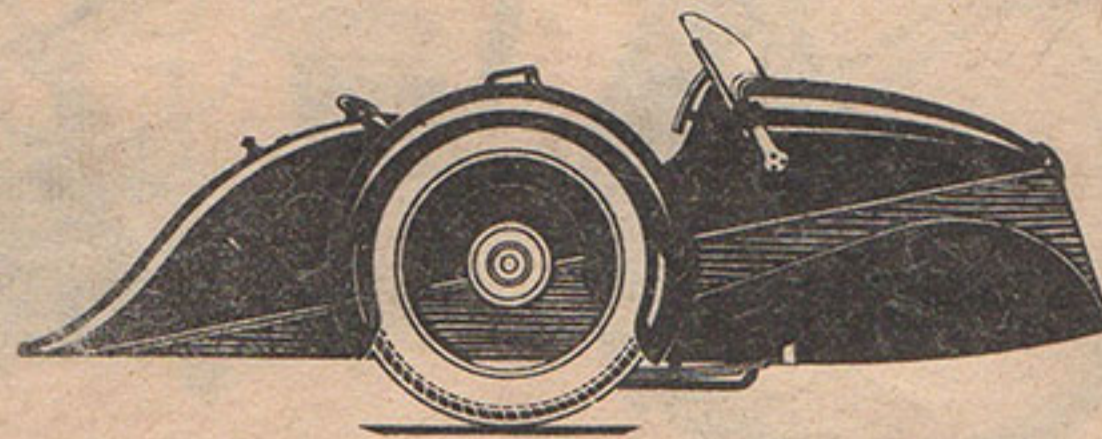
Distributeur Exclusif pour la France :

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

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

14, r. Antoine-Primat - VILLEURBANNE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :
32.300 - 36.800 - 47.500 - 49.500
51.000 - 56.000 - 58.000 - 60.000 - 62.000
En vente libre, livrés avec pneus et chambres

FACILITES DE PAIEMENT SUR DEMANDE

AGENT GENERAL POUR LA SEINE :
MOTO - DANTON, 14, rue Danton
Tél. : PER. 19-11 LEVALLOIS

10.000 FRANCS MOINS CHER
LA QUALITE LA MEILLEURE

Dans le TOUR cyclomoteur

QUATRE AU DEPART...

QUATRE A L'ARRIVEE...

L'équipe "GELEM"

sans voiture suiveuse pour dépanner
ses pilotes dans les postes de contrôle
termine au grand complet...

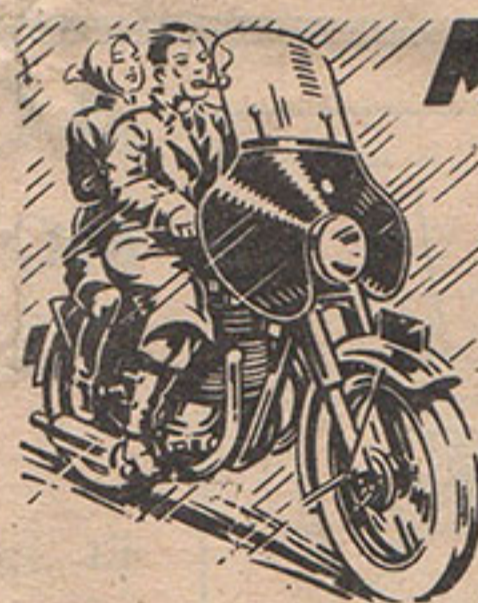
avec MM. FEUILLET (constructeur)
PASCAUD, BUS, BERNON

C'EST LE TRIOMPHE DES

Cyclomoteurs GELEM

Boulevard Bineau - LEVALLOIS-PERRET

Tél. : PER. 23-75

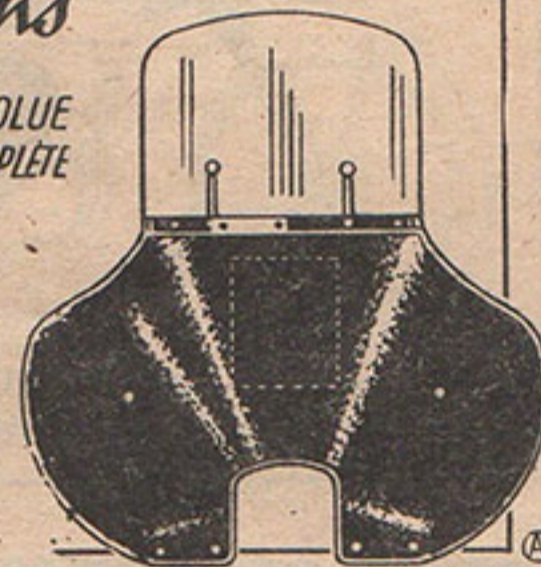


MOTOCYCLISTES

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

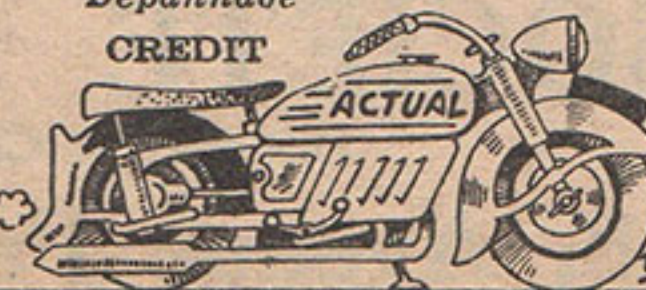
LA PROVIDENCE DU MOTARD ACTUAL - SPORTS

MARCEL FARAUS

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

Agent MOTOCONFORT, MONET-GOYON
RENE GILLET, ROUSSEY, M.R., VAP

Toutes réparations
Dépannage
CREDIT





MALGRÉ LE VENT... MALGRÉ LES CÔTES...
MALGRÉ LA LONGUEUR DU TRAJET...

Vous ferez
du vélo *Sans fatigue*
en le motorisant avec

HEMY

Etablissements G. M. R.

8-10, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr - PARIS-17^e

Téléphone : GAL. 91-64

Tour Cyclo-Touriste :

2 tandems mixte et 1 vélo

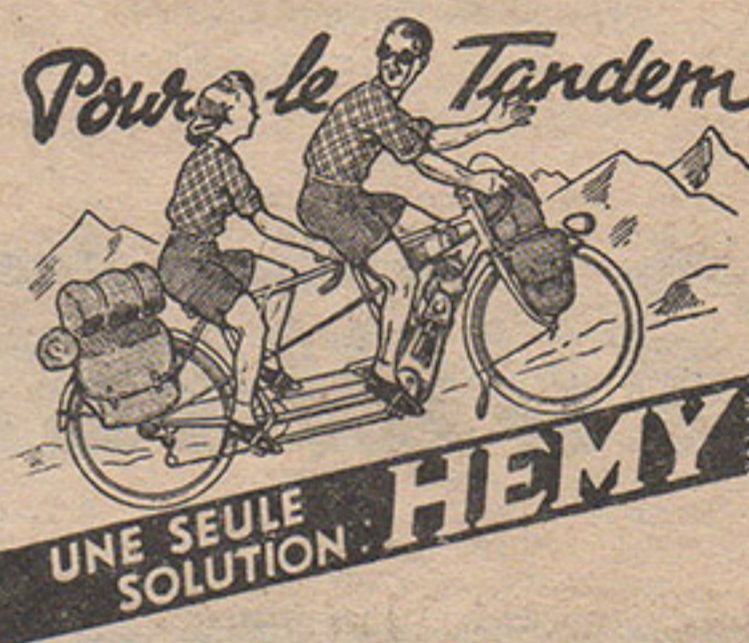
équipés de moteurs

HEMY 48 cmc.

terminent les 3.000 kms (15 étapes)

Les pilotes des tandems mixtes : Monsieur et Madame PIFFKO -
Monsieur et Madame PROUX, sont des touristes qui ont passé leurs
vacances sur les routes du Tour.

Le pilote du vélo : Mr VERGILI
est également un touriste.



ATTENTION!

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

CREDIT

DE LA REGION PARISIENNE

Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10^e

Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

vous offre

Le plus grand choix de Paris

Agent de toutes les grandes marques

D. S. MALTERRE - GNOME-RHONE

TERROT - ALCYON - MOTOBECANE

MONET-GOYON — JAWA-OGAR

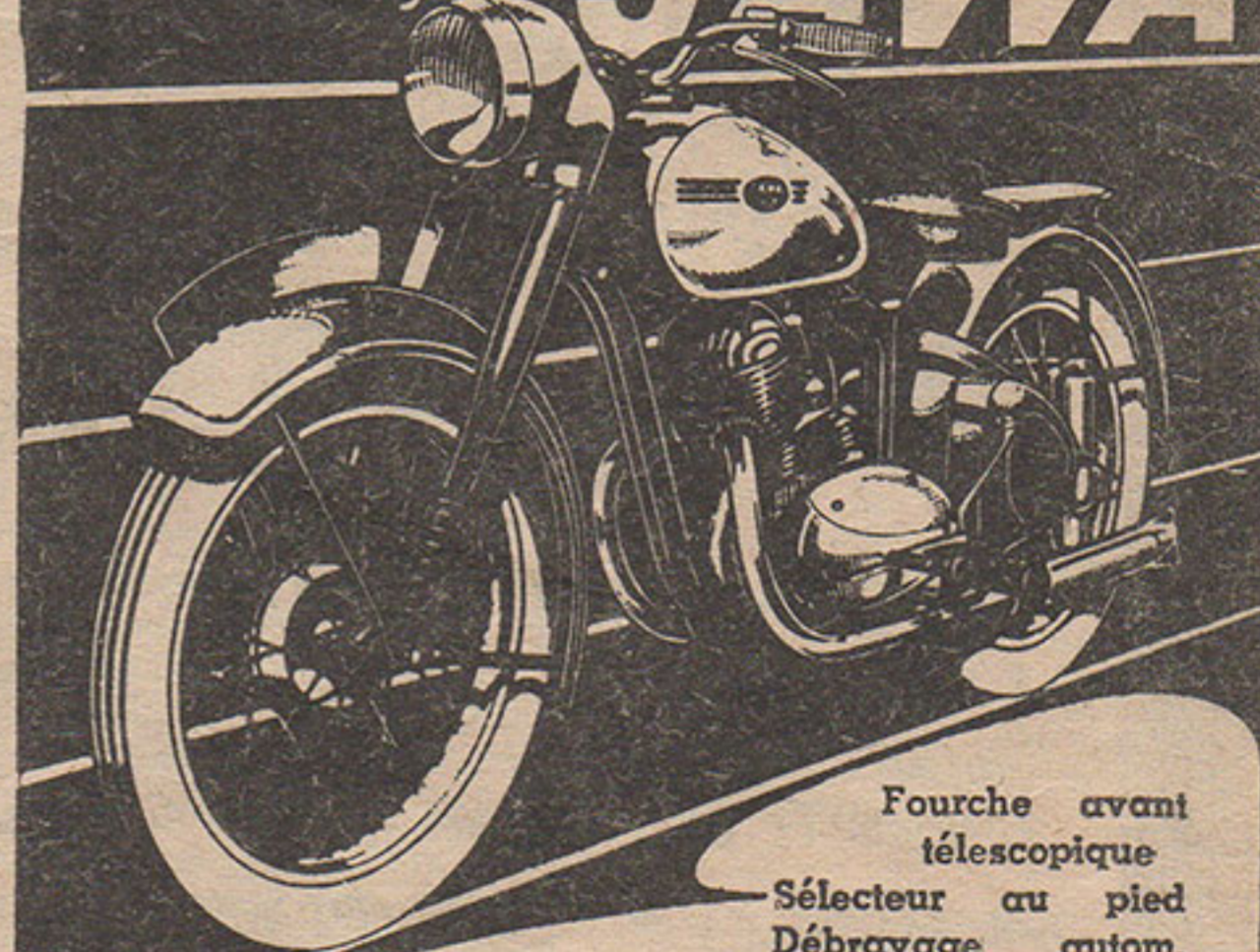
Livrable immédiatement :

GULLER — JONGHI

catalogue contre 30 fr. en timbres-poste

250 cm³
350 cm³ bicylindre

JAWA



Fourche avant
télescopique

Sélecteur au pied

Débrayage autom.

Suspension arrière

DISPONIBLE IMMEDIATEMENT

STOCK PIECES DETACHEES

Agent Général pour la France et l'Algérie

ETABLISSEMENTS P O C H

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

STATION-SERVICE SPÉCIALISÉE

PIECES DÉTACHÉES ORIGINE

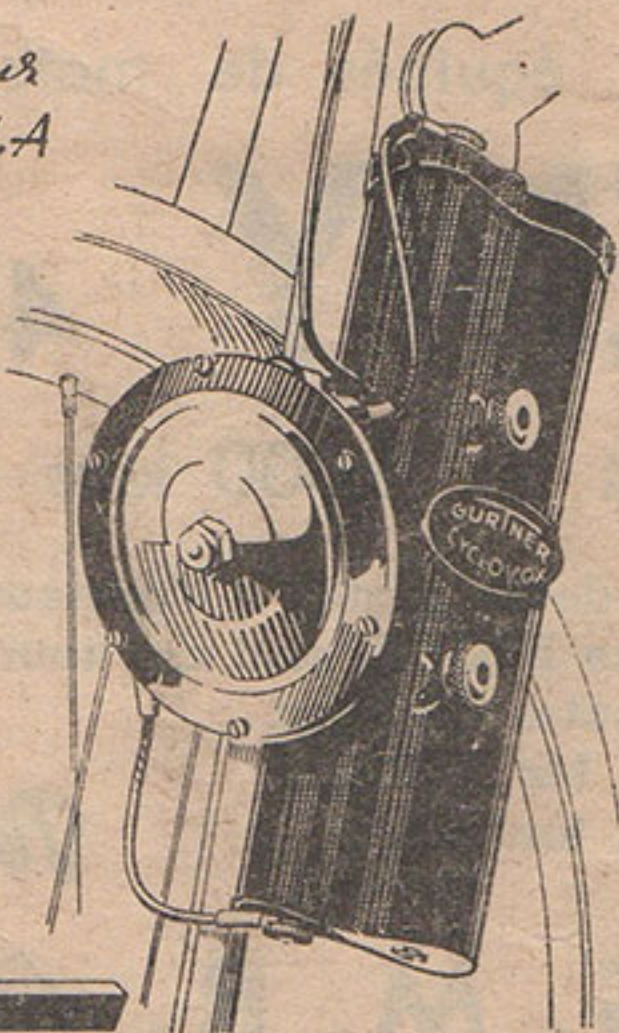
NIEL-GARAGE - 8, Rue Fourcroy - PARIS 17^e - WAG. 52 62

L'AVERTISSEUR À PILES
CYCLOVOX

... idéal pour
vélomoteurs & B.M.A

Utilisant le modèle "pile torche" le CYCLOVOX permet 50.000 coups d'avertisseur sans recharge. Il est indispensable sur tous vélomoteurs dépourvus de batterie ou redresseur.

Le CYCLOVOX est livré avec fil, ferrures et bouton de contact, chromé, à fixer au guidon.



GURINER

J.P. Vitry

**ZENITH
STROMBERG**

VOUS CONSEILLE D'ESSAYER
SES NOUVEAUX CARBURATEURS

24 ET 32 IN

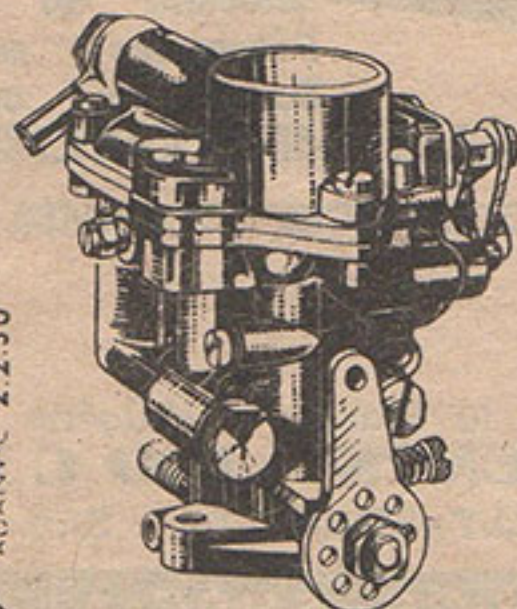
SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉS POUR
Renault 4 cv. — Simca 5 — Simca 6
Simca 8 — Peugeot 203 — Peugeot 402
Citroën 11 cv. — Renault 85 — etc...

CONSULTEZ VOTRE GARAGISTE

★
**CARBURATEUR
ZÉNITH**

26 à 32, Rue de Villiers
LEVALLOIS-PERRET

39 à 51, Chemin-Feuillat
LYON



ALJANVIC 22.50

**BRÉTOCYL
GRAPHITÉ**

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

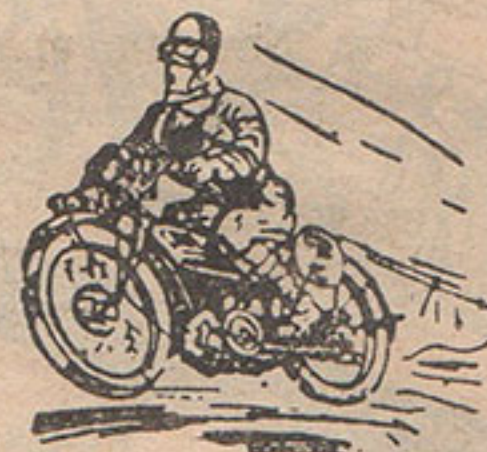
Précieux dans l'essence,
indispensable dans le
supercarburant.

**GRAISSAGE PARFAIT
DES HAUTS DE
CYLINDRES**

**PROTECTION TOTALE
DES SOUPAPES.**

**PLUS D'ACCROCHA-
GES DE PISTONS.**

Indispensable pour le
rodage des moteurs.



**PUISSANCE
SOUPLESSE
SECURITE**

En vente dans tous les garages,
Stations-Services, Motoristes ou
BRET-OIL qui vous expédiera
franco son coffret de propagande
de 15 flacons doses correspondant
à 150 litres d'essence, pour le
prix de 695 francs.

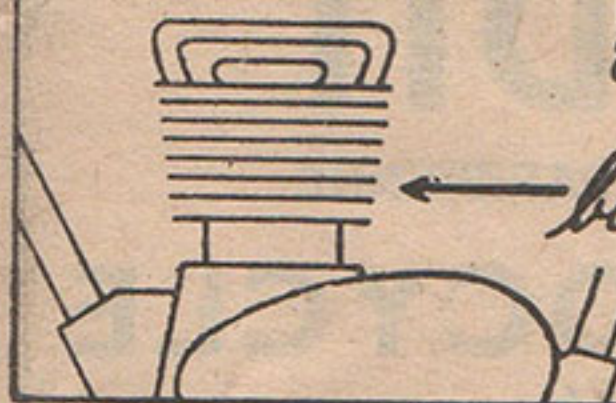
Société BRET-OIL

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



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



bonne compression
longue durée

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



Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



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

Moto

La
Moto

revue

Le Numéro : 25 francs

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

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

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

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

REDACTION · ADMINISTRATION · PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

◆ LES CONTRAVENTIONS EN JUIN A PARIS

En juin 1950, 19.761 procès-verbaux et contraventions ont été dressés à Paris : 18.533 concernaient des automobilistes, 378 des motocyclistes, 671 des cyclistes, 71 des conducteurs de voitures hippomobiles et 108 des piétons.

◆ IMPORTATION ET EXPORTATION DES DEVICES

L'Espagne, elle aussi, vient de se décider à adoucir le régime d'exportation des devises. Il est maintenant permis aux voyageurs d'importer 10.000 pesetas et d'en exporter 2.000 au maximum. Cette mesure ne pourra que favoriser le tourisme dans ce pays.

◆ LA PREVENTION ROUTIERE A L'ŒUVRE

La prévention routière vient d'accomplir une nouvelle tâche salutaire. Elle a en effet organisé sous le patronage de l'Education Nationale et de la Radiodiffusion un concours de dessins ayant pour objet d'attirer l'attention des écoliers sur les accidents auxquels ils sont exposés. Quarante mille écoliers ont pris part à ce concours. La conception technique, ainsi que l'esprit artistique de certains dessins semblent étonnants, surtout si l'on songe que beaucoup de ces jeunes artistes n'avaient pas plus de 10 ou 12 ans. Les 200 œuvres les plus saillantes ont été exposées dans une galerie à Paris, rue Royale et 1.035 prix ont été décernés.

◆ CAPSULES EXPLOSIVES POUR LE DEMARRAGE A FROID DES MOTEURS

La California Oil Company propose maintenant l'emploi de capsules explosives constituées par une enveloppe en gélatine remplie d'éthyle et d'éther, pour remédier aux inconvénients du lancement à froid du moteur. Elles sont contenues dans un réservoir et peuvent être perforées au moyen d'une commande placée sur le tableau de bord, de manière à permettre l'écoulement du mélange carburant dans une pompe d'injection. Cette pompe refoule le liquide dans la tubulure d'admission du moteur. La chaleur dégagée alors par sa combustion est suffisante pour réchauffer les parois de la tuyauterie d'admission et éviter les condensations.

Aux essais le démarrage a été possible, même par des températures de — 32°C.

UNE MECANIQUE DOIT ETRE DORLOTEE

DE quels soins un homme de cheval entoure sa monture. Il ne lui demande aucun effort qui l'épuise, il veille à sa nourriture, il l'étrille, la brosse, soigne la moindre écorchure. Il l'entoure en quelque sorte d'affection.

Notre comportement à l'égard de notre machine ne doit pas être différent. En échange des extraordinaires services qu'elle nous rend, nous devons la bichonner, la dorloter.

Croyons-nous qu'un moteur qui tourne à 4.000 t.-m. ou plus, puisse s'accommoder d'un lubrifiant de qualité mal définie ou décomposé par un trop long usage ? Ne vous représentez-vous pas les chocs imposés aux organes de distribution quand les soupapes sont mal réglées. Et comment une transmission ou, en dépit des amortisseurs, le moteur lui-même résisterait-il aux à-coups dus à des chaînes mal réglées.

Un athlète surmené et qui ne sait pas doser ses efforts, se claquera. Il en est de même d'un moteur. Si vous le menez trop dur et que vous dépassiez la marge de sécurité, des ruptures d'organes sont inévitables. Même en course nous connaissons des champions qui sont des conducteurs brillants plus que de bons mécaniciens et qui tenant plutôt compte de leurs possibilités personnelles que de celles de leurs machines, cassent tout et pour une victoire exceptionnelle, accumulent les abandons.

Pour chaque machine il y a une allure optimale où le moteur tourne bien rond sans vibration et sans effort. Au-delà, vous atteindrez un régime critique souvent accompagné de vibrations. N'utilisez votre vitesse maximale que pour de courtes périodes et n'essayez pas d'atteindre en descente une vitesse anormale. Le bon conducteur profite des descentes pour fermer presque complètement les gaz, de telle sorte que la dépression tende à faire remonter de l'huile le long du piston. Par contre, nous ne sommes guère partisans de débrayer en descente. Tout d'abord nous nous privons de l'effet rebandateur dû aux résistances mécaniques et nous confions toute notre sécurité à nos freins qui, dans la plupart des machines, sont à peine suffisants. D'autre part, la machine nous échappe plus ou moins et nous n'avons pas l'impression de la tenir aussi bien en main. Et l'économie, si la descente n'est pas très longue est illusoire. De plus, quand nous remettons en prise le changement de vitesse, nous infligeons au mécanisme et au moteur lui-même un effort brusque qui leur imposeront une fatigue considérable. Cela est loin de la douceur moelleuse qui est la marque d'une conduite intelligente.

◆ EXIGEZ UNE FACTURE LORSQUE VOUS ACHETEZ DES CATADIOPRES

Il apparaît que certaines personnes vendent des catadiopres non officiellement agréés par le Ministère des Travaux Publics et des Transports. Or ces dispositifs porteraient malgré cela les mentions réglementaires d'agrément suivies d'un numéro de certificat d'approbation évidemment faux, de plus ils seraient vendus sans facture.

Nous attirons l'attention sur le fait que si certains motoristes ou revendeurs ont acheté puis vendus des catadiopres, ils risquent d'être poursuivis par leurs clients si ces derniers sont l'objet d'une contravention ; dans cette éventualité ils ne pourront se retourner sur le fabricant.

Il leur est donc recommandé d'exiger une facture que les vendeurs de catadiopres ne peuvent se refuser à délivrer et qui en cas de fraude entraînant des difficultés permettra au revendeur d'appeler le fournisseur en garantie.

◆ COURS SPECIAUX POUR LA POLICE EN HOLLANDE

La Police de la Haye vient d'organiser à l'intention de son personnel des cours qui doivent durer deux semaines. Une moitié de ces cours doit être consacrée à l'A.N.W.B. Les autorités ont en outre prévu la projection de deux films intitulés : « Les Chevaliers de la Route » et « L'Horizon recule ». La première bande est un film en couleur sur la Police de la Route ; le second relate l'œuvre de l'A.N.W.B. Sept cours semblables sont prévus et le premier doit commencer à la mi-septembre.

◆ LA PRODUCTION MOTOBECANE

Actuellement la production majeure de la Société Motobécane est constituée par le cyclomoteur « Mobyette » qui sort à la cadence de 300 par jour. Cette branche à elle seule donne un chiffre d'affaire de 200 millions par mois, soit la moitié du chiffre total de 400 millions. La Motobécane a devant elle 2 milliards de commandes fermes. En présence de cette situation, la société va développer sa production pour arriver avant la fin de l'année au chiffre de 1.000 mobylettes par jour.

◆ MEGAPHONES ET EMBRAYAGES

Les ennuis de boîtes et surtout d'embrayages se manifestent assez fréquemment dans les courses récentes, surtout sur des circuits comme celui du TT. Cela est dû non seulement aux puissances considérables à transmettre (plus de 40 CV pour les 500 cmc.), mais surtout à l'obligation de maintenir le moteur au-dessus du régime très élevé au-dessous duquel sa puissance s'évanouit. Il en résulte des changements de vitesse nécessairement brutaux et un patinage considérable de l'embrayage. Le cas est très différent de celui des machines de série même super-sport.

◆ EN L'ABSENCE DU SALON ANGLAIS

On sait qu'il n'y aura pas de Salon Anglais de la moto cette année. Mais il est possible que pour assurer à leurs productions la publicité nécessaire, les constructeurs organiseront un certain nombre de démonstrations. Mais il y a une difficulté, c'est que l'A.C.U. aura fort à faire avec l'organisation des 6 Jours Internationaux en septembre, et qu'elle n'aura guère la possibilité de contrôler de telles démonstrations. On pense donc qu'elles n'auront lieu qu'au printemps.

◆ A PROPOS DE LA SCOTT

La Scott, malgré son prix élevé, est restée une des machines les plus populaires et elle est restée chère à nombre de motocyclistes. Elle est une des machines de série les plus rapides et pour un deux temps de 600 cmc., sa consommation est extrêmement raisonnable. Accélération fulgurante, excellente tenue de route. Quant à son bruit d'échappement, il est harmonieux et charme les oreilles d'un mécanicien. En bref, une machine avec une personnalité. Mais elle ne sort pas en quantités suffisantes pour satisfaire à la demande.

Cette marque se réorganise en vue d'une construction plus rationnelle. Il y a désormais une entente entre les ateliers Scott du Shipley et la compagnie Aerco Jigs and Tools (calibres et outils) de Birmingham. Pour le présent, la Scott est toujours construite à Shipley, mais plus tard on ne construira plus à Shipley que le moteur, la boîte de vitesses et d'autres pièces de précision, et c'est à Birmingham que seront fabriqués les autres organes et que se fera le montage. Ce changement se fera progressivement, et c'est seulement dans quelques mois que sortiront des séries plus importantes.

Ajoutons un vœu à ces informations : c'est que les nouveaux règlements encourageront cette marque si sympathique à envisager une participation aux grandes épreuves sportives.



◆ CONTROLE PAR LE SERVICE DES MINES DES VEHICULES D'OCCASION

Nous lisons dans le Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris du 9 juin la réponse faite par le Préfet de Police au docteur Lacroix, Conseiller général de la Seine, qui lui avait demandé s'il ne serait pas possible, lors du changement des cartes grises des automobiles et motocyclettes vendues d'occasion, de faire procéder à un contrôle de ces véhicules par le Service des Mines. Il est répondu dans les termes suivants : « Les effectifs dont disposent actuellement les services des mines départementaux ne permettent pas de procéder au contrôle des véhicules achetés d'occasion. Il serait donc nécessaire d'accroître le nombre des fonctionnaires du Service des Mines dans des proportions très importantes.

M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce, sous la haute autorité duquel ceux-ci sont placés, a été consulté à ce sujet ; il a précisé que la mesure préconisée, entraînant de nombreuses créations d'emplois, ne pourrait être décidée que par le Parlement ».

◆ LE PRIX DE LA PRESENTATION

Sait-on que dans le prix de revient d'une machine, 20 à 25 % sont absorbés par la finition (émailage, chromage, parbrisation, etc.).

◆ L'AUTOMOBILE ASSOCIATION

95 membres en 1905, près d'un million en 1950, cela mesure le succès de cette association (rappelons que la Fédération Nationale des clubs automobiles n'atteint que le tiers de cet effectif). La cotisation étant d'une livre, cela représente d'énormes possibilités d'action. On sait les services que rendent les patrouilles motocyclistes et l'organisation de dépannage (26.000 membres y ont eu recours). 480.000 membres ont fait établir leurs itinéraires pour l'Angleterre et 45.000 pour l'étranger.

◆ CAMPAGNE CONTRE LE BRUIT

En Italie on mène une vive campagne en faveur d'une circulation silencieuse, témoin cet article paru dans la presse et dont nous donnons ci-contre la traduction :

Un moyen de transport n'est vraiment confortable que lorsqu'il est silencieux, et le « Vespa » compte, parmi ses qualités essentielles, celle d'être silencieux.

Des dizaines de milliers de « Vespa » circulent à l'étranger et sont particulièrement appréciés pour cette caractéristique.

Mais une petite minorité de la clientèle italienne, sans tenir compte du code de la route et sans se soucier de la tranquillité des autres, bricole, supprime ou remplace le silencieux d'origine, en enfreignant la loi et en donnant lieu, par leur bruit irraisonnable, à des justes protestations.

La « Piaggio » ne peut que soutenir l'action des autorités en faveur d'une circulation silencieuse, contre les excès de ceux qui s'obstinent à considérer le bruit comme une expression de puissance.

Elle signale avoir donné des instructions précises à ses 900 Agents et Stations de Service, afin que tous les clients qui ont bricolé ou remplacé le silencieux original soient :

1° considérés comme étant déçus de toute garantie contractuelle.

2° exclus de toute aide, assistance et fourniture de pièces de rechange.

◆ LE PRIX DE L'ESSENCE

Nous indiquons ci-dessous la structure du prix, à Paris, de l'hectolitre d'essence dans le cas du pompiste libre :

Prix paritaire	1.225
Fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale	195
Taxe intérieure	2.369 28
Redevance Institut du Pétrole..	8
Frais de mise en place	168 55
Marge de distribution	214
Taxe transaction et locale	107 17

Prix de vente au pompiste libre	4.287
Marge du pompiste libre	237
Taxe de transaction locale	116

Prix de vente à la pompe

4.640

◆ LA SUISSE EST-ELLE UN PAYS CHER ?

Sous ce titre la « Revue Automobile » de Berne publie une étude approfondie ayant pour objet de réfuter cette accusation de prétendue cherté. Cette étude est basée sur une enquête de comparaison des prix à laquelle s'est livré récemment l'Office Central Suisse de tourisme. Elle a porté sur neuf régions différentes : le Nord de la France (Paris), le Midi de la France, l'Italie, la Belgique, la Hollande, l'Angleterre, l'Allemagne occidentale, la Suède et l'Autriche. On y a comparé, avec le coût des mêmes prestations en Suisse le montant des sommes que doit dépenser — dans une grande ville et dans une région touristique proprement dite — un touriste de ressources moyennes pour ses déplacements, son entretien, certains extras et ses menues dépenses.

Les prix pratiqués dans ces dix régions touristiques (neuf à l'étranger plus la Suisse) s'échelonnent sur autant de rangs dont le premier est le meilleur marché, et le dixième le plus cher.

En ce qui concerne le coût des déplacements, la Suisse occupe le 6^e rang avec ses billets aller et retour en 2^e et 3^e classe.

Dans une grande ville et un hôtel moyen, le diner, la nuitée et le petit déjeuner reviennent à 16 francs. La Suisse vient donc au troisième rang ; elle est plus chère que l'Autriche et la Hollande, mais meilleur marché que sept autres pays. Dans les régions touristiques en revanche, ce pays occupe le sixième rang pour les établissements moyens et le huitième pour les établissements modestes en ce qui concerne le diner, la nuitée et le petit déjeuner. Cependant les hôtes étrangers constatent que même dans les catégories inférieures, les chambres sont partout propres et les portions larges. Certains articles publiés par la presse étrangère et représentant la Suisse comme chère, voire inabordable pour les touristes au regard des autres pays, ne sont donc pas fondés, car en examinant d'un peu plus près les prix indiqués, on s'aperçoit vite qu'ils ont été payés par les touristes les plus exigeants en matière de confort ferroviaire, de gîte et de table.

◆ CIRCULER DANS UNE VILLE INCONNUE DEVIENT UN CASSE-TETE

Nous reconnaissons que le développement certain du trafic soulève de nombreux problèmes, qu'il s'agisse de la circulation ou du stationnement, et que nos villes se prêtent mal pour la plupart à une circulation intense. Trop souvent, toutefois, on ne tient pas assez compte des conducteurs étrangers à la ville. Il faudrait ou bien prévoir de grands itinéraires amplement et clairement signalés, ou établir des déviations.



PIAGGIO & C.

COMUNICATO

Un mezzo di trasporto è veramente confortevole quando è silenzioso e la VESPA ha, fra le sue spiccate prerogative, anche quella della silenziosità. Decine di migliaia di VESPA circolano all'estero e sono particolarmente apprezzate per tale loro caratteristica.

Ma una esigua minoranza della clientela italiana senza rispetto alcuno per le norme del codice stradale e per la quiete altrui, manomette, abolisce o sostituisce il silenziatore originale, contravvenendo alla legge e provocando con irragionevole strepito le più giustificate proteste.

La PIAGGIO non può che affiancarsi all'azione delle Autorità in favore di una circolazione silenziosa, contro le intemperanze di coloro che si ostinano a considerare il rumore come espressione di potenza.

Comunica di aver impartito tassative disposizioni alle sue 900 Agenzie e Stazioni di servizio perché tutti i clienti che abbiano manomesso o sostituito il silenziatore originale vengano senz'altro

1. considerati decurtati da qualsiasi garanzia contrattuale;
2. esclusi da qualsiasi prestazione, assistenza o fornitura di parti di ricambio.

ETUDE COMPARATIVE DU MONOCYLINDRE ET DU TWIN

VOICI longtemps que nous entendons des gens affirmer périodiquement que le monocylindre est condamné à disparaître. Pourtant à ce qu'il nous semble, cette prévision ne semble pas en voie de réalisation, bien au contraire.

En somme, quels défauts présente le monocylindre ? Pourquoi devrait-on le supprimer ? Il paraît en effet avoir atteint à présent un degré de perfection très poussé et pour un mourant, il fait preuve d'une singulière vigueur. Peut-être faut-il alors considérer les étonnan-

tes performances réalisées jusqu'ici comme une sorte de glas ou encore comme la dernière lueur que jette une chandelle qui s'éteint ? C'est fort possible et une opinion fort répandue veut que le monocylindre soit finalement destiné à être sacrifié sur l'autel du progrès. Cela en dépit de son rendement excellent, car les vœux d'une grande partie de notre communauté motocycliste sont formels et sur bien des points on est obligé de reconnaître son insuffisance.

Malgré tout il restera beaucoup de per-

sonnes qui regretteront sa disparition, particulièrement en ce qui concerne les fameux monos de 350 et 500 cmc. construits en Grande Bretagne et qui, soyons-en sûrs, laisseront un vide difficile à combler. Aucun polycylindre ne pourra le remplacer complètement ; si brillantes que soient les performances de ces nouveaux venus, ils n'arriveront jamais à satisfaire bon nombre de « mordus » du mono qui se régaleront du martèlement puissant d'un gros cylindre, qui apprécieraient la franchise de ses reprises en même temps que sa souplesse étonnante, car en réalité ce sont ces qualités qui ont assuré son succès, compensant largement quelques inconvénients particuliers à sa conception même.

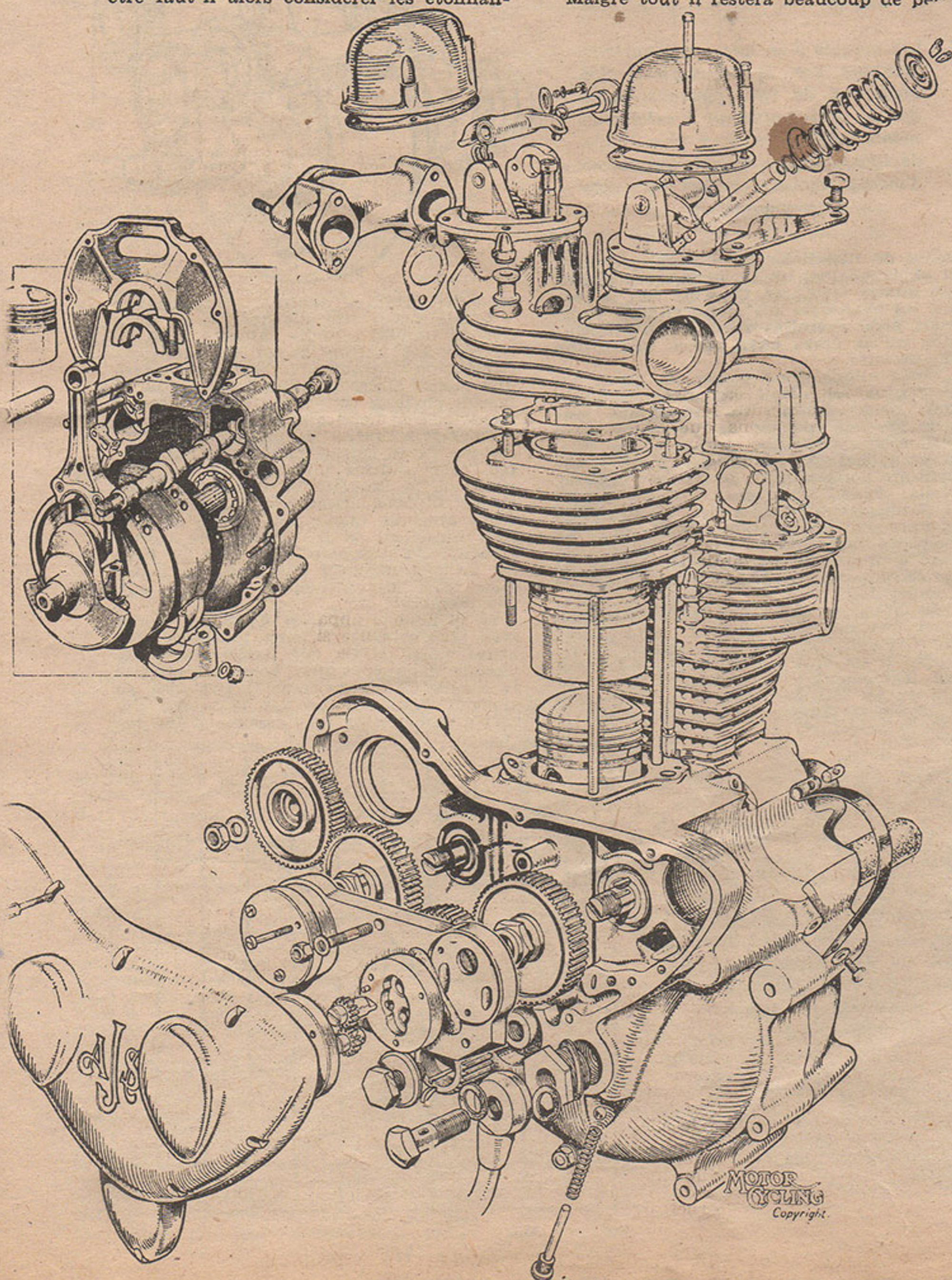
Allons-nous ici soulever une controverse ? Oui, dans une certaine mesure, parce que loin de vouloir défendre le mono à tout prix, nous affirmons être partisan du polycylindre, avec cependant une pointe de sympathie pour nos anciens monocylindres.

CAUSES DE DECLIN DU MONOCYLINDRE

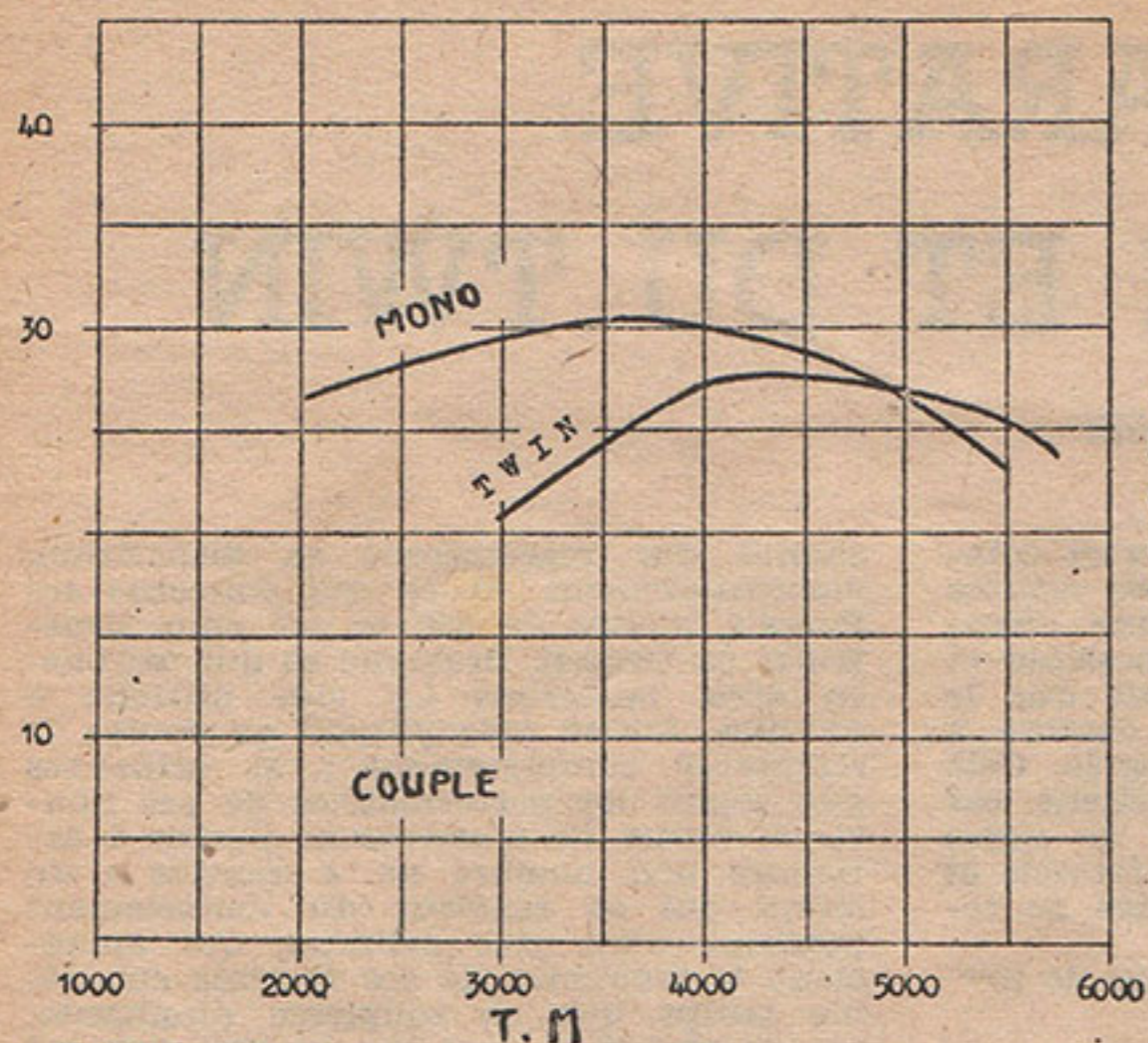
Disons tout de suite que la désaffection dont souffre le monocylindre n'est pas du tout particulière à la motocyclette. Elle s'est produite d'une façon très nette et irrévocable en construction automobile il y a déjà bien des années. Il est difficile de préciser si cette disgrâce doit être attribuée au fait que les automobilistes réclamaient à la fois une plus grande souplesse, un silence et un confort accrus ou alors peut-être simplement une puissance améliorée. Pour notre part, nous sommes enclins à penser que le silence et le confort sont les facteurs auxquels sont le plus sensibles les occupants d'une voiture automobile, étant donné qu'ils sont affectés par le bruit et les vibrations bien plus que le motocycliste assis sur une selle ; non parce qu'ils sont différents de par leur personne physique ou leur tempérament, mais parce qu'enfermés à l'intérieur d'une carrosserie, ils sont plus directement sujets à toutes sortes de bruits.

La même évolution s'est produite dans le domaine industriel. Ainsi nous avons connu autrefois un meunier isolé dont la petite usine se trouvait à quelques kilomètres de notre maison. Il utilisait un moteur à essence avec un énorme cylindre et un volant presque aussi grand que la façade d'une maison, lequel moteur troublait la tranquillité de tout le voisinage, dans un rayon important. Dernièrement, nous sommes passés voir le vieux meunier : il travaille maintenant avec un moteur Diesel 6 cylindres qui ne fait pratiquement aucun bruit en dehors des ateliers.

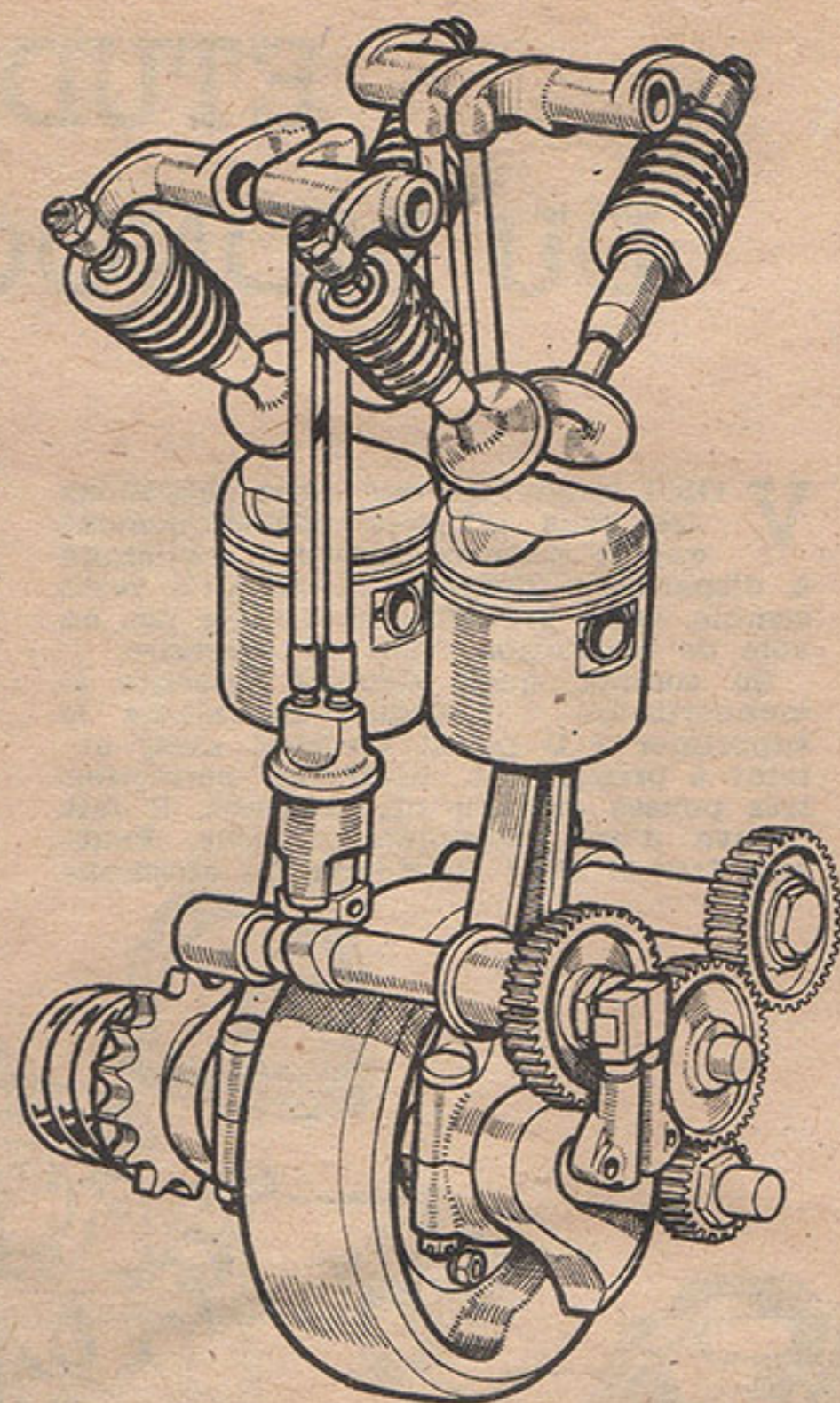
Certains « vertical twins » sont traités littéralement comme deux monocylindres accolés. Dans le cas de l'A.J.S., cette conception a été poussée jusqu'au point de diviser le volant en deux parties, de façon à utiliser un palier central. Les deux groupes (cylindre, culasse et tringlerie de distribution) sont indépendants l'un de l'autre.



SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TÂRD QUE JAMAIS



■
 Courbes de puissance d'une 500 culbutée monocylindrique classique et d'une vertical twin également culbutée, toutes deux ayant les caractéristiques de machines de tourisme.
 ■



Toutes ces remarques nous amènent à constater ce qui suit : le monocylindre ne développe pas sa puissance d'une manière aussi souple et silencieuse. Mais tant qu'il y aura des motocyclistes décidés à supporter le bruit et les vibrations de ce type de moteur en échange de sa maniabilité, de sa nervosité, de sa simplicité et aussi de son bas prix de revient, il est assuré de survivre. Si l'usager désire au contraire de brillantes performances alliées à un silence relatif, à l'absence

de vibrations, à un couple régulier, il choisira alors un bicylindre, ou mieux, un quatre cylindres. Ce n'est que le jour où les avantages du monocylindre pourront être « greffés » sur le multicylindre, qu'on devra envisager la disparition du premier.

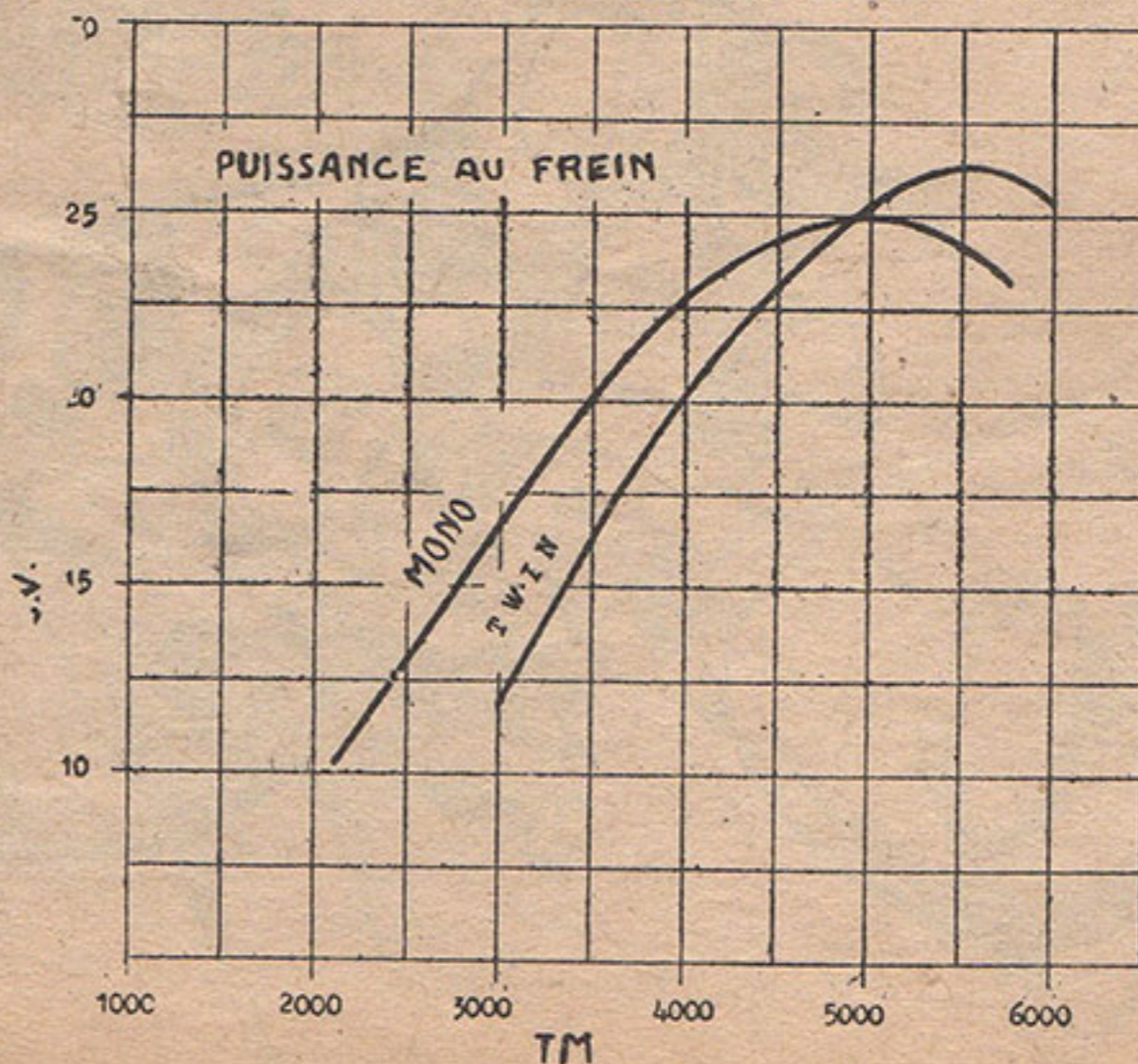
Nous allons donc passer en revue un peu plus en détail les caractéristiques des deux types. Un graphique représente les courbes de puissance d'un 500 monocylindre à soupapes en tête, commandées par culbuteurs, et d'un bicylindre vertical twin de même cylindrée. Tous deux ont des caractéristiques « Tourisme », c'est-à-dire un taux de compression permettant l'utilisation de l'essence ordinaire et des profils de cammes courants se différenciant nettement de ceux qu'on trouve sur les machines de compétition.

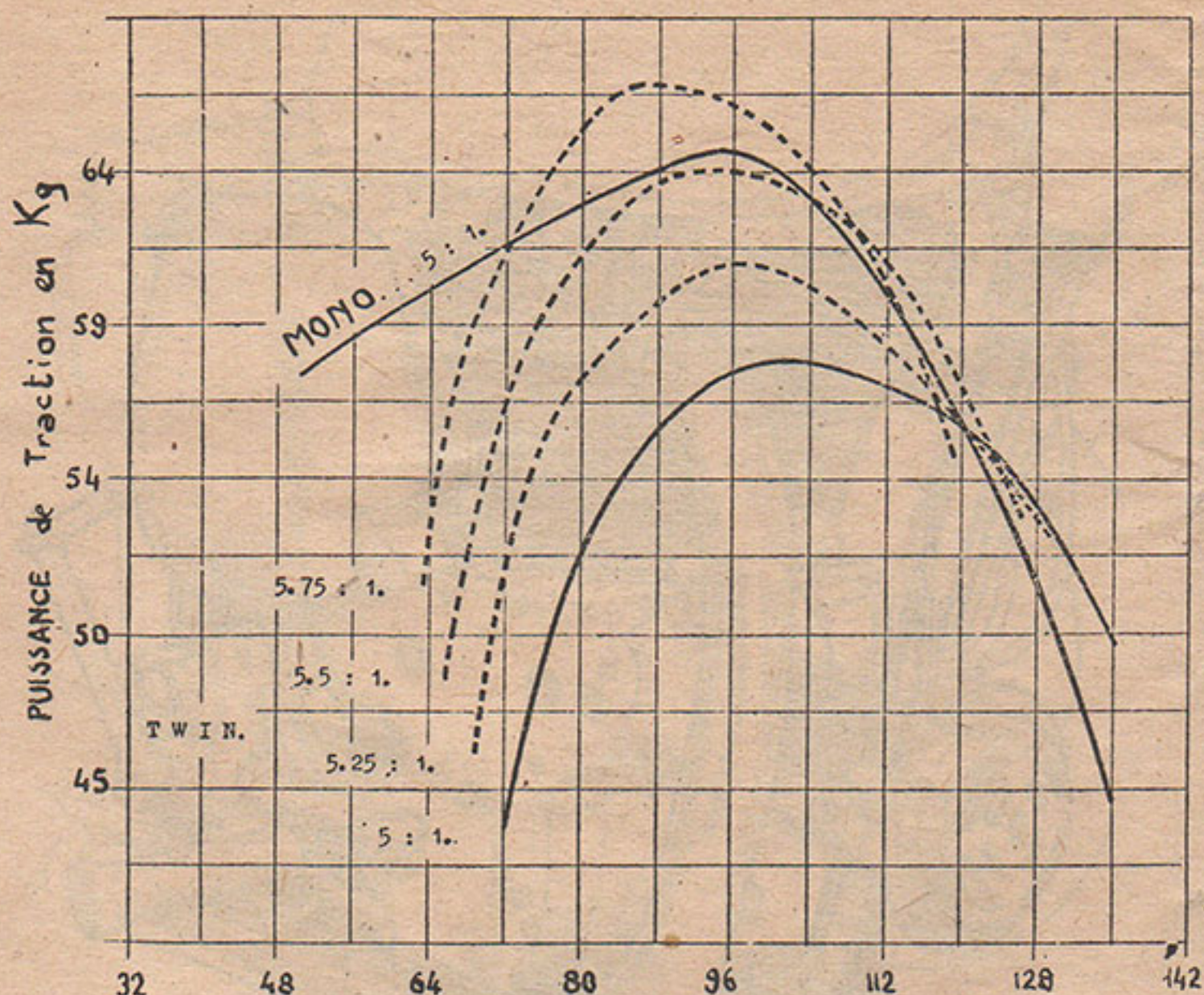
La première chose qui saute aux yeux, c'est que nos deux moteurs développent sensiblement la même puissance maximum. Il est vrai que maintenant le twin est légèrement plus puissant, mais cela est dû au fait qu'il tourne à un régime plus élevé. D'autre part, lorsque sa vitesse de rotation diminue, sa puissance « baisse » plus vite que dans le cas d'un seul et unique cylindre. Ainsi à 3.000 t.m., elle est parfois de 30 % inférieure. Conclusion pratique : pour conserver une même allure maximum sur route, il faudra changer de vitesse plus fréquemment avec le twin qu'avec le mono.

En convertissant la puissance en CV déduite de la courbe précédente, en couple, nous aurons une idée encore plus nette de la capacité de puissance supérieure du monocylindre et nous connaîtrons ainsi la valeur des efforts de torsion résultant de la rotation de l'arbre moteur. On constate alors que le twin est un peu avantageux aux grandes allures, mais qu'il est nettement surclassé aux bas régimes.

La différence apparaît de façon encore bien plus évidente si nous poussons plus avant notre étude des performances de chaque moteur et que nous considérons la courbe dite « de traction ». L'effet de traction considéré ici est le même qui sert à caractériser la puissance d'une lo-

■
 Graphique illustrant la conversion en couple moteur de la puissance et démontrant la capacité de puissance supérieure du monocylindre.
 ■





comotive (il se mesure au moyen d'un dynamomètre). Les deux courbes pleines correspondent respectivement à nos deux moteurs auxquels nous avons donné un rapport de démultiplication de 5:1. Il ne fait aucun doute que le bicylindre réclame un rapport de démultiplication plus élevé ; en effet, en vue de retrouver une force de traction du même ordre de grandeur, il convient d'essayer plusieurs rapports de vitesse plus démultipliés. Les courbes obtenues parlent d'elles-mêmes : en augmentant progressivement la démultiplication, il est possible d'aboutir à une force de traction maximum égale à celle du mono et même de la dépasser, mais en fin de compte, on n'y a pas intérêt ; c'est là un résultat sans valeur, si l'on songe que nous n'arriverons jamais par ailleurs à donner à 50 kms à l'heure la même puissance de traction au twin qu'au mono.

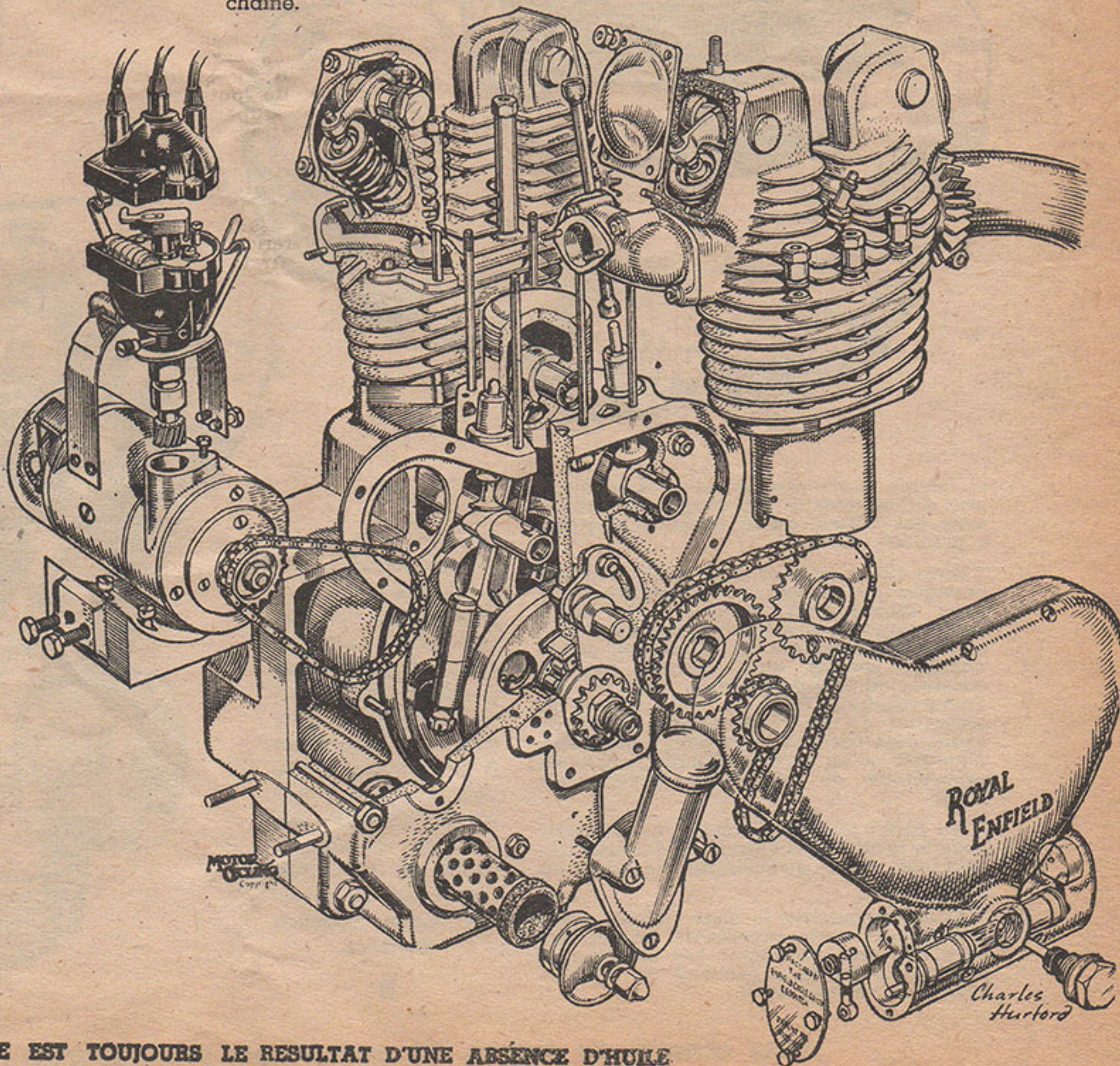
PERFORMANCES

A quelles répercussions devons-nous nous attendre en ce qui concerne les performances sur route de nos machines ? Ces performances ne font que confirmer ce que nous savons déjà, sur les puissances développées. Considérons par exemple le couple disponible sur l'arbre moteur. Le monocylindre commencera à peiner, disons à 50 kmh., mais aura encore suffisamment d'énergie pour accélérer un peu ou gravir une faible pente, alors que placé dans les mêmes conditions un twin « calera » aussi franchement que si l'allumage avait été coupé, à moins naturellement qu'on passe à une vitesse inférieure. Seuls quelques rares twins continueront à « cogner » à la manière d'un bon vieux mono.

En résumé, étant donné son aptitude à tourner vite et à développer sa puissance à haut régime, le twin demande à être conduit avec plus de doigté et certaines précautions, ce qui n'est pas nécessairement une mauvaise chose.

La vitesse maximum est aussi élevée, mais elle n'est plus tout à fait si facile à atteindre ; on est conduit à faire usage, plus souvent de la boîte de vitesses et cela à des régimes bien plus élevés ; d'autre part, il faudra plus d'attention et de science pour tirer le maximum de sa machine, surtout si elle est fort chargée. Ce qu'il explique que des propriétaires de twins soient parfois déçus quant à la vitesse maximum de leur monture, vitesse qu'ils ne parviennent jamais à atteindre, soit que les lignes droites sur routes sont trop courtes, soit qu'ils changent trop tôt de vitesses, c'est-à-dire à un moment où le couple moteur est insuffisant pour accélérer franchement. Le mono, lui, n'est pas aussi délicat et ce

Ci-dessous : un twin de belle allure : le Royal-Enfield. Les constructeurs ont fait un large emploi des alliages légers. Chose peu courante dans la construction actuelle, le carter moteur fait office de réservoir d'huile, et l'entraînement des deux arbres à cames se fait par chaîne.



n'est pas là un de ses traits les moins séduisants.

COUPLE ET REGIME

La différence fondamentale entre twin et-mono se réduit au fond à une question de couple et de régime. En petites cylindrées, le phénomène est encore bien plus apparent. Nous nous souvenons d'une petite 250 à deux cylindres qui vrombissait à perdre haleine et qui atteignait des vitesses étonnantes. Mais lorsque son régime baissait sensiblement, elle s'avérait bien inférieure à une bonne machine classique de cylindrée équivalente.

En passant par contre aux moteurs de forte cylindrée, nous voyons tout de suite que les chiffres sont en faveur du twin. Nous ne connaissons pas de 1000 cmc. à un seul cylindre, mais nous nous souvenons avoir conduit une 750 cmc. équipée d'un gros mono, et qui, on s'en doute, réclamait pour être manipulée pas mal d'adresse. Sans vouloir insister, disons seulement que les vibrations prenant naissance à bas régime sur un tel moteur sont presque impossibles à décrire.

La 750 bicylindre par contre est une machine extrêmement agréable et les nouvelles 650 twin ont acquis une réputation qui fait honneur à leurs créateurs ; on reste frappé de la puissance que ceux-ci sont parvenus à tirer de deux cylindres relativement petits.

Arrivés à la fin de cette étude, il pourrait sembler que tout ce que nous avons dit soit en faveur du monocylindre et que nous nous soyons efforcés de présenter le twin sous un jour défavorable. Si nous avons procédé de la sorte, c'est parce que nous avons pris le monocylindre comme base de comparaison. Au fond l'enseignement qu'on peut en tirer se réduit à ceci : mono et twin sont différents et chaque type de moteur a ses qualités et ses défauts. La question qui se pose est donc la

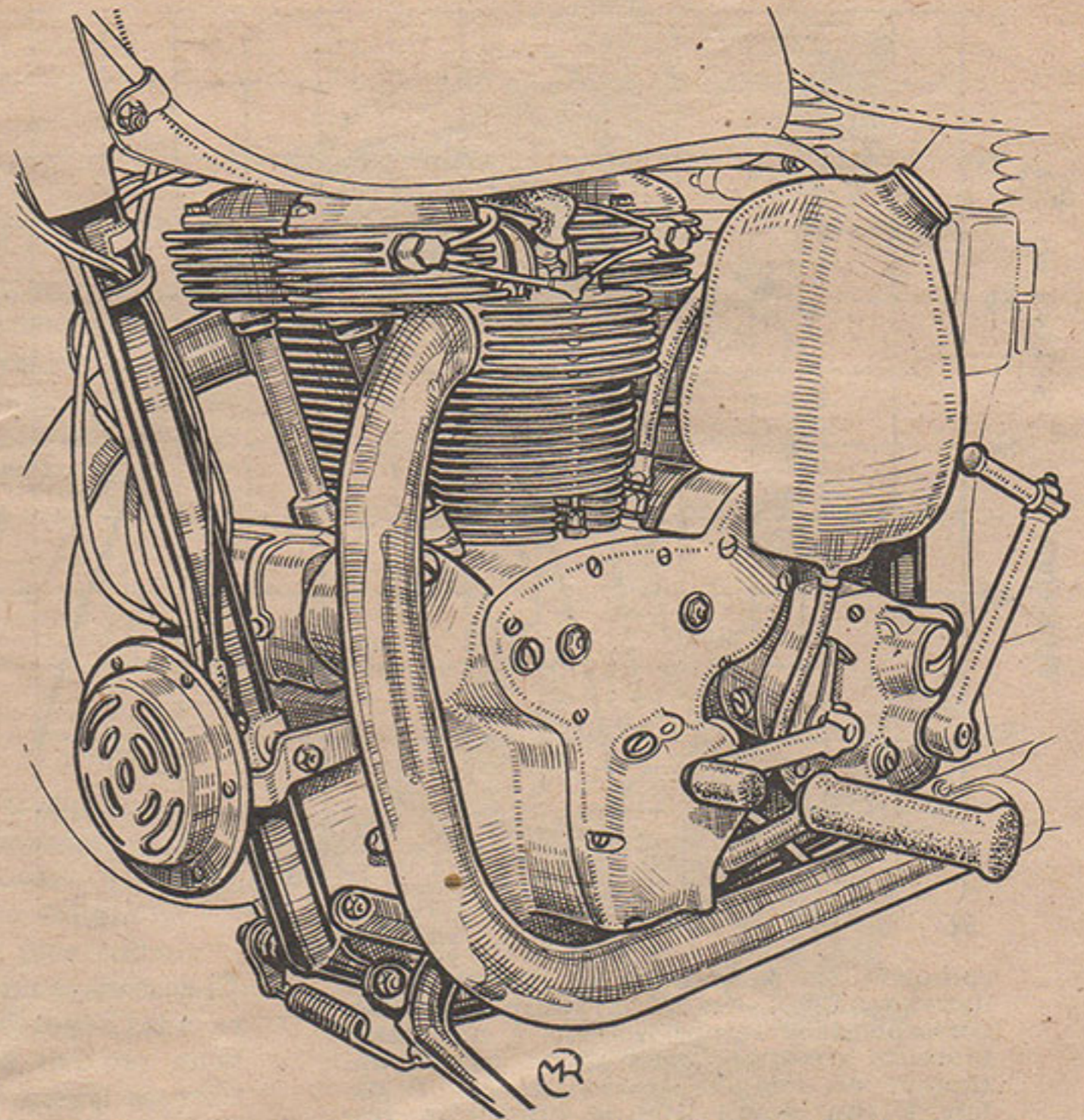
Diagramme donnant la force dite de traction fournie par la roue arrière avec un rapport de démultiplication de 5 à 1 pour le monocylindre et pour le bicylindre.

suiivante : pouvons-nous doter le twin des avantages particuliers présentés par le mono ou au contraire peut-on à la rigueur y renoncer ? Ces avantages mentionnés précédemment s'appellent : sécurité de fonctionnement, simplicité et faible prix de revient.

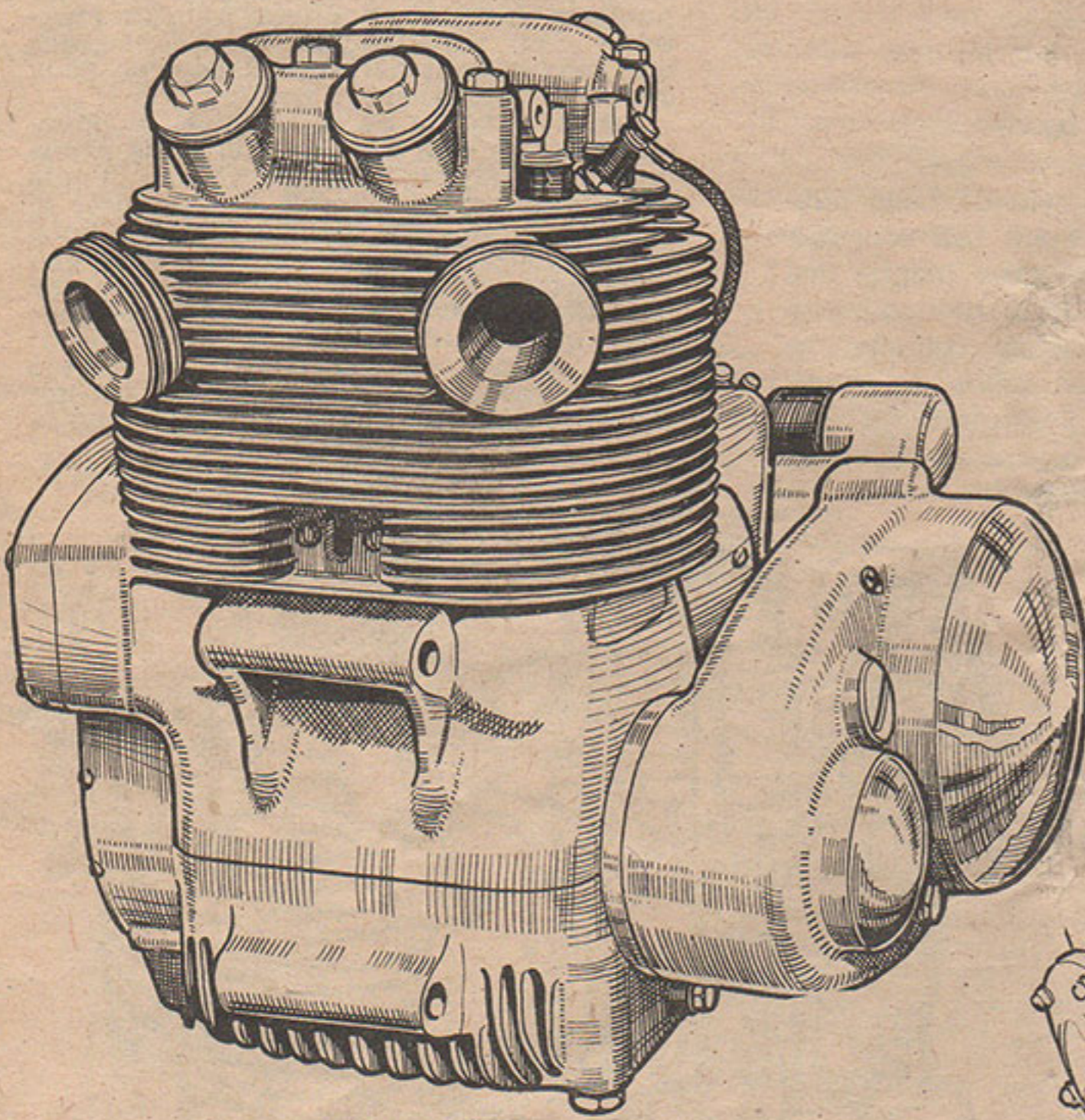
A propos du premier point cité, nous ne pensons pas tellement à l'élimination de tout risque de rupture, mais nous nous plaçons plutôt au point de vue de la technique moderne, c'est-à-dire que nous envisageons par là un entretien réduit au minimum. Autrement dit, il faudra par exemple qu'un twin puisse tourner plus longtemps sans avoir besoin d'être décalaminé ; ou bien au contraire sera-t-il nécessaire de procéder à des rodages de soupapes plus fréquents ? L'usure des cylindres sera-t-elle plus rapide ? Pour ce qui est de la simplicité, le monocylindre domine évidemment, mais toutes choses égales, est-ce vraiment primordial ? Un poste radio est relativement compliqué, personne ne s'en offusque. Quant aux frais de fabrication, matériau

Les américains eux mêmes, délaissant leurs grosses latérales, s'intéressent aux twins. Voici à droite, le nouveau 500 Indian « Warrior », dont la construction s'est nettement inspirée de la technique britannique.

De même en France, l'apparition d'un prototype a soulevé un intérêt considérable.



Pour conclure, nous dirons que le monocylindre est un engin parfait, d'un charme tout particulier pour qui sait passer sur quelques désagréments au demeurant bien minimes ; pourtant le motocycliste raffiné qui exige confort et silence alliés à de hautes performances préférera sans aucun doute un polycylindre.



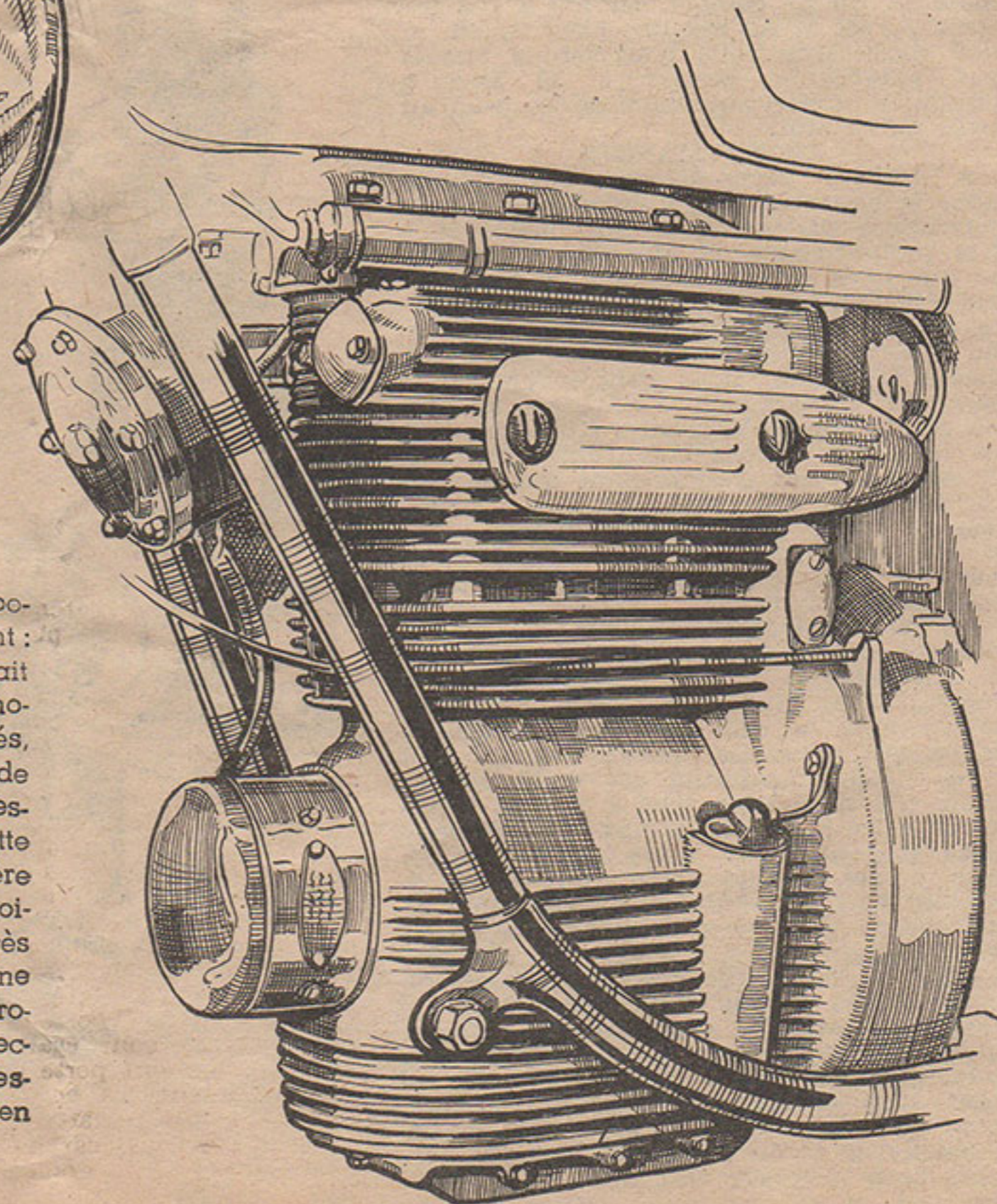
et heures de travail, ils sont certainement plus élevés dans le cas d'un polycylindre, mais pas autant qu'on pourrait le croire à première vue.

Nous allons pouvoir donner une réponse pratique aux trois points mentionnés ; nous dirons tout d'abord qu'il existe maintenant de nombreux types de motos à deux cylindres qui se vendent en grand nombre, ensuite qu'il n'existe pas de constructeurs d'automobiles sortant des monocylindres. Pour ce qui est de la puissance et des performances, nous en avons déjà parlé et nous nous contentons d'ajouter qu'on ne voit presque jamais un propriétaire de bicylindres revenir au mono.

Au passif du monocylindre, nous inscrivons le bruit et les vibrations souvent importants, bien qu'atténués de plus en plus.

Dans ce domaine, le deux cylindres manifeste une nette supériorité, encore que bien des gens ne soient pas absolument convaincus de la supériorité de l'équilibrage du vertical twin.

Un autre twin, disposé longitudinalement : le Sunbeam. Il fait l'admiration des motocyclistes raffinés, épris de propreté, de silence et de souplesse mécaniques. Cette technique particulière à la marque, témoigne d'un souci très poussé d'établir une machine se rapprochant de la perfection et qui ne nécessite qu'un entretien minimum.



Les gros JAP en V

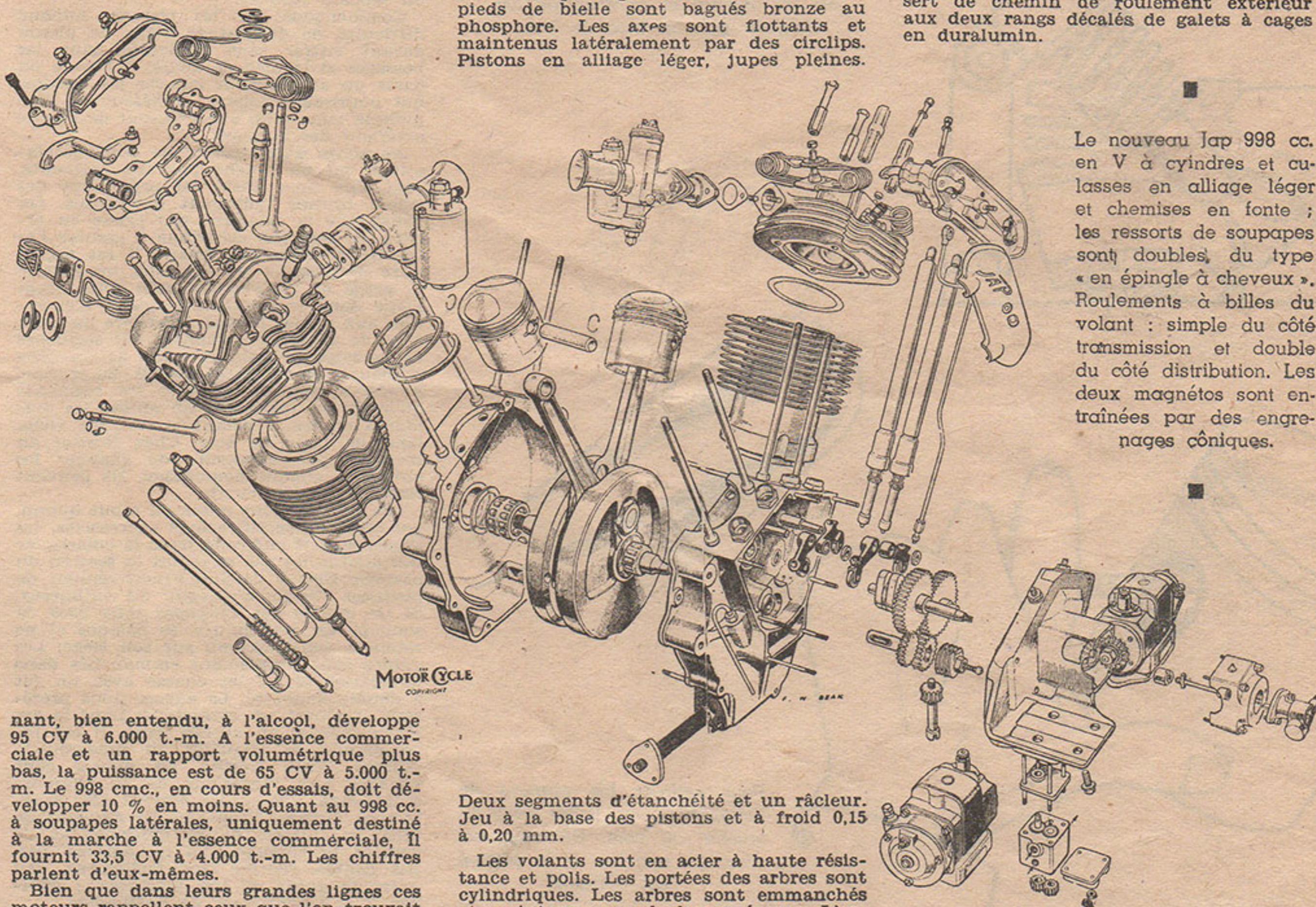
LES moteurs Jap ont été célèbres de tout temps pour leurs performances et la haute précision de leur construction. Puis la marque a concentré ses efforts sur les moteurs fixes. Néanmoins elle a sorti depuis la Libération un deux cylindres jumelés à soupapes latérales, un petit deux temps et surtout des monocylindres qui sont largement utilisés sur les machines de dirt track et les voitures racers 500 cmc. En principe ces moteurs marchent au méthanol et ils développent près de 45 CV.

Mais il y a une demande certaine pour les machines de grosse cylindrée, ainsi qu'en témoigne le succès de la 4 cylindres Ariel et de la Vincent H.R.D. De plus certains propriétaires et constructeurs de racers désirent pouvoir interchanger un moteur de 1.100 cmc. avec leur moteur 500 cmc. Ainsi Jap rentre-t-il dans la lice avec trois gros moteurs en V. Le 1096 cmc. culbuté, avec un rapport volumétrique de l'ordre de 14 à 1, et fonction-

léger sont chemisés en fonte spéciale. La culasse est également en alliage léger. Les sièges de soupapes en sont rapprochés. Le moteur de 1.096 cmc. a un alésage de 84 mm, le 998 cmc. un alésage de 80 mm. La course est la même, 99 mm. Les trois moteurs pèsent le même poids, environ 60 kgs. Les moteurs à soupapes en tête ont deux magnétos et deux carburateurs. Chambres d'explosion hémisphériques avec pipes d'admission déportées pour permettre de loger les deux carburateurs. Le moteur à soupapes latérales a un seul carburateur et un allumage par bobine. Pour la marche à l'alcool, le rapport volumétrique est de 14 à 1, pour l'essence de 7,2 à 1, et dans le cas du moteur à soupapes latérales de 6 à 1.

Les bielles sont à fourche, ce qui évite de décaler les cylindres. Elles sont en acier à haute résistance et polies pour permettre de déceler la moindre crique. Des bielles en alliage léger auraient dû avoir de plus grandes dimensions. Les pieds de bielle sont bagués bronze au phosphore. Les axes sont flottants et maintenus latéralement par des circlips. Pistons en alliage léger, jupes pleines.

serrage voulu (remarquons d'ailleurs que le frein d'écrou est justifié dans le cas de portées tronconiques). Revenons à l'embiellage. Monsieur Grenning, qui a dessiné ces très beaux moteurs, n'est pas partisan des coussinets lisses qui, croit-il, ne résisteront pas aux efforts qui leur seraient imposés (c'est une opinion qui pourrait être discutée, et pour notre part nous estimons que c'est une discussion tout académique et que, s'ils sont exactement calculés, les embiellages à coussinets lisses et ceux à galets peuvent donner des résultats équivalents). L'embiellage sur ces nouveaux moteurs est extrêmement étudié. La tête de bielle femelle en particulier est consolidée à sa base par une patte transversale qui maintient l'écartement des deux œils. La bielle femelle tourillonne sur 58 galets maintenus par deux rondelles latérales. Ils portent intérieurement sur une bague en acier cémenté. Cette bague est emmanchée dans les œils de la bague femelle et sert de chemin de roulement extérieur aux deux rangs décalés de galets à cages en duralumin.



Le nouveau Jap 998 cc. en V à cylindres et culasses en alliage léger et chemises en fonte ; les ressorts de soupapes sont doubles, du type « en épingle à cheveux ». Roulements à billes du volant : simple du côté transmission et double du côté distribution. Les deux magnétos sont entraînées par des engrenages coniques.

nant, bien entendu, à l'alcool, développe 95 CV à 6.000 t.-m. A l'essence commerciale et un rapport volumétrique plus bas, la puissance est de 65 CV à 5.000 t.-m. Le 998 cmc., en cours d'essais, doit développer 10 % en moins. Quant au 998 cc. à soupapes latérales, uniquement destiné à la marche à l'essence commerciale, il fournit 33,5 CV à 4.000 t.-m. Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Bien que dans leurs grandes lignes ces moteurs rappellent ceux que l'on trouvait sur les Morgan et sur les Brough Superior, ils ont été considérablement améliorés et complètement redessinés.

Ce sont des moteurs en V moins encombrants que ne le serait un deux cylindres jumelés de cette cylindrée. D'autre part, Jap disposait d'un outillage très moderne étudié pour la construction des moteurs en V, contrairement à ce qu'on pourrait penser, le cylindre arrière se refroidit parfaitement et il n'y a jamais eu le moindre ennui de ce côté.

Toute la partie basse de ces moteurs est identique. Le carter est en Elektron d'une grande légèreté et aussi d'une rigidité absolue. Les cylindres en alliage

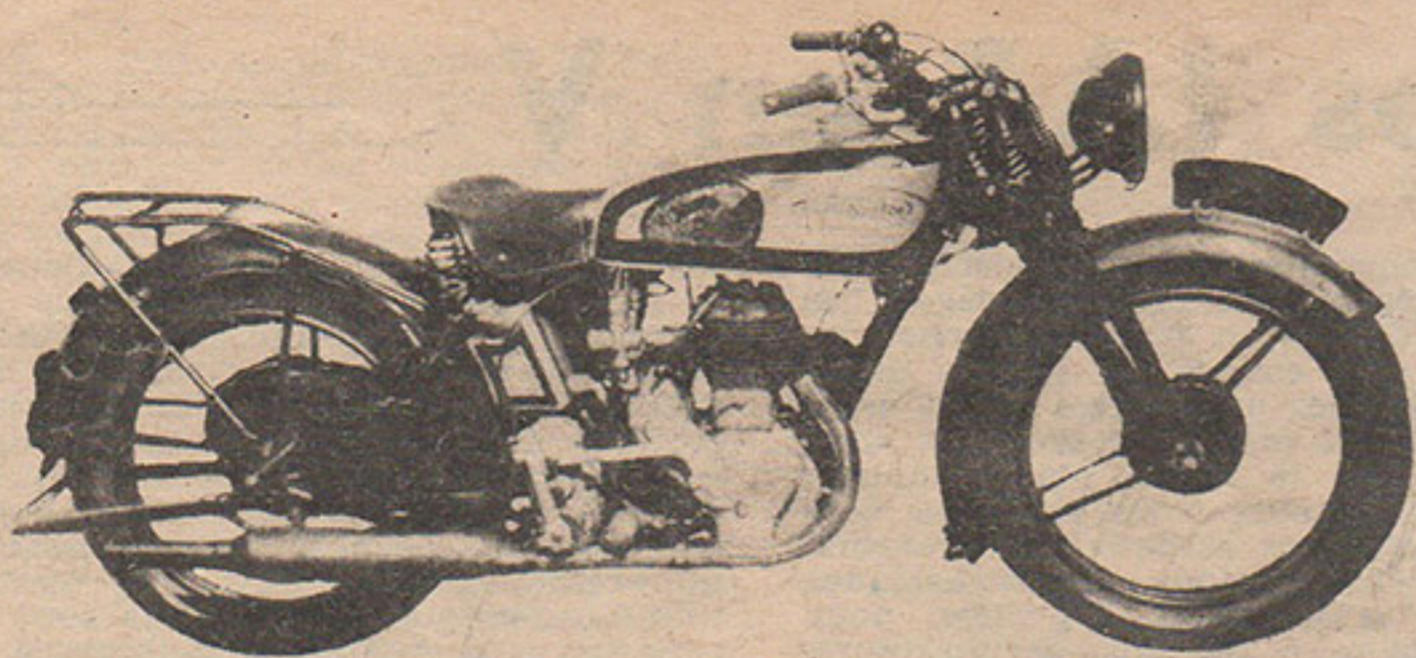
Deux segments d'étanchéité et un râcleur. Jeu à la base des pistons et à froid 0,15 à 0,20 mm.

Les volants sont en acier à haute résistance et polis. Les portées des arbres sont cylindriques. Les arbres sont emmanchés et maintenus par de larges écrous. L'arbre du côté distribution, celui du côté transmission ayant à supporter de plus gros effort a un diamètre de 3,33 cm. Roulements à galets simples à cages en duralumin du côté distribution et à double rangée côté transmission. Rondelles de poussée en bronze limitant le latéral. Elles portent des rainures radiales pour le graissage. Le latéral est d'un quart de millimètre. Les portées du maneton dans les volants sont également cylindriques. Un épaulement porte sur le volant et extérieurement au volant il y a un gros écrou. Chose remarquable, il n'y a pas de freins d'écrous, car avec ces derniers on ne peut arriver exactement au point de

Le graissage sur ces nouveaux moteurs est à carter sec effectué par deux pompes à engrenages, entraînées par une vis sans fin.

Quant aux deux magnétos, elles sont entraînées par un couple conique. Le couvercle de distribution comporte un socle qui reçoit de chaque côté les magnétos BTH et en dessous le boîtier commun aux deux pompes à huile. Au-dessus du boîtier est ménagé un petit réservoir d'huile d'où partent les diverses canalisations.

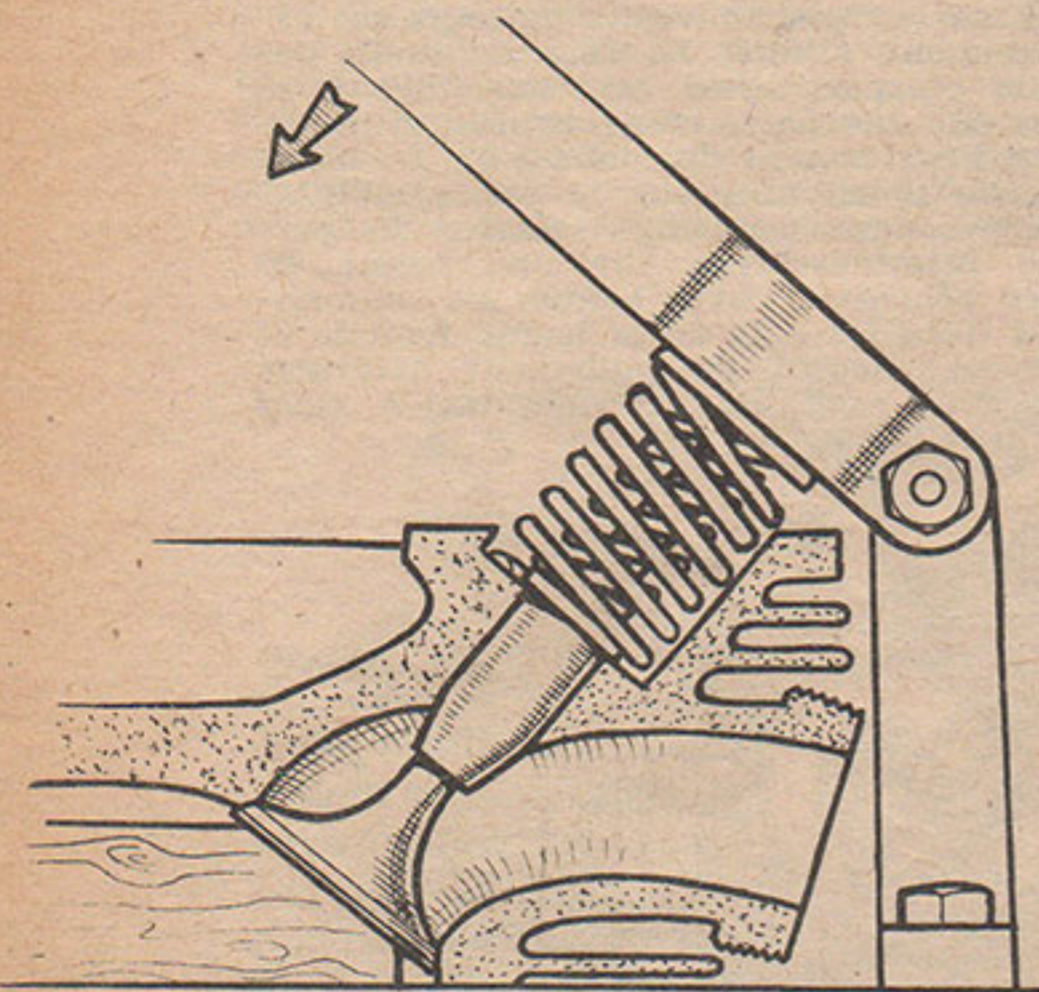
(suite page 572)



Il y a en France un nombre important de propriétaires de Norton de tous les modèles, depuis la 16 H jusqu'aux International et aux Manx. C'est probablement la 16 H qu'on rencontre le plus souvent et la plupart proviennent des surplus. Complètement remises à neuf par des maisons sérieuses, elles donnent la plus entière satisfaction. Très rapides pour un moteur à soupapes latérales, elles sont d'une robustesse à toute épreuve et leur tenue de route est digne de cette très grande marque. Aussi pensons-nous que quelques indications sur leur entre-

POUR LES POSSESSEURS

Pour les soupapes en tête, un outil articulé en feillard est boulonné sur l'établi. La branche supérieure est en fourche et la soupape est bloquée par un bloc de bois.



tien et leur révision intéresseront beaucoup de nos lecteurs. Nous parlerons aussi du modèle culbuté.

Commençons par les pistons. Aucune difficulté de démontage, l'axe de piston devant entrer sans difficulté dans les bossages et le pied de bielle. A l'usine on passe un alésoir pour enlever les bavures qui pourraient exister. A défaut on emploie la lame d'un canif autour de l'angle extérieur des bossages.

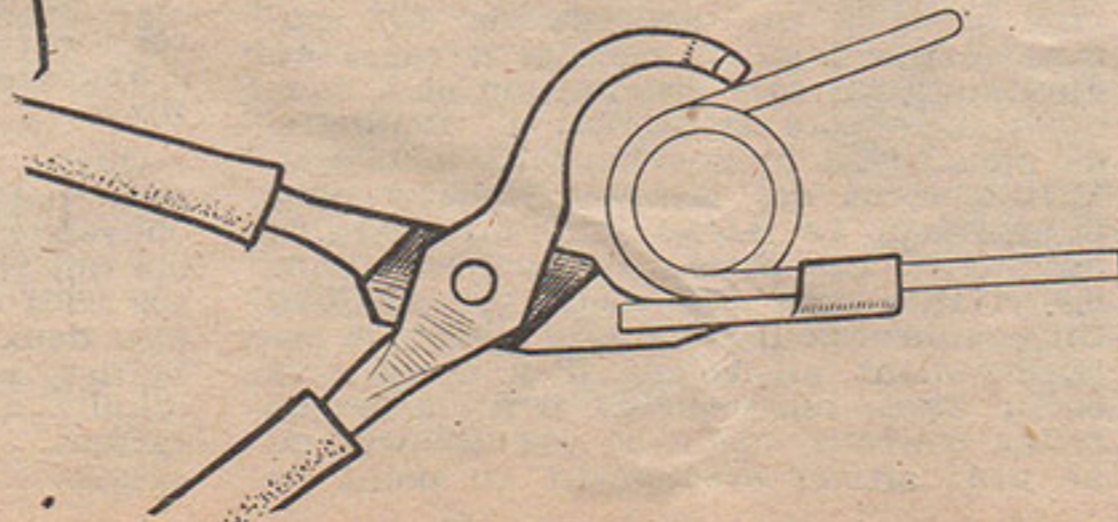
Au cours d'un démontage pour décalaminer, on ne touche pas aux segments, sauf s'ils sont brisés ou présentent des traces brunes indiquant des fuites. On pense que la calamine qui existe en arrière du segment contribue à assurer l'étanchéité. Toutefois, quand il est nécessaire de changer un segment, on nettoie la gorge et on s'assure qu'il joue librement dans la gorge. Le service d'entretien aux usines Norton considère qu'il est vain de chercher à monter des segments neufs dans un cylindre usagé et par conséquent plus ou moins ovalisé. En somme, il n'y a lieu de changer les segments qu'après un réalésage. On enlève les segments en les « pelant » avec un vieux bout de lame de scie. Chez Norton on n'estime pas nécessaire de changer les circlips à chaque démontage. Ils peuvent resservir indéfiniment.

Les culasses sont mises au rebut quand, par suite de rectifications successives, les sièges se sont enfermés dans la culasse, ce qui lamine les gaz et réduit la section du passage. Cela a de plus l'inconvénient de modifier l'angle d'attaque du culbuteur. Si les guides des soupapes sont usés, la soupape est mal guidée, se balance et ne retombe pas d'aplomb sur son siège. Les guides sont simplement emmanchés dans la culasse et on les chasse avec un jet à double diamètre. Là encore nous préférons employer un extracteur. Dans le cas d'une culasse en alliage léger, il est recommandé de chauffer au préalable la culasse. Chez Norton les guides sont chassés vers l'intérieur de la chambre d'explosion. Les guides doivent être exactement ajustés. Trop gros ils risquent de fêler la culasse, de se déformer et de coincer la soupape. Ils ne doivent pas, par contre, rentrer trop facilement. Jeu entre le guide et son logement : environ 2 à 3 centièmes de millimètre.

Pour comprimer les ressorts de soupapes et enlever celles-ci, aucune difficulté avec les outils qu'on trouve dans le commerce. Chez Norton, pour les soupapes en tête, ils emploient un levier à fourche en feillard articulé sur un petit bâti en feillard également, boulonné sur l'établi. On place à l'intérieur de la culasse un bloc de bois qui maintient les soupapes. Pour les soupapes latérales dont la chape fait corps avec le cylindre, un vieux piston est boulonné sur l'établi et sert à maintenir le cylindre renversé. Sur une barre est brasé un bout de tube échancre (pour pouvoir sortir les demi clavettes coniques). Cette barre prend son point d'appui sur l'écrou d'un long boulon fixé

Pour extraire les pignons de distribution : un levier avec un crochet au bout. Un coup sec avec un marteau et le pignon est dégagé.

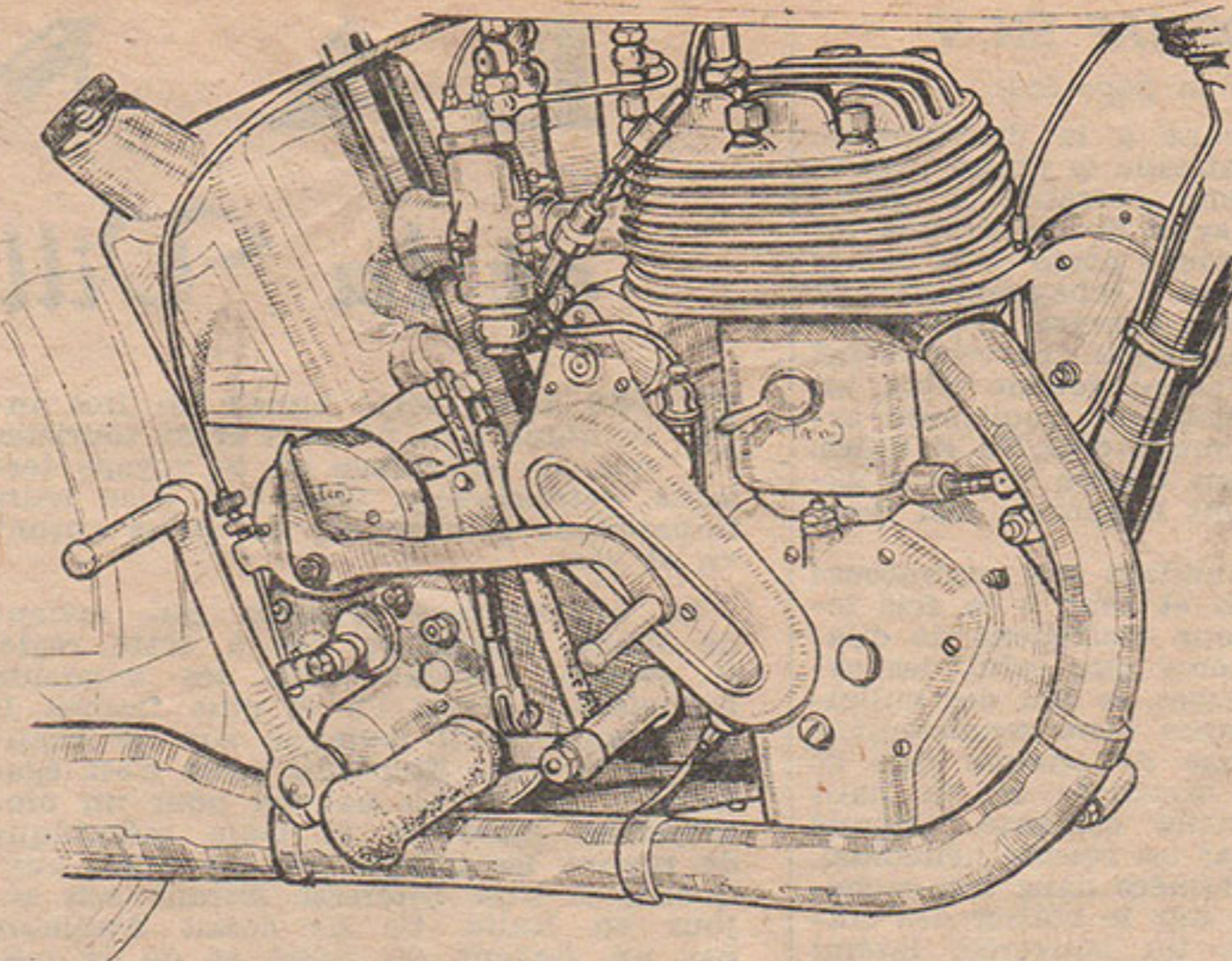
Pour le démontage, l'axe du piston devant jouer sans difficulté dans les bossages, il convient d'enlever les bavures qui pourraient exister avec un alésoir ou à défaut avec un canif. Une pince spéciale est très utile pour comprimer les ressorts en épingle à cheveux.



sur l'établi et à son autre extrémité elle est maintenue par un long crochet.

Comprimer les ressorts en épingles à cheveux des moteurs ACT est singulièrement facilité par une pince spéciale. Sur une des mâchoires est brasée une plaque. A l'autre mâchoire est substituée une pièce d'acier doux qui est de forme circulaire et nervurée. Elle porte sur les spires du ressort. Quant aux bras, ils sont prolongés par des tubes afin d'augmenter les bras du levier.

Extirper les pignons de distribution apparaît à première vue comme assez difficile. En effet, on ne peut donner aux crochets plats qui portent en arrière du pignon une épaisseur suffisante et ils cèdent. Veut-on au contraire les tremper et c'est le boulon qui s'infléchit. Chez Norton on emploie un levier à pneu qui est biseauté à une extrémité et soudé pour former un crochet. On desserre l'écrou du pignon de deux ou trois tours, on engage le coude du levier en arrière du pignon. On appuie le levier sur cet écrou et on fait pression vers le moteur. Un coup sec du marteau à l'extrémité du levier et le pignon est dégagé.



Dessin du moteur très connu de la 16 H. Son grand emploi dans l'armée et pour les services pénibles est justifié par sa grande robustesse et l'accessibilité des organes.

DE NORTON 16 H ET 18

Le remplacement des blocs de caoutchouc de l'amortisseur est assez difficile. Il existe en Angleterre un outil spécial (Taylor Matterson de Londres). A défaut, on peut river ensemble deux vieux disques d'embrayage sur lesquels on fixe un levier. On peut ainsi déplacer les vannes et en comprimant les autres blocs avoir la place d'insérer le nouveau bloc.

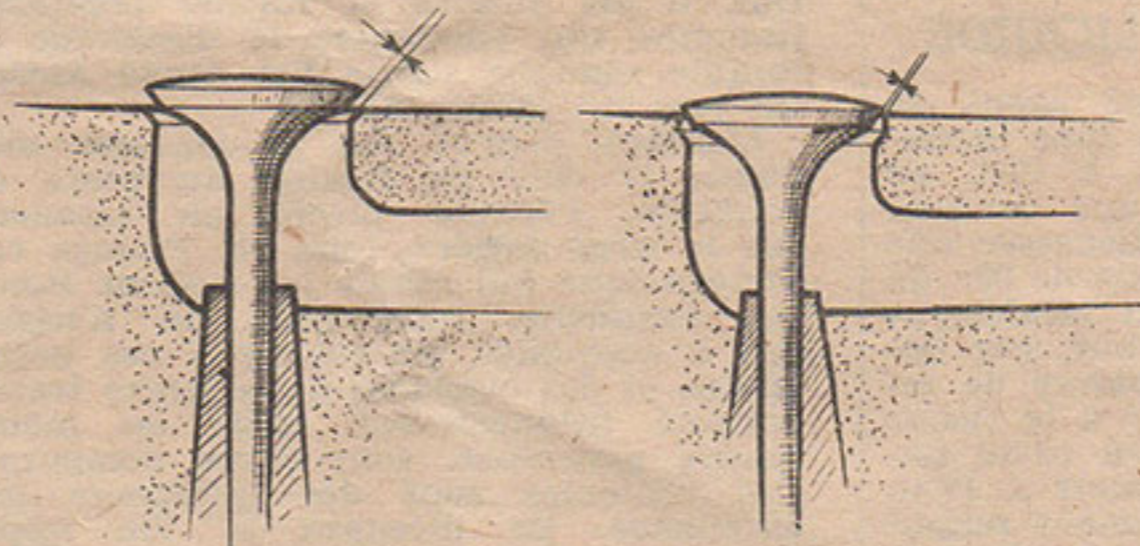
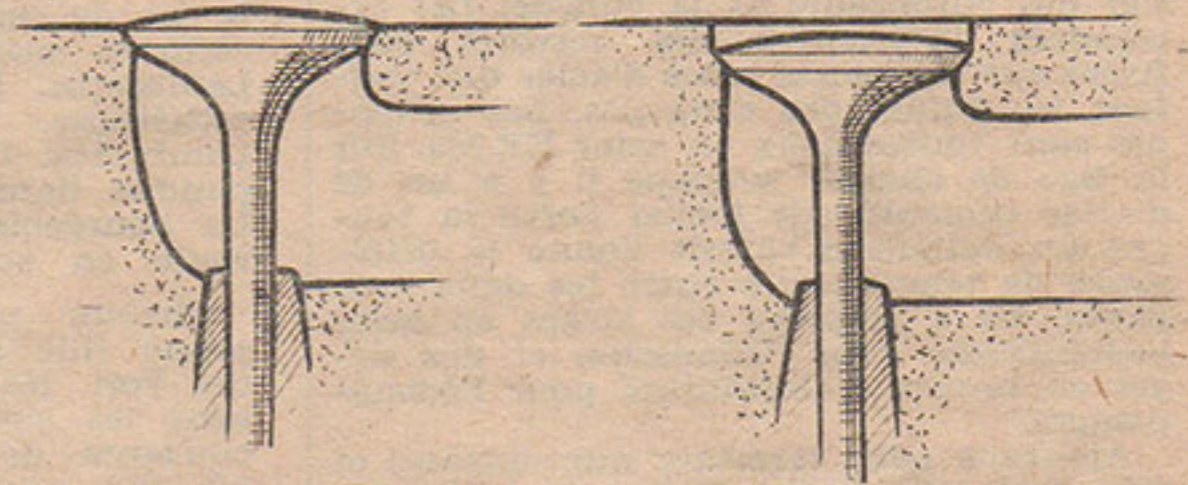
Sur les boîtes antérieures aux derniers modèles, le ressort du kick starter est à l'extérieur, mais enfermé sous un couvercle. Chez Norton, ils commencent par démonter le levier du kick starter et prenant un bout de tuyau d'échappement de 33 cms de long, ils l'enfoncent sur le couvercle et en le faisant osciller ils sortent le couvercle. Reste à remplacer le ressort dans son trou dans l'axe du kick starter. On forme une boucle avec de la ficelle à l'autre bout du ressort, on tire et on introduit l'extrémité du ressort dans sa rainure.

Pour démonter commodément les glissières de la suspension arrière, on opère de la manière suivante : On utilise un vieux bout de tige de frein qu'on filete à une extrémité et sur laquelle on visse un écrou et un contre-écrou. A l'autre extrémité se trouve le papillon de réglage, sur la tige on glisse deux rondelles de réservoir, après avoir limé une encoche pour le passage de la tige. Il faut également une pièce d'écartement de 5 centimètres. On enlève en premier lieu la roue. On enlève l'écrou de base de la tige centrale de l'amortisseur et on pousse celle-ci vers le haut pour la sortir. Très doucement on pousse les boîtes à ressorts vers l'extérieur, mais juste assez pour dégager les trous et pouvoir introduire la tige de frein dont il était question plus haut. On met en place les rondelles en haut et en bas, on enfle au-dessus de la rondelle du haut la pièce d'écartement. On visse le papillon jusqu'à ce que les ressorts soient légèrement comprimés. On enlève alors sans difficulté la boîte à ressorts. Pour le remontage on opérera en sens inverse.

Le démontage de la fourche télescopique et son remontage ne présentent aucune difficulté. Une seule précaution : ne serrer l'écrou de serrage d'axe qu'après avoir fait rebondir deux ou trois fois la roue sur le sol.

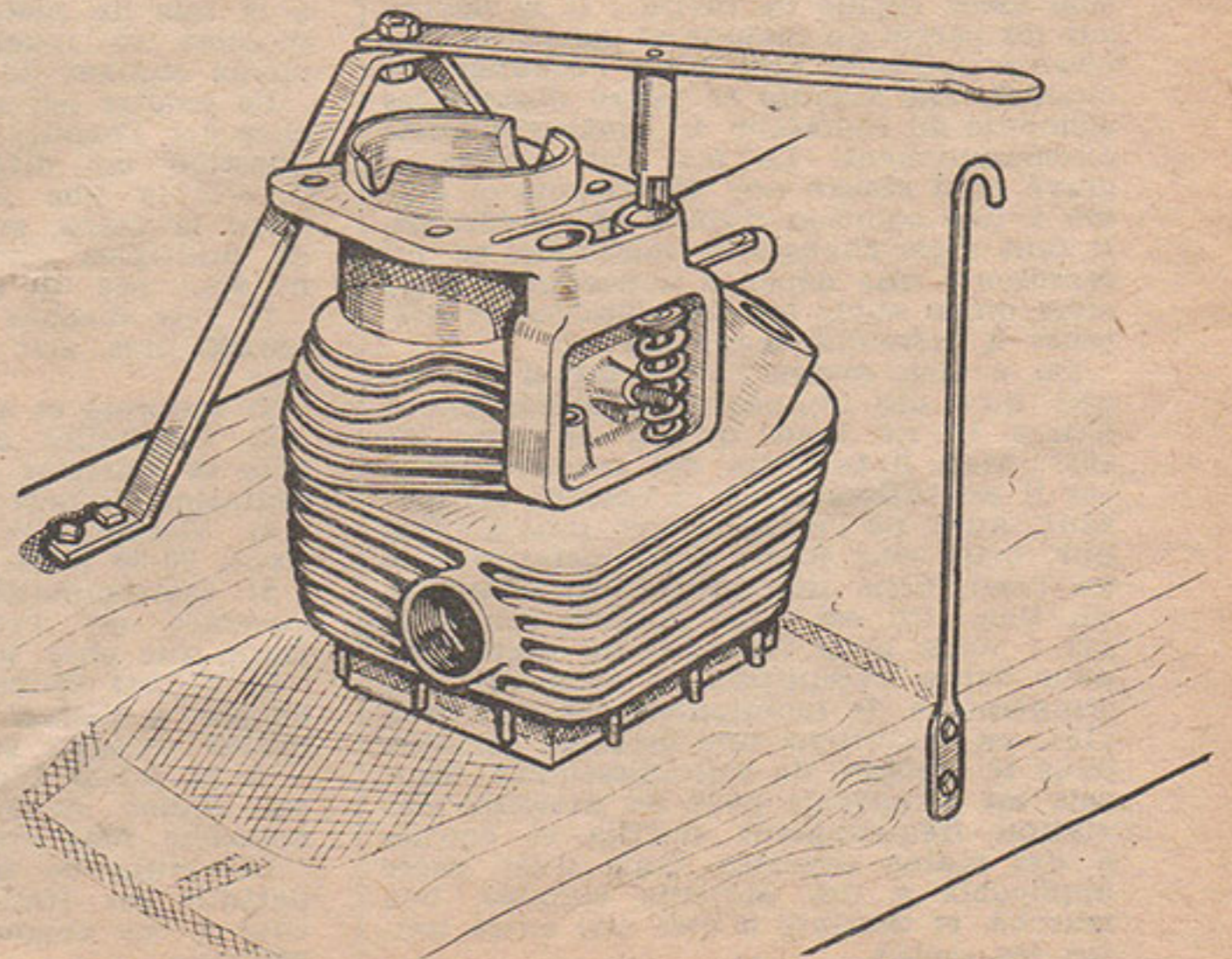
Les câbles de commande sont graissés avec un mélange d'huile et d'essence.

Dessin d'une soupape neuve et d'une soupape dont le siège a été fraisé.



Lorsque le siège, à la suite de rectifications successives s'est enfoncé dans la culasse, le passage des gaz est laminé et réduit.

Pour travailler librement, le cylindre est renversé sur l'établi. Un bout de tube échancré appuie sur les coupelles. La barre du dessus est maintenue par un long crochet. On peut ainsi sortir les demi-clavettes coniques.



LES GROS JAP EN V

(suite de la page 569)

Passons maintenant à la distribution. Le petit pignon entraîne le grand pignon avant qui lui-même entraîne le grand pignon arrière. Chacun de ces grands pignons de dédoublement porte deux cames pour l'admission et l'échappement. Le grand pignon arrière engrène avec le pignon du reniflard rotatif. Le roulement du grand pignon avant tourne dans un roulement à aiguilles et le roulement arrière sur un roulement SKe/Ka à billes. Les cames attaquent quatre leviers à galets. Leurs axes sont supportés aux deux extrémités.

Les tiges commandant les culbuteurs sont en duralumin et sont à la fois légères et rigides. Leur coefficient de dilatation étant le même que celui des cylindres et des culasses, le jeu des culbuteurs et des soupapes reste sensiblement constant. A la base de chaque tige se trouve une bille cémentée et en haut une cuvette en acier cémenté. Chaque tige est rappelée par un ressort hélicoïdal. Les tiges sont enfermées dans des cache-pouspières en acier. Sur le boîtier des culbuteurs se trouve un couvercle latéral pour le réglage des culbuteurs. Les culbuteurs tourbillonnent sur des aiguilles.

Pour les soupapes on utilise des ressorts en épingle à cheveux, situés entre le boîtier des culbuteurs et la culasse. Les extrémités inférieures des ressorts sont fixées sur des petits blocs d'acier qui coiffent les guides des soupapes. Les soupapes sont toutes deux en acier KE 965. Sur la tige de chaque soupape il y a un dé d'acier cémenté sur lequel porte la touche du culbuteur. Etant donné la différence de température entre les deux soupapes, on a employé des sièges en acier austénitique pour l'admission et des sièges en bronze d'aluminium pour l'échappement.

Ajoutons pour terminer que culasses et cylindres sont fixés sur le carter par des colonnettes.

REFROIDISSEMENT LIQUIDE

L'EMPLOI de l'eau comme agent de refroidissement n'est pas sans inconvénient. L'eau bouillante à 100°, on est amené, pour conserver une certaine marge de sécurité, à ne pas dépasser une température de fonctionnement de 80° un peu trop basse pour un bon rendement thermique. L'hiver il nous faut, par des artifices divers, réduire la surface de refroidissement et à l'arrêt il y a le risque considérable de la congélation (d'où nécessité de vidanger ou d'ajouter à l'eau de l'alcool qu'il faut fréquemment renouveler, ou des produits antigels). Il y a un autre inconvénient : c'est la formation assez rapide de tartre : il se dépose sur les parois du moteur et constitue une couche isolante qui gêne l'échange de chaleur. Par ailleurs ce tartre obstrue les éléments du radiateur. Le moteur chauffe dangereusement. Le mal est parfois si grave qu'il résiste aux détartrants et même à une solution d'acide chlorhydrique. Il faut alors changer le radiateur, ce qui représente une dépense importante. C'est alors qu'on envie les propriétaires de moteurs à refroidissement par air.

On a bien essayé l'éthyl glycol qui ne gèle qu'à des températures extrêmement basses et ne bout qu'aux environs de 195°. Mais il présente des inconvénients, car il est inflammable et corrode les métaux. Aussi ne l'emploie-t-on plus à l'état pur, mais sous forme d'un mélange avec de l'eau, dans une proportion d'environ un tiers. On est ainsi garanti contre le gel ; mais pour les moteurs d'aviation, pour éviter l'ébullition et atteindre une température de fonctionnement d'environ 115°, on maintient une certaine pression dans le système de refroidissement. Tout cela est acceptable pour les moteurs d'aviation fréquemment vérifiés et confiés à des mains expertes, mais n'est guère applicable à des moteurs simples, bon marché, et destinés à être mis entre toutes les mains.

LA MOTO
et la Ville Eternelle

ROME attire cette année un flot innombrable de pèlerins et de touristes qui, le pèlerinage ou le voyage terminé, retourneront chez eux avec leurs impressions propres sur ce qu'ils auront vu et vécu.

Le motocycliste français qui revient de Rome, n'échappe pas à cette règle. Il évoque souvent, dans ses moments de loisirs, ce qui l'a le plus frappé. Il est normal qu'il revienne sur les beautés de la Ville Eternelle, mais c'est également tout à fait naturel pour un motocycliste épris de la belle mécanique de revivre les images des machines auxquelles il s'est intéressé durant son séjour en Italie. Ce ne serait d'ailleurs pas un fervent du sport et de la mécanique s'il n'en était pas ainsi.

A Rome, le scooter est roi. La moitié des véhicules qui circulent dans les grandes artères sont des scooters. Dans le lot de ces engins, deux marques bien connues mènent la danse : Vespa et Lambretta. Le Vespa d'une forme plus esthétique, prime légèrement sur le Lambretta. Les deux sont cependant répandus dans toutes les classes sociales. La bourgeoisie fait du scooter, l'ouvrier roule en scooter.

Chacun possède son scooter, de la jeune fille sportive qui descend la Via dei Fori, les cheveux au vent en dépassant les voitures, jusqu'aux moines des couvents de Rome sur qui le scooter n'a pas manqué d'exercer son attrait.

Véhicule de la masse, le scooter est également devenu le véhicule familial. Oui, il est devenu la voiture populaire italienne qui emmènera le dimanche la famille romaine sur la Via Appia Antica ou vers les Monts Albins.

L'enfant debout sur la traverse médiane, le chef de famille au poste de conduite, l'épouse placée en amazone sur le siège arrière, telle est l'image caractéristique qui anime les rues de Rome un dimanche. Bien plus, on n'hésite pas à accoupler un sidecar à ces petits engins et des attelages de ce genre transportant fréquemment trois, ou même quatre personnes, sont chose commune. Ces véhicules sont des grimpeurs par excellence. En montant la Via Appia Antica, en allant vers les Catacombes de Saint Callixte, une forte côte fatigue à la fois les piétons et les voitures. Les scooters se jouent de cette difficulté, même chargés de deux personnes.

Le scooter est roi à Rome. Où doit-on chercher l'explication de ce succès ? La question est difficile à résoudre, mais il semble que le scooter, particulièrement le Vespa, embaile les romains pour de multiples motifs, dont les suivants ne sont pas les moindres :

- 1) Prix d'achat à la portée de tous : 160.000 liras, soit environ 90.000 fr. français.
- 2) Propreté et aspect général séduisant.
- 3) Possibilité de rouler en tenue de ville et d'arriver au rendez-vous en présentation impeccable.
- 4) Vitesse élevée et bonnes accélérations. 70-80 kmh. suivant le type.
- 5) Consommation réduite. Le prix de l'essence est beaucoup plus élevé en Italie que chez nous.
- 6) Climat italien particulièrement bien adapté à l'usage de la moto. On peut rouler presque toute l'année.
- 7) La mode. C'est un fait que le scooter italien et la passagère placée en amazone font chic.

Les clubs de scooters, formés un peu partout en Italie contribuent de leur côté à cet engouement général pour ce véhicule.

Les marques et constructeurs soutiennent officiellement ces clubs et souvent les déplacements massifs de scooters, de Rome à Milan par exemple auxquels participent quelquefois plus de quinze cents engagés se terminent chez le constructeur qui leur offre, en plus de la visite de son usine, un banquet avec réception officielle.

Le constructeur français qui voudrait sortir un scooter devrait faire un séjour en Italie. Il saurait certainement s'y prendre en revenant pour lancer sa production.

Un autre aspect de la circulation romaine, c'est la prédominance, à côté des scooters, des motos légères et des B.M.A. Cucciolo et Mosquito sont les moteurs les plus usités sur les moins d'un CV. Chaque bicyclette que l'on voit est motorisée. Ces motorettes ne craignent pas le tan-sad. Une bicyclette mue par un Mosquito transportant deux personnes paraît déjà un miracle à nos yeux peu habitués à ce spectacle. Pour le romain c'est plus que naturel et il n'y voit rien de surprenant.

Les Italiens construisent des cadres spécialement prévus pour ces micromoteurs. Ils sont en vente chez presque tous les motoristes. Le client choisit son cadre et y fait monter le moteur qui lui plaît, ou le monte lui-même. Ces cadres sont de vrais cadres « moto », munis d'une suspension intégrale, fourche avant télescopique avec roues et réservoir. Leur forme harmonieuse et esthétique pourrait inspirer bien des constructeurs. L'ensemble complet est vendu environ 100.000 liras, soit 60.000 francs français environ. Les moteurs semblent plus poussés que ceux qui sont en vente en France.

Rome pullule de spécialistes des micromoteurs. Un petit atelier sur la rue, un mécano et le gagne-pain est vite trouvé. Les clients ne manquent pas.

La Guzzi 60 cmc. est également très répandue. Elle est toujours pourvue d'un siège arrière et ronronne toute la journée dans les rues de Rome. Elle est maintenant, pourvue d'une fourche arrière.

Les Italiens ont un faible pour la couleur rouge. Les Guzzi, Ducati, Otom, sont toutes présentées dans cette teinte. Une moto qui n'est pas rouge ne peut pénétrer sur le marché italien. Même les motos anglaises sont présentées sous cette couleur.

En grosse cylindrée, une machine attire constamment les regards. C'est la 500 cmc. Guzzi type Falcone. C'est une belle production, mais l'empattement est un peu long.

Pour les grosses motos, les constructeurs Italiens ignorent la selle suspendue. Par contre, les systèmes de suspension intégrale sont très développés. La barre de torsion est adoptée par presque tous les constructeurs.

L'impression qui se dégage d'un séjour à Rome et qu'un motocycliste rapporte de la péninsule italienne peut se résumer comme suit :

- 1) Popularité immense du scooter.
- 2) Circulation massive de motos légères et de bicyclettes motorisées.

Le constructeur italien a su comprendre que le prix était le premier facteur pour retrouver une place sur le marché d'après-guerre. Une propagande psychologique bien orchestrée, des produits de qualité et une recherche constante de la nouveauté n'ont cessé de grossir les rangs de ses clients.

Tribune libre

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

N.D.L.R. — En réponse à la question de Monsieur Morreton, à Beauvais, page 343 du n° 985 concernant les règlements appliqués par le Service des Mines pour l'homologation des cylindres, nous donnons des extraits de la façon dont est calculée la puissance fiscale des automobiles :

1° Puissance des moteurs d'automobile :

$$P = KnD^2LN$$

P représente la puissance en chevaux ;

n le nombre de cylindres ;

D l'alésage en centimètres (diamètre intérieur de cylindre) ;

L la course en centimètres ;

N le nombre de tours par seconde ;

K un coefficient qui prend les valeurs suivantes :

0,00020 pour les monocylindres ;

0,00017 pour les bicylindres ;

0,00015 pour les 4 cylindres ;

0,00013 pour les moteurs de plus de 4 cylindres.

2° Puissance effective :

La puissance effective peut s'obtenir en partant du cycle théorique, en tenant compte des différentes pertes : laminage, effet de paroi, etc., et aux pertes mécaniques.

Toutes ces pertes donnent lieu à un certain nombre de coefficients qu'on peut bloquer ensemble pour un combustible et un type de moteur déterminé. On utilise dans l'industrie la formule : $P = KVn$ où V est la cylindrée totale ; n le nombre de tours-minute.

Le coefficient K varie, pour un même moteur, suivant le nombre de tours et ses conditions d'établissement. En général, K varie de 0,00063 à 0,00065 pour le maximum de puissance.

Il semble que la détermination expérimentale s'impose.

Malheureusement, ceci n'est valable que pour les automobiles et nous regrettons de ne pas connaître les règlements applicables aux motocycles.

COURSE DE LIGHT 125

J'ai en mains les lettres de Messieurs Bayet (n° 986), et Massina (n° 991) qui m'ont beaucoup intéressé de par leur sujet : Racer 125 cmc.

Je me proposais en effet de répondre à Monsieur Bayet et si je ne l'ai pas encore fait, les réflexions de Monsieur Massina me font prendre la plume.

D'abord, je dirai à Monsieur Bayet que je suis à moitié d'accord avec lui. En 125 cmc. d'accord, mais pourquoi vouloir encore créer une classe 250 cmc. ? Une catégorie 125 cmc. aura déjà beaucoup de mal à s'implanter dans l'esprit des organisateurs de compétition et Monsieur Bayet ne me contredira pas (lui qui essuya un refus d'homologation des modèles réduits voitures), quand je mettrai ici en avant les difficultés suscitées par « les pontifes des circuits » avant les preuves des Cooper et D.B. !

Et ça n'empêchera pas un amateur fortuné ou débrouillard quant à la douane d'acquérir un moteur italien.

Donc Monsieur Bayet d'accord avec vous pour une classe 125 cmc. Mais il faudrait je crois savoir se passer de l'appui des A.C. A votre disposition pour entretenir une correspondance directe.

Et maintenant, Monsieur Massina, permettez-moi, suivant votre vœux, de m'adresser à vous :

Vous déclarez construire un Racer 500 et déclarez que « c'est plus facile » qu'un 125. Je ne pense pas.

Moi aussi j'ai mis mes mains dans l'huile, et puis j'ai pris le tire-lignes, et j'ai potassé mes vieux bouquins, et j'ai vu des ébauches de voitures en construction.

J'ai vu « assembler » des pièces de Simca sur des châssis maison par des amateurs qui pensaient aussi qu'il suffisait d'aller chez le détaillant chercher des pièces qu'on assemblait ensuite. 1° ça n'allait pas et il fallait retravailler les pièces ; 2° le tout assemblé, ça n'allait plus sur la route, et là, on accusait le camarade qui vous avait entraîné dans un « truc » qui coûtait cher en pièces détachées et qui, en fin de compte, ne marchait pas.

Construire un Racer 500 n'est pas jouer au mécano ! Excusez-moi, Monsieur Massina, peut-être (sûrement même) suis-je plus jeune que vous, mais votre lettre me fait croire que je ne peux être d'accord avec vous.

Vous dites construire un Racer 500 et vous reprochez au 125 de demander des pièces usinées spécialement, tandis que le 500 ne réclame que des pièces du commerce, donc vous ne construisez pas : vous assemblez.

Je ne sais pas d'après quels plans vous travaillez, mais si vous pouvez vous contenter de pièces du commerce, bravo

vous allez concurrencer M.M. D.B. ! (et moi je voudrais bien, car leur voiture vaut plus de 800.000).

Et je ne vois pas quelles sont les pièces différentes d'un Racer 500 et d'un 125 à usiner et au contraire je vous souligne que le 500 réclame des moyeux auto, presque partout un freinage hydraulique, une direction auto et des conditions de sécurité en course analogues aux voitures. Tandis que le 125 ne réclame que des pièces moto, donc meilleur marché. Le freinage sera à câble. De par sa moins grande vitesse, les conditions de sécurité seront moins sévères.

Vous reprochez aussi à la course 125 de manquer d'attrait vu sa vitesse limitée. Pensez-vous que tout constructeur de Racer (à supposer que l'engin atteigne et supporte ces allures) est capable de suivre le train des champions actuels... ? Non !

Considérez-vous le déchet dû aux grandes vitesses, même avec de fins pilotes dans le baquet ? Trouvez-vous spectaculaire de voir tourner trois voitures au circuit de Montlhéry (fin du circuit de Paris). Et il y a tant de ces tristes fins de courses.

En résumé je conclus :

Je suis partisan de la formule 3 (et de la première heure) qui permettra à beaucoup de courir (malgré la sortie des voitures d'usine).

Je souhaite la formule 4 qui permettra à tout le monde de participer à des courses de province et terminer un championnat national.

Guy ROBERT, Reims

CONSTRUCTION MOTOCYCLISTE

Il existe depuis la nouvelle reprise de construction une variété de solutions telle qu'on a vraiment l'embarras du choix, moyennant un certain nombre de billets.

Evidemment, la fourche télescopique donne, paraît-il, une haute souplesse, bien qu'une bonne fourche type Well ait encore des partisans (Vincent Black Shadow 200 kmh.), fourche à biellettes. Mais pour kick à droite, kick à gauche, frein à droite, frein à gauche, à la pointe du pied droit, au talon gauche, etc... Voilà qui pour un essayeur de machine doit être bien embarrassant !

Ne pourrait-on, une fois de plus, unifier ces commandes comme dans l'automobile ou dans une Ford américaine, comme dans une Peugeot ou une Citroën françaises, l'accélérateur est à droite, le frein à pied suit, puis le débrayage. Les constructeurs de motos seraient-ils persuadés que l'ennui naquit un jour de l'uniformité !

De plus les solutions adoptées ne pourraient-elles être plus simples, pour permettre un abaissement du prix de vente devenu par trop prohibitif, puisque sous le titre « Voitures d'occasions », article non signé, donc de « M.R. », il est dit que la moto neuve de cylindrée moyenne ne coûte pas loin des 200.000 francs permettant l'achat d'une voiture en moyen état. Or pour conserver les partisans de la moto, et ils sont nombreux, le prix d'une bonne moto actuelle ne devrait pas dépasser 100.000 fr., prix dépassé par un vélomoteur moderne.

Les motos de 1935 étaient plus simples, mais permettaient, par leur prix, de rouler, une Peugeot P.109 coûtait 2.900 fr., éclairage non compris ; une 250 Terrot 3.200 (dito pour éclairage), il y avait néanmoins un carburateur à correction d'air dans le 2° modèle cité, et une magnéto à avance variable sur les 2 modèles, 3 vitesses à main, une fourche élastique et une selle confortable, un porte-bagages permettant l'usage du tansad, des pneus ballon donnant un confort acceptable. On s'efforçait en modifiant le cadre et les accessoires, de fournir un appel à la concurrence des prix, au grand bénéfice de notre portefeuille.

Aujourd'hui, compte tenu de la différence des coefficients de coût de matière, main-d'œuvre, etc..., il semble que le prix soit secondaire ; vive le perfectionnement ! Et voici des scooters et des motos au prix de voitures.

Sans nier l'avantage du progrès, il se peut que dans des circonstances difficiles, il faille en faire une part nous permettant d'avoir des modèles simples, plus économiques et dont une très nombreuse clientèle motocycliste serait fort heureuse de faire usage.

J. PIVOIN

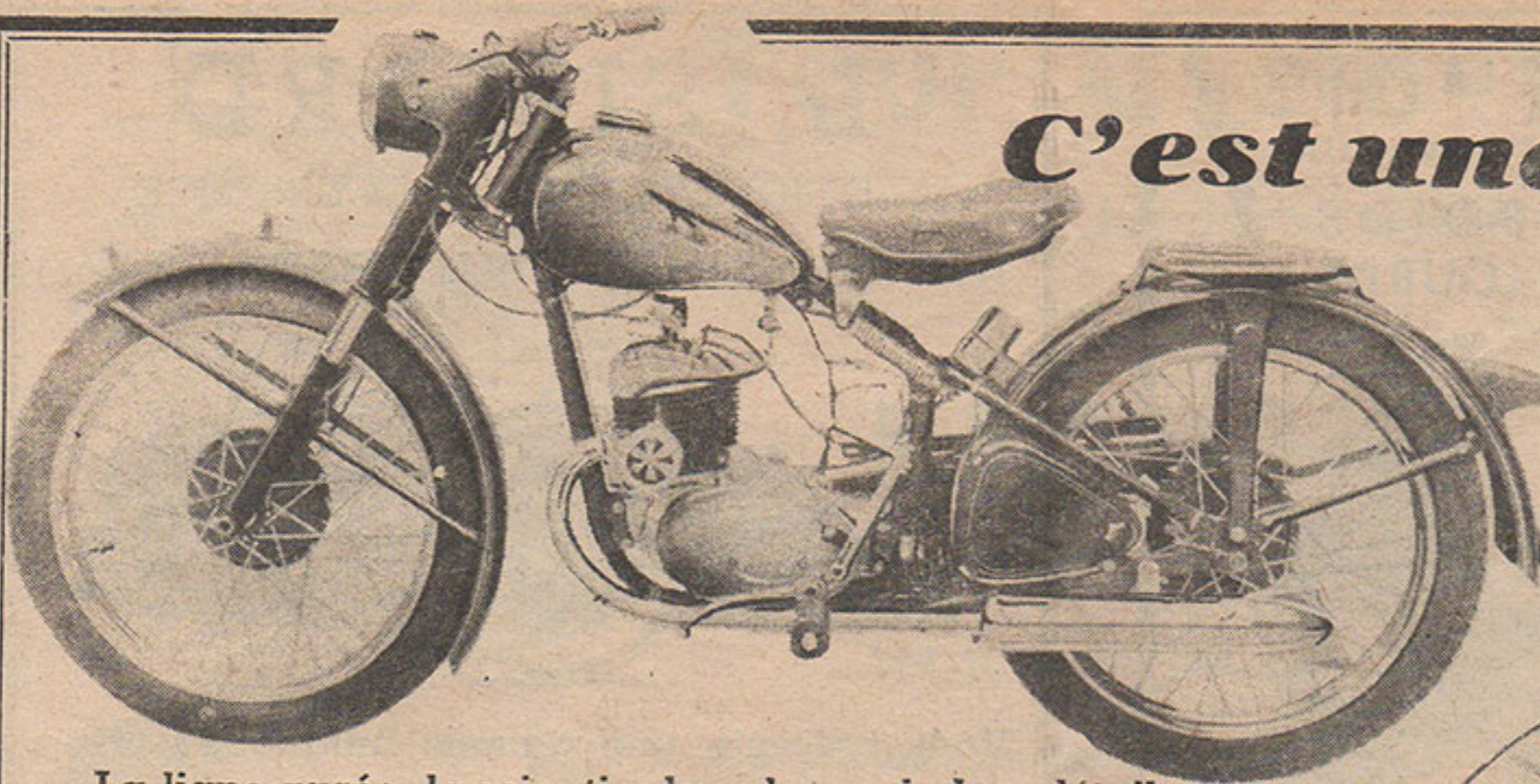
LE MOTOCYCLISME EN ARGENTINE

Lors de mon arrivée en 1946 il y avait relativement peu de motos en circulation, en 4 ans leur nombre a triplé ou quadruplé. Les marques ayant obtenu le plus de succès sont la Vincent, la Triumph, la Norton, A.J.S. et Matchless. La fabrication italienne s'est vue bien accueillie avec la Gilera en particulier. La seule moto française arrivée récemment est la Magnat-Debon, et quelques vélomoteurs.

Au point de vue sportif, beaucoup de courses locales, en particulier sur circuits de terre ferme (différents des pistes de Speedway) et il y a de très bons viatiques et prix pour les coureurs. La catégorie la plus courue est la 500 cmc. de machine sport, préparée et gonflée pour la course. Une catégorie « libre » voyant le triomphe de la Vincent et enfin 350 et 500 cmc. machines spéciales.

Actuellement l'importation étant restreinte, il n'y a presque pas de machines neuves sur le marché, les « Second Hand » atteignent des prix astronomiques. L'essence, libre, n'atteint pas 30 fr.

F. CHEVALERIAS, Mon del Plata
Argentine



C'est une PUCH

- 125 Sport -

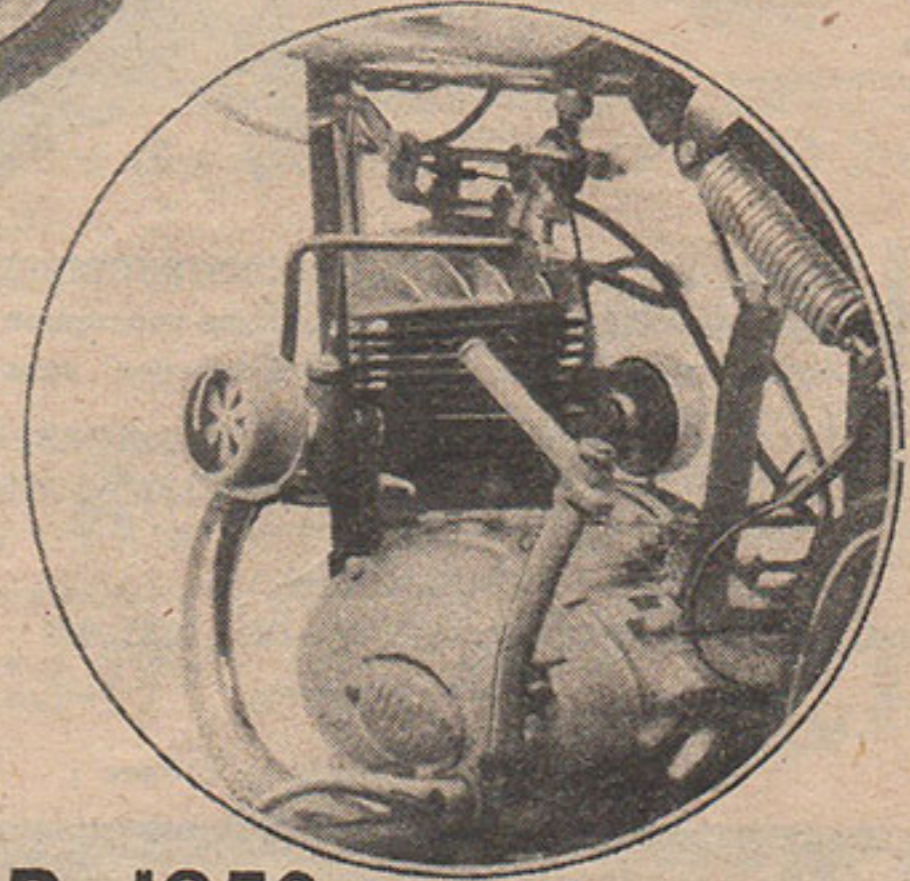
Son second carburateur entrant automatiquement en action aux grandes vitesses, assure un rendement optimum économique, quel que soit le régime du moteur

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

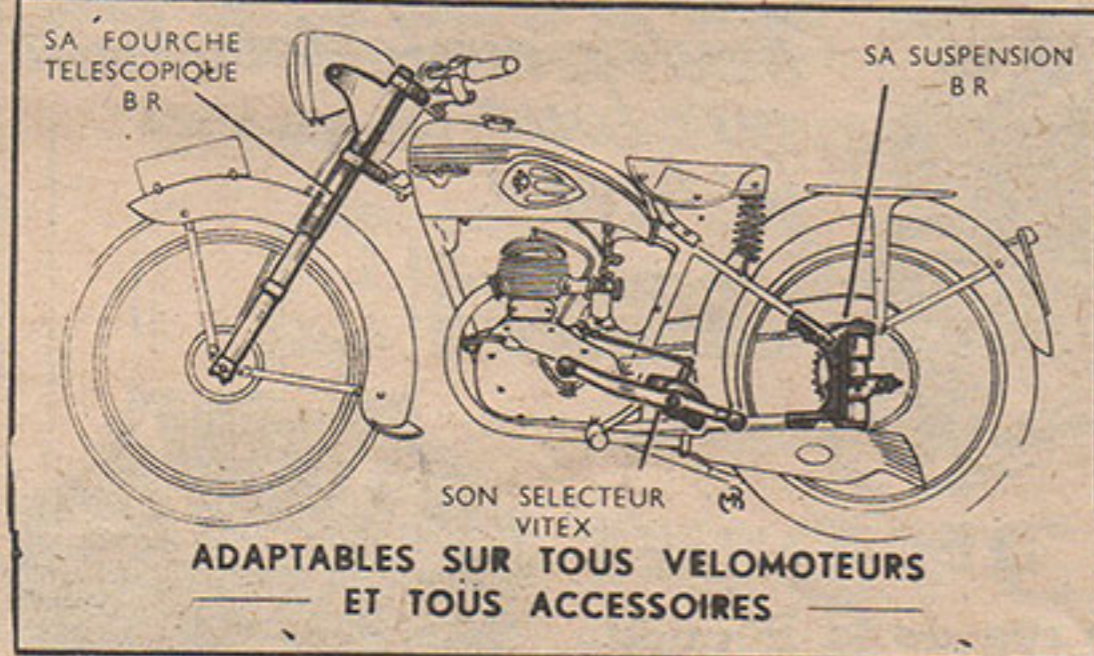
AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

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



Vainqueur BOL D'OR 1950



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

Et la fameuse « **MOBYLETTE** » à 36.000 francs.

SPECIALITES :
REVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

PIECES DETACHEES ANCIENS & NOUVEAUX MODELES, ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

FOURCHE TELESCOPIQUE adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cmc.

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

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

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

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

Devant le manque d'autorité du Directeur qui admet qu'un Commissaire n'accepte pas ses décisions écrites, j'ai décidé de continuer l'épreuve avec mes trois machines, elles ont terminé dans les temps prévus au Parc des Expositions, à Paris.

Le Tour Cyclotouriste des moteurs auxiliaires devait être une épreuve de régularité et servir à la diffusion du moteur pour cycles ; mais cette épreuve a été transformée en une course qui ne pouvait intéresser les futurs adeptes du cycle à moteur qui sont des touristes ou des usagers de chaque jour. Je considère que cette épreuve a desservi la cause qu'elle devait défendre. Manque d'organisation, manque de contrôle et incompétence des Commissaires.

telles sont les déclarations qu'a bien voulu nous faire M. Paquet, et nous lui en laissons l'entière responsabilité.

MOTO-BALL

RESULTATS DES MATCHES

DU 26 AOUT 1950 ET DU 27 AOUT 1950

Division d'Excellence : M&C Houlgatais bat MBC Paris par 4 buts à 1. — MBC Houlgate bat MBC Paris par 1 but à 0.

Matches Amicaux : MBC Cavallion bat MBC Avignon II par 4 buts à 0. Nice MBC bat MC Seynois par 4 buts à 2.

RESULTATS DES MATCHES

DU 3 SEPTEMBRE 1950

Division Nationale : Carpentras contre Châlons, match nul 0 à 0.

Division d'Excellence. — Zone Nord : Houlgate bat Gennevilliers par 3 buts à 0.

Match Amical : MBC Camaret bat MBC Marnagnan par 9 buts à 2.

CIRCUIT DE LOCARNO

Lors d'épreuves de vitesse organisées à Locarno les résultats suivants ont été enregistrés :

250 cmc. : 1. Fergus Anderson (Guzzi), 57' 36" 4/10 ; 2. Mastellari (Guzzi), 58' 5" 4/10 ; 3. Lorenzetti (Guzzi).

500 cmc. : 1. Miele (Gilera), 1 h. 1' 40" 6/10 ; 2. Anderson (Guzzi), 1 h. 12' 17" 2/10 ; 3. Faropio (Gilera), 1 h. 1' 41" 6/10, à 1 tour.

Sidecars 600 cmc. : 1. Haldemann (Norton), 50' 34" 6/10 ; 2. Aubert (Norton), 51' 40" 6/10 ; 3. Oliver (Norton), à 1 tour.

TOUR DE SICILE

Du 13 au 15 octobre prochain sera organisé le Tour Motocycliste de Sicile. Cette épreuve est ouverte à toutes les catégories de 75 à 1000 cmc.

COURSE DE 125 A CLERMONT FERRAND

Une course sur motos 125 cmc. opposait dimanche les concurrents appartenant au MC d'Auvergne et au MC d'Avignon.

RESULTATS

Finale : 1. Remondin, les 5 kms en 3' 17" 4/5 ; 2. Lombardy à 50 m. ; 3. Chapelle ; 4. Valeyre ; 5. Pastorgue.

Au cours de la même réunion, un match de moto-ball opposant l'équipe de Troyes à celle de Villefranche a donné le résultat suivant : Troyes bat Villefranche : 5 à 2.

DOUBLE DE DUKE A MONZA

Une foule considérable a assisté au Grand Prix des Nations, disputé sur l'autodrome de Monza, dernière épreuve comptant pour le Championnat du Monde. En 125 cmc., seules des machines italiennes se présentaient au départ, l'épreuve fut remportée par Leoni, sur Mondial. L'habitude des gammes des machines anglaises prit le départ des 350 et Duke, sur Norton, triompha facilement. Pour la deuxième fois de la journée, Duke franchit la ligne d'arrivée en tête des 500 cmc ; signalons que le signal d'arrêt fut donné par le directeur de la course à l'avant dernier tour.

En side, Oliver distançant Frigerio fournissait à ses couleurs une nouvelle victoire.

RESULTATS

125 cmc. : 1. Leoni (Mondial), 16 tours, soit 100 kms 800 en 45' 44" 4/5, moyenne 132 kmh. 206 ; 2. Ubbiali (Mondial) ; 3. Zinzani (Morini) ; 4. Ruffo (Mondial) ; 5. Alberti (Morini) ; 6. Soprani (Morini) ; 7. Terri (Morini) ; 8. Bertoni (MV) ; 9. Maggi (MV) ; 10. Ronchei (MV).
Record du tour par Ubbiali à 138 kmh. de moyenne.

250 cmc. : 1. Ambrosini (Benelli), 32 tours, soit 201 kms 600 en 1 h. 23' 3" 3/5, moyenne 145 kmh. 629 ; 2. Anderson (Guzzi) ; 3. Francischi (Benelli) ; 4. Mastellari (Guzzi) ; 5. Montanari (Guzzi).

Record du tour par Ambrosini en 2' 31", moy. 150 kmh. 918.

350 cmc. : 1. Duke (Norton), 24 tours, soit 151

kms 200 en 59' 18", moyenne 152 kmh. 985 ; 2. Graham (AJS) ; 3. Hinton (Norton) ; 4. Dale (Norton) ; 5. Thomas (Velocette).

Record du tour par Hinton, en 2' 25", moy. 156 kmh. 413.

500 cmc. : 1. Duke (Norton), 31 tours, soit 195 kms 300 en 1 h. 11' 6", moyenne 164 kmh. 786 ; 2. Masetti (Gilera) ; 3. Artesiani (MV) ; 4. Milani (Gilera).

Record du tour par Masetti en 2' 13" 3/5, moyenne 169 kmh. 760.

Sidecars : 1. Oliver (Norton), 16 tours, soit 100 kms 800, en 43' 43" 2/5, moyenne 138 kmh. 324 ; 2. Frigerio (Gilera) ; 3. Haldemann (Norton) ; 4. Keller (Gilera) ; 5. Merlo (Gilera) ; 6. Muhlemann (Norton) ; 7. Meuwly (Gilera) ; 8. Del Corno (Guzzi) ; 9. Besana (Triumph) ; 10. Wirth (Gilera).

CIRCUIT DE TARBES

Catégorie 125 cmc. — Six coureurs prennent le départ. Gaury prend la tête. Au quatrième tour la chaîne de Soulé saute. Au cinquième tour, Vaqué passe au commandement et ne sera plus inquiété jusqu'à l'arrivée. Fauvel (4^e tour) et Bonnin (12^e tour) ont abandonné.

Classement : 1. Vaqué sur M.V. (68 kmh. 160) ; 2. Gaury ; 3. Uzé.

Catégorie 250 cmc. — Sept coureurs au départ. Bernard prend la tête devant Brethès, Bonnier, Diaz, Latournerie et Azema... Au 34^e tour, Bernard est contraint à l'abandon par une panne et Brethès qui a fait une course toute de régularité, enlève l'épreuve.

Classement : 1. Brethès ; 2. Bonnin ; 3. Azema.

Catégorie 350 cmc. — Behra prend du retard au départ et passe quatrième au premier tour, alors que Collot mène. Puis effectue un beau retour et talonnant le leader, reprend du terrain à chaque tour. Mais Collot abandonne au 16^e tour, sa magnéto lui refusant tout service. Dès lors, Behra fait cavalier seul et termine détaché devant Guérin, Laborde et Soubie.

Classement : 1. Behra, sur Velocette (78 kmh. 723) ; 2. Guérin ; 3. Laborde ; 4. Soubies.

Catégorie 500 cmc. — Six coureurs prennent le départ. Collot part en tête, mais Behra aban-



En haut, à droite : Les coureurs prennent le départ en 500. Au premier plan, Xavier Ortueta.

Ci-dessus : Les vainqueurs à Santander : Florès (125 cc.), Ortueta (350 cc.), Jacques Collot (500 cc.).

En bas, à gauche : Le départ vient d'être donné aux 350 cc., (Prix du Sardinero à Santander).

donné sur une chute. Pour la seconde place la lutte est sévère entre Houel et Soubies. Mais l'un pour accident mécanique et l'autre pour chute sont contraints à l'abandon. Il n'y a plus que deux hommes en piste, aussi les commissaires décident de ramener à 50 tours l'épreuve prévue pour 60. Georges Houel, qui a réussi à réparer, franchit la ligne d'arrivée.

Classement : 1. Collot, sur Gilera (82 kmh. 212) ; 2. Barthe ; 3. Houel.

BEHRA BLESSE...

Jean Behra, blessé, ne courra plus cette année. En effet, le Champion de France souffre d'une double fracture de l'épaule et du bras, suite de sa chute au Circuit de Tarbes. Il ne pourra donc courir avant d'être rétabli et la saison risque ainsi d'être terminée pour lui.

L'EQUIPE LELOUP-BRASSINE ENLEVE LA COUPE DES NATIONS

Un public nombreux a assisté dimanche à la Coupe des Nations de Moto-Cross organisée par l'U.M.P. Durant ces épreuves, sur le circuit boueux et glissant, pour la première fois, deux



français ont réussi à dominer l'as anglais H. Lines, qui, piqué au vif, réalisa de conserve avec Leloup toutefois, un tour du grand circuit dans le temps record de 1' 13".

COUPE DES NATIONS

1^{re} manche : 1. Leloup, les 8 tours en 11' 41" ; 2. Brassine ; 3. Lines ; 4. Verrechia. — 2^e manche : 1. Lines, les 8 tours en 10' 15" ; 2. Leloup ; 3. Brassine ; 4. Fige. — Finale : 1. Fige ; 2. Leloup ; 3. Brassine ; 4. Thévenet.

Classement par équipes : 1. Leloup-Brassine ; 2. Lines-Verrechia.

350-500 cmc. : Finale : 1. Desmoulin (AMS), les 8 tours en 12' 8" ; 2. Godey (St-Cloud) ; 3. Legrand ; 4. Charrier (St-Cloud) ; 5. Lefèvre (AMS).

250 cmc. : Classement général : 1. ex-æquo Moury et Godey ; 3. Mangnier ; 4. ex-æquo Péry et Amédéo.

Messieurs les secrétaires de club sont priés de nous faire parvenir leurs communiqués annonçant une épreuve, une sortie ou une assemblée au plus tard le samedi précédant la parution du N°. De même, le compte-rendu de l'activité dominicale d'un club doit parvenir à nos bureaux à midi le lundi précédant la sortie de MOTO-REVUE.

LES VAP AU TOUR DE FRANCE CYCLOTOURISTE

Sur dix cyclomoteurs et bicyclettes à moteur auxiliaire arrivés dans les délais prévus, neuf étaient équipés d'un moteur VAP ; un seul tandem termine la course, équipé aussi avec VAP : voilà un résultat qui démontre l'impeccable technique de la marque. Le tour cyclotouriste a mis VAP en valeur et permet ainsi à l'usager de faire son choix en connaissance de cause. Les constructeurs de cycles soucieux de satisfaire la clientèle ont adopté le VAP 4 et se félicitent de leur choix, ayant terminé la course grâce à lui.

Rien d'étonnant d'ailleurs en ce succès, puisque disposant d'un outillage puissant et moderne, la société A.B.G. améliore depuis 10 ans le VAP et cette victoire vient récompenser ses efforts.

NOTRE CONCOURS

Les résultats du Circuit d'Albi ont été homologués par la Fédération Française de Motocyclisme, le mois dernier. Nos lecteurs voudront bien excuser le retard apporté à cette publication, retard qui est dû aussi à la période des vacances.

LA 1^{re} QUESTION

Quelles sont les 8 Marques de Motocyclettes représentées par le Rébus ci-après.

Il fallait répondre : 1^o Motobécane ; 2^o Automoto ; 3^o Terrot ; 4^o Gnome-Rhône ; 5^o Jonghi ; 6^o New-Map ; 7^o Monet-et-Goyon ; 8^o René-Gillet.

Les trois quarts des réponses sont exactes et nous sommes étonnés qu'il y ait eu tant d'erreurs pour cette question qui paraissait si simple.

LA 2^e QUESTION

Elle devait départager tous ceux qui ont répondu exactement à la première question : Quel sera le meilleur temps réalisé en catégorie 350 au Circuit d'Albi le 16 juillet ?

Nous avions indiqué que l'an dernier le meilleur temps avait été accompli en 54 minutes 55 secondes. En se basant sur ces indications, il était assez aisé de déterminer que ce temps serait un peu amélioré, à moins évidemment de circonstances particulières qui auraient pu démolir les pronostics les plus savamment échafaudés.

La Fédération Française de Motocyclisme nous confirme donc aujourd'hui les résultats officiels suivants qu'elle vient d'homologuer : En 350 : Graham a couvert la distance en : 52 MINUTES 49 SECONDES 4 DIXIEMES, LA MOYENNE ETANT DE 141 kmh. 544.

LA 3^e QUESTION

Nous n'avons pas eu à recourir à cette troisième question, malgré le nombre considérable de réponses qui nous sont parvenues. Dans notre prochain numéro nous donnerons la liste des heureux lauréats.



NOS PETITES ANNONCES

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

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

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

MOTOS A VENDRE

PART. v. Motob. 100 4 tps mot. ref. 35000 b. ét. MAI 61-06.
SAROLEA 5 cv culb. 4 v. éq. s. Bernardet 1950 ét. nf gar. 125. ou éch. ctre belle 125. LECLER 57r. Max Dormoy-18e
VELOM. Motob. D45 Peugeot P54 et trimot. 25 à 45. suiv. ét. 66 r. St-Maur Mais.-Alfort
BMW R12 av. side Préc. c. bois exc. ét. écr. Dorese 4 av. R. Isidore Fontenay-aux-Roses
PEUGEOT 125 mot. 56 1949 n. rodé sél. 4 vit. AUDRIN 23 r. Th. Deck-15e. LEC. 81-40.
ZUNDAPP KS 600 c. nve 175. vis. dim. mat. Guérin 5 r. Monge-5e. Odé. 17-70 apr. 20h.
PUCH 125 sport nve 1950. Laffitte 3 sq. H. Delormel-14e.
BMW R12 10000 k. reno. Matchless 350 cul. M. 3000 k. Pitou -139 r. de l'Université-7e.
R. GILLET 750 side Bern. ét. imp. éq. comp. 170. Roussin 243 av. J. Jaurès, Aubervilliers.
GIL. HERSTAL 5 cv cul. imp. 90000, part. à part. PRO.02-16
PONEY parf. ét. 25000. Batingnolle-Motos 68 r. Dulong-17e
BSA M20 c. nve rod. ts acc. Nau 146 r. St-Maur-11e ap.17h.
URG. Alcyon 125 t-sad 2500 k. 70. Vilette 34 r. Gassendi-14e
MATCHLESS 350 t. 4 v. 130. repr. MOURGUES, 74 rue Kremlin, Bicêtre (Seine).
MOTOB. 3 cv 2 tps b. ét. éq. pn. nf t-sad sac. 45000. PRADEILHES 48 r. Laffitte-9e.
SAROLEA 600 culb. av. side Bufflier 1pl.1/2 160. COMTE 15 r. Soulages Petit Bercy-12e
SIDE BMW R12 excel. ét. 185. DUBAIL 56 av. du Val de Beauté, Nogent sur Marne.

MOTOB. 500 Blackburn. side Bern. ét. nf px int. ts jrs Per. 48-32 19 h. sam. dim. BOUR 5 r. Segofin Courvevoie
PEUGEOT P107 mod. 38 350 éq. sél. vit. sid. ferm. susp tél. écl. compl. tr. b. ét. mar. Féré 94 r. Richepanse Sartrouville
125 JONGHI Avr. 50 2.500 k. éq. nf s. gar. ROZET 2 rue Champ Alouette 13 sf lundi.
MOTOCONE. T3 parf. ét. Colignon 84q. Jemmapes-10e ap.5h.
INDIAN 500 bicyl. sid. impéc. BLANCHARD 6 sq. Bolivar-19e
PEUGEOT 125 4 v. sél. Chatillon 52 r. Sablonville Neuilly.
SCOOT. Bernardet tr. bs px vis. sam. lundi 2a6 66 r. Assas
BMW R6 bon état 10000 kms side « Steib » origine 225000 FARENC 13r. Duban Paris-16e
ARDIE 125. JOAN Inv. 61-72
250 BSA 60000. CLOSSET 44 rue des Abbesses après 19 h.
NSU 1 CV 3 vit. tr. b. ét. nbx acces. Epinay/Seine, tél. 20.
500 ACT 4 vit. sél. susp. ar. 130000 ou repr. Simca-5. DIEU H. Boutx, Hte Garonne
SPL. Peug. 125. dern. mod. éq. chr. Serval 3 pass. des Acacias 17e, ts les soirs apr. 18h.30.
V. ou éch. Harley c. K600 a. side Préc. ou twin. DELION 40 r. Bienfaisance Vincennes.
TRI Galand 5 cv 400 kgs nf. PM 38 Moutier Gennevilliers.
350 PEUGEOT P111 4 cv bloc mot. pf ét. NICAISE 13 pl. des Etats Unis, Montrouge.
DKW 500 SB 2 cy. tr. belle, 3000 k. méc. irrép. CHALLEIL 112 av. République Montrouge apr. 19h. sam.a.m.dim. ou écr.
TERROT 175 cul. ent. rem. à nf sus ar. px int. Baudelot 42 b. r. Friant-14e. VAU 18-65 Mot. Harley 750 MP nf 10000

500 cc MOTOSACOCHE mot. nf 90. MONNIER 64 r. Château-briand Chatenay Malabry (S.)
175 MOTOBECANE prix taxe DELANNET 43 r. de la Roquette. ROQ. 85-22.
SUPERBE Zundapp K500 2 cyl. DEMAIS, Melesse Ille et Vil
SCOOTER Vallée neuf. Bon-naire, Auxerre. Tél. 77.
PEUGEOT P107 b. ét. Cluzeau 23 b. Rouget de l'Isle Bezons
DKW 350 NZ pft ét. 140. BIVILLE 88 r. Raynouard-16e.
JONGHI 125 cc sél. s. gar. avr. 50 équi. état imp. PIQUET 47 rue Caillet, Viry-Châtillon (Seine-et-Oise).
V. ou éch. ensemble BMW R12 état neuf or. ctre voit. réc. même mauv. ét. Legroux, Barbaise par Launois (Ardennes)
BEL ensemble R. Gillet, side 750 cc parf. ét. méc. px int. COURAUD 962 bd Albert-1er Saint-Nazaire (Loire-Inf.).
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.
GN.-RH. AX2 800 l. av. side et 500 cul. CV2 b. ét. Ecr. A. LAUDJOIS, Crépy en Valois
MOTOB. 125 4 t. culb. éq. sac. cu. Z46. BARBRY 14 r. N. Charlet-15e. Prix intér.
MOTOB. 125 culb. Z46C susp. AR équi. c. nve 85 RENEI 70 bis r. Romainville-19e ap. 18h.
500 ARIEL Red Hunter f. tél. v. ou éch. ctre M20+dif. Blin 13 r. Beauregard-2e sam 2a4h.
ZUNDAPP K800 mot. nf t sad ét. imp. cédée 115. BONGARD 9 r. St Sulpice-6e TRO.32-20 poste 24-37 heures bureau.

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.

CEDE bon achat Motoconf. 175 cc livr. suite. SEG. 30-01.

TERROT 350 lat.HLG 1934 t. b. ét. F. 85000. Rouget 1 r. Marie Montgeron Seine et Oise

125 ARDIE impéc. sél. GHISOLPI 28 r. de la Chaumière Versailles (S.O.) à part. 19h.

URGENT Départ Colonies Ariel 500 R.H. Faites vtre prix. ENT. 09-71.

HARL. DAV. 750 parf. ét. Posa 1 r. Parmentier Bagnolet

GN. RH. 800 side ou s. pf ét. 1 r. Parmentier Bagnolet (S.)

VENDS 1000 Ariel 2000 kms sortie Salon 49 LEFRANCO 36 Grande Place à Bethune (Pas de Calais).

SCOOTER ét. nf b. marche MARY rue de Pierrefonds, Compiègne. Tél. 14-77.

VDS side 500 Terrot 4000 k. BENOIT, rue Mazagran, à Carcassonne (Aude).

Motob. R46C 3000k. av.s Bern. ALLIX 4r. du Change Alençon

R. GILLET 125 3 v. 9000 kms 60000, visible 37 rue des Acacias de 12 h. à 13 h., sauf samedi et dimanche.

BSA 500 M20 état et pneus neufs cse mal. 100. SINET 87 av. Foch, Conflans (S.O.).

350 TERROT JSS sortie 40. pns et moteur b. état visible 45 Cours de Vincennes.

125 MOTOBEC. parf. état 45. vis. 15 r. V. Hugo Levallois

ON DESIRE ACHETER

Cher. chas. side mém. incomp. ou accid. Ec. détail px. Maillet 25 r. Doudeauville Paris-18e

ACH. t. b. ét. 500 7500 allem angl. sid. détail urg. photo VEAS M. Manteyer (H. A.).

ACH. à part. 125 f. tél. Godet 2 r. de la Monesse Sèvres, SO

CH. mot. 350 ou 500 ent. occ. av. ou ss boîte VERSCHEURE Arzacq (Basses Pyrénées).

VOITURES A VENDRE

GEORGES IRAT mot. Ruby état imp. vis. apr. 18h. Bouffort 16 rue Anizan, Bourget.

V. ou éch. Chenard et Volker 9 cv ctre 350 ou 500. S'adr. Mme Coquet 77 r. Sedaine-12e

201 E cab. tôle 100000. LEPI-NETTE 96 r. Doudeauville-18e

201 cabr. déc. 130000. LECOMTE, 7 c. Foy, Le Bourget

DIVERS

P. V. 2 bobines H. Davidson neuves. MACHETEL 59 r. des Trois Evéchés Metz (Moselle)

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.

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 Automoto A12 et toutes marq. Catalogue N° 10 s/dem. Fournit. exclus. aux Agents seult.

FONDS DE COMMERCE

TRES belle aff Cycles-Motos grd atel. mag. log. 3 pces, cse décès rég P. is. Sab. 70-89.

ECHANGES

350 pr 125-175 ex. ét. 35 r. Guillemain, Asnières, Garnier.

La remorque monoroue **FULGUR** pour motocyclette

50 Kg à 80 Km/h
100 Kg à 60 Km/h
MODELE M 100 :
pour MOTOCYCLETES
MODELE M 50 :
pour V.M. et DERNY
DOCUMENTATION SUR
DEMANDE EN RETOUR.
NANT LA PRESENTE
ANNONCE AUX

BREVETÉ S.G.D.C. *va vite*

E. TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE MR11

Moins de perles aux bougies

avec BRENNUS « E » : essayez-le dans 60 litres d'essence ordinaire, pour 120 francs en timbres adressés à : BRENNUS, 31, rue Chèvre, ANGERS

(SURPUISSANCE — Economies — Agrément — ENTRETIEN)

DÉRIVE-CHAÎNE SAKER

№391



DÉRIVE LES CHAÎNES DE TOUTES MARQUES, TOUTES DIMENSIONS
PRIX DE DÉTAIL 430frs

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent en trouvant à tout moment tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS aux PRIX LES PLUS BAS chez les SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVEL ETS

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

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

PIECES ADAPTABLES de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Atelier de réparations et mise au point de moteurs de marques allemandes

CRUPDA

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

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organs

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

TOUJOURS DU DISPONIBLE !
les derniers modèles

AUTOMOTO - GNOME-RHONE - JONGHI
MOTOBECANE - MONET-GOYON - TERROT
SCOOTERS et SIDES BERNARDET
sont disponibles rapidement en les commandant à l'agent qualifié

marcel perrin
RECORDMAN DU MONDE

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


VENTE A CREDIT

PARIS-NORD MOTOS

Agences :
GNOME et RHONE
MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES
Pneumatiques — Accessoires modernes
Appareillage électrique français et étranger - Pièces détachées : origine, adaptables, sur modèles
Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage
EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE
SPECIALITE : REVISIONS GENERALES
EXPEDITIONS PROVINCE et COLONIES

ATELIER ET MAGASIN :
3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

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.

BARBES MOTOS CYCLES

98 RUE Doudeauville - PARIS 18^e (Métro CHATEAU D'EAU)
DES LA RENTREE DES VACANCES, COMMANDEZ

VOTRE	payable par mois :
JONGHI 125 cc...	6.330 frs
RENE-GILLET 125	5.800 frs
» 750	12.000 frs
avec sidecar	
ALMA 125 cc. ...	5.000 frs
GUILLER 125 cc..	5.835 frs
» 175 cc..	7.620 frs

Avec nos facilités de paiement de 18 MOIS, vous en profiterez dès les premiers beaux jours.
Renseignements contre 25 frs en timbres

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
GILLET-HERSTAL

La Réputée 125 ULTIMA
(Livrable de suite)

Agent exclusif } Les Sidecars IMPERIAL

Toutes pièces détachées anciens et nouveaux modèles
Expédition dans toute la France
(REMISE AUX PATENTES)

R. VOIVENEL
34, rue de Charonne, PARIS-11^e - ROQ. 17-13

M.G.

REDRESSAGE
Cadres et Fourches
SPECIALITE
fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE
nombreuses références

16, r. Louis-Rouquier
LEVALLOIS
PER. 19-24

DRESCHMOTOR Motos DRESCH D.F.R.

PIECES DETACHEES D'ORIGINE
TOUS REALÉSAGES ET PISTONS — EMBELLAGES
TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX
ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON
7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

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)

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

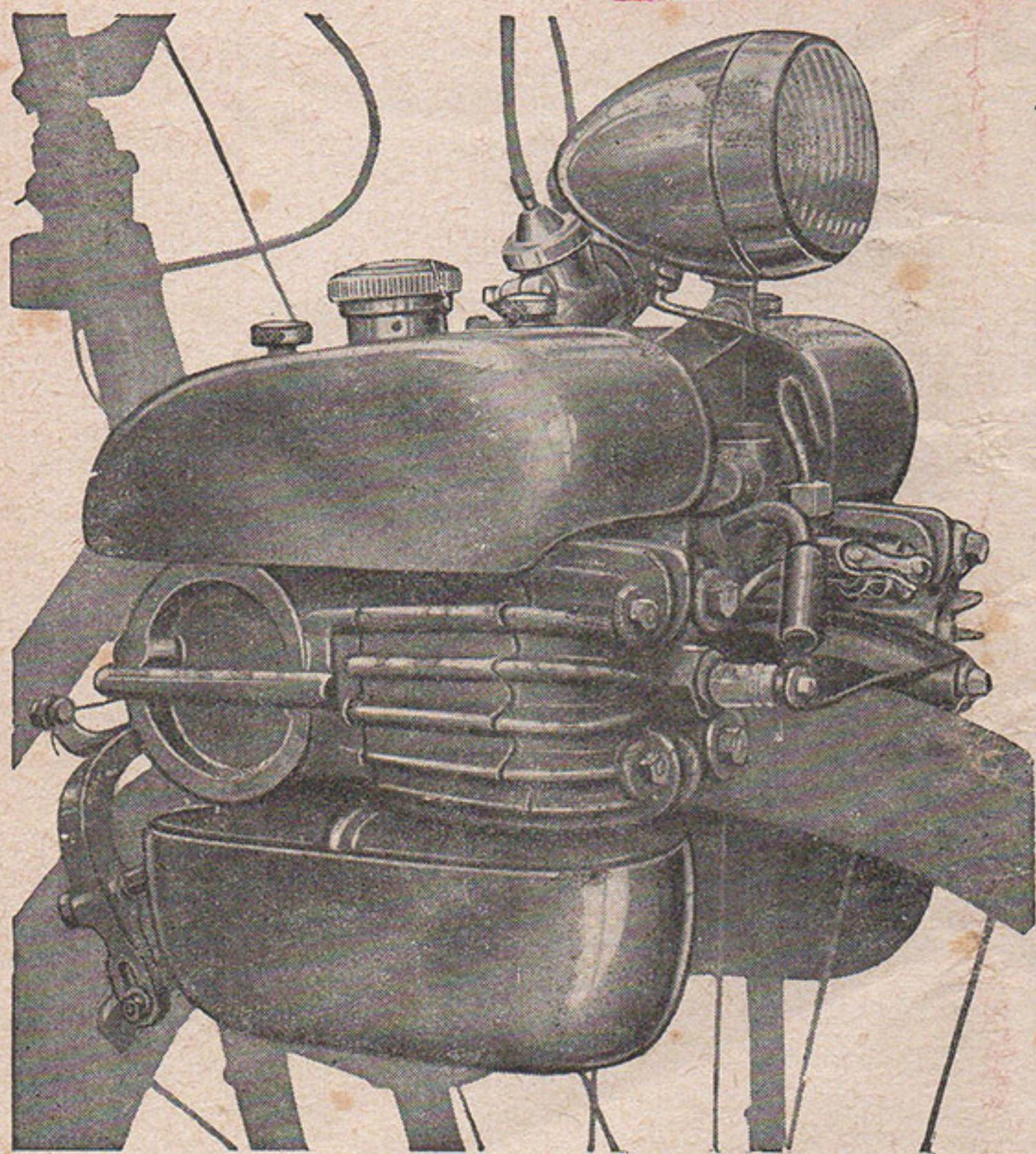


Moteur auxiliaire
ADAPTABLE SUR TOUTES BICYCLETTES

BABY+STAR

le plus moderne

CAR IL COMPORTE
LES DERNIERS
PERFECTIONNEMENTS



ÉLÉGANCE

LA SYMÉTRIE DU BABY-STAR ET SON CAPOT AÉRODYNAMIQUE ASSURE UNE ÉLÉGANCE INCOMPARABLE

SILENCE

LE SILENCIEUX DE GRANDE CAPACITÉ ASSURE LE PARFAIT REFROIDISSEMENT DES GAZ et un SILENCE "MACHINE A COUDRE"

PRATIQUE

EMBRAYAGE & DÉBRAYAGE AUTOMATIQUE ÉCLAIRAGE INTENSE. UN FREIN AVANT PUISSANT EST LIVRÉ AVEC LE MOTEUR

ALLUMAGE

PAR GROS VOLANT MAGNÉTIQUE ASSURE DES DÉPARTS FACILES, ALLUMAGES AUX FAIBLES ALLURES ET RALENTI PARFAIT

MÉCANIQUE

TÊTE ET PIED DE BIELLE SUR AIGUILLES CHEMISE FONTE CENTRIFUGÉE ENTRAINEMENT SILENCIEUX PAR GALET 1 L. 1/2 aux 100 kms, VITESSE LIMITÉE à 35 kms à L'HEURE, COTES SANS PÉDALER jusqu'à 7%

BABY+STAR
le mieux étudié
DES MOTEURS
AUXILIAIRES

★ RENSEIGNEMENTS
ET NOTICE
SUR DEMANDE

S. E. T. A. M.
Constructeurs

23, Rue Emile-Zola SAINT-OUEN (Seine)

TÉL. CLI 00.02

Les Cyclomoteurs des marques suivantes sont équipés de série avec le BABY-STAR
ELVISH — ROCHET — THOMAS-ROSSET, etc...