

38^e ANNEE. — 14 OCTOBRE 1950. — N° 1.002.

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

LES 250
GILLET
D'HERSTAL

Moto revue



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

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

Aux Coupes du Salon : Pierre, Georges et Jean Monneret
après leurs victoires.

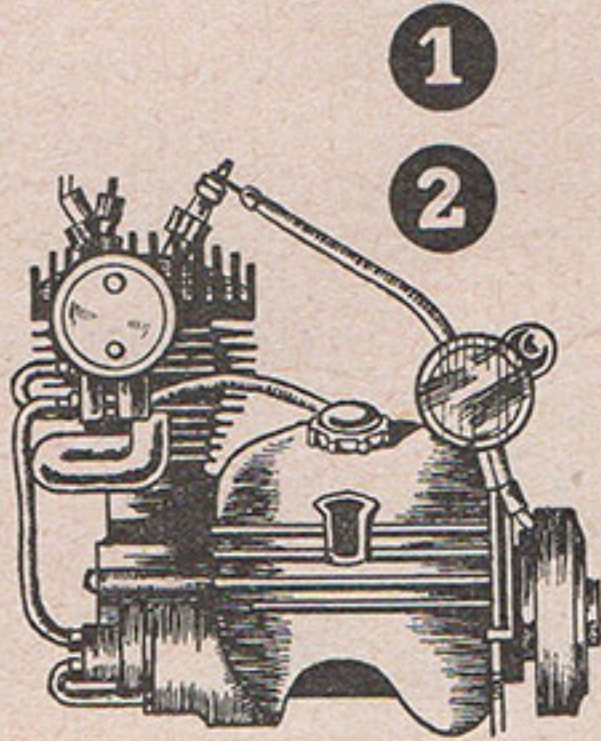
Toujours à l'avant du progrès!

Le Poulain

MOTEUR AUXILIAIRE POUR CYCLES

SEUL, LE POULAIN PRESENTE LA GAMME COMPLETE DES MOTEURS AUXILIAIRES POUR CYCLES : 2 A L'AVANT, 2 SOUS LE PEDALIER.

présente

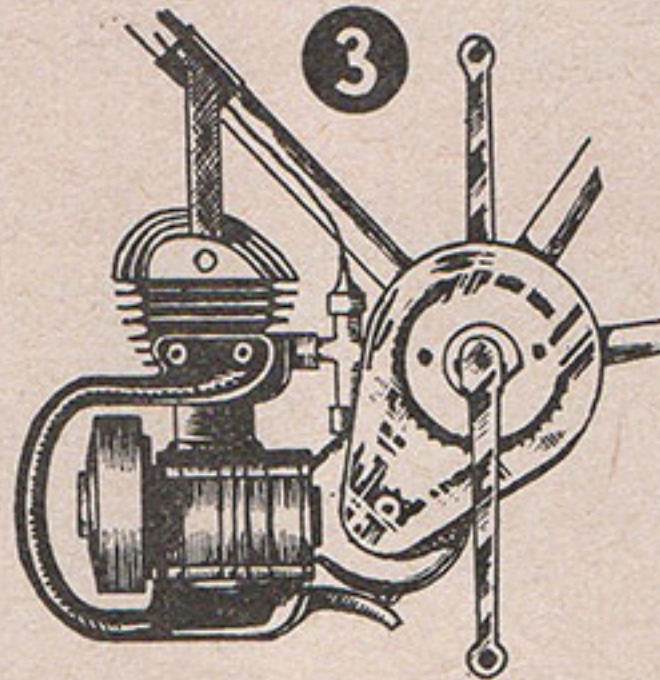


Deux types déjà connus à entraînement par galets sur la roue avant :

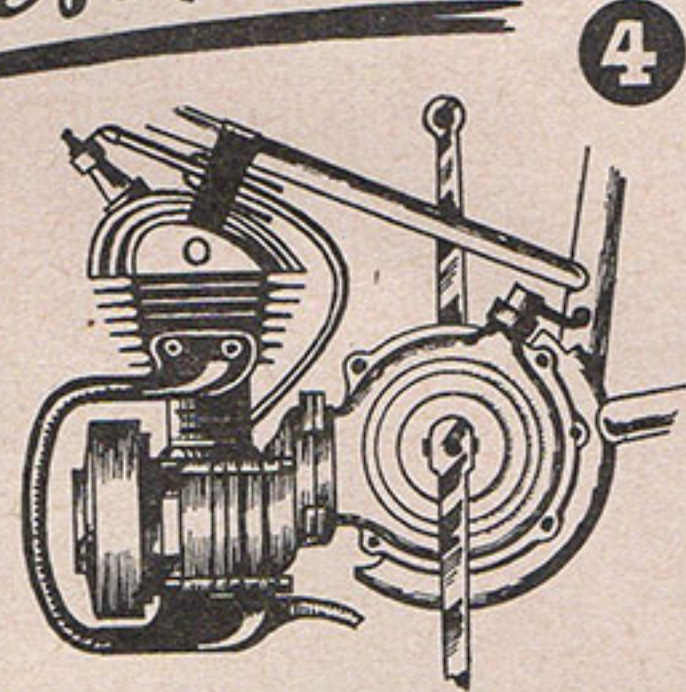
Type N° 1 à réservoir en charge indépendant.

Type N° 2 réservoir faisant bloc avec le moteur. Alimentation par pompe.

SALON DU CYCLE P^{ME} DE VERSAILLES



Groupe propulseur s'adaptant sous le pédalier. Position originale du vilebrequin, placé dans le plan du cycle formant un ensemble très résistant. Démultiplications obtenues : 1° par couple conique Gleason robuste et parfaitement silencieux ; 2° par pignons de pédalier commandés par le moteur à l'aide d'une chaîne. Mouvement transmis au plateau du cycle par un arbre creux traversant la chambre du pédalier et au centre duquel tourne librement l'axe de celui-ci. Entraînement du moteur par encliquetage indébrable. - Le moteur en marche, les pédales ne sont plus entraînées. - Utilisation s'il y a lieu de toutes les vitesses d'un dérailleur.

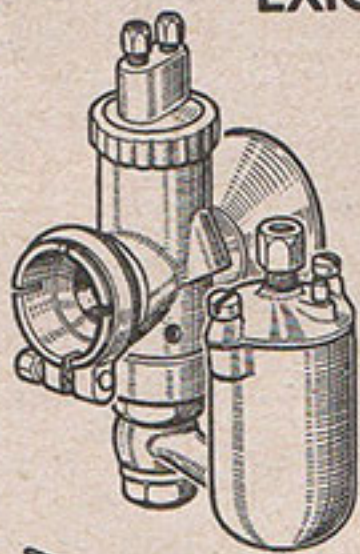


Moteur Constructeur d'une technique tout à fait révolutionnaire. Moteur transversal. - Démultiplications : 1° par pignon droit ; 2° par pignon Gleason. - Suppression du pédalier du cycle. - Pédalier à encliquetage commandant la roue arrière. - Utilisation s'il y a lieu de toutes les vitesses d'un dérailleur.

STAND 256 PORTE 37

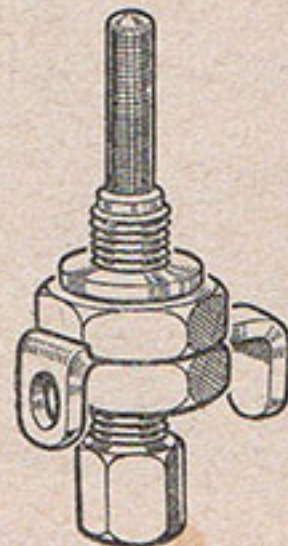
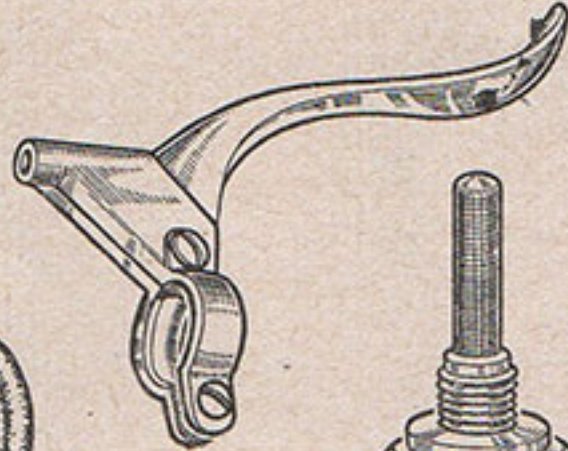
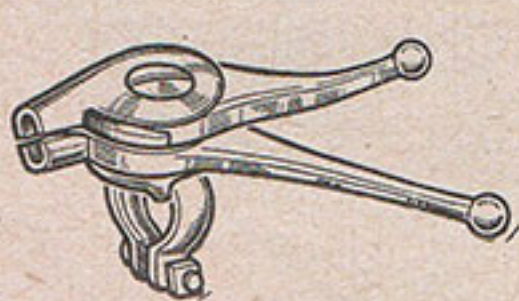
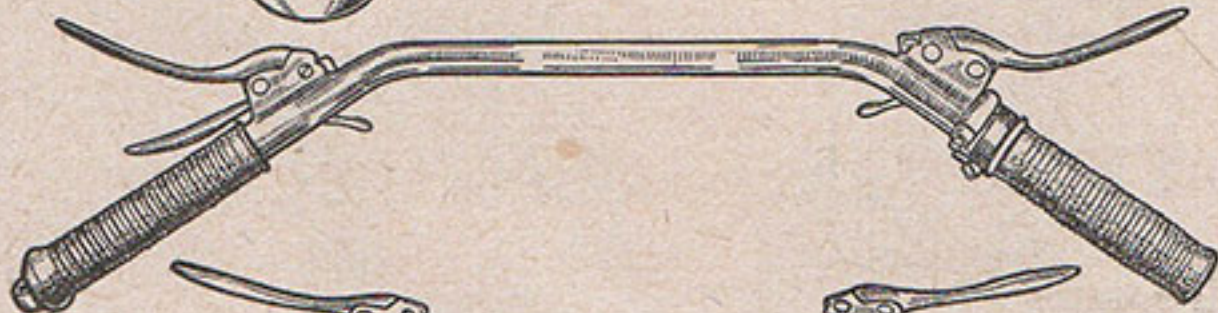
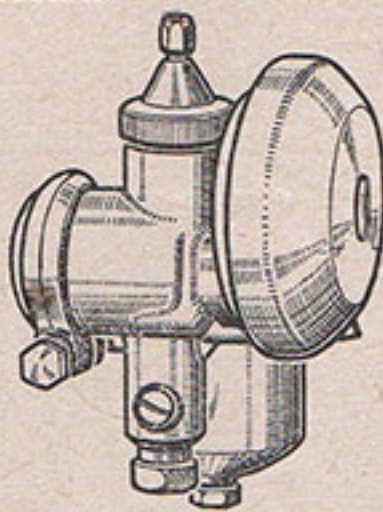
78, RUE DANTON, LEVALLOIS-PERRET (SEINE), TELEPHONE PEREIRE 43.74

EXIGEZ LES ACCESSOIRES



AMAC

En vente chez tous les spécialistes



STATION-SERVICE-AMAC
21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02

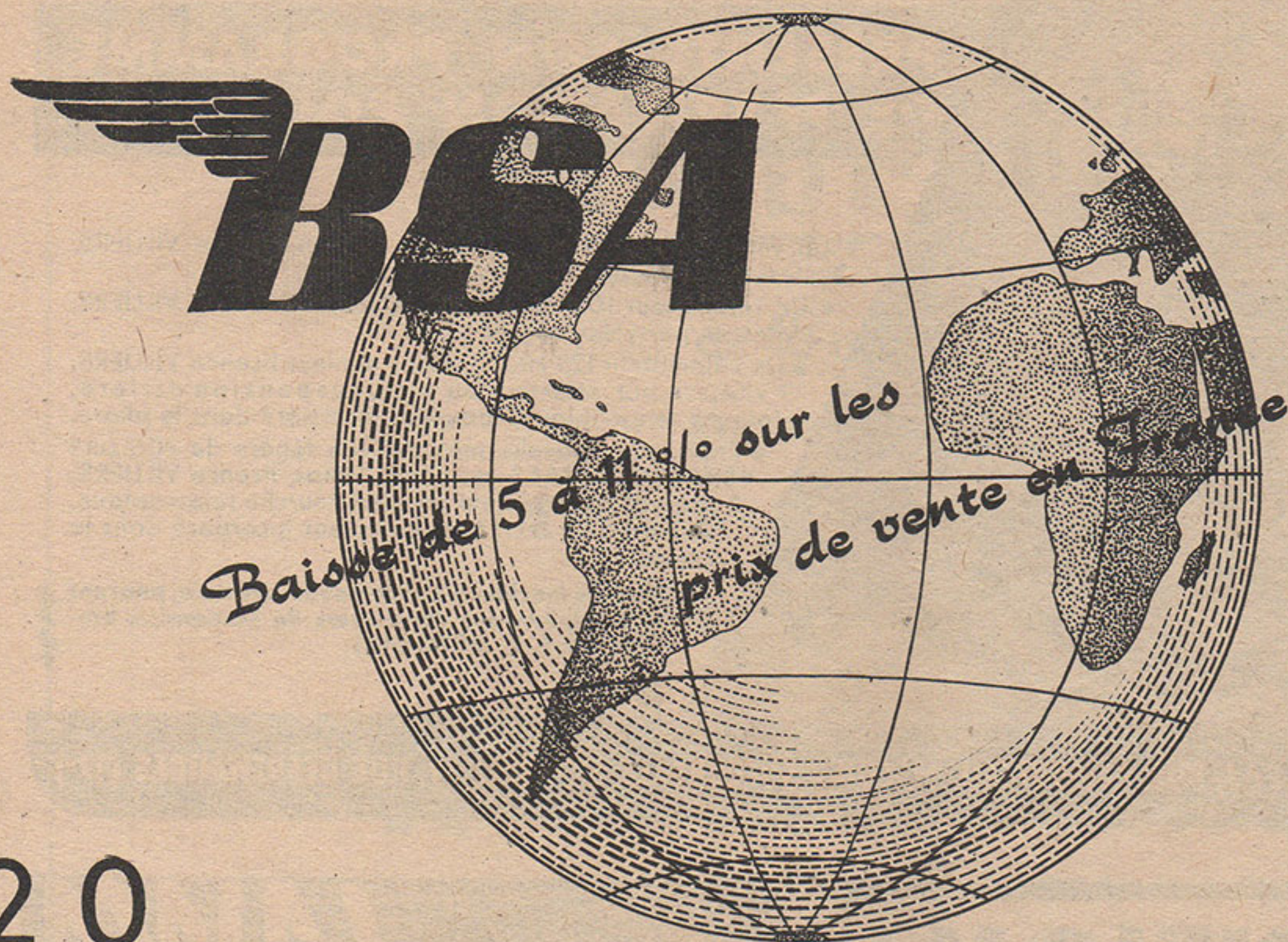


Brampton & RENOLD

LES MEILLEURES CHAINES DE MOTOS DANS LE MONDE ENTIER



Partout dans le Monde



20
MODELES
DIFFERENTS

Usines à
Birmingham
(Angleterre)

200
AGENTS
EN FRANCE

La plus populaire
La plus complète
La plus importante production
de motocyclettes
du MONDE !

Salon de l'Automobile et du Cycle
Parc des Expositions - Porte de Versailles
5 au 15 Octobre 1950

STAND 169

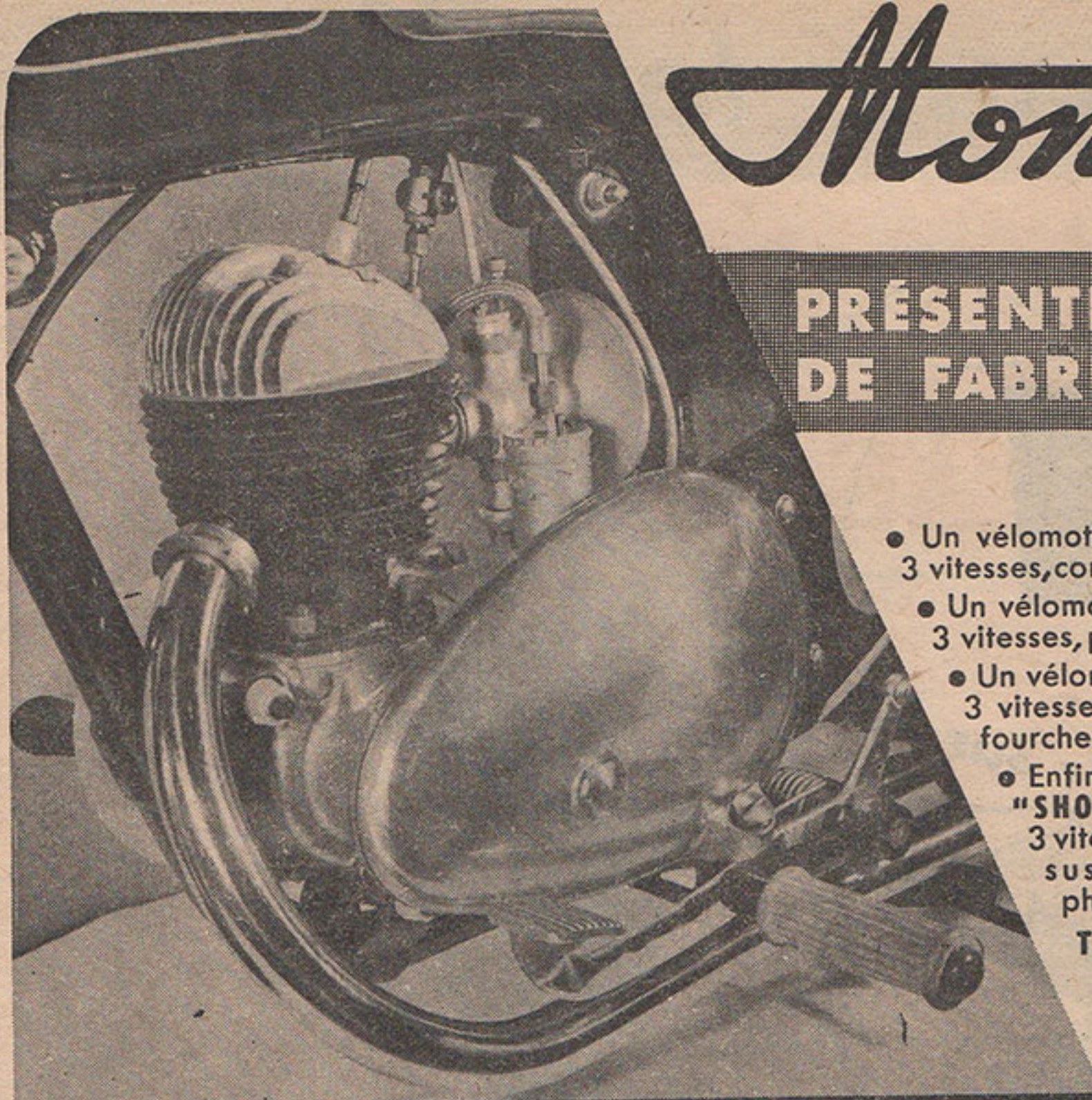
Au Salon, téléphone : LEC. 40-04

MOVEA - Importateur exclusif pour la France

79, Avenue de la Grande Armée - PARIS-16^e

COP. 40-65 - 27-23

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



Monet Goyon

**PRÉSENTE SON PROGRAMME
DE FABRICATION POUR 1951**

- Un vélomoteur 100 cm³, 2 temps, moteur licence VILLIERS, 3 vitesses, commande à main.
- Un vélomoteur 100 cm³, 2 temps, moteur licence VILLIERS, 3 vitesses, par sélecteur au pied.
- Un vélomoteur 125 cm³, 2 temps, moteur licence VILLIERS, 3 vitesses, par sélecteur au pied, suspension arrière, fourche télescopique, compteur incorporé dans le phare.
- Enfin, une nouvelle motocyclette légère de 200 cm³ "SHOOTING STAR", moteur 2 temps, licence VILLIERS, 3 vitesses par sélecteur au pied, fourche télescopique, suspension arrière, compteur incorporé dans le phare.

Toutes ces machines, sur demande spéciale, peuvent être équipées des correcteurs de suspension brevetés de J. A. GRÉGOIRE.

USINES & BUREAUX: 44, RUE RAMBUTEAU, MACON - SUCCURSALE A PARIS: 49, RUE DESRENAUDES (17^e)

ATTENTION!

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

CREDIT

DE LA REGION PARISIENNE

Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10^e

Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

vous offre

Le plus grand choix de Paris

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

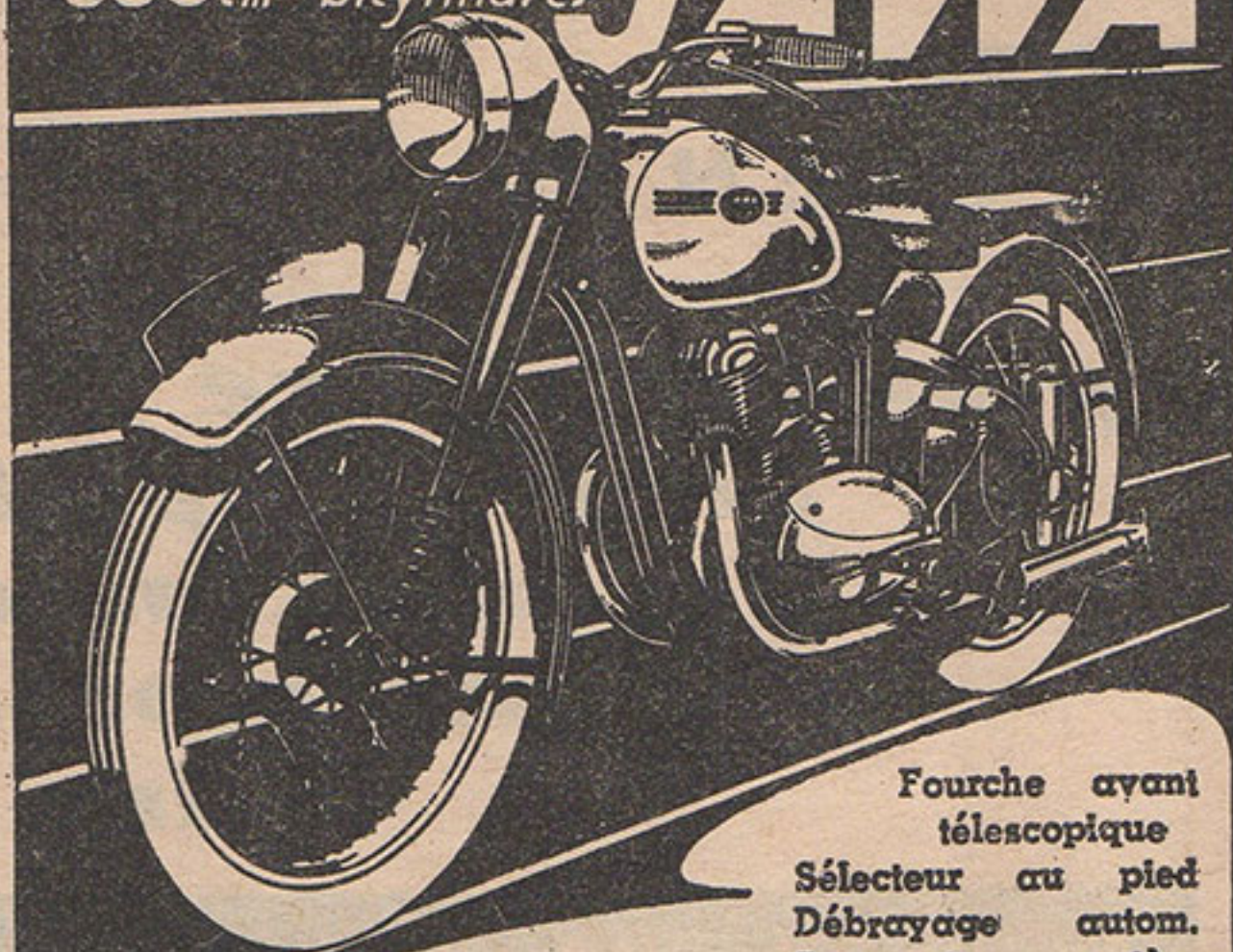
Livrable immédiatement

GULLER — JONGHI

catalogue contre 30 fr. en timbres-poste

250 cm³
350 cm³ bicylindres

JAWA



Fourche avant
télescopique
Sélecteur au pied
Débrayage autom.
Suspension arrière

DISPONIBLE IMMEDIATEMENT

STOCK PIECES DETACHEES

Agent Général pour la France et l'Algérie
ETABLISSEMENTS POCH

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

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

Le Moto-Scooter

Lambretta

(Détenteur de 45 records de monde)

AVEC LES PILOTES

- Ambrosini, Masetti -

— Ferri et Ricci —

A PULVERISE :

22 nouveaux records

SUR LA PISTE DE MONTLHERY LE 27-9 ET LE 6-10 1950

DONT CEUX DE 1 HEURE ET DE 2 HEURES A PLUS DE

142 kms à l'heure !

de 4 HEURES A 138 KMS 910

de 12 HEURES A 132 KMS 640

et 1.000 MILLES A 132 KMS 670

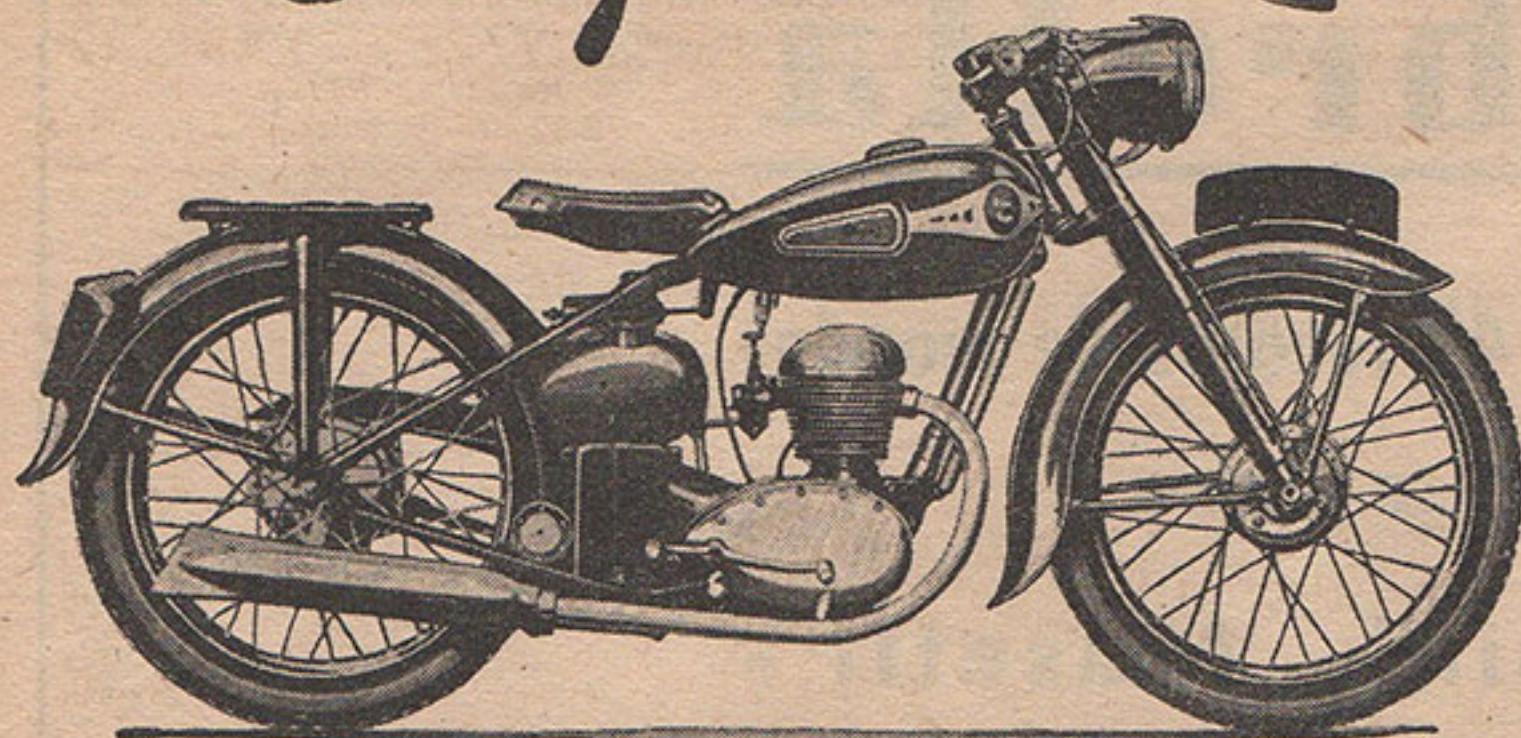
C'est une production Innocenti

S. A. INNOCENTI - 81, Via Pitteri - MILANO
(I T A L I E)

MAGNAT-DEBON



*S'impose par la perfection
de sa fabrication*



125 cc. Type M 4 TD - Bloc moteur 4 temps - Allumage par bobine et batterie - Boîte 4 vitesses sélecteur - Moyen arrière à broche - Fourche télescopique - Réservoir essence 10 litres environ - Éclairage électrique par dynamo en bout d'arbre - Compteur de vitesse incorporé.

100 cc. Type M 3 T - Moteur 2 temps - Allumage par volant magnétique - Boîte 3 vitesses commande à main - Fourche télescopique - Réservoir essence 10 litres environ - Éclairage électrique par volant magnétique.

350 cc. 4 CV. Latérale Type B 4 TL - Moteur 4 temps - Allumage par magnéto - Boîte 4 vitesses à sélecteur au pied - Fourche télescopique - Selle suspendue - Réservoir essence de 16 litres environ - Éclairage électrique par dynamo batterie - Compteur de vitesse incorporé.

500 cc. 5 CV. Culbuteur Type C 4 TS - Moteur 4 temps - Allumage par bobine et batterie - Boîte 4 vitesses sélecteur - Fourche télescopique - Suspension arrière - Réservoir essence de 16 litres environ - Éclairage électrique par dynamo batterie - Compteur de vitesse incorporé.

SALON du CYCLE et de la MOTO

PALAIS DES EXPOSITIONS

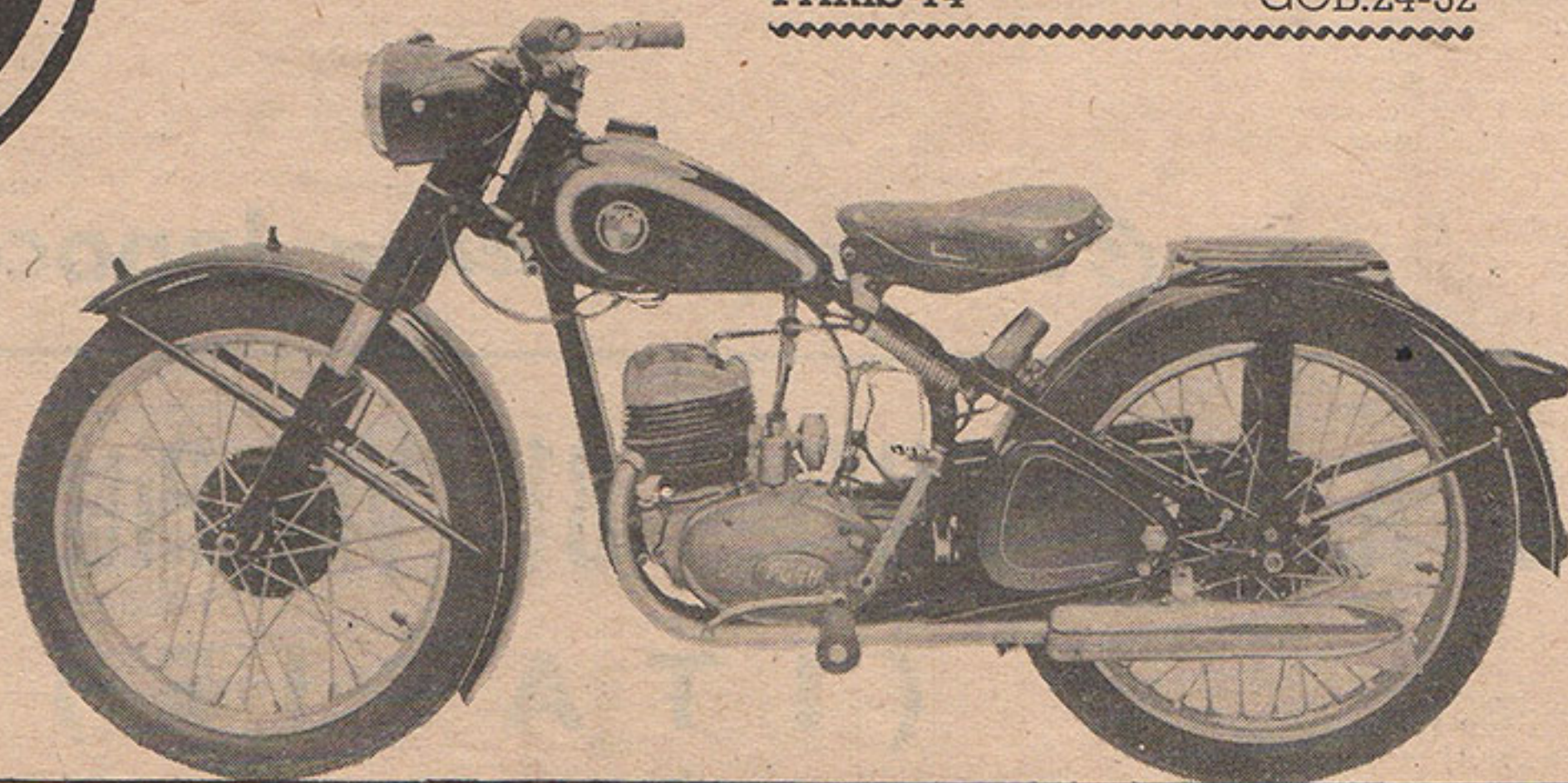
PARIS - PORTE DE VERSAILLES - STAND 198

La PUCH 125 Tourisme

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



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



AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

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



Moto revue

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

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

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

◆ INCOHERENCE

La plus grande partie des stocks français d'alcool va être achetée par l'Amérique en vue de son réarmement. Bien entendu à perte, puisque nos astucieux politiciens l'ont acheté 80 fr. le litre et le revendent la moitié. Nous ne pouvons que nous réjouir, puisqu'à partir du 31 décembre 1950 et peut-être avant, le trop fameux carburant binaire aura cessé d'exister. Tout sera parfait si l'essence pure a un indice d'octane assez élevé (au moins 70) et si cet indice d'octane est obtenu sans l'addition exagérée de plomb tétraéthyle néfaste pour les soupapes.

Mais quelle singulière politique des carburants que celle poursuivie depuis une trentaine d'années. Tantôt il y a un large excédent d'alcool et on veut obliger nos moteurs à l'avalier. Nous réglons nos carburateurs et même nous modifions nos moteurs afin de tirer un parti acceptable du carburant alcoolisé. Nous protestons, mais en vain. Et soudain il y a une tension internationale, l'alcool trouve d'autres débouchés et nous revenons à l'essence pure.

On oublie que le progrès des moteurs est partiellement lié à celui des carburants et que le rendement thermique dépend surtout de l'élévation des rapports volumétriques, aux mêmes fonctions de l'indice d'octane. C'est ce qu'ont parfaitement compris les américains qui s'efforcent de réaliser une collaboration entre les distillateurs de pétrole et les constructeurs. Chez nous, étant donné les fonctions de l'indice d'octane, nous devons fatalement baser le réglage de nos moteurs et spécialement le rapport volumétrique sur le carburant possédant l'indice minimum d'octane, puisque nous risquons pour des raisons diverses, de voir soudainement cet indice s'abaisser.

Dans ce domaine, et ce n'est hélas pas le seul, nous devons compter avec l'incompétence de nos dirigeants et l'incohérence de leur politique.

◆ SALON DE LA MOTO D'OCCASION

C'est du 5 au 15 octobre que doit se tenir au Parc des Expositions à la Porte de Versailles le Salon de l'« Occasion ». A ce salon, on verra non seulement des voitures, mais aussi des motos. En somme, tous les véhicules seront représentés et on peut dire qu'il y en aura pour tous les goûts et les moyens financiers !

DERIVATIONS

Il de nous n'a pas éprouvé quelque embarras dans la traversée d'une grande ville ? La désignation de direction est en général insuffisante et parfois même, n'existe pas. Si on établit ses itinéraires urbains en relevant le nom des rues, les plaques sont souvent difficiles à lire et il y a diverses interdictions (sens interdit, défense de stationner, etc.), et la circulation intense de certaines artères, les embouteillages. Alors combien nous désignons une route qui nous permettrait de contourner cette ville ? Il est probable que les routes à grande circulation, dans l'avenir, éviteront les agglomérations auxquelles elles seront rattachées par des ramifications. C'est hélas, avant tout, une question d'argent, étant à déduire des villes étudiées pour la circulation et le stationnement automobile, c'est l'affaire de plusieurs générations et même en adoptant des plans grandioses, on risque de constater leur insuffisance au moment où ils auront été réalisés et peut-être ne pourrions-nous circuler dans les grands centres qu'à l'aide des transports publics voire de trottoirs roulants.

Mais laissons de côté cet avenir lointain. Pour l'instant, il est intéressant, au point de vue de la circulation, de dégager partiellement les agglomérations en évitant les usagers qui n'ont rien à y faire de les traverser.

Mais contre ces projets de dérivation il y a des protestations nombreuses des organisations communales qui comptent sur le tourisme pour développer le commerce local. Les syndicats hôteliers, dans l'attente s'intéressent, craignant que les touristes « dérivés » négligent les monuments et les sites de leurs villes. Nous ne croyons pas, à la vérité, que le seul tourisme brève le moins de monde à se détourner sur une ville qui l'attire par ses monuments, ses pittoresques et dans certains cas, par ses spécialités gastronomiques. Ceux qui passeront à côté ne sont les bruyants de kilomètres pour qui l'objectif est de franchir, dans le minimum de temps, la distance qui sépare leur point de départ du but de leur étape. D'autres ne s'arrêteront que de loin en loin pour faire rapidement un tour. Du point de vue commerce local, il peut servir pour les petites agglomérations, se présenter un moyen de voir se constituer en divers points bordant la route à grande circulation ou l'auto-route, de nouvelles agglomérations par un réaménagement analogue à celui qui vient d'être produit, mais autour des routes de dérivées, et plus récemment, autour des lignes de chemin de fer. Mais c'est un danger que certaines dispositions administratives pourraient créer : par exemple l'interdiction de stationner au bord des auto-routes ou même simplement du stationnement des véhicules.

◆ MARCHE ALLEMAND DE L'AUTOMOBILE

Au cours d'un congrès des industriels et commerçants de l'automobile en Allemagne, certains orateurs ont particulièrement insisté sur la crise de mévente des voitures qui semble désormais inévitable et qui se manifestera vraisemblablement dès l'automne prochain. A ce moment le marché sera à peu près saturé et l'on peut s'attendre à une très forte concurrence entre les diverses firmes avec probablement une baisse sensible des prix. Il paraît également très probable qu'on va assister dans ce domaine à un gros effort publicitaire et qu'il sera créé une bourse permanente de la voiture d'occasion.

◆ ESCARGOTS

Aux Etats-Unis on dresse une statistique très sérieuse des accidents. On a constaté que de très nombreux accidents sont dus à des conducteurs qui roulent trop lentement, manquent de décision et gênent l'écoulement régulier du trafic. Le conducteur timoré, indécis, n'est pas moins dangereux que celui qui est trop téméraire.

33^e SALON INTERNATIONAL

DE TURIN (4-15 Avril 1951)

L'A.N.F.I.A.A. (Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche e Affini) annonce que le 33^e Salon International de l'Automobile aura lieu à Turin du 4 au 15 avril 1951 dans le Palais des Expositions.

Cette manifestation a déjà été régulièrement autorisée par le Ministère de l'Industrie et du Commerce italien et, en siège international, par le Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles.

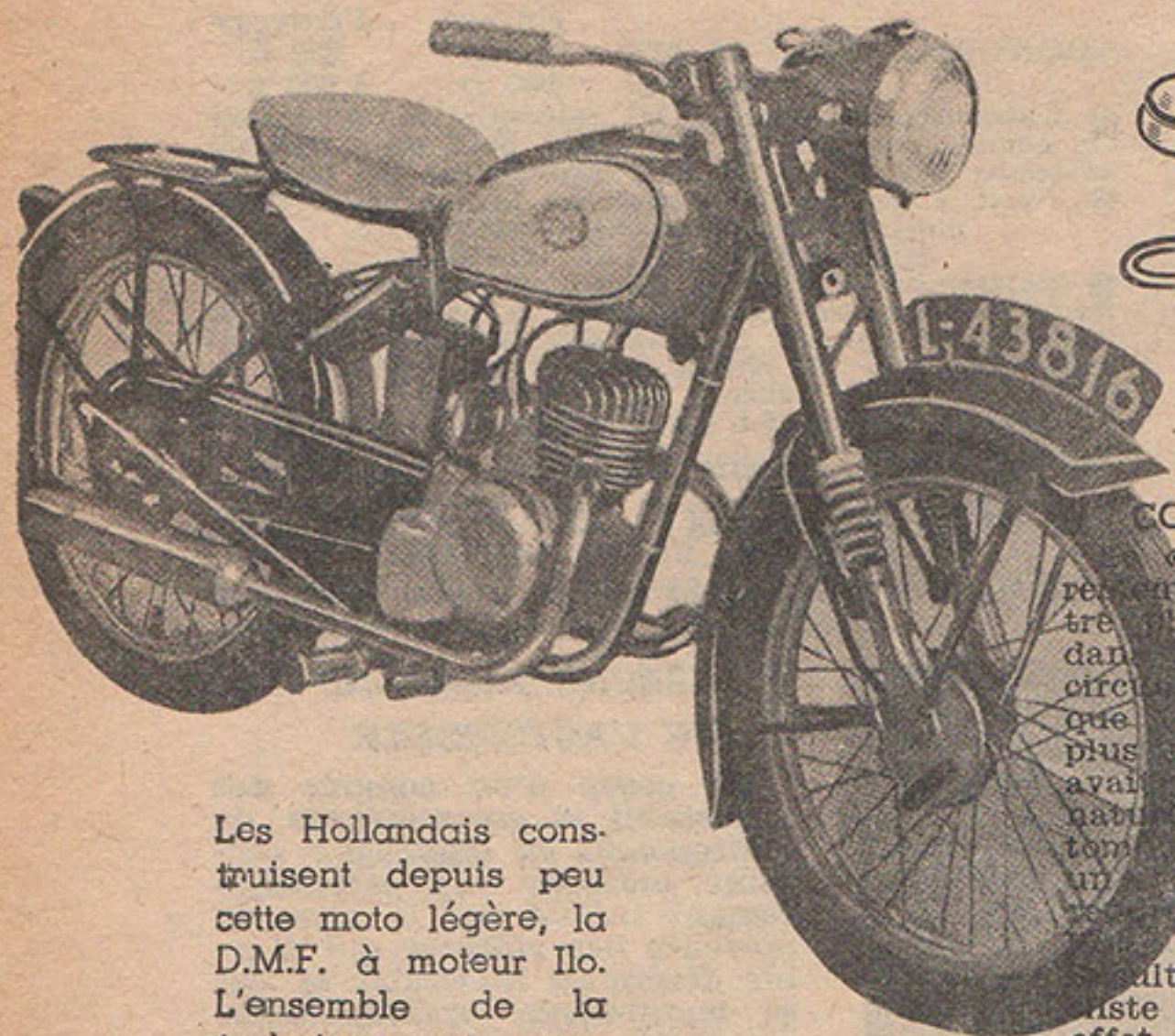
Les règlements viennent d'être distribués à tous les intéressés.

La clôture des inscriptions a été fixée au 30 novembre 1950.

Pour tous renseignements s'adresser au « Comitato Organizzatore del 33^e Salone Internazionale dell'Automobile » Via S. Teresa 23, Torino (Italie). Tél. 50604 - 50391.

◆ ERNIE LYONS EST RETABLI

Ernie Lyons, le pilote bien connu de Norton, vient de sortir de la clinique où il avait été admis à la suite de son récent accident. Il espère même pouvoir participer à quelques épreuves en fin de saison.



Les Hollandais construisent depuis peu cette moto légère, la D.M.F. à moteur Ilo. L'ensemble de la technique est assez germanique d'allure et de conception.

◆ PAS DE SALON ANGLAIS EN 1950

Il n'y aurait pas de Salon Anglais en 1950. C'est une déception pour le monde motocycliste, car le salon d'Earl's Court, est, avec le TT, le plus grand événement de l'année. Du point de vue économique cette suppression peut se justifier, car la participation à un salon est extrêmement coûteuse, et il faut non seulement préparer des machines d'un fini impeccable, ce qui ne présente pas de difficulté, puisque le fini de la machine de série est impeccable, mais il faut louer un stand et le décorer d'une manière ingénieuse. Il faut opérer des coupes et des systèmes ingénieux qui mettent en valeur les particularités des machines et permettent d'en comprendre le fonctionnement, qu'il s'agisse du moteur, du changement de vitesse, de la suspension, etc... Et il faut de vrais démonstrateurs capables de renseigner une clientèle avertie et de plus en plus difficile au fur et à mesure que son pouvoir d'achat diminue. L'Etat moderne dans tous les pays est un monstre dévorant. La participation à un Salon est donc très coûteuse et la clientèle ne peut plus acheter.

D'autre part, au point de vue technique, un Salon n'est intéressant que s'il apporte quelque chose de nouveau. Cela n'est actuellement pas vraisemblable. Si on veut vivre, il faut produire en grandes séries et pour amortir les frais d'études, les machines outils et l'organisation industrielle, il faut compter sur des années. Pratiquement, au point de vue de l'utilisateur, cela n'a pas d'inconvénient grave, puisque ayant fait l'acquisition d'une excellente machine parfaitement au point, il est assuré qu'elle ne se démodera pas et qu'il se procurera sans difficulté les pièces nécessaires à son entretien. Mais par contre, il en résulte un freinage des initiatives hardies. Et à quoi bon exposer si on n'a à présenter que des modèles déjà familiers à la clientèle. Le progrès est fait de palliers et de courbes ascendantes. Nous en sommes actuellement à un palier, d'autant que ce n'est pas en une période de crise économique qu'on peut lâcher des nouveautés.

On s'explique donc que les difficultés financières que connaît l'industrie, la nécessité d'envisager la production de très grandes séries réparties sur une longue période et peut-être aussi l'appauvrissement croissant de la clientèle pressurée par le fisc, et c'est là un phénomène mondial, aient pour conséquence naturelle la restriction des initiatives. Mais on peut le regretter.



COURSE ORIGINALE

« Sunday Express » avait pris dernièrement l'initiative d'une compétition entre plusieurs « moyens de transport » dans le cadre d'un aménagement de la circulation londonienne, qui, comme presque toutes les grandes villes, revêt de plus en plus un caractère d'urgence. On avait donc mis sur pied, dans le secret habituel, une course entre un automobiliste privé, un chauffeur de taxis, un poste et un coureur, tous devant se rendre de la gare de Liverpool au Ritz, à Picadilly, en passant par Westend. Un début assez troublant, ce fut le cycliste qui gagna la course. Il couvrit en effet cette distance (3 miles), en 11 1/2 minutes, se faufilant à travers les queues de bus et de voitures, se trouvant toujours le premier aux barrages lorsque les feux passaient du rouge au vert, laissant derrière lui autos et taxis.

Quant au taxi qui avait fait un détour de 4 miles pour prendre une route moins encombrée, il mit exactement 17 minutes et se classa second. Ensuite vint le coureur à pied avec 20 minutes de trajet, devançant d'une demi-minute l'automobiliste, lequel s'était contenté d'emprunter la grande artère avec ses nombreux croisements et ses arrêts multiples.

◆ IMPORTATION DE SCOOTERS AU PORTUGAL

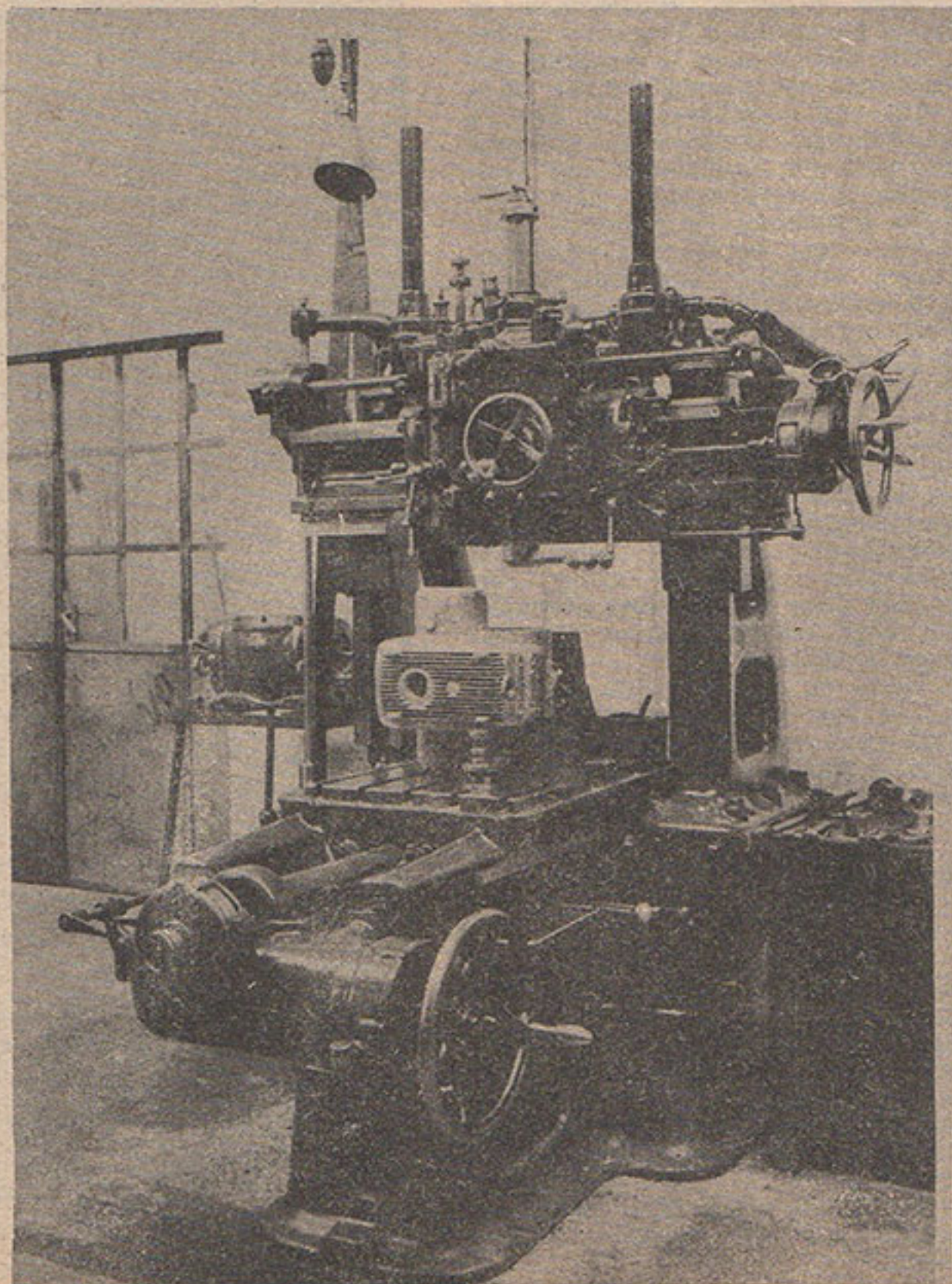
Depuis la mise en vigueur de l'accord commercial entre l'Italie et le Portugal, ce dernier pays est devenu un débouché

Les temps de la construction artisanale sont révolus et pour produire à bon marché il faut fabriquer en grande série avec un matériel moderne, nécessitant malheureusement de grandes mises de fonds. Ci-contre, une très moderne machine-outil à usiner les carters chez Gilera. N'oublions pas que, contrairement à une opinion très répandue, la fabrication en série permet plus de précision dans l'usine que l'artisanat.

important pour les scooters et aussi les moteurs auxiliaires italiens. Notre confrère italien « Motor » estime que la concurrence des autres pays ne sera pas sensible dans ce domaine, mais il ajoute que pour s'imposer définitivement sur ce marché, les constructeurs italiens devront s'efforcer de réduire encore les prix pratiqués à l'heure actuelle.

◆ UNE VOITURE DE... 1875

Tout récemment on a remis en marche à Vienne une voiture conçue par Marcus. De 1860 à 1864 il avait fait des essais avec un moteur analogue au Lenoir à gaz (moteur à double effet utilisant sensiblement les mêmes organes qu'une machine à vapeur et en particulier le tiroir de distribution. Pas de compression préalable, le mélange pénétrant grâce à sa pression propre au début de la course. Mais refroidissement par eau et allumage par une bougie électrique et une bobine). En 1864, Marcus, faute d'argent, dut interrompre ses expériences. Il les reprit en 1875 avec un moteur monocylindrique de 100 d'alésage et 200 de course, soit 1.570 t.-m., 0,75 CV à 500 t.-m., allumage par rupteur, carburateur à barbotage. L'admission se faisait par tiroir, mais l'échappement était assuré par une soupape commandée par arbre à cames. Poids du moteur près de 300 kgs. Transmission arrière par une corde enroulée sur des poulies. Cette voiture pesait 756 kgs et atteignait la vitesse fantastique de 6 à 8 kmh.



◆ CHIFFRES ASTRONOMIQUES

« Highway Research Abstracts » nous donne des détails sur l'industrie de l'automobile aux U.S.A.

Dans ce pays existent 241.000 pompes d'essence, 80.000 garages, 38.000 entreprises de transport et 24.000 sociétés de taxis. L'industrie de l'automobile utilise la moitié du fer produit dans le pays, 75 % du verre, 80 % du caoutchouc brut, 90 % des carburants, 68 % du cuir et 23 % du nickel et du chrome.

La fabrication de 5.000.000 de voitures par an absorbe le produit de récoltes faites sur 2 millions 1/2 d'acres (1 acre = 40.467 ares). Elle réclame en effet 170 millions de kgs de coton, 2 millions 1/2 de kgs de kapok, 5 millions de kgs d'essence térébenthine, ainsi que des quantités invraisemblables de cire d'abeille, de lin, de bois et de papier.

Les matières premières nécessaires proviennent de 48 états et de 55 pays étrangers.

◆ LE CHOIX DE SEGMENTS CONVENABLES EST EXTREMEMENT DELICAT

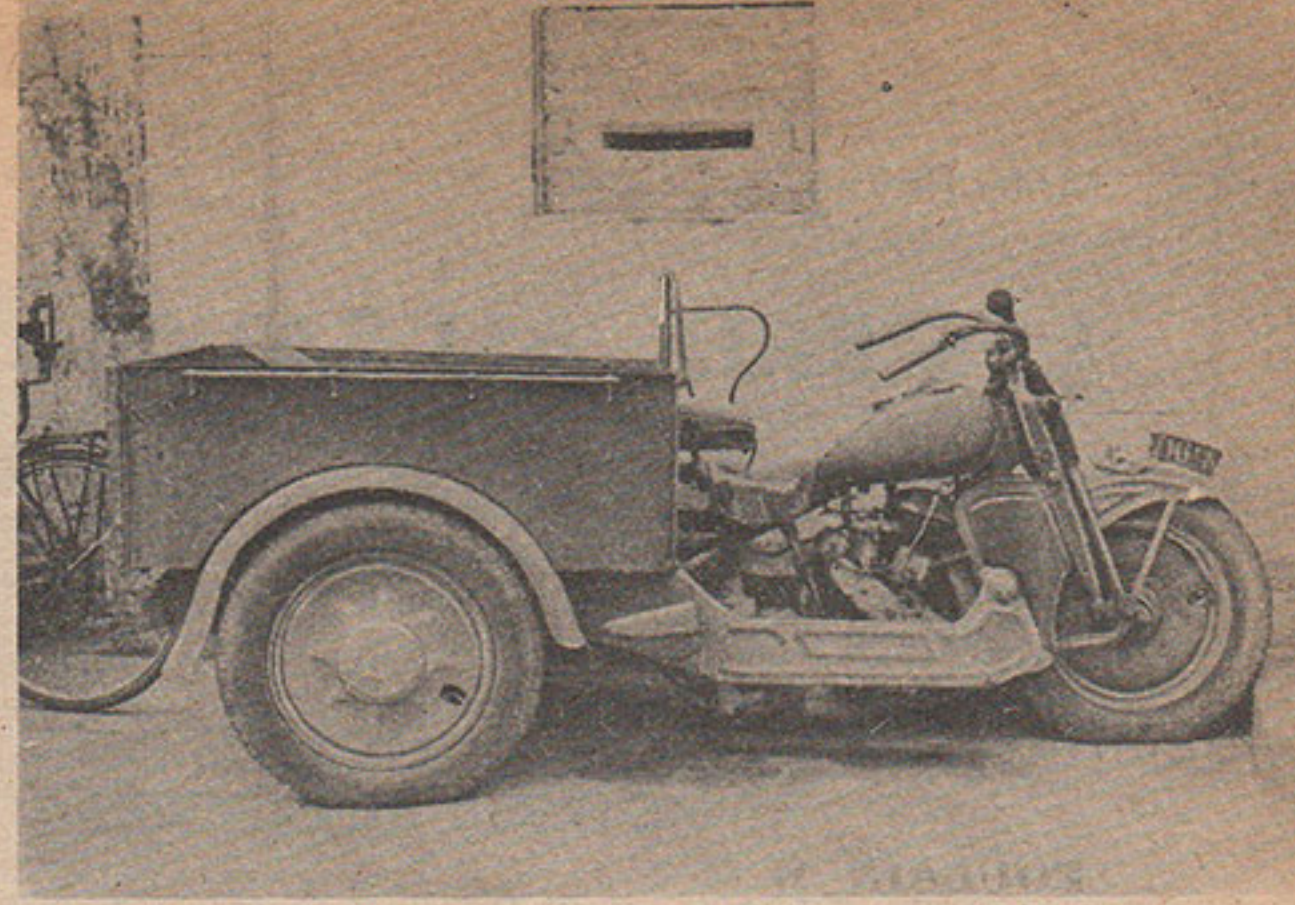
Des recherches faites dans un laboratoire de Turin ont permis de constater une ovalisation de 14/100 du diamètre du cylindre lorsque les parois de ce dernier sont portées à une température de 80° C. Cette même ovalisation est réduite à 1/100 seulement lorsqu'on refroidit le cylindre de 20 %.

◆ LA MOTO AUX ANTIPODES

D'une manière générale, le marché australien est dominé par les machines anglaises et à moindre degré par les machines américaines. Il n'y a pas en principe d'industrie motocycliste australienne. L'esprit sportif est extrêmement développé en Australie. Des motos comme la Mac Velocette, à soupapes commandées par tiges et culbuteurs, ont fait l'objet de modifications qui les ont rendues très rapides. Des enthousiastes comme Rou Hunter n'ont pas hésité à construire eux-mêmes leurs moteurs. Les frères Hunter ont réalisé un 250 cc. à double arbre à cames en tête 68x68 mm. Ils ont pu le faire tourner à 9.000 t.-m. Le maximum de puissance est atteint à 8.000 t.-m. et l'effet mégaphonique est sensible à partir de 2.800 t.-m. Les arbres tournent sur galets et ils ont un diamètre de 22 mm. Les volants usinés dans la masse sont en acier nickel chrome molybdène. Le maneton reçoit un manchon en acier au chrome cimenté. Roulement à galets. La bielle est en acier au chrome molybdène et dans la tête de bielle est emmanchée une bague en acier au chrome. Le cylindre qui pénètre largement dans le carter est usiné dans une masse de duralumin et est chemisé fonte. Les frères Hunter ont usiné eux-mêmes les pistons à jupe échancrée. 2 segments d'étanchéité et un racleur. Le rapport volumétrique est de 12 à 1 pour la marche à l'essence benzol 50/50.

La culasse fondue par un spécialiste, mais le dessin a été modifié et une nouvelle culasse a été fondue par les frères Hunter sur ce modèle modifié. Dans cette culasse en alliage léger sont rapportés les sièges de soupapes en fonte pour l'admission et en bronze d'aluminium pour l'échappement. Guides en bronze au

Un lecteur d'Indochine nous adresse la photo d'un curieux tricar oublié par les Japonais lors de leur départ et qui leur servait au transport des munitions. C'est un 1.100 cmc. monocylindre à soupapes latérales et 8 vitesses. Notre correspondant nous signale que la consommation de l'engin serait assez élevée et son emploi plutôt brutal !!!



manganèse. Ressorts en épingle à cheveux. Ces ressorts sont exposés à l'air, la distribution étant distincte de la culasse. Elle est entraînée par un arbre vertical et creux. Par un couple conique, il attaque cinq engrenages droits. Chacun des arbres à cames tourne dans un roulement à galets et un autre à billes, ainsi que les axes des engrenages intermédiaires. Entre les soupapes et les cames se trouvent des poussoirs. Fixation de la culasse et du cylindre par 5 colonnettes. Graissage par carter sec et deux pompes à engrenages. Bougie de 14 mm. Carburateur Amal en alliage léger, mais la cuve séparée a été établie par les Hunter et est fixée au tube de selle par une bande en acier inoxydable.

La boîte est une Mac Velocette, mais le levier du sélecteur a été modifié pour permettre une position plus reculée. Embrayage et cadre proviennent également d'une Mac Velocette. Fourche télescopique AMC. Réservoir en acier d'une contenance de 13 litres. Réservoir d'huile en aluminium, contenant environ 2,25 litres et monté en arrière du tube de selle, ce qui facilite son refroidissement. Le siège très long a été réalisé sur place. Moyeux coniques à tambours intégraux en alliage d'aluminium et frettes en fonte. Pneus d'une section de 3 pouces.

Les frères Hunter ont à l'étude 3 machines de 125 cmc. quatre temps, double arbre à cames en tête entraîné par chaîne.

◆ L'EXPORTATION DES MOTOS ANGLAISES BAT SON PLEIN

Au cours du premier semestre 1950, la Grande Bretagne a exporté des motocyclettes en Australie pour une valeur de 1.217.017 livres sterling. Les Etats-Unis en ont acheté pour 620.445 £, le Canada pour 357.337 £ et la Suisse pour 300.214 £. Ces chiffres ont été rendus publics au cours d'une conférence faite par M. H.R. Watling, directeur de la Manufacture Union.

◆ JAPON

Notre confrère anglais « Autocar » nous apprend que depuis quelques temps le marché de l'automobile connaît au Japon un certain renouveau ; la fabrication de certaines petites voitures a repris, telles la Hita, la Nissan et la Toyota. Une des plus connues est la Toyspet dont voici les caractéristiques : quatre cylindres, 1000 cmc. pour une puissance réelle de 27 CV à 4.000 t.-m.

◆ UN MINISTRE QUI SE RENSEIGNE

M. Alfred Barnes, ministre britannique des transports, vient d'effectuer un court séjour en Allemagne. L'objet de son voyage était de se documenter sur les autostrades allemands ; il a de plus conversé avec de nombreuses autorités britanniques, américaines et allemandes.

◆ POUR AVIVER L'ECLAT DE L'EMAIL

Après les avoir lavées, frotter consciencieusement toutes les parties de la machine avec une peau de chamois. Pendant ce travail, rincer souvent cette peau de chamois dans de l'eau très propre. Terminer le polissage avec un chiffon spécial sans faire appel à des produits dits de polissage.

◆ ENTRETIEN DES CHROMES

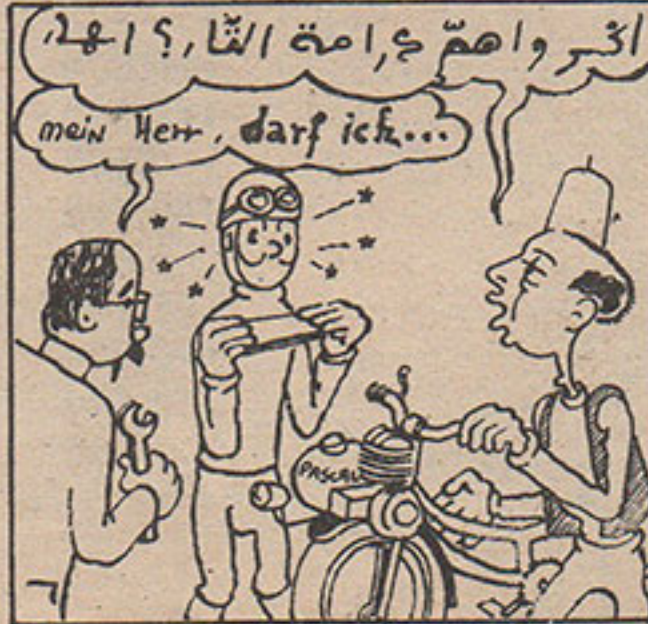
Toutes les parties chromées de la machine doivent être enduites périodiquement d'une graisse spéciale ou de vaseline au moyen d'un chiffon doux et très propre. Cette pellicule de graisse protégera efficacement le chrome contre l'action des intempéries.

◆ OPERATION COURTESY

La « Royal Society for the Prevention of Accidents » vient de lancer un appel par lequel elle exhorte tous les usagers de la route à s'associer à la campagne qu'elle entreprend pour la sauvegarde et la sécurité de tous.

◆ LA SECURITE ROUTIERE EN SUISSE

Les autorités Fédérales se sont émues du nombre croissant d'accidents et ont eu à cœur de ne rien négliger qui puisse remédier à cet état de chose. C'est ainsi qu'on peut affirmer qu'il ne paraît plus guère en Suisse de revue automobile ou motocycliste qui ne consacre une ou plusieurs pages à la prévention des accidents. L'émulation qui en résulte conduit à des conclusions parfois assez singulières, tel cet article où il était question de l'insonorisation des voitures modernes. Cette absence de bruit, nous dit-on, diminuerait beaucoup la sensation de vitesse, et rendrait son estimation difficile, entraînant souvent la négligence du conducteur. Aussi certains voient-ils là l'explication de quelques accidents. Il est évident qu'autrefois on avait vraiment conscience de rouler vite lorsqu'on dépassait 50 à l'heure. Faudrait-il en conclure que ce facteur soit appelé à devenir un argument de vente pour les véhicules bruyants ?



SOYEZ CORRECT AU GUIDON, LES INJURES SONT LES ARGUMENTS DE CEUX QUI ONT TORT

LES PRIX AU SALON

1950

CYCLOMOTEURS ET MOTEURS AUXILIAIRES

POULAIN B	19.500
» Luxe	21.800
VAP 4	21.950
BABY STAR	22.900
MOSQUITO	24.800
DIEM	31.500
SOLEX	36.422
MOBYLETTE	33.000
Cyclomoteur PEUGEOT	41.000
CYCLORETTE	39.900

SCOOTERS

RONEX 50 cmc.	39.500
ARDENT 50 cmc.	45.000
BERNARDET Standart	116.000
VESPA (Standart)	113.120
A.G.F.	120.600
LAMBRETTA	110.000
LAMBRETTA L.	145.000
BERNARDET 250	138.000

VELOMOTEURS 100 et 125 cmc.

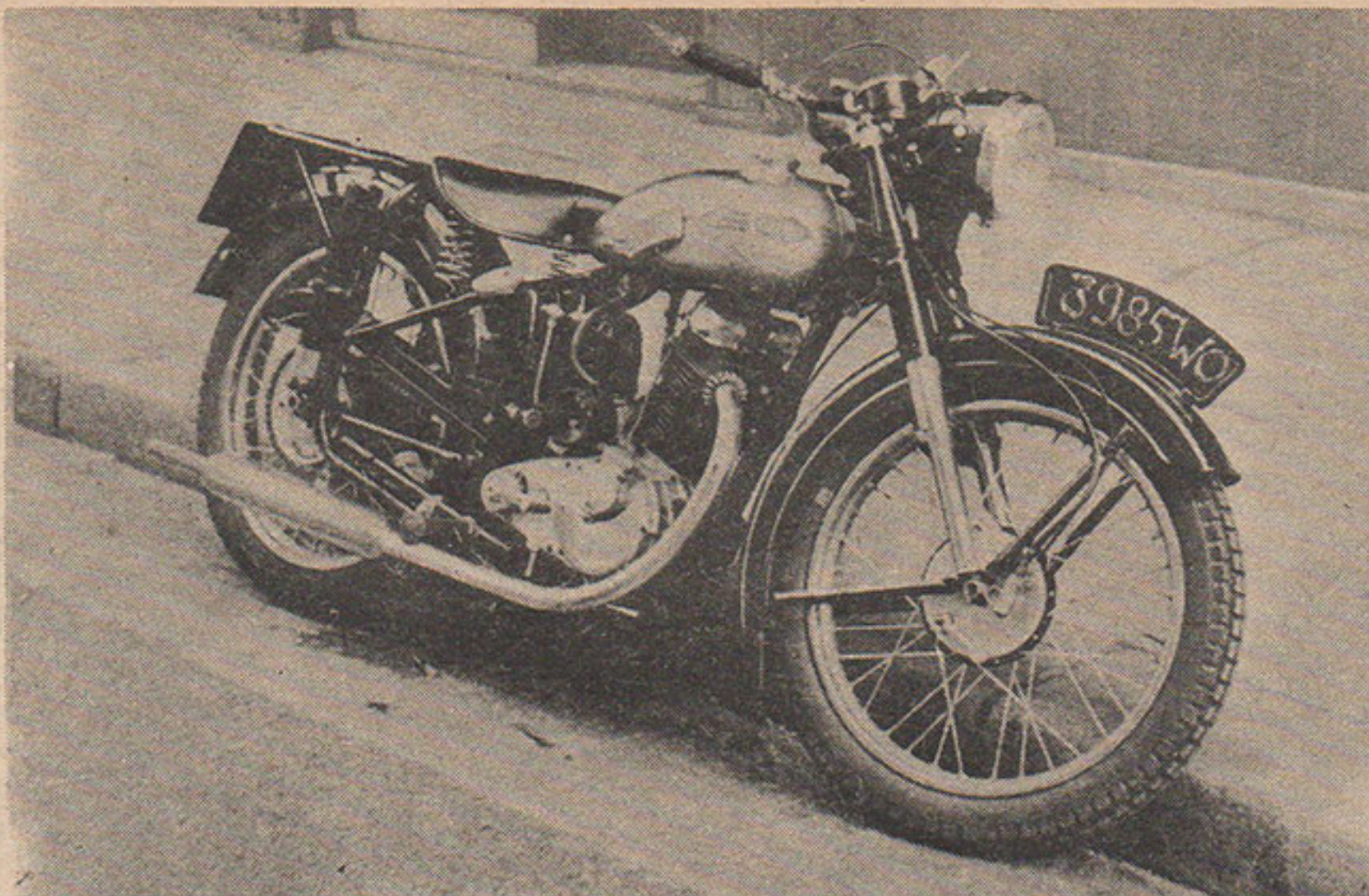
TERROT M.349 100 cmc.	62.000
AUTOMOTO 100 cmc. moteur Villiers	
TERROT 100 cmc.	68.000
GULLER G 8 « Populaire »	68.500
PEUGEOT 55 AL 125 cmc.	
AUTOMOTO 125 cmc. Aubier-Dunne	
GNOME-RHONE R.3 Standart	73.800
MOTOBECANE D 45 125 cmc. latérales ..	74.980
ALCYON Moteur Zurcher 125 cmc.	76.000
GULLER G 9 « Populaire »	76.775
JONGHI E 125 Standart	77.000
JONGHI E 125 Luxe	81.000
GNOME-RHONE R.3 « Grand Luxe »	
GNOME-RHONE R.4 Standart	101.000
MONET-GOYON 56 V 125 cmc. Villiers ..	
ULTIMA V 5 125 cmc.	86.000
GNOME-RHONE R.4 Luxe	105.000
GULLER G 10 Standart (Bloc Ydral)	92.000
GULLER G 87 Standart (Bloc A.M.C. 3 vit.)	93.390
M.R. 125 Ydral	102.000
GULLER G 10 « Grand Luxe »	100.690
PEUGEOT 56 125 cmc. deux temps	
GIMA 125 A.M.C. - 3 vit.	99.900
TERROT ETD 125 cmc.	106.450
MOTOBECANE Z 46 125 cmc.	107.500
GULLER G 88, 125 A.M.C. Standart	109.230
ULTIMA V 7 125 deux temps	119.000
IMME R.100	117.600
GULLER G 88 « Grand Luxe »	117.845
ALCYON 125 (Bloc A.M.C.)	120.000
PUCH 125 tourisme	123.448
B.S.A. D.1 Standart	120.000
GIMA 125 A.M.C., 4 vit.	125.800
EXCELSIOR 125 Villiers	130.000
O.E.C. 125 Villiers	139.500
N.S.U. Fox 100 cmc.	135.000
PUCH 125 Sport	141.700
N.S.U. Fox Luxe	143.900
B.S.A. D.1 « Super-Luxe »	142.500
N.S.U. Fox Compétition	195.000

150 à 200 cmc.

PEUGEOT 150 cmc. - 3 vit.	
PEUGEOT P. 156, 150 cmc. - 4 vit.	
GULLER G 89 Standart 150 cmc.	119.350
GULLER G 90 Standart 175 cmc.	122.000

Notre numéro du 7 octobre était sous presse lorsque s'ouvrit le Salon, aussi la liste des prix que nous avons publiée reflétait les anciens tarifs. Les constructeurs ayant pratiqué un rajustement de leurs tarifs, nous nous excusons d'avoir été en retard sur l'actualité et publions les prix révélés à l'ouverture du Salon.

MOTOBECANE Z 2 175 cmc.	129.093
AUTOMOTO (Bloc A.M.C.) 175 cmc.	
ALCYON (Bloc A.M.C.) 150 cmc.	135.000
ULTIMA MK 1 175 cmc. deux temps	138.000
GIMA 175 cmc. A.M.C.	148.700
O.E.C. 196 cmc. Villiers	154.000
EXCELSIOR Roadmaster 196 cmc. Villiers ..	152.000
250 cmc.	
MONET-GOYON 250 cmc. culb. R4L	
B.S.A. C 10	155.000
B.S.A. C 11 Normale	162.500
PANTHER 65	179.000
B.S.A. C 11 Luxe	175.000
JAWA 250 cmc.	179.500
PUCH 250 cmc.	186.500
GILLET-HERSTAL 2 temps	190.000
PANTHER 65 Luxe	192.000
EXCELSIOR Talisman	185.000
GILLET-HERSTAL 4 temps	210.000
B.M.W. R.25	220.000
350 cmc.	
TERROT HCT 350	145.000
MOTOBECANE R.46	
PANTHER 75	202.000
ARIEL 350 O.H.V. de luxe	213.000
JAWA 350 bicylindre	205.000
DOUGLAS flat-twin tourisme	225.000
ROYAL-ENFIELD 350 culbutée	225.000
B.S.A. B.31	220.000
DOUGLAS SPORT	250.000
F.N. 350 latérales	211.600
MATCHLESS G. 3 L.S.	260.000
B.S.A. B.32	235.000
B.S.A. B.32 Gold Star	270.000
500 cmc.	
TERROT RSST 500 culbuteurs	186.950
B.S.A. M. 20 latérales	205.000
ARIEL 500 Red Hunter	243.000
ROYAL-ENFIELD 500 monocylindre	245.000
B.S.A. B. 33	235.000
ARIEL 500 luxe twin	260.000
B.S.A. A. 7 twin	255.000
MATCHLESS G 80 S	280.000
ARIEL Red Hunter twin	284.000
B.S.A. B. 34	255.000
NORTON ES 2	276.500
TRIUMPH speed twin	300.000
ROYAL-ENFIELD vertical twin	295.000
B.S.A. B. 34 Gold Star	305.000
TRIUMPH Tiger 100	370.000
SUNBEAM S. 8	326.000
MATCHLESS 500 twin	295.000
NORTON Dominator	299.500
B.M.W. R 51/2	350.000
NORTON Inter 30	340.000
SUNBEAM S. 7	330.000
NORTON Manx double A.C.T.	460.000
VINCENT HRD Grey Flash	460.000
500 à 1.000 cmc.	
ARIEL 600 cmc.	213.000
B.S.A. M.21 600 cmc.	210.000
PANTHER 100, 598 cmc.	249.900
B.S.A. A. 10, 650 cmc.	270.000
TRIUMPH Thunderbird 650 cmc.	310.000
ARIEL Squar Four 1.000 cmc.	338.000
SCOTT 600 cmc. bicylindre, deux temps ...	385.000
VINCENT HRD Rapide 1.000 cmc.	335.000
VINCENT HRD « Black Shadow »	495.000



Les 2 vues de cette page montrent clairement l'aspect très moderne et « grosse moto » de la 250 Gillet d'Herstal. La 2 temps est évidemment moins « étoffée », car si la partie cycle est la même, le cylindre est beaucoup plus bas que le modèle 4 temps à culbuteurs représenté sur cette page.

■

«Moto-Revue» vous présente cette semaine deux essais en un seul, avec :

LES 250 cmc. GILLET D'HERSTAL

2 temps, et 4 temps à culbuteurs

S'IL est une chose qui fait plaisir, c'est bien de voir des vieilles et réputées firmes ne pas s'endormir sur des laurier passés et se lancer résolument dans la voie du progrès.

Tel est le cas de Gillet d'Herstal, la grande marque belge.

Depuis longtemps, nous avons vu chez St-Paul Motos, rue de Rivoli, la jolie 250 cmc. de la firme précitée et, attiré par sa ligne moderne et puissante, nous désirions l'essayer. C'est maintenant chose faite, et même doublement faite, car après la 250 culbutée, nous avons pris la 250 deux temps à distributeur rotatif, pour comparer les deux cycles, sans toutefois vouloir nous lancer dans le dilemme qui alimente éternellement notre « Tribune Libre » : *Deux temps contre quatre temps.*

Evidemment, il y a un certain nombre de différences de marche, de rendement et de conduite entre les deux machines qui, moteur mis à part, sont strictement les mêmes.

A l'avantage du quatre temps, nous avons relevé plus de chevaux, plus grande vitesse maxima, plus de propreté ; à l'avantage du deux temps : prix plus bas, plus de souplesse, entretien plus facile puisque suppression de nombreuses pièces dans la distribution alternative.

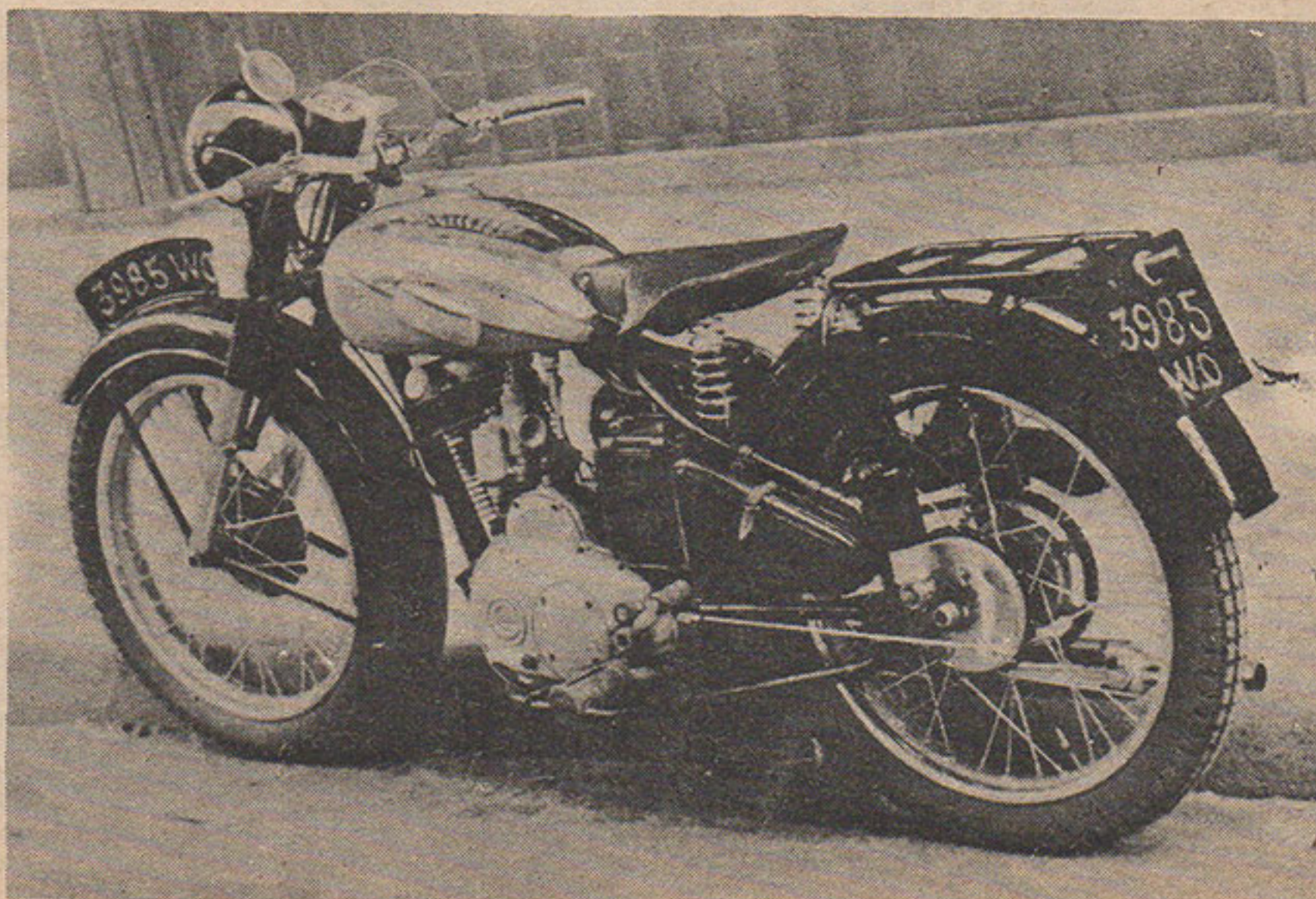
En ce qui concerne le moteur 2 temps, il est connu que l'un des inconvénients du deux temps classique à carter pompe, c'est son alimentation défectueuse qui résulte non seulement de l'espace mort, mais encore du temps très court pendant lequel le carburateur communique avec le carter. Tout d'abord les gaz tardent à se mettre en marche, puis quand ils sont bien lancés, ils se heurtent à la jupe du piston qui ferme le passage. La période d'aspiration est en général limitée à 110 ou 120°. De plus le vide créé par le piston avant que l'orifice d'admission soit découvert crée une résistance qui s'ajoute à celle résultant de la compression du mélange au-dessus du piston. Il serait donc utile d'avancer le point d'ouverture de l'orifice d'admission. On obtiendrait ainsi une aspiration plus progressive et une marche moins saccadée de la colonne des gaz frais en même temps qu'un meilleur remplissage.

C'est à ce problème que Gillet d'Herstal a apporté une solution très heureuse avec son distributeur rotatif. Celui-ci est constitué par un boisseau rotatif situé sous la dynamo et tournant à la demi-vitesse du moteur. Ce distributeur se trouve dans une partie froide du moteur et il est bien lubrifié par l'huile du mélange. On ne peut rien rêver de plus simple et de plus sûr. Le seul inconvénient, c'est l'augmentation du prix par suite des engrenages d'entraînement. Mais sans difficulté on étend la période d'admission à 220°. L'ouverture s'opère à 30° après le point mort bas et la fermeture à 70° après le point mort haut. Donc on atteint un double résultat : aspiration moins brusque des gaz et utilisation de l'énergie cinétique des gaz pour compléter le remplissage. Ce moteur à vitesse normale ne dépense que 3 litres de mélange aux 100 kms et c'est un résultat remarquable pour un deux temps de cette cylindrée.

Rappelons qu'il s'agit d'un 250 cmc. de 65 d'alésage et 72 de course, donnant 9 CV à 4.000 t.-m., distribution par boisseau tournant à 1/2 vitesse du moteur. Piston sans déflecteur, double balayage croisé. Culasse alu, échappement double, vilebrequin sur trois paliers : 2 à billes, 1 à galets.

La conduite en est aisée et agréable, avec cependant le fait que les chevaux sont assez haut en régime et qu'il faut changer assez fréquemment de vitesse si l'on veut utiliser au mieux la puissance. A ce sujet l'emploi d'une boîte à quatre vitesses est très agréable et utile. Notons que sur la Gillet d'Herstal, comme sur les machines allemandes, la première est extrêmement démultipliée.

La vitesse maximum se situe aux alentours de 95 kmh., ce qui est très suffisant pour faire du bon tourisme sans fatigue.



Ceci dit passons à la 250 culbutée que nous avons gardée plus longtemps et sur laquelle a porté le principal de notre essai.

Puisque nous avons parlé d'abord du moteur de la 2 temps, examinons le moteur de la 4 temps.

Il s'agit d'un monocylindre légèrement incliné sur l'avant, culbuté, d'allure très nette et, somme toute, très britannique. Sa caractéristique principale est, sans contredit, l'accessibilité. Les culbuteurs sont enclos dans des couvercles en alliage léger et réglables avec dévissage d'un large bouchon dans le genre de celui de Vincent.

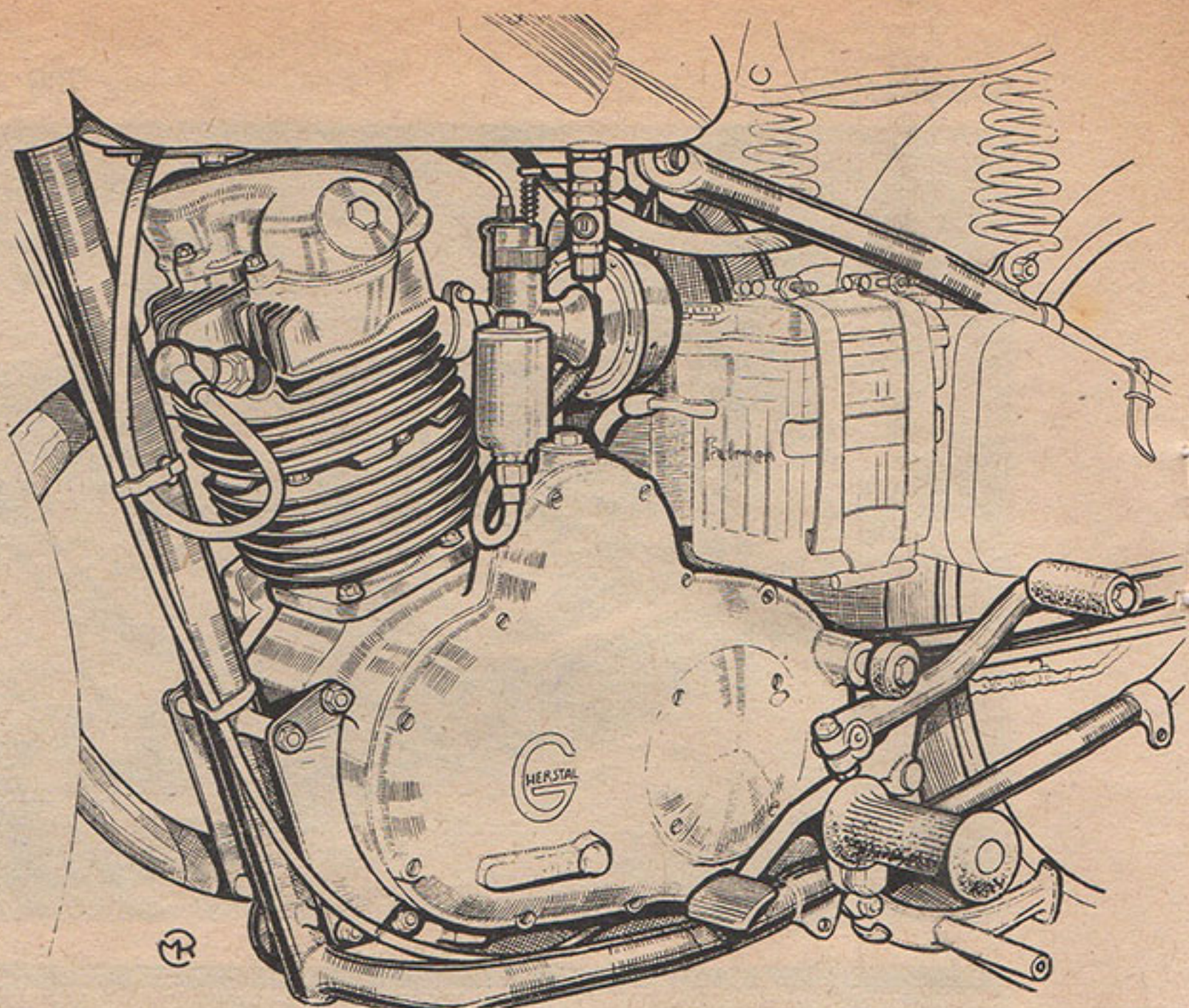
De même, le rupteur (allumage par delco-batterie) situé en bout du carter droit est masqué par un simple couvercle. Carburateur, dynamo, réglage de l'embrayage ne peuvent être plus accessibles et dénoter un très réel effort, une recherche de la facilité d'entretien, assez rare et très appréciée.

L'ensemble moteur-boîte fait bloc et présente des lignes très nettes sous de vastes carters en alu poli. Il s'agit manifestement, et au premier coup d'œil, d'une véritable moto, avec tout ce que ce terme comporte, alors que le deux temps, par son cylindre plus bas, évoquerait plus facilement le gros vélomoteur (mais peut-être le souvenir du son même de la machine nous suggère-t-il cette comparaison).

Quoi qu'il en soit, la partie cycle, commune aux deux types, est très « moto » et extrêmement moderne. La fourche AV est télescopique avec amortisseur à huile incorporé, tandis qu'à l'arrière, la suspension est constituée par fourche oscillante avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques sous coulisseaux et pivotant à mi-hauteur des coulisseaux. Le cadre, très robuste, forme un arceau au-dessus de la roue AR qui supporte les axes des ressorts AR, le garde-boue et le porte-bagages dont la rigidité est ainsi absolue.

Sur route la tenue de la machine est excellente, ainsi que le freinage ; les suspensions sont par contre un peu raides, mais il se peut que sur une machine bien rodée, ce défaut s'atténue. Sinon il faudrait que l'usine apporte les correc-

Le moteur 4 temps, avec son cylindre légèrement incliné sur l'avant et ses carters et couvre-culbuteurs polis a un aspect extrêmement net et impressionnant. Tous les organes sont très accessibles : carburateur, culbuteurs, bougie. Noter également le soin apporté entre autres, à la butée du kick et à la béquille. Le bossage supérieur du carter recouvre l'entraînement de la dynamo.



tions nécessaires, surtout à la fourche avant qui manque de débattement. La selle, en revanche, est excellente, ainsi que la position, très bien étudiée.

La conduite est très agréable et rappelle plus la 350 type anglais qu'une 250. Bonne reprise, bon couple, vitesses bien étagées, quoique le sélecteur soit plus précis que doux. L'échappement très sonore est très agréable et révèle que l'on dispose de pas mal de chevaux à l'accélération (10 CV à 4.200 t.-m. pour être exact).

Enfin le plus grand soin est apporté à tout l'équipement, chose très appréciée. Le réglage des freins, des pédales, selle, accessoires électriques ou mécaniques, roues, culbuterie, etc., sont accessibles et aisés à régler sans outillage spécial ni démontage excessif.

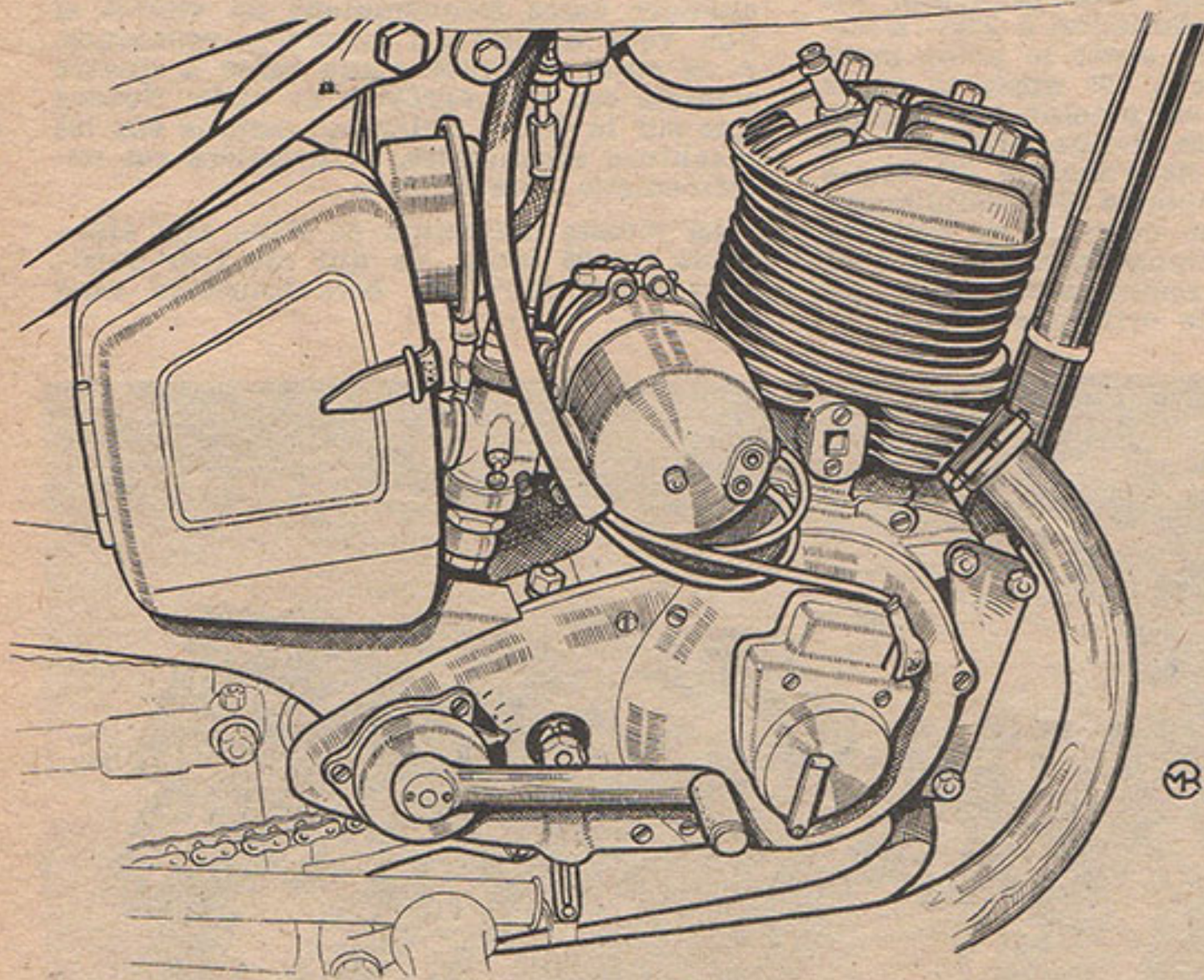
Le graissage, très étudié aussi, mérite une description particulière.

Il est automatique et se fait par circulation d'huile sous pression. Une double pompe placée à la partie inférieure du carter droit du moteur est entraînée par le vilebrequin et tourne au 1/3 de la vitesse de celle-ci.

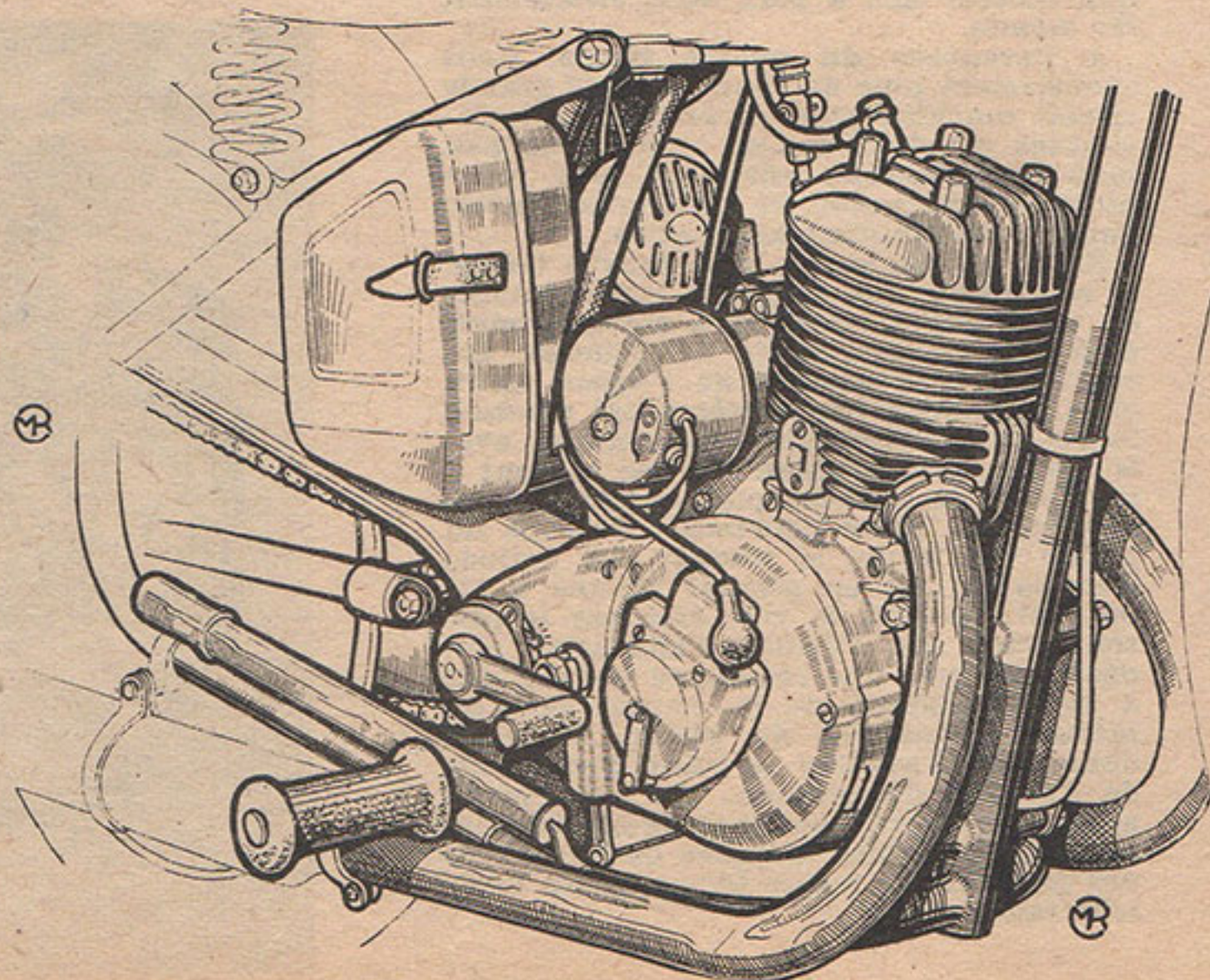
La pompe d'aspiration puise l'huile au réservoir pour l'envoyer sous pression à la tête de bielle par des canaux percés dans les pièces elles-mêmes et aux culbuteurs par le tuyau disposé à l'arrière du cylindre côté droit. Par force centrifuge l'huile est projetée sur le cylindre et le piston pour retomber finalement dans le fond du carter où elle est reprise par la pompe de refoulement qui la renvoie à la partie supérieure de la culasse, redescend dans la cheminée des tiges de commandes et culbuteurs et graisse avant de repasser au carter, les poussoirs et l'arbre à cames.

La quantité d'huile aspirée par la pompe d'aspiration marchant à plein débit peut atteindre 3/4 de litre par minute.

Le réglage du graissage se fait au moyen du bouton moleté placé au raccord inférieur du réservoir d'huile. Ce bouton porte une division qui permet un réglage précis et un repérage de l'ouverture.



Le deux temps est beaucoup plus ramassé et plus bas dans son ensemble, bien que carter et boîte soient les mêmes. Le distributeur rotatif se trouve sous la dynamo et sous le carburateur, les plaquettes amovibles à la base du cylindre servent à l'inspection des transferts. Remarque, sur le carter, le couvercle permettant d'accéder aisément aux rupteurs.



En tournant le volant vers la droite, on diminue le débit, vers la gauche on l'augmente.

Lorsque le volant est vissé à fond, le passage est complètement fermé, ceci doit être évité et il est imprudent de rouler sans ouverture de 1/2 tour au moins.

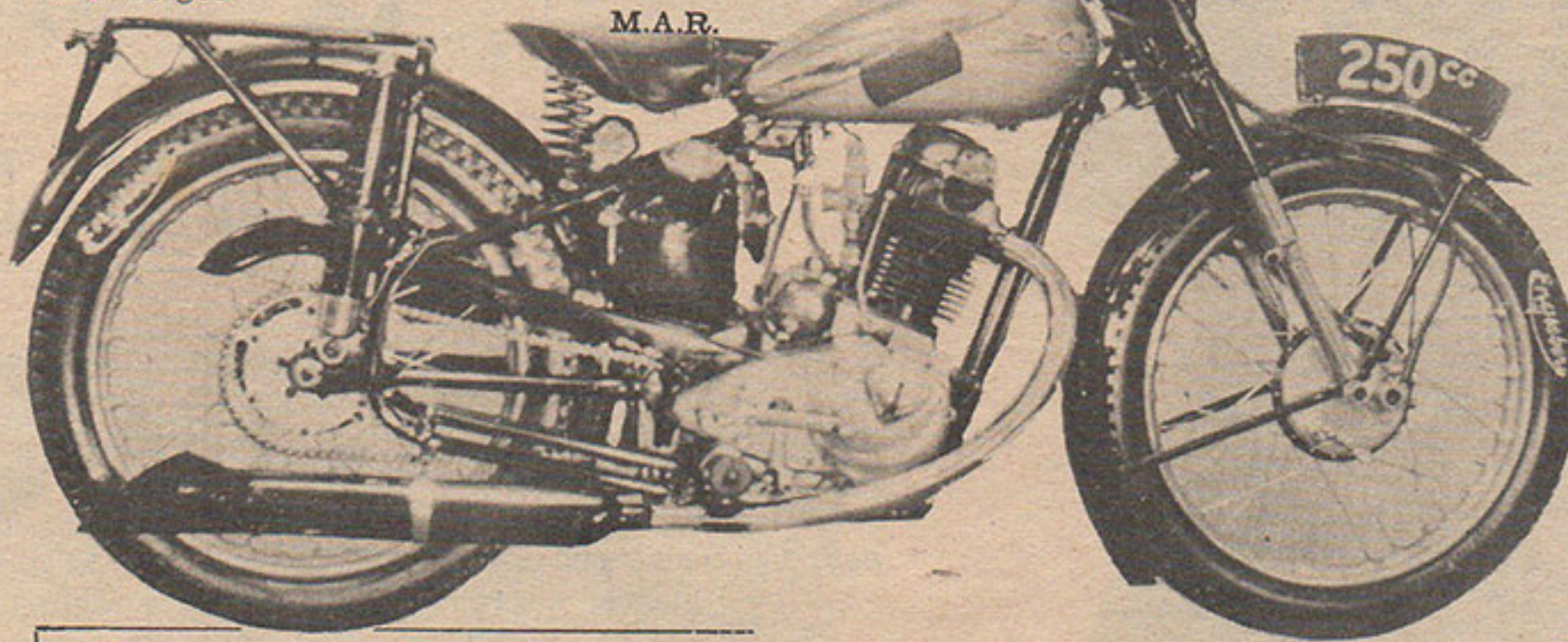
Le débit de la pompe de refoulement peut être observé à la rentrée au réservoir en enlevant le bouchon de celui-ci. Ce débit indique en même temps le fonctionnement de la pompe d'aspiration, étant donné qu'elle seule peut alimenter le carter-moteur.

Vu la simplicité et la robustesse des pompes utilisées, aucun ennui de fonctionnement n'est à craindre, sauf circonstances fortuites.

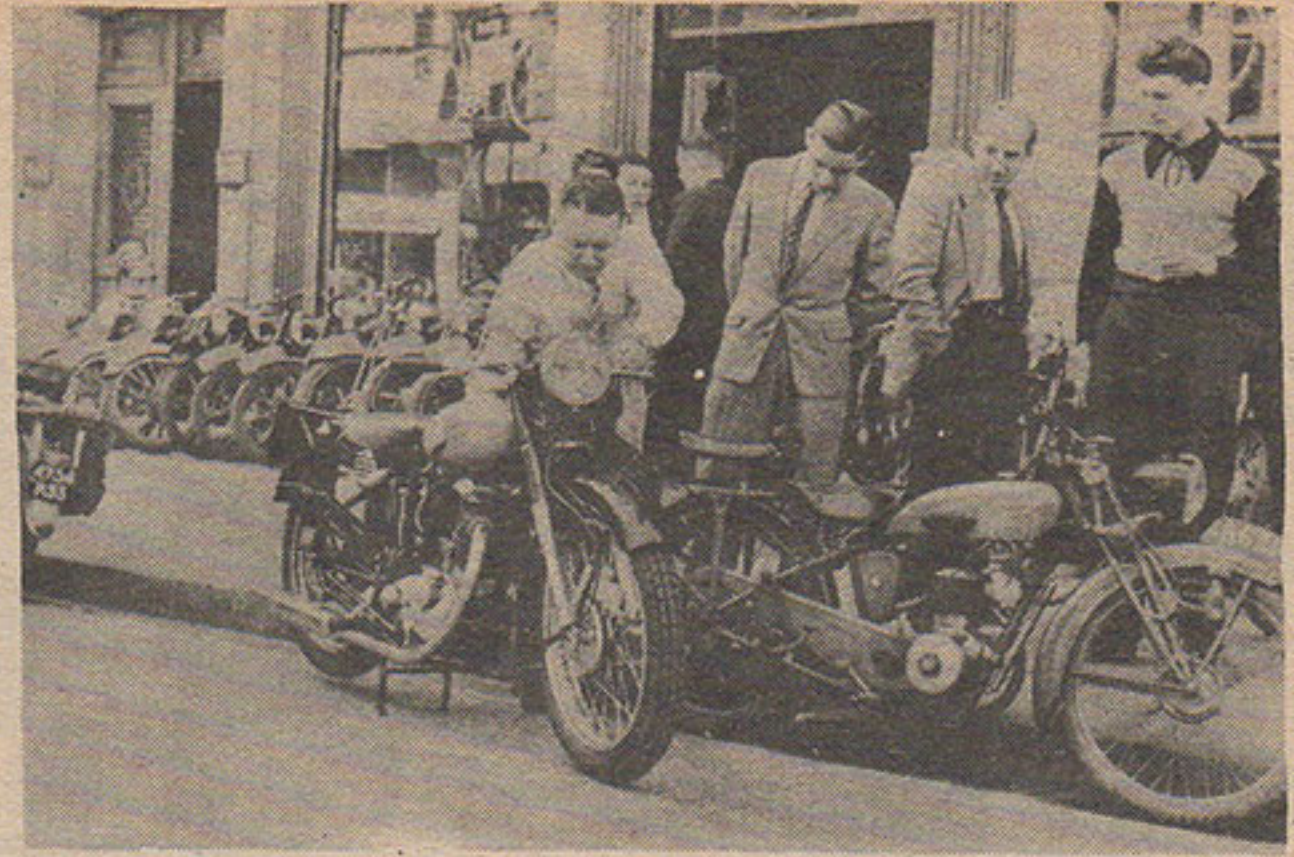
Il ne faut pas perdre de vue que le refoulement au réservoir est proportionnel à l'huile amenée au moteur par la pompe d'aspiration et que d'autre part, la pompe de refoulement ayant un débit triple de la pompe d'aspiration, le retour de l'huile n'est pas continu, mais saccadé.

Pour finir, disons que cette machine est rapide, puisqu'en solo, elle plafonne à 110 et à 100 à deux ; ce qui, avouons-le, est très suffisant pour maintes promenades dominicales, et même pour le grand tourisme des vacances.

En résumé : bonnes machines, plus utilitaire et économique en 2 temps, plus rapide et sportive pour la 4 temps, et qui font honneur à l'industrie de nos amis belges.



M. Lisita, de St-Paul-Moto, tient à vérifier lui-même la parfaite mise au point de la machine qu'il prête à « Moto-Revue ».



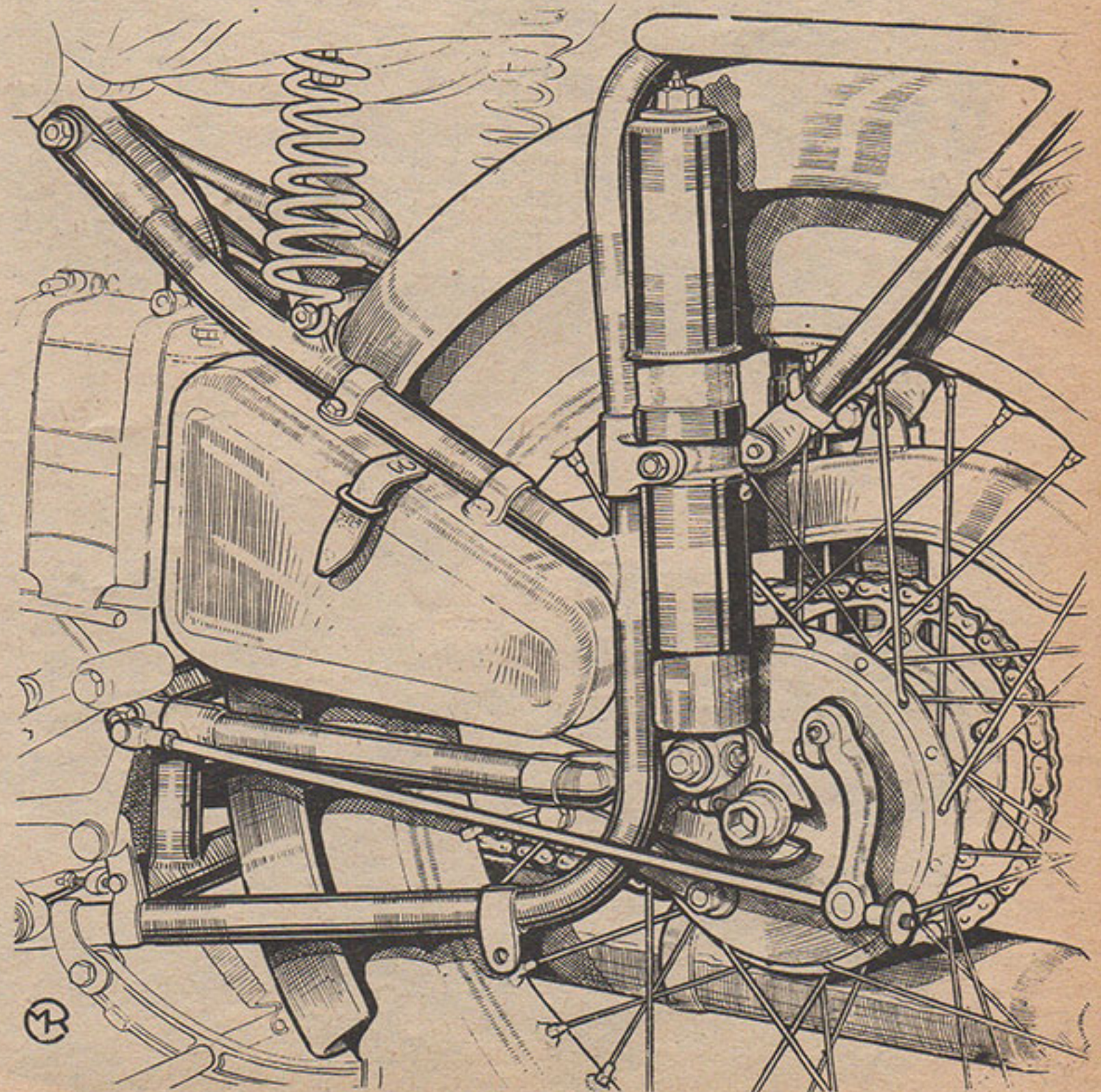
(breveté) avec ressorts, contre-ressorts et frein d'huile. Réglage des ressorts. Réglage du centrage par rapport au cadre. Réglage de la chasse au gré du client. - Guidon : réglage monté sur silentbloc. - Frein de direction. - Suspension arrière : système perfectionné (breveté) par fourche de poussée ;

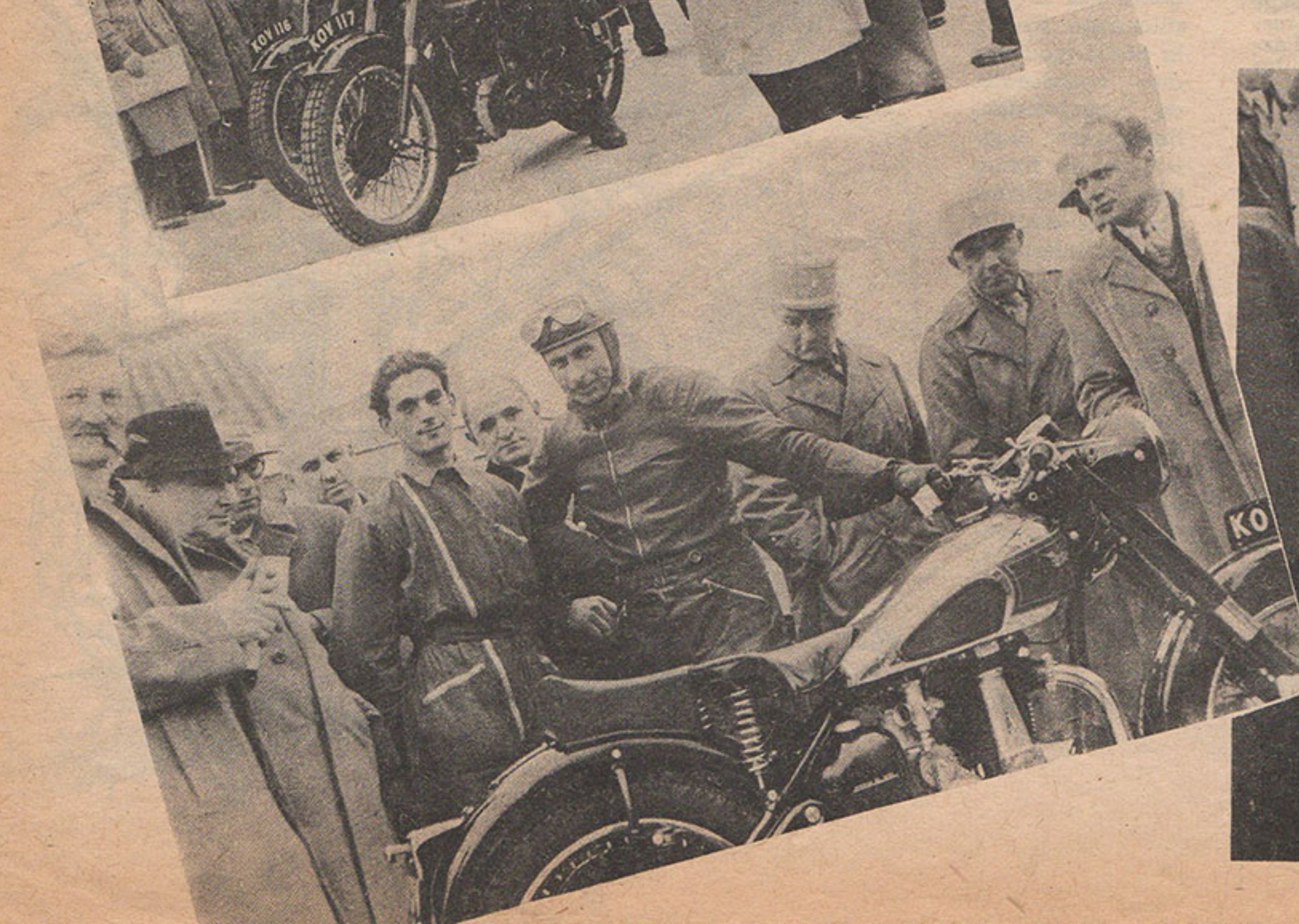
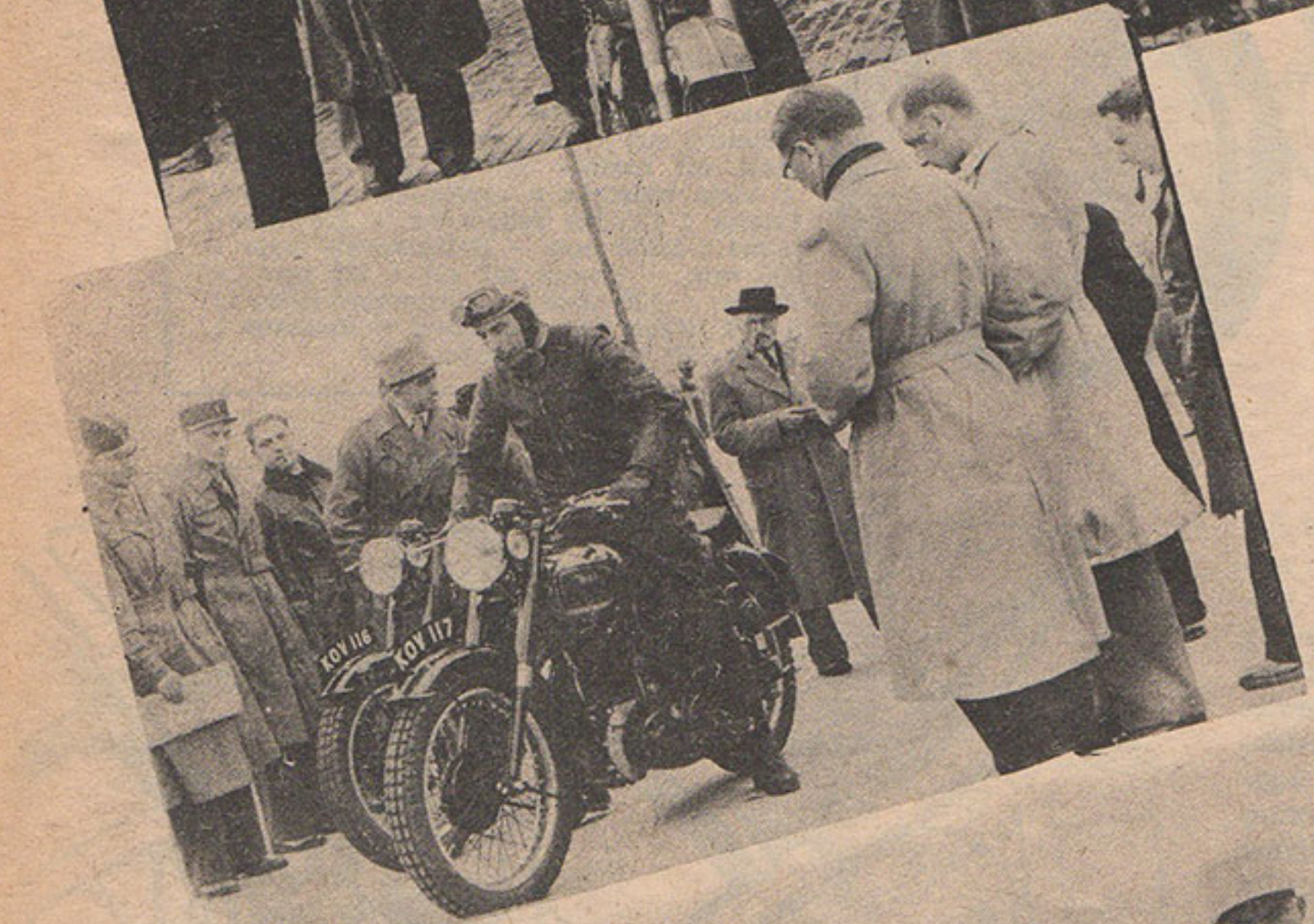
disposition spéciale des articulations pour la tension uniforme de la chaîne. Amortisseurs à doubles ressorts avec frein d'huile. Dispositif spécial permettant le réglage de la suspension d'après le poids du pilote et éventuellement, du passager en second siège. - Cadre : double ; arrière spécialement renforcé pour suspension. - Pied central accessible de chaque côté de la moto. Repose-pieds réglables. - Équipement électrique : Lucas ou Scintilla par dynamo de 36 watts. Phare de 150 mm avec ampèremètre et lampe de contrôle de charge (commande code au guidon). Batterie de 10 AH. Avertisseur électrique. Lampe arrière. - Freins avant et arrière : 150 mm de diamètre. Patins en aluminium. Réglage à main par papillons. - Réservoir : contenance 12 litres. Pont de communication muni d'un double filtre et tuyauterie flexible au carburateur. - Compteur : à commande intérieure sur roue avant. Position centrale en arrière du phare. - Selle : « tous ressorts » articulée au cadre. Pneus : 19x300 renforcés. - Empattement : 1.280 mm. - Hauteur de selle : 680 mm. - Garde au sol : 130 mm. - Poids : 120 kgs. - Consommation : 2 1/2 litres par 100 kms. - Vitesses : 100 à 110 kms à l'heure.

CARACTERISTIQUES DU MODELE SUPERCONFORT - SPORT 250 CMC. 4 TEMPS

Bloc-moteur : 4 temps, alésage 65 mm., course 72 mm. - Puissance 10 CV à 3.200 tours. - Culasse monotube. Commande des soupapes par culbuteurs sous carter étanche. - Graissage des culbuteurs supérieurs sous pression. Arbre à cames disposé à l'arrière du cylindre commandant les soupapes situées dans un plan perpendiculaire à l'axe de la moto, disposition permettant un passage d'air entre les soupapes. Graissage du moteur par double pompe à engrenages et circulation continue. Vilebrequin sur 3 paliers. - Bielle sur roulement à galets. - Graissage de la tête de bielle sous pression. - Allumage par batterie avec rupteur séparé, à avance automatique. - Carburateur «Amal», automatique avec poussoir de mise en marche. - Kick starter commandant directement le moteur sans passer par la boîte. - Embrayage : à disques multiples (disques métalliques et disques garnis de pastilles de friction fonctionnant dans l'huile) ; réglage à main sur le levier de commande. - Boîte de vitesses : faisant bloc avec le moteur ; 4 vitesses donnant les rapports suivants : 1^{re} vitesse 1:15,5 - 2^e vitesse 1:9,7 - 3^e vitesse 1:6,65 - 4^e vitesse 1:5,3 - Commande des vitesses par sélecteur au pied, incorporé au bloc. - Transmission : du moteur à la boîte par chaîne Duplex au pas de 3/8" ; du bloc à la roue arrière par chaîne de 1/2x5/16" ; amortisseurs caoutchouc disposés dans le pignon arrière. - Fourche élastique : du type télescopique, système perfectionné

La suspension AR est unique en son genre par le tourillonnage fixé à la partie médiane des coulisseaux de suspension. Remarquer également la forme très particulière du cadre dont la fourche inférieure se relève pour former un étrier par dessus la roue AR, étrier qui soutient le porte-bagages, le garde-boue et auquel sont soudés les tourillons de la suspension. L'axe de la fourche oscillante est fixé sur le tube central du cadre. Coffre à outils bien conditionné.



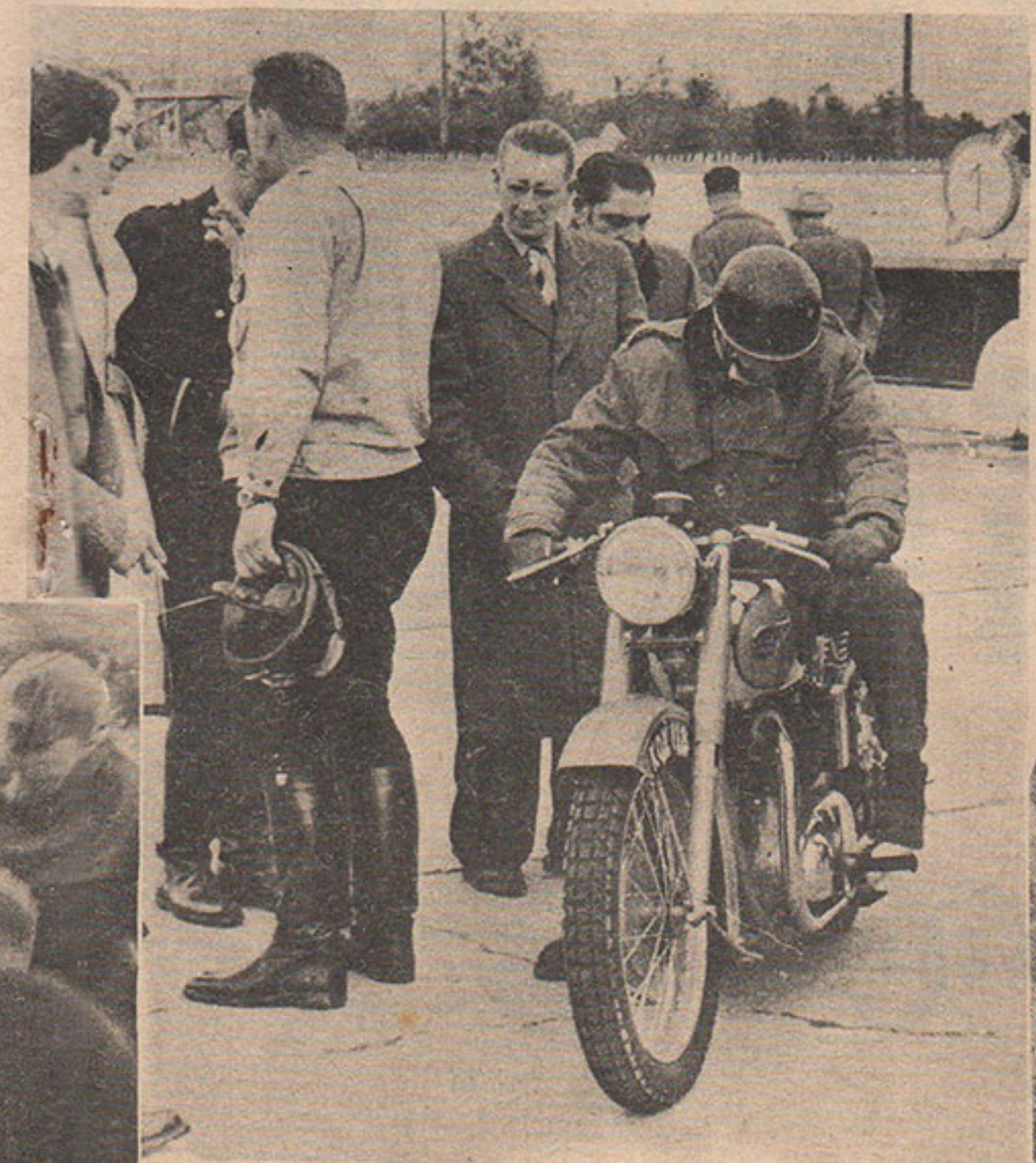


ESSAIS EN SERIE

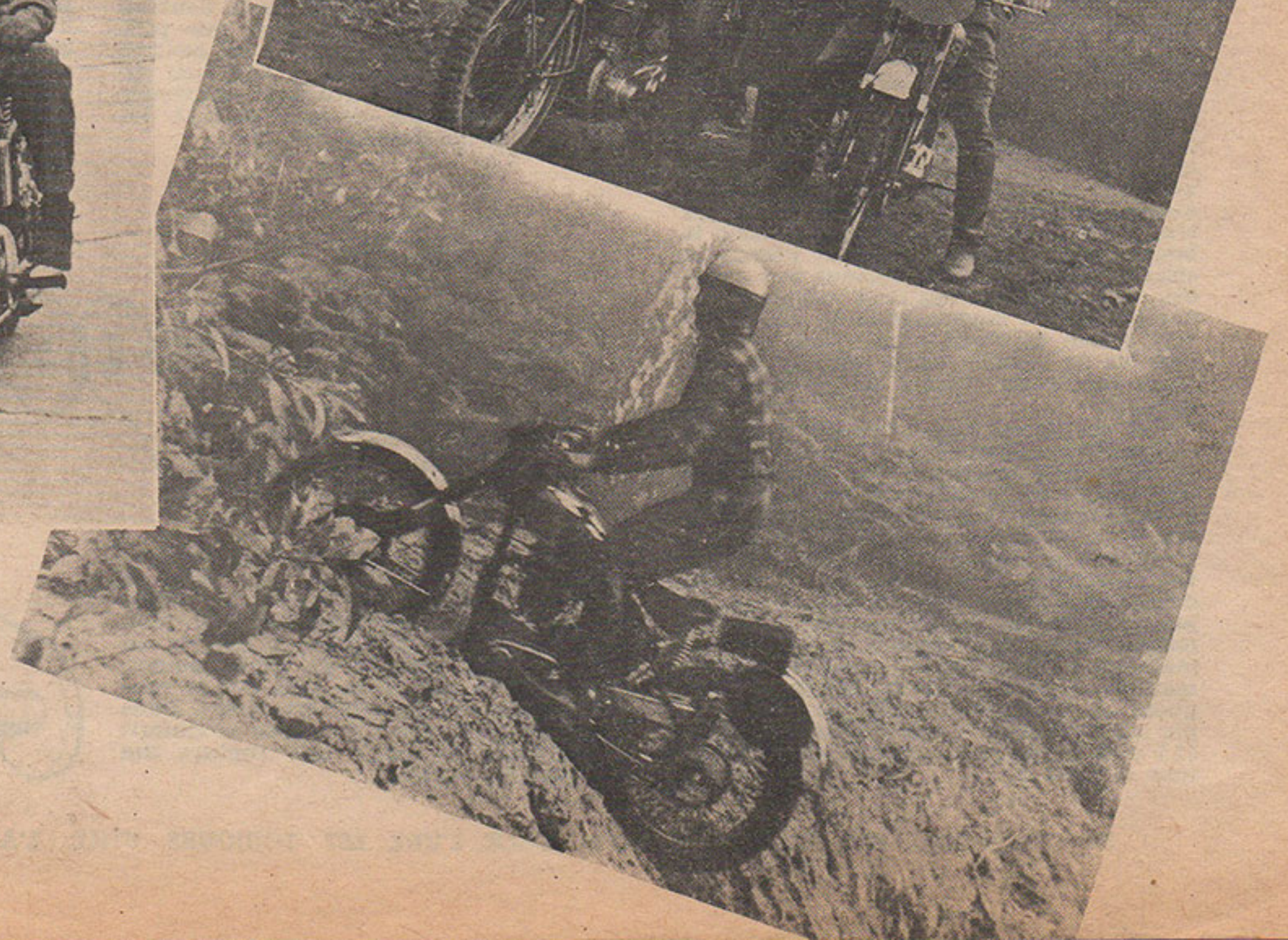
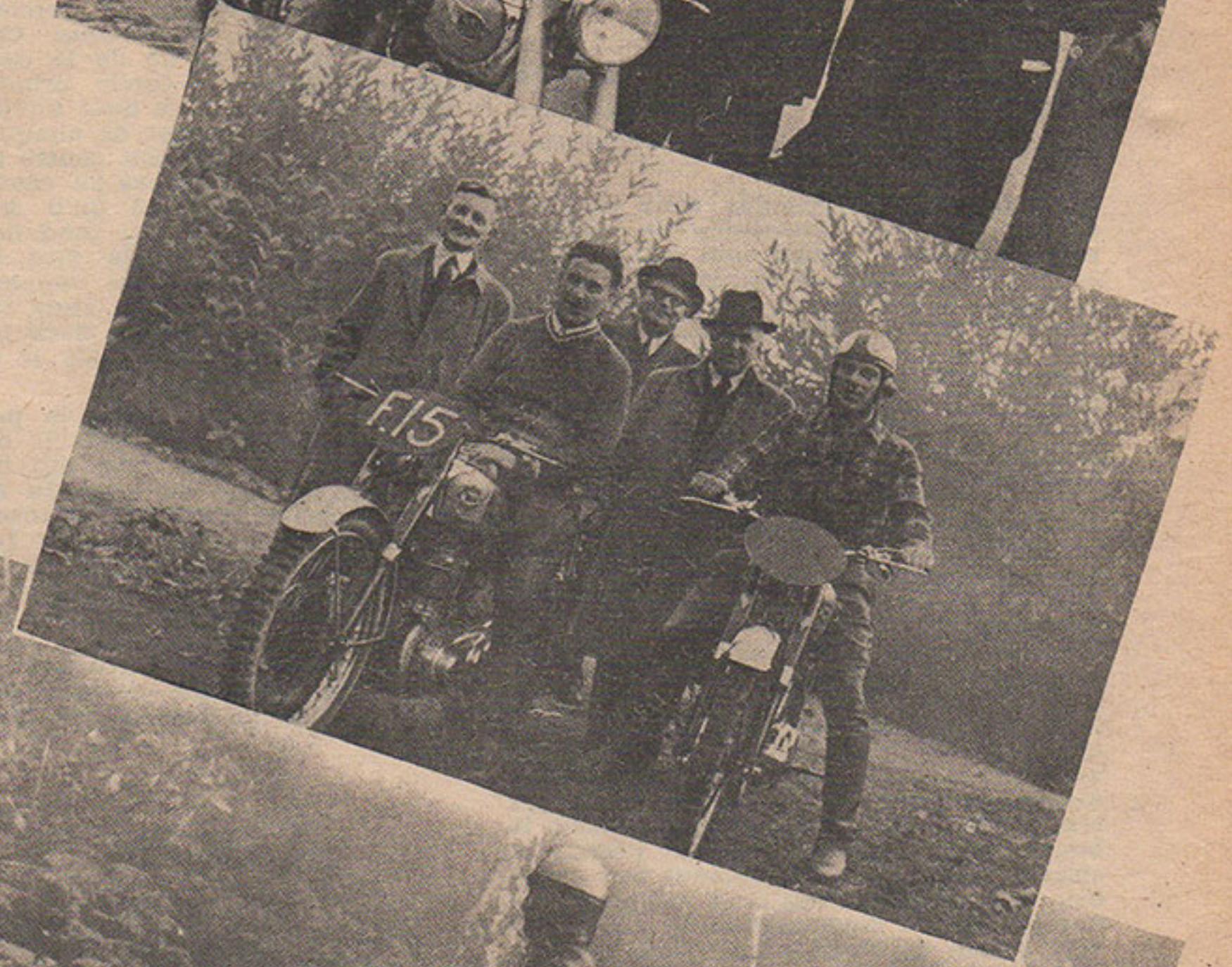
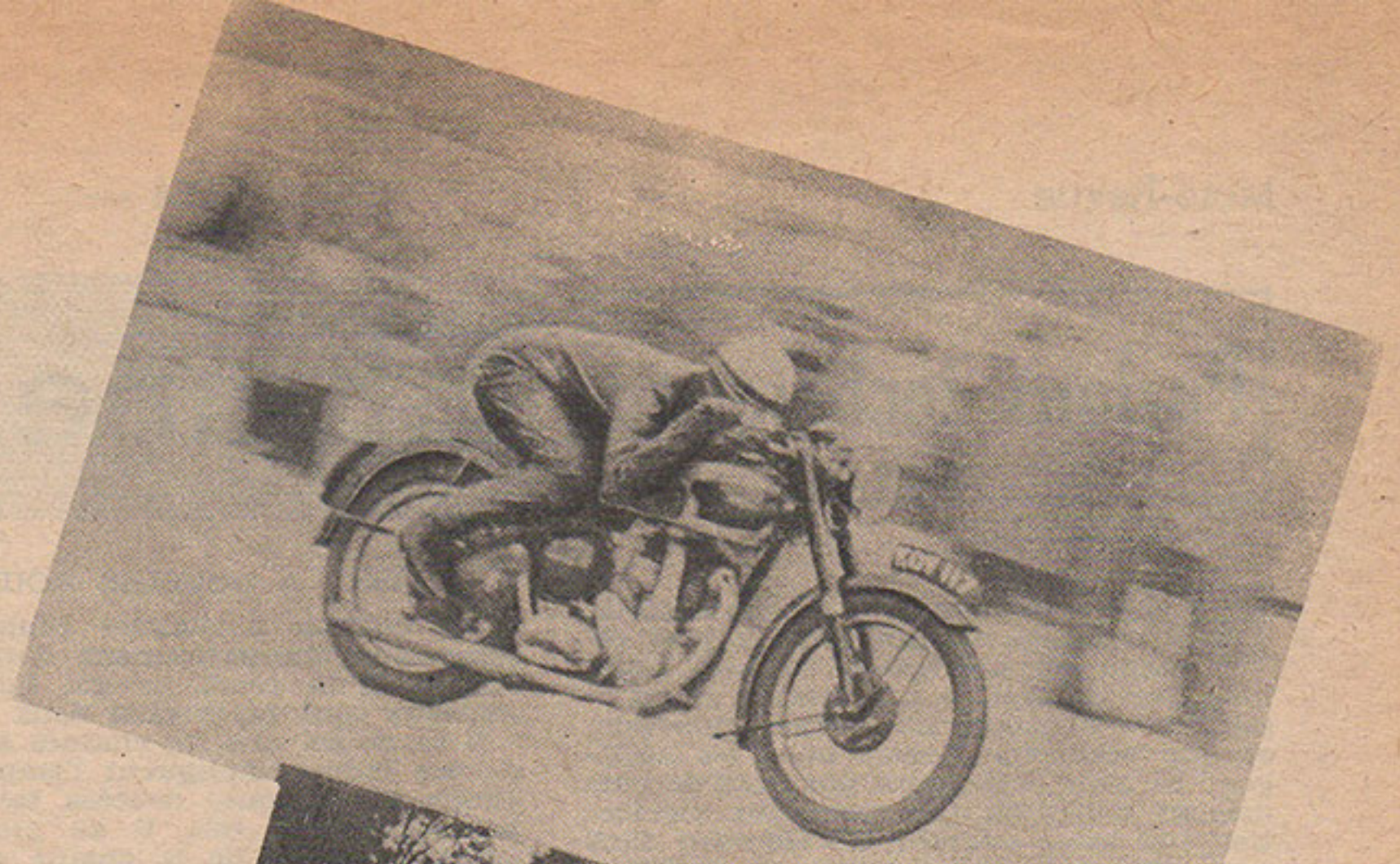
à Montlhéry

...où B. S. A. présente à la presse et aux pouvoirs publics ses nouveaux modèles...

A gauche, de haut en bas : M. Rabuteau, agent général de B.S.A., souhaite la bienvenue aux invités au cours du banquet offert par B.S.A. ; l'Armée s'intéresse vivement à la 650 « Golden Flash », tandis que (au-dessous), Foster, champion du monde en 350 cc., faisait des démonstrations de vitesse. Au bas de la page : Foster rencontre Massetti, champion du monde 500 cc. qui était à Montlhéry avec le Lambretta des records. Ci-contre : notre rédacteur essaie à son tour la 650 twin. Ci-dessous : la police n'était pas la moins intéressée par ces machines ultra-rapides.



A droite, de haut en bas : Bob Foster en vitesse sur la B 31 350 cc. Après l'armée, la gendarmerie examine les machines. En fin de journée, Charrier, international de cross et Martin firent une démonstration de moto-cross sur les « Gold Star »



Parlons technique :

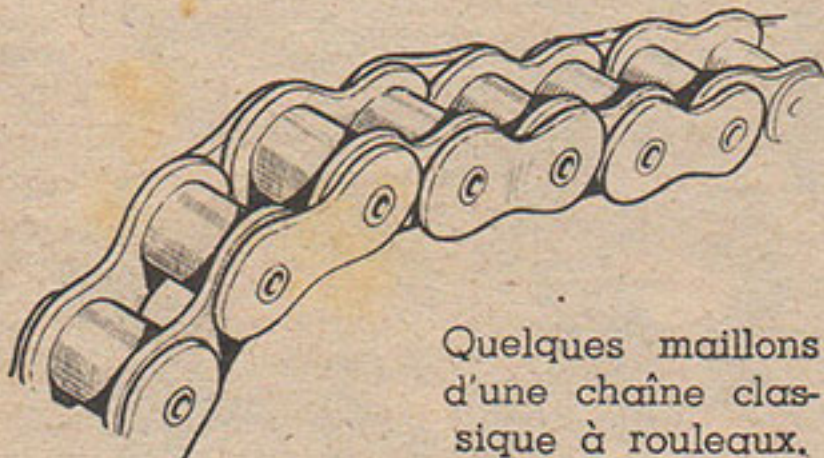
Chaînes et Pignons

La chaîne est encore à l'heure actuelle le mode de transmission le plus répandu sur nos motos. Un seul point noir, c'est qu'exposée à la boue, à la poussière, elle demande un certain entretien, et que beaucoup d'entre nous les négligent et n'en obtiennent pas tout le rendement désirable. Ces questions d'entretien ont assez souvent été exposées dans nos colonnes, mais nous ne saurions trop rappeler qu'en entretenant convenablement leurs chaînes, nos lecteurs éviteront bien des ennuis et réaliseront des économies certaines.

Sont couramment employées sur nos motos les chaînes dites à rouleaux simples et les chaînes à rouleaux doubles.

CHAÎNES A SIMPLES ROULEAUX

Ce sont celles dans lesquelles la distance du centre d'un rivet au centre du rivet suivant est toujours la même. Ce qui revient à dire que tous les intervalles



Quelques maillons d'une chaîne classique à rouleaux.

qui séparent les rouleaux sont toujours égaux. Elles sont composées de maillons extérieurs dans lesquels sont emboîtés des maillons intérieurs et des tubes, rivets et rouleaux. Les rouleaux sont cimentés et trempés suivant des procédés spéciaux, car, outre la réfection d'usinage et de montage, la cimentation joue un grand rôle sur la durée de la chaîne. Dans ces chaînes composées d'un nombre pair de maillons, le dernier est toujours droit, alors que dans une chaîne où les maillons sont en nombre impair, le dernier est coudé. Souvent on lui donne le nom de faux-maillon ; il sert à allonger une chaîne d'un maillon, en cas de besoin (il est, soit dit en passant, toujours de première nécessité, d'en posséder un de rechange dans la trousse d'outillage). Remarquons également le maillon de jonction ou maillon de verrou. Pour nos chaînes de moto, le plus pratique est le maillon verrou que nous connaissons bien, il a le grand avantage de n'être pas plus large que les autres maillons de la chaîne et d'être très facile à monter. Il supprime donc le boulon dont la goupille tenant l'écrou se cisaille très facilement, surtout aux grandes vitesses auxquelles sont soumises nos chaînes. Il est recommandé de monter le côté fermé de l'agrafe en avant dans le sens de la marche de la chaîne, il y a ainsi moins de risques de la voir s'échapper.

Une chaîne est toujours définie par les caractéristiques suivantes : 1° son pas ; 2° sa largeur intérieure (ou hauteur des rouleaux) ; 3° le diamètre des rouleaux ; 4° sa longueur ou nombre de maillons. Le pas de la chaîne est défini par le chiffre indiquant la distance du centre d'un rivet au centre du rivet suivant. Il est facile de se tromper dans l'évaluation de la longueur de la chaîne usagée, donc allongée, de compter plutôt le nombre de maillons, si l'on connaît le pas de chaque maillon, il sera facile de savoir la longueur de la chaîne neuve par une simple multiplication : une chaîne au pas de 12,7 mm et qui est composée de 60 maillons = 0,762 m.

CHAÎNES A DOUBLES ROULEAUX

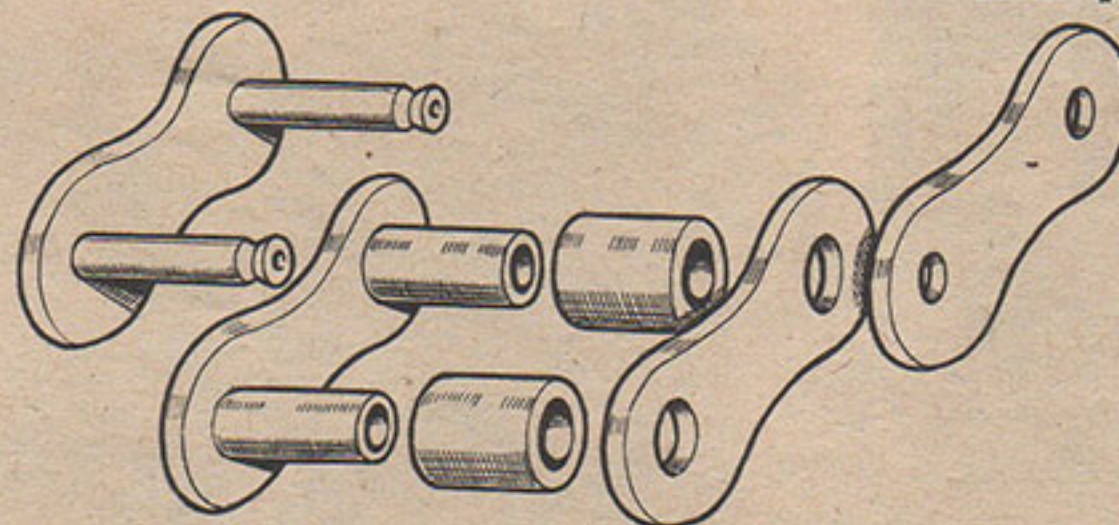
Les chaînes à doubles rouleaux sont composées alternativement d'un maillon long et d'un court, ce qui fait que les rouleaux sont rapprochés deux à deux.

Il va de soi que les chaînes à rouleaux de nos motos impliquent l'emploi de pignons et de roues dentées taillées avec précision, sans cela il se produit une usure anormale de la chaîne et des pignons. C'est pour cette raison qu'il y a intérêt à changer le pignon moteur et la couronne arrière chaque fois que l'on remplace la chaîne usagée par une neuve.

Il y a lieu, lors de l'établissement d'un pignon de chaînes, de s'occuper du profil des dents. Nous nous trouvons en présence de deux profils, l'un théorique, l'autre pratique.

Profil théorique : Observons d'abord la partie de la denture qui se trouve au-dessous du cercle primitif. Il est facile de se rendre compte que pour une chaîne à simples rouleaux, le fond de la dent se trouve être un demi-cercle qui aurait son centre en O sur la circonférence primitive et pour rayon celui du rouleau. Cette demi-circonférence n'est pas limitée à la circonférence primitive, mais par deux cordes : OD et OH (voir croquis). Donc cette demi-circonférence au fond de la dent ne s'arrête pas au cercle primitif, mais un peu en dessous. Considérons maintenant la partie de la denture qui est au-dessus du cercle primitif. Cette partie du profil de la dent s'obtient théoriquement en traçant de chaque côté un arc de cercle ayant son centre sur la circonférence primitive et au centre des rivets en un point tel qu'il se raccorde avec le demi-cercle (du fond de la dent) dont nous avons parlé plus haut. Ces deux axes de cercle se coupent en un point I. La dent serait alors trop haute et elle doit être abaissée dans les proportions voulues pour obtenir le cercle extérieur convenable.

Profil pratique : Dans la pratique et cela se conçoit aisément, il se produit dans la chaîne des jeux qui impliquent une modification du tracé du fond de la dent. Celui-ci n'est plus exactement circulaire, mais présente un plat 1/10 du diamètre du rouleau. Le haut de la denture est tracé de la même manière que précédemment, mais en prenant les centres des arcs un peu avant. Il y a lieu de remarquer que ces corrections pratiques du tracé théorique varient suivant les grosseurs et les pas des chaînes.



Ci-contre : maillon de chaîne normale démonté et ci-dessous : détail d'une attache rapide.

Les constructeurs de chaînes recommandent toujours de ne pas faire le fond de la dent trop étroit. En effet, comme il a été dit plus haut, le fond de la dent est égal dans la théorie au diamètre d'un rouleau et, pratiquement, il possède un plat et ce, afin que le rouleau vienne s'y encastrer librement. Dans le cas du profil théorique, il se produirait un grippage et même une rupture des rouleaux de la chaîne.

TAILLAGE DES PIGNONS

Ces derniers sont d'abord tournés au diamètre extérieur convenable et en tenant compte également du profil sur les deux faces. On se sert alors sur des machines de fraises spéciales.

Le résultat que l'on obtiendra en taillant les dents des pignons dépendra surtout du soin que l'on aura apporté au traçage. Ainsi après avoir fait un trait de repère du fond de la dent, on descend la fraise jusqu'à ce dernier, étant de cette façon plus certain d'obtenir un fond de dent le plus exact possible. Avec les diviseurs employés sur des machines adéquates, la division est toujours exacte.

La question du choix des fraises est assez complexe ; il y aurait intérêt, pour arriver à une précision parfaite, d'employer une fraise appropriée au nombre de dents à tailler par pignon. On peut arriver cependant bien près de la perfection avec un jeu de quatre fraises, ceci par raison d'économie.

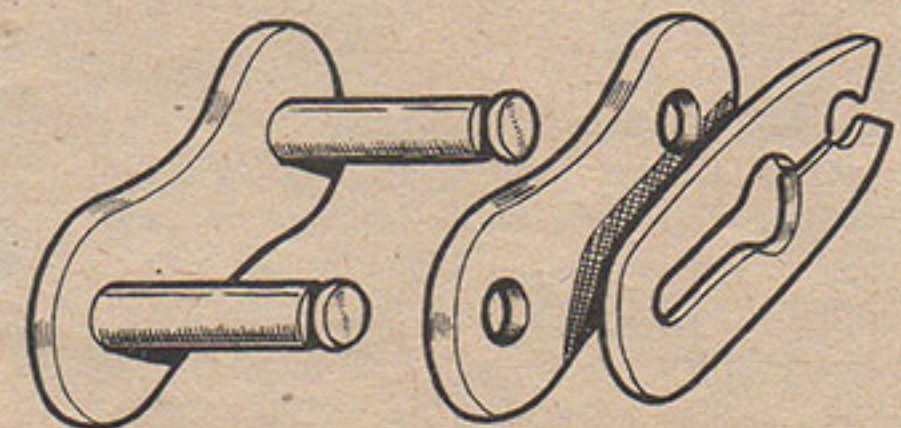
Les ingénieurs qui apportent leurs soins à la fabrication des chaînes s'attachent pour donner le maximum de satisfaction, à réaliser dans les meilleures conditions, les données suivantes :

1) Les vitesses linéaires qui conviennent le mieux aux chaînes à rouleaux sont de l'ordre de 1 à 6 mètres à la seconde, cela avec un maximum de tours convenant à chaque grosseur de chaînes, en tenant compte que la vitesse linéaire joue un rôle beaucoup moins important que la vitesse de rotation, car si elle est trop grande, le choc du rouleau dans le fond de la dent peut être si brutal qu'il en résulte le matage et la rupture de ce dernier, la limite d'élasticité de l'acier employé étant dépassée.

Au sujet de la vitesse linéaire de la chaîne, il convient de ne jamais dépasser une certaine pression par mm², pression comprenant en plus de l'effort utile de la chaîne, celle provenant de la force centrifuge s'exerçant sur cette dernière et comme elle croît proportionnellement au carré de la vitesse linéaire, on est vite limité.

2) Il faut tenir compte du fait que les chaînes s'accommodent très mal de pignons ayant un nombre de dents trop petit.

3) Il y a lieu de ne jamais dépasser un certain rapport de vitesse (env. 1 à 5), sinon la distance entre les centres des petits pignons et les grands, doit permettre un arc d'enroulement de la chaîne au moins égal à 90° (on peut se rapporter aux indications données dans l'article « Démultiplication » N° 999).



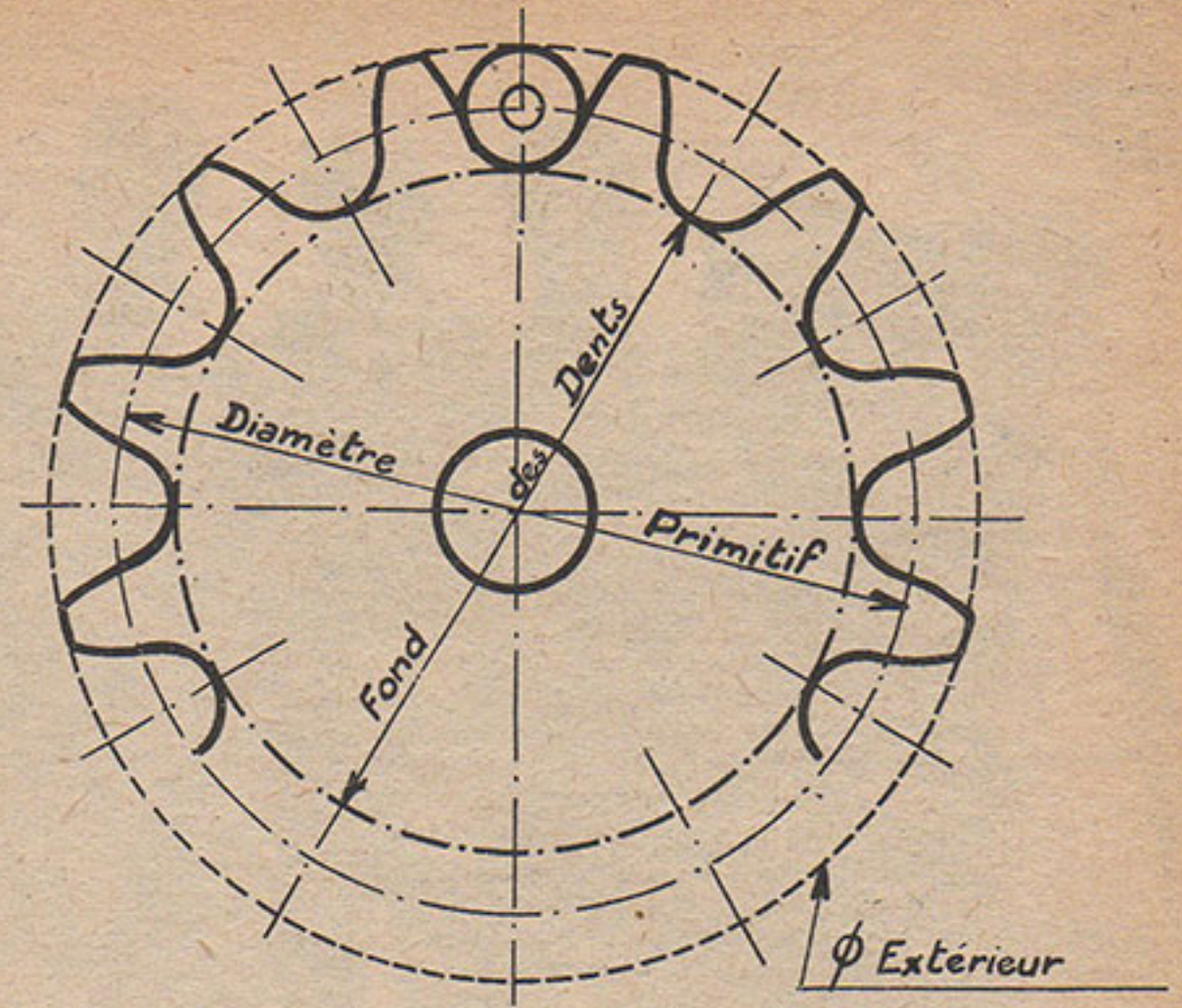
4) Généralement la distance entre les axes des arbres doit être de 40 à 50 fois le pas de la chaîne, mais on peut parfaitement l'augmenter.

5) C'est lorsque la chaîne travaille à l'horizontale ou légèrement à l'oblique (30 à 40°) qu'elle se trouve dans les meilleures conditions.

Pour déterminer le meilleur type de chaîne et convenant le mieux pour un genre de transmission donné, il faut considérer : 1° la puissance à transmettre ; 2° la continuité de l'effort (à-coups) ; 3° le nombre de tours-minute du pignon de la roue ; 4° la vitesse linéaire ; 5° la position de la transmission ; 6° les conditions de fonctionnement.

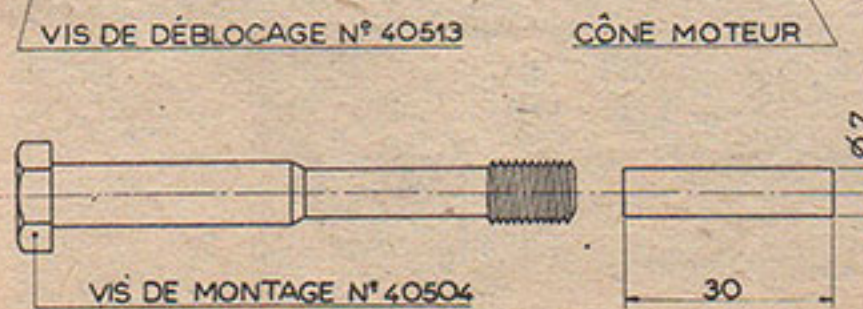
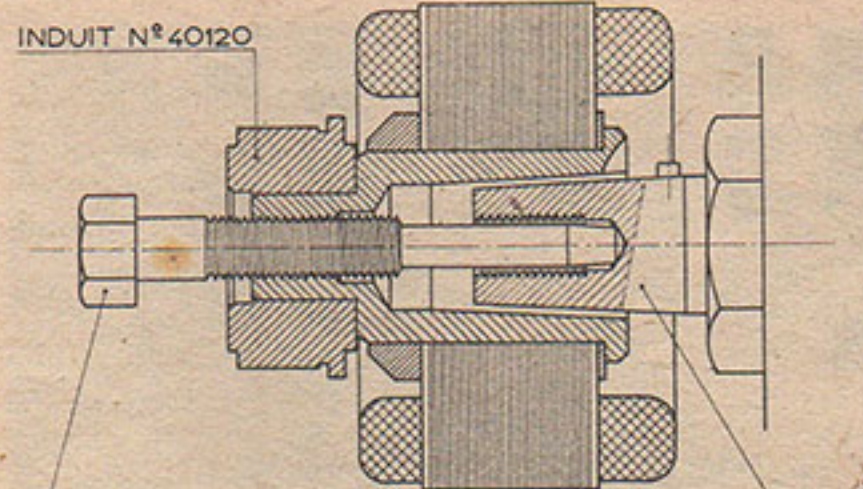
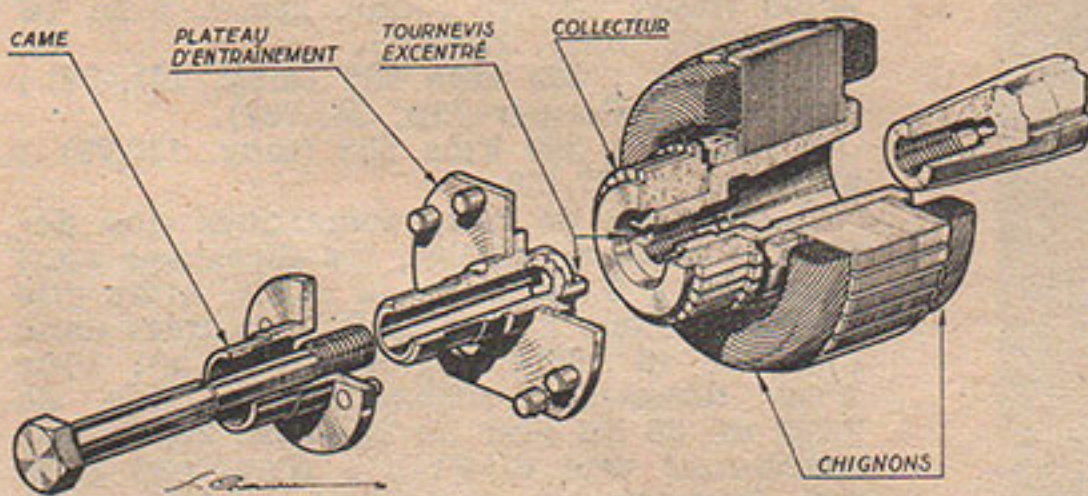
En raison des efforts momentanés très grands et qui ont lieu au moment des démarrages, des arrêts brusques, etc., on ne fait travailler les chaînes qu'au 20° ou au 30° de leur résistance propre à la rupture, alors que dans d'autres applications de la chaîne on peut aller jusqu'au 10°.

Désignation des dimensions intérieures d'un pignon de chaîne et représentation théorique des dents donnée par les centres et les rayons des divers arcs de cercle. Le rouleau doit porter jusqu'au fond des dents et en épouser parfaitement la forme. Les jeux normaux et l'usure légère ne contrarient pas les conditions de bon fonctionnement, mais deviennent indésirables à la longue, d'autant plus que les dents se creuseront. Le remplacement de la chaîne et des pignons est alors à envisager.

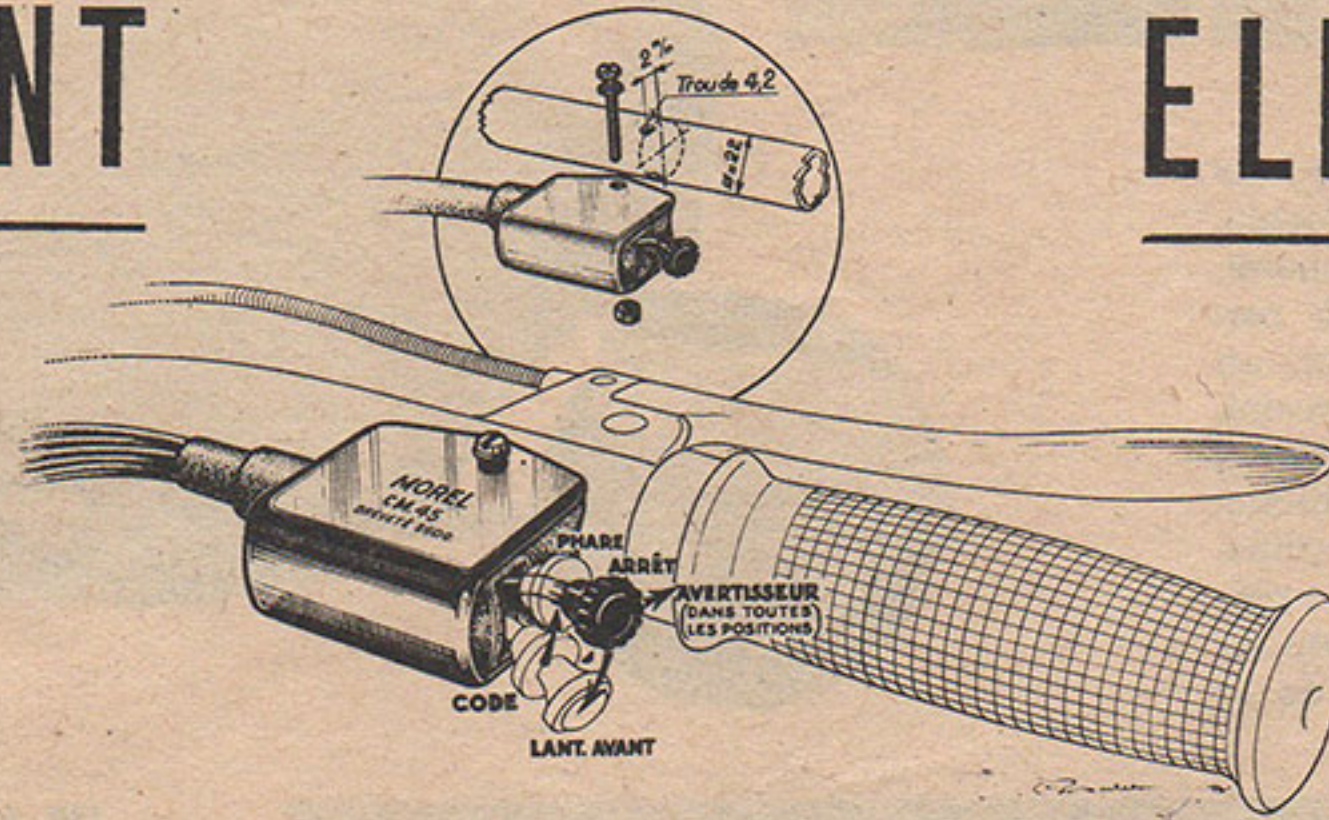


EQUIPEMENT

Plusieurs lecteurs nous ont demandé la manière de débloquent l'induit de la dynamo Morel DV-40. A leur intention, nous donnons ci-dessus le moyen d'effectuer ce déblocage au moyen du filetage prévu dans le moyeu. On peut utiliser soit une vis spéciale vendue par la maison, soit la vis de montage en introduisant dans le trou fileté une tige d'acier de 30 mm de long et de 7 mm de diamètre.

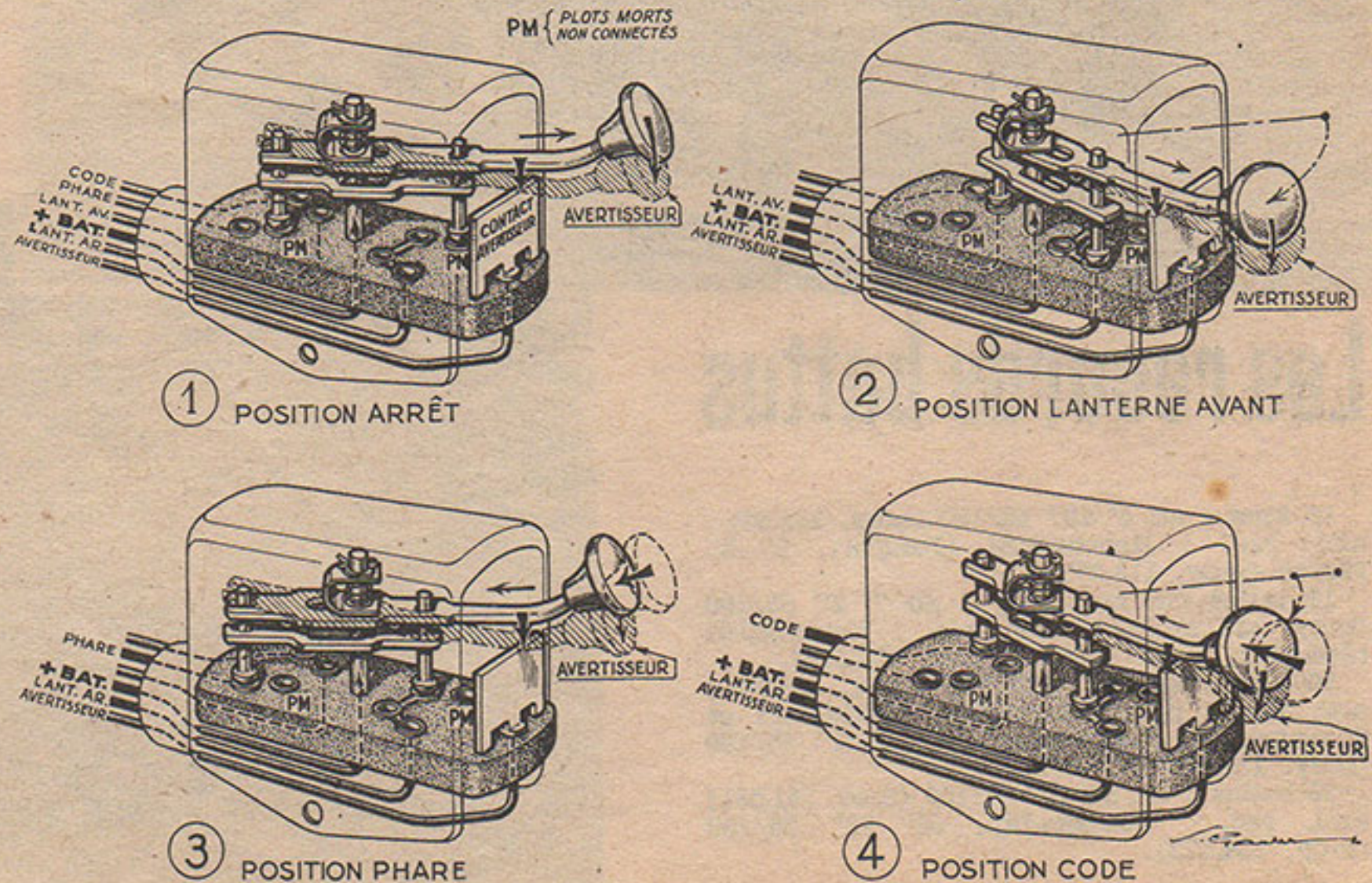


ELECTRIQUE



Le nouveau commutateur Morel se pose aisément sur le tube de droite du guidon selon les cotes données ci-contre. Les positions : éteint, phare, code, lanterne et avertisseur sont aisément commandées par le pouce. Détails des différentes positions au bas de la page.

La grande diffusion de l'appareillage électrique Morel nous a semblé justifier la nécessité de donner à nos lecteurs quelques détails sur le nouveau commutateur multiple de cette marque, et de leur faire part d'un « truc » de démontage qui peut être très utile aux possesseurs de dynamo Morel.

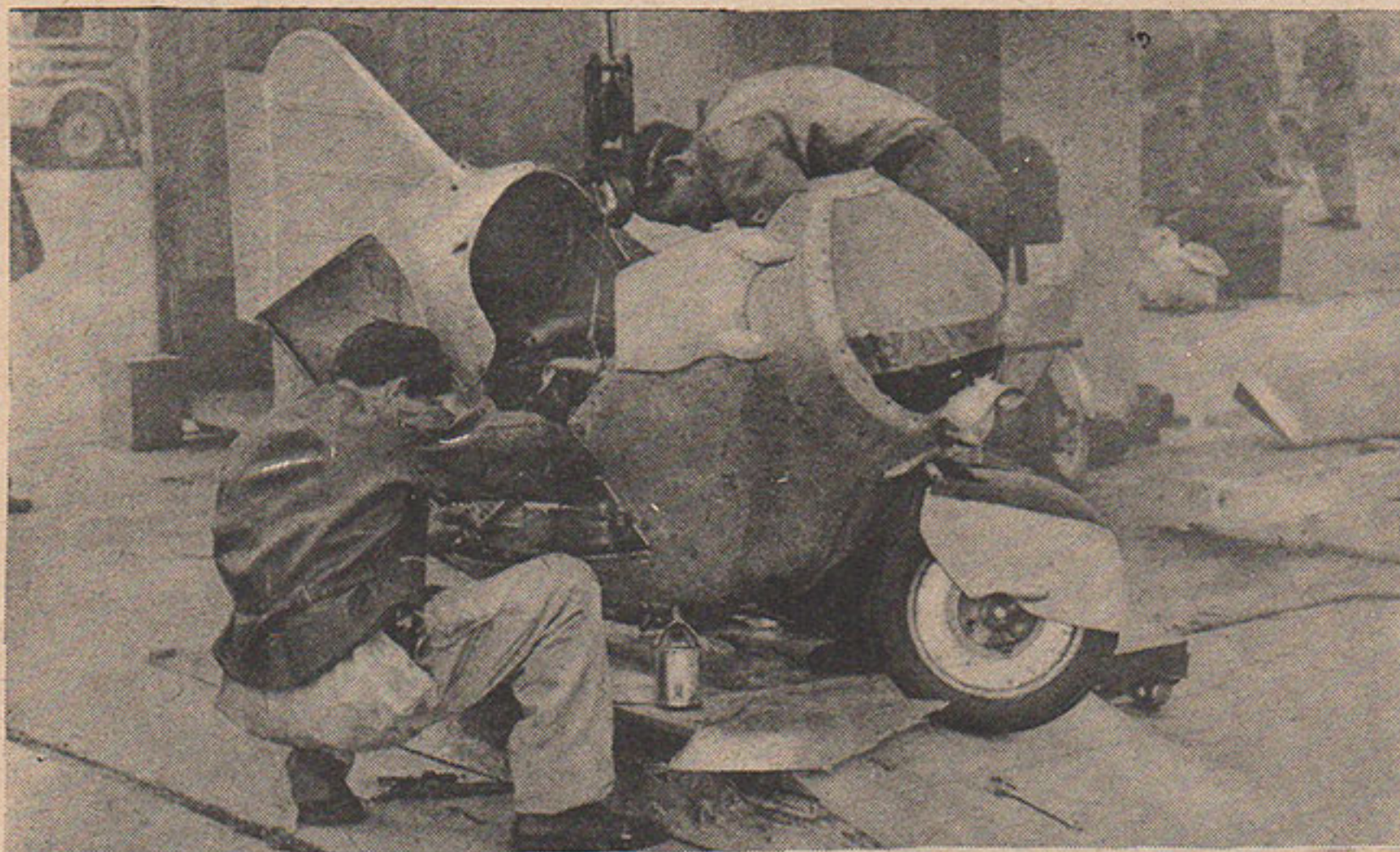
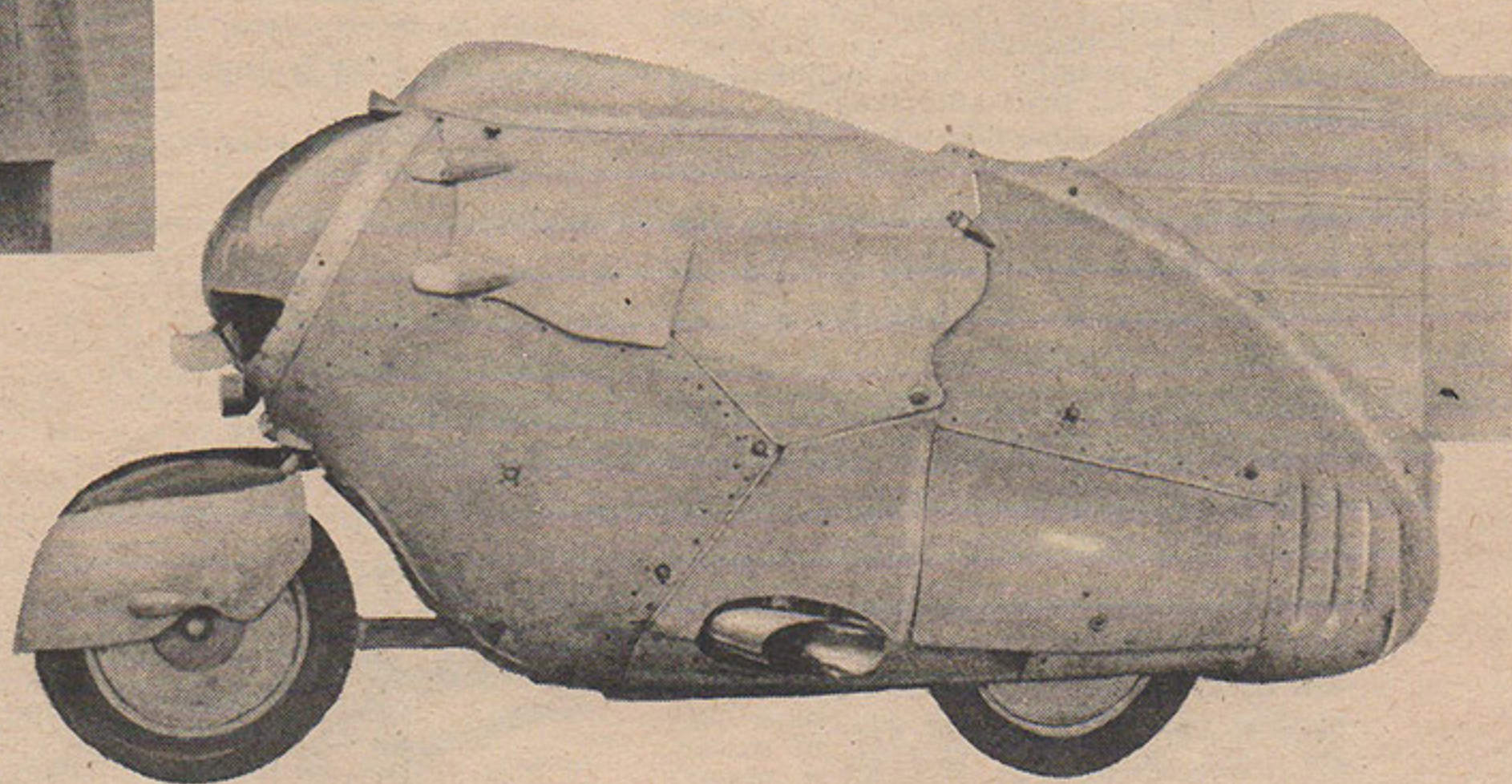




LAMBRETTA

bat de nouveaux records à Montlhéry

Ci-dessus : réunis à Montlhéry, de gauche à droite : Ambrosini, Masetti, l'Ing. Torre (Lambretta) et P. Monneret. Ce dernier compte s'attaquer à certains records de la classe 250 cc. en compagnie de son père et d'Ambrosini. Au-dessous : un passage du Lambretta à plus de 145 kmh. devant le chronométrage. Noter le soin porté à l'affinement des formes. En bas à droite : préparatifs avant le départ. Au milieu de la page : la silhouette générale de la machine, très « avicn ».



100 kms : en 42' 20" 12/100 (moyenne 141,730) ; anc. rec. : Cooper-Jap, 47' 31" 95/100 (moy. 134,733).

1 heure : 142 kms 101 (anc. rec. : Cooper-Jap, 134,054).

100 miles (160 kms 93) : 1 h. 7' 53" 5/100 (moy. 142,24) ; anc. rec. : 1 h. 14' 23" 83/100 (moy. 129,777).

2 heures : 283 kms 935 (moy. 141,967) ; anc. rec. : Cooper-Jap, 261,787.

3 heures : 390 kms 853 (moy. 130,28) ; anc. rec. : 377,139.

Il convient de faire remarquer que depuis le mois de juillet, les distances sont mesurées à 0 m. 90 de la corde, alors que précédemment elles étaient mesurées dans l'axe de la piste. La longueur du tour n'est désormais officiellement que de 2.499 m. 88 au lieu de 2.548 m. 24, ce qui représente une différence d'environ 2 % qui favorise les anciennes performances au détriment des nouvelles.

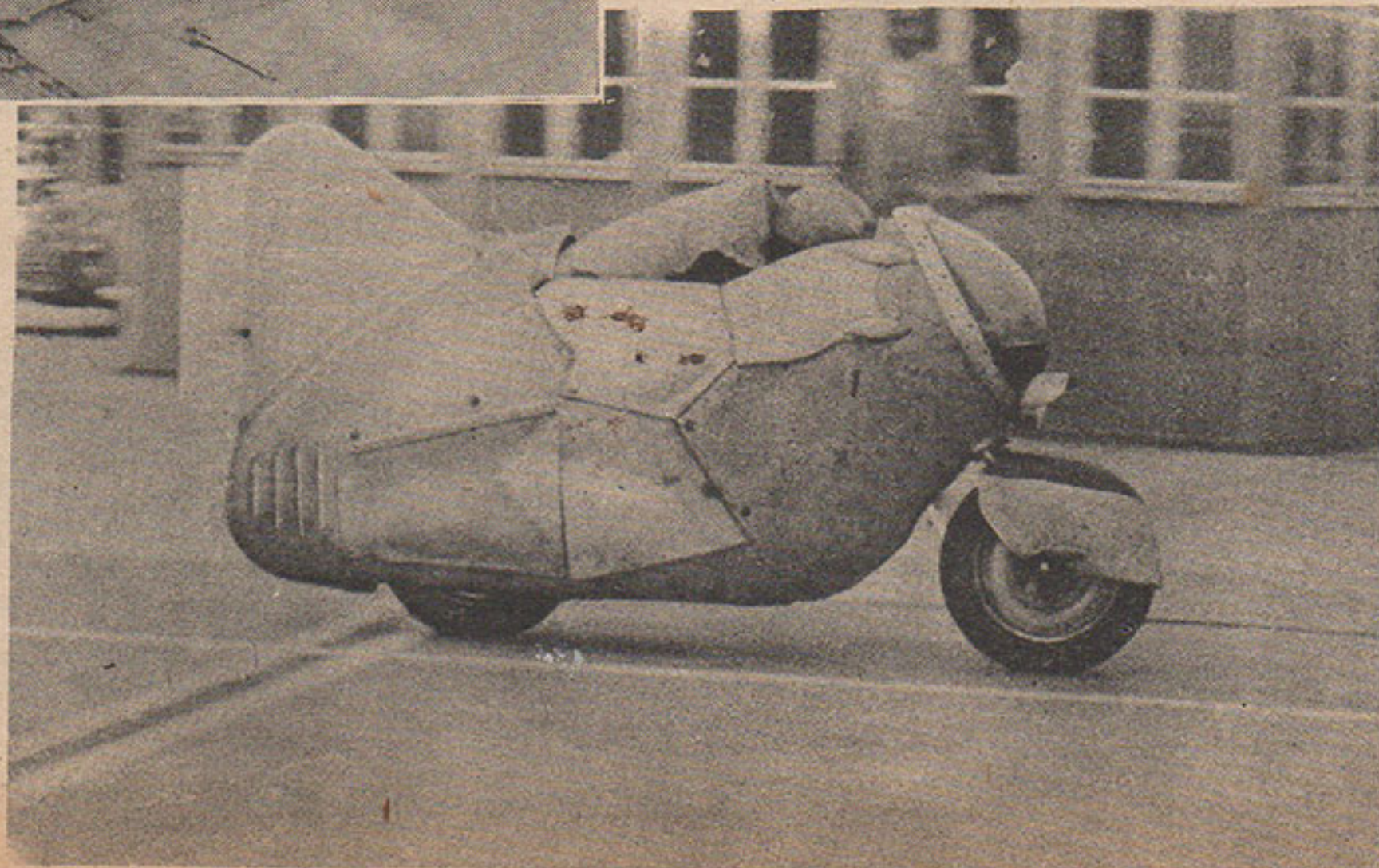
Les records battus

10 kms : en 4' 29" 40/100 (moy. 133,63) ; anc. rec. : Remondini (Jonghi), 5' 3" 22/100 (moy. 118,073).

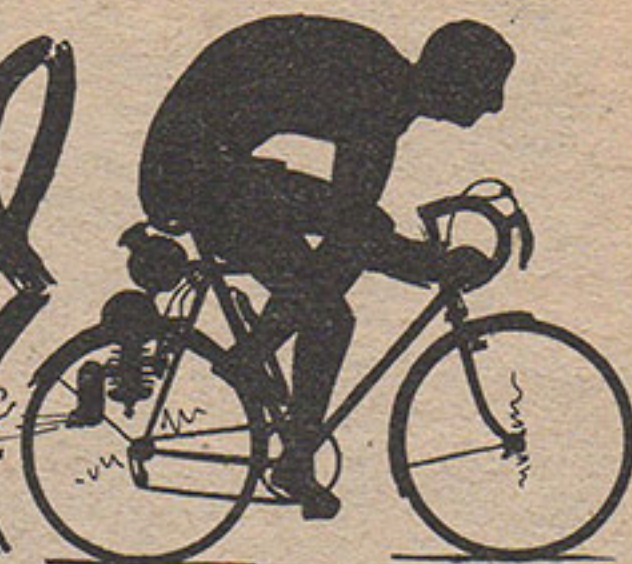
10 miles (16 kms 093) : en 7' 2" 88/100 (moy. 137 kmh.) ; anc. rec. : Remondini (Jonghi), 7' 59" 83/100 (moy. 120,074).

50 kms : en 21' 7" 66/100 (moy. 140,99) ; anc. rec. : par Mazzontini, Castiglioni et Rimano, sur Cooper-Jap, en 22' 21" 55/100 (moy. 134,203).

50 miles : en 34' 10" 34/100 (moy. 141,56) ; anc. rec. : Cooper-Jap, 35' 52" 35/100 (moy. 134,573).

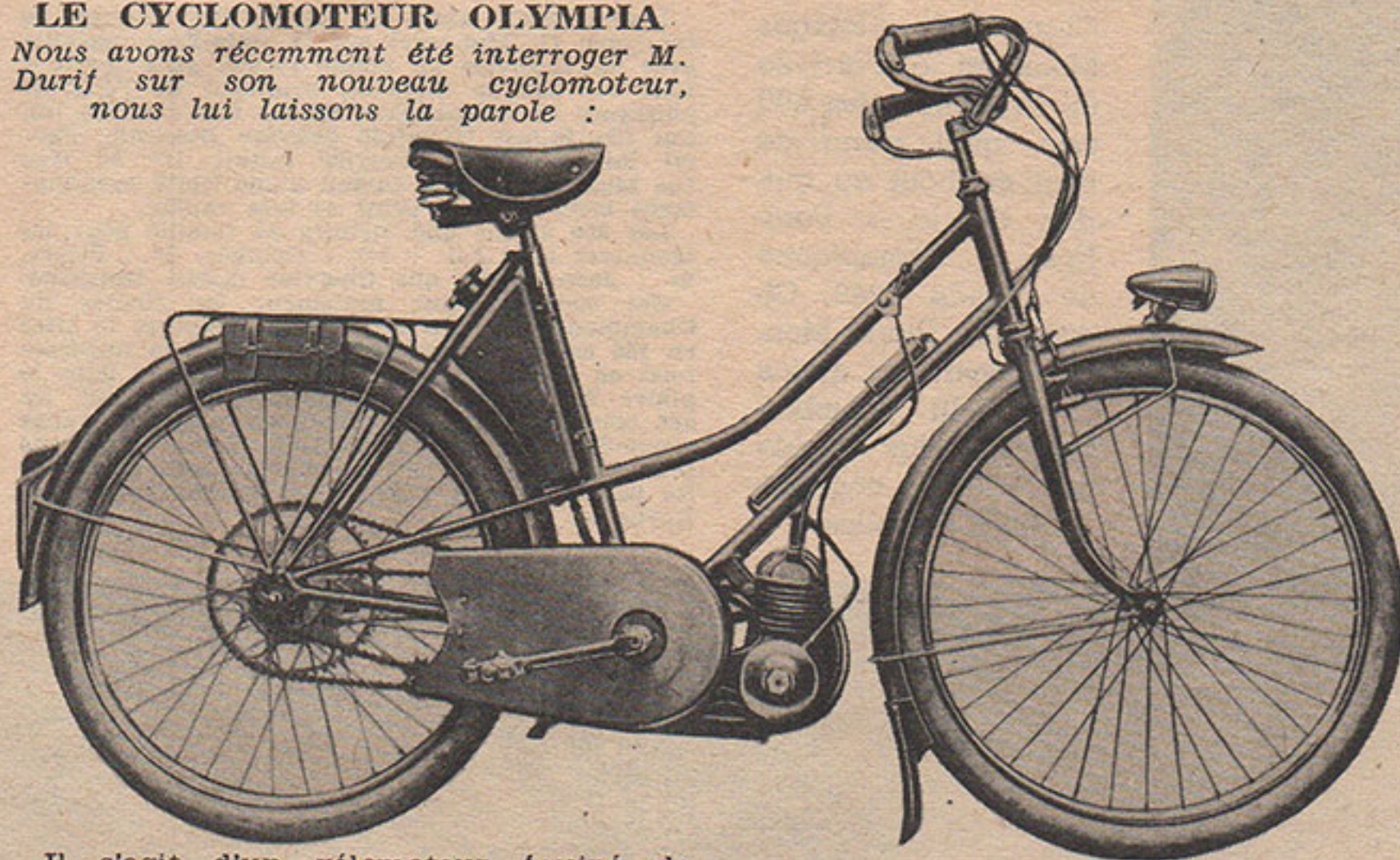


La frange du Cyclomoteur



LE CYCLOMOTEUR OLYMPIA

Nous avons récemment été interrogé M. Durif sur son nouveau cyclomoteur, nous lui laissons la parole :



Il s'agit d'un vélomoteur équipé de roues de 600, très bas de cadre qui est spécialement conçu pour les moteurs et pour rouler à des vitesses variant entre 40 et 60 kms à l'heure. Le moteur est un moteur spécial Olympia muni d'un vrai réglage et d'une vraie boîte de vitesses automatique et brevetée. L'entraînement est fait par une courroie trapézoïdale qui donne plus de souplesse au démarrage et ensuite le deuxième entraînement est fait par une chaîne spéciale. L'embrayage est excessivement doux, le changement de vitesse est manié d'une façon très souple et donne une variation qui fait quand même une gamme de vitesse variant jusqu'à 40 %, ce qui permet de monter toutes les côtes sans donner un seul coup de pédale. Nous l'avons muni à l'arrière d'un frein tambour pour que le freinage soit très efficace et à l'avant d'un frein Jeay également très efficace.

Il est muni en outre de poignées tournantes ; à droite la seule poignée faisant double sens, c'est-à-dire manette de gaz et manette décompresseur et à gauche manette pour débrayage, ce qui simplifie les commandes. Il y a juste, comme sur un vélo normal, deux poignées de frein. Le réservoir est d'une capacité supérieure à 2 litres et comme la consommation est de 1 litre 1/2, nous pouvons donc faire un parcours de 100 kms de distance. La protection est absolument parfaite, du fait que nous équipons de chaque côté un carter enveloppant, que le moteur lui-même est muni d'un carter qui enrobe le carburateur, ce qui fait que les pantalons sont toujours propres, les garde-boue eux-mêmes sont très enveloppants pour donner une protection efficace tout en laissant une assez grande marge entre le pneu et le garde-boue pour passer dans les mauvais chemins avec de la boue, etc.

L'éclairage est pris sur l'isolant magnétique avec un interrupteur sur le phare. Les tubes composant le cadre sont des tubes spéciaux plus résistants que les tubes normaux, ainsi que la fourche qui est une fourche en 20/10° donnant toute sécurité de marche, même à une vitesse rapide. Le guidon est un guidon surélevé pour que la position soit la meilleure et la selle genre Terry avec ressorts com-

pensateurs doit assurer le plus grand confort possible.

Les jantes sont des jantes spéciales également avec de gros rayons tandem donnant une grande solidité, étant donné la vitesse de l'appareil.

Le moteur nous a donné, aux essais, toute satisfaction : nous avons fait 20.000 kms en lui faisant traîner une charge dans une remorque et nous n'avons pas touché au moteur, si ce n'est pour le décalaminer. Toutes les pièces du moteur sont vérifiées les unes après les autres d'une façon très précise et chaque moteur tourne au banc et le moteur qui ne donne pas une puissance déterminée à l'avance est automatiquement renvoyé et remis dans la chaîne de fabrication. Le système d'embrayage est un système par disques excessivement doux et très efficace. Le pot d'échappement permet à cette machine de rouler avec un minimum de bruit. Nous avons procédé à des essais avec un essayeur habillé de blanc, au bout de 100 kms, il n'avait pas une tache d'huile sur son costume.

Nous pourrions livrer avec supplément cette machine avec fourche élastique et guidon amortisseur.

Le prix de vente au détail est fixé actuellement à moins de 40.000 francs, ce qui en fait une machine évidemment très abordable au point de vue prix.

Tous les clients qui l'ont vue jusqu'à ce moment ont tous trouvé, tant la présentation que la marche, absolument parfaite, et tous ont déjà passé des commandes importantes.

Nos prévisions de fabrication : nous livrons à partir d'octobre en grande série, nos cadences de fabrication étant prévues pour de très grandes séries.

B.M.A. PEUGEOT

B.M.A. 25 A : Bicyclette à moteur luxe. Cadre berceau renforcé. Jantes chrolux 650 R. Pneus Michelin renforcés T. Deux freins dont 1 AR à tambour. Porte-bagages Peugeot grand modèle. Selle large. Guidon relevé. Eclairage. Moteur auxiliaire deux temps, 45 cmc. Fixation sous pédalier breveté. Transmission par gros galet. Réservoir 2 l. 500. Email gris.

B.M.A. 25 GA : Bicyclette à moteur grand luxe. Même modèle que ci-dessus en présentation grand luxe. Email vert ou mastic avec décors.

Ci-dessus : le cyclomoteur conçu et réalisé par la marque Olympia et les Ets Durif : transmission primaire par courroie :

Ci-dessous : la nouvelle B.M.A. Peugeot : moteur fixé sous le pédalier, entraînement par galet.



14 Octobre 1950

Les COUPES

Finales des Championnats de France à Montlhéry

Ci-contre : Georges Monneret à l'arrivée de la course des 500 cmc. qu'il mena de bout en bout au guidon de la « Porc-Epic », championne du monde 1949. Ci-dessous : Pierre Monneret avait en mains la Benelli d'Ambrosini, la plus rapide des 250 de compétition actuelles.

L'après-midi, après la course des voitures de tourisme, G. Monneret sur la Porc-Epic, batailla avec un Beauvais en pleine forme, puis ouvrit à fond les gaz et disparut, profitant de l'énorme puissance de sa machine, tandis que derrière lui, son fils faisait troisième derrière Beauvais. Parmi les amateurs, Cherrier faisait 1er et Hug (de Mulhouse) 2e au guidon d'une BMW extrêmement bien mise au point et très rapide.

Les 350 voient une victoire de famille pour les Monneret et A.J.S. : 1er : Georges, 2e : Pierre, 4e : Jean tandis que Cherrier faisait troisième.

Ces courses étant également les finales du Championnat de France, Gaury remporte le titre en 125 cmc., Georges Monneret (pour la huitième fois) en 350, et Behra qui bien qu'encore dans le plâtre était présent, remporte le titre pour les 500 cmc., en vertu de nombreux points d'avance accumulés au cours de la saison. Nous reviendrons prochainement sur ce classement ainsi que sur les points pour le « Casque d'Honneur de Moto-Revue ».

M.A.R.



Dimanche dernier à Montlhéry, se courait la Coupe du Salon... sous une pluie pratiquement ininterrompue.

Il y avait peu de monde... sans doute du fait du temps et aussi de certains souvenirs de Grand Prix Automobiles étiques et nous ne sommes pas sûr que ceux de dimanche dernier effaceront les précédents.

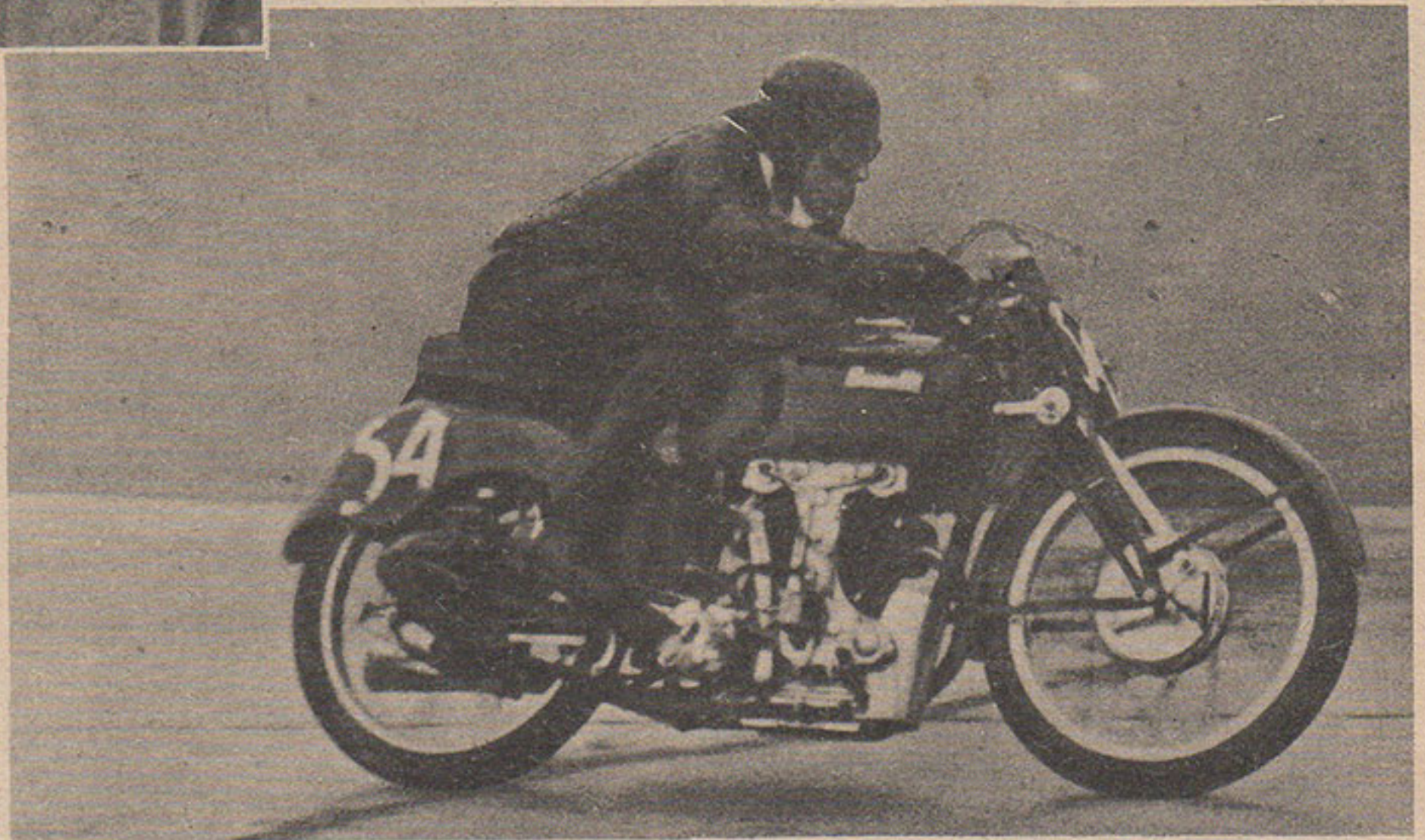
Au point de vue moto, il y eut un spectacle très attrayant pour les amateurs de belles mécaniques quoique, pour le public, la désignation de la première place ne souleva jamais de doute.

En 250, Pierre Monneret montait la Benelli d'Ambrosini, championne du monde de sa catégorie, en 350, la famille Monneret au complet pilotait des A.J.S. 7 R, soigneusement mises au point par Patural, tandis qu'en 500, Georges Monneret pilotait la 500 A.J.S. « Porc-Epic » qui mena Graham au Championnat du Monde 1949.

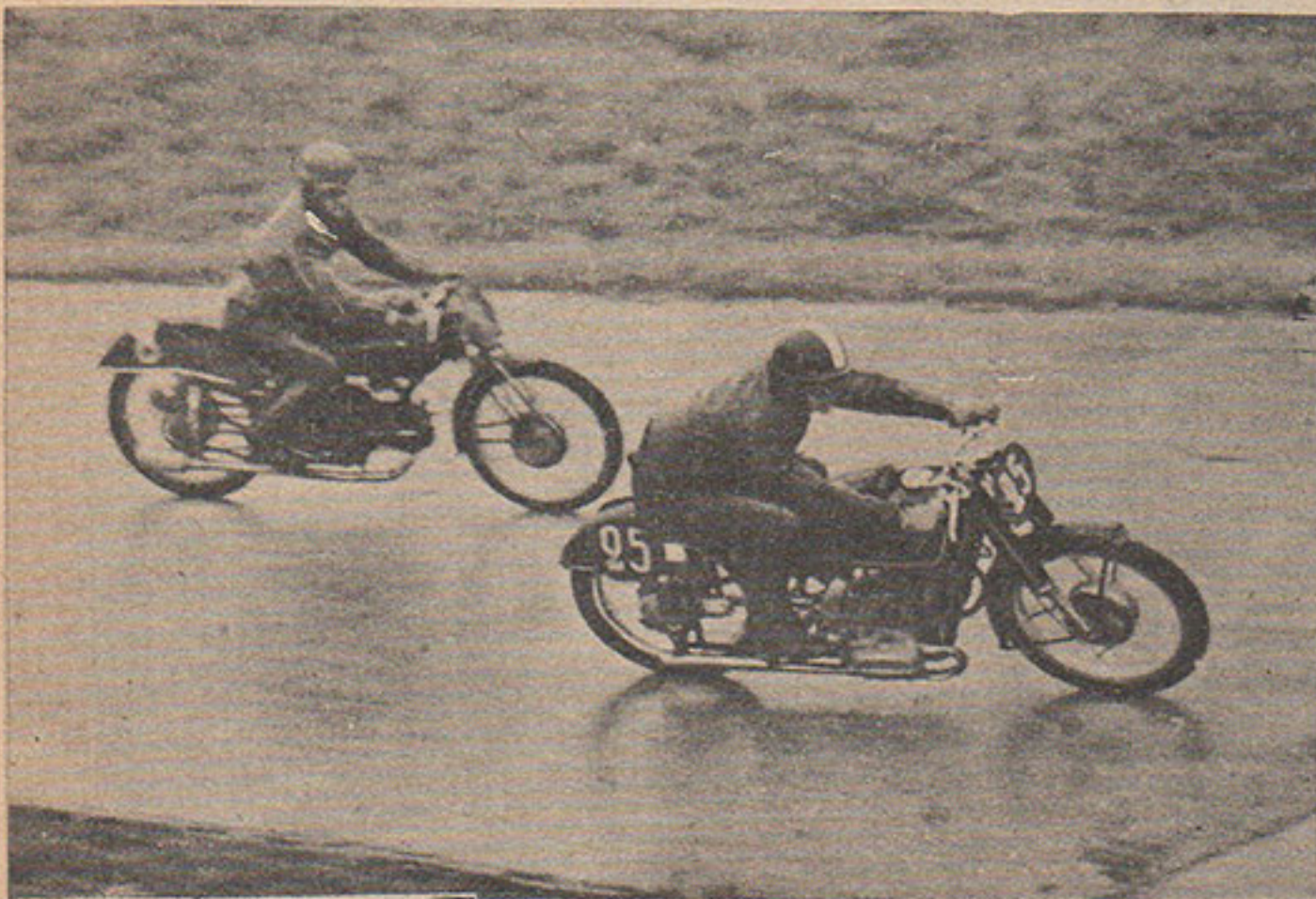
Quand aux 125 cmc., la victoire revint à la MV de Vaqué, son grand concurrent abandonnant dès le début. Si nous nous étendons peu sur cette course, c'est que nous passâmes le plus clair de notre temps à obtenir la possibilité de travailler et de faire notre métier. Il fallut l'intervention des commissaires de piste qui nous connaissaient de longue date, pour que les photographes aient libre accès sur le circuit.

A midi, eut lieu l'inauguration d'une plaque à la mémoire d'Alexandre Lamblin, fondateur de l'autodrome et de 3 allées portant les noms de Benoist, Sommer et Wimille.

Au-dessous : Hug de Mulhouse (B.M.W.) et Jacques Bret (Guzzi).



La pluie rendit les chutes fréquentes au Faye (ci-dessous) et à la Ferme.



LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE : REDOUBLEZ DE PRUDENCE

du SALON

CLASSEMENT

MOTOS 125 cmc.

Professionnels. 1. Vaqué (MV) 16 tours soit 80 km. en 52' 18" 1/5, moy. 91 kmh. 772. 2. Maucourant (Gnôme-Rhône), 16 tours en 52' 40" 4/5. 3. Gaury (Morini), 16 tours en 54' 23". 4. Sutra (Puch), 15 tours en 53' 39".

Amateurs. 1. Soulet (MC Bigourdan), 16 tours en 53' 18" 1/5, moy. 89 kmh. 491. 2. J. Amort (MC. Lyon), 15 tours en 52' 46" 1/5. 3. Charbonnier (MC. Berry), 14 tours en 53' 24" 2/5. 4. Nemesi (MC. St-Amand), 14 tours en 53' 55" 2/5. 5. Groslier (Motor Club), 14 tours en 54' 22". 6. Couratier (AMC Orléans), 14 tours en 54' 9". 7. B. Guérin (MC. Berry), 14 tours en 54' 36" 2/5. 8. Allarousse (MC. Châtill.), 14 tours en 55' 2". 9. Tano (MC. Châtill.), 14 tours en 55' 39" 1/5. 10. Thiriet (MC. Berry), 14 tours en 55' 39" 1/5. 11. Uzé (MC. Bergerac) 13 tours en 52' 18". 12. Klym (AMC Orléanais), 11 tours en 41' 34".

MOTOS 250 cmc.

Professionnels. 1. P. Monneret (Benelli), 16 tours (80 km.) en 43' 35" 1/5, moy. 110 kmh. 125. 2. Collignon (Guzzi), 16 tours en 44' 33" 2/5. 3. Lefèvre (Excelsior), 15 tours en 46' 5" 4/5. 4. Camus (NSU), 13 tours en 43' 35" 4/5. 5. Eimo (Excelsior), 13 tours en 46' 22" 4/5. 6. Lauer (New-Impérial), 11 tours en 45' 12" 2/5.

Amateurs. 1. Saint-Vanne (Motor-Club), 14 tours soit 70 kms., en 45' 35" 4/5. Moyenne : 92 kmh. 414. 2. Bouhey (AMS), 13 tours en 44' 5" 2/5. 3. Poisson (AMCF), 11 tours en 44' 10" 3/5.

MOTOS 350 cmc.

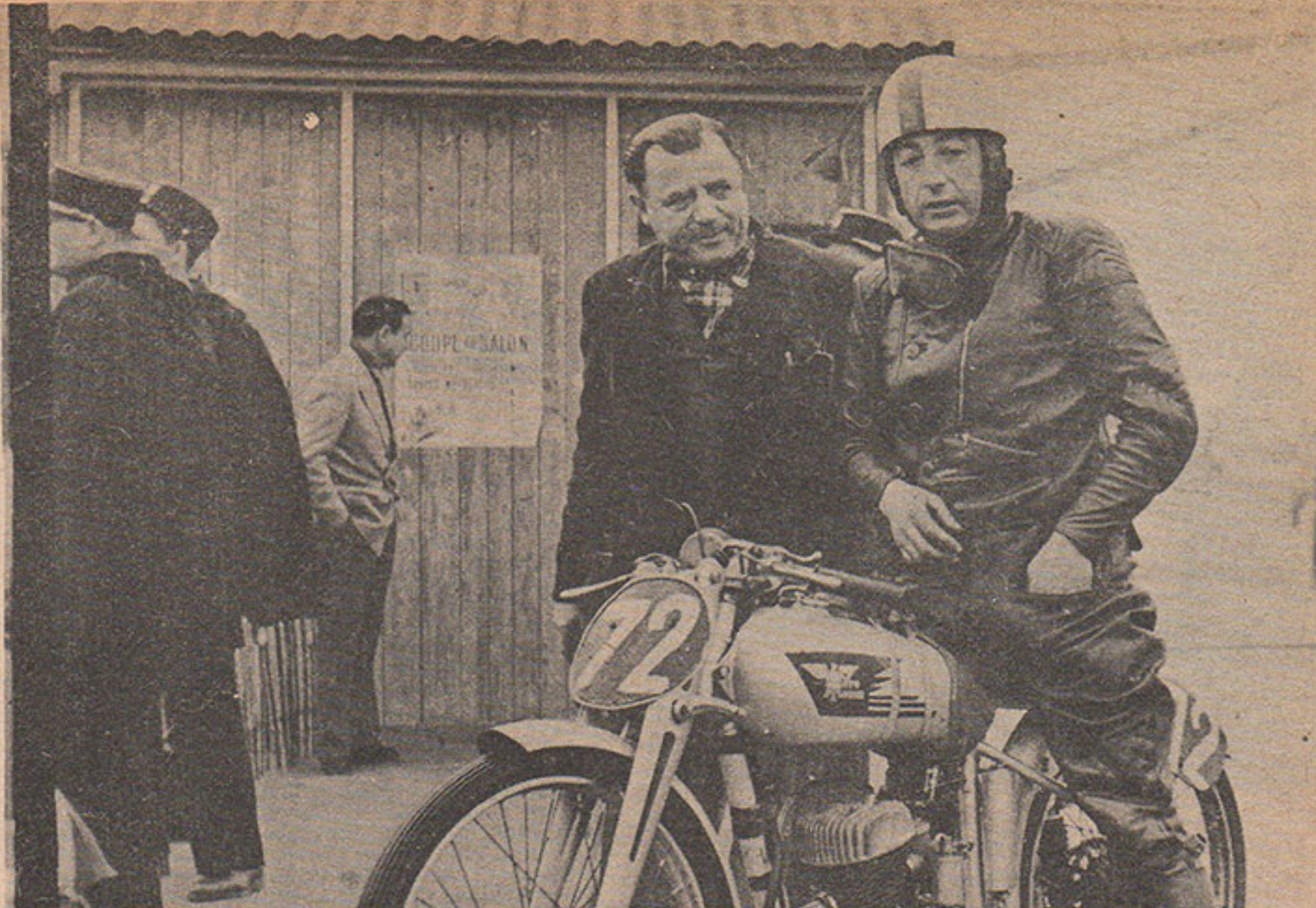
Professionnels. 1. G. Monneret (A.J.S.), 20 tours soit 100 kms en 51' 32" 2/5, moy. 116 kmh. 414. 2. P. Monneret (A.J.S.), 20 tours en 52' 59" 1/5. 3. Cherrier. 4. J. Monneret.

Amateurs. 1. Cherrier (SC France), 20 tours, soit 100 kms en 53' 33", moy. 112 kmh. 044. 2. Kechout (Motor Club), 20 tours en 1 h. 1' 12". 3. Aimo (SC France), 20 tours en 58' 36" 2/5. 4. Foulon SC France), 19 tours en 1 h. 0' 3" 2/5. 5. Juigné (MC. Touraine), 18 tours en 1 h. 1' 13". 6. Piffaut (MC. Nnèvre), 18 tours en 1 h. 42" 2/5. 7. Perdoux (MC. Berry), 18 tours en 1 h. 2' 2". 8. Daoust, (Motor Club), 16 tours en 56' 50" 2/5.

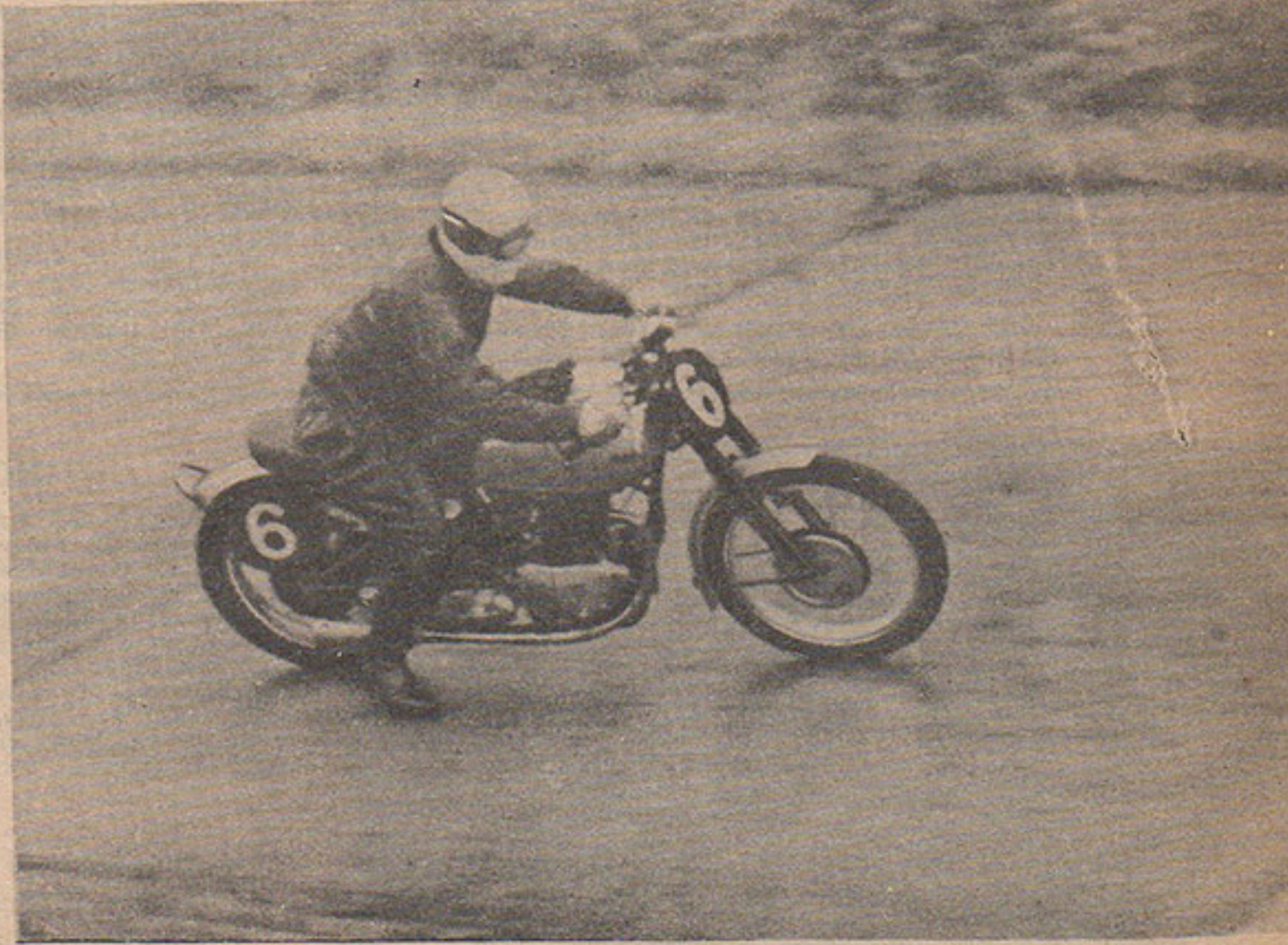
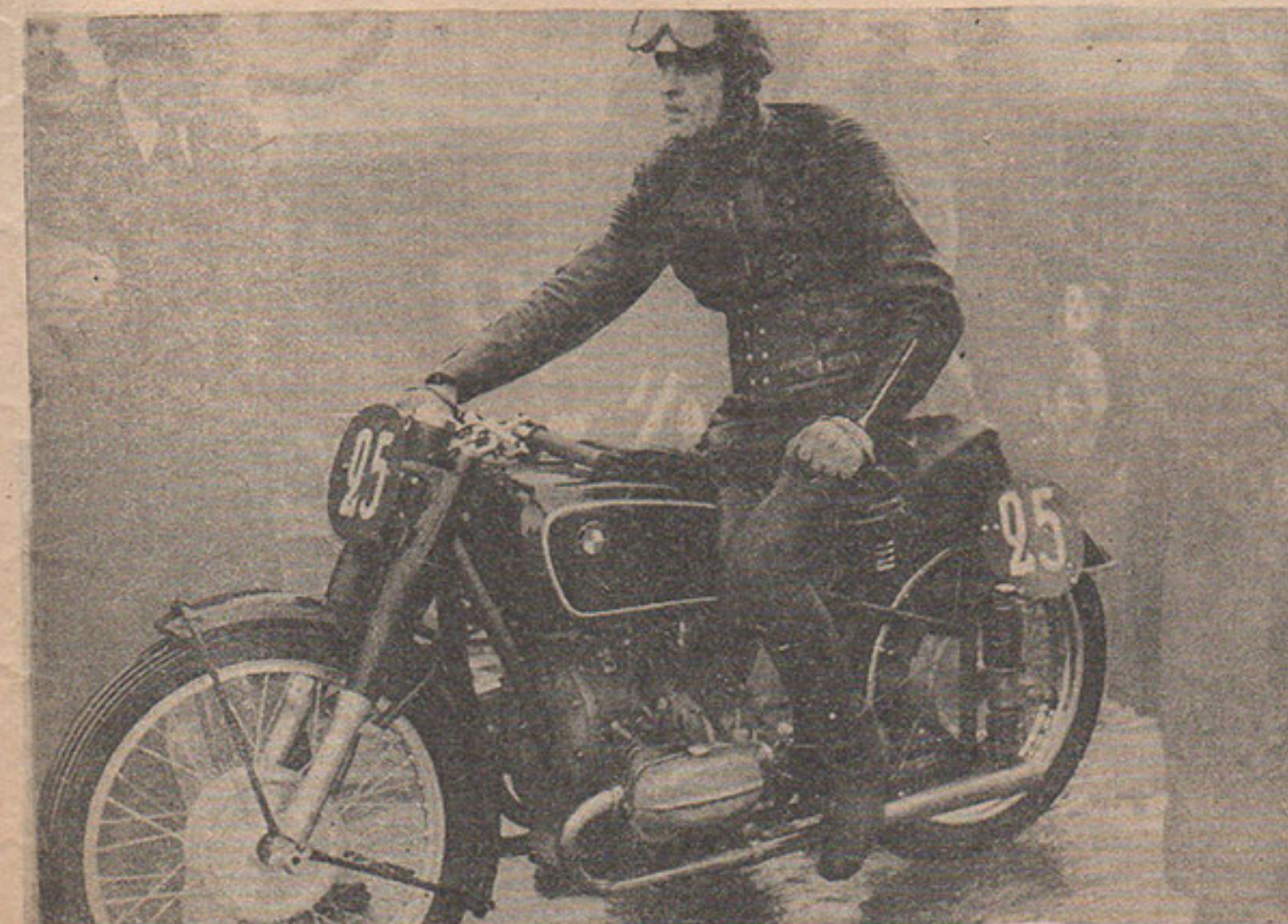
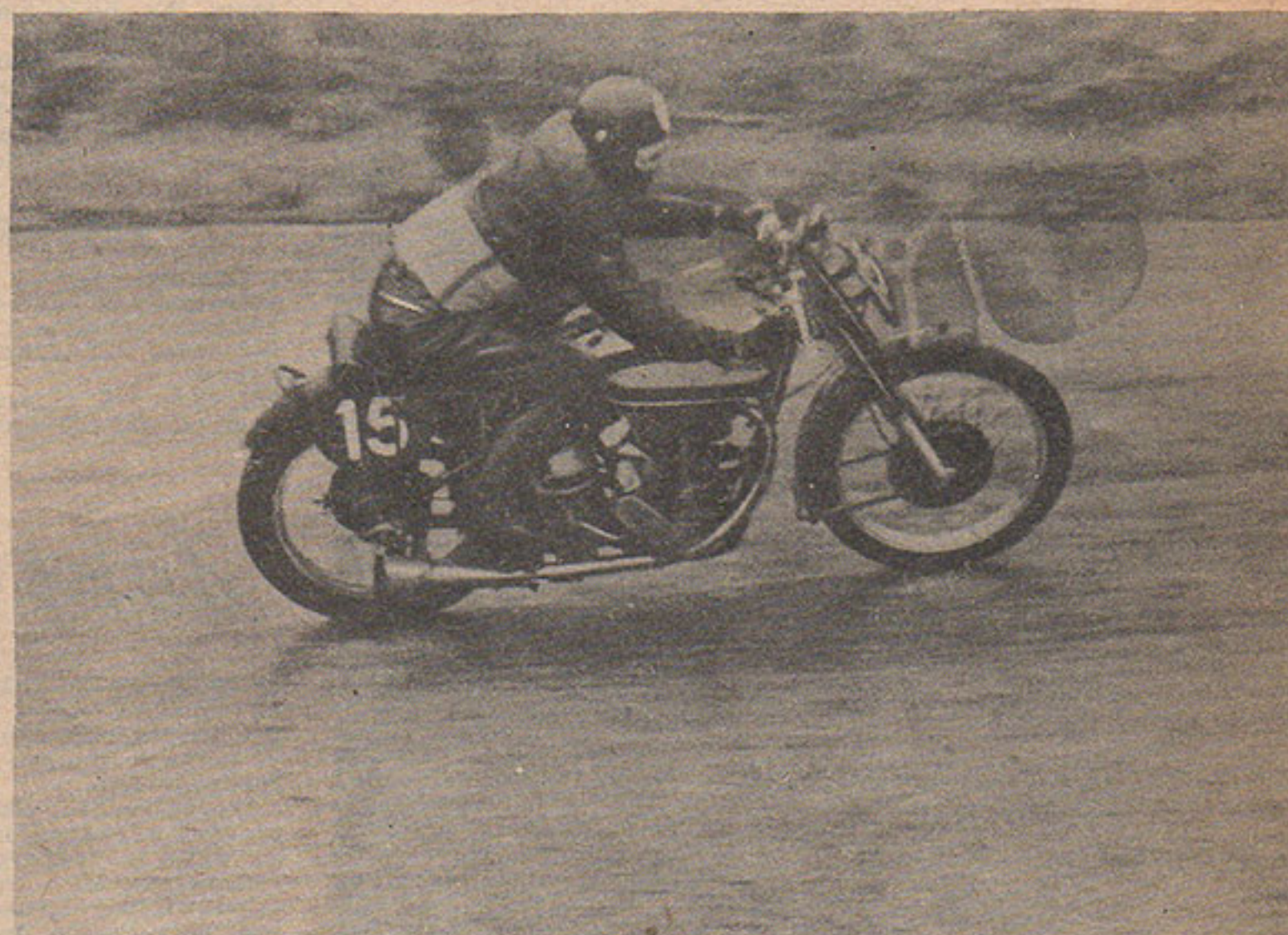
MOTOS 500 cmc.

Professionnels. 1. G. Monneret (A.J.S.), 20 tours, soit 100 kms. en 49' 57" 1/5, moy. 120 kmh. 112. 2. Beauvais (Triumph), 20 tours en 50' 35" 1/5. 3. J. Monneret (A.J.S.), 20 tours en 51' 8" 4/5. 4. Jacquier-Bret (Guzzi), 19 tours en 51' 1" 2/5. 5. Besse (Vincent), 18 tours en 50' 7". 6. Drion (Norton), 17 tours en 52' 40". 7. Ver-rin (Saroléa), 16 tours en 51' 37".

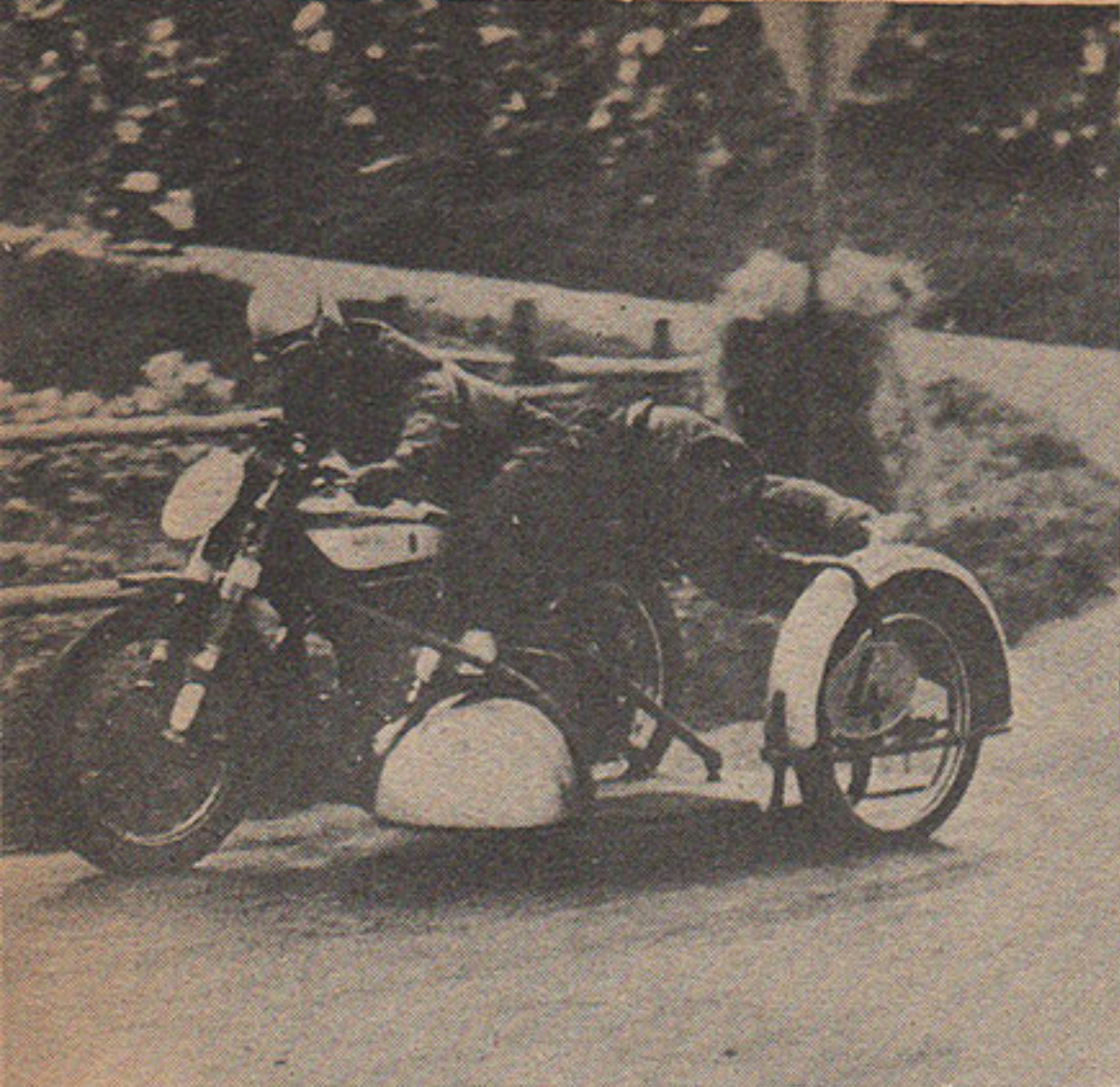
Amateurs. 1. Cherrier (SC France), 20 tours soit 100 kms. en 49' 57" 1/5. Moy. 117 kmh. 294. 2. L. Hug (MC. Mulh.), 20 tours en 53' 2" 3/5. 3. Roger Guérin (Motor Club), 18 tours en 53' 19" 2/5. 4. Blayon (MC.Moulins), 18 tours en 55' 2". 5. Tissancourt (MC Clodoald.), 16 tours en 53' 37" 1/5. 6. Faucheraux (AMCF), 16 tours en 54' 31" 3/5.



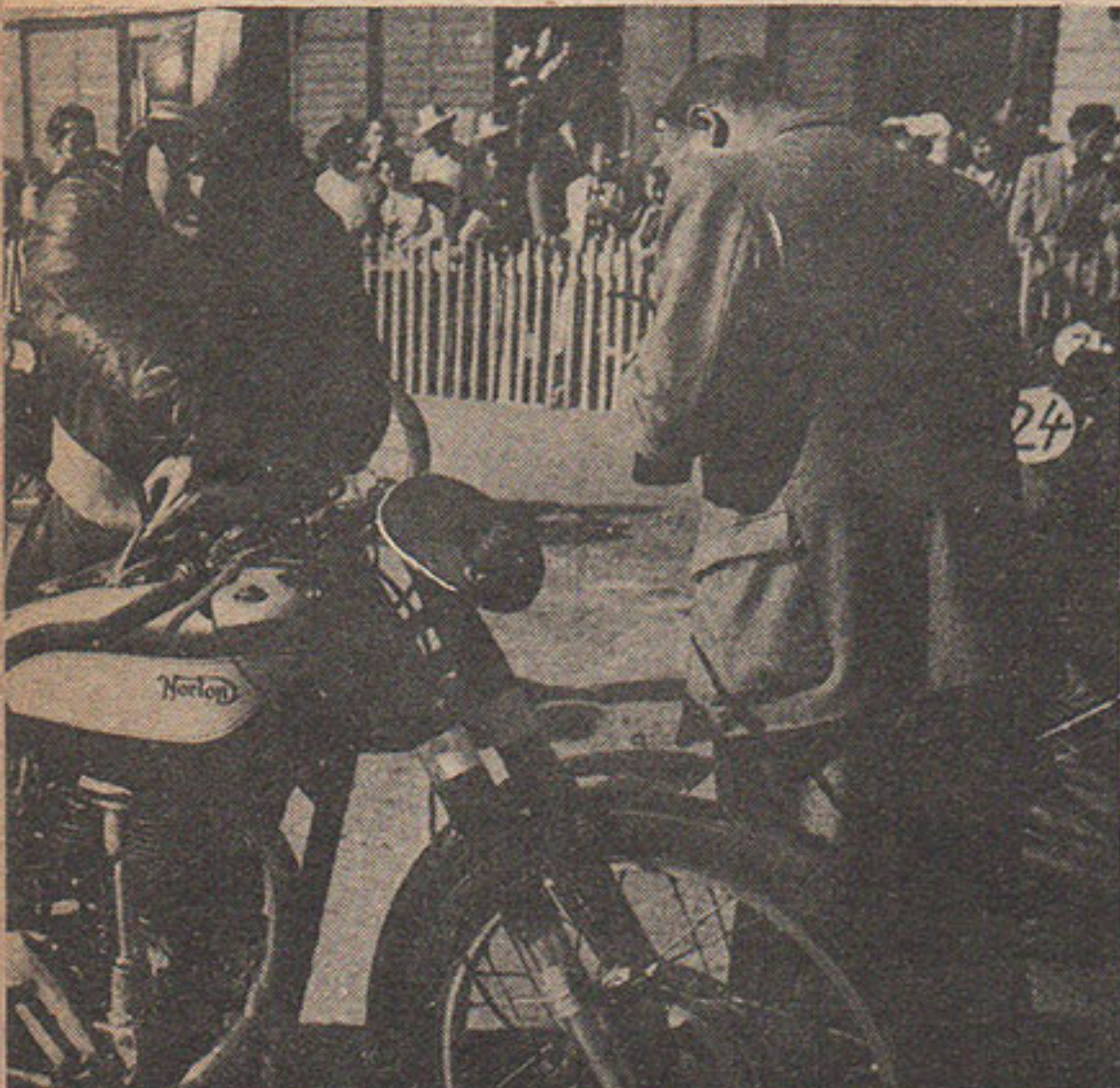
A droite, de haut en bas: Gaury, sur moto Morini, champion pour 1950 en catégorie 125 cmc. Dimanche, il fit 3^e dans le même tour que Vaqué (1^{er}) et Maucourant (2^e). Au-dessous: Cherrier, 1^{er} des amateurs en 500 cmc. puis Beauvais, en progrès constants, qui tint brillamment tête à G. Monneret dans l'épreuve des 500 cmc. Enfin, en bas à gauche, Hug de Mulhouse qui, venant pour la première fois à Montlhéry, fit une très belle démonstration de la vitesse de sa rapide B.M.W. très soigneusement mise au point par lui.



À travers le Sport



Circuit de vitesse à Martigny (Suisse). Ci-dessus : un passage des side : Inglin John, passager Mac Lewis. Au-dessous : Seba Chapuis prépare sa machine.



AU MOTO-CROSS DE LA POUDRETTE

Dimanche 8 octobre, était organisée une réunion de moto-cross à Pavillons sous Bois, par le M.C. Banlieue Nord et le G.P.O.S. La nature du parcours long de 650 mètres, présentait des difficultés nombreuses, et aurait suffi à rendre les épreuves pénibles par temps sec, mais les averses du début de l'après-midi le rendirent presque impraticable... Toutefois, nullement départis de leur ardeur, les concurrents s'élancèrent au départ de leur catégorie. En 250, et au cours de deux éliminatoires palpitantes, se qualifièrent : Folch, Macchi, Bellefontaine d'une part, et Adnet, Mariani B. Daudé d'autre part.

La finale fut l'occasion pour Mariani, Folch et Adnet de se livrer une rude empoignée. En

effet, les trois pilotes, très près l'un de l'autre, prenant l'avantage tour à tour, enthousiasmèrent le public

Résultat de la finale 250 cmc. :
1. Mariani. 2. Folch. 3. Adnet. 4. Macchi. 5. Daudé. 6. Bellefontaine.

La deuxième catégorie groupait les 350 et les 500 cmc. Parmi les engagés, Doré, Métaut, Heuland, qui sortaient pour la seconde fois leurs Gillet-Herstal, Martin et Deshaie (A.S.P.P.) et Adnet qui participait aussi à la course des 250 cmc. Durant la première éliminatoire, Adnet fit preuve d'une supériorité très nette, abattant les tours avec une magistrale régularité ; se qualifia pour la finale à la course des 250 cmc. et Métaut. La seconde éliminatoire donna l'occasion à Deshaie et Martin de se livrer une poursuite effrénée. Heuland, troisième se qualifia pour la finale. Trois hommes dominèrent nettement les six partants, Deshaie, Martin sur des machines très vites et Adnet magnifique de mordant. Cette finale absolument formidable enthousiasma les spectateurs. Cependant Deshaie rapidement familiarisé avec le circuit et passant toujours aux meilleurs endroits, se manifesta comme le vainqueur incontesté dès les premiers tours. La lutte pour la seconde place fut très vive, mais malgré tout son courage, Adnet fut contraint de s'incliner devant Martin, servi par une mécanique plus rapide.

Résultats de la finale 500 cmc.
1. Deshaie. 2. Martin. 3. Adnet. 4. Macchi. 5. Daudé. 6. Bellefontaine.

MOTO-CROSS DU G.S.I.F.

Organisé par le Groupement Sportif de l'Île-de-France, le moto-cross d'Automne a donné les résultats suivants :

250 cmc. : 1. Amedeo. 2. Lerouge. 3. Urien. 4. Ginety.
500 cmc. : 1. Thevenet. 2. Lusseyrand. 3. Verrechia. 4. Desmoulin.

dans les Clubs

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — La période de vacances étant terminée, le M.C.C. reprend son activité de fin de saison, et au cours de la dernière réunion bi-mensuelle, le calendrier a été ainsi fixé :

Dimanche 17 : Participation du club à la Concentration Motocycliste sur Gien (Loiret). Départ du Siège à 7 heures précises.

Dimanche 24 : Participation du MCC à la 3^e Concentration Autos-Motos organisée par la Ligue Motocycliste de l'Île de France. Départ du Siège social à 7 h. 30. Regroupement à Corbeil avec les clubs de la L.M.I.F. Visite du château et de la forêt par la Route Ronde.

Dimanche 1^{er} octobre : Sortie de propagande à Chatenay-Malabry, à l'occasion de cette sortie, M. Chestermann, motoriste de la Butte Rouge, offrira l'apéritif à tous les participants. Participation de la Section des Motos-Bigophones. Départ du Siège social à 10 heures. L'après-midi Moto-Cross aux Buttes de Montreuil.

Dimanche 8 octobre : Sortie-promenade sur l'autodrome de Montlhéry pour assister aux Coupes du Salon autos et motos. Départ du Siège social à 8 h. 30. Pique-nique si le temps est favorable.

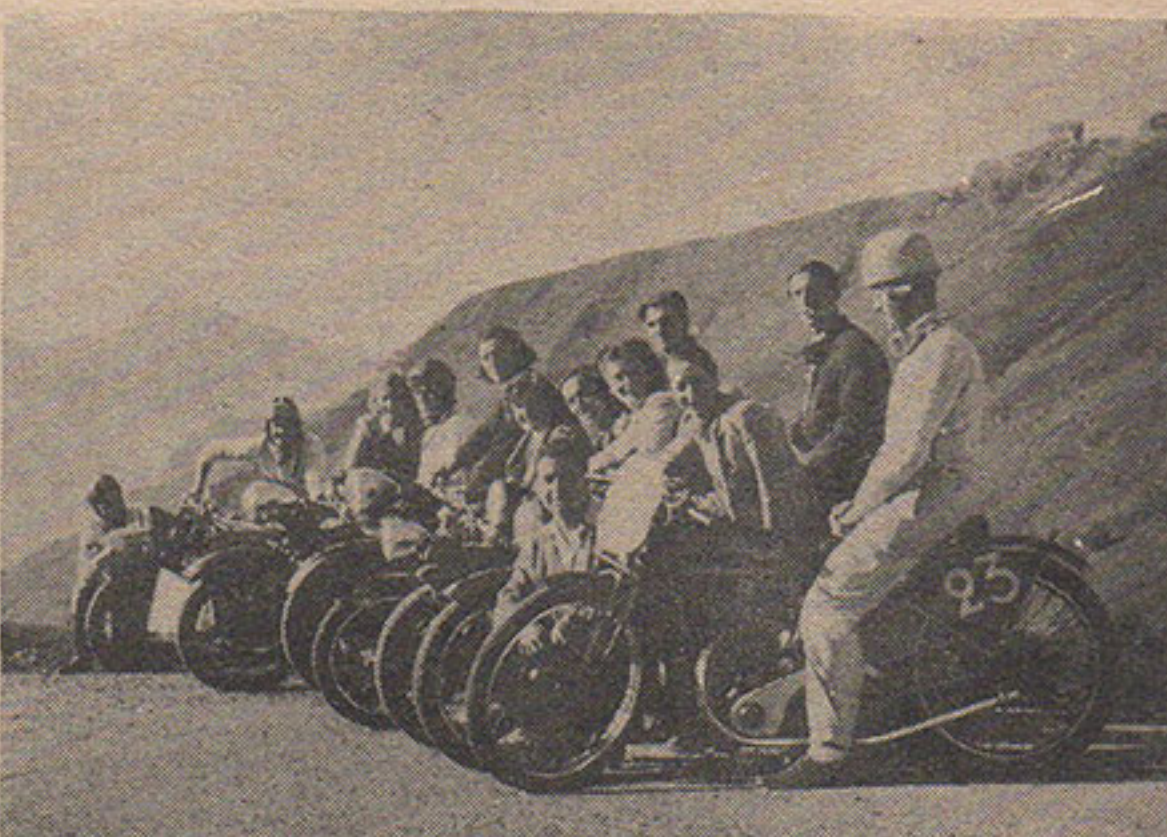
Dimanche 15 octobre : Sortie-promenade pour le ramassage des châtaignes à St-Nom-la-Bretèche. Départ du Siège à 8 heures 30. Retour vers 118 heures. Pique-nique en forêt si le temps le permet.

D'autre part, nos sociétaires sont priés de noter qu'à partir du mois d'octobre rentrant dans la période d'hiver il ne sera plus organisé qu'une seule réunion mensuelle qui aura lieu le premier jeudi de chaque mois, à 21 heures, au Siège social.

Renseignements et adhésions tous les jours à la Permanence du Siège social, Café Moderne, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon-sous-Bagneux (S.).

ROME-NICE-PARIS

Le Moto-Club de Nice organise du 12 au 14 octobre prochain un rallye de régularité Rome-Nice-Paris, soit une distance de 1.670 kms à effectuer en une seule étape. Renseignements, au MCN, 20, rue de France, Nice.



Un groupe de motards palois sur la route du col de l'Aubisque à Gourette.

ERRATUM

Le désir de donner immédiatement un compte-rendu photographique des nouveaux modèles exposés au Salon, nous a fait, par excès de précipitation, commettre quelques erreurs typographiques ou inversions de légendes. Page 690, au milieu et à droite : lire Alcyon au lieu de New-Map. Page 694, photo du haut : lire Gima au lieu de Jawa.

Il est évident que nos lecteurs, motards avertis, auront déjà rectifié d'eux-mêmes, mais ce n'est pas une raison pour passer sous silence des erreurs dont nous nous excusons.

MOTO-BALL

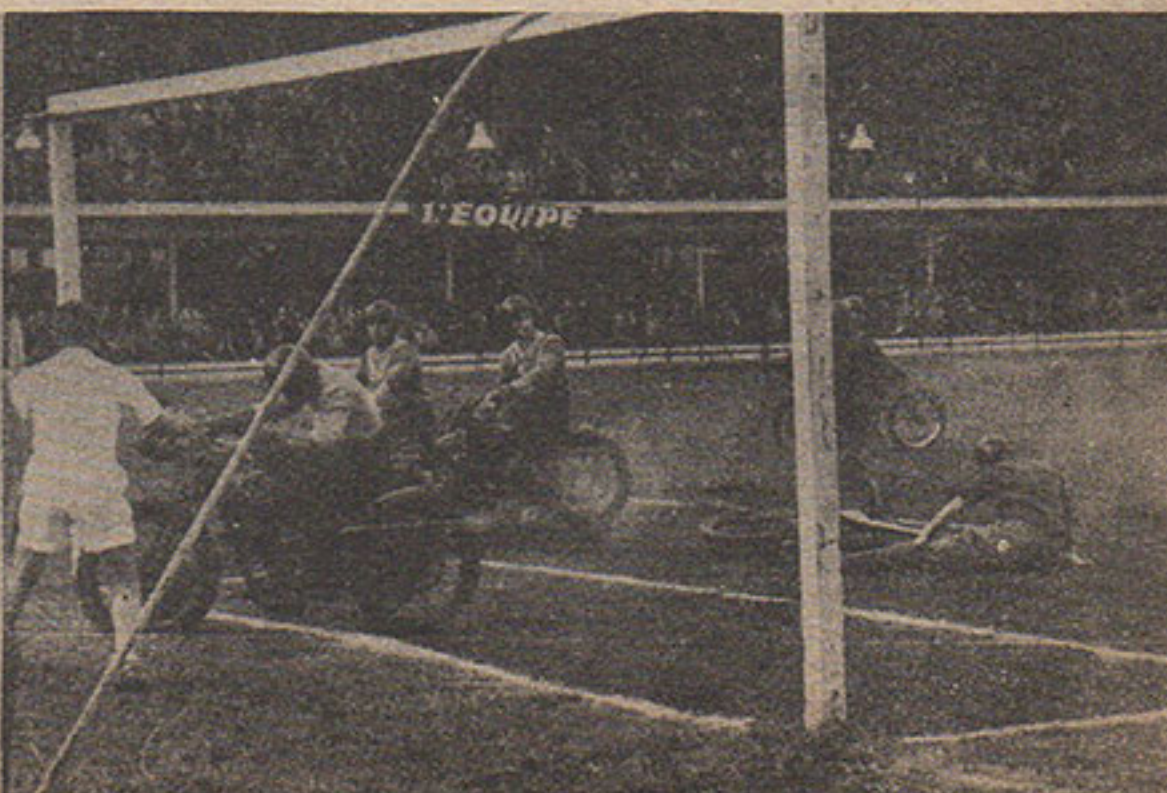
FINALE DE LA COUPE DE FRANCE

La coupe de France de Moto-Ball a été remportée par Carpentras, au cours d'une finale organisée au Cynodrome de Courbevoie, sous le patronage de « Moto-Revue » et de « l'Equipe ».

Au cours d'un match très disputé, Venturi marqua trois fois pour son équipe et Houlgate dut s'incliner sur le score final de 4 buts à 0.

En lever de rideau, un match opposait Courbevoie à Gennevilliers, après 40 minutes de jeu égal, le match se termina sur le score nul 0 à 0.

La remise de la Coupe au capitaine de l'équipe victorieuse et une phase animée du match.



Les Echos du Salon

CH. MOCHET

Sur leur stand est exposé le modèle CM 125 luxe.

C'est une petite automobile légère à quatre roues, avec deux places et un grand coffre.

Sa faible consommation, la simplicité de ses organes, en font un véhicule particulièrement économique.

Sa capote permet de sortir par tous les temps.

Deux fortes personnes sont très à l'aise dans cette machine qui surprend par son confort.

Nous avons noté comme caractéristiques techniques : Moteur 2 temps, 125 cmc., alésage 52, course 58. Allumage par volant magnétique. Carburateur automatique à niveau constant. Embrayage à disque sec. Changement de vitesse à trois vitesses et point mort. Refroidissement à air forcé par turbine. Roues métalliques, interchangeables, avec 5^e roue de secours garnie. Consommation 3 l. 5 aux 100 kms. Eclairage en marche par le volant magnétique, à l'arrêt par accumulateur chargé automatiquement par un redresseur.

Sa vitesse en pointe est 60 kmh. Toutes les côtes accessibles aux automobilistes se montent en première vitesse qui est suffisamment démultipliée.

Un détail important pour certains : Son conducteur est dispensé du permis de conduire.

L. ROY

Cette maison a été fondée en 1920. On y trouve un stock très important de cadres de toutes marques, des carters moteurs Terrot et divers, toutes les soupapes et les pignons de marques françaises.

Sortant des ateliers de Paris ou de Stains, tous travaux de réparation sont livrés avec bon de garantie.

Echange standard de cylindre, volant magnétique ou magnéto.

Le rayon d'accessoires et équipement contient toutes les nouveautés motocyclistes.

L. Roy est distributeur des grandes marques Gillet d'Herstal, Motobécane, Terrot, Monet-Goyon, Jonghi et bien entendu des sidecars Roy.

Remise aux agents

PENDANT LE SALON

L'acheteur d'un cyclomoteur ou d'une moto n'a que l'embarras du choix, parmi ce magnifique étalage de machines plus jolies et attirantes les unes que les autres.

Ce Salon est parfait, mais toutes les marques nouvelles n'y figurent pas, tel que Ronex, fabriquant ce moto-scooter de prix et conception bien révolutionnaires.

Ronex, qui avait demandé un stand en juillet, ne put l'obtenir, à son grand regret, ce Salon étant complet depuis le mois de juin.

Ce n'est pas un défaut que d'être jeune, mais nous pensons que les premiers pas de cette jeune marque Lyonnaise vont être des pas de géant, si l'on sait que le premier modèle qui sortira de ses ateliers dans un mois sera un 125 cmc., moteur Stainless, complété d'une boîte 3 vitesses Staub, cadre scooter double berceau, assurant à l'ensemble une stabilité et une tenue de route dans les virages qui laisse rêver et que lui enverraient bien des machines d'un prix double.

Cette tenue de route provenant de l'abaissement du centre de gravité (en-dessous de l'axe des moyeux), du moteur et des repose-pieds, par l'emploi inusité sur un scooter, de roues d'un diamètre de 540 mm., et d'une suspension bien révolutionnaire sur laquelle nous reviendrons prochainement. (Roue avant tirée et arrière monté sur parallélogramme).

Et l'on reste sidéré en apprenant qu'une telle réalisation avec pare-jambes, éclairage, grippe-genoux (comme sur une moto) ne coûtera que 59.000 fr.

NOS PETITES ANNONCES

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

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

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

MOTOS A VENDRE

CEDE arrhes 175 Motob. livr. de suite écr. M. Pierre 12 r. Bel Air, Villemonble (Seine).

SPLEND. side 500 FN M86 Gd Px 4 vit. sél. susp AR ét. nf très rap. av. rech. course sera vendue enchères publiques criée Maillot ETO. 66-75.

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

Motoconf. 175 avr. 50 rl. 8000 k. sac. cuir t.-sad out. compt. ds phare f. tél. sél. klac. ac. 115. Fournir 17 r. Frédéric Lemaitre-20e, mat. et soir 19h.

MOTOB. 125 cul. 49. Masquelet 10 bd de la Gare, Paris-13e.

TERROT 350 culb. méc. parf. px int. ét. nf. HUAU 1 carrefour La Fontaine, Viroflay.

ALCYON 100 b. ét. 2 t. 35. DUPUIS 14 r. Montmartre St-Ouen, Seine, soir de 18 à 20h.

Terrot 4 cv bn ét. pns nfs px 60. Just 27 al. Paul Lafargue Pavillon s/Bols ap. 19h.etsam.

DKW 500 bicycl. Challeil 112 av. République, Montrouge.

TERROT 175 culb. susp. arr. Baudelot 42 b. r. Friant-14e.

NSU 250 sup. cul. 1943. Rousely, Houilles. ARG. 65-43.

MONET-GOYON 100 b. ét. bas px cse mal. Totin 6 av. Rochefort, Bezons (Seine-et-Oise).

VOIT. élec. Peugeot. trans. à achever éq. compl. mot 350 FN Vagneu 76 r. Renouiller, Colombes ap. 18h. et sam.ap.mid.

HARLEY 750 luxé bleu chrom. dble selle 5 l. aux 100, m. AR mot. nf px 180000. SEG. 64-00

BMW R73 ét. nf or. av. ou ss side préc. urg. MARREC 92 bd Poniatowski Paris-12e.

V. Puch 250 mod. TF mai 50 t.-sad 6000 kms. Bourdon 4 r. Terre-Neuve, Meudon (S.-O.).

175 Motoconf. nve 1950. Guez 4 r. Sadi Carnot Asnières (S)

RUDGE 500 39 culb. 4 vit. sél. 3000 kms moteur refait parf. état général 125.000

BROQUANT TSF 5 r. G. Goublier Paris (2e) - Bot. 87-41

500 TERROT 4 paliers 150 kh. susp. arrière px. 140.000 SOUDAN-MOTOS, Yenne (Savoie)

500 NSU sup. cul. ét. nf. av. ou s. side Préc. Px tr. nt. Radio 20 r. E.-Zola Villeneuve St-Georges T. 679 acc. rep.

BMW R51 orig. mot. neuf 230 TRU. 14-68 sf samedi et dim.

MORGAN 6 HP t. b. ét. 55000 TERROT 4 HP lat. t. b. ét. 45000 Toussaint, Bresles (O.)

GN-RH. X800 f. tél. gar. V2 tr. b. ét. 110000 REMOND à Andeville (Oise)

Side Bernardet av. frein s. pns. 10.000 FRESQUET 40 r. St-Paul - 4e ARC. 20-77.

NORTON course (usine) 350 cc ACT mod. 39 susp. ar. ét. imp. vict. dans plus. circ. vit. tr. rap. KIBLER 115 Fg. de Colmar Mulhouse Ht-Rhin.

M.G. 4 cv av. side Salon 49. 185. vis. sf dim. Gar. 10 r. Montevideo, 16e. TRO. 69-69.

500 NORTON état neuf 110. Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx

P. 108 side Poinard tr. b. px int. 11 r. Bel Air, Cachan.

SIDE R. Gillet 750 ét. nf. Couillet 41 r. Beaubourg-3e.

PART. vd Jonghi 350 parf. ét. méc. S'adr. 28 bd Diderot-12e.

BSA 500 twin f. télesc. sus. ar. sac. cuir t.-sad tte beauté. sac. Juil. cse ach. voit.

BOFFY 78 r. Dutot - Paris

SIDE Précision porteur. Filloche, 87 r. Léo Frot, 11e.

350 COURSE 160. Ecr. Foulon Observatoire de Trappes (S.O)

NORTON 16H f. tél. éq. imp. 160. Rodier 8 r. Descartes-5e

BMW 198 ét. parf. chr. 100000 CARON 47 r. Léon Frot-11e.

OCCASION unique part. v. 350 lat. ent. rem. nf. 40. ou éch. ctre bon fusil. GOB. 46-29.

CSE dép. v Norton twin Dominator imp. 15000 k. 280. Larrible, 165 qual Valmy-10e.

K 500 sél. impec. 155. 19 h. Tostain 27 r. Clignancourt.

R. ENFIELD 350 culb. f. tél. ét. nf px 160. tél. ROQ.05-16

Motob. 125 culb. ét. nf. Seurin 30 r. de la Ohine-20e apr. 19h.

GN.-RH. 350 av. side machine accidentée. GOTFRIED 36 r. de la République Vanves (S.)

DKW 500 av. sid 140. vis. Café 13 r. de Thorigny-3e.

SUP. Terrot 125 FT fin 49. Jawa 250. Vau. 34-20 poste 211

DKW 250 nf ori. Klein 21 bis r. Bois Chatel, Neuilly Plaisance, Aut. Egl. Pantin 145.

Part. v. DKW NZ 350 ét. nf impec. écr. ou vis. dim. VERNE 33 r. H.-Martin Vanves S.

FN av. side 500 culb. 1 acces. 40000 ess. à volonté. FRESQUET 40 r. St Paul Paris-4e.

DKW 350 NZ ét. nf Concierge 2 square A. Capus Paris-16e

BMW R16 side Ber. Ecrire 56 rue Compans Paris-19e.

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

DKW DKW

Toutes pièces détachées auto et moto

Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83

— PARIS — (16^{me})

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

Pédalez sans effort vite et loin



AVEC LE MERVEILLEUX

DERNY

la nouvelle formule de la bicyclette et du tandem

DEMANDEZ LE CATALOGUE

DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé

Tél. DIDerot 76-01

PARIS (XII^e)

FN 500 cul. état neuf bas prix cause bes. argent BIRON 133 r. de Paris - Pantin.

V. 130. ou éch. c. 350 GN.RH. X culb. side Bern. roue sec. ens. impec. VIGNERON rue de Cabochon Blois (L. et Ch.).

V. D5 500 Gn.-Rhône av. side imp. tt orig. Mathe Vix Vdée

M. Goyon 250 2 t. Farnaut 59 r. Pologne St-Germain en L.

R. Gillet 1000 susp. ar. side Bernard. 48. roue sec pns nfs Px à déb. feral rep. pl. faib. ou vélo. Bernard. 16 rue Sébastopol Courbevoie (Seine)

Terrot 125 ent. équip. t.-sad sac cuir ét. nf 95. Tru. 67-33

350 Terrot b. ét. Durand 13 r. Potier, Rochefort (Ch.M)v.dim.

Side léger pour 250 imp. 15. MATIN 4 r. Planchat 20e.

M. Debon 500 culb. 48. Ferdinand MARIE 61 r. Paris Lilas

Cse dép. v. Harley D. 1200 pf. ét. 130 Viry 41 r Lecourbe-15e

BMW R71 imp. 200000 MAT-CHLESS télesc. b. ét. 115000 NORTON 16H splend. 130000 GILERA 500 lat. susp. ar.tr.

b. ét. 90000 VICTORIA sup.cul 4 vit. sélec. chr. ém. 125000. TRIUMPH T80 tél. b. ét. 140. BSA M20 rem. nve 140000.

A REMONTER 350 4 vit. sél. ARIEL, NORTON 16H Matchless BSA Gros stock piéc. dét. moteurs, boîtes, roues, cadres fourc. compt. anglais nfs

J.M. LE GOFF 2 r. Charles Lecocq, Argenteuil - Tél. : Arg. 18-37.

INDIAN 500 état impeccable. GILQUART 9 r. des Erables, à Robinson ou OPE. 56-50.

ON DESIRE ACHETER

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

Ch. épave SERTUM 500 lat. ROUSSEL 243 r. Crimée-19e

Moteur 5 ou 600 SAROLEA culb. et bte 4 vit. 500 culb. Ariel, Matchless ou BSA SOUDAN MOTOS, Yenne Sav.

MOTOB. 125 culb. susp.ar. f. tél. ét. indif. Lacôme 9 av. Montaigne (9e) de 9 à 18 h.

Ach. compt. ttes motos FAURIE 8 av. de St-Ouen Paris

Un moteur de Morgan ou de grosse moto Elle COMBETTES Villefranche (Aveyron)

ECHANGES

250 Puch nve + mot. ctr. BMW gr. cyl. ou voit. GAUMONT 18 r. Gl de Gaulle Maurecourt S. et O.

Ech. moto Dollard 500 ét. nf culb. 4 v. sél. 130. c. v. 6 à 10 cv. Alix 129 r. f. du Temple 10e

Triumph 500 all. comme nve susp. tél. av. ar. mot. compétition 1941, 2000 kms etre moto plus faible. ROBICHON Hôtel, Gien (Loiret).

VOITURES A VENDRE

1947 VOITURETTE sans permis 40000 comptant et 6 mois à trois mille RELAIS 30 Boul. Henri Sellier - Surresnes (Seine).

Amilcar 7 cv CI M3 pf. ét. pn nfs. méc. imp. SIX 17 r. Sadi-Carnot Bagnolet Avr. 34-92

DIVERS

V. 2 pns 550x85 nfs + velos Véron 73 r. R. Losserand-14e

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

A v. pièces et moteurs nfs Gn.-Rhône T AX2 800 cc. et 750 M. Josse Menesqueville E.

Cse maladie vd Dery tandem 1000 kms GRAIGNON 60 bis r. Haxo - Paris-20e.

V. tandem bon ét. mot. aux. Roussey 2 v. 21 r. Picpus-12e

F. tél. Matchl. nve 25. DANTE Pl. des Carmes Avignon.

TRI porteur Juéry 4 cv. 2 t. 300 km b. ét. méc. 45000. LA-RIBLE 165 quai Valmy-10e.

V. châssis side complet Ber. LAJUDI 6 r E.Renan Issy-Mx

Side Précis. châssis renf. av. gde cais. 25.000. 14 rue Danton Levallois Perret (Seine).

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, Per. 09-13. Réal. rect. d'embiel. Réal. cyl. disponib. embiel. et cyl. Peugeot P.105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc. et ttes marq. Pièces pour Chaise, Peugeot, Terrot, Motobéc. etc... Embiel. ttes marques culas. Peugeot Automoto A12 et ttes marques. Catalogue No 10 sur dem. Fournit. exclusiv. aux Agents seulement.

FONDS DE COMMERCE

PORTE MAILLOT

gde bout. arr. boutique cour dans immeuble nf à vdre en Sté prêt fonc. Bal. 62-20 NE-RET 30 rue la Boétie - (8e).



CHROME - CUIR

38, RUE DU CHATEAU-DEAU
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.



Les Ets BONNET

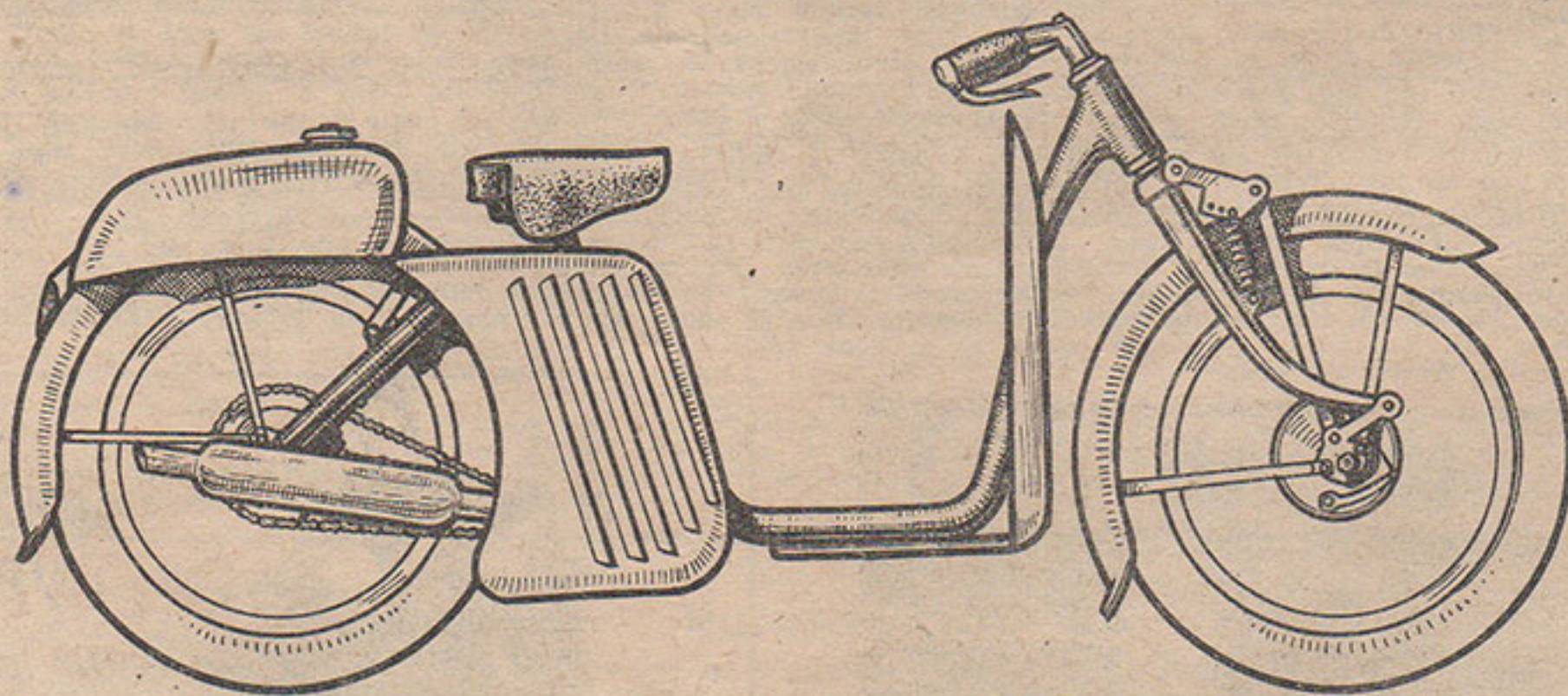
LIVRENT
SANS
DELAI

Le Velomoteur JONGHI pour 3.800 fr. par mois.
Le meilleur et le moins cher des velomoteurs
à sélecteur - 2 temps - 3 vitesses
80, av. du Général-Leclerc - BILLANCOURT
Renseignements 30 fr. timbres-poste
Catalogue : 50 fr. mandat poste au C.C.P. Paris 7141-46

Le véhicule utilitaire de demain...

que vous n'aurez pas vu au Salon, mais livrable dans un mois

La moto-scooter RONEX



50 cmc.
39.500 fr.

100 cmc.
47.000 fr.

125 cmc.
59.000 fr.

PRIX SPECIAUX de LANCEMENT GARANTIS
pour commande passée avant le 20 octobre

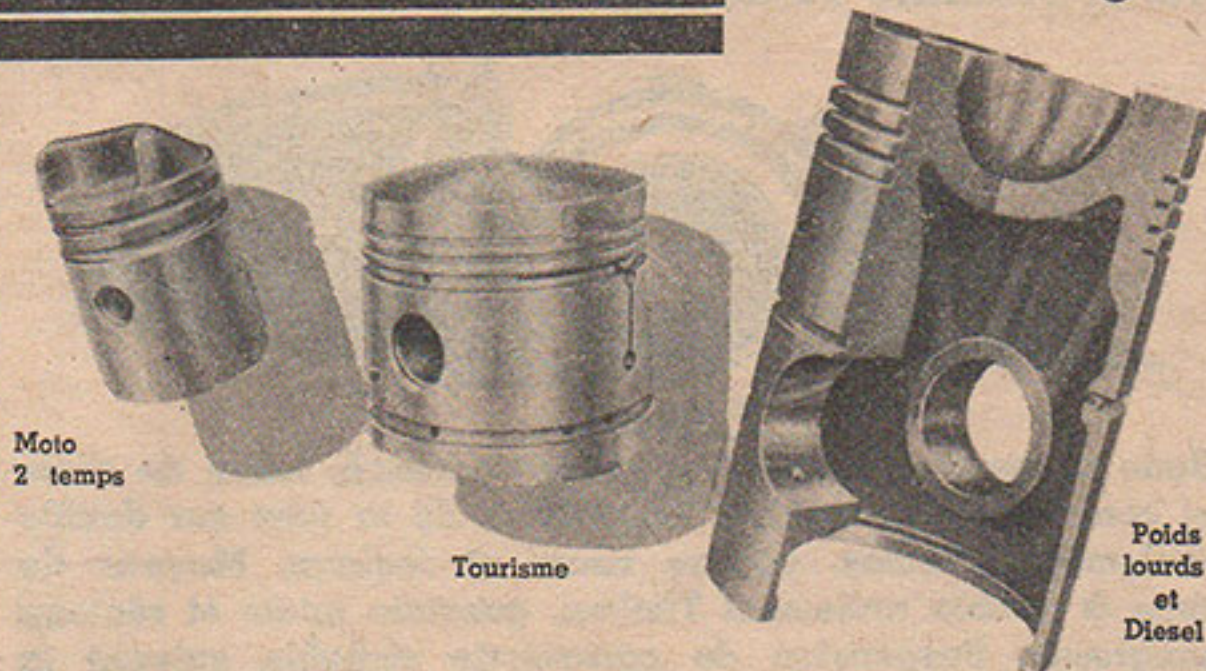
Ces 3 modèles avec changement de vitesse - Suspension intégrale avant et arrière - Roues de 540 - Freins tambour - Gros silencieux - Réservoir 7 l. - Pare-jambes - Grippe-genoux - Eclairage

17.500 fr. nos cycles, homme et dame avec
Suspension intégrale AV et AR.

Cycles RONEX VAULX-EN-VELIN (Rhône)
Vélocistes, n'attendez pas DEMAIN!

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^o Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : NORd 99-40

AVANT DE VOUS DECIDER POUR
VOTRE

Scooter Bernardet - Le Véhicule en vogue -

consultez

IMPERIAL-GARAGE

ORGANISATION MODERNE
LIVRAISON RAPIDE
VENTE A CREDIT

23, Bd DE COURCELLES — Tél. : LAB. 77-40

Volants magnétiques

SAFI

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

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

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

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

SERVICE REPARATION
ECHANGE STANDARD

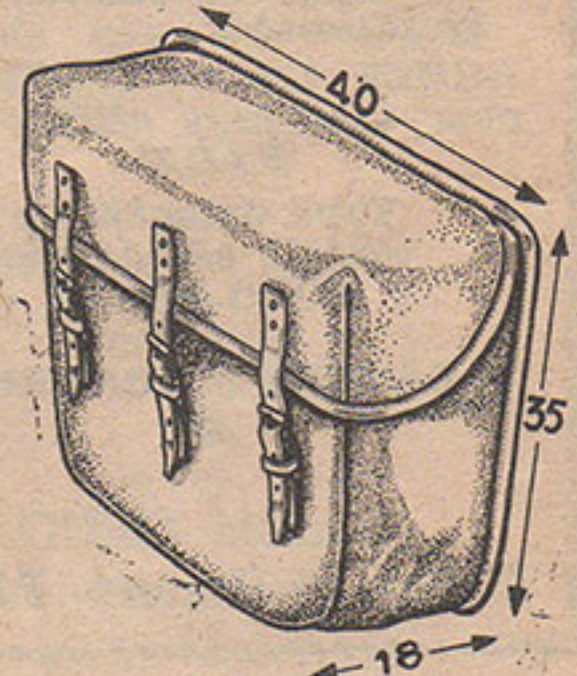
Société d'Applications
et de Fabrications Industrielles
21-23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX
Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

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

BOBINE SPECIALE MOTO

Sacoches BRAUN

Fabrication
Idéale
Renommée
Mondiale



GRAND LUXE

Entièrement bordées - Renforcées

Vache lisse 1^{er} choix

Adaptables sur toutes motos

La paire : **6.450 frs.**

Envoi contre
remboursement

PRIX PAR QUANTITES

Le seul artisan garantissant
sa fabrication et sa qualité **3 mois**

MOTARDS ET CROSSMEN

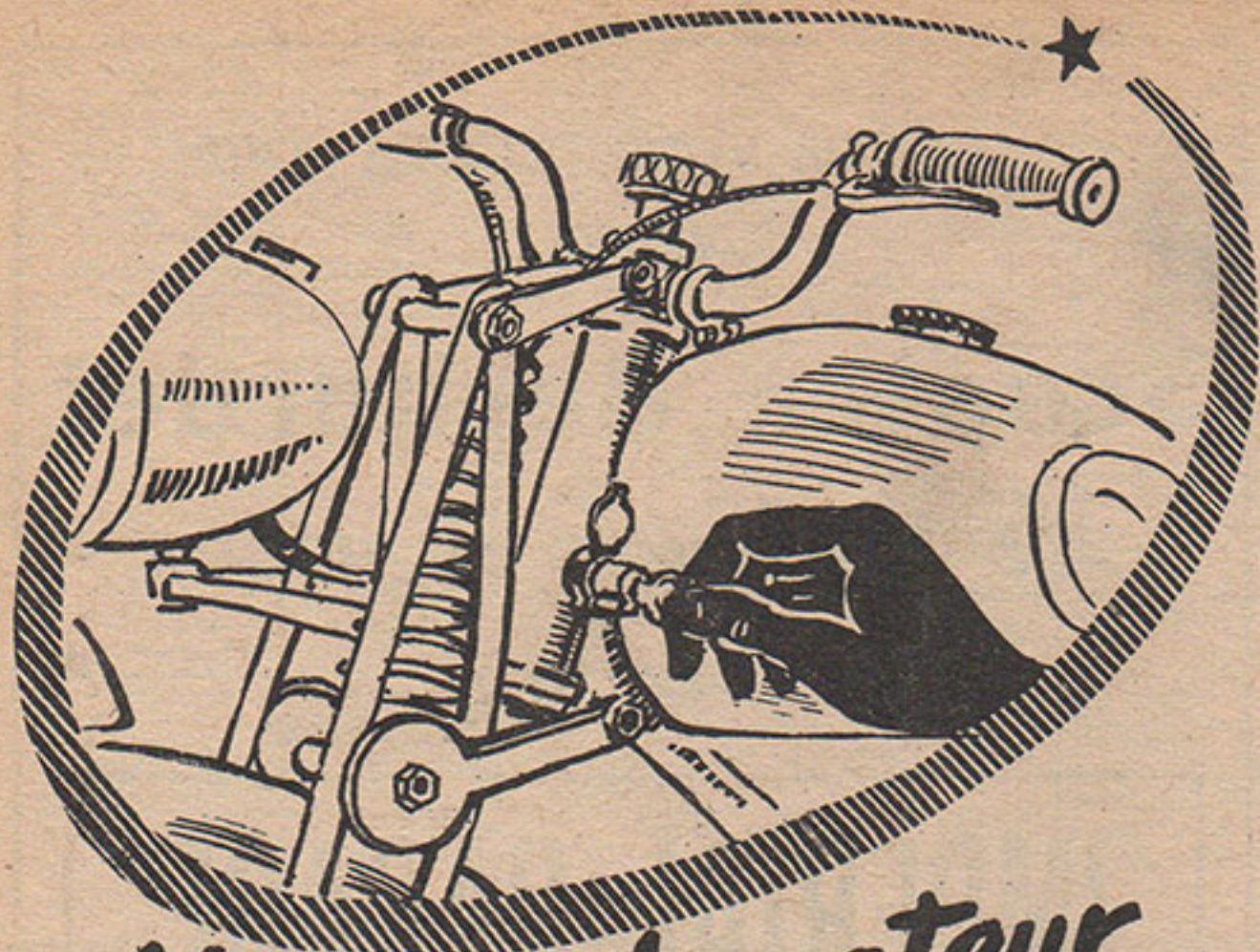
adoptez la CEINTURE SPECIALE BRAUN

Standard : 1.200 — Luxe : 1.700

BRAUN

89, rue de la Glacière
PARIS-13^e

Artisan-Fabricant



**Votre velomoteur,
votre moto..**

à l'abri du vol avec

L'ANTIVOL NEIMAN

qui bloque la direction

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

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

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 :
Société GENO
6, Fbg St-Honoré, PARIS



ANJou 12-38



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

C'EST LE CONFORT
SOUS LA MAIN
EN VENTE PARTOUT

SIEGES ARRIERE et SELLES AVANT
REGLABLES

Brevetés France et Etranger

MERAT

SURESNES

LES SEULS QUI PROCURENT...

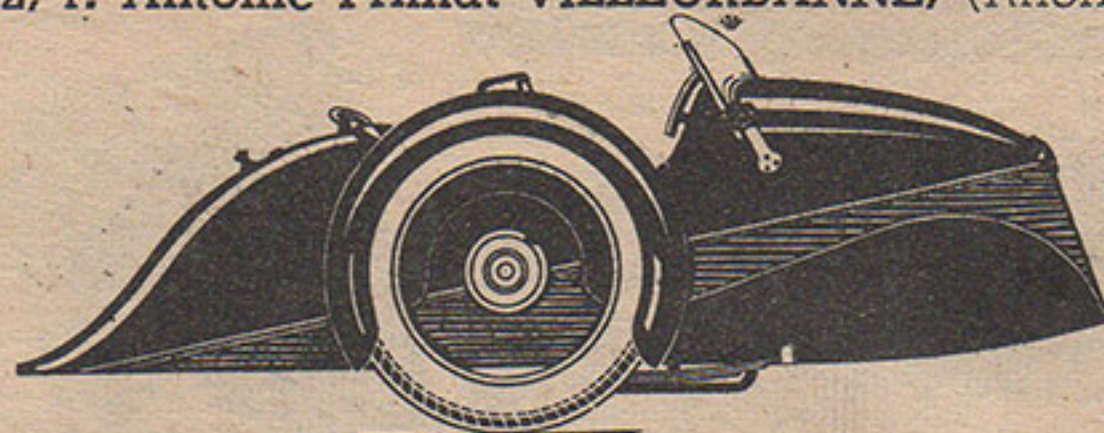
UN CONFORT PARFAIT !

Aucune marque de SIDECARS au monde ne peut vous assurer les perfectionnements techniques qu'ont réalisés pour vous :

LES ETABLISSEMENTS

Louis SIMARD & Fils

12, r. Antoine Primat VILLEURBANNE, (Rhône)



Roue suspendue « tirée » à ressort enfermé, tenue de route et confort incomparables. Suspension de la roue sur double roulement à billes, aucune usure ni réglage. Moyeux de roue à double roulement Timken, garantie totale et réglage progressif. Suspension de carrosserie réglable suivant la charge par ressort enfermé. Carrosserie grand luxe, avec grand coffre à bagages ouvrant, appuie-pieds, double main courante, pare-brise rabattable, dossier incurvé intérieur, sellerie grand luxe avec accoudoirs et poches, peinture deux tons cellulosique vitrifiée, accessoires et enjoliveurs de luxe.

ET TOUJOURS LA LIGNE LA PLUS ELEGANTE, LES SIDECARS LES PLUS SOLIDES, LES PLUS CONFORTABLES ET LES PLUS PRATIQUES, PLUS LEGERS ET MOINS CHERS

Vous choisirez donc un « SIMARD »
LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

Facilité de paiement sur demande

Agent général pour la Seine et la Seine-et-Oise
M. GRATECAP, 14, r. Danton, Levallois-Perret

Quelques agences disponibles

“ LIGHT 125 ”

CONSTRUISEZ VOUS MEME UNE VOITURETTE
sans permis de conduire

Montage facile à la portée de tout amateur

PLANS ET GUIDE COMPLET : 1000 frs

(par poste 1.100) - Chèque postal Moto-Revue 297-37
Edité par MOTO-REVUE, 12, r. de Cléry - PARIS-2°

DRESCHMOTOR

Motos DRESCH
D.F.R.

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX

ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON

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

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.

Assurez-vous

AU SERVICE
DES ASSURANCES

12, rue de Cléry, PARIS-2°

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

sont en exposition et toujours disponibles en magasin chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE
LIVRAISON RAPIDE — CREDIT

Toutes les grandes marques Françaises

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

OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

PASSEZ COMMANDE DES MAINTENANT
A DES CONDITIONS SPECIALES
DE CREDIT TRES AVANTAGEUSES

de votre **BSA**
aux **E^{ts} BONNET**

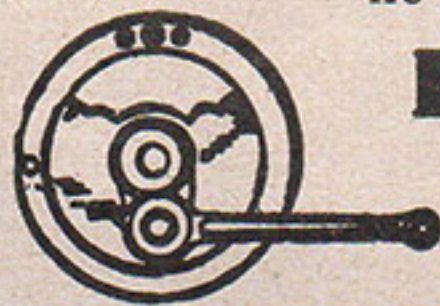
80 av. du Gal-Leclerc - BILLANCOURT (Seine)
ATTENTION ! certains modèles
ne sont livrables qu'au Printemps.
Métro : Billancourt Tél. : MOL. 15-46

BOITES DE VITESSES STAUB
PIECES DETACHEES
(AGENT GENERAL)

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES

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

AU SALON : STAND 61



PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23

PARIS-17^e — Tél. ETO. 12-46

Helyett

LA GRANDE MARQUE DES JEUNES

- Toujours imitée, jamais égalee -



Helyett

La grande marque des jeunes!

USINES. SULLY-sur-LOIRE - LOIRET, FRANCE

AU SALON : STAND 174 -- HALL 23-31

vous invite à venir admirer son vélomoteur HV 5 2 temps -
4 vit. avec sélecteur au pied, bloc-moteur Lardy 125 cmc.
et son Cyclomoteur HELYETT-VAP 48 cmc.

Usines et bureaux :

SULLY-sur-LOIRE (Loiret) — Téléphone 18
Succursale à CAEN - ROUEN - DOUARNENEZ
provisoirement 4, rue de l'Abbatiale - Tél. 48-87

LA PROVIDENCE DU MOTARD
ACTUAL - SPORTS

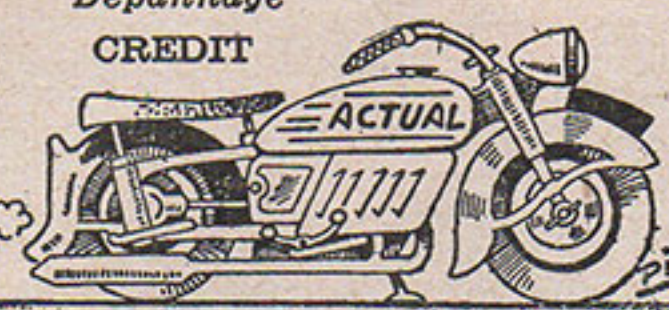
MARCEL FARAUS

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

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

Toutes réparations
Dépannage

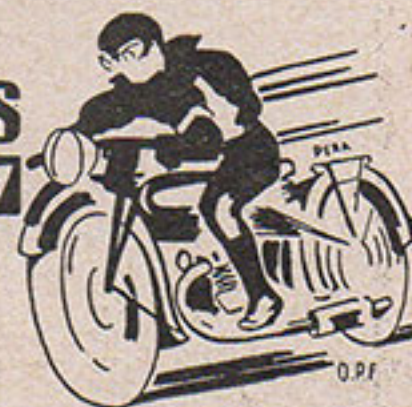
CREDIT



Le Spécialiste de la Moto
BARBÈS MOTOS CYCLES

98 RUE DOUDEAUVILLE TEL. MON. 96-37

EN VERSANT DES MAINTENANT PAR MEN-
SUALITES 50 % DE LA VALEUR DE VOTRE
MACHINE. LE RESTE ETANT PAYABLE EN UN
AN. VOUS AUREZ BIEN TOT LA MOTO DESI-
REE, JONGHI, RENE GILLET, GUILLER, ALMA,
etc... Ouvert tous les jours de 9 heures à 19
heures 30, dimanche excepté.



MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

Toutes marques Françaises et étrangères
SPECIALISTE B.M.W. - (51-2 et R. 25 Neuves)

H2T

HUILE 2 TEMPS

Spéciale

GRAISSE

SANS CALAMINER

LA PERLE DE LA BOUGIE

EVITE

97, RUE DE CHEZY - NEUILLY-^s/s - TÉL. MAI. 17-82

LA SOCIÉTÉ DES ÉTABLISSEMENTS

G.A.R.

S. A. R. L. AU CAPITAL DE 6.100.000 FRANCS
MAISON FONDÉE EN 1921

**8, 10, 12, 14, RUE WATTEAU
PARIS-XIII^e - TÉL. : GOB. 60-23**



*Vous conseille
ses modèles
pour
LA MOTO
LE VÉLO
et le
CAMPING*

CUISSARDS MOTOS | PONCHO CYCLISTE
TABLIERS SAPEURS | CYCLISTE RONDE
SEATLES | CYCLOTOURISTE
PÈLERINES | SPÉCIALE CAMPEUR

VENTE UNIQUEMENT AUX DÉTAILLANTS SPÉCIALISTES

H. de Caso