

38^e ANNEE. — 21 OCTOBRE 1950. — N^o 1.003

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

LE SALON
EN PHOTOS

Moto revue

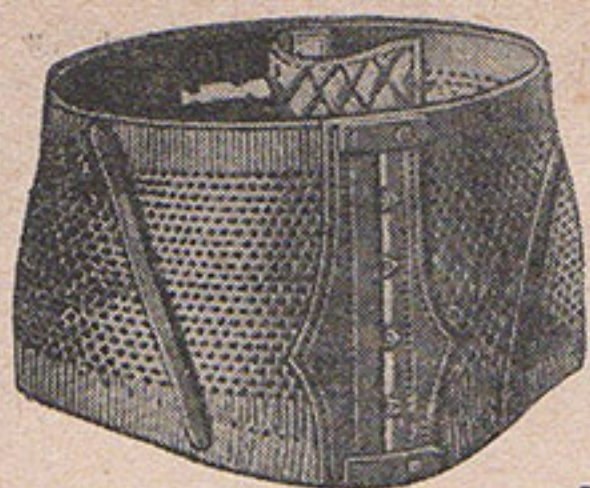


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C. G. POSTAL : 297-37

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

Un des clous du 37^e Salon : La 500 cmc. Sunbeam « écorchée ».

SEULE! la ceinture "règlable"



Anatomic

en tricot élastique

combat l'embonpoint
maintient les organes
et soulage les reins

Recommandée aux Automobilistes

Catalogue et échantillons de tissu envoyés franco sur demande

BELLARD-O-THILLIEZ, 24, Fg Montmartre, PARIS-9^e

Magasins ouverts de 9 h. 30 à 19 h. (Lundi à partir de 14 h.) Salons essayage

83 D K W 83



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

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

TOUJOURS DU DISPONIBLE !
les derniers modèles

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

sont disponibles rapidement en les
commandant à l'agent qualifié

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

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

VENTE A CREDIT

CHROME - CUIR

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

**TOUS VETEMENTS DE CUIR
POUR LA MOTO ET LA VILLE**

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

Catalogue gratuit sur demande.

M.G.

REDRESSAGE
ou Echange standard
Fourches et Cadres

Spécialité :
Réparation de
fourches télescopiques

20 ans d'expérience
dans le châssis moto

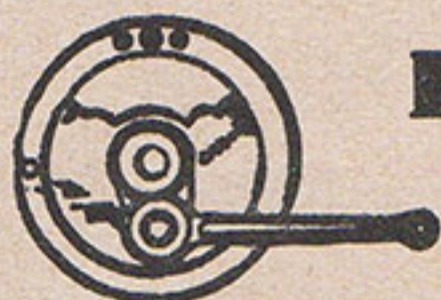
16, rue Louis-Rouquier
LEVALLOIS
PER. 60-64

**BOITES DE VITESSES STAUB
PIECES DETACHEES STAUB**

(AGENT GENERAL)

**REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES**

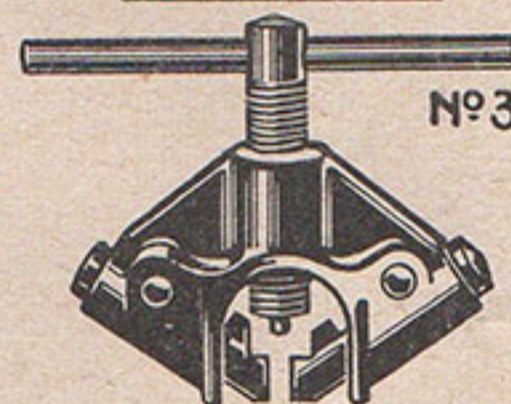
FOURNITURES : PISTONS COMPLETS, PIECES DETACHEES
ACCESSOIRES - TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES



PERTUISOT

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

**DÉRIVE-CHAÎNE
SAKER**



N°391

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

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

Le Spécialiste de la Moto

BARBÈS MOTOS CYCLES

98 RUE DOUDEAUVILLE TEL. MON 96-37

Un versement minime pour passer commande... et
vous aurez la certitude d'avoir votre machine à la
date désirée... - Larges facilités - Très long crédit
Jonghi, Guiller, René-Gillet, Alma, Motobécane, etc.
Ouvert tous les jours sans interrup. de 8 h. 30 à
19 h. 30, dimanche excepté. Rens. ctre 30 fr. timbr.

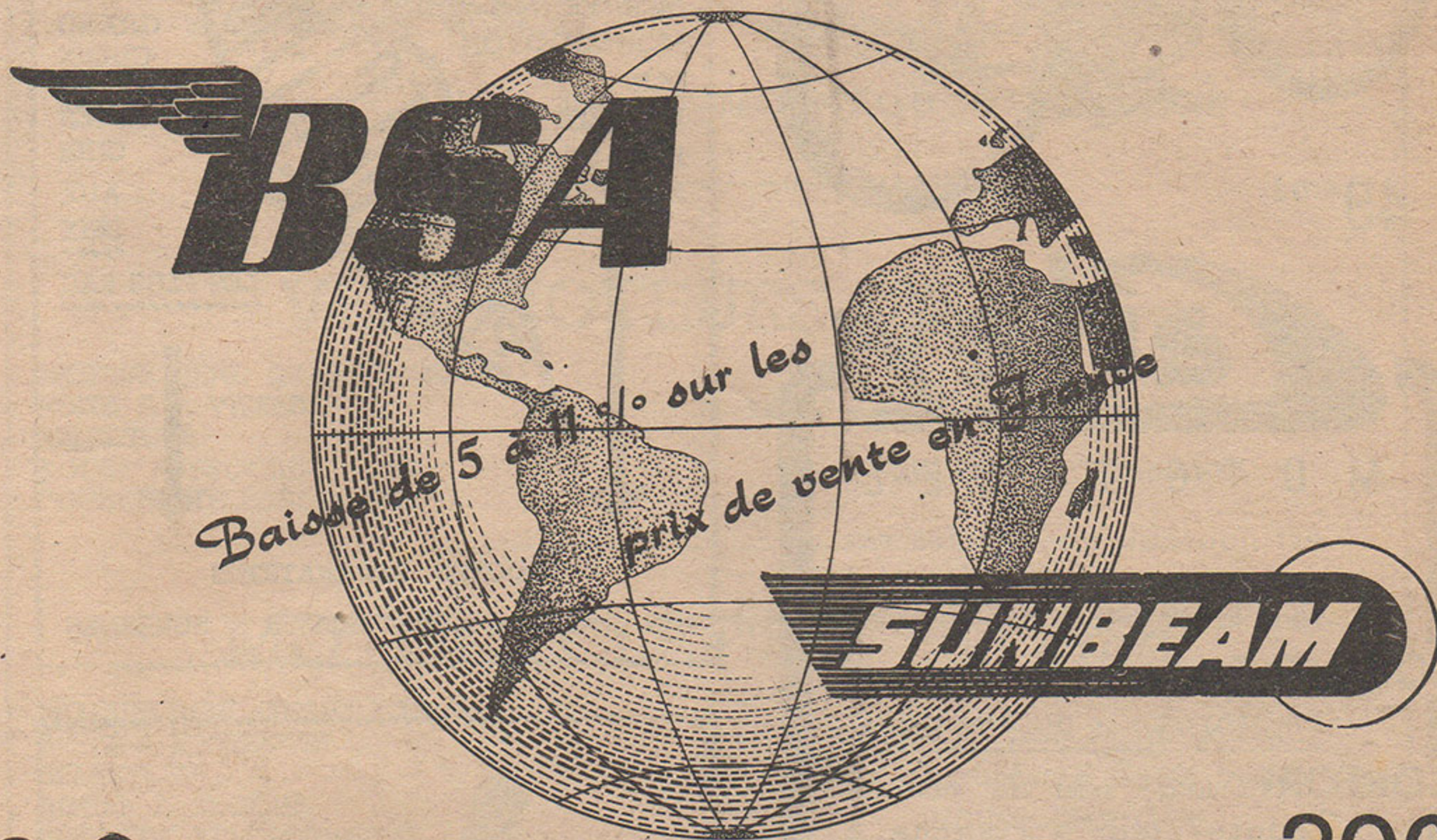


ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

Partout dans le Monde



20
MODELES
DIFFERENTS

Usines à
Birmingham
(Angleterre)

200
AGENTS
EN FRANCE

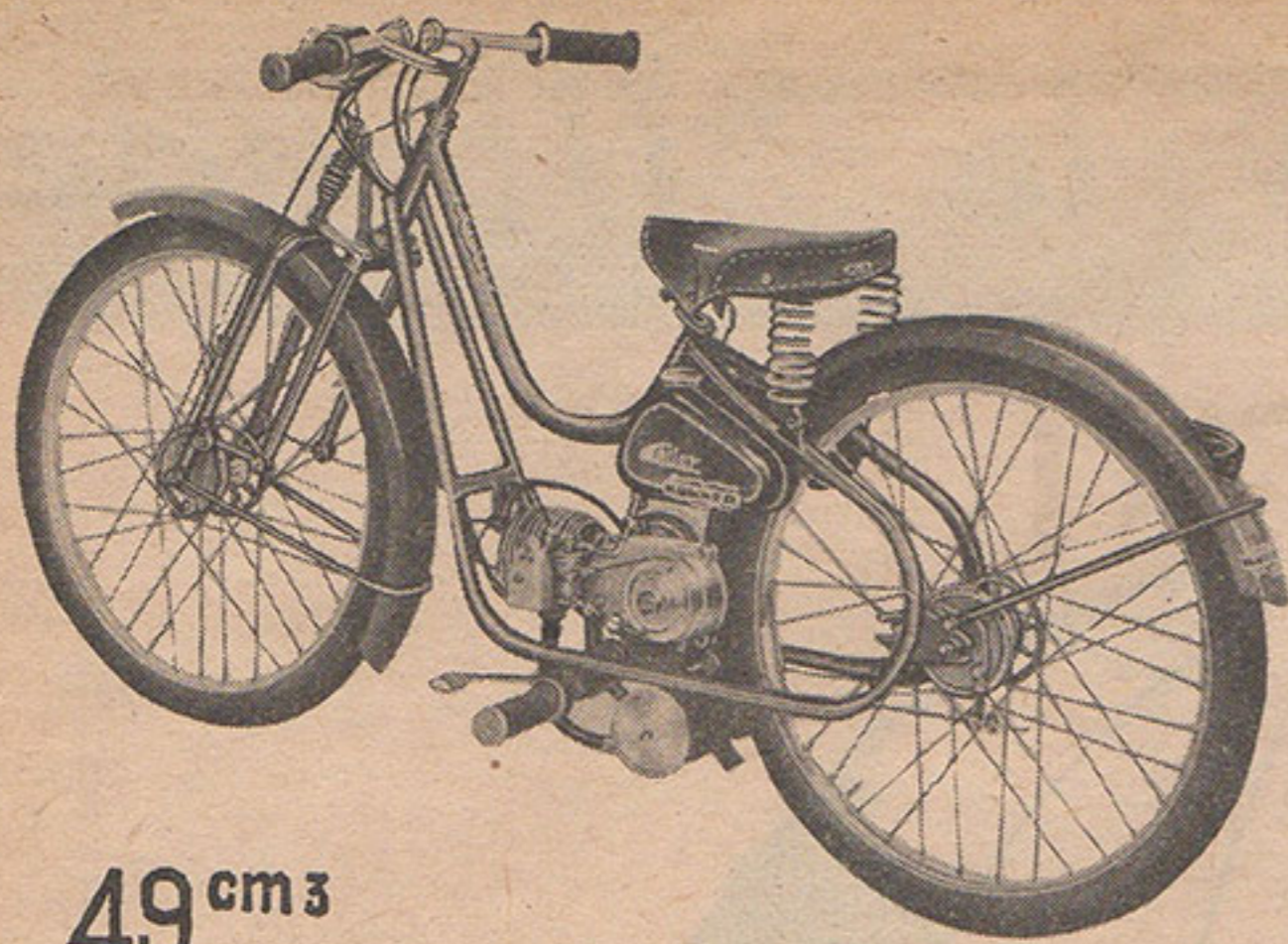
La plus populaire
La plus complète
La plus importante production
de motocyclettes
du MONDE !

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.



49^{cm³}

Carley

M O T O C Y C L E

est nouveau dans toutes ses conceptions. Il est perfectionné vers la simplicité de conduite.

SOUPLESSE: 2 vitesses (moteur spécial) embrayage automatique.

CONFORT: large selle de moto et repose-pieds - Fourche à lames minces et ressort central.

SIMPLICITÉ: changement de vitesses, accélérateur, décompresseur, à poignées tournantes.

M. ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES A CENON (VIENNE) Tél. 6 - SERVICES COMM.:
36^{bis} AVENUE DE L'OPERA, PARIS, OPÉ. 08-98

M. Rocher

le fabricant des machines à coudre
« PICTAVIA »

à canette centrale vibrante et rotative

LE SALON CONTINUE AVEC

ARDIE
AUTOMOTO
B.S.A.
GNOME-RHONE
GUILLER
MEISTER (Moteur ILS)
MONET-GOYON
M.R.
PEUGEOT
RENE-GILLET
SUNBEAM

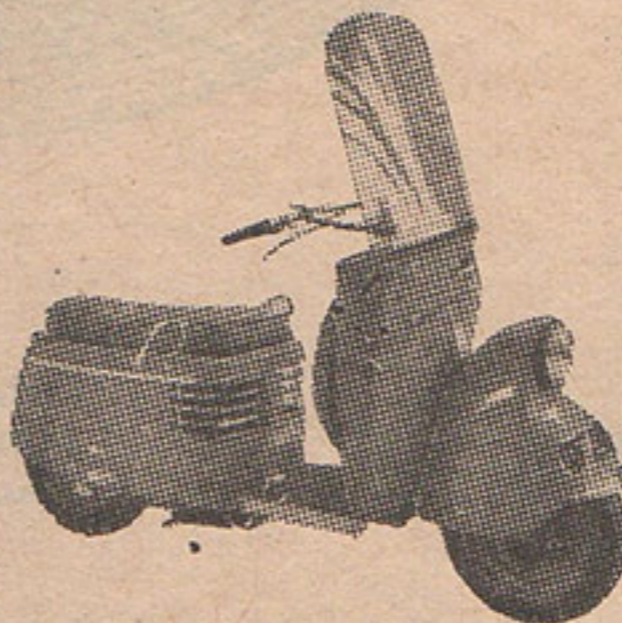
GRAND
CHOIX
de
SACOCES
CUIR
AUX
PRIX

LES PLUS BAS



TOUTES REPARATIONS

162, Boulevard HENRI SELLIER — SURESNES



SCOOTERS

Bernardet

125 cmc. et 250 cmc.

payables en
12 mensualités

Présentation et essai
des Modèles 1951

G. S. M.
Distributeur officiel

8, rue des Ecoles, 8
PARIS-5^e - ODE. 62-98

Atelier de Réparation
et pièces détachées :

12, rue St-Séverin, 12
PARIS-5^e - ODE. 50-91

RENE GILLET

126 bis, Av. Aristide Briand - MONTROUGE - ALE. 40-40

VELOMOTEURS 125 cmc.

MOTEUR RENE GILLET 2 TEMPS
BOITE A 4 VITESSES
SELECTEUR
ROUES A BROCHE
FOURCHE TELESCOPIQUE

DELAI DE LIVRAISON : TRES RAPIDE

PRIX TRES INTERESSANTS

MOTOCYCLETTES 250 cmc.

MOTEUR RENE GILLET 2 TEMPS
BOITE A 4 VITESSES
SELECTEUR
ROUES A BROCHE
FOURCHE TELESCOPIQUE

(Modèle en cours de fabrication.)

PRIX approximatif : 160.000 francs.

NOUS CONSULTER

MOTOCYCLETTES 750 et 1.000 cmc.

MOTEUR RENE GILLET 4 TEMPS
BOITE 4 VITESSES
ROUES A BROCHE INTERCHANGEABLES
SIDE-CAR BERNARDET 1 PLACE
ROUE SUSPENDUE

Modèles utilisés par de nombreuses
Administrations.

(Délais de livraison et tarif sur demande)

AGENCES DANS DE NOMBREUSES VILLES DE PROVINCE DEMANDEES

Agences Principales :

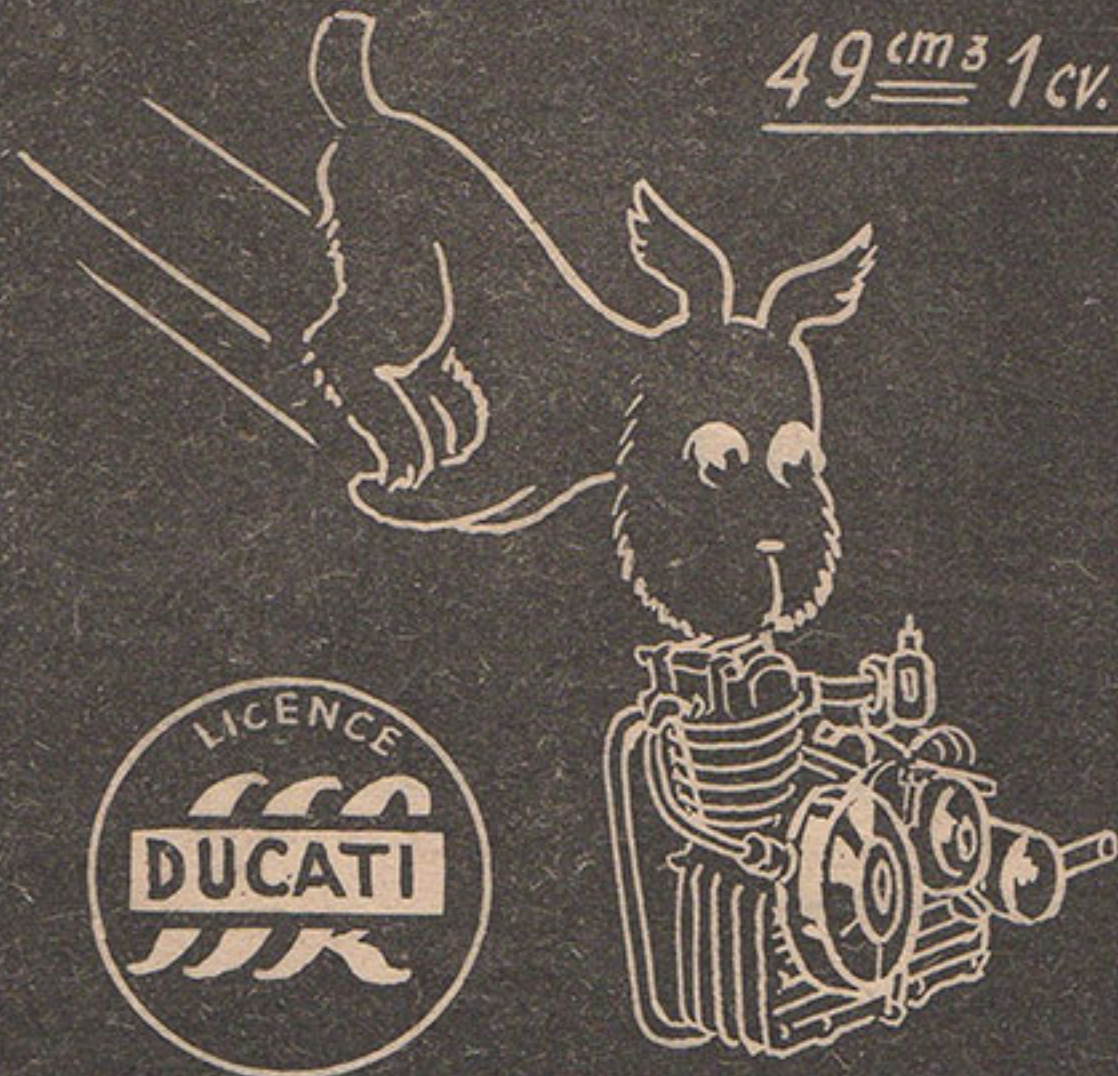
ALGER : De Tyssandier - Chemin des Crêtes - La Redoute
LYON : Morgie - 1, Quai Claude Bernard.
MARSEILLE : Berthe - 107, Cours Lieutaud.
GRENOBLE : Puétat et Neyroud - 2, rue de Turenne.
LENS : Claudotte - 26, rue Pasteur.
etc...

Passant les Alpes,

*détenteur
de tous les
Records mondiaux
de vitesse*

Muciciclo

49^{cm³} 1 cv. 1/2



*Le moteur auxiliaire pour
BICYCLETTE
qui avale toutes les côtes
SANS L'AIDE DES PÉDALES
est maintenant fabriqué en
FRANCE*

M. ROCHER

CONSTRUCTEUR

USINES A CENONS (VIENNE) (VIENNE) Tél. 6
Ses Caux PARIS, 36 bis Av. de l'Opéra. Opé. 08-96

Pour votre PEUGEOT

REFECTION D'EMBIELLAGES

REALESAGES DE CYLINDRES

Travaux garantis, exécutés
par Spécialistes. Délai rapide

TOUTES PIÈCES D'ORIGINE

P. 53 - 54 - 55 - 56 - 155 - 156

Accessoires Vélocoteurs et Motocyclettes

et VENTE DE BICYCLETTES,
VELOMOTEURS

TRIMOTEURS et MOTOS

PEUGEOT

C. G. C. I. M.

40, rue Louis-Blanc

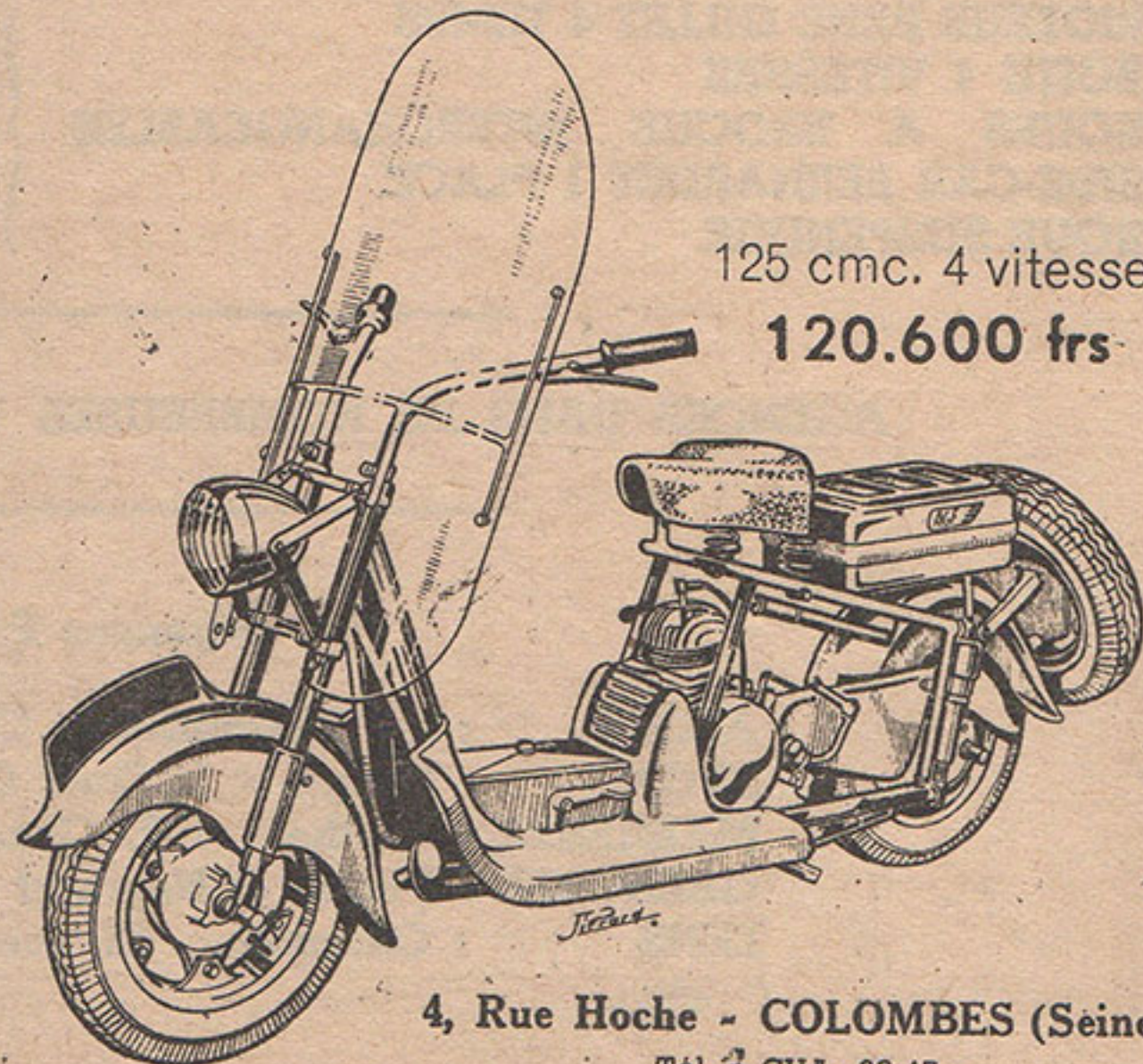
COURBEVOIE

Tél. : DEFense 11-38, 11-39 et 31-98.

AGF

Le premier scooter français

ÉLÉGANCE — QUALITÉ

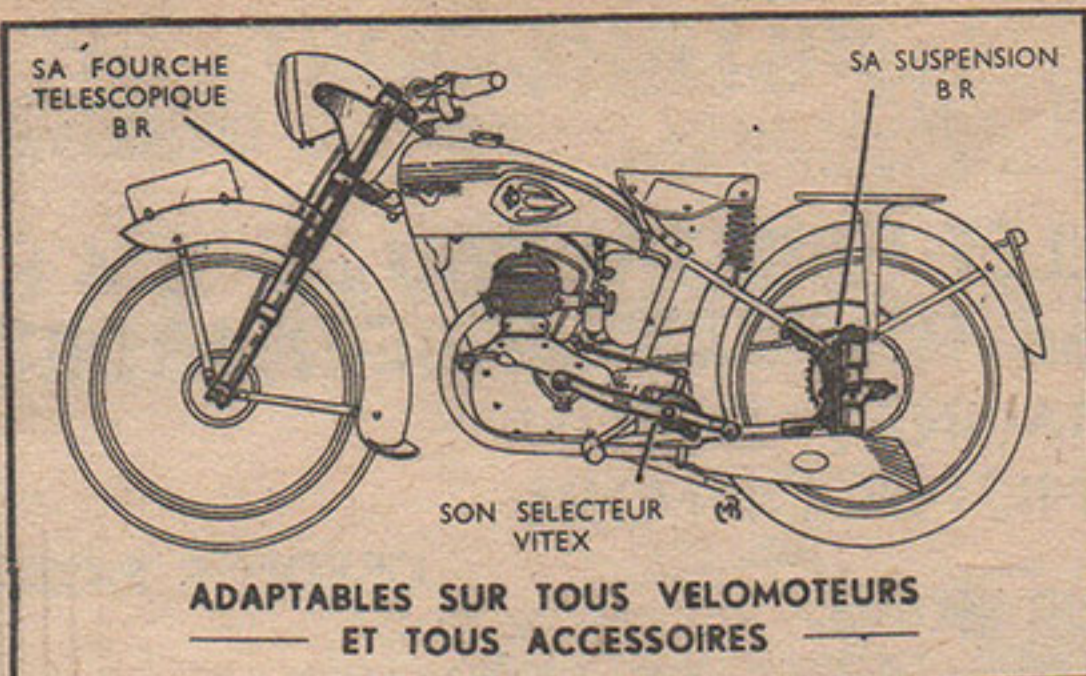


125 cmc. 4 vitesses

120.600 frs

4, Rue Hoche - COLOMBES (Seine)

Tél. : CHA. 08-47



AGENCES DIRECTES

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

Et la fameuse « MOBYLETTE » à 36.000 francs.

SPECIALITES :
REVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

PIECES DETACHEES ANCIENS & NOUVEAUX MODELES, ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

FOURCHE TELESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cmc.

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

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

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

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

Les motos

GUILLER

A. M. C...

...ont affirmé leurs qualités

en triomphant en 1950 dans :

PARIS - NICE

Catégorie 125 cmc. : 1^{er} ex-æquo DAUGE sur Spéciale Monneret (Fabrication Guillier).

Catégorie 175 cmc. : 1^{er} ex-æquo VALEYRE sur Guillier.

1^{er} ex-æquo P. MONNERET sur Spéciale Monneret (Fabrication Guillier).

COURSE DE COTE DE LA TURBIE

1^{er} P. MONNERET sur Spéciale Monneret (Fabrication Guillier). - 2^e VALEYRE sur Guillier.

CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE

1^{er} ex-æquo VALEYRE

BOL D'OR (24 heures)

Catégorie 175 cmc. : 2^e GUILLOT - 3^e VALEYRE battant le record de l'épreuve dans leur catégorie

TROPHEE INTERNATIONAL DE MONACO

1^{er} ex-æquo VALEYRE (1296 kms).

Carburateur AMAC

Volant magnétique SAFI

GUILLER Frères - Constructeurs - FONTENAY-le-COMTE

(VENDEE)

ROBERT KIENE 73, Quai du Point du Jour BILLANCOURT

Tél. : MOL. 64-02 — Pont de Billancourt

Dispose dans son magasin :

**PUCH 125-250 cc. - GILLET HERSTAL 250 cc. 2-4 t.
Scooter A. G. F. - Side-car HUMBLLOT et BERNARDET**

Livre rapidement : 125 cmc MAGNAT-DEBON
125-175 et MOBYLETTE MOTOCONFORT

EXPEDITION EN PROVINCE

CREDIT 6 MOIS

TOUT L'ACCESSOIRE POUR MOTOS
VOUS ASSURE LES REPARATIONS ET TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

LES MOTEURS 125 ET 175^{CM3}

4 TEMPS A CULBUTEURS — 4 VITESSES — SELECTEUR AU PIED

RECORDMEN DES BOLS D'OR 1949 ET 1950
Sont toujours à l'avant du progrès...

ALCYON
AUTOMOTO
GIMA
GUILLER
HUIN
MALTERRE
NEW-MAP

ÉQUIPENT LEURS VÉLOMOTEURS ET
MOTOS LÉGÈRES AVEC CES MERVEILLEUX
RACERS DE RÉPUTATION MONDIALE

Construits par les =

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE 9 RUE AGRIPPA D'AUBIGNÉ CLERMONT-FERRAND
TÉL : 46-20 — 46-21

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

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

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

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

ESSAI ET DEMONSTRATION DE LA
MOBYLETTE

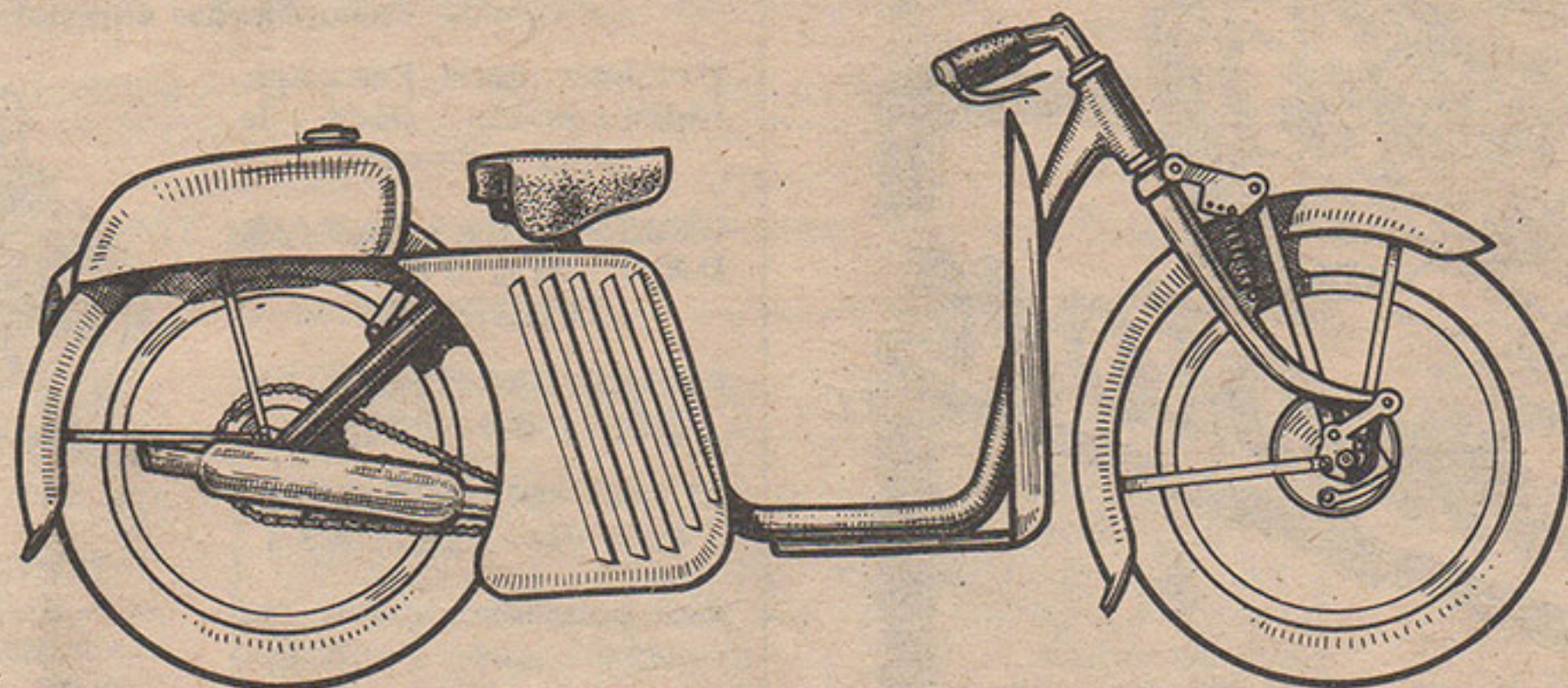
REPARATIONS

REPOSE CONTRE TIMBRE

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.

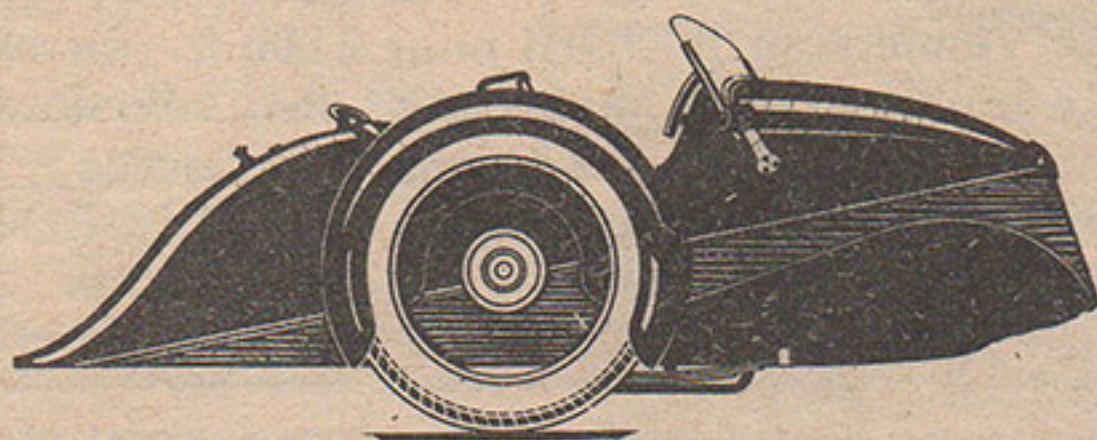
Cycles RONEX

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

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

Les Etablissements **Louis SIMARD et Fils**

12, rue 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

LES PLUS LEGERS ET LES MOINS CHERS

Vous choisirez donc un « **SIMARD** »

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

FACILITE DE PAIEMENT SUR DEMANDE

M. GRATECAP

Agent Général pour la Seine et la Seine-et-Oise
14, rue Danton - **LEVALLOIS-PERRET (Seine)**

QUELQUES AGENCES DISPONIBLES



Brampton
&
RENOLD

LES MEILLEURES CHAINES DE MOTOS DANS LE MONDE ENTIER



BRETOCYL GRAPHITE

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

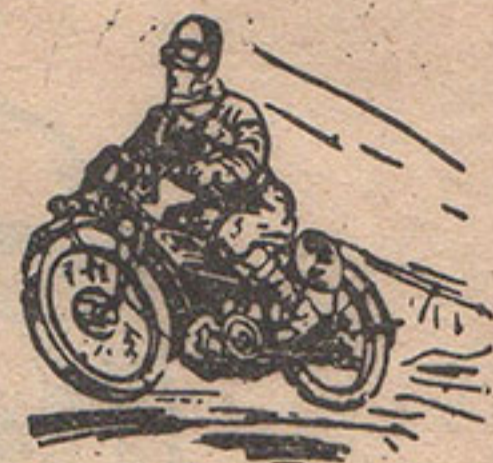
Précieux dans l'essence,
indispensable dans le
supercarburant.

GRAISSAGE PARFAIT
DES HAUTS DE
CYLINDRES

PROTECTION TOTALE
DES SOUPAPES.

PLUS D'ACCROCHA-
GES DE PISTONS.

Indispensable pour le
rodage des moteurs.




PUISSANCE
SOUPLESSE
SECURITE

En vente dans tous les garages,
Stations-Services, Motoristes ou
BRET-OIL qui vous expédiera
franco son coffret de 15 flacons
doses correspondant à 150 litres
d'essence, pour le prix de 675 frs.

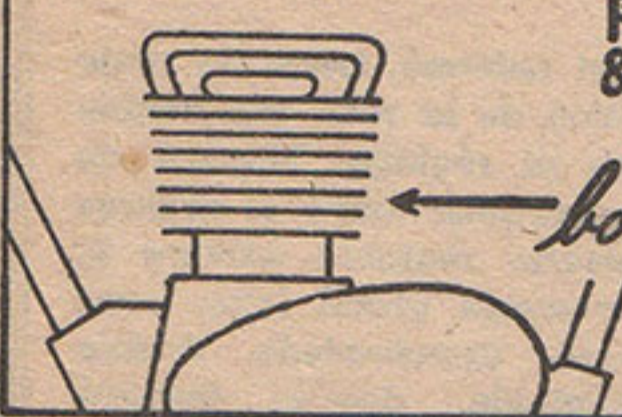
Société BRET-OIL

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




Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



*bonne compression
longue durée*



Les Ets BONNET

LIVRENT
SANS
DELAI

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

une fois de plus... LE SCOOTER DES RECORDS :

Lambretta

a donné une preuve éclatante de sa supériorité

RECORDS DU MONDE :

1 heure - Vitesse pure :	142 kmh. 100
12 heures - — :	132 kmh. 630
1.000 Miles - — :	133 kmh. 670

Voir « MOTO-REVUE » N° 1.002 du 14 Octobre 1950

F. A. S. IMPORTATEUR - DISTRIBUTEUR — 12, Av. de la Porte Champerret - PARIS-17^e

GALVANI 99-73

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

Moto revue

La Moto

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 25 francs

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

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

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

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

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

◆ ECLAIRAGE

REGLEMENTAIRE

En raison de l'augmentation très importante des accidents de la route, le Préfet de Seine et Oise vient de rappeler aux membres des forces de police sous ses ordres, la nécessité de redoubler de sévérité à l'égard des conducteurs de véhicules routiers inconscients des règles de sécurité. La circulaire préfectorale vise principalement les infractions au Code de la Route en ce qui concerne l'éclairage des véhicules automobiles. Donc, la tolérance admise ces dernières années du fait des difficultés d'approvisionnement est terminée. Mais le Préfet de la Seine et Oise prescrit désormais aux services de gendarmerie de réprimer avec la plus grande sévérité l'usage des lampes blanches pour l'éclairage « route ». (En raison d'application d'accords internationaux l'emploi des lampes jaunes n'est pas obligatoire pour les véhicules immatriculés à l'étranger et circulant sur le territoire).

Ces mesures sont applicables dans tous les départements et nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs de se mettre en règle ; plus qu'une obligation, c'est une question de courtoisie envers les usagers de la route.

◆ NOUVELLE MARQUE DE MOTOCYCLETTES

Une nouvelle marque de motocyclettes va être prochainement créée en Suède sous l'impulsion de l'Ingénieur Folke Mannerstedt qui auparavant était chef de production chez Hugsvarna. La principale production de cette firme sera une 500 monocylindrique à soupapes en tête commandées par culbuteurs. Sa principale caractéristique est son faible poids dû avant tout à l'emploi généralisé des métaux légers.

◆ LA 10.000^e IMME

C'est le 30 août 1950, en présence du Dr Siedel, Ministre du Commerce de la Bavière, que les Usines Riedel de Immenstadt ont sorti la 10.000^e moto légère Imme du type R. 100.

◆ NECROLOGIE

Nous avons le regret d'informer nos lecteurs du décès, à la suite d'une longue maladie, de Madame Jean Robé, femme du Président du M.C. Banlieue Nord.

« Moto-Revue » se joint à ses nombreux amis, pour témoigner à la famille, ses condoléances très vives.

La moto en hiver

C'est n'est pas sans une certaine appréhension mêlée de crainte et de regret qu'un grand nombre de motocyclistes voient apparaître le triste hiver, traînant avec lui son long cortège de jours pluvieux et froids. Beaucoup trop de motocyclistes à l'approche de la mauvaise saison, boudent à la route, ce long ruban qu'ils ont si agréablement parcouru au cours des belles journées ensoleillées et se détournent avec indifférence de leur moto, ne lui trouvant plus aucun charme et l'abandonnent pour plusieurs mois.

Cependant, parmi les fervents de la moto, il y en a qui ne redoutent pas la mauvaise saison. Ainsi nous aimons à rouler l'hiver et nous arrivons presque à préférer la route boueuse et déserte aux poussières de l'été. Et pourtant nous ne circulons pas dans une conduite intérieure-salon, mais sur notre humble monture. Et nous n'avons ni pare-brise, ni protège-jambes. Mais chaudement vêtu, rouler l'hiver est un plaisir. On a peut-être un peu froid aux pieds et aux mains, le nez est un peu rouge, les oreilles piquent, mais combien cet air glacé est vivifiant et comme il stimule l'énergie ! Et combien on apprécie, au terme de sa course, la douce chaleur du thé fumant et la tiédeur de son « home » !

Bien plus, nous éprouvons à rouler l'hiver un plaisir moral. Il nous a fallu triompher de notre paresse et n'est-il pas agréable d'affirmer son énergie ? Soumettre son corps à la volonté, n'est-ce pas là le but du sport ? N'y a-t-il pas une volupté certaine à triompher des éléments qui s'acharnent contre soi ?

Si peu de motocyclistes sortent l'hiver, c'est que la plupart redoutent le nettoyage de la machine après une randonnée sous la pluie. Honte à ceux-là que la paresse mène à délaisser leur machine de crainte d'être obligés de lui apporter des soins.

D'autres se refusent à effectuer des randonnées hivernales, estimant que la moto n'a de valeur que sous le chaud soleil d'été. Ce sont eux qui partent sur des petites motos surchargées les jours de fête où la circulation sur les routes est la plus intense et s'y conduisent comme des imprudents. Quelques-uns s'effrayent des difficultés que présentent les routes par temps de pluie et préfèrent la tiède quiétude du foyer à l'aventure sous la bourrasque.

La moto est actuellement de marche aussi sûre que la voiture, elle est si stable que la boue et la pluie ne sont pas à redouter ; aussi s'il acquiert la « froide » détermination de pourvoir à l'entretien de sa monture, chaudement vêtu et abrité par son équipement, le motocycliste peut goûter le charme des promenades hivernales.

◆ LE SOMMEIL AU VOLANT

Voilà un danger, grave entre tous, qui guette les conducteurs de voiture et, à un degré moindre de moto, effectuant de longs trajets. La sensation d'être emmené à un rythme régulier, aux secousses légères, oscillant ou berceur émousse la conscience à la longue. Chacun connaît ces phénomènes par son expérience personnelle, c'est chose courante lorsqu'on fait un voyage dans un wagon chauffé, au complet, toutes glaces levées, dans la pénombre et qui est plus, sans le stimulant de la conversation avec ses compagnons de route.

Les sons monotones tout autant que les mouvements du même ordre obscurcissent la conscience : le meunier endormi par exemple, se réveille à l'instant où s'arrête le bruit régulier de son moulin. Exiger trop de ses yeux à une action d'un autre genre, mais plus pernicieuse encore que celle d'émousser la conscience. Des conditions excessives d'éblouissement produisent une tenace envie de dormir. D'autre part, pour combattre ces facteurs d'assoupissement, le conducteur doit user de plus de force et de volonté. La lutte contre un état de fatigue ne fait qu'aggraver l'atténuation de la conscience et augmenter le besoin de dormir. Quoiqu'on fasse, ce besoin de dormir finira par avoir le dessus et seul le repos peut sauver la situation, car le réveil serait dans la plupart des cas effrayant.

◆ LES ROUTES EN FRANCE

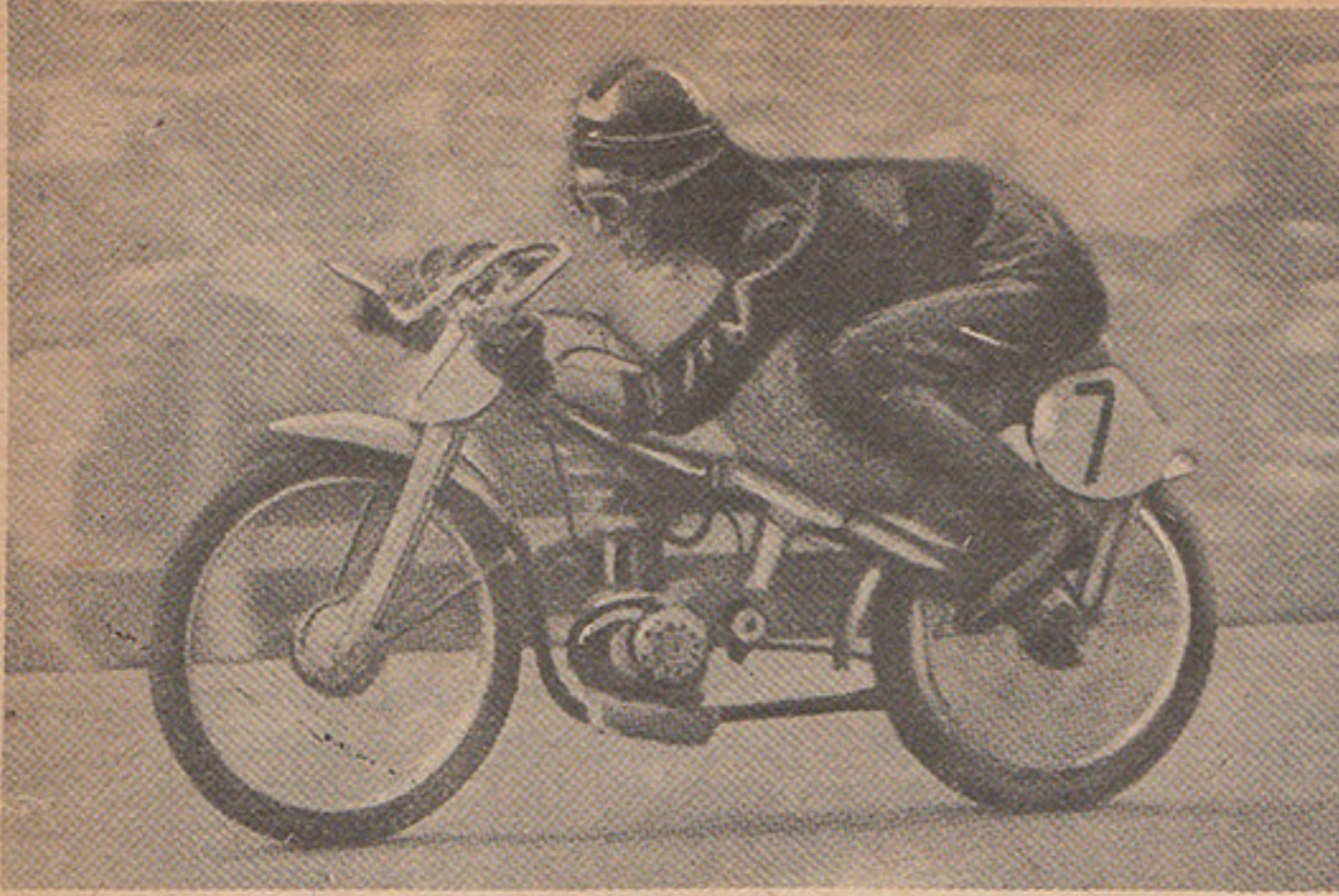
Le réseau routier français comporte environ 720.000 kms de routes ainsi réparties : 80.000 kms de routes nationales, 260.000 kms de routes départementales et enfin 380.000 kms de routes communales.

◆ PASSAGES A NIVEAU

Sur 40.000 passages à niveau existant en France, seuls 150 ont été supprimés durant les dernières 32 années, soit en moyenne, 5 par an. Dans ces conditions on peut calculer qu'il faudra environ 8.000 ans avant qu'ils soient tous supprimés.

◆ CONSOMMATION D'ESSENCE

La consommation de carburants du mois d'août constitue un record avec un total de 393.012 m³, se décomposant en 369.175 m³ de carburant auto ordinaire et 23.837 m³ de supercarburant ternaire.



Un cyclomoteur gagne une course à près de 60 kmh. de moyenne : le Motom de Quaiotti au circuit de Bologne.

Par-ci, par-là

En effet, la Commission Interministérielle préposée à l'examen de ce projet s'est déclarée favorable à l'immatriculation envisagée, mais défavorable au rétablissement du permis de conduire pour les motos légères. Elle insiste seulement sur l'observation de la limite d'âge fixée à 16 ans pour les machines de 125 cmc. et au-dessous et 18 ans pour les cylindrées supérieures.

De toutes façons, on peut être assuré que les législateurs feront tout ce qui est en leur pouvoir pour ne pas créer de difficultés au public « motorisé » et qu'ils simplifieront au maximum les formalités d'immatriculation. D'ailleurs, en ce qui concerne la vente de machines neuves, c'est l'usine elle-même qui s'en chargera.

Quant aux bicyclettes à moteur auxiliaire, jusqu'à 49 cmc., elles sont considérées au même titre que les bicyclettes simples et par conséquent uniquement assujetties au paiement de la taxe de circulation.

◆ UN NOUVEAU SYSTEME DE SIGNALISATION EN ALGERIE

L'Algérie, pays tout indiqué pour le tourisme d'hiver, puisque les zones tempérées y côtoient les sommets neigeux et les sables chauds, tente une expérience de panneaux lumineux de signalisation qui doivent donner à ses routes une sécurité parfaite.

Sans aucune installation électrique, ces panneaux répandent une éclatante lumière aux croisements et aux virages dangereux, grâce au procédé optique de « Scotchlite ». Les rayons lumineux envoyés par les phares des autos sont par ce procédé renvoyés à l'endroit d'où ils sont partis, donc immédiatement perçus par le conducteur de la voiture. Ce système optique est formé d'un film en matière plastique à base de résines synthétiques dans la surface duquel les billes de verre minuscules sont enchassées et saillent légèrement. D'un diamètre de 7,5 microns, ces billes ne sont pas jointives et leur nombre atteint 3.000 par cm². Le fond sur lequel elles sont enchassées et qui provoque la réflexion totale des rayons lumineux, représente un miroir qui peut être coloré de diverses teintes ou en noir et blanc. Cette signalisation, visible de jour comme de nuit, est perceptible à 100 m., ce qui laisse largement le temps à l'automobiliste pressé de connaître l'obstacle ou le danger qui le menace. Eclairé de face, ce signal est même visible à 1 km.

Les expériences ont commencé en Algérie il y a quelques mois avec diverses couleurs. Si elles sont concluantes, on pense que le réseau routier algérien sera bientôt doté de ces ultra-modernes moyens de signalisation routière.

◆ UNE NOUVELLE MACHINE DE COURSE ALLEMANDE : LA 350 HOREX

Ce n'est pas sans étonnement qu'on a vu à Hanovre une Snell-Spéciale qui n'était plus toute neuve suivre de très près les nouvelles machines anglaises et terminer seconde malgré une avarie au piston. Quant à la nouvelle 350 Horex, le moins qu'on puisse dire c'est qu'elle a fait excellente impression et on peut regretter qu'une rupture de la cuve de carburateur l'ait éliminée presque dès le début de la course. En réalité cette machine permet les meilleurs espoirs en 350 et on ne peut que rapporter à son sujet les paroles de Schon qui la pilotait : « Je pus rattraper, malgré un mauvais départ, rattraper les machines anglaises et suivre sans peine la plus rapide d'entre elles ».

Serions-nous en face d'un deuxième cas Husqvarna ?

Faisant fi de toute théorie relative au moteur à haute puissance spécifique, la 350 Horex utilise des poussoirs au lieu d'un arbre à cames en tête. Alors que de nos jours une telle distribution passe pour être la condition *sine qua non* d'une commande parfaite des soupapes, une telle machine ne pouvait manquer de faire sensation, d'autant plus que des ressorts de soupapes hélicoïdaux remplacent les ressorts en épingle à cheveux devenus classiques en course. En outre, au regard des conceptions actuelles, elle est dotée d'une très longue course et on y trouve le petit carter bien connu avec le léger volant particulier à la marque Horex. Le cylindre est en alu, la culasse en bronze. Quelles dimensions peuvent donc avoir les soupapes si l'on considère le petit alésage de ce moteur ?

Le carburateur par contre est placé très haut ; corrélativement, la tubulure d'admission peut atteindre la soupape d'admission en ne faisant qu'un coude de très grande courbure : c'est là la condition indispensable d'un bon remplissage, jusqu'à présent. Il est vrai que le moteur est « perché » un peu haut dans le cadre. La machine est équipée d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière également télescopique de marque Regina, condition dont trop peu se sont souciés. Autre détail : la boîte Burman à quatre vitesses provient de la 250 compétition du coureur Schon. Un réservoir aluminium et une selle légère, mais de grandes dimensions complètent cette machine. Son

pooids total est de 120 kgs, valeur vraiment faible pour une moto de cette cylindrée et qui ne le cède que de très peu aux meilleures réalisations italiennes. Déjà à l'entraînement on a pu se rendre compte que le moteur tournait à merveille. Le coureur Schon qui l'a pilotée estime qu'il dépasse aisément les 8.000 t.-m. et tous ceux qui l'ont vue passer devant les tribunes lors de la course de l'Eilenried pensent qu'elle pourra se mesurer avec succès à la plupart des machines étrangères.

◆ UN SCOOTER AMERICAIN PLIANT

La firme Orgyle Manufacturing Corporation (Illinois, U.S.A.) construit depuis peu un intéressant modèle de scooter pliant, entièrement réalisé en tôle emboutie. Ce scooter, connu sous l'appellation de « Cub » est équipé d'un moteur deux temps disposé horizontalement et surmonté d'un réservoir supportant la selle. Cette machine ne possède pas de changement de vitesse, mais un embrayage automatique.

Le « Cub » qui fait du 40 à l'heure consomme environ 3 litres de mélange aux 100 kms.

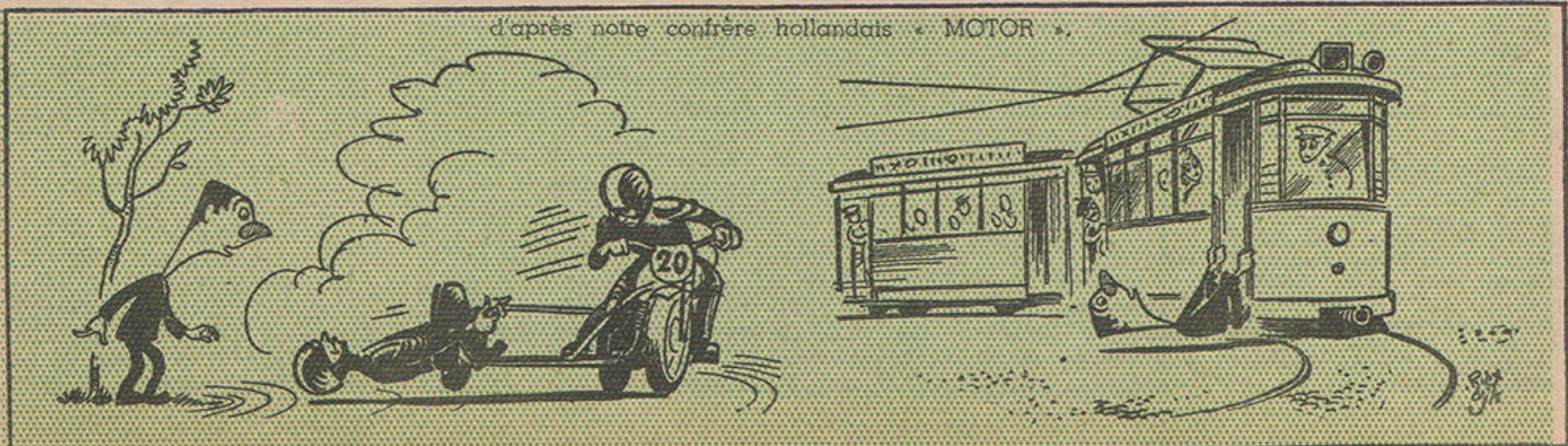
◆ EN ITALIE : NOUVEAU CODE DE LA ROUTE

Le Code de la Route actuellement en vigueur en Italie ne fait aucune distinction en matière de cylindrée, mais il paraît que le nouveau code en préparation sera à la fois plus complet et plus précis ; en outre, sera prévue l'immatriculation obligatoire de tous les types de motocycles.

En outre, la législation italienne se montrera plus large et cherchera encore à faciliter les changements de propriété en matière de véhicules.

En raison du nombre toujours grandissant de motos légères et de bicyclettes à moteur auxiliaire (il circule en Italie environ 270.000 motos légères et 150.000 moteurs auxiliaires) le Ministre des Transports avait proposé, l'année dernière, un projet de loi tendant à l'immatriculation obligatoire des motos légères. Ce projet était appuyé par le Ministre des Travaux Publics et de la Justice. Pour de multiples raisons, ce projet n'a pu prendre corps ; mais il ne fait pas de doute qu'il sera inclus dans le nouveau Code de la Route qui verra probablement le jour en 1951.

d'après notre confrère hollandais « MOTOR ».



AU moment où va s'élaborer le calendrier sportif pour 1951, nous sommes allés, sur la suggestion de nos Lecteurs, interroger son président, Monsieur Pérouse et le prier de nous rappeler quelques points d'histoire.

En son absence, Monsieur Violet, Vice-Président de la F.F.M. et Président de la Commission des Sports annexes, a bien voulu retracer l'histoire de la Fédération. Laissons lui la parole :

— « La motocyclette apparut pour la première fois en course, en France, dans Paris-Toulouse, en 1900. Puis vinrent Paris-Berlin (1901), Paris-Vienne (1902), Paris-Madrid (1903).

A partir de 1904, et pendant quelques années, les courses motocyclistes furent organisées par des Clubs qui s'étaient créés à Paris et dans les principales villes de Province, Lyon, Marseille, Roubaix, Bordeaux, etc. En 1913, le mouvement motocycliste s'étant considérablement développé, l'Automobile-Club de France, d'accord avec les représentants des Clubs Motocyclistes et les Constructeurs de motocyclettes, créa l'Union Motocycliste de France, Fédération groupant la totalité des éléments intéressés au développement de la Motocyclette.

En effet, il faut tout d'abord mettre en lumière la différence fondamentale qui existe entre un Sport Motorisé et un Sport Athlétique. Alors que dans le second, la valeur de l'homme constitue le seul critère de classement, dans le premier, elle n'intervient que pour une partie, la valeur de la machine entrant pour une large part dans le résultat final.

Cette constatation a conduit à la formation d'un Comité Directeur composé en parties égales de représentants dont la moitié représente l'élément machine, la seconde moitié représentant l'élément humain. La première moitié est donc élue parmi les représentants des Constructeurs et des Techniciens, la seconde parmi les représentants des Clubs Motocyclistes.

Comme dans toutes les Fédérations, le Comité ainsi constitué élit son Bureau, ses Commissions, etc...

Au deuxième échelon, nous avons les Ligues Régionales, dont le Bureau est élu uniquement par les Clubs de la Région, qui servent de trait d'Union entre leurs Clubs et le Bureau Central et fournissent de ce fait, un travail dont l'importance grandit de jour en jour.

Enfin, au troisième échelon, les Clubs.

C'est bien entendu de ce troisième échelon et par voie d'élections successives, que partent ceux qui, finalement, accéderont au Comité Directeur, côté Clubs.

Les buts de la Fédération ? On peut les résumer en une phrase : tout faire pour encourager le développement du Sport Motocycliste. Or, pour qu'un sport, quel qu'il soit, se développe, il faut l'organiser et le préserver de l'anarchie. Les moyens préconisés peuvent parfois différer dans la forme, ils finissent toujours par s'intégrer dans un cadre à peu près semblable pour toutes les Fédérations Sportives et qui a pour but de respecter les

A LA F.F.M.

AVANT L'ELABORATION DU CALENDRIER SPORTIF 1951, MOTO-REVUE A ETE INTERROGEE LA FEDERATION SUR SES PROJETS D'AVENIR.

grands principes qui sont à la base de tout sport : l'égalité au départ et la loyauté dans la compétition. C'est ce qui fait qu'en boxe, on ne fait pas lutter des poids plume avec des poids lourds et en motocyclisme des moteurs de 125 cmc. avec des 500 cmc.

De plus, dans un sport motorisé, la Fédération doit édicter, en liaison avec les Pouvoirs Publics, des Règlements qui, en plus de ceux contrôlant la sincérité sportive de l'épreuve, ont pour but d'obliger les participants, à toutes mesures de sécurité, tant pour eux-mêmes que pour le Public ou les autres concurrents. Tout cela conduit notre Fédération à appliquer un certain nombre de règlements que les années et l'expérience acquise au cours de nombreuses épreuves ont contribué à modifier ou à parfaire. Enfin, la Fédération Française de Motocyclisme fait partie intégrante de la Fédération Internationale de Motocyclisme, qu'elle a contribué à créer, ce qui donne une efficacité internationale à ses décisions et permet à nos coureurs de participer aux épreuves étrangères, et aux coureurs étrangers de participer à nos épreuves nationales, avec la certitude que leurs droits seront reconnus et respectés.

Où va la Fédération ?

Depuis la guerre, le Sport Motocycliste en France a profondément évolué. Alors que les épreuves étaient jadis, en très grande majorité, organisées par les Clubs dans un esprit de total amateurisme, sans prix en espèces et sans esprit de lucre, elles sont maintenant devenues des spectacles auxquels est convié un public payant. Il était normal que dans ces conditions les coureurs demandent à participer à la recette et à être indemnisés de leurs frais, en plus des prix en espèces parfois fort importants, affectés à ces compétitions. Et c'est là que les choses deviennent délicates, certains Clubs manifestant une propension fâcheuse à se transformer en Organismes de Spectacle, le point de vue sportif pur n'occupant qu'une bien faible place dans leurs préoccupations.

La naissance et le développement de sports annexes très spectaculaires, donc engendrant de grosses recettes, n'a pas été sans contribuer au développement de cet état d'esprit.

Le Moto-Ball, le Moto-Cross, le Dirt-Track, les Courses sur prairies, etc... ont conduit les grandes foules à leurs réunions et rempli les caisses des Clubs. Ce serait parfait si ces caisses se vidaient de leur trop plein pour le bien du Sport Motocyclisme, c'est-à-dire pour l'organisation d'épreuves secondaires, moins spectaculaires et non rentables réservées aux

amateurs et aux jeunes qui auraient ainsi l'occasion de s'entraîner, de pratiquer leur sport favori et, par le jeu de la sélection, d'accéder un jour aux grandes épreuves dont rêve tout motocycliste débutant.

L'une de nos tâches les plus utiles doit donc être un effort de propagande vis à vis de nos clubs, pour l'organisation d'épreuves destinées aux amateurs et aux jeunes.

Une autre tâche, et non des moindres, est constituée par notre action auprès des Pouvoirs Publics et dans ce domaine il faut bien reconnaître que nos efforts, pourtant persévérants, ne sont pas souvent couronnés de succès.

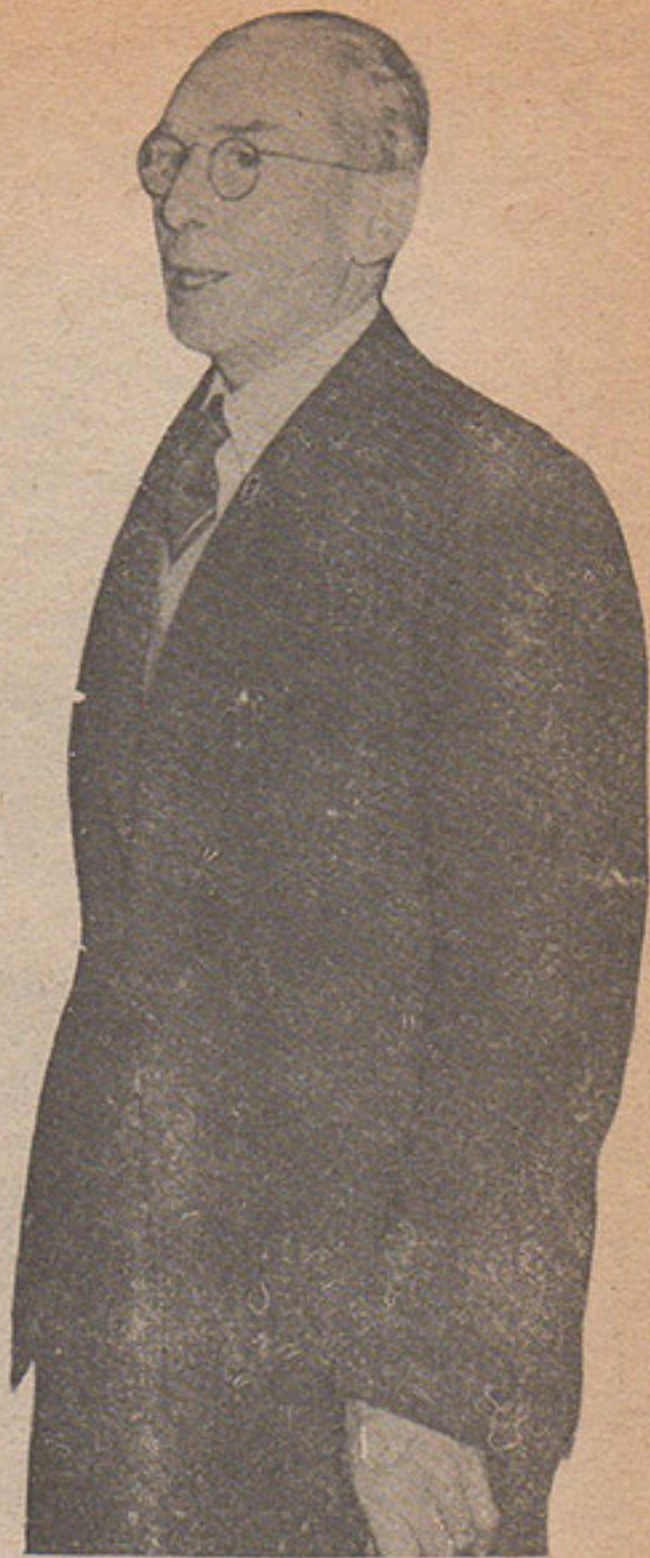
Autos et motos sont hélas, l'éternelle vache à lait à laquelle on demande inconsidérément de boucler un budget insatiable !

Et la moto n'a pas très bonne presse auprès de certains de ces Messieurs qui en sont restés aux engins pétaradants de leur (lointaine !) jeunesse. Qu'elles sont séduisantes, cependant, nos petites motos modernes, et quel merveilleux moyen de transport, touristique ou utilitaire ! Quelles belles vacances, quelles belles randonnées n'ont été possibles que grâce à elles !

On peut dire sans risquer d'être taxé d'exagération, que dans l'évolution rapide de notre civilisation depuis un demi-siècle, l'auto et la moto ont été le facteur dominant et ont plus fait pour la modernisation de la plus humble bourgade et la disparition de l'analphabétisme que tous les autres moyens réunis.

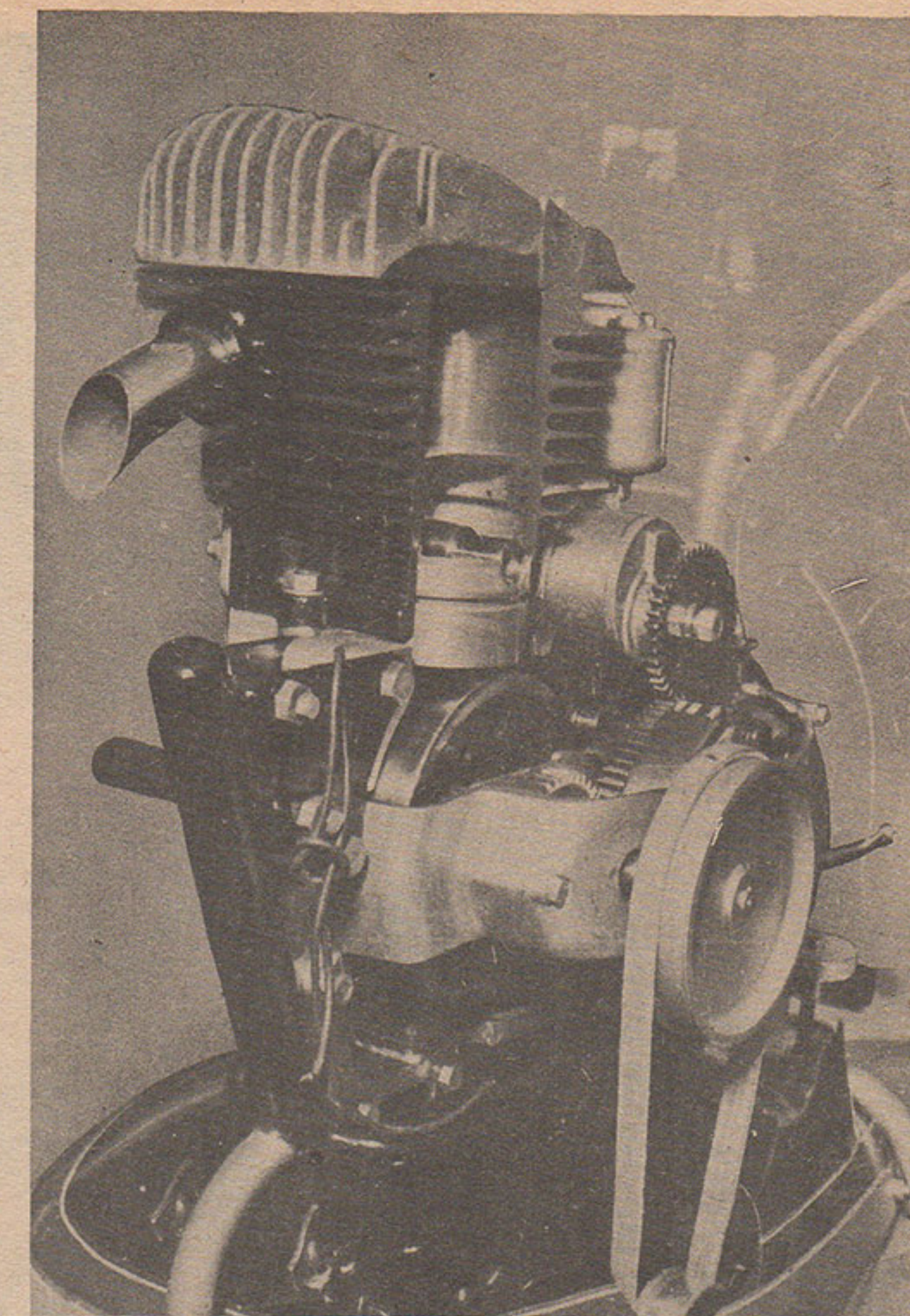
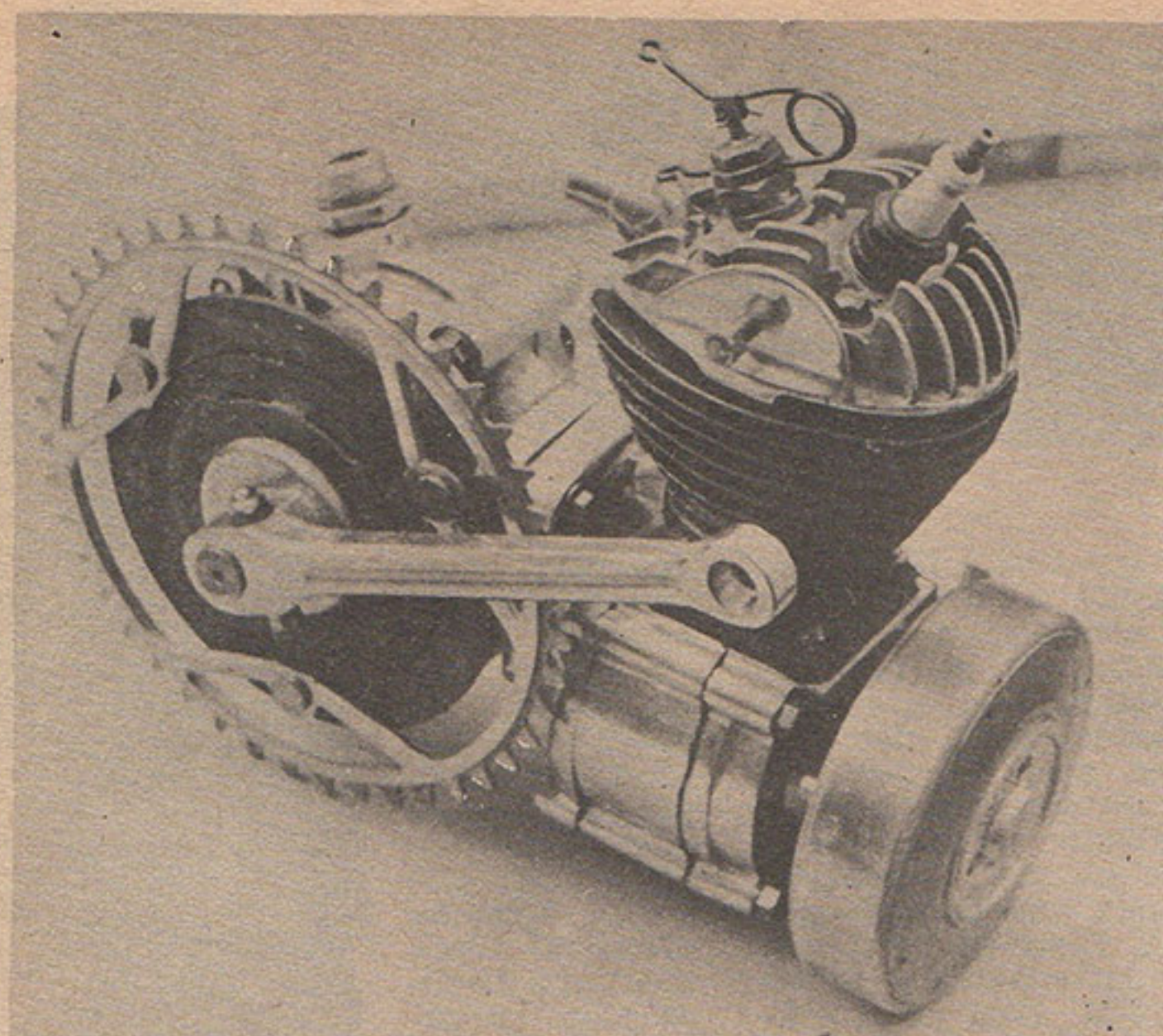
Quelques mots pour finir sur celle de nos activités de beaucoup la moins agréable.

Qui dit règlement dit sanction et nous sommes obligés de punir ceux qui enfreignent les règlements en vigueur. Qu'ils n'oublient pas que ces règlements ont été édictés par leurs pairs, la plupart anciens coureurs, élus par leurs Clubs et que ce sont eux, également, qui appliquent ces règlements. Qu'ils n'oublient pas non plus que, dans la grande famille internationale des Motocyclistes, la Fédération Française de Motocyclisme, comme les autres Fédérations Motocyclistes, n'a qu'un seul but : Servir.

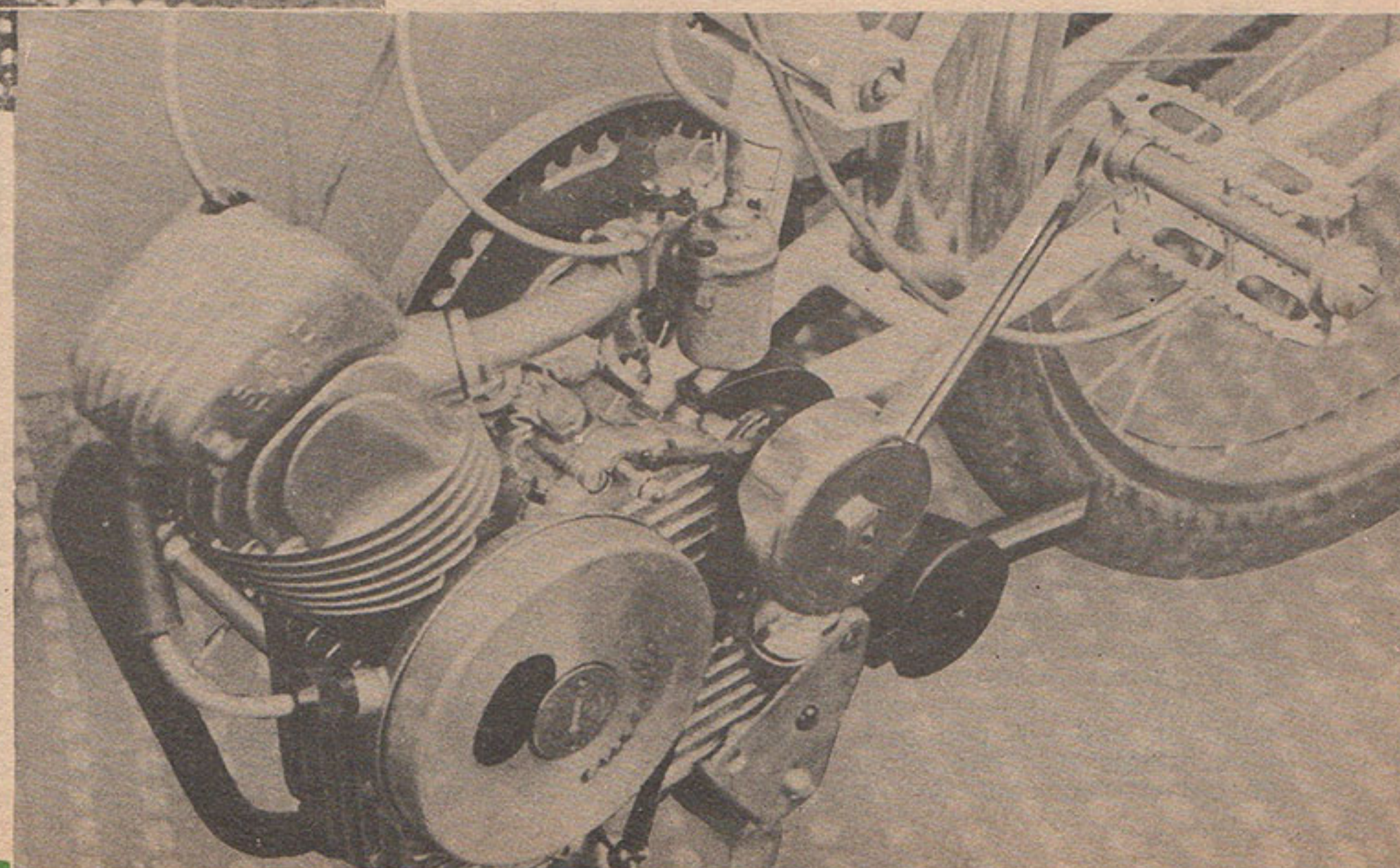
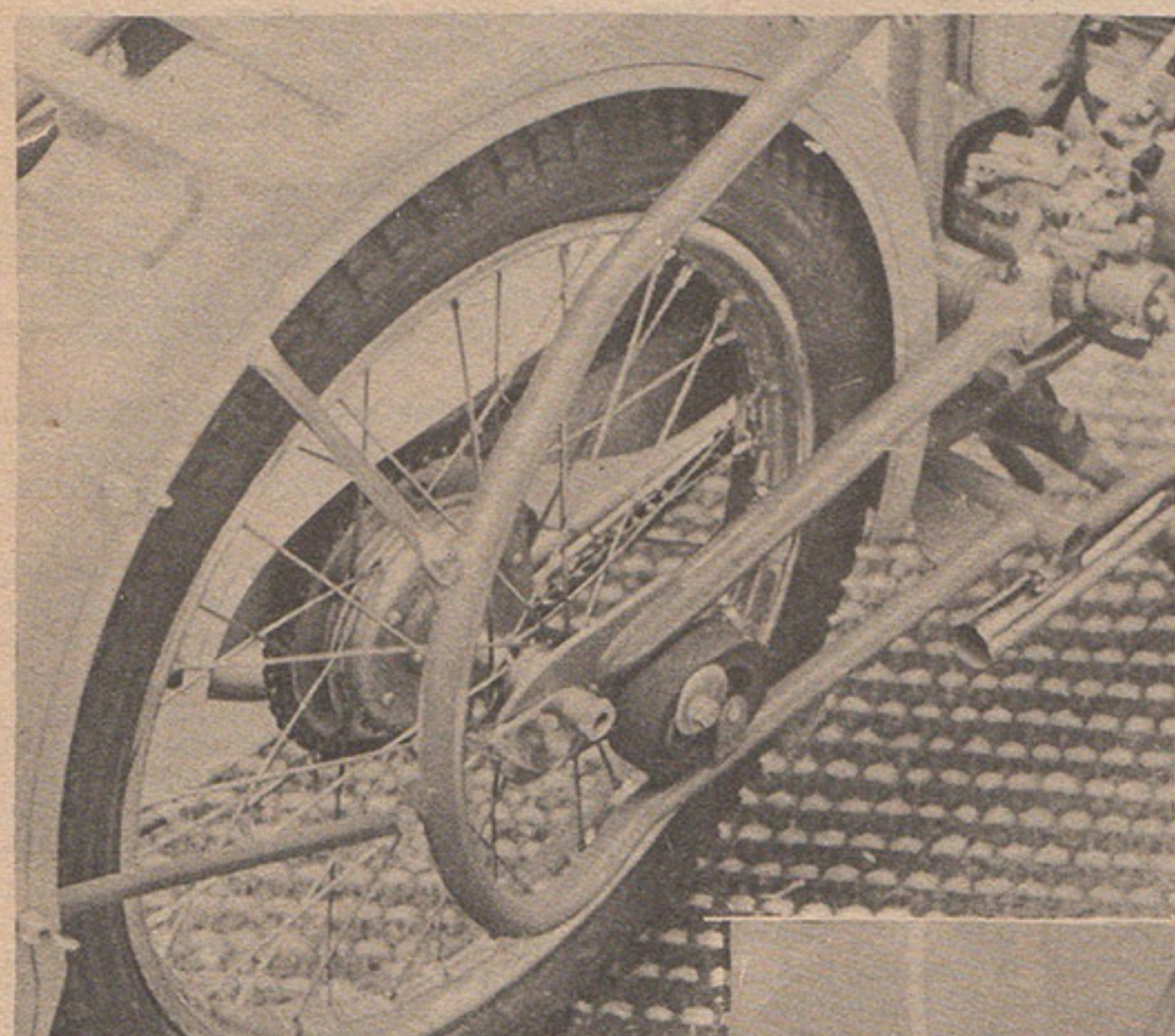


REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE DU 37^e SALON

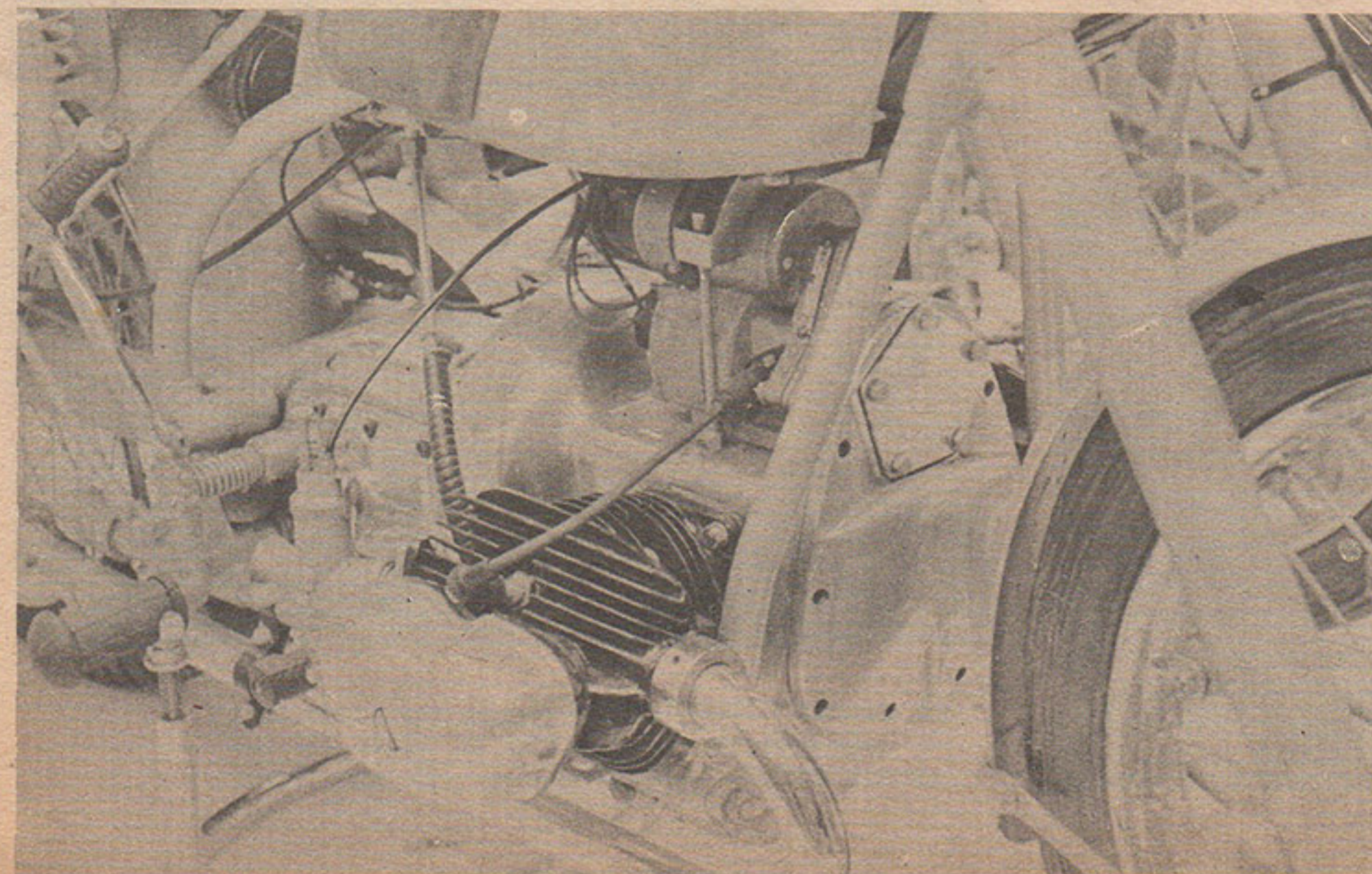
Suite de notre précédent numéro



Page de gauche, en haut : le nouveau bloc moteur Poulain à vilebrequin parallèle à l'axe de la machine. Ci-contre : le stand Vespa, dont les modèles sont importés en France depuis quelques temps.

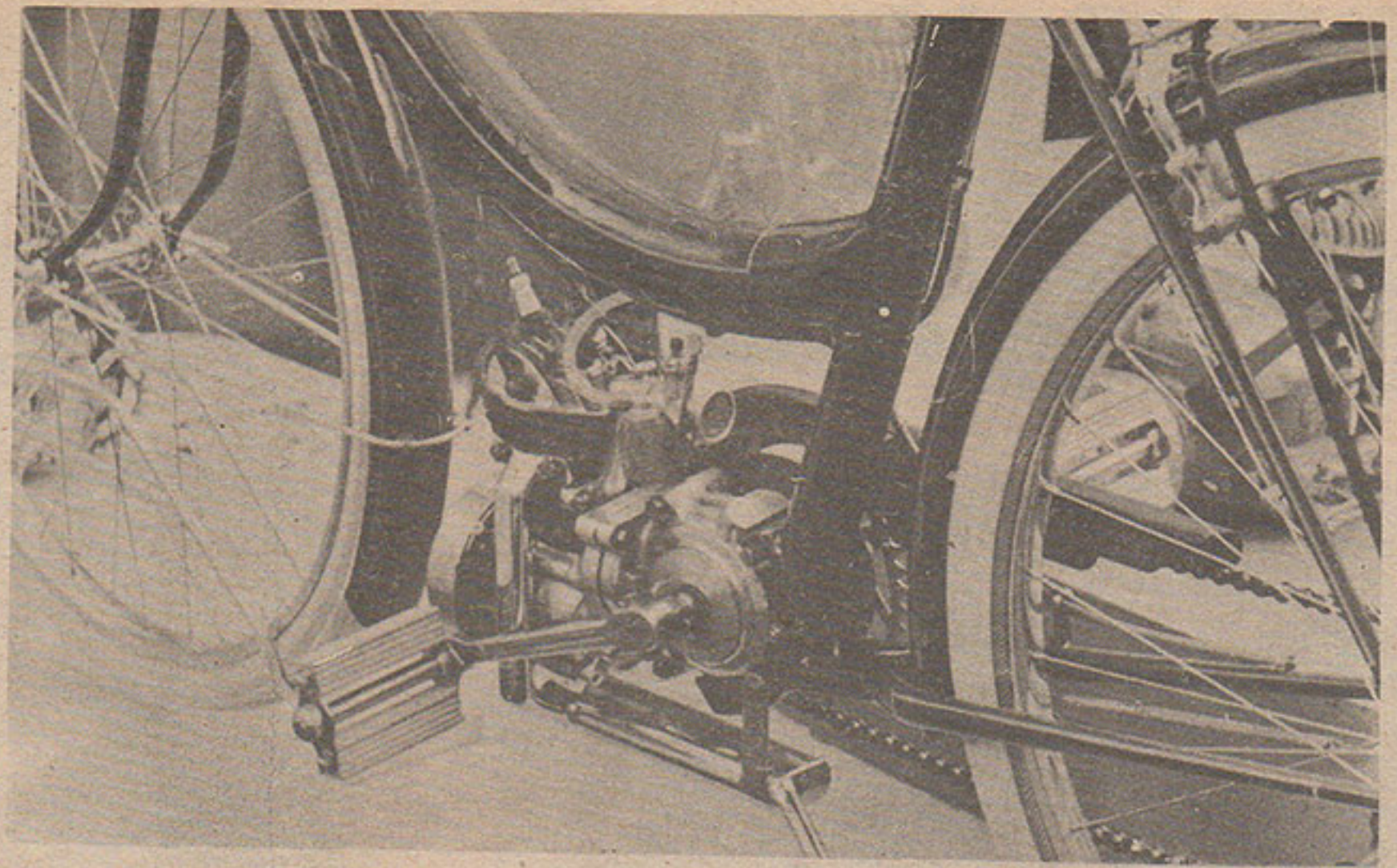


Ci-dessus : Poinard, spécialiste du side en vient à la construction motocycliste et présente une 125 cmc. dont la suspension arrière est assurée par des anneaux de caoutchouc. Ci-contre : le célèbre Cucicelo à deux vitesses présélectives, dont la culbuterie est enclose.

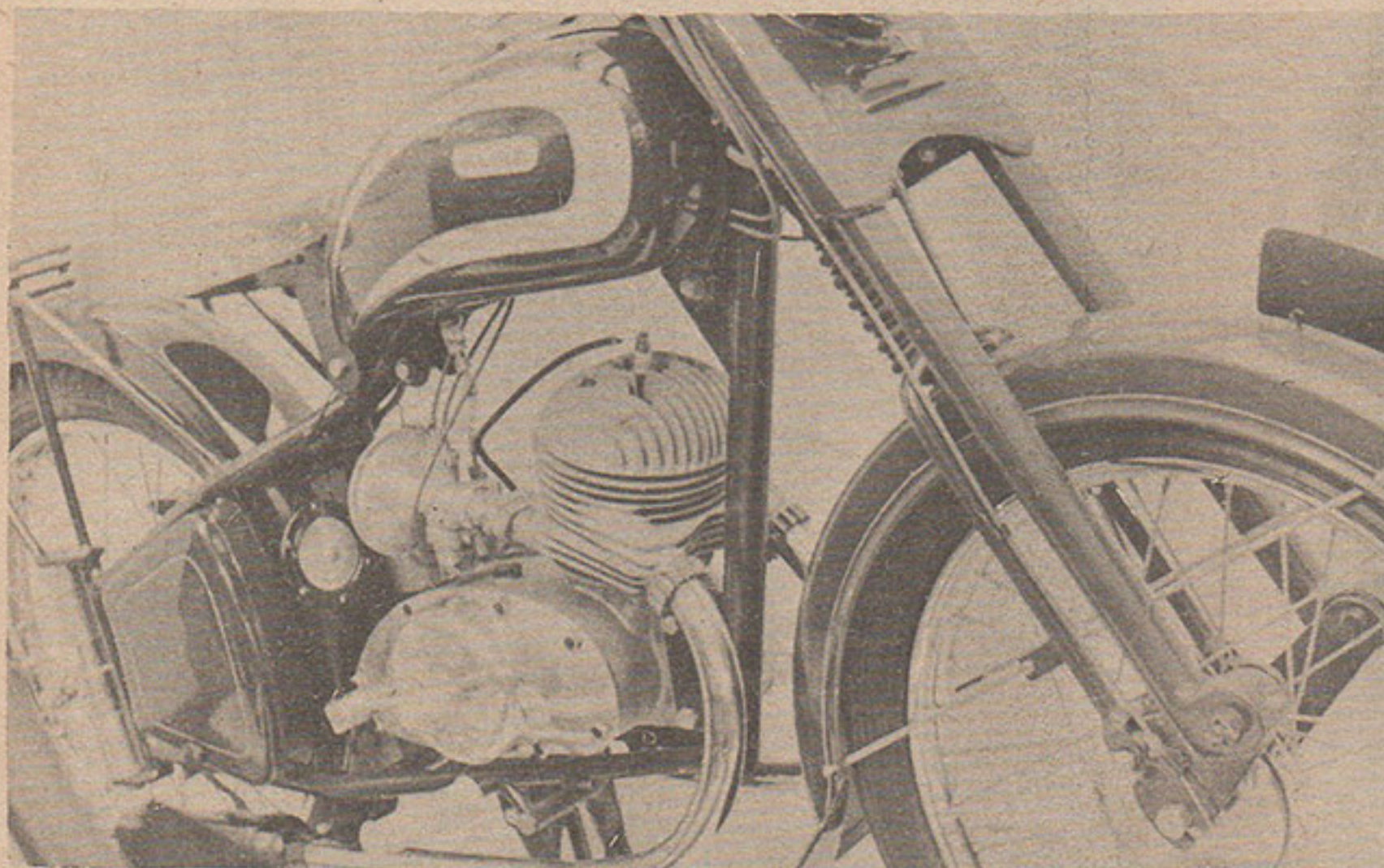


En dehors de la gamme des machines à roues tirées, nous avons remarqué au stand F.N. cette coupe de leur bloc-moteur à soupapes latérales (ci-dessus). A gauche : Douglas, le spécialiste du flat-twin en Angleterre, présente une version sport dérivée de la « Plus 90 ». Remarquez la forme originale des ailettes de la culasse.

■
 A droite : le cyclomoteur Poulain et son curieux moteur transversal. En dehors de ce modèle, Poulain construit toujours ses moteurs adaptables entraînant la roue avant.

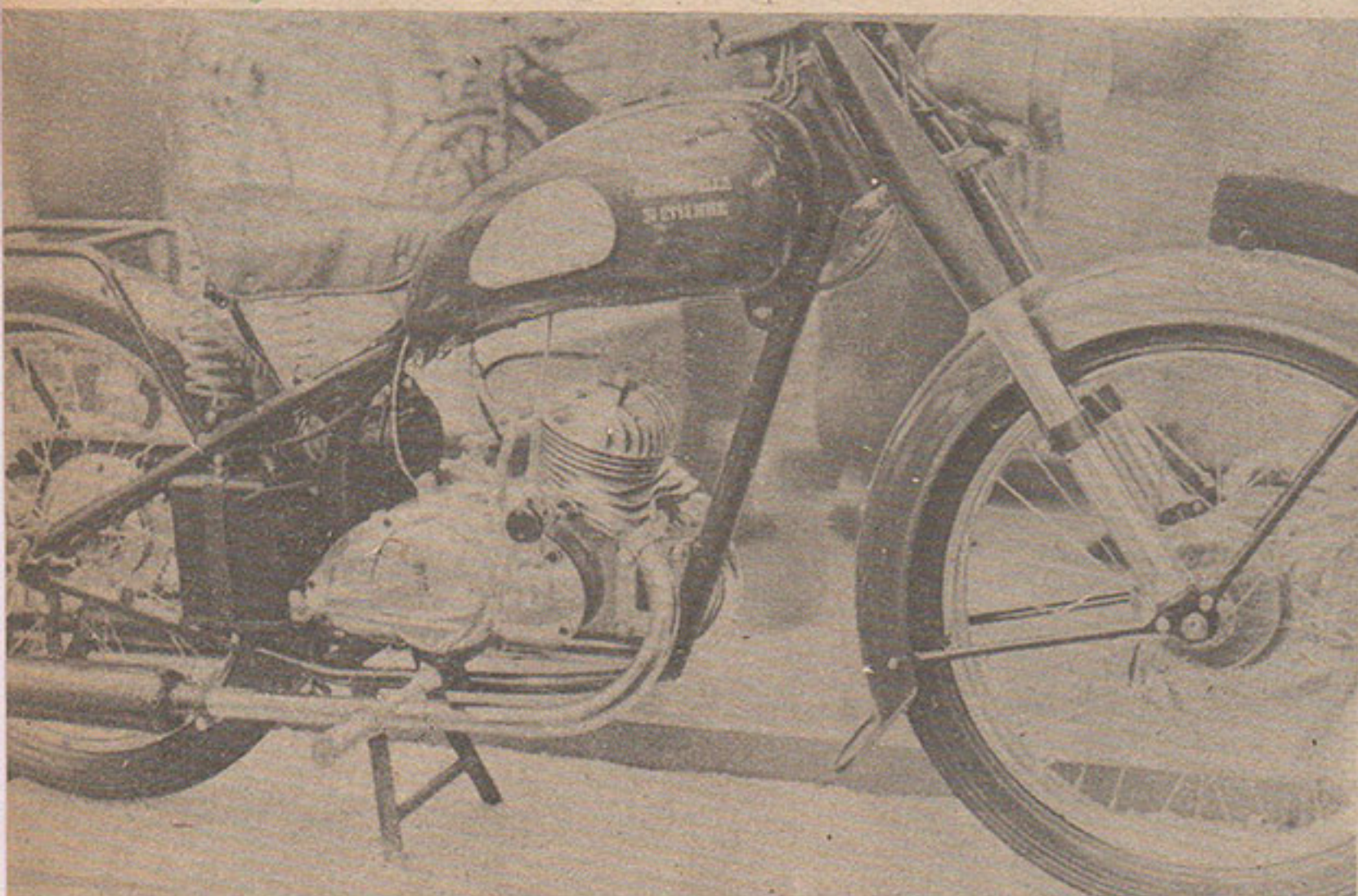
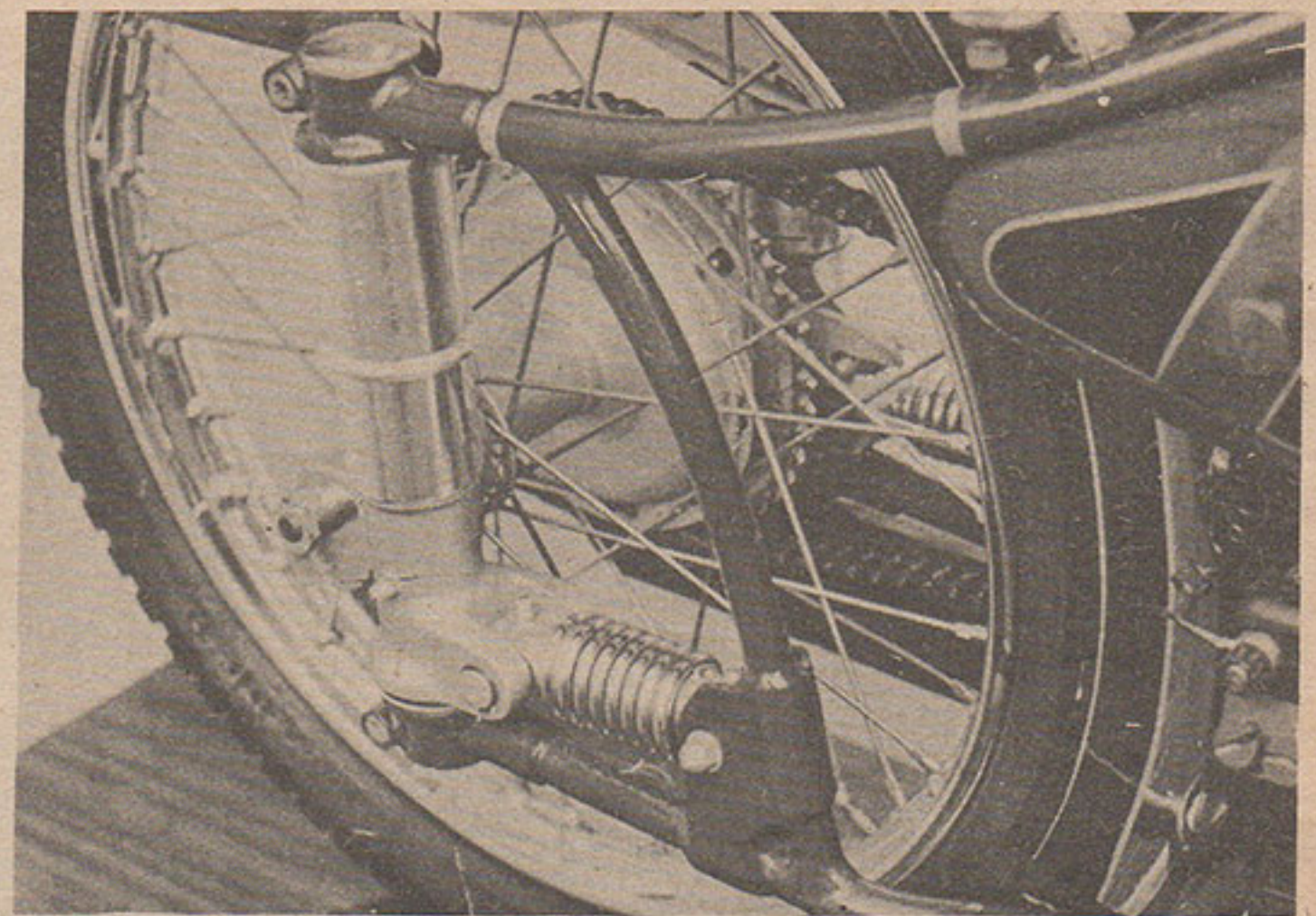


■
 Ci-dessous : la nouvelle Alma 175 cmc. possède le nouveau bloc Ydral. Course et alésage ont été augmentés par rapport au moteur 125 cmc.

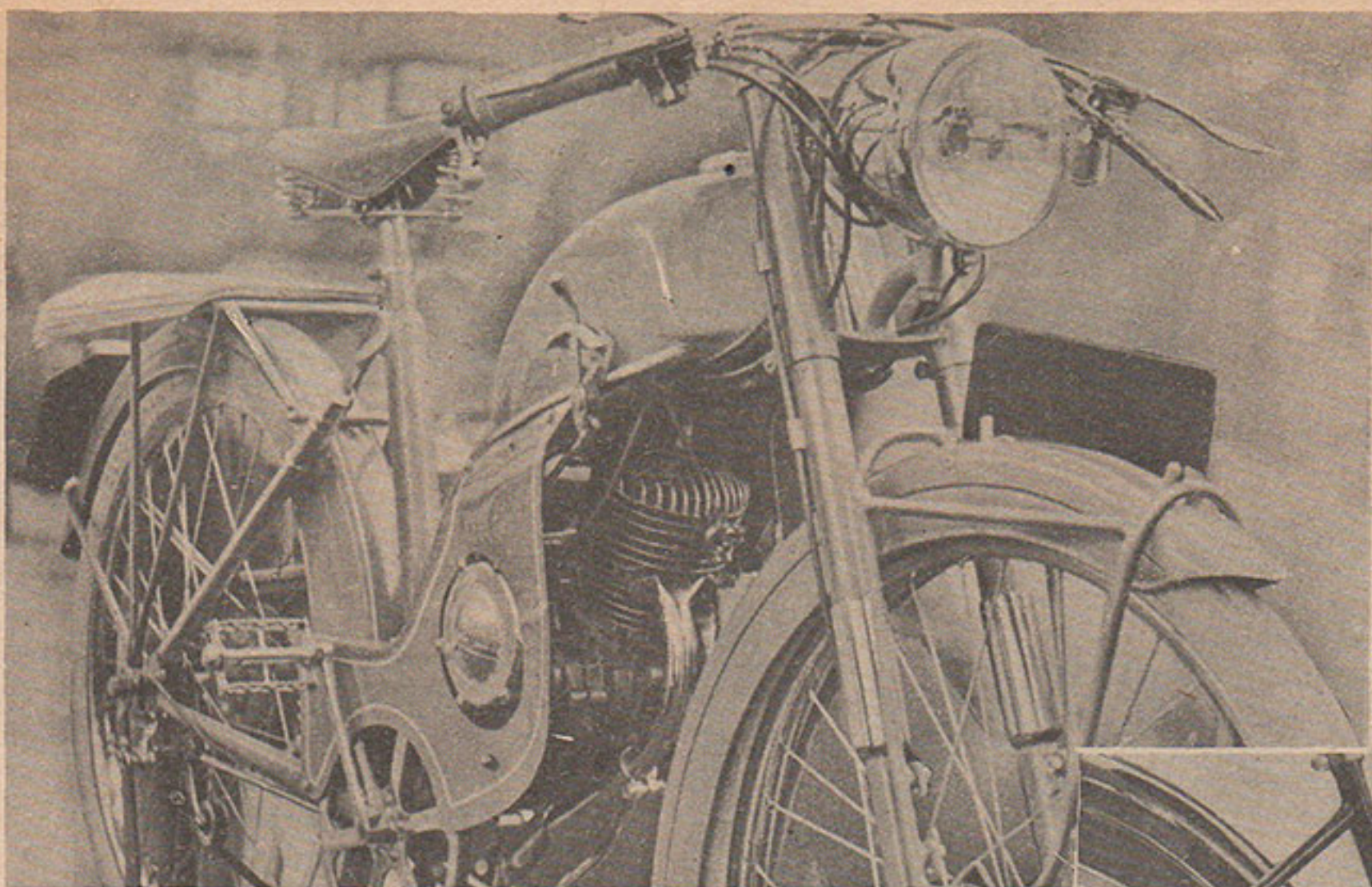


■
 La maison Alma présente également un autre prototype, une 125, dont le moteur étudié et réalisé par Alma est accouplé à une boîte 3 vitesses à commande par poignée tournante.

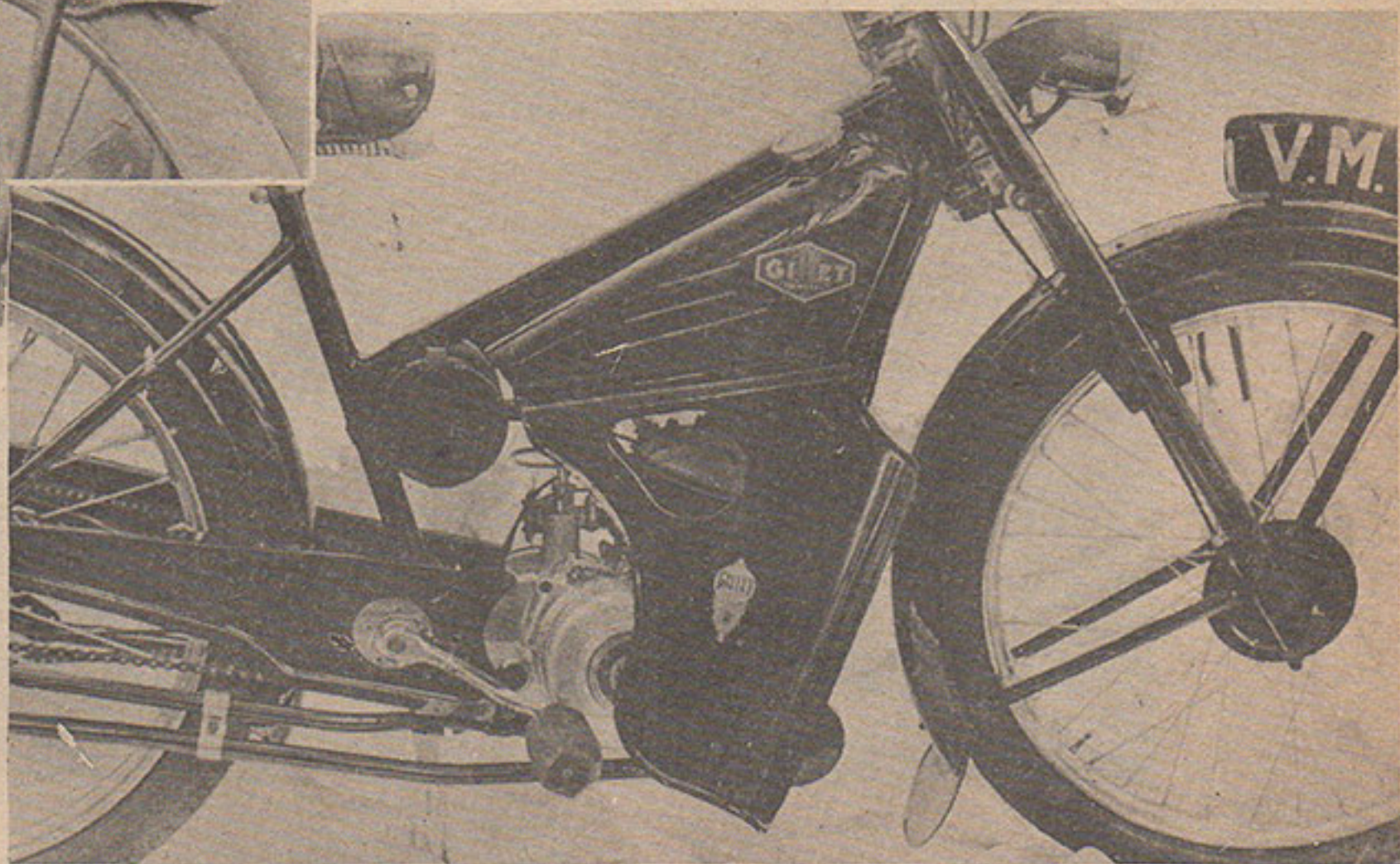
Nous publierons dans un prochain numéro des photos de cette machine. Ci-dessous : l'application de la suspension Grégoire chez Monnet-Goyon.



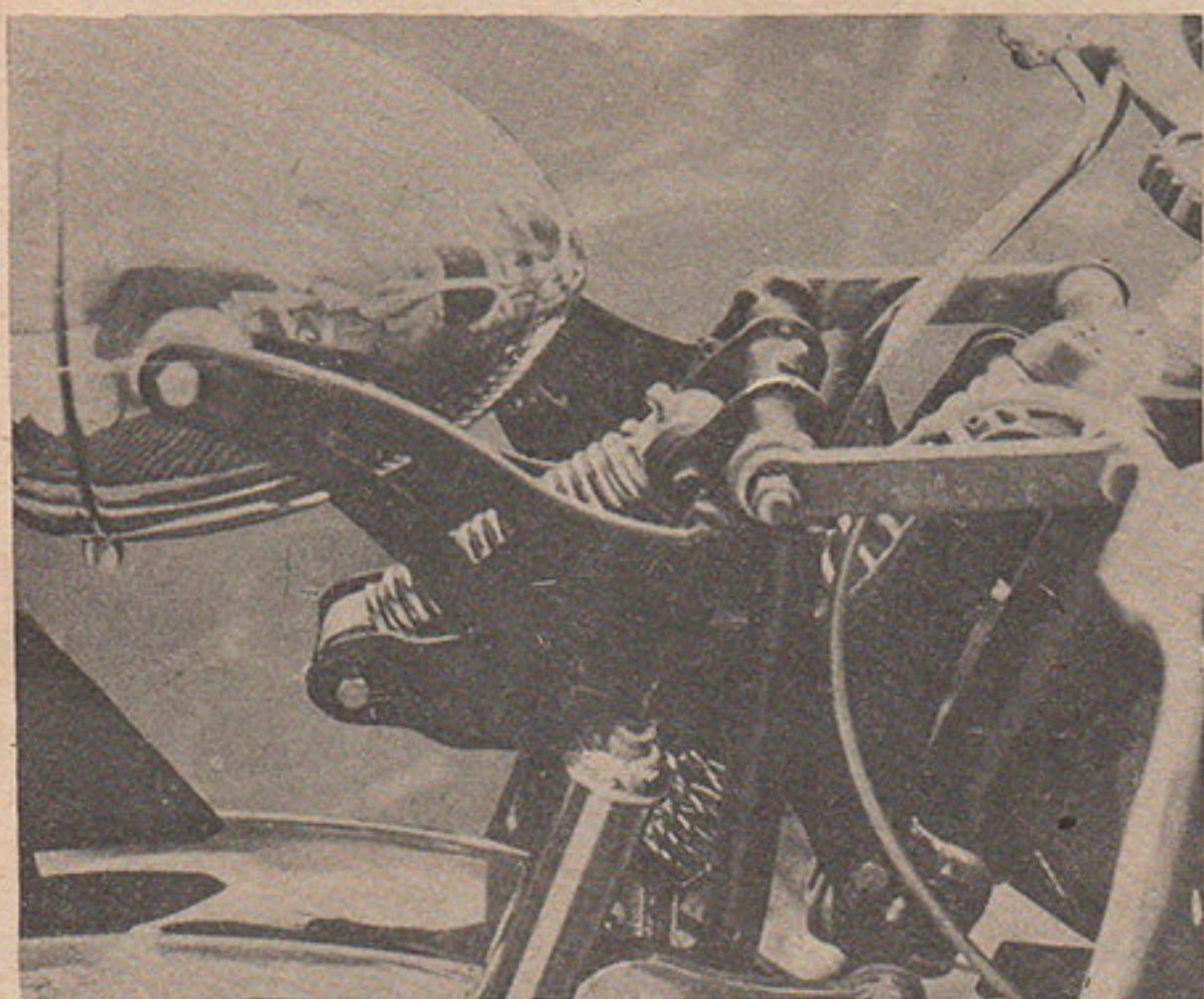
■
 A gauche : Hironnelle modernise ses productions et nous présente une 125 cmc. de lignes très modernes équipée d'un bloc-moteur 125 cmc. Ydral.



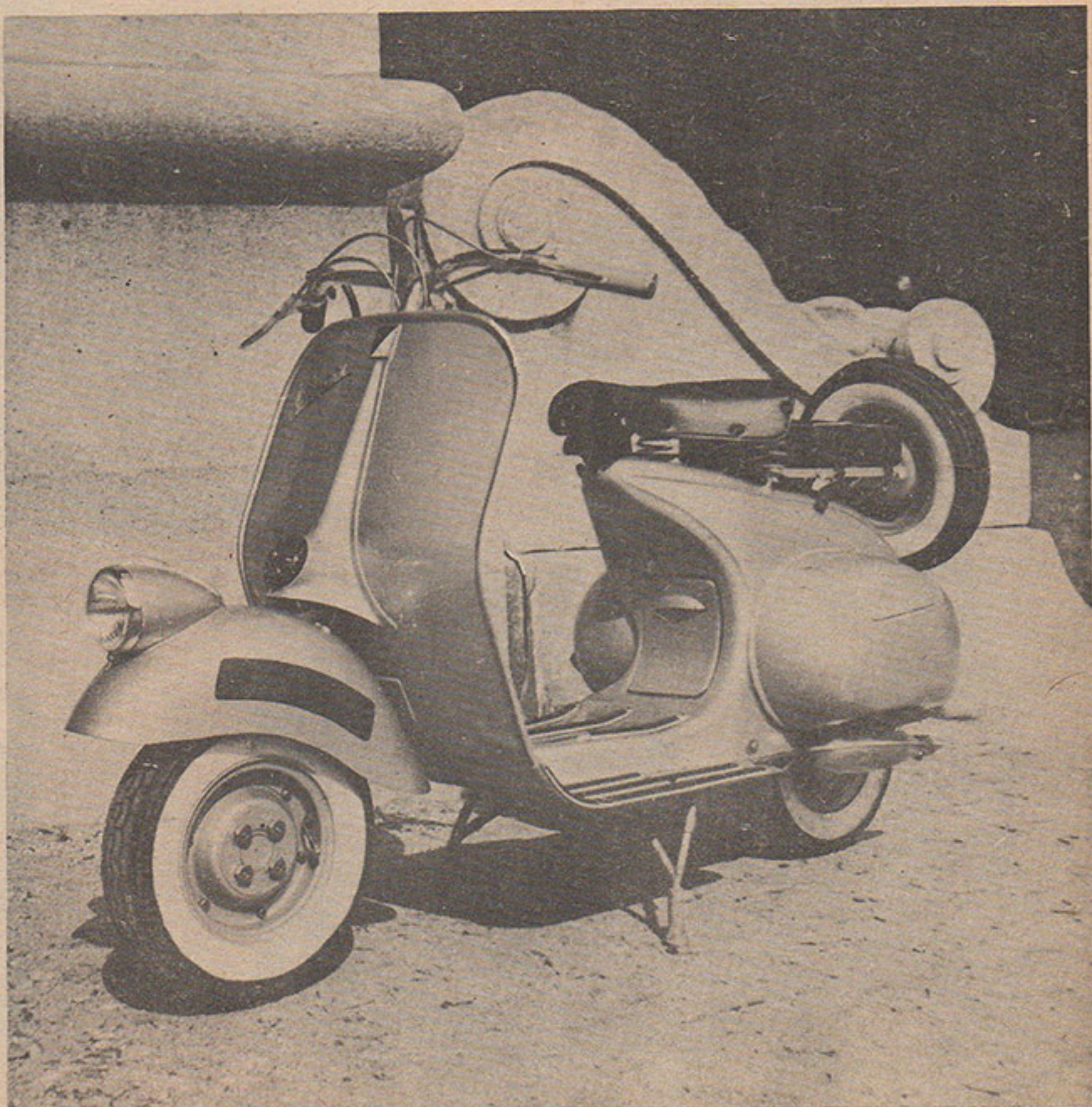
■
 A gauche : Moteur 100 cmc. Aubier-Dunne à 2 vitesses et embrayage, cadre spécial à réservoir de 6 litres, fourche télescopique, telles sont les principales caractéristiques du cyclomoteur à grande puissance Narcisse.
 ■



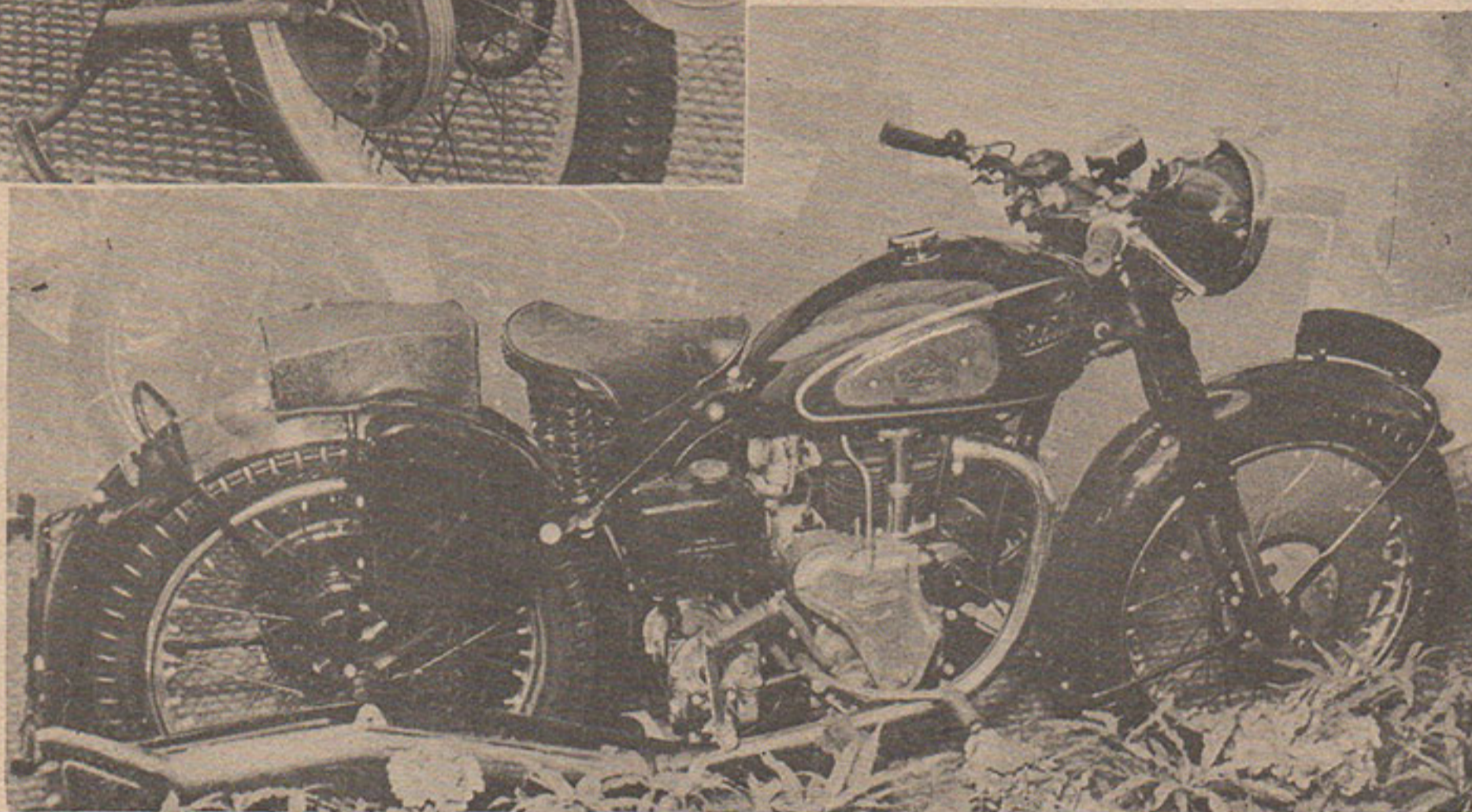
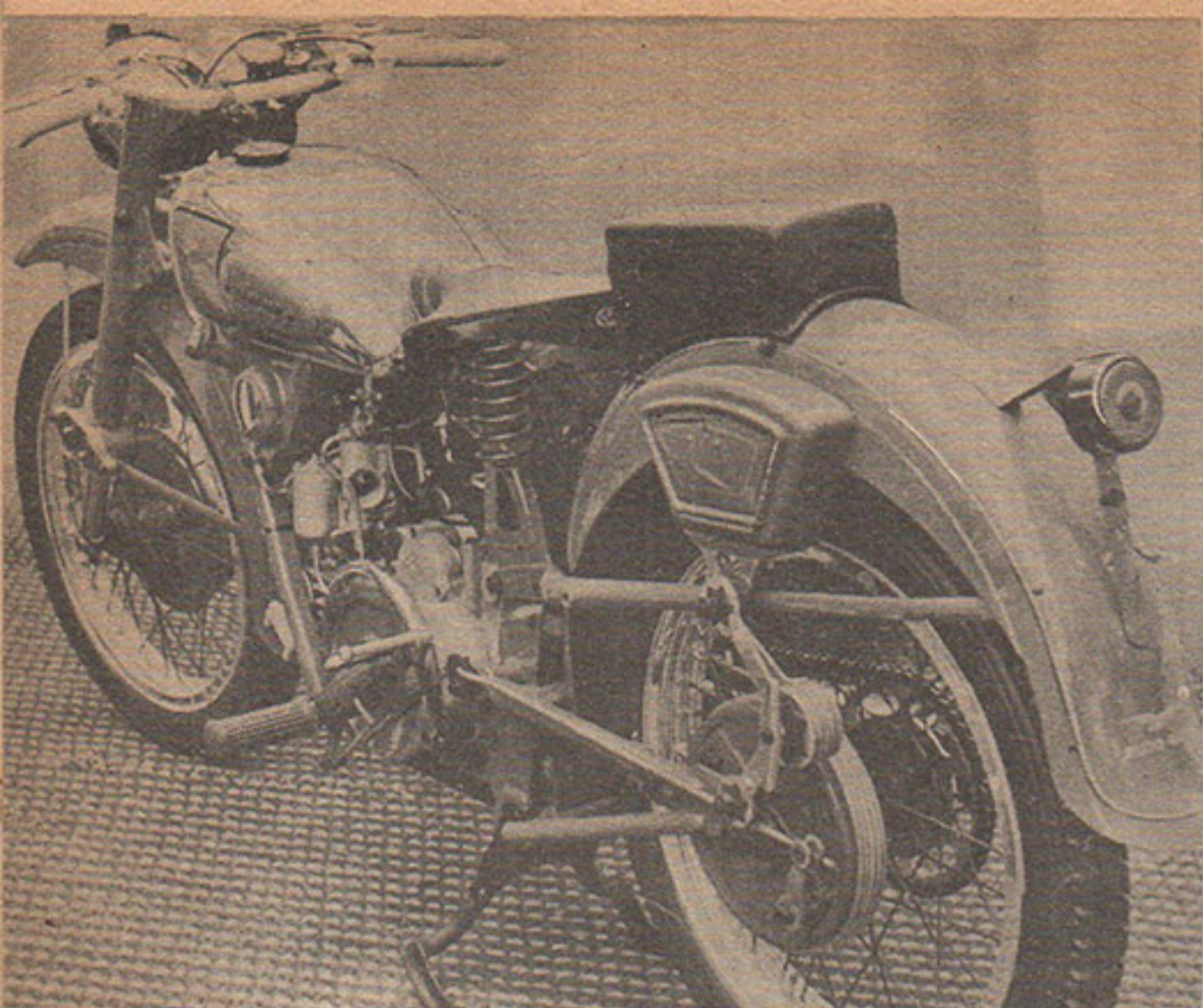
■
 A droite : Dans la même catégorie de motocyclettes, nous avons remarqué la Gillet-d'Herstal, au moteur semi-caréné. En dessous : le scooter Vespa dont dérive la machine de compétition qui a démontré à plusieurs reprises, à Montlhéry, ses possibilités en battant des records internationaux.
 ■



■
 Monet-Goyon, est la seule marque motocycliste française à avoir adopté la suspension à flexibilité variable, due à l'ingénieur Grégoire. Ci-dessus : le montage sur la fourche avant.
 ■



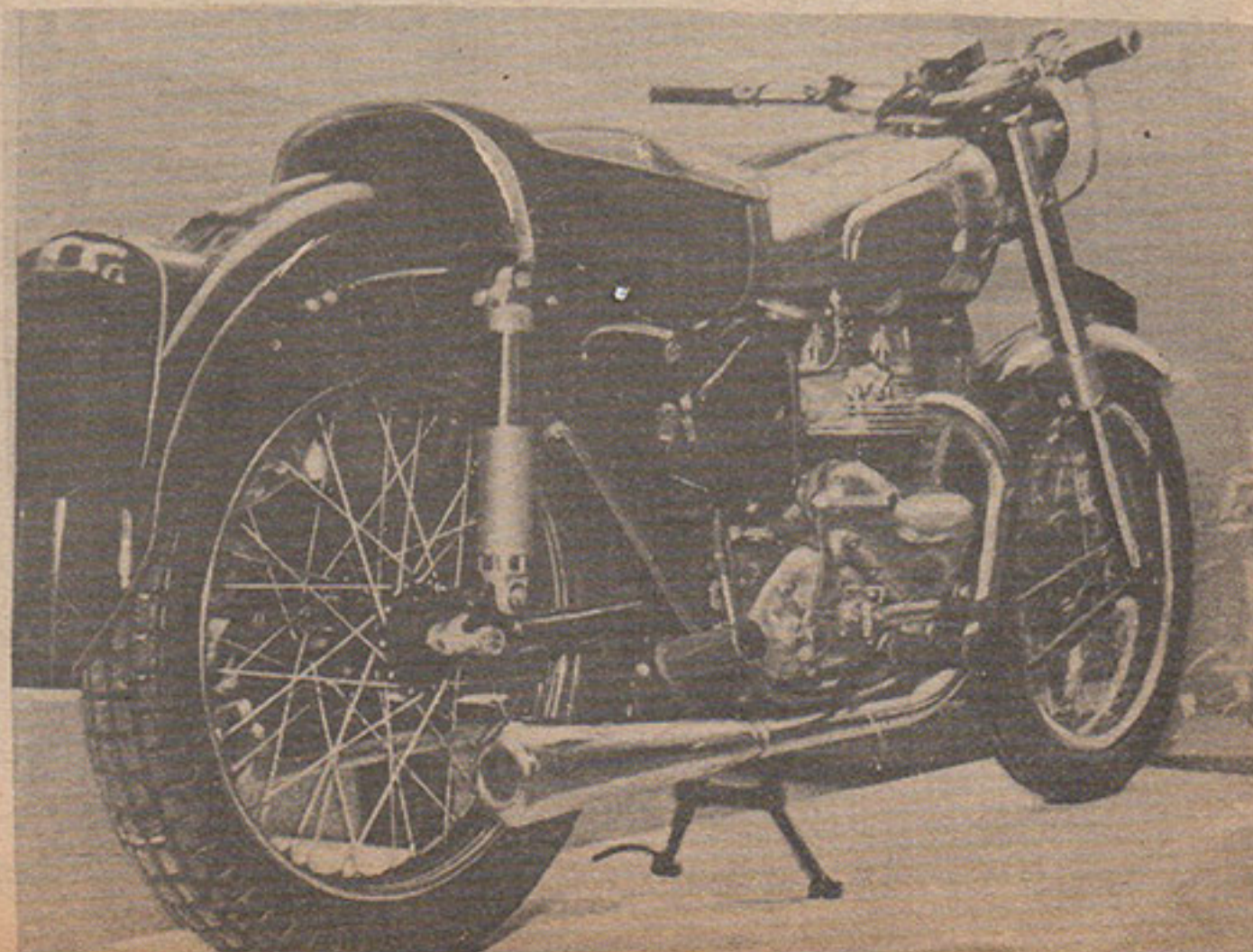
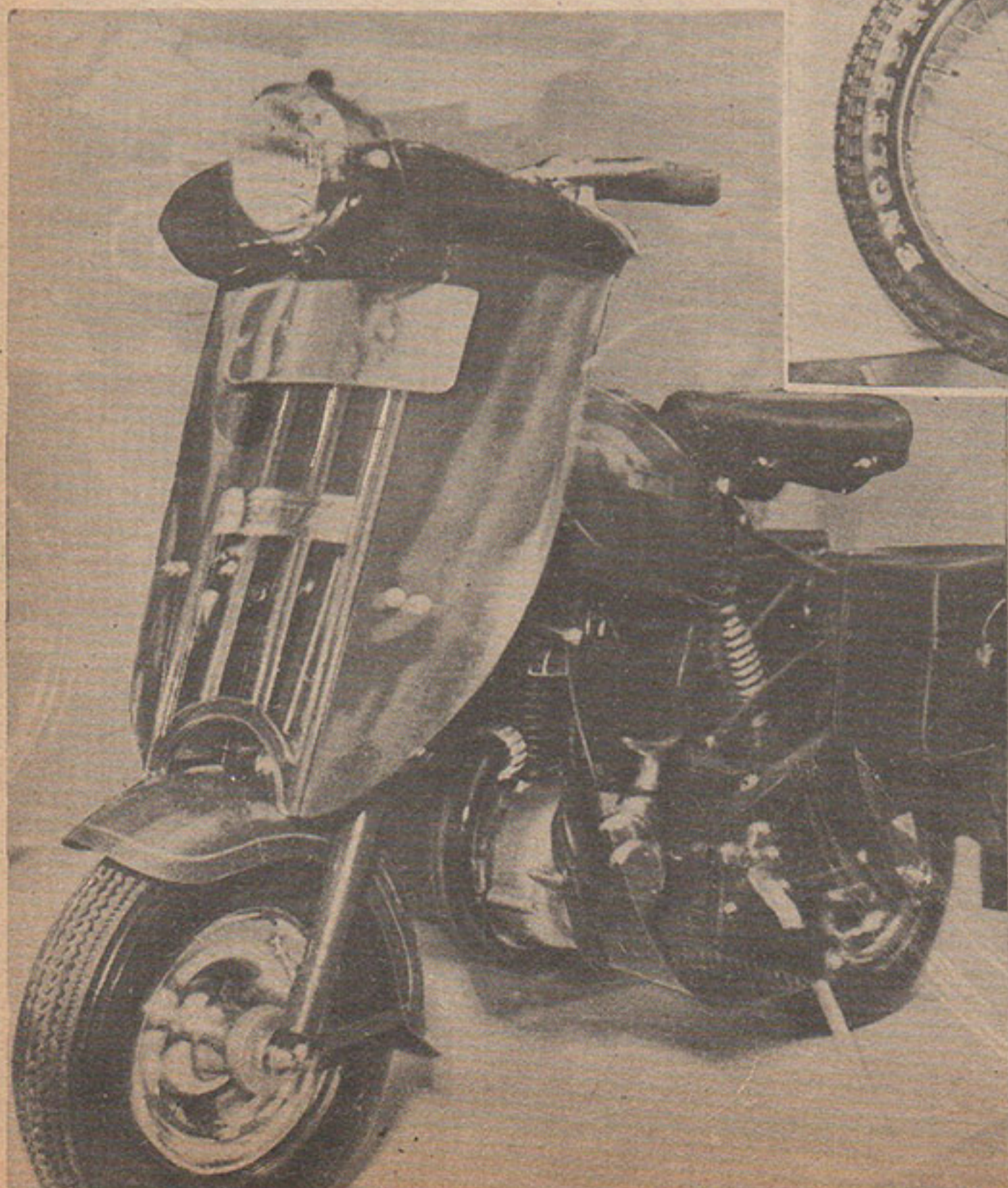
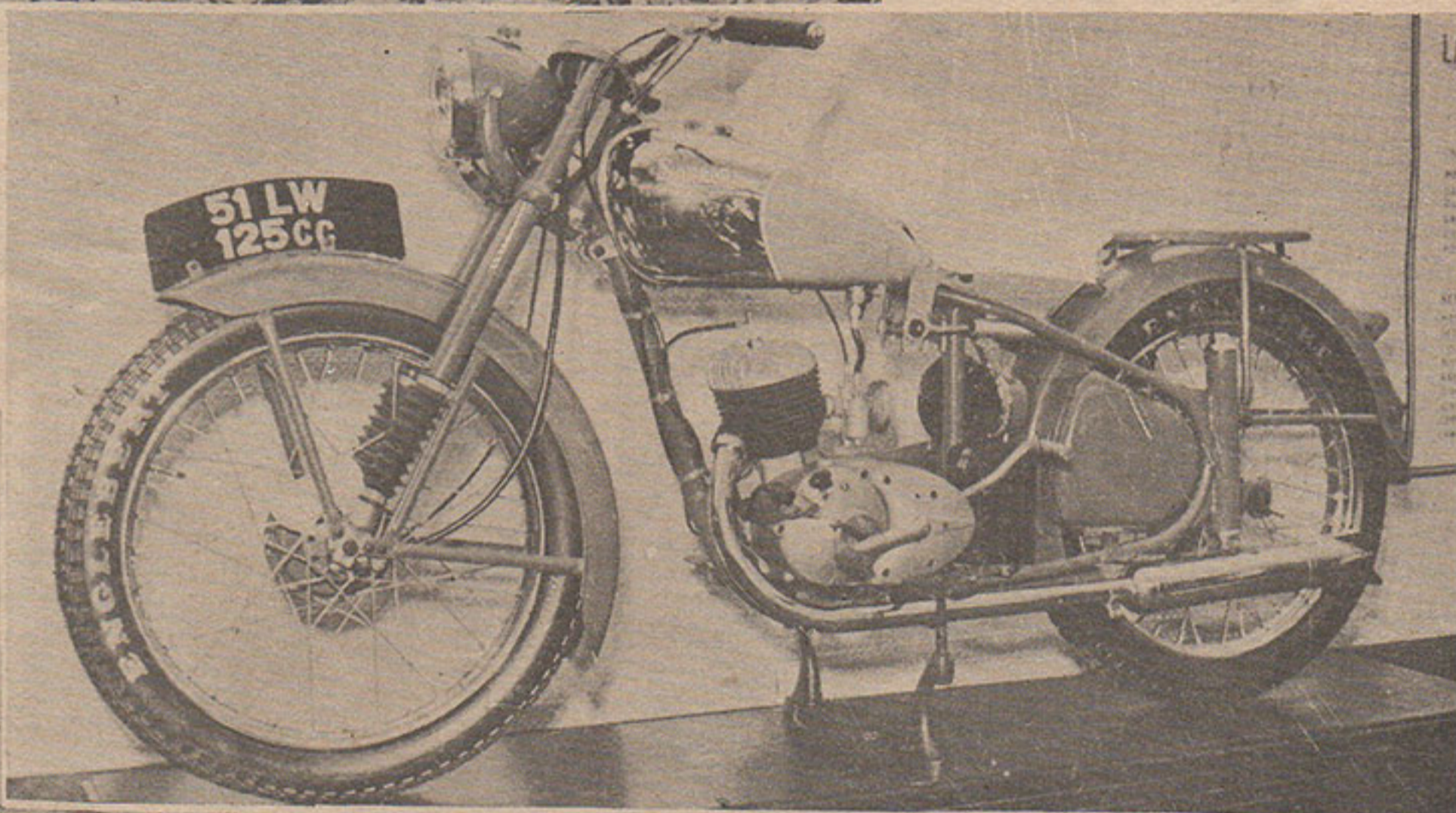
VOICI QUELQUES MACHINES ETRANGERES 1950



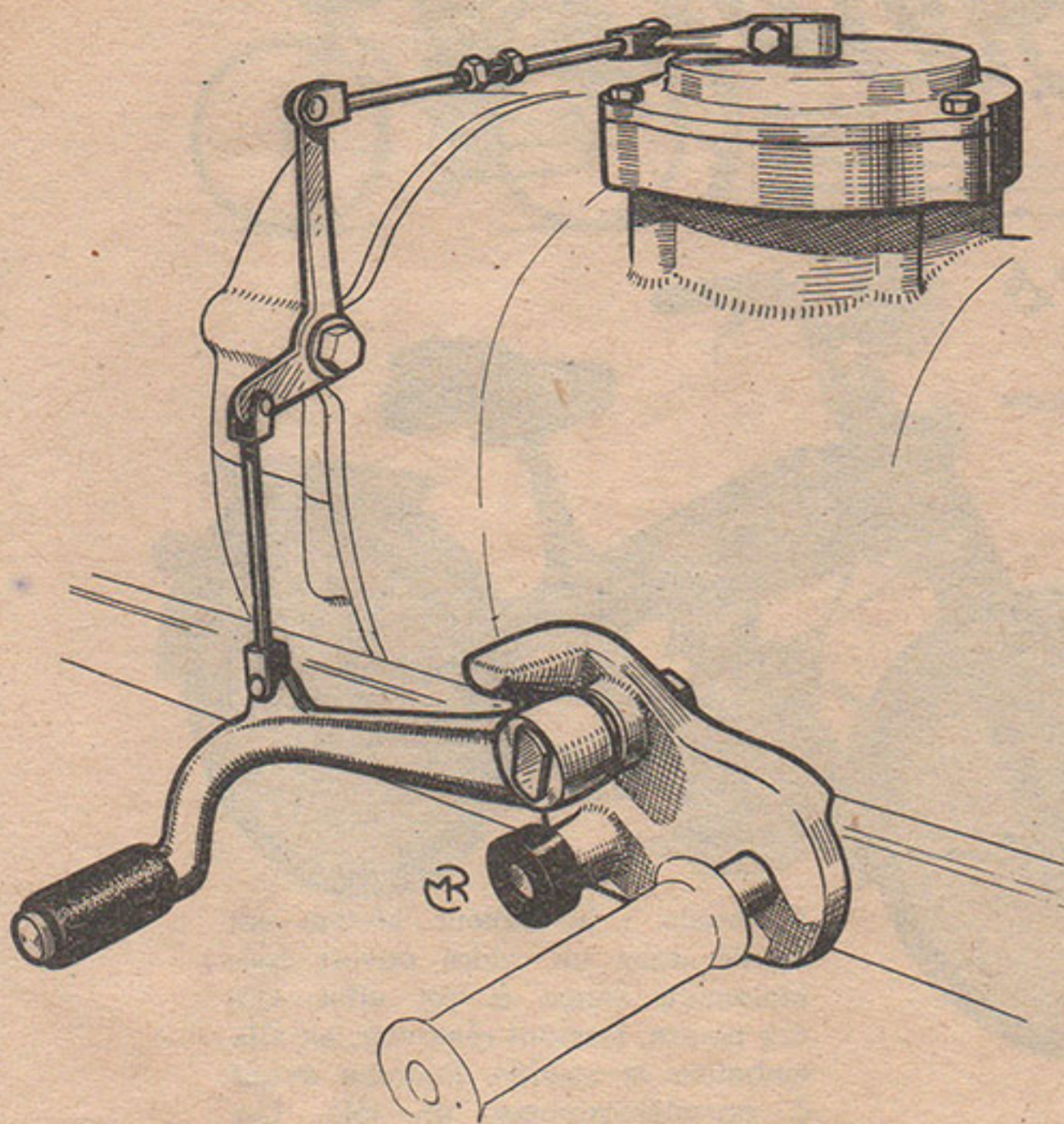
■
En haut, à gauche : la Guzzi 500 cmc. « Falcone » ; au-dessous : la 350 cmc. Velocette à distribution surélevée est désormais équipée d'une fourche télescopique Dowty. Au-dessous : le nouveau vélomoteur Saroléa 125 cmc. à suspension intégrale.

■

Ci-dessous : le scooter suisse Ami est désormais muni d'un tablier protégeant complètement le pilote. En bas, à droite : la 500 twin Matchless a conservé sa selle double Dunlopillo ainsi que ses silencieux d'un modèle très particulier.



Informations Techniques



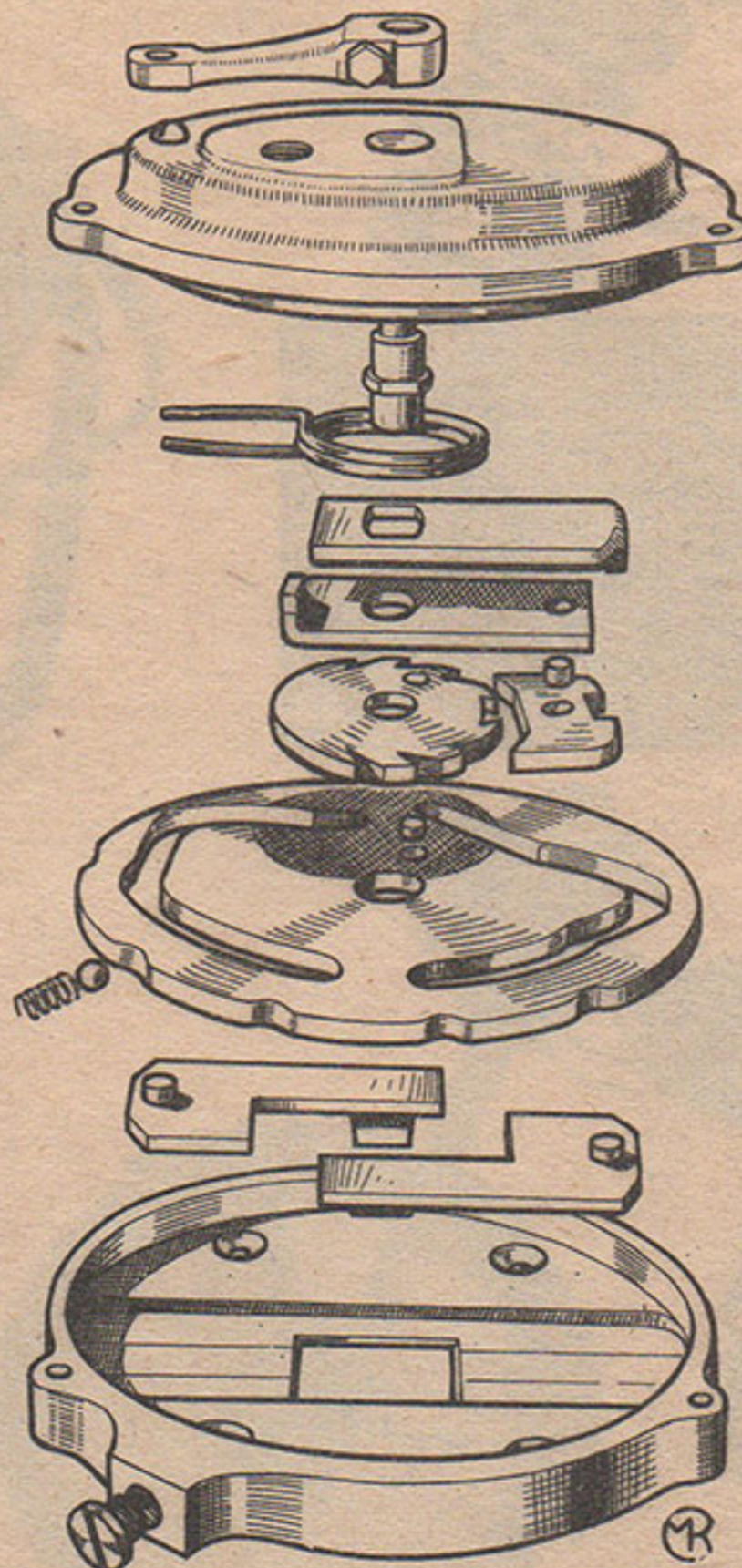
Sélecteur pour B.M.W. R.12

Les possesseurs de ces très robustes et très appréciées machines apprendront avec plaisir que le seul défaut de leur moto, le changement de vitesse à main peut être désormais remplacé par un sélecteur spécialement mis au point pour les R.12 et monté par Transact'Motos. Ce sélecteur se monte sans modification en remplaçant le couvercle de la boîte. Les deux dessins de cette page seront du reste plus clairs que toute explication, tant pour le fonctionnement que pour la pose de cette nouveauté d'un très réel intérêt.

CHROMAGE DES SURFACES METALLIQUES

La diffusion du chrome à la surface des métaux, des aciers en particulier, conduit à la formation d'une couche d'alliage « élastique » riche en chrome, couche qui assure une protection efficace contre l'attaque des acides et des sels, contre la corrosion des gaz de combustion à haute température et aussi contre les effets pernicieux des variations successives de température. Le chromage a trouvé des applications fort nombreuses dans la construction des machines-outils, des avions, des véhicules les plus divers, des turbines à gaz.

La Société Française de Métallurgie nous apprend que dans les laboratoires de l'Institut des Recherches Aéronautiques, vient d'être mis au point un nouveau procédé très simple de chromage superficiel ; ce procédé permet d'obtenir en une seule opération des surfaces extrêmement brillantes qui, à la limite extérieure, contiennent environ 50 % de chrome ; la teneur au chrome décroît ensuite progressivement vers l'intérieur. Les pièces que l'on traite pendant quelques heures à 1000 ou 1100° C sont alors extrêmement résistantes à toute espèce de corrosion et supportent sans dommage des variations de température allant jusqu'à 850° C. Des modifications dans la composition de la poudre de cémentation permettent d'y ajouter certains éléments (tels l'aluminium ou le silicium) procurant lorsque c'est nécessaire, une couche protectrice encore plus résistante. Les pièces traitées ainsi avec un mélange chrome-silicium, tiennent parfaitement à des températures atteignant 1100°. En outre, de telles couches chromées ou traitées au chrome-aluminium peuvent être nitrurées par la suite. On obtient alors des surfaces dont la dureté égale celle des aciers spéciaux nitrurés.



CERTAINES CYLINDREES DISPARAITRONT-ELLES ?

Nous sommes, si on peut dire, enclins à penser en cylindres et nous aurons bien du mal à nous débarrasser de cette habitude due avant tout à ce que beaucoup d'entre nous envisagent la moto du point de vue sportif. Dans la construction automobile axée sur l'utilitarisme, il n'en est pas de même : le constructeur établit un programme et choisit (à l'exception de quelques voitures de sport), la cylindrée qui, dans certaines conditions de rapport volumétrique et de régime, permet de réaliser les performances escomptées en fonction du poids transporté, de la vitesse et dans la consommation. Par exemple Panhard a adapté une cylindrée très inférieure à 750 cc. La 4 CV Renault, par contre, dépasse de 10 cc. la cylindrée de 750 cc. et se trouve même pour les épreuves de tourisme, obligée de lutter avec des voitures qui disposent de 390 cc. supplémentaires. Nombreuses sont les voitures de 1200 ou 1300 cc qui doivent affronter les 1500. Ceci est encore rare parmi les moteurs, mais il paraît bien que pour les machines de série, une tendance analogue commence à se manifester. Par exemple, plus d'un groupe auxiliaire et d'un cyclomoteur ont une cylindrée inférieure à 50 cc., 45 cc. comme le Velosolex et pour nombre de groupes auxiliaires 38 cc. Quand Velocette a créé la LE, une cylindrée de 150 a été adoptée. Nous voyons également se développer les machines de 197 à 200 cc. Indian a présenté des modèles de 220 et de 440 cc.

À la cylindrée classique par excellence de 500 cc. est venue s'ajouter la 600 cc., qui a fini par s'imposer dans les épreuves de vitesse pour le sidecar. Nous avions déjà connu la 554 BSA et la 598 Scott et au-delà la 633 cc. Big Four Norton. Et voici que sont apparues récemment deux bicylindres parallèles de 650 cc. En Allemagne nous trouvons une quatre cylindres 800 cc. Et dans les grosses cylindrées on a construit encore en Amérique des 1200 cc. Il apparaît donc qu'il y ait une tendance à ne plus considérer les limites de cylindrées comme quelque chose d'absolu et d'immuable.

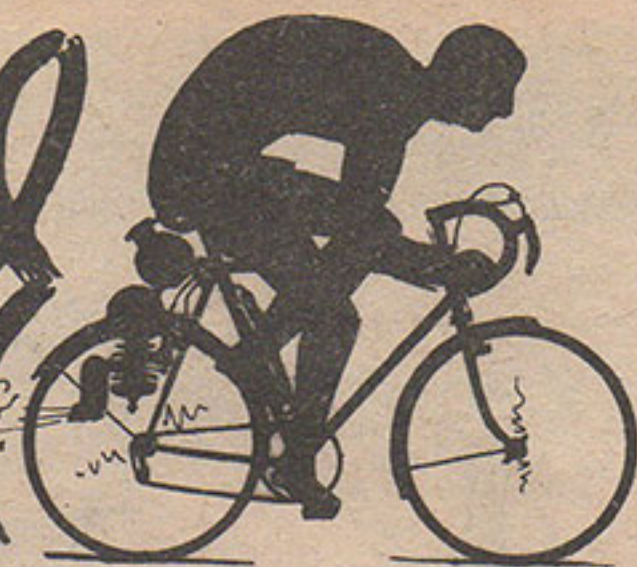
Par contre, certaines cylindrées font l'objet de critiques, sans d'ailleurs que les avis soient unanimes. La 250 cc. est pratiquement morte en Angleterre, alors qu'elle conserve toute sa popularité en Italie.

PRIX DES MACHINES ANGLAISES

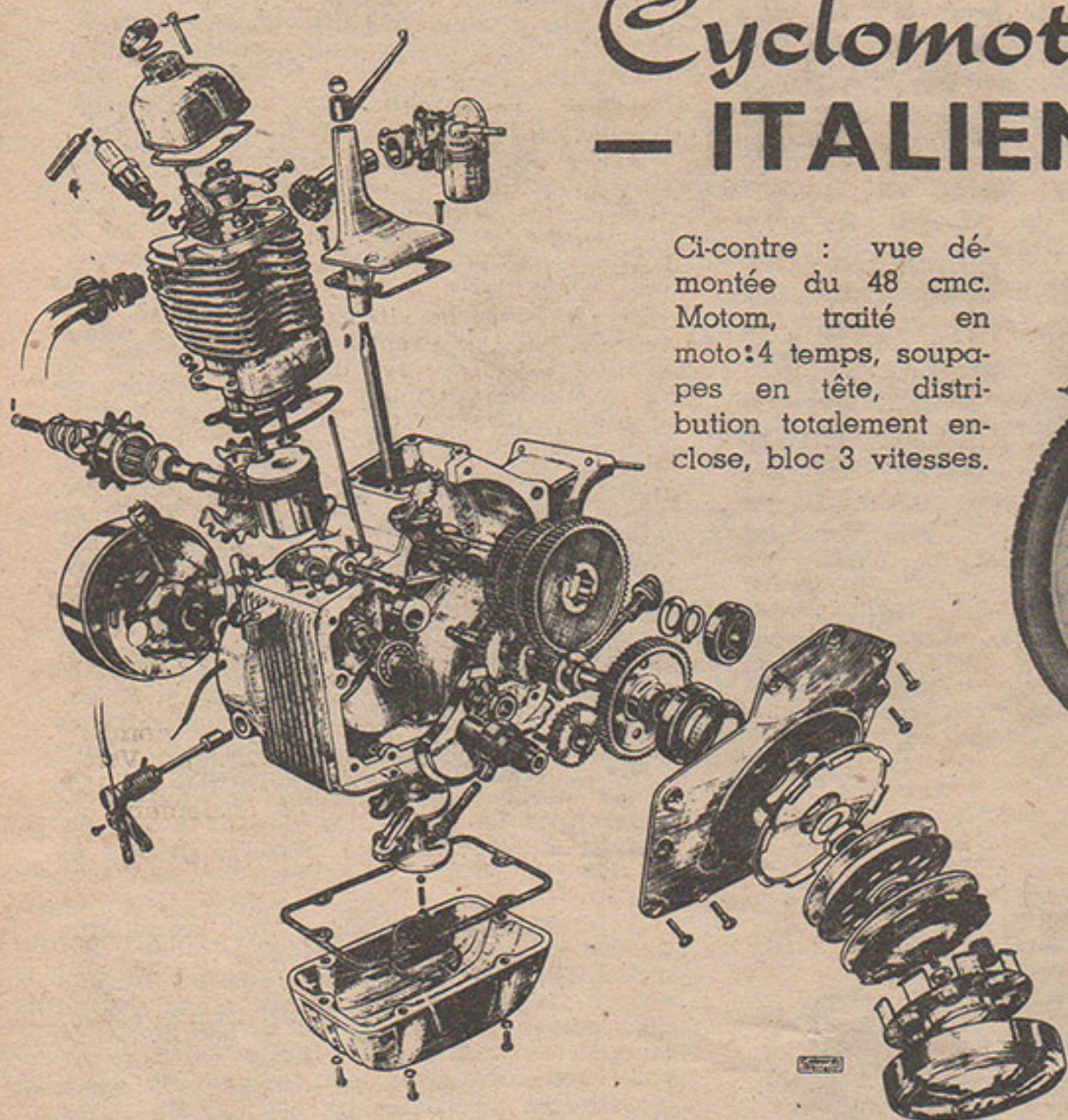
Nous publions ci-dessous les derniers prix de certaines machines anglaises qui ne nous étaient pas encore parvenus au moment de l'élaboration de notre précédente liste.

A.J.S.	
350 cmc. mono. culb. susp. AR	260.000 fr.
500 cmc. mono. culb. susp. AR	285.000 fr.
500 cmc. « Twin » culb. susp. AR	325.000 fr.
TRIUMPH (Twin culbutées, susp. AR)	
350 cmc. « Twin » susp. AR..	285.000 fr.
500 cmc. « Speed Twin » susp. AR	300.000 fr.
500 cmc. « Tiger 100 » susp. AR	320.000 fr.
500 cmc. « Trophy » compétition	325.000 fr.
650 cmc. « Thunderbird »	310.000 fr.
SUNBEAM S.8	295.000 fr.
» S.7	330.000 fr.
B.S.A. B 32 G5	290.000 fr.
MATCHLESS 500 twin	326.000 fr.

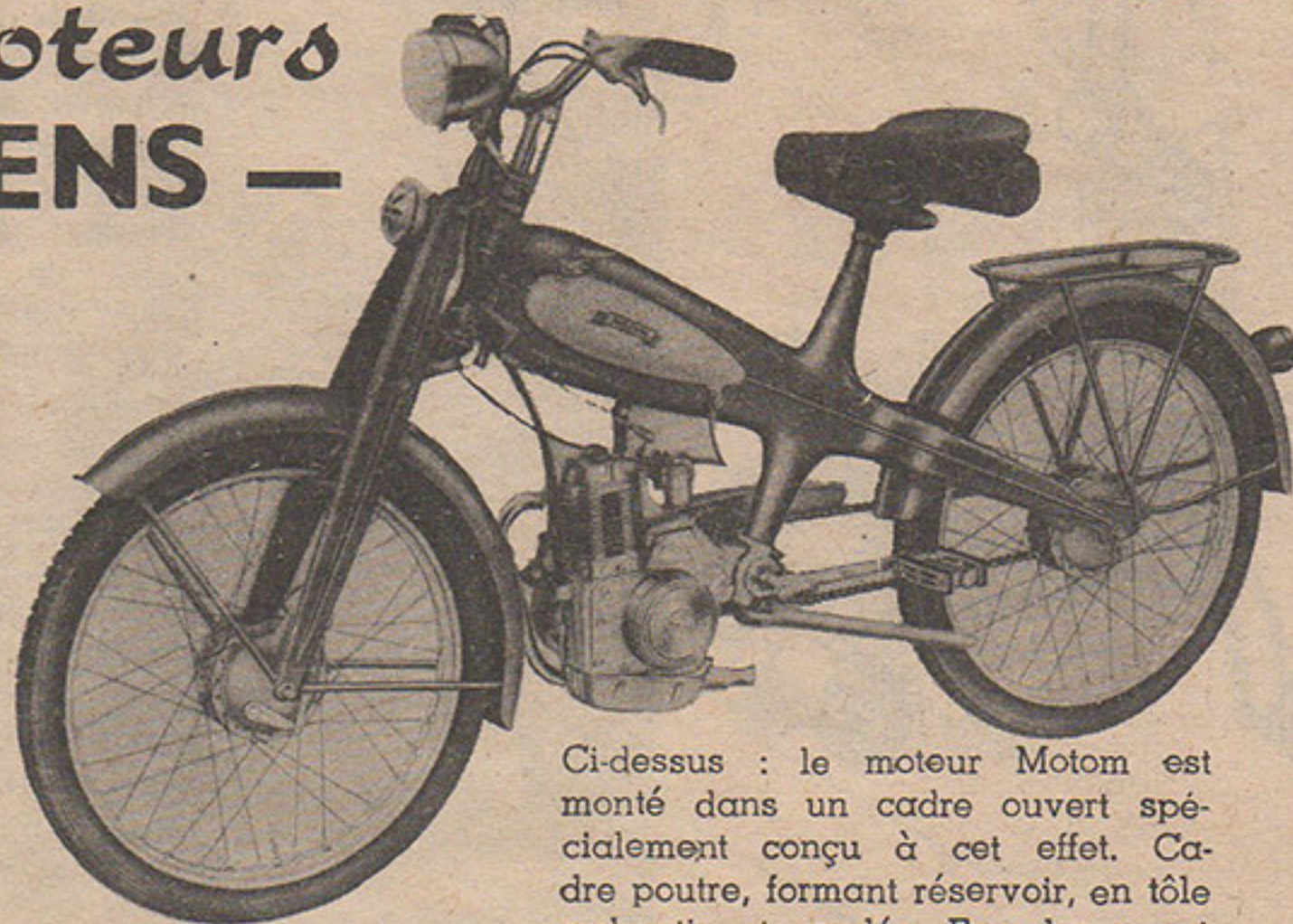
La frappe du Cyclomoteur



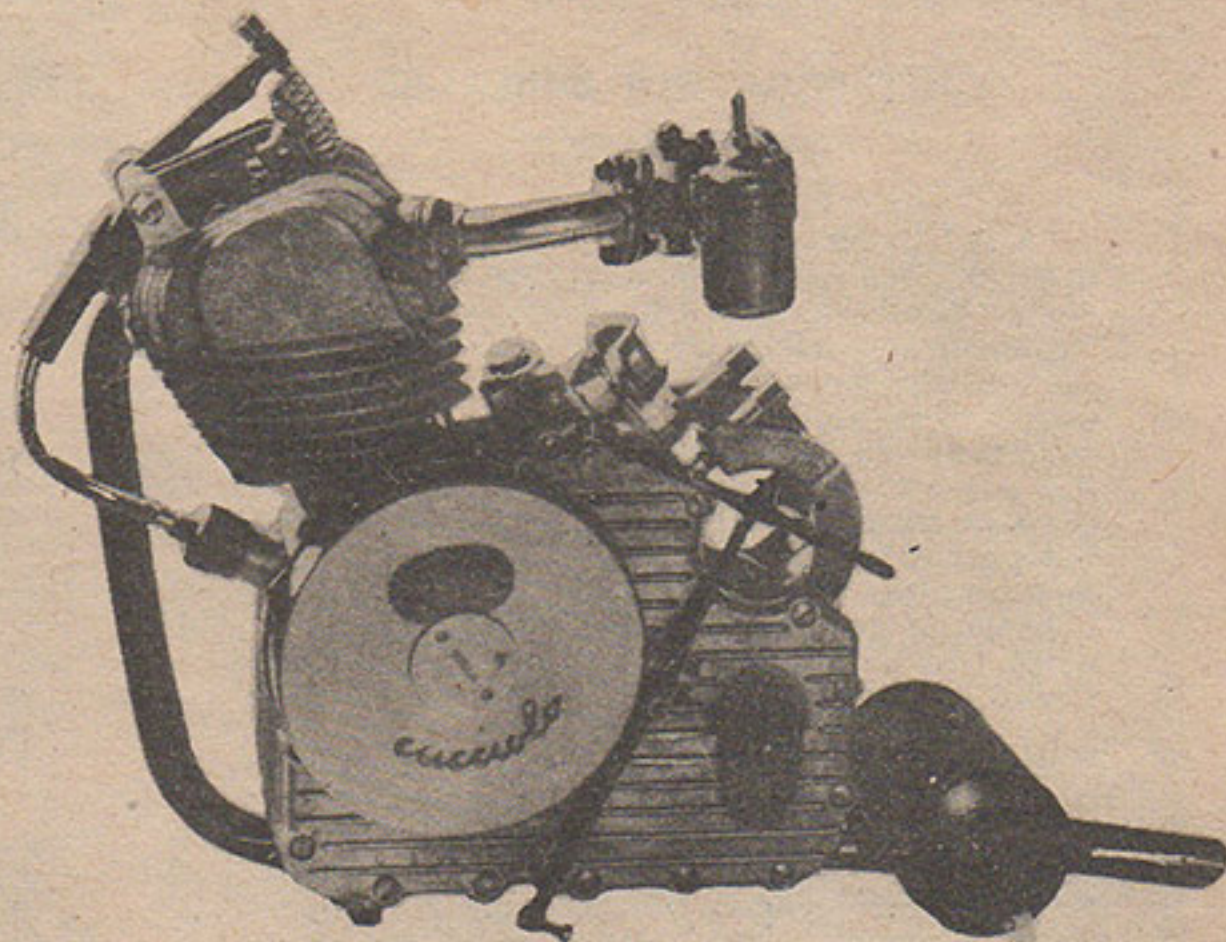
Cyclomoteurs — ITALIENS —



Ci-contre : vue démontée du 48 cmc. Motom, traité en moto:4 temps, soupapes en tête, distribution totalement enclose, bloc 3 vitesses.

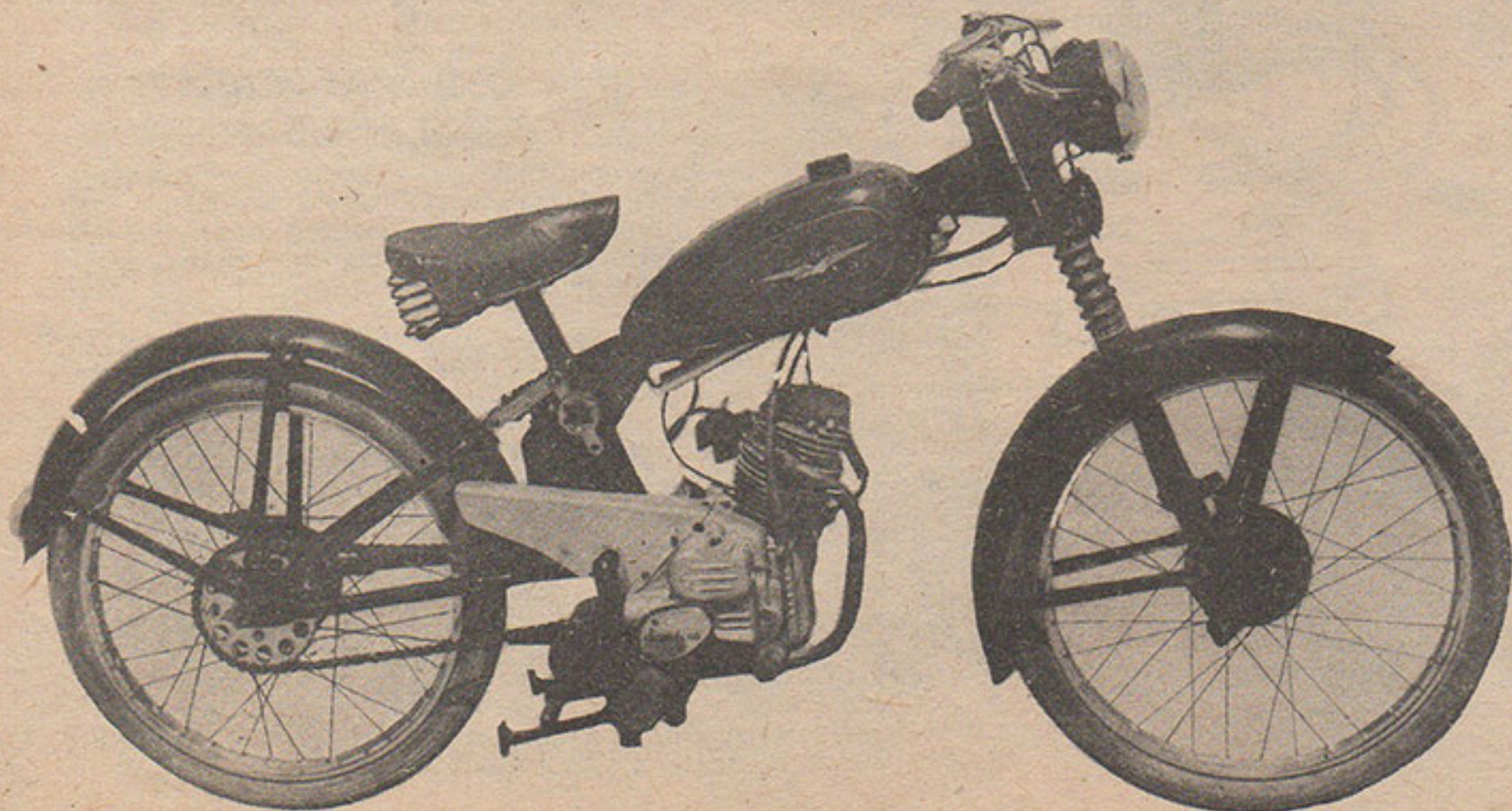


Ci-dessus : le moteur Motom est monté dans un cadre ouvert spécialement conçu à cet effet. Cadre poutre, formant réservoir, en tôle emboutie et soudée. Fourche avant à parallélogramme, en tôle. Les pédales ont été conservées.

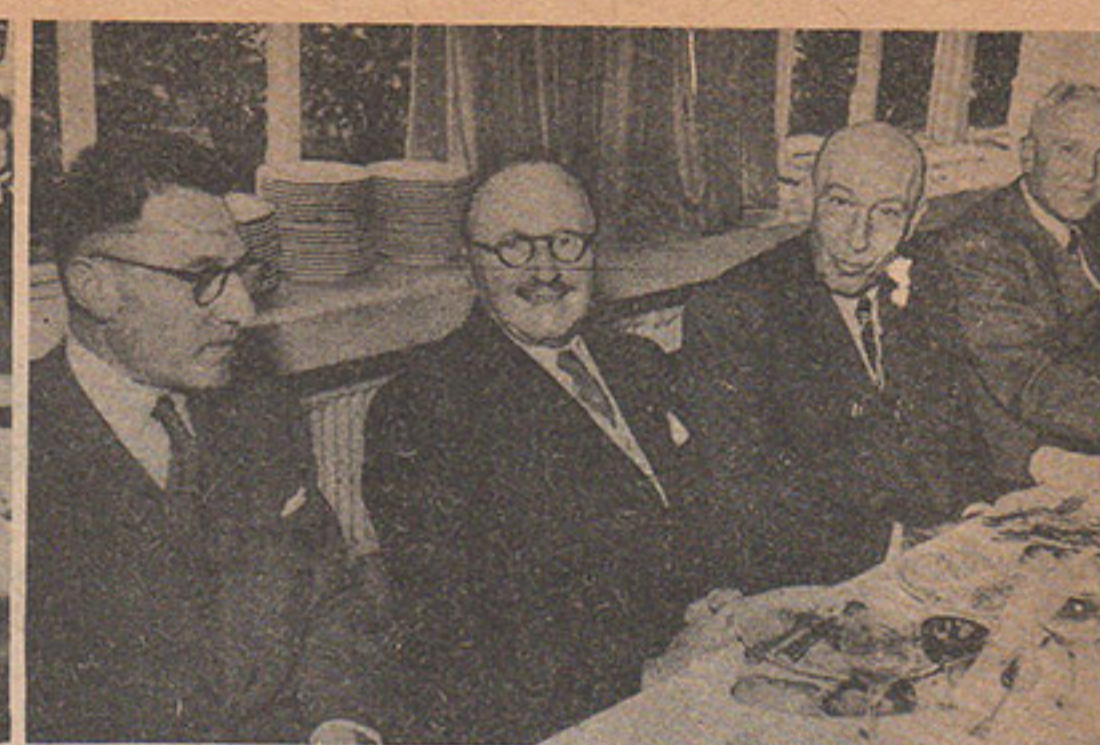
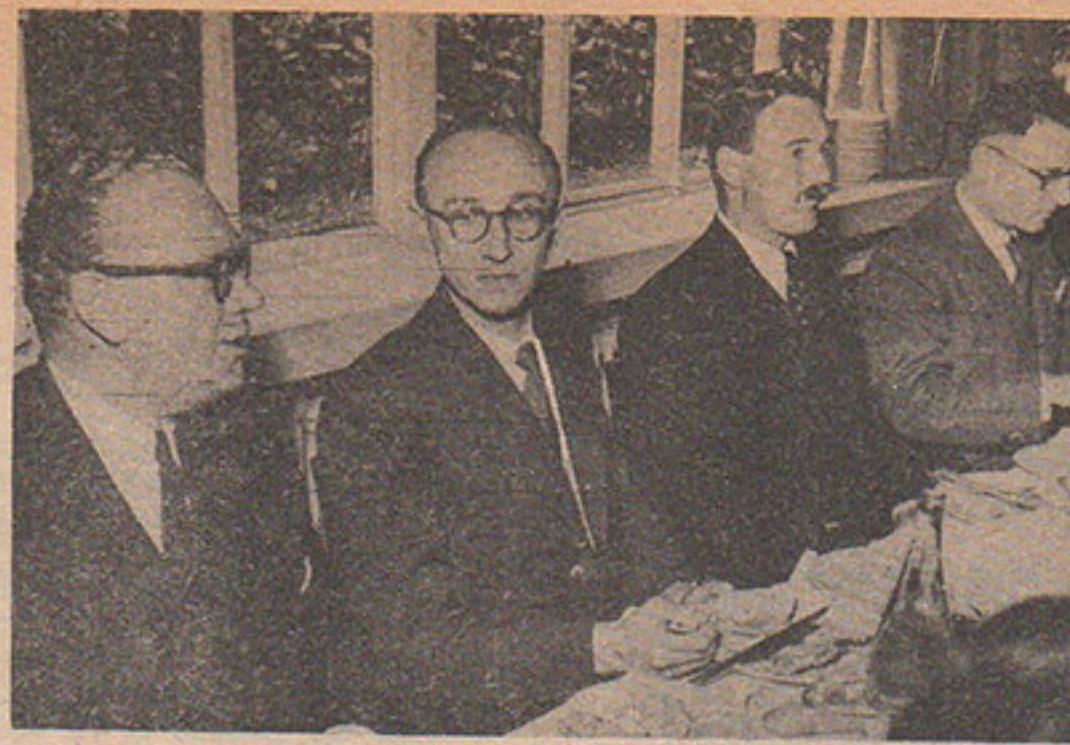


Au-dessus : le moteur Cucciolo, une des plus remarquables réalisations dans le domaine du cyclomoteur. 48 cmc. (et 60 cmc.), soupapes en tête, 2 vitesses à commande présélective par les pédales.

LA TECHNIQUE ITALIENNE
 Sous l'influence de la compétition et de leurs conceptions très personnelles en matière de technique motocycliste, les Italiens ont fait du cyclomoteur une machine spécialement conçue pour cet usage et traitée en sport. Le Ducati 60, par exemple, n'est plus un cyclomoteur, mais exactement, avec le rajeunissement de technique imposé par le progrès, le vélomoteur de ses débuts, qui progressivement a supprimé tout ce qui en lui était « vélo ».



Ci-contre : le Ducati 60 cmc. équipé du Cucciolo 60 cmc. spécial à 3 vitesses et kick-starter. Il s'agit ici d'une véritable moto légère, fourche avant télescopique, suspension AR par cadre articulé, suppression des pédales. Vitesse : 60 kmh.



La grande famille B.S.A.

M. Rabuteau, Directeur des Ets Movéa, Importateurs des motocyclettes B.S.A. et Sunbeam, poursuivant le cycle de ses heureuses innovations, vient, à l'occasion du Salon, de réunir tous les agents et concessionnaires chez Ledoyen, un des plus sélects restaurants des Champs-Élysées.

A la fin du repas, M. Rabuteau prononça une allocution dont voici les passages essentiels :

« Je veux tout d'abord vous dire tout le plaisir que j'éprouve à vous voir réunis autour de nous.

Nous sommes particulièrement honorés par la présence de M. Howson, Secrétaire Commercial près l'Ambassade de Grande-Bretagne à Paris.

C'est à la compétence et à la compréhension de MM. Courtot, Vermande et Barisien du Service Automobile-Cycle de la Production Industrielle, que nous devons d'avoir pu mettre au point et réaliser nos programmes d'importation.

C'est aussi à M. Trottet de la Direction des Relations Extérieures du Ministère des Affaires Economiques, et à M. Sahuque de l'Office des Changes, que doivent aller nos remerciements.

Il en est peu parmi vous qui ne connaissent M. Rousseau, Président du Groupe Motocyclette de la Chambre Syndicale des Importateurs, qui, aidé de M. Pierre Tarot, Secrétaire Général, est toujours sur la brèche pour l'organisation et la défense de l'importation.

Maintenant, si vous le voulez bien, profitons de cette occasion exceptionnelle qui nous voit tous réunis pour la première fois depuis 12 ans, pour faire un peu connaissance.

J'ai le grand plaisir d'avoir à mes côtés :

— M. Rawson, Directeur des Services d'Exportation de B.S.A.

— MM. Watney et Colomb, Administrateurs de la Société Movéa.

C'est à M. Watney que nous devons en grande partie de pouvoir parler aujourd'hui de B.S.A.

Quant à M. Colomb, beaucoup d'entre vous le connaissent déjà comme dirigeant de la Société de Crédit Autex, qui joint ses efforts aux nôtres avec tant d'efficacité.

— M. Chevel, Chef du Service des Ventes, venu il y a plus de deux ans, vous proposer un contrat qui, à l'époque, ne vous apportait rien d'autre que de l'espoir.

Enfin, une nouvelle recrue, M. Roger Tarot, fils du Secrétaire Général de notre Chambre Syndicale, qui réglera bientôt, avec les meilleures traditions que son père lui a inculquées, les différentes questions techniques, garanties, service, etc...

— M. Toxopeus, Pièces Détachées.

— M. Voisin, Station-Service.

Tous apportent le meilleur de leur activité au développement de la marque, et je les prie de trouver ici l'expression de ma gratitude...

...Les prix de nos 125 cmc. restent élevés par rapport à ceux de la production nationale qui a atteint dans cette cylindrée un tel niveau qu'elle devrait suffire à satisfaire le marché dans des conditions plus favorables. Par contre, je suis certain que nous lui apportons un complément indispensable avec nos modèles 250 cmc. et au-dessus, je n'en veux voir qu'une preuve supplémentaire dans la demande récemment formulée par l'une des plus grandes marques françaises d'importer une quantité considérable de 250 B.S.A.

Je peux donc dire que, dans le domaine particulier de la motocyclette, l'importation vient non seulement seconder la production nationale à satisfaire les besoins du marché, mais encore aider au développement des perfectionnements. Nous avons plaisir à constater que la dernière née des 500 cmc. françaises s'inspire largement des techniques britanniques, et c'est encore là une preuve de la coopération qui peut exister entre la production et l'importation.

Enfin, il est bon de rappeler que, du prix payé par le client pour une machine importée :

— 60 % restent en France, dont près de la moitié va directement à l'Etat sous forme de droits de douane et taxes, et le reste alimente des activités purement françaises...

...Une modification importante de nos éléments de vente a eu, au Salon, un certain retentissement : je veux parler des prix :

A l'annonce d'une baisse de l'ordre de 8 à 11 % qui répond au désir exprimé par le Gouvernement, d'aucuns ont prononcé le mot Dumping, d'autres ont innocemment parlé de baisse des droits de douane et des taxes !

Je tiens à préciser que les prix, départ usines, de la Société B.S.A., n'ont pas variés depuis 1948, quant aux droits de douane et aux taxes, la tendance n'est guère orientée vers leur diminution.

C'est uniquement par le développement d'une organisation rationnelle, de sévères économies, la réduction des marges bénéficiaires, que nous avons pu aboutir à ce résultat...

...Vous trouverez la publicité B.S.A. dans tous les numéros spéciaux parus à l'occasion du Salon, vous la trouverez de manière permanente dans toutes les Revues spécialisées.

Pour que cette publicité produise son plein effet, il faut que vous soyez, dans votre secteur, connu comme Agent B.S.A.

Un autre élément de vente dont l'importance est loin d'être négligeable, réside dans le service. Aussitôt après le Salon, nous allons commencer à



Tribune libre

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

REPONSE A M. DASPIQUE

Dans le n° 997 de Moto-Revue vous protestez contre les automobilistes qui descendent de leur voiture par la portière gauche sans s'assurer s'ils le peuvent sans danger pour les autres usagers de la chaussée. C'est au titre de conducteur mixte, c'est-à-dire motocycliste et automobiliste, que je vous répons. Pratiquant la moto depuis 1930, je suis aussi « mordu » qu'il y a 20 ans et je suis dirigeant d'un club, si j'ai une voiture depuis quelques années, c'est pour la nécessité de ma profession, étant représentant. Comme vous, il m'est arrivé et il m'arrive encore de protester contre le fait que vous signalez, mais je suis plus indulgent que vous pour le fautif, et voici pourquoi : 1° vous oubliez qu'un très grand nombre de voitures en circulation ne sont pas récentes et qu'il est à peu près impossible d'en sortir par la droite. Si vous en avez l'occasion, asseyez-vous à la place du conducteur dans une 6 CV Fiat et essayez d'en sortir par la droite : vous m'en direz des nouvelles ! Si vous êtes de taille minuscule et que vous êtes acrobate, vous réussirez peut-être à passer vos jambes par dessus le changement de vitesse et le frein à main, sinon je vous en défie. 2° L'automobiliste qui se sert de sa voiture pour son travail n'est pas forcément méprisant, incorrect, etc... et quand il s'arrête devant son client, il songe à ses affaires, ce qui explique qu'il peut lui arriver malheureusement d'oublier de prendre les précautions nécessaires quand il descend à gauche.

D'autre part, la prudence nous conseille, quand nous sommes sur deux roues, de ne pas passer trop près d'un véhicule à l'arrêt.

En conclusion, M. Daspique, je me permets de vous recommander un peu de modération dans vos expressions et d'indulgence dans votre jugement.

M. FREYSSE, à Paris

DEUX TEMPS

Je lis dans votre N° 996 à la Tribune Libre et sous le titre « Deux temps contre quatre temps », que le deux temps a une très forte tendance à serrer par une assez forte chaleur. Je n'ai sans doute pas une aussi grande expérience de la moto que M. Warmuth, mais j'ai pu me rendre compte cet été qu'il n'en était rien, du moins dans mon cas.

J'ai fait Besançon-Venise (2.800 kms) par Lyon, Grenoble, Briançon, Montgenève, Turin, Milan, par le lac Majeur, lac de Garde, Padoue, Venise et retour par Gênes et la côte jusqu'à Fréjus, Avignon, Lyon, avec une Puch 250 TF, ma femme comme passagère et une bonne quinzaine de kilos dans les sacoches, ceci avec seulement un changement de bougie comme ennui mécanique.

J'ai eu l'occasion, toutes les fois que la route s'y prêtait, mais en particulier sur l'autostrade Turin-Milan, de pousser un peu, et j'ai roulé pendant plus d'une heure à 90-95 (compteur) sans aucun serrage et ceci aux heures les plus chaudes de la journée (certainement plus de 30°). Je précise que la moto avait tout juste 3.000 kms au départ. Si j'ai arrêté après avoir fait cet essai, c'est uniquement à cause d'un échauffement des pneus qui aurait pu devenir dangereux. Cela fait loin des 5.000 mètres à 75 kmh. de la Zundapp ! Je croisais plutôt celle-ci pas très bien au point.

R. DEVAUX, à Damprichard (Doubs)

BANQUET B.S.A. (Suite)

vous envoyer périodiquement des informations rédigées en français et illustrées.

Quant aux pièces détachées, notre stock est important, il s'accroît chaque jour, et nous sommes dès maintenant à même de livrer dans des conditions satisfaisantes...

...Il faut que vous connaissiez notre mécanique à fond : nous organiserons des stages d'une semaine aux usines de Birmingham, le premier aura lieu vraisemblablement dès fin janvier. Je vous invite à y envoyer des membres de vos familles ou de votre personnel. Il est d'ores et déjà acquis que les frais de leur séjour en Angleterre, logement et nourriture, seront pris en charge par nos usines, la question des frais de voyage est actuellement à l'étude et vous sera précisée avec les autres détails par une prochaine circulaire ».

Ensuite, prirent la parole, M. Rousseau, Directeur de la Sté Movéa-Lucas, qui lut quelques lignes de M. Rawson, Directeur des Services d'Exportation de B.S.A. à Birmingham ; celui-ci rappela les débuts de B.S.A. en 1861, et que, actuelle-

VITESSE ET SECURITE

Les vélomoteurs, scooters, motos moyennes donnent en général une allure de route légèrement inférieure aux voitures modernes et c'est mieux ainsi, car nous sommes, malgré tout plus vulnérables et tandis qu'une voiture peut rouler à 80 ou 90, une moto semble parcourir suffisamment vite 1 km. à la minute ou un peu plus : ex. (60)-70-75 et 80 max., sur les routes à grande circulation, bien dégagées. D'ailleurs un moteur pouvant plafonner à 90 se trouvera beaucoup mieux de rouler à 75-80.

A cette vitesse on pourra en général éviter l'obstacle imprévu. Un des plus courants est l'animal sortant d'un champ non fermé ou un troupeau subitement lâché sur la route. Parfois c'est une simple charrette ou brouette qui apparaît subitement, ainsi que tous autres obstacles mobiles qu'il faut parfois éviter d'un coup de frein et de guidon. Ce qu'il est possible de faire à 80 ne l'est plus guère à 100 ou 110, ce qui fait croire qu'il vaut mieux perdre un peu de vitesse et accroître la sécurité.

Mieux vaut tirer parti des accélérations d'un engin dont le poids n'est pas comme dans l'automobile un obstacle à la reprise ; ainsi à la sortie d'un village où l'on aura ralenti à 50 environ, on pourra, avec une moto bien au point, reprendre sa vitesse assez rapidement, mais on ne dépassera guère les vitesses ci-dessus préconisées.

De plus, dans un virage non dégagé, il est possible de ne couper qu'au début, de maintenir un peu de gaz entretenant dans la courbe, de reprendre vers la fin de courbe dégagée ; ces petites astuces font faire une moyenne de 70 environ, avec une marche maximum de 80. Cette moyenne de 70 est celle qui permet de parcourir la distance approximative d'un département, pris centre à centre ou d'une limite à une autre, et cela n'est pas mal.

Ceci traite des améliorations dans la conduite ; peut-être certaines améliorations routières seraient-elles souhaitables en vue d'éviter de nombreux accidents :

a) les panneaux indicateurs de croisements ne sont pas de bien grandes dimensions. Sur les routes à grande circulation, en général les nationales (jalonnées de bornes kilométriques à dessus rouges) et les départementales (bornes jaunes). On pourrait conserver ces panneaux actuels pour les nombreux chemins de ferme ou petites routes, tandis que toute route plus importante serait précédée d'un panneau plus grand. De même les panneaux triangulaires annonçant les R.N. ou les panneaux triangulaires jaunes la pointe en bas pourraient être de dimensions plus grandes, environ 1/3. Ceux-ci pourraient avoir en outre une petite pancarte indiquant la route choisie, ex. : C.R., C.V.O., R.D. (comme les signaux de chemin de fer portent Nf ou F). Il s'ensuivrait qu'au lieu de voir une multitude continuelle de panneaux annonceurs de croisements qui ne signifient à la longue plus grand chose, leur variété en deux modèles, dont le grand plus rare, permettrait de sérier les routes plus importantes que les chemins (ex. : chemins ruraux, vicinaux ou R.D. venant couper la route à grande circulation).

b) Les routes secondaires pourraient être marquées au croisement d'un trait, ou de clous, ou de points de peinture spéciale ou brique de couleur, permettant de schématiser la continuité de la route à circulation au droit de la balise de priorité.

c) Les barrières de champs devraient être obligatoirement fermées pour tous ceux recevant des troupeaux, ceci dans l'intérêt des riverains (hors des besoins d'ouverture pour passages), comme dans celui des usagers de la route.

Ces quelques propositions seraient simples, mais permettraient sans doute une sécurité accrue dans l'intérêt de tous.

Certains matches dépassant notablement le temps de doubler deux voitures en parallèle sur la route pourraient être considérées en contravention. Néanmoins la plupart des conducteurs autos et cars sont très « corrects » en conduite et il y a lieu de les en louer.

J. PIVOIN, Nantes

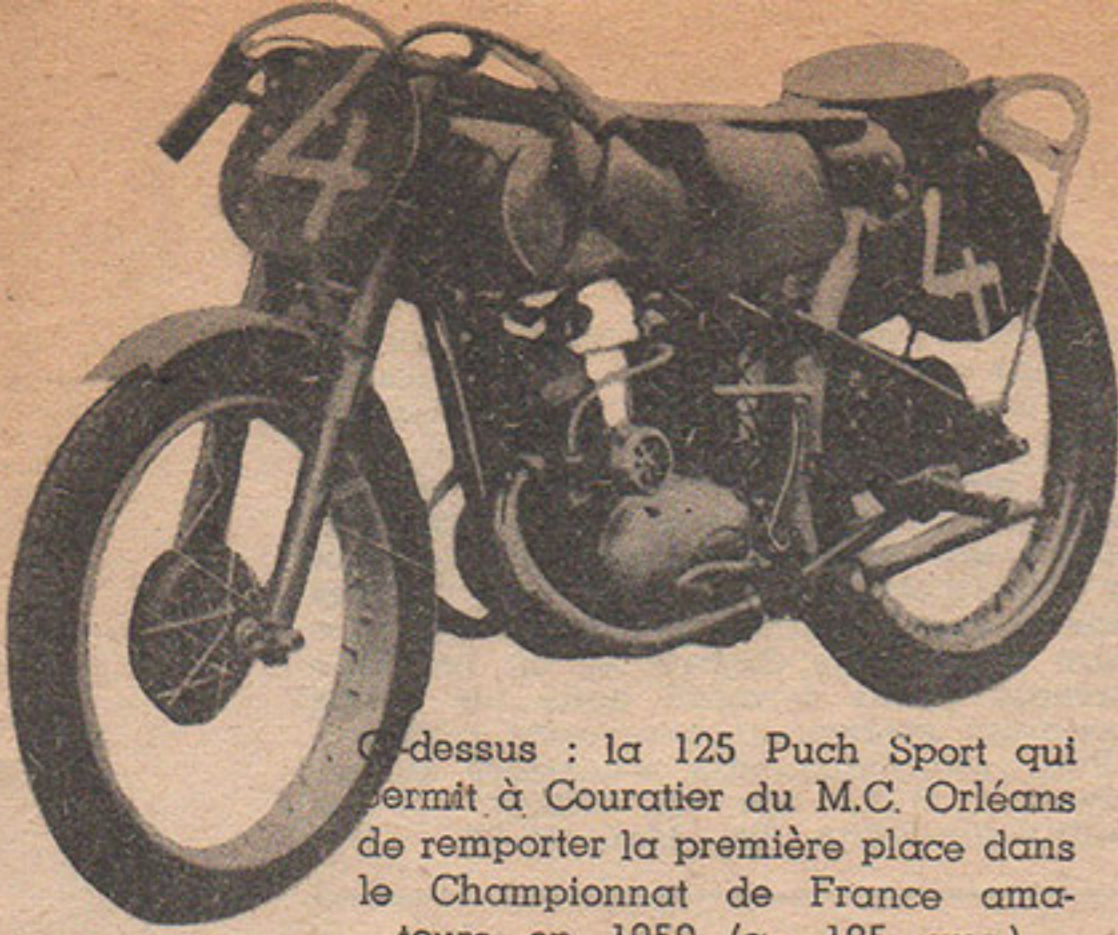
ment, B.S.A. produit 1.200 motos par semaine (!), ce qui en fait la plus importante usine du monde. ...Et avec un humour tout anglais, l'orateur ajoute : « non seulement B.S.A. produit cette quantité de machines, mais elle les vend ».

Puis M. Rawson confirma que B.S.A. accueillera pour des stages de une semaine, les Agents B.S.A. qui voudront bien se rendre à Birmingham, et ceci aux frais de la Société.

Un beau voyage en perspective, en somme.

Ensuite, M. Howson, Secrétaire des Services Commerciaux à l'Ambassade Britannique, en une improvisation toute pleine d'humour anglais, prononça quelques paroles qui ne manqueraient pas d'aller au cœur de M. Rabuteau, car elles concrétisaient l'effort inlassable de cet homme, qui est arrivé à grouper autour de lui, non sans difficulté, un ensemble d'agents et concessionnaires qui sont les premiers maintenant à se féliciter d'être entrés comme représentants et membres d'une telle famille.

Et c'est après une dernière coupe de champagne que tous les convives, heureux de vivre, prirent congé de M. Rabuteau.



C-dessus : la 125 Puch Sport qui permit à Couratier du M.C. Orléans de remporter la première place dans le Championnat de France amateurs en 1950 (en 125 cmc.).

Ateliers le Sport

(Magnat-Debon), Castellano (Terrot), Poirier (Terrot), Depecker (Terrot), Astri (Terrot), Carencini (Lambretta), A. Dini (Elie-Huin), S. Dini (Elie-Huin), Bruzzone (Vespa), sans pénalisation; 12. Bianchi (Vespa), 10 pts.

175 cmc. : 1. ex-æquo : Valeyre (Guilbert), Meynard (Motoconfort), M. Pahin (Automoto), R. Pahin (Peugeot), Cugnet (Peugeot), Goll (Peugeot), Prévost (Peugeot), Lacour (Peugeot), sans pénalisation.

250 cmc. : 1. Taramazzo (Parilla), 59 points.
500 cmc. : 1. ex-æquo : Onda (Magnat-Debon), Ralphe (Magnat-Debon), Combeleran (Terrot), Fombelle (Terrot), Martin (Norton).

COURSE DE LENTEUR

C'est dimanche dernier que se déroulait la traditionnelle course de lenteur sur les pentes de la Butte Montmartre. Cette épreuve de ralenti où les pilotes rivalisent avec les escargots les moins pressés, a vu dans la catégorie sidecars la victoire de Stern sur sidecar Monneret, troisième au classement toutes catégories en 7 h. 9' 56" 4/5.

MOTO-CROSS DE BUFFALO

La réunion de moto-cross organisée le 15 octobre au vélodrome Buffalo a donné les résultats suivants :

Grand Prix du Salon : 1. Blat.
Course de Consolation : 1. Boisserie.
Grand Prix d'Honneur : 1. Prieur.

MOTO-BALL

RESULTATS DES MATCHES DU 1^{er} OCTOBRE
Division Nationale : MBC Mulhouse contre MBC Camaret, match nul 1 à 1.

Division d'Excellence : Gennevilliers bat Paris par 5 buts à 1.

Match Amical : Aix bat Montoux par 2 buts à 0.

FLEISCHMANN VA TENTER DE BATTRE DES RECORDS SUR N.S.U.

Dans les milieux sportifs de Nuremberg, on discute ferme et l'on fait des pronostics : en effet, il paraît que le coureur allemand Fleischmann doit prochainement venir en France où il piloterait une N.S.U. à compresseur et tenterait de battre toute une série de records du monde.

GRAND PRIX D'AVIGNON

Au Grand Prix d'Avignon, couru le 17 septembre 1950, Donini qui s'était classé second et s'était adjugé le meilleur tour, pilotait une 125 cmc. Köhler-Escoffier et non une M.V. comme nous l'avions indiqué.

AMATEURS DE B.M.W.

Nous vous signalons que « Moto-Record », bien connu de nos lecteurs, a actuellement un nombre important de B.M.W. de différents types: R.73, R.75, R.66, R.23 et R.51/2 en excellent état et disponibles de suite. Une visite s'impose !

ROME-NICE-PARIS

Sans publicité et sans organisation, imitant en cela le Nice-Paris de l'année dernière dû aux mêmes organisateurs, les concurrents du concours de tourisme Rome-Nice-Paris sont arrivés samedi à Paris. Regrettons qu'aucun effort n'ait été fait par les organisateurs pour assurer à leur épreuve une plus grande publicité auprès de la presse et du Comité du Salon de la Porte de Versailles où les concurrents arrivèrent inopinément et forcèrent les portes au moment où l'on attendait les officiels venant — un peu tardivement, regrettons-le aussi — « inaugurer » le Salon.

CLASSEMENT

60 cmc. : 1. Richieri (Ducati), sans pénalis.
100 cmc. : 1. ex-æquo : Mabillat (Derny) et Bauleret (Derny), sans pénalisation.

125 cmc. : 1. ex-æquo : Jausseran (Magnat-Debon), P. Lucarini (Magnat-Debon), F. Lucarini

LES ECHOS DU SALON

LE POULAIN

Au Salon 1949, un nouveau fabricant de moteurs auxiliaires, « Le Poulain », est apparu sur le marché et a été accueilli avec surprise et scepticisme par certains.

Nous retrouvons cette année « Le Poulain » au Salon et nous constatons qu'il a fait un énorme chemin depuis cette date.

La proximité de notre stand nous permet en effet de constater l'énorme intérêt suscité par l'exposition de « Le Poulain » et la foule qui s'y presse parmi laquelle nous reconnaissons la plupart des constructeurs et exposants prouve l'intérêt porté à la nouveauté sensationnelle présentée à ce stand.

En effet, outre les moteurs à galet traction avant des types B et luxe formant l'ossature courante des fabrications de « Le Poulain », nous avons examiné le nouveau moteur présenté par cette firme qui révolutionne la technique du cyclomoteur à ce jour, ainsi qu'une pancarte le révèle dans ce stand.

Ce moteur est en effet spécialement conçu pour le constructeur de cycles et à une nette avance sur ce qui a été produit jusqu'alors. Il demande un cadre légèrement modifié à la partie inférieure dans laquelle vient s'emboîter le moteur lui-même. Celui-ci a le gros intérêt de supprimer toute chaîne supplémentaire, la traction se faisant par la chaîne normale de la bicyclette avec utilisation de toutes les vitesses du dérailleur.

D'autre part, un train hépi-cycloïdal permet l'utilisation au titre vélo pur tout en restant à un développement normal, bien que le pignon de sortie soit de 14 dents et remplace le plateau habituel de pédalier. Ce moteur est muni d'un embrayage à double disque commandé au guidon et son ensemble fait ressortir très nettement un moteur spécialement conçu pour les besoins de la cause et non plus ou moins bien adapté sur un vélo.

Nous avons pu constater l'énorme intérêt qu'il présente auprès des fabricants et l'optimisme qui règne à ce stand per-

met de croire que ce moteur a reçu l'approbation des fabricants en plus des constructions normales à galet que la Société « Le Poulain » continue d'ailleurs en parallèle.

Il ne fait pas de doute que ce nouveau venu révolutionnant le marché actuel porte un nouvel essor à la firme « Le Poulain » qui, bien que récemment apparue sur le marché, se classe parmi les toutes premières firmes spécialisées dans le moteur auxiliaire pour cycles, ayant d'ailleurs fait connaître ses productions dans la plupart des pays mondiaux où ce moteur est, ou vendu ou même fabriqué sur licence.

RADIOR

La firme dont la réputation d'une fabrication « De Précision » n'est plus à faire, a, par le fini, l'équipement et la bonne présentation des modèles exposés, retenu, de toute évidence, l'attention des connaisseurs.

L'accroissement de l'équipement matériel modernisé et l'activité de Radior se manifestent par l'augmentation sensible de la production de la marque, ce qui ne manque pas d'être un encouragement précieux à ses fidèles agents.

Produire toujours plus et toujours mieux semble être la devise du jour chez Radior. Nous nous devons de souligner cet effort méritoire dans une période qui reste difficile à nos constructeurs.

Ets MURCIA

Les Ets Murcia rappellent la gamme de leurs articles et s'excusent auprès de leur fidèle clientèle des retards apportés aux livraisons ; retards imputables aux nombreuses commandes reçues de France et de l'étranger.

Leur siège AR luxe chromé aux succès sans cesse croissant donne toute satisfaction par son confort et sa présentation au fini impeccable.

Leur selle équipée de caoutchouc double feuille genre Paguse a été adoptée

par les grandes marques Monet-Goyon, Radior, Ultima, etc...

Cette maison s'est toujours fait un plaisir de répondre aux demandes de documentation plus détaillée.

Le temps et les méthodes modernes ont imposé à l'homme du travail dans toutes les branches de la vie industrielle, commerciale, représentation, un besoin de locomotions rapides. L'usage massif de la voiture automobile nous a dressé fatalement devant des problèmes difficiles à résoudre.

K.L.G.

Chacun sait que le nettoyage des bougies par sablage est dangereux — risque d'avoir du sable dans le moteur — il est inutile de signaler le désastre que cela peut amener.

Les bougies K.L.G. sont toutes démontables, donc faciles à nettoyer sans sablage.

Deux isolants différents peuvent être adoptés.

1° Un isolant céramique « Corundite », porcelaine étudiée spécialement et mise au point pendant la guerre, en Angleterre, pour les moteurs d'avions, et adopté par l'Aviation militaire et civile française.

2° Un isolant « Mica », suivant les méthodes de fabrication employées avant guerre.

Sur ces deux séries, l'électrode centrale est en nickel et de fort diamètre ; la pointe de masse est également en nickel.

Dans les séries « Corundite » : gamme thermique étendue, répondant à tous les besoins courants.

De plus, il existe de très nombreux modèles spéciaux pour tous usages et pour la compétition : Une série « L.F. » à long filetage pour culasses épaisses, des bougies « C » pour voitures à moteurs fortement comprimés, enfin des types spéciaux pour les voitures de courses.

Adaptation parfaite aux besoins, démontage facile, voici deux facteurs primordiaux de la bougie économique.

LE GRAISSAGE DES MOTEURS 2 TEMPS

L'apparition de ces moteurs a immédiatement posé la question de leur graissage. En effet, l'aspiration ayant lieu dans le carter, il ne pouvait être question de graisser le vilebrequin et l'embiellage par arrosage ou circulation d'huile comme dans les moteurs à 4 temps.

La solution a été trouvée dans un compromis qui consiste à mélanger l'huile de graissage à l'essence.

Les gaz qui sont ensuite distribués du

carter vers le cylindre entraînent avec eux une partie importante de l'huile qui participe ainsi à la combustion en produisant une calamine dont la quantité est dépendante de la qualité de l'huile.

Il importe donc d'employer une huile spécialement étudiée pour le graissage de ces moteurs.

Cette huile doit en premier lieu offrir une grande résistance à l'oxydation et doit pouvoir fournir un film parfaitement homogène, même à chaud.

A cet effet, elle doit avoir un point de combustion élevé pour lui permettre

de résister aux fortes températures au moment du contact de la veine gazeuse dont elle fait partie, avec les gaz provenant de la combustion précédente.

Ces points sont complètement résolus dans une huile spéciale qui a été soumise à des essais prolongés sur route et au banc d'essai et qui a fait ses preuves dans le dernier Tour de France Cyclomoteurs récemment disputé et où les concurrents ayant terminé dans les délais maximum graissaient avec cette huile.

Pour renseignements, s'adresser au laboratoire H2T, rue de Chézy, 97, à Neuilly-sur-Seine. Tél. Mail. 17-82.

NOS PETITES ANNONCES

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

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

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

MOTOS A VENDRE

HARLEY DAVID. c. nve mod. réc. 750 cc selle bipl. éq. moderne px intér. tél. Arc. 47-04 vis ts ls jrs de 12 h. à 14 h.

TERROT 3 cv bn ét. 60000 fr. tél. Fla.14-71 de 7h.30 à 18h.30

125 MOTOB. lat. 4500 k. Leroy 44 r. V. Hugo, Levallois

R. GILLET 750 1949 impeccable, Pro. 29-76 hres bureau.

PART. v. 350 culb. Alcyon ét. imp. pns nfs ap. 15 h. Café 23 r. Lucien Sampaix Nord 88-29

500 BSA WM 20 av. side spt impec. sam. 3 à 5 h. Grange 45 r. des Poissonniers, 18e

ZUNDAPP 198 55000 Automoto 350 lat. 45. VALENTE 62 r. Frileuse, Gentilly (19 h.)

DRESCH 500 bn ét. px int. François 20 r. Montpensier-1er

PONEY juin 49 peu roulé 30000, tél. Obs.20-16 h. trav.

TERROT type RD allum. delco exp. cme nf nbx acc. px 120. cse mal. 7 r. Gambetta Chatillon/s. Bagneux (S.) le matin

VEND Dresch 500 culb bicyl. trans. cardan sél. état neuf 75000. Waterkeyn 44 rue Emile Duclaux, Suresnes (Seine).

NORTON 16H 500 b. ét. 109000 93 r. des Bas, Asnières (S.)

BSA 500 lat. imp. f. tél. sél. 4 v. 130000. DHINAUT 5 rue Séverine, Houilles (S.-O.) ou Tri. 76-00 poste 319 h. bur.

125 MOTOB. b. ét. 4 t. susp. ar. bat. klax. bon ét. VALLEE 4 r. Col. Fabien, Aubervilliers.

MOTOB. 125 4 t. susp. ar. bat. klax. bon ét. VALLEE 4 r. Col. Fabien, Aubervilliers.

VDS ou éch. c. camionn. 10 cv Terrot 500 f. tél. b. état. Thomas Lanorville (S.O.) T.35

VEND Velocette course KTT mod. 46 exc. ét. prix raison. Guérin, Motoriste, Angoulême.

MOTOB. 4 T. D 45 28 b. Iser

GNOME 350 lat. ét. nf 75000 Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx

NORTON 16H Liotard 2 rue Fernand Labori, 18e

SIDE léger cais. com. 15000. VAUGON 87 r. Lamarck-18e

SPL. Zundapp 750 nve av. sid. lux. 265. OFFE 73 r. Turenne.

INDIAN 500 entièrement d'origine 120000, Dau. 06-29.

NORTON 16H nve. Marie 5 r. St Louis en L'Isle-4e, ap. 19h. Pas. 00-90 P. 258 8h 30 à 18h.

BSA 350 Etoile Arg. impec. Maurice 35 r. G. Moquet, 17e.

VEND 250 BSA 1950 6000 k. 2 r. d'Alexandrie Paris-2e.

V. moto Zundapp 500 av. side Bernard. px int. cse départ LEFEVRE 7 r. Lauzin-19e

TERROT 350 cub. HSSG imp. 15 r. V. Aublet, Romainville.

125 MOTOBEC. lat. rlé 4000 k. tan-sad compt. sac Kientz 49 r. d'Alsace, Levallois (S.)

350 MOTOB. sup. cul. 4 v. sél. 105. 15 r. V. Hugo, Levallois

125 PEUGEOT P55 état imp. Café 45 av. Pte d'Asnières-17e

Motobéc. 125 culb. à pr. usin. px taxe. Vert 68 r. L. Frot-11e

BMW R73 750 culb. imp. méc. ori. vis. sam. dim. Augéard 97 Al. Col. Fabien Pavillons-s.-B.

MOTOB. 100 mot. 1200 k. av. fact. nbreux acc. HITTA 74 r. Mallet, entre 12 et 14 h.

500 TERROT RGST tél. av. ar. 4000 k. 180. t.-sad. sac. Hoffmann, 79 r. Thiers, Colombes

R. GILLET side Bernard rlé 6000 k. cme nve, Dominique Moto 97 r. d'Alleray, spécialiste de toutes marques.

BMW R12 ay. side Préc. 1 pl. 1/2 tr. b. ét. se prés. h. repas Martin 3 r. des Epinettes-17e

750 GN.-RH. type X 2 carb. cul. sél. side Simard nf 3 pns neufs ens. impec. vis. partir 18h.30 px à déb. Le Gall 11 rue Perrel, Paris-14e.

MOTOBEC. 350 cul. nve f. tél. sus. ar. 4 v. Daudin 1er ét. dr. 24 av. Gambetta Montrouge S.

PR Jonghi 3 v. sél. tres bon état. MERCIER 2 r. Molière, Boulogne sur Seine.

20.000 3 cv Scyla à remont 15 r. V. Hugo, Levallois (S.)

TERROT 4 cv bn ét. Oudot 4 imp. des Savarts, Montreuil, apr. 18 h. 30 sauf sam. dim.

SCOOTER Bernardet 125 cmc. mod. luxe ét. nf. H. Bonpain 1 av. G. Péri Plessis-Robinson

CAUSE voit. René Gillet 750 1948 rlé 9000, parf. ét. méc. Dr Guilmaré Palavas (Hérault)

500 CULB. Monet-Goyon mot. Mag très bon état. DESBROSSE, Mon.72-01, Poste 192.

Peugeot 150 MVC 4 v. Lefebvre 55 r. des Cévennes-15e

TR. b. Zundapp KS 600 + mot. nf compl. 240. Choleau, La Pellandière, Sablée (Sarthe).

NORTON 16 H et 500 cul. type inter. très bon état. AN-GOT, 2 rue Gambetta, Coutances (Manche).

INDIAN 7 cv av. side sus. ar. pns et méc. exc. état 100.000. PARRAIN, Glénic (Creuse).

125 MOTOB. lat. parf. état équip. 60000. COUDRE 19 rue Lamartine, Sucy (S.-et-O.)

SCOOTER Bernard. 5000 k. tr. b. ét. MEN. 81-58 M. Cholley

BMW R12 750 2 carb. 4000 k. ROUGELIN, GUT. 47-82

MOTOCONF. 350 sup. cul. f. tél. sus. ar. juin 50 2000 kms t.-sad 175000. QUERUEL 2 r. E. Vaillant, Alfortville.

ZUNDAPP K 500 tr. bn état 130000. ROMAN 8 chem. du Port, Grigny (S.O.), près n° 7

Scoter Bern. 250 nf Lar.98-94

DKW 350 NZ impec. Hatingais 16 r. Lachat, Troyes (125000)

ARDIE 200 b. ét. 3 v. px 65. Roulic L., Annet s. Marne SM

SIDE Précis. 1 pl. 1/2 orig. pf ét. 40. PELTIER, Lon. 02-42

NSU 250 OSL imp. état neuf mod. Sal. tt équip. mat. seul. 115., 4 rue Planchat, 20e.

NORTON 16H impeccable avec side Précision, prix intéressant. CATRIX, 97 rue Saint Honoré, Amiens (Somme).

VEND Puch 125 état neuf LETELLIER Marceau, Goupillères par Beaumont Le Roger (Eure).

SPLEND. Norton 500 culb. c. nve px 165. LEVACHER 24 bd Ledru Rollin Moulins (Allier)

ZUNDAPP K500, parfait état Briot Henri, Bornel (Oise).

VOITURES A VENDRE

CHENARD 9 cv vend ou éch. Pijon 8 r. Stanisl.-Ménie-20e.

DERBY road. 2 pl. 6 cyl. 1500 cc 140000 b. ét. 23 av. de la République Arcueil (Seine).

ROVIN cabr. grd luxe peint. gr. spéc. tr. nombreux access. suppl. ét. nf 210. HUBER 16 r. Giperi, Levallois, Per. 13-17.

ON DESIRE ACHETER

ACH. DKW NZ 350 pf ét. gar. Ecr. Nicolas 7 r. Mayet, 6e.

ACH. comptant toutes motos. FAURIE 8 av. St Ouen, Paris

350 ARIEL culb. accid, même hors-us. 1938. Charles Maurice 29 r. P. Curie Medan (SO)

ACH. à part. Jawa impec. G. Lajus, Lias - Estang (Gers).

ECHANGES

FN 350 b. ét. ctre 125 Motob. ou Terrot cme nve ap. 17 h. Richardeau 71r. Charenton-12e

V. fourgonnette 300 kgs 5 cv Amilcar C3 à repeindre avec ép. même type ss mot px int. éch. entreprise. MICHAUD. Tél. 83 Ezanville (S.-O.)

V. ou éch. ctre utilisé Motobéc. 250 E bon ét. Vau. 15-25.

DIVERS

C.P.D.M. 4 r. Chaptal Levallois. Per. 09-13. Réal. rect. d'embiell. Réal. cyl. disponib. embiel. et cyl. Peugeot P. 105, 107, 108, 109, 110, 111, 113, etc... et toutes marq. pièces

pour Chaise, Peugeot, Terrot, Motobéc. etc... Embiel. toutes marques culas. Peugeot, Automoto A12 et toutes marques. Catalogues n° 10 s. dem. Four-nit. exclus. aux Agents seult.

EMPLOIS

21 ans ch. emploi aide mécan. rep. ou fabr. motos. Witt 41 av. République Houilles (S.O)

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser
temps et argent

en trouvant à tout moment

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

REVIL ETS

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

Moins de perles aux bougies

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

AGENT GENERAL SIDECARS SIMARD MOTOS DANTON

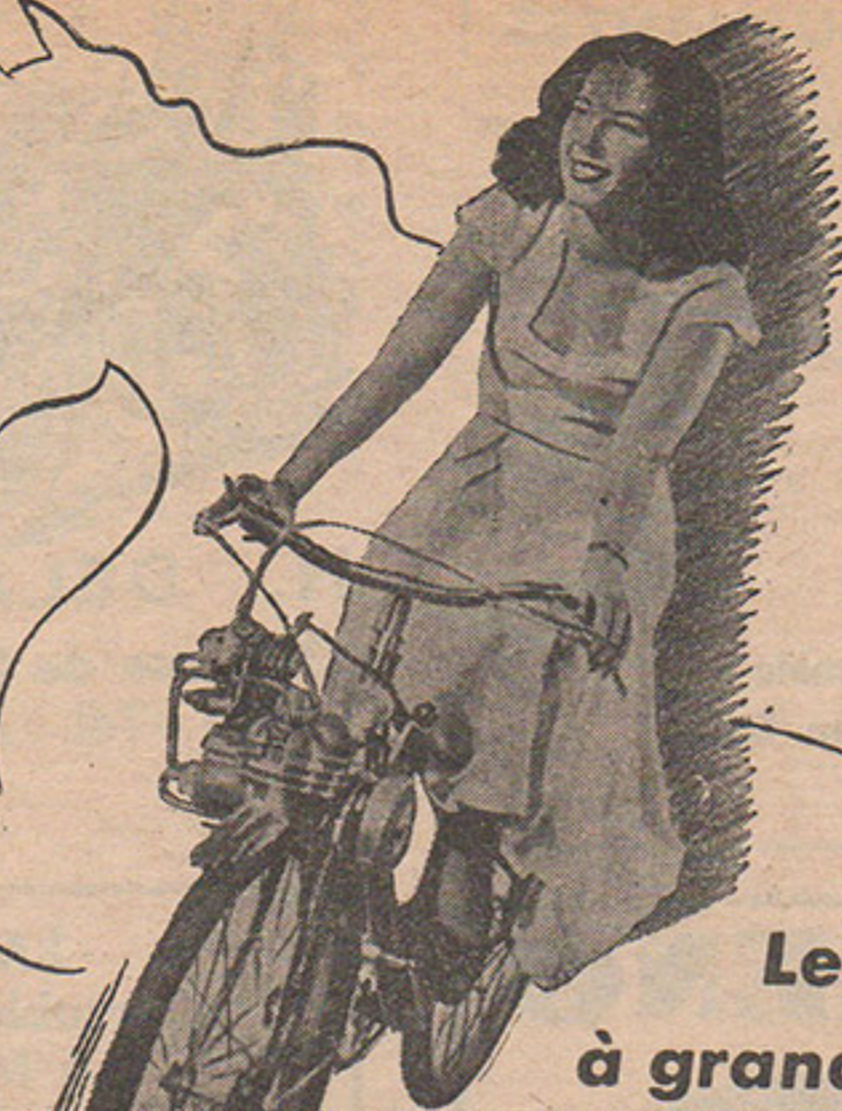
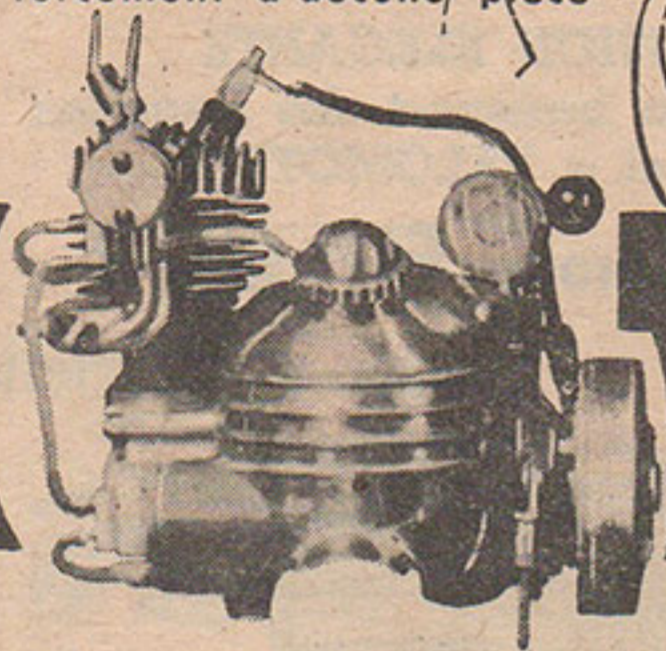
14, r. Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine). Tél. PER. 19-11
SPÉCIALISTE HARLEY-DAVIDSON
Pièces détachées 750 lat. M.P. provenant des Domaines
AGENCE MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON
Pièces détachées toutes marques - Accessoires - Réparations
GRAND choix Motos et sidecars occasion — CREDIT

fringant...

10 à 35 Km/h en palier
Monte les côtes sans pédaler

Souple
• **PUISSANT**
Economique

S'adapte en 1 heure sur tout cycle, homme ou dame sans aucune modification de la bicyclette et sans renforcement d'aucune pièce



...et
bien en mains

Moteur 49 cc, 2 temps.
Consommation 1 l. 1/2 aux 100 km. Débrayage à la main en cas de marche sans moteur. Allumage par volant magnétique comportant l'éclairage et supprimant l'alternateur

**Essayez...
vous adopterez**

**Le groupe propulseur
à grande réserve de puissance**

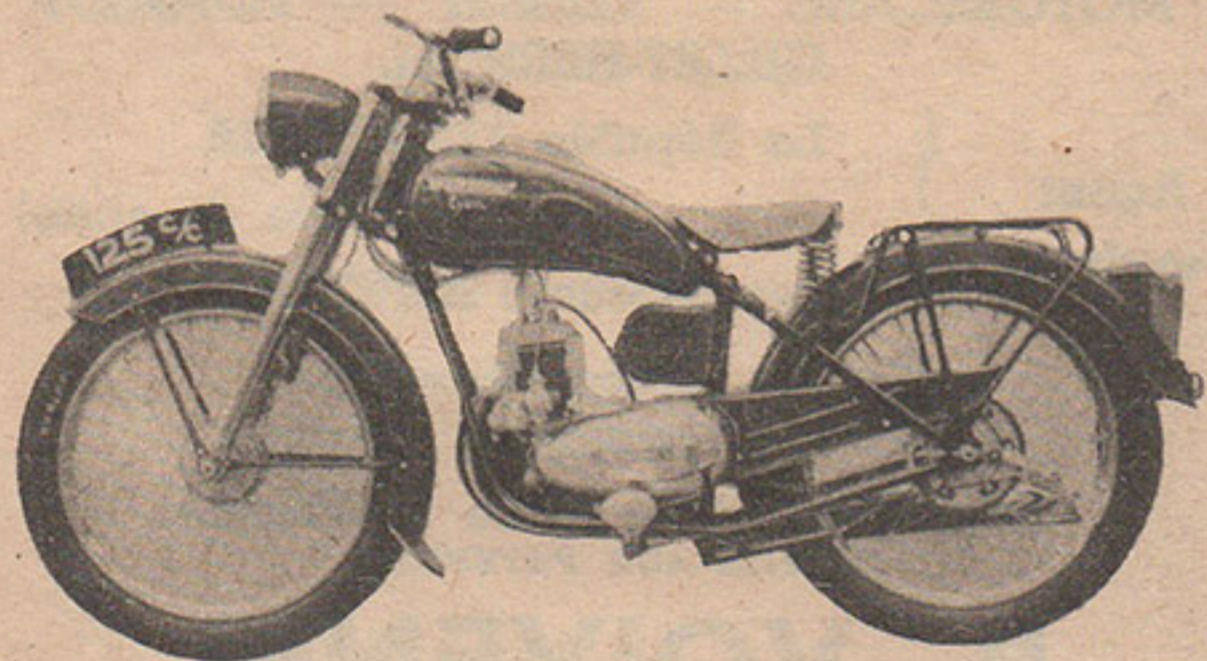
Le Poulain

78, RUE DANTON - LEVALLOIS-PERRET (SEINE) - TÉLÉPHONE : PER, 43-74

Egalement livrable monté sur bicyclette mixte

PRIX DU GROUPE PROPULSEUR COMPLET : 19.500 fr.

CONTESSE
F. 332



Motocyclette ULTIMA

Véломoteur type V 5 - 125 cmc.

●
Véломoteur type V 7 - 125 cmc. - Bloc-moteur suspension AR.

●
Motocyclette type MK 1 - 175 cmc. Bloc-moteur suspension AR.

Usine :

26, rue du Commandant Faurax - LYON

Agent à Paris :

VOIVENEL - 34, rue de Charonne - PARIS-11^e

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

de votre

BSA

aux Ets BONNET

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

ATTENTION ! certains modèles

ne sont livrables qu'au Printemps.

Métro : Billancourt

Tél. : MOL. 15-46

LES SIDE-CARS

BUFFLIER

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

LIGNE INEGALEE - CHASSIS RENFORCES

Facilités de paiement

Anciens Ets

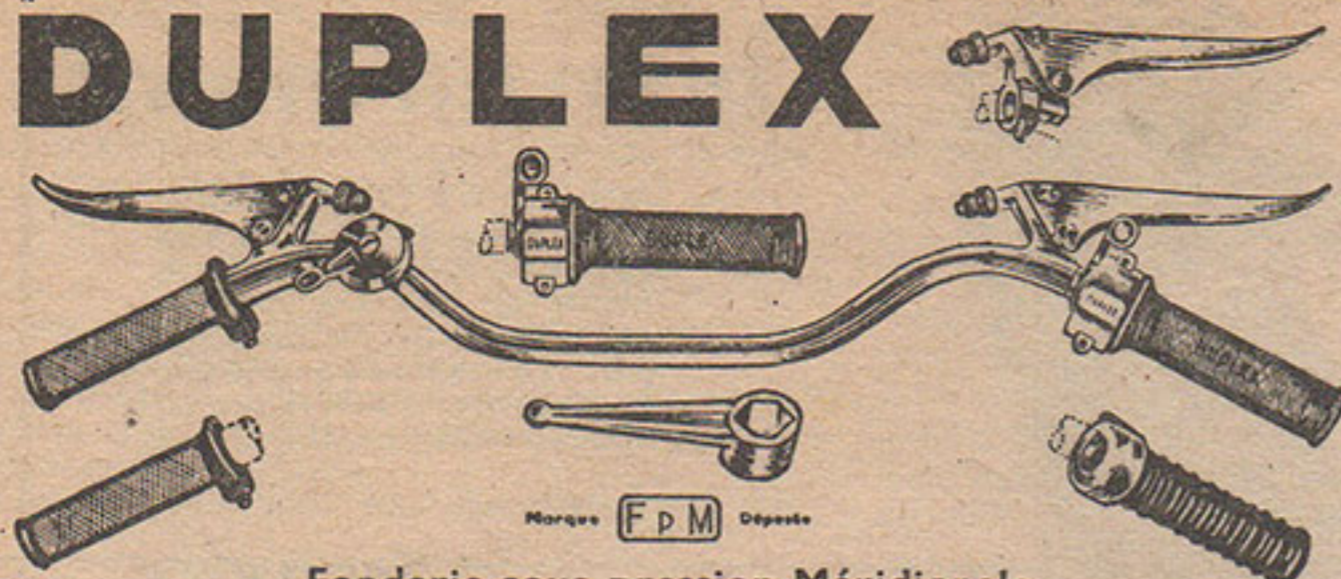
BUFFLIER

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

(STARC)

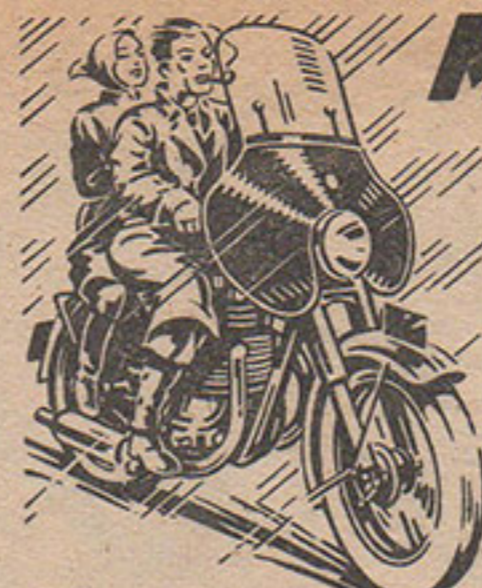
ACCESSOIRES, POIGNEES TOURNANTES

DUPLEX



Marque F.P.M. Déposée

Fonderie sous pression Méridionale
SEMONSU - BERAUD 46, 48, rue Sainte
MARSEILLE

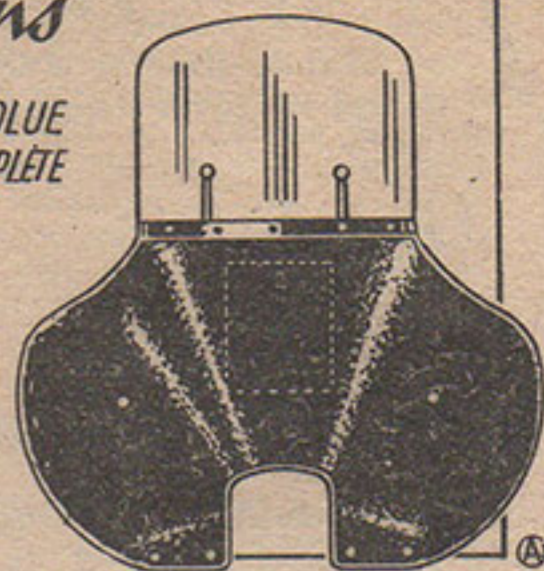


MOTOCYCLISTES

Roulez confortablement
par tous les temps

Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE



H. DELANNET

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

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

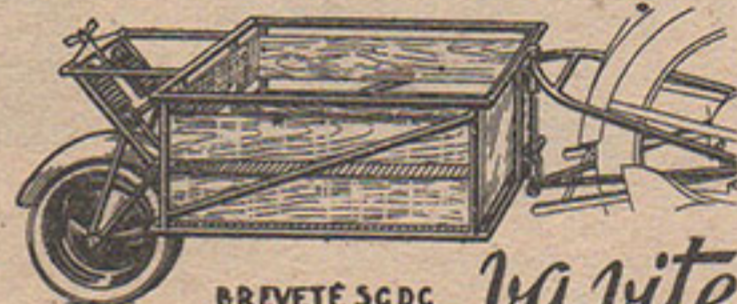


ANJou 12-38

LA SOLUTION ELEGANTE
au problème du transport des bagages
à MOTO et à VELOMOTEUR

La remorque monoroue **FULGUR**
pour motocyclettes

50 kg. à 80 kmh.
100 kg. à 60 kmh.
MODELE M 100 :
pour
Motocyclettes
MODELE M 50
pour V. M.
et DERNY
Documentation
sur demande en
retournant la
présente annonce
aux



BREVETE S.G.D.C. *va vite*

M.R. 13. E. TAILLIANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE

" 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°

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18° — MON. 24-40
Toutes Marques Françaises et Etrangères
SPECIALISTE B.M.W.

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
GILLET-HERSTAL

Agent } La Réputée 125 ULTIMA
exclusif } (Livrable de suite)
Les Sidecars IMPERIAL

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

R. VOIVENEL

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



LES CÔTES DANS UN FAUTEUIL...
c'est un
"DIEM"
MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VELOES ET TANDEMS

28-30, RUE DU BORRÉGO - PARIS-20°
MÉNIL 48-47

Suspension Arrière « MONTLHERY »
La seule suspension spécialement étudiée pour tous types
D. K. W.

Toute montée, par simple échange standard des éléments
arrières du cadre, l'échange : 17.000 frs.
En stock, toute la pièce D. K. W., chaînes, pignons, ressorts,
allumages, etc... Expéditions.
Pistons « MAHLE »
LAMBOROT, 12, r. Germain-David, LYON-3°. MONcey 12-18

MOTOS VELO-MOTEURS

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

Pour toute correspon-
dance avec « MOTO-
REVUE », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

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

CRUPDA

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

Cie INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DU CYCLE & de L'AUTOMOBILE

Moteur Auxiliaire « VELOREVE »

A ENTRAINEMENT
SUR LA ROUE AVANT
ET DEBRAYABLE
EN MARCHÉ



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

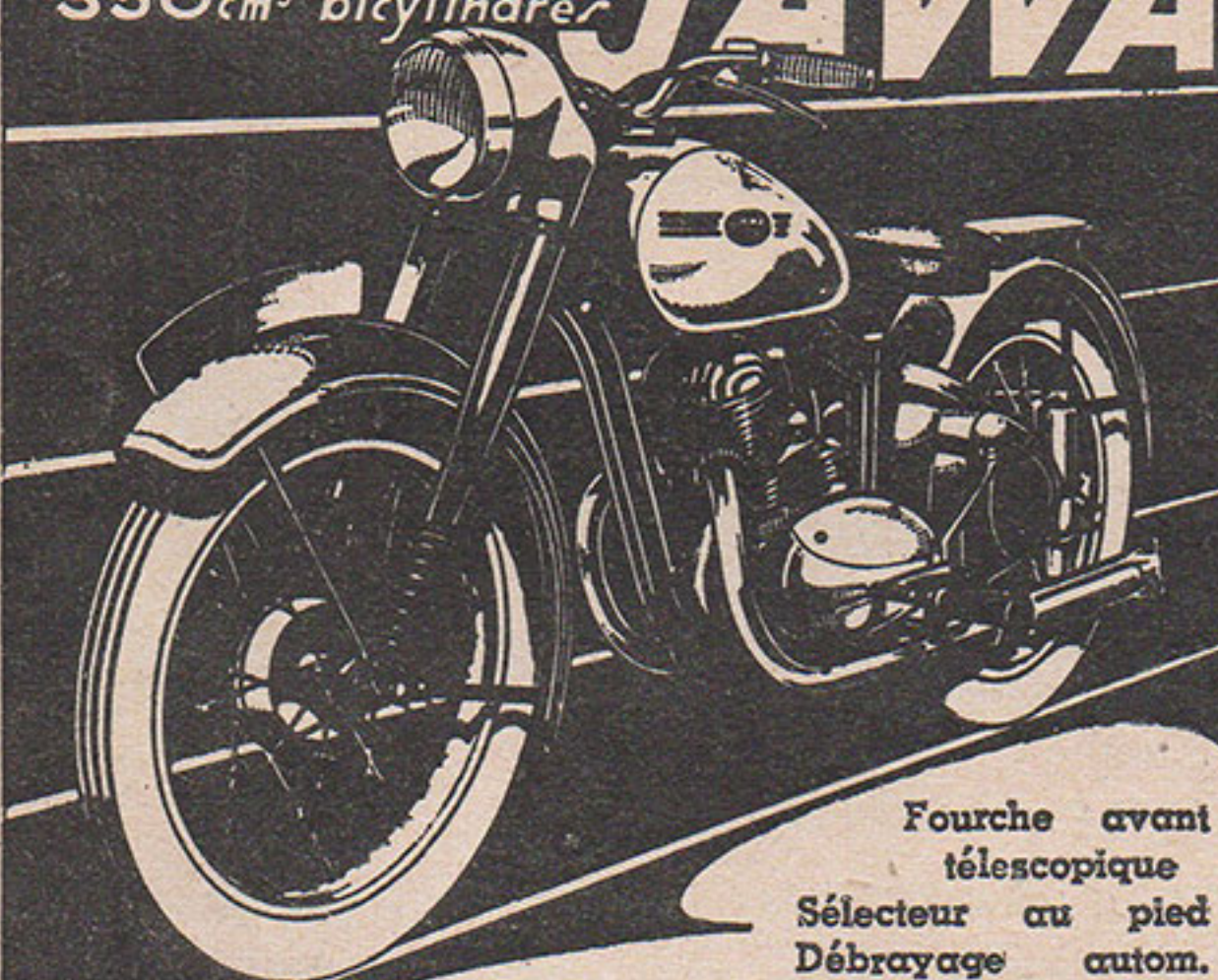
STATION SERVICE : 19, av. de la Porte des Ternes
PARIS-17^e - Tél. : ETOile 23-40

AVERTISSEURS

PUISSANTS
POUR VELOMOTEURS
ET MOTOCYCLETES
A DEUX PAVILLONS
ACCORDES

250 cm³
350 cm³ bicylindre

JAWA



Fourche avant
télescopique
Sélecteur au pied
Débrayage autom.
Suspension arrière

DISPONIBLE IMMEDIATEMENT
STOCK PIECES DETACHEES

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

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

ZENITH STROMBERG

VOUS CONSEILLE D'ESSAYER
SES NOUVEAUX CARBURATEURS

24 ET 32 IN

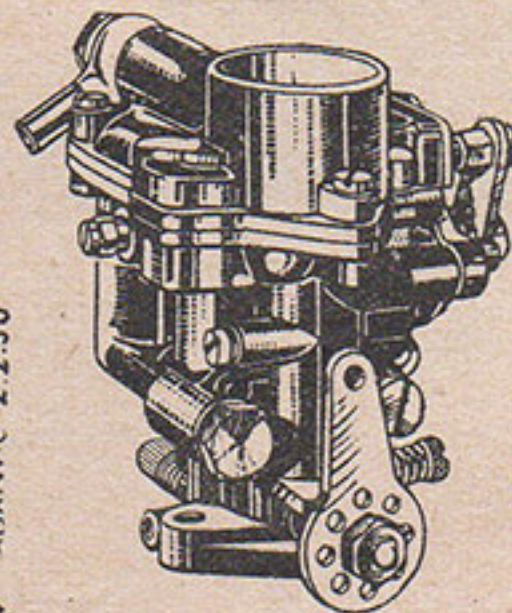
SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉS POUR
Renault 4 cv. — Simca 5 — Simca 6
Simca 8 — Peugeot 203 — Peugeot 402
Citroën 11 cv. — Renault 85 — etc...

CONSULTEZ VOTRE GARAGISTE

★
**CARBURATEUR
ZÉNITH**

26 à 32, Rue de Villiers
LEVALLOIS-PERRET

39 à 51, Chemin-Feuillat
LYON



Enfin, NEW-MAP

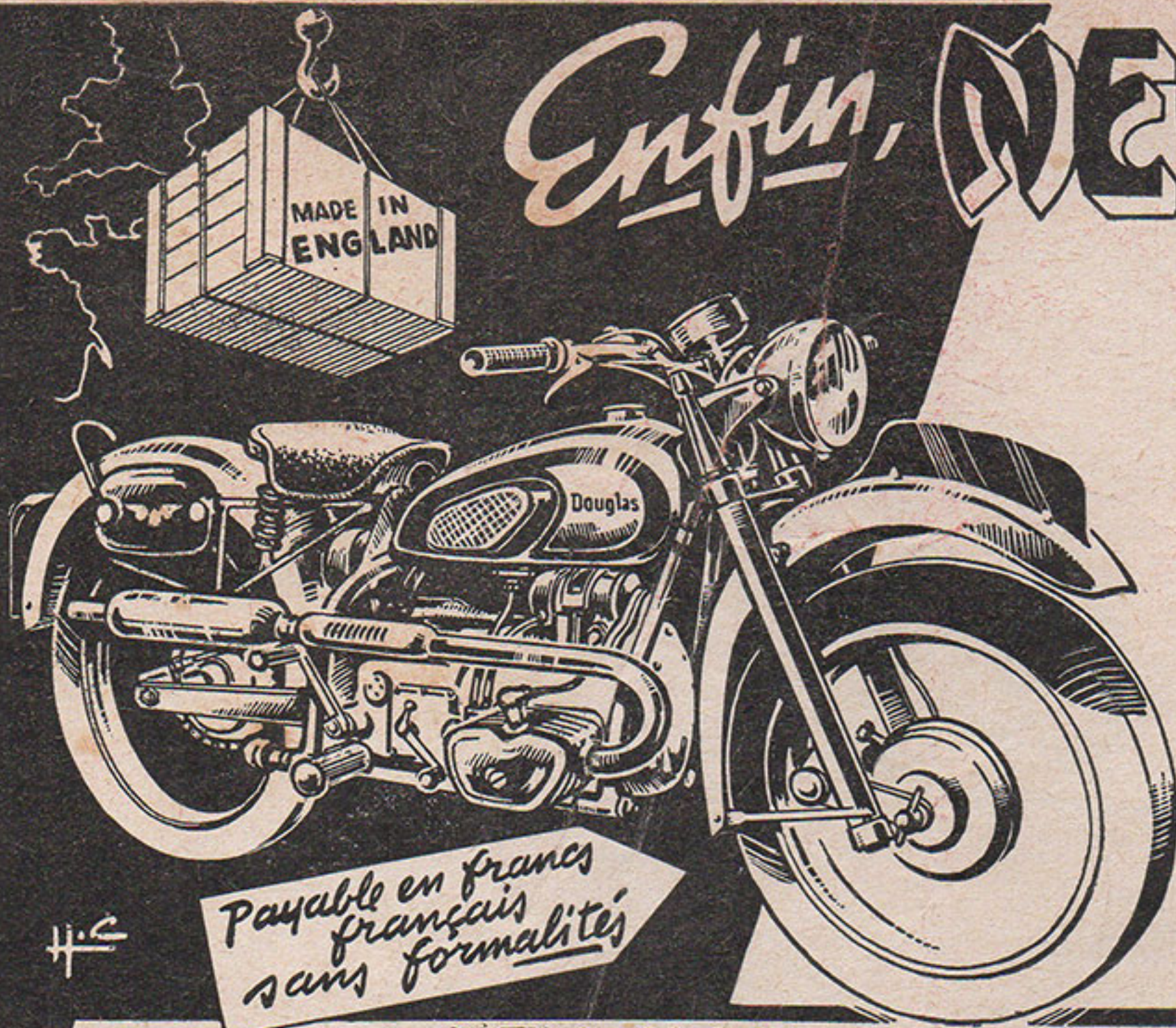
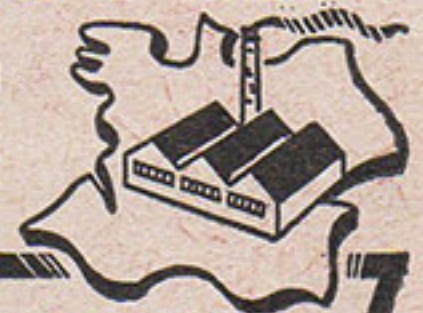
IMPORTATEUR

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

Douglas

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

A VOTRE DISPOSITION
UNE USINE ENTIERE
BIEN EN FRANCE



Payable en francs
français
sans formalités

MOTOCYCLETES **NEW-MAP**

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

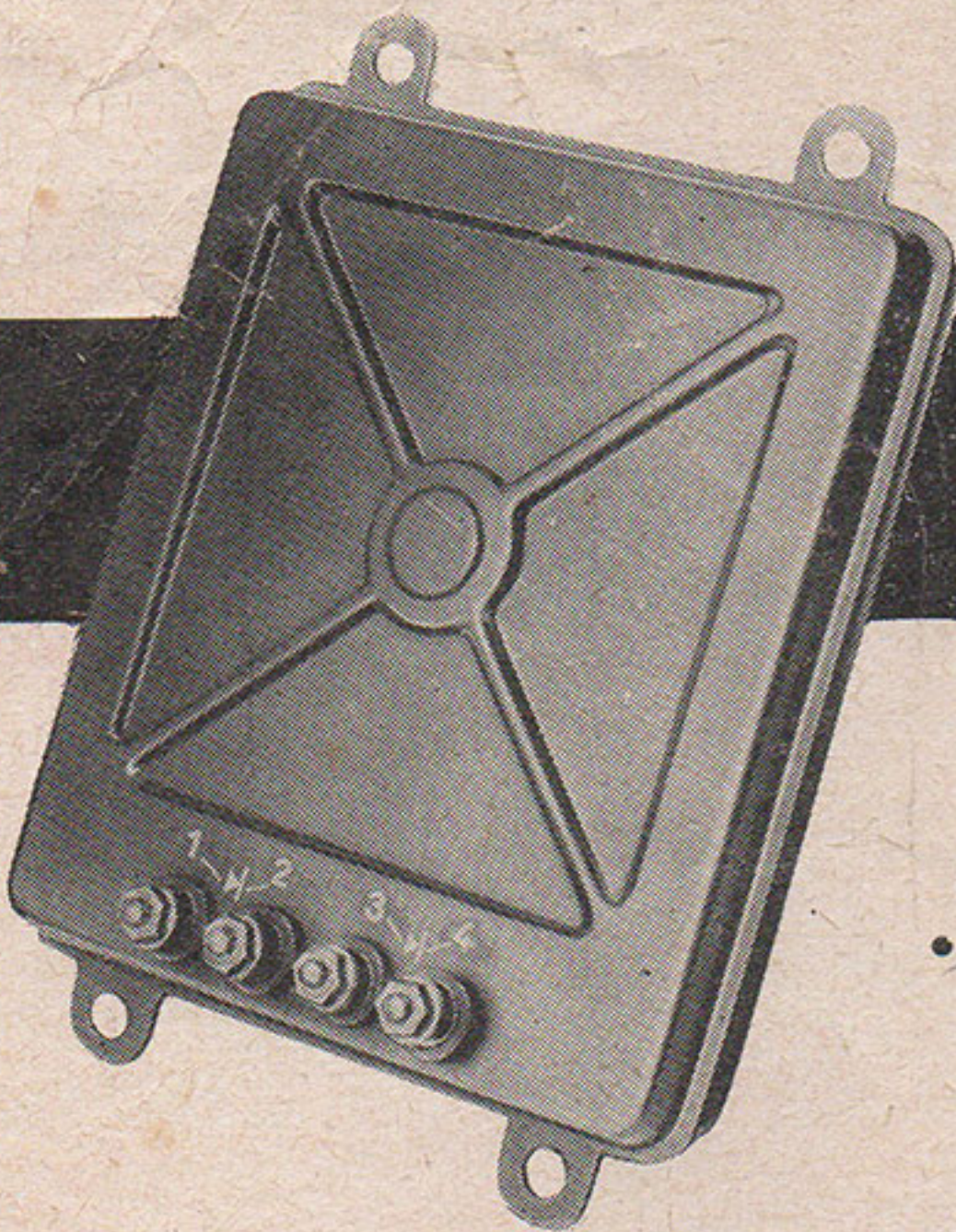
PARIS : 30 r. de Charenton, Paris-Bast. - DID. 73-83
TOURCOING : 13, pl. de la République - Tél. 13-34
TOULON : 6, place d'Armes, 6 — Tél. 28-12
TULLE : ORLIGNY, Sylvain, 2, rue Dr. Valette

Pour la MOTO

LA CELLULE (TYPE 3.102 H) SELENOX L.M.T. S'IMPOSE

- CAR, SEULE : • Elle est étanche
- Ses deux plaques sont complètement isolées. (26 volts efficaces par plaque)
- Elle s'adapte à tous les volants magnétiques.

**Vous roulez en toute sécurité
grâce à la Cellule Selenox L.M.T.**



Selenox L.M.T.

