

Moto revue

38^e ANNEE. — 28 OCTOBRE 1950. — N° 1.004.

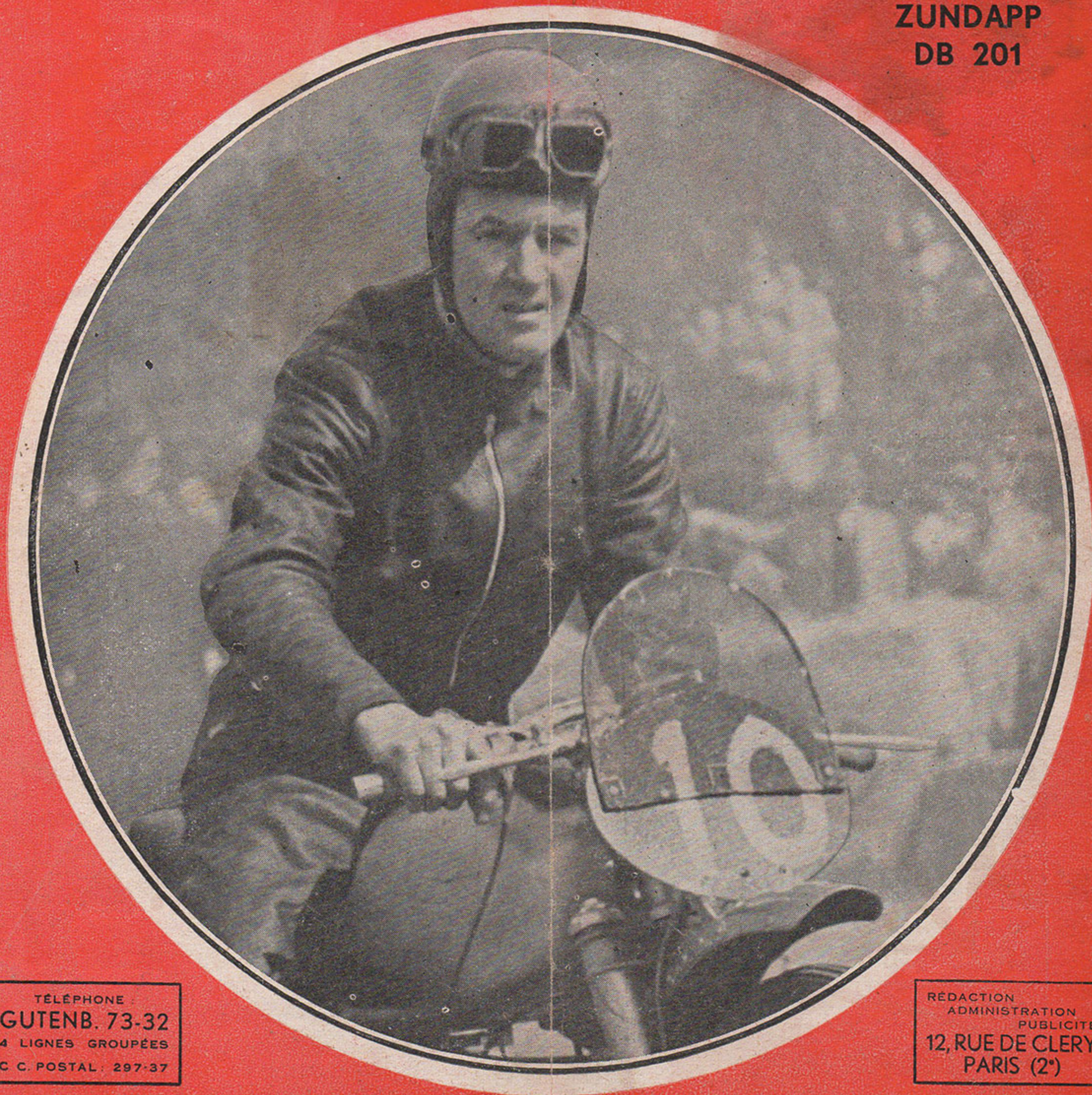
HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

LA NOUVELLE
ZUNDAPP
DB 201



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

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

Fergus Anderson, vainqueur à Casablanca devant G. Monneret
qui prit ensuite sa revanche à Rabat.

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) Tel 6
Ses Caux PARIS, 36 bis Av. de l'Opéra. Ope. 08-96

*Un véhicule devient
bruyant parce que ses
boulons se desserrent*

Pour éviter de resserrer périodiquement et souvent vis, écrous, boulons, utilisez

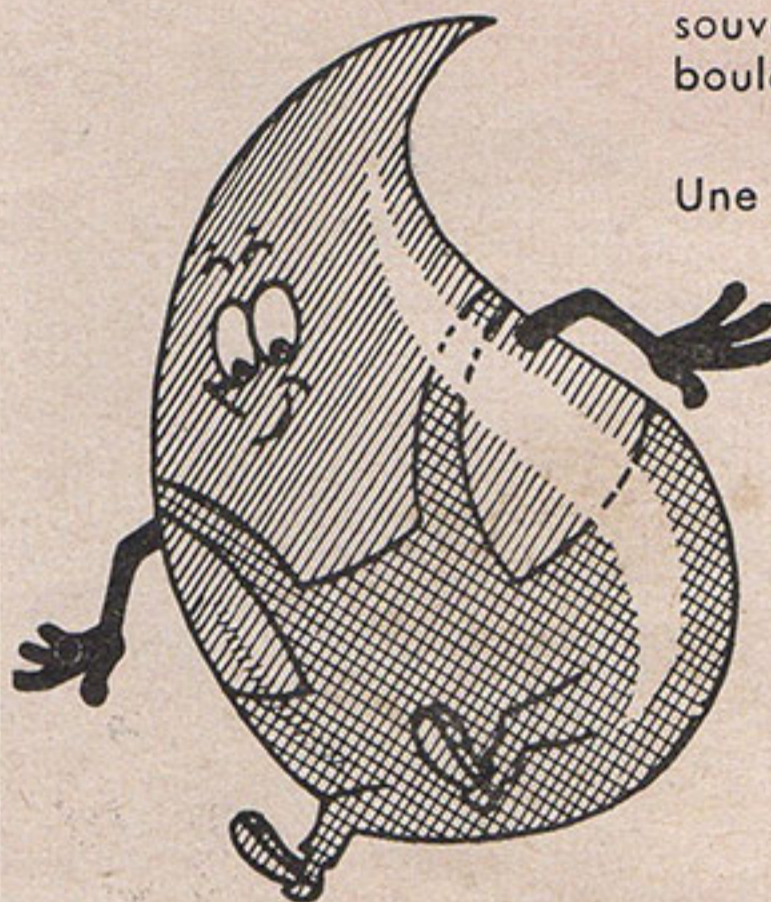
BLUESTOP

Une goutte de **BLUESTOP** sur un filetage supprime tout desserrage.

L'écrou n'est pas définitivement bloqué, mais freiné si efficacement qu'il ne cédera qu'à un effort énergétique de la clé.

Ni les chocs de la route, ni les vibrations ne provoquent le desserrage redouté.

Vendu en tube, **BLUESTOP** est d'une grande simplicité d'emploi.



*BLUESTOP n'est
ni une colle, ni une dissolution*

BLUESTOP

STOPPE TOUT CE QUI SE DÉVISSE

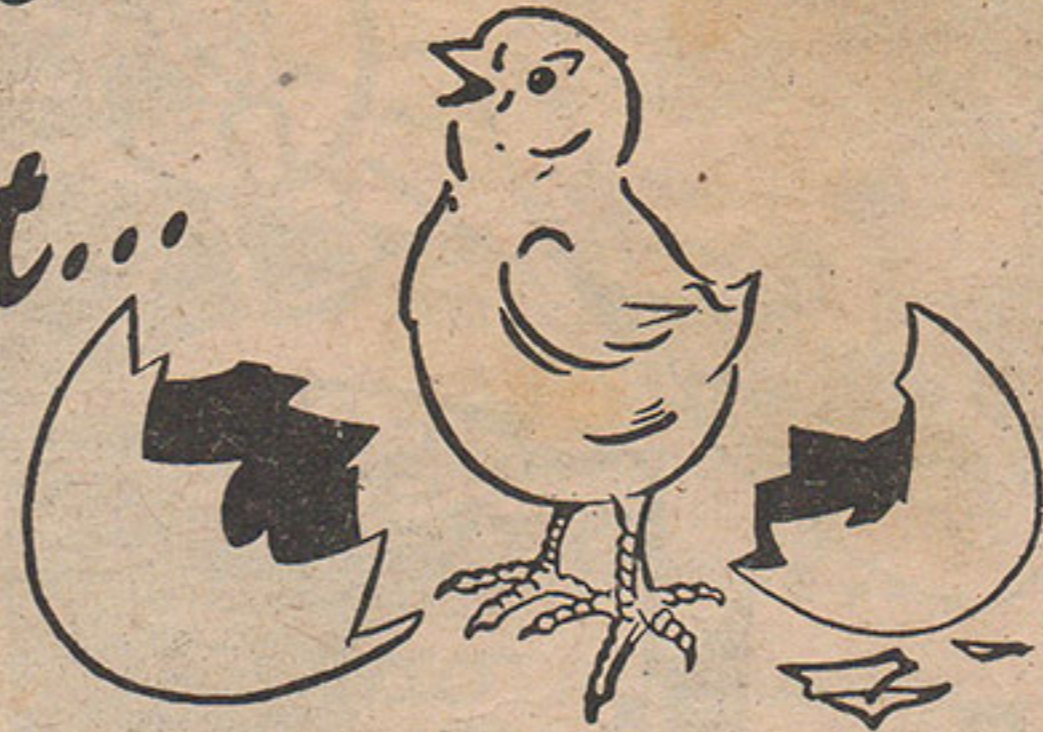
C'EST UN FREIN ÉLASTIQUE

PAULSTRA

DISTRIBUÉ PAR LES LABORATOIRES INDUSTRIELS CORGRA
68 bis, rue Marjolin - LEVALLOIS-PERRET - PER. 59-68



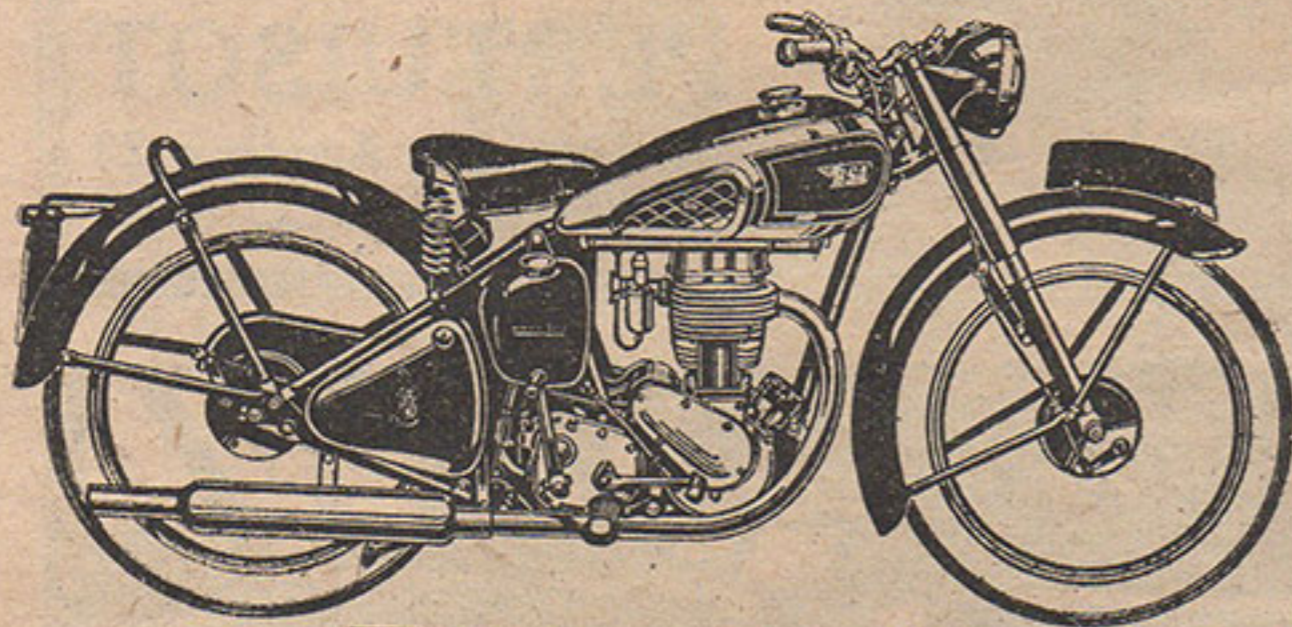
... Il y a
un commencement
à tout...



et un bon commencement
EST IMPORTANT !

Commencez
bien !

avec une



BSA 250 c.c. Model C11

BSA

250 cmc. - C 10 ou C 11

La plus populaire

La plus complète

La plus importante production

DE MOTOCYCLETTES " DU MONDE "

200 AGENTS A VOTRE " SERVICE "

MOVEA - Importateur exclusif pour la France

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

COP. 40-65 - 27-23

Volants magnétiques



SAFI

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

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

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

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

SERVICE REPARATION
ECHANGE STANDARD

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

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

BOBINE SPECIALE MOTO

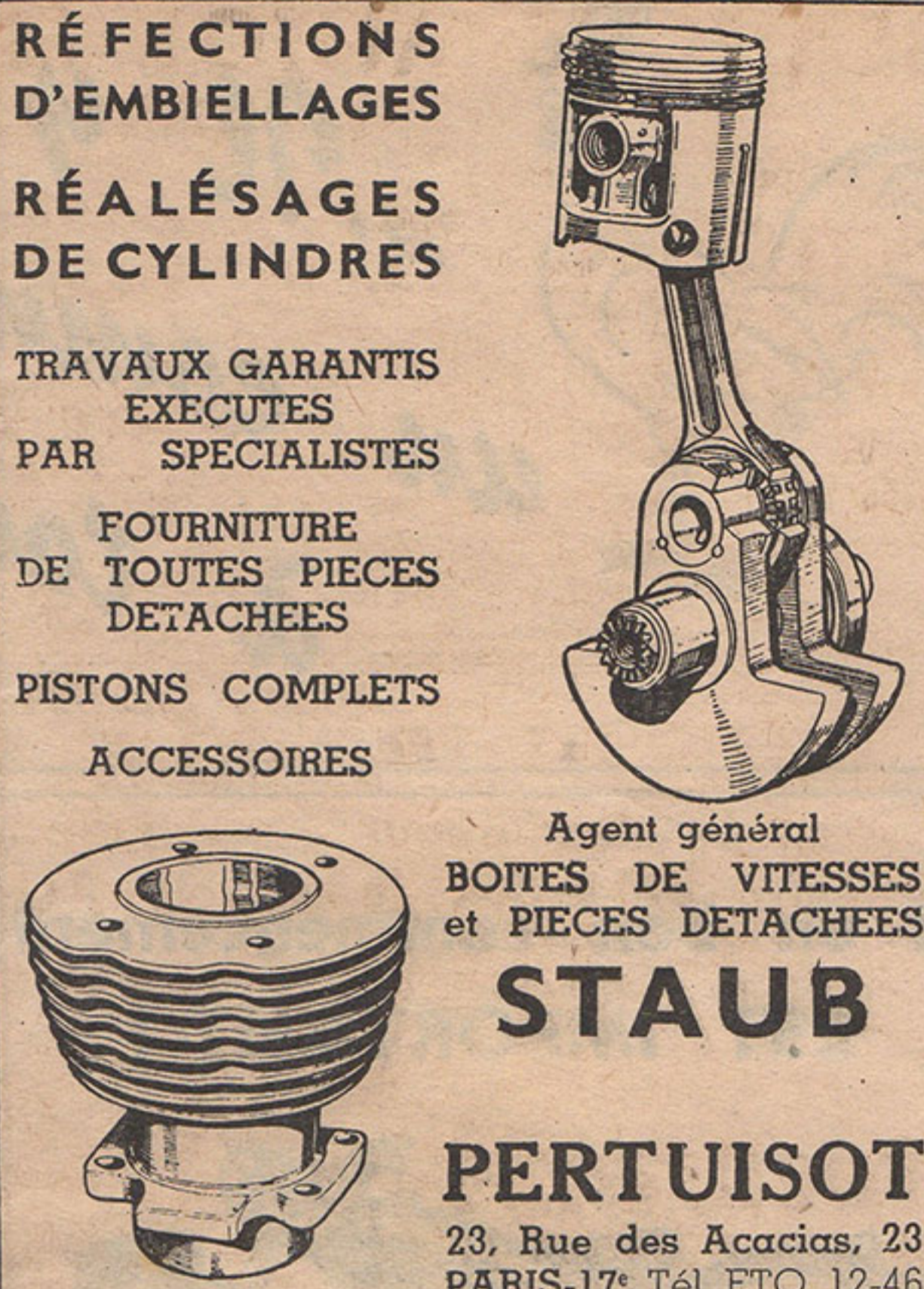
RÉFECTIONS
D'EMBIELLAGES

RÉALÉSAGES
DE CYLINDRES

TRAVAUX GARANTIS
EXECUTES
PAR SPECIALISTES

FOURNITURE
DE TOUTES PIÈCES
DETACHEES

PISTONS COMPLETS
ACCESSOIRES



Agent général
BOITES DE VITESSES
et PIÈCES DETACHEES

STAUB

PERTUISOT

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

Au Salon

60 % DES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DE MOTEURS
AUXILIAIRES ET DE CYCLOMOTEURS
ont monté le

VOLANT MAGNETIQUE

"Wageor"

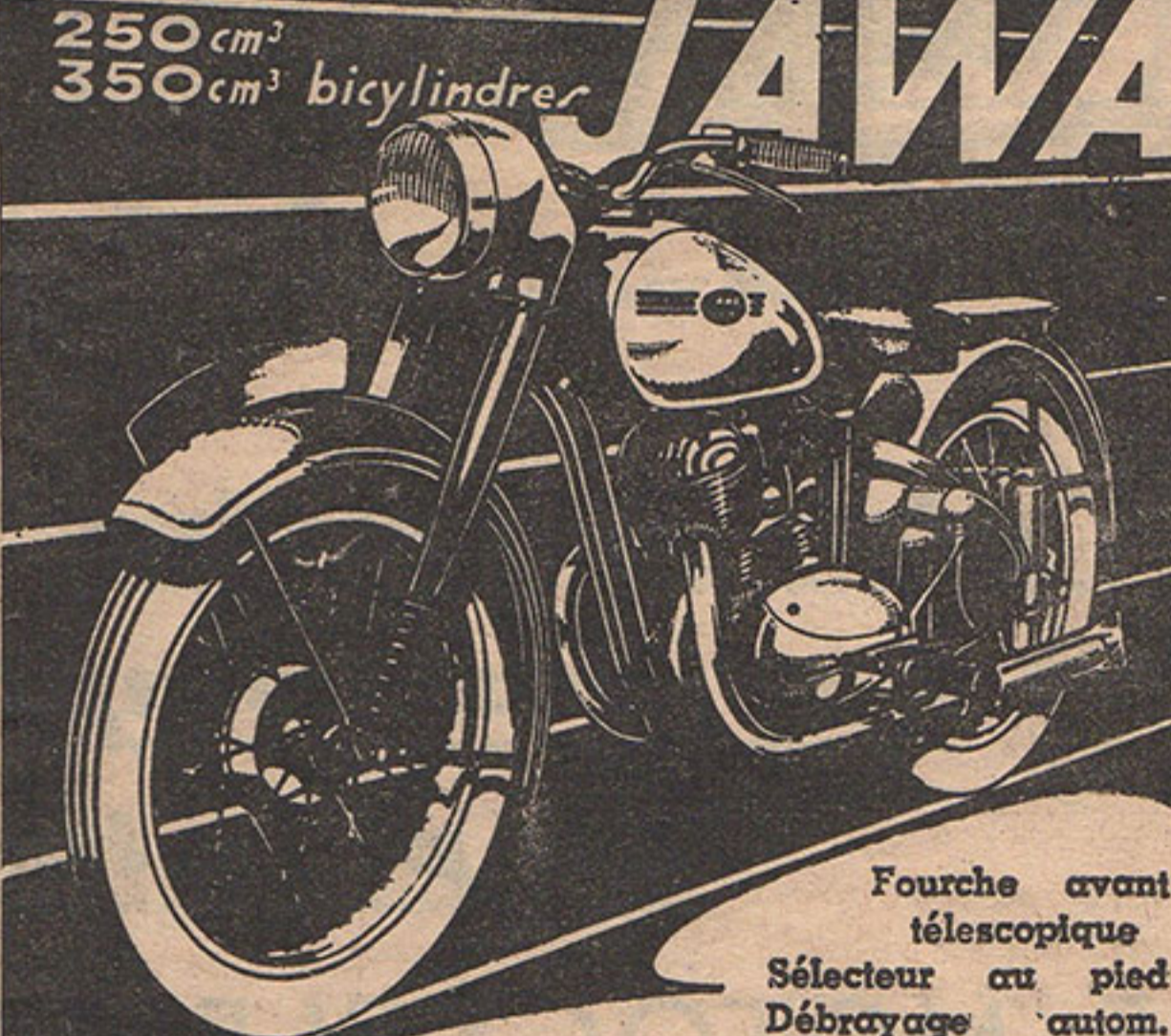
Production des

FORGES ET ATELIERS DE LA VENCE ET DE LA FOURNAISE

1, AVENUE NIEL, 1 — PARIS-17^e
Tél. : GALvoni 74-82 - 74-83 - 74-84

250 cm³
350 cm³ bicylindre

JAWA



Fourche avant
télescopique
Sélecteur au pied
Débrayage autom.
Suspension arrière

DISPONIBLE IMMEDIATEMENT

STOCK PIÈCES DETACHEES

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

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

BLANCHE AUTOS-MOTOS

71, RUE BLANCHE - PARIS-9^e
Métro Blanche - Tél. : TRI. 55-50

Vous présente dans son magasin :

En petite cylindrée :

MOTOBÉCANE



Ses Véломoteurs...

125 cc. latérales et culbutées
la 175 cmc. culbutées
et la fameuse MOBYLETTE

TOUS LES MODELES

" 1950 "

VENTE A CREDIT

— ACHAT - REPRISE —

LIVRAISON IMMEDIATE

En grosse cylindrée :

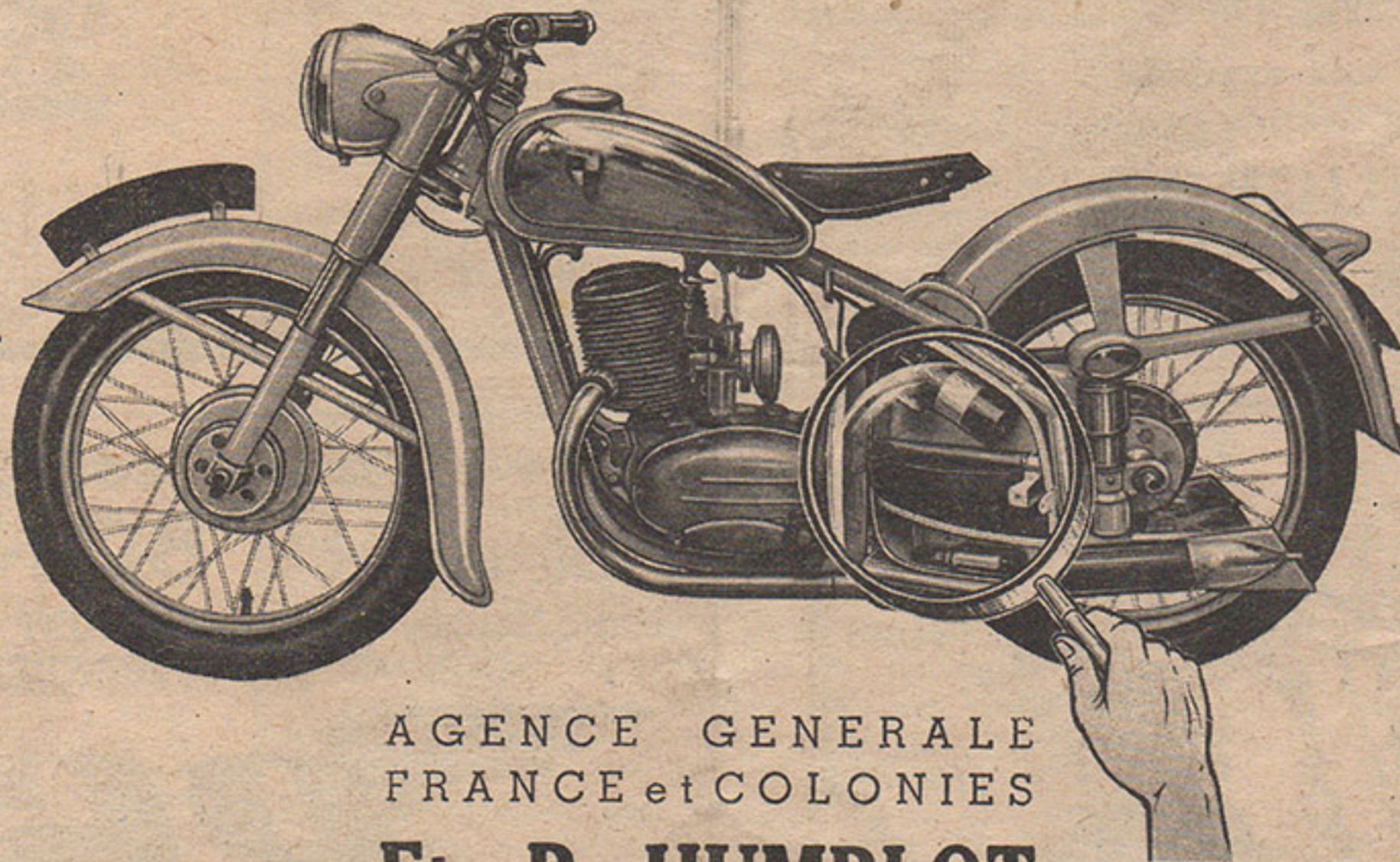
BSA

Ses Motos...

250 cc. latérales et culbutées
350 cc. culb. - 500 cc culb.
« TOURISME et SPORT »

De la minutie dans le détail...

Tel est le meilleur témoignage de la QUALITE TOTALE que l'on rencontre dans la nouvelle PUCH 250 cmc. 4 vit. modèle 1950



Il faut voir
aussi
la 125 cmc.
Tourisme.
- 80 kmh.

La 125 cmc.
Sport est
équipée de 2
carburateurs.
- 100 kmh. -

AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

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

AGENCES PROVINCE DEMANDEES

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

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

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

SUNBEAM

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

La plus jolie
des machines
anglaises

et la fameuse JAWA-OGAR 2 cyl. 2 temps

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

REPARATIONS

REPOSE CONTRE TIMBRE

ROME - SAN REMO - NICE - PARIS

1.670 kms en une étape

Victoire complète de l'équipe

Peugeot

5 machines au départ, 5 machines à l'arrivée
CATEGORIE 175 CMC.

1 ERES ex-æquo
sans pénalisation
MEDAILLE D'OR

Pilotées par : Robert PAHIN, Docteur PREVOST,
A. CUGNET, Michel GOLL, LACOUR

Toutes ces machines étaient des
175 cmc. strictement de série
DU TYPE 176 T. 4.

Elles sont exposées :
71, avenue de la Grande-Armée - PARIS-16^e

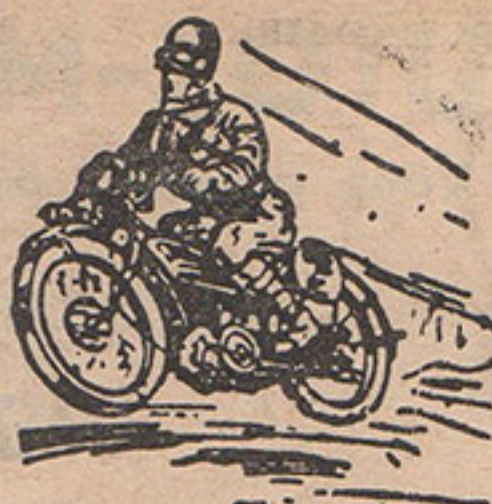
PEUGEOT

Pneus DUNLOP - Chaînes YELLOW
Volants SAFI — Accus FULMEN

MOTOCYCLISTES...

VOICI LE FROID...

Brétocyclez votre essence
ou votre supercarburant
avec



BRÉTOCYL GRAPHITÉ

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

Il facilite vos départs en assurant un graissage
immédiat des hauts de cylindres.

grâce à Brétocyl-Graphité :

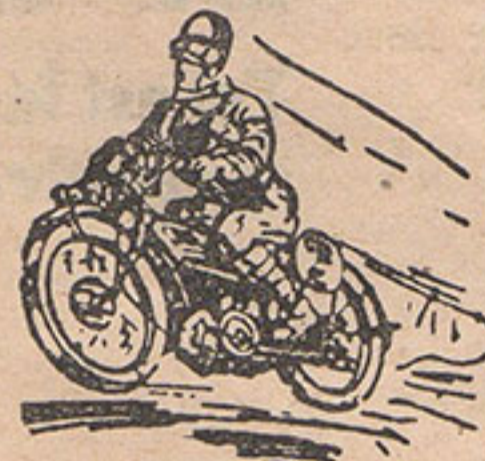
PUISSANCE - SOUPLESSE - SECURITE

Plus d'accrochages de pistons

Plus de perles aux bougies

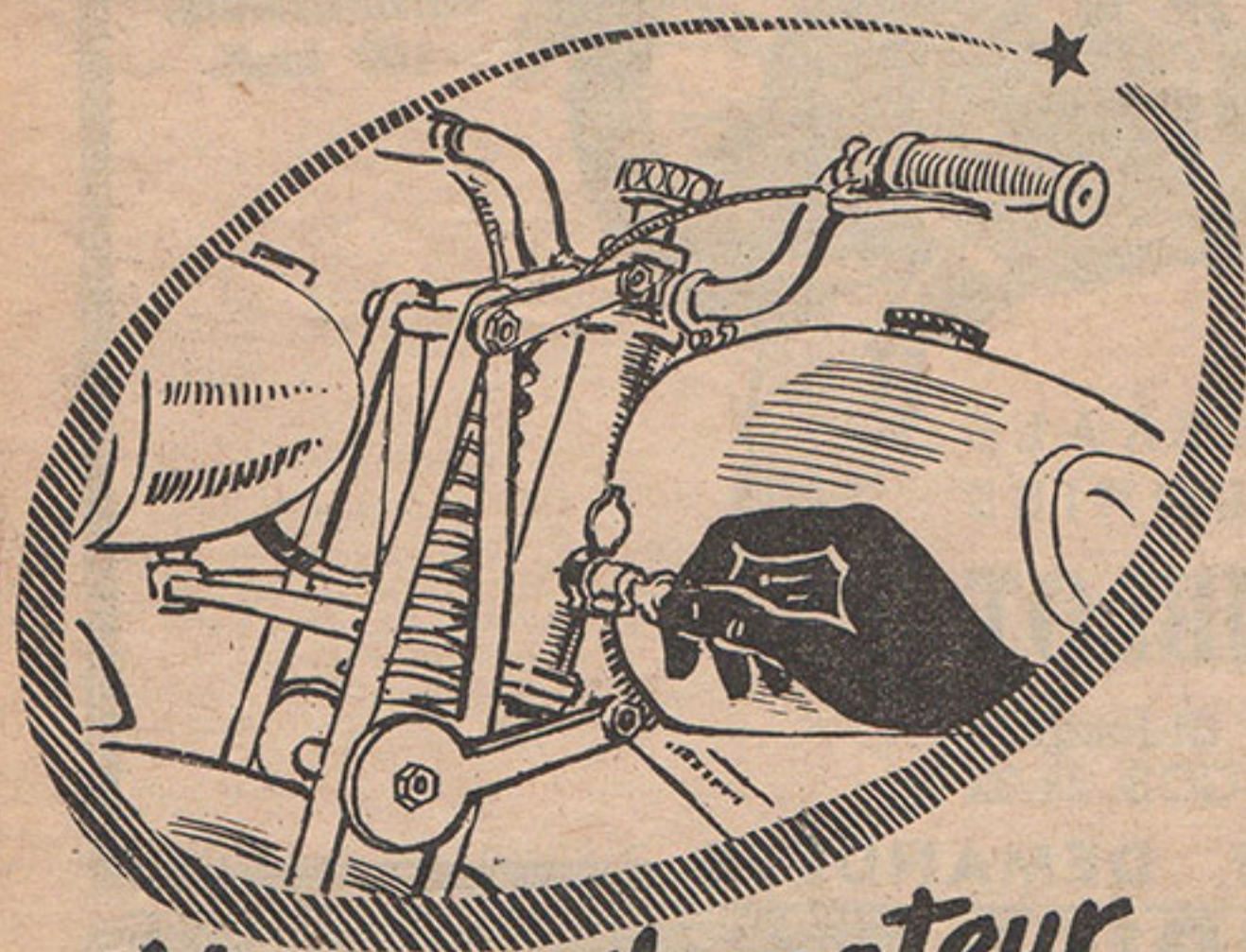
PROTECTION DES SOUPAPES

En vente dans tous les Garages,
Stations-Services et Motoristes où
vous trouverez notre coffret de
15 flacons-doses, correspondant à
150 litres d'essence, pour le prix
de 675 francs.



C'est une production BRET-OIL :

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



Votre velomoteur,
votre moto..

à l'abri du vol avec

L'ANTIVOL NEIMAN

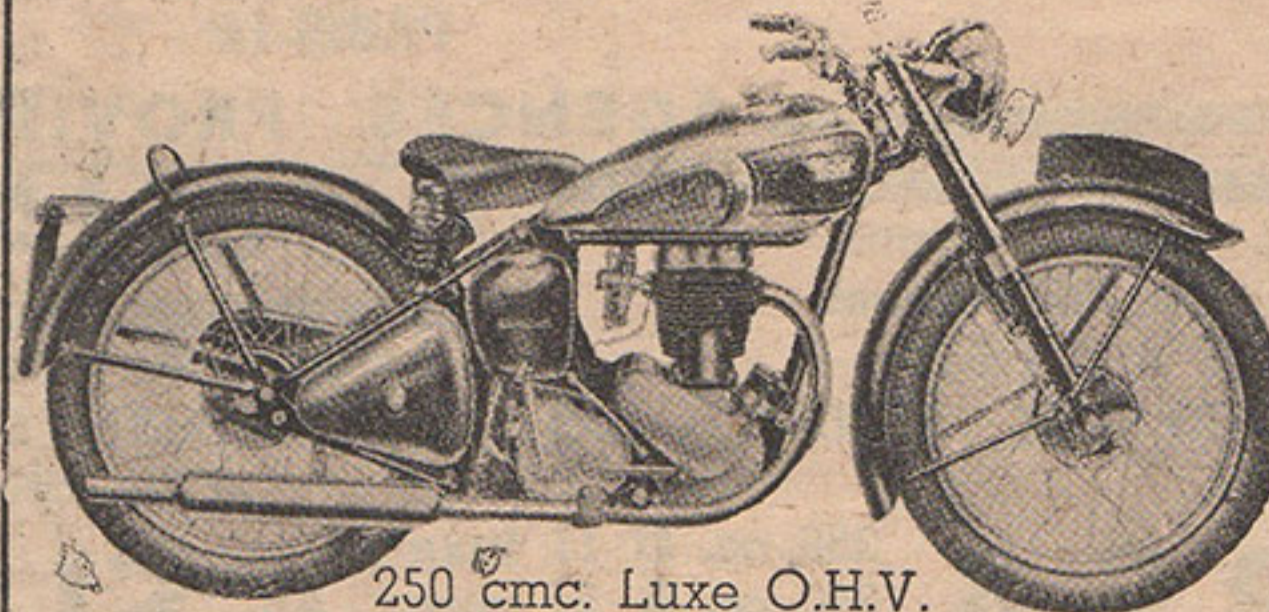
qui bloque la direction

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

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

Votre choix est fait...
c'est aux Ets **BONNET**
80, av. Gal Leclerc, BILLANCOURT - MOL. 15-46
QUE VOUS COMMANDEREZ

"Votre" **BSA**



250^{cc} cmc. Luxe O.H.V.

LA SEULE QUI REUNISSE CES AVANTAGES :
LIVRAISON CERTAINE ET RAPIDE,
PRIX EXTRAORDINAIREMENT BAS,
ELEGANCE, PROPETE, SILENCE
LONG CREDIT — CONDITIONS SPECIALES

Catalogue : 50 fr.

Renseignements : 30 fr.

Métro : BILLANCOURT



Moto

La
Moto revue

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

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

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

◆ DROITS DE DOUANES SUR LES PNEUMATIQUES

Le Journal officiel du 1^{er} octobre (p.10-227) publie un arrêté du Ministre des finances et des Affaires économiques suspendant provisoirement, jusqu'à une date qui sera fixée par arrêté, les droits de douane d'importation applicables aux marchandises suivantes :

— Bandages et pneumatiques pour roues de véhicules ;

— Bandages pleins ou creux (sur armatures ou en boudins), chambres à air, enveloppes, autres, y compris les boyaux.

De plus, dans le Journal Officiel du 1^{er} octobre, aux termes d'un avis aux exportateurs, sont ajoutés à une liste de marchandises demeurant frappées de prohibition de sortie, et dont par suite l'exportation demeure subordonnée à la production en douane de licences :

— les presses à vulcaniser les pneus pour des types 750x20 et plus ;

— les bandages pneumatiques pour roues de véhicules.

◆ SURVEILLES VOS FREINS

Le Préfet de Police vient de faire savoir qu'au cours du premier trimestre 1950, il y avait eu dans le département de la Seine 122 accidents produits par des véhicules automobiles roulant avec des freins défectueux. L'imprévoyance n'est-elle pas la cause qui engage le plus la culpabilité des responsables ?

◆ ITALIE

Un nouveau prototype de moto légère dénommée « Mival » vient d'effectuer le parcours Bergame - Brescia sur l'autostrade qui relie ces deux villes. Les essais auraient donné toute satisfaction et cette machine serait prochainement construite en série à Bologne.

◆ LA PLUS GRANDE GARE ROUTIERE DU MONDE

Au mois de novembre prochain, sera inaugurée à Manhattan la gare routière de New-York. Son but est de neutraliser à l'arrivée les autobus assurant le trafic entre le centre de la ville et sa périphérie. On prévoit un mouvement de 2.500 autobus par jour, tant au départ qu'à l'arrivée. Le toit de cette gare routière qui est accessible au moyen d'une rampe extérieure est aménagé en parc automobile ; il pourra contenir 450 voitures.

LE TRIBUT DE LA VITESSE

ALORS que la saison 1950 est terminée il est pénible de faire le bilan des accidents qui l'ont endeuillée. Toute épreuve de vitesse comporte des dangers et les chutes sont toujours possibles. La moindre erreur de jugement peut provoquer un accident fatal, surtout dans les épreuves où le tracé du parcours est trop « vite ». C'est la rançon du progrès.

Quand les accidents surviennent à des conducteurs inexpérimentés, cela peut s'expliquer, car il faut non seulement posséder des qualités physiques et morales exceptionnelles, mais encore un entraînement prolongé. Trop souvent, dans l'excitation de la course on oublie qu'il faut demeurer maître de soi et joindre à l'audace beaucoup de prudence. Mais lorsqu'on a vu de grands as comme Doran, Bell ou Graham, être les victimes d'accidents graves, on peut se demander s'il ne serait pas possible de réduire les sources de dangers en course.

On a l'impression que les machines actuelles et surtout les 500 cmc., malgré une tenue de route considérablement améliorée, atteignent des vitesses si élevées qu'aucun circuit ne permet de les utiliser. Ne voit-on pas, dans certaines lignes droites, frôler les 230 kmh. ; qu'un virage survienne et qu'on ralentisse une fraction de seconde trop tard, que les freins répondent mal et c'est l'accident. Si adroit qu'on soit, si bien étudiée que soit la trajectoire, il y a une vitesse critique au-delà de laquelle la maîtrise échappe au contrôle. A cet égard, un circuit sinueux ne permettant que des moyennes relativement peu élevées est moins dangereux qu'un circuit très rapide avec de longues lignes droites. Et si paradoxal que cela puisse paraître, un virage à grand rayon dans lequel on se lance à une vitesse élevée à plus de chance de provoquer un accident qu'un virage de faible rayon qui nécessite un ralentissement considérable. On ne peut, naturellement, employer des circuits qui utilisent, pour la plupart, des routes existantes, mais il est souvent possible d'y apporter quelques modifications (par exemple en relevant certains virages). Il serait bon aussi de faire appel à certains as pour étudier le tracé des circuits. De plus, les séances d'entraînement devraient être assez nombreuses pour que les concurrents aient la possibilité de se familiariser avec le parcours. Enfin une signalisation complète devrait jalonner le circuit et offrir des indications aux coureurs. C'est actuellement une question qui est loin d'être adoptée, qui est peut-être coûteuse, mais qui contribuerait de façon certaine à réduire le nombre des accidents en course.

◆ LES B.M.A. EN HOLLANDE

La Hollande est le pays où l'on roule le plus en bicyclette, compte tenu bien entendu du nombre d'habitants. Mais, sans doute lassés de pédaler, les Hollandais se tournent de plus en plus vers le moteur auxiliaire. C'est ainsi qu'il ressort de statistiques établies récemment, un accroissement de cinquante mille unités en l'espace de douze mois, sur le nombre de moteurs auxiliaires en circulation l'année dernière qui était de quatre mille.

◆ DES PNEUS STRIES SUR LES VOITURES DE COURSE

La firme Metzeler en Allemagne met depuis peu sur le marché des pneus à stries longitudinales pour les voitures de courses. De tels pneus ont été récemment employés au fameux circuit du « Nurburgring ». Auparavant leur usage paraissait devoir être limité au domaine de la moto et l'on fait remarquer à ce sujet que lorsque fut battu par Ernst Henne le record de vitesse du monde, ce dernier roulait sur pneus Metzeler ; ce genre de pneumatiques est devenu depuis une spécialité de cette maison.

◆ LES MAUVAIS CONDUCTEURS SONT-ILS DES « RECIDIVISTES » ?

C'est « Motorlastwagen » qui pose la question. L'examen des statistiques des accidents et la lecture des dossiers par des spécialistes américains sur plusieurs années démontrent que les auteurs d'accidents graves sont presque tous des « récidivistes ».

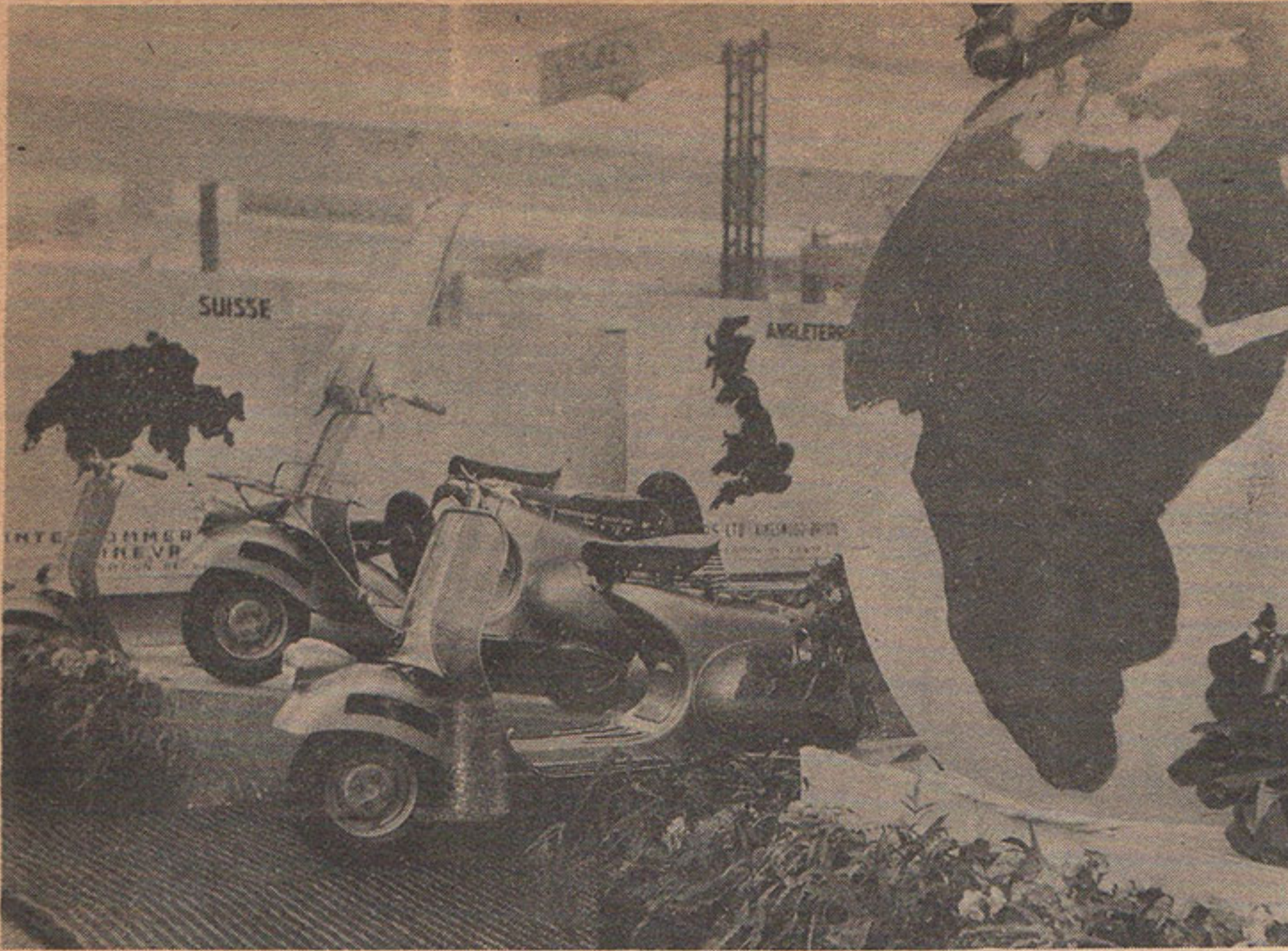
Les chiffres sont significatifs :

80 % des chauffeurs n'ont jamais eu d'accidents. 15 % des autres ont eu chacun un accident grave ; les 5 % restant sont — à eux seuls — responsables de 36 % (soit un tiers) du total des accidents graves.

Il ressort des statistiques qu'un conducteur qui a déjà eu un accident, risque deux fois plus d'en provoquer un deuxième qu'un chauffeur indemne n'en a d'occasionner son premier accident.

L'auteur de deux accidents de son côté risque 3 fois plus d'en causer encore que celui qui n'en a jamais eu.

Le « récidiviste » auteur de quatre accidents et plus, risque (s'il a encore son permis de conduire) sept fois plus d'en susciter à nouveau que le chauffeur dont le dossier est vierge.



Ci-contre : un stand qui symbolise les aspirations de la marque : Vespa sous le signe de la planisphère terrestre. Si l'on en juge par le pululement de ces scooters en Italie et leur progressive montée sur les marchés étrangers, on peut penser que le symbole n'est nullement outrancier.

◆ VESPA AU SALON

La Maison Vespa, dont chacun connaît et apprécie les efforts en vue de doter le grand public d'une merveilleuse machine apte à tous les usages, joue d'une malchance insigne dans nos colonnes.

Déjà dans notre numéro 1.000 (p. 655), nous attribuions la coupe de son moteur à une autre marque, tandis que dans le numéro 1.002 (p. 716), nous annoncions que l'équipe Vespa des records (Mazzoncini-Castiglioni-Rimano) pilotait... une Rockett-Jap, ce qui est un comble !

Nous nous excusons d'autant plus vivement de ces coquilles, dont nous voulons espérer qu'elles ne se reproduiront plus jamais, que la Maison Vespa multiplie sans cesse les preuves de sa robustesse et de la qualité de ses machines, tant dans le service courant qu'en compétition. Tout le monde connaît les étonnantes performances de ces 125 cmc. qui « tapent » leurs 80 kmh. avec un chargement souvent ahurissant. Nous regrettons de n'avoir pu encore donner à nos lecteurs un essai complet du Vespa sur plusieurs centaines de kilomètres, mais la demande est telle que les importateurs n'ont pu encore mettre une machine à notre disposition. Le malheur des uns fait, une fois de plus, le bonheur des autres... !

La superficie totale occupée par le 34^e Salon de l'Automobile et du Cycle sera ainsi supérieure de quelque 10.000 m² à celle du 33^e Salon.

Quant à la décoration des différents halls, on peut être assuré de ce qu'elle ne cédera en rien à ce qui a été fait jusqu'ici et que le Salon de l'Automobile et du Cycle de Bruxelles conservera sa réputation d'être le plus beau de ceux organisés en Europe.

◆ MARIAGE

On nous prie de faire part du mariage de Monsieur Raymond Picart, Directeur des Cycles Helyett, à Sully-sur-Loire, avec Mademoiselle Monique Piollet. Nos félicitations et vœux.

Nous avons récemment remarqué à Montlhéry cette machine utilisée par la police. La Semec qui est une R.12 remontée dans un cadre en tube genre R.71 est munie d'un réservoir spécial de 25 litres.

Informations

◆ GENEVE :

UN VRAI SALON INTERNATIONAL

Il n'est pas de morte saison pour le Secrétariat du Salon International de l'Automobile à Genève qui se tiendra pour la 21^e fois en 1951 du 8 au 18 mars, au Palais des Expositions.

Les inscriptions affluent sur un rythme accéléré, et l'on peut d'ores et déjà prévoir qu'elles battront les records précédents, et que les retardataires ont toutes chances de ne plus trouver de place.

Les demandes viennent de toutes les parties d'Europe sans exception, et tout laisse prévoir que le 21^e Salon de l'Automobile de Genève, par le nombre de ses exposants, la diversité et la provenance des produits exposés, sera le plus intéressant et le plus international de l'année prochaine.

◆ LE SALON DE BRUXELLES

Le 34^e Salon de l'Automobile et du Cycle s'ouvrira, dans les Palais du Centenaire, le 13 janvier 1951, pour une durée de 12 jours.

Le délai fixé pour la réception des demandes de participation expirait le 30 septembre 1950.

Pour la première fois, depuis que cette manifestation a lieu, la totalité des emplacements disponibles était réservée le jour de la clôture des inscriptions.

Pour les catégories « voitures » et « véhicules industriels », bien que le nombre de stands ait été considérablement augmenté du fait de l'utilisation d'un nouveau grand palais supplémentaire, les demandes d'emplacements dépassent, et de loin, le nombre de stands disponibles.

L'année passée, les voitures occupaient 130 stands. Pour le prochain Salon, le nombre de stands demandés s'élève à 179. Comme il n'est pas possible d'en créer plus de 156, certaines réductions devront être opérées.

Les voitures de 65 marques seront présentées, dont : 20 américaines, 19 britanniques, 11 françaises, 7 allemandes, 4 tchécoslovaques, 3 italiennes, 1 suédoise.

En ce qui concerne les véhicules industriels, les véhicules lourds et leurs carrosseries, la situation est analogue. 161 stands sont demandés et bien que l'on dispose pour cette catégorie de 18 stands de plus que l'an passé, des réductions devront également être faites.

On se rappelle sans doute que, lors des derniers Salons, le palais réservé à la motocyclette et au cycle n'avait qu'une superficie très insuffisante. La circulation des visiteurs y devenait pratiquement impossible les jours d'affluence.

Il a donc été décidé d'utiliser pour cette catégorie d'exposants le nouveau palais 3, dont les dimensions sont analogues à celles des trois palais principaux. Il présente l'avantage de se trouver à proximité immédiate de la gare des trams.

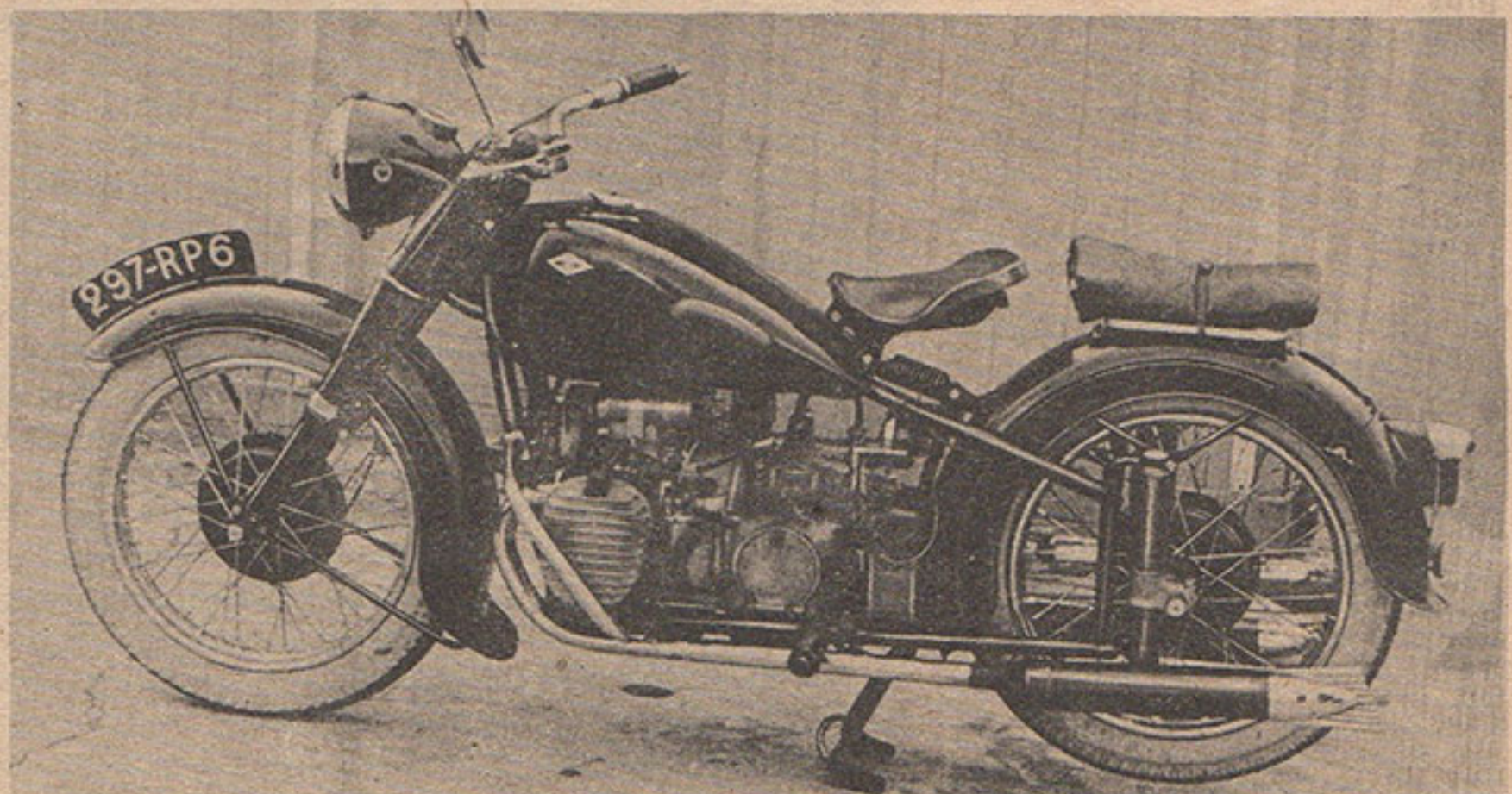
Non seulement on a pu créer dans ce palais 96 stands pour motos et cycles contre 72 précédemment, mais ces stands sont sensiblement plus vastes.

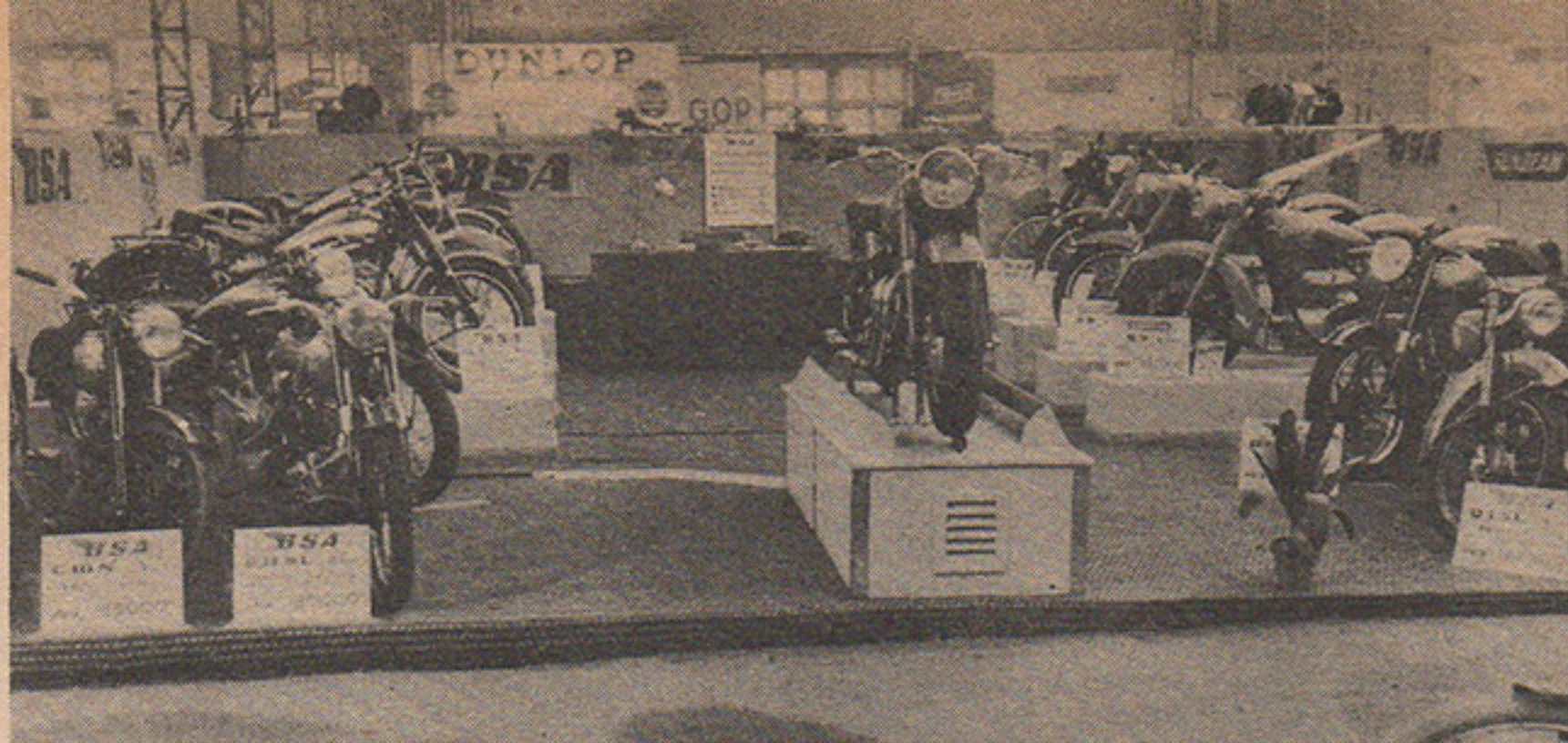
44 marques de motos et vélomoteurs et 19 marques de bicyclettes y seront exposées.

Les accessoires pour motos et cycles disposeront de plus de 100 emplacements.

Enfin, avec le concours de la Ligue Vélocipédique Belge, il sera organisé une rétrospective du cycle dans le péristyle d'entrée de ce hall.

Pour pouvoir utiliser ce palais, qui n'est pas encore pourvu de son chauffage définitif, le Comité n'a pas hésité à assumer les dépenses très considérables d'une installation de chauffage provisoire.





NOTICES CONCERNANT LES MACHINES VENDUES A L'ETRANGER

Dans notre courrier technique, nous avons reçu la très intéressante lettre d'un lecteur français voyageant depuis 2 ans en Norvège, Suède et Finlande pour y faire des études de bois ; ce lecteur a été étonné du peu de motos françaises sur les marchés scandinaves et particulièrement Finlandais, alors que toutes les autres marques mondiales y sont largement représentées, même la nouvelle D. K.W. sous nom suisse. Il en arrive à conclure que, ou bien nous n'avons pas d'accords commerciaux avec ces pays, sauf pour les voitures, ou que notre production motocycliste ne répondait pas aux désirs des nordiques. Mais ce qui l'a frappé également, c'est que nos notices et prospectus sont toujours rédigés en français.

Né pensez-vous pas, écrit-il, que pour vendre il serait bon de parler la même langue que l'acheteur éventuel ? Et qu'il serait bon de rappeler aux exportateurs de motocyclettes françaises l'intérêt qu'ils auraient à faire imprimer des prospectus en suédois ou finlandais ?

NOUVEAU RECORD POUR LA R4

Dans la journée du 30 septembre, M. Gustave Bernard, sur un « R.4 » 125 cc. Voisin Gnome-Rhône, a effectué, sous le contrôle officiel de la Fédération Française Motocycliste, le raid Paris-Bordeaux-Paris avec un passager, en 18 h. 04, arrêts compris. Le poids total transporté dépassait 180 kgs.

Ce trajet s'est effectué sans aucun incident, pas même un changement de bougie.

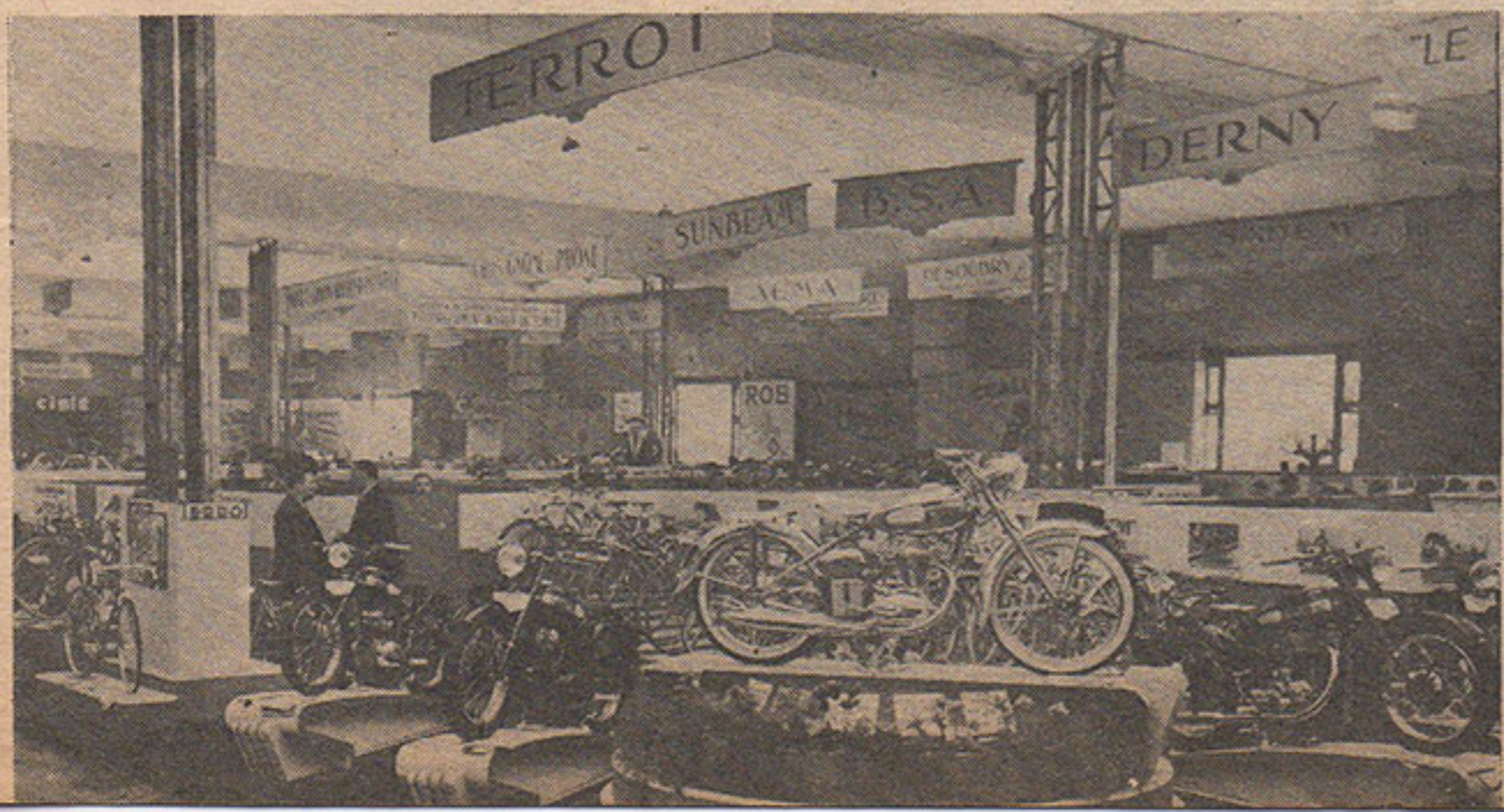
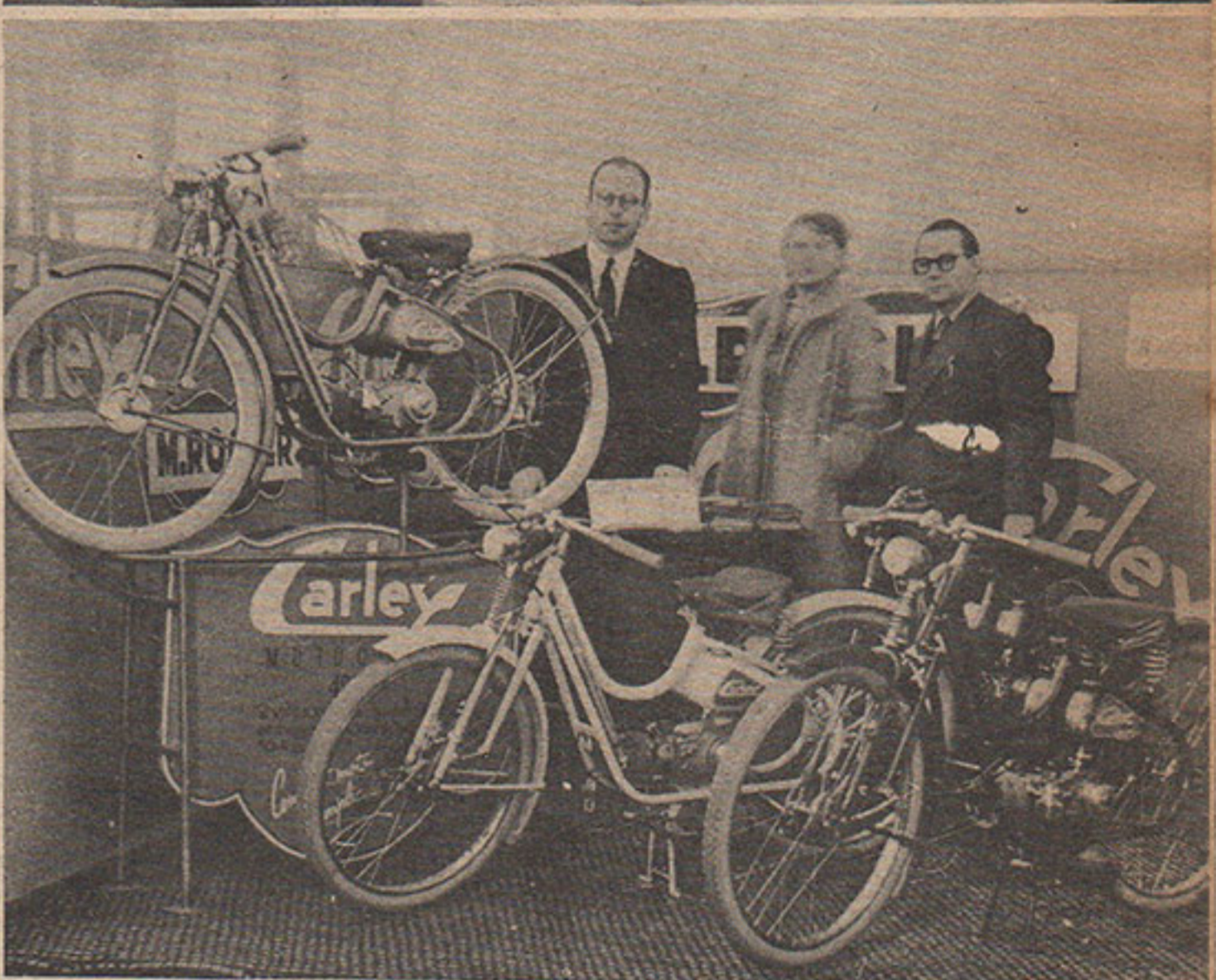
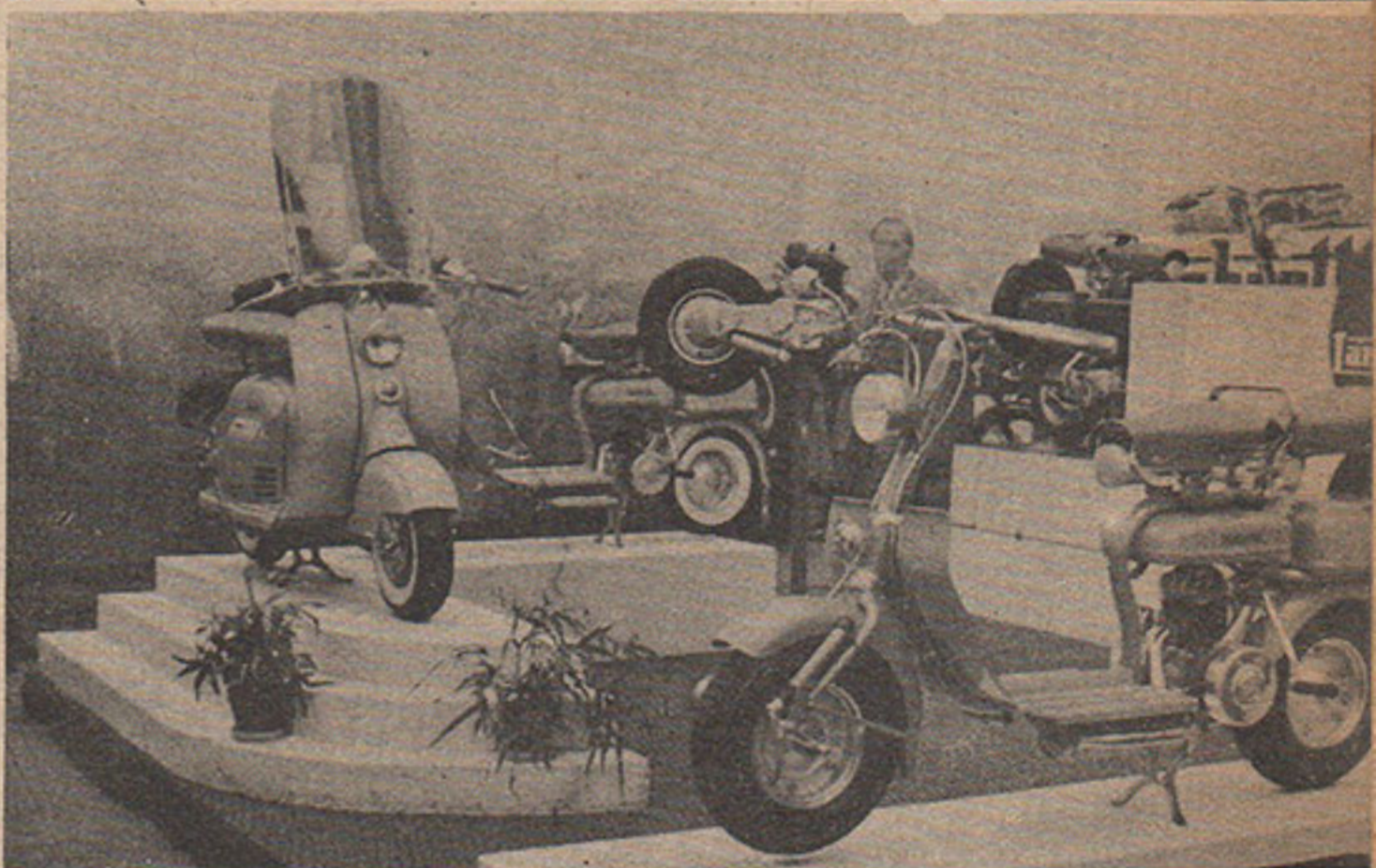
Aucune performance avec passager n'avait jamais été accomplie et elle a été effectuée pour répondre aux nombreuses demandes de la clientèle sur les possibilités d'un 125 cmc. transportant 2 personnes.

Le passager était M. Jean Barthes, la voiture transportant M. Massonnet, contrôleur officiel de la Fédération Française Motocycliste, était conduite par M. Maucourant, motocycliste bien connu dans le milieu sportif.

Voilà une information 100 % vérifiable et contrôlée qui va nous valoir une avalanche de lettres soupçonneuses ! « Tribune Libre », préparez vos colonnes !

LES STANDS AU SALON

Colonne de gauche, en haut : B.S.A. ; en bas : Terrot. Colonne de droite, de haut en bas : les stands Helyett, Lambretta, Carley et l'originale présentation du « Scoto »



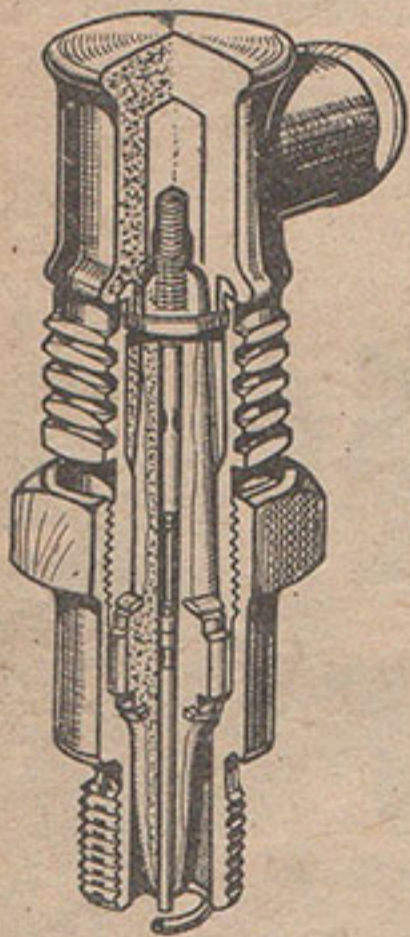
A PROPOS D'ALLUMAGE :

QUELQUES CONSEILS A MEDITER

UNE panne d'allumage sous la pluie ou quand il gèle est singulièrement désagréable. Le plus souvent elle n'est pas grave et se borne à une bougie encrassée ou à une borne desserrée. Une panne d'éclairage la nuit est très dangereuse et vous trouvant soudain plongé dans le noir, vous risquez un accident grave. Ne prenez jamais la route avec un éclairage défaillant en comptant sur votre chance pour vous épargner des risques. Il ne faut jamais prendre la route avec une machine en état douteux. Ne nous occupons ici que de l'équipement électrique.

L'ALLUMAGE

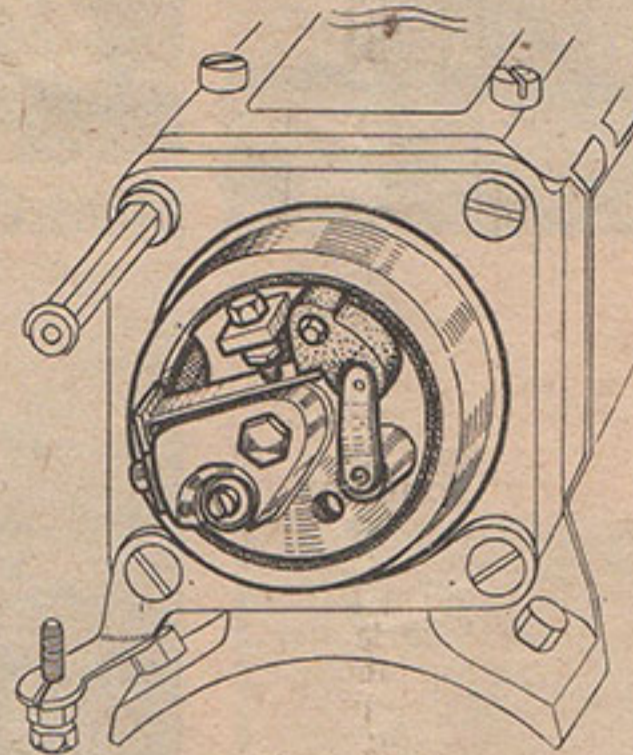
Les bougies ont fait d'énormes progrès, mais quand on considère la lourde tâche qui leur incombe, l'étincelle qui sous quelques milliers de volts doit jaillir entre les électrodes dans une masse de gaz comprimés, la sensibilité de tout appareillage électrique à la moindre trace



Ci-contre : certaines maisons ont mis au point des bougies blindées et absolument étanches, très appréciées pour les épreuves sportives en terrain varié : scrambles, trials, cross, etc...

d'humidité, les dangers extrêmes d'un échauffement exagéré qui favorise la détonation et d'un refroidissement excessif qui provoque l'encrassement, la nécessité d'assurer l'étanchéité entre l'isolant et le culot, on peut se rendre compte des énormes progrès accomplis. Il y a même aujourd'hui des bougies comme la nouvelle KLG entièrement protégée et qui, même sous une pluie intense, donnent un allumage parfait. La bougie de 14 mm. est très supérieure à l'ancienne bougie de 18 mm. Les nouveaux isolants sont beaucoup plus robustes et tout en possédant une résistance diélectrique accrue, ils sont beaucoup moins fragiles et possèdent par surcroît une grande perméabilité thermique. Bien que le mica si en vogue avant la guerre constitue un merveilleux isolant et soit encore largement utilisé pour les bougies destinées à des moteurs de course, il faut reconnaître que pour les utilisations courantes, les nouveaux isolants céramiques donnent la plus entière satisfaction. Le choix d'une bougie est beaucoup plus facile que jadis.

Nos moteurs quatre temps grâce à des râcleurs efficaces, ne remontent plus l'huile et pour les deux temps la faible proportion d'huile incorporée à l'essence



Ci-dessus : le rupteur de magnéto moderne est généralement très accessible et ne nécessite qu'un nettoyage périodique des vis platinees.

et la place de la bougie dans la chambre d'explosion réduisent beaucoup les chances d'encrassement. En fait nous avons à choisir une bougie assez froide pour éviter le préallumage quand le moteur fonctionne à pleine charge. L'examen de la bougie fournit les meilleures indications. Une bougie dont l'isolant est blanchâtre et dont les électrodes présentent de minuscules gouttelettes de métal fondu est évidemment trop chaude (cela peut être dû non à la bougie, mais à une carburation trop pauvre). Une bougie encrassée et huileuse est trop froide. La bougie convenable a ses électrodes intactes et son isolant de la couleur du café au lait. La notice d'entretien vous recommande en général une marque et un type de bougie convenant à votre moteur et si vous estimez que le choix de la marque a été dicté au constructeur par des considérations d'intérêt commercial, vous trouverez dans les tableaux établis par les autres fabricants de bougies l'indication du type convenable. Une bougie soigneusement choisie vous donnera toute satisfaction. Tenez-vous à la marque et au type qui vous ont donné satisfaction. Au bout d'une dizaine de milliers de kilomètres, il faut monter une bougie neuve, car la légère couche qui s'est formée sur l'isolant est conductrice et cause des pertes. Avec une magnéto ou un volant magnétique, laissez entre les électrodes un écartement de quatre dixièmes, avec les allumages batterie bobine, l'écartement doit être de 5 à 6 dixièmes. Opérez ce réglage à l'aide de l'électrode du culot, jamais avec l'électrode centrale.

Occupez-vous ensuite du câble de bougie dont l'isolant doit être en parfait état, car un courant de milliers de volts ne demande qu'à s'échapper par le plus court chemin. Les attaches métalliques sur le cadre risquent de le couper. Interposez toujours entre le câble et l'attache un anneau de chatterton ou de caoutchouc. Employez un câble assez long, de manière à pouvoir le raccourcir pour refaire les connexions aux bornes. Le câble doit être solidement fixé sur la bougie. Une attache métallique avec un clips constitue l'attache la plus simple et la plus sûre. Les bornes vissées ont toujours tendance à se desserrer. Les bornes à res-

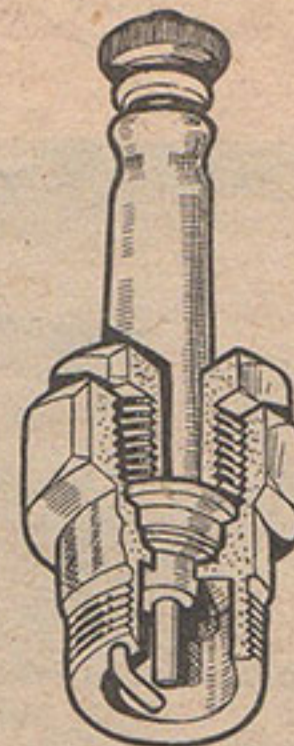
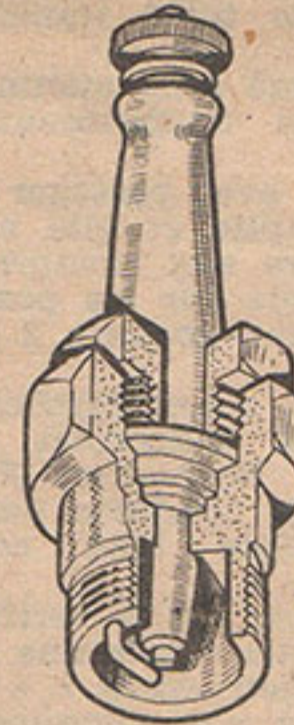
sort finissent, après quelques démontages, par ne plus serrer suffisamment. Toutes les connexions doivent être faites avec le plus grand soin, le fil doit être soigneusement gratté pour assurer un bon contact. Veillez surtout à ce que le fil de bougie ne puisse venir en contact avec les parties chaudes du moteur.

On recommande souvent, pour assurer un départ facile par temps froid, de chauffer la bougie en versant quelques gouttes d'essence dans le culot et en mettant le feu. Naturellement il faut pour cela se tenir à une distance respectueuse de la machine. Mais cette pratique n'est pas sans inconvénients. Les joints d'étanchéité de la bougie se désagrègent et il se produit des fuites. On risque de se brûler les doigts, et si on ne visse pas la bougie d'aplomb, on entame facilement les filets du trou de bougie, surtout avec les culasses en alliage léger. Avec les rares moteurs à refroidissement par eau, le meilleur procédé est, l'hiver, de vidanger l'eau et de refaire le plein avec de l'eau chaude (mais non bouillante). Avec les moteurs à refroidissement par air, couvrez la culasse et le carburateur avec des chiffons imbibés d'eau chaude. Mais d'une manière générale, nos moteurs, si le carburateur est bien réglé et l'allumage vigoureux, partent bien, même à froid.

Avec les magnétos classiques on doit veiller non seulement à la borne, mais au collecteur, qu'il faut nettoyer avec un chiffon enroulé sur un bout de bois et légèrement imprégné d'essence. Rafraîchissez le charbon avec un peu de papier de verre et assurez-vous qu'il coulisse librement dans son guide.

Passons ensuite au rupteur. Il est utile de repasser les vis avec une petite pierre dite pierre indienne ou avec une lime extra douce. L'écartement des vis est d'une extrême importance et, sauf indication contraire doit être de 4 dixièmes. Par temps humide et quand la machine a été longtemps immobilisée, il arrive que l'anneau de filtre du marteau se gonfle.

Ci-dessous : 3 types de bougies différents. Ci-contre, la plus chaude (moteurs de tourisme souples). Au-dessous, 2 types de bougies plus froides pour moteurs poussés. Elles se différencient par la longueur de l'isolant de l'électrode centrale qui modifie le trajet d'évacuation de la chaleur.



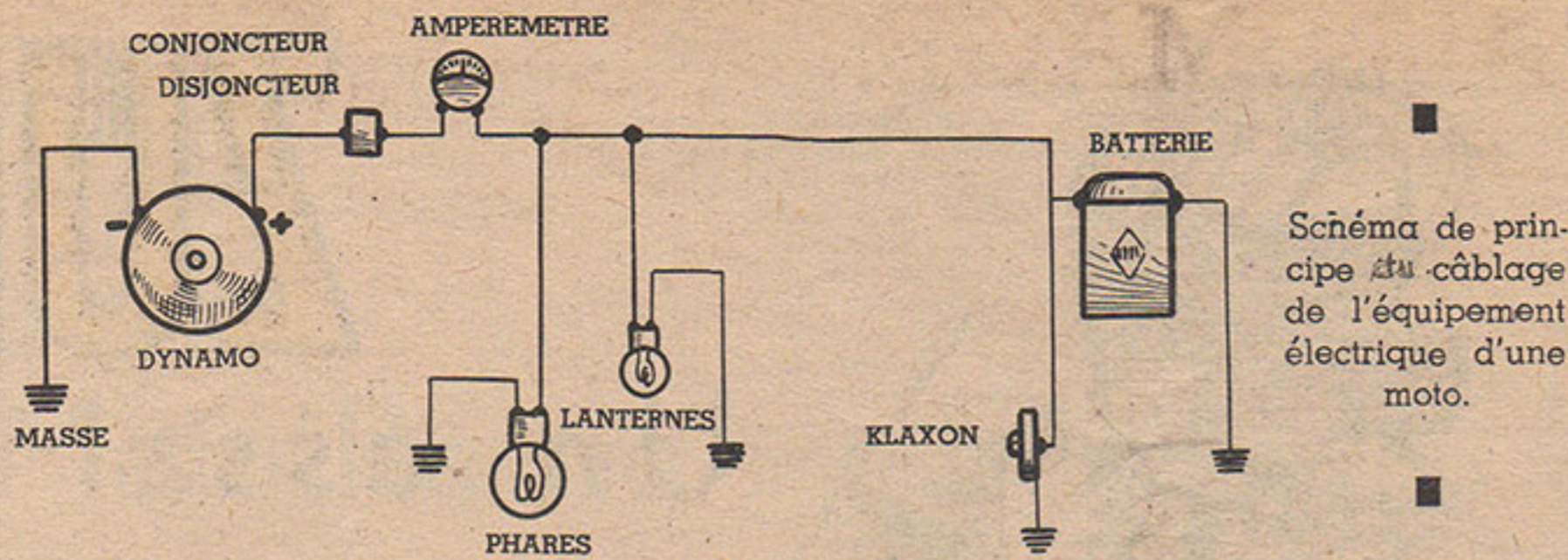


Schéma de principe du câblage de l'équipement électrique d'une moto.

Il faut alors en polir l'œil avec un petit rouleau de papier de verre et y déposer une trace d'huile.

Les pannes de condensateur sont extrêmement rares avec les magnétos, mais un peu plus fréquentes avec d'autres systèmes d'allumage : elles se manifestent par l'apparition d'étincelles blanches au rupteur. La mise en marche est souvent impossible. Le changement du condensateur est très facile et il sera prudent d'en emporter un de rechange. Les pannes de bobine, si l'appareillage est de bonne qualité, sont exceptionnelles et ne se reproduisent guère que si le courant n'étant pas coupé à l'arrêt, les vis platinées sont restées en contact. N'omettez donc jamais de couper le courant à l'arrêt. Pour notre part et malgré leur prix assez élevé, nous employons des bobines à isolant liquide qui sont beaucoup moins fragiles.

Une extrême propreté est nécessaire pour tous les appareillages électriques. N'abusez pas de l'huile. Utilisez très discrètement de l'huile de vaseline. Une ou deux gouttes dans les godets graisseurs de la magnéto de temps à autre suffisent pour imprégner les feutres.

Signalons avec les allumages par batterie une panne assez difficile à déceler, qui provient d'une fêlure dans le couvercle du distributeur, cette fêlure étant très peu visible.

L'ECLAIRAGE

A première vue une installation électrique apparaît assez compliquée. Il n'en est rien et il suffit d'étudier le schéma qui figure dans toutes les notices d'entretien. Les câbles étant de couleurs différentes, il est extrêmement fa-

cile de les repérer. Le câblage ne donne d'ailleurs qu'exceptionnellement des ennuis et ce sont en général de mauvais contacts qui sont fautifs.

Tous les retours s'effectuant par la masse, ce sont les mises à la masse qu'il faut surveiller en premier lieu. La masse du fil négatif de la batterie avec le cadre est d'une importance particulière, le métal devant être parfaitement nu et la borne bien serrée. Un nettoyage au papier de verre des surfaces assurera un bon contact. Faites également très attention aux languettes à l'intérieur des phares, au bon contact des plombs des culots de lampes. N'hésitez pas non plus à démonter une fois par an le commutateur d'éclairage et à rafraîchir les touches.

Si l'aiguille de l'ampère ne bouge pas ou si elle indique une légère décharge, le moteur tournant normalement, c'est votre dynamo qu'il faut soupçonner. Vérifiez le fusible et réparez-le, mais n'employez jamais un fil plus gros. S'il claque encore, attention, le câble peut être coupé ou une borne desserrée, à moins que le charbon correspondant ne porte pas sur le collecteur. Si vous remplacez le fusible par exemple à l'aide de fil de cuivre, vous auriez de grandes chances de griller les inducteurs, d'où une coûteuse réparation. Une fois par an démontez votre dynamo, assurez-vous que le mica qui sépare les touches ne déborde pas, rafraîchissez les charbons au papier de verre. Ne touchez jamais au régulateur de tension ni au conjoncteur-disjoncteur. Et n'oubliez jamais de couper le courant à l'arrêt, car il arrive que le conjoncteur reste coincé.

La partie la plus fragile de notre installation reste la batterie quand elle est du type au plomb, car les batteries cadmium-nickel sont d'une robustesse extrême, bien qu'il faille de temps à autre refaire le niveau de l'électrolyte. Pour la batterie au plomb, elle est bien moins éprouvée que sur une voiture, puisqu'elle n'a pas à fournir l'effort énorme du démarrage. Mais ce n'est pas une raison pour la négliger. Votre premier soin doit être de maintenir le niveau de l'électrolyte à un centimètre au-dessus des plaques. Utilisez exclusivement de l'eau distillée que vous trouverez chez un pharmacien ou un droguiste. Si vous roulez constamment, faites cette vérification toutes les semaines. Le danger, si vous n'utilisez votre machine que de loin en loin, et particulièrement l'hiver, est que la batterie se décharge peu à peu. Le seul moyen de contrôler la charge, c'est d'utiliser une pipette contenant un aéromètre Beaumé et de mesurer la densité de l'électrolyte qui doit être voisine de 28°. A 20° la batterie est déchargée. Le seul remède est de recharger la batterie, ce qu'on peut réaliser en roulant assez longtemps ou en employant un chargeur assez coûteux, ou en s'adressant à l'électricien. On peut en général mettre en marche avec une batterie partiellement déchargée en poussant la machine ou en utilisant une descente. Quand on n'utilisera pas la machine l'hiver, le plus simple sera de vérifier tous les quinze jours le degré de l'électrolyte, et s'il marque moins de 25 à 26°, de le faire recharger. Sinon confiez-le à un électricien pour les soins nécessaires. Une batterie, quand elle vieillit, garde de moins en moins longtemps la charge. Une durée de 2 ans est normale.

Vous constaterez sur les bornes des sels grimpants. Nettoyez-les et passez-les à la vaseline, à moins que vous n'utilisiez de petites rondelles spéciales qui évitent la formation des sels.

CONCLUSION

L'appareillage électrique établi par une marque sérieuse ne doit donner aucun ennui si on consent à lui donner un minimum de soin. Profitons pour cela des longues soirées d'hiver. Nous nous sommes limités aux indications les plus sommaires et les plus pratiques.

Il nous est arrivé dernièrement de trouver, arrêté au bord de la route, un motocycliste en panne de transmission : la chaîne primaire avait sauté. La panne était assez banale et il aurait suffi d'ouvrir le carter pour remettre la chaîne en place, car ce n'était que le maillon détachable qui avait sauté. La machine de grande marque, était pratiquement neuve, mais comme le carter était traversé par la barre surmontant les repose-pieds, il fallait, pour enlever le couvercle, débloquer le repose-pieds monté à cône et écrou. C'est en vain que notre motocycliste, aidé par un autre qui s'était arrêté pour prêter main forte (la solidarité motocycliste n'est pas un vain mot !) avait essayé de libérer le cône ; il n'avait réussi qu'à abîmer irrémédiablement le couvercle et à écraser le bout du filetage en introduisant, pour arriver à ses fins, un levier entre carter et repose-pieds et en frappant sur l'extrémité du support. Cela réussit quelquefois, si le blocage n'est pas trop fort, mais conduit presque toujours à des dégâts.

Pourtant, quelques minutes après notre arrivée, le couvercle était libéré !

Nous n'avions fait qu'utiliser l'expédient bien connu des mécaniciens, qui consiste à appuyer le moyeu de la pièce à débloquer sur une grosse pierre, puis à asséner un vigoureux coup de marteau sur le moyeu. L'ébranlement ainsi produit décolle inmanquablement le cône le plus rétif et l'opération ne cause d'autre dégât que la disparition d'un peu de peinture à l'endroit du coup de marteau.

EN CAS DE PANNE :
quelques tours de main...

Remarquez que nous disons « marteau » parce qu'il se trouve que nous avons toujours une trousse très complète dans le coffre de notre sidecar, mais il est évident qu'une grosse clé à molette ou tout autre objet un peu lourd fait aussi bien l'affaire.

Voici d'autre part un petit truc qui rendra service aux possesseurs de machines équipées de l'allumage par batterie et bobine. L'arc produit entre les contacts du rupteur arrive, par transport du métal, à former une protubérance sur l'un des grains de tungstène et un cratère sur l'autre, ce qui finit par provoquer des irrégularités d'allumage, parfois la panne, et est cause de la destruction prématurée des grains. Le phénomène est inévitable, mais on peut y remédier en changeant périodiquement le sens du transport du métal. Pour cela, il faut changer le sens du courant passant dans le rupteur, c'est-à-dire inverser la polarité en invertissant les fils

aux bornes de la batterie. Mais il faut aussi changer la polarité de la dynamo. Pour ce faire, avant de mettre le moteur en route après avoir interverti les fils de la batterie, il suffit d'appuyer pendant un court instant sur la palette du disjoncteur pour faire passer le courant dans les inducteurs. Le magnétisme émanant assure l'amorçage de la dynamo sur la nouvelle polarité et il n'y a plus à s'en occuper par la suite.

Mais attention ! Certaines machines sont équipées de dynamos dans lesquelles le champ magnétique est en partie produit par un ou des aimants permanents. Dans ce cas, il n'y a évidemment rien à faire pour changer la polarité et il faut se résoudre à limer périodiquement les grains du rupteur pour obtenir une rupture franche.

Disons aussi que sur les dynamos disposées pour fonctionner le cas échéant sans batterie, il suffit de tourner le bouton ou la manette sur la position « Dynamo » pendant 2 ou 3 secondes avant la première mise en route.

Le changement de polarité peut se faire à intervalles assez grands, par exemple lors des vidanges du moteur.

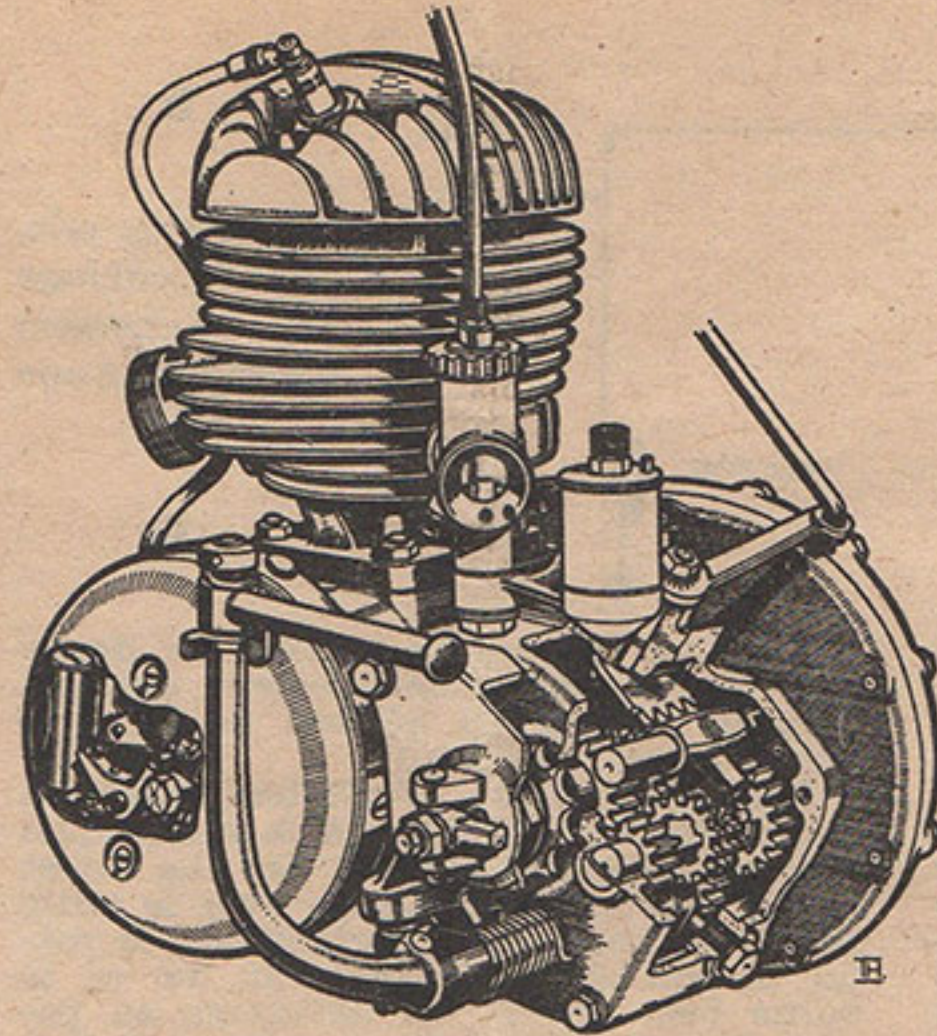
Lorsqu'il existe un ampèremètre, pour que tout soit correct, il faudrait également intervertir les fils aux bornes de cet appareil, mais cela n'est pas absolument nécessaire ; il suffit de se rappeler qu'après le changement de polarité, il indiquera « décharge » pendant la charge et vice-versa, pour revenir aux indications normales après un nouveau changement de polarité.

C'est n'est pas une nouvelle machine que la Zundapp DB 201 — à la fourche télescopique près — puisque le premier type, la « Derby », naquit il y a quelques 17 ans, et pourtant elle reste une des plus robustes et des plus appréciées des machines légères allemandes, et, sans conteste, une des moins chères des 200 cmc. Comme la fameuse « traction avant » de Citroën, elle bénéficiait à l'origine d'une avance technique et profite maintenant d'un long passé qui en réduit les frais de fabrication. C'est son modernisme qui la servit il y a 15 ans, et son ancienneté aujourd'hui.

Aussi n'est-ce pas inconsiderément que dans Nuremberg démolie, Zundapp ait recommencé en 1945 ses fabrications par la 200, après que plus de 100.000 exemplaires en aient été vendus dans le monde.

Avant toute description, précisons que cette machine se vend en Allemagne un peu moins de 1.000 marks, soit 80.000 fr. français..., ce qui n'est pas cher pour une 200 cmc. comme bien des motocyclistes français pourront le constater avec nostalgie.

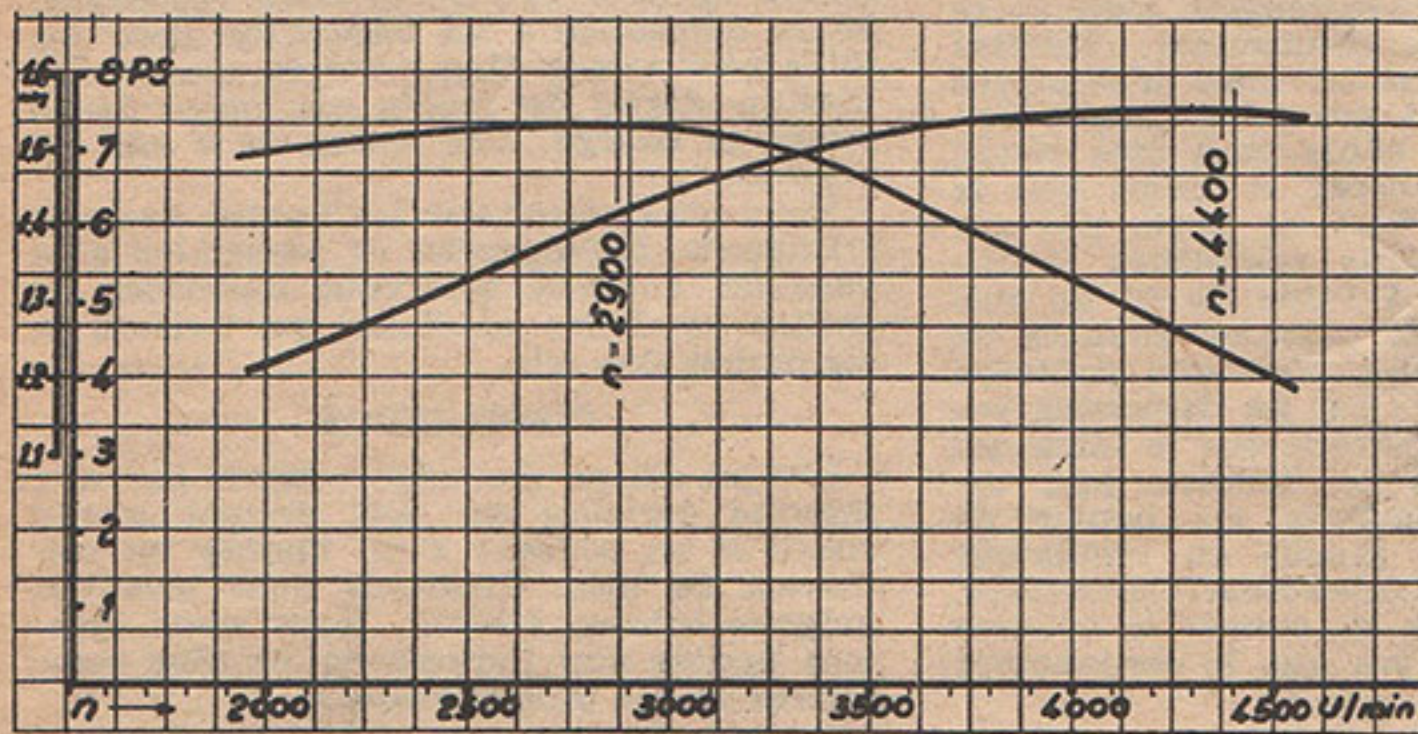
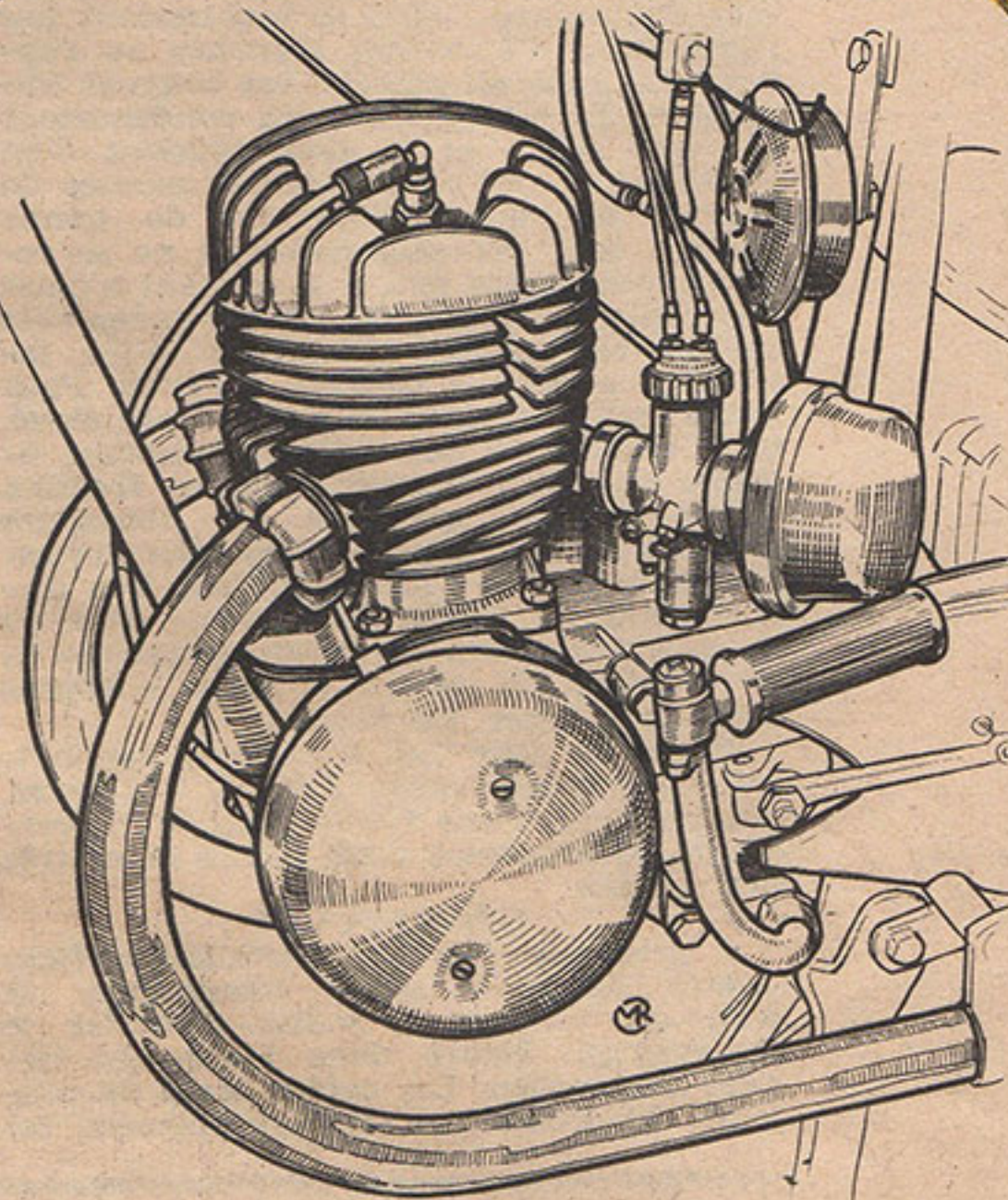
A l'origine, il s'agissait d'une 175 cmc., à piston à déflecteur développant 5,5 CV et qui tapait son 75 chrono. Bien que 17 ans représentent des siècles en matière de technique moderne, la nouvelle DB 201, à la course et l'alésage augmentés développant 7,5 CV à 4.400 t.-m., reste une machine aux performances excellentes. 1950 vit le remplacement de la fourche



à soutenir une allure élevée est très appréciée et même indispensable en Allemagne, pays des autoroutes. Cet avantage est indiscutablement lié au nouveau système de balayage. Egalement le procédé Schauer a sa part d'influence sur la courbe de consommation qui est très favorable.

ZUNDAPP

Un essai DB 201 Moto-Revue



A gauche : courbes du couple et de la puissance, cette dernière assez plate donne une grande souplesse de marche et permet de n'avoir que trois vitesses.

parallélogramme en tôle emboutie par une « tôle » et la suppression du piston à déflecteur au profit d'un piston plat et du nouveau balayage « Schauer » : et la Derby de 1933 devient la DB 201 1950.

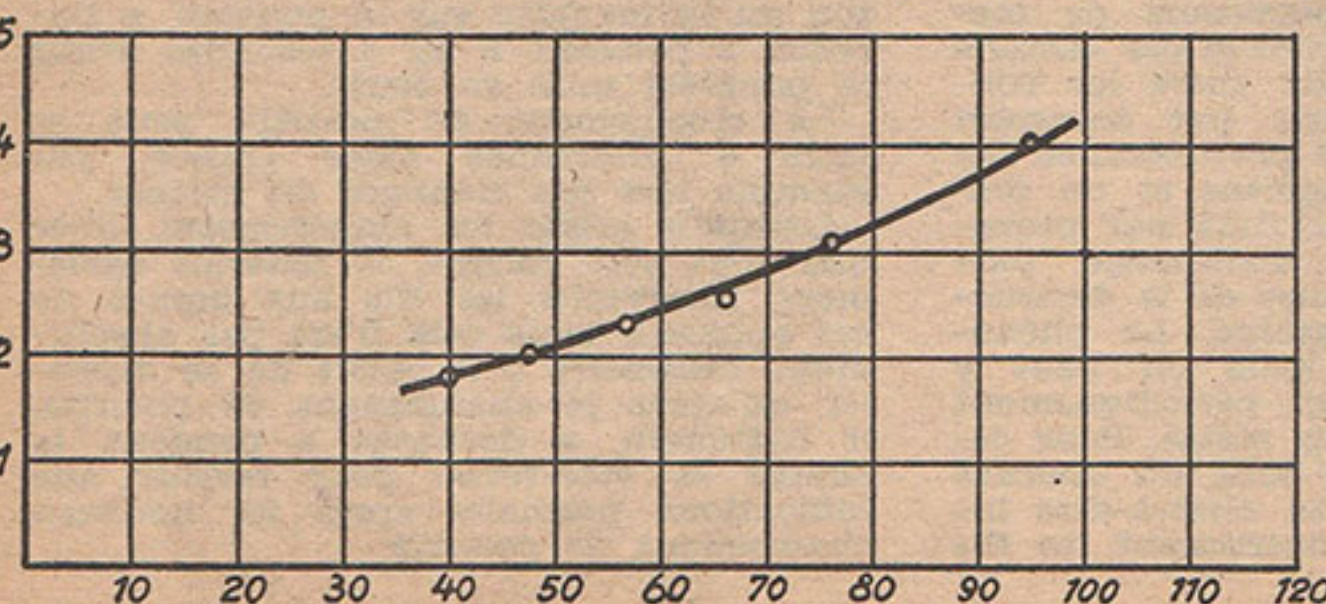
7,5 CV à 4.400 t.-m., disons-nous, ajoutons également que le meilleur couple est entre 2.000 et 3.200 t.-m., ce qui est garant d'une grande souplesse qui a permis l'économie d'une 4^e vitesse.

D'autre part le piston est désormais séparé en deux par une cloison intérieure qui force les gaz frais à refroidir énergiquement la face interne du piston, ce qui contribue à améliorer les performances et à conférer à la DB 201 une grande endurance aux vitesses élevées et soutenues.

Nous avons pu prendre l'autoroute de l'Ouest dans ses deux sens à « pleins gaz » (soit 80 de moyenne) sans couper une fois, sauf au demi-tour final et ce, sans que le moteur manifeste un échauffement particulier. Cette aptitude

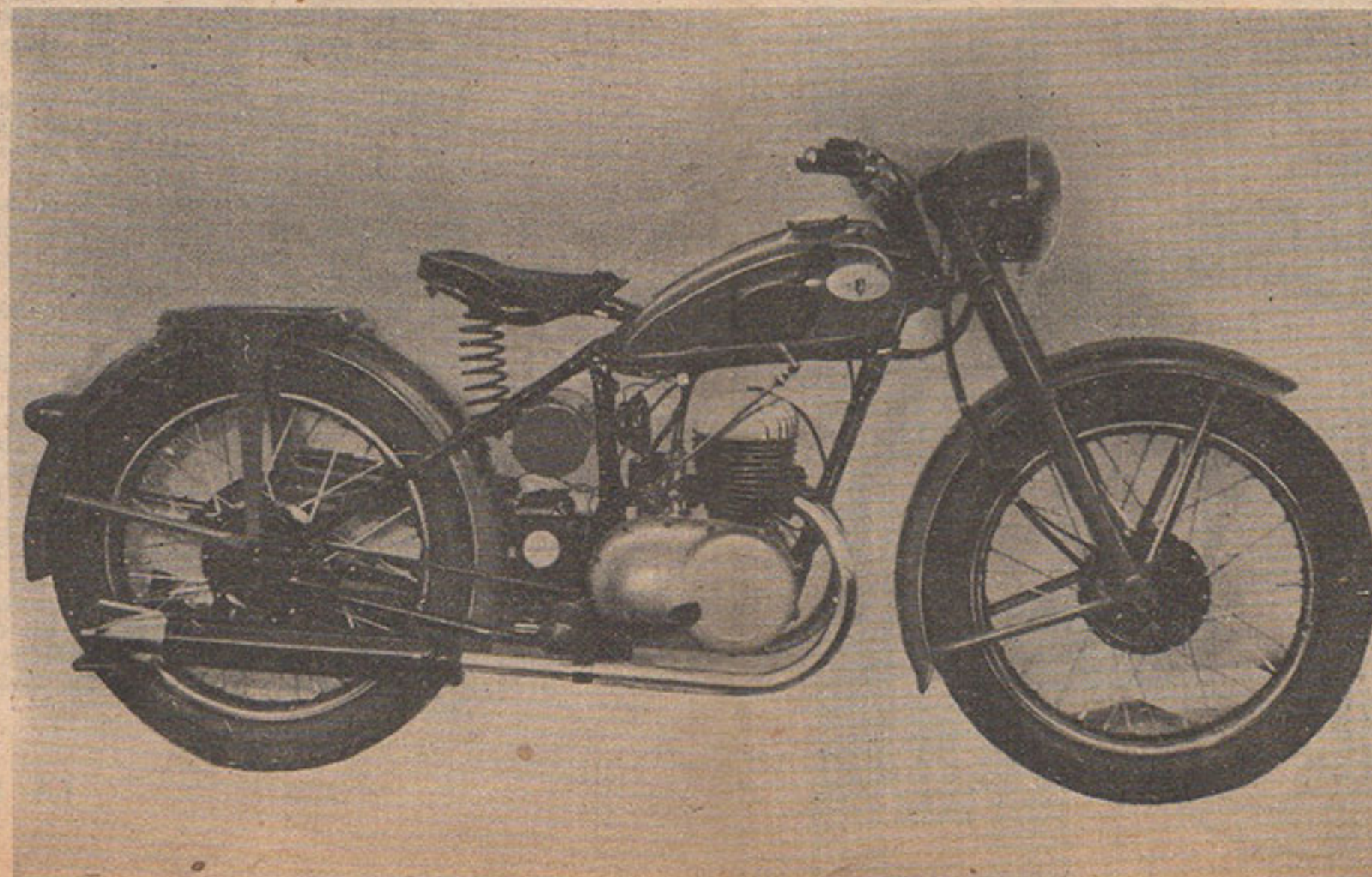
à 50 de moyenne, on atteint les 2 litres aux 100 et les 3 litres à 75 de moyenne et seule la marche continue à plein régime fait atteindre la limite des 4 litres.

Les accélérations sont franches et la conduite aussi bien en montage qu'en ville (nous avons fait 15 jours de Paris, sans compter les week-end dans les régions vallonnées du Soissonnais) très aisée et agréable avec un seul grand reproche — indépendamment de la commande à main des vitesses — : un mauvais étalement des rapports qui est rendu visible sur la courbe d'accélération. La première très haute se justifie pour les départs en côte avec passager, mais entre la seconde et la troisième, il manque nettement un échelon, car si l'on monte à plus de 4.000 tours en 2^e, on dispose de 7 CV, pour retomber à 4 ou 5 lorsque l'on passe la troisième. Mais ici ce sont des considérations commerciales — garder un prix aussi bas que possible — qui ont joué, ainsi que dans le fait d'avoir gardé la

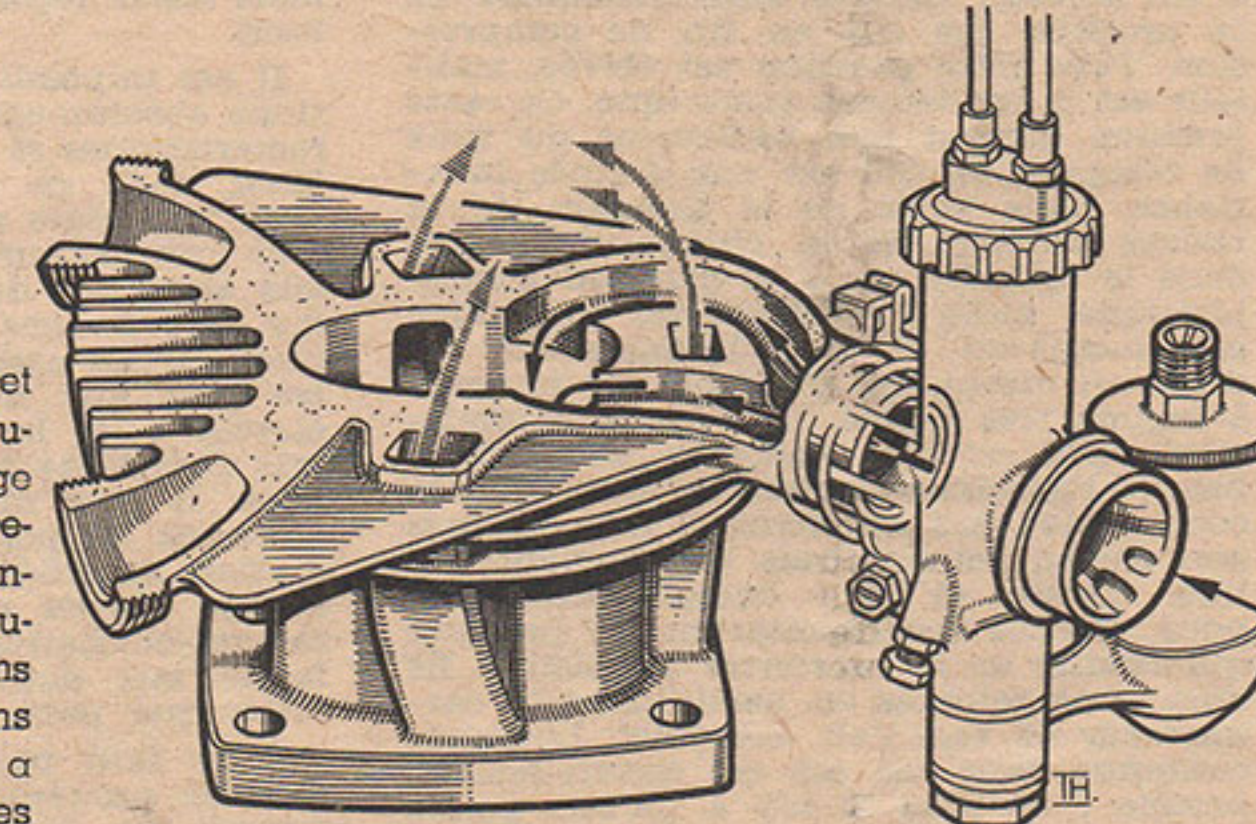


A gauche : courbe de la consommation : à 45 kmh. seulement on dépasse les 2 litres aux 100 ; puis à 75 kmh. les 3 litres et seulement près de la vitesse maximum (95) les 4 litres sont atteints.

Ci-dessus : deux dessins du moteur Zundapp DB-201 qui n'a pas subi d'importantes modifications extérieures. Noter le kick qui s'abaisse vers l'avant, le gros filtre à air (dessin inférieur). Le dessin du haut montre en coupe la boîte de vitesses très généreusement dimensionnée.



Les 3 dessins à droite et ci-dessous, illustrent le nouveau procédé de balayage « Schauer » montrant le refroidissement de la face interne du piston, les 4 courants de balayage et le sens de la marche des gaz dans le cylindre. Ce système a fait gagner 10 % sur les performances du précédent modèle.

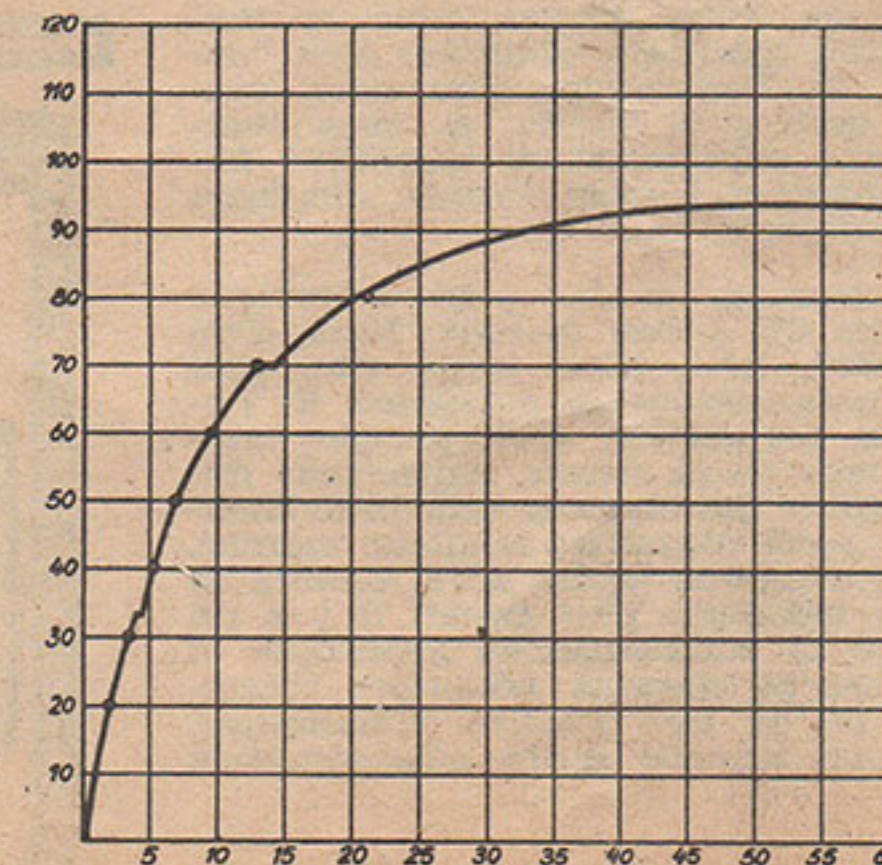


malgré des pneus de 325x19, rebondit désagréablement et l'absence de suspension arrière se fait sentir. Du reste, celui qui a goûté de la suspension intégrale ne peut plus s'en passer et l'avenir est barré pour les machines à cadre rigide. Par temps mouillé, l'arrière flotte un peu et l'emploi du frein arrière est quasi-impossible, ce qui n'est en rien particulier à la Zundapp. Par contre la tenue de route à la vitesse maxima et position à plat (96 kmh.) est parfaite et la machine ne révèle aucune tendance à « serpenter » ou à « scier », malgré l'emploi de pneus un peu gros, surtout pour l'avant.

La selle Pagusa contribue au confort et amortit ce que la roue arrière laisse passer de cahots. Fixée très à l'avant, elle ne provoque pas ce basculement désagréable coutumier aux selles à pivot sur l'avant.

Quant à la présentation générale, elle est très soignée et nous n'en dirons que ce que nous avons déjà dit à propos de maintes machines étrangères : « que les constructeurs français y trouvent matière à réflexion ». Email, chrome, outillage, etc., sont d'un fini impeccable.

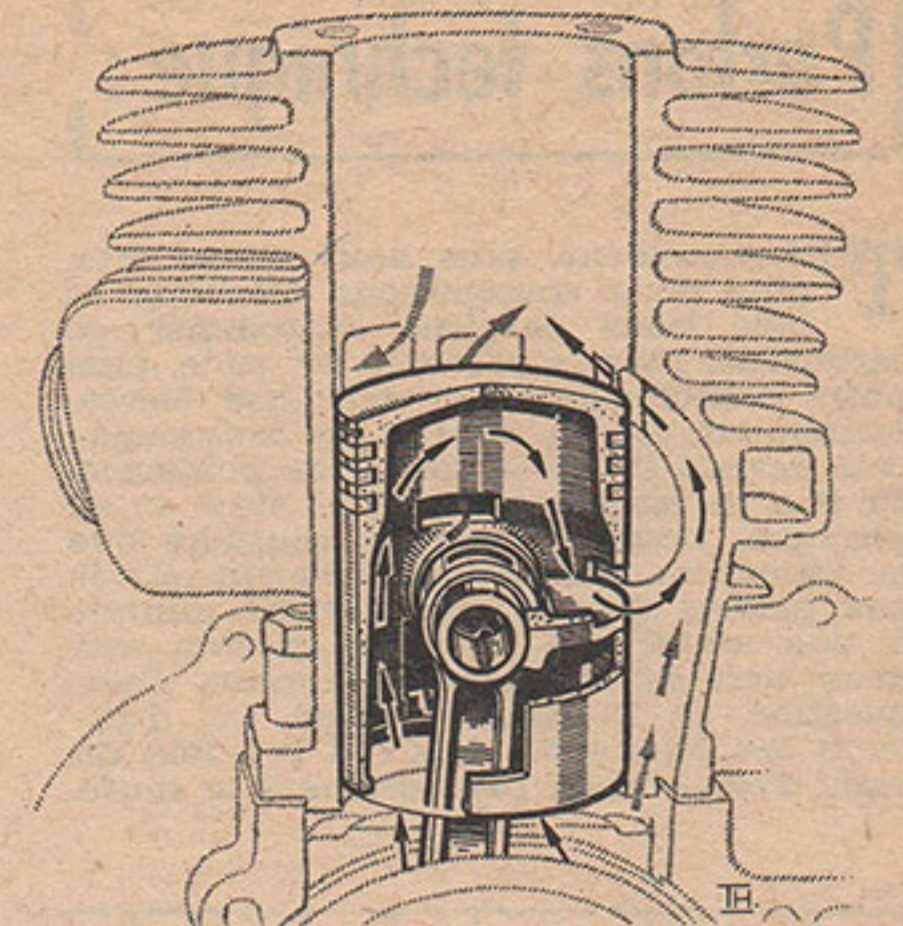
A droite : la nouvelle fourche AV. Ci-dessous : courbe des accélérations. Notez le temps perdu au passage des vitesses.



boîte à commande manuelle. Le passage des vitesses est sûr et... le verrouillage bruyant ; en contre-partie, les vitesses sont enclanchées franchement et le point mort très facile à trouver.

L'embrayage est, par contre, remarquable de douceur et les freins puissants, sont progressifs et constants.

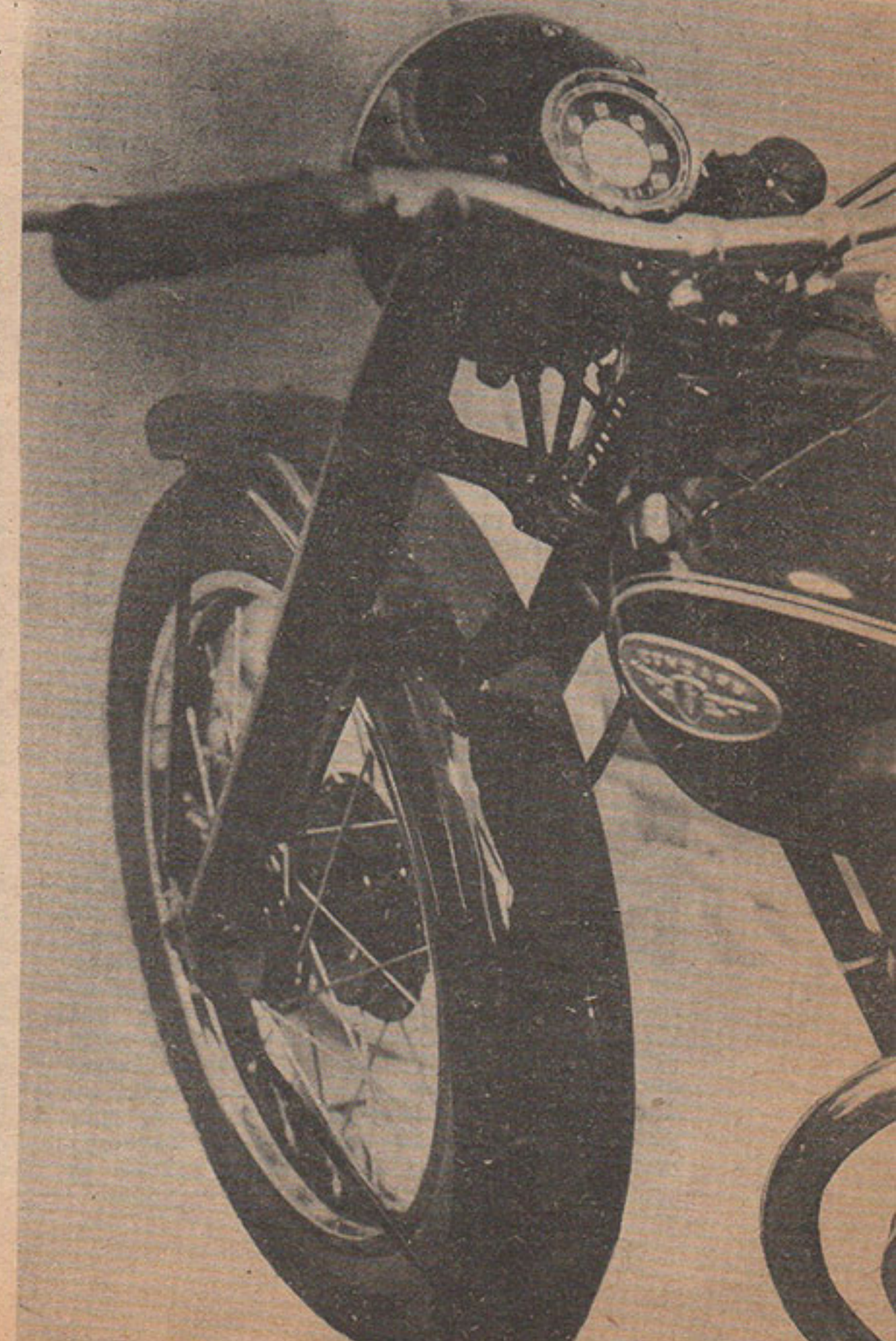
Sur route et à deux, le 75 est maintenu absolument sans vibration et sans la moindre sensation de fatigue pour le moteur. A cette allure la tenue de route est bonne et la fourche avant impeccable ; sur les pavés on ne perçoit absolument aucune réaction... l'arrière par contre,



C'est l'exemple parfait de la machine utilitaire : assez puissante, souple, sobre, sûre et... bon marché.

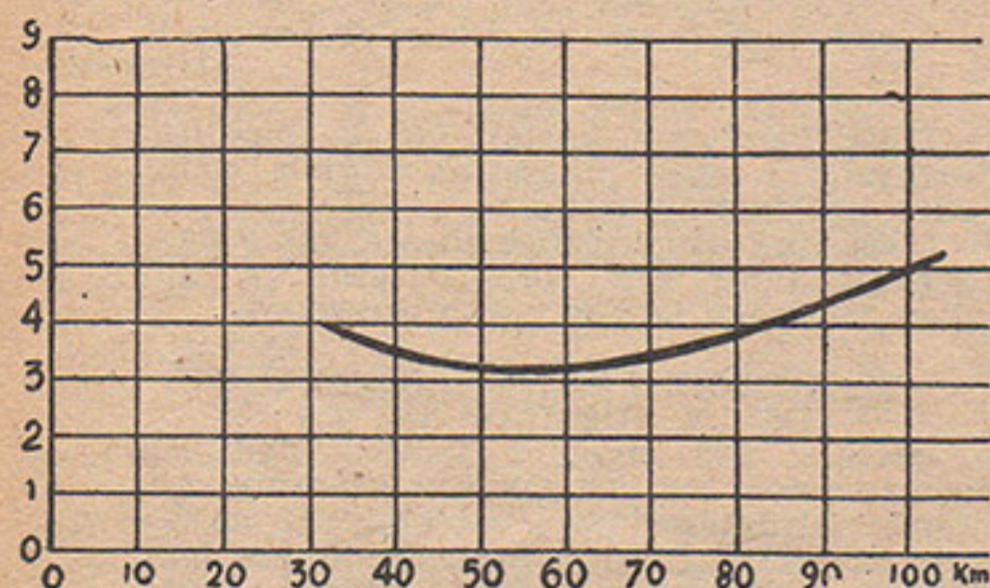
C'est une concurrence loyale, mais dangereuse pour nos constructeurs. A eux d'en tirer les leçons qui s'imposent.

M.A.R.
CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA ZUNDAPP DB 201
 60x70 : 198 cmc., 2 temps. Taux de compression 1:6. 7,5 CV à 4.000 tours-minute. Allumage par batterie. Graissage par mélange. Chaîne primaire (dans bain d'huile). Rapports 5,85 - 10,11 - 17,44. Changement de vitesse à main. Chaîne de transmission finale (à l'air). Cadre tubulaire à double berceau, éléments vissés. Fourche télescopique. Pneus 3.25x19. Réservoir de 12 litres. Poignée tournante. Ecartement des roues : 130 cm. Longueur totale : 200 cm. Largeur : 72 cm. Hauteur de la selle par rapport au sol : 72 cm. Garde au sol : 13 cm. Poids : 121 kgs. Vitesse : 85 kmh. Consommation : 2 l. 6 aux 100 kms.



Parlons technique :

Théoriquement, plus nous allons vite, plus nous consommons d'énergie et plus nous devrions consommer de carburant. Plus le parcours est rude, plus notre consommation devrait être élevée. Autrement dit, la courbe de consommation devrait suivre la courbe de puissance. Or il n'en est pas tout à fait ainsi et en pratique, nous avons tous constaté que la consommation est relativement élevée aux petites allures, puis devient minime à une allure qui se situe environ aux deux tiers de la vitesse maximum. Cette question de la consommation est d'ailleurs des plus complexes : il y a loin du banc d'essai ou de l'autodrome à la route.



Exemple de courbe de consommation, montrant qu'il existe une vitesse moyenne où la consommation est la plus basse (exemple pris sur une 500 cmc. Puch).

Sur celle-ci nous avons de fréquents ralentissements suivis d'accélération.

Quand nous ralentissons, nous dépensons de l'énergie que les freins transforment en chaleur et quand nous accélérons, le moteur doit fournir un supplément d'énergie et tout cela se traduit par une consommation plus élevée, en admettant même que le rendement thermique du moteur soit toujours égal. On ne peut pratiquement se faire une idée de la consommation d'une machine qu'au cours d'essais prolongés. Encore faut-il que la machine soit rodée, car une machine neuve accuse une consommation plus élevée parce que le rendement mécanique des organes est encore médiocre et qu'on mène la machine au-dessous de la vitesse économique. Il y a également des conducteurs qui conduisent d'une manière moins économique que d'autres. Ce sont les conducteurs « brillants » qui aiment les coups de freins et les accélérations brutales. Il y a donc à côté de la courbe de consommation, des conditions variables qui affectent la consommation : nature de l'itinéraire, état du sol, vent... Pourquoi la courbe de consommation ne suit-elle pas exactement la courbe de puissance ? Pourquoi, en admettant, par exemple, une consommation de 250 gr. par CV, constatons-nous que la consommation au-dessous ou au-dessus d'un régime donné est toujours supérieure à ce chiffre ? Il ne faut pas oublier que la courbe de puissance est prise à pleine admission et qu'ainsi nous nous trouvons dans des conditions très différentes de la réalité où on fait varier le régime surtout par l'admission. Sur le diagramme, ce n'est pas la consommation absolue, mais la consommation spécifique par CV/h qui est indiquée. La consommation minima est de 275 gr. par CV/h. Peut-être aurait-elle pu être réduite, mais au détriment des accélérations. On voit que c'est aux faibles régimes que la consommation spécifique est la plus élevée et

qu'au-dessus d'un certain régime elle se relève encore. On voit donc que dans le fonctionnement du moteur lui-même, indépendamment de tout autre facteur, il y a des régimes économiques et qu'à pleine admission, un moteur consomme d'autant plus qu'il tourne moins vite. A quoi cela tient-il ? Le rendement thermique d'un moteur dépend essentiellement de la pression des gaz en fin de compression. Plus cette pression est élevée, meilleur est le rendement thermique. Or cette pression dépend non seulement du taux de compression qui est une donnée invariable, mais aussi de la pression de la charge admise. Si la charge introduite dans le cylindre est à la pression atmosphérique, alors le rendement thermique est maximum et la consommation réduite au minimum. Or dans nos moteurs à régime très rapide, la soupape d'admission reste ouverte après le point mort bas et l'admission continue alors que la compression est commencée. Aux régimes peu élevés, les gaz frais n'atteignent pas une vitesse et une énergie suffisante pour vaincre l'augmentation de pression qui résulte de la rencontre du piston. Ils sont donc refoulés en partie dans le carburateur et vers l'air extérieur. L'essence contenue dans ces gaz est naturellement perdue ; de plus, il n'y a qu'une partie de la course utilisée pour la compression et la pression finale se trouve diminuée. Du fait de l'éjection d'une partie des gaz frais et de la pression finale moindre, le rendement thermique diminue, d'où consommation spécifique accrue. Plus le moteur tourne vite, plus l'énergie cinétique emmagasinée par les gaz est grande, plus est grande la contre-pression qu'ils arrivent à surmonter et plus la charge est complète. La pression en fin de compression augmente ainsi que le rendement thermique. Puis vient un point au-delà duquel les gaz ont une telle vitesse que leur frottement dans la tubulure les freine et que cela entraîne un remplissage déficient. Et c'est pourquoi le rendement thermique s'abaisse. Il y a d'ailleurs d'autres choses à considérer, comme la diminution du rendement mécanique avec l'accroissement de régime. On voit donc qu'en laissant de côté toutes les considérations se rapportant à la carburation, ainsi que les conditions d'utilisation, en se limitant au fonctionnement du moteur au banc d'essai, à pleine admission, on constate qu'il y a un régime où le cheval-heure coûte moins qu'aux autres. Plaçons-nous maintenant dans des conditions pratiques et voyons ce qui va se passer sur la route. Nous devons tout d'abord tenir compte de la carburation. Nous n'avons pas examiné le fonctionnement du carburateur, mais constaté qu'aux faibles admissions, le carburateur débite un mélange riche, cela pour assurer un bon ralenti et surtout de bonnes reprises. La consommation spécifique est donc plus élevée aux faibles admissions. Nous verrons donc la consommation spécifique diminuer avec l'ouverture de l'admission, d'où nous concluons qu'il y a intérêt, si nous cherchons une consommation spécifique faible, à marcher à aussi grande admission que possible.

Nous aurons, si on peut s'exprimer ainsi, des CV à bon marché. Mais, d'un autre côté, plus nous irons vite, plus nous consommerons de puissance. Et l'utilisation des chevaux croît presque comme le cube de la vitesse. Autrement dit, nous aurons des chevaux qui, individuellement, nous coûteront meilleur marché, mais nous aurons besoin d'un nombre de chevaux beaucoup plus grand. Il y a un point où la consommation spécifique et le nombre de chevaux nécessaire coïncident et ce sera l'allure économique, celle pour laquelle notre consommation

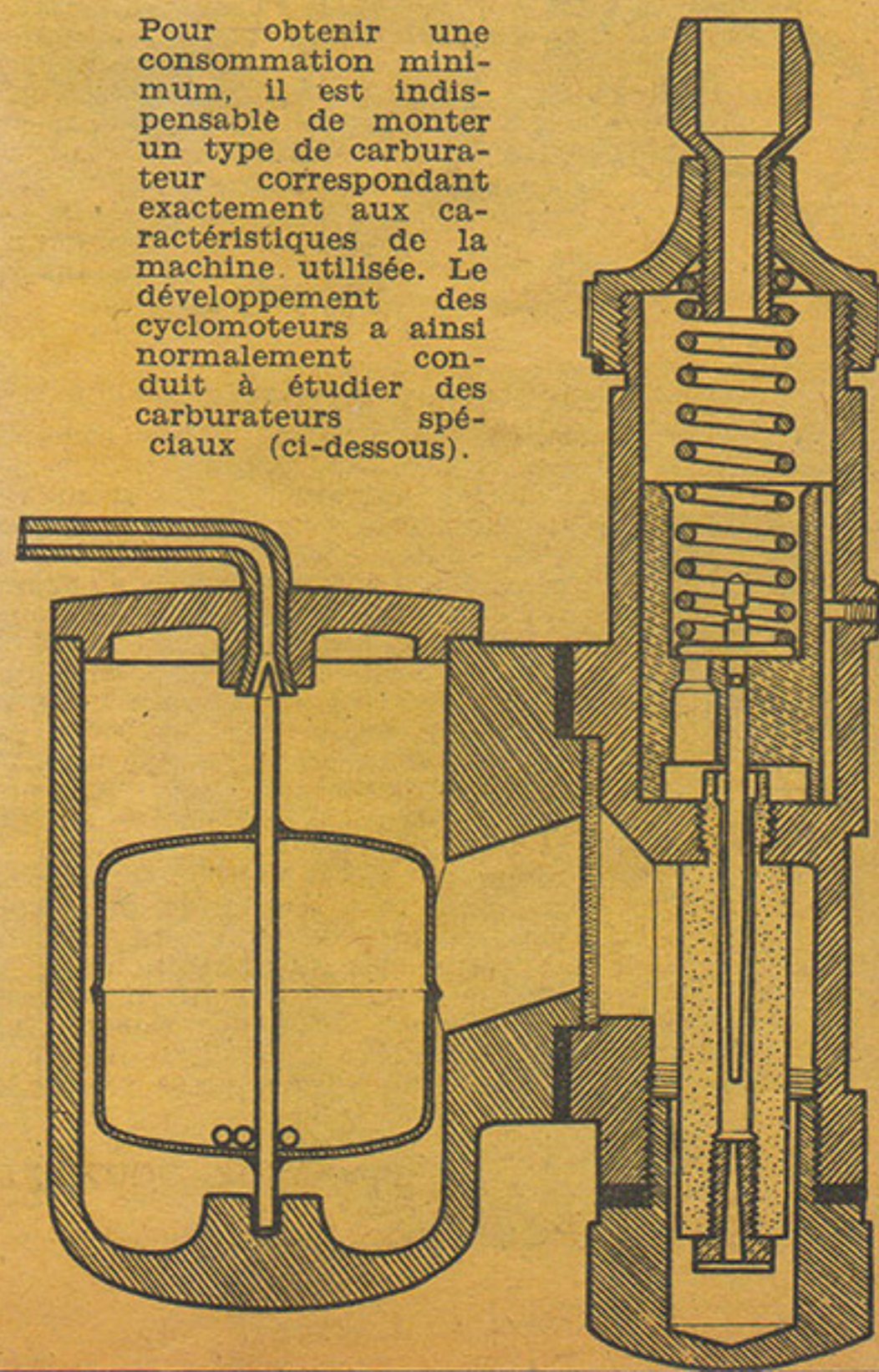
sera la plus faible. Il est évident que ce ne sera pas l'allure minima. En ville nous consommons beaucoup plus que sur un autodrome, même si on déduit la consommation d'essence pendant que le moteur tourne à vide. Si donc, nous cherchons une faible consommation, nous devons marcher, à une allure uniforme, mais assez rapide, sans jamais pousser à fond.

Il est impossible de donner des indications absolument précises à cause des caractéristiques si différentes des machines. Mais, tout en nous gardant bien d'en faire une règle absolue, nous avons constaté que l'allure économique se situait aux alentours des 3/4 de la vitesse maxima. Il y a donc en général lieu de tenir une marche assez rapide. Attention d'autre part aux moteurs à caractéristiques élevées : les hauts régimes et les temps très décalés ne sont pas les plus économiques. Il vaut mieux, si on se place uniquement au point de vue de la consommation spécifique, prendre un moteur à régime moyen et de cylindrée telle que sa consommation spécifique soit la plus faible aux deux tiers du régime maximum que peut atteindre la machine.

Il ne faut pas croire qu'une réduction dans le numéro du gicleur ou un abaissement de l'aiguille soient des facteurs d'économie. De même, un mélange pauvre est à déconseiller formellement, parce qu'il ne conduit pas à une diminution de la consommation et de plus fait chauffer le moteur ; le nombre de chevaux développés dépend et de la manière dont la combustion s'effectue et du poids d'essence brûlée. Un mélange pauvre continue à brûler pendant la course descendante du piston, ce qui est très défavorable au rendement. On est donc amené, lorsque le mélange est trop pauvre, à marcher avec plus de gaz que si le mélange était correct.

Le secret de l'économie, c'est donc de marcher aussi régulièrement que possible, en ne s'écartant pas de l'allure économique.

Pour obtenir une consommation minimum, il est indispensable de monter un type de carburateur correspondant exactement aux caractéristiques de la machine utilisée. Le développement des cyclomoteurs a ainsi normalement conduit à étudier des carburateurs spéciaux (ci-dessous).



Tribune libre

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

RACER 500. REPOSE A MONSIEUR GUY ROBERT

Je viens de lire dans le N° 998 de « Moto-Revue » l'article intitulé : Course de Light 125.

Je crois M. Robert que vous n'avez pas compris la lettre de M. Bayet, dans laquelle il prévoyait la création d'une classe de 250 cmc. ou 125, uniquement pour ne pas courir en 500 cmc., où les Cooper et les D.B. dominant ; or, comme je disais dans le N° 991, en 125 cmc. aussi, il y aura des machines spéciales difficiles à vaincre, et ces petits moteurs demanderont des soins plus fréquents et attentifs qu'un racer 500 cmc. (voir « Moto-Revue », mise au point d'un 2 temps de course).

Pour un amateur, un bon 500 est un moteur très solide, et comme je l'avais déjà dit, créer 3 ou 4 catégories pour équilibrer les forces en présence. Et maintenant, Monsieur Robert, voulez-vous bien me dire quelles sont les pièces de moto que vous employez pour construire votre Light 125 ? A mon avis, les 125 doivent être traités en voiture miniature avec ses 4 roues indépendantes, fusées et roues auto, etc...

Vous avez vu assembler des pièces de Simca sur des châssis maison par des amateurs, et vous dites que ça n'allait pas... mais votre amateur a « assemblé », quant à moi, j'ai « adapté » des pièces après les avoir modifiées et ajustées, de cette façon j'ai la certitude d'avoir des aciers appropriés qui me donnent toute sécurité et satisfaction.

Si votre amateur constructeur avait un peu plus de connaissance, il n'aurait sans doute pas raté son racer !...

Vous avouez franchement que parmi les constructeurs de Racer 500 il y a beaucoup de différence et que la grande partie n'est pas capable de suivre le train des grands champions, donc nécessité de créer plusieurs catégories.

Savez-vous qu'un bon moteur 500 coûtera moins cher qu'un 125 spécial ?

Savez-vous que la 125 Morini qui a couru à Monza le 10 septembre dépassait les 155 kmh. pour un régime de 10.700 tours-minute ? Combien d'amateurs sont-ils capables de conserver cette puissance ?

Savez-vous que Morini, sur M.M., a couvert le 18-9-27 les 100 kms à la moyenne de 100 kmh. 230 et que Baschieri, le même jour, a couvert les 50 kms à la moyenne de 104 kmh. 230 et que le record du monde du km. lancé à la même époque était détenu par M. Druz, sur Dollar, à 103 kmh. 960.

J'ai travaillé quatre ans chez Morini et, en 1928, j'ai construit ma première moto (voir M.R. N° 650 du 24 août 1935), etc... Donc je connais la 125 depuis longue date.

Permettez-moi de vous faire remarquer que vous n'êtes pas sportif d'évoquer le circuit de Paris. Parlez d'Aix-les-Bains où le vainqueur en 500 a réalisé 74 kmh. 184, alors que le regretté Sommer, vainqueur de la catégorie supérieure, a réalisé 74 kmh. 537 avec une voiture 2.000 cmc. Ferrari !

Parlez des circuits de Reims, Monaco, Grenoble, Angoulême, etc... Groupions-nous pour la réussite de la formule 3, plus tard, on pourra prévoir la création de nouvelles classes.

MASINA Ernest,

Président de la Commission Sportive
du Moto-Club des 3 Frontières
de Longwy (M.-et-M.)

L'EVOLUTION ACTUELLE DE LA FORMULE N° 3

Au point de vue matériel, il est indéniable que le mouvement 500 a évolué, en fait on trouve deux marques, l'une française, l'autre anglaise, qui sortent seules des machines qu'on peut considérer comme répondant à un type bien déterminé, j'ai voulu citer D.B. qui emploie comme groupe propulseur un flat-twin tourisme à l'origine, dont la cylindrée a été ramenée à 500 cmc., moteur dont évidemment il a fallu tirer des chevaux supplémentaires, notre rival anglais Cooper, dont l'expérience est plus développée en la matière, utilise un moteur dont la technique se rapproche déjà plus de la motocyclette, ce qui ne l'empêche pas de sortir un ensemble remarquable, à en juger par les résultats déjà obtenus et on doit reconnaître que ces deux machines constituent un réel progrès dans la technique un peu spéciale des racers 500.

Les réunions de 500 durant cette saison sont nombreuses, tant mieux, mais tout le monde peut constater qu'elles ont lieu toujours au cours d'un grand prix, ce qui commence à devenir dangereux et paradoxal en même temps ; tout d'abord elles servent de lever de rideau, il se pose là un petit problème psychologique. Pour des raisons financières, les organisateurs ont intérêt à ce qu'il y ait plusieurs épreuves, quitte à ce que l'une des courses pâtisse de l'importance des

autres ; d'autre part il se produit à l'heure actuelle une chose inadmissible : les professionnels commencent à s'infiltrer dans les épreuves réservées à d'authentiques amateurs, comme le sont en général les jeunes sportifs fervents des sports mécaniques.

Quel intérêt peut-il y avoir à mettre sur la ligne de départ des professionnels chevronnés, puissamment épaulés et dotés d'un matériel efficace avec des amateurs qui n'ont pas encore fait l'apprentissage de la course et dont les moins fortunés sont bien obligés de monter leur racer. On semble ignorer totalement que les clubs de 500 visent : 1° à développer des aptitudes pour la mécanique ; 2° à attirer, entraîner des jeunes vers le sport automobile pour pouvoir opérer la sélection qui s'impose.

Si cet état de chose continue en s'amplifiant, il est à craindre que le mouvement 500 perde beaucoup de son attrait et ne réponde plus du tout aux besoins qui l'ont fait créer ; j'estime pour ma part que la fédération internationale a pris une mesure trop hâtive en rendant officiel le mouvement 500 qui peut se passer de cet honneur, n'oublions pas que cette formule N° 3, si elle peut connaître un succès indéniabable, se heurte, comme je l'ai laissé entendre tout à l'heure, à un écueil sérieux que voilà : on commence à faire des racers 500 en séries limitées, mais on est déjà trop loin de l'amateurisme intégral.

Si nous pensons que depuis la mort tragique de Jean-Pierre Wimille la France n'a plus de grand champion pouvant s'aligner sans crainte dans les Grands Prix Automobiles, nous pouvons penser également qu'on ne fait pas grand chose pour intéresser notre jeunesse au sport automobile. Je le répète : ne faites pas de cette formule et de nos aspirants-coureurs un pis-aller pour le premier et des marionnettes pour les seconds.

Pierre MASSON

Cromary par Voray (Hte-Saône)

PRINCES DU TUMULTE

Sous ce titre est paru un ouvrage qui relate la vie d'un coureur automobile imaginaire aux côtés des champions actuels du volant.

J'estime que c'est une très bonne idée, je souhaite d'ailleurs la réussite de cette œuvre ; mais pourquoi un coureur ou un grand habitué des circuits motos ne créerait-il pas la réplique pour nous ?

Ce serait un bel instrument de propagande sportive et un juste hommage aux hommes qui risquent leur vie sur les circuits.

Qu'en pensez-vous, amis lecteurs ?

CAYRAL Roger

SCOOTERS

Un nouvel engin, issu des observations faites sur la construction moto et de quelques inconvénients, se fait place ; tel, dans d'autres domaines, l'hélicoptère près de l'avion, la loco Diesel sur la voie du Méditerranée-Niger.

Le progrès donne de plus en plus au citoyen le moyen de s'exiler, dès qu'il en a le loisir, vers des sites plus agréables ; à tous la possibilité du déplacement toujours plus pratique.

Dénigré par certains, le scooter a, dans le domaine qui nous est cher : l'engin motorisé à 2 roues, pris déjà une place importante.

Il pallie à certains inconvénients reprochés parfois à la moto usuelle : démontage des roues peu pratique et salissant (en cas de panne de pneu), position haute du passager, inconfort et manque de protection. Suivant une tendance qui a été certaine dans l'automobile, les roues ont diminué de diamètre, permettant par une position générale surbaissée, une grande stabilité et facilité de suspension de roues par des leviers ou articulations de dimensions moindres, donc plus faciles à réaliser. Les débattements latéraux ou néfastes des grands bras de levier étant supprimés, possibilité de n'avoir qu'un côté de brin de fourches AV et AR, avec roue démontable sur flasque à boulons et roue de secours.

Ce que l'on peut voir : des gens propres montant sans efforts sur l'engin en question, et se faufilant sur des routes parfois encombrées, maintenant une vitesse appréciable et suffisante à moto, réalisant, pendant leurs vacances, des voyages fort agréables ; n'étant pas, si la nuit vient, transis par la possibilité d'une crevaison possible : il y aura 3 ou 4 écrous à resserrer, une roue légère à remettre en place et c'est tout.

Cette position stable et surbaissée, ce confort enlèveront à leur passagère ce détestable préjugé selon lequel la moto secouait dans les passages défectueux.

Il ne faut pas considérer le scooter comme un concurrent, mais comme un engin dérivé de la moto et certains constructeurs pourraient s'adjoindre la construction d'un scooter, comme un side figurait sur leur catalogue.

Il y a aura probablement en parallèle : la moto rapide classique à suspension intégrale, pour le sportif épris de vitesse, et le scooter pour ceux qui veulent un engin pratique ne nécessitant pas de prouesses sportives pour son maniement, sa mise en route, son usage et permettant par sa facilité de conduite et sa propreté, de satisfaire de nouveaux adeptes.

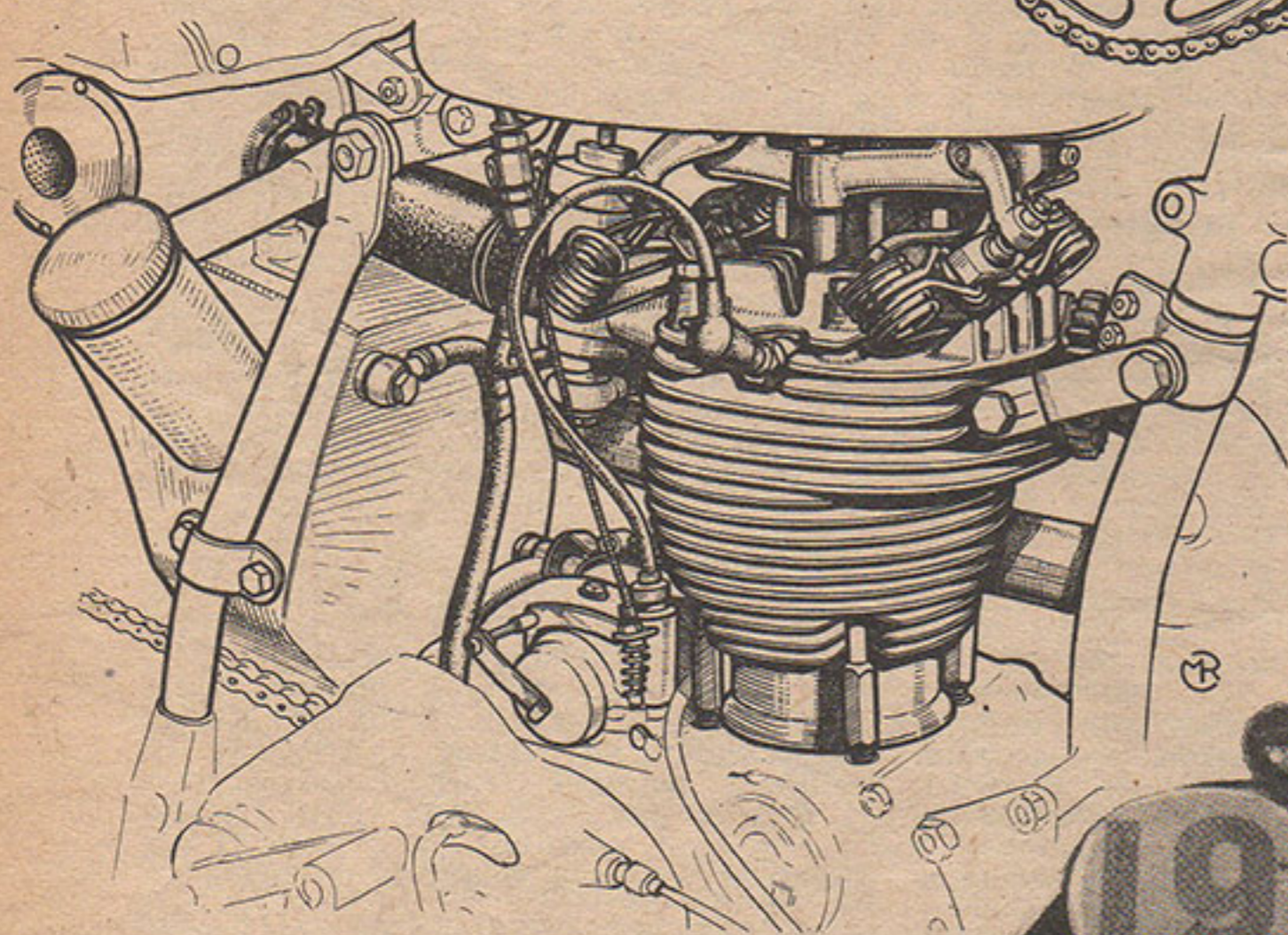
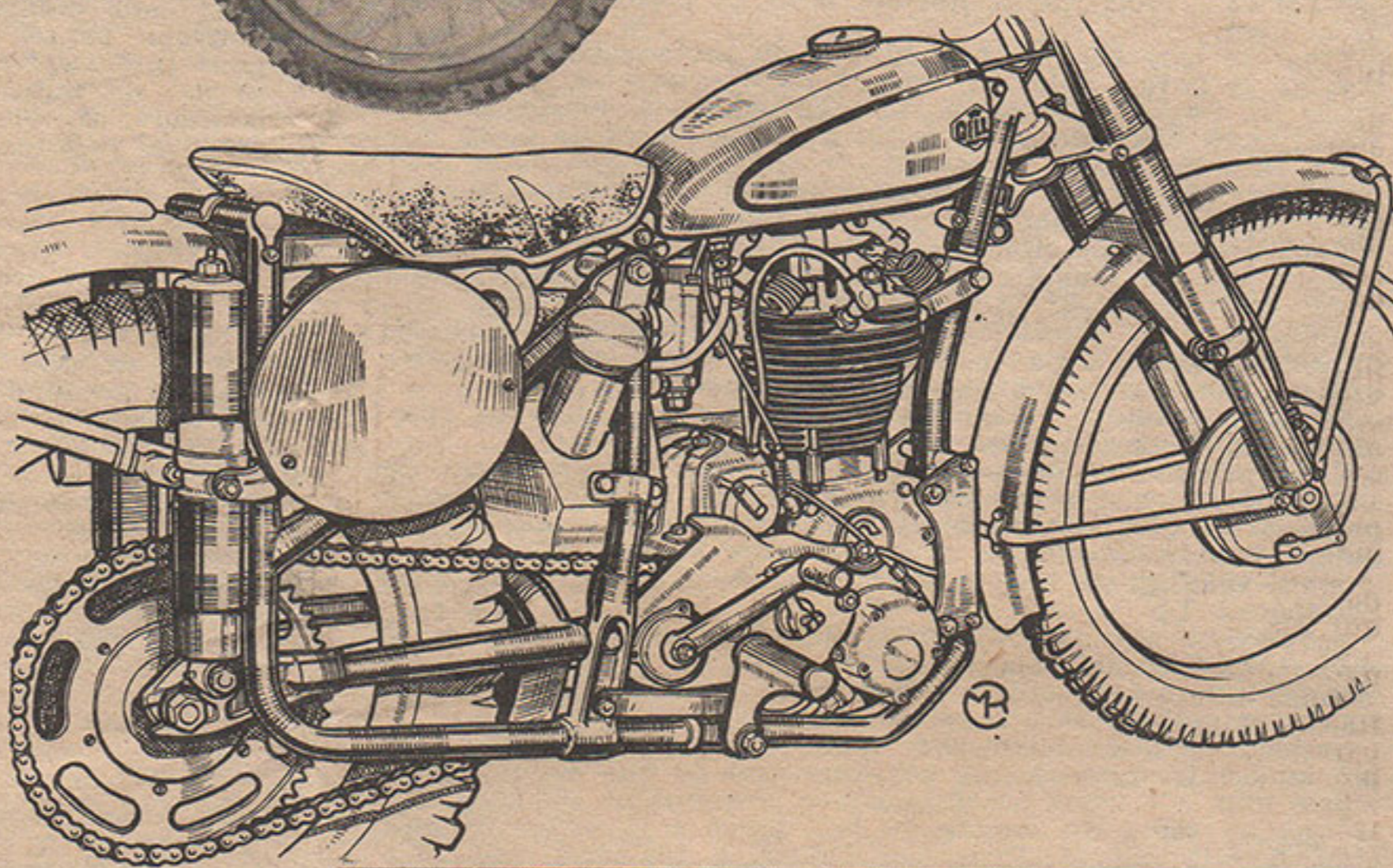
J. PIVOIN, Nantes

Echos

Sportifs

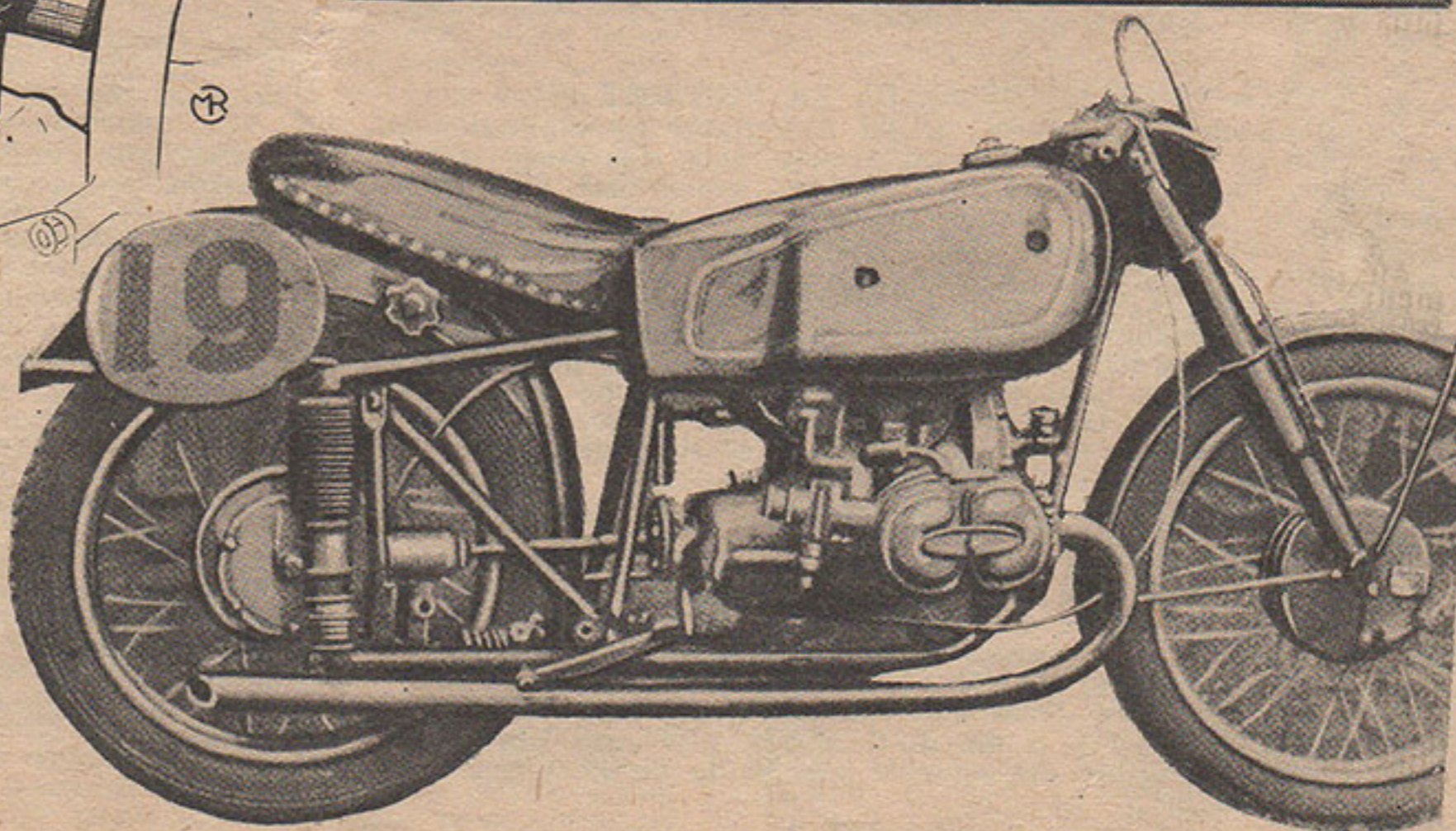
Bilan 1950

Trois aspects de la nouvelle 350 cmc. Gillet d'Herstal préparée spécialement pour le cross et qui fit son apparition au Moto-Cross de Rouen à la fin du mois dernier aux mains des pilotes de l'A.S.P.E. (Association Sportive de la Police d'Etat). Ces machines possèdent la suspension AR par fourche oscillante adoptée pour les modèles de tourisme, le cadre ayant été renforcé (dessin ci-contre). On remarquera également les ressorts de soupapes en épingles à cheveux et extérieurs (ci-dessous), le filtre à air sous la selle. En haut : l'aspect général de la machine est trapu et bien équilibré.

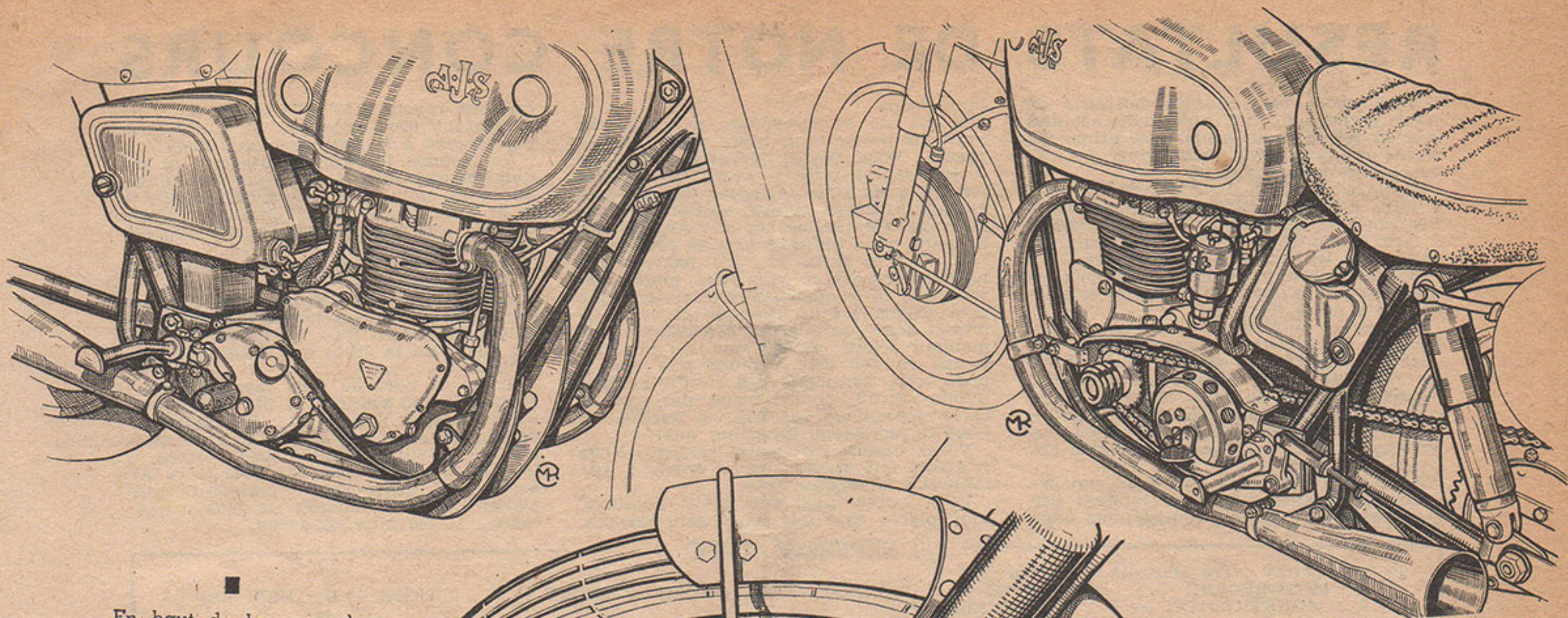


La saison sportive 1950 vient de prendre fin et durant près de six mois, les ateliers vont se pencher sur les expériences faites et en tirer les conclusions qui leur permettront de sortir pour la saison prochaine des machines encore plus rapides et plus sûres pour conquérir de nouvelles victoires. « Moto-Revue » se doit également de profiter de cette pause pour mettre en relief les acquisitions de l'année et essayer de prévoir l'évolution de la technique pour 1951. Nous donnons aujourd'hui quelques dessins inédits de machines particulièrement remarquées cette année.

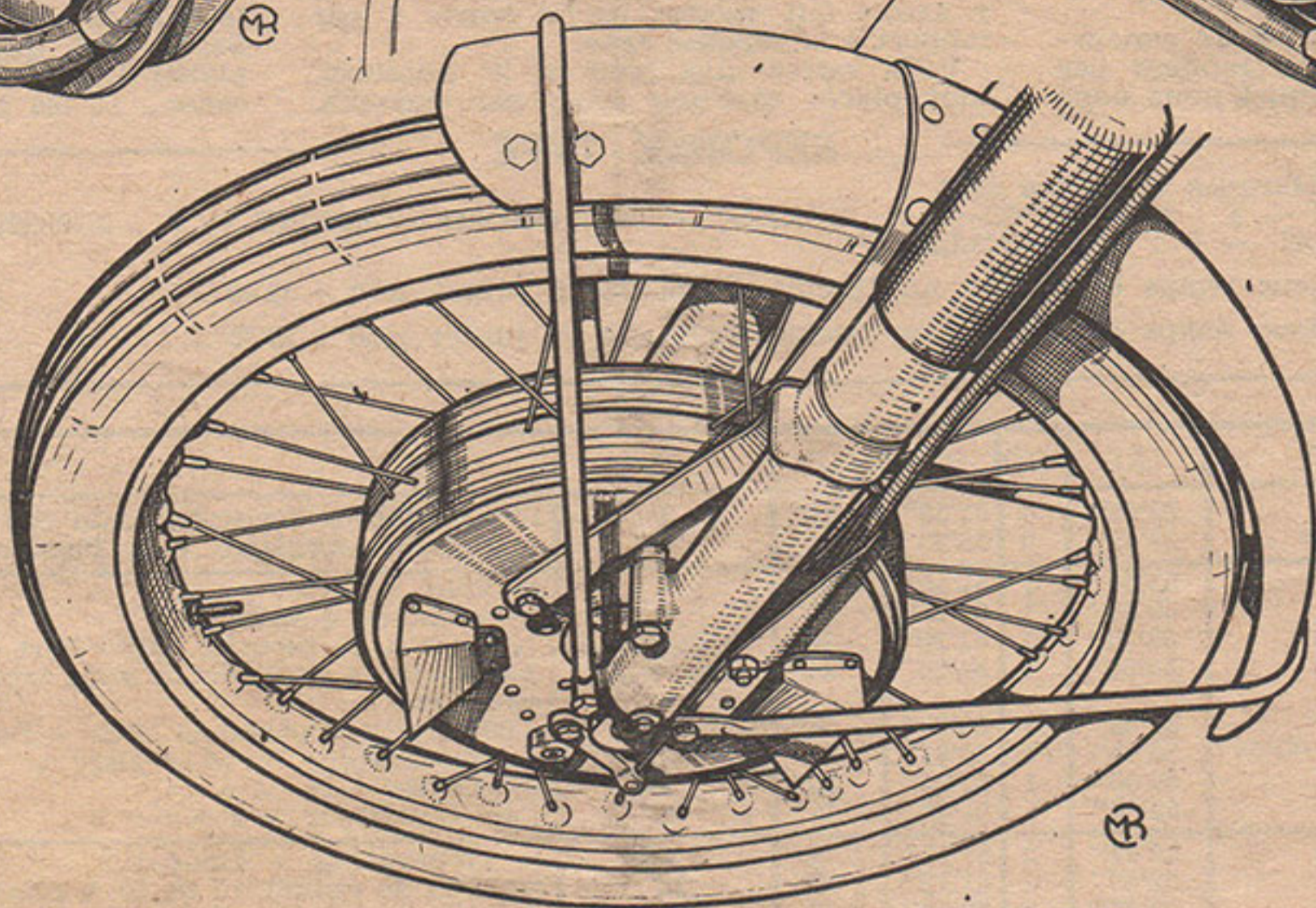
Les Allemands préparent la saison 1951. Voici un des deux prototypes essayés par B.M.W. : la 500 cmc. sans compresseur à culbuteurs. Un autre modèle à A.C.T. est également à l'essai. Notez que l'arrière du cadre est provisoirement boulonné pour pouvoir subir des modifications rapides avant la forme finale.



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

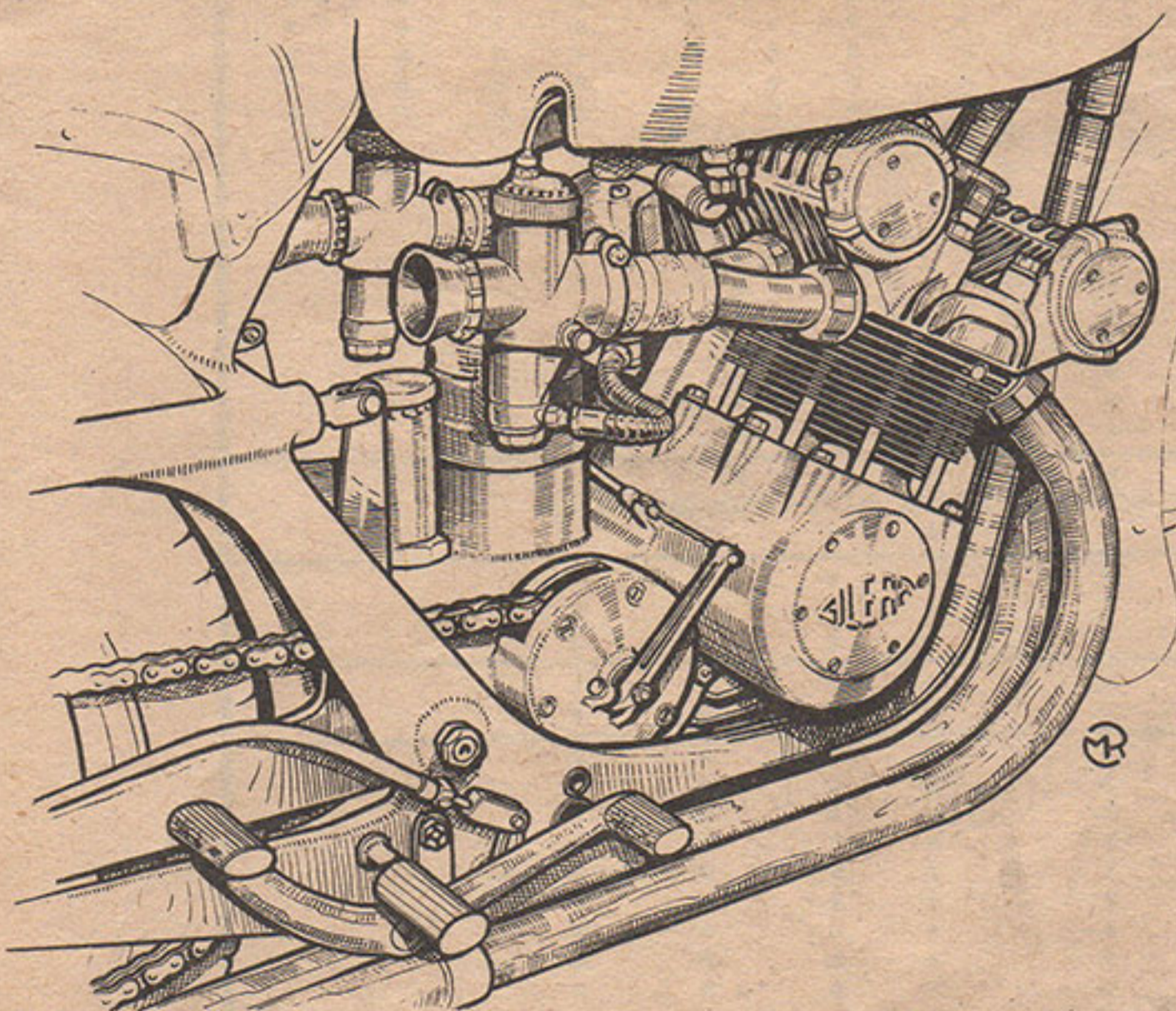


■
 En haut de la page, à droite et à gauche : l'A.J.S. de l'Australien Jensen sur laquelle il a adapté un moteur 500 cc. Triumph « Grand Prix ». Le cadre est celui de l'A.J.S. 7-R ainsi que la boîte. Quant au moteur c'est un Triumph sans modification sauf la courbure des tubes d'échappement. Notez l'emploi des deux carburateurs, mais montés, cette fois, avec 2 cuves séparées au lieu de la cuve unique d'origine.

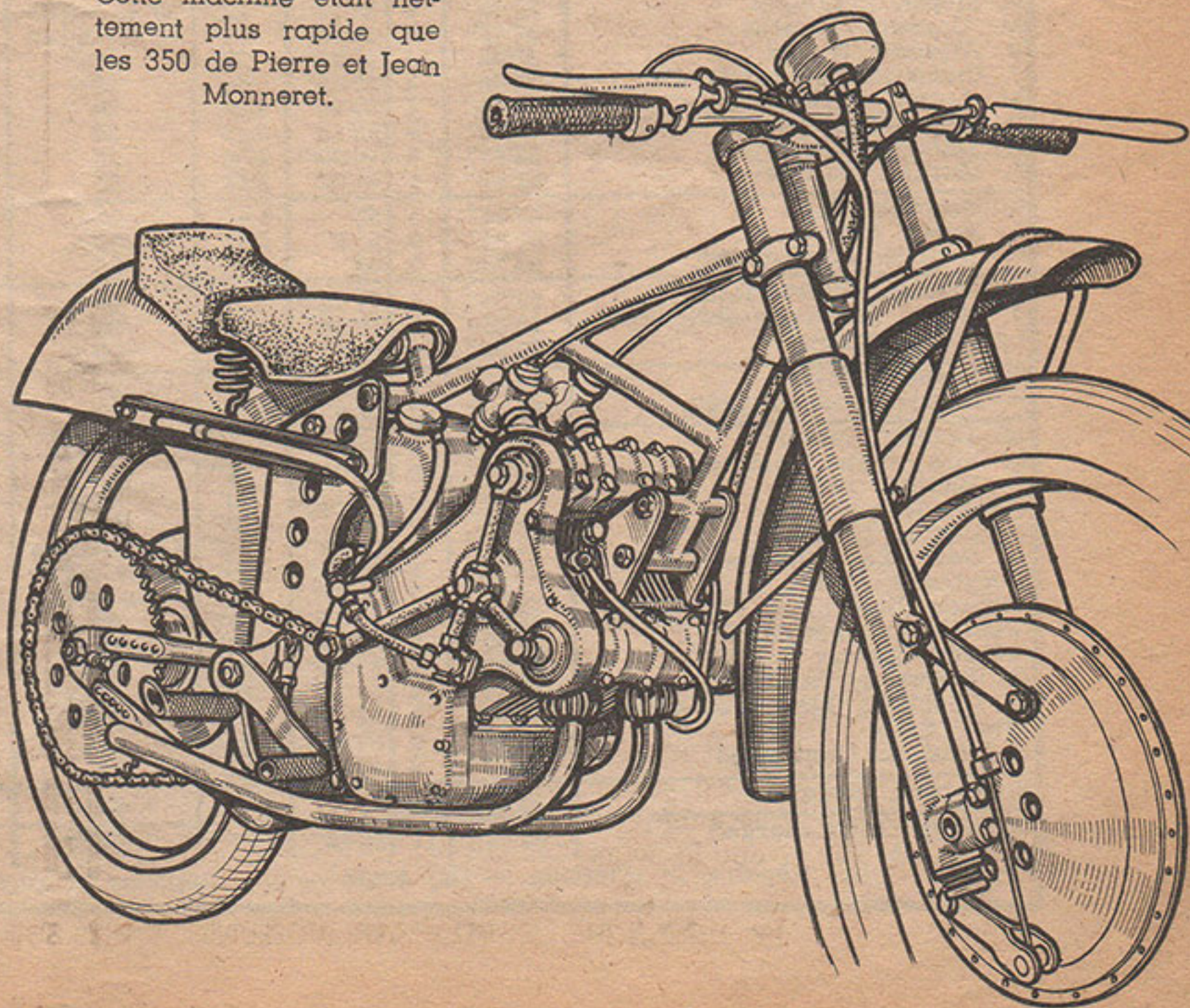


■
 Ci-dessous : Celle que l'on a attendue ! La 250 cmc. bicylindre Guzzi fit une brève apparition à Genève où l'on put constater qu'elle avait moins de reprise, mais plus de régime que la Gambalunghino, à puissance égale, ce qui n'étonnera pas les lecteurs de « Moto-Revue ». (Voir N° 998 « mono contre twin »).

■
 Ci-dessus : Aux Coupes du Salon, Georges Monneret pilotait une 350 A.J.S. d'usine équipée du frein AV de la 500 Porc-Epic. Cette machine était nettement plus rapide que les 350 de Pierre et Jean Monneret.



■
 Ci-dessus : Une nouvelle vue du moteur de la 500 Gilera de Masetti qui le mena au Championnat du monde : culasse détachable, comes modifiées, cadre redessiné par l'Ing. Luigi Gilera lui-même en collaboration avec Taruffi.



RESULTATS DE NOTRE CONCOURS

Voici enfin les résultats définitifs de notre grand concours. Nous nous sommes mis en retard, mais nous vous prions de croire que nous pouvons invoquer des circonstances atténuantes.

Dans le monceau des réponses, il nous a fallu d'abord vérifier les abonnements. Beaucoup de resquilleurs nous ont obligé à faire ce contrôle, et c'est bien dommage pour tous les autres... les honnêtes.

Beaucoup d'autres n'ont pas compris les questions, ou n'ont pas cru devoir se soumettre à notre règlement.

Toutes ces obligations nous étaient dictées par notre souci d'impartialité. Le cachet de la poste, par exemple, authentifie les réponses et fixe les dates d'envoi ; impossible, donc, de permettre l'envoi des cartes sous enveloppe, car chacun pourrait nous accuser d'avoir interverti ces enveloppes afin d'accepter des cartes arrivées en retard.

Nous avons reçu des lettres de concurrents mécontents qui ne se rendent pas bien compte du travail auquel nous nous

soumettons.

M. B., de Seine-et-Oise, par exemple, avait été oublié dans notre palmarès provisoire. Vous voyez, Monsieur B..., que « justice est faite », selon vos propres termes, mais nous déplorons vos critiques excessives. Soyez sportif, monsieur, nous recevons quelquefois des critiques de nos lecteurs, mais toujours avec le sourire.

M. M.... à Paris, 13^e, n'a pas compris notre règlement et pour tous, nous répétons que la 3^e question n'intervient que pour départager les ex-æquo de la 2^e. Il n'était donc pas question d'additionner le meilleur temps en 350 cmc. au meilleur temps en 500 cmc. Avouez que sur la piste, cela donnerait des résultats inattendus. Enfin, nous n'avons pas reçu la carte-réponse de M. J.H., à Parisot, et nous le regrettons beaucoup pour lui.

Voyez maintenant notre tableau. Nous y avons fait figurer les « écarts » par rapport à la réponse type.

Vous verrez que, pour la 2^e question, sont placés ex-æquo ceux, par exemple,

qui ont répondu 52' 45" et 52' 53"... Ils présentent tous un écart de 4 secondes par rapport à la réponse type : 52'49".

En résumé, les concurrents ont eu un flair remarquable, si bien que pour presque tous, nous avons dû avoir recours à la 3^e question — même principe, mêmes calculs — ce qui n'a pas empêché encore quelques ex-æquo.

Mais tout est bien qui finit bien, voici notre dernier mot.

Toutes nos félicitations aux heureux gagnants, et nos remerciements à tous les autres, ils auront plus de chance une autre fois, c'est la grâce que nous leur souhaitons.

Et de la part de tous nos abonnés : Merci à la Sté Voisin, aux Ets Le Poulain, à la maison Terrot, aux Ets Morel, à St-Paul-Motos, à M. Delannet, à la maison Geno, aux accumulateurs Fulmen, à la maison Amac, aux Ets Bretoil et au Savon 3/33, qui nous ont permis de faire plaisir à nos 57 abonnés les plus perspicaces... et les plus chanceux.

REPONSE - TYPE

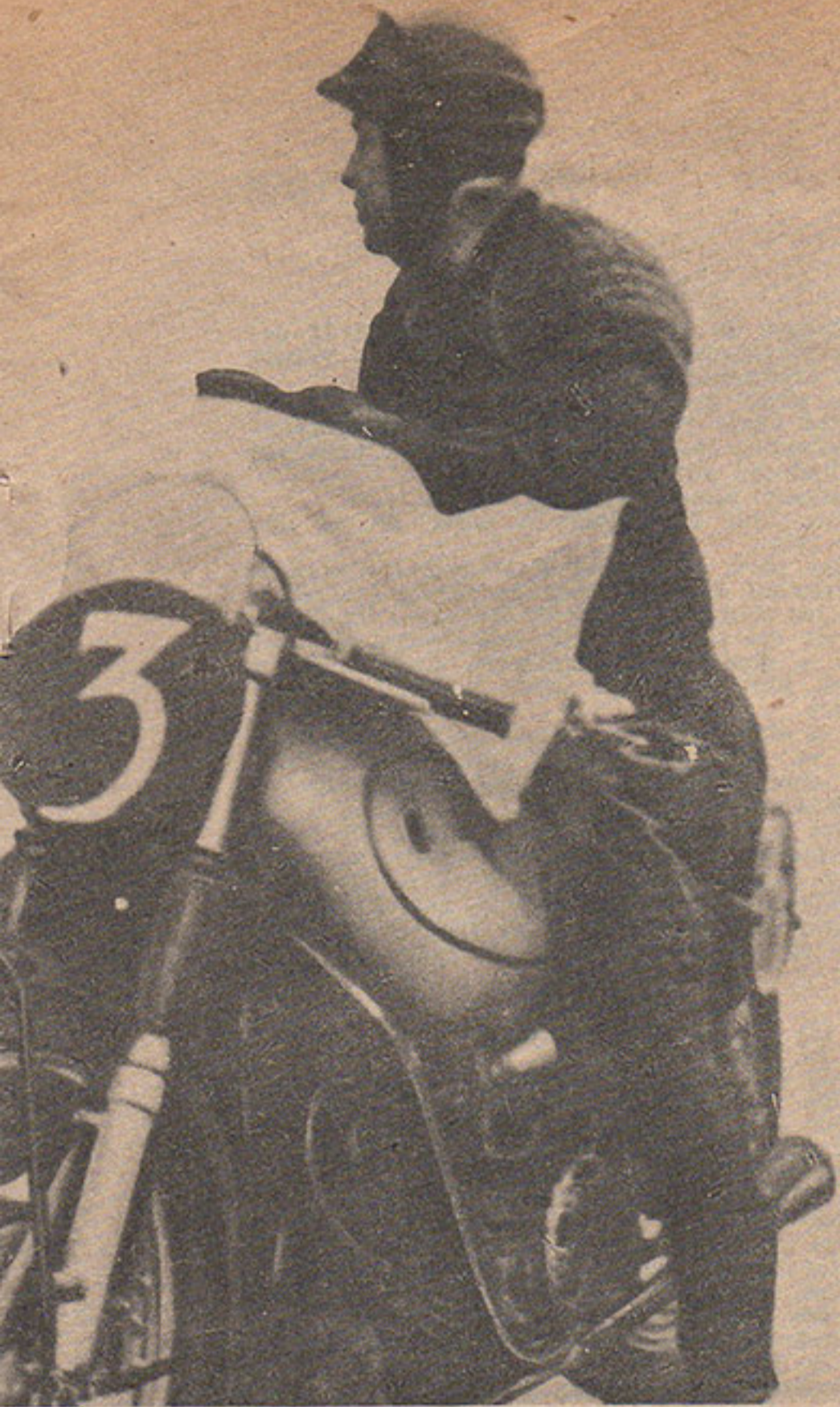
1^{re} QUESTION : Les Marques de Motos sont :
 1 : MOTOBECAE — 2 : AUTOMOTO — 3 : TERROT — 4 : GNOME-et-RHONE — 5 : JONGHI — 6 : NEW-MAP —
 7 : MONET-GOYON — 8 : RENE-GILLET.

2^e QUESTION : Meilleur temps en 350 cc. au Circuit d'Albi le 16 juillet 1950 : 52'49".

3^e QUESTION : Meilleur temps en 500 cc. au Circuit d'Albi le 16 juillet 1950 : 50'56".

	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	
J. CARR, Alfortville	52'49"	0	51'35"	39"	1	le vélomoteur Gnome-Rhône R.3 de la Sté Voisin
B. Régnier, Bard-les-Pesnes	52'49"	0	55'20"	4.24	2	le moteur auxiliaire « Le Poulain »
Noualhier, Limoges	52'50"	1	51'10"	14"	3	le Vélo « Terrot »
P. Loubière, Avignon	52'50"	1	51'15"	19"	4	la magnéto « Morel »
R. Delattre, Vivier Danges	52'50"	1	51'20"	24"	5 ex-æquo	pour l'un, la sacoche cuir offert par « St-Paul », l'autre le pare-brise « Delannet », nous leur demandons de s'entendre entre eux
R. Bertrand, Bastia	52'50"	1	51'20"	24"	5 ex-æquo	
M. Carli, Paris	52'48"	1	50'30"	26"	7	3.000 frs de réparation chez « Pertuisot »
P. Bohain, Champagne-sur-Oise	52'48"	1	50'21"	35"	8	l'accumulateur moto « Dary »
Erniquet, Alger	52'50"	1	51'35"	39"	9	le casque « Geno »
C. Rives, Lacabarède	52'50"	1	51'40"	44"	10	l'accumulateur « Fulmen »
R. Privet, Saint-Dizier	52'47"	2	51'02"	6"	11	le carburateur « Amac »
R. Donjoux, Paris	52'47"	2	51'13"	17"	12	un bon de réduction de 50 % pour achat d'un accu « Dary »
G. Legendre, Vitry	52'47"	2	52'12"	1.16	13	» » » » » » » » » » » »
J. Sinthe, Perpignan	52'47"	2	52'55"	1.59	14	» » » » » » » » » » » »
J. Girard, Saint-Dié	52'45"	4	50'55"	1"	15 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
M. Bré, Vincennes	52'45"	4	50'55"	1"	15 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
Bonnafois, Toulouse	52'45"	4	51'00"	4"	17 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
P. Midrier, Petit Quevilly	52'45"	4	51'00"	4"	17 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
A. Levêque, Maretz	52'53"	4	51'12"	16"	19	» » » » » » » » » » » »
R. Hougardy, Bruxelles	52'53"	4	51'15"	19"	20 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
Corchon, Dakar	52'45"	4	51'15"	19"	20 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
G. Levaast, Annezin lez Bethune	52'45"	4	51'20"	24"	22 ex-æquo	un coffret de Bretocyl Graphité
A. Baron, Croissy	52'45"	4	51'20"	24"	22 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
E. Faucheux, Paris	52'53"	4	51'26"	30"	24	» » » » » » » » » » » »
R. Meyer, Besançon	52'45"	4	51'30"	34"	25 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
M. Chesnel, Mantes	52'45"	4	51'30"	34"	25 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
P. Alteirac, Nîmes	52'45"	4	50'20"	36"	27	» » » » » » » » » » » »
J. Clément, Saint-Bernard	52'45"	4	50'10"	46"	28	» » » » » » » » » » » »
M. Lioret, Paris	52'45"	4	52'20"	1.24	29	» » » » » » » » » » » »
E. Majchrzak, Vesoul	52'45"	4	53'15"	2.19	30	» » » » » » » » » » » »
R. Dalle, Tourcoing	52'45"	4	48'20"	2.36	31	» » » » » » » » » » » »
P. Mathon, Salons	52'45"	4	48'08"	2.48	32	» » » » » » » » » » » »
Boussardon, Paris	52'54"	5	52'	1.4	33	» » » » » » » » » » » »
A. Ribas, Millau	52'54"	5	52'8"	1.12	34	une boîte de Savon Anti-Cambouis 3/33
G. Loonès, Saint-Omer	52'54"	5	53'	2.4	35	» » » » » » » » » » » »
G. Marion, Saint-Flour	52'55"	6	51'15"	19"	36	» » » » » » » » » » » »
J. Moine, St-Pierre-des-Corps	52'55"	6	51'30"	34"	37	» » » » » » » » » » » »
Lentillon, Irigny	52'55"	6	51'40"	44"	38	» » » » » » » » » » » »
G. Lajus, Estang	52'56"	7	51'11"	15"	39	» » » » » » » » » » » »
P. Racine, Pont-Authou	52'56"	7	52'6"	1.10	40	» » » » » » » » » » » »
M. Debray, Ceton	52'40"	9	51'	4"	41	» » » » » » » » » » » »
L. Blin, Saint-Etienne	52'40"	9	50'50"	6"	42	» » » » » » » » » » » »
R. Pechon, Tours	52'58"	9	50'43"	13"	43	» » » » » » » » » » » »
Cirac, Romainville	52'40"	9	51'12"	16"	44	» » » » » » » » » » » »
Ihitsague, Bidache	52'40"	9	51'20"	24"	45 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
A. Ader, La Romieux	52'40"	9	51'20"	24"	45 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
Tourteaux, Bron	52'40"	9	51'20"	24"	45 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
Vanden Bosschelle, Villepoute	52'58"	9	50'32"	24"	45 ex-æquo	» » » » » » » » » » » »
Gauthier, Chamonix	52'40"	9	51'30"	34"	48	» » » » » » » » » » » »
Guillot, Crouay	52'40"	9	50'20"	36"	49	» » » » » » » » » » » »
M. Forestier, Parthenay	52'58"	9	51'33"	37"	50	» » » » » » » » » » » »
R. Heurtaut, Mantes-la-Ville	52'58"	9	51'39"	43"	51	» » » » » » » » » » » »
Libet, Belin	52'58"	9	51'47"	51"	52	» » » » » » » » » » » »
G. Brunet, Chauvigny	52'58"	9	52'43"	1.47	53	» » » » » » » » » » » »
	52'40"	9	49'5"	1.51	54	» » » » » » » » » » » »
P. Legeay, Sarbazan	52'59"	10			55	» » » » » » » » » » » »
M. Ciret, Livry-Gargan	52'38"	11	50'25"	31"	56	» » » » » » » » » » » »

(A) Réponse 2^e question — (B) écart — (C) Réponse 3^e question — (D) écart — (E) classement



Georges Monneret a pris à Rabat sa revanche sur son rival et ami Fergus Anderson, vainqueur à Anfa la semaine dernière.

GRAND PRIX D'ANFA

La grande épreuve marocaine, qui désormais compte parmi les grandes épreuves internationales, était cette année rehaussée par un lot superbe d'engagés, dont beaucoup ne viennent pas au Maroc pour la première fois, mais tous y reviendront certainement.

Pour la France, nous avons Monneret, Houel, Collot, Post, Gauch; pour l'Angleterre: Anderson, Thomas, Wood, Cope, Petch; Italie: Ambrosini (vainqueur 250 du TT), Pagani; Suisse: Cordey, Haldemann; Belgique: Martin, Laurent; Espagne: le champion espagnol Ortueta, et pour le Maroc, nos meilleurs spécialistes: Higueiro, Zonco, Santanac, Scotto, Abatte, Martinez, Flahaut, Guirech, Grovara, Maury, Janin, etc., mais qui eurent du mérite, bien que ne possédant pas de bolides récents.

Malgré le temps menaçant, des milliers de spectateurs étaient venus se masser le long du circuit et furent enthousiasmés.

10 partants dans la course des 125 cc., qui se joua entre les casablancais Higuero (Terrot) et Million (Puch). Higuero prit la tête, mais une chute malencontreuse l'obligea à se contenter de la seconde place, derrière Million. Meilleur tour par Higuero en 3' 31", soit une moyenne de 78 kmh. 500.

Les 250 réunissaient 8 partant, mais ne virent que 5 coureurs à l'arrivée. Le Casablancais Abatte (New-Imperial), prit la tête jusqu'au 8^e tour où Sentenac (Jawa), de Casa également, le passa et prit la tête jusqu'à l'arrivée. Abatte, victime d'une rupture du câble des gaz, dut s'arrêter; il repartit, contrôlant les gaz à la main, mais ne termina que 6^e. Piconco, de Meknès et Giorgi, Casablanca, prirent les 2^e et 3^e place. Meilleur tour par Sentenac à 90 kmh. 491 de moyenne.

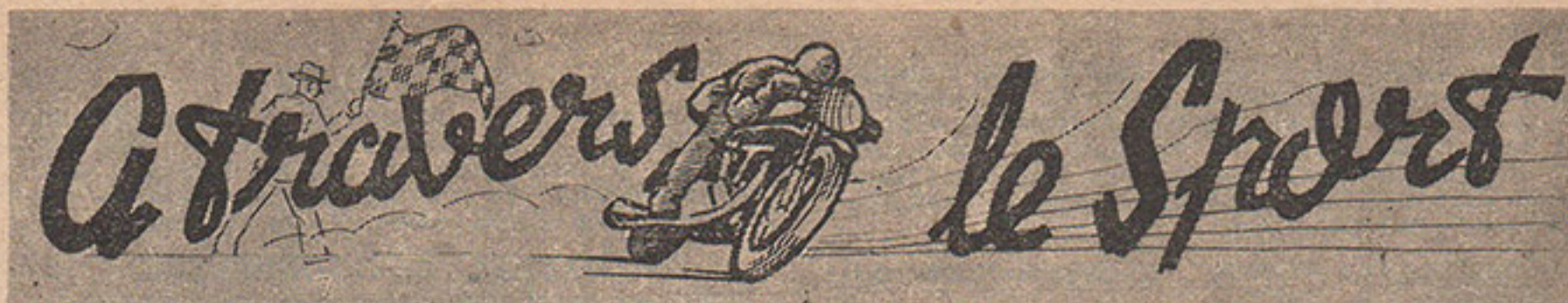
17 partants en 350 cmc. 7 seulement à l'arrivée, car l'épreuve fut très dure. Wood (Velocette), prit la tête dès le départ et mena jusqu'à l'arrivée. Ambrosini (Benelli) et Monneret (AJS), s'accrochaient, mais Monneret dut abandonner pour rupture de l'embrayage. Belle tenue du marocain Higuero (AJS) qui tourna régulièrement à une moyenne de 99 kmh. 750.

Ambrosini chuta au dernier tour et finit à 1' 10" du vainqueur.

La course des 500 fut attristée par l'accident grave du seul participant marocain, le sympathique Zonco, victime d'une chute au troisième tour. Sur 11 partants, 8 terminèrent l'épreuve.

Après un départ foudroyant de Houel (Gilerá), Anderson (Guzzi) prit la tête et rééditant l'exploit de Wood en 350, mena jusqu'à l'arrivée.

Derrière Anderson, Cordey (Norton) et Monneret (Norton) tournaient régulièrement. Cordey reprit quelques secondes, mais dut céder la seconde place à Monneret qui, au 33^e tour, était le seul concurrent qu'Anderson n'ait pas doublé. Il faut noter que la 500 Norton de Georges Monneret est désormais parfaitement au point, mise



au point dont le mérite revient entièrement à Patural, qui est actuellement le meilleur spécialiste de la Norton dans toute la région parisienne.

RESULTATS

125 cmc. 10 tours, 46 kms : 1. Million (Casa), Puch, en 35' 24" 4/5, moy. 77 kmh. 966 ; 2. Higueiro (Casa), Terrot, 35' 44" 1/5 ; 3. Henry (Meknès), Puch, 36' 31" ; 4. Carro (Meknès), Puch, 36' 57" ; 5. Domingo (Meknès), Puch, 37' 44" 2/5 ; 6. Martinez (Meknès), Puch, 38' 25" 2/5 ; 7. Schmikrat (Casa), Jawa, 38' 49" 2/5 ; 8. Viegas (Meknès), Puch, à un tour.

250 cmc., 15 tour, 69 kms : 1. Santenac (Casa), Parilla, en 48' 51", moy. 84 kmh. 740 ; 2. Piconco (Meknès), Jawa, 49' 38" 1/5 ; 3. Giorgi (Casa), Triumph, 50' 48" ; 4. Von Gunten (Casa), Jawa, 51' 47" 3/5 ; 5. Poncelet (Casa), 51' 55" ; 6. Abatte (Casa), New-Imperial, à 2 tours.

350 cmc., 30 tours, 138 kms : 1. Wood (Angleterre), Velocette, 1 h. 17' 07", moy. 107 kmh. 360 ; 2. Ambrosini (Italie), 1 h. 18' 17" 2/5 ; 3. Thomas (Angleterre), Velocette, 1 h. 18' 30" ; 4. Anderson (Angleterre), AJS, 1 h. 19' 33" 2/5 ; 5. Cordey (Suisse), Norton, 1 h. 19' 51", à 1 t. ; 6. Higueiro (Maroc), AJS, 1 h. 18' 24", à 2 t. ; 7. Gray, 1 h. 19' 34" à 3 t. ; 8. Haldemann (Suisse), Velocette, 1 h. 17' 18", à 6 t. ; 9. Scotto (Maroc), Norton, 1 h. 20' 10" 3/5, à 6 t.

500 cmc., 35 tours, 161 kms : 1. Anderson (Angleterre), Guzzi, 1 h. 28' 15" 1/5, moy. 109 kmh. 461 ; 2. Monneret (France), AJS, 1 h. 29' 23" 3/5 ; 3. Martin (Belgique), Gilerá, à 1 t. ; 4. Wood (Angleterre), Norton, à 1 t. ; 5. Haldemann (Suisse), Norton, à 1 t. ; 6. Houel (France), Gilerá, à 2 t. ; 7. Laurent (Belgique), Norton, à 2 t. ; 8. Cordey (Suisse), Norton, à 5 t.

APRES CASA, LE GRAND PRIX DE RABAT

Organisé par le MC Marocain, 8 jours après le Grand Prix de Casa gagné par Fergus Anderson, celui de Rabat vit la revanche de Georges Monneret (en 500), après une lutte épique avec Anderson. Le chassé-croisé des deux leaders passionna la foule 46 tours durant, jusqu'au moment où emporté par son ardeur, Anderson manqua un virage et alla aux bottes de paille, perdant ainsi tout le bénéfice de ses efforts et donnant à Georges Monneret une victoire bien méritée.

Enfin en 350, Monneret avait vaillamment baillé contre Tommy Wood, monté sur une Velocette d'usine plus rapide, et finit deuxième à quelques secondes seulement.

CLASSEMENT

125 cmc. : 1. Domingo (Meknès), sur Puch, les 35 kms en 26' 48" 1/5, moy. 78 kmh. 300 ; 2. Cano (Meknès) ; 3. Martinez (Casablanca).

250 cmc. : 1. Sentenac (Casablanca), les 49 kms en 33' 39" 4/5, moy. 87 kmh. 300 ; 2. Piconco (Meknès), sur Jawa, en 33' 38" 1/5 ; 3. Poncelet (Casablanca), 35' 33" 1/5.

350 cmc. : 1. Wood, sur Velocette, en 1 h. 18' 8" 2/5 ; 2. Monneret, sur AJS, 1 h. 18' 25" 1/5 ; 3. Martin, sur Velocette, 1 h. 19' 23" 4/5.

500 cmc. : 1. Monneret, sur AJS, les 175 kms en 1 h. 34' 41" 4/5, moy. 118 kmh. 190 ; 2. Wood, sur Norton, à 1 tour ; 3. Haldemann, à 1 tour ; 4. Houel, à 4 tours. Ambrosini a abandonné au 2^e tour, Cordey au 29^e, Anderson au 46^e.

Rééditant sa victoire de l'an dernier, Paul Ladevèze a brillamment remporté le moto-cross de Narbonne. Notez le « blindage » de caoutchouc moussé par lequel il protège sa jambe à peine guérie.

ZONCO A SUCCOMBE

Le champion marocain Zonco, grièvement blessé lors du Grand Prix de Casablanca, n'a pu survivre à ses blessures et est décédé dans la nuit du mardi au mercredi 18.

Le palmarès de Zonco était chargé de nombreuses victoires et en ce brillant coureur, le sport motocycliste marocain perd un dévoué animateur. Nos condoléances très vives.

LADÉVEZE VAINQUEUR A NARBONNE

Le MC Narbonnais organisait dimanche dernier un grand moto-cross sur le terrain désormais classique du Terrier Cautonne. C'est Ladevèze, en grande forme et définitivement remis de sa fracture, qui a remporté brillamment l'épreuve des 500 cmc. sur son Ariel. Temps splendide, public très nombreux, épreuves disputées : c'est une belle réussite.

CLASSEMENT

100-175 cmc. : 1. Dublanc (Béziers) ; 2. Combeleran (Narbonne) ; 3. Villeveille (Montpellier). 250 cmc. : 1. Godey (Paris) sur Terrot ; 2. Melioli (Paris) ; 3. Darrouy (Toulouse).

350 cmc. : 1. Darrouy (Toulouse), sur Terrot ; 2. Barat (Tours) ; 3. Melioli (Paris).

500 cmc. : 1. Ladevèze (Paris), sur Ariel ; 2. Blat (Paris) ; 3. G. Brassine (Paris) ; Verrechia (Paris), victime d'ennuis mécaniques, ne prit pas le départ de la finale.

FERNAND MEYNIER BLESSE

Au cours d'une épreuve de dirt-trak qui se disputait dimanche au Stade Municipal de Lyon, Fernand Meynier, champion de dirt-trak, a fait une sérieuse chute et a dû être transporté assez gravement blessé dans un hôpital.

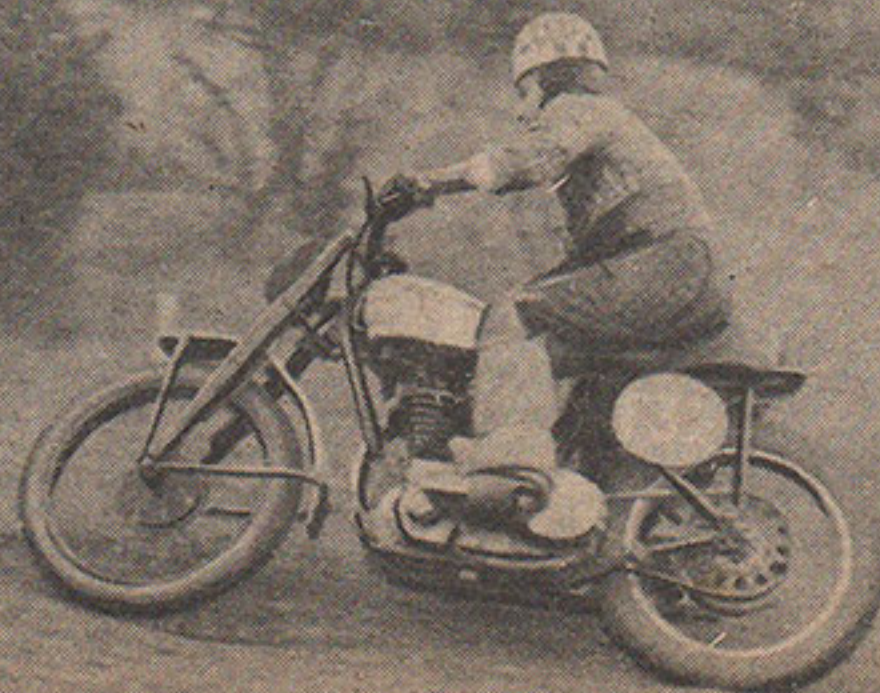
SIX-JOURS INTERNATIONAUX

Avec la vingt-cinquième édition des Six Jours Internationaux, a eu lieu le Jubilé d'Argent de la plus célèbre des épreuves internationales. Les équipes anglaises ont remporté la plupart des récompenses principales. On nota l'abandon de toute l'équipe italienne à mi-parcours, alors que sur les cinq autrichiens qui avaient pris le départ, deux seulement étaient encore en course.

Dans cette compétition, chaque équipe emploie des machines d'une des marques de son pays respectif. Ainsi, les italiens montaient 3 MV 125, une Sertum 250 et une Guzzi 250 ; les autrichiens des Puch 125, tandis que les anglais utilisaient les BSA, Triumph, Ariel, Royal-Enfield, AJS et Matchless, etc..

Pour le challenge du Vase d'Argent, l'Angleterre, la Hollande et l'Italie avaient chacune deux équipes, l'Irlande et la Suède chacune une. Des équipes tchèques avaient soumis leurs engagements, mais elles se désistèrent au dernier moment, donc 213 concurrents prirent le départ.

Le parcours de cette année présentait peu de différence avec celui de l'année dernière, en ce qui concerne le parcours, mais un changement complet résida dans les conditions atmosphériques. En effet, il plut du premier au dernier jour de l'épreuve et les pilotes durent compter sans cesse avec la boue et les mares d'eau. Le premier jour on nota 41 abandons, dont trois des quatre concurrentes engagées. L'italien Carancini se distingua



ON DESIRE ACHETER

PART. ach. BMW 250 ou NSU Jawa. BOYER ROQ. 24-31.

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

RECHERCHE plateau arrière 39 dents, pignon 19 dents, entraînant chaîne arrière moto Rudge 500, type CI. BEUVE S.H. B.P. 91 Dakar (A.O.F)

CHERCHE moteur voiture 6 CV 4 cylindres culbutés. Faire offre à J. FORSANS, Bois, Amou (Landes).

VOITURES A VENDRE

CITROEN B12 torpédo commer. très bon ét. px intér. DAUME 26 rue de Charonne-11°.

CELTA 4 CI aérody. 4 portes état neuf 180. Reprend moto LECLERC 56 rue Max-Dormoy.

VOIT. élec. Peug. trans. à acheter éq. compl. mot. 350 FN Vagneux 76 r. Renouiller, Colombes ap. 18h. et sam ap. mid.

DIVERS

REVEL (Ets) 82 av. des Ternes Eto. 15-53, seul spécialiste pr tous équip. et accessoires.

I. p. roues Harley cadre Norton av. boîte, roues res. Café 62 rue Couronnes. Men. 63-30.

BL. MOT. DKW 350 4 v. sél. typ. NZ ent. ref. Bordier 129 bd de Charonne-11°. Roq 87-32

STOCK pièces Terrot 500 RD carter, pignon, etc. 1/2 tarif Lajudi 6 R. E. Renan Issy-Mx

CSE maladie vd Dery tand. dem 1000 kms. GRAIGNON 60 bis rue Haxo, Paris-20°.

A V. vol. Magn. vélom. Monet G. Dr Bailly, Ozoir La Ferrière (SM) ou tél. Odé. 67-60

TANDEM + Vap 4 pf ét. 30. Jovilain 3 r. Rubens Gob. 25-17

C.P.D.M. 4 r. Chaptal Levallois. Per. 09-13. Réal. rect. d'embell. Réal. cyl. disponib. embell. et cyl. Peugeot P. 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc... et toutes marq. pièces pour Chaise, Peugeot, Terrot, Motobéc. etc... Embell. toutes marques culas. Peugeot, Automoto A12 et toutes marques. Catalogues n° 10 s. dem. Four-nit. exclus. aux Agents seult.

" 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°

Scooter WALBA 120 cc. Motos MAICO 125 et 150 cc.

" D. E. M. "

54, avenue Marceau - PARIS-8° — ELY. 28-89

- Agences disponibles -
dans quelques départements

DRESCHMOTOR Motos DRESCH — D.F.R.

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES
TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX
ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON
7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497



CHROME - CUIR

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

TOUS VETEMENTS DE CUIR
POUR LA MOTO ET LA VILLE

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

Catalogue gratuit sur demande.

ATTENTION!

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

CREDIT

DE LA REGION PARISIENNE

Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10°

Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

vous offre

Le plus grand choix de Paris

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

Livrable immédiatement :

GUILLER — JONGHI

catalogue contre 30 fr. en timbres-poste

ROME-NICE-PARIS MOTOCYCLISTE

er ex-æquo

CATEGORIE 175 cmc.

Sans pénalisation

MEDAILLE D'OR

Marcel PAHIN

SUR MOTOCYCLETTE

AUTOMOTO

Bloc A.M.C.

Volant SAFI

Carburateur AMAC

Bougie EYQUEM

Chaîne YELLOW

La Machine scrictement de série est exposée
au magasin de vente

**62, Avenue de la Grande Armée
PARIS-17°**

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES


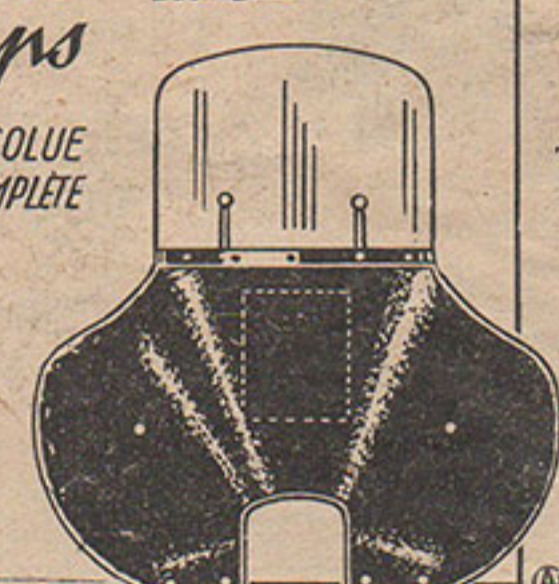
Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

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

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 PISTON MAHLE

DE LA MOTO jusqu'aux POIDS LOURDS !



Moto 2 temps

Tourisme

Poids lourds et Diesel

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

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

PRODUCTION
DE LA PLUS ANCIENNE USINE DE PISTONS D'EUROPE

Distributeur Exclusif pour la France :

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

LE SEUL AVERTISSEUR ELECTRIQUE SUR VELOMOTEUR SANS BATTERIE

Le SANOR

HAUTE FREQUENCE breveté


fonctionnant directement sur le volant magnétique, grâce à son filtre breveté qui redresse et double la tension



Appel puissant et sûr sans lâcher le guidon.

Notice sur demande
SANOR
86, rue Pierre Timbaud
Courbevoie (Seine)

P. MONGINET SPECIALISTE MOTEURS A.M.C.



G.I.M.A. 125 cmc. 3 et 4
175 cmc. 4 S. AR.

MOTOCONFORT

9, Bd MURAT - PARIS-16^e (Porte d'Auteuil)

CONSTRUCTEURS
confiez la fabrication de VOS BOBINAGES à des spécialistes :
La Ruche Industrielle



35, rue Saint-Georges
Paris-9^e - TRU.-79-44

DYNAMIC-SPORT
6, rue St-Augustin (Métro Bourse) - RIC. 24-68

Expose les Modèles **GULLER**
du Salon et la machine de course du Bol d'Or
LIVRAISON IMMEDIATE - CREDIT - REPRISES

Cycles R. GUITTON
8, rue du Pont d'Ivry - ALFORTVILLE (Seine)
Son Cyclomoteur du Salon - Moteur Vimer -
Fourche télescopique - Frein AR. tambour
Entièrement en pièces vélo : 45.000 francs
AGENT DERNY - MONTAGE DE TOUS MOTEURS AUXILIAIRES.


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



Brampton
&
RENOLD

LES MEILLEURES CHAINES DE MOTOS DANS LE MONDE ENTIER



BOTTIN DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE

ANNUAIRE GÉNÉRAL DU CYCLE DU MOTOCYCLE
ET DES INDUSTRIES CONNEXES
PUBLIÉ DEPUIS 1891

SOMMAIRE

LISTE ALPHABÉTIQUE

des Commerçants et Industriels (Paris et Région Parisienne)

CYCLES, MOTOCYCLES, CYCLOMOTEURS
VELOMOTEURS, MOTOCYCLETTES, SCOOTERS

Constructeurs Français et Étrangers - Importateurs - Fabricants
Agents - Marchands - (Paris, Région Parisienne, Province)

COMMERCE ANNEXES

DU MARCHAND DE CYCLES

Armes - Sports - Machines à coudre - Voitures d'enfants

FOURNITURES GÉNÉRALES

Accessoires - Pièces détachées - Outillage

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Normalisation - Groupements Corporatifs - Journaux
Revue - Marques de Fabriques

Professionnels, vous trouverez dans le Bottin du Cycle
une documentation complète sur l'industrie et le commerce
du cycle et du motocycle

ANNUAIRE DU COMMERCE

DIDOT-BOTTIN

SOCIÉTÉ ANONYME CAPITAL 217.500.000 FR.

1, RUE SÉBASTIEN BOTTIN

PARIS VII^e - Tél. : LIT. 54-95 & BAB. 00-80



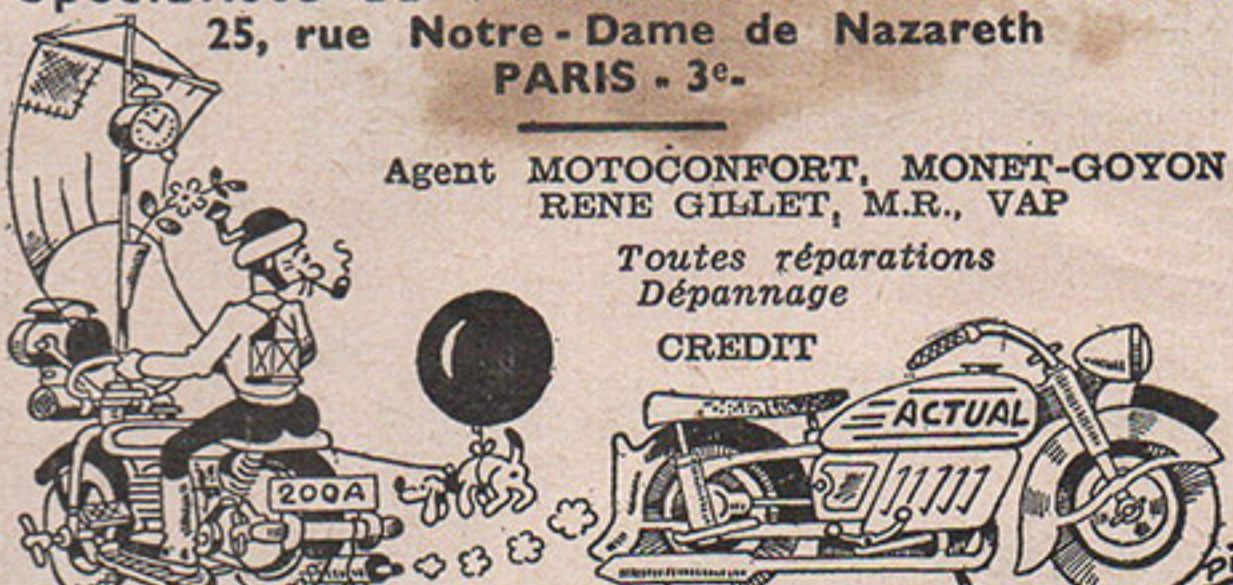
*L'édition 1951
vient de paraître
Prix: 700 Frs*

LA PROVIDENCE DU MOTARD
ACTUAL - SPORTS
MARCEL FARAUS

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

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

Toutes réparations
Dépannage
CREDIT



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

sont en exposition et toujours disponibles en magasin chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE
LIVRAISON RAPIDE — CREDIT

Toutes les grandes marques Françaises

50, av. Edouard-Vaillant - Boulogne-sur-Seine
METRO : PORTE DE ST-CLOUD MOL. 29-62
OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

MOTO-RECORD
G. BONNARDEL - J. MURIT

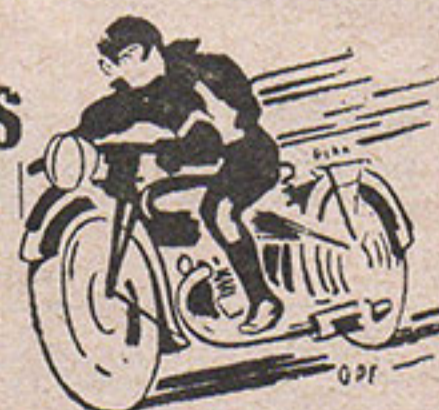
151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 24-40
Toutes marques Françaises et étrangères
SPECIALISTE B.M.W. - (51-2 et R. 25 Neuves)

Le Spécialiste de la Moto

BARBÈS MOTOS CYCLES

98 RUE DOUDEAUVILLE Métro Château-Rouge

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 IMMÉDIATES

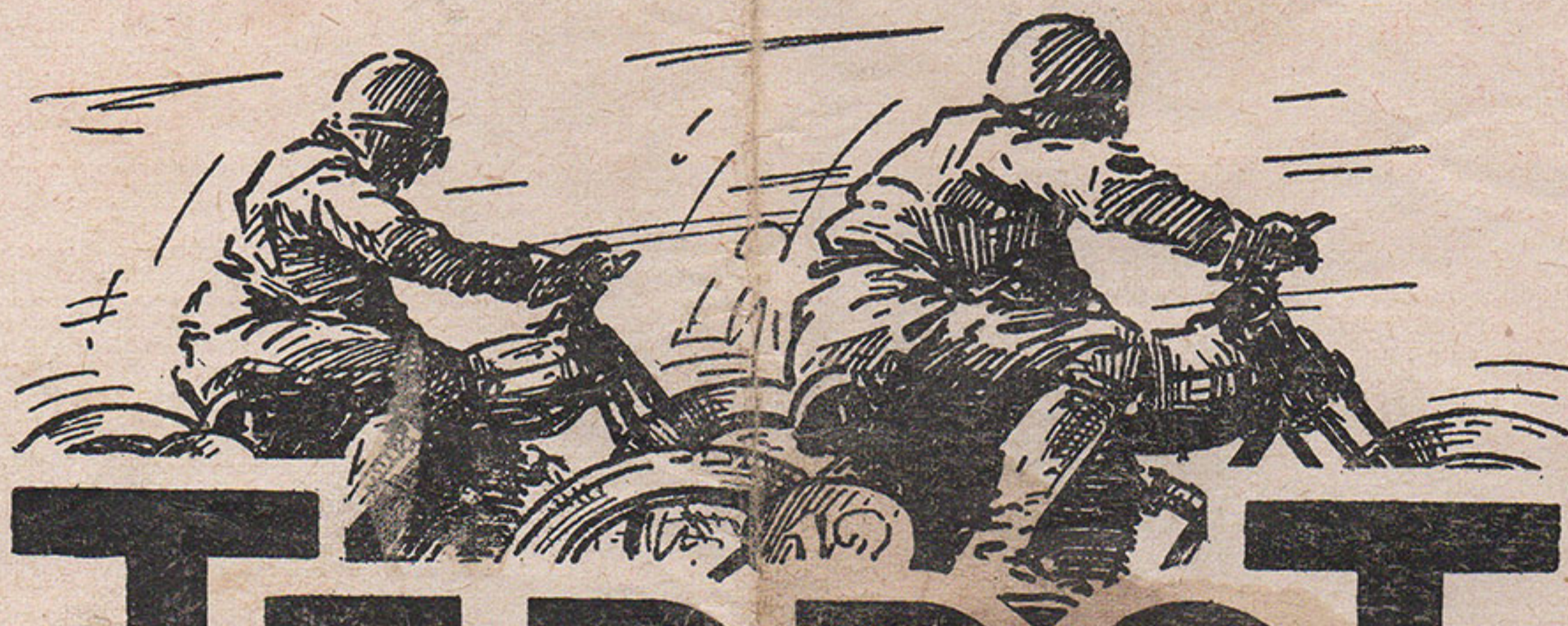
Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

ROME - NICE - PARIS

Une seule étape : 1.670 kilomètres

Triomphe de la fabrication



TERROT

7 machines au départ - 7 machines à l'arrivée

sur un lot de 58 partants et 30 arrivants

Catégorie 125 cc.	1^{ers}	ex-æquo	Castellano - Poirier - De Pecker - Astri
			SUR MOTORETTE 125 cc. Type ETD
Catégorie 500 cc.	1^{ers}	ex-æquo	COMBELERAN - FOMBELLE
			SUR MOTO 500 cc. Type RGST

Tous ces pilotes utilisaient leur machine personnelle strictement de série

Terrot enlève la
COUPE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

(La plus haute récompense)