

38^e ANNEE. — 4 NOVEMBRE 1950. — N° 1.005.

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

LE CARENAGE
ET
LA COURSE



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

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

La grande nouveauté française du Salon : la « 500 cmc. Gnome-Rhône ».
(voir article sur le Salon page 761)

Enfin, NEW-MAP

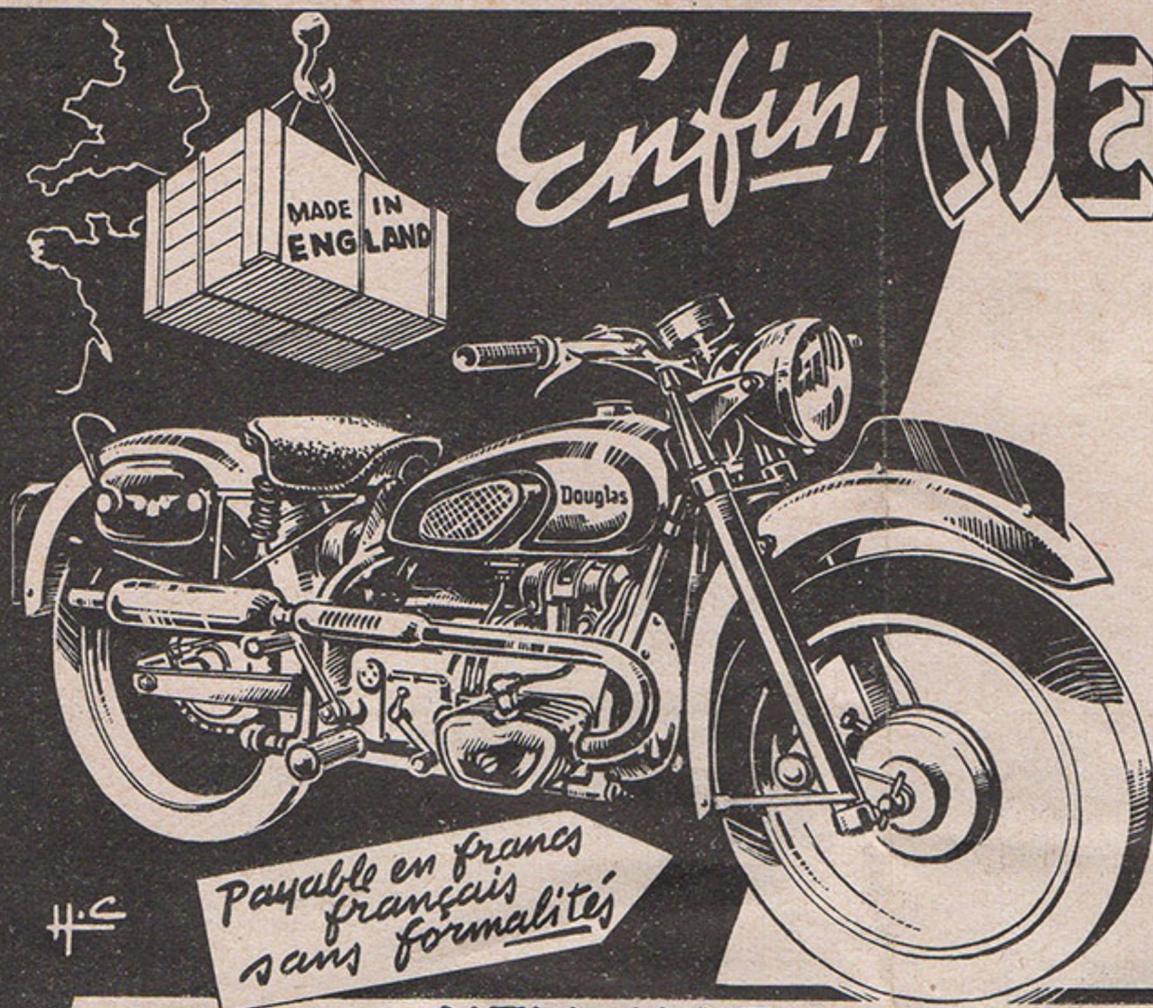
IMPORTATEUR

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

Douglas

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

A VOTRE DISPOSITION
UNE USINE ENTIERE
BIEN EN FRANCE



MOTOCYCLETTES **NEW-MAP**

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

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

Brampton

&

RENOLD

LES MEILLEURES CHAINES DE
MOTOS DANS LE MONDE ENTIER

Le Casque GÉNO

à calotte en métal
léger à haute résis-
tance imperforable
aux chocs

AGREE EN
COMPETITION
pour tous pays affiliés
à la F.I.C.M.

le type COMPETITION
est adopté par
« Moto-Revue » pour
son casque d'honneur

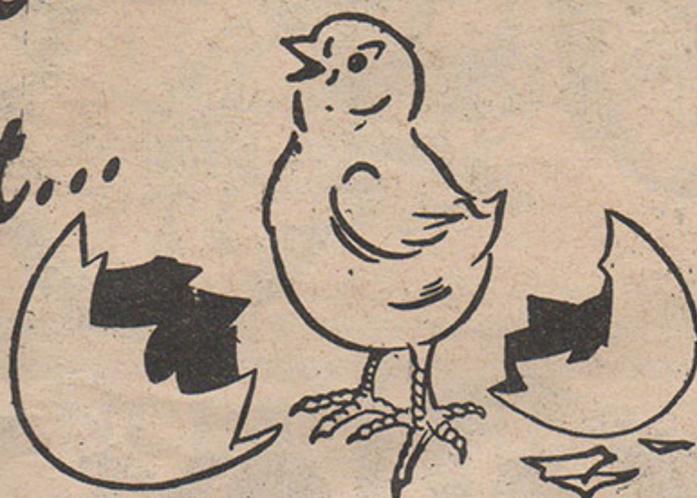
type RECORD
à calotte composite
extra-léger

TYPE TOURISTE
calotte en métal léger
avec visière ou bourrelet

ETABLISSEMENTS
GENO
Vente en gros
6, Fg Saint-Honoré
PARIS (VIII^e) ANJou 12-38

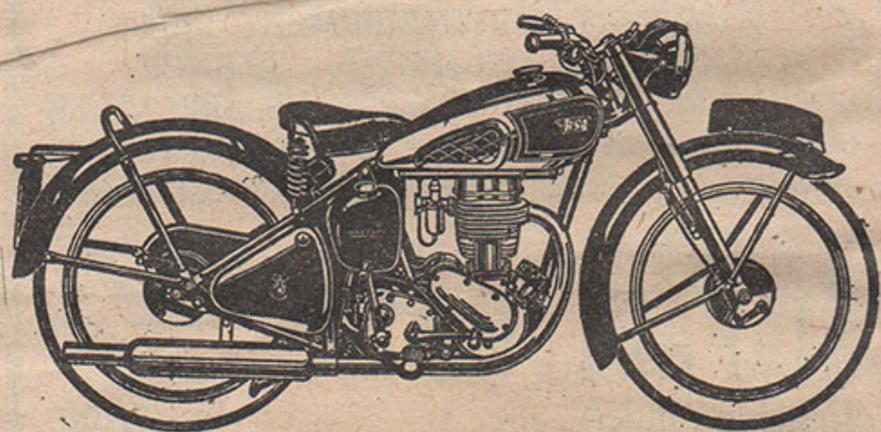


... Il y a
un commencement
à tout...



et un bon commencement
EST IMPORTANT !

Commencez
bien !



BSA 250 c.c. Model C11

avec une

BSA

250 cmc. - C 10 ou C 11

La plus populaire

La plus complète

La plus importante production

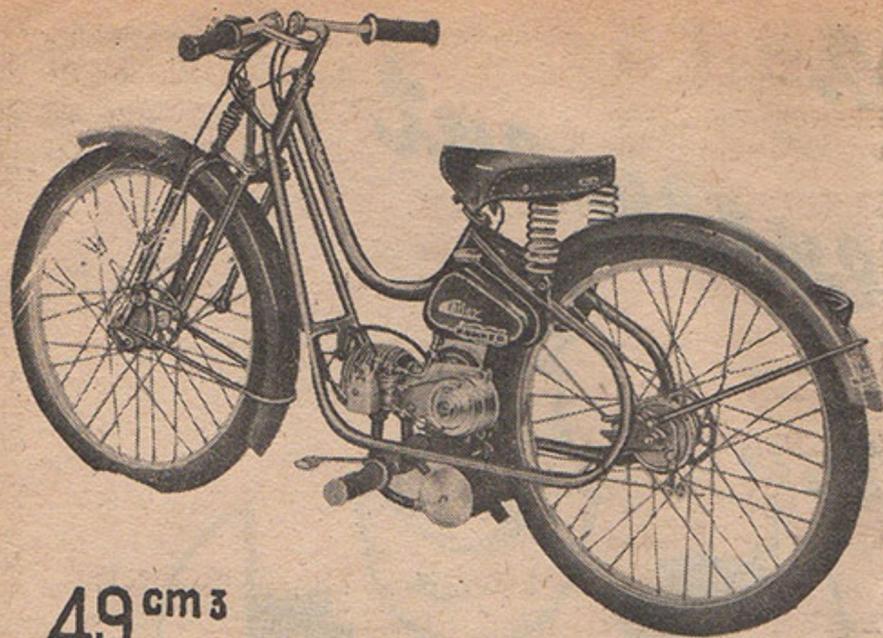
DE MOTOCYCLETTES " DU MONDE "

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



49^{cm}3

Carley

M O T O C Y C L E

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

SOUPLESSE: 2 vitesses (moteur spécial) embrayage automatique.

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

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

M. ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES A CENON (VIENNE) Tél. 6 - SERV^{ces} COMM^{es}:
36 bis AVENUE DE L'OPERA, PARIS, OPÉ. 08-96

M. Rocher

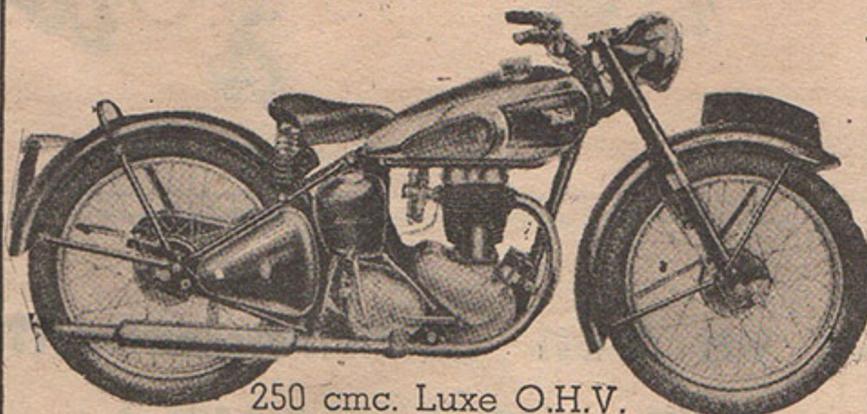
le fabricant des machines à coudre
PICTAVIA

à canette centrale vibrante et rotative

**Votre choix est fait...
c'est aux Ets BONNET**

80, av. Gal Leclerc, BILLANCOURT - MOL. 15-46
QUE VOUS COMMANDEREZ

"Votre" **BSA**



250 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

St-PAUL MOTOS

1, rue de Rivoli

PARIS

Tél. : ARC. 71-46

*Grand choix de motos des
plus grandes marques*

Etrangères :

JAWA

TRIUMPH

D.K.W.

GILLET

D'HERSTAL

MOTO GUZZI

Sidecars IMPERIAL

» BUFLIER

» PRECISION

" LA MOBYLETTE "

LIVRABLE IMMEDIATEMENT

Françaises :

TERROT

MOTOCONFORT

MONET-GOYON

GNOME-RHONE

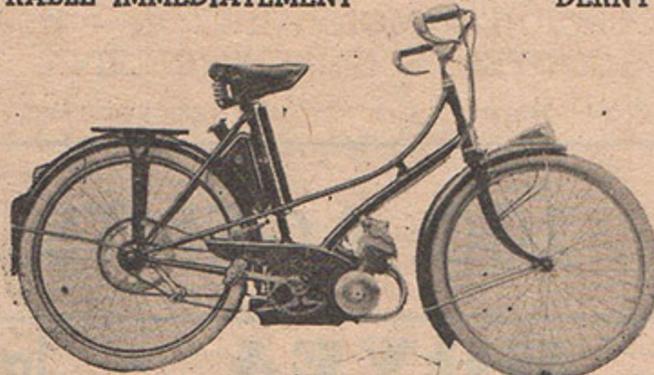
JONGHI

ORIGAN

RENE GILLET

ALCYON

DERNY



OUVERT TOUS LES JOURS DE 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h. 30

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

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

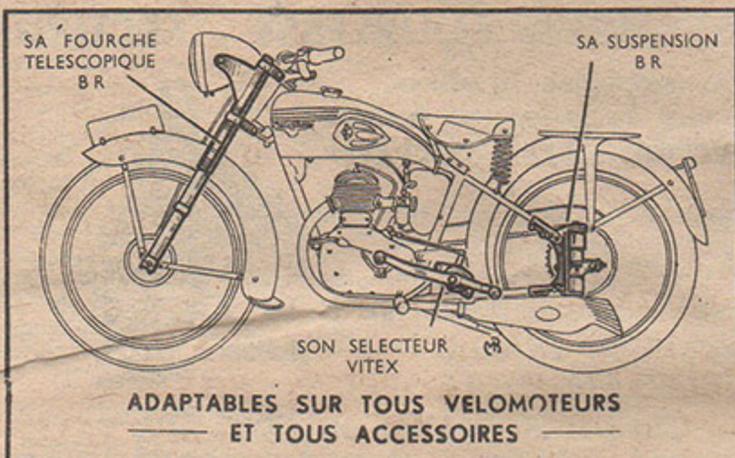
TOUS LES MODELES DE TOUTES GRANDES MARQUES EN MAGASIN
TERROT — MOTOBECANE — PEUGEOT — GNOME-RHONE — GUILLER — M.R.
MONET-GOYON — BERNARDET — B.S.A. — SUNBEAM — JAWA-OGAR — DERNY

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

ESSAI ET DEMONSTRATION DE LA
MOBYLETTE

REPARATIONS

REPOSE CONTRE TIMBRE



AGENCES DIRECTES

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

Et la fameuse « MOBYLETTE » à 36.000 francs.

SPECIALITES :
REVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

PIECES DETACHEES ANCIENS & NOUVEAUX MODELES, ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

FOURCHE TELESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs
jusqu'à 175 cmc.

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

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

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

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

TOUJOURS DU DISPONIBLE !
les derniers modèles

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

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

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

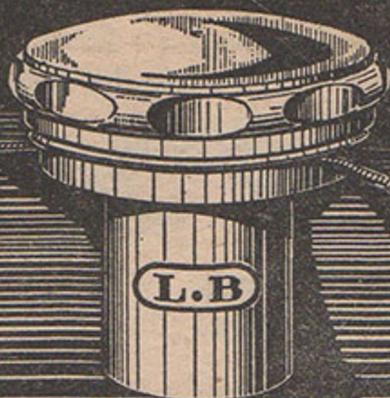
VENTE A CREDIT



*Jeunes! Ne laissez pas
passer votre chance*

L'Enseignement par Correspondance
des COURS TECHNIQUES AUTO
permet chaque année à des milliers
de Jeunes Gens de se créer une
situation intéressante dans l'Indus-
trie et le Commerce de l'Automobile.
Pourquoi ne feriez-vous pas comme eux ?
A la Ville, à la Campagne, dans
l'Armée, les Spécialistes connaissant
la technique des moteurs sont
recherchés

N'attendez pas pour suivre l'enseignement par correspon-
dance des COURS TECHNIQUES AUTO, rue du Docteur
Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne). Rens. grat. sur demande

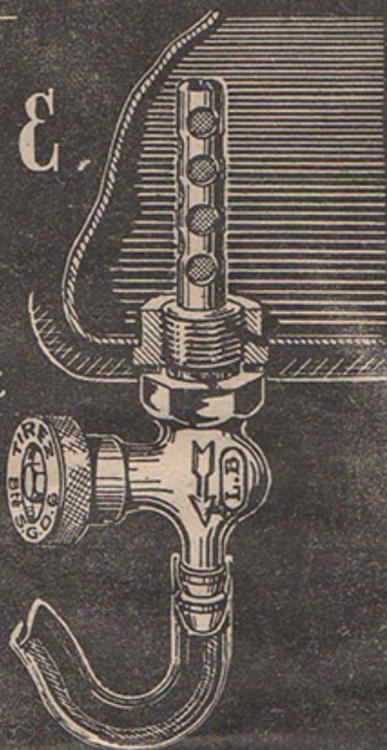


BOUCHONS
de **RÉSERVOIR**
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE - Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches



**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
dès les premiers tours.

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)

Motocyclistes...

...DANS VOTRE INTERET :

demandez à voir

L'ATELIER DE REPARATIONS

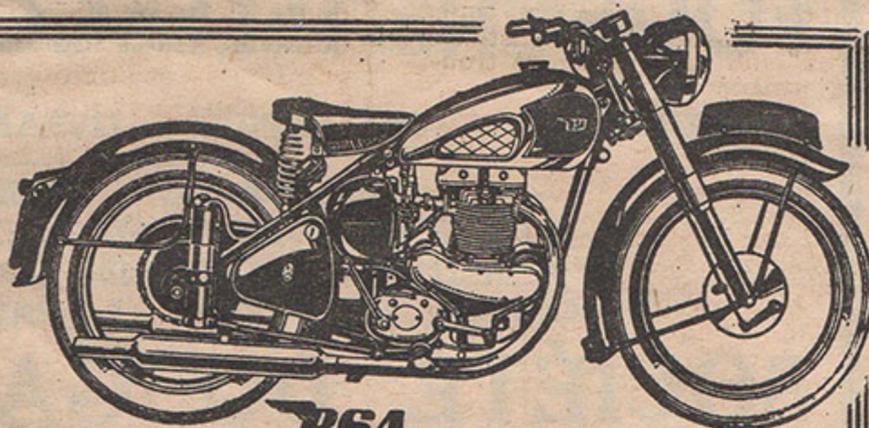
de votre vendeur avant de passer votre commande

A. DUBOIS

Recordman du Bol d'Or - Catégorie 175 cmc.

Ex-chef du service réparation **MONET-GOYON**

58, rue Aristide-Briand - **LEVALLOIS-PERRET**



BSA 500 G.H.V. Twin Model A7
with Spring Frame

vous livrera immédiatement votre

BSA ou votre



Et vous invite à visiter son installation qui vous donnera toute assurance pour
GARANTIE et ENTRETIEN

VENTE A CREDIT

aux meilleures conditions
pour la région parisienne.

A. DUBOIS

58, r. Aristide-Briand
LEVALLOIS - PERRET
(Seine)

PER. 19-73 - Métro A. France

Vous livre **IMMEDIATEMENT**

votre

Mobylette

MOTOBÉCANE





Moto

La 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)

◆ LE REGIME DES DEVICES EN ITALIE

Le gouvernement italien a décidé de supprimer toutes les restrictions relatives à l'importation de lires en Italie. Il est donc maintenant permis d'emporter dans ce pays des sommes illimitées en lires à l'exception des coupures supérieures à 1.000 lires, l'exportation restant comme par le passé limitée à 30.000 lires. Il est bien évident que ces prescriptions ne concernent pas les accords particuliers en vigueur pour le trafic frontalier.

◆ UN CLUB DE DEUX TEMPS EN IRLANDE

On annonce en Irlande du Nord la fondation du club du 2 temps. Les petites cylindrées paraissent en effet si intéressantes et connaissent de plus un succès tel que l'existence d'un club de ce genre se trouve justifiée.

◆ ALUMINIUM

Aux réserves connues de bauxite de la zone européenne, déjà fort importantes, viennent s'ajouter maintenant deux nouveaux gisements découverts en Turquie dans les régions d'Antalya et d'Iskenderum. Toutefois, la teneur de ce minéral serait assez pauvre.

◆ OU ALLONS-NOUS ?

En Bavière, les autorités étudient en ce moment l'opportunité d'un permis spécial pour les cyclistes, permis qui ne serait délivré que si son titulaire témoigne pour le moins d'une connaissance approfondie du code de la route.

En outre les rapporteurs du projet insistent pour que la pratique de la bicyclette soit interdite aux enfants, du moins au-dessous d'un certain âge, et pour que la limite d'âge en matière de permis de conduire automobile et moto soit élevée. Notre confrère « Radmarkt » de Bielefeld s'élève contre cette sévérité excessive et proteste en rappelant qu'aux Etats-Unis, le permis de conduire auto lui-même n'existe pas.

◆ EN ALLEMAGNE

En Allemagne Occidentale, la production de motocyclettes a augmenté de 5 % au cours du mois d'août par rapport au mois précédent. Voici quelques chiffres : 21.989 motocyclettes, 8.735 vélomoteurs et 1.070 scooters sont sortis de fabrication pendant le mois d'août.

VERS L'AUTOMATISME

Le propre de la machine moderne est de ne nécessiter que des réglages de moins en moins fréquents. Avec les anciennes machines, on avait toujours la clé à la main. Il n'était pas exceptionnel qu'après deux cents kilomètres et même moins, il fallût régler les culbuteurs, vérifier le serrage des écrous, bref, opérer une révision sommaire. Aujourd'hui, ces vérifications sont de moins en moins nécessaires du tout car au fur et à mesure que la clientèle s'étend, il faut attendre d'elle des connaissances techniques de plus en plus réduites et le désir sans cesse accru de limiter l'entretien au minimum.

On évolue de plus en plus vers l'automatisme. Sans doute cette évolution est-elle plus possible en ce qui concerne l'automobile où l'on est moins limité par le prix et surtout par le poids. Voyez les grosses voitures américaines : le changement de vitesse automatique s'est imposé sur les voitures de luxe et il n'est pas téméraire de prévoir son adoption sur toutes les voitures. Nous assisterons probablement dans quelques années à une lutte homérique entre le moteur alternatif à changement de vitesse automatique et progressif et le turbo-propulseur. Ces changements de vitesse automatiques sont d'ailleurs plombés ce qui revient à dire qu'ils ne nécessitent en cours de service aucun entretien. Sur certains moteurs américains on trouve également des poussoirs hydrauliques à réglage automatique et malgré la facilité de réglage des freins à commande hydraulique, on voit apparaître des dispositifs automatiques qui fonctionnent jusqu'au moment où il faut remplacer les garnitures dont la durée a été, d'ailleurs, considérablement accrue. L'idéal serait un véhicule, voiture, motocycle ou camion qui fonctionnerait par exemple cent mille kilomètres ou plus sans aucun autre soin que faire le plein d'essence, d'huile et éventuellement, de liquide de refroidissement. On y parviendra sans aucun doute. Et cette tendance déjà très sensible sur les voitures de luxe gagnera peu à peu les voitures populaires et les motocycles.

Il semble que le progrès purement mécanique soit pour le moment en arrêt et toutes les recherches semblent s'orienter vers des moyens propres à assurer une plus grande facilité de conduite ; mais les applications généralisées de l'automatisme sur nos machines ne risquent-elles pas de contrarier les aspirations de certains pilotes qui, en véritables passionnés préfèrent commander à leur matériel, car il est vrai, dans une certaine mesure, qu'aucune mécanique, si perfectionnée soit-elle, ne peut remplacer le cerveau qui lui communique ses directives.

◆ TOURISTES EN ITALIE

Du fait du grand nombre de pèlerins venus en Italie à l'occasion de l'Année Sainte, l'affluence des touristes étrangers en Italie n'a fait que croître jusqu'à présent.

En 1948, 1.590.033 touristes étaient venus visiter l'Italie et ce chiffre avait plus que doublé en 49, puisqu'on en avait compté 3.401.662. Pour le 1^{er} semestre 1950, on dénombra 1.709.496 entrées contre 1.272.028 pendant la même période en 1949.

◆ PETROLE EN IRAK

Depuis quelques temps la production pétrolière en Irak croît dans de grandes proportions ; elle pourra encore augmenter lorsque le pétrole, au lieu d'être acheminé par le canal de Suez, arrivera directement aux ports de la Méditerranée Orientale comme le prévoient les accords conclus et devant entrer en vigueur à partir de 1952. La production de l'Irak est actuellement de 5 millions de tonnes, mais on peut dès maintenant prévoir qu'elle atteindra assez prochainement 13 millions et un peu plus tard les 20 millions de tonnes par an.

◆ RESURRECTION D'HISPANO ?

On annonce officiellement d'Amsterdam qu'à la suite des accords intervenus entre le gouvernement Hollandais et le Groupe Automobile « Hispano Suiza », une grande usine va être construite dans les environs d'Amsterdam pour la fabrication d'automobiles destinées au marché Hollandais. Cette firme conclura à son tour des accords financiers avec les industries textiles et chimiques hollandaises pour la fabrication des tissus et vernis nécessaires au fonctionnement de la nouvelle chaîne.

◆ RECORD DU MONDE

La Fédération Motocycliste Internationale a été informée tout récemment d'un nouveau record du monde dans la catégorie A, classe 1000 cmc.

Date : 11 septembre 1950.

Lieu : Bonneville Salt Beds, Utah (USA).

Conducteur : Rowland Free (ACU Licence numéro 50-2081).
Motocyclette : Vincent Black Lightning 999,5 cmc.

Record : 10 kms en 2' 24", soit 250 kmh. ; et 10 miles en 3' 34", soit 248 kmh.

Informations

Absent du Salon, Scootavia n'en sort pas moins un nouveau modèle équipé d'un moteur A. M. C. 175 cc. à culbuteurs.

◆ LES VELOS BOURDONNANTS

La presse hollandaise a ouvert ces derniers temps ses colonnes à une polémique d'un nouveau genre : les vélomoteurs (vélos bourdonnants dans le langage populaire du pays des tulipes) doivent-ils rouler sur la chaussée avec les voitures ou sur les pistes réservées aux cycles ? La réussite du cyclomoteur est certaine en Hollande et leur nombre augmente de façon très sensible (environ dix mille unités par mois). La population néerlandaise (dix millions) utilise quatre millions et demi de bicyclettes et il faudra encore bien du temps avant que les cyclomoteuristes aient supplanté les cyclistes, mais d'ici là le problème reste confus dans sa résolution. D'un côté les automobilistes refusent de partager « leurs » routes avec les cyclomoteuristes, alléguant qu'ils paient pour entretenir des pistes cyclables, afin que les cyclistes avec ou sans moteur y demeurent ; de plus les automobilistes prétendent que ne pouvant distinguer s'ils ont affaire à un cycliste ou à un cyclomoteur, cela pourrait être cause de confusion, surtout aux carrefours.

D'autre part, les cyclistes feraient-ils bon accueil à leurs demi-frères ? Il n'en est rien, les « pédaleurs » arguant que la vitesse atteinte par les B.M.A. est trop élevée pour les pistes cyclables, d'ailleurs assez étroites...

Voici donc une catégorie d'usagers pris entre des intérêts divergents.

◆ 33^e SALON DE TURIN

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

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

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

UN NUMERO SPECIAL

sera consacré la semaine prochaine (n° 1006 du 11 novembre) aux CYCLOMOTEURS dont nous n'avons pas pu parler suffisamment au moment du Salon, par suite de l'abondance des matières.

◆ RALLYE DE LA F.M.S. A LAUSANNE

Les motocyclistes suisses se retrouvèrent à Lausanne à l'occasion du Comptoir Suisse, en leur rallye national. Plus de 2.500 membres de la F.M.S. étaient en route ces deux jours pour rejoindre le lieu de rassemblement. Des prix intéressants attendaient les futurs gagnants, et chacun tâchait de rentrer chez soi avec une des plaquettes, coupes, ou statuettes.

Le Palais de Rumine, sur la place de la Riponne, fut certainement très étonné de voir cette mer de machines à ses pieds, et sa quiétude quelque peu troublée par le ronflement de tant de moteurs. Dans cet immense parc, voisinaient des motos venues de St-Gall, de Berne, de Bâle, etc., et un vieux modèle style « 1900 » avec une dernière Matchless. Certains clubs étaient costumés, tel ce groupe d'Ebnat (Suisse orientale) en costumes du pays, avec cloches de vache et orchestre champêtre.

La grande surprise de la journée fut l'arrivée de M. Bruno Berton, venu de Rome en char romain tracté par trois motos Guzzi. M. Berton était en costume romain et avait fière allure. Son parcours fut Rome-Milan-Domodossola, Villeneuve-Lausanne, soit 800 kms.

Au milieu de l'après-midi eut lieu la distribution des prix :

Le M.C. Condor a gagné le challenge M. Haecker pour le plus grand nombre de points, le premier prix catégorie B et le prix Condor. Thoune gagna le challenge Intercommercial pour le plus grand nombre de participants, soit 236. La surprise fut grande pour tout le monde, mais en particulier pour les distributeurs des prix, lorsqu'on vit arriver, se dandinant, un superbe ours pour toucher, et ce challenge, et le premier prix cat. E. Le M.C. Vevey cumula aussi les prix, et les challenges B. Santini prirent la di-

rection des clubs de Ponte-Tresa (Tessin) et du M.C. Guzzi (Genève).

Après cette distribution, le Rallye se disloqua, et les moteurs furent remis en marche, chacun étant satisfait de cette splendide journée, dont la réussite est due au Moto-Club Vaudois, sous l'expertise direction de M. Robert Bellorini, de MM. Michel Tavernier, président de la CSN, E. Moebus, commissaire technique national. Merci, et à l'année prochaine !

M. SAUVAIN

◆ L'AUTOMOBILE EN AUSTRALIE

Il ressort de statistiques récentes qu'un salarié sur six en Australie travaille directement pour l'industrie automobile.

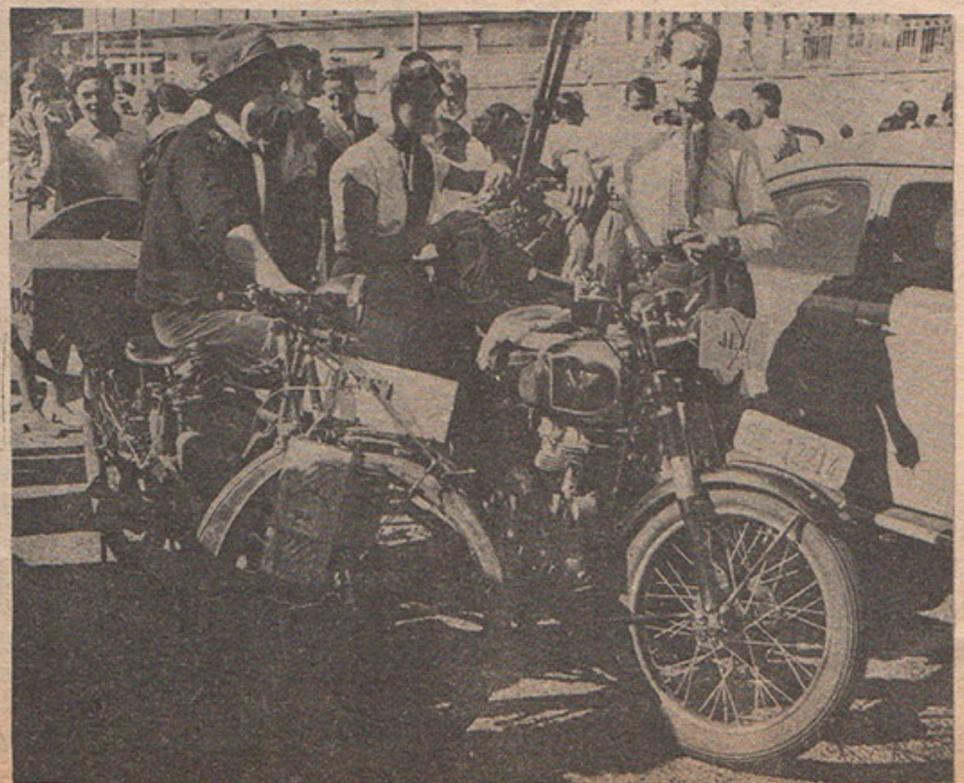
La production australienne de pièces détachées, accessoires et matériel de garage s'est assurée d'intéressants débouchés en Afrique du Sud, Nouvelle Zélande, Ceylan, aux Indes et en Malaisie.

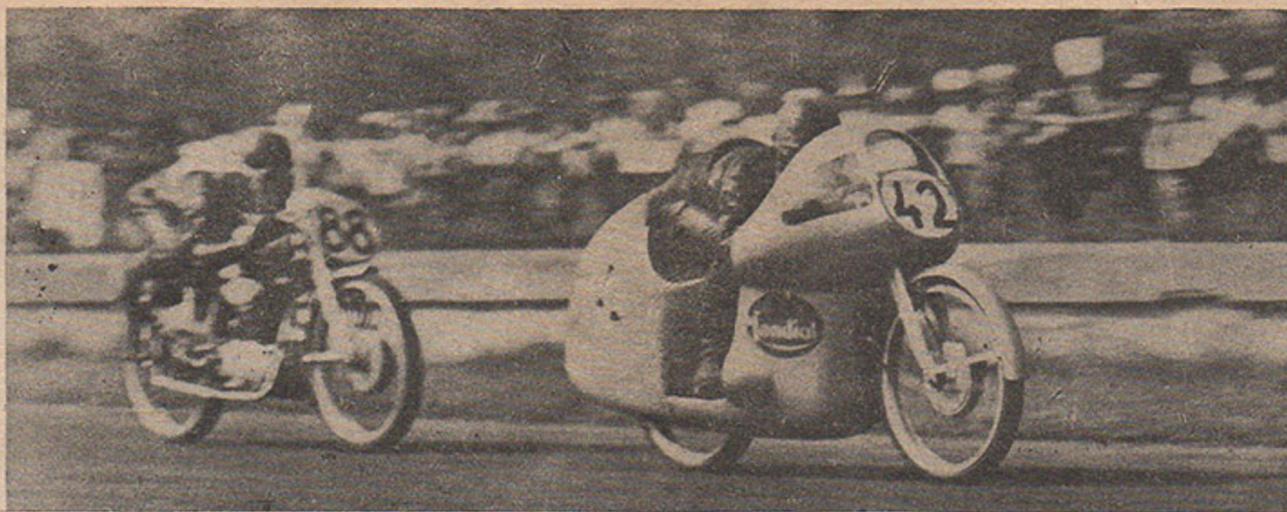
◆ UNE INDUSTRIE QUI RAPORTE

Suivant une estimation de la Chambre des Industries automobiles de Victoria (Australie), les transports routiers en Australie rapportent actuellement 40 millions de livres par an au Gouvernement fédéral, ainsi qu'aux gouvernements des Etats respectifs.

D'autre part, les droits d'entrée sur les importations de voitures, pneumatiques et pièces détachées se sont élevés à 5 millions de livres pour l'année 1949. Enfin, les taxes sur les transactions ont rapporté 8 millions de livres au Trésor pour l'industrie automobile seulement.

Ci-dessous : au Rallye de Lausanne toutes les époques voisinaient depuis le char romain (tiré par des Guzzi) jusqu'à la twin la plus moderne.





L'AVENIR DU CARENAGE

Nous ne voulons pas nous étendre ici sur la définition du terme « aérodynamisme », ni même en faire l'histoire. « Aérodynamisme » est en effet devenu un mot tout à fait courant (pour ne pas dire trop courant). Car, contrairement à ce qu'imaginent de nombreux profanes et même bon nombre d'auteurs de catalogues consacrés à l'automobile — n'est pas nécessairement aérodynamique tout ce qui est « rond ».

Par contre on est bien obligé de reconnaître que l'aérodynamisme est un bien

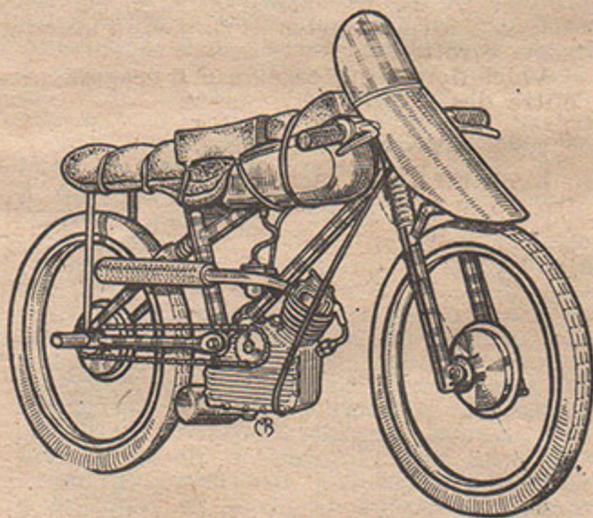
La moto de course actuelle, au contraire, présente à peu près les mêmes caractéristiques du point de vue aérodynamique que celle de 1930. Tout, depuis lors, a été amélioré et perfectionné sur nos motos ; taux de compression plus élevés, ailettes de refroidissement de plus grandes et plus abondantes dimensions, métaux légers, roulements, sélecteurs au pied, fourches télescopiques, carburateurs spéciaux, soupapes refroidies, etc... Un élément, un seul, est resté identique à lui-même, à savoir : la résistance à l'air.

Certes, déjà avant guerre on avait entrepris de caréner quelques machines spéciales — nous pensons à la B.M.W. des records du monde et à la fameuse D.K.W. sur laquelle se distingua Walfried Winkler (remarquons que primitivement son carénage était bien moins poussé qu'il ne le fut par la suite). Cependant en matière de compétition normale pratiquée sur route, le carénage restait lettre morte. Or malgré tout, voici fort longtemps, nos

Monza, exemple typique de circuit rapide, voit régulièrement des tentatives de carénage qui se justifient pleinement. Un des procédés les plus courants est l'utilisation d'une roue arrière flasquée par 2 disques d'aluminium et qui réduit considérablement les tourbillons à l'arrière. Une Gilera 4 cylindres intégralement carénée devait même prendre le départ aux mains de Bandirola, pour le G.P. des Nations.

En 125 par contre, la Mondial de Leonlagna la course avec une carrosserie intégrale, mais le gain obtenu dans les lignes droites où cette machine atteignait les 145 kmh. était annulé par une difficulté à virer dans les courbes serrées.

D'autre part il est un signe qui ne trompe pas, c'est qu'il faut désormais gagner les courses autrement qu'en augmentant les chevaux ; par une meilleure tenue de route et une meilleure pénétration. Regardons les nouvelles Norton ou

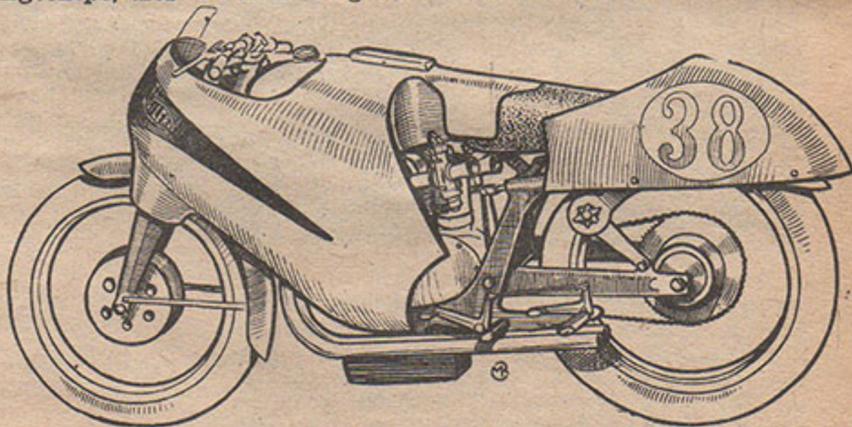


commun appartenant en propre aux constructeurs d'automobiles, particulièrement ceux qui s'occupent de voitures de course.

On a donc donné progressivement aux automobiles des lignes aérodynamiques de plus en plus parfaites, et cela, non plus aux voitures de course exclusivement, mais encore aux voitures de tourisme. L'amélioration de rendement qui en a résulté a été extrêmement intéressante et les formes extérieures d'une voiture de course de 1930 auraient bien du mal à nous plaire aujourd'hui.

Dès que l'on atteint certaines vitesses, une meilleure forme de pénétration est nécessaire : (à gauche), l'avant caréné du Cucciolo 50 cc. de Tamarozzi, et la 500 Gilera de Bandirola à Monza.

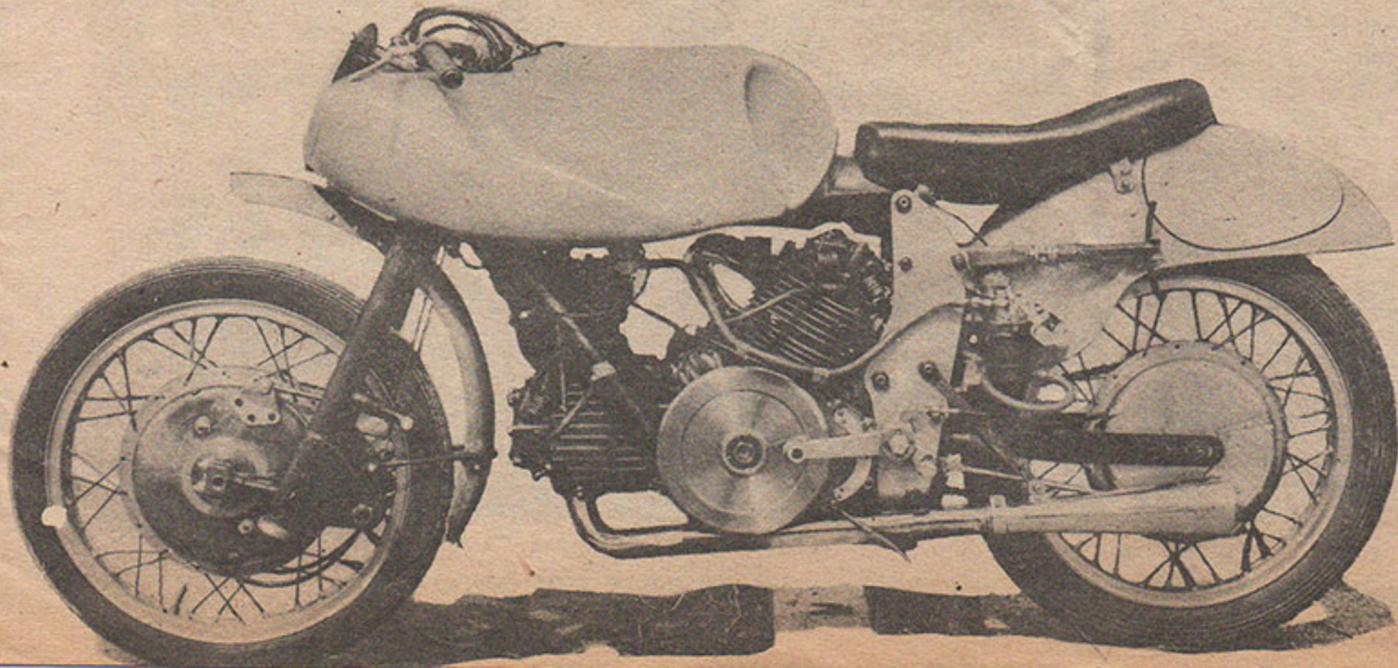
machines de course roulent à des vitesses où la moindre amélioration du coefficient de forme procurerait des avantages certains ; bien plus, à l'heure présente, beaucoup de circuits possèdent d'excellentes pistes en ligne droite permettant de soutenir de grandes vitesses.



Guzzi : plaques très légèrement arrondies (le réglage!) profilant la tête de fourche, réservoirs échancrés pour les genoux et même les bras (Guzzi 500 bicylindre, AJS Porc Epic), garde-boue arrière prolongeant la selle et enfermant la partie supérieure de la roue.

Quand aux machines de records, elles sont désormais inconcevables sans carénage intégral. La B.M.W. de Henne a toujours son record, bien qu'elle disposât de moins de 85 CV et le Lambretta des derniers records à Montlhéry possédait une carrosserie absolument fermée. C'est là, du reste, ce qui lui a permis de rouler à 145 kmh. au tour sur la piste de Montlhéry avec 10 ou 11 CV, alors qu'il faut au moins 500 cmc. et 30 chevaux à une machine de tourisme pour atteindre cette vitesse pilote à plat. Un autre signe des temps : Guzzi a jugé utile d'installer une soufflerie dans ses usi-

Ci-contre : la 500 bicylindre Guzzi de Lorenzetti permet une meilleure position, réservoir échancré pour les bras et les genoux, tête de fourche enclose, etc..



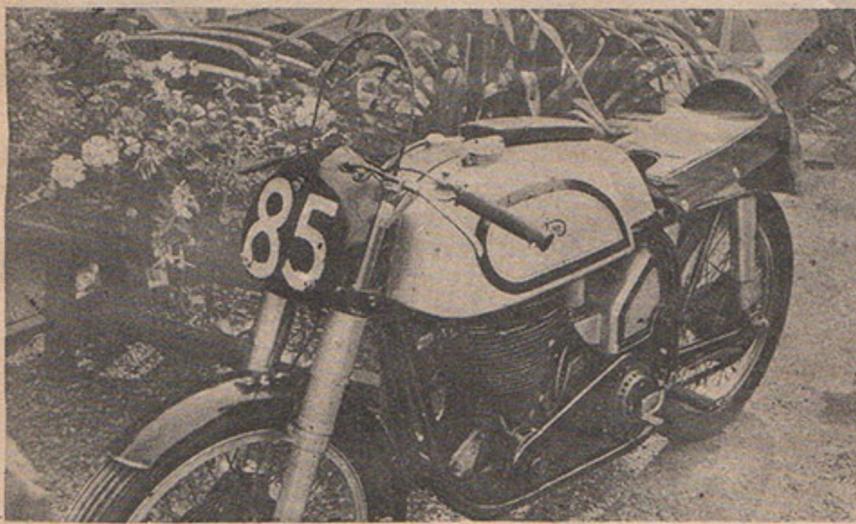
nes, ce qui est assurément le résultat de nombreuses réflexions sur le sujet.

Même le carénage à l'arrière, dont fit usage à titre d'essai l'an passé un coureur tel que Helmut Hutten sur sa Triumph twin (et qui fit sourire bien à tort quelques-uns) fut peu apprécié et ne fit pas école, comme il l'aurait mérité. Ici nous devons concéder, il est vrai, qu'un carénage arrière donne d'une façon générale des résultats moins bons qu'à l'avant. Il faut déjà que ce carénage se prolonge loin à l'arrière, si l'on veut guider efficacement les filets d'air ; de grandes surfaces deviennent alors nécessaires et on y perd beaucoup de stabilité latérale.

Depuis les essais de Kamm et Everling, nous savons avec certitude que c'est d'abord à l'avant que nous devons porter nos efforts.

La condition première que réclamait Jara, à savoir que le courant d'air doit être guidé à l'arrière de manière à supprimer toute espèce de tourbillon, n'a pas toujours été vérifiée dans la pratique, bien au contraire, c'est la loi « de la plus petite section de décollement » qui prime. C'est suivant ce principe que fut carrossée la deuxième B.M.W. de sport des mille miles (la voiture Luranis).

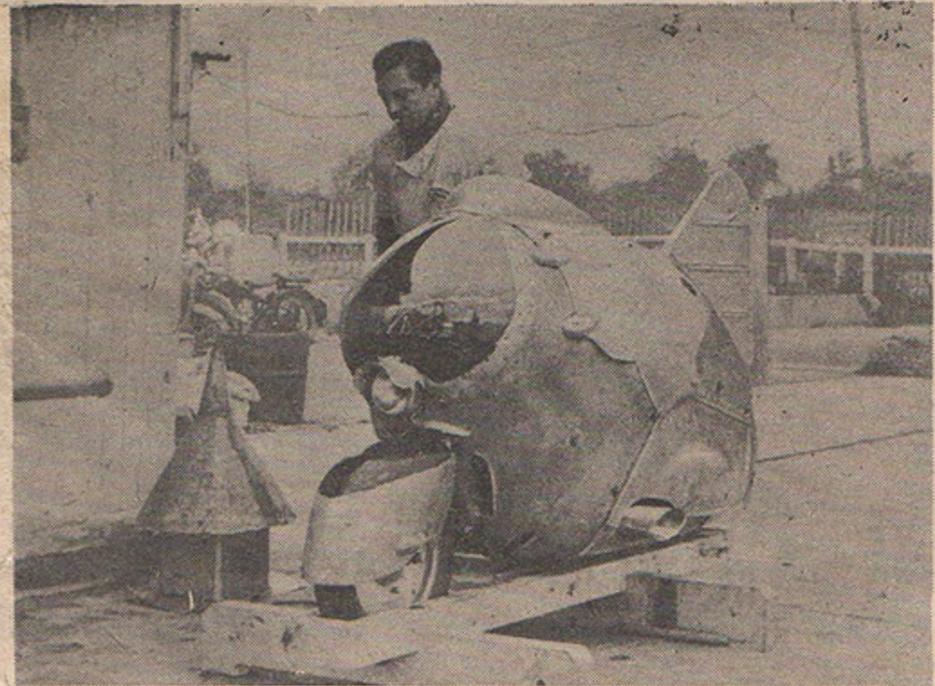
Or, il y a relativement peu de temps s'est produit un événement tout à fait remarquable (dans son genre peut-être aussi important que l'apparition du premier sélecteur au pied ou de la première suspension arrière en course) : A.J.S. équipait une de ses machines d'un semblant de carénage à l'avant, cependant que l'arrière n'était pas négligé pour autant.



N'oublions pas que Frennd s'est permis de gagner une course dans ces conditions ; l'explication et aussi la valeur de cette victoire ne laissent subsister aucun doute, si l'on songe qu'elle fut acquise grâce à un meilleur temps de quelques dixièmes de seconde.

Par la suite, ce revêtement fut utilisé sur des circuits sensiblement plus rapides, mais malgré tout non comparables à ceux de Hockenheim et du Grenzlandring en Allemagne. MM. Fraukenberg et Swarz, collaborateurs de notre confrère « Das Motorrad », vivement intéressés par ces résultats, entreprirent eux aussi d'équiper leur machine de la même manière. Ce carénage, outre qu'il était plus large à l'avant de quelques centimètres par rapport à celui de l'A.J.S., présentait à sa partie supérieure une légère courbure (soit dit en passant, il ne faudrait pas sous-estimer les difficultés qu'on rencontre quand on veut emboutir et souder l'aluminium, surtout quand il s'agit de confectionner des formes ayant des propriétés vraiment aérodynamiques. Nous conseillons même pour ce genre de travail d'avoir recours à un professionnel qualifié). Que le carénage procure un gain de vitesse très net, la chose n'est plus discutable. Aussi voyons-nous en 1939 Huber et Sawaetski faire au « Forschungsinstitut » de Stuttgart des essais méthodiques sur la résistance de l'air avec une B.M.W. R 51 et une N.S.U. 500 OSL. Les différents types de carénage

Les étonnantes vitesses atteintes avec des toutes petites cylindrées (près de 150 pour les scooters italiens 125 cmc. et 120 pour la Guzzi 75) n'ont été rendues possibles que grâce à un carénage étudié en soufflerie qui permet une utilisation optimale du faible nombre de chevaux disponibles. A droite le dernier Lambretta des records.

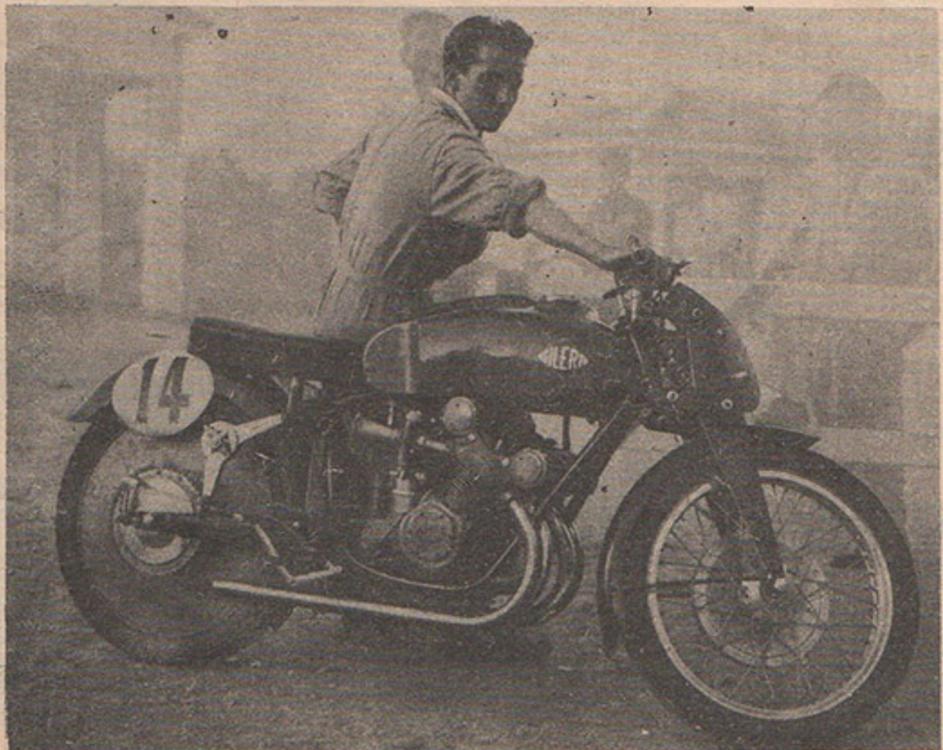


sont étudiés au tunnel quant à leur comportement et leurs propriétés respectives. Ces travaux pleins d'enseignement ont conduit à une abondante et très précieuse documentation où ont puisé de nombreux techniciens et chercheurs. En résumé on peut dire qu'un bon carénage procure d'une façon certaine un gain de vitesse de 3 à 6 kmh. à des vitesses comprises entre 140 et 170 kmh. Si ce gain peut paraître assez faible, il

La nouvelle 500 cmc. Norton (à gauche) est l'exemple parfait de la machine classique, mais que l'on commence à améliorer au point de vue pénétration : plaque recourbée, carénant la tête de fourche, réservoir arrondi, garde-boue arrière prolongeant le pilote à plat.

n'en reste pas moins qu'il est souvent à même d'apporter une décision en course et qu'il est d'autant plus précieux, qu'à l'heure actuelle la plupart des moteurs

A Monza, où l'on peut atteindre des vitesses élevées, l'emploi d'une roue arrière flasquée (sur une Gilera, à droite) permet d'éviter les tourbillons à l'arrière de la machine. Il en résulte une vitesse accrue. Des carénages intégraux ont également fait leur apparition mais augmentent le poids.



ont une puissance spécifique à peu près équivalente. Des objections se sont déjà faites jour, suivant lesquelles l'emploi de tels dispositifs pourrait éventuellement être interdit par les règlements sportifs. Pourtant l'exemple d'A.J.S. devrait suffire à démontrer qu'ils sont bien reconnus par les règlements internationaux. Encore quelques précisions : un revêtement quelconque ne peut être prohibé que pour autant qu'il constitue un danger pour les autres concurrents. Or, on pourrait plutôt prouver qu'un carénage, loin de constituer un danger, supprime automatiquement toutes les parties qui dépassent. Reste encore la question du numéro à l'avant ; le règlement précise qu'il est interdit d'essayer par quelque moyen que ce soit de réduire sa résistance à l'air.

Le problème trouve alors sa solution immédiate : le carénage n'ayant rien à voir avec le numéro de course, l'emplacement de ce numéro ne peut plus prêter à difficultés. Pour être tout à fait régulier, on pourrait même au besoin peindre ce numéro sur un disque que l'on fixerait ensuite au revêtement. Mentionnons encore un autre avantage, qui lui aussi est loin d'être négligeable : les yeux du pilote sont à l'abri du vent et la fatigue s'en trouve considérablement diminuée. On a un peu l'impression de se trouver dans une conduite intérieure. Evidemment, par temps de pluie, la visibilité à travers le pare-brise devient assez mauvaise, mais guère plus, toutes proportions gardées, qu'avec des lunettes. Nul doute que les courses à venir ne nous montrent d'autres essais dans ce sens.

Une matière aux
infinies possibilités

Le Caoutchouc

Les emplois du caoutchouc ne cessent de se multiplier surtout depuis que nous avons une gamme très étendue de produits synthétiques que ne désagrègent pas les hydrocarbures qu'ils soient carburants ou lubrifiants. La création par une puissante société d'une fourche télescopique à l'avant et d'une fourche oscillante à l'arrière, toutes deux utilisant des éléments de caoutchouc travaillant à la compression a fait, c'est le cas de le dire, rebondir la question. Et les anneaux Neimann connaissent eux aussi, un succès considérable. Sur un nombre croissant de machines légères nous voyons apparaître des bagues travaillant à la torsion. On constate, dans la construction automobile elle-même, un emploi de plus en plus étendu du caoutchouc, non seulement pour la fixation semi-flotante du moteur sur le châssis ou la caisse-poutre, mais pour la suspension elle-même. Quand une marque comme Isotta Fraschini emploie le caoutchouc, on peut être sûr qu'elle ne l'a pas fait sans raisons sérieuses.

Les ressorts à lames cèdent peu à peu la place aux ressorts hélicoïdaux

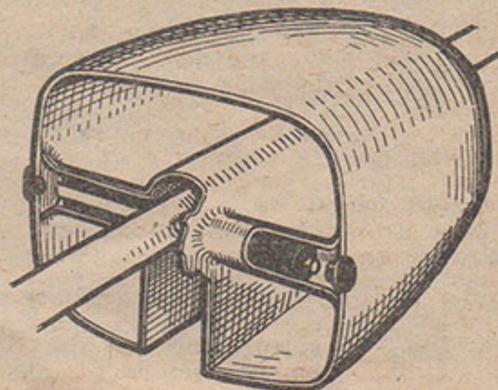
a fait l'objet d'études scientifiques et présente une grande variété de caractéristiques qui donnent à l'ingénieur la possibilité de faire un choix judicieux selon le type de la suspension choisie (et pour une multitude d'autres emplois), il n'est nullement exclu en particulier que nos réservoirs soient doublés de caoutchouc synthétique.

Mais limitons-nous à la suspension. Le premier avantage du caoutchouc, c'est qu'à poids égal il emmagasine une quantité d'énergie beaucoup plus grande que les ressorts métalliques. Et c'est là une qualité très précieuse alors qu'on s'efforce d'alléger les machines. Le gain est considérable puisqu'un kilo de caoutchouc absorbera autant d'énergie mécanique que huit kilos de ressorts à lames.

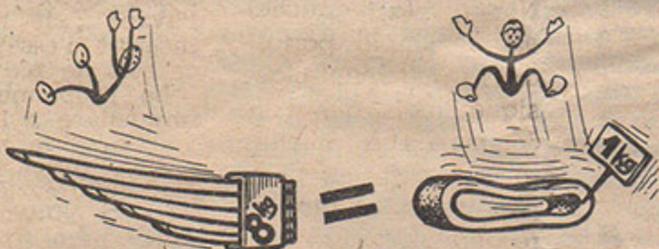
Second avantage : le caoutchouc absorbe cette énergie par suite de son travail moléculaire interne, à telle enseigne qu'on peut se dispenser d'amortisseurs qui augmentent le poids et le prix.

Le caoutchouc peut être utilisé de trois manières : compression, traction (et c'est la solution la plus séduisante), à la torsion ou au cisaillement.

en caoutchouc. Mais ce n'est pas tout. Il y a belle lurette que nous trouvons des amortisseurs de transmission à blocs de caoutchouc soit dans le moyeu, soit dans l'embrayage. Un guidon monté sur une bague de caout-



Parmi ses emplois, le caoutchouc est connu pour sa faculté d'absorption des vibrations : réservoirs et guidons sont ainsi tenus éloignés des vibrations néfastes et désagréables.



Ci-dessus : pour amortir un choc de même force, 1 kilo de caoutchouc suffit alors qu'il faut 8 kilos de ressorts à lames. Ci-contre : le caoutchouc travaillant à la compression : suspension AR. Dunlop.

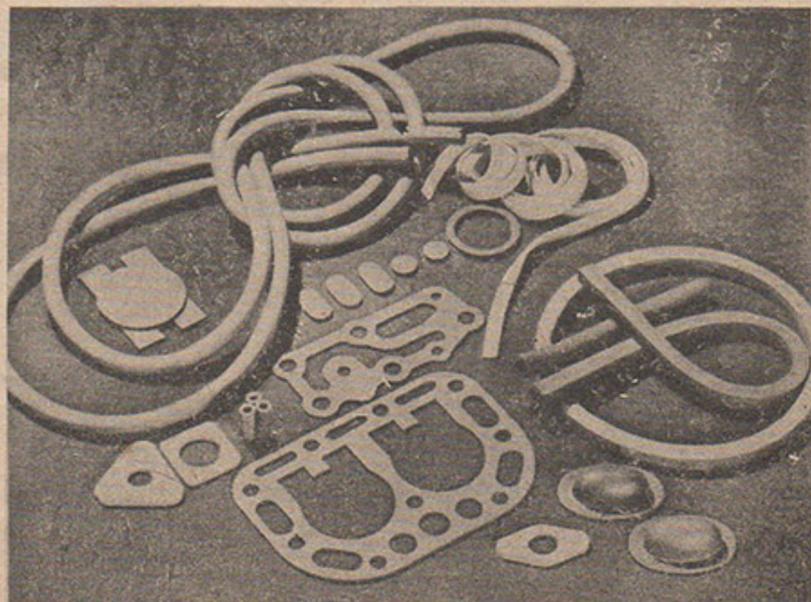
Nous verrons sans doute, surtout sur les machines légères se multiplier l'emploi de fourches arrières oscillantes montées sur une charnière garnie de caoutchouc. C'est probablement le système le plus léger et le plus économique. Dans les anneaux Neimann qui travaillent à la traction, on a très ingénieusement utilisé le frottement des anneaux pour réaliser un système amortisseur.

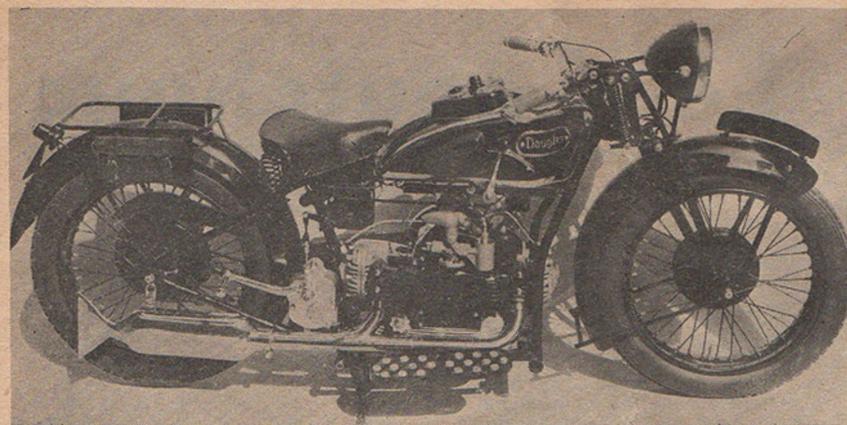
On peut donc envisager un emploi de plus en plus étendu des suspensions

chouc absorbe les vibrations. Et on voit peu à peu la selle remplacée par des coussins en caoutchouc mousse ou en caoutchouc alvéolé. Moteurs et boîtes peuvent être montés sur caoutchouc. Les tuyaux en durite remplacent ceux en cuivre et de plus en plus, surtout sur les machines de course, la liaison entre la cuve et le corps de carburateur et même entre celui-ci et le moteur est réalisée par des éléments de caoutchouc. Tous les joints qui ne sont pas exposés à la chaleur peuvent être en caoutchouc synthétique. Et comme nous le disions, un réservoir intérieurement revêtu de caoutchouc, supprimera les risques de corrosion.

et aux barres de torsion. Les résultats sont excellents, bien qu'il ne faille pas condamner systématiquement les ressorts à lames. Qu'on puisse réaliser d'excellentes suspensions avec des ressorts métalliques n'est pas douteux. Le problème essentiel reste celui des amortisseurs. Mais ce sont là des questions qui nécessiteraient un long développement et nous voudrions simplement indiquer ici pourquoi on a très nettement l'impression que le caoutchouc sera de plus en plus largement utilisé surtout depuis que l'industrie produit des gommes insensibles aux hydrocarbures et ne séchant pas. Un autre facteur, c'est qu'on peut réaliser une soudure parfaite entre les gommes et les métaux. Aussi le caoutchouc peut-il désormais, se prêter à d'innombrables combinaisons. Il

A droite : le caoutchouc synthétique ouvre également une nouvelle ère dans toutes les branches de la technique ; ici : raccords souples, joints de toutes espèces, supports, etc... en caoutchouc synthétique anglais.





La mode est au twin notamment depuis que l'Angleterre a lancé sur le marché le « Vertical-Twin ». On a presque oublié que « twin » était l'ancienne désignation anglaise pour le moteur bicylindre proprement dit, une désignation par conséquent aussi vieille que la construction motocycliste elle-même. Jadis déjà, le « Flat-twin » moteur à deux cylindres opposés, appelé aussi « Boxer », joua un rôle en vue. Douglas, ancienne marque anglaise de motocyclettes, adopta cette remarquable formule de construction dès 1907 (!) : 43 ans d'expérience dans la construction des moteurs à deux cylindres opposés horizontalement c'est quelque chose ! Et vous souvenez-vous de la pureté de ligne de ces premières Douglas, de leur facilité de conduite et de leur douceur de marche ? Dès le début, ce furent des 350 cmc. C'est la seconde particularité de Douglas ; le soin infatigable qu'elle apporta au développement du moteur 350 cmc. bicylindre ! Il faut admirer à la fois sa ténacité et son expérience. En 1912 déjà, une Douglas remporta la victoire au T.T. junior, puis, en 1923, dans les seniors et les sidecars. Depuis lors, la marque connut une série ininterrompue de succès que lui valut notamment sa 600 cmc., mue aussi par un moteur à deux cylindres opposés, disposés longitudinalement dans le cadre. Parce qu'il n'y avait plus de place pour la boîte de vitesses, on avait disposé cette dernière au-dessus du cylindre arrière ; on y trouvait un avantage en ce sens que les cylindres et, par conséquent, le moteur tout entier, étaient placés extrêmement bas dans le cadre. Et l'on fit cette constatation sur toutes les machines Douglas d'alors : elles rampaient littéralement sur le sol et le tube supérieur du cadre lui-même s'inclinait vers le bas d'une manière caractéristique.

Mais si le moteur à deux cylindres opposés tourne déjà avec un silence de fonctionnement qui enthousiasme, Douglas y ajoutait quelque chose de plus : le grand volant extérieur. On construisait donc ce moteur « Twin » disposé longitudinalement dans le cadre avec un volant extérieur, parce que l'on voulait garder le carter du vilebrequin aussi petit que possible. De cette manière, les volants extérieurs n'étaient plus limités dans leurs dimensions par la grandeur du carter et pouvaient présenter un diamètre

aussi grand que désiré jusqu'à concurrence de la garde au sol. De grands volants assurent une marche plus douce et plus régulière du moteur. Et s'il s'agit déjà d'un bicylindre, mieux encore d'un deux cylindres opposés, vous roulez dès lors littéralement « comme dans un fauteuil ». Ce fut d'ailleurs la raison pour laquelle cette formule de construction fut par la suite imitée dans le monde entier. En Angleterre, par Coventry-Victor, en Allemagne, déjà en 1913, par D-Rad (qui s'appelait alors encore « Star », puis par Victoria, Mary, etc...).

Cependant, le « Flat-twin », c'est à-dire le moteur à deux cylindres opposés, présentait une autre particularité : on pouvait aussi le disposer transversalement dans le cadre. C'est ce que fit tout d'abord, en 1914 en Angleterre, la marque A.B.C. dont le célèbre constructeur Bradshaw vanta déjà ! - le refroidissement par l'huile et la boîte à 4 vitesses. Cette machine anglaise A.B.C. fut en quelque sorte l'ancêtre de la B.M.W. allemande. On s'en rend compte très clairement en considérant les premières B.M.W. de 1923 qui, tout comme aussi le moteur Victoria, avaient leurs ailettes de refroidissement disposées longitudinalement par rapport à l'axe du cylindre. Ce ne fut que la « première B.M.W. de course », la célèbre R. 37, qui rompit avec cette tradition et qui disposa désormais ses ailettes de refroidissement transversalement.

Pourquoi avoir abandonné la disposition longitudinale dans le cadre du moteur à deux cylindres opposés ? Pourquoi Douglas, fabrique pleine d'expérience, reprend-elle la solution de l'ancienne machine anglaise A.B.C. ? Et cette solution sous sa forme originale, c'est-à-dire avec transmission par chaîne ? Car la motocyclette A.B.C. possédait, tout comme aujourd'hui Douglas, un renvoi à angle droit, afin de permettre la transmission par l'intermédiaire de pignons coniques, du mouvement du vilebrequin à la roue arrière, laquelle forme avec ce dernier un angle de 90 degrés.

Mais pourquoi pas une transmission à cardan, analogue à celle de la B.M.W. ? Ce sont là bien des questions à la fois, qu'on repose toujours ; Essayons d'y répondre, aussi bien que possible.

Le point faible du moteur à deux cylindres opposés, disposés longitudinalement dans le sens de la marche

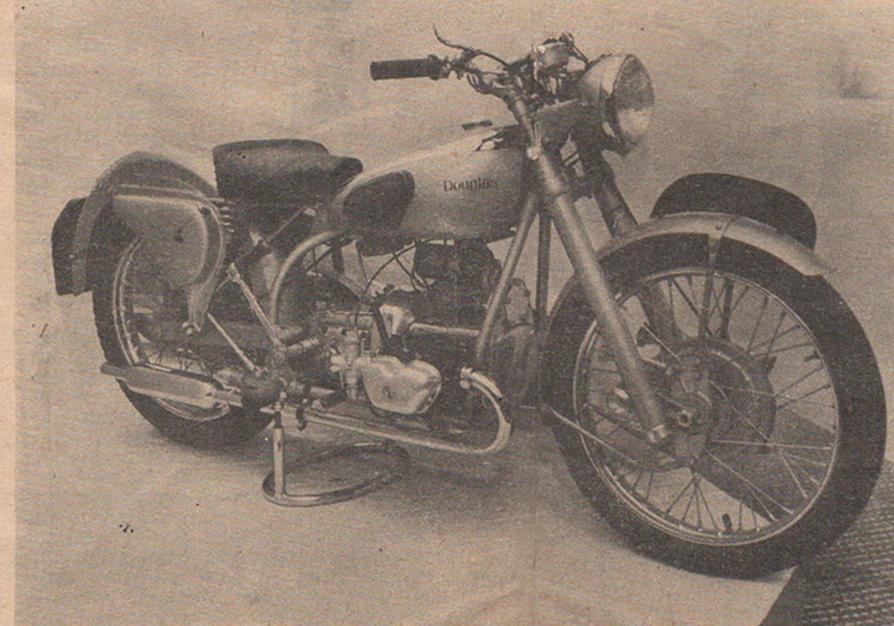
Les premiers modèles de chez Douglas possédaient déjà le flat-twin, mais disposé longitudinalement dans le cadre. Le modèle représenté ci-contre date des années 1928-30 et possède déjà la boîte de vitesses devant la roue arrière ; les premiers modèles avaient la boîte au dessus du cylindre arrière étant donné l'encombrement en longueur du moteur.

Une magnifique réalisation britannique

LA 350 DOUGLAS

était le « fameux refroidissement du cylindre arrière ». Vous pouvez vous représenter cela facilement : ce cylindre arrière, placé dans le prolongement du cylindre avant, était insuffisamment refroidi. Au début de la construction motocycliste, c'était un grave défaut. Aujourd'hui, et déjà dès 1930, c'est-à-dire dès que l'on disposa de matières premières meilleures pour la fabrication des cylindres, la question perdit de son importance.

En 1950, Douglas fabrique 5 modèles tous de 350 cmc. parmi lesquels on remarque particulièrement les « 80 plus » et « 90 plus ». Ces deux machines qui sont construites en série sont l'objet de soins les plus attentifs. Chacune d'elle est finie et

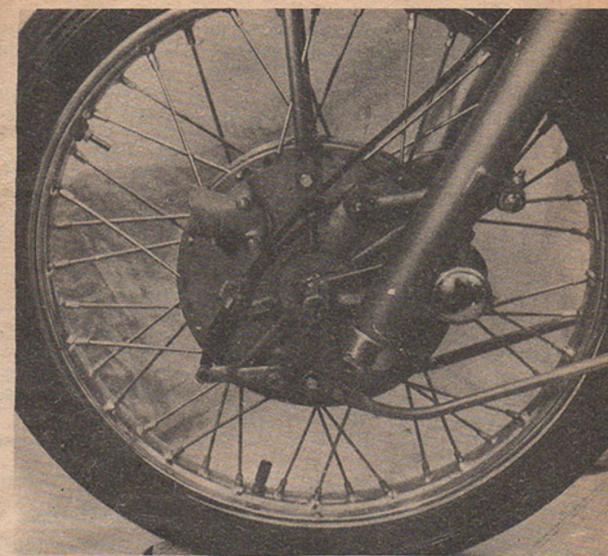


Ci-contre : la « plus 80 » exposée au Salon de Paris, avec la nouvelle culasse aux ailettes très agrandies. Les sacoches arrière en tôle formant supports de repose-pieds sont également d'un nouveau dessin. Nouveauté également, les plaques de dural qui soutiennent les tiges de garde-boue et les biellettes supérieures du système de suspension à la hauteur de l'axe avant.

même vendue avec une fiche de banc d'essai. La « 80 plus » avec un taux de compression de 7,25 à 1 développe 25 CV. La « 90 plus » fournit 28 CV (taux de compression 8,25 à 1). On peut dire que les moteurs de ces deux machines sont parfaitement identiques, les seules différences résidant dans les taux de compression et certains détails d'importance secondaire.

Les culasses, sur lesquelles sont montées obliquement les bougies, sont en métal léger et particulièrement soignées du point de vue refroidissement. Les soupapes inclinées et commandées par tiges et poussoirs forment

Machines rapides, les Douglas sont équipées d'un freinage puissant indispensable aux vitesses qu'elles atteignent (150 kmh. environ). A noter : la fourche à balancier genre Guzzi, la patte d'ancrage du frein qui forme parallélogramme déformable avec la biellette de suspension, ainsi que l'écope forçant l'air de refroidissement ; enfin les généreuses dimensions du tambour.



rière, il est monté sur double roulement à billes. Quant aux biellettes, elles sont montées sur doubles roulements à aiguilles. Les pistons, en métal léger eux-aussi, portent deux segments d'étanchéité et un racleur. Chaque cylindre possède son carburateur propre, l'arrivée d'air se faisant, du moins sur la « 80 plus », à partir d'un filtre à air commun. La boîte à quatre vitesses fait bloc avec le moteur ; elle est équipée d'un sélecteur au pied particulièrement bien étudié. L'arbre principal de transmission enfin est relié au vilebrequin par l'intermédiaire d'un pignon conique (et aussi, n'oublions pas de le mentionner, d'un amortisseur), pignon conique qui renvoie le mouvement à la roue arrière à transmission par chaîne.

Le moteur 350 cmc. à deux cylindres opposés se trouva ainsi placé transversalement dans le cadre, après trente ans d'expérience dans la position longitudinale. A remarquer que le moteur est toujours demeuré un 350 cmc. Toutefois, et bien entendu, le volant - toujours aussi grand - devait être incorporé dans le carter du vilebrequin, avec l'embrayage. Ce ne fut pas si simple, B.M.W. en sait quelque chose ! Avec ses 25 CV. dans son exécution normale et ses 28 CV en exécution sport, le moteur n'est nullement si « inoffensif », malgré la souplesse de son fonctionnement et de son accélération. Cette dernière notamment, est une question de finesse sur un 350 cmc. comprenant deux cylindres commandés par soupapes en tête. Alésage et course sont presque égaux : 60,8 x 60 mm., le taux de compression n'est en tous cas pas inférieur à 7,25 à 1. Au régime de 6.000 t.-m., il s'agit d'un véritable banc d'essai pour les bougies. Les « Lodge H 14 » tiennent. Les deux carburateurs Amal doivent, tout comme les bougies, être convenablement réglés et adaptés au mode de marche. Le graissage est riche, peut-être trop riche. Le réservoir d'huile, d'une capacité de 2,3 litres, est logé sous le carter du vilebrequin. Le moteur possède deux arbres à cames, entraînés par engrenages, un à droite, un à gauche, situés au plus profond du carter. Le méca-

nisme de commande des soupapes se trouve ainsi placé très bas (les poussoirs sont disposés sous le cylindre), de manière à être abondamment lubrifié, ce qui contribue largement à faire de ce moteur un ensemble mécanique à la marche extrêmement douce et silencieuse. L'absence de régime critique et de vibrations sont également des qualités remarquables, notamment pour un moteur « Boxer » disposé transversalement, aux bas régimes.

La machine possède l'allumage par magnéto, un avantage éminent que l'on n'aurait jamais dû abandonner en faveur d'une dépendance de la batterie. La dynamo est montée séparément sur la magnéto et peut en être détachée sans nuire à la marche du moteur. La batterie, qui n'est ainsi fort heureusement plus qu'un organe accessoire (dynamo à réglage automatique de tension) est logée séparément, dans une niche du carter du vilebrequin, où elle ne gêne personne. La machine possède l'ancien et pratique bouton interrupteur sur le guidon ; le moteur s'arrête d'une simple pression du doigt sur le guidon ; plus besoin de l'indésirable clé d'allumage en bakélite que l'on cherche dans toutes les poches.

La machine est équipée du réglage de l'avance à l'allumage à main : un coup à la manette et la machine négocie tranquillement à 25 kmh. n'importe quel tournant de rue en 4^e vitesse. Les rapports de démultiplication de la boîte de vitesse sont les suivants : 1 : 5, 86, 7, 42, 10, 1 et 16,3, c'est-à-dire avantageusement étagés. A 45 kmh par exemple, on peut choisir - et littéralement choisir selon son bon plaisir et en toute liberté - la vitesse dans laquelle on désire rouler : 2^e, 3^e ou 4^e. C'est l'une des caractéristiques les plus frappantes de cette machine : le libre choix de la vitesse. La souplesse étonnante du moteur n'impose nullement un rapport déterminé à telle vitesse : gros avantage. En côte, on laisse le moteur tourner, c'est justement ce qu'il veut. Le changement de vitesse est facile, la commande au pied n'est pas trop dure et la pédale comme aussi la pédale du frein, se trouve à portée immédiate du pied,

point important pour chaque machine et notamment pour une machine aussi rapide. Car avec Douglas, on roule aussi réellement très vite.

Au dessus de 90 kmh., en prise directe, la machine commence à « scier » comme la Scott. Mais son comportement demeure impeccable à ces hautes vitesses, impeccable en tout, mais spécialement dans sa douceur. Confortable, elle ne fatigue pas, n'exige pas d'effort. Le châssis de la machine est unique en son genre, la fourche oscillante arrière est suspendue par barres de torsion, une nouveauté remarquable en matière de construction motocycliste. Cette suspension qui se présente sous la forme d'un profil en U ouvert vers le bas, est très rigide latéralement, si bien que la machine demeure très stable et sûre dans les virages.

La fourche avant également est d'un modèle typiquement Douglas. Il s'agit d'une fourche d'apparence télescopique, avec chasse allongée agissant à la manière de la fourche Gambalunga, mais avec guide plus court et transmission plus raffinée de l'effort sur les ressorts à boudin. Avec ses amortisseurs à double effet, cette fourche mérite toute une étude pour elle-même, comme la machine entière.

La conformation du cadre est en double berceau. A partir du tube de direction partent deux tubes frontaux qui vont jusque sous les cylindres, de là, deux tubes rectilignes s'en vont jusqu'à la boîte de vitesses. Ces deux tubes inférieurs retiennent les barres de torsion de la suspension arrière. Cette suspension consiste en une fourche oscillante travaillant avec des barres de torsion, l'axe de rotation se trouvant immédiatement derrière la boîte de vitesses. Les butées d'arrêt des barres de torsion se trouvent à l'extrémité avant de la partie rectiligne du cadre. Le garde-boue arrière fait partie des masses suspendues et se trouve soutenu par deux triangles tubulaires dont les attaches se trouvent sous la selle et sur le cadre, derrière le point de rencontre du tube rectiligne et du tube milieu. Des deux côtés du garde-boue sont fixés des coffrets d'outillage.

L'entraînement de l'indicateur de vitesse s'effectue à partir de la roue arrière. Quant à la chaîne, elle est protégée par un carter en tôle de construction très judicieuse, qui lui évite d'être salie par la projection de la boue. Le réservoir d'essence de grandes dimensions porte des grippes. Des freins de grand diamètre procurent le ralentissement efficace que réclament les performances élevées de la machine. Il est intéressant de constater que le diamètre du frein avant est supérieur à celui du frein arrière, par conséquent, plus efficace. Comme sur toutes les machines rapides modernes un pneu strié est monté à l'avant et un pneu à grosses sculptures à l'arrière.

Caractéristiques

Empattement des roues : 1380 mm.
 Longueur totale : 2.140 mm.
 Hauteur : 972 mm.
 Largeur hors tout : 743 mm.
 Garde au sol (chargée) : 134 mm.
 Poids à vide : 145 kgs.
 Réservoir d'essence : 15 litres.
 Réservoir d'huile : 2,27 litres.
 Vitesse maximum : 145 kmh. (80 plus).
 160 kmh. (90 plus).
 Consommation d'essence (suivant l'allure) : de 3,5 à 4 litres aux 100 kms.

Les nouvelles culasses de la « plus 80 » sont toujours, ainsi que les cylindres, en fonte, chose assez rare en 1950 pour une machine de sport. Par contre, l'ailetage a été considérablement agrandi en surface, ce qui permet une meilleure évacuation des calories, rendue nécessaire par les performances sans cesse accrues de ce moteur 350 cmc. qui désormais a un rendement que bien des 500 lui envieraient.

LE RESERVOIR POUTRE

L'emploi du réservoir comme poutre constituant une partie essentielle du cadre n'est pas une nouveauté puisque nous en avons connu des exemples sur la Beardmore Precision et sur une machine française en alliage léger aujourd'hui disparue. Mais en somme ce système est aujourd'hui abandonné. Toutefois, rien ne nous dit qu'il soit définitivement abandonné et qu'il ne puisse réapparaître.

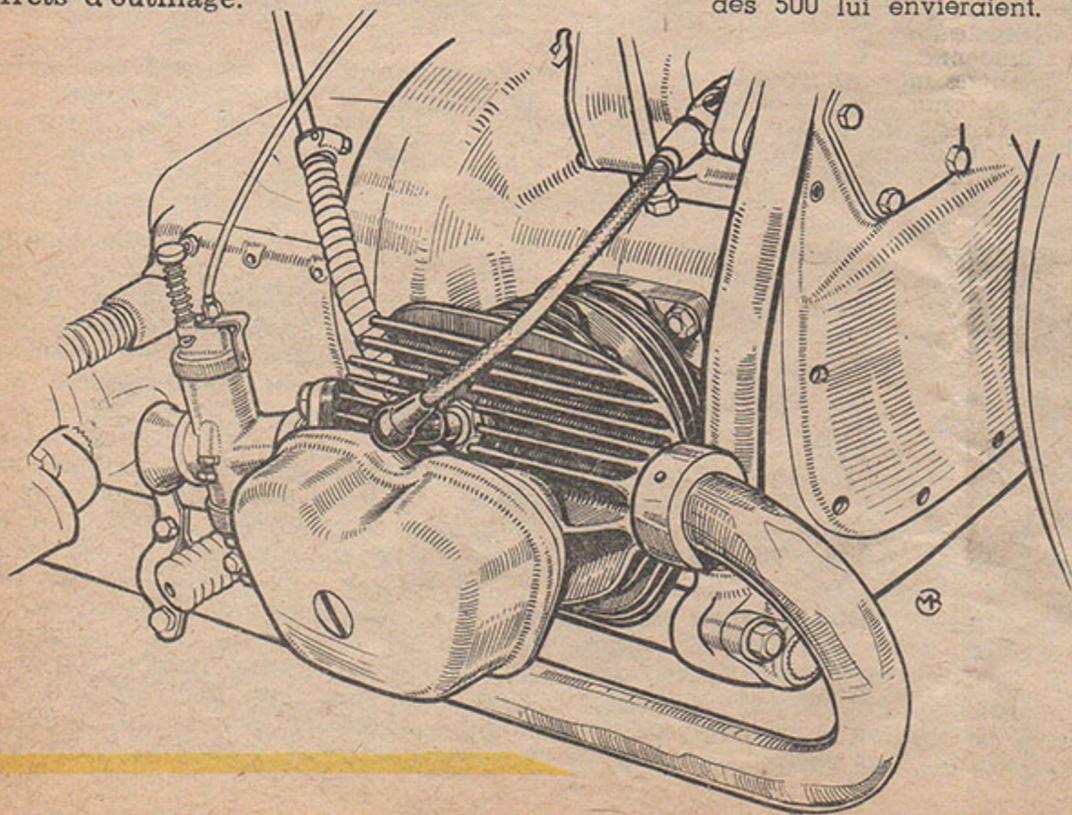
Dans la construction automobile, la tôle, est, surtout pour les voitures populaires de plus en plus utilisée et les voitures les plus répandues comportent une caisse poutre tenant lieu de carrosserie et de châssis et constituée par des éléments estampés à la presse et soudés électriquement. On obtient ainsi un ensemble très rigide, assez léger et économique. Même après une collision, les réparations sont beaucoup moins coûteuses qu'on serait tenté de le croire. Depuis trois ans, nous avons une voiture de ce type et nous n'avons jamais eu le moindre ennui. On a été plus loin et le moteur de la petite voiture automobile Crossley a un moteur dont les éléments principaux sont en tôle. C'est que la tôle tend à devenir, et de loin, la forme la plus répandue d'utilisation de l'acier et qu'elle tend à s'imposer chaque fois que cela est possible. Judicieusement employée elle permet de réaliser des ensembles plus légers, plus robustes et d'un prix de revient moins élevé.

A-t-on remarqué sur les machines du T.T. cette sorte de caisson qui sert de point d'appui aux éléments télescopiques qui contrôlent le débattement de la roue AR. Chez Benelli ce caisson constituait même un réservoir d'essence supplémentaire. Est-il interdit de penser que par le phénomène bien connu selon lequel les éléments d'un mécanisme s'intègrent les uns aux autres pour constituer un tout plus homogène, nous ne verrons pas un jour ou l'autre, le réservoir se fondre avec la pointe arrière encore à l'état embryonnaire, voire avec le pilier supportant l'articulation de la fourche oscillante, et bien entendu, avec la colonne de direction. Cela deviendra l'épine dorsale de la machine.

On peut d'ailleurs envisager bien des systèmes, les ensembles cruciformes par exemple. Et il nous semble qu'on pourrait, avec une construction en grande série, aboutir à un abaissement du prix de revient.

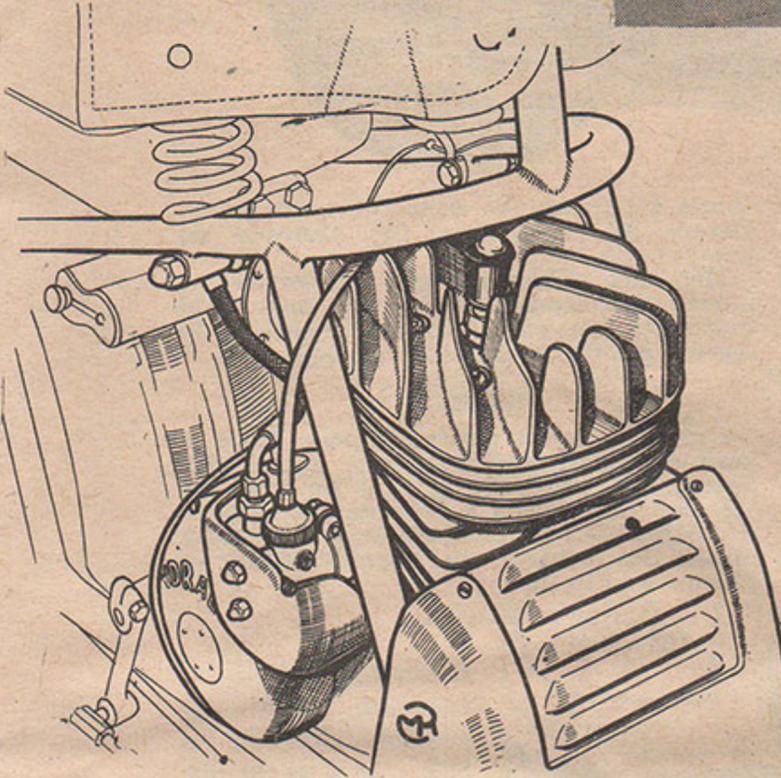
Le problème le plus délicat, c'est la fixation du moteur. S'il est de petite cylindrée on peut parfaitement le monter en porte à faux, voire sur des bras prolongeant la fourche AR., comme sur quelques machines allemandes récentes. Pour les gros moteurs rien ne s'oppose à ce qu'on reprenne la formule B.M.W. ou Gnome-Rhône ou à ce qu'on boulonne sur le réservoir poutre un berceau simple ou double.

Il y a évidemment un point de vue à considérer c'est l'aspect de la machine, mais il ne faut pas attacher trop d'importance à ces considérations d'esthétique et pourquoi d'ailleurs des machines ainsi conçues seraient-elles fatalement laides ?



Réflexions et Echos.

AUTOUR DU 37^e SALON



Sur le modèle Sport, A.G.F. monte désormais les grosses culasses carrées mises au point par Maucourant permettant l'augmentation du taux de compression.

A.G.F.

Cette sympathique maison qui, dès sa naissance, osa affronter (et avec succès) la compétition en remportant les éliminatoires du Bol d'Or 1950, présente désormais 3 modèles différents quant au moteur : le classique 125 cmc. Ydral, le même en version sport avec une énorme culasse carrée Maucourant, et, dernier modèle, un 100 cmc. Ilo, 2 vitesses.

La présentation est toujours très soignée et pour ce qui concerne les performances, nous renvoyons nos lecteurs à l'essai que nous en avons fait (N° 982).

A.J.S.

La vieille et célèbre maison de Plumestead Road est trop connue de nos lecteurs — elle fut championne du monde en 500 l'année dernière, et est championne de France en 350 cette année — pour que nous nous y étendions beaucoup. Re-

Le dernier modèle sorti par A.G.F. est équipé du Ilo 100 cc. 2 vitesses.

Après avoir tourné et retourné vingt fois autour des stands, nous avons la tête tellement farcie de caractéristiques, « d'astuces » techniques, de performances et de chiffres, qu'il nous fallut un bon temps avant que le tout puisse se décanter et s'ordonner un peu dans notre esprit. Voilà pourquoi nous revenons encore une fois sur ce Salon où, au premier abord, rien ne semblait nouveau, alors qu'à la réflexion bien des surprises y attendaient le visiteur attentif. Voici, en ordre dispersé, quelques notations rapides faites lors de nos visites et qui, bien entendu, n'épuisent pas le sujet.

présentée en France par Monneret, elle présentait ses merveilleuses monocylindres 350 et 500 cmc. dotées désormais de la suspension arrière utilisée en course, essayée par *Moto-Revue* et qui est assurément l'une des meilleures « in the world ». A côté, la dernière, la 500 twin, machine surpuissante, resplendissait dans son émail argent et noir, qui change du noir et or traditionnel.

A.M.I.

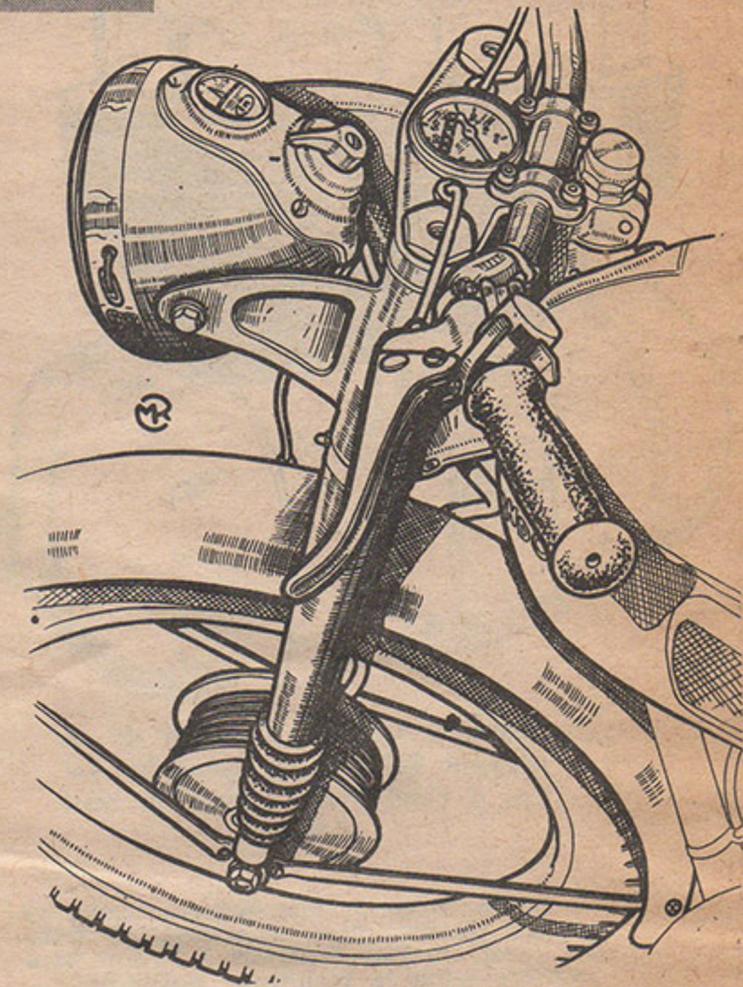
Ce petit scooter suisse, très curieux d'aspect, est désormais muni d'un tablier avant très enveloppant qui lui confère un confort égal à ceux présentés par ses rivaux italiens.

A noter le curieux dispositif de lancement du moteur : poulie et câble terminé par une poignée. C'est un procédé universellement employé sur les hors-bord (et aussi sur la 3,300 l. Grand Prix Bugatti de 1937), mais nouveau en moto.

ARIEL

A un des stands Ladevèze, la célèbre 1000 Ariel « Square four » trônait en bonne place. Peu de modifications générales depuis l'introduction de la culasse « alu ». Notons cependant : la disparition du « tableau de bord » sur le réservoir. Le compteur de vitesse est désormais monté sur la tête de fourche. La batterie a été très agrandie pour permettre l'emploi de phares et d'avertisseurs puissants rendus nécessaires par les performances de la machine. Les tringles du garde-boue arrière et la poignée de mise sur béquille sont également d'un dessin nouveau et très personnel.

Quant aux autres modèles, 350, 500 mono, 500 twin, et ceux de la série « Red Hunter », ils restent inchangés, sauf en ce qui concerne la disposition du tableau de bord et certains détails de finition.



Très belle exécution de l'ensemble direction de la 125 « Condorette » : gros freins, compteur incorporé, etc.

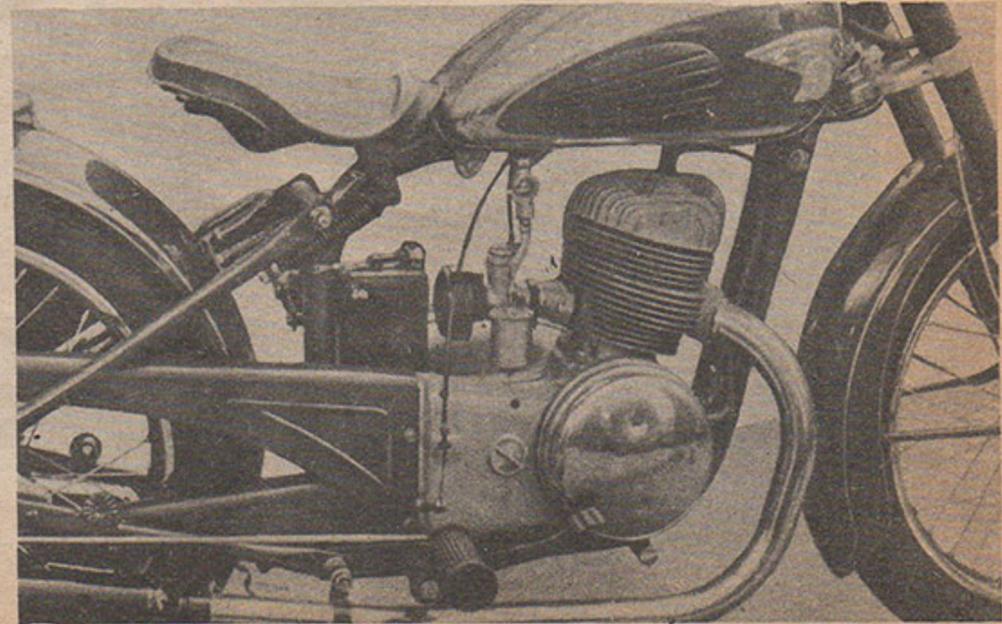
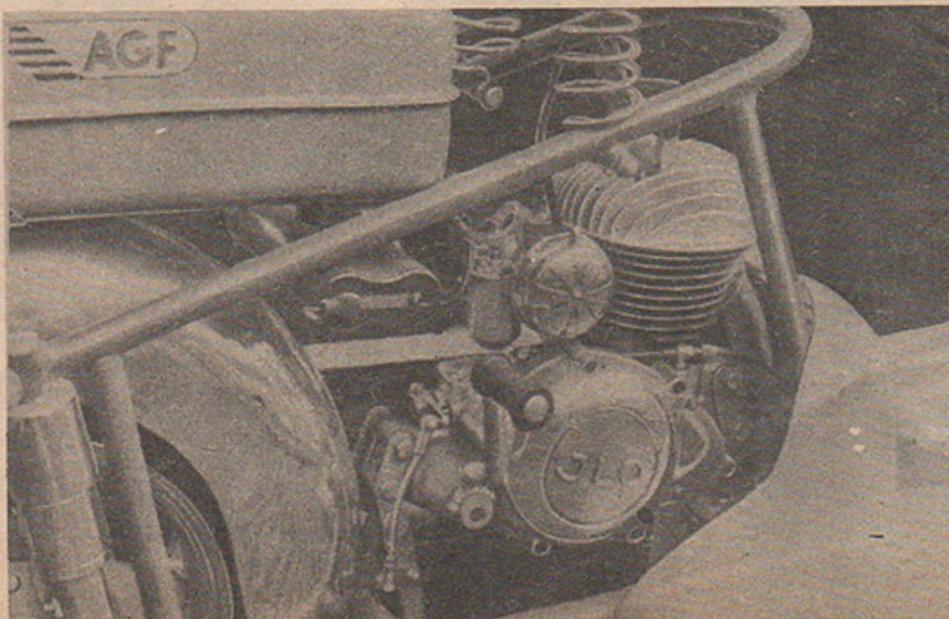
AUTOMOTO

La 125 cmc. est livrée équipée d'un moteur Villiers 2 temps, 3 vitesses, boîte semi-bloc et d'une suspension arrière à glissières et ressorts télescopiques.

ARDIE

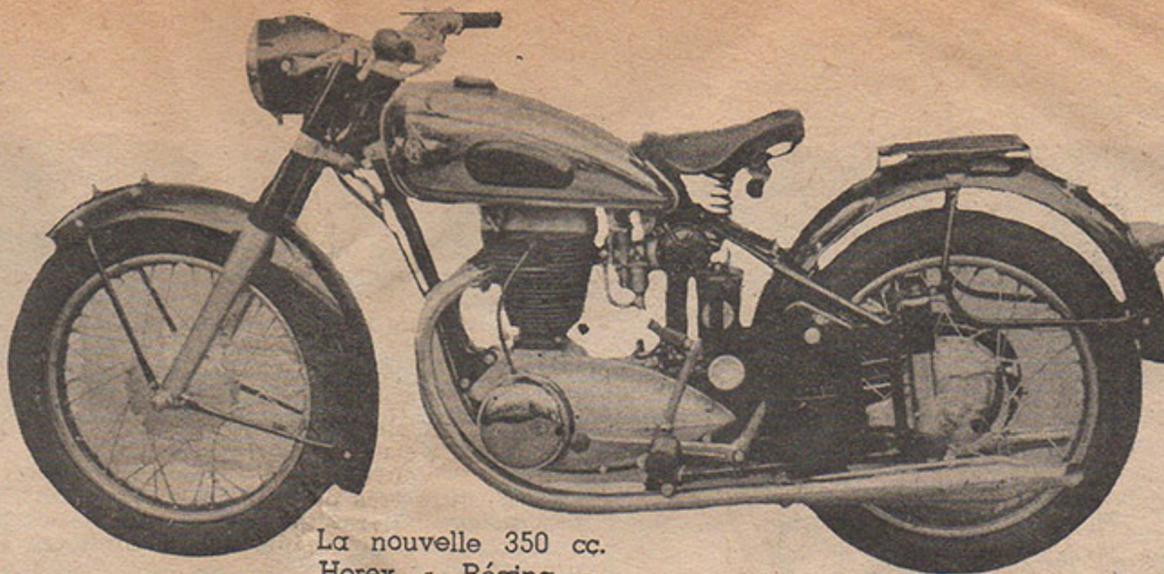
Pour la première fois en France, nous avons pu voir la nouvelle 250 cmc. Ardie, 2 temps, de belle facture : grand bloc nervuré, culasse et cylindre en dural, fourche télescopique, grand carter de chaîne secondaire. Présentation luxueuse : émail rouge et chrome. Nous pouvons nous fier à ces machines dont la robustesse était, avant la guerre, proverbiale.

La nouvelle 250 Ardie récemment introduite en France.



CONDOR

La Condorette, 125 cmc. déjà vue au Salon de Genève, a fait son apparition en France. Belle présentation très



La nouvelle 350 cc. Horex « Régina ».

F. N.

La célèbre manufacture belge produit une gamme de machines extrêmement complète qu'elle vient encore d'étendre par la création d'une nouvelle culbutée.

Les machines luxe et sport sont toujours équipées de l'excellente « roue tirée » et suspension par anneaux Neimann, tandis que les types « utilitaires » sont munis de fourches télescopiques Grazzini.

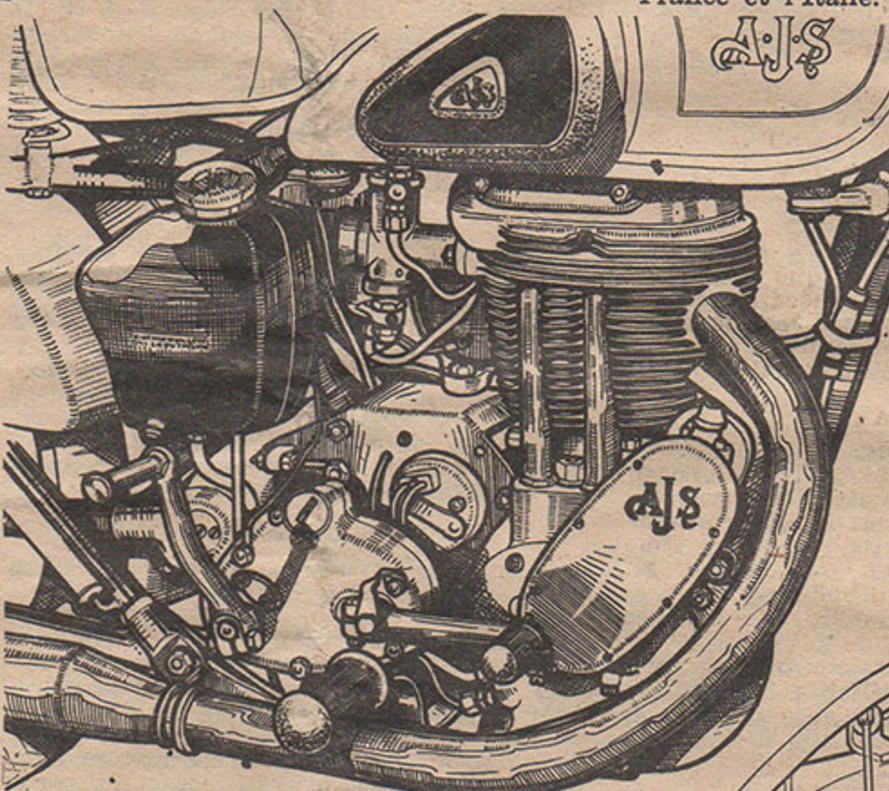
Nous avons noté le curieux montage du tan-sad sur les machines à cadre ar-

ticulé à l'arrière, et dont l'élément amortisseur est, là encore, des anneaux de caoutchouc.

Machines robustes, bien présentées et sûres pour tous les usages, depuis le moto-cross jusqu'au grand tourisme ou le service quotidien à pleine charge.

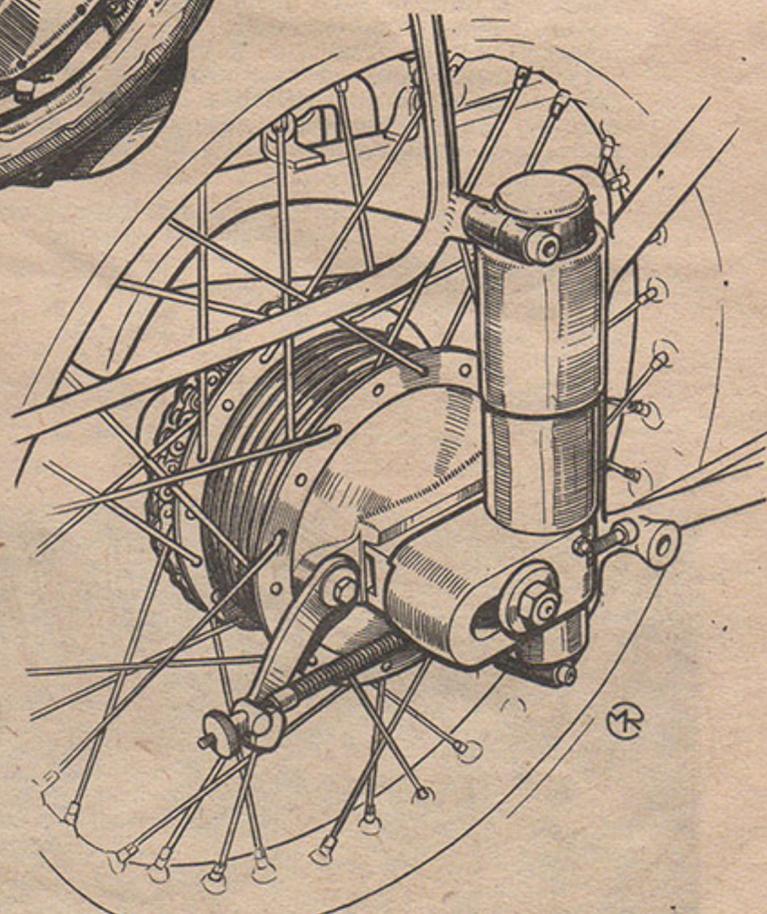
GILERA

Ladevèze, agent général Gilera, nous a permis, indépendamment des splendides Saturno et Nettuno, de voir de près les 125 cmc. dont seuls 3 exemplaires — ceux du Salon — ont pu être importés étant donné les accords en vigueur entre la France et l'Italie.

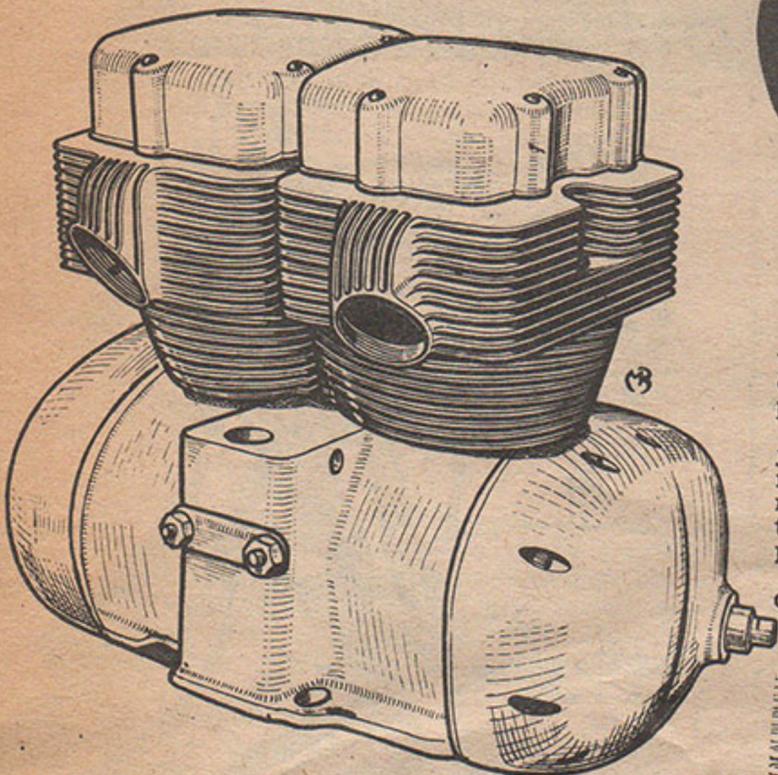


Ci-dessous : l'impeccable bloc de la 250 Gilera « Nettuno ».

Ci-contre : A.J.S. a conservé pour ses monocylindres (ici le 500 « 18 S »), la disposition classique de la marque. Il est cependant question de monter prochainement une nouvelle culasse en alu. La magnéto est toujours montée devant le cylindre de façon à rendre plus accessible la dynamo.



Remarquez la robustesse particulière des coulisseaux de la suspension AR de la 125 cmc. Condor, ainsi que le gros moyeu.



L'extrême largeur du carter de la nouvelle 500 cmc. Gnome-Rhône est due à l'embrayage manté en bout d'arbre.

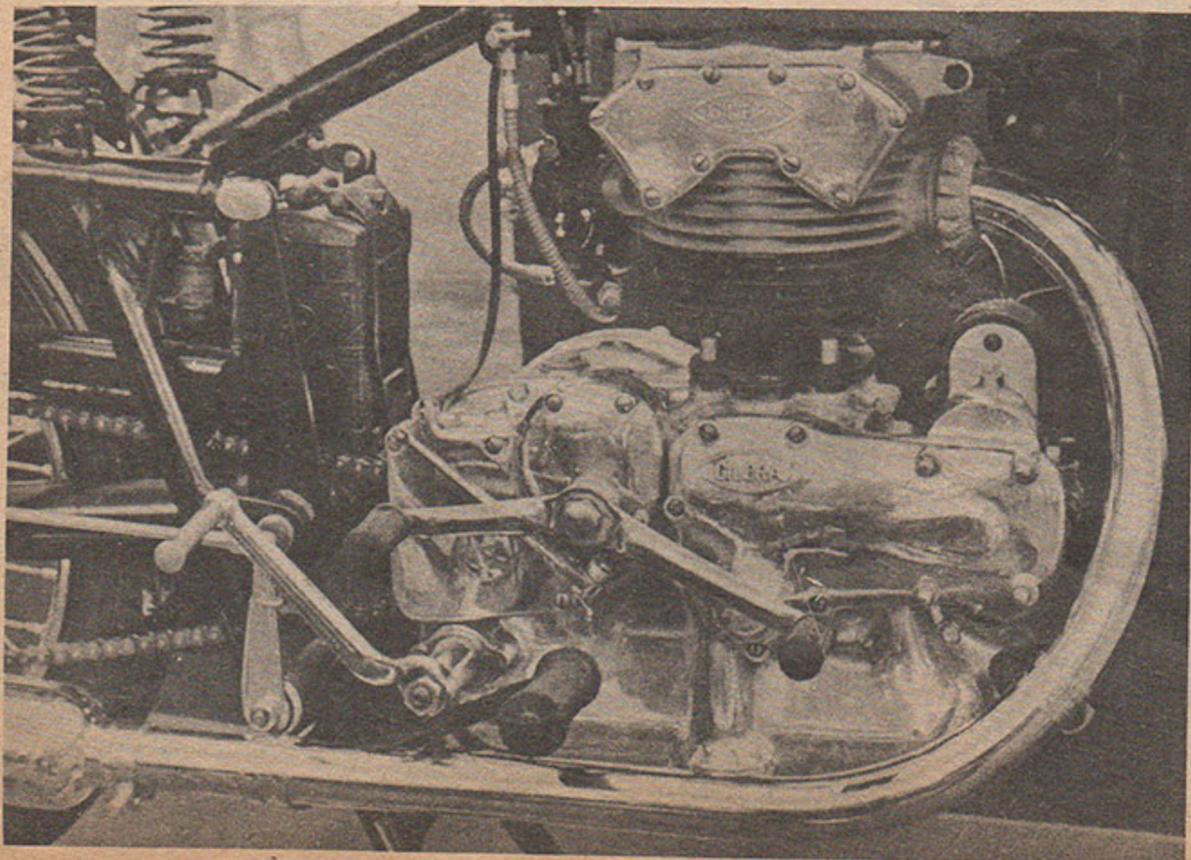
« grosse moto ». Suspensions avant et arrière télescopiques, tambours de frein en dural, moyeux centraux à l'avant et à l'arrière selon la technique italienne.

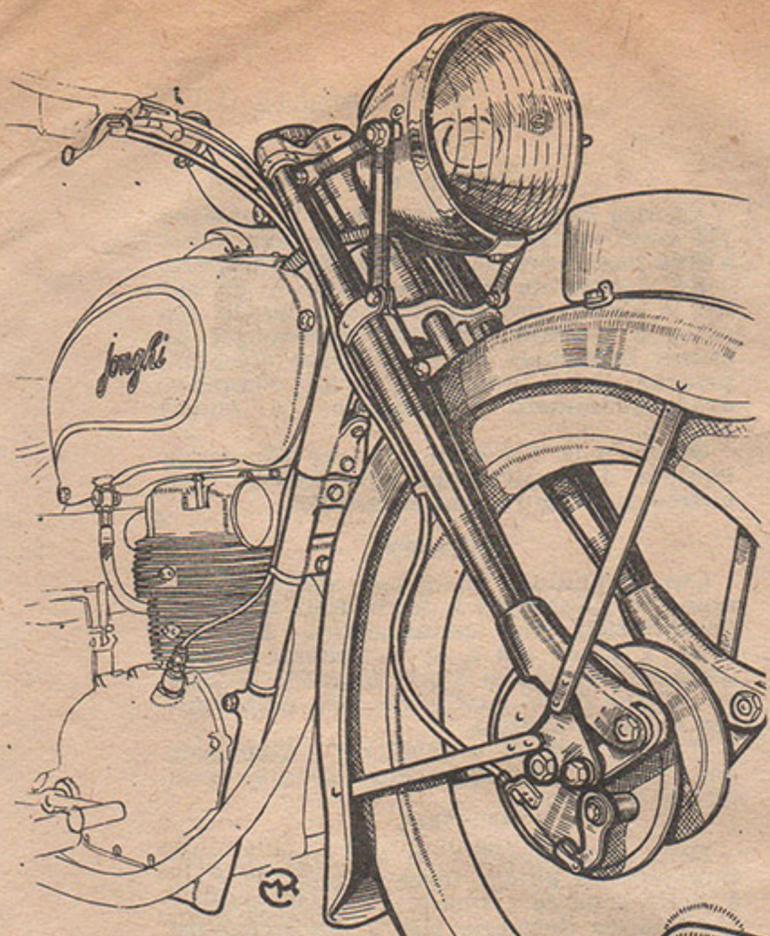
DOUGLAS

Machines bien connues, les 350 Douglas, qui se sont rendues célèbres en France par les victoires de Juigné, en particulier au Bol d'Or 1950, étaient au nombre de trois : deux tourisme et une sport « + 80 » émaillée en beige métallisé et munie de nouvelles culasses plus développées que dans le modèle normal (voir également l'article de la page 758) et d'un nouveau dessin de l'arrière du cadre.

DURKOPP

Apparition en France du moteur 125 cc. ILO, 3 vitesses, aussi répandu en Allemagne que le Villiers en Angleterre. Présentation robuste et soignée.





Une des pièces les plus remarquées de la 125

Jonghi A.C.T.: la fourche avant à roue tirée avec ressort unique et central disposé à la hauteur du tube de direction et actionné par 2 longues tiges contrecoudées.

La présentation est celle que l'on a appris à admirer dans la mécanique italienne : émail rouge, toutes les pièces en alu polies, sans saillie inutile, moyeux en alliage léger, jantes en dural.

GIMA

La nouvelle 125 cmc. (victime d'une erreur de légende dans notre n° 1000) est superbement présentée et comporte désormais : suspension arrière, vastes coffres situés de part et d'autre de la roue arrière, selle suspendue sur l'avant et, bien entendu, le tube d'échappement terminé par un tromblon, donnant une note sport très personnelle.

GNOME-RHONE

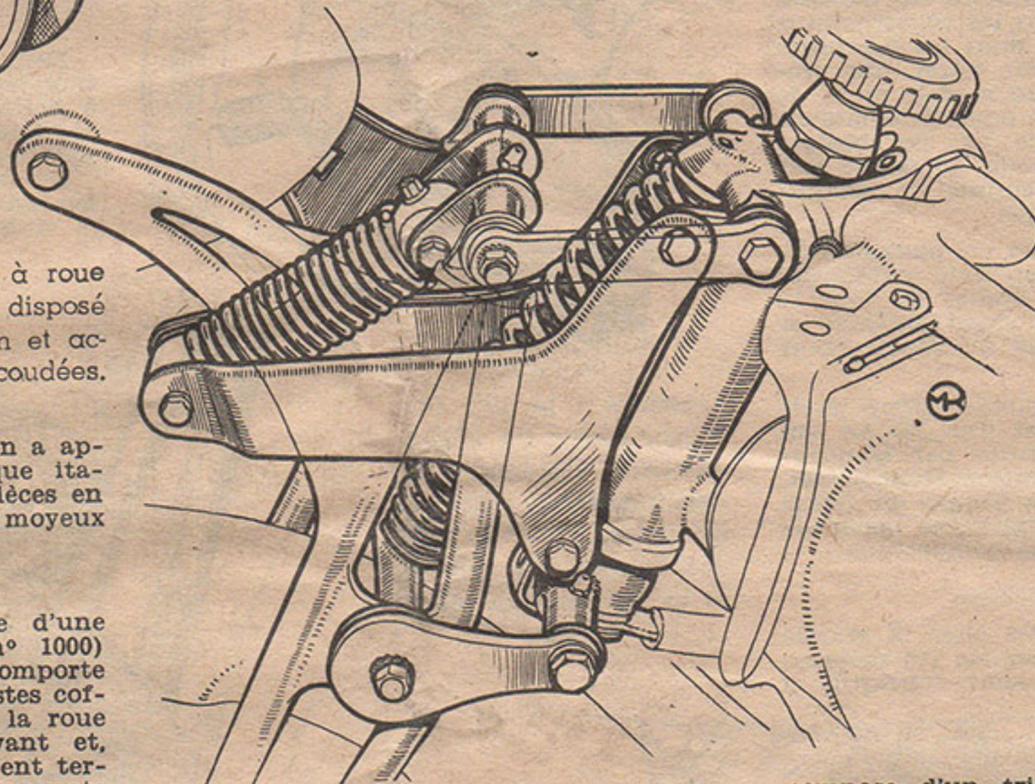
Nous avons déjà largement présenté dans nos précédents numéros les grandes nouveautés de la maison : le Biscooter : 4 roues, 2 places, moteur R4 à 6 vitesses et la « Super Star » 500 cmc. twin selon

la technique très britannique. Deux lacunes sont ainsi comblées dans la gamme de la production française et nous leur souhaitons bonne chance. Naturellement, le R4, qui a remplacé le R3, est l'objet de tous les soins et reste le « cheval de bataille » de la Maison.

HOREX

Cette nouvelle 350 est un des témoignages de la renaissance de l'industrie allemande. Présentation très luxueuse jointe à une allure très personnelle. Suspensions avant et arrière télescopiques, moteur culbuté, chaîne secondaire entièrement protégée.

Elle développe 18 CV, ce qui est très correct et permet des performances étonnantes. N'oublions pas que la maison Horex bénéficie de l'expérience de la compétition, puisque sa 350 de course est l'une des plus modernes et plus rapides machines allemandes de sa catégorie.



Ci-dessous, à gauche : le moteur Ilo 125 cmc., 3 vitesses, très répandu en Allemagne, vient de faire une apparition très remarquable en France. A droite : la boîte séparée 4 vitesses et sélecteur fait spécialement par Ultima pour sa 125 cc.

JAWA

La grande nouveauté de ce stand était sans contredit la 500 cmc. à A.C.T. entraîné par vis sans fin et que nous avons déjà présentée à nos lecteurs.

D'autre part, nous avons noté un nouveau carénage de la tête de fourche incorporant toujours le phare et le compteur de vitesse suivant un dessin nouveau qui n'est pas sans rappeler celui de la Triumph britannique.

JONGHI

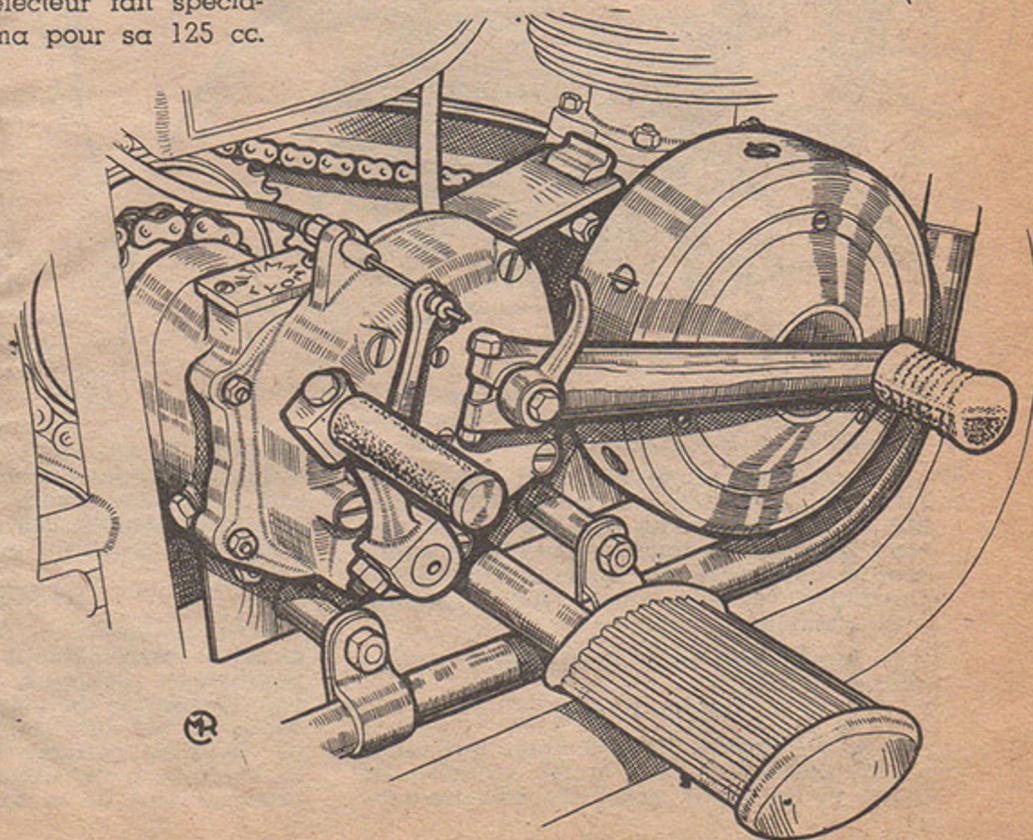
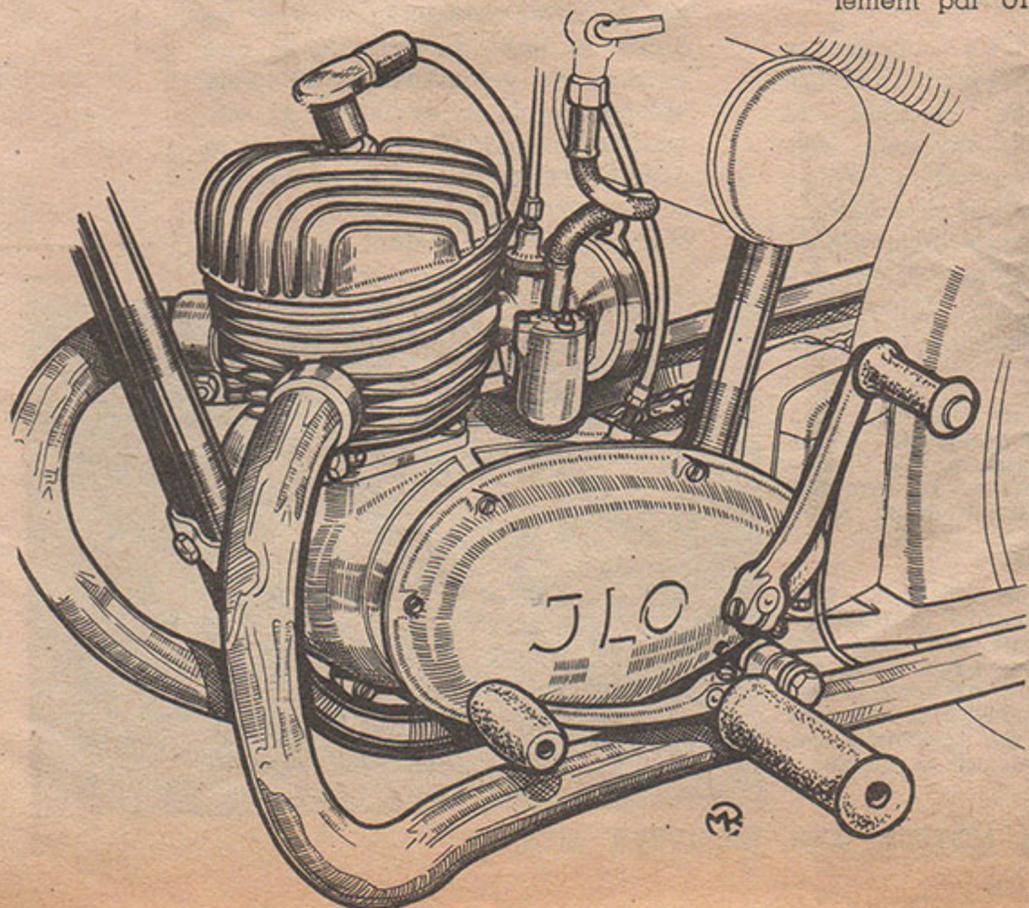
La maison Jonghi semble prête à commercialiser désormais la 125 cmc. arbre à cames en tête présentée il y a deux ans et qui à l'époque avait fait sensation.

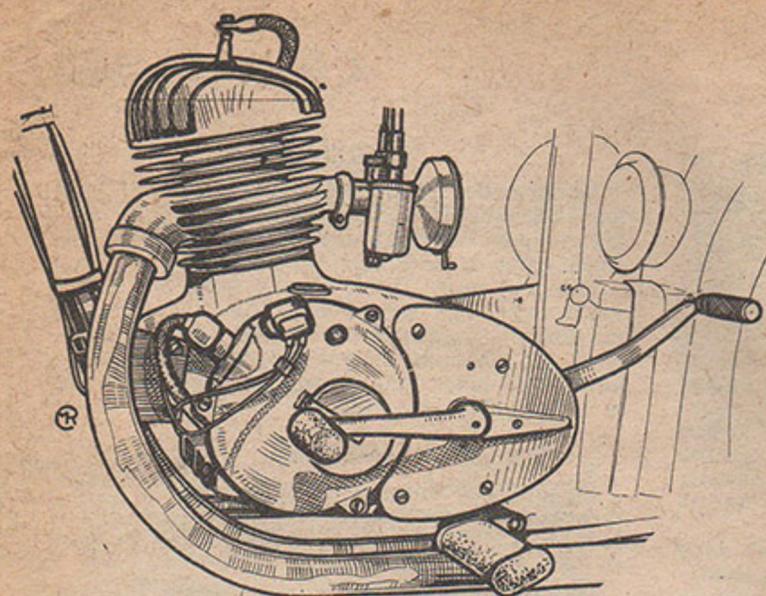
La fourche avant est du type à roue tirée et ressort télescopique central logé entre les deux bras de la fourche et actionné par un étrier dont les longues tiges coulissent dans les bras de fourche et viennent se fixer au balancier supportant la roue. La suspension AR ne le cède en rien en recherche à celle avant et se

L'Ingénieur Grégoire ne se cantonne pas dans le domaine de l'automobile, mais vient de doter les nouvelles Monet-Goyon de la « flexibilité variable ». On voit ici le montage du ressort compensateur supplémentaire monté sur la fourche avant entre les biellettes supérieures et un support fixé au T de direction. Le même principe est naturellement appliqué à la suspension arrière.

compose d'un triangle articulé dont le ressort est logé sous la selle.

Mais la plus belle pièce est sans contredit le moteur entièrement en alliage léger et dont la commande de distribution par A.C.T. entraînée par une cascade de pignons est très rare dans cette cylindrée, surtout pour des machines de tourisme.





A gauche : le 125 cc. Saroléa qui bien que répandu en Belgique, a été une découverte pour bien des visiteurs du Salon.

MAUCOURANT

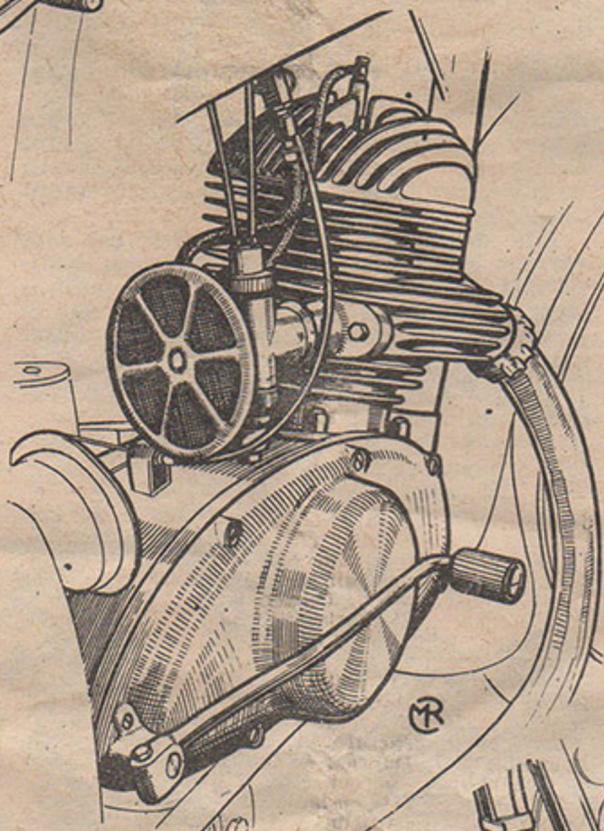
Sans avoir de stand surmonté d'une pancarte à son nom, M. Maucourant avait une place de choix et très méritée dans la plupart des stands. En effet, grâce à sa belle réussite en matière de culasses adaptables, presque tous les constructeurs (et non des moindres) dont les machines sont équipées du moteur Ydral, ont présenté en bonne place un modèle muni de cette « superculasse » dont évidemment l'avantage incontestable est de dissiper beaucoup plus la chaleur, et de ce fait d'éliminer pas mal d'ennuis de calaminage et perles de bougie.

Dans le stand Narcisse on pouvait même voir la machine spéciale construite entièrement dans son atelier et dont la présentation est extrêmement agréable et discrète, puisque le nom du constructeur n'y figure même pas.

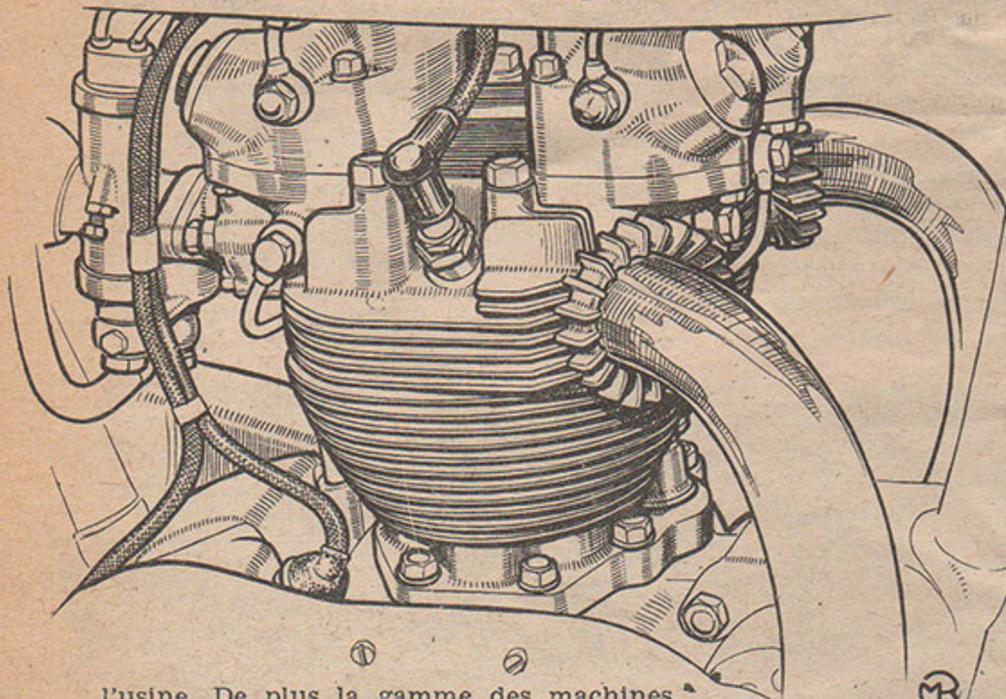
Enfin la maison Gnome-Rhône était fière de pouvoir exposer une 125 R4 qui prise dans la série, gonflée par Maucourant et pilotée par ce même Maucourant, s'est classée 2^e dans la Coupe du Salon devant des machines italiennes construites spécialement pour la compétition.

MONET-GOYON

Nombreuses nouveautés chez la grande firme mâconnaise. Désormais les moteurs — licence Villiers — sont fabriqués à



Ci-dessus : le 175 cc. Ydral, dérivé du 125 cc. équipera désormais de nombreuses machines françaises. Notez la taille des ailettes du cylindre et la longueur du sélecteur.



l'usine. De plus la gamme des machines s'est enrichie d'une 197 cmc. d'une belle facture et à la présentation luxueuse.

La fourche télescopique a également fait son apparition sur les modèles luxes 200 et 125 cc., tandis que les autres restent fidèles à la fourche parallélogramme munie désormais du système Grégoire à flexibilité variable aussi bien à l'avant qu'à l'arrière.

Le modèle 100 cmc., 3 vitesses, reste inchangé.

RENE-GILLET

Très remarquée, la 250 cmc. que nous avons présentée dans notre numéro de Salon et qui était présentée très luxueu-

sément. Il ne s'agit pour l'instant que d'un prototype dont les délais de livraison sont assez longs, étant donné la nécessité d'installer des chaînes de montage pour une machine essentiellement nouvelle.

SAROLEA

Belle présentation de la 125 cmc., une machine extrêmement soignée et très répandue en Belgique, mais que l'on n'a pas l'occasion de voir en France. A ses côtés, la 500 bicylindre « Atlantic » est un exemple concret de l'effort fait par la marque pour hisser ses machines au premier plan de la technique moderne.

TERROT

Un des clous du Salon était la superbe 125 cmc. entièrement chromée dont nous avons passé récemment une photographie.

En dehors de cette machine « de salon » Terrot présentait une nouvelle 100 cmc., 3 vitesses, fourche télescopique et munie désormais d'un seul tube d'échappement. Voilà une machine qui remplace avantageusement l'ancienne « Motorette ».

Quant à la 500 cmc., elle est désormais équipée d'un allumage sur batterie. Les autres modèles restent inchangés.

TRIUMPH

Ces splendides machines dont la renommée n'est plus à faire, font toujours l'admiration des connaisseurs. Les 500 type « Tiger 100 » et « Trophy » sont désormais équipées d'une nouvelle culasse en alliage léger garnie de très nombreuses et fines ailettes.

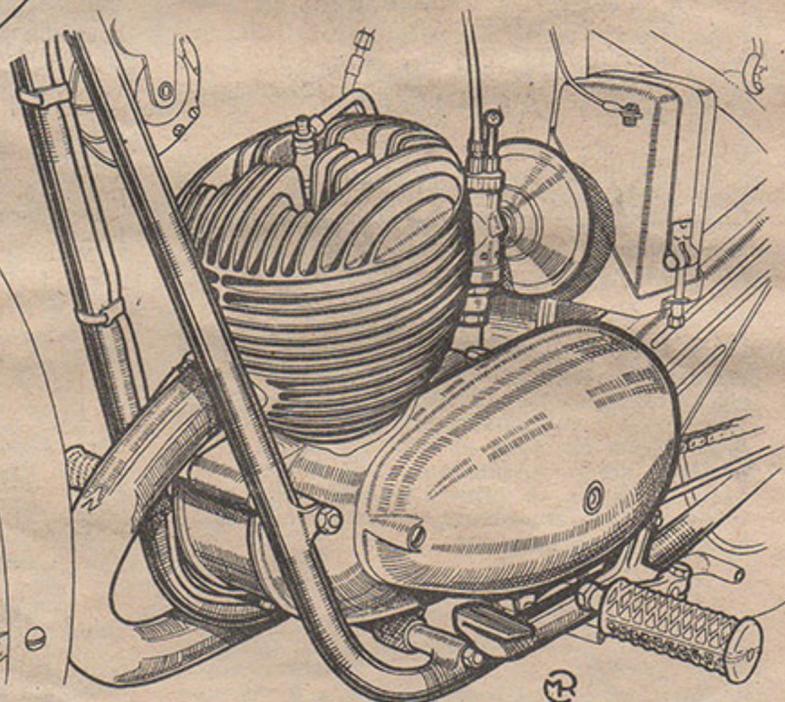
D'autre part, la « Trophy » a désormais des tubes d'échappement réunis d'un dessin nouveau.

ULTIMA

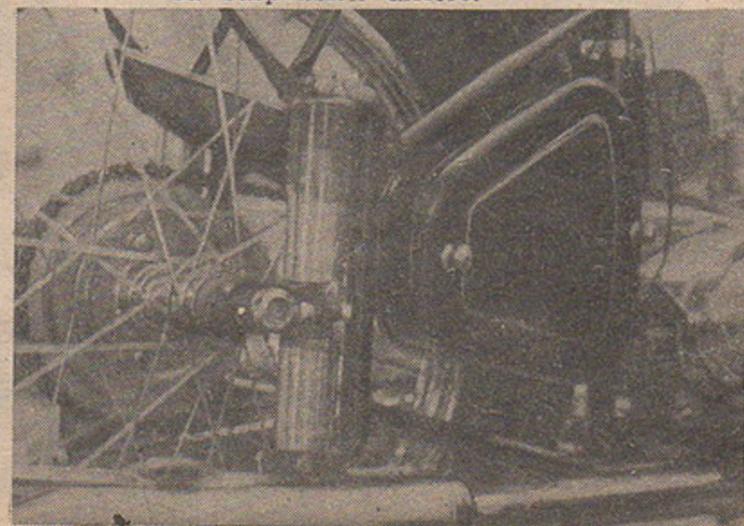
Deux nouveautés : la 175 cmc. à moteur-bloc en alliage léger et une 125 cmc. à boîte séparée ; quant à la 125 présentée l'année dernière, elle a désormais un nouveau cylindre en alliage léger.

D'autre part, la maison Ultima fait également des boîtes de vitesses séparées (4 vitesses et sélecteur) pour 500 cmc.

M.A.R.



La nouvelle 175 cc. Ultima possède sur un carter particulièrement net de lignes et poli, un cylindre et une culasse très volumineux et de forme oblongue qui, en évacuant au maximum les calories dégagées par le moteur, permettant des performances exceptionnelles pour une machine de cette cylindrée. Ci-dessous sa suspension arrière.



Le Sport

AUX BUTTES DE LA BERGERE

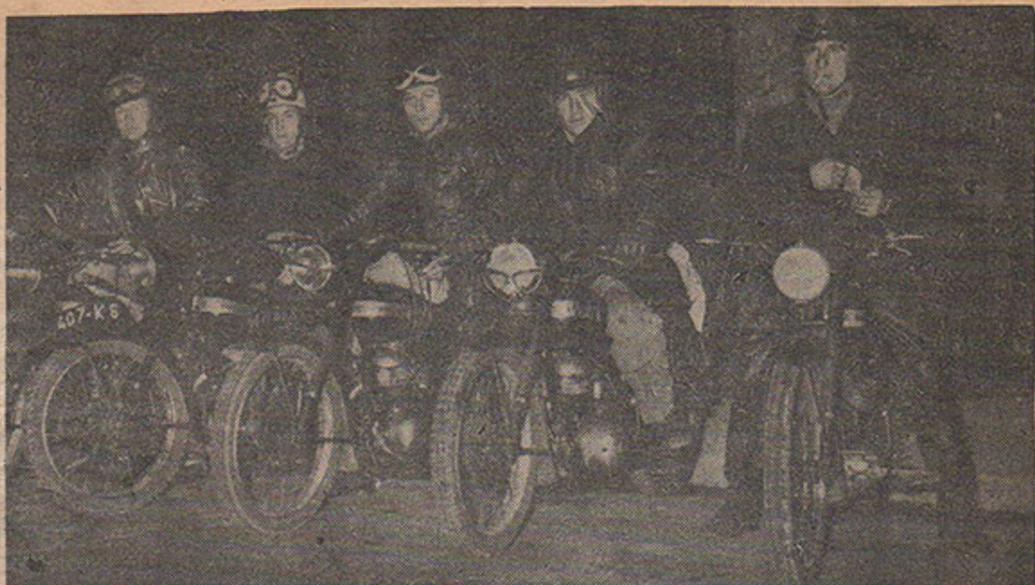
Dimanche 22 octobre la très sympathique MC Bobigny avait organisé une réunion de moto-cross dans les buttes dites de la Bergère à Bobigny où le parcours est sinueux et difficile. Précisons de suite que la perspective d'assister à un beau spectacle avait fait accourir une assistance nombreuse et elle ne fut pas déçue. Les trois catégories habituelles de concurrents se présentaient au départ. Pour chacune devaient se dérouler 3 manches et le classement final était obtenu par l'addition des points. En 250 et comme il fallait s'y attendre, Mariani Bruno, sur sa machine remarquablement au point, s'adjugea les 3 manches, sans pour cela que le mérite des autres compétiteurs soit diminué. En 350 Mariani Bruno, toujours lui, ne craignant pas de concourir contre du matériel plus puissant, prend le départ avec sa 250 et enlève les 2 premières manches, puis fait une course toute de prudence durant la 3^e manche



Bruno Mariani qui remporta le cross de la Bergère en catégorie 250 et 350 cmc.

et se classe premier au classement général, ayant participé à six courses et apportant ainsi la preuve de son incontestable supériorité. En 500 trois concurrents demeurent très près l'un de l'autre, ce sont : Legrand, Vouillon et Lejeune. A. Legrand qui fit une course toute de régularité revient le numéro 1 au classement général. Bravo, encore une fois, aux organisateurs et concurrents, vos réunions sont pleines d'intérêt et vous assurerez une assistance à chaque fois plus importante.

L'équipe Terrot de Rome-Nice-Paris au départ de l'épreuve.



RESULTATS

250 cmc. — 1^{re} manche : 1. Mariani Bruno ; 2. Marie ; 3. Dupré ; 4. Sombardier ; 5. Brognard.
 2^e manche : 1. Mariani Bruno ; 2. Brognard ; 3. Marie ; 4. Dupré ; 5. Mariani Roger ; 6. Vicini ; 7. Lehmane ; 8. Sombardier.
 3^e manche : 1. Mariani Bruno ; 2. Marie ; 3. Brognard ; 4. Dupré ; 5. Mariani Roger ; 6. Lehmane ; 7. Vicini ; 8. Sombardier.
 Classement général : 1. Mariani Bruno ; 2. Marie ; 3. Brognard ; 4. Dupré ; 5. Mariani Roger ; 6. Sombardier ; 7. Vicini ; 8. Lehmane.
 350 cmc. — 1^{re} manche : 1. Mariani Bruno ; 2. Dupré ; 3. Cathelin ; 4. Bourgeois ; 5. Risser ; 6. Bernot ; 7. Gobaut.
 2^e manche : 1. Mariani Bruno ; 2. Bourgeois ; 3. Risser ; 4. Dupré ; 5. Gobaut ; 6. Cathelin ; 7. Bernot.
 3^e manche : 1. Cathelin ; 2. Bourgeois ; 3. Dupré ; 4. Mariani Bruno ; 5. Risser ; 6. Gobaut ; 7. Bernot.
 Classement général : 1. Mariani Bruno ; 2. Bourgeois ; 3. Dupré ; 4. Cathelin ; 5. Risser ; 6. Gobaut ; 7. Bernot.
 500 cmc. — 1^{re} manche : 1. Legrand ; 2. Vouillon ; 3. Cathelin ; 4. Métaut ; 5. Gauthier ; 6. Heuland ; 7. Doré ; 8. Dauphin ; 9. Lejeune.
 2^e manche : 1. Lejeune ; 2. Legrand ; 3. Vouillon ; 4. Heuland ; 5. Gauthier ; 6. Métaut ; 7. Doré ; 8. Dauphin.
 3^e manche : 1. Legrand ; 2. Vouillon ; 3. Lejeune ; 4. Cathelin ; 5. Heuland ; 6. Gauthier ; 7. Métaut ; 8. Doré ; 9. Dauphin.
 Classement général : 1. Legrand ; 2. Vouillon ; 3. Lejeune ; 4. Heuland ; 5. Gauthier ; 6. Métaut et Cathelin ; 8. Doré ; 9. Dauphin.

ECHOS DE PARIS-NICE

1 670 kilomètres au moment où les premières pluies d'automne commencèrent à détrempier les routes, c'est plus que du tourisme, une vraie compétition dans l'esprit du Rallye de Monte-Carlo, aussi n'est-il pas étonnant que sur 58 partants, 30 seulement aient pu arriver à Paris. C'est dire la dureté de l'épreuve et les qualités mécaniques et physiques qu'elle réclame.

Nous avons remarqué l'excellente tenue de l'équipe Terrot qui finit 1^{re} ex-æquo et au grand complet dans la catégorie 125 cmc. avec Castellano, Poirrier, de Pecker et Astie, tandis que deux autres Terrot remportent également des premières places en 500 cmc. Combeleran et Fombelle.

Ci-dessous : 2 scooters italiens avec équipement « grand routier » Vespa (à gauche) et Lambretta (à droite).

Les Terrot 125 cmc. de Paris-Nice-Paris étaient des machines de série que l'on avait toutefois munies d'ailettes supplémentaires pour un meilleur refroidissement de la culasse.

Très remarquables aussi, les Vespa, munis de réservoirs d'essence supplémentaires au-dessus du tablier (comme sur les machines de circuit ou de record) et derrière la selle, tandis que la roue de secours avait trouvé une nouvelle position verticale à l'avant, sur le tablier et entre les jambes du pilote. Chaque machine était en outre munie de cordes et d'outils en cas de dépannage éventuel.

Presque tous les constructeurs français et quelques constructeurs transalpins avaient tenu à être représentés. C'est un bon signe.

Parmi les concurrents, nous avons relevé des noms bien connus du monde de la compétition, d'aujourd'hui et même d'hier, comme Onda, « vétéran » des épreuves de grand tourisme d'avant la guerre.

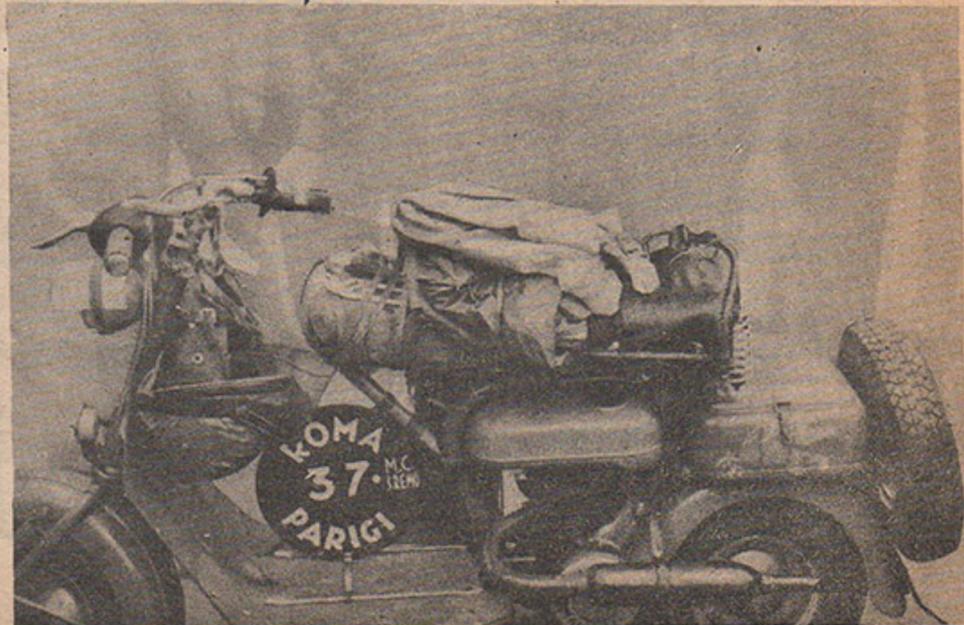
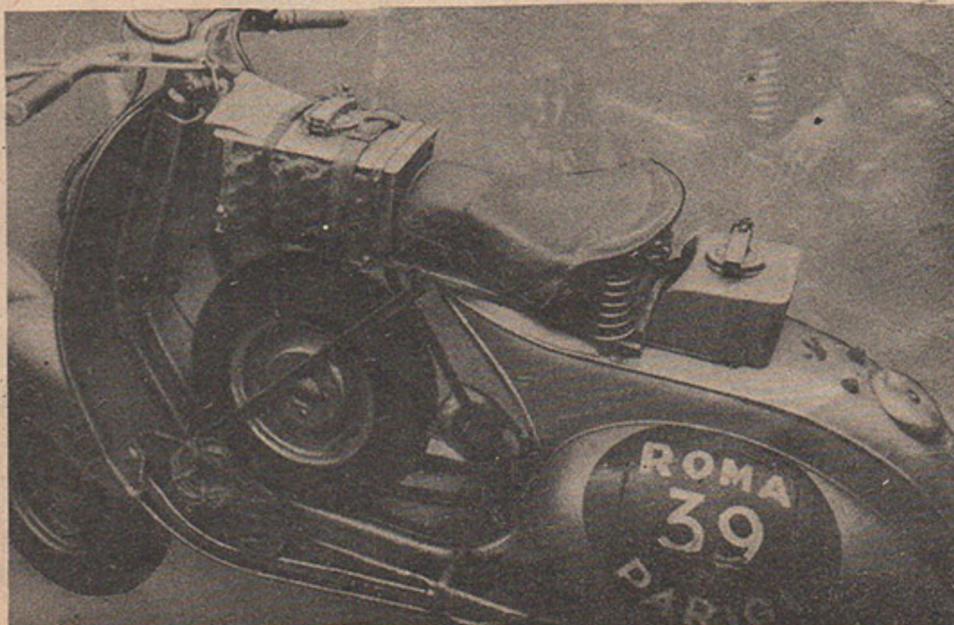
Citons entre autres : R. Pahin, Cognet, Gall, Prévost, Lacour (équipe Peugeot 175), M. Pahin (Automoto), Valeyre, autre habitué du Bol d'Or (Guiller), Meynard, Mabillet et Bauteret (Derny), Serge Dimi (17 ans, le benjamin de l'épreuve).

Autre concurrent transalpin, le Lambretta a fait très grosse impression par sa régularité et ses performances. Lui aussi avait des réservoirs d'essence supplémentaires, que la forme même du scooter permet de loger sans difficulté. Notons à propos de cette marque que le pilote Bruzzone pilotait une de ces machines et non une autre marque comme l'indiquait erronément le classement qui nous avait été communiqué et publié dans notre numéro 1003.

Citons enfin les performances de Richieri sur un 60 cmc Ducati qui arriva à Paris sans pénalisation.

Nous ne voudrions pas terminer ces échos sans déplorer une fois de plus le silence fait autour de cette épreuve et l'ignorance dans laquelle la presse spécialisée et même des participants éventuels (le courrier reçu à cette occasion par « Moto-Revue » le confirme) ont été tenus.

Souhaitons que l'année prochaine ne voit pas les organisateurs de cette intéressante épreuve retomber dans les erreurs de 1949 et 1950.





LE SPORT EN DEUIL

Un triste accident devait malheureusement assombrir Rome-Nice-Paris : celui survenu à Moschetto, le très connu pilote d'Automoto, participant — et avec quel succès — de tous les rallyes et épreuves de grand tourisme et qui devait trouver la mort dans un accident stupide, à Sisteron, par la faute d'un chauffeur de camion n'observant pas les règles les plus élémentaires du Code de la Route et de la prudence. Avec Moschetto, le sport motocycliste est privé d'un élément de très grande valeur dont la perte sera ressentie par tous.

Ci-contre : une des dernières photographies du regretté lyonnais Moschetto au départ d'une de ces épreuves de grand tourisme qu'il affectionnait particulièrement.

A NOS LECTEURS

Nous sommes certains qu'il existe parmi nos nombreux lecteurs, un certain nombre de personnes ayant des talents de dessinateurs et qui seraient susceptibles de nous envoyer des dessins pour certaines couvertures spéciales en couleurs, dans le genre de celle de notre numéro 1000, Salon de la Moto. Tout envoi sera le bienvenu et nous utiliserons volontiers ceux répondant à nos désirs en rémunérant leurs auteurs, bien entendu. D'autre part, s'il se trouve des photographes possédant une motocyclette, connaissant à fond le travail de laboratoire et ayant des connaissances de technique motocycliste, nous sommes tout prêts à examiner les éventuelles offres de service. Ecrivez-nous.

ARMANDO MIELE BLESSE

Le coureur italien bien connu de l'écurie Gilera, Miele, s'est blessé à la suite d'une chute au Grand Prix de Salo couru dernièrement en Italie. Son état est grave, mais évolue favorablement. Deux autres coureurs : Piergianni et Colombo, furent également victimes d'accidents, le premier moins gravement que le second, dont l'état de santé inspire encore quelques inquiétudes. « Moto-Revue » leur souhaite une prompt guérison.

CHAMPIONNAT D'ALLEMAGNE

Avec la fin de la saison sportive, les résultats des Championnats d'Allemagne sont désormais définitifs.

En 250, c'est l'excellent coureur — et metteur au point — Gablenz, qui remporte le titre avec 38 points (5 premières places, 2 secondes au cours des 7 épreuves qu'il a courues sur les 8 servant au classement).

Sa machine est une Parilla double ACT très modifiée quant au cadre et à la culasse.

Le deuxième du championnat 250 cmc. est Thorn-Prikker sur Guzzi Gambalunghino qui a fait deux fois premier devant Gablenz et une fois dans une course où ce dernier n'avait pas pris le départ. Au total, il est bénéficiaire de 30 points.

RECORDS EN 1000 CMC.

Les records de la catégorie E (jusqu'à 1000 cc.) dans l'état de l'Utah aux USA, par Rowland Free au guidon d'une 1000 Vincent « Black Lightning ».

Les records sont les suivants :
10 kms en 2'24" = 250 kmh. (précédent record Taruffi sur 500 cmc. Gilera : 222 kmh).
10 miles en 3' 54" : Moyenne 248 kmh. (précédent record : Taruffi : 214 kmh.).

NOS PETITES ANNONCES

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

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

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

MOTOS A VENDRE

PART. vd 500 Terrot mot. nf tr. b. ét. gl 50. urg. Maigret 2 r. Rubens-13° apr. 19 h.
VELOCAR mot. 100 px 60000
SERVAIS 41 r. Lamarck-18°.

V. ou éc. Panther 250 cul. ctre + fort. Gaborit 3 r. Puits Mottet Villiers s/Seine (S.O.)
RENE-GILLET 750 side tr. b. ét. Guillot 53 r. d'Avron-20°.
PART v. Terrot 350 4 ch. lat. c. nve visible, Thenet 251 r. Paris, Montreuil. AVR. 14-30.

DERNY solo abs. imp. tt chr. px à déb. nbx acc. TKACZ 101 bd Hôpital 13°, soir et dim.
250 NSU superculasse 4 v. pied. imp. 24r. de Chabrol-10°.
GN.RH. 750X culb. side 1 pl/2 imp. 160. NORMIER 11 av. H. Oursel, Villeneuve-le-Roi (SO)

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

GIL. HERST. 5 cv side Simard imp. Renou 46 r. Crimée-19°.

HARLEY 1300 civ. 4 vit. très belle prix 150. MAI. 81-58.

MONET 175 piston plat 65. Viratelle 11 r. Charles-V. 4°
VICTORIA 350 sél. 4 v. culb. bloc moteur chromée impec. 125000. Bouvier 52 av. V. Hugo Pavillon sous Bois (Seine).

TERROT 500 culb. 14000 kms 1946. 78 rue du Surmelin-20°

125 AUTOMOTO 3 v. sel. fin. rodage acces. 60000. H. Lévy 6 r. E.Marey 20° soir 181/2à191/4

NORTON 16H tr. bn ét. pns nfs + acces. 130. Poirier 13 r. Louis Loucheur-17° le sam.

TERROT RSSE 500 sup. cul. av. side Bernard. dern. mod. parf. ét. pns nfs, Muguet 74 av. Jean Jaurès Montrouge, S.

N'oubliez jamais de mettre une dose de

SUPER-URANIA

dans tous les carburants
VOTRE MOTEUR SERA PARFAITEMENT LUBRIFIE ET PROTEGE

Vous roulez exactement comme si vous aviez acheté de l'essence pure
Cela ne vous coûtera rien, au contraire, puisque vous économiserez 10 % d'essence (20 % avec double dose)
Et votre moteur marchera tellement mieux !

Demandez une notice explicative à votre pompiste
POUR LE GROS :
Sté URANIA à MONTLUÇON (Allier) Tél. 11-69

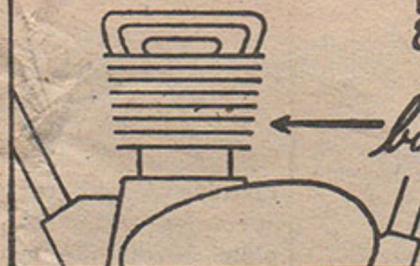
HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Soult - PARIS-12°

— Stock pièces détachées —
Echange Standard Complet
REALESAGES — EMBIELLAGES
REPARATIONS REVISIONS

Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile & pour la Moto



bonne compression
longue durée

Agence :

RENE-GILLET
MAGNAT-DEBON

MENDEL - MOTOS

3 bis, rue M. Bertaux
ERMONT (S.-et-O.) Tél. 412

Si votre Publicité était ICI elle serait LUE !...

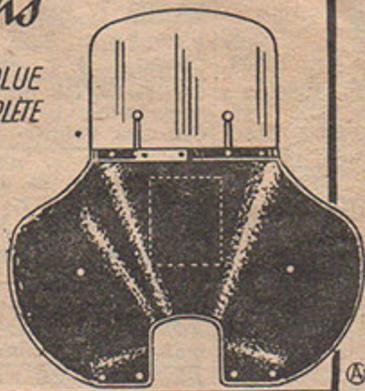


MOTOCYCLISTES

*Roulez confortablement
par tous
les temps*

Plexiglas 3 m/m

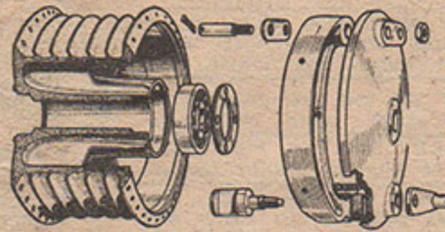
RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE



H. DELANNET

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

MOYEUX-TAMBOUR
EN ALLIAGE LEGER
pour motos rapides légères



Etablissements
P. COLLIGNON

FONTAINE
(Isère)

MOTO COMPTOIR

Esso SERVICE

MOTO-COMPTOIR



R. BERRUELLE 26, Avenue du Bac, 26
LA VARENNE (Seine)
Agent JONGHI, DERNY et toutes marques
MOTOS DISPONIBLES IMMEDIATEMENT
CREDIT

YELLOW

UNE FABRICATION

COMPAGNIE TRANSMISSIONS MECANIKES
SEINE - DOUBS - ISERE
17 AVENUE DU GENERAL MANGIN - PARIS XV

*La chaîne française
de Qualité*

Votre Bibliothèque

LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE
par C. LACOME et H.P. BORESTROKE.
Ouvrage indispensable à la connaissance
de la moto. Nombreux renseignements
sur : mise au point, bricolage, compé-
tition, tourisme, sidecar.
Prix : A nos bureaux : 300 fr. Par poste :
345 fr.

TOUTE LA TECHNIQUE

DE LA TRACTION AVANT (9-11-15)
par C. LACOME et H.P. BORESTROKE.
L'ouvrage technique et pratique indis-
pensable à tout réparateur de Tractions,
ainsi qu'à tout possesseur de Traction.
Prix : A nos bureaux : 480 fr. Par poste :
530 fr.

L'ART D'ACHETER

UNE VOITURE D'OCCASION

par C. LACOME. Tous les trucs, toutes
les « ficelles » dévoilés.
Prix : A nos bureaux : 300 fr. Par poste :
345 fr.

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

L'ouvrage le plus moderne sur la mise
au point, la réparation, l'entretien de
toutes les motocyclettes. A nos bureaux :
425 fr. Par poste : 470 fr.

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

Opuscule contenant toutes les indications
sur l'entretien de votre machine.
Prix : A nos bureaux 60 fr. Par poste 80 fr.

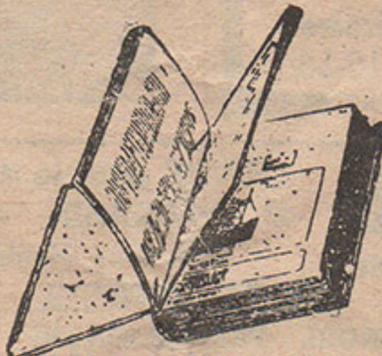
NOTICE D'ENTRETIEN MOTOBECANE ou MOTOCONFORT 125 latérales

Description - Réglage - Démontage - En-
retien - Dépannage.
A nos bureaux : 300 fr. Par poste : 345 fr.

UNE BELLE RELIURE
POUR VOTRE
COLLECTION

de

Moto revue



Fixation des revues par agrafes
spéciales permettant l'ouverture com-
plète de chaque numéro ou extraction
d'un numéro sans toucher aux autres.
Couverture élégante - Dos et coins
pégamoïd.

A nos bureaux 250 fr.
Par poste 325 fr.

Versement chèque Postal :
MOTO-REVUE » 297-37 Paris

NOS TABLEAUX MURAUX
Planches murales 65 x 100

PEUGEOT P.55

Frs : 450

125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C.

avec les réglages complets
Frs : 500

Le Moteur VELOSOLEX

Frs : 350

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150
Ce bloc équipe : Automoto, New-Map,
Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre,
Huin, Radior, Favor, etc...

Frs : 500

Bloc-Moteur YDRAL 125

Frs : 450

4 CV RENAULT

Frs : 300

Pour envoi par poste, ajouter Frs : 80 ;
Pour deux tableaux Frs : 100 ;
et 20 Frs par tableau supplémentaire.

TERROT 500 culb. sél. 4 v. type RGAS av. ou sans side (Précision) ét. nf. Brun 162 av. Wilson, Plaine Saint Denis 500 NORTON 16H impec. Café 62 r. Couronne, Mén. 63-30.
 G.R. R4 avr. 50 c. nf compt. Rotor 78000 Simon Mic. 30-97
 JAWA 500 2 cyl. 2 t. 4 v. sél. ét. nf 140000, repr. 125 réc. J. BONNAL 186 r. de Dieppe Déville les Rouen (S. I.).
 ZUNDAPP KS 600 parf. état 150. Varennes 54 r. Pajol-18e.
 SUPER-CULASSE Motob. 350 cc LAJUDI 6 r. E. Renan Issy-Mx
 TERROT 350 culb. 4 ch. b. ét. méc. 50000. Viacogliosi 12 r. Vercingétorix-14e, soir 19 h. à 20 h. dimanche matin.
 500 ACT 4 v. sél. bloc mot. sup. AR compl. à remont. 74 bis rue de Longchamp-16e.
 K. GILLET 750 side biplace c. à c. ét. nf 160000. BADIE Cité de la Muette Drancy (S)
 5 CV BSA KM. 20 av. side Bernardet 1pl. 1/2 t. b. ét. px 135000. FINET Hôpital P. Brousse, Villejuif (Seine).
 V. belle 500 flat-twin px à déb. vis. 17 h. à 20 h. s'ad. Aubert 19 r. St-Appoline-2e.
 350 MOTOB. mot. Blackburn lat. parf. ét. 60. ap. 19h. H. Feignoux 65r. Vitry Montreuil-s-B.
 TRANSACT MOTOS a en magasin le vélomoteur ou la moto que vous cherchez occasion ou neuf, à crédit, 104 rue Haxo-20e. Mén. 99-86.

TERROT 350 ACT juif. 49 7000 k. sél. f. tél. ent. éq. 125. Ernouf 1r. G. Lecler Meaux T.520
 BSA 350 L. 322 imp. éq. 70. SECONDO 95 av. G. Clémenteau, Sartrouville (S.O.).
 MONET-GOYON 125 nve pas rodée réd. prix. Gaillard, 4 imp. Bey Briançon (Hte-Alpes)
 SIDE R. Gillet 750 4 v. ét. nf 120000, 36 r. Pouchet-17e. Mar. 21-63 sauf dimanche.
 DKW 250 100000. Klein 21 bis r. Bois Chatel, Neuilly Plaisance, autob. Egl. Pantin 145.
 DKW NZ 250 ent. orig. pf ét. Gré. 35-10, poste 129 Lonjo.
 HARLEY 48 5x16 170. Collins 19 cité Muette Drancy (Seine)
 GN. RH. CV2 500 2 cyl. side t. sad pns nfs. P. r.d.v. écr. Louton 1 r. Bérulle St-Mandé
 ARIEL twin 500 nve. PATURAL 23 bis passage du Poiteau Paris-18e. MAR. 96-10.
 CEDE bon Cde Motobéc. 175 liv. 2 m. Castanet. Lit. 81-32
 INDIAN 500 GDA bon état avec pièces de rechange, prix réduit. COLLIN 68 av. Carnot, Saint-Maur (Seine).
 BSA 500 cul. parf. état + moteur BSA 5 cv M20. PERON La Martyre (Finist) T. 2.
 98 DKW ou éch. ctre Rolleflex. CORDENARS, Opé. 56-56
 M.GOYON 500 culb. mot. Mag. pns nfs ét. pf 70. vis. sam. ap. m. dim. Magniette 20 r. des Ormes, Corbell (S.O.).

PART. v. Puch 125 neuve, prix intéressant. 8 rue Emile Allez, Paris-17e.
 SPLEND. Horex Columbus 600 lat. 4 sél. sid. Vannod aéro. 140. FICHET A, 1. r. Rion, tél. 135 Maintenenon (E.-et-L.)
 DOLLAR 350 culb. méc. parf. 60000. BABON 26 av. Montequieu Livry Gargan (S.-O.).
 MATCHLESS 350 f. t. b. état 130. G. Herstal 600 sél. 90000. NOULET, à Hasnon (Nord).
 TRIUMPH 650 2 cyl. 1950, 8000 kms. LEROUX 32 r. Morgan, Blangy-sur-Bresle (S.-I.).
 500 NORTON 18 culb. 350 BSA culb. 4 WM 20. BSA 500 lat. 4 Norton 16 H 500 latér. PERLIN 82 bd Victor Hugo, Clichy. PER. 12-94.
 500 MOTOBECANE S5CGS 4 v. sél. 130. 500 Gn.-Rh. CV2 135. 350 Velocette 4 vit. sél. 125. 175 Ravat 2 t. 2 vit. 175 Motobéc. 25. 125 lat. Motob. 70. Tandem Vap 4 35, 125 Gn. R3, 2 vélos hom. et dam b. ét. 350 Terrot culb. Hofmans 16 rue Pestalozzi, Paris-5e.
 NORTON 16 H exc. ét. méc. pns av. side 120000. LEDOMRU, Coutances (Manche).
 OCC. Scoot. Bern. 125 luxe ts acc. tt nf 100000. LESAINE r. Clotilde, Dammarie les Lys.
 500 BSA culb. 2 cyl. 4 vit. sélect. ROBERT 17 r. des Bateillers, Clichy, Per. 35-53.
 ARIEL 350, Red Hunter 2500 k. orig. équipée, CONVERS 36 r. Broca, Paris (le vendredi).

ECHANGES
 SANDFORD 5 cv 3 roues 3 v. m. ar. 150000 ctre voit. 4 pl. H. O. 143r. A.France Bagnolet
 MOTOB. 500 sup. cul. 46 av. ou s. side 18 h. sam. et dim. Masson 2 pas. D'Enfer-14e.
 BATTERIE jazz c. vélomot. Chevalier 5 r. des Gardes-18e
 CHEVALIERE plateau or 46 gr. ctre Poney b. ét. Brousse 14 Ch. des Princes Neuilly s.-M.
 BMW R12 c. nve + télévis. écran 22 cm ét. nf ctre BMW R71. Bruas 8 r. d. Martinets ou 52 r. Benoit Malon Bicêtre

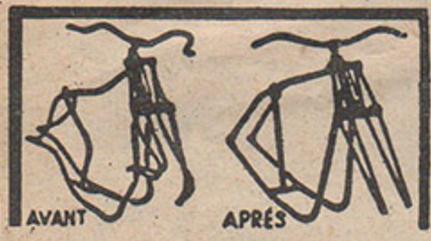
ON DESIRE ACHETER
 ACH. moteur train seul. Germain 106 av. Timone Marseille
 RECH. 500-650 nve dern. mod. marq. indiv. repr. Zundapp imp. Hilaire, Chantonnay (Vée).
 ACH. comptant toutes motos FAURIE 8 av. St Ouen Paris

VOITURES A VENDRE
 CITROEN B12 torpédo commer. très bon ét. px intér. DAUME 26 rue de Charonne-11e.
 SENECHAL mot. Dornier 7 cv bon ét. 50000. CAR. 51-09.
 CELTA 4 CI aérody. 4 portes ét. neuf 180. Reprend moto LECLERC 56 rue Max-Dormoy.

DIVERS
 MOT. aux. Roussey compl. rév. avec roue prix intér. visib. Judenne 25 av. Parmentier-11e
 POUR Gnome V2 pièces moteur et boîtes complètes. MARTIN 29 rue Broca, Paris.
 VEND pièces dét. orig. pour tous types BMW. 104, rue Haxo, 20e. MEN. 99-86
 CUCCILO f. télesc. cause dép. Arm. tél. 199 Chaville.
 TANDEM Deryn b. ét. Fouassin 2 av. de Corbère Dor. 63-77
 C.P.D.M. 4 r. Chaptal Levallois. Per. 09-13. Réal. rect. d'embiel. Réal. cyl. disponib. embiel. et cyl. Peugeot P. 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc... et toutes marq. pièces pour Chaise, Peugeot, Terrot, Motobéc. etc... Embiel. toutes marques culas. Peugeot, Automoto A12 et toutes marques. Catalogues n° 10 s. dem. Fournit. exclus. aux Agents seult.

FONDS DE COMMERCE
 CSE décès Cycles Motos Agence Motobéc Gnome, Monet, Magnat, tél. Arg. 23-10 (matin).
 V. Maison av. Fonds cycles et motos 60000. Blanchet, Fontenay Trésigny (S.-M.).
 CH. Fonds Cycles ou Motos, écr. av. indic. prix inv. log. Iguat 7 r. Auger, Pantin (S.)

RENOVATION DES CADRES ET RESERVOIRS MOTOS
 Travail rapide et soigné
Raymond BONNOT
 174, rue de Romainville MONTREUIL (Seine)
 AVR. 01-47



AVANT APRÉS

DRESCHMOTOR Motos DRESCH D.F.R.
 PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
 TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES
 TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX
 ET QUALITÉ — RAPIDITÉ DE LIVRAISON
 7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

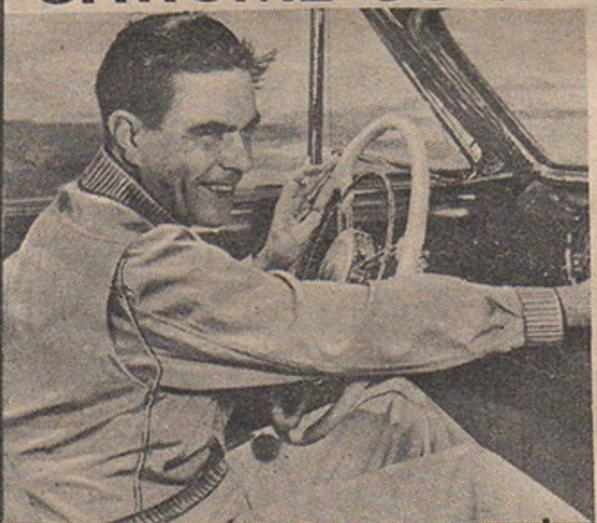
VOUS AUREZ LA **Certitude** d'économiser temps et argent en trouvant à tout moment tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS
 82, avenue des Ternes - 225, boul. Péreire PARIS-17e ETO. : 15-53
 MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau PARIS-10e NOR. 08-09

TOUS vêtements de cuir :
 MOTO
 AUTOMOBILE
 SPORT
 VILLE

Exigez la marque **CHROME - CUIR**
 CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE



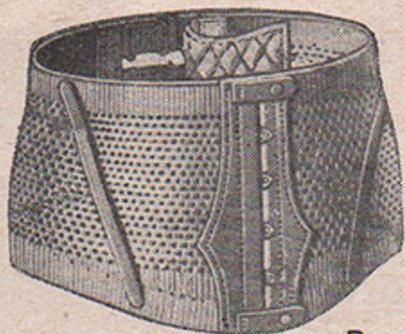
Assurez-vous
 AU SERVICE DES ASSURANCES
 12, rue de Cléry, PARIS-2e

CLERGE OUVRE pour le début 1951 un 2e MAGASIN de 300 m2 (Près gare Montparnasse)
 DEPOT OFFICIEL de pièces JONGHI, PRESTER-JONGHI, AUBIER-DUNNE et bientôt MOTOBECANE

VENTE A CREDIT ou par mensualités, sans intérêts, de l'imcomparable **VELOMOTEUR JONGHI** le tout dernier modèle, le moins cher de tous les vélomoteurs à sélecteur, le plus rapide. - LIVRAISON EN 10 MINUTES au comptant
 Actuellement : 105-107, Bd Lefèbvre, PARIS-15e - LEC. 48-56

DEPREZ MOTOS CYCLES 60e ANNÉE.
 187, rue Ar. Sylvestre, 187 COURBEVOIE DEF. 07-01 et 02
 MOBYLLETES disponibles
 MOTOBECANE - PEUGEOT
 MAGNAT-DEBON
 GNOME-RHONE
 MONET-GOYON
 Side BUFFLIER
 COMPTANT — CREDIT
 ACHAT — ECHANGE
 REPARATIONS
 PIÈCES DÉTACHÉES

SEULE! la ceinture "réglable"



Anatomic

en tricot élastique

combat l'embonpoint
maintient les organes
et soulage les reins

Recommandée aux Motocyclistes

Catalogue et échantillons de tissu envoyés franco sur demande

BELLARD-O-THILLIEZ, 24, Fg Montmartre, PARIS-9^e
Magasins ouverts de 9 h. 30 à 19 h. (Lundi à partir de 14 h.) Salons essayage

83 D K W 83



83 Avenue de la grande Armée, 83

— PARIS — (16^{me})

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

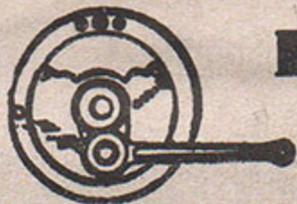
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

BOITES DE VITESSES STAUB
PIECES DETACHEES STAUB

(AGENT GENERAL)

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALÉSAGES DE CYLINDRES

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



PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23

PARIS-17^e — Tél. ETO. 12-46

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

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

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME-RHONE — B.S.A.

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

Pneumatiques - Accessoires modernes - Appareil-
lage électrique français et étranger - Pièces
détachées : origine, adaptables, sur modèles.

Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage

Remise en état cadres et réservoirs

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

EXPEDITIONS PROVINCE ET COLONIES

Atelier et Magasin :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

CLÉ A BOUGIE
SAKER

N°86



CLÉ PASSE-PARTOUT POUR
BOUGIE DE 14^{mm}

PRIX DE DÉTAIL : 110 Frs

MOTO - RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

Toutes Marques Françaises et Etrangères

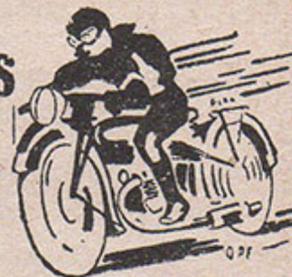
SPECIALISTE B.M.W. - (51-2 et R. 25 Neuves)

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 IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

Moto-Guzzi

DETENTRICE du RECORD des RECORDS du MONDE

— MONTLHERY, 14-17 septembre 1950 —

CATEGORIE 75 CMC.

Records précédents		Nouveaux records		Records précédents		Nouveaux records	
Moy. 54 kmh.	10 kms dép. arrêt.	Moy. 107,200		Moy. 76 kmh.	5 heures	Moy. 111,630	
» 54 »	10 miles	» 110,010		» 77 »	6 heures	» 108,051	
» 86 »	50 kms	» 113,200		» 76,8 »	7 heures	» 106,710	
» 86 »	50 miles	» 113,070		» 78,1 »	500 miles	» 105,930	
» 86 »	100 kms	» 113,570		» 76,7 »	8 heures	» 105,930	
» 86 »	1 heure	» 113,862		» 77,5 »	9 heures	» 105,780	
» 85 »	100 miles	» 114,530		» 75,8 »	1000 kms	» 105,340	
» 85 »	2 heures	» 114,876		» 78 »	10 heures	» 104,870	
» 81 »	3 heures	» 113,050		» 77 »	11 heures	» 104,450	
» 76 »	4 heures	» 112,610		» 76,1 »	12 heures	» 104,450	
» 76,9 »	500 kms	» 111,970		(non existante)	1000 miles	» 102,950	

Nous avons en outre battu 22 records de la catégorie 100 cmc.

Pilotes : Raffaele ALBERTI - Gianni LEONI - Bruno RUFFO

CATEGORIE 250 CMC.

Records précédents		Nouveaux records		Records précédents		Nouveaux records	
Moy. 142,7 kmh	2 heures	Moy. 159,681		Moy. 125,9 kmh	500 miles	Moy. 146,390	
» 143 »	3 heures	» 149,800		» 126,2 »	6 heures	» 146,560	
» 140,4 »	500 kms	» 149,950		» 125,1 »	1000 kms	» 144,850	
» 141,1 »	4 heures	» 148,500		» 125,5 »	7 heures	» 144,880	
» 125,4 »	5 heures	» 148,050		» 125,2 »	8 heures	» 144,490	

Nous avons en outre battu 4 records de la catégorie 250 cmc.
et 1 de la catégorie 500 cmc.

Pilotes : Fergus ANDERSON - Gianni LEONI - Guido LEONI - Bruno RUFFO

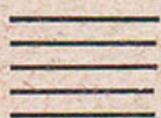
La MOTO-GUZZI

a ainsi confirmé et consolidé son

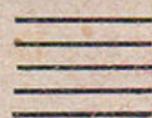
RECORD des RECORDS

en s'adjugeant **32** nouveaux records qui, ajoutés aux précédents forment un total de

64 RECORDS DU MONDE



MOTO-GUZZI



Société par Actions
HUILE SHELL

MANDELLO LARIO (ITALIE)
PNEUS PIRELLI