

38<sup>e</sup> ANNEE. — 25 NOVEMBRE 1950. — N° 1.008

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

ENTRETENEZ  
VOS FREINS

# Moto revue



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

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLERY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

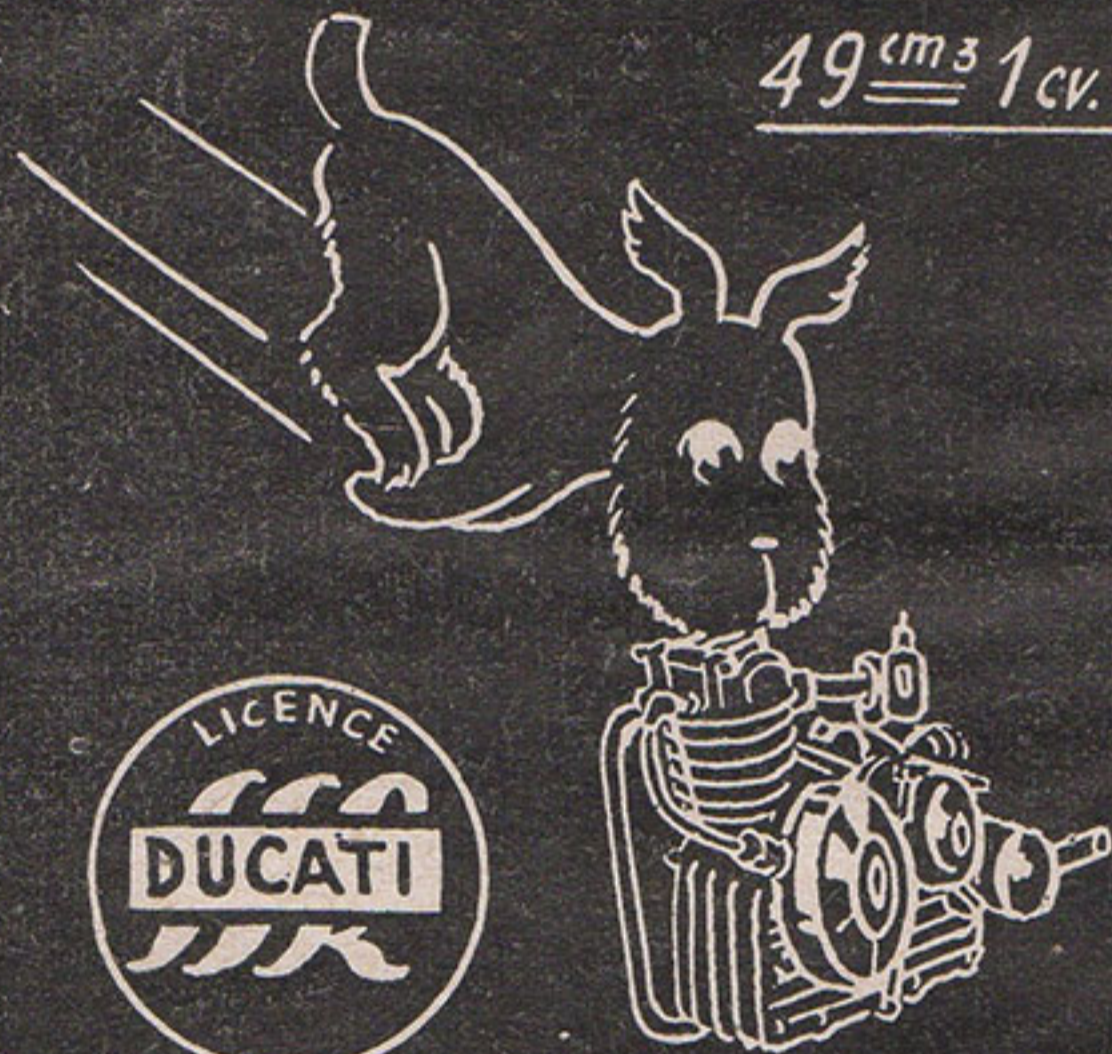
Un de nos lecteurs n'a pas hésité à faire cet été 5000 kilomètres en Espagne, sur un scooter. (photo de M. Bercouitz)

*Passant les Alpes,*

*détenteur  
de tous les  
Records mondiaux  
de vitesse*

# *Muciciclo*

49<sup>cm<sup>3</sup></sup> 1 cv. 1/2



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

## **M.ROCHER**

CONSTRUCTEUR

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

AUANVIC

17

# *Un écrou desserré peut provoquer une catastrophe*

On ne peut contrôler le serrage correct des écrous que s'ils sont accessibles. Mais il y a les autres, tous les autres ! Parmi les

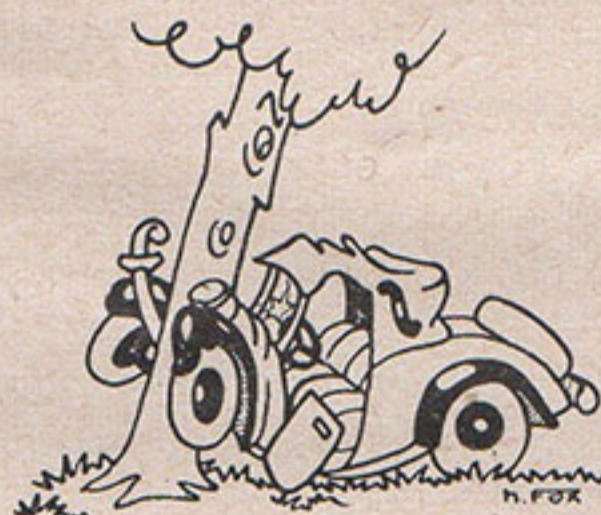
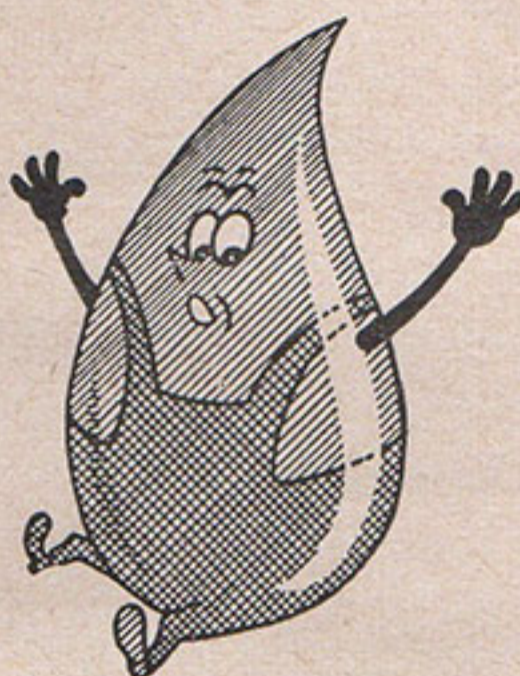
quels certains assurent directement la sécurité du véhicule. Il existe aujourd'hui un moyen facile de rendre écrous, boulons et vis indesserrables : C'est

### **BLUESTOP**

Une goutte sur le filetage suffit pour freiner, sans détériorer, le démontage demeurant toujours possible avec un effort suffisant sur la clé ou le tournevis.

**BLUESTOP** permet la réalisation de ce vieux rêve : le boulon indesserrable.

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



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

# **BLUESTOP**

STOPPE TOUT CE QUI SE DÉVISSE

C'EST UN FREIN ÉLASTIQUE

## **PAULSTRA**

DISTRIBUÉ PAR LES LABORATOIRES INDUSTRIELS CORGRA  
68 bis, rue Marjolin - LEVALLOIS-PERRET - PER. 59-48

SOCIÉTÉ DES AÉROPLANES G. VOISIN

Paris

*Paris-Bordeaux-Paris*  
*en 18 heures 04*

Le 30 Septembre 1950

G. BERNARD *avec un passager*  
sur un

Bordeaux

**VOISIN**  
**GNOME & RHONE**  
*Type R4 125<sup>cm3</sup>*

a accompli le trajet PARIS-BORDEAUX-PARIS en 18 h. 04  
Performance officiellement contrôlée par la F.F.M.

Service vente et magasin d'exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS-16<sup>e</sup> — KLÉber 90-56  
Service pièces détachées et réparations : 16, Rue Félicien-David, PARIS-16<sup>e</sup> — AUteuil 08-90

## La PUCH 125 Tourisme

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

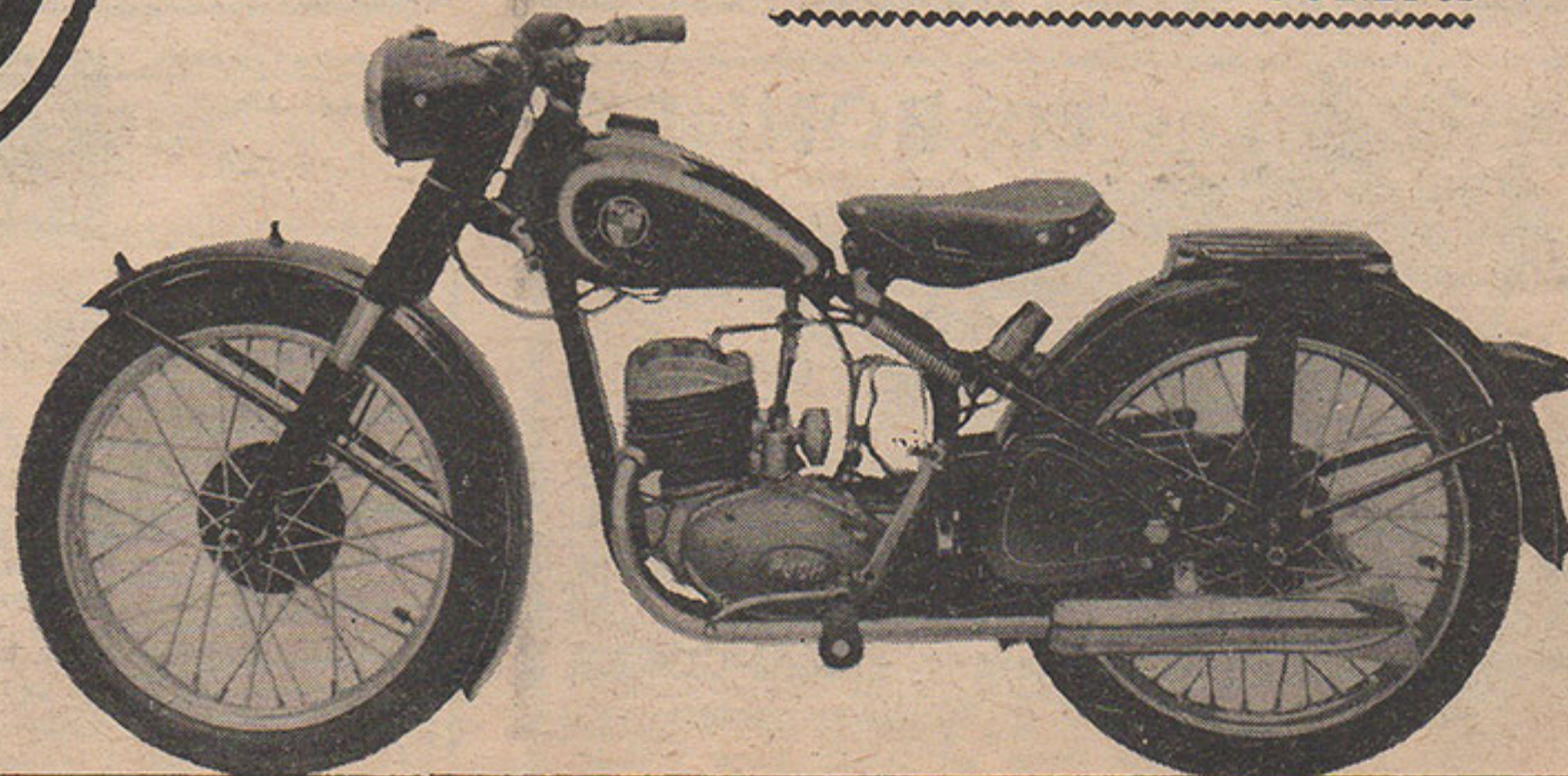


AGENCE GENERALE  
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

72-79-81, rue du Fg St-Jacques  
PARIS-14<sup>e</sup> GOB.24-32

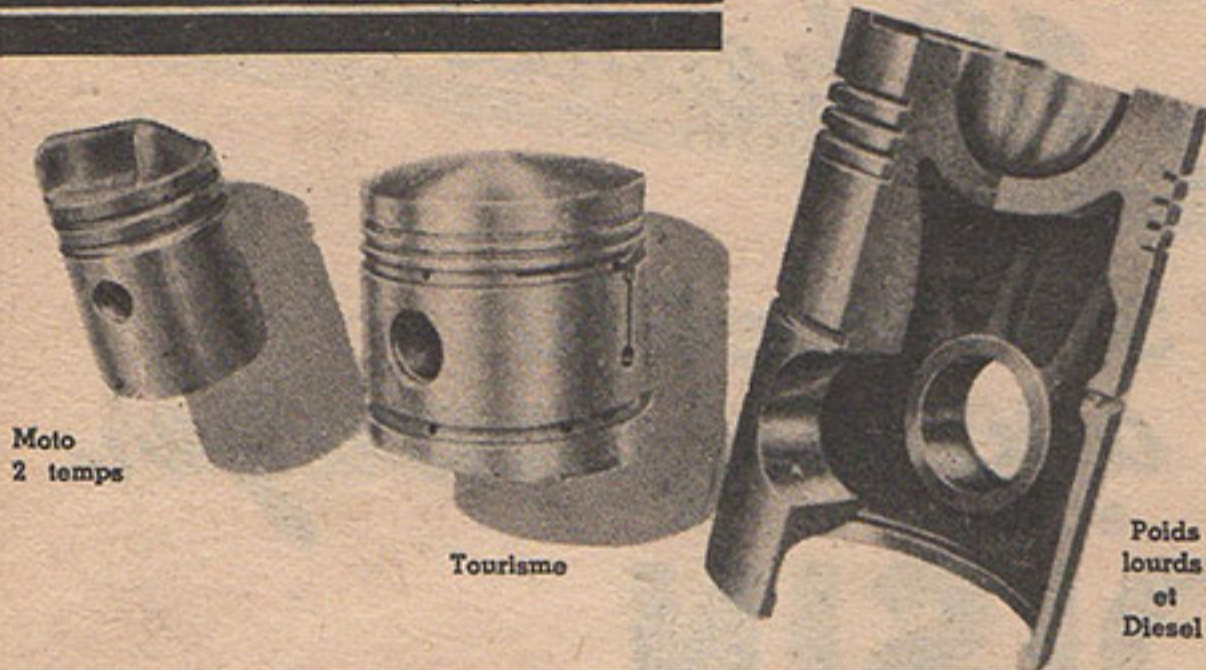
La ligne racée,  
la minutie dans les  
moindres détails,  
le fini impeccable :  
tels sont  
les éléments de sa  
QUALITE TOTALE



Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

# LE PISTON MAHLE

DE LA MOTO  
jusqu'aux  
POIDS  
LOURDS !



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

STOCK COMPLET EN MAGASIN  
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

PRODUCTION  
DE LA PLUS ANCIENNE USINE DE PISTONS D'EUROPE

Distributeur Exclusif pour la France :

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

# ATTENTION !

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

## CREDIT

DE LA REGION PARISIENNE

### Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10<sup>e</sup>

Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

*vous offre*

**Le plus grand choix de Paris**

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

Livrable immédiatement :

GULLER — JONGHI

catalogue contre 30 fr. en timbres-poste

NORTON - ROYAL-ENFIELD - ARIEL - EXCELSIOR  
VELOCETTE - JAMES - IMME - Scooter LAMBRETTA  
sont en exposition et toujours disponibles en magasin chez

## marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

LIVRAISON RAPIDE — EXPEDITION PROVINCE  
CREDIT

Toutes les grandes marques Françaises

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

OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

## SCOOTER BERNARDET

Livrons rapidement nouveaux modèles 1951

VENEZ ESSAYER

le 250 cc. 2 cylindres  
PROPRE et PUISSANT

125 et 250 :  
1/3 à la Livraison  
Solde en 12 mois

N'ATTENDEZ PAS LE  
PRINTEMPS POUR  
COMMANDER



**MOTO-BASTILLE**

6, Bd Richard-  
Lenoir - PARIS  
BASTILLE

## Les Ets BONNET

LIVRENT  
SANS  
DELAI



Le VéloMOTEUR JONGHI pour 3.800 fr. par mois.  
Le meilleur et le moins cher des véloMOTEURS  
à sélecteur - 2 temps - 3 vitesses

80, av. du Général-Leclerc - BILLANCOURT

Renseignements 30 fr. timbres-poste

Catalogue : 50 fr. mandat poste au C.C.P. Paris 7141-46

44<sup>e</sup> Année

Guide  
pratique  
Automobile

LE  
CATALOGUE  
DES  
CATALOGUES

1950

pour  
professionnels  
et usagers

PUBLIE :

PRIX ET CARACTERISTIQUES DE TOUTES LES  
MARQUES DU MONDE  
Voitures Particulières - Véhicules Industriels - Tracteurs  
agricoles

CARACTERISTIQUES ET NUMEROS DE CHASSIS DES  
VEHICULES ANTERIEURS A 1950  
TABLEAUX DE REGLAGE

des moteurs des principales marques françaises et étrangères  
RENSEIGNEMENTS UTILES

Code de la Route — Tarifs d'Assurances

Adresses des principaux fournisseurs de l'Automobile.

PRIX : 530 frs Franco contre mandat, chèque postal ou  
bancaire ; 590 frs Contre remboursement.

Editions LEFEVRE : 1, Av. Félix-Faure — PARIS-15<sup>e</sup>

Tél. : VAUgirard 43-24 — Chèques Postaux 258-48, PARIS

Le Catalogue des Catalogues paraît chaque année en juillet

30, PL. DENFERT-ROCHEREAU - PARIS - ODE. 31-91

# DENFERT SPORTS



**Vélocomoteurs et MOTOS**

## Geugeot

EXPOSITION PERMANENTE TOUS MODÈLES  
LIVRAISON DANS LE MOIS  
**CRÉDIT 6 à 12 mois**  
ACCESSOIRES - ÉQUIPEMENTS - STATION SERVICE

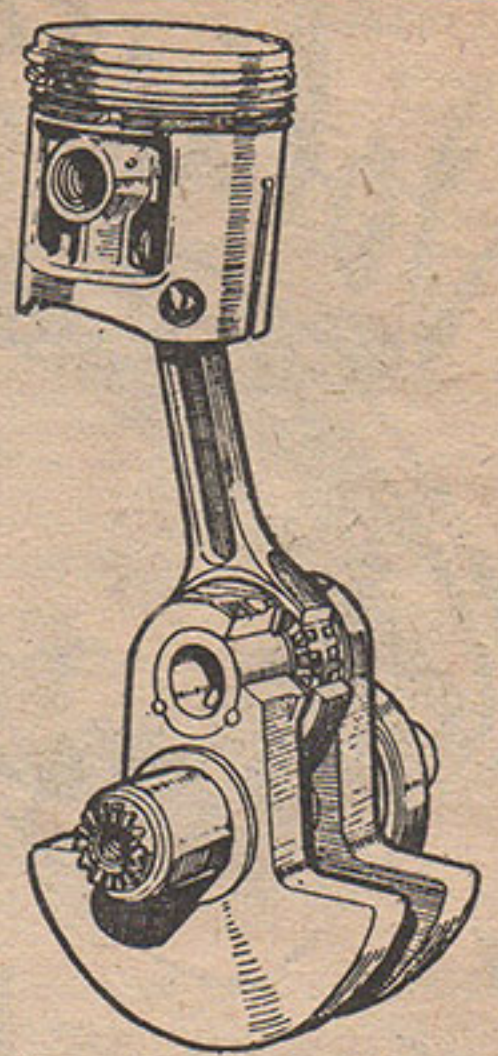
RÉFECTIONS  
D'EMBIELLAGES

RÉALÉSAGES  
DE CYLINDRES

TRAVAUX GARANTIS  
EXECUTES  
PAR SPECIALISTES

FOURNITURE  
DE TOUTES PIÈCES  
DETACHEES

PISTONS COMPLETS  
ACCESSOIRES

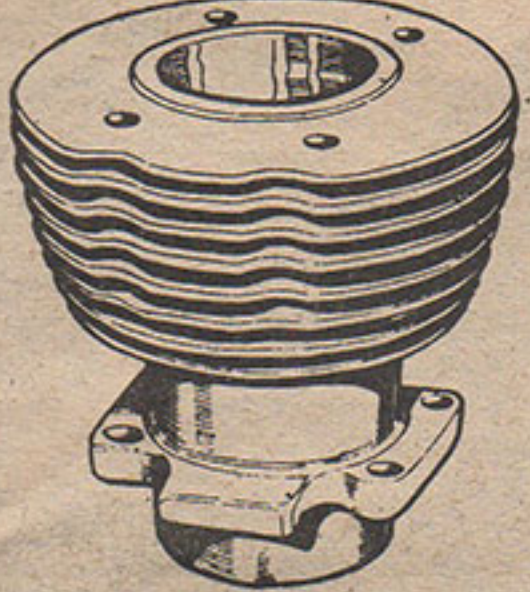


Agent général  
BOITES DE VITESSES  
et PIÈCES DETACHEES

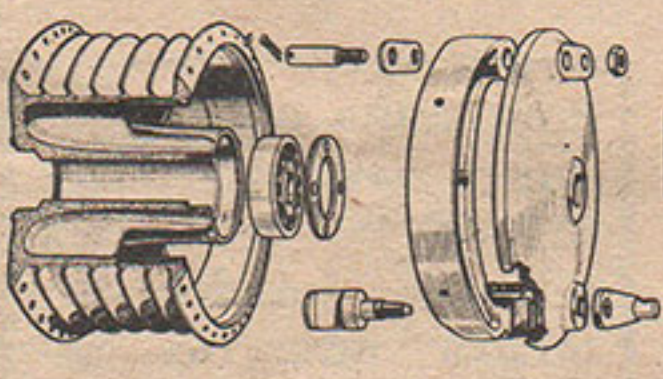
## STAUB

### PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23  
PARIS-17<sup>e</sup> Tél. ETO. 12-46



**MOYEURS-TAMBOUR**  
EN ALLIAGE LEGER  
*pour motos rapides légères*



Etablissements  
**P. COLLIGNON**  
FONTAINE  
(Isère)

**83 D K W 83**

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

**83 STATION SERVICE 83**

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

*Toutes pièces détachées auto et moto*  
*Echange Standard d'Organes*

**83 Avenue de la grande Armée, 83**  
— PARIS — (16<sup>me</sup>)  
Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79  
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

**BEQUILLES RENFORCEES**

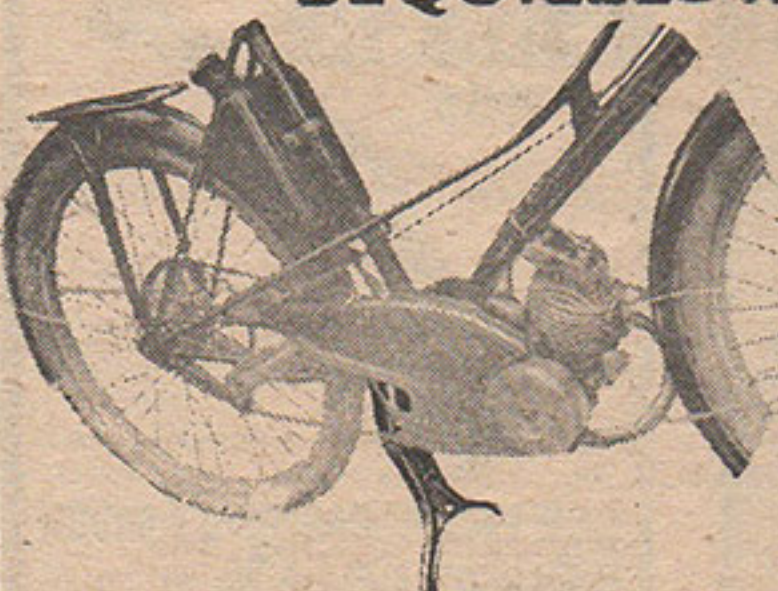
adaptables sur :

MOBYLETTE  
MOTOBECANE  
VELOSOLEX  
et tous les vélos.

fabriquées par :

## LES ACCESSOIRES L. Q.


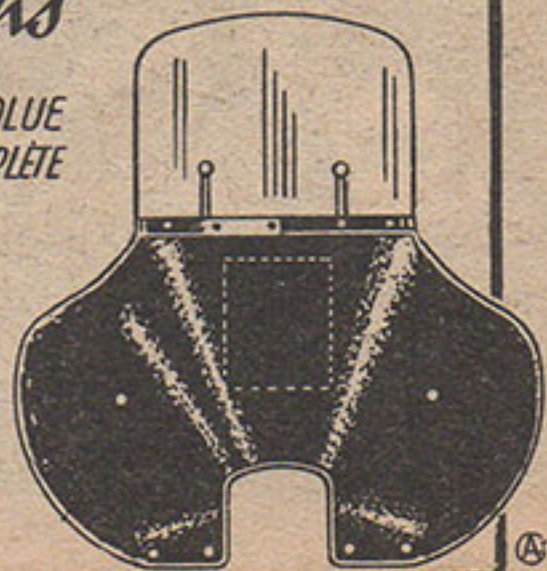
12, rue Hector Carlin - St-PRIX (S. et O.)



**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

# Volants magnétiques

**SAFI**

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

**ALLUMAGE - ECLAIRAGE**

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

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

SERVICE REPARATION  
ECHANGE STANDARD

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

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

**BOBINE SPECIALE MOTO**

**Il est encore temps**  
POUR BENEFICIER DES CONDITIONS  
DE CREDIT SANS INTERET  
que vous offrent les

## Ets BONNET

80, Avenue du Général Leclerc - Billancourt (S.)  
pour toute machine livrable au printemps  
AGENT DES PLUS GRANDES MARQUES  
D. S. MALTERRE — GUILLER  
JONGHI — GNOME ET RHONE  
TERROT — B.S.A.

Métro Billancourt Tél. : MOL. 15-46

### LA PROVIDENCE DU MOTARD

## ACTUAL - SPORTS

MARCEL FARAUS

Spécialiste du VéloMOTEUR et de la Moto  
25, rue Notre-Dame de Nazareth  
PARIS - 3<sup>e</sup> -

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

Toutes réparations  
Dépannage  
CREDIT

**LE SEUL**  
**AVERTISSEUR**  
**ELECTRIQUE**  
**SUR VELOMOTEUR**  
**SANS BATTERIE**

**Le SANOR**

HAUTE FREQUENCE  
breveté

fonctionnant directement  
sur le volant magnétique,  
grâce à son filtre breveté  
qui redresse et  
double l'intension

Appel puissant  
et sûr sans lâcher le guidon.

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

## Scooters BERNARDET

125 et 250 cmc.  
Payables sur demande  
en 12 mensualités

Présentation des  
Modèles 1951

Essais tous les samedis

### G.S.M.

Distributeur officiel

8, rue des Ecoles - PARIS-5<sup>e</sup> — ODE. 62-98  
ATELIERS-REPARATIONS et pièces détachées  
12, rue St-Séverin ODE. 50-91

MEM, 44, r. du Texel  
Paris-14<sup>e</sup> - Ség. 88-80  
ex MAUBERT-MOTOS  
Toute l'électricité pour  
NORIS - D.K.W.  
BOSCH - LUCAS

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

## CHROME - CUIR

38, RUE DU CHATEAU-D'EAU  
PARIS-10<sup>e</sup> Tél. : NORd 08-09

TOUS VETEMENTS DE CUIR  
POUR LA MOTO ET LA VILLE

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

Catalogue gratuit sur demande.

### CLÉ A BOUGIE SAKER

N°86

CLÉ PASSE-PARTOUT POUR  
BOUGIE DE 14<sup>mm</sup>

PRIX DE DÉTAIL : 110 Frs



# Moto revue

La Moto

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 25 francs

	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<sup>e</sup>

● 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<sup>e</sup>)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

## ◆ FABRICATION DES PNEUS

Au cours des huit premiers mois de l'année, 3.032.907 enveloppes sont sorties des manufactures françaises de pneumatiques, dont plus de deux millions pour les voitures particulières. Durant la même période la production de pneus pour motocyclettes a atteint le chiffre de 98.663 unités.

## ◆ VILLES COURTOISES

Nous avons récemment cité certaines « villes courtoises » qui distribuent aux touristes étrangers en contravention, un avertissement amiable. Ce même système vient d'être mis en application à Vendôme.

## ◆ DES TRIUMPH POUR LA POLICE

Les corps de la police des South Wales, en Australie, viennent de toucher 43 Triumph du type « Thunderbird ». Ce n'est pas un précédent, car la police de la route de nombreuses villes a déjà fait appel à la grande firme anglaise pour leur équipement en matériel ultrarapide. Citons : Amsterdam, Bombay, Delhi, Durban, Hobart, Johannesburg, Karachi, Nigeria, Port-Elizabeth, Perth, Singapoor, Stockholm, Toronto, Zurich, etc..., où on peut voir circuler ces fameuses machines.

## ◆ L'IVROMETRE EN SUISSE

Une réunion de Presse a été convoquée le 3 novembre à Genève, sous les auspices de la Fédération anti-alcoolique Genevoise, au cours de laquelle le docteur Martin du Pan présente l'« éthylomètre », appareil décelant le degré d'alcool contenu dans le sang d'un individu.

Il y a douze ans que la police américaine se sert de semblables systèmes, mais dans certaines nations européennes (dont la France), l'utilisation d'un tel moyen d'investigation contre le gré des individus ne poserait-elle pas des questions juridiques délicates à résoudre?

## ◆ NOUVELLES D'ITALIE

Pour la saison 1951, les alliances entre bonnes marques se font et se défont déjà. Ainsi Claudio Mastellari, officiellement, courrait la saison prochaine pour Guzzi. Tandis que Carlo Bandirola abandonnerait la « Gilera » pour courir les épreuves du Championnat du Monde sur la « MV » quatre cylindres. En revanche, Arcisio Artesiani repasserait chez Gilera.

## Hep... Taxi!

**B** LOUSE grise, casquette écornée, moustaches, parfois un accent slave assez prononcé, vocabulaire imagé et mécontentement continuels lors de la réception des pourboires et de l'indication de l'adresse où l'on se rend, qui ne reconnaît pas là les attributs propres aux chauffeurs de taxis ? Cette corporation, si populaire au demeurant, est riche en chauffeurs qui ont su acquérir ou conserver une virtuosité qui force l'admiration. Mais à côté de ces artistes, combien en existe-t-il qui se conduisent en véritables forbans de la rue ; ils ralentissent et même arrêtent le trafic pour se livrer aux joies interdites de la « maraude » et exercent la « prise en charge » au milieu de la chaussée, ils font des démarrages soudains sans se soucier des autres véhicules, changent brusquement de direction sans prévenir, ignorent jusqu'à l'existence d'indicateurs de direction. Ils ne se rangent jamais lorsqu'un véhicule plus rapide leur demande le passage ; quand à la priorité, ils l'ignorent complètement et ne s'en tiennent qu'aux stricts principes de la loi de la jungle. Ne s'offusqueront que ceux qui se sentiront visés par ces récriminations vérifiées.

Mais les autres, les mauvais chauffeurs, qu'il nous soit permis de leur faire part de notre façon de penser... nous avons à nous plaindre de votre comportement, confiants en la force relativement plus grande que présente votre mécanique : vous vous conduisez comme des assassins envers les autres usagers de la route en général et des motocyclistes que nous sommes en particulier. Vous êtes un objet de hantise, aussi notre méfiance nous a conduit à vous observer. Souvent, Monsieur le mauvais chauffeur de taxi, enfoncé dans votre siège, vous roulez à vingt à l'heure, au beau milieu de la chaussée, espérant le client ; l'avez-vous aperçu ? d'un brusque coup de volant vous coupez la chaussée sans vous soucier de ceux qui vous doublent. Et cela Monsieur le mauvais chauffeur de taxi, c'est mal...

Avez-vous « chargé » ? Tout change alors dans votre « conduite », on croirait que vous avez à vos trousses tous les mécontents que vous avez faits. Pas de priorité, vous passez à tout prix, mécanique déchainée, votre véhicule zigzague, passe en troisième position et, dans les embarras, de votre habitacle sort un flot d'injures à faire rougir un carabinier. Et cela, Monsieur le mauvais chauffeur de taxi, c'est très mal. Nous pourrions aussi vous reprocher de franchir les carrefours, ménageant votre consommation, sans ralentir, à grands coups de klaxon le jour, et de phares la nuit.

Monsieur le mauvais chauffeur de taxi peut-être ne vous souciez-vous pas du ressentiment unanime que vous provoquez... et bien cela, c'est très très mal.

## ◆ LES PASSAGES A NIVEAU

Le nombre de passages à niveau était, au 1<sup>er</sup> janvier 1949, de 31.958.

Le nombre total des accidents enregistrés aux passages à niveau s'élevait à 178 en 1946, 204 en 1947, 194 en 1948, 162 en 1949 et 94 pour les 9 premiers mois 1950.

La faiblesse des dotations budgétaires n'a pa permis de poursuivre normalement la réalisation des travaux de suppression des passages à niveau...

Le conseil de sécurité de la S.N.C.F. a décidé de soumettre à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et des Transports un projet comportant l'installation d'une signalisation routière lumineuse et sonore sur un millier de passages à niveau, ce qui amènerait la suppression des barrières de ces passages et leur gardiennage. On laisse espérer que, de l'application de ces projets, découlerait une amélioration de sécurité de la circulation routière.

Les systèmes envisagés par les auteurs de la proposition, reposent sur l'emploi de l'électricité, ce qui n'exclut nullement les possibilités de pannes, erreurs, mauvais réglages...

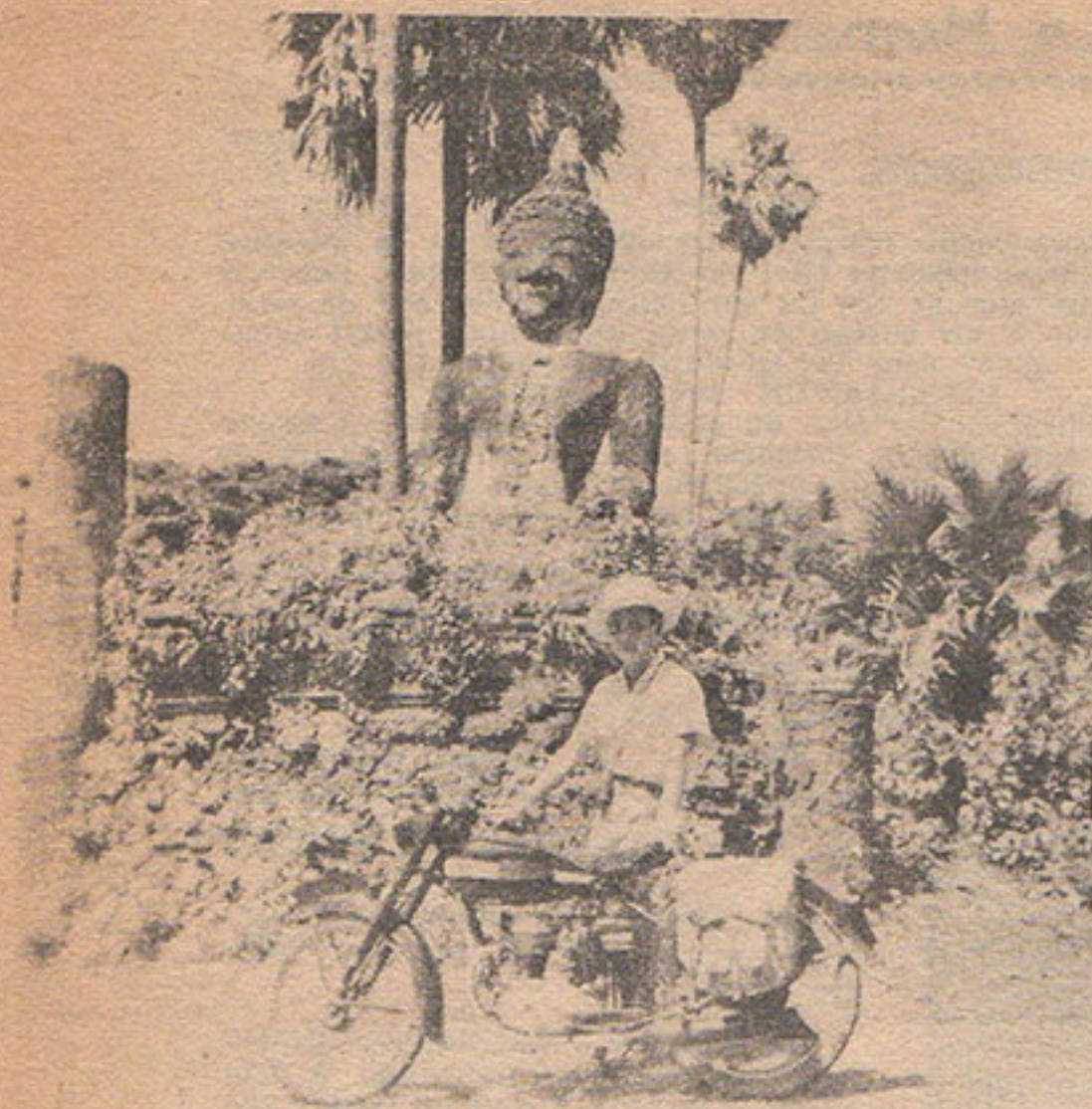
Avant de supprimer la garde des passages, il conviendrait de faire des expériences très poussées, concernant l'efficacité de ces systèmes automatiques.

## ◆ DEVICES

Les autorités espagnoles interdisent strictement l'importation et l'exportation de pesetas en espèces. Cette mesure a été rapportée récemment et il est actuellement permis d'importer en Espagne 10.000 pesetas et d'en exporter 1.000.

## ◆ MOTOS ESPAGNOLES

L'industrie de la moto en Espagne s'oriente nettement vers les cylindrées inférieures à 250 cmc. A côté des très populaires Montessa et Ossa 125 cmc., on envisage de fabriquer dans les cylindrées 98 et 125 cc. et en grande série des motocyclettes Alpha avec moteur M.V. Dès l'an prochain, la Motor Hispano S. A. construira sous licence des 63 cc. Guzzina. On nous annonce la sortie prochaine d'une 250 cmc. Derbi, une deux temps dont le moteur s'est inspiré de l'école tchécoslovaque. Quant à la catégorie 350 cmc., elle sera dotée d'une réalisation nationale à culbuteurs, la Sanglas.



#### ◆ LA MOTO EN ITALIE

A la fin de 1949, roulaient en Italie 575.500 véhicules motocyclistes se décomposant comme suit :

Motos :	242.395
Motocars :	39.174
Vélocycleurs :	160.742
Cyclomoteurs :	128.808
Moto-fourgonnettes :	4.441

575.560

Les augmentations enregistrées pendant 1950 sont environ de :

Motos :	10.000
Motocars :	2.000
Vélocycleurs :	165.000
Cyclomoteurs :	75.000
Moto-fourgonnettes :	2.000

254.000

N.B. — Le « motocar » est le genre de véhicule représenté par le tricar Guzzi « Ercole » de 1.5 C., tandis que les moto-fourgonnettes sont des véhicules utilitaires de petite charge utile.

Col de BenChicao  
ALTITUDE 1199m



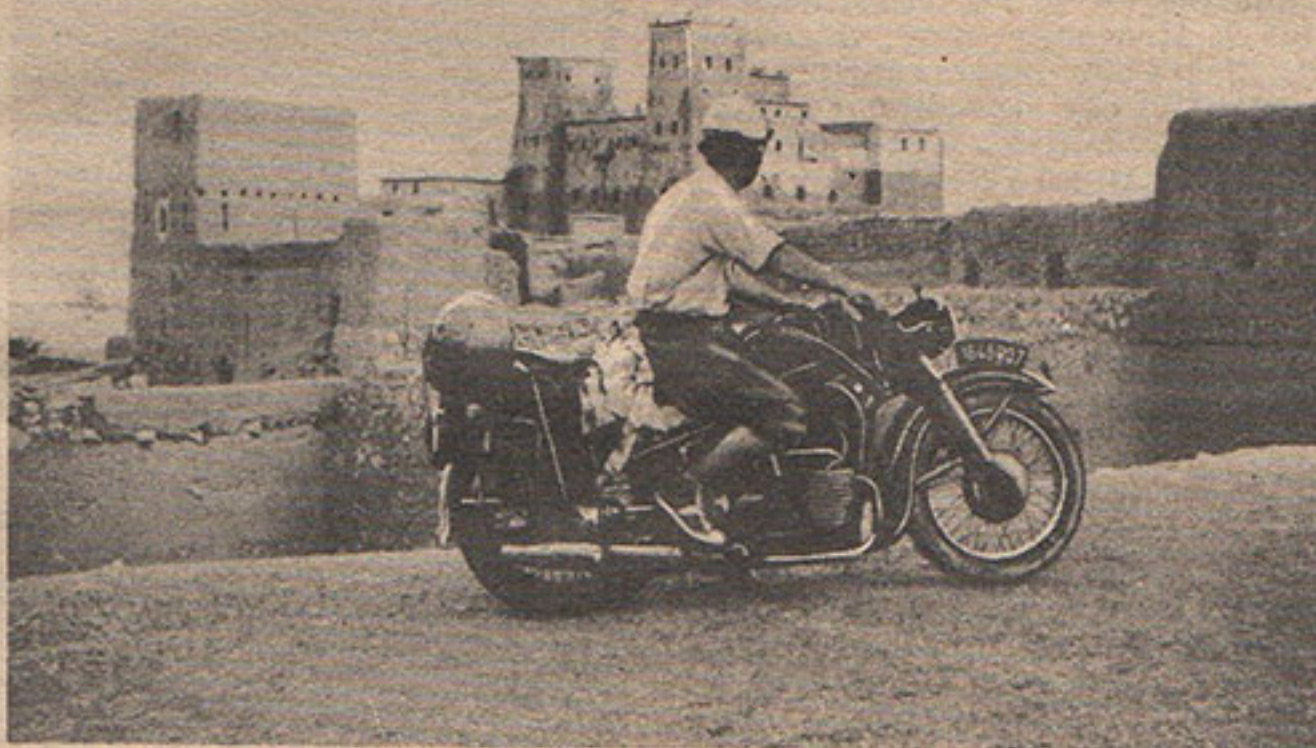
#### ◆ LAMBRETTA A L'ETRANGER

Le 22 août une course de régularité a eu lieu au Venezuela entre Caracas et Valencia, ouverte aux machines de toutes cylindrées. C'est un jeune étudiant qui en fut le vainqueur absolu sur un scooter Lambretta de série.

D'autre part, du Portugal, nous apprenons qu'une équipe Lambretta composée de 3 coureurs, a remporté le 1<sup>er</sup> Rallye organisé par le M.C. d'Oporto.

Voilà de l'excellente propagande que nous regrettons ne pas voir effectuée par des machines françaises.

La moto dans l'Empire français : en haut à gauche, notre lecteur M. Le Nestour devant un Bouddha au Laos. En bas, à gauche, M. Garijo au col de Ben Chicao en Algérie. Enfin, la photo ci-contre a été prise par M. Bourillon lors d'un voyage dans le sud marocain.



#### ◆ VESPA EN ALLEMAGNE

Lorsqu'au mois d'avril de cette année, les usines Hoffmann entreprirent la construction du Vespa, le nombre des sceptiques était grand et celui des Vespa petit. Pourtant ce scooter s'est imposé en Allemagne et y connaît à présent le même succès qu'en Italie, son pays d'origine. La meilleure preuve réside dans le fait que jusqu'à ce jour 3.000 Vespa sont sortis des chaînes de montage. La demande non seulement reste très forte, mais au contraire tend à augmenter mois après mois.

La production journalière atteint en ce moment 50 à 55 unités par jour et il est à prévoir que cette petite machine va bientôt faire partie du spectacle habituel de la rue. Il s'avère en effet que le cercle des utilisateurs s'agrandit sans cesse, car loin de rester un véhicule de luxe, le Vespa est bien une machine utilitaire à la hauteur de toutes les tâches.

#### ◆ FOIRE DE CHICAGO

A la première Foire Internationale de Chicago, toutes les grandes marques de motocyclettes étaient représentées, à l'exception des anglaises, qui avaient précédemment organisé une exposition de la production britannique.

Les scooters italiens ont été très entourés et les possibilités qu'ils offrent comme petites machines de livraison en ville ont été l'objet d'un intérêt très vif.

Les allemands exposaient les B.M.W. R 51/2, R 25, ainsi que la machine de Henne, détentrice du record du monde

de vitesse absolue, la Imme, la Durkopp et le sidecar Steib. L'Autriche était représentée par Puch, la Suède par la Husqvarna.

#### ◆ L'ANGLETERRE ET LES 250 CMC.

Dans un récent article sur la « disparition de certaines cylindrées », nous avons dit que les 250 cc. avaient pratiquement disparus en Angleterre, ce dont certains lecteurs critiques se sont émus. Notre dessein n'était pas de prétendre qu'il n'y avait plus de ces cylindrées en Angleterre, mais que le nombre de maisons produisant ces machines était en régression

dans ce pays. Cependant chacun connaît l'effort que BSA fait dans ce domaine (C-10 latérale et C-11 culbutée) et il semble que l'excellence de ces différents modèles contribuera grandement à un renouveau de faveur de cette cylindrée.

#### ◆ NOUVELLES MACHINES

Les Ets Ariel Motors Ltd. Selly Oak à Birmingham (England) livreront tous les mois un grand nombre de motocyclettes de tous modèles, ainsi que la célèbre Ariel aluminium pour les coureurs de moto-cross ou les particuliers désirant une machine sport avec éclairage.

Les Ets Panther, 86, Cannon Street London (England) vont faire un effort en petite cylindrée :

250 cmc. 3 modèles. 350 cmc. 3 modèles. 600 cmc. spéciale side... (on parle de suspension AR, cylindre, culasse alu minium en petite cylindrée.

Les Ets O.E.C., 164-174 Corporation Street Birmingham (England) :

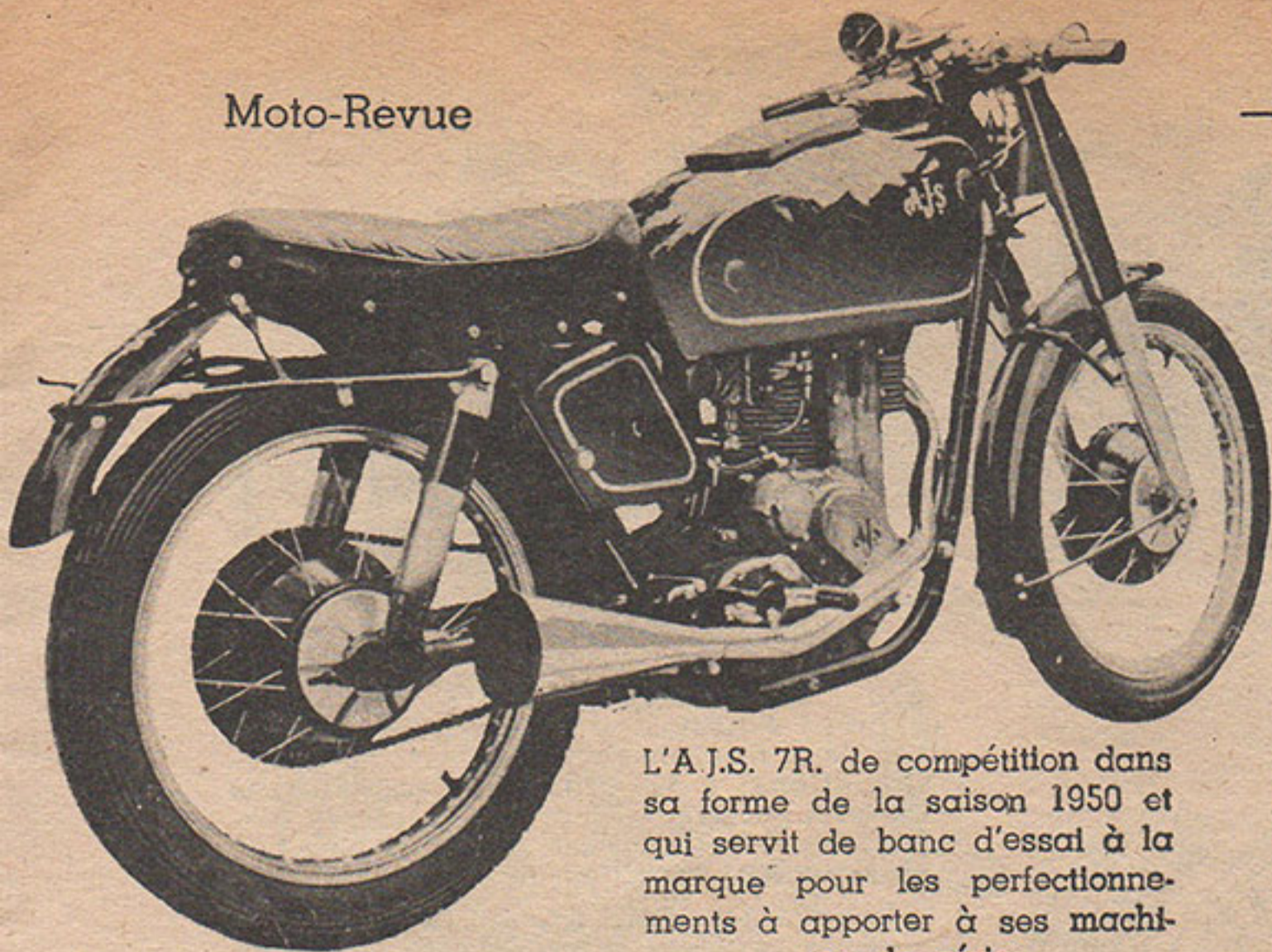
125 cmc. et 196 cmc. Villiers... (on parle de 2 cylindres et suspension AR).

Un très grand arrivage est attendu de Imme (Ets Riedel Motoren Aktiengesellschaft à Immenstadt (Allemagne) :

Des R.100 de toutes couleurs seront disponibles dès la fin du mois de novembre, ainsi que des moteurs (pour particuliers et constructeurs) et on parle beaucoup du nouveau 2 cylindres « Imme » en 150 cmc.

Enfin les Scooter « Till » livreront en France, à partir du mois de mars, leurs nouveaux modèles avec moteur Imme 150 cmc. 2 cylindres, suspension AR réglable à la main pour 1 ou 2 personnes.





L'A.J.S. 7R. de compétition dans sa forme de la saison 1950 et qui servit de banc d'essai à la marque pour les perfectionnements à apporter à ses machines de série.

# AJS

## MATCHLESS

- Programme 1951 -

**V**ingt améliorations sur les modèles 1950, mais sans augmentation des prix, voici les points saillants de la politique Matchless-AJS pour 1951.

Les nouveaux modèles AJS 16 M et 18 S et Matchless G 3 L et G 80 sont maintenant équipés de culasses et de tiges de culbuteurs en alliage léger. Les avantages qui en découlent sont une vitesse accrue, la possibilité d'employer des taux de compression plus élevés, et entraînant une économie de consommation. Les nouvelles culasses ont des sièges de soupape en fonte austénitique et elles permettent un angle différent pour leur inclinaison à l'admission et l'échappement.

### EMBRAYAGE PERFECTIONNE

Sur tous les types tourisme et compétition, on a procédé à une amélioration sensible de l'embrayage, basée sur l'expérience de la course et développée d'après l'AJS 7R. La popularité rencontrée par ces machines parmi les participants aux épreuves de moto-cross et de vitesse sur terrains variés, a contribué à l'unification d'une suspension arrière modifiée. Cette nouvelle suspension permet un débattement sensiblement moins grand, mais évite définitivement toute tendance au « talonnement » lorsque la machine est utilisée sur une route vraiment mauvaise. Mise au point pour être utilisée partout, la nouvelle suspension peut équiper les modèles existants AJS et Matchless (AJS 16 MCS et 18 CS, Matchless G. 3 L CS et G 80 CS), de nouveaux prix s'appliquent à ces machines.

Pour 1951, le carter de chaîne étanche a fait l'objet d'une attention particulière. La bande de caoutchouc à section en V est remplacée par une nouvelle bande d'étanchéité dont la section rappelle celle d'un champignon qui forme un joint entre les deux moitiés du carter de chaîne.

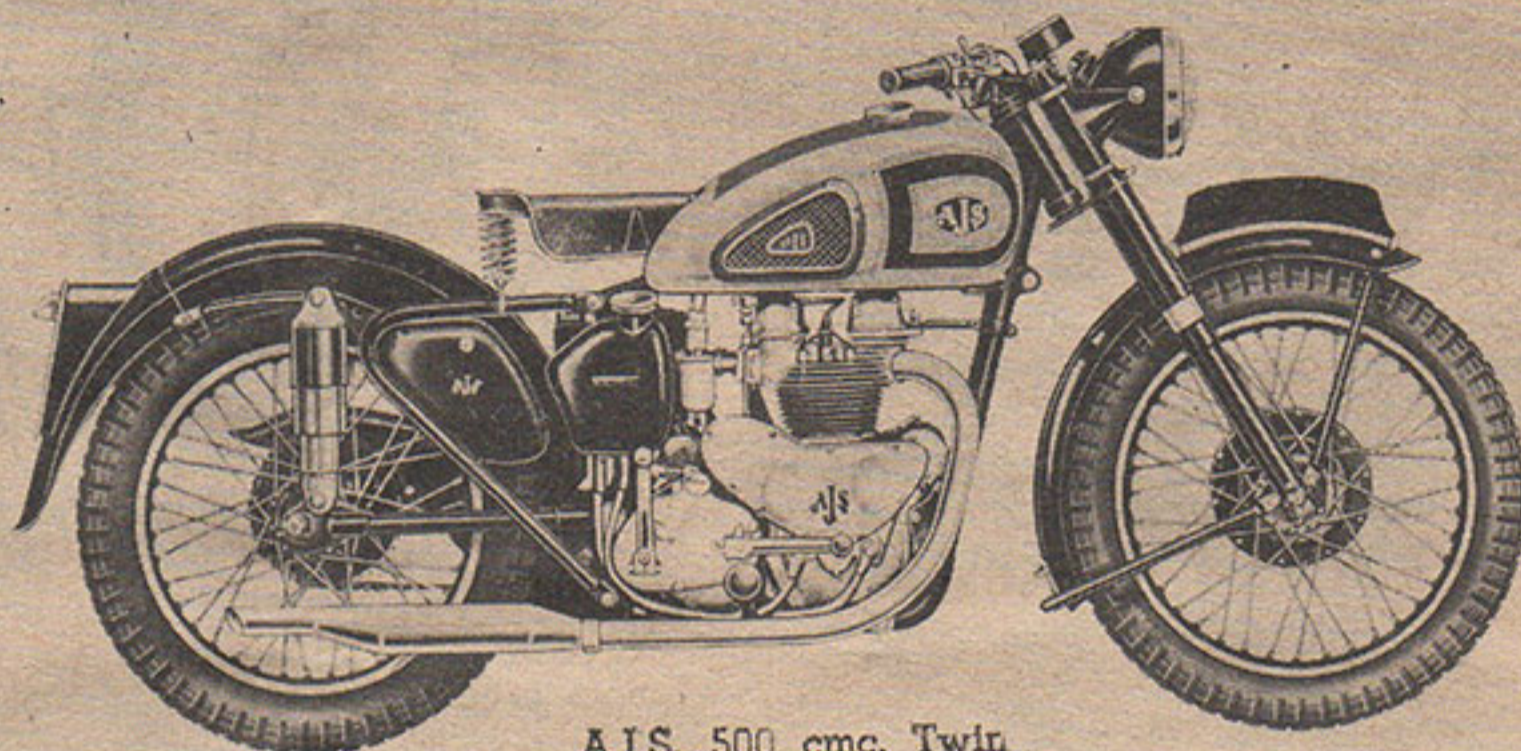
La suspension avant, entièrement revue, donnera une entière protection contre les fuites des réserves d'huile, la pression sur les joints des fourches ayant été considérablement réduite.

Les éléments coulissants des nouvelles fourches, par une excroissance, protègent leur bouchon de vidange contre les chocs; cette mesure a été prise à la suite des demandes nombreuses des acheteurs australiens, beaucoup d'entre eux ayant arraché l'un des deux bouchons de vidange contre les bordures des trottoirs parfois très hauts dans ces régions.

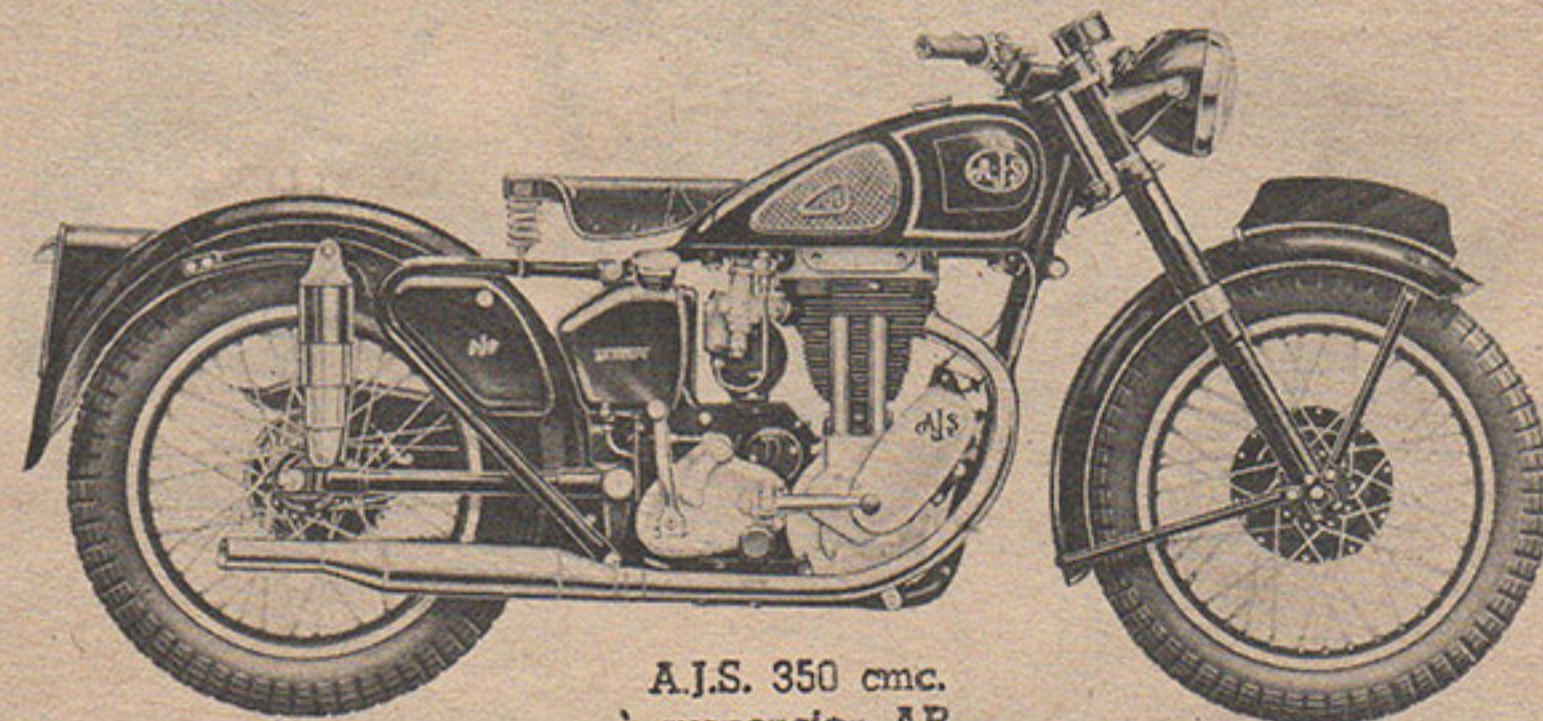
Tous les monocylindres « tourisme » sont munis d'un nouveau type amélioré de dynamo de 6 volts construit par A.M. C. Ltd. Cet organe est équipé d'un puissant roulement à billes du côté collecteur et est conçu de telle sorte que l'accès aux balais soit grandement facilité.

### LES TWINS 1951

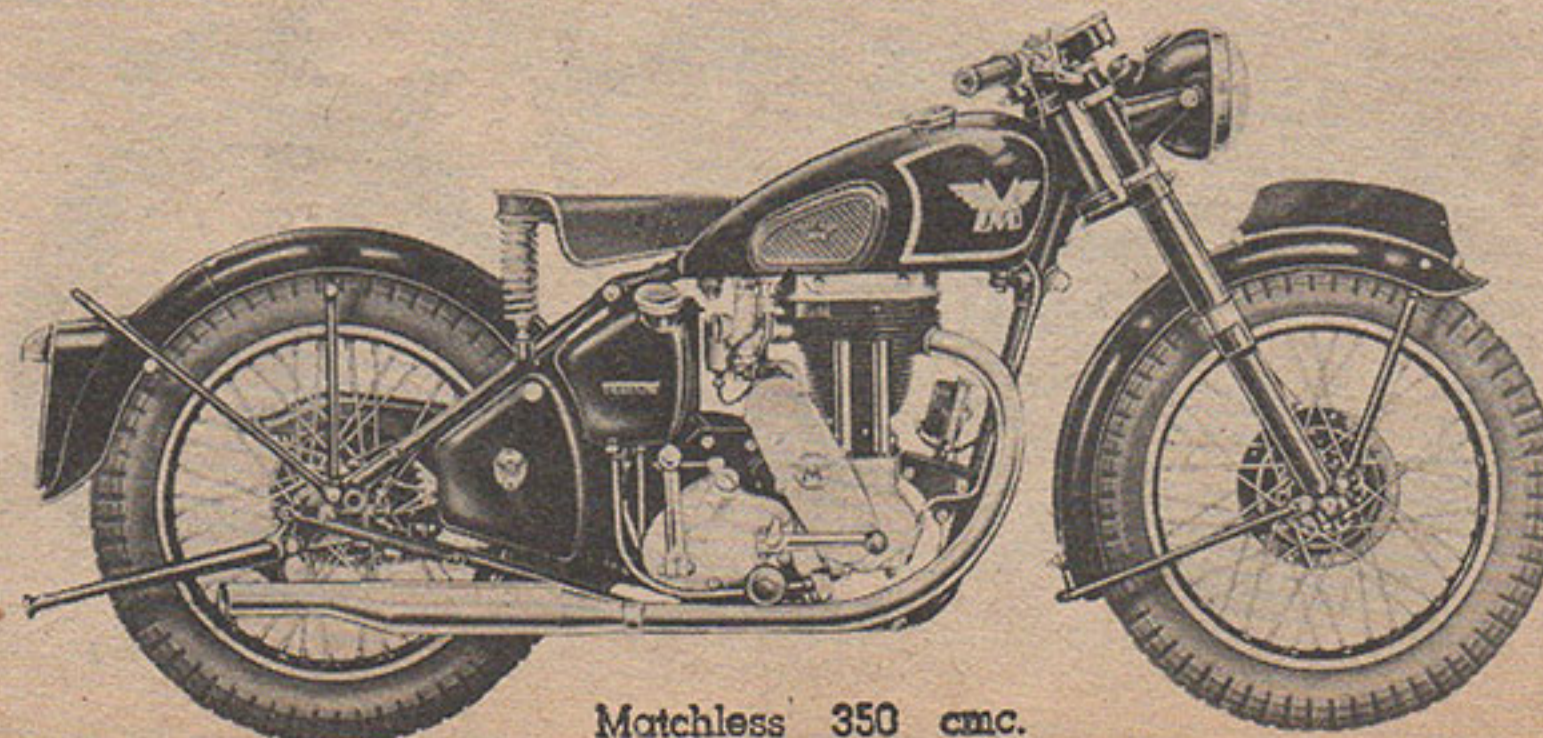
Une bonne nouvelle pour les amateurs britanniques qui espèrent être les heureux possesseurs d'une twin Matchless ou



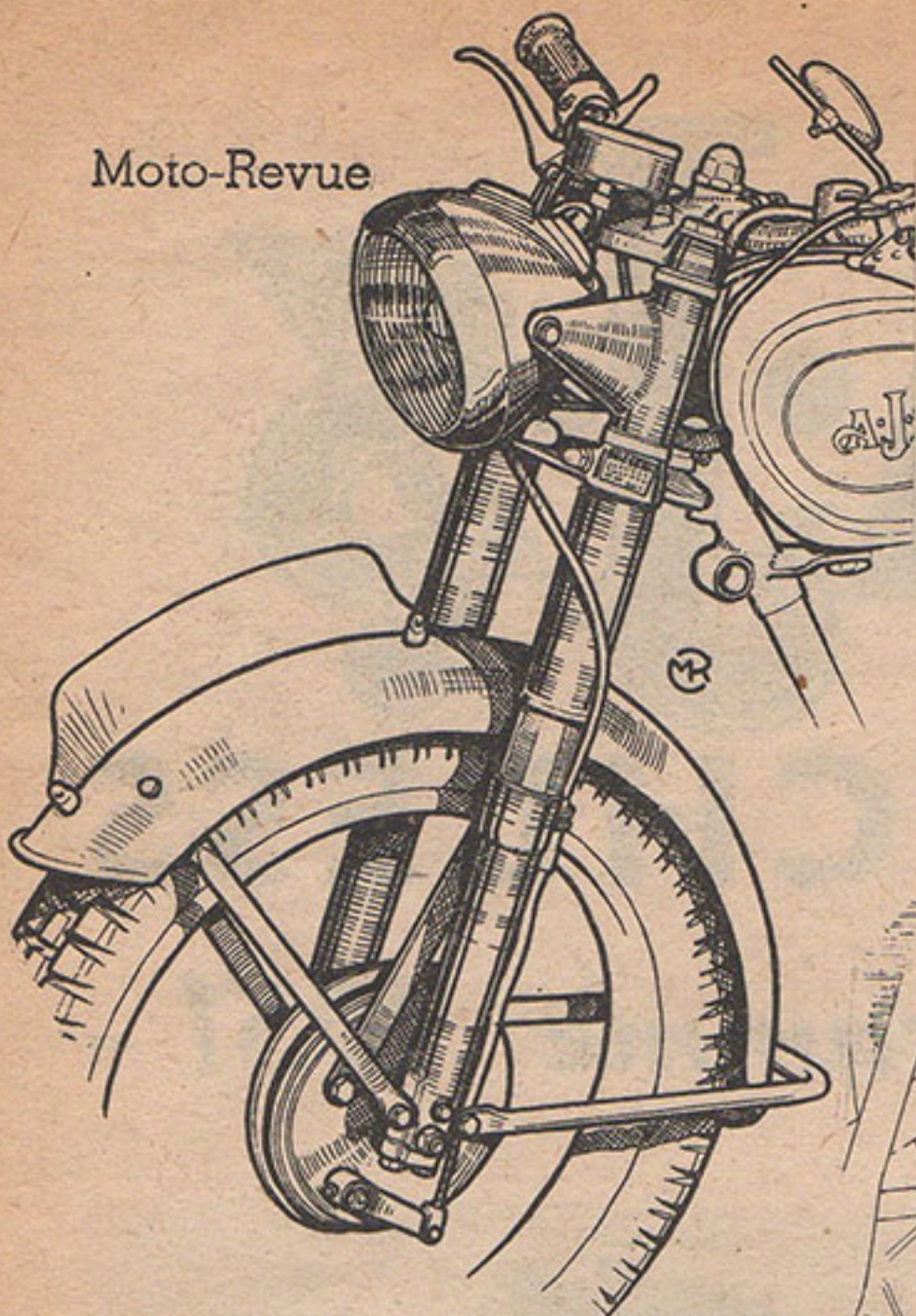
A.J.S. 500 c.m.c. Twin.



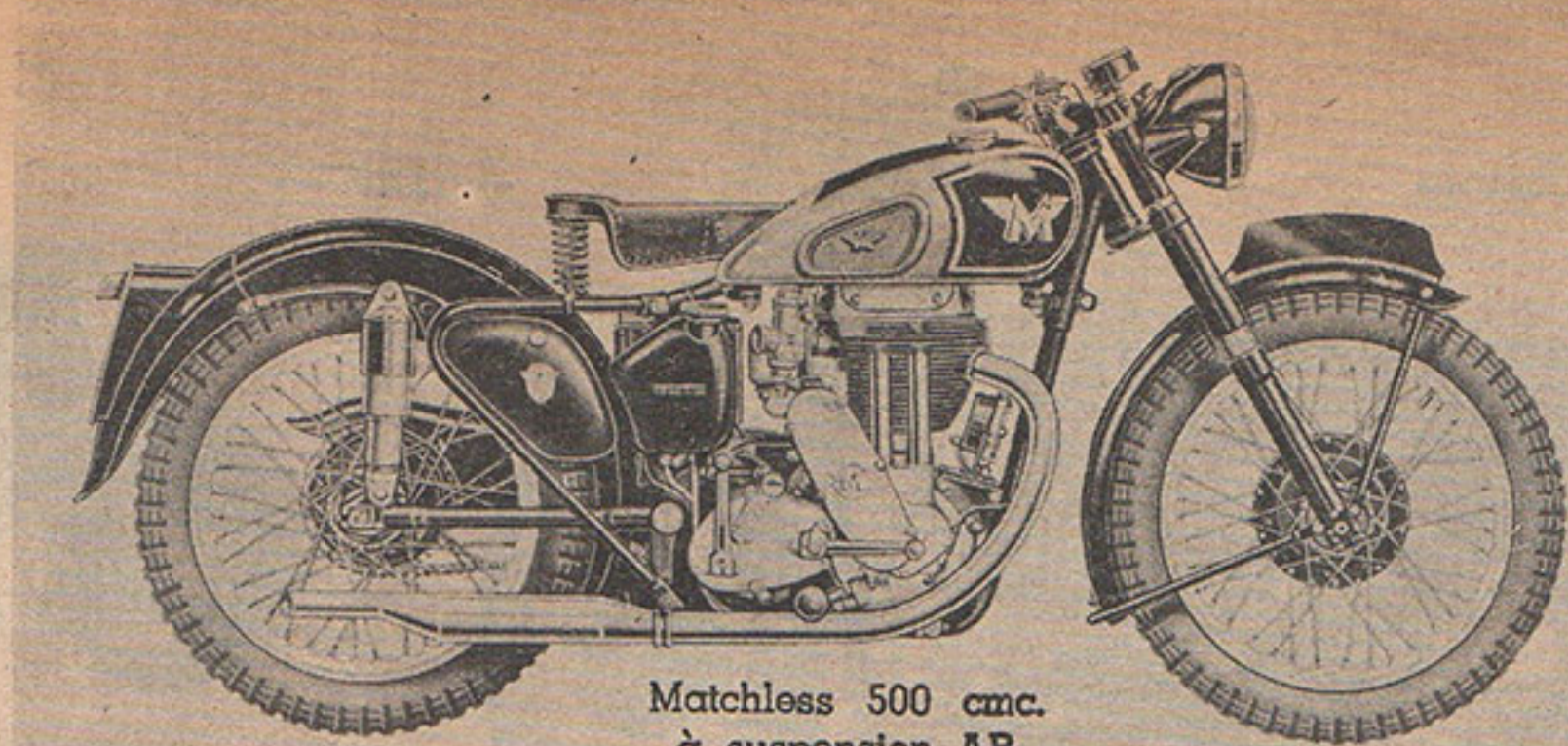
A.J.S. 350 c.m.c.  
à suspension AR.



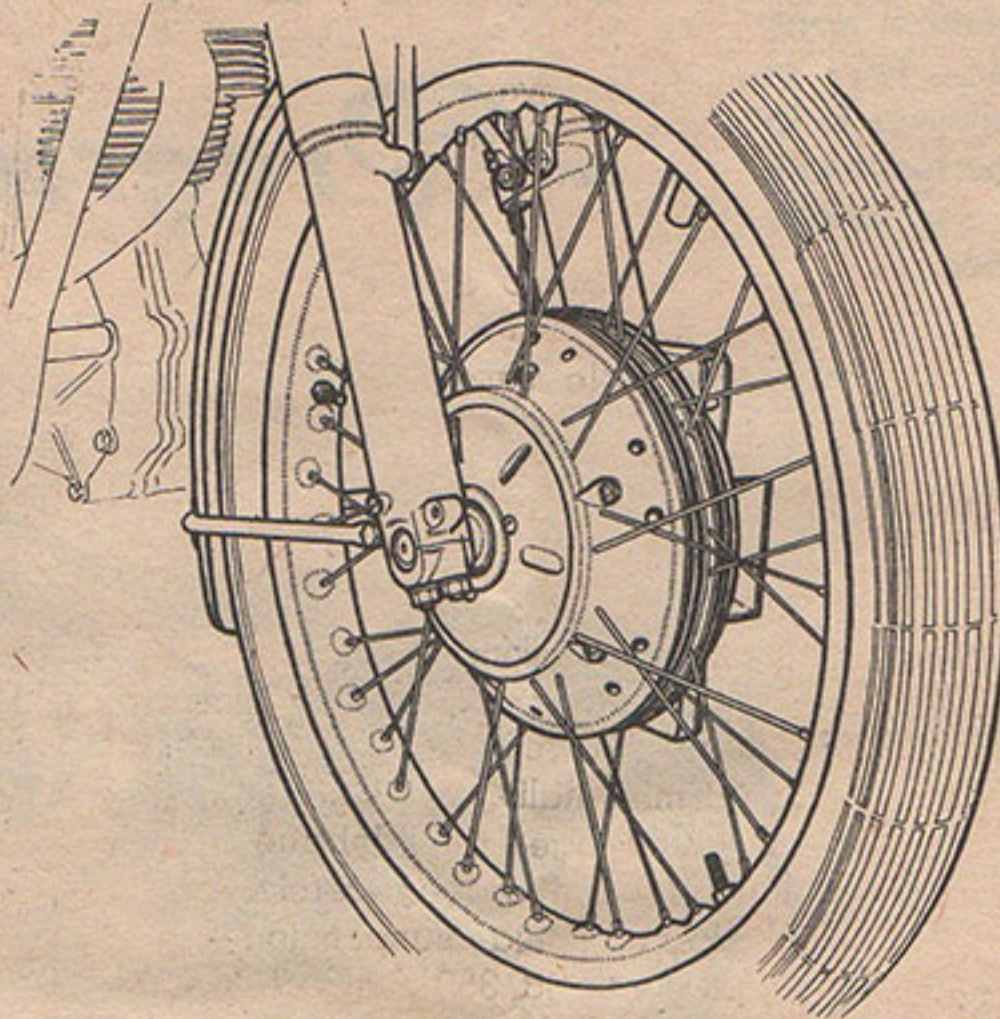
Matchless 350 c.m.c.



Ci-dessus : la nouvelle fourche « Télédraulic » de Matchless et A.J.S. n'a plus tout à fait la même allure générale et a été améliorée tant au point de vue du fonctionnement et résistance qu'entretien. Ci-contre : le frein avant de la 7R avec tambour ventilé par circulation d'air forcée. Il sera remplacé en 1951 par le frein de la Porc-Epic.



Matchless 500 cmc.  
à suspension AR.



AJS : ces modèles pourront être acquis à brève échéance sur le marché anglais. Les deux machines ont subi peu de transformations ; la principale réside dans l'apport judicieux d'un filtre à air, la disposition du cadre s'est trouvée de ce fait sensiblement modifiée.

Le contact qui, depuis la sortie des modèles twins au Salon 1948, se faisait au guidon, prend maintenant la forme d'un bouton-poussoir placé sur le couvercle de magnéto.

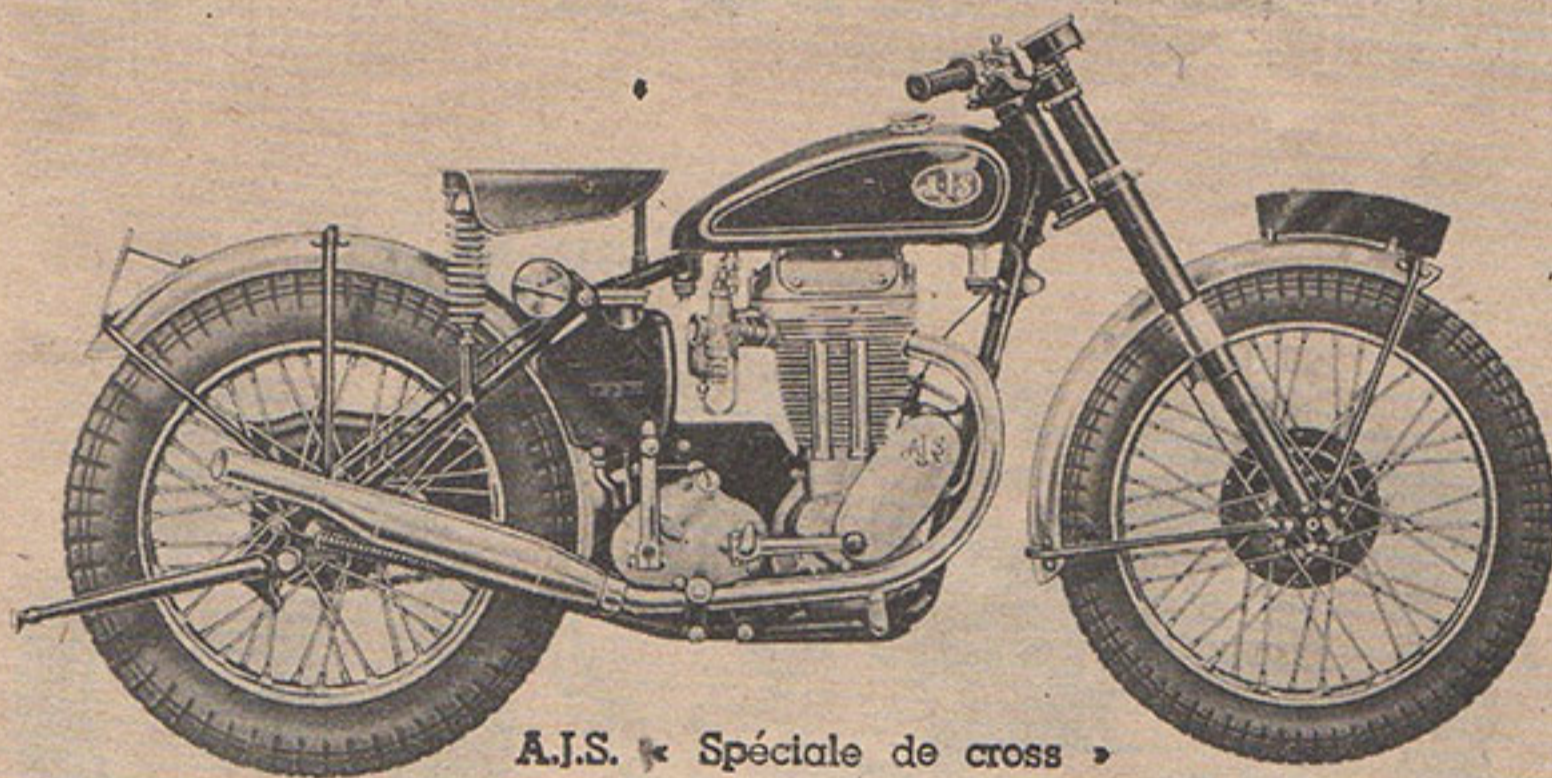
Cependant, les deux twins bénéficient des améliorations incluses dans le programme de remaniement prévu pour l'année prochaine par Matchless et AJS : nouvelles fourches, standardisation de la suspension arrière, meilleure étanchéité du carter de chaîne primaire et moins d'entretien. Comme les modèles standart, les twins sont équipées des dynamos Lucas à gros débit.

Grâce aux demandes que contient le courrier et avec le souci de réaliser une « collection » encore plus attrayante, beaucoup de petites améliorations de détails ont été réalisées. Par exemple le « macaron » du réservoir de l'AJS est maintenant formé d'un motif métallique, tandis que les carters de chaîne de magnéto, chez Matchless, sont polis, ce qui donne une apparence de fini impeccable. Un autre petit changement est l'adaptation sur les deux twins d'une nouvelle béquille, permettant une plus haute élévation de la machine, élévation appréciable lors d'un changement de pneu. Sur tous les modèles à cadre suspendu, le garde-boue arrière est conçu de façon à éviter les projections de boue et d'eau produites par la roue arrière.

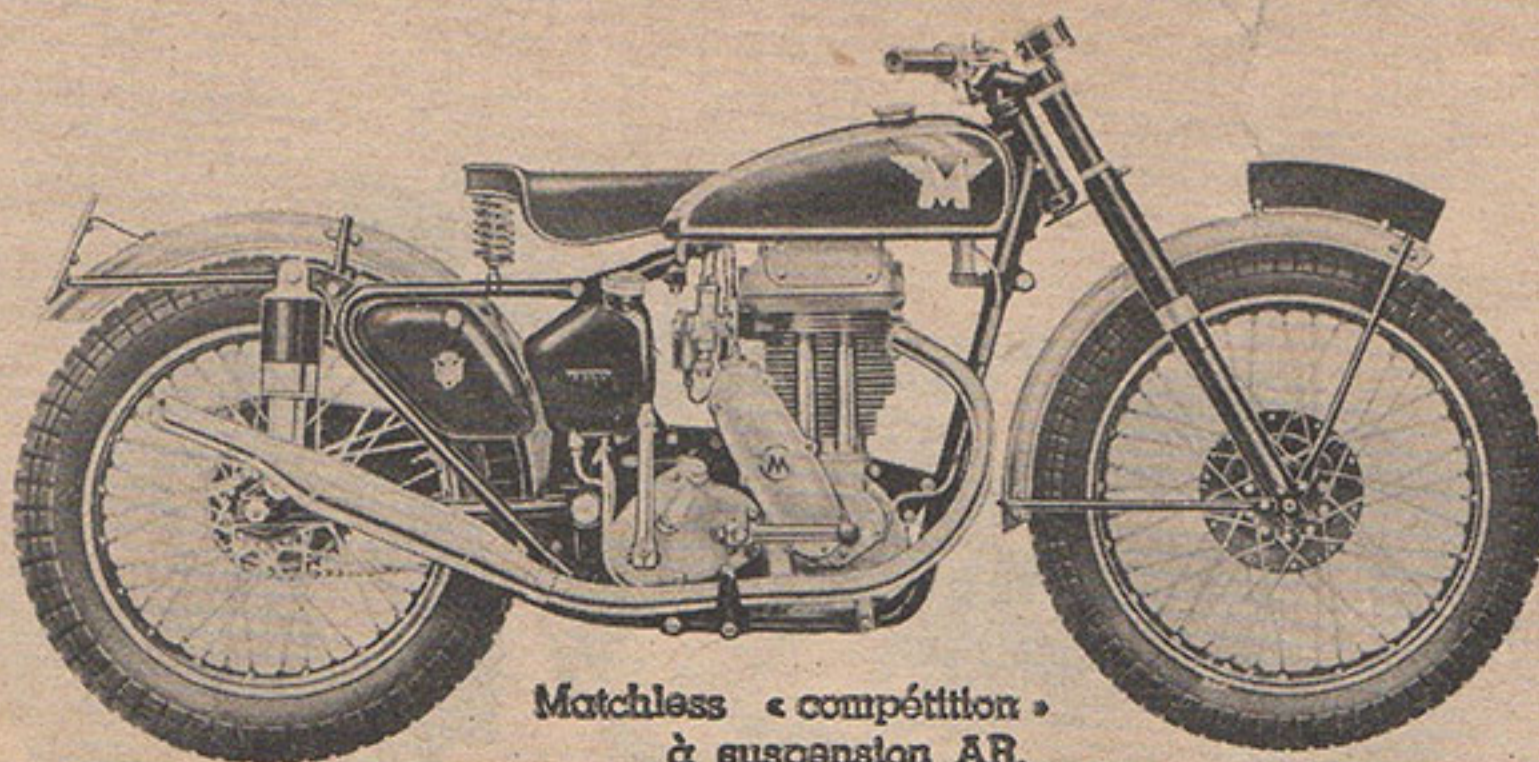
Sur tous les modèles, le klaxon est monté sur une tige flexible, parce que le support avait tendance par le passé à se casser sur les précédents modèles. Les méthodes modernes de production employées par l'A.M.C. Ld. ont conduit à l'utilisation pour la saison prochaine d'un support supérieur de fourche en acier forgé au lieu de l'alliage précédemment employé. Aucune de ces améliorations n'a été — du moins jusqu'à ces derniers temps — effectué sur la 7R A.J.S. La raison est que le développement de ce type est habituellement étudié durant les mois d'hiver. C'est pourquoi la « 7 R » garde une apparence de « déjà vu ». On peut être assuré, cependant, que ce membre important de la famille AJS bénéficiera de nouvelles améliorations très prochainement.

Beaucoup d'innovations heureuses seront retenues pour les modèles des deux marques. Les modèles « Compétition », par exemple avec les 350 et 500 cmc. « alliage léger » ont conquis la considération dans les milieux sportifs et ils continueront pratiquement inchangés, sauf en ce qui concerne les nouvelles fourches élastiques et les solides boîtes Burman, spécialement adaptées aux conditions difficiles des parcours de « tous terrains » auxquels les machines participent souvent. On a posé aussi de nouveaux repose-pieds en acier forgé sur les modèles « CS ».

En conclusion, il semble que les constructeurs aient voulu satisfaire aux exigences de la technique moderne, leur programme étant capable de contenter les clients qui se destinent à la course, au cross et au tourisme : il y en a pour tous les goûts.

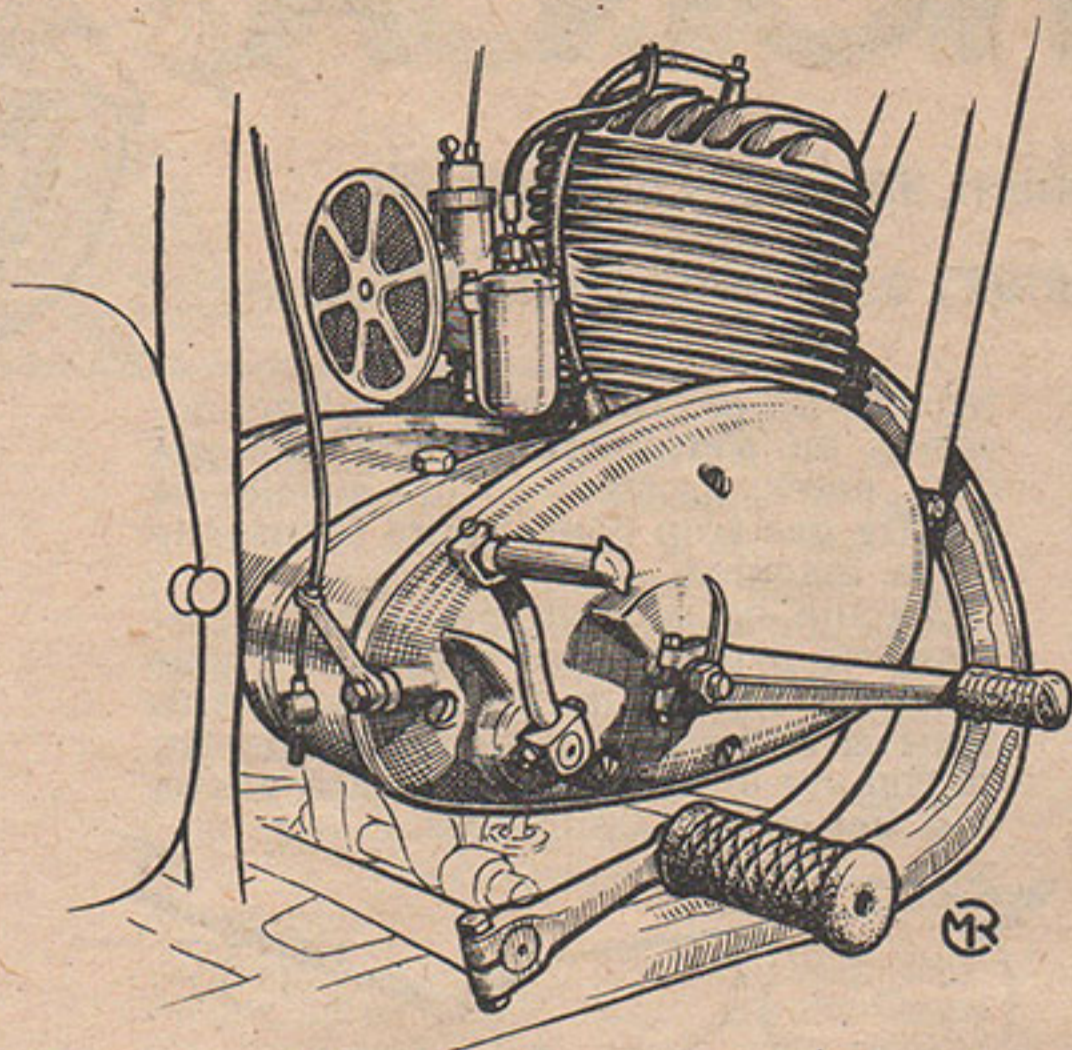


A.J.S. « Spéciale de cross »

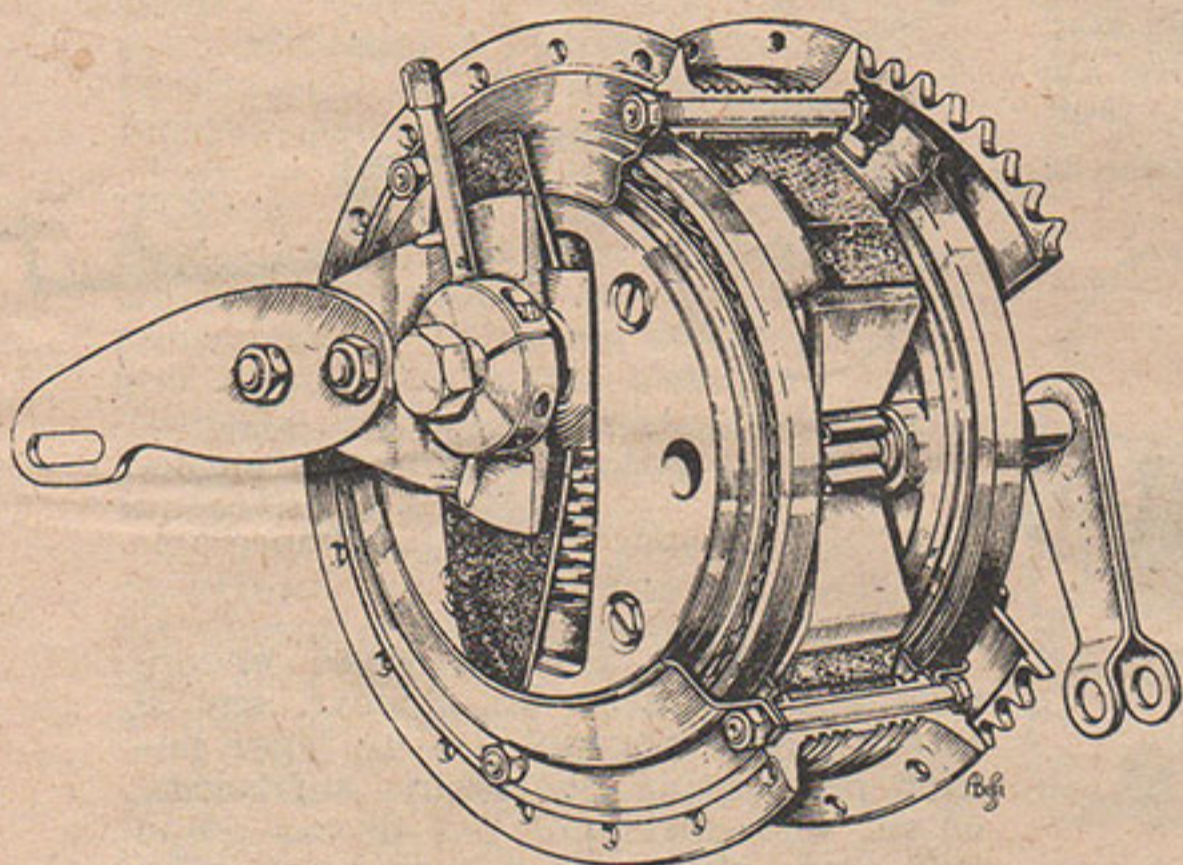
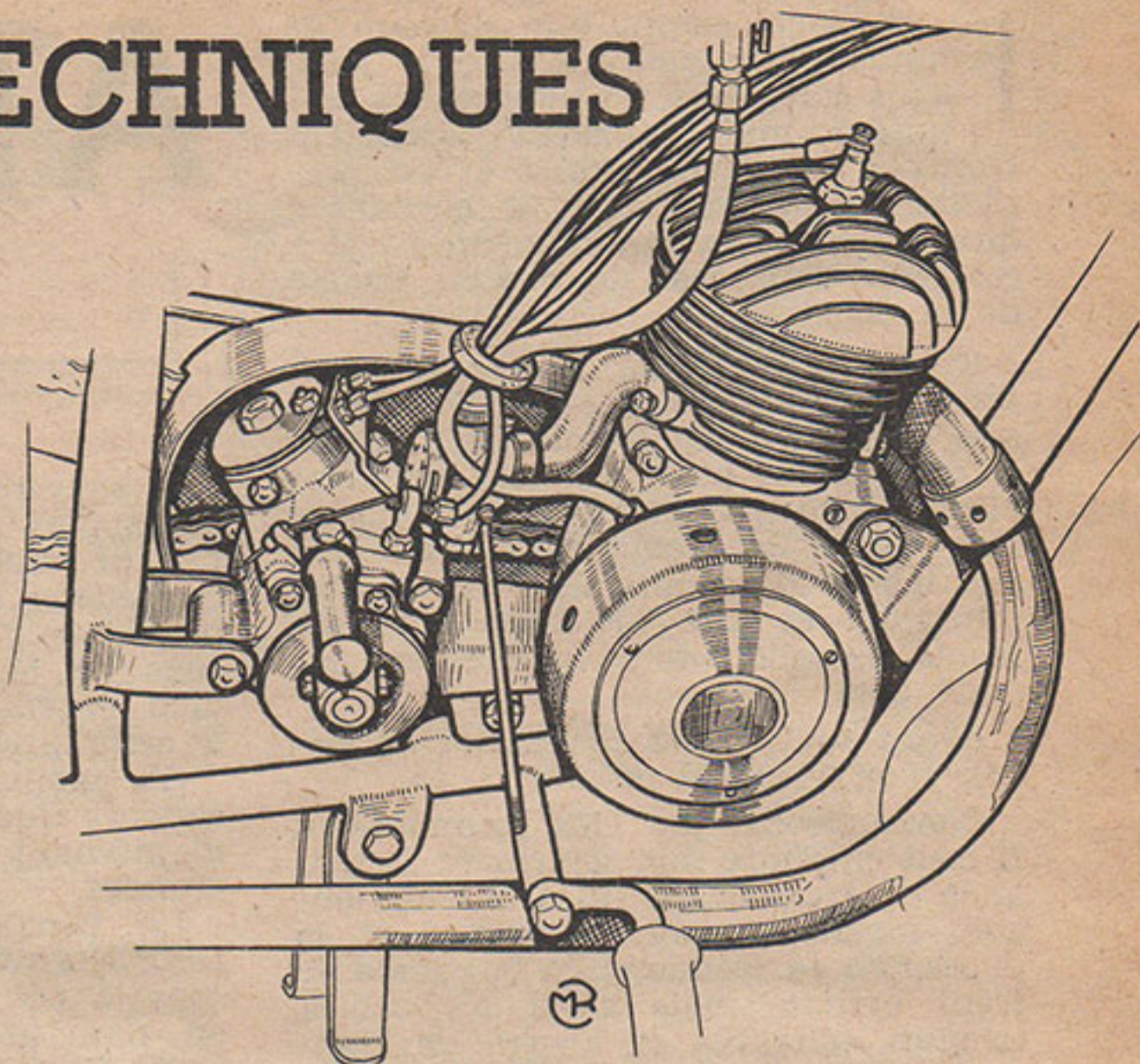


Matchless « compétition »  
à suspension AR.

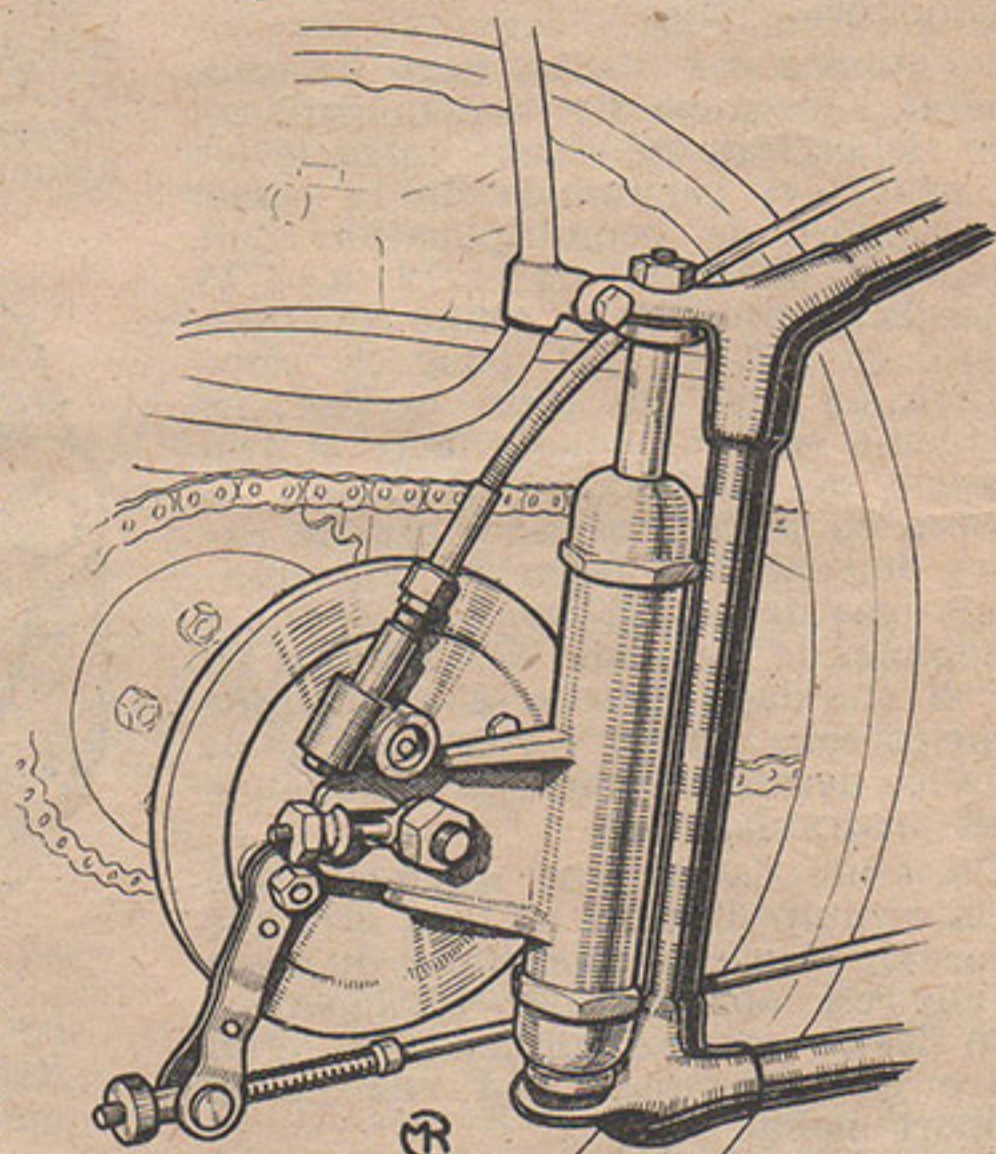
# NOUVEAUTES TECHNIQUES 1950



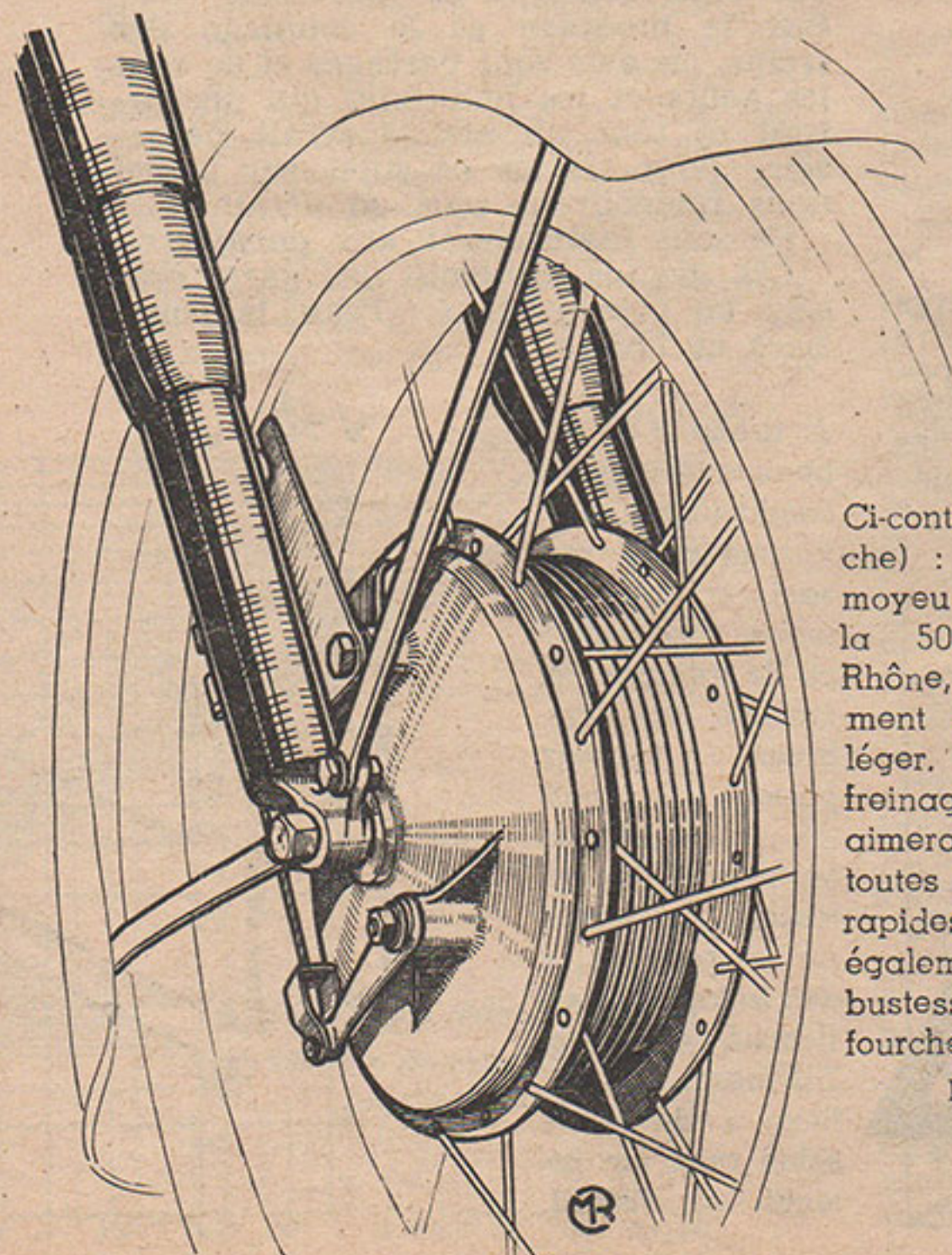
A gauche : le nouveau 125 cmc. fabriqué par Ultima. Culasse et cylindre en alliage léger, carter en alu poli, longue pédale de sélecteur. A droite : le 125 cmc. fabriqué par Alma. Remarquez le col de cygne de la tubulure d'admission, le carburateur surbaissé et sous carter, la boîte 3 vitesses Staub à commande par poignée tournante et câble sans fin.



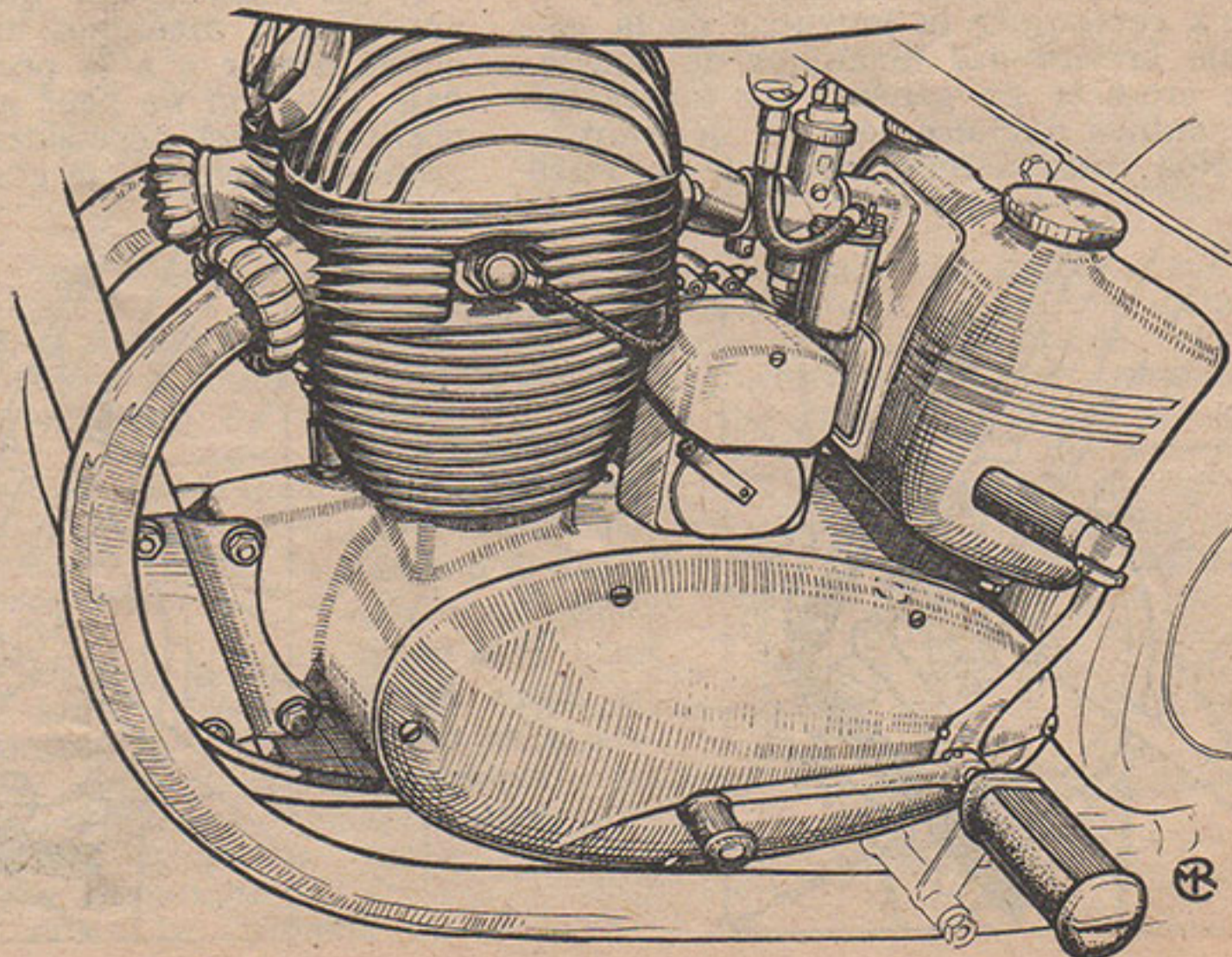
Deux suspensions nouvelles. A gauche : le nouveau moyeu arrière suspendu de la firme italienne Universal. Guidage du débattement sur un arc de cercle. A droite : la suspension montée sur la 350 cmc. Excelsior « Talisman ». L'originalité réside dans le fait que la patte est montée sur le coulisseau extérieur.



Ci-dessous, à droite : le nouveau 500 twin Jawa à arbre à cames en tête entraîné par vis sans fin. Cette machine dérive de la 250 cmc. à arbre à cames qui battit quelques records au monde avant guerre.



Ci-contre (à gauche) : le frein à moyeu central de la 500 Gnome-Rhône, entièrement en alliage léger. Voilà un freinage que l'on aimerait voir sur toutes les 500 cc. rapides. Notez également la robustesse de la fourche télescopique.



Il est bien connu que nombre de motocyclistes accordent tous leurs soins à régler « au petit poil » leur moteur, mais négligent totalement d'autres entretiens vitaux et en particulier celui des freins, se bornant à dire « mes freins marchent mal » et à resserrer d'un cran le bouton moleté de la commande.

Et pourtant ! Que de sécurité confèrent de bons freins et aussi qu'il est aisé de rendre efficace un frein, même si d'origine il n'est pas excellemment conçu. Evidemment, il y a une surface totale de freinage qu'il ne faut pas laisser descendre au-dessous d'un minimum et une 500 twin avec des freins de vélomoteur ne freinera jamais bien.

Avant tout, il est nécessaire de savoir d'où vient le défaut.

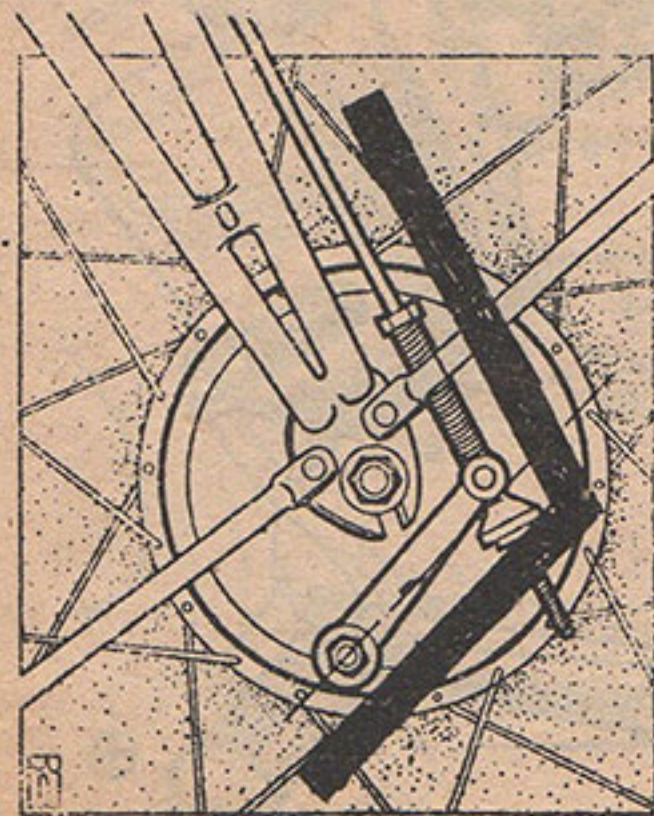
Commençons par les commandes. Il faut entendre non seulement la poignée du frein avant (plus elle est longue, meilleurs sont le dosage et la puissance du freinage) et la pédale du frein arrière, mais aussi les câbles, tringles, guignols et leviers de commande des comes.

N'oublions pas d'autre part, de considérer l'ensemble de la démultiplication de l'effort qui existe entre levier de pédale et commande de la came. Ce rapport de démultiplication doit être, en principe, de 1/12 à 1/15 pour la commande à main du frein avant et 1/7 à 1/11 pour la commande au pied du frein arrière. Le problème se complique encore si l'on possède des freins couplés avant et arrière ou arrière et side, car les efforts doivent être répartis judicieusement (cas de la 125 cmc. René Gillet à commande manuelle des 2 freins ou de la Zundapp Russie à commande jumelée roue arrière - roue side, mais dans ce dernier exemple la commande était hydraulique).

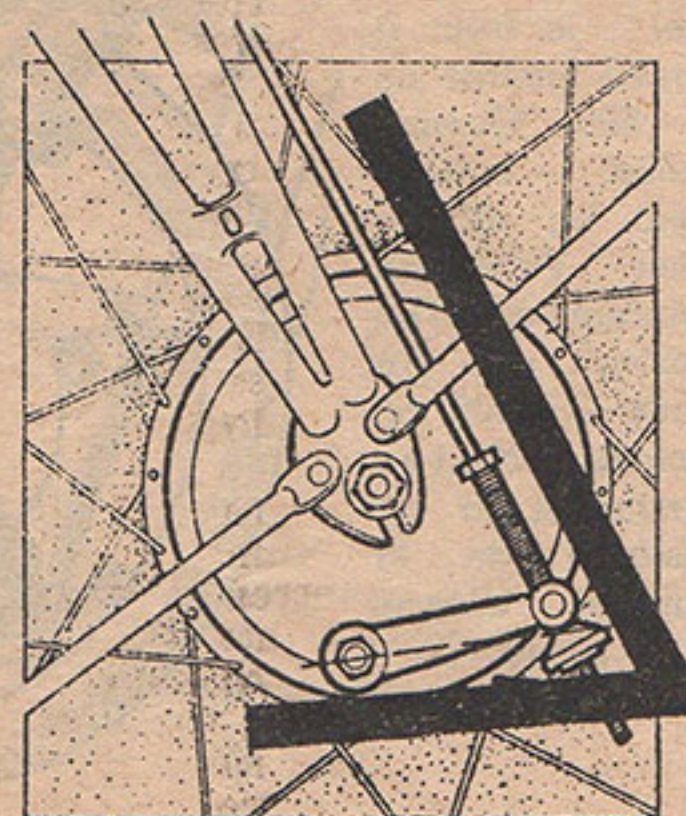
De toute façon une augmentation de la démultiplication ne peut être que favorable. Aucune importance du reste si elle est obtenue par allongement d'un levier ou raccourcissement d'un autre et vice-versa, seul compte le rapport global.

Des commandes démultipliées permettent un freinage puissant et surtout extrêmement sensible. Il n'y a qu'à remarquer la longueur de la pédale arrière des machines de course, de cross et en général, de toutes les machines anglaises qui en dérivent.

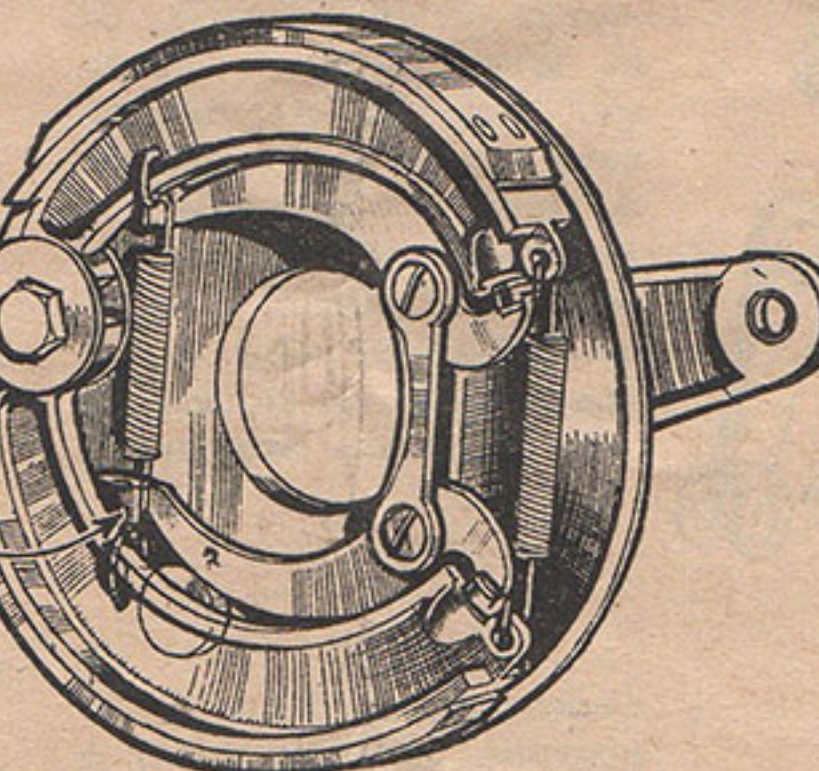
Nos constructeurs prêtent du reste



La position du levier de came par rapport à l'effort de traction du câble a une grande importance : mal réglée (à gauche), l'effort sera plus faible et le freinage moins énergique qu'en cas de bon réglage (à droite).



Il est inadmissible que sur de très nombreuses machines, on soit encore obligé d'aller « à la pêche » à la pédale ! Si l'on ne peut améliorer cette position, il est nécessaire d'utiliser les grands moyens et de changer complè-



Sur certaines Guzzi compétition, le frein est à double effet : câble et gaïne y actionnent chacun une mâchoire.

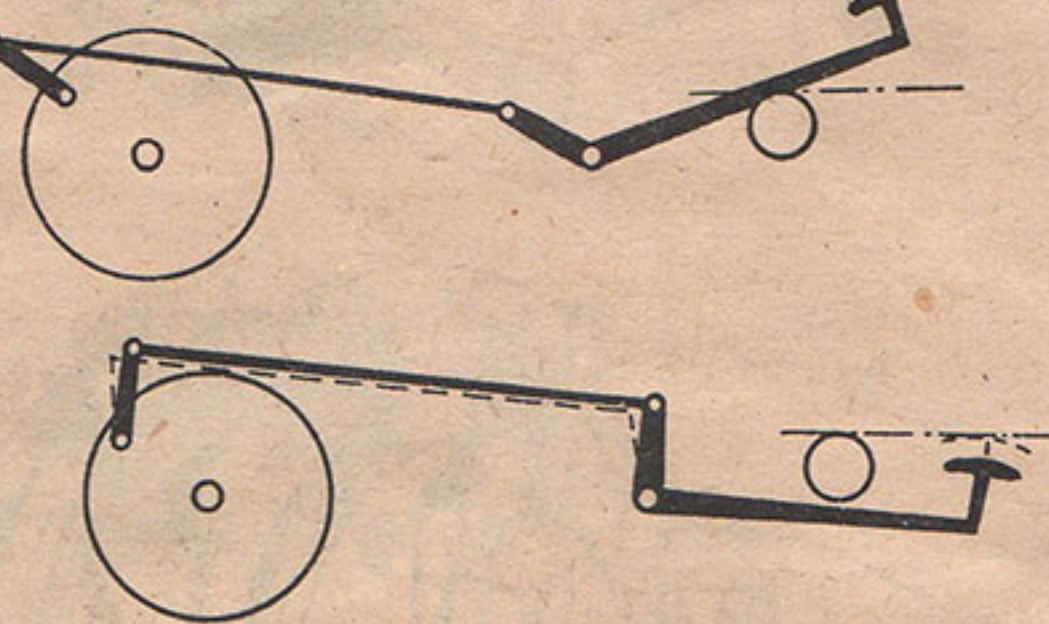
très souvent flanc à la critique sous ce rapport et nous avons essayé nombre de motos légères qui, par suite de pédales trop chichement mesurées, possédaient un freinage très au-dessous de leurs performances. Il y a bien entendu, d'heureuses exceptions à cette pratique.

Au moins aussi important que le rapport final de la commande, il faut maintenant voir la position des commandes.

La pédale du frein arrière doit **INDISPENSABLEMENT** se trouver sous la pointe du pied, celui-ci étant en position normale sur le repose-pieds, de manière à permettre la réaction immédiate du conducteur sur son frein, ou tout au moins de réduire au minimum le temps de réaction (sur lequel nous reviendrons).

tement la pédale... par la même occasion on s'efforcera d'avoir une pédale assez protégée pour qu'elle ne souffre pas trop d'une chute éventuelle de la machine.

Comme on le voit, ces simples accessoires peuvent être l'objet de beaucoup d'études et de perfectionnement. Mais ce travail « paie », car en fin de compte un bon freinage vaut mieux que toutes les assurances.

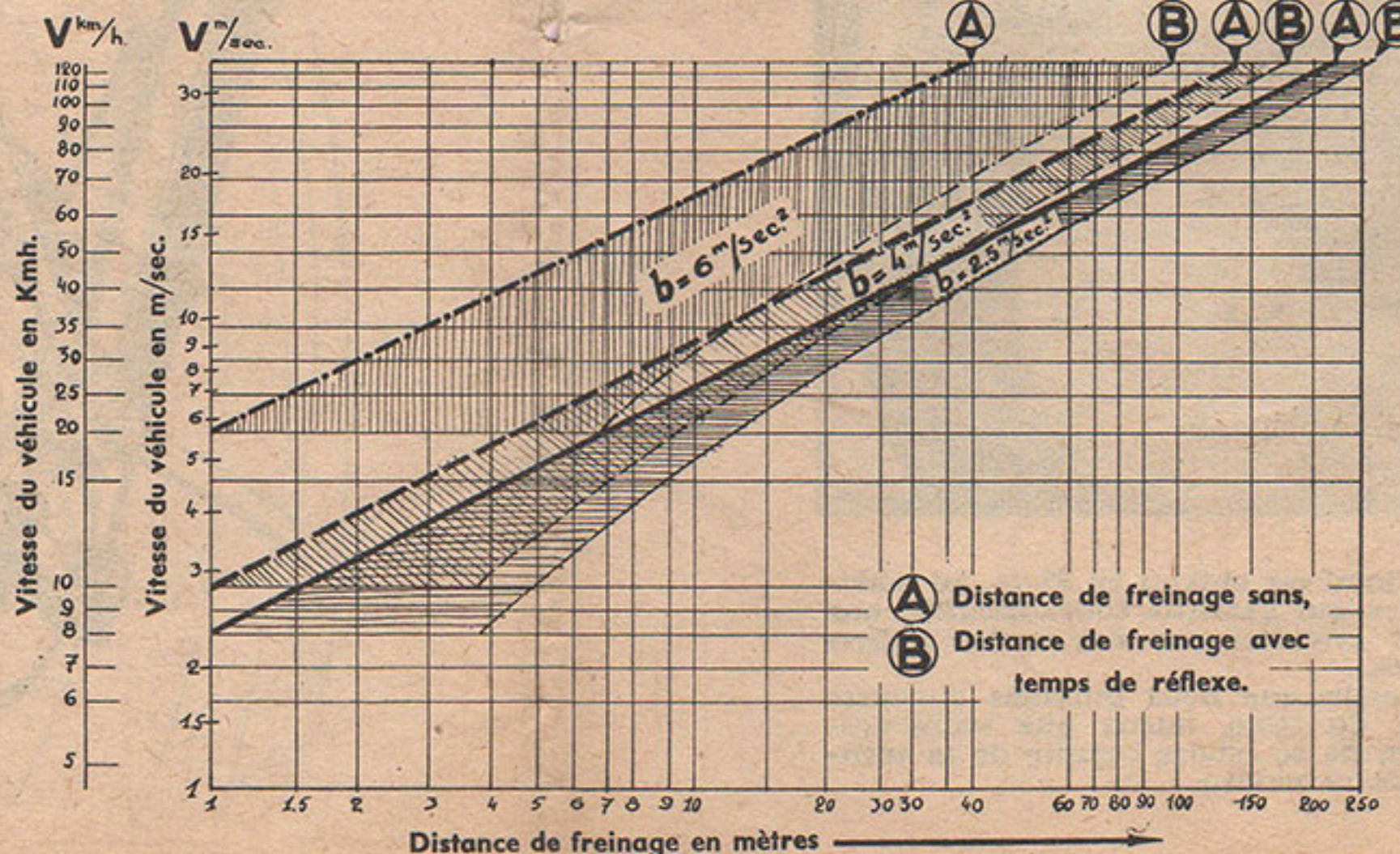


La pédale de frein doit être immédiatement sous le pied et ne pas nécessiter d'acrobatie pour la trouver.

Le problème est du reste encore plus épineux avec un sidecar, car si une 250 cmc. accouplée à un léger panier peut avoir des freins suffisants, ce ne sera sûrement pas le cas d'une 500 cmc. chargée et marchant vite. Sur le montage et le couplage des freins, les avis sont partagés et ce sont les goûts et les habitudes qui décideront et tout un article serait nécessaire pour traiter ce sujet sur lequel nous reviendrons plus en détail.

Passons maintenant aux garnitures. Les grands ennemis des garnitures sont en premier lieu : l'eau, la poussière et l'huile.

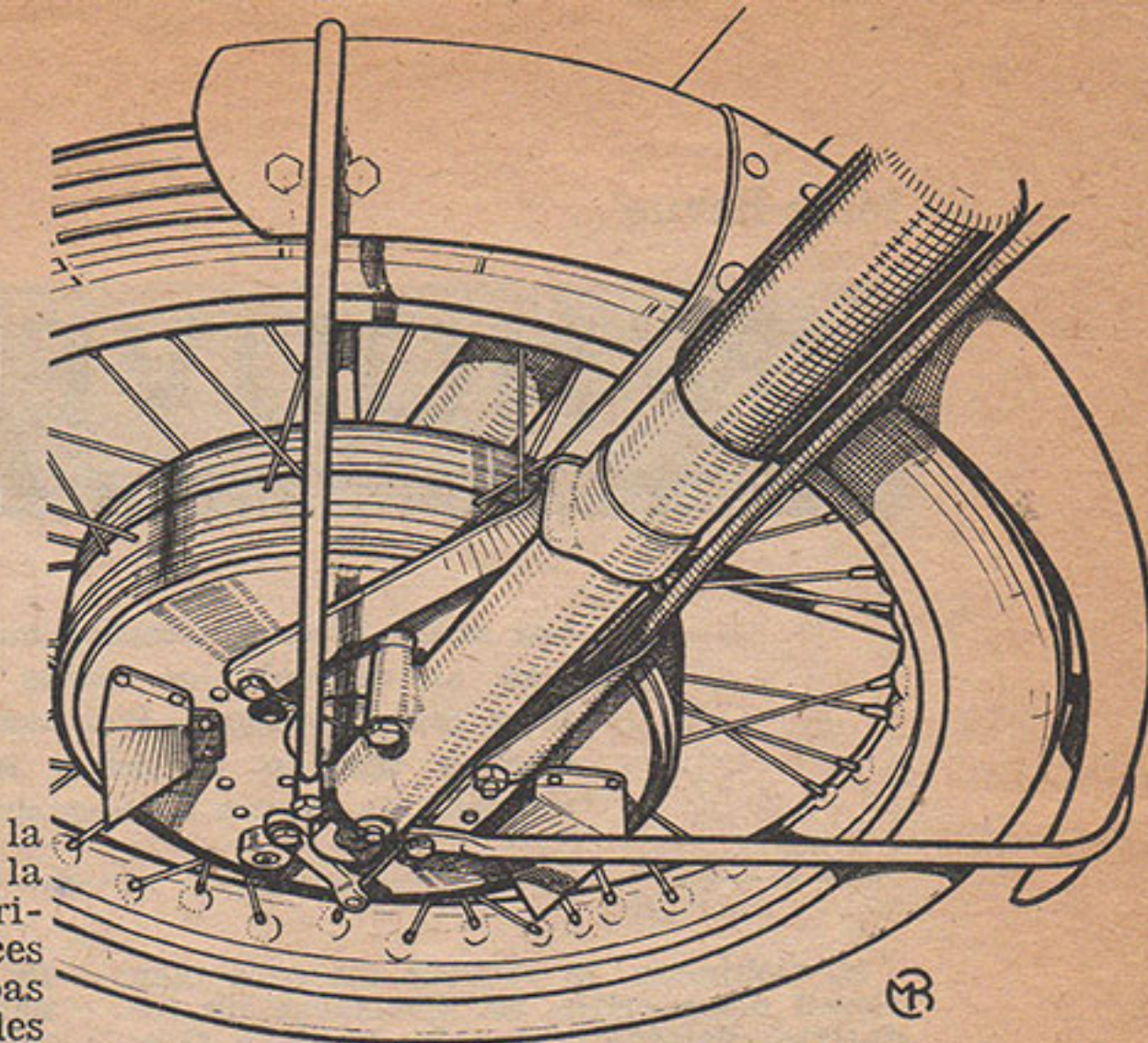
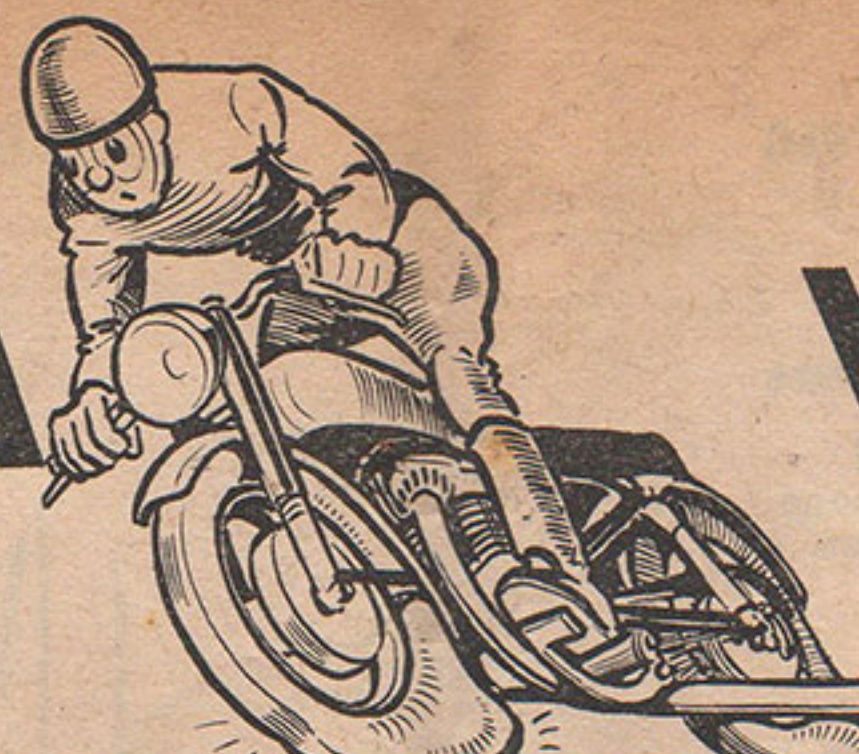
A droite : un tableau que tous les conducteurs devraient avoir présent à la mémoire : la distance de freinage est fonction de nombreux facteurs parmi lesquels les plus importants sont la vitesse, le temps de « réponse » des freins, leur efficacité et enfin, l'élément « réflexe » du pilote selon qu'il est attentif ou distrait.



# ATTENTION A VOS FREINS !

Rouler vite est bien, mais à condition de posséder des freins ; c'est une question...

...d'entretien et mieux vaut y consacrer quelques minutes que d'y laisser sa vie!



Les constructeurs de racers savent qu'une course se gagne avec les freins. Ci-dessus : frein AV de l'A.J.S. 350 cmc. d'usine.

Pour dégraisser les garnitures on peut utiliser du Trichloréthyle ou du Tétrachlorure. Le brûlage à la lampe à souder à l'essence n'est pas très recommandé car l'échauffement peut être préjudiciable aux mâchoires. Quand les freins sont « glacés », un léger coup de papier de verre peut remédier à l'inconvénient, mais la plupart du temps, cela provient d'une entrée d'huile qui a ensuite brûlé par suite de l'échauffement dû aux coups de freins.

Il faut donc, en premier lieu, prévenir toute pénétration d'huile dans les tambours. Un joint d'étanchéité suffira - quand il n'existe pas déjà - pour empêcher à l'excès de graisse des roulements de se répandre, surtout lorsque l'échauffement des freins a rendu la graisse plus fluide.

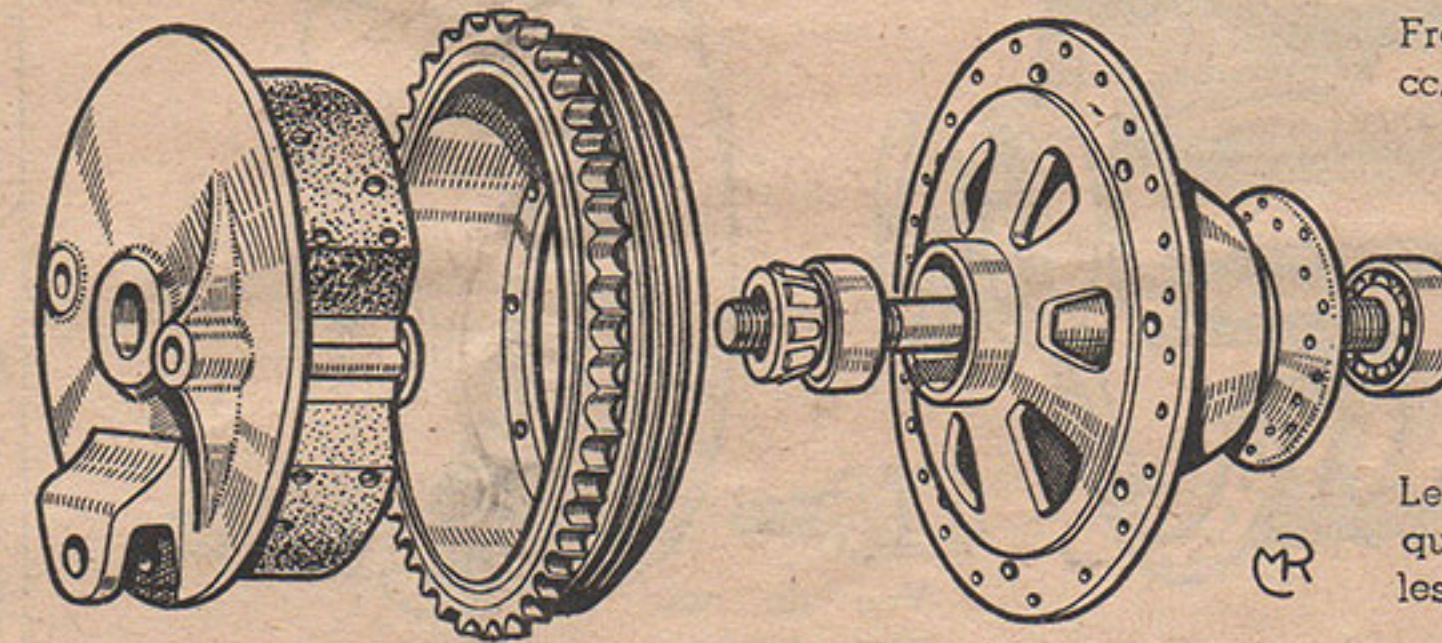
Quant à l'eau, nos tambours modernes sont assez bien protégés contre ses infiltrations et elle est, toutes choses égales d'ailleurs, moins gênante que l'huile puisqu'elle s'évapore rapidement avec l'échauffement des freins. Faire cependant attention si on lave la machine au jet.

Si l'on trouve, au démontage, des garnitures où les rivets frottent, il est urgent de les changer, car le tambour sera, sans cela, rendu inutilisable à brève échéance.

Les garnitures pressées en forme, sont très pratiques, mais aussi très fragiles, n'étant pas tissées mais « agglomérées ». Elles se brisent facilement au choc et le rivetage en est plus difficile que celui des garnitures en ruban. La pose des rivets se fera toujours en commençant par ceux du milieu pour obtenir la meilleure application possible de la garniture sur les mâchoires. Les têtes de rivets doivent être profondément enfoncées dans des trous à bords fraisés. En cas d'utilisation de ruban, on ne percera

les trous qu'au fur et à mesure de la pose. Bien faire attention avant la pose de nouvelles garnitures de vérifier si elles ne seront pas trop minces et si l'ensemble ne « flottera » pas dans le tambour, sinon interposer des cales d'épaisseur entre garniture et mâchoire, mais pas en carton, en laiton ou en tôle d'aluminium. Ce procédé vous sauvera peut-être également la vie au cas de rupture (heureusement très rare) d'une mâchoire.

Il faudra un certain temps pour que les nouvelles garnitures se mettent en place. Un bon moyen d'éviter ce « rodage » est de marquer les garnitures à la craie et de les remonter provisoirement, la craie marquera le tambour là, où la garniture est plus haute et on pourra ainsi amener à la lime toute la garniture à la même épaisseur. De



Frein AR de la 350 cc. Velocette : larges mâchoires, tambours nervurés

pour l'évacuation de la chaleur. Le gros moyeu conique sert à répartir les efforts ainsi que les calories.

même le bord d'attaque de la garniture, une fois taillé en biais (mais pas trop, car on perd ainsi de la surface portante) permettra une attaque plus haute du freinage.

En ce qui concerne le tambour, il est indispensable de le rectifier au tour dès qu'il présente des sillons dus au frottement des rivets avec des garnitures trop usées, ou un faux rond supérieur à 2/10<sup>e</sup> de mm.

Si vous suivez ces conseils, vous aurez des freins « puissants ». On appelle freins puissants, au regard de la loi, ceux qui produisent une décélération de 3,5 mètres-sec. mais c'est une valeur minima, car de bons freins donnent au moins 5 mètres-sec. mais à condition d'utiliser à fond le frein avant, ce que beaucoup de conducteurs négligent.

Une décélération de 5 mètres-sec. permet de calculer la longueur du freinage selon la vitesse d'après la vieille formule : vitesse divisée par 10, puis élevée au carré.

Distance de freinage à 30 kmh. : 9 mètres. A 60 kmh. : 36 mètres. A 90 kmh. : 81 mètres.

Pour en revenir aux réflexes, il n'est pas inutile de considérer quelques chiffres et formules, car indépendamment de la partie mécanique du freinage, le délai entre le moment où

l'obstacle est perçu par le pilote et celui où les freins entrent en action, est du plus grand intérêt.

Ce délai, cette « seconde d'effroi », est pris en considération par les tribunaux, en voici quelques valeurs :  
- Conducteur « aux aguets » prêt au freinage (en ville, circulation intense) : 0,6 sec.

- Conducteur attentif, mais pas « aux aguets » (cas de la marche rapide) : 0,7 sec.

- Conducteur légèrement absorbé (dépassement, changement de vitesse) : 1,0 sec.

- Conducteur inattentif (conversation, éblouissements) : 1,5.

- Conducteur sous l'influence de l'alcool jusqu'à... 3,5.

Naturellement ces données sont générales et les temps peuvent être aussi bien écourtés qu'allongés pour certains pilotes.

Le temps qui s'écoule entre le moment où le pilote « freine » et celui où les freins agissent (coup de frein violent sur terrain sec, par pression « dosée » sur mouillé) varie en 0,1 et 0,3 seconde.

Aussi, de la reconnaissance du danger au freinage effectif, s'écoule un temps moyen de 1 seconde pendant lequel le véhicule parcourt une distance S' = VT ou S' est la distance en mètres ; V la vitesse du véhicule en mètres-seconde et T le temps en secondes.

Le freinage ralentit la vitesse selon la formule :

$$S = \frac{V^2}{2b}$$

# UN NOUVEAU FREIN

Les motos légères actuelles aux performances très élevées, ne sont, en général, pas dotées d'un freinage en rapport avec leurs caractéristiques. Pour combler cette lacune, un industriel français (qui est en même temps coureur), vient de mettre au point un moyeu à expansion centrale que nous présentons.

M. Collignon, le coureur amateur bien connu des sportifs, est également un industriel possédant des fonderies à Grenoble et à Paris où il produit des pièces de motocyclettes.

Il vient de mettre au point, profitant de l'expérience de la course, un nouveau moyeu de frein pour machines de petites cylindrées (100 à 175 cmc.) qui comblera sûrement les vœux de nombreux conducteurs qui estiment, parfois à très juste titre, que le freinage de ces machines n'a pas suivi la progression constante de leurs performances.

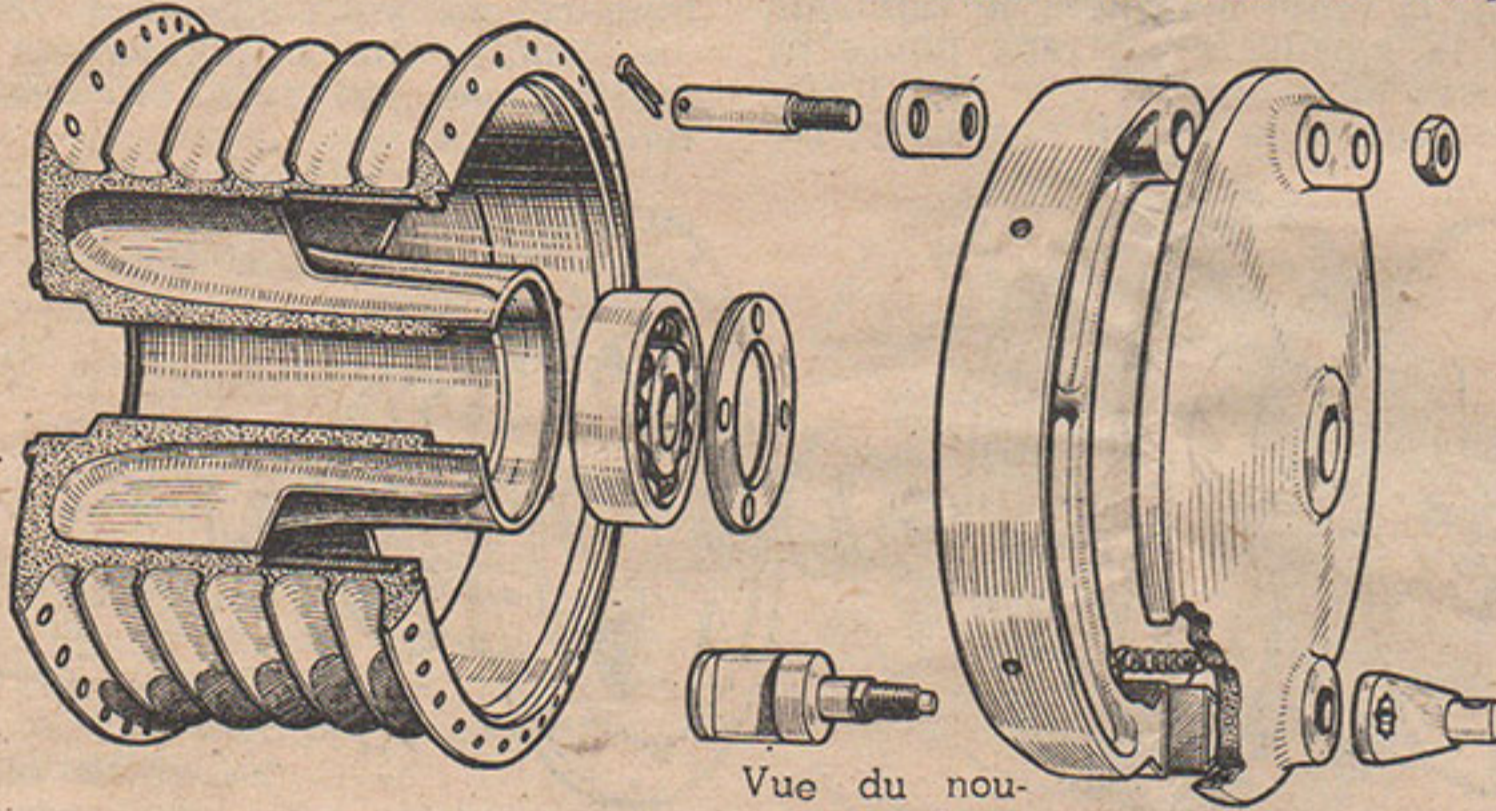
Ce moyeu, très italien d'allure, occupe toute la largeur de l'axe, d'où, déjà, meil-

les mâchoires rectifiées au tour après usinage. La surface de friction est en acier noyé à la coulée et munie de tétons d'ancrage, ce qui exclue toute possibilité de mouvement.

Deux forts roulements à billes assurent la rotation du moyeu qui est, pour l'instant, prévu pour axes de 15 mm.

Cette réalisation va être incessamment commercialisée et, croyons-nous savoir, à des prix très abordables.

D'un essai fait sur une 175 cmc. très répandue, nous avons éprouvé l'impression d'un freinage extrêmement doux, progressif et puissant, en particulier sur la roue avant. A 100 kmh. au compteur,

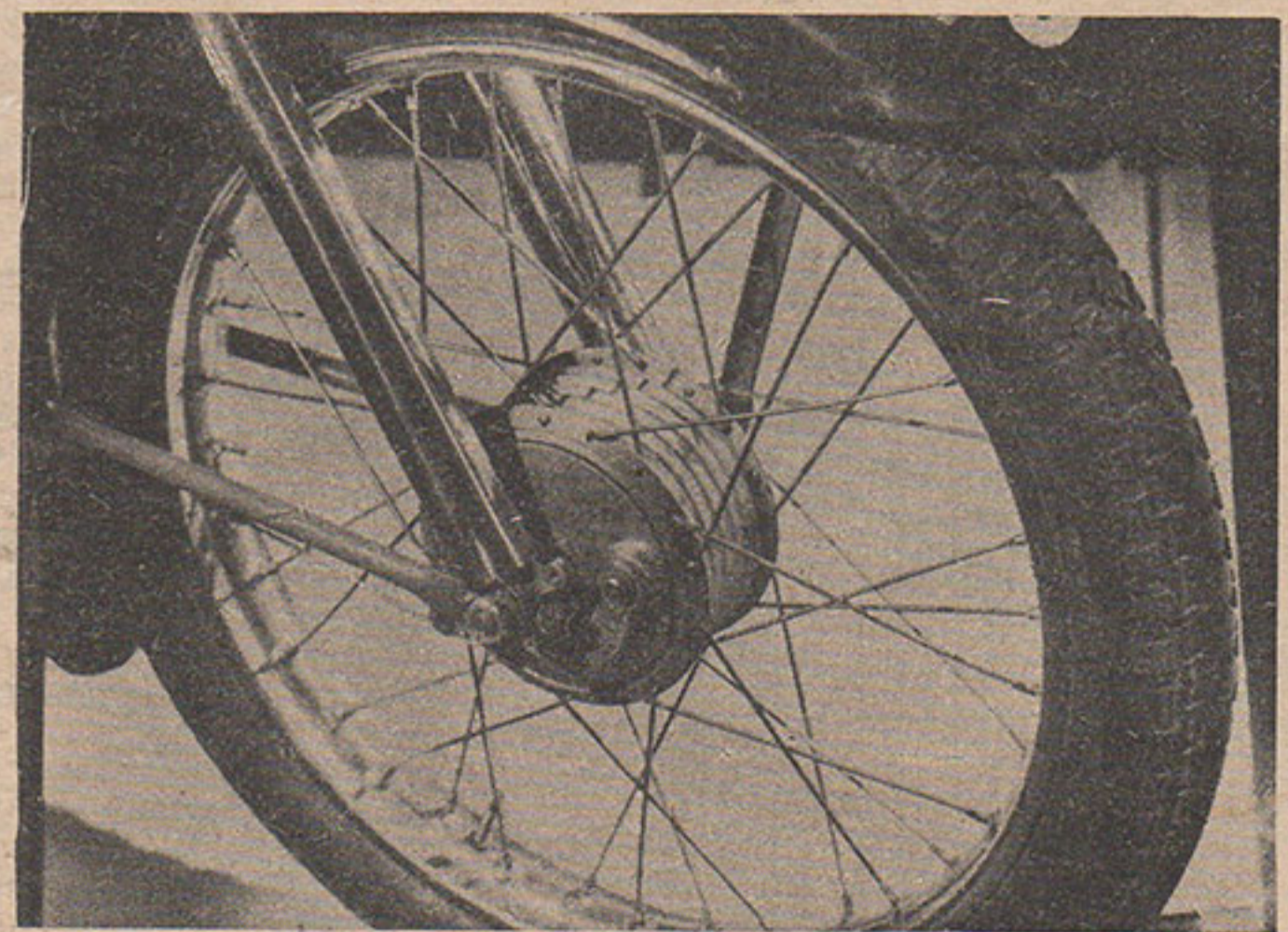
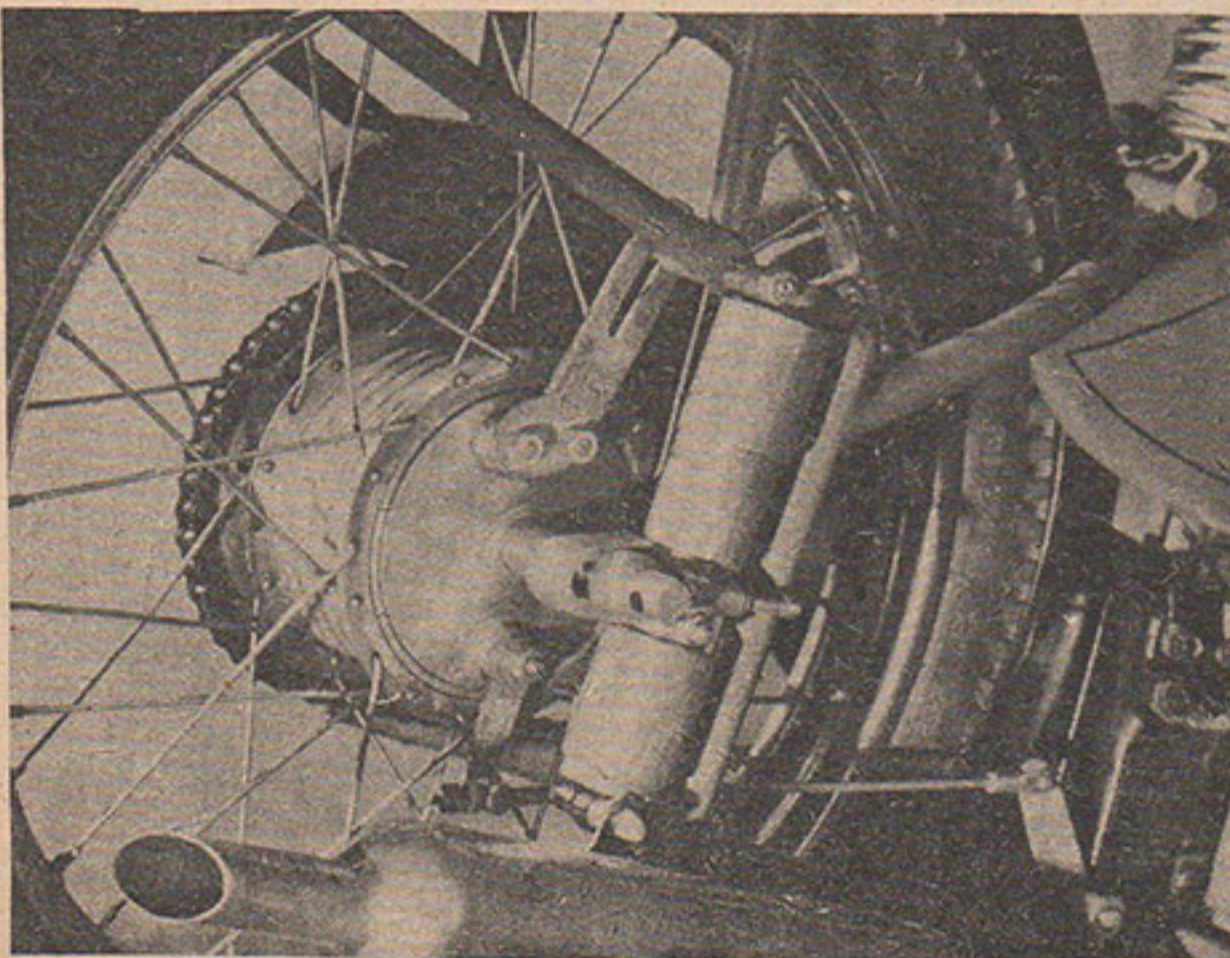


Vue du nouveau tambour démonté. On remarque immédiatement la surface de freinage accrue ainsi que la surface offerte à l'évacuation des calories.

leur répartition des efforts sur les rayons, ce qui écarte tout risque de rupture éventuelle des dits rayons.

D'autre part cette disposition permet l'emploi de garnitures plus larges et une meilleure évacuation des calories dégagées, ce qui assure un freinage puissant et constant, même en montagne.

Le corps et les flasques de ce moyeu sont en alliage d'aluminium, ainsi que



Deux photos montrant le montage du moyeu Collignon sur une moto légère très diffusée.

## FREINAGE (suite)

ou S = distance de freinage en mètre  
V = vitesse en m.-sec.

b = ralentissement en m.-sec.

La distance totale du freinage, compte tenu du « temps de réaction » est ainsi :

$$S' + S = VT + \frac{V^2}{2b}$$

La déccélération due au freinage b est fonction des caractéristiques des freins considérés, de la rugosité du sol et du profil du pneu. Elle s'obtient par la formule :

$$b \text{ (max.)} = \frac{R G K}{G}$$

R = somme de la pression sur les roues munies de freins.

G = poids du véhicule.

g = accélération de la pesanteur (9,81 m.-sec.).

K = coefficient d'adhérence.

Voici quelques coefficients d'adhérence pour différents revêtements :

	sec	mouil-	gras	ver-
		lé		glas
Goudron gravillonné	0,7	0,5	0,35	0,1
Béton	0,65	0,5	0,35	à
Pavé	0,6	0,4	0,3	
Asphalte lisse	0,5	0,3	0,2	0,2

Dans le cas d'une moto freinant sur les deux roues la somme de pression sur les roues R = G, d'où b max. = gK = 10 K environ. Ainsi le ralentissement maximum sur goudron de bonne adhérence sera b max. = 10 x 0,7 = 7 m.-sec.

Pour les freins modernes, ce chiffre est souvent dépassé.

Quoi qu'il en soit, on voit tout l'intérêt vital que présente la question souvent négligée du freinage et qu'elle mériterait que tous les motocyclistes s'y penchent sérieusement s'ils ne l'ont pas encore fait.

M.A.R.

# L'ENTRETIEN DES MOTEURS VILLIERS

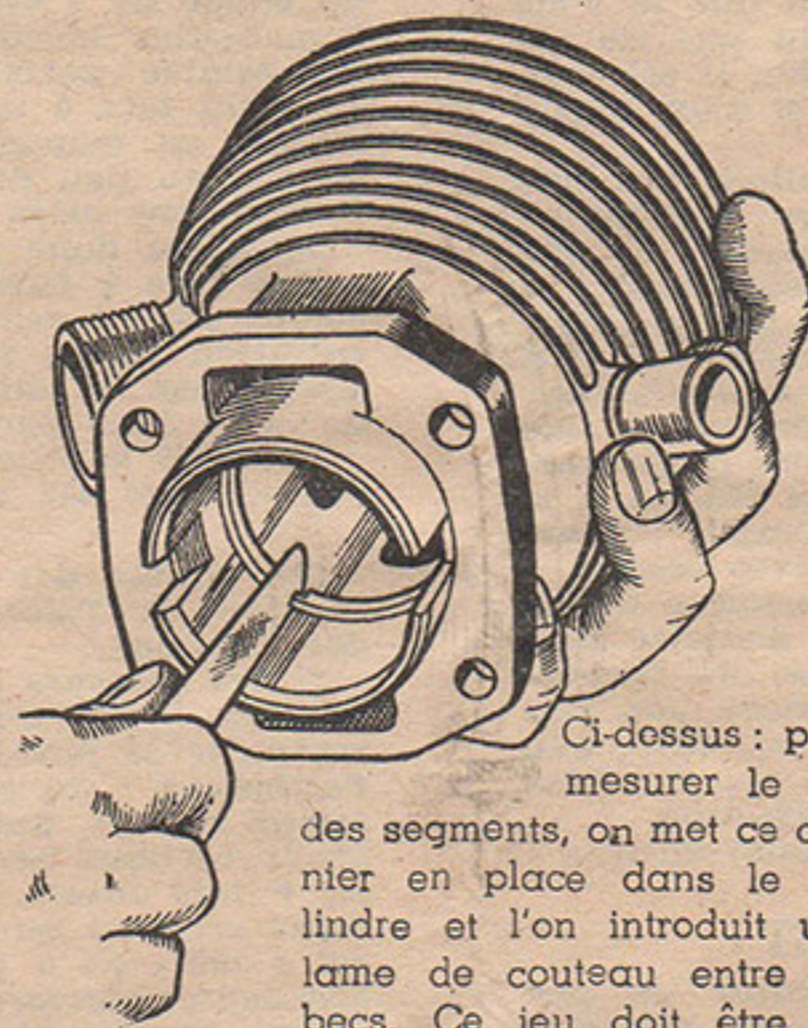
SUITE DU N° 1.007

Comme nous le disions, il y a lieu de vérifier tous les 8.000 kms environ les segments. L'embase du cylindre est fixée par quatre écrous que vous desserrerez avec les précautions indiquées pour la culasse, en diagonale et par fraction de tour. Le carburateur et la tubulure d'échappement auront été préalablement démontés.

Le démontage du piston se fait sans difficulté. Avec une pince à longs becs portant sur les extrémités relevées des joints, on dégagera ceux-ci de leurs gorges. L'axe du piston, étant parfaitement cylindrique et flottant dans les bossages, sera facilement extrait en appuyant sur une de ses extrémités, avec par exemple un crayon. Si cela n'était pas possible, entourez le piston d'un linge trempé dans l'eau bouillante et essoré. La dilatation du piston plus forte que celle de l'axe donnera assez de jeu pour que ce dernier sorte librement. Admettons, et c'est fort improbable, que vous échouiez, ne cherchez pas à extraire brutalement l'axe avec un jet de cuivre et un marteau, car, même en supportant le piston, vous risqueriez de fausser la bielle et cela est très grave pour un 2 temps. Il faudrait utiliser un extracteur formé par un collier réglable dont les extrémités sont reliées par une plaquette percée d'un trou taraudé où l'on visse un boulon, diamétralement à la plaquette, le collier est percé d'un trou d'alésage plus grand que l'axe. En vissant le boulon, on chasse aisément l'axe, qui n'est plus retenu par la joue d'arrêt. Quand l'axe ne coulisse pas librement, mais sans jeu diamétral dans ses bossages, c'est très probablement qu'il est grippé dans ceux-ci. Il faudra le polir soigneusement. Il ne doit y avoir aucun jeu appréciable ni dans les bossages, ni dans l'œil ou le pied de bielle. S'il y avait du jeu soit dans les bossages, soit dans le pied de bielle, il est probable que d'autres organes, comme la tête de bielle, présenteraient une usure exagérée et que le cylindre serait ovalisé. C'est une éventualité qui n'est pas à envisager avant plusieurs milliers de kilomètres d'utilisation (40 à 50.000 kms). Il faut alors s'adresser à un agent de la marque ou à un mécanicien qualifié, car on passe du domaine de l'entretien à celui de la réparation.

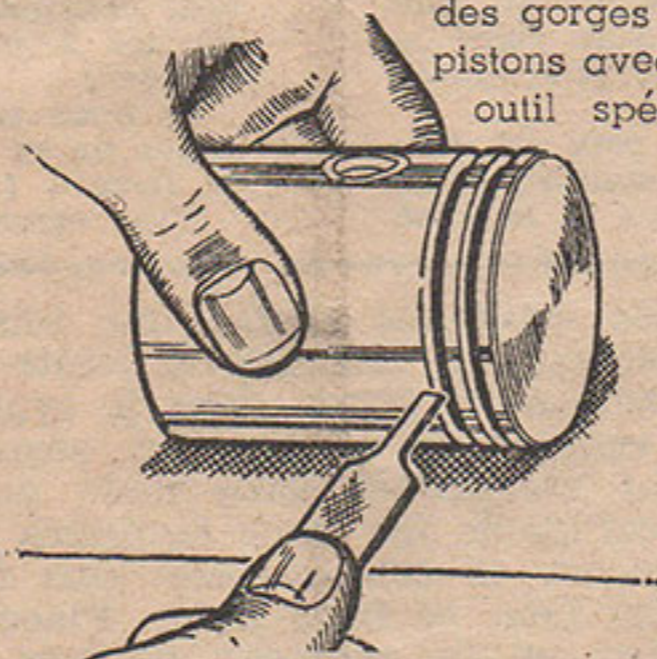
Les segments sont en fonte assez cassante et il faut prendre quelques précautions pour les extraire. Surtout s'ils sont coincés par la calamine ou les gommages. C'est surtout du côté de l'échappement que les segments se coinceront au contact des gaz brûlants et gras qui s'infiltreront toujours entre le piston et le cylindre. Quand les segments et la jupe du piston présentent des tâches brunes, c'est que les fuites sont importantes et qu'il faut changer les segments, réalésier ou chemiser le cylindre. Il est extrêmement difficile de déterminer des règles précises, et pour l'amateur peu expérimenté, il est peut-être préférable de

prévoir, ce qu'on peut appeler des étapes d'entretien, c'est-à-dire, dans le cas des moteurs deux temps, 1° tous les 4.000 kms, dépose de la culasse et du système d'échappement et enlèvement de la calamine. 2° tous les 8.000 kms., dépose du cylindre et du piston et vérification des segments. 3° dans la majorité des cas, ce n'est qu'après 30 ou 40.000 kms. qu'on relèvera une usure assez importante pour justifier des remplacements d'organes. On constatera alors une augmentation très sensible de consommation, un abaissement notable des performances surtout aux faibles régimes et en côte. Le carter, bien qu'il soit toujours plus chaud sur un 2 temps que sur un 4



Ci-dessus : pour mesurer le jeu des segments, on met ce dernier en place dans le cylindre et l'on introduit une lame de couteau entre les becs. Ce jeu doit être de l'ordre de 1/20<sup>e</sup> de mm.

Au-dessous : les dépôts de calamine doivent être ôtés des gorges des pistons avec un outil spécial.



temps, peut devenir brûlant, c'est qu'une partie des gaz brûlés franchissent le piston et les segments. Une révision, ou plus exactement une réparation s'impose. N'hésitez pas à demander conseil chez l'agent de la marque.

Mais vous pouvez vous-même, tous les 8.000 kms. démonter vos segments et les débarrasser de la calamine et des gommages qui les coincent dans leurs gorges ; avec une brosse dure ou une cardé et du benzol, de l'alcool ou de l'essence, frottez énergiquement les

segments. Au temps des vieux pistons en fonte, nous avions la ressource de leur faire un bain de soude. Mais il attaque les alliages légers et ce serait un désastre.

Les segments étant dégagés, peuvent coulisser dans leurs gorges. Ils sont extrêmement fragiles, c'est pourquoi il est prudent d'en avoir en réserve. Le procédé le plus sûr est d'employer 3 languettes découpées dans une boîte de conserve (7 à 8 mm. de large, cinq centimètres de long). Une vieille baignoire de corset sortie de sa gaine convient également fort bien. Il faut trois languettes que vous disposerez à 120° sous le segment près du bec, et vous le soulèverez de proche en proche comme on pèle une orange.

Les segments sortis, vous nettoierez leurs gorges avec un morceau de vieux segment.

Il faut ensuite vérifier les segments pour vous assurer qu'ils portent bien, qu'il n'y a pas un jeu excessif entre les becs et qu'ils ne flottent pas verticalement dans leur gorge.

Pour le jeu dans le cylindre et l'écartement entre les becs, poussez le segment dans le cylindre à 4 centimètres environ du point mort haut. Utilisez le piston pour pousser le segment en position. Il sera ainsi bien d'aplomb, ce qui est essentiel. Vous mesurerez alors l'écartement entre les becs à l'aide d'une jauge d'épaisseur et cet écartement ne doit pas dépasser 8 dixièmes de millimètre. S'il est plus grand, le segment doit être remplacé. L'écartement entre les becs du segment neuf doit être mesuré comme précédemment, d'au moins deux dixièmes. Les segments doivent coulisser librement dans leurs gorges mais sans jeu vertical appréciable. D'une manière générale, quand les segments sont usés, ils ont usé leurs gorges et il faut rafraîchir celles-ci et monter des segments réparation un peu plus haut. Le mécanicien spécialisé est seul qualifié pour faire ce travail. Il s'assurera également au comparateur que le cylindre n'est pas ovalisé, car monter des segments neufs dans un cylindre ovalisé ne peut donner de bons résultats. Dans les moteurs assez anciens, les segments sont immobilisés par une barrette et il faut tenir compte de la longueur de cette barrette dans la mesure de l'écartement. Sur les modèles récents, les becs présentent une encoche où vient se loger un ergot. Mais en somme, il est peu probable que l'usure des segments soit telle que leur remplacement s'impose avant 16.000 kms. au moins, et même, le plus souvent, avant 24.000 kms.

Si l'écartement entre les becs est inférieur à 8 dixièmes et s'ils n'ont pas un jeu appréciable dans leurs gorges, ils peuvent être remontés, mais plusieurs points doivent retenir votre attention : 1° les segments doivent être remontés exactement dans la gorge qu'ils occupaient précédemment. 2° il ne faut pas endommager ni rayer la

# Tribune libre

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

## MISE AU POINT (N° 999)

Monsieur Caillaux a raison : ces deux machines datent de 1929. J'ai moi-même roulé sur des Zundapp ; elles étaient du type pourvu d'un cadre tubulaire à double berceau avec de plus le merveilleux système d'échappement que l'on sait. Je n'en ai d'ailleurs jusqu'ici plus vu de semblable sur une machine. J'ai encore connu les premiers types sortis par Zundapp et j'ai eu l'occasion de les piloter. Lorsque Zundapp se décida à passer au 4 temps, la chose fit sensation. Certes, le deux temps est de nos jours mieux conçu et on l'emploie encore volontiers pour les petites cylindrées, mais, je l'affirme une fois de plus, malgré des frais de fabrication plus bas, les petits deux temps qu'on voit sur le marché sont aussi chers que les quatre temps. Pourtant, aucun constructeur ne pourrait soutenir par exemple que la fabrication du 125 2 temps Gnome-Rhône soit aussi coûteuse que celle du 125 Motobécane 4 temps. Ceci, bien que je n'aie nullement l'intention de me livrer au calcul du prix de revient de chacun de ces deux moteurs. Chez Puch, il est vrai, la simplicité a été sacrifiée en raison de l'emploi d'un piston double.

De nombreux modes de construction particuliers tels que doubles pistons, pistons à étages, compresseurs, refroidissement par liquide, ventilateurs, distributeurs rotatifs ont été utilisés pour améliorer le fonctionnement du deux temps.

M. Caillaux cite les records du monde établis par les scooters italiens. Je répondrai que ces machines de courses, tout comme celles de D.K.W., atteignent des prix astronomiques, et que même fabriquées en série, elles reviendraient encore excessivement cher. Par ailleurs, des records sur longs parcours ont été tentés et réussis par des gens qui étaient à la fois des mécaniciens raffinés et des sportifs accomplis ; pourtant ces records ne doivent être appréciés qu'avec réserve.

Déjà en 1929 ou 31, Zundapp avait, en la personne de M. Julius Von Krohn, établi un record de grande distance Berlin-Paris avec une 300 cmc. deux temps (équipée du fameux cadre double à éléments vissés (ce qui ne l'empêcha pas, peu de temps après, de passer allègrement au 4 temps). Ceux qui, comme moi, ont roulé pendant plus de 12 ans sur un deux temps, savent qu'il ne donne pas entière satisfaction.

M. W., Sucy-en-Brie

## EN FAVEUR DE LA RENE GILLET

Si l'on fait abstraction de son aspect extérieur un peu démodé, on peut dire que la 750 René-Gillet est une machine très convenable. C'est un engin vraiment indestructible auquel on peut demander les plus durs services ; aussi en arrive-t-on à se demander, lorsqu'on considère le prix très bas auquel est vendue cette machine, comment il a été possible d'abaisser à tel point le prix de revient au kilo de matières usinées, par rapport aux prix pratiqués dans le domaine des 125 (scooters compris), prix qui sont plus élevés de 50 à 60 %.

Pour ce qui est des machines étrangères, leur prix est fortement grevé par les droits de douane. Si les constructeurs français de petites machines pouvaient mettre sur le marché

## Entretien du Villiers (Suite)

partie inférieure de la gorge. Pour le remontage, utilisez comme précédemment trois languettes métalliques.

Avant de remonter le piston sur la bielle, il faut remplacer le joint d'embase. N'utilisez qu'un joint d'origine dont le papier a été soigneusement choisi et qui est découpé avec une extrême précision, (ayez toujours un joint en réserve pour éviter la tentation de découper vous-même un joint dont les trous et ouvertures seront plus ou moins exactement découpés). N'utilisez aucun produit d'étanchéité ni huile. Les surfaces de l'embase et du carter doivent être d'une propreté absolue. Le joint étant en place, enduire le piston, les segments et l'axe d'huile à moteur, de préférence gra-

phitée. Insistons encore une fois sur la nécessité de changer les joints. Puis introduisez le piston dans le cylindre, en veillant à ce que les segments soient comprimés dans leurs gorges. Un collier de fer blanc facilitera cette opération et celle-ci sera plus facile si l'on peut se faire aider. Placez un chiffon ou un morceau de bois sous le piston pour qu'il ne heurte pas le carter.

Quand le cylindre est en place et l'embase engagée sur les goujons, faites tourner le moteur deux ou trois fois à l'aide du volant, tout en maintenant le cylindre. Vous serez ainsi assuré que le cylindre, le piston et la bielle sont bien d'aplomb. Ensuite, vous visserez les écrous à la main jusqu'à ce qu'ils portent sur l'embase, puis vous les serrerez progressivement par quart de tour, en diagonale.

des vélomoteurs dont le prix au kilo soit celui de la 750 René Gillet, on réfléchirait à deux fois avant d'acheter une machine étrangère. Conclusion à tirer de tout ceci : les usines françaises devraient s'efforcer de travailler en bien plus grandes séries, de rationaliser leur fabrication et leurs installations industrielles qui ne manqueraient pas d'être amorties très rapidement.

Ce que René-Gillet a su réaliser avec sa 750 doit également figurer dans le domaine du possible pour les autres.

M. WARMUTH

## ERREURS...

Quand nos lecteurs nous signalent des erreurs commises, nous faisons notre « mea culpa », passons les correctifs qui s'imposent et faisons le vœu de ne plus recommencer ; mais lorsque des lecteurs nous indiquent de « grossières erreurs » imaginaires, nous ne savons plus que faire ! Ainsi cette lettre, récemment reçue :

Fidèle lecteur de votre revue, j'apprécie énormément la valeur des articles substantiels qui y paraissent, ainsi que les croquis, coupes et éclatés de moteurs nouveaux.

J'ai cependant eu l'étonnement de relever parmi les croquis du numéro spécial du Salon plusieurs erreurs assez grossières, à mon sens, susceptibles d'induire en erreur des lecteurs peu avertis ; je vous les signale en vous demandant une confirmation sur la valeur exacte de ces documents, qui semblent plus faits par de bons dessinateurs pour un public sans esprit d'observation, que par des techniciens s'adressant à des « mordus » de la mécanique, quoique n'en faisant pas profession.

Page 645, le croquis du Square four Ariel laisse paraître en coupe les 2 cylindres de devant, dont le vilebrequin porte 2 manetons sensiblement diamétralement opposés ; ce calage me semble parfaitement logique et doit se retrouver sur un twin face à la route, afin de profiter de l'équilibrage des masses en mouvement alternatif qui doivent ainsi se compenser, au lieu de s'additionner comme ce serait le cas pour 2 manetons calés face à face, de part et d'autre du volant.

Je relève donc plusieurs croquis qui laissent apparaître ce calage face à face, dont les conséquences sont des vibrations comparables à celles d'un gros monocylindre ; quoique la distribution puisse rétablir l'alternance des temps moteurs... je vous laisse le soin de trancher la question et vous demande de m'en faire part. Les croquis incriminés sont :

page 640 gauche — page 637 gauche — page 614 droite en bas — page 613 milieu.

Guy PETITQUEUX, Epinal

Les coupes des moteurs incriminés sont l'Indian Warrior, le Tiger 100 Triumph, le Sunbeam S7 et l'équipage alternatif des Triumph...

Si ces moteurs avaient leurs deux pistons calés à 180°, ce qui, en effet, annulerait les forces d'inertie en présence, comment se ferait l'allumage ? Car il s'agit de 4 temps, M. Petitqueux ! On aurait 1 tour où les 2 pistons auraient leurs temps moteur, puis 3 tours pour les autres temps... La régularité cyclique serait encore pire que sur les vieux moteurs en V très ouvert, tandis qu'avec le calage à 360° universellement employé (sauf sur les « flats » où le calage des pistons est à 180°) on a 1 temps moteur par tour, ce qui donne une excellente régularité cyclique, tandis que la réduction des équipages alternatifs permet de réduire les forces d'inertie.

Quant au « 1000 Ariel », base « solide » sur laquelle s'appuie notre lecteur, il fonctionne exactement comme les twins, avec cette différence que chacun des 2 pistons marchant ensemble sont montés sur un vilebrequin différent. Ce moteur confirme donc le processus de marche de TOUS les twins où les 2 pistons (2x2 pour l'Ariel) marchent avec 360° de calage !

Si nous pouvons commettre des « coquilles », nos dessinateurs ne se laissent cependant pas « coller » si aisément sur le terrain technique.

Sans rancune !

M. R.

La culasse sera remontée avec les mêmes précautions. Utilisez une clé de longueur normale. Une pression égale est plus importante qu'une très forte pression. Il sera toujours utile de vérifier le serrage des écrous de culasse et d'embase après quelques kilomètres.

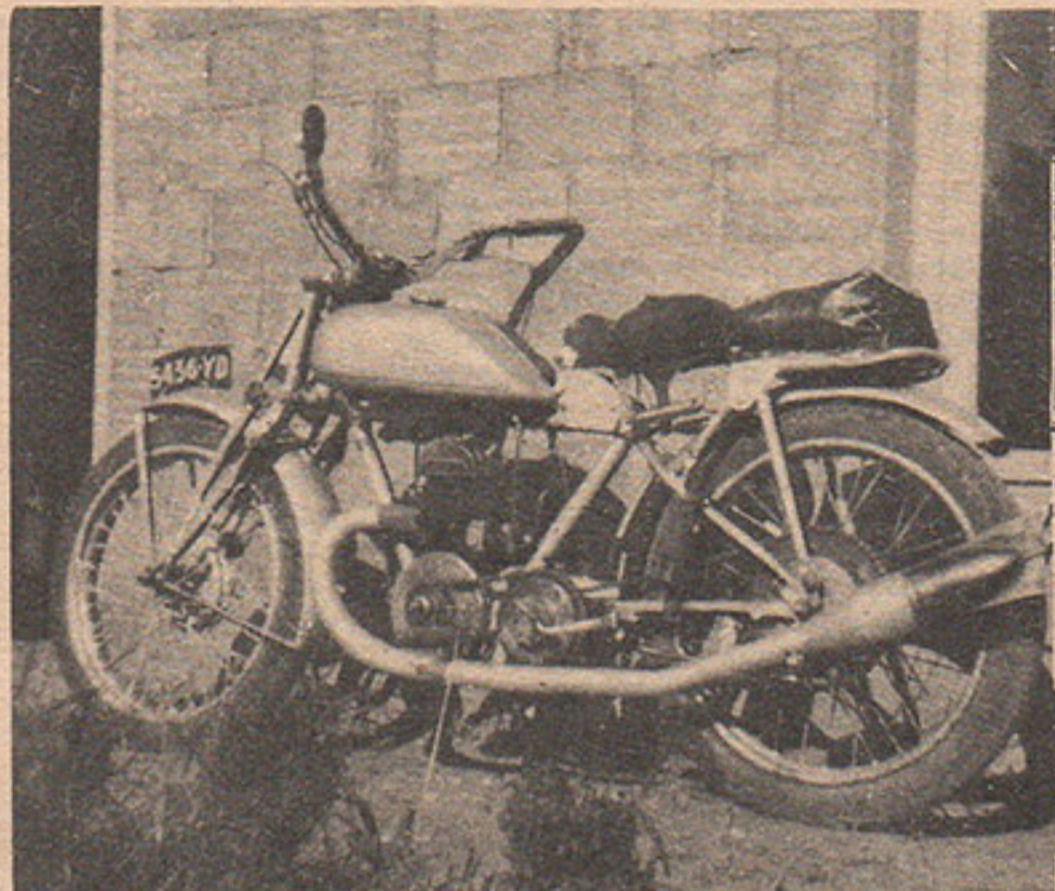
Nous ne parlerons pas du changement de vitesse qui est pratiquement indestructible si on vérifie de temps à autre le niveau de l'huile. Le réglage de l'embrayage est simple. Laissez un jeu léger au levier (3 à 5 mm.), de manière à ce que les disques puissent porter à fond.

Ayez pleine confiance dans votre moteur et n'oubliez pas que si vous êtes embarrassé, vous trouverez toute l'aide nécessaire auprès de l'agent de la marque.

# Réalisations personnelles



Nous publions dans cette rubrique les modifications, transformations ou perfectionnements souhaités ou réalisés, aussi bien par les professionnels de la moto que par des amateurs. N'hésitez pas à nous adresser croquis, plans, ou photos avec quelques lignes d'explications.



Ci-dessus : la machine très « cross » de M. Georges.

## MACHINE DE CROSS

La machine est une Monet-Goyon type AT 1931. La grande robustesse de cette machine la désigne pour reconstruire une machine de cross « de première ». Cadre modifié, moteur et boîte relevés de 6 cmc. Garde au sol 18 cms, selle relevée à suspension personnelle. Le coussin AR et son support qui fait également poignée de levage se démontent et la partie AR du porte-bagages peut se remonter, permettant la fixation d'un tan-sad confortable pour le tourisme à deux. Fourche AV d'origine, mais modifiée avec anneaux Neimann et compensateurs de Gnome-Rhône « Major ». Côté moteur, le bas est d'origine (carter, volant magnétique et volant lisse, vilebrequin et axe de piston). Pour la partie haute : Cylindre et piston ILO, culasse de même marque provenant d'un motoculteur, carburateur Graetzin. Le cylindre fonte sans cuisse amovible, d'origine, peut se

remonter en quelques instants avec son piston, son carburateur et sa pipe d'échappement, sans autre modification.

Boîte de vitesses d'origine, ainsi que les freins. Combinaison d'un petit tromblon et d'un tronçon de silencieux D. K.W. pour la route.

Des essais en terrain très accidenté ont donné toute satisfaction, tant au point de vue suspension qu'en freinage et accélération, le Villiers Mark VI ainsi extrapolé étant très souple aux basses allures.

Léonce GEORGES  
Beauchamp (S.-et-O.)

## RENE GILLET RAJEUNIE

Voici en gros les transformations que j'ai faites :

J'ai remplacé la magnéto par un allumage batterie, le rupteur (à avance réglable) en bout d'arbre à cames, à deux vis de rupture ; sélecteur au pied droit genre Vitex ; carburateur Zénith 26 TH (de voiture). Le tube d'échappement passe au-dessus de la suspension AR qui vient d'une 1200 cmc. Indian. La batterie, une 24 AH, est entre la suspension AR et la boîte de vitesses. Selle d'Harley. Frein de direction à double friction. Guidon sport. Réservoir à essence contenance 25 litres, avec tableau de bord incorporé. Réservoir d'huile (6 l.), à gauche entre les tubes de fourche arrière et suspension. Garde-boue avant à bavolet modifié. Frein arrière commandé à gauche (par câble) à la place de la pédale de débrayage, celle-ci est au talon. La pédale de droite commande le frein de la roue du side.

Le phare de voiture porte l'interrupteur à clé de contact. Le contacteur phare-code est au pied gauche.

Les vues ci-dessous montrent nettement le très beau travail de M. Petetin sur sa René Gillet très remaniée et rajeunie. La ligne en est grandement améliorée ainsi que le confort.

Le side 1 place 1/2 et son châssis, les réservoirs, la sacoche, le guidon, le sélecteur, le delco sont de fabrication maison. Le moyeu de la roue du side est un tambour de Terrot, il porte deux roulements à billes sur fusée démontable par simple écrou papillon.

Je vous fais parvenir ces quelques renseignements afin qu'ils puissent guider utilement les possesseurs de René-Gillet qui voudraient moderniser leur monture.

M. G. PETETIN,  
Marseille

## RENDONS A M. BAZIN...

Monsieur,

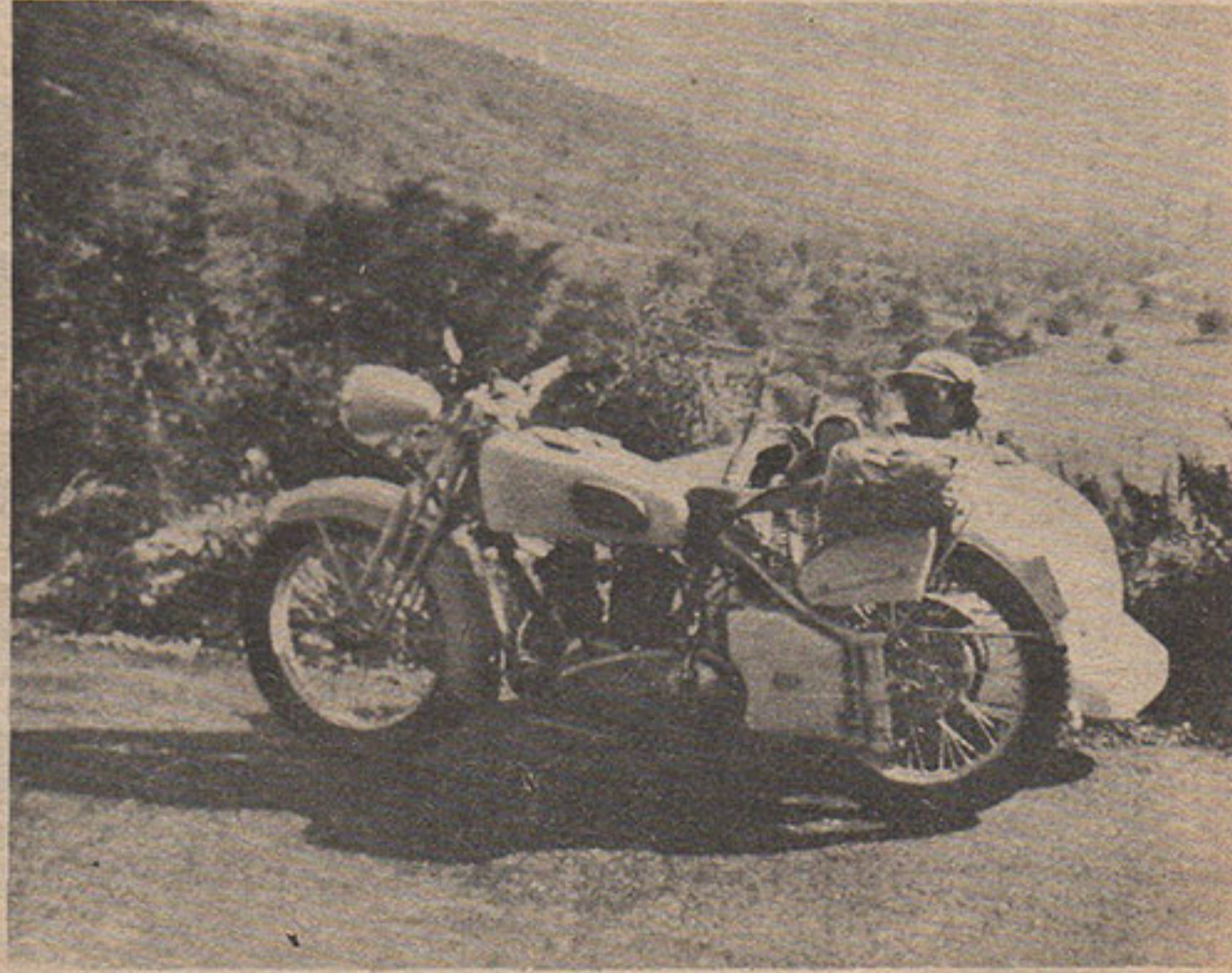
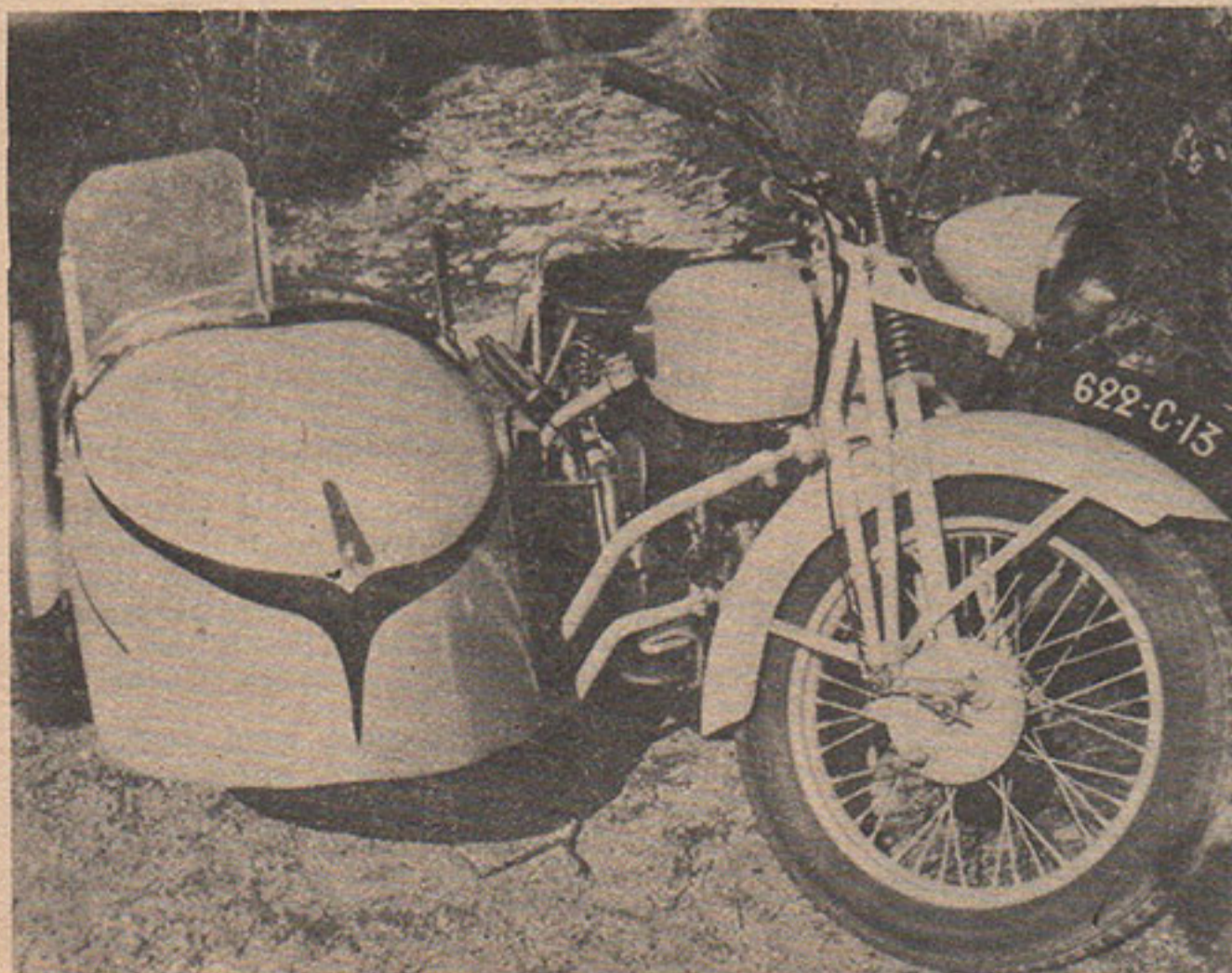
Je vous ai envoyé le 21 avril 1950 une documentation complète (dessins et notice explicative) de mon moteur sans soupape, à distributeur rotatif hémisphérique. J'ai eu le grand plaisir de la voir publiée dans le N° 999 daté du 23 septembre 1950 de votre revue. Malheureusement je déplore une erreur du metteur en page (très probablement) qui a publié mon article et notamment le dessin explicatif (voir page 590 du N° 999 de «Moto-Revue») sous le nom de M. Bert, demeurant à Romans (Drôme). Il me serait fort agréable, si vous vouliez bien publier dès que possible dans votre revue un rectificatif pour mettre cet article sur mon invention sous le nom de son véritable auteur, c'est-à-dire le mien.

Je tiens à préciser que cette invention a été brevetée le 3 avril 1948 sous le N° PV 15830.

René BAZIN, Armentières

## RECTIFICATIF

Dans notre numéro du 24 juin il a été écrit par erreur (dans la Publicité Peugeot) que la motocyclette pilotée par M. Witz dans le Circuit des Vosges, catégorie 250 cmc., était une motocyclette 150 cmc. En réalité cette machine était équipée d'une cylindrée légèrement supérieure à 175 cmc. et rentrant dans la catégorie des concurrents 250 cmc.





« Moto-Revue » interroge pour vous sur...

## LE MOTO-CROSS

Poursuivant la série de nos enquêtes auprès des personnalités les plus compétentes du sport motocycliste, nous vous présentons aujourd'hui des champions de moto-cross : Henri Frantz, notre nouvel espoir et Paul Ladevèze, si connu qu'il est superflu de le présenter longuement à nos lecteurs.

### Henri FRANTZ

**A**près Frantz, nous avons dans nos bureaux un de nos jeunes espoirs de Moto-Cross : presque inconnu au début de l'année, et novice en cross, il la finit avec le titre de Champion de France 350 cmc.

C'est un grand garçon sympathique, un peu intimidé par le micro, mais qui rapidement s'anime, parlant de son sport favori.

Et d'abord les débuts :

— J'avais au début une 500 Guzzi, semi-culbutée, qui m'a d'ailleurs donné beaucoup de mal. La première course que j'ai faite, c'était aux Mureaux il y a deux ans, c'était en fin de saison et ça a marché. Il faut dire que le circuit des Mureaux n'est pas très vite et que j'avais surtout un avantage avec la Guzzi : une très bonne suspension arrière. C'était ma première course et à l'avant dernier tour, dans la finale, j'ai fait une bûche dont je me rappellerai longtemps : je suis resté K.O. et j'en ai eu pour toute la semaine à me remettre.

— Il faut dire que la Guzzi n'est pas particulièrement une machine de cross !

— Non, pas du tout. Je l'avais juste essayée à Montreuil. Ce n'était pas merveilleux, mais enfin, j'avais une machine, ce qui était pour moi le principal.

— Cette saison, vous aviez une Matchless 350 cmc., n'est-ce pas ?

— Oui, une 350 civile remontée et remaniée. En particulier j'ai changé la

boîte Burman pour une boîte B.S.A. et avec quelques autres modifications, maintenant elle marche.

J'ai cependant fait 3 courses de championnat où je n'ai pas eu de chance : 3 courses, j'ai cassé : Verdun, Argenteuil et Wambrechies et enfin une épreuve où j'ai été gêné par un concurrent qui m'a bouché le circuit pendant 7 tours. Dans l'ensemble j'ai pu remporter 6 victoires.

— Et pour la saison prochaine ?

— Je compte avoir une Ariel. J'en ai déjà acheté une, mais c'est l'ancienne machine de Lusseyrand et ce n'est pas encore le rêve. J'espère avoir une nouvelle 500 « Alu » par Ladevèze.

— Que pensez-vous des différents circuits sur lesquels vous avez couru ?

— J'ai trouvé un circuit très bien : celui de Rouen. C'est un circuit qui est très long. D'ailleurs on devrait faire des circuits beaucoup plus longs où le coefficient « coureurs » jouerait davantage.

— Et à l'étranger ?

— Je n'ai été qu'en Suisse, à Lausanne, c'est un petit circuit, à peu près dans le genre du circuit des Mureaux.

Pour ce qui est de l'année prochaine, j'aurai une 500, mais j'ai en tête aussi une 350 et j'espère pouvoir cumuler les deux catégories.

— Evidemment, la question « machine » est primordiale !

— Oui ! Et Brassine a été très chic au point de vue course. Il m'a bien aidé. C'est le genre de type à qui l'on peut demander n'importe quoi, il est toujours prêt à rendre service.

— Revenons-en à vos débuts...

— Comme je vous l'ai dit, c'est ma première année de cross et je ne pensais pas réussir de cette façon, je suis très content.

— Comment êtes-vous venu au Cross ?

— Comment je suis venu au Cross ? Naturellement... J'ai essayé Montreuil avec une D.K.W. et un camarade m'a dit

d'essayer de continuer, car cela avait l'air de marcher. J'ai trouvé une machine d'occasion qui était la Matchless et j'ai commencé. Les premiers temps c'était un peu dur, j'ai pris pas mal de bûches, enfin par la suite ça a été très bien.

— Vous n'avez jamais peur ?

— Au début si ! Et encore maintenant quelquefois en course, quand ça va vraiment vite, on réfléchit quand même un peu à ce qui pourrait arriver !

— Quelle a été votre dernière course de la saison ?

— Narbonne. J'ai fait 5 tours et puis ma poignée de gaz a cassé. Dans la deuxième manche je suis parti quatrième, Brassine à ce moment-là a crevé et Verrecchia a cassé sa boîte. J'étais alors deuxième, mais j'ai raté une vitesse, je suis entré dans un trou. J'ai fait une culbute, je suis tombé et puis je suis reparti... J'ai fini quatrième tout de même.

— Vous couriez avec la Matchless ou déjà avec l'Ariel ?

— Avec l'Ariel. Quant à la troisième manche, je suis parti troisième. Prieur était en tête, Gilbert Brassine ensuite et puis moi. J'ai fini deuxième.

— C'est très satisfaisant parce que dans le fond c'est votre première course en 500 cmc.

— C'est ça...

— Parlez-moi maintenant un peu de l'Amicale des coureurs de cross que vous venez de créer ?

— Nous avons créé une Amicale de coureurs de moto-cross qui est d'ailleurs réservée exclusivement aux coureurs dans le but de défendre nos intérêts. Nous avons aussi constitué une commission de sécurité qui veille, parce que quelquefois les circuits ont des points dangereux et alors nous prenons un accord avec les organisateurs pour que ces choses-là ne soient pas. Le but de l'Amicale est de défendre les intérêts des coureurs et de créer une entente qui, jusqu'à maintenant, n'a pas été faite et j'espère que cela marchera bien.

— Cette Amicale est très bien, parce que dans la quantité il y a des coureurs, des jeunes, mais aussi des internationaux, qui touchent des primes de départ vraiment très faibles et cette Amicale travaillera surtout pour que ceux qui en font partie n'aillent pas courir sans avoir un minimum pour couvrir leurs frais.

L'Amicale servira d'intermédiaire entre le coureur et le club organisateur pour que l'on soit d'accord pour toucher un minimum. Vous avez certains endroits, comme l'an dernier en Belgique, où quelques-uns couraient pour 500 francs, ou d'autres pour 3.000 francs belges. Il faut que cela soit centralisé par un organisme qui décide s'il convient d'y aller ou non : ce rôle est celui de l'Amicale.

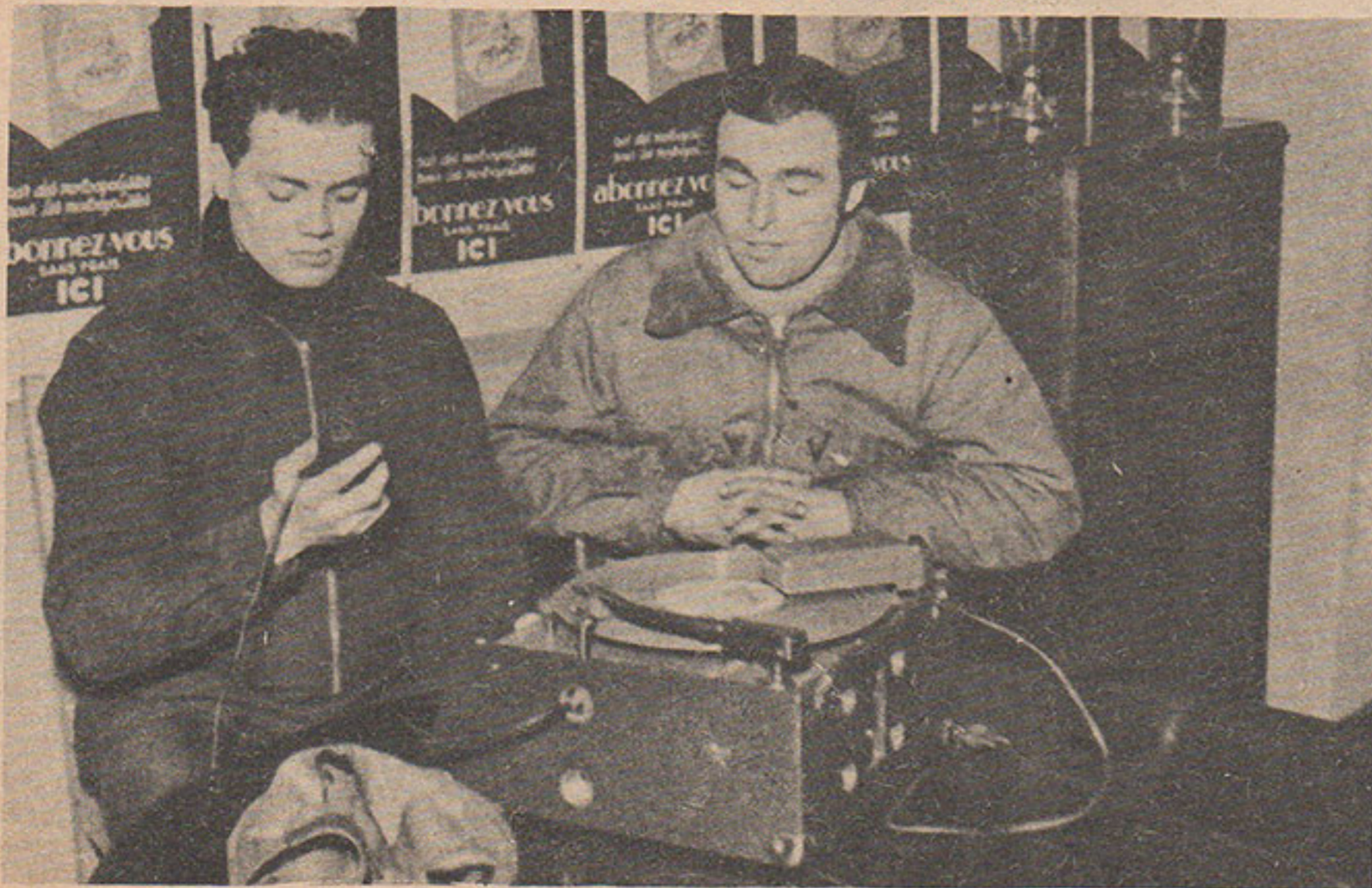
— Alors le motocycliste, le coureur individuel ne pourra pas prendre une décision, même si cela lui plaît de courir pour 300 francs ?

— En principe il ne devrait pas courir, à moins qu'il y ait un syndicat pour lui assurer une prime de départ qui couvre largement tous les frais. Pratiquement, aucun coureur ne pourra participer à une épreuve si le syndicat juge qu'il n'est pas assez payé.

À ce sujet, il me faut déjà faire une mise au point : on a dit, dans la presse, qu'il s'exerçait des « influences » sur les réunions. Je tiens à bien préciser ceci :

Primo : ont accès aux postes de direction les coureurs de moto-cross membres de l'Amicale, à l'exclusion de toute autre personne.

Ci-dessous : Henri Frantz (à gauche) et son camarade et mécanicien « Roger » subissent le supplice de l'interview et de la photographie avec beaucoup de patience et de bonne humeur.



UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACORCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

Secundo : les coureurs qui adhèrent à l'Amicale, qui a pour but de défendre leurs intérêts, continuent à appartenir à leur club comme par le passé.

Tertio : il n'a jamais et ne sera jamais dans les intentions de l'Amicale d'être en marge des règlements de la Fédération Française de Motocyclisme.

Quatro : l'Amicale s'engage, dans un but d'entente entre ses membres, à éliminer toutes questions politiques ou religieuses.

— Nous voici pleinement rassurés ! Et nous ne pouvons que vous souhaiter bonne chance, car le cross doit être organisé sur des bases solides et précises, exactement comme le sont les épreuves de vitesse.

— C'est exact. Tenez, au point de vue sécurité, il y a beaucoup à faire. Il y a par exemple des passages trop étroits et dangereux : justement ce qui s'est produit à Argenteuil ; vous avez un petit sentier ; si un coureur tombe dans ce sentier, les autres ne peuvent plus passer. Cela s'est produit au Championnat où Mouchet est tombé, tous les autres étaient derrière et personne ne pouvait plus avancer. C'est une erreur d'organisation et rien d'autre. De même quand un coureur veut en doubler un autre, les drapeaux bleus ne se voient jamais... parce qu'ils ne sont jamais mis ! C'est très gênant, parce que quelquefois on « risque le paquet » pour doubler un coureur et la plupart du temps on se retrouve tous les deux par terre, ça n'avance pas à grand chose et peut provoquer des accidents.

— Sur ce point, le rôle de l'Amicale, travaillant en étroite collaboration avec la Fédération, ne peut être que des plus souhaitables.

Et sur ces paroles optimistes, Henri Frantz, accompagné de son camarade et mécano Roger Petitville, à qui il est redevable de la bonne mise au point de ses machines, prit congé de « Moto-Revue ». Nous pouvons être tranquille, la relève en coureurs de cross de valeur sera assurée... et bien !

## Paul LADEVÈZE

Après Henri Frantz, nous nous devions d'interviewer un de nos plus « vieux » (vieux en métier, bien sûr ! pas en âge...) moto-crossmen : Paul Ladevèze, qui vient de reprendre brillamment son activité sportive en triomphant à Narbonne après avoir traîné pendant quatre mois une jambe cassée au cours de la saison.

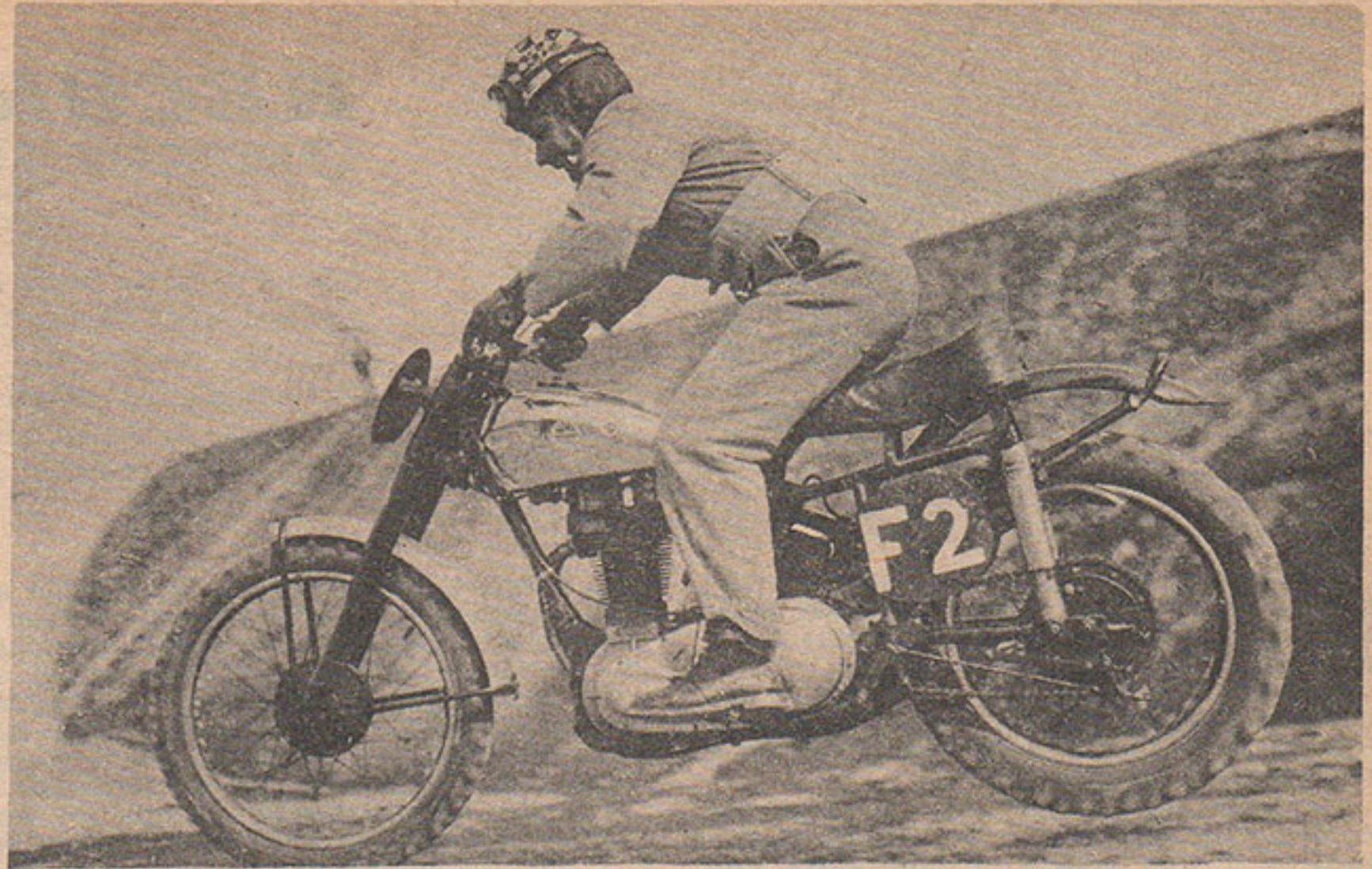
Fort occupé avec le Salon et les commandes nombreuses qu'il a reçues pour ses Ariel, Panther, Imme, etc., nous sommes partis allègrement rue Brunel avec notre appareillage d'enregistrement (exactement comme la Radiodiffusion Française !).

Entre deux appels du téléphone et un va-et-vient de clients, nous avons réussi à extorquer quelques renseignements au maître des lieux, bien connu de tous les habitués des moto-cross où il se démène avec fougue sous son curieux casque à damier noir et blanc.

Voici l'essentiel de notre conversation :

— Monsieur Ladevèze, la saison vient de se terminer et avec elle les Championnats de France. Parlez-nous un peu de ces derniers.

— Eh bien... Brassine qui est un grand champion a gagné et il le mérite. Avec Michel Verrecchia, notre champion 1949, juste derrière lui, nous avons là nos deux meilleurs coureurs qui possèdent une grande classe internationale. Ce qui les a départagés est sans doute une question de machine. La Saroléa de Brassine a sans doute un peu plus de chevaux que l'Ariel de Verrecchia qui était un modèle du début de la saison. Néanmoins l'Ariel marche fort et je vais recevoir pour la saison prochaine des nouvelles 500 «alu»,



Ladevèze aux essais sur les buttes de Montreuil.

car la firme a décidé de faire un gros effort sur la France, aussi bien pour les machines de cross que de tourisme. Ainsi aurons-nous — je pense à moi et aux nombreux coureurs qui m'ont demandé des Ariel — des machines très « vites » l'année prochaine.

— Maintenant, puisque nous en sommes à parler des machines, voulez-vous m'en parler du point de vue technique. Qu'est-ce qui est le plus important dans une machine de cross ? Le moteur ? La boîte ? L'embrayage ?

— Au point de vue technique, il est une chose : lorsqu'on tire le maximum de chevaux d'une machine, il lui arrive de casser plus souvent.

En ce qui concerne les Ariel — je vous parle des Ariel parce que j'en suis importateur — elles sont rapides, marchent fort et ne cassent pratiquement jamais.

Michel, cette saison, n'a jamais cassé son moteur. Il a eu de petits accrocs en cours de saison et a cassé sa boîte à la dernière course à Narbonne, mais le moteur n'a jamais bougé ; on n'a même pas changé une soupape durant toute la saison, ce qui est exceptionnel.

— Qu'est-ce qui « travaille » le plus ? c'est le moteur, l'embrayage ?

— Le moteur surtout. Sur les Ariel, on a de gros embrayages et ils ne bougent pas.

— Et le rayonnage ? J'ai été personnellement témoin de quelques ennuis de ce côté.

— Oui ! Mais à l'arrière on met des gros rayons qui tiennent beaucoup mieux, de plus avec une suspension, les rayons tiennent encore bien mieux, car le choc est déjà amorti.

— Au début de la saison vous n'aviez pas de suspension, et puis vous avez essayé un moyeu suspendu et de nouveau vous venez de courir sans suspension. Qu'en pensez-vous ? Est-ce que cela ne vous gêne pas de courir sans suspension ?

— Ce qui est gênant, c'est que ma nouvelle selle n'est pas suspendue. Mais dans l'ensemble une suspension est très utile.

— Il y a des questions techniques qui intéresseraient certainement nos lecteurs, mais sont assez difficiles à poser : par exemple : quels sont les rapports que vous employez ?

— Évidemment, cela dépend du circuit. Mais en principe toutes les machines roulent très démultipliées et les vitesses très près les unes des autres.

— Vous conservez les 4 vitesses ?

— Oui, mais on ne s'en sert pratiquement jamais, ou alors seulement pour les courses sur prairies. Vous savez, quand on pousse la troisième à fond, on va déjà très vite...

— Parlons des circuits. Quel serait le circuit idéal. Quelles difficultés aimeriez-vous y rencontrer ?

— Pour moi, personnellement, j'aime les circuits assez accidentés. Ainsi, Montreuil me va très mal. Cela va trop vite. On trouve, à mon avis, beaucoup de circuits en province et aux alentours de Paris qui sont plus accidentés et où beaucoup de coureurs qui ne marchent pas très fort à Montreuil sont bien plus à leur aise.

— Parlons aussi organisation. Les primes de départ justifient-elles les déplacements ?

— Nous sommes quelques-uns qui n'avons pas à nous plaindre, car nous sommes bien payés, mais dans la quantité, certains, beaucoup même, ne font pas leurs frais, même dans les nationaux.

— Et les primes d'assurances ?

— Je fais partie de l'A.M.S. et pour nous le club paie la moitié de l'assurance et le coureur paie l'autre moitié.

— Et cela couvre suffisamment en cas de « coup dur » ?

— Cela couvre... pas toujours, justement ! Ainsi, moi avec ma jambe cassée, je ne suis pas du tout d'accord avec eux : j'ai touché 20.000 fr. et cela ne couvre pas du tout les frais, loin de là ! La question « assurance » est encore une chose à revoir !

— Comment préparez-vous vos courses ?

— D'abord la mécanique : il y a le mécanicien, évidemment. Nous avons un mécano qui est là uniquement sur les machines. Ainsi j'ai vendu ces jours-ci une Panther de cross à Metz et il l'a préparée.

— Au point de vue entraînement physique ?

— Maintenant j'arrive à fatiguer plus facilement, mais quand je cours tous les dimanches d'une façon suivie, cela va. Si, par contre, je reste quinze jours sans rouler, il faut que deux jours avant la course je m'entraîne très fort pour être en forme.

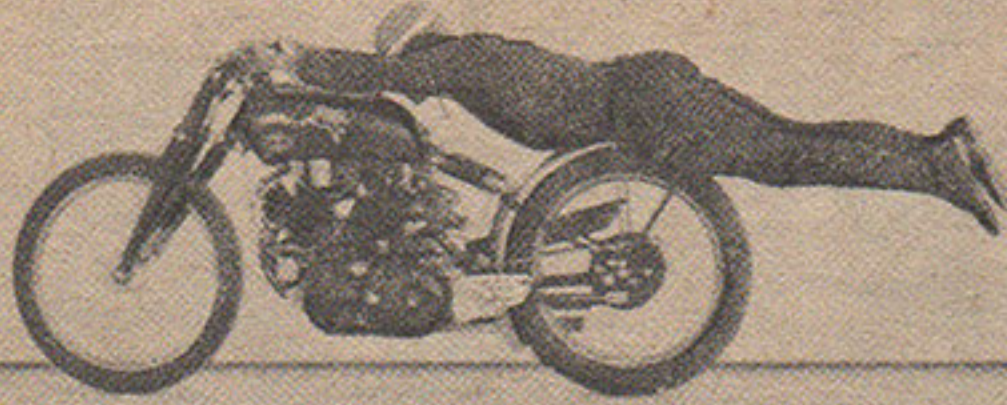
— Qu'est-ce qui est le plus dur dans la course ?

— Dès l'instant où l'on a un circuit où il est possible de doubler, cela peut aller. Mais au départ, quand nous sommes très nombreux, il y a parfois des endroits où il y a beaucoup de danger quand le circuit se resserre d'un seul coup et que tout le monde ne peut pas passer à la fois. Ainsi j'ai été courir à Marche, en Belgique, il y a deux ans. Nous étions 36 au départ ; après une grande prairie de 200 mètres, il y avait un petit chemin à flanc de coteau : juste la place pour une moto... il y avait au moins 15 types par terre en train d'essayer de relever leurs machines... enfin, j'ai pu me faufiler !

— Dans votre carrière, vous avez sans doute eu des coups durs ?

## RECORD DU MONDE!

L'AMERICAIN ROLAND FREE, COUVRE LE MILE LANCE A 250 KM.H.



Roland Free au cours de sa tentative victorieuse pour les records de 15 et 10 miles. Sa machine est sans carénage. Remarquez la position du pilote.

une piste nettement moins bonne qu'au-paravant, mais en quelques minutes les records furent battus après un passage à 160,5 miles, soit 260 kmh. environ.

Néanmoins Free ne s'estime pas content, car il pensait, dit-il, pouvoir pousser la Vincent encore plus vite si le temps avait été meilleur et s'il n'avait pas perdu un passage pour ne pas avoir repéré la piste balisée.

Quant aux essais de la machine carénée... et bien que Free pense avoir battu le record du monde de la glissade... il n'envisage pas de recommencer de si tôt ! La cause en fut un vent latéral, peu violent à l'arrêt, mais fort dangereux aux allures atteintes. La machine se mit à serpenter et les oscillations augmentèrent avec la vitesse jusqu'au moment où il ne fut plus possible de les contrôler... et ce fut la chute, heureusement sur le sel qui permet une glissade plus douce que le ciment, « d'autre part, ajoute Free, le sel est antiseptique, anesthésique et somme toute excellent en cas de bobos ! ».

Naturellement, Free continue à caresser son projet : battre le record de Henne, mais ce projet, réalisable seulement avec une machine carénée, demande une nouvelle étude de la carrosserie.

Six nouveaux records du monde viennent d'être battus à Bonneville, aux USA, ainsi que nous l'avons brièvement indiqué dans un précédent numéro.

Roland Free a en vue de battre le record de l'allemand Henne, qui est actuellement de 280 kmh. avec une BMW 500 à compresseur carénée (1937).

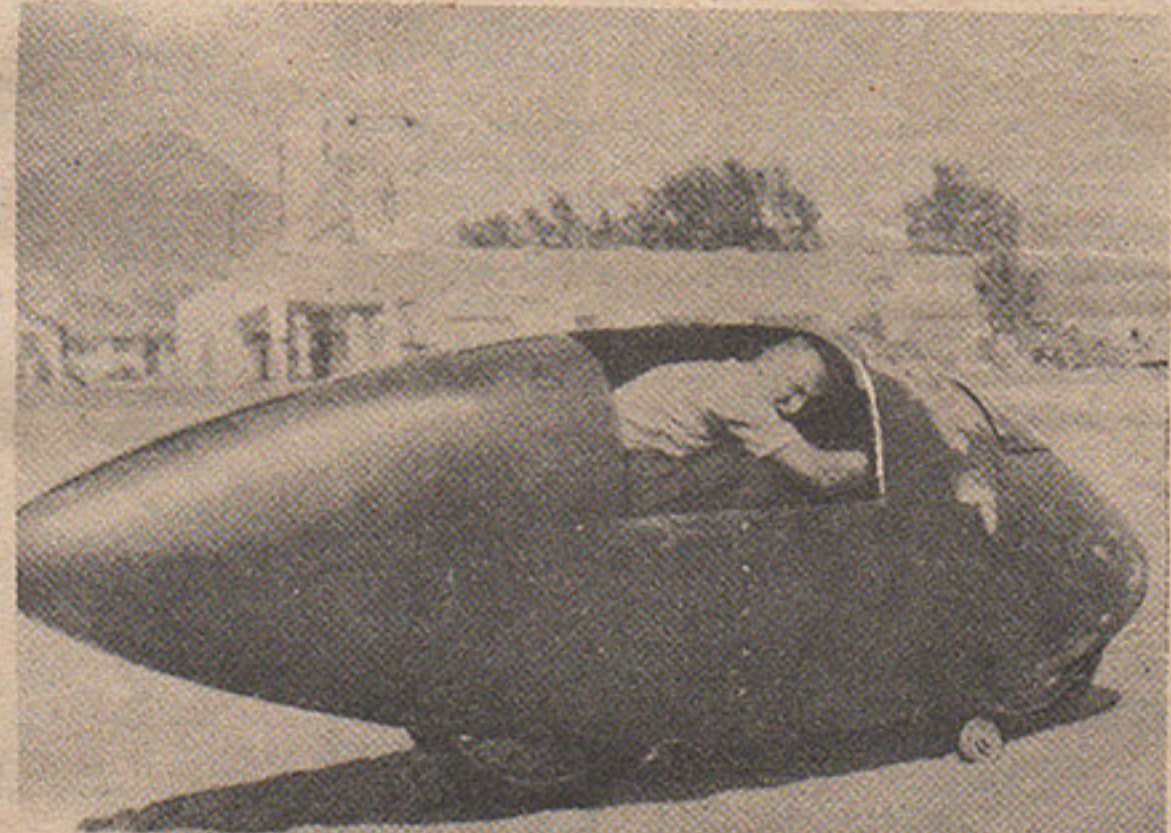
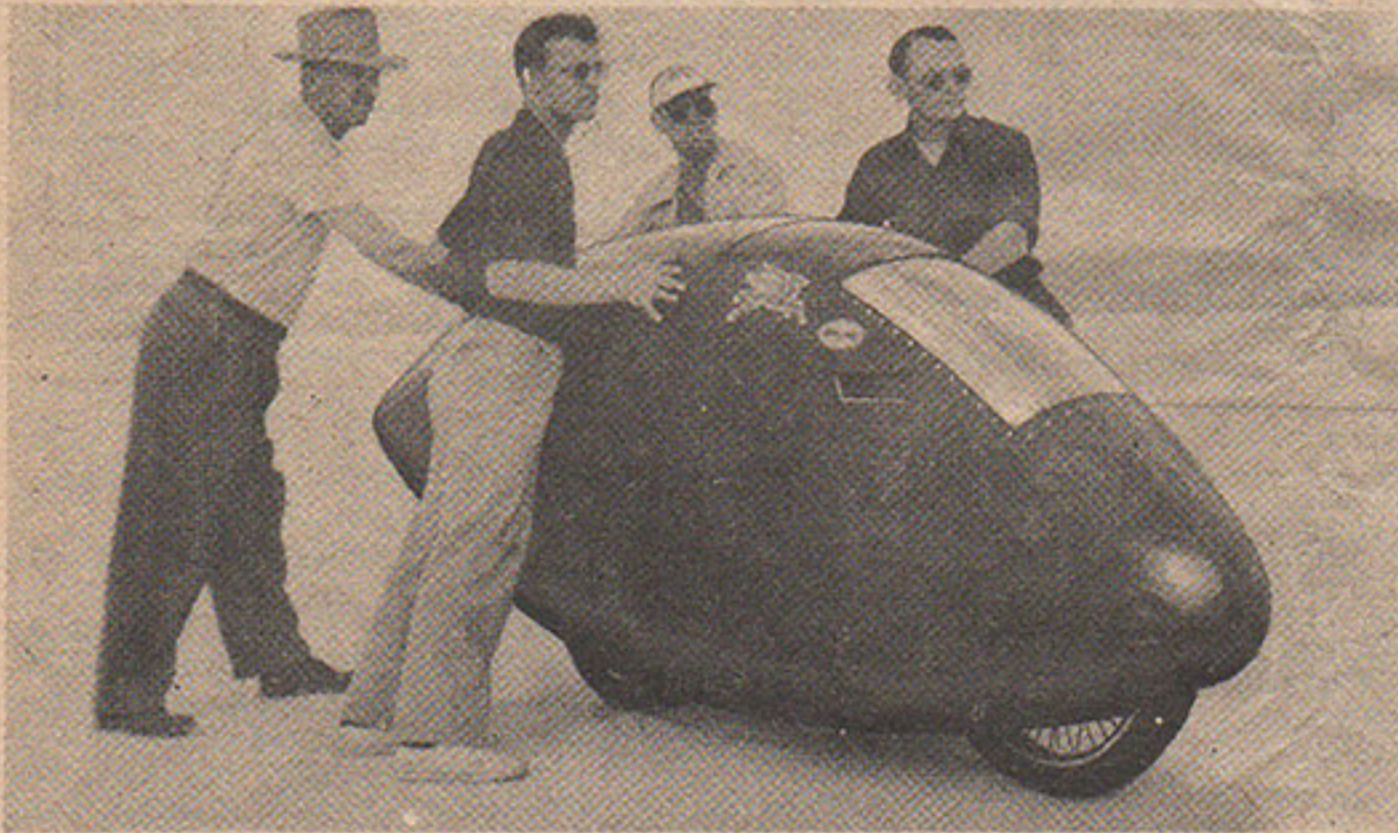
Naturellement, une fois la machine choisie, une 1000 Vincent « Black Lightning », il fut décidé de construire une carrosserie. Cette dernière, du reste, donna lieu à des déboires : d'abord la Vincent reçue avait subi des modifications par rapport à la précédente et l'adaptation de la carrosserie s'avéra difficile...

Les essais commencèrent sur la piste du lac Salé, surface idéalement plane, longue de 23,5 kms et balisée par une longue

bande noire rectiligne. Démarrage au bout d'une corde tirée par un camion : Au premier passage, un terrible dérapage la fit glisser sur la carlingue, roues en l'air, pendant près de 500 m. (!!) comme le prouvèrent les traces laissées sur le sel. Heureusement, ce fut sans autre conséquence que l'abandon de la carrosserie.

Coupées par le mauvais temps, les tentatives reprurent quelques jours après sur

Ci-dessous : 2 vues de la carrosserie intégrale essayée par Free. Mal mise au point, elle se révéla dangereuse. Remaniée, elle servira pour essayer de battre le record de Henne (279 kmh. sur B.M.W.).



## Paul Ladevèze (suite)

— Quelques-uns ! Le dernier date de cette année : j'ai eu le tibia cassé. L'année dernière j'ai eu une côte cassée et la poitrine enfoncée. Il y a trois ans ma moto m'est retombée sur les reins et j'en ai souffert pendant très longtemps. Mais on s'y habitue, car en principe tous les ans nous avons droit à un « pépin » quelconque...

— Vous n'avez pas peur parfois ?

— J'ai eu un peu peur après mon premier accident, mais dans l'ambiance, on n'y pense plus.

— Revenons au sport ! Il semble que vous ayez de la chance à Narbonne, puisque vous y avez gagné les deux cross de la saison ?

— A Narbonne, ça a bien marché... J'ai eu malgré tout un peu de chance parce que je n'étais pas très entraîné, et j'avais un peu mal à ma jambe... A vrai dire, je ne comptais pas du tout gagner, mais il y a eu énormément de chutes et j'ai fait une course de régularité. J'ai réussi à ne pas tomber une seule fois et ai été aussi un des seuls à avoir fait les 50 tours. Quant aux organisateurs du Midi, ils sont très sportifs et particulièrement gentils. Il est dommage que le Midi soit très loin de Paris, car nous irions de pré-

férence dans cette région où nous sommes toujours très bien reçus. Tous les coureurs sont venus à Narbonne et il y en a même qui ont fait 3 courses de suite : Montpellier, Sète et Narbonne. Seulement, évidemment, les frais de déplacements de Paris à Narbonne sont élevés et pour revenir à cette question, il est à remarquer que dans le Midi ils font un très gros effort et donnent de fortes primes de départ qui couvrent tous les frais, ce qui fait des surprimes formidables en plus des primes de déplacement.

— Pour la saison prochaine, qu'allez-vous avoir comme machine ?

— J'attends une dizaine d'Ariel du dernier modèle « aluminium » dont je vais conserver deux exemplaires pour moi. C'est-à-dire que je vais préparer une « aluminium » et sur l'autre ce qui me ferait un grand plaisir serait de monter un Jap de dirt-track à l'alcool pour faire quelques courses, tout au moins celles où on m'autorisera l'alcool méthylique, de façon à avoir beaucoup de chevaux et à marcher très fort. Mais ce sera uniquement bon pour faire des courses de provinces.

— Parce que le carburant est imposé ?

— Oui, mais beaucoup de coureurs roulent à 50/50 essence et benzol comme en Belgique. Mais nous sommes quelques-uns à rouler avec de l'essence à 80 d'octane, et évidemment nous tirons moins

de chevaux qu'avec l'essence-benzol.

— Est-ce qu'il y a d'autres coureurs qui vont avoir des Ariel ?

— Je crois. Il y en a plusieurs qui sont venus me voir et en désireraient : Boisserie, Prieur, Lusseyrand, Brulé.

— Il ne va plus y avoir que des Ariel sur les circuits !

— Je l'espère bien... en tant qu'importateur ! Du reste, il n'est pas exclu que je crée de nouveau une « Ecurie Ladevèze », ce qui offre de gros avantages aux coureurs : prix très intéressants pour les machines, les pièces de rechange et les réparations. Certitude de trouver à mon camion, qui suit toutes les épreuves, les pièces qui peuvent casser au dernier moment, réduction des frais de déplacement par leur mise en commun, sans compter du poids d'une équipe qui peut se permettre de discuter la question des primes avec plus de poids qu'un coureur isolé !

— Je suis content de voir que vous avez un programme bien chargé pour l'année prochaine et que nous aurons le plaisir de vous revoir, plus mordant que jamais, sur toutes les buttes de l'Europe.

Et nous laisserons Ladevèze, tandis que les clients... et les curieux l'assaillaient de toutes parts.

M.A.R.

Novembre 1950

# A travers le Sport

## COURSE DE LA MOYENNE CORNICHE

La course de côte de la Moyenne Corniche, qui se déroule régulièrement tous les ans à Nice, a été une fois de plus reportée. La date prévue est désormais celle du 3 décembre.

## CHAMPIONNAT AMERICAIN SUR 100 MILES

A Laconia (New England) s'est disputé le Championnat américain sur cent miles, les résultats enregistrés sont les suivants :

1. Miller Billy (HD), en 1 h. 56' 22"
2. Weatherly J. (HD)
3. Tancredi (HD)
4. Mc Dermott (Norton)
5. Al Wilcon (HD)
6. Wood (Triumph).

## MOTO-BALL

MATCHES DU 5 NOVEMBRE 1950

Division Nationale : Carpentras bat Mulhouse par 5 buts à 1. MBS Avignon et SUMA Troyes Nul, 3 buts à 3.

Match Amical : Camaret bat Marignane par 3 buts à 1.

MATCHES DU 11 NOVEMBRE 1950

Division d'Excellence (Finale) : MBC Houlgate et MBC Montelais font match nul 1 à 1.

MATCH DU 12 NOVEMBRE 1950

Dimanche 12 s'est disputé au stade-cynodrome de Courbevoie un match de moto-ball placé sous le patronage de « l'Equipe » et de « Moto-Revue », entre Courbevoie et Vitry-le-François. La partie qui s'est déroulée devant 5.000 spectateurs comptait pour le Championnat de France division Excellence ; la supériorité de l'équipe locale sur les visiteurs s'est soldée par le score de 1 but à 0. Durant les 3 premières périodes, Guider, le portier de Vitry, fut bombardé par les shots puissants des avants de Courbevoie, mais sans se laisser prendre en défaut. Cependant au début de la quatrième période, Bon, capitaine des locaux à la suite d'une très belle action, marqua le but de la victoire. L'arrière de Vitry, Roger, intraitable, ne permit plus par la suite aux attaquants adverses d'augmenter la marque.

## LE « LANCASHIRE GRAND NATIONAL »

Une fois par an, l'inhospitalière et habituellement déserte Holcombe Moor, dans les hauteurs brumeuses, au-delà de Bury, ville industrielle du Lancashire, vient à la vie lorsque les motocyclistes britanniques et des milliers de spectateurs s'assemblent pour l'annuel « Lancashire Grand National ». Le relief naturel du terrain montagneux fournit une épreuve soutenue pour, à la fois, l'homme et la machine, telle que peu accomplissent le parcours de 30 miles... Et, pour ajouter encore aux difficultés, les compétiteurs 1950 ont trouvé au départ les sujétions habituelles des conditions de ces régions : la pluie fine et le brouillard.

Au signal de départ, Brian Stonebridge, pilote de 22 ans, sur 500 Matchless, prit la tête, mais Basil Hall attaqua immédiatement, sur 500 BSA. Mais Stonebridge répliqua en augmentant la vitesse, et s'assurant une avance notable, remporta la victoire avec aisance.

## LA MOTO EN ALGERIE

Verna, Cardon, Casalta, Fraces, autant de noms célèbres dans le sport motocycliste Algérois. Depuis l'ouverture de la saison motocycliste, que de records battus, de prouesses de tous genres.

Cette année les Algérois semblent particulièrement déchaînés et veulent à tout prix battre les records des années précédentes. Les machines soigneusement entretenues et spécialement équipées pour la course contribuent beaucoup à la victoire de leur maître. Une Spéciale de cross Matchless 350 cmc. a fait son apparition sur le Motodrome d'El Biar. Brillante, élégante et racée, elle fait l'admiration des coureurs qui moins heureux que Ciancio doivent se contenter de machines remontées et relaites.

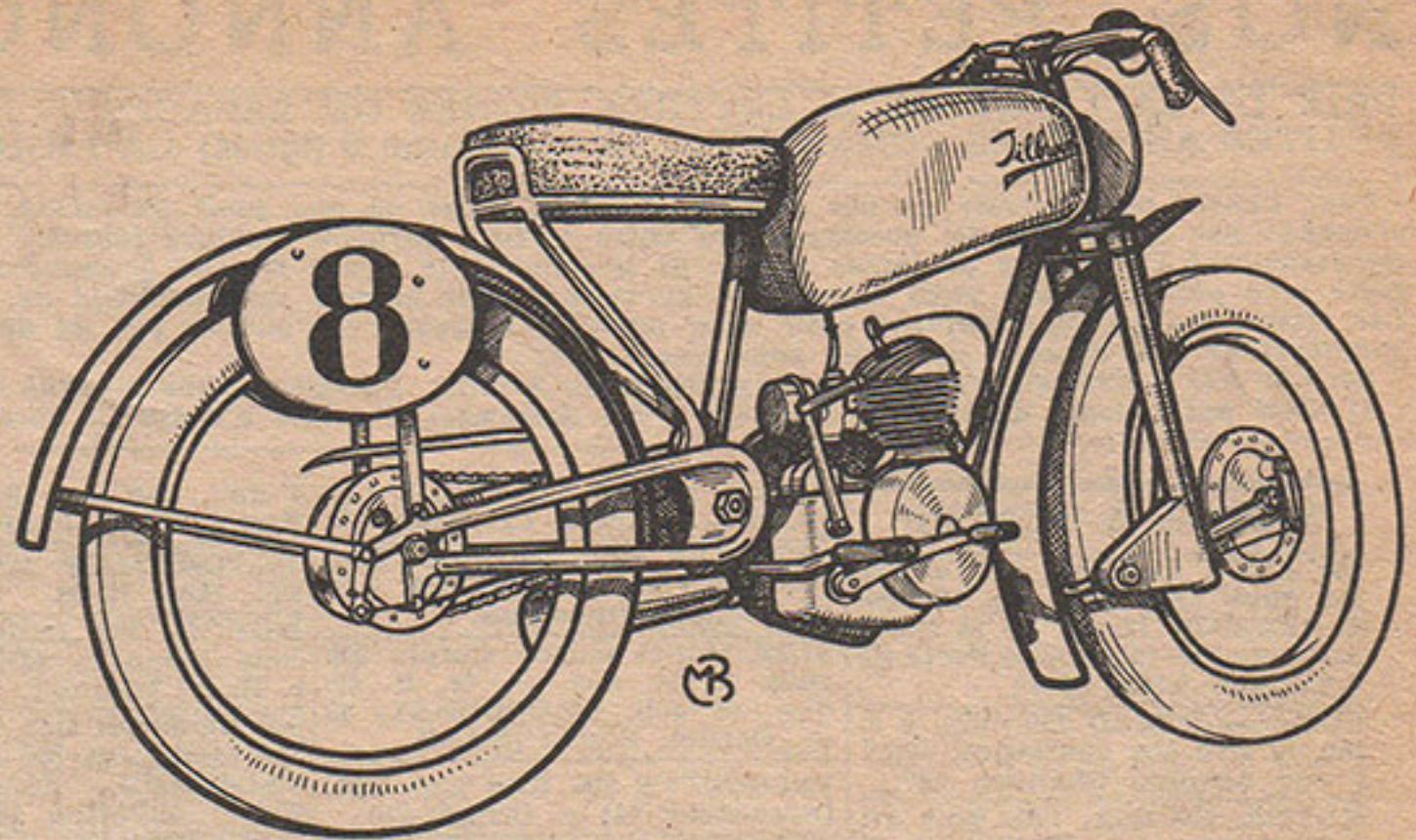
En 350 cmc., avec sa Matchless de récupération, Verna remporte magnifiquement la presque totalité des coupes et bat avec son aisance et son calme les records de vitesse détenus par d'autres champions avant lui.

Nous connaissons déjà Cardon qui fut vainqueur du premier moto-cross d'Alger en 1949 et dont nous avons relaté les exploits dans un précédent numéro.

Goetz, détenteur du Casque d'Honneur 1950, Mitchell, Ciancio, pour ne citer que ceux-là, peuvent sans crainte soutenir la comparaison avec leurs camarades de la Métropole.

En 125 cmc., si la puissance des machines est moindre que celle des 350, les qualités des motards sont les mêmes. Fraces, Visciano, Wybo, luttent avec acharnement pour prendre la première place dans la catégorie et nous avons depuis peu de temps parmi nous un jeune motard de 15 ans qui devient un dangereux concurrent

Ci-contre : une réalisation d'un ancien coureur australien : la Tilbrook à moteur Villiers. La suspension AV. est à balanciers selon le type Guzzi, tandis qu'une fourche oscillante assure la suspension de la roue arrière.



sur son petit Peugeot : c'est Puget, qui sera un jour, peut-être, champion d'Alger des 125. Le sport motocycliste est un noble sport et mérite qu'on s'y intéresse.

Claudine GARCIA

# dans les Clubs

**MOTO-CLUB CLODOALDIEN.** — Le M.C. de Saint-Cloud a tenu dimanche dernier un moto-cross réservé aux débutants pour la catégorie 125, 250, 350 et 500 cmc. qui obtint un très vif succès, tant par le nombre des spectateurs que par la valeur des engagés. Nous reviendrons la semaine prochaine sur le compte rendu détaillé de cette intéressante épreuve, les exigences de la mise en page ne nous ayant pas permis de lui consacrer une place suffisante dans le présent numéro. En attendant, disons qu'il s'agit là d'une excellente initiative qui, espérons-le, sera poursuivie, et qui a bien mérité le succès remporté.

**MOTOCYCLE-CLUB DE FRANCE,** 13, boulevard Gouvion-Saint-Cyr (convocation). — Le Comité directeur a l'honneur de convoquer tous les membres du Motocycle-Club de France à une assemblée générale extraordinaire qui se tiendra le dimanche 3 décembre à 9 h. 1/2 du matin, à la Brasserie Zimmer-Châtelet (Théâtre du Châtelet), 15 bis, avenue Victoria, Paris.

Ordre du jour : 1° Modification des statuts par application de l'ordonnance du 28 août 1945 et des arrêtés subséquents ; 2° approbation de la gestion du Comité directeur pour la période 1949-1950 ; 3° élection du nouveau Comité Directeur de 12 membres.

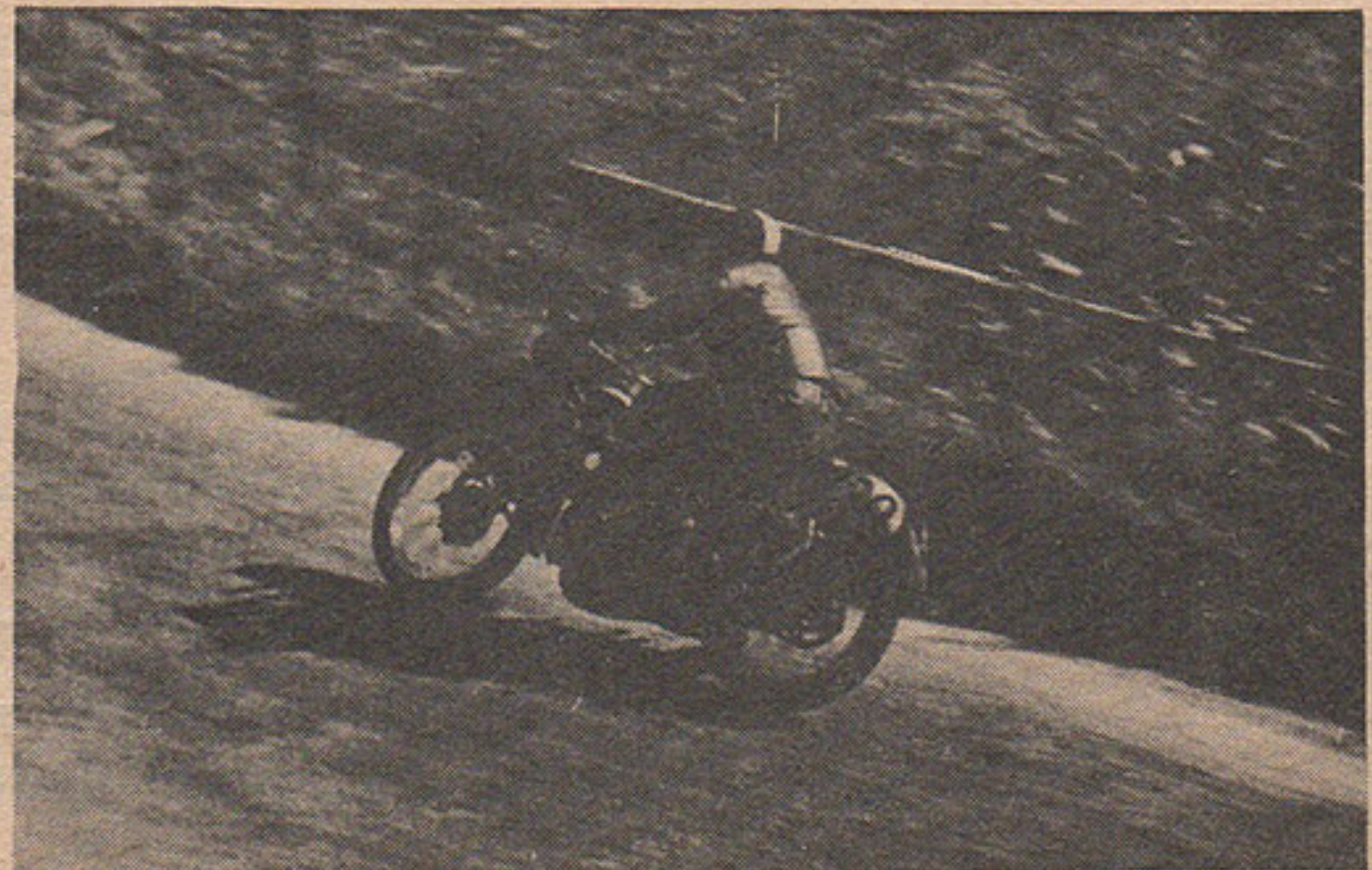
Il est précisé que pourront assister à l'assemblée générale, prendre part aux délibérations et aux votes, toutes personnes qui étaient adhérentes en 1939.

Les Vice-Présidents :

Ch. GIRARD, Pierre MARTINEZ

**MOTO-CLUB DE PARIS.** — Sortie du mois de décembre : le 3 : Sucy-en-Brie, départ Porte Dorée 8 h. 30 et 13 h. - Le 10 : Distribution des prix de fin d'année et vin d'honneur, à 16 h. aux « Armes de la Ville ». - Le 17 : Les Moulins de Sannois. Départ 13 h. Porte de Clichy. Le 24 : La Croix Blanche. Départ 13 h. Porte de la Chapelle. - Le 31 : Les Bois de Verrières. Départ 14 h. Porte de Châtillon.

En marge des Championnats de Suisse dont nous donnerons les résultats finaux dans un prochain numéro, voici la photo d'un jeune espoir dont nous entendrons parler en 1951 : A. Hoffmann.



**MOTO-CLUB TOULOUSAIN.** — Le coureur Toulousain Matéo accidenté. — Lors d'un moto-cross national couru le dimanche 15 octobre à Montpellier, le coureur Toulousain Matéo fut victime d'une fracture à la jambe gauche pendant qu'il courait la catégorie 350.

Dans la catégorie 250, Matéo s'était déjà classé 2° en finale derrière Gaudet, suivi de Barat et Meloni.

Le Moto-Club Toulousain exprime aux dirigeants du Moto-Club de Montpellier toute leur gratitude pour l'esprit de solidarité et l'aide qu'ils ont apportés à Matéo.

D'autre part, le Moto-Club Toulousain organise le dimanche 24 décembre un moto-cross national dit « Moto-Cross de Noël ». Cette épreuve sera courue au plateau Jolemont, avec la participation de nos meilleurs cracks nationaux.

Nous verrons au départ le populaire Ladevèze qui a été l'animateur du moto-cross de Toulouse, le sympathique Brassine, son camarade Verrechia, sans oublier Mellioli, Frantz, Moury, Barat, etc..

Le soir, un Réveillon de Noël réunira la grande famille motocycliste autour de l'arbre traditionnel.

**MOTOR-CLUB.** — Le Motor-Club tiendra le vendredi 17 courant son assemblée générale au cours de laquelle sera examiné un important ordre du jour et l'élection du Comité 1951. Assemblée au siège, 15 place de la République, Paris-39, Brasserie « Le Savoie », à 21 h.

## POUR LES RACERS 500

Signalons aux amateurs qui désirent construire un « racer 500 », que M. Charrier de Rapid Moto (St-Cloud), détient un moteur BMW R 51 en état impeccable et entièrement d'origine, qu'il vendrait au prix de 75 000 fr.

## ON DEMANDE A « MOTO-REVUE »

Cherchons REDACTEUR-SPEAKER connaissant bien milieu courses motos, ayant facilités de parole et d'à-propos, pour commentaires haut-parleur pour courses, circuits, moto-cross, etc., Paris, Province, POUVANT PILOTER une de nos camionnettes 1.000 kgs Renault de sonorisation, mais sachant bien la conduire ; doit être très débrouillard (MAIS EXTREMEMENT SERIEUX) soigneux, bon bricoleur adroit, GRANDE INITIATIVE (si possible connaissant la photographie), place stable toute la semaine, ET AUSSI cherchons quelqu'un pour même travail le dimanche (sans quitter emploi), doit habiter Paris ou banlieue. Ecrire urgence avec tous détails à notre Directeur, qui convoquera.

# 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

250 JAWA ét. neuf éq. 145.000.  
 350 Jawa état neuf éq. 160.000.  
 L. JEANNIN 11 av. de la Porte de la Plaine-15°. Métro Porte de Versailles. LEC. 80-62.  
 ROYAL-ENFIELD 350 culb. 4 v. sél. c. nve tte confiance. ROY 8 rue Antoine Chantin, 14°.  
 MOTOB. 100 mot. 1200 kms av. fact. nbreux acc. HITTA 74 r. Nollet, 17° entre 12 et 14 h.  
 MOTOB. 125 lat. parf. état. Puech AVR. 34-15 hres bur.  
 V. moto Peugeot 4 CV b. ét. 22 av. A. Jedor, Drancy (Seine)  
 MOTOB. 250 bl. mot. vis. soir à p. 18 h. 30 et les sam. dim. toute la journée. Le Bec 15 r. Claude Tillier, Paris-12°.  
 CSE ach. voit. v. 500 Indian imp. Drujon 29 r. Broca-5°, sam.  
 MATCHLESS 350 f. tél. sél. 4 v. sup. cul. ét. nf. fer. rep. moto ang. ou épave. BOBIO 233 bd A. Briand, Montreuil (Seine).  
 SAROLEA 600 culb. avec side Terrot px 150000. téléph. à M. MEZELLE. BAL. 13-16.  
 DERNY tandem ét. nf éq. tr. mod. vis. sam. ap. midi ou dim. mat. Régent 176 r. Legendre-17°  
 BSA 650 twin Golden Flash 3000 kms 250.000. LARIBLE, 165 qual Valmy, Paris-10°.  
 C. départ col. BMW R12 imp. av. équip. fourré et rechanges 150000. Vis. Driancourt 67 bis, rue Fessart, Paris-19°.  
 SUPERBE Norton 500 cmc. culbut. enf. état général impeccable. A saistr. LEGER 2 rue des Tanneries, Moulins.  
 500 NORTON état neuf 110. Lajudi 6 rue E. Renan, Issy-Mx.

GN.RH. 500 cul. D4 b. ét. t. l. j. ap. 18 h. Baudoin 7 r. Dalou-15°  
 NEW-MAP side 500 culb. Mag exc. état écr. GOASDOUE 2 r. E. Dequen, Vincennes.  
 SIDE Monet Goyon Carpio 500 culb. 4 vit. sus. ar. tr. b. ét. dim. et soir. FAUCONNET, 53 av. Carnot, Bondy (Seine).  
 VELOCETTE 350 KSS sup. cul. Decourtray 241 r. Crimée-19°.  
 TRIUMPH 250 Herisson px 85. Fontaine r. Cornudet, Neuville sur Oise (S.-et-O.).  
 TRI-PORTEUR Peugeot tr. bn ét. 45000. Batignolles Motos, 68, rue Dulong, Paris-17°.  
 PEUGEOT 125 1950. Harvey 19 r. Franklin Montreuil (Seine).  
 BSA 500 M20 ét. et pns parf. vis. 82 b. r. Dutôt Paris-15°.  
 G. RH. 750 X culb. 4 v. sél. peu roulé cme neuve noir chromée 140. tous les jours à partir 18 h. DUBECQ 12 r. Cl. Decaen, 12°  
 GUILLER 150 Sept. 1949 cul. f. tél. sél. 4 v. c. nve 90. ou éch. ctre + fort. SFREDDO 52 rue Cheret, Créteil (Seine-et-Oise).  
 SENSATIONNELLES Affaires aux Etablissements BONNET, 80 avenue Leclerc, Billancourt, 2 Motobécane 175 à 110.000 fr. 2 Peugeot 156 à 80.000 fr. 2 Vélo-mot. Peugeot à 60.000 fr. 175 cmc. Guiller à 110.000 fr. Motobécane 125 culb. à 80.000 fr. 350 Terrot 1950 à 135.000 fr. 350 Peugeot culb. à 80.000 fr. Machines presque neuves. Crédit 12 mois (M° Billancourt).  
 ACHETEURS et POSSESSEURS de motos allemandes. Ne soyez pas inquiets pour avoir les pièces de rechange. CRUPDA vous les fournira, 21, rue Monge Puteaux. LON. 02-63.

A ENL. 350 Roy. Ent. px 85000. Basler 38 bd Saint-Germain-5°  
 MOTOBECANE 175 1800 kms. Tél. MAI. 15-53.  
 MOTOB. 125 D45S éq. compl. sous garantie. MEHAULLE, 17 r. Henri Monnier, Paris-9°.  
 500 NORTON 16H, 350 DKW SZ 350 Matchless, 350 Peugeot P117 VALADAUD Edmond, Pont Neuf, Abbeville (Somme).  
 350 TRIUMPH ang. lat. 4 v. sél. pied pf état. CAFE 40 r. de la Vega, 12°. DID. 43-83.  
 COMPLET et à remonter : 50 motos : BSA, Royal, Ariel, Zund., NSU, Indian, Harley, Terrot, Gnome, Peug., etc. Alazard 47 av. Clichy Paris-17°  
 M. GOYON 5 cv lat. 1945 L5A1 4 vit. r. à br. t. sad compt. t. b. ét. 85. ROBERT 22 r. des Fermettes, Carrières sur Seine (SO), ap. 18 h. 30 et dim.  
 DKW 350 NZ ét. nf. Dumeteau 4 r. de la Ferme St-Denis (S.) tous les matins sauf dimanche  
 HARLEY-D. c. nve mod. luxe 750 cc sél. bip. sac. etc. bleue et chr. ét imp. px int. Vans terre 9 r. Rabelais St-Ouen.  
 VEND side Terrot grand pare-brise, roue chromée, bloc moteur, G. Herstal 500 culbutée compl. sél. orig. HAVAUX, 8 r. L. Robert, Essonnes (S.-O.).  
 800 GNOME châssis side tracté bon ét. vendis ou échange ctre 5-6 CV. FRANÇOIS 54 rue de Caen, Courbevoie (Seine).  
 CALTHORPE 250 culb. parfait état. DELANG 18 av. G. Clémenceau, Vincennes.  
 UNIQUE vendis châssis Rac. 3 r. ult. mod. const. p. prof. non termin. r. santé, éq. 750 BMW fr. hyd. PETITTE, Geste (M.-L.)

GILLET-HERSTAL 125 sortie usine cause achat voiture. MA-MOUR 16 rue du Parc, Saint-Michel-sur-Orge (Seine et Oise)  
 J. M. Le GOFF Motos, 2, rue Charles Lecocq, Argenteuil. Téléphone ARG. 18-37. Vend. achète, échange épaves motos anglaises, allemandes et pièces dét. A vendre BMW R12 t. b. ét. 145. BSA M20 remontées neuf 145. Mach. à rem. Ariel, Norton DKW NSU BSA Triumph, piéc. dét. Harley 750 MP 85000. BMW R12 avec side bon état 125000.  
 GNOME-RHONE 250 Junior tr. bon ét. CORO 7 rue des Prévoiyants, Porte des Lillas.  
 DKW 500 2 cyl. aff. int. CHALEIL 112 av. République Montrouge (Seine) (soir dim.).  
 PEUGEOT P 56 125 rod. état neuf 75000. BERARD 71 av. des Ternes, Paris-17°.  
 UTILIA 250 b. état t. équip. 60000, vis. sam. dim. 24 av. des Peupliers, Champigny (Seine).  
 TWIN Triumph 500, 145. Ariel 350 culb. impec. 105. POLLET 66 r. Lillas Wasquehal, Lille.  
 NEW-MAP 350 culb. sél. marche tél. impec. 90. Terrot side 500 culb. sél. 100. POLLET, 66, r. Lillas Wasquehal, Lille.  
 BSA 125 super luxe neuve. CAL-LU, rue Honoré Balzac, Châteaurenault (L.-L.).  
 PART. vend Köhler Escoffier 350 culb. 4 cv vis. sauf dim. BRUNEAUX 141 r. Flandre-19°.  
 TRI PEUGEOT P54 luxe ét. nf éq. camping 65. CONSEIL 5 r. Chevreul, Suresnes.  
 JAWA 350 bicyl. Juillet 50 185000. très bon. occas. téléph. à M. HANFF, LAB. 31-41.  
 125 MOTOCONFORT lat. imp. toute équip. 65000. LEBRETON, 24 r. du Square Gennevilliers.  
 JONGHI 126 bon état tan-sad 65000. ZIEGLER 128 av. P. Brosolette, Malakoff (Seine).  
 TERROT 125 culb. neuf 4 vit. 89000. GAILLARD Impasse Bey Briançon (Hautes Alpes).  
 MOTOBECANE 4 cv culb. 1950 neuve ss garantie 180000. LECLEERC 56 r. Max Dormoy, 18°  
 DESIRE vendre Dollar 350 culb. bon état, pneus neufs 50.000. CALDERAN 118 av. P. V. Cou-turier, Ivry. ITA. 05-50.

MOTOBEC. 100 cc 2 t. 3 v. mot. revis. bon état méc. JOLY 39 rue Clignancourt, Paris-18°.  
 TERROT 175 cul. s. ar. rem. nf 60. BODELO 42 b. r. Friant-14°  
 MOTOBEC. 125 cc cul. 13000 k. tr. b. ét. 90. KLE 06-77 h. bur.  
 MATCHLESS 350 culb. f. tél. ét. nf 61 b. r. Gare, Bruay (P.C.)  
 BMW R51, R71 ét. nf 69 r. du Lazaret Strasbourg Neudorf.

## VOITURES A VENDRE

CYCLECAR Ardex der. mod. lux. rle 200 kms sous gar. 2 pl. + 1 enf. cap. 115. vis. lundi et sam. 9 r. Paul Morin, Nanterre (S.)

## ON DESIRE ACHETER

CH. plus. moteurs Jap Racing 250 cmc. Ecrire seulement LO-RENTZ, 45 rue d'Aboukir-2°.

## DIVERS

SIDE Précision imp. Fleuriste, 55 av. Gambetta, Paris-20°.  
 C. santé cyclecar 125 2 places en rod. px int. Genneau 216 rue des Murlins, Orléans.  
 URGENT c. dép. col. tandem Richardot 8 v. mot. Roussey 49 cc. 2 v. juillet 50 ét. imp. tout équipé 35000. MAZELIER 126 bd Libération, Vincennes.  
 MOTEUR DKW 200 3 v. 2 t. av. carb. et vol. mag. px int. vis. tous les jours. Robert MATHE 18 r. Vavin, Paris, 6°.  
 REVIL (Ets) 82 av. des Ternes ETO. 15-53, seul spécialiste pr tous équipements et accessoires V. ou éch. alimentation log. 4 p. ctre moto BMW R51, 61, 66, GAUTRON, Saillons, Gironde.  
 UNIQUE vendis à vélocistes tricycles enfants 4 à 6 ans, poussettes luxe bas prix. MOU-LENE, Bagnac (Lot).  
 DECALCOMANIES pour réservoirs motos. TARIZZO, Monaco  
 C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, Per. 09-13. Réal. rect. d'embiel. Réalésage cyl. disponibles embiel. et cyl. Peugeot 105, -07, 108, 109, 110, 111, 12, etc... et toutes marques. Pièces pour Chaise, Peugeot, Terrot, Motobécane, etc. Embiel. ttes marq. culas. Peugeot, Automoto A 12 et ttes marques. Catalogue N° 10 sur dem. Fournitures exclusiv. aux Agents seulement.

Avez-vous votre NOTICE MOTOBECANE 125 lat. ?  
 En vente à Moto-Revue : 300 fr. - Franco : 345 fr.

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

**" LIGHT 125 "**  
 CONSTRUISEZ VOUS MEME UNE VOITURETTE sans permis de conduire  
 Montage facile à la portée de tout amateur  
 PLANS ET GUIDE COMPLET : 1000 frs  
 (par poste 1.100) - Chèque postal Moto-Revue 297-37  
 Edité par MOTO-REVUE, 12, r. de Cléry - PARIS-2°

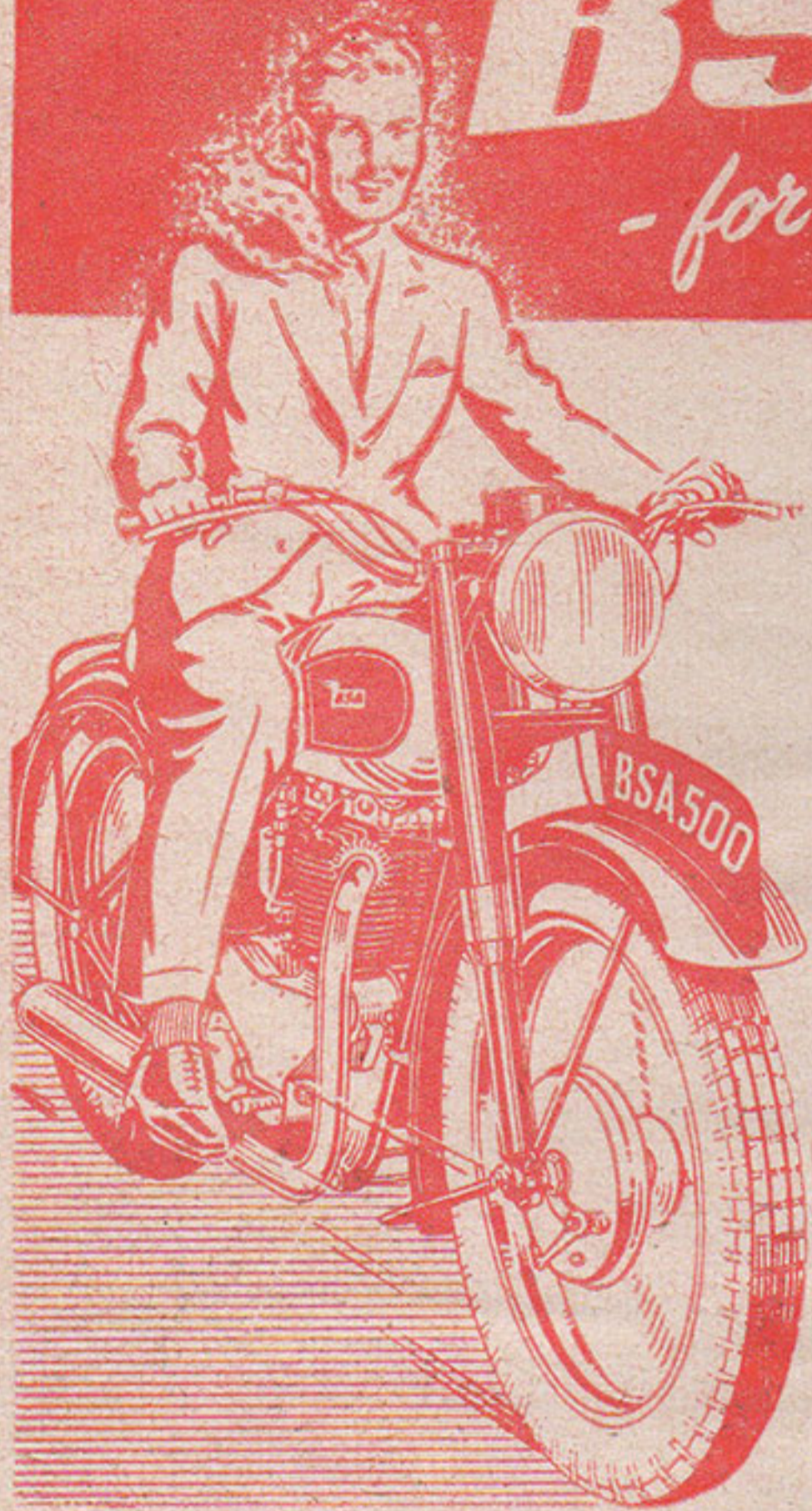
Si votre Publicité était ICI elle serait LUE !...

**MOTO - RECORD**  
 G. BONNARDEL - J. MURIT  
 151, rue Marcadet, PARIS-18° — MON. 24-40  
 Toutes Marques Françaises et Etrangères  
 SPECIALISTE B.M.W. - (51-2 et R. 25 Neuves)

PLUS D'INQUIETUDE ... PLUS DE PANNE SECHE  
 AVEC LE ROBINET A RESERVE  
 Seul le QUIET se monte sur motos et cyclomoteurs de toutes origines (françaises ou étrangères). Simple, étanche, chromé, et d'un prix modeste, il alerte 50 kms avant l'épuisement du réservoir.  
 EN VENTE CHEZ VOTRE MOTORISTE ou au DÉCOLLETAGE PRÉCIS, 105, RUE HAXO, PARIS-XX°

**ASSURANCES IMMEDIATES**  
 Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie  
 Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2°)

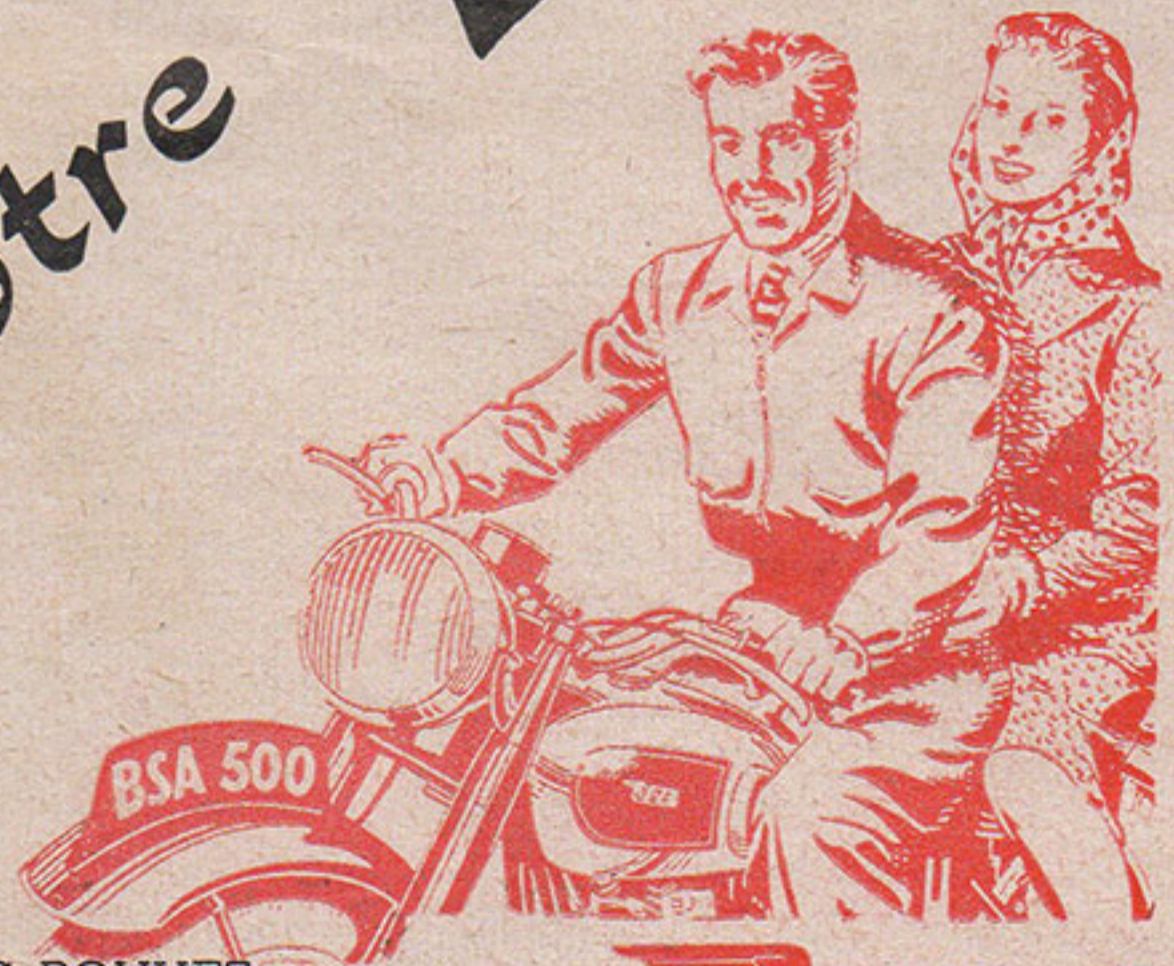




LA PLUS IMPORTANTE  
 PRODUCTION  
 DE  
**MOTOCYCLETTES**  
 DU  
**MONDE**

**20 Modèles 1951**

*N'attendez plus!..*  
**aujourd'hui**  
 Commandez votre **BSA**



MOVEA, Importateur exclusif pour la France  
 79, Avenue de la Grande Armée — PARIS-16<sup>e</sup>  
 COP. 27-23 - 40-65

VOUS POUVEZ  
 FAIRE CONFIANCE A VOTRE

