

Moto revue

38^e ANNEE. — 2 DECEMBRE 1950. — N° 1.009.

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :
25 frs

LA 250 GILERA
NETTUNO



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

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

Grand tourisme en haute montagne.
(photo de notre lecteur, M. Kibler)

Enfin, NEW-MAP

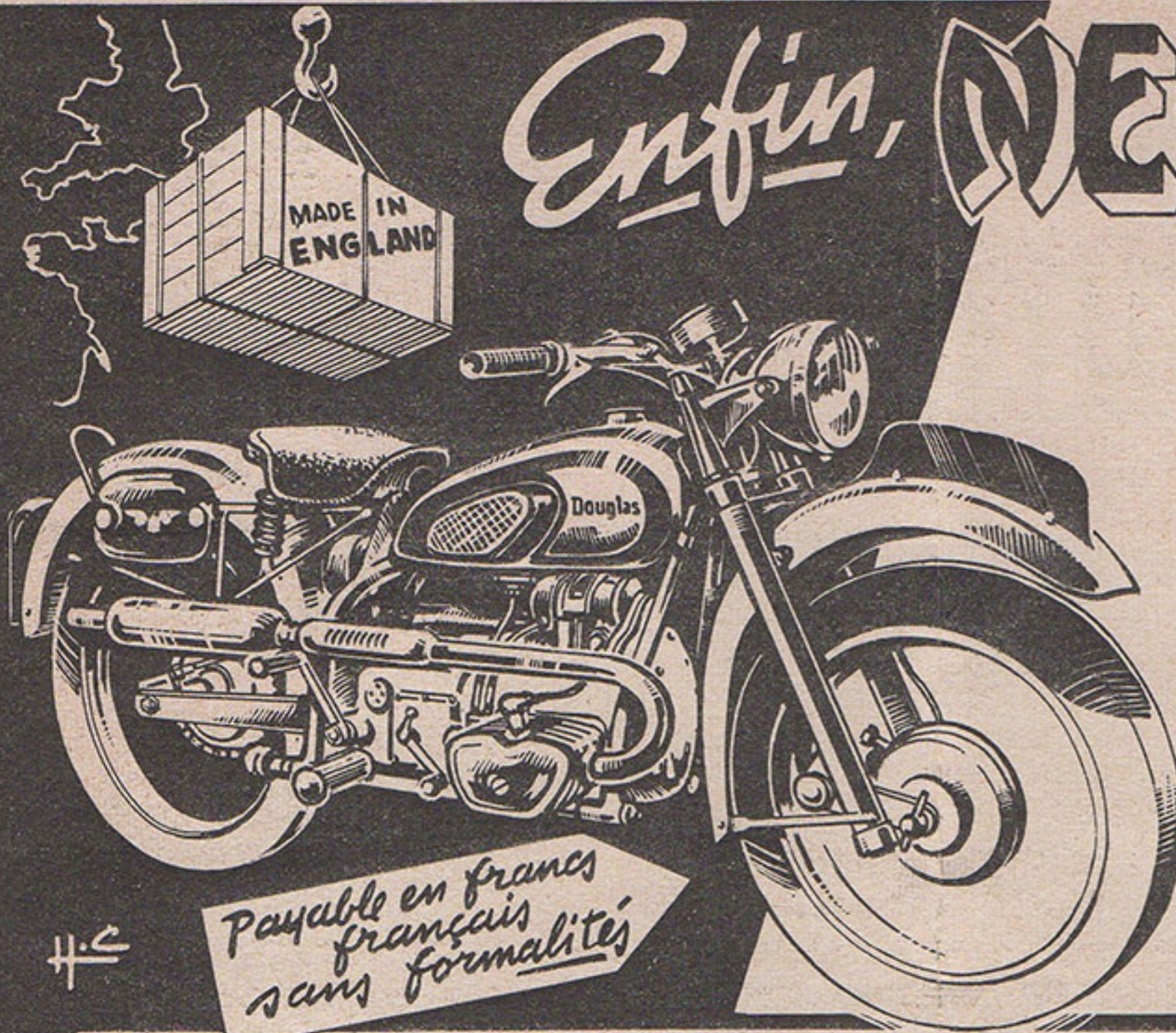
IMPORTATEUR

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

Douglas

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

A VOTRE DISPOSITION
UNE USINE ENTIERE
BIEN EN FRANCE



Payable en francs
français
sans formalités

MOTOCYCLETTES **NEW-MAP**

Bureaux et Usines :

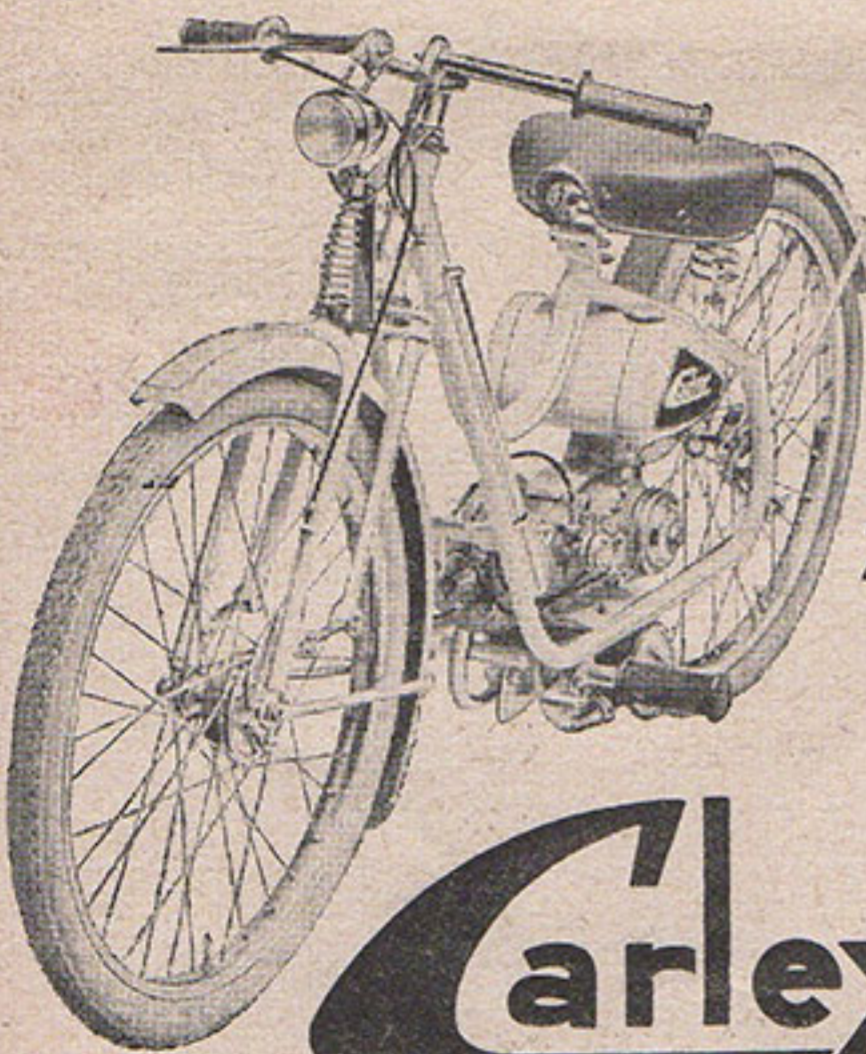
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30 r. de Charenton, Paris-Bast. - DID. 73-83

TOURCOING : 13, pl. de la République - Tél. 13-34

TOULON : 6, place d'Armes, 6 — Tél. 28-12

TULLE : ORLIAGUET Sylvain, 2, rue Dr. Valette



49 cm³
2 vit.
au guidon
Embrayage
automatique
30 kgs.
60 kmh.

Carley

MOTOCYCLE

M.ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)

Bureaux commerciaux : 36^e, Av. de l'Opéra, PARIS, Opé. 08-96



Le Casque GÉNO

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

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

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

type RECORD
à calotte composite
extra-léger

TYPE TOURISTE
calotte en métal léger
avec visière ou bourrelet

ETABLISSEMENTS

GENO

Vente en gros :

6, Fg Saint-Honoré

PARIS (VIII^e)

ANJou 12-38



Motocyclistes...

...DANS VOTRE INTERET :

demandez à voir

L'ATELIER DE REPARATIONS

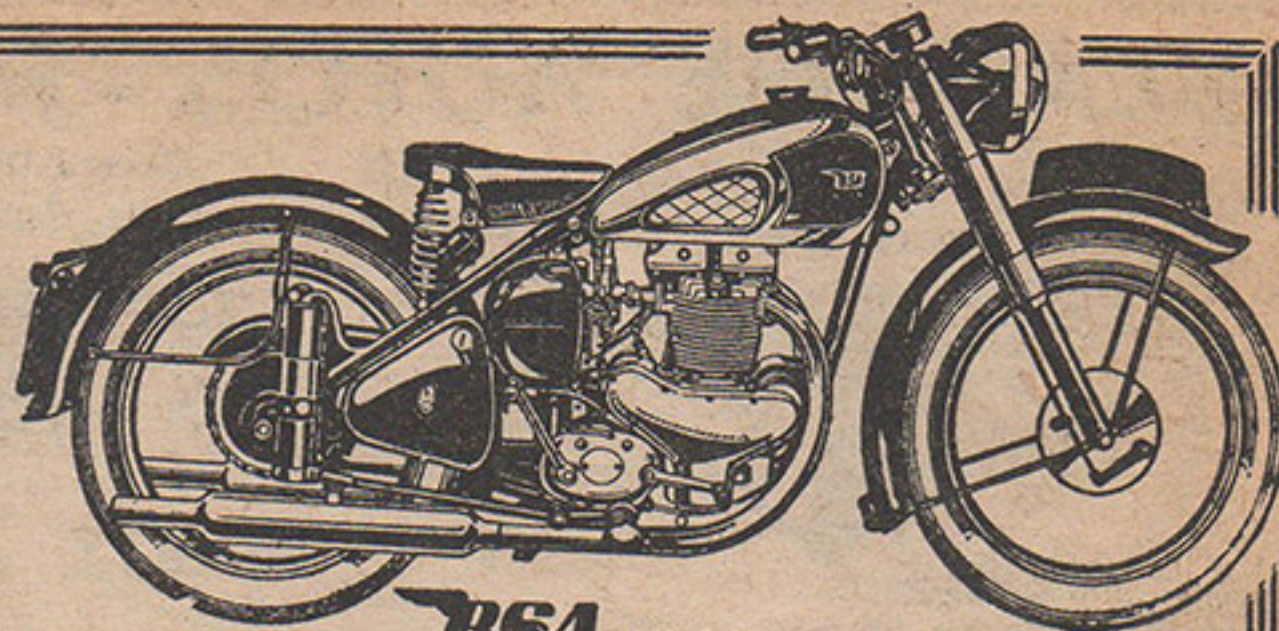
de votre vendeur avant de passer votre commande

A. DUBOIS

Recordman du Bol d'Or - Catégorie 175 cmc.

Ex-chef du service réparation MONET-GOYON

58, rue Aristide-Briand - LEVALLOIS-PERRET



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

vous livrera immédiatement votre

BSA ou votre



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

VENTE A CREDIT

aux meilleures conditions
pour la région parisienne.

A. DUBOIS

58, r. Aristide-Briand
LEVALLOIS - PERRET

(Seine)

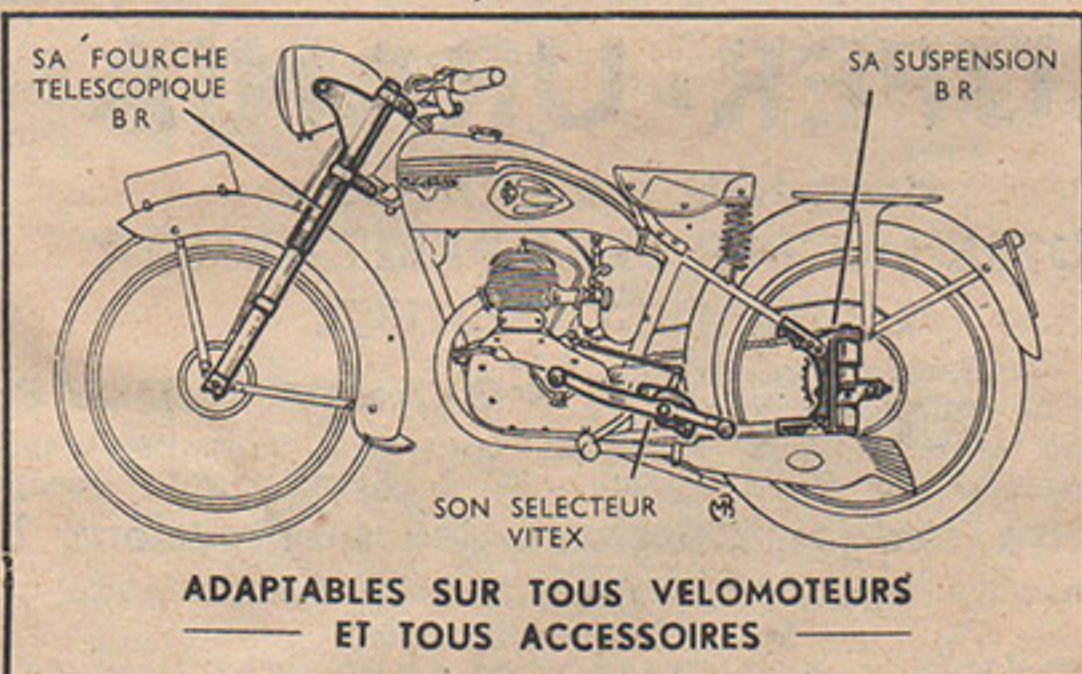
PER. 19-73 - Métro A. France

Vous livre IMMEDIATEMENT

vostra

Mobylette

MOTOBECANE



AGENCES DIRECTES

MOTOBECANE - GNOME - RHONE

KELLER-ESCOFFIER - JONGHI

GULLER - M.R.

Et la fameuse « **MOBYLETTE** » à 36.000 francs.

SPECIALITES :

REVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

PIECES DETACHEES ANCIENS & NOUVEAUX MODELES, ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

FOURCHE TELESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs
jusqu'à 175 cmc.

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

— REALESAGES — EMBIELLAGES — CHEMISAGES —

REVISIONS VOLANTS MAGNETIQUES - MAGNETOS - DYNAMOS

SPECIALITE DE SACOCHES CUIR POUR VELOMOTEURS ET MOTOS

MODELES SPLENDIDES A PARTIR DE 2.500 FRANCS LA PAIRE

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

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

BLANCHE AUTOS - MOTOS

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

Gérard DESIR : Gérant

En petite cylindrée : Vous présente dans son magasin :

En grosse cylindrée :

MOTOBÉCANE

TOUS LES MODELES

" 1950 "

BSA

Ses VéloMOTEURS...

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

VENTE A CREDIT

— ACHAT — REPRISE —

Ses Motos...

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

LIVRAISON IMMEDIATE

LIVRAISONS en 10 minutes de VELOMOTEURS
(Comptant) JONGHI (Crédit)

PIECES DETACHEES

PRESTER — JONGHI — AUBIER-DUNNE

UNE SEULE ADRESSE :

107, Bd Lefebvre PARIS-15^e **R. CLERGE** Tél. : LEC. 48-56

Le grand spécialiste, créateur du fameux vélomoteur
PRESTER-JONGHI en 1935

Livre MOTOBECANE rapidement
GUILLER — GNOME-RHONE — B.S.A.

Tous les Scooters et l'incomparable
« MOBYLETTE »

REPARATIONS.

LIVRAISONS PROVINCE

SCOOTER BERNARDET

Livrons rapidement nouveaux modèles 1951

ENEZ ESSAYER

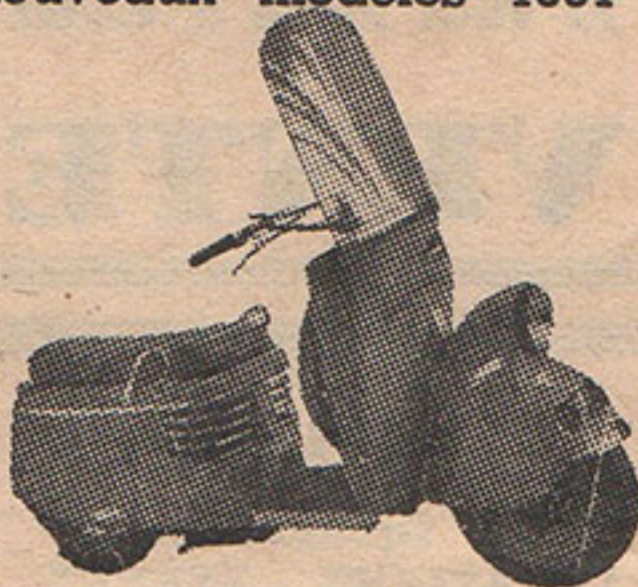
le 250 cc. 2 cylindres
PROPRE et PUISSANT

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

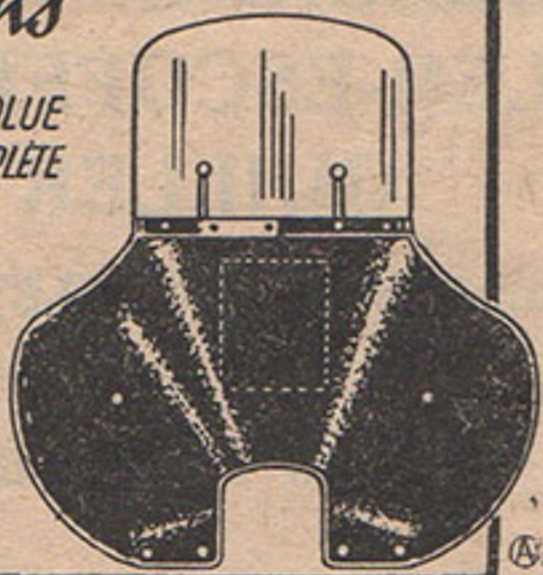


MOTOCYCLISTES

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

LES Ets BONNET

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

VENDENT AVEC 12 MOIS DE CREDIT

LES SPLENDIDES MODELES

125

175

GUILLER

« PARIS-NICE »

TERROT

125 JONGHI

LIVRABLES SANS DELAI

à partir de 25.000 comptant et 3.800 par mois.

CONDITIONS SPECIALES pour LIVRAISONS au PRINTEMPS

Catalogue 50 fr. - C.C.P. Paris 7141-46 - Lettre 30 fr. timbres

N'oubliez jamais de mettre une dose de

SUPER-URANIA

dans tous les carburants

VOTRE MOTEUR SERA PARFAITEMENT
LUBRIFIE ET PROTEGE

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

Demandez une notice explicative à votre pompiste

POUR LE GROS :

Sté URANIA à MONTLUÇON (Allier) Tél. 11-69



Pub LANGLET

Jeunes! Ne laissez pas
passer votre chance

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

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

Motocyclistes...

N'attendez pas :
commandez dès maintenant à

A. CHARRIER

Champion de France de Vitesse 1936
28, RUE DAVOUST - PANTIN (Seine)

BSA

Votre

ou votre

SUNBEAM

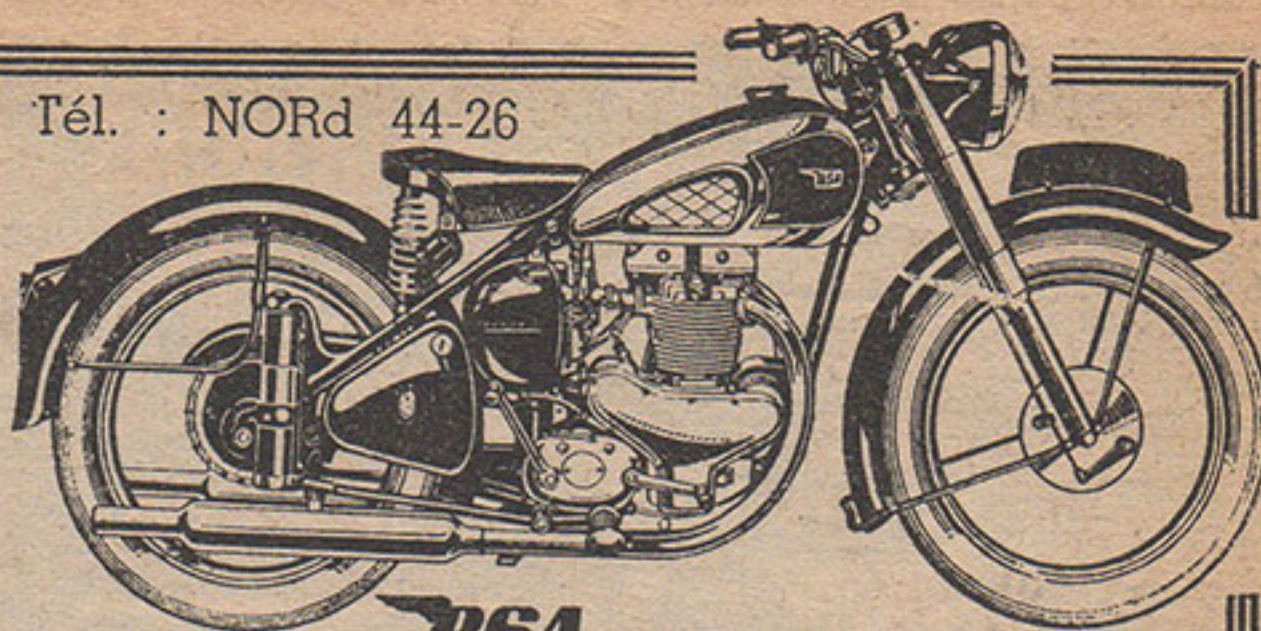
Tous modèles
Livrables de suite

ATELIER DE REPARATION ET OUVRIERS SPECIALISES POUR ENTRETIEN ET GARANTIE

REPOSE CONTRE TIMBRE

VENTE A CREDIT

Tél. : NORd 44-26



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

St-PAUL MOTOS

1, rue de Rivoli

PARIS

Tél. : ARC. 71-46

Grand choix de motos des
plus grandes marques

Etrangères :

JAWA

TRIUMPH

D.K.W.

GILLET

D'HERSTAL

MOTO GUZZI

*Jouets
sportifs*

Sidecars IMPERIAL

» BUFFLIER

» PRECISION

Françaises :

TERROT

MOTOCONFORT

MONET-GOYON

GNOME-RHONE

JONGHI

ORIGAN

RENE GILLET

ALCYON

DERNY

“ LA MOBYLETTE ”

LIVRABLE IMMEDIATEMENT



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

Ah! si vous aviez une...

TRIUMPH

la meilleure motocyclette
au monde!

3 T. 350 cmc.	285.000 fr.
SPEED-TWIN 500 cmc.	300.000 »
TIGER 500 cmc.	320.000 »
TROPHY 500 cmc.	325.000 »
THUNDERBIRD 650 cmc.	310.000 »

AGENT OFFICIEL

René BONNET

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE VENTE

Concessionnaire :

GNOME-RHONE — GUILLER (A.M.C.)
TERROT — JONGHI — RENE GILLET
AUTOMOTO, etc... — Scooter BERNARDET

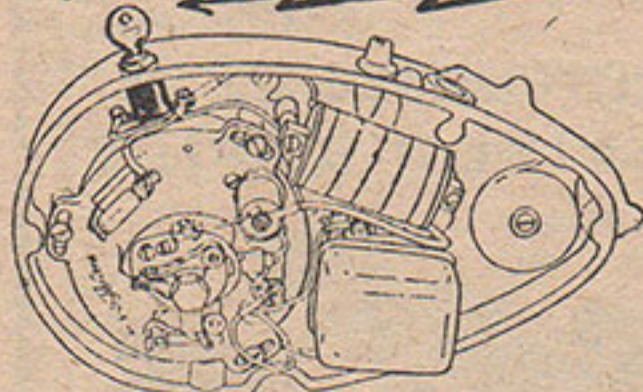
ATTENTION! une seule adresse!

28 RUE ERNEST-RENAN **PARIS** (Seine)
ISSY-LES-MOULINEAUX

VENTE A CREDIT

pour la région parisienne - Catalogue contre 50 fr. timb.
Métro Corentin Celton ou Pte de Versailles - MIC. 03-72

Magneto-France



Usines et Bureaux :

93, Route d'Heyrieux
LYON (VII^e)

42, Rue Brunel, 42
PARIS (XVII^e)

L'EQUIPEMENT
ELECTRIQUE
COMPLET des

Cycles, VéloMOTEURS, Motos

SES EQUIPEMENTS DR1 ou O1
avec interrupteur à clef.

YELLOW

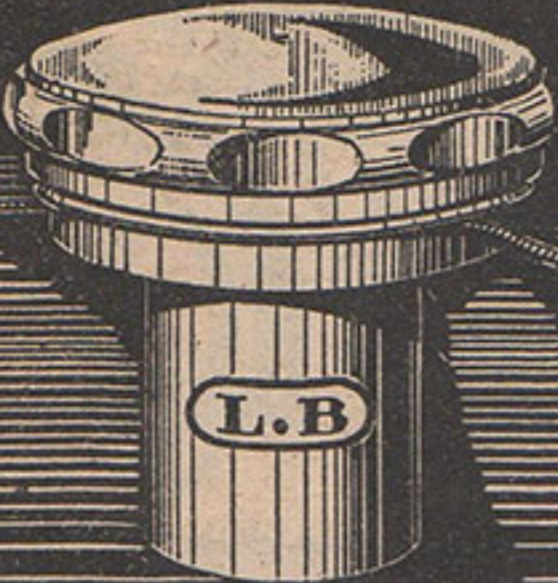


*La chaire française
de Qualité*

UNE FABRICATION

COMPAGNIE... TRANSMISSIONS MECANQUES
SEINE - DOUBS - YÈRE

19, AVENUE DU GENERAL MANGIN - PARIS XV

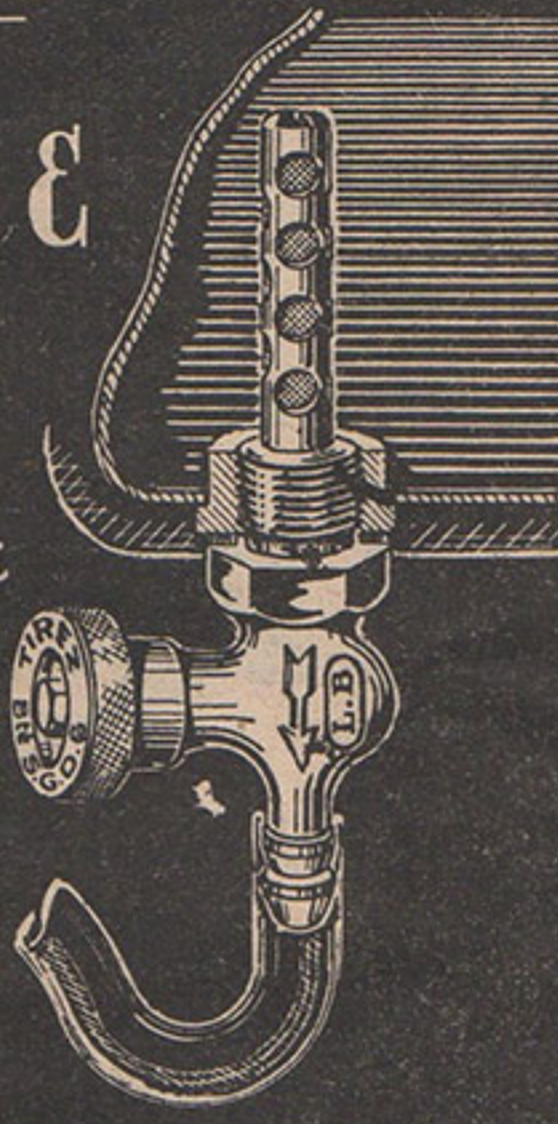


BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE - Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches




**MOTOCYCLISTES...
VOICI LE FROID...**
Brétocyclez votre essence
ou votre supercarburant
avec

**BRÉTOCYL
GRAPHITÉ**

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

Il facilite vos départs en assurant un graissage
immédiat des hauts de cylindres
dès les premiers tours.

grâce à Brétocyl-Graphité :

PUISSANCE - SOUPLESSE - SECURITE

Plus d'accrochages de pistons
Plus de perles aux bougies
PROTECTION DES SOUPAPES

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



C'est une production **BRET-OIL** :


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

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

de votre **BSA**

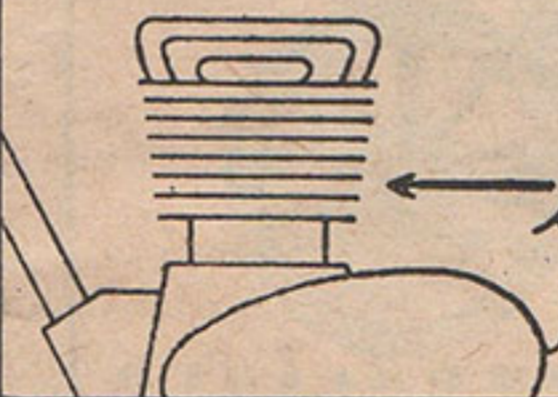
aux **E^{ts} BONNET**

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



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



← *bonne compression
longue durée*

162, rue Edouard Vaillant, 162 **Robert PIEL** BEZONS (S.-et-O.) - Tél. : 258.

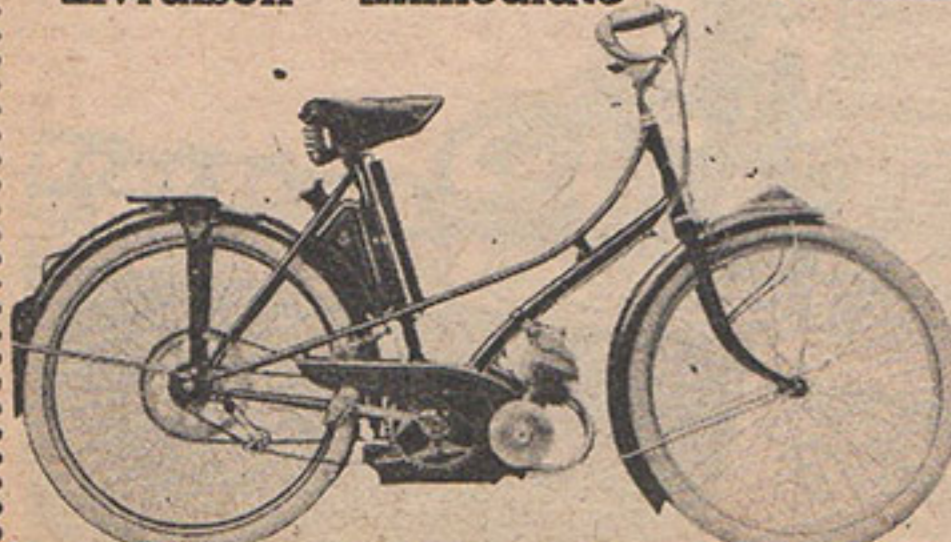
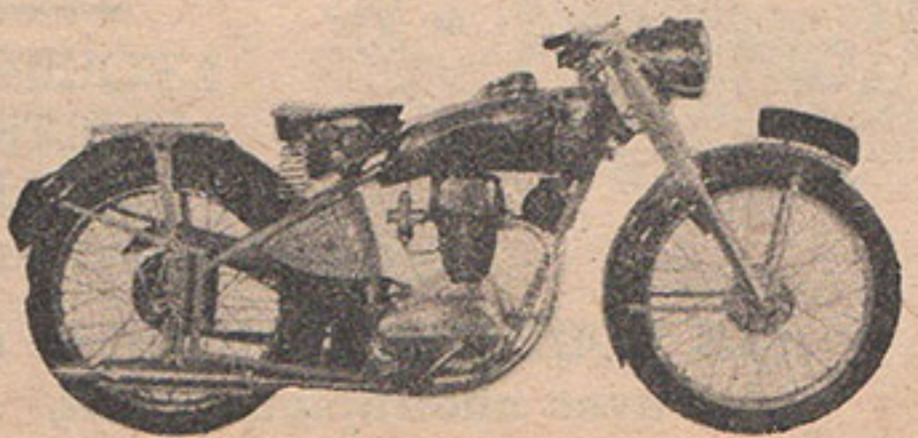
La Célèbre **MOBYLETTE**
Livraison immédiate

MOTOBÉCANE

STOCK COMPLET
DE PIÈCES DÉTACHÉES
Equipment — Réparations

VENTE A CREDIT

VELOMOTEURS 125 lat.
125 cul.
MOTOCYCLETTES 175 cc.
LIVRAISON RAPIDE



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

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.

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

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

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

◆ TRISTE BILAN

Selon des statistiques parues dans les colonnes de notre confrère suisse la « Revue Automobile », les accidents enregistrés de juillet à septembre ont causé la mort de 209 personnes, dont 154 conducteurs de véhicules, 48 passagers et 57 piétons. Nos amis motocyclistes redoubleront-ils de prudence lorsqu'ils sauront que le chiffre imputable aux motocyclistes est de 21 pilotes et 27 passagers tués...

◆ SIGNAUX DECORATIFS

Le Comité permanent de la Ville de Paris chargé de l'étude des améliorations à apporter à la circulation dans la capitale, envisagerait de doter l'avenue des Champs Elysées de signaux lumineux, conçus spécialement pour ne pas déparer la Grande Avenue.

L'installation de ces signaux est prévue pour le printemps prochain.

◆ LES EMBARRAS DE PARIS

Le trafic des véhicules dans Paris ne cesse de s'accroître (et en conséquence le nombre des accidents, puisque le chiffre pour 1949 est en hausse de 30 % sur celui de 1948), et la circulation routière pose des problèmes d'une rare complexité. Ce n'est pas faute de recherches, car les organismes compétents ne cessent d'établir des projets de nature à décongestionner les artères de la capitale. L'étude de tous ces projets préconisant des remèdes radicaux ou des solutions efficaces, doit être vite abandonnée, par le soin vigilant qu'une quelconque administration apporte à refuser les crédits, et ainsi, dorment au fond de leur chemise, les projets trop coûteux.

Cependant des solutions dont le prix de revient moindre permet la réalisation, sont envisagées. Ainsi les efforts de la Direction de la circulation et des transports ont porté ces derniers mois sur l'établissement de sens interdits et de sens uniques de nature à rationaliser le trafic parisien.

Un projet, auquel on applaudit, est celui destiné à faciliter la circulation place de l'Opéra. Il prévoit la suppression des deux terre-pleins où sont installées les bouches de métro, celles-ci seraient déplacées dans des limites aussi réduites que possible, et serait envisagée la création de rampes inclinées qui traverseraient la chaussée et prolongeraient en quelque sorte les trottoirs.

ROULER DE NUIT

LES jours, en cette période de l'année et pour quelques mois encore, sont très courts, et les usagers de la route sont souvent obligés de rouler la nuit. Avec les systèmes d'éclairage dont les véhicules sont munis actuellement, la circulation, malgré l'obscurité environnante devrait présenter le maximum de sécurité. Hélas, il n'en est rien ; tout au contraire et au lieu de faciliter la circulation de nuit, les phares de certains véhicules la rendent extrêmement dangereuse.

Un conducteur, point timoré, mais conscient de ses responsabilités, n'envisage pas sans appréhension de prendre la route et de faire face au comportement criminel de beaucoup d'usagers. Il suffit pour s'en persuader de se poster à quelques kilomètres de Paris, à un point où la route nationale pénètre dans les premières agglomérations, route de Flandre par exemple, à quelques centaines de mètres avant l'aéroport, le dimanche soir vers huit heures. Les voitures de toutes sortes, rentrant des promenades dominicales se suivent de très près, sur deux files parfois, tous phares allumés. Quelques téméraires remontent ce courant de circulation, mais quel sort leur est-il fait, et quelles preuves de leurs qualités de conducteurs émérites ne doivent-ils pas fournir pour faire face à ce continu éblouissement ?

Aussi, il nous faut dénoncer deux fautes principales trop souvent commises et à l'origine de la plupart des accidents qui surviennent la nuit. La première — dont nous en avons donné un exemple — découle du manque de courtoisie de certains conducteurs qui, méconnaissant les « appels de phare » continuent à rouler « pleins phares », alors que la plus élémentaire politesse et le souci d'éviter un accident devraient les conduire à passer « en code » et à limiter leur vitesse.

L'autre cause d'accidents, non moins grave, est celle commise par les conducteurs qui ne veulent pas limiter raisonnablement leur vitesse à la visibilité. En effet, trop souvent l'espace de route éclairé par un véhicule ne suffit pas pour assurer la distance nécessaire au freinage. Ainsi un éclairage « code » ne donne qu'une limite de sécurité de 25 à 30 mètres, distance beaucoup trop courte pour permettre à un conducteur roulant à plus de 50 kilomètres à l'heure de voir et d'éviter un obstacle surgissant de nuit sur sa route. S'il lui faut pour s'arrêter, une distance supérieure à celle que son véhicule éclaire, la sécurité qu'il tire de ses phares est nulle.

Ces deux causes d'accidents, il est facile de leur porter remède, la première en appliquant une stricte courtoisie, la seconde en redoublant de prudence.

◆ CREDITS ROUTIERS

Il n'est pour juger de la modicité des crédits alloués à l'entretien et à l'équipement routiers français, rien de tel que comparer le montant du budget des routes de différentes nations.

(en milliards de francs)

Crédits d'entretien :
Grande Bretagne : 33. Belgique : 32.7. Pays-Bas : 27. Italie : 19. France : 15.

Crédits d'Equipeement :
Grande-Bretagne : 150. Turquie : 63. Italie : 31. Pays-Bas : 23. Autriche : 22.5. France : 1.663.

◆ VILLES COURTOISES

Nous avons donné il y a quelques jours, la liste des villes courtoises où la police pratique l'avertissement amiable ; il convient d'y ajouter Bordeaux et Périgueux.

On applaudit à cette mesure de nature à favoriser le tourisme.

◆ AU COMITE DE NORMALISATION

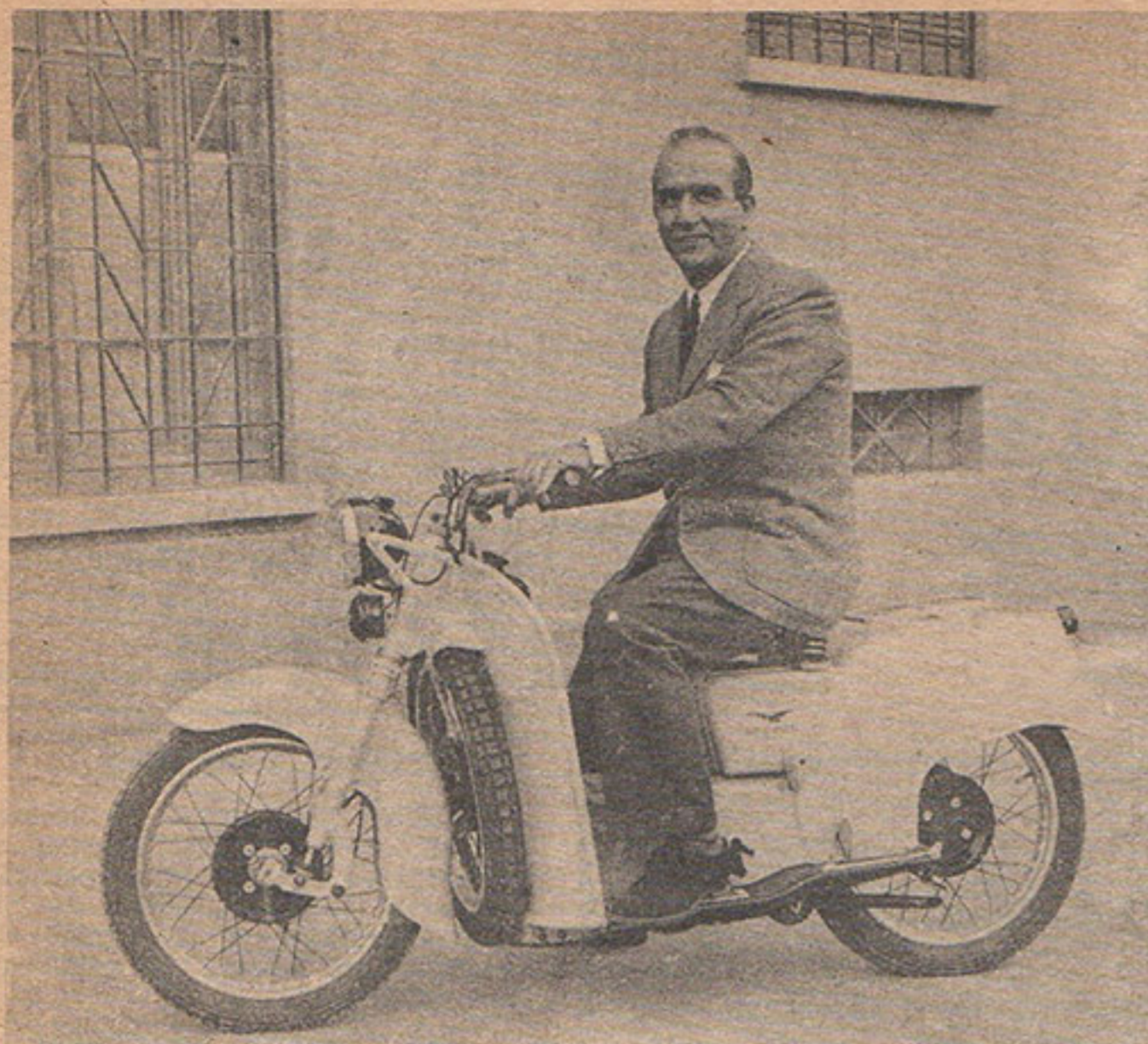
Le Comité de normalisation automobile dont le secrétariat général a été confié à la France, s'est récemment réuni à Paris. Les délégués de 7 nations : Belgique, Etats-Unis, France, Grande - Bretagne, Hollande, Italie, Suisse, ont examiné en commun les problèmes posés par l'unification des éléments de la construction automobile qu'il importe de trouver identiques sur tous les véhicules. A ce titre les problèmes parmi les plus urgents ont été examinés : éclairage et signalisation sur les véhicules, appareillages électriques et mécaniques.

◆ FABRIQUE D'ESSENCE SYNTHETIQUE

Le Bureau des Mines a annoncé la production industrielle, pour la première fois, aux Etats-Unis, d'essence extraite du charbon.

Plus de 9.000 hectolitres d'essence synthétique ont été fabriqués jusqu'ici à l'usine expérimentale construite par le Bureau des Mines à Louisiana, sur le Mississipi, à 150 kms au nord de Saint-Louis. Cette usine, dont la construction a coûté 25 millions de dollars, a été créée pour étudier la possibilité de développer une industrie du pétrole synthétique susceptible d'assurer l'indépendance des Etats-Unis en temps de guerre et de compenser la diminution des réserves américaines de pétrole naturel.

Informations



En visite aux usines Guzzi à Mandello Lario, le champion du monde automobile Farina essaie le nouveau scooter italien « Galletto ».

◆ HOMOLOGATION DES CHAMPIONNATS DU MONDE

La Fédération Internationale Motocycliste a homologué les résultats du Grand Prix des Nations à Monza en entérinant la décision prise lors de la course de l'arrêter au 31^e tour. Elle a également confirmé le classement et l'attribution des points aux coureurs et aux marques, tels que nous les avons déjà donnés.

◆ DU NOUVEAU CHEZ SACHS

Depuis quelque temps un bruit courait suivant lequel la firme Fichtel et Sachs avait l'intention de fabriquer un nouveau moteur plus puissant que son classique 98 cmc. Bien plus, à Schweinfurt, certains prétendaient même avoir aperçu ce nouveau moteur dans le cadre de machines prêtées par l'usine à quelques-uns de ses employés. A présent, nous savons que ce moteur existe réellement : c'est un 150 cmc. à 4 vitesses. Nous espérons avoir bientôt l'occasion de parler plus en détail de ce nouveau deux temps qui, soyons en sûrs, ne le cédera en rien quant aux qualités à son aîné.

◆ LA PRODUCTION N.S.U.

Les usines de Neckarsulm viennent de sortir le mois dernier la 600.000^e machine fabriquée depuis la reconstruction de l'usine qui avait été incendiée à la fin de la guerre. Dans la même période, ces mêmes usines ont également fabriqué 1 million et demi de bicyclettes qui, mises l'une au bout de l'autre, nous affirment les catalogues, couvriraient une distance équivalente à celle de Neckarsulm à la Mecque.

◆ 65.000 LAMBRETTA...

Telle sera la production 1950 des usines Innocenti se plaçant ainsi au premier rang de la production italienne de scooters. N'oublions pas non plus que Lambretta s'étend en Allemagne, où les scooters sont fabriqués sous licence par la maison NSU, et en France où le rythme des importations paraît assez fort.

◆ LES ALLEMANDS REFABRIQUERAIENT DE L'ESSENCE SYNTHÉTIQUE

L'Agence D.P.A. annonce de Dusseldorf : « un représentant de l'industrie chimique, le Dr Inhausen, vient de faire une déclaration sur l'autorisation qui doit être prochainement accordée à l'Allemagne de produire des carburants synthétiques. Cette autorisation, a-t-il dit, résoudra un problème des plus délicats que pose actuellement la situation dans la Ruhr ».

M. Inhausen a souligné que cette décision permettra d'écouler les immenses quantités d'huile de goudron, actuelle-

ment accumulées dans la Ruhr, qu'il sera possible de transformer en essence grâce à un procédé d'hydratation sous haute pression. La production annuelle de carburant synthétique ainsi obtenue pourrait atteindre 250.000 tonnes.

◆ A PROPOS DE TAUX DE COMPRESSION

L'expression de taux de compression est souvent employée à tort, pour désigner la pression en fin de temps de compression. Nous rappelons que le taux de compression est un rapport géométrique, donc invariable ; on l'appelle pour cette raison « rapport volumétrique de compression ». Si on désigne par V le volume total du cylindre, v le volume de la chambre de compression on a la relation :

$$P = \frac{V + v}{v}$$

Ce rapport se désignant par un chiffre non suivi d'unité quelconque.

La pression en fin de compression ou la pression d'explosion, s'expriment en kilogrammes par cm², respectivement par les formules :

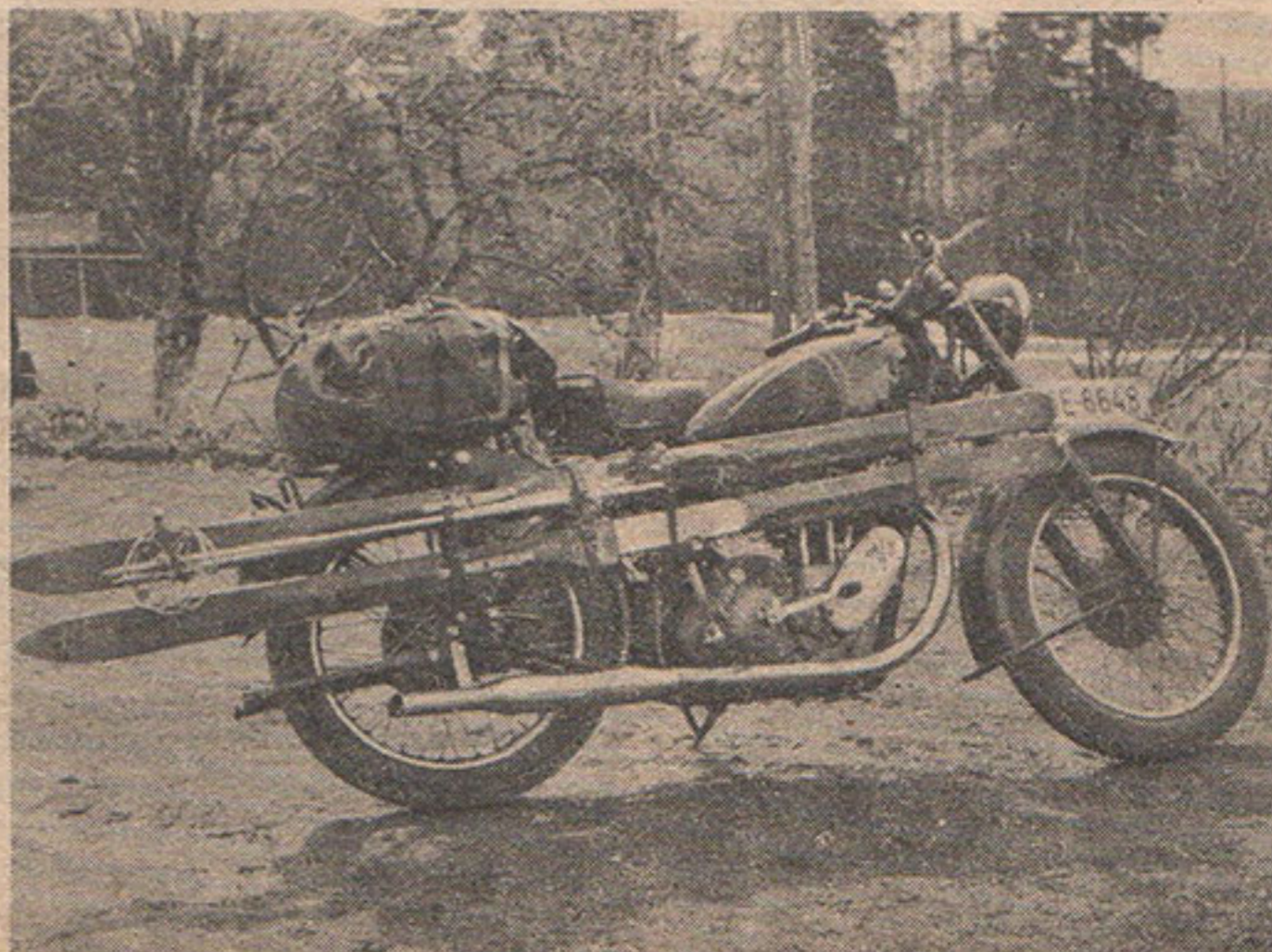
$$1) \quad p_1 = xy$$

x = taux de compression.
 y = rapport des chaleurs spécifiques.
si donc on fait $x = 5$ $y = 1.3$, on a pour valeur de la pression en fin d'explosion $p_1 = 5,7$ kilogrammes par cm² (environ).

$$2) \quad p_2 = xy + 7(x - 1)$$

Dans la plupart des moteurs p_2 varie entre 30 et 35 kgs par cm².

Voici un ingénieur porte-skis adapté par un de nos lecteurs genevois sur sa 500 cmc. A.J.S. En Suisse, patrie des sports d'hiver, le transport des skis revêt un caractère d'obligation, difficile à résoudre sur une moto. (Photo de Mr Kern, Genève.)



◆ LA CIRCULATION EN ANGLETERRE

En mai 1950, il y avait 4.191.200 véhicules à moteur en circulation en Grande-Bretagne, contre 3.052.800 en mai 1939. L'augmentation la plus forte se trouve chez les camions, dont le nombre passe de 470.500 à 810.700. Tout de suite, on remarque l'augmentation très forte du nombre de motos en circulation, qui passe de 405.000 unités en 1939 à 673.000 en 1949.

Dans tous les autres secteurs, une augmentation très forte est observée... sauf, heureusement, dans les tramways, dont le nombre est en régression.

◆ TABLEAU D'HONNEUR

Cette année, mes vacances m'ont conduit jusqu'à Paris. A quelques kilomètres de la capitale, je constate que la charge de l'accu de ma Jawa 250 cc. ne se fait plus, la petite lampe témoin restant allumée. Grâce à « Moto-Revue », je dénicher l'adresse de Niel-Garage, rue Fourcroy, où je me rends immédiatement.

Là on constate qu'un charbon est hors d'usage, on me le change, on me remet tout au point, et quand je demande ce que je dois, on me répond : rien du tout.

J'estime que cette façon d'agir mérite d'être connue et je prie « Moto-Revue » de publier ces lignes. A tous les motocyclistes mes frères, je recommande Niel-Garage et son équipe sympathique.

R. MORIER, Genève

Lors d'un récent voyage à la Côte d'Azur, j'ai été obligé d'avoir recours aux bons offices d'un « homme de l'art » pour le remplacement des guides de soupapes de ma machine Saroléa.

Je dois à l'amabilité du mécanicien M. R. Doré, 166, avenue de la Californie, à Nice, de n'avoir dû prolonger mon séjour que de 24 heures. En effet, M. Doré n'a pas hésité à se mettre au travail à 6 h. du matin pour le démontage et jusqu'à 10 heures du soir pour le remontage de mon moulin, tout cela pour un prix très raisonnable.

Voudriez-vous par un petit article, faire connaître ce dévoué « Motard » à vos lecteurs ?

M. SMETS, à Bruxelles

- PROGRAMME ARIEL

1951-

Pour 1951, la production Ariel ne va pas comporter moins de 7 modèles au nombre desquels il faut compter une fois de plus la fameuse Square Four ; quant à l'élégante et si jolie twin, ses lignes seront encore affinées, ainsi les cylindres seront dotés d'une plus grande surface de refroidissement, tandis qu'on fera suivre aux pipes d'échappement un nouveau parcours encore amélioré : les monocylindres Ariel resteront comme toujours des machines de classe.

On sait que dans les années qui suivirent la guerre, Ariel rencontra des difficultés toujours plus grandes pour maintenir sa production à un niveau suffisant pour pouvoir satisfaire les commandes toujours plus nombreuses affluant de toutes les parties du monde. Pour remédier à cet état de choses, il fut décidé de simplifier la production dans les années qui suivirent et de réduire de deux le nombre de modèles fabriqués. On envisagea donc de ne plus mettre sur le marché que deux monocylindres à culbuteurs au lieu de quatre. Les deux modèles retenus furent ceux du type « Red Hunter » dans chaque catégorie.

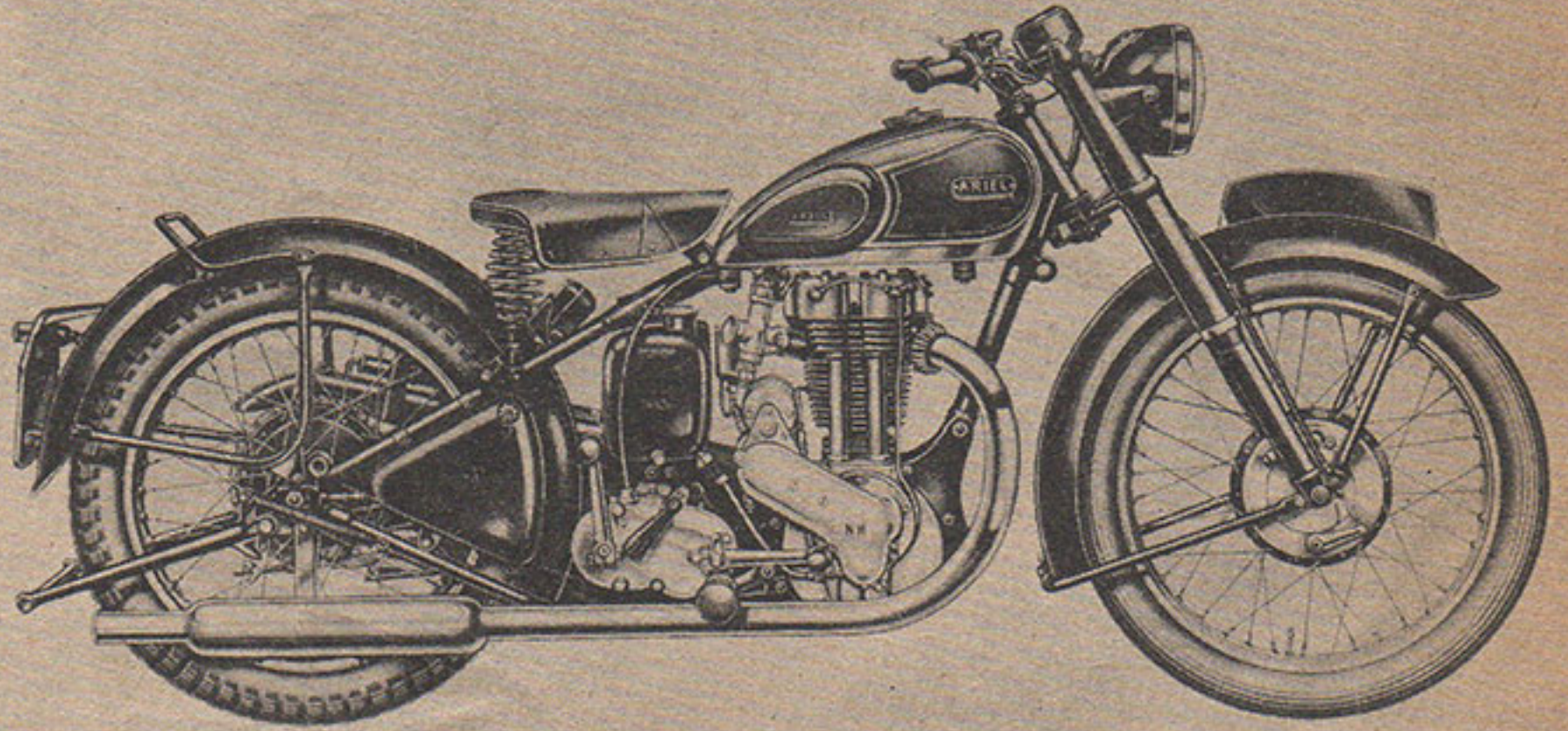
Nous allons énumérer rapidement les différents modèles prévus pour 1951. En tête, la 4G, c'est-à-dire la 997 cc. Square Four ; cylindre et culasse sont en alliage d'aluminium, la culbuterie est enfermée ; le carburateur est un Solex à bi-starter ; boîte Burman à quatre vitesses (rapports 4,5 - 7,7 - 12,1), allumage par batterie, suspension arrière Ariel du type à anneau procurant une tension constante de la chaîne, réservoir d'essence de 17 litres (3 3/4 gallons).

Ensuite viennent les twins de 498 cmc. : la KG qui est un modèle de luxe et la KH avec un moteur dont les parois internes sont entièrement polies et dont on pourrait dire qu'elle est la « Red Hunter », c'est-à-dire la version sport de la précédente. Ces twins ont très belle allure, elles sont équipées d'un réservoir de 4 gallons (16 litres), d'une boîte à quatre vitesses (5,20 - 6,65 - 9,15 - 13,85). Le taux de compression est de 6,8 à 1 ; leur poids, suspension arrière comprise, est approximativement de 180 kgs. L'allumage se fait par magnéto et l'avance est automatique.

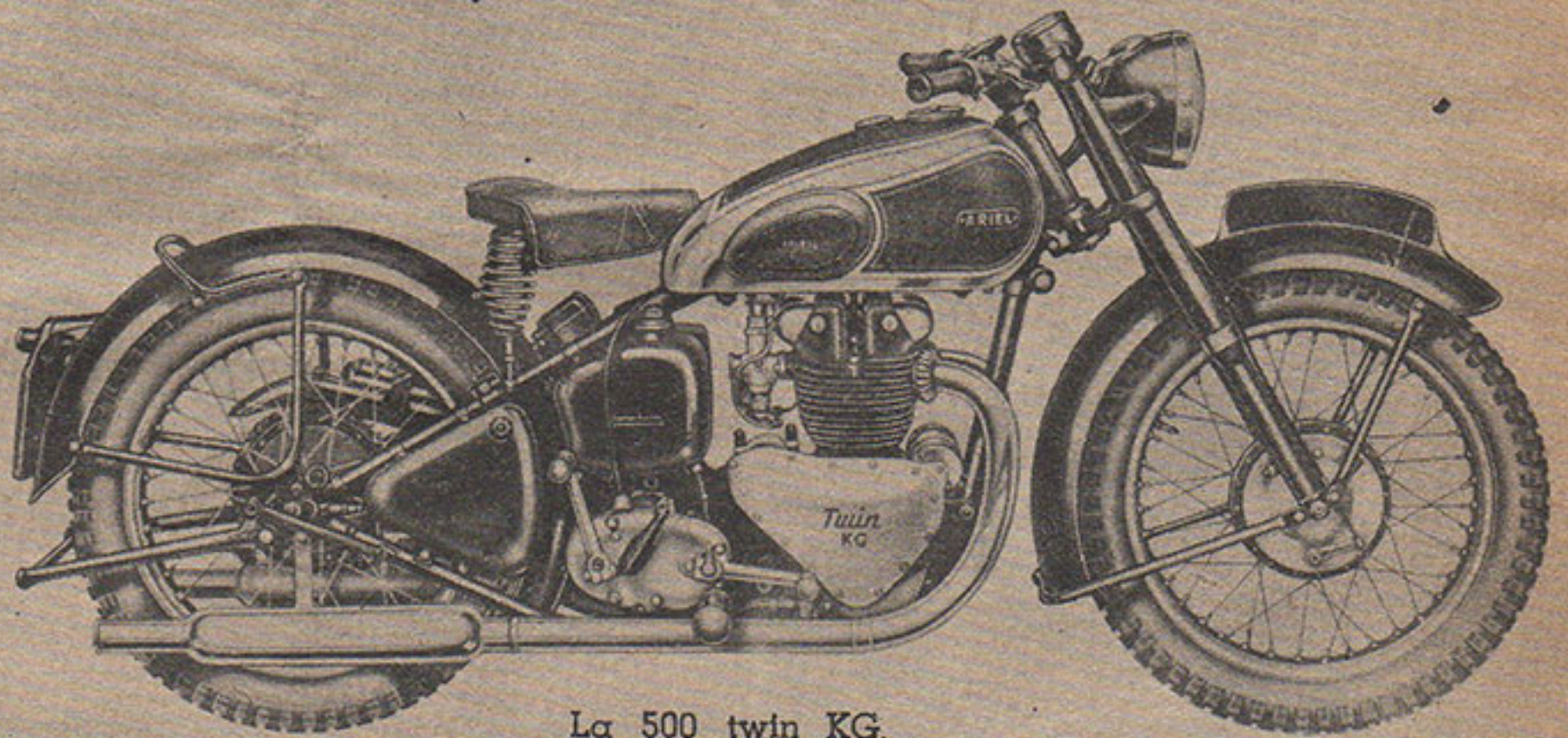
Les monocylindres Red Hunter ont respectivement des cylindrées de 347 et 497 cmc. ; elles sont très rapides, ont une grosse réserve de puissance et jouissent d'une réputation qu'on peut qualifier sans exagération de mondiale et qui date de 1932. La 350 a un réservoir de 2 3/4 gallons (13 litres) et la 500 de 3 1/2 gallons (16 l.). Les rapports sont les suivants : 5,7 - 7,3 - 10,1 et 15,3 pour la première et 4,7 - 6,0 - 8,0 et 12,6 pour la seconde. Le taux de compression de la 350 est de 6,2 à 1 et celui de la 500 de 6,8.

Ces deux modèles ont un allumage par magnéto avec avance commandée à main. Un autre modèle, des plus populaires celui-là, est la V.B. qui est une 598 cmc. à soupapes latérales et dont il est fait un large emploi pour le sidecar. Comme la 500 VH, la VB possède un réservoir de 3 1/2 gallons. Les rapports qu'elle utilise sont : 5,7 - 7,2 - 9,7 - 15,3. Taux de compression : 5 à 1. Sur tous ces modèles, les freins ont un diamètre de 7 pouces, à l'exception de la Square Four qui à l'arrière possède un frein de 8 pouces, dont nous reparlerons plus loin.

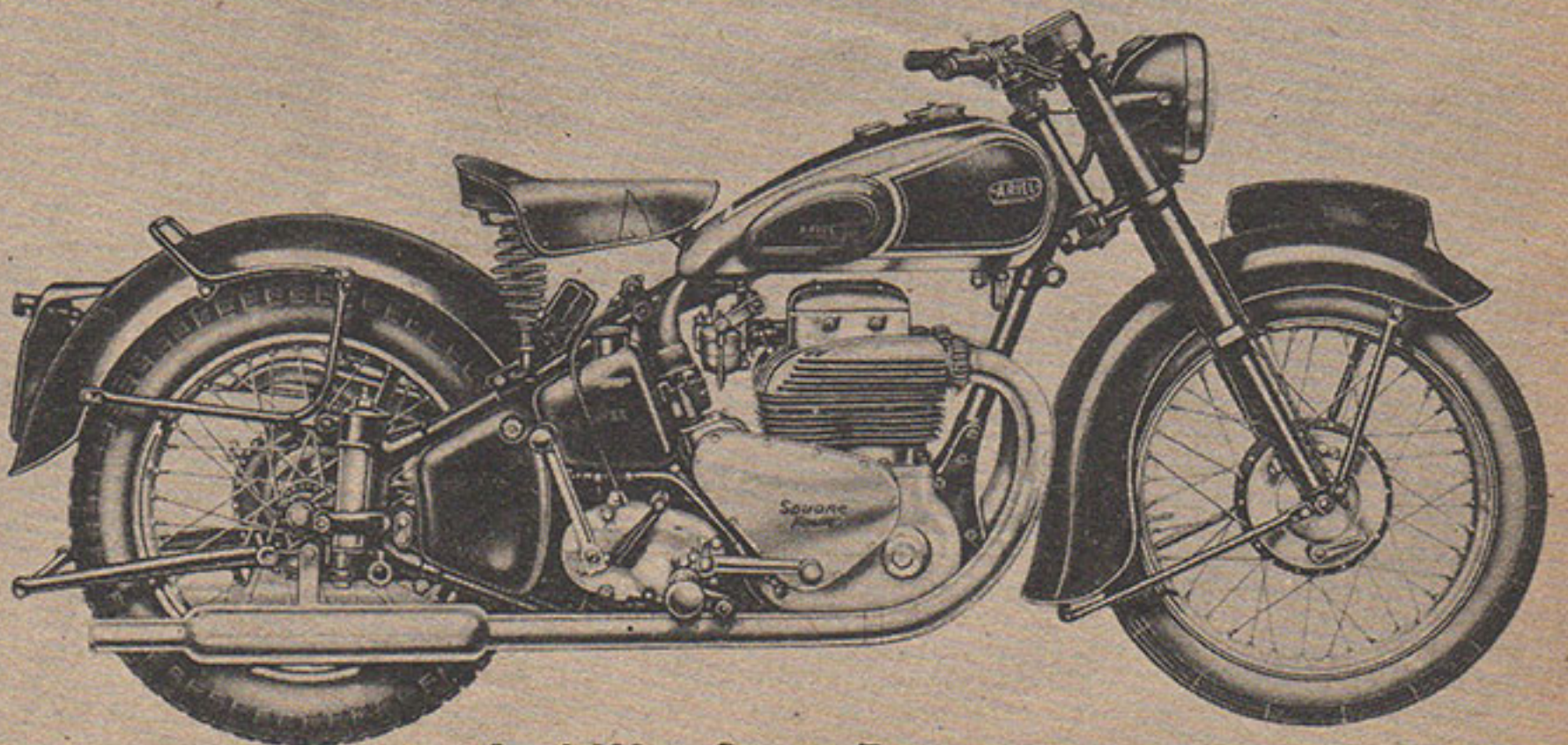
En plus de ces types bien connus, nous trouvons encore le modèle VCH destiné à la compétition et dont la fabrication, commencée l'année dernière seulement,



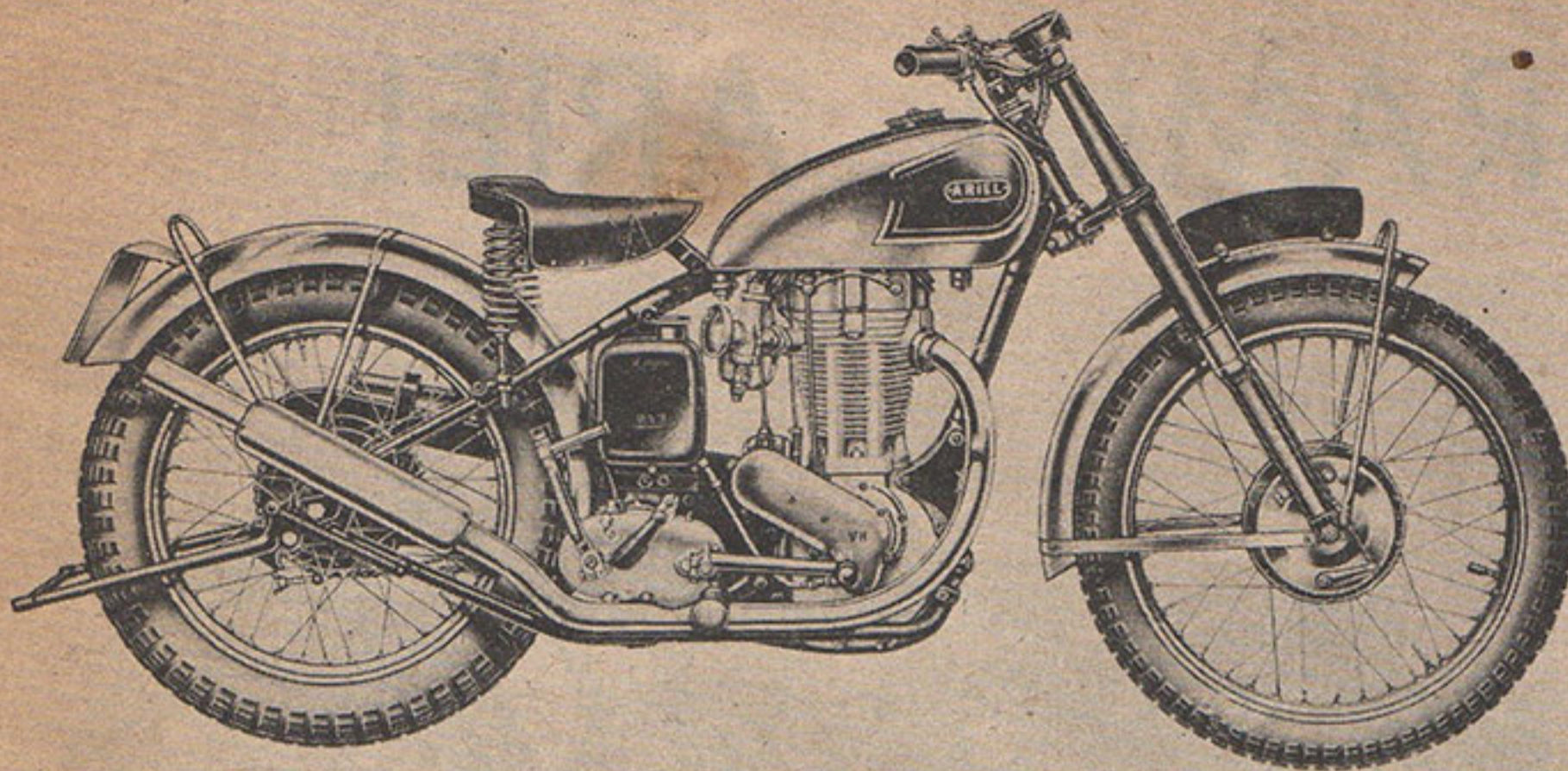
La 350 Mono NH.



La 500 twin KG.



La 1.000 « Square Four ».



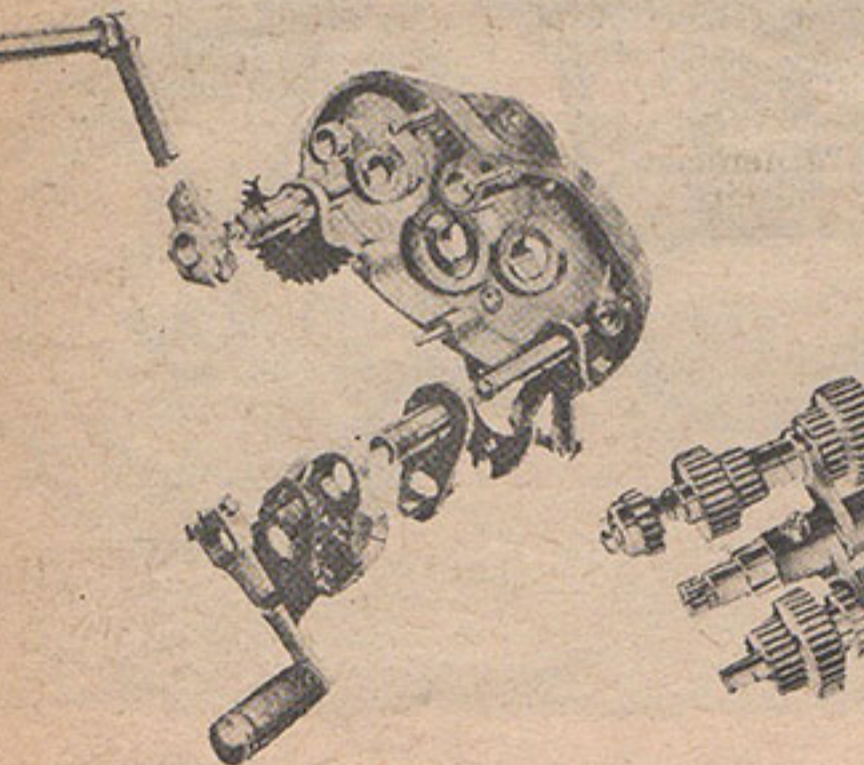
La 500 Cross « alu ».

est encore peu importante. Précisons qu'elle s'est déjà acquies une réputation de choix dans le monde sportif.

Les modifications décidées pour 1951 se partagent en deux catégories : celles qui affectent l'ensemble des modèles et celles qui ne portent que sur des détails et sur une machine seulement.

En ce qui concerne les modifications que nous pourrions qualifier de « générales », rappelons que l'année dernière, Ariel a renoncé à encastrer l'indicateur de vitesse dans le réservoir comme il le faisait depuis de nombreuses années. Actuellement cet indicateur de vitesse est monté sur un « pont » (sur la Four et les Twin) placé à la partie supérieure des bras de la fourche télescopique. Cette modification interviendra en 1951 sur tous les modèles. Une autre amélioration se manifestera encore du fait que ce support en tôle d'acier emboutie sera rem-

placé par un autre d'aspect plus plaisant en alliage léger coulé en coquille. Son montage sera également simplifié en ce sens qu'il sera fixé à la partie supérieure de la fourche au moyen des bouchons qui se trouvent à la partie supérieure des bras de cette fourche.



Vue démontée de la boîte de vitesses et sélecteur spécialement étudiés par Burman pour les modèles Ariel.

placé par un autre d'aspect plus plaisant en alliage léger coulé en coquille. Son montage sera également simplifié en ce sens qu'il sera fixé à la partie supérieure de la fourche au moyen des bouchons qui se trouvent à la partie supérieure des bras de cette fourche.

Autre modification : l'ampèremètre et le commutateur d'éclairage seront désormais incorporés dans le phare. Ainsi donc le groupe d'instruments dans le réservoir qui pendant si longtemps avait été un des traits caractéristiques des Ariel a disparu. Sur les twins et la quatre cylindres, l'indicateur de pression d'huile reste cependant sur le réservoir, un peu en arrière de l'orifice de remplissage qui, placé primitivement à droite, a été maintenant reporté vers le milieu. La suppression de cette « platine » d'instruments a permis d'accroître la contenance du réservoir d'environ 1/4 de gallon (un peu plus d'un litre).

Sur tous les autres modèles l'indicateur de pression d'huile a disparu, laissant le réservoir net et régulier. Certes, il se trouvera des motocyclistes pour déplorer

l'absence de cet ensemble d'instruments, mais de nos jours il est généralement admis qu'un réservoir uni est préférable. Les garde-boue avant et arrière, sur tous les modèles comportent à présent (au lieu d'être boulonnés) des pattes d'attache pour les fixer aux éléments tubulaires du cadre. Ce mode de fixation ménage, cela va de soi, le haut des garde-boue et de plus contribue à donner à l'ensemble une rigidité bien supérieure. En vue de faciliter le démontage de la roue, le garde-boue arrière peut pivoter autour d'une charnière. La plaque d'immatriculation à l'avant est elle aussi en alliage léger et conçue de telle façon que sa fixation reste cachée.

Autre modification importante : la bride de la batterie comporte depuis peu deux boulons de serrage au lieu d'un seul. Une longue expérience a montré que le mode de fixation à un seul boulon,

dans le cas de batteries de différentes hauteurs, tend à exercer une pression seulement sur les parois latérales de l'accu. La nouvelle bride par sa conformation spéciale aboutit à exercer une pression dans le sens de la diagonale. En outre cette bride a été renforcée et elle est chromée.

PLUS DE SOUPLESSE

Signalons encore une autre modification bienfaisante : toutes les selles sont équipées de ressorts cylindriques et hélicoïdaux beaucoup plus souples et progressifs.

Nous ne voudrions pas non plus oublier de parler des transformations subies par les pistons. Pour 1951 ils ont encore été améliorés tant au point de vue dessin qu'au point de vue usinage, cela en vue d'accroître toujours plus la souplesse et la douceur de marche du moteur.

Passons ensuite aux modifications particulières à chaque machine. En 1951, la Square Four sera équipée d'office, du nouveau frein arrière de 8 pouces mentionné plus haut (202 mm 4). La largeur du tambour est de 1 pouce 1/4. Or jus-

qu'ici les dimensions de ces freins n'étaient que de 7x1 1/8 (pouces). L'accroissement de la surface de freinage atteint dans ces conditions presque 40 %.

La butée de la vis de réglage a été retenue dans le nouveau frein. Comme toujours, jusqu'ici, la roue Ariel avec moyeu à broche est montée d'office sur la 4 G, mais peut équiper les autres modèles moyennant supplément. On remarquera également que le nouveau frein est sensiblement plus léger que l'ancien depuis que les alliages d'aluminium entrent pour une bonne part dans sa fabrication.

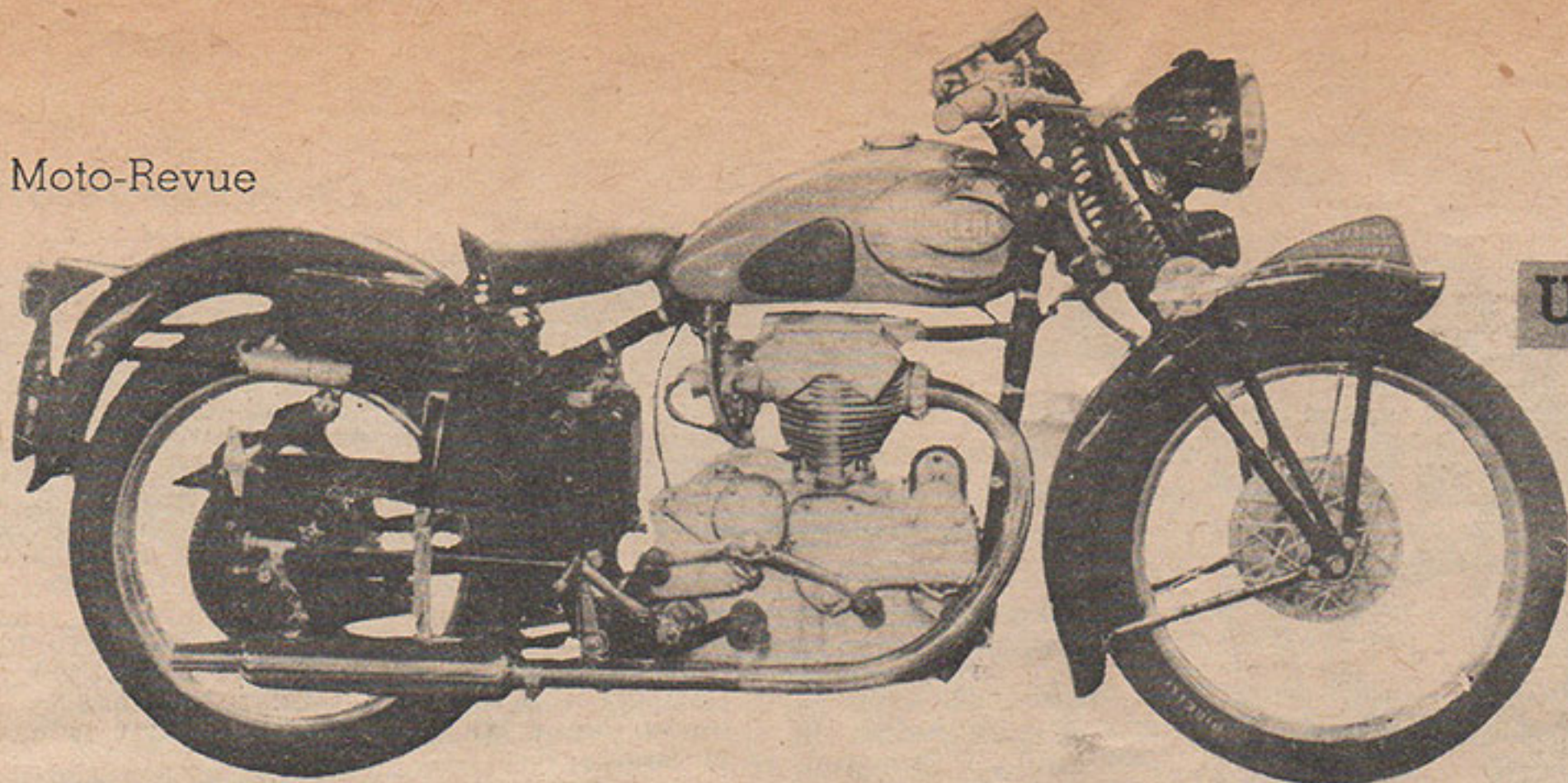
Encore autre chose : sur la Square Four la batterie du type standard de 12 A.H. a été remplacée par une autre dont la capacité est maintenant de 20 A.H. La raison de cette transformation doit être attribuée au fait que l'allumage sur la nouvelle 4 G se fait par batterie ; on a également tenu compte du débit imposé à cette dernière lorsque la machine stationne la nuit sur la voie publique, surtout quand elle est équipée d'un sidecar.

En vue d'une meilleure accessibilité, le contact d'allumage ne se trouve pas combiné avec l'accumulateur d'éclairage, mais a été placé sous la selle avec le disjoncteur-conjoncteur.

Les moteurs des KG et KH en 1951 ont des cylindres et culasses avec des ailettes de refroidissement de dimensions plus grandes. L'aspect général de la culasse est resté le même à part que les couvercles du boîtier de culbuteurs sont lisses. Ces couvercles sont comme précédemment maintenus par une seule vis. Le poids des volants a été augmenté de 20 % : c'est là, affirme-t-on, un excellent moyen pour améliorer la douceur de fonctionnement du moteur dans toute la gamme des vitesses possibles, sans pour cela affecter en quoi que ce soit ses performances et la vitesse maximum. Les nouvelles pipes d'échappement ont un tracé très étudié, de même que le tube d'échappement qui s'accorde d'ailleurs très bien avec les lignes générales de la machine. Sur les deux monocylindres du type NH et VH l'amélioration a porté sur la distribution qui, moins surmenée, procure une longévité nettement plus grande qu'avec l'ancien profil à deux cames. On y est parvenu en doublant la surface de contact entre cames et basculeurs. L'ancienne distribution ne comportait qu'un seul arbre avec deux cames. Dans le nouveau système, une seule sert à actionner les basculeurs, la largeur des deux cames a été conservée pour cette came unique. L'augmentation de la largeur de cames atteint 1/2 pouce. La parfaite symétrie de fonctionnement est assurée ; de plus la pression n'est pas localisée en un seul point.

Le résultat est qu'une came peut être réglée et amenée à coïncider avec l'autre ; les points de contact des basculeurs peuvent être modifiés de façon à obtenir le réglage correct de la distribution.

Un collaborateur de notre confrère anglais « The Motorcycle » qui a eu l'occasion d'essayer tout dernièrement une twin 1951 dans sa version la plus récente, a été favorablement impressionné par la grande douceur du moteur qui résulte probablement de l'accroissement de l'inertie des volants. La souplesse du moteur était vraiment exceptionnelle ; ainsi il put se permettre de flâner à des vitesses très réduites telles que 13 miles à l'heure (21 kmh.) en 3^e vitesse sans faire cogner le moins du monde le moteur ni surmener à aucun moment la transmission. A noter que cet essai portait sur une machine neuve, non rodée. Les bruits mécaniques, pour employer l'expression consacrée, sont à peine perceptibles ; le moteur tourne sans effort apparent et seul le fonctionnement de la culbuterie est audible (légèrement). Le claquement du piston ne peut être décelé. La machine en question avait été essayée sur les plus mauvaises routes de la région de Birmingham ; elle s'est révélée extrêmement confortable et maniable. En résumé, on peut affirmer que c'est une excellente machine, dans toute l'acceptation du terme.



Une belle machine
DE SPORT :
LA 250 cc.

Gilera "NETTUNO"

En Italie, où la 250 tient la place de la 350 chère aux Anglais, la grande usine d'Arcore se devait de construire une machine « à large utilisation ». Pour faire une telle machine et surtout pour la vendre, il faut qu'elle offre un certain nombre de qualités fondamentales et parfois difficilement conciliables, à savoir : brillantes capacités en vitesse, accélération et tenue de route parfaites et en même temps robuste, économique à entretenir, de consommation faible et, de plus, d'un prix modique.

Le problème, on le voit, est des plus ardu. Les études entamées au printemps 40 durent être mises en sommeil durant la guerre et ce ne fut qu'en 46 que la sortie à cadence régulière des « Nettuno » put être envisagée. Cette longue période d'attente fut extrêmement profitable au bureau d'études, qui put de ce fait parfaire chaque détail et obtenir une mise au point minutieuse. La confirmation de ceci est que la 250 Gilera est née parfaite et sa mise immédiate sur le marché fut totalement exempte des surprises et mécomptes qui ont lieu généralement au lancement d'un nouveau modèle.

La clientèle ayant vite su apprécier cet avantage, le « démarrage » commercial en fut largement facilité, d'autant plus qu'aux Six Jours Internationaux de San Remo, une machine de ce type, pilotée par Masserini, fut l'unique machine italienne classée 1^{re} ex-æquo, obtenant de ce fait la tant enviée médaille d'or. L'équipe des 3 Nettuno fut l'unique formation italienne complète à l'arrivée. L'attention du grand public sportif ainsi attirée, on put classer cette machine dans les plus populaires.

Au point de vue du fonctionnement, la caractéristique principale de la Nettuno est de concilier au plus haut point trois choses contraires, comme des performances brillantes, une robustesse à toute épreuve, et une consommation très modeste.

En effet, la vitesse du modèle « Utilitaire » est de 110 kmh. et sa consommation à la moyenne de 70 kmh. est de 2 l. 1/2 aux 100 kms. Consommation inférieure à bien des 125, qui, de plus, n'ont pas la réserve de puissance ni les performances d'une 250.

Le moteur est un monocylindre vertical, du type « Carré » de 68 d'alésage et 68 de course, donnant une cylindrée de 247 cmc. Sur le modèle tourisme la caractéristique la plus marquante pour une machine récente est constituée par la culasse non détachable, coulée d'un seul bloc avec le cylindre et le boîtier de culbuteurs. Le taux de compression est de 6 à 1, la puissance développée de 11 chevaux à 5.000 tours-minute. La puissance spécifique est alors de 45 CV au litre, résultat intéressant, compte tenu de la faible vitesse moyenne du piston, qui est limitée à 11,8 m.-s. Ajoutons à ceci la faible pression moyenne supportée par le piston (7,7 kg-cm²) et dans ces quelques chiffres apparaissent les secrets de la du-

rée de ce moteur, sa belle tenue à charge prolongée, et sa basse consommation spécifique, inférieure à 250 grammes par cheval-heure, ce qui pour un moteur de moto est un excellent résultat.

Le modèle sport diffère quelque peu du modèle utilitaire tout d'abord (ils sont facilement différenciables), à ceci : la culasse est en alliage léger et démontable. Le piston est plus haut, les cames sont différentes, mais le reste est inchangé.

Le fait de porter à 6,5 le taux de compression permet d'obtenir la puissance appréciable de 13 CV à 5.400 t.-m. La puissance spécifique passe de ce fait à 52 chevaux au litre, et la pression moyenne effective à 8,8 kg/cm². La vitesse moyenne du piston ne subit qu'une majoration peu importante et devient 12,2 m.-sec. La vitesse du modèle « sport » dépasse ainsi 120 kmh.

Le piston en alliage léger, à fond plat, porte 3 segments, 2 de compression et 1 râcleur d'huile. L'axe de piston monté fou est maintenu par 2 circlips. La bielle

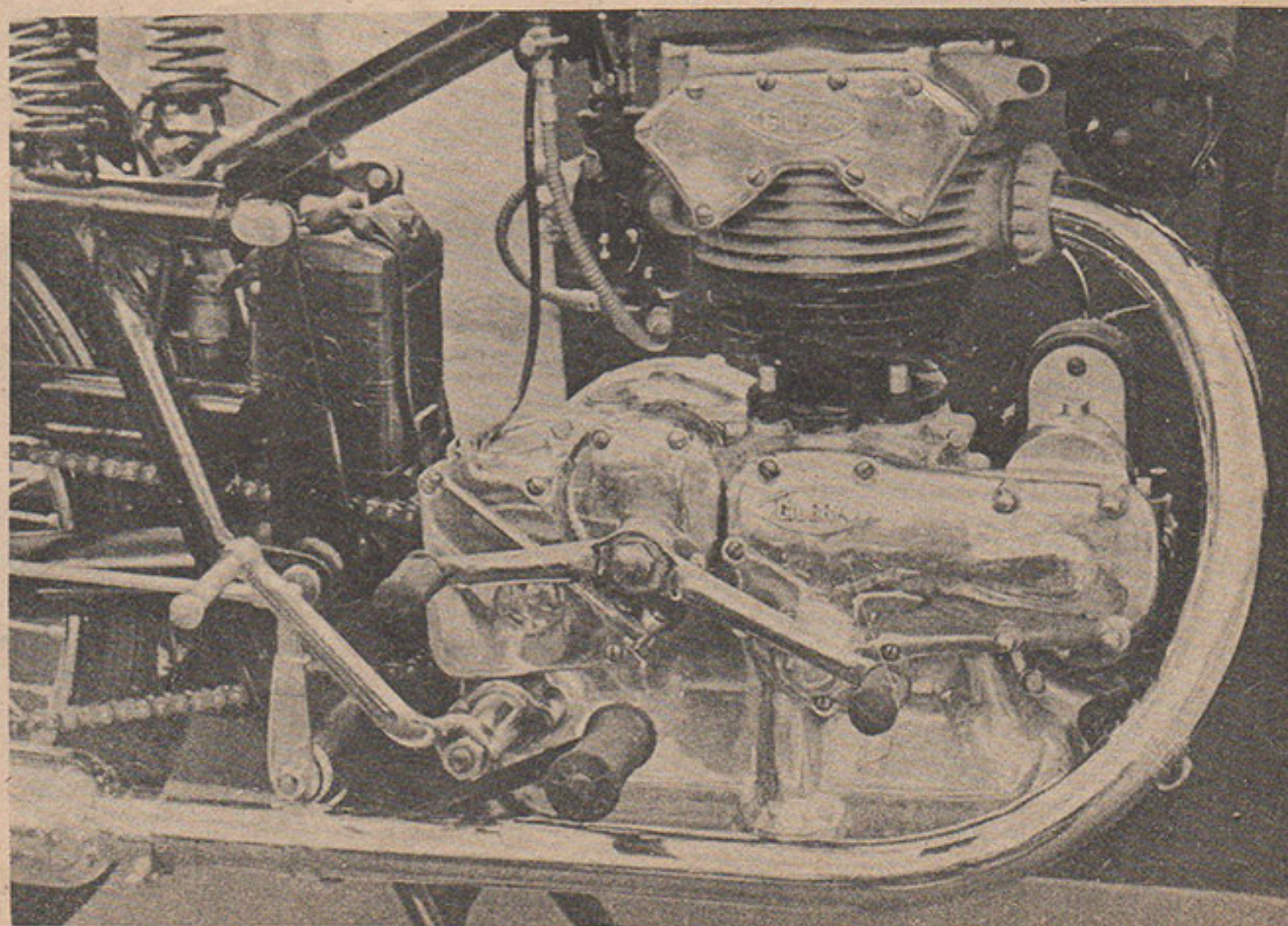
Très semblable à la Saturno, la 250 Nettuno égale ses performances : nervosité, tenue de route et freinage impeccables. Ci-dessous : notez le bloc moteur-boîte en alliage léger et le dessin de la culasse.

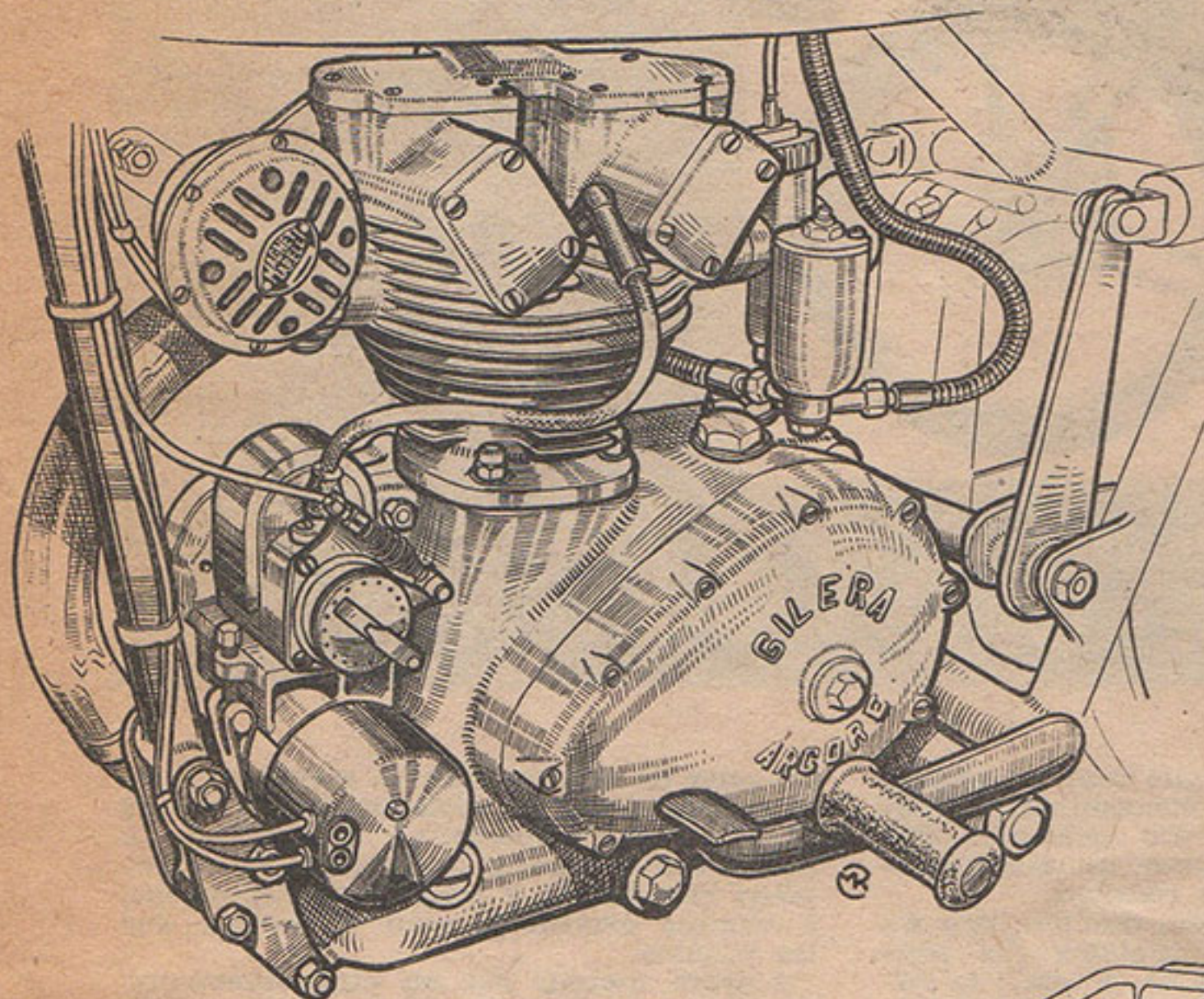
en acier de cémentation et matricée porte directement sur 36 rouleaux de 1/4 x 5/16 (6,35 x 7,9), disposés en 2 rangées. Le manneton comporte 2 chemins de roulement rectifiés et 2 cônes d'accouplement, à chaque extrémité, pour le serrage sur les volants.

L'arbre moteur est en cinq morceaux, en plus du manneton et des volants déjà cités, deux demi-arbres sont montés par assemblages coniques sur les volants. Le tout travaille sur deux robustes roulements à billes. Sur le demi-arbre droit est rapportée une vis sans fin qui entraîne la tige verticale de la pompe à huile et le pignon de distribution.

L'arbre portant 2 cames est d'une seule pièce avec le pignon d'entraînement, à l'aide d'un pignon intermédiaire, celui-ci entraîne également le groupe magnétodynamo. Du fait qu'il n'existe pas sur le marché italien de « magdyno », la maison Gilera a réalisé une pièce de jonction entre ces 2 organes, les rendant solidaires l'un de l'autre, et ne nécessitant pour les deux qu'un seul pignon d'entraînement, évitant par ce moyen, les 2 commandes distinctes qui sont une complication inutile au bloc-moteur.

Sur les cames, deux leviers, par l'intermédiaire de tiges et basculeurs commandent les soupapes. Ces leviers ont une longueur appréciable et sont munis de patins à profil courbe. Ce système évitant toute dissymétrie dans les vitesses d'ouverture et de fermeture des soupapes. Les tiges, à leur extrémité supérieure, sont





La 250, vue ici du côté transmission primaire (par engrenages droits), rappelle beaucoup la Saturno. Remarquez la très grande accessibilité de la dynamo et de la magnéto, des bouchons de remplissage et vidange d'huile et la netteté de l'ensemble, en particulier du couvercle de la culbuterie.

munies d'écrous et de contre-écrous permettant le réglage du jeu, opération effectuée en ouvrant latéralement le couvercle des culbuteurs, tenu par 11 vis à tête fraisée.

Le jeu à froid sur le modèle tourisme doit être de 1/10° et nul sur le modèle sport. Lorsque le moteur est chaud, ce jeu devient de 0,15 mm à l'admission et 0,25 à l'échappement. Lorsque le moteur est chaud, le diagramme est le suivant :
Ouverture admission : 45° avant le PMH
Fermeture admission : 74° après le PMH
Ouverture échappement : 65° avant PMH
Fermeture échappement : 45° après PMH

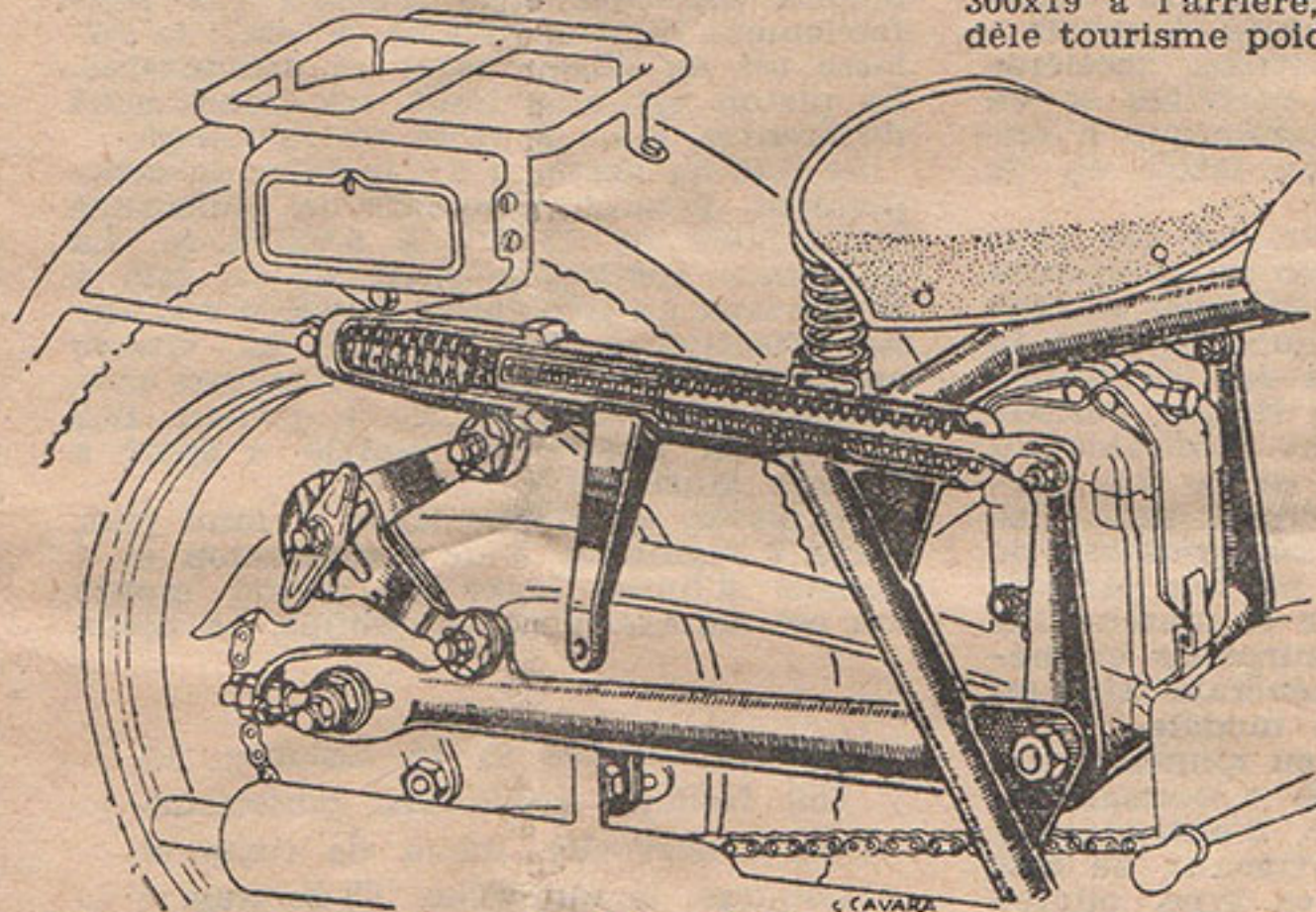
La soupape d'admission ouvre donc sur 299° de la rotation du vilebrequin ; celle d'échappement sur 290°. Le croisement des temps est de 90° et symétrique, ce qui rend très aisé le calage de la distribution. Les culbuteurs travaillent sur des bagues en bronze. Les soupapes inclinées sont égales pour l'admission et l'échappement, les ressorts de soupapes sont du type en « épingle », accessibles des 2 côtés par des couvercles latéraux de part et d'autre du logement des ressorts et également par un couvercle supérieur.

Sur le demi-arbre gauche est calé par emmanchement conique, le pignon de transmission primaire, muni d'un amortisseur de chocs. Ce pignon est engréné avec la couronne de l'embrayage.

Cet embrayage travaille à sec et comporte 4 disques lisses et 3 garnis de pastilles Ferodo. L'adhérence est obtenue au moyen de 8 ressorts, 4 gros et 4 petits à l'intérieur de ceux-ci, la commande est effectuée à l'aide d'une tige qui traverse l'arbre primaire de la boîte.

La boîte à 4 rapports est du type « en cascade », par ce système, sur l'arbre primaire sont tous les pignons entraîneurs et sur le secondaire tous les pignons entraînés et au bout de l'arbre le pignon de chaîne. Sur chaque arbre se déplacent 2 pignons baladeurs portant des clabots de part et d'autre. En prenant 1 = 1 le rapport en 4°, les rapports relatifs pour les autres vitesses sont : 2,883 en 1°, 1,883 en 2° et 1,268 en 3°. On voit par conséquent qu'elles sont suffisamment espacées.

Le changement de vitesse est commandé par un disque comportant 2 fentes sinueuses, et dont le découpage très précis fait déplacer les 2 fourchettes en temps voulu, quand le disque vient à tourner sous l'action d'un cliquet du sélecteur. Sur le tour de ce disque, 5 encoches correspondantes aux 4 vitesses plus le point mort constituent le verrouillage à l'aide d'un bonhomme qui est poussé par un ressort.



La suspension montée sur tous les modèles a fait ses preuves en compétition : fourche oscillante attaquant par leviers d'angle deux ressorts à boudin disposés longitudinalement de part et d'autre de la roue arrière. Amortisseurs à friction.

Le sélecteur est à double pédale, la montée en avant, descente en arrière. La butée du kick est constituée par un ressort.

Le pignon de sortie de boîte a 17 dents et celui de la roue arrière 46. On obtient de ce fait une démultiplication totale de 5,769 à 1 en 4° ; 7,35 en 3° ; 10,869 en 2° et 16,647 en 1°.

Le carter du bloc-moteur fait également réservoir d'huile et contient 2 l. 100 d'huile environ.

Le graissage est effectué sous pression par une seule pompe à engrenages logée au fond du carter et qui aspire l'huile au travers d'un filtre de grandes dimensions. L'huile sous pression est dirigée sur la

Coupe du moteur côté distribution. Remarquable par sa simplicité, ce moteur est de plus extrêmement robuste : gros maneton de bielle, volants massifs. Les ressorts de soupapes sont en « épingle à cheveux » enfermés, mais cependant accessibles. Pompe à huile à engrenage du type « voiture » extrêmement simple. L'influence de la course est très nette.

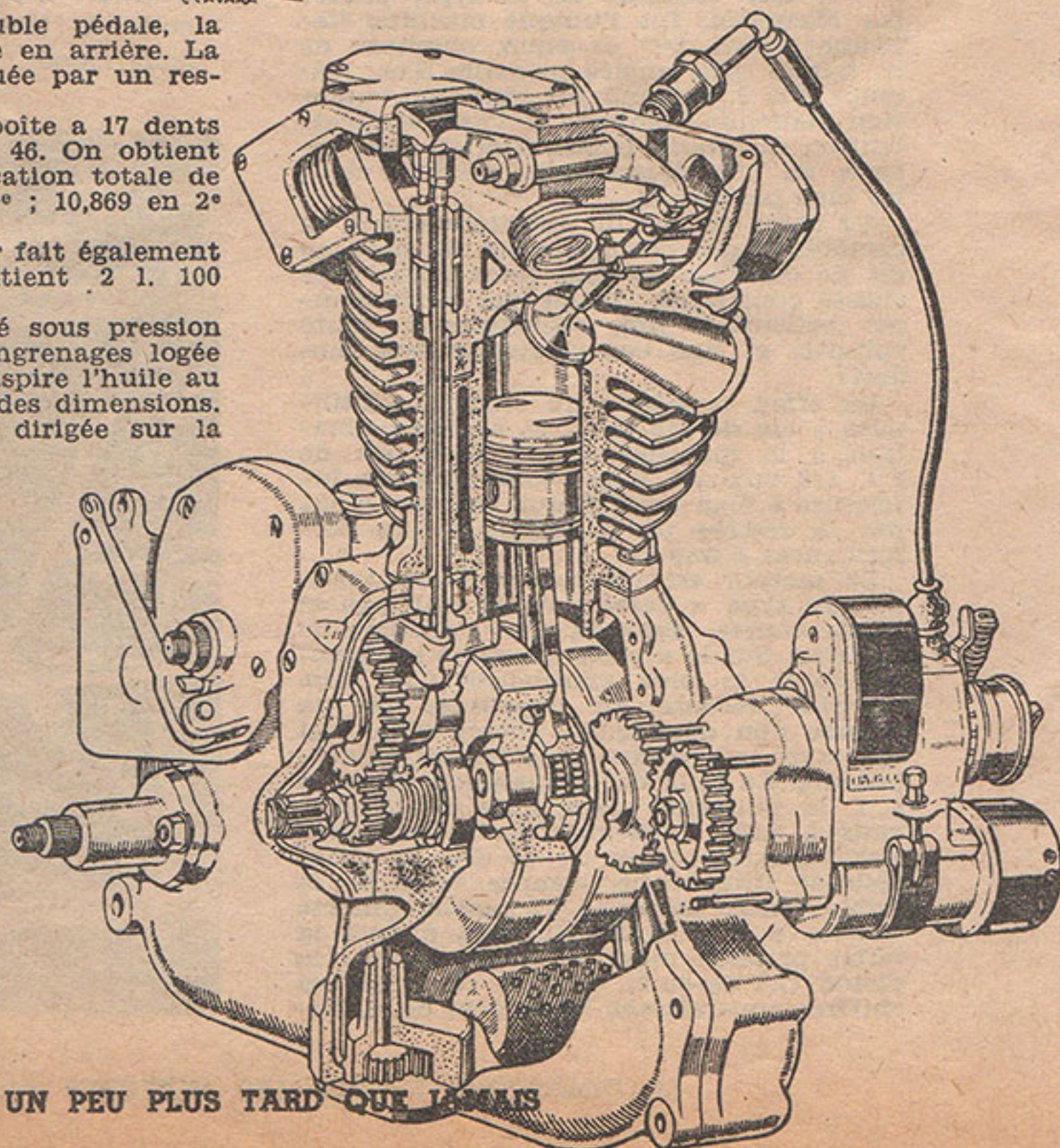
tête de bielle du côté distribution et également à la distribution, comes et soupapes. La boîte est graissée par les projections des volants et de la tête de bielle. L'huile redescend par gravité au fond du carter. On évite ainsi la complication d'un réservoir d'huile séparé, d'une pompe de retour, des tubulures, etc... etc...

Le carburateur est un Dell'Orto RCF 25 dont les caractéristiques sont les suivantes :

Volet 70, gicleur 100, ralenti 50, diffuseur 270, aiguille au 3° cran. La magnéto (MBL8) et la dynamo (MRD) sont fabriqués par « Magneti Marelli », ainsi que la bougie.

Le cadre qui est la réplique de celui de la Saturno, est en tubes soudés du type ouvert, où le moteur fait partie intégrante du cadre. La suspension arrière est toujours celle employée par la marque sur ses modèles tourisme et course, formée par un bras oscillant en tôle emboutie et soudée en forme de coquille, solidaire de deux leviers tirant sur des ressorts placés dans les tubes soutenant l'arrière du cadre. La longueur des ressorts confère au conducteur un confort exceptionnel.

Les freins, sur roues interchangeables, ont un diamètre de 185 et sont frettés en alliage léger. Sur le modèle tourisme, les pneus sont des 300x19, modèle sport 300x19 à l'arrière, 2,75x19 à l'avant. Modèle tourisme poids 145 kgs. Sport 135 kgs.



Silence!...

LE PROBLEME DE L'ECHAPPEMENT

C'est un problème très débattu — depuis longtemps — et que les nouvelles prescriptions de la circulation rendent plus actuel que jamais. Aux deux extrémités des camps opposés se trouvent des arguments incompatibles et souvent erronés.

Le bourgeois philistin se plaint du bruit « infernal » des motos (alors qu'il trouve très normal le ronflement de sa 11 CV en seconde, ou le bruit de tels de nos nouveaux autobus, ou de certains camions des surplus, qui rappelle celui d'une Maserati montant ses régimes) et, de l'autre côté, nous reconnaissons que maints motards trouvent « trop lourd » le moindre silencieux et crient à la perte de puissance devant l'obligation d'avoir 2 ou 3 chicanes dans un pot d'échappement qu'il jeterait volontiers aux orties si on les laissait faire.

Néanmoins, il nous semble qu'un moyen terme peut être trouvé, donnant un silence suffisant sans coûter trop de nos précieux et peu nombreux chevaux.

Avant tout, supposons qu'un silencieux est indispensable. Il nous semble que, sans même rappeler les dispositions légales qui prévoient que l'utilisation d'un véhicule ne doit être une gêne pour les

autres habitants, la simple idée de trois mois passés sous le régime de l'échappement libre intégral devrait faire réfléchir les plus extrémistes. Nous savons tous le plaisir que l'on éprouve, lors d'une compétition, à entendre hurler les moteurs déchainés, mais si nous sommes francs avec nous-mêmes, reconnaissons aussi qu'au soir d'une course, nous avons tous un « léger » mal de tête et les oreilles bourdonnantes.

Donc, pas de discussion : le silencieux est indispensable. Mais jusqu'à quel point ? Il y a un moyen scientifique de mesure qui détermine quelle intensité de son devient désagréable, et même dangereuse, pour l'homme (l'unité de mesure des intensités du son s'appelle « décibel »). Malheureusement ces mesures étant difficiles à obtenir, on en est réduit à l'estimation faite par les « autorités compétentes ». N'oublions pas d'autre part qu'il s'agit aussi de déterminer la nature des sons gênants : en un mot leur fréquence, à côté de leur intensité.

Prenons un exemple : un 125, deux temps, sera plus bruyamment ressenti qu'un 500 culbuté, alors que, scientifiquement mesuré, le second aura une intensité beaucoup plus élevée. Tous ceux qui ont assisté au Bol d'Or 1950, savent d'expérience, que la Puch de Moury faisait un bruit absolument insupportable, alors que les 500 Norton (plus bruyantes, techniquement) ne vous « vrillaient » pas douloureusement le tympan.

Or, pour en revenir à l'actualité, il est évident que l'énorme accroissement du nombre des « petits cubes » 100, 125, 175 cmc. a augmenté le bruit de la circulation, surtout dans les registres aigus. Sans même vouloir parler des motards qui n'ont rien de plus pressé que de « vider » intégralement leur pot d'échappement, il est à noter que souvent les usines livrent des machines bruyantes dont les possesseurs, en toute bonne foi, font les frais... de contravention. Ce à

quoi les usines répondent que leurs machines ont été agréées par les Mines, donc en parfaite règle.

C'est donc de ce côté qu'il faut orienter les recherches. Notons que depuis 20 ans, les B.M.W., qui sont pourtant des machines rapides, ont un silence absolument remarquable, alors que bien des 500 anglaises sont beaucoup plus bruyantes.

Cependant nous arrivons maintenant à l'argument principal des motards : le silencieux fait perdre de la puissance. Il faut franchement répondre : oui.

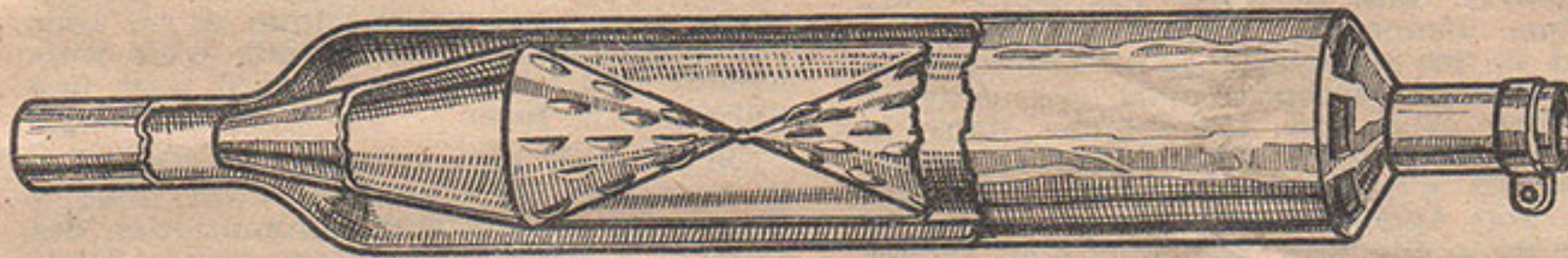
Mais — car il y a un « mais » — il faut voir les cas précis venant en ligne de compte. S'agit-il d'une machine de course, ou d'utilisation quotidienne ? Dans le premier cas, où le silence, non plus que la consommation, ne joue un rôle, où il s'agit seulement de tirer le maximum de chevaux, supprimons le silencieux, étudions les résonances, montons des mégaphones, etc..., d'accord ! Mais ce n'est plus notre sujet.

Quel est le rôle d'un silencieux ? Les gaz brûlés sont à très haute température et animés d'une grande vitesse. Aussi faut-il les amener à des conditions similaires à celles de l'air ambiant pour éviter dans la mesure du possible de trop

Toute augmentation de la section de passage amène également une baisse de température, puisque un volume à une température donnée a plus d'espace.

Le premier système de silencieux consiste donc à amener les gaz dans un « réservoir » de section très supérieure au tuyau. Ainsi pour les moteurs hermétiques fixes, à lent régime, utilise-t-on des citernes en béton d'un volume 100 fois supérieur à la cylindrée, le bruit est ainsi presque totalement absorbé. Pour des moteurs à régime rapide, il faudrait au minimum un « pot » égal à près de 20 fois la cylindrée.

Evidemment, nous ne voyons pas les motos utiliser une chambre en béton... ou un silencieux du diamètre d'une bonne marmite. D'autre part, les caissons de tôle de grande surface amènent des résonances désagréables qui n'arrangent rien. Aussi a-t-on cherché, dans le minimum d'espace, à briser, détendre et refroidir les courants gazeux. Le refroidissement est assuré par la place du silencieux dans le courant d'air de la machine. De nombreux systèmes sont utilisés et les dessins sont plus clairs que toute explication.

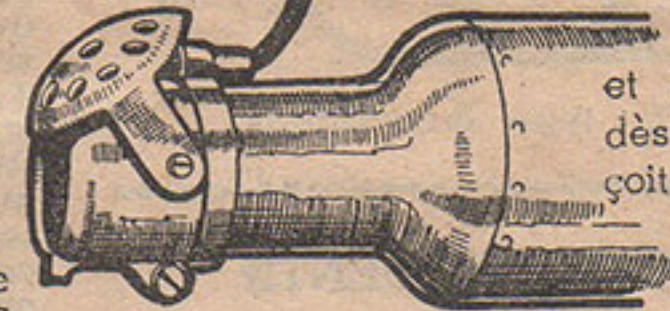
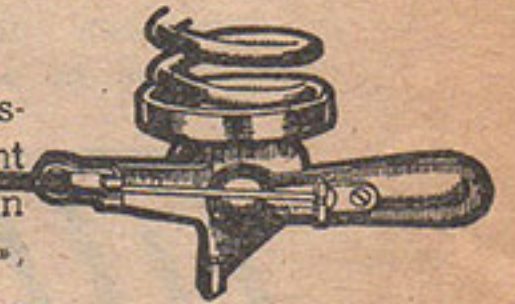


Le but de ce silencieux est de remplacer les chicanes par un mouvement giratoire des gaz.

grandes différences de pression, cause de bruit. Les gaz doivent donc être détendus et refroidis, ce qui va de pair, puisque tout refroidissement amène une diminution de volume des gaz, dans une baisse de pression et une réduction de la vitesse des gaz d'échappement.

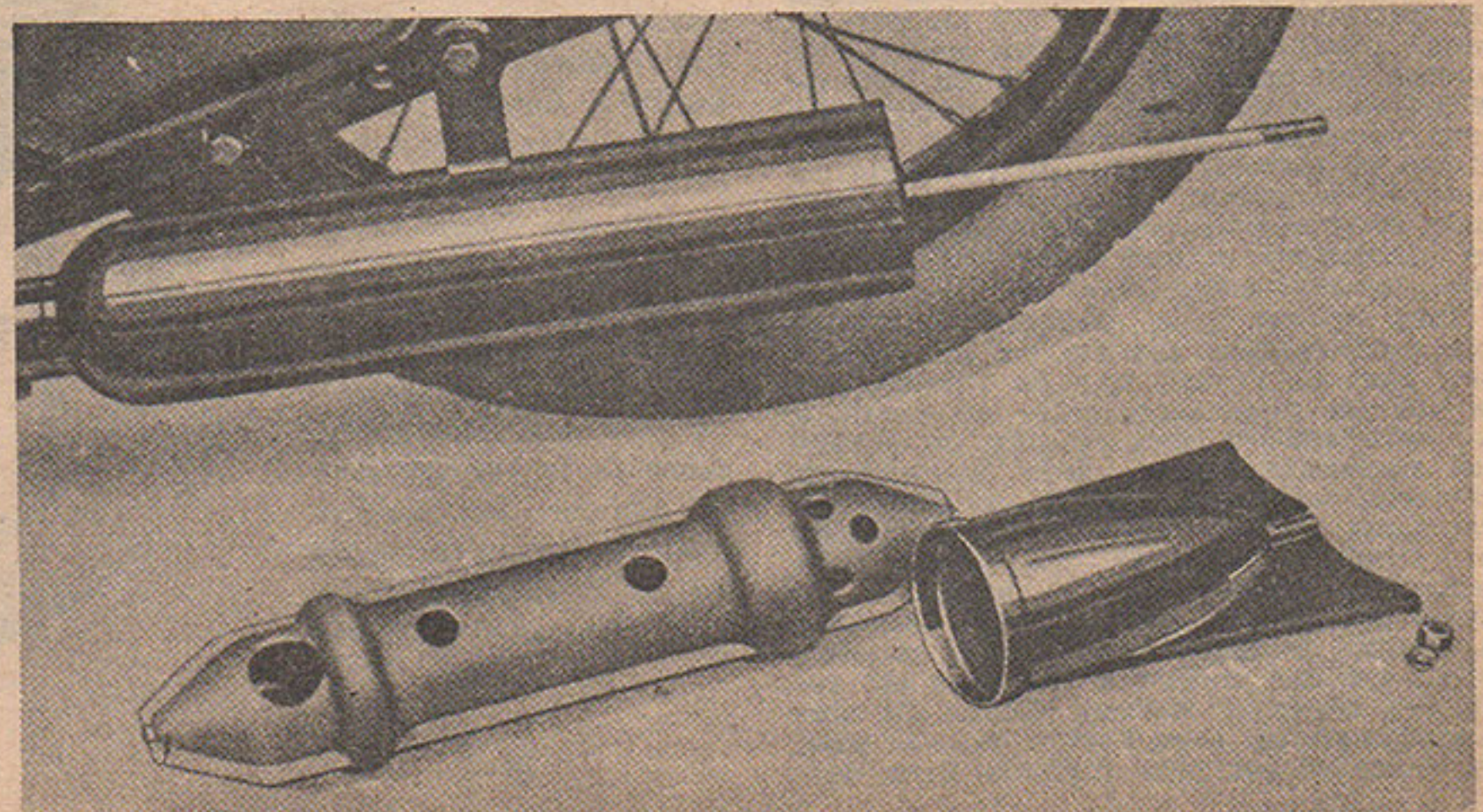
Très aisé à démonter et à nettoyer — ce qui est appréciable pour un deux temps — voici l'efficace silencieux monté par D.K.W.

Les italiens aiment assez le bruit et montent sur leurs scooters un « échappement libre », commandé du guidon...



et qu'on ferme dès qu'on aperçoit un agent!

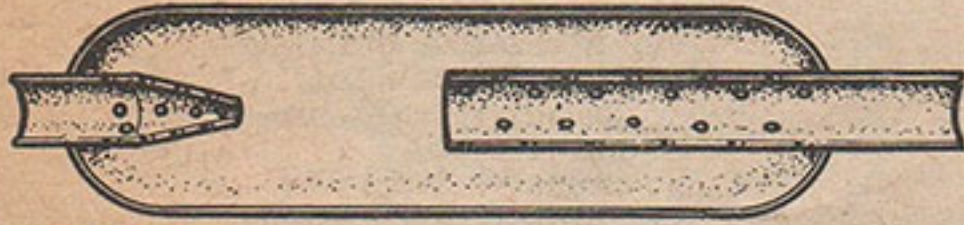
Et la perte de rendement ? Evidemment elle existe, puisque toutes les chicanes que l'on met dans le passage des gaz augmentent la résistance qu'ils opposent à l'expulsion, et créent une « contre-pression » à la soupape d'échappement, contre-résistance qui sur un 4 temps freine la course ascendante du piston et sur un 2 temps, empêche l'écoulement rapide des gaz brûlés. Il ne faut cependant pas exagérer, et la perte de puissance due au silencieux, n'est, pour une machine de



tourisme, pas plus grande que celle due à la négligence du pilote : freins qui serrent, embrayage qui patine légèrement, chaînes sales ou insuffisamment lubrifiées, etc...

Donc : soignez votre machine et ne cherchez pas à aller 3 kmh. plus vite, en assourdissant les autres.

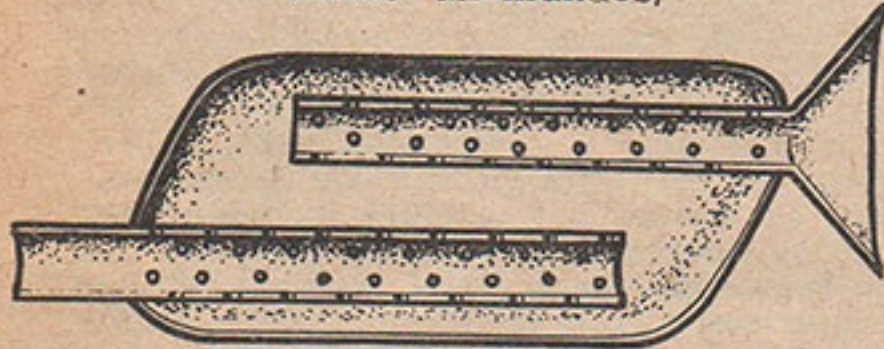
Différents types de silencieux :



classique à expansion monté sur les machines britanniques,



à chicanes démontables, équipe les motos allemandes,



à expansion et chambre importante de section ovale,



à chicane, type Brooklands.

PERFECTIONNEMENTS POSSIBLES...

Nous sommes littéralement hypnotisés par la puissance spécifique de nos motos et les constructeurs, dont le but essentiel est de donner satisfaction à la clientèle, ont prodigué leurs efforts en ce sens. Le moteur est l'âme de nos machines. C'est le grand seigneur dont les autres organes ne sont que les vassaux.

Nous avons, dans toutes les catégories des moteurs admirables dont nous tirons des puissances de 40 à 50 CV au litre et même davantage, alors qu'un moteur de voiture qui donne 30 à 35 CV au litre de cylindrée est considéré avec admiration : nous pouvons admettre que nous approchons du plafond en ce qui concerne les moteurs à piston, à alimentation normale, sous pression atmosphérique et avec les carburants actuels d'un indice d'octane compris entre 70 et 80.

Nous devons à la machine de course une amélioration notable de la suspension tant de l'avant que de l'arrière, et, ce qui est important, grâce en partie à des amortisseurs bien étudiés, on équilibre parfaitement les deux suspensions de façon telle que, malgré les obstacles, les deux roues restent constamment en contact avec le sol, alors que l'ensemble rigide de la machine ne bouge pas dans le plan vertical. Quant à la rigidité latérale, elle est très satisfaisante. Un des meilleurs exemples est celui des dernières Norton. Quant au moteur transversal avec l'arbre dans le plan du cadre, il est plus difficile à ce der-

nier de résister aux efforts de torsion, surtout au moment du démarrage et des accélérations brusques. Sur cette admirable machine qu'était l'ABC, la triangulation latérale était poussée à l'extrême. On se souvient que cette machine avait été étudiée par un des plus grands ingénieurs de cette époque, Bradshaw, qui créa par la suite d'excellents moteurs refroidis par l'huile, la 250 cc Panthette à moteur en V et depuis la guerre un extraordinaire petit moteur destiné aux groupes électrogènes. Nous regretterons toujours que ce petit moteur n'ait jamais été monté sur un vélomoteur ou une moto légère.

Nous ne voudrions pas soulever encore une fois la vieille polémique entre les transmissions par chaînes ou par engrenages. C'est surtout une question d'utilisation et de montage. Il y a tout d'abord une question de prix, les engrenages coûtant beaucoup plus cher, mais nous croyons cependant que Sunbeam, Velocette sur LE, Nimbus, Continental, BMW et Zundapp et d'autres marques ont eu quelques raisons d'employer des engrenages et qu'ils ont ainsi réalisé des transmissions étanches insensibles à la boue et aux intempéries. Et quand Lambretta et Vespa ont voulu créer des scooters, ils ont employé une transmission par engrenages parfaitement protégée par des carters étanches. La chaîne est une excellente transmission, d'un rendement extrêmement élevé et silencieuse. Elle est plus souple, supporte mieux les à-coups, est moins exigeante que les engrenages en ce qui concerne l'alignement des axes. Elle est relativement bon marché quand un remplacement devient nécessaire. Ce n'est pas la chaîne elle-même qu'il faut incriminer, mais la manière dont elle est employée. Elle nécessite des soins, nettoyage, démontage, rinçage, graissage. Ce sont là des servitudes qu'un motocycliste enthousiaste accepte, mais qui peuvent rebuter celui qui ne cherche dans la moto qu'un moyen économique de transport. Et c'est le motocycliste utilitaire qui doit apporter aux constructeurs le gros de la clientèle. Et il faut bien avouer que la chaîne devrait être protégée contre les intempéries. Si dans le Tourist Trophy il n'y a eu aucun ennui de chaîne, il n'en a pas été de même dans les derniers Six Jours Internationaux disputés il est vrai par un temps épouvantable. Le remède, c'est évidemment un carter étanche. Il y a un tiers de siècle, on en voyait de nombreux exemples (nous

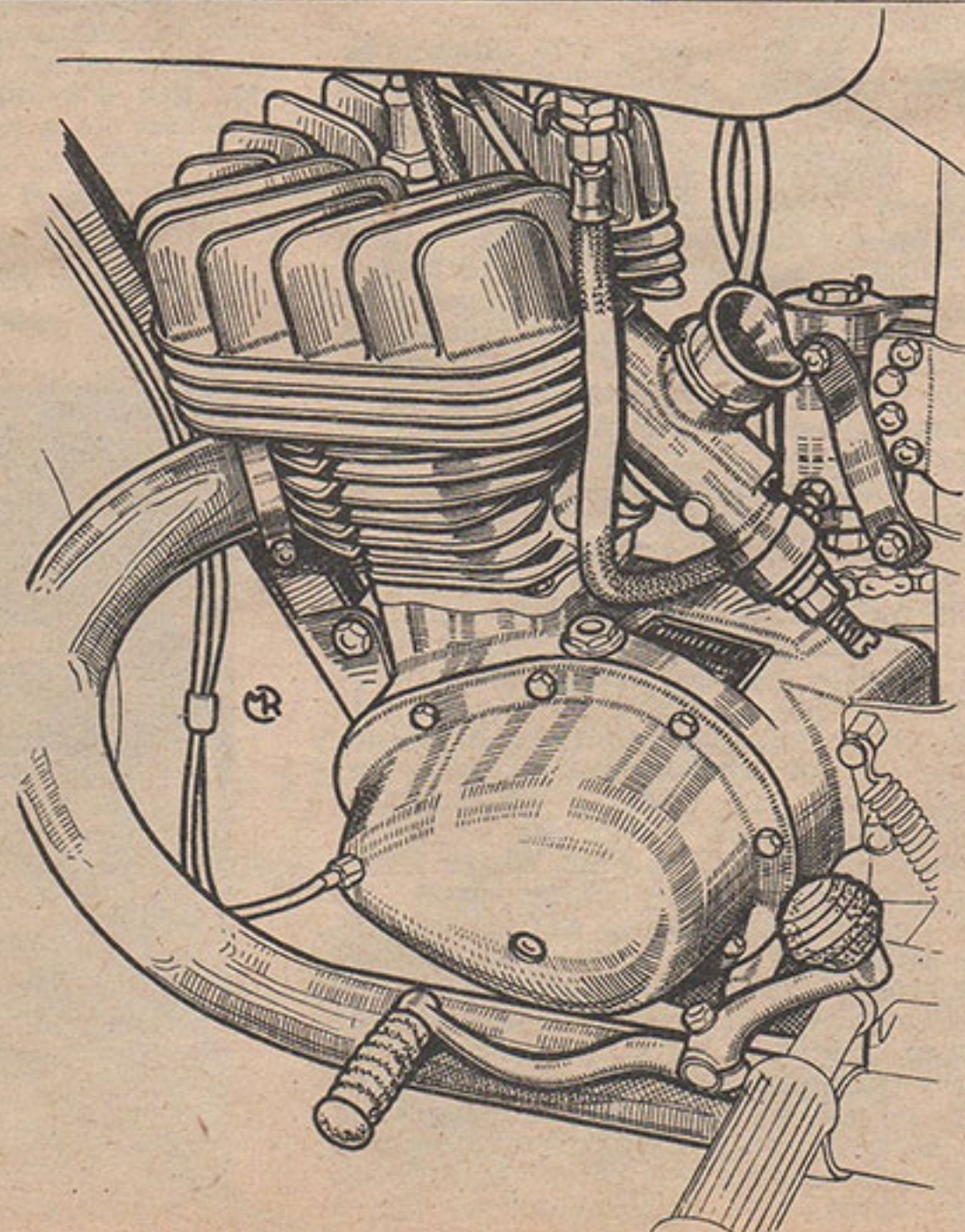
parlons des carters de chaîne secondaire). On n'en rencontre plus que sur une ou deux machines allemandes. C'est qu'un bon carter est extrêmement difficile à réaliser. Une chaîne qui flotte tant soit peu fait un bruit infernal. En cas de rupture, il y a toutes chances pour qu'elle se coince dans le carter et bloque la roue arrière. Nous avouons humblement que nous avons fini par démonter les carters de chaîne secondaire d'une ou deux machines qui en étaient équipées. Quand la chaîne est courte comme la chaîne primaire ou éventuellement une chaîne de distribution, on réalise sans difficulté un carter, mais une chaîne longue comme la chaîne secondaire aime à avoir ses aises. Un constructeur parviendra-t-il à résoudre ce problème ?

La transmission des voitures automobiles est en pleine évolution. En Amérique il n'est presque pas de marques qui n'utilisent des volants fluides et des convertisseurs de couple ou des boîtes à commande automatique. Le mouvement n'a pas la même ampleur en Europe, mais on est parvenu à réaliser des boîtes pré-sélectives moins compliquées et par conséquent moins encombrantes et moins chères. Et on trouve non seulement des volants fluides, mais des embrayages centrifuges, des embrayages à dépression et on fait des essais avec des embrayages à fer colloïdal en suspension dans l'huile et qui entrent en action quand on les magnétise. Verrons-nous tout cela sur les motos ? C'est possible. Rappelons-nous que jadis BSA exhiba une moto à volant fluide et qu'une des premières boîtes Cotal figurait sur une moto française. Et nous avons vu plus d'un volant fluide présenté à tort comme un changement de vitesse. Mais la motocyclette à changement de vitesse automatique et en tous cas à embrayage automatique n'est nullement une utopie. C'est avant tout une question de prix.

On constate déjà le besoin de simplifier la conduite des machines : on nous a donné des carburateurs automatiques, des avances à l'allumage automatiques. Nous trouvons deux ou trois exemples de vitesses commandées au guidon et au moins un muni d'un débrayage fonctionnant automatiquement au passage des vitesses. Nous avons la tenue de route, le confort. Nous irons maintenant vers une réduction extrême de l'entretien et vers un automatisme de plus en plus grand de l'entretien.

REMARQUE AU SALON...

La Gnome-Rhône compétition qui possède une culasse fabriquée par la maison. La dernière innovation est constituée par l'adoption d'un carburateur Amal T 15 R.N. Cette adaptation pose certains problèmes par le fait que l'aiguille décalée rend un montage autre que vertical, très difficile. De plus, sa taille imposante a rendu nécessaire une forte échancre de la culasse pour lui donner une position inclinée évitant un coude de la tubulure d'admission. La cuve est fixée au cadre.



- INFORMATIONS TECHNIQUES -

MON MOTEUR CHAUFFE

Voilà une remarque que nous trouvons souvent dans notre courrier technique.

Or nous le disons en toute franchise : nous roulons depuis 1923 sur bon nombre de machines et jusqu'à présent il ne nous a pas été possible de juger si notre moteur chauffait trop. La réalité est tout autre : la majorité des conducteurs sont désagréablement surpris la première fois qu'ils constatent combien leur moteur chauffe. Ils s'effraient alors et se font du souci. A l'occasion, après une étape à vive allure ou encore arrivés au terme d'une longue pente, ils s'arrêtent et sont alors inquiets du rayonnement de leur cylindre. Comme le moteur chauffe ! Vite, démontons la bougie ! Celle-ci aura presque toujours un aspect engageant au possible et de plus sera parfaitement propre. Ce n'est que si les électrodes présentent des boursoflures, prélude à la formation de la fameuse perle, que l'on pourra dire que la bougie a eu un peu chaud — pas nécessairement le moteur.

Un indice certain de température excessive du moteur, c'est le serrage de piston. Le phénomène est si net que sur une machine utilisée en solo, il nous coûte souvent un pantalon ou même plus. Donc aussi longtemps que le piston court librement, on peut dire qu'un moteur n'est pas exagérément chaud. Ne vous faites pas de souci inutilement à ce sujet.

NETTOYAGE DES FILTRES A AIR

Quel est le motocycliste qui, en fait, nettoie son filtre à air aussi souvent que le prescrit la notice d'entretien ? Apparemment, certes, il ne se passe rien lorsqu'on ne nettoie pas ce filtre. Apparemment évidemment, car en réalité il en va tout autrement, mais nous ne voulons pas ici traiter cette question. Nous allons seulement parler du nettoyage lui-même. Nous pensons que 1.000 kms sont un maximum et qu'il conviendrait d'intervenir plus souvent. Le nettoyage se réduit alors à une question d'organisation — il suffit de se confectionner le matériel nécessaire, d'ailleurs peu conséquent — le travail devient alors facile et sera fait de façon approfondie.

Il nous faudra donc deux boîtes avec leur couvercle. Dans la première, de l'essence (pas de pétrole). On y mettra le filtre, on agitera énergiquement : c'est tout. (Point capital : il faut qu'il y ait beaucoup d'essence, un nettoyage au pinceau est insuffisant, un véritable bain est nécessaire). Puis on refermera cette boîte après avoir retiré le filtre : on le laissera sécher, environ cinq minutes. On le trempera alors dans la deuxième boîte conte-

nant de l'huile fraîche et propre (et non pas de la vieille huile qui se transforme en résine et qui encrasse le filtre). Il suffit de le tremper une seule fois. Ensuite on le laissera égoutter quelques minutes au-dessus de cette boîte. De cette façon, on a besoin d'une quantité d'huile insignifiante, si bien qu'on peut se payer de l'huile « neuve ». On en consomme d'ailleurs bien moins que si on versait sur le filtre une partie de l'huile de vidange. On peut dire que pour un motocycliste moyen, un quart de litre ou même un demi-litre à la rigueur suffiront à couvrir les besoins de deux années.

Résultat : le filtre se trouve toujours en parfaite condition et remplit parfaitement son rôle. Un bon filtre réduit considérablement l'usure du piston et contribuera efficacement à le maintenir très longtemps en parfait état. Le jeu vaut donc la chandelle.

Besoin en essence : une boîte fermant hermétiquement ne laissera pas vaporiser l'essence. Par contre, le fond va se remplir peu à peu de saleté et de sable ; on pourra alors de temps en temps décanter l'essence huileuse et s'en servir par la suite pour laver le moteur.

En résumé, l'entretien rationnel d'un filtre à air n'entraîne pas de frais appréciables.

LUBRIFIANTS ET SUPERLUBRIFIANTS GRAPHITES

Le rôle du graphite dans le graissage des parties métalliques frottantes est de la plus grande importance. Le graphite qui n'est autre qu'une variété allotropique du carbone, est un métalloïde bien curieux qui possède une affinité physico-chimique très prononcée pour le métal. Ses particules microscopiques sont absorbées par le métal et s'y incorporent définitivement, comblant les pores les plus petits et formant de ce fait une surface lisse et polie comme un miroir, d'où le nom de surface graphoïde.

Cette surface a non seulement l'avantage de ne présenter aucune aspérité, mais encore de posséder un coefficient de frottement très faible.

Le graphite ne remplace pas la lubrification à l'huile, mais la complète et surtout augmente considérablement le coefficient de sécurité du graissage.

En effet, toute surface métallique est plus ou moins poreuse, donc présente de petites arêtes qui peuvent provoquer à la suite d'un effort trop considérable d'une pièce sur l'autre le déchirement du film d'huile. A ce moment, le frottement métal sur métal se produit, avec l'usure désastreuse qui s'ensuit. C'est alors que le graphite rend de grands services. Tout

d'abord il supprime les porosités, augmentant ainsi considérablement les pressions admissibles sans provoquer le déchirement du film d'huile et surtout lorsque le déchirement se produit, assure le graissage par lui-même.

Reportons maintenant ces considérations au moteur à essence qui, à part les accidents dus au déchirement du film d'huile (cause des diverses usures) présente la particularité de ne posséder qu'un graissage précaire à l'huile des pistons et cylindres lors de la mise en marche à froid.

En effet, toute l'huile est dans le carter après un arrêt tant soit peu prolongé et la pompe prend un certain temps pour débiter une quantité d'huile suffisante à l'établissement du circuit de graissage qui doit traverser le vilebrequin dans de petits canaux, suinter au palier des têtes de bielle et enfin être projetée par inertie sur les parois des cylindres. Par temps froid, ce graissage des parois de cylindres tardera beaucoup plus que par temps chaud, étant donné que l'huile épaisse circule beaucoup plus lentement dans les canaux et aura beaucoup plus de peine à suinter hors des paliers.

Il est facile de parer à ces dangers du frottement à sec des pistons et segments dans les cylindres. Il suffit d'incorporer du graphite à l'huile de graissage, cette dernière se chargeant de transporter et distribuer le graphite sur toutes les surfaces devant être graissées.

Lorsque le moteur sera arrêté et que l'huile redescendra dans le carter, le graphite, lui, restera, parce qu'absorbé par le métal et faisant corps avec lui.

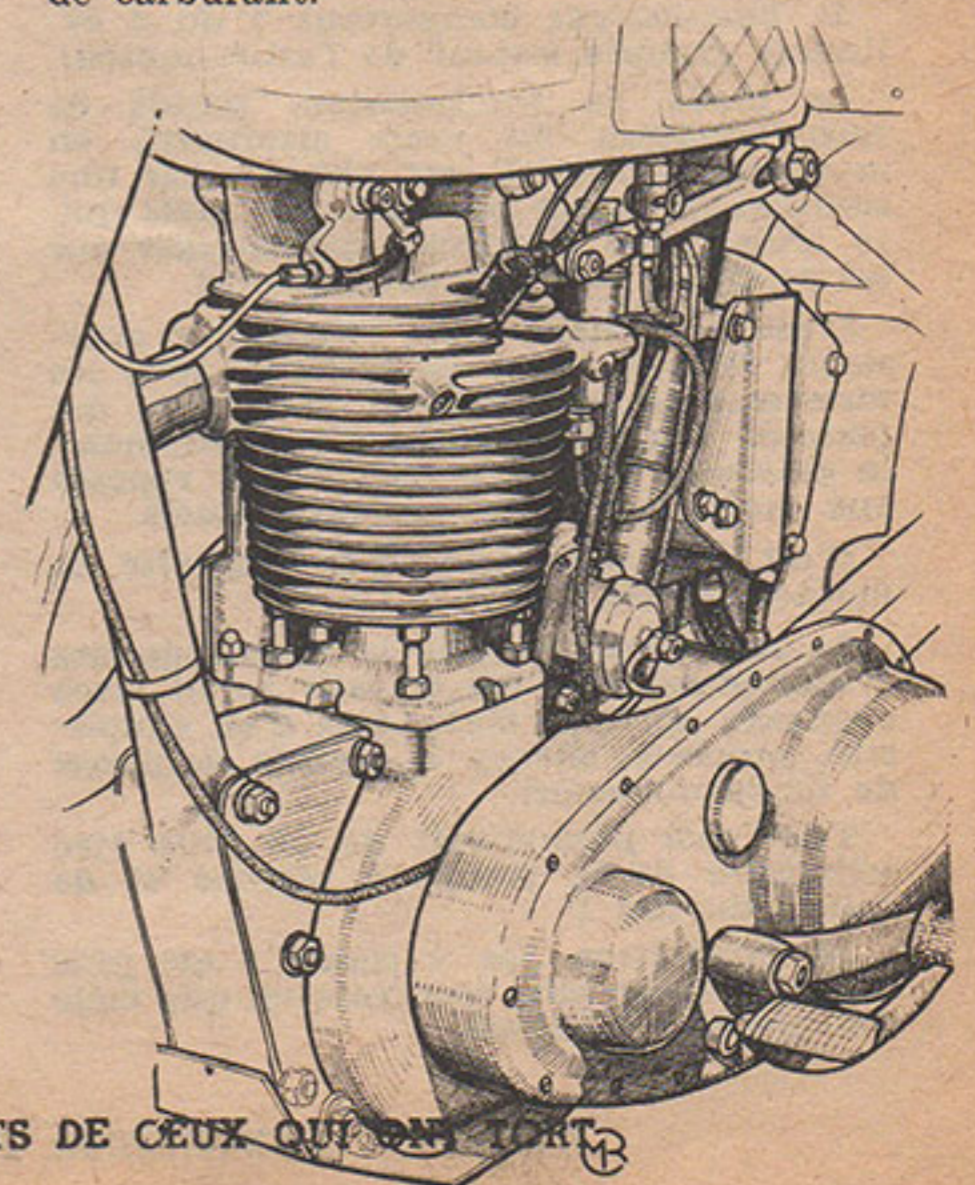
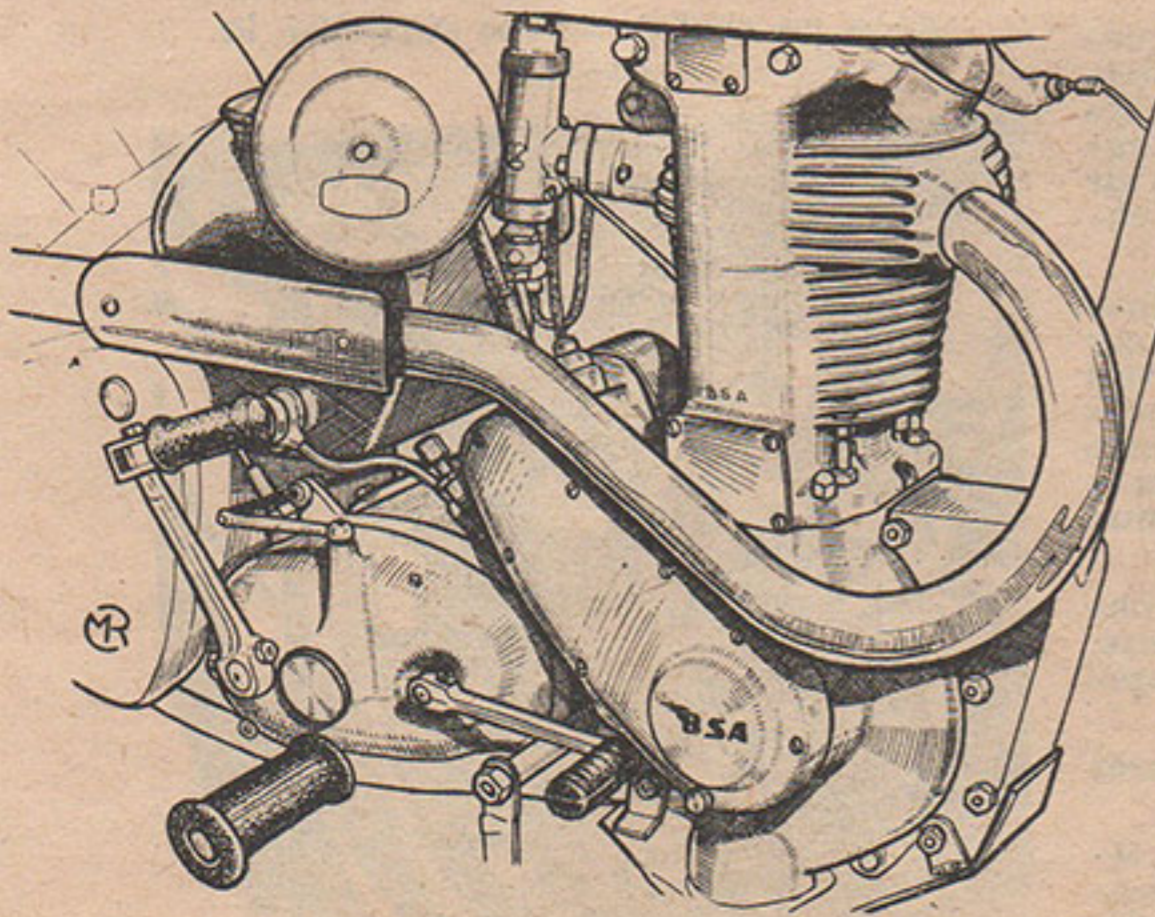
Lors du départ à froid, c'est le graphite qui assurera la tâche du graissage jusqu'à l'arrivée de l'huile qui se chargera en plus du graissage de redistribuer du graphite partout où il sera nécessaire.

Maintenant... quel graphite employer ? en morceaux, ou en poudre ?

Là, attention ! Il est très aisé de causer des dommages irréparables à votre moteur en obstruant toutes les canalisations si vous n'employez pas des préparations à base de graphite spécialement destinées aux moteurs. Plusieurs maisons, spécialisées depuis de nombreuses années dans la production de spécialités à base de graphite, produisent deux additifs à base de graphite colloïdal qui intéressent spécialement les automobilistes et les motocyclistes. On trouve ainsi des additifs pour l'huile à moteur qui se mélangent en général à raison de 10 % lors des deux premières vidanges et à 2 % ensuite à l'huile dans le carter, et des superlubrifiants graphités qui se mélangent le plus souvent à raison de 10 cmc. par cinq litres de carburant.

LA B 32 « GOLD STAR »

Les deux vues montrent le nouveau moteur compétition de chez B.S.A., le B 32 « Gold Star », dérivé du B 31 qui équipe la 350 cmc. de série. Les modifications portent sur le cylindre et la culasse qui sont en alliage léger, une circulation d'huile renforcée (et, évidemment, des réglages différents) ainsi que sur la magnéto BTH étanche et la forme du tube d'échappement. Ce modèle est livré avec plusieurs rapports de boîte et des pistons différents selon l'usage envisagé (cross, vitesse, etc...).



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.

UN NOUVEAU SYSTEME DE MOTEUR THERMIQUE

Dans votre N° 964 j'ai lu un petit article qui m'a énormément intéressé, car la solution me tient beaucoup à cœur.

Cet article disait que la puissante société électrique « Philips » étudiait depuis plusieurs années un moteur à air chaud, dont le rendement se situerait entre celui du moteur à combustion et celui à explosion..

La chaleur nécessaire serait produite par la combustion d'huiles lourdes à bas prix.

Je n'ai pas les capacités d'un ingénieur, ni d'un technicien, malheureusement, mais j'avais posé sur le papier, voici quelques années, une idée de moteur à air chaud, dont je vous soumetts ici le projet, mais n'entrerais pas dans le détail.

DESCRIPTION SUCCINCTE DES DEUX TYPES DE MOTEUR :

1° *Le flat-four* : Les cylindres sont superposés et entre eux, passe l'arbre-moteur, portant les deux « slants » qui se trouvent fixés entre le pignon d'entraînement central de transmission et les deux extrémités de l'arbre moteur. Le pignon d'entraînement actionne la dynamo, le débrayage et la transmission finale.

2° *4 ou 6 cylindres groupés* : Les 4 ou 6 cylindres sont groupés autour d'un « slant » unique qui porte le seul arbre moteur ayant à une seule de ses extrémités le pignon d'entraînement, de la dynamo, etc...

Cette disposition permet d'avoir un bloc-moteur de faible grosseur, donc de le loger facilement en ligne dans le cadre de la moto.

Evidemment le démontage n'est pas aussi aisé et rapide qu'avec le modèle

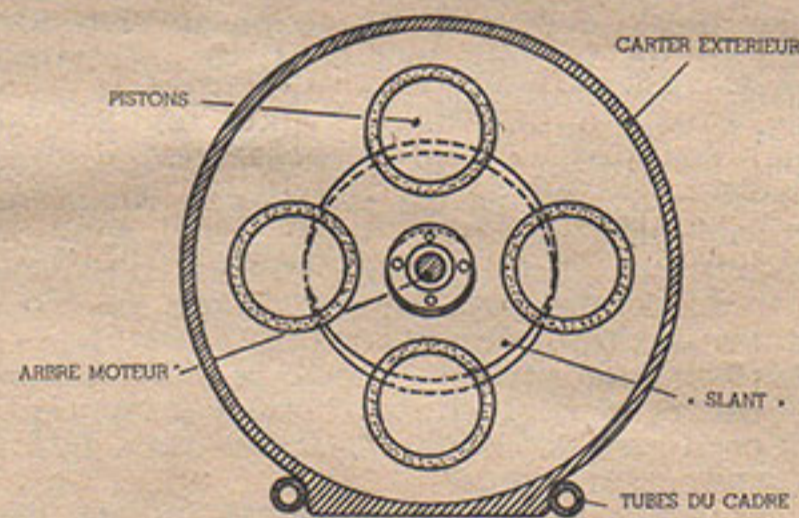
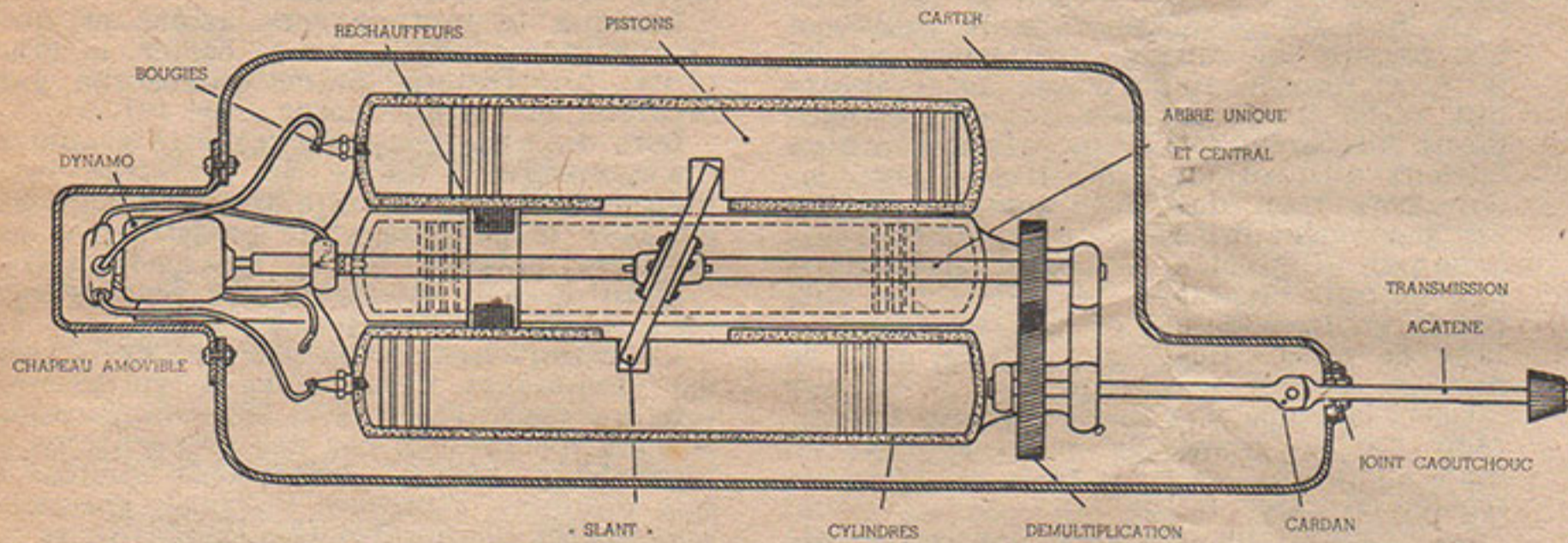
Equilibrage parfait, car il n'y a aucune réaction sur les paliers. Usure et entretien presque nuls. Aucune vibration, donc, silence, souplesse.

Que pensez-vous des suggestions que je viens de vous exposer assez longuement ? (ce dont je m'excuse).

Je n'ai pas les possibilités financières pour établir un prototype, aussi, si vous pensez que ces idées peuvent être utiles à vos lecteurs chercheurs ou réalisateurs, vous pouvez les insérer dans la rubrique « On nous écrit... » de ma revue préférée... « Moto-Revue ».

ALIBAUD Jacques, Vincennes.

Le dessin ci-dessous montre plus clairement que toute description, l'action des pistons sur le « slant », sorte de plateau louveroyant. Un tel système de cylindres disposés radialement est utilisé depuis des années sur les moteurs « Bristol » (à explosion) des bus londoniens.



VUE DE PROFIL

J'ai pensé qu'il était possible de construire une moto souple, propre, silencieuse, et très économique, surtout par les temps qui courent.

Ce moteur peut être constitué selon deux modèles ou plus.

1° *le flat-four* (2 cylindres de chaque côté dont l'un est un de travail et l'autre de transfert) ;

2° *bloc-moteur* comportant 4 ou 6 cylindres groupés autour de l'arbre-moteur.

Le mode de transmission, plutôt de transformation du cycle alternatif, en mouvement rotatif, est obtenu par une solution qui n'est pas nouvelle, mais qui, je crois, offre beaucoup d'avantages sur les procédés employés couramment.

C'est le « slant » de l'ingénieur américain Michell. Avec ce système, tous les mouvements sont rotatifs, sauf ceux des pistons. Les frottements, l'échauffement, le graissage sont très réduits par rapport aux mouvements des moteurs usuels.

C'est donc une garantie de longévité, de moindre usure.

Je suis persuadé que le chauffage des cylindres-moteurs (de travail) serait, avec avantage, du type électrique, d'où simplicité, propreté, silence et grande souplesse de fonctionnement.

Tout ceci permettrait de ne plus être tributaire de la pompe à essence et de celle... du fisc !

La fabrication des « slants » est plus facile, partant plus économique, que celle des moteurs courants.

précédent, mais le bloc possède un net-teté, une propreté impeccables.

L'entraînement se ferait avec avantage par transmission acatène (succès des B. M.W. et Zundapp).

A mon avis, le flat-four a un équilibrage presque parfait, mais la deuxième solution est meilleure.

Pour les deux types de moteur, la variation de puissance s'obtiendrait par le débit plus ou moins grand du réchauffeur.

Le chauffage serait assuré automatiquement. Pour les départs à froid, une batterie permettrait de réchauffer (comme dans les moteurs semi-Diesel à pré-chambre de combustion) suffisamment l'air dans le cylindre-moteur, puis assurer ensuite le départ au kick.

La rotation du moteur serait assez lente par rapport aux moteurs courants, car l'échange d'air entre le cylindre de travail et celui de transfert, n'est possible pratiquement que, jusqu'à une certaine limite de vitesse de rotation qui est bien moins élevée que celle d'aspiration continue d'un moteur à explosion.

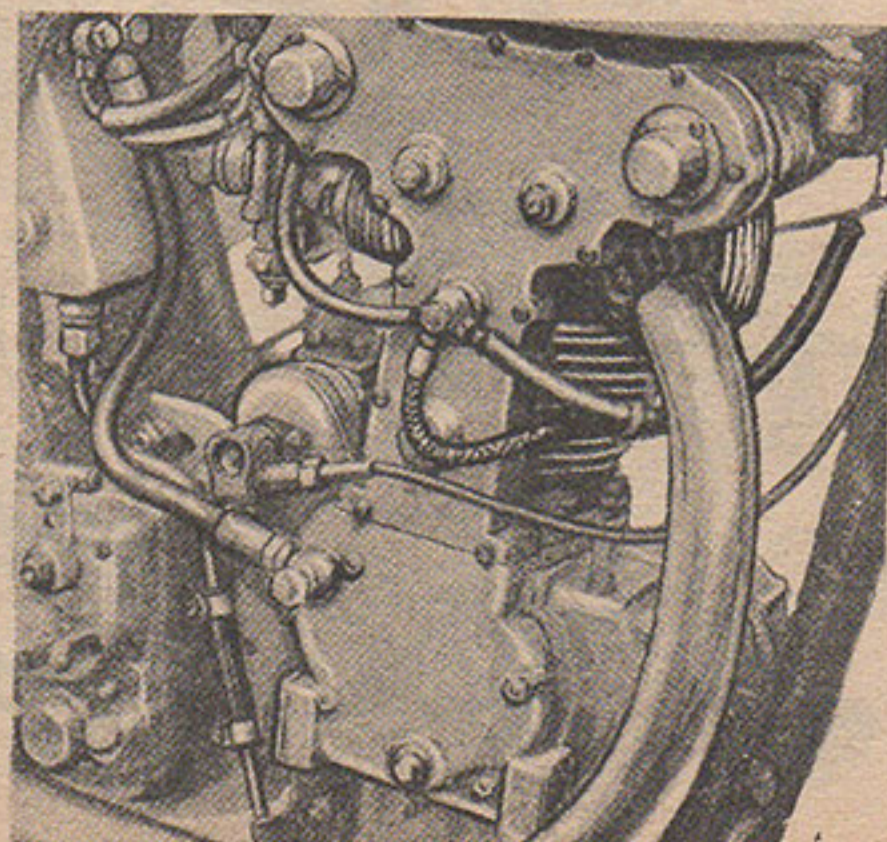
Cette lente rotation permettrait d'obtenir une courbe de puissance excellente, ainsi qu'une grande souplesse, comparable à celle fournie par la vapeur.

En résumé, voici les avantages « très intéressants » à considérer :

Simplicité de construction (alliages légers). Aucune boîte de vitesses, donc économie de poids, d'encombrement, d'huile.

UN ROYALENFIELD REMANIE

Le possesseur de ce Royal-Enfield d'avant-guerre, a monté deux A.C.T. entraînés par cascade de pignons, afin de participer au T.T. L'allure générale du cylindre ainsi que le circuit apparent de graissage ne sont pas sans rappeler la Benelli.



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

A PROPOS DU DEUX TEMPS

Dans le n° 991, un partisan du 2 temps émet certaines idées concernant ce moteur.

Au sujet du premier alinéa, il paraît difficile d'avoir un volant magnétique sans aucun charbon collecteur.

Ensuite qu'est-ce que la densité d'un pignon ?

Pour un moteur qui a tant de qualités ? 1/2 litre d'huile aux 100 kms, n'est-ce pas une consommation quelque peu excessive, les 4 temps modernes n'en consomment que 100 grammes environ.

C'est toujours, pour ce moteur qui peut avoir certaines qualités de simplicité dans son adoption, pour certaines motos le point noir. De plus, ce graissage par mélange (cas du Villiers cité et de bien d'autres) a certains autres inconvénients : calaminage rapide. Dans les kilométrages cités : Ex. 80.000 kms, combien y a-t-il eu de décalaminages et débouchages des lumières d'échappement, de ramonages de tubes d'échappement et de silencieux.

Pour beaucoup de 2 temps, en particulier un certain vélomoteur à petit levier de kick, la mise en route au kick est laborieuse ; plusieurs fois des motards durent faire de la poussette.

L'un d'eux avait « tout essayé ». Ceci consistait en un certain nombre de bougies toutes pareilles et en une centaine de coups de kick, particulièrement salutaires pour le développement ou le bon entretien musculaire du mollet droit, mais n'ayant donné aucun résultat pour la mise en route. Ensuite à cheval sur l'engin, il partit comme on devait le faire sur les draisienelles de la Restauration, allongeant les jambes à droite et à gauche, obtenant une vitesse appréciable. Après quelques péterades, le résultat fut acquis. Il est évident que si l'on doit utiliser ce moteur pour une course urgente, il y a lieu de tenir compte du laps de temps demandé par ces diverses opérations.

La cause principale de ces départs difficiles est, d'abord, l'huile qui se dépose au fond de la cuve du carburateur. (Voir démarrage laborieux du hors bord 2 temps dont le démarreur à ficelle autour d'un volant à gorge paraît peu mécanique en 1950). Le moteur absorbant d'abord le peu d'essence saturée d'huile, les autres tentatives, même si l'on nettoie la bougie, amèneront cet afflux d'huile déposée sur les parois, entre les électrodes.

Comme l'huile est un excellent isolant électrique (voir appareils à huile des transformateurs), le nettoyage à l'essence moins dosée d'huile, procuré par de nombreuses tentatives, arrive peu à peu à diluer l'excédent d'huile.

Le second inconvénient du deux temps est que, même dans un Villiers, un des meilleurs 2 temps, les gaz frais sont en contact avec les gaz brûlés, et ce à chaque temps moteur, d'où gaspillage et perte de rendement.

Enfin la courbe de puissance baisse rapidement avec le régime, chose moins sensible avec un 4 temps, surtout latéral.

Pour l'assertion en fin de l'article « sans soupapes c'est encore mieux », qu'il soit permis, puisque la Tribune Libre est pour rendre service et donner par cette correspondance, certaines initiations utiles aux usagers de la motocyclette, en général par ses connaissances ou observations dans l'utilisation de machines, de ne pas être d'accord sur ce principe.

Voyez la majorité des belles motos qui sillonnent les routes le dimanche et dans les sorties de clubs (dont beaucoup de modèles anglais, il faut le reconnaître) et font montre de belles mécaniques et de régularité de marche impressionnante. Les beaux modèles sont à 4 temps. Prenez les machines de sport ou de course, la Jonghi d'avant guerre qui, en 350 latérales, faisait le 110 à l'heure avec une consommation normale ; les Triumph, B.S.A., Royal-Enfield, la Black Shadow, Vincent, etc..., ou les Guzzi italiennes, ces magnifiques modèles qui sont les essences de la production moto mondiale, ne représentent guère la construction en 2 temps.

En aviation, où le moteur à explosion est aussi très étudié, le deux temps est maintenant délaissé au profit du quatre temps à moteur à peu près carré (course et alésage), à distribution croisée, le tout avec des solutions de construction qui sont la représentation moderne du cycle complet Bau de Rochas.

Pour terminer, si « le 175 Villiers grattait les 350 latérales et avec les coureurs approchaient le 130 kmh. », quelle était la consommation ramenée aux 100 kms parcourus, de ce 175, 2 temps, à cette allure ?

J. PIVOIN, Nantes

UNE B.R.M. FRANÇAISE A 2 ROUES ?

L'exemple de l'industrie anglaise qui a mis en commun des ressources diverses pour mettre au point un bolide national (BRM = British Racing Manufacture) destiné à accroître le prestige de la Grande-Bretagne n'est pas resté sans écho (cette machine, après des débuts malheureux, semble désormais être entrée dans la phase de la mise au point définitive) : un de nos lecteurs suggère de suivre cet exemple pour doter nos champions d'une motocyclette française de classe internationale. Nous ne pouvons que l'approuver et lui passons la parole.

LA REDACTION

Lecteur de « Moto-Revue » depuis 1930, et en souvenir des succès passés, je voudrais, par l'intermédiaire de la « Tribune Libre », demander l'avis des motards de France, sur une idée qui m'est chère.

Il n'y a pas de moto de course de marque française, et nous regrettons vivement que les constructeurs laissent le sport dans l'oubli, alors pourquoi les attendre ?

Nous avons en France des spécialistes : on peut faire des moyens merveilleux et ignorer les pistons et les pignons de boîte, donc à chacun dans sa partie de faire le plus fin travail.

Nous avons des fonderies, de l'acier, des machines-outils, des gars qui savent s'en servir, et de l'espoir.

Pour les principes et les idées, nous avons des metteurs au point, des dessinateurs, et des spécialistes. L'un ferait le cadre, l'autre les roues, l'autre le vilebrequin et morceau par morceau s'alignerait un racer français. Sa marque « France », par exemple, notre espoir à tous derrière, et ce racer serait offert à notre meilleur champion.

Si certains, et je crois tous, d'entre nous, trouvent l'idée intéressante, confions-en la mise en route à « Moto-Revue » par exemple, et chacun de sa petite part, les fonds nécessaires réunis, nous pourrions aligner un racer qui nous ferait honneur.

Remarquez, amis motards, que ce racer, je ne le verrais peut-être jamais courir, habitant la province, mais dans un compte-rendu, je ne verrais plus :

X, Français, Champion de France, sur Y, étrangère.

Maurice CORNETTE, Onnaing

TROIS ROUES

Donnant suite à l'article publié dans le N° 997 sous le titre « En faveur du 3 roues », et signé : G. Bertrand, à Rabat, je suis à mon tour très étonné que l'auteur de cet article critique aussi sévèrement le « Morgan », et considère son constructeur comme étant un « fumiste », en fournissant des raisons diverses et peu fondées sur les défauts de ce cyclecar. Pourtant il faut admettre :

1° Que le Morgan a été créé avant 1914, et qu'il a « tenu l'affiche » 25 ans sans aucune modification dans sa structure, cas unique dans l'industrie automobile.

2° Que ses deux vitesses, avec 1.100 cmc., étaient largement suffisantes, et souvent, lors de la rupture de la chaîne de 1^{re}, on terminait encore agréablement en monovitesse la journée.

3° Qu'il est rare de trouver un ensemble qui tolère de bonnes reprises à 550 t.-m. sur le plus grand rapport de ses vitesses.

4° Que l'absence de marche AR était compensée par l'énorme braquage des roues AV.

5° Que la direction directe était d'une précision reconnue par tous les Morganistes. D'ailleurs j'avais monté sur une 5 CV de 480 kgs la même direction, à mon entière satisfaction.

6° Que le freinage AR seul était insuffisant pour le trafic actuel, mais que rapidement des freins AV y ont été adaptés.

7° Que sa simplicité était telle, qu'il était impossible d'y modifier une pièce, car souvent elle cumulait plusieurs fonctions.

8° Que seul ce véhicule m'a permis, du fait de sa simplicité extrême, de son endurance et de son économie, de sillonner en tous sens (lors de mes congés annuels), 14 états d'Europe et d'Afrique du Nord, du Sud Marocain à la Tripolitaine, parfois sur des pistes à peine tracées (et sous 71°), avec des consommations de 3 l. 8 aux 100 kms et 1 l. d'huile pour 1.600 kms.

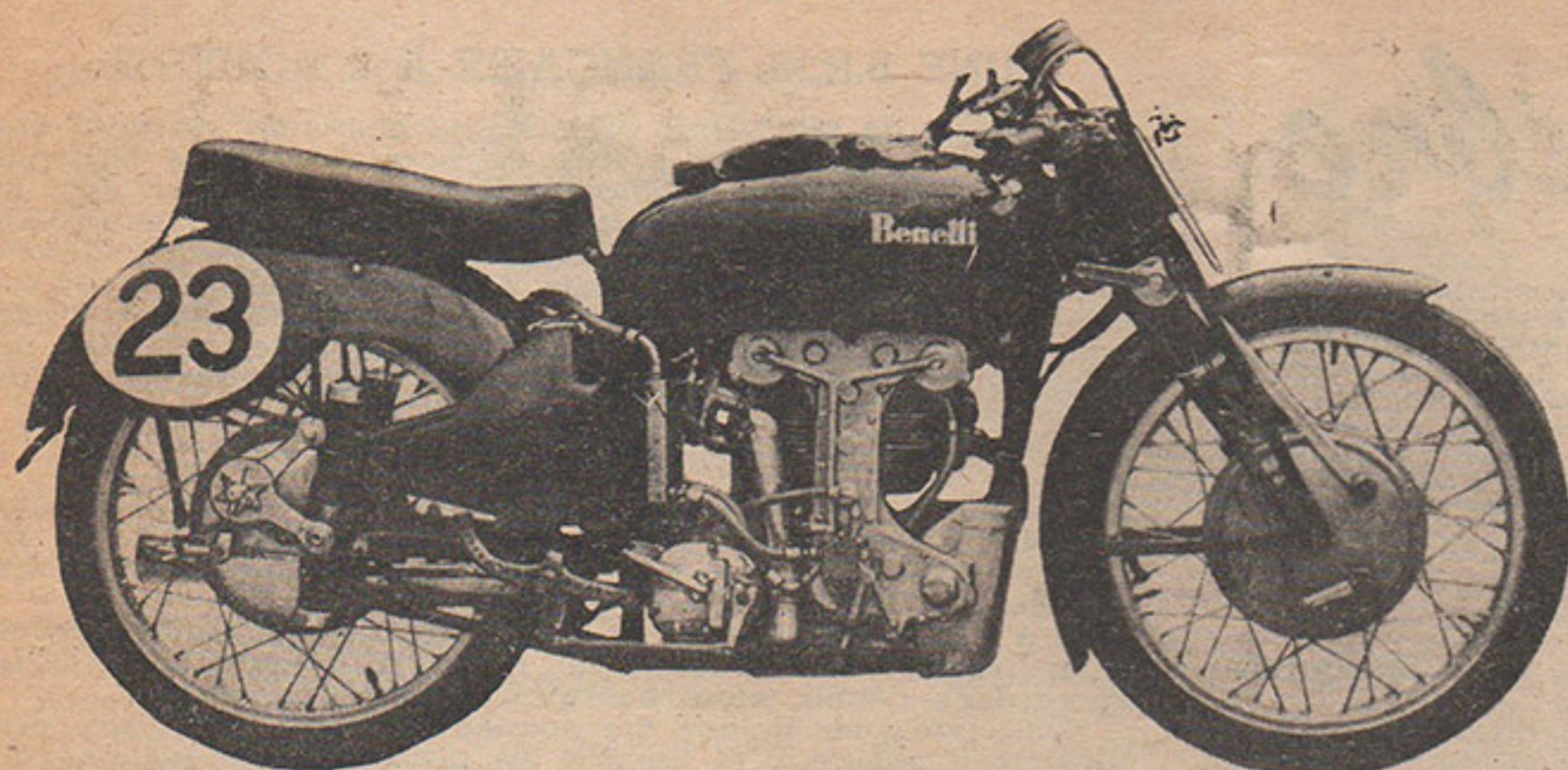
9° Qu'aujourd'hui, malgré son moteur MAG à air datant de mai 22, à peine rajeuni par 2 pistons provenant d'un rebut de chez Latil, il peut encore surclasser bien des voitures modernes, à 3.150 t.-m., soit 111 kmh.

Aussi, convenez que si aujourd'hui un tel cyclecar renaissait, il connaîtrait de nouveau l'enthousiasme que nous, « Morganistes », nous lui avons tous témoigné.

Il reste pour nous le cyclecar-type qui n'aurait jamais dû disparaître.

Trop souvent dans « Tribune Libre » je lis des articles sur les « espérances » de leurs auteurs, qui oublient généralement que l'époque présente, pleine de difficultés, n'est plus celle du cyclecar se rapprochant de la voiture moderne à grand confort, dont l'entre-deux guerres a vu tant de modèles, mais du cyclecar à 3 ou 4 roues du type « Motocycle léger », seul accessible pour de longues années au pouvoir d'achat réduit.

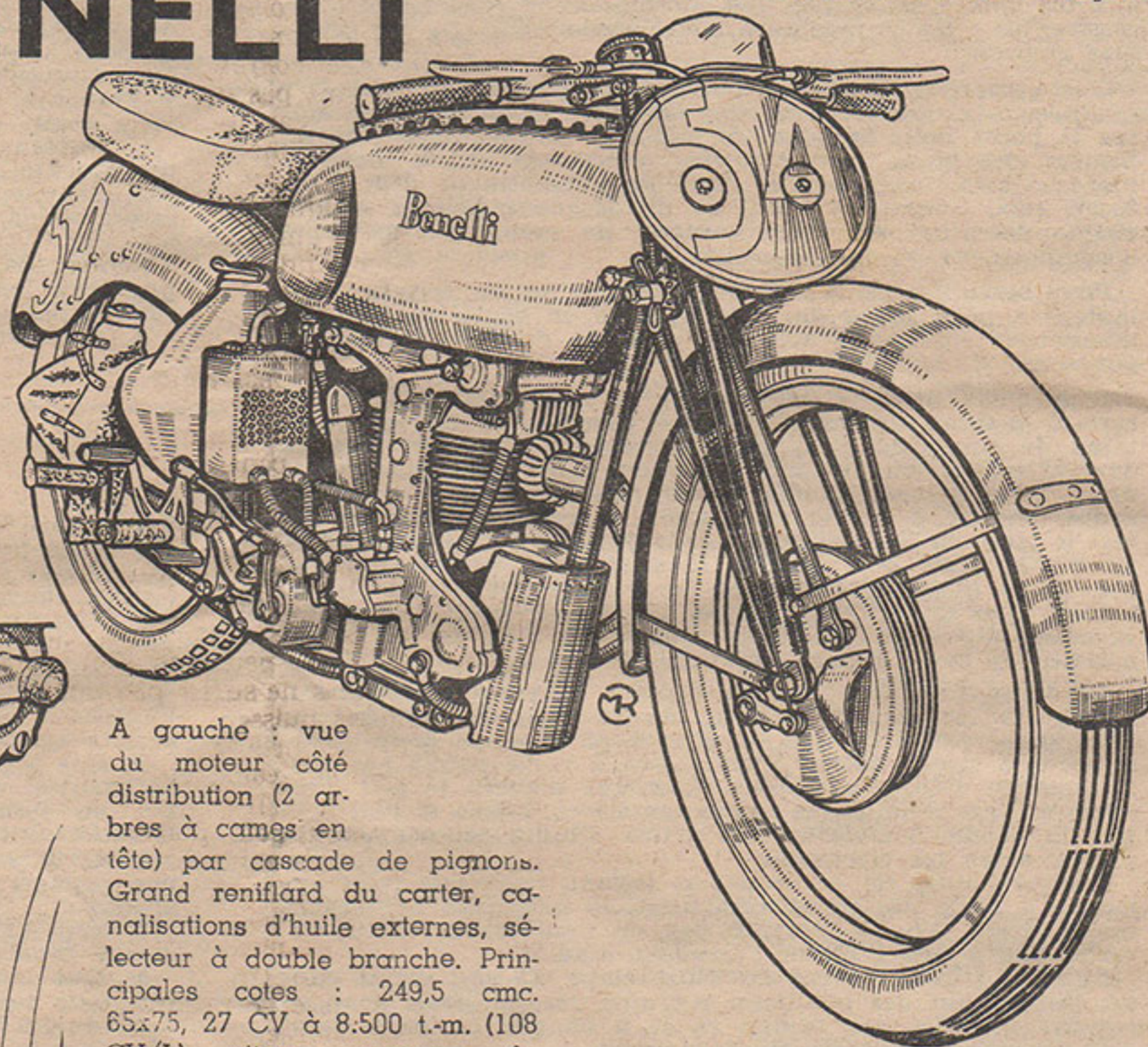
H. J. GLAIZOT, Ing.,
Arcueil (Seine)



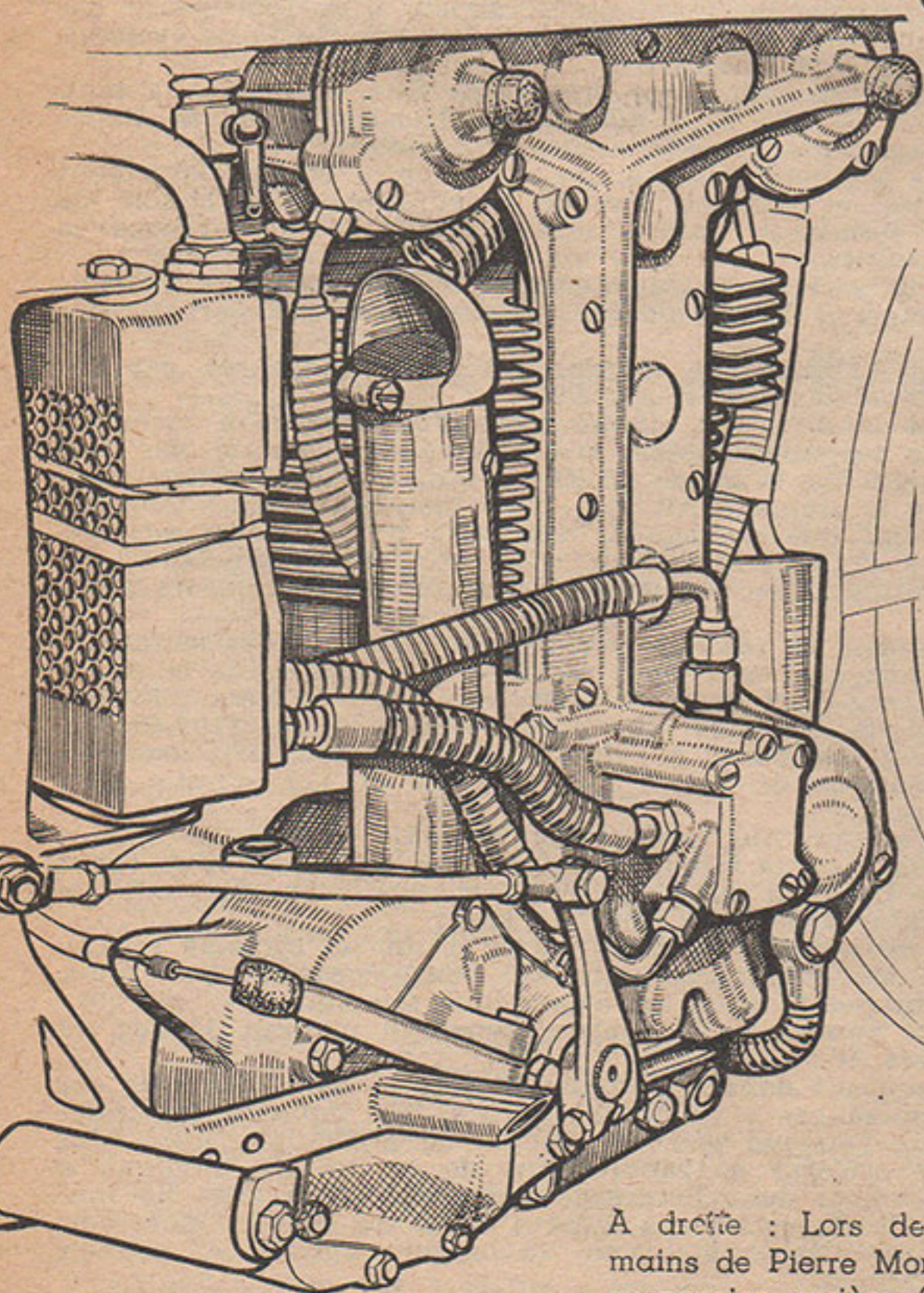
A gauche et ci-dessous : Deux vues générales de la machine révèlent son aspect massif et ramassé ainsi que le volume du moteur. Cadre à double berceau inférieur. Fourche avant classique à biellettes, suspension arrière par fourche oscillante et glissières télescopiques à débattement vertical. On remarque aussi le réservoir d'huile de grande capacité avec filtre-radiateur ainsi que l'importance apportée au graissage. Le gros réservoir d'essence, ainsi que les tambours de frein volumineux dénotent une machine de grande puissance et lui confèrent un aspect différent des autres machines de sa catégorie.

LA 250 BENELLI

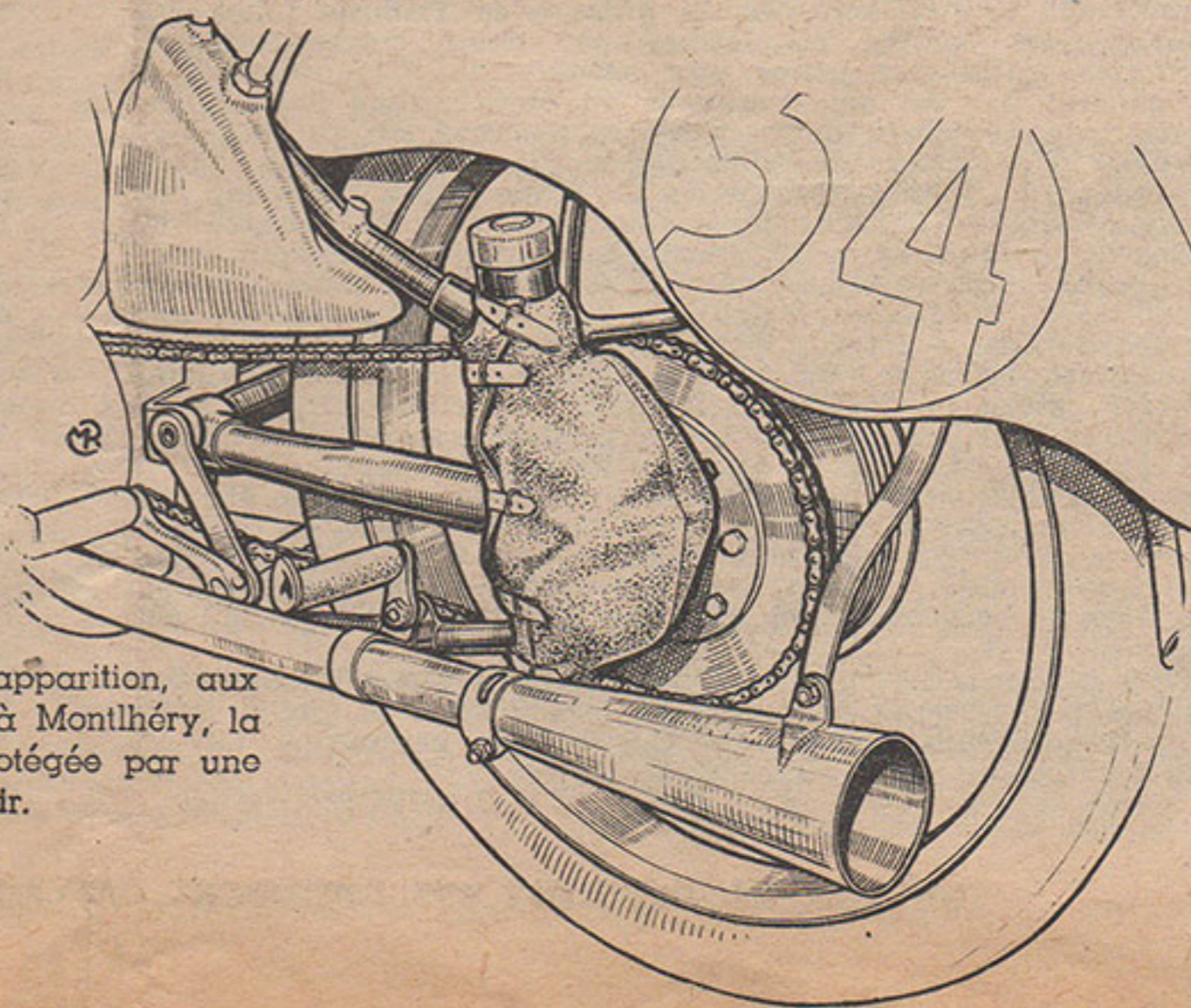
CHAMPIONNE DU MONDE 1950 AVEC DARIO AMBROSINI, CETTE MACHINE EST LA PLUS RAPIDE DES 250 (SANS COMPRESSEUR) CONSTRUITES A CE JOUR. ELLE A PARFOIS COURU AVEC SUCCES DANS LES CATEGORIES SUPERIEURES.



A gauche : vue du moteur côté distribution (2 arbres à cames en tête) par cascade de pignons. Grand reniflard du carter, canalisations d'huile externes, sélecteur à double branche. Principales cotes : 249,5 cmc. 65x75, 27 CV à 8.500 t.m. (108 CV/L), vitesse moyenne du piston 21,25 m./s., pression moyenne : 14,6 kg./cm.2



A droite : Lors de son apparition, aux mains de Pierre Monneret à Montlhéry, la suspension arrière était protégée par une trousse en cuir.



10 minutes avec...

Jacques COLLOT

Depuis longtemps, nous projetions de faire asseoir notre ami Collot devant le magnétophone de « Moto-Revue » et de l'interroger de long en large sur ses souvenirs, ses succès et ses projets d'avenir. Malheureusement, entre deux courses, Collot fait un bond à Vesoul où son garage l'appelle. Heureusement qu'il y a eu le Salon de la Moto et que nous pûmes coincer l'ami Collot entre deux portes au moment où il s'apprêtait à repartir pour Vesoul, bien entendu, sans venir nous rendre la petite visite-express promise.

Naturellement, la conversation ne manqua pas de s'engager sur le terrain des compétitions et sur l'épilogue final des Championnats de France.

— « A mon avis, nous déclara Collot, en 350 cmc. il n'y a pas eu de lutte car la famille Monneret, ce qui du reste n'enlève rien à la valeur de ses performances, possède une classe excellente et un matériel remarquablement mis au point par Patural : un seul rival sérieux, Houel, avait cassé sa Velocette au milieu de la saison.

En 500 cmc. je suis de l'avis général : Behra, tant par sa classe de pilote que par la vitesse de sa Gambalunga, est actuellement imbattable.

— Que s'est-il passé à Avignon où votre Gilera Saturno était particulièrement bien adaptée au circuit ?

— « Ma course d'Avignon a vraiment été un manque de chance. A l'entraînement, cela tournait « rond » et j'avais déjà le record du tour devant Heat sur Norton, Soprani, Monneret, etc... Au départ de la course j'ai pu sauter en tête car les Gilera sont légères et Heat et Monneret devaient déployer un plus grand effort pour démarrer. Au premier tour, j'en-crasse ma bougie et je prends 52 secondes de retard sur Heat qui était en tête. J'ai fait alors une belle remontée et 4 tours avant la fin j'avais réussi à me hisser à la troisième place derrière Heat et Soprani, mais c'est ce moment là que choisit mon em-

brayage pour me laisser en panne. Je suis néanmoins très content de cette course, car j'étais en forme et avais pu m'adjuger, à 4 reprises, le record du tour. C'est donc seul un manque de chance qui m'a fait perdre cette course relativement facile à gagner avec une Gilera parfaitement à l'aise sur ce circuit.

— Vous allez maintenant nous répondre aux traditionnelles questions sur la façon dont vous préparez les courses, les conditions physiques requises pour la compétition, enfin les éternelles questions que les journalistes posent aux coureurs malchanceux.

— Ce ne sont pas du tout des questions oiseuses, car il est évident que la mécanique d'une part, le physique d'autre part, jouent leur rôle.

Côté mécanique, il y a, voyez-vous, quelque chose qui nous manque grandement - quand je dis nous, c'est Houel, Behra et tant d'autres - c'est un mécanicien attitré comme en possèdent les coureurs de Maison et quelques privilégiés. Cela rend d'immenses services surtout quand la course n'est pas votre seule et unique activité et qu'il faut aussi penser à son gagne-pain. C'est un gros avantage de n'avoir qu'à prendre le guidon et à s'asseoir sur sa machine le jour du départ. Mais c'est un avantage qui revient très cher, car les vrais mécaniciens de course sont rares et très recherchés et le peu que l'on gagne avec les courses ne suffit pas pour que les individuels puissent s'offrir ce luxe qui serait pourtant indispensable. Mais, que voulez-vous, j'ai souvent vu des coureurs travailler jusqu'à 2 ou 3 heures du matin pour pouvoir prendre le départ l'après-midi et c'est là un gros handicap. C'est le beau côté des coureurs de Maison : matériel impeccable, machines mises au point, plus rapides, pas de travail manuel, ni d'autre souci que de prendre le départ et mener sa course.

Quant à la fatigue, la plus grande résulte de la tension nerveuse et du travail mental auquel on se livre durant la course. A chaque virage, chaque courbe, l'esprit travaille très vite et cela pendant une heure ou deux. Là est la fatigue, bien plus forte que celle due à l'effort physique.

— En fin de compte, de quoi dépend une course ?

— A mon avis, à part Monneret qui a ses mécaniciens attitrés, en France tous les coureurs sont sur un pied d'égalité car ils doivent réparer et mettre au point eux-mêmes leurs machines et cela, souvent, dans des conditions matérielles très précaires car les pièces sont chères et manquent souvent, étant donné que nous sommes tous équipés de machines anglaises et italiennes.

— A ce propos, quelle machine aurez-vous l'année prochaine ? Toujours la Gilera ou du nouveau ?

— Je ne pense pas garder la Gilera. A vrai dire, j'espère, comme beaucoup, avoir l'année prochaine une 4 cylindres M.V. Cela fait déjà quatre fois que je vais en Italie pour cette raison, mais je crois bien être arrivé à un résultat. Si cela ne pouvait se faire, je prendrais une double arbre Norton, bien préparée... et avec des freins puissants. Ce qui a manqué à toutes les Norton cette année.

Sur ces paroles et en lui souhaitant la réalisation de ses désirs pour la saison prochaine, nous quittâmes Collot. Nous voudrions simplement ajouter, ce que modestement il avait tu : qu'il a reçu du Ministre de l'Education Nationale et des Sports la Médaille d'Argent du mérite sportif qu'il a bien méritée pour sa belle saison, malgré un mauvais début dû aux défaillances mécaniques de sa machine. Il faut bien dire que pour lui, 1950 fut une année de malchance.

Mais ses victoires et records du tour, sur lesquels nous terminerons cette brève interview, démontrent clairement la classe de Collot et qu'il reste un des coureurs les plus « vites » que nous possédons.

PALMARES 1950

1^{er} (Français) Circuit International de Marseille.

1^{er} Course de Côte Mulhouse (350).

1^{er} Course de Côte Mulhouse (500).

1^{er} Circuit Vitesse International de Santander.

1^{er} Grand Prix de Cadours.

1^{er} Circuit de Tarbes.

1^{er} Course de Côte Internationale du Ventoux (350).

RECORDS DU TOUR

Avignon (meilleur tour à l'entraînement et de la course).

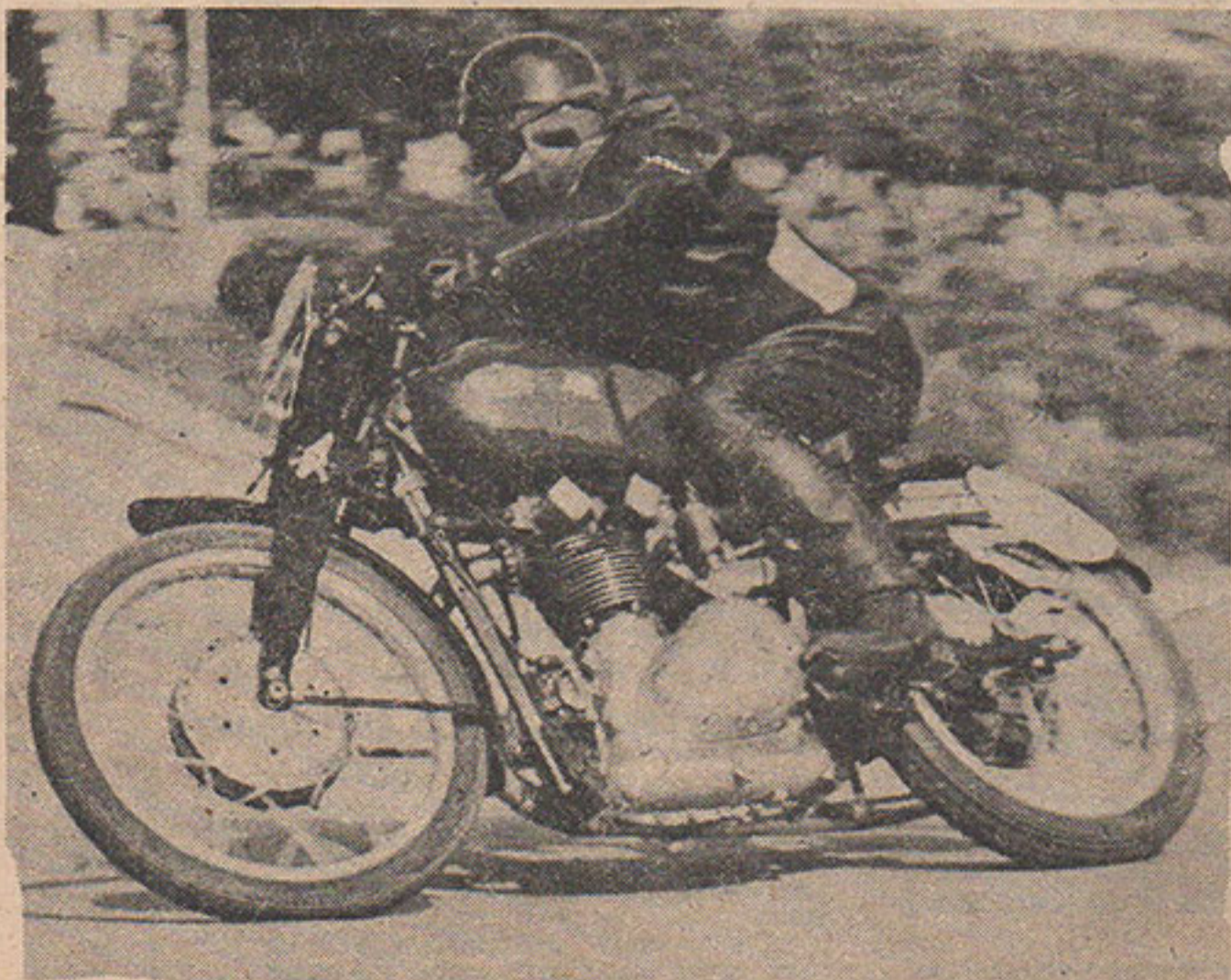
Vesoul.

Cadours.

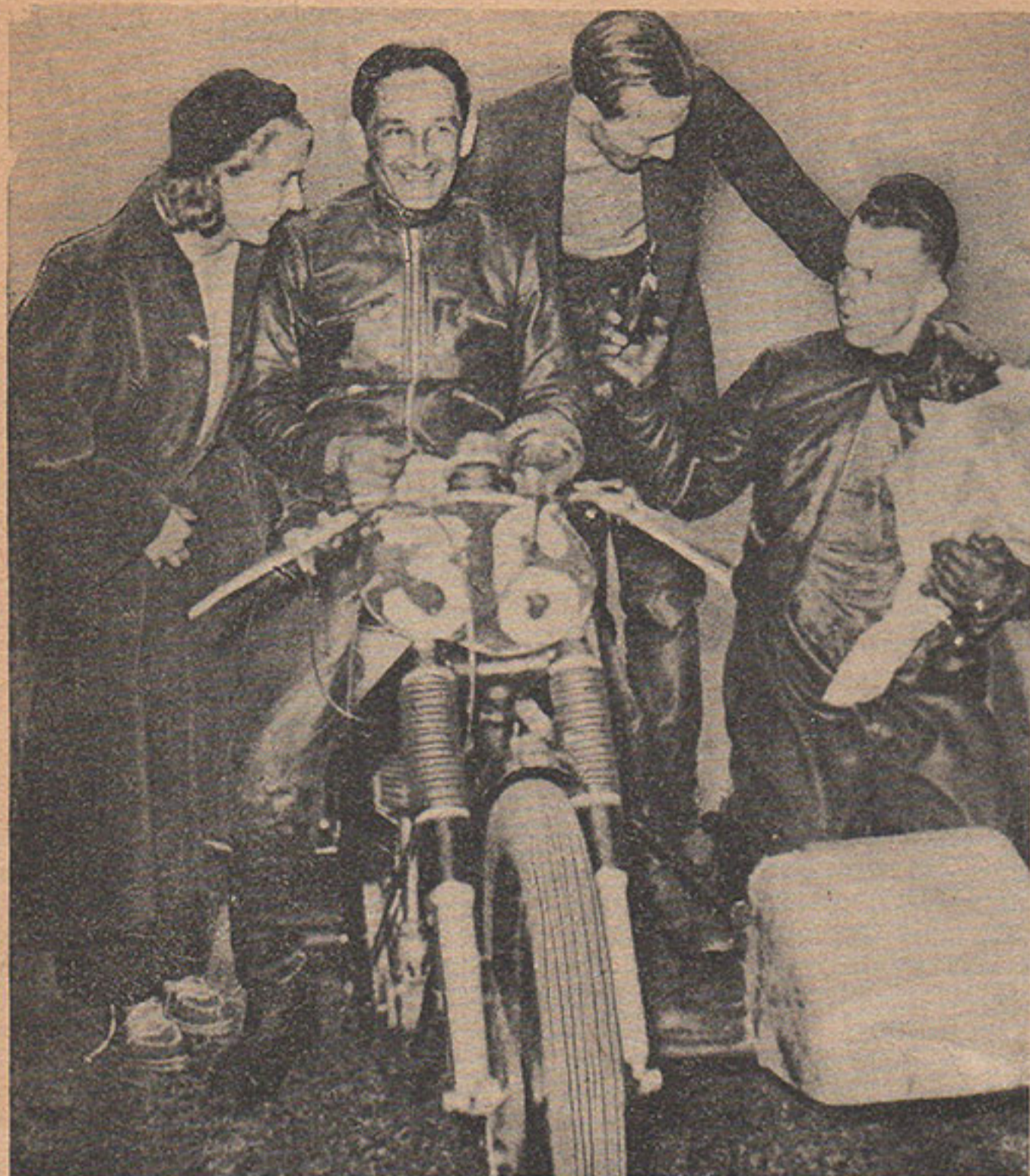
Périgueux.

Tarbes.

Record international Ventoux battu (ancien record : Birg Carbtal).



Contre : une attitude caractéristique de Jacques Collot sur sa Gilera « Saturno » prise lors du Grand Prix d'Avignon. A cette course où Collot avait tous les éléments d'une belle victoire, il fut trahi par la mécanique.



Ci-contre : Halde-
mann et son pas-
sager viennent
d'être officielle-
ment consacrés
champions de
Suisse 1950 en ca-
tégorie sidecar.
Ce titre vient à
point pour récom-
penser le valeu-
reux équipage
suisse après une
très belle saison.
Il paraît que l'an-
née prochaine
verrait Halde-
mann sur une
toute nouvelle
monture de sa
conception.

CATEGORIE NATIONALE

Classe 125 cmc. : 1. Bubi Zanzi (X.) ; 2. Schwerl Max (Puch) ; 3. Albisser Jost (CZ) ; 4. Peter Fritz (Puch) ; 5. Mazzola Luigi (Puch) ; 6. Reymond Gustav (MV) ; 7. Brandli Herbert (CZ) ; 8. Vogel Fritz (Puch).

Classe 250 cmc. : 1. Galfetti Aurelio (Guzzi) ; 2. Albisser Jost (Jawa) ; 3. Sauter Gaston (Jawa) ; 4. Galletti Marco (Parilla) ; 5. Zehnder Charles (Jawa) ; 6. Strub Edgar (TWN) ; 7. Feretti Ettore (Sertum) ; 8. Galfetti Bruno (Parilla).

Classe 350 cmc. : 1. Leuenberger Roger (AJS) ; 2. Walder Erwin (BSA) ; 3. Fontanesi Massimo (AJS) ; 4. Schumacher Charles (AJS) ; 5. Chapuis Séba (Norton) ; 6. Lienhard Alfred (Velocette) ; 7. Péclard Edouard (Velocette) ; 8. Caminada Isodoro (Velocette).

Classe 500 cmc. : 1. Galfetti Aurelio (Guzzi) ; 2. Camathais Florian (BMW) ; 3. Mazzola Silvio (Guzzi) ; 4. Peregaux J.-Jacques (Norton) ; 5. Gyr Fritz (Norton) ; 6. Wanner Walter (Triumph) ; 7. Duperrier Georges (Norton) ; 8. Dobler Marcel (Gilera) ; 9. Eggenchwiler (Gilera) ; 10. Schenk Robert (Norton) ; 11. Facchini Ezio (Triumph) ; 12. Maneschi Auguste, père (Gilera).

Classe 600 cmc. sidecars : 1. Meier Karl (NSU) ; 2. Inglin John (Norton) ; 3. Eggenchwiler (Gilera) ; 4. Schenk Robert (Norton) ; 5. Reichlin André (Norton) ; 6. Suter Josef (FN) ; 7. Schmidli Erwin (Norton) ; 8. Heiniger Fritz (FN) ; 9. Muller Frantz (BMW).

Pour la première fois dans les annales suisses, un même coureur sort champion dans 2 classes : Galfetti Aurelio, 250 et 500.

A travers le Sport

LA SAISON 1950 DE GUZZI

Dans l'année sportive qui vient de prendre fin, Moto Guzzi n'est pas resté inactif, loin de là ! En effet les résultats suivants ont été acquis : — 32 records du monde battus à Montlhéry du 14 au 17 septembre : 22 en catégorie 75 cmc. et 10 en 250 cmc.

D'autre part bien que non représentée officiellement sur les circuits, les coureurs individuels ont ramené à Guzzi 210 victoires, dont les titres suivants :

Championnat de Suisse, classe 250 cc., catégorie Internationale, avec Musy.
Championnat de Suisse, classe 500 cc., catégorie Nationale, avec Galfetti.
Championnat de France, classe 500 cc., 1^{re} catégorie, avec Behra.
Championnat d'Espagne, classe 250 cc., 1^{re} catégorie, avec Aranda.
Championnat d'Autriche, classe 250 cc., 1^{re} catégorie, avec Mayer.
Championnat du Brésil, classe 250 cc., 1^{re} catégorie, avec Latorre.
Championnat d'Italie, classe 250 cc., catégorie sport, avec Leoni.
Championnat d'Italie, classe 500 cc., 2^e catégorie, avec Golbiati.

Trophée International F.M.I. classe 250 cmc.

Comme on le voit, ce fut une année bien remplie... et Guzzi n'était pas représentée officiellement !

EQUIPES PRIVEES

A San-Remo (Italie), M. Randone, concessionnaire des motos Guzzi, vient d'avoir l'heureuse idée de constituer une équipe de course privée. Elle se compose de MM. Domenico (sur Airone 250 sport), Berardinelli et Pavone (sur Guzzina 73 cmc.) et participe aux épreuves régionales. Les italiens semblent décidément indiquer la voie en ce qui concerne le sport motocycliste. Et si leur exemple était suivi, il y aurait possibilité d'organiser des rencontres entre écuries privées, ce qui serait du plus grand intérêt.

A.J.S. CONTRE LES RECORDS

Le 20 novembre, les pilotes anglais Doran et Featherston, se relayant au guidon de la 500 Porc Epic, ont battu les records mondiaux des 2 heures et des 500 kms, sur la piste de Montlhéry.

2 heures : 370 kms 270, moyenne 185 kmh. 140 (ancien record : 360 kms 026, moyenne 180 kmh. 013 par Bell, Duke et Oliver sur Norton, le 28 octobre 1949).

500 kms : 2 h. 42' 3" 26/100, moyenne 185 kmh. 120 (ancien record : 2 h 51' 8" 8/100, moyenne 174 kmh. 600 par West, Graham et Georges Monneret le 22 novembre 1948).

SEPT RECORDS DU MONDE
POUR OLIVER

Le champion du monde Eric Oliver, avec un sidecar Norton d'usine de 600 cmc. (82x113 : 597 cmc.) a établi, comme nous l'avons signalé, certains records du monde à Montlhéry le 27 octobre :

10 kms en 3' 54", soit 154 kmh.
10 miles en 6' 11", soit 156 kmh.

Nouvelles de Suisse

L'ASSEMBLEE DE LA F.M.S.

En présence de M. Seamatter, directeur du département cantonal de Justice et Police, de M. le Préfet, du Président de la commune de Belp, de M. Karl Senn, Président du S.R.B. (Schweizerischer Radfahrer Bund), l'assemblée de la F.M. Suisse s'est tenue récemment à Belp.

Après avoir adopté sans lecture le procès-verbal de la dernière assemblée, les délégués des 102 clubs représentés eurent le plaisir (et la déception aussi du peu de manifestations prévues) d'entendre le Président de la CSN, le Major Tavernier, donner connaissance du calendrier sportif de l'an prochain. Il y aura 3 circuits internationaux, 3 nationaux et 1 sur gazon, soit :

Avril : Dubendorf. Mai : Grand Prix de Suisse à Berne. Juin : Zurich, course sur gazon ; Belinzone, circuit de vitesse. Juillet : Schafhouse. Août : Erlen. Septembre : Locarno.

Les dates définitives seront précisées au congrès du calendrier sportif qui aura lieu prochainement à Milan.

Le manque de manifestations motocyclistes de 1951 provient du fait que la plupart des clubs organisateurs ont bouclé avec un déficit et ne peuvent se risquer à nouveau dans une telle aventure.

A la suite du Rallye de Lausanne, qui eut lieu en même temps que le Comptoir Suisse, le Comité Directeur propose que :

1^o Les rallyes aient lieu indépendamment de toute autre manifestation.

2^o La distribution des prix se fasse le même jour.

3^o La valeur des prix corresponde aux frais d'inscription des clubs.

L'assemblée fait sienne ces propositions, et le prochain Rallye national FMS aura lieu à Zurich. D'autre part, la CSN est priée de mettre au point un système de contrôle pour ces rallyes, celui en vigueur laissant à désirer.

C'est alors que le point le plus important de l'ordre du jour est abordé, celui de l'organe officiel de la fédération, le « Moto-Sport ». Depuis bien des années des critiques assez sévères ont été formulées à ce sujet, et le C.D. a mis au point un splendide projet. Non seulement l'aspect général est modifié, mais le contenu le sera : pages techniques, nouvelles des clubs, et davantage de photos. Ce sera une véritable revue motocycliste.

Les propositions du MC Coire, qui voudrait que l'allemand soit la langue officielle lors des assemblées en Suisse allemande, et le français lorsqu'elles auraient lieu en Suisse romande, et que le siège de la FMS soit transféré en Suisse centrale, sont repoussées à l'unanimité, moins la voix du représentant de Coire. Il est incompréhensible qu'un club puisse si peu faire preuve d'esprit suisse, puisque nous avons quatre lan-

gues nationales, et qu'aux Chambres Fédérales les débats se font dans la langue maternelle du député qui s'exprime.

On eut le plaisir d'apprendre ensuite que les membres FMS ayant participé au Rallye FIM 1950 à Groningue ont été classés en troisième place et ont remporté le magnifique vase, don de la FMS.

L'assemblée proprement dite est terminée, et les délégués se rendent au restaurant « Kreuz » pour le banquet, au cours duquel les discours traditionnels ont été prononcés, enfin la proclamation des résultats du championnat suisse 1950 termina la réunion.

M. SAUVAIN

CHAMPIONNAT DE SUISSE 1950

CATEGORIE INTERNATIONALE

Classe 250 cmc. : 1. Musy Benoit (Guzzi) ; 2. Belotti Carlo (Guzzi).

Classe 350 cmc. : 1. Lips Willy (Norton) ; 2. Cordey Georges (Norton) ; 3. Stamm Heinrich (Velocette) ; 4. Fuhrer Paul (Velocette) ; 5. Waldvogel Jakob (AJS) ; 6. Zuber Josef (Norton) ; 7. Wick August (AJS) ; 8. Helbling Ferdi (AJS) ; 9. Laederach Edmund (Velocette) ; 10. Laederach Herbert (Norton).

Classe 500 cmc. : 1. Cordey Georges (Norton) ; 2. Haldemann Hans (Norton) ; 3. Lips Willy (Norton) ; 4. Musy Benoit (Guzzi) ; 5. Del Torchio René (Triumph) ; 6. Gerber Werner (X.) ; 7. Muller Robert (Norton) ; 8. Stamm Heinrich (Gilera).

Classe 600 cmc. sidecars : 1. Haldemann Hans (Norton) ; 2. Aubert Ferdinand (Norton) ; 3. Muhlemann Fritz (Triumph) ; 4. Keller Jakob (Gilera) ; 5. Wirth Willy (Gilera).

UNE BONNE NOUVELLE

Amis suisses, profitez des conditions actuelles avant la hausse pour souscrire un abonnement à MOTO-REVUE. Vous payez le numéro 0,50 dans les kiosques, vous le paierez 0 fr. 28 (en somme à moitié prix), si vous vous abonnez pour l'année. Effectivement pour nous couvrir de 1.200 fr., vous verserez dans n'importe quel bureau de poste 14 fs.

Alors pas d'hésitation. Votre numéro au lieu de 0,50 ne vous coûtera plus que 0,28 fs. Hâtez-vous, car le prix de nos abonnements va être sensiblement augmenté.

Restent cependant debout les records battus en 1930 par Handley sur F.N. 500 cmc., soit : 10 kms à 155 kmh. de moyenne, et 10 miles à 158 kmh

D'autre part, Oliver s'est remis en piste le 3 novembre et a battu les records suivants (classe 750 cmc) :
500 kms en 3 h. 29' 5", moyenne 143 kmh. 2.
3 heures : moyenne 142 kmh.
4 heures : moyenne 140 kmh. 4.

dans les Clubs

UNE NAISSANCE. — Un moto-club, le M.C. Maisonnais, vient d'être fondé à Maisons-Alfort. Tous les possesseurs de motos, quelle que soit leur cylindrée, sont amicalement invités à porter ses couleurs, dans une ambiance sportive et « motarde ».

Siège social : 220, rue Jean-Jaurès, Maisons-Alfort. Les adhésions sont reçues tous les jours sauf dimanches et lundis.

MOTO-CLUB CHATHILLONNAIS. — Les réunions ont lieu mensuellement provisoirement et le premier jeudi du mois à 21 h. au Siège.

Nos membres sont invités à la prochaine réunion le jeudi 7 décembre à 21 h. au Siège. Au cours de cette réunion le Comité proclamera les résultats des Championnats institués au club pendant la saison 1950. Pour renseignements s'adresser ou écrire à la Permanence, Café Moderne, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon-sous-Bagneux.

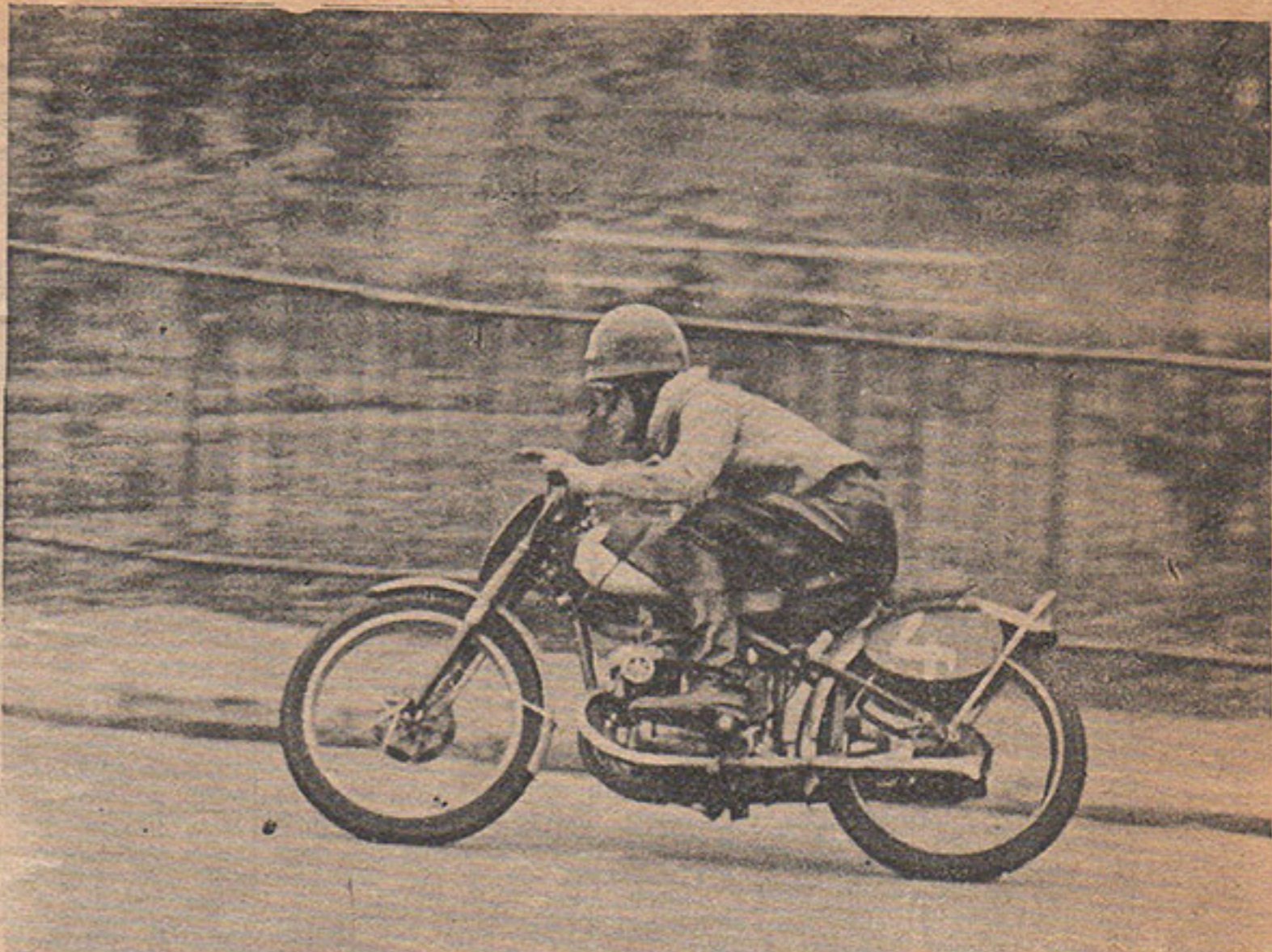
VELOMOTEUR-CLUB PARISIEN. — « Les Petits-Cubes ». — Ce club réservé aux possesseurs de « petites cylindrées » lance un appel à tous les pratiquants afin de venir grossir les effectifs du mouvement « Petits Cubes » où déjà règne une excellente camaraderie qui ne cessera de se développer.

De plus, nous profiterons aussi de la saison hivernale pour établir un programme pour les touristes, les campeurs et les sportifs.

Nous convions donc tous nos camarades de la « petite cylindrée » à assister à nos réunions qui ont lieu mensuellement en hiver, le premier mardi de chaque mois à 21 heures au Siège social du V.C.P., Café-Tabac du Châtelet, 8, rue St-Denis, Paris-1^{er}. Notre prochaine réunion aura donc lieu le mardi 5 décembre 1950.

Renseignements : M. Kirchner André, 18, rue Wurtz, Paris-13^e (timbre pour réponse).

Voici Couratier du M.C. Orléans, notre jeune champion de vitesse amateur pour 1950 en catégorie 125 cmc. Sa machine est une Puch « sport » remontée et mise au point par lui.



AMICALE MOTOCYCLISTE DU DOUBS. — Pierre Auzias, que nos lecteurs connaissent de longue date pour son activité motocycliste, a décidé, avec quelques motards Franc-Comtois, de reformer l'Amicale. En 2 mois, deux sorties et un Rallye-Chasse au Renard dont voici les résultats : 1. Donat (seul concurrent ayant réussi à effectuer le parcours dans le temps prévu), Bouvard, Heudet, Brunelli, Malandre et sa femme, Bourre, Roussel, Monnot, Cour, Wolfenth, Chalon, Jeanneret, Noca, Herzig, Promanet, Perret et Dumas. Cette amusante sortie qui avait réuni 42 engagés, ne vit en raison du temps épouvantable qui eut lieu dimanche 12 novembre, que 17 partants. Chose remarquable : malgré un terrain de cross aux ornières profondes et pleines d'eau boueuse, les 17 arrivèrent.

MOTO-CLUB DU COMMINGES. — Le M.C. du Comminges a offert le 11 novembre à son siège social le Grand Café Français à Saint-Gaudens, sa soirée qui eut un brillant succès.

M. Claverie, Président, entouré des principaux membres, accueillit les nombreux invités parmi lesquels l'on remarquait M. De Pibrac, Maire de Saint-Gaudens et Président du Comité d'Organisation du Circuit du Comminges. Dans le hall des Salons du Français, une exposition des motos des membres du Club et de nombreuses photos du Grand Prix du Comminges donnaient l'avant-goût du décor intérieur parmi lequel l'excellent orchestre André Sorgel contribua à rendre une atmosphère des plus agréables. Soirée particulièrement réussie où la gaieté et l'entrain furent tels que l'on ne se sépara qu'à l'aube.

« L'ESCROC ARRETE » (suite)

M. Georges Persin, à Bry-sur-Marne, nous informe qu'il avait souscrit à M. Houzard un abonnement d'un an et une insertion d'1/8 dans la nouvelle revue LA MOTO pour la somme de 750 frs.

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). Les Annonces doivent parvenir à nos bureaux 10 jours avant la parution. Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

<p>MOTOS A VENDRE</p> <p>PEUGEOT 125 juil. 50 t. b. ét. Maïndret 89 bis r. Blomet-15^e</p> <p>TANDEM Dery Savigny 16 r. du Progrès, Nanterre, apr. 19h.</p> <p>350 BMW ét. méc. pf px int. CARON 49 r. Léon Frot-11^e.</p> <p>V. M. Debon 125 cmc. 3000 k. Bertoncelli, Briançon, Htes-A.</p> <p>PART. v. 350 Jonghi parf. ét. méc. s'adr. 28 bd Diderot-12^e</p>	<p>V. cse mal. R. Gillet 750 49 7000 kms side Bernardet px int. Ecrire Bonnard 74 r. des Bourguignons, Asnières (S.).</p> <p>PART. v. BMW 750 culb. ent. ref. orig. ét. nf side Précision Tél. Dalmas LAB. 14-74.</p> <p>750 TERROT av. side 2 places impec. 120000. GUILLIER 145 rue de l'Université, 7^e.</p> <p>PEUGEOT 56 4 v. sél. avril 50 p. 70000. VULVIN 115 bd V. Hugo, Saint Ouen.</p>	<p>BMW 750 R12 parf. ét. vend. par partic. LETANG 7 allée Foch St Cloud, MOL. 21-29.</p> <p>TRIUMPH 2 cyl. 4 v. s. 100 CAVALETTO 10 rue Pasteur, Achères (Seine-et-Oise).</p> <p>65.000 frs vélomoteur Peugeot type 54 roulé 2000 kms, com. neuf, 85, r. Julien Lacroix, 20^e. MEN. 74-89.</p> <p>R GILLET 350 tt équ. impec. LANGUILLAUME 73 rue du Point du Jour Boulogne, Seine</p>
--	---	--

125 MOTOB. Z 46 nf ss gar. eq cse dble empl. voir DION 3 av. Grenier, Boulogne (Seine)

PEUG. 56 125 cc 4 v. sél. oct. 49 39 av. de Gravelle M^o Liberté

JONGHI 50 impec. peu roulé px 65000. partic. OBS. 03-20.

NORTON side Roy sam. dim. 134 b. Salengro Noisy-le-Sec.

GNOME-RHONE 1 cv R1 bon état. BOSSOREILLE 1 imp. du Pont Colbert, Versailles, S.-O.

VDS vélomoteur Terrot b. ét. 1 tandem Dilecta b. ét. Ecr. HENRY B. P. 41. Courbevoie

MAGNAT-DEBON 500 culb. fche tél. susp. ar. 5000 kms c. neuve 160. MIZRACHI 38 av. Chasse, Beauchamp (S.-O.)

G. R. R3 impec. mot. en rod. pneu neufs compt. t.-sad 60 CORNU, Tri. 37-17 (h. bur.).

MATCHLESS 350 culb. f. tél. moteur pneus neufs 125000. Téléphone Evreux 375.

BMW R12 or. 120 m. civ. Pellegrin 31 r. Villeneuve, Clichy

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

SOLEX 24000. Ely 91-59 h. bur.

DRESCH 500 lat. pf ét. VOISIN 106 r. Ménilmontant-20^e.

MOTOB. 350 f. tél. sus. ar. typ. R46C sort. avr. 50 4000 k. av. side Bern. cap. ouvr. 190000.

ALLIX 4 r. du Change Alençon

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment

tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS

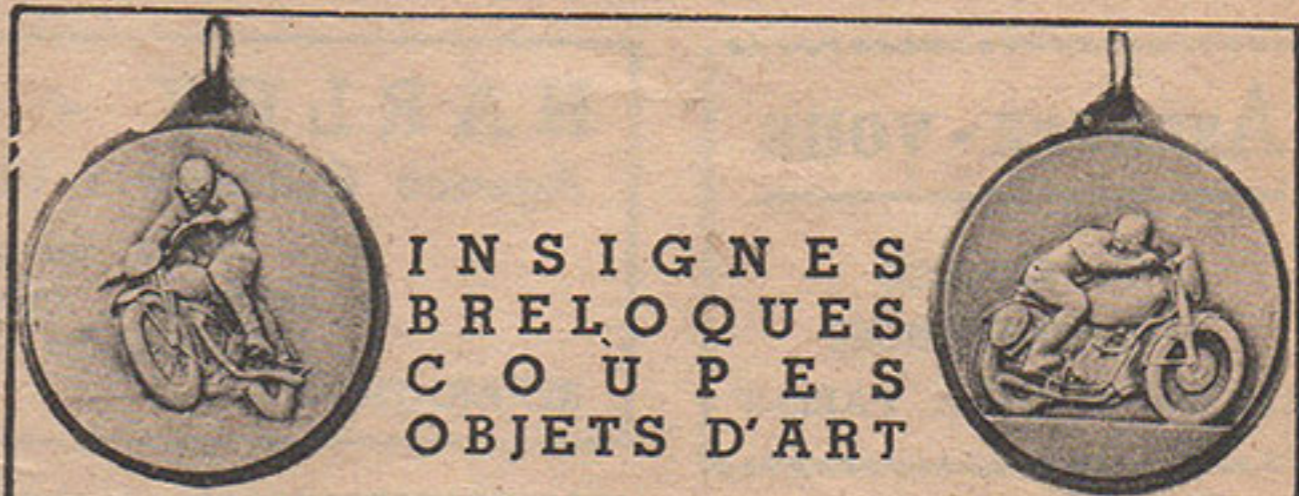
aux PRIX LES PLUS BAS chez les

SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ET S

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE



INSIGNES
BRELOQUES
COUPES
OBJETS D'ART

FRAISSE DEMEY

DEMEY et Cie Successeurs

191, RUE DU TEMPLE - PARIS-3^e

Tél. : ARCHIVES 58-87 et TURBIGO 41-75

FOURNISSEURS DE « MOTO-REVUE »

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

VELOCETTE KTT course cu-lasse bronze pf. état. PIFFAUT P. Champlémy (Nièvre).

MOTOBEC. 250 lat. 4 t. 2 pns neufs batterie dyn. nves, prix 55000. ABOUT 1 bis avenue Poch, Saint Mandé (Seine).

MOTOBECANE 125 culb. 1950 c. neuve vis. apr. 18 h. 30 ou samedi. Guy PAGE 16 av. V. Hugo, Vanves, M^o Cor. Celton

PART. v. scooter P. Vallée nf non immatr. valeur 130. laissé à 110 000, cause double emploi. Ecr. N^o 18 434 Pub. 36 ter r. Tour d'Auvergne-9e

CSE dép. urg. N. Map 350 lat. px 60 t. b. ét. 52 r. Brosse-lette Neuilly s. Marne (S.-O.)

V. Matchless 350 civ. f. tél. bn ét. px 130000. MILLE R. 20 r. du Texas, Calais, P.d.C.

GIMA 125 luxe mot. AMC ét. nf f. tél. sél. 4 vit. 100000. BERGER, Margoussis, S.-O.

OCCASION rare 350 culb. Triumph 4 vit. sél. f. tél. pf ét. LENORD 35 rue Lepeletier, Sens (Yonne), tél. 563.

PUCH 200 cyl ét nf 70000. vis. samedi. FOURNIER 17 r. E. d'Orves, Rueil (S.-et-O.).

350 MOTOCONF. sup. cul. 90. 1 pn. tétines 3,25x20, 3,500 pr cross 3.000. CASTEL à Savy-Berlette. (P.-de-C.).

GN.-RH. AX2 av. side et pièces de rech. 140000. CAIF-RA, Ribécourt (Oise).

SIDE 350 mot Mag rev. 75. 63 r. Roger Salomon, Drancy.

125 course nf px int. LOM-BARDY 122 bd Lavoisier, Clermont-Fd (P.-de-D.) tél. 64-62

BSA 500 culb. bas px. NAUDON 51 r. Landiras Bordeaux

PEUGEOT 100 mot. nf px int. JANNETTA 203 r. Constant. Coquelin, Vitry-sur-Seine.

TERROT 500 side b. ét. 75000 Anten Anti. Br. tél. Seg.64-00

GN.-RH. R4. Frichet Did.20-10

ZUNDAPP KS 600 av. side Précision b. ét. 160. GUILLOT 131 rue Championnet, 18e.

PART. v. 350 culb. Terrot pf ét. 90. SEROT 45 r. de Vincennes, Montreuil, sam. seul.

JAWA 350 bic ét. nf. Puyhardy 32 r. des Marais Paris-10e ts les jrs à part. de 19 h.

DKW 350 SB orig. luxe 9000 kms sél. t.-sad. Godbert 98 r. Marcel Sembat Aulnay-s-Bois

MAGNIF. 350 sup. cul. Motob. télesc. 5000 k. 160. LE LOGIS St Germain Laxis (S.-et-M.)

MOTOB. 125 lat. 1950 imp. eq. comp. Barbès-Moto Mon.96-37

BMW R12 side Bernardet tour. DAZZONI 34 r. L. Rolland, Montrouge, ALE. 01-44.

MOTOB. 500 sup. cul. 46 av. ou s. side 18 h. sam. et dim. Masson, 2 pas. D'Enfer-14e.

250 BSA luxe mod. 50 nve tt équ. 160. MOURGUE 64 rue du Général Leclerc, Bicêtre.

MOTOBEC. 175 bn ét. 4000 kms. AMAM 107 rue Gallieni Billancourt (Seine).

PEUGEOT P 156 déc. 49 De Souter 8 r. Montibœufs, 20e.

SPECIAL CROSS 500 Norton 50, 200.000. THEVENY 237 av. J. Jaurès, Clamart (Seine)

2 BMW R73 parf. ét. et pièces Volkswagen vis. sam. seulem. Guillemeau 3 r. Deveria-20e.

BSA Etoile Bleue rev. entier. t. belle. GRIMBERT, 34, r. de la Goutte d'Or, Paris-18e.

URGT. Terrot 500 sup. cul. av. ou sans side. Maurice 37 rue Chauveau Neuilly. Mai. 57-83

PEUGEOT 150 50 f. tél. tt eq. état impec. VAU. 33-95.

TERROT 100 cc ét. impeccable Rosal Ely. 00-42 dim. matin

VEL-M. Griffon 1949 sél. 4 v. px 70. tr. b. ét. Cavanna 18 bis r. du Soleil, Champigny (S.).

G.HERST. 500 85000 Dan.63-67

TERROT 125 4 tps culb. sél. pied tr. b. ét. 70. Suf. 40-87

ROYAL-ENFIELD J. 500 f. tél. susp. ar. Pas.37-36, 13 à 14 h.

H. DAVIDS. 750 2 avert. dble selle sac. cuir pns nfs 5 l. aux 100. CUPERLY 50 bd-de Charonne-20e à part. de 19 h.

ARDIE 250 2 t. 4 v. 55000. LECLERC 262 av. G. de Gaulle Le Perreux (Seine).

BMW R12 impec. px int. + side Bernardet der. mod. Haro 59 av. V. Hugo, Boulogne (S.).

MOTOBECANE 500 sup. cul. 39 susp. ar. imp. acc. MAR. 68-11 Wargnier 37 r. Dautancourt-17e

ZUNDAPP ét. nf 5 CV av. acc. visiter PRO. 10-84.

SIDE ZUNDAPP cais. canad. pr. à rler t. b. ét. 20000. 33 r. E. Vaillant, Villejuif.

MOTOB. 125 lat. août 49 4000 kms ét. imp. 60. Mareau Luc. 2e Cie GT 501 Vincennes (S.)

250 JAWA ét. nf équ. 145000. 350 JAWA ét. nf équ. 160000. L. JEANNIN 11 av. de la Porte de la Plaine, 15e. Métro Pte Versailles. LEC. 80-62.

SENSATIONNELLES Affaires aux Etablissements Bonnet, 80 av. Leclerc, Billancourt.

2 Motobécane 175 à 110000. 2 Peugeot 156 à 80000 fr. 2 vélomoteurs Peugeot à 60.000

175 cmc. Guiller à 110000 fr. Motobécane 125 culb. à 80000. 350 Terrot 1950 à 135000 fr. 350 Peugeot culb. à 80000 fr. Machines presque neuves, crédit 12 mois (M^o Billancourt).

ON DESIRE ACHETER

PART. ach. 350 ou 500 accid. ou rev. réc. écr. SEROT 45 r. de Vincennes, Montreuil (S.)

ACHETE BMW R12 mauvais état ou épave. AUFFRET Pont Favreger (Marne).

ACH. carter R 12 b. ét. Ecr. VROULIS 18 r. Vulpian Paris

ECHANGES

V. ou éch. Fiat cabr. 6 CV culb. ou Terrot 3 CV contre 175 ou 125. Ecrire EMERING Bazemont (Seine-et-Oise).

DKW 250 Botros 14r. de Vichy

ACH. compt. motos voit. et acces. HURNI, 38 rue Sausure, Paris-17e.

VOITURES A VENDRE

7 CV AMILCAR c. i. type M3 mot. nf je fer. rep. vélomot. 85 r. Jul. Lacroix-20e. Mén.74-89

DIVERS

DECALCOMANIES pour réservoirs motos. TARIZZO Monaco

MOTEUR 4 cv Terrot lat. neuf R. SIMON Crécy (S.-M.)

Pièces BMW R75 Zund. Schmit Ferme Escherange (Mos.)

VEND. mot. Renault Mona 4 moteur Ford V8 3, 6 l. Dynastar p/500 DKW, voiture 2 suspensions arrière Stignany nf. JANCKE rue d'Uckange à Florange (Moselle).

C.P.D.M. 4 r. Chaptal Levallois Per. 09-13, Réal. rectif. d'embiel. Réal. cyl. disponibl. embiel. et cyl. Peugeot, P 105 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc... et toutes marq. pièces pour Chaise, Peugeot, Terrot, Motob. etc. Embiel. ttes marq. culas. Peugeot, Automoto A 12 et toutes marques. Catalogue N^o 10 sur dem. Fournitures exclus. aux Agents seulement.

EMPLOIS

MECANIC. qualifié connaiss. motos angl. partic. BSA, MO-VEA 79 av. de la Gde Armée.

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE — ECHANGE — REPARATIONS

Représentant de toutes marques Françaises et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)

11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15^e)

Métro : Porte de Versailles

Tél. : LEC. 80-62

Suspension Arrière « MONTLHERY »
La seule suspension spécialement étudiée pour tous types

D. K. W.

Toute montée, par simple échange standard des éléments arrières du cadre, l'échange : 17.000 frs.
En stock, toute la pièce D. K. W., chaînes, pignons, ressorts, allumages, etc... Expéditions.

Pistons « MAHLE »

LAMBOROT, 12, r. Germain-David, LYON-3^e. MONcey 12-18

RENOVATION DES CADRES

ET RESERVOIRS MOTOS

Travail rapide et soigné

Raymond BONNOT

174, rue de Romainville

MONTREUIL (Seine)

AVR. 01-47

CHROME-CUIR



38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir :

MOTO

AUTOMOBILE

SPORT

VILLE

Exigez la

marque

CHROME - CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE

MOTO - RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

Toutes Marques Françaises et Etrangères

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

Assurez - vous

AU SERVICE
DES ASSURANCES

12, rue de Cléry, PARIS-2^e

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

HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Sout - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

Avez-vous votre NOTICE MOTOBECANE 125 lat. ?

En vente à Moto-Revue : 300 fr. - Franco : 345 fr.

Agence :

RENE-GILLET
MAGNAT-DEBON

MENDEL - MOTOS

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

DEPREZ

MOTOS CYCLES

60^e ANNEE.

187, rue Ar. Sylvestre, 187

COURBEVOIE

DEF. 07-01 et 02

MOBYLETTES disponibles

MOTOBECANE - PEUGEOT

MAGNAT-DEBON

GNOME-RHONE

MONET-GOYON

Side BUFFLIER

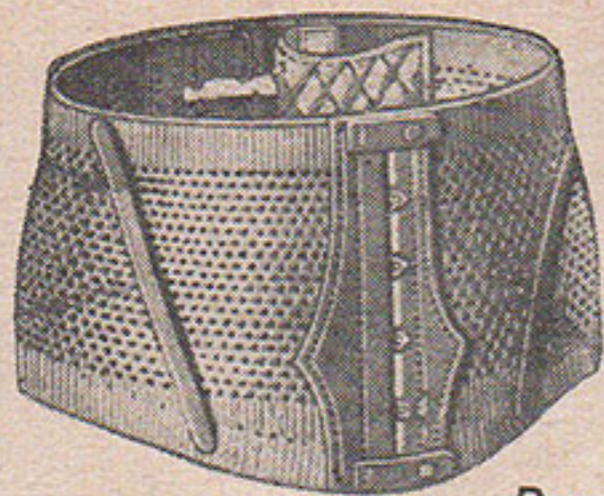
COMPTANT — CREDIT

ACHAT — ECHANGE

REPARATIONS

PIECES DETACHEES

SEULE! la ceinture "réglable"



Anatomic

en tricot élastique

combat l'embonpoint
maintient les organes
et soulage les reins

Recommandée aux Motocyclistes

Catalogue et échantillons de tissu envoyés franco sur demande

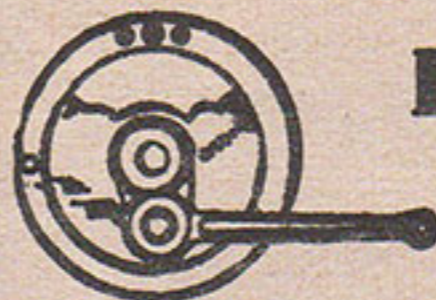
BELLARD-O-THILLIEZ, 24, Fg Montmartre, PARIS-9^e
Magasins ouverts de 9 h. 30 à 19 h. (Lundi à partir de 14 h.) Salons essayage

BOITES DE VITESSES STAUB
PIECES DETACHEES

(AGENT GENERAL)

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES

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



PERTUISOT

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

MOBYLETTE MOTOBECANE DISPONIBLE

LIVRAISON PROVINCE

les derniers modèles

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

sont disponibles rapidement en les
commandant à l'agent qualifié

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)
METRO : PORTE DE ST-CLOUD MOL. 29-62

VENTE A CREDIT

83 D K W 83



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

Tél: PASSY 46-25-46-45-46-70-46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

CLÉ A BOUGIE
SAKER

N°86



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

PRIX DE DÉTAIL: 110 Frs

PARIS-NORD-MOTOS

Agences :

GNOME-RHONE — B.S.A.

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

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

Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage
Remise en état cadres et réservoirs

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

EXPEDITIONS PROVINCE ET COLONIES

Atelier et Magasin :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

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

CRUPDA

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

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

BARBES MOTOS CYCLES Avec ce que vous

98 RUE DOUDEAUVILLE Métro disposez, passez
Château-Rouge commande de
votre moto

Payable après livraison : JONGHI 3.800 fr. par mois
GUILLER, ALMA, RENE-GILLET, MOTOBECANE, TERROT
Demandez aussi le Baby Scooter ARDENT payable 10.000 fr.
à la livraison, le solde en 9 mensualités — Et vous aurez
votre machine à la date PREVUE. Rens. ctre 30 frs timbres
Ouvert tous les jours, dimanche excepté

CREDIT PARIS BANLIEUE

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

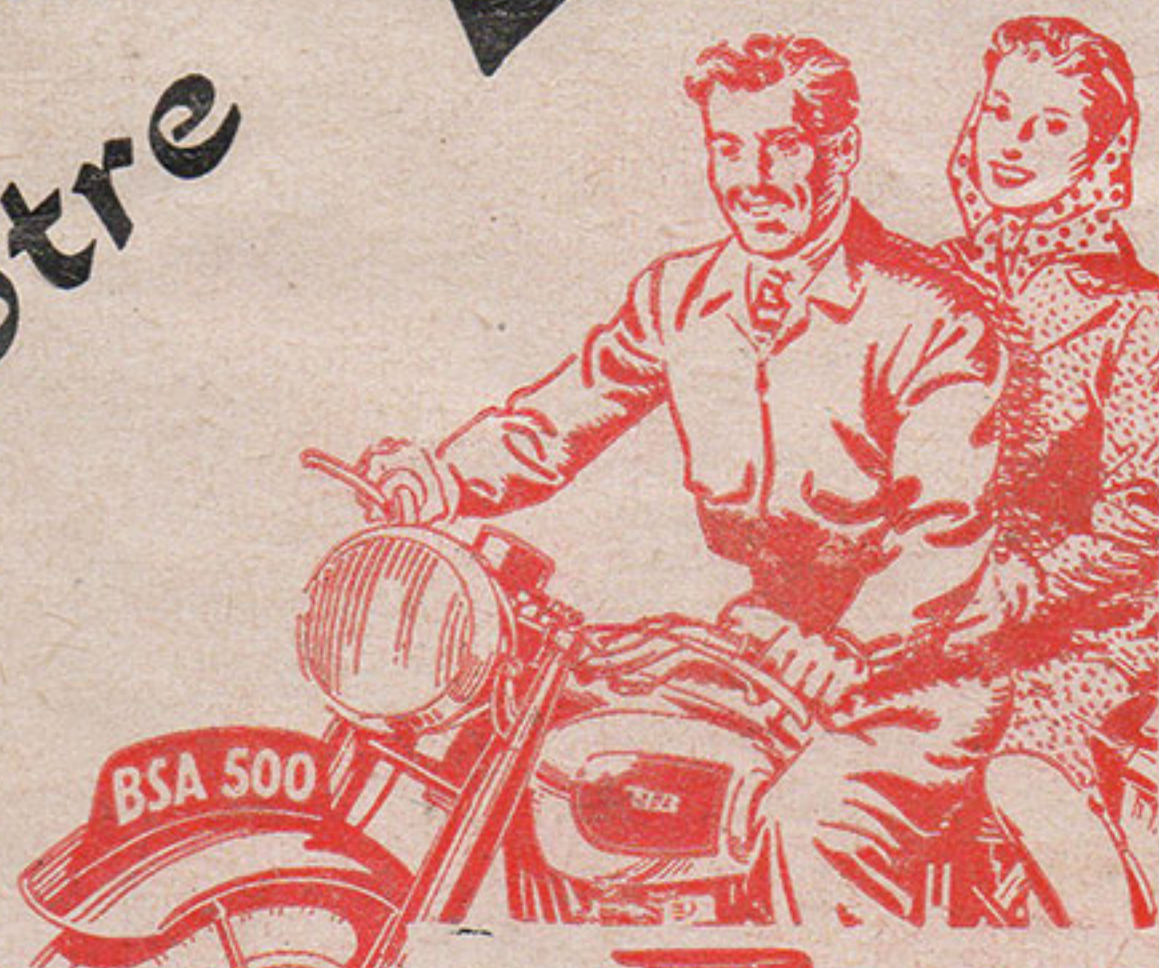
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)



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^e
COP. 27-23 - 40-65

VOUS POUVEZ
FAIRE CONFIANCE A VOTRE

BSA