

38^e ANNEE. — 16 DECEMBRE 1950. — N° 1.011.

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

**LES SIX JOURS
INTERNATIONAUX**



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

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

Un jeune futur champion niçois :
Daniel Heertmans, quatre ans et demi.

Cie INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DU CYCLE & de L'AUTOMOBILE

Moteur Auxiliaire « VELOREVE »

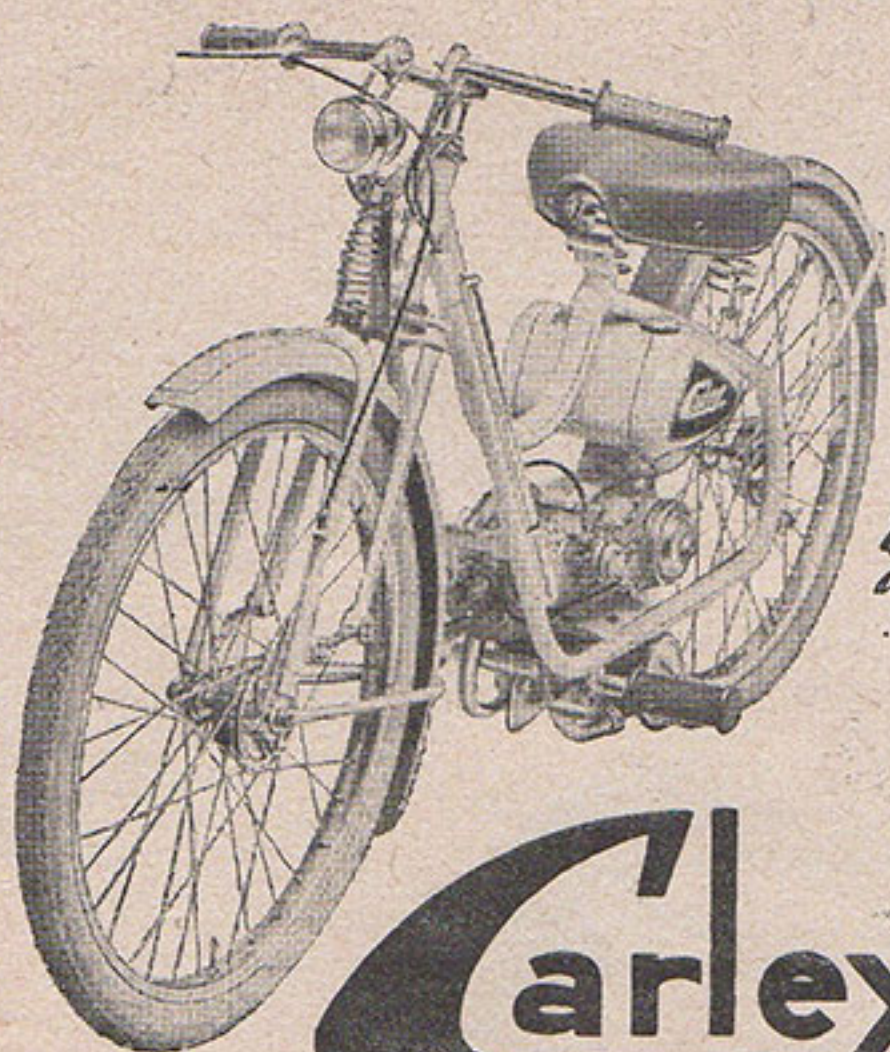
A ENTRAINEMENT
SUR LA ROUE AVANT
ET DEBRAYABLE
EN MARCHE

AVERTISSEURS

PUISSANTS
POUR VELOMOTEURS
ET MOTOCYCLETTES
A DEUX PAVILLONS
ACCORDES

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

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



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

Carley

MOTOCYCLE

M.ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES a CENON (Vienne)
Bureaux commerciaux : 36^{bis}, Av. de l'Opéra, PARIS, Opé. 08-96

A l'angle de la Place Voltaire **VOLTAIRE-MOTOS**

51, rue Richard-Lenoir
ROQ. 20-30

PARIS-11^e
Métro : Voltaire

Agent de toutes les
GRANDES MARQUES FRANÇAISES

VENTE A CREDIT CONDITIONS UNIQUES A PARIS!!!

Livre immédiatement :

GULLER

D.S. MALTERRE

JONGHI

GNOME-RHONE

MONET-GOYON

etc...

CATALOGUE CONTRE 30 frs EN TIMBRES

Formidable!!

Livrable de suite

100 VELOMOTEURS

GNOME-RHONE — JONGHI — GUILLER (A.M.C.) — ORIGAN
RENE GILLET — TERROT (100 cmc.) — MOTOBECANE, etc...

RENE BONNET

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE VENTE

Stock de pièces pour Vélocomoteurs :

GNOME-RHONE — JONGHI — GUILLER (A.M.C.) — TERROT — MOTOBECANE

Agent
Officiel

TRIUMPH

de Coventry
GRANDE-BRETAGNE

ATTENTION!

Une seule adresse

28, RUE ERNEST-RENAN
ISSY-LES-MOULINEAUX PARIS

VENTE A CREDIT

Pour la région Parisienne
Catalogue ctre 50 frs timbr.

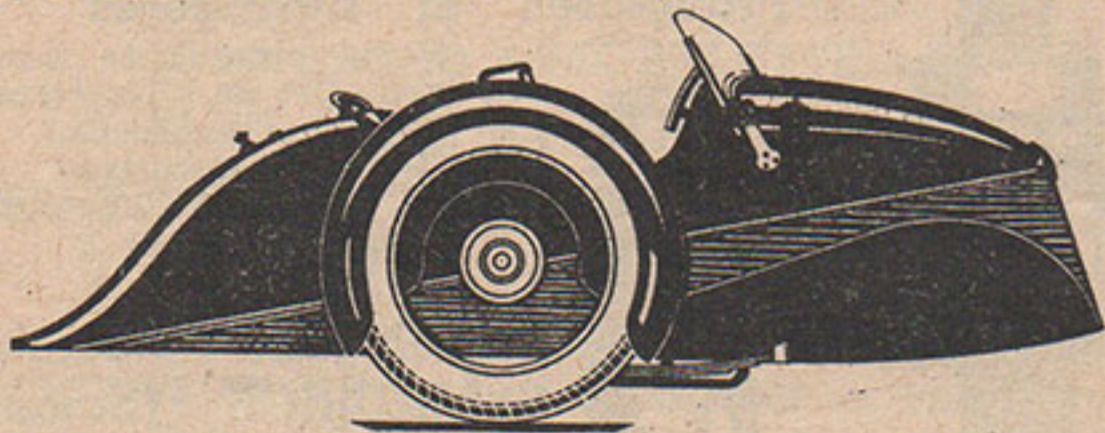
Téléphone : MIC. 03-72 — Métro Corentin-Celton ou Pte de Versailles

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

LES ETABLISSEMENTS

Louis SIMARD & Fils

12, r. Antoine Primat, VILLEURBANNE, (Rhône)



Roue suspendue « tirée » à ressort enfermé, tenue de route et confort incomparables. Suspension de la roue sur double roulement à billes, aucune usure ni réglage. Moyeux de roue à double roulement Timken, garantie totale et réglage progressif. Suspension de carrosserie réglable suivant la charge par ressort enfermé. Carrosserie grand luxe, avec grand coffre à bagages ouvrant, appuie-pieds, double main courante, pare-brise rabattable, dossier incurvé intérieur, sellerie grand luxe avec accoudoirs et poches, peinture deux tons cellulosique vitrifiée, accessoires et enjoliveurs de luxe.

ET TOUJOURS LA LIGNE LA PLUS ELEGANTE, LES SIDECARS LES PLUS SOLIDES, LES PLUS CONFORTABLES ET LES PLUS PRATIQUES, PLUS LEGERS ET MOINS CHERS.

Vous choisirez donc un « SIMARD »
LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

Facilité de paiement sur demande
Agent général pour la seine et la Seine-et-Oise

M. GRATECAP, 14, r. Danton, Levallois-Perret

Agence pour le département d'Alger :

RENOVATION INTEGRALE

107, chemin Fontaine B'eue — ALGER

Quelques agences disponibles

ATTENTION!

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

CREDIT

DE LA REGION PARISIENNE

Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10^e

Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

vous offre

Le plus grand choix de Paris

Agent de toutes les grandes marques

D.S. MALTERRE - GNOME-RHONE

TERROT - ALCYON - MOTOBECANE

MONET-GOYON — JAWA-OGAR

Livrable immédiatement :

GUILLER — JONGHI — TERROT

MONET-GOYON — GNOME-RHONE

Catalogue contre 30 fr en timbres-poste.

COMMANDEZ
DE
SUIVE
VOTRE
MOTO

TRIUMPH

VOUS
ROULEREZ
AINSI
DES
LES
PREMIERS
BEAUX
JOURS

AGENCE DE FRANCE
TRIUMPH-FRANCE - 6, Bd Pershing, PARIS

Seul !

Sans redresseur
ni batterie !..

L'AVERTISSEUR ARGO-RADIO

Alimenté directement par le
VOLANT MAGNETIQUE
est adaptable sur tous
Vélosorex, VéloMOTEURS et Motos légères.

Prix : 3.300 fr.

Pour Vélosorex : 2.000 frs.

AGENT GENERAL
France - Colonies - Bénélux

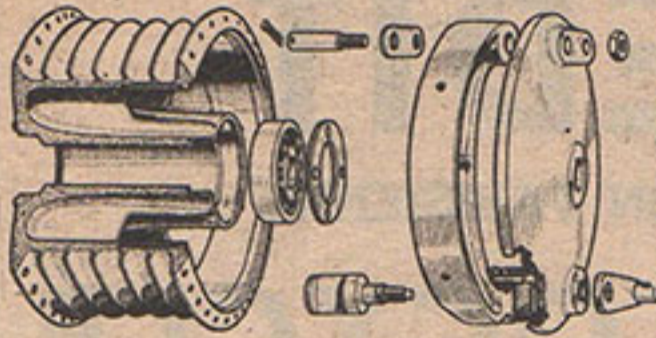
P. BONNET

78, av. Général Leclerc, Billancourt. MOL. 60-99

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

MOYEURS-TAMBOUR EN ALLIAGE LEGER

pour motos rapides légères



Etablissements
P. COLLIGNON

FONTAINE
(Isère)

ROBINET « RESERVE D'ESSENCE »

« ALGY »

Le seul à poussoir capable de donner entière
satisfaction en raison de sa conception, et
entièrement démontable.

Se monte sur toutes machines
Françaises et Etrangères

La réserve permet de faire
une trentaine de kilomètres.

En vente : Grossistes
Motoristes
Constructeurs

Renseignements :
« A L G Y »

2, r. Eugène Delacroix
St-MAURICE (Seine)

ENT. 19-23



SCOOTER BERNARDET

Livrons rapidement nouveaux modèles 1951

VENEZ ESSAYER
le 250 cc. 2 cylindres
PROPRE et PUISSANT

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

N'ATTENDEZ PAS LE
PRINTEMPS POUR
COMMANDER

MOTO-BASTILLE

6, Bd Richard-
Lenoir - PARIS
BASTILLE

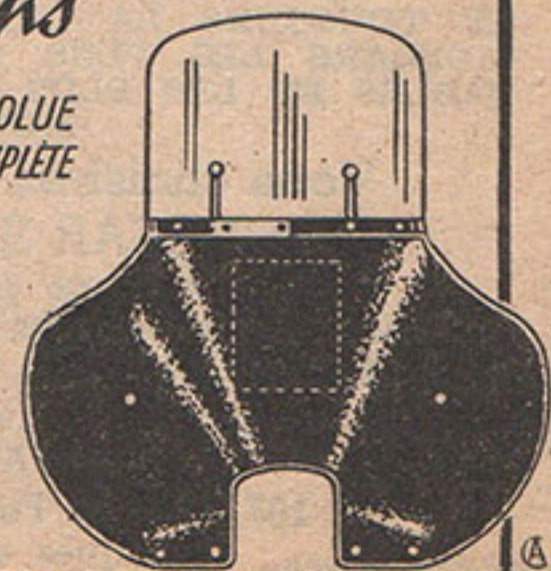
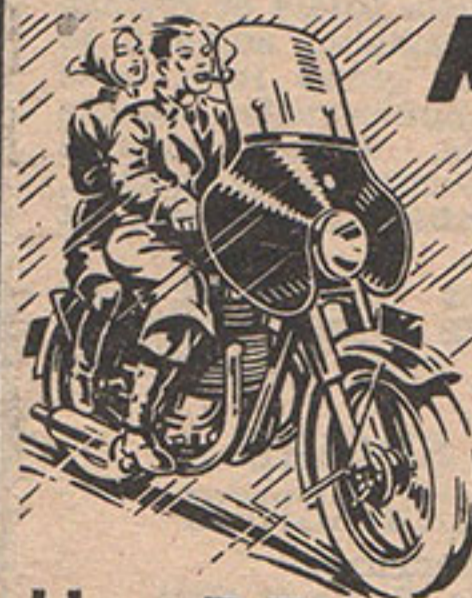


MOTOCYCLISTES

*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

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

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

TOUTES LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES EN MAGASIN
DISPONIBLES RAPIDEMENT

TERROT - MOTOBECANE - PEUGEOT
GNOME-RHONE — MONET-GOYON
D.S. MALTERRE — GUILLER — M.R.
BERNARDET — DERNY

B.S.A.
SUNBEAM
JAWA
VESPA

MOBYLETTE LIVRABLE
DE SUITE

VENTE — REPRISE — ECHANGE

Réponse contre timbre

ECHANGEZ IMMEDIATEMENT
LA MACHINE QUI NE VOUS CONVIENT PLUS
CONTRE UNE MERVEILLEUSE

C. 11 luxe 250 cmc.
livrée de suite

BSA

aux Ets BONNET

80, av. du Gal-Leclerc, BILLANCOURT (Seine)
Métro Billancourt Tél. : MOL. 15-46

ou à votre choix une

175 D.S. MALTERRE ou GUILLER

et tout le choix des
VELOMOTEURS 100 ou 125 cmc.

**TERROT - JONGHI - GUILLER
D.S. MALTERRE-GNOME-RHONE**

ainsi que la « MOBYLETTE »
LE PLUS BEAU CADEAU DE NOEL

CREDIT 12 MOIS à partir de 25.000 comptant
et 3.800 fr. par mois.

Vous pouvez encore profiter jusqu'au 20 Décembre des
CONDITIONS SPECIALES pour LIVRAISON au PRINTEMPS
Catalogue 50 fr. — C.C.P. Paris 7141-46 — Lettre 30 fr. timb.

ZENITH STROMBERG

non seulement

gagne : le RALLYE DE MONTE-CARLO
les 24 HEURES DU MANS

mais

SON NOUVEAU CARBURATEUR

32 IN

*est adopté
par les
grandes marques*

ZENITH STROMBERG

26 à 32, rue de Villiers - LEVALLOIS-PERRET
39 à 51, Chemin-Feuillat - LYON

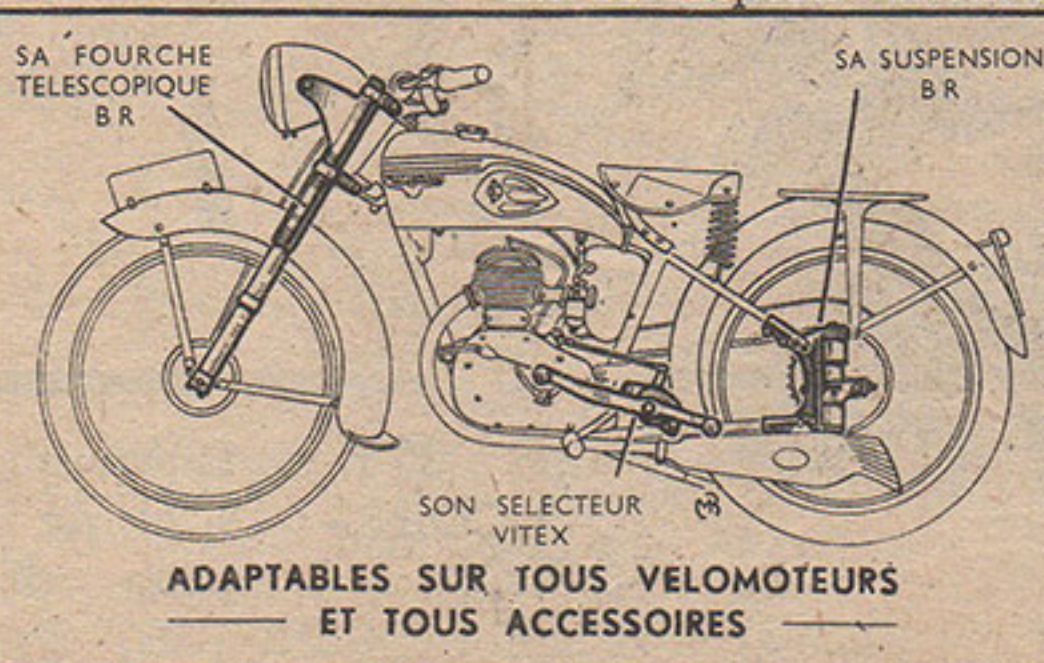
ALJANVC

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

AGENCES DIRECTES :
MOTOBECANE
GNOME - RHONE
KCELLER - ESCOFFIER
JONGHI — GUILLER
M.R.

et la fameuse MOBYLETTE
Pièces détachées, anciens
et nouveaux modèles
ADAPTABLES
SUR TOUTES MARQUES

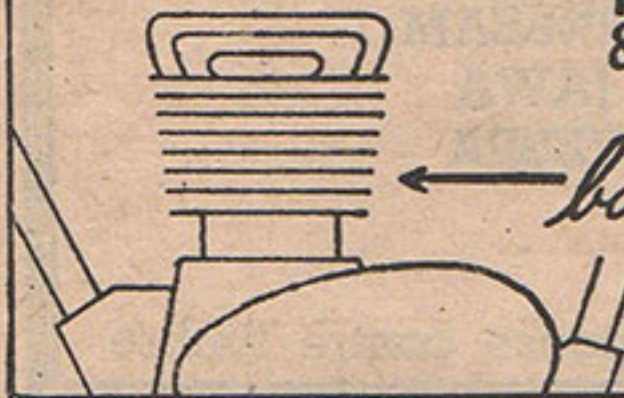


SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
adaptable sur 125 et 175 cc.
REALÉSAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS
Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
SUR DEVIS

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-XVI^e - AUT. 18-42

Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



← bonne compression
longue durée

Le Casque GENO

à calotte en métal léger à
haute résistance.
Imperforable aux chocs
AGREE EN COMPETITION
pour tous pays affiliés à la
F.I.C.M.

Type Compétition
modèle adopté par
« MOTO-REVUE »
pour son
CASQUE D'HONNEUR

Vente en gros :

Ets GENO
6, Fbg St-Honoré, PARIS



ANJou 12-38

MOTOCYCLISTES...
VOICI LE FROID...
brétocylez 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 :

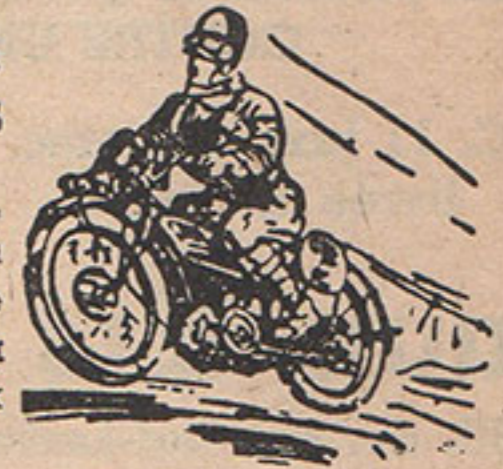
PUISSANCE - SOUPLESSE - SECURITE

Plus d'accrochages de pistons

Plus de perles aux bougies

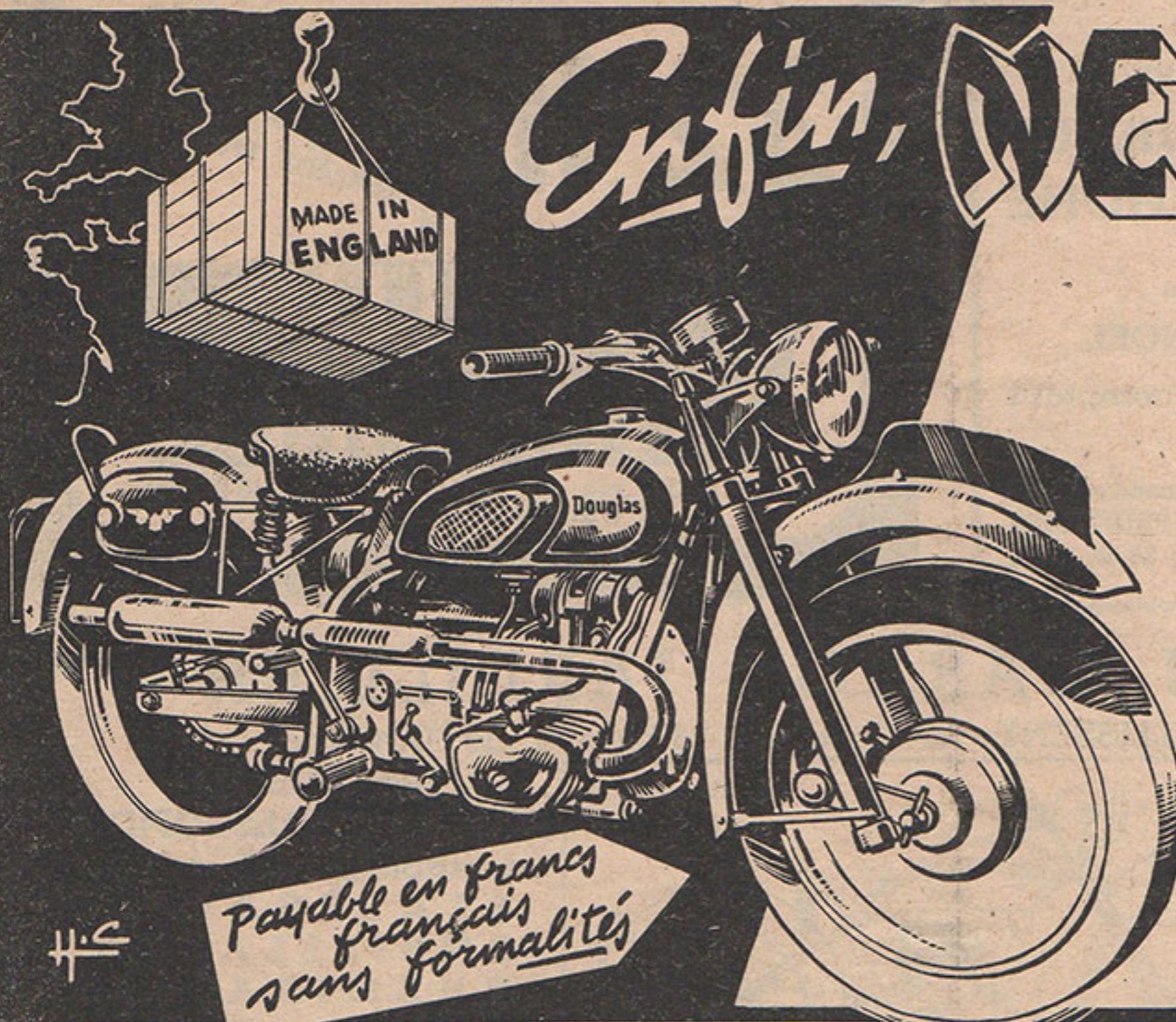
PROTECTION DES SOUPAPES

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)



Payable en francs
français
sans formalités

Enfin, NEW-MAP

IMPORTATEUR

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

Douglas

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

A VOTRE DISPOSITION
UNE USINE ENTIERE
BIEN EN FRANCE



MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

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

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



Moto

La
Moto revue

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

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

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

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

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

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

◆ SALONS INTERNATIONAUX

Les délégués des nations assistant au Congrès du bureau permanent international des constructeurs de motocycles, ont fixé comme suit le calendrier des expositions internationales pour 1951 :

Bruxelles : 13-24 janvier ;
Amsterdam : 9-18 février ;
Genève : 8-18 mars ; Paris : 1^{ère} décennie d'octobre ;
Francfort : 28 octobre-4 novembre ;
Londres : 12-19 novembre ;
Milan : 1^{er} au 10 décembre.

◆ IMMATRICULATIONS

Les nouveaux numéros d'immatriculation en vigueur depuis le 1^{er} avril 1950, comportent comme premier élément, un numéro d'ordre dans la série comportant 1 à 3 chiffres pour tous les départements, sauf la Seine où il peut en comporter 4.

Or dans certains départements, les immatriculations se sont montrées particulièrement nombreuses, et risquent ainsi d'épuiser trop rapidement les séries de lettres qui leur ont été dévolues. Donc des dispositions spéciales ont été prévues (J. O. du 21 novembre 1950) et selon lesquelles le régime du nombre de 4 chiffres comme dans la Seine, sera applicable aux départements suivants : Bouches du Rhône, Gironde, Nord, Rhône, Seine-et-Oise.

◆ RESEAUX ROUTIERS

Un bulletin de statistiques récemment publié nous a permis de relever la longueur des réseaux routiers de différents pays d'Europe (en kilomètres) :

Luxembourg : 4.275 ; Pays-Bas : 27.349 ; Autriche : 29.566 ;
Turquie : 41.420 ; Norvège : 44.258 ; Suisse : 46.058 ; Belgique : 46.146 ; Danemark : 51.892 ; Suède : 90.409 ;
Allemagne de l'Ouest : 127.596 ;
Italie : 188.748 ; Grande-Bretagne : 295.569 ; France : 720.000.

Comme on le voit, notre réseau routier est des plus étendus ; mais (nous chantons toujours la même antienne), faute de crédits, il ne pourra être entretenu et il sera à brève échéance le plus long d'Europe mais le moins praticable...

◆ ON DIT QUE...

...depuis la violente apostrophe dont ils ont fait l'objet dans un précédent numéro, les chauffeurs de taxi ont changé leurs façons et qu'ils sont devenus des conducteurs raisonnables, vivants exemples de courtoisie et de prudence... Cependant nous accueillons ces informations avec la plus grande circonspection.

Compromis

Il est à peu près impossible de réaliser un monocylindre qui réunisse toutes les qualités de surpuissance, d'économie et de souplesse. Certes, on a réalisé des tours de force et on a parfois réussi à concilier ce qui paraissait jadis irréalisable, mais on n'y est parvenu que jusqu'à un certain point. Il n'est pourtant pas absolument impossible d'utiliser en service courant une 500 cmc. dont le moteur donne une quarantaine de chevaux, ni un 125 qui donne 10 ou 12 CV et permet de dépasser le 130, à condition toutefois de le décompresser légèrement par l'emploi d'une mince cale sous le cylindre et de s'en tenir aux 3/4 de sa vitesse maximum de rotation ; car, un tel moteur construit pour un fonctionnement très pénible se révélera extrêmement robuste dans des conditions d'utilisation plus normales. Toutefois tel hors-bord qui atteint un rendement de 80 CV au litre est inutilisable en service courant parce qu'il s'agit généralement d'un deux temps dont les lumières ne se prêtent pas à la marche au ralenti.

Nous devons nous estimer satisfaits quand notre 500 de série donne 25 CV et notre 125 5 CV. Encore nos moteurs de moto ont-ils un rendement volumétrique supérieur à celui de la plupart des voitures, même de sport. Le moteur d'une grosse voiture américaine, apparue cette année au Mans, dernier cri de la technique Outre-Atlantique atteint tout juste 26 CV au litre, et celui de telle voiture de sport, d'un nom très connu dans la grosse cylindrée, n'est guère que de 40 CV au litre. (Nous ne parlons ni des moteurs spéciaux italiens qu'ils soient à alimentation atmosphérique ou suralimentés). Si nous voulons un moteur souple et silencieux qui ne nous oblige pas à jongler avec le changement de vitesse, nous sommes amenés à n'utiliser que des rapports volumétriques et des régimes raisonnables qui feront de notre grosse mono ce qu'on appelle un « veau », caractéristique essentielle du moteur silencieux. Le problème est totalement différent pour le twin qui demande d'ailleurs à être traité comme un moteur sport.

Nous pouvons alors prévoir des réglages de distribution et des sections de passage convenables pour une grande plage de régimes et qui conduisent à une consommation normale d'un carburant à indice d'octane réduit. Il faut attacher une certaine importance à la vitesse maximum qui n'est qu'exceptionnellement utilisable, mais doit se situer entre 140 et 160 kmh. ; il est évident que, compte tenu de cette vitesse maximum, une allure moyenne de 90-100 kmh. sera un heureux compromis entre des possibilités « très sport » et une utilisation raisonnable.

◆ LE PARC ITALIEN DES MOTOS

Des statistiques récentes effectuées en Italie, il ressort que le nombre des véhicules deux roues à moteur en circulation en 1950 est en nette progression sur celui de 1949.

Il est assez curieux de constater que l'augmentation de 1950 sur 1949 est de 4 % pour les motos, 58 % pour les cyclomoteurs et 102 % pour les vélomoteurs (cylindrées comprises entre 50 et 125 cmc.). On estime qu'au total, fin 1950, environ 830.000 motos seront en circulation, ce qui représente 1 machine pour 56 habitants.

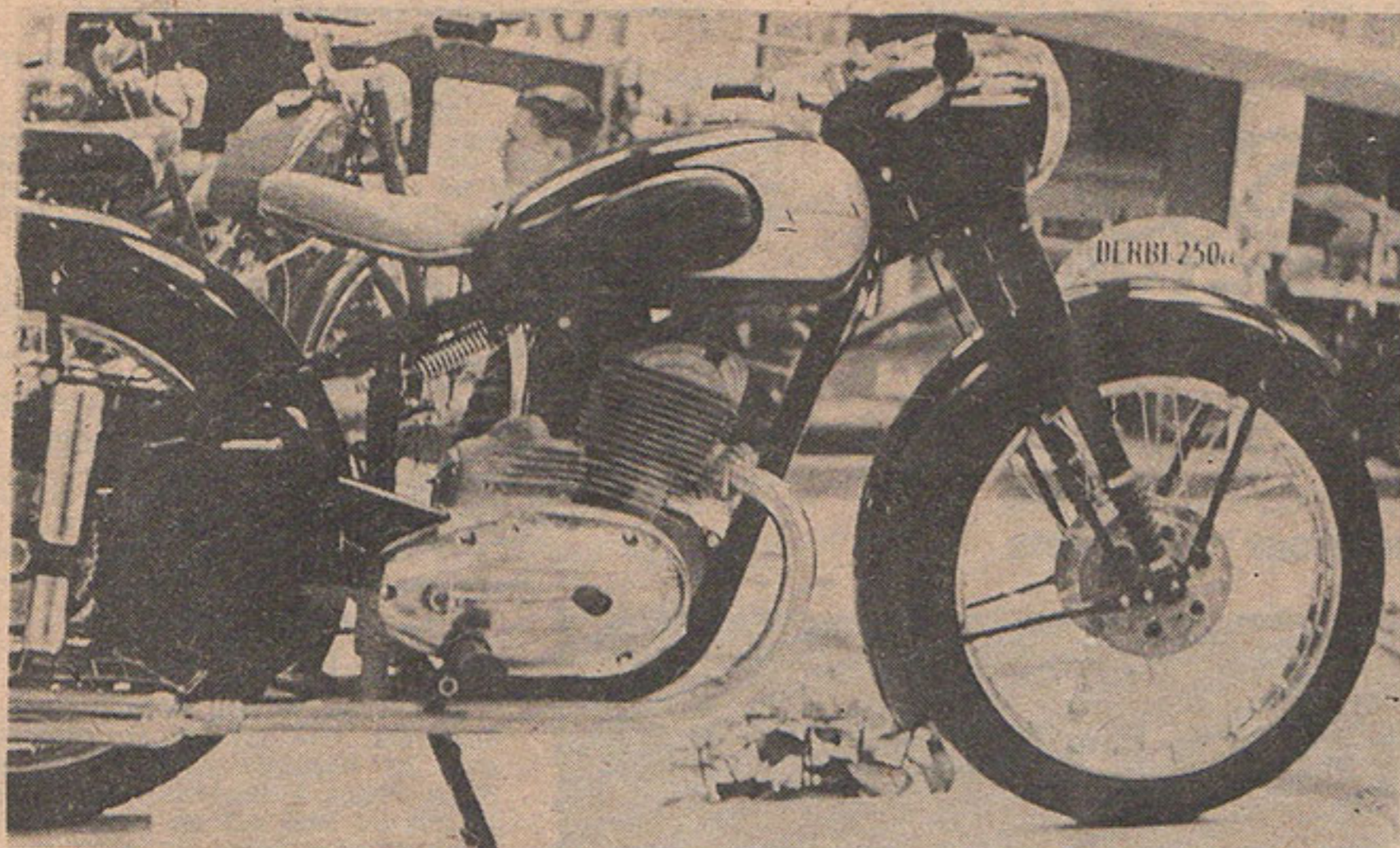
◆ COURS DU CHANGE

Depuis le 1^{er} décembre 1950, le taux de change entre le franc et la lire qui était de 181 livres pour 100 francs français, est fixé à 178,50 livres pour 100 francs. Cette légère modification du taux de change résulte d'une faible variation de la parité lire-dollar à Rome, par rapport à la parité enregistrée antérieurement. Ainsi donc la lire passe de 0 fr. 5525 à 0 fr. 56.

◆ LES BOULEVARDS MILITAIRES

Au Conseil municipal de la Ville de Paris a été exposé le grave problème de la circulation sur les boulevards dits « militaires » qui ceinturent la capitale. Les statistiques de la Préfecture de police font ressortir de leur côté qu'au cours du premier semestre 1950, le total des accidents sur les boulevards et aux carrefours s'est élevé à 328, faisant 19 morts, 158 blessés graves et 78 blessés légers. Les conseillers alertés demandaient en conséquence que l'on pourvût sans délai à l'établissement d'un refuge coupé sur chaque passage clouté des boulevards militaires et qu'on équipât chaque carrefour d'une signalisation tricolore voire automatique.

La Préfecture de police, saisie de la question, a fait savoir que des instructions étaient données aux agents motocyclistes pour que la surveillance soit intensifiée. Par ailleurs les édiles parisiens ont formulé auprès des services techniques de la Préfecture de la Seine une demande en vue d'obtenir le rétablissement de tous les refuges coupés qui existaient avant la guerre. Malheureusement la réalisation de toutes ces mesures est conditionnée par les crédits alloués.



Informations

◆ PEUT-ON MESURER LE BRUIT ?

Il y eut jadis des concours de silencieux (et nous retrouvons cet exemple de mesure du bruit dans les applaudimètres utilisés dans certaines émissions radiophoniques). Mais l'intensité du bruit n'est pas tout. Il y a également sa qualité qui peut le rapprocher d'un ton. Il peut aussi être grave ou aigu. Notre oreille redoute davantage un son aigu. Le grondement de l'orgue affecte moins notre oreille que le sifflement aigu d'une petite flûte. Le bruit sourd et profond d'un Diesel est moins pénible que le crépitement d'un deux temps. Un audiomètre n'enregistre pas nos sensations auditives avec plus d'exactitude qu'un film photographique ne donne une reproduction exacte de nos impressions visuelles. Nous ne pouvons mesurer avec exactitude que des temps dépouillés de l'élément humain.

◆ LEGERES MODIFICATIONS AU VELOSOLEX

Ce cyclomoteur a conquis une place considérable sur le marché. Il est si maniable, si souple, et son fonctionnement est extrêmement silencieux. Sur le nouveau modèle l'orifice d'admission a une section un peu plus grande. Le carburateur a été légèrement modifié, ainsi que le système d'échappement de puissance et une réduction de la consommation. La culasse est fondue en coquille. Quant au cycle lui-même, le nouveau garde-boue donne une meilleure protection et le support de phare est plus court. La commande des gaz est transférée à gauche.

◆ S.N.C.F.

La S.N.C.F. nous signale ses fréquentes ventes de : motos, vélomoteurs, autos, camions, machines - outils réformées, tours, perceuses, etc...

S'adresser 100, avenue de Suffren, Subdivision des ventes. Tél. : Suffren 40-70. Poste 31-48.

◆ ACIER INOXYDABLE

Une aciérie de Sheffield a mis récemment au point un nouveau procédé de fabrication d'aciers inoxydables, qui pouvait permettre une diminution de deux livres sterling du prix de revient de la tonne de métal obtenu.

Le trait saillant de ce nouveau procédé consiste en l'addition en fin d'opération d'une charge unique de ferro-chrome-silicium, au lieu de deux charges séparées

de ferro-silicium et de ferro-chrome à faible teneur en carbone.

Le nouveau procédé permet une meilleure utilisation du chrome contenu dans les ferrailles d'acier inoxydable. Grâce à des températures élevées, obtenues par injection d'oxygène, on peut en effet récupérer jusqu'à 93 % du chrome contenu dans ces ferrailles contre 88 % avec l'ancien procédé. Par ailleurs, le ferro-chrome-silicium employé, qui est le produit intermédiaire à la fabrication du ferro-chrome est moins coûteux que ce dernier.

◆ PNEUMATIQUES

Dans les épreuves automobiles, nous sommes habitués à de fréquents changements de roues, et cela met en relief l'énorme effort imposé aux bandages sur certains circuits, dont le sol est particulièrement rugueux (ciment, gravillons, etc.). Mais il semblait que les pneus tenaient beaucoup mieux sur les motos et en particulier sur la longue distance du T.T. les pneus à l'issue de l'épreuve et malgré les énormes vitesses réalisées, ne présentaient qu'une faible usure. Au contraire, au cours des dernières épreuves européennes disputées, il est vrai, par une chaleur torride, les ennuis des pneus se sont multipliés, soit par usure de la bande de roulement, soit même par décollement de la chape. Faut-il nous lamenter et considérer que le pneu est le talon d'Achille de nos motos ? Assurément non. En premier lieu nous devons reconnaître qu'en service courant, les pneus tiennent admirablement. Nous ne demandons pas à nos machines les accélérations positives ou négatives qu'on exige d'une machine de course et le sol n'a pas la même rugosité que le ciment ou même que certains surfaces antidérapantes : et les pneus actuels nous donnent complètement satisfaction. D'autre part la course a permis de déceler les points faibles qui ne peuvent apparaître en service courant et fait travailler, au même titre que les organes mécaniques, les pneumatiques à la limite de leur résistance.

Dans la période actuelle de tension internationale, il y aura de plus en plus de difficulté à se procurer du caoutchouc et probablement du coton. La hausse des cours en est un symptôme. Il est certain que chez les occidentaux, la production de gommes et de textiles synthétiques va prendre une ampleur considérable. Nous sommes persuadés que du point de vue technique, il en résultera de gros progrès.

Ci-contre : une très belle moto espagnole : la 250 Derbi... qui n'est pas sans rappeler curieusement une machine tchèque bien connue. Le frein avant est une innovation.

◆ ACCIDENTS ET ROUTIERS

La Presse s'émeut à juste titre de la recrudescence des accidents de la circulation et elle aborde parfois le problème de la responsabilité des « poids-lourds ». Dans cette mesure : une mise au point de la F.N.T.R., qui représente en France tous les transports publics routiers de voyageurs et de marchandises, s'impose.

Nous sommes les premiers à réclamer une surveillance plus attentive des routes et des pénalisations sévères pour les conducteurs qui enfreignent les règles du Code de la Route. La Fédération recommande elle-même aux chauffeurs des Entreprises de Transports Routiers d'observer en toute occasion, des règles de prudence dépassant même les prescriptions du Code.

Elle s'efforce d'améliorer la sélection des conducteurs en organisant leur formation et le contrôle de leurs réflexes dans les centres d'examen psychotechniques actuellement en fonctionnement.

Mais elle estime aussi que dans leur presque totalité, les conducteurs de véhicules lourds font preuve de la plus grande prudence et d'un parfait respect de la Loi.

N'oublions pas que ces conducteurs, outre leur science née d'une pratique quotidienne, ont la responsabilité de véhicules qui représentent souvent à vide, et à plus forte raison en charge, plusieurs millions.

C'est compte tenu de la valeur quasi-générale des conducteurs de poids lourds que la Fédération estime qu'il convient de sévir très sévèrement contre quelques rares brebis galeuses. Notamment parce qu'elle ne veut pas qu'un préjugé défavorable s'établisse injustement dans le grand public à l'égard de l'ensemble des chauffeurs de transport routier.

◆ NOUVELLES CLASSIFICATIONS

Sur la base des résolutions prises par la F.I.M. à sa session de Madrid, la catégorie B (sidecar et cyclecar) a été modifiée, les cylindrées étant désormais : jusqu'à 350 cmc. ; de 350 à 500 cmc. ; de 500 à 750 cmc. ; et de 750 à 1.200 cmc. Les catégories présentes (600 et 1000 cmc.) sont en conséquence supprimées.

Pour la saison internationale 1951, la classe « sidecar » sera limitée aux 500 cmc. au lieu de 600.

◆ TABLEAU D'HONNEUR

Nous avons l'avantage de vous prier de bien vouloir insérer au « Tableau d'Honneur » le geste d'un mécanicien qui n'hésita pas à 8 heures du soir, alors qu'il allait se mettre à table, à chercher avec une camionnette un motocycliste en panne (éclatement du pneu arrière) à 15 kms de son atelier.

Après le transport de la moto à l'atelier (le tout à la nuit), il se mit à réparer (une bonne heure de travail) et remit la machine en état sans vouloir prendre le temps de manger.

Le travail fut terminé à 10 h. moins un quart et il allait enfin se mettre à table lorsque on lui amena une auto en panne qu'il prit immédiatement en mains.

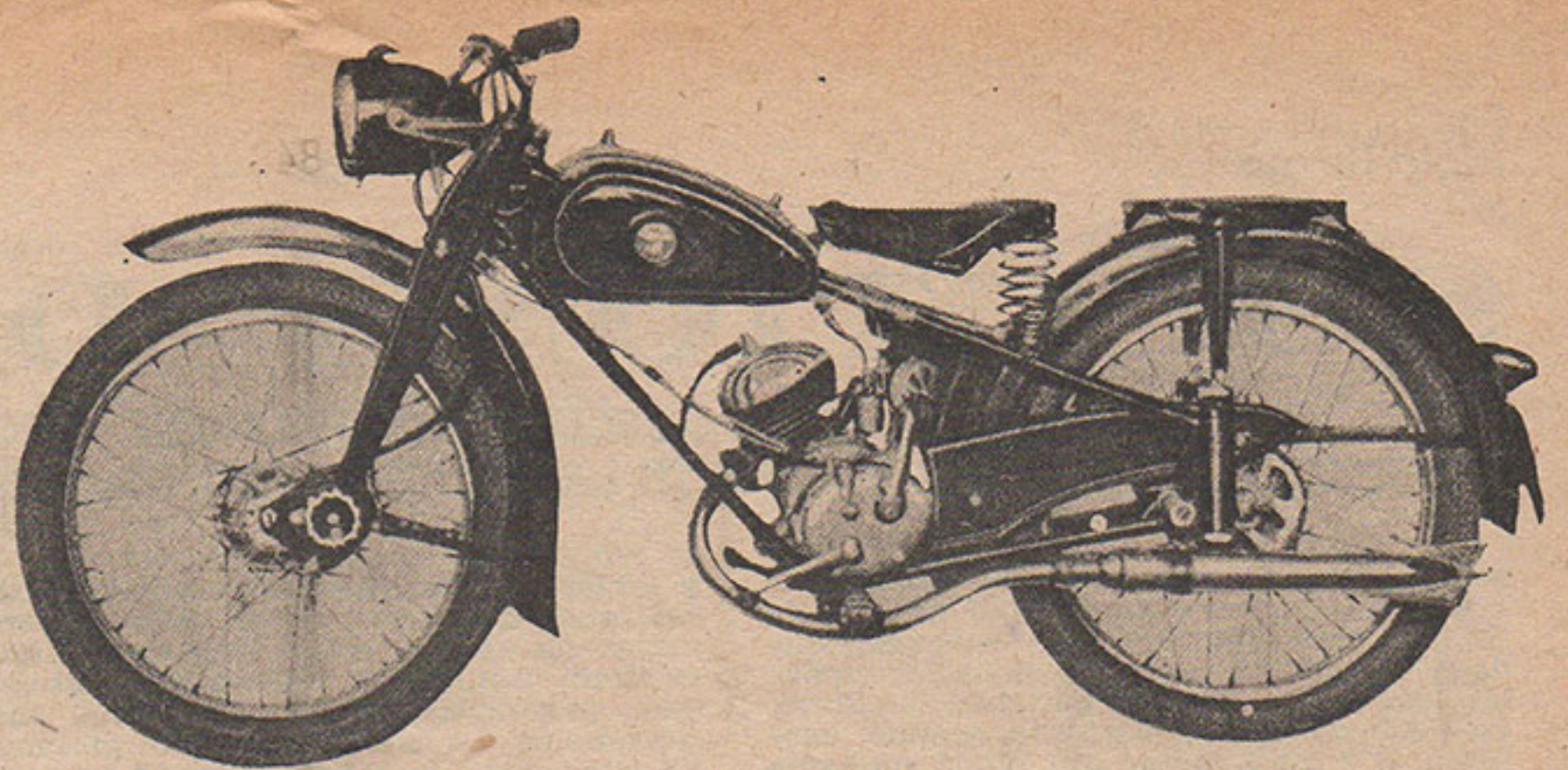
La réparation fut effectuée pour un prix très raisonnable, sans aucune hésitation... et avec le sourire.

Aussi, nous vous demanderions de bien vouloir insérer dans « Moto-Revue » cette lettre avec l'adresse de ce mécanicien complaisant.

Monsieur Chabert, à Varages (Var), en espérant qu'elle puisse servir le cas échéant à un motocycliste en panne dans la région.

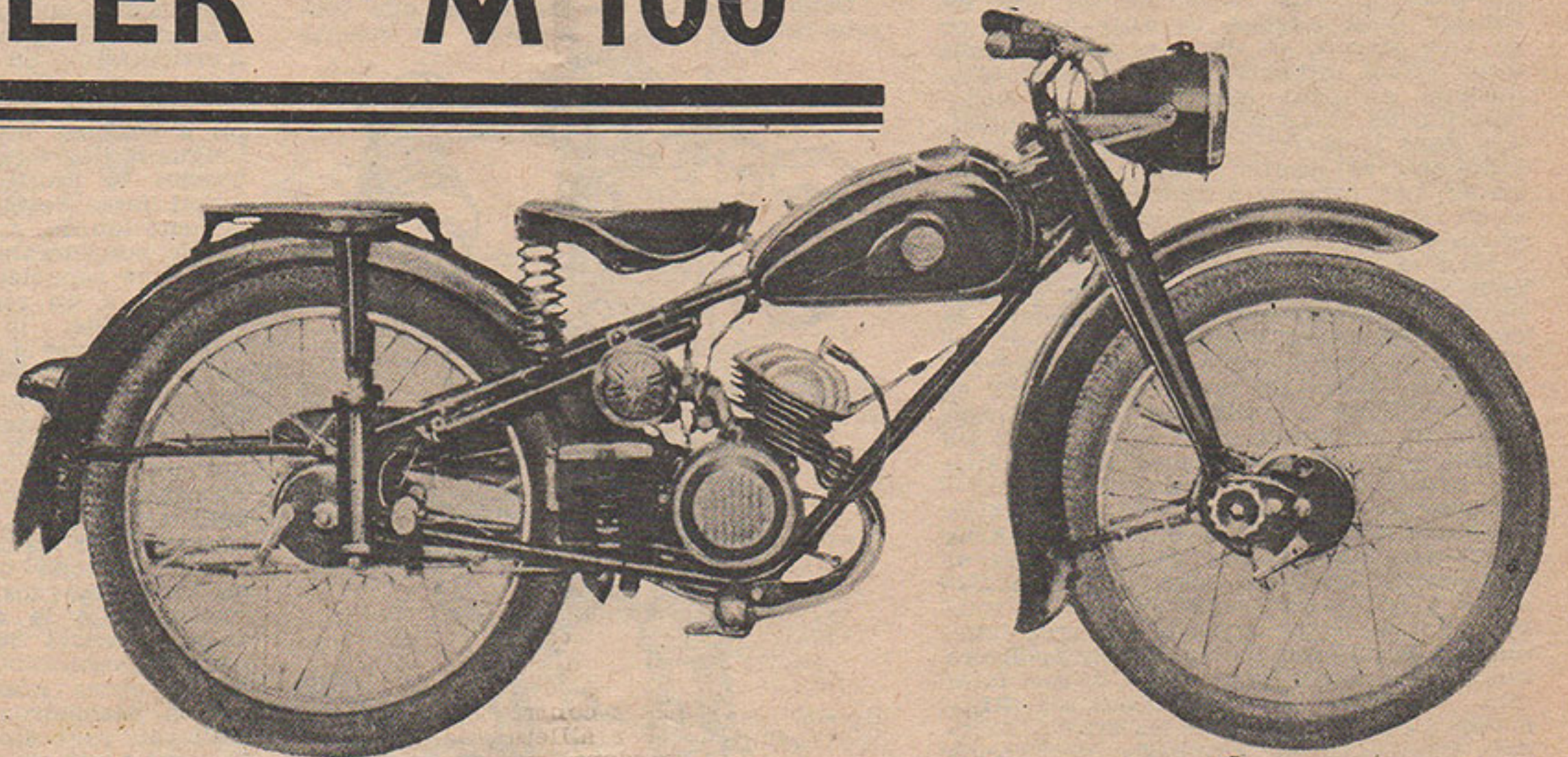
Ch. WEFLE et J. CONIL
Nice

UNE NOUVELLE
VENUE SUR
LE MARCHÉ
FRANÇAIS



L'ADLER "M 100"

Ces deux vues de la nouvelle Adler montrent qu'on a appliqué des solutions intéressantes et originales. La suspension avant, à balanciers et ressorts à boudin, travaillant à l'enroulement, est particulièrement réussie.



Nous avons vu récemment de près aux Etablissements Poch, de Neuilly, une des dernières 100 cmc. Adler, d'une présentation extrêmement réussie, jointe à beaucoup d'ingénieuses innovations techniques. En voici les principales caractéristiques.

Moteur monocylindre deux temps à refroidissement à air. Alésage 50 mm, course 50 mm, soit une cylindrée de 98 cc., taux de compression 7,2:1 ; puissance maximum 4,10 CV. Cylindre en fonte grise avec chemise, culasse en alliage léger, piston plat. Vilebrequin sur roulements à billes, bielle sur roulement à rouleaux.

Graissage du moteur par un mélange d'essence et d'huile 25:1. Graissage du changement de vitesse par remplissage d'huile de la boîte.

Carburateur spécial avec filtre à air à huile. Volant dynamo-magnétique. Embrayage à disque unique à sec sur vilebrequin.

Boîte de vitesses fixée au côté gauche du moteur en sens longitudinal du vilebrequin. Démultiplication primaire : 3,36:1 ; rapports : 1^{re} vitesse 2,43:1 ; 2^e vitesse 1,40:1 ; 3^e vitesse 0,92:1.

Changement de vitesse par sélecteur à gauche. Notons que le point mort est après les 3 vitesses.

Chaîne réglable 1/2" x 1/4". Rapport 2,92:1.

Cadre rigide en tube double, brasé, avec repose-pieds réglables.

Suspension avant par fourche à balanciers en tôle, ressorts à boudin et amortisseurs réglables. Suspension arrière télescopique à ressorts opposés et progressifs.

Détail du moteur, très bien dessiné. L'embrayage et la transmission secondaire sont entre le moteur et la boîte qui est en bout d'arbre, à l'extérieur. Remarquez les béquilles latérales au bout des repose-pieds.

Freins à deux mâchoires internes de diamètre 125 mm, largeur de la mâchoire 20 mm.

Réservoir : capacité en carburant 7 litres, grippe-genoux avec garnitures en caoutchouc, robinet avec filtre à essence et réserve.

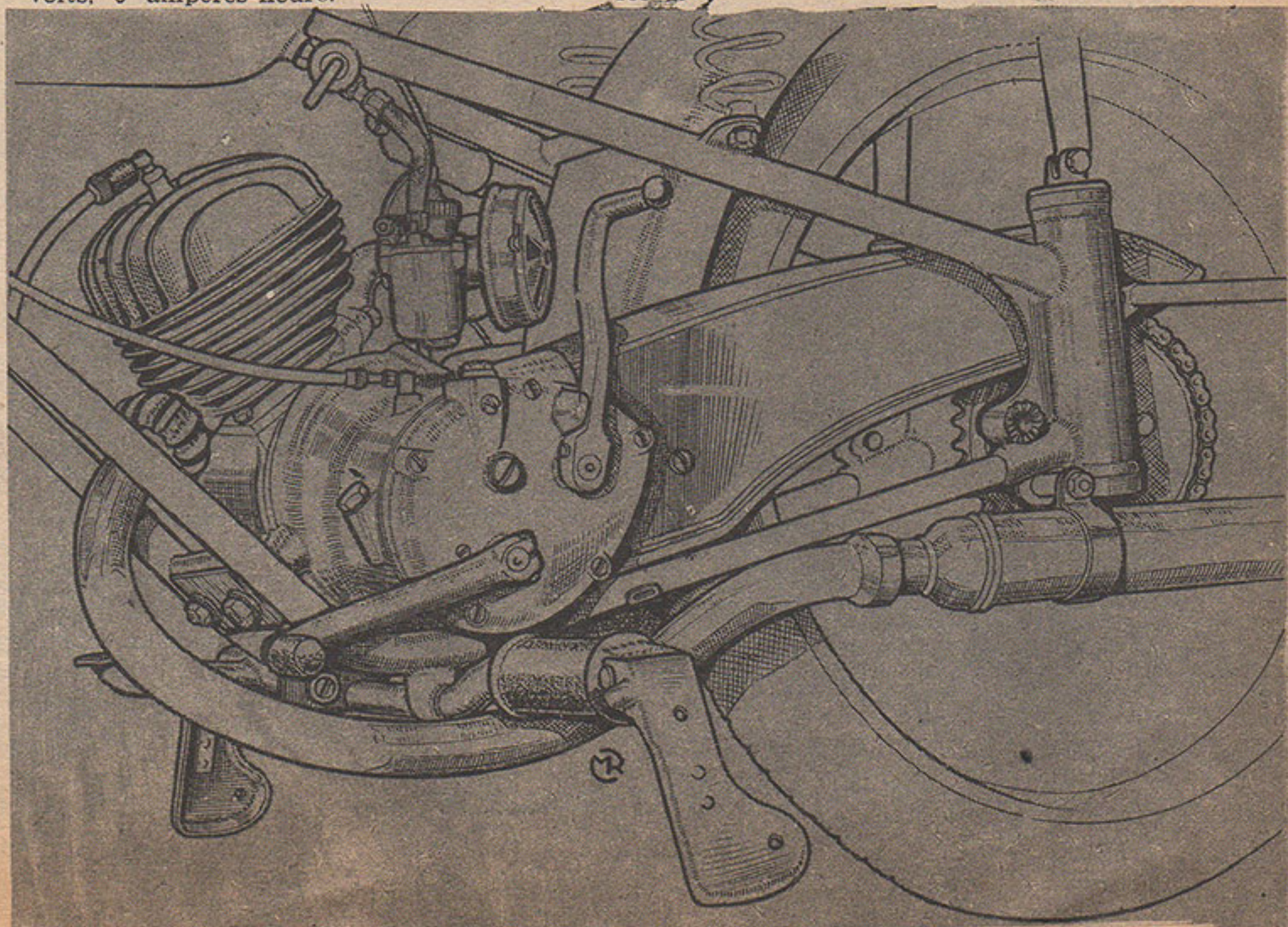
Coffre à outils monté dans le réservoir d'essence, facilement accessible.

Equipement électrique 6 volts, 25-30 watts, courant alternatif, redresseur dans le phare, projecteur « route » et « code » et éclairage de stationnement, interrupteur code à gauche du guidon. Lanterne arrière, éclairage de la plaque, avertisseur électrique à courant continu, batterie 6 volts, 6 ampères-heure.

Equipement : garde-boue surbaissés et largement conditionnés, porte-bagages robuste convenant pour deuxième siège, béquilles latérales à droite et à gauche montées aux extrémités des repose-pieds, guidon réglable, verrou de direction et d'allumage combiné, indicateur de vitesse avec éclairage indirect incorporé dans le phare.

Cotes d'encombrement : hauteur 865 mm ; largeur 650 mm ; longueur totale 1.900 mm ; entr'axes des roues 1.200 mm ; pneus 2,5x19 ; poids 70 kgs.

Vitesse maximum : environ 70 kmh. Consommation normale : 1,9 litre aux 100 kms



SOLUTIONS D'AVENIR

VERS QUELLES INNOVATIONS TECHNIQUES
S'ORIENTE LA CONSTRUCTION MOTOCYCLISTE

Nous vivons, par suite des difficultés économiques actuelles qui freinent le progrès, plutôt dans le passé que dans l'avenir et nombreux sont les modèles 1950 qui n'auraient pu figurer au Salon de 1930 sans soulever une grande surprise. Il y en a même qui n'ont subi que des améliorations de détail. Les états modernes, quels qu'ils soient, absorbent de plus en plus la substance des citoyens, qu'il s'agisse de leur argent ou de leur travail, et dans de telles conditions, toute initiative est paralysée. L'industriel ne peut entreprendre la construction de modèles originaux et la clientèle dont le pouvoir d'achat réduit constamment, se raréfie. Tant que nous ne serons pas revenus à une économie plus saine, aucun progrès, aucune évolution technique n'est possible.

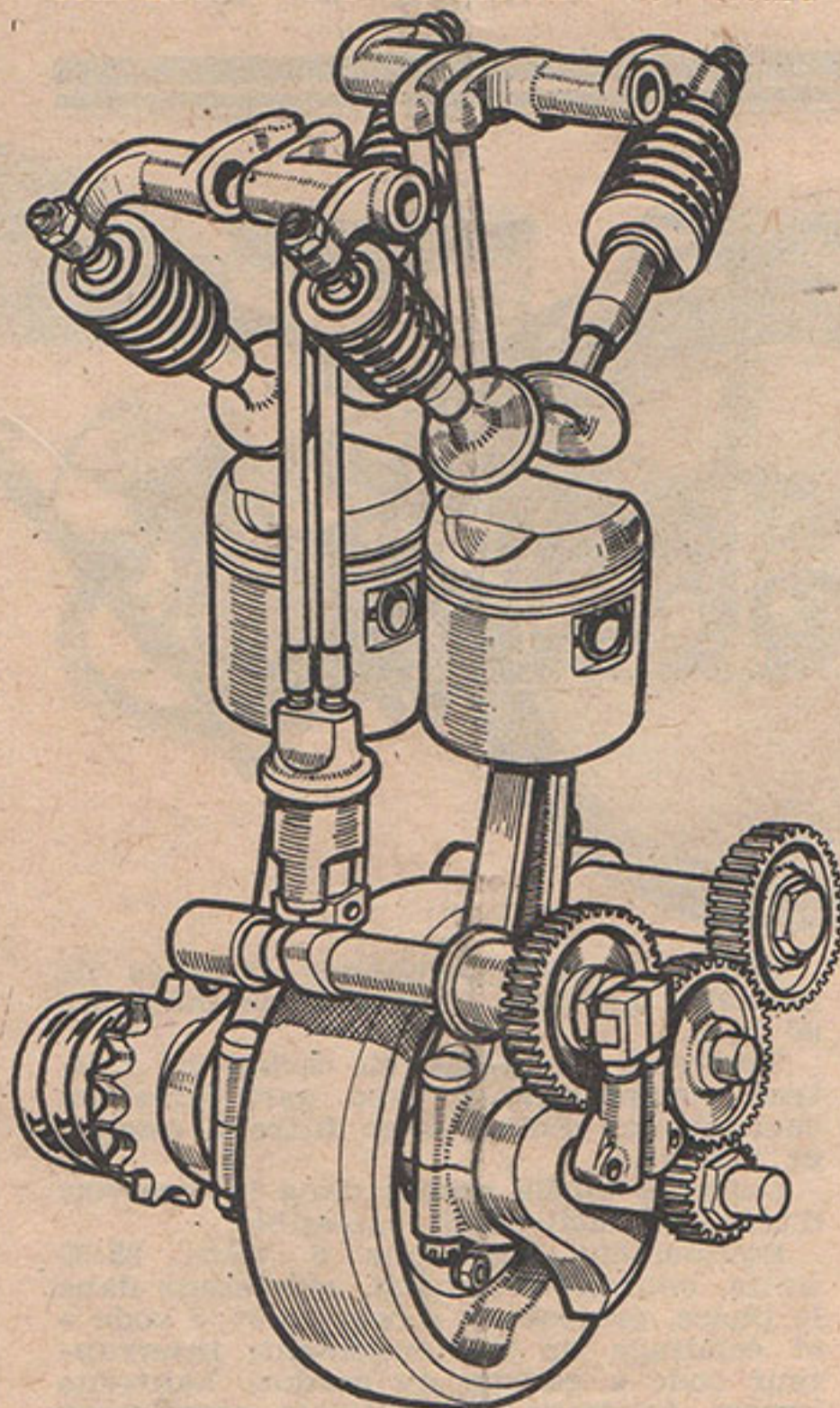
Mais si le progrès est ainsi stoppé, on peut néanmoins espérer qu'après sa crise de folie nationale ou internationale, le monde deviendra raisonnable et permettra aux activités individuelles de reprendre leur essor. Le progrès reprendra sa marche. Nous n'avons pas la prétention d'être un prophète, mais il y a dans les développements mécaniques une logique qui permet certaines anticipations.

Nous ne croyons pas que la turbine remplace dans un bref avenir le moteur alternatif, car de nombreuses études et des essais prolongés sont encore nécessaires à sa mise au point. Elle a, en tous cas sous sa forme actuelle un gros handicap à surmonter, celui de son médiocre rendement thermique. Mais il est fatal que le moteur alternatif avec ses difficultés d'équilibrage, avec les efforts énormes imposés à ses équipages de pistons et de bielles, avec ses frottements, cède le pas à la turbine parfaitement équilibrée et dans laquelle, exception faite des paliers, il n'y a que des frottements gazeux. Sur les bateaux, dans les centrales électriques, la turbine à vapeur est reine et c'est uniquement grâce à son exceptionnel rendement thermique que le Diesel est employé quand on n'a à utiliser que des puissances relativement modérées. Mais il n'est pas exclu que certaines chaudières rotatives à vaporisation instantanée ne permettent l'emploi de la turbine à vapeur de puissance moyenne.

En tous cas, pour les moteurs à combustion interne, nous n'avons aucun doute : le turbo-propulseur est appelé à remplacer, tôt ou tard, le moteur à explosion et même le Diesel. Nous serons alors délivrés et des équipages alternatifs et même de ce mécanisme rudimentaire qu'est le changement de vitesse si mal utilisé par la plupart des conducteurs. Il

y a bien les changements de vitesse automatiques dont on ne peut nier l'intérêt, mais ils sont encombrants, coûteux, et leur rendement mécanique est encore médiocre. Ils s'amélioreront, mais néanmoins ils ne feront que prolonger l'existence du moteur alternatif et retarder l'échéance fatale où il cèdera la place au turbo-propulseur.

Dans la période de transition que verrons-nous ? Sur les moteurs de voiture



Le renouveau en faveur du twin vient de la possibilité de réduire la course et la cylindrée unitaire, c'est-à-dire de pouvoir tourner plus vite avec des forces d'inertie acceptables.

nous assistons à un effort des constructeurs pour améliorer la forme des chambres de combustion. Les soupapes latérales sont en régression constante même en Amérique. Et d'autre part, la culasse plate cède peu à peu le pas à la culasse hémisphérique ou à des culasses de forme plus ou moins compliquée destinées à améliorer l'alimentation et à éliminer les poches et les points chauds, afin d'utiliser des rapports volumétriques plus élevés. Il y a trente ans que la culasse hémisphérique a remplacé la culasse plate des premiers moteurs à soupapes en tête

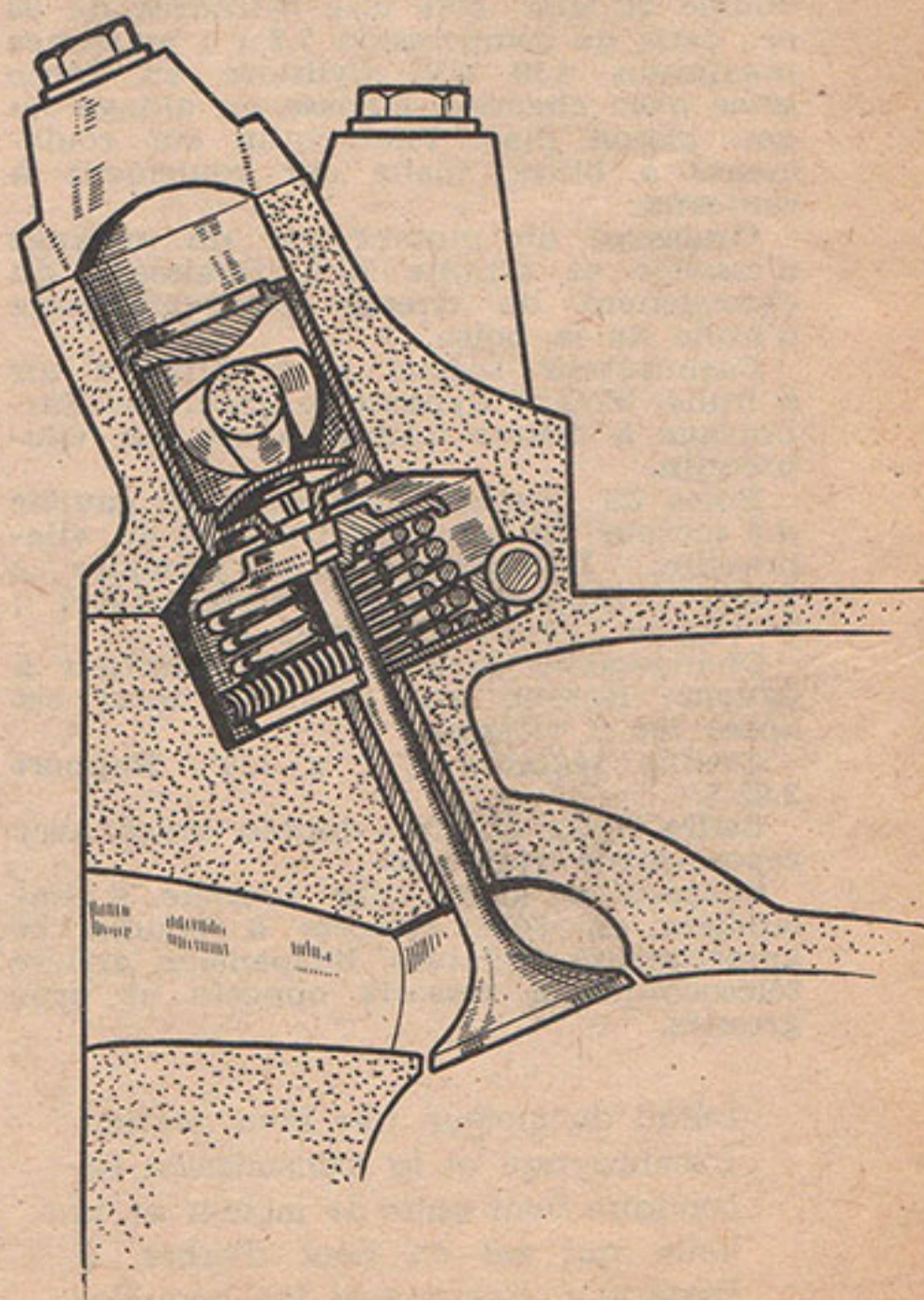
Les culasses modernes (à gauche) se rapprochent de la perfection et permettent des rendements thermiques élevés. A droite : la commande desmodromique des soupapes (c'est-à-dire dans les deux sens), permet théoriquement de tourner plus vite sans l'affolement de la distribution, mais pose d'autres problèmes mécaniques.

comme ceux de Magnat-Debon ou de Jap. La réalisation en était plus facile que pour les moteurs de voiture.

La commande par tiges et culbuteurs est une solution hybride, un compromis qui permet de conserver pour les pignons et les cames la même place et la même disposition que pour la distribution à soupapes latérales. On l'a améliorée en l'enfermant complètement, ce qui permet d'assurer aux roulements et aux rotules d'articulation un graissage abondant. On s'est efforcé de l'alléger, de réaliser des tringles plus rigides. Dans certains cas on a surélevé les cames pour réduire la longueur des tiges. On a étudié de façon précise le profil des cames. Mais quoi qu'on fasse cette distribution est relativement lourde, soumise à des efforts d'inertie considérables et les soupapes doivent être rappelées par des ressorts puissants et à un régime de l'ordre de 5.000 tours-minute, la distribution présente des symptômes d'affolement et des vibrations qui peuvent provoquer des ruptures. Aussi quand on veut tourner plus vite, il faut en venir à la distribution par arbre à cames en tête. On a d'abord utilisé un arbre à cames unique avec des culbuteurs, puis pour réduire l'inertie deux arbres avec une attaque directe des soupapes par les cames.

Nous restons persuadés de l'influence de la course sur la technique et nous croyons que la distribution par double arbre à cames et attaque directe finira par s'imposer.

Une autre possibilité est une distribution desmodromique très difficilement réalisable avec des soupapes. Elle a donné de bons résultats avec des fourreaux doubles ou un fourreau unique louvoyant (il existe encore un gros moteur d'aviation à distribution Mac Collum). Mais ces distributions sont coûteuses, difficiles à lubrifier et se prêtent mal à des régimes rapides et elles sont, elles aussi, animées d'un mouvement alternatif, de faible am-



plitude il est vrai. On en vient donc fatalement à des distributions rotatives comme la Cross ou l'Aspin. Elles ont donné de bons résultats. Il y a certes des difficultés à résoudre : distorsion, étanchéité et graissage. Mais ces obstacles ne sont

lindres, accroît les performances sans une élévation notable de la consommation. Mais le compresseur ne donne vraiment des résultats remarquables qu'avec un polycylindre, un quatre cylindres par exemple. Or le quatre cylindres n'est encore que faiblement représenté dans la construction motocycliste.

Quel sera l'avenir du deux temps ? Le deux temps à alimentation par carter-pompe présente de tels avantages par sa simplicité, sa robustesse, sa souplesse et sa construction économique, qu'il est assuré d'une très longue existence, surtout dans les cylindrées inférieures à 250 cmc. Mais il n'est nullement exclu que dans

LA COURSE ET LE PROGRES

IL apparaît avec évidence, même aux yeux les moins avertis, qu'il y a une différence assez grande entre les moteurs utilisés en course et ceux montés sur les machines de tourisme.

Quelle est cette différence ?
Disons plutôt qu'il y a des différences et examinons-les.

Notons d'abord, pour plus de compréhension du sujet, quelques données techniques exposées avec simplicité pour que tout le monde puisse les assimiler facilement.

Dans un moteur de course, le but principal est le rendement, c'est-à-dire, obtenir le plus de chevaux possible d'une cylindrée donnée. Deux éléments principaux entrent en jeu : la compression, le régime.

Le nombre de chevaux que l'on obtient d'une descente de piston au temps moteur dépend bien de la pression exercée sur ce piston. Comme la pression exercée par l'explosion est proportionnelle à la compression préalable, on recherche donc la plus haute compression possible, à la limite de l'auto allumage. Pour un moteur de tourisme normal, la pression moyenne sur le piston, au moment de l'explosion, est d'environ 25 à 30 kgs par centimètre carré. On voit donc tout le gain que l'on peut obtenir en élevant la compression à son maximum.

Ce maximum est variable suivant les réalisations de moteurs, les conditions de refroidissement, les formes des culasses, les carburants employés. Nous n'en dirons pas plus sur ce sujet pour ne pas entraîner le lecteur dans un labyrinthe de considérations techniques bien spéciales.

Le régime, lui, est le nombre de tours obtenu du moteur, par minute, à sa puissance maximum.

Il est bien évident que si on obtient pour chaque coup de piston moteur un certain nombre de chevaux, plus ce coup de piston sera répété en une minute, plus nous aurons de chevaux. On recherche donc la plus grande vitesse de rotation ou, pour mieux dire, la plus forte cylindrée minute.

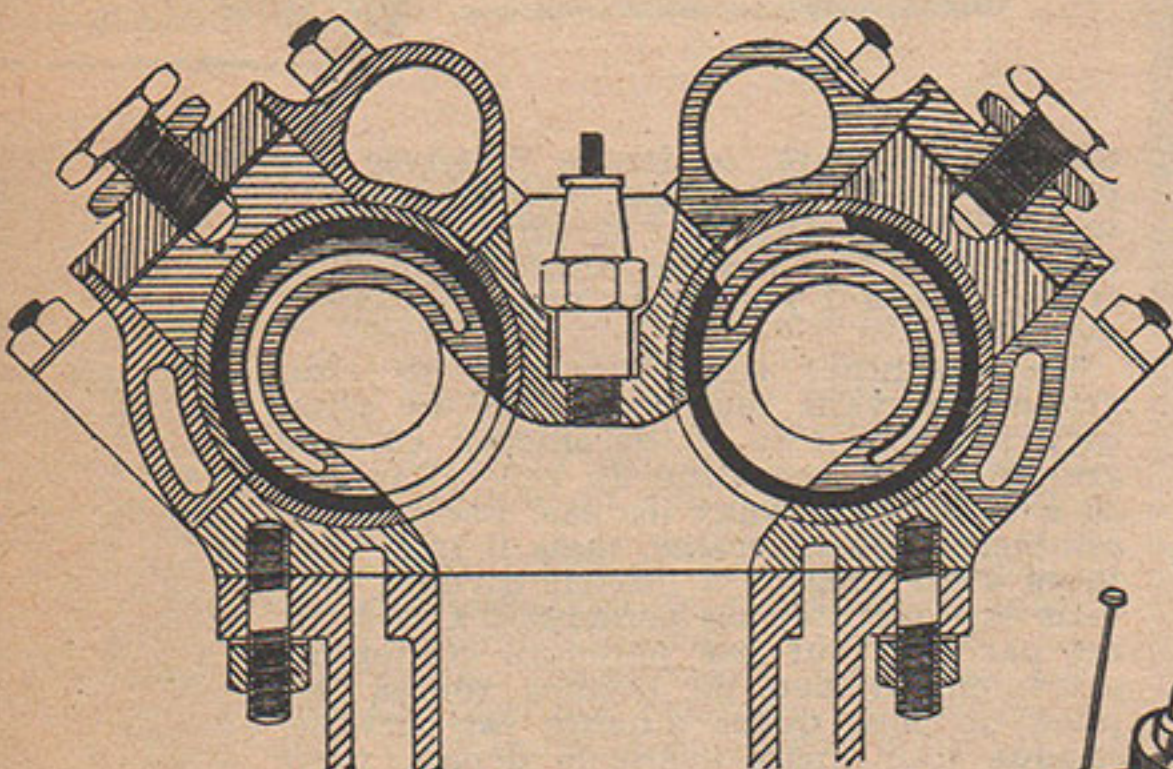
Oui, cylindrée minute, car si nous avons un cylindre de 100 cc. par exemple, et une vitesse de 2.000 t.-m., la cylindrée minute sera de 100x2000, soit 200 litres. Si le régime passe à 4.000 t.-m., nous obtiendrons 400 litres. Or n'oublions pas qu'un moteur n'est qu'un transformateur de calories en travail. Les calories étant fournies par le carburant, plus il sera utilisé de carburant dans un temps normal, plus nous aurons de puissance.

Pour atteindre de hauts régimes, il est nécessaire que la réalisation mécanique soit aussi étudiée de très près.

Le train alternatif (piston-bielle) doit être léger ; le graissage du maneton et de l'axe ne souffre aucune lacune en raison de la pression considérable qu'ils ont à supporter au moment du temps moteur ; la bielle demande un dessin particulier et de grandes précautions pour son allègement pour ne pas être victime de « flambage » ; de larges passages sont indispensables pour les gaz qui doivent circuler à grande vitesse afin de permettre au moteur de « respirer » librement.

Ces réalisations entraînent une quantité d'études annexes telles que : profil de l'arbre à cames, donc problème de la distribution, diamètre et nombre des soupapes, ressorts de soupapes, etc... sans oublier la carburation et l'allumage.

Voilà, en gros, ce que représente un moteur de course. Nous voyons qu'il nécessite une réalisation spéciale, car le but à atteindre n'est pas exactement le même que celui recherché pour un moteur de tourisme où d'autres facteurs interviennent tels que : consommation, économie de fabrication, solidité et longévité, graissage facile, sûreté de marche, etc...



Les distributions rotatives sont séduisantes mais pour le 4 temps (ci-dessus) sont rendues difficiles pour l'échappement et posent des problèmes épineux de graissage et de refroidissement, tandis que sur les 2 temps (ci-contre), elles ont reçu de nombreuses applications heureuses pour l'admission.

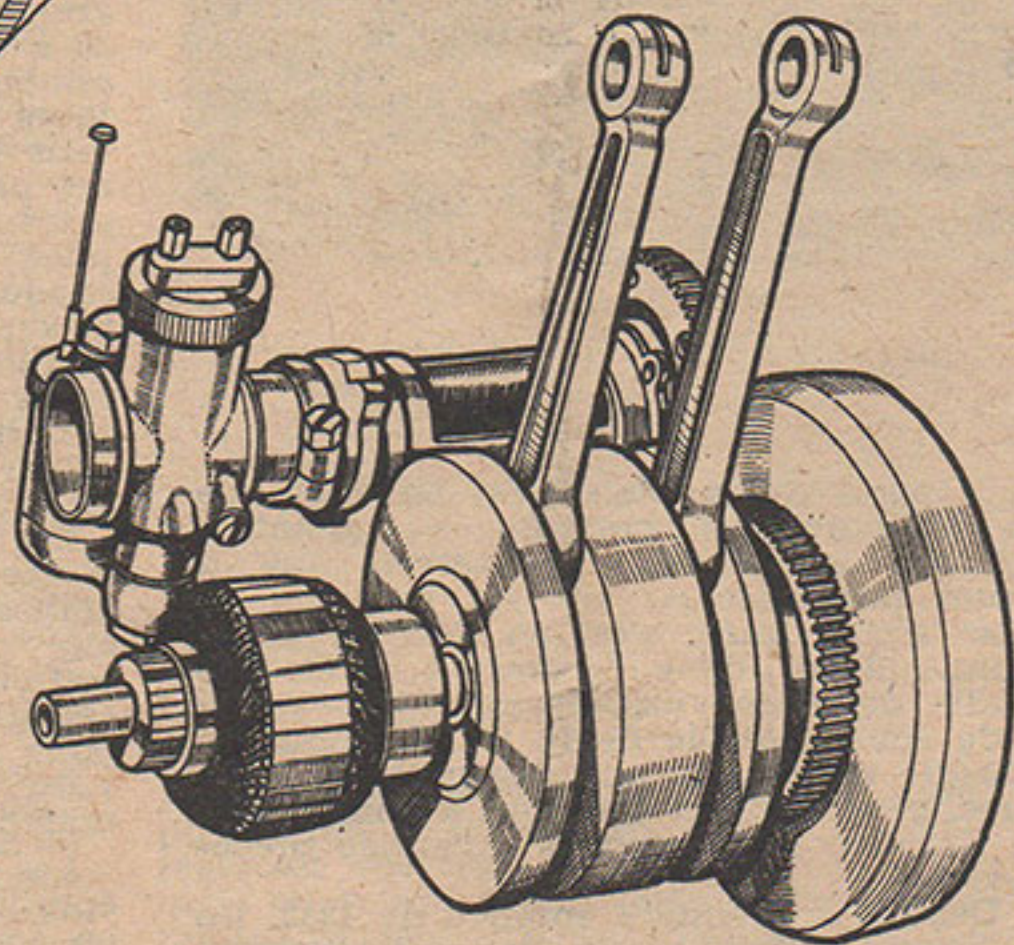
pas insurmontables et bien des inventeurs poursuivent des recherches. Arriveront-ils à intéresser les constructeurs et le public ? Comme bien des nouveautés, leur sort dépend de leur adoption par une grande marque.

Et le compresseur ? L'opinion du public est complètement faussée à son endroit. Il pense aux voitures de course, c'est-à-dire à la suralimentation, moyen artificiel de quadrupler la puissance d'un moteur, mais au prix d'une consommation extravagante. Le compresseur intéressant la clientèle, c'est celui qui ne donne qu'une pression modérée de l'ordre de 5 à 600 grammes et qui en améliorant notablement le remplissage des cy-

l'avenir nous voyons se développer des polycylindres deux temps avec un compresseur alternatif ou rotatif assurant le balayage par l'air et une alimentation par injection.

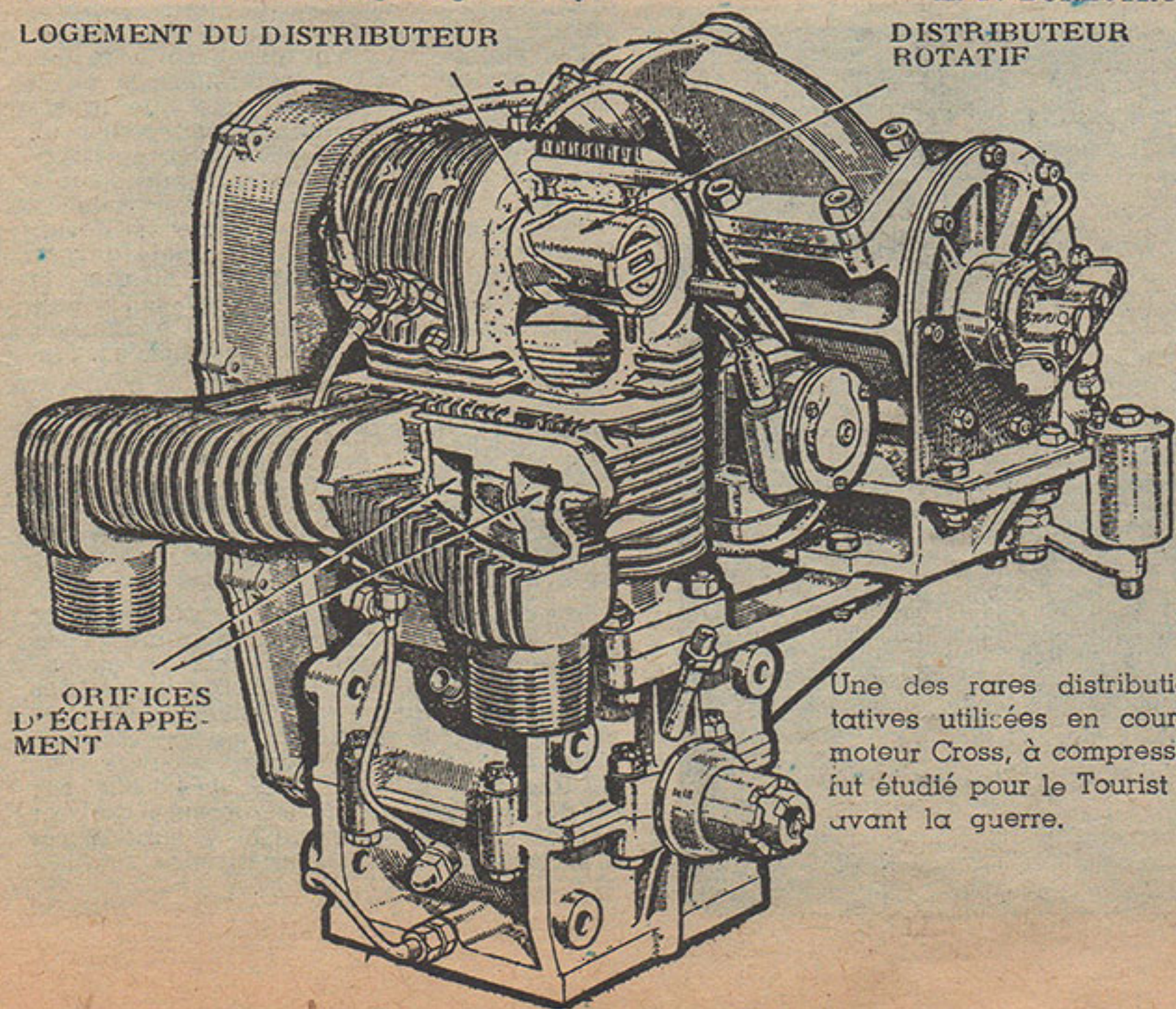
Mais le moteur n'est pas tout. On travaille ferme actuellement sur les changements de vitesse présélectifs ou automatiques, et certains modèles récents utilisent des solutions assez simples pour que leur construction ne coûte pas sensiblement plus que les changements de vitesse classiques. Arrivera-t-on aussi à abaisser le prix de revient de la transmission acatène ? Et dans quelle mesure le scooter influera-t-il sur la motocyclette proprement dite ?

H. P. BORESTROKE



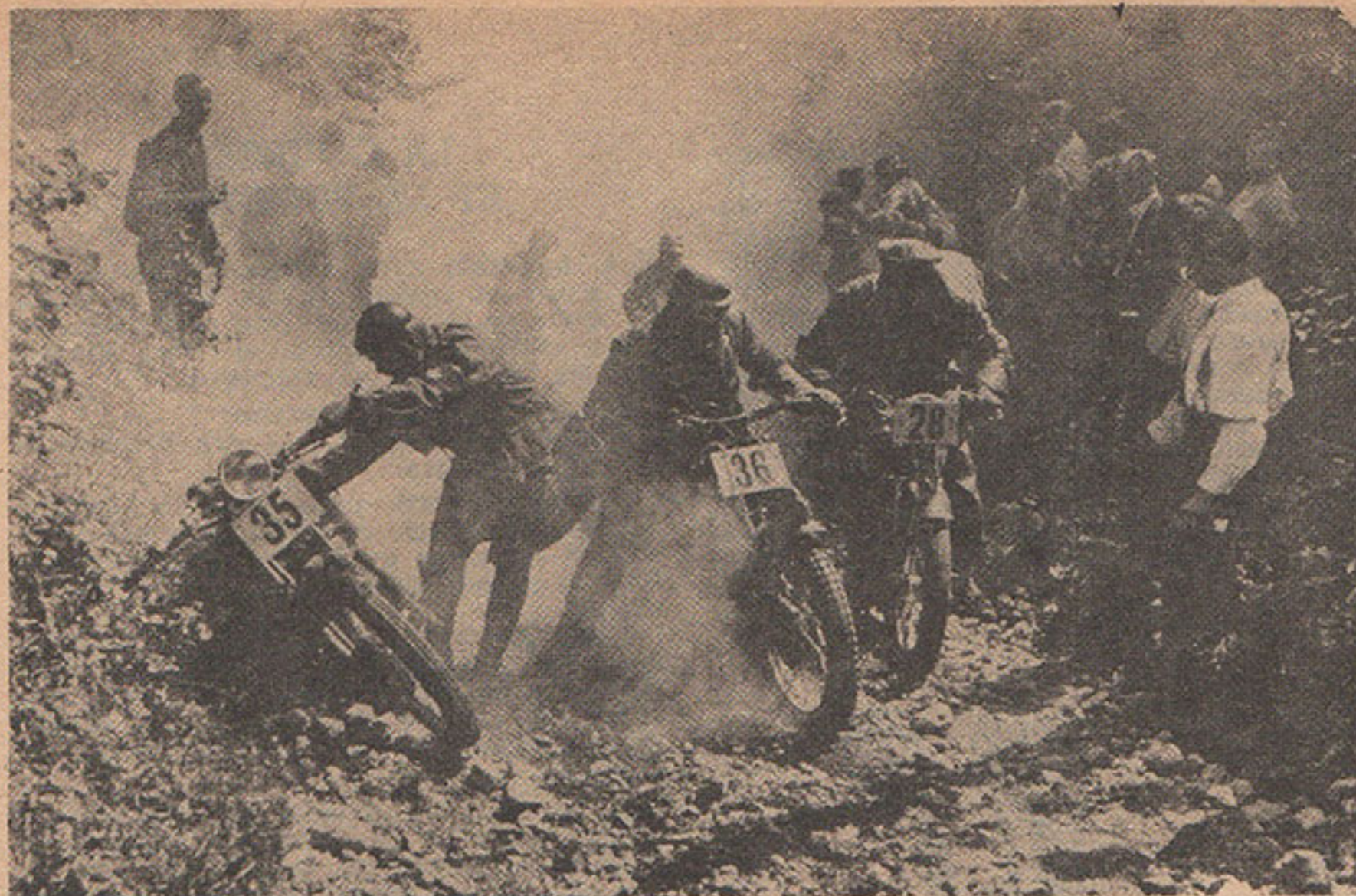
LOGEMENT DU DISTRIBUTEUR

DISTRIBUTEUR ROTATIF



ORIFICES D'ÉCHAPPEMENT

Une des rares distributions rotatives utilisées en course : le moteur Cross, à compresseur qui fut étudié pour le Tourist Trophy avant la guerre.



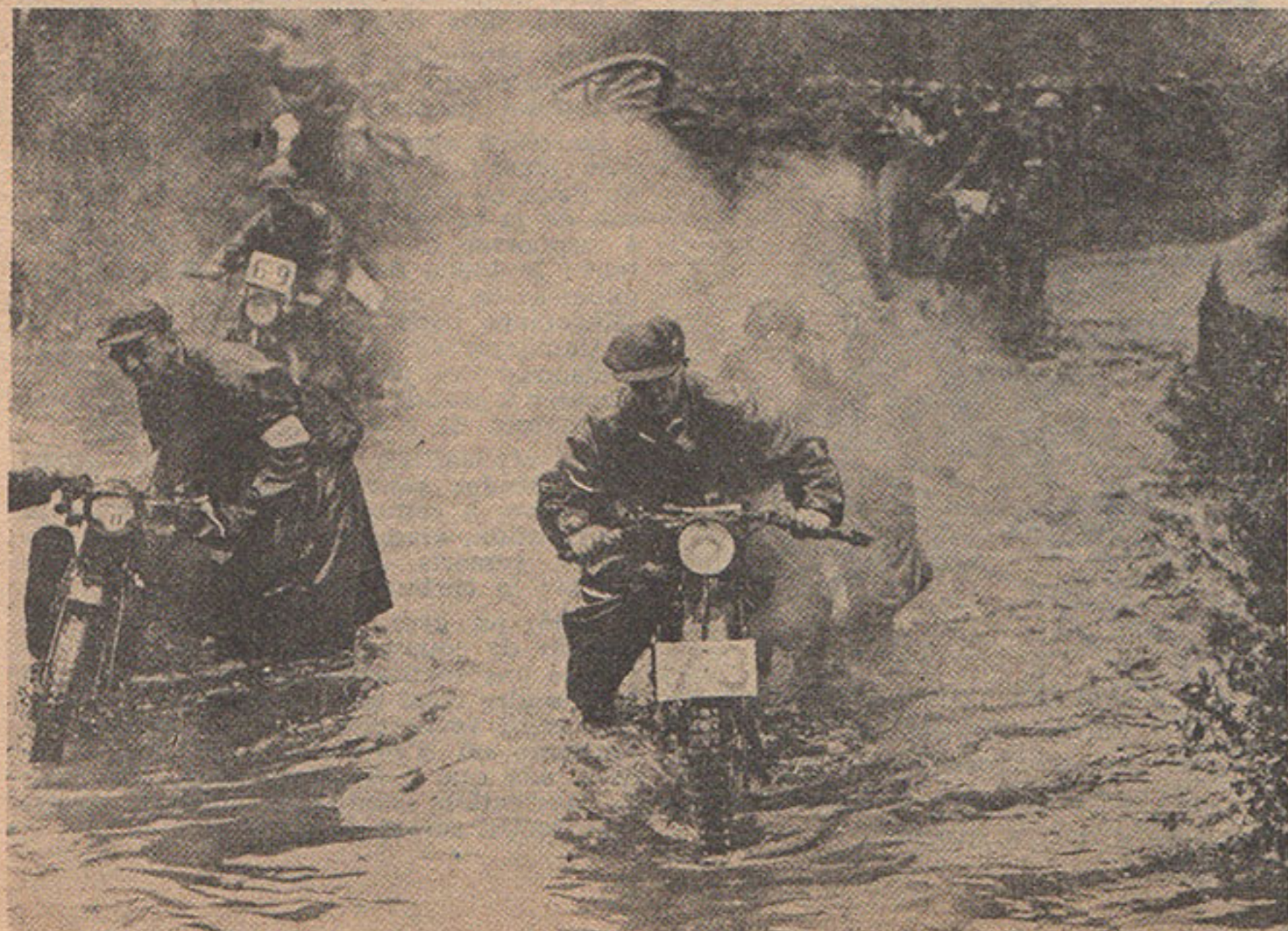
Départ matinal... et pénible aux 6 Jours de 1929.

La très grande épreuve que constituent les Six Jours Internationaux, courus cette année du 18 au 23 septembre en Angleterre, devait rappeler à la France ce genre de compétitions qu'elle ignore actuellement et qui permet, outre la mise en relief des performances des machines de série, la continuation du sport motocycliste en hiver au lieu d'attendre six longs mois que les pistes de vitesse soient sèches...

Il est curieux de noter qu'au pays des 24 Heures du Mans et du Rallye de Monte-Carlo, il ne se trouve personne pour organiser de semblables épreuves réservées aux motos de toutes cylindrées et largement ouvertes aux concurrents internationaux qui seraient ravis — soyez-en sûrs — de faire connaître leurs productions nationales chez nous en parcourant notre pays toujours si apprécié des touristes étrangers.

Il faut avoir vu la foule attendant le passage des « teams » venus de toute l'Europe sur les plateaux embrumés d'Écosse, l'afflux des engagés, toutes les marques, tous les pays représentés : Grande-Bretagne, Italie, Autriche, Tchécoslovaquie, Hollande, Suisse, Norvège, Suède, Irlande — sauf la France — pour se rendre compte de l'intérêt qu'offre une telle épreuve.

Les Six Jours Internationaux ne datent pas d'hier, puisque dès 1900 une épreuve d'endurance sur 1.000 miles était organisée en Angleterre pour les véhicules à



2, 3 ou 4 roues. Mais c'est en 1903 que le motocyclisme organisa sa première épreuve exclusivement réservée aux 2 roues (ou sidecars) sur un parcours de 1.000 miles. Enfin c'est en 1905 qu'on lui donna le nom de « Six Jours », et en 1913 qu'ils devinrent une épreuve internationale sous contrôle de la F.I.M. organisée chaque année par une des nations-membres, généralement celle qui a remporté le « Trophée International » l'année précédente.

Depuis la première épreuve de 1913, les règles du « Trial » ont changé à plusieurs reprises, mais non son essence même. Actuellement un règlement très précis, ré-examiné chaque année par un comité international, permet, quelque soit le pays organisateur, de conserver des règles générales assurant l'égalité de tous les participants.

Actuellement, les pénalités sont données à ceux qui accusent des retards déterminés sur l'horaire prévu.

L'itinéraire de chacun des jours est divisé en 10 ou 12 sections, qui ont chacune à être franchie dans un délai donné. Pour éviter les erreurs pouvant provenir du fait des différentes langues

En 1927, l'épreuve fut rendue pénible par... la pluie !

“SIX DAYS TRIALS”

COMPROMIS ENTRE LES 24 HEURES DU MANS POUR MOTO ET LE RALLYE DE MONTE-CARLO, CETTE MAGNIFIQUE EPREUVE RESTE TROP PEU CONNUE CHEZ NOUS.

des compétiteurs, le temps d'arrivée est pointé sur la carte du concurrent par une horloge-pointeuse. Si un concurrent a plus de 3 minutes de retard à un contrôle, il perd 1 point par minute supplémentaire.

Les machines sont réparties en cinq groupes suivant leur cylindrée, et selon qu'il s'agit de solo ou de sidecar. Chaque groupe a une moyenne de base allant de 36 à 50 kmh. suivant les cas. Les vitesses sembleront assez basses, mais il faut toujours avoir présent à l'esprit qu'elles doivent être maintenues pendant 8 à 12 heures par jour sur des parcours contenant extrêmement peu de bonnes routes. De plus, un seul quart d'heure est accordé, chaque jour, juste avant le départ, pour procéder aux réparations. En dehors de ce quart d'heure, les travaux exécutés en cours de route ne bénéficient d'aucune exonération de temps : et seul le pilote — ou son passager s'il en a un — peut travailler à la machine.

Les itinéraires choisis constituent une sévère épreuve d'endurance pour les machines et demandent résistance et adresse aux pilotes. Rien d'impossible pour un coureur de « Trial », car les chemins choisis sont « carrossables en tout temps pour motocyclettes » mais très peu des 1.200 miles (1.900 kms) permettent une marche « confortable ».

Les 6 Jours se terminent par une épreuve de vitesse au cours de laquelle les concurrents ont une distance déterminée à parcourir en une heure. Là non plus, il ne s'agit pas de vitesses de la classe du TT, puisqu'elles sont comprises entre 35 et 80 kmh., mais cette heure peut être la « goutte d'eau » qui provoque la catastrophe pour des machines essouffées et des muscles fatigués.

Cette épreuve de vitesse sert également à départager les équipes pour l'attribution de la « Coupe » ou du « Trophée ». En cas d'ex-æquo, vaincra l'équipe qui aura le plus grand pourcentage de « temps » exacts, et les vitesses de la dernière épreuve pourront être accrues.

Le classement par équipe constitue, bien entendu, l'aspect le plus animé de l'épreuve. La bataille la plus forte est livrée pour le « Trophée International » réservé aux coureurs d'une même nation pilotant des machines de leurs propres pays.

Les pilotes d'« équipes » sont en général des pilotes « professionnels » ou « de maison », il n'empêche que la semaine des « Six Jours » est pour eux une dure épreuve et c'est avec satisfaction qu'ils voient s'abattre le drapeau à damier à la fin de l'épreuve de vitesse.

Traditionnellement, un sidecar devait figurer dans chaque équipe, mais devant le peu de constructeurs en Europe, la formule a été changée en 1948. Désormais une équipe se compose de 5 machines, incluant au moins deux cylindrées distinctes.

La seconde récompense, en importance, est la « Coupe d'Argent ». Depuis sa création (en 1924), il est dévolu à une équipe de 3 hommes montant des machines de n'importe quelle marque. Naturellement, ce challenge attire plus de concurrents que le « Trophy » et presque tous les pays d'Europe y sont représentés.

Naturellement, il existe aussi des prix pour les constructeurs et les clubs. Pour les premiers, il faut finir sans pénalisation, tandis que le challenge interclubs est couru comme la « Coupe », l'équipe gagnante garde pendant 1 an son trophée.

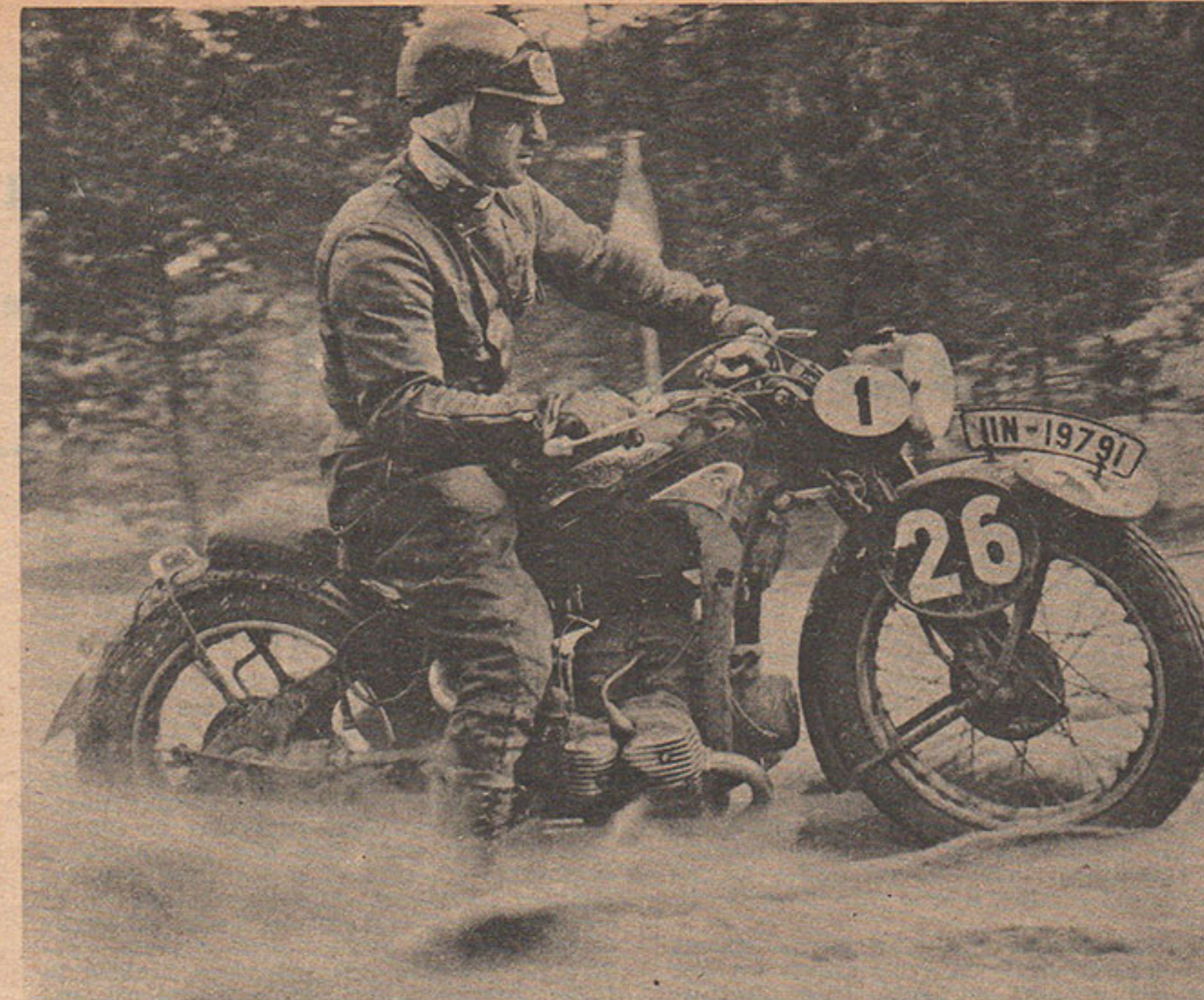
Pendant toute la durée de l'épreuve, les membres du « Trophée », de la « Coupe » et des équipes des constructeurs doivent obtenir des moyennes de 10 % supérieures à celles des autres compétiteurs.

Indépendamment des équipes, chaque coureur terminant l'épreuve sans aucun point de pénalisation, gagne une médaille d'or. On voit que le plus grand soin doit être apporté à une minutieuse préparation de la machine, puisque changer un câble de gaz, ou crever un pneu peut coûter la médaille. Aussi chaque machine est-elle munie de mille ingénieux détails destinés à « gagner du temps » (voir n° 1007, p. 792).

Mais une machine des « Six Jours » n'est pas composée de pièces et de morceaux interchangeables à volonté. La plupart des pièces sont marquées ou plombées pour en interdire le remplacement. Cette mesure comprend : carburateur, cadre, fourche, boîte de vitesses, cylindres, culasses et nombreuses autres pièces. Les phares ne sont pas plombés, mais pour la première fois dans l'histoire des « 6 Jours Internationaux », un parcours de nuit, en aucun cas inférieur à 3 heures, soumet à une dure épreuve l'équipement électrique.

D'autre part pour éliminer tout risque d'aide apportée aux concurrents par des spectateurs est écarté, par des commissaires dissimulés sur le circuit et le règlement qui prévoit que seul le pilote (ou son éventuel passager) peut TOUCHER à la machine : aucune erreur d'interprétation ne peut donc être admise comme ce pouvait être le cas pour l'ancien règlement qui parlait « d'assistance exté-

Typique concurrent britannique (jamais de casque) sur une Gold Star en 1950.



Au temps où l'Allemagne organisait l'épreuve chez elle...

aucune rupture d'une pièce plombée, ni panne d'éclairage... celui-ci gagnera une récompense et pourra se considérer comme un excellent motocycliste.

rieure », le terme « assistance » ayant pu prêter à discussion. Ainsi, si cette règle est observée, si le coureur n'est jamais en retard à un contrôle, si tous les matins il démarre au premier coup de kick, couvre son nombre de miles pendant l'heure de l'épreuve de vitesse, n'a

Voilà, en gros, ce que sont les « Six Jours Internationaux », cette magnifique épreuve trop peu connue chez nous, car nous n'avons pas de machines nationales... et regardons assez peu au-delà de nos horizons familiers.

REGLEMENTS SUIVANT LES CLASSES

Catégorie	Classe	Epreuves routières	Epreuves de vitesse		
			Moyenne (kmh.)	Nombre de tours	Temps accordé
solo	125	41,5	7	1 heure 2 min.	56,5
»	175	41,5	7	1 — 0 —	58
»	250	45,5	3	1 — 2 —	64,5
»	350	48	9	1 — 6 —	67,5
»	500	48	9	1 — 0 —	76,5
»	750 et 1000	48	10	1 — 7 —	78,5
sidecars	350	39	7	1 — 7 —	51,5
»	500	45,5	7	1 — 0 —	58
»	750 et 1000	45,5	8	1 — 7 —	59,5

RESULTATS 1913-1950

Année	Lieu de l'épreuve	Trophy	Coupe
1913	Angleterre (Carlisle)	Angleterre	
1920	France (Grenoble)	Suisse	
1921	Suisse	Suisse	
1922	Suisse	Suisse	
1923	Suède-Norvège	Suède	
1924	Belgique (Chaudfontaine)	Angleterre	Norvège
1925	Angleterre (Southampton)	Angleterre	Angleterre
1926	Angleterre (Buxton)	Angleterre	Angleterre
1927	Angleterre (Ambleside)	Angleterre	Angleterre
1928	Angleterre (Harrogate)	Angleterre	Angleterre
1929	Europe Centrale	Angleterre	Angleterre
1930	France-Italie (Grenoble)	Italie	France
1931	Italie (Merano)	Italie	Hollande
1932	Italie (Merano)	Angleterre	Angleterre
1933	Angleterre et Galles (Llandrindodwells)	Allemagne	Angleterre
1934	Allemagne (Partenkirchen)	Allemagne	Angleterre
1935	Allemagne (Obersdorf)	Allemagne	Allemagne
1936	Allemagne (Freudenstadt)	Angleterre	Angleterre
1937	Angleterre et Galles (Llandrindodwells)	Angleterre	Hollande
1938	Angleterre et Galles (Llandrindodwells)	Angleterre	Allemagne
1939	Allemagne (Salzburg)	Résult. non approuvés par FIM	
1947	Tchécoslovaquie (Zlín)	Tchécoslovaq.	Tchécoslovaq.
1948	Italie (San Remo)	Angleterre	Angleterre
1949	Angleterre et Galles (Llandrindodwells)	Angleterre	Tchécoslovaq.
1950	Angleterre et Galles (Llandrindodwells)	Angleterre	Angleterre

Le problème de l'échappement...

SUR LE DEUX TEMPS

Nous avons déjà vu dans un précédent article que le moteur deux temps, pour bien fonctionner, avait besoin d'une certaine contre-pression dans la tubulure d'échappement. Nous ne voulions pas dire par là qu'il ne pouvait tourner sans ce freinage des gaz. Nous voulions seulement indiquer que sans cette condition réalisée, la consommation augmentait dans d'importantes proportions, tandis que le rendement avait plutôt tendance à décroître. En effet, si une grande partie des gaz frais réussit à s'échapper avec les gaz brûlés, toutes les astuces auxquelles on peut avoir recours ne réussiront, avec la meilleure bonne volonté du monde, à leur faire fournir du travail.

Les spécialistes du deux temps disent alors que le taux de remplissage en gaz frais est devenu mauvais. Une diminution de la quantité de gaz frais à l'intérieur du cylindre a pour corollaire une perte de puissance. Certes un moteur n'étant que peu freiné à l'échappement s'emballer, ce qui fait que l'élévation du régime de rotation compense plus ou moins le manque d'énergie des explosions. Mais un fait demeure, c'est qu'avant comme après, une certaine quantité de gaz frais s'échappe en pure perte, d'où consommation anormalement élevée.

Avant d'étudier de manière plus approfondie cette particularité du deux temps, au demeurant, fort désagréable, nous allons citer quelques chiffres : sur un petit deux temps de 100 cmc., on a pu, en diminuant la contre-pression d'échappement, porter le régime de 6.000 à 6.500 tours-min. La puissance globale s'en trouvait augmentée de 0,3 CV, soit de 10 % environ. Pourtant pour un régime donné, la consommation spécifique qui était de 480 grammes au CV-heure, montait à 650 grammes. En somme pour gagner 500 tours-min. et 0,3 CV, on doit gaspiller 170 gr. par CV-heure.

Mais les valeurs absolues sont ici encore plus intéressantes à connaître que le pourcentage tout à fait relatif. La consommation horaire à pleine puissance était primitivement 480 gr.-CV-heure \times 3 CV = 1.440 gr. Dans le deuxième cas, le calcul nous donne : 650 gr.-CV-heure \times 3,3 CV = 2.145 gr. En somme pour une augmentation de puissance de 10 %, on arrive à consommer 50 % en plus

Que dans ces conditions de tels régimes soient peu économiques, la chose va de soi. Il est vrai que la question d'économie passe tout à fait au second plan en course, et s'il est possible de gagner un peu de puissance (10 % par exemple), pas d'hésitation possible.

En service courant par contre, les conditions sont toutes différentes.

Disons tout d'abord que les chiffres cités ici se rapportent à la puissance maximum fournie au régime le plus élevé. Or, lors des essais, le point du couple maximum se trouvait être supérieur de 600 t.-min. Ce qui veut dire que la puissance disponible a tendance à diminuer vers les régimes inférieurs. L'augmentation de la consommation spécifique reste pourtant élevée. A plein gaz en prise directe, l'effort de traction est médiocre malgré la forte consommation. Et la chose est encore plus vraie pour un moteur peu « chargé ». Lorsque le remplissage est faible, l'utilisation de l'énergie du carburant est mauvaise ; aussi la consommation spécifique en fonction de la charge arrive-t-elle à croître dans de très fortes proportions. Comme en service courant on roule le plus souvent à bas régime en demandant peu d'effort au moteur, le résultat ne fait pas l'ombre d'un doute.

Mais voyons de façon un peu plus approfondie comment les choses se passent.

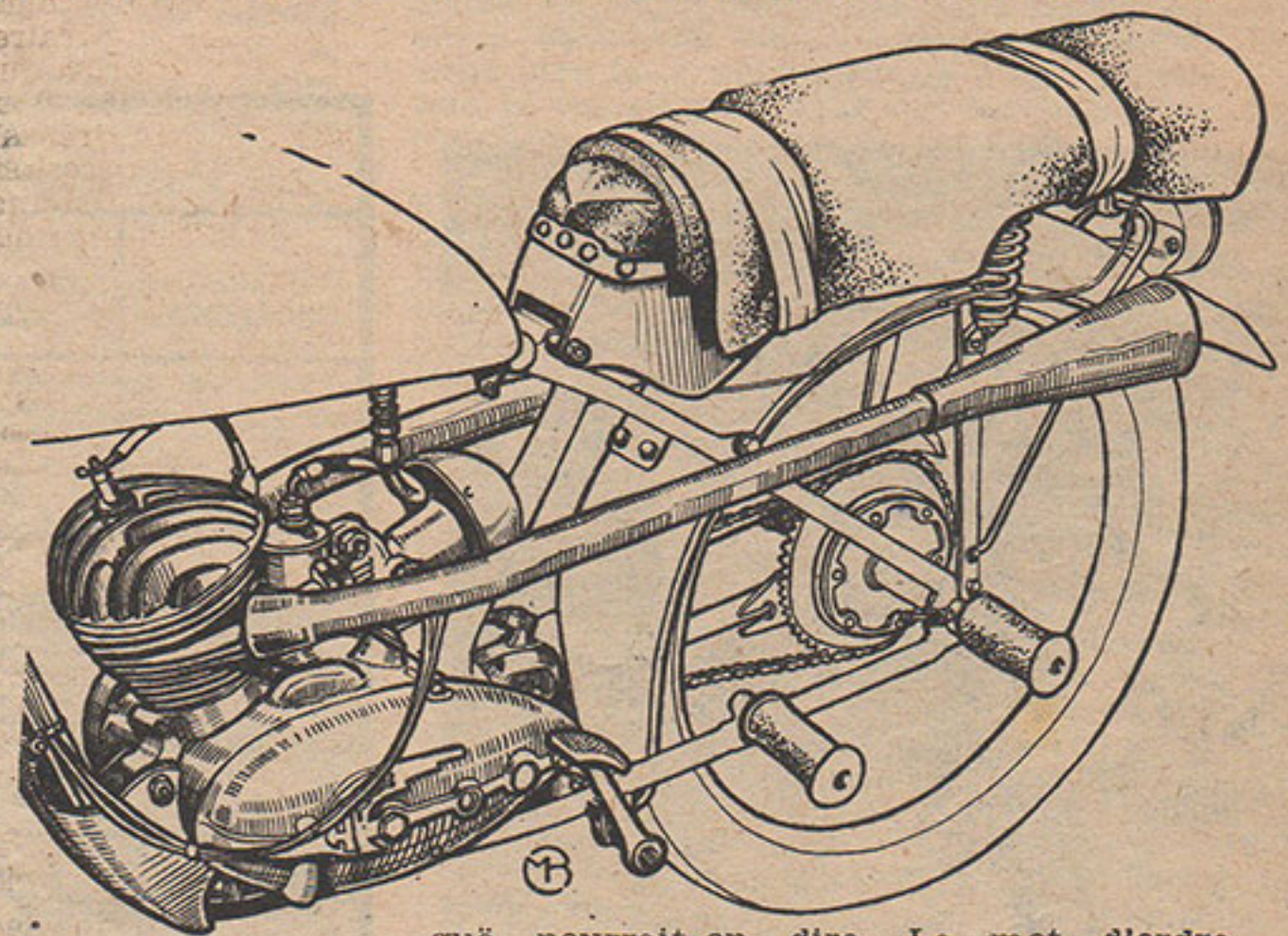
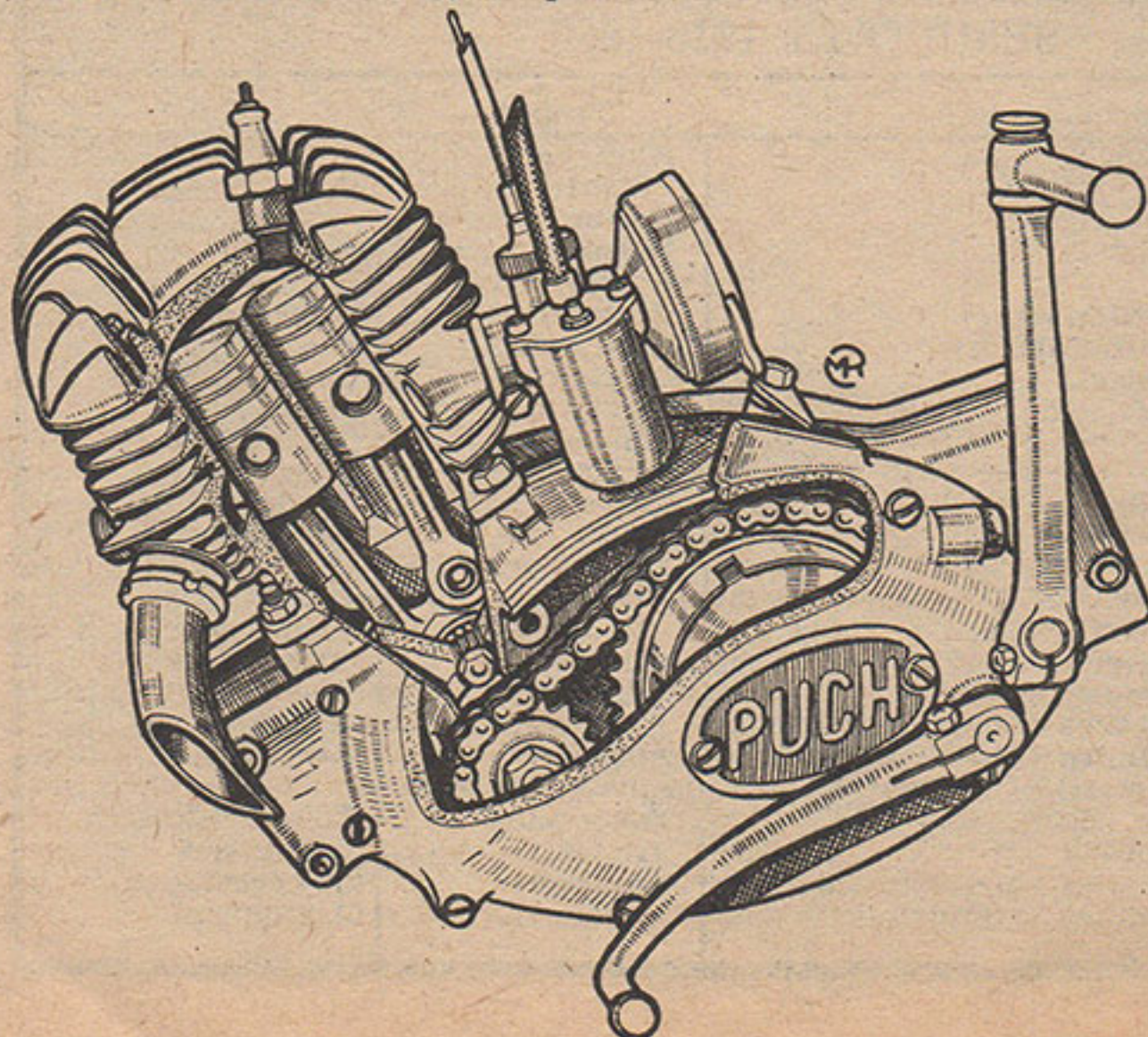
Le problème d'un meilleur balayage des gaz brûlés a de tout temps retenu l'attention des spécialistes du deux temps. Les doubles tubes dirigés directement vers l'arrière sur cette 125 Ardie « gonflée » est un premier pas vers une amélioration...

...mais les deux pistons jumelés comme sur cette 125 Puch ont permis le nouveau système dit de « balayage en U » qui est un des plus efficaces moyens autre que l'emploi d'un compresseur (de gavage ou de simple balayage comme sur les diesels).

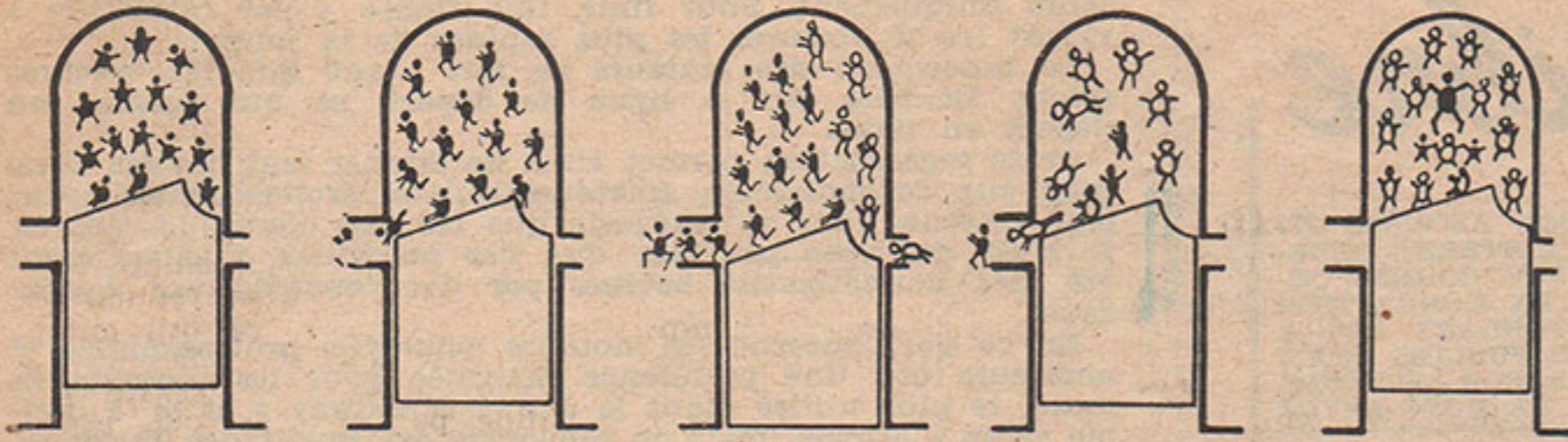
Disons tout de suite qu'il est absolument indifférent de choisir pour exemple un piston ordinaire à déflecteur ou un piston moderne de forme plus ou moins compliquée. Dans tous les cas, l'arête supérieure de la lumière d'échappement se trouve être plus haute que celle de la lumière d'admission. Lorsque le piston descend, il découvre d'abord la lumière d'échappement, mais lorsqu'il remonte, il la cache avec un certain retard par rapport à celle d'admission. C'est là le point névralgique qui affecte tant l'existence du deux temps.

Lorsque le piston se trouve chassé par la pression des gaz brûlés, ces derniers se dilatent suivant le volume croissant offert par la descente du piston. La pression de ces gaz diminue dans les mêmes proportions.

Une grande quantité de ces gaz est encore présente lorsque le piston découvre la lumière d'échappement. Ces gaz, toujours passablement comprimés, ont alors la bonne idée de se diriger vers l'issue qui leur est offerte et de s'échapper bruyamment à l'extérieur. Le piston continuant sa course découvre à son tour la lumière d'admission grâce à laquelle les gaz frais comprimés au préalable dans le carter peuvent pénétrer de leur côté dans le cylindre où ils vont immédiatement se mettre à danser avec les gaz brûlés qui se trouvent dans un état d'excitation ai-



gué, pourrait-on dire. Le mot d'ordre qui préside à ces ébats se formule comme suit : « Tous dehors et en vitesse ! », Mais comme la pression finit par diminuer considérablement, tous ces mouvements perdent beaucoup de leur vivacité. Finalement dans le voisinage du point mort inférieur, la confusion atteint son maximum. Tout au début, les gaz frais étaient animés d'une vitesse bien plus faible que celle des gaz d'échappement évacués ; cet état de chose se modifie très rapidement ; ces deux couches de gaz finissent non seulement par arriver au contact l'une de l'autre, mais par se mélanger. Nous devons par ailleurs nous pénétrer d'un fait bien établi, c'est que les mouvements de gaz ont lieu non dans un plan, mais se laisse découper en un certain nombre de tranches, c'est-à-dire de plans imaginaires dont la forme et la surface sont déterminées non seulement par le contour circulaire du cylindre,



mais par la conformation de la culasse elle-même. Les choses ne se passent donc pas d'une manière aussi simple que le laisseraient supposer à première vue les coupes relatives au fonctionnement du deux temps. Dans la réalité existent une multitude de tourbillons de nature diverse qui, en dernier ressort, aboutissent inévitablement à faire se mélanger une certaine quantité de gaz frais et brûlés.

De tout cela il résulte que d'une part les gaz frais au moment de l'explosion renferment toujours une certaine proportion de gaz brûlés, tandis qu'un petit volume de gaz frais aura encore eu le temps de prendre la clé des champs en suivant les gaz d'échappement.

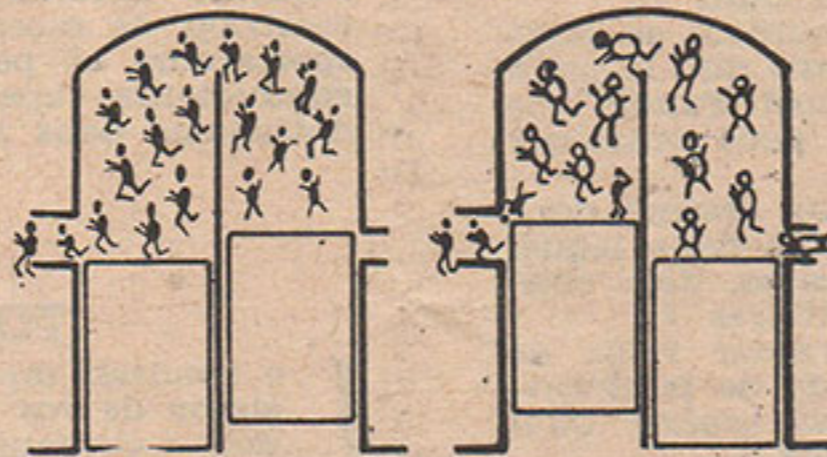
Le piston dans sa remontée va donc comprimer des gaz frais, certes, mais qui sont loin d'être dans un état de pureté absolue, car un certain pourcentage de vieux gaz ont échappé à l'explosion. En fait le cylindre contient à présent un peu de gaz brûlés, un peu de mélange gaz frais-gaz brûlés et ensuite, autant que possible, beaucoup de gaz frais. La proportion de ces divers éléments et leur répartition dépendent d'un grand nombre de facteurs tels que le mode de balayage, la précompression dans le carter, la vitesse d'introduction des gaz frais, la forme de la surface supérieure du piston et celle de la culasse, etc...

L'ancien piston à déflecteur apparaît dans ces conditions comme le moins avantageux, parce qu'avec lui la surface de contact entre les deux espèces de gaz est la plus grande.

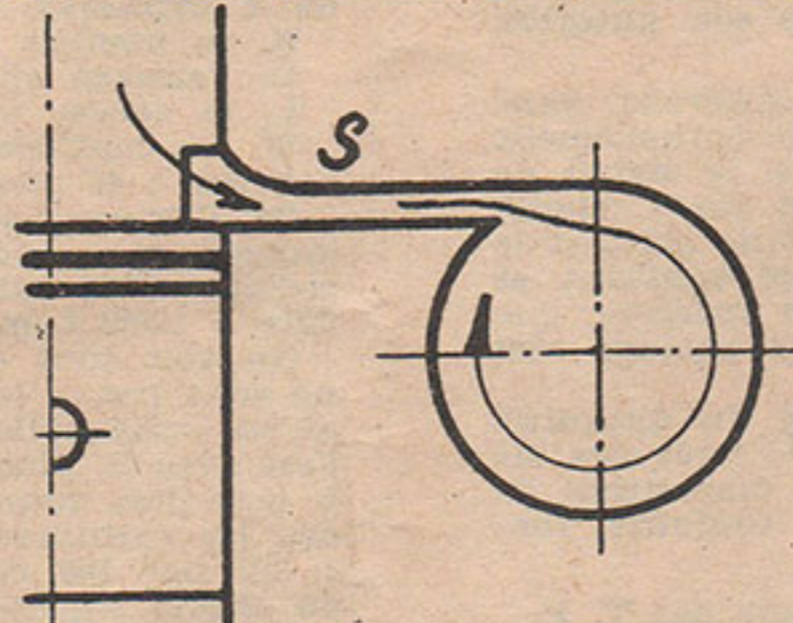
Par ailleurs, les gaz frais se trouvent être réchauffés par les gaz d'explosion, se dilatent et empêchent un remplissage rapide. Le frottement des divers courants gazeux engendre d'autre part d'innombrables tourbillons qui ne peuvent que favoriser le mélange intime des molécules des deux gaz. Les systèmes de balayages modernes essaient de donner une solution acceptable à ce problème capital en utilisant de deux à quatre courants gazeux ayant pour but d'éviter que les vieux gaz ne se dispersent et ne se mélangent, ce qui reviendrait à les retenir dans la chambre d'explosion ; c'est ce qu'on s'efforce d'éviter.

Arrivés à l'étape présente de notre investigation, nous pourrions être tentés d'interpréter comme nuisible une contre-pression dans le tube d'échappement, contre-pression qui ne peut que freiner

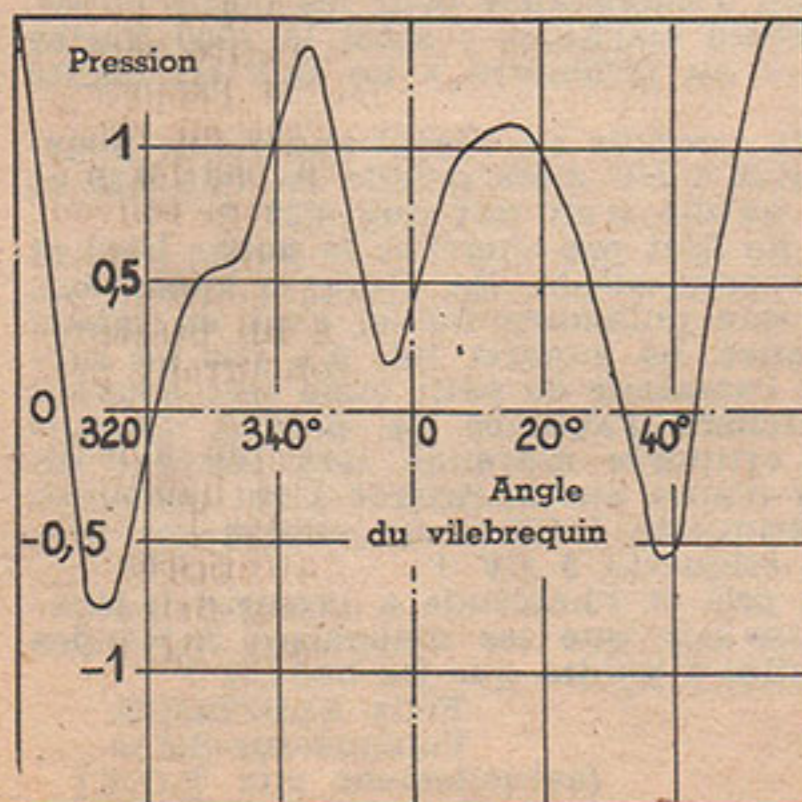
Notre confrère autrichien « Motorrad » représente humoristiquement le processus de balayage des gaz brûlés (bonshommes noirs) par les gaz frais (bonshommes blancs), on voit tout de suite que le balayage est bien meilleur dans le système à « balayage en U » ci-dessous qu'avec un piston à déflecteur classique (ci-dessus).



l'évacuation des gaz. Car, direz-vous, si les gaz brûlés pouvaient s'échapper très rapidement, sans contrainte, ils n'auraient pas le temps d'entrer en contact et de se mélanger avec les gaz frais. Bien au contraire, l'évacuation rapide tendrait à provoquer une dépression entraînant à son tour l'aspiration des gaz dans le cylindre. Alors pourquoi réclamer une contre-pression ? Et pourquoi celle-ci doit-elle justement être localisée dans le pot d'échappement ? S'il y a avantage



Ci-dessus : voici le comportement des gaz dans le pot d'échappement, tandis que ci-dessous, à gauche, sont représentées les variations des pressions dans un cylindre d'une D.K.W. E 300 pendant le balayage.



à laisser s'échapper lentement les produits de l'explosion, ne pourrait-on pas utiliser des lumières d'échappement plus petites ? Bien plus encore : il s'agit pour nous de satisfaire à deux conditions apparemment contradictoires ; les gaz d'échappement doivent tout d'abord être évacués aussi rapidement que possible et céder leur place aux gaz frais. Mais une fois que ceux-ci ont pénétré dans le cylindre, il faut les empêcher d'en sortir prématurément. Comme d'autre part nous ne voulons pas faire usage d'un mode de distribution mécanique, nous ne pouvons obturer l'issue existante qu'au moyen des gaz d'échappement eux-mêmes.

NECESSITE DE L'ECHAPPEMENT

LE BRUIT DES MOTOCYCLETTES.

Sous ce titre la Revue Automobile de Berne publie un article plein de bon sens mais qui à notre avis semble un peu méconnaître les qualités de silence de nos machines modernes.

M. P.B... se plaignant du bruit nocturne intolérable que font certains motocyclistes, en utilisant leur échappement libre et réveillant ainsi toute la population, ajoute :

« Pourtant il faut constater que ce ne sont pas du tout les motocyclistes qui sont en faute et qu'ils n'utilisent pas à proprement parler l'échappement libre, dispositif dont leur machine n'est pas munie, ils se servent simplement de leur motocyclette telle qu'elle leur a été livrée par l'usine et telle qu'elle a été admise au contrôle ».

Si d'une part on peut dire que l'échappement d'une voiture automobile moderne est absolument silencieux, pour certaines, c'est à peine si un souffle est encore perceptible, il faut constater qu'il est demeuré dans la tradition de la plupart des constructeurs de motocyclettes de munir leurs machines de pots d'échappement complètement insuffisants qui donnent un échappement libre à peine atténué, soit parce que la clientèle motocycliste est en grande partie sportive et aime à entendre travailler le moteur, soit parce qu'un pot d'échappement silencieux représente une très légère perte de puissance. Pourtant, les voitures automobiles ont bien cette perte de puissance à leur charge, bien que le rapport de leur cylindée au poids transporté soit plus faible pour une motocyclette dans la majorité des cas.

Or, une motocyclette peut être rendue absolument silencieuse par une simple modification du pot d'échappement (introduction d'une chicane supplémentaire ou de chicanes plus efficaces), ceci aussi bien pour les moteurs à 4 temps que pour ceux à 2 temps. On peut même dire que ces derniers fonctionnent plus régulièrement avec un pot d'échappement silencieux.

Il appartient donc simplement aux autorités de faire savoir aux constructeurs et importateurs qu'à partir d'une certaine date aucune motocyclette ne sera admise à rouler si son échappement n'est pas absolument silencieux. Les constructeurs prendront alors facilement les dispositions nécessaires, d'ailleurs facilement réalisables, pour livrer des machines non bruyantes. Ils peuvent parfaitement livrer des machines aussi silencieuses que de petites voitures automobiles.

Les motocyclistes raisonnables (et ils sont nombreux) se réjouiront aussi de cette mesure, car ils auront la possibilité d'acheter des machines dont ils pourront se servir de jour ou de nuit sans déranger tout le quartier ou tout le village.

En ce qui concerne les machines déjà en circulation, un certain délai d'adaptation sera nécessaire, soit pour la pose d'un pot d'échappement d'un type standard et agréé qui pourrait être fabriqué en série en plusieurs dimensions, soit par la modification de l'ancien. Il est évident que plus on attend pour la mise en vigueur de semblables mesures, plus elles seront difficiles à réaliser, car le nombre de motocyclettes en circulation est en constante augmentation et il s'agit simplement de savoir s'il est préférable de prendre les dispositions nécessaires ou de continuer à sacrifier régulièrement le repos de toutes les personnes travailleuses aussi bien dans les villes que dans les villages.

Tribune libre

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

SIGNALISATION AUTOMATIQUE

Enfin 1.000 passages à niveau vont recevoir un équipement de signalisation automatique ! Bravo ! Voilà une heureuse nouvelle ! Mais le signal ? L'avez-vous vu ? Qu'en pensez-vous... ?

Est-ce parce que « la crainte du gendarme est le commencement de la sagesse » que l'auteur du projet lui a donné cette silhouette de Pandore ?...

Pourquoi avoir doublé le signal électrique d'un signal mécanique... au siècle de l'électronique ?

Pourquoi l'Administration a-t-elle cru nécessaire de trouver « quelque chose de nouveau » ?

Vous qui me faites l'honneur de me lire, préférez-vous, vraiment, être tué par un autocar que par un train ?...

Il est bon de remarquer que si un automobiliste se jette sur un train, il se tuera probablement, mais sans que le train n'ait autre chose à souffrir... qu'un peu de retard. Tandis que si c'est contre un autocar qu'il se jette, il peut entraîner avec lui dans la mort 20 ou 30 voyageurs !

Fallait-il ajouter encore un signal au copieux arsenal dont veut nous doter le Protocole de Genève de 1949 dans lequel il y a, tout de même, de bons signaux, efficaces, déjà connus et qui sont, ou seront bientôt, réglementaires ?

Je sais bien que le signal tricolore de carrefour vieux de près de 20 ans n'est pas encore inscrit au Code de la Route, ce que j'ai déploré bien des fois, mais il faut espérer qu'il le sera un jour et, enfin, il est connu de tous !

La signification « arrêt » donnée à un feu rouge fixé sur un poteau d'environ 3 mètres de hauteur et placé à droite de la roue est suffisamment explicite et impérative pour qu'il soit inutile et superflu d'y ajouter un panneau quelconque et inconnu, dont la présence ne peut qu'en diminuer l'efficacité ! Au surplus, les indications portées par ce panneau et rédigées en français ne peuvent pas, que je sache, passer pour internationales !... Est-ce pour en arriver là que tant de Nations se sont réunies à Genève ?

C'est pourquoi, avant que l'Administration mette ce très utile projet à exécution, je crie, au nom de tous les usagers : De grâce ! Non ! Pas de signal nouveau !

Et je demande instamment à chacun d'user, suivant ses fonctions, de toute son influence ou de toute son autorité, pour obtenir des services compétents :

Primo : que le signal employé ne soit pas différent, dans son principe, des signaux tricolores de carrefours actuellement en service. Qu'il comporte simplement, en plus, le signal de position réglementaire de passage à niveau non gardé (signal n° 1. 11 du protocole de Genève). Qu'il fonctionne suivant le cycle dit « d'Amsterdam » avec temps Orange constant et égal à 5 secondes (ce qui ne veut pas dire, bien entendu, que ce feu ne s'allumera que 5 secondes avant le passage réel du train !).

Secundo : que tous dérangements ou pannes du dispositif entraînent sans défaillance possible, la mise à l'arrêt des signaux sur la voie ferrée, en amont et en aval, disposition de stricte sécurité et d'élémentaire humanité qui toujours, jusqu'à présent, était refusée par la S.N.C.F.

M. X..., Ingénieur des T. P.

RACERS 500... EN ANGLETERRE

Avant pris connaissance de la correspondance parue récemment dans *Moto-Revue* au sujet des 500 cc. de compétition, je pense que cela pourrait intéresser vos lecteurs de savoir comment les choses se passent en Angleterre où existe un club très actif qui organise de nombreuses épreuves très courues, se tenant le plus souvent sur le nouveau circuit de Brands Hatch dans le Kent.

J'ai la bonne fortune d'habiter assez près, ce qui fait que j'ai pu assister à bon nombre de meetings.

Le circuit développe environ 1 mile (1.600 m.) et est fait de telle sorte que beaucoup de savoir est nécessaire pour courir avec une chance de succès, et, quoique la vitesse soit freinée par les difficultés du circuit, l'intérêt des spectateurs ne faiblit jamais, d'autant plus que l'ensemble de la piste est visible des stands.

Les meetings se tiennent généralement l'après-midi et donnent lieu à 4 épreuves divisées en manches si le nombre des participants le requiert. L'une des épreuves est généralement réservée aux voitures « d'usine » (c'est-à-dire fabriquées par des usines et vendues), une autre pour les voitures d'ama-

teurs uniquement. Pour finir, une finale « par invitation » réunit les 10 voitures les plus rapides de la journée.

Le lancement des moteurs se fait avant que les voitures soient amenées sur la ligne de départ, ce qui permet un départ en ligne.

Cette organisation permet ainsi de donner leur chance aussi bien aux constructeurs amateurs qu'aux professionnels, aussi bien chacun dans sa catégorie que les uns contre les autres. Il n'est du reste pas rare que des machines d'usines aient été très honnêtement battues par des constructions d'amateurs.

En ce qui concerne les moteurs employés, professionnels et amateurs ont une préférence marquée pour les moteurs de moto, le plus utilisé étant le Jap « Speedway » et le « double arbre » Norton, mais on rencontre également des Triumph, et d'autres marques bien connues.

Pour en revenir aux courses, j'ai assisté également à des courses de 500 comme « lever de rideau » avant des épreuves de la Formule I. Il est un fait, c'est que sur de tels circuits, plus larges, bien que les vitesses soient plus élevées, l'intérêt est moindre, car les voitures sont rapidement hors de vue et de plus les lignes droites fréquentes rendent la puissance plus utile que l'adresse du pilote, ce qui enlève de l'intérêt à l'épreuve.

La conclusion que je voudrais apporter, et j'espère que M. Masson sera de mon avis, est que dans l'intérêt de tous : spectateurs, coureurs, organisateurs, les courses de 500 cmc. doivent être organisées sur des circuits courts qui demandent de l'esprit de décision, des reflexes rapides et une science de la conduite si nécessaires pour mener les bolides de la Formule Internationale n° 1. Organisés dans ce sens, les meetings de racers 500 cmc. seront un grand plaisir pour les spectateurs et permettront de former et de sélectionner les conducteurs capables de représenter un jour leurs couleurs nationales dans les grandes épreuves internationales.

Alan EASTERFIELD,
Greencourt-Farnborough, Kent

TOUJOURS LES CHEVAUX

Je voudrais me permettre de mêler ma voix à celle de plusieurs de vos correspondants de la Tribune Libre à propos des « chevaux ».

Si tous les constructeurs d'automobiles utilisent la formule dite « des mines » pour calculer la puissance prédéterminée de leur moteurs, on peut se demander pourquoi les constructeurs de motos ne l'utilisent pas. En effet, la formule des mines est aussi applicable aux motos. Voici à ce sujet la formule qui a paru dans le Numéro de Science et Vie du Salon 1947 ou 1948 (je m'excuse de ne pouvoir préciser) :

$$P = KND^2LW$$

Dans cette formule, P représente la puissance en chevaux dits « fiscaux ».

K, un coefficient valant : 0,00019 pour un moteur de 1 cylindre ; 0,00017 pour un moteur à 2 cylindres ; 0,00015 pour un moteur à 3 ou 4 cylindres ; 0,00013 pour un moteur à plus de 4 cylindres.

N, le nombre de cylindres.

D, l'alésage en centimètres.

L, la course en centimètres.

W, un coefficient valant : 20 pour les camions ; 30 pour les voitures ; 40 pour les motos.

Ce dernier coefficient représentant le nombre de tours-moteur par seconde en prenant forfaitairement le régime-moteur d'un camion à 1.200 tours-minute, celui d'une voiture à 1.800 t.-m. et celui d'une moto à 2.400 t.-m.

On voit tout de suite pourquoi les chevaux de nos motos ne sont pas « les mêmes » que ceux des voitures. Mais alors qu'en automobile la formule est intégralement appliquée, elle l'est avec la plus grande fantaisie pour nos motos. Si elle est à peu près respectée pour les petites cylindrées, on l'oublie dès les cylindrées moyennes où on a l'habitude de compter 1 CV par 100 cmc. de cylindrée (en arrondissant au besoin au cheval supérieur).

En maniant un peu les chiffres on voit que les 250 font 2 CV 5 et non 3 et les 350 3 CV 5 et non 4 (3 CV pour les twin).

Si cela n'a pas beaucoup d'importance pour les petits cubes, tout change avec les grosses machines ; ainsi la 1200 Harley qui serait cotée 12 CV « au pifomètre » ne fait en réalité que 10 CV 29 !

D'autre part, si on veut arrondir au cheval supérieur, pourquoi coter la 4 CV Renault 4 CV alors qu'elle en fait 4,35 et la Tiger 100 5 CV alors qu'elle n'en fait que 4,32 ?

A mon humble avis, il ne faut pas chercher la petite bête et voir surtout une raison commerciale. En effet, si l'acheteur, d'une voiture recherche une puissance faible, c'est en raison des impôts et de l'assurance. Le motard, lui, n'a pas les mêmes raisons en général : l'amateur de petit cube sera souvent un néophyte qui recherchera l'absence de permis. L'acheteur d'une machine de cylindrée moyenne sera souvent un sportif et le constructeur n'aura aucun intérêt à lui présenter une machine avec une étiquette 4 CV si un concurrent présente sa sœur avec une étiquette 5 CV !

En tous cas, le pli est pris et l'habitude a presque « légalisé » le fait... et chacun sait que les mauvaises habitudes sont beaucoup plus difficiles à perdre que les bonnes !

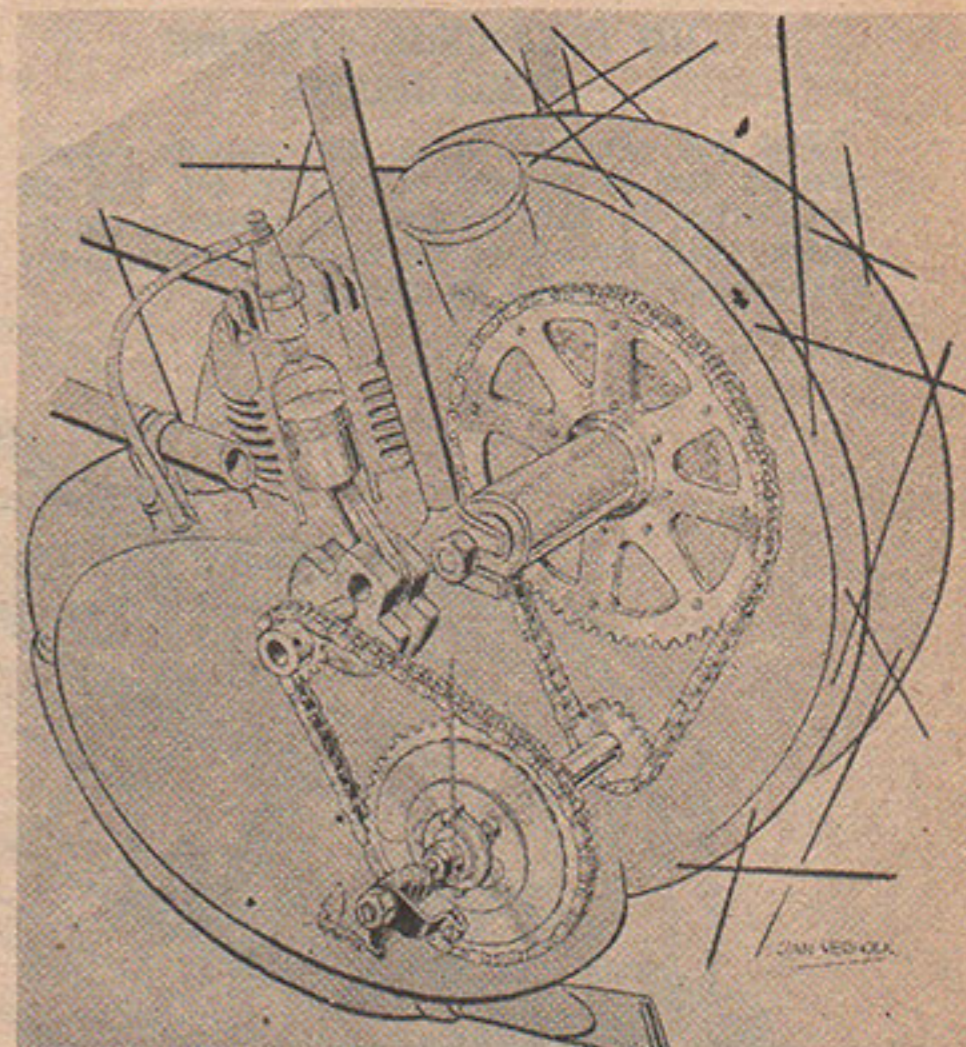
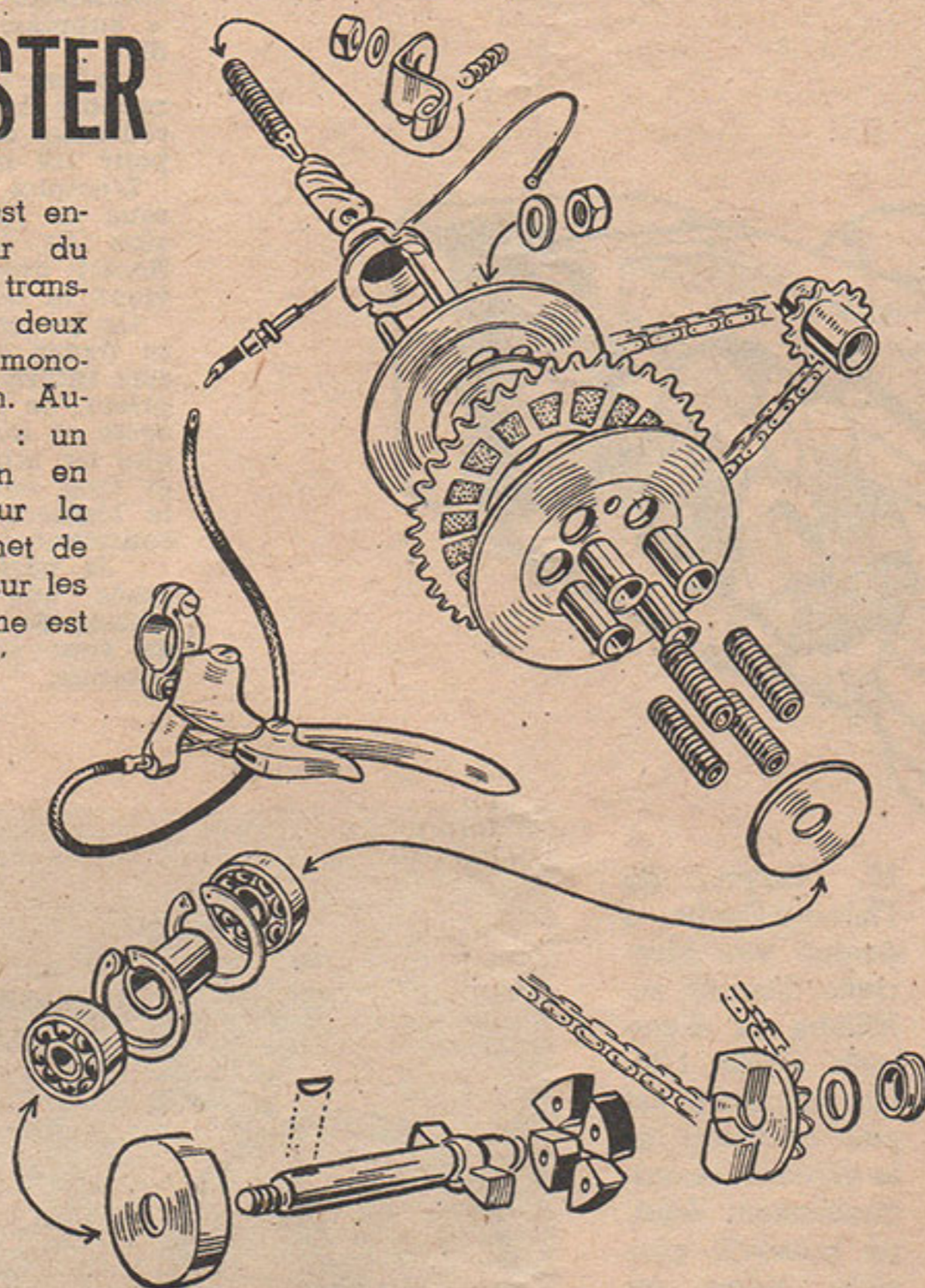
Félix SAUZEDDE,
Vigneux-sur-Seine
(actuellement aux T.O.E.)



Deux montages dans le moyeu :

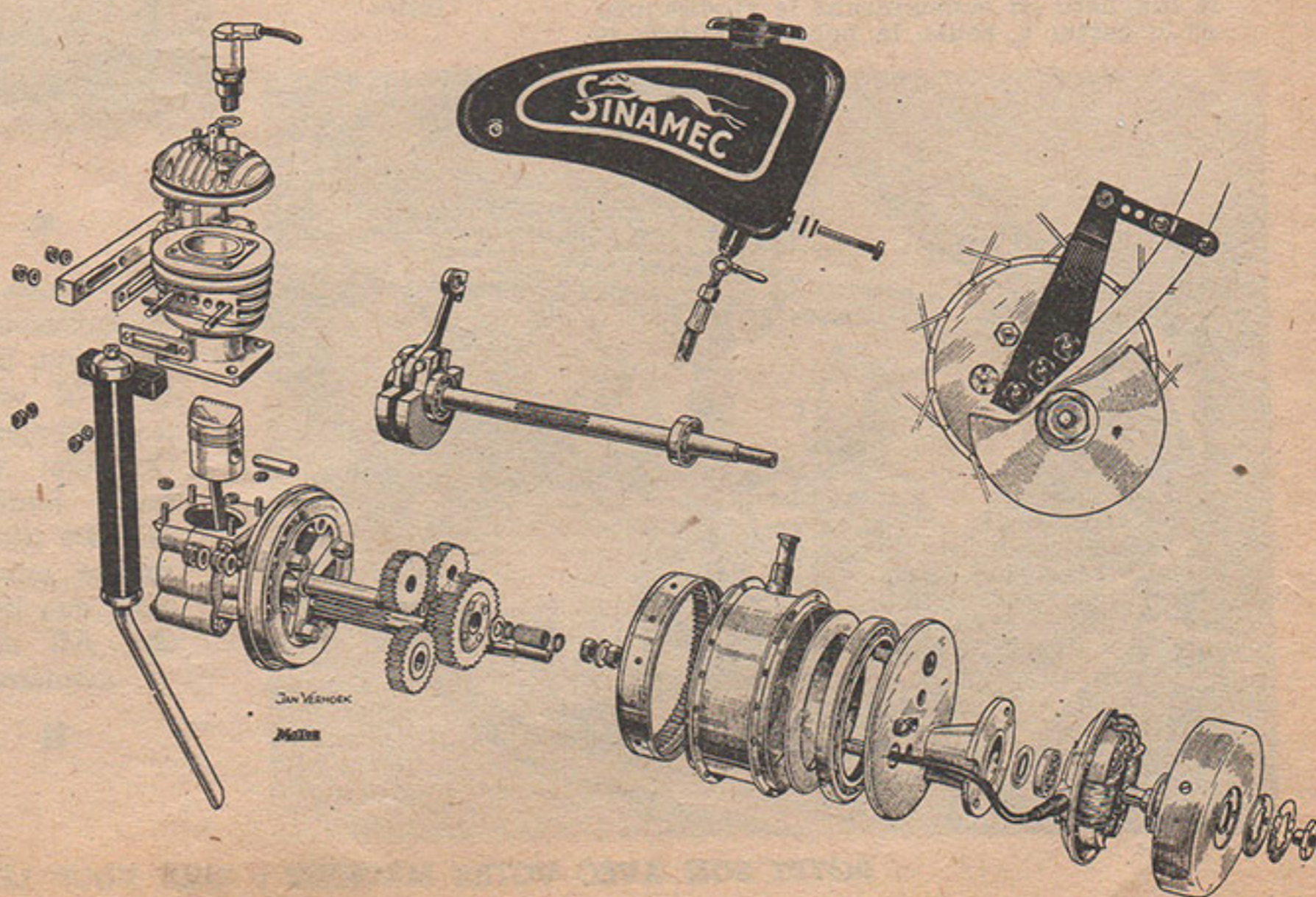
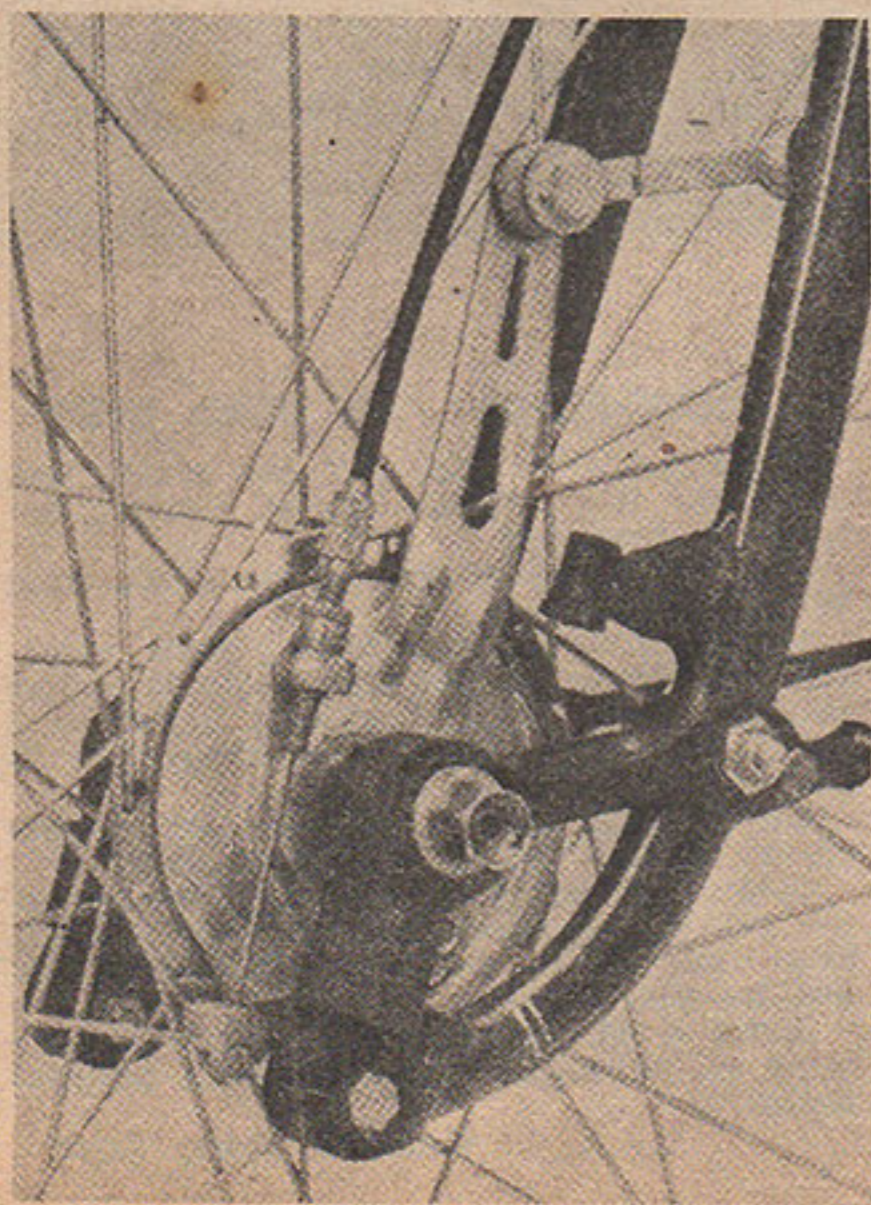
Le CYCLEMASTER

Le Cyclemaster britannique est entièrement logé à l'intérieur du moyeu de la roue arrière. La transmission primaire se fait par deux chaînes et un embrayage monodisque, commandé du guidon. Autre particularité intéressante : un amortisseur de transmission en caoutchouc est interposé sur la transmission primaire et permet de limiter les à-coups fréquents sur les cyclomoteurs lorsque le régime est trop bas pour le moteur. La vue, à l'extérieur, droite, montre l'aménagement du moteur et de la transmission. En bas, à gauche : la suspension avant est originale et simple : un balancier à biellettes amorti par des anneaux Neimann. L'ancrage du frein avant forme parallélogramme avec la biellette gauche.



Le moteur SINAMEC

Ci-dessous : le moteur hollandais Sinamec est très ingénieusement logé sur le côté du moyeu avant, ce dernier contenant le réducteur épicycloïdal et le volant magnétique. Il s'adapte à n'importe quelle machine sans grand frais de main-d'œuvre. Remarquez, à droite du dessin du réservoir, l'ancrage du moyeu sur la fourche.



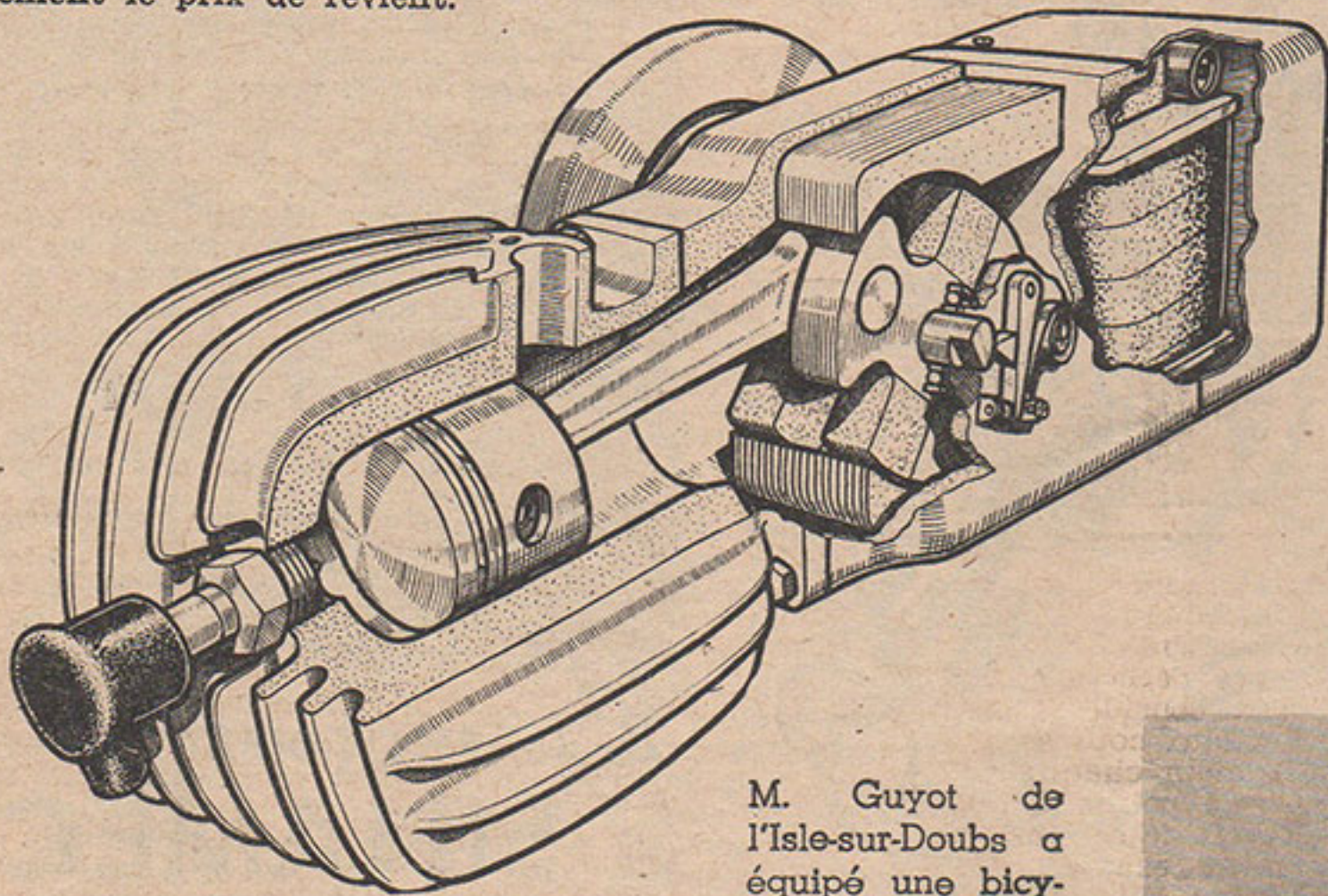
Réalisations personnelles



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 INGENIEUX SYSTEME D'ALLUMAGE

J'ai été conduit à la disposition représentée sur le dessin ci-contre en vue de simplifier la fabrication de moteur auxiliaire pour cycles et de diminuer considérablement le prix de revient.



Ci-dessus : un croquis du moteur de M. Emile Chapeaux. On peut voir que les contrepoids des volants sont des aimants alors que les masses polaires sont coulées dans le carter et leurs extrémités communiquent avec la bobine.

Comme vous le verrez « on construit la magnéto en construisant le vilebrequin et le carter », seuls, la bobine induite, le

M. Guyot de l'Isle-sur-Doubs a équipé une bicyclette d'un 98 cc. Villiers et d'une boîte Albion. L'allure générale est peu ordinaire et le véhicule remarquablement équipé puisqu'il possède même un avertisseur électrique et une batterie.

condensateur et le rupteur sont des « suppléments » au moteur proprement dit.

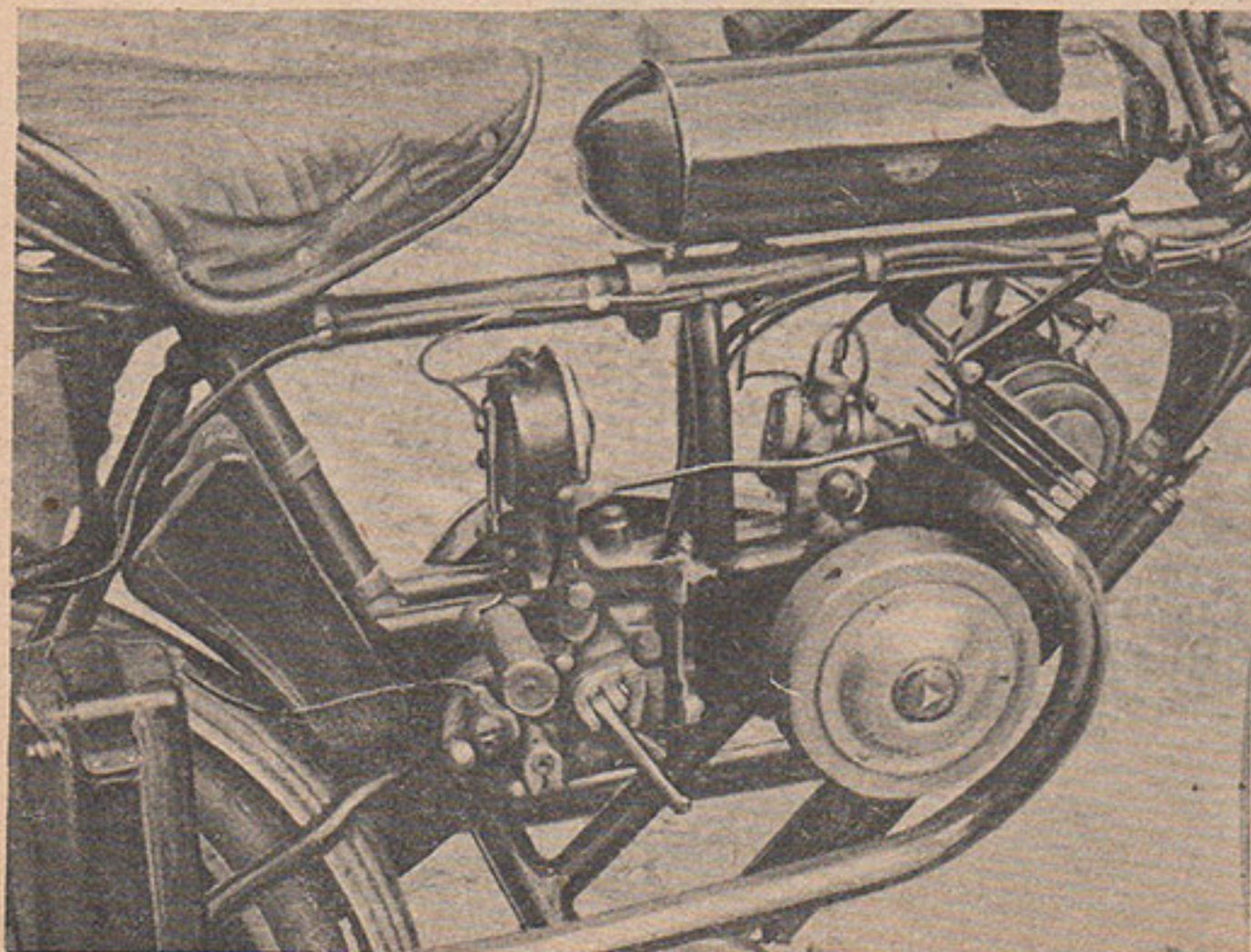
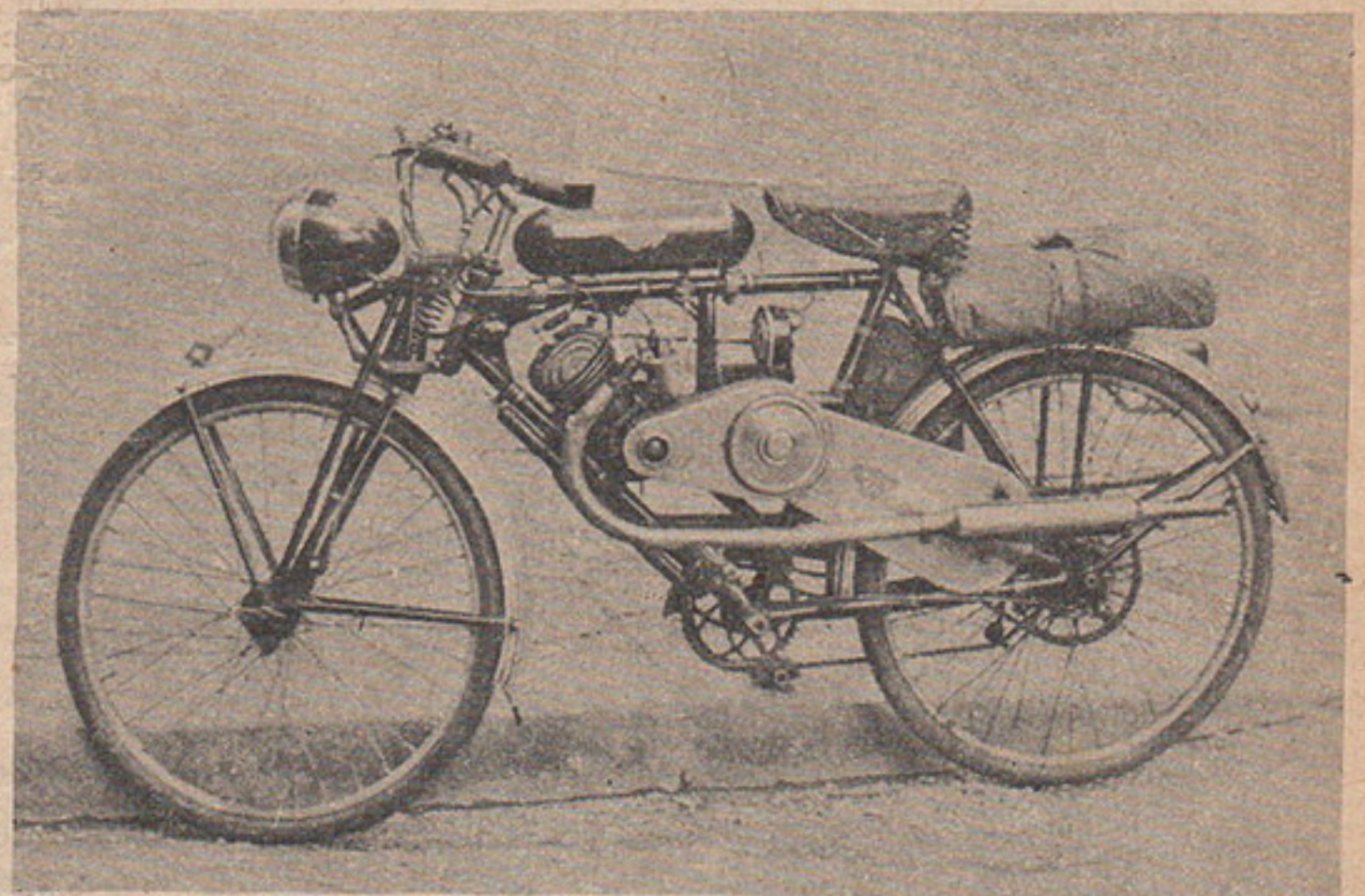
D'autre part, les dimensions totales par rapport à un autre moteur se trouvent réduites, ce qui est un second avantage pour les moteurs de cycles.

L'emploi de cylindre à chromage poreux de l'alésage permettant la suppression de la chemise (procédé Van der Horst) diminuera encore le prix de revient et le poids total.

On pourra dessiner un moteur de 40 cc se fixant sous le pédalier, dont le poids sera inférieur à 4 kilos (transmission comprise), ce qui serait un bon mariage du cycle et du moteur, car il faut convenir que les moteurs actuels sont trop lourds et trop encombrants pour un vélo dont la légèreté est la qualité qui a surtout contribué à son incroyable diffusion.

Je porte également à votre connaissance que je construis un prototype d'essai de 24 cmc. et ne manquerai pas de vous tenir au courant des résultats obtenus.

Ing. Emile CHAPEAUX
Lyon



« MOTO-REVUE » SE REND UTILE

Dans votre n° 995, j'ai été séduit par l'idée de selle biplace de M. Godin, excellente d'ailleurs.

J'ai adapté ce système à ma moto Ariel WNG des surplus.

Quelques jours auparavant j'avais effectué un périple de 400 kms dans la même journée avec comme passager un de mes amis. Alger-Ain Boucif et retour par le col de Ben Chicao.

Un coussin de garde-boue en caoutchouc alvéolé lui servait de tan-sad.

Selon lui, la différence de confort est de 100 % en faveur de la double selle, avec une tenue de route excellente, ce qui ne gêne rien.

Merci à M. Godin et à « Moto-Revues » pour sa rubrique « Réalisations personnelles ».

GARIJO Jean, Alger

SOYEZ BON AVEC VOTRE MACHINE : ELLE VOUS LE RENDRA AU CENTUPLE

A LA FEDERATION

RESULTATS DES DERNIERES REUNIONS

Réunion du 25 septembre

Le Comité de la F.F.M. s'est réuni le 25 septembre à 17 heures à l'Automobile Club de France sous la Présidence de M. Violet.

Il a examiné les questions sous-mentionnées.

A la suite de la réclamation qui lui a été adressée par le M.C. Charentais signalant que le coureur Hordelalay ne s'était pas présenté au Circuit des Remparts pour lequel il était régulièrement engagé et que, d'autre part, ce coureur n'a pas répondu à la demande d'explications qui lui a été adressée par la F.F.M., le Comité décide qu'il sera suspendu jusqu'à justification de son absence au Circuit des Remparts.

Le Comité prend connaissance, d'une part, de la réclamation adressée par le Président du M.C. de la Banlieue Nord signalant l'attitude incorrecte du coureur Lorillère, et d'autre part des résultats de l'entrevue qu'a eue le Président de la F.F.M. avec M. Lorillère, qui conteste son classement dans le Moto-Cross du 25 juin.

Le Comité n'admet pas la réclamation de M. Lorillère sur son classement, ce dernier étant conforme aux tableaux de chronométrage, et décide, pour sanctionner l'attitude incorrecte qu'a eue M. Lorillère vis-à-vis des organisateurs de moto-cross du 25 juin, de lui infliger une amende de 2.000 fr. et le retrait de sa licence internationale qui sera transformée en licence nationale.

Il est donné lecture du rapport de clôture du Moto-Cross de l'Amitié, ainsi que de la réclamation déposée par le coureur Deshayes signalant que le dépassement n'était pas possible sur le Circuit de Wambrechies et que des coureurs étrangers ne devaient pas y participer.

Le Comité décide :

— que le Club organisateur avait le droit d'admettre des coureurs étrangers dans les différentes séries auxquelles ils ont participé ;

— que le parcours du moto-cross de Wambrechies qui avait été visité par un membre de la F.F.M., avait par la suite été amélioré et que les coureurs qui ont eu la possibilité d'y faire des essais, participaient à ce Moto-Cross en toute connaissance de cause.

Le Comité prend connaissance de la correspondance échangée avec M. Juigne au sujet de la publicité parue dans certains journaux et décide de transmettre le dossier concernant cette affaire à la Chambre Syndicale Nationale du Motorcycle, afin de connaître son avis sur une telle publicité contraire aux règlements de la F.F.M. et qui oblige à frapper des coureurs qui pourraient y être étrangers.

Toutefois, en attendant que le coureur Juigne puisse fournir justification de la preuve qu'il est intervenu auprès de New Map pour arrêter cette publicité, le Comité décide de lui retirer sa licence jusqu'à l'examen du dossier.

Réunion du 16 octobre

Le Comité prend connaissance des résultats des épreuves comptant pour le classement des Brassards de vitesse Amateurs et précise :

1° que dans les courses où les amateurs ont couru en même temps que les professionnels et qui comportaient deux classements séparés, il s'agit de deux

courses distinctes se déroulant en même temps, et en conséquence, il doit être tenu compte pour le calcul des points du nombre de partants amateurs d'une part et professionnels d'autre part suivant le cas ;

2° que M. Cherrier doit être déclassé des amateurs dans les Coupes du Salon Motocycliste, pour avoir couru avec une plaque n° de Professionnel qui a pu tromper les concurrents amateurs sur leur position pendant la course ;



M. Pérouse, président de la F.F.M.

3° que les conducteurs déclassés pour une raison quelconque doivent être comptés comme partants dans la catégorie d'où ils ont été déclassés ;

4° qu'il faut considérer les Coupes du Salon comme deux courses avec un nombre de points pour chaque course et non une course avec points doublés.

Tenant compte de ces précisions, le Comité procède à l'examen du classement des Brassards de Vitesse Amateurs.

Dans les classes 125, 250 et 350 cc., les Brassards ont été attribués aux conducteurs qui ont totalisé le plus grand nombre de points dans 4 épreuves, ainsi qu'il est prévu à l'article 4 du règlement.

Dans la classe 500 cc., deux conducteurs, MM. Guérin et Hug, ont totalisé chacun 48 points dans 4 épreuves et se trouvaient ainsi ex-æquo. Conformément aux dispositions de l'article 5, le départage a été fait en tenant compte du meilleur classement obtenu par chacun de ces conducteurs dans une cinquième épreuve. M. Guérin a obtenu ainsi 56 points et M. Hug 50 points. En conséquence, le brassard de Vitesse Amateurs 1950 de la classe 500 cmc. a été attribué à M. Guérin.

CLASSEMENT

Motos 125 cc. : Jean Couratier (AMC Orléanais) 54 points.

Motos 250 cc. : Saint-Vanne (Motor-Club) 38 points.

Motos 350 cc. : Belkechout (Motor-Club) 44 points.

Motos 500 cc. : Guérin (Motor-Club) 56 points.

Championnat des conducteurs français de motocyclettes. — Après avoir pris connaissance des résultats des épreuves comptant pour le Championnat des Conducteurs Français, ont été proclamés « Champions de France 1950 ».

Motos 125 cc. : Gaury, 27 points.

Motos 250 cc. : G. Monneret, 41 points.

Motos 500 cc. : J. Behra, 56 points.

Le Comité désigne pour représenter la F.F.M. au Congrès de la F.I.M. qui se tiendra à Milan du 28 novembre au 1^{er} décembre : MM. Pérouse, M. Violet, J. Castel.

Concernant l'établissement du Calendrier International, le Comité décide de rappeler aux Clubs, que toutes les épreuves sans exception, y compris les Moto-

Cross, Courses sur Herbe et Rallyes, dans lesquelles des étrangers sont admis, doivent être obligatoirement inscrites au Calendrier International de la F.I.M. 1951.

Le Président indique que le Motor Sport Union de la Sarre demande son affiliation à la F.I.M. et que le Président de cette Fédération voudrait connaître l'avis du Comité de la F.F.M. Sous la condition que la Fédération Sarroise englobe tous les Clubs Sarrois, y compris le Motor Sport de St-Wendel, qui est actuellement affilié à la F.F.M., le Comité ne verrait aucun inconvénient à ce que cette demande soit examinée au Congrès de la F.I.M.

Le Comité décide d'attribuer l'organisation du Grand Prix de France Motocycliste au Moto Camping Club Albigeois, afin que cette épreuve soit organisée en 1951 sur le Circuit d'Albi, étant entendu que les conditions imposées à ce genre d'épreuve par l'annexe F du Code Sportif International, devront être respectées par les organisateurs.

Réunion du 3 novembre

Grand Prix de France de Moto-Cross. — L'organisation du Grand Prix de France de Moto-Cross 1951 a été attribuée à l'A.M.S., cette manifestation devant se dérouler à Montreuil le 9 septembre 1951.

Moto-Cross 1951. — Devant les difficultés qui se sont présentées au cours de l'année 1950, la Commission propose au Comité de prendre pour l'année 1951 les décisions suivantes :

1° Dès que le Calendrier de Moto-Cross sera arrêté début décembre, aucune nouvelle inscription en cours d'année ne sera acceptée, sauf cas exceptionnel à juger par la Commission de Moto-Cross et le Comité.

2° Que des Moto-Cross régionaux ne pourront être organisés par des clubs ayant eu la possibilité de s'inscrire.

3° Que des moto-cross régionaux pourront être organisés par des clubs affiliés après le 30 septembre 1950 dans les conditions prévues par le règlement de la F.F.M.

Toutefois dans ce genre de manifestation :

— Aucun international ne sera admis ;
— Des coureurs nationaux d'une Ligue limitrophe pourront être autorisés à participer à ces moto-cross régionaux à condition d'obtenir l'accord de leur Ligue.

La Commission prend connaissance des résultats des différentes épreuves comptant pour le classement du Championnat de France de Moto-Cross 1950. Sous réserve d'homologation par le Comité de la F.F.M., les Champions de France 1950 de Moto-cross sont les suivants :

Classe 250 cc. : Moury, 59 points.

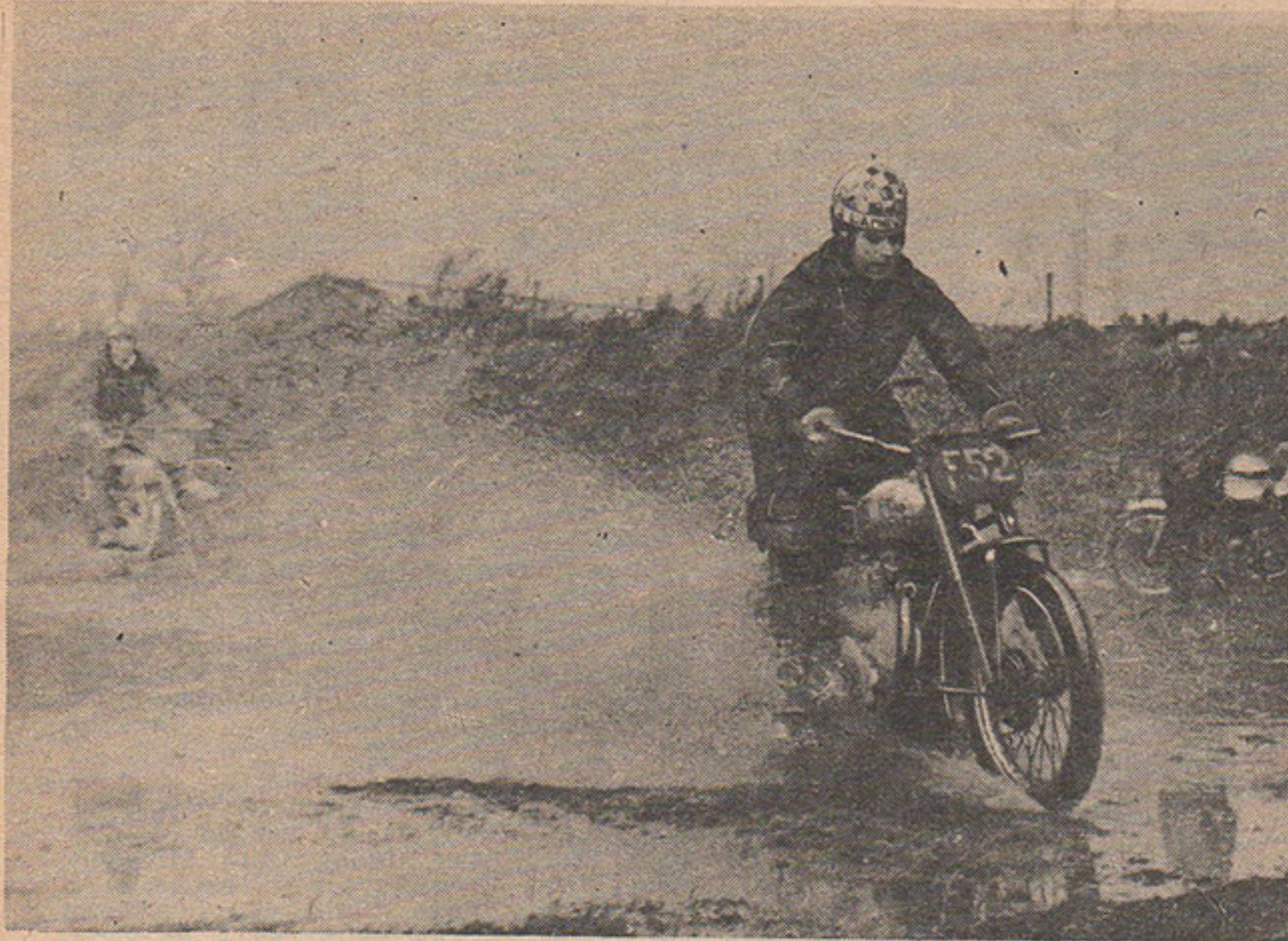
Classe 350 cc. : Frantz, 55 points.

Classe 500 cc. : Brassine, 55 points.

La Commission formule le vœu qu'aucune autorisation d'organisation ne soit délivrée sans qu'un examen préalable d'homologation du circuit envisagé n'ait été effectué par un ou plusieurs délégués compétents.

Selon l'importance de l'épreuve, cet examen pourra être effectué par un délégué de la Sous-Commission de Moto-Cross ou par un délégué de la Ligue Régionale.

Ces délégués fourniront un avis sur le nombre maximum de partants à autoriser et diront s'il y a lieu d'apporter des dérogations à la règle générale en cette matière.



dans les Clubs

■ **NOUVEAU CLUB.** — Madame Yvonne Miriam invite les jeunes femmes qui font de la motocyclette à lui écrire à cette adresse : Yvonne Miriam, 55, rue Georges Lardenois, Paris-19^e, en vue de faire partie du Moto-Club féminin français qu'elle est en train de fonder et dont la première réunion aura lieu le 5 janvier 1951.

■ **A.S.M. DE ROMAINVILLE (Section Moto).** — Résultat des élections du 19 novembre 1950. — Vice-Président : M. Bosset. Secrétaire général : M. Couteau. Secrétaire adjoint : M. Duchesne. Trésorier : M. Boucaux. Trésorier adjoint : M. Dumont. 1^{er} Directeur Touristique : M. Truchot. 2^e Directeur Touristique : M. Oriati. 1^{er} Directeur Sportif : M. Cirac. 2^e Directeur Sportif : M. Delaherche, M. Dalmais.

Sur la demande de M. Blot, deux commissaires aux comptes sont désignés : MM. Collonge et Niard.

M. Blot fait un rapide tour d'horizon sur l'activité générale de l'A.S.M.R., rappelant aux membres qu'ils seront toujours les bienvenus dans les différentes Sections composant l'Association et nous fait savoir que conformément à l'article 13 des statuts, M. Freisse, notre dévoué camarade, est toujours désigné aux fonctions de Président.

Prochaines réunions les 15 et 29 décembre 1950.

■ **A.S.P.P.** — Les sociétaires de l'A.S.P.P. Moto ont procédé à l'élection d'un nouveau Président le 2 décembre 1950, M. Vannot, Président, étant démissionnaire. Etaient présents : 27 membres. Après le vote, le Bureau est constitué comme suit :

Président : M. Boufflet. Vice-Président : M. Landais. Secrétaire : M. Questier. Trésorier : M. Poirier. Conseiller technique : M. Longier.

MOTO VOLEE

Une Motoconfort 125 cc. latérale, type CM 55, N° de série 587.729, équipée d'une fourche télescopique, immatriculation 761 G 76 (poignée tournante comportant un accroc), a été volée récemment à Rouen. 10.000 fr. de récompense à qui permettra de la retrouver. Ecrire à *Moto-Revue* (Docteur J.L.).

A NOS ABONNES

Nous prions nos abonnés de nous avertir immédiatement de leur changement d'adresse, afin d'éviter tout retard ou perte éventuelle dans l'envoi des numéros.

MOTO-REVUE a le plaisir d'annoncer à ses lecteurs la parution d'un **NUMERO ALBUM** spécial de fin d'année, comportant 48 pages, impression en deux couleurs, nombreux articles passionnants : « Pourquoi une moto », « Un an de compétition », etc..., la table des matières de l'année 1950, etc...

A travers le Sport

JACQUIER-BRET VAINQUEUR DANS LA MOYENNE CORNICHE

La course annuelle de côte organisée par le Moto-Club de Nice à la Moyenne Corniche, après avoir été remise plusieurs fois, s'est enfin disputée le 3 décembre. Le mauvais temps n'a pas permis aux pilotes de réaliser des performances exceptionnelles et seul le record de la catégorie 100 cmc. fut battu.

50 cmc. : 1. Rovere, sur Motom (moyenne 51 kmh. 500) ; 2. Amerigo, sur Grillo.

100 cmc. : 1. Castellano, sur Fox (moy. 65 kmh. 875, record battu) ; 2. Astri, sur Fox.

125 cmc. : 1. Ericco, sur MV (moy. 77 kmh. 500) ; 2. Onda, sur Magnat-Debon ; 3. Taramazzo, sur MV ; 4. Tomaselli et Schultz.

175 cmc. : 1. Ghio, sur Ghio Spéciale (moy. 70 kmh. 480).

250 cmc. : Dini, sur Magnat-Debon (moy. 76 kmh. 845) ; 2. Sacco, sur Guzzi ; 3. Pages.

350 cmc. : 1. Foccardi (moy. 71 kmh. 250).

500 cmc. : 1. Jacquier-Bret, sur Guzzi (moy. 87 kmh. 450) ; 2. Viorello ; 3. Ralph ; 4. Gougassian.

750 cmc. : 1. Jacquier-Bret, sur Guzzi (moy. 79 kmh. 880).

Sidécars 500 cmc. : 1. Combes (moyenne 75 kmh. 850 : record établi).

MOTO-CROSS A MEAUX

Le 3 décembre, le Moto-Club de Meaux avait eu le courage, malgré la saison et le temps, d'organiser un moto-cross dans les carrières de la ville. Le résultat fut remarquable, puisque tous nos grands champions avaient tenu à se déplacer : Brassine, Verrecchia, Ladevèze, Frantz, Charrier, Amédéo, Godey, Adnet, Doré, etc...

On put remarquer particulièrement l'imposante cohorte des possesseurs de B.S.A. « Gold Star » qui vont former sous peu une sorte d'écurie, accompagnés de deux camionnettes amenées par Charrier, qui prendrait la tête de cette « écurie ».

Le terrain, détrempé mais « sain », était fort bien disposé et les luttes furent très vives, malgré les mares, la boue et les obstacles qui en faisaient, à notre avis, une parfaite épreuve.

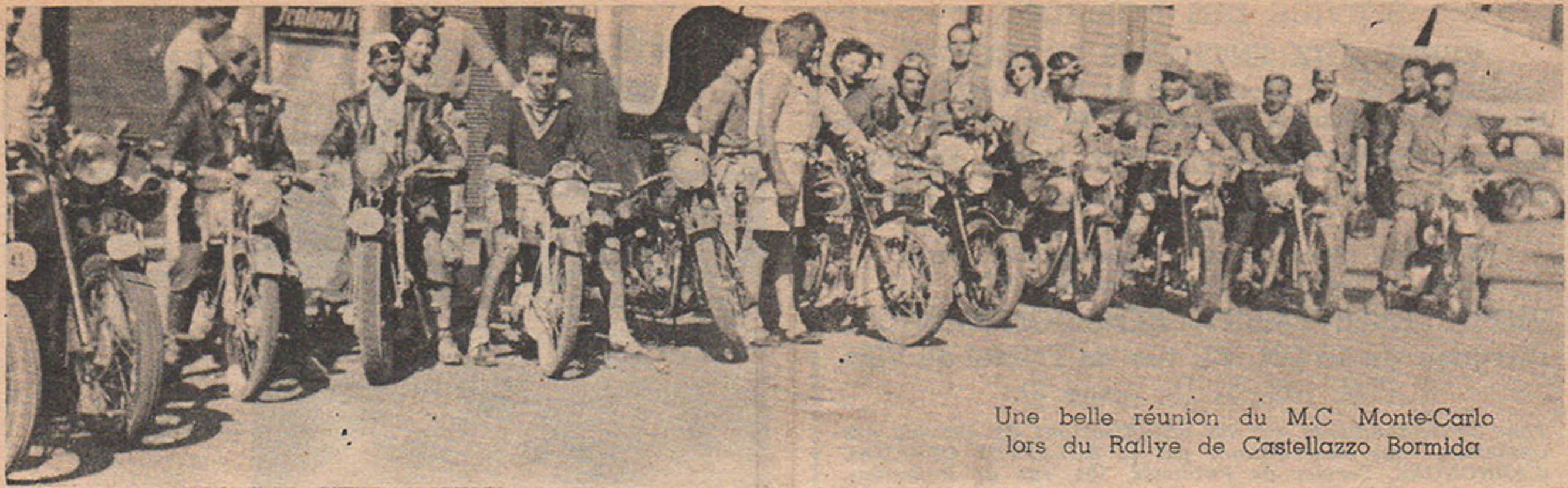
Brassine, Frantz, Godey, Adnet se partagèrent les places de vainqueur de ce cross de fin de saison, qui fut exceptionnellement intéressant et mérita un grand applaudissement pour le M.C. Meaux.

CYCLO-CROSS DE B.M.A.

Dimanche 3 décembre a eu lieu à Saint Cucufa le 1^{er} cross pour cyclomoteurs organisé par notre confrère « Route et piste 50 ». La tâche des concurrents s'avéra difficile du fait du terrain extrêmement lourd. De grands spécialistes du cross cyclo-pédestre y participaient et une foule très dense était venue dimanche pour applaudir les champions qui, pour la première fois, faisaient appel au moteur auxiliaire. Robert Oubron et Henri Fauchoux se montrèrent comme prévu les meilleurs et si on ne doit pas négliger la performance athlétique des coureurs, les cyclomoteurs viennent de donner une nouvelle preuve de leurs qualités.

Les deux vues de cette page reflètent nettement les conditions dans lesquelles s'est déroulé le moto-cross organisé par le M.C. Meaux et qui rappelaient celles des « trials » anglais dont nous avons si souvent déploré l'inexistence en France. Le courage du M.C. Meaux d'organiser une épreuve sportive en cette saison, fut récompensé par l'ardeur des luttes et la beauté du spectacle. En haut, Ladevèze et son traditionnel et pittoresque casque à damier, et, au dessous, Frantz, champion de France 350, en pleine vitesse dans une mare.





Une belle réunion du M.C Monte-Carlo lors du Rallye de Castellazzo Bormida

NOS PETITES ANNONCES

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

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).
 Ecrivez très lisiblement (caractères imprimés au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution. Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

MOTOS A VENDRE

VELOCETTE 350 dern. modèle en rodage. ODE. 35-99 (repas)
 175 Motoconf. d. mod. abs nve jam. rlé. Cottin 115 av. Roule Neuilly s/S. Mai. 28-70, soir
SIDE Terrot 500 RDA sél. 4 v. ét. et pns pf px 140. 8 sent. des Buttes, Montreuil 18-20 h.
GRIFFON 100 cc mot. nf px int. Concierge 23 r. Richer-9e
TERROT 100 cc parf. ét. 40000 DE TAPOL Jas. 23-78.
 V. BSA Et. Emp. 350 cul. ou éch. ctre R75 BMW. Mén. 87-82
TERROT 4 cv tr. b. ét. 75000 M. Hotier 53 r. Damiette Sannois (SO) Arg. 20-30 de 14h18h.
VENDS sup. F.N. 600 culb. mis serv. 1949, WURTZ 81 bis rue Kellermann, Metz (Mos)
509 DKW NZ side impec. PAPI 126 av. Versailles, Paris.
500 NORTON 16H impec. 105. Concierge 78 r. Archives-4e.
URGENT 200 Zundapp impec. pn. mot. bat. ap. élec. nfs orig. Alé. 22-49 soir px déb.
GN. RHONE 7 HP avec side canadien 5000 k. impeccable
ROBINET 31r. Limare Orléans

GNOME RHONE 500 fl.-twin culb. pièces rech. px 110000. GLIMMBERG, SEG. 83-77-

JAWA 350 bicycl. 49, 5000 kms Tél. MAL. 25-42.

PEUGEOT 150 4 v. sél. sac. cuir. t. sad gr. phare compt. inc. pare-chocs, montre 85. MASSON, rue des Alouettes Maisons Alfort.

SACHS 100 cc b. ét. Cyclomot. Hémy parfait état prix int. vis. mat. et sam. ROSSET, 11 rue République, Saint-Mandé.

ESA M20 impec. Castel 8 r. du Croissant, Paris-2e.

M. GOYON 250 Villiers vis. 15 à 20 h. Porte 45 r. Département, Paris-18e. Nor. 01-90.

ARIEL cross 350 impeccable, 120000. LAMINE, Suf. 48-12.

MATCHLESS 350 f. tél. Pitou 139 r. de l'Université-7e.

PEUG. P105 b. ét. 65. mot. ref. Lejeune 5 r. Gudin sam. dim.

MOTOBEC. 100 b. ét. 25. vis. ts ls mat. Pierret 42 r. Point du Jour Boulogne Billancourt

NSU 350 culb. s. cul. mot. nf pns nfs imp. px 115. Mai 58-49

TERROT 350 culb. f. tél. t. b. ét. pns nfs px 110. Boyer 5 pl. Parmentier, Neuilly, MAI. 57-56

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

GRIFFON 150, 1949 excellent état, 11000 kms, téléphone DAU. 33-87 (soir).

TERROT 350 b. état px 60000 323 rue Charenton, ESSO-SERVICE, Paris-12e.

MOTOBECANE 4 cv culb. 1950 nve, nombr. accès. 190 PIGAL pce St Ayoul, Provins T.308

SPLENDIDE AJS 350 type 40/16 M grand lux état neuf fourche télesc. selle. Feridax S. VETU, 333, ru de Lille, Béthune (Pas-de-Calais).

SOYER 500 cul. av. side parf. ét. b. pns 90000, v. sam. essai tte jour. VALET 39 r. Renouillers, Colombes (P. Stade).

COLLOT vend sa Gilera avec nombr. piéc. 450 et Motobéc. 350 sup. cul. 175 COLLOT 66 bd de Besançon, Vesoul (H.S.)

RUDGE comp. 500 TT 4 soup. en tête 4 vit. exc. ét. px déb. OKLE 64 Crs Somme Bordeaux

GNOME 350 lat. ét. nf 68000 Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx

TERROT 100 3 v. 36000, s'ad. 6 r de la Justice-20e ts l. j.

GNOME-RHONE 125 type R4 état neuf sort. 1950. Méc. GACHON rue Turgie, Malakoff.

259 AU. sel. 4 v. r. a. broche modèle 46 85000. PER. 27-89.

GILLET 250 2 t. superconf. 49 neuve four. tél. susp. arr. équip. 167000. CENT. 80-42. Cornibert 43 r. d'Aboukir-2e

250 JAWA impec. px int. 40. av. de la pte d'Asnières-17e.

URG. Enfield 350 sup. cul. f. tél. pf. ét. 115. Prevost 180 r. des Pyrénées-20e, «f lund

OGAR 6000 kms pf ét. px int. 10 r. F. Reclus, Choisy (S.).

TERROT 125 sél. 4 v. nf 75. COSTEROUSSÉ 7 r. Tolain-20e

CAUSE TRAVAUX liquidons 125, 175 Motobéc. 125 Jonghi Peugeot, Puch, 250 Peugeot, 350 Terrot. Moteurs BSA, Ariel, Terrot, Motobéc. Peug. etc. Sides, cadres, roues, etc. Moto-Sport, à Chelles (S.-M.)

125 JONGHI Special 1 télesc. sus. ar. (4e du Bol), 250 Jap Racing 4 vit. f. tél. sus. AR 600 FN spé. sus. ar. side comp. ou tour. ttes ces mach. gar. GUIGNABODET, 40 rue Eterlet, Chelles (S.-M.).

VOITURES A VENDRE

SUPER-5 Roseng. coupé 150. Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx

G. IRAT t. av. 5 cv Ruby culb. bleu marine b. ét. Willems, 18 r. Wurtz Paris-13e

PART. vds 500 Rudge Sale 500 cc. GAL. 81-66 Bureau.

AMILCAR 6 cv sport tr. bon état 85000. Vis. 8 rue Emile-Allez, Paris-17e.

ON DESIRE ACHETER

DKW 250. Botros 14r. de Vichy

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.

PART. ach. 350 ou 250 à sél. à rem. Ecr. COQ 44 r. du Dr Blanche-16e (avec prix).

CH. bloc compl. card. Gilera BMW etc. David B., Lagrange HA
ACHETEUR réaléuseuse portative Deragne type moto Ace Ford, Bagnères de Bigorre.

ACH. carter R12 b. ét. Ecr. VROULIS 18 r. Vulpian Paris

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

DIVERS

DECALCOMANIES pour réservoirs motos. TARIZZO Monaco

C.P.D.M. 4 r. Chaptal Levallois Per. 09-13. Réal rect. d'embiel. Cul. dispon. Embiel. et cyl. Peugeot 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc et ttes marq. piéc. pour Chaise, Peug. Terrot, Motob. FN etc. Embiel. ttes marq. culas. Peug. Automoto A12 et ttes marq. Catalogue N° 10 s. dem. Fournit. exclusiv. aux agents seulem

VENTE 45.600 par soumission cachetée

OUVERTURE DES OFFRES 29 DECEMBRE 1950

Demander renseignements : S.N.C.F. Tél. SUF. 40-70

2 motos INDIAN avec sidecar type 741, 12 CV
 1 motocyclette MOTOCONFORT série 238057, 3 CV
 1 sidecar TERROT série 261724, 5 CV, visible gare de Vaires
 1 moto INDIAN série 23107, 12 CV, visible rue Georges-Woldi, Strasbourg
 1 moto INDIAN série 22810, 12 CV, visible 41 boulevard du Chemin-de-Fer, Mulhouse
 1 MAGNAT-DEBON série 243549, 2 CV, visib. gare Charleville
 1 moto TERROT série 102284, 4 CV, visible 10 r. Albert-1er, Dijon

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

Toutes Marques Françaises et Etrangères
 SPECIALISTE B.M.W. - (51-2 et R. 25 Neuves)

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment

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

REVIL ETS

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

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

SERVICE DES DOMAINES

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES

Adjudication du 22 Décembre à 14 h. à LYON (Rhône)
Magasin de Rechanges Automobiles, 60 avenue Rockefeller

PIECES DETACHEES NEUVES POUR MOTOS

Pièces détachées neuves de motocyclettes Gnome-et-Rhône
et Indian G. 524.

25 cadres divers neufs de motocyclettes Terrot.

Pièces de rechanges pour motos René-Gillet G.I.

VISITE, ENLEVEMENT, RENSEIGNEMENTS :

Direction de LYON, 43, rue de l'Hôtel-de-Ville

(Tél. : G. 51-15, poste 8)

Tous renseignements sur les adjudications du Service des
Domaines vous sont donnés par le BULLETIN OFFICIEL
d'ANNONCES, Service de Publicité, 104, rue de Richelieu,
à Paris-2^e - (Tél. RIC. 63-46) - Abonnement annuel : 700 fr.

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



DEPREZ

MOTOS CYCLES

60^e ANNEE.

187, rue Ar. Sylvestre, 187

COURBEVOIE

DEF. 07-01 et 02

MOBYLLETES disponibles

MOTOBECANE - PEUGEOT

MAGNAT-DEBON

GNOME-RHONE

MONET-GOYON

Side BUFFLIER

COMPTANT — CREDIT

ACHAT — ECHANGE

REPARATIONS

PIECES DETACHEES

N'HESITEZ PAS ET PASSEZ COMMANDE

DE VOTRE **BSA**

plusieurs modèles sont disponibles de suite

COMPTANT ou CREDIT

chez Jean DURAND ex-champion de France

46, Bd de Stalingrad, VITRY (Seine) - ITA. 31-64

AGENT GENERAL SIDECARS SIMARD

MOTOS DANTON

14, r. Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine). Tél. PER. 19-11

SPECIALISTE HARLEY-DAVIDSON

Pièces détachées 750 lat. M.P. provenant des Domaines

AGENCE MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON

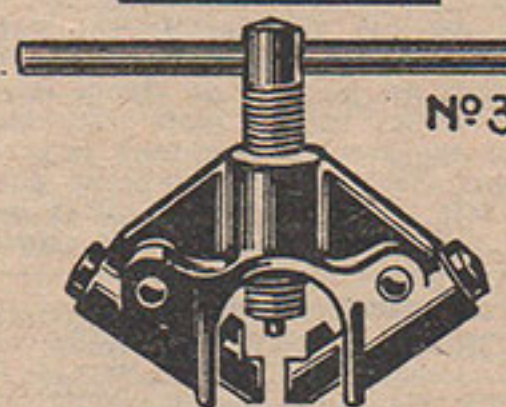
Pièces détachées toutes marques - Accessoires - Réparations

GRAND choix Motos et sidecars occasion — CREDIT

DÉRIVE-CHAINE

SAKER

N°391



DÉRIVE LES CHAINES DE
TOUTES MARQUES, TOUTES
DIMENSIONS

PRIX DE DÉTAIL 430frs

Votre Bibliothèque

LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

par C. LACOME et H.P. BORESTROKE.
Ouvrage indispensable à la connaissance
de la moto. Nombreux renseignements
sur : mise au point, bricolage, compéti-
tion, tourisme, sidecar.

Prix : A nos bureaux : 300 fr. Par poste :
345 fr. (Epuisé. En réimpression).

TOUTE LA TECHNIQUE

DE LA TRACTION AVANT (9-11-15)

par C. LACOME et H.P. BORESTROKE.
L'ouvrage technique et pratique indis-
pensable à tout réparateur de Tractions,
ainsi qu'à tout possesseur de Traction.

Prix : A nos bureaux : 480 fr. Par poste :
530 fr.

L'ART D'ACHETER

UNE VOITURE D'OCCASION

par C. LACOME. Tous les trucs, toutes
les « ficelles » dévoilés.

Prix : A nos bureaux : 300 fr. Par poste :
345 fr.

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

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

LE CARNET DE BORD

DU MOTOCYCLISTE

Opuscule contenant toutes les indications
sur l'entretien de votre machine.

Prix : A nos bureaux 60 fr. Par poste 80 fr.

NOTICE D'ENTRETIEN

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT

125 latérales

Description - Réglage - Démontage - En-
retien - Dépannage.

A nos bureaux : 300 fr. Par poste : 345 fr.

UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION

de

**Moto
revue**



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

A nos bureaux 250 fr.

Par poste 325 fr.

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

NOS TABLEAUX MURAUX

Planches murales 65 x 100

PEUGEOT P.55

Frs : 450

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

avec les réglages complets

Frs : 500

Le Moteur VELOSOLEX

Frs : 350

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150

Ce bloc équipe : Automoto, New-Map,
Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre,
Huin, Radior, Favor, etc...

Frs : 500

Bloc-Moteur YDRAL 125

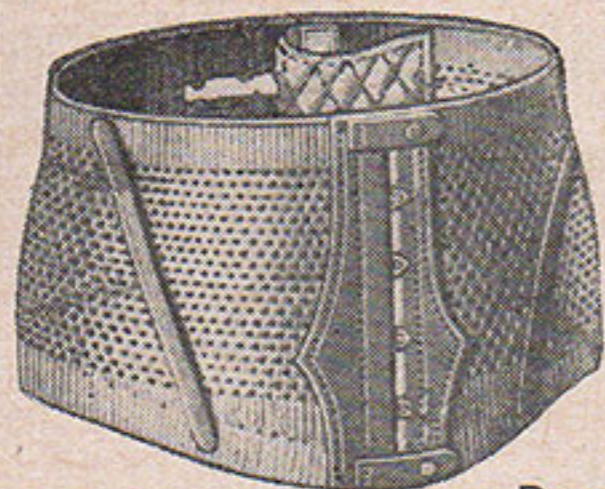
Frs : 450

4 CV RENAULT

Frs : 300

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

SEULE! la ceinture "règlable"



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

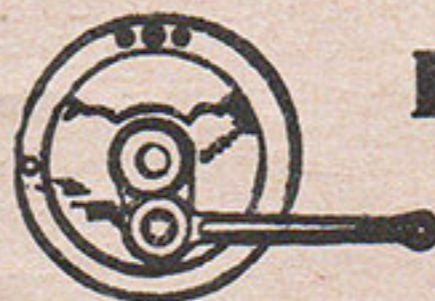
Magasins ouverts de 9 h. 30 à 19 h. (Lundi à partir de 14 h.) Salons essayage

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

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
GILLET-HERSTAL

Agent
exclusif

La Réputée 125 ULTIMA

(Livrable de suite)

Les Sidecars IMPERIAL

Toutes pièces détachées
anciens et nouveaux modèles

Expédition dans toute la France
(REMISE AUX PATENTES)

R. VOIVENEL

34, rue de Charonne, PARIS-11^e - ROQ. 17-13

VENTE A CREDIT

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

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

M.G.

REDRESSAGE

Cadres et Fourches

SPECIALITE

fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE

nombreuses

références

16, r. Louis-Rouquier

LEVALLOIS

PER. 60-64

BARBES MOTOS CYCLES

98 RUE DOUDEAUVILLE

Avec ce que vous
disposez, passez
commande de
votre moto

Payable après livraison : JONGHI 3.800 fr. par mois
GUILLER, ALMA, R.-GILLET, MOTOBECANE, TERROT, BSA
Demandez aussi le Baby Scooter ARDENT payable 15.000 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

DRESCHMOTOR

Motos DRESCH

D.F.R.

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX

ET QUALITE RAPIDITE DE LIVRAISON

7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

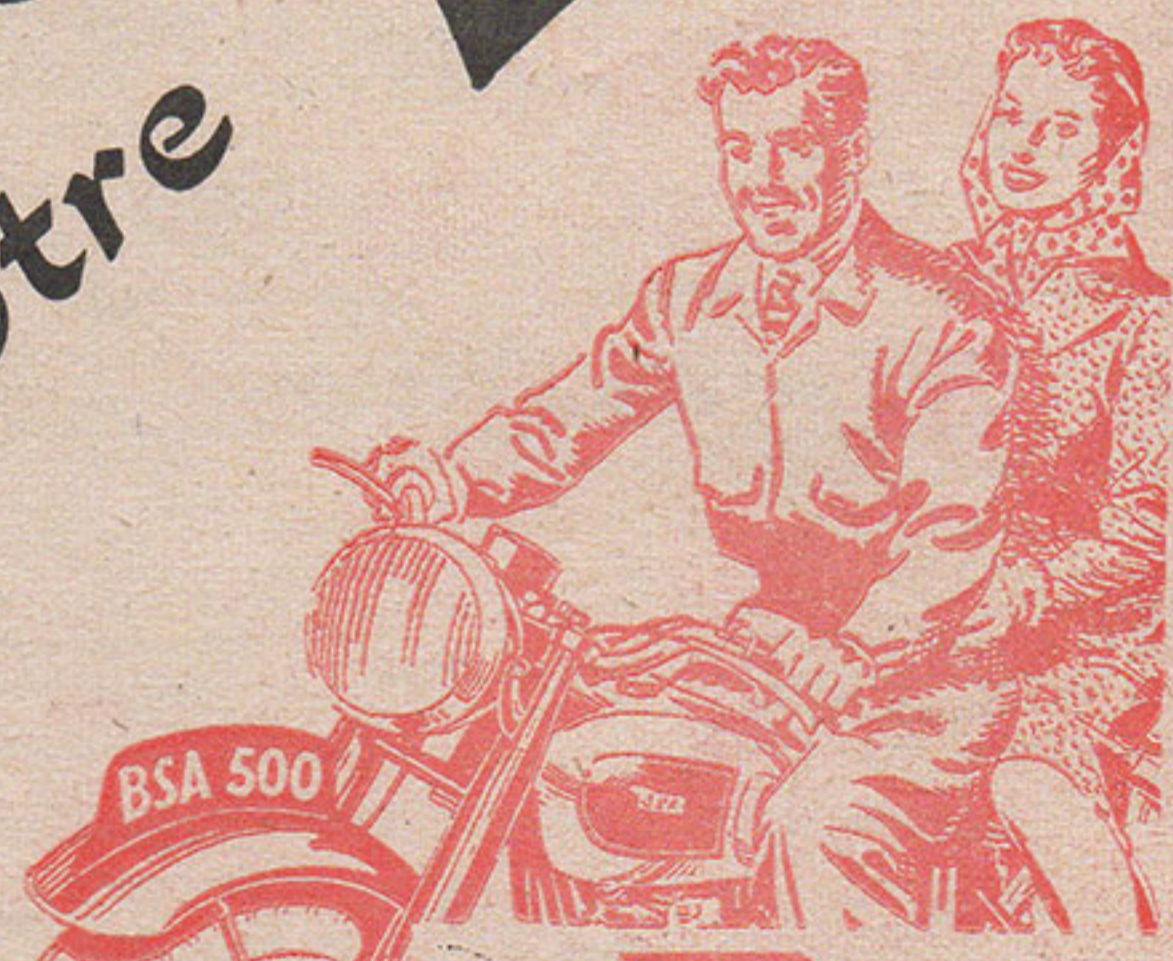
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)



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**