

39^e ANNEE. — 13 JANVIER 1951. — N° 1.015

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

Moto revue

**LE SALON
DE MILAN**



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

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

Ce qui s'appelle « être dans la roue... »
(Beauvais, G. Monneret et Behra, dans le virage de la Ferme).

Enfin, NEW-MAP

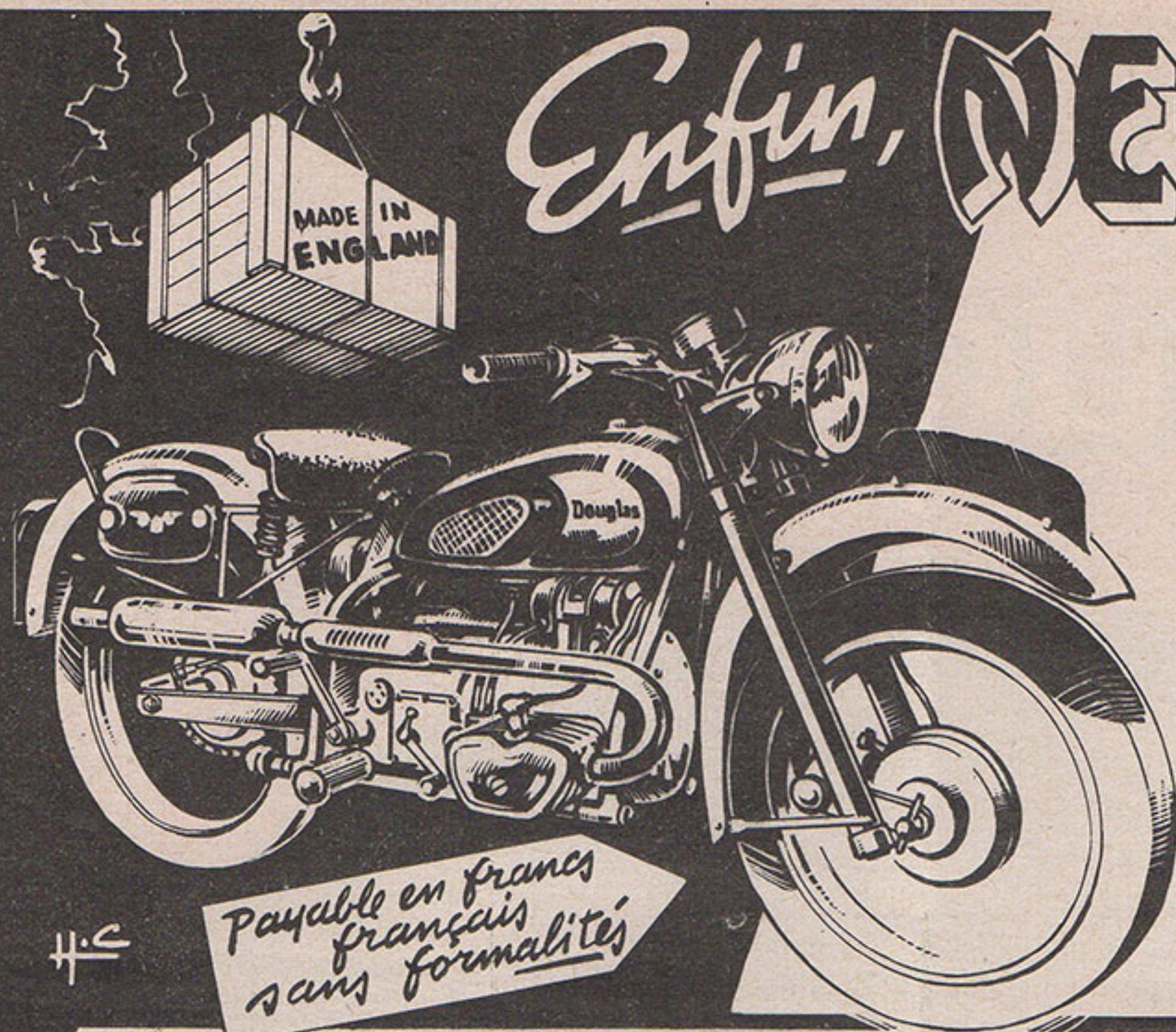
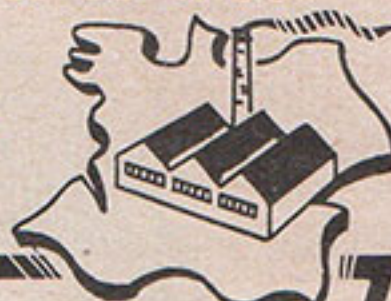
IMPORTATEUR

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 Radiraulic à balanciers
Suspension AR par barres de torsion

A VOTRE DISPOSITION
UNE USINE ENTIERE
BIEN EN FRANCE

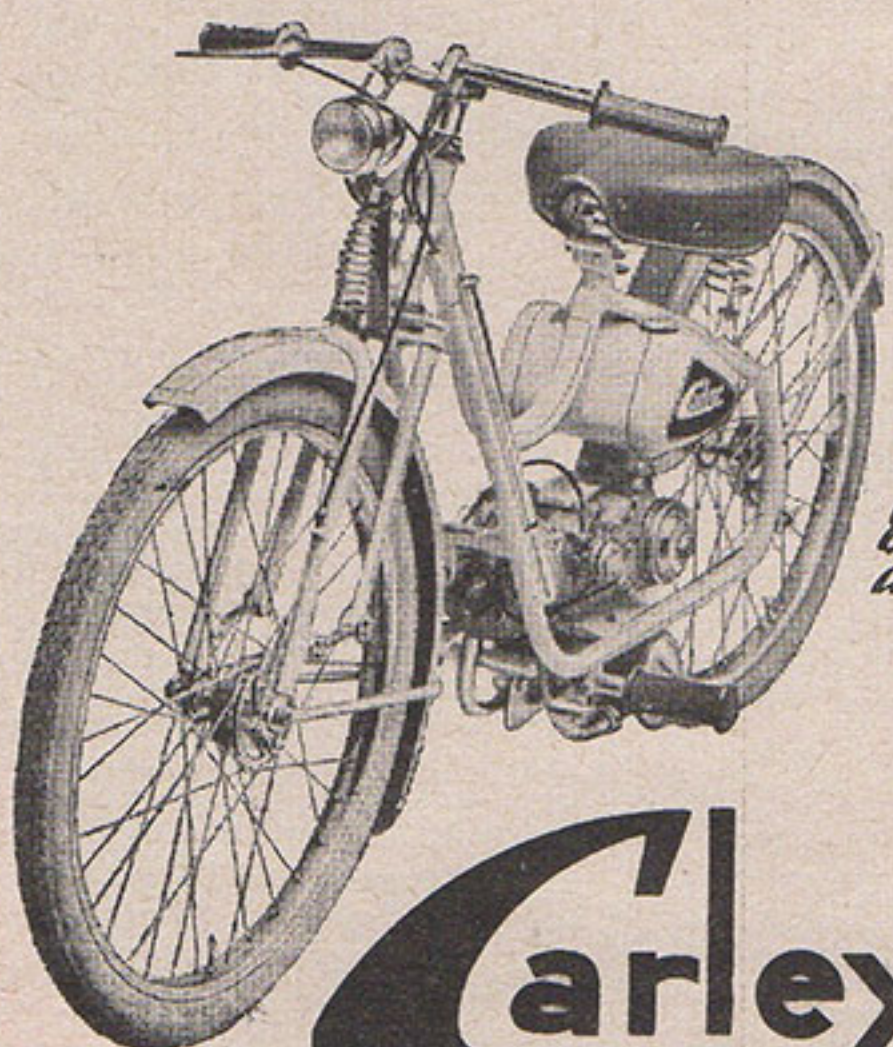


Payable en francs
français
sans formalités

MOTOCYCLETES NEW-MAP

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

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



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

Carley
MOTOCYCLE

M.ROCHER

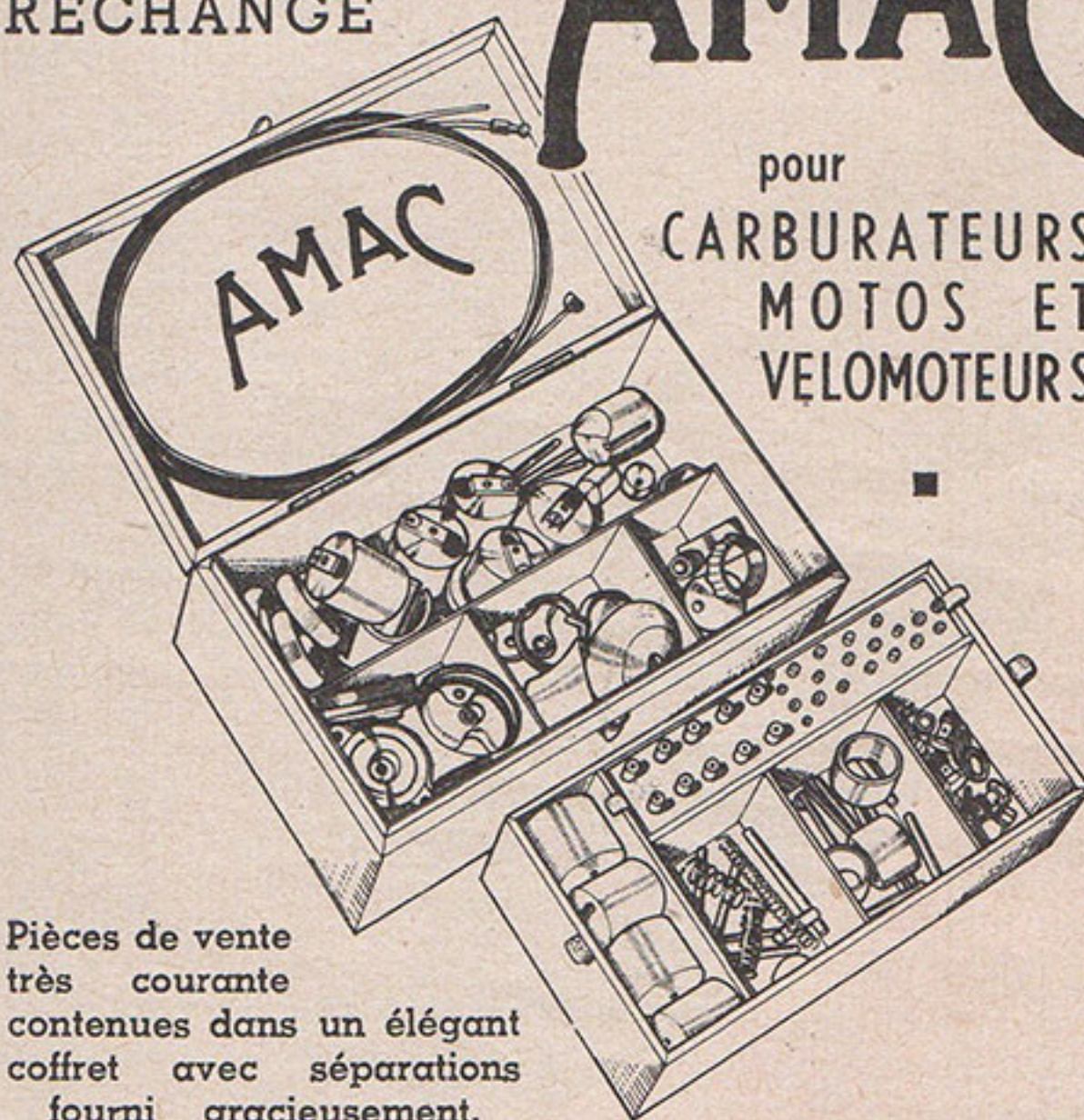
CONSTRUCTEUR
FRANCE

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

NECESSAIRE
PIECES DE
RECHANGE

AMAC

pour
CARBURATEURS
MOTOS ET
VELOMOTEURS



Pièces de vente
très courante
contenues dans un élégant
coffret avec séparations
fourni gracieusement.

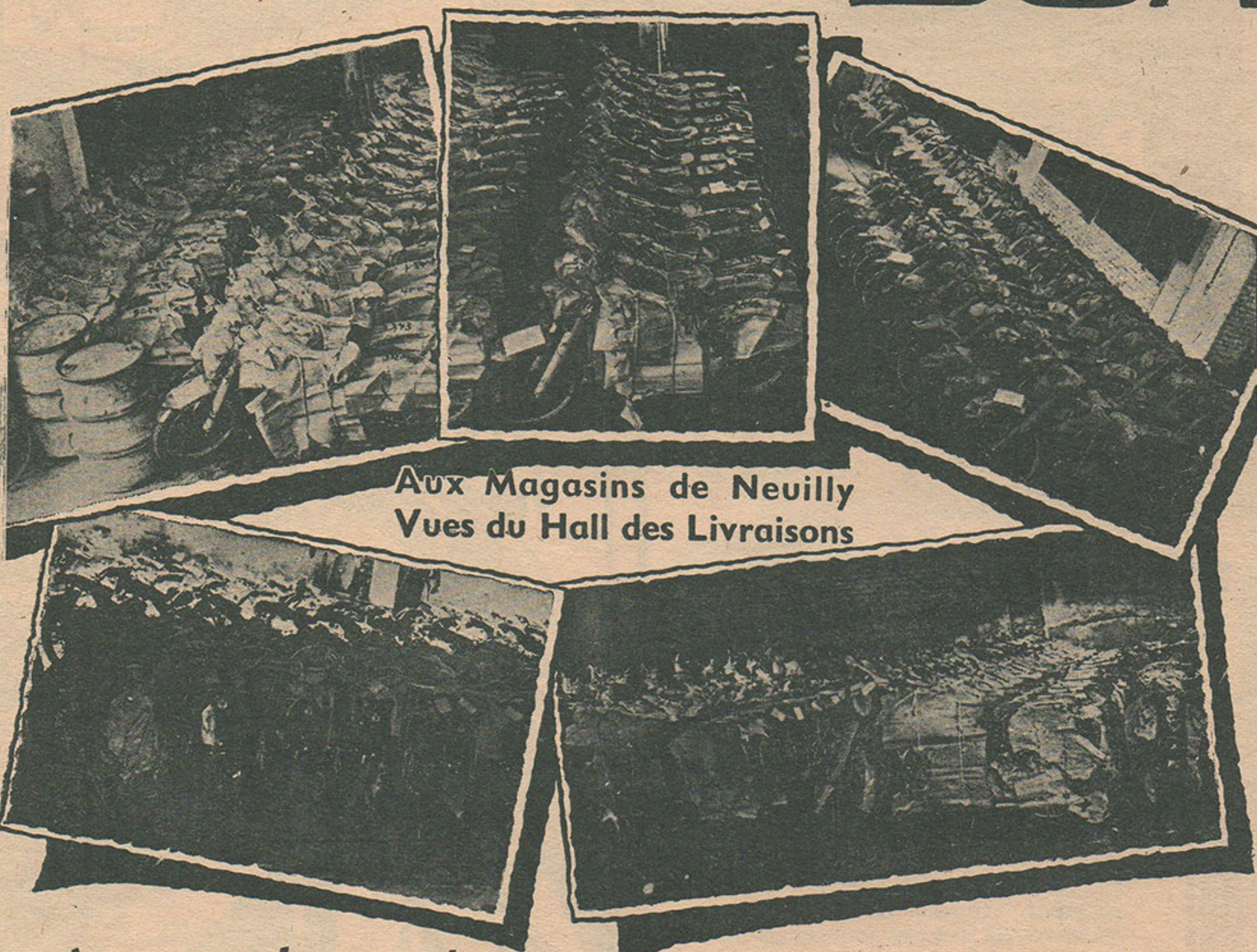
STATION-SERVICE-AMAC
21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02

LA PLUS IMPORTANTE PRODUCTION DE MOTOCYCLETTES
DU MONDE

*Emballées, prêtes à partir...
l'une d'elles sera demain*

« votre »

BSA



Aux Magasins de Neuilly
Vues du Hall des Livraisons

n'attendez plus :

commandez-la aujourd'hui !!

MOVEA Imp. Excl. p. la France - 79, av. de la Gde-Armée, PARIS - COP. 40-65

Seul !

Sans redresseur
ni batterie !..

L'AVERTISSEUR ARGO-RADIO

Alimenté directement par le
VOLANT MAGNETIQUE
est adaptable sur tous

VELOSOLEX
VELOMOTEURS et
MOTOS LEGERES

AGENT GENERAL
France - Colonies - Bénélux

P. BONNET

78, av. Général Leclerc, Billancourt. MOL. 60-99
VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT



Le kilomètre A MOINS DE 20 SOUS

a 35-40 km/H



C'est une
production
TUBAUTO »



avec
le scooter léger

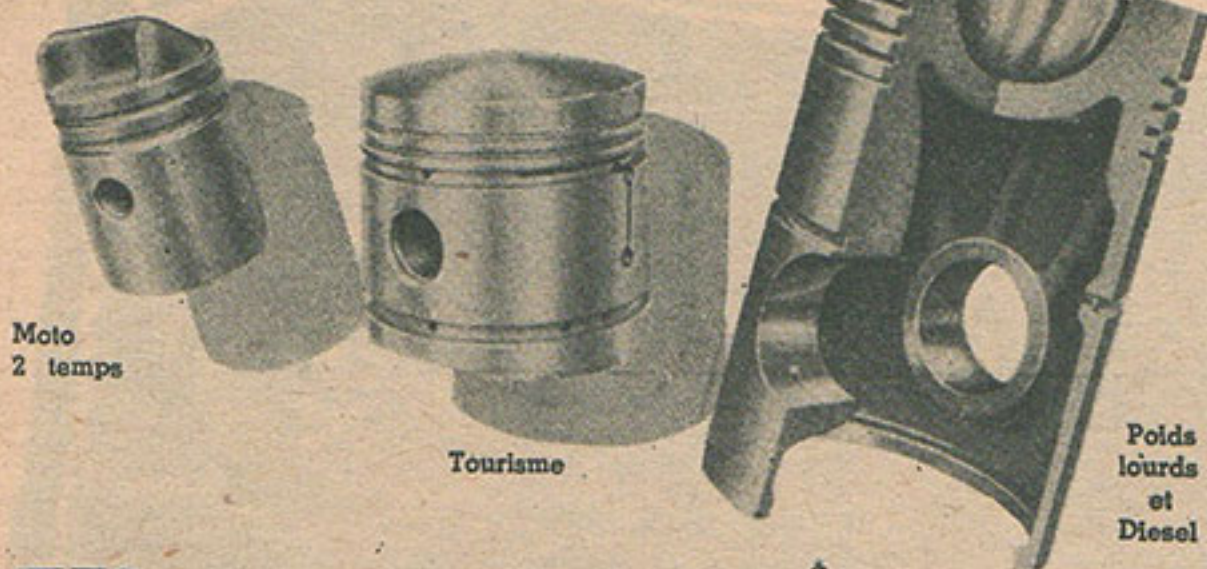
SCOTO-SCOTO-SCOTO

Moteur "MOSQUITO"

EXPOSITION ET VENTE 45, Av. de Versailles, PARIS - AUT 07-02
STATIONS SERVICES OFFICIELLES
62, Av. Em.-Zola, PARIS-15^e - 1, Av. de la Pte des Ternes, PARIS-17^e

LE PISTON MAHLE

DE LA MOTO
jusqu'aux
POIDS
LOURDS !



Moto
2 temps

Tourisme

Poids
lourds
et
Diesel

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

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

PRODUCTION
DE LA PLUS ANCIENNE USINE DE PISTONS D'EUROPE

Distributeur Exclusif pour la France :

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

Volants magnétiques

SAFI vainqueurs en 175 cmc.

BOL D'OR - 1950 -
ALLUMAGE - ECLAIRAGE

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

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

SERVICE REPARATION
ECHANGE STANDARD

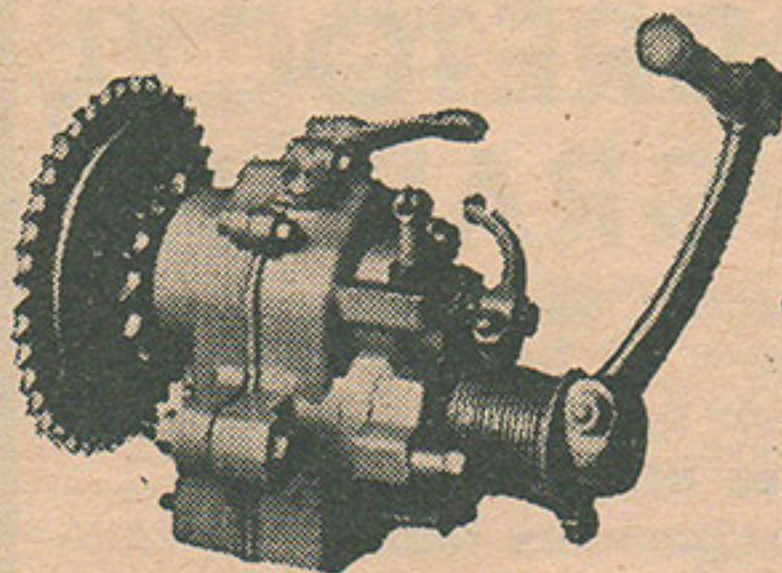
Société d'Applications
et de Fabrications Industrielles
21-23, RUE PARMENTIER - PUTEAUX
Telephone : LON. 09-10 - 09-11

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

BOBINE SPECIALE MOTO

Ets. PERTUISOT

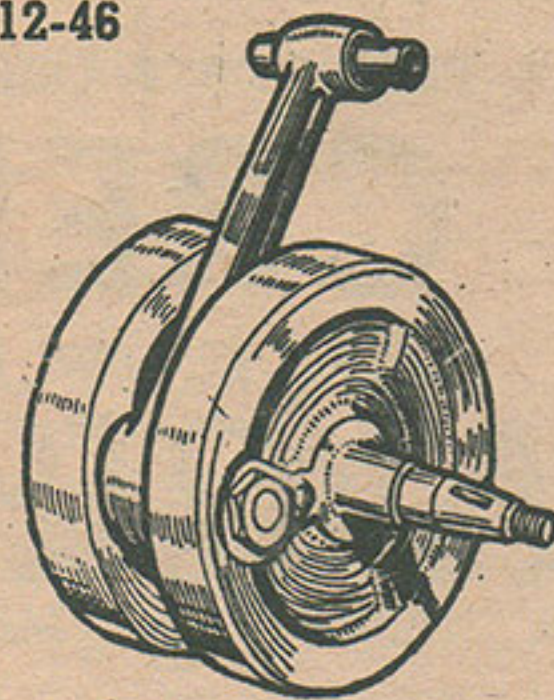
23, RUE DES ACACIAS - PARIS-17^e — Tél. : ETO. 12-46



REPARATION DE TOUS EMBIELLAGES
par procédés spéciaux

REALESAGES DE TOUS CYLINDRES
2 et 4 temps - Fourniture pistons complets

TRAVAUX GARANTIS
EXECUTES PAR SPECIALISTES



AGENT GENERAL « **STAUB** » demandez notre catalogue pour :
BOITES DE VITESSES - EMBRAYAGES ADAPTABLES - PIECES DETACHEES
TOUTES CHAINES MOTOS & VELOMOTEURS « **YELLOW** » DISPONIBLES

POIGNEES TOURNANTES ET GUIDONS « **SAKER** »
TOUS ACCESSOIRES ET PIECES DETACHEES

TOUT POUR LA MOTO

Vente en Gros — Expédition dans toute la France

1, rue de Rivoli
PARIS - 4^e

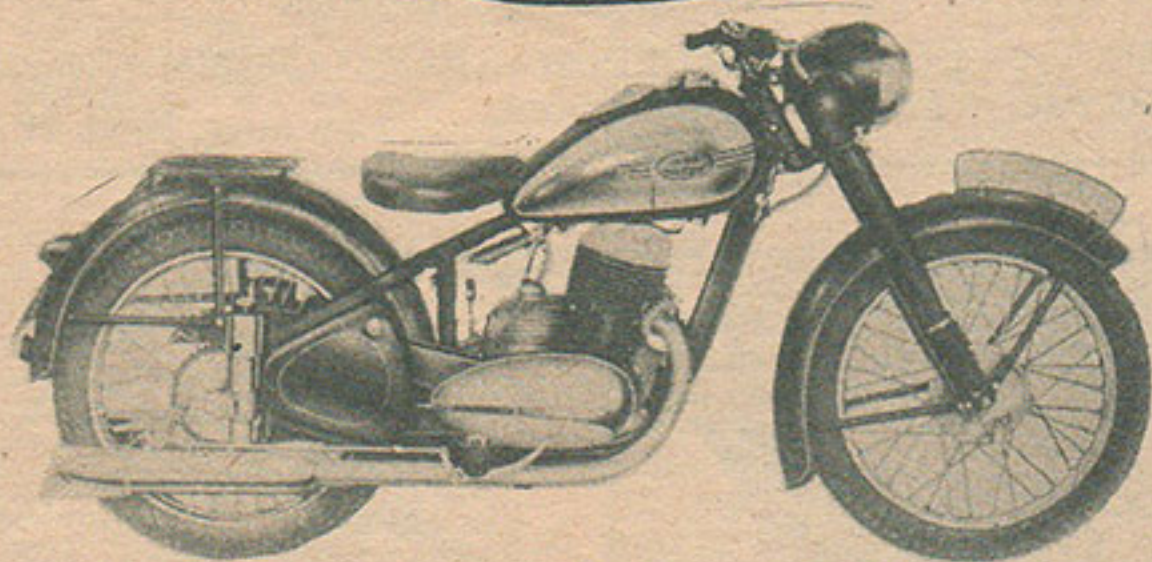
St PAUL - MOTOS

Tél. : ARC. 71-46
Métro : St-Paul

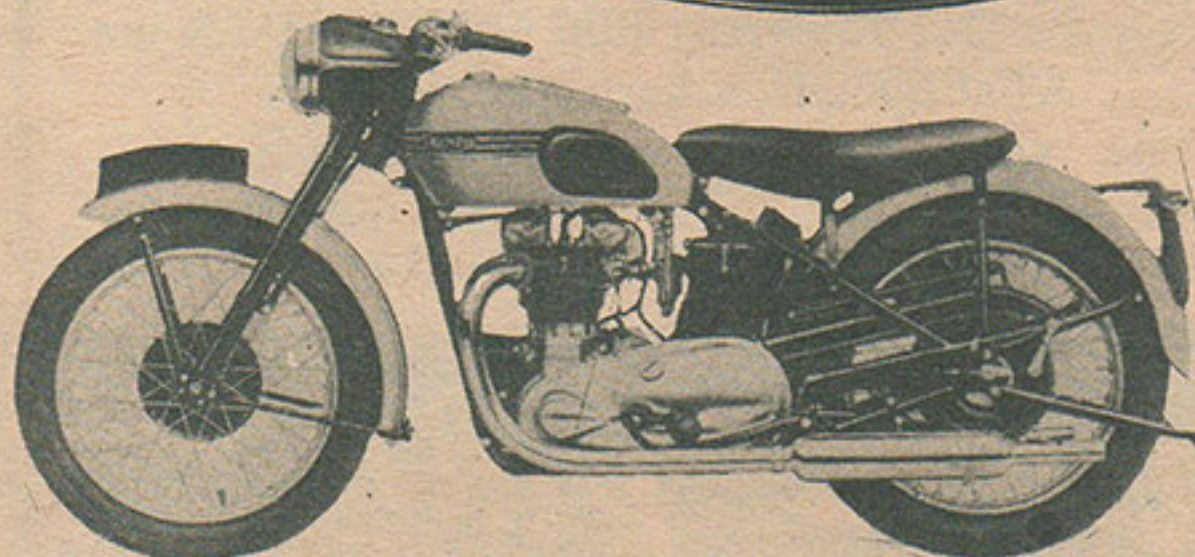
Présente le plus grand choix de *Motos, Véломoteurs, Scooters et Cyclomoteurs*



et ...



250 cc. Monocylindre : 180.000
350 cc. Bicylindre : 205.000
500 cc. Arbre à cames en tête : 295.000



350 cc. 3 T. : 285.000
500 cc. Speed-Twin : 300.000
500 cc. Tiger : 320.000
500 cc. Trophy : 325.000
650 cc. Thunderbird : 310.000

Bientôt : La 125 GILLET D'HERSTAL (disponible fin janvier)

VENTE A CREDIT

Conditions :
30 frs. timbres.

VISITEZ NOS MAGASINS. OUVERTS TOUS LES JOURS JUSQU'A 19 HEURES 30.

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 la célèbre moto anglaise

Ariel

en 350, 500 et 1.000 cmc.

et toute la gamme des Vélocoteurs et Motos
Françaises et Etrangères

TERROT — JONGHI — MONET-GOYON
GUILLER — D.S. MALTERRE — ALCYON
GNOME-RHONE — MOTOBECANE
GORICKE — JAWA — IMME

Catalogue contre 30 francs timbres poste.



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 :

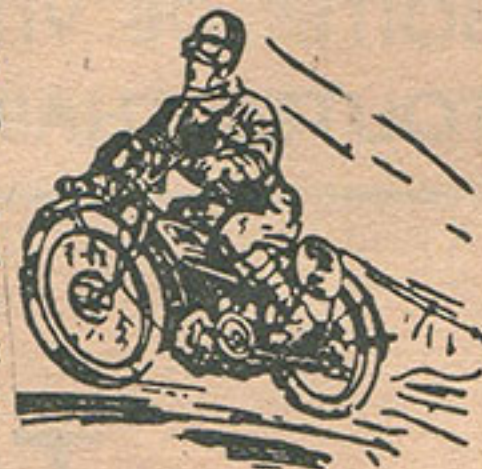
PUISSANCE - SOUPLESSE - SECURITE

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)

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

de votre

BSA

aux E^{ts} BONNET

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

ATTENTION ! certains modèles

ne sont livrables qu'au Printemps.

Métro : Billancourt

Tél. : MOL. 15-46

MOBYLETTE MOTOBECANE DISPONIBLE

LIVRAISON PROVINCE

les derniers modèles

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

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

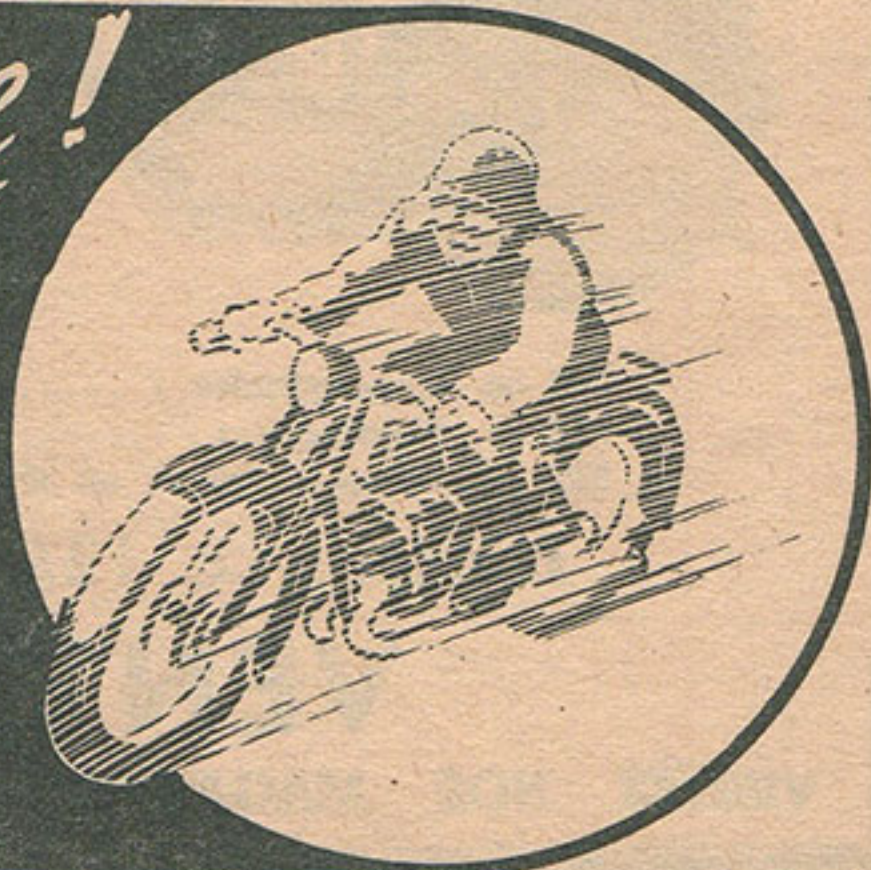
Vitesse... Puissance... Souplesse!

MONOPOLE-POISSY

PISTONS.

SEGMENTS.

SOUPAPES



Pub. G. Massenet

Les Productions MONOPOLE POISSY seront présentées au Salon de l'Automobile de Bruxelles du 13 au 21-1-51 au Stand
des Ets R. MONOYER S.A., 546, Chaussée de Waterloo, à Bruxelles, Agents exclusifs pour Benelux et Congo Belge.



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)

◆ CHANGE

Depuis le 1^{er} janvier 1951, les touristes se rendant en Suisse peuvent obtenir sans autorisation préalable de l'Office des Changes, la contre-valeur en francs suisses de la somme de 50.000 francs français.

◆ ECLAIRAGE

La Cour d'Appel de Dijon vient de rendre un arrêt qui risque de ranimer la querelle judiciaire entre tenants et adversaires de l'éclairage nocturne des bicyclettes, qu'elles soient montées ou non. Se mettant en contradiction avec un arrêt du Conseil d'Etat, les juges de Dijon viennent d'imputer un dixième de responsabilité à un piéton victime d'un accident, alors qu'il circulait sur la droite de la route en tenant à la main une bicyclette non éclairée.

Pour trancher le débat, il suffirait que le nouveau Code de la Route que préparent actuellement les services du Ministère des Travaux Publics précisât ce point de détail. Il semble d'ailleurs qu'on se propose, en tenant compte de la convention routière de Genève, de remédier à cette lacune de notre code.

◆ PASSAGES A NIVEAU

La Préfecture de la Seine vient de préciser que quinze passages à niveau vont prochainement disparaître dans le département de la Seine. Pour trois d'entre eux, les travaux sont déjà commencés. Pour les cinq suivants, situés sur le parcours de la ligne de Vincennes, la panne regrettable qui affecte les travaux d'électrification de cette voie retarde légèrement leur suppression. Elle viendra néanmoins durant les années 51-52. Les études sont terminées pour sept passages à niveau supplémentaires. Quant aux vingt-cinq dossiers qui subsisteront après ces travaux, ils semblent avoir au moins encore une dizaine d'années à vivre.

◆ MARCHÉ ARRIERE

En effectuant une manœuvre en marche arrière, boulevard de Grenelle, une automobiliste est montée sur le trottoir, a défoncé la vitrine d'une fleuriste et a blessé trois piétons. Voilà au moins un accident dont les motocyclistes sont préservés, d'abord parce qu'ils n'ont pas de marche arrière et ensuite — nous l'espérons — parce qu'ils sont moins distraits.

HIVER

L'HIVER n'est pas pour nous, motocyclistes, un ennemi aussi dangereux que pour les automobilistes. Nous ne parlons pas du verglas qui fait dérapier tous les usagers de la route, du camion au piéton, mais qui reste exceptionnel. Consolons-nous en pensant que de mauvaises conditions atmosphériques obligent de robustes bateaux à rester au port et immobilisent les meilleurs avions. Et quand la neige est trop épaisse, on ne peut utiliser que des raquettes ou des skis.

Mais si nous considérons des conditions normales et des routes qui permettent à nos pneus d'adhérer normalement, nous sommes, quand le thermomètre descend au-dessous de zéro, privilégiés par rapport aux automobilistes : l'un vient de goûter la tiédeur du lit, mais se rappelle soudain qu'il a oublié de vider son radiateur ; ou bien il devra se lever et aller vider son radiateur, ou bien il trouvera le lendemain son radiateur crevé et son bloc éclaté. Il y a évidemment des remèdes, comme le chauffage du garage branché sur le chauffage central, ou un thermyx ou un dispositif électrique, mais tout cela coûte cher.

S'agit-il de mettre en marche. Le démarreur électrique aura bien du mal à faire tourner le moteur dont l'huile est figée ; et ce gros gourmand absorbera la presque totalité du courant et n'en laissera pas une quantité suffisante pour assurer un allumage énergique. Dans les longues tubulures d'admission se produisent des condensations qui ne sont pas faites pour faciliter le départ. Et quand le moteur sera parti, il lui faudra de longues minutes avant qu'il atteigne sa température normale.

Sur nos moteurs de moto, nous disposons d'un kick-starter qui nous permet de lancer vigoureusement le moteur, nous n'avons pas un démarreur électrique et tout le courant de la batterie sert à l'allumage. Les tubulures sont très courtes. En quelques instants, notre moteur est assez chaud pour fonctionner normalement. Bien entendu, nous parlons d'une machine bien entretenue et bien réglée.

Cette invulnérabilité de la motocyclette au gel, cette certitude de pouvoir mettre en marche sans difficulté, cette rapidité du réchauffage constituent par comparaison avec l'automobile, de sérieux avantages.

Et c'est pour cela que nous éprouvons tant de plaisir à rouler l'hiver — témoins nos essais — quant aux inconvénients que présentent les sorties hivernales, ils sont vite réglés : on combat le froid par un équipement approprié et... multiplié ; et quant au nettoyage, nos amis motocyclistes nous feront-ils croire qu'ils s'en dispensent durant la belle saison ?...

◆ HAUSSE SUR LES PNEUS EN ANGLETERRE

On annonce qu'une hausse de 20 % sur le prix des pneus a été rendue effective depuis le 2 janvier 1951. Cette mesure entraînera inévitablement un relèvement des tarifs des transports routiers.

◆ LE PARC ALLEMAND

Nous apprenons que le 1^{er} octobre le nombre des motocyclettes, cyclomoteurs et scooters dépassait en Allemagne le million (1.029.869). Le nombre des machines en circulation au 1-6-1939 qui était de 1.007.780 a donc été rattrapé et même dépassé.

◆ PRODUCTION ALLEMANDE

L'industrie motocycliste allemande est, on le sait, en plein développement. Voici parmi les types vendus actuellement et disponibles, les plus remarquables.

Chez Ardie, le modèle B 350 avec un moteur Ardie de 342 cc, puissance 12 HP à 4.200 t.-m., poids 130 kgs, vitesse maximum 107 kmh.

Horex modèle SB 35, moteur Columbus de 342 cc, développant 18 CV à 5.000 t.-m., poids 141 kgs, vitesse maximum 115 kmh.

B.M.W., modèle R 51/2, moteur B.M.W., cylindrée 494 cc., puissance 24 HP à 5.800 t.-m., poids 175 kgs, vitesse maximum 135 kmh.

Zundapp, modèle KS 601, moteur Zundapp développant 26,5 CV à 4.400 t.-m., poids 200 kgs, vitesse 135 kmh.

Les prix de ces machines oscillent entre 1.525 et 2.550 marks ; le prix des divers accessoires courants y est inclus.

◆ JANTES EN DURAL

Nos lecteurs ont certainement remarqué dans nos pages publicitaires les placards des moyeux-freins en alliage léger Collignon. Nous apprenons que les établissements qui dirigent le sympathique coureur — en vertu d'accords passés avec des fabricants italiens — sont en mesure de fournir aux amateurs que la chose intéresserait, des jantes de course en dural.

Faut-il voir dans ce fait le premier pas vers la vulgarisation des jantes en alliage léger inconnues en France, au grand désespoir des sportifs.

Informations



Les lecteurs de « Moto-Revue » sont de grands voyageurs devant l'éternel : témoin M. Michel Hansenne (Billancourt) qui poussa cet été jusqu'à Oslo avec une remorque pour une norouge qui lui permit d'emporter sans gêne tout son matériel de camping. La moto est le plus merveilleux des moyens de transport et de voyage. Essayez donc vous aussi !

— autres dangers.

Tous ces signaux de danger ont la forme d'un triangle bordé de rouge, avec fond blanc ou jaune clair. Les symboles sont représentés en noir.

◆ PNEUMATIQUES

Aux termes d'une décision administrative prise par la Direction des Relations économiques extérieures, en vue d'assouplir la réglementation concernant l'importation des pneumatiques pour les automobilistes revenant de l'étranger, il a été décidé de tolérer les importations de pneumatiques :

1° les importations seront limitées à un jeu complet de cinq pneumatiques par importateur ;

2° la tolérance ne serait accordée que sur présentation de la carte grise du véhicule auquel les pneumatiques sont destinés ;

3° cette carte grise serait revêtue par les services des douanes d'une indication précisant le nombre de pneumatiques importés, la date d'importation, de manière à éviter qu'une même carte grise soit utilisée pour plusieurs importations successives ;

4° la tolérance ne serait, jusqu'à nouvel avis, appliquée qu'aux pneus en provenance des pays qui bénéficient pour cette catégorie d'articles des mesures de libération prises dans le cadre des recommandations de l'O.E.C.E., à savoir : Autriche, Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas, Suède, Suisse, Union Economique Belgo-Luxembourgeoise ;

◆ SIGNALISATION INTERNATIONALE

Le système international de signalisation routière, adopté par la Conférence des Nations Unies, comprend trois catégories de signaux :

- signaux de danger ;
- signaux comportant des prescriptions absolues se subdivisant en signaux d'interdiction et d'obligation ;
- signaux comportant une simple interdiction se subdivisant en signaux d'indication, signaux indicateurs de présignalisation et de direction et signaux de localisation et d'identification des routes.

Les panneaux de signaux de danger auront la forme d'un triangle équilatéral, les panneaux des signaux comportant des prescriptions absolues auront la forme d'un disque, les panneaux des signaux comportant une simple indication auront la forme d'un rectangle.

Cette nouvelle signalisation entraîne des modifications par rapport à celle qui est actuellement utilisée en France. Les nouveaux signaux comporteront les modifications suivantes : pour les signaux de danger, le sommet du triangle sera dirigé vers le haut, sauf dans le cas du signal : « attention route à priorité » dont un sommet est dirigé vers le bas comme dans la signalisation actuelle. Les autres signaux de cette catégorie sont :

- dos d'âne ;
- virages dangereux ;
- intersection ;
- passage à niveau avec ou sans barrières ;
- descente dangereuse ;
- travaux ;
- chaussée rétrécie ;
- pont mobile ;
- chaussée glissante ;
- passages pour piétons ;
- enfants ;
- attention aux animaux ;
- intersection avec une route sans priorité.

Ces nouveaux signaux sont déjà utilisés sur certaines de nos routes à grande circulation.

Une bonne publicité. - Nous reproduisons ci-contre la couverture du dernier numéro de la revue mensuelle éditée en Allemagne par NSU et envoyée gracieusement à tous ceux qui peuvent s'y intéresser. On y trouve, outre d'excellentes photos qui sont à la disposition de la presse, de très nombreuses informations techniques et spécialisées. Un exemple à méditer par les constructeurs français qui cachent soigneusement les caractéristiques des machines qu'ils fabriquent.



5° la tolérance serait appliquée sans tenir compte de l'origine réelle des pneumatiques, mais uniquement de leur provenance.

Les pneumatiques à l'importation sont exempts de droits de douane, toutefois, ces rentrées de pneumatiques sur le territoire français donneront lieu à la perception d'une taxe d'environ 17 % calculée sur la valeur des pneumatiques rendus frontière. En fait cette taxe sera calculée sur ce prix, facture que les services de douanes pourront facilement authentifier.

Voilà donc des facilités qui permettront aux automobilistes de rééquiper convenablement leur véhicule, quoique à un prix légèrement supérieur. Malheureusement, il ne semble pas que des dispositions spéciales aient été prises en ce qui concerne les motocyclettes. Cependant compte tenu des facilités accordées aux automobiles, on ose espérer qu'il sera possible aux propriétaires de motocyclettes d'importer un nombre de pneus égal au nombre de roues de leur machine et en plus un pneu de rechange, soit trois pour les motocyclettes solo et quatre pour les ensembles sidecars.

◆ SELS GRIMPANTS

La formation des sels grimpants est un phénomène naturel et commun sur les bornes des batteries d'accumulateurs. Elle a des effets néfastes, ces sels pouvant ronger et détruire tous les organes métalliques proches. Pour y obvier, on nettoie convenablement les bornes de la batterie et les cosses des câbles. Puis, les cosses étant raccordées aux bornes, on recouvre chacune d'une bonne couche de graisse. Il existe des pâtes spéciales remplissant le même office. Les sels grimpants constituent un lien conducteur pouvant mettre la batterie en court-circuit franc sur elle-même par l'entremise de la masse. A ce seul titre, ils méritent qu'on prenne quelque précaution pour retarder leur formation : Lorsqu'ils ont manifesté leur présence, on les dissout de façon très facile, avec un peu d'eau additionnée d'ammoniaque.

◆ EN ANGLETERRE

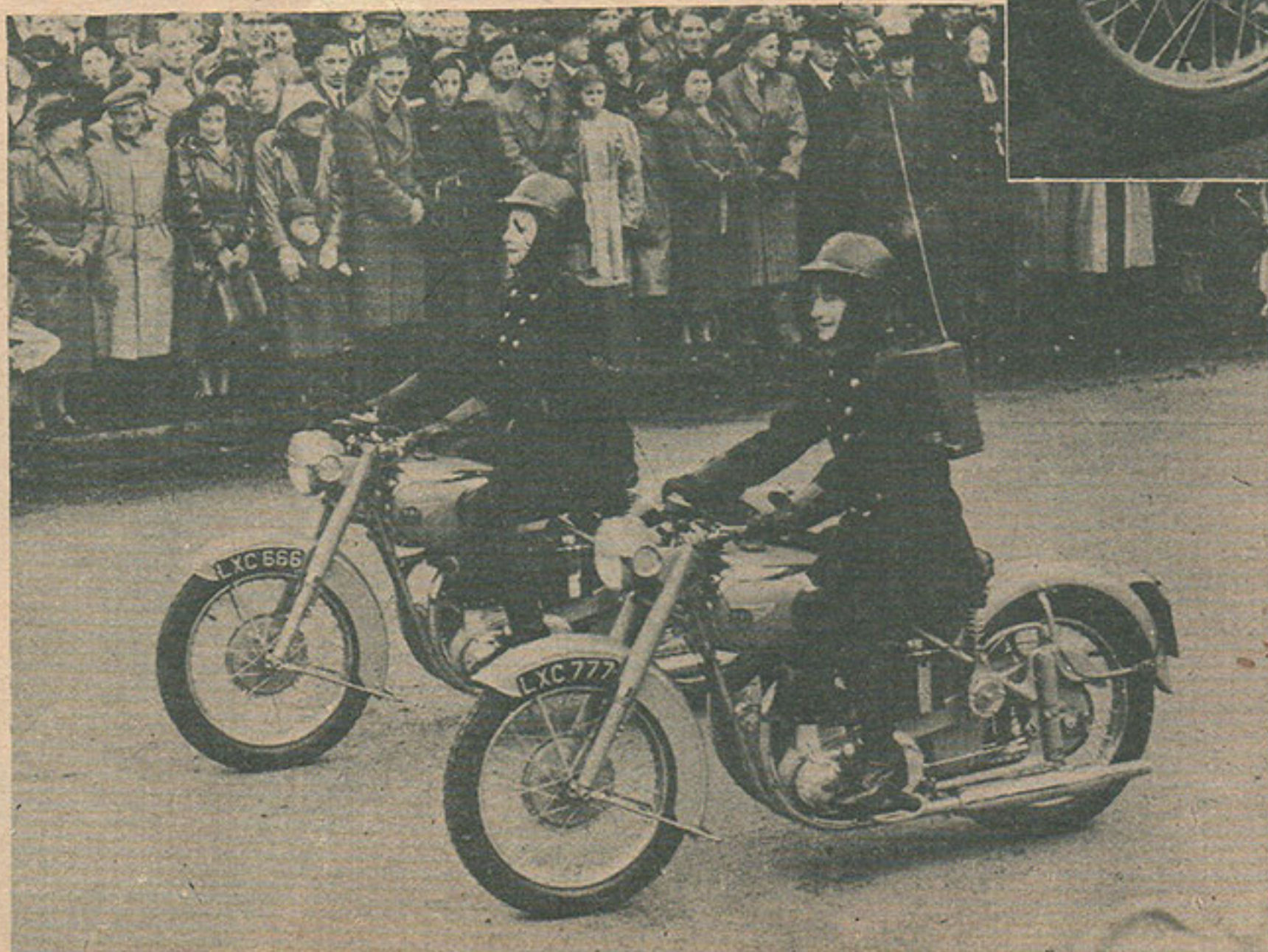
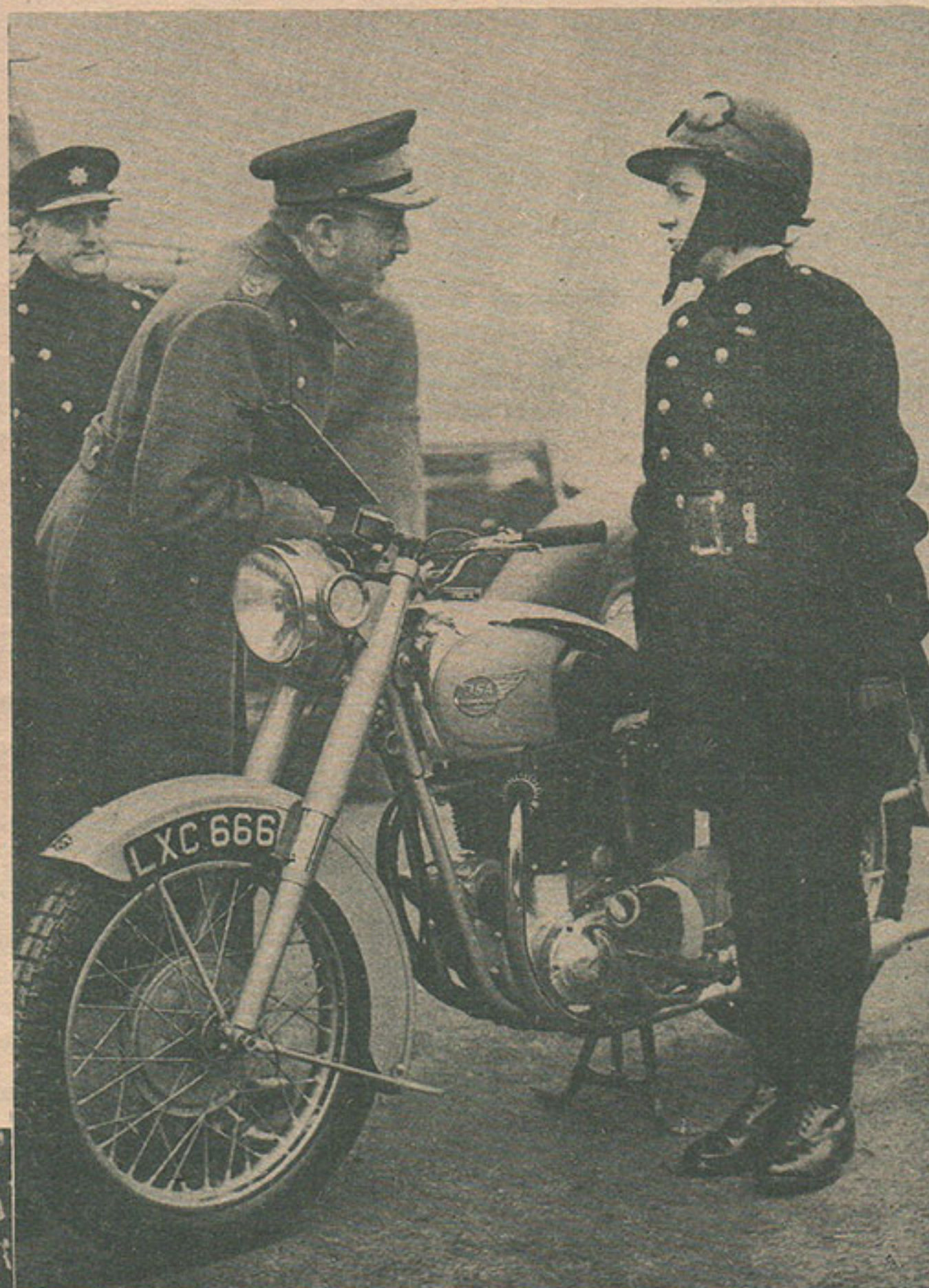
Les mois de juin, juillet et août 1950, forment une période où les accidents de la route ont été particulièrement nombreux en Grande-Bretagne. Ainsi pour cette période on relève 13.982 accidents de motocyclettes. Lors d'une interpellation au Parlement, Lord Lucas, secrétaire du Ministre des Transports, s'est élevé contre la recrudescence des accidents imputables aux motocyclistes. Notre confrère anglais « The Motor Cycle » ne

partage pas entièrement cet avis et faute de pouvoir contester les chiffres rapportés, s'efforce de trouver des arguments en faveur de la famille des motocyclistes anglais. « Les accidents de motocyclistes — a dit en substance Lord Lucas — sont en augmentation de 56 % sur la même période de 1949 (juin, juillet, août), alors que l'augmentation générale frappant toutes les catégories n'atteint que 20 %. L'augmentation du nombre de motocyclettes en circulation — ajoute-t-il — est de 11 % sur l'année précédente, alors que les véhicules de toutes sortes n'ont marqué qu'une augmentation de 7 % sur les chiffres établis en 1949 ».

Notre confrère fait très justement remarquer qu'il faut tenir compte du kilométrage parcouru : en 1949 une grande

proportion de motocyclistes était réduite à une attribution d'essence vraiment peu élevée ; la vente libre n'a pas manqué d'influer de la belle manière sur les distances parcourues. « Pour 1.000 véhicules le pourcentage atteint 14 % pour les motocyclettes et 9 % pour les autres véhicules » ajoute Lord Lucas. Si l'on se reporte — répond Motorcycle — aux années précédant la guerre, ces chiffres marquent une amélioration notable. Sur l'importante question de la diminution du crédit des routes, lord Lucas a parlé vaguement de nouvelles limitations, particulièrement en ce qui concerne les possibilités de vitesse des machines (alors que la vitesse est un facteur très important qui joue un rôle évident dans les ventes britanniques aux pays « dol-

L'armée anglaise utilise avec un égal succès la moto et... les femmes. La conjonction de ces deux éléments aimables à des titres divers a permis les deux photos ci-contre et ci-dessous où l'on voit une estafette au garde-à-vous devant le Maréchal Vicomte Alanbroke, commandant du Comité de Londres et lors d'un défilé, deux estafettes montées sur des « Golden Flash » équipées de radios portatives.



lar »). Il préconise aussi l'usage obligatoire du casque : cela pourrait être — commente Motorcycle — d'un très mauvais effet sur une certaine catégorie de jeunes imprudents dont Lord Lucas parle dans une autre partie de son exposé. D'autre part Lord Lucas, sur la question des accidents de la route, admet que le ministère « y perd son latin ».

Selon Motorcycle, les gouvernements successifs n'ont fait qu'adapter le trafic à la route, alors qu'il s'agirait de faire adapter la route aux nécessités de la circulation. Ensuite, les motocyclistes sont particulièrement vulnérables : la circulation trop intense est la cause principale des accidents journaliers. En 1927 on notait 49 0/00 d'accidents et en 1938, avec l'augmentation du trafic, 70 0/00.

Le gouvernement anglais prétend qu'il n'est pas possible d'augmenter les crédits de construction — termine « The Motorcycle ». Cependant il n'y a pas lieu d'être satisfait, voulant dire par là que la réduction du budget dévolu aux routes n'est pas faite pour réduire le nombre des accidents.

RECORDS du monde

Les anglais ont eu la surprise de voir exposée récemment à Manchester une nouvelle machine qui est destinée en principe à s'attaquer au record du monde de vitesse pure détenu actuellement par l'allemand Henne sur une B.M.W. à compresseur qui, en 1939, a atteint la vitesse de 279 kmh.

En 1949, notre confrère anglais « Motor Cycle » avait décidé d'offrir un prix de 500 livres sterling au premier coureur britannique qui, montant une machine également britannique, arriverait à battre le record du monde de vitesse pure. Ces records ont tenté un marchand de motocyclettes anglais, Réginald W. Dearden, qui s'est décidé à gonfler une machine dans ce but.

Le premier geste de Dearden fut de commander une célèbre 998 cc. Vincent « Black Lightning ». Le deuxième objectif qu'il se proposa lorsqu'il reçut la machine fut d'y adjoindre un compresseur.

A cet effet il commanda un de ces appareils à la maison Shorrock, qui avait déjà établi le compresseur de la voiture de record du colonel Gardner.

Après étude, cette maison lui livra un compresseur conçu sur le même modèle, mais considérablement plus fort, étant donné que la taille d'un compresseur dépend surtout de la cylindrée unitaire de la machine et que la Vincent a une cylindrée unitaire bien supérieure à celle de la voiture de Gardner qui était une 350 cc.

Le problème suivant fut de fixer le compresseur à la machine.

Ce montage fut résolu d'une façon assez simple par M. Philippe Vincent, lui-même, le constructeur de la machine.

Le compresseur est placé sur un prolongement des deux plaques d'alliage léger qui sur les Vincent normales relient le moteur à l'arrière du cadre à l'endroit où s'attache la fourche oscillante de la suspension arrière. Le compresseur est donc placé au-dessus de la boîte de vitesses et il est entraîné directement par une chaîne qui engrène sur une deuxième couronne fixée sur le pignon d'embrayage. Le pignon d'embrayage comprend donc 4 rangées de dents soit trois rangées de dents normales pour la chaîne primaire, qui est triple, et une rangée de dents pour la chaîne du compresseur, qui est simple. Le pignon du compresseur est de taille égale à celle du pignon d'embrayage. Le carter de chaîne primaire, de son côté, a été allongé de manière à englober la transmission du compresseur, ce qui fait que du côté gauche de la machine il y a un seul carter pour la transmission primaire et la transmission du compresseur.

La tension de la chaîne du compresseur se règle en faisant pivoter l'ensemble du compresseur, l'axe étant monté excentriquement.

Naturellement, tout ceci n'a pas pu être fait sans quelques modifications au bloc moteur. C'est ainsi que l'axe de l'em-

brayage est plus long que sur les machines normales. La transmission primaire reste la même que sur les machines de compétition normales, c'est-à-dire 35 dents au pignon moteur, et 56 dents au pignon d'embrayage. Le pignon d'entraînement du compresseur a également 56 dents, c'est-à-dire qu'il tourne aux $5/8^{\circ}$ de la vitesse du moteur. Comme le régime maximum du moteur est de 5.600 t.-m., on voit tout de suite que le compresseur ne tournera jamais au-dessus de 4.000 tours. Or à la maison Shorrock, on a essayé le compresseur jusqu'à un régime de 14.000 t.-m. : de ce côté-là, donc, Dearden n'a rien à craindre au point de vue solidité. Le compresseur est alimenté par un carburateur S.U. qui est placé avant le compresseur et qui est la réplique de celui qui équipait la machine du major Gardner. Son diamètre de buse est d'une taille inusitée (5,5 cm.) et d'autre part, afin d'être sûr de ne pas avoir d'ennui du côté de l'alimentation en essence, 4 tubulures le relient au réservoir d'essence. Du compresseur, l'air carburé est conduit aux cylindres par 2 pipes de grandes dimensions (3,7 cm. de diamètre) et d'autre part ces deux pipes sont réunies par une troisième qui forme *by pass* de façon à éviter des inégalités de pression dans l'alimentation de chacun des deux cylindres, étant donné que sur un bicylindre en V, le calage spécial de l'allumage fait qu'il y a dissymétrie dans les temps moteur. Le graissage du compresseur a évidemment posé certains problèmes. En effet, on sait qu'un des grands défauts des compresseurs à palettes est la nécessité de les lubrifier abondamment. D'autre part il n'est pas question de les lubrifier directement en utilisant la pompe à huile du moteur, puisque la pression qui règne dans le compresseur, et qui est d'environ de 1,5 kg-cm², est de loin supérieure à celle que débite la pompe, ce qui fait que l'huile serait refoulée à l'extérieur. Il a donc fallu à cet effet prévoir un dispositif assez ingénieux qui se présente sous forme d'un cylindre situé sur la droite du compresseur, et qui a pour effet de renvoyer l'huile à l'intérieur de ce compresseur à la pression même produite par ce dernier.

En ce qui concerne la boîte de vitesses et l'embrayage, ce sont les mêmes que

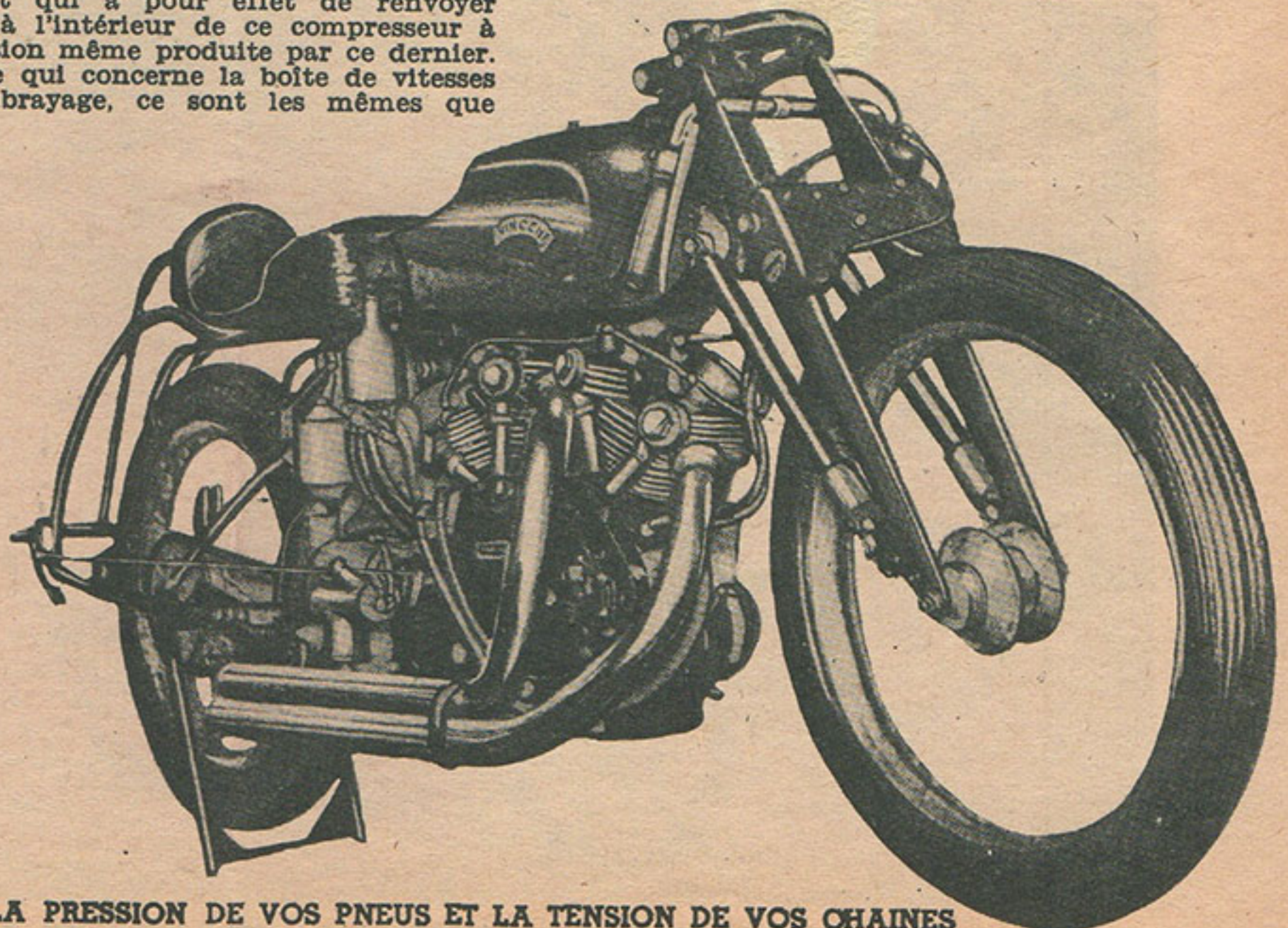
sur la Black Lightning standard, exception faite pour les axes qui sont plus longs, comme on l'a déjà dit.

Le diagramme de distribution a été changé, étant donné que la machine est désormais alimentée par un compresseur. On a réduit très considérablement le croisement des temps, assez prononcé sur les Black Lightning, et qui sur une machine à compresseur, non seulement ne sert plus à rien, mais constitue même un désavantage. Le taux de compression est de 7 à 1, compte non tenu de la surcharge donnée par le compresseur, soit environ 0,9 kg-cm².

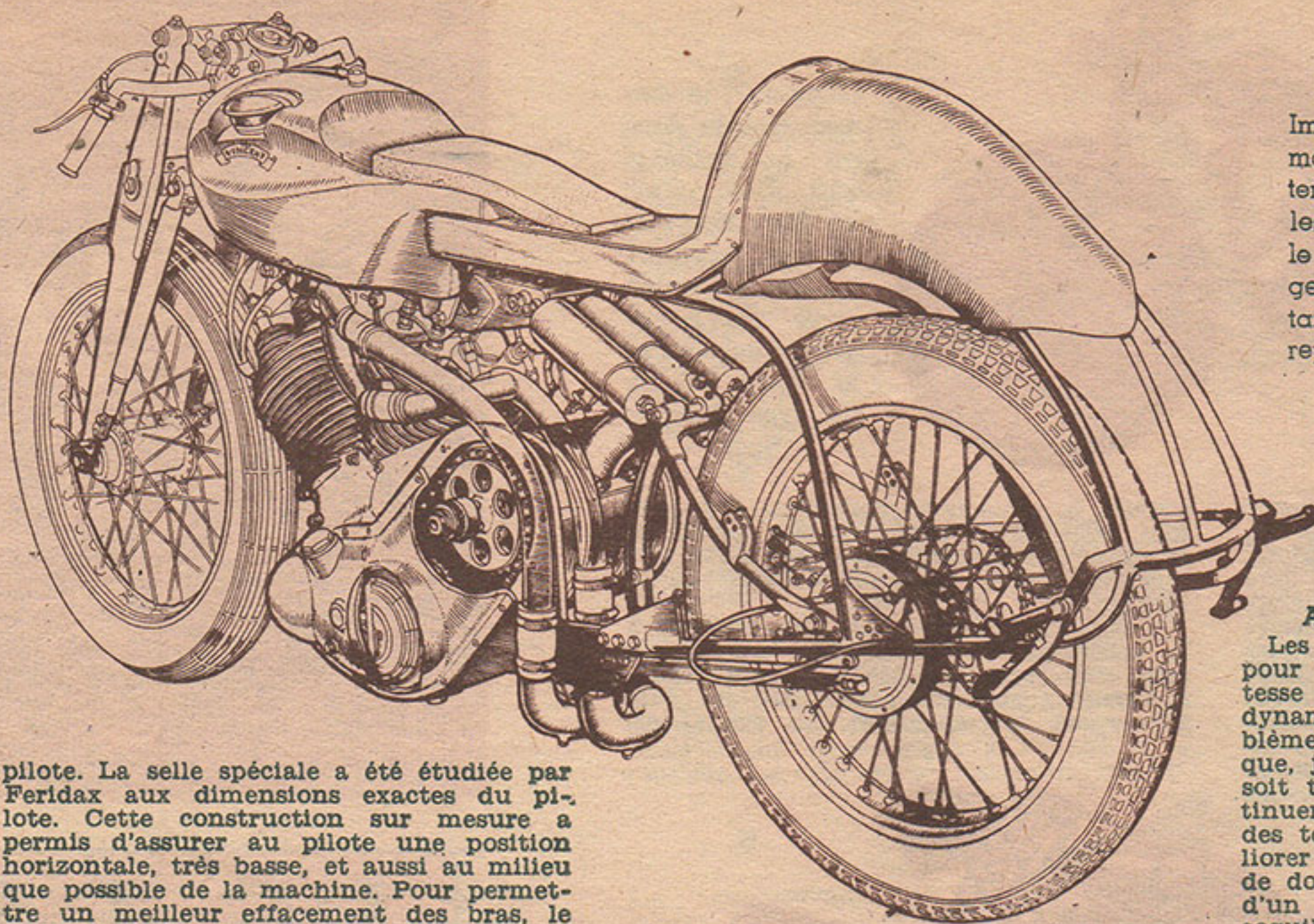
En ce qui concerne le cadre, l'adaptation du compresseur a nécessité de reculer le pivot de la fourche arrière d'environ 12 cms, ce qui du reste est très intéressant, étant donné qu'une machine de record a besoin d'être assez longue pour reporter le plus possible le poids vers l'avant (nous en reparlerons un peu plus loin). Il a donc fallu rallonger le cadre, ce qu'on a fait à sa partie supérieure par une prolongation de la poutre réservoir d'huile par une tôle en forme de U, et à la partie inférieure par les 2 plaques dont nous avons parlé plus haut et qui font la liaison entre le bloc moteur et l'arrière du cadre supportant le pivot de la fourche.

De tout ceci il résulte que l'empattement est passé de 1 m 40 à 1 m 55, soit une augmentation de 15 cms. En ce qui concerne les autres éléments du cadre, ils sont restés les mêmes — à l'allongement près — et d'autre part les ressorts de la suspension arrière sont ceux utilisés normalement pour le sidecar. La suspension avant reste équipée de la fourche Girraulic.

D'autre part on a fixé sur les extrémités arrière du cadre, une armature en tube d'acier qui s'étend de part et d'autre de la roue arrière et permet de monter un siège beaucoup plus long avec dossier profilé. Les repose-pieds, ainsi que les pédales de frein et de sélecteur sont à l'extrême arrière de cette carcasse pour permettre la position allongée du



Vue générale de la 998 cc. Vincent à compresseur préparée par R.W. Dearden pour battre le record mondial de vitesse qui est actuellement la propriété de Henne sur B.M.W. à 279 kmh.



pilote. La selle spéciale a été étudiée par Feridax aux dimensions exactes du pilote. Cette construction sur mesure a permis d'assurer au pilote une position horizontale, très basse, et aussi au milieu que possible de la machine. Pour permettre un meilleur effacement des bras, le réservoir a été échanuré de part et d'autre pour leur passage et d'autre part échanuré également sur le dessus pour permettre au pilote d'effacer complètement sa tête..

En ce qui concerne le freinage, il n'y a pas de frein avant, et un seul frein arrière. C'est amplement suffisant pour une machine de records, étant donné qu'aux vitesses qu'elle est susceptible d'atteindre, le simple effet de couper les gaz freine beaucoup plus énergiquement par suite de la résistance aérodynamique que ne pourraient le faire les freins. L'autre avantage de la suppression du frein avant est de réduire par la même occasion le poids non suspendu sur la suspension avant.

Les deux roues sont spéciales à jantes en acier très résistantes, équipées de pneus Avon spéciaux pour record (21,3 à l'avant et de 20,35 à l'arrière, gonflés à 4 kgs 2 !). La transmission arrière se fait par chaîne avec un pignon de sortie de boîte de 23 dents, c'est-à-dire une dent de plus que sur la Black Lightning. Quant à l'arrière, on a utilisé le plus petit plateau existant chez Vincent, c'est-à-dire un à 34 dents, ce qui donne en prise un rapport de 2,36 à 1.

Les rapports de boîte sont ceux normaux de la « Black Lightning », soit 1, 1.19, 1.61 et 2.07 à 1.

Que peut-on espérer comme puissance de ce moteur ? La Black Lightning normale développe, à l'alcool, environ 90 CV. Shorrock de son côté estime qu'un apport d'une quarantaine de chevaux doit être obtenu du compresseur, soit 130 CV. Ce qui est théoriquement suffisant pour battre le record établi il y a 11 ans par une machine de 70-75 CV. Mais il ne s'agit pas que de chevaux en matière de records de vitesse.

La principale question est de maintenir la roue avant sur le sol ! Entre le couple sur la roue arrière et l'effet du vent relatif à l'avancement (qui croît comme le carré de la vitesse) aux alentours de 280 kmh., la roue se soulèverait immanquablement si les mesures nécessaires n'étaient pas prises.

C'est la raison pour laquelle, bien que les Vincent aient déjà pas mal de poids sur l'avant, Dearden a allongé son cadre d'une quinzaine de centimètres, déplaçant d'autant le centre de gravité vers l'avant. D'autre part il est envisagé de fixer 15 kgs de lest à l'avant du moteur pour charger la roue avant.

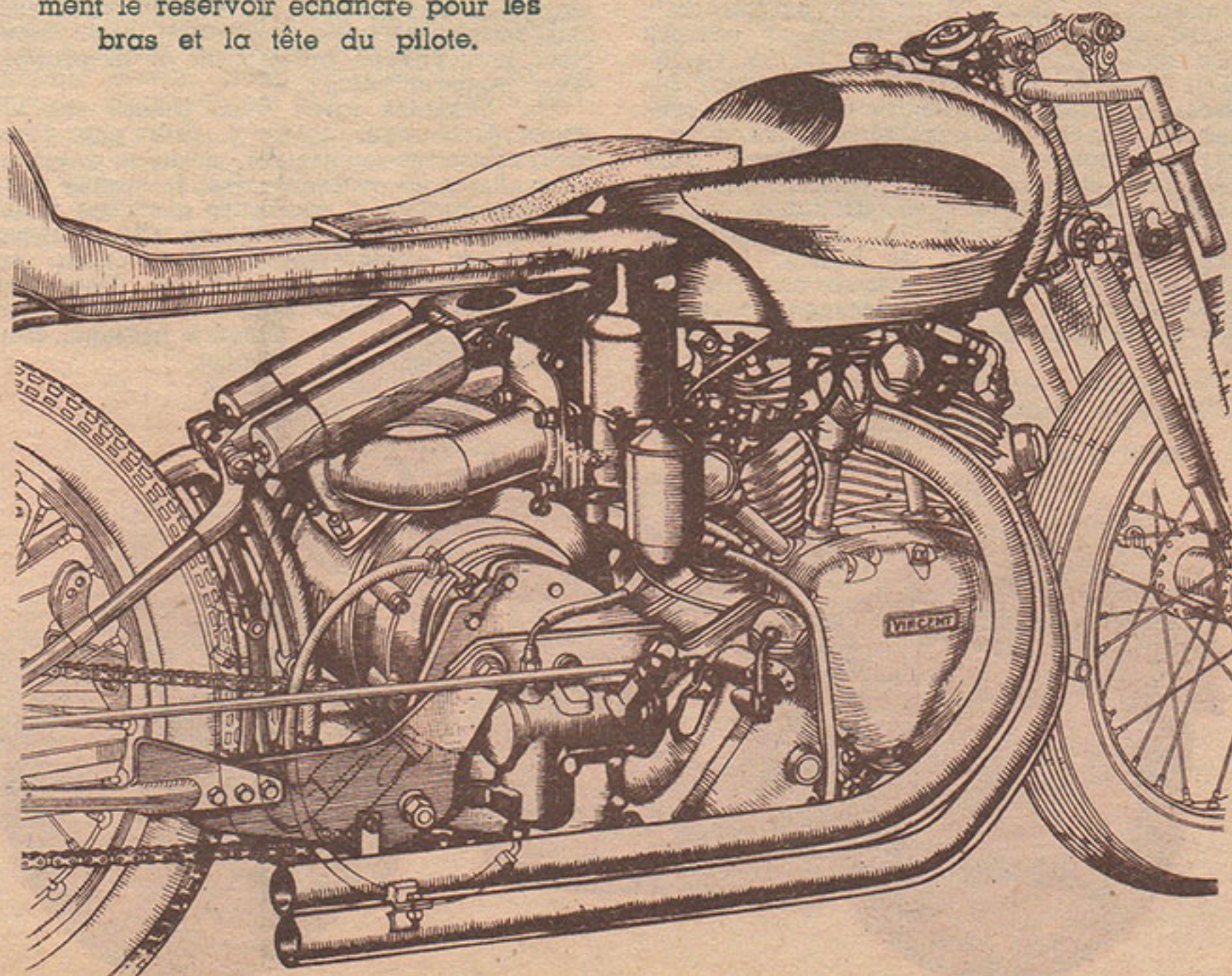
Récemment, la machine a roulé pour des essais de carburation sur la piste de chez Vincent. Les résultats furent excellents... et le bruit sensationnel ! En pre-

mière (5 à 1), à 2.000 t.-m., la roue arrière patinait fort gentiment, ce qui donna bon espoir quant au couple ! Toujours en première, la machine a atteint sans effort 160 kmh. ! Quand la mise au point finale sera achevée, on pourra s'attendre à des performances exceptionnelles.

Terminons en signalant que les tentatives de record seront effectuées sur une autoroute allemande au printemps prochain.

(d'après « Motor Cycle »)

Le compresseur est énorme ainsi que le carburateur SU avec ses quatre arrivées d'essence. Le cylindre sur le côté du compresseur est la pompe lubrifiant ce dernier à haute pression. Remarquer également le réservoir échanuré pour les bras et la tête du pilote.



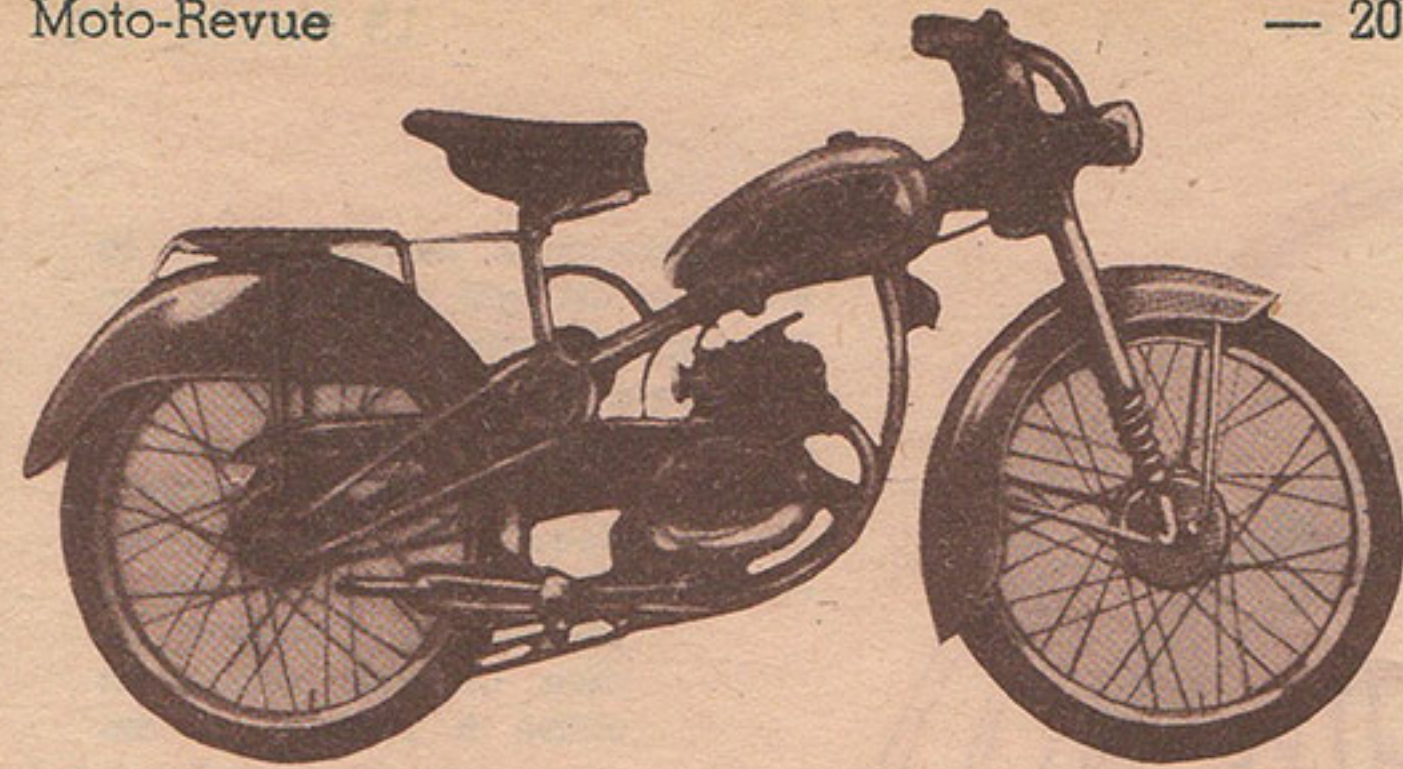
Impressionnante perspective de la machine. On voit nettement le carter d'entraînement du compresseur, les larges pipes d'admission avec le by-pass », la carcasse prolongeant le cadre à l'arrière supportant le carénage de la selle et les repose-pieds et pédales de frein et sélecteur à l'extrême arrière. Un frein simple est utilisé à l'arrière et aucun à l'avant.

AERODYNAMISME ET RECORDS

Les dernières tentatives de Roland Free pour battre les records du monde de vitesse pure ont remis en question l'aérodynamisme des machines. C'est un problème de la plus haute importance, parce que, jusqu'à ce que le dessin satisfaisant soit trouvé, des hommes courageux continueront à risquer leur vie quand ils font des tentatives sur deux roues pour améliorer les records de vitesse. Il n'y a plus de doute maintenant que ce fut à cause d'un léger souffle de vent prenant sa coquille en travers, que Fernighough perdit le contrôle de sa machine lors de l'essai qui lui fut fatal en 1938 à Gyon (Hongrie). Depuis la guerre, Noël Pope, Bob Berry et Roland Free l'ont, chacun, échappé belle lorsque leur engin est devenu incontrôlable à une vitesse très élevée.

Toutes ces tentatives pour tromper la résistance du vent prêtent le flanc à la critique pour deux raisons principales. La première est que les machines carénées présentent une trop grande surface latérale et deviennent très sensibles à la plus légère brise transversale. La seconde est que l'action conjuguée d'une puissance terrible et la pression de l'air ambiant, agissant du sol contre le dessous de la machine, tend à soulever la roue avant.

Il y a lieu pour les enthousiastes de revoir leurs données avant de s'attaquer à des records, surtout lorsque ces téméraires n'ambitionnent rien moins que de faire reculer les vitesses permises...

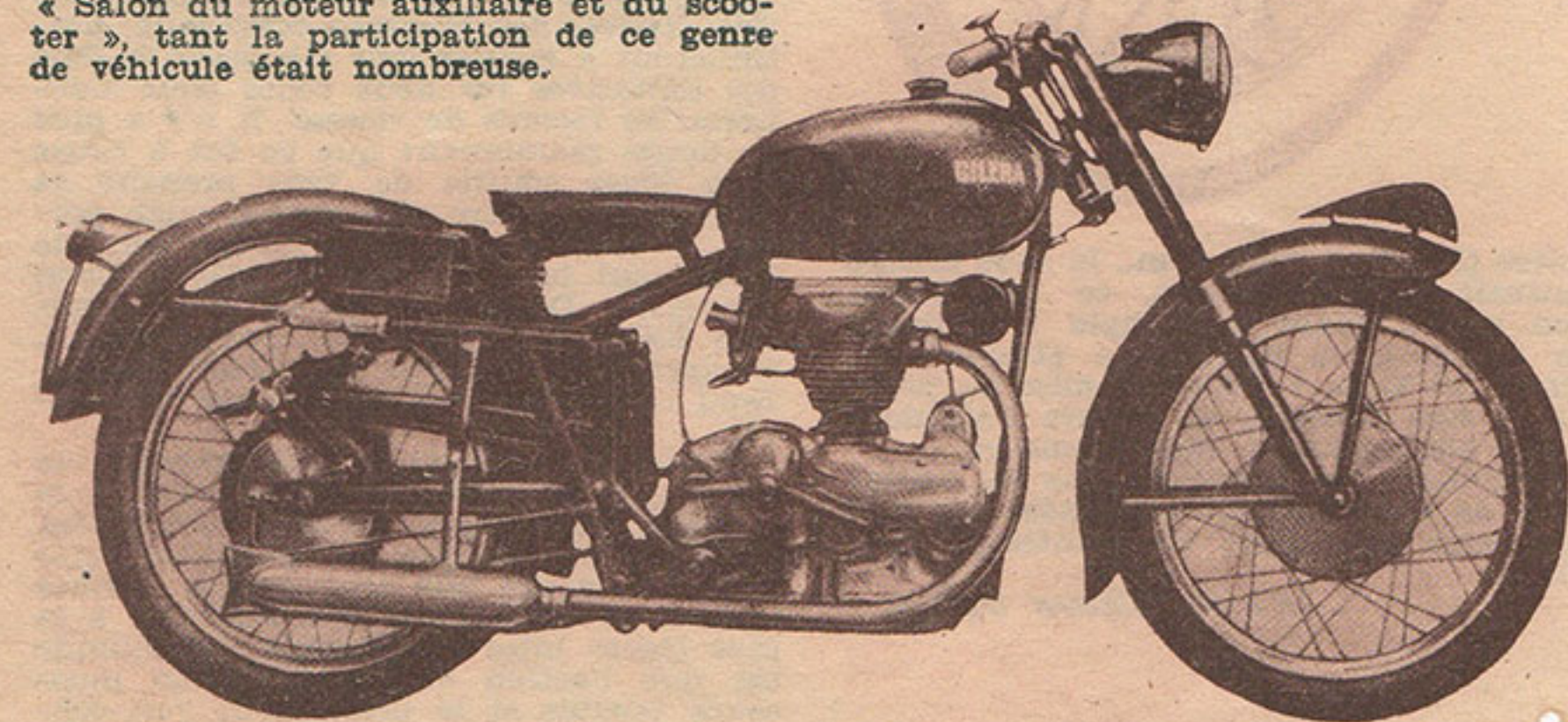


C-contre : le dernier modèle Alpino, le cyclomoteur F-48. C'est un deux temps de 48 cmc. incorporé à un ensemble cycle très homogène. Au-dessous : la Gilera 250 cc. du type Nettuno « Sport ».

L'esprit national a largement influencé la 28^e Exposition Internationale du Cycle et du Motocycle de Milan. Comme chaque année, la production italienne y occupait une place prépondérante et on a assisté à un nouvel effort des constructeurs pour sortir des sentiers battus. La participation réunissait l'habituelle cohorte des marques nationales avec pour chacune les différents modèles. Ce Salon de Milan aurait pu s'appeler « Salon du moteur auxiliaire et du scooter », tant la participation de ce genre de véhicule était nombreuse.

sentera — nous nous bornerons à donner une description succincte des machines particulièrement remarquables, parce que représentant la tendance actuelle de la technique.

Il convient lorsque l'on fait allusion à la technique de mentionner les efforts faits pour amener le véhicule de M. Toutle-Monde jusqu'aux possibilités du modèle sport correspondant. La preuve en

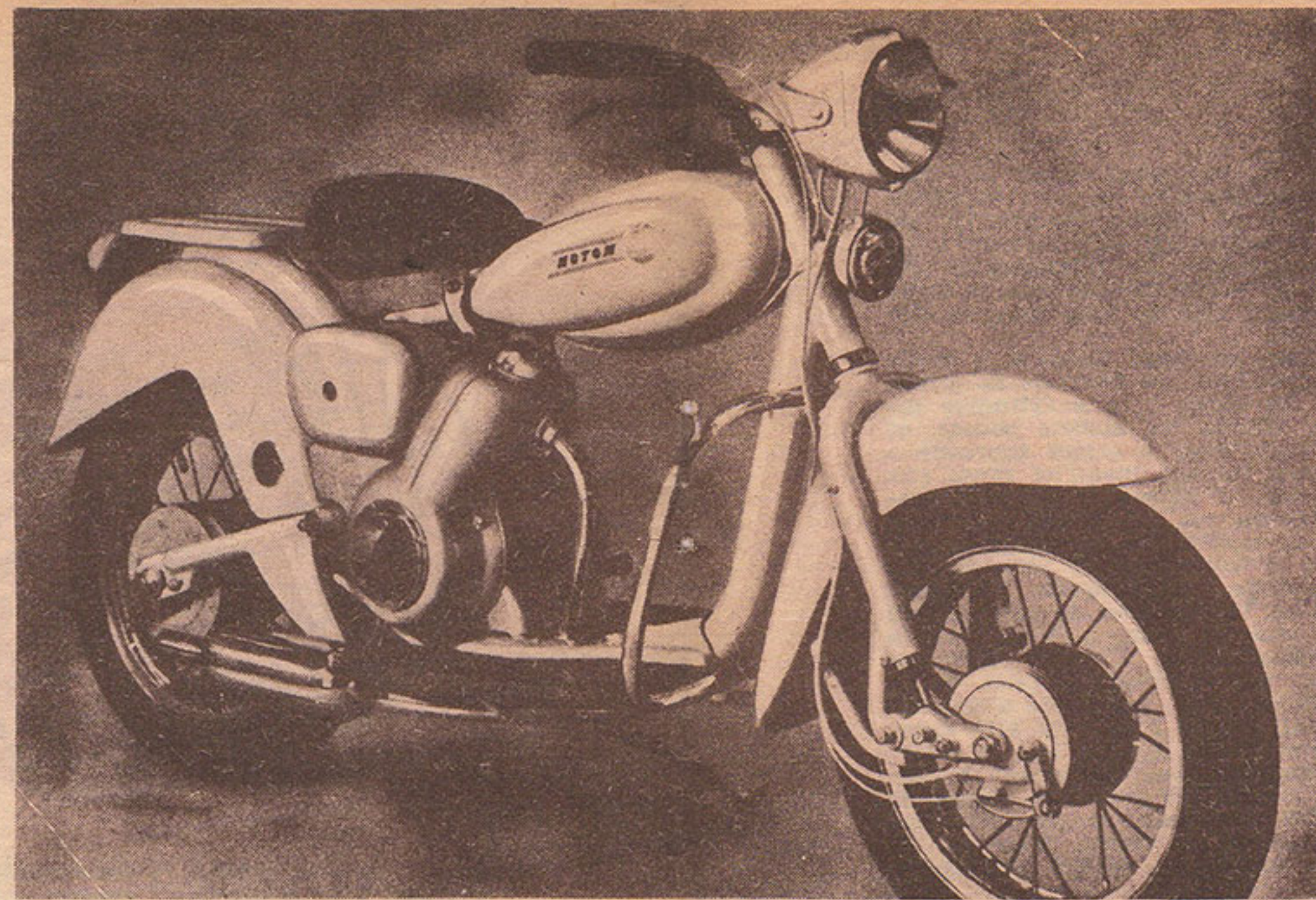
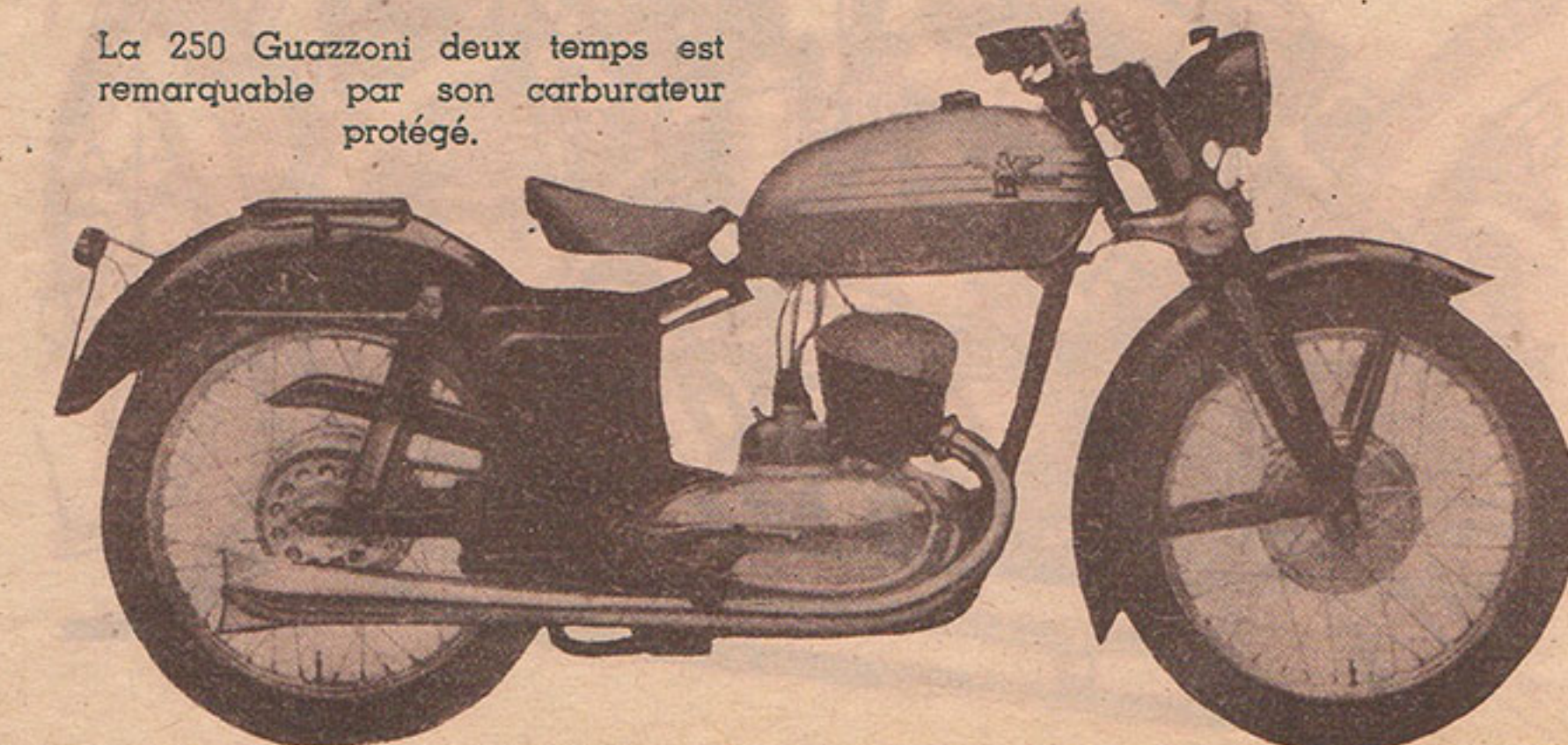


La majorité de la clientèle italienne se tourne depuis quelques années vers le véhicule économique type : prix relativement bas, maigre consommation, peu encombrant et ne nécessitant pour son propriétaire qu'un équipement réduit. Il va de soi que les goûts précités ne sont pas exclusivement ceux des Italiens, cependant en Italie plus que partout ailleurs les constructeurs tiennent compte des desiderata des usagers. De là l'éclatement des formes multiples des motos légères, scooters et moteurs auxiliaires présentés, et avec des caractéristiques qui s'écartent souvent de la tradition. Cela n'exclue nullement la présentation de modèles très robustes et utilitaires et de cylindrée assez forte. Un mois après la fermeture du Salon de Milan, il n'est pas possible d'étudier chacun des modèles présents, mais — nous réservant de revenir en détail lorsque l'occasion s'en présente — nous résumons de ce qui est

est que les constructeurs d'un modèle standard construisent parallèlement un modèle sport : la catégorie 125 fournit des exemples nombreux. Le groupe des moteurs auxiliaires, suivant en cela une tendance remarquable précédemment au Salon de Paris, s'enrichit de nombreux ensembles homogènes : les constructeurs, en effet, ont orienté leurs recherches vers un cadre spécialement conçu pour recevoir leur groupe propulseur et la plupart avec suspensions...

On constate aussi avec plaisir les efforts faits pour sortir à prix peu élevé des véhicules utilitaires, dans la fabrication desquels entrent des éléments souvent communs à plusieurs marques telles les fourches et les jantes en alliage léger. Pour ces dernières, la fabrication en grosse quantité les a rendues d'un prix de revient à peine égal aux jantes ordinaires en acier, qui, jusqu'à présent, sont seules utilisées en France.

La 250 Guazzoni deux temps est remarquable par son carburateur protégé.



LE SALON DE MILAN

On a noté parmi les stands pas moins de 163 modèles de machines complètes et 16 moteurs auxiliaires qui n'étaient pas montés sur des machines spéciales. De cette profusion de véhicules à deux roues nous avons relevé les plus caractéristiques :

ALPINO : Après avoir construit cinq ou six modèles de moteurs auxiliaires, la marque présente des ensembles-cycles spéciaux. Les deux derniers — qui sont des nouveautés — sont le F-48 : cyclomoteur à suspension originale et une 125 d'une allure très sport dérivée des modèles « compétition » 93 cmc. et qui ne fait pas moins de 6,2 CV à 6.500 t.-m.

ASTORIA : Après une longue période d'inactivité, la firme sort deux modèles différents de 125 cmc., dont une version sport (6,75 CV).

B : La 100 de l'ingénieur G. Benelli est toujours la seule motocyclette légère à être montée avec une suspension arrière à lames. Le cadre est constitué par des éléments soudés en tôle pliée.

BENELLI : La reprise de l'activité de l'usine de Pesaro se solde par la fabrication du modèle « Letizia » 100 cmc., cadre monotube et moteur en porte-à-faux. Ce modèle, dont le prototype date de 1943, fut à l'origine du succès de la construction des motos légères avec moteur en porte-à-faux. Il y avait aussi la 250 cc. double arbre, championne du monde, tout à côté du Trophée qu'elle a ramené de l'île de Man.

BIANCHI : La grande marque de bicyclettes vient d'adopter à ses deux modèles déjà connus le type « Aquilotto » qui n'est autre qu'un cadre mixte de vélo équipé d'un 45 cmc. deux temps placé au-dessus du pédalier et dont le galet entraîne la roue arrière. Il a suffi d'ajouter un réservoir et une fourche avant en tôle emboutie et à parallélogramme pour établir un cyclomoteur de bonne facture.

C.M. : L'ancienne marque de Bologne a toujours à son programme la construction d'un 250 « Compétition » arbre à

comes en tête. La grosse attraction du stand était la 250 bicylindre deux temps, juxtaposition de deux moteurs de 125 cc. de même marque très réussie.

D.K.W. : Sur le marché italien, le modèle RT 125 est aménagé au goût du pays, c'est-à-dire, moyeux-freins en alliage léger centraux, suspension arrière oscillante en tôle emboutie.

DUCATI présente un type dérivé de son cyclomoteur 60, un modèle sport avec un léger carénage de l'arrière du cycle.

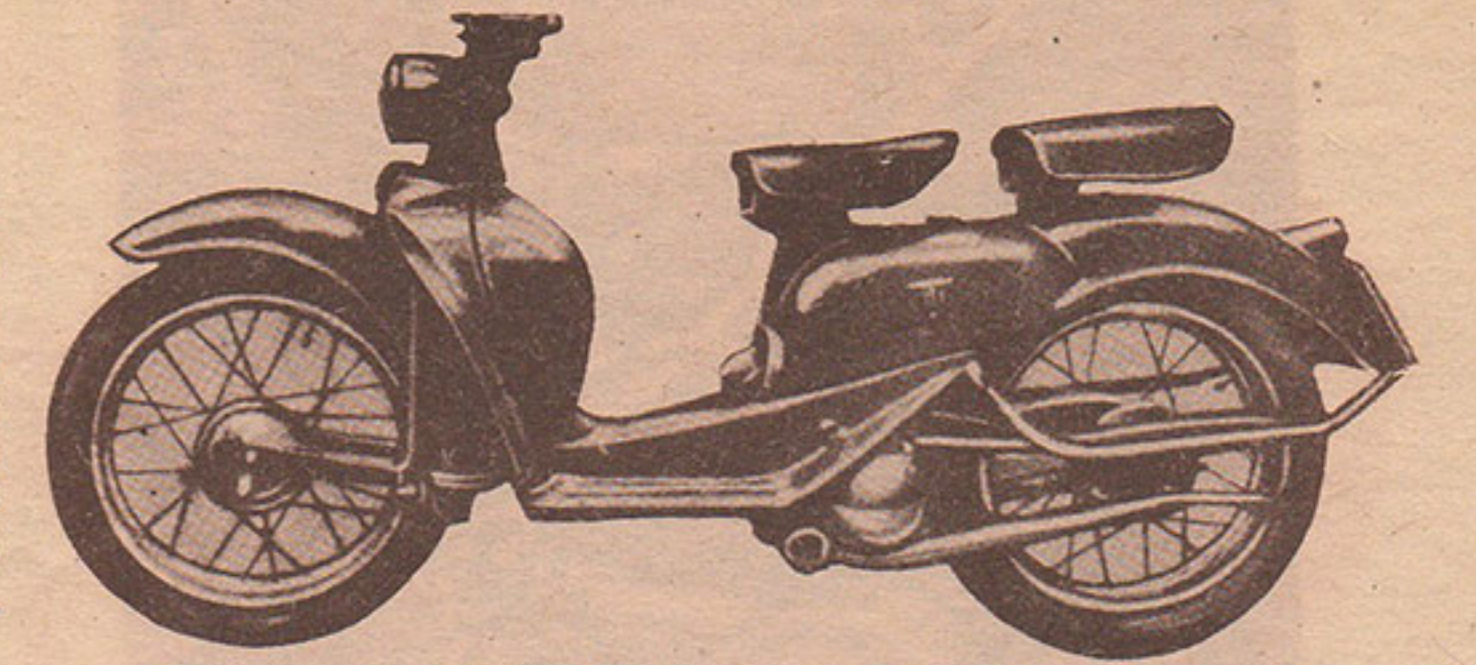
GALBUSERA : Cet exposant s'était fait remarquer avant guerre en présentant des modèles polycylindres deux temps (500 cc. 8 cylindres et 250 cc. 4 cylindres). Le programme actuel est plus modeste, puisqu'il ne compte qu'une 200 cc. moteur Villiers avec suspension intégrale.

GANA : Encore une vieille marque qui reprend son activité. Sa réapparition présente un certain intérêt, puisque elle équipe ses machines à suspension intégrale du célèbre moteur Puch.

GILERA : Sans présenter de nouveauté, cette très ancienne maison a réalisé des modèles améliorés, ainsi sur les modèles sport « Nettuno » et « Saturno », elle monte des réservoirs qui sont la réplique du réservoir compétition, des fourches télescopiques et des moyeux à frein central en alliage léger. Le modèle Nettuno de tourisme conserve la fourche à parallélogramme, mais est doté d'une suspension arrière similaire à celle de la 125. Quant à cette dernière, à côté du type populaire, il existe maintenant une machine sport : réservoir type compétition, garde-boue renforcés, présentation générale améliorée restant toutefois dans la tradition de la marque.

GUZZONI : Ce nouveau constructeur milanais présente une nouvelle 250 cmc. deux temps qui ressemble à la Morini. Le carburateur est enfermé dans une coque en alliage léger. Actuellement présentée avec une fourche en tôle emboutie, elle peut être livrée avec une fourche télescopique moyennant le paiement d'un supplément.

Le 125 Macchi est un scooter à grandes roues dont le cadre est uniquement en tôle emboutie. Il est représenté ici avec le coffre à outils replié le long du tablier.



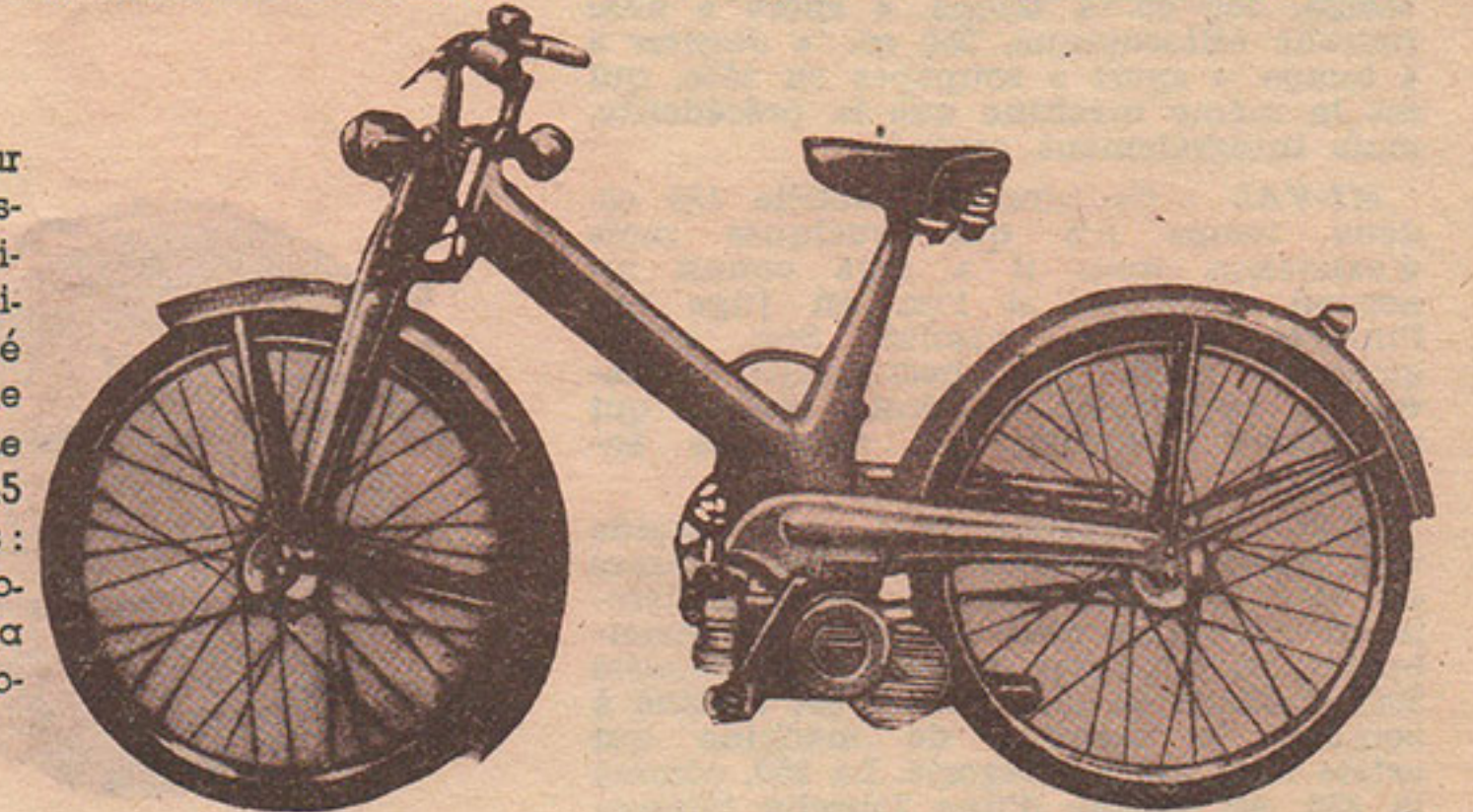
GUZZI : Les modèles 1951 diffèrent peu des précédents. L'aménagement du stand était remarquable, ainsi que les efforts publicitaires en faveur du Galetto, cheval de bataille de la maison et dont la construction ne cesse de s'amplifier.

IDROFLEX : L'unique modèle 105 cmc. se signale à l'attention par son dessin spécial dû aux frères Ducati, suspension entièrement hydraulique à l'avant et à l'arrière. Le cylindre est horizontal (52x50),

LAMBRETTA : Assez semblable à celui du Salon de Paris, le stand Innocenti présentait la machine carénée des records dont la maison s'enorgueillit. Aux scooters avec ou sans carénage s'ajoute désormais un nouveau trois-roues de livraison dont l'arrière du châssis est semblable au modèle courant.

MACCHI : Une partie de la production de cette usine d'aviation est réservée à la motocyclette. Sa première expérience

Le cyclomoteur B.M.G. est construit par les fabricants du Mosquito et est destiné à connaître une grande vogue. Le moteur est un 45 cmc. En-dessous : le nouveau modèle Millier : la 125 cmc. à moteur Ilo.



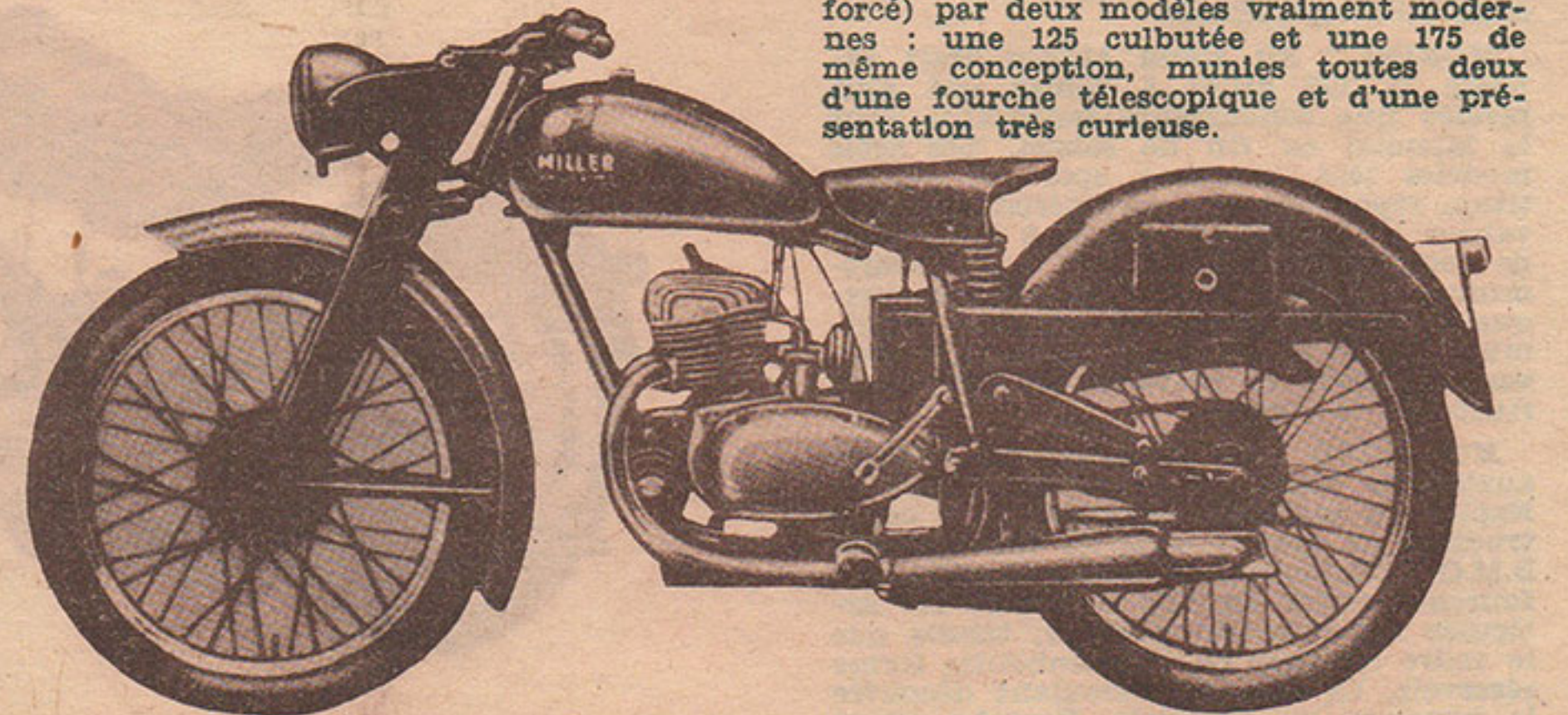
piston plat (5 CV à 4.600 t.-m.) et consommation prévue 2 l. aux 100 kms. Le cadre léger est extrêmement rationnel, bien que ne flattant pas la vue au premier abord.

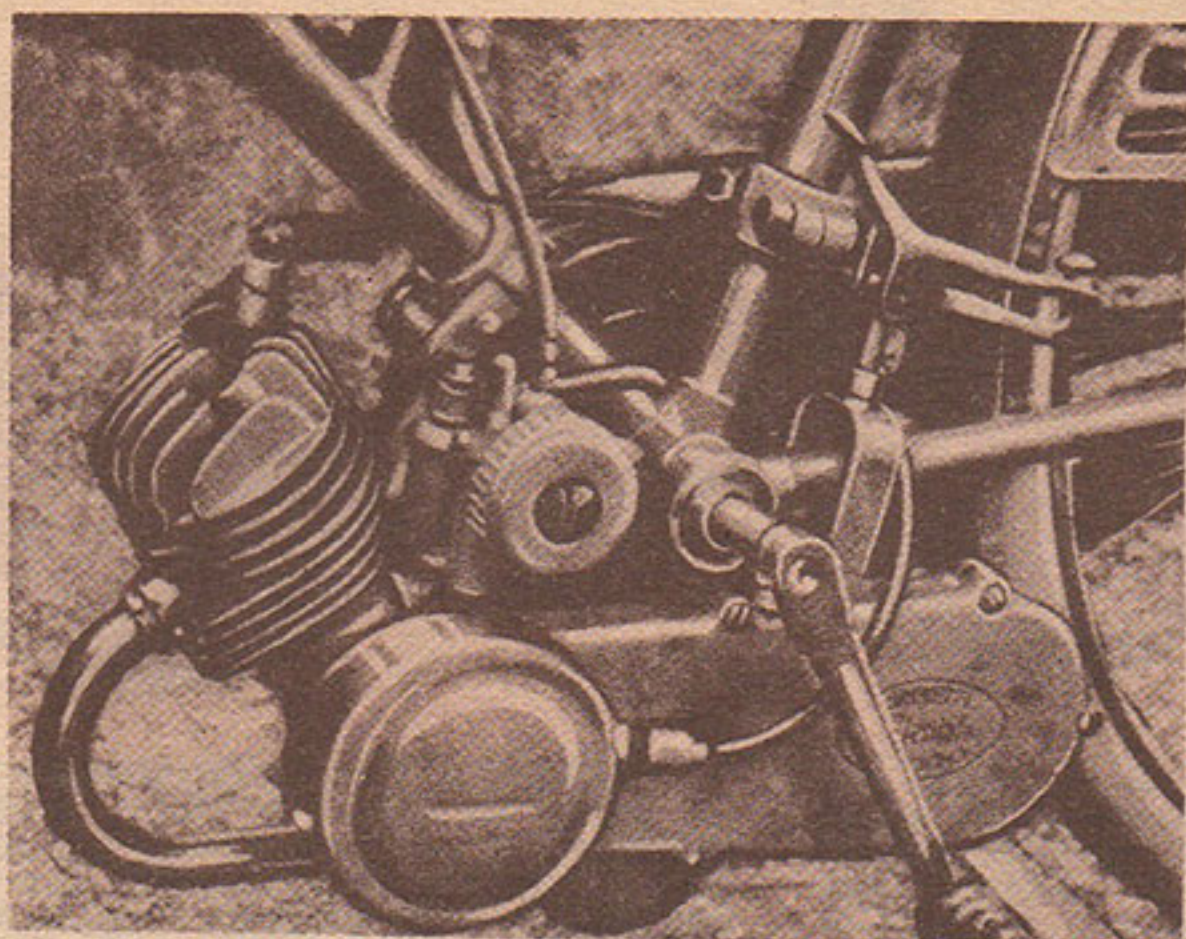
ISO : Tous les ans un nouveau modèle : il y a deux ans le scooter, l'année dernière l'Isomoto et cette année l'Isocar. Ces modèles utilisent le puissant moteur double piston créé spécialement par les usines « Isothermos » (6,2 CV à 5.200 t.-m.).

ITAL-JAP : Il s'agit d'une nouvelle marque créée en Italie par l'importateur des moteurs Jap et qui emploie le moteur 125 deux temps de la célèbre marque anglaise. La partie cycle utilise largement les pièces fabriquées en Italie et presque unifiées.

en cette matière a pour résultat une machine aux aménagements originaux et d'une puissance de 5 CV, alors qu'après 20 ans d'expérience des moteurs français de même cylindrée — comme Aubler-Dunne — ne développent que 3,6 CV au frein. Les innovations consistent en un cadre en tôle emboutie formant tablier de protection et dont la partie arrière est articulée. Réservoir et garde-boue se basculent sur l'avant. Le coffre à outils, à la place habituellement occupée par le réservoir, peut se rabattre le long du tablier. La fourche avant du type à balancier à son articulation portée très en arrière et procure une grande souplesse à la roue avant.

MAS va remplacer son modèle Stella-Alpina (primitivement à refroidissement forcé) par deux modèles vraiment modernes : une 125 culbutée et une 175 de même conception, munies toutes deux d'une fourche télescopique et d'une présentation très curieuse.





MILLER : La firme Balsamo ne présente pas moins de cinq modèles dont la plupart sont assez connus : 125 cmc. moteur Ilo deux temps, avec suspension arrière dont les ressorts se trouvent sous le moteur — 200 cc. deux temps, 250 deux temps, 250 cc. 4 temps « sport » avec fourche télescopique, 250 cc. « Jupiter » 4 temps « sport » soupapes en tête, qui est la même machine que la précédente, mais intégralement carénée.

MI-VAL : Ce nouveau modèle 125 cc. deux temps n'a que quelques mois d'existence, mais il a déjà connu un accueil favorable si l'on en juge par l'intérêt qu'il a suscité. Son allure générale n'est pas personnelle, puisqu'elle appartient à l'école Morini qui a inspiré beaucoup de machines actuelles.

M.M. : La marque M.M. qui possède une grande expérience de l'arbre à cames en tête, présente deux modèles entièrement nouveaux avec ce mode de distribution entraîné par engrenage. Le modèle 350, machine de grand luxe, est destiné à combler le manque de machine qui existe dans cette catégorie. La 250, comme la 350, est munie d'une fourche télescopique, d'une suspension arrière coulissante et d'une boîte quatre vitesses ; mais elles semblent toutes deux empreintes de l'influence britannique.

MONDIAL : Les frères Boselli spécialisés depuis longtemps dans les triporteurs, sont fiers d'exposer pour la deuxième année consécutive la machine championne du monde de la catégorie 125 cmc. Ils se devaient de créer un modèle tourisme de la vente duquel ils tireraient la possibilité d'amortir les frais des courses. Il se présente sous l'aspect d'une 125 culbutée dont le cadre et le carter moteur sont sensiblement identiques à ceux de la machine de course. Mais les amateurs attendaient de la marque mieux qu'une machine de tourisme et pour les satisfaire a été sorti le modèle sport, production intermédiaire entre les possibilités des deux modèles précités.

MORINI : Au stand Morini était exposée la 125 arbre à cames qui s'est révélée une concurrente redoutable pour la Mondial en fin de saison. Les trois modèles 1951, tourisme, sport et compétition répondent aux caractéristiques suivantes : puissance 6, 6,5 et 8 CV ; taux de compression 4,5, 5,7 et 7 à 1 ; tours-minute : 4.500, 5.500 et 6.300, chiffres auxquels correspondent les vitesses maximum 75, 85 et 100 kmh. Voilà une maison qui peut se prévaloir de son expérience de la course.

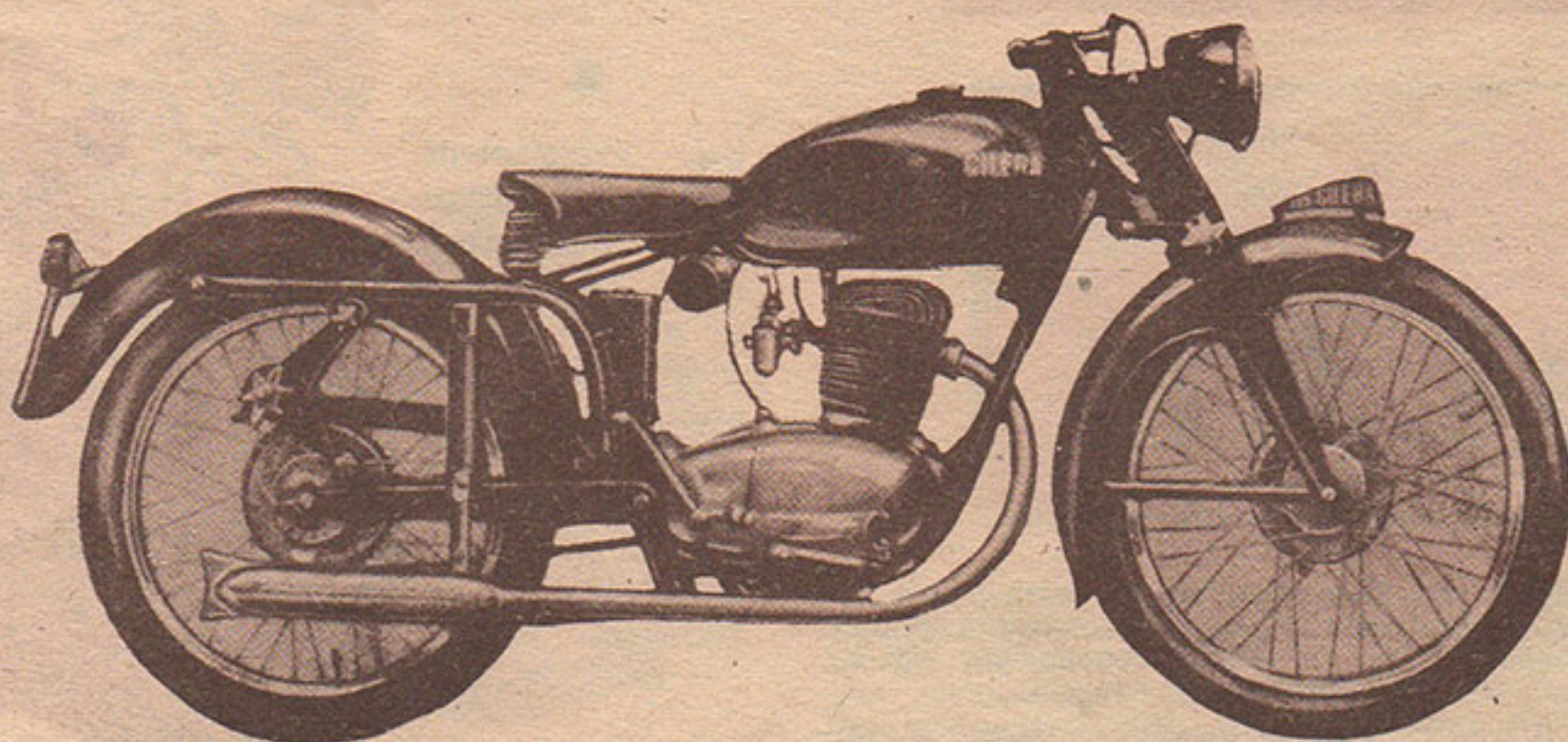
MOSQUITO : Ce fabricant de moteurs auxiliaires vient d'équiper son usine de Naples du matériel nécessaire à la construction en grande série de cyclomoteurs B.M.G. (Bicimotori-Mosquito-Garelli). La fourche arrière en tôle emboutie est articulée sur l'axe du pédalier, tandis que le cadre du type en tôle emboutie forme réservoir. La selle en basculant découvre le bouchon du réservoir. Fourche avant

■
Ci-contre : le groupe auxiliaire récemment commercialisé par Mario Polenghi est adaptable sous le pédalier. La transmission s'effectue par un galet entraîné par chaîne sous carter. On peut noter le système d'embrayage du moteur au moyen d'une pédale double. En-dessous :

la version sport de la Gilera 125 répandue en Italie. Le réservoir est la réplique de ceux de compétition et les garde-boue sont renforcés.

multiples. En rompant avec la tendance traditionnelle de la construction actuelle, la Motom Delfino 150 est en droit de prétendre dans l'avenir à un succès considérable. La présentation très astucieuse du stand reproduisait le cadre de la machine, soit un tube de gros diamètre coudé.

M.V. : Dans ce stand dressé à la gloire de la compétition, se trouvait la grosse sensation du Salon : la 4 cylindres directement dérivée du modèle course, et qui sera l'ambition « grand tourisme » des amateurs italiens jusqu'ici voués aux monocylindres. A l'étranger aussi, la machine suscitait un vif intérêt pour les amateurs de mécaniques poussées et sera de nature à concurrencer sérieusement les productions britanniques. Le détail marquant est l'adjonction de deux phares solitaires chacun d'un montant de la fourche télescopique. L'aspect extérieur du moteur est identique à celui de la machine Grand Prix, mais doté d'une dynamo-démarrateur. La pédale du kick fonctionne vers l'avant, tandis que le sélecteur est disposé transversalement à l'arrière du bloc-moteur avec une pédale de chaque côté. Les tambours de frein sont à la mesure de la vitesse promise (180 kmh.). La suspension arrière est identi-



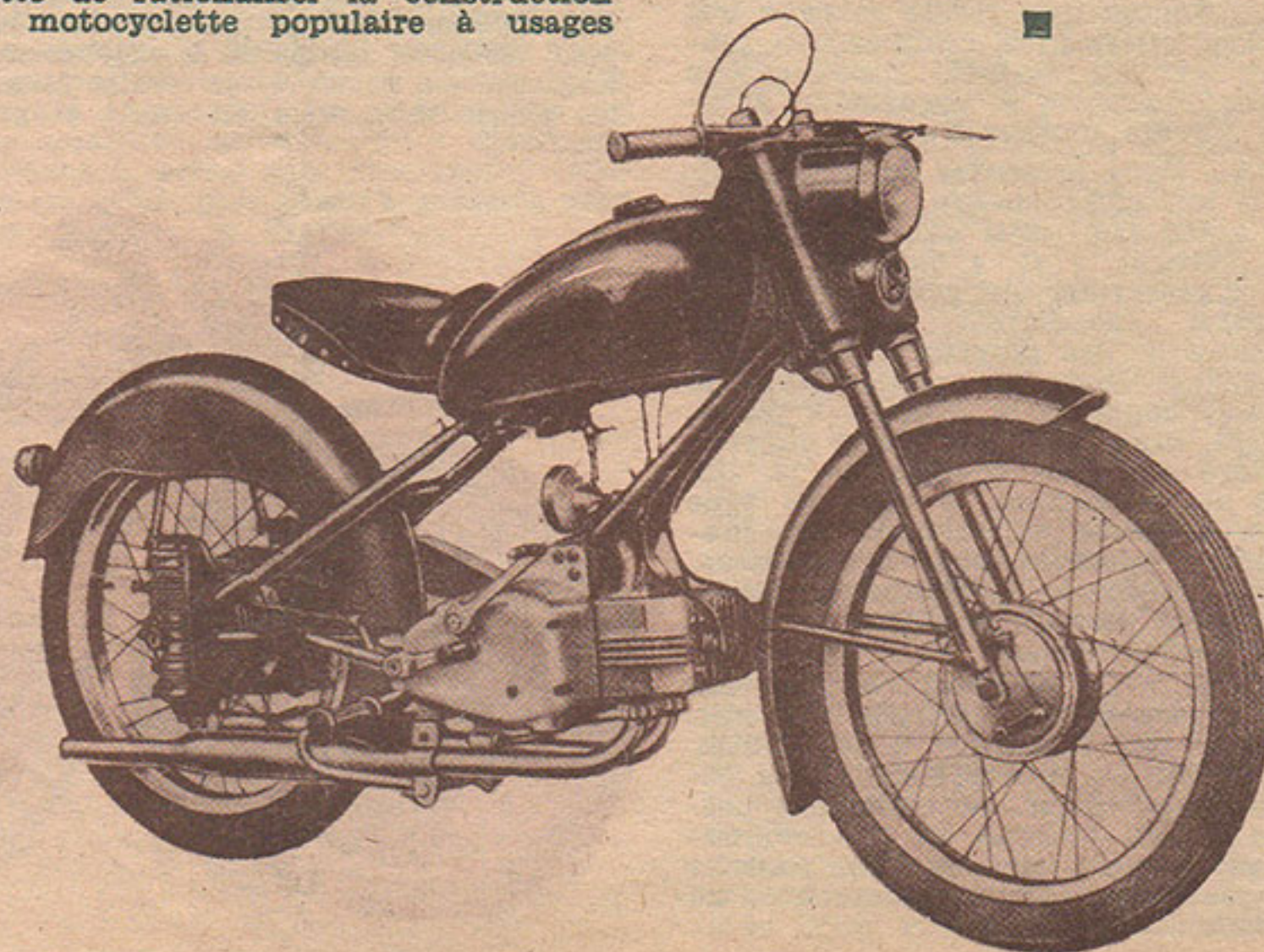
en tôle emboutie. La cylindrée a été portée à 49 cmc. et le volant est enfermé. Le véhicule en ordre de marche pèse 36 kgs et atteint la vitesse de 45 kmh. !

MOTOM : Encouragée par le succès de leur 48 cmc. 3 vitesses, la firme Motom a entrepris la construction d'un 150 cmc., nouveauté la plus importante certainement du 28^e Salon de Milan. Les techniciens de la Motom ont surtout cherché à établir un véhicule qui satisfasse à la fois le goût de la clientèle pour la protection et la maniabilité et qui en plus permette de rationaliser la construction de la motocyclette populaire à usages

que à celle de la machine de course, mais avec en plus un amortisseur hydraulique.

La célèbre 125 deux temps championne

■
Ci-dessous : la réussite qu'est le Rumi pour son constructeur qui envisage de sortir prochainement un modèle « Ecureuil ».



d'Italie était représentée avec ses répliques sport et tourisme et la 125 double arbre.

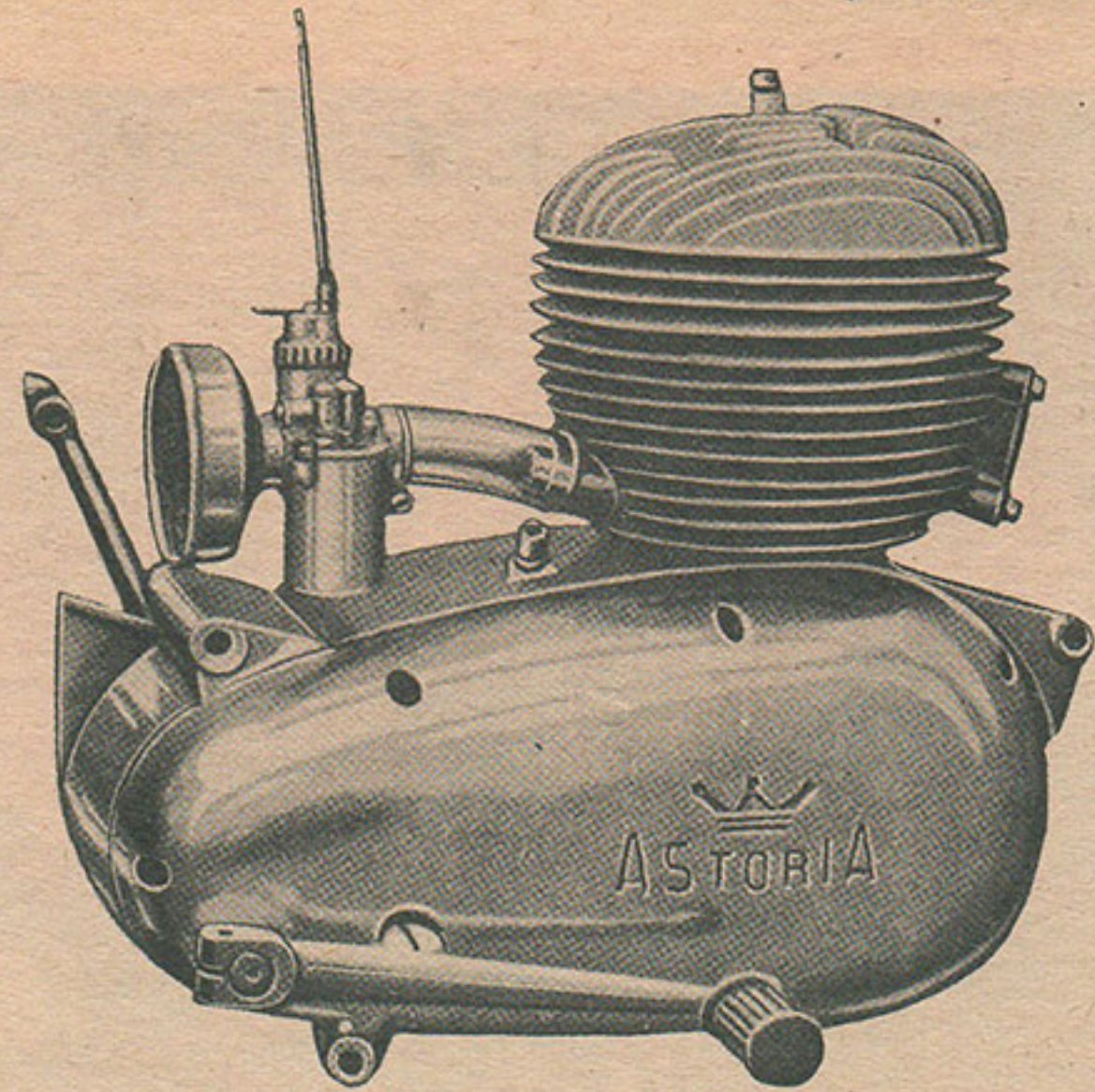
NEPTUNIA : La maison Busi, de Bologne, spécialisée jusqu'à présent dans le cyclomoteur, expose un nouveau vélomoteur de 98 cmc. à moteur Parilla : le Neptunia. Ce véhicule conserve la particularité de la marque, à savoir l'articulation de la suspension arrière sous l'avant du réservoir.

PARILLA : On a surtout remarqué au stand Parilla la publicité faite autour des résultats du championnat d'Allemagne 250 cmc. et où s'est illustré Gablentz sur une machine de la marque très modifiée. En place d'honneur on voyait la nouveauté-maison, la rouge 125 sport, au cadre ouvert remarquable. C'est la transformation sport de la 98 cmc. de tourisme déjà présentée dans nos colonnes. Les autres modèles sont la 250 deux temps et la double arbre en versions sport et compétition.

ROLEX : Parmi les stands d'accessoires et pièces se trouvait celui des moyeux Rolex qui en plus des moyeux normaux produits jusqu'à présent, vient d'introduire sur le marché des moyeux-freins en alliage léger à deux vitesses pour 50 et 98 cmc.

RUMI : Au stand Rumi, quatre machines identiques, si ce n'était la teinte différente de chacune ; en effet, la marque nouvellement créée ne s'est encore

Ci-contre : vue du moteur de la 125 cc. Astoria, construite sous la direction des techniciens milanais Fieschi et qui est une incontestable réussite. Il s'agit d'un 125 cc. de 54x54 de 6,5 de compression et qui à 5.800 t.-m. fournit la puissance remarquable de 6,75 CV. La boîte est à 4 rapports ce qui est peu courant en Italie dans cette cylindrée.



lancée que dans la fabrication d'un type unique, mais parfaitement réussi. Il s'agit d'un bicylindre deux temps côte à côte et horizontal, d'une allure très personnelle. Le capotage de la tête de fourche laisse une impression de jamais-vu et masque le klaxon. La selle est suspendue à l'avant et son bec se termine en un énorme bourrelet interdisant les ruissellements d'eau intempestifs. Une autre particularité qui tend à ne plus faire exception, le kick que l'on actionne vers l'avant.

SERTUM : Evidemment en bonne place on trouvait la 250 latérales « *cavallo di battaglia* » de la Maison, championne de régularité d'Italie et que l'on rencontre dans toutes les épreuves de ce genre pour son extrême robustesse et sa sécurité de marche à une allure relativement rapide. Aux autres modèles déjà connus vient d'être adjointe une 125 deux temps qui est l'aboutissement des essais faits sur de nombreux prototypes. Cela a conduit à une machine avec cadre-poutre monotube, moteur en porte-à-faux supporté par deux grands flasques en tôle avec fourche oscillante boulonnée sur les flasques et ressorts sous tubes.

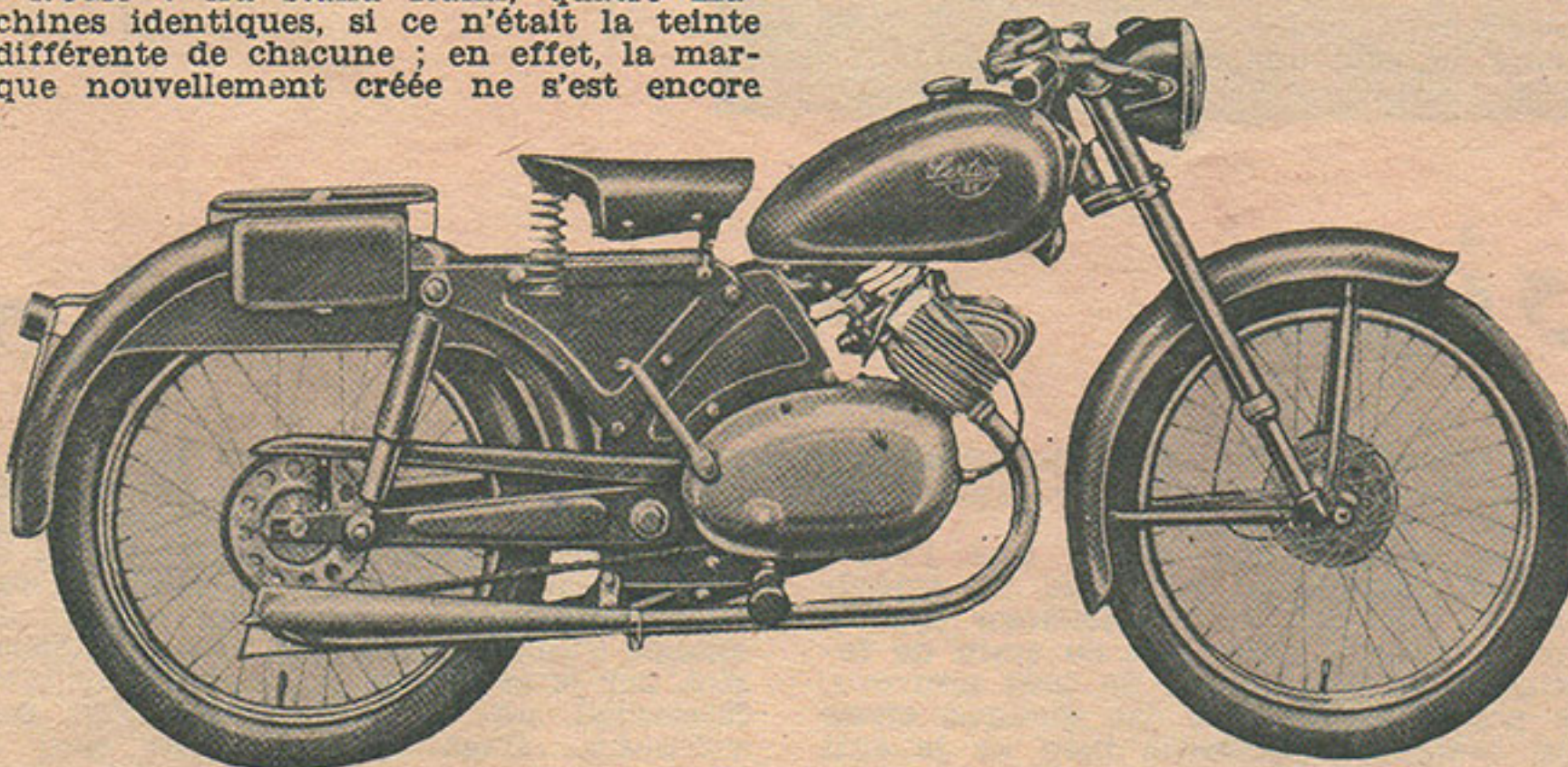
STERZI : Deux modèles, l'un tourisme et l'autre « sport » développant respectivement 4,5 CV à 4.800 t.-m. et 5,5 CV à 5.800 t.-m. Sur le modèle sport la suspension arrière est une fourche oscillante assez semblable à celle de la Parilla.

VELOX : Cette maison spécialisée dans la fabrication des culasses et cylindres en alliage léger (M.20 - Benelli 500 lat.) lance sur le marché sa toute nouvelle réalisation destinée à la 125 Gilera sous la forme d'une culasse hémisphérique de nature à améliorer sensiblement les performances de la machine.

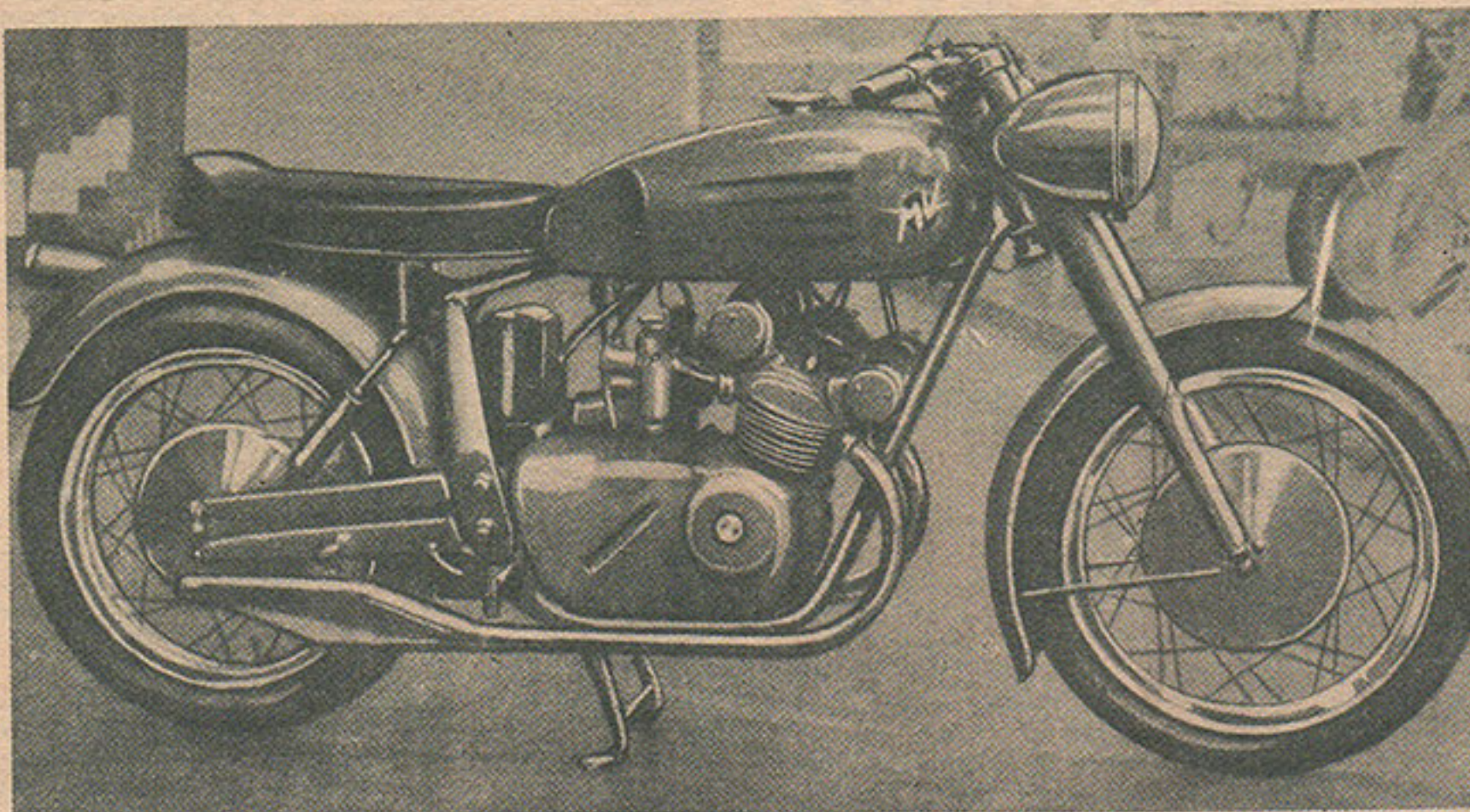
On reste confondu devant le nombre des réalisations exposées à ce Salon de Milan et que nous ne pouvons répertorier parce que trop nombreuses. L'activité dans la construction motocycliste italienne se montre chaque jour plus débordante et les italiens donnent l'exemple d'une industrie pleine de vie, alors que chez nous où les constructeurs s'enferment dans la facilité, les réalisations sont vouées à l'échec parce qu'étouffées par le mauvais renom des marques. Le seul palliatif dont disposent encore les intéressés — et le retard sera bientôt trop considérable pour être comblé — c'est de battre des records et gagner des courses. Nous restons persuadés que quelques simples tentatives seraient de nature à apporter une amélioration.

Cela nous éloigne peut-être un peu du sujet, mais la différence que nous avons constatée est trop forte pour que nous n'en ayons éprouvé quelque amertume.

GULJAC



La 125 Sertum est très moderne et emploie la tôle emboutie comme les autres modèles de la marque. La facilité de construction est remarquable quoique l'esthétique en soit quelque peu discutable. Les vitesses sont commandées au guidon. Carburateur très incliné. Puissance 5 CV. Vitesse approximative : 80-85 kmh.



Grosse affluence de visiteurs au stand MV pour la « super grand tourisme ». Cette jeune marque est décidée à concurrencer largement l'industrie anglaise à l'étranger et pour ce faire vend de véritables machines de « Grand Prix » équipées pour l'usage routier. La vitesse garantie est de 180 kmh et le moteur supporte un régime de plus de 8.000 t.-m. Cette splendide machine est malheureusement assez coûteuse.



JEAN BEHRA, CHAMPION DE FRANCE (500) ET DETENTEUR DU CASQUE D'HONNEUR DE « MOTO-REVUE » POUR 1950, GEORGES HOUEL, CASQUE D'HONNEUR 1949 ET PIERRE MONNERET, FUTUR CHAMPION DE FRANCE, SONT VENUS NOUS SOUHAITER LA BONNE ANNEE ET ONT SUBI UN...

... Interview en série

Il y avait la foule des grands jours l'autre soir à « Moto-Revue » à l'heure de l'apéritif : Behra, Champion de France et Casque d'Honneur 1950 (encore officieux), Houel, Casque d'Honneur 1949 et Pierre Monneret, le « coming man » en France. Naturellement on parla surtout motos, courses, Fédération (en des termes pas toujours tendres dont nous laissons la responsabilité à leurs auteurs) mais nous nous étions dépêchés de mettre en marche notre enregistreur... Voici ce qu'il nous a restitué de cette mémorable fin de journée qui, espérons-le, fera école et incitera tous les amis de « Moto-Revue » à venir nous rendre visite.

Et d'abord les projets de Behra :

— Pour l'année prochaine j'ai toujours ma 500 Guzzi qui va sûrement être améliorée par la Maison et j'espère courir également en 350 si toutefois je peux trouver à en acheter une, car il est très difficile d'avoir vraiment une bonne moto. Comme la lutte est même peut-être plus dure en 350 qu'en 500, il faut vraiment avoir tous les atouts entre les mains. J'espère trouver une Velocette. Ce n'est pas que c'est mieux, mais que voulez-vous, c'est ce qu'on trouve. On voudrait bien avoir des machines françaises à égalité avec la production étrangère, mais ce n'est pas possible, tout au moins pour le moment. J'espère qu'un jour — si ce n'est pas nous ce sera nos enfants, ou nos arrière petits-enfants — il sera possible aux français de courir sur des machines nationales.

— Voulez-vous nous parler un petit peu de cette année et de ce que vous avez fait ?

— J'ai été un petit peu mis en dehors des compétitions par suite de mon accident, mais... enfin tout cela est passé et je suis désormais en état de recommencer... pas à tomber, mais à courir !

— Pourquoi n'êtes-vous pas parti il y a 15 jours au G. P. de la Moyenne Corniche ?

— Je n'étais pas suffisamment rétabli et je ne voulais pas risquer une chute qui aurait pu être mauvaise pour la saison prochaine. De plus il a plu le jour de la course et je détenais le record de l'an-

née précédente qui était imbattable à cause de la pluie, donc ce n'était pas la peine que je coure !

Pour revenir aux motos que j'aurai l'année prochaine, j'oubliais la principale : une 125 Terrot nouveau modèle que la maison Terrot est en train de fabriquer. Quelque chose de tout nouveau, je pense, et en tout cas quelque chose qui marchera sûrement bien et je suis très heureux de pouvoir courir sur une machine française.

— Est-ce que ce sera une machine client, qu'on pourra acheter, ou est-ce que ce sera une machine de compétition « de Maison » ?

— Pour le moment ils sont en train d'en faire une et je ne sais pas si par la suite ils en feront d'autres pour vendre aux clients, mais le départ étant donné, c'est déjà un bon signe.

— Behra, qu'est-ce que prépare Guzzi ?

— La maison Guzzi, actuellement, prépare une 4 cylindres, mais on ne sait pas si elle sera prête pour le début de saison. Je pense qu'elle sera en tout cas prête pour les championnats du monde l'année prochaine, et à ce moment là, il faudra compter sur eux, je crois.

— Maintenant nous allons passer à Houel, il va nous raconter également ce qu'il a fait cette année : nos lecteurs le savent déjà, mais enfin ça fait toujours plaisir à entendre et puis ce qu'il va faire l'année prochaine, car je crois qu'il a des projets.

— Pour l'année 1951, j'espère avoir une Gilera, mais une nouvelle que l'usine me donnera ; en échange de mon ancienne, je crois que ce sera l'ancienne machine de Bandirola, puisque Bandirola est passé à la maison M.V., mais ce ne sera pas une 4 cylindres. Ce sera simplement la « Saturno » comme celle pilotée la saison précédente par Pagani, Masetti et Bandirola quand il était à la maison Gilera.

Maintenant en 350 j'espère avoir l'ancienne Velocette qu'Armstrong pilotait cette année. Je devais déjà l'avoir en fin de saison, mais malheureusement il restait alors très peu de courses, et j'ai préféré la laisser afin qu'ils en fassent la réflexion complète pour l'avoir lors de la

première course de 1951 qui est Pau.

Cette année ma saison n'a pas été très brillante, j'ai vendu ma Velocette justement pensant avoir celle d'Armstrong, et elle n'a pas été disponible à temps. J'aurai certainement beaucoup plus de chance l'année prochaine avec 2 catégories, car je crois que pour un pilote professionnel, une seule catégorie n'est pas suffisante. C'est ce que disait tout à l'heure mon camarade Jean Behra, une catégorie c'est bien, mais deux c'est mieux, car il y a plus d'occasion de pouvoir lutter et si on a la malchance dans une catégorie, on peut se rattrapper dans la deuxième. J'espère que pour 1951 je ne ferai pas comme en 1950 où dans presque toutes les courses je faisais le premier tour en tête, tandis que les derniers tours n'étaient pas brillants !

— Question de machine !

— Question de machine et peut-être aussi de moral. En 1951, je préfère faire les premiers tours en dernière position et terminer en tête.

— Y aura-t-il du nouveau chez Gilera ?

— Gilera, en 1951, pour remplacer son ancienne « Saturno » que l'équipe officielle pilotait, va monter une double arbre à cames, en monocylindre, mais avec double arbre à cames à la place des culbuteurs actuels.

— Et la 4 cylindres ?

« C'est une machine qui est très bien, mais certains pilotes se leurrent en disant : « si j'avais une 4 cylindres... ». La 4 cylindres serait peut-être bien en France pour 3 circuits : Monthléry, mais malheureusement à Monthléry on court devant des banquettes vides, les deux autres circuits étant Albi et le Comminges. Or pour un pilote qui serait obligé de faire un gros sacrifice pour avoir une machine qui coûte plusieurs millions, ce serait complètement fou ; à moins que ce pilote soit vraiment d'une très grande classe et qu'il puisse participer aux championnats du monde. Mais malheureusement il y a d'autres pilotes étrangers avant de donner des 4 cylindres aux français.

De plus Gilera a entrepris la construction de quatre nouveaux moteurs 4 cylindres pour les courses. Mais, comme

vous savez, il y a notre ami l'ingénieur Taruffi qui est à la maison Gilera et c'est également un spécialiste de records du monde en voitures petite cylindrée. Cette année, avec le fils de M. Gilera, ils vont construire un Racer 500 et ce Racer 500 équipé d'un 4 cylindres n'aura pas de mal, je pense, à mettre dans sa poche les Cooper anglais, car quand les italiens s'attaquent à quelque chose, c'est pour avoir un résultat. Surtout avec ce 4 cylindres qui, je crois, fera du bruit !

— Justement, vous nous parlez des Cooper et j'ai déjà entendu dire que pas mal de coureurs motocyclistes s'intéressaient aux Cooper et aux 4 roues en général. Behra a du reste couru déjà sur 4 roues, il y a eu je crois le Ventoux sur Maserati et puis une fois je l'ai vu à Montlhéry sur une Talbot. Est-ce que vous, Houel ou Behra, avez l'intention de faire du Cooper ou de la voiture ?

— Je voudrais bien faire du 4 roues — nous répondit Houel — notamment si je pouvais avoir une machine équipée d'un moteur 4 cylindres comme la Gilera, car je crois qu'actuellement les Cooper sont très bien avec le moteur Jap, mais ne tiendraient pas sur de grandes distances. D'autre part, avoir un moteur double arbre à cames Norton est presque impossible et revient trop cher. Et malheureusement tout ce que l'on construit en France est trop limité au point de vue vitesse.

— Vous avez des projets sur 4 roues Behra ?

— J'espère m'orienter vers l'automobile et c'est mon désir de pouvoir courir en voiture, seulement il est toujours difficile de trouver une machine. J'espère bien cependant en avoir une l'année prochaine, n'importe laquelle, mais une voiture.

— Il me revient maintenant que je vous ai vu au Mans avec une Simca Gordini. Est-ce que vous n'auriez pas, du côté de chez Gordini, quelques arrières-pensées ?

— J'espère toujours... mais voilà, la parole est à M. Gordini, parce que tout dépend de lui. Je sais que le jour où il aura à sa disposition une voiture de plus, elle me sera destinée, mais ses moyens sont limités et tout dépend de ce qu'il pourra faire.

— Le calendrier 1951 vient de sortir et il y a un nombre toujours croissant d'épreuves, qu'est-ce que vous en pensez, Behra ?

— Je pense que plus y a d'épreuves, plus c'est intéressant pour nous. Mais il y a une chose aussi qui se pose et qui devrait être imposée par les clubs qui demandent une date pour faire une épreuve : c'est l'obligation de faire cette épreuve. Or cette année il s'est passé plusieurs cas où les organisateurs avaient retenu des dates pour les courses et où, au dernier moment, ils n'ont pas fait leur épreuve. Pour des épreuves importantes, comme le Grand Prix de France, ça ne devrait pas exister, d'autant plus qu'un coureur qui prépare sa saison établit son calendrier, choisit ses courses et il se trouve très ennuyé quand tout est chambardé !

J'espère que cette année le nombre d'épreuves qui est inscrit au calendrier sera respecté et que toutes seront disputées. Ceci mis à part, je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'il y ait beaucoup de circuits.

— Est-ce que malgré tout cette abondance d'épreuves ne va pas nuire à l'entretien du matériel ? Parce qu'enfin une machine qui va courir tous les dimanches (on est toujours tenté de faire le plus de courses possibles) fera à la fin de l'année un matériel à bout de souffle.

— C'est-à-dire que si l'on prévoit de faire beaucoup de courses, de courir tous les dimanches et même deux fois par semaine, c'est au coureur à prévoir cela et à se munir de pièces nécessaires pour pouvoir réviser son moteur et avoir chaque fois un matériel en état.

— On va voir si Houel est du même avis !

— En ce qui me concerne, pour les dates, cela peut aller. Malheureusement il y aura des épreuves — et je crois que les épreuves les plus intéressantes sont celles qui existaient déjà avant-guerre — qui seront assez difficiles à organiser, puisqu'en France il y a très peu de pilotes. Ce qui est malheureux dans cette histoire, c'est que celui qui est lésé ce sera le spectateur, qui paie souvent une place croyant vraiment voir une belle lutte et assiste à une compétition très limitée du fait qu'en France nous sommes peut-être une dizaine de coureurs internationaux, or il y a certains dimanches où il y a 7 épreuves le même jour et je crois que ce sera difficile pour un coureur de se partager. A ce moment-là on dira : « il ne va pas à cette course-là parce qu'il est sûr de faire premier dans tel ou tel autre circuit » ! Et je crois que c'est très mauvais.

La Fédération là-dessus avait son mot dire, mais je crois que la Fédération est surtout commerçante et ce qui compte pour elle, c'est qu'on lui apporte de l'argent. Dès cet instant, la Fédération vous inscrit au calendrier. Il y a même eu en décembre, lors de l'élaboration du calendrier, une discussion au sujet de Vesoul. Je cite Vesoul parce que j'y ai couru cette année comme l'année dernière et il y a deux ans. L'année dernière, mon camarade Behra, ainsi que Georges Monneret y ont couru et Vesoul cette année est inscrite au calendrier. Or la ville de mon camarade Collot est inscrite, mais elle n'aura pas le droit de figurer officiellement parce qu'il n'y aura pas de chronométrateur ! La Fédération a dit « on vous inscrit, bien ! D'accord ! Mais vous n'aurez pas de chronométrateur, car à la Fédération on manque de chronométrateurs ! » La Fédération, à mon avis, est fautive, car si elle ne peut pas fournir de chronométrateur, elle doit annuler purement et simplement l'épreuve. Comme la ville de Vesoul a déjà organisé deux années de suite sa course et avec de très jolis résultats (pour le public et pour les coureurs, car le club a été très généreux et s'est conduit très sportivement), je crois qu'il est inadmissible que la Fédération ait envisagé de donner cette date sans chronométrateur. Il est en effet très utile pour les coureurs que l'on prenne les temps, tandis que dès l'instant où l'épreuve est libre, on marquera par exemple : « M. X, gagnant de l'épreuve de

Vesoul », sans donner la moyenne et sans donner les temps ! C'est ouvrir la porte à toutes les combinaisons. On prendra l'épicier du coin ou le greffier d'un autre coin et ce sera exactement comme dans certains matches de rugby ou de foot-ball. Quand ce n'est pas un arbitre officiel qui contrôle, il y a la pagaille. Dans le sport motocycliste, c'est une chose qu'il ne faudrait pas admettre si nous étions dirigés par des sportifs, seulement ce n'est pas le cas de la Fédération !

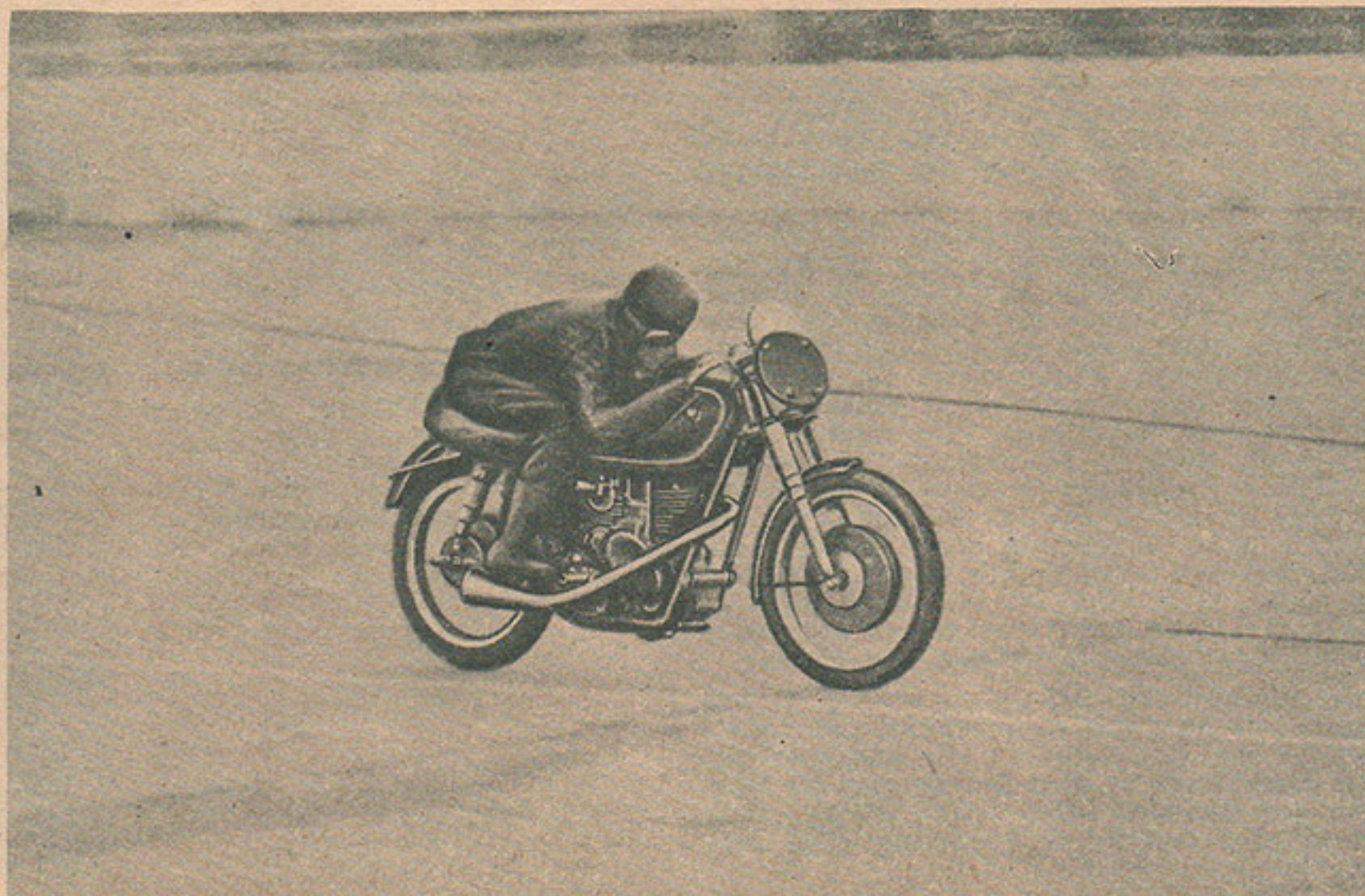
J'attaque un peu la Fédération, mais je ne crois pas à tort, car nous avons bien une Fédération Motocycliste, malheureusement, elle est en premier lieu régie par l'Automobile Club, or, si l'Automobile-Club, cette année, a fait un très gros effort pour ses pilotes, puisqu'il a offert 200.000 francs au champion de France, formule I ; 200.000 fr. à son champion de France, formule II, ce qui représente une somme de 400.000 francs ; pour les champions de France motocyclistes, moto-cross et vitesse, il y a eu zéro franc zéro centime. Les champions de France ont reçu un brassard, une plaque un peu entourée d'or, mais enfin ce qui intéresse surtout un pilote professionnel, puisque c'est son métier, c'est une certaine somme. J'estime que le matériel est suffisamment cher, puisqu'il faut déjà pour partir une licence qui coûte très cher, une assurance qui en coûte beaucoup plus et enfin le matériel,

...et mieux vaut ne pas en parler ! Alors à la fin de la saison, quand un homme a le titre de Champion de France, je crois que ce serait très agréable pour lui s'il avait, au moment de recevoir son titre, un prix, ne serait-ce même que 25.000 fr. ! J'estime que la Fédération, avec toutes les courses qui ont été courues dans la saison 50, aurait pu faire quelque chose. Je peux en parler, puisque je suis de l'A.M.S. et que l'A.M.S. a versé cette année une somme très importante — je crois qu'elle a dépassé les 800.000 fr. — or l'A.M.S., c'est un club, et en France il y a de nombreux clubs ! Donc la Fédération pourrait, si elle voulait, faire un effort. Malheureusement, comme je disais tout à l'heure, pour faire un effort, il faudrait qu'elle soit dirigée surtout par des sportifs et non par des personnes qui sont en dehors de la course et sont surtout des organisateurs.

— Bon, je vais vous demander maintenant un petit mot sur la technique de la course. Behra ?

— Au point de vue de la technique de la course, je suis assez mal placé pour en parler, et la parole serait plutôt à G. Monneret qui est un vieux du métier. Ce que je peux, c'est soumettre une idée, c'est-à-dire la méthode que je suis. La

Un passage « à plat ventre » de Pierre Monneret lors d'essais de la nouvelle 350 A.J.S. « 7 R » type 1951.





première des choses, pour aller vite, ce n'est pas de chercher à aller vite, c'est-à-dire de risquer le tout dans les virages ou tirer le maximum de tours-moteur, le maximum de vitesse et des freinages. Le tout, pour aller vite, c'est de ne pas faire de faute. Ainsi sur un circuit de 200 kms, un coureur ne doit pas chercher à partir en tête et au bout de quelques tours s'écrouler comme un sprinter qui aurait démarré trop tôt, ferait le métrage qu'il a dans les jambes et puis s'écroulerait. La course pour moi, si un circuit a 200 kms, il faut la faire sur 200 kms et à sa main : c'est-à-dire conserver constamment le contrôle de ses nerfs (c'est la première des choses) et ne pas faire de faute. A ce moment-là, si l'on ne gagne pas, on arrive toujours à un joli résultat et si ce résultat n'est pas visible dans la course que vous êtes en train de faire, vous pouvez sûrement l'améliorer la course suivante, puisque vous pourrez déduire d'après la course où vous avez perdu du temps, où vous en avez gagné, où vous avez eu un petit avantage. Mais si vous cherchez dès le départ à vous surfaire, c'est-à-dire à aller au-dessus de vos moyens, il est impossible après la course de savoir ce que vous avez fait. Un grand coureur n'est pas un coureur qui gagne une course ou même fait une saison formidable, c'est le coureur qui dure et qui a une carrière de 10 ans, de 15 ans, ainsi de suite.

— Est-ce que vous pouvez nous parler un peu de la différence de méthode entre les italiens et les anglais. Leur technique rien qu'à les voir est évidemment très différente ?

— Pour ma part, je pense que les anglais sont peut-être plus fins comme pilotes. Ils cherchent davantage la finesse de conduite, mais les italiens ont une conduite tout à fait spéciale qui leur permet également d'aller vite. Ils ne sont pas aussi bien incorporés à leurs motos, ils donnent davantage l'impression d'acrobaties, mais le résultat est en somme le même ; alors on ne peut pas dire qui a tort et qui a raison. A mon avis, les anglais sont dangereux parce qu'ils tiennent surtout à avoir une bonne ligne sur la moto et à aller en souplesse sans se désunir ; c'est peut-être moins spectaculaire, mais c'est davantage contrôlable.

— Maintenant est-ce qu'il n'y a pas aussi une question de machine, par exemple en 500, la Gilera est une machine qui est assez large et plus lourde que les Norton qui donnent l'impression d'être beaucoup plus légères et beaucoup plus maniables ?

— La différence vient surtout de ce qu'en Italie les circuits vite sont très rares. La plupart se font aux alentours de 120 kmh. de moyenne au maximum. En Angleterre par contre, ce sont surtout des circuits très vite où il n'y a pas d'épingle à cheveux. La différence vient peut-être de cela et les italiens, à juste raison peut-être, cherchent surtout à établir les cadres de leurs motos, en fonction de leurs circuits. Tenez, par exemple, il y a très peu d'italiens qui vont courir en Angleterre.

Il y a une exception, un coureur italien qui ne conduit pas comme les autres et qui conduit, on pourrait dire, à l'anglaise, c'est le coureur Lorenzetti qui est l'un des plus grands champions italiens.

C'est au tour de Houel de s'intéresser à la question.

— Pour moi un très joli style, c'est celui de Duke et je crois que cette année nous avons pu l'apprécier, surtout à Spa. Nous étions là et dans la côte de Burnenville, après les stands, il était sensationnel. Dans la descente en face des tribunes, il avait environ 30 m. de retard sur Masetti et en haut de la côte passait avec 30 m. d'avance, et vraiment sans aucun risque, on aurait dit qu'il était dans un fauteuil. C'était vraiment formidable.

Maintenant ce que disait mon camarade Behra, c'est le résultat qui compte. Pour les italiens, ils vont très vite, mais je crois que ça vient surtout de la machine italienne qui est beaucoup plus courte comme il disait. D'ailleurs les italiens préconisent toujours de s'asseoir sur la selle, constamment sur la selle, et trouvent inadmissible qu'on se mette très allongé à l'arrière.

Maintenant il y a un coureur français qui rivalise avec les coureurs anglais au point de vue style, c'est Georges Monneret, et je me souviens qu'à mes débuts, Georges me disait toujours :

« Montre-moi tes photos pour voir ta position ». Il me disait toujours : « Tu es en mauvaise position, si tu savais comme tu as à gagner au plat ventre ! ». C'est surtout grâce aux conseils de Monneret, qui est vraiment qualifié, que j'ai pu aller très vite. Et justement j'ai essayé la Guzzi de Jean Behra il y a quelques temps. Jamais je n'avais monté une Guzzi et je me suis aperçu que c'était tout à fait différent comme position d'une Norton ou une Velocette. Il est évidemment nécessaire de tenir compte et de s'adapter à la machine.

— Autre chose : il y a maintenant une école de courses en Angleterre faite par

un ancien pilote, W. Harding. Est-ce que vous concevez une école de ce genre en France ou quelque chose d'approchant ?

— Je crois toujours et je pense qu'il est nécessaire, que ce soit dans n'importe quel sport, d'apprendre. En rugby on apprend à plaquer, au football on apprend à dribbler, en athlétisme on apprend à faire des départs et il n'y a aucune raison pour que la motocyclette ne s'apprenne pas. Malheureusement on n'apprend pas parce que Montlhéry est trop cher. Il faut payer un prix fou et c'est assez difficile à un débutant. Supposons qu'un champion, par exemple Georges Monneret, dise à un débutant : « Eh bien voilà, je veux bien te donner des conseils ; tu vas venir à Montlhéry dimanche prochain, tu vas louer l'autodrome pendant 3 heures pour que je puisse te donner des conseils sur ta position ». Il le fera peut-être une fois, deux fois, mais malheureusement au bout de la troisième fois quand il aura l'habitude de sortir son portefeuille, il se dira que ça revient un peu cher !

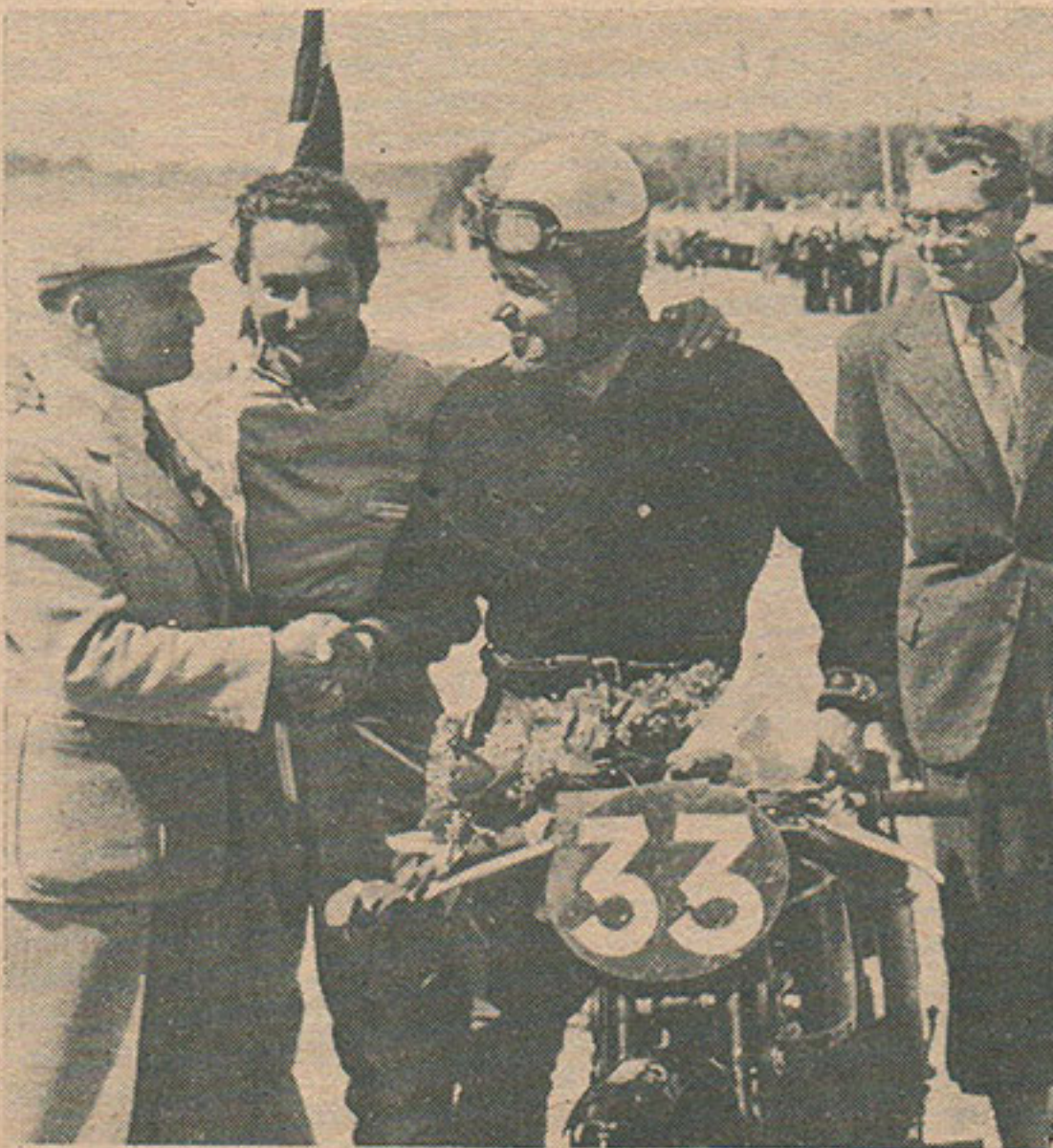
Il serait donc indispensable d'avoir une école, car en France il y a certainement beaucoup de jeunes pilotes qui auraient des qualités si on leur donnait des conseils. Je cite encore mon cas, mais si je réussis à monter un peu vite c'est grâce aux conseils de Georges Monneret et malheureusement il ne m'a donné que des conseils, puisqu'à ce moment-là c'était difficile d'entrer à Montlhéry.

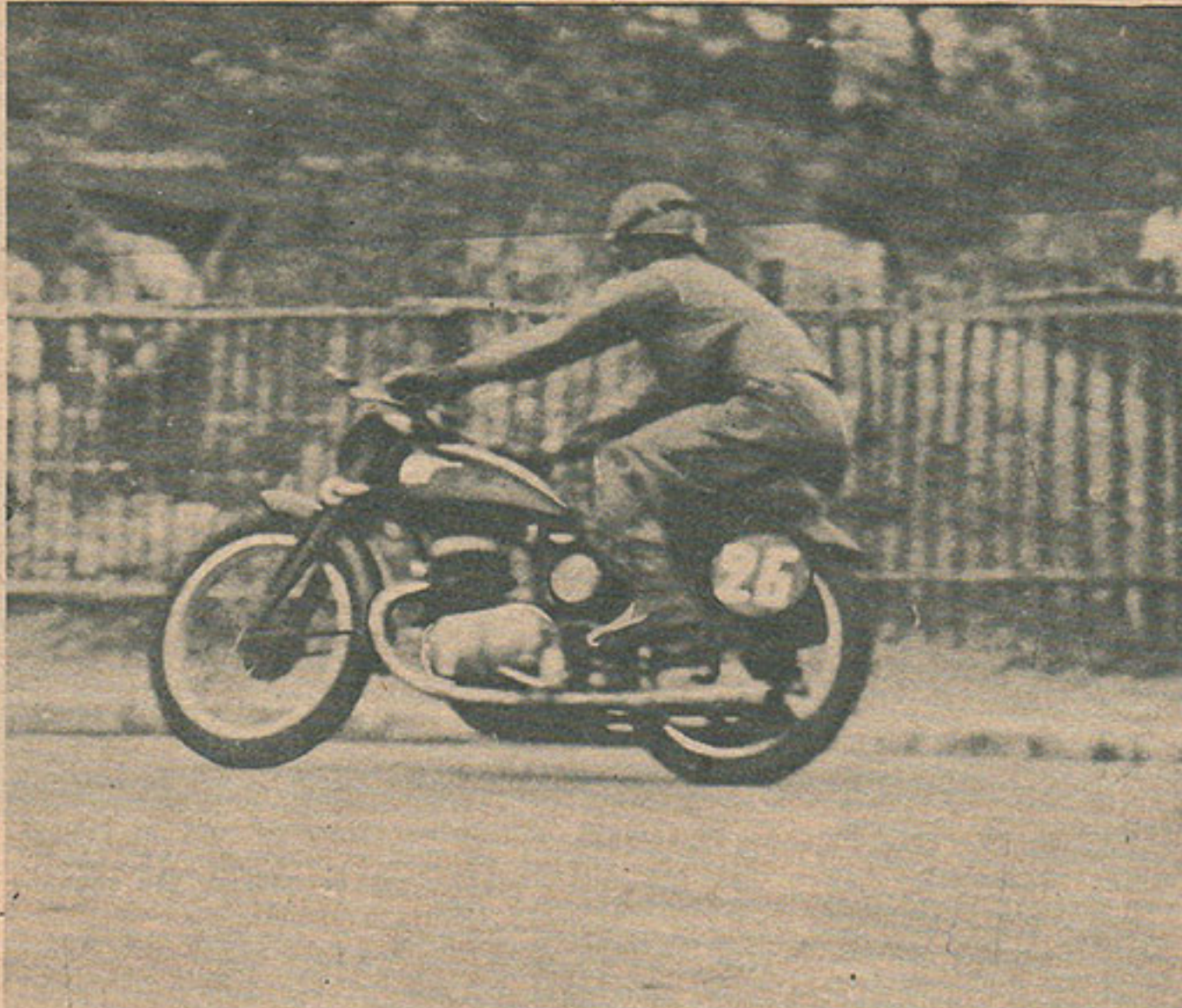
— Est-ce que en dehors de l'entraînement régulier des courses, vous montez parfois à Montlhéry pour vous entraîner ?

— Moi, personnellement non ! Je m'entraîne au point de vue physique pour « faire le poids », car j'ai un tempérament assez lourd et pèse 80 kilos et l'hiver je continue à faire du sport, ce que du reste j'aime beaucoup. Maintenant il y a des camarades comme Georges Monneret qui n'ont jamais fait de sport de leur vie et qui sont cependant de très grands champions, ce qui prouve que le tout est d'avoir surtout le moral et aimer son sport.

N.B. — Les exigences de la mise en page ne nous permettant pas de passer intégralement aujourd'hui l'interview de nos amis, nous en publierons la suite et la fin dans le prochain numéro.

En haut : une remarquable attitude de Jean Behra virant à la Ferme à Montlhéry. Ci-contre : Behra félicite Georges Houel pour sa belle victoire de Montlhéry au début de la saison 1950, car les deux rivaux sont les meilleurs amis du monde.





LE SPORT et les Clubs

■
St-Vanne, le brillant champion de France amateur 1950 en catégorie 250 cmc. sur sa Triumph « Hérisson » très soigneusement mise au point par lui-même.

■

si dure et surtout très spectaculaire; énumérer les chutes serait une gageure. Les moteurs ont eu à souffrir de l'argile collante; dans l'histoire on ne sait ce qu'il a fallu le plus admirer: les spectateurs stoïques et transis de froid où les concurrents qui, sur une piste transformée en borbier, faisaient des prouesses d'équilibre pour se tenir sur la machine.

La révélation de la journée a été sans conteste le toulousain Darrouy qui fit preuve d'un réel brio, malgré la coalition parisienne dans la finale 500 cmc.

Dans la catégorie 250 cmc., une lutte ouverte entre Juigne, Sauca, Klym.

Voici d'ailleurs le classement des finales:
Cat. 250 cc.: 1. Klym (Orléans); 2. Juigne (Tours); 3. Grangé (Narbonne); 4. Sauca (Toulouse); 5. Melloli (Paris); 6. Barat (Tours).

Cat. 350 cc.: 1. Darrouy (Toulouse); 2. Melloli (Paris); 3. Robert Klym (Orléans); 4. Barat (Tours); 5. Guignet (Tours); 6. Lagarde (Toulouse); 7. Aguire (Toulouse).

Cat. 500 cc.: Brassine (Paris); 2. Darrouy (Toulouse); 3. Desmoulin (Paris); 4. Frantz (Paris); 5. Fantuz (Paris); 6. Klym Robert (Orléans); 7. Verrechia.

LE RALLYE MOTOCYCLISTE FRANCO-SUISSE

L'Amicale Motocycliste du Doubs poursuivant son but de vulgarisation du sport et du tourisme motocycliste a prévu à l'occasion de la Foire-Exposition Franc-Comtoise une concentration motocycliste sur Besançon. Le but envisagé est de réunir le dimanche 29 avril 1951 près de 2.000 motocyclistes venant de tous les cantons de Suisse et des départements de France les plus éloignés. Cette manifestation fera connaître les beautés touristiques de la Franche-Comté, les charmes artistiques de Besançon, fera visiter la Foire Comtoise si pleine d'intérêt et surtout prouvera que la moto est capable d'effectuer de longs parcours à ceux qui ne le savent déjà.

■ **MOTO-CLUB VAUREEN.** — Dans sa réunion du 17 décembre 1950, les membres du MCV ont élu le bureau suivant pour l'année 1951:

Président d'honneur: M. André Trémoulet.
Président: M. Jean Pouilles. Vice-Présidents: MM. Louis Espinasse, Roger Cloup. Secrétares: Jean Meyssonier, André Cristol. Trésorier: Albert Bousquet. Administrateurs: M. Lagrange Angé, Masset, Pradellos, Garrejat.

Le bureau informe tous les membres du MCV qu'à partir de 1951, il disposera d'une salle qui

UN REDACTEUR... DEMANDE

En vue d'améliorer encore, pour la prochaine saison, la bonne tenue de notre revue, et d'en intensifier les informations, les présentations, les essais, nous recherchons un excellent rédacteur. Il faut absolument habiter Paris, bien connaître TOUTES les motos, savoir en discuter, bien rédiger et avec grande aisance et rapidité, avoir des idées de présentation, du goût, et excellente orthographe, comprendre les revues techniques motos de langue anglaise. Bonne situation pour quelqu'un répondant parfaitement à notre demande: débutants s'abstenir. Très urgent. Envoyer détails sur capacités et aussi sur situation actuelle ou dernière situation.

Ecrire à notre Directeur (discretion assurée en cas de non suite).

CALENDRIER SUISSE 1951

Les difficultés d'ordre financier rencontrées par les organisateurs de courses ont abouti à une importante réduction du calendrier sportif suisse pour 1951. L'ancien dernier il ne comportait pas moins de dix-huit manifestations, cette année il a été ramené à sept compétitions, dont six internationales. Après le succès remporté par le Grand Prix Suisse 1950, à Genève, deux villes avaient posé leur candidature pour l'organisation de cette manifestation en 1951: Berne et Zurich. La préférence a été donnée à Berne et c'est dans cette ville que le Grand Prix de Suisse se disputera les 26 et 27 mai sur le circuit de Bremgarten.

Donc, à la suite des décisions prises par la Commission Sportive Nationale, les épreuves motocyclistes ouvertes qui se disputeront en 1951 sont les suivantes:

- le 29 ou le 6 mai: Circuit de Vitesse de Dudendorf (Int.).
- les 26 et 27 mai: Grand Prix de Suisse à Berne (Int.).
- le 10 ou le 17 juin: Course sur gazon de Zurich (Int.).
- le 24 juin: Circuit de Vitesse de Bellinzzone (nat.).
- en juillet: Circuit de vitesse de Schaffhouse (int.).
- le 12 août: Circuit de vitesse d'Erlen (Int.).
- le 2 septembre: Circuit de vitesse de Locarno (Int.).

NOUVEAUX RECORDS PAR LES RACERS 350 et 500 cmc.

Le 21 novembre, à Montlhéry, les anglais Stirling Moss et Kenneth Gregory, ont battu six records internationaux, avec départ arrêté, de la classe I (jusqu'à 350 cmc.), sur une petite voiture Kieft, équipée d'un moteur Norton 350 cc.; les performances établies sont les suivantes:

50 kms: 23' 45,86", moyenne 126 kmh. 240 (ancien record: 25' 22,88", moyenne 118 kmh. 197, par Gush, sur Vitesse-Spécial, le 27 septembre 1934, à Brooklands).

50 miles: 38' 05,44", moyenne 126 kmh. 750 (ancien record: 40' 54,94", moyenne 117 kmh. 999, par Gush, sur Vitesse-Spécial, le 27 septembre 1934, à Brooklands).

100 kms: 47' 08,53", moyenne 127 kmh. 280 (ancien record: 50' 58,87", moyenne: 117 kmh. 691, par Gush, sur Vitesse-Spécial, le 17 août 1934, à Brooklands).

1 heure: 127 kms 735 (ancien record: 117 kms 543, par Gush, sur Vitesse-Spécial, le 17 août, à Brooklands).

100 miles: 1 h. 15' 21,30", moyenne 128 kmh. 140 (ancien record: 1 h. 24' 33,79", moyenne 114 kmh. 187, par Mme Stewart, sur HS, le 15 juillet 1928, à Montlhéry).

200 kms: 1 h. 36' 41,95", moyenne 124 kmh. 100 (ancien record: 1 h. 58' 29,66", moyenne 101 kmh. 271, par von Koenig-Fachsenfeld, sur Voran, le 18 novembre 1931, à Montlhéry).

Le surlendemain, les deux mêmes pilotes, assistés de John Niell, ont battu sept autres records sur la même piste avec une petite voiture Kieft équipée cette fois d'un Norton 500 cmc.

50 kms: 20' 41,89", moyenne 144 kmh. 940 (ancien record: 21' 31,34", moy. 139 kmh. 390).

50 miles: 33' 06,06", moyenne 145 kmh. 860 (ancien record: 34' 24,08", moy 140 kmh. 320).

100 kms: 41' 01,45", moyenne 146 kmh. 260 (ancien record: 42' 39,18", moy. 140 kmh. 670).

1 heure: 146 kmh. 991 (ancien record: 140 kmh. 880).

100 miles: 1 h. 05' 38,77", moyenne 141 kmh. 090 (ancien record: 1 h. 08' 27,14", moyenne 141 kmh. 060).

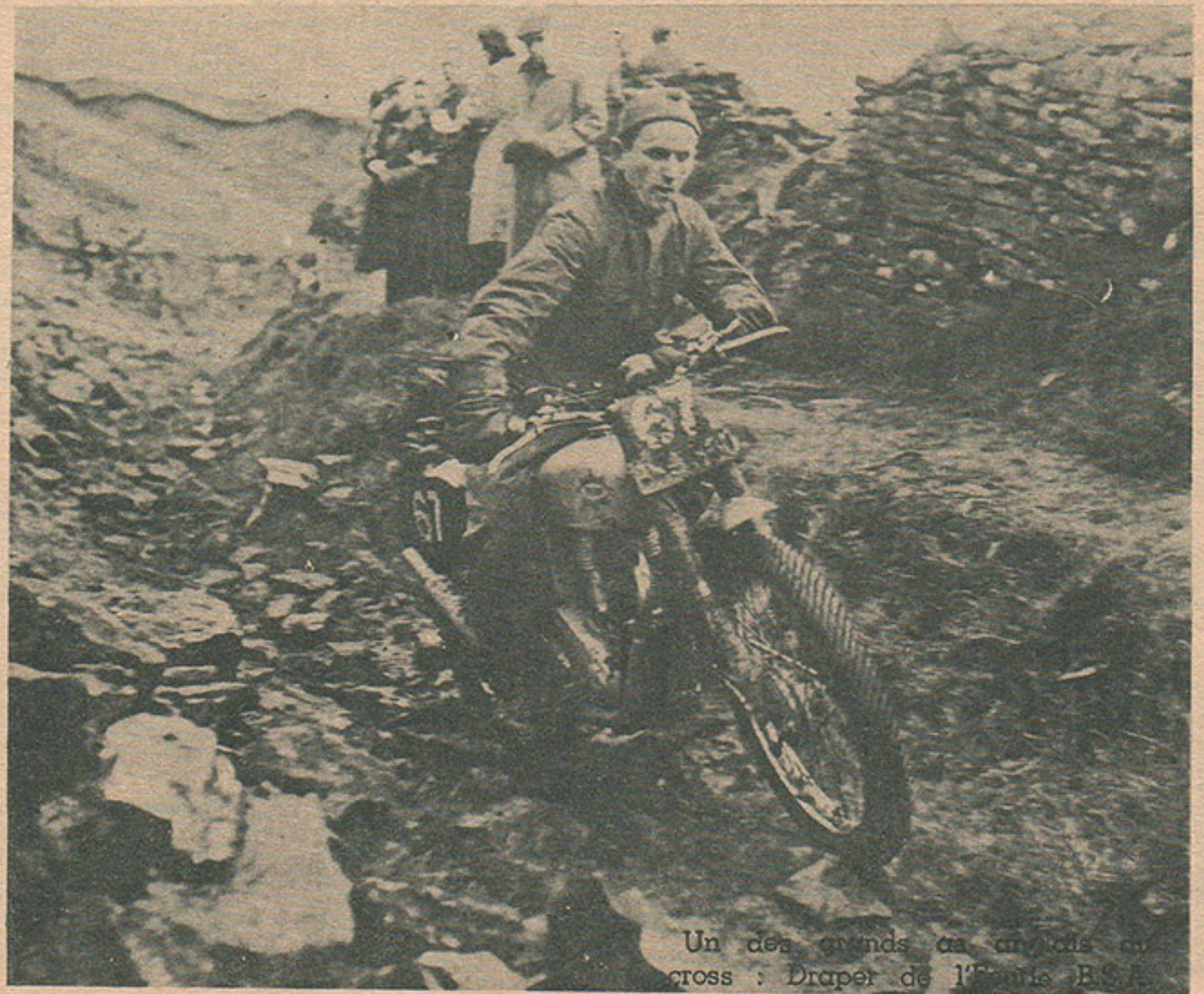
200 kms: 1 h. 24' 09,20", moyenne 142 kmh. 600 (ancien record: 1 h. 24' 59,86", moyenne 141 kmh. 180).

200 miles: 2 h. 17' 56,62", moyenne 140 kmh. (ancien record: 2 h. 26' 23,80", moyenne 131 kmh. 920).

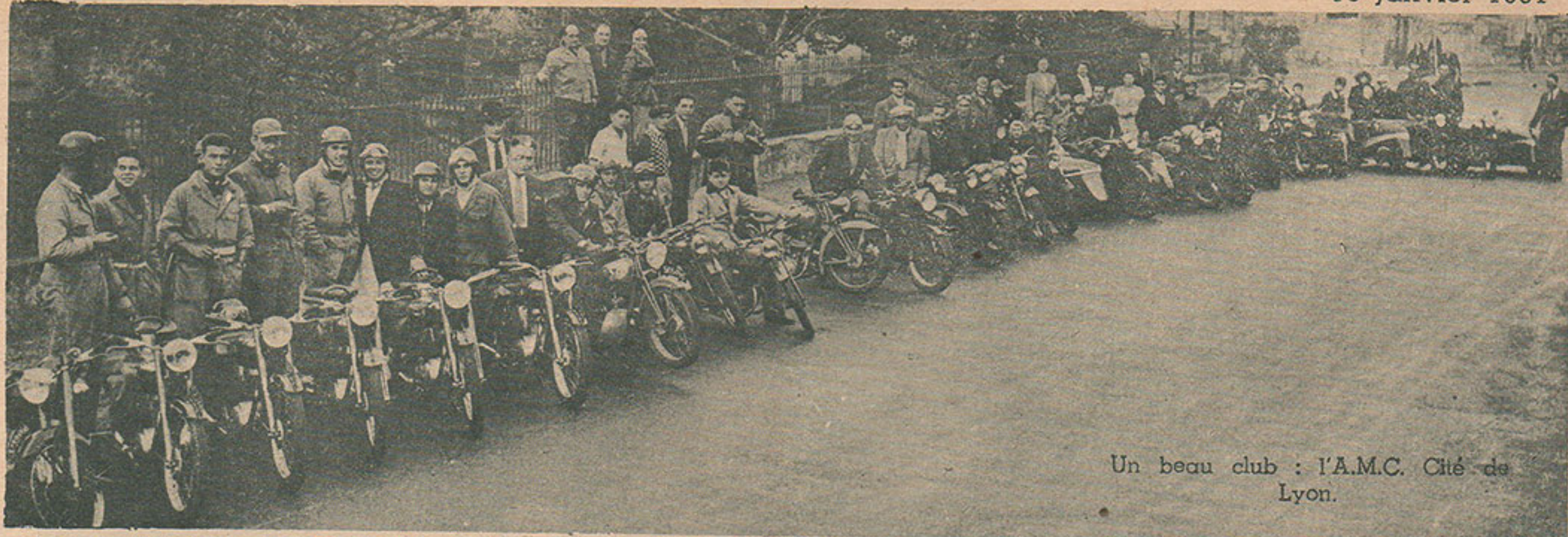
CROSS DU MOTO-CLUB TOULOUSAIN

C'est dans la boue et le froid que Marcel Brassine a révélé aux toulousains la véritable formule de moto-cross couru le 24 décembre sur le plateau Jolimont.

Aux dires des concurrents, c'est la première fois qu'ils disputaient une épreuve si pénible et



Un des grands champions du cross: Draper de l'Union B.S.



Un beau club : l'A.M.C. Cité de Lyon.

leur sera réservée au « Central Garage », allée Jean Jaurès, premier étage. Une permanence y sera assurée tous les samedis après-midi.

Avant de se séparer, les membres du MCV ont décidé d'organiser en 1951 de nombreuses sorties. Ils ont également décidé de mettre tout en œuvre pour que le 2^e Grand Moto-Cross du Vaurais soit digne du précédent et qu'il connaisse le même succès.

MOTO-CLUB DE PARIS. — Le Moto-Club de Paris a constitué son comité pour 1951 :

Président : Rouquette Secrétaire général : Pierre. Président touristique : Lavaud. Président Sportif : H. Lenglet. Trésorier : Maître. Secrétaire adjoint : Juhaz. Trésorier adjoint : Bo-vière. Assesseur : R. Lenglet.

M.C. NORMANDIE. — Le 13 décembre, les membres du M.C. de Normandie réunis en leur assemblée générale de fin d'année ont procédé à l'élection du nouveau bureau pour 1951. Reconnaissant les services rendus au club par le bureau sortant, ils se sont prononcés en faveur du renouvellement de leur mandat :

Président : J. Gressent. Vice-Présidents : H.

Dumont, R. Bourcl. Secrétaire : R. Laporte. Trésorier : J. Savalle. Capitaines de route : Chérance, Thouin, Lhernault. Commission de Contrôle : Pellerin, Giverny, Colmard. Conseiller technique : Blondel. Le bureau d'honneur est composé de : MM. René Wolf, directeur de Paris-Normandie ; Servin, maire de Bonsecours ; Moreau, adjoint aux sports. Membres : Guéroult, Mézaire, Modlux, Pellerin. Comité directeur du moto-cross : Gressent, Laporte, Chuniau, Savalle. Comité d'honneur du moto-cross : MM. Jean Maire, préfet ; Chastellain, maire ; A. Marie, ancien président du conseil ; Maître Maret, huissier, conseiller juridique du club ; Dr Henry, médecin du club.

Le bureau prie les membres de bien vouloir renouveler leur adhésion au plus tôt au siège social, 57, rue d'Amiens, Rouen. La commission sportive est en voie de formation et sa composition paraîtra dans « Moto-Revue ».

MOTO SPORT NIMOIS. — Dimanche 17 décembre s'est tenue une réunion au siège du M.S.N. Réception à laquelle assistaient une centaine de membres, ainsi que toute la Presse.

M. Tendil, président, remercia tout le monde et remit ensuite les prix et souvenirs aux membres du club classés dans la compétition touristique et sportive 1950.

Résultats : 1. Pervack ; 2. Gisclard ; 3. Trescor ; 4. Veysseyre ; 5. Célerier, etc...

M. Roubeaud retraça la vie active du club, jeune encore, et ses réalisations, ainsi que ses projets pour 1951.

Des toasts furent portés pour un essor motocycliste sans cesse grandissant et à la prospérité du M.S.N.

Les membres renouvellent leur confiance au président, M. Tendil. Le bureau suivant est élu pour 1951 :

Présidents d'honneur : Lacroix Alex, Lesur Yves. Président actif : Tendil Louis. Vice-Présidents : Roubeaud et Célerier. Secrétaire général : Vincent A. Secrétaire adjoint : Veysseyre Y. Trésorier général : Trescol F. Trésorier adjoint : Jean Robert. Directeur sportif : Martin L. Directeur touristique : Pervack J. Conseiller technique : Balmès. Délégués à la Ligue : Jonquet et Martin.

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 connotations (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 ».

- | | | |
|--|---|--|
| <p>MOTOS A VENDRE</p> <p>250 JAWA ét. nf équ. 145000.
 350 Jawa ét. nf équ. 160000.
 L. JEANNIN 11 av. de la Pte de la Plaine-15°. Mo Porte de Versailles, LEC. 80-62.</p> <p>B.M.W. 750 f. téles. susp. arr. impec. vis. sam. dim. FUMEY 41 rue des Montibœufs, 20°.</p> <p>125 NSU ét. nf sel. tte équ. CHAUSSARD 39 r. G.Péri Ivry</p> <p>VELOCETTE KSS superculasse ACT, 2° main, toute origine. Sceaux Roger 204 r. Belleville</p> <p>JAWA 250, Vau. 34-20 Pos. 211</p> <p>PUCH 125, CHATELAIN 81 r. Condorcet, Montreuil (Seine).</p> <p>SUP. 500 Motob. sup. cul. 120. repr. 250 ou 125 réc. CAFE 3 r. V. Hugo Levallois (Seine)</p> <p>350 BSA Etoile Bleue remise neuf. GRIMBERT 34 r. de la Goutte d'Or, Paris-18°.</p> | <p>TERROT 350 culb. HSST 60000 Colin 58 r. Nazareth, Paris</p> <p>SIDE Terrot r. sec. 20000. Pijon 8 r. Stanislas Meunier-20°</p> <p>750 H. DAVID. side Bern. 145. plus. 125 Motob. D 45 et div. mach. Hurni 38r. Saussure-17°</p> <p>OGAR 6000 kms pf ét. px int. 10 r. F. Reclus, Choisy (S.).</p> <p>DES AFFAIRES à prof. av. la saison. J'ai bes. de place, liq. à n'imp. quel px raison. plus. motos et sidecars, le tout en parfait état de marche. René Gillet 750 cmc. av. side. René Gillet 1000 cmc. avec side Motobéc. 4 cv sort. usine 1950 cmc nve. 85 r. Julien Lacroix 20°. MEN. 74-89.</p> <p>MOTOC. 350 culb. t. b. ét. px int. 52, av. de la République Blanc Mesnil (S.-et-O.).</p> <p>R. ENF. 350 cul. sel. f. tél. méc. exc. ét. nf. M. DEFORET 56 bd Strasbourg, Marseille.</p> | <p>125 PUCH sport 4500 kms. MARTIN 100 r. Glacière-13°.</p> <p>250 JAWA parf. état. Téléph. 21 Bures sur Yvette (S.-O.).</p> <p>V. vélomoteur Vap 3 b. ét. 18. Girardin 122 r. Castagnary, Paris-15°, vis. sam. dimanche</p> <p>BMW R75 750 cul. Terrot 500 comp. mot. Jap impeccable. JOBARD 120 rue M. Guillot, Chenove (Côte d'Or).</p> <p>PONEY 49 pf ét. 28. Bordier 10 r. St Isaure 18° (19h.30).</p> <p>Norton 500 16H t. b. ét. Greff Mairie Neuilly Plaisance, S.-O.</p> <p>SCOOT. Bern. 125 cc ss gar. 820 kg. Vélo. 125 ét. nf DKW 4C NZ ét. nf M. Goy. 3 cv cul. R4 2000kg. Terrot 500 lat. t. b. ét. Blot 18 r. du Lieut. Laval</p> |
|--|---|--|

9 CV AUTO UNION tr. propre fer. repr. moto solo. HURNI 38 rue Saussure, Paris-17°.

ON DESIRE ACHETER

DISP. 170000 je cherche side ou sépar. FIGANOL 22 aven. Foch, Saint Mandé (Seine).

TRANSACT'MOTOS 104 rue Haxo. MEN. 99-86. Achat comptant ou dépôt, vente de toutes motos et vélomoteurs.

J'ACHETE ttes pièces détach. ou ens. de motos de marques étrang. AMP 21 rue Monge, Puteaux, Lon. 02-63.

ECHANGES

MATCHLESS oct. 1950 G9 Twin 2000 kms imp. éch. ctre 200 LE Velocette + soulte, S7 Sunbeam ou BMW R51 2 même km. environ. Pierre De Meersman, Bernes (Somme).

RENAULT 8 cv carrosserie 1949 spéciale, reprend belle moto side récent. LECLERC, 56 rue Max Dormoy.

DIVERS

MOTEURS R51 71 73 et toutes pièces R12. Toujours un grand choix de motos et R12 à remonter à tous prix. TRANSACT'MOTOS, 104, rue Haxo, MEN. 99-86.

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.

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, Per. 09-13. Réal. rectif. d'embiel. Cyl. dispo. Embiel. et cyl. Peugeot 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc. et ttes marq. piéc. pour Chaise, Peugeot, Motob. FN, etc. Embiel. ttes marq. culas. Peugeot. Automoto A12 et tes marq. Catalogue N° 10 s/dem. Fourni. exclusive aux Agents seulem.

FONDS DE COMMERCE

AFF. unique cycles motos, seul près de gros. industrie tout conf. px int. rég. Compiègne, s'adr. M^e Chabeau Notaire, Machemont (Oise) T. 5

MOTOS — VELOMOTEURS
 ACCESSOIRES — REPARATIONS
 EMBIELLAGE — REALESAGE
 Agent : MOTOCONFORT - MOTOBECANE - MOBYLETTE
 Scooter ARDENT - PATRICK — Toutes marques disponibles
 CYCLES SPORTIFS
 122, Boulevard de Ménilmontant — PARIS-20°

Suspension Arrière « MONTLHERY »
 La seule suspension spécialement étudiée pour tous types
D. K. W.
 Toute montée, par simple échange standard des éléments arrières du cadre, l'échange : 17.000 fr.
 En stock, toute la pièce D.K.W. Boîtiers d'allumage: 9.500 fr.
 Contacteurs de réservoirs: 3.000 fr. Chaînes prim., disjonct., régulateur, inter. de guidon, etc... Pistons « MAHLE » LAMBOROT, 12, r. Germain-David LYON-3°. MONcey 12-18

Demandez l'équipement **Georges Monneret** étudié par un champion

CASQUE SPECIAL MONNERET : 2.650 fr. - Blouson, pleines peaux, manches à pivots : 9.500 fr. - Boîtes cuir : 7.900 fr. Culottes cuir : 10.900 - Gants à crispins garantis imperméables et indéchirables : 2.200 fr. - Combinaison toile : 4.500 fr. - nylon : 8.900 fr.

PRIX ET QUALITE IMBATTABLES

Expédition sous 48 heures

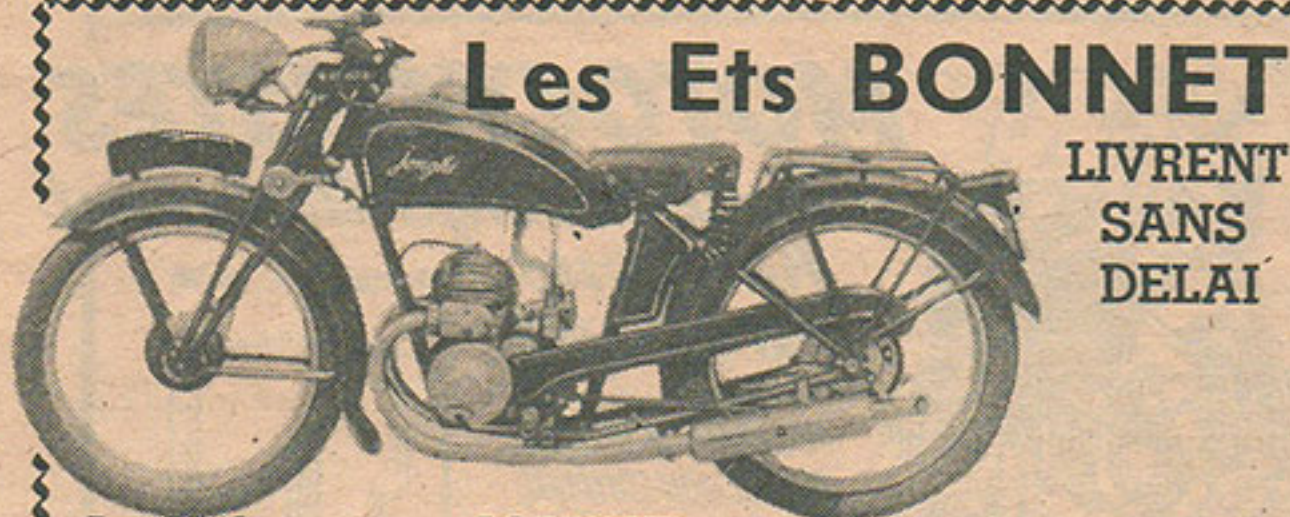
FRANCO DE PORT ET D'EMBALLAGE

PARIS-CENTRE : 7-9, Boulevard Beaumarchais, PARIS-4^e (Bastille) — Tél. : TUR. 96-56.

PARIS-NORD : 138, rue de Tocqueville - PARIS-17^e Tél. : WAG. 95-59.

PARIS-SUD : 106, Av. Aristide-Briand, MONTROUGE Tél. : ALE. 21-71.

3 ADRESSES



Les Ets BONNET

LIVRENT SANS DELAI

Le VéloMOTEUR JONGHI pour 3.800 fr. par mois. Le meilleur et le moins cher des véloMOTEURS à sélecteur - 2 temps - 3 vitesses
80, av. du Général-Leclerc - BILLANCOURT
Renseignements 30 fr. timbres-poste
Catalogue : 50 fr. mandat poste au C.C.P. Paris 7141-46

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-17^e Dépôt MACOMBY ETO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS. FAITES-VOUS CONNAITRE

avec le minimum pour la commande, vous aurez le VELOMOTEUR payable à 3.325 francs par mois
LIVRAISON IMMEDIATE

GUILLER - JONGHI - RENE GILLET - GIMA
— TERROT — MOTOBECANE — ALMA —

BSA et

SUNBEAM

Larges facilités - Très long crédit pour PARIS et BANLIEUE
BARBES MOTOS CYCLES
98, rue Doudeauville PARIS-18^e
Métro. Château Rouge
Renseign. c. 30 fr. timbre. Magasin fermé le dimanche seult

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



FERMETURE ECLAIR

6, RUE STANISLAS GIRARDIN, ROUEN

CAPITAL 216.000.000

SEULS FABRICANTS ET VENDEURS DE LA VÉRITABLE

Fermeture Éclair

PORTANT LA MARQUE DE GARANTIE

"ÉCLAIR"

SUR LA TIRETTE DES CURSEURS

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

SCOOTER BERNARDET

Livrons rapidement nouveaux modèles 1951

ENEZ ESSAYER le 250 cc. 2 cylindres PROPRE et PUISSANT


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

N'ATTENDEZ PAS LE PRINTEMPS POUR COMMANDER

MOTO-BASTILLE

6, Bd Richard-Lenoir - PARIS BASTILLE





*Pédalez
sans effort
vite et loin*

AVEC LE MERVEILLEUX

DERNY

*la nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem*

DEMANDEZ LE CATALOGUE

DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé
Tél. DIDerot 76-01 PARIS (XII^e)

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

N'HESITEZ PLUS et commandez dès à présent,
au comptant ou à crédit votre

chez

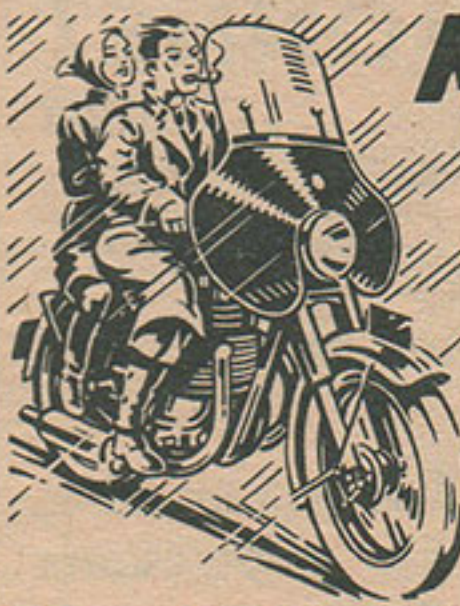
ALGY



25 ANS D'EXPERIENCE,
vous guideront dans votre choix

ATELIER SPECIALISE

64, RUE DE SAINT-MANDE à SAINT-MAURICE
Charenton-Ecoles ENT. 19-23

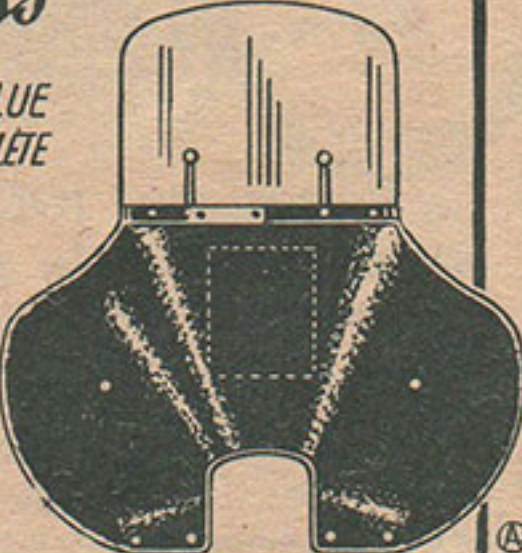


MOTOCYCLISTES

*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

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, RUE MARCADET — PARIS - 18^e — TEL. : MON. 24-40

Toutes marques Françaises et étrangères
SPECIALISTE B.M.W. - (51-2 et R. 25 Neuves)
CONCESSIONNAIRE GNOME et RHONE

DRESCHMOTOR

Motos DRESCH — D.F.R. —

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

Ouverture...

15 Janvier

MAGENTA - MOTOS

9, Boulevard Magenta, 9
— PARIS-10^e —
VENTE — REPARATIONS
MOTOBECANE
JONGHI
GUILLER
A.G.F.

Robert DUCHERON

123, av Parmentier - PARIS — Tél. : OBE. 15-76

ARTISAN CONSTRUCTEUR
COURSE — CYCLO-TOURISME — CADRES
CYCLES ET TANDEMS - CYCLOMOTEUR « VELOSCOOT'R »
FACILITE DE PAIEMENT

PERLIN-MOTOS

LE COUREUR BIEN CONNU

82, Boul. Victor-Hugo CLICHY (Seine)

MISE AU POINT — REALESAGE — EMBIELLAGE
Peut livrer rapidement la machine que vous désirez
Agent : ARIEL — MOTOCONFORT — MOBYLETTE
MAGNAT-DEBON — IMME — PANTHER — NORTON
CREDIT 6 MOIS

LES POIGNÉES "SOUPI"

POUR
MOTOS



et
VELOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.I.
43, Rue Marius Aulan, LEVALLOIS, Per.06-35

C'EST LE CONFORT
SOUS LA MAIN
EN VENTE PARTOUT

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

**ARTS ET METIERS
BRICOLAGE**

ARPENTAGE, Encyclopédie Roret (Art de lever les plans). 532 pages, 256 figures. Prix 260 fr. Par poste 340 fr.

DETREMPES ET BADIGEONS. Prépar. et application des peintures à la colle, à la caséine, au silicate, lait de chaux, goudron. Enduits ignifuges et imperméabilisants, matériel de peinture, 160 pages. Prix 340 fr. Par poste 415 fr.

ENCRE SPECIALES (plus de 500 formules) pour encres sympathiques, typogr., lithogr., encres pour linge, métaux, celluloid, emballage, 200 pages. Prix 270 fr. Par poste 440 fr.

LAQUES ET VERNIS. Préparation, propriété, application, plus de 400 formules, 175 p. Prix 340 fr. Par poste 415 fr.

LINOTYPAGE. Encyclopédie Roret, 36 gravures, 107 pages. Prix 60 fr. Par poste 130 fr.

BONNETERIE (Encyclopédie Roret). Tricotage mécanique, tissus de bonneterie. Etude des métiers. 386 pages, diverses figures. Prix 206 fr. Par poste 280 fr.

NOUVELLE ENCYCLOPEDIE PRATIQUE DU BATIMENT ET DE L'HABITATION :
No 2 : Maçonnerie, pierres, briques, torchis et pisés. 140 pages, nombreux dessins. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
No 3 : Travaux en ciment et béton armé, 125 pages, 132 fig. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
No 5 Charpentes métalliques, 140 pages, 168 figures. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
No 8 Serrurerie, menuiserie et fermeture en fer, stores, bannes, serres, 342 figures. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
No 9 : Pavages, carrelages, plafonds, enduits, revêtements, peintures et vernis, 86 fig. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
No 11 : Eclairage public et privé, chauffage au gaz, au pétrole, à l'électricité, 168 fig. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
No 13 : Salubrité, égouts, fosses septiques, sonneries, téléphone, 168 figures. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
No 14 : Echelles, escaliers, ascenseurs, monte-charges, 148 fig. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

SCULPTURE TAILLEE Encyclopédie Roret (façon de traiter les différentes matières à sculpter), 47 fig., 128 pages. Prix 90 fr. Par poste 170 fr.

LA PERSPECTIVE DANS LE DESSIN TECHNIQUE, par J. H. Gaudet (traité à l'usage des Ecoles Techniques, des dessinateurs industriels et des bureaux d'études). 193 figures, 155 pages. Prix 153 fr. Par poste 218 fr.

LE SOUDEUR A L'ARC PROFESSIONNEL, par Lescarts. Prix 180 fr. Par poste 275 fr.

LES SOUDURES (Technique, Métallurgie, Contrôle des soudures), par Daniel Seferian, 240 pages. Prix 969 fr. Par poste 1.065 fr.

LE MENUISIER, par Gaillard. Prix 296 fr. Par poste 356 fr.

NOTRE LIBRAIRIE

Les prix indiqués correspondent à ceux des ouvrages pris à nos bureaux. Le prix net de chaque volume expédié par poste figure à côté. Pour vos commandes, adressez un chèque postal à notre C.C. Postal Moto-Revue Paris 297-37 Bien indiquer les titres complets sur le talon du chèque ou mandat.

AUCUN ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT

COMMENT ON DEVIENT TOURNEUR SUR METAUX, de Champly, manuel pratique pour apprendre seul l'usage du tour parallèle à chariotier, à fileter avec la manière de faire soi-même et simplement les outils de tournage, etc. 26 pages, 171 fig. Prix 459 fr. Par poste 539 fr.

CHIMIE DU PRATICIEN, Roret, ce que doit savoir de la chimie tous les professionnels des technologies industrielles ou artisanes, 257 p. 44 fig. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

LES PIERRES ARTIFICIELLES, par Fritsch Agglomérés de béton, ciment, briques de laitier, briques silico, etc., 275 pages, 45 figures. Prix 367 fr. Par poste 452 fr.

CIRES ENCAUSTIQUES, produits d'entretien pour meubles, parquet, livres, pierre, marbre, carrosseries, 170 p. Prix 367 fr. Par poste 447 fr.

AJUSTEUR MECANICIEN, par Brodbeck. Prix 403 fr. Par poste 463 fr.

LE DESSIN pour l'apprenti serrurier, par Fourquet. **LE DESSIN** pour l'apprenti menuisier, par Fourquet. **LE DESSIN** pour l'apprenti chaudronnier, par Fourquet. Prix 500 fr. Par poste 560 fr. chaque volume.

LE CHARPENTIER EN BOIS, par Fourquet. Prix 560 fr. Par poste 620 fr.

MANUEL COMPLET de Moulage, Moulage et patine, 68 p. 27 figures. Prix 37 fr. Par poste 82 fr.

NETTOYAGE, dégraisage, dé-tachage, blanchissement, blanchissage, 260 pages. Prix 368 fr. Par poste 435 fr.

MANUEL DU PEINTRE ET VITRIER EN BATIMENT, par Albert Lepetit. Prix 412 fr. Par poste 512 fr.

LE GUIDE DU DESSINATEUR MECANICIEN, par Bardin (dessin industriel, travail de bureau, d'études, notions de résistance des matériaux, formulaire mécanique, 55 des. et fig. Prix 227 fr. Par poste 305 fr.

MANUEL DE SERRURERIE ET FER FORGE par Moutardier. Prix 412 fr. Par poste 512 fr.

PRATICA, par E. Doué. 1200 recettes ou procédés utiles pr tous et chaque jour, 360 p. Prix 390 fr. Par poste 470 fr.

CIRAGES CREMES pour chaussures, graisses et apprêts pour cuirs, 230 pages. Prix 367 fr. Par poste 447 fr.

LA COUPE DES VETEMENTS DE DAMES. Méthode universelle théorique et pratique de travail sur table développée en 30 leçons par Del - Favero - Thevez album. Nombreuses figures et dessins. Prix 670 fr. Par poste 780 fr.

LES PRIX CI-DESSOUS SONT SUSCEPTIBLES DE MODIFICATION ET NE SONT VALIDABLES QUE JUSQU'A LA PARUTION DU PROCHAIN N° (ENVOYEZ VOTRE COMMANDE AUSSITOT APRES AVOIR PRIS CONNAISSANCE DES DERNIERS PRIX)

MENUISERIE, PARQUETAGE, TREILLAGE, par Godéau. Prix 412 fr. Par poste 512 fr.

AUTOMOBILE

MANUEL D'ENTRETIEN D'UNE VOITURE AUTOMOBILE, par Brun, avec figures et dessins. Prix 72 fr. Par poste 97 fr.

PANNES D'AUTOMOBILE, par Bardin (leurs causes et leurs remèdes). Prix 92 fr. Par poste 157 fr.

VOTRE VOITURE (Le livre de bord de l'automobiliste) Prix 286 fr. Par poste 366 fr.

GUIDE POUR L'AUTO 1950, avec carte et 1000 pages. Prix 515 fr. Par poste 635 fr.

BOTTIN DU CYCLE Prix 735 fr. Par poste 885 fr.

BOTTIN DE L'AUTOMOBILE, Prix 735 fr. Par poste 885 fr.

LE LIVRE DE L'AUTOMOBILE par Lepolvre (tout ce qu'il faut savoir pour l'entretien et le dépannage de sa voiture, 42. pages, nombreux dessins. Prix 459 fr. Par poste 564 fr.

CODE DE LA ROUTE PHOTOGRAPHIQUE PARVILLEE, toutes les indications, nombreuses illustrations. Prix 120 fr. Par poste 185 fr.

CODE DE LA ROUTE, commenté et illustré à l'usage de tous. Prix 61 fr. Par poste 86 fr.

JARDINAGE - ELEVAGE

NOS METHODES DE PECHE, de Dechamps, 371 p., 90 figures, 4 planches hors texte couleurs. Prix 357 fr. Par poste 475 fr.

JARDINIER, FRUITIER, POTAGER, FLEURISTE. Traité pour cultiver le jardin familial. 500 pages. Prix 382 fr. Par poste 477 fr.

CHAMPIGNONS ET TRUFFES (Manuel pratique de la culture des champignons et de la truffe), Encyclopédie Roret, 170 pages. Prix 102 fr. Par poste 182 fr.

PECHEUR, Encyclopédie Roret, 180 pages (traité général de toutes les pêches d'eau douce et d'eau de mer). Prix 260 fr. Par poste 355 fr.

CUISINE

GASTRONOMIE - VINS

TRAITÉ DE LA TABLE, Cuisine, recettes, vins, ornementation. Encyclopédie Roret. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

LIVRE de CUISINE de TANTE MARIE, Taride, 509 pages. Cartonné 375 fr. Par poste 475.

LE PATISSIER, Encyclopédie Roret, 402 pages (Traité complet et simplifié de la pâtisserie de ménage, de boutique et d'hôtel). Prix 255 fr. Par poste 335 fr.

CONFISEUR - CHOCOLATIER, Encyclopédie Roret, 464 pages. Prix 310 fr. Par poste rec. 405 fr.

MEDECINE - SPORTS

TOURISME - CAMPING

L'ATHLETISME SPORT PUR, par Loys Van Lee. Prix 206 fr. Par poste 306 fr.

LA NATATION CORRECTIVE, par Dr P. Madeuf. Prix 288 fr. Par poste 388 fr.

CAMPING FAMILIAL, Prix 102 fr. Par poste 202 fr.

CUISINE DE CAMPING, Prix 102 fr. Par poste 202 fr.

LE MATERIEL DE CAMPING, Prix 102 fr. Par poste 202 fr.

L'ENCHANTEMENT DES RAPIDES, par Robert Matheron. 140 p. 50 photos hors-texte. Prix 150 fr. Par poste 250 fr.

LA FEMME ET LE SPORT, 300 p. 50 photogr hors-texte. Prix 130 fr. Par poste 230 fr.

LE REVEIL MUSCULAIRE, par Raynaud, 30 leçons pour votre entraînement quotidien, nombreux dessins. Prix 227 fr. Par poste 307 fr.

ACROBATIE ELEMENTAIRE ET SUPERIEURE, par R. Reigner, 300 pages. Prix 255 fr. Par poste 335 fr.

CHERCHEURS DE PISTES, par Loiseau (Comment observer les animaux dans la nature par les procédés de la « Traque »). 150 pages. Prix 82 fr. Par poste 162 fr.

ELEVAGE ET MEDECINE DU CHIEN, par A. Lebeau, 160 figures, 215 pages. Prix 408 fr. Par poste 488 fr.

DU FOOTBALL, par F. Albar. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

LA NATATION, de Legouge, 240 p. Nombreuses illustrations. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

LA GYMNASTIQUE, par Jean A. Latte, 392 pages. Prix 408 fr. Par poste 503 fr.

JEUNE ET BELLE, de M. Auclair, culture physique de la femme d'aujourd'hui. Nombreuses figures et photos. Prix 306 fr. Par poste 406 fr.

MEDECINE DE FAMILLE, par l'Oncle Paul (premiers soins, hygiène gén. maternité, 700 p. Prix 337 fr. Par poste 487 fr.

VERS L'HARMONIE VITALE, par J. C. Casteyle (Précis de culture physique individuelle), 256 pages. Prix 408 fr. Par poste 488 fr.

L'ORIENTATION EN RANDONNEE, de Drasso, 66 pages et dessins. Prix 206 fr. Par poste 275 fr.

LES JOURS DE L'HOMME, par J. Besançon, 170 pages. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

MANUEL ANNUAIRE DE LA SANTE, par F. Raspail. Prix 82 fr. Par poste 162 fr.

LEÇON TYPE DE CULTURE PHYSIQUE SPORTIVE, par A. Crestois, 20 pages. Prix 56 fr. Par poste 121 fr.

LA SANTE PAR LE RIRE (40 conférences optimistes de l'Oncle Hercule). Prix 77 fr. Par poste 157 fr.

LE TOUR ET LE CŒUR DE LA FRANCE A BICYCLETTE par René Chesal, 243 pages. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

JUDO ET JIU-JITSU, par Bonnet Maury et J. de Herdt, 76 pages. Prix 206 fr. Par poste 275 fr.

SACHONS BOXER, par Lerdo. 220 pages, nombreuses figures. Technique de la boxe moderne. Prix 206 fr. Par poste 270 fr.

ITINERAIRES DU SKIEUR, par R. Mathéron, 259 pages, avec nombreux dessins. Prix 180 fr. Par poste 250 fr.

L'ATHLEGE 1950. Tous les champions de tous les sports. 1.400 biographies, 300 photos, 37 sports. Prix 390 fr. Par poste 500 fr.

DIVERS

MINUIT L'HEURE DES PRIMES, par G. Berretrot, 370 p. Prix 390 fr. Par poste 490 fr.

L'AMOUR DES BETES, par Dedieu (Comment elles nous aiment. Comment il faut les aimer). 230 pages. Prix 102 fr. Par poste 167 fr.

LES PLUS BELLES PAGES DES LITTERATEURS CONTEMPORAINS SUR L'AMOUR DES BETES, par Dedieu, 128 pages. Prix 184 fr. Par poste 264 fr.

METHODE DE GRAPHOLOGIE PRATIQUE, par R. Trillat, 190 pages. Prix 306 fr. Par poste 386 fr.

LE CROQUIS SCHEMATIQUE D'APRES NATURE, par Théo Bouisset, 47 pages. Prix 51 fr. Par poste 116 fr.

SECRETAIRE PRATIQUE DE LA CORRESPONDANCE (lettres de famille, d'affaires), 320 pages. Prix 276 fr. Par poste 371 fr.

LA CORRESPONDANCE COMMERCIALE, par Guénot. Prix 500 fr. Par poste 560 fr.

COURS DE COMPTABILITE, par Léon. Prix 398 fr. Par poste 458 fr.

L'ECRITURE ET SON DESSIN par R. Munsch. Prix 500 fr. Par poste 560 fr.

ETUDES GRAPHOLOGIQUES, 2 tomes, nombreuses figures. Equilibre et déséquilibre de l'écriture, par Saint Morand. Prix 255 fr. Par poste 335 fr.

L'AMOUR et L'EMOTION chez la femme. 179 pages et 12 planches hors texte. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

NOS OUVRAGES SPÉCIALISÉS

LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

par C. LACOME et H.P. BORESTROKE. Ouvrage indispensable à la connaissance de la moto. Nombreux dessins, considérations théoriques et pratiques sur le moteur 2 et 4 t., entretien et réparation de la machine. Nombreux renseignements sur : mise au point, bricolage, compétition, tourisme, sidecar. 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 indispensable à tous

réparateurs de Tractions, ainsi qu'à tous possesseurs de Tractions. Tous les tours de main, toutes les cotes, entretien, réparations, etc.. Prix : A nos bureaux 480 frs. Par poste 530 frs.

L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION

par C. LACOME. Tous les trucs, toutes les « ficelles » dévoilées. Cet ouvrage vous permettra d'économiser de nombreux billets de mille. Prix : A nos bureaux 300 frs. Par poste 345 frs.

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

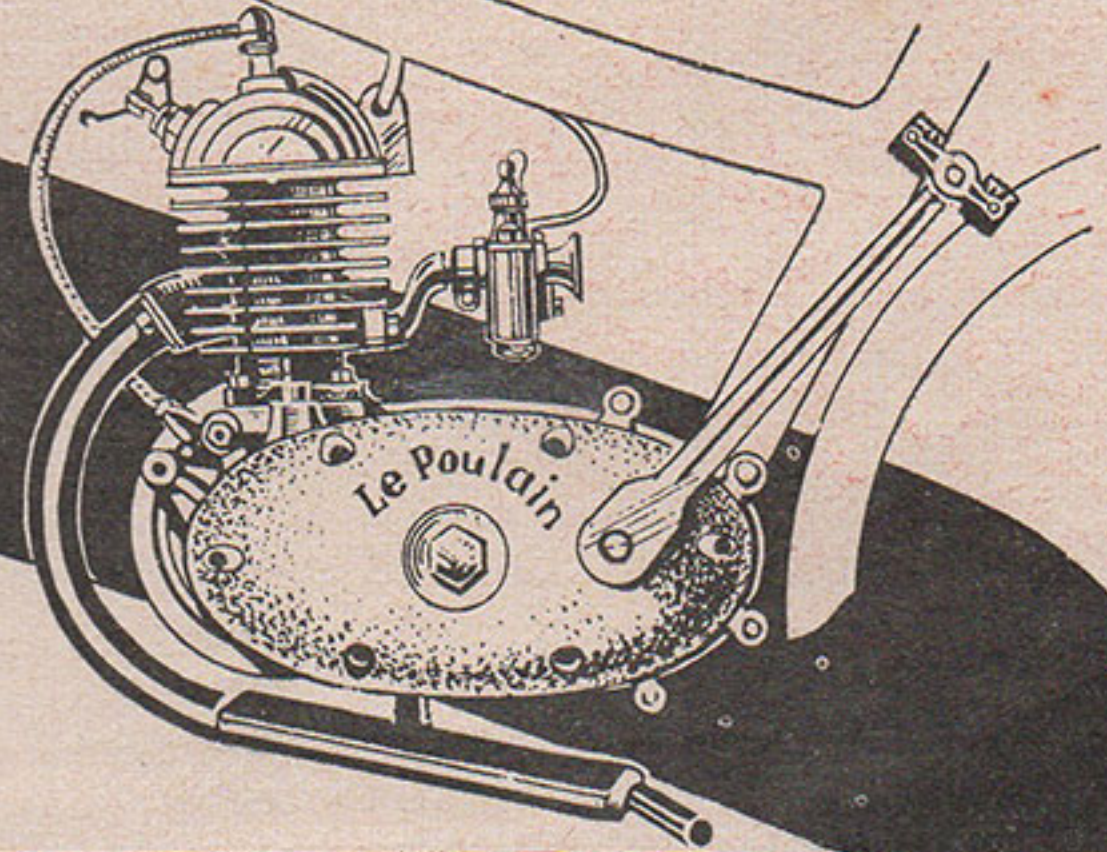
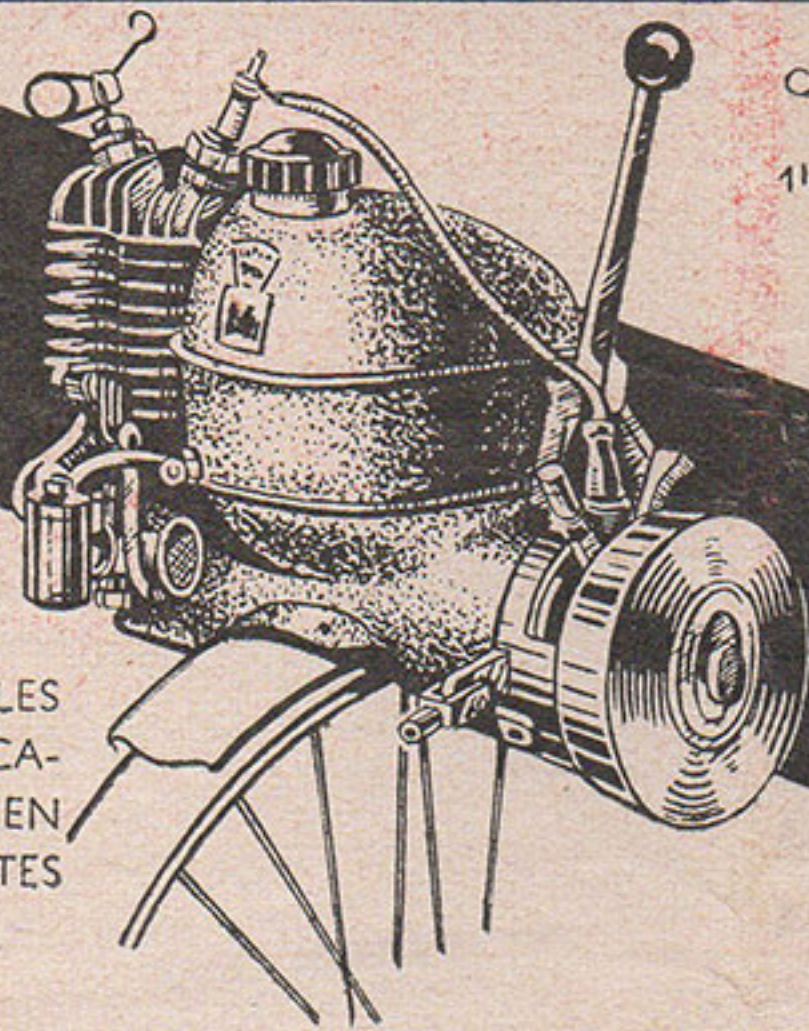
Opuscule contenant toutes indications sur l'entretien de votre machine, aide-mémoire, permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, de vérifier le kilométrage des pneumatiques, de noter toutes les adresses utiles. Prix : A nos bureaux 60 frs. Par poste 80 frs.

*Le pur sang
des moteurs auxiliaires*

TYPE CONSTRUCTEUR . SE MONTE SUR CADRE
SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉ EMBRAYAGE A
DOUBLE DISQUE . SUPPRESSION DE TOUTE
CHAÎNE SUPPLÉMENTAIRE . UTILISATION
DE TOUTES LES VITESSES DU DÉRAILLEUR

CYLINDRÉE . 49 cm³
2 TEMPS
11. 1/2 AUX 100 KM

TYPE B — ADAPTABLE
EN 1 H. SUR TOUS CYCLES
SANS AUCUNE MODIFICA-
TION . VITESSE : 10 A 35 KM EN
PALIER . MONTE LES CÔTES
A 6% SANS PÉDALER.

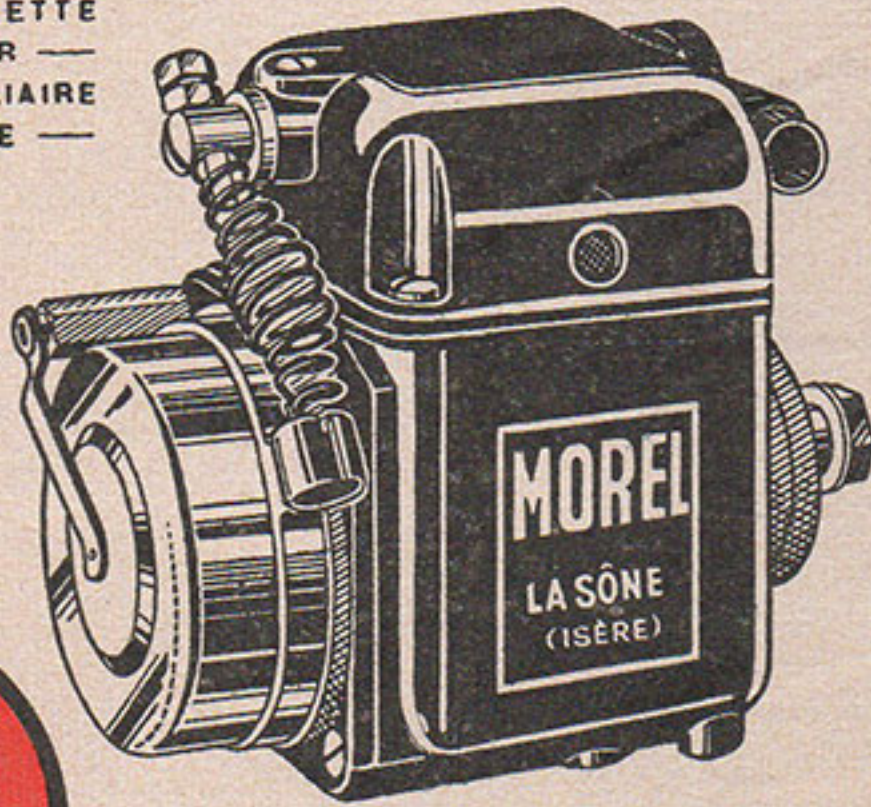


Le Poulain

74, 78 RUE DANTON - LEVALLOIS-PERRET (Seine) TÉL. PÉREIRE 43-74

MAGNETO

POUR MOTOCYCLETTE
— VÉLOMOTEUR —
ET MOTEUR AUXILIAIRE
— DE BICYCLETTE —



HAVAS

USINES :
LA SÔNE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

MOREL

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) - TÉL. 19
AGENCE À PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17^e) TEL. CARNOT 96.16

MAGNÉTOS VERTICALES · MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS · INTERRUPTEURS DE BATTERIES · COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE
PÉDALES DE DÉMARRAGE · COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE · RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

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

DENFERT SPORTS



Vélocycleurs et MOTOS Geugeot

EXPOSITION PERMANENTE TOUS MODÈLES
LIVRAISON DANS LE MOIS

CRÉDIT 6 à 12 mois

ACCESSOIRES · ÉQUIPEMENTS · STATION SERVICE