

# Moto revue

39<sup>e</sup> ANNEE. — 20 JANVIER 1951. — N° 1.016.

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

ESSAI DE LA  
IMME R 100



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

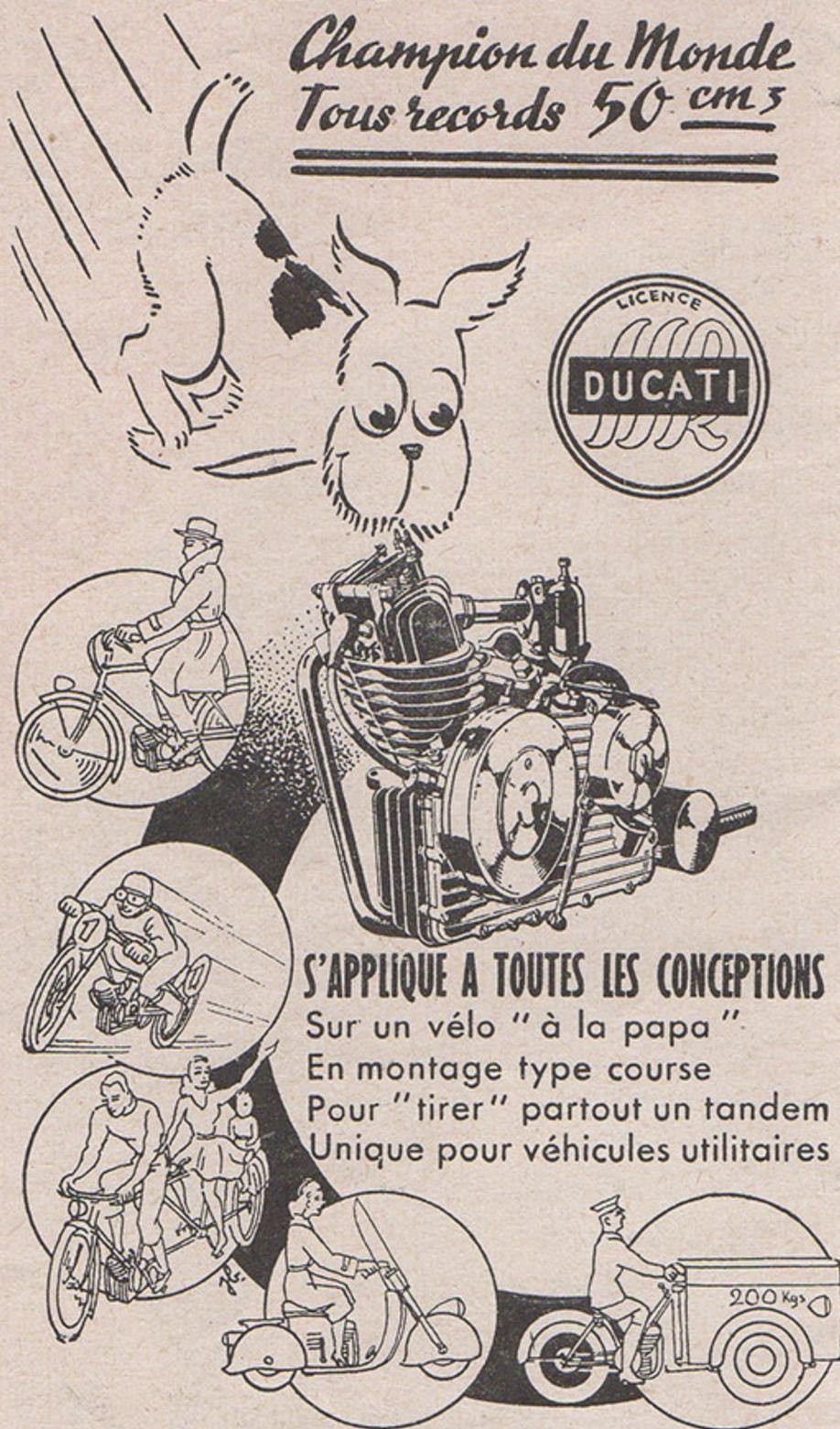
REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE  
12, RUE DE CLERY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

H. Tozer, vainqueur du cross de Church Stretton (passager J. Wilkes).

4 temps, à culbuteurs  
moteur

# Cucciolo

Champion du Monde  
Tous records 50 cm<sup>3</sup>



S'APPLIQUE A TOUTES LES CONCEPTIONS  
Sur un vélo "à la papa"  
En montage type course  
Pour "tirer" partout un tandem  
Unique pour véhicules utilitaires

## M.ROCHER

CONSTRUCTEUR  
FRANCE

MACHINES A COUDRE — MOTOCYCLETTES LÉGÈRES  
MOTEURS ÉLECTRIQUES — MOTEURS FIXES  
TRACTEURS — FONDERIE INDUSTRIELLE  
**USINES A CENON (Vienne)**

BUREAUX COMMERCIAUX:  
36 bis Avenue de l'Opéra, PARIS, Opé.08-96

AJANVIC

17

# Un écrou desserré peut provoquer une catastrophe

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

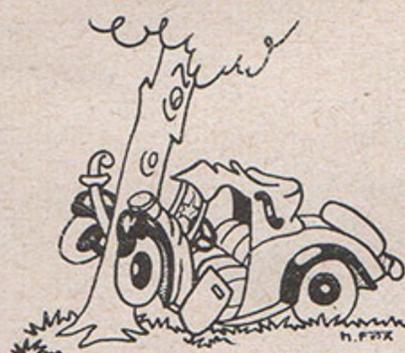
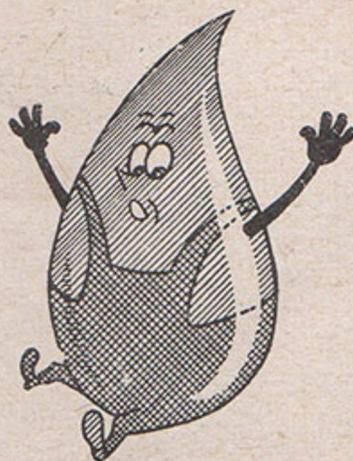
quels certains assurent directement la sécurité du véhicule. Il existe aujourd'hui un moyen facile de rendre écrous, boulons et vis indesserrables: C'est

**BLUESTOP**

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

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

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



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

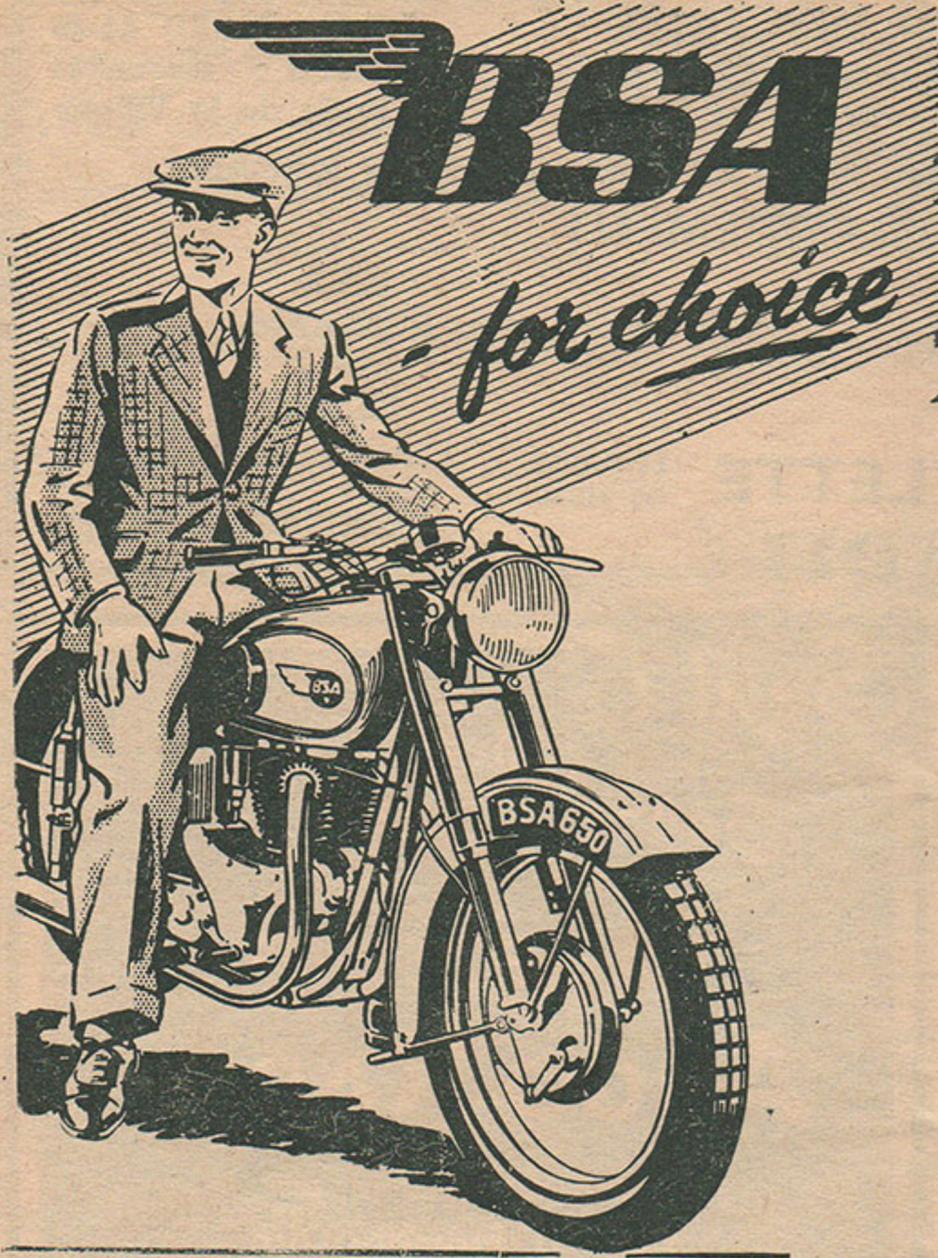
# BLUESTOP

STOPPE TOUT CE QUI SE DÉVISSE

C'EST UN FREIN ÉLASTIQUE

**PAUL STRA**

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



*La marque la plus populaire*

**20 MODELES 1951**

**IMMEDIATEMENT  
DISPONIBLES**

Pendant de longues années votre B.S.A. sera un fidèle moyen de transport et la sûre compagne de vos randonnées.

Ses performances et ses qualités vous procurent la plus complète satisfaction.

Sa faible consommation, sa robustesse, sont les plus sûrs garants d'une utilisation économique.

Ses stocks de pièces détachées les plus complets (jusqu'aux pneus spéciaux) vous assurent un dépannage rapide.

— **200 AGENTS** parfaitement documentés et instruits de la Technique B.S.A. sont à VOTRE SERVICE.

— Enfin, elle gardera toujours **UNE GRANDE VALEUR**

*Acheter une...*

**BSA**

*c'est faire un placement !*

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

28, rue Davoust  
41, av. Ed.-Vaillant  
— P A N T I N —

# A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

TOUTES LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES EN MAGASIN  
**DISPONIBLES RAPIDEMENT**

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

B.S.A.  
SUNBEAM  
JAWA  
VESPA

**MOBYLETTE**  
**CREDIT**

LIVRABLE  
DE SUITE

VENTE — REPRISE — ECHANGE

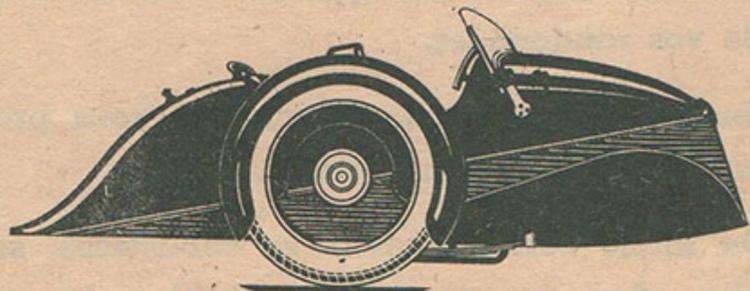
Réponse contre timbre

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

LES ETABLISSEMENTS

## Louis SIMARD & Fils

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



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

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

Vous choisirez donc un « SIMARD »  
LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

Facilité de paiement sur demande  
Agent général pour la Seine et la Seine-et-Oise  
M. GRATECAP, 14, r. Danton, Levallois-Perret

Agence pour le département d'Alger :  
RENOVATION INTEGRALE

107, chemin Fontaine B'eue — ALGER  
Quelques agences disponibles

# 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

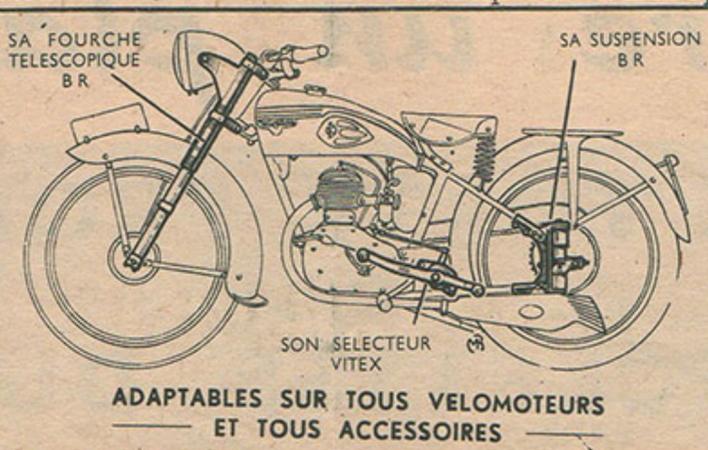
VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

## SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

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

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



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

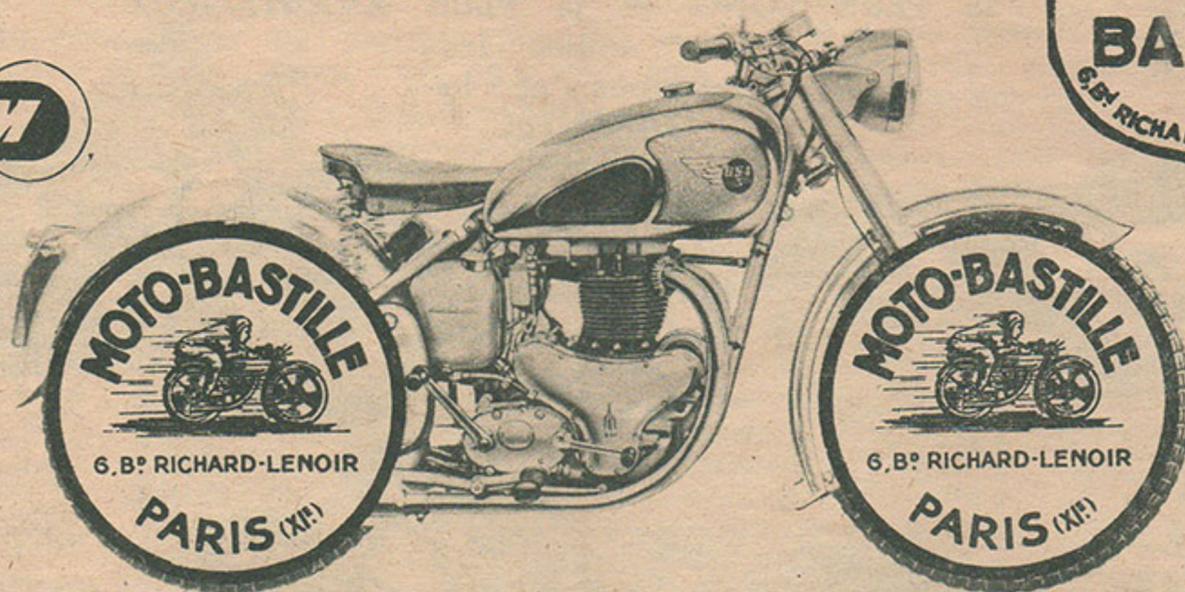
88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-XVI<sup>e</sup> - AUT. 18-42

Vous TROUVEREZ  
tous les modèles  
exposés et disponibles

# BSA



ECHANGE - REPRISE même avec CREDIT



QUELQUES PRIX  
COMPTANT  
et TARIFS de  
CREDIT

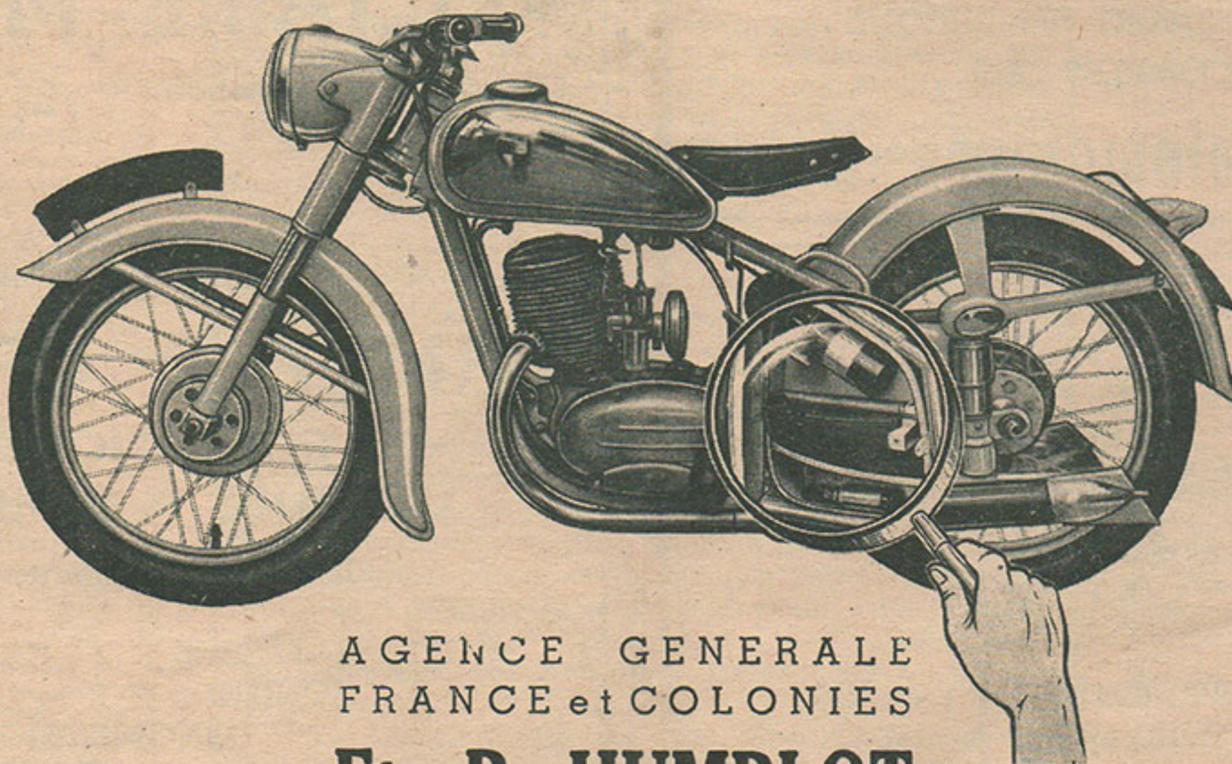
30 FRANCS  
TIMBRES POUR  
CATALOGUES  
ET RENSEIGNEMENTS  
PRECIS  
DE CREDIT

250 cmc. C 11 N 162.500 fr. + taxes A la commande 15.000 » A la livraison 41.287 » Solde 12 mois 10.455 » <i>Taxes comprises</i>	350 cmc. B 31 220.000 fr. + taxes A la commande 20.000 » A la livraison 56.766 » Solde 12 mois 14.095 »	500 cmc. M 20 205.000 fr. + taxes A la commande 20.000 » A la livraison 51.236 » Solde 12 mois 13.160 »	A 7 500 cmc. 255.000 fr. A la commande 30.000 » A la livraison 58.000 » Solde 12 mois 16.430 »	A 10 650 cmc. 270.000 fr. A la commande 40.000 » A la livraison 53.530 » Solde 12 mois 17.360 »
---	---	---	--	---

**De la minutie dans le détail...**

Tel est le meilleur témoignage de la QUALITE TOTALE que l'on rencontre dans la nouvelle PUCH 250 cmc. 4 vit. modèle 1950

Il faut voir  
aussi  
la 125 cmc.  
Tourisme.  
- 80 kmh.



La 125 cmc.  
Sport est  
équipée de 2  
carburateurs.  
- 100 kmh. -

AGENCE GENERALE  
FRANCE et COLONIES

**Ets P. HUMBLLOT**

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

AGENCES PROVINCE DEMANDEES

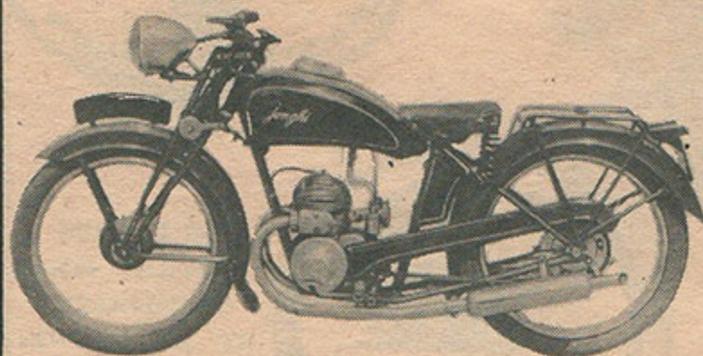
Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

NE DITES PAS "ces machines sont livrables de suite, j'ai le temps". **DEMAIN** il faudra des DELAIS, et si vous tardez, vous regretterez de n'avoir pas **COMMANDE** plus tôt

**aux Ets BONNET A BILLANCOURT** 80, av. Gal-Leclerc  
Métro : Billancourt

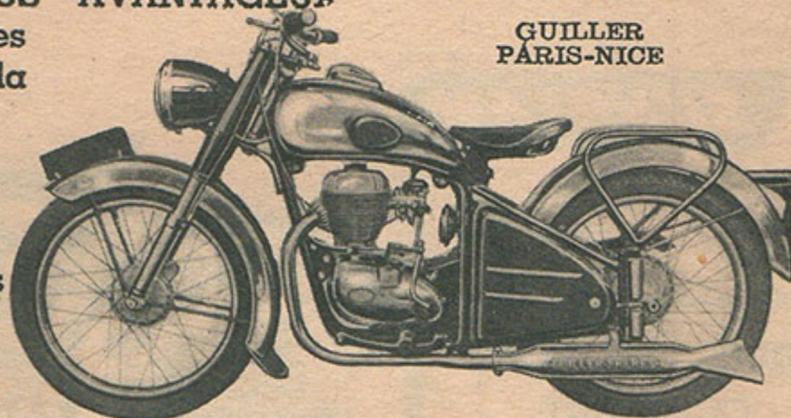
qui vous offrent **DANS LE PLUS IMPORTANT MAGASIN** de la Région Parisienne : le **CHOIX** de **TOUS MODELES** des **MEILLEURES MARQUES**, des occasions absolument impeccables, le **CREDIT** le **PLUS LONG** et le **PLUS AVANTAGEUX**

JONGHI  
2 temps 125 cmc.



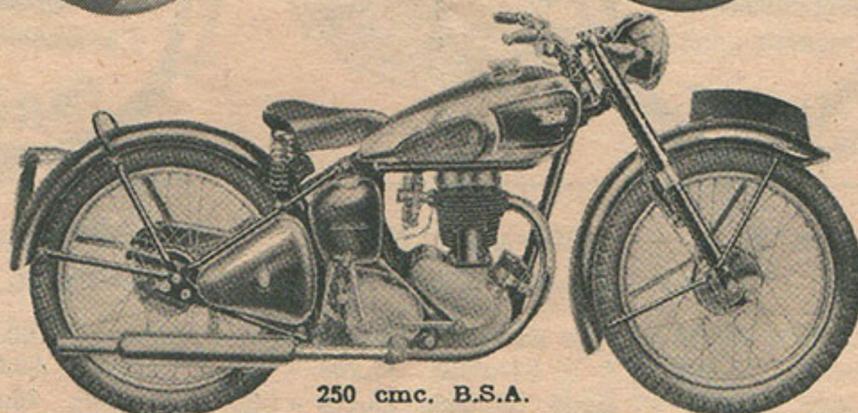
pour toutes les machines et la **GARANTIE** effective d'une maison sérieuse installée depuis de longues années.

GULLER  
PARIS-NICE



Agences :  
TERROT  
MOTOBECANE  
MOBYLETTE

**BSA**



250 cmc. B.S.A.

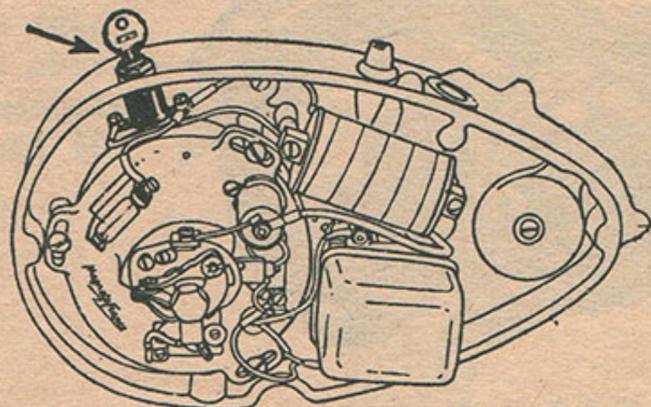
Agences :  
D.S. MALTERRE  
GNOME - RHONE  
Baby-Scooter ARDENT

Directeur-Gérant :  
N. ANGELY  
Tél. MOL. 15-46

*Magréto France*

L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE  
COMPLET DES

**Cycles, Véломoteurs, Motos**



SES EQUIPEMENTS D R1 ou O1  
avec interrupteur à clef

Usines et bureaux :

93, route d'Heyrieux, à LYON (7°)  
Dépôt à PARIS (17°) : 42, rue Brunel

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

53, rue Richard-Lenoir  
ROQ. 20-30

PARIS-11°  
Métro : Voltaire

Agent de toutes les  
GRANDES MARQUES FRANÇAISES

**VENTE A CREDIT**  
CONDITIONS  
UNIQUES A PARIS!!!

Livre immédiatement :

GULLER  
D.S. MALTERRE  
JONGHI  
GNOME-RHONE  
MONET-GOYON

etc...

CATALOGUE CONTRE 30 frs EN TIMBRES



# Moto revue

La Moto

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS  
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES  
Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME  
LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 25 francs

ABONNEMENTS :	24 N <sup>os</sup>	France 480 fr.	Etranger 600 fr.
	50 N <sup>os</sup>	950 fr.	1.200 fr.

- L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N<sup>os</sup> du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N<sup>os</sup> de série.
  - Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :  
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.
  - Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n<sup>o</sup> 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 CLÉRY, 12 — PARIS (2<sup>e</sup>)  
(IMMEUBLE METRO SENTIER)  
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

## ◆ DUREE LIMITE DE STATIONNEMENT

La Préfecture de Police rappelle dans un communiqué que le stationnement est interdit pendant une durée supérieure à trente minutes entre 10 h. et 12 h. 30 et entre 14 h. et 19 h. tous les jours, à l'exception des samedis après-midi, dimanches et jours fériés dans toutes les voies et parties de voie signalées par des disques à fond bleu bordés de rouge.

D'après la liste des rues communiquée par la Préfecture de police, on remarque que les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissements sont particulièrement intéressés par ce règlement.

Des instructions spéciales ont été données aux agents de la police municipale pour relever les infractions à l'encontre de cette réglementation.

## ◆ UNE SOURCE DE REVENU JAMAIS TARIE...

C'est de 3 fr. 80 par litre que sont augmentées les taxes sur l'essence, à la suite du programme de réarmement.

A la majoration de 15 % de la taxe sur les produits pétroliers (3 fr. 50 le litre) s'ajoutent en effet les incidences de la taxe locale et de la taxe sur les transactions qui s'appliquent au prix global.

Cette majoration des taxes, qui a été appliquée dès le lendemain de la promulgation de la loi, est naturellement indépendante des modifications des prix des carburants qui suivent les variations des prix mondiaux. Or le relèvement des taux de fret du pétrole atteignent des records de hausse. Il faut donc s'attendre à une hausse de 4 fr. 15 par litre d'essence...

## ◆ ESSAIS SPECIAUX

Comme « Moto-Revue » s'en était fait l'écho lors d'essais à Monthéry, des pistes pour essais spéciaux sont aménagées à l'intérieur de l'anneau de vitesse de l'autodrome. Ces pistes spéciales, longues au total de 3 kilomètres, permettront de faire subir aux véhicules et à leurs équipements les plus sévères traitements, semblables à ceux que l'on rencontre sur les routes, mais très amplifiés.

Ces travaux scientifiques pour l'amélioration du matériel automobile sont dus aux activités de l'Union technique de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle. Cet aménagement constituera un bel outil de progrès dont pourra disposer l'industrie française.

## LE PRESTIGE DE LA VITESSE

**L**A vitesse, triomphe de l'homme sur le temps et la distance, nos deux ennemis, a exercé de tous temps sur nous un extraordinaire prestige. Un gain de vitesse peut avoir par la suite d'énormes conséquences pratiques, mais à partir du moment où une vitesse est atteinte couramment, elle ne nous inspire plus le même enthousiasme.

Nous avons connu une époque où l'émotion nous étreignait quand une voiture ou un motorcycle frôlait le 100 à l'heure ou quand un train rapide faisait du 90 de moyenne. Aujourd'hui, nous sommes tentés de traiter avec quelque dédain la petite voiture ou la moto 250 cmc. qui ne peut dépasser le 100 à l'heure. Nombre de voitures ou de motos livrées à la clientèle atteignent le 150 et telle 500 de course frise le 250 kmh. en pointe.

Le record de vitesse absolue jouit d'un éclat sans rival, que ce soit sur terre, sur l'eau ou dans les airs. Nous en sommes à plus de 600 kmh. pour les voitures avec un monstre parfaitement inutilisable pour d'autres objets et qui même, du point de vue technique est beaucoup trop spécial pour qu'on puisse en tirer des leçons utiles.

La moto de Henne était, à son carénage et à son compresseur près, beaucoup plus voisine d'une machine de série. Sa cylindrée n'était que de 500 cmc. On n'a jamais eu d'indications très précises sur son moteur, mais on peut estimer sa puissance à 80, peut-être à 90 CV. Ce qui était le plus remarquable c'était son carénage.

Il y a en effet deux moyens d'atteindre de très hautes vitesses : une puissance motrice extrêmement élevée et un carénage réduisant au minimum la traînée. Divers essais récents ont échoué parce que l'effet du moindre vent latéral, surtout quand il n'est pas régulier, provoque de terribles embardées. Il en résulte des accidents mortels ou des chutes qui semblent avoir découragé les aspirants recordmen. Malgré le maître-couple plus considérable et le poids plus élevé, on pourra réaliser une voiturette mieux carénée et surtout beaucoup plus stable qu'une moto. On aboutit presque fatalement non pas à un carénage intégral, mais à un compromis qui facilite l'écoulement des filets d'air sans éliminer complètement les remous et les dépressions.

Toutes ces difficultés ne découragent pas les amateurs de grandes vitesses et après les échecs des carénages intégraux, nous voyons apparaître une nouvelle tendance, celle qui consiste à accroître la puissance du moteur et à limiter la résistance offerte par le corps du conducteur par une position allongée.

## ◆ CONSOMMATION

D'après une statistique établie par l'Union Routière de France, la consommation de carburant auto par département au cours de l'année 1949 fait apparaître que les départements de la Seine et de Seine-et-Oise ont consommé, ensemble, une quantité de carburant représentant 18,77 % du total de la consommation de la France, ce qui les met en tête des départements. Viennent ensuite le Nord, les Bouches-du-Rhône, la Seine-Inférieure, la Gironde, le Pas-de-Calais, représentés par des pourcentages de 3,40 % à 2,12 %. C'est dans la Lozère que la consommation a atteint le pourcentage le plus faible : 0,18 %.

## ◆ LA PRODUCTION MONDIALE DE PETROLE

La production mondiale de pétrole a atteint un record absolu en 1950, annonce le « Petroleum Press Service ». Cette production est estimée à 523 millions de tonnes, soit 47 millions de tonnes de plus qu'en 1949 et le double du chiffre de 1939.

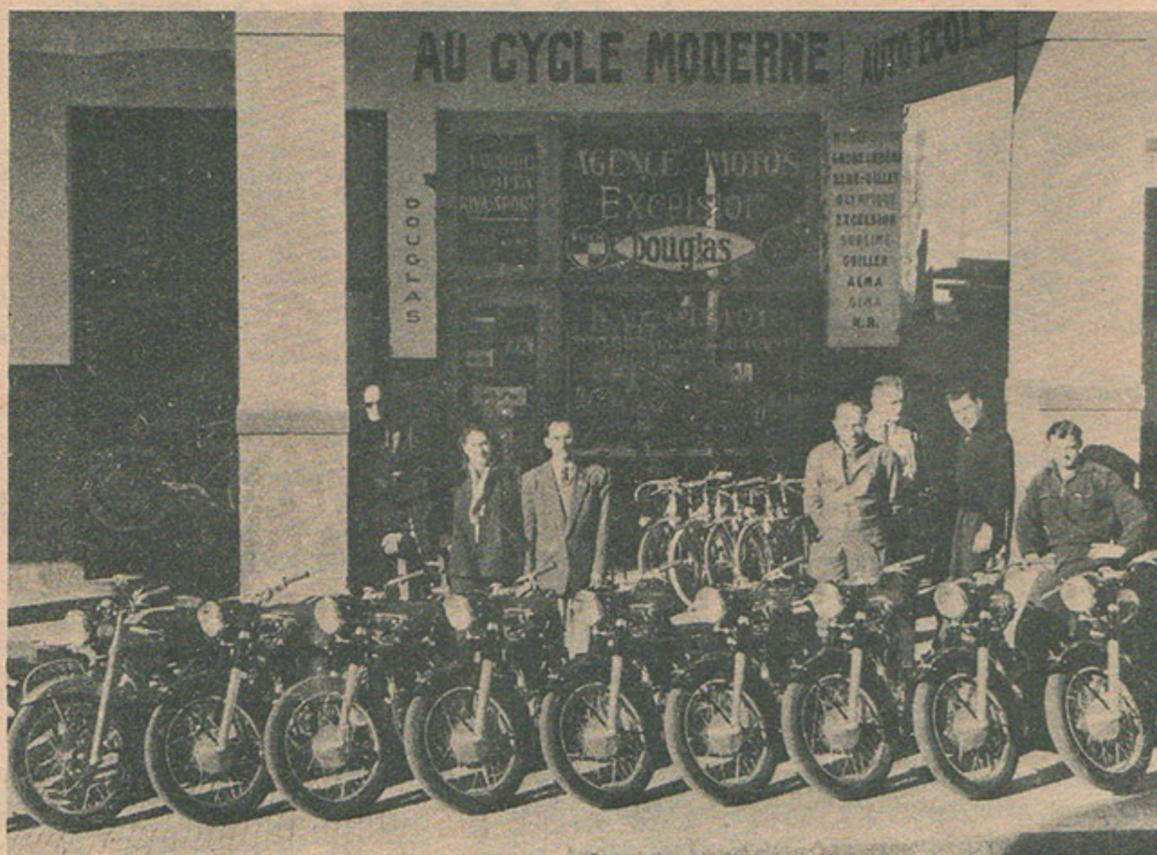
De loin la plus forte expansion a eu lieu dans le Moyen-Orient (Perse, Irak, Arabie Séoudite et Kuwait) où la production de 1950 était de 88 millions de tonnes, soit une augmentation de 60 millions de tonnes sur 1945.

## ◆ INSTRUCTION CONTRE LES « CHAUFFARDS »

Une récente circulaire adressée aux Préfets par le Ministère de l'Intérieur, déclare que la recrudescence des accidents n'est pas due comme il a été parfois écrit, à la carence des services de police chargés du contrôle de la circulation, mais plutôt à de nombreuses infractions graves aux prescriptions du Code de la Route.

En conséquence, le ministre de l'Intérieur a invité les préfets à donner aux services chargés du contrôle de la circulation « des instructions impératives pour qu'ils répriment systématiquement et avec une extrême rigueur les infractions au Code de la Route ».

Il est préconisé en particulier pour réveiller chez les « chauffards » l'instinct de la sagesse que la commission de retrait des permis de conduire fasse preuve d'une sévérité exemplaire.



## Informations

### ◆ ROUTES INTERNATIONALES EN PROJET

Le groupe qui préside aux travaux spéciaux de la Commission économique de l'O.N.U. pour les transports routiers, a mis sur pied le texte d'un accord qui, pour la France, prend un caractère de grande importance. Cet accord n'est qu'une déclaration commune par laquelle les états signataires envisagent la construction de grandes routes pour le trafic international. Il a déjà été signé par la Grande Bretagne, la France, le Luxembourg, la Belgique et la Hollande. Les états signataires ont donc donné leur accord, pour une date à fixer, au projet établi à la Commission économique européenne en vue de la création et de la réalisation d'un réseau de routes à travers l'Europe. Toutefois, ils ne se sont pas engagés à construire ces routes dans un délai déterminé (ce qui serait rendu impossible du fait des circonstances particulières que nous traversons actuellement), mais au plus vite, selon leur programme routier national ou suivant les possibilités d'un financement international.

Ces travaux devront être effectués selon des caractéristiques convenues. Les autres états auront encore la possibilité de souscrire à l'accord jusqu'au 30 juin 1951. L'accord entrera en vigueur pour tous les états du jour où ils auront souscrit.

Il est clair qu'il s'agit là d'un plan de longue haleine proportionné à son ampleur, parce que ce réseau routier mesurera, à vol d'oiseau, plus de 48.000 kms et le prix de revient total s'élèvera aux environs de cinq milliards de dollars.

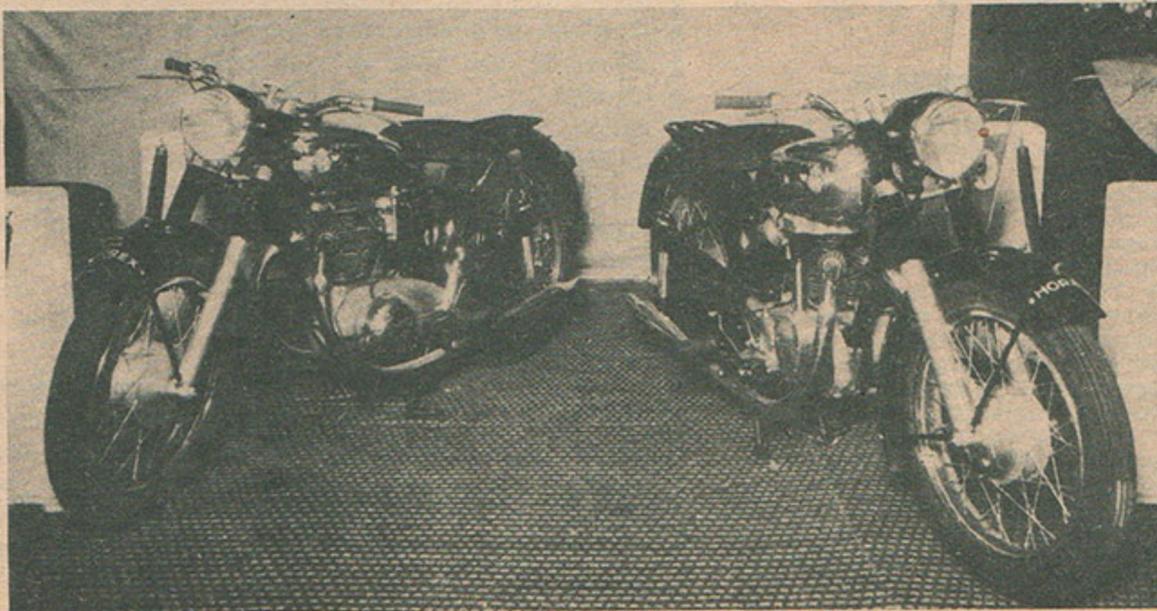
Le plan comprend la construction de 22 routes avec des tronçons de raccord :

- 1) Londres, Paris, Nice, Rome, Palerme ;
- 2) Londres, Lausanne, Milan, Brindisi ;
- 3) Lisbonne, Paris, Stockholm ;
- 4) Lisbonne, Berne, Copenhague, Stockholm, Helsinki ;
- 5) Londres, Vienne, Budapest, Belgrade, Alexandrie ;
- 6) Rome, Berlin, Oslo, Skibokken ;
- 7) Rome, Vienne, Varsovie ;
- 8) Londres, La Haye, Berlin, Varsovie (U.R.S.S.) ;
- 9) Amsterdam, La Haye, Bâle, Genève ;
- 10) Paris, Bruxelles, La Haye, Amsterdam ;
- 11) Paris, Salzbourg ;
- 12) Paris, Prague, Varsovie, Leningrad, Moscou ;
- 13) Lyon, Venise ;
- 14) Trieste,

Prague, Stettin ; 15) Hambourg, Berlin, Prague, Budapest ; 16) Bratislava, Gdyna ; 17) Chagny, Salzbourg ; 18) Stavanger, Oslo, Stockholm ; 19) Albanie, Janina, Corinthe ; 20) Koritzza, Sofia ; 21) Aoste, Turin, Savone, Genève ; 22) Martigny, Grand St-Bernard, Aoste ; 23) Genève, Bonneville, Mont-Blanc, Aoste ; 24) Berlin, Wrocław, Katowice, Cracovie, Russie Soviétique.

En ce qui concerne les caractéristiques des routes pour la construction desquelles l'intensité du trafic jouera un rôle primordial, on distingue trois catégories :

En haut de la page : le magasin de M. Benabou, agent général pour le Maroc de Douglas, Excelsior et Horex (qui demande des sous-agents) et agent pour Rabat de Monet-Goyon, René Gillet, Gnome-Rhône, Gima, Puch, Lambretta, Bufflier et ci-dessous ; la première apparition officielle des 350 cmc. Horex dans la métropole.



— les routes de première catégorie devront avoir une largeur de sept mètres (avec deux pistes de 3 m. 50 dans chaque direction). Cette distance pourra être exceptionnellement réduite à 6 mètres dans les régions montagneuses ;

— les routes de seconde catégorie comprendront des chaussées formées de deux pistes séparées l'une de l'autre par une bande de verdure et où pourront circuler de front deux véhicules ;

— la troisième catégorie sera réservée aux routes de dix à cinquante mètres, divisées en trois pistes.

Toutes les pistes seront munies d'une piste cyclable et d'un trottoir pour les piétons. En plaine la pente ne devra pas être supérieure à 5 % et 6 % dans le raccordement. Dans les régions montagneuses on pourra porter la pente à 8 et 10 %.

Le revêtement des routes devra être conçu de telle façon que la formation de poussière soit rendue impossible et qu'en soit exclu tout risque de dérapage. Il est aussi très important de veiller à éviter les croisements et les raccordements non indispensables. Les passages à niveau devront être supprimés et remplacés par des passages surélevés ou souterrains. On devra aussi écarter les signaux lumineux d'arrêt et de départ qui causent une perte de temps comme dans la traversée des villes. En outre sera interdite la publicité qui garnit habituellement les routes.

Des dispositions spéciales devront être affichées aux postes frontières, afin que les passages se fassent sans difficulté. En ce qui concerne l'organisation de l'aide aux automobilistes, seront prévus des garages, ateliers de réparations, postes téléphoniques à intervalles réguliers. Les points sus-énoncés réalisés permettront une circulation rapide, sûre et surtout exempte d'obstacles.

### ◆ CHEZ D.K.W.

H.P. Miller, qui s'est révélé cette année en catégorie 125, vient de quitter Bielefeld pour Ingolstadt qui, on le sait, est le siège de D.K.W. Auto-Union. Cet éminent spécialiste du deux temps va s'attaquer à des problèmes qui occupent déjà certains coureurs tels que Kluge et Wunsche.

### ◆ VELOCETTE PARTICIPERA OFFICIELLEMENT AUX COURSES EN 1951

Les célèbres usines de Birmingham qui, depuis 1947, n'engageaient leurs machines de courses que par l'intermédiaire de « managers » tels que Nigel Spring et Dick Wilkins, vont réparer officiellement au cours de la prochaine saison. Les champions Bob Foster, Bill Lomas et Cecil Sandford ont été présentés à cet effet.

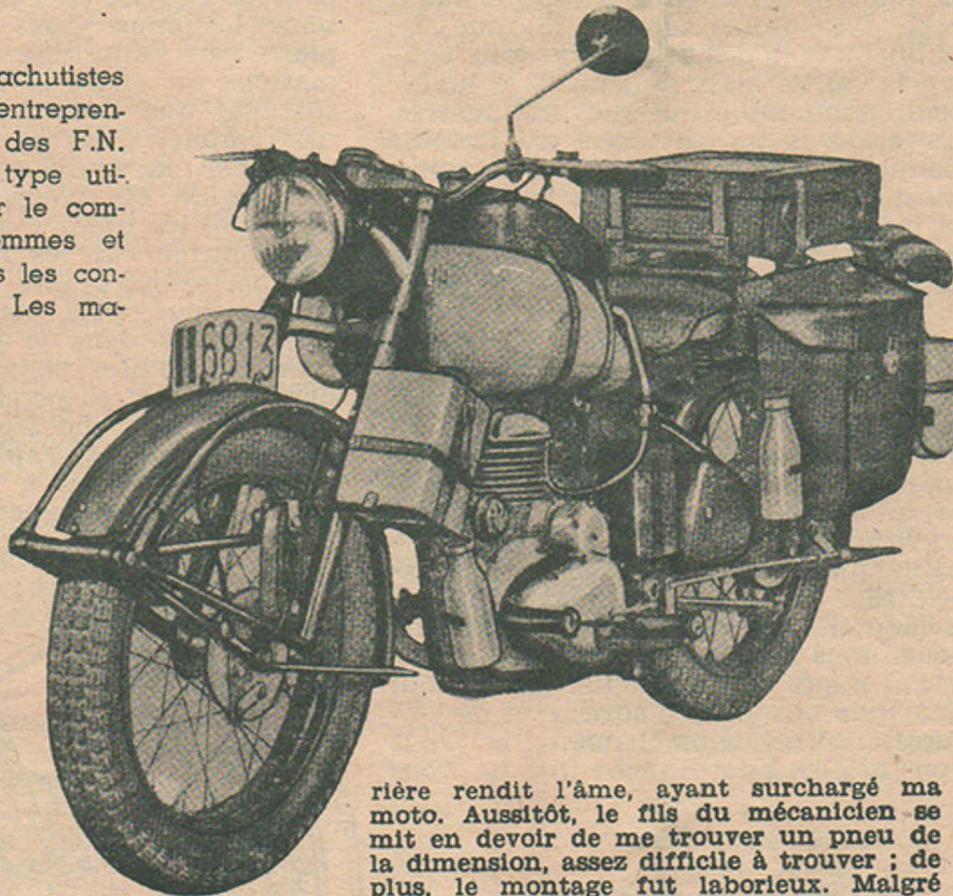
Soit dit en passant, Velocette a abandonné la fabrication en série de sa fameuse machine de course, la KTT 350 « Mark VIII ». Etant donné que la cé-

lèbre firme va sortir une nouvelle machine en 1951, on peut s'attendre à ce qu'elle produise à nouveau des motos qui soient la « réplique » de ce bolide (comme ce fut le cas pour la KTT) et qui puissent être vendues aux amateurs sportifs. En effet, il serait infiniment regrettable pour la course, que Velocette renonce à vendre au public ses machines de compétition universellement appréciées.

#### ◆ FOURCHES HOREX POUR L'ITALIE

Tout le monde sait que le coureur allemand Roland Schnell a été littéralement emballé par la fourche de la Régina. On se rappelle aussi qu'il avait entrepris de monter une telle fourche sur sa Parilla. Les succès qu'il remporta par la suite avec cette machine ont à leur tour enthousiasmé les Italiens, si bien qu'une firme italienne vient de commander chez Horex cinq fourches semblables destinées à être montées sur les machines de course de la marque pour la saison prochaine.

Sept officiers parachutistes belges viennent d'entreprendre un raid sur des F.N. 450 cc. latérales type utilitaire pour étudier le comportement des hommes et des machines dans les conditions du désert. Les machines sont strictement de série, équipement mis à part. Il faut en effet emporter TOUT ce qui peut être utile au cours du voyage. La moto représentée ci-contre n'a pas encore son équipement complet (en outre manque le matériel de camping).



rière rendit l'âme, ayant surchargé ma moto. Aussitôt, le fils du mécanicien se mit en devoir de me trouver un pneu de la dimension, assez difficile à trouver ; de plus, le montage fut laborieux. Malgré cela, je ne payai que le prix du pneu, pas de main-d'œuvre.

#### ◆ MINICARS

Nous lisons dans un de nos confrères anglais le récit d'un voyage effectué avec une petite voiture Bond à trois roues propulsée par un moteur 125 cc. Parcours difficile et températures torrides. Deux pannes, l'une provenant d'un roulement de moyeu avant qui provient peut-être d'un échantillonnage trop faible et une rupture d'embellage résultant sans doute du surmenage auquel a été soumis le petit moteur et d'une température anormale. Il y a donc là des possibilités très intéressantes. Il est parfaitement possible que, chez nous, le biscooter Voisin avec ses six vitesses, offre des possibilités très étendues.

#### ◆ NORTON ET LES TRIALS

L'équipe officielle de Norton pour les cross et « Trials » de 1951 comprendra Geoff. Duke, le prestigieux pilote de vitesse, Richard Clayton et Rex Young. De plus, A. J. Humphrie participera aux épreuves ouvertes aux sidecars.

#### ◆ MOINS DE PNEUS AUX U.S.A.

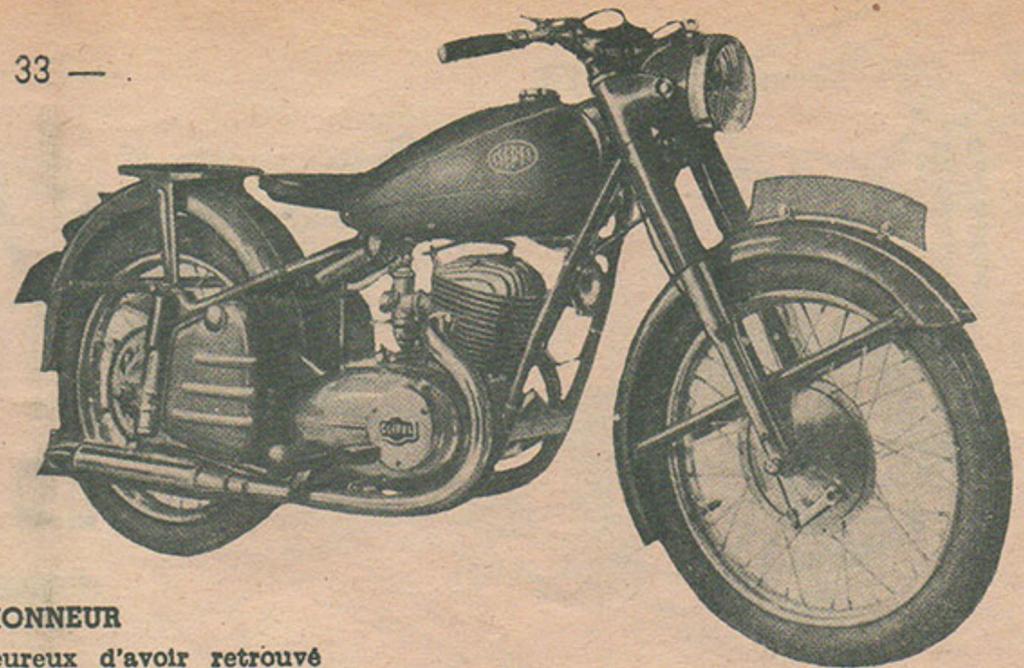
Selon l'Association des Industriels Caoutchoutiers, les livraisons de pneumatiques en septembre se sont élevées à 6.975.209 unités contre 9.040.326 en août, soit une réduction de 22,84 %.

La nouvelle 250 cc. hongroise Cespel, dont nous avons donné récemment une brève description technique. L'aspect général reste fidèle à la tradition d'Europe centrale.

#### ◆ TABLEAU D'HONNEUR

Je suis très heureux d'avoir retrouvé l'adresse égarée d'un brave mécano, que je m'étais promis de faire inscrire à votre « Tableau d'Honneur ».

Pendant mes vacances au mois de juin, je passais au Puy, lorsque mon pneu ar-



J'allais pour repartir, lorsque je m'aperçus que sous le poids du chargement, le garde-boue arrière s'était fendu par le milieu, entraînant la rupture des attaches du porte-bagages et du tan-sad. Aussitôt à l'ouvrage (laissant tout leur travail en cours), tout fut terminé à 20 h. Et pas du bricolage : du travail ; démontage total du garde-boue, soudure, renforcement par une plaque en dessous, peinture, renforcement du porte-bagages, écrous changés, etc... La preuve en est, que j'ai encore accompli 3.000 kms de mon voyage et qu'actuellement ça tient toujours. De plus, ils se firent un plaisir de me garer la machine, me trouver un restaurant et un hôtel raisonnables.

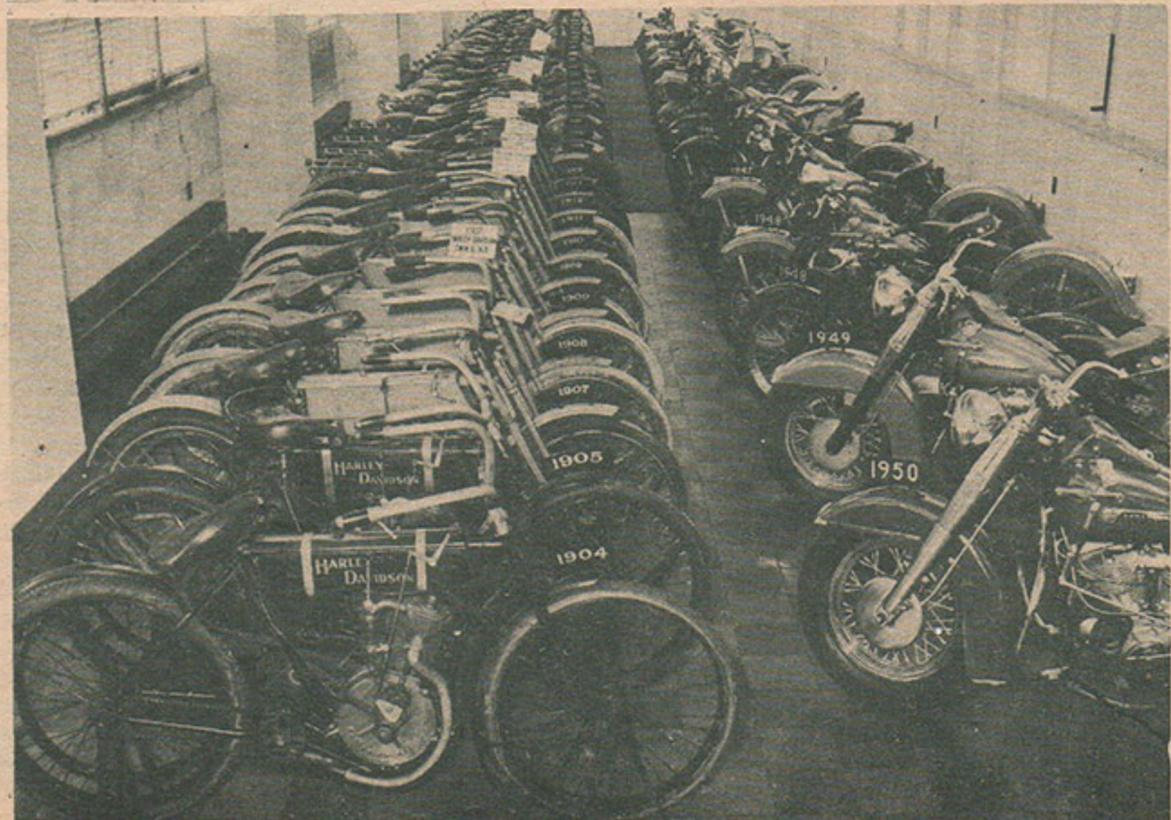
Quant à la note, et bien, elle fut extrêmement modérée. Je tiens à renouveler mes remerciements les plus sincères et je recommande à tous les motards de France, s'ils ont l'occasion de passer au Puy, de leur rendre visite, ce que je ne manquerai pas de faire l'année prochaine. M. H. Caravillot, 53, faubourg St-Jean, Le Puy (Hte-Loire).

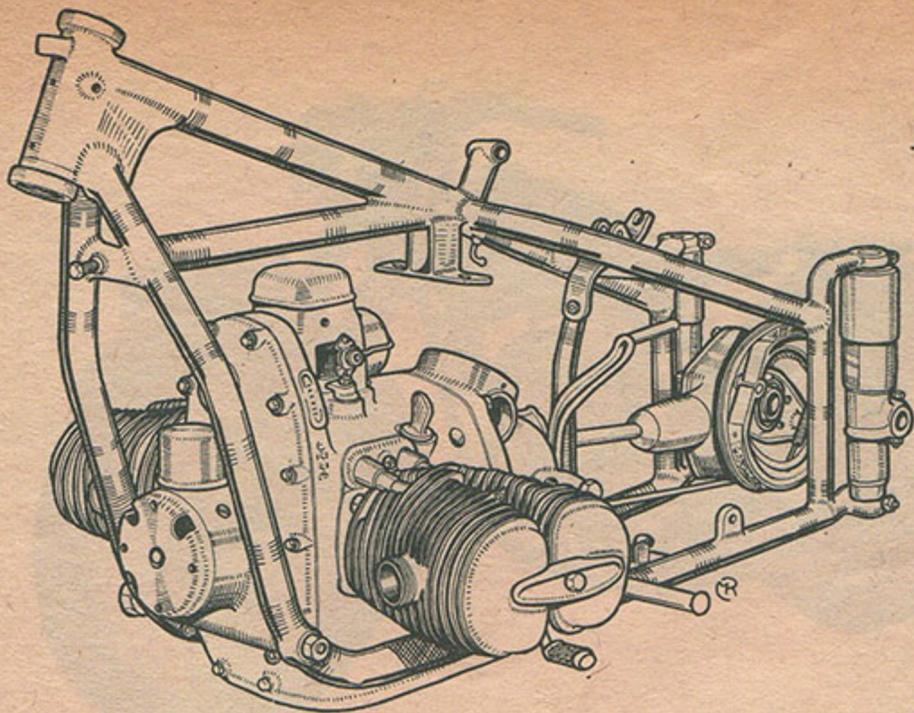
GINGE Armând, Nice

#### ◆ RECTIFICATIF

Dans le numéro 1012, la page réservée à la remise des récompenses aux Champions de France comportait deux erreurs : dans le texte, quatorzième ligne lire : St-Vanne champion amateur en 250 cmc. et Belckechout champion amateur en 350 cmc. Dans la légende n° 9 : lire : Guérin champion amateur 500 cmc.

Voici les « archives » de chez Harley-Davidson : un exemplaire de toutes les machines construites depuis 1904.





# VERIFICATIONS nos cadres

Les cadres modernes sont de plus en plus soudés à l'autogène facilitant le redressage. Avantage très apprécié pour ceux travaillant à la torsion.

**C'**EST une grosse erreur de croire que la vérification d'un cadre ne présente pas de difficulté particulière car des déformations importantes peuvent passer inaperçues. En tous cas, il faut être très exercé pour apprécier exactement la valeur de la déformation. La mécanique impressionniste n'a jamais eu la moindre réussite.

Les défauts autrefois acceptables sur des machines peu rapides, ne peuvent plus être tolérés aujourd'hui. Les exigences de la sécurité aux vitesses couramment atteintes, nous conduisent à nous montrer très difficiles, car la moindre erreur d'alignement affecte la tenue de route de la machine à un degré qui nous semble insupportable.

Nous avons eu fréquemment l'occasion d'examiner des machines dont la tenue de route laissait à désirer, sans que rien ne parût expliquer les causes du phénomène ; il existe à l'heure actuelle des machines qui tiennent moins bien la route que d'autres, il en est même qui, par suite de défauts de dessin, sont franchement mauvaises sous ce rapport, mais ces machines manquées nous les connaissons et leur mauvaise tenue de route est pour ainsi dire normale.

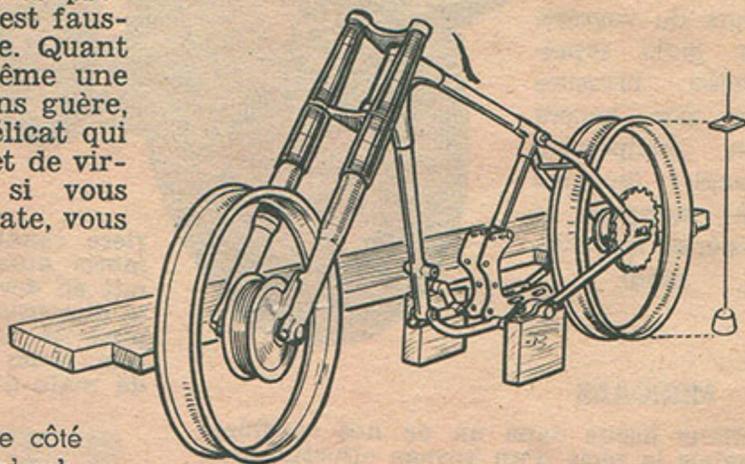
Il n'est pas dans la possibilité de la plupart des motocyclistes de remédier à des défauts de base, mais les modèles connus pour leur stabilité et leur tenue parfaite peuvent avoir souffert dans leur utilisation et laissent apparaître à un examen minutieux, des roues voilées, une fourche faussée, ou un cadre qui n'est plus aligné. Il est évident que si la tenue de route d'une machine a été parfaite et devient mauvaise à la suite d'une chute, il faut immédiatement soupçonner les roues, la fourche ou le cadre. Mais la vérification ne peut se faire à vue de nez. Tout d'abord, le démontage de la machine est nécessaire. Ce n'est ni très long, ni très difficile à effectuer et il ne peut être procédé à des rectifications que sur les pièces entièrement nues.

Nous commencerons par la vérification des roues. Soulevez la roue et faites-la tourner en appuyant de côté la pointe d'un trusquin, mais très légèrement. Si le contact est constant il y a de grandes chances pour que

la roue soit d'aplomb. Mais si le contact est intermittent, la roue est voilée. Prenez alors un bout de craie entre les doigts et prenant appui sur la fourche de façon à ce que la main reste fixe, faites tourner la roue. La main ne doit pas presser la craie contre la jante, mais seulement la maintenir immobile à quelques millimètres. La craie laisse sa trace en certains points et non en d'autres ; on saura ainsi comment se répartit le voile sur la circonférence de la roue. Si le voile est très léger il est probable qu'il sera facile à corriger en faisant varier la tension des rayons.

En principe, si la jante elle-même n'est pas faussée, ce sont les rayons eux-mêmes qui ont lâché et on en trouvera qui seront cassés. Il est assez rare que les rayons se détendent, mais c'est une possibilité sur laquelle il faut compter. Si les rayons sont intacts et correctement tendus, il est très probable que la jante elle-même est faussée. Elle devra être remplacée. Quant à monter ou redresser soi-même une roue, nous ne vous y engageons guère, car il s'agit là d'un métier délicat qui demande beaucoup d'adresse et de virtuosité. Vraisemblablement, si vous vous attellez à cette tâche ingrate, vous

Ci-contre : une méthode rapide pour vérifier l'alignement des roues. Il faut appliquer la règle de chaque côté de la machine et vérifier l'aplomb des roues.



vous renoncerez bientôt. Adressez-vous donc à un spécialiste du montage des roues.

Passons maintenant à la fourche et au cadre. Le cadre doit se présenter entièrement nu à ce conseil de révision. Dans les usines on emploie, pour ces vérifications, un marbre (lourde plaque de fonte parfaitement plane) et des blocs de hauteur déterminée sur lesquels on pose le cadre. C'est le seul moyen de s'assurer d'un alignement absolument parfait, mais il n'est possible à réaliser que dans l'usine qui a construit la machine ; il est toujours préférable de s'adresser au constructeur parce qu'il possède tout le matériel nécessaire : griffes, étaux puissants, etc... Mais encore faut-il être à même de constater qu'un cadre est faussé pour ne pas envoyer à l'usine

un cadre qui n'a rien du tout, perdre du temps et de l'argent.

Le cadre n'est qu'une poutre armée jetée entre les deux roues et qui doit, pour la marche en ligne droite, maintenir les deux roues dans le même plan. Peu important donc les déformations du cadre si la condition essentielle que nous venons d'énoncer est remplie. C'est ce qu'il nous faut examiner, la fourche étant en place très rigide et rigoureusement droite ainsi que les roues : une longue règle est appuyée sur les deux roues, elle doit porter sur quatre points, deux sur chaque roue. Cela permet de vérifier l'alignement dans le plan horizontal.

Pour constater l'alignement dans le plan vertical, suspendez la moto de façon à ce qu'elle soit bien verticale et en mesurant l'aplomb des deux roues avec un fil à plomb. Si sous les deux plans l'alignement est correct

et si malgré tout la tenue de route est peu satisfaisante, il nous faut en chercher la cause ailleurs, en admettant que cela soit un défaut inhérent à la machine, dû à un dessin défectueux, impossible à corriger sans des modifications profondes difficiles à réaliser. Nous pouvons évidemment modifier certains facteurs comme par exemple la chasse à l'aide de biellettes de longueurs différentes.

Sur une machine moderne, si le cadre n'est pas faussé de façon manifeste, avant d'invoquer un défaut de construction, la tenue de route défectueuse peut venir d'un mauvais réglage dont la faute nous incombe, pneus gonflés à une pression incorrecte, frein de direction sans effet, amortisseurs mal réglés avec des biellettes ayant pris du jeu, mauvaise position du pilote ou du passager conduisant à un mauvais équilibre.

Supposons que notre premier examen nous ait montré que l'alignement

des roues était incorrect, examinons tout d'abord la fourche avant, le frein de direction serré pour maintenir la roue dans le plan de la machine et avec le fil à plomb, vérifions si la roue est verticale. Cela pourrait venir d'un mauvais montage de l'axe sur les pattes de la fourche, dans ce cas, d'ailleurs assez rare sur les machines modernes, (puisque les systèmes de fixation généralement utilisés ne permettent pas de donner une mauvaise position à l'axe de la roue) il est facile de constater que le pneu n'est pas à égale distance des deux bras de la fourche. Là encore, assurons-nous que le moyeu est bien monté sur son axe, ni trop à gauche, ni trop à droite ; avec le fil à plomb, nous verrons si la fourche n'est pas couchée. Si c'est le cas, au point où elle a fléchi, nous verrons des boursoffures, des criques ou de l'émail écaillé. La fourche étant moins résistante que le cadre, c'est lors d'un choc généralement, qu'elle cède.

Si les tubes ne sont pas écrasés et si ce déplacement des pattes par rapport à l'axe de direction ne dépasse pas deux ou trois centimètres, le redressement est parfaitement possible. Mais nous ne vous conseillons pas de l'effectuer vous-même. Le travail des tubes est toujours difficile. Si vous craignez que la réparation par le constructeur entraîne une grande perte de temps par suite du transport et au cas où vous habiteriez un centre important, vous trouverez certainement un spécialiste de la réparation des cadres.

Si la fourche n'a pas subi de déformation vraiment importante, vous avez toute raison de croire qu'elle a absorbé le choc et que le cadre est

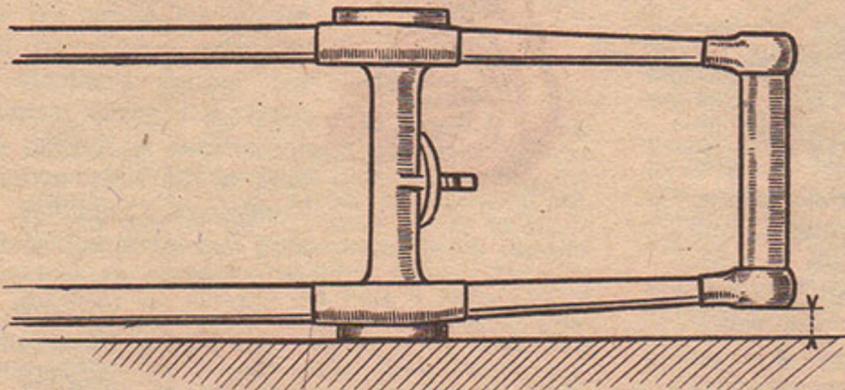
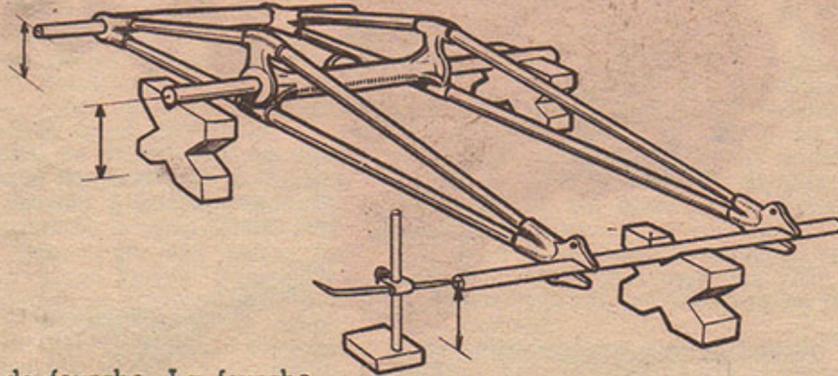
Comme nous l'avons dit plus haut, c'est seulement à l'aide du marbre et des blocs que l'on peut opérer une vérification parfaite, mais il s'agit là d'un matériel coûteux et encombrant qui n'est pas à sa place dans l'atelier d'un motocycliste où il ne servira certainement jamais. Et de plus, le redres-

Le procédé le plus employé pour la vérification d'une fourche à parallélogramme consiste à placer 3 broches en acier dans les portées

et dans les pattes de fourche. La fourche est placée sur un marbre et calée par 3 vis. La pointe d'un trusquin permet de vérifier si les 2 extrémités des tiges sont à même hauteur de chaque côté.

sement d'un cadre est trop délicat pour que vous puissiez l'entreprendre avec des chances suffisantes de succès. Il faut posséder ce sens mécanique né d'une longue pratique et qui permet de ne pas serrer un écrou au-delà de la résistance à l'arrachement de ses filets et de ne pas corriger un écart d'alignement par un excès en sens inverse. Ce qui rend l'opération difficile, c'est que le cadre présente une certaine élasticité et qu'il est à peu près impossible d'arrêter l'effort au moment voulu. Encore une fois,

habituellement plus petit, la règle ne le touchera pas, aussi il faut prendre l'écart d'un côté puis de l'autre, si les écarts sont égaux, l'alignement du cadre est correct. Par ailleurs c'est ce procédé de double vérification qui servira pour un cadre à double berceau. Pour vérifier l'aplomb de la fourche



La vérification dans l'autre sens est beaucoup plus facile, il suffit de placer la fourche sur le marbre et de comparer les espaces laissés libres à l'extrémité.

indemne. Il y aura alors intérêt à faire redresser la fourche par un motoriste compétent et après l'avoir remontée de faire un essai. N'oubliez pas combien il est important que les articulations de fourche n'aient aucun jeu radial ou latéral, car ce jeu se trouve très amplifié aux pattes de fourche. Pour estimer ce jeu, il faut que la machine soit suspendue (à condition que les poutres offrent la solidité nécessaire on peut y frapper des palans).

Si malgré la remise en état de la fourche (ou après examen qui vous a démontré son parfait aplomb) et après vérification des roues, de la pression des pneus, de la bonne fixation de la selle (et surtout du tansad), la machine a une tendance très nette à s'échapper vers la droite ou vers la gauche, vous pouvez alors soupçonner le cadre et le démontage de la machine sera alors nécessaire.

si nous donnons quelques indications sur les moyens de vérifier l'aplomb d'un cadre, ce n'est pas pour vous engager à le réparer, mais pour vous permettre d'en vérifier l'aplomb et de pouvoir faire procéder aux réparations.

Signalons qu'un cadre à double berceau est beaucoup plus difficile à vérifier qu'un cadre simple et voyons comment il convient de procéder. Plaçons tout d'abord le cadre nu sur l'établi à condition que ce dernier soit rigoureusement plan. Dans le tube de direction, enfilons un tube de diamètre tel qu'il entre à frottement doux et qu'il soit parfaitement droit. Prenons ensuite une grande règle rigoureusement juste et faisons-la porter sur le tube remplaçant la fourche avant et sur les tubes antérieurs du cadre et de selle ; voyons si la règle porte bien sur les trois points précités. Les tubes du cadre ont rarement le même diamètre, le tube de selle étant

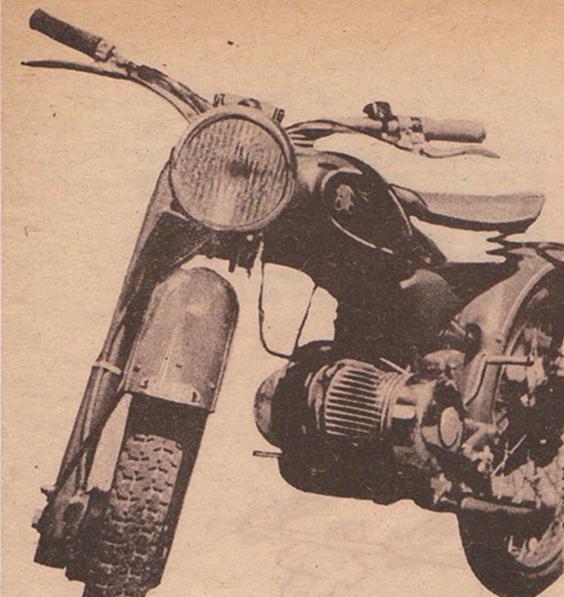
il est nécessaire de ramener son écartement à la normale en rapprochant les pattes jusqu'à ce qu'elles soient parallèles. Il sera facile de vous assurer de ce parallélisme en mesurant, à l'aide d'un pied à coulisse, l'écartement des branches en un point très des pattes et l'autre très près de la tête de fourche. Bien entendu, pour ces vérifications, la fourche sera montée complète sur le tube de direction.

Nous pouvons également, avec un axe vérifier si cet axe est bien d'aplomb dans la fourche. Celle-ci sera parfaitement verticale et immobilisée dans le plan de la machine avec un fil à plomb et une petite équerre nous pourrions nous assurer que l'axe est très horizontal. On aura plus de facilité si l'on enfile un tube dans la tige de selle et si on serre ce tube dans un étau, le cadre étant donc renversé. C'est avec le fil à plomb qu'on parviendra à monter le cadre bien verticalement. L'horizontalité de l'axe peut être déterminée avec un niveau d'eau mais avec l'équerre et le fil à plomb on obtiendra des résultats suffisamment approchés.

La vérification d'une fourche arrière n'est pas facile, d'autant plus que dans de nombreux cas, les bras de ces fourches ne sont pas absolument symétriques. Cependant les pattes le sont par rapport au plan du cadre et nous pourrions par conséquent, les vérifier par un procédé analogue à celui que nous avons employé pour la fourche avant. Nous serrerons les pattes avec un boulon ou un axe de façon à obtenir un écartement égal à celui qui existe lorsque la roue est en place. Plaçons notre règle contre le tube avant et le tube de selle. Notons l'écart avec la patte. Opérons de même de l'autre côté, l'écart entre la règle et la patte doit être le même. La règle doit toujours être maintenue l'arête contre ces tubes, condition qui lui confère le maximum de rigidité.

Ajoutons que pour toutes ces opérations, il est préférable de fixer le tube d'emprunt que nous avons fait entrer dans le logement du tube de direction sur l'établi dans une position rigoureusement verticale. Un collier vissé sur le côté de l'établi est la solution la plus indiquée.

# La "Imme R 100"



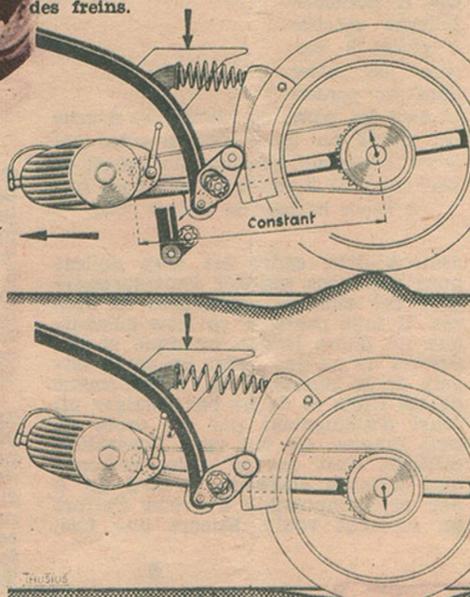
kms au compteur et nous n'avons même pas eu à resserrer un seul et unique bouton ; pas même à retendre les commandes des freins.

Peut être la particularité la plus visible de la Imme : la fourche à une seule branche sur le type des atterrisseurs d'avions.

L'aspect si particulier de la Imme, avec ses roues en porte-à-faux et son moteur oscillant est bien connu — même s'il choque encore bien des motards — mais rares jusqu'ici sont ceux qui ont eu l'occasion de l'utiliser. Grâce une fois de plus à la grande amabilité de Paul Ladevèze — une vraie providence pour les essayeurs de « Moto-Revue » — nous pouvons en donner un essai complet. Grâce à lui, d'autre part, de nombreux amateurs vont pouvoir aussi avoir des Imme, étant donné que le rythme des importations s'accroît régulièrement. Il fut du reste très difficile de réaliser cet essai, car à peine débarquées du wagon, ces machines sont vendues, enlevées ou réexpédiées en province.

La solution consiste à surgir à l'improviste chez Ladevèze un jour d'arrivage et de ne le quitter que sur une machine, ce à quoi il se prêta de bonne grâce.

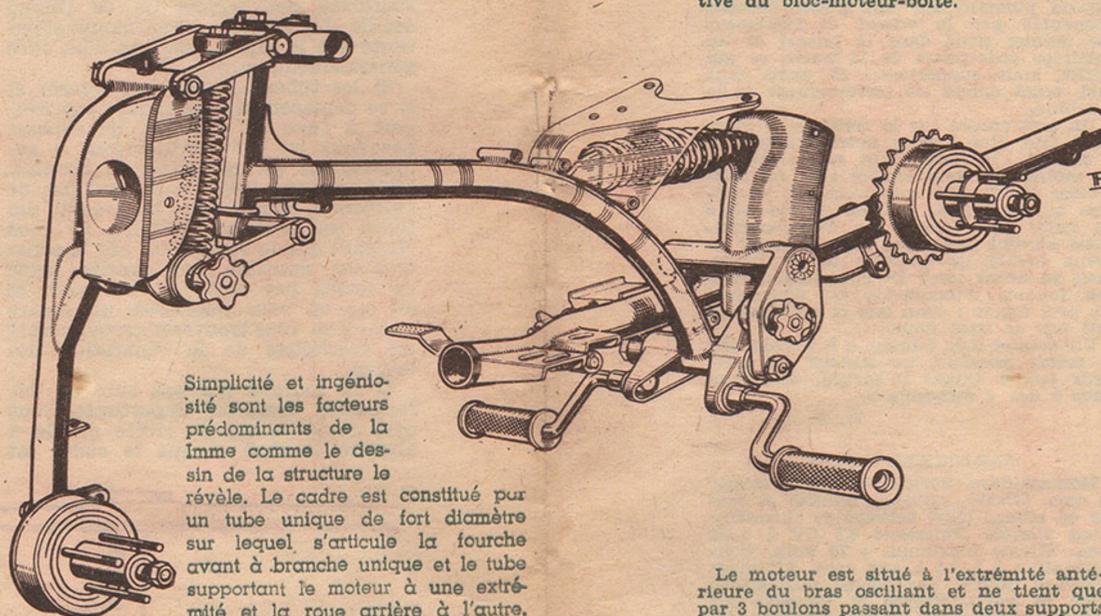
Il ne s'agit donc absolument pas d'une machine « gonflée », ou même simplement, soigneusement mise au point, mais d'une machine prise au hasard d'une série et telle qu'elle arrivait de l'usine. Elle a aujourd'hui plus de 300



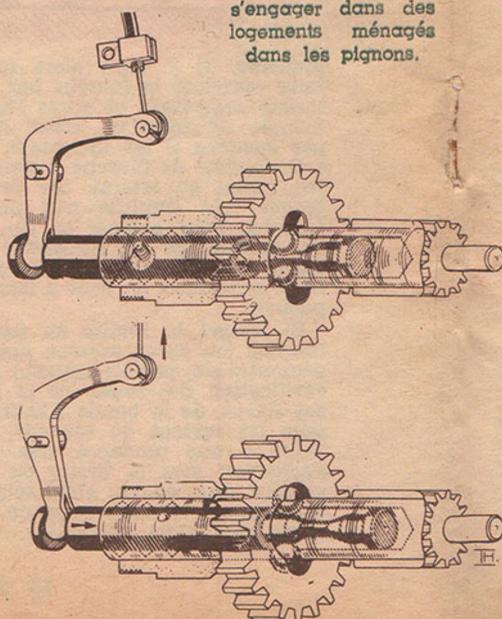
Représentation schématique des mouvements du moteur et de la roue arrière par rapport à leur articulation avec le tube du cadre. En effet, l'élément tubulaire qui remplit à la fois l'office de fourche arrière à bras unique et de silencieux est également en son autre extrémité l'unique support du moteur ; la tension de la chaîne est constante.

Il fallait faire simple, robuste, léger, utile et pas trop cher. Or il apparaissait

nettement que la construction classique ne pouvait donner toute satisfaction sur ces différents points. Des solutions nouvelles furent expérimentées, puis utilisées. Rarement, un constructeur fit aussi table rase du passé et se montra plus ré-



Simplicité et ingéniosité sont les facteurs prédominants de la Imme comme le dessin de la structure le révèle. Le cadre est constitué par un tube unique de fort diamètre sur lequel s'articule la fourche avant à branche unique et le tube supportant le moteur à une extrémité et la roue arrière à l'autre. Ci-dessous : système de verrouillage des vitesses par des billes qui, sous l'action d'une tige d'épaisseur variable, viennent s'engager dans des logements ménagés dans les pignons.



volutionnaire que l'ingénieur Riedel de la firme de Immenstadt : dans sa machine on ne trouverait en effet que très peu des éléments des machines classiques.

Le cadre, par exemple, constitué par un tube unique de gros diamètre, les roues fixées par un seul côté comme sur les voitures, le moteur fixé à l'autre extrémité du tube unique oscillant formant également support de la roue arrière (et tube et silencieux d'échappement). Mais ceci, qui apparaît immédiatement à l'œil, n'est qu'un avant-goût de ce qui ne se voit pas, la partie constitutive du bloc-moteur-boîte.

Le moteur est situé à l'extrémité antérieure du bras oscillant et ne tient que par 3 boulons passant dans deux supports brasés au tube et percés en forme d'œil, ce qui permet de l'avancer et de le reculer pour assurer la tension de la chaîne, l'axe de la roue arrière étant fixe. Le moteur est donc « en l'air » sans aucun autre support ou renfort. Notons en passant la facilité avec laquelle il se laisse démonter. On atteint ainsi quatre résultats : construction ramassée, économie de poids, rigidité et accessibilité.

Le moteur lui-même est simple : deux temps à piston plat et faible course (47 X 52), vilebrequin en porte-à-faux. Nos lecteurs se souviennent sûrement de la description détaillée que nous en avons donnée au début de l'année (nos 966 et 970) et à laquelle nous les renvoyons. Rappelons simplement que le verrouillage des vitesses s'effectue par billes, ainsi que le calage des différents pignons. La 1<sup>re</sup> a une roue libre (pour permettre la distribution suivante du levier de vitesse : 3, 1, 2) et l'embrayage est à bain d'huile, et commandé par un méplat de l'axe du levier d'embrayage.

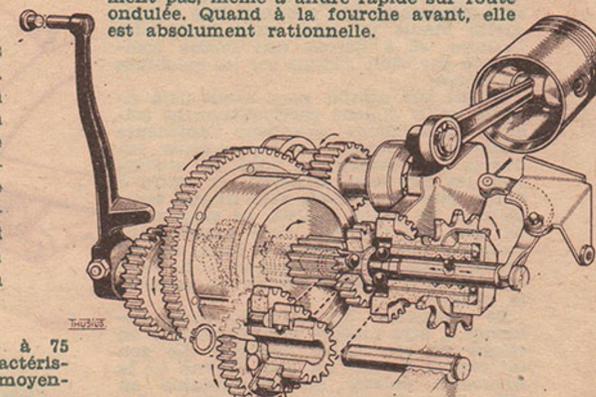
L'étonnant dans ce 98 cmc. sont ses performances. Il développe en effet 4,5 CV à 5.800 t.-m. et il ne faut éprouver aucune crainte à le monter très haut en régime : sa faible course, le montage de la bielle sur aiguilles permettent de le faire sans aucun inconvénient. C'est actuellement le plus puissant 98 cc. deux temps sur le marché, et bien des 125 cmc. lui envieront sa puissance ! Nous avons lutté avec des 125 classiques — certaines très modernes — et s'ils finissaient, en plat, par l'emporter, ils étaient régulièrement

battus aux accélérations. Si d'autre part le parcours devenait sinueux (nous nous souvenons d'une descente en lacet dans le Soissonnais) et que l'on pouvait utiliser à fond les extraordinaires qualités de tenue de route de la Imme, le sport commençait et il fallait un bon pilote pour nous suivre, alors que la conduite de la R 100 se faisait sans difficulté.

Vitesse maximum ? Nous n'en savons rien. Nous sommes montés à 70 kmh., mais il y avait encore quelques kilomètres « dans la poignée » que nous n'avons pas voulu tirer avec 250 kmh. au compteur. Notons à ce sujet que, sans avoir jamais ménagé le moteur, surtout en seconde, nous n'avons jamais constaté la moindre tendance au serrage. Mais il est nécessaire de graisser abondamment (1/10), de nombreux acheteurs ayant serré faute d'un graissage suffisant.

Disons simplement, pour clore le chapitre « vitesse », qu'elle doit être égale

Voici les éléments organiques (à droite) du bloc moteur-boîte. On distingue le vilebrequin en porte-à-faux, la transmission primaire par pignons droits, le billage de vitesse et leur commande, la roue libre disposée dans le pignon de première vitesse. L'embrayage à huile est visible derrière le gros pignon réducteur de la transmission primaire.



ou même légèrement supérieure à 75 kmh., mais surtout que les caractéristiques du moteur permettent des moyennes très élevées.

Les vitesses sont remarquablement étagées : une première « à monter aux murs » utile pour l'usage en duo, une seconde qui « suit » la première, mais permet de monter très haut et de reprendre sans effort la troisième.

A haut régime, le moteur vibre — comme la NSU-Fox — ce qui semble une caractéristique des moteurs suspendus, mais ne gêne absolument pas. C'est une vibration normale.

Le couple est étonnant pour un moteur relativement poussé. En 3<sup>e</sup>, il reprend à 25-30 kmh. sans le moindre à-coup ou cliquetis et tire remarquablement en côte. La seconde, du reste, permet de monter presque tout et atteint le 50 à l'heure aisément.

Ce à quoi il faut avant tout s'habituer, c'est à faire tourner le moteur très vite : entre 4.500 et 5.000 t.-m.

Le changement de vitesse au guidon, au premier abord, surprend. Et pourtant il est extrêmement simple, pour être mis dans toutes les mains. Il n'y a pas de point mort : il s'obtient en laissant la poignée de débrayage ouverte au moyen d'un cliquet. En lâchant l'embrayage, on trouve la première. En faisant pivoter toute la poignée (en débrayant) vers l'arrière, on a la deuxième, et vers l'avant la troisième.

Ainsi en ville on n'a qu'un mouvement à faire : avant-arrière, pour passer 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup>. Un trait de repère sur la poignée indique la position engagée. Etant donné que l'enclenchement des vitesses se fait par billage, en faible déplacement et une faible pression sont nécessaires et le changement s'effectue sans aucun effort. Après 100 kms on est tout à fait habitué et on envisagerait avec satisfaction l'extension de ce système à bien des machines légères.

Quant à la consommation, nous avons noté 2,7 litres aux cent en ville, avec emploi intensif de la seconde et des freins-moteur.

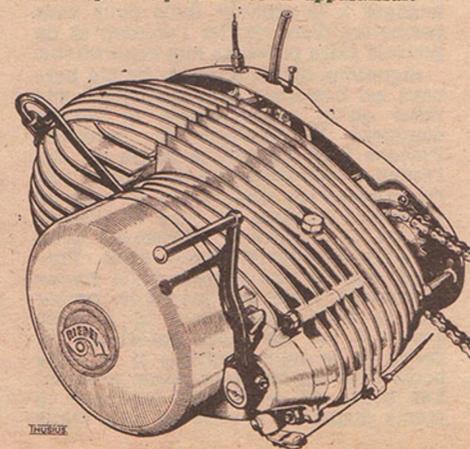
La suspension, sur mauvaise route ou pavés, est extrêmement souple, surtout à l'arrière, avec une légère tendance au rebondissement de la roue et à l'emballement du moteur lorsque l'on « tire » en seconde. La Imme fait alors un bruit de hors-bord ! Malgré sa souplesse, la suspension arrière ne balance absolument pas, même à allure rapide sur route ondulée. Quand à la fourche avant, elle est absolument rationnelle.

Aux critiques de gens... peu critiques, qui ont des doutes sur sa solidité, disons simplement qu'un « Thunderbolt » de quelques 9 tonnes atterrit à 180 kmh. avec des roues montées sur jante unique (comme du reste la plupart des avions à train escamotable) sans que l'on ait jamais à déplorer de ruptures.

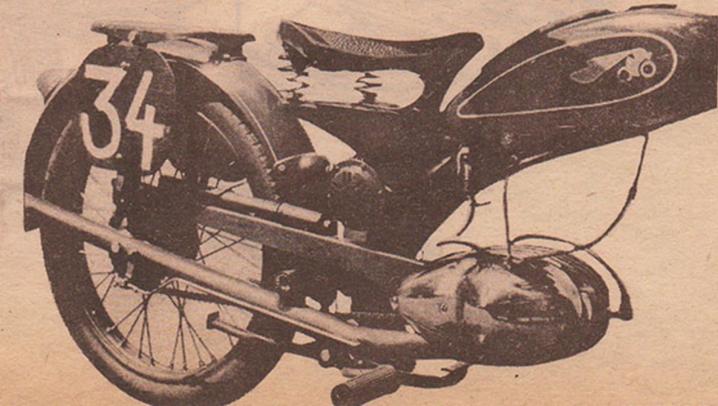
Cette suspension avant par parallélogramme et biellettes est assurément une des meilleures jamais rencontrées et réconcilie complètement avec ce système déclaré parfois, un peu prématurément, voué à la disparition. A l'avant et à l'arrière on trouve des amortisseurs à friction, réglables. Il n'y a pas de frein de direction.

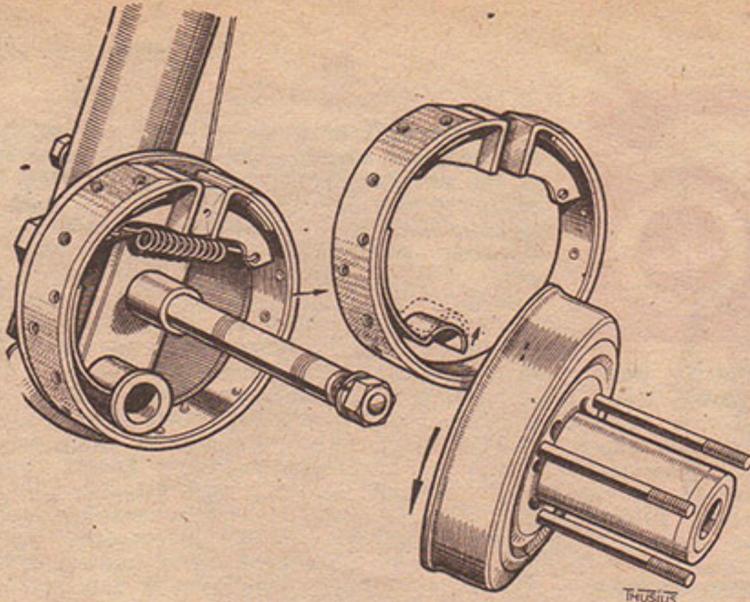
La tenue de route est irréprochable aussi bien en courbe serrée que sur mauvais terrain : les rails de tram et les ornières sont franchis de biais sans le

Les deux vues montrent clairement la netteté du dessin des ailettes prolongeant la culasse sur toute la longueur du bloc, le carter enveloppant totalement le carburateur, le kick et le volant magnétique. Jamais, telle simplicité, telle protection et telle facilité d'entretien n'avaient été obtenues sur un deux (et même quatre) temps.



Cette photo de la machine que Verrecchia utilisa avec succès à un récent rallye montre nettement la ligne « ouverte » du cadre et la position en balancier du moteur et de la roue arrière.





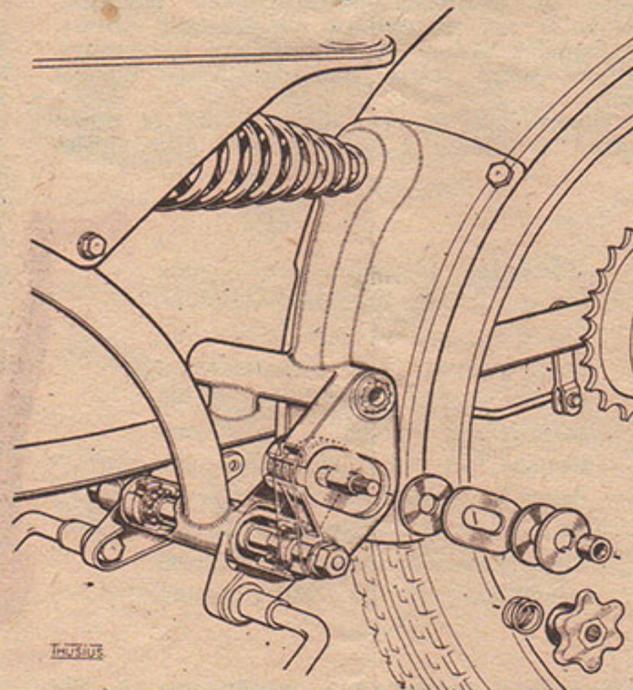
Montage des mâchoires de frein en un seul point.

moindre « serpentement », malgré des pneus de 2,50. Enfin vous pouvez freiner sec de l'arrière, même sur sol gras, sans risque. Quant au frein AV il est utilisable en toute circonstance, sans aucun danger. Est-ce le fait d'avoir des garnitures « flottantes » fixées en un seul point, mais la progressivité est parfaite sans nuire en rien à la puissance. Un mauvais point : la tringle du frein arrière est inutilement contrecoudée d'une façon aussi anti-mécanique que possible. Une tringle droite aurait pu tout aussi bien faire l'affaire, et à défaut une bonne commande par câble comme sur les machines de course.

Quant aux détails, nous avons déjà signalé qu'ils étaient particulièrement soignés. Remarquons cependant l'excellente forme du guidon, les repose-pieds robustes et réglables, la roue de secours (sur les nouveaux modèles), le coffre à outils dans le réservoir avec trousse complète et de bonne qualité. La suspension de selle est curieuse, l'axe avant étant remplacé par un ressort à lame, ce qui procure une grande souplesse et ne nuit en rien à la rigidité comme on pourrait le croire.

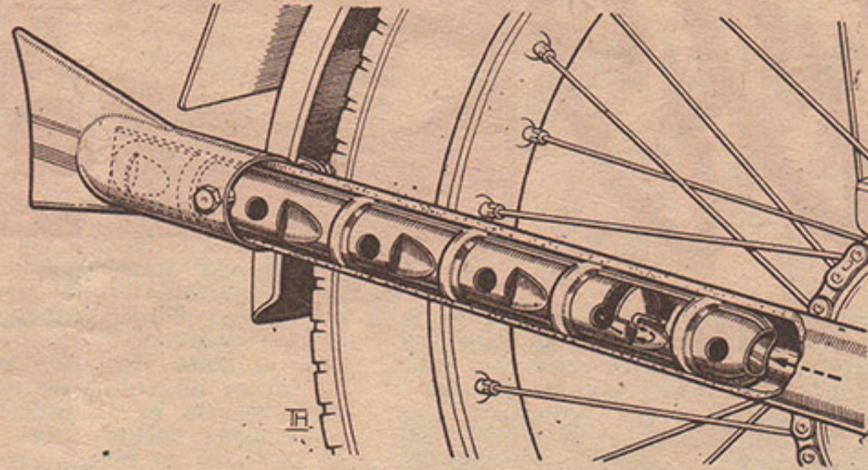
Le silencieux est efficace, mais demande à être nettoyé périodiquement en raison de son faible diamètre. Le son est rageur du fait du haut régime et, le silencieux enlevé, est impraticable en ville. (Pour le sport : cross, rallye, etc., le rendement est amélioré). L'équipement électrique est parfait : éclairage ville et

Détail du pivot de la suspension arrière avec son amortisseur à friction. Notez la forte pièce en acier matricé qui reçoit le ressort.



Ci-dessous : nous repassons cette superbe coupe du moteur de la Imme R 100 qui résume mieux que tout les explications fournies dans cet article.

Le silencieux est logé dans la partie arrière du tube inférieur du cadre.



klaxon puissant sur une petite batterie alimentée par le volant et redresseur (ce dernier situé dans le phare) et un éclairage code-phare de 15 watts, ce qui suffit, mais supporterait 35 watts sans mal, étant donné les performances de la machine.

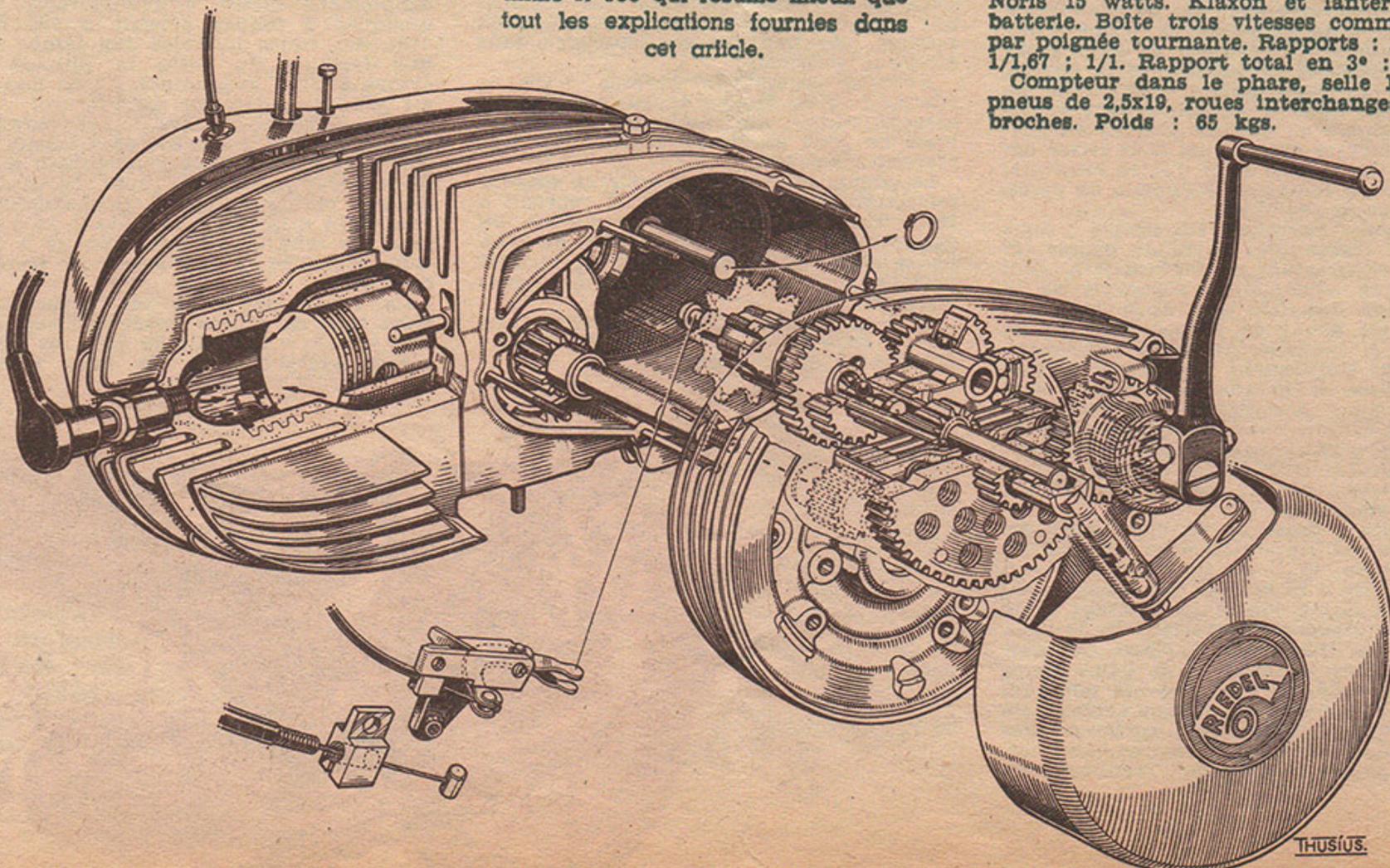
Un mot encore sur le freinage — puisqu'il faut bien arrêter notre article ! — à 50 kmh., le frein avant seul arrête en 16 mètres, le frein arrière seul en 18-20 mètres et les deux ensembles en 12 mètres au maximum, vérifiés double-mètre en main (sur terrain sec évidemment). Nous n'avons certes pas fini de passer en revue toutes les qualités de la Imme, mais en avons assez dit pour attirer bien des foudres d'incrédules ou d'obstinés. Un seul regret : celui que la machine ne soit pas de chez nous.

Un dernier mot : Imme a à l'étude, sur le même principe, un moteur 150 cmc. deux temps. Quant il sortira, attendons nous à des « étincelles ».

M. A.

### CARACTERISTIQUES

Monocylindre horizontal, deux temps, 98 cmc. (47x52), cylindre, culasse et carter en alliage léger nervuré et abondamment ailetés. Puissance 4,5 CV à 5.800 t.-m. Vitesse maximum : 75 kmh. Consommation 2 à 2,5 l. aux cent. Allumage éclairage (route) par volant magnétique Noris 15 watts. Klaxon et lanterne sur batterie. Boîte trois vitesses commandées par poignée tournante. Rapports : 1/3,67 ; 1/1,67 ; 1/1. Rapport total en 3<sup>e</sup> : 1/9,51. Compteur dans le phare, selle Pagusa, pneus de 2,5x19, roues interchangeables à broches. Poids : 65 kgs.

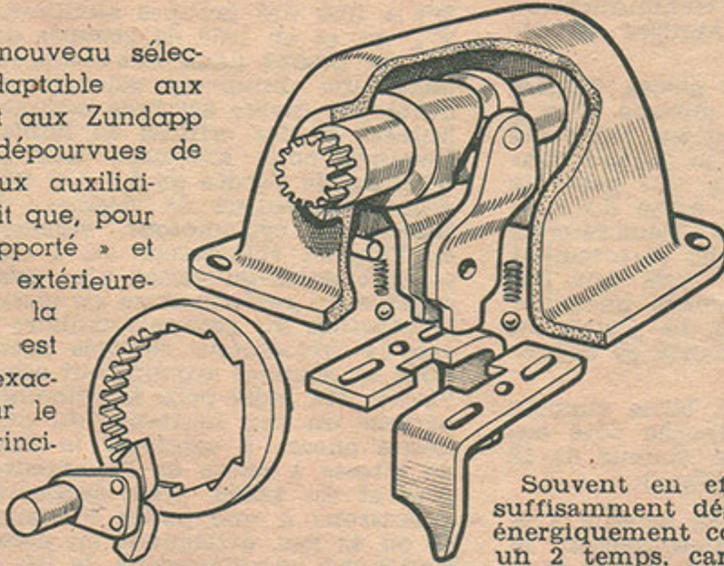


# informations techniques

## SELECTEUR AU PIED POUR B.M.W. ET ZUNDAPP K 800

M. J. K. Nopp à Saverne (Bas-Rhin), a pris un brevet d'invention pour un dispositif sélecteur de vitesse à commande à pédale pour B.M.W. et Zundapp K.800. Le dessin ci-contre permet de voir les détails

Voici le nouveau sélecteur adaptable aux B.M.W. et aux Zundapp KS 800 dépourvues de ce précieux auxiliaire. On voit que, pour être « rapporté » et monté extérieurement à la boîte, il est construit exactement sur le même princi-



de la commande d'enclenchement par coulisse ou commande H. Il n'y a pas de transformation à faire, seulement l'ancien levier est à démonter et le sélecteur est à mettre à la place de l'ancien levier avec 4 boulons. On montera un autre levier pour le pied sur le cadre ou sur le repose-pied. Le travail de montage se résume à percer deux trous et le temps du montage se réduit à une demi-heure.

## DECALAMINAGE AU CAMPBRE

Précisons tout d'abord que l'adjonction de camphre naturel à l'essence dans le but de décalaminer le moteur ne se traduit pas par l'arrachement des dépôts qui adhèrent aux parois et leur évacuation par morceaux. Si tel était le cas, en effet, la présence de ces résidus pourrait être néfaste s'ils venaient à tomber dans l'huile ou les canaux de graissage. Mais l'expérience montre que le camphre joue le rôle d'un oxydant, à la manière d'un catalyseur, et qu'il accélère la combustion des dépôts carbonneux qui se transforment en oxyde de carbone (CO) ou en anhydride carbonique, tous deux gazeux, qui sont expulsés avec les gaz d'échappement.

La dose de 5 g. de camphre par litre de carburant est correcte pour un décalaminage ; pour l'entretien courant, cette proportion peut être ramenée à 1 g., voire moins.

Des fabricants ont mis au point certains produits qui agissent de la même manière que le camphre, mais avec beaucoup plus de rapidité ; il suffit parfois d'en verser lentement — le produit étant liquide — quelque 20 cm<sup>3</sup> dans la tubulure d'aspiration du carburateur, après avoir enlevé l'épurateur d'air, pour constater la présence à l'échappement d'une épaisse fumée correspondant à l'évacuation des dépôts de charbon dans le moteur et la tuyauterie d'échappement.

## « PERLE » AUX BOUGIES DES DEUX TEMPS

La « Perle » se formant entre les électrodes de la bougie de certains moteurs 2 temps cause pas mal de soucis à nombre de motards ; les avis sur le moyen de les empêcher sont très partagés et d'efficacité douteuse.

Il est indubitable que la cause du phénomène réside dans un échauffement exagéré de l'électrode centrale de la bougie, qui peut provenir d'une mauvaise carburation, du taux de compression trop élevé, de la qualité de l'essence utilisée, mais presque toujours de l'emplacement de la bougie sur la culasse.

pe que les modernes sélecteurs incorporés ; entraînement par cliquets et rampe hélicoïdale contrôlant le déplacement des fourchettes. L'ensemble est robuste dimensionné et permet de moderniser de nombreuses machines encore remarquables en bien des points.

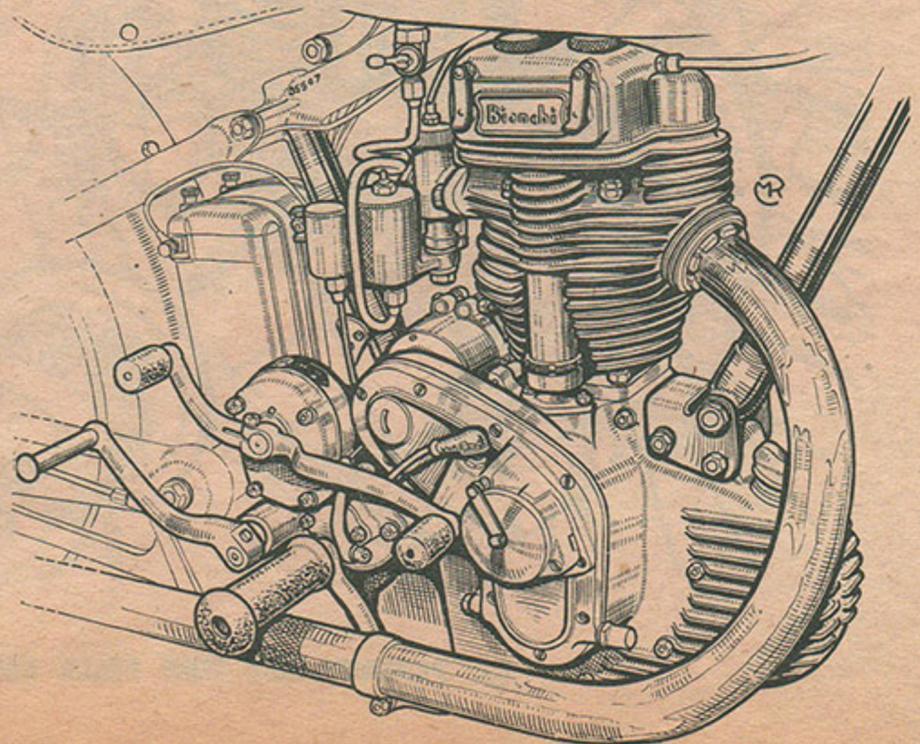
Souvent en effet la bougie n'est pas suffisamment dégagée pour être refroidie énergiquement comme elle doit l'être sur un 2 temps, car il ne faut pas oublier que, pour un même nombre de tours du moteur, le nombre d'étincelles est double de celui d'un 4 temps. De plus, sur ce dernier, la bougie est refroidie par les gaz frais après chaque explosion, ce qui est loin d'être le cas sur un 2 temps dans lequel l'admission s'effectue en un temps extrêmement court et les gaz n'atteignent la bougie qu'après s'être réchauffés dans le carter d'abord, contre les parois du cylindre ensuite. De ce fait, la bougie d'un 2 temps prend une température bien plus élevée que celle d'un 4 temps et une bougie donnant satisfaction sur ce dernier peut, et c'est souvent le cas, provoquer des ennuis.

Dans ces conditions, il semble qu'une bougie « froide » devrait donner de bons résultats et supprimer la formation de la « perle ». Il en est bien ainsi si l'on a pris soin de la choisir très froide. Mais alors, il devient pratiquement impossible de lancer le moteur à froid.

Le remède consiste à revenir à la bougie ordinaire, mais en lui adjoignant un dispositif pour évacuer rapidement l'excédent de calories emmagasinées par l'électrode centrale, c'est-à-dire en la munissant d'un radiateur efficace.

Le plus simple est de confectionner une rondelle d'aluminium d'environ 60 mm de diamètre découpée dans une planche de 3 mm d'épaisseur et d'en amincir les bords. Cette ronde le sera serrée énergiquement sous le fil de bougie,

Ci-contre : un dessin du remarquable moteur de la 250 cmc. Bianchi « Stelvio ». Le moteur qui a un taux de compression de 5,5 seulement, donne 10 CV à 5.000 tours et atteint un bon 100 kmh. Admirer le robuste carter bien refroidi, la distribution bien dessinée. Ce moteur n'est pas sans avoir des ressemblances avec le N.S.U. de même cylindrée.



lequel sera de préférence muni d'une cosse en laiton et non d'un capuchon en matière isolante. Ceux qui disposent d'un tour pourront décoller un écrou de bougie dans une barre de duralumin ou de cuivre rouge d'un diamètre minimum de 30 mm ; le nombre d'ailettes sera de trois pour une épaisseur à la base de 2 mm.  
BIG TWIN

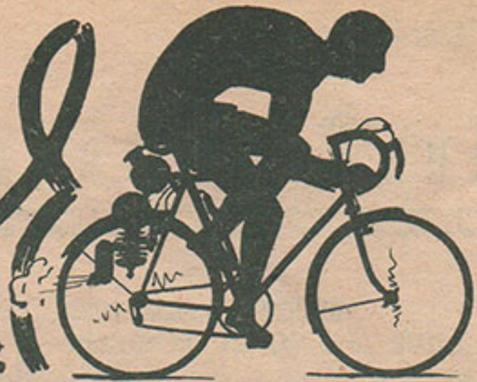
## QUESTIONS PENDANTES

On parle souvent de solutions révolutionnaires. En vérité l'expression n'est pas exacte, car on peut dire que beaucoup de soi-disant nouveautés remontent à plus de cinquante ans. On a vu des cylindres horizontaux opposés bien avant 1900. Même avant Werner il a existé sur certains tricycles des cylindres jumelés et les origines du deux temps sont aussi anciennes que celles du quatre temps. Dès 1910 nous avons eu des fourches télescopiques, des suspensions arrière. L'allumage par batterie (sans magnéto il est vrai) a été employé vers 1860, et la magnéto figurait sur les moteurs de Forest. La moto de Wolf et Muller avait presque l'allure d'un scooter. Réalisations insuffisantes, difficultés financières, attitude plus ou moins explicable du public ont plus souvent orienté la technique que des considérations mécaniques.

Peut-on affirmer qu'aujourd'hui même tout le monde soit d'accord. A côté du deux temps à piston plat nous en trouvons quelques-uns qui ont conservé le déflecteur. Le moteur à balayage en équilibre a-t-il balayé (c'est le cas de le dire), le moteur à balayage en retour. Et alors qu'en théorie les arbres à cames en tête possèdent une supériorité marquée, les tiges et les culbuteurs dominent. Il y a des amateurs de monocylindres comme des diverses formes de polycylindres, des partisans et des adversaires du compresseur, de la chaîne, du cardan, de la fourche à parallélogramme, de la fourche télescopique, de la suspension arrière à glissière et de la fourche arrière oscillante.

En vérité, quand on envisage la construction d'une machine, on se trace un programme conforme aux désirs et aux besoins de la clientèle. On peut être guidé par des considérations de prix ou d'organisation industrielle. Et ensuite on choisit, parmi la multitude des solutions possibles, celles qui permettent de réaliser le plus efficacement le programme qu'on s'est tracé. On peut normaliser certains éléments de la construction, mais non unifier des types de machines. C'est pourquoi le progrès prend-il si souvent un aspect intermédiaire et confus.

# La frange du Cyclomoteur



## LE « BANTAMOTO » DE 38 cmc.

Alors que la majorité des moteurs auxiliaires ont une transmission à galet ou à chaîne, le groupe anglais Bantamoto reprenant le principe des premiers « Vap » se signale par son train de pignons d'entraînement.

Les autres particularités sont ensuite : la cylindrée de 38 cmc. seulement, d'ailleurs largement suffisante pour un moteur judicieusement aidé par le pédalage, de course très réduite (38 mm d'alésage pour 34 de course) et alimenté par un distributeur rotatif en bout de vilebrequin, et enfin sa fixation sur le côté gauche de l'axe de la roue arrière, ce qui n'est pas nouveau chez nous.

Le cylindre et la culasse détachable sont en alliage Y « 33 ». La chemise du cylindre est en fonte centrifugée, avec seulement deux lumières, une sur l'avant pour le transfert, l'autre à l'arrière pour l'échappement qui débouche directement dans un pot fixé par 2 goujons sur le cylindre. La culasse reçoit une bougie de 14 mm et un décompresseur. Quatre longs goujons fixent cylindre et culasse au carter.

Le carter en alliage léger est formé de deux parties bien distinctes. La partie située vers la roue de la bicyclette n'est que le logement du contrepoids de vilebrequin et porte celui-ci par le moyen d'un roulement à billes démontable du type magnéto. A l'intérieur de la cage de roulement est pratiqué un évidement cylindrique destiné à recevoir un boisseau

tournant dans lequel est pratiqué une lumière correspondant avec la pipe d'admission. Ce distributeur tournant est entraîné par le vilebrequin dont l'axe est creux et met la pipe en communication avec le carter lorsque la lumière est dégagée.

Le vilebrequin est en 2 pièces, forgées dans de l'acier à 2 % de chrome. Il y a d'une part le contrepoids et son axe évidé et de l'autre le maneton, le second contrepoids et l'axe très long qui porte le pignon d'entraînement, la came du rupteur et le volant magnétique. Deux rangées de galets de 4 mm portent directement sur le maneton cémenté, ainsi que sur la bielle, une bague en bronze phosphoreux, porte l'axe de piston. Le piston est un « Hépolite » à 2 segments et déflexeur.

Trois forts roulements à billes supportent le vilebrequin, de chaque côté des volants et entre le pignon moteur de 16 dents et le volant (Wico-Pacy).

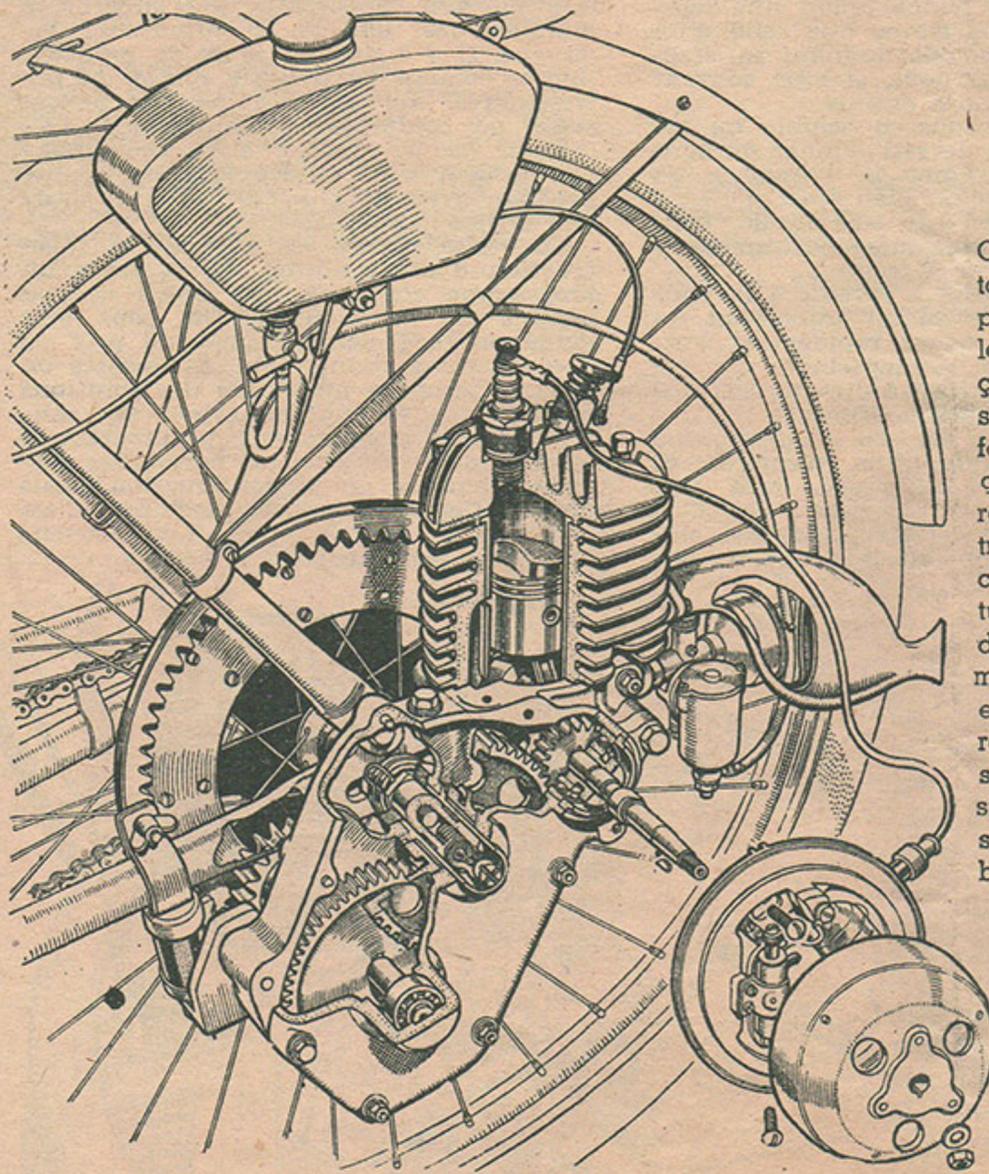
Les pignons sont aussi en acier à 2 % de nickel-chrome. Du pignon moteur, la puissance est transmise à un pignon de 52 dents solidaire d'un pignon de 22 dents qui entraîne à son tour un autre pignon de 55 dents qui est le dernier à être enfermé dans le carter. Ce dernier pignon de 55 dents est calé sur le même arbre que le pignon extérieur du moteur (26 dents) et qui par l'intermédiaire d'une couronne dentée intérieurement, forme la transmission finale (26 à 1 au total).

## GROUPES AUXILIAIRES DE TRES PETITES CYLINDREES

En 1920 des groupes auxiliaires de 100 cc. et en 1950 de groupes de 40 à 50 cc. pesant deux fois moins et développant une puissance volontairement réduite par divers artifices comme des tubulures et des orifices de faible section. Dessinés pour atteindre une puissance normale de l'ordre de 1,5 à 2 CV équipés d'un changement de vitesse : ils aboutissent au cyclomoteur, version réduite de l'ancien vélomoteur et, à cause d'un rapport poids-puissance plus avantageux, capable de performances au moins égales. L'évolution du groupe auxiliaire 40-50 cc. vers le cyclomoteur est très nette. Certes nous en sommes aujourd'hui comme nous l'avons été jadis pour le vélomoteur, à la période un peu hésitante du début : on hésite encore à employer le changement de vitesse à cause de l'augmentation du prix et du poids, mais fatalement nous aboutirons à une petite machine pesant 40 ou 45 kgs, atteignant en pointe le 60, soutenant régulièrement le 50 et réalisant, selon les parcours, de 40 à 45 kmh. Devant ces possibilités, certains cyclomoteuristes emmèneront un passager en tandem et le moteur de 50 cc. étant, malgré sa vaillance, tangent pour un tel emploi, on augmentera peut-être la cylindrée aux environs de 60 ou 70 cc. qui, dans cette catégorie de véhicules, sera la réplique de ce que sont les 125 et les 150 cc. par rapport aux machines légères de 100 cc.

Est-ce dire que le groupe auxiliaire est appelé à disparaître ? Actuellement il n'est pas dangereusement menacé. Mais nous sommes persuadés qu'il cédera peu à peu la place au cyclomoteur. Dès à présent nous voyons les spécialistes du groupe auxiliaire livrer des moteurs à des marques qui les montent sur leurs cyclomoteurs.

Quelle est la raison de cette tendance ? C'est que d'une cylindrée de 40 à 50 cc. on tire sans difficulté une puissance plus élevée qu'il n'est nécessaire et il est quelque peu anormal d'étrangler en quelque sorte un moteur. Une puissance spécifique de 40 CV au litre est courante pour les moteurs actuels, soit 2 CV pour un 50 cmc. C'est au moins le double de ce qui est nécessaire pour un groupe auxiliaire qui ne doit pas entraîner une bicyclette à plus de 30 ou 35 kmh. Il semble donc logique de réduire encore la cylindrée des groupes auxiliaires à une trentaine de centimètres cubes, d'où allègement, réduction de l'encombrement, abaissement du prix, etc... Qu'on ne croie pas qu'un moteur minuscule soit fragile, bien au contraire. Nous pouvons donner aux trois organes mobiles d'un beau deux temps de larges dimensions et même pour un quatre temps réaliser une solide distribution. Les petites soupapes sont mieux refroidies, moins exposées à la distorsion et elles sont rappelées par des ressorts légers. Qu'il s'agisse d'un deux ou d'un quatre temps, la vitesse linéaire est peu élevée et l'usure est faible, et malgré la grande démultiplication, le rapport entre la distance parcourue par le piston dans le cylindre et celle parcourue par la machine sur la route n'est guère différent pour un 30 cc. et une moto ; on peut donc estimer que l'usure du cylindre sera de même ordre. C'est un point sur lequel nous revenons souvent, car s'il y a un préjugé à détruire, c'est celui de la fragilité des petits moteurs et de leur usure rapide. Ils sont aussi durables et sûrs que leurs grands frères.



Crevé du « Bantamoto » qui n'est pas sans rappeler le Vap français. La fixation se fait en porte-à-faux sur le côté gauche de la roue arrière ; entraînement par couronne à denture intérieure. Le détail de la transmission primaire et de son train réducteur est visible sur le dessin. L'admission se fait par distributeur rotatif sur le vilebrequin.

# Tribune libre

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

## MISE AU POINT « FINALE »

J'ai pris connaissance des réflexions émises dans le n° 1008 concernant une « mise au point » et j'ai décidé d'y mettre un « point final » en ce qui me concerne !

Je m'incline avec respect devant 12 ans de pratique du deux temps, n'en ayant que huit, mais je doute énormément que les quatre années qui m'amèneront à égalité me fassent changer d'avis.

Mon opinion sur ce moteur figure en caractères que je suppose indélébiles dans le n° 999, je n'ai pas à y revenir. Quant à affirmer que le deux temps coûte moins cher et qu'il est vendu aussi cher... alors là, ce n'est plus l'honnêteté du moteur qui est mise en doute, mais bien celle de son constructeur ! A lui de s'expliquer !

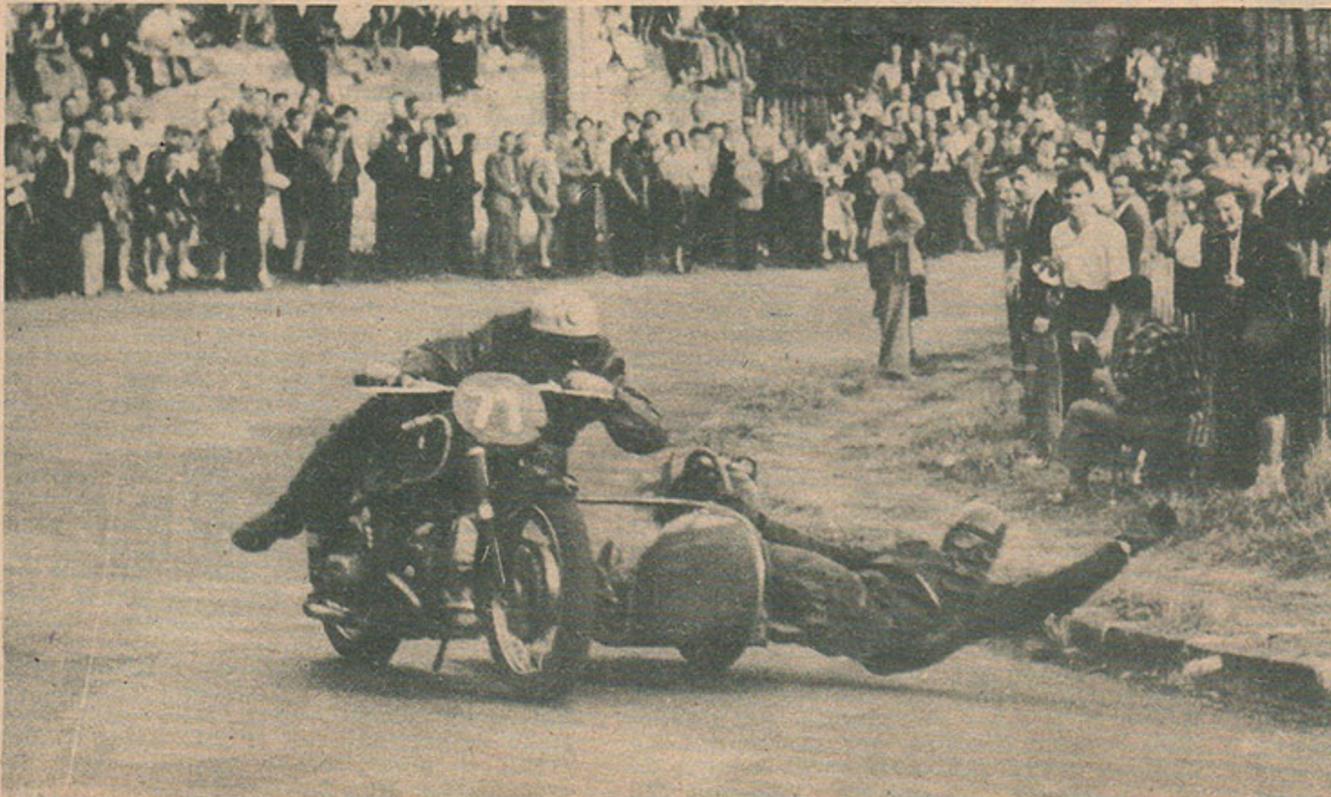
J'ai cité les records des scooters italiens, mais aussi autre chose : Bol d'Or avec D.K.W. et Jawa, Paris-Madrid avec Gnome-Rhône, tour de Suisse avec Peugeot et mes expériences personnelles. Ces machines, de série et bien au point, n'ont pas que je sache réagi astronomiquement sur le budget de leurs propriétaires. D'autre part, quand un record nécessite l'étude et la construction d'une machine spécialement conçue pour le battre ou l'établir, le succès éventuel n'en a que plus de valeur et fait triompher la formule, car si grands que soient les soins apportés à la réalisation du moteur, ses caractéristiques élevées décuplent les chances... de casse. A ce propos, les records ahurissants de Lambretta forcent l'admiration et je ne vois pas du tout quelle réserve observer lorsqu'il s'agit de performances officiellement contrôlées.

Il est parfaitement inutile d'envisager la construction en série de ces bolides et de discuter leur prix de revient, parce qu'ils n'intéressent pas le commun des usagers et qu'il ne viendra jamais à l'idée d'un amateur de paisibles sorties d'enfourcher une terrifiante D.K.W. à compresseur.

Que Zundapp soit passé au 4 temps, même allègrement, il faut répondre à tous les goûts ; qu'il revienne au 2 temps avec la DB 201, c'est que la formule n'est pas si mauvaise ; qu'il y ait plus de 100.000 Zundapp 198 cmc. en circulation, c'est qu'il y a des amateurs, et que je n'aie pas revendu les miennes, c'est que je ne suis pas convaincu de la futilité du deux temps.

C'est une querelle vieille comme le monde motocycliste et cependant toujours vivace ; chaque cycle a ses partisans, ses détracteurs, ses qualités et ses défauts, et puisqu'il s'agit de mécanique, c'est un équilibre de deux forces opposées qu'il est en conséquence permis de supposer à peu près égales ; l'ensemble reste, peut-être pas à l'état de repos comme beaucoup l'ont appris, mais à coup sûr sur ses positions.

J. CAILLIAUX, Bapaume (Pas-de-Calais)



## PRECISIONS SUR LES U.S.A.

Dans le N° 1005 de « Moto-Revue », vous indiquez dans le petit article « où allons-nous ? », 1<sup>re</sup> page, que le permis de conduire-auto n'existe pas aux Etats-Unis d'après la revue « Radmark ».

Je me permets à ce sujet d'attirer votre attention sur l'article paru dans le N° de novembre de « Selection du Reader's Digest », sous le titre « Tueurs au Volant » de Clarence Woodbury.

D'après cet article, il ressort qu'aux Etats-Unis le permis de conduire existe tout au moins pour l'Etat de New-York et l'Etat du Connecticut, pour ce dernier il est indiqué qu'un conducteur ayant commis plusieurs fautes et totalisant six points — il est donné un point par faute ou imprudence — est appelé au tribunal et risque fort de se voir retirer son permis. Dans l'Etat de New-York le conducteur ayant eu trois accidents en 18 mois doit repasser le permis.

Henri VALENTIN, Lyon

## N'OUBLIONS PAS LE PASSAGER

Ayant lu les reportages sur les coureurs, je me permets de vous signaler une catégorie bien anonyme, ce sont les passagers de sidecars. Il n'y a pas de raison pour ne pas mettre les lecteurs au courant du travail fourni par cet équipier. Car il s'agit vraiment d'une équipe en side. Tout le monde ne sait peut-être pas à quoi peut servir un passager et pourquoi il faut se pencher dans un sens ou dans l'autre. Toutes ses acrobaties servent à vaincre la force centrifuge dans les virages et les courbes, et à maintenir également l'adhérence et le freinage de l'ensemble. Le tout n'étant pas sans danger.

Voici quelques exemples pris lors de la saison 1950 que j'ai faite avec Jean Murit mon pilote. Au Circuit de Pau, il y avait 30 tours de circuit à effectuer avec 9 virages au tour, soit 270 fois à sortir à droite ou à gauche (je ne compte pas les côtes luxées ou les hématomes aux jambes). Ou encore les conditions atmosphériques : au Circuit d'Angoulême la chaleur fondait le goudron de la route, à la fin de cette course nous étions de vraies loques.

A Vesoul autre incident, j'avais fait 30 tours en solo (car je fais aussi du solo), sitôt fini je repartais comme passager pour également 30 tours, au départ je pousse, à ce moment un concurrent nous coupe, je retiens pour éviter la collision, mon pilote se dégage et met « tout le paquet », surpris, je n'eus pas le temps de sauter dans le side ; accroché par les mains, j'ai été traîné sur les genoux au moins sur 100 mètres avant de pouvoir me hisser dans le side à la force des bras... heureusement, car mon pilote n'avait rien vu ! Et 50 mètres plus loin se présentait un virage, je n'ose encore y penser ! Au circuit d'Avignon, nous venions de changer de side, je n'avais pas encore l'habitude pour « sortir » et dans un virage mon pied s'est pris dans la roue, total : cinq rayons cassés et la course finie pour nous. On voit par ces quelques exemples, la ténacité, le sang-froid, la force, le coup d'œil qu'il faut à un bon passager, de plus il doit connaître également la mécanique, éviter d'être sensible lorsque les doigts frôlent les rayons, ou quand le dos racle le sol, etc... Ces petits incidents ne doivent pas faire abandonner un passager, l'esprit d'équipe doit être le plus fort. Une course de vitesse n'est pas une promenade de santé, mais, pour moi, le plus beau des sports mécaniques.

André EMO, Paris

Voici le « travail » des passagers, aussi spectaculaire qu'indispensable puisque c'est de lui que dépend la vitesse à laquelle peuvent être prises les courbes. On voit ici Emo et son pilote Murit battant le record de la course de côte de La Baraque sur leur side B.M.W. en 1950.

# Interviews en série...

Nous publions ci-dessous la fin de l'interview de Jean Behra, Georges Houel et Pierre Monneret, commencée dans notre précédent numéro et que les exigences de la mise en page ne nous avaient pas permis de reproduire intégralement.

**P**ierre Monneret se devait aussi de nous donner son avis, puisqu'il est un de nos meilleurs espoirs.

— Certainement les conseils sont des plus utiles. Ainsi récemment je suis resté 8 jours à Montlhéry avec l'équipe A.J.S. à tourner sur le circuit routier, et sur la piste. Naturellement, lorsque je voyais qu'ils tournaient d'une certaine manière, j'essayais de les imiter et ils me signalaient ce qu'il fallait faire, quand ils voyaient que je faisais une gaffe. Je me suis aperçu que huit jours de conseils comme j'ai eus il y a environ deux mois, donnent peut-être l'expérience de 4 ou 5 courses. Simplement 8 jours d'entraînement à Montlhéry avec des champions et des machines qui vont plus vite que les machines que je peux monter en France : une 500 A.J.S. bicylindre de course. Cela m'a donné un très bon entraînement, et m'a habitué à des vitesses de 190 à l'heure et quand je retournerai en 350, je crois que j'aurai plus d'expérience que je n'en avais auparavant.

Quand un coureur demande à mon père : « comment virez-vous ? » Je suis sûr que mon père est le premier à le conseiller. Il n'a qu'à venir lui demander : « Je cafouille dans tel ou tel virage », et mon père lui dira toujours : « Prends le virage comme ceci ». Il l'a toujours fait et il n'a jamais hésité à conseiller quelqu'un.

*Behra interrompt nos discussions pour revenir à un sujet d'actualité :*

— J'ai un petit mot à dire au sujet des courses et du calendrier actuel et un grand reproche à faire à la Fédération Française : d'abord, d'accorder à n'importe quel coureur qui a une moto ou qui n'en a pas, qui n'en a jamais eu, à n'importe quelle personne qui a un permis de conduire, une licence internationale, et ça je peux le prouver. Il y a des coureurs qui ont actuellement une licence de coureur international et qui peuvent s'engager dans n'importe quel Grand Prix International et je trouve que là c'est une erreur. Il se passe une chose, c'est que vu le nombre croissant de coureurs qui chaque année demandent des licences et veulent courir en moto, vu les organisations qui augmentent chaque année, puisque cette année nous avons plus de 200 courses, la première des choses serait que la Fédération empêchât que toutes les organisations soient nationales ou internationales. C'est-à-dire qu'elle devrait créer trois genres de courses : les organisations internationales, les organisations nationales et les organisations amateurs. La première des choses à faire serait d'imposer au coureur qui débute une licence amateur et qu'il ne coure que les courses « amateurs ». Qu'un coureur qui a obtenu quelques résultats en « amateurs » passe professionnel et par la suite, lorsqu'il a mérité sa qualification, reçoive sa licence internationale, voilà qui serait parfait ! Ceci serait du reste à l'avantage du coureur amateur qui pourrait courir avec d'autres coureurs amateurs, donc n'aurait pas besoin d'avoir une moto extrêmement rapide. Il n'aurait pas à s'attaquer dès le début aux coureurs internationaux et ne serait pas dégoûté à la première course qu'il ferait.

Voyez en Italie : il y a 3 catégories de coureurs. Il y a la première catégorie, la catégorie des champions, la deuxième catégorie, et la troisième catégorie pour les débutants. C'est sans doute pour cela

que l'Italie, au point de vue pilotes, est la première nation au monde pour la moto. L'Italie peut aligner pour le moins 3.000 coureurs. Or, en France on pourrait tout de suite en aligner 20 !

— *L'année prochaine les allemands vont revenir sur la scène internationale, est-ce que vous avez quelque chose à nous dire à ce sujet? Croyez-vous qu'ils seront dangereux, au point de vue pilotes et au point de vue machines ?*

*C'est Behra qui répond :*

— Je ne pourrai pas trop donner mon avis sur les coureurs allemands, pour la bonne raison que je ne cours que depuis la guerre, mais je me rappelle du circuit de Nice en 1938, qui était du reste le Grand Prix de France et où j'étais en spectateur. Les allemands m'avaient vraiment fait une grande impression, tant au point de vue pilotage qu'au point de vue moto. Maintenant la guerre est passée et j'espère que l'année prochaine ou dans deux ans ils seront dans les compétitions avec de bonnes motos et toujours aussi bons pilotes qu'avant. Et à ce moment-là ce sera beaucoup plus sport puisque le vœu d'un coureur, c'est de lutter. Un coureur qui court tout seul n'a aucun mérite, ce qu'on aime, c'est surtout la lutte.

— *Houel, je crois que vous brûlez d'intervenir ?*

— Je veux dire un mot au sujet des épreuves et de la classification des coureurs. Ce que disait Behra tout à l'heure est tout à fait juste : un organisateur demande à organiser une épreuve nationale. Mais maintenant dans cette épreuve nationale, je crois qu'il y a la possibilité d'avoir deux étrangers de deux pays, c'est-à-dire que l'on peut avoir quatre coureurs étrangers. Alors ce qui peut se passer dans cette histoire, c'est qu'on prenne par exemple deux belges ou deux anglais, deux suisses ou deux italiens et qu'on fasse de la publicité en annonçant une épreuve internationale. Ce qui est une tromperie vis-à-vis du public. Or s'il n'y a pas de public, il n'y a pas de course. Je pense également qu'il serait très bien qu'il y ait des épreuves « amateurs » strictement réservées aux amateurs, qu'il y ait des épreuves nationales qui soient strictement réservées aux nationaux. Je crois même qu'on aurait pu commencer dès cette année à faire cette classification internationale, nationale, et amateurs comme elle existe en Belgique, en Suisse, en Italie et partout. Il faudra y arriver. Malheureusement à la Fédération, c'est le comité des petits copains, on se dit : si on fait cette chose-là, nous allons nous faire critiquer parce que tel club a 2 coureurs, qu'il faudra les « soigner », etc... etc... Dans le sport, il faut de la discipline et une certaine volonté et nous y arriverons en demandant l'appui des autres clubs.

— Autre chose, *enchaine Behra*, il y a la question des prix. Pour un grand prix comme Albi, où au départ il y a environ 25 pilotes, il n'y a que 4 prix, et je trouve que c'est tout à fait inadmissible. Il vaudrait peut-être mieux donner moins de primes de départ et adopter la formule des italiens, je cite toujours les italiens parce que je crois qu'ils ont de l'avance au point de vue du sport. En Italie, il y a — mettons — un budget d'un million de lires, sur un million de lires on retire par exemple la somme de 500 ou 600.000 lires qui sont réparties entre les sept premiers prix de l'épreuve,

et le solde, c'est-à-dire quelques 400.000 lires, sont réparties au prorata du nombre de pilotes, c'est-à-dire que le pilote qui fait dernier et termine par exemple à quatre tours, touche quand même un prix. Je crois que c'est très bon, premièrement pour le pilote et ensuite pour le spectateur. En effet, si un pilote a une panne stupide et perd par exemple un tour, il se dit, en France : « ce n'est plus la peine que je coure, s'il n'y a que quatre prix ! » Une place de septième, par exemple, ce n'est pas bon, mais quand vous avez devant vous quatre ou cinq anglais ou deux ou trois italiens, je pense que ce n'est quand même pas mal d'avoir une place de septième et cette place de septième n'est même pas récompensée, ni même la cinquième, puisqu'il y a quatre prix ! Alors le cinquième se décourage et se dit : « après tout j'arrête », tandis que s'il y a, comme il y a en Italie, la répartition suivant le nombre de tours, cela vaut la peine d'animer l'épreuve jusqu'à la fin.

*Pierre Monneret n'est pas content non plus ! :*

— Les organisateurs d'épreuves comptent pour le Championnat de France profitent de ce Championnat pour ne pas donner de prime de départ. Ainsi à Montlhéry on ne donne rien du tout et à la Coupe du Salon, pour les 250, je n'ai rien touché. En fin de compte, j'ai tellement crié, que j'ai eu une belle coupe en ferraille, un point c'est tout ! Et pourtant on m'avait envoyé un engagement selon quoi il s'agissait du Championnat de France en une seule épreuve pour 250, et lorsqu' « ils » se sont aperçus que c'était un des Monneret, ils ont froidement supprimé le Championnat de France. Je trouve ça anormal, je le signale.

*Behra enchaine :*

— Nous avons eu le titre de Champion de France avec un brassard superbement doré, un vrai fil d'or et une médaille dorée ! En France on trouve qu'il n'est pas possible de récompenser les champions. Je veux bien admettre que la Fédération n'ait pas l'argent nécessaire pour pouvoir donner un prix, mais à ce moment-là, on pourrait trouver une solution si on voulait faire quelque chose. J'ai une idée qui n'est peut-être pas mauvaise : puisqu'il y a des courses comptant pour le Championnat de France et qu'il y a beaucoup d'organismes qui veulent que leurs courses comptent pour le Championnat de France, pourquoi ne pas les obliger à donner une somme. Ainsi, s'il y a 10 courses qui comptent pour le Championnat de France, chaque organisateur donnerait une certaine somme qui serait divisée entre les Champions de France à la fin de l'année. Il est juste que le Champion de France soit récompensé et il est anormal que les organisateurs fassent compter leur course pour le Championnat de France, qu'ils en tirent une publicité, et que le coureur ne touche absolument rien. Je pense que c'est une solution à examiner, sinon qu'on trouve mieux.

*Une dernière tournée de Raphaël, une dernière promesse de revenir bientôt et nos amis s'engouffrent dans leurs voitures respectives, car il fait nuit, il fait froid, il pleut, et la voiture, tout de même, c'est bien confortable !*

Janvier 1951

# Le Sport

## A LA F.F.M.

Le Comité de la F.F.M. s'est réuni fin décembre 1950, à l'Automobile Club de France, sous la présidence de M. A. Pérouse.

Le Comité a prononcé les affiliations suivantes : Amicale Motocycliste Castelnoyenne. Section Motocycliste de l'A.S. Municipale de Romainville. Moto-Club Thorois. Moto-Club de Pernes. Amicale Motocycliste du Limousin. Moto-Club du Bas Vivarais. Moto-Club du Roussillon. Moto-Club de Bastide et d'Aquitaine. Burdigala Moto Touring Club. Moto-Club Bellifontain. Moto-Club Bruaysien. Moto-Club du Maine.

M. Pérouse a fait ensuite un compte-rendu des travaux du Congrès de la F.I.M. qui s'est tenu à Milan du 28 novembre au 1<sup>er</sup> décembre. Les principales questions qui ont été discutées à ce Congrès seront examinées à nouveau au Congrès du Printemps. Sur intervention de plusieurs pays et principalement de la France, le Congrès a annulé la décision prise précédemment interdisant d'organiser une course motocycliste la même jour ou la veille d'une course automobile. Toutefois, les grandes courses motocyclistes internationales devront se courir autant que possible en dehors d'une course automobile.

D'autre part, la Commission Sportive Internationale a modifié ainsi qu'il suit la capacité des Manifestations Sportives :

**Manifestations Sportives Internationales.** — Accessibles aux coureurs de plusieurs nations ; l'autorisation des F.M.N. étant toujours nécessaire pour les coureurs se rendant à l'étranger.

**Manifestations Sportives Nationales.** — Accessibles à tous les coureurs titulaires de la licence nationale ; toutefois, chaque année la F.I.M. dressera une liste des F.M.N. pouvant obtenir la participation de coureurs de pays voisins possesseurs de la licence Nationale 1951.

**Manifestations Sportives Mixtes.** — Dans lesquelles peuvent être admis 4 coureurs de deux pays voisins.

**Manifestations Sportives Frontalières.** — Organisées dans un rayon de 50 kms d'une frontière commune ; à l'intérieur de cette zone les coureurs pourront concourir entre eux ; dans ces compétitions les coureurs internationaux ne seront pas admis.

**Calendrier 1951.** — Sur la demande de M. Violet, le Comité accepte l'inscription au Calendrier de l'épreuve de l'Armistice qui, en attendant que l'affiliation du M.C. de France soit prononcée, sera inscrite au nom de la L.M. de l'île de France.

**Vœux émis par la Commission de Moto-Cross.** — Sur la proposition de la Commission de Moto-Cross, le Comité décide à l'unanimité qu'aucune manifestation sportive ne sera inscrite au cours de l'année dès que les calendriers internationaux, nationaux et régionaux seront définitivement arrêtés. En ce qui concerne le calendrier régional, le Comité fixe au 15 mars la date limite pour l'établissement de ce calendrier. D'autre part, le Comité décide de supprimer le 31 décembre toute inscription au Calendrier officiel formée par un club qui ne sera pas en règle avec la trésorerie de la Fédération ou qui n'aura pas adressé les rapports de clôture de ses épreuves.

**Classification des coureurs.** — Après avoir examiné à nouveau la question de classification des coureurs, le Comité décide de supprimer la division en « Professionnel et Amateur » et de ne délivrer, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1951, que deux sortes de licences :

La licence Internationale et la licence Nationale.

Les demandes de licences devront obligatoirement être transmises par le Club auquel appartient l'intéressé.

Le prix de ces licences a été fixé à 1.000 frs pour les licences internationales et à 500 frs pour les licences nationales.

## LES LIGUES

### LIGUE DU POITOU

Lors de son assemblée générale tenue récemment à Angoulême, la Ligue Motocycliste du Poitou a ainsi fixé son calendrier 1951 :

8 avril : Course sur piste à Angoulême (MC charentais) ;

15 avril : Course sur gazon à Rochefort ;

6 mai : Moto-Cross à Surgères ;

27 mai : Course sur herbe à Angoulême ;

17 juin : Circuit de Rochefort ;

1<sup>er</sup> juillet : Epreuve de vitesse à Saintes ;

8 juillet : Réunion au vélodrome d'Angoulême ;

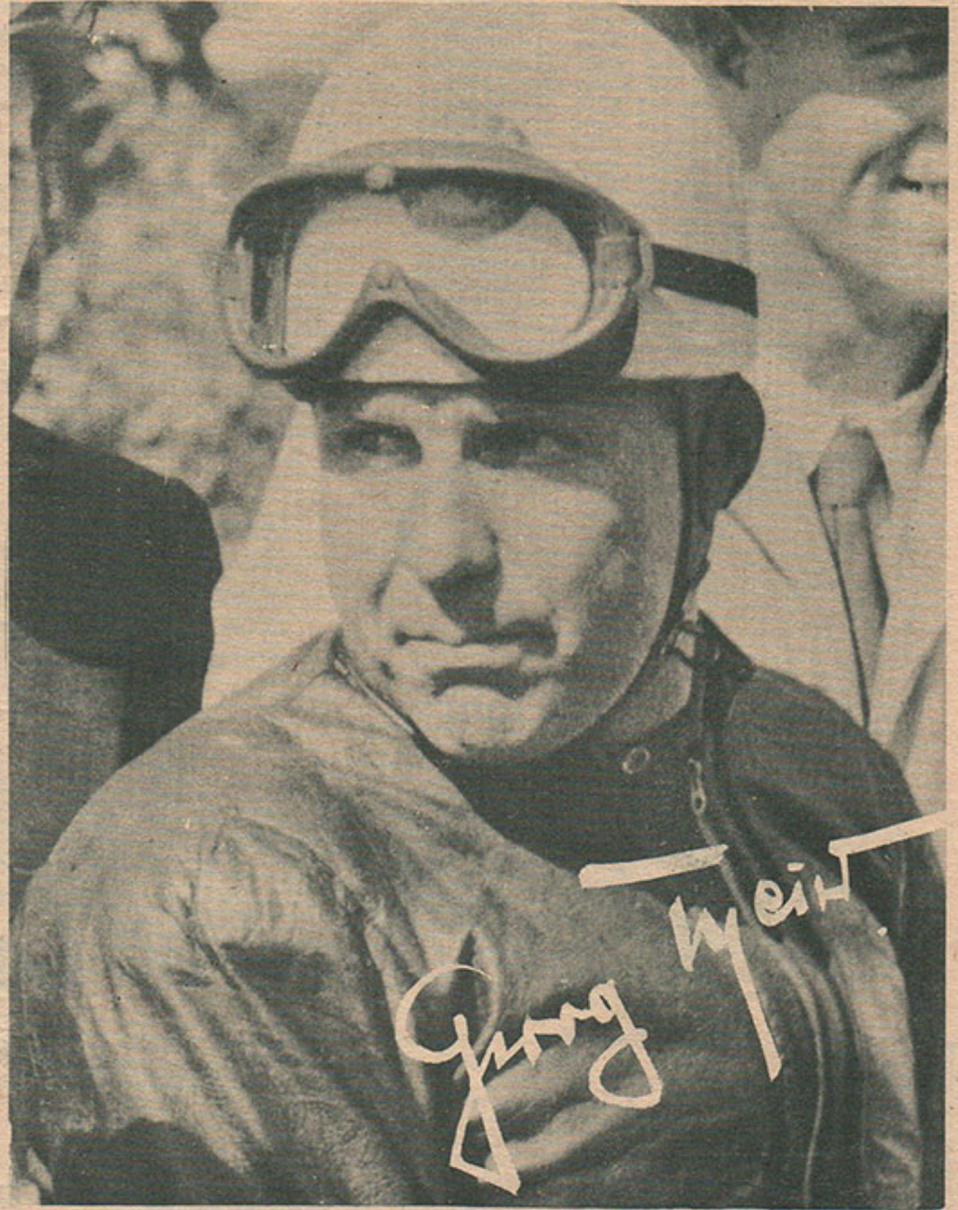
21 juillet : Circuit de vitesse aux Sables d'Olonne ;

29 juillet : 2<sup>e</sup> Circuit de vitesse à la Rochelle ;

12 août : Réunion sur herbe à Mansle.

D'autre part le comité directeur a été réélu et se compose comme suit :

Le sport motocycliste allemand possède en Georg Meier un des pilotes les plus chevronnés, puisque sa carrière de coureur s'étend maintenant sur 18 années. Dès ses débuts, il appartint à la Bayerische Motoren Werke et il semble que les as actuels devront compter lors de la rentrée des allemands à la prochaine saison avec ce redoutable concurrent.



Président : M. Barouilhet (Angoulême) ; Vice-présidents : MM Auxire (Saintes), Guyot (La Rochelle), Denis (St-Jean-d'Angély), Thibaut (Rochefort) ; Secrétaire général : M. Flet (Angoulême) ; adjoint : M. Topzain (Angoulême) ; Trésorier général : M. Gaudichaud (Angoulême) ; adjoint : M. Texier (St-Jean-d'Angély) ; Président de la Commission Sportive : M. Auxire (Saintes).

## GEORG MEIER

Georg Meier, l'« as » du sport motocycliste en Allemagne, s'en est retourné ces jours-ci chez lui à Munich avec les nombreuses coupes, médailles, décorations et lettres de félicitations qui lui avaient été adressées à l'occasion de son 40<sup>e</sup> anniversaire.

Appartenant dès le début à l'équipe qui fit le renom de la Bayerische Motorenwerke (BMW), et où l'on retrouve des noms tels que celui de Ernst Henne, détenteur du record de vitesse absolue, Meier est depuis 1938 un des hommes les plus représentatifs du sport motocycliste allemand ; il est un de ceux qui lui ont permis de s'affirmer au Championnat d'Europe 1938 dans la catégorie 500. Ses victoires dans le dernier « Grand Prix 38 », le « Grand Prix d'Italie » lui permirent d'acquiescer ce titre envié. Nous rappellerons en outre à l'occasion de son quarantième anniversaire, sa victoire au T.T. 1939 (senior) à l'île de Man et surtout son succès sur la piste bétonnée du circuit du parc royal de Monza, dans les environs immédiats de Milan, devant son camarade Wiggerl Kraus. Or cette année-là, Meier s'était déjà classé premier dans les « Grands Prix » de Belgique et de Hollande, terminant en outre vainqueur du « Grand Prix d'Europe ». Mais survint la deuxième guerre mondiale qui devait empêcher Meier de conquérir officiellement en 1939 le Championnat d'Europe en catégorie 500, alors que ce titre paraissait sans aucun doute devoir lui être décerné.

Près de 100 victoires, la plupart dans des courses internationales, à des saisons et dans des catégories fort différentes, et un nombre desquelles figurent 8 Grands Prix, des vitesses de 216 kmh. sur les circuits allemands les plus rapides au voisinage de la frontière hollandaise, et qui en elles-mêmes constituent des records officiels, pourrait-on dire, voilà ce que nous devons inscrire au palmarès de Meier.

Si nous considérons le cas de Georg Meier, dont la carrière de coureur s'étend à présent sur 18 années, si nous l'observons sur la ligne de départ, calme et réfléchi, attendant tranquillement le signal, pour ensuite s'élaner et piloter

d'une manière prodigieuse dans un style très personnel et vraiment à la hauteur des remarquables BMW de course, alors nous avons la conviction que nous avons affaire en lui à un homme aux dons exceptionnels et portés à un degré qu'on ne rencontre que rarement, même chez les plus grands as et les plus prestigieux coureurs.

## DEUX TEMPS SURALIMENTES OU NON

La Fédération Internationale de Motocyclisme a adopté une définition du moteur à deux temps (suralimenté ou non) :

Un moteur à deux temps est dit *non suralimenté* quand le volume géométrique engendré par l'organe d'alimentation pour une rotation correspondant à 1 tour de moteur est inférieur à la cylindrée du moteur envisagé. Tout dispositif n'engendrant pas un volume mesurable (compresseur centrifuge par exemple), sera considéré comme entraînant la suralimentation.

## LES RECORDS 125 CMC.

La catégorie des 125 cmc. s'enrichit sans cesse de nouveaux modèles, témoin le salon de Milan ; elle a fait preuve ces derniers mois d'une activité débordante comme le prouve le tableau des performances établies et des records du monde, mis à jour au 5 octobre 1950.

100 kilomètres : moyenne 161 kmh. (Mondial) ; kilomètre départ arrêté : moyenne 95 kmh. (Mondial)

5 kilomètres : moyenne 124 kmh. (Jonghi)

10 kilomètres : moyenne 133,63 kmh. (Lambretta)

50 kilomètres : moyenne 140,990 kmh. (Lambretta)

100 kilomètres : moyenne 141,730 kmh. (Lambretta)

500 kilomètres : moyenne 137,270 kmh. (Lambretta)

1000 kilomètres : moyenne 132,640 kmh. (Lambretta)

2000 kilomètres : moyenne 103,5 kmh. (Lambretta)

3000 kilomètres : moyenne 98,2 kmh. (Lambretta)

4000 kilomètres : moyenne 97,3 kmh. (Lambretta)

5000 kilomètres : moyenne 97,8 kmh. (Lambretta)

1 mile lancé : moyenne 162 kmh. (Mondial)

1 mile départ arrêté : moyenne 104 kmh. (Mondial)

5 miles : moyenne 125 kmh. (Jonghi)

10 miles : moyenne 137 kmh. (Lambretta)

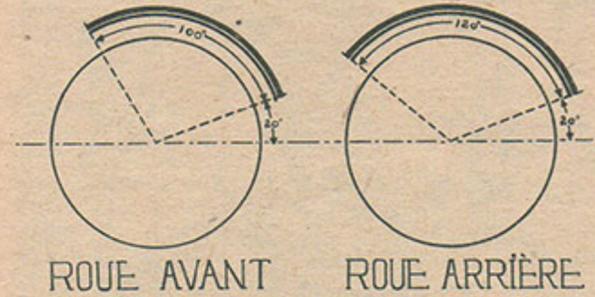
100 miles : moyenne 142,240 kmh. (Lambretta)

500 miles	: moyenne 133,170 kmh. (Lambretta)
1000 miles	: moyenne 133,670 kmh. (Lambretta)
2000 miles	: moyenne 97,5 kmh. (Lambretta)
3000 miles	: moyenne 97,8 kmh. (Lambretta)
1 heure	: moyenne 142,100 kmh. (Lambretta)
2 heures	: moyenne 141,620 kmh. (Lambretta)
3 heures	: moyenne 138,410 kmh. (Lambretta)
4 heures	: moyenne 137,590 kmh. (Lambretta)
5 heures	: moyenne 133,670 kmh. (Lambretta)
6 heures	: moyenne 133,670 kmh. (Lambretta)
7 heures	: moyenne 132,370 kmh. (Lambretta)
8 heures	: moyenne 132,810 kmh. (Lambretta)
9 heures	: moyenne 132,440 kmh. (Lambretta)
10 heures	: moyenne 132,620 kmh. (Lambretta)
11 heures	: moyenne 132,310 kmh. (Lambretta)
12 heures	: moyenne 132,530 kmh. (Lambretta)
24 heures	: moyenne 102,1 kmh. (Lambretta)
48 heures	: moyenne 97,6 kmh. (Lambretta)

**DIMENSION DES GARDE-BOUE EN COURSE**

La conception chère à l'ingénieur Carcano, de chez Guzzi — selon laquelle on doit prendre le rayon entier comme dimension du garde-boue AV, et en avant de la fourche — devra être modifiée. En effet, au récent congrès de la Fédération Internationale de Motocyclisme fut adoptée la proposition suivant laquelle l'extrémité arrière de chaque garde-boue doit se terminer en un point situé au maximum à 20 degrés au-dessus d'une ligne passant par les deux axes des roues. D'autre part, tandis que le garde-boue avant doit toujours couvrir 100 degrés de la circonférence de la roue avant, il a été décidé de réduire de 160 à 120 degrés cette obligation pour la roue arrière.

Toutes ces mesures doivent être faites en prenant pour centre l'axe de la roue, le conducteur étant assis sur la machine (et son poids supposé étant 70 kgs d'une façon standard).



Les modifications au précédent règlement de la F.I.M. décidées récemment et concernant les garde-boue des machines de course sont clairement illustrées par le croquis ci-contre.



**MOTO-BALL-SPORT FOREZIEEN.** — L'assemblée générale a eu lieu le 15 décembre 1950. Le bureau a été formé comme suit pour 1951 : Comité d'honneur : MM. Louis, Dumont, Rouchouse Georges, et Menabe. Président actif : Chimoul Henri. Vice-Président : Chometton Gilbert. Secrétaire : Vidal Antoine. Secrétaire adjoint : Terrasse Marcel. Trésorier : Richaud Alfred. Trésorier adjoint : Bénéière Jean. Conseillers : Haon P. et Petit Cl.

Le siège du Moto-Ball-Sport Forézien est fixé dorénavant au Café Davier, 4, place Jacquard, St-Etienne, et une permanence fonctionnera tous les jeudis à 20 h. 30.

**A.S.M. ROMAINVILLE, Section Motocycliste.** — Nous vous informons que le dimanche 21 janvier 1951, à 10 h., se tiendra à la Salle des Conférences de Romainville l'assemblée générale de votre section. Nous vous entretiendrons : 1° Activité de la Section depuis sa fondation. 2° Programme pour l'année 1951. 3° Comptendu financier. 4° Renouvellement des cartes.

En raison de l'importance que revêtira cette réunion, et de l'intérêt que vous portez à votre Section, nous comptons sur votre présence.

**Sortie :** Dimanche 21 janvier, départ 14 h. place de la Mairie, Romainville. Paris Porte de Charenton, Villeneuve St-Georges, Forêt de Sénart, Lieu saint, Meulun, Nle 36, Verneuil l'Etang (les étangs), Fontenay Trésigny, Tourman, Ormesson (le château et le parc), Paris. Circuit d'environ 110 kms.

**M.C. BOURGOGNE.** — Le MC de Bourgogne a élu son nouveau bureau.

Voici la constitution de ce bureau :  
Président d'honneur : MM. Lahaye et Donnet.  
Président actif : M. Prost. Vice-Présidents : MM. Ply et Lanrent. Membres : MM. Gavot et Sacorney. Commission touristique : MM. Meyer, Colin,

Chevalier, Régnier, Filatre, Huguenin, Février. Commission sportive : MM. Piot, Bizot, Cornu, Schnerer, Noblot, Amar, Deschamps. Chronométrateur : M. Moine.

A peine en place, c'est à l'année 1951 que le nouveau bureau travaille et spécialement à l'élaboration d'un circuit de régularité de Bourgogne-Franche-Comté qui aura lieu les 28 et 29 avril 1951. Ce circuit, épreuve nationale, sera de 850 kms environ en une seule étape, avec cinq contrôles fixes. Il est ouvert à toutes catégories moto et side de 100 cc. à 750 cc. Le règlement est actuellement à l'étude.

Pour tous renseignements, écrire au M.C.B., 33, rue de l'Hôpital, à Dijon.

**CLUB OLYMPIQUE DE BILLANCOURT.** — C'est le dimanche 10 décembre dernier que la Section Moto du C.O.B. a procédé, au cours d'un vin d'honneur à son siège « L'Horizon », récompenses à ses membres actifs pendant la 102, rue Galliéni à Boulogne, à la remise des saison 1950. Cette réunion était placée sous la présidence de M. Fourquet, président du Club Olympique de Billancourt et nous y avons noté la présence de M. Deslandes, président de la commission sportive de l'Amicale Motocycliste de France.

Après une projection cinématographique retraçant les diverses phases de l'activité de la Section depuis 1946, M. Fourquet a procédé lui-même à la remise des récompenses, assisté de M. Gambart, président de la Section.

Se sont distingués en cross et ont été récompensés : Humbert Jean Raymond, Vinetty Robert, Lerouge Edouard.

En courses de vitesse : Moser Paul, le malchanceux mais brillant second en 125 cmc. amateurs du Bol d'Or 1950.

**CLUB OLYMPIQUE DE BILLANCOURT.** — En sa réunion générale du dimanche 7 janvier, la Section Moto du C.O.B. a procédé à l'élection des membres constituant son nouveau bureau pour l'année 1951.

Etant donné le nombre croissant d'adhérents et l'activité sans cesse accrue de la Section dont le siège est 102, rue Galliéni, à Boulogne-Billancourt, les tâches des dirigeants se trouveront cette année plus fractionnées et nettement délimitées, afin d'obtenir des résultats encore meilleurs dans chaque branche d'activité sportive ou touristique.

Présidents d'honneur : MM. V. Bertin et Baële. Président actif : Lis Paul. Vice-Présidents : MM. Avignon Jean et Barbé Maurice. Secrétaire : Beltzer Kléber. Secrétaire adjoint : Devaux Georges. Trésorier : Flaus Paul. Trésorier adjoint : Lucas Roger. Présidents Commission Sportive : MM. Monin Louis et Lerouge Edouard. Présidents Commission Touristique : MM. Bouteloup et Corbeau. Commission du Camping : MM. Avignon et Léchevin. Propagande : Demangel Lucien. Responsables au matériel : Debarle et Raibourdin Jacques.

**MOTO-CLUB DE TOURAINE** — Le 16 décembre, le MCT organisait son banquet dans les salles du Val Fleuri à St-Pierre-des-Corps, réunissant membres du bureau, coureurs et organisateurs. La grande surprise pour tous fut l'accueil de la Salle décorée par le dessinateur-motard Le Moal et la pièce montée de 1 m. 20 représentant le sport motocycliste en : piste, vitesse, motocross.

Après le repas dû au maître-queue M. Roses, cuisinier de M. le Président de la République lors des 24 heures du Mans, nous assistâmes à un film apprécié des motards : « Comment entretenir sa machine ». Les coureurs du club : MM. Juigné, Reneaume, Bourgeois, Jean Georges, Barrat et notre Champion de France en motocross catégorie 250, Robert Moury, reçurent des mains du président chacun une plaquette vieille argent, sans oublier nos représentants au Rallye des Centaures.

**SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN.** — Tourisme-Camping. — Nous informons nos adhérents et amis que la fête au club et l'assemblée générale sont fixées au dimanche 21 janvier au siège social. Distribution des lots du championnat touristique. Mise à jour des cotisations. Ouverture de l'Assemblée générale. Election du nouveau comité. Bal. Cette réunion commencera à 13 h. 30 précises. Présence indispensable, aucun lot ne sera réservé. Réunions le 1er et 3e mercredi du mois au siège social, 1, place de la Bastille, Brasserie Henri-IV.

**MOTO-CLUB DE PARIS.** — Sorties de février. Le 4 : Versailles, Parc et Trianon. Porte de St-Cloud 13 h. Le 11 : Chantilly Visite du Château. Porte de la Villette 9 h et 13 h. Le 18 : Chevreuse, Château de la Madeleine par Bièvres. Porte de Châtillon 9 h., 13 h. Le 25 : Montfort l'Amaury par autoroute Sud. Porte Maillot 9 h. et 13 h.

**DU VELOMOTEUR A LA MOTO**

On dit que, revenant à ses anciennes amours, après avoir, en cette période d'après guerre, largement diffusé le vélomoteur, A. Dubois, le sympathique motocyste de Levallois, serait à nouveau le grand supporter de la grosse cylindrée.

Notre impression, après une visite de son magasin, est que, sans abandonner pour cela le vélomoteur, Dubois se spécialise de plus en plus.

Il n'est que de voir pour s'en convaincre, sa belle collection de Terrot, de B.S.A. et surtout, de Sunbeam.

A. Dubois, recordman du Bol d'Or, détient maintenant en outre un record commercial : celui de la vente des Sunbeam.

**NOS PETITES ANNONCES**

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

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

<b>MOTOS A VENDRE</b>	<b>MOBYLETTE</b> 1500 kms tte éq. 30000. Sabary 37 rue Henri-Barbusse, Nanterre (Seine).	<b>TERROT</b> 125 f. tél. bn ét. tt équ. 70000. Lancou 9 rue de Saint-Cloud, Nanterre (Seine).
<b>NEW-MAP</b> 125 luxe 3 vit. sél. pièce dét. exc. ét. <b>GRENIER</b> R. 25 r. d'Antar, Epone (S.O.)	<b>250 TRIUMPH</b> all. px intér. <b>FOUQUIN</b> 98 rue Pasteur, Fontenay (dim. matin).	<b>GN.-RH.</b> 4 cv ét. nf pns nfs Vonnet 47 bd Mission Marchand, Courbevoie, sam. dim
<b>125 PEUGEOT</b> P55 exc. ét. tt équ. 50000, tél. <b>NORD</b> 67-83.	<b>CSE DC</b> Deryn tand. nf bs px <b>Graignon</b> 60 bis r. Haxo-20e	<b>MONET</b> 175 2 tps 30000. Tis-sier 18 r. Liberté, Charenton

**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.

**UNE NOUVEAUTE!** la 175 Ultima pour rouler à deux c'est la meill. moto, 4 vit. débr. autom. Un essai s'impose **ALEXIS-MOTOS** 3 av. J. Jaurès, Lyon et Ets Curnier Motos 33 rue Sala. Lyon (Rhône).

**ACHETEURS** et Possesseurs de motos allemandes. Ne soyez pas inquiets pour avoir les pièces de rechange. **CRUPDA** vous les fournira 21 rue Monge Puteaux. **LON. 02-63.**

**125 PEUGEOT** réc. t. b. ét. 55. et accordéon Honner neuf 80 basses 25.000 **LIEVAUX** 22 r. Goyon du Verger, Arcueil.

**MOTOBEC.** 350 sup. cul. 4 400 k. t.-sad sac. compt. coupe-circ. V. 49 r. L. Frot Vol.08-87

V. Motobéc. 175 exc. ét. Martin, 15 av. J. Jaurès, Mont-rouge. **ALE. 52-93.** h. repas.

150 AMC Automoto ét. nf 90. acc. Harambourg 38r. Borrégo  
**SIDECAR** R. Gillet 750 mot. et pns nfs 80000, s'adr. 49 av. Foch, La Garenne, Cha. 46-57  
 V. ou éch. ctre FN 350 Motoc. 36, moteur à roder. D.P. 41 Cité Bellevue, St Lo.

DKW 250 imp. 100. Klein 21 b. r. Bois Chatel Neuilly Plaisance. Aut. Egl. Pantin 145.

NSU 200 impec. 70000. Ecr. Mallouez 158 av. du Maine-14e

515 PEUGEOT 5 cv b ét. sél. 4 vit. chromée. Robida 3 r. Neuve Popincourt, Paris-11e

BSA M20 impec. Lepetit, 45 r. Alfred Fournier, Chaville, SO

MOTOB. 175 cc der mod. éq. Maurice 5 r. E Roche, 17e

M. GOYON 3cv 38 éq. Decroix 27 r. Greffulhe Levallois (S)

V. ou éch. Motoconf. 175 dern. mod. ctre Harley ou angl. gr. cyl. Weil, Pro. 20-85 (h bur.)

85000 R. Enfield 46. 4 v. sél. Guérin 47 r. Félix, Colombes

HOREX 500 side Bern. 120. Ecr. ERNAULT 116 bd Davout-20e

V. ou éch. BMW R12 mot. nf 180000 ctre Harley 750 cc sél. bip. DUPIN 61 bd Pasteur-15e (apr. 20 h ou sam. ap. 15 h.)

TERROT 4 cv lat. 39 ét. nf 80. Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx

SAROLEA 47. 5cv superculasse monotube équipé Bernardet 1950, 35000 garant. Reprend. 125 récent. LECLERC 56 rue Marx Dormoy Paris, 18e.

TERROT 350 mod. 49 fourche télesc. état neuf pneus neufs 91 rue Sadi Carnot, Vanves.

INDIAN scout. side Impérial BSA Golden Flasch 650 de 1950, ét. nf. BSA Gold Star ét. parf. sidecar. BSA M20

side. Impérial luxe, Triumph 500 lat. Impérial 1 pl. 1/2, NSU 500 culb. 4 vit. ét. parf.

BMW R51/2 année 1950, neuve Panther 600, an. 1950, neuve Sunbeam typ. R7 ét. nf 6000

k 1950, Matchless 4 cv culb. 4 vit. sél., Automoto 150 cc. culb. 4 vit. sél. 1950, Terrot

250 culb. 4 vitesses sélecteur. Saroléa 600 4 vit 1949 avec

side Impérial, Saroléa 500 cc., 4 vitesses bon état de marche.

Guzzi 500 compétition sort. us. BSA spéc. compétit. avec piéc.

rech., NSU Renn Fox 1950 neuve, Puch 250 TF de 1950,

ét. nf, etc., etc. Un choix considérable de motos occas.

chez ALEXIS MOTOS, 3 av. Jean Jaurès, Lyon (Rhône).

DBLE empl. Gnome R3 à immat. px à déb. écr. J. Toussaint 68b r. V.Hugo Maisons Alfort

TERROT 350 cul. f. tél. 4 v. sél. b. ét. 100. Boyer 5 pl. Parmentier Neuilly s. S. Mai.57-56

MOTOBECAVE 50 cc abs. neuf px int. BOSSU 20 bd de la Gare, Herblay (SO) tél. 153

MAGNAT-DEB. 100 cc 2 t. nf impec. px 55000. Motob. 50 cc 1500 kms abs. nve équipée px 43000. Crédit possib. Ecr. BE-

JEAN 12 allée des Bosquets, Aulnay-sous-Bois (S.-et-O.).

ZUNDAPP KS 750 b. état av. side orig. r. trac. K-L, 21, r. Salengro, Dourges (P. de C.).

INDIAN 500 impec. ITORD, 37 r. Croix Baragnon, Toulouse, plus offrant, urgent.

NEW-MOTOR 500 arbre à cames Chaise parfait état. J. Chauvin, Fontenay (Vendée).

V. DARMONT 3 roues état march. 50000, Moronville 6 bd Foch, Chartres (E.-et-L.).

CAUSE dép. v. Motobéc. 125 cc latér. sélect. 3 vit. toute éq. 45.0000 fr. LEFEVRE 32 rue Héricart, Paris-15e.

SIDE 500 Motob. 4 v. s. GARNAUD 2 r. Montauban-15e.

INDIAN 1200 impec. side pns 5x16 selle bip tél. Vau.65-12

BSA M20 av. side DKW parf. état gén. pns ét. nf, Prieur 21 r. Victor Basch, Vincennes.

BMW R12 side gr. tour. Simard. Avisa 6 r. République Romainville (5 min. pte Lilas)

TRIUMPH Gd Prix nve vites. gar. av. 1 lot de piéc. corresp. px tr. int. Marcel Beauvais 11 rue Emile Level, Paris-17e. MAR 57-81.

DKW 350 cc. type NZ 4 vitesses sélecteur au pied, état général impeccable, prix 125000. E. MORICE, 7, route de Rouen, Caen (Calvados).

TERROT 350 culb. supersport pf. ét. Foustel 39r. P. Brossolette, Châtillon s/Bgx (Seine)

350 MATCHLESS f. tél. 130000 CAFE 3 r. V. Hugo Levallois

SUP. NSU 350 cul. 4 v. sél. ét. gén. impec GUEROT, Le Donjon (Allier) Tél. 68.

### ON DESIRE ACHETER

VELOM. 125, ou 250 parf. ét. écr. Donamari 7 r. L. Bellan-2e

ACH. R. Gillet av. side bn ét. Cocleyr 11 r. d. Petit-Pont-5e

ACH. mot. Zundapp 500 lat. Ecr. L. Gauthier av. des Pins Morsang sur Orge (S.-O.)

RECH. moteur ou piéc. dét. Harley David. mod. 36. 1200 cc soup. lat. typ. civ. REMEUF r. des Gallerands, Montmorency.

### ECHANGES

V. M. G. Sport et cabriolet Salmson 13 CV S4E, repr. motos. ALEXIS MOTOS, 3, av. Jean Jaurès, Lyon (Rhône).

TRIUMPH sp. tw. mod 43 ét. gén. imp. c. 350 Jawa Inv.83-69

### VOITURES A VENDRE

PART. v. cabr. déc. BMW T 329 ou éch. ctre moto BMW R51 ou R66, tél. Arg. 02-40.

BES. arg. v. cabr. élec. Peugeot transf. par spéc. moteur 190 DKW 75000 + vélom. Peugeot roue 550x85 mach. rap. éch. le tt ctre 190 DKW. Favron 55 av. Nungesser, Pierrefitte (Seine) vis. dimanche matin.

V. SANDFORD 6 cv ou échange contre Rovin, HUTIN, Botier, Oyonnax (Ain).

### DIVERS

MECANICIENS Région Rhône et limitrophes, voir pour l'Agence Mosquito les Ets Alexis-Motos, 3 av. Jean Jaurès, Lyon. Notre serv. Crédit est à votre disposition.

REVIL (Ets) 82 av. des Ternes Eto. 15-53, seul spécialiste pr tous équip. et accessoires.

DECALCOMANIES pour réservoirs motos. TARIZZO Monaco

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, Per. 09-13 Réal. rectif. d'embiel. Cyl. dispon. Embiel. et cyl. Peugeot 105, 107, 108,

109, 110, 111, 112, etc. et ttes marq. piéc. pour Chaise, Peugeot, Terrot, Motob. FN, etc. Embiel. ttes marq. culas. Peugeot. Automoto A12 et tes marq. Catalogue N° 10 s/dem. Fourni. exclusive aux Agents seulem.

V. bloc mot. Aubier-D. nf 1 cv val. 32. céd. à 25000 Guillebeau St Dizan du Gua (Ch.M.)

V. moteur 350 AJS mauv ét. 10000. Magn.-dyn. France nve 12000 LOUBERT place Amourou, Blagnac (Hte Gar.).

### FONDS DE COMMERCE

VDS Fonds Cycles Motos sur route nat. 9 kms Paris-Ouest Bout. atel. logt 3 p. cuis. garage Px 650, fac. BOSSU 20 bd Gare Herblay, Tél. 153.

### EMPLOIS

DEM. ouvrier spéc. pr répar. motos 14 r. Danton, Levallois

avec **BRENNUS-"E"** PERLES en MOINS  
 CHEVAUX en PLUS

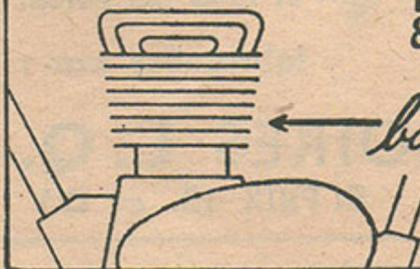
Demandez Echantillon TR contre 150 francs timbres à  
 Brennus Sce E, 31, r. Chèvre, ANGERS (Cond. aux Revend.)

**SI VOUS N'ETES PAS SATISFAIT...**

Vous serez remboursé sur simple réclamation circonstanciée  
 Surpuissance — Economies — Agrément — Entretien

## Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile  
 & pour la Moto



bonne compression  
 longue durée

## Le casque GENO

Modèle Sport  
 à bourrelet

A calotte métal léger  
 à haute résistance  
**IMPERFORABLE AUX CHOCS**

Prix imposé : 2.750 fr.

Vente en gros :

**Ets GENO** 6, Faubourg Saint-Honoré  
 PARIS-8° — ANJ. 12-38



PLUS D'INQUIETUDE ... PLUS DE PANNE SÈCHE

AVEC LE ROBINET A RESERVE



Seul le QUIET se monte sur motos et cyclomoteurs  
 de toutes origines (françaises ou étrangères).  
 Simple, étanche, chromé, et d'un prix modeste, il  
 alerte 50 kms avant l'épuisement du réservoir.

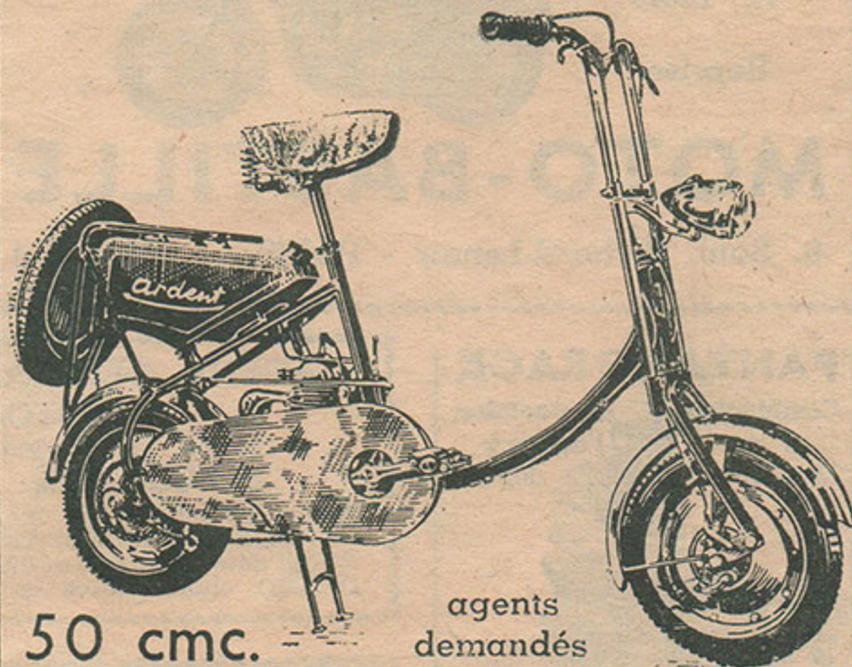


EN VENTE

CHEZ VOTRE MOTORISTE  
 ou au **DECOLLETAGE PRÉCIS**, 105, RUE HAXO, PARIS-XXI

La formule du scooter 1951

Le Baby-Scooter  
**"ARDENT"**



50 cmc. agents  
 50 kmh. demandés  
 50.000 frs.

47, rue Georges Clémenceau, 47  
 CANNES (A. M.) Tél. 922-82

20 km/h

# Le kilomètre

A MOINS DE 20 SOUS

a 35-40 km/H

59.500 Frs  
roue de secours  
comprise

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<sup>e</sup> - 1, Av. de la Plé des Ternes, PARIS-17<sup>e</sup>

# MOTOCYCLISTES

Roulez confortablement  
par tous  
les temps

Flexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE  
PROTECTION COMPLETE

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

## Scooters BERNARDET

125 et 250 cmc.  
Payables sur demande  
en 12 mensualités

Présentation des  
Modèles 1951

Essais tous les samedis

**G.S.M.**

Distributeur officiel

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



Visibles  
et  
disponibles

Vente à  
crédit  
12 mois

Reprise

tous les modèles

# BSA

## MOTO-BASTILLE

6, Boul. Richard-Lenoir - PARIS - (Bastille)

## BEQUILLES RENFORCEES

adaptables sur :

MOBYLETTE  
MOTOBECANE  
VELOSOLEX  
et tous les vélos.

fabriquées par :

## LES ACCESSOIRES L. Q.

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

## PANTANORACK

Combinaison du pantalon  
et de l'anorack  
Modèle déposé

Maison « KOMBAL'O »  
24, rue Saint-Michel, 24  
LYON (Rhône) - T.P. 47-75

## AGENT GENERAL SIDECARS SIMARD MOTOS DANTON

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

### SPECIALISTE HARLEY-DAVIDSON

Pièces détachées 750 lat. M.P. provenant des Domaines  
AGENCE MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON  
Pièces détachées toutes marques - Accessoires - Réparations  
GRAND choix Motos et sidecars occasion — CREDIT

MEM, 44, r. du Texel  
Paris-14<sup>e</sup> - Ség. 88-80  
ex MAUBERT-MOTOS

### Toute l'électricité pour NORIS - D.K.W. BOSCH - LUCAS

## MOTO-RECORD

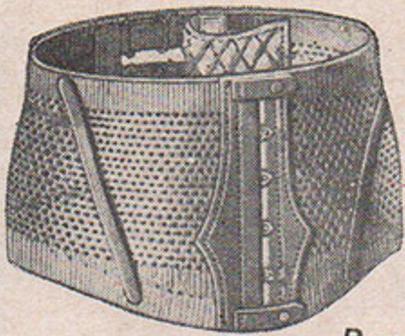
G. BONNARDEL - J. MURIT

151, RUE MARCADET — PARIS - 18<sup>e</sup> — TEL. : MON. 24-40

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

Pour toute correspon-  
dance avec « MOTO-  
REVUE », n'omettez  
pas de joindre un  
timbre pour la ré-  
ponse.

**SEULE! la ceinture "règlable"**



**Anatomic**

en tricot élastique

combat l'embonpoint  
maintient les organes  
et soulage les reins

Recommandée aux Motocyclistes

Catalogue et échantillons de tissu envoyés franco sur demande

**BELLARD-O-THILLIEZ**, 24, Fg Montmartre, PARIS-9<sup>e</sup>

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

**83 D K W 83**



**83 Avenue de la grande Armée, 83**

— PARIS — (16<sup>me</sup>)

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

**MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT  
GILLET-HERSTAL**

Agent  
exclusif

La Réputée 125 ULTIMA

(Livrable de suite)

Les Sidecars IMPERIAL

Toutes pièces détachées  
anciens et nouveaux modèles

Expédition dans toute la France  
(REMISE AUX PATENTES)

**R. VOIVENEL**

34, rue de Charonne, PARIS-11<sup>e</sup> - ROQ. 17-13

VENTE A CREDIT

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

**marcel perrin**

RECORDMAN DU MONDE

LIVRAISON RAPIDE — EXPEDITION PROVINCE

CREDIT

Toutes les grandes marques Françaises

50, av. Edouard-Vaillant - Boulogne-sur-Seine

METRO : PORTE DE ST-CLOUD

MOL. 29-62

OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

**M.G.**

REDRESSAGE

Cadres et Fourches

SPECIALITE

fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE

nombreuses  
références

16, r. Louis-Rouquier

LEVALLOIS

PER. 60-64



**CHROME - CUIR**

38, RUE DU CHATEAU-D'EAU

PARIS-10<sup>e</sup> Tél. : NORd 08-09

TOUS VETEMENTS DE CUIR  
POUR LA MOTO ET LA VILLE

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

Catalogue gratuit sur demande.

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

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

PIECES ADAPTABLES  
de notre fabrication  
Vente — ACHAT  
Motos — Epaves

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

**CRUPDA**

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

Avec le minimum pour la commande, vous aurez le  
**VELOMOTEUR** payable à 3.325 par mois  
partir de Livraison immédiate

GUILLER — JONGHI — RENE-GILLET — GIMA — TERROT  
MOTOBECANE — ALMA — B.S.A. — SUNBEAM

Larges facilités — Très long crédit PARIS et BANLIEUE  
**BARBES-MOTOS-CYCLES**

98, rue Doudeauville - PARIS-18<sup>e</sup> — Métro Château-Rouge  
Renseignements contre 30 fr. timbr. Magasin fermé le dimanche seult

**DRESCHMOTOR** Motos DRESCH  
— D.F.R. —

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBELLAGES  
TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX  
ET QUALITE RAPIDITE DE LIVRAISON

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

**ASSURANCES IMMEDIATES**

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)

Le Scooter des records du monde

# Lambretta

a démontré une fois de plus qu'il est

**le Scooter de tourisme à grand rayon d'action**

grâce au CONCOURS TOURISTIQUE INTERNATIONAL organisé par

**INNOCENTI**



1 <sup>er</sup> PRIX 500.000 liras — Rolando PIAZZOLI de Milan à Skibotn (extrême nord de la Norvège) .....	11.819 km.
2 <sup>e</sup> PRIX 100.000 liras — Prof. Giancarlo TIRONI de Milan à Port Saïd .....	9.572 km.
3 <sup>e</sup> , 4 <sup>e</sup> , 5 <sup>e</sup> PRIX 50.000 liras chacun — Fiorella CIFFERI, Orio CIFFERI, Edoardo TAVEGGIA de Pavie au Cercle Polaire Arctique .....	7.524 km.
6 <sup>e</sup> PRIX 50.000 liras — Louis L'ONNI (Etats-Unis) de Cavi di la Vagna à Stockholm .....	6.551 km.
7 <sup>e</sup> PRIX 50.000 liras — Prof. Filippo SANFELICE de Lecco à Edimbourg .....	4.941 km.
8 <sup>e</sup> PRIX 50.000 liras — Conuigi DEJEAN (Belgique) de Bruxelles à Hendaye .....	4.329 km.
9 <sup>e</sup> PRIX 50.000 liras — Guiseppe MANZONI, de Brindizi à Amsterdam .....	4.294 km.
10 <sup>e</sup> PRIX 50.000 liras — Conuigi PELLIZZARI de Milan à Edimbourg .....	4.212 km.

**Lambretta**

**Lambretta**

pilotée par des Amateurs sur des machines de série dans les parcours les plus accidentés a démontré sa supériorité de résistance sur route, son confort et sa sécurité.

par ses qualités mécaniques, sa conception, sa stabilité et sa maniabilité, peut être mise aussi bien entre les mains du conducteur le plus inexpérimenté, qu'entre celles des grands champions.

**Lambretta le Scooter pour tous**

IMPORTATEUR-DISTRIBUTEUR

**F. A. S.**

12, Avenue de la Porte Champerret - PARIS-17<sup>e</sup> — Tél. : GAL: 99-73

Voir liste des records Lambretta page 43