

39<sup>e</sup> ANNEE. -- 10 FEVRIER 1951. -- N° 1019.

HEBDOMADAIRE

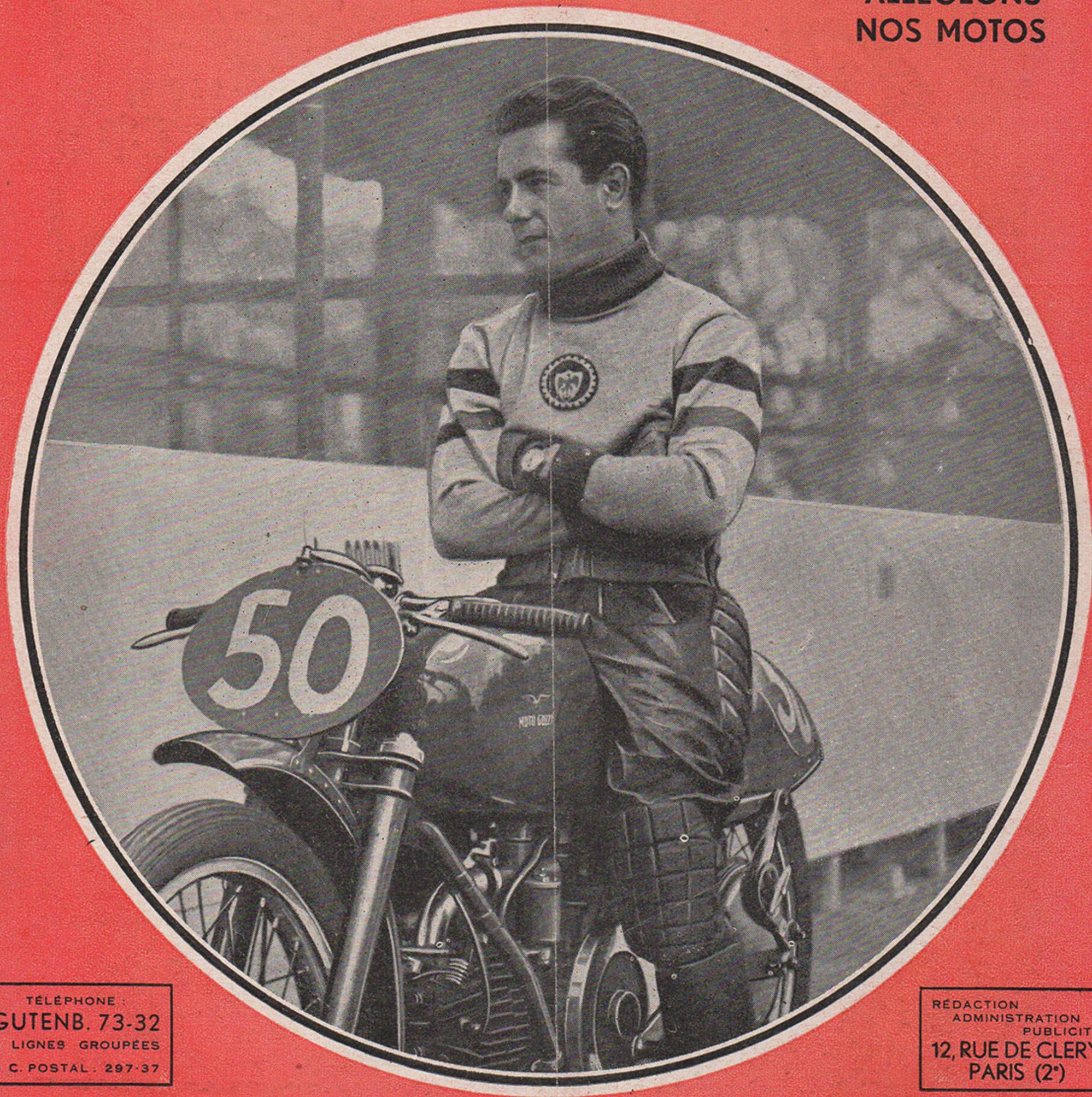
Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

# Moto revue

ALLEGEONS  
NOS MOTOS



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

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

Jean Behra, champion de France catégorie 500 cmc.,  
détenteur du Casque d'Honneur de « Moto-Revue ».



**49** cm<sup>3</sup>  
 2 vit.  
 au guidon  
 Embrayage  
 automatique  
 30 kys.  
 60 kmh.

**Carley**  
 MOTORCYCLE

**M. ROCHER**

CONSTRUCTEUR  
 FRANCE

USINES à CENON (Vienne)  
 Bureaux commerciaux : 36<sup>bis</sup>, Av. de l'Opéra, PARIS, Opé. 08-96

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

**DENFERT SPORTS**

SNEB

**Vélocoteurs et MOTOS**  
**Geugeot**

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

*Volants magnétiques*

**SAFI**

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

**ALLUMAGE - ECLAIRAGE**  
 Pour Vélocoteurs et Motos  
 Moteurs auxiliaires  
 Moteurs agricoles et marins  
 Moteurs Industriels

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

SERVICE RÉPARATION  
 ECHANGE STANDARD

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

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

**BOBINE SPECIALE MOTO**

**ATTENTION!**

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

**CREDIT**

DE LA REGION PARISIENNE

**Sté MOTOCYCLE**

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10<sup>e</sup>  
 Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

Vous offre la célèbre moto anglaise

*Ariel*

en 350, 500 et 1.000 cmc.

et toute la gamme des Vélocoteurs et Motos  
 Françaises et Etrangères

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

Catalogue contre 30 francs timbres poste.

# BSA

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE  
DU MONDE

- 90 années d'expérience
- une qualité supérieure jointe à la technique la plus moderne
- 20 modèles différents
- une organisation puissante en France comme en Angleterre
- 200 Agents en France et partout dans le monde
- des stations-service outillées et approvisionnées en pièces détachées

Voilà pourquoi il y a  
chaque jour  
encore

plus de

# BSA

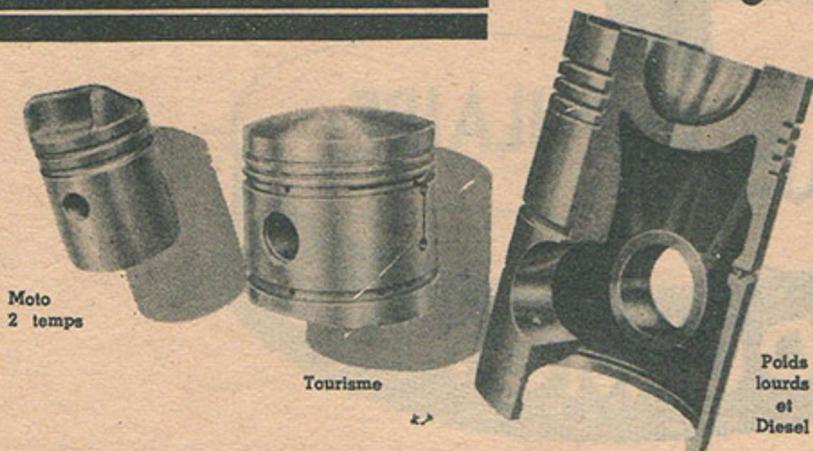
sur la route

**La plus forte production de motocyclettes**

M O V E A — IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE  
79, avenue de la Grande-Armée - PARIS-16<sup>e</sup> . COP. 40-65 - 27-23

# LE PISTON MAHLE

DE LA MOTO  
jusqu'aux  
POIDS  
LOURDS !



Moto  
2 temps

Tourisme

Poids  
lourds  
et  
Diesel

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

STOCK COMPLET EN MAGASIN  
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

PRODUCTION  
DE LA PLUS ANCIENNE USINE DE PISTONS D'EUROPE

Distributeur Exclusif pour la France :

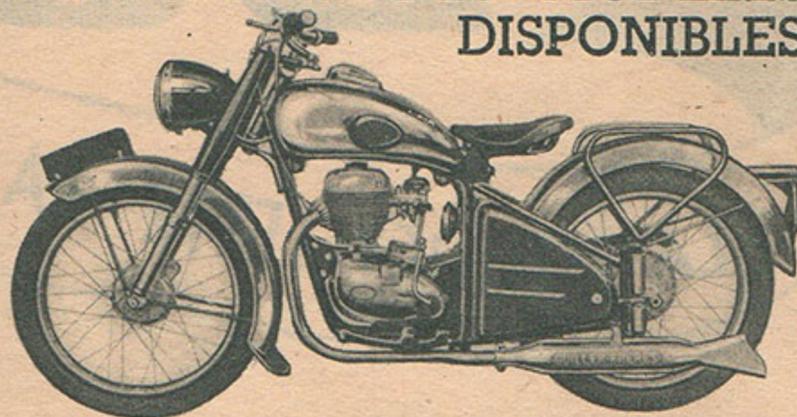
**A. CHARDONNET** 16 ter, rue Etienne Marcel - M<sup>o</sup> Hoche  
PANTIN (Seine) - Tél. : NORd 99-40

## Les Ets BONNET

80, av. Gal-Leclerc, BILLANCOURT, MOL. 15-46

VOUS INVITENT

A PROFITER DES MODELES  
DISPONIBLES



**GUILLER et D. S. MALTERRE**

aux prix actuellement en vigueur

ACHETEZ à CREDIT,  
vous ferez une bonne affaire  
Ainsi que sur nos marques  
TERROT et JONGHI 125

AGENCES **BSA**



## RAPID'MOTO

21, RUE D'ORLEANS - St-CLOUD (S.-et-O.)  
Tél. : MOL. 21-29 — Situé à 200 mètres de l'Auto-Route

Directeur : Jacques CHARRIER  
International de cross.

AGENCE OFFICIELLE « B.S.A. - SUNBEAM »

vous propose de lui commander  
DES MAINTENANT POUR PROFITER  
DES PRIX ACTUELS, VOTRE MACHINE  
PARMI LA GAMME



des  
125, 250, 350,  
500, 650 et 500  
Gold Star Cross

**BSA**

et S. 7 ; S. 8



## MOTOCYCLISTES !

VOUS NE ROULEREZ PLUS  
sans l'équipement conçu spécialement POUR VOUS

# MACOMBYNN

Breveté S.G.D.G.

car vous la trouverez en vente à

PARIS	Ets REVIL, 82 avenue des Ternes.
BEAUVAIS	MEDIEU, rue Beauregard.
BERNAY	LUCAS, 13, rue du Gal de Gaulle
CLERMONT-FERRAND	DESSALLE, Place Lamartine.
CHARLEVILLE	ANCHIER, Cours Aristide Briand.
DIJON	RIOM, Place Grangier.
LAIGLE	JEANNE, 16, place Saint-Martin.
LANDRECIES	MARCOUX HARBONNIER, Grand' Place.
MAUBEUGE	CAILLEUX, 19, rue de France.
	COMPTOIR TEXTILE, rue de France
	RIVIERA AUTOMOBILES 15, rue de Verdi.

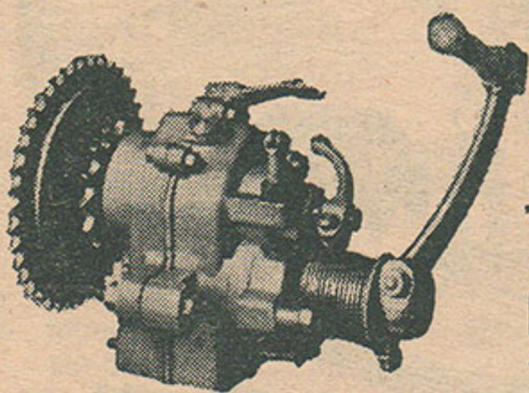
Dépositaire pour le département d'Alger :  
SEYFRIED, 61, rue de Lyon - ALGER

2<sup>e</sup> liste de déposit. (1<sup>ère</sup> liste parue dans le n<sup>o</sup> du 30 décemb.)

Recherchons Revendeurs pour principaux centres  
Conditions et Renseignements sur demande au fabricant  
Anciens Etablissements G. CHANTRIEUX et R. LEFEVRE  
S.A.R.L. 12.000.000  
2, RUE DE LA PLUMETTE — AMIENS

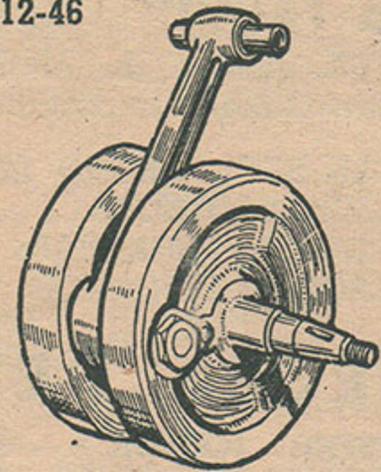
# Ets. PERTUISOT

23, RUE DES ACACIAS - PARIS-17<sup>e</sup> — Tél. : ETO. 12-46



REPARATION DE TOUS EMBIELLAGES  
par procédés spéciaux  
REALESAGES DE TOUS CYLINDRES  
2 et 4 temps - Fourniture pistons complets

TRAVAUX GARANTIS  
EXECUTES PAR SPECIALISTES



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

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

## TOUT POUR LA MOTO

Vente en Gros — Expédition dans toute la France

1, rue de Rivoli  
PARIS - 4<sup>e</sup>

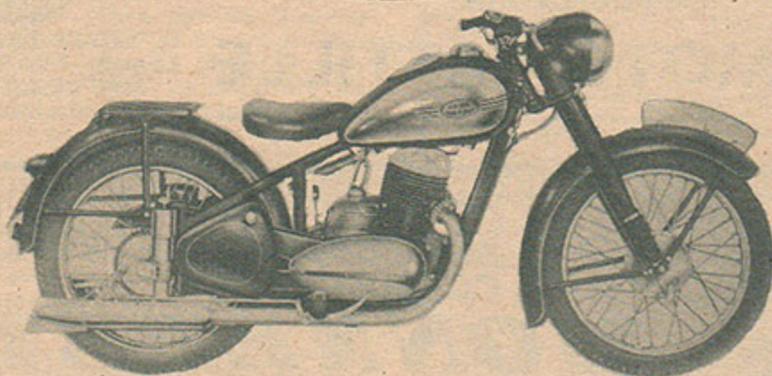
# St PAUL - MOTOS

Tél. : ARC. 71-46  
Métro : St-Paul

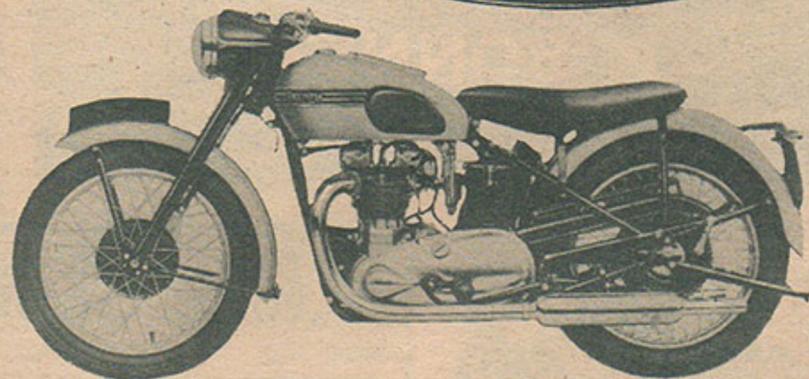
Présente le plus grand choix de *Motos, VéloMOTEURS, Scooters et Cyclomoteurs*



et ...



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



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

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

## VENTE A CREDIT

Conditions :  
30 frs. timbres.

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

Une nouvelle adresse  
à retenir ! **R. CLERGE**

67, avenue du Maine — PARIS-14<sup>e</sup>  
(Métro Gaité) - Important magasin de 380 m<sup>2</sup>

LE SEUL GRAND SPECIALISTE DES  
VELOMOTEURS  
DEPOT PRINCIPAL  
POUR LA FRANCE

**JONGHI**

**PIECES DETACHEES**

PRESTER JONGHI — AUBIER DUNNE

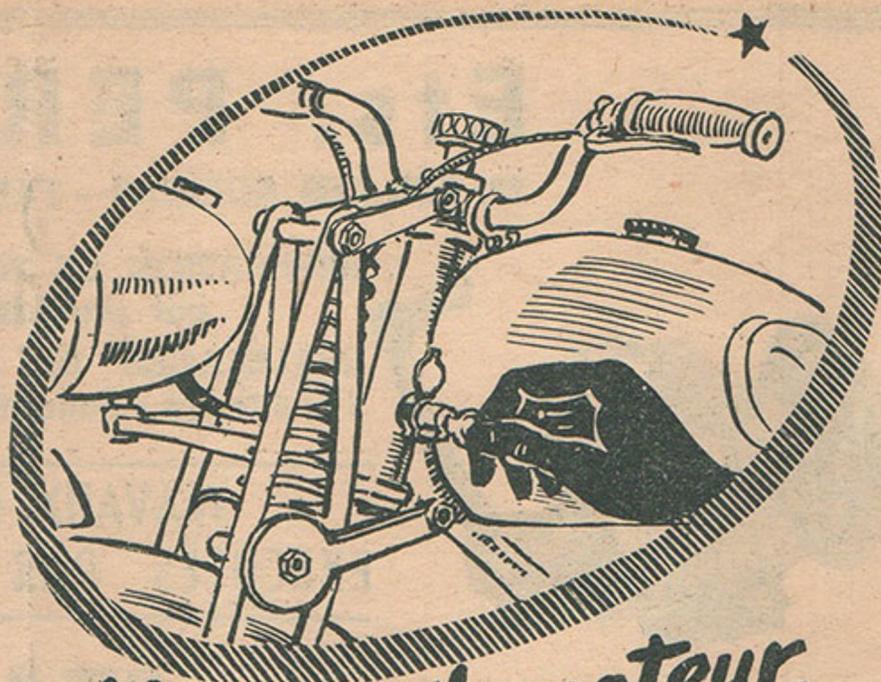
Livraison en 10 minutes

DES VELOMOTEURS : JONGHI  
" " GNOME et RHONE  
" MOTOS GUILLER  
et de la fameuse MOBYLETTE

COURTS DELAIS POUR TOUS LES MODELES

**MOTOBECANE**

Sur JONGHI et GNOME - VENTE à CREDIT



Votre velomoteur,  
votre moto..

à l'abri du vol avec

**L'ANTIVOL NEIMAN**

qui bloque la direction

Nos antivols de velomoteurs et motos sont montés en série : en FRANCE par : AUTOMOTO, AIGLON, GNOME & RHONE, GRIFFON, METEORE, PEUGEOT, TERROT, TROPHEE-DE-FRANCE. A L'ETRANGER par : ANKER, B.M.W., D.K.W., F.N., HERCULES, HOREX, N.S.U., STANDARD allemande, STANDARD suisse, TERNAX, TRIUMPH, U.T., VICTORIA, ZUNDAPP.

51, AVENUE DE NEUILLY, NEUILLY-s/SEINE - TEL. MAILLOT 64-88

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

**SCOOTER BERNARDET**

Livrons, rapidement nouveaux modèles 1951

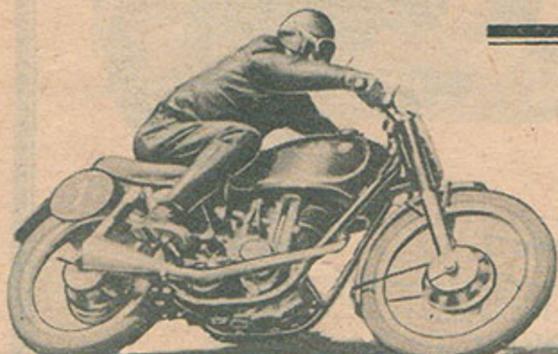
VENEZ ESSAYER  
le 250 cc. 2 cylindres  
PROPRE et PUISSANT

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

N'ATTENDEZ PAS LE  
PRINTEMPS POUR  
COMMANDER

**MOTO-BASTILLE**

6, Bd Richard-  
Lenoir - PARIS  
BASTILLE



DANS VOTRE INTERET, AVANT DE FIXER VOTRE CHOIX, POUR  
VOTRE CYCLOMOTEUR, VOTRE VELOMOTEUR OU VOTRE  
MOTOCYCLETTE, CONSULTEZ

**Georges MONNERET**

97 RECORDS DU MONDE - 8 FOIS CHAMPION DE FRANCE - 302 VICTOIRES  
LA COMPETENCE QUE L'ON NE DISCUTE PAS !

LA GARANTIE :

**3** Ateliers  
Magasins

PARIS-CENTRE

7-9 Bd Beaumarchais  
TUR. 96-56  
BASTILLE

PARIS-NORD

138, r. de Tocqueville  
WAG. 42-04  
WAGRAM

PARIS-SUD

106, av. Arist. Briand  
ALE. 21-71  
MONTROUGE

Ventes comptant et à crédit : 6-9-12 mois Paris et Province.

ADRESSER TOUTE LA CORRESPONDANCE : Ets G. MONNERET 138 rue de Tocqueville — PARIS



# Moto

La  
Moto revue

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

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 CLERY, 12 — PARIS (2<sup>e</sup>)  
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

## ◆ DEPANNAGE DU DIMANCHE

Les automobilistes ont bien de la chance. Dans chaque ville un garagiste de service veille sur leurs sorties dominicales. Le service de permanence est assuré presque partout. Le nom du garage de service est publié dans la presse locale, et la gendarmerie en a connaissance et peut l'indiquer.

Malheureusement, contrairement à ce qui se passe en Belgique, les mécaniciens automobilistes refusent en général leurs soins aux motocyclettes.

Les motoristes ne pourraient-ils aussi s'organiser pour assurer le dimanche et jours fériés une permanence. Les cyclistes en bénéficieraient en même temps. Il faudrait agir de même pour les dates de fermetures annuelles. Il y a quelques années, dans une grande ville du centre, il était impossible de trouver un motoriste ouvert pendant la semaine du 15 août.

Un dimanche dans une ville comme Lure, il n'est pas possible de faire faire le plus petit dépannage sur bicyclette ; il n'est même pas possible d'acheter une pièce de rechange pour la monter soi-même.

Il serait grand temps que la profession s'organise.

## ◆ PLACES A SENS GIRATOIRE

L'adoption généralisée du sens giratoire a grandement contribué à faciliter la circulation sur les places. Cette solution s'est montrée satisfaisante pour une circulation de densité faible ou moyenne et quand la place est de dimension restreinte. Il en va autrement dès que la chaussée atteint une certaine largeur, les conducteurs ayant tendance à serrer le terre-plein central, d'où cisaillement et embouteillage vers le centre de la place. C'est le cas à Paris des places de l'Etoile et de la Concorde. A Mexico où une place posait aux autorités un problème de cet ordre, voici comment il a été résolu : Un comptage a d'abord été effectué sur toutes les voies radiales afin de déterminer la densité de la circulation selon les jours et les heures. L'examen des graphiques qui ont été ensuite dressés a clairement démontré qu'il était opportun de canaliser la circulation sur la place même. Aussi, de faux refuges non destinés aux piétons et d'un dessin particulier ont été conçus et édifiés sur la chaussée. On en attend des résultats aussi satisfaisants que dans des cas semblables où ils ont été utilisés aux Etats-Unis.

## TIMORES OU TEMERAIRES

**L**E sang-froid, le sens exact de la route et des obstacles sont les qualités maîtresses d'un bon conducteur. La sécurité doit tout primer et le but n'est pas de réaliser des moyennes impressionnantes et parfaitement inutiles, mais d'arriver sain et sauf à l'étape sans avoir couru ou fait courir des risques. Si vous avez à atteindre un point à une heure déterminée, établissez un horaire très large, réservez-vous un battement important. Vous arriverez peut-être, si la route est bien dégagée, avec une avance plus ou moins importante, mais cela n'a pas d'inconvénient grave. Nous ne voulons pas dire par là que vous soyez obligé de ramper sur la route. Il y a des tronçons de route où, sur une bonne machine, on peut donner les gaz, mais il y a des passages où il faut considérablement ralentir. Un virage ou un croisement masqués, la traversée d'une agglomération, vous obligent à marcher au ralenti. Un danger des grandes vitesses, c'est précisément que l'on a l'impression qu'on a diminué considérablement d'allure, alors qu'on va encore très vite. Vous marchez à 120, vous passez à 80 et vous estimez que vous roulez en père de famille.

Dangereuse illusion qu'un coup d'œil sur votre compteur vous permettra d'éviter.

Il y a deux catégories de conducteurs dangereux. Certains ne roulent pas vite, mais ils sont crispés au guidon. Si le terrain est glissant et que la machine se dérobe, si un obstacle imprévu surgit, ils perdent la tête et commettent les pires sottises. D'autres conducteurs pêchent par excès de témérité, passent au ras des obstacles jusqu'au jour où une erreur d'appréciation aboutit à une catastrophe.

Nous n'avons pas tous les qualités nécessaires aux grandes vitesses, par exemple au-delà du fatidique 100 à l'heure. Une route est encombrée d'obstacles et nous avons vu plus d'un as se tuer au cours d'une promenade. Il y a une allure qui convient à notre machine, il y en a une qui convient à nos possibilités physiques. Evitez tout ce qui peut porter atteinte à votre équilibre nerveux qui conditionne vos réflexes, que ce soit la torpeur où vous plonge une allure trop lente et l'accoutumance à un parcours souvent effectué, ou l'incontestable grisurie de la vitesse. Attention constante et sang-froid développés par l'entraînement sont la meilleure garantie contre les accidents.

C'est par une prudence raisonnée que nous éliminerons les risques possibles, en prévoyant l'apparition brusque des obstacles et en étant toujours sur nos gardes. Mais il faut compter sur l'imprévu et garder une marge de sécurité importante.

## ◆ SLOGANS PREVENTIFS

L'association anglaise pour la prévention des accidents a diffusé quelques slogans qui sont reproduits sur des panneaux routiers ou par des inscriptions murales :

- Les accidents ne surviennent pas : mais on les provoque.
- Perdez une seconde... mais préservez une vie.
- La vie est brève, ne la rendez pas plus brève encore.
- Réfléchissez d'abord et ne le regrettez pas ensuite.
- Mieux vaut marcher doucement à pied que vite dans une ambulance.
- Traverser une rue est parfois plus dangereux que traverser un océan.
- Rêvez au lit, non sur la route.
- La route est à tout le monde, non à vous seul.

## ◆ ROUTES A PEAGE

Aux Etats-Unis la solution du péage a été retenue pour un petit nombre de routes. Mais, si l'on en croit M. H. K. Evans, spécialiste de la circulation routière aux U.S.A., il semble que cette méthode ne soit beaucoup appréciée. Nous faisons l'écho d'un bulletin publié par l'Union Routière de France, voici les principales critiques formulées :

1<sup>o</sup> Afin d'amener la fréquentation des routes à péage, il faut que leur qualité dépasse de beaucoup la stricte nécessité, d'où un prix de construction élevé. L'amortissement est d'autant plus coûteux qu'il faut verser des salaires au personnel chargé de la perception des péages.

2<sup>o</sup> Les usagers empruntant une route à péage payent deux fois leur part des dépenses routières, puisqu'ils payent en plus du péage les taxes sur les carburants.

3<sup>o</sup> S'il existe une route libre faisant double emploi avec la route à péage, les Pouvoirs Publics ont tendance à se désintéresser de son entretien.

L'expérience semble confirmer qu'il est très difficile d'amortir la construction d'une route à péage. M. Evans termine son exposé en citant un certain nombre de résolutions émanant d'importantes collectivités américaines et toutes défavorables à l'idée de péage.

En France où cette solution ne saurait être retenue pour la route elle-même, pourrait être envisagée pour certains ouvrages exceptionnels tels que le Pont de Tancarville, le tunnel sous le Mont-Blanc et qui sait, le tunnel sous la Manche...



#### ◆ LE TOUR DU MONDE EN MOTO PAR LA FAMILLE MONNERET !

Nous sommes habitués aux exploits sportifs de Georges Monneret et de ses deux fils, en dehors des courses, tel le raid Paris-Alpes d'Huez en vélomoteur, et l'année dernière les six jours et six nuits en cyclomoteur.

Pour cette année, notre champion veut se surpasser et envisage de faire le tour du monde en moto en moins d'un mois, et à... Monthéry.

Pour cette tentative, une 125 bien au point doit être suffisante, estime Georges Monneret, qui doit se mettre en piste au début de la saison sportive.

Nous suivrons avec intérêt cette tentative et informerons nos lecteurs dès que nous aurons plus de précisions.

#### ◆ ALLIAGE LEGER ET CHROMAGE

Les alliages légers à base d'aluminium ou de magnésium sont de plus en plus utilisés en particulier pour les motos. Non seulement ils permettent un gain de poids fort appréciable, mais leur haute conductibilité thermique assure tout à la fois un abaissement de la température de fonctionnement et une isothermie qui évite les distorsions. Nous en arrivons peu à peu au moteur entièrement construit en alliage léger, depuis la culasse jusqu'au carter, en passant par la bielle et le piston. Il n'y a plus que les soupapes, les organes de distribution, les vilebrequins, les volants, les manetons qui soient constitués par des métaux ferreux.

Un problème se pose, celui du revêtement des parois du cylindre. Jusqu'à présent à l'intérieur du cylindre on employait des chemises de fonte spéciale ou d'acier emmanchées dans le cylindre pour assurer un bon contact entre la chemise et le cylindre, conditions essentielles pour assurer un bon contact permettant une bonne circulation de la chaleur. Une nouvelle technique tend à remplacer la chemise par le dépôt sur le cylindre d'une couche de chrome. Mais si cette couche est trop lisse, l'huile n'adhère pas et s'échappe. Aussi s'efforce-t-on actuellement de réaliser un dépôt dont les porosités constituent des réservoirs d'huile en miniature.

#### ◆ MOINS DE CHROME

En Angleterre, les répartitions de nickel aux fabricants de motocyclettes atteignent seulement 60 % des quantités qu'ils utilisaient avant la guerre, aussi des changements dans la finition sont prévus pour les machines réservées au marché intérieur. En particulier, les réservoirs chromés équiperont les seules machines destinées à l'exportation.

#### ◆ MOTOCYCLISME COLONIAL

Notre abonné de Kankan (Guinée française), le lieutenant J. Rossi, nous envoie quelques renseignements sur le motocyclisme dans ces contrées éloignées : « J'ai vu arriver récemment une 125 Puch complétant le lot formé par les Motobécane 125 et 175, Peugeot 125 4 vitesses, Peugeot P.105 et Motobécane 350 : toutes fonctionnent avec l'échappement libre. Les militaires utilisent des 500 RGA Terrot. Compte tenu de l'état des routes, toutes se comportent fort bien et leurs propriétaires passent presque partout (il convient de préciser qu'ils se livrent davantage à du moto-cross qu'à du tourisme,

excepté sur l'unique tronçon routier praticable). Les pistes présentent en général une surface du type « tôle ondulée » qui ne permet pas de dépasser la vitesse de 60 kmh. Cependant les adeptes de la motocyclette sont nombreux et il me suffira de signaler pour le prouver l'exemple des quatre frères blancs de la mis-

Photographié devant le train qui devait les emmener à Dieppe, voici le premier groupe d'agents B.S.A. qui effectue actuellement un stage d'une semaine aux usines de Birmingham. Ce voyage d'instruction se terminera par un examen technique, qui permettra aux candidats heureux de ramener chez eux un diplôme officiel B.S.A.



sion qui possèdent un 350 BSA B.31, une Jawa 250 et deux Peugeot 125. Leurs déplacements dans la colonie, étant donné leur âge et les années de colonie, constituent des performances plus qu'acceptables.

Tout ici tend à démontrer que la chaleur n'endort pas les coloniaux et qu'ils sont capables de fournir des efforts motocyclistes ».

#### ◆ PNEUMATIQUES SANS CHAMBRE A AIR ET... INCREVABLES

La « Goodrich Company » vient de mettre au point un nouveau pneumatique increvable qui possède la particularité de ne pas avoir de chambre à air. Il est fabriqué avec le nouveau « caoutchouc à froid » qui est un produit extrêmement « dur » et résistant à l'usure.

Le revêtement intérieur de ce pneu serait de conception absolument nouvelle, cependant que son aspect extérieur, une fois monté sur la jante, reste celui d'un pneu classique. L'enveloppe extérieure constitue une protection efficace. La couche sous-jacente est imperméable à l'air et contient un produit spécial obtenant immédiatement les trous qui pourraient résulter de la présence d'un clou ou d'un corps coupant.

#### ◆ CONSTRUCTION D'AUTOROUTE AUX U.S.A.

Le réseau routier de l'Etat de New-York paraît être « surchargé » ; aussi vient-on de projeter la construction du « New Jersey Turnpike », sorte d'autoroute qui doit partir de Washington Bridge à New-York et se terminer à Deepwater dans le New-Jersey. Sa longueur serait de 185 kms et on estime le coût d'une telle construction à 1,5 million de dollars. Le caractère d'urgence de cette nouvelle voie doit être grand, puisqu'on envisage de commencer incessamment les travaux.

#### ◆ IL FAUT QU'UNE BARRIERE SOIT OUVERTE OU FERMÉE...

...Mais pas trop longtemps. Ainsi celle du passage à niveau de Persan-Beaumont où il n'est pas rare que l'on doive attendre dix minutes ou plus, que les machines haut-le-pied aient terminé leur va-et-vient poussif... Ne pourrait-on, entre deux manœuvres, permettre un passage aux véhicules qui attendent ?

#### ◆ LA HAUSSE DE L'ESSENCE

La Fédération Nationale des Détaillants de Carburants et Lubrifiants, estimant que la nouvelle hausse du prix de l'essence aurait pu facilement être évitée, fait connaître son point de vue sur cette importante question.

Elle regrette que les pouvoirs publics exigent du consommateur un effort qu'ils auraient pu facilement obtenir par ailleurs.

En effet, les raffineries de pétrole reçoivent de l'Etat, sous la forme d'une « taxe de production du raffinage », une subvention qui, pour la seule année 1951, atteindra une dizaine de milliards. C'est, à peu de chose près, ce que peut rapporter au Trésor Public la dernière majoration du prix de l'essence, de 3 fr. 80 par litre.

Cette subvention n'a plus lieu d'exister :

1° Parce qu'à l'origine, cette subvention devait protéger les raffineurs contre une concurrence mondiale effective. Or, cette concurrence a disparu, la politique suivie actuellement par le Gouvernement ne permettant plus, pratiquement, l'importation de produits finis ;

2° Parce que la facilité d'écoulement des sous-produits fait bénéficier les raffineurs de sources de revenus plus considérables qu'à l'époque du début en France de l'industrie du raffinage ;

3° Parce que les raffineries situées en territoire français, reconstruites avec l'argent du contribuable français, sont des usines modernes qui n'ont rien à envier aux raffineries étrangères, même les plus récentes. Or, les prix pratiqués par les raffineries situées en France s'inspirent dans une large mesure de ceux appliqués par les raffineries étrangères, dont les conditions d'exploitation sont souvent moins favorables. Pourquoi ajouter à ces prix, déjà avantageux pour les raffineurs, une « taxe de protection du raffinage », ce qui équivaut à protéger deux fois l'industrie du raffinage en France ?

#### ◆ LES CLUBS LAMBRETTA EN ITALIE

L'Italie qui est le pays où le développement du scooter a pris l'allure d'un véritable phénomène de génération spontanée, voit se multiplier de nombreux clubs de marque. Les clubs Lambretta en

particulier deviennent toujours plus nombreux. Leur activité consiste surtout à organiser des sorties en groupe, des compétitions ; ils possèdent souvent leur propre journal destiné à assurer le contact entre les différents membres et à propager le mouvement « scooter ».

◆ DU NOUVEAU CHEZ N.S.U.

La NSU-Fox qui, au cours des derniers mois est devenue une des machines allemandes les plus populaires, va avoir dans quelques semaines une sœur jumelle : la 125 Fox à moteur deux temps. L'usine pense ainsi combler le vœu des nombreux amateurs de deux temps, qui par ailleurs ne voulaient pas renoncer à l'excellente tenue de route de la Fox avec son cadre « central » et sa suspension avant et arrière. Naturellement la Fox-2 temps sera elle aussi équipée de la boîte à 4 vitesses qui est d'une réelle

utilité sur les petites machines. La puissance au frein de cette nouvelle venue est de 5 CV, sa vitesse maximum de 75 kmh., sa consommation moyenne de 2,2 litres aux 100 kms.

A titre de comparaison entre les deux machines, voici un petit tableau de leurs caractéristiques principales :

	Fox 4 temps	Fox 2 temps
	100 cmc.	125 cmc.
Vitesse max.	85 kmh.	75 kmh.
Puissance	6 CV	5 CV
Consommation	2 litres	2,2 litres
		aux 100 kms

◆ EN OUTRE...

On nous apprend de Neckarsulm que les usines NSU sont sur le point de sortir une nouvelle 350 type sport avec fourche télescopique et suspension arrière. Ce type serait dénommé «Konsul». Certes ce nom de «Konsul» conviendrait mieux à une limousine 8 cylindres qu'à une moto rapide ; malgré tout c'est ainsi qu'on appellera la nouvelle venue de chez N.S.U., car dans le mot Ko-nsu-l sont contenues les initiales N.S.U.

◆ ON DIT QUE...

Selon des suppositions émises récemment dans un organe spécialisé, les meilleurs sportifs motocyclistes seraient surpris en 1950 par l'apparition d'une 250 de la marque célèbre qui sort une non moins célèbre 125. Cette 250 serait un bicylindre évidemment double arbre en tête et on laisse prévoir — au cas où les deux parties le composant vaudraient chacune le 125 dont nous parlions — que Ubbiali, le pilotant, pourrait prétendre aux honneurs du Championnat du Monde.

◆ LES 125 AU T.T.

L'admission d'une classe 125 cmc. au Tourist Trophy dans l'île de Man apparaît comme un événement extrêmement important, car le T.T. constitue la course la plus importante de l'année motocycliste : un circuit de plus de 60 kms qui présente toutes les difficultés que normalement un motocycliste peut avoir à surmonter, rampes prolongées, descentes, virages à grand ou à court rayon, et jusqu'à des dos d'âne. C'est le circuit routier par excellence et il a puissamment contribué au développement de la machine anglaise dont le succès mondial ne doit pas être sous-estimé.

Les anglais font preuve d'initiative et même de courage. Il y a de nombreuses 125 cmc. sur le marché anglais et c'est même, d'après les statistiques, le type de machine qui connaît le plus gros chiffre de vente, tant à cause de son prix qu'à cause de sa faible consommation. En période de restriction cela est important.

Preuve de courage : les 125 cmc. anglaises sont des machines utilitaires, économiques, pratiques, mais dont les per-

formances très honorables ne permettent pas de les considérer comme des engins de vitesse. Tout comme dans la classe des 250 cmc., les anglais vont se heurter à de redoutables concurrents continentaux. 125 cmc. quatre temps et deux temps à compresseur existent et constituent de redoutables adversaires, à peu près assurés de la victoire.

Admirons donc l'esprit sportif des anglais qui affrontent une lutte inégale. Il n'est naturellement pas exclu que les anglais gardent, selon leur expression, quelque chose dans leur manche et qu'ils nous réservent des surprises et qu'ils sortent au moment venu, des moteurs de 125 cmc. développant 12 CV et plus et des machines carénées.

◆ BIENTOT LES COURSES DE DAYTONA

On sait que les fameuses courses motocyclistes de Daytona décidant du Championnat d'Amérique vont avoir lieu les 24 et 25 février prochain. On s'attend à ce que de nombreuses machines britanniques y prennent part ; plusieurs maisons y enverraient même leurs propres coureurs. Ainsi B.S.A. aurait désigné Cyril Haliburn et Norton son fameux metteur au point Francis Beart. C'est Tyrell Smith qui représenterait les usines Triumph. On souhaiterait fort en Grande-Bretagne voir un anglais triompher. Les dollars sont si précieux !

◆ LE FILM DU T.T.

La « Shell Company » a présenté à Belfast à un club de la ville le film du T.T. Artie Bell, membre du club, ne put assister à la projection, son état ne lui permettant pas encore de quitter la chambre. Mais les organisateurs n'hésitèrent pas à procéder à une deuxième séance au domicile de Artie Bell. Un geste qui méritait d'être cité !...

◆ MATCHLESS EN BELGIQUE

Les deux « cracks » belges de motocross, Auguste Mingels et Marcel Cox, se sont procurés une Matchless modèle 1951 avec laquelle ils ont l'intention de tenter leur chance au cours de la prochaine saison. Les usines Matchless ne pouvaient trouver meilleurs propagandistes pour la marque.

◆ GUZZI ET LA COURSE

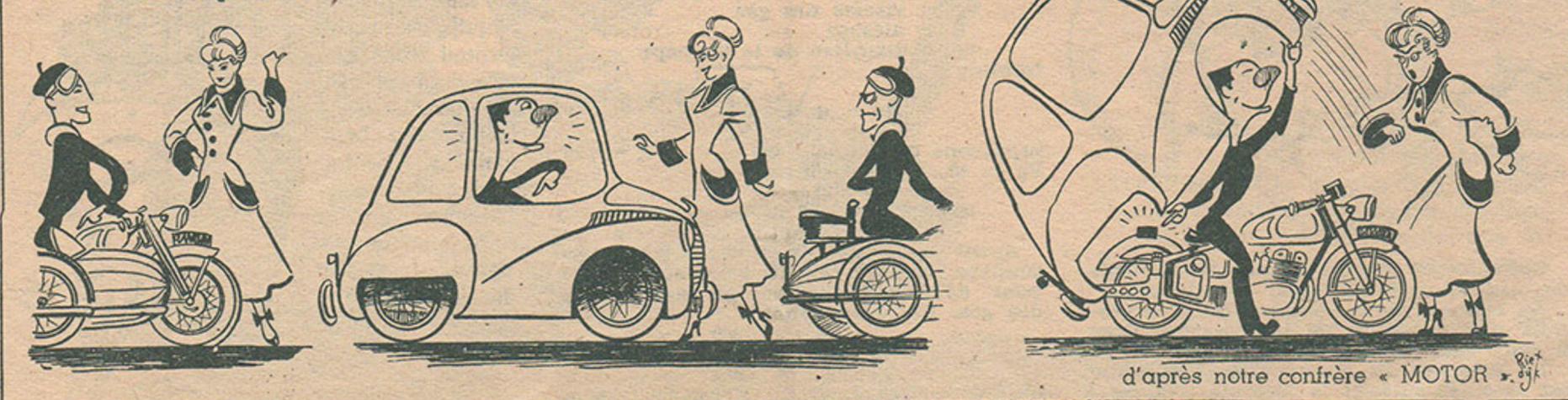
Guzzi vient de faire son bilan pour 1950, établissant une liste de ses succès : 32 records du monde, à savoir 22 en catégorie 75 cmc. et 10 en 250. En outre on a enregistré 210 victoires remportées par des amateurs, victoires « réparties » dans diverses courses en Europe, en Amérique et en Afrique. Enfin Guzzi compte à son actif 10 championnats nationaux, tant en Italie qu'à l'étranger. Avouons que ce n'est pas mal pour une firme qui officiellement ne s'est pas intéressée à la course au cours de la dernière saison.



Aux usines N.S.U. la chaîne de montage des moteurs Lambretta, construits sous licence.

L'HUMOUR A L'ETRANGER

Histoire sans parole.



d'après notre confrère « MOTOR ».

LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE : REDOUBLEZ DE PRUDENCE

# ETUDE des MOTEURS

Lorsque, confortablement installés sur la selle de notre machine, nous entendons ronronner allègrement le moteur avec ses notes claires et viriles de l'échappement, nous ne nous doutons guère de la somme de travail qu'il a fallu accumuler pour arriver à mettre à notre disposition ce petit ensemble de pièces harmonieuses et assorties dont l'assemblage anime notre véhicule.

Il est donc intéressant de mettre en relief, sinon en détail, mais au moins à grands traits, le labeur nécessité par la conception d'un moteur et son étude technique.

Le bureau d'études du constructeur ayant été mis en possession des caractéristiques du moteur à dessiner : cylindrée, nombre de cylindres, destination (tourisme, sport, course), puissance à obtenir, etc... ; il ne reste plus qu'à prendre le crayon et la règle à calcul.

Le problème ainsi posé peut comporter, si l'on veut, deux éléments : l'intérieur (avec toutes ses considérations techniques) et l'extérieur (avec son habillage : allumage, carburateur, échappement, etc.).

Chaque pièce, même la plus petite, nécessite une étude spéciale et des calculs précis.

Pour le cylindre, il faut déterminer sa matière, son épaisseur, le nombre d'ailettes et leurs dimensions ; l'épaisseur mérite une certaine attention, car outre la résistance, il faut tenir compte de la répartition des calories. Une paroi épaisse permet plus aisément d'éviter des points chauds et d'étaler (si on peut dire) le refroidissement ; une paroi mince est plus légère et libère plus vite sa chaleur, mais elle peut être soumise à des déformations plus sensibles, c'est la différence qu'il y a pour nos cuisinières entre la cocotte et la poêle à frire.

Le taux de compression doit être bien déterminé, afin de connaître la pression définitive exercée sur le piston au moment de l'explosion.

(nous n'en donnerons pas l'origine qui nous mènerait à des explications trop techniques ici) :

$$P = T^{1.3} + 7(T - 1)$$

où T est le taux de compression.

Exemple : si T = 4 nous avons :

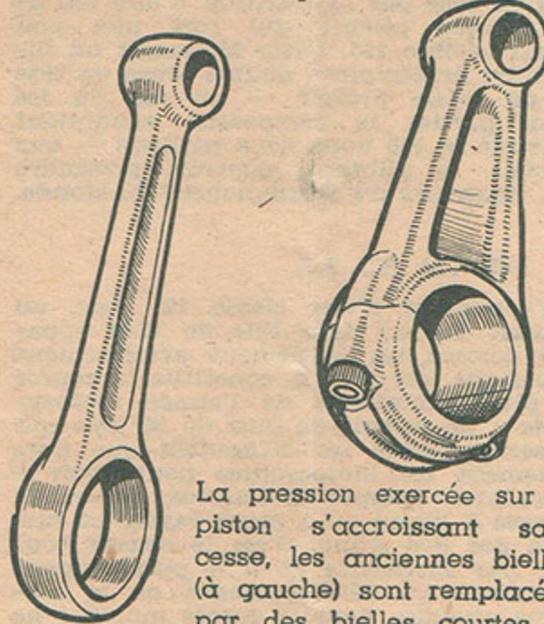
$$P = 6,05 + 21 = 27,05$$

En réalité le résultat pratique est un peu moindre que le calcul et, dans le cas présent, nous obtiendrons 25 kgs par centimètre carré.

Avec des taux de compression plus élevés, 5 ou 6, nous arrivons facilement à dépasser 30 kgs.

Ces calculs nous permettent de dessiner la bielle, l'axe de piston, le maneton et... tout le reste de façon à résister à cette poussée.

Prenons par exemple un alésage de 80 mm pour une pression de 30 kgs par cm<sup>2</sup>. Nous aurons sur le piston :



La pression exercée sur le piston s'accroissant sans cesse, les anciennes bielles (à gauche) sont remplacées par des bielles courtes et trapues en alliage léger.

$$P = R^2 \times 30 = 50,26 \ 56 \times 30 = 1507,968$$

soit près de 1508 kgs.

La bielle devra, non seulement résister à cette pression, mais en plus aux surpressions accidentelles pouvant résulter par exemple d'auto-allumage, sous peine de « flambage ».

Pour le calcul des soupapes, le problème est encore plus délicat.

Un moteur qui tourne vite nécessite une alimentation plus copieuse que celui qui se contente d'un petit régime et le diamètre des soupapes est ainsi fonction de la vitesse du piston. Voici comment se calcule ce diamètre :

si : Vp = vitesse moyenne du piston  
Vg = vitesse des gaz  
d = alésage  
ds = diamètre de la soupape

formule :

$$ds = d \sqrt{\frac{Vp}{Vg}}$$

supposons donc que : Vp = 6 d = 125  
Vg = 48, nous aurons :

$$ds = 125 \sqrt{\frac{6}{48}} = \frac{125}{\sqrt{8}} = 44$$

Ayant ainsi trouvé le diamètre de la soupape, il nous reste à calculer sa levée pour déterminer la section de passage des gaz. Cette section est :

$$S = \frac{\pi}{4} d^2 \frac{Vp}{Vg}$$

où : d = alésage, Vp = vitesse du piston,

Vg = vitesse des gaz. Prenons un exemple : si d = 125 Vp = 5 Vg = 60

$$S = \frac{\pi}{4} 125^2 \frac{5}{60}$$

d'où :

S = 0,7854 × 15,625 × 1/12 = 1,022 mm<sup>2</sup> avec cette section il est facile de trouver la levée de soupape nécessaire.

Il n'est pas utile de prolonger ces exemples techniques arides pour se faire une faible idée du travail que nécessite chaque pièce, chaque détail. Indiquons seulement pour finir un coup d'œil sur un accessoire qui paraît bien secondaire... et pourtant.

Le travail accumulé sous forme de puissance vive dans la jante du volant a pour valeur :

$$T = \frac{1}{3600} L \frac{S}{g} \pi^2 n^2 (R^2 - R^1)$$

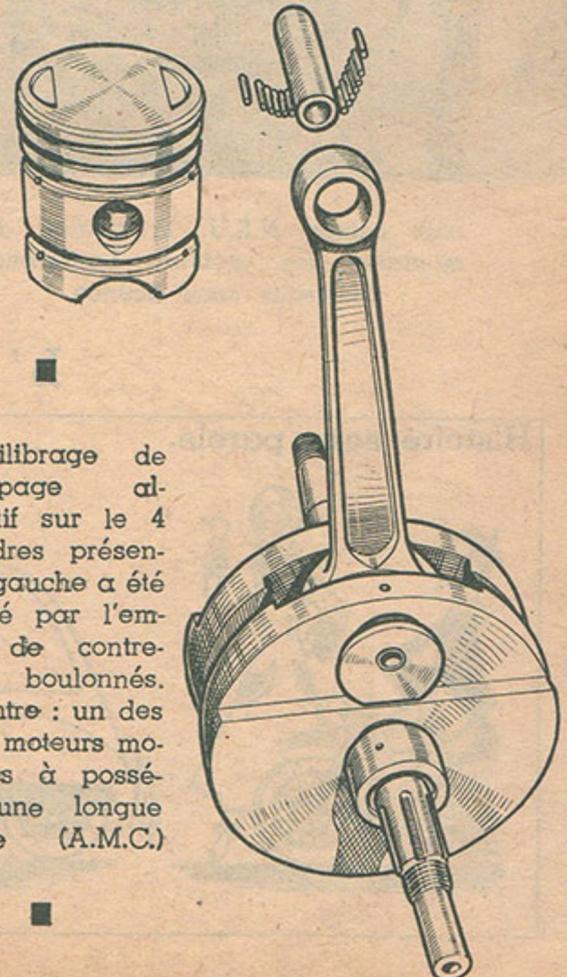
où L = largeur de la jante ; S = poids spécifique du métal de la jante (fonte 7.200) ; R1 et R2 étant les rayons intérieur et extérieur de la jante ; n le nombre de tours par minute et g = 9,81 (accélération).

Arrêtons là l'énumération de chiffres qui donneraient vite la migraine aux amateurs peu entraînés, mais ils ont l'avantage de nous faire toucher du doigt un des aspects difficiles et délicats de l'étude d'un moteur.

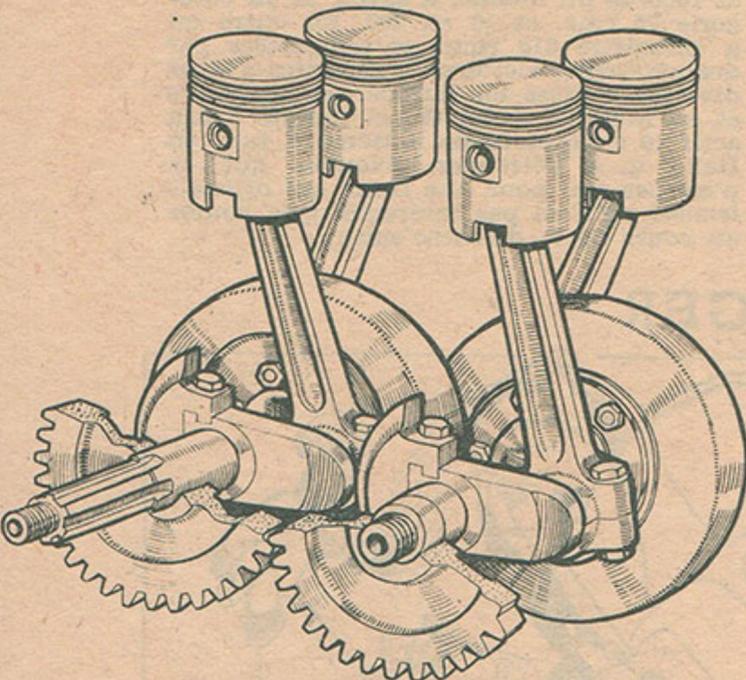
Hélas ! Il y en a tant d'autres : la mode, les expériences de la clientèle pour tel ou tel détail, les prix de revient, les difficultés d'usinage et ainsi de suite...

Pauvres techniciens, travailleurs obscurs et courageux, nous vous devons beaucoup et lorsqu'on admire la réalisation d'un beau moteur, d'une belle mécanique, il serait souhaitable qu'une petite pensée de gratitude s'envolât vers vous.

CARMAN



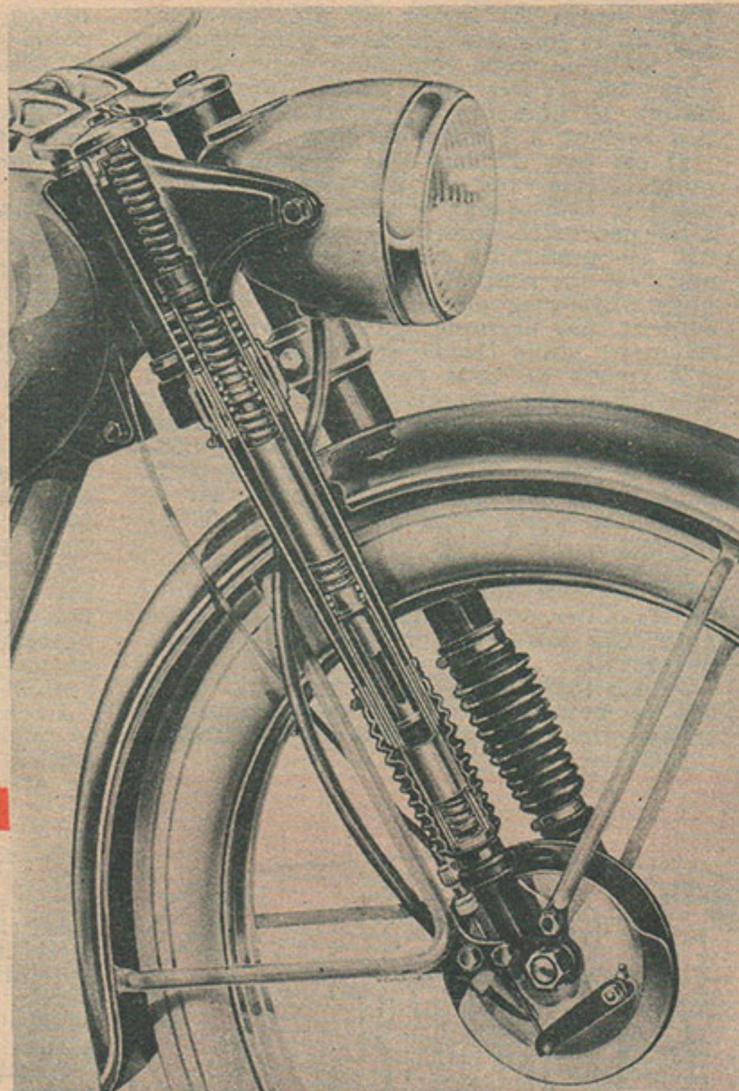
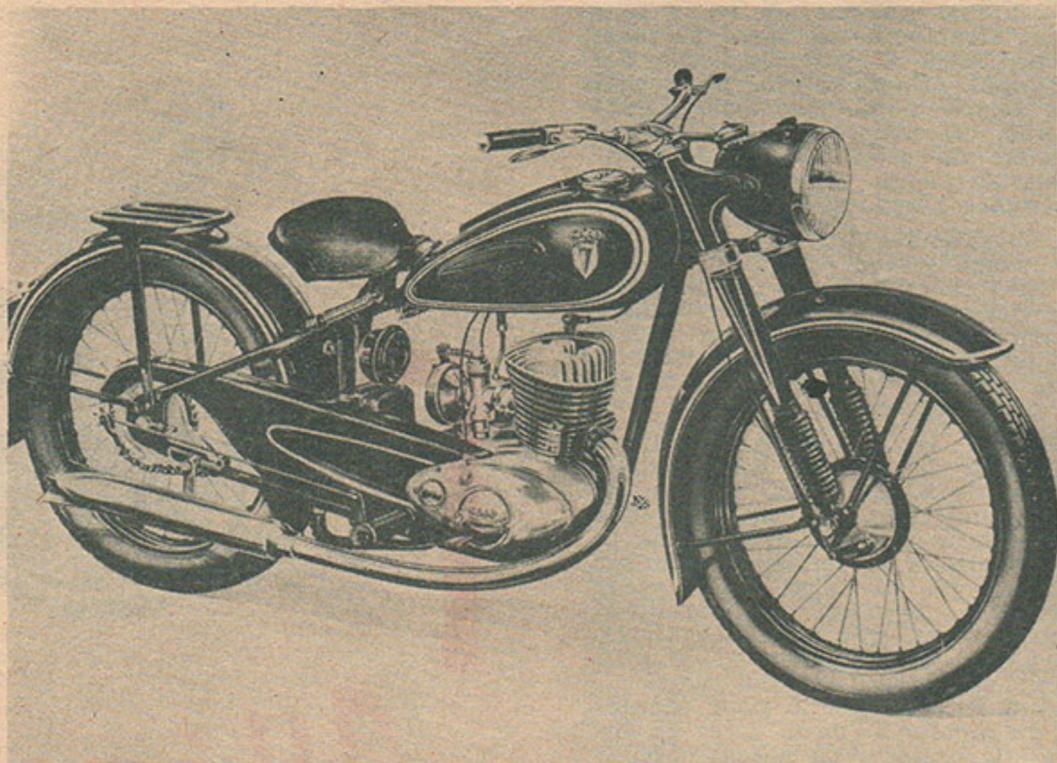
L'équilibrage de l'équipage alternatif sur le 4 cylindres présenté à gauche a été facilité par l'emploi de contre-poids boulonnés. Ci-contre : un des rares moteurs modernes à posséder une longue course (A.M.C.)



Connaissant le taux adopté, il est facile de calculer cette pression.

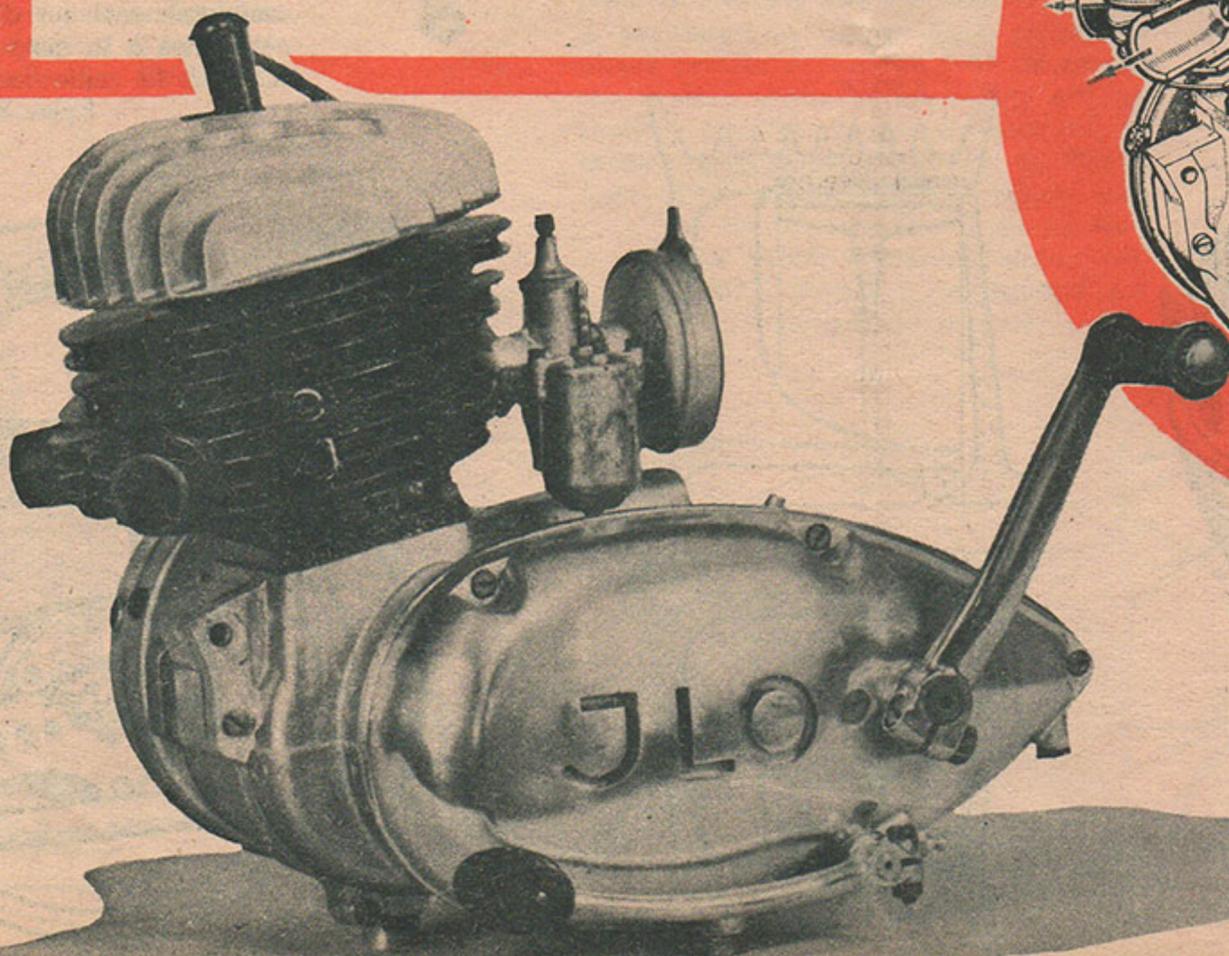
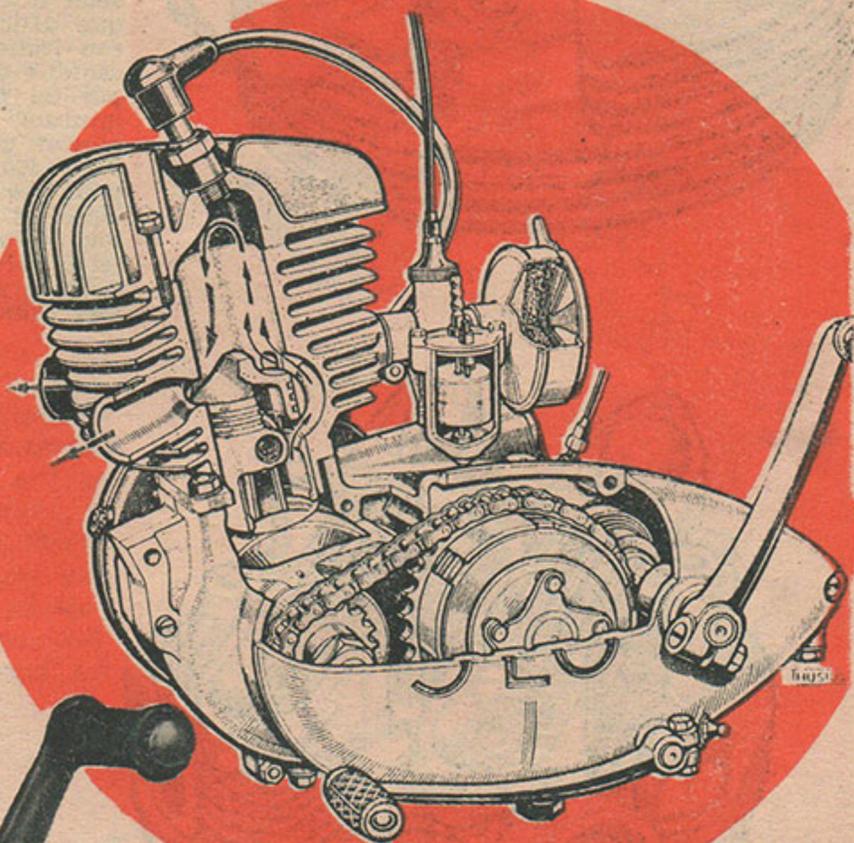
Au moment de la compression il se produit une élévation de température dont il faut tenir compte également.

La pression au moment de l'explosion est calculée suivant la formule ci-après :



## TECHNIQUE ALLEMANDE

Nouvelle venue sur le marché, la 200 D.K.W. produite par les usines d'Ingolstadt, dérive directement des modèles construits avant la guerre. La principale nouveauté est la fourche télescopique, dont nous vous donnons une vue en coupe. Lorsque le piston inférieur talonne, l'action du ressort principal est durci considérablement, seules les spires supérieures travaillent. Cette fourche est également montée sur le modèle 125 cmc.



JLO produit un 125 cmc. (58x52) que l'on retrouve sur de nombreuses machines allemandes. A 5.000 tours-minute, la puissance développée est de 5,4 CV. Tandis que le modèle sport à deux carburateurs développe 7,5 CV. Les trois vitesses sont commandées par sélecteur.

De temps en temps, et plus spécialement lors des épreuves motocyclistes dont le tracé comprend des tronçons hors des routes (Six Jours Internationaux), la question du poids des machines revient à l'ordre du jour.

Il est bon de dire que le poids d'une motocyclette, ou en d'autres termes le poids « avantageux » d'une motocyclette n'est pas un élément qui est proportionnel au poids du conducteur lui-même, mais est un rapport avec les caractéristiques physiques de ce conducteur. Il est évident, par exemple, qu'un homme relativement jeune (1m.80 et 80 kgs), habitué aux sports de tous genres et aussi peu habitué au maniement des poids, ne peut manœuvrer avec aisance une 500 pesant 160 kgs, au contraire un excellent motocycliste pesant 55 kgs et de petit gabarit peut ne pas être gêné pour parcourir le tracé des « six jours » avec une 250 de 130 kgs.

Nous allons passer en revue les principaux organes sur lesquels il est possible de travailler pour diminuer le poids, sans pour cela faire reculer la limite normale de sécurité.

Jetons avant toute chose un coup d'œil sur la boulonnerie ; sur une moto on trouve une quantité notable de tirants

filetés, goujons, boulons et vis ; leur poids peut être réduit en égard de leurs dimensions, mais il faut employer des aciers trempés, cémentés, avec utilisation de filets relativement fins, mais métriques, égaux, effectués avec le maximum de précision. En cette matière de nombreux enseignements peuvent être tirés de l'expérience aéronautique.

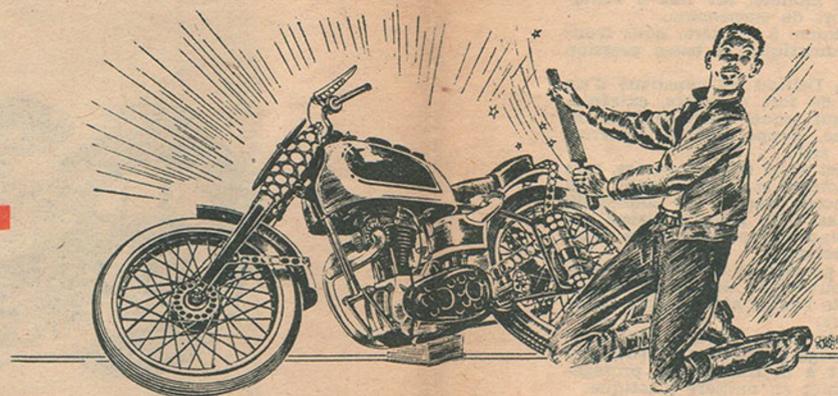
Jetons maintenant un coup d'œil au moteur. Puisqu'il est évident que le volant ou les volants internes ont un poids élevé, il vient tout d'abord à la pensée de répartir la cylindrée sur au moins deux cylindres, de façon que le nombre double de temps-moteurs permette de réduire le poids des volants.

Sous-diviser la cylindrée implique l'augmentation du nombre de cylindres, de culasses, de soupapes, de pistons, de bielles et finalement le gain de poids n'est pas acquis. La sous-division de la cylindrée pourra à la réflexion autoriser un moindre poids du cadre, si le moteur polycylindrique présente un équilibre nettement meilleur que le monocylindre, et par ce fait des vibrations amoindries permettent un allègement du cadre.

Le moyen le plus simple pour réduire le poids du moteur et de le doter de cylindres et de culasses en alliage léger ; de cylindres chemisés en fonte spéciale ; et culasses avec sièges de soupape rapportés.

Il est bien entendu qu'il n'est pas facile de réaliser des cylindres en alliage léger chemisé fonte, à cause des différents coefficients de dilatation des deux métaux, mais néanmoins les spécialistes ont obtenu de bons résultats, notamment par le procédé Al-Fin qui est déjà généralisé sur les machines de course anglaises.

L'emploi de sièges de soupapes en bronze, acier ou fonte dans une culasse en alliage léger est également un procédé intéressant à plusieurs titres, quoique délicat ; à titre d'exemple, une maison italienne spécialisée dans le remplacement des anciens cylindres et culasses par de plus modernes en alliage d'aluminium, enregistre un gain de poids moyen de 7 kgs sur les parties hautes d'un 500 cc., l'emploi d'aciers spéciaux pour les goujons de fixation de la culasse et du cylindre permet un filetage à pas très fin et qui tient mieux serré, alors que le milieu du goujon dans sa partie non filetée peut supporter une diminution du diamètre (voir la



D'après « MOTOR »

# Allégeons nos motos

technique aviation qui emploie largement ce procédé). La réduction de poids par ce moyen est assez onéreuse, mais mérite d'être prise en considération.

Pour la transmission et la boîte, on peut dire que, en augmentant la vitesse de l'arbre primaire, on peut arriver à diminuer le poids des pignons (sous réserve de fonctionnement égal et lorsque ce n'est pas la prise directe, les efforts de torsion sur les arbres sont inversement proportionnels à la vitesse de rotation).

Cette règle n'est guère applicable à la grande majorité des machines actuelles dont la transmission est à chaîne, car

Voici réunis quelques exemples de la construction actuelle montrant la diversité des organes où l'allègement a été entrepris avec le maximum de succès. Il est évident que plus la pièce sera grosse, plus il y aura de poids à gagner. C'est une des

raisons qui font préférer les culasses en alliage léger (Matchless, Triumph « Tiger 100 »). Des réalisations italiennes sur les moyeux et les jantes ont donné des résultats très intéressants ; des amateurs également ont réussi des aménagements sur d'anciennes machines (250 Rudge). Des usines d'aviation converties à la moto légère, emploient leurs matières premières et leur technique à la confection de cadres réservoirs en feuilles rivetées (Bond mini-bike atteint ainsi des résultats exceptionnels).

diminuer le nombre de dents de la couronne d'embrayage nécessite une augmentation du plateau de roue arrière, et de plus, comme la surface de friction diminue, il devient obligatoire de renforcer les ressorts, d'où fatigue accrue des organes et du pilote.

Un moyen de plus en plus employé pour tourner cette difficulté est de placer l'embrayage en bout de vilebrequin, ce qui en réduit le poids et augmente la capacité (Peugeot, Terrot 125, Gnome-Rhône 500 super-star, 250 René-Gillet, Moto Delfino, etc....).

Enfin la conception de base pour alléger les moteurs et boîtes modernes est

raisons qui font préférer les culasses en alliage léger (Matchless, Triumph « Tiger 100 »). Des réalisations italiennes sur les moyeux et les jantes ont donné des résultats très intéressants ; des amateurs également ont réussi des aménagements sur d'anciennes machines (250 Rudge). Des usines d'aviation converties à la moto légère, emploient leurs matières premières et leur technique à la confection de cadres réservoirs en feuilles rivetées (Bond mini-bike atteint ainsi des résultats exceptionnels).

d'augmenter le nombre de tours-moteurs à la minute, c'est d'ailleurs également le but à atteindre pour augmenter la puissance, à tel point qu'un 250 moderne, sans être poussé, développe couramment 12 CV au frein, ce qui est environ la puissance d'un 500 « latérales » quelque peu ancien.

Passons maintenant à l'examen du cadre : dans le cas de construction classique par tubes et raccords brasés, on peut dire que le fait d'observer scrupuleusement les principes de triangulation permettra l'emploi de tubes d'épaisseur légèrement moindre. Toutefois ce procédé est assez limité du point de vue tolérance de formes et abaissement du poids à cause des raccords assez lourds nécessités. La construction par soudure autogène requiert des tubes plus épais parce qu'en acier plus ordinaire. Le procédé très intéressant suivi par la construction moderne est l'emploi de tubes de plus gros diamètre, qui peuvent être plus minces parce que plus résistants à la torsion, et dans certains cas ils sont utilisés comme réservoirs (carburant ou huile), ce qui supprime ces accessoires et leur fixation et procure en définitive un gain de poids, de solidité et de rigidité.

Quelques marques ont réalisé des cadres conventionnels (quoique très triangulés) en duralumin. C'est ainsi que l'on vit une 500 Ariel « cross alu » munie d'un cadre en duralumin et de réservoirs en métal léger faire une sortie remarquable au début de l'année ; puis l'Excelsior de D. Beasley très bien placée au T.T. possédait également un cadre en duralumin, ainsi que les réservoirs énormes pour la circonstance. Il est évident que ces allègements influent sur la manéabilité, très peu sur l'accélération, mais ne prouvent pas catégoriquement une grosse supériorité.

Une technique assez différente est employée depuis quelques années par Guzzi qui munit ses machines de grandes plaques de dural ou sont boulonnées les tubes de cadre et le support de garde-boue AR (primitivement du U de métal léger, depuis remplacé par un bras coulé).

Dans le domaine de la suspension il y a encore énormément à faire. Diverses techniques s'affrontent : la fourche parallélogramme en tubes (très légère, mais de faible débattement et de plus difficile à amortir), celle en tôle emboutie soudée en 2 coquilles, qui ne présente guère que des différences de construction. On trou-

ve ce système sur les Gilera et MV de circuit, tandis que leurs modèles sport sont munis de fourches télescopiques.

Cette dernière, plus souple et de grand débattement, si elle s'est imposée pour le cross et l'usage sur route, est par contre plus lourde moins rigide latéralement et de plus nécessite un entretien soigné.

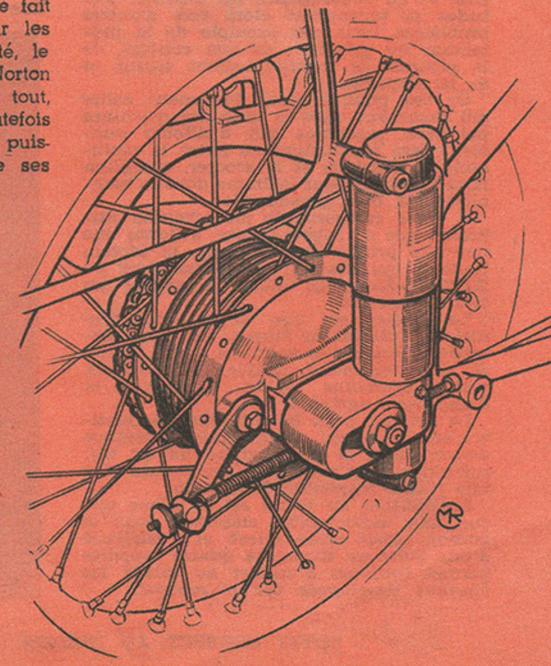
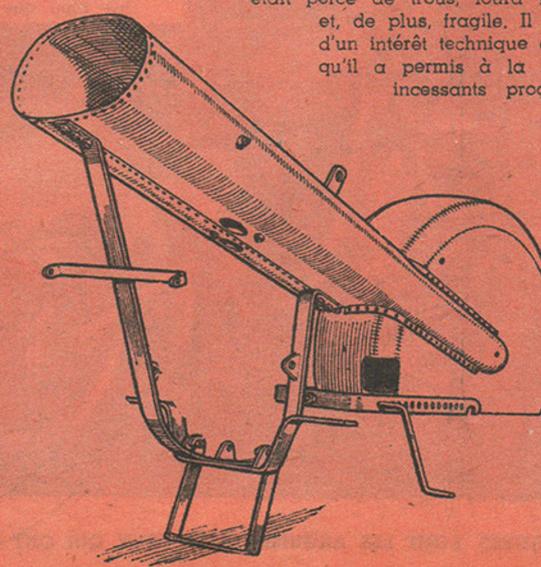
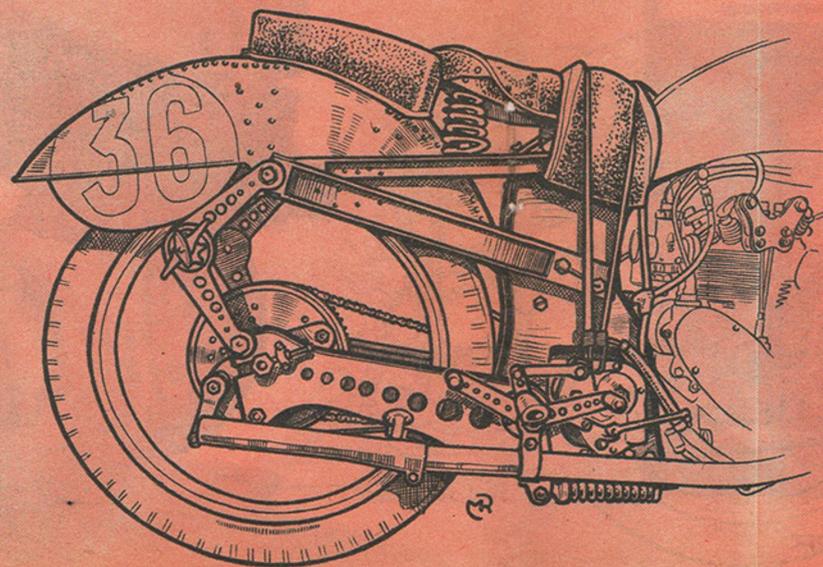
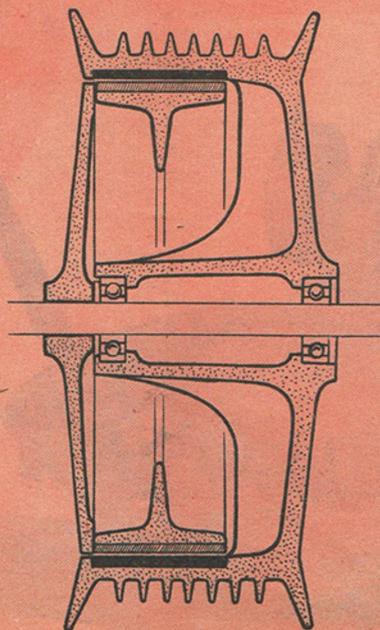
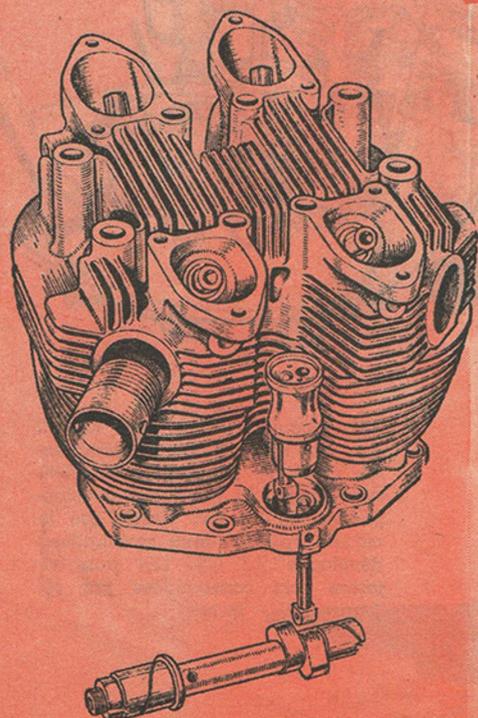
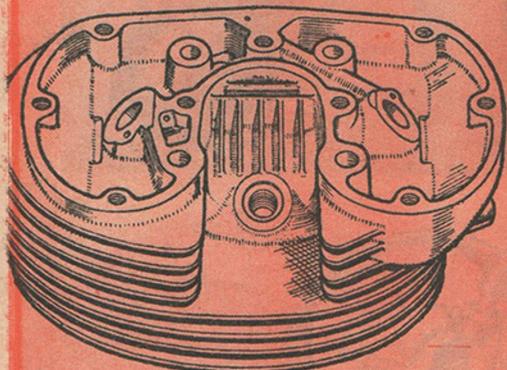
Enfin une nouvelle venue, la fourche à balanciers, semble concilier les deux systèmes et remporte de plus en plus de suffrages dans la construction de série, grâce évidemment à son prix de revient excessivement modeste et au peu d'entretien qu'elle nécessite.

Pour en venir au poids, le ressort à lames très peu employé est très lourd et ne présente pas d'avantages incontestables comme c'est le cas en automobile. Aussi l'exemple de Sertum, de la « B » sont-ils des exceptions.

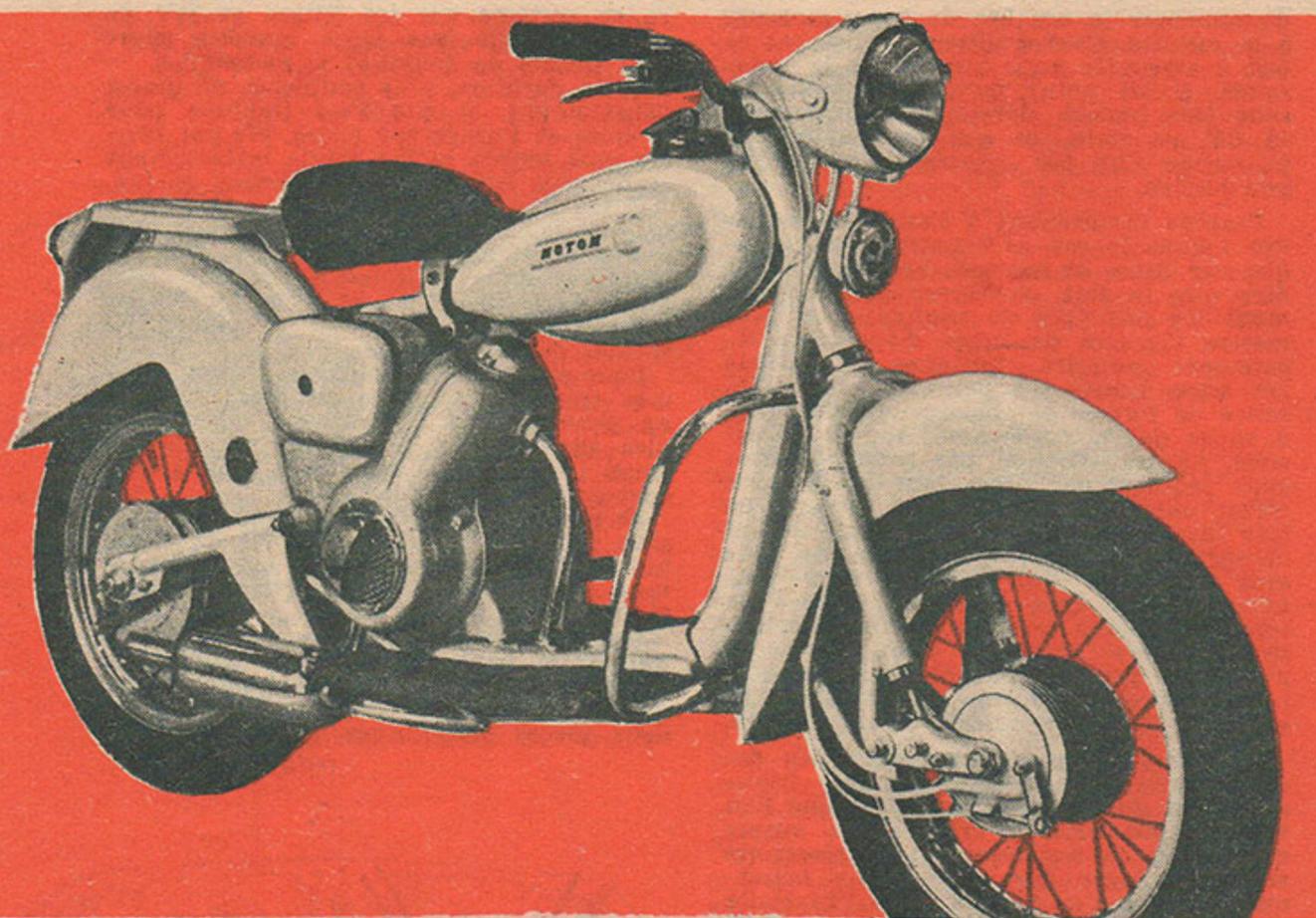
Le ressort à boudin cylindrique ne possède pas une grande différence de flexibilité pour un déplacement assez important et nécessite un amortisseur énergique.

Une solution nouvelle et peu coûteuse qui finira par s'imposer est l'emploi de caoutchouc spécial, sous forme d'anneaux, de blocs ou d'interposition entre deux pièces métalliques. C'est également

(suite page 88)



Dans le domaine des suspensions arrière, le coulisseau en alliage léger permet de larges portées à l'axe et évite de ce fait les torsions d'axe si fréquentes sur les modèles primitifs. A titre de curiosité, le premier modèle de suspension de Norton était percé de trous, lourd malgré tout, et, de plus, fragile. Il est toutefois d'un intérêt technique certain puisqu'il a permis à la marque ses incessants progrès.



## Productions Italiennes :

**N**ous déplorions dernièrement dans ces colonnes la routine dans laquelle semble s'endormir la technique motocycliste.

Ces dernières années ne nous ont pas apporté les nouveautés sensationnelles que chacun de nous était en droit d'attendre.

Quelques machines, que nous pouvons d'ailleurs dénombrer facilement — Moto-sacoche, LE Velocette, Galetto, Imme, etc., — annoncent peut-être la voie dans laquelle va s'engager sous peu la motocyclette utilitaire, la machine de M. Tout-le-Monde.

La course aux accélérations foudroyantes, aux vitesses maxima élevées va vite atteindre le plafond imposé par la sécurité, et en conséquence les bureaux d'études se tourneront alors vers d'autres problèmes, ceux par exemple de la protection du pilote et de son confort, de la sécurité de fonctionnement accrue et de la suspension.

Or ces qualités sont justement celles qui dominent dans la liste des machines précitées, machines qui d'ailleurs semblent être un compromis entre la motocyclette classique et le scooter, exception faite toutefois pour la Imme dont la technique est bien personnelle.

A cette catégorie de motocyclette utilitaire, née de l'après-guerre, s'ajoute une nouvelle production italienne, la Motom Delfino, qui dès son apparition, lors du XXVIII<sup>e</sup> Salon de Milan, a suscité un très vif intérêt.

La Delfino est une motocyclette destinée à l'utilisateur moyen, sans connaissances mécaniques spéciales, d'un emploi et d'un entretien simple en pratique, mais néanmoins rapide, silencieuse et d'une ligne agréable.

Le moteur, dont la cylindrée est relativement modeste, donne une puissance disponible à la roue arrière de 6,6 CV, suffisante pour maintenir sur terrain plat une vitesse maximum de 85 kmh.

La position du pilote est la même que sur une motocyclette classique dont le guidon serait assez relevé et l'existence d'une boîte de vitesses à quatre rapports permet toujours d'utiliser au mieux les chevaux développés par le moteur.

placé sous le moteur. Un amortisseur à friction, réglable en marche au moyen d'un bouchon molleté, est fixé à l'intérieur du ressort de suspension.

A l'avant comme à l'arrière, nous trouvons des pneumatiques à basse pression de 3,50x15.

Le cadre du Delfino est constitué d'un tube unique, de fort diamètre, extrêmement rigide, sur lequel vient se fixer un tube rectiligne, supportant le réservoir de 15 l. et la selle.

Le moteur est situé très en arrière, près de la roue motrice et sous la selle, afin de gêner le moins possible les jambes du pilote, dont les deux pieds reposent sur une petite plate-forme recouverte d'un tapis de caoutchouc.

Sur le côté gauche de ce large marche-pied, nous trouvons la double pédale du sélecteur, et de l'autre côté la commande du frein arrière.

En avant de cette plate-forme nous trouvons un large pare-chocs en tube qui sert également à la fixation de protège-jambes amovibles en matière plastique.

Mais revenons au moteur qui est un quatre temps à soupapes en tête verticales dont l'alésage (60 mm) est, suivant la tendance actuelle, supérieur à la course (52 mm).

Le taux de compression est de 6,8.

Le refroidissement est à air forcé. Un ventilateur centrifuge est fixé sur le côté du volant magnétique. L'air est ensuite canalisé le long du cylindre et est évacué sur le côté gauche.

Grâce à ce procédé, un échauffement exagéré du moteur tournant à l'arrêt ou à faible vitesse, peut-être évité.

Embrayage et boîte de vitesses forment avec le moteur un bloc de ligne harmonieuse.

La lubrification se fait par circulation d'huile avec récupération par gravité.

# Motom "DELFINO"

La machine est facile à manœuvrer, vu son poids de 85 kgs, et son stationnement est facilité grâce à l'emploi d'une béquille latérale.

Un soin particulier a été apporté, lors de l'étude de la machine, à la suspension.

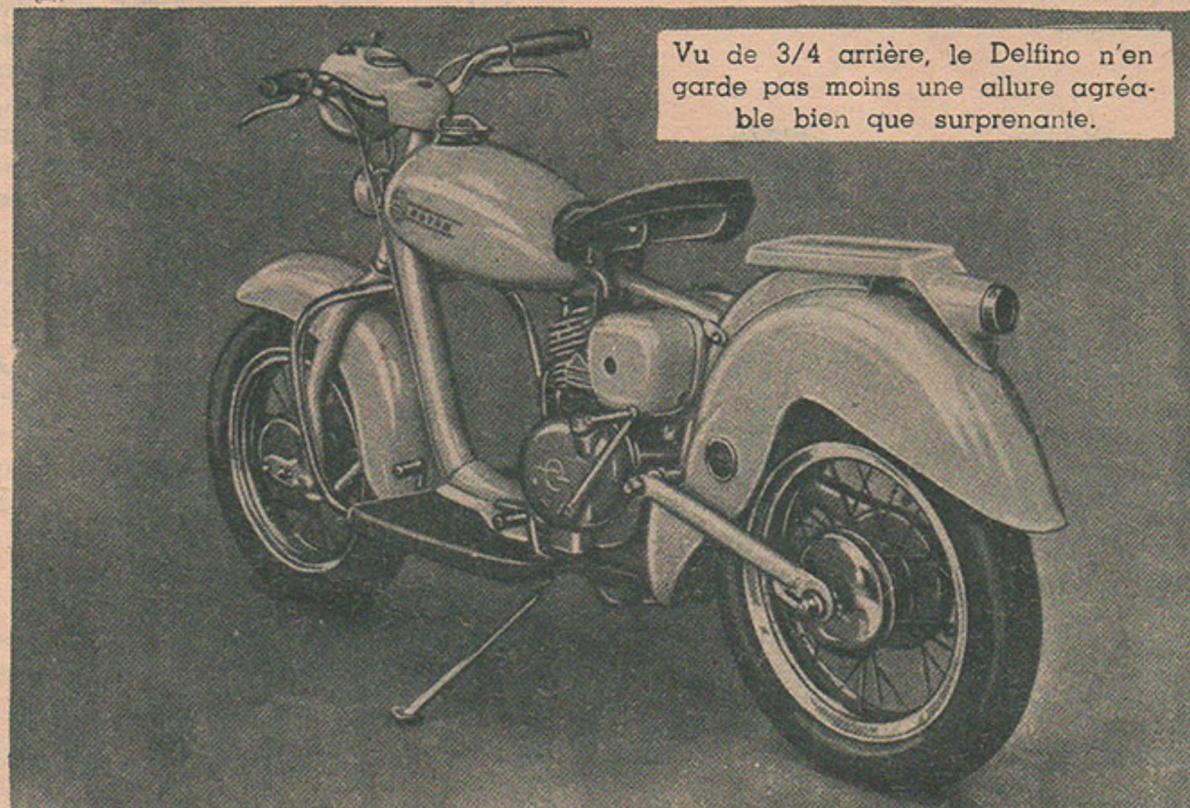
A l'avant, nous trouvons une fourche à balanciers inférieurs, qui réduit ainsi au minimum la masse non suspendue. Pour augmenter la rigidité transversale, les deux balanciers sont réunis par un arc-ceau passant derrière la roue.

La suspension arrière est assurée par une fourche oscillante dont le ressort est

L'huile est contenue à la partie inférieure du bloc-moteur et est envoyée aux différentes parties à lubrifier par une pompe à engrenages.

Ce système de lubrification extrêmement simple, et depuis longtemps utilisé, est naturellement une garantie de sécurité absolue.

La boîte de vitesses à quatre rapports, sans prise directe, a ses engrenages toujours en prise, est du type en cascade avec un nouveau système d'enclanchement à billes absolument silencieux. La transmission primaire est effectuée par



Vu de 3/4 arrière, le Delfino n'en garde pas moins une allure agréable bien que surprenante.

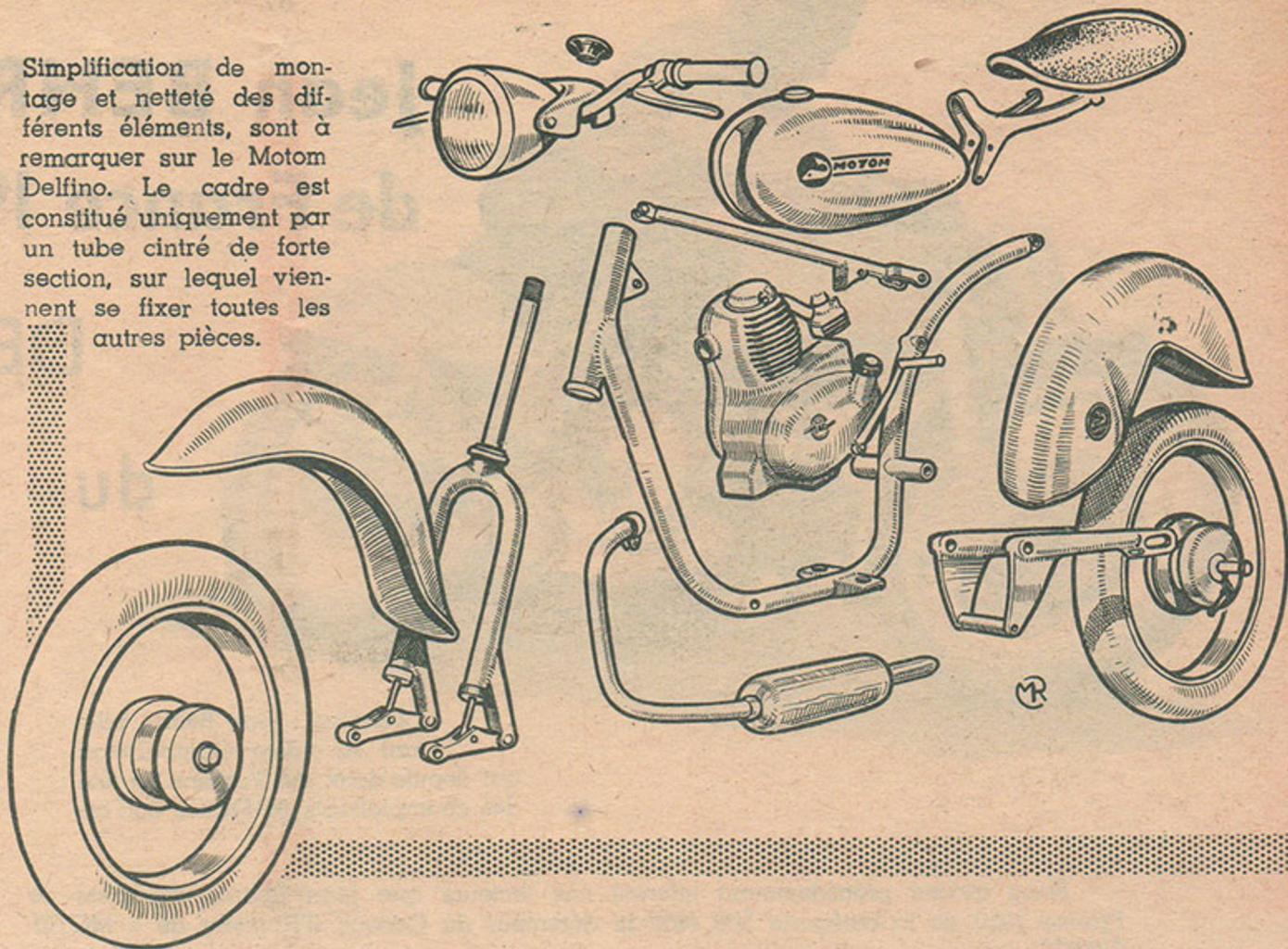
pignons droits, l'embrayage étant en bout de vilebrequin. Le pignon d'entraînement de boîte possède un amortisseur de transmission de grande amplitude permettant de conserver la 4<sup>e</sup> à une allure très réduite. L'étagement des vitesses très étudié permet d'effectuer en 3<sup>e</sup> vitesse les dépassements délicats et grâce au refroidissement forcé, le comportement en côte est excellent, puisque l'on peut faire tourner le moteur assez vite comme le demande sa faible course.

Enfin la propreté du moteur est telle qu'il n'est besoin d'aucun carénage, la suppression des tringles de garde-boue et accessoires au montage « adapté » par colliers ou boulons délivre du ferraillement et des difficultés de nettoyage.

C'est pour nous résumer un véhicule qui peut réaliser de bonnes moyennes (suspension, maniabilité, confort et 4 vitesses) et ne nécessite que juste les connaissances mécaniques nécessaires pour faire le plein d'huile et d'essence (sans s'occuper des proportions, avantage du 4 temps), et réparer les roues, et surtout qui permet de pouvoir être utilisé par n'importe quel temps et sans vêtements spéciaux. Mais il serait faux de croire qu'il s'agit d'une machine de sculpteur, uniquement construite pour plaire à l'œil.

Ce dernier point de la machine découle au contraire de la simplification des organes et de leurs assemblages et est l'aboutissement prometteur des longues expériences réalisées sur les prototypes par les ingénieurs de la maison.

Simplification de montage et netteté des différents éléments, sont à remarquer sur le Motom Delfino. Le cadre est constitué uniquement par un tube cintré de forte section, sur lequel viennent se fixer toutes les autres pièces.



## et BENELLI "LETIZIA"

La nouvelle Benelli Letizia est une moto légère de 98 cmc. fabriquée par la grande firme de Pesaro ; elle est le fruit de la longue expérience acquise par les frères Benelli dans le domaine de la motocyclette. Le modèle présenté au Salon de Milan avait cependant subi quelques modifications. Voici quelques détails.

Le moteur est resté le même ; c'est un monocylindre deux temps incliné vers l'avant, faisant 97,7 cmc. (48x54). Taux de compression 6 à 1. Puissance : 4,5 CV à 5.600 t.-m.

L'allumage et l'éclairage sont assurés tous deux par un volant magnétique. Le graissage se fait par mélange, à raison de 5 % d'huile ; l'embrayage est à bain d'huile et la boîte de vitesses comporte trois rapports.

Au sujet de la boîte de vitesses, précisons qu'elle était auparavant commandée par une poignée tournante placée à main gauche, alors que sur le modèle exposé au salon, nous avons pu noter une commande par sélecteur au pied, mais conçue de telle sorte qu'aucune modification

interne du fonctionnement de la boîte ne soit nécessaire ; il s'agit d'un levier qui, dans sa partie arrière, s'incurve, suit la ligne du carter et aboutit à la commande proprement dite de la boîte. Il résulte de tout ceci que le client peut disposer à volonté de l'un ou l'autre système suivant ses préférences personnelles.

La maison Benelli, au lieu de faire appel à un cadre classique, a conçu un système qui mérite la plus grande attention.

Nous avons affaire à un cadre monotube supportant sur son « dos » incurvé le réservoir d'essence, avec un prolongement portant les attaches de la selle et de l'arrière train. Quant à la partie centrale du cadre, elle supporte le groupe moto-propulseur qui est donc suspendu. L'ensemble est conçu de façon à être extrêmement robuste et à transmettre le moins possible les vibrations du moteur.

La fourche avant est du type télescopique ; les attaches du phare y sont soudées. Ajoutons que cette fourche de construction très soignée fonctionne parfaitement ; elle n'est pas télescopique

que par son nom, mais ayant fait l'objet de très longues études, nous pouvons affirmer qu'elle est une des meilleures qu'on puisse trouver sur le marché actuellement.

Dans sa version précédente, la Letizia comportait à l'arrière une fourche oscillante du type courant, mais par la suite, pour répondre aux vœux de nombreux usagers qui désiraient emmener un passager en tandem, la maison a décidé de transformer la structure arrière de la machine.

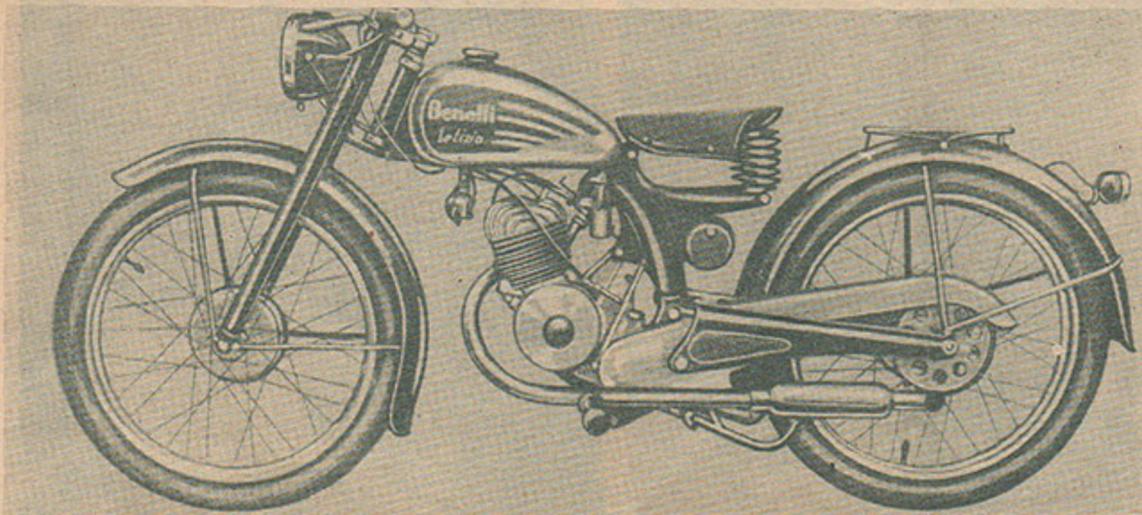
Nous avons donc toujours une fourche arrière avec amortisseurs télescopiques, mais un système de tringles horizontales portant le garde-boue et le siège du passager est soutenu en son milieu par les tiges de l'amortisseur télescopique.

On peut affirmer sans exagération que l'association de la fourche télescopique à l'avant et de cette suspension arrière assure à la Letizia un confort exceptionnel. On devra également ajouter que l'aspect extérieur de la machine n'a pu que gagner à cette modification.

Les caractéristiques et performances de la Letizia sont excellentes : mise en route immédiate, reprises exceptionnelles, vitesse de 70 à 75 kmh., consommation aux 100 kms (à la moyenne de 50 kmh.) : 2 litres.

En résumé : les performances d'une 125 avec une consommation bien inférieure. Le poids à vide de cette petite machine est de 63 kgs ; la finition a été extrêmement poussée comme il est de tradition chez Benelli.

Rappelons enfin que la notoriété de Benelli provient de ses succès en course, succès qui ont atteint leur apogée lorsque cette marque battit avec Ambrosini les records du monde en 250 cmc. ; pourtant, nous croyons permis d'affirmer que la renommée de la firme de Pesaro est due pour une part non moins importante à la qualité des nombreuses petites machines qu'elle a sorties et qu'on voit sillonner actuellement les routes d'Italie.



# Jean BEHRA, champion de France 1950 en 500 cc.

## DETENTEUR

du



Ci-dessus : Jean Behra, pilotant sa fidèle Gambalunga qui depuis deux ans l'amène en tête des championnats de France 500 cc.

Nous avons précédemment informé nos lecteurs que Jean Behra, champion de France 1950 de la catégorie 500 était le détenteur du Casque d'Honneur de « MOTO-REVUE ».

Jean Behra, après un brillant début de saison, se vit contraint à l'inaction après sa chute au circuit de Tarbes, où il se fractura l'épaule et le bras.

Quoi qu'il en soit, son palmarès est bien rempli et nous publions d'ailleurs dans cette page le décompte de ses points.

Le deuxième de notre classement est Georges Monneret, champion de France 350, qui avec un total de 215 points se trouve donc assez près du leader, à 33 points exactement. Derrière ces deux pilotes, très nettement détachés, nous trouvons Jacques Collot, Vaqué, Pierre Monneret, Georges Houel, Casque d'Honneur 1948 et 1949 et Gaston Gaury, champion de France 125 cmc.

Encore une fois, bravo Behra et à bientôt pour la remise de votre Casque d'Honneur.

### PALMARES

	Points		
19 Mars : Circuit de Vitesse à Marseille (Intern.), 3 <sup>e</sup> en 500 cc., 1 <sup>er</sup> des français	4+3	7	
2 Avril (reporté au 2 mai) : Prix de Nice (Intern.), 1 <sup>er</sup> 500 cc. (1 <sup>er</sup> des français) record du tour	10+3+2	15	
1 <sup>er</sup> 125 cc. (1 <sup>er</sup> des français) record du tour	10+3+2	15	
2 Avril : Course de Côte de la Turbie (Nice), 1 <sup>er</sup> 500 cc., meilleur temps	10+2	12	
9 Avril : Circuit International de Pau, 3 <sup>e</sup> 500 cc. 1 <sup>er</sup> français	4+3	7	
16 Avril : Grand Prix de Barcelone Participation en 125 et 500 cc. 1+1		2	
30 Avril : Grand Prix de Paris International, 1 <sup>er</sup> 500 cc., 1 <sup>er</sup> des français	10+3	13	
1 <sup>er</sup> 125 cc., 1 <sup>er</sup> français, record du tour	10+3+2	15	
7 Mai : Circuit Intern. Cinquantenaire Roubaix, 1 <sup>er</sup> 500 cc., 1 <sup>er</sup> des français, record du tour	10+3+2	15	
14 Mai : Circuit de Vitesse de Lesparre, 1 <sup>er</sup> 500 cmc., record du tour	10+2	12	
18 Mai : Circuit International de Tarrare, 1 <sup>er</sup> 500 cc., 1 <sup>er</sup> français, record du tour	10+3+2	15	
2 <sup>e</sup> 125 cc. 2 <sup>e</sup> français	6+2	8	
21 Mai : Circuit de Bergerac, participation en 125, 350 et 500 cc. record du tour en 500 cc. 1+1+1+2		5	
28 Mai : Circuit Internat. d'Aix-les-Bains, 5 <sup>e</sup> en 125 cc. et participation en 500 cc.	2+1	3	
10 Juin : Circuit des Remparts (Angoulême), participation en 500.	1	1	
18 Juin : Circuit de Lyon, 1 <sup>er</sup> 500 cmc., record du tour, 2 <sup>e</sup> en 125 cmc.	10+2+6	18	
9 Juillet : Course de Côte du Mont-Ventoux (Intern.), 1 <sup>er</sup> en 500 cc. record général battu, 1 <sup>er</sup> des français	10+3+2	15	
16 Juillet : Circuit International d'Albi, 2 <sup>e</sup> en 500 cmc. 1 <sup>er</sup> des français	6+3	9	
23 Juillet : Circuit de Vesoul, 1 <sup>er</sup> 500 cmc., record, du tour	10+2	12	
30 Juillet : Circuit de La Rochelle, 1 <sup>er</sup> 500 cc., record du tour	10+2	12	
3 Août : Circuit de Cannes, 1 <sup>er</sup> en 125 cc., record du tour	10+2	12	
1 <sup>er</sup> 500 cc., record du tour	10+2	12	
10 Août : Circuit de Tarbes, 1 <sup>er</sup> en 350 cmc., record du tour. Participation en 500 cmc.	10+2+1	13	
			Total : 248

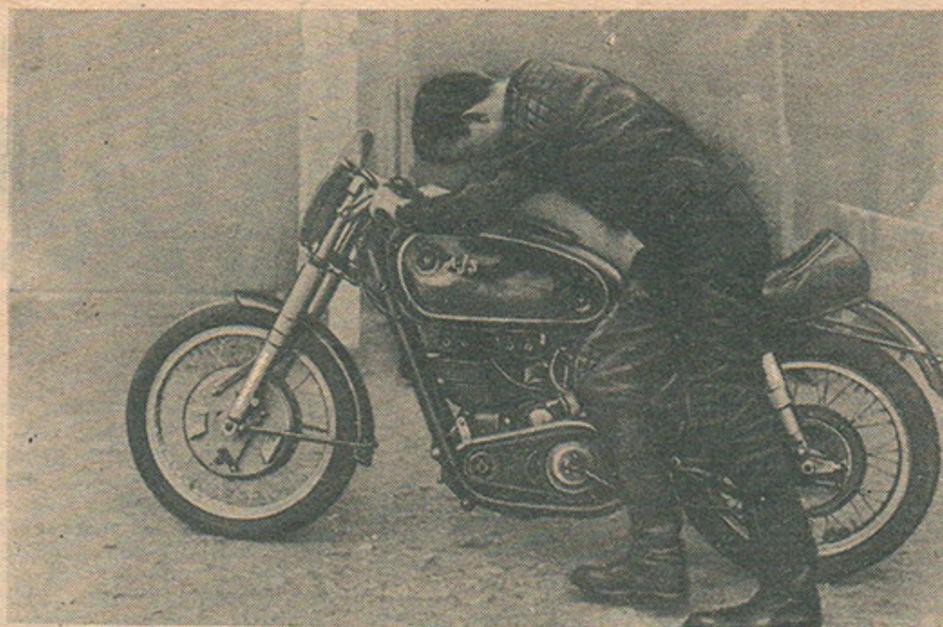


Monneret (ci-dessus) 2<sup>e</sup> de notre classement, espère bien prendre sa revanche l'année prochaine. Ci-dessous, le 3<sup>e</sup> J. Collot et Vaqué (à gauche) 1<sup>er</sup> du classement pour la catégorie 125 cmc.



# Une interview de PIERRE MONNERET

DE PASSAGE A « MOTO-REVUE », NOUS AVONS PU INTERVIEWER PIERRE MONNERET SUR SES INTENTIONS ET CELLES DE SA FAMILLE.



L'ANNEE prochaine, la famille Monneret va avoir des moteurs d'A.J.S. de Maison. Personnellement je vais avoir une Benelli de Maison pour courir la saison prochaine et je vais laisser la catégorie 500 à mon frère et à mon père car courir dans trois catégories dans la même journée ce serait trop.

— Et alors en 500, qu'est-ce que va avoir la famille Monneret ?

— « La famille Monneret va avoir 2 A.J.S. 500, mais des nouvelles : des bicylindres tirées du modèle de tourisme avec le cadre de la 7 R, les freins de 7 R, la même boîte de vitesses, mais avec un bicylindre côte-à-côte culbuté et transformé en course et avec la suspension arrière de l'A.J.S. que vous connaissez bien ».

— Je voulais également vous demander autre chose : vous avez conduit récemment la Benelli et vous allez en avoir une l'année prochaine. Tous ceux qui l'ont essayée disent que c'est une machine inconduisible, ou tout au moins, extrêmement difficile à manier parce qu'elle a ses chevaux extrêmement hauts, je crois entre 7.000 et 10.000 tours ! Qu'en pensez-vous ?

— « Sur une machine comme celle-là il faut avoir un embrayage très solide car il joue un très grand rôle. Nous sommes toujours sur l'embrayage pour faire tourner le moteur à moins de 8.000 ou 9.000 tours. C'est une question d'habitude, mais si on vous prévient vous pouvez très bien la conduire. Il y a un trou à l'accélération entre 2.000 et 8.000 tours et ce n'est que de 8.000 à 10.000 tours-minute que vous avez des CV. Il n'y a rien en dessous. Vous avez cinq vitesses, ce qui vous donne un très grand avantage parce que de la pre-

mière à la cinquième vous n'avez pas l'occasion de faire descendre le moteur au-dessous de 8.000 tours en changeant de vitesse, sauf pour les angles aigus où vous prenez la première et marchez à l'embrayage.

— Comme vous êtes très bien introduit dans la maison Benelli, vous allez peut-être pouvoir nous parler de la 250 cmc. 4 cylindres ?

— « La 4 cylindres Benelli sera conduite l'année prochaine par Ambrosini. Elle tournera à 12.500 tours et marchera environ à 180 à l'heure (rappelez-vous : une 250 !), à l'essence et sans compresseur bien entendu ».

— C'est l'ancienne 4 cylindres à compresseur privée de son compresseur n'est-ce pas ?

« Privée de son compresseur, avec de nouveaux carburateurs, une nouvelle boîte 5 vitesses, un nouvel embrayage et de nouveaux freins. L'année prochaine Benelli fera aussi pour sa monocylindre un nouveau cadre double berceau, une nouvelle fourche, de nouveaux freins, un nouveau ré-

servoir et naturellement il y aura ainsi une nouvelle tenue de route ».

— La première course que vous avez gagnée, je crois que c'était Vic-de-Bigorre ?

— « Oui, c'était à Vic-de-Bigorre et beaucoup de gens ont cru à ce moment-là que mon père m'avait avantage. Mais ce n'est pas vrai : mon père n'avait plus de frein du tout, il y avait de l'huile dedans et il a été tout droit dans un virage. C'est pourquoi j'ai gagné, mais à la « régulière », mon père me bat toujours et ne me laisse aucun avantage. Cette année j'ai été huit fois deuxième derrière lui, mais je n'ai jamais pu le battre. Je l'ai battu une fois à la régulière, c'était en Angleterre l'année dernière, mais à ce moment-là j'étais un peu fou et ce n'est pas une question de classe, je l'ai battu parce que j'ai pris trop de risques. Je ne recommencerais pas et la prochaine fois que j'essaierai de le battre ce sera par la classe ou alors je ne le battrais pas ».

## Les « montes » 1951

Dans l'attente de dresser une liste complète des équipes de coureurs pour 1951, nous pouvons dire que les pilotes seront nombreux à utiliser une machine qui soit leur propriété. Aux fidèles de « Moto Guzzi » qui ont couru jusqu'à présent avec les machines de « Mandello » (Anderson, Tommy Wood, Behra, Musy, Maurice Cann, Aranda, Galfetti), il convient d'ajouter l'espagnol Juan Kutz, détenteur du record national du kilomètre lancé. De plus « Gilera » comptera parmi ses plus fidèles : Houel, Collet, Faroppa, Sceaux, Vidal, Wirth, Keller, Martin, Puhonol. La « Parilla » sera représentée par les allemands Gablentz et Schulte, défenseurs du double arbre milanais, qui semblent décidés à poursui-

vre leurs succès de 1950 et à dominer le championnat d'Allemagne.

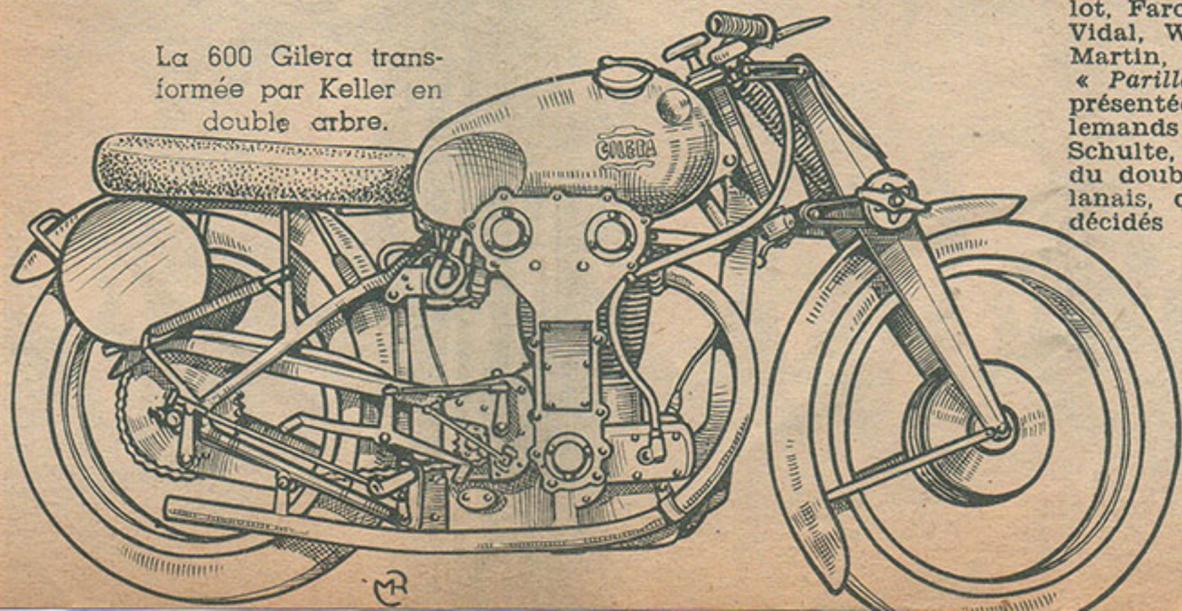
La F.B. Mondial est certainement la machine la plus convoitée par les pilotes, et on ne sait rien de précis sur les intentions des frères Boselli; pour le moment seul le pilote tessin Gianfranco Zanzi, vainqueur du championnat suisse en 1950, est certain de piloter la F.B. Mondial et paraît devoir faire partie de l'équipe officielle pour le G. P. de Barcelone. D'autre part, le même Zanzi sera le passager du sidecariste Keller, qui a obtenu de bons résultats en transformant sa Gilera Saturno en double arbre.

Pour la M.V. deux temps très populaire (surtout en France) et qui a récolté tant de succès, les postulants sont nombreux et encore davantage pour la double arbre que certainement des pilotes italiens seuls monteront.

Les coureurs européens font une course assidue aux marques Gilera et M.V. dans l'espoir d'être les heureux possesseurs d'une belle quatre cylindres, encore plus prisée du fait que la cylindrée des sides a été ramenée à 500 cmc.

Quant à la Benelli, les demandeurs sont nombreux et insistants, mais devant la disponibilité réduite, il est probable que très peu auront satisfaction à la firme de Pesaro.

La 600 Gilera transformée par Keller en double arbre.



# Nouvelles Sportives



## SUR L'AUTODROME DE MONZA ESSAIS DES M.V. COMPETITION

Au début de l'année, la Meccanica Verghera a effectué sur l'autodrome de Monza, quelques essais de mise au point de ses modèles compétition, 500 quatre cylindres et 125 double arbre.

Au guidon des quatre cylindres, dont l'une possédait une fourche télescopique, se relayèrent successivement Bandirola, Bertacchini et l'ex-champion mondial Leslie Graham, lequel fera parler très vraisemblablement de l'écurie officielle M.V. 1951, et non pas de l'écurie anglaise « Spring » comme on pouvait le croire il y a quelques temps. Car il est compréhensible que les frères Agusta et l'ingénieur Remor, qui étaient présents aux essais, préfèrent pour le moment avoir sous leur contrôle direct leur quatre cylindres. Cette politique est d'ailleurs suivie par de nombreuses autres maisons qui ont un modèle compétition « client » et un modèle compétition « usine ».

Après quelques tours, Graham se déclara enchanté de la machine et particulièrement de la nouvelle fourche télescopique, qu'il compara aux meilleures réalisations Britanniques.

Toutefois, pour le début de saison, seule une quatre cylindres aura la fourche télescopique, les autres conservant leur fourche à parallélogramme à barres de torsion ; par contre les amortisseurs de la suspension arrière, restée inchangée, seront soit à friction (comme sur le modèle 1950), soit hydrauliques (comme sur le type vendu avec équipement touriste).

Quant aux projets pour les moins nombreux, de la M.V., les voici : constituer pour 1951 une écurie officielle de

quatre 500, pilotées par Artesiani, Bandirola, Bertacchini et Graham ; en 125, plusieurs double arbre à canes feront leur apparition, en remplacement des 2 temps et même ce moteur doit être monté sur un scooter de la marque, qui fera bientôt ses premiers essais, toujours à Monza. Enfin, et cela avec beaucoup de discrétion, on parle de tentatives de records dans la catégorie... 250 cmc.

Après les essais des différentes machines, la conversation vint sur les pilotes les plus en vue à l'heure actuelle. Parlant de Duke, Graham déclara que pour le moment il le plaçait seulement sur un plan légèrement inférieur à Guthrie, qui pour lui reste le plus grand coureur qui ait jamais existé, mais qu'il pensait cependant voir son compatriote égalier d'ici quelques temps le grand champion disparu.

## MASETTI ATHLETE 1950 (EN ITALIE)

Le désormais traditionnel référendum organisé par l'Association Milanaise des Journalistes sportifs pour l'attribution de ses prix a eu lieu récemment. C'est à la suite de cette réunion que le Prix de l'Athlète 1950 a été décerné à Umberto Masetti par 44 voix sur 66.

Umberto Masetti a non seulement remporté le championnat du monde, dominant un lot de concurrents valeureux, mais encore a enlevé les deux titres italiens des classes 500 « course » et 500 « sport ». Titulaire du Prix de l'Athlète 1950, il succède aux noms célèbres dans le sport qui l'ont porté avant lui : Bartali (1946), Fausto Coppi (1947), Consolini (1948) et Coppi (1950).

C'est, par ailleurs, la première fois que cette récompense échoit à un champion motocycliste.

Sur les ondes de Radio-Luxembourg l'appel commenté de ce rassemblement international, aura lieu le 10 février vers 8 h. du matin, heure à laquelle Lip (qui offre d'ailleurs une très belle coupe) donne l'heure exacte chaque matin.

Enfin signalons le concours de la police routière qui aux approches de Besançon facilitera l'écoulement des nombreux motocyclistes.

## CIRCUIT DE VITESSE DE BERGERAC

C'est le 20 mai que le M.C.B. fera disputer sur sa très belle et rapide piste routière de Bergerac, son 4<sup>e</sup> Circuit de vitesse qui sera pour la première fois International.

Depuis décembre plusieurs commissions travaillent activement à cette organisation. Les dirigeants bergeracois encouragés par les succès des

## CALENDRIER DE MOTO-CROSS 1951

(Les épreuves internationales sont en italiques)

### MARS

4 : Meaux (Club Sportif de Meaux). MC Touraine. 11 : Mont Saint Clair (MC Sétois). 18 : Lilas (Motor-Club). Toulouse (MC Toulousain). 25 : AMC Orléanais.

### AVRIL

1<sup>er</sup> : Montreuil (AMS). 8 : VMC Valentigney. L'Athlétique Club de Bobigny. MC Clodoaldien. MC Touraine. 15 : Motor-Club. GSIF. MC Fourmisien. MC Biterrois. 22 : L'Olympique Avesnois. Banlieue Nord. MC Lyon. 29 : MC Beauvaisis. Buffalo Moto-Club. Association Cyclecariste et Motocycliste de Picardie.

### MAI

3 : Union Sportive de Gagny. Moto-Club Picard. Moto-Sport Nimois. 6 : Montreuil (AMS). Athlétique Club de Bobigny. Châteaudun (MC Eure-et-Loir). MC de Meknès. MC Nord. Surgères (MC Rochelais). 13 : Buffalo Moto-Club. MC Clodoaldien. MC Normandie. 14 : Olympique Avesnois. Unverre (AM d'Unverre). Club Sportif de Meaux. Romainville 20 : MC Banlieue Nord. G.S.I.F. A.C.M. Picardie. M.C. Narbonnais. 27 : Vesoul (MC Haut Saonnais). Olympique Avesnois. Motor-Club. MC Picard. MC Toulon.

### JUIN

3 : MC Nord. Reims (UM Marne). MC Banlieue Nord. Lorraine (ou Prairie-GMAC Lorrain). 10 : Montreuil (AMS). MC d'Artois. MC Beauvaisis. 17 : Verdun (GMAC Lorrain). Olympique Avesnois. MC Clodoaldien. GSIF. Lille MC. MC Touraine. Romainville. 24 : MC Douaisis. MC Phocéens. ASPP. MC Sévrien. MC Normandie.

### JUILLET

1<sup>er</sup> Moto-Cross de l'Amitié du MC Nord. Montreuil (AMS). Olympique Avesnois. MC Banlieue Nord. Orgères (MC Eure-et-Loir). ACM Picardie. MC Touraine. Montfort le Rotrou (AM Sarthe). Romainville. 14 : MC d'Artois. Union Sportive de Gagny. MC Rambouillet. 15 : Moto-Cross des Remparts à Longwy (GMAC Lorrain). MC Lenois. MC Clodoaldien. AMC Orléanais. 22 : MC Beauvaisis. Athlétique Club de Bobigny. MC Picard. MC Montalbanais. 29 : Olympique Avesnois. Nogent-le-Rotrou (MC Perche).

### AOUT

5 : MC Nord. AMC Picardie. 12 : MC Lenois. MC Normandie. MC Nice. 15 : MC Douaisis. Lavelanet (MC Toulousain). 19 : Olympique Avesnois. 26 : Union Sportive de Gagny. MC Picard.

### SEPTEMBRE

2 : MC Clodoaldien. Lille MC. MC Vauréen. Baldagos MC. Mulhouse Romainville 9 : Grand Prix de Moto-Cross à Montreuil (AMS). MC Douaisis Critérium Forézien (SM Forézien). 16 : Olympique Avesnois. VMC Valentigney. MC Banlieue Nord. Athlétique Club de Bobigny. 23 : Motor-Club. GSIF. MC Fourmisien. 30 : MC Normandie. Buffalo Moto-Club. Toulouse (MC Toulousain). AMC Orléanais.

### OCTOBRE

7 : MC Narbonnais. Montreuil (AMS). 14 : MC Banlieue Nord. Union Sportive de Gagny. 21 : Athlétique Club de Bobigny. Buffalo Moto-Club.

### DECEMBRE

24 : Coupe de Noël (MC Toulousain).



## LES SIX JOURS 1951

Le choix du parcours qu'emprunteront les concurrents des prochains « Six Jours Internationaux », est incontestablement compliqué par le choix de Varèse comme centre de l'organisation, parce que cette ville est située à proximité de la frontière suisse, parce que les autres villes par lesquelles passeront les concurrents ne se sont pas pressées de fournir de claires indications sur les parcours à choisir. Toutefois il sera probablement possible de choisir un itinéraire qui n'oblige pas à passer deux fois au même endroit. Il paraît que lorsque sera rallié l'accord de la Fédération Motocycliste Suisse, on pourra demander aux concurrents de passer quelques cols alpins comme : la Furka, le Saint-Bernard, le Saint-Gothard, le Simplon.

## CONCENTRATION MOTOCYCLISTE DE BESANÇON

L'Amicale Motocycliste du Doubs organisera une grande concentration motocycliste Franco-Suisse, à l'occasion de la 25<sup>e</sup> Foire Exposition Comtoise qui aura lieu le 29 avril 1951.

Tous les motocyclistes, à condition qu'ils soient membres d'un club, peuvent participer à cette manifestation touristique, placée sous la présidence de hautes personnalités, et dotée d'une trentaine de coupes, dont une offerte par Moto-Revue qui patronne d'ailleurs cette concentration motocycliste. En outre chaque motocycliste recevra un cendrier souvenir gravé.

M. Pérouse, Président de la F.F.M. remet la Coupe du Championnat de France de Moto-Ball au Capitaine de l'équipe d'Avignon.



# LE MOTOCYCLISME

## au Maroc

## et en Algérie

DE RETOUR D'AFRIQUE DU NORD, LES MOTO-CROSSMEN FRANÇAIS SONT VENUS NOUS RENDRE VISITE, NOUS PUBLIERONS LEUR INTERVIEW DANS UN PROCHAIN NUMERO DE « MOTO-REVUE ».



Charrier précédant Moury, Godet et Martin.

### A RABAT

Depuis quelques temps, on constate dans cette ville un mouvement dans le monde motocycliste.

En effet, sous l'impulsion du motoriste Benabou, qui donne l'exemple en pilotant une belle Douglas, un petit groupe de motards se réunit assez régulièrement, quoique gêné actuellement par le mauvais temps ; et de petites sorties, pour commencer, sont organisées. Ce fut d'abord une modeste « balade » sur Port-Lyautey, Monod et Rabat, qui groupa dix motos. Puis un second beau dimanche, une deuxième sortie amicale, amena douze motos, sur le même parcours.

Cette fois, dimanche 7 janvier, profitant d'un dimanche ensoleillé, quinze motos prirent le départ, sous la conduite du capitaine de route, M. Guéhet. On partit le matin, vers les 10 heures, pour une randonnée un peu plus longue.

Il s'agissait d'aller à Dalet-er-Roumi, à 85 kms de Rabat, joli lac dans un ancien cratère, et où l'on trouve chez Dahan, qui tient l'hôtel-restaurant des 4 Saisons, le meilleur accueil. Son fils est motocycliste et lecteur de « Moto-Revue ».

Toutefois la petite caravane fut quelque peu retardée par un malchanceux, dont l'Aiglon, refusa de suivre le groupe. Tout rentra vite dans l'ordre, car M. Benabou avait eu la précaution d'emmenner son mécanicien (comme à toutes les sorties). De plus, pour les dames frileuses, une voiture de 9 places, petite camionnette, fit le parcours.

Après un bon repas au lac, le retour se fit dans l'après-midi sans histoire.

Dès que le temps le permettra, de nouvelles sorties seront encore organisées. Enfin, la moto renaît à Rabat.

Les cataphotes ne sont toujours pas obligatoires au Maroc, et bien des cyclistes hélas se promènent sans feu rouge, ni même ce cataphote !

### LE MOTO-CLUB DE RABAT

Le Moto-Club de Rabat est en train de renaître, et souhaitons que tous, motards et commerçants motos aussi, en fassent partie, oubliant toute rivalité commerciale. Vive la moto, devra être le seul cri de ralliement.

La composition du bureau va être incessamment connue.

Pour le 4 mars, une sortie en moto sera organisée sur le lac de Dalet-Er-Roumi, nous pensons que d'ici là, le temps sera rétabli et permettra à un grand nombre d'y participer.

A Rabat, on peut s'inscrire chez Alves, et chez Benabou, le prix du repas sera de 300 fr par personne, une voiture de dépannage sera la voiture balai, un car léger pourra transporter aussi les dames qui craindraient la moto ! On pourra aussi apporter son repas !

Il est fort possible, des pourparlers sont en cours, que le lac de Dalet-Er-Roumi devienne un lieu de rassemblement. Le Moto-Club de Meknès, celui de Casa, pourraient y participer, et le nombre de motards deviendrait ainsi plus impressionnant. Et ceci ferait un lien de plus entre les motards de ces trois villes.

Ch. MAGNE

### RENCONTRE FRANCE-ALGERIE DE MOTO-CROSS

Nous avons eu la chance, pour les fêtes de Noël et du Nouvel An, d'avoir parmi nous les meilleurs champions de moto-cross de France. Ils nous ont fait assister à un véritable gala de sauts acrobatiques, de virages ahurissants, dans un terrain aussi désavantageux que possible, et dans lequel un grand entraînement et une grande habitude des pistes extrêmement boueuses sont nécessaires pour rester en selle durant la course.

Les spectateurs, loin d'être habitués à ce genre de moto-cross, assistèrent avec admiration à une démonstration unique de courage, de maîtrise et de témérité. Godet, en particulier, fut le grand

champion de la rencontre France-Algérie et laisse dans la mémoire des Algérois l'image et le souvenir d'un homme charmant et sympathique, rempli d'audace. Moury, au palmarès éclatant, fut légèrement handicapé par une cylindrée inférieure à celles des autres concurrents, mais s'imposa nettement grâce à ses qualités de grand pilote. En ce qui concerne Martin et Charrier, comment ne pas se répéter, puisque les mêmes éloges viennent sous la plume quand il s'agit de faire leur portrait ?

Ils furent toujours en tête et leur course fut un grand enseignement pour les motocyclistes Algérois qui eurent la chance d'avoir sous leurs yeux toutes les qualités qui font un champion.

Le premier moto-cross qui eut lieu à El-Biar débuta sous une averse de pluie et de grêle décourageante. Le froid et la boue contribuèrent aux réjouissances et rendirent très pénible cette réunion autant pour les coureurs que pour les spectateurs.

Dans la catégorie 125 cmc., Godet triompha de ses concurrents. Fracès s'avère le meilleur des Algérois.

En 350 et 500 cmc., Godet triompha à nouveau et force l'admiration et l'étonnement des spectateurs. Casalta et Verna déployèrent toutes leurs qualités de brillants pilotes et restent les meilleurs coureurs Algérois.

Cat. 125 cmc., classement général : 1. Godet ; 2. Fracès ; 3. Charrier ; 4. Perez ; 5. Adnet ; 6. Coll.

Cat. 350 cmc., classement général : 1. Godet ; 2. Adnet ; 3. Moury ; 4. Charrier ; 5. Casalta ; 6. Martin ; 7. Wybo.

### MOTO-CROSS DU 25 DECEMBRE 1950 A MAISON CARREE

Le moto-cross de Maison-Carrée couru dans l'eau et la boue fut désastreux autant pour les coureurs que pour les motos.

Ce fut la journée « des incidents mécaniques », et suivant la déclaration des coureurs métropolitains, jamais tel terrain ne fut mis à la disposition d'un club pour organiser un moto-cross. Ce fait fut déploré par tous, car le parcours était lui-même très intéressant, les obstacles abondants et variés et dans lesquels chacun doit donner le maximum de courage et d'habileté. Les abandons furent nombreux ; il n'y eut tout au long de la course que moteur noyé, carburateur encrassé, chutes heureusement sans gravité, provoquées par la boue. Les coureurs et leur machine étaient méconnaissables tant ils étaient recouverts de boue noire et grasse.

Le spectacle fut de ce fait inhabituel. Godet, avec son sourire et sa classe légendaire, fit des sauts remarquables, mais fut obligé de s'arrêter très souvent, la machine lui refusant tout service.

Verna n'a pas déçu ses fervents admirateurs et fut à cette course le meilleur des Algérois en catégorie 350 cmc.

Quant à Charrier, il fut l'homme du jour. En 350 cmc., il tourna avec un allant et une régularité exceptionnelle, ce qui lui valut la très enviée place de premier.

Cat. 125 cmc., classement général : 1. Visciano ; 2. Fracès ; 3. Pucet ; 4. Coll ; 5. Adnet ; 6. Charrier ; 7. Godet ; 8. Coriat ; 9. Frison ; 10. Moury ; 11. Perez ; 12. Santucci ; 13. Goetz.

Cat. 350-500 cc., classement général : 1. Charrier ; 2. Moury ; 3. Martin ; 4. Verna ; 5. Adnet ; 6. Casalta ; 7. Godet ; 8. Goetz.

Le samedi 30 décembre eut lieu un moto-cross à Oran avec les métropolitains. Godet fut le brillant vainqueur des deux épreuves en 125 cmc. et en 350 cmc.

125 cmc. : 1. Godet ; 2. Fracès ; 3. Visciano.

350 cmc. : 1. Godet ; 2. Moury.

Fracès, l'un des meilleurs de la catégorie 125.

### MOTO-CROSS A EL BIAR

Le quatrième et dernier moto-cross eut lieu à El Biar le 31 décembre 1950. La pluie et le mauvais temps continuèrent à s'acharner et à rendre encore plus difficile le parcours que les concurrents devaient suivre. Une surprise : Cardon reprend connaissance avec la piste.

Les pilotes, malgré toutes les difficultés amoncelées, se lancèrent courageusement et les abandons furent encore nombreux.

Godet fut (de nouveau) celui qui enregistra le plus grand nombre de victoires, celui que l'on admira le plus et qui souleva l'enthousiasme des spectateurs. Il gagna 4 manches sur six, mais ne put enlever la première place en grosse cylindrée par suite d'impondérables difficultés prévisibles.

Ce fut Martin le vainqueur de cette spectaculaire épreuve.

#### RESULTATS TECHNIQUES

Cat. 125 cmc., classement général : 1. Godet ; 2. Charrier ; 3. Fracès ; 4. Coriat.

Cat. 350 cmc., classement général : 1. Martin ; 2. Moury ; 3. Godet ; 4. Ciancio ; 5. Adnet ; 6. Casalta ; 7. Charrier ; 8. Verna.

Le premier contact établi entre les coureurs métropolitains et les coureurs Algérois fut très réussi, et chacun espère voir ce premier essai suivi de beaucoup d'autres, les fervents admirateurs de la moto attendent une prochaine rencontre qui doit avoir lieu à Pâques, dit-on, nous souhaitons que cette fois les conditions atmosphériques seront plus favorables et qu'un soleil radieux recevra dignement les internationaux qui doivent venir.

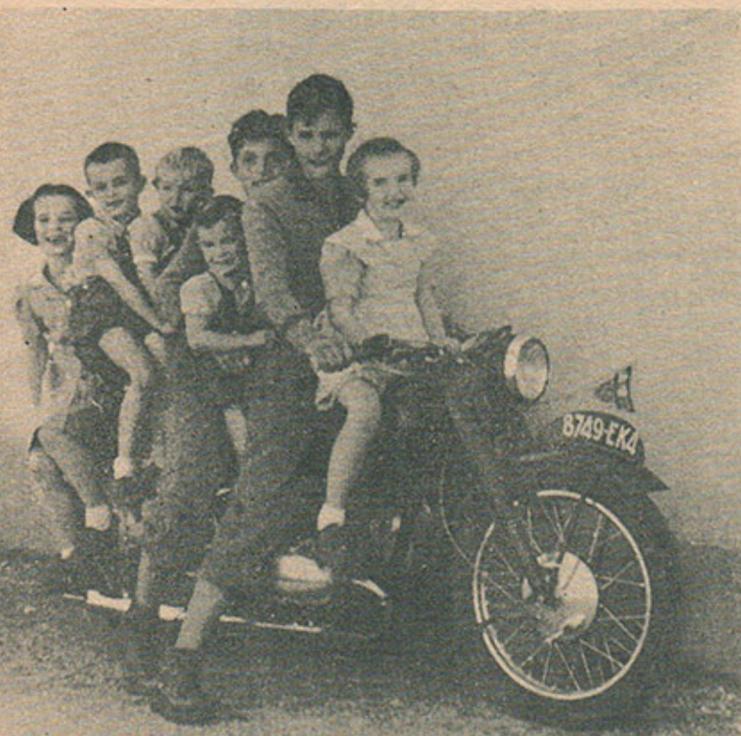
Claudine GARCIA



# Clubs

**MOTO-CLUB AIXOIS.** — Voici ci-dessous la composition de la Commission du M.C. Aixois pour 1951 :

Président : Donat André, Vice-Présidents : Guilgou Albert, Pouillon André, Viglietti Paul. Secrétaire : Guéit Raoul. Trésorier : Poussel Roger. Conseillers : Aublette Aimé, Audibert Léon, Codur Bienvenue, Genre Jean, de Monval Jacques, Ripert Max, Vicens Louis.  
Le Trophée International Motocycliste des Alpes Françaises se déroulera les 16, 17 et 18 juin 1951.



**GROUPEMENT MOTOCYCLISTE DE L'A.C. LORRAIN.** — Composition du Bureau élu au cours de l'assemblée générale du 21 janvier 1951 : Président : M. Martin. 1er Vice-Président : M. Taboga. 2e Vice-Président : M. Clément. Dir. sportif : M. Frattini. Secrétaire : M. Labriét. Secrétaire adj. : M. Leprince. Trésorier : M. Boyer. Administrateurs : MM. Camus, Fontaine, Presson, Sacaze, Weintzel.

**MOTO-CLUB DE TOURAINE.** — Le 14 janvier dernier, les membres du M.C. de Touraine réunis en assemblée générale ont procédé à l'élection du nouveau bureau pour 1951.

L'assemblée a également ratifié la création de bureaux annexes du M.C.T. dans différentes villes de la région.

C'est à Blois que se forme un premier bureau sous la présidence de M. Simonet-Lafitte, qui a déjà enregistré les adhésions d'une trentaine de membres actifs.

En outre, la création au sein du M.C.T. d'un groupe de cyclomoteurs a aussi été décidée.

Pour 1951, l'activité sportive du club se répartira sur 5 épreuves dont les dates ont été retenues au calendrier national de la F.F.M., quatre moto-cross : 4 mars, 8 avril, 3 juin (comptant pour le Championnat de France) et 8 juillet, ainsi que le circuit de régularité d'Indre-et-Loire qui se déroulera le 13 mai.

Composition du bureau : Seigner, Président. Dumoulin, Vice-Président touristique. Hardouin, Vice-Président sportif. Barré, Secrétaire général. Vermelle et Desforges J., Secrétaire adjoints. André René, Trésorier. Le Douarin, Boyer et Charnassé, Trésoriers adjoints. Petitcolin et Chainay, propagande. Martin et Legrand, assistants. Desforges A., chronométrateur. Délégués à la Ligue de l'Orléanais : Seigner, Barré, Hardouin, Vermelle.

**MOTO-CLUB BOULONNAIS** (Boulogne - sur - Mer). — Nom des membres du nouveau comité de notre club, résultant du vote de notre assemblée générale du 13-1 :

Membres d'honneur : MM. Paul Bé et Lucien Lefebvre. Président : M. Robert Ducoin. Vice-Présidents : MM. Marcel Berquier, Auguste Roberval père. Trésorier : M. R. Deléglise. Secrétaire : M. A. Delpierre. Secrétaire adj. : M. G. Hoyer. Membres du Comité : MM. Duquesnoy, Y. Justin, R. de Gest, R. Pérard.

Les enfants du Président de l'A.M. du Doubs n'ont pas l'air de se douter que la B.M.W. paternelle n'est qu'une biplace.

## ALLEGEONS NOS MOTOS

(suite)

une économie considérable de poids, puisqu'elle permet de supprimer l'amortisseur.

Quelques tentatives de suspension à l'air (fourches Dowty), ont donné d'excellents résultats, il suffit de « regonfler » de temps en temps, et de surveiller les presse-étoupe. Toutefois l'absence totale d'entretien du caoutchouc est bien tentante et attire une grosse clientèle.

Passons maintenant aux roues.

L'agrandissement à des proportions énormes des tambours de frein aurait amené à la construction de roues très lourdes. La difficulté a été résolue par l'emploi des moyeux à freins centraux utilisant une plus grande largeur de frottement, qui permet à surface égale de diminuer le diamètre du tambour et par conséquent son poids. Ce mode de construction par ailleurs se prête admirablement à l'emploi d'alliage léger coulé et il est souhaitable que leur production en série verrait leur prix diminuer, de même la jante en profilé de duralumin, quoique plus fragile aux chocs que celle en acier, permet un moindre échauffement des pneus et surtout diminue sensiblement le poids et par cela même l'effet gyroscopique des roues.

Le retard des constructeurs français dans ce domaine écarte malheureusement la clientèle étrangère, habituée à voir ces produits sur leurs machines nationales. De même les garde-boue en aluminium si répandu en Angleterre sont absolument inconnus ici, quoique d'une fabrication ultra-simple.

Par contre le succès des accessoires en métal léger dans l'industrie du cycle est incontestable et les motocyclistes attendent impatiemment que les fabricants d'accessoires s'intéressent à eux, autrement qu'en leur livrant des enjoliveurs de garde-boue ou des carters de volant magnétique.

## 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 ».

### MOTOS A VENDRE

PART. vds ou éch. 175 Motoc. U2C ét. nf 115+soulte ctre 500 BMW R5 préf. Gribouval 83 bis av. E.Vaillant Boulogne s/S  
NSU 198, 85. Jawa 350 culb. 125. Ariel 350 Red Hunter 120. Peugeot 134 75. Peugeot 112, 70. Norton 18 H 115. Rudge 130. FN 130. BMW R51 à rem. BMW R12 compl. à rem. 100. Gd choix motos à part. 40 Nbx sidecars TRANSACT MOTOS 104 r. Haxo, Mén. 99-86 (ouv. dim. matin)  
ARDIE 125 1940 parf. ét. pns nfs tél. M. TISNE, VER. 43-34  
NORTON 16 H parf. ét. av. ou ss side Précision Liotard 13 rue Raincy Paris, 18e.  
TERROT 500 46 s. cul. 100000 PIJO 8 r. Stanisl. Meunié-20e  
V. DKW NZ et échange camion Renault 4 t. ctre moto BMW, s'adr. Rallard 115 bd de la Pie, Saint-Maur, Seine  
R. GILLET 750 side 49 ét. nf 190. Martel 11 rue Gandon-13e  
MOTOB. 125 lat. f. tél. sus. ar. ét. nf 75000 Torgue 4 r. de Périgueux Paris-19e sam. dim. 175 MOTOB. 49 impéc. sac. cuir accessoires vacanc pneus neufs et rech. GUESNET, 46 des Fours à Chauv. Paris - 19e

SIDE R. Gillet 1000 été 49 500 MOTOB. sup. cul. parf. ét. nf carr. spéc. gd tour. pare-br. cap. 2 phares Teinturerie 7 rue Mont-Cenis-18e.  
ZUNDAPP luxe 750 cc culb. av. side nf ét. 250 fer. reprise scooter auto 3, 4 cv app. photo-ciné( Imbert 140 r. Temple 350 JAWA exc. ét. 7000 k. éq. Muller 130 av Parmentier-11e  
Zundapp K500 sél. side Bern. Alisse 11 r. H. Bournazel-14e  
500 NORTON imp. sur garant. gd tour. nx acces. Tru. 38-21  
BMW R12 av. ou ss sid. Simart imp. Lavo 5 r Pôle Nord-18e  
SIDE dr. exc. ét. 30000 vis. sam. dim. Pointe 3 sq. Ancien Combattants, Asnières (S.).  
DKW 500 SB av. side gd sp. nx acces. prés imp. AIRES gratte-ciel de Drancy.  
PONEY 50 cmc 25000 Coudoux 59 bd de Gaulle, Sannois SO  
SIDE Gn.-Rh. Bernard. 750 cc 2 cyl. culb. typ. X splend ét. parf. Lavaud 34qu.Henri-IV-4e  
PANTHER 350 cul. 4 vit. sél. 80000. PLOUVIER 12 av. de l'Aqueduc, Saint Cloud.  
SIDE sport 20000. Déchalou 7 r. des Chênes, Suresnes (S.).  
175 MOTOB. 49 impéc. sac. cuir accessoires vacanc pneus neufs et rech. GUESNET, 46 av. Roosevelt, Mantes (SO)

### 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.

2 sidecars à vendre 5 cv Monnet-Goyon 46 état neuf. Zundapp type K 500 sidecar Précision px intér. 85 rue Julien Lacroix, MEN. 74-89.

P 107 PEUGEOT 4 cv moteur b. ét. cse dép. 60000, Chez Raymonde 12r. du Maine Paris  
350 ARIEL, 250 Puch 1950, 750 Harley sidecar. 145000, 500 Terrot culb. 1938, 95000. 125 Motobécane, Tri Peugeot. HURNI 38 r. Saussure-17e.

GN.-RH. 750 culb. 4 vit. b. ét. pns av. ou sans side sport prix 120. DELAUNE 3 av. des Volubilis, Gagny (S.-O.).

ZUNDAPP 350 splend. cardan 4 vit. Gob. 40-92, BESNARD  
JONGHI 125 cc 8500 k. parf. état vis. sam. et dim. 24 rue Jean Bullard, Ecouen (S.O.).

CONDOR C 580 état neuf ou éch. ctre pl. falb. METARD F. à Annet sur Marne (S.M.).

TERROT 350 H. b. état 50000 ou éch. ctre 125. LOUAT 10 r. Lécluse Paris-17e (sam.ap.m.)

DRESCH 500 culb. side bon état équipée 90. POLONI 95 r. de Nantes, Mitry (S.-M.).

SUNBEAM 500 S.7 luxe 1949 bloc-twin cardan comme neuve J. PONNELLE, Ab. St Martin, Beaune (C. d'Or).

750 deux cylindres avec side parfait, essai à volonté, DARRAX, Pavie (Gers).

NORTON 500 16H, GUIGNARD 5 r. J. Jaurès, Achères (S.O.)

AFFAIRE : Ardie 250 cmc. 4 vit. impéc sacrif. 80.000. DEBORD 48 av. V.Hugo Clamart

BELLE Sarolée 500 culb. ét. gén. impéc. LEVACHER 24 bd Ledru Rollin Moulin (Allier)

BMW R16 ét. nf f. tél. av. ou ss side vis. sem. GUAY 4 r. Lambrechts, Courbevoie.

BMW R12 side Impérial. ESCHLIMANN 230 rue Charrenton-12e (après 18 heures).

DKW 250 4 vit. parf. état sélecteur 90000, LEMIERE Roland, Hambye (Manche).

TERROT 350 lat. état méc. pneus aspect parfait 75, vis. sam. MAILLARD 14 Chaussée J. César, Franconville (SO).

PEUGEOT 350 lat. très belle équip. 70000. Terrot 500 lat. cme neuve 110000. Terrot 500 culb. 4 vit. et side 145000. Gnome-Rhône 750 lat. side Bernardet 160000 Gn.-Rhône 750 culb. 4 vit. side Bernardet 110000. Harley Davidson 750 lat. très belle 160000. Harley Davidson 750 lat. 90000. Harley 120 lat. pneu 600x16 130000. Harley Davidson 750 remise entier. à neuve garant. 6 mois 300000. Grand choix de sidecars Simard. MOTOS DANTON, 14 r. Danton, Levallois Perret. PER. 19-11.

V. ou éch. c. Simca-5 coupé Matchless 350 - tél. c. neuve mot. gonflé. SEG. 35-48.

22000 Tandem ét. nf. Henri 223 bd F. Faure Aubervilliers

ALCYON 100 pl. ét. 45. 1<sup>er</sup> main t. éq. sam. ap. m. Germain 12r. Potagers Ermont SO 350 culb. Thomann Caron 83 bis r. Carnot Noisy-le-Sec.

R. GILLET 1000 sus. ar. side 2 pl. nbx acc. éq. gr. tour. 51 rue de Flandre Paris-19<sup>e</sup>

VELOM. R. Gillet ét. nf Matte 29 r. Pépin Montreuil, Seine

140. Norton 16H imp. Rechioni 109 r. Bellevue Colombes.

JAWA 250 cc ét. nf nx acc. OPE. 66-50 (heures repas).

125 PEUGEOT P55 abs. impec. route à br. t. sad Rotorson compt. 65000. PETITDIDIER 65 r. Marcadet-18<sup>e</sup> Mon.52-04

GUILLET 175 bloc AMC nve toute équip. DELAUTIER 244 rue de Rivoli Paris, 1<sup>er</sup>.

INDIAN av. side luxe revis. Coutier 1 bd V. Hugo Melun

TERROT RGST side Simard gd luxe 1 pl. 1/2 ét. nf 5500 k. SANSON 9 r. Pestalozzi-5<sup>e</sup>.

RAISON de santé v. Motoconf. 175 cc ét. nf 3000 k. t. sad remorq. ou éch. ctre fourgonnette 5 cv. Tru. 56-12.

BSA 500 bicyl. 48 16000 kms rep. 250 ou 350 récente. DURAN 40 av. Pte d'Asnières-17<sup>e</sup>

VEL. St Et. av. mot. Vap 4 t. b. ét. Matignon 5r. E.Fournier

SUNBEAM S7 G luxe c. nve HENRI 26 r. de Londres Paris

TERROT 500 cul. 49. LECOQ 136 r. Déroulède Bois Colombes

BMW R73 sup. 13000 k. orig. 250000. MARREC 92 bd Ponia-towski Paris. DOR. 76-70.

TERROT 350 HST 65000, M. MARIN, Ely. 21-43

TRIUMPH 500 twin ét. imp. 155000. Lebeau 10 r. Estienne d'Orves, Clichy (Seine).

PONEY b. ét. 25000, BARBEY 13 rue Drouot, Paris.

NORTON 16H impec. 120000. DEDENE 3 r. Indépendance, Clichy sous Bois (S.-O).

350 lat. Motobéc. t. b. ét. px 65000. CANAC 70 rue Barbès Saint-Maur (Seine).

V. ou ch. p. 4 Renault, 150 Peugeot sélecteur, 1100 kms soigneusement rodé, P. COCAUD, Chantonnay (Vendée).

URG. cse dép. ser. mil. Jawa 350 1<sup>re</sup> main ét. nf. Ec. Lefebure, bd Carnot Meulan, T 331

KOEHLER-ESC. 500 cul. mot. Mag. side Roy 1pl.1/2 parf. ét. gén. Bernard 5 r. Nemours-11<sup>e</sup>

PART. v. Darmont spécial culb. décap. parf. ét. 92 r. d'Assas Paris-6<sup>e</sup>. Bot. 14-25.

LES VOITURETTES 1-2-3 cv Rovin, Mochet, Rolux, occas. Ech. Créd. Ouvert. dimanche STATION LYS, 30 bd Henri-Sellier, Suresnes (Seine).

MORGAN 110 spéc. car. luxe Lanciaux, 23 rue de Paris, Aubervilliers (apr. 18 h.).

### ECHANGES

V. ou éch. ctre moto ang. ou all. Breack 8 cv Morris 4 v. fr. Look. méc. nve. Guillemo 9 r. des Annelets Paris-19<sup>e</sup>

### ON DESIRE ACHETER

ACH. compt. ttes mach. franç. et étr. Transact Motos 104 r. Haxo Mén.99-86 ouv. dim mat.

350 dern. mod. sous garantie offre détail. PASCAL, chez M<sup>e</sup> MONIER-BOLLENE, La Croisière (Vaucluse).

PART. ch. épave ou à remont. 750 R. Gil. ou Terrot, écr. Cros 12r. J.-d'Arc St-Mandé S

ACH. pr BSA M20 1 roue av. b.ét. Ecr. Magny, Chasselay R.

### DIVERS

A VENDRE 1 pneu neuf 26-3 50-19. Tél. Bal. 46-31.

V. t. sad av. rep. pieds nfs jam. servi 2500 fr. Epicerie 16 bd Kellermann Paris-13<sup>e</sup>.

MAGDYN. Lucas bte 4 v. sélect. Triumph 18000 les deux Quennesson 93 qu. d'Orsay-7<sup>e</sup>

PONTS Gn.-Rh. 750 KS 600 FN 1200, 500 Nos Moto-Revue EXARTIER 281 route de Genas, Villeurbanne (Rhône).

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. pièce 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.

### EMPLOIS

DEM. ouvr. spécialisé pour répar. Motocyclettes, 14 rue Danton, Levallois Perret.

Vcus qui avez le désir d'acquérir : une MAISON FAMILIALE, un PAVILLON, un APPARTEMENT, un TERRAIN, une FERME, un fonds DE COMMERCE, un ATELIER ARTISANAL, du MATERIEL...

Ne cherchez pas un prêt introuvable ! Réalisez vos désirs quels que soient vos moyens à la

## COMPAGNIE PARISIENNE DE CREDIT IMMOBILIER & COMMERCIAL

9, rue Duphot - PARIS (1<sup>er</sup>)

Remboursement mensuel en 3, 10, 16 ans à votre choix. Quels que soient votre situation, vos possibilités, vos projets. Votre intérêt est de nous consulter sans attendre davantage. RENSEIGNEMENTS GRATUITS ET CONFIDENTIELS (Joindre deux timbres).

VOUS AUREZ LA

# Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment

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

## REVIL ET S

82, avenue des Termes - 225, boul. Péreire PARIS-17<sup>e</sup> Dépôt MACOMBYNN ETO. 15-53

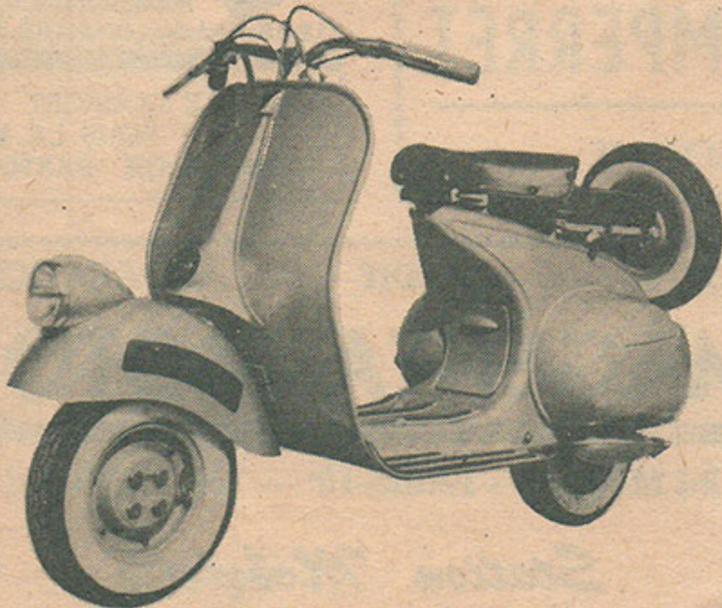
MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

ELEGANCE - SOUPLESSE - ECONOMIE

# SCOOTER VESPA

PRIX : 110.000 francs

Accessoires en supplément



STATION-SERVICE - AGENT DE VENTE ACCESSOIRES

## Ets SUFFREN

40 ter, avenue de Suffren - PARIS-15<sup>e</sup>

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

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

PRIX ET QUALITE IMBATTABLES

Expédition sous 48 heures

FRANCO DE PORT ET D'EMBALLAGE

PARIS-CENTRE : 7-9, Boulevard Beaumarchais, PARIS-4<sup>e</sup> (Bastille) - Tél. : TUR. 96-56.

PARIS-NORD : 138, rue de Tocqueville - PARIS-17<sup>e</sup> Tél. : WAG. 42-04.

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

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

de votre

# BSA

## aux Ets BONNET

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

ATTENTION ! certains modèles

ne sont livrables qu'au Printemps.

Métro : Billancourt

Tél. : MOL. 15-46

# 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<sup>e</sup> — ANJ. 12-38



**MOTOCYCLISTES**  
*Roulez confortablement  
par tous  
les temps*

Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE  
PROTECTION COMPLETE

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

## DEMARRER QUAND IL GELE

Ce n'est une épreuve ni difficile ni redoutable pour votre moteur... si vos cylindres sont convenablement lubrifiés !

Oui, mais quand votre moteur est froid, l'huile d'hiver très fluide, a glissé le long des parois des cylindres. Ces derniers restent dangereusement exposés :

- 1° Aux attaques des acides ;
- 2° Aux frottements des pistons sur le métal à nu.

Pour assurer un départ facile et une bonne lubrification du moteur à froid, vous devez employer ADCOIDS.

ADCOIDS mélangé à l'essence protégera votre moteur.

Envoi franco de notre documentation n° M1 sur demande.

Propriétaire de voitures neuves, sorties de l'usine depuis moins de trois mois, envoyez-nous copie de votre carte grise, et nous vous adresserons en échange, à titre absolument gratuit, une boîte d'essai d'ADCOIDS.

Société CORGRA, 68 bis, rue Marjolin, à Levallois-Perret (Seine).



**FERMETURE ECLAIR**

6, RUE STANISLAS GIRARDIN, ROUEN

CAPITAL 216.000.000

SEULS FABRICANTS ET VENDEURS  
DE LA VÉRITABLE

*Fermeture Éclair*

PORTANT LA MARQUE DE GARANTIE  
"ÉCLAIR"  
SUR LA TIRETTE DES CURSEURS

## ATTENTION !...

Bientôt ouverture d'un MAGASIN  
de PIÈCES DÉTACHÉES pour  
VELOMOTEURS et MOTOS à  
**LEVALLOIS-CHAMPERRET**

DETAILS PROCHAINEMENT

Pour faire  
MIEUX APPRECIER  
les qualités du  
**BABY-STAR**  
L'Agent officiel  
**SENECHAL**  
83, av. de la Grande-Armée  
fera une  
**REMISE IMPORTANTE**  
à tout acheteur jusqu'au  
31 mars 1951

**LES POIGNÉES  
"SOUPLI"**  
POUR  
MOTOS

**VELOMOTEURS**  
AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.L.  
43, Rue Marius Auzan. LEVALLOIS. Per. 06-35

C'EST LE CONFORT  
SOUS LA MAIN  
EN VENTE PARTOUT

## CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Ecu PARIS-10<sup>e</sup>



NOR. 08-09

**TOUS  
vêtements  
de cuir :**

MOTO  
AUTOMOBILE  
SPORT  
VILLE

Exigez la  
marque  
**CHROME - CUIR**

CATALOGUE  
GRATUIT  
SUR DEMANDE

VENTE — CREDIT — REPARATIONS

## MAGENTA-MOTOS

9, Bd Magenta - PARIS-10<sup>e</sup> — Tél. : NORd 11-60

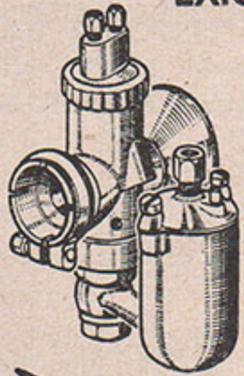
*Station Mobyette*

Marques Françaises et Étrangères

Spécialités

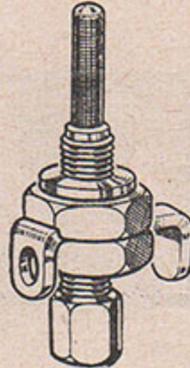
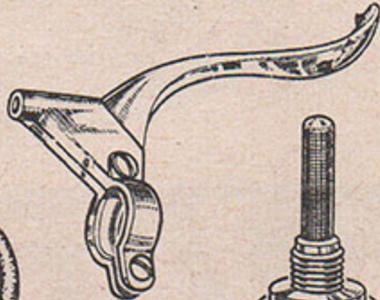
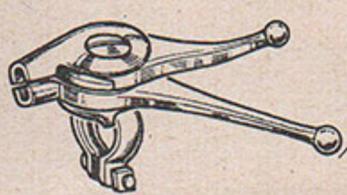
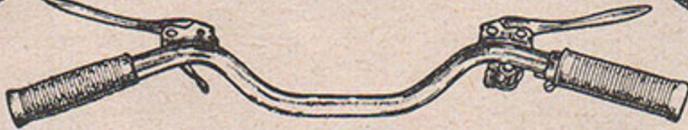
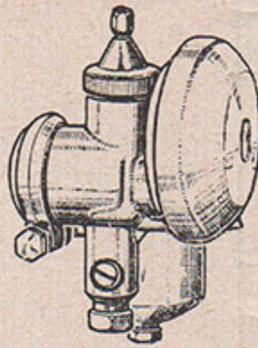
**MOTOBECANE et A.G.F.**

EXIGEZ LES ACCESSOIRES



**AMAC**

En vente  
chez tous les  
spécialistes



**STATION-SERVICE-AMAC**

21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02

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

GUILLER - JONGHI - RENE GILLET - GIMA  
TERROT — MOTOBECANE — ALMA — N.S.U.

**BSA** et



Larges facilités - Très long crédit pour PARIS et BANLIEUE

**BARBES MOTOS CYCLES**

98, rue Doudeauville

PARIS-18<sup>e</sup>

Métro. Château Rouge

Renseign. c. 30 fr. timbre. Magasin fermé le dimanche seult

*Pédalez  
sans effort  
vite et loin*

AVEC LE MERVEILLEUX

**DERNY**  
*la nouvelle formule de la bicyclette  
et du tandem*

DEMANDEZ LE CATALOGUE

**DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé**  
Tél. DIDerot 76-01 PARIS (XII<sup>e</sup>)

**PARIS-NORD MOTOS**

Agences :

GNOME-RHONE — B.S.A.

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

Pneumatiques - Accessoires modernes - Appareil-

lage électrique français et étranger - Pièces

détachées : origine, adaptables, sur modèles.

Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage

Remise en état cadres et réservoirs

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

EXPEDITIONS PROVINCE ET COLONIES

Atelier et Magasin :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18<sup>e</sup>

MOBYLETTE MOTOBECANE DISPONIBLE

LIVRAISON PROVINCE

les derniers modèles

MOTOBECANE - MONET-GOYON - TERROT

AUTOMOTO - GNOME-RHONE - JONGHI

SCOOTERS BERNARDET et SIDES PRECISION

sont disponibles rapidement en les

commandant à l'agent qualifié

**marcel perrin**

RECORDMAN DU MONDE

50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)

METRO : PORTE DE ST-CLOUD

MOL. 29-62

VENTE A CREDIT

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

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALÉSAGES ET PISTONS — EMBELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX

ET QUALITE RAPIDITE DE LIVRAISON

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

**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

**ASSURANCES IMMEDIATES**

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

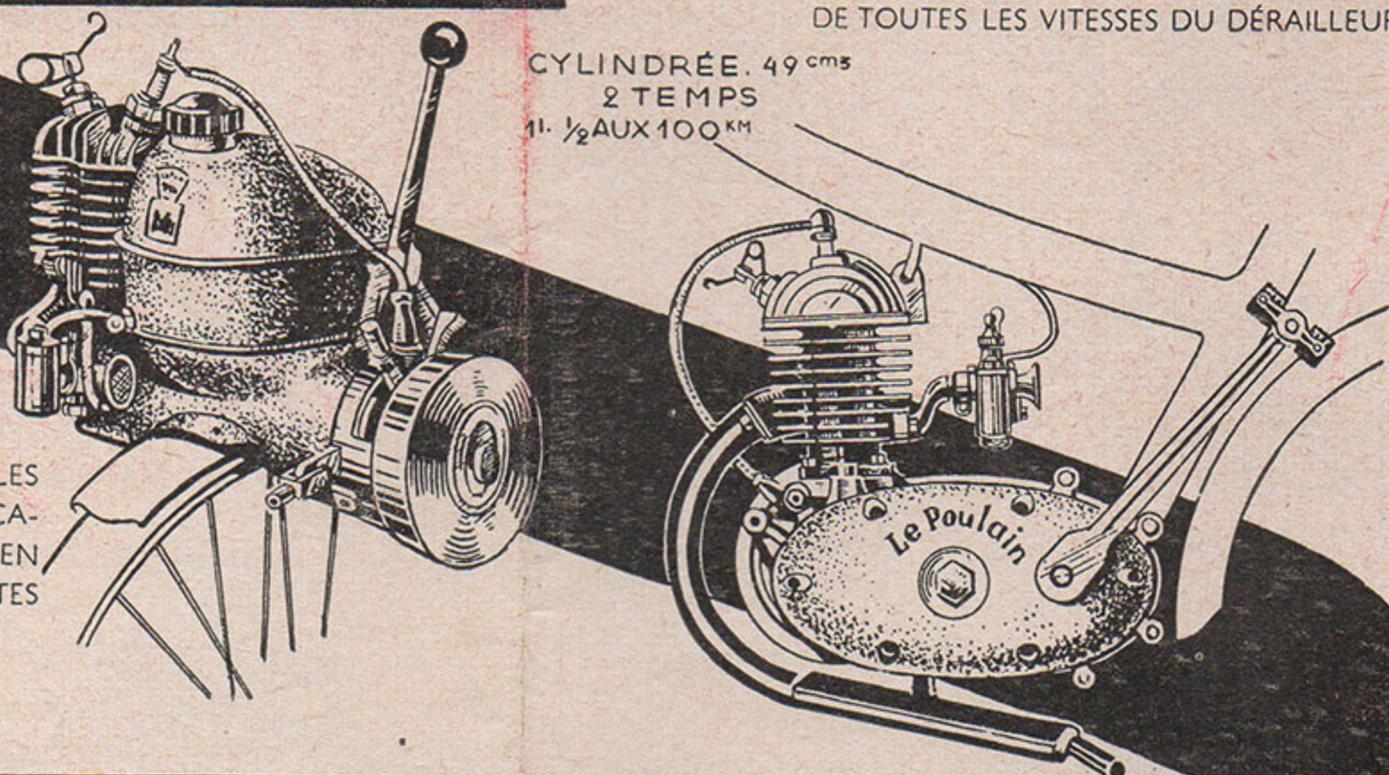
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)

*Le pur sang  
des moteurs auxiliaires*

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

CYLINDRÉE . 49 cm<sup>3</sup>  
2 TEMPS  
11. 1/2 AUX 100 KM

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



# Le Poulain

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

*Les Kilomètres  
sans défaillance avec une*

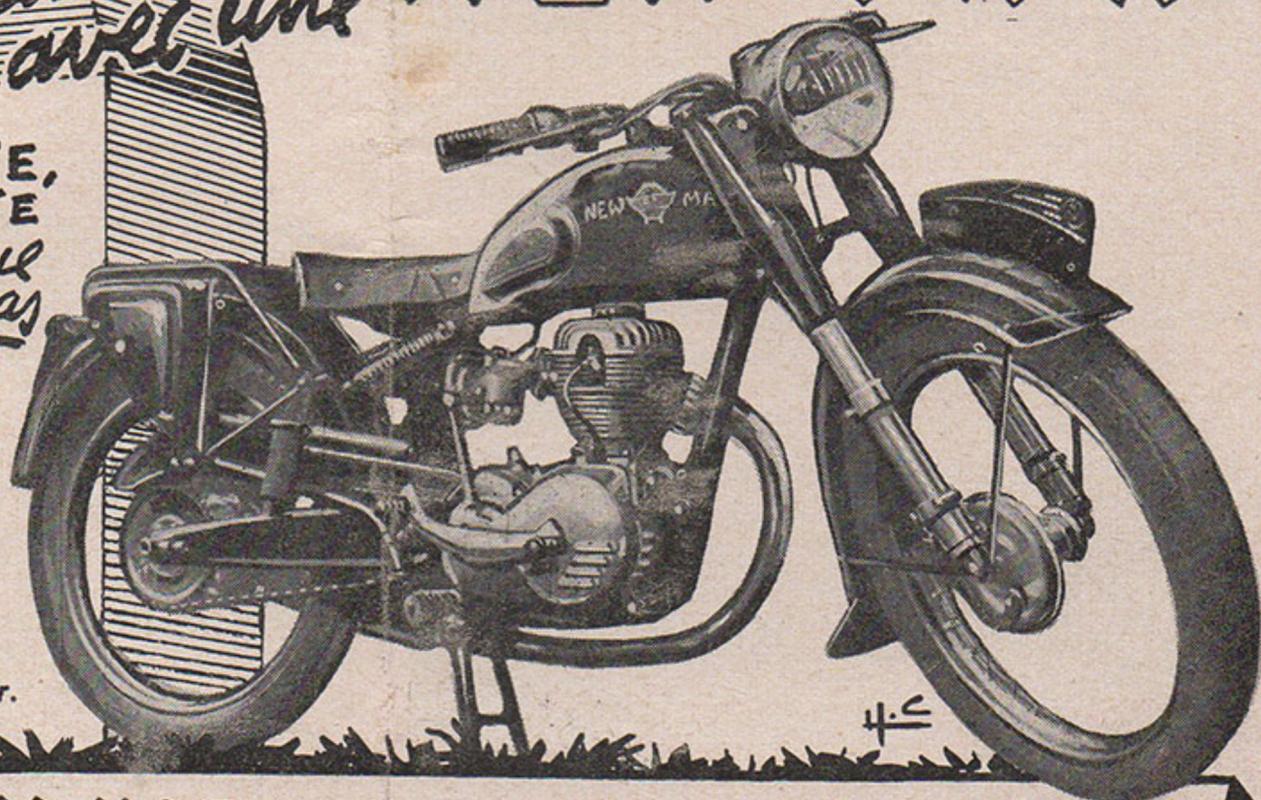
# NEW-MAP

**RACÉE - NERVEUSE,  
ROBUSTE - PARFAITE  
c'est la Mécanique  
qui ne trahit pas**

Modèles 2 et 4 temps  
3 et 4 vitesses  
Suspension Arrière  
Fourche Téléscopique

depuis  
75.000 fr.

Catalogue  
sur  
demande



MOTOCYCLETTES **NEW-MAP**

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

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille) — Tél. : DID. 73-83  
NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement — Tél. : 54-60  
TOURCOING : M. DEGRYSE, 13, pl. de la République - Tél. 13-34  
MARSEILLE : M. GANIER, 17, rue de Village — Tél. LY. 71-91