

39^e ANNEE. — 24 FEVRIER, 1951 — N° 1.021

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

LE MOTEUR
COLOMBO

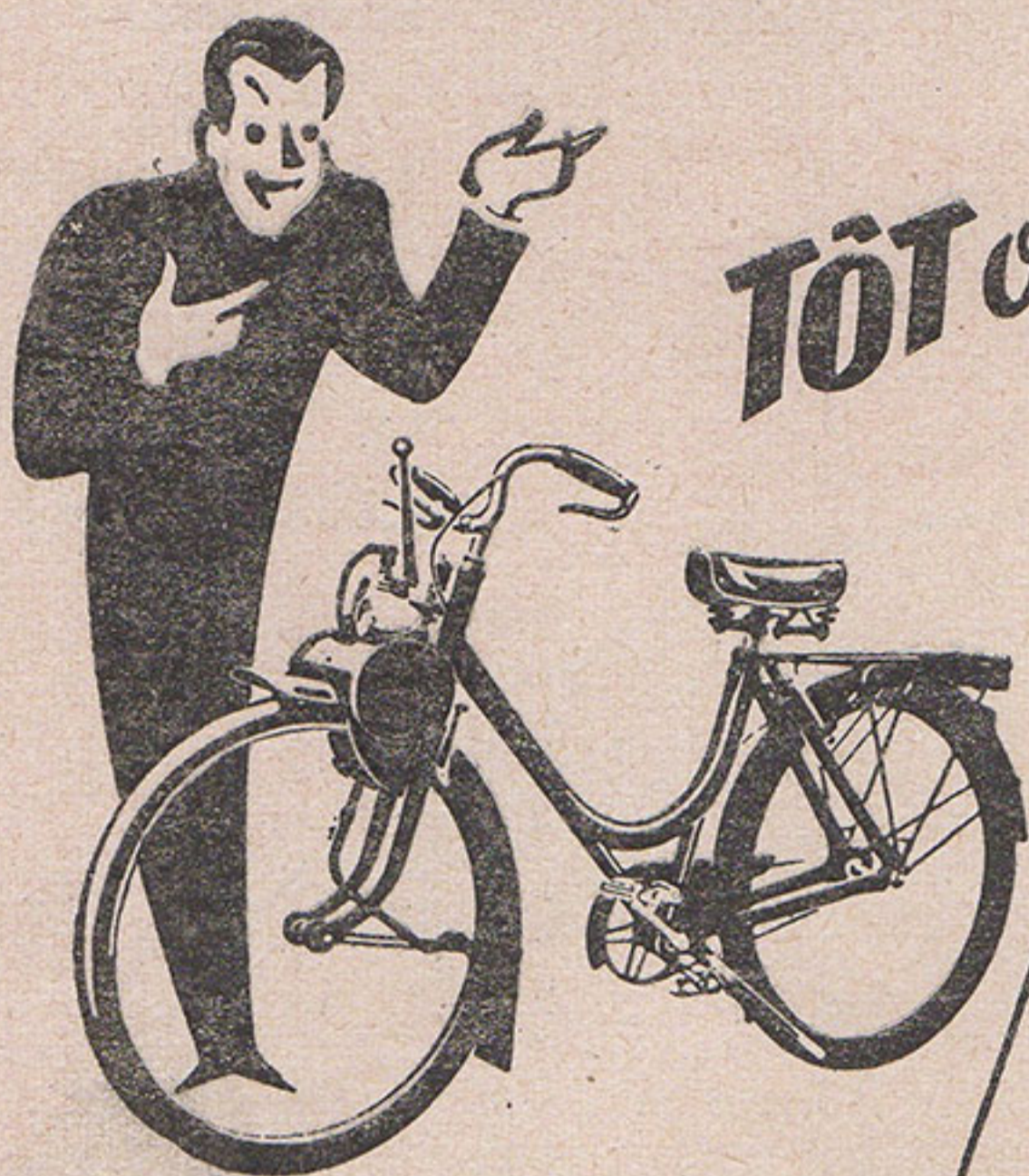


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C. C. POSTAL : 297-37

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

Port de mer.

(Photo de M. Kern à Genève).



TÔT ou TARD vous roulez avec un VELOSOLEX

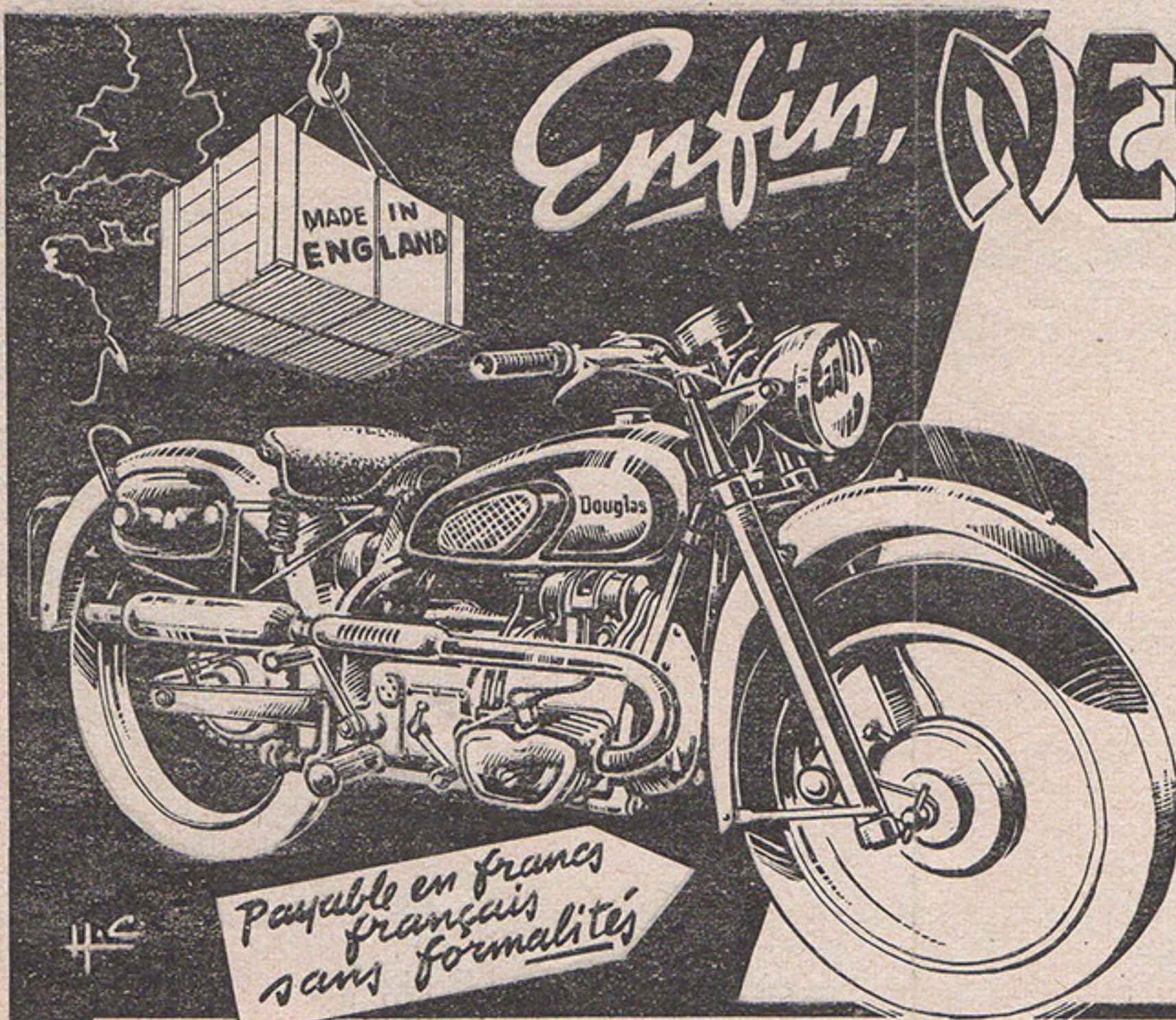
parce que c'est un outil de travail et un moyen de transport incomparables.

- Il vous rend maître de vos horaires.
- Il supprime fatigue et pertes de temps.
- 150.000 VéloSoleX en circulation prouvent sa Qualité.
- Il ne consomme qu'un litre de SOLEXINE aux 100 Kms.
- Il ne coûte que 32.500 Francs (taxe locale et transport en sus).
- 250 Stations-Service spécialement équipées assurent l'entretien à peu de frais.

Commandez-le dès maintenant, à l'un des Agents

VELOSOLEX

Demandez à VéloSoleX : 68, Bd de Verdun, Courbevoie (Seine) DÉF. 37-15, la liste des Agents n° 39 envoyée gratuitement.



Enfin, NEW-MAP

IMPORTATEUR

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

Douglas

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

A VOTRE DISPOSITION
 UNE USINE ENTIERE
 BIEN EN FRANCE

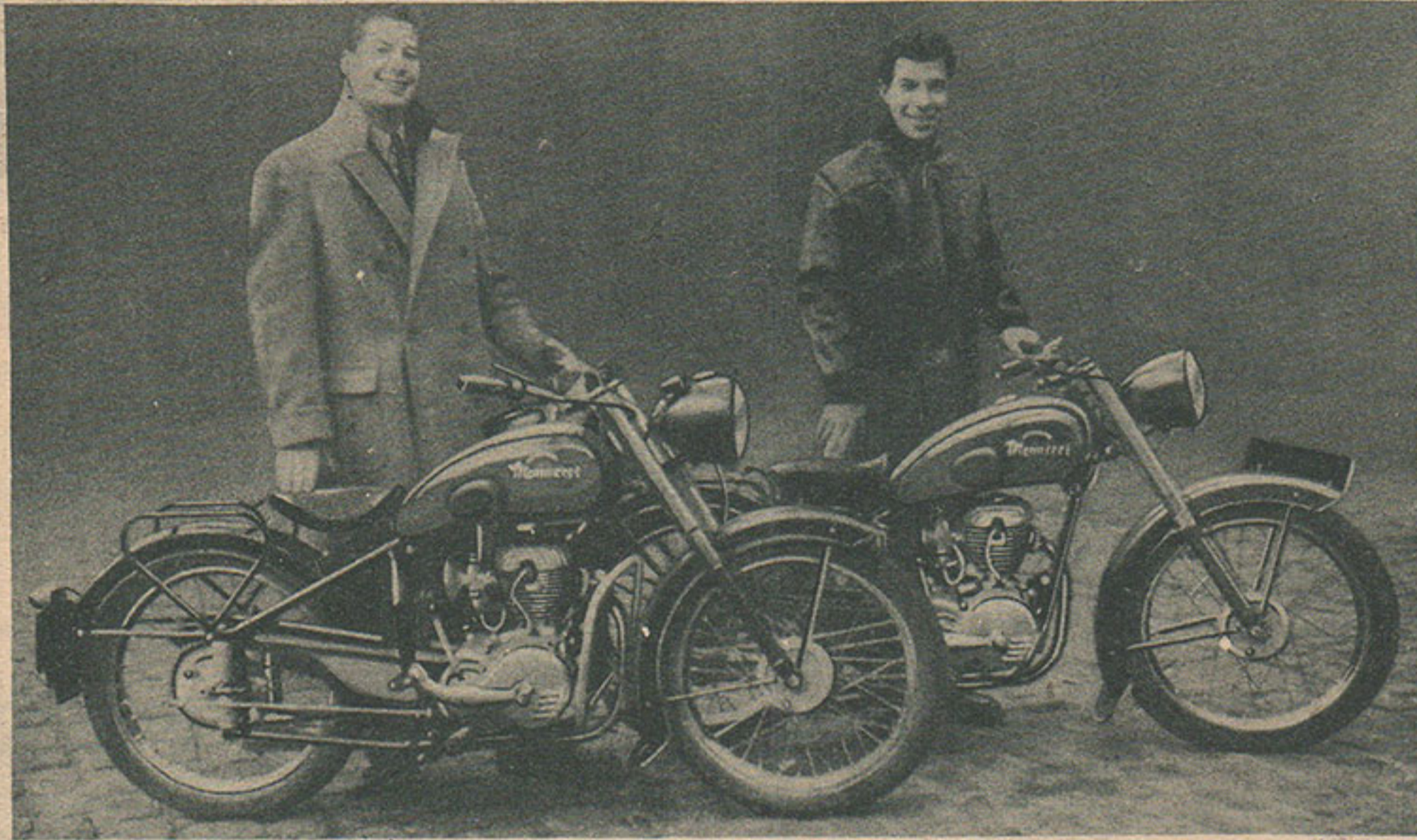


MOTOCYCLETTES **NEW-MAP**

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

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

Le 4 temps qui domine le marché!



Jean et Pierre MONNERET vous présentent
les 125 et 175 « SPECIAL MONNERET »
 MOTEUR A.M.C. - SUSPENSION AR - FOURCHE TELESCOPIQUE

Georges MONNERET

met au défi la concurrence de donner un démenti aux affirmations de la publicité

Georges MONNERET

LA COMPETENCE QUE L'ON NE DISCUTE PAS !

97 FOIS RECORDMAN DU MONDE — 8 FOIS CHAMPION DE FRANCE — 302 VICTOIRES

SEUL! Georges MONNERET présente

360

motos dans ses magasins,
 contrôlées par le ministère
 de M^e Asselin, huissier près
 le Tribunal Civil de la
 Seine.

A.J.S. — PUCH — N.S.U. — SPECIAL MONNERET
 PEUGEOT — GRIFFON — TERROT — MOTOBECANE
 GNOME-RHONE — JONGHI — RENE GILLET
 SCOOTERS BERNARDET — CYCLOMOTEURS —
 SIDECARS toutes marques, etc...

VENTES COMPTANT ET A CREDIT :
 6. 9. 12 MOIS - PARIS ET PROVINCE

LA GARANTIE :

3

Ateliers
 Magasins

PARIS-CENTRE

7-9 Bd Beaumarchais
 TUR. 96-56
 BASTILLE

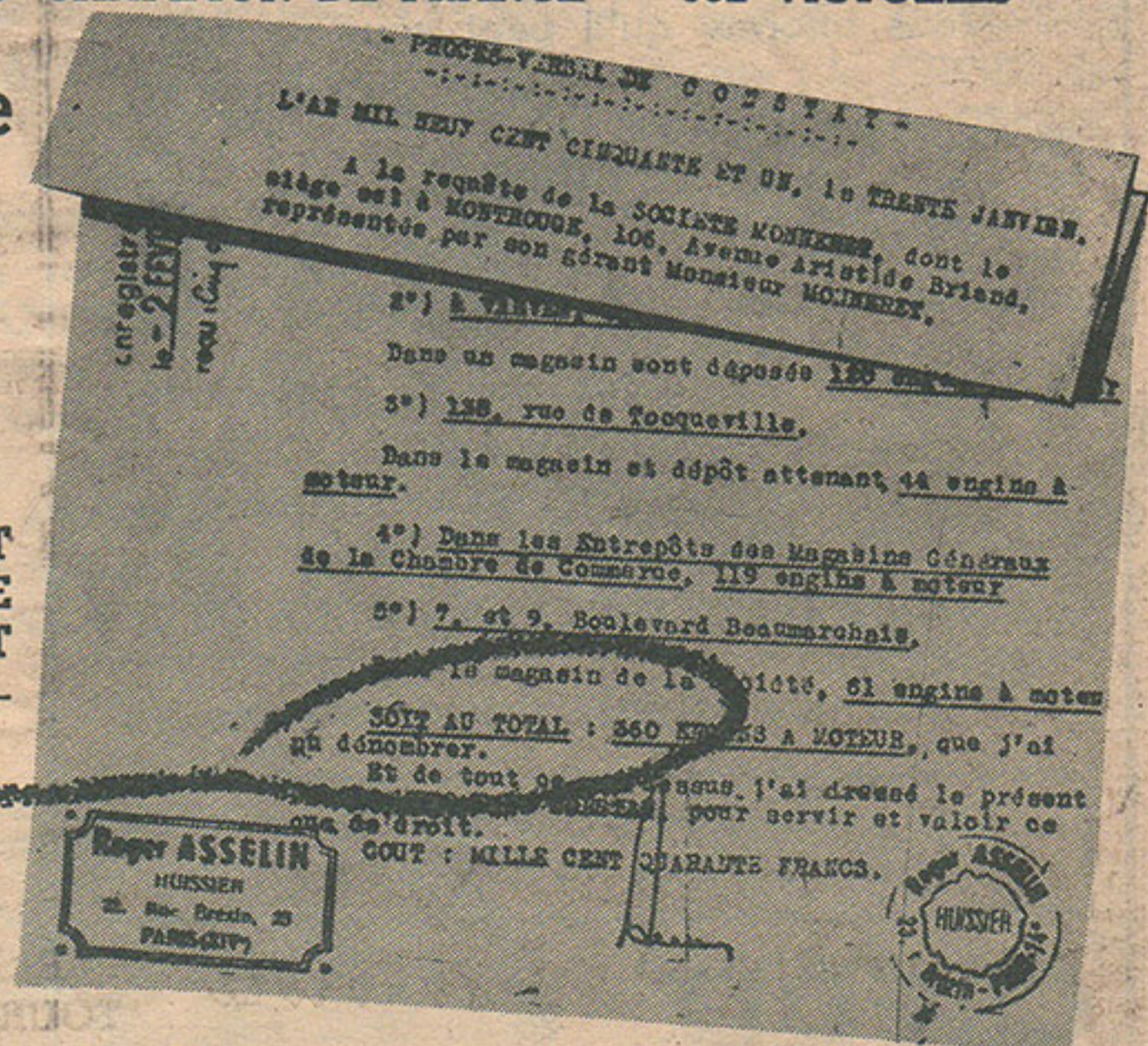
PARIS-NORD

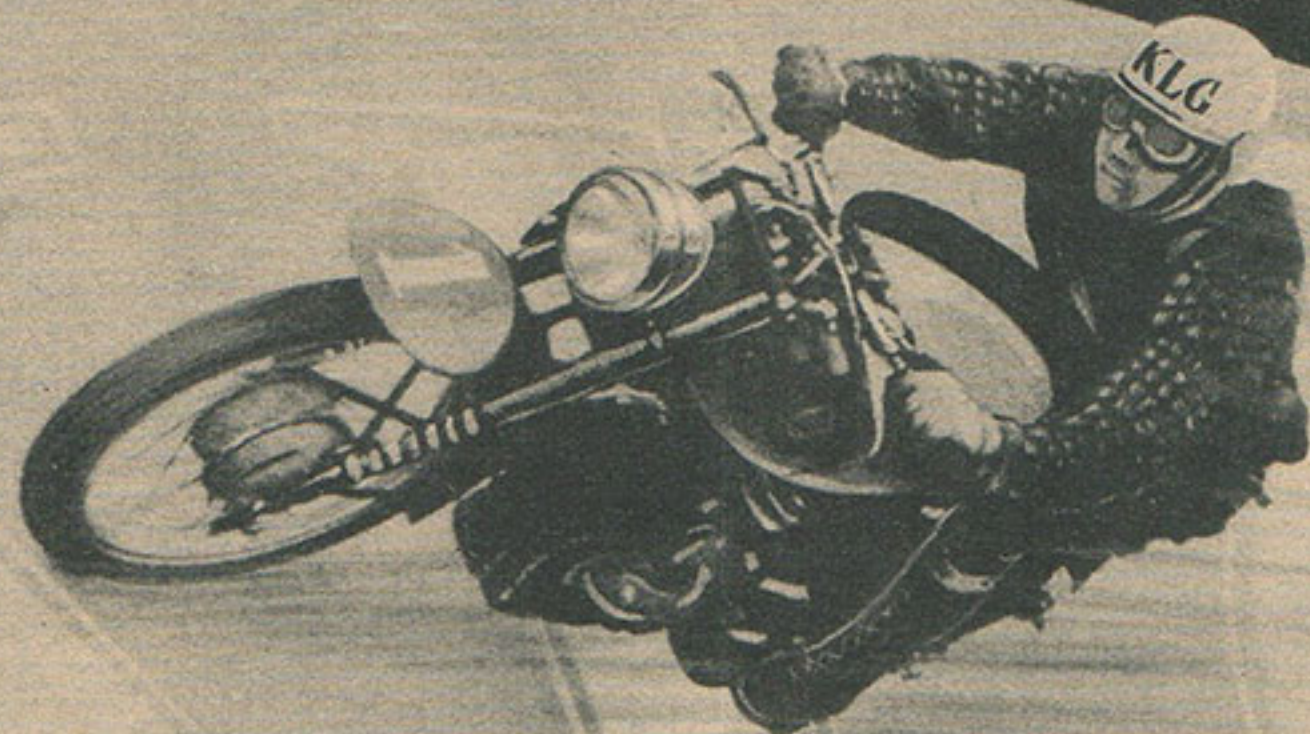
138, r. de Tocqueville
 WAG. 42-04
 WAGRAM

PARIS-SUD

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

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





La meilleure bougie du Monde

PARIS - MOTO

M. BRIOU
Propriétaire

55, rue Brancion - PARIS-15^e - LEC. 93-57
(Métro : Convention)

Vous informe qu'il peut vous fournir
TOUS LES MODELES

250 cmc. : 180.000
350 cmc. : 220.000
500 cmc. : 255.000
650 cmc. : 270.000
SUNBEAM : 295.000



N'attendez pas pour passer commande
Et surtout ! sachez :
que la mise au point de votre machine sera
faite gracieusement
SANS AUCUNE MAJORATION

ainsi que la pose des accessoires

Les premières leçons de conduite
sont données par M. BRIOU lui-même

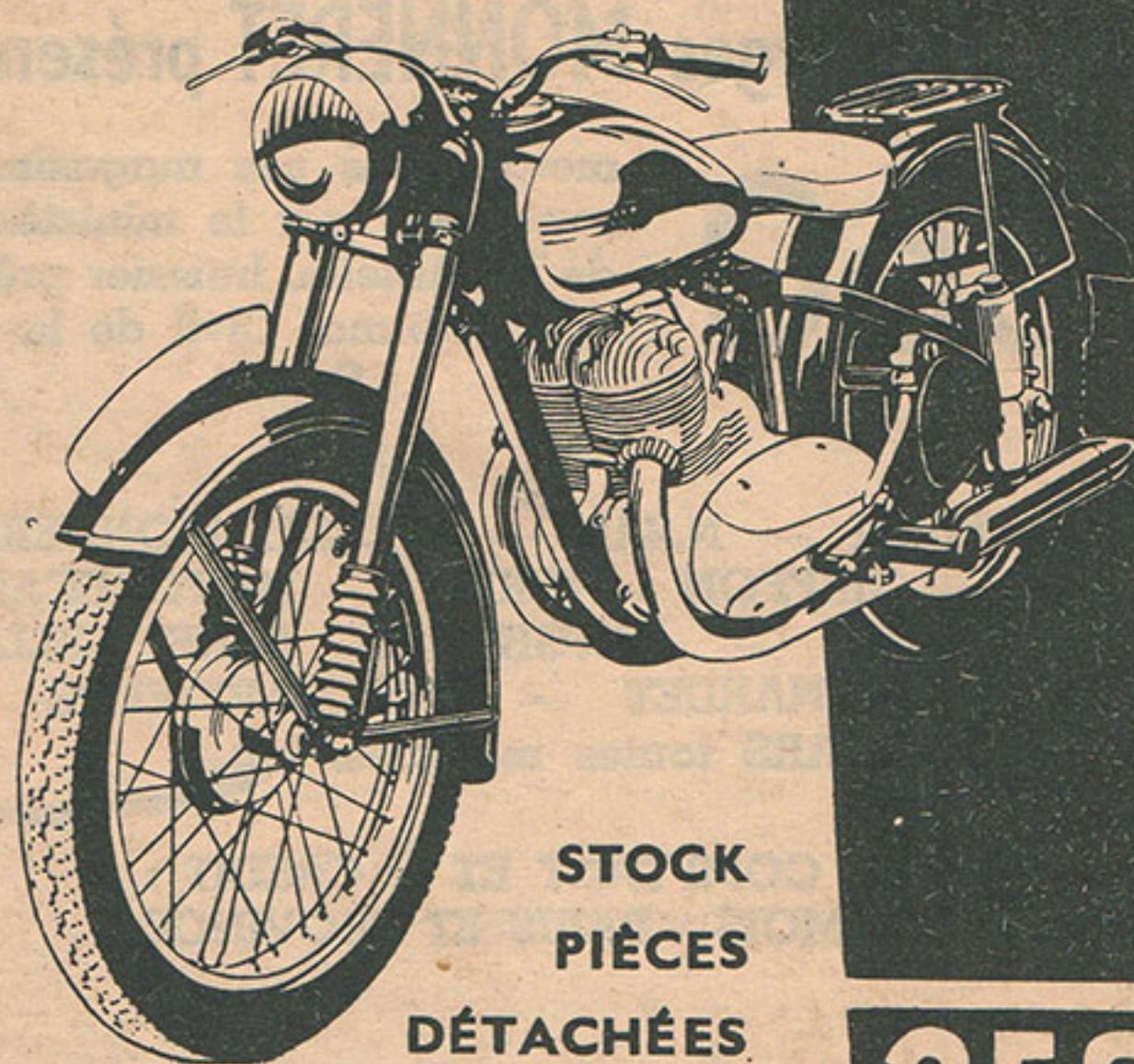
CREDIT

6 à 12 mois
25 ou 50 % comptant

MAGASIN OUVERT TOUS LES JOURS
DE 8 A 20 HEURES SAUF DIMANCHE

JAWA 350

LEUR RENDEMENT
FAIT LEUR RENOMMÉE !



STOCK
PIÈCES
DÉTACHÉES

Agent Général pour la France et l'Algérie :

Ets J. POCH

127, av. de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE
SAB. 61-70

250

Motocyclistes...

...DANS VOTRE INTERET :

demandez à voir

L'ATELIER DE REPARATIONS

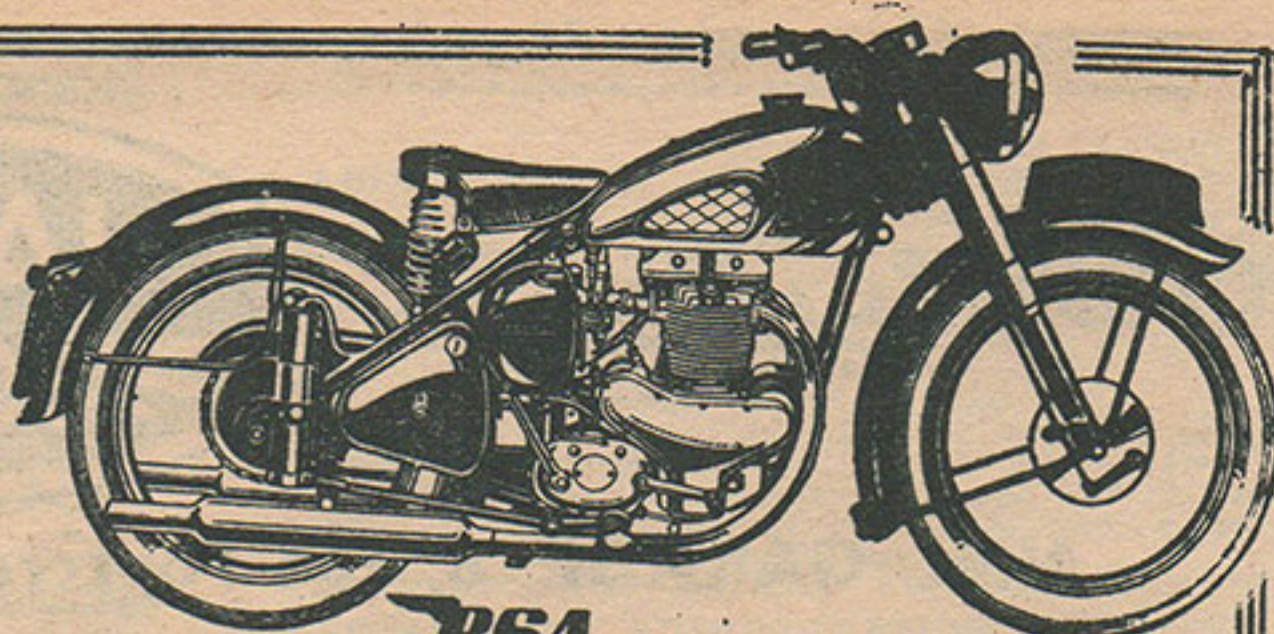
de votre vendeur avant de passer votre commande

A. DUBOIS

Recordman du Bol d'Or - Catégorie 175 cmc.

Ex-chef du service réparation MONET-GOYON

58, rue Aristide-Briand - LEVALLOIS-PERRET



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

vous livrera immédiatement votre

BSA ou votre



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

VENTE A CREDIT

aux meilleures conditions
pour la région parisienne.

A. DUBOIS

58, r. Aristide-Briand
LEVALLOIS - PERRET

(Seine)

PER. 19-73 - Métro A. France

Vous livre IMMEDIATEMENT

vo

Mobylette

MOTOBÉCANE

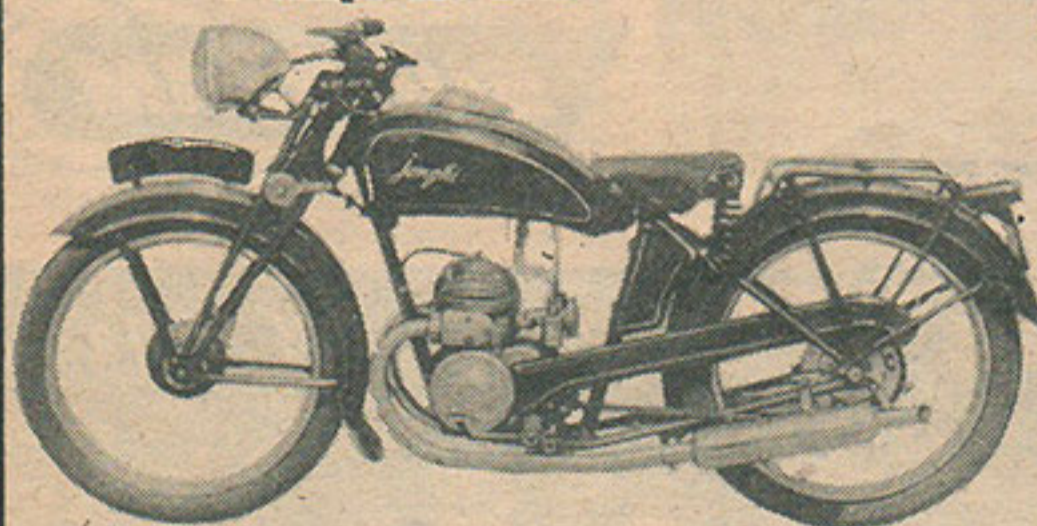


NE DITES PAS "ces machines sont livrables de suite, j'ai le temps". DEMAIN
il faudra des DELAIS, et si vous tardez, vous regretterez de n'avoir pas COMMANDE plus tôt

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

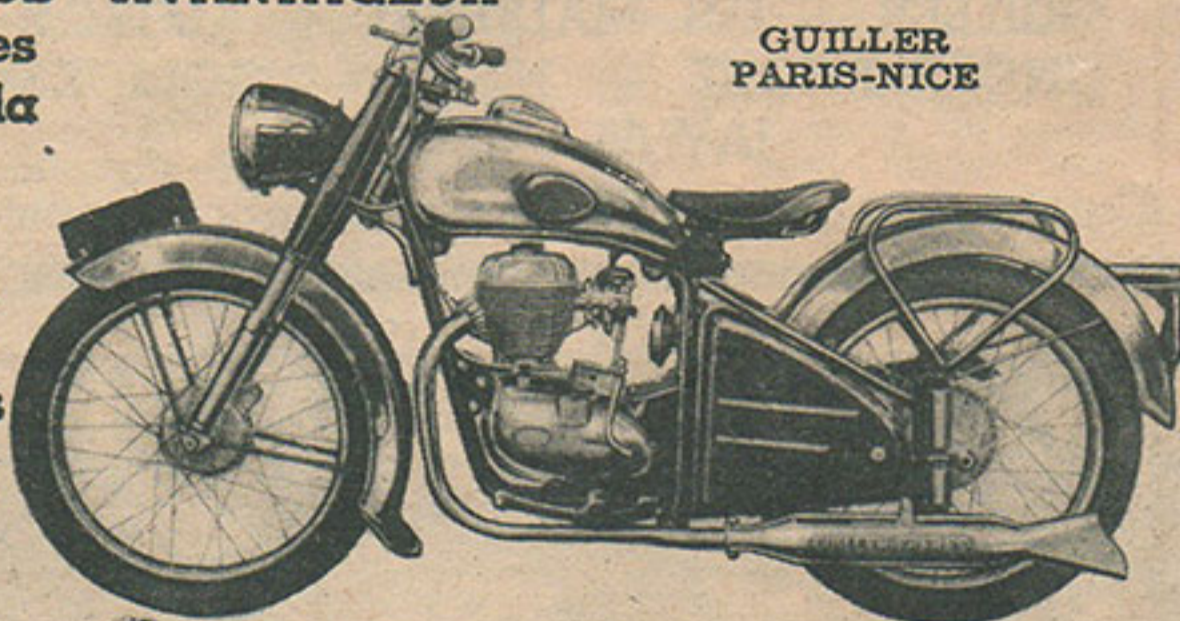
qui vous offrent DANS LE PLUS IMPORTANT MAGASIN de la Région Parisienne : le CHOIX de
TOUS MODELES des MEILLEURES MARQUES, des occasions absolument impeccables, le CREDIT
le PLUS LONG et le PLUS AVANTAGEUX

JONGHI
2 temps 125 cmc.



pour toutes les
machines et la
GARANTIE
effective
d'une maison
sérieuse ins-
tallée depuis
de longues
années.

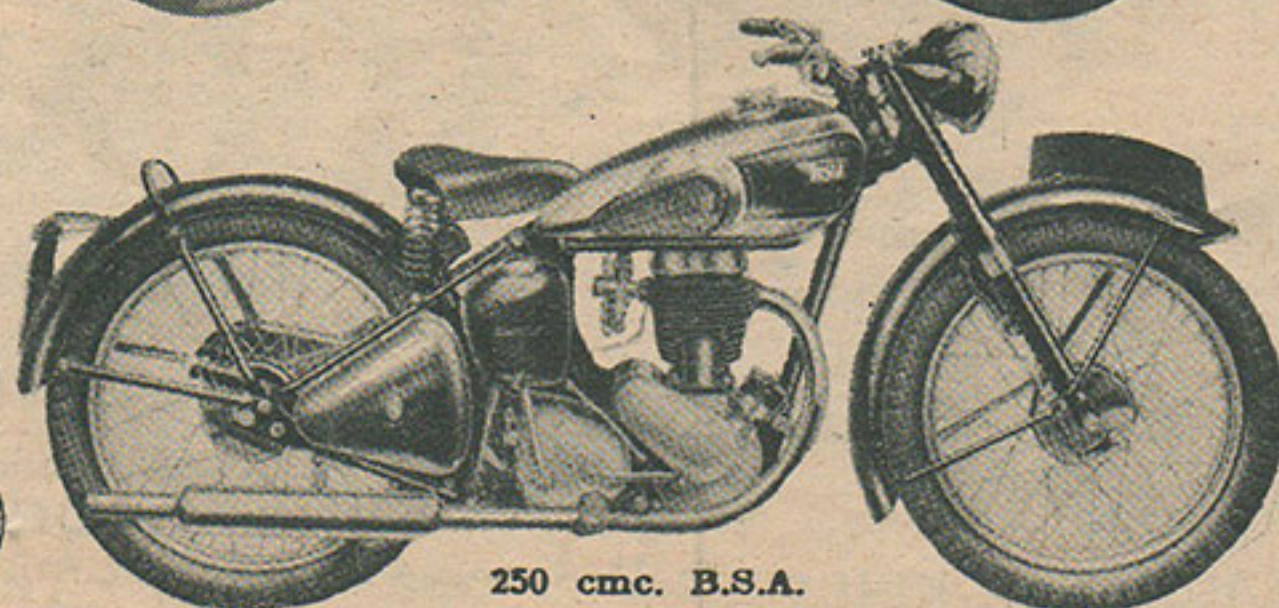
GULLER
PARIS-NICE



Agences :

TERROT
MOTOBÉCANE
MOBYLETTE

BSA



250 cmc. B.S.A.

Agences :

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

Directeur-Gérant :

N. ANGELY
Tél. MOL. 15-46

Monet Goyon



HURTU

NIEL GARAGE, 8, rue Fourcroy, PARIS (XVII^e) - WAG. 52-62

VOUS LIVRERA TRES RAPIDEMENT AU COMPTANT OU A CREDIT
LA MOTO OU LE CYCLOMOTEUR DE VOTRE CHOIX

IL EN ASSURERA L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE DANS SES ATELIERS SPECIALISES
REPRISES

ATTENTION!

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

CREDIT

DE LA REGION PARISIENNE

Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10^e
Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

Vous offre la célèbre moto anglaise

Ariel

en 350, 500 et 1.000 cmc.

et toute la gamme des Vélomoteurs et Motos
Françaises et Etrangères

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

Catalogue contre 30 francs timbres poste.

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

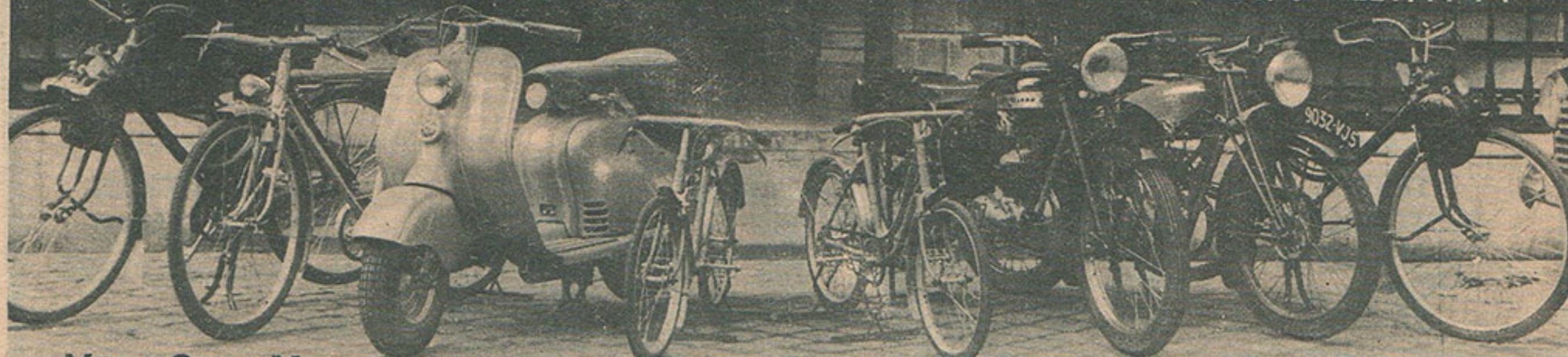
et S. 7 ; S. 8



39, av. F.D. Roosevelt

GASTINNE-RENETTE

Paris-8^e - ELY. 77-74



VELOSOLEX — LAMBRETTA — MOTOBECANE — JONGHI — TERROT
Cycles : G.R. - La Française Diamant - Singer - Terrot



Moto revue

La Moto

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 25 francs

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

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

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

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

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

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

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

◆ PNEUMATIQUES

Une fois de plus, la production française de pneumatiques a progressé, s'élevant pour décembre 1950 à 13.000 tonnes contre 12.410 tonnes en novembre. Par contre, la production de caoutchouc industriel a marqué une nouvelle diminution par rapport aux mois précédents (10.875 tonnes contre 11.480).

Dans le courant de l'année dernière, la production mensuelle de pneumatiques a augmenté de 2.000 tonnes malgré quelques régressions temporaires, conséquences des grèves et des congés payés. Toutefois on peut remarquer qu'il semble que la production soit arrivée à un maximum qu'il sera difficile de dépasser en 1951. D'importants travaux d'équipement et même la construction de nouvelles usines sont envisagés. Donc dans l'avenir les difficultés actuellement rencontrées ne devraient pas s'aggraver et même au contraire on devrait pouvoir s'approvisionner sous réserve toutefois que des commandes considérables ne soient pas réservées par le réarmement.

◆ PLAQUES

INTERNATIONALES

La Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France rappelle aux automobilistes et motocyclistes se rendant à l'étranger que leurs véhicules doivent être porteurs à l'arrière, en application des prescriptions de la Convention internationale du 24 avril 1926, relative à la circulation automobile, d'une plaque de nationalité, de forme ovale, comportant, en caractère noir sur fond blanc, le signe distinctif du pays où le véhicule a été immatriculé. La même obligation est faite aux automobilistes étrangers circulant en France et leur véhicule doit porter également la plaque de nationalité de leur pays.

◆ FLECHES DE DIRECTION POUR CYCLES

La police de Nuremberg considère comme fort intéressant du point de vue diminution du nombre d'accidents, un nouvel indicateur de changement de direction pouvant être monté sur bicyclette et actionné depuis le guidon. Les « flèches de direction » sont montées de chaque côté de la fourche arrière et peuvent être rendues lumineuses la nuit par le courant de la dynamo.

PERSEVERANCE

QUAND nous tournons notre regard vers le passé nous sommes saisis d'un sentiment de tristesse. Combien avons-nous vu de machines en avance sur leur temps, riches de promesses, et dont l'étude avait coûté de nombreuses heures. Les unes n'étaient encore qu'à l'état d'ébauches et n'avaient été hâtivement assemblées que pour orner un stand, mais d'autres avaient déjà effectué des essais et constituaient des prototypes qu'il ne s'agissait plus que de construire à l'échelon industriel.

Dans certains cas, même, on entreprit la construction en série et quelques machines furent livrées à la clientèle. Puis ce fut le grand silence, soit que pour des raisons diverses, les constructeurs n'aient pu faire face à une situation financière difficile, soit qu'ils se soient orientés vers la construction de modèles plus classiques, dont la production était rentable.

On se représente mal tous les drames qui à une époque aussi troublée, se sont déroulés dans l'industrie motocycliste, comme dans tant d'autres. Les charges terribles imposées par des Etats qui dévoient les ressources des particuliers dont le pouvoir d'achat décline constamment, et qui, en accablant les industriels, leur enlèvent les capitaux qui leur sont indispensables pour leurs recherches et l'amélioration de leur production, rendent difficiles tous progrès.

On se représente difficilement le temps qui s'écoule entre le dessin d'un prototype et le moment où il peut être construit en série pour la clientèle.

Rien n'est plus grave que de lancer prématurément un modèle qui n'a pas été suffisamment étudié. Et on en connaît plus d'un exemple dans l'industrie automobile. Sait-on qu'actuellement, la General Motors a, aux essais, un modèle qui ne sortira qu'en 1960. C'est un cas extrême mais normalement les essais d'un type vraiment nouveau ne dureront pas moins de 5 ans. Cela est possible pour une firme puissante qui peut vivre en vendant des modèles déjà éprouvés auxquels on apporte, d'année en année, des perfectionnements de détail, mais le petit producteur qui mise toutes ses chances sur un modèle d'avant-garde, risque fort de se rompre les reins avant de pouvoir entreprendre une construction en série. De plus, il devra gagner la faveur du public.

Il lui faut des capitaux considérables que personne ne voudra lui avancer.

Et si à l'heure actuelle on assiste à une stagnation aussi prononcée de la technique, il ne faut incriminer que les faits précédemment rapportés. Qu'on libère les industries automobile et motocycliste de leurs assujettissements à la fiscalité, et alors peut-être produiront-elles des prototypes qui vivent plus que « l'espace d'un Salon ».

◆ NOUVEAU MOTEUR SANS SOUPE

Après de longues années d'études et d'essais divers, l'ingénieur Kuechen de Bielefeld vient de terminer la construction d'un moteur sans soupapes dont la caractéristique la plus intéressante est que son rendement est bien supérieur à celui des moteurs classiques, tout en ayant une consommation moindre. Kuechen a été en particulier ingénieur en chef chez Krupp. Cette invention a déjà été brevetée en Amérique, en Suède et en Angleterre, cependant que des usines françaises et belges s'efforceraient d'obtenir une licence de fabrication.

◆ FAIRE LA PLUIE ET LE BEAU TEMPS

On sait qu'en Amérique en particulier, des aviateurs sont parvenus à provoquer la pluie en arrosant certains nuages avec des cristaux d'iodure d'argent. Ces pilotes viennent d'ajouter un nouveau « numéro » à leur répertoire, en ce sens qu'il leur est maintenant également possible de « faire du beau temps » et du soleil. Ils utiliseraient à cet effet un produit dont la composition reste encore secrète et qui aurait la curieuse propriété de dissiper la brume. Notre confrère hollandais « Motor », à qui nous empruntons cette information, demande si l'on n'aurait pas là un moyen efficace pour lutter contre le brouillard sur nos routes. Bien mieux, ne pourrait-on pas éviter à la pluie de tomber sur les routes, et rouler ainsi toujours sur une chaussée sèche. Trop beau pour être vrai, ajoute-t-il.

◆ EN AFRIQUE DU SUD

Pour la première fois vient de se courir en Rhodésie (Afrique du Sud), un Grand Prix qui, soit dit en passant, a obligé nombre de concurrents à couvrir d'énormes distances pour être présents sur la ligne de départ au jour fixé. 17.000 spectateurs assistaient à cette épreuve qui vit la victoire de Dixon sur une Vincent « Grey Flasch », suivi à quelques centaines de mètres de distance par Cremlton sur Triumph Tiger 100 et B. Barret sur Norton « Dominator ». En résumé le succès de ce Grand Prix fut tel que l'on s'est décidé à le faire courir désormais tous les ans.



« L'indice d'octane du supercarburant mesuré par la méthode C.F.R. (Research Method) doit être au moins égal à 80 et au plus égal à 87. La teneur maximum en plomb tétraéthyle pouvant être mélangée au supercarburant est fixée à 0,5 cc par litre des hydrocarbures y contenus ».

ART. 3. — La modification prévue à l'article 1^{er} est applicable dès la publi-

Photo prise aux usines B.S.A. lors du premier stage des agents français. Au fond, à droite : M. Rabuteau.

cation du présent arrêté au *Journal Officiel*.

La modification prévue à l'article 2 prendra effet à dater du 1^{er} février 1951.

ART. 4. — Est abrogé, à partir du 1^{er} février 1951, l'arrêté du 16 août 1950 portant modification provisoire des caractéristiques du supercarburant.

◆ ARRET DE LA VENTE DU SUPERCARBURANT

La vente du supercarburant constitué par un mélange d'hydrocarbures d'origine pétrolière ou schisteuse ou d'hydrocarbure de synthèse, est provisoirement interdite depuis le 20 février 1951.

Est évidemment interdite depuis le 15 février, la vente du supercarburant contenant plus de 0,2 pour 100 de plomb tétraéthyle ; à dater du 5 mars, la vente de tout supercarburant contenant du plomb tétraéthyle.

Ces mesures prescrites dans un arrêté (en date du 6 février 1951), du ministre de l'Industrie et du Commerce, sont dues à l'insuffisance actuelle de l'approvisionnement en plomb tétraéthyle.

En outre, voici, telles qu'elles ont été publiées au *Journal officiel* du 2 février 1951 les nouvelles caractéristiques du supercarburant auto. Précisons que ces dispositions, signées le 31 janvier 1951, sont entrées en vigueur les 1^{er} et 2 février 1951, donc antérieurement ou simultanément à la publication à l'*Officiel*.

ART. 1^{er}. — L'article 2 de l'arrêté du 10 février 1950 concernant la composition du supercarburant, est remplacé par le suivant :

« Le supercarburant doit être constitué par un mélange d'hydrocarbures d'origine pétrolière, schisteuse ou d'hydrocarbures de synthèse. Il peut, toutefois, être constitué par un mélange contenant en volume : 15 % d'alcool, 8 à 10 % de benzol et des hydrocarbures ci-dessus définis.

« Par mesure provisoire, la teneur minimum en benzol du supercarburant peut être ramenée de 8 à 6 % jusqu'au 1^{er} mars 1951 ».

ART. 2. — Le paragraphe « indice d'octane » de l'arrêté du 10 février 1950 est remplacé par le suivant :



◆ LA HOREX 500 COMPETITION

Nous savions depuis longtemps que trois ingénieurs de la firme Horex, Reeb, Schachter et Oelerich mettaient au point une 500 compétition pour la saison 1951. Quelques précisions nous sont parvenues sur les caractéristiques de cette machine : le moteur est un bicylindre côte-à-côte, à distribution par arbres à cames en tête, commandés par chaîne.

La fourche avant télescopique Horex a été conservée, tandis que la suspension arrière est oscillante, ce qui est une nouveauté pour cette marque.

Voici le premier document qui nous est parvenu de la nouvelle 350 N.S.U. Consul dont le moteur à soupapes en tête développerait 18 CV.

◆ RIXE EXPORTE EN FRANCE

Nous apprenons que la vieille firme allemande Rixe exportera dans le courant du mois de mars ses vélomoteurs et motocyclettes à moteur Sachs et ILO par l'intermédiaire de son agent en France : Paul Ladevèze.

◆ DU TRAVAIL « VITE ET BIEN ».

Nous avons appris qu'au cours de la dernière saison à la Station-Service « Velosolex » de Gastine-Renette, il a été réparé jusqu'à 1.000 Velosolex par mois.

Aucune machine n'est restée plus de 48 heures, indisponible.

C'est une belle garantie. Les « Veloxistes » sont ainsi assurés que leur instrument de travail ou de distraction sera toujours à leur disposition.

Nous avons vu également le Velosolex « 51 » muni de son nouveau carter, très hermétique, qui assure une meilleure longévité aux organes de roulement. Le rendement est amélioré aussi. Désormais, le Velosolex monte les côtes à 6 % sans le secours des pédales.

Gastine-Renette a joint à son agence Motobécane et Velosolex, trois nouvelles marques : Terrot, Jonghi et Lambretta.

◆ MARCEL HAECKER EST MORT

Nous avons le regret d'informer nos lecteurs du décès survenu le 8 février 1951 à Genève, des suites d'une grave opération, de M. Marcel Haecker, ancien président central et président de la F.M.S. La mort de cet actif soutien du sport motocycliste, créateur des Grands Prix de Genève, plonge le monde motocycliste international dans une profonde affliction à laquelle « Moto-Revue », très émue, s'associe.

◆ NOUVEAU SCOOTER ITALIEN...

Nous devons à une indiscretion de pouvoir fournir à nos lecteurs des détails plus complets sur le nouveau scooter, dont nous avons annoncé la sortie en Italie. La marque qui procédera à la construction de la machine sera Ducati. Ses caractéristiques sont les suivantes : moteur 153 cmc. soupapes en tête, changement de vitesse automatique du type hydraulique, dû à l'ingénieur Fessia ; en outre le scooter sera doté d'un démarreur, d'une carrosserie aérodynamique à deux places.

◆ ...ET FRANÇAIS

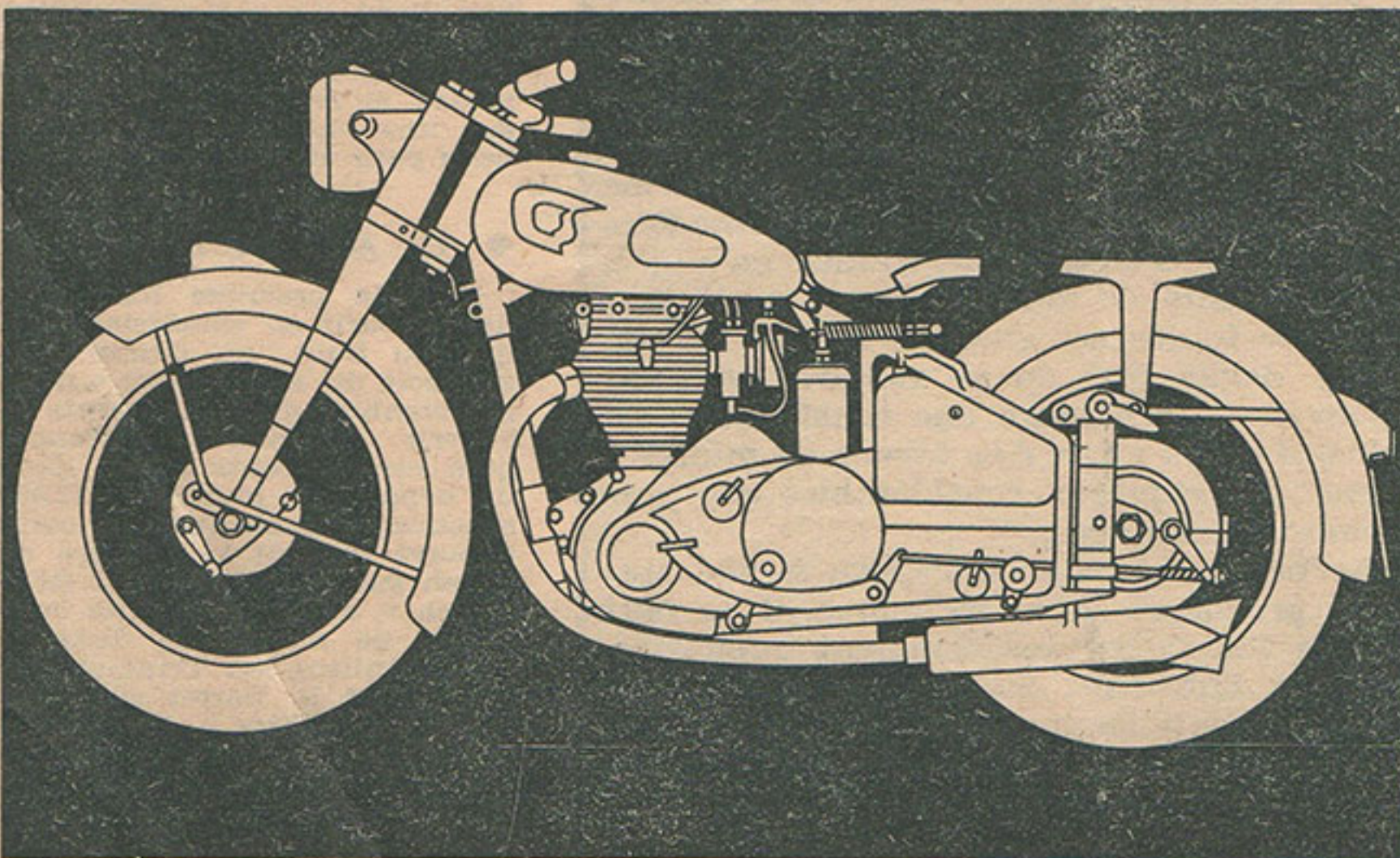
Nous apprenons que le gouvernement français aurait accordé une subvention importante (150 millions !) à l'une de nos grandes marques motocyclistes du Sud-Est, afin de produire en grande série un scooter dont nous ignorons pour le moment les caractéristiques.

Premier résultat de cette décision, la construction d'une nouvelle usine, mais à quand la livraison à la clientèle ?

« MOTO-REVUE » CHERCHE DES LOCAUX

Récompense à un lecteur qui pourrait nous procurer un local sec d'environ 100 m. carrés, situé de plein pied, en fond de cour, entrée par porte cochère, afin d'entreposer des dossiers, archives, vieux papiers, etc...

Ce local devra être situé soit à Levallois, Neuilly, Puteaux ou Courbevoie. Reprise de bail ou bien achat en toute propriété. S'adresser à notre Directeur.



◆ LES SUEDOIS AUX SIX JOURS

Nous apprenons d'une source d'informations digne de foi que la Suède participerait officiellement au « Trophée International » aux prochains « Six Jours » qui se dérouleront en Italie, en septembre prochain.

La formation de l'équipe suédoise n'est pas encore définitive, mais nous avons de bonnes raisons de croire qu'elle sera constituée par des Husqvarna 125 et 250 cc. La Suède a déjà remporté les « Six Jours » en 1923, année où ils furent courus en Scandinavie. Dans les dernières éditions de cette épreuve, la Suède était demeurée absente de la scène internationale, mais depuis que Husqvarna a repris la construction de son modèle 125 deux temps, le besoin d'éprouver la production de sa marque s'est fait sentir et la meilleure occasion se présente sous forme d'une participation à une grande épreuve internationale comme les Six Jours.

Le retour de la Suède sur la scène internationale sera accueillie avec la plus grande sympathie, et sa participation à l'épreuve promet d'accroître l'intérêt de la manifestation.

◆ EXPORTATIONS BRITANNIQUES EN 1951

Les exportations britanniques de motocyclettes ont atteint en 1950 une valeur de 32.172.197 livres, soit une augmentation de 2.764.255 sur 1949. Le chiffre total des motocyclettes exportées s'élève à 73.959 unités. Les principaux pays importateurs sont l'Australie, les Etats-Unis, le Canada et la Suisse.

◆ NOUVELLE COMBINAISON CHAUFFANTE

Une firme de Crailsheim (Wurtemberg) vient de lancer sur le marché un survêtement conçu de manière à pouvoir être chauffé par les gaz d'échappement du moteur. Ces gaz chauds sont conduits entre la combinaison elle-même et sa doublure, qui sont toutes deux imperméables à l'eau et à l'air.

Le motocycliste ainsi équipé ne peut que redouter encore plus qu'auparavant une panne éventuelle en hiver.

◆ ORGANISATION DES MARCHES EUROPEENS

Les principaux industriels européens s'occupant de construction motocycliste seraient parvenus à un accord selon lequel ils se communiqueraient les chiffres de production dans chaque pays intéressé. Si cette mesure a pour premier effet de constituer une prospection des marchés sur une base intereuropéenne, elle peut aussi préparer une future organisation des marchés européens, organisation qui tôt ou tard va s'avérer indispensable.

◆ AU SUJET DES SELECTEURS ADAPTABLES

Devant le nombre de lettres reçues au sujet des sélecteurs adaptables pour B. M.W. et Zundapp, nous tenons à rectifier l'orthographe du réalisateur, qu'une erreur typographique avait erroné.

L'adresse exacte est M. Knopp, Saverne (Bas-Rhin).

◆ LES RESERVOIRS ARIEL

Les réservoirs Ariel jusqu'à présent rouges et chromés ou noirs et chromés seront sur les modèles à venir émaillés tout en rouge ou tout en noir. Ils comporteront malgré tout des filets décoratifs et la marque du fabricant.

◆ ACTIVITE BENELLI

A Pesaro, désormais munis d'un outillage des plus modernes, les frères Benelli ont entrepris la production en grande série de la 98 cmc. « Letizia » et une nouvelle 250 cmc. entre dans le stade expérimental.

◆ FORMALITES ADMINISTRATIVES

Conditions dans lesquelles doit s'effectuer l'immatriculation des véhicules, examinées dans les divers cas qui peuvent se présenter.

Véhicules faisant l'objet d'une première mise en circulation. — Si le véhicule est conforme à un type déjà réceptionné par le service des mines, les pièces à fournir par les intéressés sont les suivantes :

— Déclaration de mise en circulation établie par le propriétaire du véhicule sur la formule spécialement prévue ;

— Copie du procès-verbal de réception du type, établi par le service des mines ;

— Un certificat de conformité à ce type délivré par le constructeur du véhicule indiquant les marque, type, numéro dans la série du type, ainsi que les nom, prénoms, profession et domicile de l'acquéreur du véhicule.

Véhicules faisant l'objet d'une mutation. — Toute mutation doit donner lieu immédiatement, de la part de l'acquéreur d'un véhicule soumis à l'immatriculation, à une demande de transfert de la carte grise adressée au préfet du département de son domicile. Il est bien entendu que cette prescription est applicable, même aux garagistes et commerçants qui acquièrent des véhicules d'occasion ou des véhicules reconstruits, en vue de leur revente.

En cas de mutation à l'intérieur d'un même département, les pièces à fournir par les intéressés sont les suivantes :

— une demande de transfert établie par le nouveau propriétaire du véhicule sur la formule annexe n° 1 ;

— l'ancienne carte grise ;

— un certificat du vendeur titulaire de l'ancienne carte grise, certificat légalisé indiquant les nom, prénoms, profession et domicile de l'acquéreur et attestant que le véhicule est resté conforme à son dernier procès-verbal de réception.

En cas de mutation d'un département à un autre, les pièces à fournir sont les mêmes qu'au paragraphe ci-dessus, mais en sus :

— une attestation d'inscription ou de non-inscription de gage, émanant de la préfecture qui a délivré la précédente carte grise.

Véhicules dont les propriétaires changent de domicile d'un département à un autre. — Tout changement de domicile doit faire immédiatement l'objet d'une déclaration, de la part du propriétaire,



La nouvelle B.S.A. 650 modèle Police se distingue des Golden Flash par ses pare-chocs, son guidon type américain, etc...

adressée au préfet du département de leur nouveau domicile, aux fins d'échange de la carte grise. Les pièces à fournir par les intéressés sont les suivantes :

— une déclaration établie par le propriétaire sur la formule prévue (annexe n° 1) ;

— un certificat de domicile ;

— une attestation d'inscription ou de non inscription de gage émanant de la préfecture qui a délivré la carte grise ;

— la carte grise à échanger.

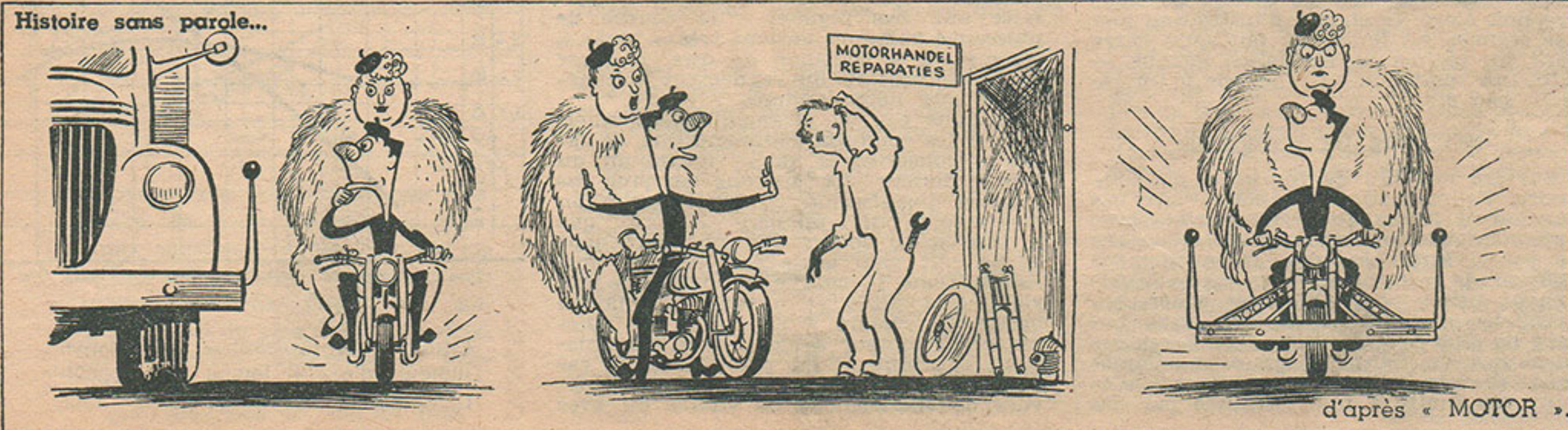
Véhicules dont les propriétaires changent de domicile à l'intérieur d'un même département. — Tout changement de domicile, fut-ce à l'intérieur d'un même département, doit également faire l'objet, de la part des propriétaires, d'une déclaration adressée au préfet aux fins d'inscription du nouveau domicile sur la carte grise. Les pièces à fournir par les intéressés sont les suivantes :

— une déclaration établie par le propriétaire sur la formule prévue (annexe n° 1) ;

— un certificat de domicile légalisé ;

— la carte grise à modifier.

L'HUMOUR A L'ETRANGER



d'après « MOTOR ».

Parlons technique...



L'interprétation DE LA COURBE DE PUISSANCE

Nous avons déjà examiné les significations des courbes caractéristiques d'un moteur. Les différences que l'on peut rencontrer dans les courbes de moteurs différents résident dans le fait que la puissance maximum peut être obtenue à des régimes très différents les uns des autres, que le régime du couple maximum peut être proche ou éloigné du régime de la puissance maximum, que la puissance peut se manifester proportionnellement au nombre de tours et qu'elle peut être représentée par une constante, indépendamment du régime de rotation.

MOTEURS POUSSÉS

Les moteurs poussés ont pour caractéristique un couple moteur à peu près constant, qui monte jusque vers les 8/10 du régime de puissance maximum et qui tend ensuite à descendre plus rapidement. En conséquence, la puissance augmente en proportion du régime de rotation et se maintient constante durant un bref intervalle aux environs de la puissance maximum. Avec l'abaissement du régime dû à une augmentation de la résistance rencontrée par le véhicule, la puissance disponible diminue et c'est pourquoi il faut recourir souvent à la manœuvre du changement de vitesse ; les rapports, sur un tel moteur, doivent être très voisins les uns des autres. C'est précisément le cas d'une machine de course où le champ d'utilisation du moteur est très restreint et sur laquelle les rapports de boîte sont très voisins, de façon à permettre au moteur de pouvoir tourner à régime très élevé pour qu'il développe toute sa puissance et quelle que soit la vitesse atteinte par le véhicule. En première, une machine de Grand Prix peut atteindre une vitesse très proche de la moitié de sa vitesse maximum. Selon les caractéristiques du parcours, on fera varier les rapports de transmission de façon que la boîte permette d'utiliser de la meilleure façon, la puissance du moteur, tout en conservant les conditions nécessaires que sont les reprises et la vitesse.

Cette particularité des moteurs de course, de sport ou à puissance spécifique élevée nécessite de nombreux éléments. Tout d'abord la possibilité de bien alimenter le moteur aux régimes élevés. La puissance, passé le régime maximum, tombe non seulement à cause des mauvaises conditions d'alimentation, mais bien plus pour des raisons d'ordre mécanique. Dans les moteurs à taux de compression élevé, le champ d'utilisation aux bas régimes est limité du fait qu'il entre dans un régime de résonance lorsque — à pleine admission — il tourne à un régime peu élevé.

MOTEURS DE TOURISME

Sur les moteurs de tourisme, au contraire, l'alimentation est bonne aux bas régimes et baisse de façon sensible avec l'augmentation du régime, parce que dans ce cas il serait nuisible et inutilement coûteux de recourir aux moyens habituellement usités pour alimenter généreusement les moteurs poussés. Si on a besoin de plus de puissance, dans le cas des machines de tourisme, on aura simplement recours à un moteur plus gros, n'étant pas limité à une cylindrée par des

règlements. D'autre part les moteurs de tourisme sont presque toujours destinés à fonctionner durant une grande partie de leur utilisation à puissance réduite et tous les organes d'alimentation (carburateur, conduits d'admission, soupapes, etc.) sont conçus de façon à produire les meilleures conditions de fonctionnement aux régimes moyens. Les taux de compression ont une valeur telle, qu'à pleine admission, à régime peu élevé, quand le remplissage est maximum, on assiste peu souvent au phénomène du cliquetis.

Il résulte de ceci que la valeur du couple moteur est très élevée aux faibles régimes. La courbe du couple moteur monte au début, mais commence bientôt à descendre lentement et uniformément avec l'augmentation progressive du régime. La courbe de puissance croît encore avec l'augmentation du régime, mais bien plus lentement ; à proximité du régime de la puissance maximum, elle s'étale, puis décroît très lentement.

SOUPLESSE DE FONCTIONNEMENT

On profite de ces circonstances particulières pour rendre plus souple le fonctionnement. La plus grande vitesse que le véhicule peut atteindre correspond à un régime de rotation du moteur un peu plus élevé que celui de la puissance maximum. Il s'ensuit que, sur une machine lancée sur une route plate, une légère augmentation de la résistance due à un vent contraire ou à une légère montée, ne produira qu'une diminution de la vitesse peu sensible : en fait le moteur, baissant un peu de régime, fournit automatiquement le supplément de puissance nécessaire à compenser l'accroissement de la résistance.

Aussitôt, dès que la puissance du moteur baisse beaucoup moins rapidement du fait que diminue la résistance rencontrée par le véhicule à la vitesse correspondante, il arrive que les résistances du genre déjà vu peuvent être compensées simplement par une diminution de la vitesse, avant qu'il soit nécessaire de faire usage du changement de vitesse.

Mais il est évident que si la valeur du couple moteur augmente avec la diminution du régime de rotation, cette compensation à un résultat meilleur et le champ d'utilisation du moteur où l'équilibre de fonctionnement se rétablit de lui-même, est plus vaste.

Pour avoir un moteur très souple, il est nécessaire que l'alimentation soit parfaite aux bas régimes : la courbe de puissance baisse et devient très « plate », comme on a coutume de dire, à cause de la diminution du rendement volumétrique aux hauts régimes.

En tous cas on étrangle intentionnellement les conduits d'alimentation de façon à conserver la valeur maximum du couple moteur aux environs des plus bas régimes d'utilisation et peut établir un diagramme de manière à ce que la courbe du couple descende lentement et ne soit trop basse aux régimes plus élevés. Donc la courbe de puissance devient très plate et durant une bonne partie du champ d'utilisation, la puissance du moteur se maintient pratiquement constante. C'est précisément le cas des petites machines utilitaires dépourvues de changement de vitesse ou avec

boîte à deux rapports seulement qui, grâce à la très grande souplesse du moteur, réussissent à grimper, sans difficulté, de longues côtes assez dures.

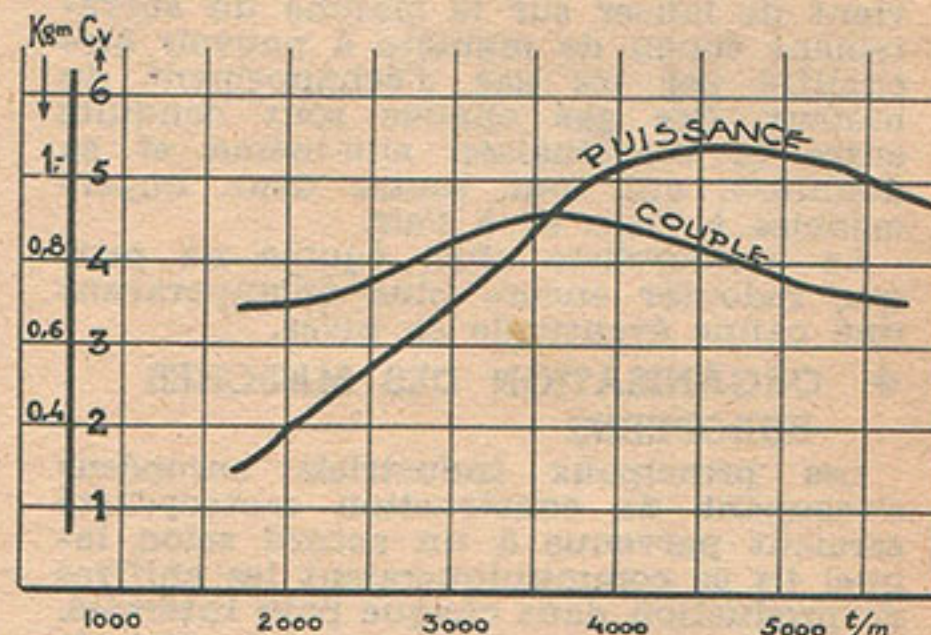
LE CAS DU DEUX TEMPS

A cause de l'emploi de ses particularités, l'utilisation du cycle à deux temps est des plus intéressantes, car il peut procurer un couple très élevé aux bas et moyens régimes.

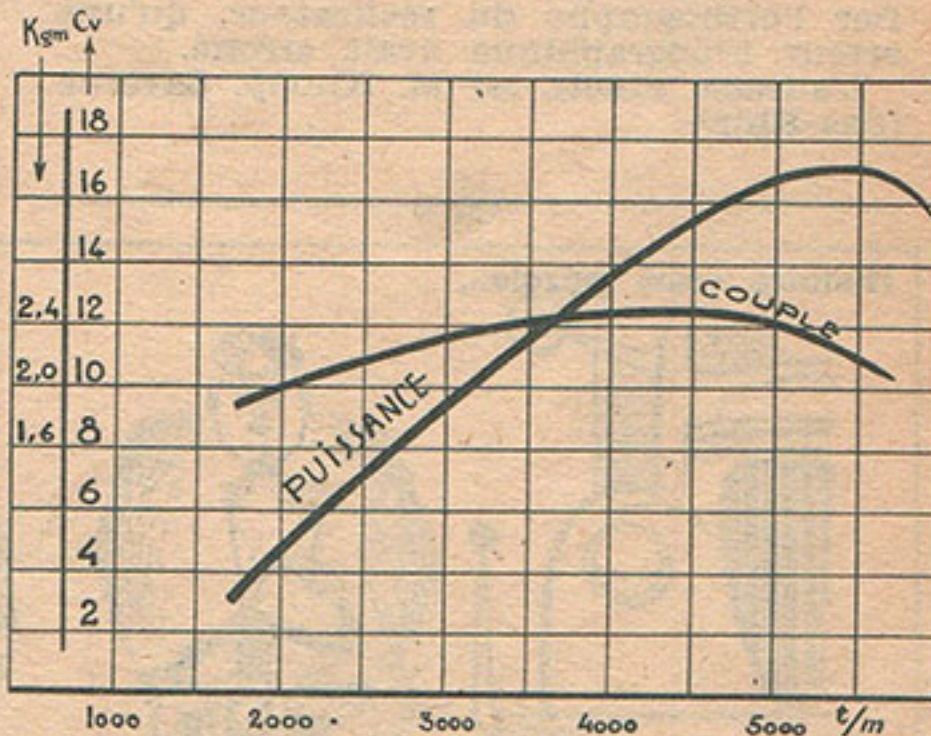
Comme nous l'avons fait remarquer dans beaucoup d'autres occasions, le moteur deux temps, à égalité de régime, de cylindrée et de dimension des tubulures d'alimentation, quoique donnant une explosion par tour, est loin de fournir une puissance double de celle du quatre temps, lequel donne une seule explosion, c'est-à-dire une seule phase motrice, tous les deux tours.

Sur les moteurs normaux, la puissance maximum est pratiquement la même, bien que sur les moteurs poussés, elle soit légèrement plus avantageuse pour le quatre temps. Ce qui est dû aux conditions d'alimentation plus précaires faites au deux temps.

En fait, dans ce type de moteur, le rendement volumétrique du carter-pompe est très limité, même si on adopte le système de soupape commandée et si on cherche à réduire le plus possible l'espace nuisible. La durée de la phase de balayage est plus brève et la pression en jeu ne permet pas de faire passer par les lumières dans un espace de temps réduit toute la quantité de gaz frais nécessaire à remplir le cylindre. Sont très différentes les difficultés que l'on rencontre quand on cherche à limiter les pertes et à élever la puissance spécifique.



Courbe de puissance et couple moteur d'un 2-temps utilitaire (Puch 125). La discontinuité des courbes indique des anomalies d'alimentation dues à des phénomènes de résonance.

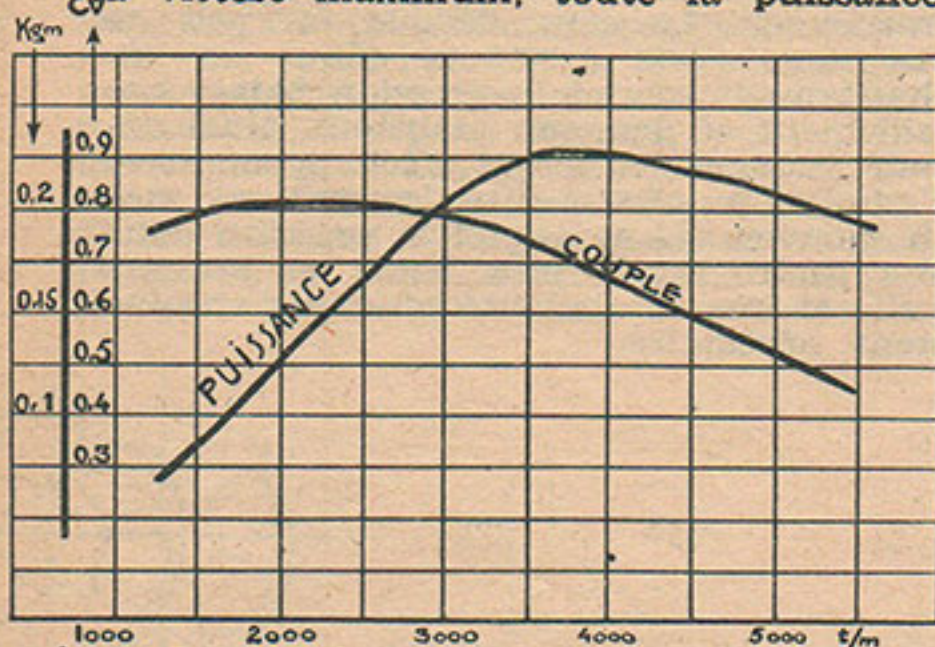


Courbe de puissance et couple moteur d'un 4 temps à caractéristiques sportives (Zundapp 350).

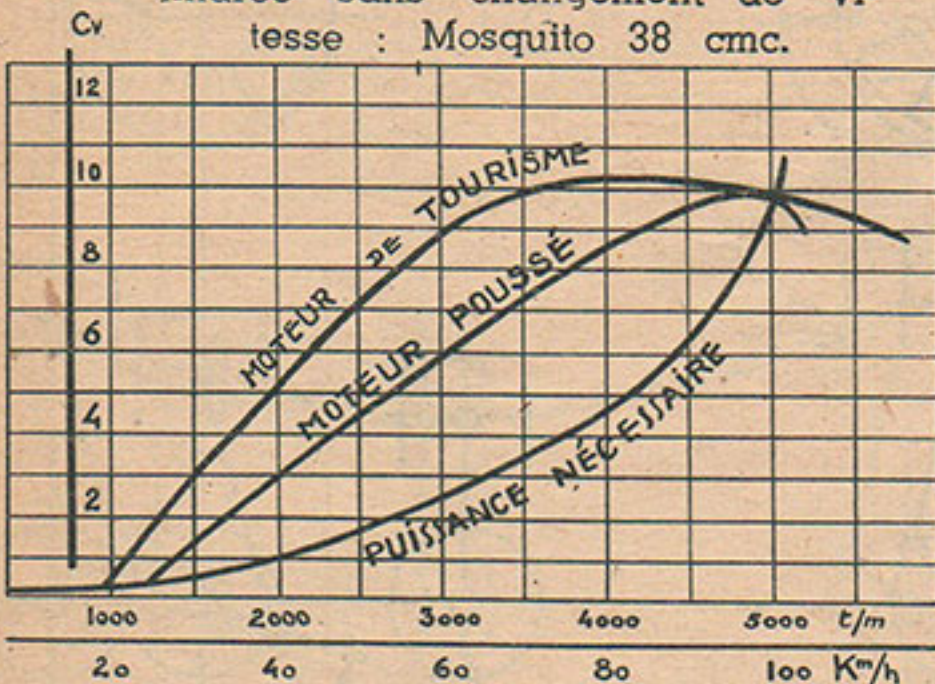
Cela va aux régimes élevés, mais quand le nombre de tours est relativement bas, les temps nécessaires aux passages des gaz augmentent, leur vitesse et la résistance rencontrées dans les conduits diminuent et le rendement volumétrique s'élève notablement.

En fait, aux bas régimes, un moteur deux temps bien conçu présente un net avantage sur le type correspondant quatre temps, pouvant fournir un couple moteur et une puissance notablement plus élevés. Les petits deux temps en particulier peuvent être extraordinairement souples et d'un fonctionnement très doux. Dans ces cas la courbe de puissance est très plate et se prolonge sans abaissement brusque, passé le régime de puissance maximum. La courbe du couple moteur descend de façon continue ; la valeur maximum du couple est proche du commencement du champ d'utilisation, la puissance maximum à la moitié environ. Les diagrammes qui illustrent cet article peuvent donner une idée plus claire de cet état choses. Les diagrammes des courbes caractéristiques de moteurs différents, se prêtant à une comparaison immédiate et directe, sont réunis sur une échelle commune où la valeur des puissances maximum correspond à un point unique. Cette comparaison ne présente que l'intérêt de satisfaire la curiosité, mais on ne trouve d'intérêt, sur le plan technique, qu'à comparer les courbes de deux ou plusieurs moteurs très similaires.

Pour concevoir l'idée de souplesse, la figure 4 convient assez bien. On y voit reproduites les courbes de puissance de deux moteurs, qui fournissent la même puissance, l'un poussé et de petite cylindrée, l'autre de tourisme, plus gros et plus lent. La troisième courbe représente la puissance absorbée par un véhicule marchant à allure réduite. On voit que les trois courbes se croisent au point de la vitesse maximum, toute la puissance



Courbe de puissance et couple moteur d'un deux temps de petite cylindrée sans changement de vitesse : Mosquito 38 cmc.



Superposition des courbes de puissance de deux moteurs de puissance maximum égale. L'un est un moteur à usage touristique de grosse cylindrée, l'autre, un moteur poussé de plus faible cylindrée. La 3^e courbe représente la puissance nécessaire à l'avancement de ces véhicules en terrain plat.

...et métallurgie

LES ACIERS SPECIAUX dans nos motos

Celui qui a suivi depuis ses débuts l'évolution de la construction motocycliste a été frappé par ce fait : que la moto n'a pris un grand développement qu'à partir du jour où ont été employés à sa construction les aciers dits spéciaux. Ce sont eux qui permettent à l'heure actuelle, combinés avec les métaux légers, l'établissement de nos motos modernes, légères, puissantes, et d'une résistance à toute épreuve.

Avant d'entrer plus avant dans le vif du sujet, il est nécessaire de donner quelques renseignements très succincts sur la métallurgie, ceci pour mieux comprendre.

Le fer se trouve dans la nature sous forme de minerais : oxyde de fer, carbonate de fer, sulfure de fer, etc... Les minerais sulfurés ne sont pas employés, ou rarement, car ils rendent le fer cassant.

Pour extraire le fer, les minerais sont soumis d'abord à un traitement mécanique qui consiste en triage, broyage et lévigation ; ensuite à un traitement chimique, dont le plus employé est la méthode des hauts fourneaux.

De ces hauts fourneaux sort la fonte, premier stade vers la fabrication de l'acier. La fonte est une masse de fer qui contient 2 à 5 % de carbone avec des quantités minimes de silicium, de soufre, de phosphore et de manganèse. Il y a 2 sortes de fonte, la fonte grise et la fonte blanche. Seule la fonte grise est employée dans nos moteurs (cylindre), car il est très facile de la mouler, il ne reste plus alors qu'à rectifier aux machines-outils les parties portantes et frottantes.

Ensuite par une opération dite affinage de la fonte et qui a pour but de la débarrasser du carbone et des matières étrangères qu'elle contient, on obtient le fer, deuxième stade de la fabrication de l'acier.

Donc résumons-nous : la fonte, c'est du fer contenant 2 à 5 % de carbone. Le fer, lui, n'en contient pas (fer doux). L'acier c'est du fer contenant, suivant les espèces, acier doux entre 0,45 et 0,15 % de carbone et acier extra dur entre 0,6 et 1,2 %.

Puis à l'aide de fours spéciaux, procédé Bessemer (acier Bessemer), ou procédé Martin (acier Martin), on prépare l'acier, soit en affinant la fonte, soit en carburant le fer. Le premier procédé donne l'acier de forge, le second fournit l'acier dit de cémentation.

Définition des aciers spéciaux : Les aciers spéciaux sont des aciers qui, en

plus du fer et des 0,05 à 1,2 % de carbone, contiennent d'autres corps en proportion plus ou moins grande, tels que nickel-chrome, cobalt-tungstène, molybdène, vanadium, etc..., et qui changent complètement leurs propriétés.

C'est vers l'exposition universelle de 1900 qu'apparurent les premiers aciers dits spéciaux, dont l'application ne se bornait à ce moment qu'à la confection d'outils de tour dits à coupe, rapide, mais bientôt l'on remarquait que ces aciers possédaient des qualités jamais atteintes jusque là et leur application est devenue aujourd'hui quasi générale dans beaucoup de branches de l'activité humaine.

Voyons-en les applications dans le domaine qui nous intéresse.

Au point de vue électrique : vous savez que les aimants constituant vos magnétos sont soumis à des vibrations et à des changements de température qui sont néfastes à leur conservation s'ils sont en acier ordinaire. Si ce sont des aciers au cobalt qui les constituent, ils résistent très bien aux trépidations et à la chaleur, tout en conservant un magnétisme assez constant, condition *sine qua non* d'une bonne étincelle et par suite d'un bon allumage. Retenez que les aimants en acier au nickel-aluminium ne se désaimantent pas, pratiquement très puissants et connus sous le nom d'aimants Alni. On a employé également des aimants en acier au Wolfram.

Le silicium donne des qualités magnétiques très appréciées à l'acier en le rendant moins bon conducteur de courant, d'où son emploi pour les tôles d'induits et d'inducteurs feuilletés de nos dynamos d'éclairage qui ont ainsi plus de puissance sous un plus petit volume.

Au point de vue mécanique : les aciers nitrurés qui sont dus à MM. A. Ivry et Guillet ont permis de faire des chemises à nos moteurs résistant formidablement à l'usure (ovalisation), mais qui par contre n'ont aucune résistance au choc. On obtient la nitruration de l'acier par un séjour de ce dernier dans un courant de gaz ammoniacal à la température de 520°, ce qui a pour effet de provoquer un accroissement considérable de la dureté superficielle des aciers ainsi traités.

Les arbres moteurs de nos machines, les manetons, etc..., sont constitués par de l'acier au nickel ou au chrome-nickel, au manganèse, au silicium.

Les aciers au chrome-nickel ou au chrome-silicium permettent de faire des soupapes qui ne se brisent que très difficilement et avec lesquelles on n'a presque jamais d'ennuis. Celles en acier ordinaire autrefois employées constituaient une véritable plaie et, tard de la première heure, je n'en ai pas gardé un très bon souvenir, croyez-moi.

Et nous pourrions allonger encore cette énumération qui deviendrait fastidieuse.

Mais souvenons-nous que depuis un demi-siècle, la métallurgie a fait des progrès considérables et que les progrès qu'elle accomplira encore feront que nos motos deviendront un jour des machines dont nous ne pouvons aujourd'hui entrevoir les possibilités de résistance à l'usure.

Louis GARNIER

que chacun des moteurs peut fournir est absorbée par la résistance qui s'oppose au mouvement de la motocyclette.

A vitesse réduite, la résistance diminue plus rapidement que la puissance : il y a néanmoins une certaine marge de puissance qui est utilisée pour vaincre les résistances contraires. La partie hachurée représente la réserve de puissance qui est plus grande pour le moteur de tourisme de grosse cylindrée que pour le moteur poussé de cylindrée moindre.

Deux machines semblables dotées de tels moteurs, atteindront la même vitesse maximum, mais celle au moteur plus lent sera plus rapide en montée et nécessitera moins l'emploi du changement de vitesse.

Les articles parus dans la presse italienne ont attiré l'attention des connaisseurs sur le moteur sans soupape du technicien italien Ercole Colombo, qui travaille depuis quelques années avec acharnement et passion à sa réalisation. Nos lecteurs se souviendront certainement avoir vu dans nos colonnes des articles concernant des moteurs sans soupape, mais le « Colombo », s'il s'inspire toujours du même principe, est une réalisation améliorée par de nombreux détails de construction, et qui a abouti au modèle présenté au public à l'occasion du dernier Salon de la Moto et du Cycle à Milan.

Le moteur Colombo est équipé d'un distributeur du type à cône, c'est-à-dire avec axe de rotation coïncidant avec l'axe du cylindre ; en soi-même, cela ne présente aucune particularité fondamentale différant des réalisations précédentes.

Comme on peut s'en rendre compte, grâce aux illustrations accompagnant le texte, la culasse du cylindre a sa partie intérieure conique et contre elle s'applique le cône animé du mouvement de rotation qui constitue le fond de la chambre de combustion. Dans la culasse sont ménagées quatre lumières, diamétralement opposées deux à deux : deux pour l'admission, deux pour l'échappement. Le cône rotatif comporte seulement deux lumières diamétralement opposées, qui durant la rotation viennent coïncider successivement avec les lumières d'échappement et avec celles d'admission et qui, lorsque les passages doivent être fermés, sont bouchées par la surface pleine de la culasse.

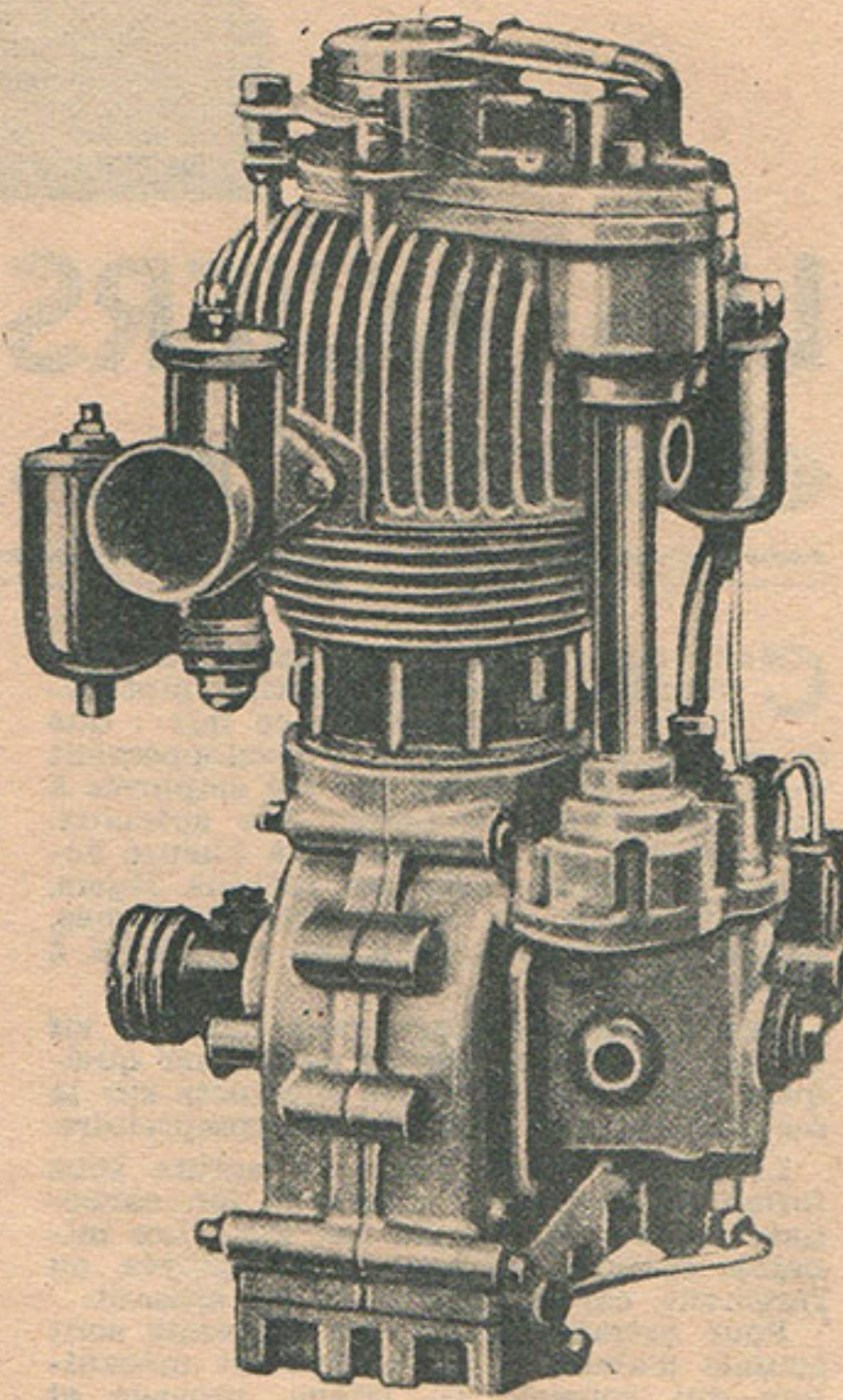
Jusque là, rien d'extraordinaire. On peut noter en outre que les lumières étant en double, durant un tour du distributeur, les lumières d'admission et d'échappement s'ouvrent deux fois, ce qui équivaut à deux cycles de fonctionnement du moteur. Puisqu'il est question d'un moteur quatre temps, le distributeur tourne à un quart de la vitesse du moteur.

L'étanchéité est assurée par l'accouplement des deux surfaces (culasse et partie rotative) qui demeurent en contact étroit, ce qui ne constitue pas une innovation, mais n'est pas une condition difficile à obtenir. La commande du distributeur est assurée au moyen d'un arbre vertical actionné par un couple conique avec rapport 1/2, point commun avec d'autres réalisations du même ordre.

La particularité vraiment intéressante du moteur Colombo réside dans l'entraînement entre l'arbre vertical et le distributeur, entraînement qui ne s'effectue pas comme on pourrait le penser à première vue au moyen d'un train de pignons cylindriques, mais grâce à une paire de cames spéciales, qui dans la pratique, assurent la fonction d'un système d'engrenages dont le rapport de transmission est alternativement variable, étudié dans le but de pouvoir transformer le mouvement continu de l'arbre vertical en un mouvement discontinu du distributeur, ce qui est connu dans d'autres mécanismes assez semblables sous le nom de « Croix de Malte ».

En conséquence, dans le distributeur Colombo, le cône rotatif ne tourne pas avec un mouvement régulier, mais bien avec un mouvement varié, accéléré durant les passages dans deux phases successives du cycle et ralenti pendant qu'il s'effectue une autre phase. Avec un tel système, ont été résolus, comme on le verra plus loin, les problèmes les plus difficiles qui résultent du distributeur rotatif en général et du distributeur à cône en particulier.

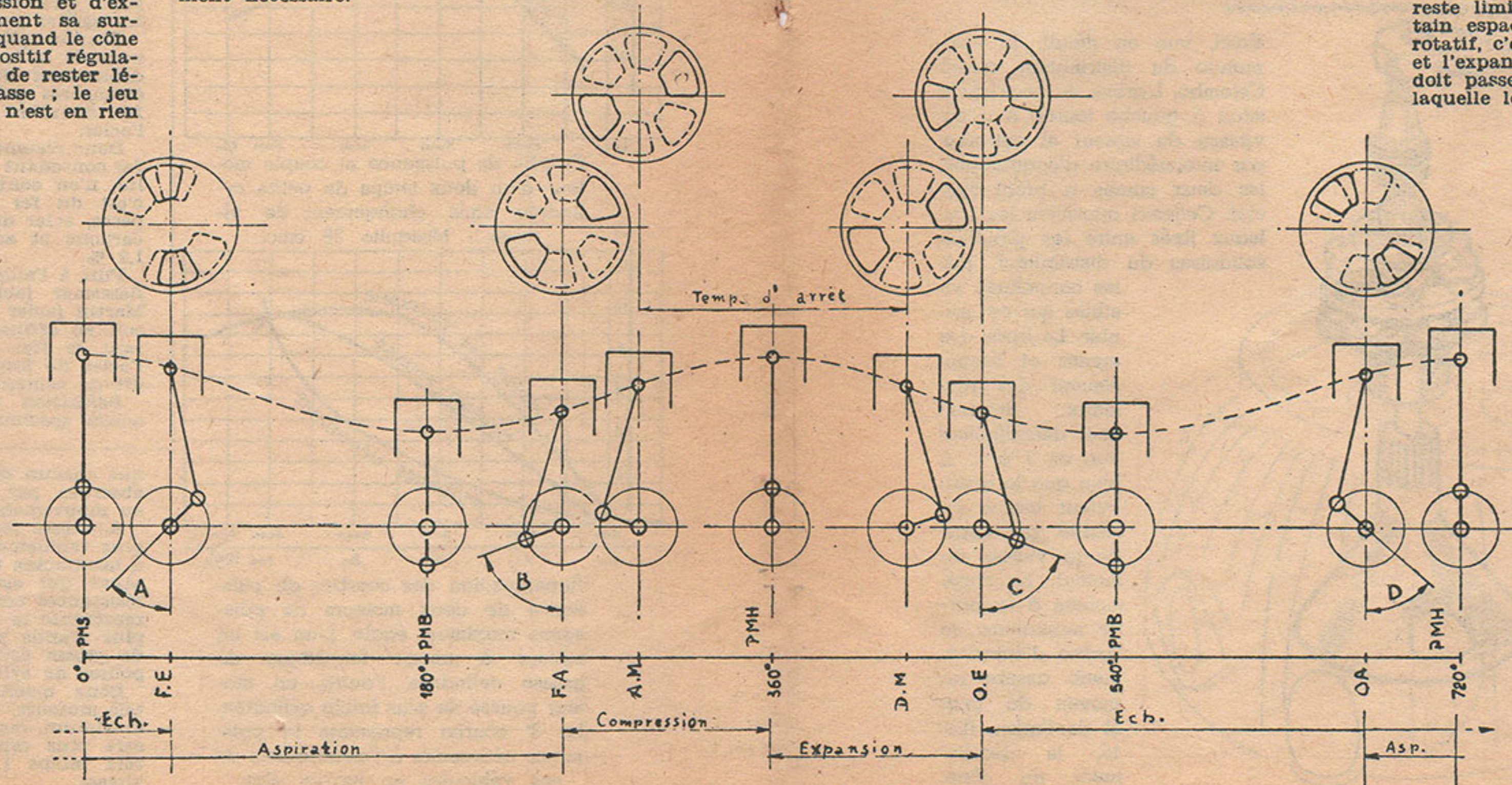
Dans la pratique le processus de fonctionnement du distributeur Colombo est le suivant : quand commence l'admission, le cône tourne à une certaine vitesse, puis il ralentit jusqu'à s'arrêter un instant quand les lumières sont complètement ouvertes, alors, il tourne, accélérant son mouvement pour fermer les lumières, quand le temps de compression va commencer. Le cône reste fermé pendant la durée de la compres-



sion, de l'allumage et de l'expansion, puis tourne pour démasquer l'échappement, où il marque encore un temps d'arrêt, entièrement ouvert, et accélère une autre fois quand l'échappement se ferme et que l'admission s'ouvre et ainsi de suite.

En outre, le distributeur Colombo possède un dispositif régulateur de poussée du cône qui agit par intermittence, lequel lève le cône de façon à lui permettre, durant la période d'arrêt correspondant aux temps de compression et d'expansion, d'appuyer directement sa surface sur celle de la culasse ; quand le cône est en mouvement, le dispositif régulateur de poussée lui permet de rester légèrement décollé de la culasse ; le jeu ainsi ménagé étant minime, n'est en rien préjudiciable à l'étanchéité.

Le schéma ci-contre montre la rotation du distributeur et sa position par rapport aux différentes positions du piston, pendant 2 tours compets, soit le cycle des 4 temps. En prenant comme point de départ le point mort haut supérieur de fin d'échappement, la lumière d'admission est déjà découverte tandis que celle d'échappement se ferme à F.E. point donné par l'angle « A » (environ 45°) la descente du piston se poursuit jusqu'au PMB, tandis que la lumière d'admission reste ouverte jusqu'à F.A. ...



Le nouveau moteur COLOMBO

va-t-il enfin résoudre le problème du distributeur rotatif ?

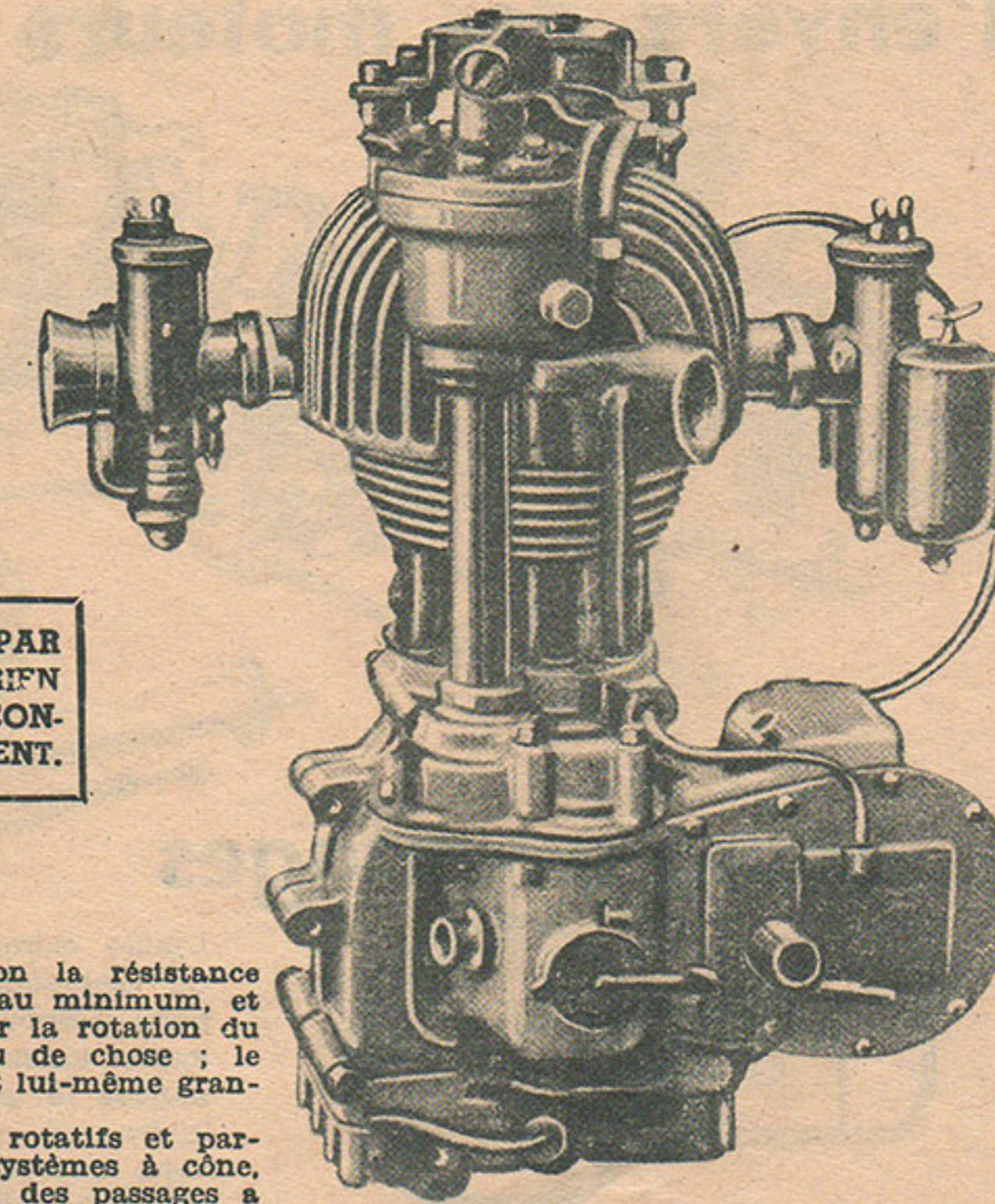
DEPUIS DE LONGUES ANNEES LE DISTRIBUTEUR ROTATIF EST CONSIDERE PAR QUELQUES CHERCHEURS COMME LE MOTEUR DE L'AVENIR. JUSQU'A PRESENT RIEN DE VRAIMENT PRACTIQUE N'AVAIT ETE REALISE ET IL EST INTERESSANT DE CONSACRER UNE ETUDE A CE MOTEUR QUI SEMBLE ETRE AU POINT ACTUELLEMENT.

De ce qui vient d'être énoncé, il résulte que durant la seconde partie du temps de compression et durant la première partie du temps d'expansion, c'est-à-dire quand dans le cylindre règne la plus forte pression, le cône est fermé et arrêté et s'applique fortement contre la culasse par l'effet de la pression intérieure. Une parfaite étanchéité est ainsi assurée. De même on obtient une bonne transmission de la chaleur du distributeur à la culasse, une absence absolue de choc et de frottement. Le cône décolle un peu de son siège juste avant le début de l'échappement quand la pression baisse notablement et demeure maintenu ainsi décollé pendant les temps d'échappement et d'admission, c'est-à-dire lorsqu'il se met en mouvement et quand la pression dans le cylindre est la plus basse ou presque nulle et que l'étanchéité n'est pas absolument nécessaire.

Ce moteur est l'aboutissement des travaux incessants entrepris depuis les années 42-43, tout d'abord sur une 500 Terrot et d'après lesquels le 250 actuellement en service put être élaboré.

Avec une telle solution la résistance de frottement se réduit au minimum, et la puissance absorbée par la rotation du cône est ramenée à peu de chose ; le problème du graissage est lui-même grandement simplifié.

Dans les distributeurs rotatifs et particulièrement dans les systèmes à cône, la question des sections des passages a été très sérieusement travaillée. Les sections de passage sont parfois plus grandes et parfois plus petites que sur les moteurs à soupapes correspondants parce que l'on tient compte de l'obstacle que présentent les surfaces des soupapes elles-mêmes. Cela dépend du fait que la dimension des soupapes est facilement limitée, en raison de leur encombrement. Si les lumières ménagées dans la culasse et celles du distributeur rotatif sont de mêmes dimensions, leur superposition,



c'est-à-dire l'ouverture totale, dure un seul instant si le distributeur rotatif est animé d'un mouvement uniforme. Si l'ouverture ménagée dans le distributeur rotatif est plus grande (dans le sens du mouvement giratoire) que celle de la culasse, le temps d'ouverture complète est plus long, mais la section — toutes proportions gardées — est plus petite que dans le cas précédent.

Les proportions des lumières sont du reste limitées du fait que pour un certain espace parcouru par le distributeur rotatif, c'est-à-dire durant la compression et l'expansion, la lumière du distributeur doit passer devant une paroi pleine avec laquelle le contact doit demeurer absolu.

...donné par l'angle « B » (de 65 à 70°). A partir de ce moment, le temps de compression commence et le cône tourne jusqu'au point AM, où ses lumières sont à égale distance des tubulures de la culasse, il est alors appliqué sur son siège et son mouvement totalement arrêté jusqu'à ce que la rotation du moteur atteigne le point DM (angle de fermeture environ 140°). Le reste du cycle se poursuit normalement avec ouverture échappement en O.E. (angle C 70°) et ouverture admission à O.A. (angle D 50°).

Avec le distributeur rotatif à mouvement intermittent, les lumières peuvent être et sont en fait — notablement plus grandes que dans le cas précédents ; dans le moteur Colombo, le distributeur s'arrête durant le moment où les lumières doivent demeurer masquées ; juste le temps nécessaire pour que soient recouvertes les lumières ménagées dans la partie tournante.

Ce temps est prévu de ce fait pour être très court et permet une augmentation notable du développement des lumières elles-mêmes. Le ralentissement et l'arrêt momentané que marque le distributeur à mi-admission et à mi-échappement, font en sorte que l'ouverture complète (ou presque) des lumières a une durée plus grande que celle qui se produirait si le mouvement était continu.

En conséquence, on obtient un bon remplissage du cylindre, c'est-à-dire une pression élevée, et une bonne évacuation des gaz d'échappement, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à un diagramme de distribution très croisé. L'alimentation est assurée dans des conditions meilleures que dans un moteur à soupapes, par suite du rapport plus favorable entre les lumières de passage des gaz et la section de la tubulure du carburateur.

La commande de l'organe rotatif est effectuée — comme nous l'avons dit plus haut — au moyen d'un arbre vertical commandé de l'arbre moteur par un engrenage conique et tournant à demi-vitesse du moteur. Cet arbre actionne deux cames qui tournent à la même vitesse et dont les extrémités s'engagent dans une couronne à rouleaux fixée sur l'arbre du distributeur. Le profil des cames est étudié de façon qu'elles poussent les rouleaux à la vitesse voulue qui varie continuellement, jusqu'à devenir nulle, selon le principe précédemment énoncé.

Le constructeur assure que l'usinage des deux cames n'est pas plus difficile que celui de cames ordinaires et que le tout est d'un assemblage et d'une mise au point faciles. Les continuelles accélérations et ralentissements du cône rotatif laissent un peu perplexe au premier abord, même si l'on tient compte du régime de rotation du cône qui est assez bas (1/4 de la vitesse du moteur) et que l'inertie de l'ensemble est assez limitée. La preuve a été fournie par des essais que la durée des organes est analogue à celles des organes d'une distribution normale.

Le dispositif pour soulever le cône de son siège à intervalles réguliers consiste en un bras de commande qui actionne par son extrémité une vis animée d'un mouvement alternatif. Ce bras est mû en son autre extrémité par une came solidaire de l'arbre vertical. Le siège de la vis est à la fois fixé sur la culasse et bloqué par un contre-écrou. On peut ainsi procéder à des réglages parfaits, l'élévation du cône étant très faible et les efforts étant diminués par les déformations qui ont lieu pendant la marche, ces réglages sont assez peu souvent nécessaires.

La came de soulèvement accomplit un tour lorsque le moteur en fait deux et agit sur le distributeur une fois tous les deux tours. Les cames qui commandent la rotation du cône font un tour lorsque l'arbre moteur en fait deux, mais le cône ne tourne que d'un demi-tour. Ainsi donc le distributeur ne fait qu'un seul tour lorsque l'arbre moteur en fait quatre.

Le moteur Colombo a été essayé de longue date et le constructeur le considère maintenant comme étant définitivement au point. Le dernier prototype est un 250 cmc. monté sur une motocyclette expérimentale construite spécialement : le moteur présente un ensemble de caractéristiques des plus classiques, avec allumage par magnéto et boîte de vitesses séparée. Les deux tubulures d'admission diamétralement opposées, courtes

La rotation à l'envers des moteurs Guzzi...

Tous les motocyclistes ont remarqué que les moteurs Guzzi avaient un volant extérieur et que ce volant tournait dans le sens contraire à celui des roues de la machine.

Ce sens de rotation du maneton n'est pas un simple hasard de construction, mais répond à une importante nécessité qui intéresse le graissage.

Dans le moteur Guzzi le graissage est forcé et l'huile récupérée ; la pompe est double : une première pompe aspire l'huile du réservoir et l'envoie sous pression dans le vilebrequin et de là dans la tête de bielle ; une seconde pompe aspire l'huile qui se rassemble dans la partie la plus basse du carter et la renvoie dans le réservoir.

La tête de bielle est graissée sous pression, pendant que le cylindre est lubrifié par l'huile qui provient de la tête de bielle et qui est projetée dans le cylindre lui-même sous l'effet de la force centrifuge.

Grâce à la rotation à l'intérieur du maneton, l'huile qui vient de la tête de bielle peut baigner abondamment la partie supérieure du cylindre et de là, successivement par gravité, descend lubrifier de façon égale toute la surface intérieure du cylindre.

Cela n'arriverait pas si le maneton tournait suivant le sens des roues parce que, dans ce cas, l'huile viendrait buter obligatoirement sur la limite inférieure du cylindre, et de ce fait la partie supérieure demeurerait absolument sèche.

L'importance de ce que nous venons d'exposer apparaît d'une façon encore plus évidente si l'on pense que la pompe met en circulation plusieurs dizaines de litres d'huile à l'heure ; il s'ensuit que l'huile exerce en plus un notable effet de refroidissement.

Toujours à propos de l'effet du sens de rotation en regard du graissage d'un moteur à cylindre horizontal, nous rappellerons que pour les moteurs à cylindres opposés horizontaux, les constructeurs ont dû surmonter la difficulté posée, par l'adjonction d'un tube apportant l'huile

et droites, sont alimentées directement par deux carburateurs distincts, montés l'un à l'avant et l'autre à l'arrière du cylindre. Les pipes d'échappement sortent sur les côtés du cylindre et sont toutes deux coudées vers l'avant.

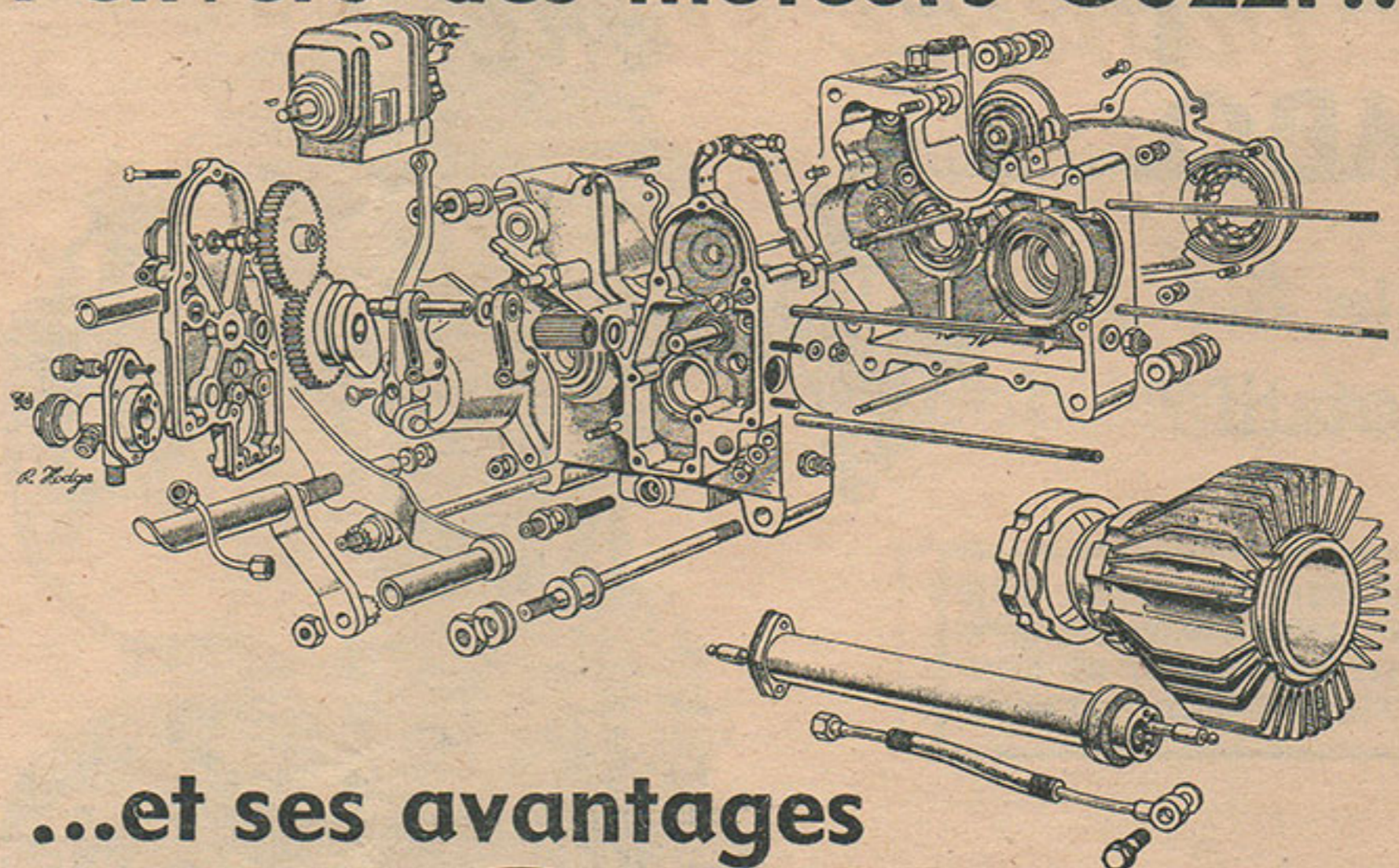
Le fait que la bougie soit découverte par la lumière du cône distributeur pendant un temps limité et soustraite en partie à l'action directe des gaz, et un autre fait encore plus important : à savoir que le cône distributeur ne présente pas de points chauds, permettent de donner à la chambre d'explosion une forme réduite et rationnelle, permettent d'utiliser des taux de compression élevés, même avec des carburants d'usage courant, sans que l'on s'expose au cours du fonctionnement à des phénomènes comme l'auto-allumage ou la détonation.

Quant au côté pratique, on a obtenu distributeur Colombo des performances qui égalent celles des moteurs de même cylindrée dont les temps sont très croisés, sans pour cela accuser les sujétions caractéristiques qui limitent ces moteurs.

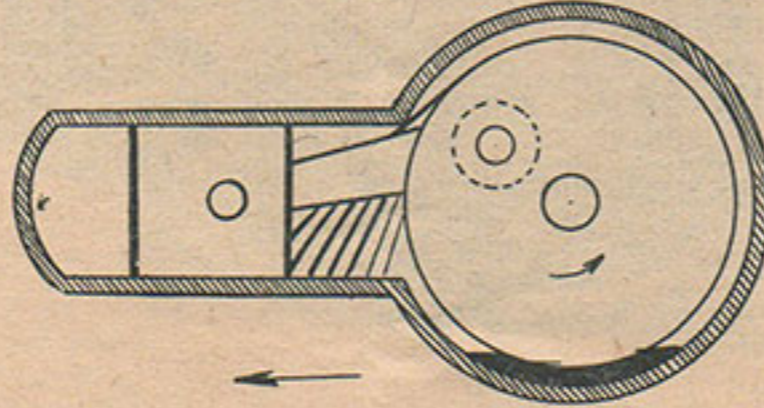
Le moteur Colombo a atteint en effet facilement le 140 kmh., qu'il peut maintenir pendant de longues étapes, il possède un bon ralenti, il a un fonctionnement très doux et ne nécessite pas de son conducteur une habileté particulière. Sa consommation est assez limitée et demeure proportionnée à la vitesse réalisée.

En conclusion, il s'agit d'une des réalisations les plus intéressantes en matière de distributeur rotatif, susceptible d'un développement ultérieur dans le domaine pratique.

(D'après notre confrère «Motocyclismo»)



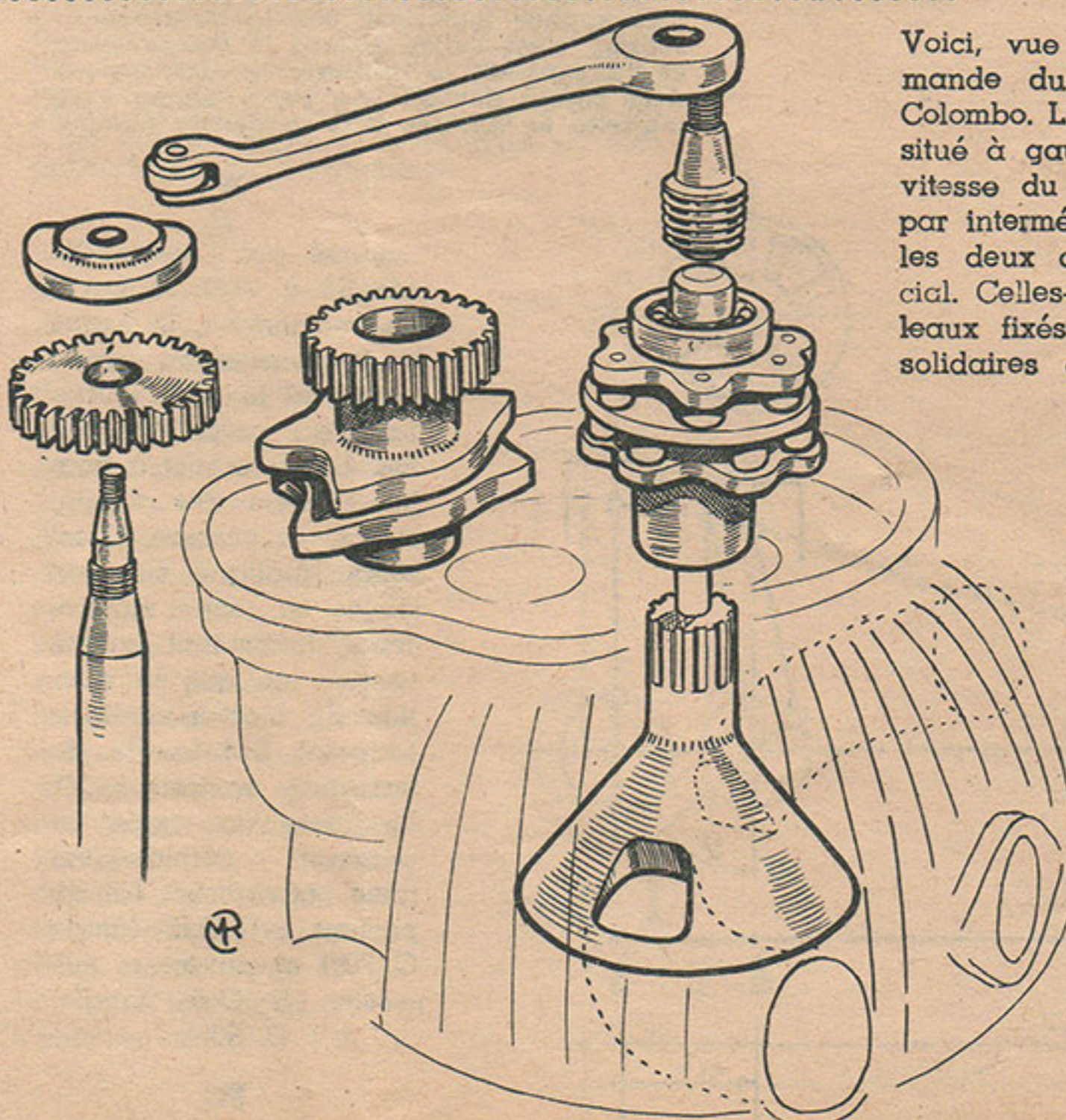
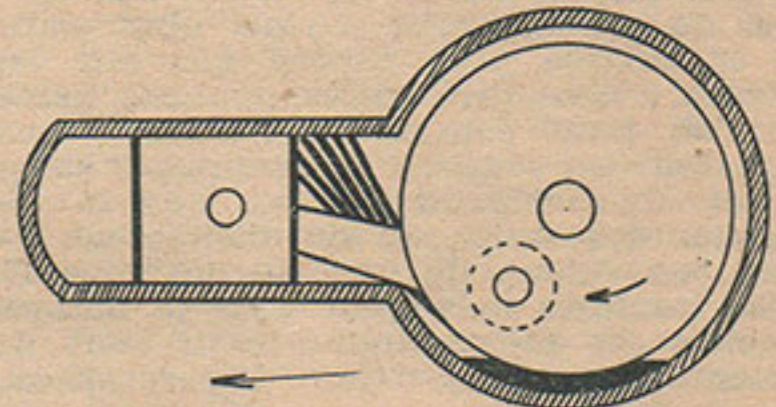
...et ses avantages



dans la partie supérieure du cylindre moins lubrifié.

Ainsi donc le moteur à cylindre horizontal justifie sa conception par les avantages qu'il procure, et, en tous cas, nous avons montré que toutes les particularités constructives de la production de Mandello s'inspirent d'une technique rigoureusement vérifiée.

L'huile entraînée par les volants du vilebrequin est projetée sur la paroi inférieure du cylindre sur un moteur tournant dans le sens de la marche (à gauche). Sur les Guzzi (ci-dessous) avec la rotation à l'envers, c'est la face interne supérieure du cylindre qui est lubrifiée.



Voici, vue en détail, la commande du distributeur rotatif Colombo. L'arbre de commande situé à gauche tourne à demi-vitesse du moteur et entraîne, par intermédiaire d'engrenages, les deux cames à profil spécial. Celles-ci attaquent les rouleaux fixés entre les plateaux solidaires du distributeur, par les cannelures visibles sur ce dernier. Le tracé des cames et l'espacement des rouleaux donnent une démultiplication de 1 à 2, si bien que le distributeur tourne en réalité au quart de la vitesse du moteur. La came montée à la partie supérieure de l'arbre d'entraînement, assure au moyen du bras et de l'arbre fileté, le décollement du cône.

Tribune libre

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

SILENCE, DELICE ET ORDRE

Dernièrement, j'ai obtenu de l'agent d'une importante marque de motocyclette française, un aveu désolant ; à ma question : Pourquoi continuez-vous à livrer des machines bruyantes ? Il a répondu : « Parce que les jeunes veulent que ça fasse du bruit » (sic).

Voilà cet esprit et cette habitude lamentable qu'il faudrait faire disparaître.

Pendant les belles saisons, et surtout en plein été, notre repos et nos nuits sont vraiment trop troublés par le sans-gêne, frisant parfois la grossièreté, des noctambules criards, des habitués des bars et de certains motocyclistes. C'est là où je veux en venir.

J'ouvre une parenthèse au sujet des suites efficaces obtenues par les Services répressifs compétents pour « la lutte contre le bruit ». J'ignore le progrès obtenu ailleurs dans ce domaine, mais à Nice le résultat a été nul.

Pendant une ou deux semaines, grand branle-bas de combat, ordres très sévères, contraventions en pluie fine... et puis plus rien. De jeunes énergumènes continuent à déambuler sur des machines pétaradantes en pleine ville, sous les yeux... et les oreilles d'agents de l'autorité, sans qu'il leur soit fait même un simple avertissement.

Pour en revenir à la question, j'ai précisé plus haut « de certains motocyclistes », car tous les motards n'exaspèrent pas leur prochain par du bruit inutile pour la bonne raison que leur machine est silencieuse.

Hélas, cette catégorie est rare chez nous, mais mériterait un peu plus de publicité et d'encouragement surtout. Autrement dit, pourquoi ne pas suggérer aux clubs motocyclistes d'innover (je crois que ce serait vraiment la première fois) des épreuves et des concours pour primer les motos les plus silencieuses.

A notre époque où les automobiles, depuis l'immense car de voyageurs, à la rapide voiture de sport, roulent avec un bruissement étouffé à peine perceptible, je trouve franchement démodé et ridicule, le motocycliste qui se croit obligé de faire entendre à tout le monde qu'il est là, qu'il arrive, par les fortes explosions de son moteur.

Or, il se peut que ce qui n'a pu être obtenu par les services responsables de faire respecter les arrêtés en vigueur, on pourrait l'obtenir en chatouillant l'orgueil de ces empoisonneurs publics.

Ces concours de Motos Silencieuses arriveraient peu à peu à changer cette « ambiance » et cette « habitude » de tolérer des machines pétaradantes.

Qui ne se sentirait honteux et gêné de déambuler en ville au volant d'une automobile dont le moteur s'entendrait comme celui de centaines de motocyclettes ? Au contraire, l'automobiliste est fier du silencieux ronronnement de son moteur.

Je suis moi-même un fervent motocycliste, et j'ajouterais (pour ceux qui pourraient me croire vieux grincheux), un moins de 40 ans. Il me semble qu'il n'y a aucune comparaison de plaisir et de joie de faire un long parcours avec une moto qui bourdonne sourdement, qu'avec un engin qui vous assourdit en même temps que votre compagne.

Des pays voisins qui ont une solide réputation motocycliste nous donnent l'exemple depuis longtemps à ce sujet. Il n'y a qu'à voir en été à Nice les innombrables touristes étrangers « montant » des motos de toutes cylindrées (de la petite 100 cmc. à l'imposante 1200 cmc.) aussi rapides, sinon plus que les nôtres et dont le moteur ne s'entend guère plus que celui d'une automobile moderne.

Inviter les milieux motocyclistes sportifs à suivre les traces du progrès, non seulement en vitesse pure, mais en confort, sécurité et silence mécanique.

Des machines automobiles bruyantes, quelles qu'elles soient, ne sont plus de notre époque.

SAVARINA J., Nice (A.-M.)

N.D.L.R. — Nous sommes parfaitement de l'avis de notre abonné, et nous nous permettons de rappeler les « Concours du meilleur silencieux » organisés par « Moto-Revue », bien avant la dernière guerre, et qui contribuèrent à améliorer le silence de nos motos à l'époque.

Voici la remorque monoroue réalisée par notre abonné M. Dasset et attelée à une 250 Puch.

GARDE-BOUE ENVELOPPANT

Un de nos inspecteurs de presse nous écrit : « Depuis le mois de novembre, j'ai en ma possession un vélomoteur Motobécane 125 cmc. « culbuté » type Z 46 C. J'en suis très content question moteur, mais je m'en sers toutes les semaines et par tous les temps, mais il y a un défaut et cette Maison devrait y remédier, c'est dans les garde-boue. Celui arrière est vraiment trop court et seul j'arrive à avoir de la boue jusque derrière la tête et quand il y a une personne sur le tan-sad, ce second passager est alors dans un état lamentable. Si bien, de façon à pouvoir continuer à rouler normalement, je viens d'être obligé de faire allonger le garde-boue arrière chez un tôlier. Pourquoi Motobécane ne fait-il pas des garde-boue aussi longs et enveloppants que Terrot ou même Peugeot. Pour le garde-boue avant, il n'est pas assez enveloppant non plus.

A. GRAIZEAU, Luçon (Vendée)

QUAND VIENDRA LA SUPER MOTO ?

Quand nous revenons d'un Salon et que nous avons pu admirer et comparer la production auto et motocycliste, nous pouvons avancer hardiment que la super-moto, à l'instar des Rolls-Royce, Bentley ou Cadillac, n'est pas encore née.

On nous proposera les Vincent ; ne sont-elles pas plutôt la réplique des rapides Lago Record ? Universal nous fait songer à Alfa-Roméo, la Thunderbird de Triumph à Jaguar, les Ariel 1.000 aux Ford. Et le nec nec reste introuvable !

Quand on parle de Rolls, on parle de fine et increvable mécanique, de performances suffisantes, de confort et de propriété surtout.

Nous songerons donc plutôt aux grosses Indian et Harley culbutées. Pour le silence, la souplesse, nous préconiserons, et nous ne sommes certes pas les premiers, un double flat-twin superposé. Cette solution nous semble la meilleure, tant au point de vue mécanique (refroidissement entre autres) que d'aménagement général. On s'inspirera des dernières réalisations tels que la suspension Grégoire, les convertisseurs de couple. Question luxe, on pensera à un équipement complet, depuis le pare-brise efficace jusqu'aux vastes sacoches arrière. La mise en marche pourrait s'effectuer au starter électrique.

Bref, une machine, la plus chère sans aucun doute, mais impeccable et luxueuse routière garantie inusable ! Succès commercial, puisqu'il y a toujours des gens pour acheter ce qu'il y a de meilleur et, par conséquent, de plus cher.

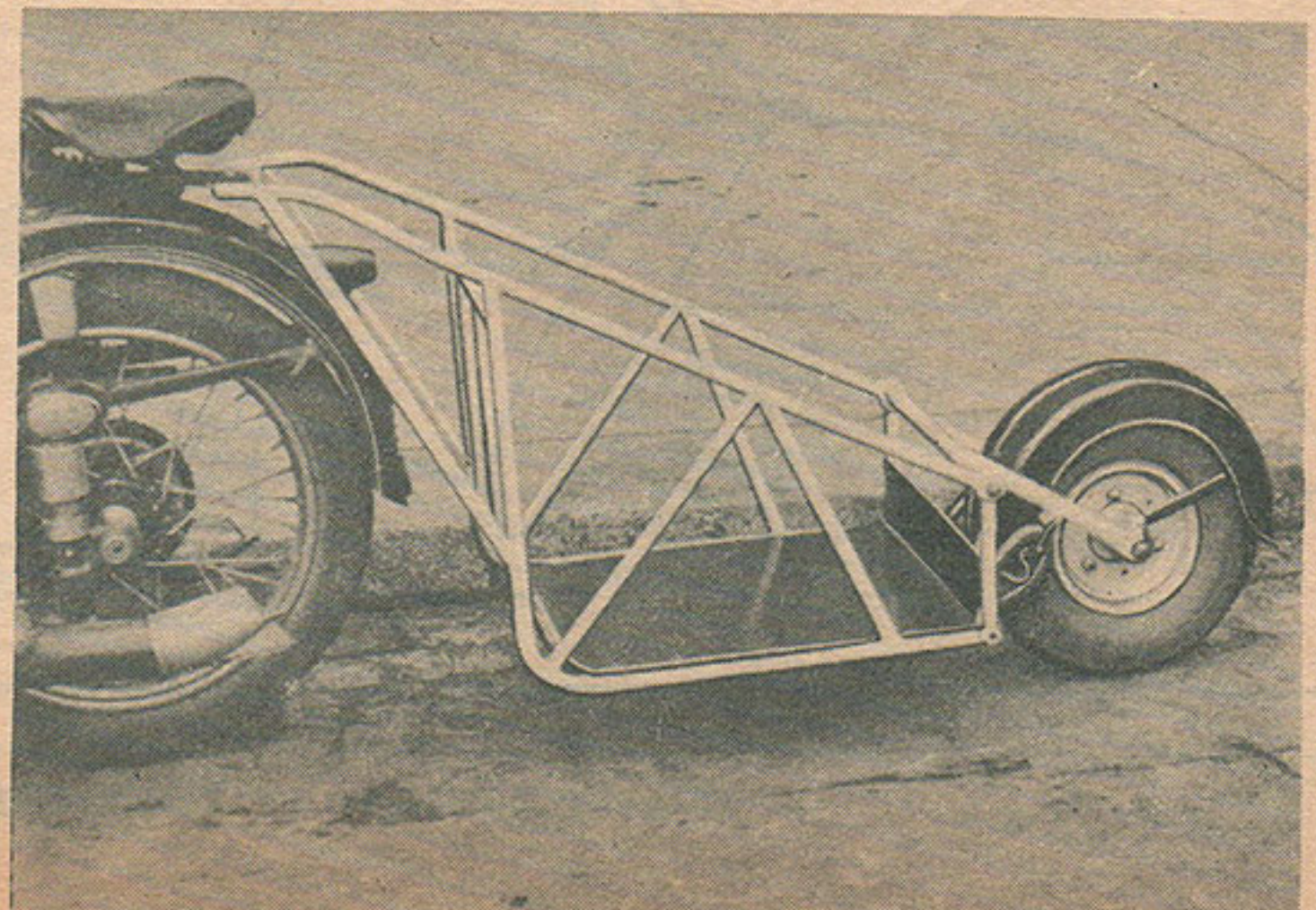
A. NOESEN, Anvers

REMORQUE MONOROUÉ

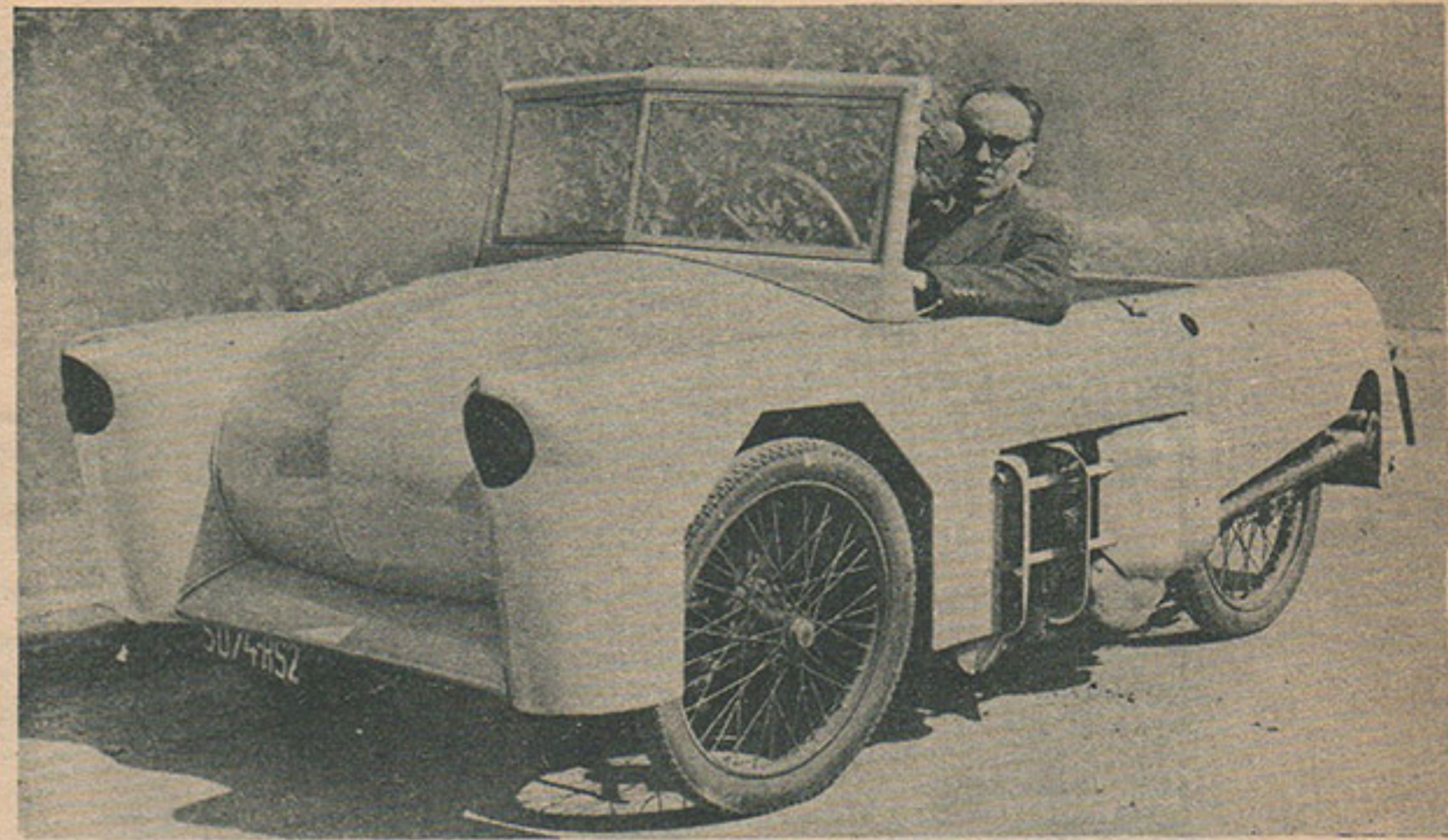
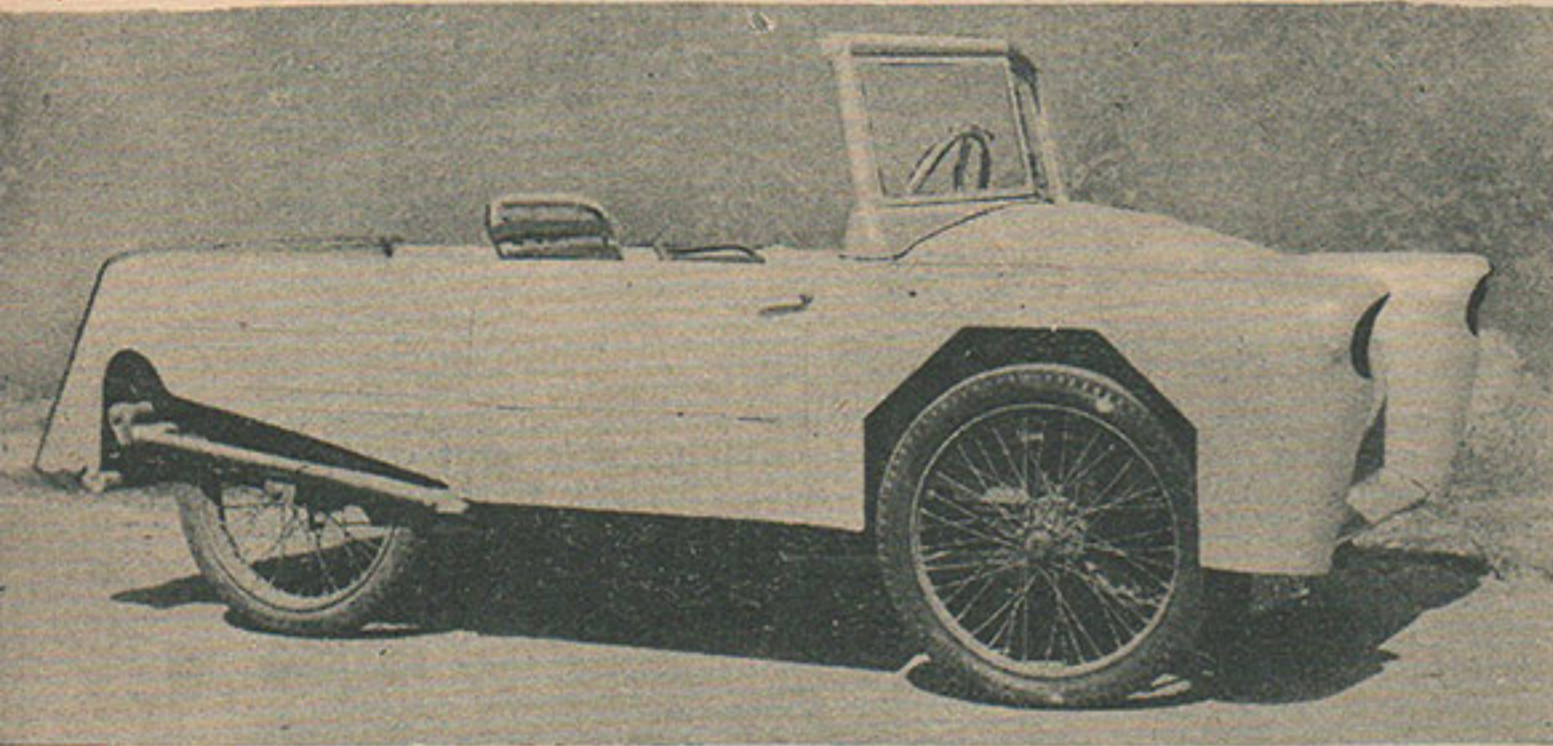
Monsieur Dasset nous écrit :

A l'occasion de mon départ en vacances j'ai établi une remorque monoroue spécialement conçue pour se monter sur 250 Puch TF. Cette remorque fut rapidement construite, d'après un dessin et a donné entière satisfaction. A peine terminée, elle fut montée et chargée directement pour le départ en vacances camping et transportait 50 kgs de bagages. Nous l'avons trainée 3.800 kms à travers les routes des Alpes et partout son comportement fut magnifique et la conduite de la machine n'en fut pas le moins du monde modifiée. Ce qui a permis de conserver des moyennes étonnantes et d'atteindre sur certaines routes le 100, sans ressentir d'effet contraire. Il est à remarquer que la 250 Puch se prête assez mal pour l'accrochage des sacoches (voir suspensions et réglages), de plus la machine avec tan-sad est haute et le passager arrière, s'il n'est pas grand, se trouverait les jambes gênées par les sacoches. Cette remorque a de particulier la suspension par anneaux Neiman, avec fourche oscillante. L'attache de remorque se trouve adaptée sous le tan-sad, sans le modifier ni percer le garde-boue, par une double articulation, ce qui permet de suspendre la remorque, l'avant étant au-dessus de la suspension arrière.

DASSET Robert, St-Cloud



CYCLECARS d'amateurs



M. Pioch, de Chuelles, nous écrit :

J'ai le plaisir de vous faire parvenir les caractéristiques du cyclecar que je vous ai présenté et que j'ai réalisé entièrement.

Longueur hors tout 3 m. 10. Largeur 1 m. 35. Empattement 1 m. 65. Charge 200 kgs + 2 personnes. Pneus 25,3. Vitesse 60-70 kmh.

Le moteur est un NSU 250 cmc. deux temps, 4 vitesses. Il est fixé sur le côté, en ligne avec la roue arrière. Entraînement par chaîne. Le refroidissement est assuré par des volets déflecteurs et s'avère suffisant. Le châssis est en tubes d'acier de 40-42,5, soudés autogène et entretroisés.

Suspension arrière à fourches oscillantes sur roulements à billes suspendues sur anneaux de caoutchouc.

Suspension avant à roue tirée par bras oscillants et montée entièrement sur roulements à billes. Anneaux de caoutchouc et amortisseurs à friction.

Direction à vis. Rotules constituées par des roulements à billes oscillants.

La suspension est très souple et la tenue de route parfaite.

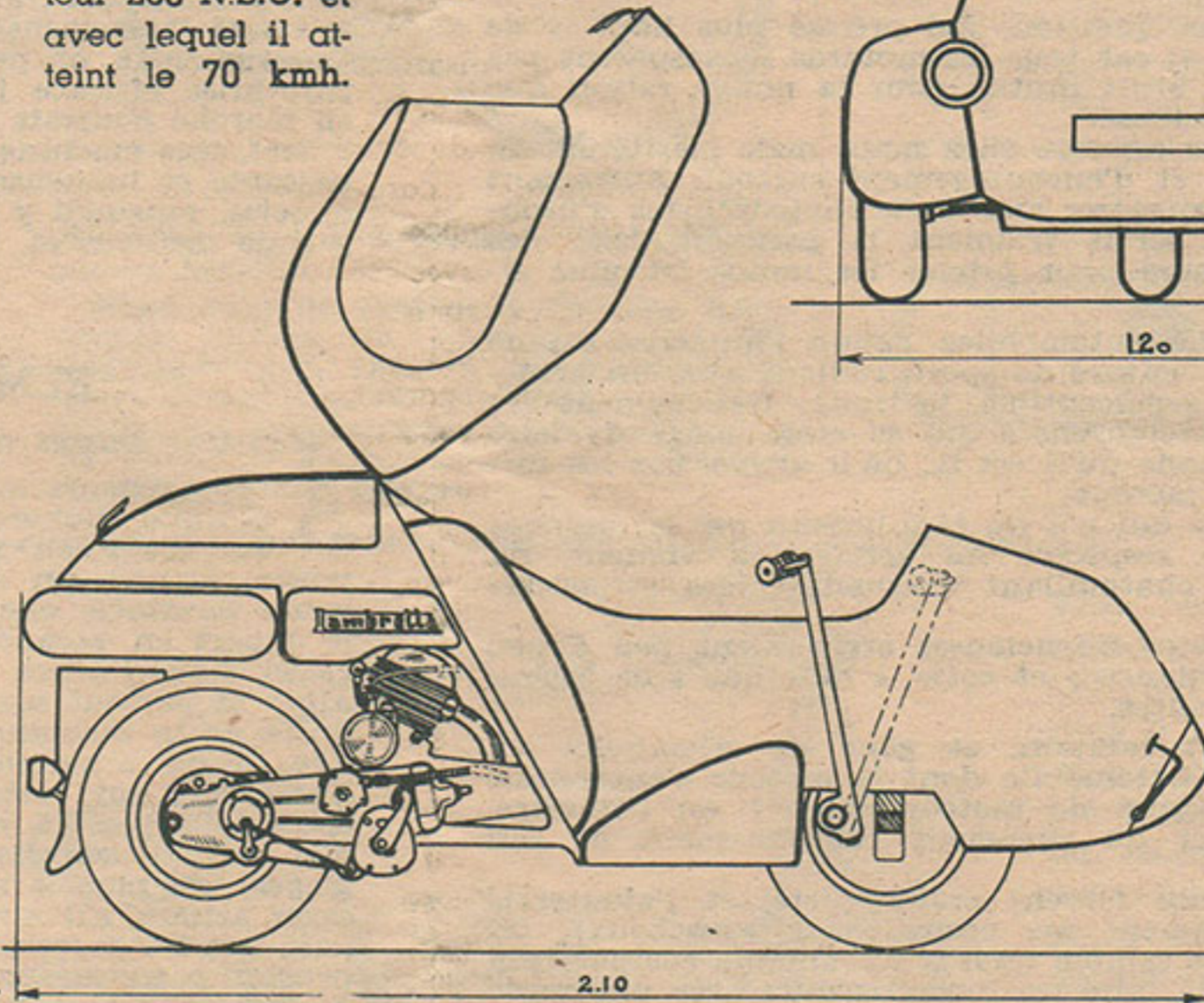
Plancher de cabine entièrement libre. Levier de vitesses au volant. Frein à main à crémaillère sortant du tableau de bord. Le démarrage s'effectue du siège par un kick escamotable derrière le tableau de bord.

J'ai déjà effectué au moins dix mille kilomètres avec et il me donne toujours satisfaction.

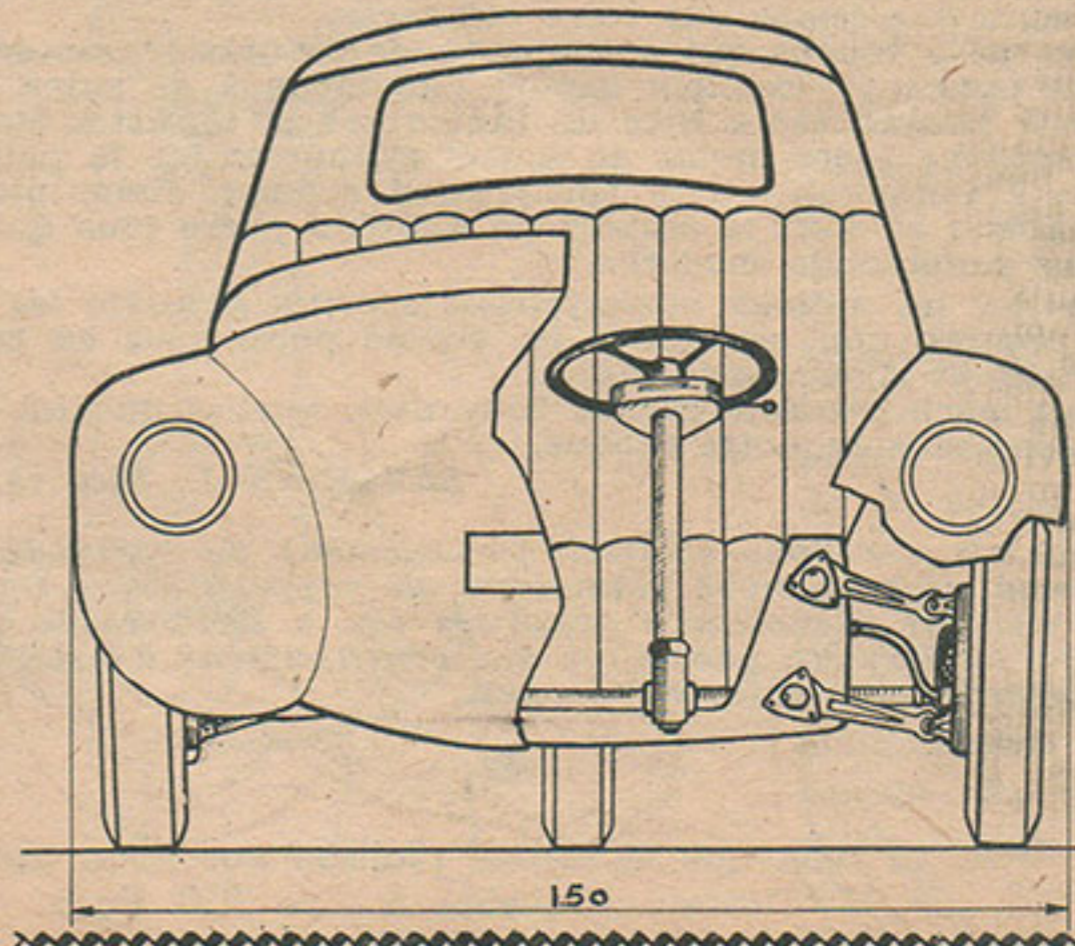
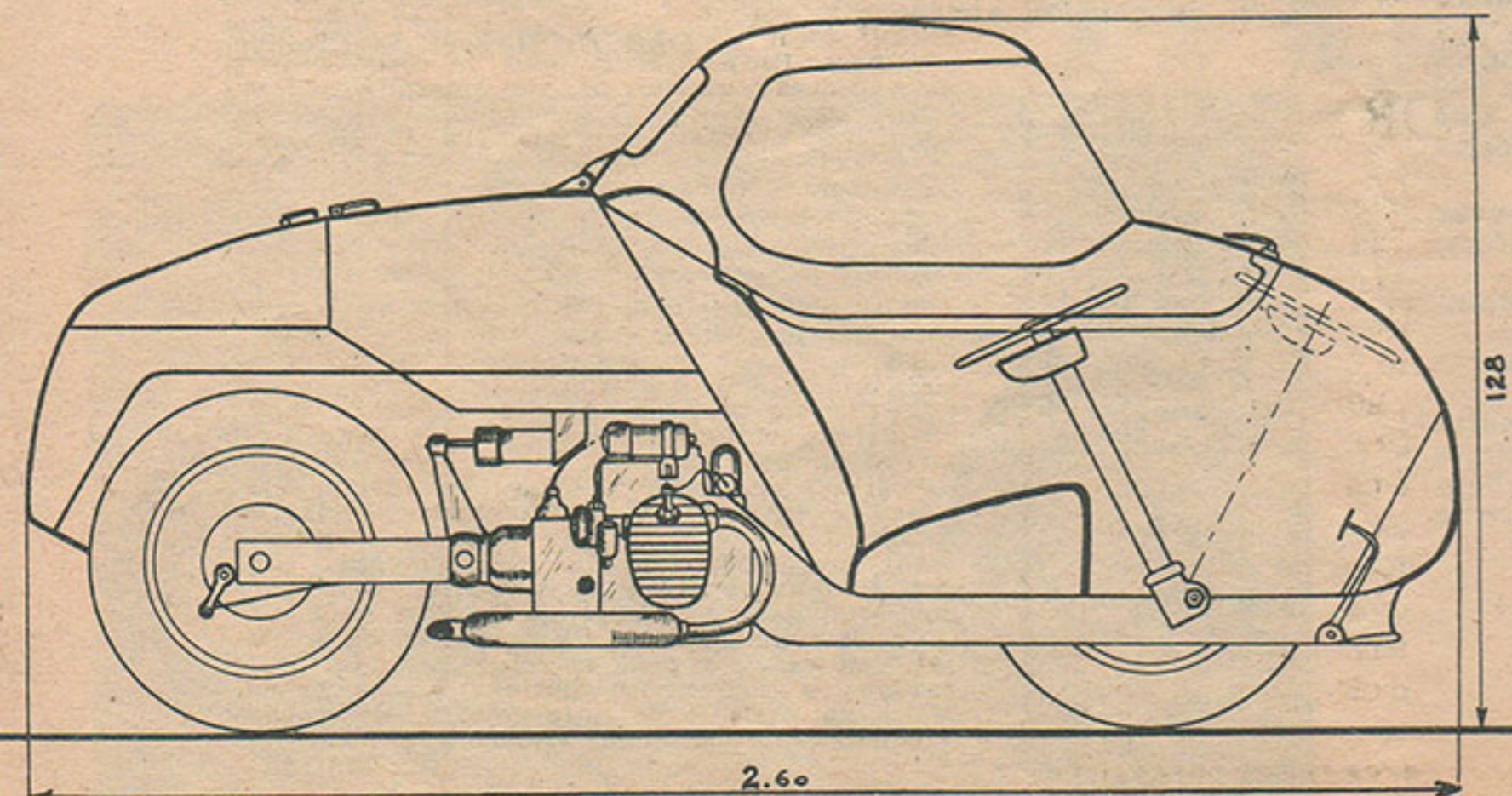
Je me tiens à la disposition des amateurs intéressés pour leur fournir tous renseignements complémentaires au sujet de cette réalisation.

M. Pioch, au volant, nous présente son cyclecar mû par un moteur 250 N.S.U. et avec lequel il atteint le 70 kmh.

M. Duboucher à Alger nous a fait part de ses projets concernant un véhicule léger monoplace 3 roues, propulsé par un moteur de scooter Lambretta. Pour pénétrer dans le véhicule il faut faire pivoter la partie supérieure de la carrosserie.



Une version biplace côte-à-côte, mais équipée d'un moteur bicylindre de plus grosse cylindrée à soupapes latérales (genre Gnome-Rhône V2 ou B.M.W. R.12) fait également partie des projets de M. Duboucher.



Le Sport

LE RALLYE PARIS-NICE

La F.F.M. porte à la connaissance des intéressés que le Rallye de la Foire de Nice réservé aux vélomoteurs et scooters et qui doit avoir lieu du 23 au 25 février n'est pas organisé conformément aux règlements de la F.F.M.

En conséquence, toute personne prenant part à cette manifestation, concurrent, conducteur ou officiel, s'expose à l'application des pénalités prévues par le règlement national de la F.F.M.

EPREUVE A VENIR

Dimanche 4 mars à 14 h. le MC de Meaux commence la saison de cross par une grande épreuve, puisque le belge Leloup sera au départ avec Verrecchia, Brassine, Ladevèze, Prieur, Frantz et Melloll.

L'AMERIQUE AURAIT UN TT

D'après des informations de source anglaise, nous apprenons que les milieux sportifs américains envisageraient la création d'une réplique du T.T anglais. Le circuit serait tracé dans l'île Catalina, près de Los Angeles, dans le Pacifique, où l'on pourrait disposer d'un terrain montagneux.

Au tour, le circuit mesure 52 kms environ, et entre autres catégories, les motos 250 seraient admises.

VERRECCHIA SUR « GOLD STAR »

Nous apprenons que Michel Verrecchia, Champion de France de Moto-Cross 1949, vient de prendre livraison d'une 500 « Gold Star » chez Chabrier, agent B.S.A. à Meaux.

LE 11 MARS COURSE DE LA COTE LAPIZE

Des records sont à établir et à battre dans cette course de côte, la première de l'année et la seule dans la région parisienne. Voici des précisions sur les records actuels :

En motos 50, 75 et 100 cmc., les records sont à établir. Les autres sont à battre et voici les performances existantes :

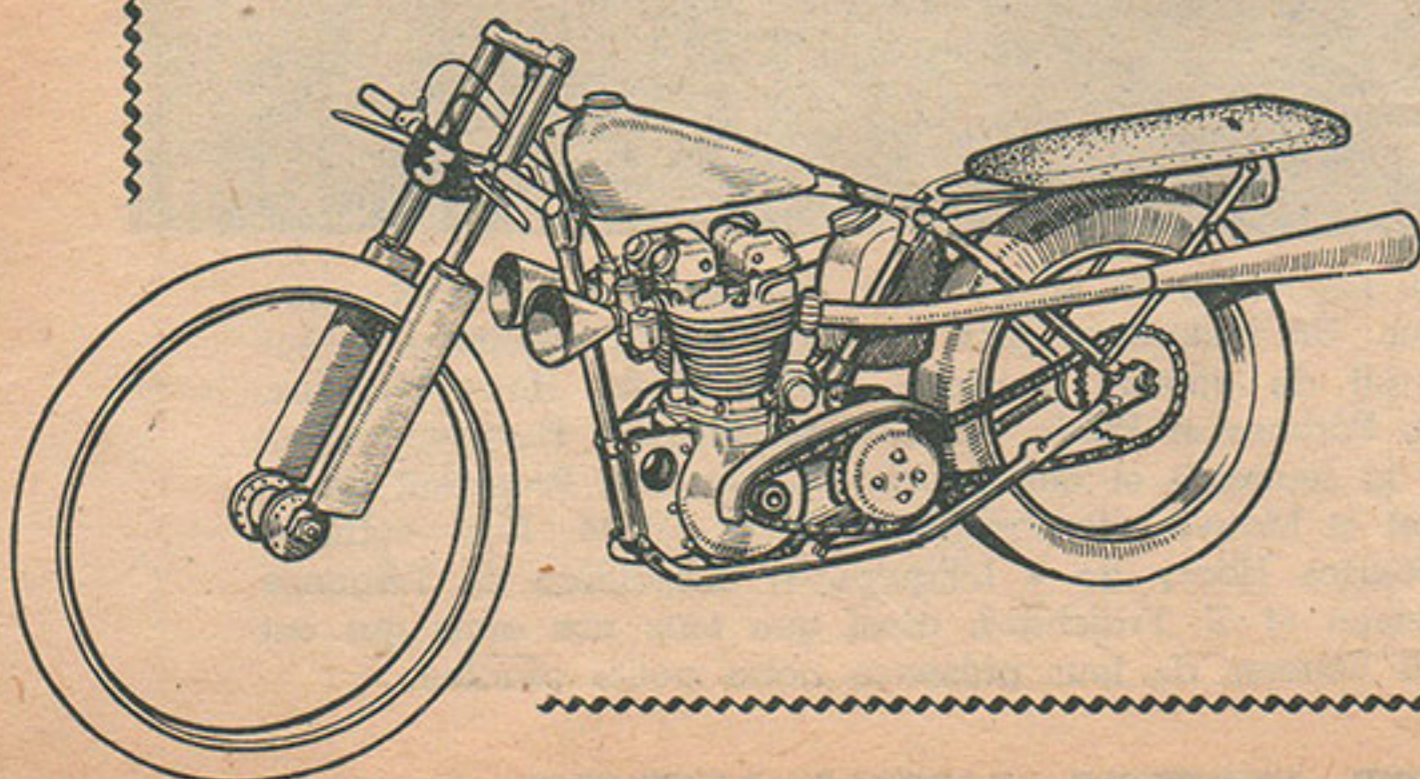
Motos 125 : Pache à 72 kmh. 361 de moyenne horaire. En 175 : Dorion et Gaubert à 75 kmh. En 250 : Feultaine à 84 kmh. 210. En 350 : Georges Monneret à 91 kmh. 720. En 500 : Georges Monneret à 102 kmh. 128. En 750 : Jarry à 62 kmh. 882. En 1000 cmc. : Georges Monneret à 104 kmh. 348 (record général de tous véhicules). Enfin en sidecars 350 cmc. : Feultaine à 74 kmh. 227 de moyenne horaire et en sidecars 1200 : Tinoco qui, avec son 1000 seulement, fit 70 kmh. 244. Les records sont aussi à établir en cylindrées 500 et 750.

CONCENTRATION MOTOCYCLISTE DE LA FOIRE COMTOISE

Nous revenons sur la Concentration Motocycliste de la Foire Comtoise, car il semble que cette manifestation soit appelée à connaître un grand retentissement, du moins si on en croit l'importance que lui donnent les presses locale et étrangère.

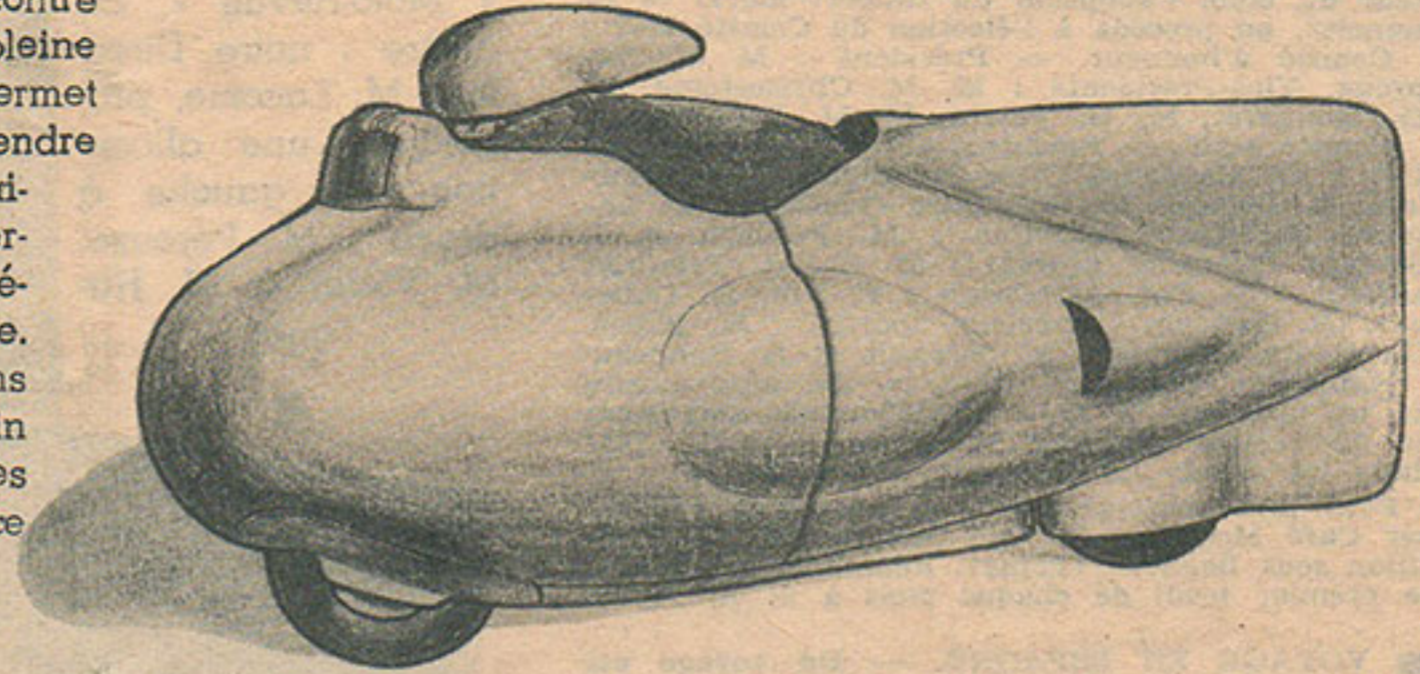
Les organisateurs ont porté à la connaissance des intéressés leur règlement et font savoir que les sportifs belges et luxembourgeois sont cordialement invités. De même les italiens qui désirent participer à la Concentration peuvent s'adresser à M. Mœbus, du M.C. Vaudois.

210 kmh. avec une Triumph au ROSAMOND DRY LAKES



Le coureur américain Bud Hare, pour atteindre une vitesse légèrement supérieure à 210 kmh. sur la piste de Rosamond Dry Lakes, avait équipé sa Triumph de cames spéciales, retourné les cylindres, ajouté des entonnoirs avec prises d'air des carburateurs, etc...

Nouveau record du monde 171 kmh. en 125



L'illustration ci-contre du Vespa en pleine vitesse ne permet pas de se rendre compte de sa faible hauteur, certainement inférieure au mètre. Nous donnerons dans un prochain numéro d'autres illustrations de ce 125.

Sur l'autostrade Rome-Ostie et plus précisément entre les 10^e et 11^e kilomètres, s'est déroulée, avec un plein succès, le 9 février, une tentative au cours de laquelle un scooter Vespa piloté par Dino Mazzoncin a battu le record du monde du kilomètre lancé en 125 cmc.

La performance a été établie avec un seul essai : la distance a été couverte dans les deux sens et la moyenne atteinte de 171,102 kmh. dépasse de façon très nette le précédent record établi le 15 septembre 1949 à Ostende par Gino Cavanna sur « Mondial » avec 161,145 kmh.

Au premier passage (de Rome vers Ostie) le Vespa a réalisé 20" 64/100 : 174,418 kmh. Au second passage (d'Ostie vers

Rome) les chronométrateurs ont enregistré le temps de 21" 44/100, soit la moyenne de 167,910 kmh. Ainsi la moyenne donne 21" 04/100, soit la moyenne horaire de 171,102 kmh.

Le moteur utilisé n'était pas équipé d'un compresseur mais dérivait du monocylindre classique déjà vu à Monthéry, l'année passée et bénéficiait de l'avantage que lui conférait un carénage presque complet.

Ce record est un des plus sensationnels et ne manquera de provoquer, s'il en est encore besoin, une grande émulation dans la catégorie déjà si active des 125 cmc.

PETITES NOUVELLES DU SPORT

Alfredo Milani semble avoir l'intention de ne plus courir sur sidecar et on lui prête l'intention de s'adonner complètement à la moto solo.

Selon une source pas encore contrôlée, Guzzi prépare pour 1952 un moteur 4 cylindres de 500 cmc.

Carlo Bandirola serait inscrit au Grand Prix de Pau qui aura lieu le 25 mars où il montera une MV 4 cyl.

La marque bien connue NSU travaille à la mise au point du 500 à compresseur avec lequel elle a l'intention de battre le record du monde du kilomètre lancé détenu depuis 1938 par Henne. La tentative serait effectuée sur le lac Salé aux Etats-Unis.

LIEGE-MILAN-LIEGE

Les 8-9-10 juin 1951, le Royal-Motor-Union ressuscitera sa magnifique épreuve Liège-Milan-Liège.

Le parcours a été porté à 2.356 kms, le départ et l'arrivée ayant lieu à Liège. L'épreuve dotée de 90.000 francs belges de prix en espèces, se déroulera quel que soit le nombre de participants. Elle est accessible à tous les motocyclistes possesseurs d'une licence 1951 de la F.M.B. ou d'une Fédération Motocycliste étrangère reconnue. Inscrire au calendrier international de la F.I.M., elle sera courue et organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif International.

Les vainqueurs seront ceux qui totaliseront le plus petit nombre de points de pénalisation. Les pilotes seront pénalisés de 10 points par minute de retard. Ils sont tenus de faire contrôler leur passage dans toutes les localités suivantes : Liège, Luxembourg, Nancy, Dijon, Châlon sur Saône, Lyon, Les Echelles, Grenoble, Col du Lautaret, St Michel de Maurienne, Lanslebourg, Turin, Milan (aller et retour).

AU MAROC

Voici la confirmation de la sortie du 4 mars prochain, au lac de Dalet-er-Roumi.

D'ores et déjà, la participation d'un groupe de motards du club de Meknès est assurée, et la jonction avec ceux de Rabat se fera vers Tiglet ou au Lac. Reste encore attendue la réponse du Moto-Club de Casa.

Pour les amateurs de danse, une bonne nouvelle, la participation de l'orchestre Velda, de Rabat, et pour ceux qui aiment mieux le calme : petits bois, bosquets, pêche, canotage seront pour eux. Prix du repas 300 fr. S'inscrire chez Benabou pour Rabat, et Martinez-Baldo à Meknès.

Un club motocycliste est en formation à Rabat, quel sera son nom, sa composition, les pourparlers en cours nous fixeront prochainement. Mais, motocyclistes de cette ville, il vous faudra y adhérer, si vous aimez vraiment la moto.

Ch. MAGNE

Clubs

■ **MOTO-CLUB CHATILLONNAIS.** — C'est devant 150 membres que s'est déroulée l'assemblée du M.C.C. Après l'allocation du Président-Fondateur du club, l'adoption du rapport moral et financier, on procéda à l'élection du Comité 1951 : Comité d'honneur. — Président : M. E. Depreux. Vice-Présidents : M. M. Chrisostome, M. G. Monneret, M. M. Perrin, M. M. Beauvais. Comité actif. — Président et délégué à la L.M.I.F. : G. Cantalice. Vice-Présidents : H. Dourlans et Jeannin R. Secrétaire Général : E. Lafosse. Secrétares adjoints : M. Pélisson et J. Sergant. Trésorier général : M. Boulet. Trésorier adjoint : A. Hot. Assesseurs : F. Pré. R. Dolique. R. Podevin Directeur sportif : R. Kiéné. Directeurs adjoints : M. Renault et R. Bonneau. Rappelons que pour fêter le 19^e anniversaire de sa fonction, le M.C. Châtillonnais organisera sa 12^e soirée annuelle le samedi 3 mars 1951 dans les salons La Tourelle, à Vanves.

Pour tous renseignements et adhésions s'adresser Café Moderne, 47, rue Gabriel Péri, à Châtillon sous Bagneux (Seine). Réunions mensuelles : le premier jeudi de chaque mois à 21 h.

■ **VOYAGE EN ESPAGNE.** — Un voyage est organisé par la Confédération Française des Professions en Castille et en Andalousie (Madrid, Tolède, Grenade, Séville et Cordoue), du 8 au 19 mai ; il aura lieu en train de Paris à Madrid et en autocar pullmann pour le reste du circuit.

Le programme complet est envoyé sur demande (accompagnée d'une enveloppe timbrée) adressée à la C.F.P., 100, rue de l'Université, Paris-7^e.

■ **MOTO-CLUB PHOCEEN.** — Au cours de l'assemblée générale du 2 février, le bureau pour 1951 fut élu à l'unanimité :

Président : Tavan Jean. Vice-Présidents : Seysaud A., Vaillier Ch. Secrétaire : Tavan Jeannine. Vice-Secrétaire : Dellavalle S. Trésorier : Pergamenter H. Vice-Trésorier : Adinolfi A. Directeur Sportif : Bizot P. Délégués à la propagande : Dellavalle et Girond. Conseillers : Pilati A., Oliva M., Piscaglia H., Nadot R., Sappia J., Migliorero A., Raspail E., Giomi Ch., Cagnotti J., Ville A., Camoin F.

Commission Sportive : Président : Oliva M. Vice-Présidents : Piscaglia H., Bayol E., Pilati A. Conseillers : Cuniberto P., Malafronte L., Piscaglia P., Girond A., Dellavalle G., Gerstenmayer A., Alonzo G., Auriac L., Tavan J.

■ **MOTO-CLUB D'EURE-ET-LOIR.** — L'assemblée générale du Moto-Club d'Eure-et-Loir s'est tenue le mardi 16 janvier à Châteaudun sous la présidence de M^e Y. Baston, qu'assistaient MM. M. Billotte, Trésorier général, Président de la section d'Illiers, M. Merillon, Président de la section de Châteaudun.

M^e Baston ouvre la séance en retraçant l'activité du M.C.E.L.

Puis M. Billotte donne un bref compte-rendu financier et l'on passe au vote pour le renouvellement des membres du Comité Départemental. Ceux-ci, après élection, s'isolent pour constituer immédiatement le Comité :

Président : M^e Baston. Vice-Présidents : MM. Lemonnier et Merillon. Secrétaire : M. Vasseur. Secrétaire adjoint : M. Antonio. Trésorier : M. Billotte.

Le M.C.E.L. participera cette année encore à de nombreuses compétitions nationales : rallyes, moto-cross, etc., et organisera lui-même diverses épreuves, tant à Chartres qu'à Châteaudun et à Illiers.

■ **HARLEY-CLUB STRASBOURG.** — Le Harley-Club de Strasbourg a été fondé en novembre 1949 à Strasbourg, puis le club s'est développé très rapidement. A l'heure actuelle il compte 49 membres et son but est le développement de l'esprit sportif par des échanges de pensées et par des sorties et réunions.

Pendant l'année 1950, 5 sorties officielles ont eu lieu.

Le siège se trouve à Strasbourg, 7a, rue de Rosheim.

■ **M.C. INTERNATIONAL.** — Constitution du Bureau. — Président d'honneur : Ing. Robert Bellorini. Président effectif : Dr Com. Marco Re. Vice-Président effectif : Gr. Off. Giuseppe Doglioli.

Vice-Présidents Nationaux. — Andorre : M. J. Alsina. Belgique Flamande : M. Aerts. Belgique Vallonne : M. Van Meerbeeck. France : M. H. Jeanneret. Italie : M. P. Poveso. Luxembourg : M. R. Lecorsais. Maroc Français : M. Ch. Goubin. Monaco Principauté : M. Lechner. Espagne : M. Commandant R. Goytre-Rayo. Suisse Alémanique : M. J. Sehner. Suisse Italienne : M. Martino. Suisse Romande : M. Thalmann.

Conseil de Présidence. — Secrétaire Général : Rag. D. Attrovio. Conseillers : MM. F. Arzano, Rag. Comm. M. Bocca, Avv. R. Cazzaniga, Comm. P. Farelli, Cav. P. Giraudi, Dr. S. Orgero, M. Venturini.

Au cours d'une réception intime qui eut lieu à nos bureaux jeudi dernier, Jean Behra reçut le Casque d'Honneur de « Moto-Revue ». Contre : notre Directeur M. Lacome, prononçant une allocution. De gauche à droite : M. Pérouse, M. Violet et M. Hugué.



Jean Behra reçoit des mains de M. Pérouse, Président de la F.F.M., notre Casque d'Honneur. Un instantané pris au cours de la réception et sur lequel on reconnaît de gauche à droite : MM. Désir, Houel, Sceaux, Fraichard, Bretiot, Pérouse et Pahin. Nous remercions M. Hugué, Inspecteur régional de la Jeunesse et des Sports, M. Pérouse, Président de la F.F.M., MM. Violet et Mauve, vice-Présidents de la F.F.M., Nos confrères de la Presse, Maurice Henry de « L'Equipe », Gaudilléro de l'Agence France-Presse, Berson et G. Fraichard, ainsi que tous nos amis qui ont bien voulu honorer de leur présence notre petite réunion.

NAISSANCE D'UN CLUB

Un nouveau club est en formation à Paris : « L'Amicale Motocycliste Parisienne », dont la principale activité sera le tourisme et la participation aux compétitions. Son siège social sera « la brasserie le Khédivé », place Gambetta. Tous les motocyclistes isolés désirant adhérer à ce nouveau club sont invités à s'adresser soit chez M. Grimbart, agent B.S.A., 34, rue de la Goutte d'Or (18^e), ou à M. Freisse, 3, rue Antoine Vollon, Paris-12^e.

■ **MOTO-CLUB DU BEARN.** — Le MC. Béarnais a tenu son Assemblée générale le 18 janvier. La projection du film du Circuit de Vitesse 1950, réalisé par M. Lévêque, obtint un légitime succès. Le président M. Noutary, après avoir fait un exposé général de l'activité du club, passa la parole à M. Cheringou, trésorier. Le bilan de l'année 1950 fut approuvé à l'unanimité. M. Then-Guiraut, responsable de la section de Tourisme, relata les nombreuses sorties qui ont eu lieu au cours de la saison, et demanda que les participants soient encore plus nombreux cette année. Il fit l'éloge de la belle présentation des machines. Le Comité pour 1951 est ainsi composé : Président : M. Noutary. Vice-Présidents :

**NUMERO SPECIAL
MOTO-BALL**

Le mois prochain, « Moto-Revue » éditera un numéro spécial consacré au Moto-Ball, sport malheureusement trop peu connu du grand public, mais qui doit prendre cette année une extension considérable.

D'ores et déjà, « Moto-Revue » est en mesure d'annoncer que pour la saison 1951, elle mettra en compétition une Coupe.

MM. Faure, Rouquet. Secrétaire : M. André. Trésorier : M. Cheringou. Membres : MM. Burgard, Cieutat, Fariscot, Gorel, Laborde, Larrieu, Then-Guiraut et Pintadou. La Commission Sportive s'occupe activement de l'organisation du cinquième Circuit internatio-

nal de Vitesse qui aura lieu le 25 mars et comprendra les catégories 125 et 500.

■ **MOTO-CLUB CHATILLONNAIS.** — Le calendrier de mois de mars est fixé comme suit : Dimanche 11 mars : Sortie sur la côte Lapize (autodrome de Monthéry). Rendez-vous au siège à 8 h. 30. Départ à 9 h. — Dimanche 18 mars, le matin : Sortie dans le 15^e arr. Rassemblement au siège à Clamart à 9 h. 30. L'après-midi, rendez-vous au siège. Départ 14 h. 15. Vallée de Chevreuse, Les Vaux-de-Cernay. Regroupement à St-Rémy-les-Chevreuses à 15 h. 30. Retour 18 h. Les isolés sont très cordialement invités.

■ **M.C. DE NORMANDIE.** — Composition de la Commission Sportive pour 1951 : MM. Dumont, Bourel, Blondel, Chérance, Colmard, Giverny, Leroy, Pellerin, Dubuc, Delandre, Guérin, Rouchaud, Legourd, Lehuledec.

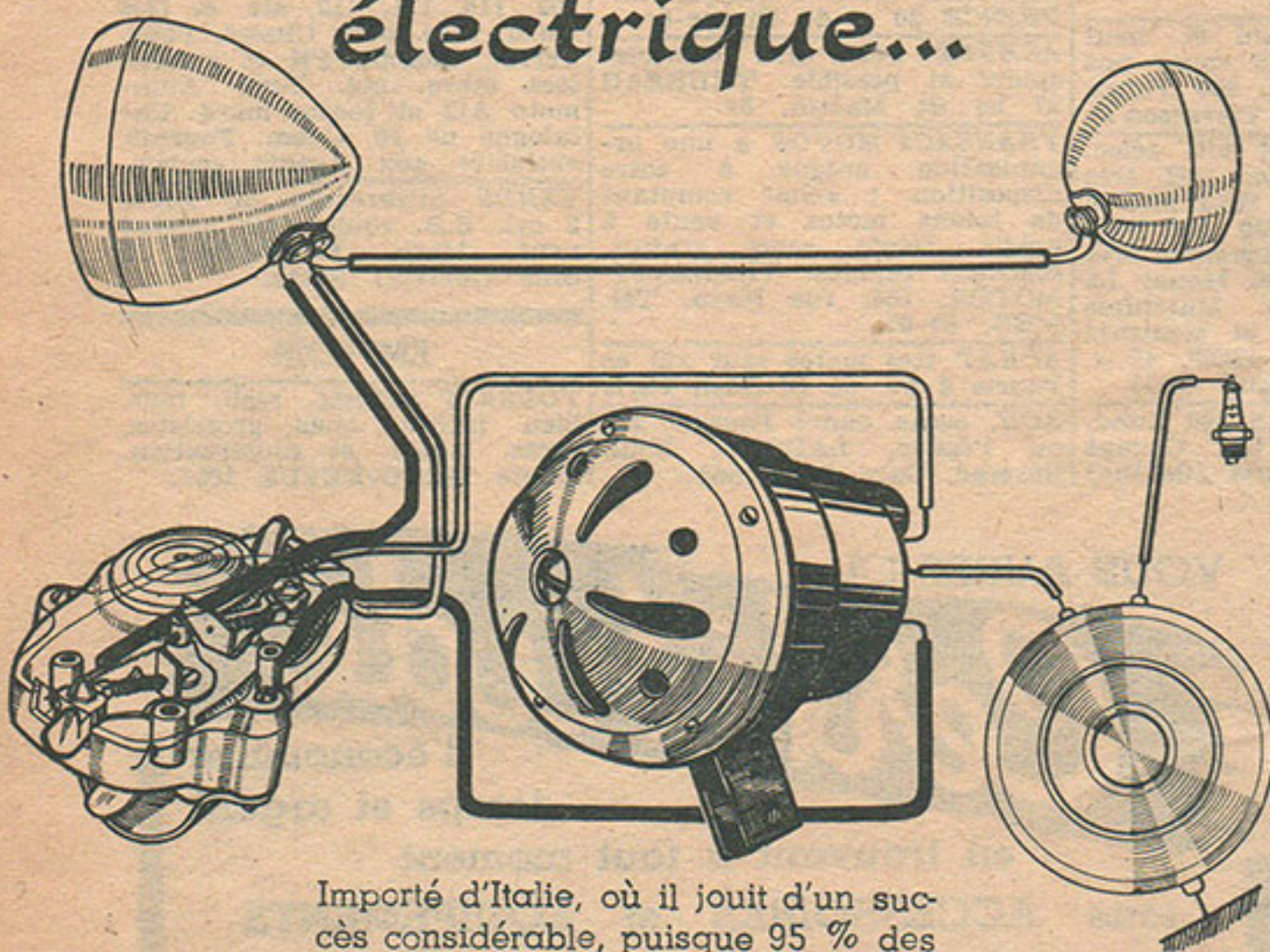
Circuit de Haute Normandie : Les membres qui seraient désireux d'apporter leur concours lors du 15^e Circuit de Haute Normandie les 28 et 29 avril peuvent se faire connaître à M. Bourel, Central-Auto, rue Armand Carrel, à Rouen.

Circuit des Essarts : Les pourparlers semblent suivre un cours normal et on peut être presque certain d'avoir le 8 juillet une course de vitesse pure en 500 cmc.

ÉQUIPEMENT

électrique...

...et hivernal



Importé d'Italie, où il jouit d'un succès considérable, puisque 95 % des constructeurs l'emploient, voici le nouvel avertisseur Argo Radio, fonctionnant sans redresseur, ni batterie, mais directement à partir du volant magnétique.

Nous avons eu l'occasion d'utiliser pendant la période pluvieuse que nous venons de traverser, des nouvelles jambières établies par les Ets G.A.R. et d'un emploi réellement pratique. Entièrement réalisée en toile cirée noire, la jambière G.A.R. ne s'enfile pas mais se plaque le long de la jambe, grâce à trois pinces métalliques, une à mi-cuisse, l'autre à la hauteur de la cheville, la troisième enserrant la chaussure.



NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 250 fr.
PETITES ANNONCES COMMERCIALES (minimum 5 lignes) LA LIGNE 350 fr.

Pour l'envoi par courrier de vos Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans 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 lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution.

MOTOS A VENDRE
BMW type R35 parf. ét. 125. Fagedet 15 r. des Ardennes-19^e
JONGHI 125 ét. nf tte équ. 134 av. Wagram, Paris-17^e
GNOME 750 culb. type X 1940 4 vit. sél. 2 carb. mod. grd luxe tr. b. ét. 150. avec side capoté 170. 45 av. Gambetta, Villeneuve Le Roi (S. O.).
55000 BELLE Soyer 350 mot. Jap r. à br. ét imp. urg. sam. 2 à 7 h. dim. et lundi. Lemarchand 35 r. des Bergers-15^e
JAWA 250. Nor.99-14 mat. 145.
Motob. 125 culb. ét. nf sus. ar. 80. Franc, 23 r. Berzélius-17^e

FN 5 CV lat. 1950 cme neuve BISSON Gut. 84-60 Poste 36 vis. 22 r. Geof. L'Asnier-4^e
GILLET HERSTAL 500 culb. av. side 70000 vis. 12 à 13 h. 19 h. 30 sf dim. POMPISTE 147 bd Victor Hugo, Clichy
SIDE seul Terrot nf p. br. frein vis. mat. et dim. 10 r. de Flore, Aulnay sous Bois.
NSU 250 culb., GLAVIEUX, 21, rue de Rosny, Boulogne-sur-Mer (Pas de Calais).
SIDE 750 R. Gillet ens. ou sép BAUCHY Mon. 45-10.
MOTOPEC. 500 cul. side f. tél. tr. b. ét. vis. t. l. j. Berchoux 45av. République Thiais
DKW 350 NZ impec. Tri.69-37

BMW R12 tr. b. ét. prés. excel. couple solo et side antiv. 170.000. Driancourt, 67 bis rue Fessart, Paris-19^e
GN.-RH. 250 2 t. pns nfs 65.
CYCLES 27 r. 3-Frères-18^e
MOTOB. 4cv imp. eq. 75. Morel 6 r. Bellevue, Les Lilas.
DKW 350 NZ tr. bel. Kergaravat 16 r. de la Réunion-20^e
TERROT 350 lat. 4 v. f. tél. BESNARD 6 bd St Marcel-5^e
PEUGEOT 150 P155 ét. neuf sél. p. br. vends cse dép. serv. mil. ROGINSKY 53 av. des Ternes-17^e. Tél. Eto. 17-32.
BSA 500 culb. 4 vit. sél. noir et chr. impec. acc. 135000. Fritz 294 r. Bellevue-20^e

ZUNDAPP 200 bas prix. LEO-MANT 15 rue Chambéry-15^e
ETAT de marche ou à revis. 50 motos : Royal BSA Indian NSU DKW Harley Motobéc. Terrot R.Gillet Gn.R. etc. Alazard 47av. de Clichy Paris
LIQUIDATION : A reviser B.M.W., Standart, Horex, Ardie, Triumph, Norton, BSA RIEUCAU 64 pl. Réunion ouv. princ. le dimanche matin.
SUP. Zundapp K800 ét. neuf px int. LANG 14 rue Louis Calmel, Gennevilliers.
MOTOB. 125 3 v. b. ét. 45000 vis. dim mat. Jessin 23 av. Emile, Montmorency (S.O.).
MATCHLESS 350 culb. f. tél. ex. ét. sam. ap. m. Leprince 45 r. G. Péri St-Denis (150000)
D 45 sél. f. tél. av. ville et rte. Per. 17-70 pour rend.-v.
150 cc Peugeot 4 v. 8000 k. 75. éc. Chadenet 12b.av.Bosquet-7^e
SIDE Bernard. nouv. mod. 51 bis. rue Octave Mirbeau-17^e.
GNOME 350 culb. pf ét. marc. px int. vis. s. d. 9 h.-17 h. Halleux 142 bd J.Jaurès Clichy
TERROT 125 ETD ét. nf 75000 Fagedet 15 r. des Ardennes-19^e

PEUG. 150 nve 4 v. f. tél. bat. COLONNA 75 r. Taitbout-9^e
TERROT 125 télesc. RAMPON 25 r. des Gravilliers (3^e).
350 JAWA état neuf toute équipée + acces. 7000 kms. Muller 130 av. Parmentier-11^e
M.GOYON side 500 culb. Mag nf 115 GRAU 56 av. Gallieni Joinville (Seine). Gra. 27-85.
BSA 500 side Carpio impec. Breyse 4 r. Lavieville-18^e.
MOTOB. 125 culb. parf. état 8000 k. 95000 Klé.06-77 h.bur.
TERROT 125 der. mod. s. gar. équ. luxe pare-choc roue ar. renf. poig. élect. stop. DUC 98 r. Tolbiac-13^e. Gob. 66-53.
BSA 750 side bipl. bel ens. Jezequel 228 r. Championnet.
NORTON 500 ES2 culb. 125000 Choquant 2 Cité Avenir, 11^e.
DKW350 NZ 15000 k. dédouan. n. piéc. dét. pn. neufs side Bern. 48. Px int. 9 r. St Romain-6^e. Lit. 12-25 Concier.
NSU 350 parf. ét. Dld. 25-53.
Trimoteur 4 cv Blotto, Vandén 58 r. Ol. de Serres-15^e.
NSU 350 s. cul. 4 v. ét. nf Mabil 7t.av.St-Mandé Did.23-52

BMW R12 130. 350 Norton 115. R71 235. R73 260. Condor, Velocette, Peugeot 350, 65. Poney 22. D45 neuf 55. Peugeot 175, 65. NSU 200 85. Spécial Sport 60. Puch 90. Norton 16H 70. Zundapp tractée 70. Choix de side. Ouvert dimanche matin. Réparations suivant devis. Stock pièces BMW TRANSACT MOTOS, 104, rue Haxo. MEN. 99-86.

GN.-RH. R3 compt. sél. parf. ét. 8'00 k. vis. sam. dim. 6 r. de la Somme Aulnay s/Bois SO MOTOB. 350 super cul. nve équip. compl. cause ach. voit. FIGAL, pl. St-Ayoul, Provins.

V. ou éch. 250 NSU c. 350 course J.Paquet Cerisiers(Yon.)

150 AMC Automoto Roux 26 r. A. Rozier. Nor. 67-57, 10 à 12h.

ENS. 5 cv Indian Bern. 49 ivoire noire chrome biplace BOUGE 289 Fg St Antoine. Did. 82-95 (affaire unique)

125 JONGHI ACT nve pl. off. MARTIN 100 r. Glaçière-13e.

TERROT 125 cc ét. nf val. 70. cédée 60. DE FABRY Gueules Cassées 20 r. d'Aguesseau-8e.

PEUGEOT 350 P107 bon état Bonneville 6 r. Auger-20e.

VELOMOTEUR Peugeot 100 cc 45000, MARTIN 6 r. des Balsamines, Argenteuil (S.-O.).

FN 5 cv susp. tot. Gra. 42-74

GRIFFON 125 4 vit. Schnegg 135 r. Blomet-15e. Aut. 20-20

BSA 500 twin av. acc 1200 k. cse ach. auto. Dagneaux PTT Villeneuve le Roi. Tél. 597.

500 BSA M20 side sp. impec. sam. 5a5 45 r. Poissonniers-18e

MOTOB. 500 lat. 4 v. side Roy Bonneville 6 r. Auger-20e.

SIDE 500 Motobéc. BOULAIN 41 r. Paris, Epinay s/Seine.

MATCHLESS 160 reprise bicyl. Terrot 4 cv b. ét. 55. CHAPERON 2 r. J. Catric, Les Lilas

NSU 250 culb. 3 cv ét. neuf VALLE, 26 r. Gabriel Péri, Neuilly Plaisance (S.O.).

3 cv MOTOC. ét. m. 25 Terrot 4 cv lat. pf ét. 60, 74 av. Stalingrad, Fontenay s/Bois.

PEUGEOT 350 P112 av. remorq monoroue parf. état. Riehmann 45 r. de Reuilly-12e

350 TERROT sup. sport cul. 4 vit. sél. orig. impec. 57 r. G. Picard Ivry s/S, sam. dim.

SUPERBE BMW R66 impec. 100 % origine, Henevard 62 lies d'Or, Hyères (Var).

Norton 16H imp. side Roy nf 134 bd Salengro Noisy-le-Sec

ENS. Gn.Rh. AX2 av. Bernardet gd tour 6 pns : 3 nfs, 3 à 50 % bat. nve, sac. t. sad prêt à pr. la rte 130 Ecr. Hazard 148 r. du Fg St Denis-10e

URG. Puch 125 TT bicyl. impec Juin 50, Guignard 6 r. de l'Espérance-13e ou heures trav. Mic. 19-30 poste 16.

TERROT 125 culb modèle 48, très bon ét. toute équip. 70000. CLAUSTRÉS, 53 bd St-Germain-5e. ODE. 42-56

NSU 198 impec. pns nfs 4 vit. CLAUDE, ALE. 17-59

PART. v. 500 Gillet Herstal culb. mot neuf 70000. Visible 77 rue Sedaine, Paris-11e.

150 PEUG. ét. nf 70 BRETEL 66 r. Peupliers, Boulogne.

JAWA 350 t. b. état 7000 kms av ts access. COSSON 114 r. de Vaugirard P. 6e. LIT. 71-17

250 GC Benelli ACT 4 vit. Roulin 30 r. Pierre Leroux-7e

PART. vd Norton 16 H 500 side Bernardet impeccable. TOSTAIN 10 rue Pauly-14e.

G. HERSTAL 500 culb side 75. STOFFEL 43 Chemin des Postes, Livry Gargan (S.O.).

SPLENDIDE BMW R12. Parent 1 square Alfred Capus-16e t l. jrs 20 h. et sam. apr. m.

GUILLER 150 AMC T. équipée gd luxe, LHOTE 14 av. Manin Antony à part. 19 h. (80000).

125 lat. MOTOC. Mon. G. 100 cc b. ét. px int. eq. compl. 8 r. de Paris, Bièvres (SO).

TANDEM VAP 4 moy. à br. ét. nf pns nfs px à débattre. L'HUILLIER 56 bis rue Olivier Métra, Paris, 20e.

SIDE Bernardet Motob. 350 lat. très bon état. FRAMERY 14 villa Maupas Epinay (S) sam. apr. midi, dimanche.

MOTOB. 350 dern. mod. juil. 50, 5000 k. px 175 Douzery 38 r. Faisanderie, Fontainebleau.

DRESCH 3 cv 20000. Simonot Mons par Donnemarie (SM).

SAROLEA 5 CV culb. ét. nf équip. av. ou cans side 1950 Bernardet 90000. Repr. 125. Leclerc 56 r. Marx Dormoy-18e

350 PEUGEOT P112 tr. b. ét. équip. t. s. bons pns 55000. Vincenot, Grésillons 29-76.

MOTOBEC. 175 125 Mobylette nves disp. Poney c. nf 35000 53 rue du Simplon Paris-18e.

KEHLER ESCOFFIER 4 cv culb. état impec. avec side. GRABOUT 153 av. Gl Leclerc, Bourg-la-Reine (Seine).

VINCENT rapide 5000 kms. ADAM 1 r. Christine (6e).

R. G. 750 avec side biplace Roy, état impec. FAYE 19 r. Malar Paris-7e. INV 13-91.

PEUGEOT P56 sél. 4 v. 125 cc parf. état t. jrs sauf sam. dimanche, CHA 46-80.

PART. Motob. 500 cul. avec side, CHANTEPI 16 av. Briand Plessis-Robinson.

SIDES seuls Simard ét. neuf 35 Terrot b. ét. 2 roues pns 20 épaves av. pap. 350 Terrot mod. réc. Cramoix, Terrasson D.

VEND 500 NSU 4 vit sélec. 130.000. 500 Norton 16H très belle 135.000. 500 BSA M20 à roder impec. 140.000 500 NSU spéciale rapide. Remontée nve origine 140.000. 500 Monet L5 A1 4 vit. 65000. Matchless tel. neuve 180.000 et plusieurs épaves. J. M. LE GOF, 42 r. Ch. Lecoq, Argenteuil (SO).

URG. cse santé KS 600 Zund. parf. ét. télesc. 150. Garage Moderne, Foulletourte (Sarthe)

MACHINES A REMONTER : Panther 100 Norton Big Four. BSA WM20, etc... Boîtes BSA 500 et 750 cc. Norton, Matchless, Triumph, Gilera, Moteurs BSA M20, Etoile Bleue. Mag 500 DKW, 250 SB, Indian 1200, Guzzi 500 lat. Gilera 500 l. etc... J. M. LE GOF, 42 r. Ch. Lecoq, Argenteuil.

MOTOBECANE 50 cc abs. nf prix int. BOSSU 20 bd de la Gare, Herblay, S.O. Tél. 153

BMW R 51/2 état neuf, 9000 kms. THIERRY 5 rue Turin Paris, EUR 44-40.

JONGHI 125 juil. 50 état nf klaxon élect. 75. MARIA 20 r. Lécuyer, Nanterre (S.).

V. 350 TERROT 45 ou 500 Magnat sup. c. 38 ou éch. c. scooter. QUELIN Crémieu (Is.).

SPLEND. Zundapp K800 4 cyl. 4 vit. noire et chr or. rlé 5000 kms prix tr. int. écr. pr r. v. Paris, SCILIEN 265 bd Beauvillé, Amiens (Somme).

ECHANGES

SUP. cul. 500 Motob. tr. b. ét. Ter. 350 lat. intég. rem nf 5 cv Citr. camtte repr. canoté Mesemer, log. 221 esc. 55, Gr. D, Cité des Oiseaux, Bagnoux

ON DESIRE ACHETER

ACH. anc. moto 2 cyl. Griffon ou vieille moto 2 temps. LE-PRINCE 20 r. du Cirque-8e.

ACHETE Ford AN. cabriolet spider si possible. THUREAU 27 bd St Martin, 3e.

TRANSACT MOTOS a une organisation unique à votre disposition : achat comptant de toutes motos et vente à c.édit. Dépôt vente gratuit, scutions rapides. TRANSACT MOTOS, 104, rue Haxo. Tél. MEN. 99-86.

ACHAT ttes motos sauf 125 cc Faurie 8 av. de St-Ouen Paris

ACH. occas. -cadre Peugeot 112 ou l'épave, LAURET, Boul. Séverac, Gare (Aveyron).

ACH. Motobéc. R4C bon ou mauvais état. PEYRET 10 r. de l'E. de Fontaury Limoges.

RECHERCHE BMW R12 préférence mauvais état. CAUX, à Stains (Seine).

CHERCH. Peugeot 125 cc b. ét. Baret 10 r. du Ch. de Mars-7e

JAWA 49-50 ou 500 twin angl. ou BMW R71 prix 135. Rousseau 6 r. Lyon Avallon (Yon.)

VOITURES A VENDRE

G. IRAT 6 cv roadster impec. 275. BERSON 39 r. Fleury, Clamart (Seine) (côté Gare).

AMILCAR C.I. 4 pl. 4 ptes M3 bon état, 110000. LE BIHAN 21 rue Villette, 19e.

SIMCA 8 coupé sport 130 kmh. en rodage 1re main gar. Reprend moto. heures repas. LECLERC 71 r. Pajol, 18e.

DIVERS

BMW couples nfs 8x54. BERSON 39 r. Fleury, Clamart.

V. 2 moteurs Chenard 2 cyl. 2 tps compl. ét. nf 25000 les 2, tél. Gra. 31-71 (le soir).

VDS équip. motocycliste cuir S'adresser Chef Métro Sentier

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois. Per. 09-13. Réal. Rect. d'embiel. cyl. dispon. Embiel. et cyl. Peugeot 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc et ttes marq. Pièc. pour Chaise, Peugeot, Motob., FN et embiel. ttes marq. cul. Peugeot Automoto A12 et toutes marq. Catalogue n° 10 s/dem. Fournit. exclusive aux Agents seulem.

VENDS vilebrequin de DKW 2 cyl. S.B. roulements origine neuf, Math. MUSSONG, à Sinz (Merzig) Sarre.

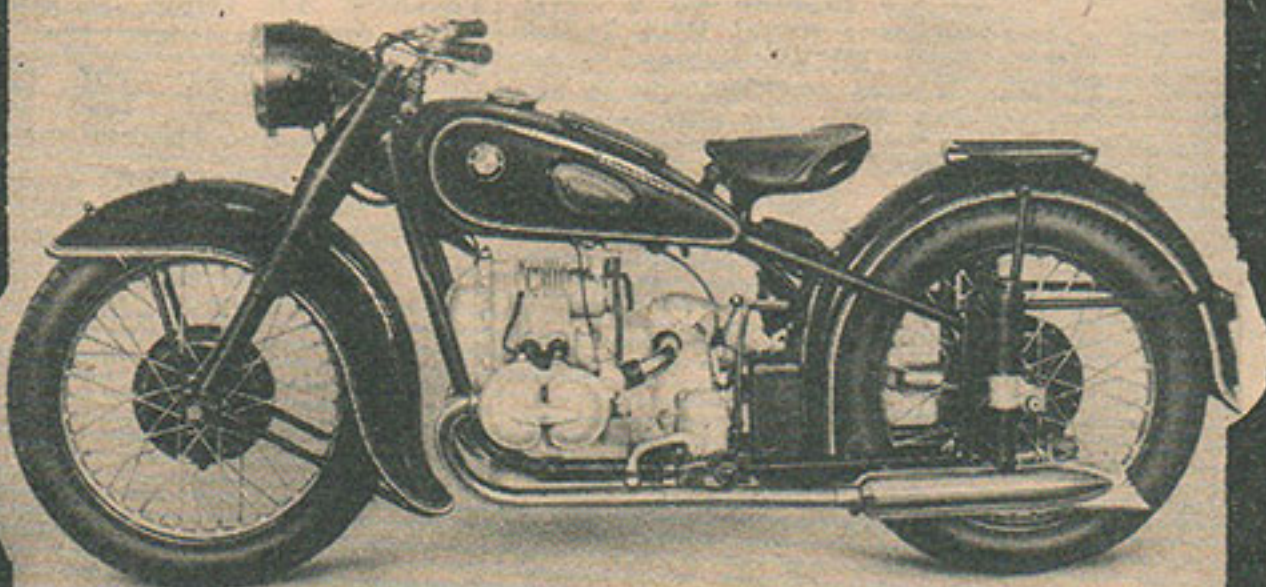
EMPLOIS

TOLERIE industr. rech. repr. bien introd. chez grossistes, acces. autos et construction. Ecrire MOTO-REVUE 1021.

B. M. W.

Type : R 51/2 - Sport - 2 cylindres - culbuteurs - cardan fourche télescopique - suspension arrière - 2 carburateurs - sélecteur - 4 vitesses - vitesse 140 kmh. Modèle 1950 - 500 cmc. - Prix : 350.000 frs.

Type : R25 - Monocylindre - culbuteurs - cardan fourche télescopique - sélecteur - suspension arrière 4 vitesses - 250 cmc. Prix : 220.000 frs.



AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIERES
à 300 mètres de la gare TÈL GRE. 17-93

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser
temps et argent

en trouvant à tout moment

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

REVIL ETS

82, avenue des Termes - 225, boul. Péreire
PARIS-17e **Dépôt MACOMBYNN** ETO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

"VITEX"

Sélecteurs au pied
pour MOTOS et VELOMOTEURS

ADAPTABLES
SUR MACHINES FRANÇAISES ET ETRANGERES

PRIX : POUR VELOMOTEURS 5.750 Frs
POUR MOTOS DEPUIS 6.500 Frs

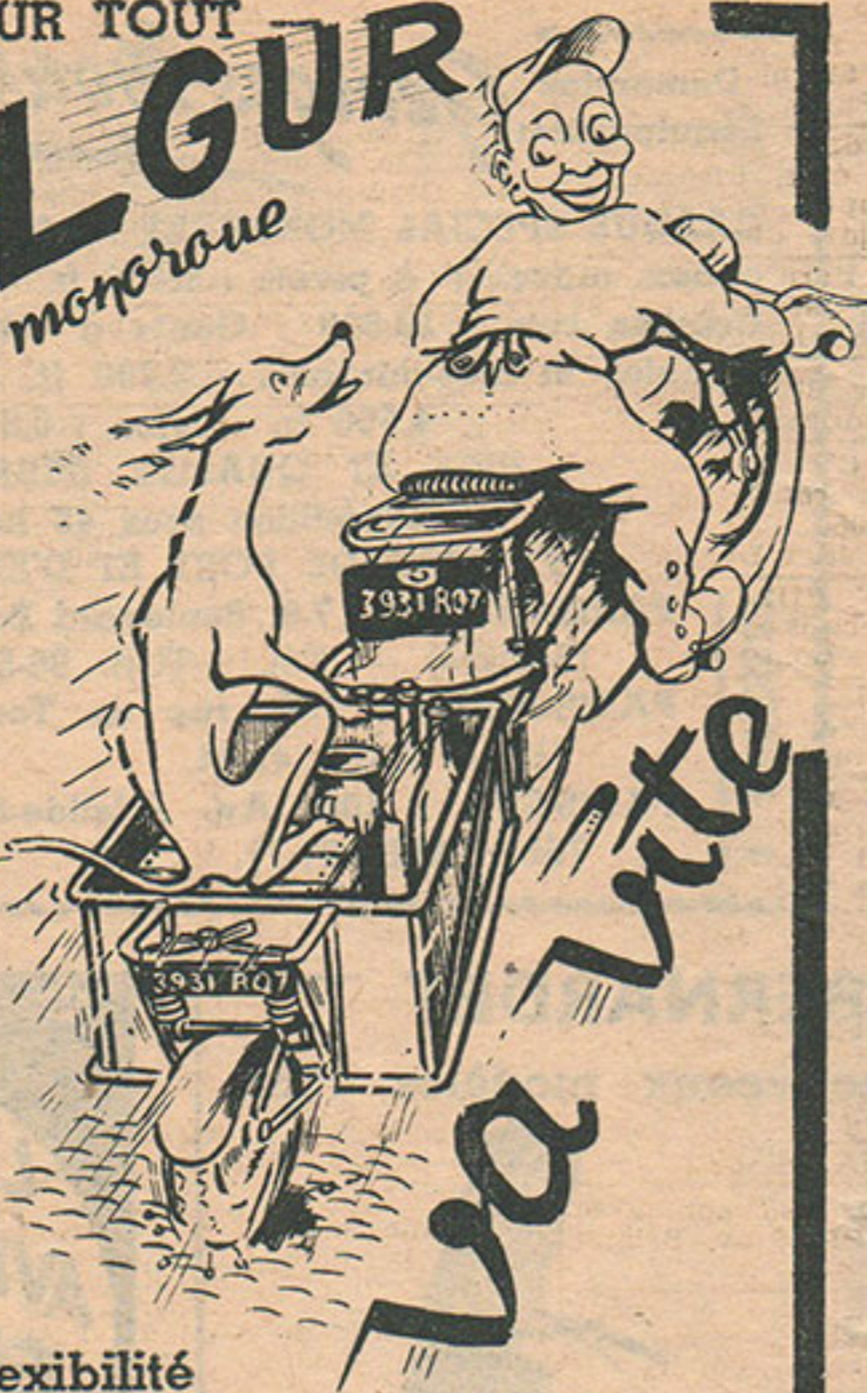
MARC MARTIN, constructeur

8, RUE DES PLATRIERES 8 — PARIS (20e)

PARTOUT — POUR TOUT

FULGUR

remorque monoroue



Modèle **M. 50**

Pour Vélomoteurs
et Deryn
40 kgs à 70 kmh.
ou
60 kgs à 50 kmh.

★

Modèle **M. 100**

50 kgs à 80 kmh.
ou
100 kgs à 60 kmh.

★

Suspension à flexibilité
variable
et réglable
suivant la charge

Documentation
sur demande en
retournant la
présente annonce.

1^{er} TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE

DAU. 28-15
CHA. 46-09

Brevetée S.G.D.G.

MR. B.2

MONET-GOYON

LA MARQUE
POPULAIRE
FRANÇAISE

Vous trouverez le modèle que vous cherchez à

PARIS-MOTO

M. BRIOU
Propriétaire

55, rue Brancion - PARIS-15^e — Tél. LEC. 93-57
(Métro Convention)

100 cmc. : 66 et 68.500

125 cmc. : 91.500 — 200 cmc. : 139.000

L'une des principales Maisons de pièces
détachées de la Région Parisienne et AGENT
des GRANDES MARQUES suivantes :

125 Gnome-Rhône : 107.400	125 M.R. : 102.000
125 Magnat-Debon : 118.400	125 B.S.A. : 125.000
125 Scot. A.G.F. : 120.600	Cyclomoteur M.R. : 48.000
125 Guiller .. : 130.000	250 Gillet Herstal : 215.000
400 Gillet Herstal : 249.000	500 Gillet Herstal : 255.000

Mise au point et premières leçons de
conduite **SANS AUCUNE MAJORATION**

CREDIT

6 à 12 mois
25 ou 50 % comptant

MAGASIN OUVERT TOUS LES JOURS
DE 8 A 20 HEURES SAUF DIMANCHE

Seul! sans redresseur ni batterie!...

L'AVERTISSEUR

ARGO-RADIO

Alimenté directement par le VOLANT MAGNETIQUE
est adaptable sur tous

VELOSOLEX, VELOMOTEURS et MOTOS LEGERES

AGENT GENERAL France - Colonies - Bénélux

P. BONNET

78 av. Général Leclerc, BILLANCOURT — MOL. 60-99

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance
IMPERFORABLE AUX CHOCS

Prix imposé : 2.750 fr.

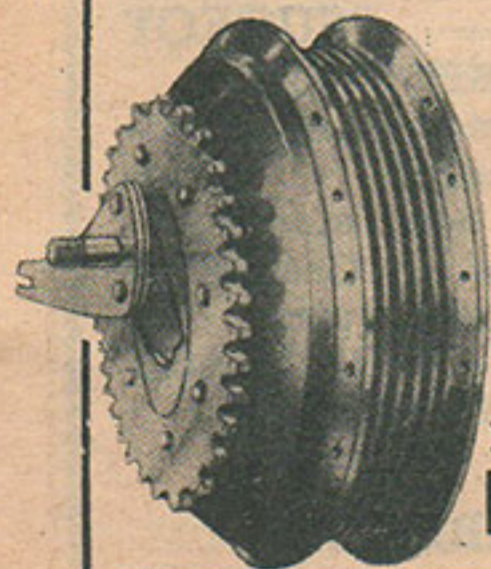


Vente en gros :

Ets GENO 6, Faubourg Saint-Honoré
PARIS-8^e — ANJ. 12-38

CONFORT ET SECURITE

Sur moyeux à suspension
interne et freinage central



ADAPTABLE INSTANTANEMENT
SANS MODIFICATION DU CADRE

Adopté par les principaux Champions.
Toutes les applications
MOTO - SCOOTER - SIDE - VOITURETTE
Ets G.B.G. 30, RUE EUGENE-CARON
COURBEVOIE - DEF. 17-26

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e

NOR. 08-09

**TOUS
vêtements
de cuir :**

MOTO
AUTOMOBILE
SPORT
VILLE

Exigez la
marque
CHROME - CUIR

CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE





FERMETURE ECLAIR

6, RUE STANISLAS GIRARDIN, ROUEN

CAPITAL 216.000.000

SEULS FABRICANTS ET VENDEURS
DE LA VÉRITABLE

Fermeture Éclair

PORTANT LA MARQUE DE GARANTIE
"ÉCLAIR"

SUR LA TIRETTE DES CURSEURS

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

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

PRIX ET QUALITE IMBATTABLES

Expédition sous 48 heures

FRANCO DE PORT ET D'EMBALLAGE

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

PARIS-NORD : 138, rue de Tocqueville - PARIS-17^e Tél. : WAG. 42-04.

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

3 ADRESSES

DEPREZ

80^e ANNEE.

187, rue Ar. Sylvestre, 187
COURBEVOIE
DEF. 07-01 et 02

MOBYLITES disponibles
MOTOBECANE - PEUGEOT
GNOME-RHONE
PUCH - SIDES
MAGNAT-DEBON
RENE GILLET
MONET-GOYON
CREDIT
REPARATIONS
PIECES DETACHEES

SCOOTER BERNARDET

Livrons rapidement nouveaux modèles 1951

ENEZ ESSAYER
le 250 cc. 2 cylindres
PROPRE et PUISSANT

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

N'ATTENDEZ PAS LE
PRINTEMPS POUR
COMMANDER

MOTO-BASTILLE

6, Bd Richard-Lenoir - PARIS
BASTILLE



Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

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

CRUPDA

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

VENTE A CREDIT

D.S. MALTERRE

Agent Général :
Sté MOTOCYCLE - 166, rue La Fayette
Metro Gare du Nord NOR 07-59

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

D. K. W.

Toute montée, par simple échange standard des éléments
arrières du cadre, l'échange : 17.000 fr.

En stock, toute la pièce D.K.W. Boîtiers d'allumage: 9.500 fr.
Contacteurs de réservoirs: 3.000 fr. Chaines prim., disjonct.,
régulateur, inter. de guidon, etc... Pistons « MAHLE »
LAMBOROT, 12, r. Germain-David LYON-3^e. MONCEY 12-18

LE SEUL
AVERTISSEUR
ELECTRIQUE
SUR VELOMOTEUR
SANS BATTERIE

Le SANOR

HAUTE FREQUENCE
breveté

fonctionnant directement
sur le volant magnétique,
grâce à son filtre breveté
qui redresse et
double la tension



Appel puissant
et sûr sans lâ-
cher le guidon.

Notice sur demande
SANOR

86, rue Pierre Timbaud
Courbevoie
(Seine)



Vous 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 grâce à la

COMPAGNIE PARISIENNE DE CREDIT IMMOBILIER & COMMERCIAL

9, rue Duphot - PARIS (1^{er})

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).

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME-RHONE — B.S.A.

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

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

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

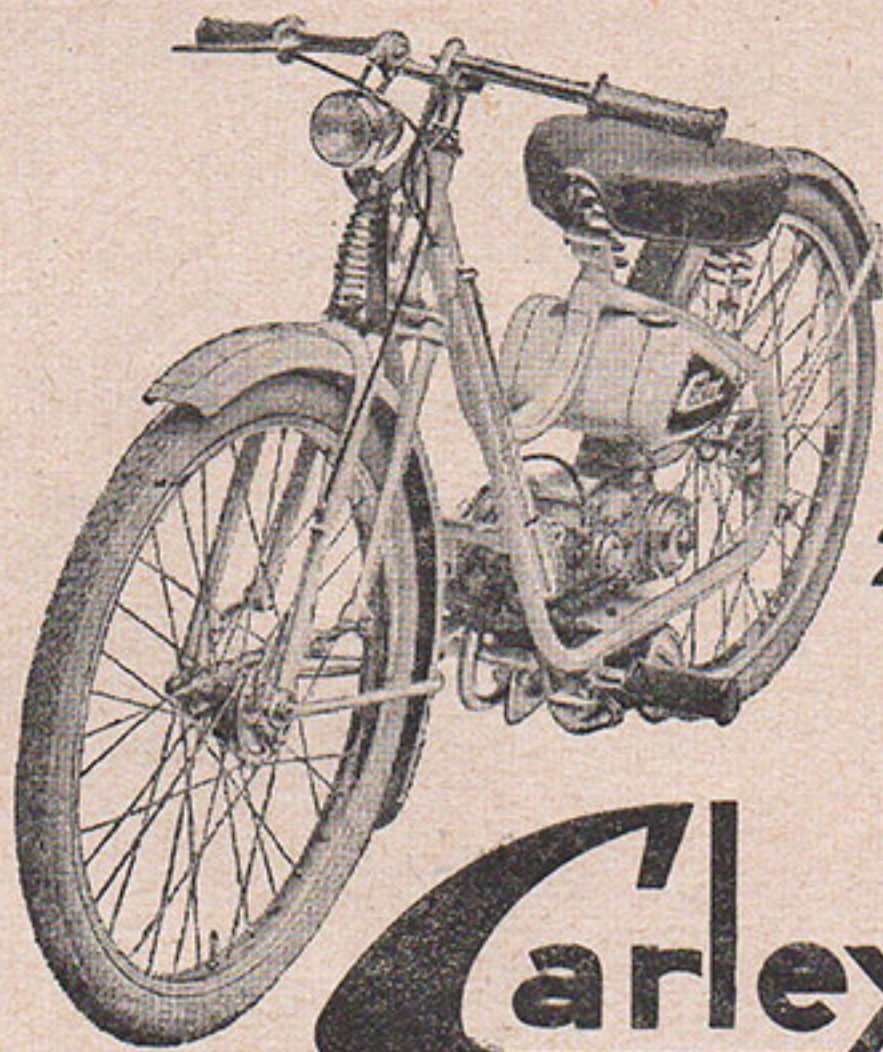
EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

EXPEDITIONS PROVINCE ET COLONIES

Atelier et Magasin :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e



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

Carley

MOTOCYCLE

M. ROCHER

CONSTRUCTEUR
 FRANCE

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

Volants magnétiques

SAFI vainqueur en 175 cmc.

BOL D'OR - 1950 -
 ALLUMAGE ECLAIRAGE
 Pour VéloMOTEURS et Motos
 Moteurs auxiliaires
 Moteurs agricoles et marins
 Moteurs Industriels

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

SERVICE REPARATION
 ECHANGE STANDARD

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

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

BOBINE SPECIALE MOTO

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

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 **HUNBEAM**

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

DRESCHMOTOR Motos DRESCH
 D.F.R.

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

MOTO-RECORD
 G. BONNARDEL - J. MURIT
 151, RUE MARCADET - PARIS - 18^e - TEL. : MON. 24-40
 Toutes marques Françaises et étrangères
SPECIALISTE B.M.W. - (51-2 et R. 25 Neuves)
 CONCESSIONNAIRE GNOME et RHONE

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
 Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

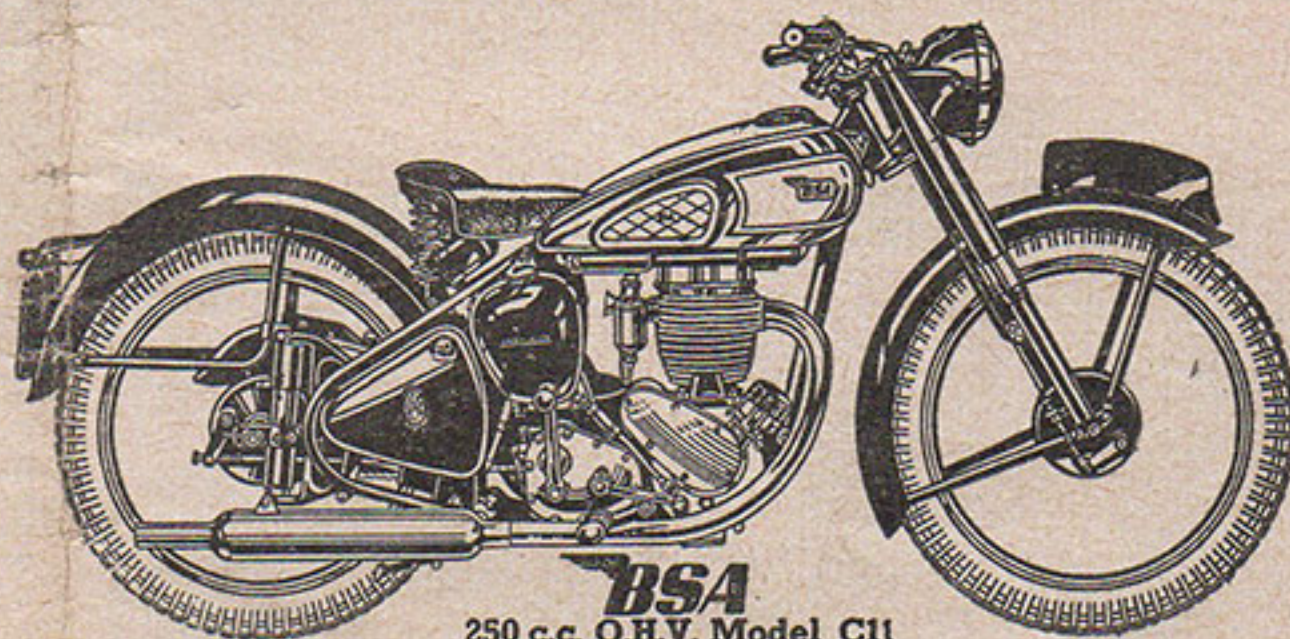
BSA

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE

La nouvelle 250 cc. culb.
à suspension AR

C 11 - GL

175.000 fr.



BSA
250 c.c. O.H.V. Model C11
(with spring frame)



est livrable

en Mars

Commandez
dès aujourd'hui

votre

BSA

LEAVE IT TO YOUR

BSA

LA PLUS FORTE PRODUCTION DE MOTOCYCLETTES
DU MONDE