

Moto revue

39^e ANNEE. — 3 MARS 1951. — N° 1.022.

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

PARIS-NICE
DES
CYCLOMOTEURS



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

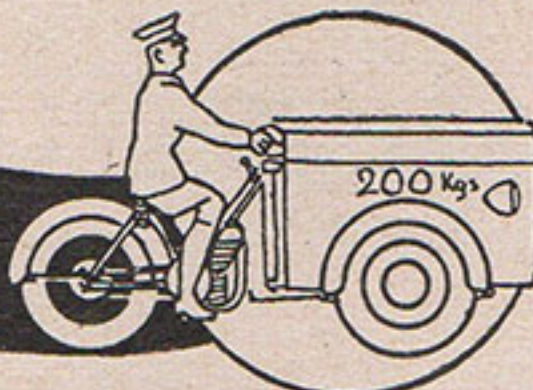
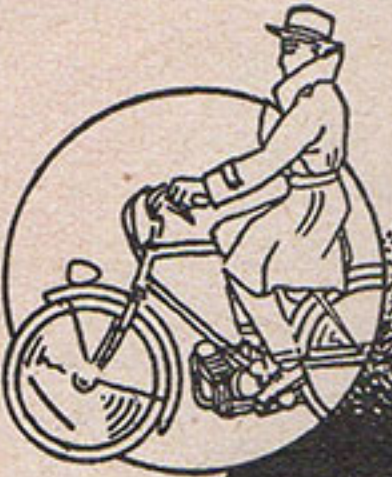
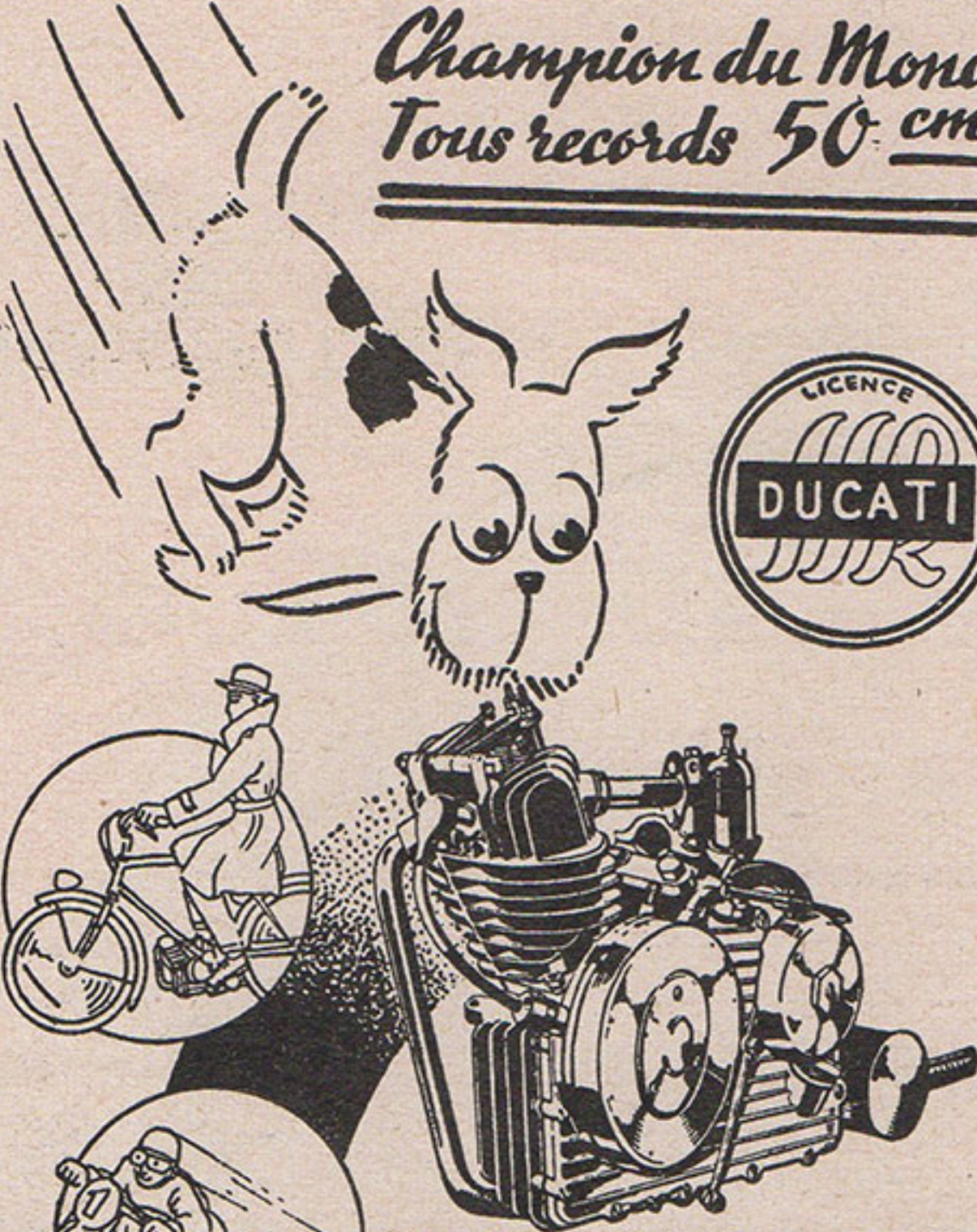
RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

Dans les Alpes bavaroises.

4 temps, à culbuteurs
moteur

cucciolo

Champion du Monde
Tous records 50 cm³



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

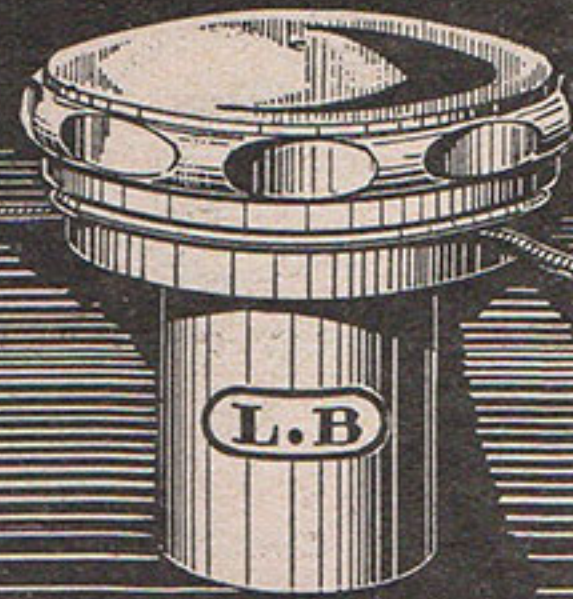
M.ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

MACHINES A COUDRE — MOTOCYCLETTES LÉGÈRES
MOTEURS ÉLECTRIQUES — MOTEURS FIXES
TRACTEURS — FONDERIE INDUSTRIELLE

USINES A CENON (Vienne)

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

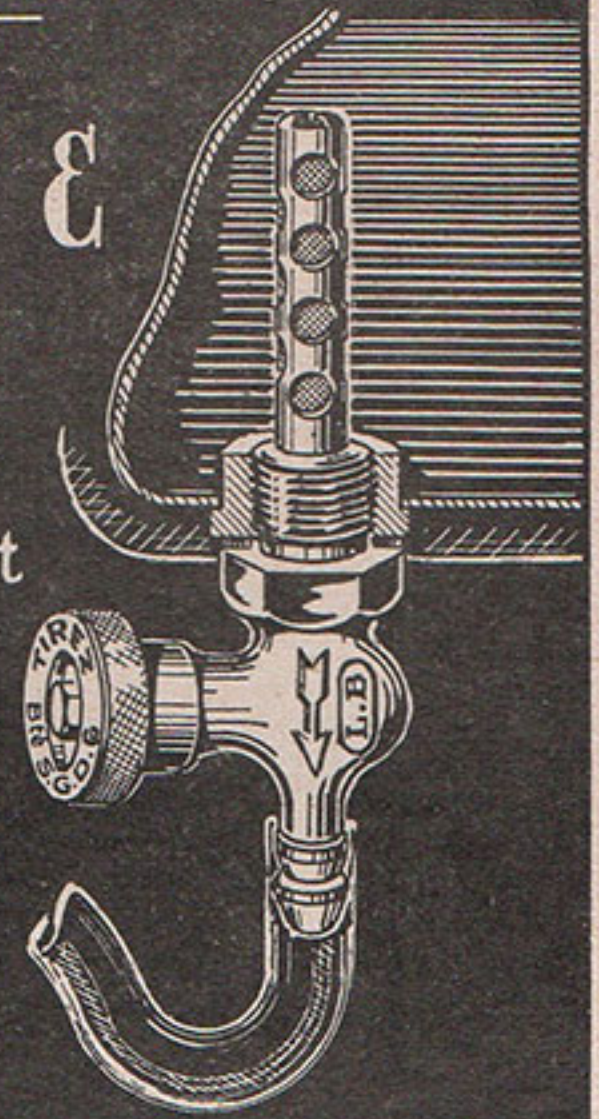


BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

LE BOZEC & GAUTIER

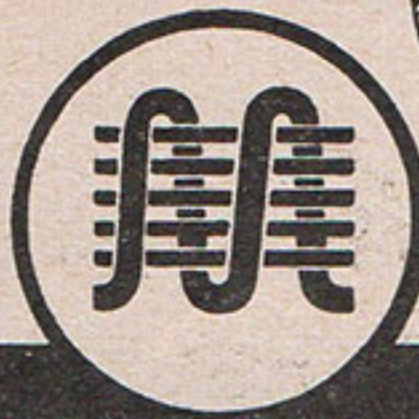
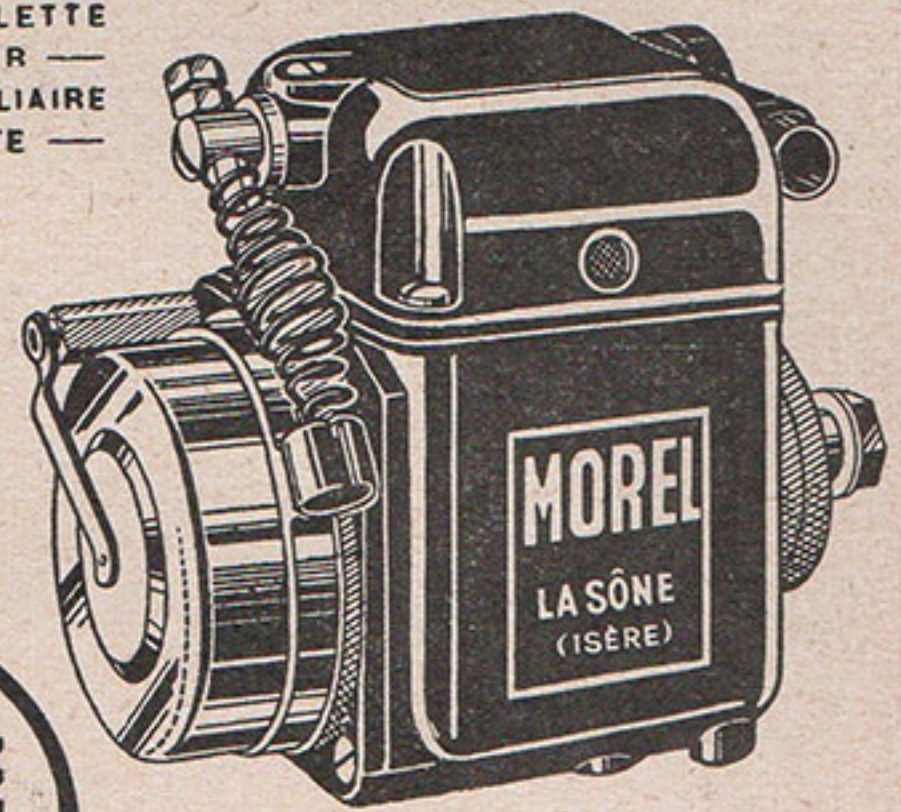
28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches



MAGNETO

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



HAVAS

MOREL

USINES:
LA SONE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE: LA SONE (ISÈRE) - TÉL. 19

AGENCE A PARIS: 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17^e) TEL. CARNOT 96.16

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

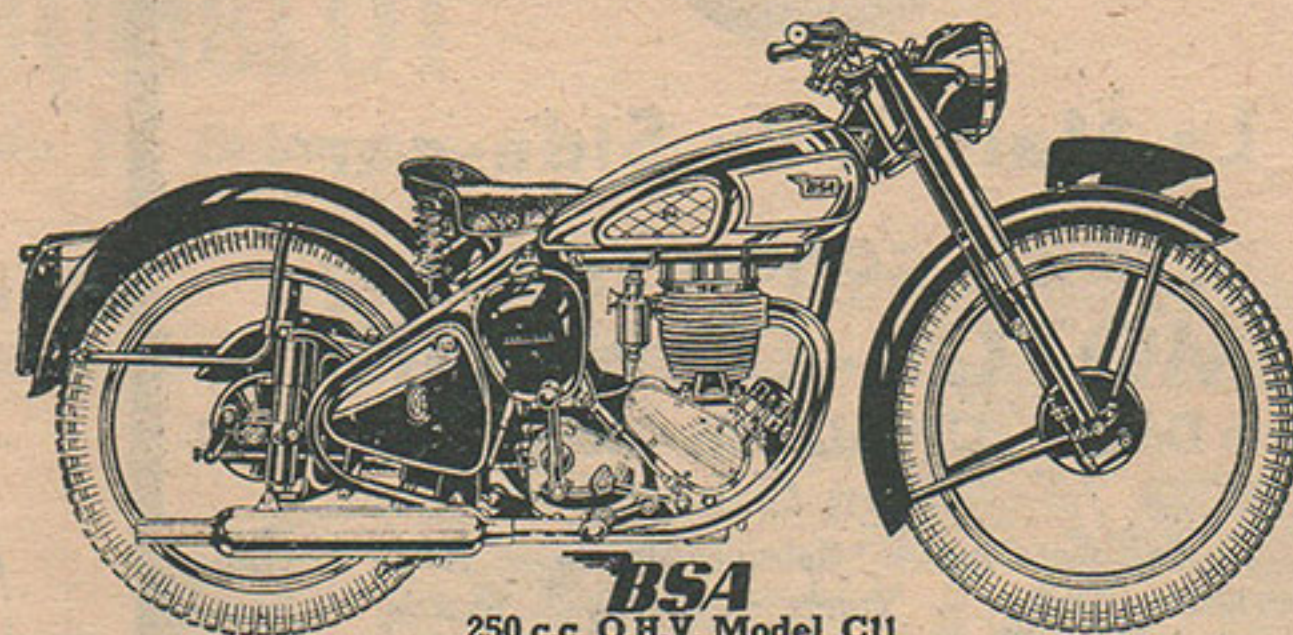
BSA

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE

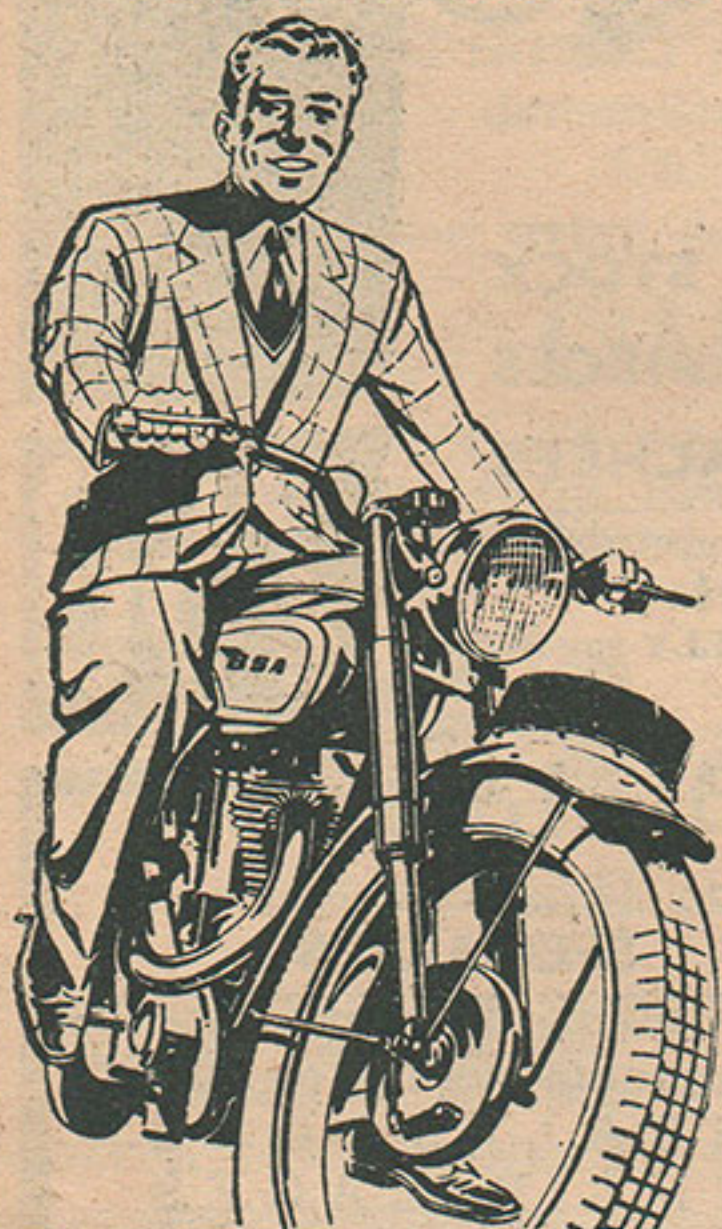
La nouvelle 250 cc. culb.
à suspension AR

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

MOVEA Import. exclus. pour la France. - 79, avenue de la Grande Armée PARIS-16^e — COP. 27-23 et 40-65.

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

Motocyclistes...

N'attendez pas :
commandez dès maintenant à

A. CHARRIER

Champion de France de Vitesse 1936
28, RUE DAVOUST - PANTIN (Seine)

BSA

Votre

ou votre

SUNBEAM

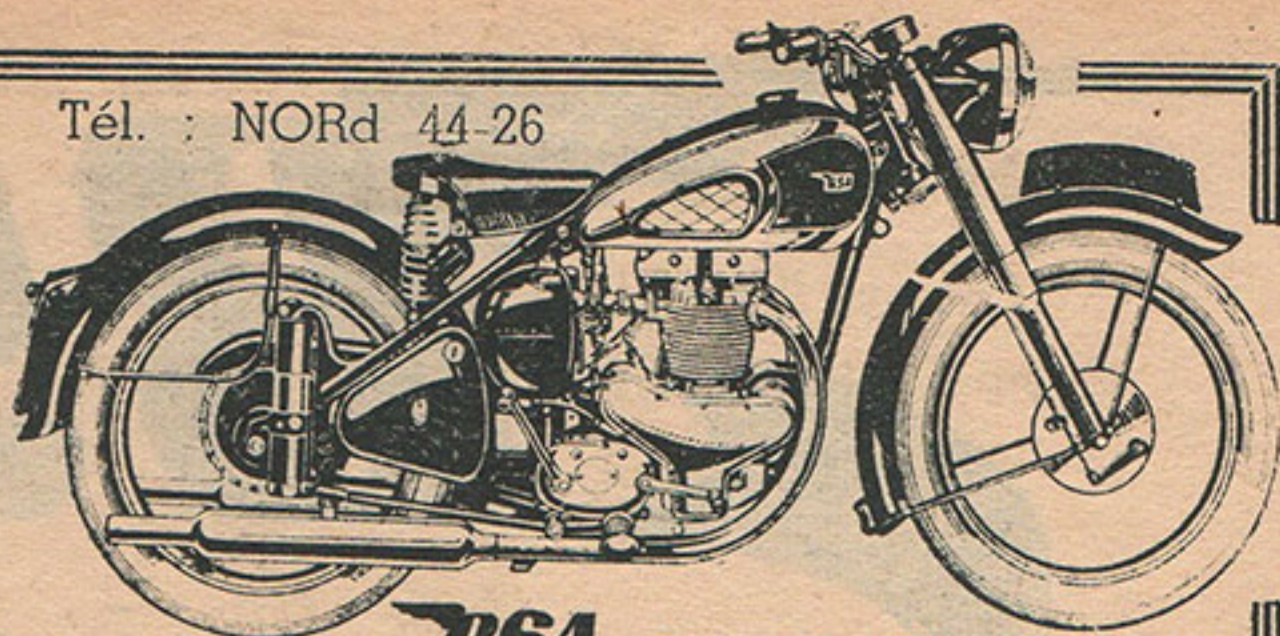
Tous modèles
Livrables de suite

ATELIER DE REPARATION ET OUVRIERS SPECIALISES POUR ENTRETIEN ET GARANTIE

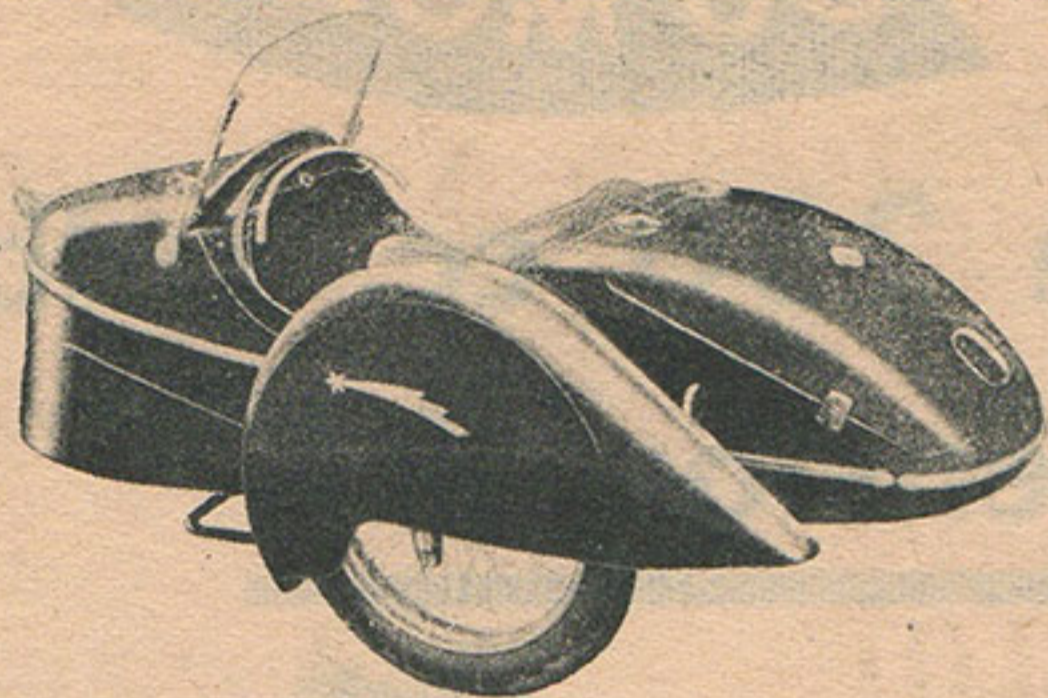
VENTE A CREDIT

REPOSE CONTRE TIMBRE

Tél. : NORd 44-26



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



La Maison du Side-car
Sans concurrence :
MOTOS-DANTON

14, rue Danton, LEVALLOIS - Seine - PER. 19-11

Agent Général

Seine — Seine-et-Oise — Seine-et-Marne — Oise — Eure
Eure-et-Loir — Loiret — Yonne — Aube — Marne — Aisne

des Sides-Cars SIMARD

vous invite à venir voir les nouveaux modèles à suspension
réglable pour MOTOS et VELOMOTEURS
DISPONIBLES DE SUITE

CREDIT SUR DEMANDE Conditions aux Agents
Demandez notre catalogue
Spécialité de montage de Side-cars toutes marques

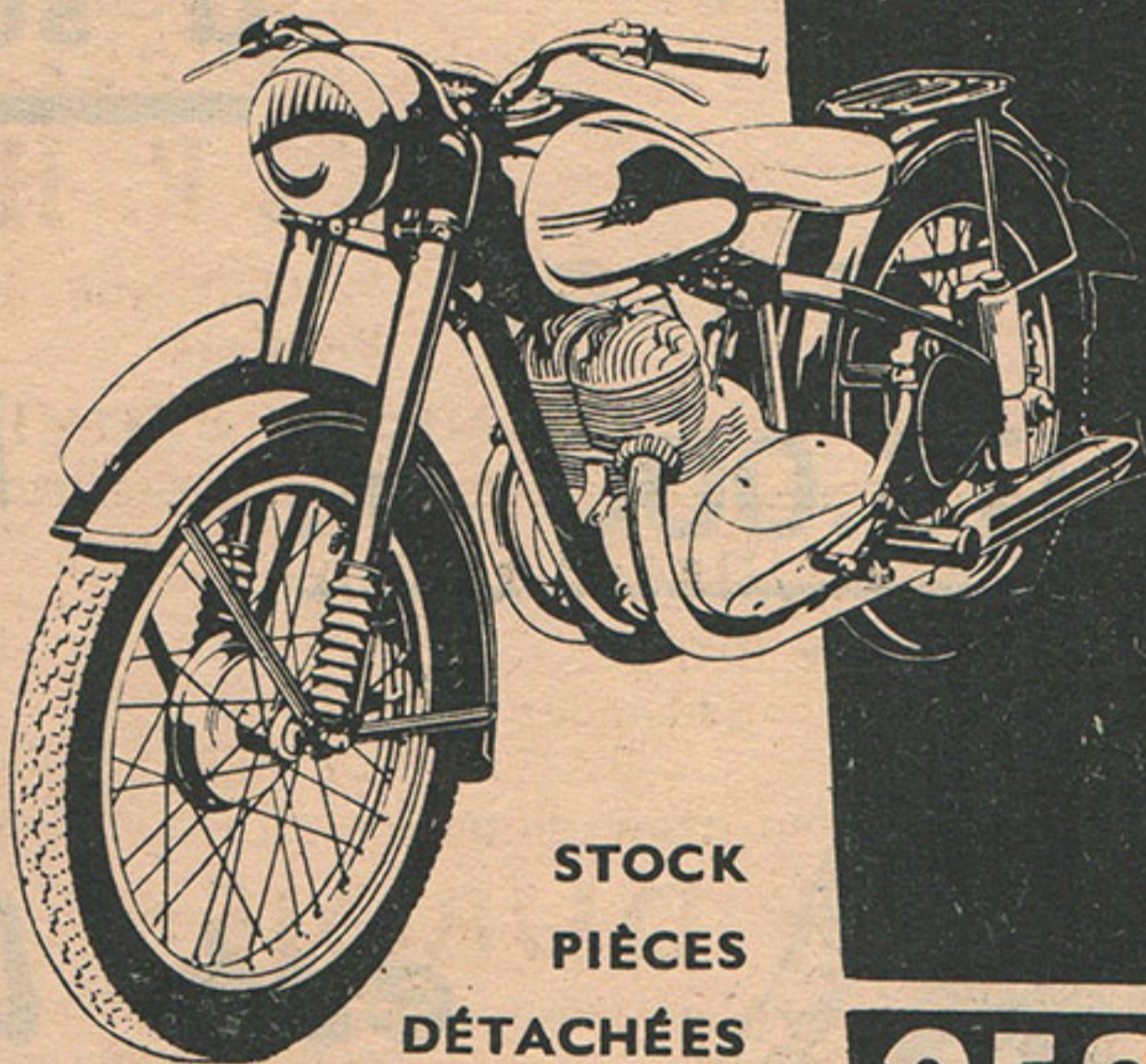
Spécialiste HARLEY-DAVIDSON type M.P.

PIECES DETACHEES

Agent MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON

JAWA 350

LEUR RENDEMENT
FAIT LEUR RENOMMÉE!



STOCK
PIECES

DÉTACHÉES

Agent Général pour la France et l'Algérie :

Ets J. POCH

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

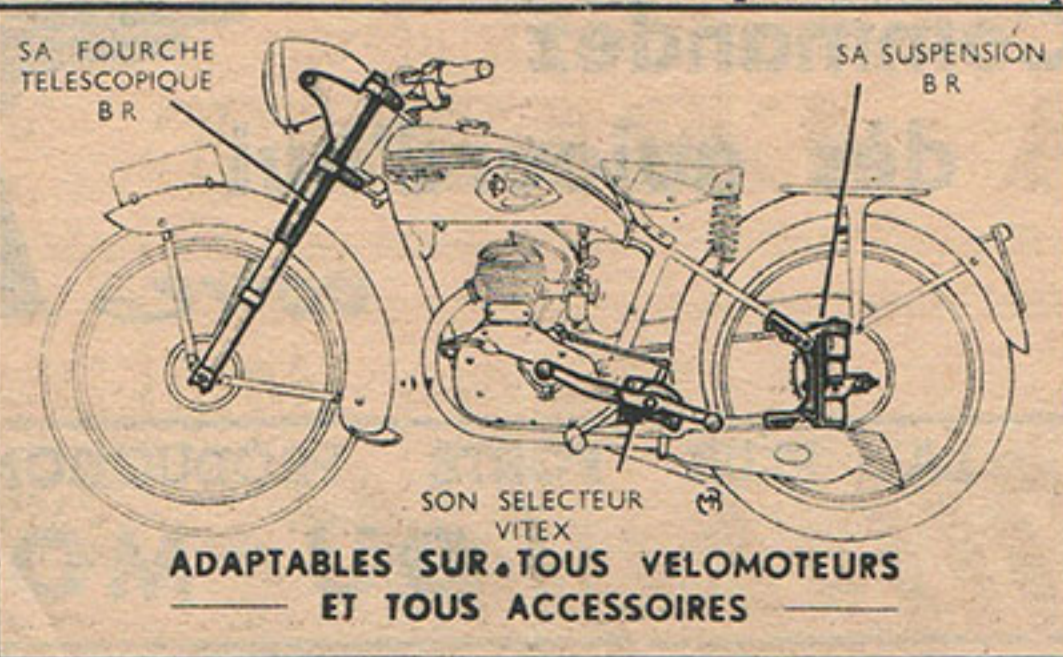
250

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

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

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



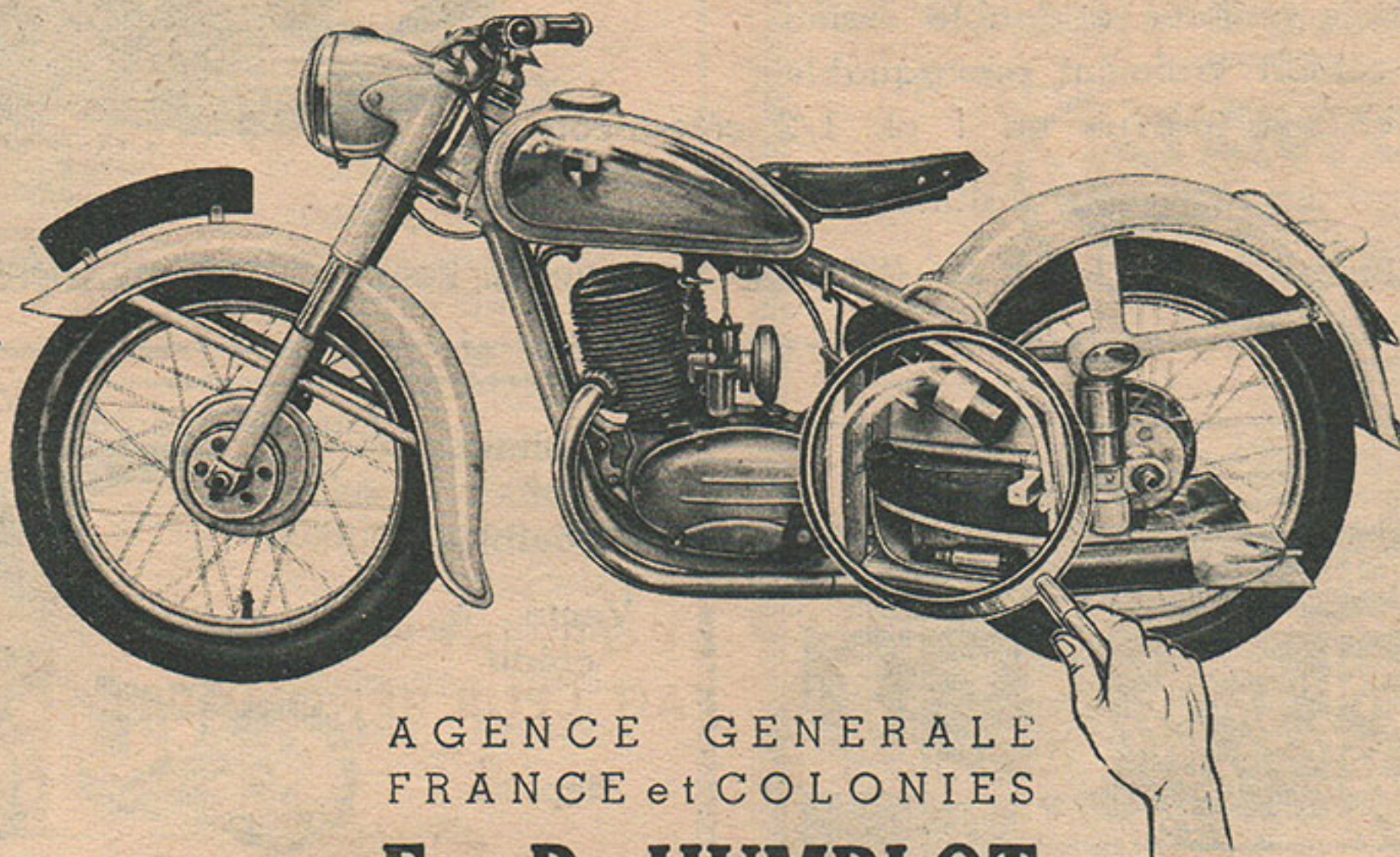
SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
adaptable sur 125 et 175 cc.
REALESAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS
Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
SUR DEVIS

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

De la minutie dans le détail...

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

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



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

AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

72-79-81, rue du Fg St-Jacques
PARIS-14^e GOB. 24-32

AGENCES PROVINCE DEMANDEES

Motocyclistes...

...DANS VOTRE INTERET :

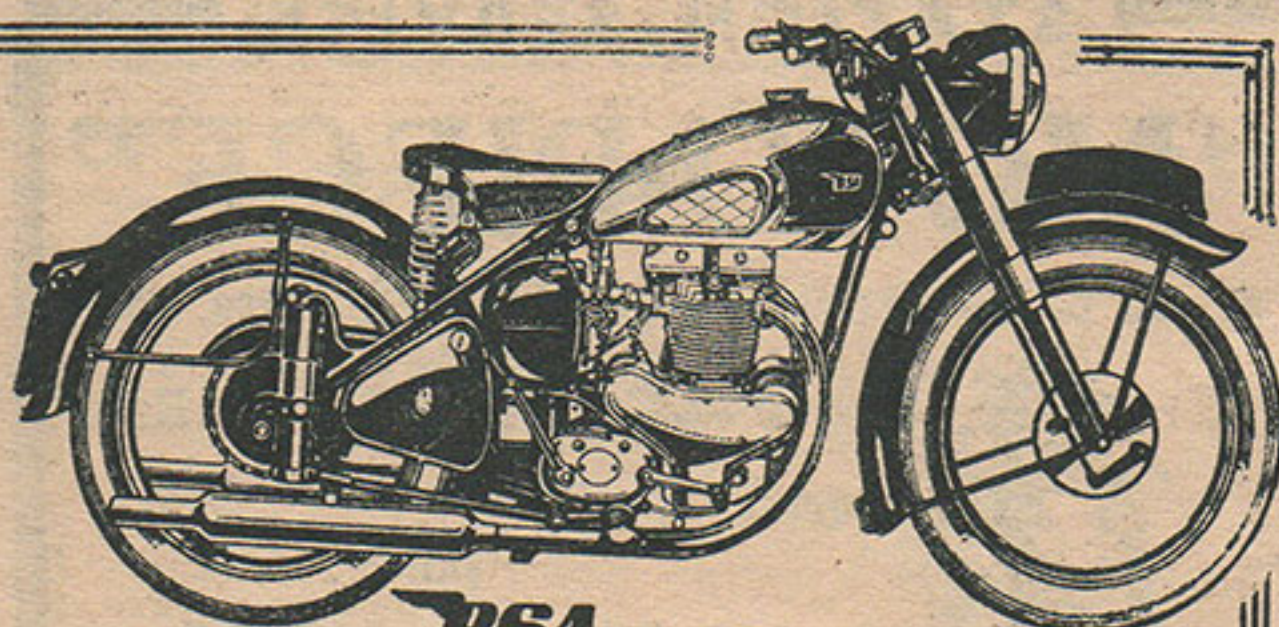
demandez à voir

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

SUNBEAM

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

Mobylette

MOTOBÉCANE



UN SIDECAR DE GRANDE CLASSE

Le "Hurricane 67" de BUFFLIER

Modèle déposé

Une ligne merveilleuse — Une sécurité absolue

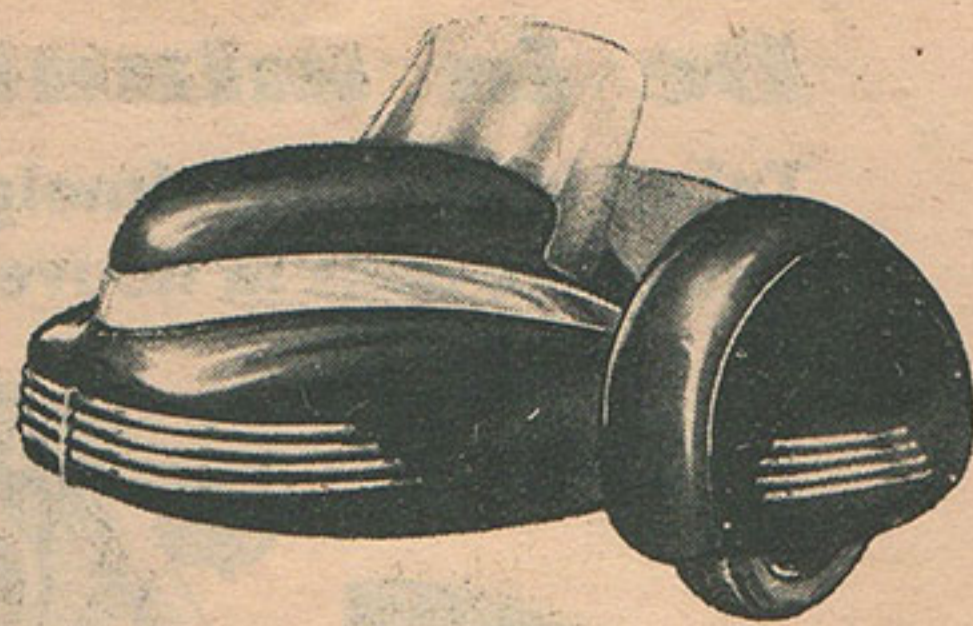
Châssis renforcé à double essieu

Un confort vraiment remarquable

Carrosserie Super-Luxe prévue en 1 pl. 1/2 côte-à-côte

Documentation gratuite

Anc. Ets B U F F L I E R (STARC) 31 Cours E. Zola à VILLEURBANNE



83 D K W 83

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPECIALISE POUR MOTOS ALL

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

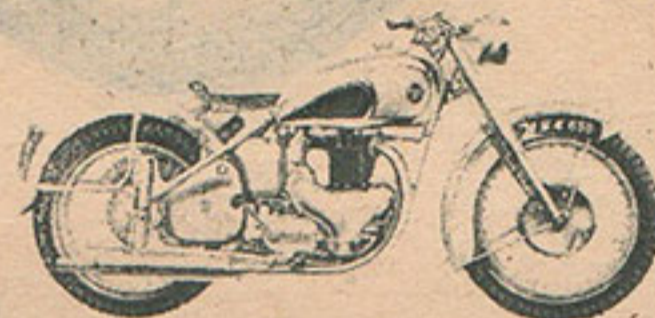
Visibles
et
disponibles

Vente à
crédit

Reprise

tous les modèles

BSA



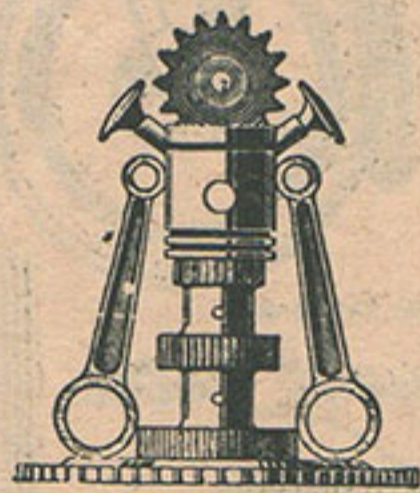
MOTO-BASTILLE

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

STATION-SERVICE

"MOTO-PIECE"

51, rue Danton - LEVALLOIS (Seine) — Tél. : PER. 60-66



PIECES DETACHEES

de qualité supérieure

pour

B.M.A. et MOTOS

à la disposition EXCLUSIVE
des REPARATEURS et AGENTS
de la moto.

Scooters BERNARDET

125 et 250 cmc.

Payables sur demande
en 12 mensualités

Présentation des
Modèles 1951

Essais tous les samedis

G.S.M.

Distributeur officiel



8, rue des Ecoles - PARIS-5^e — ODE. 62-98

ATELIERS-REPARATIONS et pièces détachées

12, rue St-Séverin

ODE. 50-91

LES Ets BONNET

VENDENT AVEC 12 MOIS DE CREDIT
LES SPLENDIDES MODELES

GUILLER - D.S. MALTERRE

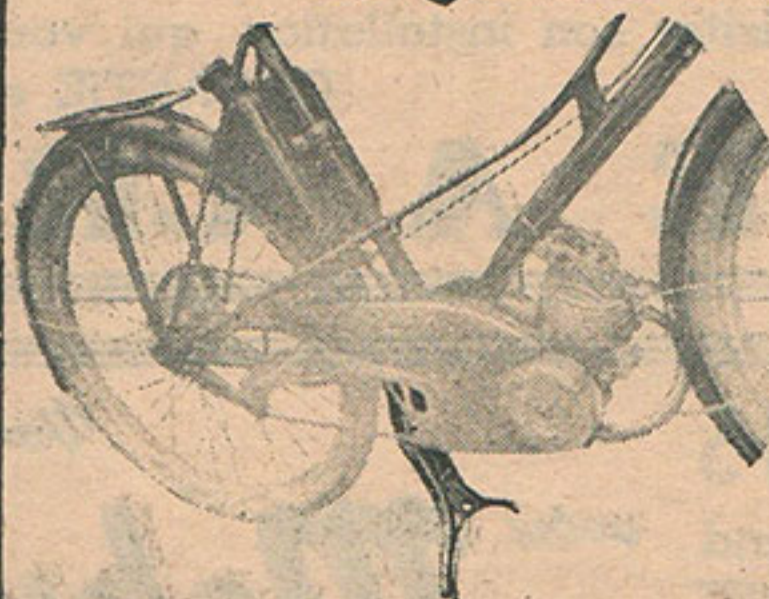
TERROT - GNOME-RHONE

LIVRABLES SANS DELAI

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

OCCASIONS IMBATTABLES

BEQUILLES RENFORCEES



adaptables sur :

MOBYLETTE
MOTOBECANE

VELOSOLEX

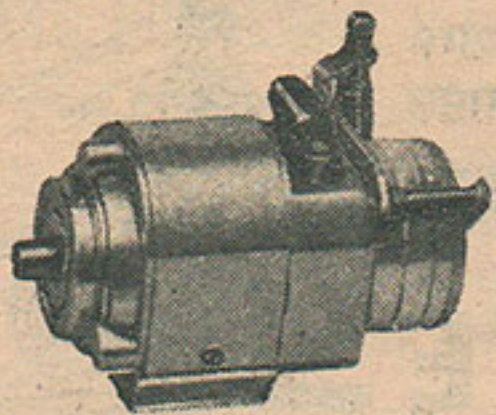
et tous les vélos.

fabriquées par :

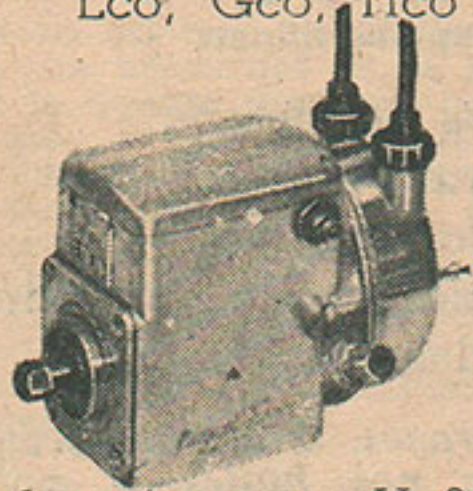
LES ACCESSOIRES L. Q.

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

Magnéto France



Magnéto de la série
Lco, Gco, Hco



Magnéto type H 3 D.

MAGNETOS

à aimants fixes et
aimants tournants
pour moteurs 1 et 2
cylindres de 2 et 4
temps, de 50 à
1.000 cmc.

adaptables sur
vélos à moteurs
auxiliaires, motos,
moteurs agricoles,
industriels, marins.
Application spécia-
le pour Aviation.

Usine - Siège Social :

93, Route d'Heyrieux, 93 — LYON (VII^e)

Dépot : 42, Rue Brunel — PARIS (XVII^e)

St PAUL-MOTOS

1, RUE DE RIVOLI, 1
PARIS-4^e - ARC. 71-46

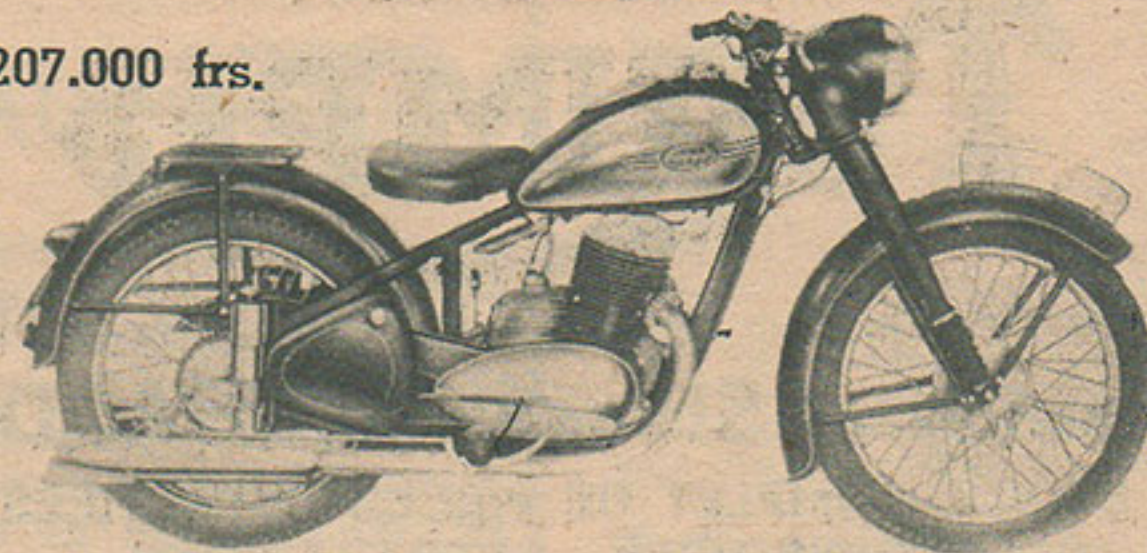
Livraison immédiate

de toute sa gamme de
VELOMOTEURS et MOTOS :

19 Grandes marques
Françaises et Etrangères
et la...



207.000 frs.



et ses accessoires :

SIEGE ARRIERE
PARE-BRISE
PARE-CHOCS
SACOCES
PORTE-BAGAGES
TABLIERS, etc.

Les Ets BONNET

LIVRENT
SANS
DELAI



Le VéloMOTEUR JONGHI pour 4.275 fr. par mois.
Le meilleur et le moins cher des véloMOTEURS

à sélecteur - 2 temps - 3 vitesses

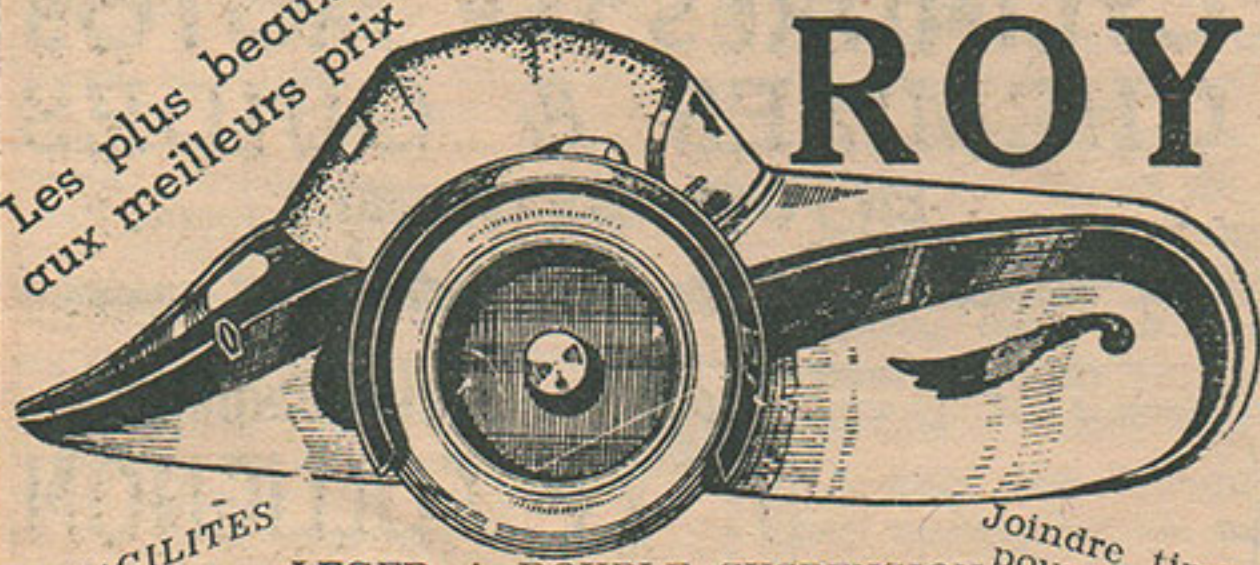
80, av. du Général-Leclerc - BILLANCOURT

Renseignements 30 fr. timbres-poste

Catalogue : 50 fr. mandat poste au C.C.P. Paris 7141-46

Les plus beaux
aux meilleurs prix

ROY



FACILITES

LEGER A DOUBLE SUSPENSION
ETUDIE POUR CHAQUE CYLINDRE

modèle V 36.000 - VS 38.000 - RS 42.000

R 45.000 - T 46.000

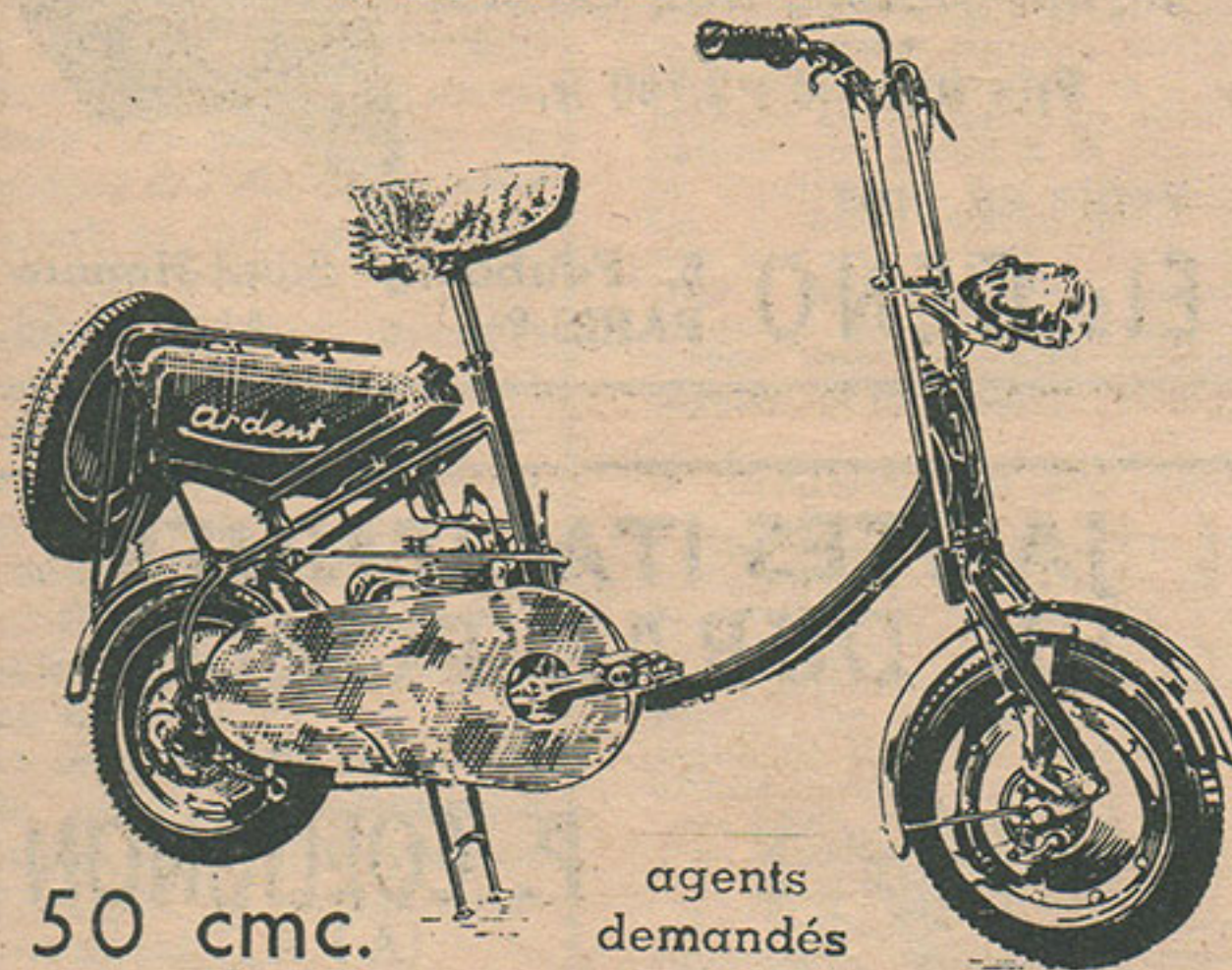
36, r. de Bordeaux - Maisons-Alfort - ENT. 29-70

Joindre timbre
pour réponse

La formule du scooter 1951

Le Baby-Scooter

"ARDENT"



50 cmc.

50 kmh.

55.000 frs.

agents
demandés

franco port et emballage
toutes taxes comprises

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

René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente

à CREDIT

aux meilleures conditions pour la région parisienne

LIVRE DE SUITE
GNOME-RHONE-GUILLER
JONGHI - MOTOBECANE
TERROT - AUTOMOTO
RENE GILLET

TRIUMPH

La Meilleure Motocyclette du Monde !

Scoter et Sidecar BERNARDET

STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES
ACCESSOIRES — REPARATIONS

ATTENTION ! une seule adresse !

28 RUE ERNEST-RENAN **PARIS (Seine)**
ISSY-LES-MOULINEAUX

Catalogue contre 50 fr. timb.

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

MOTOCYCLISTES...

ATTENTION !...

Faites comme les plus grands «AS» de la moto

DANS VOTRE 4 TEMPS...

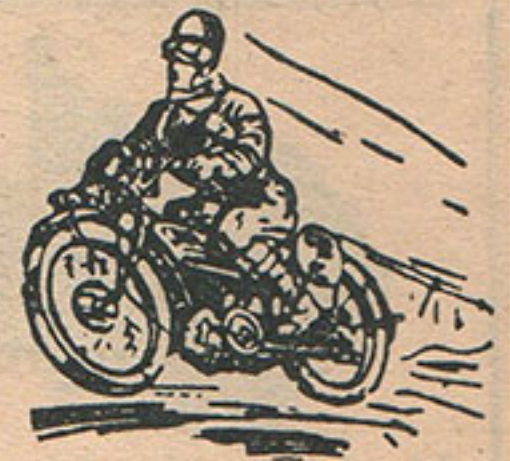
HUILE BRET OIL COMPETITION

DANS VOTRE 2 TEMPS...

HUILE BRET OIL TYPE SPECIALE DEUX TEMPS

Et ajoutez toujours à votre essence ou à votre mélange

BRÉTOCYL GRAPHITÉ



« Le Superlubrifiant des Champions » et
« Le Champion des Superlubrifiants »

Plus d'accrochages de pistons

Plus de perles aux bougies

Suppression de la calamine

Graissage parfait des hauts de cylindres

Protection totale des soupapes

En vente dans tous les Garages, Stations-Service, Motoristes où vous trouverez nos huiles et notre BRETOCYL GRAPHITE présenté en coffrets de 15 flacons-doses correspondant à 150 litres d'essence pour le prix de fr : 675.

BRET-OIL

4, rue Jeanne-d'Arc - ISSY-les-MOULINEAUX (Seine) . Tél. : MIC. 18-30 (lignes group.)

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance
IMPERFORABLE AUX CHOCS

Prix imposé : 2.750 fr.

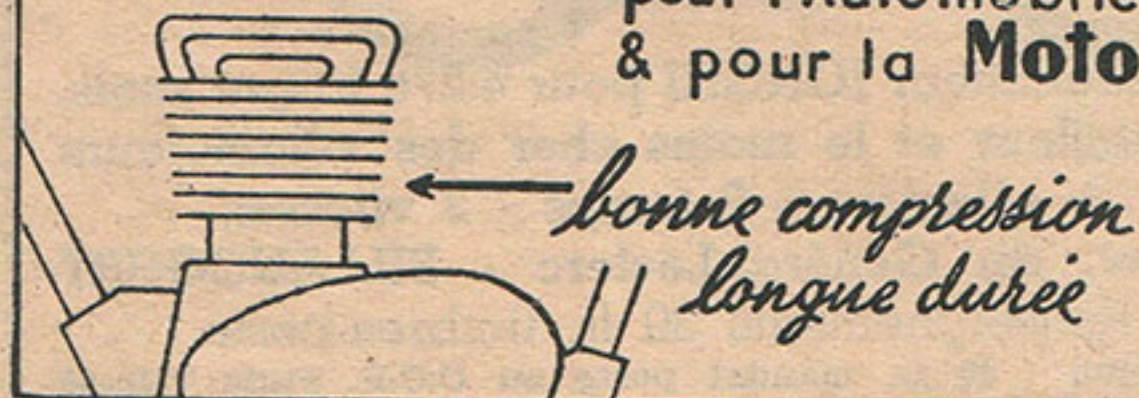
Vente en gros :

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



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



JANTES ITALIENNES EN DURAL FORGE



P. COLLIGNON
(A.F.A.C.)

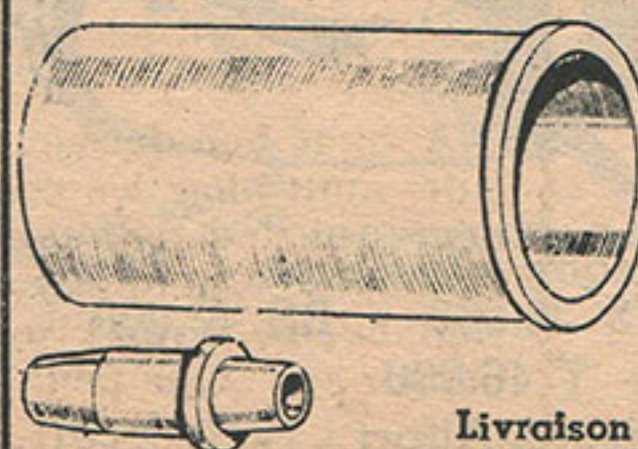
FONTAINE
(Isère)

Prix spéciaux
aux constructeurs

CYLINDRES DE MOTOS CHEMISES & GUIDES

EN FONTE GRAPHITEE

La meilleure fonte de frottement connue



Établissements
P. COLLIGNON

Capital : 17.000.000

FONTAINE
(Isère)

Livraison aux constructeurs seulement!



Moto

La
Moto revue

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

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

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

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

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

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

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

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

◆ AMPOULES JAUNES

Nous attirons l'attention des usagers nocturnes de la route, sur la qualité douteuse de certaines ampoules jaunes. De nombreux motocyclistes, se croyant en règle, se virent dresser contravention pour éclairage... blanc, la chaleur dégagée par l'ampoule ayant fait fondre la peinture de mauvaise qualité dont elles étaient recouvertes.

◆ LA CIRCULATION

La circulation routière est un facteur essentiel d'activité en France pour l'industrie du tourisme. Selon des statistiques établies par l'Union Routière de France en 1950 : 40 % des départs en vacances se sont effectués par la route, 30 % des étrangers sont venus en France par la route, pour ceux qui ont utilisé les chemins de fer, ils ont, dans bien des cas, utilisé l'autocar pour le déplacement touristique. Ainsi on peut admettre qu'au moins 50 % de l'activité touristique française n'est possible que grâce à la route.

◆ LA HOLLANDE

COMMANDE DES B.S.A.

La Wegenwacht hollandaise qui assure aux Pays-Bas la police de la Route, s'occupe activement du renouvellement de son parc de motocyclettes : elle vient de passer commande de 50 motos B.S.A. neuves du type M 21 ; cette machine, on le sait, est une 600 à soupapes latérales spécialement conçue pour le sidecar.

◆ LES ROUTES INTERNATIONALES

Le groupe de travail des grandes routes de trafic international s'est réuni à Genève du 15 au 21 janvier dernier. Parmi les questions importantes dont il s'est occupé figurait l'étude du financement des grands itinéraires européens. Nous rappelons en effet qu'après plusieurs années d'études, les grands itinéraires européens ont fait l'objet d'un protocole signé par un certain nombre de pays, mais que le problème du financement restait à discuter. Constatant qu'aucune proposition n'avait été faite à ce sujet, la Fédération Routière Internationale avait adressé le 21 décembre dernier, au Secrétariat de la Division des Transports du C.E.E., à Genève, une proposition tendant à la création d'un Office Européen des Routes.

LES JEUX SAUVAGES

LE crime le plus abominable n'est-il pas celui qui consiste à préparer un meurtre où le rôle de la victime sera tenu par le premier venu et dont le seul tort sera d'avoir été désigné par le hasard ? Des garnements ont récemment perpétré cet horrible forfait et nous en rapportons le récit.

« Se rendant à son travail en motocyclette, un peu avant le jour, et empruntant la route de Dôle à Arbois, M. Jouffroy a fait une chute terrible près du lieu dit « Dans les Vignes ». Grièvement blessé à la tête, après avoir reçu les premiers soins d'un docteur, il a été transporté d'urgence dans une clinique de la région où il a été trépané. Vingt-quatre heures après - alors que notre correspondant nous adressait le compte-rendu de ce tragique accident - il était toujours dans un état grave.

L'enquête ouverte par la gendarmerie a établi que de grosses pierres avaient été installées sur la route et que Jouffroy arrivant sur sa motocyclette à vive allure - car en cet endroit la route est excellente et toute droite - a buté contre une des pierres et a fait un saut de quinze mètres pour retomber sur la chaussée.

Les responsables de cet accident ont été découverts le jour même. Ce sont des jeunes gens qui, revenant la nuit du bal, se sont amusés à faire un barrage avec l'idée de faire « bûcher » le premier cycliste qui passerait. Le principal instigateur de ce mauvais coup qui avait placé les pierres sur la chaussée a été arrêté et transféré à Dôle ; ses trois camarades qui l'accompagnaient et qui l'ont laissé faire, seront poursuivis ».

Tout cela n'est-il pas navrant ? Certains diront : « Sottises de jeunes gens écervelés qui ne pensaient pas que des circonstances aussi tragiques prolongeraient leur envie de rire un peu ». - « Loin de là, répondrons-nous : tentative de meurtre caractérisée ». Ne pas ôter un pavé sur la chaussée lorsqu'il s'y trouve, ou, en mettre n'est-il pas un geste meurtrier, en tous points semblable à celui qui consiste à tirer des coups de feu dans la foule ?

Nous ne nous trouvons pas en présence cette fois d'une maladresse regrettable, ni d'une plaisanterie stupide, mais en présence d'un acte délibérément accompli et où les auteurs n'ont pas pu ne pas envisager la possibilité d'une issue fatale !

A quoi bon lorsqu'on roule au volant d'un véhicule, multiplier les occasions de faire preuve de prudence, si l'on doit perdre la vie lors d'un choc avec un obstacle qu'une main criminelle a déposé intentionnellement précisément là où il est permis de penser que l'on peut rouler en sécurité.

◆ DEPANNAGE DU DIMANCHE

Notre information relative à ce sujet, nous a déjà valu plusieurs réponses et parmi celles-ci nous avons retenu celle de M. Clément, à Sartrouville, qui nous fait connaître qu'il est ouvert les dimanches et fêtes et assure le dépannage aussi bien des motocyclettes que des voitures et des vélos.

◆ LE « CHAUFFEUR-SERVICE ».

Une entreprise de taxis de Zurich a introduit pour la système dénommé « chauffeur service ». Ce chauffeur est à la disposition des conducteurs qui se sont trop attardés au culte de Bacchus et qui ne peuvent assurer la conduite de leur véhicule jusqu'à leur domicile. Il va sans dire que ce service est rendu contre rémunération.

◆ NOUVEAUX PHARES ETANCHES

Depuis quelques temps est expérimenté aux U.S.A. un nouveau phare absolument étanche. Les essais ont été tout à fait concluants et auraient même permis d'entreprendre leur fabrication en série. Une fois que les lampes à incandescence et leur support ont été mis en place, on rend le phare étanche au moyen d'un produit pâteux qui prend à la chaleur la consistance du caoutchouc. Ce « joint d'étanchéité » est par la suite « cuit » dans un four. Ces nouveaux phares étanches permettraient de conserver une longévité extraordinaire au réflecteur.

◆ STATISTIQUES EDIFIANTES

Une étude très complète publiée récemment évalue à 25 % la diminution du nombre d'accidents que l'on peut attendre de l'amélioration du réseau routier. Or en France les accidents de la route font chaque année environ :

- 4.000 morts,
- 36.000 blessés graves,
- 100.000 blessés légers.

Le montant des dommages-intérêts alloués aux victimes est de l'ordre de 40 milliards de francs.

La modernisation du réseau routier français permettrait de sauver 1.000 vies humaines par an, d'éviter 9.000 blessures graves et 25.000 blessures légères. Les dommages-intérêts pour accidents seraient réduits de 10 milliards.

◆ DECES D'ANDRE BLANQUIER

Nous avons le regret d'annoncer le décès de M. André Blanquier, Président du Moto-Club Carcassonnais, survenu le 10 Février 1951.

A sa famille et à ses nombreux amis, « Moto-Revue » adresse ses plus sincères condoléances.

◆ DES 125 B.S.A. AU TT.

Nous avons annoncé, il y a quelques temps déjà, que la catégorie 125 cmc. serait représentée cette année au TT et l'on pouvait s'attendre à une abstention totale de l'industrie anglaise dans cette cylindrée.

Toutefois, B.S.A. aurait envisagé de faire figurer plusieurs Bantam particulièrement bien mises au point. Lorsque l'on connaît les possibilités de « gonflage » l'on peut s'attendre à un classement plus qu'honorable de la part de la firme de Buckingham.

◆ LA NOUVELLE « TIGER 100 ».

Nous avons vu arriver à St-Paul Motos les nouvelles Tiger 100 Triumph à culasse et cylindre en alliage léger, livrées pour 160 kmh., mais M. Lisita nous assure qu'elles « tapent » le 180.

Cette belle machine a attiré notre attention par sa ligne et sa belle finition. St-Paul Motos recevait aussi ce jour un arrivage important de Jawa 350.

Ce fut pour nous un plaisir que de constater cette vitalité, cet allant, malgré la dureté des temps et les propos alarmistes qui — nous l'avions cru — étaient de nature à geler notre industrie. Il est réconfortant de penser que ces difficultés galvanisent plutôt qu'elles ne découragent.

gulaire très faible de la poignée (1/4 de tour environ) assure la course complète du câble de commande des gaz au moyen de deux rampes hélicoïdales opposées agissant sur des coulisseaux guidés par une glissière rectiligne.

En plus, le modèle 1951 présente :

1° Une friction progressive à volonté (par deux véritables cônes d'embrayage).
2° Une absence totale de jeux morts et de vibrations.

3° Un diamètre extérieur plus réduit.

Pour assurer tous ces avantages, il a suffi d'usiner spécialement le cintrage du guidon lui-même, à l'intérieur duquel on a pu facilement loger des ensembles de pièces mécaniques, aux surfaces de frottement largement calculées et lubrifiées, le câble et la gaine étant eux-mêmes protégés à l'intérieur du mécanisme.

Pour passer de l'ancienne poignée à la nouvelle, il y a lieu de raccourcir la gaine du câble de 12 mm pour assurer la course normale de réglage des tendeurs.

◆ LA PRODUCTION ALLEMANDE

En 1950, 210.050 motocyclettes ont été fabriquées contre 82.844 pendant l'année 1950. Le nombre de scooters produit l'année passée s'élève à 9.166 et pour cette année les constructeurs allemands espèrent dépasser largement ces chiffres.

◆ LAMBRETTA, LE SCOOTER LE PLUS IMPORTE... EN SUISSE

Sur les 19.263 machines importées par la Suisse durant 1950, 6.964 sont d'origine italienne, 4.553 proviennent de Grande-Bretagne et l'Allemagne se classe 3° avec 4.426 motocyclettes.

Sur les 6.964 motos importées d'Italie, Innocenti vient en tête avec 3.856 scooters Lambretta.

◆ UN BICYLINDRE BIANCHI ?

Nous apprenons par l'intermédiaire d'un confrère italien, que Bianchi préparerait actuellement un bicylindre vertical. Aucune précision n'est encore donnée sur les caractéristiques et les performances de la machine.

Cinq hommes sur une moto : les Curts dans une remarquable figure d'équilibre.



Informations

Halte à l'ombre d'un bouquet de palmiers. (Photo d'un lecteur d'Afrique du Nord).

◆ LA 500 JAWA SERA PRESENTÉE A LA FOIRE DE LYON

Lors d'une récente visite au Central Garage, nous avons appris que la première 500 Jawa arbres-à-cames en tête arriverait à Paris sous peu, puis serait exposée à la Foire de Lyon.

En outre, nous pouvons informer nos lecteurs que la marque tchécoslovaque sera largement représentée au Bol d'Or, puisque actuellement on parle au minimum de deux 250 et deux 350 engagées officiellement. D'autres Jawa pourront être pilotées à titre personnel par des amateurs.

◆ DES ASSISES INTERNATIONALES A GENEVE

Le Salon International de l'Automobile n'attire pas seulement à Genève la foule et les acheteurs. Il est aussi le lieu de réunion de tous ceux qui sont en rapport avec la circulation routière. C'est ainsi que le Bureau des Constructions d'Automobiles — qui groupe les représentants des pays constructeurs — tiendra sa session plénière le lendemain de l'ouverture du Salon, soit le vendredi 9 mars. Ensuite, le Bureau Permanent International des Constructeurs de Motocycles se réunira également à Genève, le vendredi 16 mars. Etant donné l'importance croissante de ce mode de locomotion qui a fait depuis la guerre, un prodigieux pas en avant cette séance aura une signification toute particulière.

Il n'est pas de preuve plus éclatante du succès grandissant de la manifestation genevoise.

Le Salon International de Genève est incontestablement la plus importante et la plus complète des manifestations de son espèce.

◆ IMMATRICULATIONS EN ITALIE

On a enregistré en 1950 une augmentation appréciable du nombre des motocyclettes neuves mises en circulation en Italie, puisque il a atteint 9.677, alors qu'en 1949 il ne s'était élevé qu'à 6.441. Pour toutes les classes de véhicules, les chiffres totaux sont respectivement 114.767 et 74.818 unités.

◆ LA NOUVELLE POIGNEE TOURNANTE A.M.A.C. 1951

Cette poignée tournante est une amélioration de la précédente qui circule déjà en France à plus de 300.000 exemplaires sur toutes les marques de vélomoteurs.

Le principe du fonctionnement est inchangé, c'est-à-dire qu'une rotation an-

AVIS AUX POSSESSEURS DE 175 D.S. MALTERRE

« Moto-Revue » ayant actuellement à l'essai une 175 D.S. Malterre, nous serions heureux de connaître l'opinion de nos abonnés possesseurs d'une telle machine.

Il s'agit bien entendu du dernier modèle à bloc-moteur A.M.C., suspension avant et arrière.

Nous publierons les réponses les plus caractéristiques et les plus objectives afin de donner à nos lecteurs l'opinion des différentes catégories d'usagers.

Cette mesure sera étendue à chaque nouvel essai (dans la mesure où la machine essayée est répandue en France).

Envoyez-nous le plus rapidement possible vos réponses avec votre dernière bande d'abonnement.

MERCI.

Une suspension télescopique CURVILIGNE

Il existe plusieurs solutions au problème de la suspension arrière. L'une des plus courantes est la suspension par glissières télescopiques. Ses principaux avantages sont les suivants : faible poids non suspendu, deux points seuls à graisser ; il n'y a au fond que la roue qui ne soit pas suspendue. Un seul inconvénient subsistait, auquel il semblait impossible de remédier : c'est qu'en utilisant des glissières droites, il était impossible de conserver à la chaîne une tension constante. Dans la position moyenne, en effet, la chaîne est relativement lâche, tandis qu'elle se tend fortement lorsque le débattement atteint les points extrêmes. Ces différences de tension de la chaîne sont d'autant plus accusées que le débattement est plus grand. Sur la plupart des suspensions télescopiques qui ont un débattement de 80 mm, le travail des glissières entraînerait des variations de longueur de 2,6 mm pour la chaîne, ce qui est prohibitif : si l'on tend correctement la chaîne avec des glissières à mi-course, elle subira par la suite des efforts qui la tendraient de 2,6 mm, ce qu'elle ne saurait supporter ; on doit limiter le débattement.

Sur les fourches avant, on utilise fréquemment des débattements supérieurs à 110 mm, alors qu'à l'arrière on se contente du tiers ou de la moitié de cette valeur. Cette manière de faire ne constituant en soi nullement une solution, J. Illichmann, connu autant comme coureur que constructeur, a mis au point la réalisation d'une suspension à glissières curvilignes, qui permet à la chaîne de garder une longueur constante. Du coup le seul inconvénient de ce mode de suspension disparaît, cependant que les avantages subsistent. La réalisation pratique, n'a pas été sans exiger plusieurs années d'études, secondées par la théorie, les essais en atelier et la pratique.

Cette construction étant appelée à faire l'objet de plusieurs brevets, il ne nous a malheureusement pas encore été possible de mettre la main sur une documentation complète, mais nous pouvons cependant publier quelques détails.

Considérons donc l'extrémité inférieure du guide télescopique incurvé. La tige de coulisseau curviligne est trempée. Sur elle, glisse l'élément de guidage solidaire de l'axe de la roue arrière. Les ressorts qu'on voit dessinés sont destinés à amortir le talonnement de la roue lorsqu'elle descend vers le bas. Si la force de ces ressorts est encore insuffisante pour cela, le guide vient buter sur un amortisseur en caoutchouc.

Cet amortisseur est de plus utilisé de façon très judicieuse pour le graissage. Il entoure la tige de coulisseau et l'espace annulaire inférieur est rempli d'huile, comme d'ailleurs environ les 2/3 de la glissière inférieure. La saillie en forme de cône de l'extrémité inférieure du guide vient appuyer sur l'amortisseur en caoutchouc lorsque ce dernier se meut vers le bas, si bien que l'huile est injectée très énergiquement entre guide et glissière.

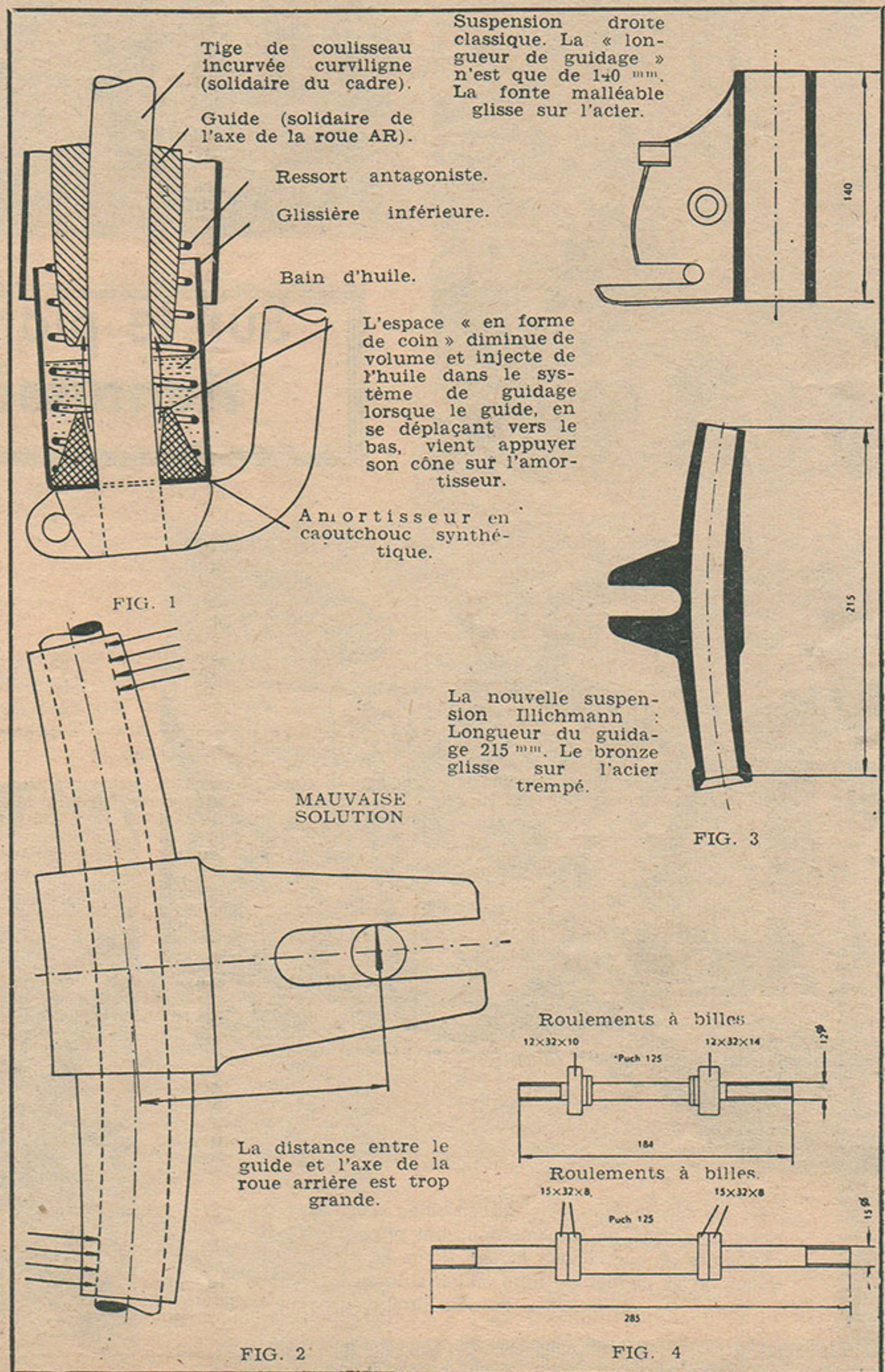
La deuxième figure nous fait voir une autre particularité non moins intéressante. L'expérience a montré qu'il était très important d'avoir entre l'axe de la roue et le guide une distance aussi petite que possible. La force exercée dans le sens de la hauteur à l'endroit de fixation de la roue arrière affecte le guidage des glissières télescopiques, d'autant plus que l'axe lui-même se trouve éloigné du guide. Il est donc naturel que sur la suspension Illichmann, on ait rapproché au maximum ces deux éléments.

La tension de la chaîne restant constante avec ce mode de suspension, on a

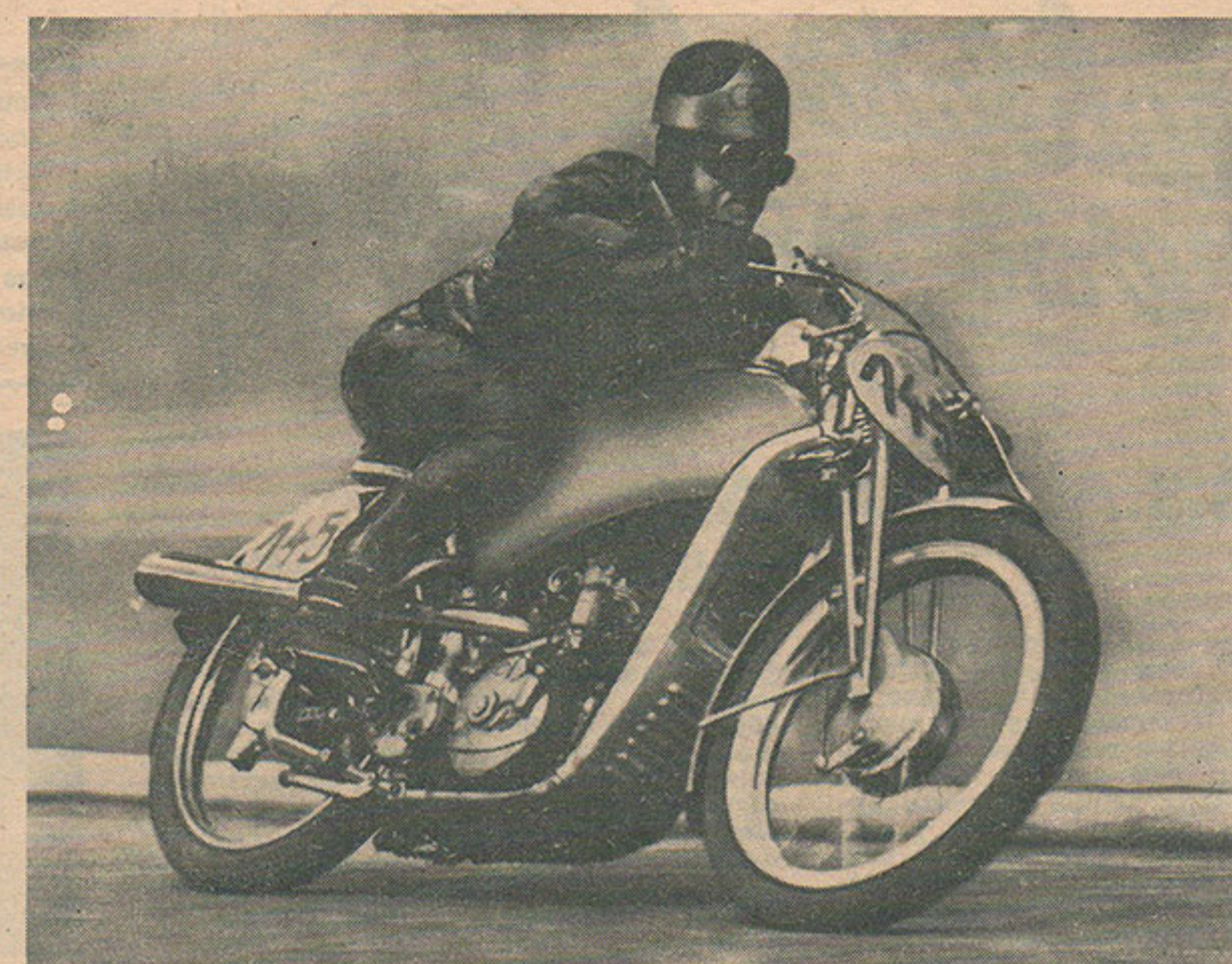
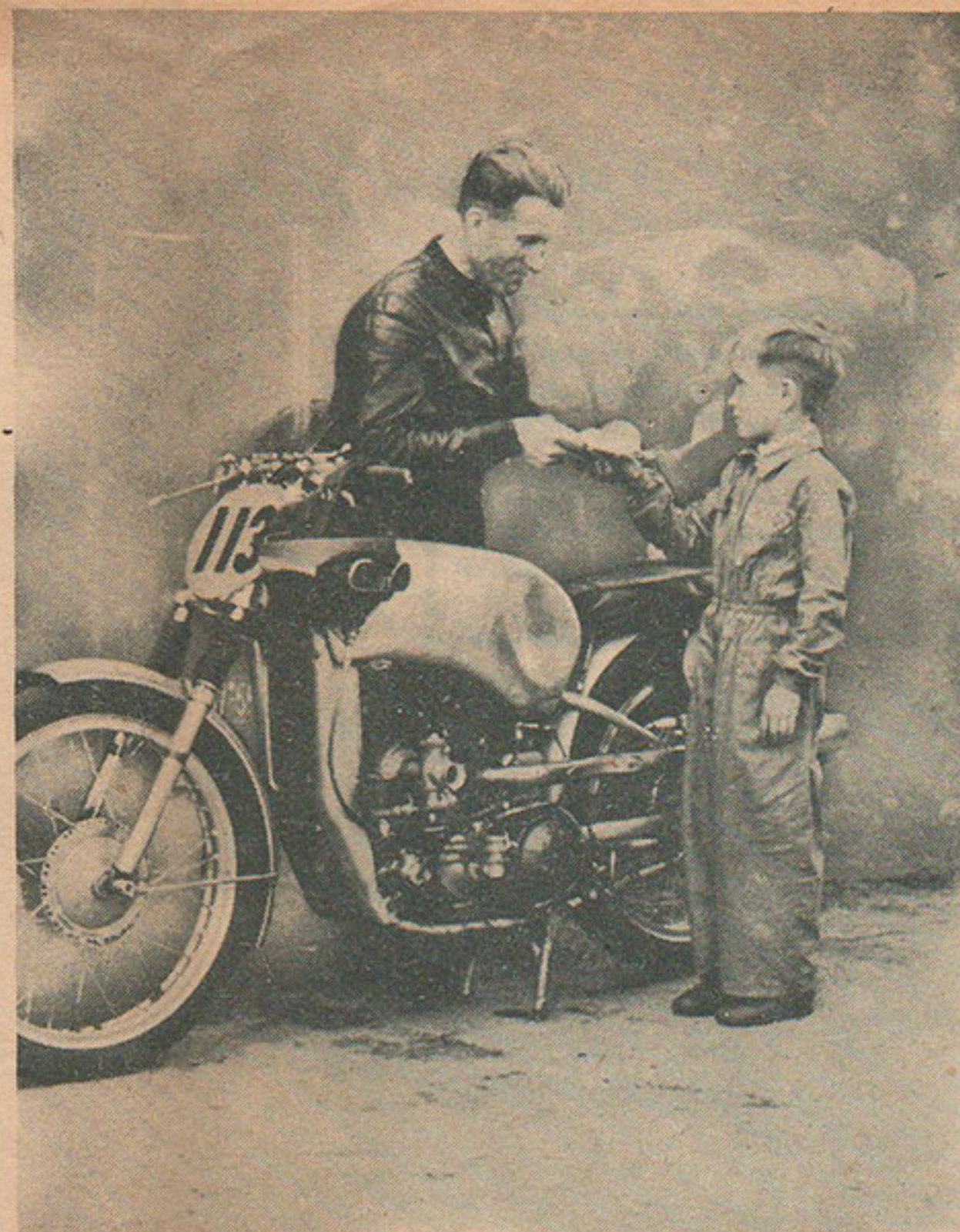
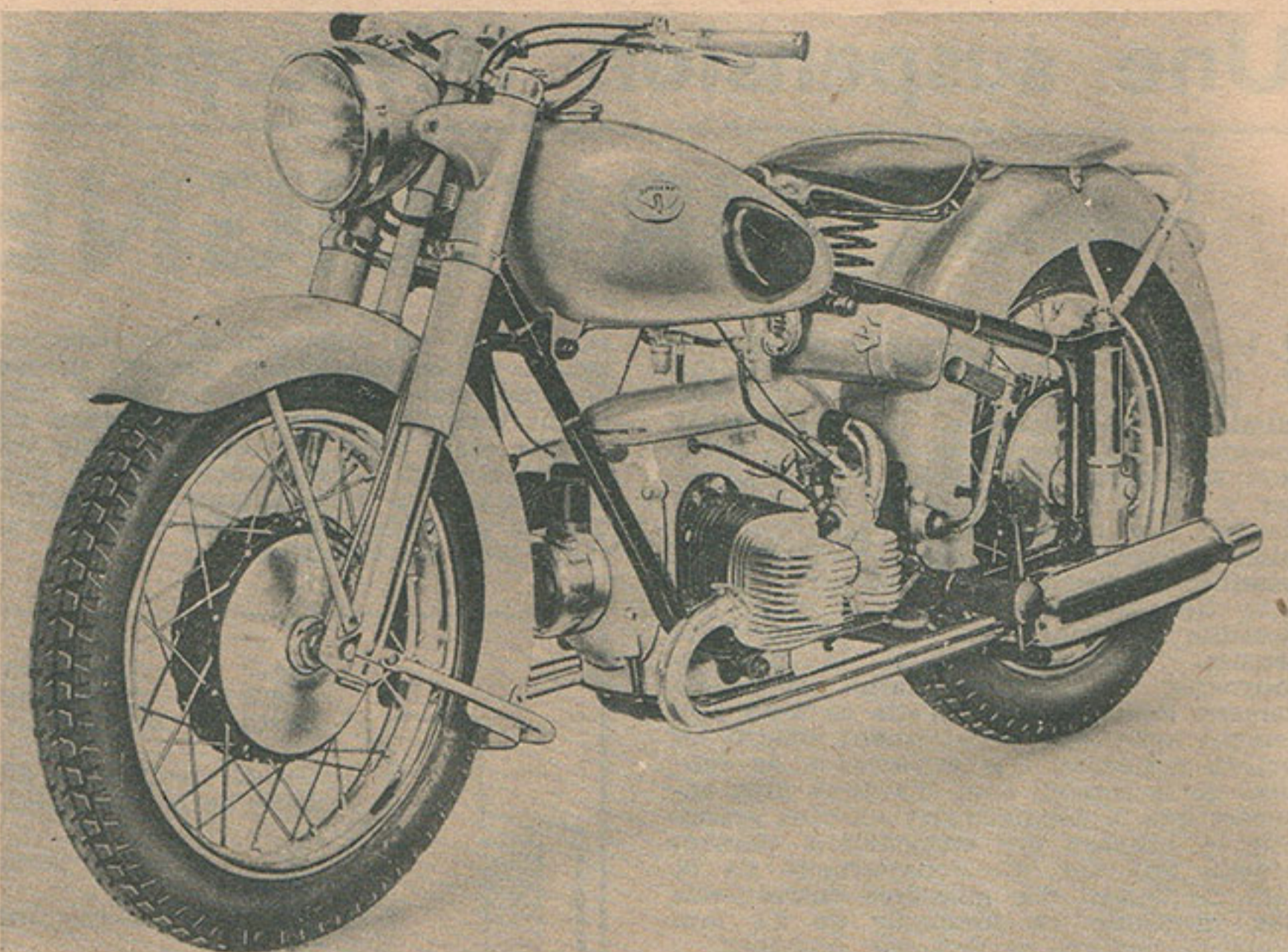
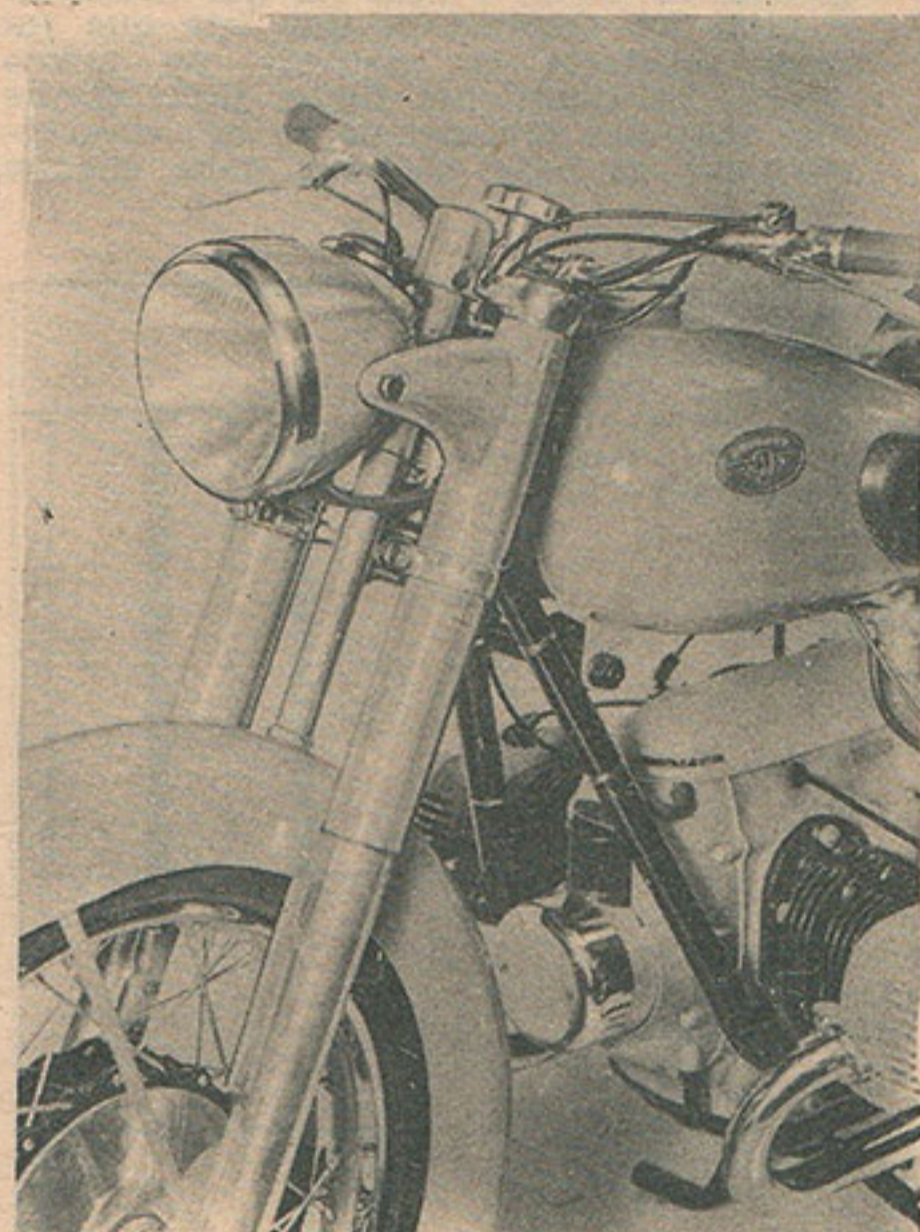
pu choisir un débattement relativement grand. Celles construites jusqu'à présent peuvent travailler avec une course utile allant jusqu'à 90 mm. Leur souplesse approche alors celle des ressorts d'une voiture moderne. L'expérience acquise dans ce domaine a naturellement conduit à donner au débattement des valeurs toujours plus importantes.

La troisième figure montre la différence entre une suspension droite classique et une telle suspension « radiale » comme certains l'appellent. D'autre part, plus les guides sont longs, plus sera faible la pression sur les glissières.

Alors que sur une machine à cadre rigide, c'est-à-dire sans suspension, l'axe de la roue arrière est maintenu directement par le cadre et de ce fait peut être sans inconvénient relativement faible, il devra au contraire être considérablement renforcé lorsque la roue est suspendue, car il assure la liaison entre les glissières gauche et droite : c'est lui qui donne la rigidité au système et qui fait que les deux glissières se meuvent en même temps. La quatrième figure nous donne une idée des dimensions et des caractéristiques de l'axe de roue dans chaque cas.



Zundapp pour 1951 reste fidèle à ses deux modèles, améliorés cependant. Ci-contre : la KS 601, machine de grand tourisme, à laquelle le side-car convient parfaitement. La fourche télescopique comporte (ci-dessous) un amortisseur séparé situé entre les deux fourreaux principaux.

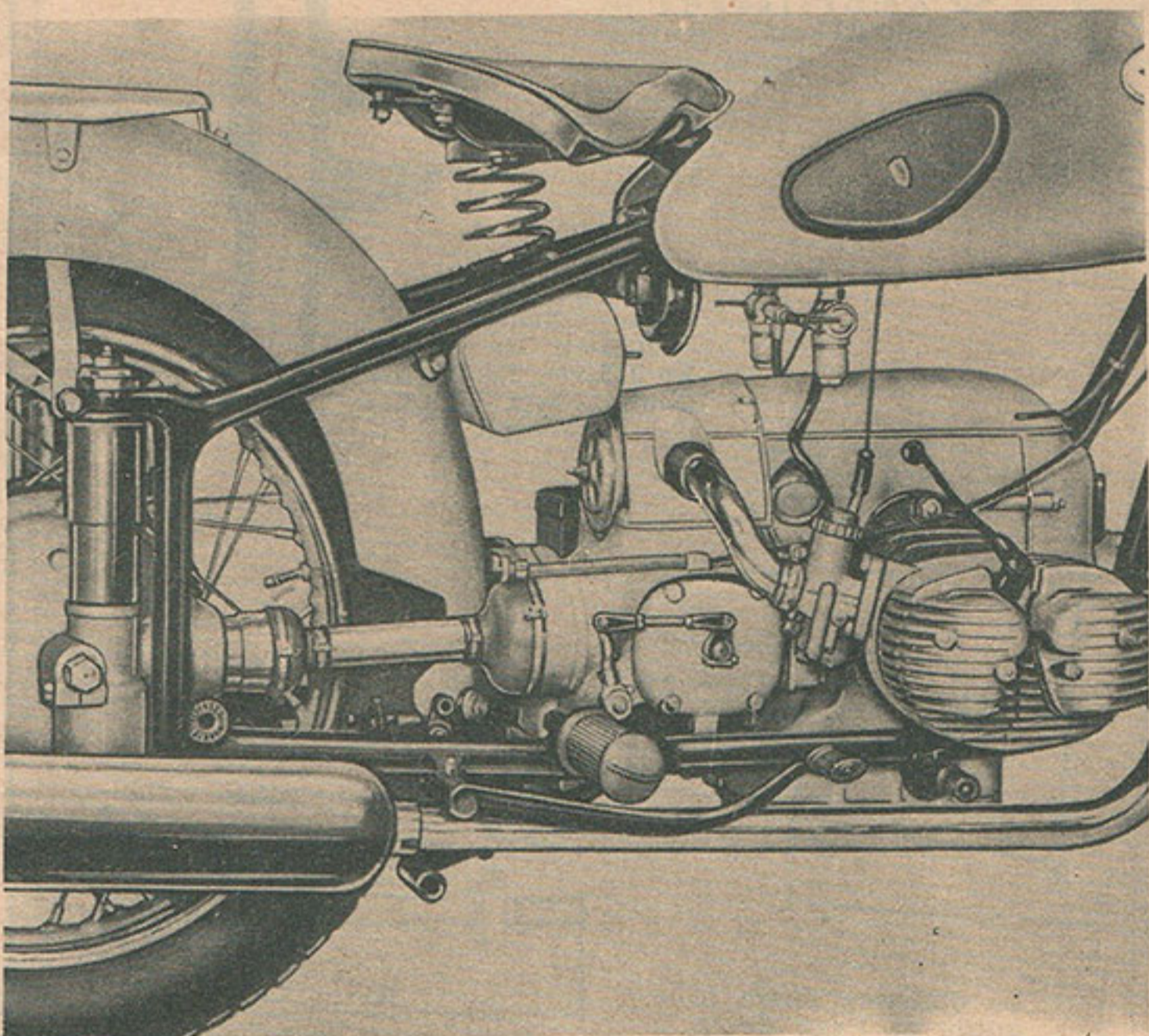


Sur le plan international : Renaissance de l'Industrie et du Sport en Allemagne

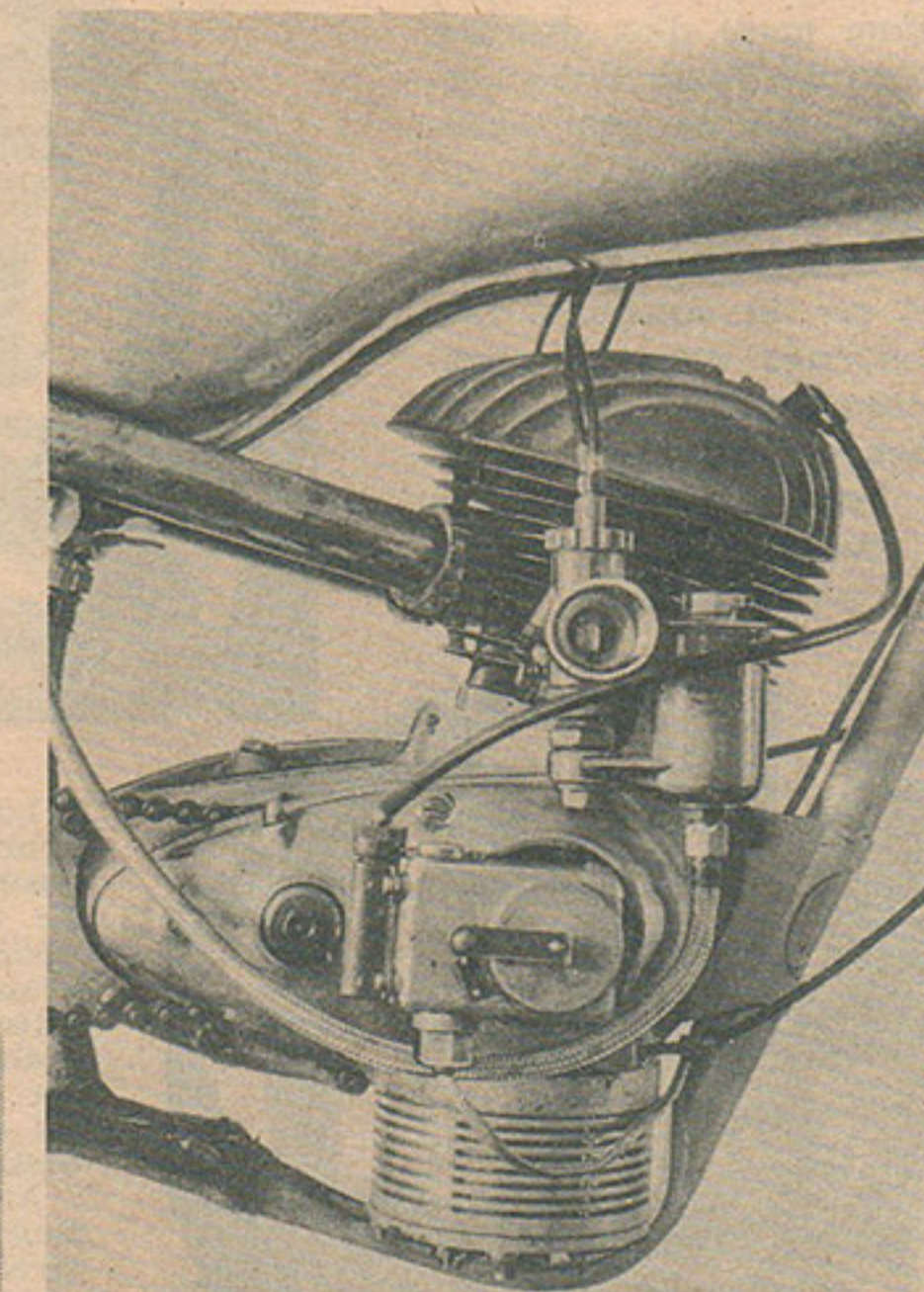
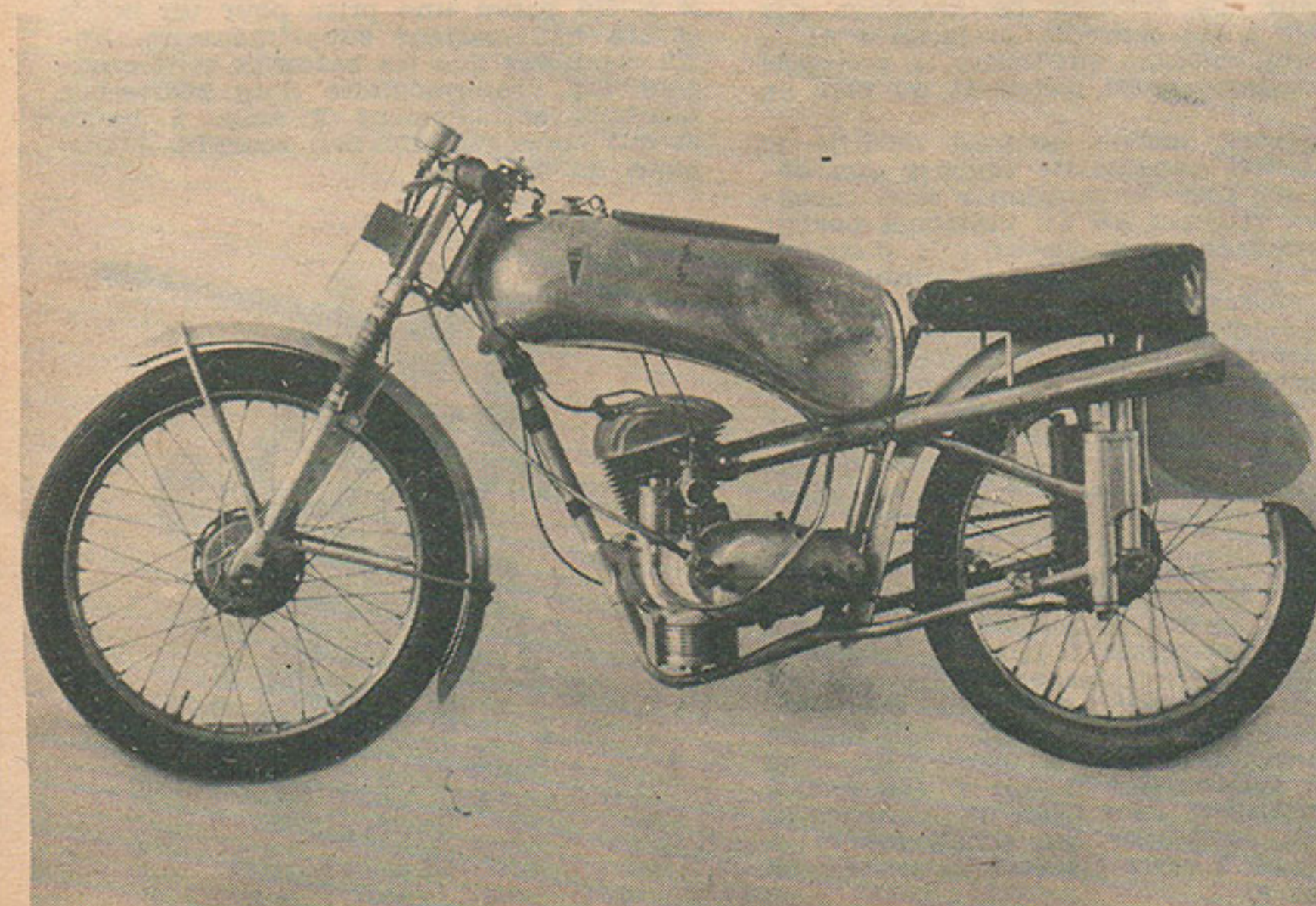
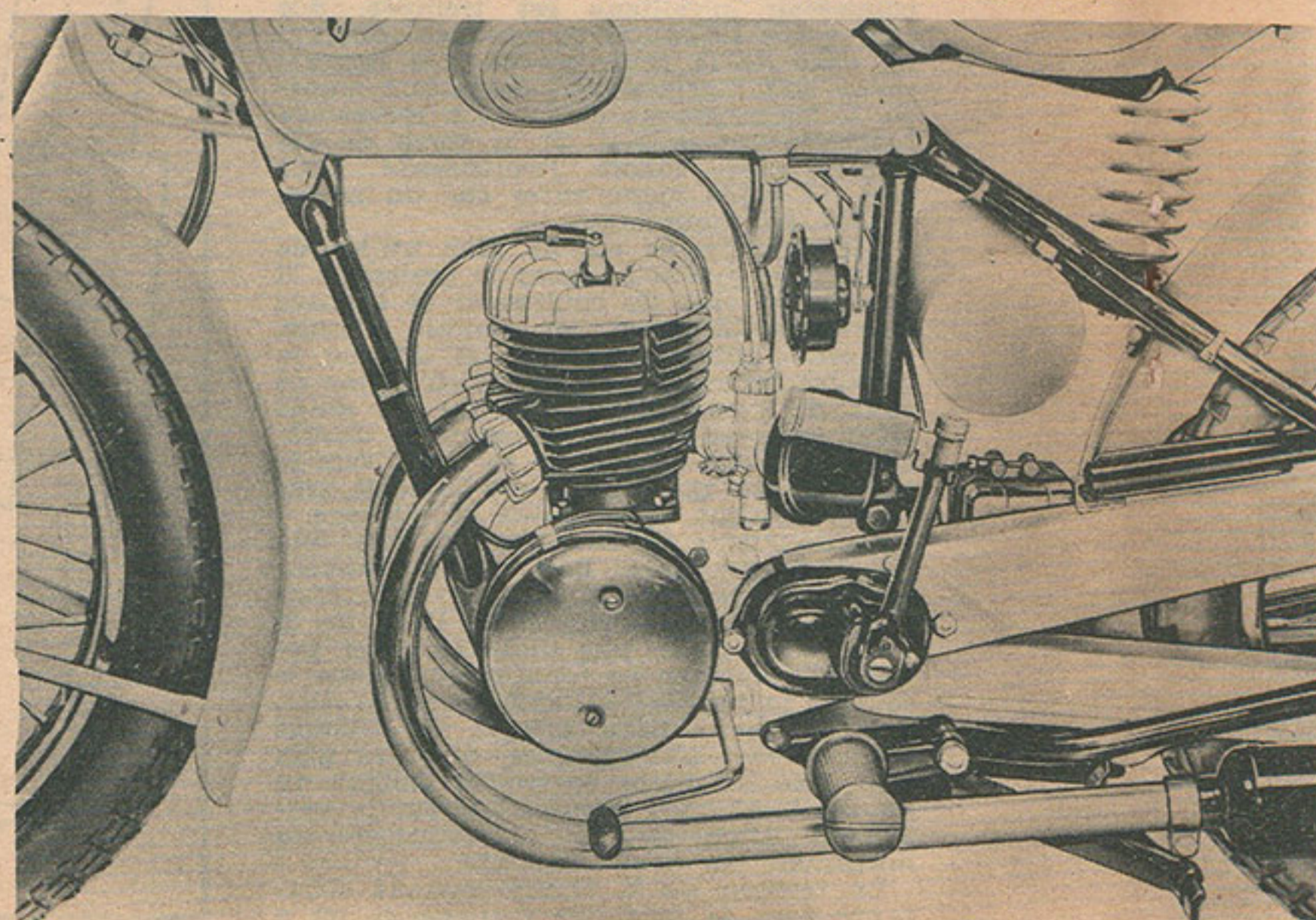
DE RECENTES INFORMATIONS ET DES ARTICLES PUBLIES DANS NOS COLONNES, ONT REVELE A NOS LECTEURS LE REDRESSEMENT EFFECTUE ACTUELLEMENT PAR L'INDUSTRIE ALLEMANDE. AVEC SA REINTEGRATION AU SEIN DE LA F.I.M., L'ALLEMAGNE VA DESORMAIS ALIGNER SES MACHINES DE COMPETITION SUR LES PRINCIPAUX CIRCUITS D'EUROPE.

Si, par lui-même, le moteur de la DB 202 est resté inchangé, par contre la boîte de vitesses est totalement nouvelle, puisqu'elle comporte désormais 4 rapports commandés par un sélecteur au pied à une seule branche visible sur le document ci-dessous. Les performances de la machine ainsi que l'agrément de conduite se trouvent encore accrus.

D.K.W. prépare la saison sportive 1951 activement. Un de ses meilleurs pilotes, que nous avons d'ailleurs vu avant guerre, est actuellement Kluge (photo ci-dessus). Les machines alignées par cette marque sont entourées du plus grand secret. Sans doute des 250, non pas à piston pompe, mais à compresseur à palettes et des 125.



Vue du bloc-moteur, côté transmission. Les deux cardans de l'arbre de transmission sont protégés par des chapeaux en caoutchouc moulé. Notez en outre la longueur de la pédale de frein située suivant les normes allemandes, du côté droit.



La machine représentée ci-contre est la 125 cmc, qui s'est couverte de gloire l'année passée en Allemagne. Pour cette saison, la machine verra son piston pompe remplacé par un compresseur à palettes, la réglementation actuelle sur l'alimentation des deux temps obligeant les constructeurs à diminuer le volume du piston pompe à tel point que son efficacité en est un peu trop réduite.

Réalisations personnelles



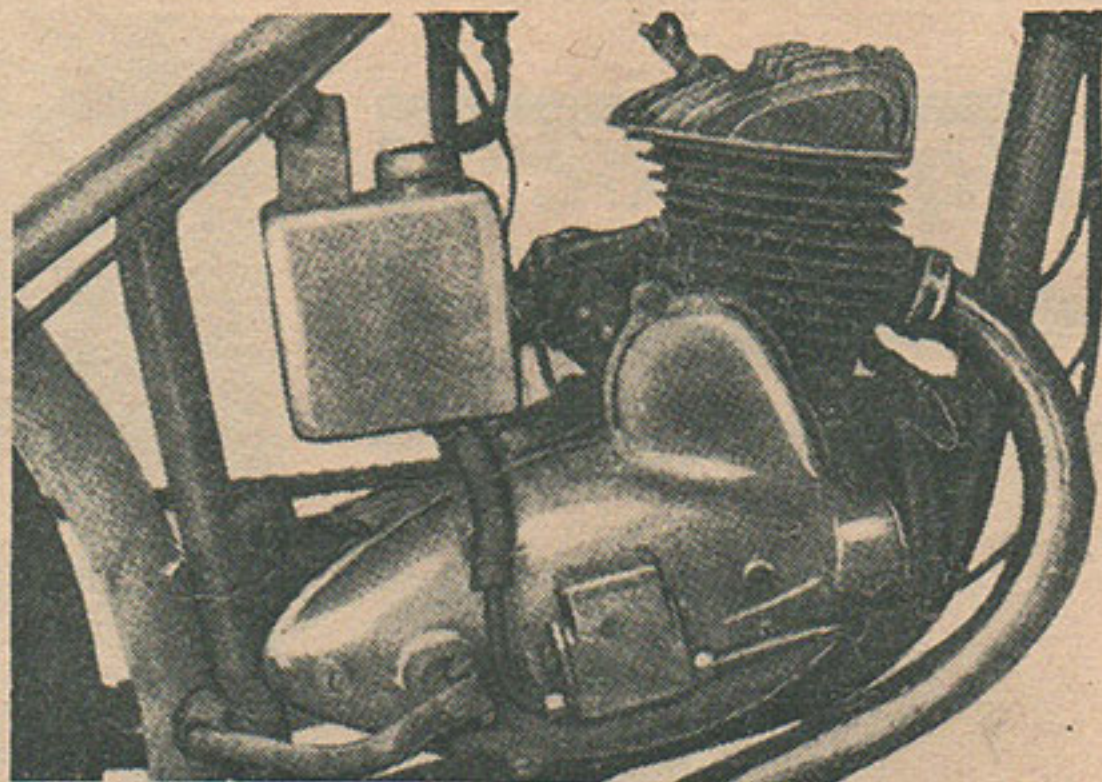
UNE B.S.A. BANTAM

à distributeur rotatif

Parmi les tendances les plus notables qui se font jour à l'heure actuelle dans le domaine de la motocyclette, on peut mentionner le succès sans cesse croissant rencontré par les machines 125 cmc. C'est ainsi qu'en très peu de temps la Bantam B.S.A. deux temps de cette cylindrée est devenue extrêmement populaire. C'est pourquoi, une version très modifiée de ce modèle, réalisée par M. Armstrong de Mitcham (Angleterre), présente un intérêt considérable.

Deux vues du moteur B.S.A. Bantam muni d'un distributeur rotatif. Magnifique réalisation, qui ne sent nullement le bricolage et qui prouve que les sportifs anglais commencent à se pencher sur la catégorie 125, si négligée dans ce pays. Remarquez (à droite) la pompe « Pilgrim » entraînée par l'axe d'embrayage et qui assure un graissage supplémentaire.

moteur, par une chaîne de 8 mm sur un pignon supplémentaire monté sur le vilebrequin. Une cuve séparée fixée sur le côté du réservoir d'huile additionnel alimente un énorme carburateur horizontal, à admission d'air latérale. La sortie du carburateur est dans l'axe du cylindre distributeur, du côté opposé à l'entraînement. Le boîtier du distributeur est fixé au bas du cylindre et légèrement au-dessous de la lumière d'admission normale.



L'adjonction d'une pompe à huile « Pilgrim », entraînée par l'axe de l'embrayage, assure le graissage parfait du roulement de tête de bielle, des roulements d'embellage et une petite dérivation vient graisser la chaîne d'entraînement du distributeur. Le système de graissage par mélange a été conservé de façon à assurer d'une manière suffisante le graissage du distributeur, du piston et du pied de bielle.

Armstrong estime qu'ainsi modifié le Bantam est capable de tourner aux environs de 7.000 tours-minute sans inconvénient, résultat dû au graissage parfait des roulements principaux ; le distributeur n'a jamais donné d'ennuis aux hauts régimes.

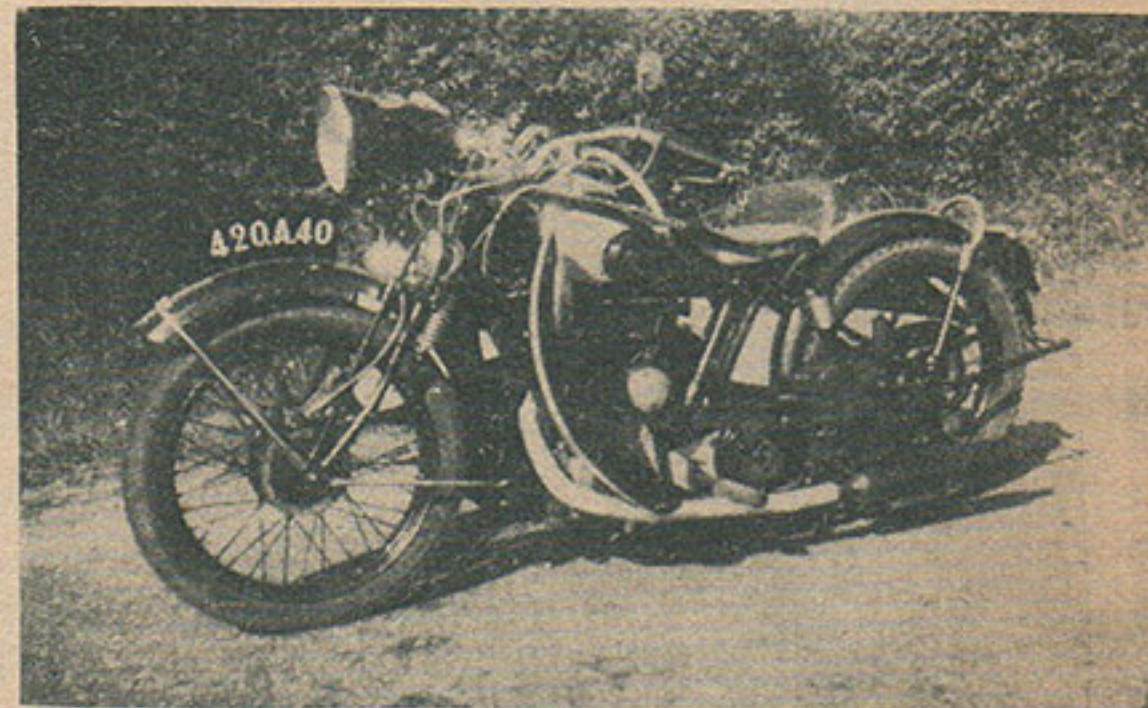
Le propriétaire pense que sa machine peut servir à des objets différents : il s'en servit pour aller à une certaine distance assister à une réunion de vitesse où il accomplit des performances conformes à ses espérances, et qu'il renouvela en d'autres occasions. Fort de ces expériences heureuses, Armstrong espère, pour sa machine, un avenir brillant. C'est ainsi qu'il écrit au directeur de notre confrère *Motorcycling* : « Maintenant cet engin de course devient l'objet d'une attention intéressée dans cette région ; je pense que certains se trouveront encouragés à entreprendre les modifications qui lui donnent une plus grande puissance, tout en lui conservant une grande robustesse. Ce qui a été réalisé sur un modèle peut l'être sur d'autres et amènera peut-être les constructeurs à s'intéresser à cette catégorie si tristement négligée ».

La machine était, en 1949, une Bantam standard en parfait état de marche, mais que son propriétaire destinait à subir des expériences pour en augmenter la puissance et afin qu'il puisse tenir tête aux autres compétiteurs de la catégorie.

Dans cette intention, Armstrong était d'avis qu'un distributeur rotatif apporterait des gains certains de puissance. Comment la transformation fut opérée ? Nous empruntons à notre confrère anglais *Motorcycling* les photographies et descriptions suivantes.

Le distributeur, qui est un cylindre en acier, travaillant dans un carter en alliage léger, est commandé à la vitesse du

Nous publions dans cette rubrique les modifications, transformations ou perfectionnements souhaités ou réalisés, aussi bien par les professionnels de la moto que par des amateurs. N'hésitez pas à nous adresser croquis, plans, ou photos avec quelques lignes d'explications.



Cadre F.G.T. renforcé par un double berceau, moteur MAG 350, réservoir Monet-Goyon, phare, guidon, pot d'échappement réalisés par l'auteur, voici la machine spéciale construite par M. Lamolie de Murgon (Landes).

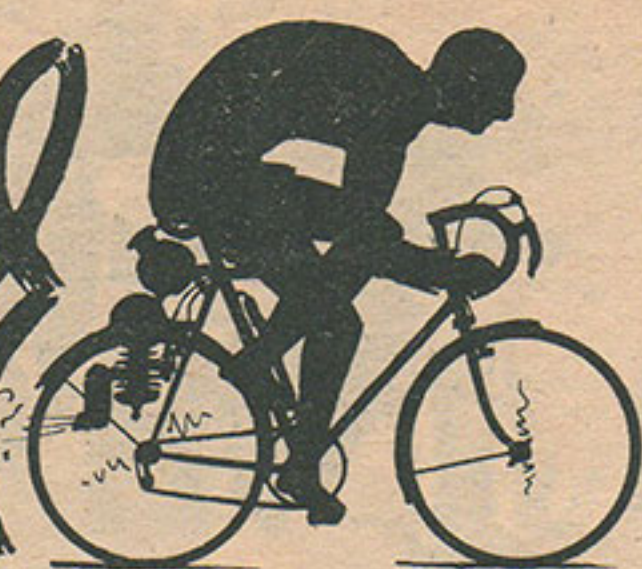
EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Un abonné marseillais, M. J. G. Giraud, électricien de profession, a profité de ses moments de loisirs pour modifier et moderniser une New-Map BK 110.

Ces transformations portaient principalement sur l'équipement électrique de cette machine qui désormais comporte : 1° Un éclairage par batterie (2 x 14 amp.-h. = 28 amp.-h.). 2° Un éclairage phare anti-brouillard par volant magnétique. 3° Des pare-chocs, formés de deux guidons de vélo soudés ensemble. 4° Un avertisseur électrique doublé d'un Cicca à 2 pavillons accordés. 5° Un appareil de radio 5 lampes (dont 1 H.F. aperiodique) à alimentation fixe sur moto, permettant d'obtenir les O.C., P.O., G.O. En outre, il a été prévu une prise pour un micro et un haut-parleur supplémentaire. Enfin signalons que les batteries sont chargées par l'intermédiaire d'un redresseur débitant actuellement 2 amp. 5 heures et qui après modification fournira 5 ampères de nuit.



La frange du Cyclomoteur



LE PROBLEME DE LA SUSPENSION A L'ETRANGER

L'évolution du cyclomoteur, dont nous avons souvent parlé, a conduit les constructeurs à remplacer la conception du groupe moteur adaptable par un ensemble cycle homogène. S'inspirant de ce principe, les créateurs de modèles nouveaux tendent vers la fabrication de parties cycles entièrement suspendues. D'ailleurs, il ne semble pas que l'adjonction de suspensions AV et AR aux cyclomoteurs soit de nature à en augmenter considérablement le prix de revient.

Nous présentons quelques modèles vus récemment à la foire de Bologne, mais qu'il est impossible de trouver en France.

1) Ensemble de conception très proche de celle du vélomoteur (fourche télescopique, cadre double-berceau). L'articulation de la suspension AR est située sous le réservoir.

2) Il s'agit d'un cadre mixte avec fourche à parallélogramme classique et triangle arrière articulé derrière le pédalier avec ressorts sous la selle.

3) Ce cadre prévu pour le montage d'un Cucciolo ou d'un Mosquito emprunte sa suspension AR au système connu Gilera et la fourche est en tôle emboutie.

4) Cette réalisation s'inspire directement de la NSU Fox par la suspension AR. L'avant est à parallélogramme en tôle emboutie (noter le porte-bagages).

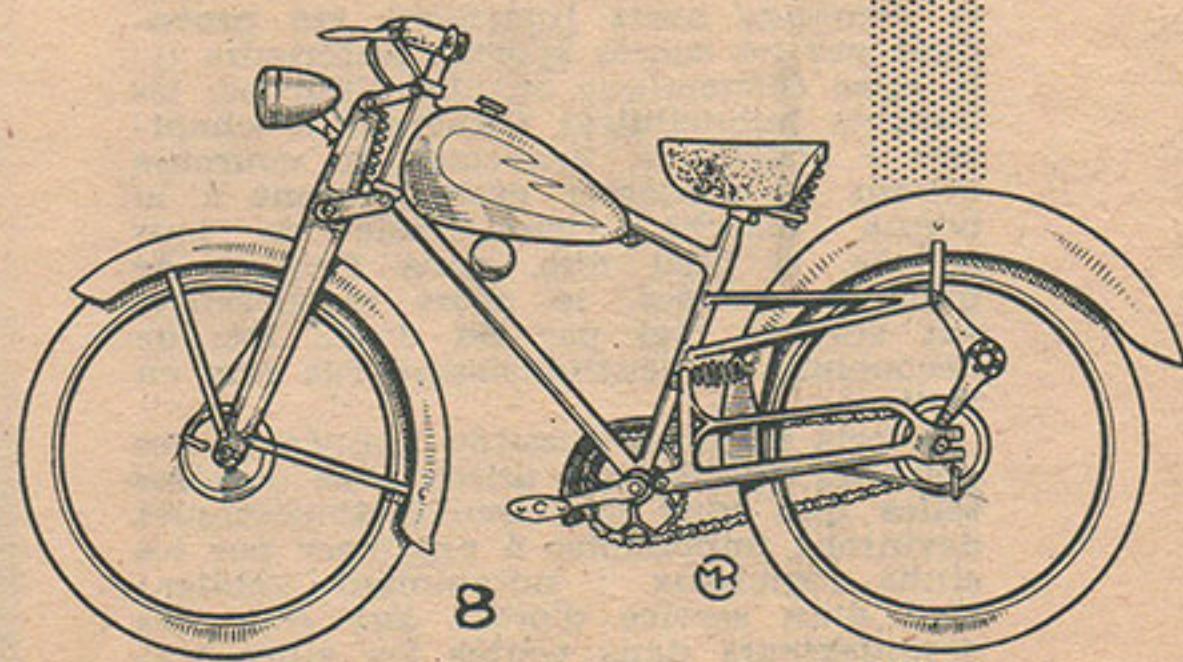
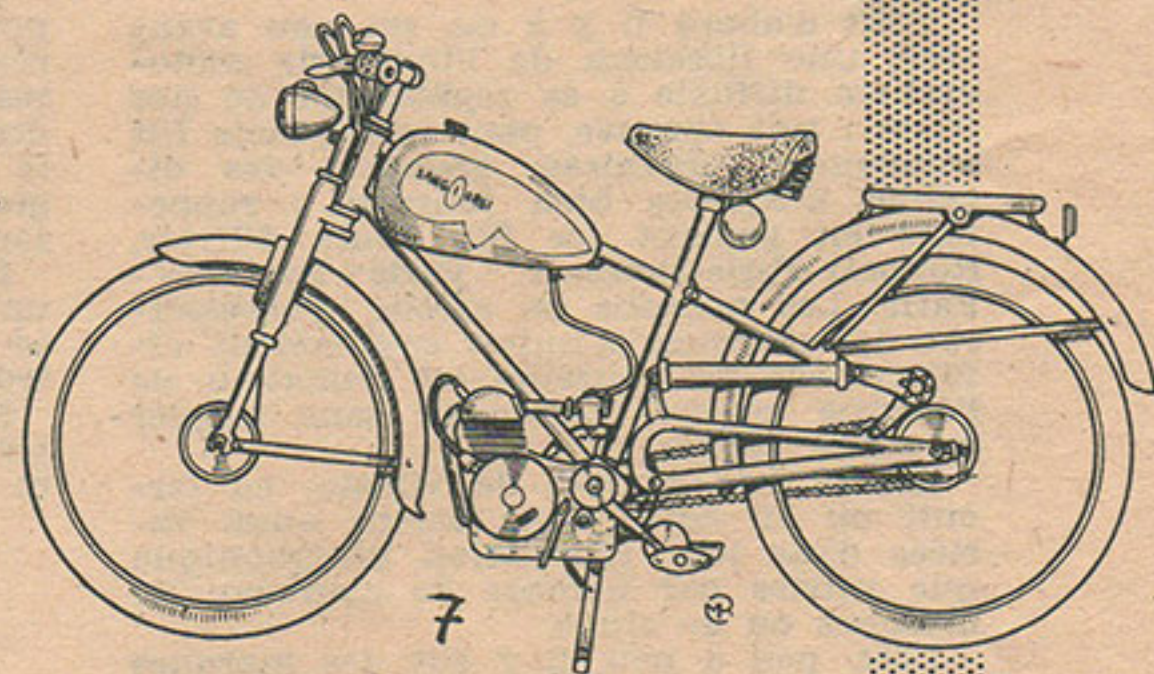
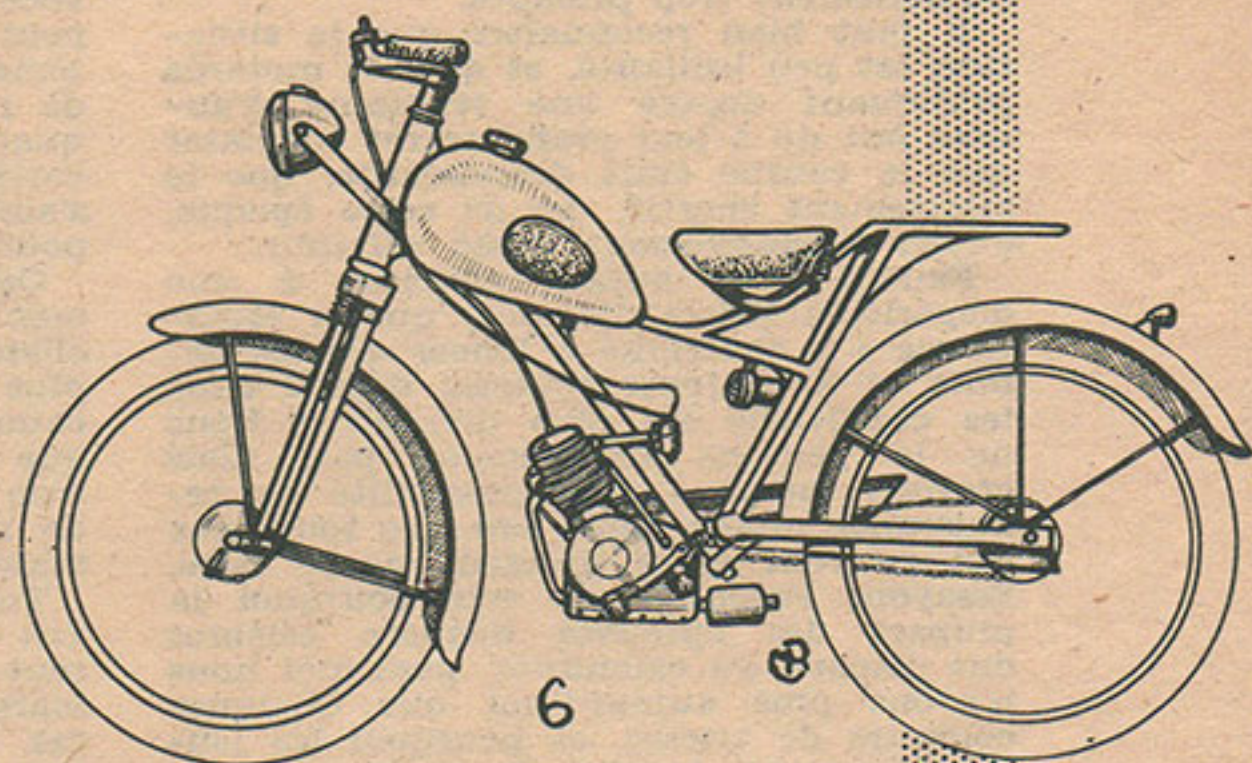
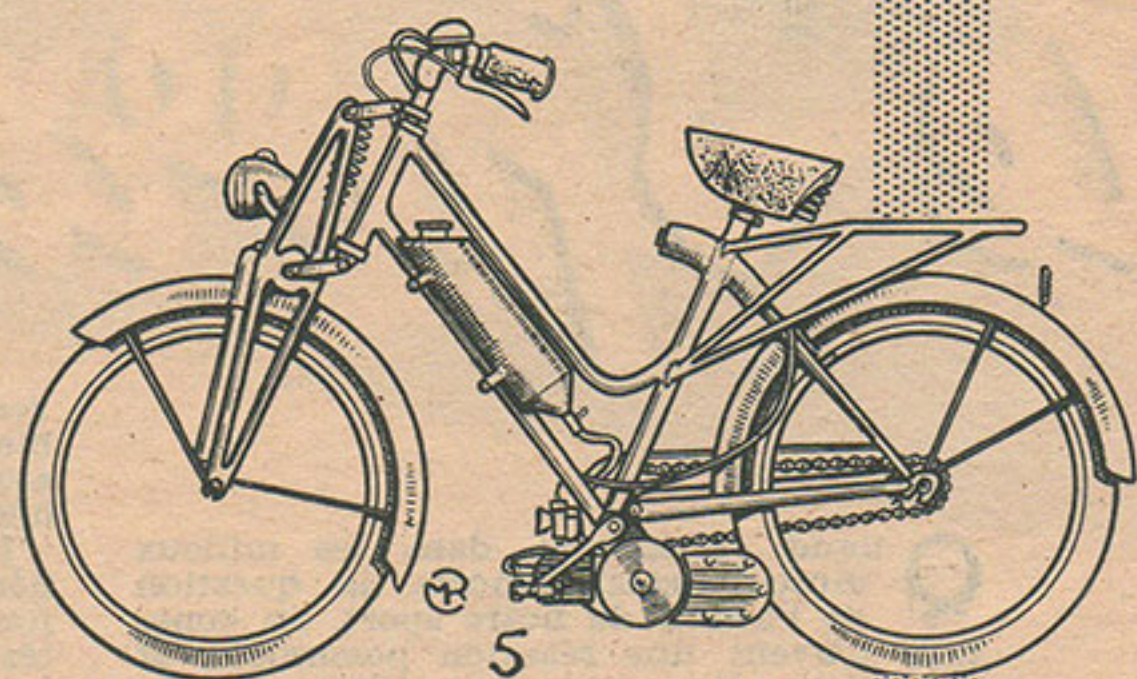
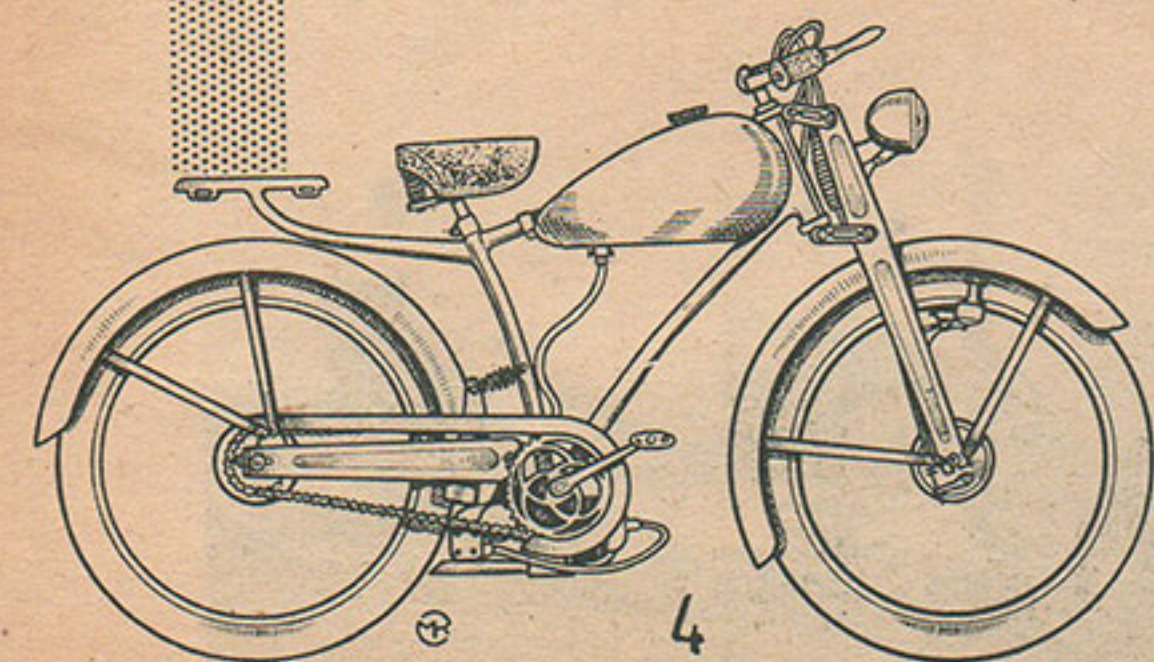
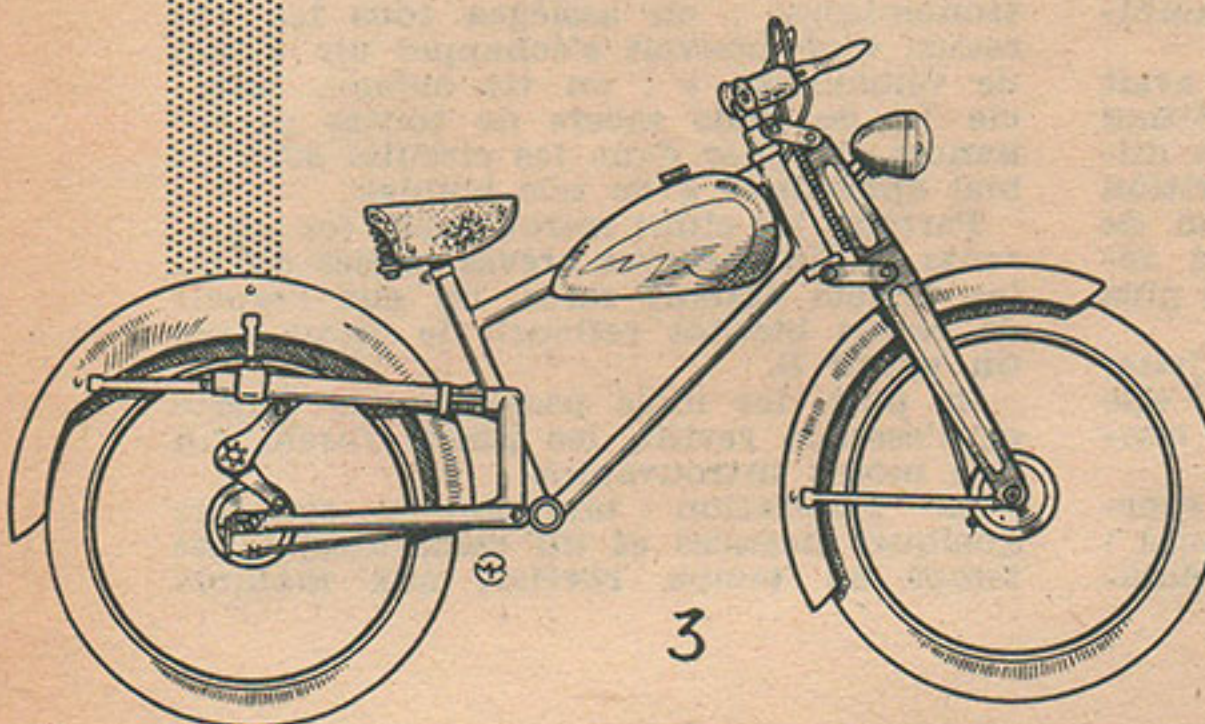
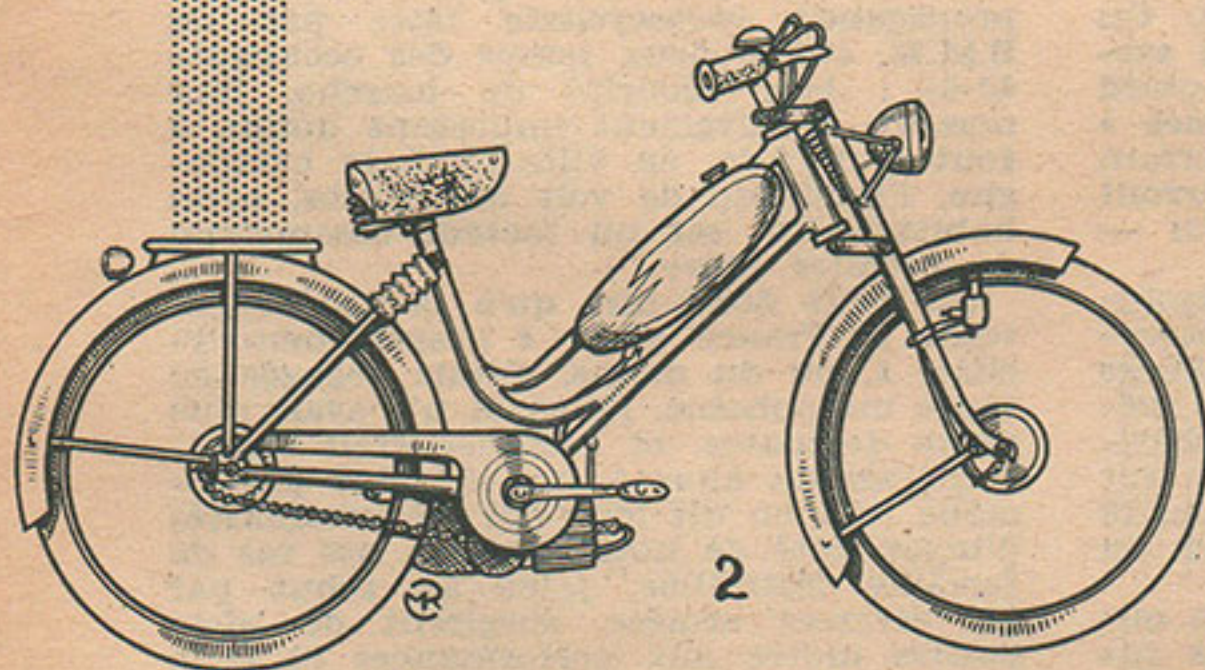
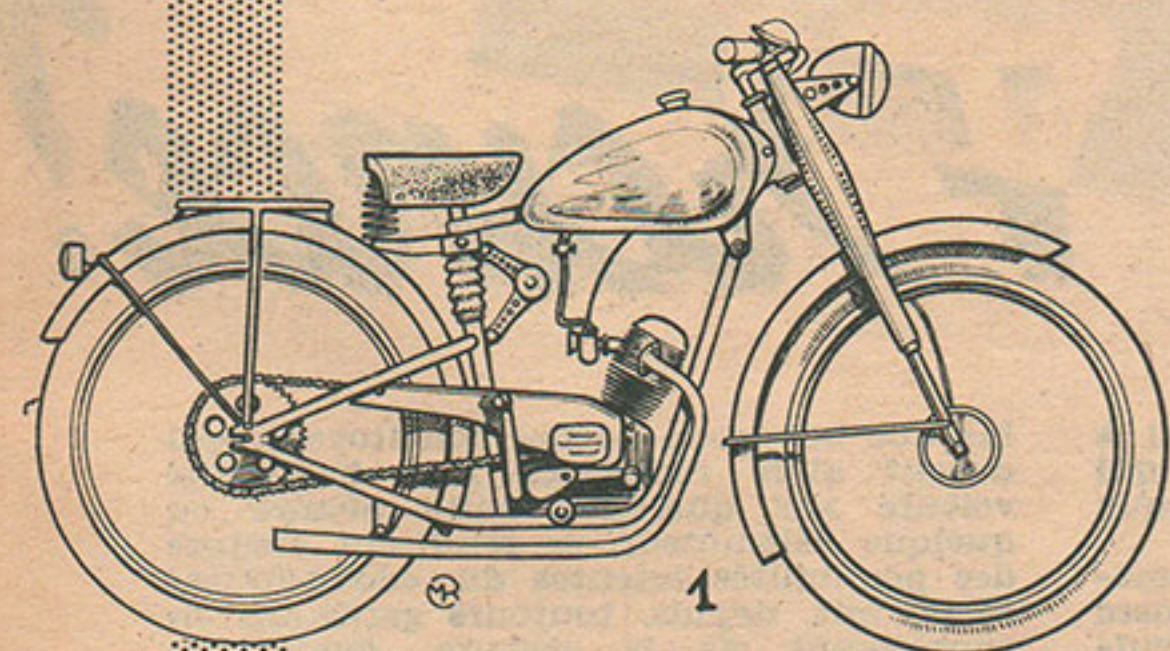
5) Ce cadre « dames » en plus d'une fourche largement dimensionnée et d'un porte-bagages renforcé se fait remarquer par son arrière articulé avec ressort logé sous la selle dans un tube incurvé.

6) La fourche AV très spéciale est à biellettes inférieures et arceau pousse-ressort, celui-ci étant placé dans le tube de direction. Le porte-bagages fait partie intégrante du cadre.

La fourche AR articulée comprime un ressort logé dans le tube direction-pédalier.

7) Ensemble très élégant, fourche télescopique fixée sous la direction seulement. Suspension AR système Gilera.

8) Cadre spécial pour Cucciolo ou Mosquito, fourche parallélogramme tôle emboutie et suspension AR par fourche doublée et ressort extérieur. (Noter les amortisseurs).





versées : ce fut le dernier coup, fatal à bien des épreuves motocyclistes, qui avaient pourtant vu le jour à l'époque héroïque.

L'armée, de son côté, avait été amenée à la motorisation par les fameuses journées de Satory, où bien des difficultés que les cavaliers présumaient insurmontables avaient été déjouées par l'astuce des fabricants et des pilotes. On peut notamment évoquer le curieux système qui permettait à un seul motard de reconduire « à l'arrière des lignes » quatre ou cinq motos, et ce, en terrain varié ! (Les lecteurs intrigués pourront s'adresser à Bernard — toujours lui — pour plus de détails).

On vit donc l'armée se diriger résolument vers la formation d'unités motocyclistes et sidecaristes. On forma d'ailleurs plus vite de rudes pilotes que de fins mécanos, et à notre avis, le côté acrobatique de la présentation de ces unités fut trop poussé, au détriment de la sécurité de marche et de la sage utilisation du matériel.

Toujours est-il que la motorisation ouvrit un marché dont les possibilités furent vite étudiées de près par les grandes marques nationales, et que dans plusieurs cas, celles-ci renoncèrent à toute ambition sportive réelle.

À la veille de la guerre, il n'y avait pour ainsi dire plus de compétition réelle entre marques françaises ; les dures nécessités du commerce, la disparition des écuries de course, la suppression de la plupart des circuits touristiques régionaux firent que notre pays ne fut plus jamais représenté à l'étranger.

La Fédération aurait peut-être pu jouer un rôle de guide, de porte-paroles ; elle se contenta d'être un élément de contrôle, donc de freinage.

Pendant la guerre, toute activité sportive fut naturellement hors de question ; et pourtant, il est absolument indénia-

ble que beaucoup de nos concitoyens, qui durent alors remplacer leur habituelle voiture par quelque vieille pétoire ou quelque vélomoteur, se rendirent compte des possibilités latentes du « deux-roues » et en ont, depuis, toujours gardé un en supplément de la voiture, quand ils n'ont pas totalement renoncé à celle-ci.

N'oublions pas non plus l'excellente propagande motocycliste faite par les B.M.W. et les deux temps des occupants 40-44 ; leur sécurité de marche, leur nombre relativement important donna à tout le monde, en ville ou à la campagne, l'habitude de voir des motos, cette habitude qui est un facteur commercial de premier ordre.

On peut donc dire qu'à la Libération, toute la France avait « l'esprit motocycliste », ou du moins, s'était dégagée de toute motophobie. Hélas, il n'y avait plus guère de motos, et l'essence était rare.

On assista alors à un véritable phénomène (qui en dit long sur les possibilités d'ingéniosité de notre pays) : des tas de ferraille mitraillée, jetée au rebut par les diverses armées, surgirent de pimpantes motos aux performances et à la sécurité desquelles le public rendit hommage... en les payant parfois des prix astronomiques ; on assiégea tous les bureaux, d'où pouvait s'échapper un « bon de vélomoteur » ; on vit même... miracle !... de vrais racers de toutes provenances s'aligner dans les circuits souvent mal appropriés à de tels bolides.

Partout, les clubs retrouvèrent les adhérents on fit quelques brèves sorties quand les tickets étaient rares, on eut l'espoir de revoir bientôt reflourir le Sport avec un grand S.

Et puis, les mois passèrent, la liberté de l'essence revint, les pneus furent un peu moins introuvables.

La Fédération tamponnait toujours quelques licences et un communiqué, de temps en temps, révélait aux motards

Quand on aborde, dans les milieux motocyclistes français, la question de l'avenir de notre sport, on constate souvent une réaction pessimiste, et une résignation que nous trouvons personnellement trop prompte.

Il faut bien reconnaître que la situation est peu brillante, et que les motards pratiquant depuis une vingtaine d'années ont dû à leur grand regret constater que la courbe était descendante, que le mouvement sportif, depuis cette époque, s'était graduellement laissé affaiblir.

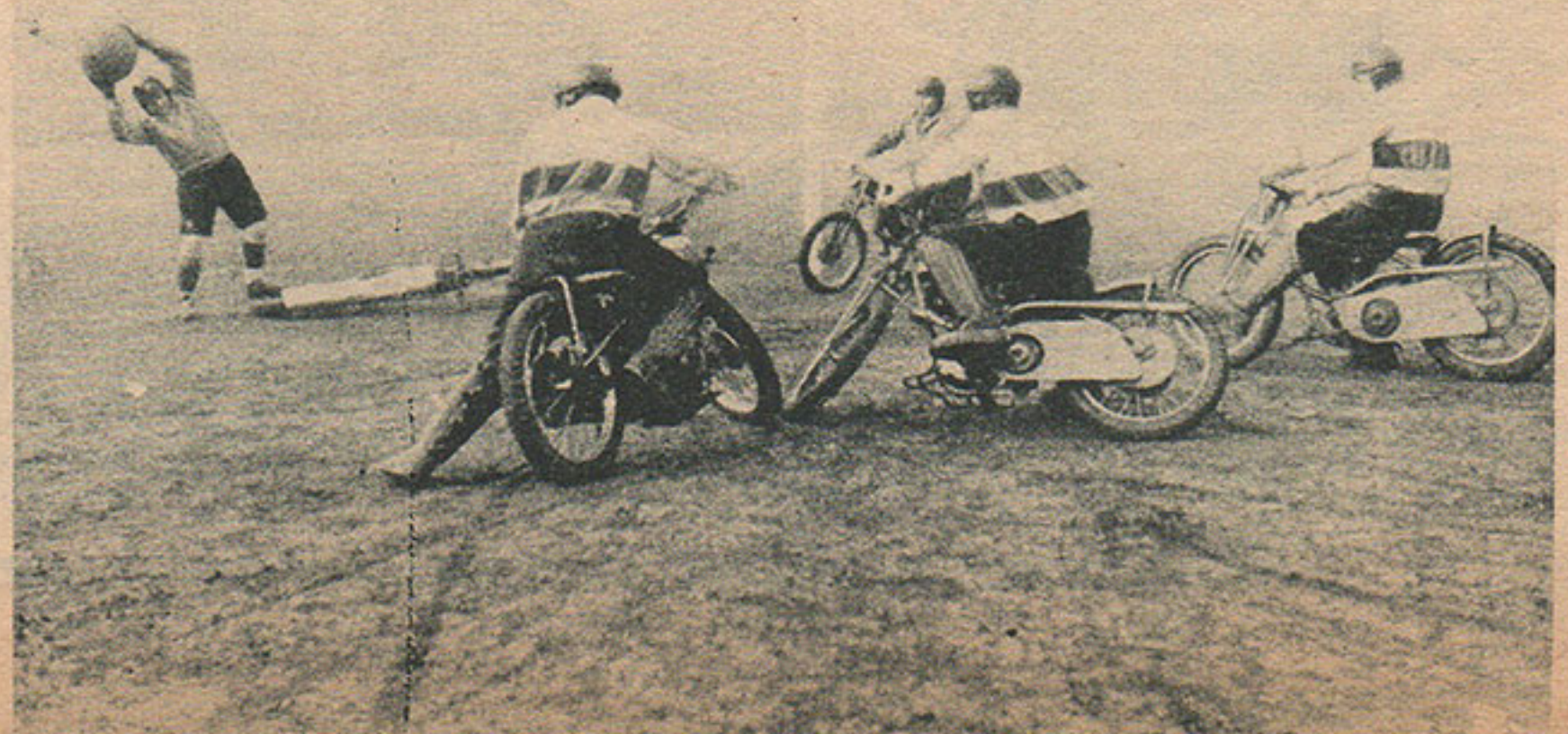
Faut-il pour autant conclure à une disparition totale du sport que « Moto-Revue » a contribué à lancer dès ses débuts et a toujours soutenu depuis dans les conditions les plus diverses ? Nous ne le pensons sincèrement pas, nous croyons même à une possibilité de renaissance rapide, pour peu que tous ceux qui peuvent aider décident de le faire. Essayons ensemble de voir pourquoi la plupart des épreuves naguère célèbres ont disparu du calendrier, pourquoi nous n'avons plus aujourd'hui que quelques coureurs de vitesse, et pourquoi les jeunes semblent boudier le sport motocycliste.

Tout d'abord il y a eu, un peu avant 1930, une floraison de l'industrie motocycliste difficile à se représenter de nos jours ; une épreuve, pour peu qu'elle fût solidement organisée, groupait des dizaines d'équipes bien fournies ; rappelons en passant les Six Jours d'Hiver, Roubaix-Paris-Roubaix, Paris-Pyrénées-Paris. Les maisons de motos, d'accessoires, les marques d'huiles soutenaient efficacement les coureurs (et l'amateur de l'époque pouvait participer sans risquer la ruine rapide !).

Quant aux courses de vitesse, en circuit ou en côte, elles étaient aussi variées dans leur répartition géographique que suivies par nombre de coureurs, de marques ou de clubs.

Puis, peu à peu, il y eut des marques importantes qui se cantonnèrent dans la fabrication de machines utilitaires (dont la demande avait justement été provoquée par les succès sportifs antérieurs !); la crise économique envahit l'Europe, les budgets publicitaires rognèrent le chapitre « courses », beaucoup de coureurs durent se consacrer exclusivement à la bonne marche commerciale de leur agence, si bien que, dans l'espace de quelques années, le sport motocycliste fut surtout régi par les dures lois de l'économie et l'enthousiasme fut mis en veilleuse.

À cela s'ajouta aussitôt l'impéritie des pouvoirs publics qui prirent des mesures telles que tous les circuits touristiques devinrent impossibles à organiser par les clubs régionaux ; notamment l'obligation d'un service d'ordre aux frais des organisateurs dans toutes les villes tra-



anxieux que leur sport était régi réglementairement.

Enfin, quelques dirigeants eurent une idée de génie : on « inventa » à l'usage du public français un nouveau sport — pratiqué ailleurs depuis 30 ans ! Le « Moto-Cross » était né. Plus de soucis avec les services d'ordre, l'entretien des routes — plus de soucis financiers non plus — on faisait du sport motocycliste un spectacle, trente motards au cœur bien accroché et aux réflexes sûrs faisaient faire du sport par procuration à 50.000 spectateurs.

Il n'est pas question d'attaquer ici le moto-cross en soi ; nous admirons autant que quiconque les pilotes, et nous savons gré aux organisateurs qui nous procurent un après-midi de plein air dans le milieu de ces « mordus » si sympathiques.

Mais nous pensons que le sport motocycliste doit être plus varié, et que nos hommes et nos machines valent mieux que cela, un exemple : nous n'avons pas eu un seul représentant aux Six Jours Internationaux. Si nous sommes bien forcés d'admettre notre faiblesse en vitesse — faute de bureaux d'études et de mise au point spécialisés, — nous nous refusons à croire que nos meilleurs pilotes de tourisme d'autrefois, Pahin, Bernard, Onda par exemple, entre cinquante autres, ne puissent former et équiper des hommes capables de rivaliser au Pays de Galles avec les hollandais, les autrichiens ou les tchèques, sinon avec les anglais eux-mêmes.

Quant aux crossmen proprement dits, leur classe a été reconnue par B. Hall et Lines, c'est tout dire. Qu'on leur donne donc l'occasion de pratiquer des circuits plus longs et plus variés que les sempiternelles bosses parisiennes, la recette immédiate dut-elle en souffrir.

Cependant le remplacement d'un organisateur de spectacle par un motocycliste, ex-moto-crossman, au sein du club qui fit le plus pour le développement de ce sport en France, est pour nous une sérieuse raison d'espoir.

Après avoir vu l'évolution du sport — dans ses grandes lignes — une pensée vient inévitablement à l'esprit : est-ce que le marasme actuel est uniquement imputable à cette chasse à la recette ? Ou bien l'est-il partiellement, ou point du tout ?

Qui dit « Sport » suppose « délassément, attrait ». Voyons donc les centres d'intérêt qu'offre la moto. Elle nous intéresse :

1° en soi : c'est un intérêt d'ordre mécanique (de conception, de mise au point) ;

2° en tant que moyen (de tourisme, de transport économique) ;

3° en tant que spectacle.

1° Le premier centre d'intérêt nous amènera à la mise au point figiolée, à l'amélioration de nos connaissances techniques ; nous aurons satisfaction dans les petits circuits tels que les provençaux en organisent, où nous voyons de

vrais « passionnés » aux moyens modestes réaliser d'extraordinaires performances avec des 100 Monet ou des Grands Routiers de 1936. Les vitesses maxima ne sont pas très élevées, mais le vrai amateur ne peut qu'admirer la mise au point.

2° Le second centre d'intérêt nous conduit naturellement à envisager les rallyes de tous ordres : touristiques purs (genre cyclo-touristes ; n'oublions pas les milliers de pédaleurs qui font les rallyes des Alpes, des Pyrénées, des Vosges) ; de régularité, d'endurance, avec toutes les variantes capables de départager les exæquo si besoin est. Ici, point de spectateurs payants ; les participants n'auront donc pas à espérer de gros prix en espèces. Mais croyez-vous que les cyclos dont nous avons parlé, que les milliers de motards qui vont à Castellazzo di Bormida (Madonna di Centauri) ne s'estiment pas satisfaits par la médaille ou la plaquette qui constituera un si beau souvenir avec les photos du voyage. On nous objectera le fiasco de la concentration qu'avait organisée la Chambre Syndicale de Moto (sur Montlhéry). Nous croyons qu'il fut dû à deux raisons principales : d'abord, l'erreur d'avoir indiqué qu'il était réservé aux motos françaises (alors qu'il était ouvert à toutes !) et surtout, le manque de publicité dans la presse spécialisée. Donc, formule à revoir (avec son système de prix tirés au sort, les billets étant répartis d'après le kilométrage).

3° Nous n'oublions pas pour autant l'intérêt que présente la moto-spectacle, mais il faut bien dire que le grand public s'intéresse surtout à l'acrobatie apparente, qu'il est surtout captivé par l'impression de danger qu'offrent les épreuves de moto-cross telles qu'elles existent souvent chez nous.

Nous croyons donc, en somme, et ceci cadre bien avec l'opinion des coureurs de vitesse et de cross qu'a interviewés M.R., que la Fédération devrait essayer de provoquer en France un mouvement de fond, dans les conditions suivantes :

A la base, des rallyes régionaux, faciles, avec des « prétextes » divers : curiosités touristiques, foires commerciales, voire spécialités gastronomiques (pourquoi pas ?). Possibilité de tan-sad à considérer. Ceci correspond en somme au « Brevet des 100 kms » chez les cyclotouristes.

Puis, des épreuves plus « sèches » (routes secondaires, terrain difficile, chronométrage secret), mais toujours basées sur la régularité (moyenne à choisir d'avance, selon les possibilités que chacun se suppose).

Enfin, des épreuves d'endurance pure, avec un classement individuel (moyennes relativement faciles) et un classement par équipes de trois hommes (moyennes plus fortes) ; contrôles serrés, système Six Jours Internationaux ; d'où pénalisations abondantes.

Chacun des systèmes d'épreuve serait doté d'un genre de médaille dont la pos-



session serait nécessaire pour participer au système supérieur, toujours comme chez les cyclotouristes. On aurait donc en somme un échelon clubs locaux, puis régional, puis national.

En courses de vitesse, système parallèle avec licences de juniors, seniors, internationaux (il faudrait un certain nombre de succès pour passer de l'une à l'autre). Quant aux machines, on pourrait égaliser les chances avec le système américain (ex. Daytona), les motos étant susceptibles d'être vendues après la course pour un prix fixé d'avance (comme les « prix à réclamer »). Ceci éliminant la possibilité de racers d'usine qu'un amateur fortuné pourrait aligner contre des racers « de catalogue » (quand on reverra ces derniers en France, car pour l'instant... !).

Nous verrions très bien une épreuve populaire d'apprentis coureurs, alignant sur le routier de Montlhéry des motos catégorie « 80.000 frs », ou « 150.000 », etc., avec vente obligatoire à l'acquéreur éventuel après la course.

N'oublions pas que Brooklands était spécialisé dans les courses de handicap, et que le public anglais voyait souvent une 1000 Brough reprendre du terrain à 200 kmh., sur une 250 cmc. qui allait 80 kmh. moins vite, avec finish au 1/5 de seconde, tant les « handicapés » connaissent leur affaire.

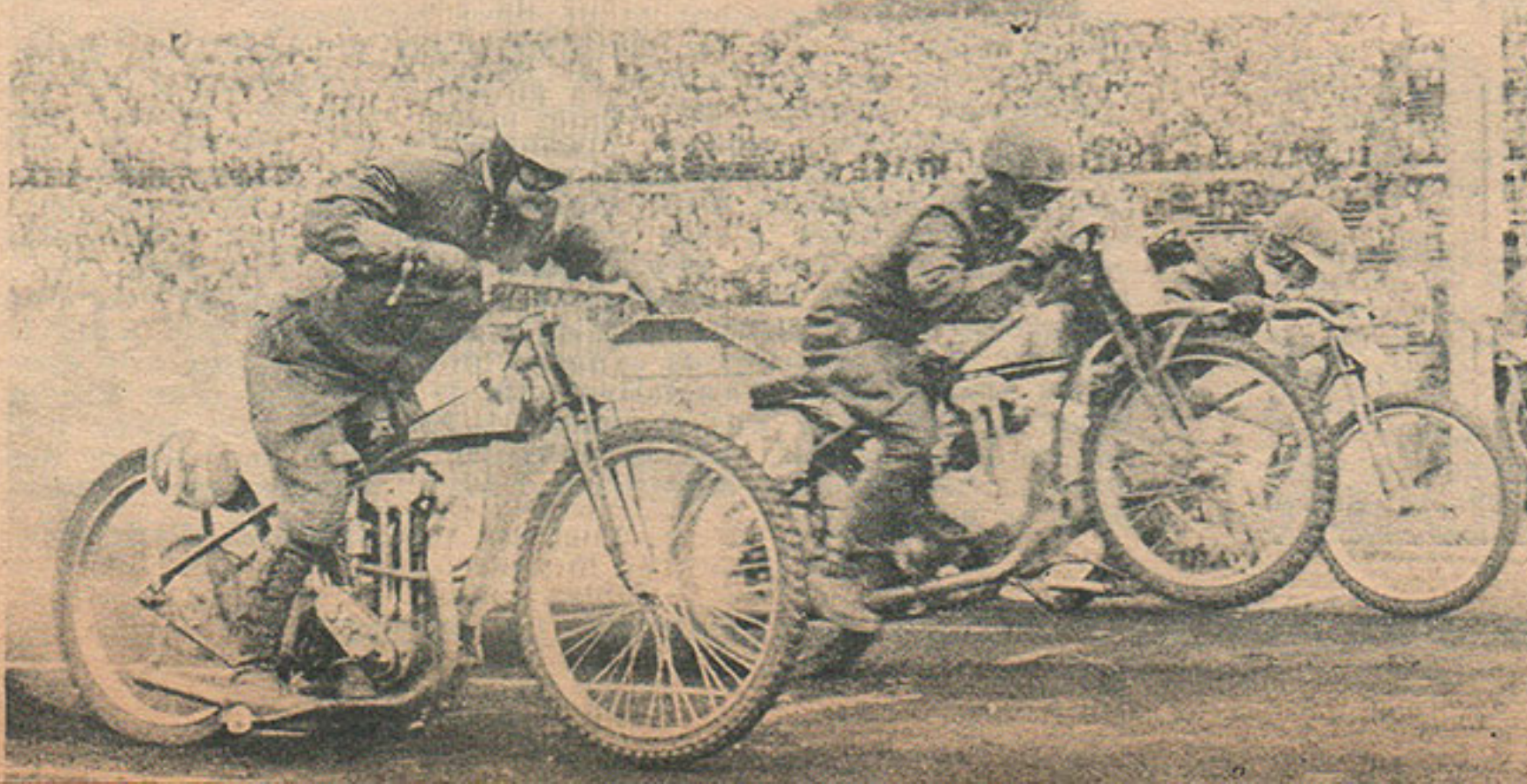
Pour conclure, nous devons encore une fois dire notre confiance dans les possibilités du sport français, pour peu qu'on veuille commencer à l'aérer, à ne plus le confiner dans une atmosphère foraine.

Messieurs les dirigeants, pensez aux réunions de la F.I.C.M. ; préparez-vous à y aller en sentant derrière vous des milliers de motocyclistes français qui ne demandent qu'à être des sportifs — modestes peut-être — mais réels.

Prenez conscience de la masse, organisez pour elle, et pensez à la fierté de tous quand la France pourra revendiquer l'organisation des Six Jours Internationaux, comme il est normal qu'un pays si bien doté par la nature puisse le faire.

Les motards anglais, belges, américains, tchèques, ont tous une vitalité sportive débordante ; les scooters italiens rivalisent par milliers dans les compétitions populaires.

Le motard français est-il d'essence inférieure ? Les ingénieurs français sont-ils des incapables ? Nous ne le pensons pas, mais qu'on leur donne les moyens de lutter à armes égales avec les étrangers dans les épreuves à venir.



Tribune libre

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

ETERNEL CONFLIT

Dans le N° 1009, un partisan du 4 temps répond un peu trop injustement à un partisan du 2 temps, aussi à mon tour je voudrais essayer de peser le pour et le contre.

1° C'est à croire qu'un 4 temps, au bout de 80.000 kms, est aussi neuf qu'au moment de sortir d'usine, et aussi combien de rodages de soupapes il y a eu, combien de réalésages (au moins 2).

2° La mise en route, même pour un 4 temps, est aussi laborieuse que pour un 2 temps, lorsque le moteur ne va pas ; et j'ai vu aussi bien un 2 temps qu'un 4 temps faire de la poussette « comme au temps des draisienne de la restauration ».

3° Quant aux départs difficiles, j'ai un 2 temps et aussi je ne donne pas plus de deux coups de kick pour la mise en route, même le matin à froid ; et je pense que cette critique a dû être faite par une personne qui n'a jamais eu de 2 temps.

4° Justement, puisque la « Tribune Libre » est faite pour rendre service aux usagers de la motocyclette, on ne devrait pas décourager les motards qui veulent acheter un deux temps, et surtout être ni pour ni contre, car les deux temps marchent aussi bien que les quatre temps.

4° Il faut croire que cette personne n'a pas eu beaucoup de motos, pour dire qu'il n'y a de belles motos qu'en 4 temps ; et les Puch et Jawa ne sont-elles pas de belles mécaniques, et surtout propres ?

Pour terminer, je souhaite que tous les motards se servant de 2 temps soient de mon avis et si ce quelqu'un est de la partie, il ne devrait pas dénigrer le 2 temps comme il le fait.

P. EMIQUET, Alger

MOTOPHOBIE

A la suite d'une Tribune Libre publiée il y a quelque temps déjà, M. Anstett, loin de se faire le porte-paroles des cyclotouristes (nous l'espérons du moins), a envoyé une lettre dont nous reproduisons les parties essentielles. Bien que celle-ci ne soit pas tendre ou même impartiale (quoi que son auteur le prétende) pour nous, motocyclistes, nous avons tenu à la publier.

« Je dois tout d'abord vous avouer que je n'ai jamais fait que 4 kms en moto (encore sur un porte-bagages) et que je ne suis jamais monté dans un poids-lourd.

Vous voyez donc que dans la critique que vous semblez vouloir faire des poids lourds et qui, au fond, est une discussion perpétuelle entre deux des plus nombreux usagers de la route, je ne puis que rester parfaitement impartial. Peut-être pour cela mon opinion, qui est, je crois, celle de bien des cyclistes et en particulier des cyclotouristes, vous intéressera-t-elle ?

Pour nous, sur la route, les poids lourds sont infiniment moins dangereux et désagréables que les motocyclistes. On ne peut évidemment le reprocher à ces derniers. Mais ce que l'on peut leur reprocher, c'est d'être infiniment moins « réguliers ».

Prenons quelques exemples : Roulez de Lyon à Valence de nuit sur la N. 7. 95 % des poids lourds que vous rencontrez se mettront « en code » en vous apercevant. Roulez de Valence à Lyon : pas une des motos qui descendent dans le midi (et il n'en manque pas à certaines saisons) ne le fait.

Laissez vous doubler dans un tournant par un poids lourd, puis par une moto. Le poids lourd vous passera neuf fois sur dix moins près que le motard qui vous raserà et se penchera encore !

Prenez un carrefour : là, évidemment, le poids lourd avertira, mais ne cherchera pas à s'arrêter (quelle est d'ailleurs la route coupant la N. 7 et qui ne subisse pas la priorité « de fait », ses usagers marquant l'arrêt ?). Mais s'il lui fait s'arrêter, lequel des deux le fait le mieux ? Je vous laisse juge ?

La cause psychologique de cette différence est peut-être à rechercher en ce que le chauffeur de poids lourd ne se croit pas un sportif (et pourtant il l'est!). Il a sa nuit pour venir à Lyon, Dijon, Beaune ou Paris, il n'a pas de raison de se presser (il ne le peut d'ailleurs pas toujours). En outre, c'est un professionnel (à peu près le seul) de la route. La « Loi » de son milieu, c'est de respecter le Code. Et il le fait.

Le motocycliste, lui, en général, part en vacances. Il veut gagner du temps. En outre, il part de Lyon en se disant qu'il y a 312 kms pour aller à Marseille, qu'il faut qu'il y

soit en 3 heures. Il sait bien d'ailleurs qu'il est, sur la route, encore plus anonyme que le cycliste et que la maréchaussée ne peut rien contre lui. Il est en général plus rapide qu'elle et sa plaque minéralogique est toujours parfaitement illisible. Et puis il est à l'extérieur de sa moto, il se rend compte de sa vitesse et cela le grise peut-être un peu ? ».

M. ANSTETT

SIGNALISATION AUTOMATIQUE

La S.N.C.F., dont je suis le très modeste agent, m'accorde de telles gratifications, que je ne résiste pas au plaisir de dépenser un timbre à 15 francs et quelques minutes, pour répondre à l'auteur de l'article intitulé : « Signalisation automatique » que j'ai eu « l'honneur » de lire dans votre N° 1011 du 16 décembre 1950, page 856 « Tribune Libre ». Je vous laisse le soin, soit de prendre la réponse à votre charge (car pour moi une Tribune Libre où l'on tolère que des articles soient signés « X », me paraît suspecte), soit de la transmettre à ce courageux anonyme.

Ma réponse sera brève et se résumera à la question : « Quand messieurs les usagers de la route, dont M. X. est le défenseur porte-paroles, seront-ils enfin pleinement satisfaits des services de la S.N.C.F. en particulier et de l'Administration en général ? Sans doute lorsque la première disparaisant, et avec elle les chemins de fer, la seconde sera devenue la protectrice desdits usagers ! et bien entendu de l'intérêt général !

En tous cas la silhouette de pandore, adoptée paraît-il (je ne sais, je ne l'ai encore vue) pour un tel signal, produira, j'espère, de salutaires effets sur l'attitude des automobilistes, motards et compagnie, dont je peux personnellement constater l'indiscipline dangereuse et grandissante (cf. par ailleurs les articles de revues bien inspirées, telles que « L'Action Automobile et Touristique », numéro de décembre 1950, qui déplore le même état de choses. Ce ne serait pas la première fois, hélas, que nos bons « routiers » observeraient une « discipline aussi peu librement consentie ».

Quant au fait que ce nouveau signal viendrait inutilement faire double emploi avec d'autres déjà existants, et ainsi provoquer d'intempestives fatigues cérébrales à nos pauvres automobilistes, je vous serais reconnaissant de penser de temps à autres à un certain nombre de cheminots de tous services et de tous grades, qui, eux, se creusent quotidiennement la tête devant des problèmes complexes dont le profane n'a pas toujours idée.

Enfin si l'on songe que les passages à niveau se succèdent, sur certaines lignes, à la cadence de un tous les deux ou trois kilomètres (souvent même à moins), imaginez le nombre de signaux qu'il faudrait installer, doublant les « pandores métalliques, sinon électroniques », auxquels il est fait allusion, pour donner satisfaction à la dernière suggestion de M. X. C'est vraiment peu sérieux, surtout au moment où l'on exige de la S.N.C.F. de draconiennes économies !

Ma conclusion sera directement pour « Moto-Revue », revue qui m'intéresse, mais que j'aurais plus de plaisir à lire, si elle ne comprenait que des articles purement « motard », et si elle s'abstenait de faire paraître périodiquement des articles susceptibles de déplacer le problème.

J. PRION

Attaché à la S.N.C.F., Nantes

RACERS 500 CMC. UNE FORMULE FAUSSEE

Une voiturette 500 cmc. de compétition établie par des spécialistes coûte au moins 800.000 francs. Si on y ajoute les frais d'entretien, l'achat des carburants spéciaux, le transport sur les lieux des épreuves, nous arrivons à des totaux astronomiques. Et il ne faut pas compter sur une voiture pour faire de la publicité et intensifier la vente de voiturettes de série à caractéristiques moyennes, mais reproduisant les grandes lignes des racers. Les succès d'une Talbot, d'une Ferrari, d'une Simca Gordini ont, pour ceux d'entre nous qui ont un portefeuille bien garni, une répercussion commerciale et il n'y a pas un très grand écart entre la voiture de compétition et le modèle de sport que nous pouvons acquérir. Le constructeur de 500 cmc. n'a, lui, qu'une clientèle très réduite et limitée à quelques sportifs désireux de s'aligner en compétition et non à la vaste clientèle qui pourrait utiliser leurs modèles en service courant.

A l'origine les racers 500 cmc. étaient destinés à permettre à des sportifs de réaliser eux-mêmes leurs engins avec des éléments qu'ils pouvaient se procurer facilement : tubes, cornières, tôle, etc..., et un groupe moteur provenant de motocyclette. On pouvait même envisager la possibilité pour un mécanicien amateur de réaliser un roadster biplace assez confortable, capable d'atteindre en pointe le 120 ou le 125 kmh. et d'atteindre des moyennes élevées avec une faible consommation d'un carburant normal. Nous aboutissons au contraire à des engins ultra spéciaux, utilisables seulement en course, relativement fragiles, d'un prix élevé et d'un entretien très onéreux. Au lieu de s'orienter vers une voiturette légère, répondant aux mêmes besoins que jadis le cyclecar, nous aboutissons à des véhicules beaucoup trop spéciaux, très éloignés d'un faible prix de revient et d'un emploi normal. L'amateur qui a construit lui-même son racer n'a, sur le plan sportif, pas la moindre chance de vaincre des engins, assurément admirables, mais uniquement étudiés pour la course.

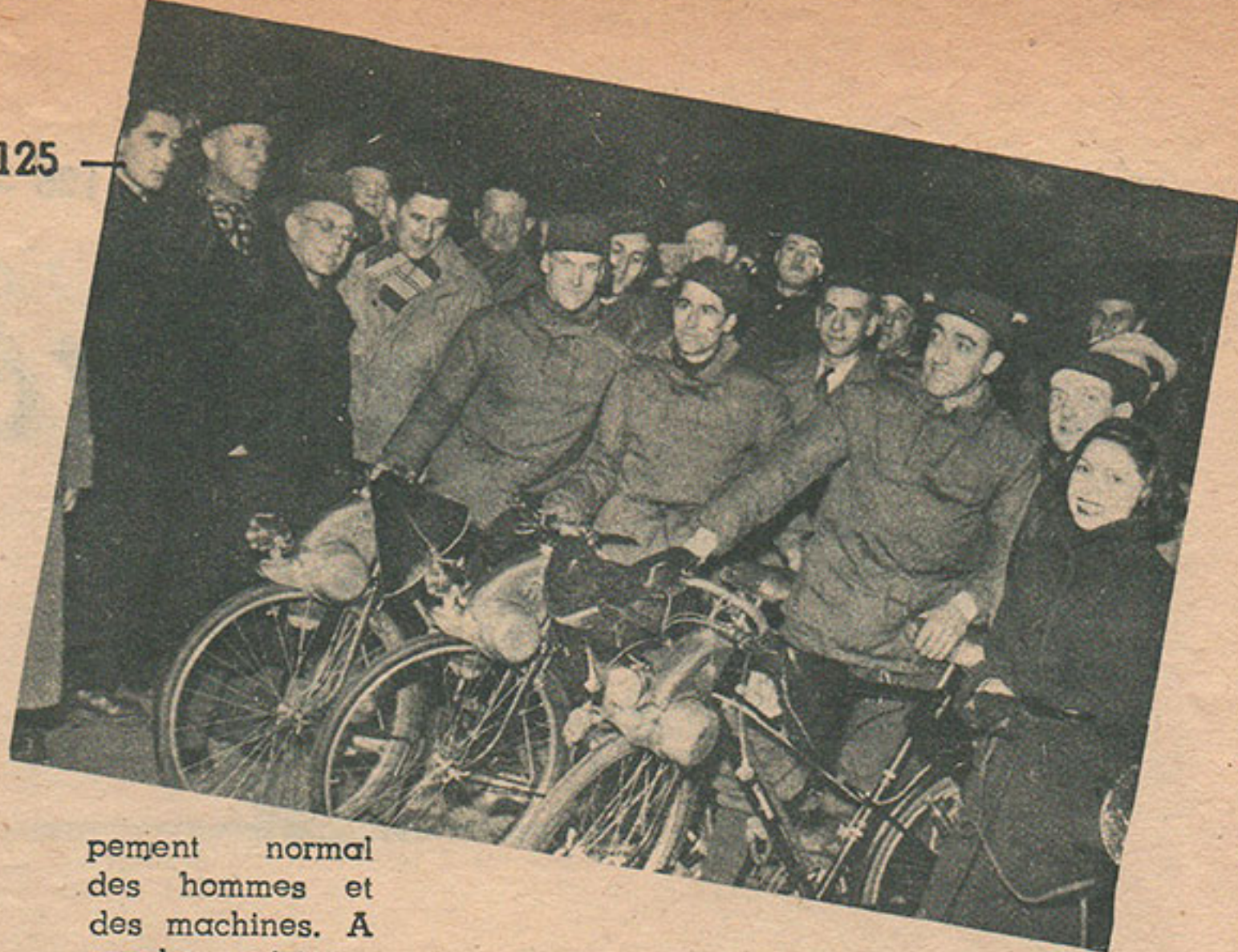
LE RELLEC, Paris-20°

Le Rallye Paris-Nice

Les cyclomoteurs ayant démontré leurs possibilités l'an passé, lors du Tour Cyclotouriste. Bol d'Or, etc..., il fut décidé d'organiser à l'occasion de la Foire de Nice, une épreuve de régularité dénommée 1^{er} Rallye Paris-Nice. L'épreuve consistait à rallier la capitale à la côte d'Azur en 40 h. environ à une moyenne comprise entre 20 et 30 kmh. Tout concurrent dépassant cette vitesse étant éliminé (ainsi Oubron se vit pénalisé entre Avallon et Saulieu pour être allé trop vite). Les pilotes, en général, n'avaient guère l'habitude du Rallye (épreuve à vitesse imposée), ce qui explique en partie le nombre de pénalisations.

Le départ officiel donné vendredi dernier à la Maison de Nice (le départ réel ayant lieu à la Belle-Epine à minuit), réunissait un peu moins de 80 concurrents équipés chaudement et revêtus de cuirs, cirés et autres imperméables (dans le fond ils ne ressemblaient plus du tout aux « Athlètes qui pédalent », mais plutôt aux « Robots mate-

L'équipe Camille Daudon-Kid qui se classa brillamment, Lesaint terminant second, Milbach troisième et Cipolat sixième ex-æquo. Remarquez l'équi-



pement normal des hommes et des machines. A gauche : voici une partie des pilotes qui avaient adopté Le Poulain et notamment Mme Blanchet que l'on reconnaît au centre du groupe. Ardent, la seule marque de scooter à participer au Rallye, était représentée par Plaisant et Claes.

Félicitons sans réserve tous les concurrents et concurrente (Mme Blanchet, la seule femme du Rallye, comptait parmi les 38 pilotes qui arrivèrent à Nice) pour leur endurance, leur tenacité et pour la manière parfaite dont ils préparèrent leurs machines.

En général, les participants ne cherchèrent pas l'allègement, mais plutôt le confort (suspension intégrale, protège-mains, protège-pieds) et la sécurité (éclairage double, etc...).

Au point de vue moteur, toutes les techniques s'affrontèrent. Deux temps ou 4 temps sensible-ment à part égale, se trouvèrent aussi bien fixés sur la roue avant (Kid, Baby-Star, Solex), ou au pédalier (Cucciolo, Poulain, VAP, Serva, etc...). Plusieurs prototypes prirent part à l'épreuve, tel le scooter Bernet (le seul scooter de l'épreuve avec les deux Ardent) à moteur Cucciolo et moyeux AR Rolex à deux vitesses, le Renard à moteur 4 temps, refroidi par ventilateur, etc...

Nous reviendrons d'ailleurs sur ces cyclomoteurs, car de nombreuses solutions retiennent notre attention et nous comptons publier de nombreux dessins techniques au cours d'un prochain numéro.

lassés », contrairement à ce qu'affirmait un quotidien parisien qui se sert de cette périphrase peu flatteuse pour désigner les motocyclistes).

Le temps ne se montra pas clément et rien ne fut épargné aux pilotes et aux machines.

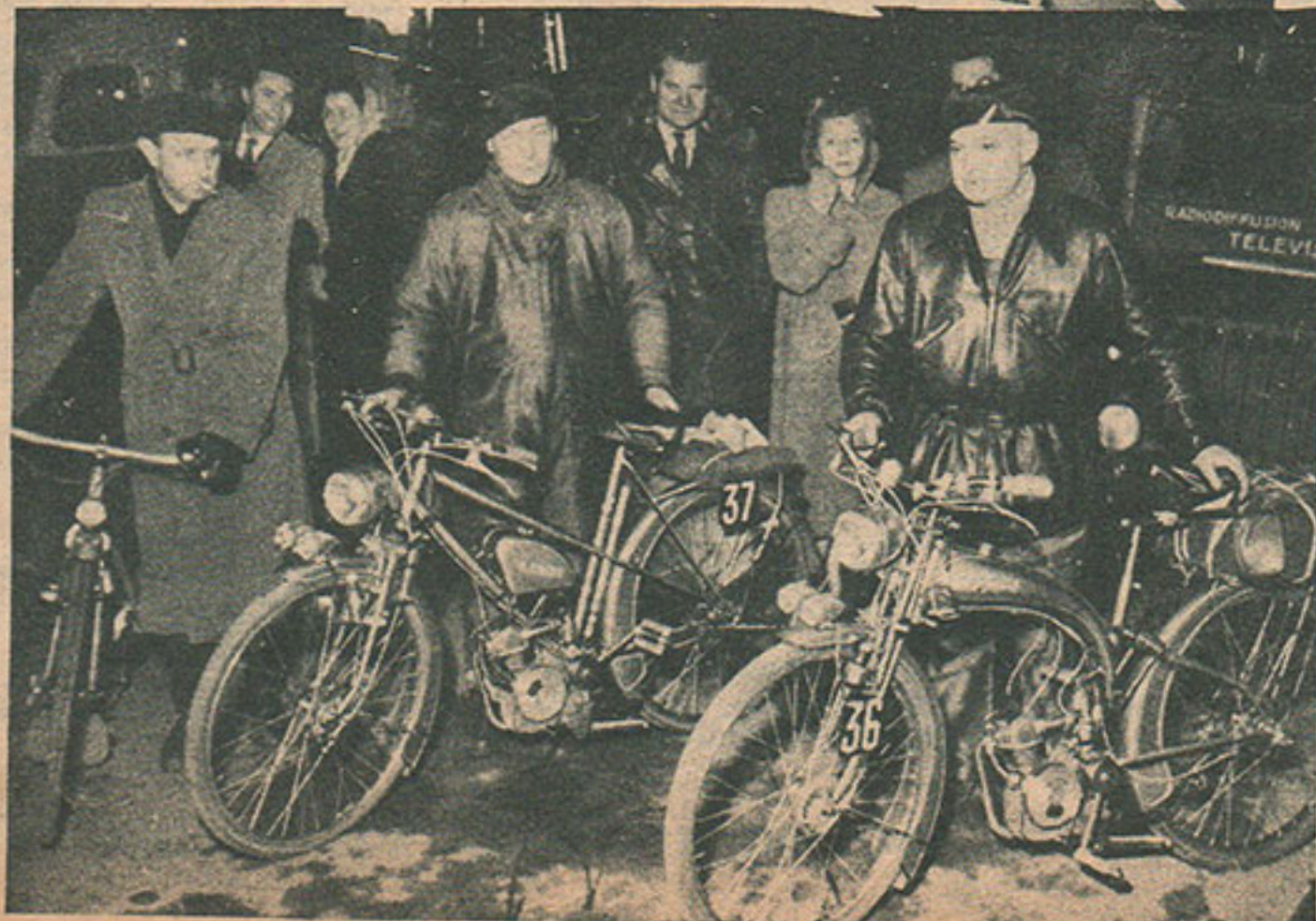
La première nuit froide et venteuse, fut suivie d'une traversée du Morvan par un froid glacial, l'escalade du col du Grand-Bois la nuit suivante eut lieu dans la neige, et dans la vallée du Rhône, les concurrents subirent une pluie torrentielle, à tel point qu'entre Aix-en-Provence et Fréjus, l'on crut que l'épreuve allait être... submergée.

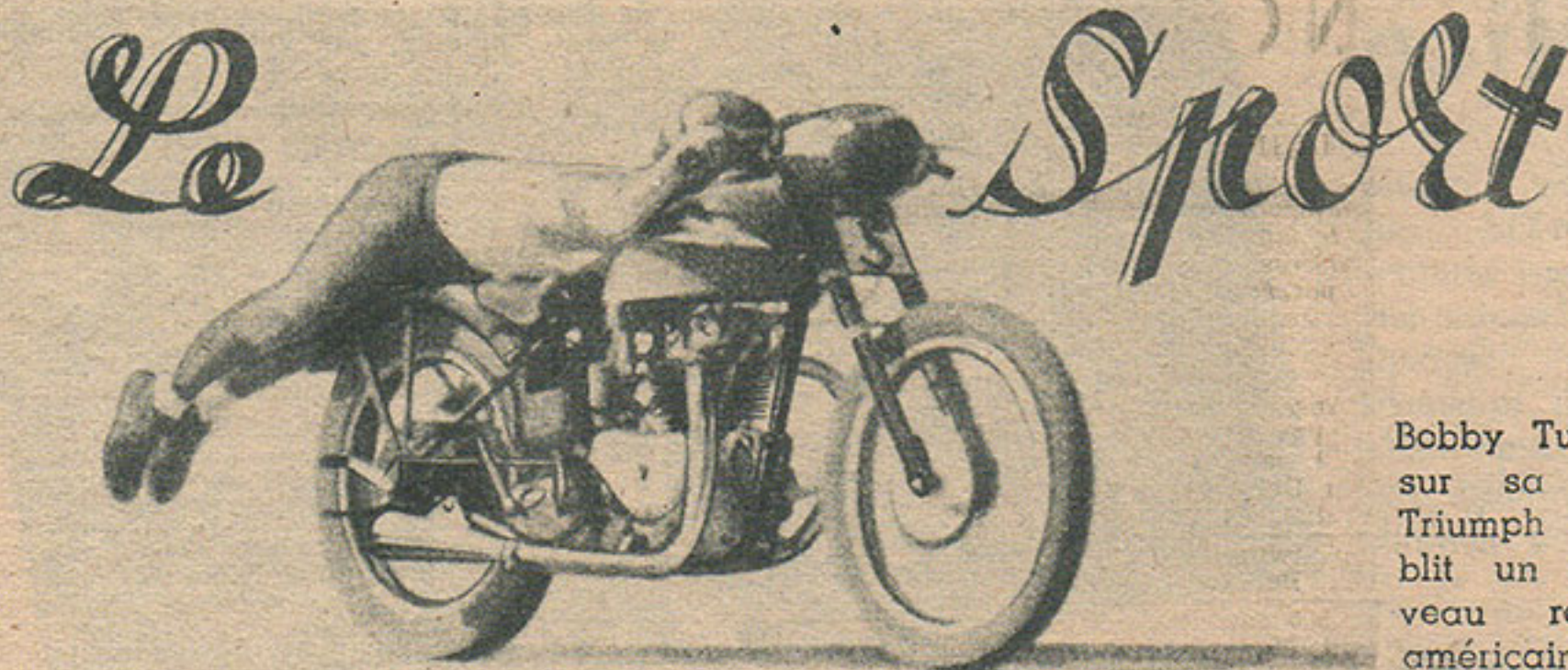
De la tourmente, il parvint quand même à Nice dans la journée du samedi une quarantaine de participants, ce qui démontrait l'endurance des pilotes et surtout des machines, car celles-ci, dans l'ensemble, firent grosse impression par leur régularité de fonctionnement.

Sur ces 28 concurrents, 14 se présentèrent à Nice sans pénalisation, et ce fut l'ascension du Mont Agel et les épreuves de démarrage, freinage, qui établirent le classement final.

Le vainqueur de ce 1^{er} Rallye Paris-Nice fut Jean Galle (C.N.C. Cucciolo), suivi de près par Lesaint sur cyclomoteur Camille Daudon-Kid. Viennent ensuite : Milbach, Bauleret et Mensier ex-æquo, Morphyre et Cipolat ex-æquo, Tusson, Verdier, etc...

En bas à gauche, Carrara et Tessier avaient fait appel à Baby-Star pour équiper leurs cyclomoteurs. A droite : deux des nombreux concurrents qui avaient fixé leur choix sur le Cucciolo, l'un des moteurs les plus répandus lors de l'épreuve.





Bobby Turner, sur sa 650 Triumph établit un nouveau record américain à 208 kmh.

RECORDS EN AMERIQUE

Une Triumph 650, pilotée par Bobby Turner, a établi un nouveau record dans la catégorie des 40 cu-in (650 cmc.) à Daytona Beach le 19 février 1951.

Au premier passage la machine a atteint la vitesse de 132,84 M.P.H., le second passage a été chronométré dans le sens contraire à 125,65 MPH, soit la moyenne de 129,245 (208 kmh.). Cette performance a été reconnue par l'Association Motocycliste américaine comme le nouveau record.

RALLYE DU SALON DE GENEVE

Un grand nombre de clubs ont déjà envoyé leur inscription au comité d'organisation.

Cette manifestation connaîtra cette année un grand succès, étant donné qu'elle coïncide avec l'assemblée de la Fédération Motocycliste Suisse.

Une magnifique planche de prix est offerte par le comité d'organisation du Salon et mise à la disposition des organisateurs.

ITINERAIRE DETAILLE DU RALLYE LIEGE-MILAN-LIEGE

Voici l'itinéraire détaillé de cette magnifique épreuve : Liège (local du Royal-Motor-Union, départ officiel), Aywaille, Bastogne, Arlon, Luxembourg, Thionville, Metz, Pont-à-Mousson, Nancy, Neufchâteau, Langres, Dijon, Beaune, Châlons-sur-Saône, Tournus, Mâcon, Villefranche, Lyon, Les Echelles, St Laurent du Pont, St Pierre de Chartreuse, Le Sappey, Grenoble, Le Bourg d'Oisans, Col du Lautaret, St Michel de Maurienne, Lanslebourg, Suza, Turin, Vercelli, Novara, Milan et retour par le même itinéraire.

Il reste trois mois aux concurrents pour se préparer, eux et leur monture, c'est-à-dire qu'ils ne doivent plus tarder à soigner tous les détails de cette randonnée magistrale qui traverse quatre pays, la Belgique, le Grand-Duché, la France et l'Italie et est dotée de prix particulièrement importants, sans compter les prix spéciaux en objets d'art et d'utilité, diplômes, etc...

Tous renseignements au Secrétariat permanent du Royal-Motor-Union, 38, boulevard de la Sauvenière, à Liège (Belgique).

Le Robinet QUIET

En leur évitant la désagréable panne sèche, voici une nouveauté qui satisfera les motocyclistes les plus inquiets.

Le Quiet est un robinet à réserve dont la conception des organes — brevetés — en favorisant une fabrication rationnelle en série, permet un prix de vente aussi modeste que celui d'un robinet ordinaire.

Son fonctionnement est des plus simples : constitué par deux tubes dont les orifices atteignent des niveaux différents dans le réservoir, il indique au motocycliste, lorsque l'essence ne s'écoule plus par le canal supérieur, que le niveau d'alerte (2 cms) est atteint. Un simple demi-tour du robinet permet alors de rouler sur cette réserve, mais... le motocycliste sait qu'il doit passer à la pompe dans les prochains 50 kms.

En outre, le Quiet est muni d'un filtre qui évite tout encrassement et un raccord étanche par cônes permet l'adaptation immédiate sur tous cyclomoteurs ou motos, français ou étrangers.

Le Quiet, peu onéreux, chromé, ingripable, d'une étanchéité absolue, est indispensable à tout motocycliste bien équipé!

MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE VESOUL

Le 27 mai 1951, le Moto-Club Ht-Saonais organise un grand moto-cross international, qui se disputera sur les buttes du Sabot de Frotey les Vesoul, sur un beau circuit, avec ses pentes allant de 35 à 52 %. Nous rappelons que ces épreuves seront réservées aux licenciés internationaux dans les catégories 250, 350 et 500.

LE CROSS DE MEAUX

C'est dimanche 4 mars que s'ouvre dans la région parisienne la saison de moto-cross par une réunion à Meaux avec la participation de Le-loup, Brassine, Verrecchia, Frantz, Ladevèze, Lussegrand, Blat, Thévenet, Brulé, Raulin, etc...

Ce cross fournira aux sportifs qui feront le déplacement dans la cité meloise en plus d'un spectacle de classe, une promenade dans cette charmante région de la grande banlieue.



■ M.C. CHARENTAIS. — Le M.C. Charentais organise, le 8 avril 1951, une course sur piste en ciment.

Les coureurs motocyclistes que cette compétition est susceptible d'intéresser sont priés d'envoyer leurs conditions et palmarès avant le 1er mars 1951, au M.C. Charentais, Brasserie du Centre, à Angoulême.

■ MOTO-CLUB SAINT-CHAMONNAIS. — Lors de l'assemblée générale, le rapport et le compte-rendu de l'activité 1950, présentés par le Secrétaire Myon, ont été adoptés à l'unanimité. Le bilan financier présenté par Courtet, et démontrant une situation florissante, a été approuvé par tous.

Puis on a procédé à la remise des récompenses : Jubin a reçu la médaille d'« Activité Sport », tandis que Dimier se classa en tête des deux catégories « Tourisme » et « Propagande ».

Devant le succès remporté par le Circuit de vitesse 100 cmc. et 125 cmc., le comité a décidé de renouveler cette épreuve en y ajoutant cette année la catégorie 250. La F.F.M. l'a inscrite au Calendrier National à la date du 27 mai.

L'élection du Comité 1951 a donné les résultats suivants :

Président : Pernel Henri. Vice-Président : Ma-laure Pierre. Secrétaire : Myon Gustave. Secrétaire adjoint : Francon Jean. Trésorier : Dimier Antoine. Trésorier adjoint : Joannez François. Administrateurs : Martinon, Mounier, Rivier.

Pour tous renseignements écrire : Moto-Club St-Chamonnais, 41, rue de la République, Saint-Chamond (Loire).

OUVERTURE DE LA SAISON DE MOTO-BALL LE 4 MARS A COURBEVOIE

La Coupe de Moto-Ball Paul Péan 1951 sera mise en jeu le 4 mars 1951 entre les équipes de Châlons-sur-Marne et Courbevoie-Sport.

La réunion aura pour cadre le Stade-Cynodrome de Courbevoie, et débutera à 13 h. 45 par un match de Rugby, le match de moto-ball devant commencer à 15 h. 30.

Cette réunion placée sous le patronage de « Moto-Revue », ne manquera pas d'attirer tous les fervents de ce sport, qui pourront en outre trouver dans « Moto-Revue » de la semaine suivante, un compte-rendu complet.

CLOTURE DES INSCRIPTIONS POUR LA COTE LAPIZE

Cette unique course de côte de la région Parisienne a déjà réuni un beau lot d'engagés, qui lutteront ferme contre la montre dans les difficiles 800 mètres de cette rampe bien connue de l'autodrome de Montlhéry.

La clôture des inscriptions sera prononcée le 3 mars.

L'entraînement sera autorisé dès le samedi 10 mars.

Règlements et inscriptions : M. E. Mauve, 29, bd Charles de Gaulle, à Colombes (Seine). Tél. Charlebourg 15-61.

GRAND PRIX DE VITESSE DE GASCOGNE ET DE L'AGENAIS

Les principaux clubs motocyclistes du Lot-et-Garonne organisent à Agen le 30 septembre un Grand Prix de vitesse. Cette épreuve se disputera sur la magnifique esplanade du Gravier, sur une piste construite à cet effet, grâce à l'obligeance de la municipalité.

Cette épreuve sera ouverte aux catégories 125, 250, 350 et 500 cmc.

En 125 cmc., nous croyons savoir que les organisateurs ont l'intention de mettre sur pied la revanche du Championnat de France avec la participation de tous les champions.

Tous les coureurs intéressés par cette épreuve peuvent se mettre en relation avec le secrétaire général du comité, 43, bd Scaliger, Agen.

La sortie du M.C. Marseille le 11 Février.

■ M.C. SAUMUROIS. — Le MC Saumurois a tenu son assemblée générale annuelle, le 14 janvier dernier. Le bureau est ainsi constitué :

Président d'honneur : M. Biro P. Président Fondateur : M. Stolsaet L. Président actif : M. Cormier E. Vice-Président : M. Cailleau P. Trésorier : M. Coirre M. Trésorier adjoint : M. Narbouton E. Secrétaire : M. Saintongey E. Secrétaire adjoint : M. Turquaud M. Directeur sportif : M. Neveu. Directeur sportif adj. : M. Hu-teau L. Directeur Touristique : M. Montaudon L.

■ M.C. DE BOURGOGNE. — Le 3 février, le Moto-Club de Bourgogne donnait son banquet annuel dans les salons de l'Hôtel des Ducs de Bourgogne où 90 convives étaient réunis.

A la table d'honneur on remarquait aux côtés de notre Président M. Prost, M. Reiller, Secrétaire Général de la Préfecture, représentant M. le Préfet, M. Lundy, Commissaire Central, M. Dutrion, Directeur du Vélodrome, M. Lauterbach, Vice-Président de l'Aéro-Club de la Côte d'Or. Les représentants de deux clubs de la région, M. Viard, Président du Moto-Club de Dôle, M. Vaudrey, Président de l'Union Motocycliste Châlonnaise, MM. Ply et Laurent, Vice-Présidents du M.C.B., M. Bailly notre grand argentier.

Le repas fut très réussi et à l'heure du dessert plusieurs allocutions furent successivement prononcées par MM. Reiller, Prost, Lauterbach, Dutrion et Viard, retraçant la grande vitalité du club, l'appui et la compréhension de la municipalité et la bonne entente entre tous les clubs sportifs.

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 décomposer 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

TERROT 350 65000, JUST 27 r. Paul Lafargue Pavillons s/Bois sam. dim. matin soir 7 h.
NSU 350 culb. 160000 St Pier-32 r. de Mémilmontant-20e.
350 MONET-GOY, luxe avril 1950 4 vit. sél. pneus neufs équip. 100000. Laumet CAR. 66-24 Poste 63 (heures ouvr.).
INDIAN 500 impec. f. tél. av. pns neufs 135. CLEMENT 24 rue Clavel-19e (19 heures).
PEUGEOT 125, 55 3 v. tr. b. ét. eq. Bernard Gar. Singer 14 r. Singer-16e, sauf dim. lundi
M. GOYON 1948 350 culb. 3000 k c. neuve. Crémérie VIOLET 65 r. des Entrepreneurs-15e.
HARLEY 750 p. ét. Dellon 40 r. Bienfaisance, Vincennes.
500 NORTON 16 H tan-sad sac cuir 7 r. des 4 Fils-3e
350 TERROT HCT four. tél. sél. pied 4 vit. neuve tél M. BARON LAP 73-51
NORTON 16 H parfait état LIOTARD 13 r. Ramey-18e.
AGENCE Triumph Vente
Crédit Reprise Triumph
 Twin 51 nve. 2 Matchless 350 BSA M20. Norton 16H. 3 Speed Twin. 40. Ttes piéc. dét. side Précision, épave Triumph. 16 r. Prévoyance, Vincennes.
MOTOCONF 175 impec. tté équ. MELLERIN Men. 47-87.
MOTOCONFORT 350 lat. 55000 DERAUVILLE 82 ig St Martin
BSA 500 M20 c. nve. Nau 146 r St Maur-11e (apr. 18 h.).
PART. v. vélomot. Alcyon 100 cc 3 vit. tr. b. ét. 43. vis. 19 r. Gal Beuret Paris-15e.
85000 à déb. 5 cv G. Herstal v. conc. 166 r. de Grenelle.
HOREX 500 s. Bern 120000. Tél. urg. Ernault ELY. 85-84
PART. v. 250 M. Goyon parf. ét. méc. pns nfs 48000, chäss. Bernardet pneu 24x400 neuf caisse canad. neuf 22.000.
PLESSIER 10 r. Pasteur, Arcueil (Seine), Métro Laplace vis. dimanche matin.
NSU 250 sup. culb. 1943 tr. bon état. ARG. 65-43.
BMW R12 impec. 150000 fr. Baujard 11 r. Omer Talon-11e
MORGAN 3 r. b. ét. 35. Le- comte 80 qu. de la Loire Paris
PEUGEOT P108, 40000. Flinois 34 r. des Lyonnais Paris-5e
DOLLAR av. side 500, moteur nf, le tt impec. 130. vis. Gar. Pornin 21 bd Pasteur-15e.
DOLLAR 350 CV 2 Barbier 103 r. Blomet vis. dim. 9-18h. 50000
GUILLER 2 CV av. side léger Carpio ét. nf tt eq. BERNIER 3 r. Leriche-15e (2e gauc.) 19h.
125 MOTOB. lat. 45000, Char- tier 27 av. P. Déroutède, Vincennes, ap. 18 h. et dim.

BSA 250 lat. parf. ét. méc. MENUT 39 r. de Charonne-11
BMW R73 état neuf. Decour- tray 241 r. de Crimée-19e.
A prof. M. Goyon 100 cc 1948 3 vit. 43000, jeudi et sam. de 17 à 20 h. CREMERIE 4 r. Jos. Gaillard, Vincennes.
FN 5 CV lat. 1950 cme neuve BISSON Gut. 84-60 Poste 36 vis 22 r. Geof. L'Asnier-4e.
FN 5 cv susp. tot. Gra. 42-74
ACHETEURS et Possesseurs de motos allemandes. Ne soyez pas inquiets pour avoir les pièces de rechange. CRUPDA vous les fournira 21 rue Monge, Puteaux. LON. 02-63
H. DAV. luxe 750 cc tr. belle Higonet 10 r. d'Aumale (mat)
BMW R73 750 cc culb. f. tél. sus. ar. ét. nf Laurent 43 bd Mémilmontant-11e part. 19h.30)
PART. v. Terrot 350 culb. sid. px int. AUBIN 8 r. Charlot-3e
GN.RH. 750X culb. side Bern. gd tour cap. nbses piéc. dét. COUBRIN 28 r. Exposition-7e
125 MOTOB. 35000, Sampridis Alé. 43-02 (heures bureau).
HARLEY-DAVIDSON side 750 moteur et pneu rech. 170000. EONNOT, AVR. 01-47.
MOTOBEC. 125 lat. 5000k. vis. mat. sam. dim. px 65. Druffin 198 av. Paul Doumer, Rueil.
350 MATCHLESS f. tél. 135000 Café 3 r. V. Hugo, Levallois.
3 CV NSU état de neuf 75000 40 av. de la Pte d'Asnières-17e
MATCHLESS 46 G.3.L. impec. r bx acc. ANGOT 15 r. M. Michels, Neuilly (Seine).
150 RADIOR culb. ét. nf sél. side Bernardet 1950 c. neuf. CANAL 212 rte de Flandre, Blanc Mesnil (S.-et-O.).
250 BSA 1950 1600 k. ét. nf Ecr. Lassus 29 r. Hamelin-16e
URG. GN. RH. CV2 side Bern typ. Police 4v. s. à p.t.b.ét.m. px int. Kreiss 8 à 12 h., 15 à 19 h. 61 r. de Villiers Neuilly
NORTON 18 500 culb. VALET 6 rue François Coppée-15e.
SUP. 350 Matchless f. tél. v. ou éch. c Scoot Bern. 250 m. ét. RENNERT 12 r. Boyer-20e
BMW R71 750 cc susp. AR. entier. orig. gar. 250000. Maréchal 140 r. du Temple.
GUILLER 175 cc f. tél sus ar. 2000 k. px int. Goupil 8 r. St Louis Pontchartrain (SO)
SIDE R. Gillet ét. nf garant. fact 125 Vervins. NOR. 82-40
ESA WM20 side Bern. spt mot. pns présent. parf. JOUSSAUME, 147 r. Nationale. 13e.
ELEGANT side HB état neuf 45 kg. 37000. 68 r. Dulong-17e
SIDE All. Stoyl impec. 35. Chaillie 27 av. Friedland-8e.
PART. v. sidecar 750 G. Rh. b. état gén. 5 r. Ludovic Halévy, Sucy en Brie (S.O.).

TRIUMPH Angl. impec. ent. or. 500 culb. pns nfs mot. nf t. sad sac. 2 casq. px 170. 149 qu. du Dr Dervaux Asnières (vis. sam.dim. et ap. 18h)
TRIUMPH sp. twin 48 f. tél. sus ar. 3 r. Berryer, Paris.
SIDE Terrot 500 lat. mot. rf pns nf px md PER. 00-29.
MOTOB. Jap 250 lat. b. ét. 50. CHARLY 139 ig St Denis 10e.
DKW 350 NZ b. ét. pns nfs ROBIN 7 r Chanzay Orléans.
ZUNDAPP side 800 4 cyl. Che- vert, pl. St Michel, Rennes.
GILLET H. 350 supersport impec. Faravel route de Chateaufort, Montélimar (Drôme)
NORTON Manx comme neuve pièces de rechange 260000 fr. VERD, 67, rue des Bienvenus, à VILLEURBANNE (Rhône).
500 BSA Etoile Empire impec. 350 cmc. AJS comme neuve. 500 FN méc. impec. bas prix. ROY, 47 avenue Stalingrad, à Stains, tél. 97
G.M.A 125 cmc. 100000. MO- THERE, Vau. 44-53 (h. repas)
ARDIE 200 b. ét. 60. Raulic L. Annet s/Seine (S.-et-M.).
TRIUMPH 250 D. Piston exc. ét Jean POL-ROGER 1 r. Henri Lelarge Epernay, Marne
MOTO Gnome Rhône 350 culb. 5 boulevard Chapelle, Paris.
500 MONET 1948 side Bern. méc. et pns tr. b. ét. px int. COCHET 7 r. Roli, Gob. 56-97
PART. v. Matchless G9 twin oct. 50 2500 kms px int. DE MEERSMAN, Bernes (Somme)
MOTOC. 3 cv 4 tps bloc mot. ét. de nf 10000 k. sort us. px 65. Tél 79-08, Fontainebleau.
DERNY 100 cc. solo nf. Dau- telle r. Gal. Leclerc, Epernay
Vélocar Mochet sort. 50, 110000 TRAMECON Fontenailles (SM)
M. GOYON 500 culb. side Bern- ard 120. ap. 18 h. BOILIN 83 r. Ar. Silvestre Courbevoie
SPLEND. Norton 500 lat. occ. rare à saisir. DUC 39 place d'Allier, Moulins (Allier).
1 MOTO 500 AJS f. tél. sus ar. compl à rem. px 135000 1 moto 198 NSU épave piéc. de récup. 25000 av. les roues 1 moteur 250, 2 tps, Triumph Nuremberg compl. boîte vites. volant 20000, 1 magnéto 2 cy. Noris pr BMW ty. Russ. 7500. 1 lot Magdyn. Lucas, Ariel Norton, BSA ss dynamo part. ét. 1 lot fourch. nve email noir compl. 7000 Norton Ariel BSA Matchless px 7. NATIONAL-MOTOS 66 r. Nationale-13e.
AUX Ets BONNET 80 av. Gal Leclerc, Billancourt : quelques reprises à prix imbattables, 150 Guiller à 75000, 350 Monnet 1947 à 100000., 350 René-Gillet 1947 à 95., 350 Motobéc. 1950 à 175. R3 grd luxe à 75. 175 Guiller télescope. à 105. Métro Billancourt.

ZUNDAPP av. side ét. nf cse mal. scooter Bern. 125 abs nf. Vouzelaud Motos. Brou EL

MOTOBECANE 175 cc 110. tél. de 19 à 21 h. ODEON 04-24.

175 MOTOBEC. K2C 1950 nve t.-sad rep. pieds 130. GAUTHIER 56 r. Tiquetonne-2e.

250 culb. bon état CONTON 110 r. Folie Méricourt-11e, vis. sam. ap. midi, dim. mat.

DERNY ét. nf f. tél. eq. cplc VAILLANT 19 r du Coq Français, Les Lilas (Seine).

MOTOCONF. 500 culb. type M5 CGS av. side Roy, rem. Fulgor 50 k. nve Berthelot ou Finck 24r. Simplon ap. 18h. sam. dim.

MOTOBECANE 3cv b. ét. gén. p. 50000 35 r. Mongallet, 12e.

ZUNDAPP KS 500 culb. side Précis. méc. parf. ét. pns nfs DUFOUR 45 r. G. Husson Romainville (Seine) après 19 h.

ARIEL 500 av side Bern. Le- pinoux, 175 Championnet-18e.

PONEY 49 pi ét. 28. Bordier 10 r. St Isaure-18e (19 h.).

NSU 250 sup. cul. équipée cross f. tél. 100000, vis. MARIE 13 r E Zola Bobigny (S)

SUNBEAM 500 twin 57 gd lux. cardan tt. équip. p. ét. nf tte orig. HENRI 26 r. de Londres

Motob. 175 4500 k. 115. Aman 107 r. Gallieni, Boulogne s/S

DARMONT spéc 6 cv cul. en rod. méc. peint. car. imp. 3 pn. 4 ch. nts 130. BARATON 91 r. de Meaux-19e Tru. 71-63

DERNY tandem ét. nf. Mothes 83 bd de l'Hôpital 13e.

SUP. ens. BSA Précis. 500, 2 cyl. cul. sam. dim Descroix 23 rue du Borrégo, 20e.

V. HOREX 350 cul. 4 v. s. pi ét. pns nts 110. VEILLEROT 30 r des Rondeaux-26e.

BMW 350 culb. f. tél. delco imp. RAINVILLE 5r. Réaumur

BMW R51-2 Jern. mod. 300000 SAILLANT 1 place de l'Eglise. Le Vésinet (SO) tél. 184

DKW 350 NZ b. ét. ou éch etre BSA 500 lat. VANDEN 58 r. Olivier de Serres, 15e.

PART. v. de con. cse ach. voit. 125 Peugeot 55 sél 3 v. Vitex compt t. sad avert. sac. cuir porte bag. en parfait état Té. PER. 24-38.

NEW IMPERIAL 500 culb sél. pied 4 vit. av. side b. état TERRY, tél. OPE. 57-70.

PUCH 125 spt 4000 k. GODEY 16 r. Rébard, Chaville (SO).

TERROT 350 lat. mot ref. pns b. ét. Lanciaux 8 r. du Tournaing, Aubervilliers (ap. 18 h)

TERROT 350 culb. 4 v. HSSG état nf t. sad Carneiro 15 r. Aublé, Romainville (Seine)

MOTOBEC. 125 cc lat urg. 50. Mercier 5 r. Oberkampf Paris

SOYER 350 état neuf 80000. DEL 76 av. de Villiers-17e.

V. ou éch. ctre vélomot. side Motoconf. 5 cv IAB 78-24.

TERROT 4 cv lat. t. b. ét. 55. tte eq après 6 h. 30. OUDOT 4 imp. des Savaris, Montreuil

100 TERROT b. ét. 27 bis J. Jaurès, Gennévilliers.

125 MOTOB. 6500 kms, px nf moins 10. SIR 60 r. Louise Michel Levallois. PER. 09-41.

VDS cse dép. BMW R23 250 culb. mot. neuf 0 km. 150. CHAR. 23-65.

VEND cse dép. vélomot. Peug. 100 cmc. parf. ét. 38000. Vis. 15 rue Condorcet, Concierge.

ON DESIRE ACHETER

CH. Norton 16H b. ét. Rondey 44r. Médéric Rosny s/B. Seine

ACHETE épave TWN all. RD 250 W Heriss. m. très mauv. état POTAPENKO 82 r. du Bourbonnais, Lyon (5e).

ACH. side tour pr gr. R. Gil. éc. Mercier 220 ig St-Denis-10e

BSA à remonter ou accident. 500 cmc. MERY André 162 r. G. Péri, Gentilly (Seine)

ACH. moto course 350-250 ou 125, préf. 250 Excelsior au 125 MV. Join. phot. à répon. Gar. RAUDET 131 r. Jean-Baffier, Bourges (Cher).

CH. moto px raison. RON- DEAU 32 r. de Beaurepaire, Les Herbiers (Vendée).

ACH. moto ou moteur 250 ou 350 pr cross dét. et px. Jeanneau Fils, Herbiers (Vendée).

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

ECHANGES

VENTE ou éch. plus. petites voit. Amilc. déc. 5 cv et c. i. 2 cv Rovin nve et motos Bes-sat 5 cv 500 vélomot. Peugeot 85 r. Jul. Lacroix, Men. 74-89

VOITURES A VENDRE

V. ou éch. c. moto voiture 7 cv 4 pl décap. Goudemand 3 r. de la Corvée, Courbevoie.

AMILCAR spt 6 cv rév. pns neufs. CHEVALIER, 64 boul. Victor Hugo, Les Mureaux.

DIVERS

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

V. pn. et ch. 600x65, 3000 fr. 25x3: 3 500, 2 roues 25x3: 5 000 DESABRE EDF 38r. Rocher-8e

GN. RH. embiel. ét. nf 750X Bot. 86-79 hres trav. BUR-GUIERE, 18 bd Villette, 19e.

4 vend. moteur neuf Gnome flat-twin lat AUBE, 5 rue l'Eglantier, Vernon (Eure).

Tandem Deryn impec. px rais. 15 r. Fusée Montreuil s/Bois

BLOUSON de vol px intér. Conc. 46 r. Abbé Groutt-15e.

EMPLOIS

ST PAUL MOTOS dem. : tr. bon vendeur, réf. et perm. cond. autos exig., Mécanicien motos très bon. réf., 1 rue de Rivoli (métro St Paul).

FONDS DE COMMERCE

CH. assoc. ou v. atel. méc. de motos cycles force mag. bur. Paris quart Austerlitz. Meyer 85 r. J. Bleuzen, Vanves.

FUTURS MOTARDS, CONFIEZ VOTRE APPRENTISSAGE
 A DE VRAIS MOTOCYCLISTES !...

Seul NATION-ECOLE, l'Ecole des Sportifs
 286, Bd Voltaire - PARIS-11^e - (métro Nation) DID. 36-94
 VOUS APPRENDRA A BIEN CONDUIRE VOTRE MOTO
 Les leçons sont données par M. ROBIN, coureur de moto-cross
 MAXIMUM DE SUCCES

VENTE A CREDIT

D.S. MALTERRE

Agent Général

MOTOCYCLE

166, rue La Fayette
 Métro Gare du Nord NOR 07-59



CHROME - CUIR

38, RUE DU CHATEAU-D'EAU
PARIS-10^e Tél. : NORd 08-09

TOUS VETEMENTS DE CUIR
POUR LA MOTO ET LA VILLE

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

Catalogue gratuit sur demande.

TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT

POUR MOTOS FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES
Modèles spéciaux suivant modèles ou dessins

SILENCIEUX ET TROMBLONS

Moyeux pour motos et vélomoteurs

Soupapes motos tous modèles

Carburateurs, guidons AMAC et MAGURA
Tansad - Compteurs de vitesse - Accus motos, etc...

MARC MARTIN

8, RUE DES PLATRIÈRES, 8 — PARIS (20^e)

BONS DE LA DÉFENSE NATIONALE À INTÉRÊT PROGRESSIF

PRIX D'ÉMISSION : 9.700 Francs

VALEUR DE REMBOURSEMENT :

| | | | |
|--------------------|--------|-------------------|--------|
| Avant 3 mois | 9.700 | Après 2 ans | 10.400 |
| Après 3 mois | 9.760 | — 2 ans ½ | 10.650 |
| — 6 mois | 9.830 | — 3 ans | 10.900 |
| — 9 mois | 9.910 | — 3 ans ½ | 11.150 |
| — 1 an | 10.000 | — 4 ans | 11.400 |
| — 1 an ½ | 10.180 | — 4 ans ½ | 11.680 |

APRÈS CINQ ANS : 12.000 Francs

TALX D'INTÉRÊT PROGRESSIF DE 2,40 A 4,60%

ANONYMES ET EXONÉRÉS

DE TOUS IMPÔTS FRAPPANT LES VALEURS MOBILIÈRES, DE LA
SURTAUXE PROGRESSIVE (IMPÔT GÉNÉRAL SUR LE REVENU)
REMBOURSABLES SANS AUCUNE FORMALITÉ
AU JOUR CHOISI PAR LE SOUSCRIPTIONNEUR

N'oubliez jamais de mettre une
dose de

SUPER-URANIA

dans tous les carburants

VOTRE MOTEUR SERA PARFAITEMENT

LUBRIFIÉ ET PROTÉGÉ

Vous roulez exactement **l'essence pure**

comme si vous aviez acheté de
Cela ne vous coûtera rien, au contraire, puisque vous
économiserez 10 % d'essence (20 % avec double dose)

Et votre moteur marchera tellement mieux !

Demandez une notice explicative à votre pompiste

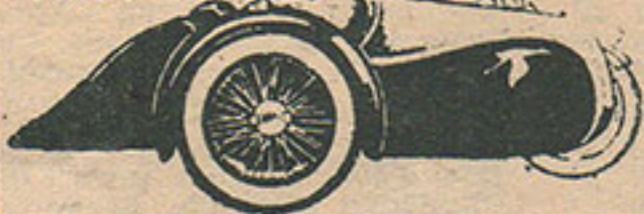
POUR LE GROS :

Sté URANIA à MONTLUÇON (Allier) Tél. 11-69

Sidecars Henri CARPIO

DU VELOMOTEUR AUX GROSSES CYLINDRÉES

fondé en 1920



52, rue de la Fraternité, 52
ROMAINVILLE - BOT. 11-26

Sidecars livrés avec pneu
et chambre

Force - Souplesse - Élégance

HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Sault - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE — ÉCHANGE — REPARATIONS

Représentant de toutes marques Françaises

et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)

11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15^e)

Métro : Porte de Versailles Tél. : LEC. 80-62

MOTO-CYCLES DES Gobelins

1, Boulevard Arago - PARIS-13^e — GOB. 67-99

PEUGEOT - TERROT - MOTOBECANE

disponibles de suite...

ET TOUTES MARQUES FRANÇAISES

Gd choix de Vélos, B.M.A. et la « MOBYLETTE »

Avez-vous votre NOTICE MOTOBECANE 125 lat. ?
En vente à Moto-Revue : 300 fr. - Franco : 345 fr.

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

DRESCHMOTOR Motos DRESCH — D.F.R.

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX

ET QUALITÉ — RAPIDITÉ DE LIVRAISON

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

ERRATUM

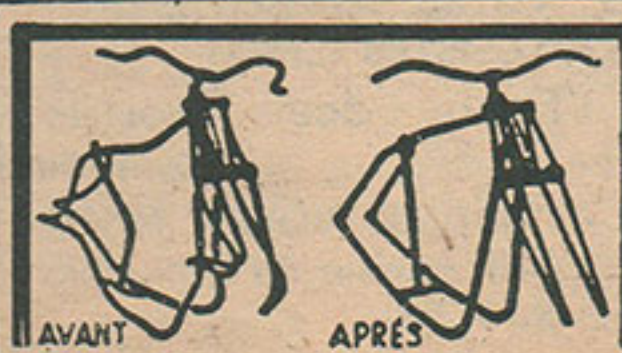
Dans notre annonce **MACOMBYNN**

Parue dans notre N° 1.019 du 10 Février

Notez que RIVIERA AUTOMOBILE

15, rue de Verdi

est le Dépositaire MACOMBYNN de NICE



RENOVATION

DES CADRES

ET RESERVOIRS MOTOS

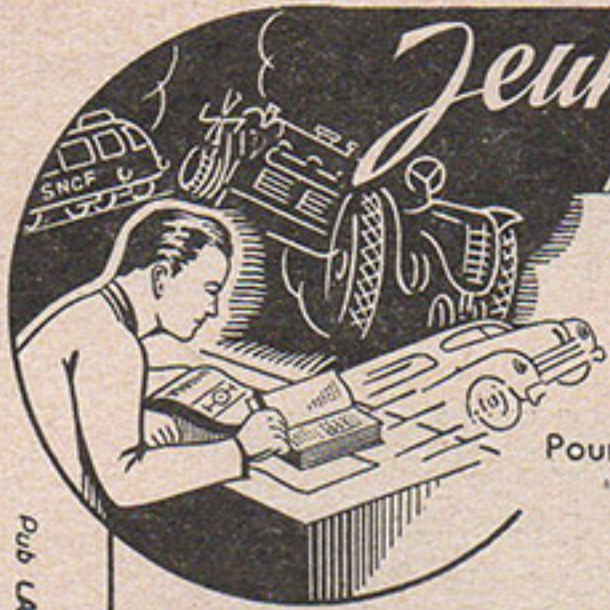
Travail rapide et soigné

Raymond BONNOT

174, rue de Romainville

MONTREUIL (Seine)

AVR. 01-47



Pub LANGLET

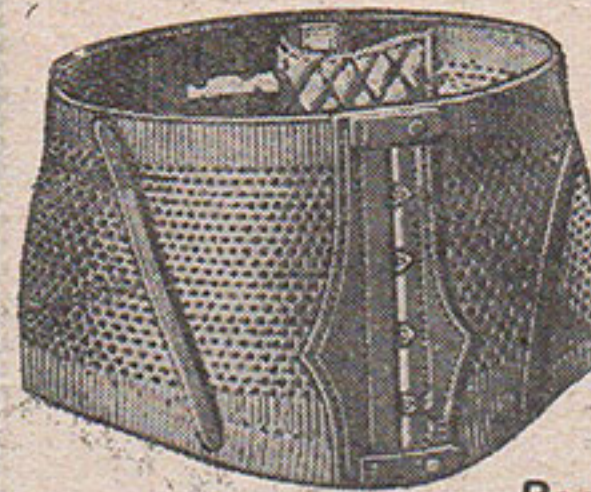
Jeunes! Ne laissez pas passer votre chance

L'Enseignement par Correspondance des COURS TECHNIQUES AUTO permet chaque année à des milliers de Jeunes Gens de se créer une situation intéressante dans l'Industrie et le Commerce de l'Automobile. Pourquoi ne feriez-vous pas comme eux ?

A la Ville, à la Campagne, dans l'Armée, les Spécialistes connaissant la technique des moteurs sont recherchés

N'attendez pas pour suivre l'enseignement par correspondance des COURS TECHNIQUES AUTO, rue du Docteur Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne). Rens. grat. sur demande

SEULE! la ceinture "réglable"



Anatomic

en tricot élastique

combat l'embonpoint
maintient les organes
et soulage les reins

Recommandée aux Motocyclistes

Catalogue et échantillons de tissu envoyés franco sur demande
BELLARD-O-THILLIEZ, 24, Fg Montmartre, PARIS-9^e
Magasins ouverts de 9 h. 30 à 19 h. (Lundi à partir de 14 h.) Salons essayage

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

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

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

LIVRAISON RAPIDE — EXPEDITION PROVINCE
CREDIT

Toutes les grandes marques Françaises

50, av. Edouard-Vaillant - Boulogne-sur-Seine
METRO : PORTE DE ST-CLOUD MOL. 29-62

OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

LA « CONDENSATION » VOILA L'ENNEMIE !

A l'arrêt, la mince pellicule d'huile qui recouvrait les parois du cylindre est dissoute par les condensations. Au départ, les cylindres restent dépourvus de leur « film » protecteur pendant près de 2 minutes, soit 2.000 coups de piston !

Pour amener, avant la première explosion, le lubrifiant indispensable aux cylindres, un seul moyen : ADCOIDS.

ADCOIDS se dissout dans l'essence. Ses molécules lubrifiantes sont portées directement dans le cylindre par l'essence, se fixent le long des parois et là, résistent aux condensations.

ADCOIDS résout enfin le problème du graissage des hauts de cylindres.

Envoi franco de notre documentation n° M2 sur demande.

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

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

INDIAN

THE
AMERICAN MOTORCYCLE
FOURCHE - AUTOS - MOTOS
J. FAURIE

8, avenue de St-Ouen
PARIS-18^e - Tél. : MAR. 45-07

Motos reconstruites grand
luxe disponibles de suite

PIECES DETACHEES
MOTEURS

Echange Standard, etc...

ACCESSOIRES - Selles bi-
places, pare-chutes, tubes
échappem. silencieux, etc...

REPARATIONS
PAR SPECIALISTES

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

de votre

BSA

aux Ets BONNET

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

LIVRAISONS TRES RAPIDES

Métro : Billancourt

Tél. : MOL. 15-46

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

PLUS D'INQUIETUDE... PLUS DE PANNE SÈCHE

AVEC LE ROBINET A RESERVE



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



EN VENTE

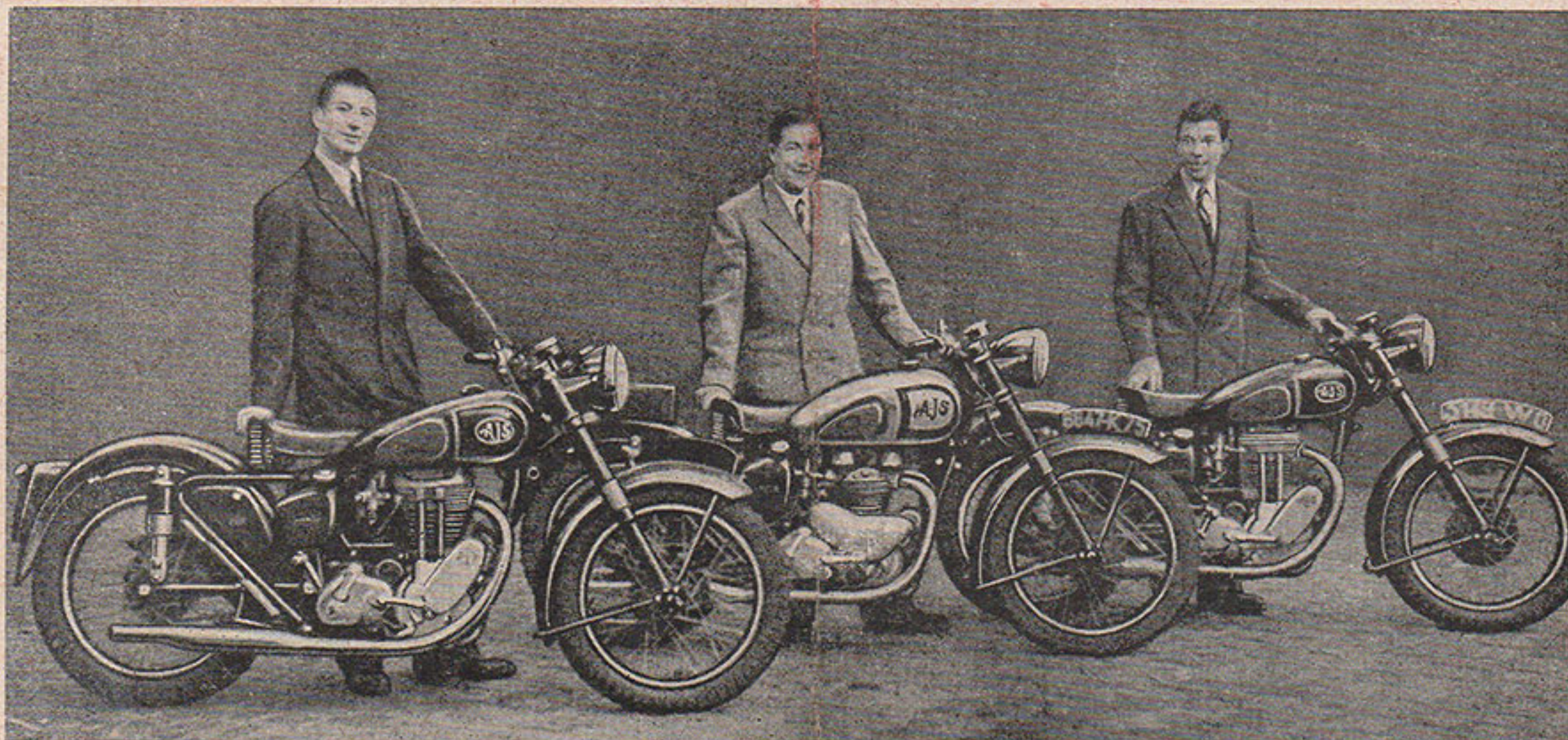
CHEZ VOTRE MOTORISTE
ou au DÉCOLLETAGE PRÉCIS, 105, RUE HAXO, PARIS-XX^e

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

Trois modèles qui dominent la production motocycliste



Il y a moto anglaise et moto ANGLAISE !

Il y a qualité et QUALITE !

La quantité ne fait pas la QUALITE !

Georges MONNERET

LA COMPETENCE QUE L'ON NE DISCUTE PAS !

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

AGENT DE TOUTES MARQUES

A.J.S. — PUCH — N.S.U. — SPECIAL MONNERET — PEUGEOT — GRIFFON — TERROT
MOTOBECANE — GNOME-RHONE — JONGHI — RENE GILLET — SCOOTER BERNARDET etc..

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

Dans votre intérêt, avant de fixer votre choix pour votre Cyclomoteur,
Vélocycle ou votre Motocyclette, consultez

Georges MONNERET

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