

Moto revue

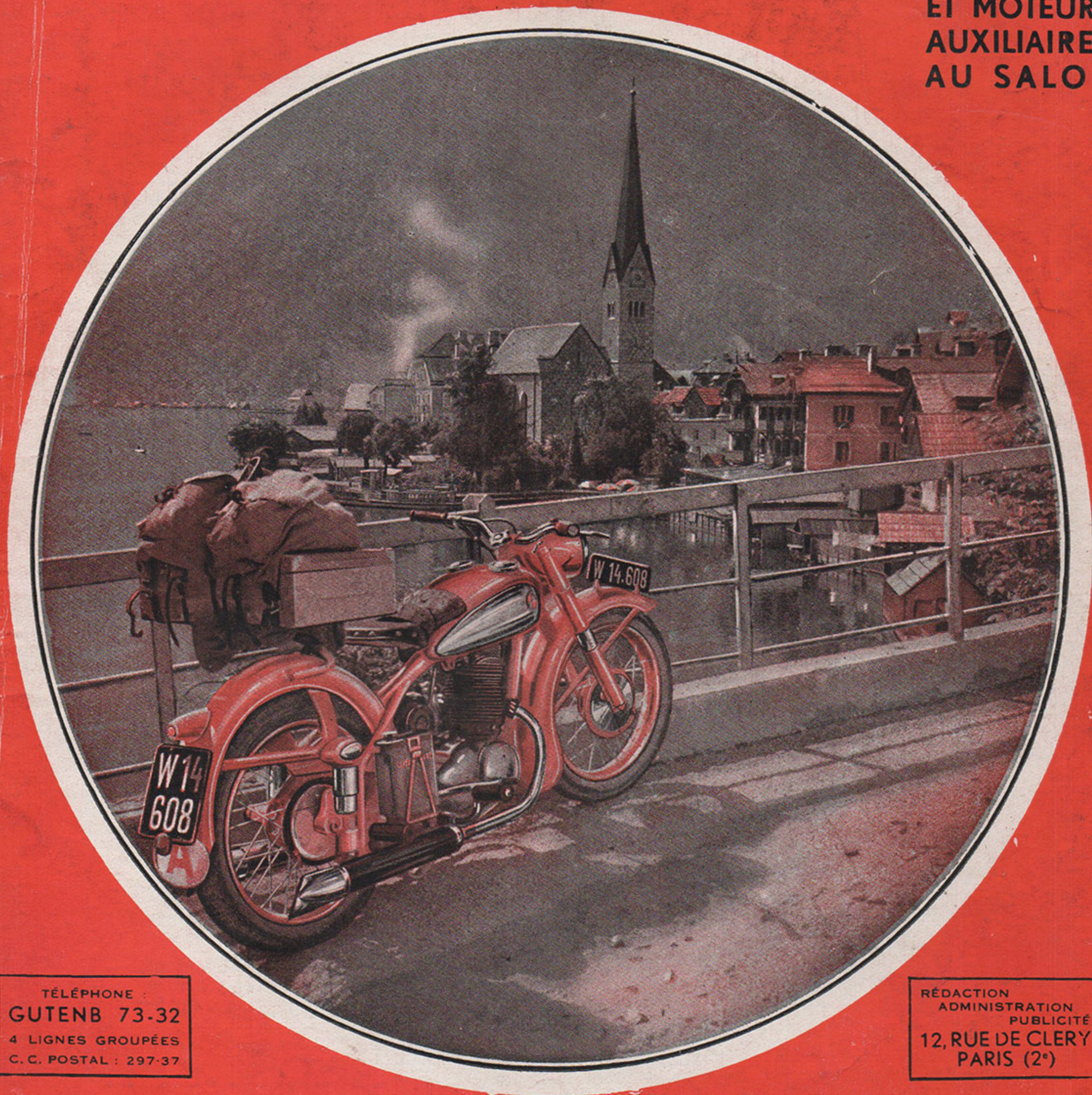
37^e ANNEE. — N° 962. — 25 NOVEMBRE 1949.

Provisoirement
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :

25 frs

CYCLOMOTEURS
ET MOTEURS
AUXILIAIRES
AU SALON

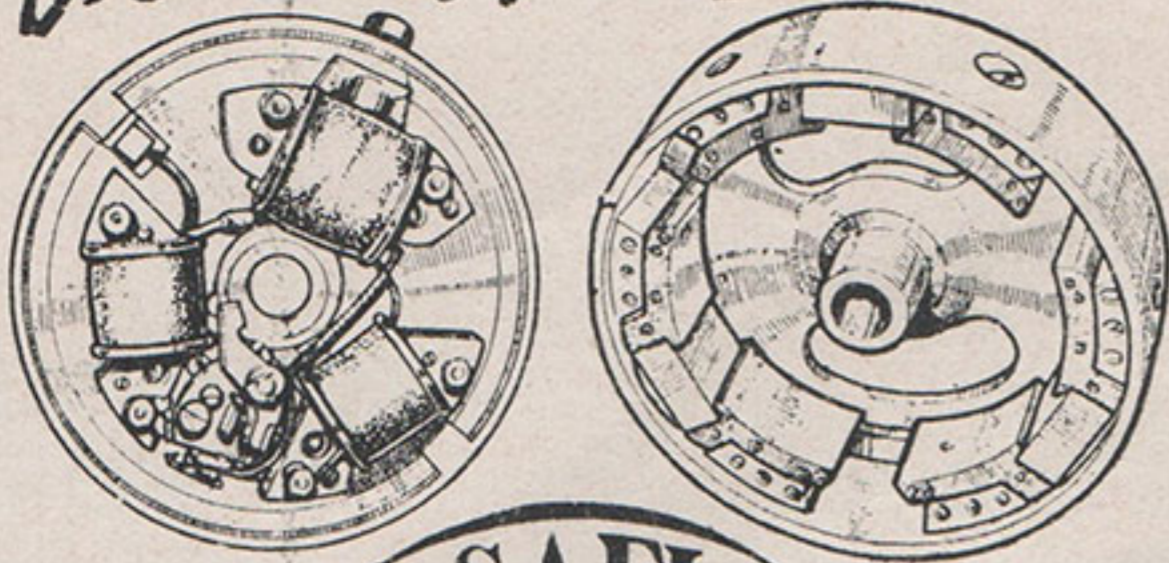


TÉLÉPHONE :
GUTENB 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C. C. POSTAL : 297-37

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

Grand tourisme devant le lac d'Hallstatt

Volants Magnétiques



ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour Vélocycles et Motos — Moteurs
auxiliaires - Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation — Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles

21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS
154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)

Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED
61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)



Tous les automobilistes connaissent les incidents mécaniques auxquels nulle voiture ne saurait échapper, et très souvent, panne ou crevaison survient en pleine nuit, le conducteur ne doit alors compter que sur lui-même.

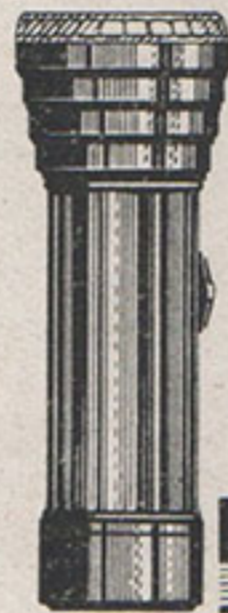
Quoi de plus irritant de ne pouvoir, faute de lumière, effectuer la réparation nécessaire : l'automobiliste prévoyant y remédiera facilement, s'il a à bord une pile **MAZDA** de la **CIPEL**.

La **CIPEL** (Compagnie industrielle des Piles Électriques), produit des piles **AD** pour tous les usages industriels et des piles **MAZDA** pour l'éclairage portatif, de hautes qualités de durée et de conservation les caractérisent ; c'est à tout moment la lumière dont vous avez besoin.

Usagers des Piles électriques, saviez-vous cela ?

La **CIPEL** fabrique des piles qui durent et se conservent. Voilà pourquoi les piles **MAZDA** sont les meilleures.

N'hésitez pas, exigez de vos fournisseurs les **PILES MAZDA** de la **CIPEL**.



★ LA PILE

MAZDA

c'est la lumière en conserve



PUB.

RÉFECTIONS
D'EMBIELLAGES

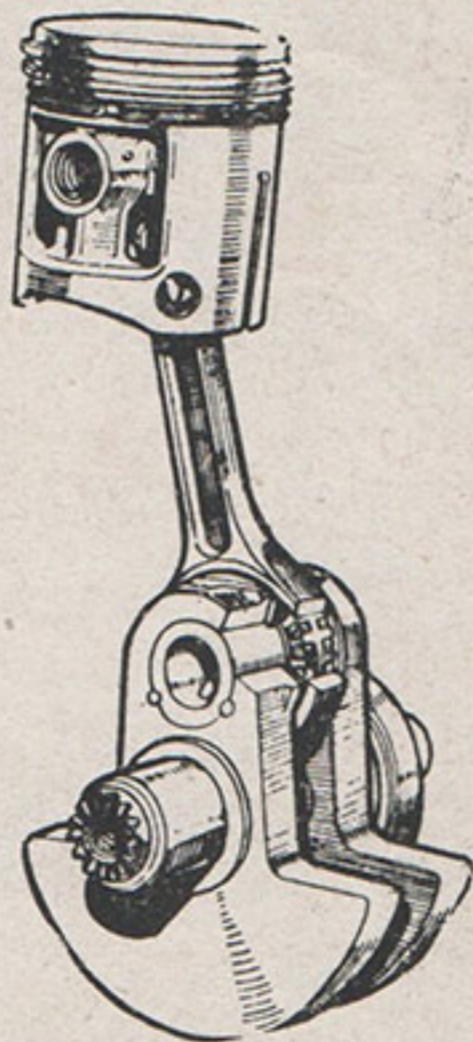
RÉALÉSAGES
DE CYLINDRES

TRAVAUX GARANTIS
EXECUTES
PAR SPECIALISTES

FOURNITURE
DE TOUTES PIÈCES
DETACHEES

PISTONS COMPLETS

ACCESSOIRES

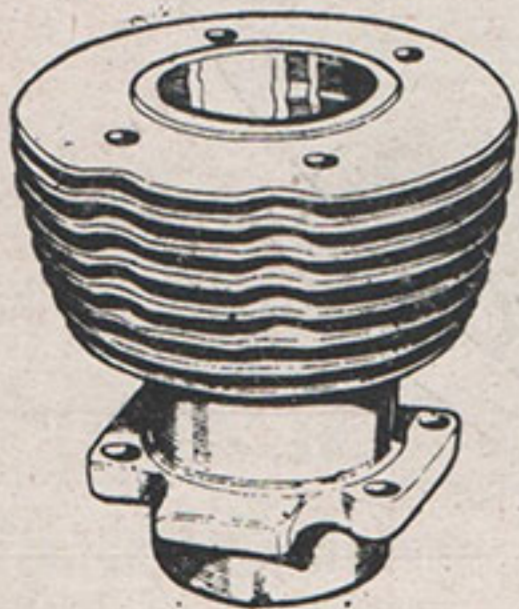


Agent général
BOITES DE VITESSES
et PIÈCES DETACHEES

STAUB

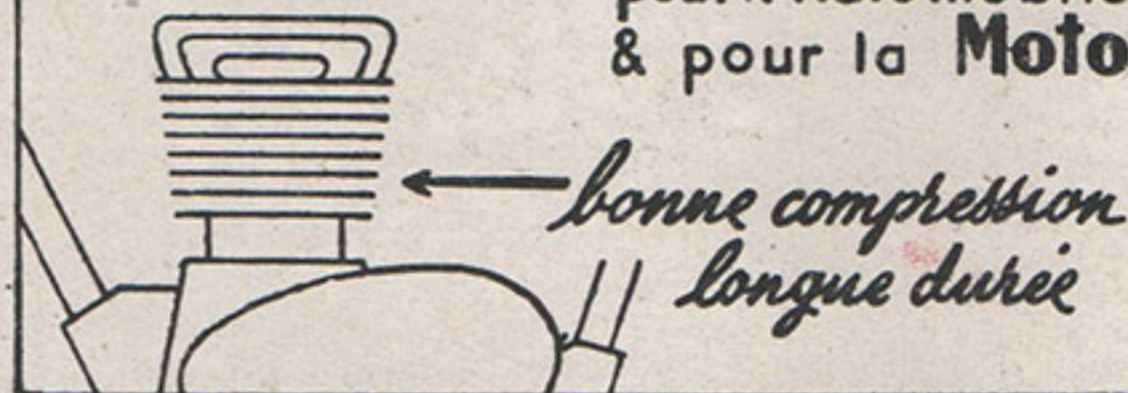
PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23
PARIS-17^e Tél. ETO. 12-46



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



RENÉ GILLET

MOTOS — SIDECARS — VELOMOTEURS

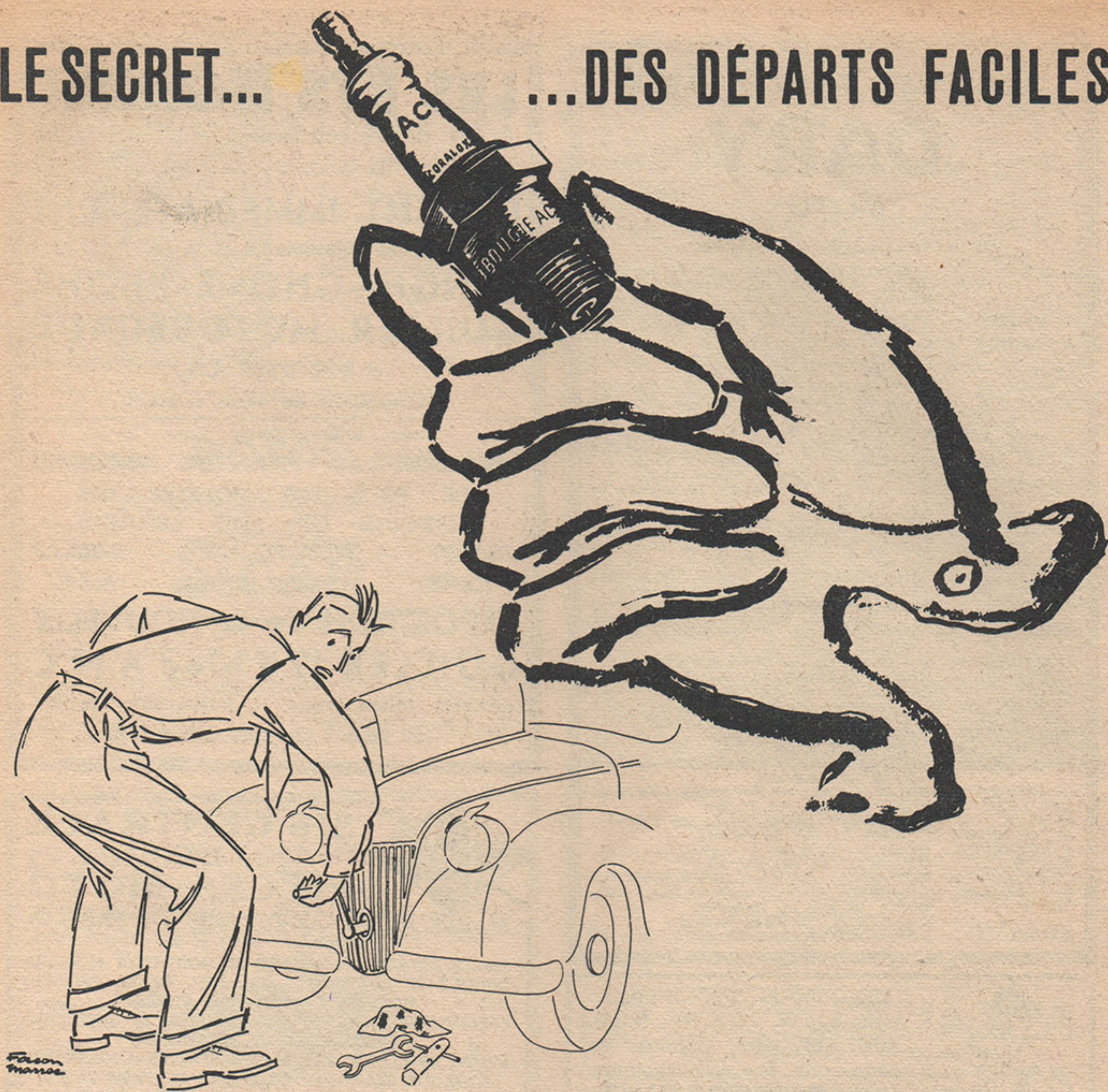
126 bis, 128, avenue Aristide-Briand,
MONTROUGE (S.) — Tél. : ALE. 40-40 et 40-41

Motos 750 cc et 1000 cc - 4 temps - 4 vit.
Vélocycles 125 cc. - 2 temps - 4 vit.
Châssis sidecar « RENE GILLET »

Fournisseurs de l'Armée, de la Police, Sapeurs-Pompiers, etc.
LVRAISON RAPIDE

LE SECRET...

...DES DÉPARTS FACILES



Le premier démarrage laborieux vous avertit que le froid et l'humidité affectent vos bougies.

Adoptez immédiatement les Bougies **A. C.**, isolant **CORALOX**.

Étanches, douées d'une élasticité thermique sans précédent, insensibles aux variations de température, elles facilitent les départs à froid et assurent un service irréprochable dans les conditions les plus dures.

Demandez la nouvelle notice d'allumage aux

BOUGIES

AC
ISOLANT INCASSABLE
CORALOX

PRODUCTION GENERAL MOTORS (FRANCE)

46, R. La Boétie, PARIS-8^e-BAL. 34-80

ACCU SEC INSULFATABLE

DARY

MOTO

PRINCIPAUX DEPOSITAIRES :

PARIS	DEKTEREFF, 88, avenue des Ternes (17°) REVIL, 82, avenue des Ternes (17°) KERSA, 43, r. Voltaire (Levallois Perret) VELMOTO, 6, rue de Lunéville (19°) HALL DE LA MOTO, 20, rue Rébéval-19°
MARSEILLE	MILLET, 92, cours Lieutaud TAVAN, 4, bd Théophile Turner
LYON	DOUCET, 61, avenue de Saxe TOUT POUR AUTO, 9, quai J. Courmont
BORDEAUX	MAGASINS BORDELAIS, 38-40, cours de la Somme RISAM, 48, rue du Pas St Georges
NANTES	MOTO-ACCESSOIRES, 4, r. de la Bâclerie
LILLE	BOUHIN, 23, rue de Paris DUTRIEZ, 3, rue de Lille (Croix)
ST-ETIENNE	SAGNES et SOUBEYRAN, 35, avenue de la Libération
STRASBOURG	MECANAUTO, 29, Faubourg de Saverne
NANCY	SERRA et ANDRE, 1 bis, rue Notre-Dame
CLERMONT-FERRAND	DUMAS et COLINOT, 27, rue Morel La-deuil
ROUEN	AUTOMOBILIA, 49, avenue Victor-Hugo
DIJON	VAVASSEUR, 15, rue Ernest Messner
AMIENS	S.M.A.G., 10, av. de la République, Albert place du Maréchal Joffre, Amiens
BREST	AUTO GARAGE BRESTOIS, place du Général Leclerc
PERPIGNAN	BERTHET, 12, rue Gustave Flaubert
ORLEANS	CHENESSEAU, 82, rue Bannier
METZ	TREIZE, 38, rue Pasteur
REZIEERS	GAST, 5, rue des Poètes
BESANCON	SIMONIN, 1, rue Charles Fourier
MONTAUBAN	PAGES, 99, rue Lacapelle
ANNECY	CARMINATI, 6, rue Royale
CHARTRES	LE CAOUTCHOUC BEAUCERON, 90, rue du Grand Faubourg
LE PUY	ARNOLD, Usine de Bonneville (Aiguilhe)
AURILLAC	RANGEARD, 5, rue Pasteur
EVREUX	BRIDIER, 19, place Dupont de l'Eure
AUDINCOURT	CUENIN, 26, rue de Belfort
SARREBRUCK	NEST, Am Berg 10
ALGER	O.F.A.R.I.C. 17, rue Michelet
ORAN	MESLOT, 29, rue Alsace-Lorraine
CASABLANCA	AUGUSTIN, 7, rue Capitaine Beauv
TUNIS	BORG, 35, rue de Marseille
DAKAR	MAAREK, 4, rue Léon Roches DARWICHE, 67, rue Vincens

PISTONS
MAHLÉ

« RECORD DU MONDE
DE VITESSE A MOTO »

DESORMAIS DISPONIBLES
pour B.M.W. - D.K.W. - N.S.U.
ZUNDAPP, etc... montés en
série par les constructeurs.
16 ter, RUE ETIENNE-MARCEL
PANTIN — NORD 99-40

LES ETS BONNET

80, av. du Général Leclerc — BILLANCOURT
ex 172, av. Ed-Vaillant — Tél. MOL. 15-46

LIVRENT IMMEDIATEMENT

les vélomoteurs et motos

JONGHI-GNOME-RHONE GUILLER-MOTOBECANE

et SCOOTERS A.G.F.

Conditions de vente à crédit

très intéressantes pour la

LIVRAISON AU PRINTEMPS PROCHAIN

DE TOUS LES MODELES DES

MARQUES LES PLUS REPUTÉES

TERROT — MOTOBECANE — GUILLER

JONGHI — GNOME-RHONE — A.G.F.

EXPOSITION de la NOUVELLE GUILLER 175 bloc A.M.C

fourche télescopique - suspension arrière

100 kmh. - Livrable début 1950



Sté CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, RUE DE LA CONDAMINE — PARIS-17°

Téléphone : MAR. 45-75

PIECES DETACHEES ANCIENS ET NOUVEAUX MODELES
ORIGINE ET ADAPTABLES, CHAINES, ROUES, CARTERS
MOTEURS ET BOITES DE VITESSES

SPECIALISTE : REDRESSAGE CADRES ET FOURCHES
EMBIELLAGES ET REALESAGES

REMISE EN ETAT VOLANTS MAGNETIQUES et MAGNETOS

ECHANGE STANDARD CYLINDRES ET EMBIELLAGES

STOCK GURTNER REMISE A NEUF MOTEURS

ET BOITES DE VITESSES, etc...

REMISE A TOUS LES REPARATEURS

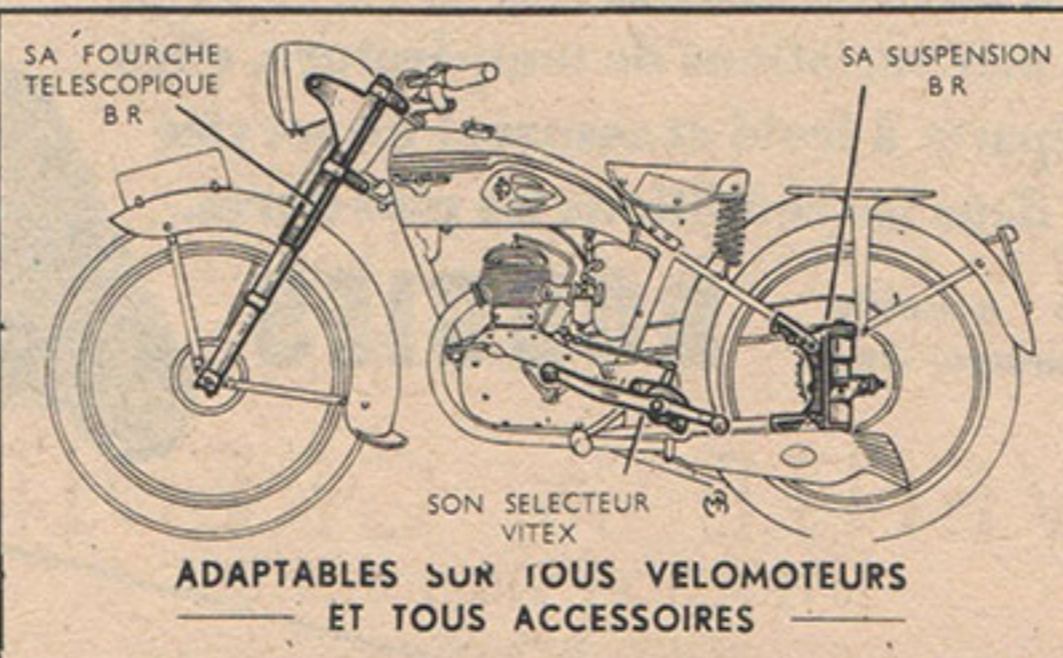
SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

AGENCES DIRECTES :

MOTOBECANE
GNOME - RHONE
KCELLER - ESCOFFIER
JONGHI - M.R. - etc...

Pièces détachées, anciens
et nouveaux modèles
ADAPTABLES
SUR TOUTES MARQUES



SPECIALITES :

REALESAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS

Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
SUR DEVIS

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16° - AUT. 18-42



SCOOTER

Bernardet

125 et 250 cmc.
à 4 vitesses sélectives
roue de secours

interchangeable
démarreur électrique

Prix à partir de 112.000 fr.

G.S.M. 8, r. des Ecoles
PARIS-5^e ODE. 50-91

REALESAGE **MOTOS** EMBIELLAGE

FOURNITURES GENERALES

Toutes
pièces
détachées

SICAM

Tous
les
accessoires

SOCIETE NOUVELLE A.R.L. CAPITAL 300.000 FR

5, av. du Général de Gaulle (Pont de Neuilly)

Tél. : LON. 16-89

PUTEAUX (Seine)

LADEVEZE

50, Rue Brunel - PARIS (17^e) — Tél. : ETO. 24-66

Agent exclusif

ARIEL - PANTHER - GILERA - IMME

vous offre :

MOTOCYCLETES NEUVES PAYABLES EN Frs
Sans Licence

MODELES SALON 49

ARIEL 1000 cc 4 cyl. Alu. Fourche télescopique

ARIEL 500 cc twin rapide. Fourche télescop.

2 ARIEL 500 cc VH monotube. Fourche télesc.

1 ARIEL 500 cc RH 2 tubes. Fourche télescop.

1 NORTON 500 cc E.S.2. Fourche télescopique

1 DOUGLAS 350 cc flat twin. Fourche télesc.

2 PANTHER 250 cc. Fourche télescopique

1 ROYAL ENFIELD 500 cc. Fourche télescop.

Vélocycleurs **GNOME-RHONE** 125 cc. F. télesc.

» **ALMA** 125 cc. Suspension arrière

» **GULLER** 150 cc. Fourche télesc.

Scoters A.G.F.

60 Motocyclettes et Vélocycleurs garantis

LIVRAISON IMMEDIATE FRANCE ET COLONIES

Réparation de tous vélocycleurs et motos récentes

Agent **MOTOBECANE, GNOME-RHONE, ALMA**

200 épaves Anglaises et Allemandes immatriculables

POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

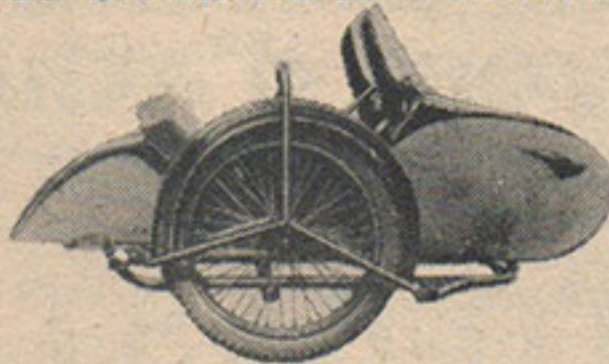
LE SIDECAR LÉGER POINARD

Sport — Tourisme

ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE

POSE FACILE ET INSTANTANEE - TOUTES CYLINDREES

Pour 125
à 250 cmc.



34 kgs
seulement

USINE : 54, rue Etienne-Dolet - CACHAN (S.)

Tél. : ALE. 34-41

« COMMUNIQUE »

MOTOCYCLISTES ! Je possède plusieurs voitures sport et touristes. DARMONT - FIAT - AMILCAR - ROSENGART et différentes marques. Je ferai reprise de vélocycleurs et motos récentes.

85, rue Julien-Lacroix, PARIS-19^e — MEN. 74-89

60^e Année **MOTOS DEPRez CYCLES**

187, r. Armand Sylvestre, COURBEVOIE - DEF. 07-01 - 07-02

Agence VELOSOLEX — Station Service

Dépositaire Peugeot, Motobécane, Gnome-Rhône, Monet-Goyon

Scoter AGF, Sidecar Bufler, Remorques, etc...

DEPANNAGE IMMEDIAT

REPARATIONS — PIECES DETACHEES

Métro Pte Villette
et Hoche

A. CHARRIER

Téléphone :
NORD 44-26

Champion de France Vitesse 1936

28, RUE DAVOUST — 41, AV. ED.-VAILLANT - PANTIN

EXPOSITION DE TOUTES LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES

TERROT - MOTOBECANE - PEUGEOT - GNOME-RHONE

GULLER - MONET-GOYON - BERNARDET - M.R. - DERNY

Réponse
contre timbre

VENTE A CREDIT

1/3 comptant
solde 4-5-6 mois

LIVRAISON TRES RAPIDE

REPARATION

MISE AU POINT

STOCK TOUTES PIECES



UN DE CES 5 MODÈLES
CONVIENT
A VOTRE MACHINE

Le choix d'une batterie
"HUITRIC"
est le garant d'une bat-
terie plus durable, plus
étanche qui ajoutera
à l'élégance de votre
moto

ACCUMULATEUR
Huitric

J.B

PAS DE PROMESSES...



...DES PREUVES!

Après avoir connu les plus
brillants succès dans
toutes les compétitions de
1946 - 1947 - 1948

**BRÉTOCYL
GRAPHITÉ**

trionphe partout en 1949, avec les plus
grands « As » du Volant et de la Moto,
qui l'ajoutent toujours à leur essence

il procure
**SOUPLESSE
PUISSANCE
SECURITE**



et protège votre moteur contre
l'usure, car il en est le

VERITABLE BOUCLIER

En vente dans tous les Garages - Stations Services -
Motoristes ou à défaut BRET-OIL, 4, rue Jeanne d'Arc -
Issy-les-Moulineaux - Seine. Téléph. : MIC. 18-30
qui vous expédiera franco, son coffret de propagande de
15 flacons-doses, correspondant à 150 litres d'essence pour
le prix de 695 francs.

LA SELLE REYDEL
SUSPENSION SANDOW
LA SELLE REYDEL
SUSPENSION SANDOW

LA SELLE
REYDEL
...TELLEMENT MIEUX...

Vous avez admiré au Salon
les derniers modèles
AUTOMOTO GNOME-RHONE - JONGHI
MOTOBECANE - MONET-GOYON - TERROT
SCOOTERS et SIDES BERNARDET
vous pouvez les acquérir rapidement en les
commandant à l'agent qualifié

marcel perrin
RECORDMAN DU MONDE
50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)
Métro Pte de St-Cloud MOL. 29-62

Au secours des petites bourses !

**Vous cherchez le
moyen d'acheter
une moto ?**

MOTO-BASTILLE

R. DANVIGNES
6, Boulevard Richard-Lenoir - PARIS (11^e)

VOUS L'OFFRE

GRAND CHOIX - TOUTES LES GRANDES MARQUES
TERROT - MOTOBECANE - MONET-GOYON
GUILLER - JONGHI - BERNARDET
MATCHLESS - PUCH - et les occasions

Deux façons d'acquérir rapidement
la moto choisie
RENDEZ-NOUS VISITE

1^o) SANS INTERET - Paiement mensuel et
régulier avec versement à volonté.
(Conditions particulières exigées)

2^o) VENTE à CREDIT courante - 1/3 comptant
et 6 à 10 mois avec 13 % sur le découvert.
(Renseignements : 30 frs timbres réponse)



Moto revue

La Moto

REVUE TECHNIQUE INDÉPENDANTE ET DE DÉFENSE DES USAGERS
RÉDIGÉE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 25 francs

ABONNEMENTS : 24 N^{os} France 480 fr. Etranger 600 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N^{os} 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^o 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.
● Changement d'adresse, 15 frs en timbres avec la dernière bande, rectifiée.

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

◆ MACHINES CARENEES

Evidemment il est souhaitable que le mécanisme soit intégralement protégé et à plusieurs reprises les constructeurs ont présenté des machines répondant plus ou moins à cet idéal, mais tous ces modèles n'ont pas connu le succès espéré et ont disparu du marché. Attitude du public sans doute, mais aussi difficulté de résoudre le problème. Comment fixer des panneaux sur un cadre soumis à des efforts de torsion ? Comment éviter les vibrations qui transforment la machine en tambour ? Ce problème a été déjà résolu par un enduit insonore passé à l'intérieur des tôles. Comment assurer un démontage instantané garantissant l'accessibilité des organes ? C'est déjà plus difficile. Peu-être un jour verrons-nous apparaître dans la construction motocycliste des solutions analogues à celles adoptées par Grégoire (Amilcar Pégase, Dyna, deux litres).

◆ UN TANSAD SPECIAL POUR VESPA

Le scooter Vespa peut recevoir un original siège arrière qui permet au passager de monter... en amazone, c'est-à-dire transversalement par rapport à l'axe du véhicule, les deux pieds reposant à droite sur un support spécial. Notons que la disposition du Bernardet permet également au passager de s'installer de la sorte.

◆ UN BEAU GESTE DE MARELLI

La firme italienne Marelli, spécialisée dans les équipements électriques, a doté le Championnat du Monde Motocycliste de prix importants en espèces (75.000 litres pour les 250 cmc., 100.000 litres pour chacune des catégories 350 et 500).

◆ UN ETALON DANS LES BRANCARDS

Cyril Quantre, notre confrère de Motorcycling, n'a pas hésité à monter sur sa Vincent H.R.D. Rapide un confortable sidecar biplace à carrosserie limousine et toit ouvrant. Evidemment un tel ensemble représente une somme de plus de 400.000 francs. Mais les résultats sont excellents, la vitesse de croisière étant de l'ordre de 110 kmh. avec notre confrère, sa femme et deux enfants. Vitesse maximum 130 environ. Et cet équipage a victorieusement résisté aux routes belges.

LES VETERANS

ON a trop tendance à croire que la moto est un engin casse-cou réservé à la jeunesse. C'est là une erreur totale car la motocyclette est de tous les véhicules automobiles, le plus sûr. Nous connaissons plus d'un motocycliste de 70 ou de 80 ans. Evidemment ils choisissent de préférence une machine de petite cylindrée, et parmi les nouveaux modèles parus, la Velocette bicylindre de 149 cmc. constitue leur idéal. Mais bien que nous ayons passé la soixantaine, nous n'hésitons pas à enfourcher une International Norton ou même une Vincent H.R.D. Le tout est de ne pas présumer de ses réflexes et de rester en deça de ses possibilités de contrôle. Mais cela s'applique aussi bien à l'auto qu'à la moto. On peut, si on a conservé assez de sang froid, conduire à tout âge une Bugatti, une Talbot Record ou une Delahaye Compétition. Le tout est de savoir modérer son ardeur.

La moto, avec son équilibre dynamique et non statique, avec son faible encombrement, avec ses accélérations positives et négatives, incomparables nous permet plus qu'une voiture de nous tirer de situations difficiles. Sur la route, on se tire mieux d'affaire, en certaines conjonctures, avec un pur sang qu'avec un veau, et si au cours d'une longue carrière, nous avons évité des accidents, c'est parce que, grâce à la réserve de puissance de nos machines, nous avons pu éviter une collision peut-être fatale. Il ne s'agit nullement de ramper sur la route. Il y a des passages où l'on peut rouler à plein gaz, mais d'autres où il faut rester constamment en éveil et prêts à stopper pile. C'est avant tout la visibilité qui compte. Moins on découvre de terrain et plus on doit ralentir. Si un imprudent vous dépasse, laissez-le faire. Il n'y a aucune honte à se laisser dépasser sur certains parcours sinueux et difficiles. Notre fierté, c'est non pas d'avoir réalisé des moyennes extraordinaires, mais, au cours d'un demi-siècle, de n'avoir jamais subi ou causé d'accident.

NOTRE PARUTION

Afin que nos abonnés et lecteurs trouvent dans « Moto Revue » un compte-rendu complet et rapide du Salon, nous avons dû décaler légèrement la parution de nos numéros du mois de Novembre.

Nous publierons 3 numéros en décembre : Le N° 963 paraîtra le 9 ; le N° 964 paraîtra le 16. Enfin, notre N° 965, qui sera daté du 30, sera un copieux album de fin d'année que, naturellement, nos abonnés recevront sans frais supplémentaires. Amis lecteurs, pour en profiter également,

ABONNEZ-VOUS !

◆ 175 A L'HEURE EN TROISIEME

Telle est la vitesse de la Vincent HRD Black Shadow. Il n'y a pratiquement pas de route où l'on puisse pousser à fond en quatrième. Et cependant, toujours en quatrième, on peut rouler sans à-coup aux environs de 30 à l'heure. Il n'y a guère de voitures grand sport capables de telles performances. Et quelles accélérations. Départ arrêté on couvre 500 mètres à 150 kmh.

◆ UNE INDIAN 4 CYLINDRES ?

Il semble qu'Indian, lors de l'étude de nouveaux modèles, ait envisagé à partir d'une cylindrée unitaire de 200 cc., avec les mêmes cotes d'alésage et de course, de réaliser une mono de 200 cc., une bicylindre de 400 cc. et une quatre cylindres de 800 cc. dont beaucoup de pièces pourraient être interchangeables. A la 220 et à la 440 verrons-nous s'ajouter une 4 cylindres de 880 cc ? Cela n'est pas sûr, mais reste possible.

◆ FRICTION

On considère la courroie comme une transmission désuète, mais n'est-ce pas grâce à la friction des pneus sur le sol que tous nos véhicules peuvent avancer et qu'on peut les freiner ?

◆ LE COMPRESSEUR ET SON AVENIR

Nous sommes persuadés que dans un avenir plus ou moins lointain, l'usage du compresseur deviendra universel, car grâce à lui on peut concilier une grande souplesse aux régimes modérés, des accélérations brillantes et des performances améliorées et cela sans une augmentation notable de la consommation. Mais il ne doit pas être un moyen de truquer et de permettre de brûler dans un moteur de cylindrée réduite un poids de mélange beaucoup plus considérable. Il faudrait dans les règlements faire intervenir la consommation, car il est anormal qu'une voiture de 1.500 cc dépense 80 litres aux 100 kms, alors qu'une 4.500 cc ne dépense pas 30 litres. Un règlement à la consommation est très délicat, mais ne pourrait-on par exemple imposer des réservoirs d'une capacité déterminée et limiter le nombre des ravitaillements ?

Informations

◆ COMME EN ITALIE ?

Voici une intéressante suggestion d'un de nos abonnés, M. R. Antelmi, de Livry-Gargan ; qu'en pensent nos lecteurs ?

Je vous signale que tous les dimanches, sur le coup de 20 h., on peut entendre à la Radio Italienne, les noms de trois heureux abonnés qui gagnent chacun une moto Guzzi 65 cmc.

Il suffit pour cela de payer sa redevance radiophonique et le sort fait le reste.

Trois motos distribuées chaque semaine ! N'est-ce pas là de la publicité bien comprise ?

Qu'attend notre Radiodiffusion Française ?

Qu'attendent nos Constructeurs de Motos ?

A toutes fins utiles, etc...

◆ DYNAMOS INTERNES

Les dynamos sont beaucoup moins encombrantes et certaines du type (pancake) ne forment qu'une petite protubérance. Mais il y a encore mieux. B.T.H. a étudié une nouvelle dynamo destinée à être enfermée dans le carter du moteur, le rotor étant fixé sur un volant. Mais évidemment le moteur devra être spécialement étudié.

◆ UNE SURPRISE

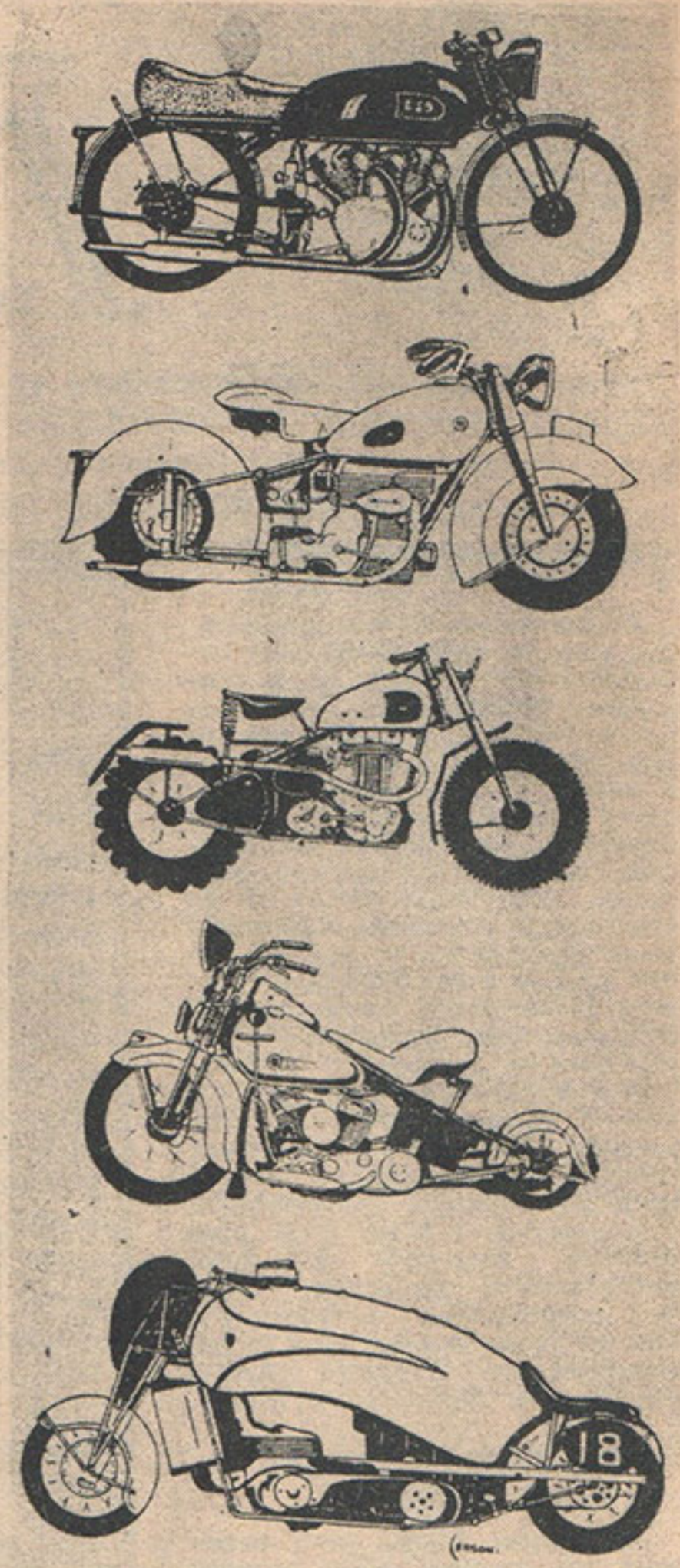
Douglas va construire sous licence, l'excellent petit scooter Vespa. Le scooter a gagné partout des adeptes. A cylindrée égale il est plus cher qu'une moto, mais il offre à son conducteur une meilleure protection. L'énorme succès qu'il rencontre en Italie est la meilleure preuve qu'il répond aux désirs et aux besoins d'une vaste clientèle. Grâce à l'abaissement du centre de gravité, la stabilité est extrême. Il donne une impression de confort et de sécurité totale. C'est, au fond, l'instrument idéal de la clientèle utilitaire. Et malgré tout les performances sont relativement élevées. Après 1919 le scooter avait eu une cer-

taine vogue, puis il avait à peu près complètement disparu. Et pourtant certaines de ces petites machines étaient remarquables, si on tient compte des réalisations mécaniques de cette époque déjà lointaine. Nous ne nous chargeons pas de définir les causes de cet échec. Peut-être la clientèle éprouvait-elle quelque méfiance à l'égard d'une formule nouvelle ? Peut-être les petits moteurs de ce temps-là n'avaient-ils pas toutes les qualités de ceux d'aujourd'hui, qu'il s'agisse du rendement ou de la sécurité de marche ? Peut-être les constructeurs n'ont-ils pas su alors ou pas pu persévérer faute de moyens financiers ? Aujourd'hui il n'y a aucun doute, le scooter est bien lancé et reconnaissons-le, ce mouvement a été favorisé par l'incroyable allant de l'industrie italienne. En participant aux épreuves d'endurance et, d'autre part, en battant des records les Italiens ont prouvé que le scooter était robuste et rapide, en plus de toutes ses qualités pratiques. C'est, pour ainsi dire, un sang nouveau qui est infusé à l'industrie motocycliste.

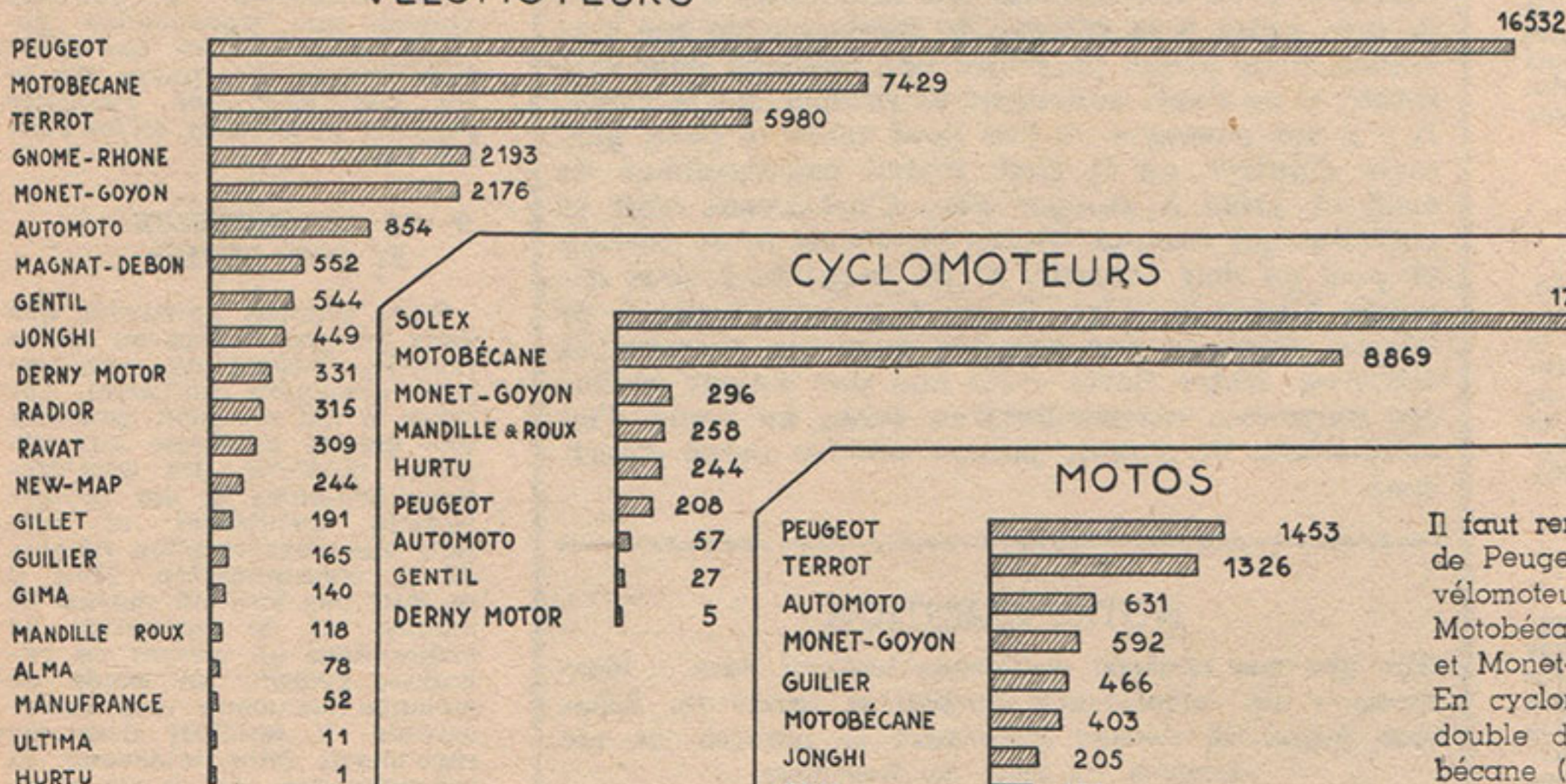
◆ NE REMETTEZ JAMAIS AU LENDEMAIN

On est toujours tenté de pêcher par négligence. Les soupapes claquent, la chaîne est lâche. Quelques secondes suffiraient à leur réglage, mais on remet sans cesse et un beau jour la soupape dégringole dans le cylindre et la chaîne saute, elle bloque la roue et c'est une belle pelle en perspective, avec de graves dommages pour l'homme et la machine. Une machine doit être maintenue en parfait état. Nous ne cessons de répéter que c'est au garage qu'on se prémunit contre les pannes sur la route et même contre les accidents.

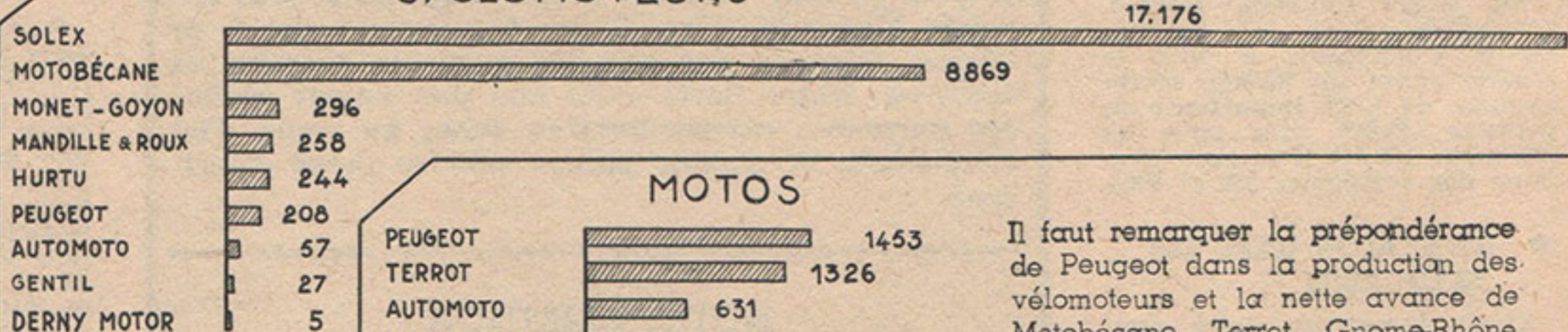
Caricatures de motos : Comment un humoriste britannique voit quelques machines modernes : Vincent, Sunbeam, Ariel, Harley, D.K.W.



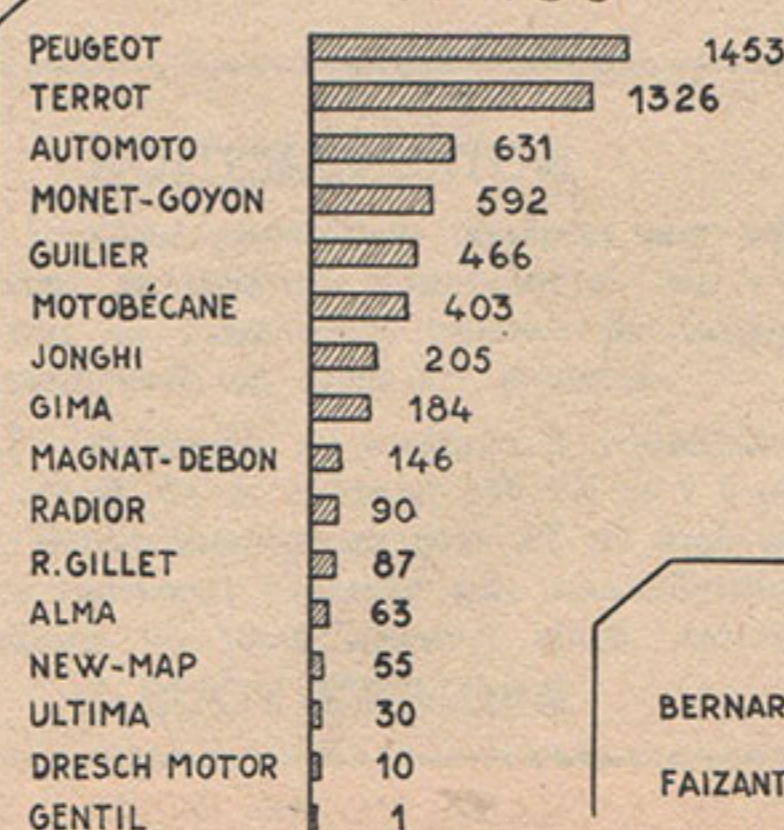
VÉLOMOTEURS



CYCLOMOTEURS



MOTOS



Il faut remarquer la prépondérance de Peugeot dans la production des vélomoteurs et la nette avance de Motobécane, Terrot, Gnome-Rhône et Monet-Goyon sur leurs suivants. En cyclomoteurs, Solex dépasse le double de la production de Motobécane (avec le « Poney »). La quantité des motos est encore bien faible ainsi que celle des scooters.

SCOOTERS



Tableau de la production nationale pour les 6 premiers mois de 1949.

Au Salon :**Moteurs auxiliaires
et vélos motorisés**

Le Salon nous a révélé en ce domaine un choix plus important que jamais, si important que nous n'hésiterons pas à crier à la pléthore si l'effort de chaque spécialiste n'apparaissait pas si suivi et si plein d'intérêt. Comme pour les moteurs plus puissants de 125 ou davantage, la belle technique règne en maîtresse, et il y en a vraiment, comme on dit, pour tous les goûts. Nous avons examiné à plaisir chaque modèle nouveau de moteur 50 cmc. ou moins, chaque cycle à moteur qui apparaissait pour la première fois, ainsi que ceux de marques déjà connues, mais plus ou moins modifiés dans leur aspect du Salon 1949. Voici le résultat de nos investigations.

LA MOBYLETTE MOTOBECANE

Le « Cyclomoteur Poney » est connu de tous. C'est un vélomoteur d'un modèle d'avant-guerre dont la cylindrée a été ramenée à 50 cmc. Peut-être, avec sa boîte 2 vitesses et kick et son apparence moto, éligait-il une certaine clientèle, et le jugeait-on un peu coûteux dans sa catégorie. Motobécane en continue la fabrication, mais lui a ajouté un modèle 100 % « bicyclette à moteur », qui a remporté sous l'appellation de Mobylette un indéniable succès.

Le cadre n'est pas sans rappeler celui des vélos « mixtes » de même marque, du type ouvert, avec double haubannage allant de la tête de direction aux pattes arrière. Le robuste tube reliant le péda-

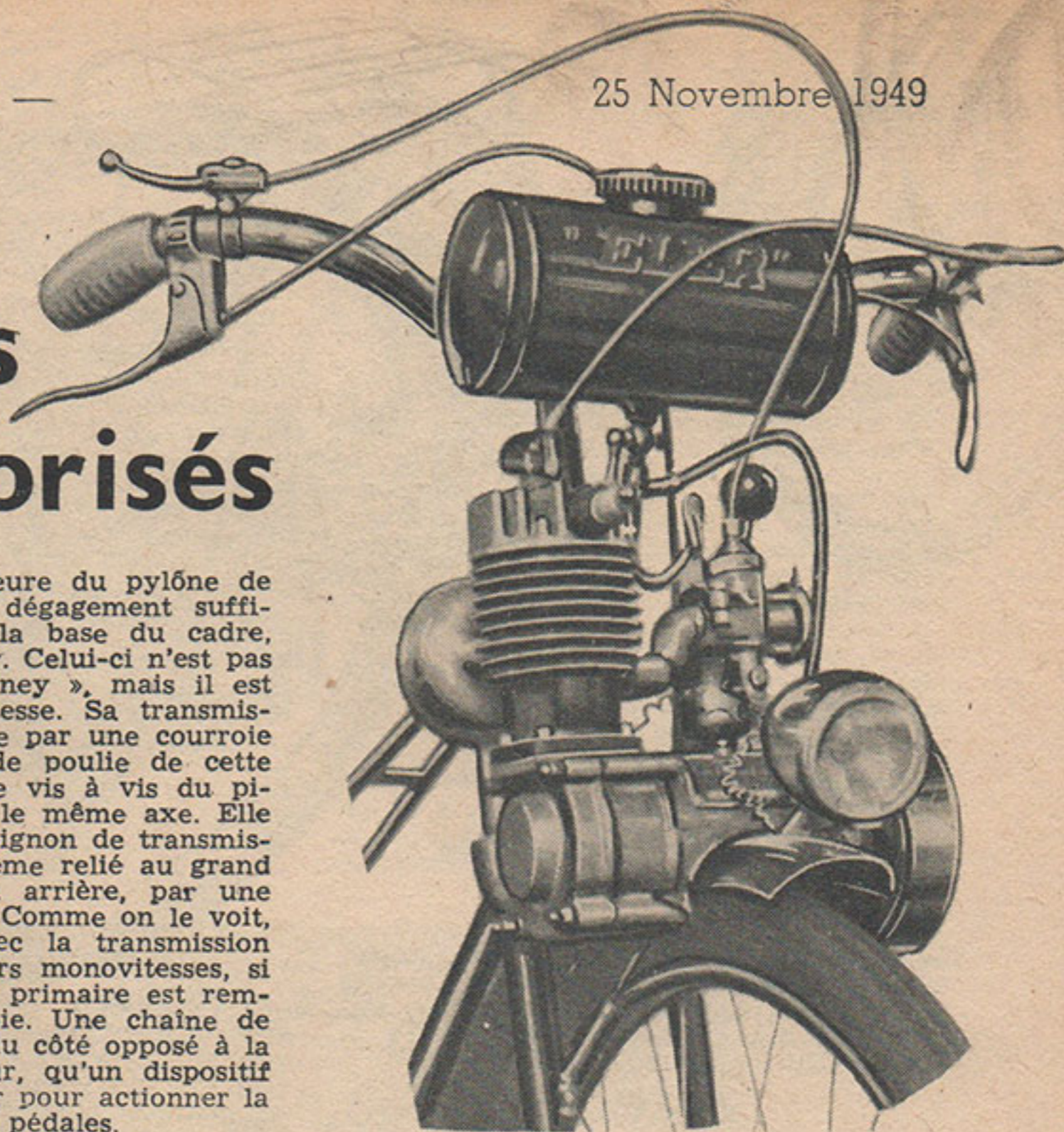
lier à la partie inférieure du pylône de direction, permet un dégagement suffisant, en avant et à la base du cadre, pour y loger le moteur. Celui-ci n'est pas sans rappeler le « Poney », mais il est monté ici en monovitesse. Sa transmission primaire s'effectue par une courroie trapézoïdale. La grande poulie de cette transmission est placée vis à vis du pignon de pédalier, sur le même axe. Elle est solidaire du petit pignon de transmission secondaire, lui-même relié au grand pignon, sur le moyeu arrière, par une chaîne de vélomoteur. Comme on le voit, peu de différence avec la transmission des anciens vélomoteurs monovitesse, si ce n'est que la chaîne primaire est remplacée par une courroie. Une chaîne de bicyclette est montée du côté opposé à la transmission du moteur, qu'un dispositif permet de désaccoupler pour actionner la machine au moyen des pédales.

Le réservoir de carburant est monté dans le triangle arrière du cadre, entre le tube de selle et le garde-boue. Sa contenance est d'un litre 600. Le carter de protection en tôle enferme le volant magnétique (également destiné à l'éclairage) et le carburateur. La propreté y gagne, mais au détriment de la facilité d'accès, selon toute apparence. Notons l'emploi de roulements annulaires pour le moyeu de transmission, en remplacement des cônes-cuvettes employés couramment sur les vélos. La selle est du type vélomoteur, mais tout l'équipement est typiquement cycliste : guidon, freins sur jantes, petit phare formant bloc avec le garde-boue avant, etc... Cet ensemble pèse 28 kilos. Il est donné pour une vitesse de 30 kmh., avec la possibilité de franchir sans le secours des pédales des côtes de 7 %. La consommation est d'un litre 200 aux 100 kilomètres.

LE VELOTO

Autre formule, déjà remarquée les années précédentes, mais légèrement modifiée quant à l'aspect du moteur. Le Veloto a de petites roues de 550, un cadre assez bas, avec fourche avant à parallélogramme (type moto), et son moteur à la base du triangle arrière, entre le tube de selle et la roue. De 40 d'alésage pour 38,8 de course, ce petit deux temps n'est pas laid du tout, et paraît une réduction des moteurs de 100 ou 125. Il forme bloc avec une boîte 2 vitesses et un embrayage

Le « Kid » entraîne la roue avant par galet sur le pneu. On remarque la présentation très soignée de ce moteur, dont le réservoir et le carter forment un seul bloc de ligne profilée.



Ce moteur « Poulain » équipe un cycle Eler fut présenté chez plusieurs marques au Salon, soit vertical, soit avec le cylindre inversé (comme chez Jean Thomann).

à double disque. La transmission primaire s'effectue par engrenages, l'allumage par volant magnétique. La commande des vitesses se fait par câble, avec manette au cadre. Il y a deux freins à tambours. Au point mort, on peut utiliser l'engin comme un vélo (développement de la chaîne de bicyclette : 48x18).

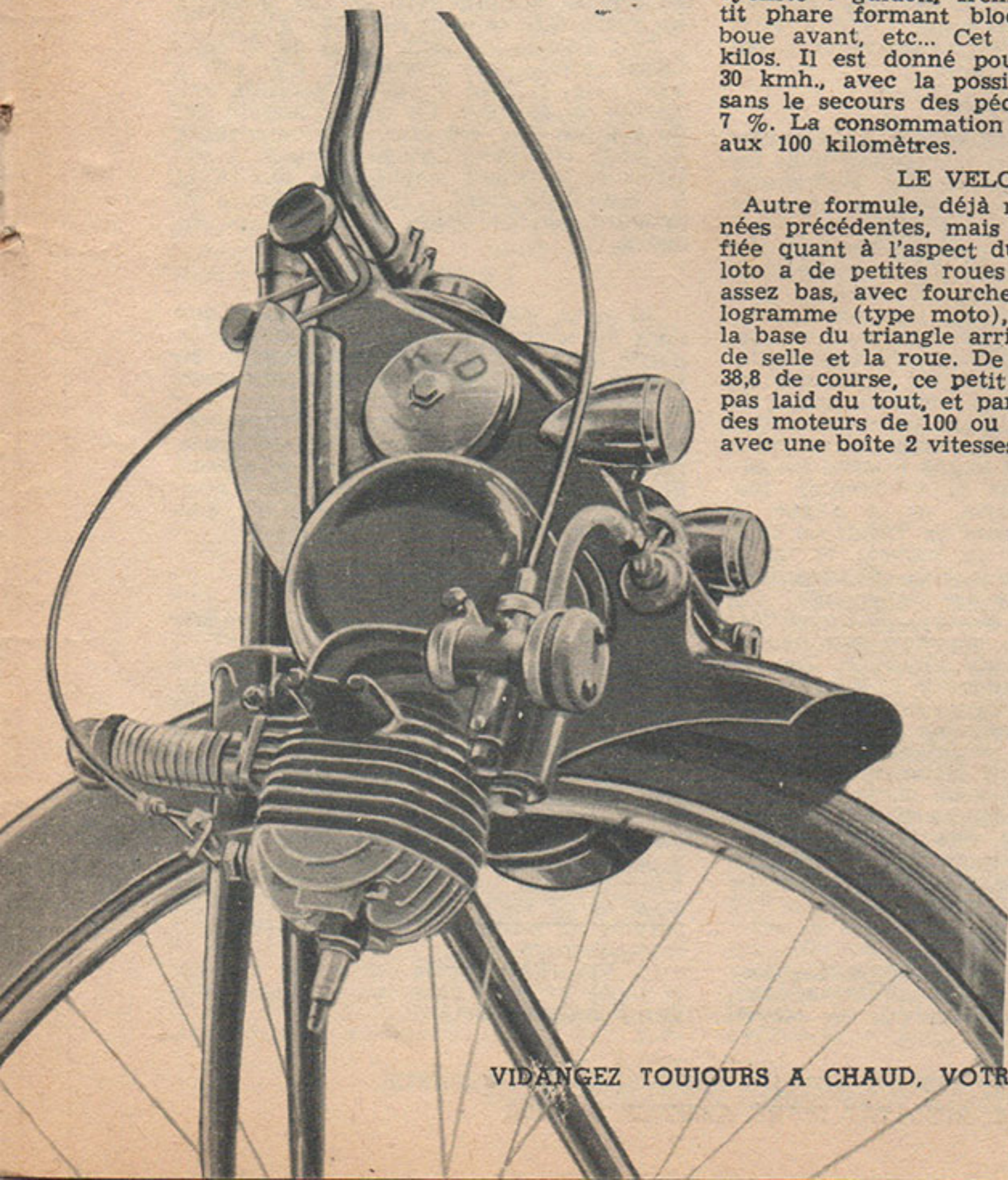
LE VELOSTYLE

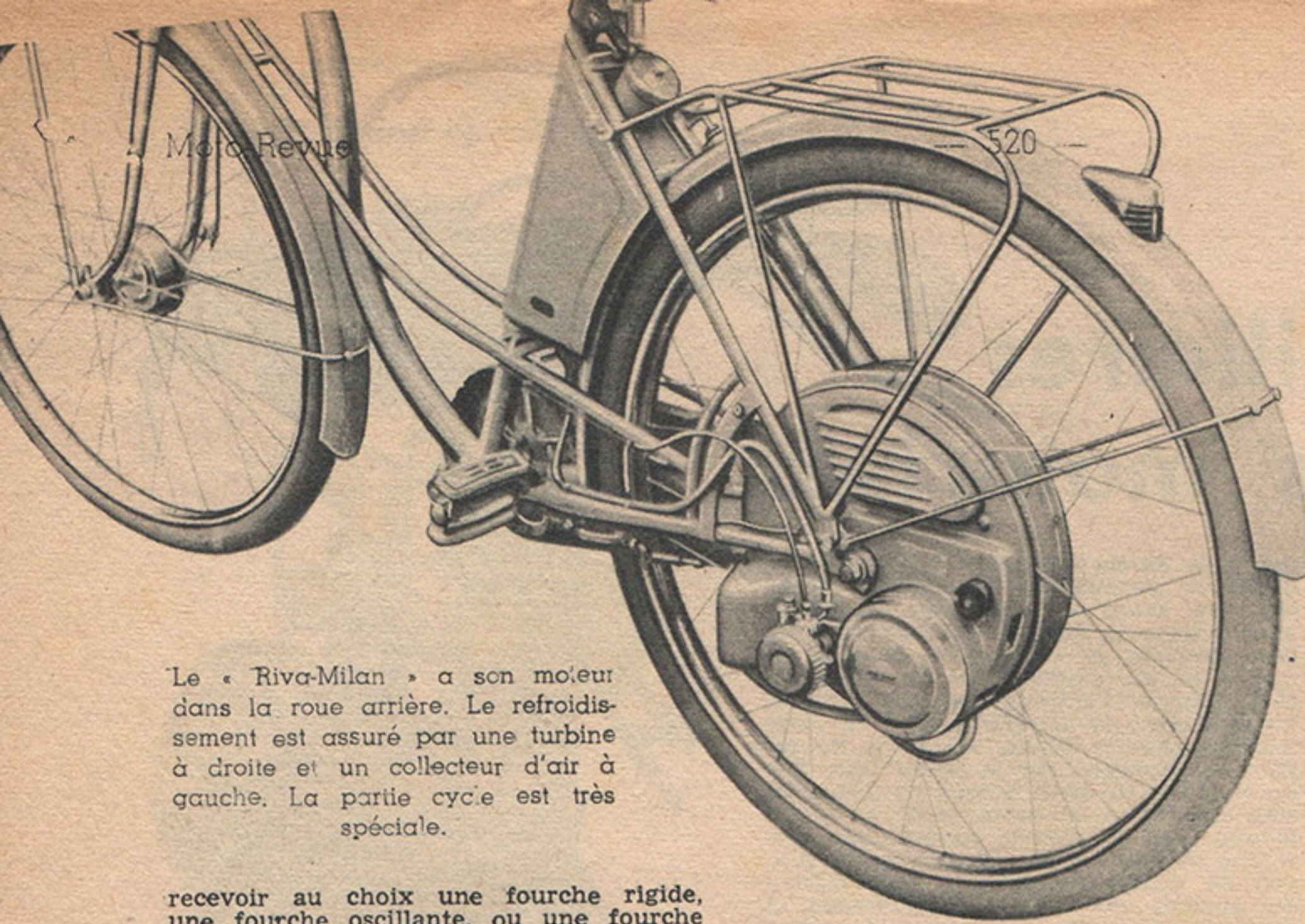
Ceux de nos lecteurs qui déplorent la disparition des motos carénées genre « Majestic » ou « New-Motorcycle » ne manqueront pas de s'intéresser au Velostyle, en regrettant sa petite cylindrée. Comme protection du mécanisme, il est difficile d'imaginer mieux.

Du garde-boue avant à l'extrême arrière, le châssis est d'un seul bloc, en tôle d'acier emboutie, et dissimule tout ce qui est en mouvement continu. L'ensemble est très surbaissé (roues de 450x55 à pneus « Superballon »). Le réservoir s'harmonise avec la ligne générale. Il est placé à l'avant de la machine, contre le tube de direction. Le moteur est un VAP 4, monté comme dans un châssis de moto. Une fenêtre transparente, sur le dessus de la carapace, permet de le voir en permanence et d'y accéder si besoin. Grâce aux 2 l. 5 de mélange contenus dans le réservoir, le rayon d'action atteint 200 kilomètres. L'engin est utilisable en bicyclette, mais il n'est pour ainsi dire jamais besoin d'aider le moteur. La conduite est celle d'un vélomoteur monovitesse (débrayage, décompresseur, frein, manette de gaz).

HURTU

Encore un exemple des multiples montages du VAP 4, qui a encore gagné du terrain depuis l'an passé. Sur le cyclomoteur Hurltu, il est toujours devant le pédalier, et protégé par une tôle canalisant l'air (dont la forme n'est pas la même que celle de l'an passé). Les freins avant et arrière (ce dernier à tambour) sont synchronisés et commandés par une manette, l'autre étant réservée au débrayage. Notons la béquille centrale robuste, l'axe de pédalier avec manivelle déportée. Le cycle à moteur Hurltu peut





Le « Riva-Milan » a son moteur dans la roue arrière. Le refroidissement est assuré par une turbine à droite et un collecteur d'air à gauche. La partie cycle est très spéciale.

recevoir au choix une fourche rigide, une fourche oscillante, ou une fourche télescopique. La partie cycle est très soignée, et digne de la réputation de la maison Hurlu en cette matière.

RIVA MILAN

Voici un type de moteur qui ne figurait pas jusqu'à présent dans la construction française : Le moyeu motorisé, dont nous avons eu des exemples autrefois, et assez récemment, avec la Saxonnelle allemande.

Le moteur Riva est établi d'après des brevets italiens par la Société Centrale de Constructions Mécaniques de Vichy. C'est un deux temps de 36 mm d'alésage pour 38 mm de course. Sa cylindrée exacte est de 38 cmc. et sa puissance de 1 CV 15 à 4.200 t.-m. Il est monté sur une plaque circulaire qui le dissimule latéralement, ne laissant apparaître par une ouverture, à l'avant, que la culasse et la bougie (le cylindre est horizontal). La plaque s'adapte sur le côté d'un tambour de grand diamètre formant le corps du moyeu et comportant, à l'intérieur, un engrenage que le petit pignon du moteur attaque directement. Du côté opposé à celui du moteur, le tambour est muni d'ouvertures et d'aubes brassant l'air. Il constitue ainsi une véritable turbine-ventilateur. Le tambour est en alliage léger, et le petit pignon-moteur en céloron (peau de porc agglomérée). L'entraînement est absolument silencieux. Dissipons toute appréhension relative au démontage de la roue. Le débranchement du fil d'éclairage (celui-ci est fourni par le volant) du décompresseur et du carburateur sont prévus pour le maximum de facilité. Après ces opérations et le desserrage des écrous d'axe, l'ensemble sort du cadre comme une roue ordinaire) et l'on peut, pour l'alléger, retirer la plaque de fixation du moteur. Une crevaillon n'est donc pas une éventualité catastrophique.

Le moteur Riva-Milan est monté sur un cycle à cadre spécial (sur le modèle Luxe avec fourche élastique), réservoir de 2 litres 400 sous la selle. L'ensemble peut atteindre 40 kmh. pour une consommation d'un litre 200 aux 100 kms. Le volant magnétique assure non seulement l'allumage et l'éclairage, mais encore l'alimentation d'un petit klaxon. Une tirette latérale permet le débrayage instantané.

UN NOUVEAU MOTEUR ADAPTABLE :

LE KID

Son principe est simple : Montage sur roue avant, avec entraînement par galet de contact. Mais la construction du kid est si particulière et si soignée qu'on ne peut manquer d'y apporter une grande attention.

Il fait corps avec le garde-boue avant, dont la partie supérieure est employée

comme fixation, et le corps comme... collecteur d'échappement des gaz. Le cylindre est inversé, avec carburateur à l'avant. Le galet est au centre, et le volant magnétique à gauche, à l'opposé du moteur proprement dit. Au-dessus, est le réservoir d'essence. L'ensemble, tout en alliage léger coulé, forme bloc. Le corps du garde-boue est creux, et relié à la lumière d'échappement par un petit tube. Les gaz sortent à la base du garde-boue, élargie à cet endroit pour former bavette protectrice, et percée à l'extrémité comme une « queue de poisson » de silencieux. Le bruit est très minime en ce qui concerne l'échappement, et nul au point de vue mécanique, car l'alliage employé est massif et antivibrateur. Il n'y a aucun porte-à-faux (le galet lui-même est supporté par 2 roulements à billes).

La cylindrée du Kid avoisine 50 cmc. (40x38 mm). Il développe 1 CV à 2.500 t.-m., pèse 7 kilos et consomme 1 l. 800 de mélange aux 100 kms.

CYCLEX

Le Cyclex présenté ici l'année dernière est toujours fidèle au poste, mais pour les séries nouvelles, un modèle légèrement différent par l'aspect et la technique le remplacera.

Le principe est le même : Montage sur la roue arrière, grâce à un garde-boue spécialement renforcé, transmission par friction, refroidissement par ventilation-volant. Mais le cylindre inversé est incliné vers l'arrière, alors qu'il était vertical sur l'ancien Cyclex. On a renoncé au magnésium, par trop coûteux, pour le remplacer par un alliage léger de fonderie plus économique, mais de premier choix. Le carter est bague bronze. Le galet s'emmanche sur le vilebrequin par des cannelures. Enfin, on a soigné le graissage, par l'appoint de Técalémit supplémentaires pour les paliers, et on a adapté des cache-poussières efficaces augmentant l'étanchéité des roulements.

La fixation a été quelque peu modifiée. Elle comporte des supports sur caoutchouc éliminant toute vibration. Le réservoir profilé contient 3 l. 200. Sur le côté droit on a prévu un porte-bidon faisant partie de l'ensemble et permettant de transporter un récipient de 2 litres, soit pour l'huile du mélange, soit pour une réserve d'essence au choix.

Le cyclex fait toujours 48 cmc. de cylindrée (40x38 mm), développe 1 CV 2 à 4.200 t.-m. La consommation est d'un litre 3/4. La vitesse atteint 40 kmh. Le poids total est de 8 kilos.

ANNINO

Nous avons fait connaître à nos lecteurs le premier moteur de M. Annino, celui monté directement sur le moyeu

arrière, avec engrenages satellites internes pour la transmission. Ce technicien de valeur n'en est pas resté là, et a créé un autre moteur auxiliaire dont la particularité la plus saillante est de faire bloc avec la tête de fourche avant. La fourche complète pèse 6 kilos 500. Le cylindre, inversé, est placé à gauche de la direction et le volant à droite. Au centre, sous la cuvette inférieure de direction, un galet de friction entraîne la roue. La fourche proprement dite est spéciale, et son extrémité articulée permet l'accouplement ou le désaccouplement instantané du moteur. Grâce à la biellette inférieure, la roue possède un léger débattement vertical. Bloqué à la position la plus haute, elle est en contact avec le galet. Au contraire, à sa position la plus basse, elle s'en éloigne, et on utilise la bicyclette sans le secours des pédales. Un simple écrou papillon assure le blocage à la position désirée. Si celui-ci est desserré, le poids du cycliste est suffisant pour assurer le contact et l'entraînement de la roue.

Le 49 cmc. 2 temps Annino possède un cylindre aluminium avec chemise fonte, une bielle montée sur aiguille. Le volant magnétique est un Vageor. Sur le carburateur Zénith, on remarque le filtre à air efficace. Ce moteur fourche était monté au Salon sur un vélo de la Société M.T.G. d'Herblay, qui, tout équipé, ne pèse que 15 kilos. Le réservoir contient 2 l. 400 de carburant.

LE MINI MOTOR

Le « Mini-Motor » sent l'Italien d'une lieue, ce qui n'est pas un reproche, tout au contraire. Il se monte à l'arrière, au-dessus de la roue, grâce à un support horizontal en alu coulé, lui-même surmonté par un petit réservoir rectangulaire. Le cylindre est horizontal, avec ailettes « à la Guzzi », et déporté sur la droite pour permettre un bon refroidissement. La transmission directe se fait par un galet de métal, qui s'apparente plutôt à un pignon, tant ses cannelures sont profondes. Il donne, paraît-il, une adhérence remarquable sur le pneu, à condition que celui-ci soit bien gonflé.

C'est encore un deux temps de 49 cmc. (38x44 mm), développant 1 CV 1/3 à 3.000 t.-m. Il pèse 7 kgs et garantit une vitesse de 35 kmh. La consommation est de 1 l. 100 aux 100 kms. On remarquera le petit collecteur d'échappement à ailettes et le volant magnétique, monté ici à l'opposé du galet, à l'extrême droite du cylindre. Le débrayage est commandé du cadre.

LE POULAIN

Un petit moulin 100 % classique, que nous ne pouvons mieux comparer qu'à la partie motrice Velosolex, à l'exception du système d'alimentation et du carburateur si spéciaux de ce dernier.

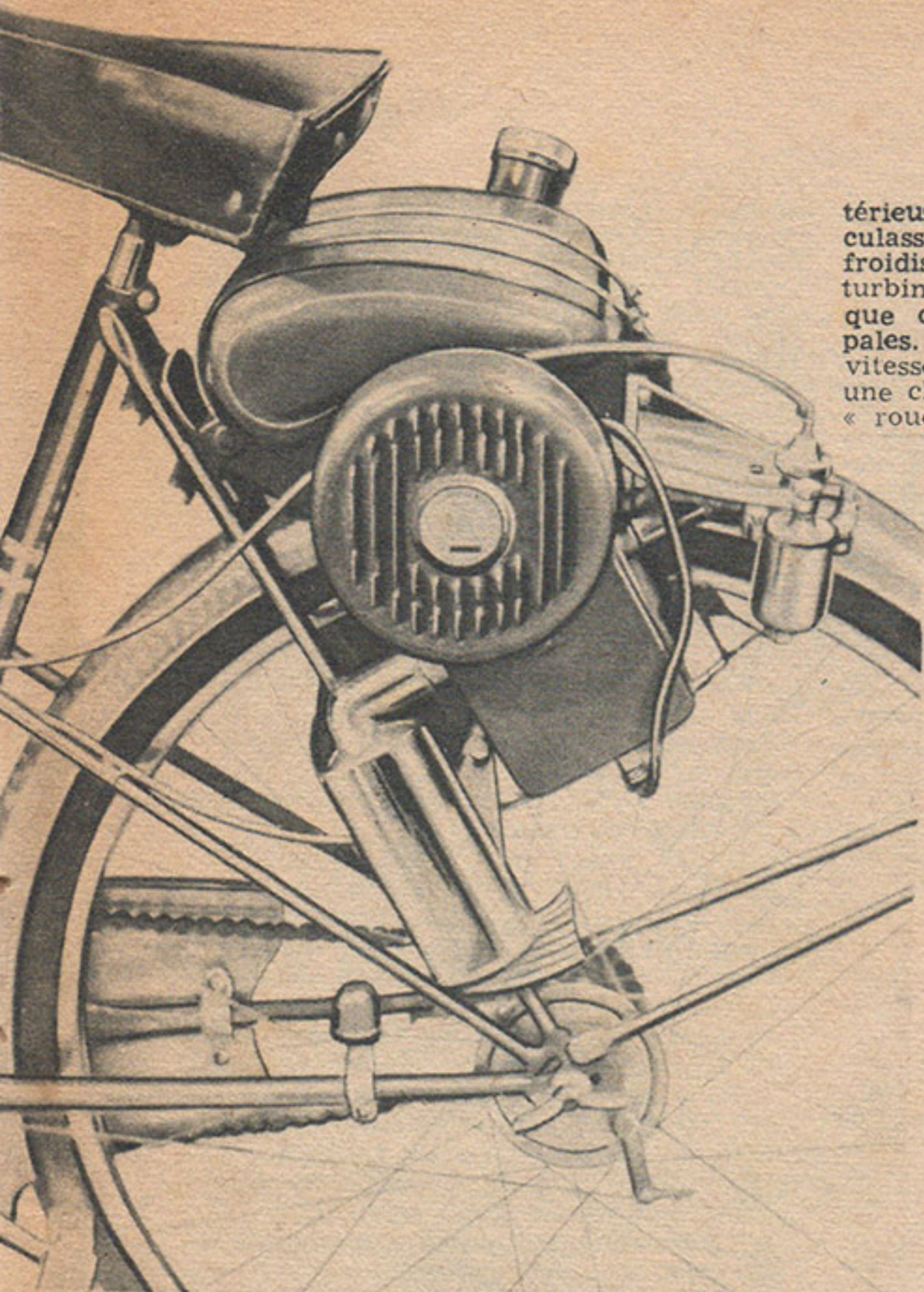
Le cylindre moteur est à gauche, le volant magnétique à droite, et le galet, monté sur l'axe du vilebrequin, au centre de cet ensemble bien équilibré. Le « Poulain » a une cylindrée de 50 cmc., et figure notamment sur les cycles Eler.

LE VELO-REVE CICCA

Son principe est sensiblement le même que celui du précédent.

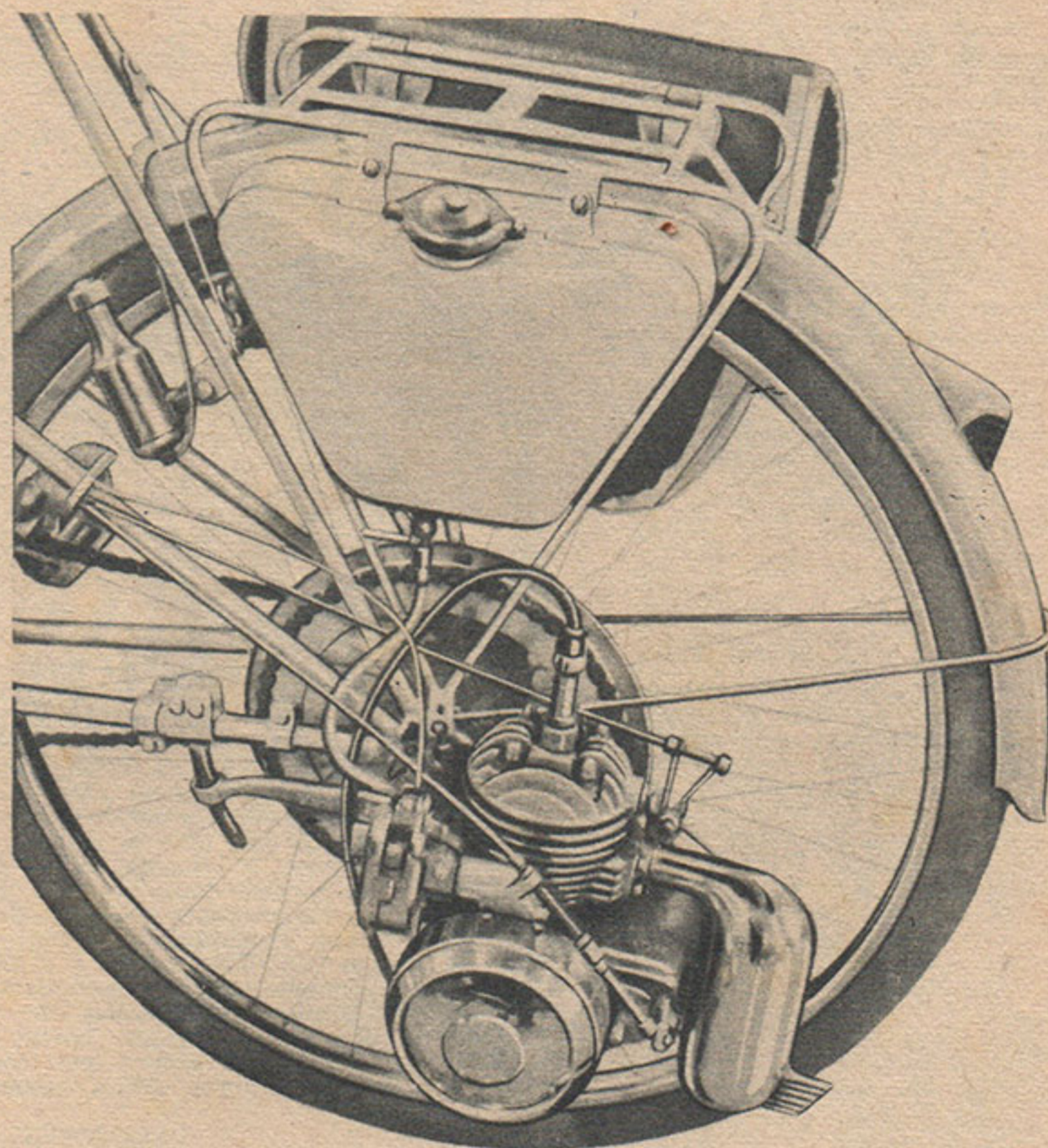
Il est remarquable par sa fabrication et son équipement : Prise d'air perfectionnée au carburateur, formant filtre à air et obturateur pour les départs, boîte de détente pour l'échappement, cylindre et culasse aluminium. Son support permet un réglage facile de la pression du galet sur le pneu. Le Vélo-Rève est débrayable. Sa cylindrée est de 49 cmc. (40x39,5). Sa puissance atteint 1 CV au régime maximum de 4.200 t.-m., ce qui assure une vitesse de 40 kmh. Le réservoir de 2 litres permet de parcourir 130 kilomètres sans ravitaillement.

Le Vélo-Rève Cicca équipe le curieux « Scoto » dont nous avons parlé dans notre dernier numéro.



térieure. Il est monté horizontalement, la culasse étant dirigée vers l'arrière. Le refroidissement est excellent, grâce à une turbine constituée par le volant magnétique dont le rotor est muni de petites pales. Le Diem est un bloc moteur deux vitesses et débrayage, transmission par une chaîne et un pignon vissé derrière la « roue-libre » du vélo.

A gauche : Le Cyclex moteur sur la roue arrière, avec entraînement sur pneu. Le refroidissement est assuré par le volant formant ventilateur. C-dessous : Le Vap, muni de son nouveau carburateur, fabriqué par A.B.G.



LE VAMPIRE

Le Vampire était un des plus curieux moteurs du Salon. Quoique placé à l'extérieur du cadre (à la base du tube avant), il entraîne la roue arrière par un galet de friction ! Ce galet, disposé sous le cadre, derrière le pédalier, est monté sur un axe actionné par un pignon, lequel est relié au moteur par une courte chaîne dont les brins passent au-dessus et au-dessous de la boîte de pédalier. Le support du galet est mobile, et à pression réglable. Il permet le débrayage, ou au contraire, l'augmentation du coefficient d'adhérence sur le pneu (très utile par temps de pluie sur route boueuse).

La cylindrée du Vampire est de 48 cmc., et sa puissance de 1 CV 2 à 4.000 t.-m. Il consomme 1 l. 500 à la moyenne de 30 kilomètres-heure.

LE VIMER

Créé en 1941, le Vimer n'a été révélé à la clientèle que voici peu de mois. C'est dire que son créateur a mis à profit ce temps relativement long pour la mise au point de son engin.

Le Vimer se dispose devant le pédalier. Il entraîne le plateau grâce à un petit pignon fixé à celui-ci, et actionne la roue arrière par l'intermédiaire de la chaîne du vélo, dont le dérailleur est utilisable comme changement de vitesse. De la sorte, il n'est guère de côte qui ne puissent être franchies sans le secours des pédales, et par contre, on peut si on le désire, « soulager » le moteur en pédalant.

D'une cylindrée de 45 cmc., ce moteur auxiliaire permet une vitesse en palier de 30 kmh., pour une consommation d'un litre 3 aux 100 kms. Son volant magnétique assure également l'éclairage. L'entraînement du pédalier s'opère par une roue libre spéciale. Cependant, il y a sur le moteur proprement dit un embrayage genre moto qui ajoute encore à la souplesse de conduite. Le Vimer est monté entre autres par Camille Foucaux, sur l'un de ses cyclomoteurs, par Mercier et par Talbot.

LE DIEM

Le Diem est inchangé dans ses grandes lignes. C'est un petit deux-temps de 50 cmc. disposé au-dessus de la roue pos-

Voici quelques caractéristiques du moteur : 2 temps à double transfert. Dispositif amortisseur éliminant tout risque pour le moteur en cas de fausse manœuvre. Débrayage et changement de vitesse commandés du guidon par une seule manette. Vitesse : 20 kmh. en première, 45 kmh. en seconde, tout en conservant une réserve de puissance.

LE VAP

Nous jugeons inutile de nous lancer dans une description détaillée du Vap 4, moteur si répandu et permettant des montages si divers qu'on peut le qualifier d'universel.

On le trouve monté sur le côté de la roue arrière, comme prévu sur les bicyclettes Hironnelle, Saint-Etienne et Gnome-Rhône. Foucaux et Hurlu l'adoptent à l'avant du pédalier. M.R. continue son cyclomoteur dans lequel le VAP 4 est

monté à l'intérieur du cadre, et son exemple a été suivi, notamment par GELLEM, R.D. et Bonney, coureur cycliste bien connu, qui se lance également dans le cyclomoteur. Son modèle à moteur VAP, quoique de technique moto, permet le démontage très rapide du moteur, si on désire l'utiliser comme bicyclette. Le VAP assure une vitesse de route de 40 kmh. avec une consommation très basse.

A noter un accessoire pratique et esthétique qui figurait au stand VAP : Le Capomobyl, calandre dissimulant le VAP lorsqu'il est monté normalement à gauche de la roue, sans toutefois gêner son refroidissement.

JEAN THOMANN

Ce constructeur a étudié un ensemble propulsé par un petit moteur à cylindre inversé disposé sur la roue avant. La disposition est la plus classique (de droite à gauche, cylindre, galet de transmission, volant magnétique). On relève la culasse en aluminium, le pot de détente pour l'échappement.

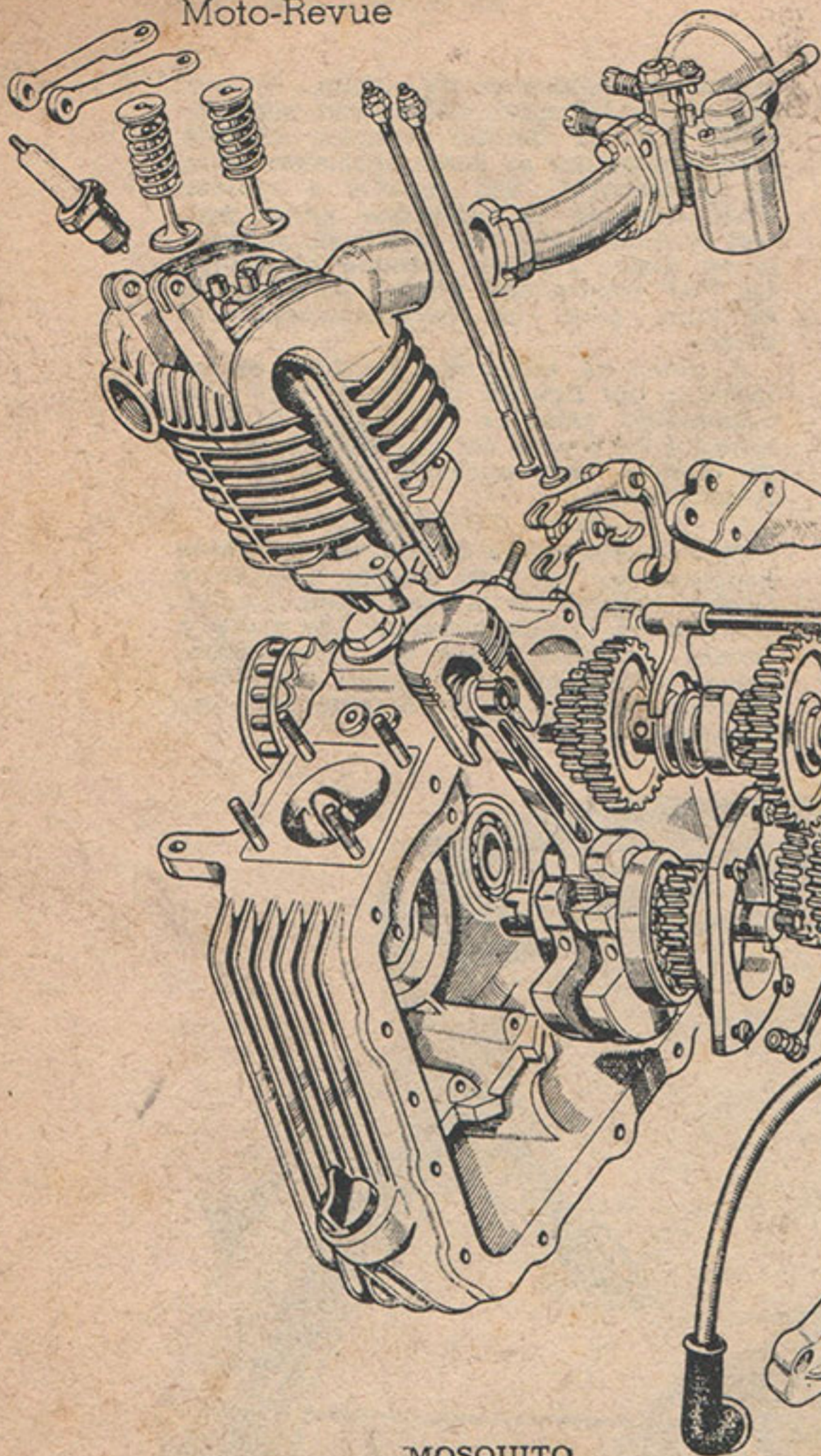
D.M.S.

Le moteur D.M.S. est séduisant par sa grande simplicité. Il prend place sur la roue avant, grâce à un support pivotant permettant de le désaccoupler par simple blocage d'un écrou. C'est un moteur carré (40x40 mm) de 50 cmc. tournant au régime de 3.000 t.-m. Son constructeur garantit une vitesse continue de 25 kmh. sans l'aide des pédales sur route normale.

Au Salon, le D.M.S. était adapté au curieux vélo Petit-Bi, qui, après repliage du guidon et abaissement de la selle, peut se fourrer dans les coins les plus exigus.

OLYMPIA

Le cyclomoteur Olympia est monté avec un moteur Durif, qui ressemble comme un frère au Cicca dont il est sans doute la licence.



un engin de cette cylindrée (le Dery). Sa présentation très soignée et sa technique méritent de plus qu'on le signale aux amateurs.

Le cadre est en tubes de grosses sections, avec une poutre médiane absolument indéformable, allant du pylône de direction au tube de selle arrière. Cette poutre est ovale, et constitue le réservoir de carburant. Pour en finir avec la partie cycle, notons la fourche télescopique avant, les garde-boue à bavolets et bavette et deux freins à tambour de grand diamètre.

Le fameux « Cuciciclo » démonté, montre son système bien particulier de culbuteurs tirés par les triangles.

MOSQUITO

Le Mosquito poursuit chez nous une glorieuse carrière commencée en Italie. Bien qu'il soit très connu, nous tenons à en donner à nouveau un aperçu. Il est disposé horizontalement sous le pédalier, et entraîne la roue arrière par un galet d'acier à stries monté sur l'axe d'un démultiplicateur. C'est un 2 temps à piston de forme régulière, allumage par magnéto. Sa cylindrée est de 38 cmc. Sa vitesse de rotation est de 4.200 t.-m., et l'allure de route qu'il permet est de 30 kmh. Il ne pèse que 6 kgs et ne consomme que 1 l. 100 aux 100 kms. Le montage élastique assure une pression constante sur le pneu et élimine toute transmission de vibrations au cadre.

BABY-STAR

Le Baby Star, dont la présentation a de toute évidence été particulièrement étudiée provoque une vive curiosité.

Monté sur la roue avant qu'il entraîne par galet, il comporte un cylindre horizontal, culasse vers l'avant, placé à droite de la roue. A sa gauche, symétriquement au cylindre, est le silencieux, muni d'ailettes, et lui ressemblant si bien qu'à première vue on croit voir un bicylindre. L'illusion serait parfaite si le constructeur avait pensé à y fixer une bougie de secours.

Le réservoir est surbaissé et l'alimentation est assurée par une pompe. Un 2^e réservoir donne une assurance contre la panne sèche.

NARCISSE

Il s'agit d'un engin différent de tous ceux que nous venons de citer, puisqu'il est équipé d'un moteur de vélomoteur (100 cmc.), mais il n'est pas illogique de le classer parmi les cyclomoteurs, puisque ce terme s'appliquait originalement à

Le moteur est logé sous la poutre médiane, et protégé par de grands panneaux latéraux s'opposant à toute projection d'huile, d'ailleurs improbable. Les panneaux comme les carters de chaînes avec lesquels ils forment bloc, sont insonorisés et ne peuvent amener de vibrations. Nous n'avons pas cité la marque du bloc, un 100 cmc. 2 vitesses Aubier-Dunne monté très incliné dans le cadre. Les panneaux ont été disposés pour canaliser l'air. Il y a une transmission distincte pour le moteur, du côté opposé à celui des chaînes correspondant aux pédaliers.

Toutes les attaches de fixation sont soudées. L'éclairage, fourni par le volant S.A.F.I., est assuré par un gros phare aérodynamique genre vélomoteur.

VELOSOLEX

Dans tous les milieux, dans toutes les classes sociales, Velosolex a conquis droit de cité. L'homme de la rue comme le technicien sont d'accord pour reconnaître que son succès se justifie. Le Velosolex est un ensemble homogène auquel nul autre ne peut être comparé, tant il est différent de ce qui existait jusqu'ici.

Cylindrée : 45 cmc., alésage 38 mm, course 40 mm. Puissance 0,4 CV à 2.000

Le Baby-Star, dernier venu, présente une curieuse ressemblance avec un bicylindre, son silencieux et son cylindre, tous deux horizontaux, sont presque semblables extérieurement

t.-m. Carburateur spécial, sans flotteur ni pointeau. Pas de robinet d'essence. Allumage et éclairage par volant magnétique spécial. Transmission sur le pneu avant par galet en carborundum. Cadre spécial mixte. Rappelons que le constructeur préconise l'emploi exclusif du carburant Solexine, en vente dans les stations service Velosolex, qui a l'avantage de ne pas encrasser les lumières. Le poids du Velosolex est de 25 kilos et sa vitesse normale de 28 kmh.

★

Le Vélomoteur - grâce à l'amélioration constante des techniques - a pris rang de nos jours parmi les petites, mais véritables motocyclettes.

Conséquence de cette promotion, une nouvelle formule est née, répondant aujourd'hui au même problème que le vélomoteur d'hier : le « Cyclo-moteur » et son parent proche : le « moteur auxiliaire ».

Il ne s'agit pas d'un engouement passager, mais d'un véritable signe des temps. La formule répond à un besoin et ne sera pas un feu de paille.

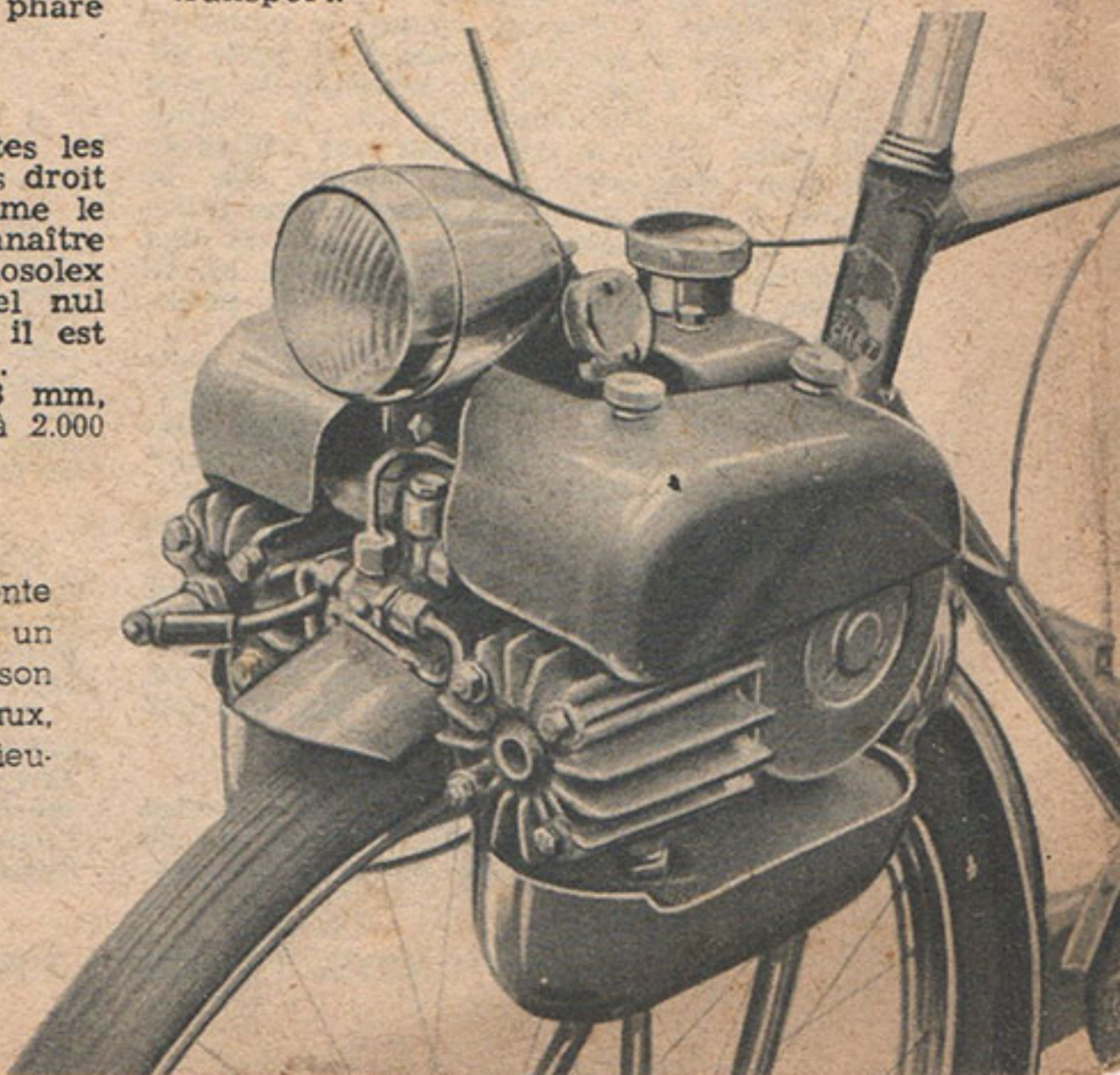
« Moto-Revue », la revue du véhicule cyclo-mécanique, fidèle à sa mission, se doit de suivre l'évolution des besoins et des désirs de ses lecteurs.

En plus des rubriques habituelles et qui ne seront jamais sacrifiées, concernant la compétition et la technique des machines à grosse et moyenne cylindrée, « Moto-Revue » se penchera sur le problème actuel des « moins de 50 cmc. ».

« Moto-Revue » qui a puissamment aidé naguère à l'éclosion du vélomoteur, a déjà largement ouvert ses colonnes au cyclomoteur. Le moment est venu de faire le point des réalisations, de confronter les desiderata des usagers et des possibilités des constructeurs.

« Moto-Revue » va donc inaugurer une série d'articles documentés, par un important numéro, consacré presque exclusivement à ce problème. Les articles qui paraîtront ensuite seront étagés par une véritable tribune ouverte à tous. Voilà qui contribuera puissamment à décanter cette question actuelle, à séparer l'ivraie du bon grain, à redresser des erreurs et détruire des croyances.

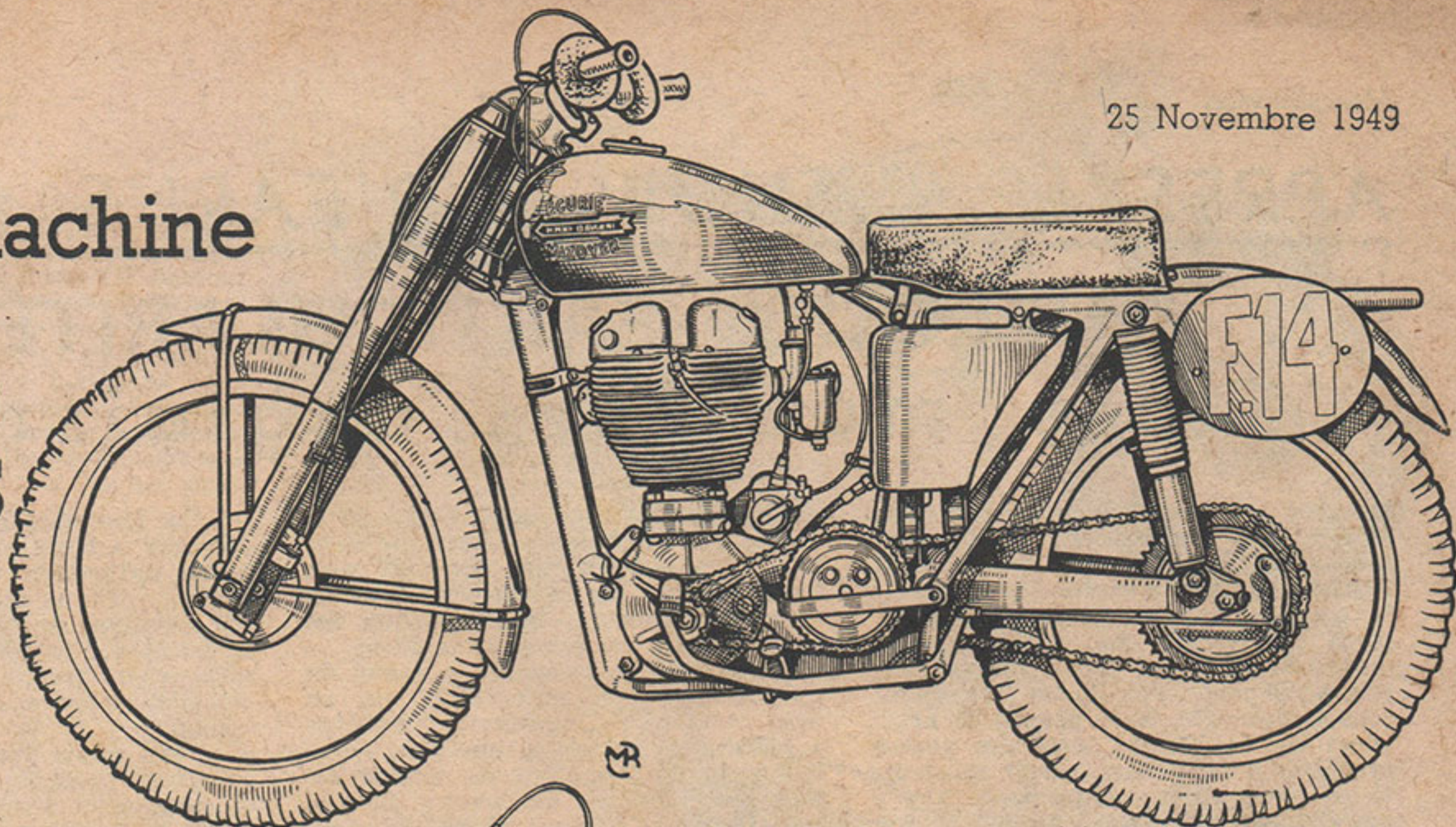
Finalement, « Moto-Revue » fidèle à sa doctrine, donnera l'impulsion nécessaire à l'amélioration et à la vulgarisation de ce nouveau mode de transport.



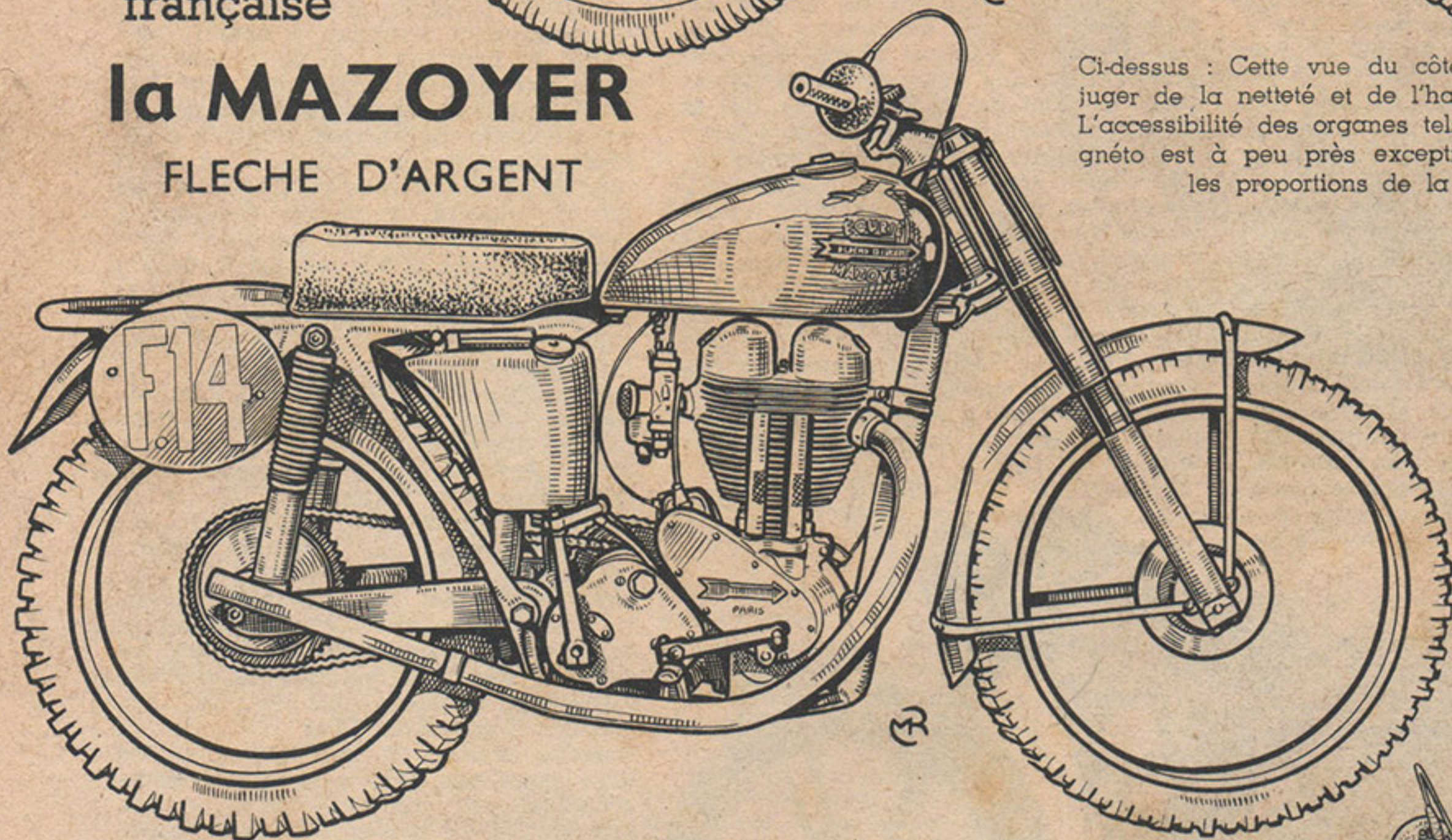
Une machine pour le MOTO CROSS

de fabrication et de conception française

La MAZOYER FLECHE D'ARGENT

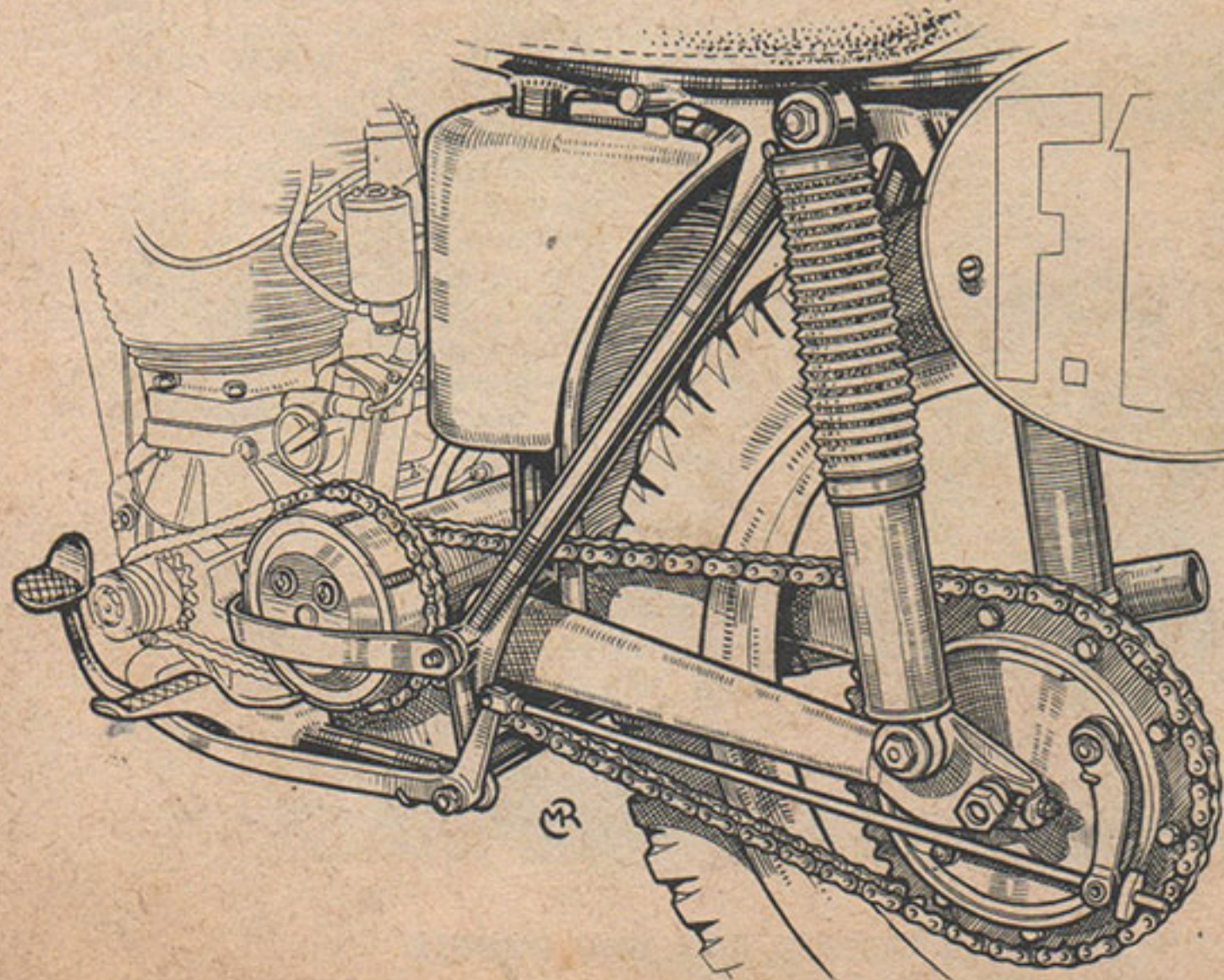


Ci-dessus : Cette vue du côté transmission permet de juger de la netteté et de l'harmonie de cette machine. L'accessibilité des organes tels que carburateur et magnéto est à peu près exceptionnelle. Notez également les proportions de la pédale de frein.

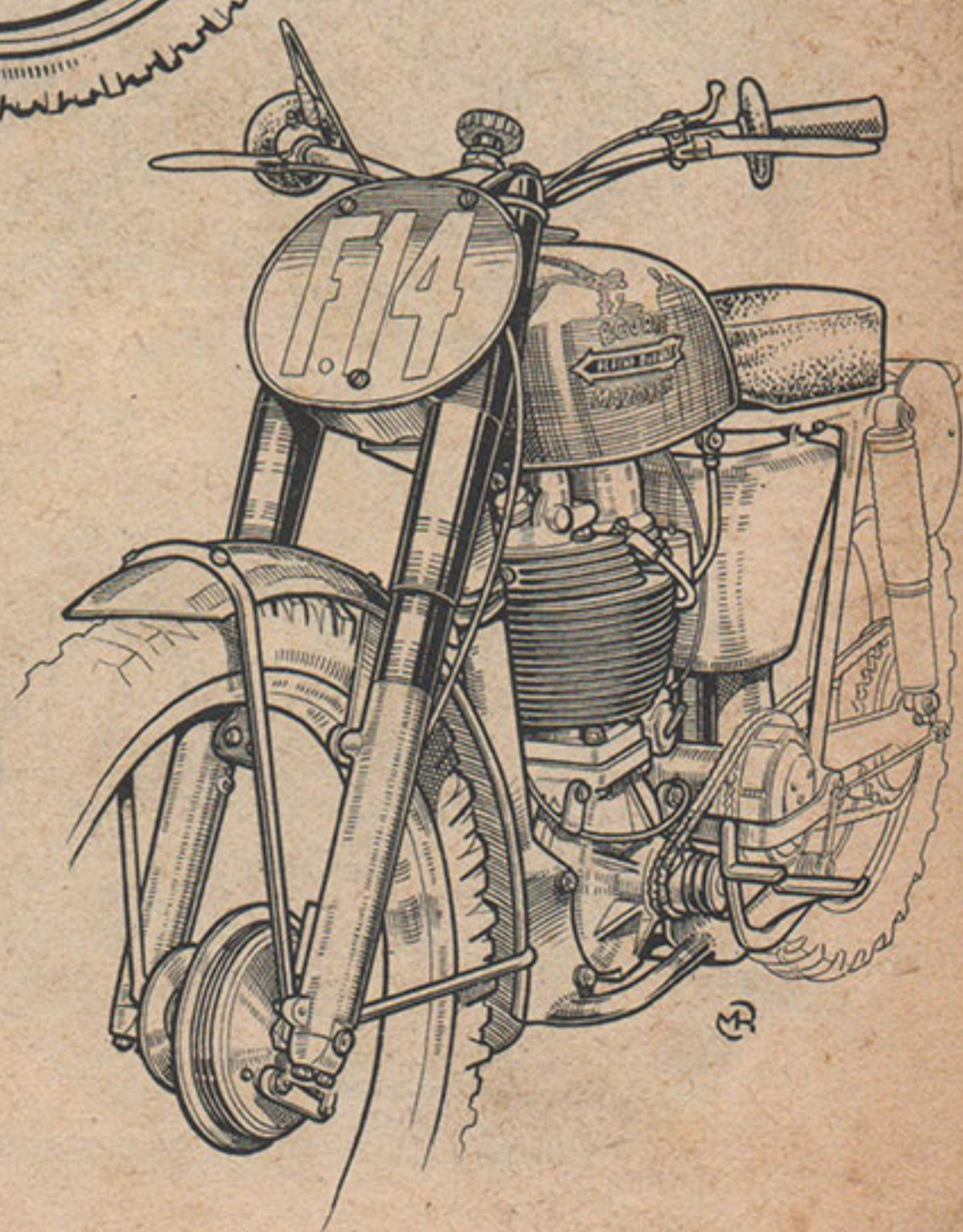


Ci-dessous : la fourche, très élégante a déjà amplement prouvé sa solidité à divers moto-cross où la machine ne fut pas ménagée. La partie inférieure est en alliage léger et la fixation de la roue est obtenue par deux chapeaux serrant l'axe du moyeu.

Du côté distribution, l'ensemble moteur-boîte de vitesses reste classique en étant très moderne par les angles adoucis du carter moteur et de la boîte de larges proportions.



A gauche : détail de la suspension AR à grand débattement. Remarquez la forme spéciale des repose-pieds, la bande de protection de l'embrayage et la forme très judicieusement choisie du réservoir à huile.



APRES LE " SHOW " D'EARL'S COURT

QUELQUES PARTICULARITÉS des machines anglaises

B IEN que peu de nouveautés aient fait leur apparition, il faudrait bien se garder de croire que la construction anglaise n'évolue pas et qu'elle ne soit pas en progrès constant. Nous y trouvons des machines ultra modernes mais qui ayant une ou plusieurs années d'existence n'excitent plus la curiosité. A ce propos, le bruit court que la Wooler, avec son quatre cylindres à balanciers, serait construite en série. Mais malgré tout, il y a des modèles nouveaux, comme la 650 cmc. bicylindrique et la 250 cmc. deux cylindres deux temps d'Excelsior qui n'est pas sans analogie avec les machines tchécoslovaques dont les performances dans les Six Jours Internationaux, ont été remarquables. Si la plupart des autres modèles nous donnent l'impression d'être de vieilles connaissances, et par là même inspirent confiance, elles présentent une foule de perfectionnements de détail, ce sont de splendides réalisations.

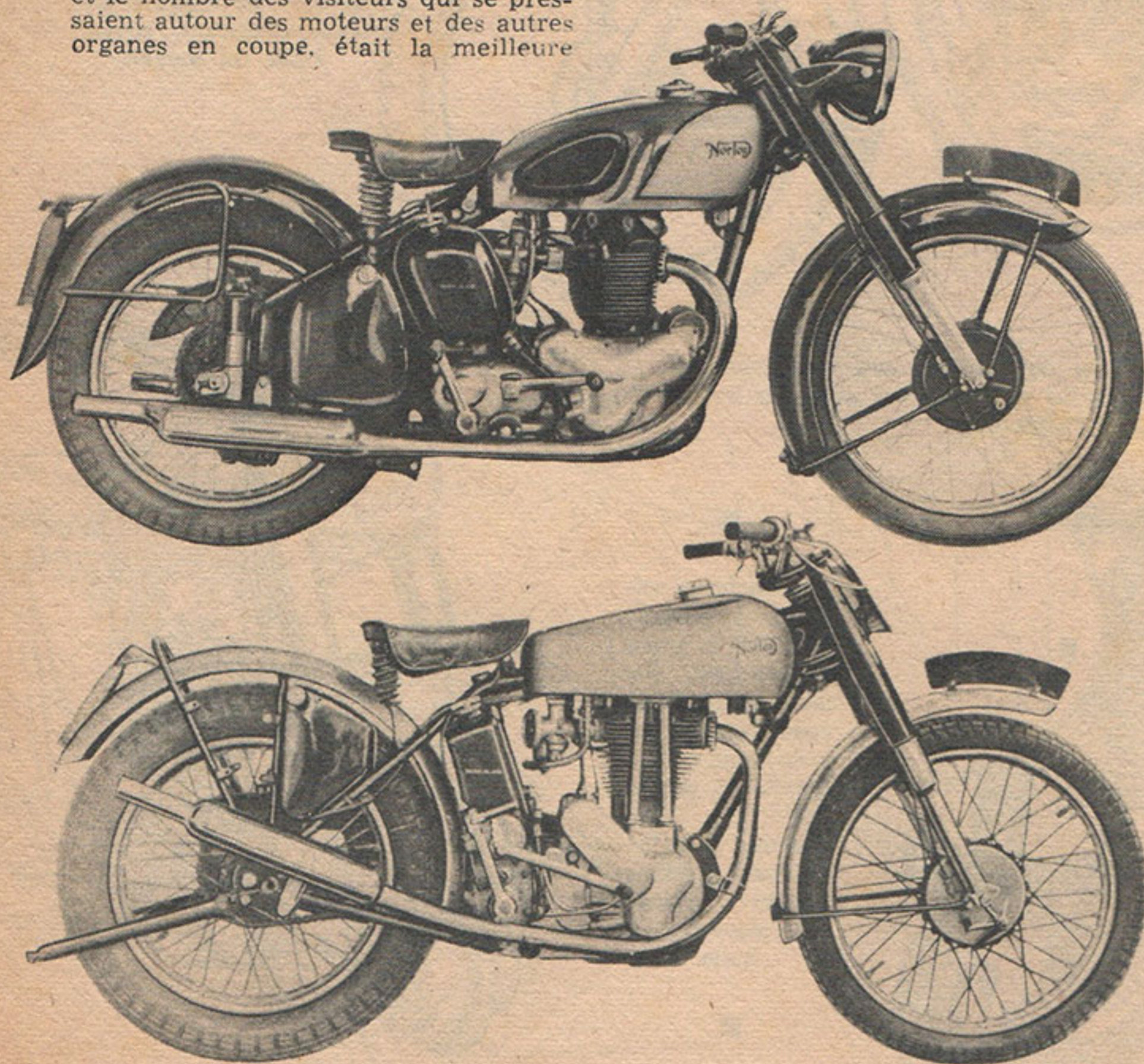
Le public a des connaissances techniques de plus en plus étendues et ne se laisse plus séduire uniquement par l'éclat des émaux et des chromes, et le nombre des visiteurs qui se pressaient autour des moteurs et des autres organes en coupe, était la meilleure

preuve de l'intérêt qu'il prend à la mécanique elle-même. Alors que dans un Salon Automobile, on voit plus d'admirateurs de carrosseries que de vrais connaisseurs, la proportion est inverse dans un Salon de la Moto.

La fourche télescopique a gagné du terrain sans être universelle, car on peut réaliser d'excellentes fourches à parallélogramme, et quelques constructeurs de machines de course lui sont restés fidèles. On trouve dans la fourche de la Vincent H.R.D. un heureux compromis entre les deux systèmes, la fourche à balanciers de la Douglas s'apparente plus à la fourche à parallélogramme qu'à la fourche télescopique. On pouvait remarquer les dimensions massives de certains modèles, et sur tout, les fixations beaucoup plus solides des tubes fixés à la direction. En incorporant aux bras de la fourche la carcasse du phare, Triumph a non seulement réalisé un dessin très net, mais par surcroît, réalisé un ensemble d'une rigidité extraordinaire.

Royal Enfield a atteint un but analogue à l'aide du support de l'indicateur de vitesse.

Nous commençons à trouver des suspensions arrière sur les machines de petite cylindrée. On est par contre assez surpris de rencontrer deux grosses machines de prix élevé et comme la Scoot ou la PM qui n'ont pas de suspension arrière. Sans doute, ces marques en ont-elles à l'étude, mais ne veulent les présenter au public qu'après des essais prolongés et une mise au point parfaite. Fourche oscillante et suspension à glissière restent toujours en présence. Les deux formules sont excellentes. L'essentiel est que toute la partie fixe de la machine soit parfaitement rigide (peu importe d'ailleurs comment cette rigidité est obtenue, et nous trouvons en fait, une très grande variété de cadres résistant à la torsion et même des machines comme la Vincent H.R.D. où un ensemble moteur remplace une partie du cadre, ou bien la PM, à moins que l'on considère comme faisant partie du cadre les colonnettes de soutien). Avec les suspensions à glissières il y a une difficulté ; c'est que les triangles formés par les fourches arrière sont tronqués et deviennent des quadrilatères n'offrant plus une rigidité de forme. Il faut donc obtenir la rigidité par des raccords massifs et fortement nervurés. Quant aux suspensions par fourches oscillantes, la première condition est que la charnière ait d'amples dimensions et soit exempte de jeu. La seconde condition est que la fourche elle-même résiste à tous les efforts de torsion. Considérez, par exemple, la fourche arrière de la Douglas et ses bras constitués par de solides caissons accouplés par des biellettes et leviers aux barres de torsion. On peut également maintenir les extrémités des bras de la fourche et les guider par des tubes télescopiques contenant les ressorts et éventuellement les amortisseurs. Nous en trouvons des exemples chez A.M.C. (A.J.S. et Matchless) chez Velocette, chez Vincent H.R.D., chez Royal-Enfield, etc.. Le moyeu suspendu des Triumph est fort intéressant. En effet, sa glissière courbe permet d'éviter toute variation d'entre-axes et de maintenir constante la tension de la chaîne et d'autre part, de conserver la parfaite triangulation des fourches arrière. L'originale suspension d'Ariel est un compromis fort ingénieux entre la fourche oscillante et la



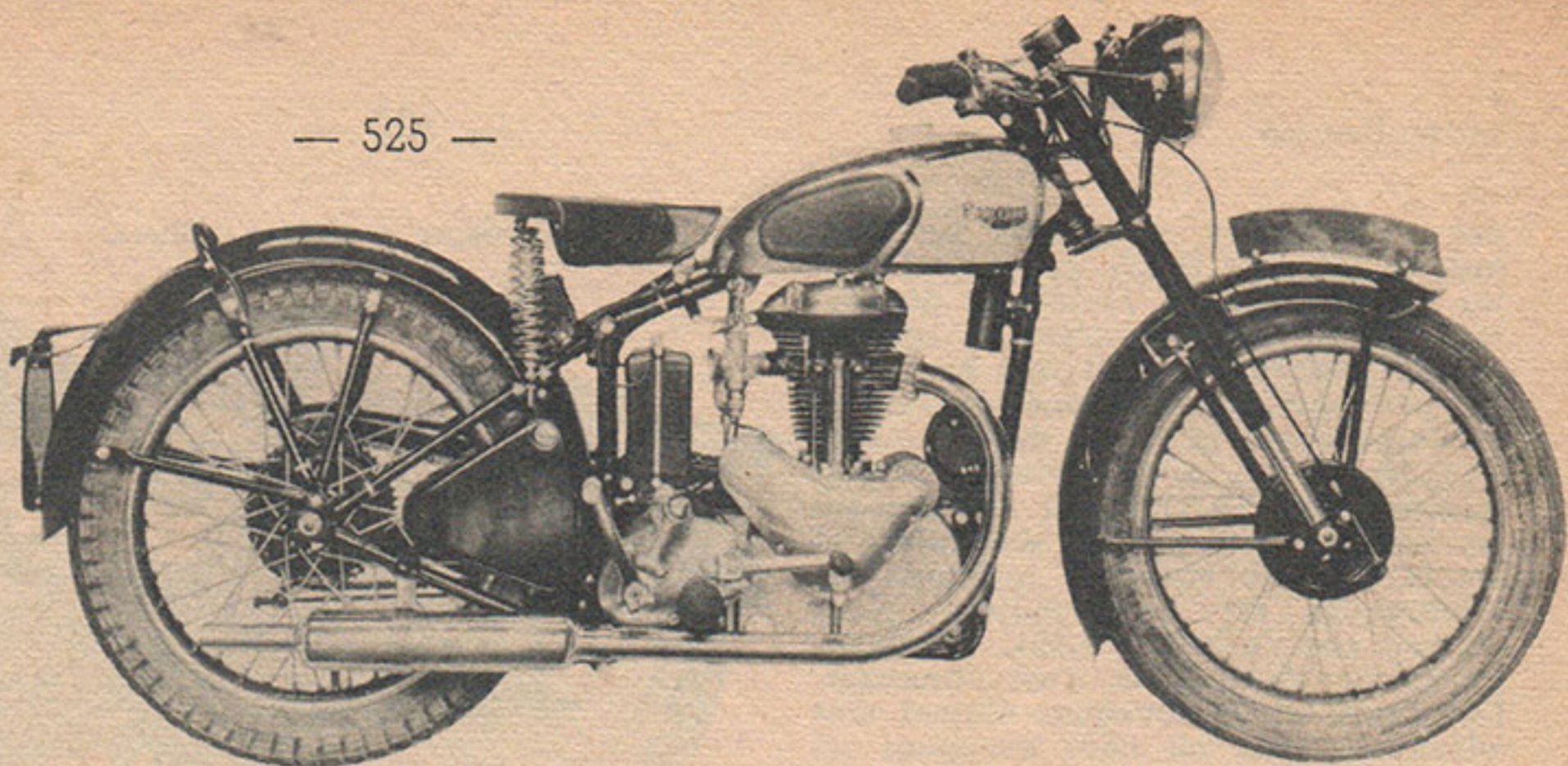
Ci-contre : La nouvelle Norton « Dominator » suit l'évolution actuelle des machines britanniques. Le moteur est de conception classique, seule la culasse et le système de distribution sont personnels à la marque. La 500 de trials possède un cadre ouvert très haut du sol et un réservoir spécial de grande contenance.

suspension à glissière. Elle permet elle aussi d'éviter les variations d'entre-axes. La suspension arrière de la Tandon à fourche oscillante est surtout originale parce que son débattement est contrôlé par des blocs de caoutchouc travaillant à la compression. Au moins pour les petites machines nous considérons que l'emploi du caoutchouc offre un gros intérêt car le caoutchouc absorbe beaucoup mieux les chocs que les ressorts et revient, après un nombre d'oscillations bien moindre, à sa position de repos. L'emploi d'amortisseurs est beaucoup moins impérieux. En somme, on doit reconnaître qu'aucun système de suspension arrière ne s'est imposé d'une manière définitive, mais on peut admettre que dans un avenir très rapproché, aucune machine ne sera livrée sans suspension arrière, sauf quelques types spéciaux destinés au reliability trials, au cross-country, aux courses sur cendrée, etc...

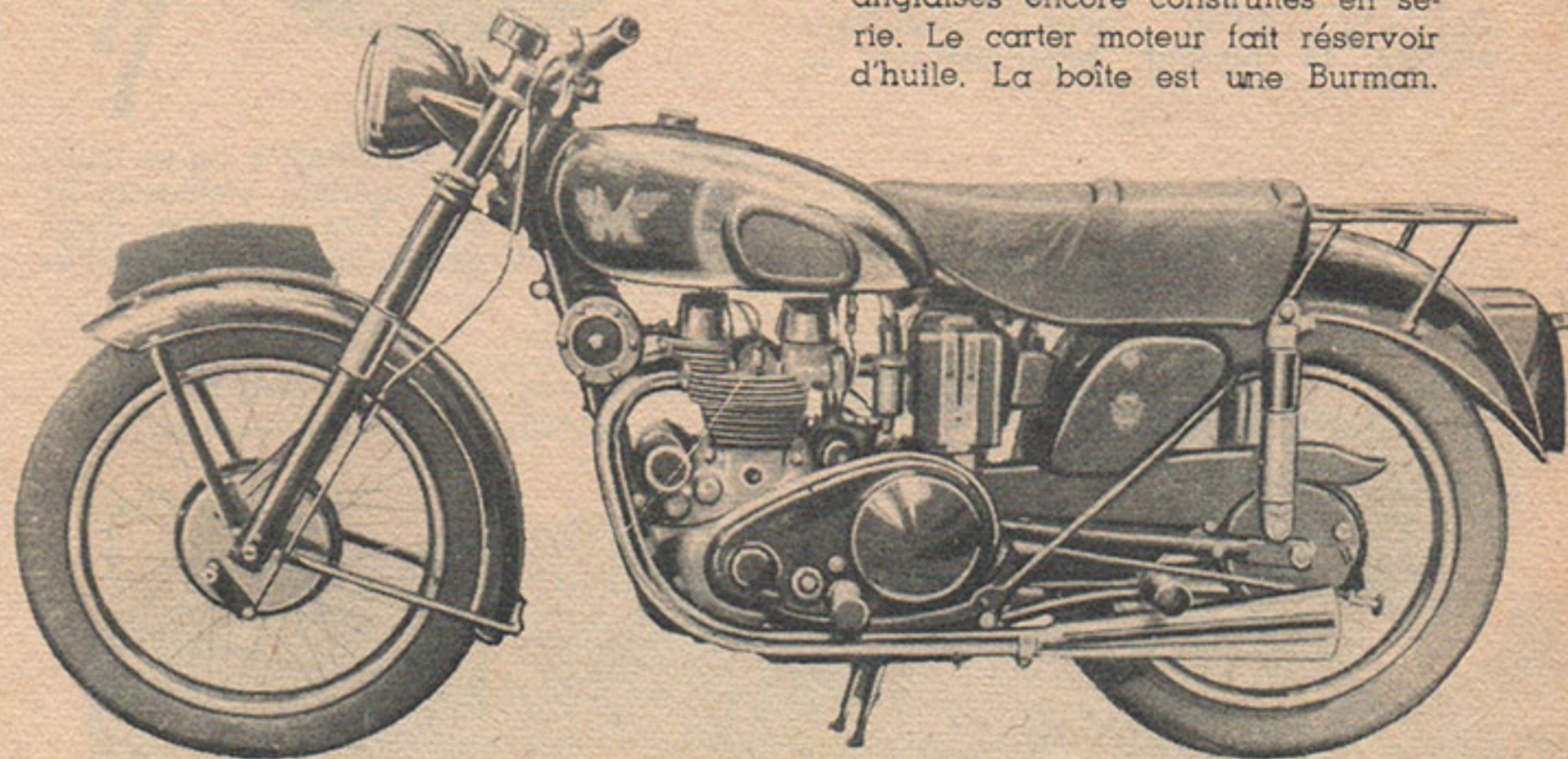
Quant aux moteurs nous avons déjà remarqué que dans les petites cylindrées le deux temps est seul utilisé ! Le point de vue anglais diffère du point de vue continental. Sur le continent, les petites cylindrées constituent la majorité et on leur demande de répondre aux désirs non seulement de la clientèle utilitaire, mais des sportifs. De plus, les courses réservées aux 125 cmc. deviennent de plus en plus populaires. Nous voyons donc apparaître, à côté de petits deux temps, de caractéristiques moyennes, un nombre important de moteurs à puissance spécifique élevée. Ce sont parfois des deux temps, mais souvent des quatre temps à soupapes en tête. Le sportif anglais, lui, est attiré surtout par les machines de cylindrée moyenne, 350 ou 500 cmc. et la machine de petite cylindrée de 100 à 200 cmc. apparaît surtout comme un moyen de transport économique.

Dans ce domaine limité, les excellents moteurs Villiers permettent à de nombreuses marques de monter,

La 350 Royal-Enfield « Bullet » semi-bloc et suspension intégrale. Cette machine parfaitement étudiée et réalisée a remporté de belles victoires dès son apparition.



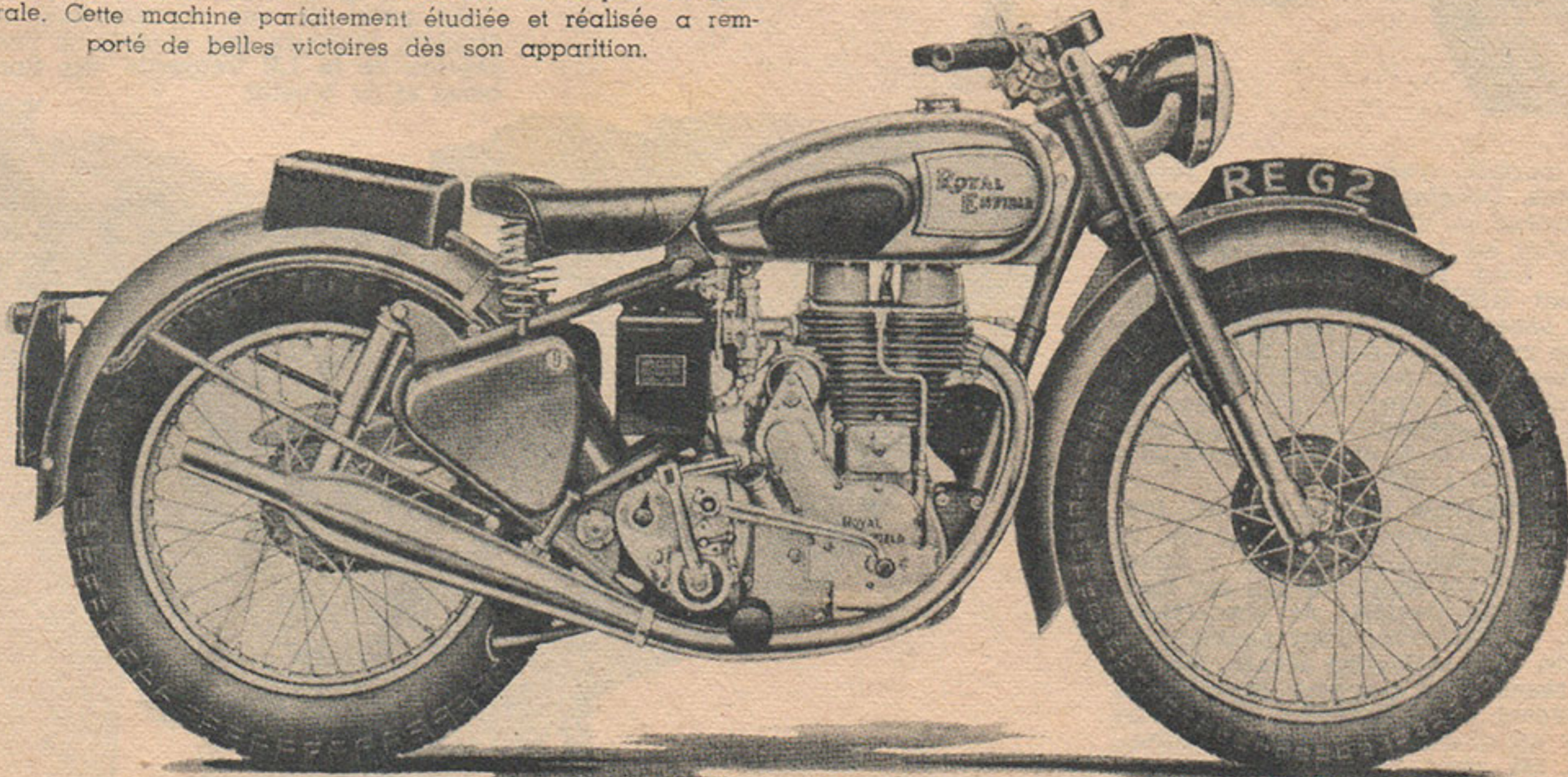
Au-dessus : Une des rares 250 anglaises encore construites en série. Le carter moteur fait réservoir d'huile. La boîte est une Burman.



Toujours munie d'une énorme selle double en Dunlop-pilo, la Matchless Twin possède également un petit porte-bagages. Les tromblons sont de forme ovale.

sans difficulté, des autocycles et des petites motos. Néanmoins, des constructeurs comme B.S.A., Royal-Enfield ou Excelsior établissent elles-mêmes leurs moteurs. Le double transfert latéral et le piston plat ont gagné la

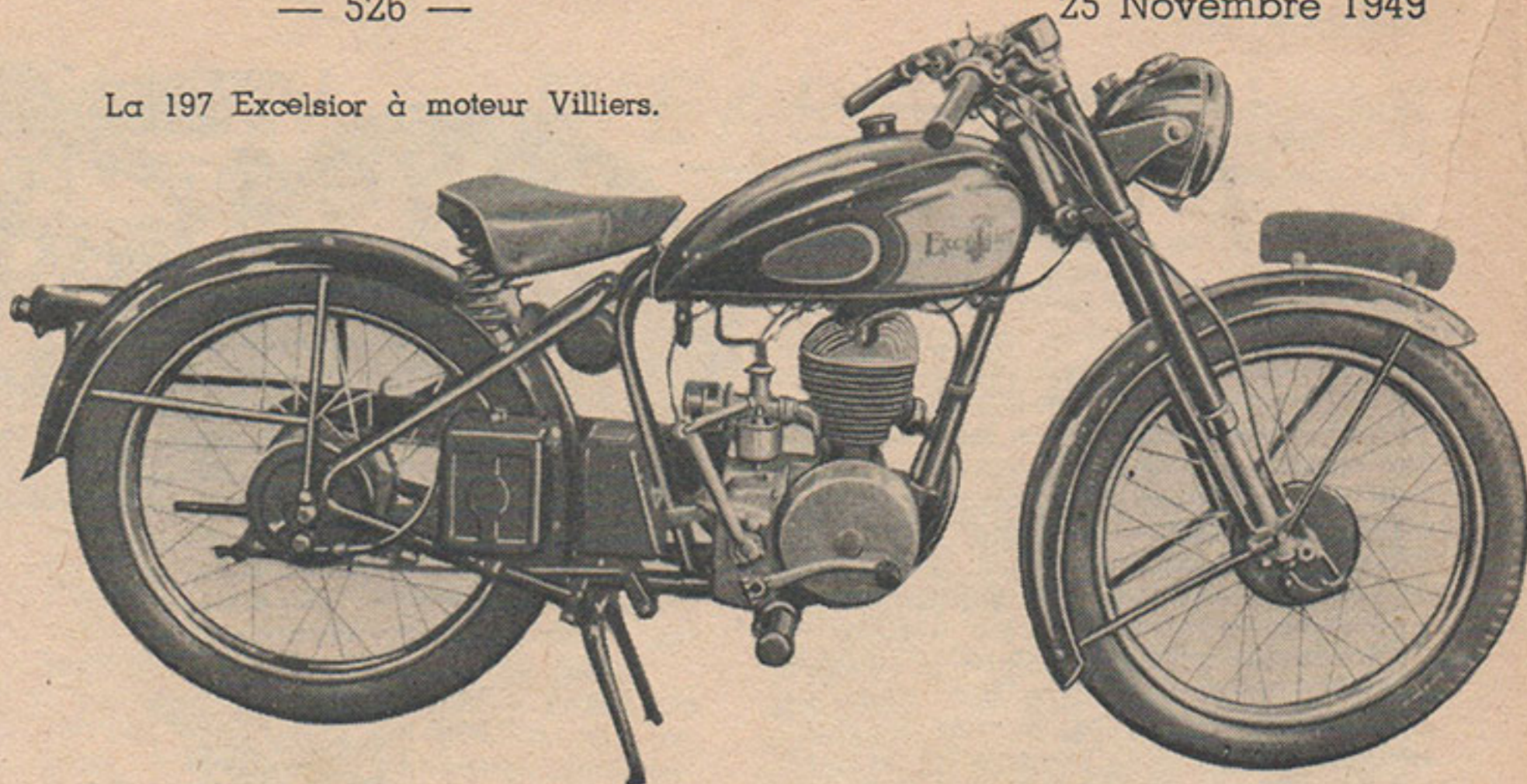
partie au moins dans les petites cylindrées, car Scott, dans les 600 cmc. reste fidèle au déflecteur (sans doute parce que le refroidissement par eau réduit la température de fonctionnement et par contre coup, la distorsion



des cylindres et du piston. Le petit moteur 125 cmc. B.S.A. est le seul dont les volants soient à l'intérieur du carter. Le 250 cmc. Excelsior a soulevé un vif intérêt. Il paraît fort bien conçu. Les deux culasses sont séparées et on remarquera la forme des chambres d'explosion qui se rétrécissent et s'abaissent vers l'arrière où se trouvent les bougies. Les pistons sont plats et les canaux de transfert latéraux. Le vilebrequin est à 5 paliers. Nous n'avons pas vu la 350 E.M.C. à balayage en équicourant et c'est dommage. Les Jawa tchécoslovaques étaient très admirées, mais ne nous occupons ici que de la construction anglaise.

Il est vraiment surprenant que le flat-twin qu'on peut considérer comme le moteur bicylindrique le

La 197 Excelsior à moteur Villiers.



rélevées « High camshaft » ne se trouvent que sur un modèle Velocette et chez Vincent HRD. Les chambres d'explosion sont généralement hémisphé-

riques, mais sur la 650 cmc. Triumph elles sont légèrement aplaties. On peut ainsi employer des pistons moins bombés et offrant à la flamme une moindre surface.

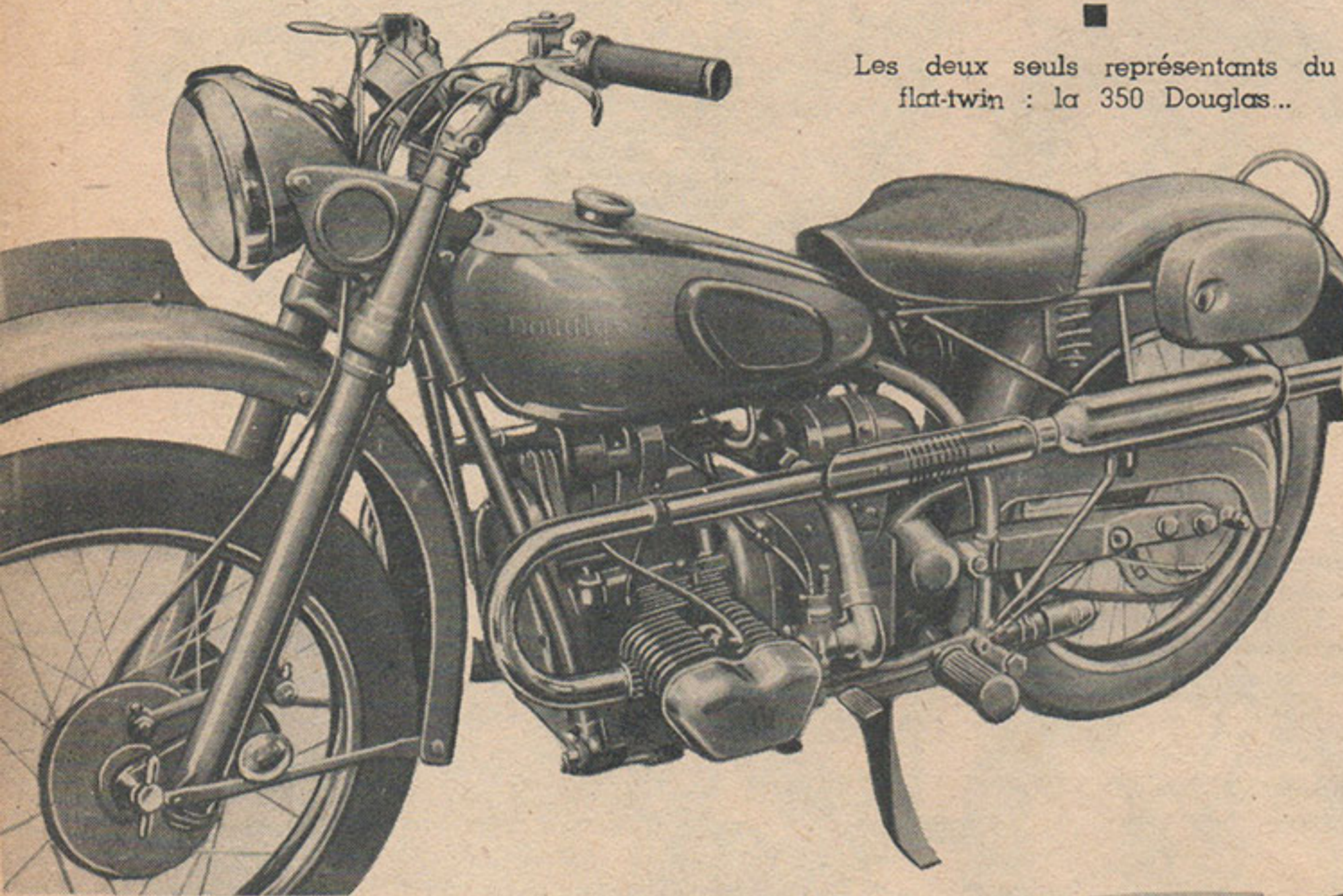
Nous voyons l'emploi des alliages légers se développer sur les modèles de compétition et même sur des machines comme la Sunbeam ou sur une quatre cylindres Ariel. Les deux derniers exemples sont particulièrement intéressants, car la disposition des cylindres ne permet pas un refroidissement énergique des cylindres arrières sans un métal qui permet des échanges thermiques intenses. L'emploi des alliages légers permet d'égaliser les températures.

Avec les bicylindres jumelés on doit presque nécessairement recourir aux paliers et aux têtes de bielle lisses, à cause du graissage, mais pour les monocylindres on conserve les galets. Le bicylindre Matchless et le 250 cmc. Excelsior ont seuls un palier central.

Il y a quelques moteurs (A.J.S., Boy Racer, Royal-Enfield 2 cylindres et Sunbeam où l'on utilise une chaîne pour la distribution. C'est pourtant un mode d'entraînement souple et silencieux et qui sur les moteurs de voitures est généralisé.

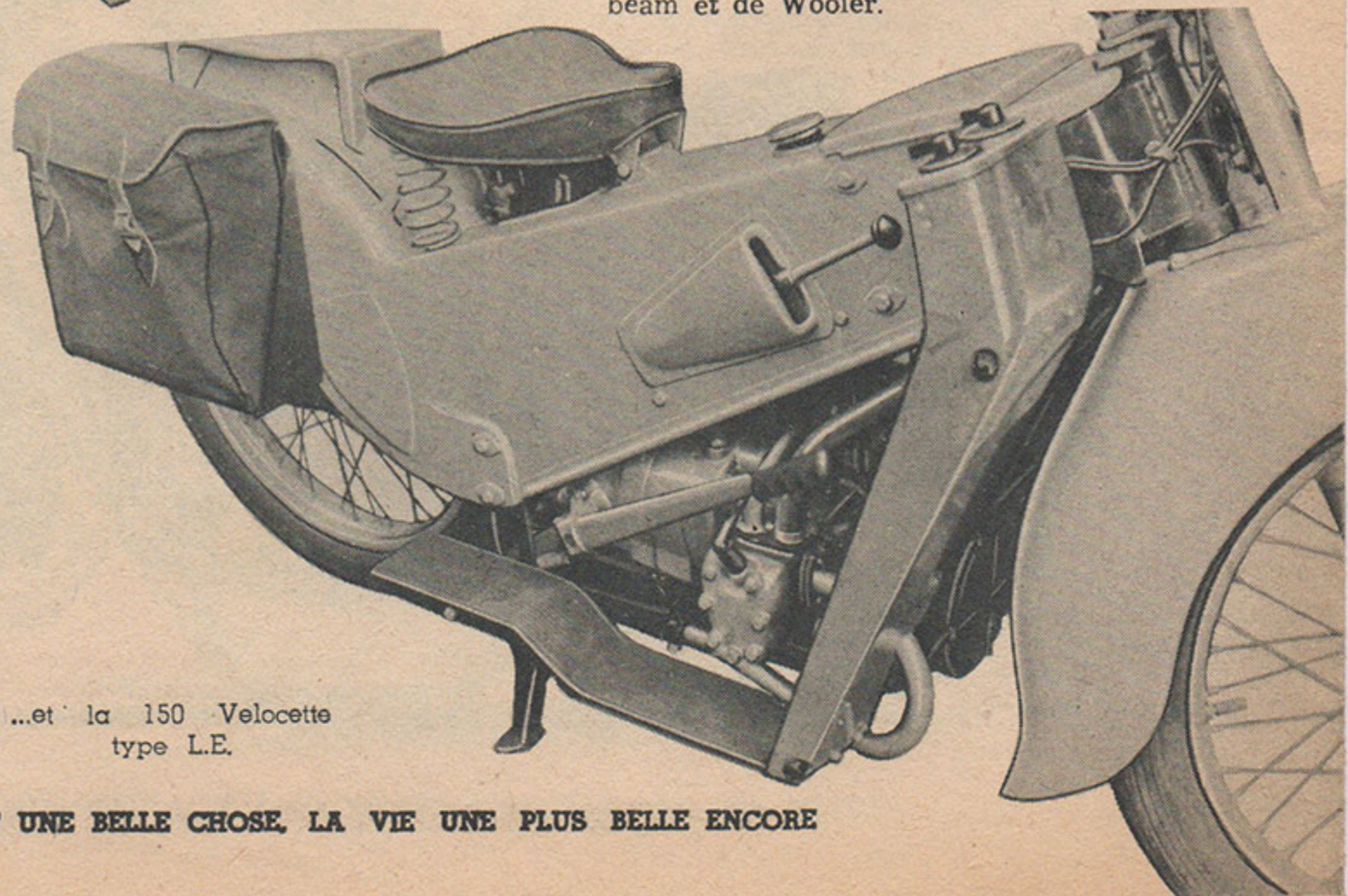
Au point de vue transmission, on emploie toujours des chaînes à l'exception de la LE Velocette, des Sunbeam et de Wooler.

Les deux seuls représentants du flat-twin : la 350 Douglas...



plus parfait, n'ait que deux représentants, Douglas et la LE Velocette. Le moteur en V si facile à loger dans un cadre est resté populaire en Amérique, n'est plus présenté que par Vincent HRD et par Zénith. Wooler étant absent, il n'y a au Salon que le quatre cylindres Ariel. En 350 cmc. un seul bicylindre, celui de Triumph. Par contre en 500 cmc. il n'y a pas de marques importantes qui ne présente des bicylindres à cylindres parallèles et manetons à 360.

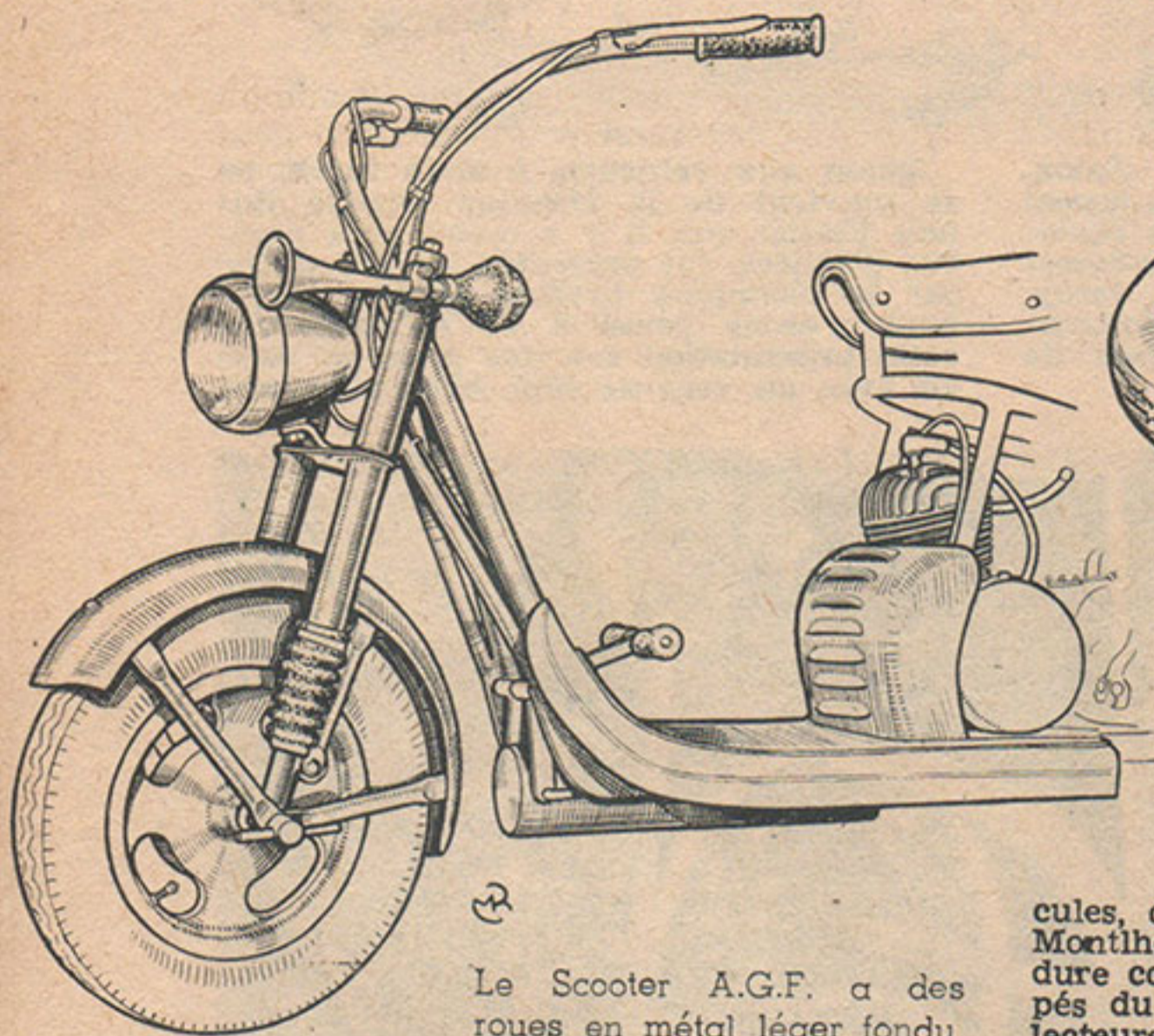
La distribution type ce sont les soupapes en tête avec commande par tiges et culbuteurs, les arbres à cames en tête n'étant employés que par Sunbeam et les modèles de compétition A.J.S. et Velocette. C'est pourtant en théorie, la distribution idéale. Mais il faut reconnaître que pour des régimes n'excédant pas 5 à 6.000 t.m. l'inertie d'une distribution par tiges et culbuteurs est assez réduite pour ne pas donner d'ennuis. Les distributions su-



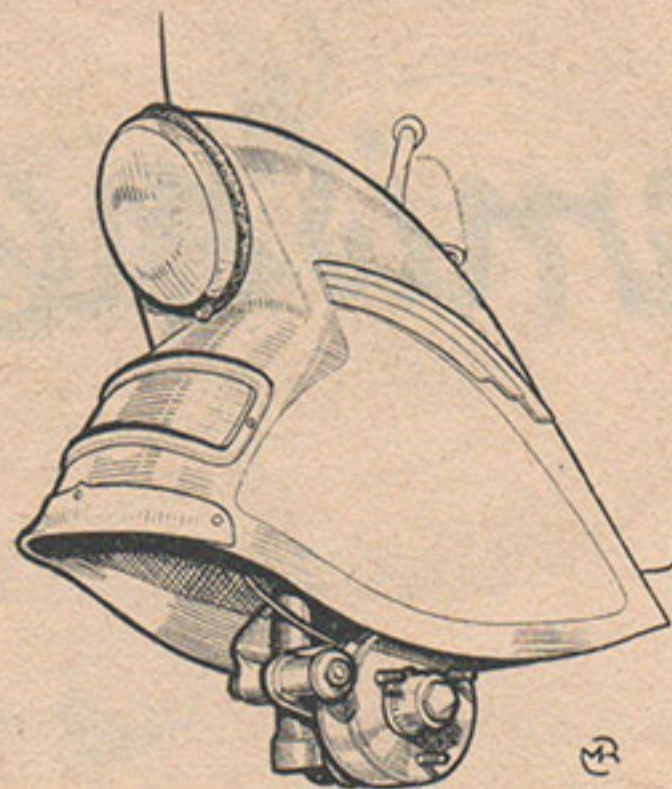
...et la 150 Velocette type L.E.

... petites roues

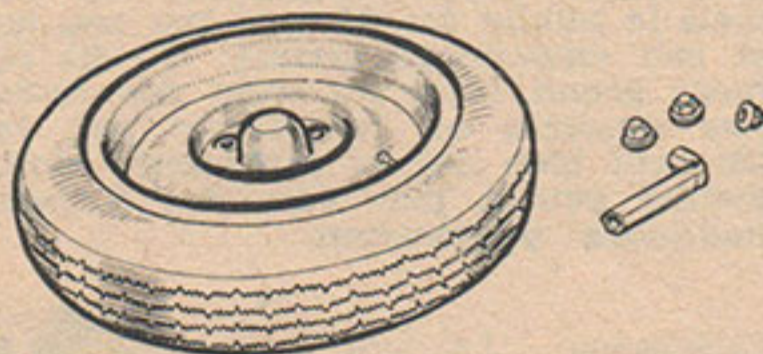
Avouons que, motocyclistes de la vieille école, nous avons longtemps éprouvé quelque défiance à l'égard des petites roues, du double point de vue de la tenue de route et du confort. Une petite roue doit, semble-t-il, réagir plus violemment aux inégalités du sol. Et pourtant en 1913 nous avions une Magnat-Debon 400 cmc. qui avait des roues de 60, un empattement réduit et ne pesait que 60 kgs. Après quelques modifications elle tapait le 100. La tenue de route était extraordinaire. Tout récemment la Lambretta réalisait, avec des roues minus-



Le Scooter A.G.F. a des roues en métal léger fondu.

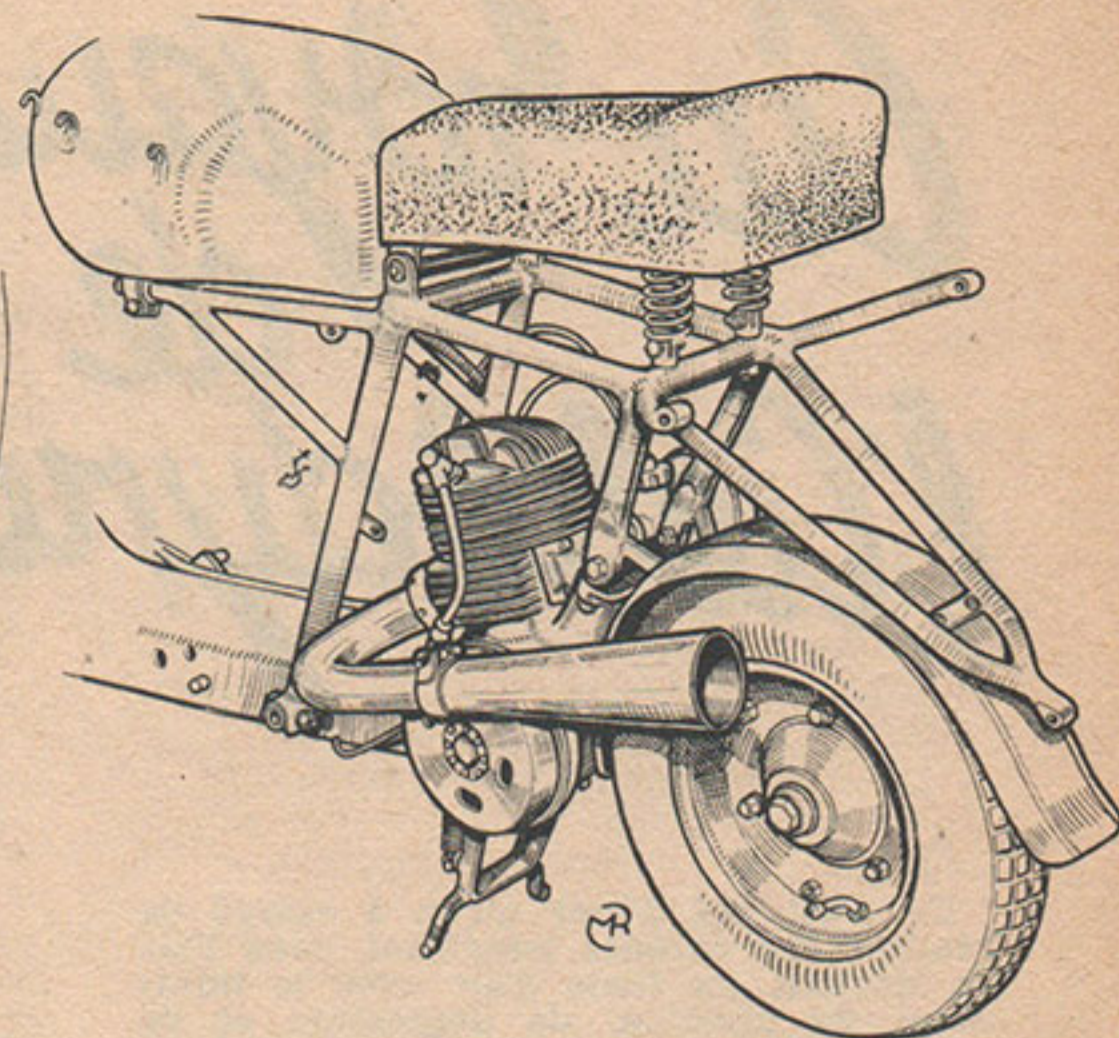


Ci-dessus : La fixation par 3 écrous de la roue avant du Bernardet.



A droite : La roue arrière du Lambretta en tôle emboutie, est montée sur une fourche latérale.

culs, des performances sensationnelles à Montlhéry dont la piste est pourtant très dure comme sol. Et nous avons été frappés du comportement de cet engin. Nos lecteurs ont pu également prendre con-



naissance et l'essai de Bernardet. On se souvient également d'une petite moto « Passe Partout » d'avant guerre.

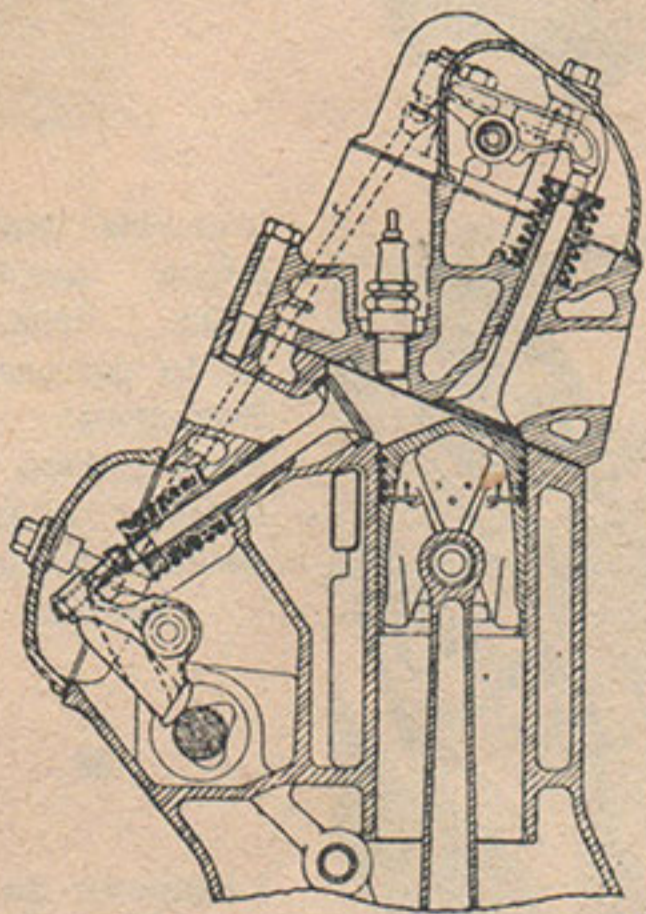
En Italie les scooters connaissent un succès prodigieux et ils figurent brillamment dans des épreuves d'endurance.

Tout cela donne lieu à réflexion et il ne semble plus que les petites roues aient pratiquement les défauts qu'en théorie on serait tenté de leur reprocher. Chaussées de gros pneus et complétées par une bonne suspension AV et AR, elles donnent un confort très satisfaisant. Quant à la stabilité de la direction, elle ne laisse rien à désirer. Cela est très important, car il est très probable que la moto utilitaire de l'avenir aura de nombreux points communs avec le scooter, que son mécanisme sera intégralement protégé et qu'elle offrira une bien meilleure protection contre le vent, la pluie et la boue que ce n'est actuellement le cas avec les motos de conception classique. Or une machine de ce type est difficilement réalisable avec des roues de grand diamètre. Nous assisterons alors à un développement formidable de la machine utilitaire.

SOUPAPE D'ADMISSION EN TETE ET SOUPAPE D'ECHAPPEMENT LATÉRALE

Ce fut au temps des moteurs à soupape d'admission automatique la disposition habituelle. Elle fut conservée assez longtemps par les Américains par Martinsyde, etc... la soupape d'admission étant attaquée par un culbuteur. Plus intéressante fut un modèle de 4 cylindres F.N. dans lequel les soupapes d'admission se trouvaient dans l'axe des cylindres, les soupapes d'échappement étant logées dans des chapelles latérales. Cette disposition se retrouve sur un certain nombre de moteurs de voitures contemporains, mais souvent avec des soupapes d'admission légèrement inclinées.

Quels sont les avantages de cette disposition des soupapes ? C'est d'abord une meilleure alimentation des cylindres, par suite du grand diamètre qu'on peut donner aux soupapes d'admission et de la marche descendante des gaz qui permet aux vapeurs d'essence de suivre, pour ainsi dire, le train mené par la colonne d'air. On retrouve le même avantage que dans le carburateur down-draught. De

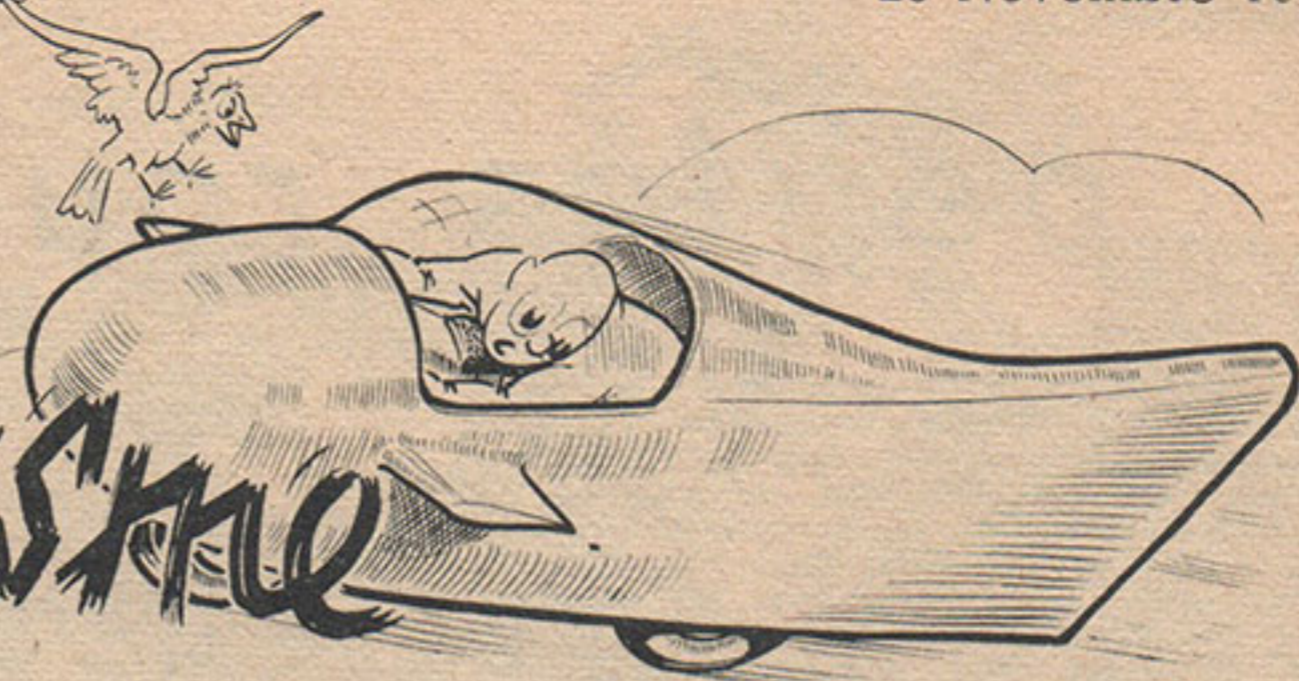


Voici la curieuse culasse du moteur d'automobile anglais Rover. Notez la commande particulière de la soupape d'admission.

plus, la soupape d'admission, léchée par les gaz frais, et abondamment refroidie par l'eau, ne chauffe pas et ne constitue pas, au sommet de la chambre d'explosion, un point chaud. On a également la place pour prévoir autour du logement de la bougie, un large passage pour l'eau de refroidissement. Un avantage de même nature existe pour la soupape d'échappement. L'évacuation des gaz brûlés énergiquement refoulés par le piston se fait sans difficultés même avec une soupape de diamètre relativement faible, qu'on peut largement décoller du cylindre surtout si on lui donne une légère inclinaison. L'expérience a démontré qu'avec une pipe largement baignée d'eau de tous côtés, la température de cette soupape était moins élevée que lorsqu'elle est en tête.

On voit donc que cette disposition des soupapes permet d'éliminer les points chauds, de réduire les risques de détonation, et d'obtenir une combustion plus régulière du mélange gazeux. Le moteur a en conséquence, une marche plus douce.

Le Royaume de l'Aérodynamisme

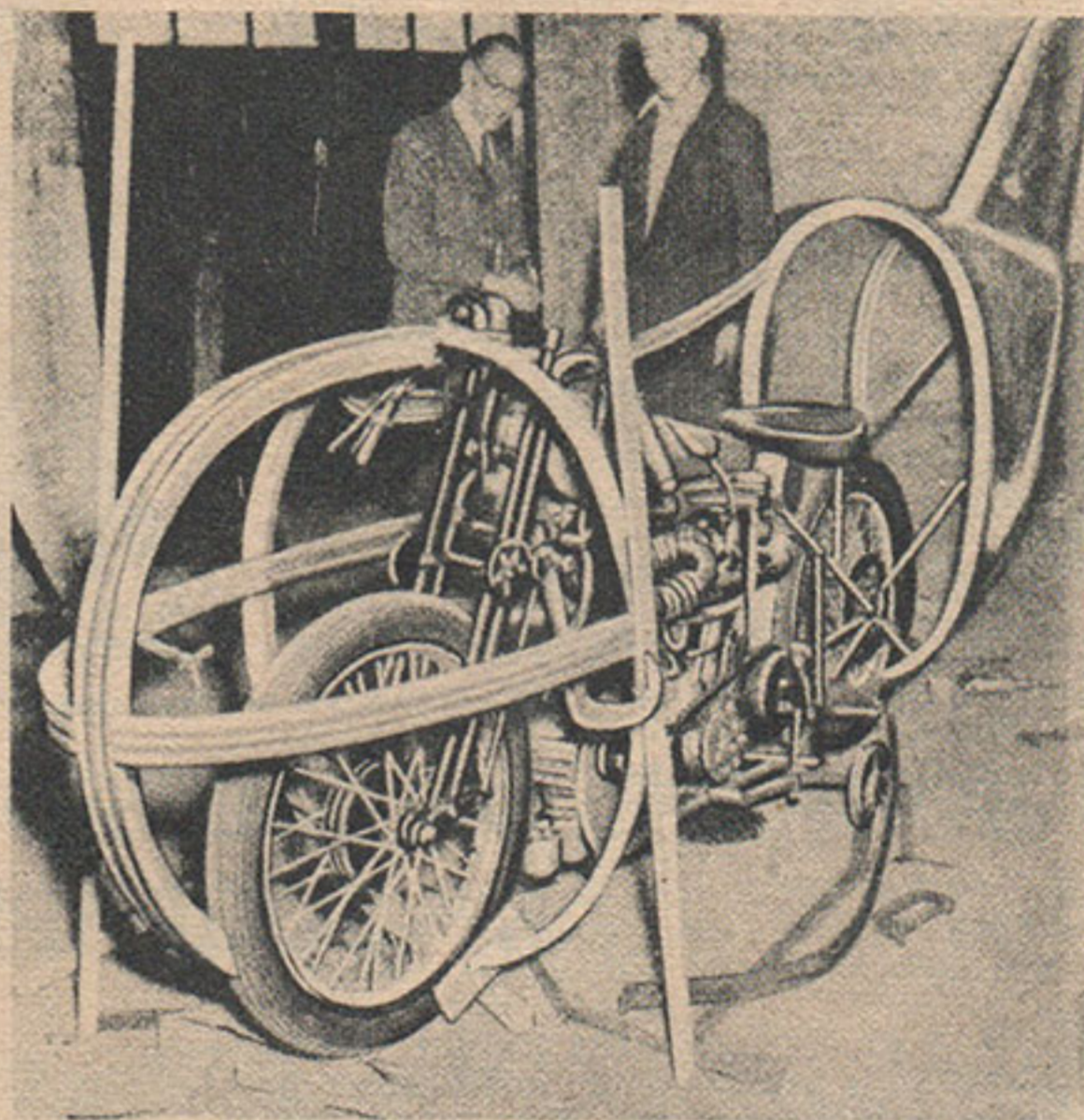


Ce n'est pas d'hier qu'on a essayé de réaliser des carènes pénétrant dans l'air en déviant les filets d'air avec le minimum de pression, de dépression et de remous. Mais on opérait au petit bonheur et les résultats étaient à peine médiocres. La Torpille de Jenatzy, l'OEuf de Pâques de Serpollet, la voiture à vapeur de Stanley feraient aujourd'hui sourire un spécialiste de la mécanique des fluides. Nous nous rappelons comme d'une aimable facétie le cône dont certains amateurs se coiffaient, si on peut ainsi s'exprimer, le postérieur, vers 1913. Depuis nous avons eu les ailes d'avion, les tanks, mais tout cela, excellent en soi, n'avait peut-être pas été assez minutieusement étudié. Aujourd'hui grâce à l'aviation on peut faire beaucoup mieux et c'est ainsi que la trainée de la Grégoire 2 litres, en dépit de sa largeur, est inférieure à celle d'une monoplace de course. Dans le passé la Mistral de Chénard et Walcker étudiée par un éminent

spécialiste attira l'attention au Salon, mais le public fut dérouteré par son aspect et son empennage arrière. On fit également grand bruit au sujet des carrosseries étudiées en Allemagne par Jaray. On sent bien que la carrosserie moderne évolue peu à peu vers des formes de meilleure pénétration.

Ci-dessous : La maquette de soufflerie du carénage devant recouvrir la machine de Noël Pope

Quant aux véhicules à deux roues, on se souvient de la fameuse torpille Bunau Varilla qui, il y a maintenant nombre d'années, fut présentée au Vel' d'Hiv' par le champion cycliste Berthet, mais nous n'osons penser à ce qu'aurait été cette présentation sur une piste en plein air avec un vent de côté. Mais la preuve

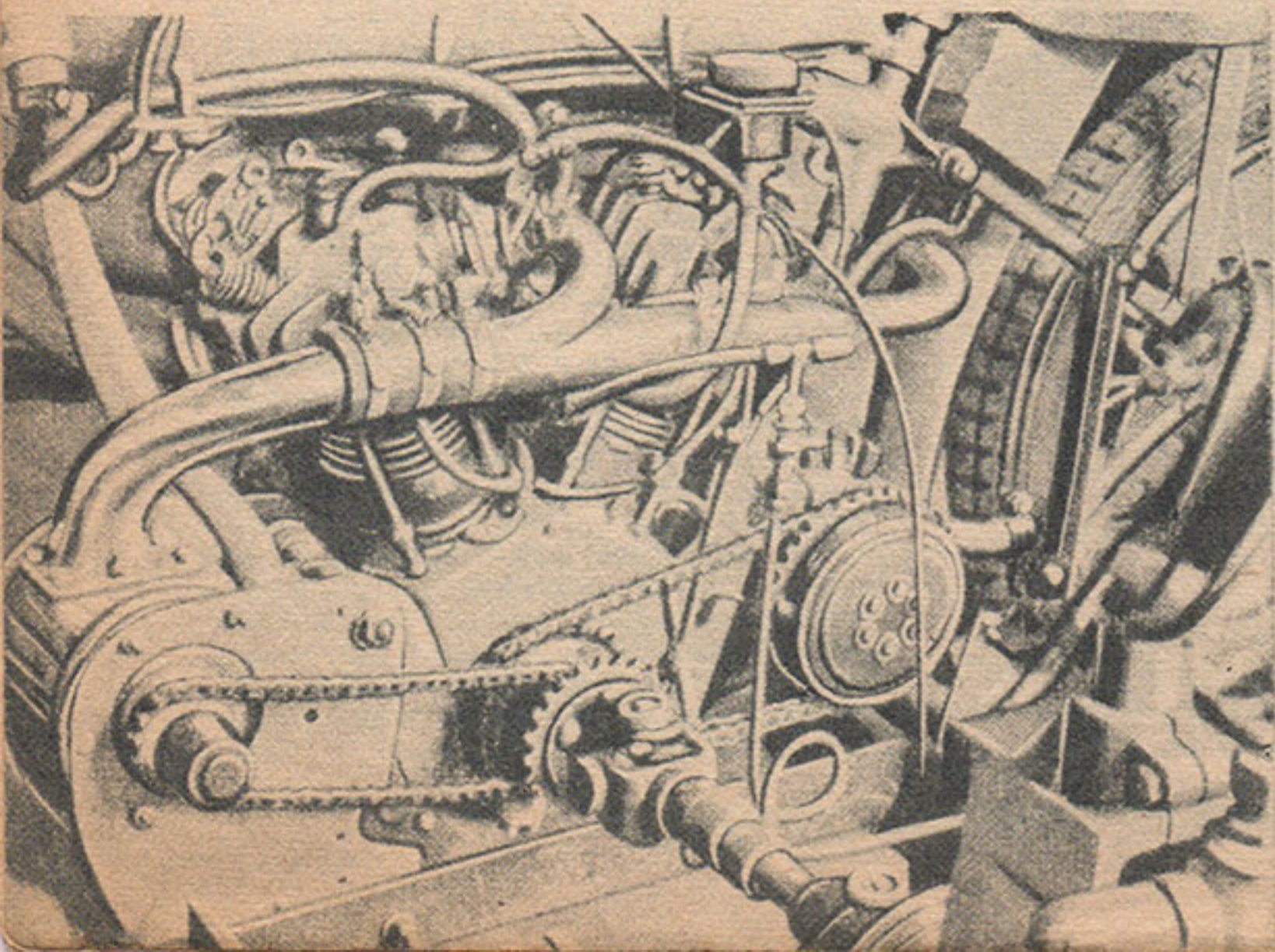
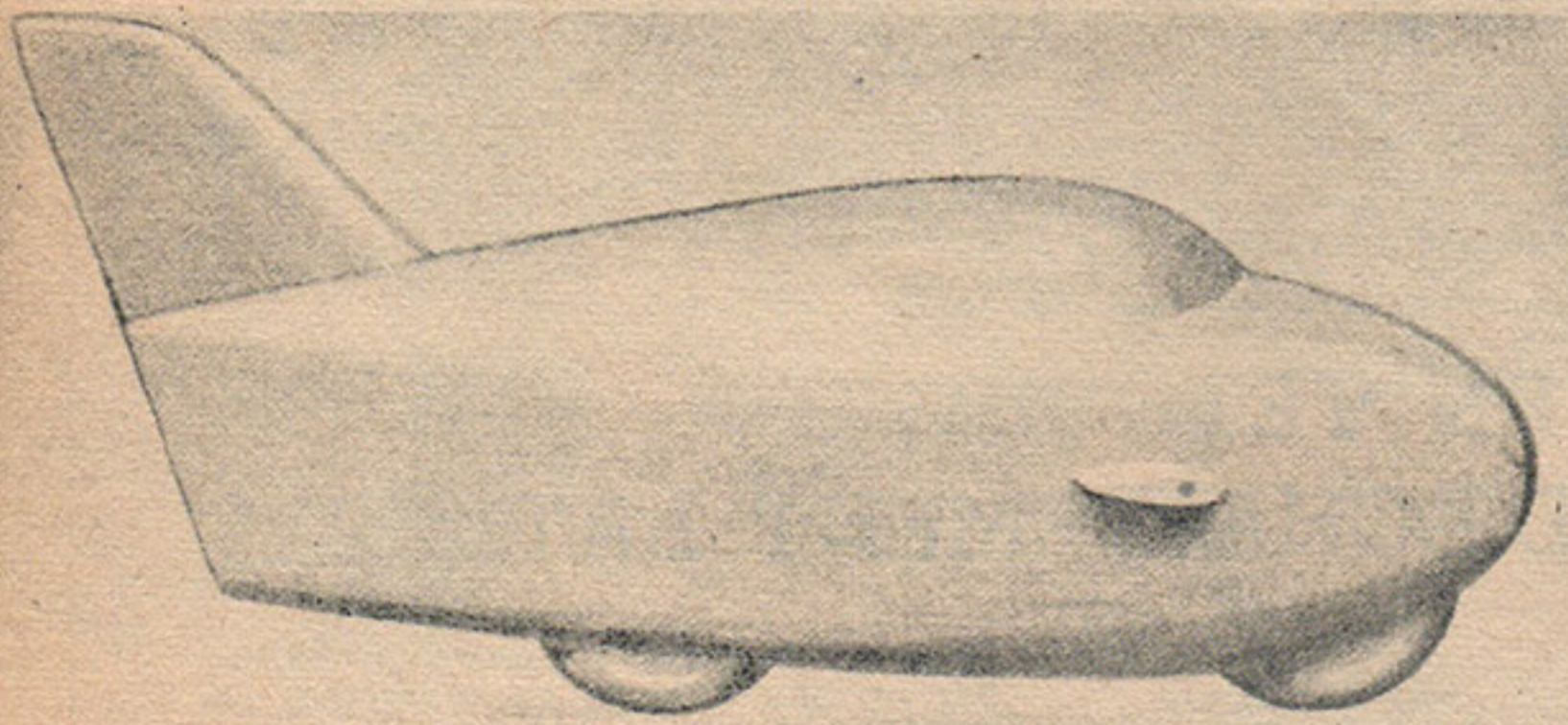


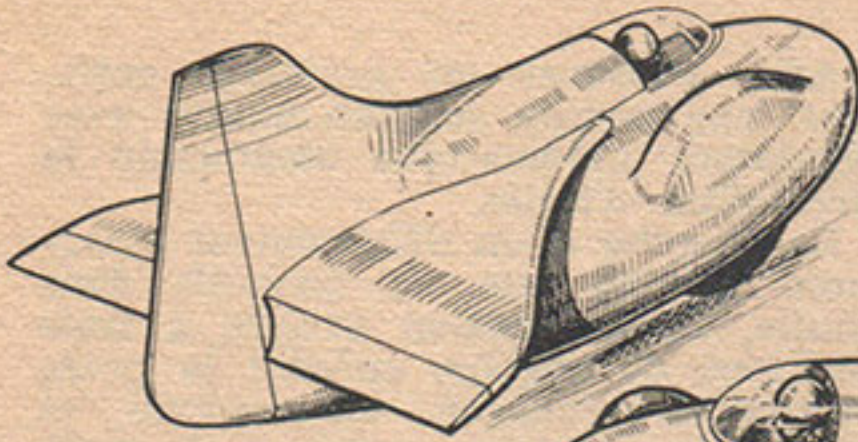
Toujours sur la même machine, voici l'ossature de la carrosserie. Remarquer les deux petites roulettes latérales servant de stabilisateur.

Le moteur de cette moto est un 1.000 Jap à compresseur, que l'on voit ici effectuant des essais au banc.

était faite, malgré le poids de cette carcasse, malgré la forme en déclin de Berthet, personne n'eût été capable de lui résister.

Quant aux motocyclettes, on chercha à accroître la vitesse en augmentant la puissance motrice. Fort heureusement les règlements à la cylindrée ne permettaient pas de recourir à des monstres analogues à la huit cylindres en V de Curtis ou comme jadis la Peugeot de 50 CV ! dont le moteur devait bien avoir deux litres de cylindrée. Il fallait des as comme Cissac ou Guippone pour maîtriser un tel outil. On commença donc à tenter des essais de carénage comme ceux de la B.M.W. de Henne, de la Brough de Fernihough et quelques autres. Cela finit par un drame, soit au décollage de la roue avant du sol, soit au déséquilibre de la machine par un coup de vent latéral. On se résolut alors à faire appel au concours de spécialistes de l'aérodynamique pour le calcul et pour les essais à la soufflerie. Et ce fut une belle empoignade et particulièrement entre Gilera et B.M.W. pour la conquête des records. Avant la guerre Henné, sur sa B.M.W.



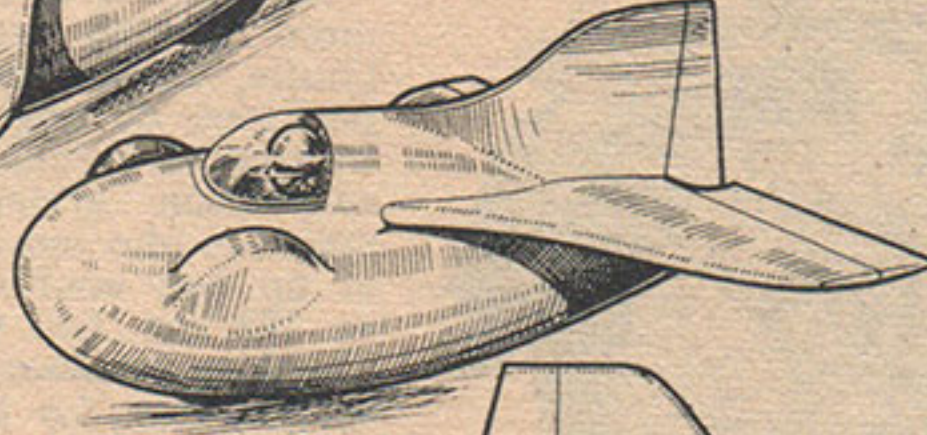


Devant les assauts des pilotes anglais, en vue de s'approprier le record de vitesse pure en motocyclette, les al-

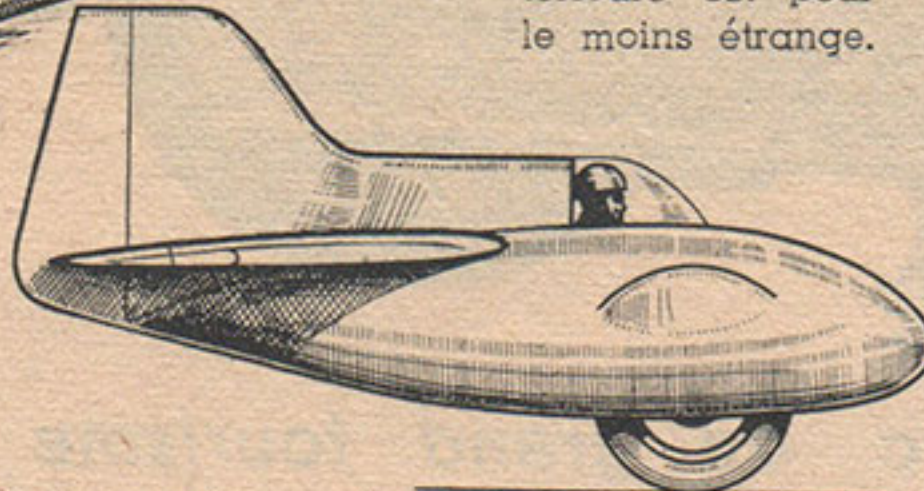
de 500 cmc. (mais à compresseur) établissait un record qui est toujours debout cette collaboration entre les ingénieurs de la moto et les spécialistes de l'aviation a donc été extrêmement féconde.

A l'heure actuelle on voit appliquer deux méthodes. On sait combien la position du motocycliste influe sur la vitesse de sa machine. Dans certaines tentatives le coureur ne se contente plus de s'incliner, mais encore il s'allonge complètement, les jambes dans le prolongement du corps. La surface frontale est considérablement réduite. Cette position est intéressante, surtout pour des machines de petite cylindrée comme la

Guzzi courant en catégorie 75 cmc.) mais bien qu'elle soit employée par un prétendant au record sur une 1.000 cmc. non suralimentée mais développant néanmoins 93 CV, nous ne pensons pas qu'il



lemands ne sont pas restés inactifs. Voici le projet d'un allemand dont la ligne extérieure est pour le moins étrange.



puisse aller aussi vite que Pope avec sa machine carénée. Le moteur de Pope est suralimenté, mais il est de construction ancienne et un compresseur ne donne son plein effet que sur un quatre cylindres (ou plus). Bien entendu on ne sait exactement quelle est la puissance développée par le moteur de Pope, mais nous sommes persuadés qu'elle ne dépasse pas 110 ou au maximum 120 CV. Ce qui nous apparaît beaucoup plus important c'est la

réduction de la traînée obtenue grâce à un carénage étudié par la Blackburn Aircraft Co. Avec cette coque il semble qu'on puisse envisager une vitesse voisine de 320 kmh.

Trois conditions sont à remplir : réduction de la surface frontale autant que cela est compatible avec la logeabilité, bonne stabilité à toutes les allures et bien entendu une traînée aussi faible que possible. De plus il y a d'autres problèmes à résoudre, comme l'aération du poste de pilotage, le refroidissement du moteur, etc. Il faut éviter que la roue avant quitte le sol, ce qu'on réalise à l'aide de deux petits ailerons. Mais si leur inclinaison est trop grande, la pression exercée sur la roue avant est trop forte et ils créent une traînée qui absorbe une quantité d'énergie qui n'est pas négligeable. Il faut également tenir compte du débattement de la roue avant et des oscillations de la carène qui en résultent et qui ont pour effet de modifier l'inclinaison des ailerons et leur portance, ce qui peut provoquer un désagréable mouvement de tangage. Mais la plus grosse difficulté, c'est la stabilité latérale. Un plan de dérive arrière qui tend à maintenir la machine en ligne. On remarquera combien il est important et surélevé pour être dégagé de la carène et plus efficace. Sans ce plan de dérive ce serait au moindre souffle latéral une catastrophe.

La surface frontale est au moins de 50 % plus grande que celle d'une machine non carénée, mais la carène bien profilée réduit considérablement la traînée.

Nous attendons impatiemment les premiers essais de cette machine.

À propos de la IMME R. 100

Il faut, et c'est un devoir, étudier les modèles originaux, car ils peuvent annoncer l'avenir. La moto future peut en effet différer considérablement des machines actuelles. Toute simplification est intéressante, car elle se traduit par une diminution du prix de revient et par une facilité plus grande d'entretien. Déjà dans le passé trop de machines remarquables n'ont connu que peu de succès parce qu'elles ne répondaient pas à des idées préconçues ou à une esthétique conventionnelle. Un exemple en a été la Scott Sociable, le Crabe comme on l'avait surnommée. Conçue par un mécanicien du génie, Alfred Scott, c'était au point de vue purement technique une pure merveille et qui fonctionnait admirablement. Un super sidecar en quelque sorte. Moteur 2 cylindres deux temps et transmission par pignons d'angle disposés sur le côté de la machine étaient parfaitement accessibles, plus accessibles que sur beaucoup de sidecars. Au point de vue confort conducteur et passagers étaient logés dans une carrosserie confortable tout comme dans un bon cabriolet automobile. Le cadre était parfaitement triangulé et en cas d'avarie les tubes, simplement boulonnés, étaient aisément remplaçables. On tapait le 100 à l'heure, on réalisait des moyennes extraordinaires, la maniabilité était surprenante, mais les lignes ne correspondaient pas à notre esthétique courante et cette extraordinaire machine ne fut pas appréciée comme elle l'eût mérité. Chez nous on ne comprit pas davantage les qualités du Villard et l'admirable Morgan a lui-même disparu, ainsi que le Sandford, un des plus merveilleux engins de sport qu'on ait connus. Et que d'autres réalisations remarquables n'ont connus, commercialement, que des échecs.

Aussi faut-il quelque courage pour sortir quelque chose de nouveau. Quand nous examinons l'Imme avec ses moitiés de fourche, AV et AR, nous ressentons une impression désagréable, car il nous semble que ces moyeux montés en porte-à-faux doivent fléchir et que les roues ne peuvent rester d'aplomb. Et pourtant nous admettons fort bien que les roues

AV d'une voiture soient montées en porte à faux et qu'elles offrent, malgré cela, toute garantie, même sur mauvaise route. Et cependant quelle commodité de démontage des roues, quelle accessibilité !

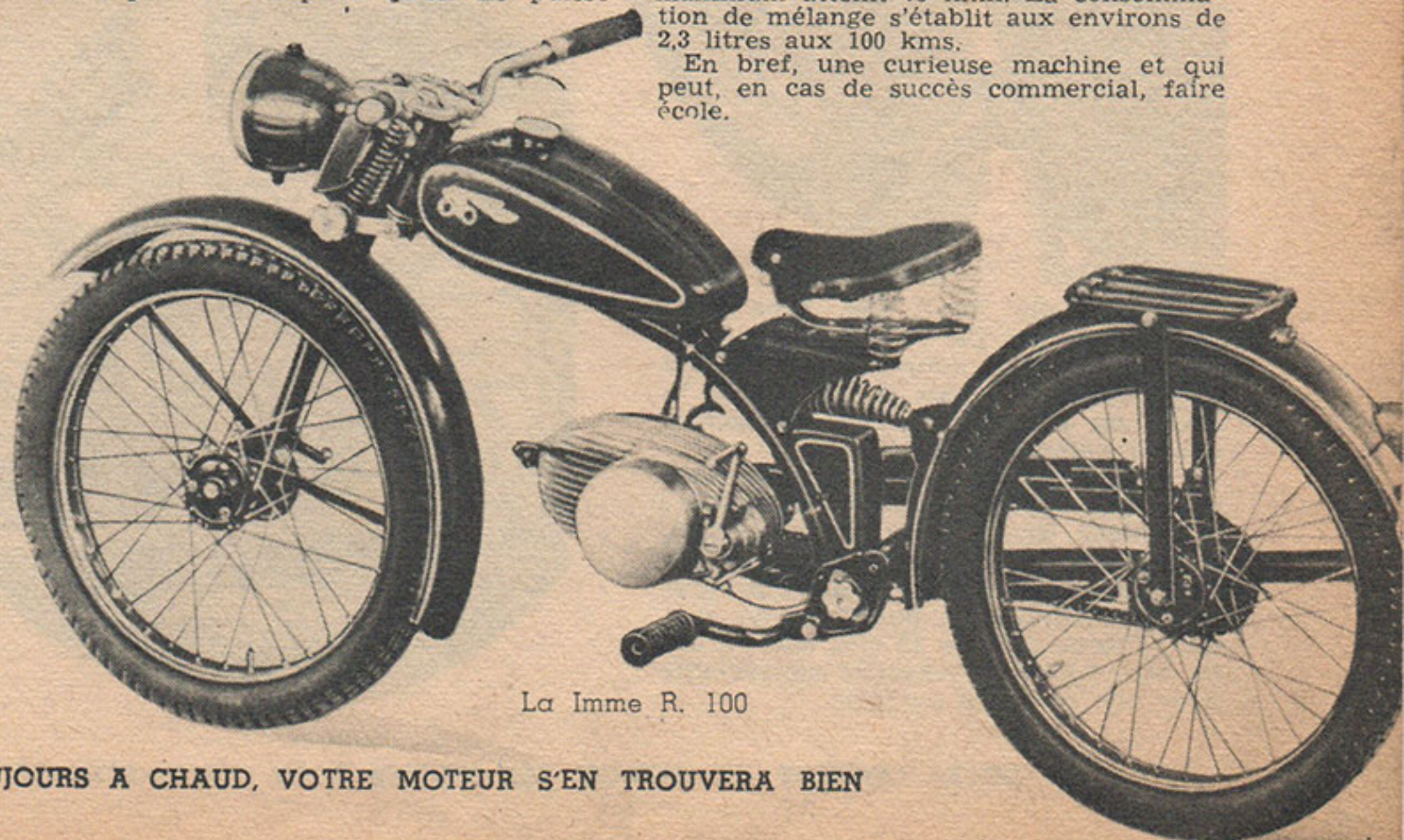
Jadis James avait sorti un modèle dont les roues étaient montées en porte à faux, mais sans succès. Sur la Imme le porte à faux n'est que de 89 mm et il est facile de réaliser un tube télescopique et une charnière arrière qui résistent sans difficulté aux efforts qui leurs sont imposés. Ce modèle a même été utilisé avec un sidecar léger sans aucune espèce d'ennui. Et quel avantage que de pouvoir fixer la roue sur son moyeu à l'aide de goujons tout comme une roue d'automobile !

Les constructeurs de l'Imme se sont bien rendu compte des doutes que ce mode de fixation ferait naître chez les clients éventuels et ils ont pris toutes leurs précautions pour qu'on ne puisse

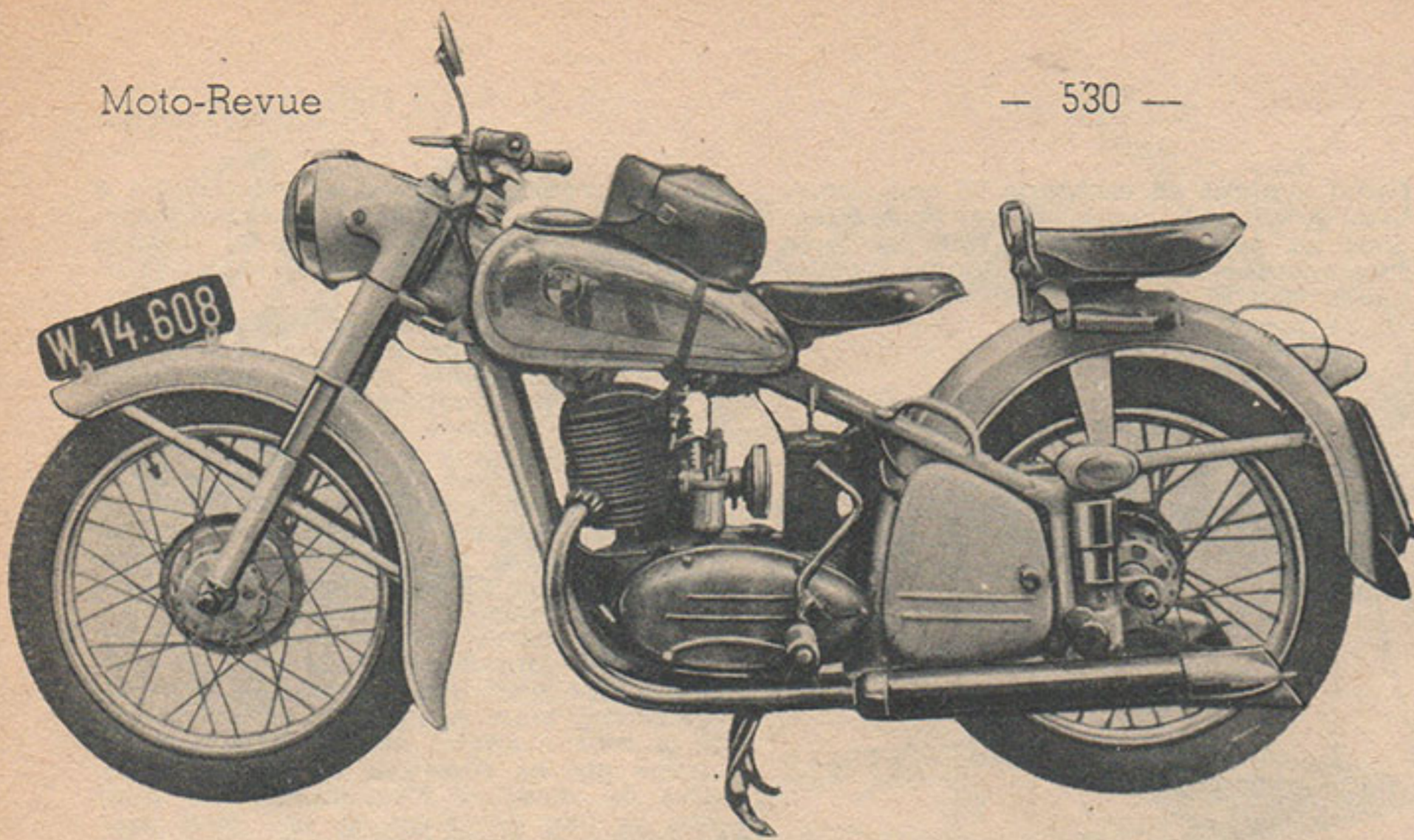
leur adresser aucun reproche de ce fait. Le bras unique de la fourche AV à parallélogramme déformable est largement dimensionné : La demi-fourche arrière qui fait bloc avec le moteur oscille sur une large charnière et est formée d'un triangle dont le tube d'échappement forme une partie. Le bloc moteur horizontal est parfaitement profilé. Tout donne une impression de parfaite robustesse. Des amortisseurs à friction massifs sont utilisés à l'avant et à l'arrière.

Le moteur horizontal est un deux temps à piston plat de 52 mm d'alésage et de 47 mm de course qui développe 4,5 CV à 5.800 t.-m. Culasse et cylindre sont en alliage léger à haute perméabilité thermique. La culasse exposée en plein courant d'air est amplement refroidie. 3 vitesses commandées au guidon. Freins à tambour. Installation électrique Noris 15 watts. Le poids est de 57 kgs. La vitesse maximum atteint 75 kmh. La consommation de mélange s'établit aux environs de 2,3 litres aux 100 kms.

En bref, une curieuse machine et qui peut, en cas de succès commercial, faire école.



La Imme R. 100

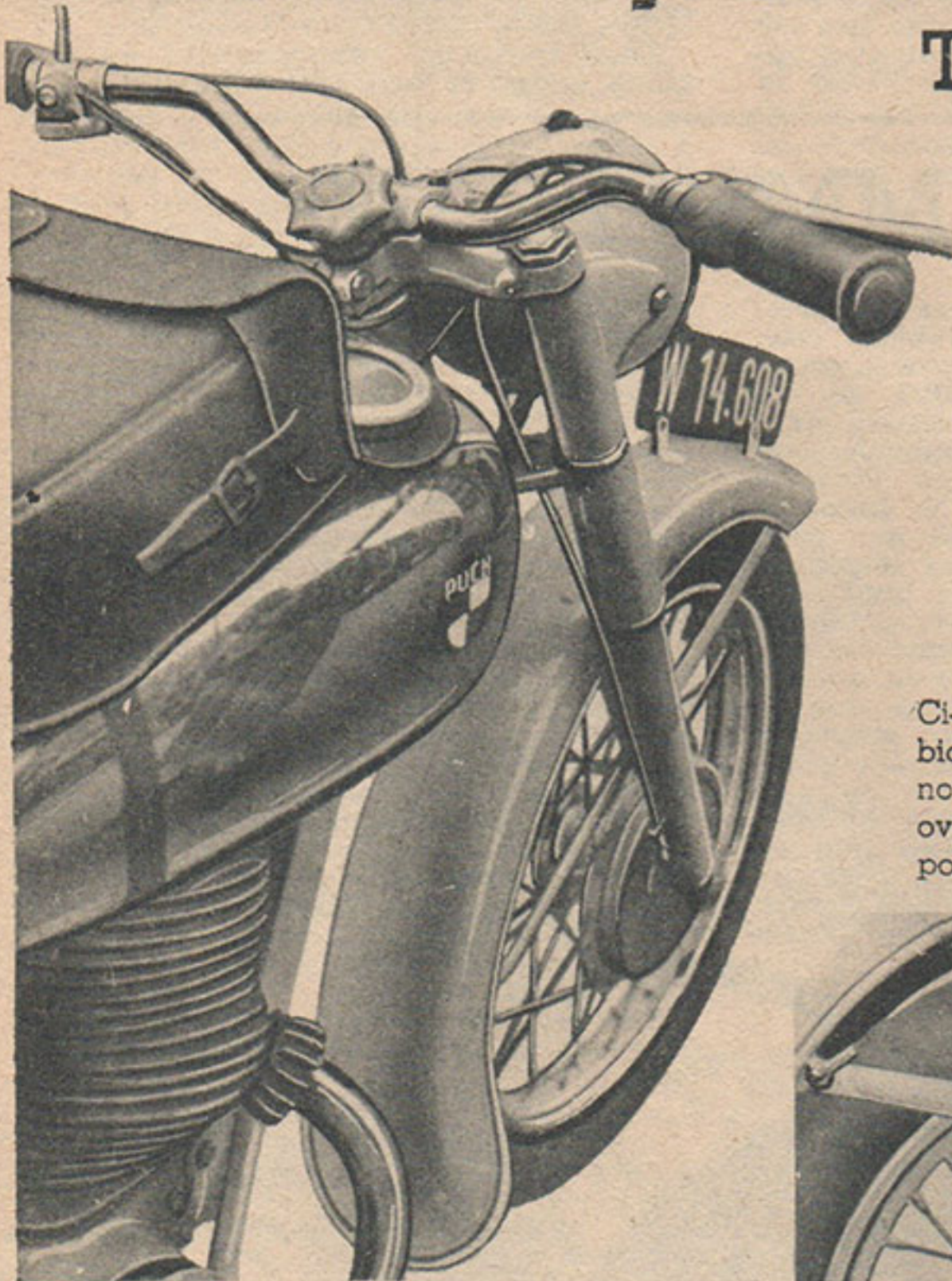


Afin d'assurer un graissage suffisant, une pompe supplémentaire avec régulateur automatique commande la circulation d'huile.

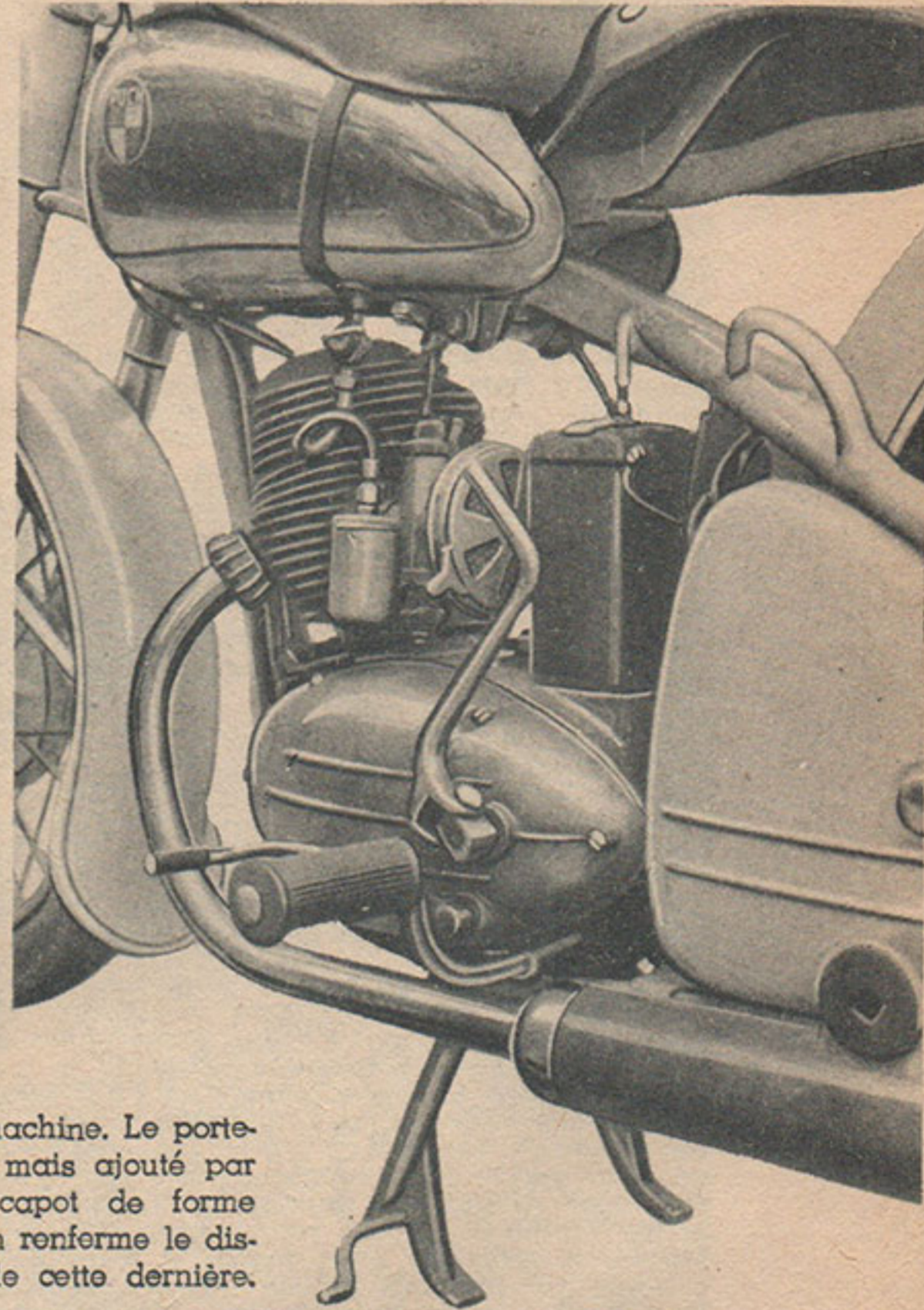
La fourche a un débattement maximum de 110 mm. et travaille dans l'huile. La suspension arrière a trois positions de réglage suivant le poids transporté. Fourche télescopique et suspension arrière assurent à cette machine une tenue de route excellente, et un bon confort. Le poids total est de 122 kgs. Les freins de 180 mm. de diamètre totalisent 148 cm² de surface de freinage. La batterie a un support spécial ; un grand coffre est fixé sur le côté gauche, entre les tubes de la

La dernière 250 cmc. de grand tourisme de la production autrichienne

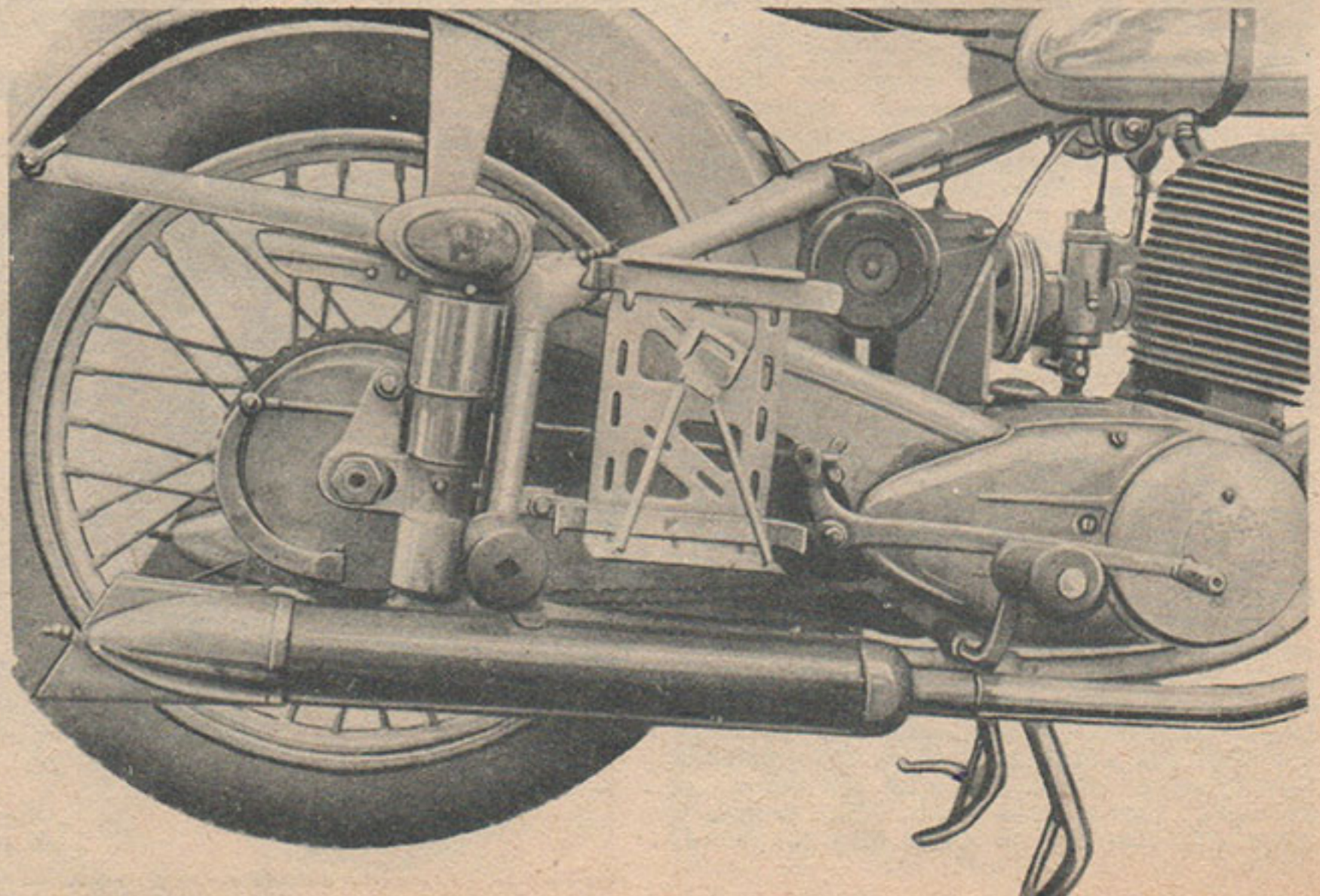
La PUCH 2 cylindres 2 temps Type TF



A gauche, une vue de l'ensemble moteur. La construction tchécoslovaque y fait sentir son influence sur la ligne du bloc et des coffres. Egalement le kick est placé à gauche, ainsi que le sélecteur qui paraît plutôt bas. A droite le guidon et la fourche télescopique sont très nets. Le garde-boue offre une bonne protection.



Ci-dessous : le côté droit de la machine. Le porte-bidon n'est pas livré de série, mais ajouté par notre correspondant. Le petit capot de forme ovale au-dessus de la suspension renferme le dispositif de réglage à six pans de cette dernière.



La nouvelle Puch 250, type T.F. est dérivée de l'ancien modèle S. 4. Le moteur à 2 cylindres côte-à-côte a été conservé, mais il est face à la route, au lieu de tourner transversalement comme le S. 4.

On a cherché à donner à cette nouvelle machine des solutions modernes ; le moteur et la boîte à 4 rapports, commandés par sélecteur forme un seul bloc ; grâce aux derniers progrès de la technique, la puissance du moteur atteint plus de 12 CV, soit 50 CV au litre ; c'est un résultat appréciable pour une machine de série.

Remarquez la position ingénieuse du tan-sad qui ne dépare nullement l'allure très moderne de cette nouvelle production de la maison Puch.

fourche arrière et contient l'outillage. L'indicateur de vitesse est encastré dans le phare, lequel est fixé à la fourche télescopique.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur vertical 2 temps, 2 cylindres à culasse commune, refroidissement par air ; Alésage 45 mm (x2) ; Course 78 mm. ; Cylindrée 248 cmc. ; Compression 6,2 à 1 ; Puissance 12 CV à 4.500 tours ; Pression du piston 9 kgs 8 au cm² ; Pistons en métal léger AL-SI ; Graissage mixte par mélange et pompe ; Batterie 35/50 W.

Transmission primaire par chaîne sous carter étanche ; Embrayage dans l'huile.

Rapports des 4 vitesses : 2,75-1,5-1-0,765. Transmission secondaire par chaîne de 6.56.

Fourche télescopique à huile ; Suspension arrière réglable sur 3 forces. Pneus de 3,00 x 19 ou 3,25 x 19. Commandes des freins classiques, par levier à droite pour le frein avant et pédale à gauche pour le frein arrière.

Diamètre des tambours : 180 mm. ; Largeur des mâchoires : 26 mm. ; Selle réglable ; Coffre à outil en tôle ; Emaillage : ivoire ; Hauteur totale : 1 m. 020 ; Largeur : 0 m. 690 ; Longueur : 2 m. 030 ; Entre-axes : 1 m. 320 ; Poids à vide : 122 kgs ; Rapport poids-puissance : 10 kgs/CV ; Réservoir d'essence 12 litres (+ 1 litre d'huile) ; Vitesse maximum : 105 kmh. Consommation : 3 litres.

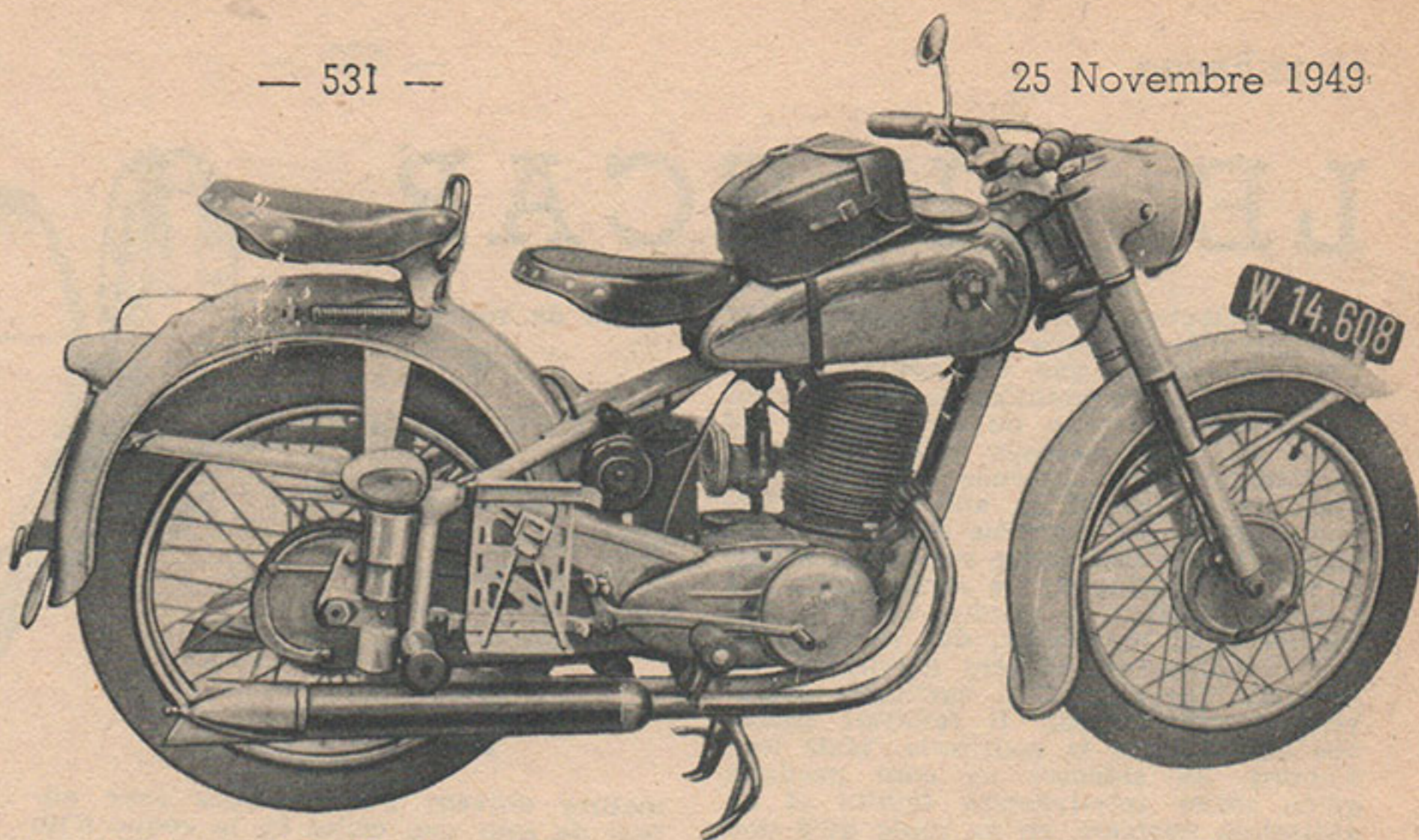
ON Y VIENT QUAND MEME

Nous apprenons qu'à Poitiers vient de se constituer une brigade de policiers de la route. Ils sont 30 montés sur de rapides Terrot et ont reçu une instruction spéciale. Ils parcourront tous les départements de la zone.

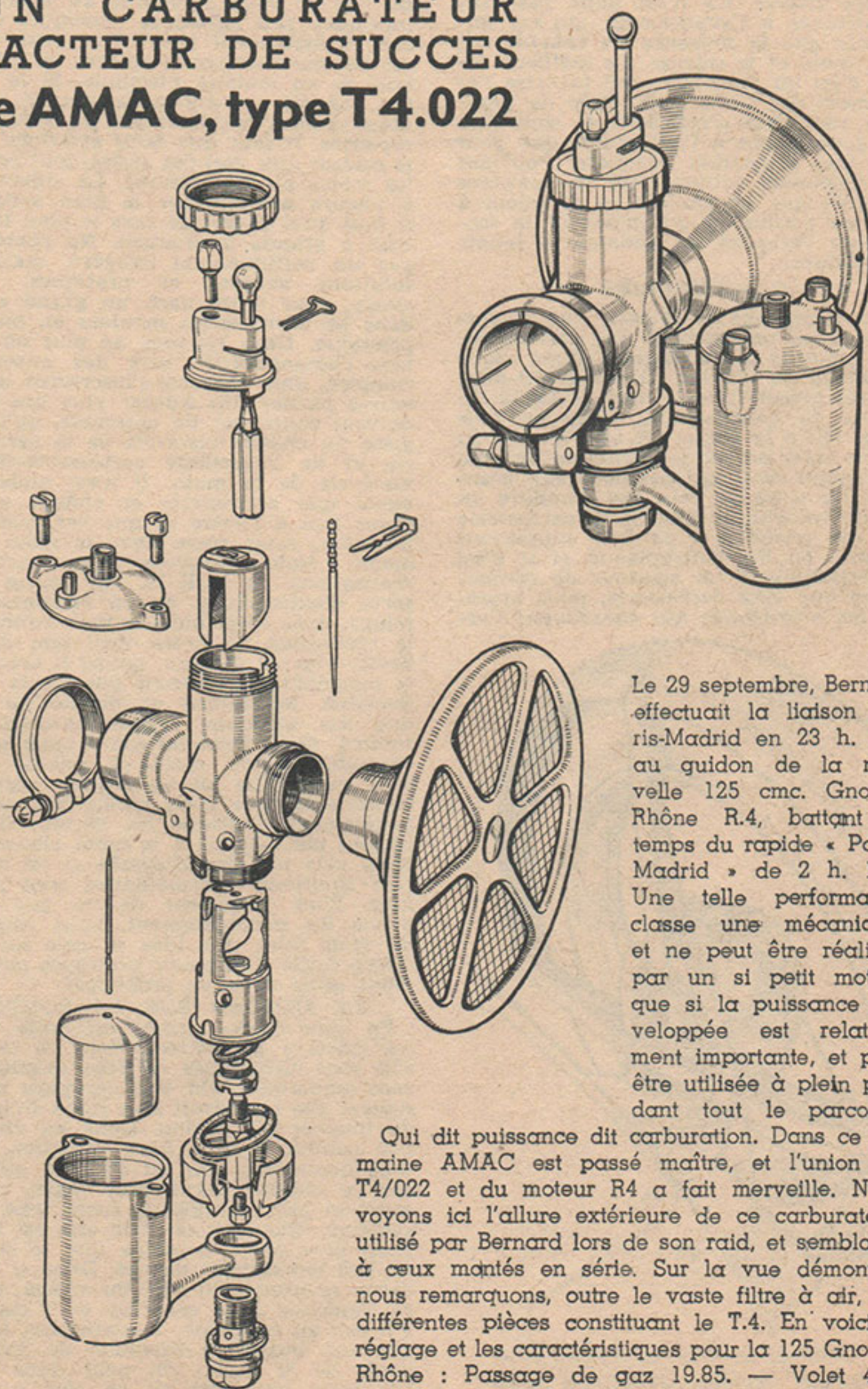
La motocyclette est pour la surveillance de la route préférable à la voiture. On a, à moto, une conscience plus nette de la route. On peut tourner instantanément sans les manœuvres nécessitées par une voiture et on donne le temps au délinquant de prendre le large. La moto a des accélérations plus rapides que les voitures et il faut une auto singulièrement rapide pour semer un bon motocycliste monté sur une moto puissante.

La gendarmerie a trop à faire pour surveiller efficacement les usagers de la route. Elle subit de plus une déformation professionnelle et porte surtout son attention sur ce qu'on pourrait appeler les délits administratifs : numéros trop petits ou insuffisamment visibles, éclairage, défaut d'indications réglementaires, en particulier sur les camionnettes, etc. Elle s'attache plus aux vétilles du code qu'aux fautes graves. Suivez les audiences des tribunaux correctionnels et vous serez édifiés. En général les machines utilisées manquent de vitesse et ne servent qu'à se rendre à un point d'observation, à un carrefour par exemple. Cela n'est pas complètement inutile, mais c'est de la police statique et non dynamique. L'utilité d'un véhicule à moteur, c'est d'intensifier et de multiplier l'action de la police.

Nous espérons que ces brigades ne s'occuperont pas seulement des automobilistes et des motocyclistes, mais de tous les usagers de la route dont beaucoup en prennent trop à leur aise. Il est à souhaiter qu'on leur laisse beaucoup d'initiative.



UN CARBURATEUR FACTEUR DE SUCCES le AMAC, type T4.022



Le 29 septembre, Bernard effectuait la liaison Paris-Madrid en 23 h. 15', au guidon de la nouvelle 125 cmc. Gnome-Rhône R.4, battant le temps du rapide « Paris-Madrid » de 2 h. 1/4. Une telle performance classe une mécanique, et ne peut être réalisée par un si petit moteur que si la puissance développée est relativement importante, et peut être utilisée à plein pendant tout le parcours.

Qui dit puissance dit carburation. Dans ce domaine AMAC est passé maître, et l'union du T4/022 et du moteur R4 a fait merveille. Nous voyons ici l'allure extérieure de ce carbureteur, utilisé par Bernard lors de son raid, et semblable à ceux montés en série. Sur la vue démontée, nous remarquons, outre le vaste filtre à air, les différentes pièces constituant le T.4. En voici le réglage et les caractéristiques pour la 125 Gnome-Rhône : Passage de gaz 19.85. — Volet 4/4. Aiguille au 3° cran. — Gicleur 65.

LE SIDECAR

La protection contre les courants d'air est loin d'être simple et elle est d'autant plus importante que ces courants d'air sont, en cas de mauvais temps, chargés de gouttelettes d'eau ou de boue. Il est assez facile de dessiner une carrosserie convenablement carénée ayant, par exemple, un profil en aile d'avion, forme heureuse qui combine une grande logeabilité avec une faible résistance à l'air et un confortable coffre arrière pour les bagages. Hélas, il se produit entre la motocyclette et le sidecar, des remous (on sait combien, en matière d'aviation, les raccords des ailes à la carlingue soulèvent de difficultés). Il faudrait passer nos équipages à la soufflerie. Mais tout d'abord, les sidecars ne sont produits qu'en séries relativement faibles et en utilisation normale, on ne roule qu'à une vitesse modérée à laquelle la résistance à l'air n'a pas les mêmes effets qu'aux grandes allures. Ce n'est donc pas tant la résistance à l'avancement qui est importante que la présence de remous entre la moto et le sidecar. Le meilleur remède c'est un pare-brise qui favorise l'écoulement des filets d'air. Trop de pare-brises manquent d'efficacité et sont dessinés pour plaire à l'œil plutôt que pour offrir une protection adéquate. Pourtant nous disposons actuellement de matières plastiques qui se moulent ou se plient à la forme voulue et qui n'ont ni la fragilité du verre ni la tendance à jaunir du celluloïd.

CARROSSERIES

Nous avons sur le sidecar, une carrosserie qui est uniquement une carrosserie, et ne supporte pas les efforts d'une coque de voiture ou d'avion. Aussi avons-nous une très grande liberté dans le choix du système de construction. Nous pouvons hésiter entre la coque en tôle d'acier ou l'alliage léger embouti, excellente formule évidemment mais qui convient aux grandes séries si on ne veut pas atteindre un prix de revient prohibitif, la carrosserie avec des membrures en bois supportant des tôles ou du contreplaqué et il n'est pas impossible à un amateur de confectonner une telle carrosserie, mais attention, les membrures qui constituent l'ar-

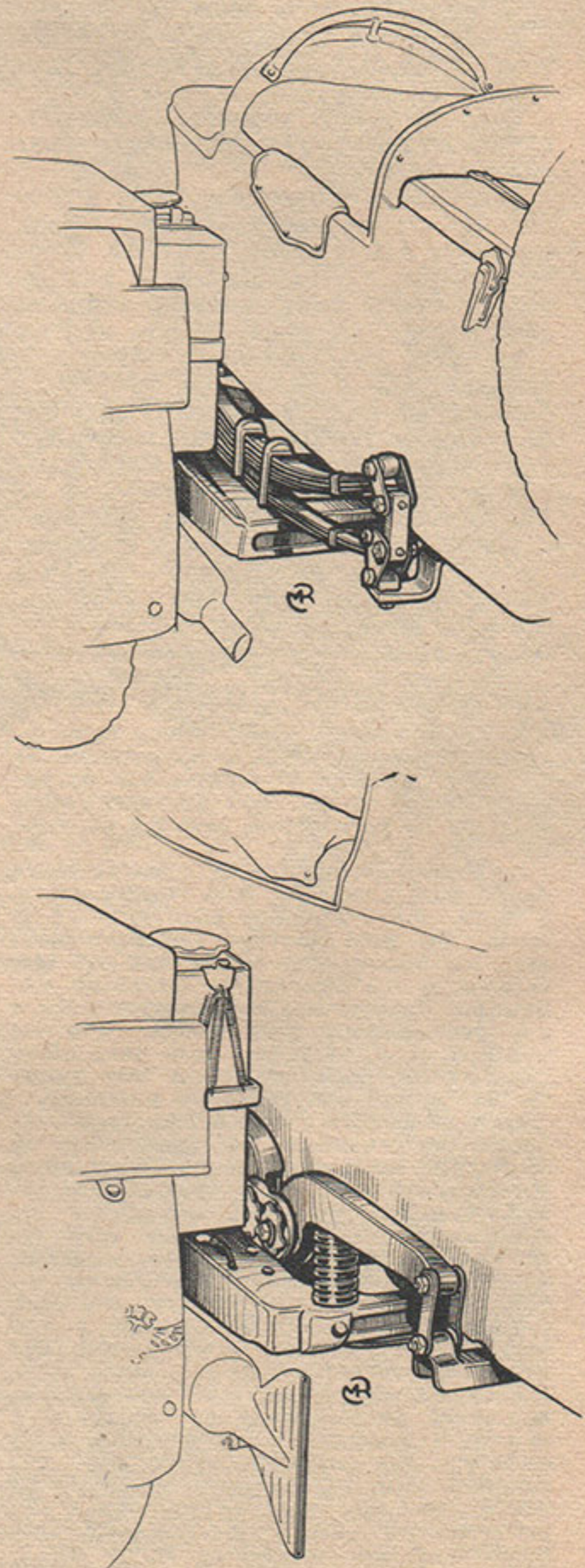
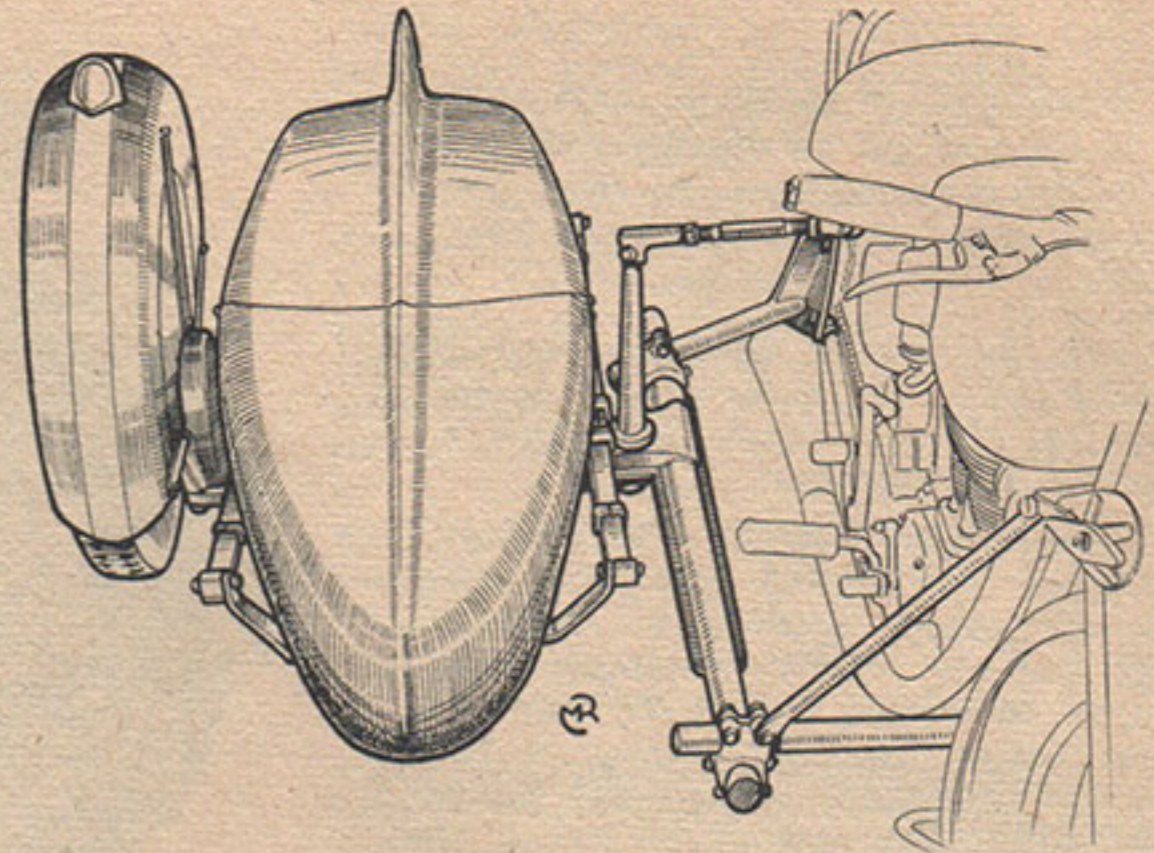
Suite de notre N° 957

Carrosserie de course pour side lesté. Ce type de sidecar est surtout utilisé pour les circuits avec tous les virages du même côté, ne nécessitant pas l'aide du passager.

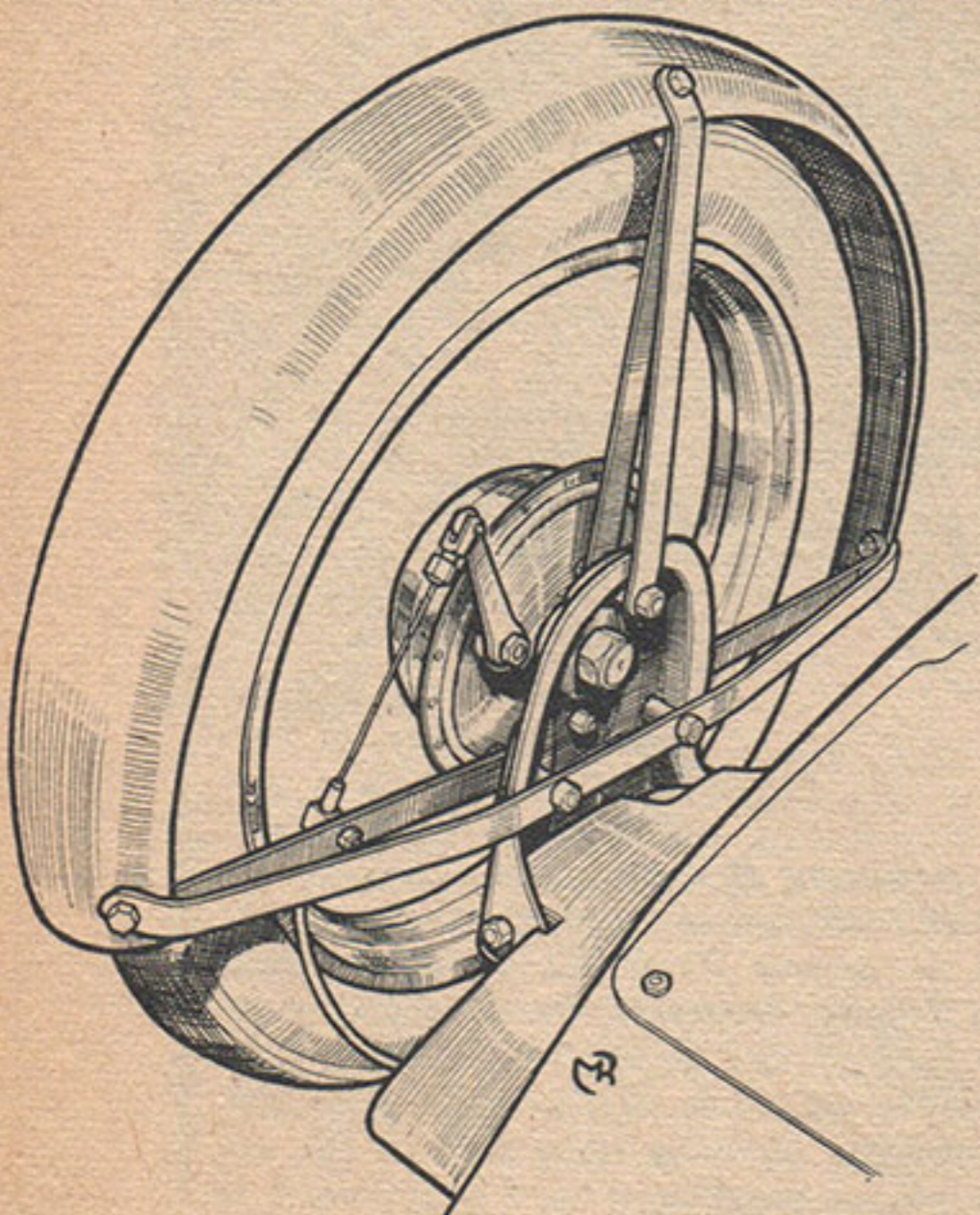
mature doivent être étudiées avec autant de soin que celles de la coque d'un bateau. Les assemblages doivent être solidement boulonnés sinon ils prendront du jeu et vous entendrez en route des musiques peu agréables. Quelques essais sont actuellement poursuivis pour réaliser des carrosseries de sidecar en pâte de bois ou en matière plastique. Si le sidecar connaît à nouveau la grande vogue nous verrons certainement de belles carrosseries. Il faut que nous arrivions pour le sidecar aux grandes séries, tout comme les motos ou les voitures. Le sidecar est à l'heure actuelle sur le plan artisanal, il faut qu'il progresse vers le plan industriel à grande production. Ne cherchons pas un raffinement exagéré, mais des solutions simples et pratiques. Nous avons, pour notre part, un grand espoir dans les carrosseries moulées en matière plastique. Nous tendons de plus en plus vers l'homogénéité, vers des ensembles complets dans lesquels s'inscrivent les diverses parties. Un sidecar plus une moto doivent constituer un ensemble, qu'il s'agisse du châssis vis-à-vis de la carrosserie et de l'ensemble carrosserie-châssis vis-à-vis de la moto. Il n'est nullement exclu que carrosserie et châssis s'intègrent l'un à l'autre et que cet ensemble lui-même fasse corps avec la moto elle-même. Nous trouvons dans certaines réalisations de D.K.W. de course une sorte d'anticipation et, en remontant le temps, dans cette hideuse mais rationnelle réalisation de notre vieil ami Alfred Scott, trop tôt disparu, quand il créa cette incomparable machine que fut la Scott Sociable. Mécanique et beauté ne sont que des solutions conventionnelles. En somme, deux formules sont possibles. Un ensemble rigide moto et sidecar avec roue suspendue ou un sidecar rigide y compris la roue mais permettant un accouplement élastique un certain débattement par rapport à la moto elle-même. Mais cela n'a rien d'absolu et de multiples solutions intermédiaires sont possibles. Elles ressortent de ce que nous avons dit précédemment, nous essayons de nous faire une idée et cela est loin d'être facile. Des essais pratiques permettront seuls de nous prononcer.

LE SIDECAR SUR LA ROUTE

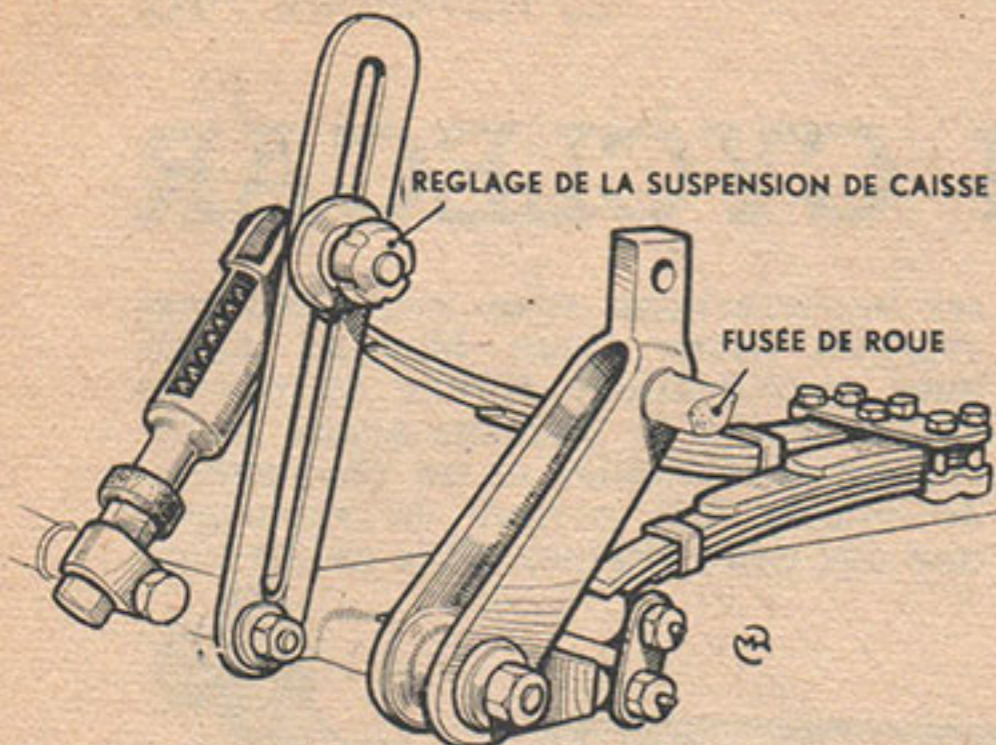
En ligne droite aucune difficulté. Tous les sidecars permettent, dans ce cas, et s'ils sont bien réglés, de filer exactement sans emardées. Un bon équipage mot-sidecar file tout droit sans qu'on ait besoin de toucher au guidon. Dans les virages, par contre, il faut faire attention, surtout quand on vire du côté du sidecar, car le sidecar étant plus léger, même avec un passager que la moto tend à se soulever. Quand il est vide cela est beaucoup plus grave à moins que le sidecar ne soit lourdement chargé. Donc si le sidecar se trouve du côté du virage, il aura tendance à se soulever et à capoter. S'il est, au contraire, à l'extérieur, le risque est beaucoup moindre du fait du poids de la moto. On peut donc virer beaucoup plus vite de ce côté que de l'autre.



Deux exemples de suspension renforcée pour sidecars militaires. En haut, par double lames, en bas par ressorts à boudin.



Le frein sur la roue du sidecar peut présenter certains avantages mais il demande une grande habitude.

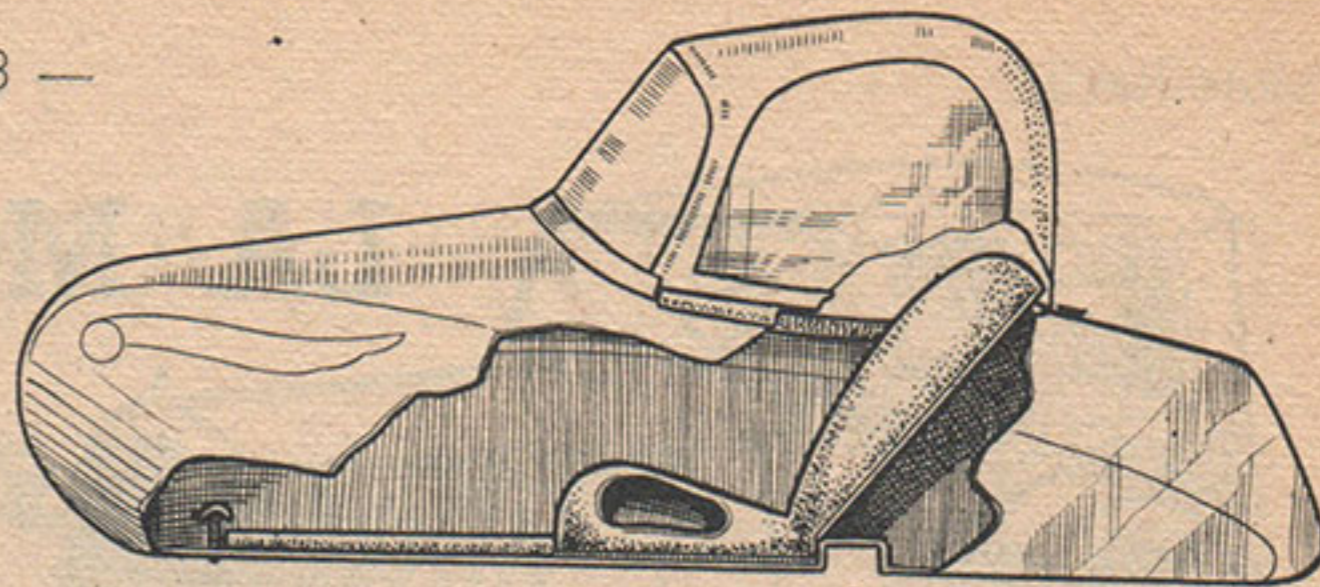


REGLAGE DE LA SUSPENSION DE CAISSE

FUSEE DE ROUE

Il faut, quand on doit virer, utiliser au mieux les forces d'inertie. Voulez-vous virer du côté du sidecar, il vous faut fermer les gaz ou même freiner avant d'amorcer le virage, puis donner des gaz à l'entrée du virage pour que, si on peut ainsi s'exprimer, la moto tourne autour du sidecar. Si, au contraire, vous voulez virer du côté de la moto, vous devez couper les gaz et freiner dans le virage pour que la masse du sidecar tende à tourner autour de la moto. Evidemment le passager peut vous aider en sautant sur le

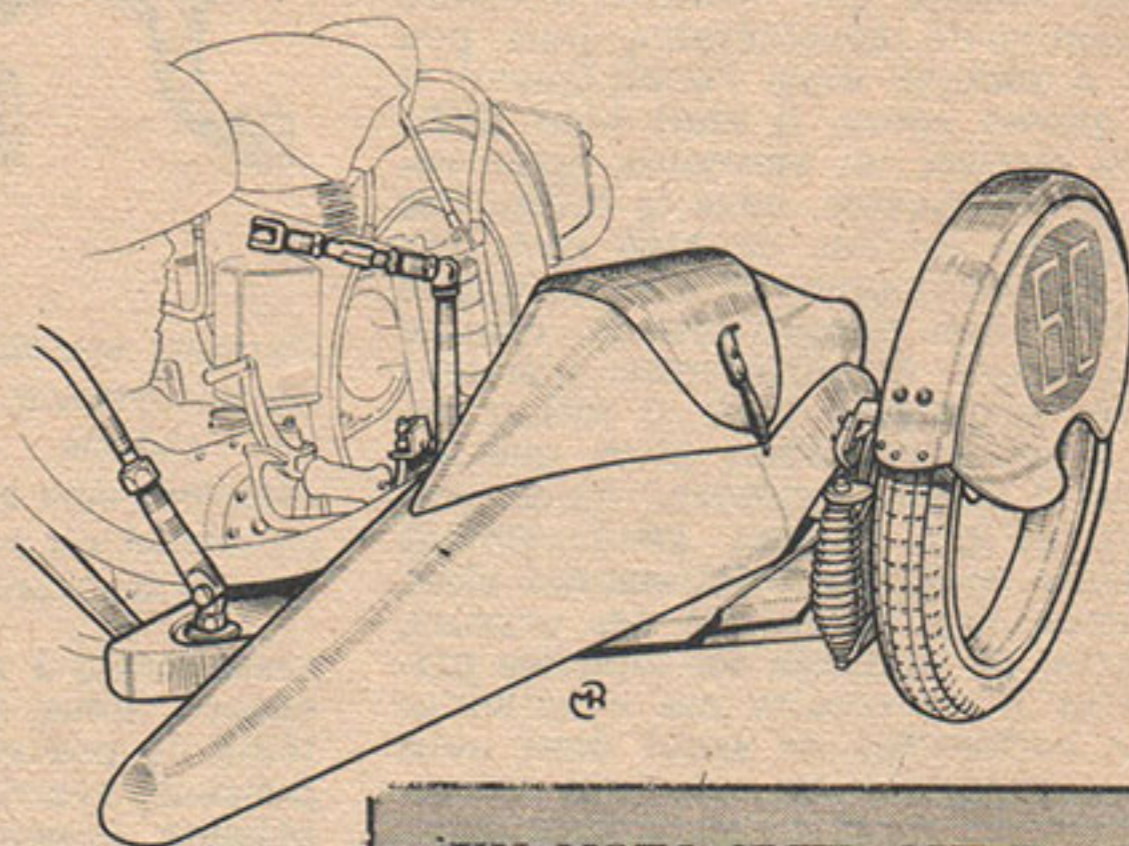
Modèle de suspension de roue par ressort à lames et réglage de la suspension de caisse.
A droite : Carrosserie fermée, avec coussin, dossier et tapis de sol.



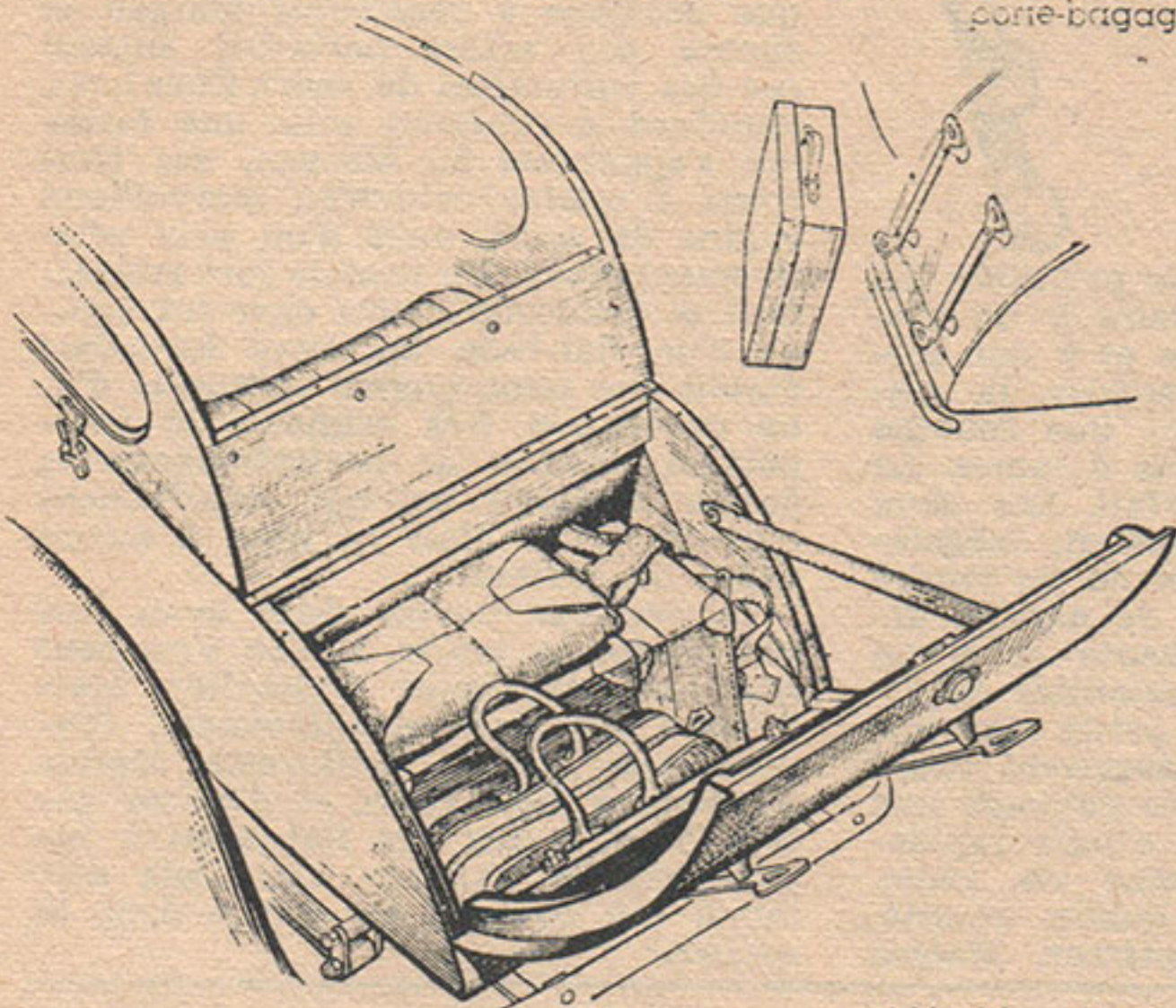
Ⓐ

vieille Griffon avec la magnéto dans le réservoir jusqu'à des motos de 1.000 cmc. Indian, Harley et autres. Et il s'agit de machines personnelles longuement éprouvées. Quel que soit le type de machine, nous devons reconnaître que le sidecar permet de transporter une quantité con-

A gauche : Volumineuse malle arrière, pouvant contenir des bagages importants, fermant par un couvercle à charnières. Ce couvercle est également muni d'un porte-bagages.



Ⓑ



garde-boue quand vous virez du côté de la moto, et en se penchant à l'extérieur dans le cas contraire. Il y a pour lui à acquérir un certain sens de l'équilibre. Pour le tourisme de telles acrobaties ne sont pas utiles. C'est là une question assez délicate. Les courses relèvent-elles de l'acrobatie ou doivent-elles tendre à développer un sidecar confortable et pratique ? C'est là un problème qui doit être mûrement réfléchi. Si nous voulons du sport spectaculaire et quasi athlétique il faut laisser une liberté totale pour l'établissement d'un sidecar de course au maître couple minimum et à voie étroite. Si on ne veut pas, par contre, que la course constitue une leçon pour un sidecar de tourisme, il faut imposer un maître-couple correspondant à un volume logeable et remplacer le passager par du lest correspondant au poids normal d'un passager, soit par exemple, 70 kgs. Evidemment, personne n'est d'accord et ce n'est pas à nous mais aux pouvoirs sportifs à se décider en faveur de l'une ou l'autre formule. Nous ne pouvons que poser ici les données du problème sans avoir la moindre prétention de le résoudre.

SIDECAR ET BAGAGES

Nous avons parcouru un large kilométrage avec des sidecars de tous les types depuis un brave petit Milford attelé à une 350 cmc. Motosacoche et une bonne

sidérable de bagages. Voyons quelles sont ses possibilités. Tout d'abord comme sur une moto solo, nous pouvons loger sur le porte-bagages de la moto une mallette et sur les côtés des sacoches. Cet ensemble convient particulièrement au linge et aux vêtements.

Nous ne croyons pas qu'on ait jusqu'à présent utilisé suffisamment la pointe avant du sidecar. Un capot ouvrant à la manière des voitures américaines permettrait de former un coffre confortable, et ce qui est important, les objets logés dans cette partie du sidecar sont pratiquement isolés des chocs de la route. Le coffre arrière du sidecar est extrêmement logeable et peut, lui aussi parfaitement isolé des chocs, recevoir des objets rigides et fragiles.

Sur le coffre arrière, il est également possible de prévoir un porte-bagages qui recevra une confortable mallette. En définitive, nous pouvons transporter sur une moto sidecar autant et même plus de bagages que dans une petite voiture, vêtements, linge, objets de toilette, matériel photographique, etc... Nous ne parlons pas du camping auquel se prête particulièrement la moto-sidecar avec ou sans remorque. Dans ce domaine, l'ingéniosité individuelle s'est largement manifestée et nous souhaitons vivement de recueillir l'expérience de nos lecteurs et les leçons qu'ils en ont recueillies.

Evidemment, ce modeste article n'a nullement la prétention de donner un

Ce side de course, (à droite) offre avec sa carrosserie étreiquée, répondant tout juste aux obligations des règlements de la F.I.C.M, un contraste frappant avec la confortable carrosserie de gauche.

aperçu définitif sur cet intéressant et même vital problème du sidecar. Notre but est simplement d'amorcer des discussions et d'amener les sidecaristes à communiquer les expériences dans l'intérêt commun. Nous avons en effet l'impression que le sidecar n'a pas actuellement la place qui lui est due.

H. P. Eorestroke.

UN MOTO-CLUB QUI DONNE SON NOM A UNE ROUTE

Notre correspondant, M. Dumond, nous fait part de quelques échos ayant trait au Rallye International de la Madone des Centaures.

Il y a des faits qui font ressortir la vitalité de certains groupements, des idées qui s'affirment, qui s'imposent par leur beauté morale. Il en est ainsi du Moto-Club International « Madone des Centaures ». Son développement a conduit à la création du grand Rallye motocycliste international appelé « Rallye de la Madone des Centaures » qui a déjà eu lieu trois fois depuis 1946 et a eu lieu à nouveau cette année, le 17 juillet, à Castellazo-Bormida (Italie), siège central de ce club.

Castellazo-Bormida, petite ville située à 10 kilomètres environ d'Alexandrie est reliée à cette dernière ville par une route de grande communication (Alexandrie-Aqui-Savone) et par un raccordement de 2 kilomètres environ unissant Castellazo-Bormida à cette grande route.

Ce raccordement était large, mais excessivement poussiéreux. Il était nécessaire de goudronner ce tronçon, mais celui-ci étant de peu d'importance, il s'avérait impossible de décider les autorités de la province à effectuer cette dépense.

Impossible ! Le Dr. Re, président du Moto-Club international « Madone des Centaures » n'était pas de cet avis, et avec sa patience, sa politique de brave homme, il obtint ce qui paraissait impossible.

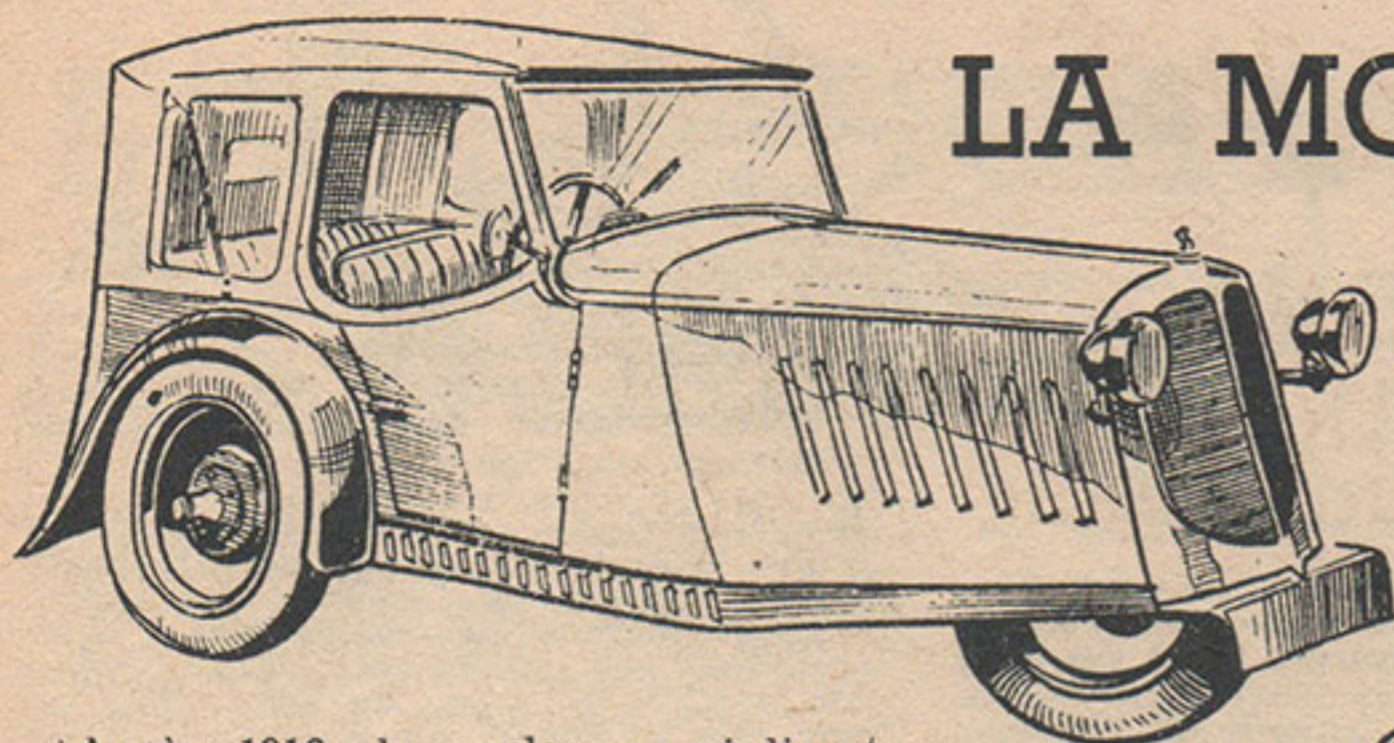
Maintenant, la route est goudronnée, et ni les motocyclistes, ni la population n'auront plus à souffrir de la poussière.

Les participants du Rallye de 1949 ont vu que la belle route neuve, goudronnée, s'appelle désormais : « Via Madonna dei Centauri » (Route Madone des Centaures), c'est-à-dire qu'elle porte précisément le nom du Moto-Club. Celui-ci a ainsi donné son nom à la route.

F. DUMONT

Pionnier major de la Madone des Centaures

LA MORT DU CYCLECAR

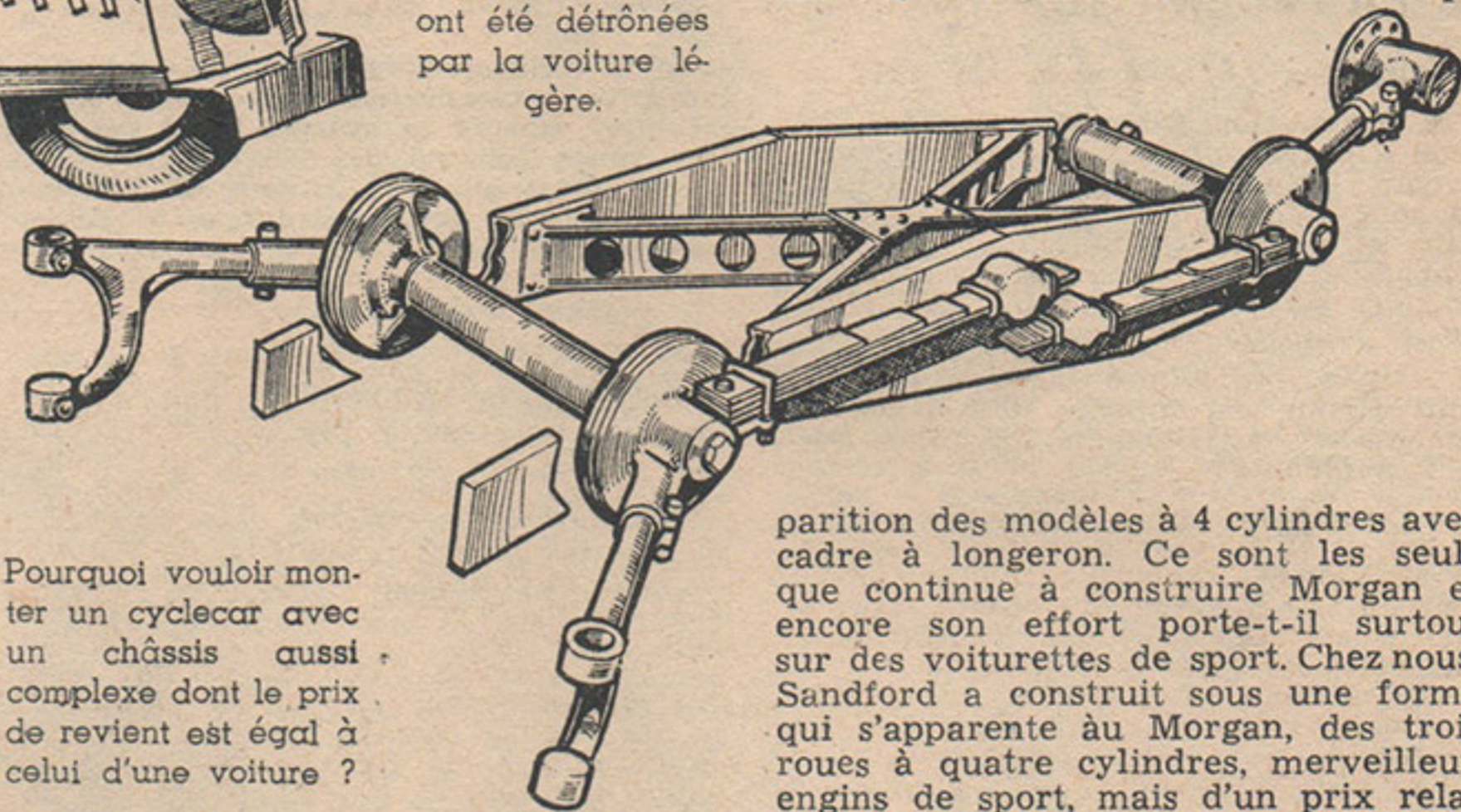


Après 1918, le cyclecar, soi-disant économique comme une moto et confortable comme une voiture, a connu une popularité considérable puis peu à peu a sombré dans l'oubli. Quand il avait quatre roues, il était bien difficile de réaliser un ensemble assez robuste pour recevoir, dans la limite des 350 kgs, un moteur de 1100 cmc. capable de développer 25 CV et même plus. Certaines simplifications, comme la suppression du différentiel n'étaient pas très heureuses. Mais il fallait arriver à un prix réduit alors que les moteurs à quatre cylindres qu'on employait et qui étaient généralement excellents coûtaient relativement cher. On revint rapidement de ces erreurs, on étoffa, on renforça les modèles primitifs et il en résulta ces excellentes petites voiturettes de sport dont nous avons tous gardé un excellent souvenir. Quelques rares constructeurs construisirent bien de vrais cyclecars à quatre roues, mais ils n'eurent qu'un succès limité. Le G.N. par exemple avec son moteur en V à 90° dont les deux culasses émergeaient du capot était bruyant et avait un rythme boîteux peu agréable à l'oreille. De transformation en transformation, il devint chez nous le Salmson. Il perdit jusqu'à son changement de vitesses par chaînes alors que son inventeur anglais continua à l'employer longtemps sur des voitures de sport. Un autre modèle remarquable fut le Violet. Le moteur était un deux temps flat-twin disposé transversalement en avant d'une poutre remplaçant le châssis et supportant à l'arrière le minuscule changement de vitesses et le pont arrière. L'avant possédait une suspension à glissières dans le genre de celle du Morgan. A l'arrière, la carrosserie reposait sur le pont par l'intermédiaire de ressorts à lames. Mais là encore le succès fut médiocre malgré toute l'ingéniosité avec laquelle ce petit véhicule avait été conçu. Son moteur un peu fantasque, son aspect un peu étriqué, l'empêchèrent de s'imposer. En somme sous sa forme commerciale le cyclecar à quatre roues fut un échec. N'est-il pas étrange d'assister aujourd'hui au développement, en Angleterre de petites voitures de 500 cmc qui utilisent des moteurs, et souvent même des transmissions de motos et ne sont à tout prendre que des cyclecars ? Si on avait à l'origine, limité la cylindrée du cyclecar à 500 cmc. ce type de véhicule aurait peut-être survécu comme type de tourisme et de transport économique.

Le trois roues a été plus coriace, au moins en ce qui concerne le plus populaire de tous, le Morgan. Pendant longtemps, le constructeur est

Nous ne voyons plus sur nos routes ces petites machines d'un aspect quelquefois étrange. Elles ont été détrônées par la voiture légère.

ses imperfections, nous avons toujours regretté notre vieux Morgan. Quelques modifications furent introduites en particulier le freinage avant, la direction démultipliée et un changement de vitesse qui permit de supprimer une des deux chaînes. Puis ce fut l'ap-



Pourquoi vouloir monter un cyclecar avec un châssis aussi complexe dont le prix de revient est égal à celui d'une voiture ?

resté fidèle à sa formule primitive. Là encore, nous avons affaire à un système de poutre centrale et à une suspension avant par glissières, la suspension arrière utilisant une fourche oscillante et des ressorts à lames. Le Morgan n'était pas parfait. Les deux chaînes arrière s'allongeaient inégalement et il était difficile de les tendre correctement, l'absence de marche arrière était parfois gênante et si on voulait profiter des possibilités de vitesse de cette vaillante petite machine, le pneu arrière insuffisamment chargé pour transmettre sans patinage une puissance aussi élevée s'usait rapidement. Mais quelle tenue de route, quelles accélérations, quelle vitalité, si on peut ainsi s'exprimer, Malgré

la disparition des modèles à 4 cylindres avec cadre à longeron. Ce sont les seuls que continue à construire Morgan et encore son effort porte-t-il surtout sur des voiturettes de sport. Chez nous, Sandford a construit sous une forme qui s'apparente au Morgan, des trois roues à quatre cylindres, merveilleux engins de sport, mais d'un prix relativement élevé. Un modèle fort intéressant et beaucoup moins cher fut équipé d'un flat-twin. Sandford lui-même établit une remarquable voiturette d'une conception très originale et comportant nombre de perfectionnements autour desquels on fait actuellement tant de bruit. Mais ce n'est à aucun degré un cyclecar.

Le cyclecar semble donc avoir fait son temps, au moins, si l'on s'en tient aux caractéristiques originelles. Mais il n'est pas mort complètement. N'avons-nous pas la voiturette Mathis Andreau à trois roues et d'autres encore tractées par des flat-twins à refroidissement par air. Tout cela n'était-il pas contenu en germe dans le cyclecar ?

Correspondance « LIGHT 125 »

PIERRE AUTRAN, à TOULON. — Il ne peut être question de monter une carrosserie complète sur le châssis Light 125. D'abord en raison du poids supplémentaire qui réduirait les performances de notre petit engin ; puis, le châssis étant souple, la liaison avec la carrosserie serait pour le moins délicate à réaliser. Abandonnez donc votre projet et contentez-vous de la formule originale du Light 125 qui est, à tous points de vue, parfaitement étudiée.

E. G. à BORDEAUX. — Pour faire suite à ma dernière lettre que vous avez bien voulu insérer, je vous adresse quelques précisions sur les photos que je vous avais adressées.

Je peux donc vous avouer que je monte ma voiture dans... ma chambre à coucher. Oui et oui. Sur la photo de profil du châssis en cours de montage sur une petite table on voit nettement le pied du lit. On peut le voir aussi sur la photo représentant le châssis dressé contre l'armoire à glace.

Vous pouvez croire que tout n'a pas été tout seul et au début j'ai eu bien des discussions avec ma femme avant de lui faire « avaler » mon montage en chambre. Lorsqu'on perce le bois il se répand partout des petits copeaux et, malgré l'aspirateur, lorsque j'ai monté les lattes du châssis, on en trouvait dans tous les coins.

Comme vous voyez sur mes clichés le montage est fort avancé. On peut même voir le bloc moteur Peugeot 125 posé à l'arrière sur le châssis (pas encore monté). Je n'ai placé qu'un fauteuil pour ne pas encombrer la vue et la position définitive du volant reste à régler en hauteur. Il me manque encore quelques pièces, mais j'en vois la fin.

Comme outillage je n'ai presque rien : quelques clés (de bonne qualité), petit outillage à

main (marteau, pinces, tournevis, etc.), une chignolle à main (quelques fois le dimanche un voisin artisan me prête la sienne électrique, alors j'en profite pour percer d'un seul coup toute une série de trous tracés la semaine), un petit étau fixé à une table dans la cuisine et à la cave un petit établi bien fixé au mur et sur lequel j'ai un bon étau, sur lequel je peux taper sans risque. C'est tout. J'ai un petit tournevis dans la rue qui m'a fait à temps perdu tous mes petits travaux de tours et même un peu de soudure autogène.

Ce qui est drôle, c'est que ma femme est maintenant aussi emballée que moi ; elle me donne la main au travail et elle me presse d'en finir.

Puisque je vous écris, je vais vous demander un conseil : j'ai du mal à trouver du contreplaqué pour mon avant et en tous cas le prix est très élevé, pourrais-je le remplacer par autre chose ?

REPOSE. — Nous vous remercions à nouveau de votre lettre et des clichés joints. Nous publions le tout, car nous sommes persuadés que nos lecteurs seront intéressés par vos travaux. Nous vous félicitons d'avoir eu le courage d'entreprendre votre montage dans votre chambre à coucher et nous vous souhaitons bonne et rapide réussite. Pour le contreplaqué, nous sommes surpris que vous n'en trouviez pas facilement, il faut du 4 mm. Le prix est peut-être un peu élevé en ce moment, mais il en faut si peu. Quoiqu'il en soit, comme cette partie de l'avant ne travaille pas, vous pouvez remplacer le contreplaqué par un panneau plastique comme celui utilisé pour la construction des « Canadiennes » ou plus simplement par de la tôle d'aluminium. Il n'y a vraiment là aucune difficulté pour vous, car vous en avez déjà surmonté bien d'autres.

À travers le Sport

IMPORTANTES DÉCISIONS AU CONGRÈS DE PARIS

DE LA FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME

— Paris, les 7-8 et 9 novembre 1949 —

La Commission Internationale de Tourisme a décidé que seraient distingués, à l'avenir, les rallyes à caractère sportif, qui sont en fait des épreuves de régularité, et les rallyes touristiques proprement dits. L'organisation de ceux-ci ne dépendra plus que de la C.I.T.M., alors que les premiers seront régis par le C.S.I.

4 Rallyes touristiques ont ainsi été approuvés pour le printemps 1950 et les règlements arrêtés (Belgique, Pays Bas, Italie, Luxembourg).

La Commission sportive présidée par M. Nortier et où la France était représentée par M. Violet, a d'abord ratifié le classement du Championnat du Monde, puis a apporté au règlement des modifications dont voici les plus importantes :

— il ne sera plus attribué de points pour les tours les plus rapides ;

— les quatre meilleurs résultats (au lieu de trois) remportés dans les épreuves classiques, seront pris en considération

pour le classement ; toutefois, si pour une catégorie le nombre de courses organisées est insuffisant, le minimum de 4 pourra être ramené à 3 ;

— les points seront attribués comme suit aux vainqueurs des épreuves classiques comptant pour le Championnat :

Au 1^{er} : 8 points ; au 2^e : 6 points ; au 3^e : 4 points ; au 4^e : 3 points ; au 5^e : 2 points ; au 6^e : 1 point.

— Le secrétaire général de la F.I.M. est en outre chargé d'obtenir des compagnies d'essence que les carburants employés dans toutes les courses classiques aient les mêmes caractéristiques, notamment un indice d'octane compris entre 75 et 80. Si ceci ne peut être obtenu dans tous les pays intéressés avant le 31 décembre 1949, l'indice d'octane 70-75 sera maintenu.

— Une épreuve classique ne doit pas être nécessairement organisée toujours sur le même circuit, mais le circuit adopté doit avoir été consacré par une longue tradition et être approuvé par la C.S.I.

— Une épreuve classique ne peut avoir lieu le même jour et sur le même circuit qu'une course automobile, ni le lendemain.

D'autre part il a été décidé que :

— Le Moto-Cross des Nations aurait lieu en Suède en 1950.

— La classe 500 cmc. sidecars reste prévue par le Code Sportif. La classe 600 cc. sera toutefois conservée pour 1950.

— Les épreuves de moto-cross et de speedway ne devront pas figurer au calendrier international.

— Les Six Jours Internationaux seront organisés en 1950 par l'A.C.U. Ils comporteront un parcours de nuit de 3 h.

Au Conseil Général de la F.F.M. du 9-11-49, sous la présidence de M. Haecker, la discussion a longuement porté sur la réadmission de l'Allemagne au sein de la F.I.M. Le Conseil a finalement admis par 13 voix contre 6 une résolution aux termes de laquelle l'éventuelle réadmission de l'Allemagne pourra être examinée au prochain congrès. En attendant le Conseil a désigné une commission chargée d'enquêter sur la situation du sport motocycliste en Allemagne.

Il est d'autre part fortement question que les U.S.A. soient représentés à la F.I.M.

Le Conseil a clos le Congrès sur la reconstitution d'une commission technique où la France sera représentée par M. Violet et l'élection d'une nouvelle Commission Sportive Internationale où M. Pérouse représentera la France.

Le Congrès de Printemps aura lieu à Madrid en mai 1950.

116 kilomètres avec 75 cmc. !

Voilà la dernière performance réalisée en Italie par la MAGLIANO de circuit

C'est une nouvelle motocyclette de fabrication artisanale qui se présente au public avec 8 records. La marque répète le nom de deux artisans : les frères Mario et Luigi Magliano. La tentative eut lieu le 28 octobre sur l'autoroute Rome-Ostie, avec la participation d'un des meilleurs pilotes de Rome : Alberto Rulli. La tentative projetée pour la veille dut être ajournée à cause du mauvais temps. Les frères Magliano hésitèrent à tenter l'expérience, car un patinage sensible de l'embrayage ne permettait pas de tirer de la machine ses performances maximum. Les résultats techniques enregistrés furent encore inférieurs à la limite maximum de la machine pour la raison indiquée plus haut. Mais le fait marquant est que pour sa première apparition sur la scène sportive la marque Magliano a inscrit son nom sur les tablettes mondiales.

Le moteur est un monocylindre vertical de 43 mm 5 d'alésage, sur 50 mm de course, d'une cylindrée de 74 cmc. 31. Distribution par 2 soupapes inclinées commandées par 2 arbres à cames en tête entraînés par train de pignons en Y. Le cylindre et la culasse sont en alliage léger, chemise et sièges de soupapes rapportés. Le rapport de compression est de 14 à 1 et le régime à la puissance maximum est de 10.000 t.-m. Les constructeurs ne précisent pas la puissance, mais la machine a réussi un passage à plus de 120 kmh. L'allumage est effectué par une magnéto rotative Filso appliquée en bout sur le carter de distribution et entraînée par le prolongement de l'axe d'un pignon. La boîte forme bloc avec le moteur et n'a que trois rapports : 1^o 11 à 1 ; 2^o 8,5 à 1 ; 3^o 6 à 1. Le pignon moteur a 14 dents et celui de la roue 24 dents. L'embrayage est à disques multiples travaillant dans l'huile. Le graissage est du type à pompe et retour par gravité dans le carter moteur qui fait réservoir d'huile. Carburateur Dellorto, bougie Marelli, huile Siroil, le cadre est en tube du type double berceau, fourche télescopique d'un genre particulier avec axe de roue déporté sur l'avant. Les pneus sont des Pirelli de 26x1/2x15,8. La roue AR est flasquée et la machine possède un petit carénage et des « gouttières » pour les jambes du pilote. Cette machine étant primitivement destinée aux courses en circuit de la catégorie 75 cc., le réservoir des records n'a qu'une fixation provisoire et le profilage quelque peu rudimentaire doit être perfectible. Le poids total est de 44 kgs.

Voici la liste des records valables pour les catégories 75 cmc. et 100 cmc.

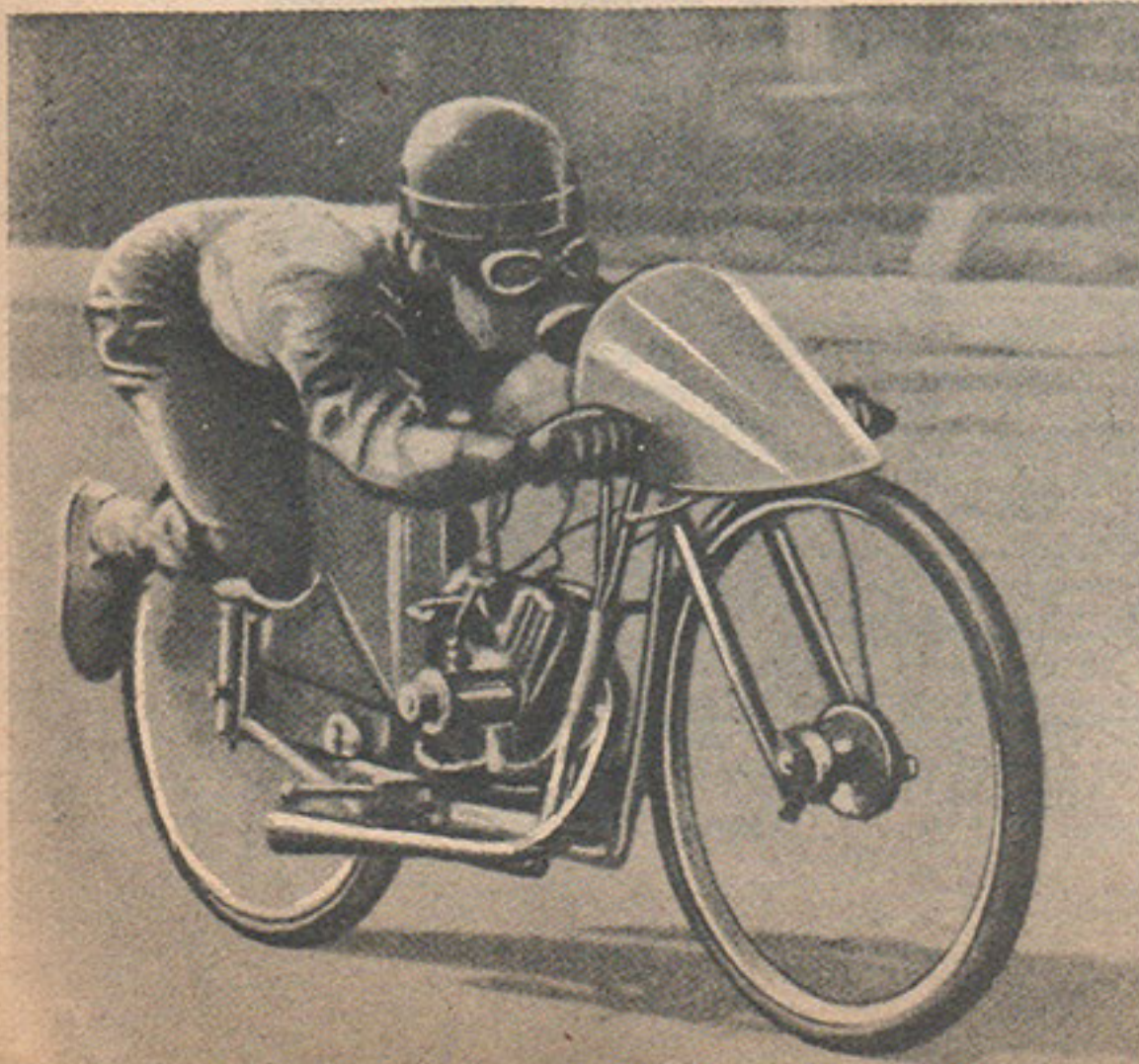
	Anc. record 75 cmc.	Anc. record 100 cmc.
Km. lancé		
aller : 117,455		
retour : 115,310		
Record : 116,354	96, par	97, par
Km. arrêté	Alberti	Liaudois
alle' : 89,663	(Guzzi)	(Train)
retour : 87,663		
Record : 88,626*	72 »	76 »
Mile lancé		
aller : 120,174		
retour : 111,180		
Record : 115,502	95 »	97 »
Mile arrêté		
aller : 94,798		
retour : 100,479		
Record : 97,502	80 »	82 »

BONNET A BILLANCOURT

LES Ets Bonnet, une des plus importantes Maisons de vente de la région parisienne, vont retrouver leur attrayant aspect d'autrefois dans des magasins neufs et encore plus vastes.

En effet, cet établissement gravement meurtri par les bombardements, puisque leur magasin de l'ancien 172, avenue Edouard Vaillant, aujourd'hui rebaptisée Général Leclerc avec le n° 80, était complètement rasé, est actuellement en pleine reconstruction. Malgré l'adversité, les Ets Bonnet ne se sont pas laissés distancer et ont déjà repris une place enviable dans la vente de la moto et du vélomoteur. Leurs nombreux clients satisfaits l'attestent et les heureuses formules de livraison rapides dont ils sont spécialisés, de vente à crédit et de probité, se portent garantes de l'avenir de cette maison réputée.

Visiteurs, n'hésitez pas à pénétrer dans leur magasin malgré le léger obstacle inévitablement créé par les travaux, car derrière cette façade ingrate, vous trouverez le proverbial accueil commercial d'une Maison qui a su rester à la hauteur de sa renommée d'avant-guerre. Vous y admirerez, entre autres, une des dernières nouveautés du Salon, déjà décrite dans ces colonnes, la motocyclette 175 cmc. Guiller, à bloc-moteur AMC, dont les Ets Bonnet sont concessionnaires pour la région parisienne.



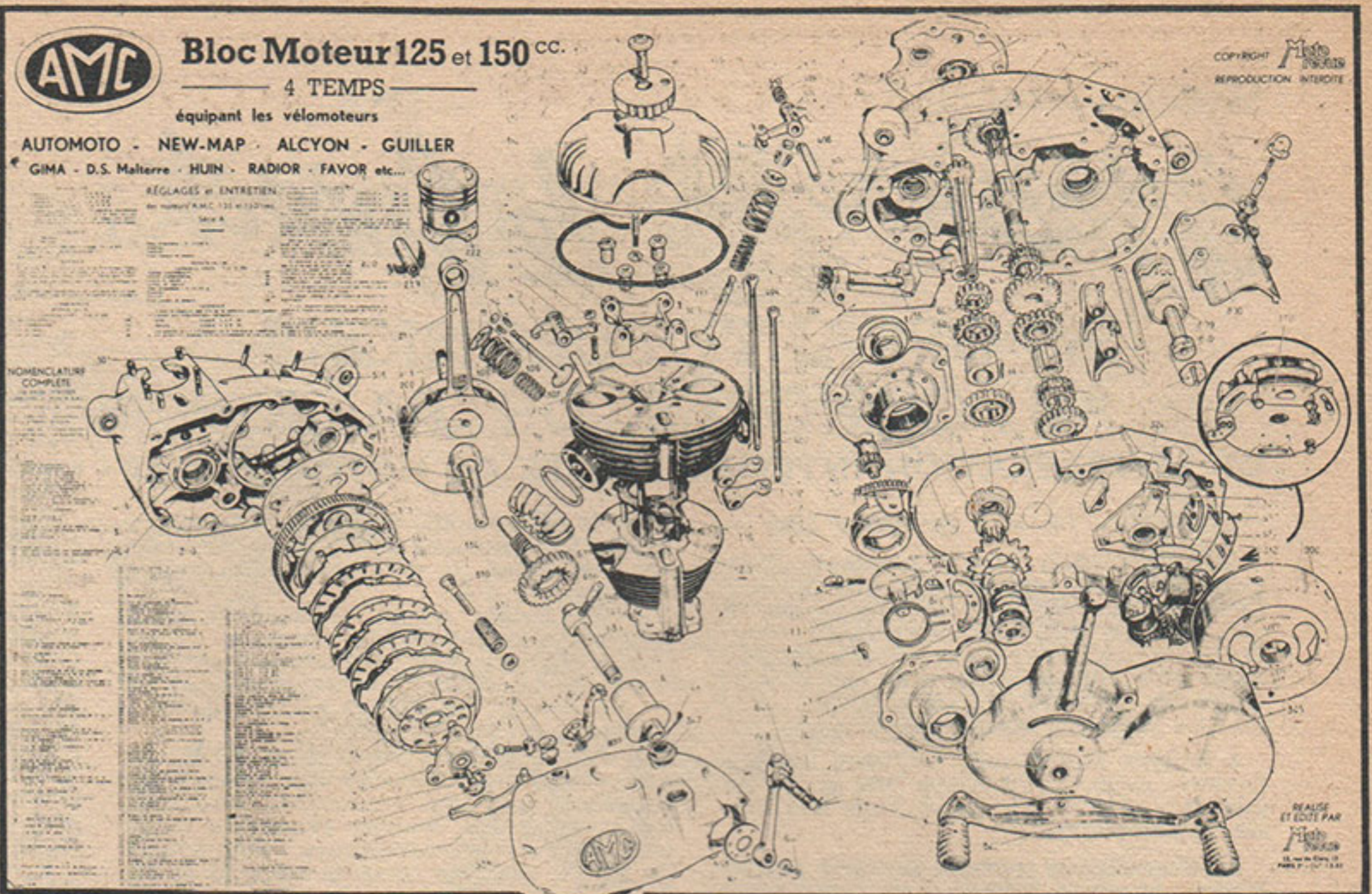
Un passage en vitesse de la Magliano des records.

TABLEAUX MURAUX de «MOTO-REVUE»

le 5 TERROT type EP. et E.T.P. et E.T.P.C. avec les réglages complets... 500 frs
 le moteur VELOSOLEX 350 frs
 le bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 cmc. 500 frs

Ce Bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc...

Pour paraître sous quinzaine :
 Le bloc-moteur YDRAL 125 cc.
 Envoi par poste, ajouter fr. 80 (pour 2 tableaux fr. 100 et 20 fr. par tableau complémentaire).
 Versements : Chèque Postal MOTO-REVUE 297-37 Paris



TABLEAUX MURAUX DE «MOTO-REVUE»

Voici la REDUCTION d'un de nos Tableaux Muraux qui font en réalité 65 cms. x 1 mètre. Tirés sur cartoline forte, ils forment une excellente et indispensable documentation pour le possesseur de la moto correspondant au dit Tableau. Le Motocycliste, Agent de la Marque ou Réparateur, affiche ce tableau, qui lui est indispensable, au mur de son magasin ou de son atelier et a ainsi constamment sous les yeux, en plus des catalogues complets, les pièces numérotées correspondant aux numéros du constructeur. Le succès remporté par nos premiers Tableaux, nous a incité à établir ce travail pour toutes les marques, en commençant par les plus importantes. C'est une nouvelle réalisation heureuse de «Moto-Revue».

NOS PETITES ANNONCES

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

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

MOTOS A VENDRE
 V. René-Gillet Bernardet Impec 115.000. CONC. 8, place Malesherbes (après 19 h. 45).
 V. 350 DKW état neuf, visible après 20 heures. ICHARD 4 rue Greffulhe, Levallois.
INDIAN GDA CAV av roues dep. 45. Harley MP dep. 35. Moteurs Harley, Gnome, BSA, M21, 64, Pce Réunion, 20e.
SIDE Bernardet Impec. Lamoureux, 6 pl. du Cl Fabien-19e.
TRIUMPH angl 600 type 6S 4 vit. av. side Impérial état neuf. CHAPPELLE 97 bd de la Gare, Paris-13e.
MOTOS ttes marques nf occas. BMW, Triumph, DKW, Terrot, Dominique, 97 r. d'Alleray-15e.
BMW R12 av. side état neuf Binder, 261 bd Voltaire, X1e.
GD sport Motobéc. 350 mod. 49 nve s. gar. av. acces. Ansqner 11 r. St Augustin-2e. Ric.33-69
NORTON internat. 500 mod. 48 f. tél. susp. ar. 6000 k. orig. vds 300. COUSSOT, Gometz-le-Châtel (S.O.). Tél. 23.
UNIQ. side Saro. 5 cv 4 v. g. cof. t. sad bat pn. n. cap. ou éch. c. sup. 5 Bouch. 36 Danrément.
 V. Châssis side Précision Mt. Teinturerie, 7 r. Mt.
 V. Velocar aérody. mot. parfait état essai. GARMINK, 22 Gde Rue Louveclennes (SO)
BMW 400 culb. Impec. b. prix EMERY, Ferolles-Atilly (S.M.)

SIDE Gn. Rh. 750 culb. 2 cyl. mot. pns nfs 140. DEROUET 31 r. Bernard Jussieu, Bondy.
A REVISER D.W.K. 198 N.S.U. 198
 Triumph 350, BSA 350, Gnome 800, Standart 500, Gillet Herstal 350, Panther 500, Vélocar Sachs, Ardie, Prester, Peugeot, etc Vis. samedi et dim. mat. de préfér. RIEUCAU 64 pl. Réunion, 20e.
MOTOSACOCHE 350 culb. bn ét. 85000. Dubuc 16 av. Carnot Villeneuve St Georges (S.O.)
TRIUMPH Angl. 350 culb. imp. Maurice 35 r. G. Moquet, 17e
PART. v. Harley Davidson 750 gd luxe selle biplace. COUVERT tél. Ménil. 96-37, 8 pas. Saint Pierre Amelot, 11e.
250 NSU sup. cul. 4 v. sél. f. tél. équip. ét. nf 110. Drussant 86 r. Paris St Leu la Forêt SO
BSA M20 Impec. Equip. compl. 135. 15r. Pasteur Le Perreux S.
PEUGEOT 175 b. ét. pns nfs px int. Ecr. P. MERLI 5 bis r Nungesser, Fontenay s. Bois
100 TERROT 3 vit. tr. b. ét. Px 40. A. FLORAND, Pas.40-78
M GOYON 500 4 vit c. nve 90. LAJUDI 6 r. E. Renan Issx Mx
A VDRE 2 motos 350 culb. b. ét. px int. R. JARDAT 13 bd des Corneilles, Saint Maur.
ING. aviat. vd Peugeot 350 culb. sél. juin 39 méc nve. écr p. r.-v. DELACROIX 1 r. Delagrangé-15e (urg. cse dép.)

MOTO 350 cc Ariel culb. red. Hunter splend. ét. nf. Lon 16-89
125 MOTOBEC. 49. susp. ar. vis. 40 av. Pte d'Asnières-17e
TERROT 350 48 HD JACQMIN 185 r. Vaugirard, Ség. 78-27.
M. GOYON 350 culb t. b. état side Bufflier nf ens. ou sépar. S'adr. LAGNEAU 16 bis rue Emile Landrin Boulogne s. S. (vis. sam. ne pas écrire).
 V. ou éch. ctre véloc. side Roy 350 ou 500 Impec. c. nf. GOHIN 7 rue Jeanne, 15e.
VDS 100 Aub. Dunne monovit. bs px. Transp. 123 b. Grenelle 15e.
250 R. ENFIELD 4 v. culb. 90. VERRECHIA 10 rue Lépine, La Courneuve (Seine).
INDIAN motosid 1200 cmc. oc. except. 125.000. Prov. 26-95.
BMW R12 avec sidecar Précision ét. nf. MARY 72 rue Pierre Demours, Paris-17e.
DKW 350 NZ Bn ét. Bourlier 26 r. Clos Bellot Champigny S.
JONGHI 125 cc neuf Px 65. BARBAUT 3 rue Quénu, 5e
NSU 250 sup. cul. Impec. + pièces acces. 105. A. GENDROT à Boos (Seine Inférieure).
 V. Terrot 750 cc side 1 pl. 1/2 ou éch. c. voit. m. valeur. HUGOT Photo Bourbonne (H.M.)
NORTON 16H ét. méc. nf pns et chromes Impec. urgent, sa-crifiée 115000. ROB. 06-34.
INDIAN 5 cv 2 cyl. CUIN ét. nf. F. Favennec, Pleyben (Fin.)

A VENDRE Motobécane 175 1949 neuve. BARON 9 rue de la Plaine à Croissy, tél. 27-25
VDS sidecar Terrot 1949 RGAS culb. 5000 kms 4 vit sél. roues interch. chrom. frein sur side roue sec. pn. nf. 1 pn Dunlop 25x275 nf, véloc. Ecr. pr R. V. LEQUEMENT 1 r. Durget, Saint Mandé (Seine).
 V. 175 Motobécane culb. dern. mod. tél susp. AR neuf. CORSON à Mende (Lozère).
MOTOBEC. 350 latér. R. 44 mot. ref. b. pns + 2 pns nfs. Dr. ROCHE, Muids (Eure).
BMW 500 R5 A V. 180000 BARRAN, Aguilera (Biarritz).
TRIUMPH speed twin susp. AR Impec. 175000. BASELIS, 229 r. Solferino, Lille (Nord).
NSU 250 supercul. 44 4 vit. sél. c. nve 130 à déb. Carlon 6 r. St Pierre, Mouvaux (Nord)
CYCLECAR Yrsan 3 r. moteur Ruby 6 cv 45000. CAZENEUVE 29 r. Tronchard, Brunoy (SO)
SUPERBE Harley 750 en rod. selle biplace av. ou ss side Précision. DAUCHEZ, 57, rue L. Calmel, Gennevilliers.
HARLEY MP tte chr équip. luxe. Ec. DUPUY r. Lamartine Cormeil. en Paris (SO) T. 40
 V. 125 DKW b. ét. moteur 600 Saroléa lat. FARGERELLE, 25 r. Lefranc, Granville.
PART. v. DKW 350 NZ incompl. état nf. METARD F. à Annet sur Marne (S.-et-M.)
FN 500 culb. super culasse fourche télescop. comme neuve MIZRACHI 38 av. Chasse, Beauchamp (Seine et Oise).
DARMONT 1100 cm. mot pns accus. Impec. Ecrire HUTH, à Coclois (Aube).
MOTOB. 350 bloc b. px. Martin 36 r. J. Jaurès, L'Hay les Roses
R. GILLET 750 av side 3 pns nf vis. 10 r. Pruvost Vanves
NORTON 500 culb. monotube rap. sél. 4 v. c. nve 3e Bol d'Or 48. 150. ROBE, 52, bd G. Pétri, Malakoff.

ON DESIRE ACHETER

Ch. épaves motos angl. allem. etc. 64 Pce Réunion, 20e.

ECHANGES

ECH. camion. Delage s. pns c. moto 64 pce Réunion-20e.
 ECH. voit. 7 cv spt ctre moto 500 side. OLIVIER 16 ter rue Thierry, Antony (Seine).

DIVERS

INDIAN 1200 CAV 500 GDA pièce. orig. embiell. pistons, axes, segments, soupapes, guides, joints, culas, pignons, bte disques embray. châssis, side, sacoches d'origine neuves, moteurs 1200 complets. TAURY, 50 rue Octave-Mirbeau, 17e.
C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, boîtes Burman, pièces pr moteurs Chaise, Peugeot, Terrot, Motobéc., Monet, Alcyon, etc. Embiell. réalésage.
 V. moteur R. Enfield 350 cc lat. b. ét. mod. 42 px 120. et pignons b. vit. 500. LEMAITRE 109 av. E. Ruben, Limoges.
 A vdre aspirateur Aspiron nf avec accessoires n'ayant jam. servi. Px int. S'adr. MOTO-REVUE, 12 rue de Cléry.
REVIL (Ets) 82 av. des Terres Eto. 15-53, seul spécialiste pour tous équipements et accessoires motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, gants, lunettes, vestes, sacoch. tan-sad, poignées tournantes, dessus de selle caoutchouc, accus, sélect., pare-brise, etc...
VDS bloc Aub. Dunne 125. 3 v. av. volant carb. ét. nf 30000 Ecr. BONNET 13 r. Rob Estienne Livry Gargan (S.O.).
 V. fourche et moteur Motob. R44 c. culb. culas. cyl. cpt par. état. GUERIN rue Saint-Ausonne, Angoulême.

Le Casque GENO

à calotte en métal léger à haute résistance.
Imperforable aux chocs
AGREE EN COMPETITION pour tous pays affiliés à la F.I.C.M.

Type Compétition modèle adopté par « MOTO-REVUE » pour son CASQUE D'HONNEUR

Vente en gros :
Ets GUENEAU
6, Fbg St-Honoré, PARIS



MOTOS DANTON

14, r. Danton, LEVALLOIS-PERRET - PER. 19-11

SPECIALISTE HARLEY-DAVIDSON

Pièces détachées - Echange standard
moteurs et cylindres type M.P. 750 lat.
selle biplace adaptable - pare-brise

Agence : Monet-Goyon, Magnat-Debon, etc..

Distributeur SIDECARS SIMARD

Pièces détachées - Accessoires
REPARATIONS TOUTES MARQUES
GRAND CHOIX MOTOS ET SIDECARS
NEUFS ET D'OCCASION

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

SILENCIEUX WILMAN FORME TROMBLON



à spirale démontable

3, rue d'Evreux, 3 — COURBEVOIE (Seine)

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)

Téléphone : ETAMPES 497

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!

BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

SAKER LEVALLOIS

LES POIGNÉES "SOUPLI"
POUR MOTOS

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

C'EST LE CONFORT
SOUS LA MAIN
EN VENTE PARTOUT

LA PROVIDENCE DU MOTARD

ACTUAL-SPORTS

Marcel FARAUS

Spécialiste du VéloMOTEUR et de la Moto
25, rue Notre-Dame de Nazareth - PARIS-3^e

AGENT :

MOTOCONFORT — MONET-GOYON
RENE GILLET — ROUSSEY — M.R. — VAP

TOUTES REPARATIONS...
REMISES A NEUF...
DEPANNAGES...

Sur votre vélomoteur...

L'ECLAIRAGE
et un avertisseur
puissant
EN PERMANENCE



avec

WELCOS

déposé

LIORET

193, r. de Paris - Pantin
Tél. : VIL. 91-39

HARLEY - DAVIDSON

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

— Stock pièces détachées —
Echange Standard Complet
REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

B.M.W.
Agent Général

ZUNDAPP

LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly
Asnières — Gré. 17-93

NICE-PARIS

confirme la qualité de la

FOURCHE TELESCOPIQUE M.A.C. pour cyclomoteurs
vente en gros : M.A.C. Cannes-Le Cannet (A.M.)

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

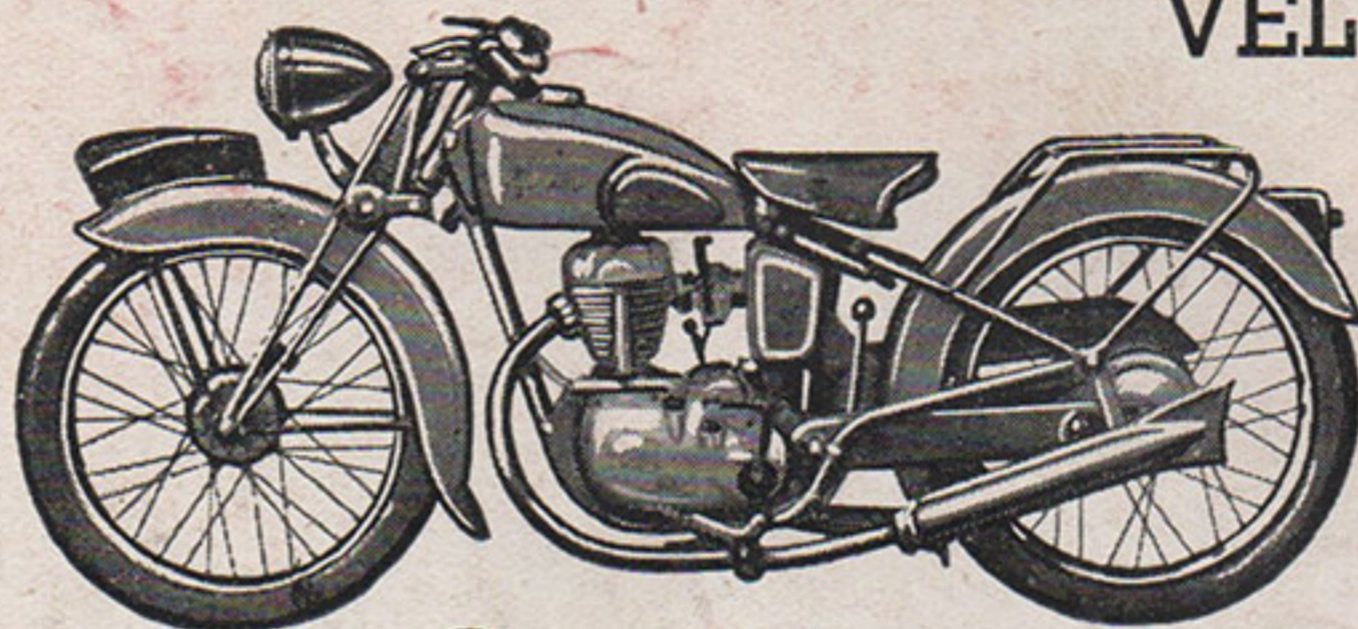
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

NEW-MAP

La motocyclette de grand luxe

LES PLUS BEAUX
VÉLOMOTEURS

Modèles 2 temps
125 cmc.
3 et 4 vitesses
sélecteur au pied



Modèles 4 temps
125 cc. à culbuteurs
Suspension AR
réglable et breveté

3 supériorités
incontestées

UNE CONSTRUCTION SOignée - DES MOTEURS DE QUALITÉ - UNE PRÉSENTATION RACÉE

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

MOTOCYCLETTES NEW-MAP

Bureaux et Usines :

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton - Tél. : DID. 73-83
AVIGNON : 145, rue Carreterie - Tél. : 3-53
NANCY : 3, rue Léopold-Lallement - Tél. : 54-60
MARSEILLE : 17, rue de Village - Tél. : LY. 71-91

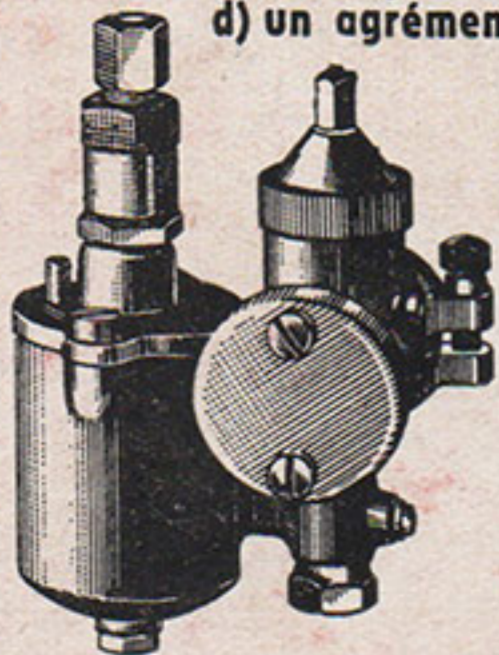
L'ESSENCE EST LIBRE !

Utilisez la au mieux pour votre vélomoteur
Avec le carburateur

ZENITH STROMBERG

Vous obtiendrez :

- a) des départs à froids instantanés
- b) des mises en actions rapides
- c) des reprises nerveuses
- d) un agrément maximum d'utilisation



ZENITH STROMBERG

gagne en 1949

RALLYE DE MONTE-CARLO
GRAND PRIX DE FRANCE
GRAND PRIX DE PARIS
GRAND PRIX DE BELGIQUE
RALLYE DES ALPES

AJANVIC

CARBURATEURS ORIGINES

AMAL
FISCHER
FRANKFURT

pour

D. K. W.

250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.

STATION-SERVICE 83

83, Av. de la Grande-Armée, 83, PARIS-16^e

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 24-40

Toutes Marques Françaises et Etrangères
SPECIALISTE B.M.W.

JEUNES!

Apprenez un métier d'avenir

Vous pouvez vous créer une situation intéressante dans Industrie et Commerce Auto en suivant nos Cours PAR CORRESPONDANCE qui feront de vous Techniciens et Mécaniciens-Electriciens de 1^{er} Ordre. Préparation Armée motorisée — Autorails — Tracteurs agricoles, etc...

COURS TECHNIQUES AUTO, r. du Dr. Cordier St-Quentin (Aisne). Renseignements gratuits sur demande.