

Moto revue

38^e ANNEE. — 3 MARS 1950. — N° 972.

Provisoirement
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :
25 frs

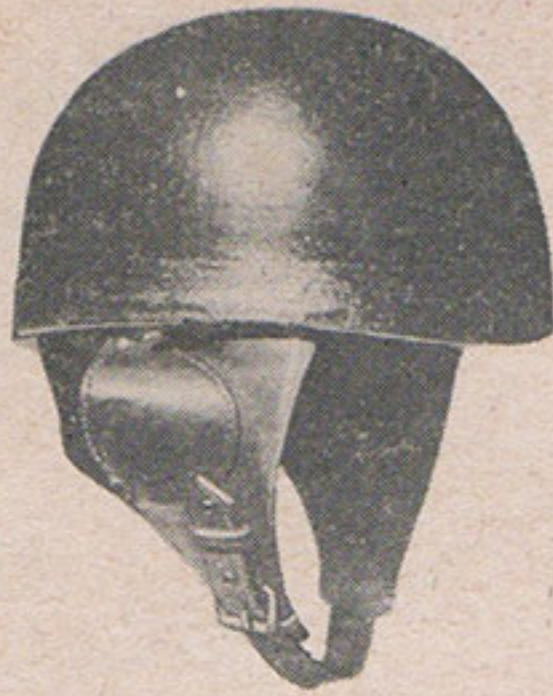
TRANSMISSIONS
DE
CYCLOMOTEURS



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

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

Tous les usagers de la route connaissent les sidecars de l'A.R.A.,
dont le but est : rendre service en chaque occasion.



Le Casque GÉNO

à calotte en métal
léger à haute résis-
tance imperforable
aux chocs

AGREE EN
COMPETITION
pour tous pays affiliés
à la F.I.C.M.

type RECORD
à calotte composite
extra-léger

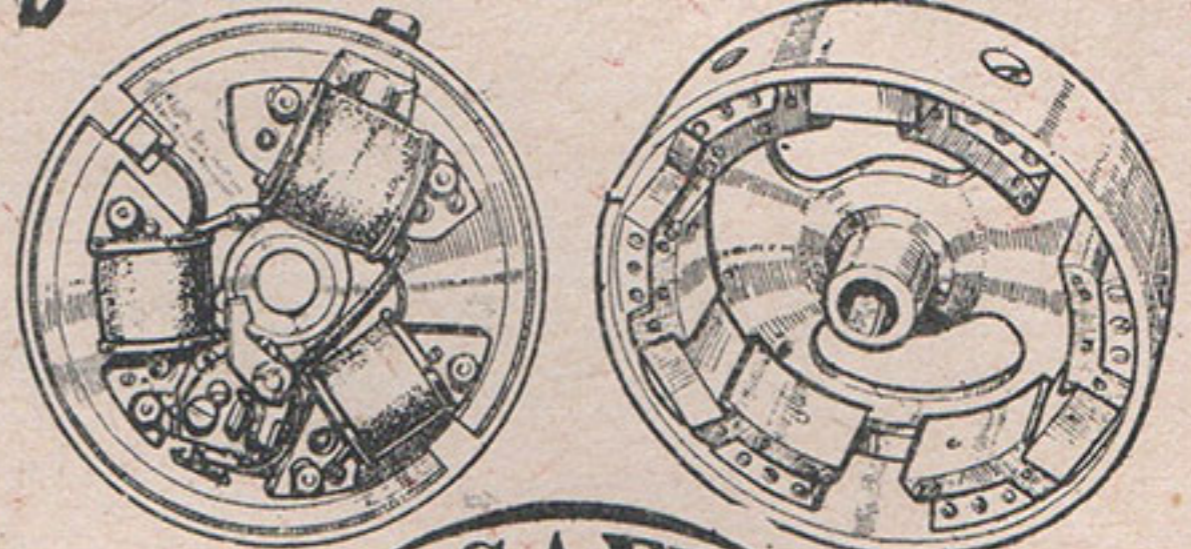
Le type COMPETITION
est adopté par
« Moto-Revue » pour
son casque d'honneur

TYPE TOURISTE
calotte en métal léger
avec visière ou bourrelet



ETABLISSEMENTS
GUENEAU
Vente en gros
6, Fg Saint-Honoré
PARIS (VIII^e)

Volants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour Vélocycleurs 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)

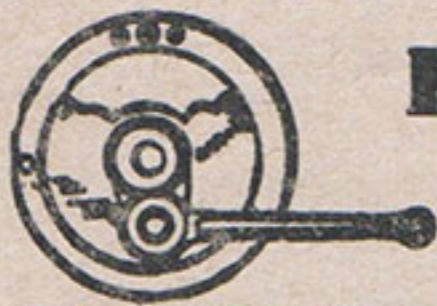
Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED

61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

BOITES DE VITESSES STAUB PIECES DETACHEES (AGENT GENERAL)

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALISAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS, PIECES DETACHEES
ACCESSOIRES - TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES



PERTUISOT

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

83 D K W 83

PIECES DETACHEES POUR MOTOS ALLEMANDES	83 STATION SERVICE 83	ATELIER SPECIALISE POUR MOTOS ALLEMANDES
<i>Toutes pièces détachées auto et moto</i> Echange Standard d'Organes		

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

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

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

VENTE A CREDIT

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

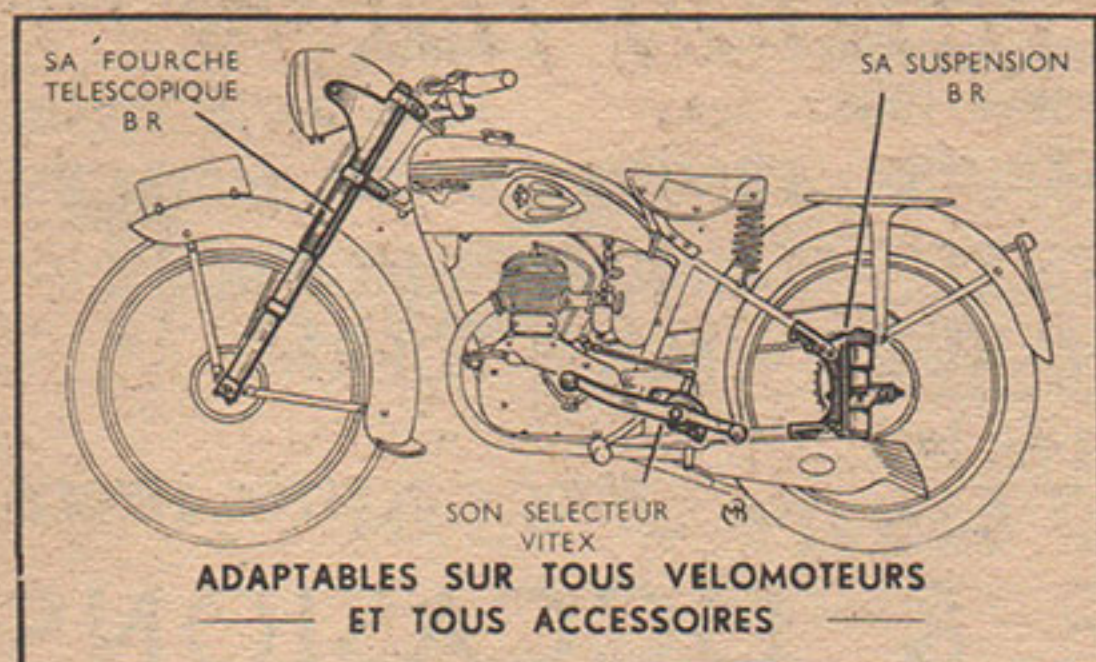
XXI^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS



AGENCES DIRECTES MOTOBECANE - GNOME-RHONE KELLER-ESCOFFIER - JONGHI GUILLER - M.R.

Et la fameuse « MOBYLETTE » à 36.000 francs.

SPECIALITES :
REVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

PIECES DETACHEES ANCIENS & NOUVEAUX MODELES, ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

FOURCHE TELESCOPIQUE adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cmc.

ELEGANTE — POSE RAPIDE — LIVRABLE DE SUITE : **13.500 francs**

— REALESAGES — EMBIELLAGES — CHEMISAGES —
REVISIONS VOLANTS MAGNETIQUES - MAGNETOS - DYNAMOS
SPECIALITE DE SACOCHES CUIR POUR VELOMOTEURS ET MOTOS
MODELES SPLENDIDES A PARTIR DE 2.500 FRANCS LA PAIRE

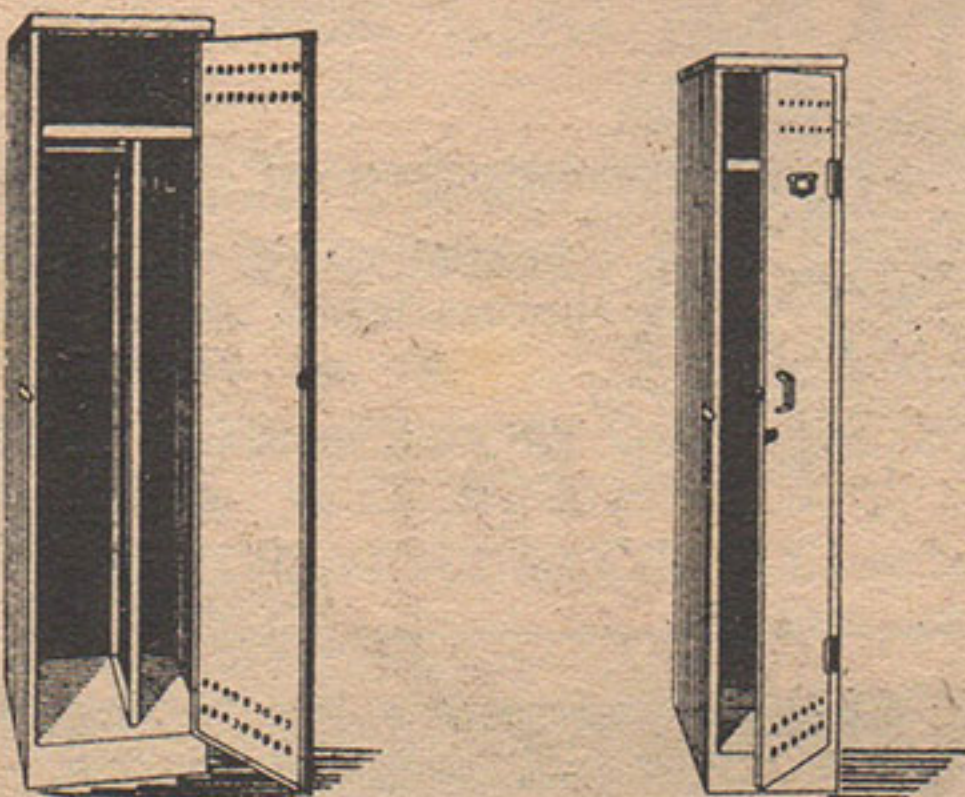
SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

88, Avenue Paul-Doumer, PARIS-16° - AUT. 18-42

ARMOIRES VESTIAIRES *Métalliques*

POUR ATELIERS POUR BUREAUX



D5 notice 14 sur demande

ÉTABLISSEMENTS DUVAL

BUREAUX DE VENTE :
18, Rue AUGUSTE-LANÇON — PARIS - 13°
GOBelins 78-18 — 53-10 - 11 PUBLI REG

Les Ets BONNET

LA PLUS ANCIENNE ORGANISATION DE VENTE A CREDIT
LIVRENT A TRES BREF DELAI
AVEC GRANDES FACILITES DE PAIEMENT
LONG CREDIT — PETITS VERSEMENTS

les vélomoteurs et motos
DES PLUS GRANDES MARQUES
MOTOBECANE 175 et 350 cmc.
GNOME-RHONE sél. fourche tél.
JONGHI 125 cmc. sélecteur
GUILLER 125 - 150 et 175 cmc.
avec le fameux moteur A.M.C. culbuteurs
Sélecteur 4 vitesses, levier remise au point mort.
TERROT 100 cmc. fourche télesc.
et autres modèles de cette marque

SCOOTER A.G.F. - Sidecars BERNARDET
Montage et réparations des fourches
et suspensions GRAZZINI.

Renseignements 30 fr. timbre. — Catalogue 50 fr.
remboursés à tout acheteur.

80, Av. du Gl Leclerc (ex 172 av. Ed.-Vaillant)
BILLANCOURT Tél. : MOL. 15-46
AGENCE VELOSOLEX

28, rue Davoust
41, av. Ed.-Vaillant
— PANTIN —

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

TOUS LES MODELES DE TOUTES GRANDES MARQUES FRANÇAISES EN MAGASIN
TERROT — MOTOBECANE — PEUGEOT — GNOME-RHONE
GUILLER - MONET-GOYON - BERNARDET - M.R. - DERNY

REPARATIONS

Essai et démonstration de la
MOBYLETTE

STOCK TOUTES PIECES

VENTE à CREDIT NEUF & OCCASIONS

Réponse contre timbre

1/3 comptant - Solde 4-5-6 mois

Les Motocyclistes de la
GARDE PERSONNELLE du CHEF de L'ETAT
sont équipés avec les culottes de cuir du
MOUTON - JACQUEMARD

TANINGES (Haute-Savoie)

CULOTTES MOTO : 10.500 fr. BLOUSONS : 10.000 fr.
GARANTIS 10 ANS - CONFECTIONNES A VOS MESURES

PISTONS

PISTONS D'ORIGINE
DESORMAIS DISPONIBLES POUR
B.M.W. - D.K.W. - N.S.U.
PUCH - ZUNDAPP

MAHLE

« RECORD DU MONDE
DE VITESSE A MOTO »

montés en série par les constructeurs
16 ter, RUE ETIENNE-MARCEL
PANTIN — NORD 99-40

Pour vos...

EMBIELLAGES

REALESAGES

PIECES DETACHEES

Marques françaises et étrangères

STOCK IMPORTANT

D.K.W. - B.M.W. - ZUNDAPP - N.S.U. - SACHS

GARAGE DU STADE

55, Boulevard St-Symphorien, 55 — METZ
Tél. : 35-73

125

JONGHI

Luxe
Standard
Super-Luxe



LIVRAISON EN 10 MINUTES
VITESSE : 80 A L'HEURE

6 MOIS
DE
CREDIT

POUR ROULER A DEUX :

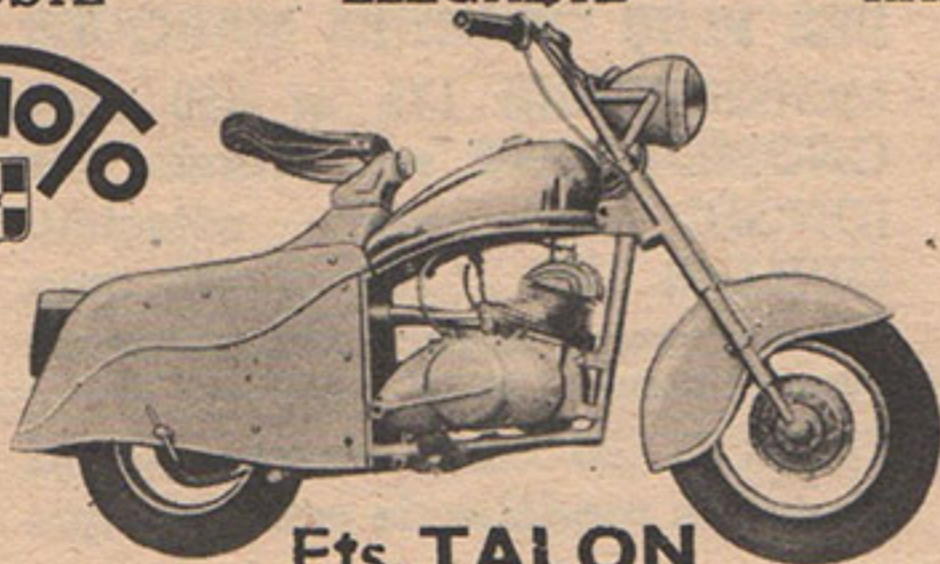
COMMANDEZ LES
MERVEILLEUSES 4 VITESSES

350 et 175 MOTOBECANE

R. CLERGE

105, bd Lefebvre
PARIS — 15^e
Tél. : LEC. 48-56
COURTS DELAIS

ROBUSTE — ELEGANTE — RAPIDE



Ets. TALON

6, rue du Bois-Bourgeois - Montbeliard (Doubs)

Agent général : R. ARTAGNAN, 33, r. H. Barbusse, Gagny
Agent pour PARIS : Ets EMERIAU, 63, rue de Lyon, 63

NAVILLE Frères

CONSTRUCTION
TRANSFORMATION
REPARATION
DE ROUES

pour

Motos - Autos - Canoes

BANDAGES OU PNEUMATIQUES
ROUES POUR TOUS CHARIOTS
35 ans d'expérience

25, rue Bezout - PARIS-14^e
GOB. 72-98 Métro Alésia

EXPEDITION EN PROVINCE

CONCESSIONNAIRE
EXCLUSIF

MOTOBECANE

TOUS LES MODELES EXPOSES
LIVRAISON RAPIDE

Sté BLANCHE AUTOS MOTOS (Gérard DESIR, Gérant) 71, RUE BLANCHE, PARIS (9^e) — TRI. 55-50

LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

Recordman du Bol d'Or — Catégorie 175 cc.
Ex-chef du Service réparation Monet-Goyon

TERROT

MOTOBÉCANE



MOTOS ET VELOMOTEURS

LIVRAISON RAPIDE

NEUF — PIÈCES DÉTACHÉES — OCCASION

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

VENTE A CREDIT

58, rue Aristide Briand — LEVALLOIS-PERRET — Tél. : PER. 19-73

NOS SPECIALITES

Sélecteurs au pied

“VITEX”

Pour Motos 3 et 4 vitesses

Prix : depuis 6.500 frs

« BABY-VITEX » pour vélomoteurs

Prix : 5.250 et 5.750 frs.

« MINI-VITEX » 2 vitesses pour

PONEY ou SCOUT : 1.450 frs

Tuyaux d'échappement

Tous modèles et spéciaux sur demande
SILENCIEUX ET TROMBLONS

Nos accessoires

Carburateurs et guidons AMAC
Tansad — Selles — Moyeux pour
Motos et Vélomoteurs.
Compteurs de vitesse.
Accus FULMEN, etc...

EXPEDITION EN PROVINCE

AGENTS : DEMANDEZ NOS CONDITIONS

MARC MARTIN

8, rue des Platrières, 8
PARIS 20^e

LADEVEZE

50, r. Brunel - PARIS-17^e - ETO. 24-66

DISPOSE DE SUITE

A CREDIT

NEUF ET OCCASION GARANTIES

ACHAT — REPRISE — DEPOT

(vente paiement comptant)

125 cmc. et 175 cmc. ALMA 98 et 118.000 — Scooter A.G.F. 119.200 — GUILLER 125 cmc. et 175 cmc. — LAMBRETTA 139 — BERNARDET 110 — GNOME-RHONE R.3 luxe et R.4 — MOTOBECANE : prenons commande — B.M.W. 750 cmc. Suspension AV et AR : 249 — ZUNDAPP KS 600 cmc. : 179. — ARIEL 500 cmc. neuve suspension AV et AR — NORTON 500 cmc. neuve suspension AV et AR. 2 PANTHER 250 cmc. neuves fourche télescopique — DOUGLAS 350 cmc. neuve suspension AV et AR — B.S.A. 250 cmc. : 119. - 350 cmc. : 149. - 500 cmc. : 129. - 500 cmc. Luxe état neuf — VELOCETTE 350 cmc. KSS : 149. — TRIUMPH 500 cmc. twin tiger : 220. — D.K.W. 350 cmc. NZ : 109-104 — N.S.U. 250 cmc. : 99. — 500 cmc. Armée 79 — HARLEY-DAVIDSON 750 cmc. Luxe : 199. — RUDGE 500 cmc. : 149. — NORTON MANX course 350 et 500 cmc. échange — ARIEL 1000 cmc. 900 kms mod. 1950, suspension AV et AR.

ECHANGE STANDARD, cylindres, embiellages ARIEL, NORTON, B.S.A., TRIUMPH, etc... Pièces détachées, sidecars.

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES

Réponse aux lettres munies d'un timbre pour la réponse

1, rue de Rivoli

St-PAUL MOTOS

Métro St-Paul - ARC. 71-46

Agent des grandes marques :

TERROT - MOTOCONFORT - MONET-GOYON - GNOME-RHONE - TRIUMPH - ORIGAN - M.R. RENE-GILLET - OGAR-JAWA - ALCYON

Livraison immédiate de la plupart de ces marques

VENTE A CREDIT

Conditions : 30 fr. en timbres-poste

EQUIPEMENT

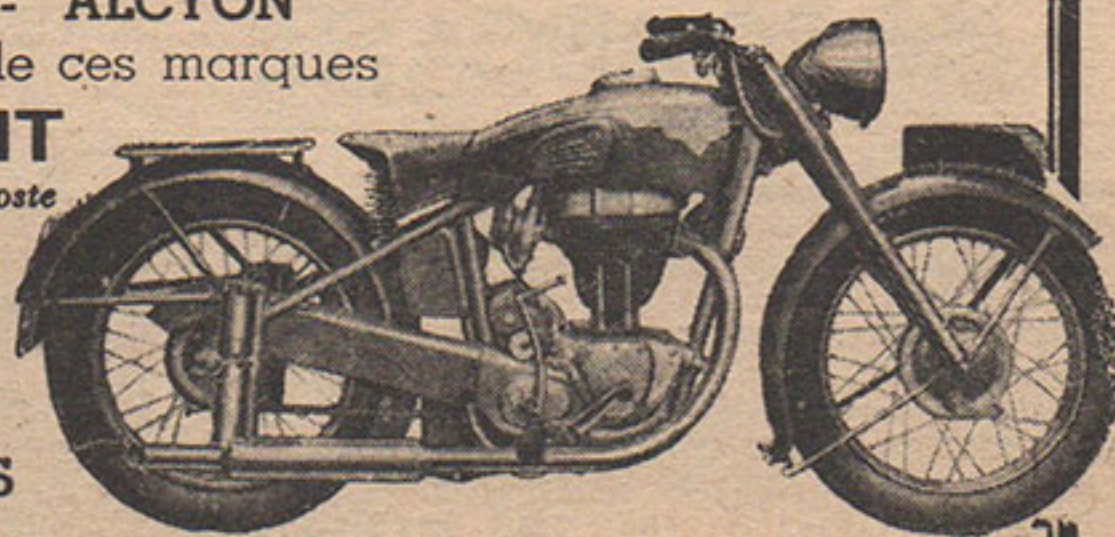
Casque FN

Huile CASTROL

Batterie FULMEN

REPARATIONS

par spécialistes



LE SEUL MAGASIN OUVERT TOUTE LA SEMAINE JUSQU'A 19 H. ET LE DIMANCHE MATIN

La plus grande exposition

**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 — 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)

LA COURSE... LA ROUTE...
MEMES PROBLEMES... MEMES SOLUTIONS !



Nos succès en Course sont
votre garantie pour votre
moto ou votre voiture de
tourisme.

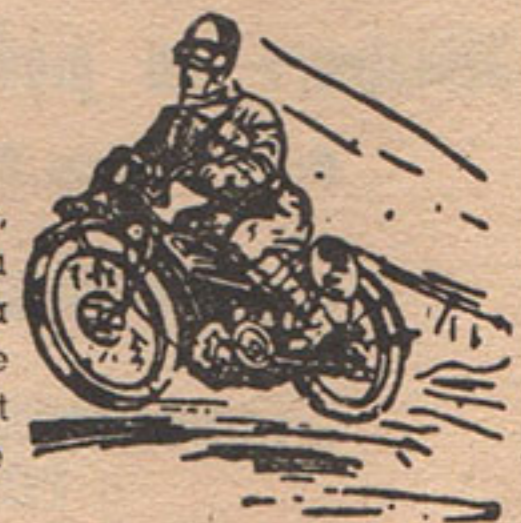
BRÉTOCYL GRAPHITÉ

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

Précieux dans l'essence Tourisme,
il est indispensable dans le Supercarburant !
Il assure le graissage parfait des hauts de
cylindres et la protection totale des soupapes.

SOUPLESSE PUISSANCE SECURITE

En vente dans tous les garages,
Stations-Services, Motoristes ou
BRET-OIL qui vous expédiera
franco son coffret de propagande
de 15 flacons doses, correspondant
à 150 litres d'essence, pour le
prix de 695 francs.



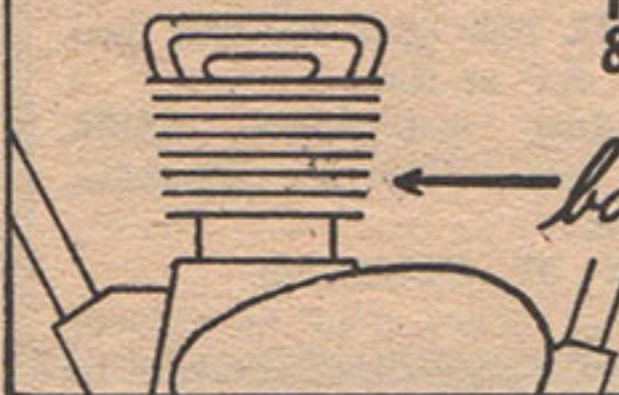
Société BRET-OIL

4, rue Jeanne-d'Arc, ISSY-LES-MOULINEAUX
(Seine) — Téléphone : MIC. 18-30



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



*bonne compression
longue durée*

René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente
LIVRE DE SUITE. FACILITES DE PAIEMENT

Concessionnaire des Grandes Marques
GNOME-RHONE — TERROT — JONGHI
MOTOBECANE — GUILLER — MALTERRE
SIDECAR SCOOTER BERNARDET

ATTENTION ! UNE SEULE ADRESSE :
28, rue Ernest-Renan - ISSY-les-MOULINEAUX
Métro : Corentin-Celton ou Porte de Versailles
Catalogue ctre 30 fr. timb. — Tél. : MIC. 03-72

BEZONS

162, r. Ed.-Vaillant - Tél. : 258 (Autob. 162)

MOTOBECANE



R. PIEL

AGENCES EXCLUSIVES

Essai et Démonstration
de la

“ **MOBYLETTE** ”

TOUS LES MODELES EN MAGASIN

STOCK COMPLET DE PIECES DETACHEES - ACCESSOIRES

VENTE A CREDIT (1/3 comptant)
(4-5 et 6 mois)

LIVRAISON TRES RAPIDE

St-GERMAIN

21, rue de Poissy - Tél. : 729 (Autob. 258)





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

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

- L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.
- Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.
- Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
- 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)

◆ FABRIQUE DE L'ESSENCE SYNTHÉTIQUE SUR UN PLAN COMMERCIAL

Le ministre de l'Intérieur américain, M. Oscar L. Chapman, a déclaré que la fabrication de l'essence à partir du charbon en cas de manque de pétrole est possible sur un plan commercial.

M. Chapman a annoncé les résultats d'un travail de sept semaines dans une usine de l'Etat de Missouri. Des goudrons et du charbon ont été traités à l'hydrogène et la production journalière s'est élevée à 43.884 hectolitres d'essence et d'autres combustibles. C'est la première fois que de telles quantités de pétrole ont été tirées du charbon et du goudron aux Etats-Unis, par la méthode d'hydrogénation.

Cette déclaration ajoute que d'autres expériences suivront, mais que l'usine de base s'était déjà révélée parfaitement saine au point de vue commercial. L'emploi d'un matériel automatique dans cette usine a déjà abaissé le prix de la main-d'œuvre bien au-dessous de celui des usines allemandes de combustibles synthétiques. Ces opérations comprennent, en particulier, des pressions de 703 kilogrammes par centimètres carré et une élévation de température de 457 degrés centigrades.

◆ LA PRODUCTION DU CAOUTCHOUC

On pourrait redouter une disette du caoutchouc, mais la production de caoutchouc synthétique atteint la moitié de celle du caoutchouc naturel et permet de rétablir la situation.

◆ DES PNEUMATIQUES QUI DURERONT PLUS DE 120.000 KMS.

On sait que les Américains poursuivent activement leurs études sur la fabrication synthétique du caoutchouc. Dans une récente communication faite à l'American Chemical Society, ont été décrits les derniers perfectionnements apportés à la synthèse du caoutchouc par les procédés à froid et il a été précisé que les pneus fabriqués de la sorte seront capables d'assurer un service d'au moins 120.000 kms. L'Office américain des Stocks de Caoutchouc aurait décidé la production de 200.000 tonnes de caoutchouc synthétique à froids dès la fin de l'année.

CE QU'ON NE NOUS DIT PAS

LE Ministre des Finances devant l'opposition résolue du parlement, n'a pas osé augmenter considérablement le prix de l'essence (encore qu'il ait réussi à donner un petit tour de vis). Il a renoncé, au moins pour le présent, à additionner le carburant d'alcool. Cet alcool pourrait d'ailleurs trouver d'autres débouchés s'il n'avait pas été acheté par l'Etat à un prix ridiculement élevé, double du prix mondial.

Prétendre que la dévaluation du franc s'est traduite par un prix d'achat plus élevé, c'est se moquer du monde, puisque nous ne payons pas en devises le pétrole à l'Irak, que la livre ayant subi une dépréciation plus forte que le franc, le pétrole acheté dans la zone sterling, doit être acheté meilleur marché qu'auparavant, 85 %, financé par le Plan Marshall. Et enfin, le cours du pétrole a fléchi sur le marché mondial, d'environ 2 fr. 25 au litre !

N'oublions pas non plus le Groupement d'Achat des carburants qui réalise de sérieux bénéfices qui s'établissent aux environs de 13 milliards par an. Ces sommes tombent dans les caisses de l'Etat. D'autre part, l'organisation répartitrice des carburants n'a plus désormais aucune utilité et cela implique la suppression de frais très élevés de personnel, de contrôleurs, d'impression de tickets, de locaux, etc... La suppression de ces dépenses représente une économie considérable.

Done, l'Etat ne nous fait aucun cadeau. Quant au supercarburant, nous ne croyons pas qu'il donne des résultats intéressants. L'essence est déjà beaucoup trop chère et beaucoup d'automobilistes et de motocyclistes roulent littéralement au compte-gouttes. Ils n'accepteront pas de payer 5 francs de plus un carburant à un nombre d'octane plus élevé, d'autant que l'essence ordinaire s'est sensiblement améliorée. Et ce supercarburant, en plus de l'alcool, doit contenir du benzol. Celui produit en France est de qualité médiocre. De plus, il n'y en a pas assez et il faudra en importer, si tant est que le supercarburant ait du succès. En plus, il faut ajouter obligatoirement de l'huile de paraffine pour éviter l'assèchement des cylindres. En somme, le le prix de revient de ce carburant sera de 10 francs au moins supérieur à celui de l'essence ordinaire et l'Etat ne gagnera rien de plus.

Mais il faut bien, dans l'incohérence des gouvernements actuels, contenter les producteurs d'alcool, lesquels furent ridiculement favorisés dans cette industrie, alors qu'il aurait été plus sain et plus économique d'aider la fabrication du sucre avec la production betteravière.

◆ LES CONSTRUCTEURS ANGLAIS AUGMENTENT LEURS PRIX

Nous apprenons que quelques constructeurs ont augmenté le prix de leurs motos. Cette mesure serait la conséquence de récentes hausses sur les matières premières.

◆ ...PAR CONTRE BAISSÉ CHEZ ZUNDAPP

Le modèle très connu Zundapp DB 200 dont la fabrication a déjà dépassé 100.000 exemplaires voit son prix remené de 1195 à 1095 marks.

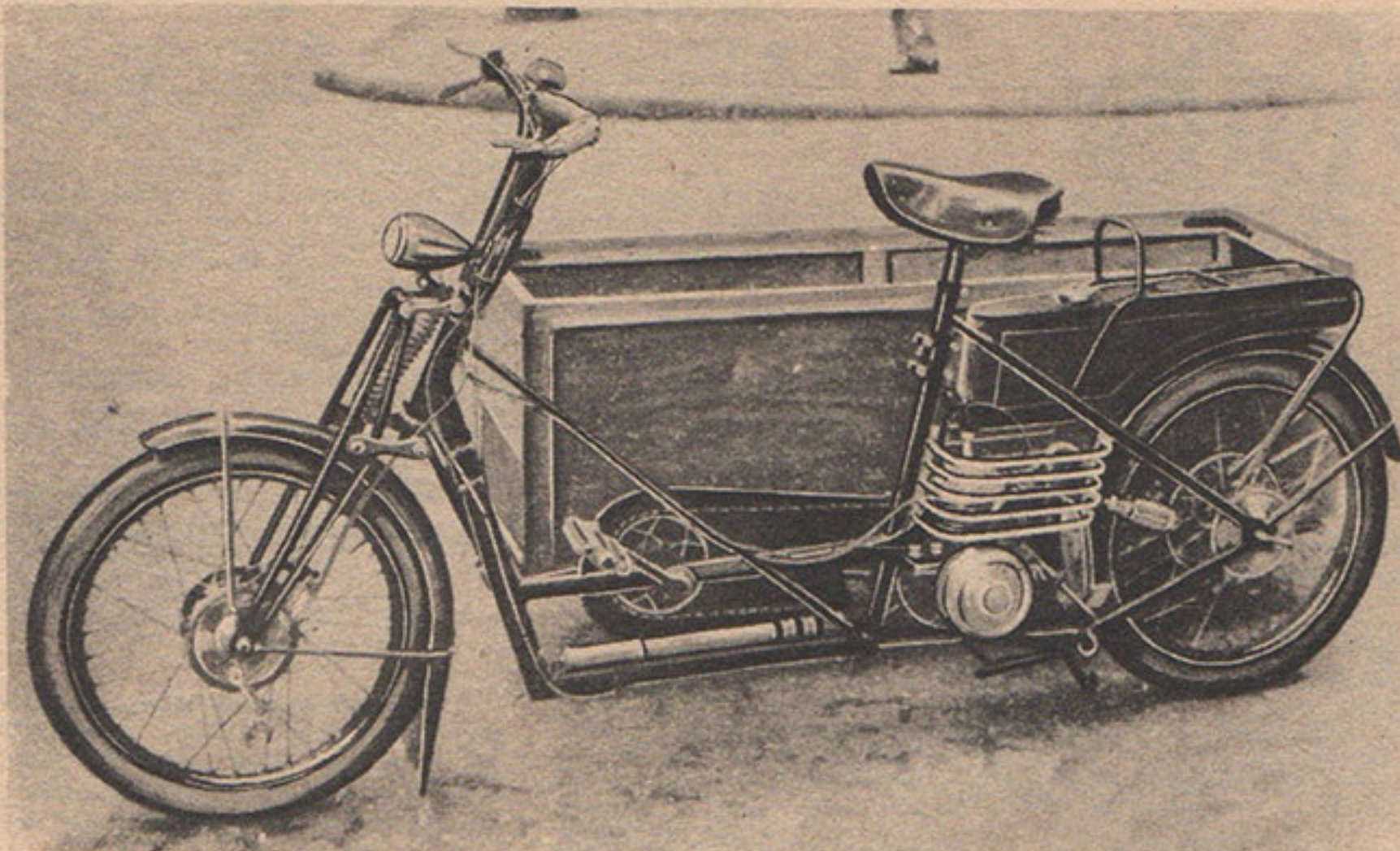
◆ PRODUCTION RECORD DE PNEUS EN DECEMBRE 1949

De nombreux commerçants réparateurs continuent de nous faire part des difficultés qu'ils rencontrent pour se procurer les pneumatiques nécessaires à leur clientèle. Aussi apprendront-ils avec satisfaction, que la production des pneus, grâce à l'effort de nos usines, a atteint, en décembre, le chiffre record de 483.141 unités.

Maints de nos correspondants déconcertés par le fait qu'ils ont été alimentés au « compte-goutte » depuis plusieurs mois, l'ont imputé à la répartition. La raison de cet état de chose semble bien plutôt le considérable afflux de commandes consécutif à la mise en liberté de vente des pneumatiques. L'harmonisation n'a donc pu encore être établie entre les demandes et la différence entre les livraisons ici ou là qui peut souvent paraître peu conforme à l'équité, provient souvent de la date et de l'importance des commandes faites précédemment. La reprise d'une cadence normale, grâce à l'intensification de la production, doit donc se réaliser progressivement et sûrement.

◆ RESTITUTION DE VEHICULES

Nous apprenons que l'Armée de l'Air restitue 76 véhicules à leurs anciens propriétaires. On compte parmi ceux-ci une trentaine de motocyclettes. Ces véhicules devront être réclamés par leurs ex-propriétaires au Secrétariat d'Etat aux forces Armées Air, service du matériel, 26, bd Victor, Paris-15^e, avant le 12 avril 1950, date d'expiration du délai de 2 mois francs.



Informations

◆ POUR DEVENIR ASSISTANT-ROUTIER MOTOCYCLISTE

Nous recevons de la Prévention Routière les précisions suivantes au sujet de l'acceptation de candidats dans les services de l'A.R.A.

Les conditions de recrutement du personnel roulant sont les suivantes :

1° Etre âgé de 21 à 33 ans, il est indispensable d'avoir satisfait aux obligations militaires.

2° Etre possesseur du permis de conduire les motocyclettes.

3° Avoir des notions de mécanique et de dépannage.

4° Etre titulaire du Brevet élémentaire ou à défaut justifier de connaissances générales de ce niveau d'études.

5° Etre possesseur au moment de l'embauche du brevet de secouriste délivré par la Croix Rouge Française.

Les candidats subissent les différentes épreuves éliminatoires suivantes :

1° Examen de conduite à moto avec sidecar.

2° Examen de rédaction de rapport d'accident sur un thème donné.

3° Visite médicale.

Nous précisons que ces épreuves éliminatoires sont assez sévères et qu'un très petit nombre de candidats est agréé, étant donné que quelques postulants seulement sont reçus à la fois.

◆ PERMIS DE CONDUIRE ET CARTE GRISE EN FORTE HAUSSE AU 1^{er} AVRIL

Un arrêté du Ministère des Finances publié au « Journal Officiel » du 10 février stipule que les dispositions comprises dans le décret du 9 décembre 1948 entreront en vigueur le 1^{er} avril prochain.

Dès qu'il s'agit d'une décision du Ministère des Finances et d'une application de nouveaux impôts, notre esprit est mis en éveil car nous avons l'habitude de nous heurter à de nouvelles charges imposées aux usagers de la route. Nos craintes, une fois de plus, se trouvent justifiées.

La taxe sur le permis de conduire, actuellement de 215 francs, passe à 400 francs, soit une hausse de 46 % environ. Mais là ne s'arrêtent pas les nouvelles charges dictées par le Ministère des Finances. Alors que jusqu'à présent la taxe sur la carte grise faisait l'objet d'un droit fixe de 500 francs pour les voitures, et

de 250 francs pour les motos, dorénavant, il sera proportionné à raison de 500 francs pour un véhicule d'une puissance égale ou inférieure à 5 CV. ; 1.000 francs de 6 à 10 CV. ; 2.000 de 11 à 16 CV. ; et 4.000 francs au-dessus.

Et s'il vous faut un duplicata de votre permis de conduire ou de votre carte grise, vous devrez payer un droit double, car l'administration n'admet pas la perte ou le vol de ces pièces sans vous infliger une sanction pour leur renouvellement.

Elle condescendra, malgré tout - toujours à partir du 1^{er} avril - à délivrer un duplicata des cartes rose ou grise au « tarif simple » sur justification de la détérioration ou de l'usure des originaux.

◆ QUEL EN EST LE PRECURSEUR ?

NSU fait remarquer que la construction motocycliste allemande peut être fière de ses réalisations ; au dernier Salon de la moto de Milan, on pouvait voir 5 firmes italiennes bien connues « qui utilisaient pour leurs modèles le même principe du cadre central embouti, ainsi que N.S.U. l'a fait, mais le résultat ne

Voici le Veloscoot'R que son créateur, Robert Ducheron a présenté aux techniciens et à la Presse le 24-2-50. Equipé d'un moteur VAP, ce petit véhicule n'est ni un vélo, ni une moto, ni un scooter ! Très puissant, il peut être équipé d'un sidecar léger, réalisé également par Ducheron.

fait pas le moindre doute au sujet de l'élégance de réalisation ».

Pourtant, dans notre numéro 942, page 139, nous signalons que Benelli revendiquait cette priorité, car un prototype de cette firme avait été construit en 1943, et présenté à la presse dans un article de juin 1943 de « Motocyclismo ».

◆ LA IMME EN FRANCE

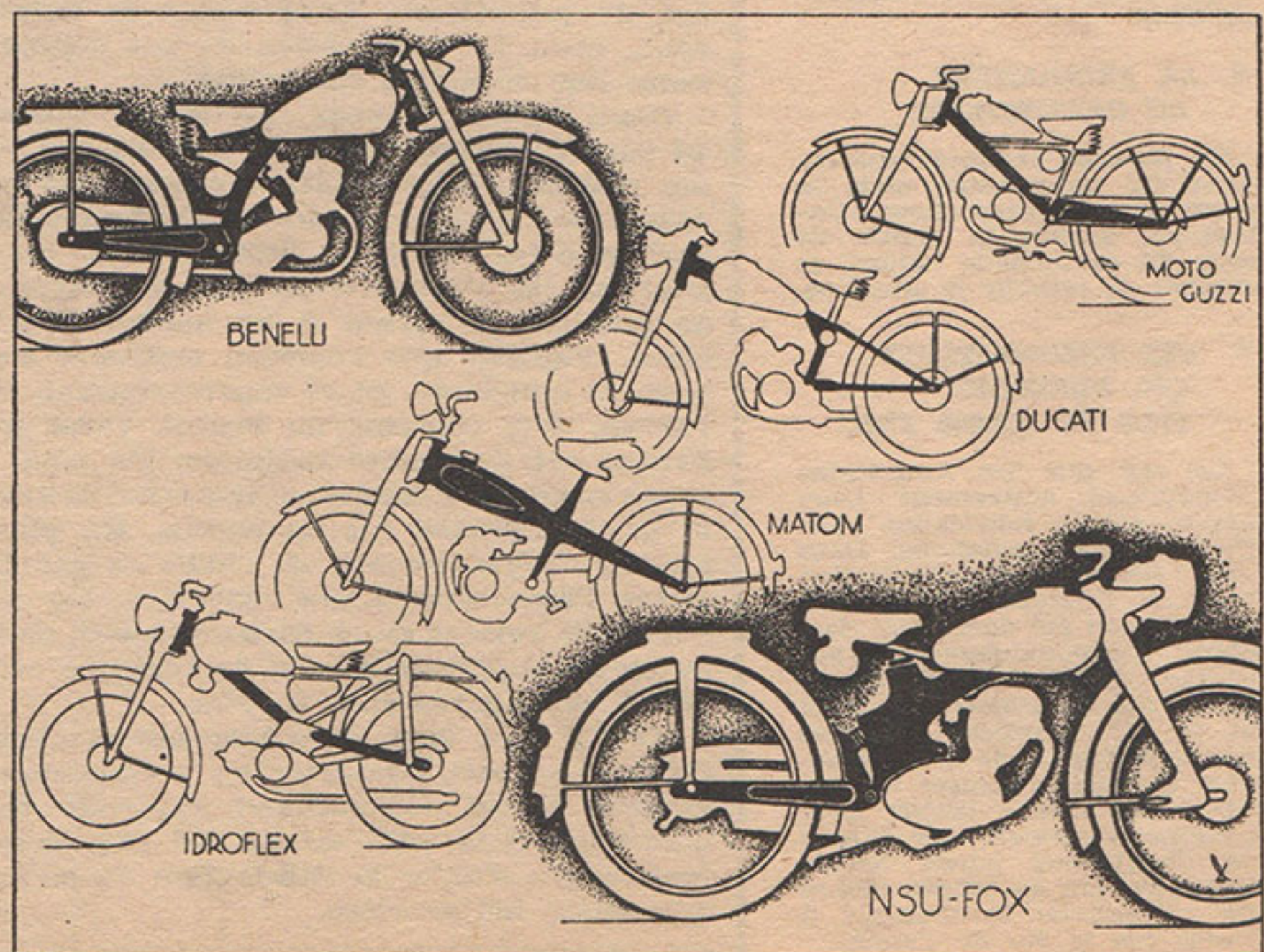
Paul Ladevèze, représentant des Imme pour la France va recevoir prochainement un grand nombre de ces remarquables petites motos, sur lesquelles nous avons publié une étude très complète de A. Thusius, dans un récent numéro.

L'actif motoriste de la rue Brunel cherche des agents dans toutes les grandes villes de France pour représenter la Imme.

◆ LES RACERS 500 CMC. DEBUTERONT EN FRANCE

C'est le dimanche 19 mars, à Paris, que l'A.C.I.F., avec le concours de l'A.G.A. C.I., fera disputer la première épreuve réservée à ces petits engins admis officiellement en course, depuis octobre dernier. Aujourd'hui, de nombreux sportifs ont réalisé des engins, d'autres en préparent et cette date du 19 mars sera l'aboutissement logique d'une action ardemment menée pour faire du « mouvement 500 » une vivante réalité. C'est ce qu'on pourra constater en cette journée où les racers 500 cmc. français effectueront leur première sortie et affronteront leurs concurrents britanniques, belges, italiens et hollandais.

Ci-dessous : Reproduction de la publicité publiée actuellement par N.S.U.



◆ LES NOUVELLES GILLET

Nous avons pu admirer les nouvelles Gillet-Herstal 250, 2 et 4 temps, à fourche télescopique et suspension arrière réglable au magasin d'exposition du Bd Magenta.

Dans un très prochain numéro, nous publierons des illustrations techniques et des précisions sur ces intéressantes machines que les agents de la marque commencent dès à présent à recevoir.

◆ ALLEMAGNE : RALPH ROESE VICTIME D'UN ACCIDENT

Le sportif allemand bien connu Ralph Roese vient de se tuer, à l'âge de 50 ans, sur l'autostrade Cologne-Francfort, dans un accident d'automobile. On se rappelle que Roese avait remporté avant guerre de nombreuses victoires au guidon d'une motocyclette. Ces dernières années, au volant d'une Véritas sport 2 litres, il s'est de nouveau classé parmi les premiers.

◆ LES AUSTRALIENS REVIENNENT EN EUROPE

Les coureurs Australiens Harry Huiton, Georges Morisson et Eric Mc Pherson qui en 1949 avaient pris part avec le plus grand succès aux courses de motos en Europe et avaient obtenus au T.T. et dans les différents championnats du monde un classement très brillant, ont été délégués par l'Union Motocycliste Australienne pour représenter leur pays au cours de la saison sportive qui va s'ouvrir en Europe.

Huiton et Morisson monteront de nouveau des Norton à double arbre à cames en tête, tandis que Mc Pherson reste fidèle à son A.J.S. avec laquelle en 1949 il s'est placé à la troisième place (en même temps que Bob Foster) pour la Coupe du Monde dans la catégorie 350.

◆ MOTEURS BICYLINDRES

Trois moteurs bicylindres en V vont sortir bientôt des usines JAP, la vieille et solide maison de Tottenham. Le premier est un 1100 cmc. qui développe 95 HP à 6.000 tours, et qui pèse 60 kgs. C'est l'engin attendu des jeunes sportifs, amateurs de cyclecars et de voiturettes. Il y a, en plus, deux modèles en 980 cmc., l'un à soupapes latérales et l'autre à culbuteurs; ces deux derniers équiperont des motos. Pour ces moteurs, il a été fait appel aux alliages légers chaque fois que l'emploi en a été possible, ce qui explique le faible poids d'un pareil moulin aux deux cylindres inclinés à 50°, allumés par deux magnétos légères Thomson-Houston. Alésage pour le 1100 : 84 mm.; alésage pour le 980 cc : 80 mm.; dans les deux modèles, la course est de 99 mm. Le modèle à soupapes latérales a les mêmes dimensions de cylindres que le culbuté, ainsi que le même carter. Quels engins utiliseront ces moteurs ?

◆ MOTEURS JAP POUR RACERS

Nous signalons que l'agent des O.E.C., Paul Ladevèze dispose de plusieurs 500 Jap spéciaux pouvant intéresser les amateurs de racers 500.



Si je m'installais constructeur de quelque chose, je ferais payer mes clients à raison de 50 % à la commande, le solde à la livraison. De plus, je fixerais un délai de livraison double de celui qu'il me faudrait, disons deux mois au lieu d'un seul.

De cette façon, à condition de décrocher une nouvelle commande chaque mois, je travaillerais uniquement avec le fric de mes clients.

Pas mal raisonné, hein ? Me croyant un « économiste distingué », j'ai raconté ça à tout le monde. Eh bien, vous me croirez si vous voulez, la plupart de mes interlocuteurs n'a pas précisément goûté ma science financière.

On m'a regardé avec commisération, comme si j'avais inventé le fil à couper le beurre aiguisé sur toutes les faces.

Il paraît que je n'ai rien inventé du tout et que la méthode a même été singulièrement améliorée depuis la guerre. Seulement, si j'ai bien compris, « ça se fait, mais ça ne se dit pas ».

Moi qui ne suis pourtant pas bavard, j'ai parlé de mon système à M. Paul Vallée, Directeur d'Ecurie-

France, et père du déjà célèbre scooter qui porte son nom.

Eh bien mes amis !... j'ai vu le moment où il allait appeler Police Secours. Ma découverte manque d'honnêteté. M. Vallée appelle ça : profiter de la pénurie actuelle et de la bonne volonté de clients trop bons.

C'est, à l'entendre, une théorie qui rappelle assez bien l'attitude arrogante de certains commerçants qui, après les restrictions, se sont trouvés à la tête d'une série de lessiveuses garnies comme on sait.

Ce genre d'opportunisme commercial devrait, selon M. Vallée, relever de la correctionnelle.

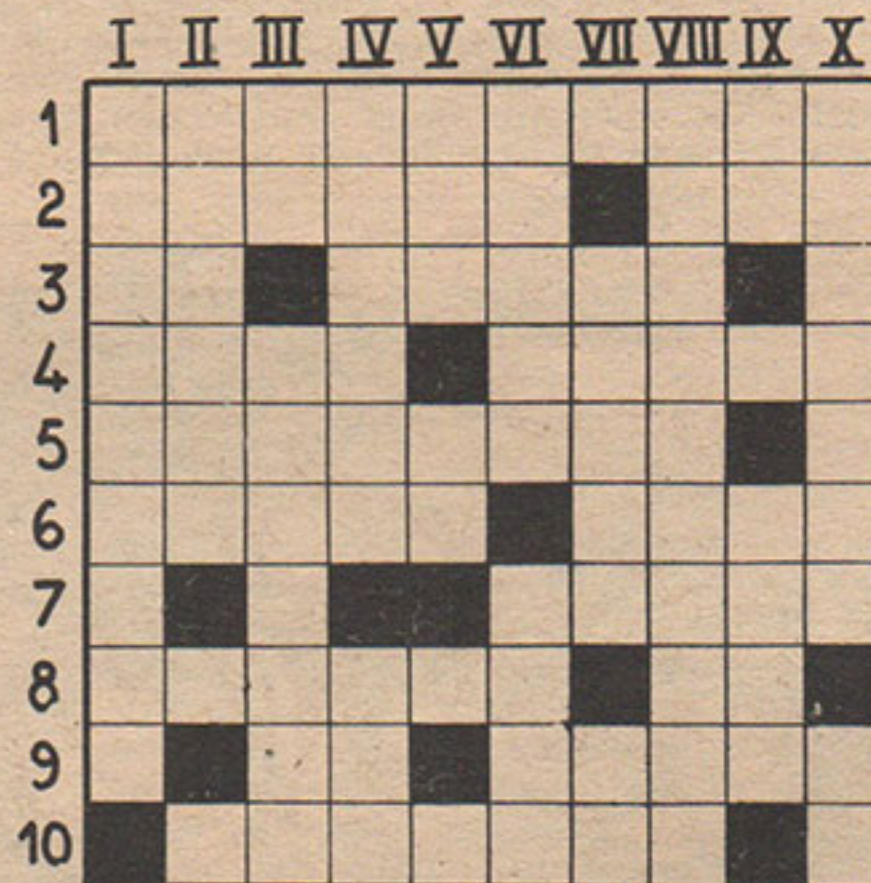
La SICRAF, qui ne mange pas de ce pain là, et qui construit le scooter P. Vallée, a en banque un compte spécial où est retenu en dépôt l'argent donné en « Arrhes » par les clients. Cet argent avancé n'est investi par la société qu'au fur et à mesure que les clients reçoivent livraison de leurs commandes.

Et si ce « compte dépôt » est assez rondet, c'est simplement parce qu'il y a un nombre imposant de scooters en commande, car la SICRAF se contente de peu de chose, simplement pour la forme et pour donner quand même aux clients une petite notion de responsabilité.

Finances saines et saine conception du commerce. J'ai mis mon chapeau à la main, j'ai dit au revoir à M. Vallée avec tout le respect dont je suis capable et je me suis juré de faire n'importe quoi, mais jamais de la science financière.

LE MOTOGRAPHE

MOTS CROISÉS

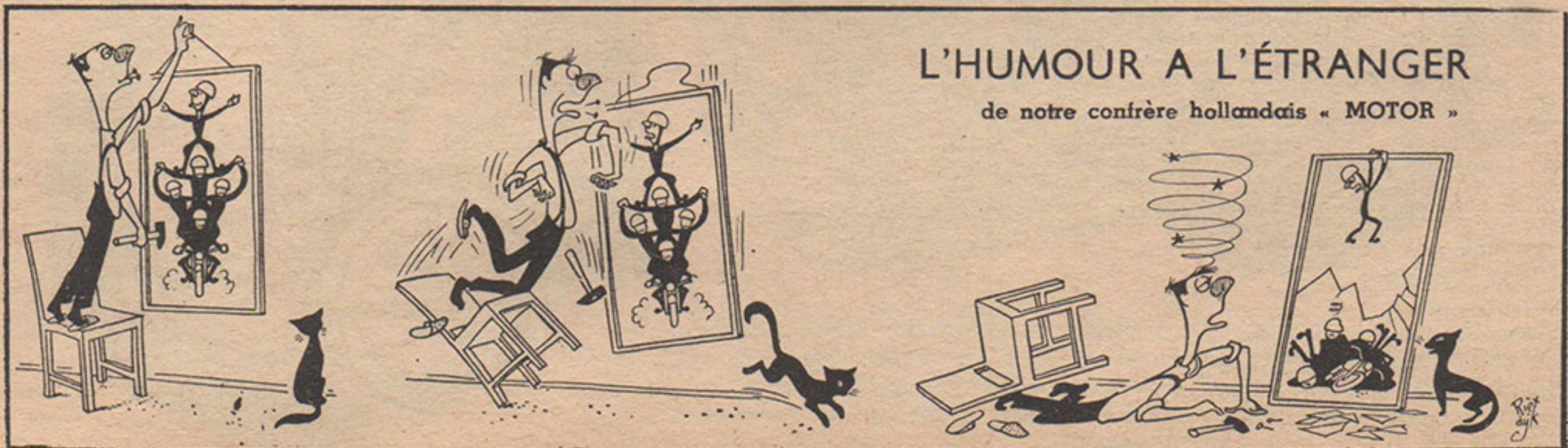


RESULTATS DE NOS MOTS CROISÉS DU N° 971

I	M	A	G	N	E	T	I	Q	U	E
2	A	M	I	E	N	S				N
3	S	O	T		T	E	S	S	O	N
4	S	U	E	R		I		M	E	
5	E	R	E		A	D		E	M	
6	L	E	A	N	D	R	E		T	I
7	O	U		E	O	D	R	E	S	
8	T	S	F		R	E	E	L		T
9	T	E	N	D	E	U	R		L	E
10	E	S		V	E	R		M	E	R

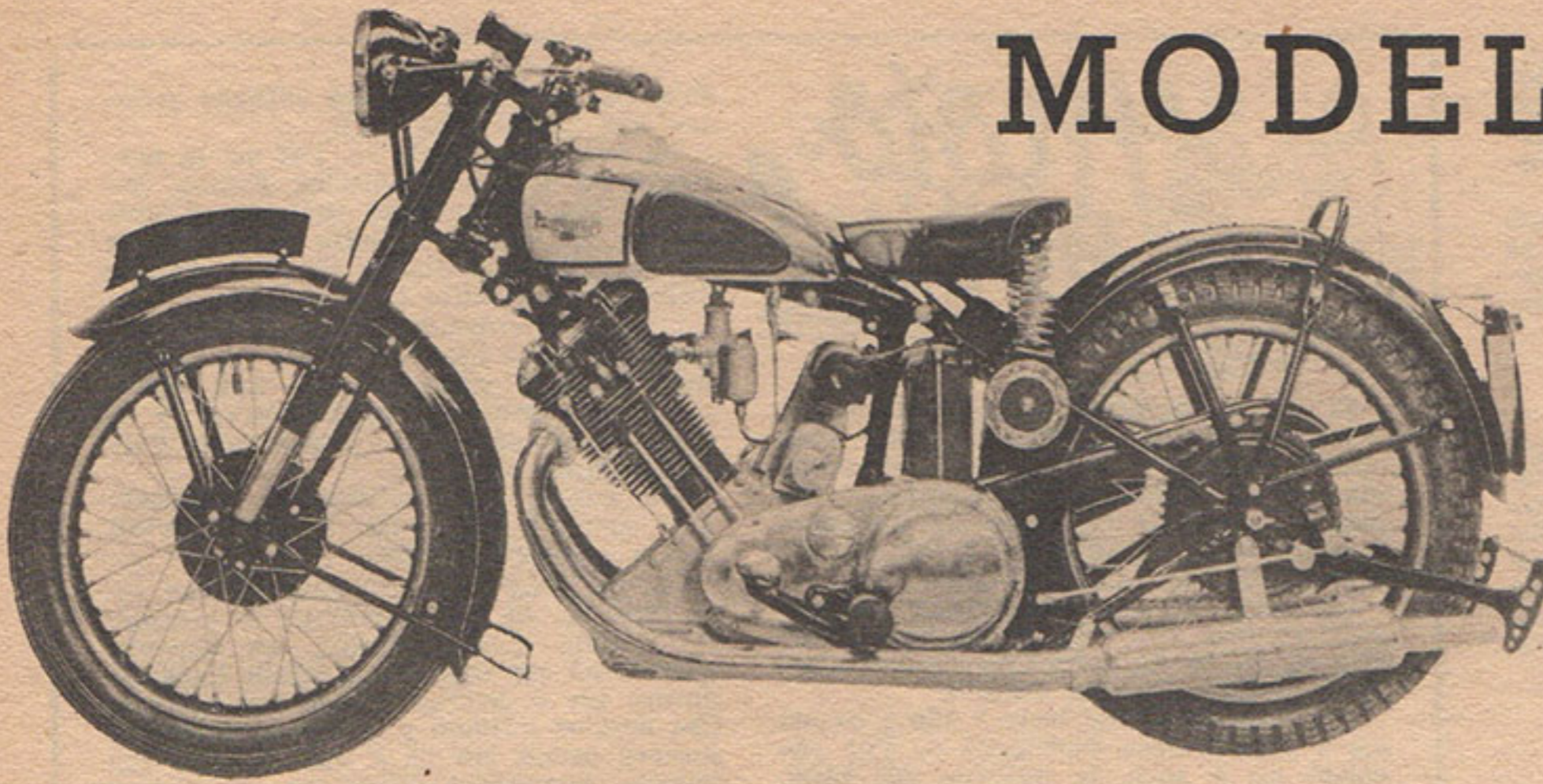
HORIZONTALEMENT
 1. Chaque constructeur a la sienne. — 2. Fait plus souffrir qu'une engelure. Sur un rapport. — 3. Un inconnu. Importante invention pour la marine et l'aviation. — 4. Enlèvement. Prénom féminin. — 5. Sur le tableau de bord. — 6. Département. Anagramme de clos. — 7. Une présentation doit l'être. — 8. Il ne faut pas l'être pour faire un réglage minutieux. 2 Voyelles. — 9. Ville française. Il est de Chine, mais parfait marocain. — 10. Tribunaux.

VERTICALEMENT
 I. Certaines réunions le sont. — II. Dans le potager. — III. Préposition. Il vaut mieux que les bonnes machines ne le soient pas. — IV. Protège des organes moteurs. Cours d'eau. — V. Du verbe aller. Pronom personnel. — VI. Soulageat. Avec les anti-vols les mauvais garçons tombent dessus. — VII. Prénom féminin. Note. — VIII. Indécises. — IX. Possessif. Sous-vêtement. — X. Parfum au carburant. Conjonction.

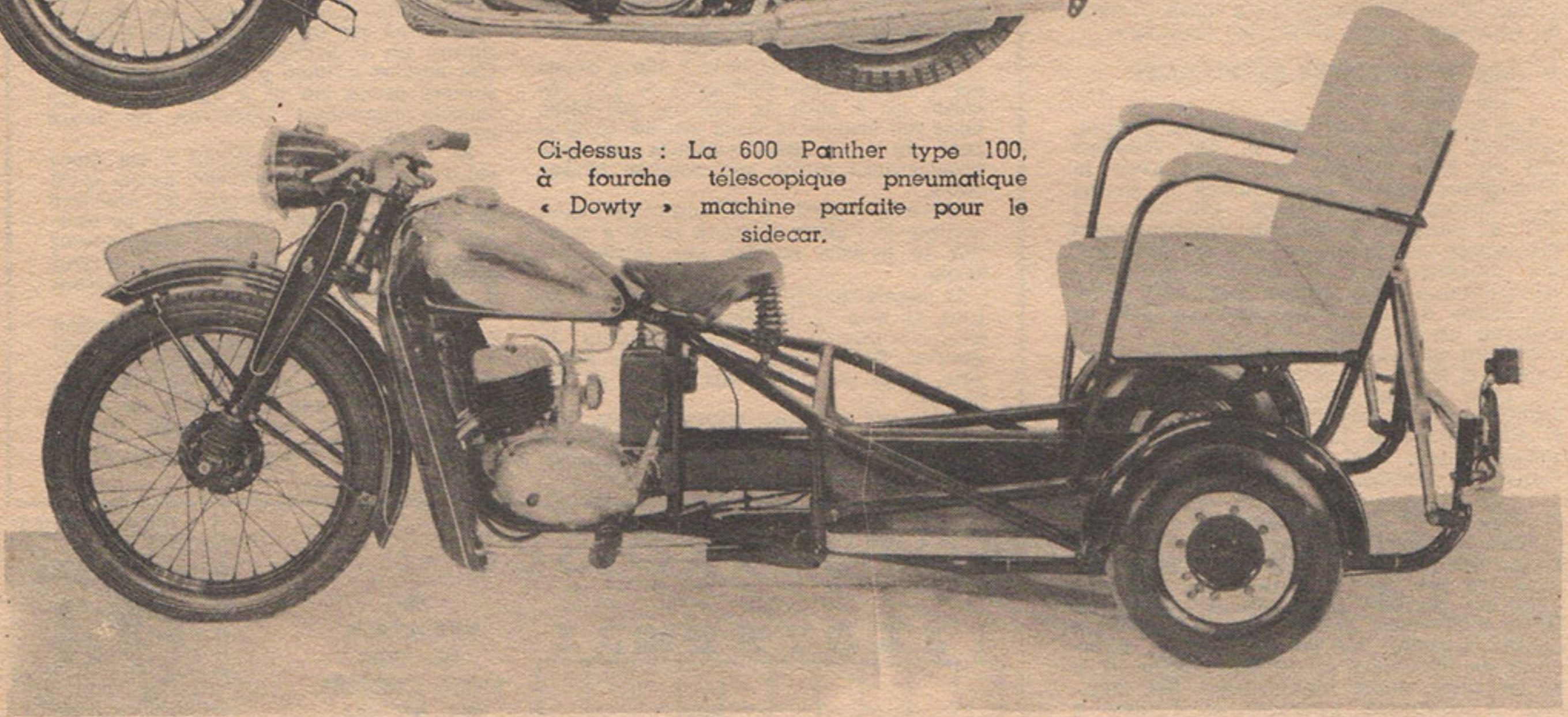


MODELES 1950

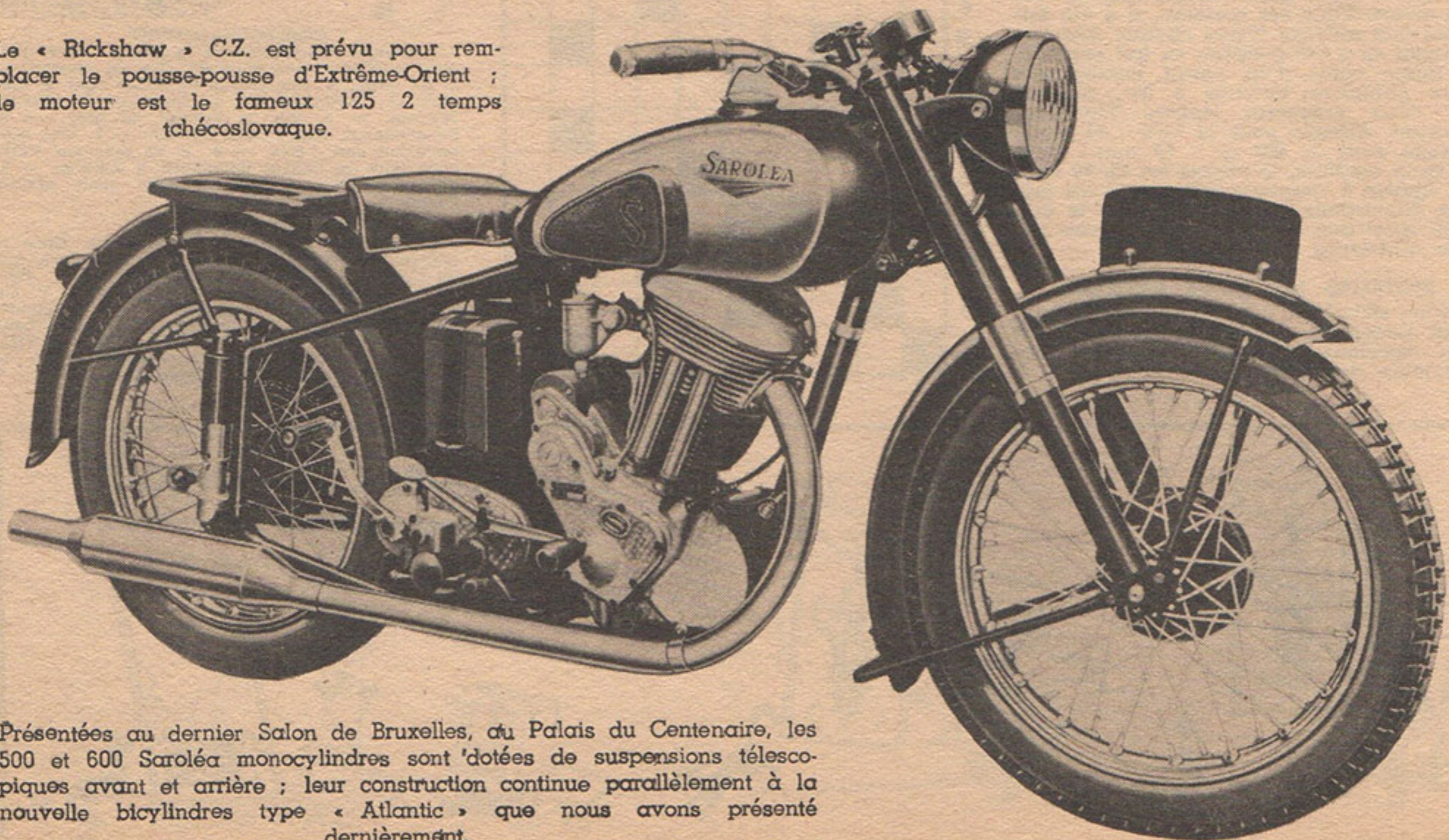
Anglais
Tchécoslovaque
Belge



Ci-dessus : La 600 Panther type 100, à fourche télescopique pneumatique « Dowty » machine parfaite pour le sidecar.



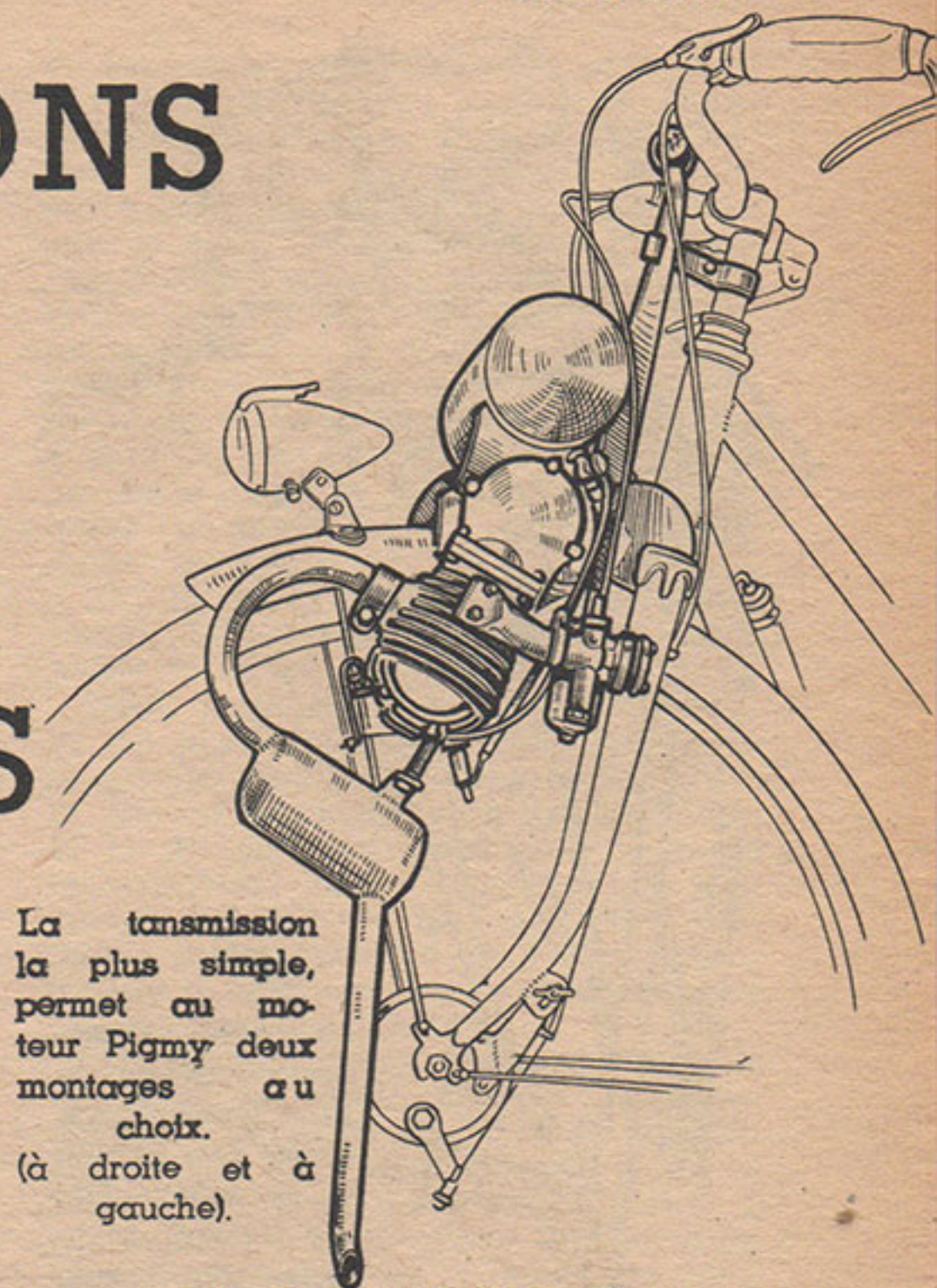
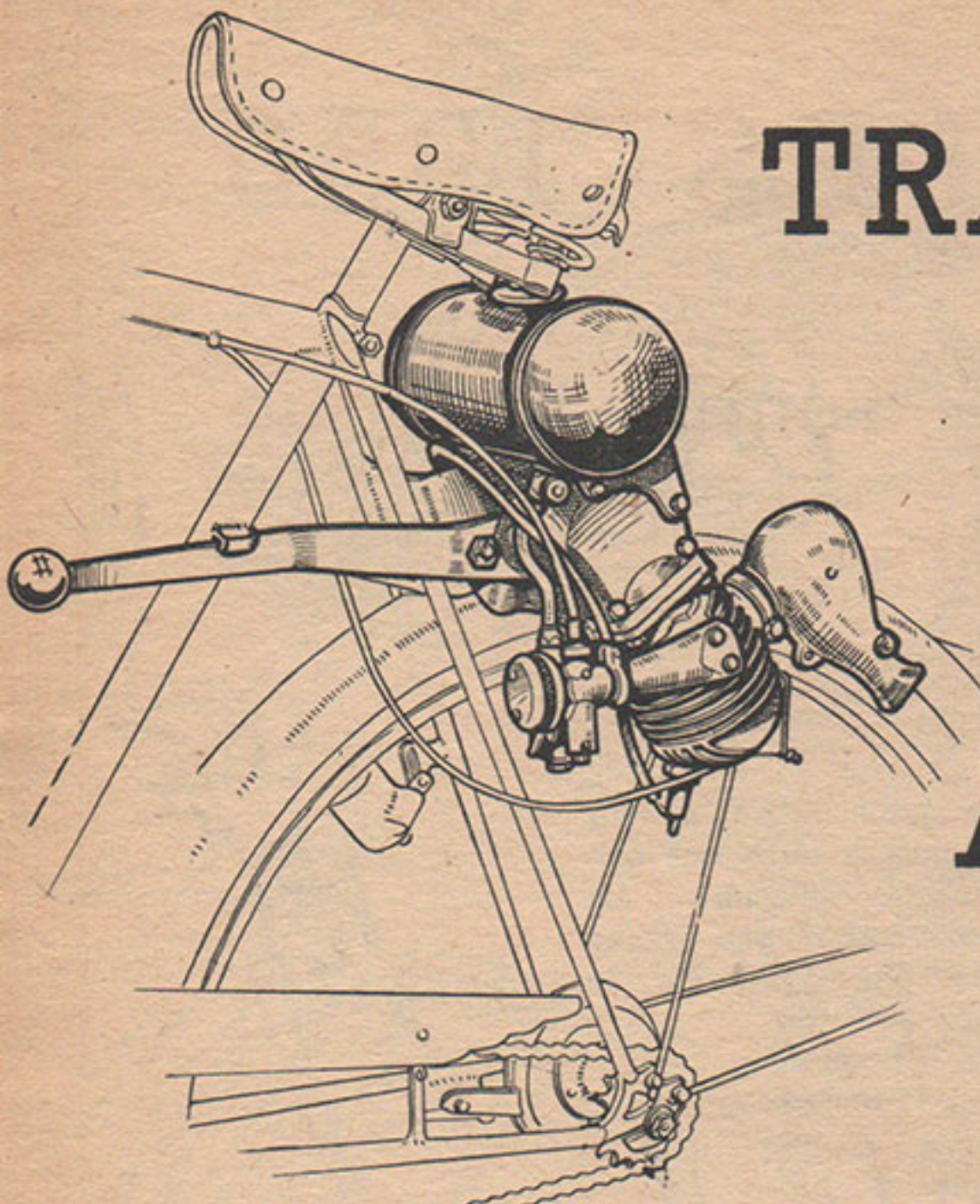
Le « Rickshaw » C.Z. est prévu pour remplacer le pousse-pousse d'Extrême-Orient ; le moteur est le fameux 125 2 temps tchécoslovaque.



Présentées au dernier Salon de Bruxelles, au Palais du Centenaire, les 500 et 600 Saroléa monocylindres sont dotées de suspensions télescopiques avant et arrière ; leur construction continue parallèlement à la nouvelle bicylindres type « Atlantic » que nous avons présenté dernièrement.

UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

TRANSMISSIONS DE MOTEURS AUXILIAIRES



EN 1919-1920, nous avons prévu que les groupes auxiliaires finiraient par s'intégrer aux bicyclettes. Et nous avons bientôt vu apparaître des vélomoteurs dont la partie cycle avait été remplacée mais comportaient toujours un pédalier bien utile quand une rampe se présentait. Il n'y avait ni changement de vitesses, ni embrayage. Deuxième étape : on s'aperçut qu'un embrayage à disques rendait la machine beaucoup plus maniable et qu'il était en somme indispensable. Troisième étape : le changement de vitesses à deux, puis à trois rapports,

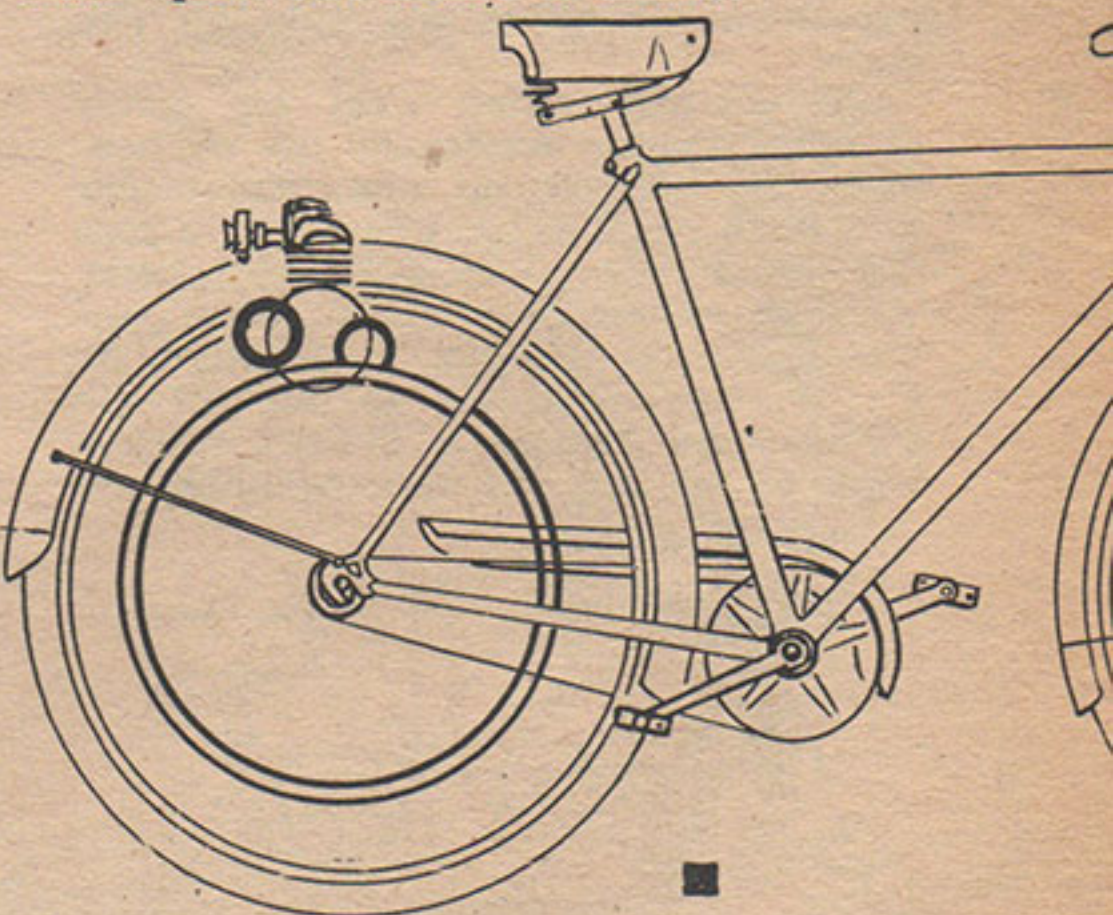
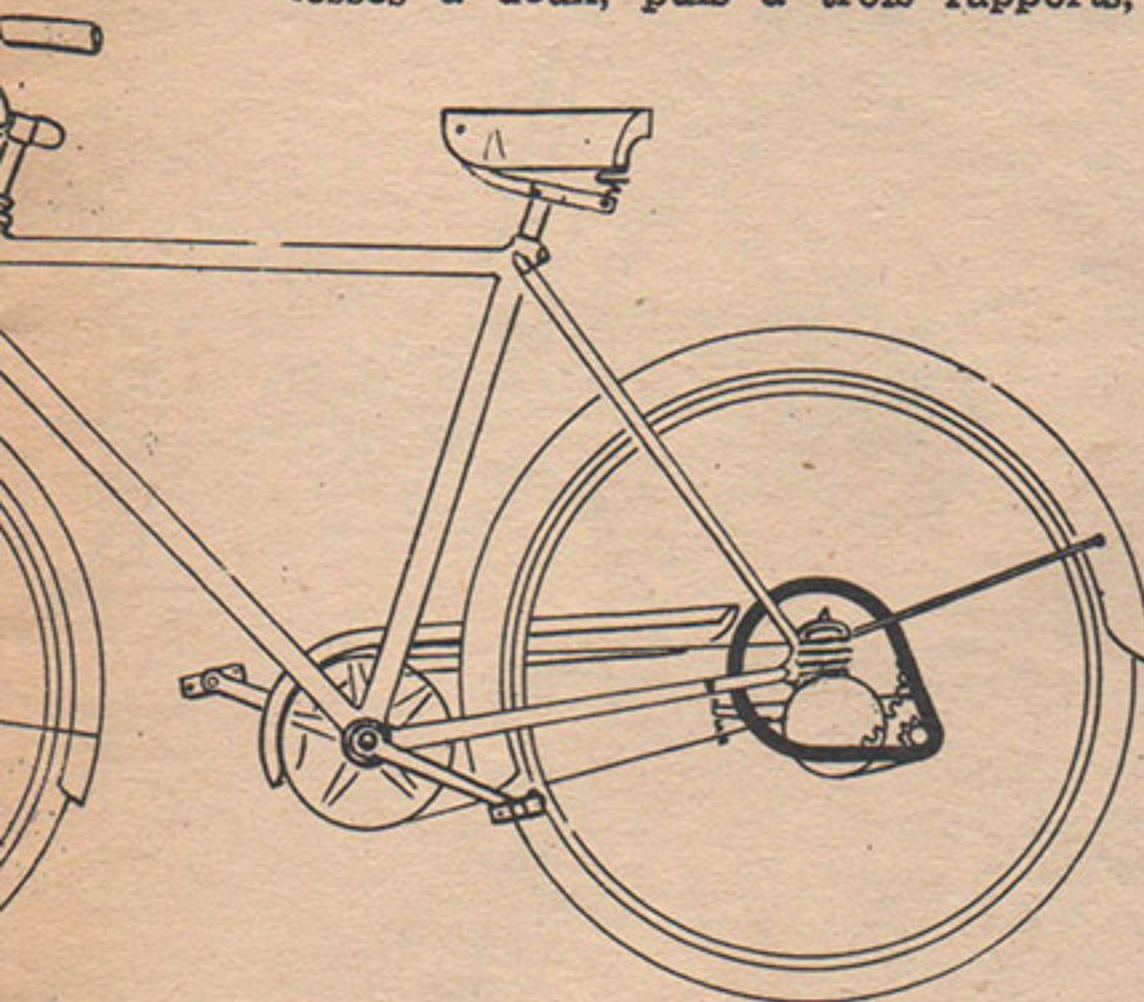
grâce auquel l'assistance des pédales devenait inutile. Le pédalier disparut à son tour. Quant au moteur lui-même, alors assez lourd, il finit par se loger au pédalier. En définitive, le vélomoteur avait fini par devenir une moto légère et par une conséquence naturelle, elle s'est écartée de la formule légale, c'est-à-dire, une cylindrée maximum de 100 cc. une vitesse maximum de 30 kmh., un poids de 30 kgs. Cela était alors très raisonnable. Puis la formule s'est élargie et nous avons abouti à la moto légère actuelle avec un moteur de 125 cmc., une vitesse de 70 à 80 kmh., une boîte de vitesse, un poids voisin de 80 kgs. Et la 125 cmc. tend, au moins sur le continent, à devenir la machine type.

Mais voilà ! par suite de ce glissement du groupe auxiliaire, puis du vélomoteur vers la moto, proprement dite, il s'est créé un vide. Le vieux rêve de la bicyclette qui marche toute seule, qui roule perpétuellement en roue libre, reste toujours aussi séduisant. Et c'est dans les rangs des cyclistes que nous pouvons faire des adeptes. Nous gagnons à la cause du moteur les cyclistes qui renouvellent nos effectifs au fur et à mesure que bon nombre de motocyclistes passent à l'automobile, quand ils vieillissent, voient leur famille s'accroître et que leur situation matérielle s'améliore. C'est là un processus naturel, il y a certes des personnes et non des moindres qui préféreront toujours la moto à la voiture. On se souvient de Gabriel Voisin et du Prince Albert de Monaco

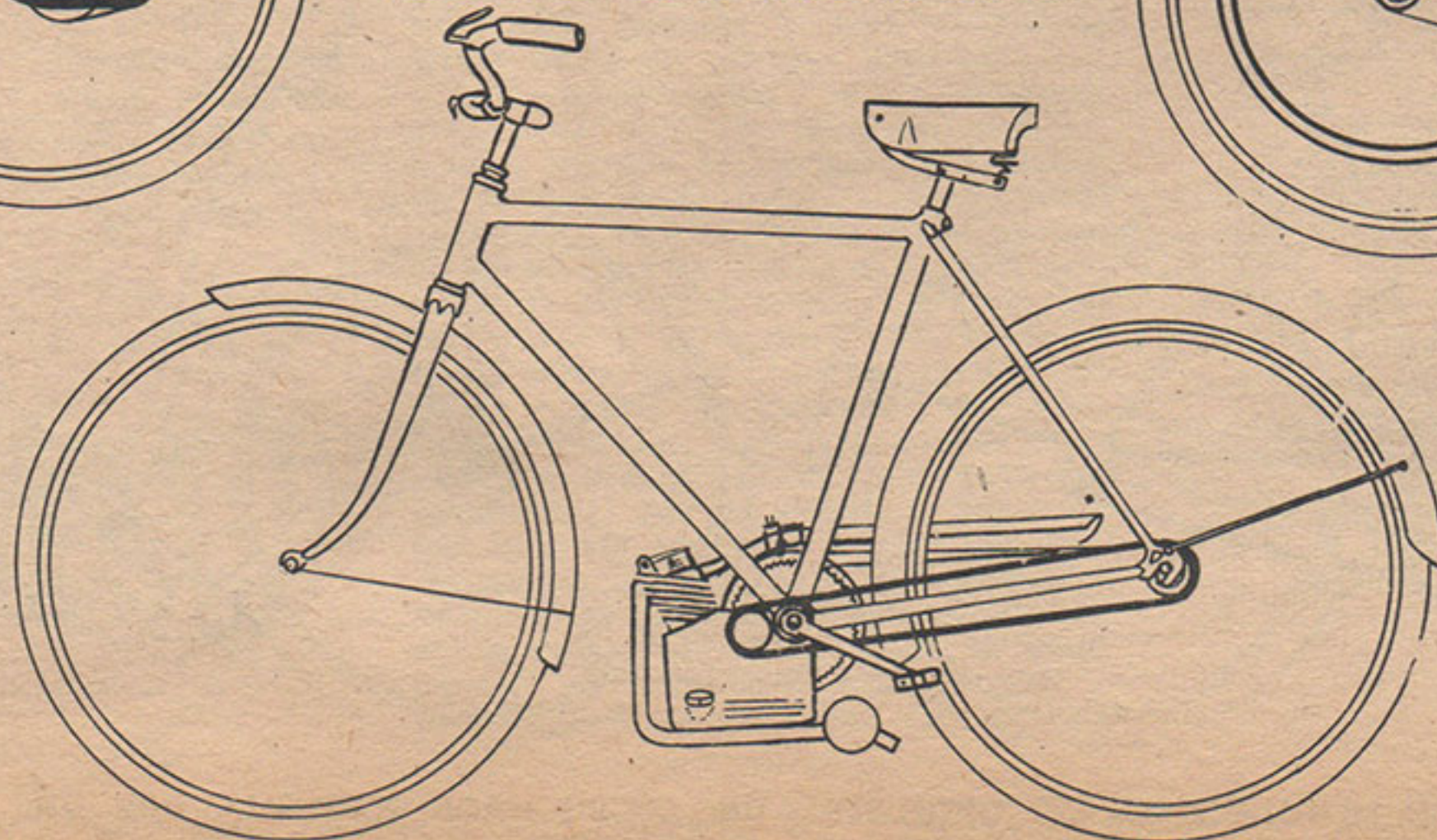
La transmission la plus simple, permet au moteur Pigmy deux montages au choix. (à droite et à gauche).

ou en Angleterre, le célèbre constructeur d'avions Roë et le Colonel Lawrence. Mais ce sont là, d'illustres exceptions et la voiture d'occasion constitue pour la moto, une concurrence redoutable.

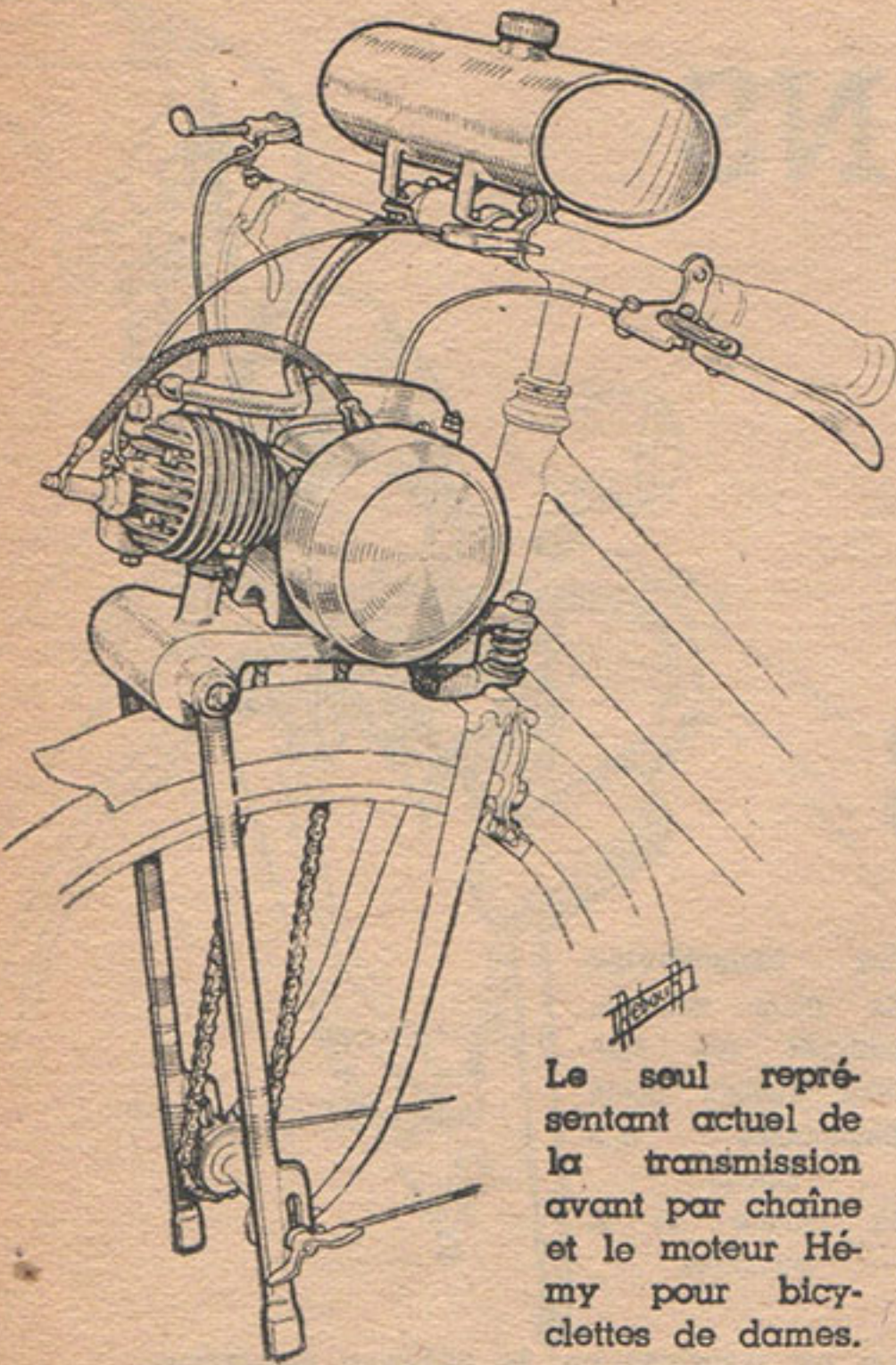
Il faut une machine qui constitue un échelon intermédiaire entre la bicyclette et la moto, qui, pouvant se déplacer grâce à son moteur, reste à peu près aussi légère et aussi maniable qu'une bicyclette et qui remplace en quelque sorte, notre vélomoteur ancienne formule, 30 kgs, roulant à 30 kmh. (peut-être même 40 kmh.).



La transmission par courte chaîne reliant le moteur à un plateau fixé sur la roue est très rationnelle. (VAP 4).



Ci-dessus : Deux galets donnant chacun un rapport différent, entraînent une poulie à gorge (Serwa). A gauche, bloc-moteur à transmission finale par chaîne (Cucciolo).

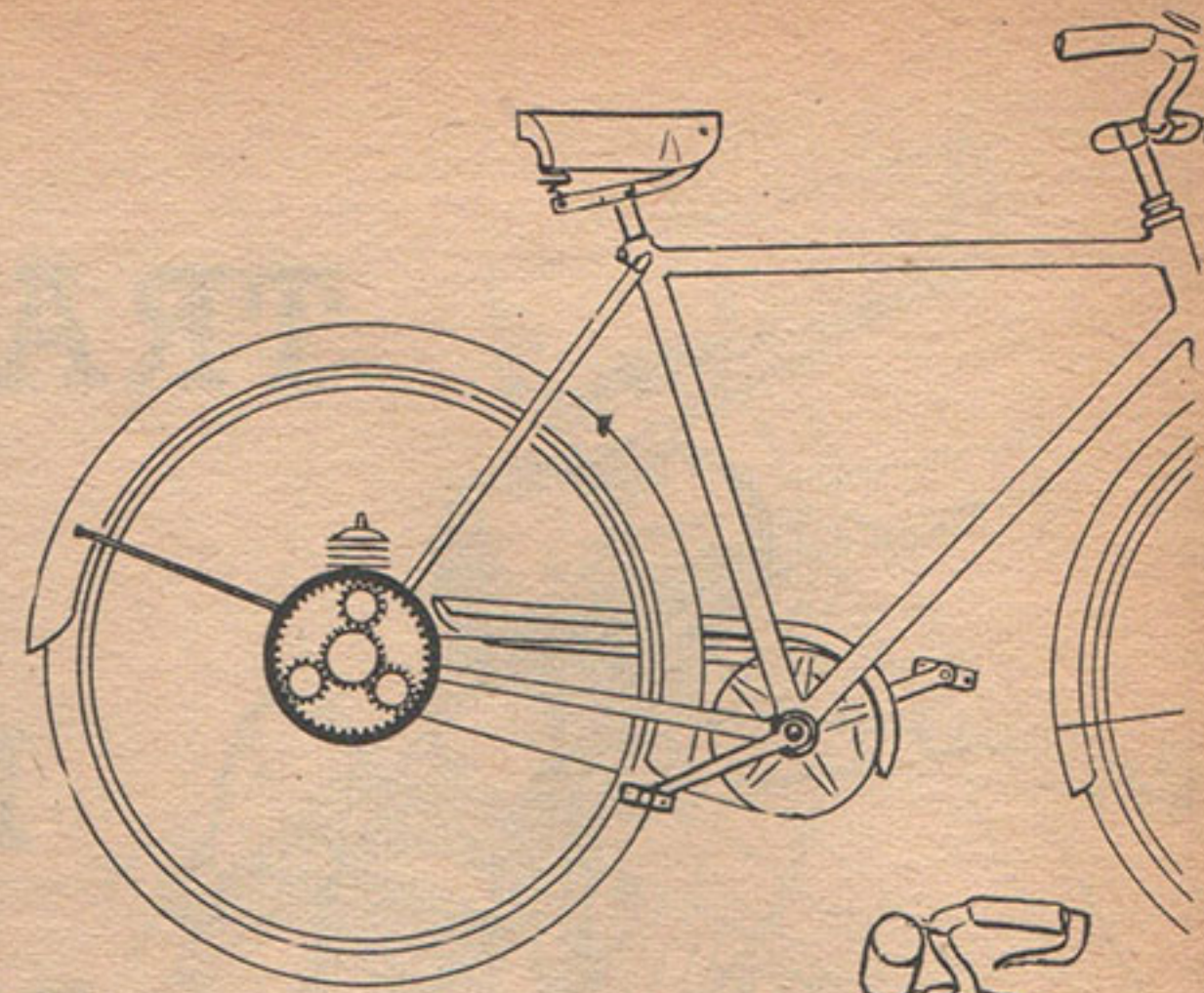


Le seul représentant actuel de la transmission avant par chaîne et le moteur Hémy pour bicyclettes de dames.

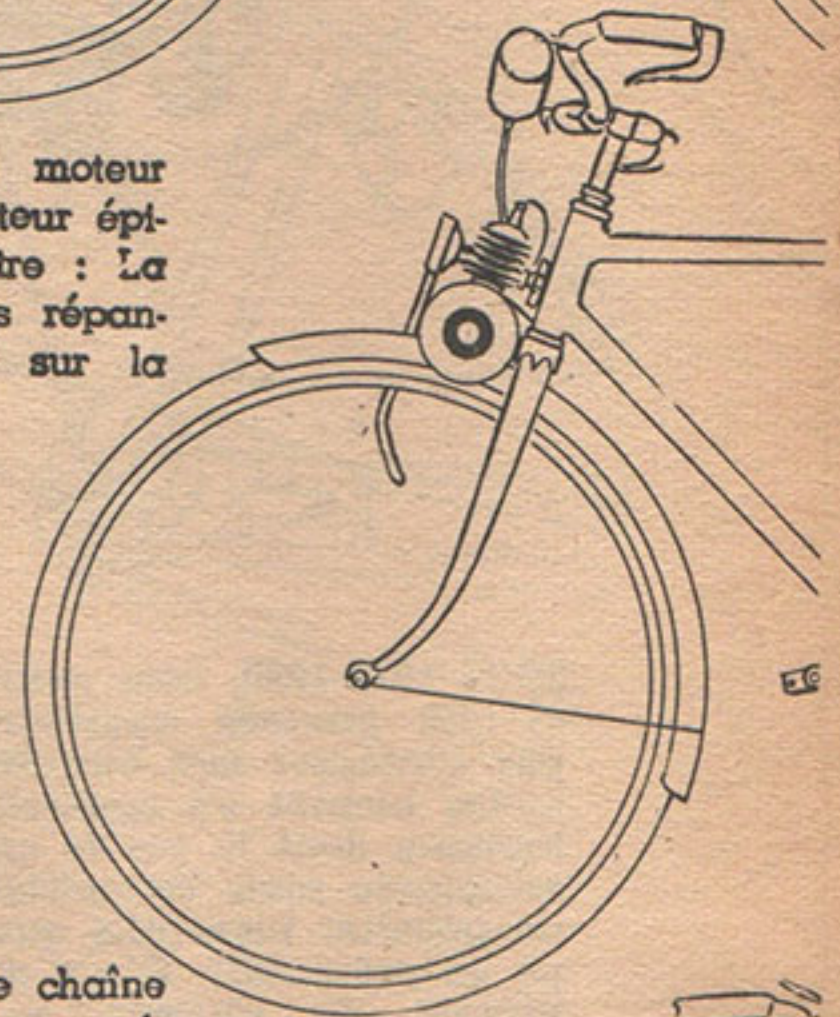
sultats obtenus, soit en solo, soit, surtout, en tandem. Ou bien nous étudierons un moteur à courbe de puissance très plate, de manière à disposer à un régime peu élevé, d'une puissance assez forte pour nous permettre de gravir sans pédaler, des rampes de 5 à 6 %. C'est ce que permettent la majorité des groupes auxiliaires surtout si la démultiplication est assez grande. La puissance maximum est peu élevée, au plus, un cheval, mais elle reste suffisante pour atteindre en palier le 30 à l'heure. Etant donné la plus simple des transmissions c'est évidemment le galet de friction qui offre la solution la plus économique. Elle n'est d'ailleurs pas une nouveauté. Rappelons-nous en particulier, le Cyclotracteur et le Micromoteur. On craint souvent, que si la route est humide, il se produise un glissement. D'autres redoutent l'usure du pneu, d'autres objectent que si la roue est voilée, les flancs du pneu s'useront. Aucune de ces objections ne tient contre les résultats de l'expérience. L'adhérence reste satisfaisante dans toutes les conditions quand on tient compte de la grande démultiplication et du faible couple. L'usure du pneu est absolument négligeable. Si Velosolex, dans sa machine, si remarquablement étudiée et mise au point, utilise un galet, ce n'est pas à la légère. Ajoutons que s'il y a usure, c'est le galet qui s'usera. On peut, et c'est le cas de certains groupes, envisager une transmission primaire par chaîne entraînant deux galets de diamètre différent avec un dispositif par bascule permettant de mettre en prise l'un ou l'autre galet. On réalise ainsi un changement de vitesses rudimentaire, mais efficace et, en soulevant le moteur, un embrayage. Le moteur, selon les dessins, sera monté au-dessus de la roue avant ou de la roue arrière et même derrière le pédalier, en avant de la roue arrière. On peut aussi monter le moteur dans le cadre au-dessus du tube de pédalier et le fixer par des colliers sur les tubes de direction et de pédalier. Ce n'est pas non plus une innovation puisque cette solution avait été aux environs de 1920, utilisée par Evans et bien d'autres. Un bloc comprenant le moteur et un relai est ainsi facilement casé. Quant à la transmission finale, elle se fera soit par une chaîne, soit par une courroie. Si le

C'est ce que permettent les groupes auxiliaires et ils constitueront toujours en motorisant les bicyclettes, le premier pas. Mais à partir de ces groupes auxiliaires, on aboutira toujours à des machines spécialement étudiées et plus homogènes. Le problème le plus délicat, c'est celui de la transmission et on est embarrassé du fait même qu'un grand nombre de solutions se présentent à l'esprit et que toutes donnent, dans la pratique, des résultats excellents. Essayons d'y voir un peu clair.

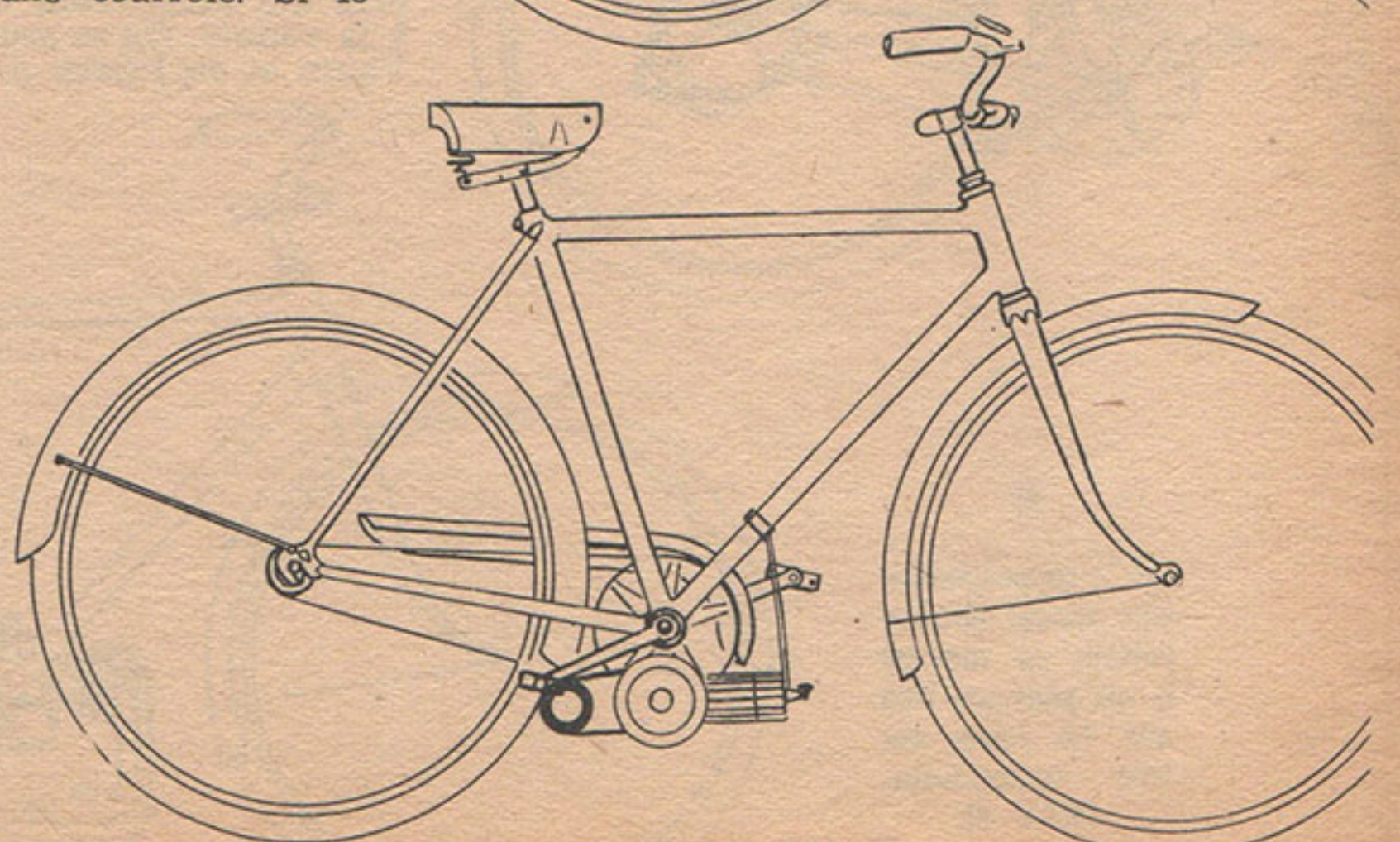
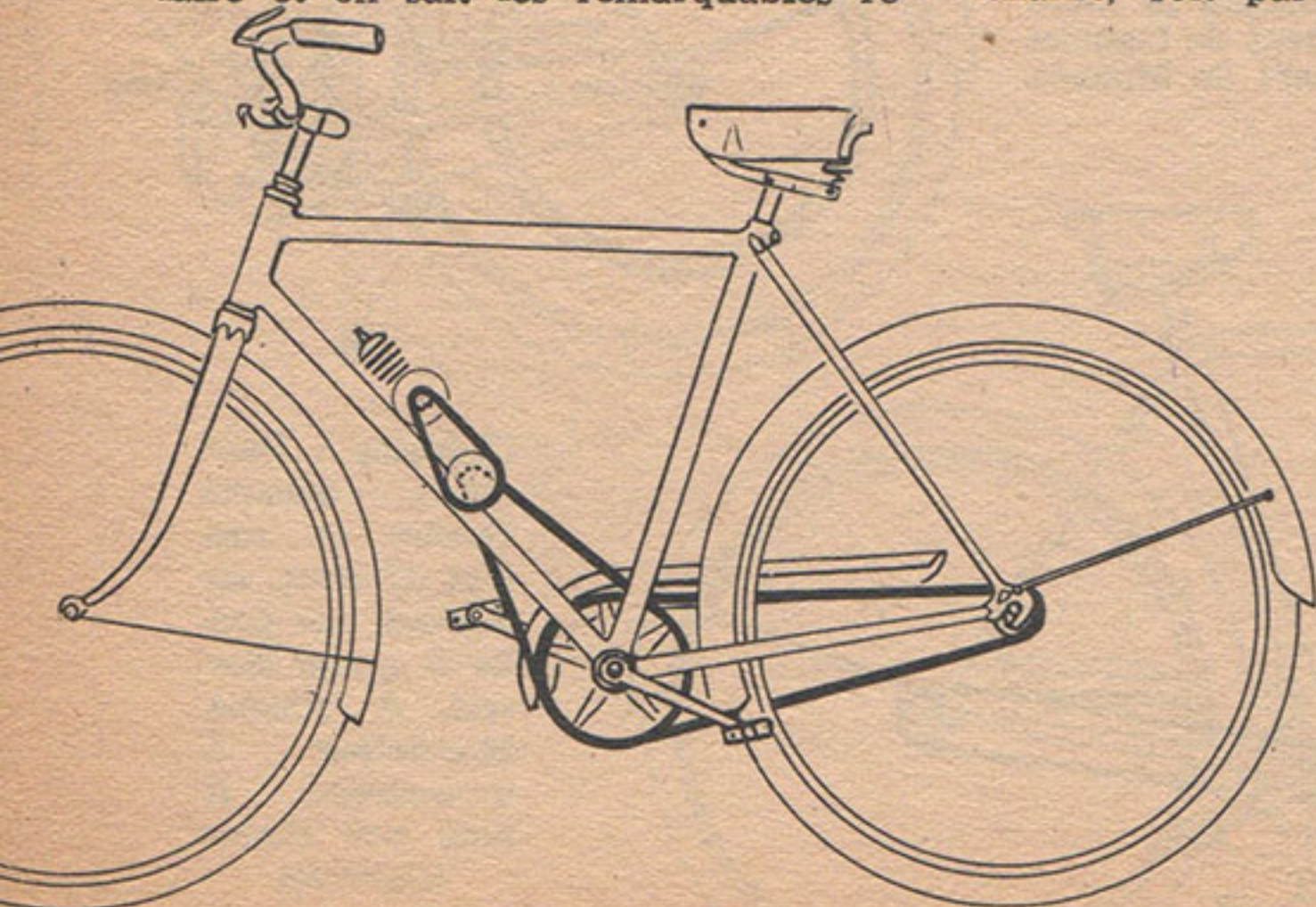
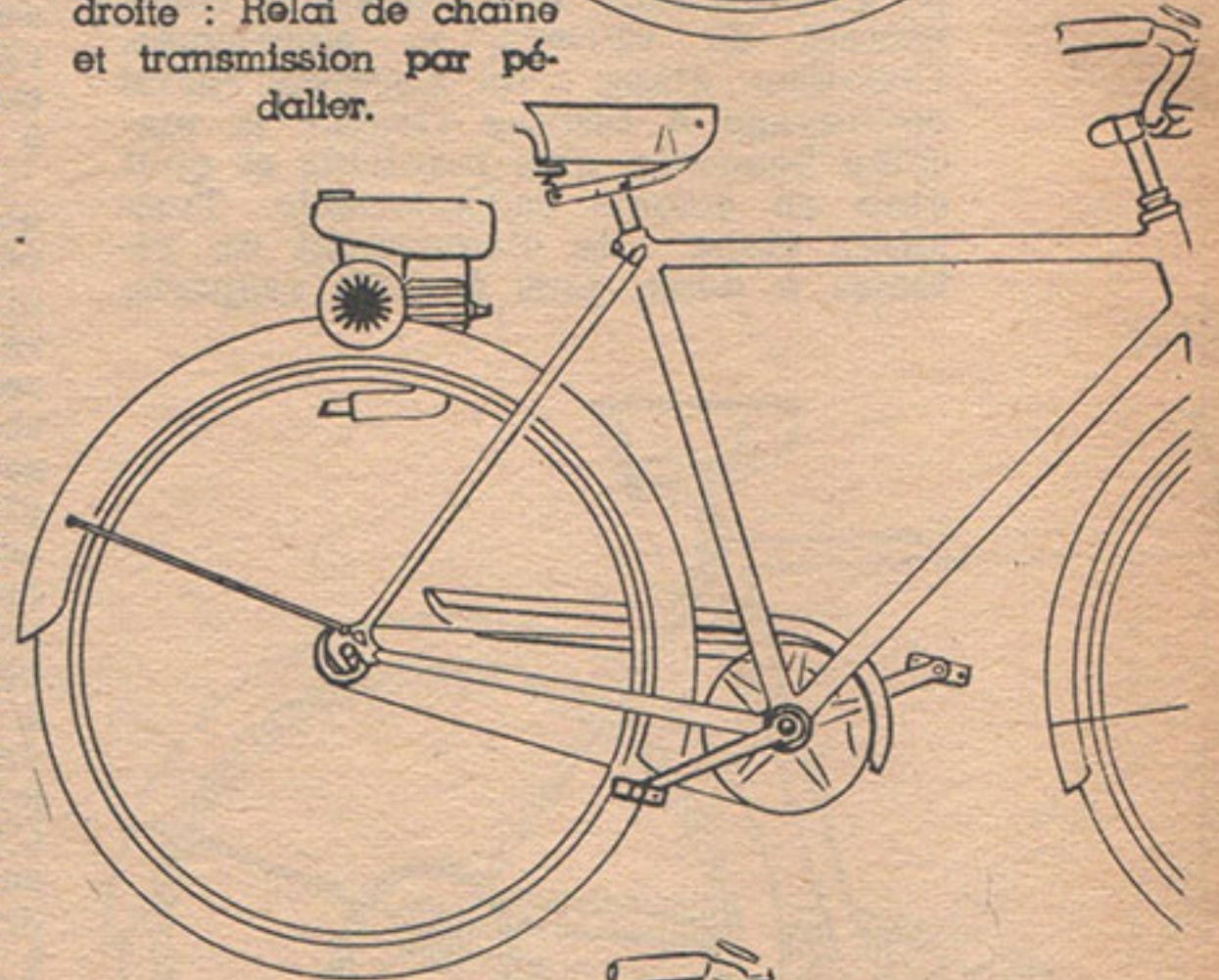
Un premier point, c'est de savoir si nous devons envisager un changement de vitesses ou non. Admettons que nous renoncions, pour des raisons d'économie, de poids et de simplicité, au changement de vitesses. Nous pouvons alors considérer la solution du Dery, dans laquelle le moteur est étroitement associé à l'effort musculaire et on sait les remarquables ré-

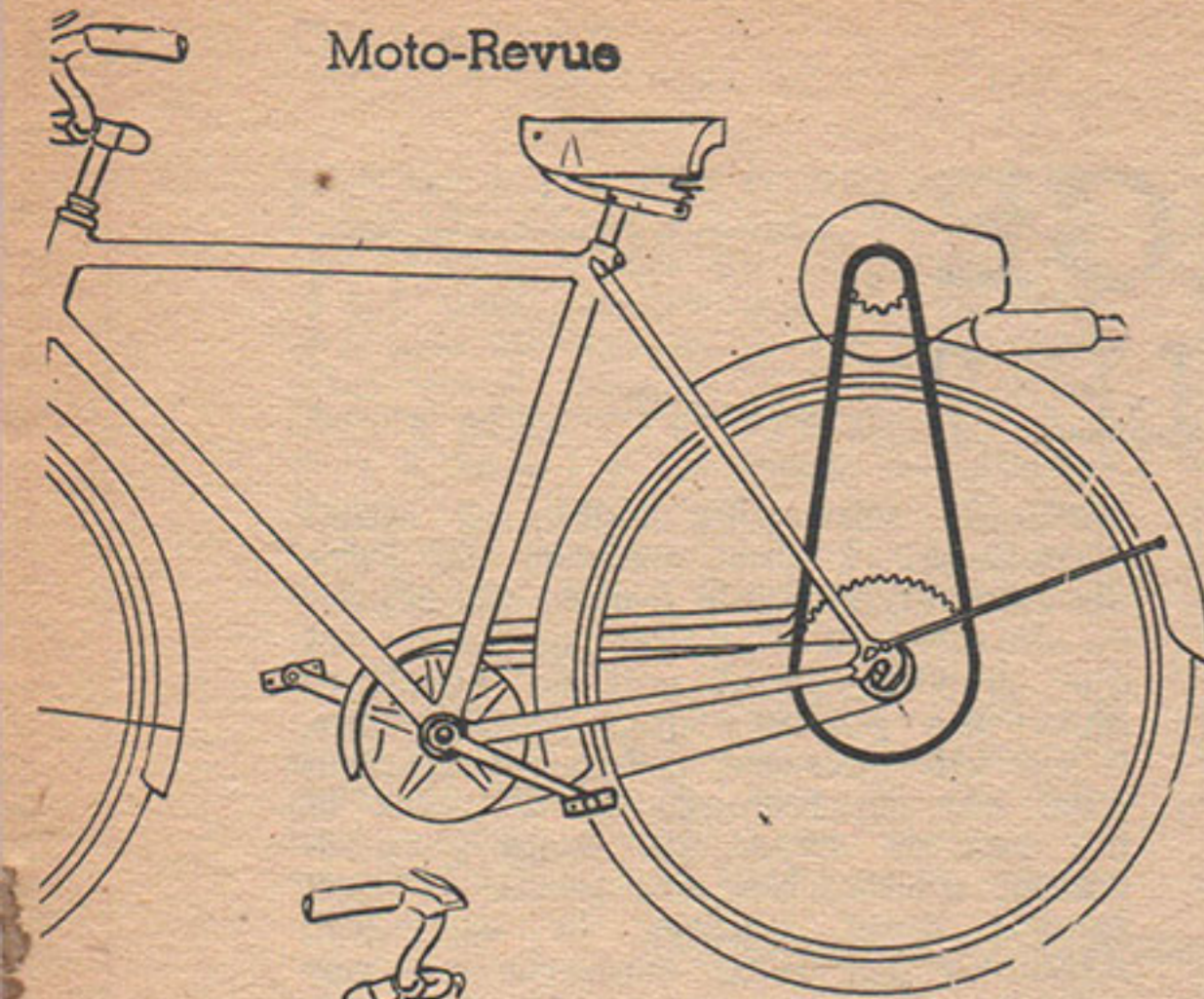


En haut : Le moteur Annino à réducteur épicyclique. Ci-contre : La transmission très répandue par galet sur la roue AV (Solex, Poulain, etc.). Dessous : Galet métallique à profonde denture (Minimotor).

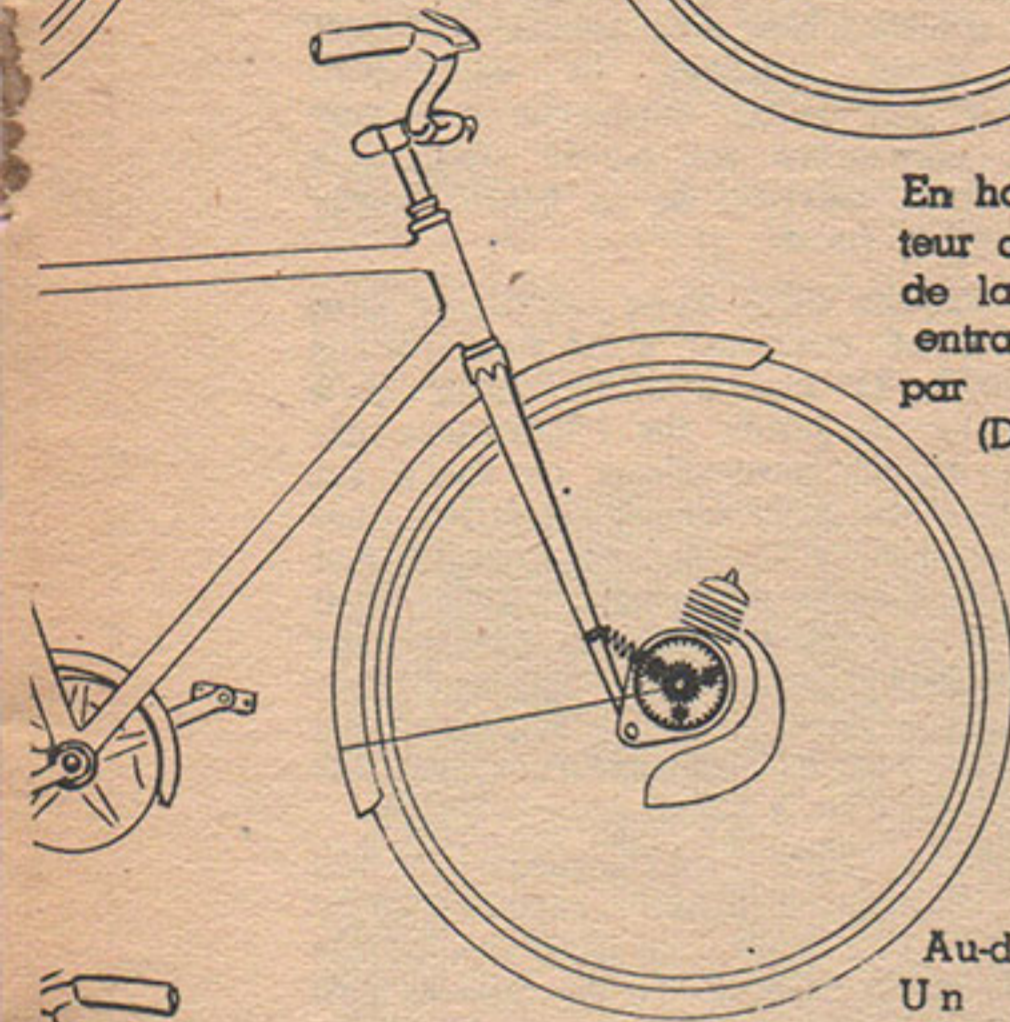


En bas à gauche : Moteur sous pédalier et friction sur roue AR. A droite : Relai de chaîne et transmission par pédalier.

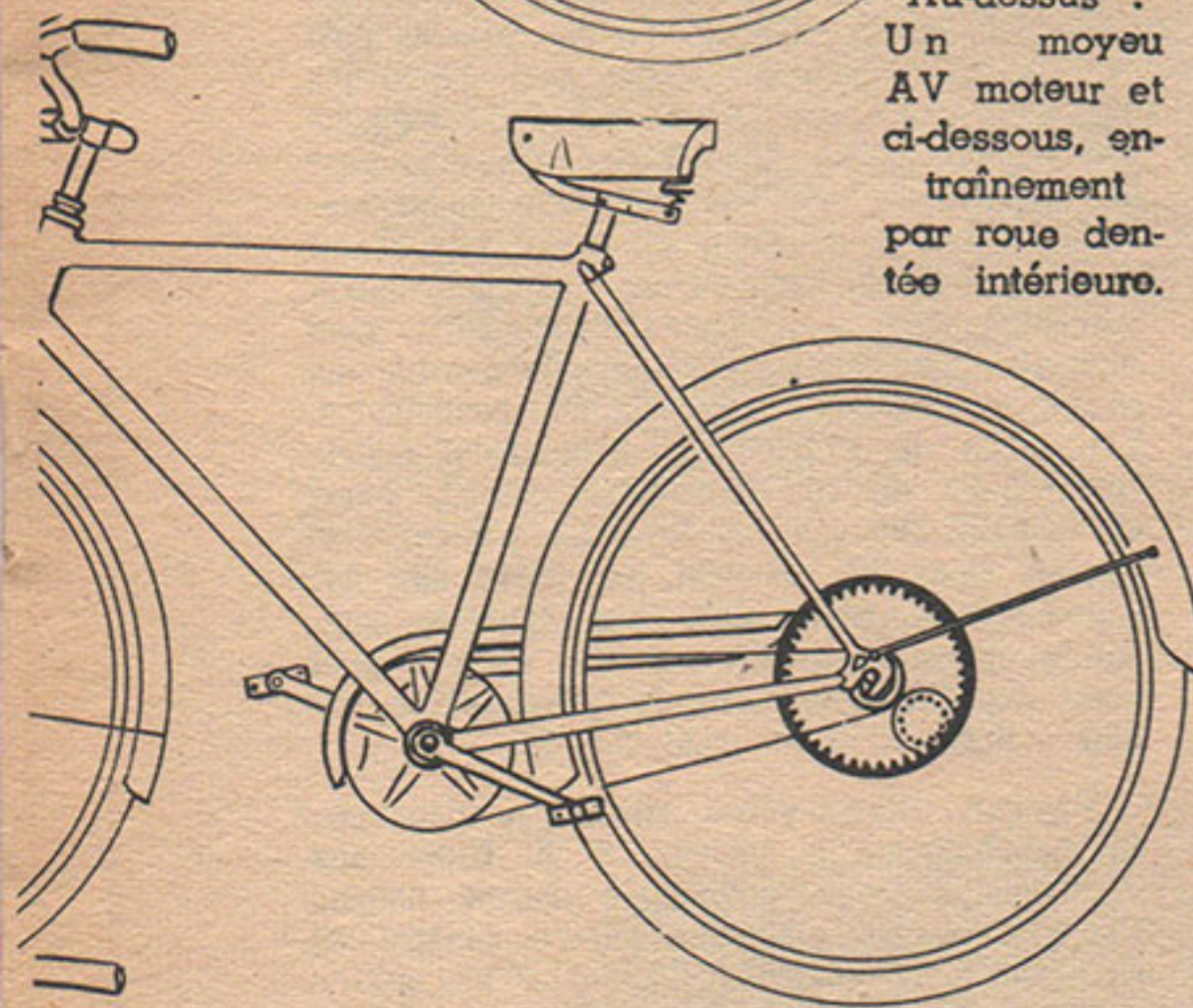




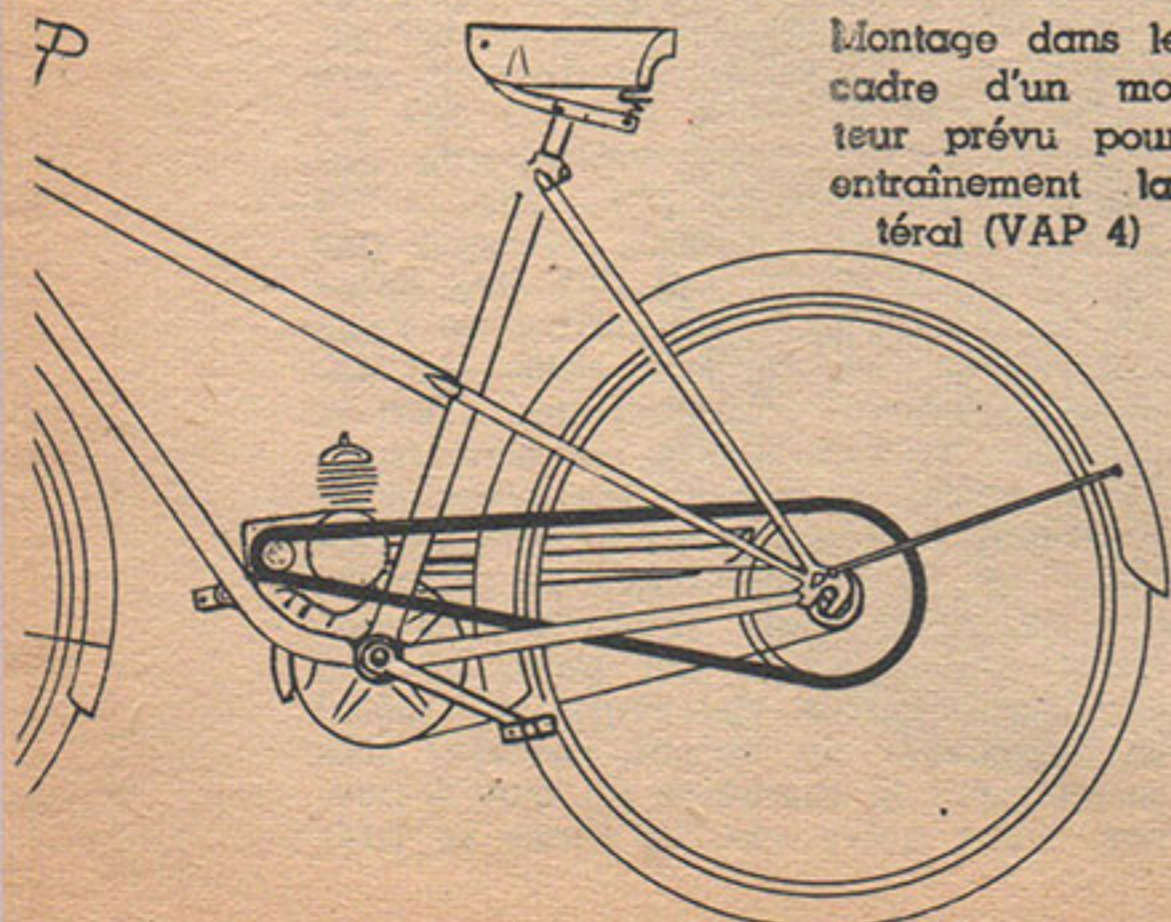
En haut : Mo-
teur au-dessus
de la roue et
entraînement
par chaîne.
(Diem).



Au-dessus :
Un moyeu
AV moteur et
ci-dessous, en-
traînement
par roue den-
tée intérieure.



Montage dans le
cadre d'un mo-
teur prévu pour
entraînement la-
téral (VAP 4)



changement de vitesses fait bloc avec le moteur, ou si le relai est ainsi disposé, la chaîne finale sera longue et elle sautera facilement si elle n'est pas assez tendue. Il faudra donc recourir à un dispositif de tension automatique avec, par exemple, un pignon monté sur un bras à ressort. On sera donc tenté d'utiliser une courroie pour la transmission finale, très satisfaisante par temps sec, mais qui patinera par temps humide. On peut aussi séparer moteur et boîte de vitesses, celle-ci reportée très en arrière et employer comme transmission primaire, soit une chaîne, soit une courroie, protégée efficacement contre l'huile et l'eau. Dans le cas où l'on emploie deux chaînes, il est toujours possible de tendre la chaîne du pédalier à l'aide d'un galet tout comme sur les dérailleurs.

Il nous semble que deux solutions s'offrent à l'esprit. Soit la tension de la chaîne ou de la courroie de la transmission motrice à l'aide d'un pignon ou d'un galet monté sur un bras rappelé par un ressort ou bien le réglage de la chaîne du pédalier par un système excentrique ou bien par un galet. On ne peut encore savoir la solution qui prévaudra.

Bien qu'il ne soit pas très lourd, de 5 à 10 kgs, on est naturellement tenté de loger le moteur dans la position la plus basse possible et trois solutions peuvent être envisagées : moteur en bas de la fourche avant, comme jadis chez Alcyon et Peugeot. Quelques constructeurs, comme Sachs et Riva Milan, incorporent le moteur à la roue arrière. Etant donné le faible poids, cette solution est très satisfaisante. Georgia Knapp innova le moteur latéral sur la fourche arrière. Nous avons possédé deux machines de ce type, l'une d'un demi cheval, l'autre, d'un quart de litre, avec carburateur à mèches et allumage par batterie. Nous n'avons pas conservé de ces machines un mauvais souvenir et leur tenue de route était bonne malgré la position latérale du moteur, bien que groupe auxiliaire (au moins 20 à 25 kgs contre 6 ou 7). Même la transmission par engrenages, entièrement exposée, ne donnait pas d'ennuis. Néanmoins, une très courte chaîne, comme sur le Vap, est préférable, parce que le centrage sur le pignon de roue ne nécessite pas la même précision rigoureuse. L'allongement de cette chaîne est infime. Nous nous trouvons en présence d'un nombre de formules extrêmement variées et que permet le faible poids du groupe auxiliaire.

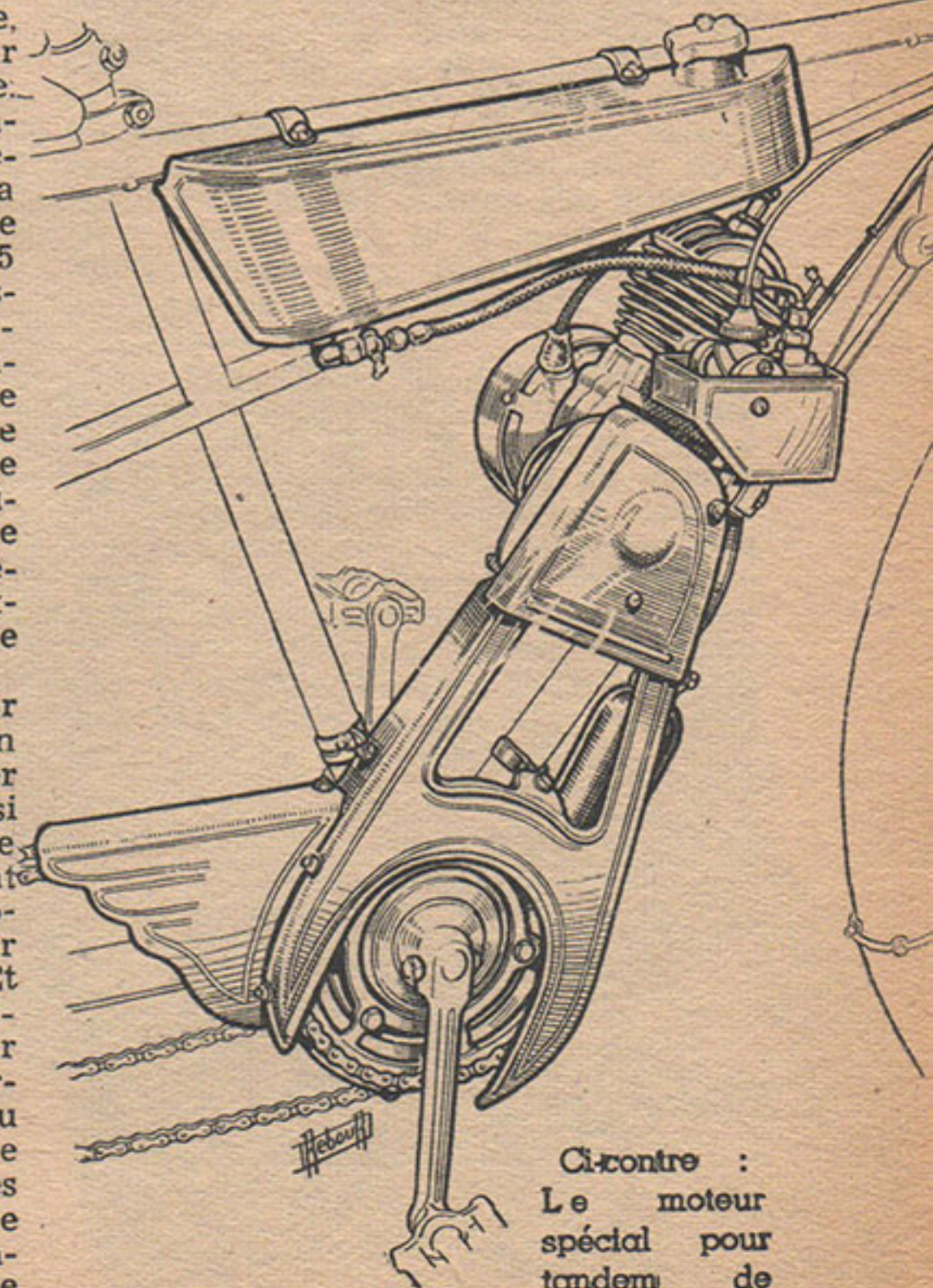
Par contre, pour le cyclomoteur proprement dit, on tend de plus en plus à monter le moteur au pédalier ou en avant de celui-ci. Il est ainsi au centre de la machine et le centre de gravité est abaissé. Les masses sont ainsi mieux équilibrées. Le cyclomoteur tend à rejoindre le vélomoteur et la moto de cylindrée moyenne. Et nous sommes en présence de solutions multiples. Nous pouvons par exemple monter le moteur transversalement et par un couple conique ou par une vis sans fin, un pignon, une chaîne ou une courroie indépendantes du pédalier ou bien encore utiliser une transmission commune. C'est là semble-t-il, la solution la plus simple, le dérailleur étant commun aux jarrets

du cycliste et au moteur. On peut aussi envisager un moyeu arrière à changement de vitesses, mais il est coûteux et à cause de la grande distance entre les axes, la chaîne est trop longue et nous connaissons les inconvénients d'une courroie surtout avec une petite poulie motrice. Dernièrement, est apparu sur le marché cycliste, un pédalier où se trouve logé un changement de vitesses planétaire. Peut-être y aurait-il une adaptation possible avec un embrayage et un dispositif à cliquets, permettant aux manivelles de rester immobiles.

Et bien entendu, nous pouvons, comme Motobécane, réaliser une vraie petite moto en miniature.

Nous sommes en pleine évolution, et on peut envisager trois étapes. 1° le groupe auxiliaire proprement dit ; 2° un compromis entre la bicyclette et le moteur incorporé ; 3° la moto ultra-légère. Nous trouvons des machines excellentes qui sont de véritables motos, comme le Poney Motobécane et la Guzzi (cette dernière avec un moteur de 65 cmc.).

Il y a une question primordiale, celle du prix. La moto 125 ou 150 cmc. coûte aujourd'hui de 70 à 80.000 frs. Un groupe auxiliaire revient à 20 ou 30.000 frs. Entre ces extrêmes, il y a place pour des machines très simples, sans changement de vitesses, se vendant une trentaine de milliers de francs et pour des motocyclettes ultra-légères, dont le prix s'établit entre quarante et cinquante mille francs. Ce sont, en définitive, les réactions de la clientèle qui orienteront les constructeurs.



Ci-contre :
Le moteur
spécial pour
tandem de
chez Hémy.

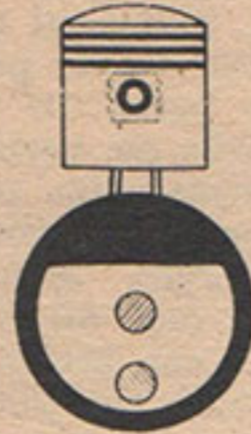
L'ÉQUILIBRAGE EST-IL REALISABLE ?

PRECISSIONS tout de suite que nous n'avons nullement l'intention de mesurer ici les efforts auxquels sont soumises les diverses pièces en mouvement dans un moteur ou de calculer l'ordre de grandeur d'un moment d'inertie. Il nous suffira de voir comment l'on peut, lors du remplacement de certaines pièces, rétablir l'état d'équilibre initial des masses en mouvement.

Nous savons que dans un moteur les masses en rotation sont équilibrées totalement tandis que les masses animées d'un mouvement de va-et-vient, ne le sont que dans la proportion de 60 % environ. Il est de même admis que le chiffre de 60 %, loin d'être parole d'Évangile, doit être considéré comme une valeur approximative et peut varier dans certaines limites ; il peut être inférieur lorsque la bielle est relativement longue par rapport à la course et supérieur lorsqu'on a affaire à des bielles très courtes. N'oublions pas que le rapport course-alésage, le poids total des pièces en mouvement, le régime prévu pour le moteur ainsi que de nombreux autres facteurs jouent un rôle décisif dans la détermination de cet équilibrage. On peut donc dire que cette valeur oscille entre 55 et 65 %.

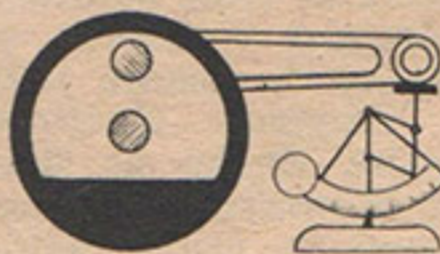
Pour éviter toute équivoque, voyons d'abord comment sont réparties les masses dans un moteur. Les pièces animées d'un mouvement de rotation sont le vilebrequin, tête de bielle et son maneton, ainsi qu'une partie de la bielle elle-même ; par contre, le piston avec son axe, ses segments et l'autre partie de la bielle sont animés d'un mouvement de translation. Que la bielle soit animée de ces deux mouvements tout à la fois, la chose ne fait pas de doute, mais comment déterminer d'une façon précise ces deux parties.

Heureusement, ce n'est pas aussi difficile qu'on pourrait le croire à première vue. Il nous suffira de réfléchir un peu. Lorsqu'on dit que les masses animées d'un mouvement de rotation ne sont que partiellement équilibrées, cela signifie que la somme des contre-poids est inférieure à celle des masses en mouvement. En effet, un vilebrequin abandonné à lui-même se placera toujours dans une



Sur un vilebrequin en position normale le poids des pièces alternatives l'emporte sur celui des masselottes.

Un point important est de connaître la différence de poids entre masselottes et piston.



Le piston enlevé, une tare fixée à sa place permet de déterminer le poids des masses d'équilibrage.

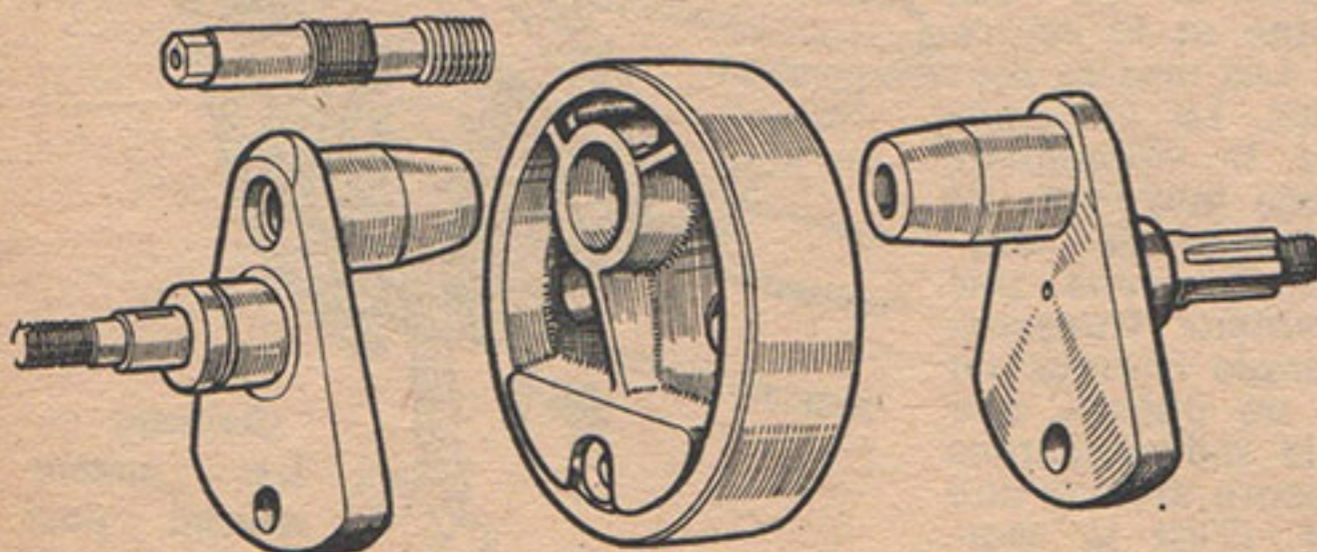
position telle que le maneton se trouve en bas. Pour vérifier cette affirmation et pour effectuer aussi les différentes manipulations auxquelles nous serons conduits par la suite, prenons un ensemble bielle-vilebrequin et faisons reposer le vilebrequin sur les arêtes de deux règles tenues horizontalement. Pour déterminer de combien les con-

tre-poids sont plus légers, il suffit d'appliquer à une distance de l'axe du vilebrequin égale à celle qui sépare ce dernier du maneton, un poids tel que le vilebrequin soit en équilibre dans une position quelconque. Mais, il est bien évident qu'un vilebrequin n'est pas un fromage de Gruyère et n'a pas de trous qui nous permettraient d'accrocher nos poids. Il nous faudra donc tourner la difficulté. Ajoutons que nous souhaiterions par ailleurs connaître les poids respectifs des diverses parties de la bielle mentionnée plus haut.

Nous savons déjà avec certitude que les pièces en rotation, sont équilibrées totalement. Il n'y a donc plus qu'à déterminer le poids de l'équipage alternatif du moteur. Pour ce faire un pèse-lettre nous suffit. A ce sujet, faisons remarquer qu'il est absolument nécessaire que le maneton tourne bien libre d'une part et que la bielle soit parfaitement horizontale d'autre part. Un exemple concret et quelques chiffres nous ferons comprendre facilement la marche à suivre.

Prenons le cas d'un moteur de 350 cmc. (machine anglaise rapide). Sur ce moteur (71 x 88) le pied de bielle pèse 120 grammes, l'axe de piston 100 grammes et le piston avec ses segments 280 grammes. Le poids total de l'équipage alternatif fait donc exactement 500 grammes. Si maintenant nous enlevons notre piston et qu'à sa place nous ajoutons des poids jusqu'à l'équilibre parfait (la tare atteignant par exemple 70 grammes), nous avons en main toutes les données du problème. Le poids de l'équipage alternatif équilibré s'en déduit immédiatement. Pied de bielle 120 gr. + axe de piston 100 gr. + tare 70 gr. soit au total 290 gr. On calcule ainsi que les masses animées d'un mouvement de va-et-vient sont équilibrées dans la proportion de $290 : 500 = 0,58$, soit 58 %.

Parfait, direz-vous, mais en quoi cela peut-il nous servir ? A bien des choses. Si par exemple nous avons l'intention de changer notre piston et que nous le remplaçons par un autre qui ne fait que 240 gr. notre équipage alternatif ne pèsera plus que 460 gr. Les masses d'équilibrage devront être alors égales à $460 \times 0,58 = 267$ gr. Par conséquent, des contrepoids devront être allégés de $290 - 267 = 23$ grammes. Mais ne nous laissons pas abuser : ces 23 gr. doivent être enlevés à une distance du centre de l'axe du vilebrequin égale à celle qui sépare ce dernier du maneton. C'est-à-dire ici 44 mm. Mais on s'efforcera évidemment, de percer les trous d'ailleurs le plus possible vers l'extérieur. Or, à une distance de 70 mm. par exemple, il ne faudrait plus enlever que 16,8 gr. On peut, si l'on connaît le poids spécifique du métal et l'épaisseur du volant, calculer très exactement le diamètre du trou à percer. Dans notre cas, la chose se pré-



Sur l'embellage B.S.A. ci contre, le contrepoids est situé sur le volant central.

senterait à peu près comme suit : Enlever 16,8 gr. de matière, donc 8,4 gr. sur chaque partie du volant (et cela à un point symétrique du maneton et à une distance de 70 mm.). Le poids d'un corps d'acier cylindrique s'obtient à partir de la formule : $d^2 \times 0,785 \times l \times 7,8$ (poids spécifique) Pour une longueur $l = 19$ mm. (épaisseur du volant) les trous à percer doivent avoir un diamètre de 8,5 mm.

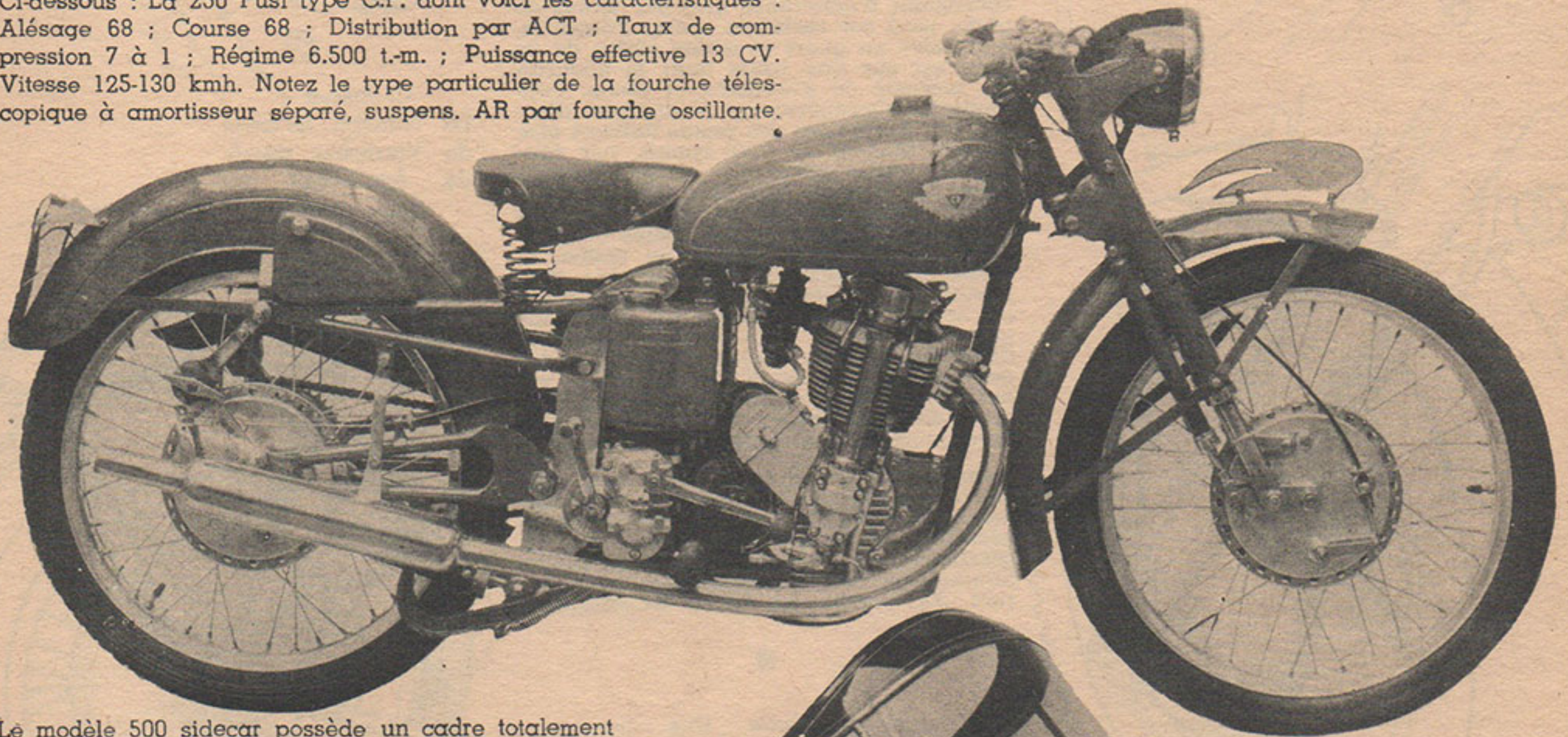
Une deuxième possibilité s'offre à nous : Nous pouvons soustraire au poids G les 23 gr. calculés par ailleurs. Voici comment on opère : on suspend 47 gr. à la bielle et au mane-

ton. Puis à une distance quelconque et en face du maneton, on frappe un coup au pointeau et ensuite, avec une mèche de gros diamètre on enlève du métal jusqu'à ce que le vilebrequin se retrouve de nouveau en équilibre indifférent. Nous ne saurions trop insister sur le fait que pour tout travail de perçage, aussi bien total que partiel, il est absolument nécessaire d'éviter tout cannelure, car la moindre entaille ou le moindre criblage peut conduire à des déchirures dont les conséquences ne peuvent être que redoutables, étant donné le régime élevé de nos moteurs modernes.

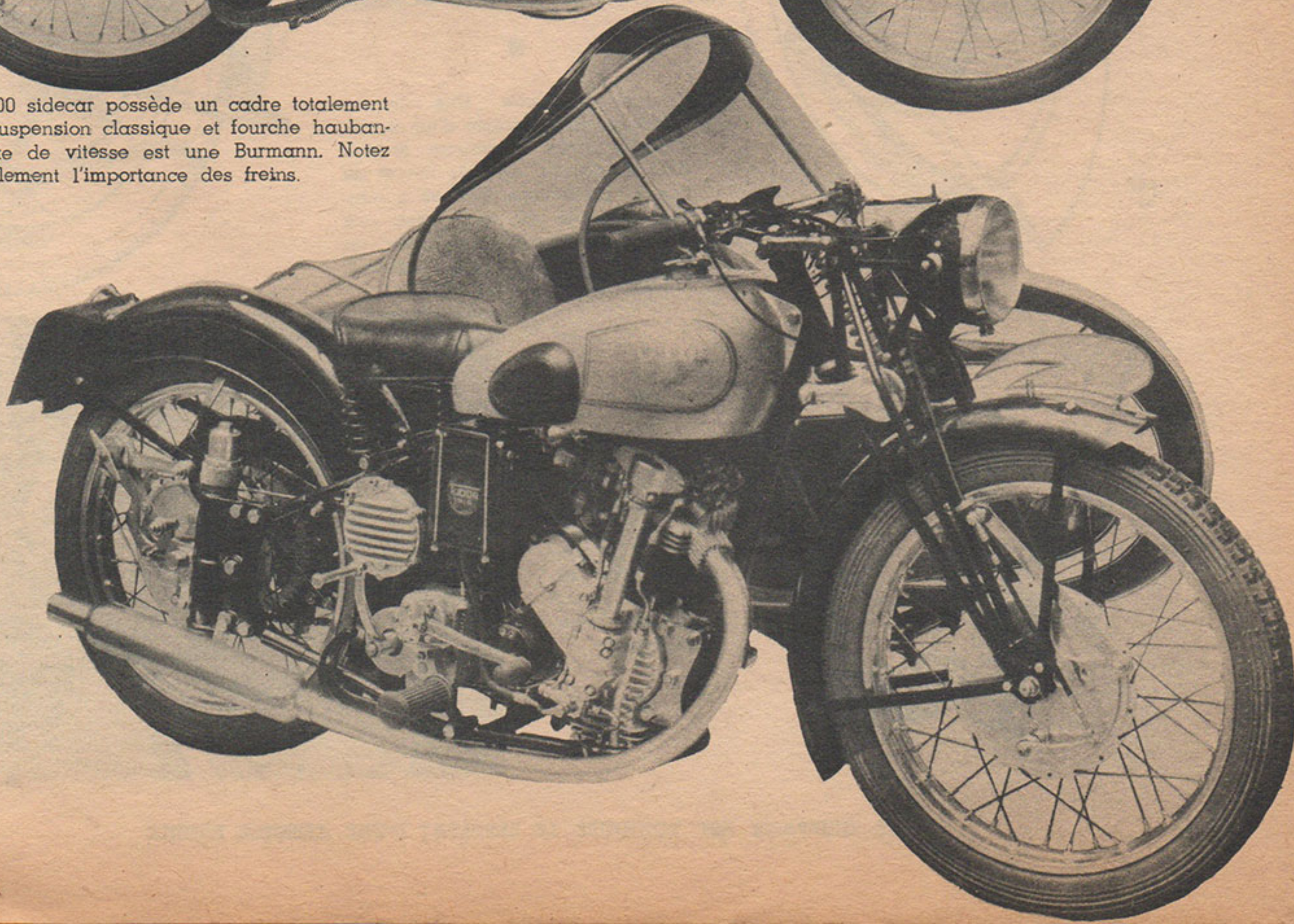
Dans la pratique, il arrive souvent que le nouveau piston soit plus lourd

que l'ancien. Dans ce cas, pour être logique, il faudrait percer les trous nécessaires à l'équilibrage, dans le voisinage du maneton ; qu'on s'en garde bien. Si un nouveau maneton se révélait nécessaire, on pourrait, sans courir aucun risque, y percer un trou dont le diamètre pourrait être calculé d'après les indications données plus haut. Sinon on se verrait dans l'obligation d'alourdir les contrepoids ; on y arrive en perçant des trous symétriques au maneton et en y coulant du plomb. La différence de poids spécifique entre les deux métaux (11,3 contre 7,8) permet d'obtenir l'équilibrage désiré si l'on a soin d'en calculer soigneusement les dimensions.

Ci-dessous : La 250 Fusi type C.F. dont voici les caractéristiques : Alésage 68 ; Course 68 ; Distribution par ACT ; Taux de compression 7 à 1 ; Régime 6.500 t.m. ; Puissance effective 13 CV. Vitesse 125-130 kmh. Notez le type particulier de la fourche télescopique à amortisseur séparé, suspens. AR par fourche oscillante.



Le modèle 500 sidecar possède un cadre totalement différent à suspension classique et fourche haubanée. La boîte de vitesse est une Burmann. Notez également l'importance des freins.



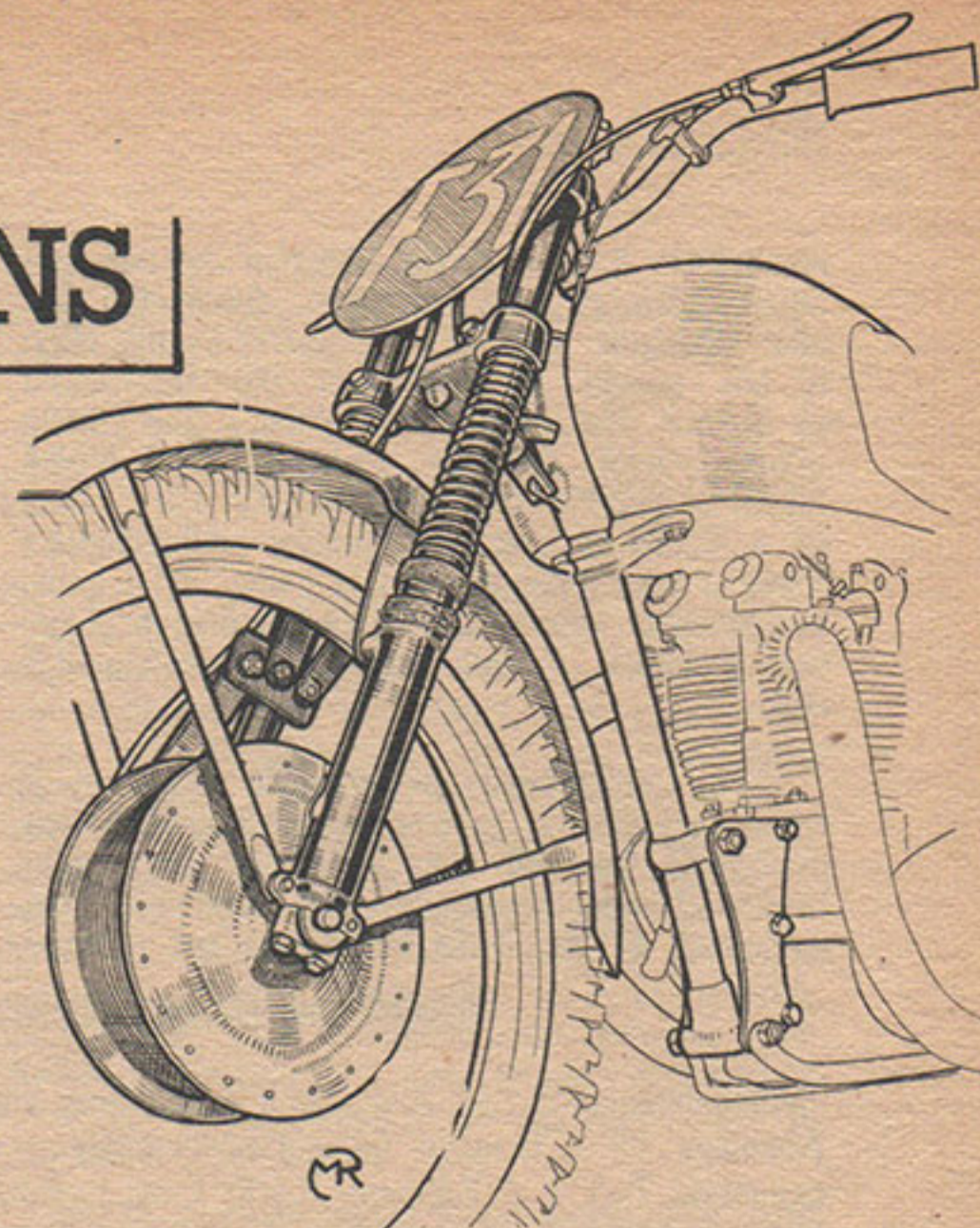
DE BONS FREINS

Il ne faut en service normal n'utiliser les freins qu'avec une extrême discrétion, car ils fatiguent moteur et transmission, puisqu'en principe, il ne faut pas débrayer quand on freine, sauf tout à fait en fin d'arrêt. Le rayonnage des roues est lui aussi éprouvé, ainsi que les pneus. Théoriquement, avec des freins en parfait état, on peut passer de 100 à 0 kmh. en 80 mètres, mais dans des conditions idéales on fera bien de freiner à 200 mètres de l'obstacle. On conservera ainsi une marge de sécurité. Les freins ne peuvent réaliser de miracle et à toute allure on ne peut, même en bloquant les roues, s'arrêter pile. On râpera le pneu et on aura bien des chances de dérapage. On freine sur sa bourse et on pourrait ajouter sur sa vie. N'oubliez pas le rôle du coefficient d'adhérence qui, par temps de pluie, peut sur certaines routes glissantes, descendre au quart et même moins de ce qu'il est sur une route dont le goudron est incrusté de gravillons et sèche. Cela multiplie singulièrement la distance d'arrêt. Les sculptures des pneus doivent être en bon état. Il ne faut jamais, par économie, rouler avec des pneus devenus lisses, ou alors il faut redoubler de prudence. Sans une bonne adhérence des roues au sol, les meilleurs freins ne peuvent être efficaces. Quand on freine, la masse de la machine est reportée vers l'avant et l'adhérence de la roue avant est accrue. Le frein avant est donc plus important que le frein arrière, mais évidemment il faut conjuguer l'action des deux freins et c'est là tout un art. Il est toujours dangereux de freiner énergiquement dans un virage, car la force centrifuge accroît les chances de dérapage.

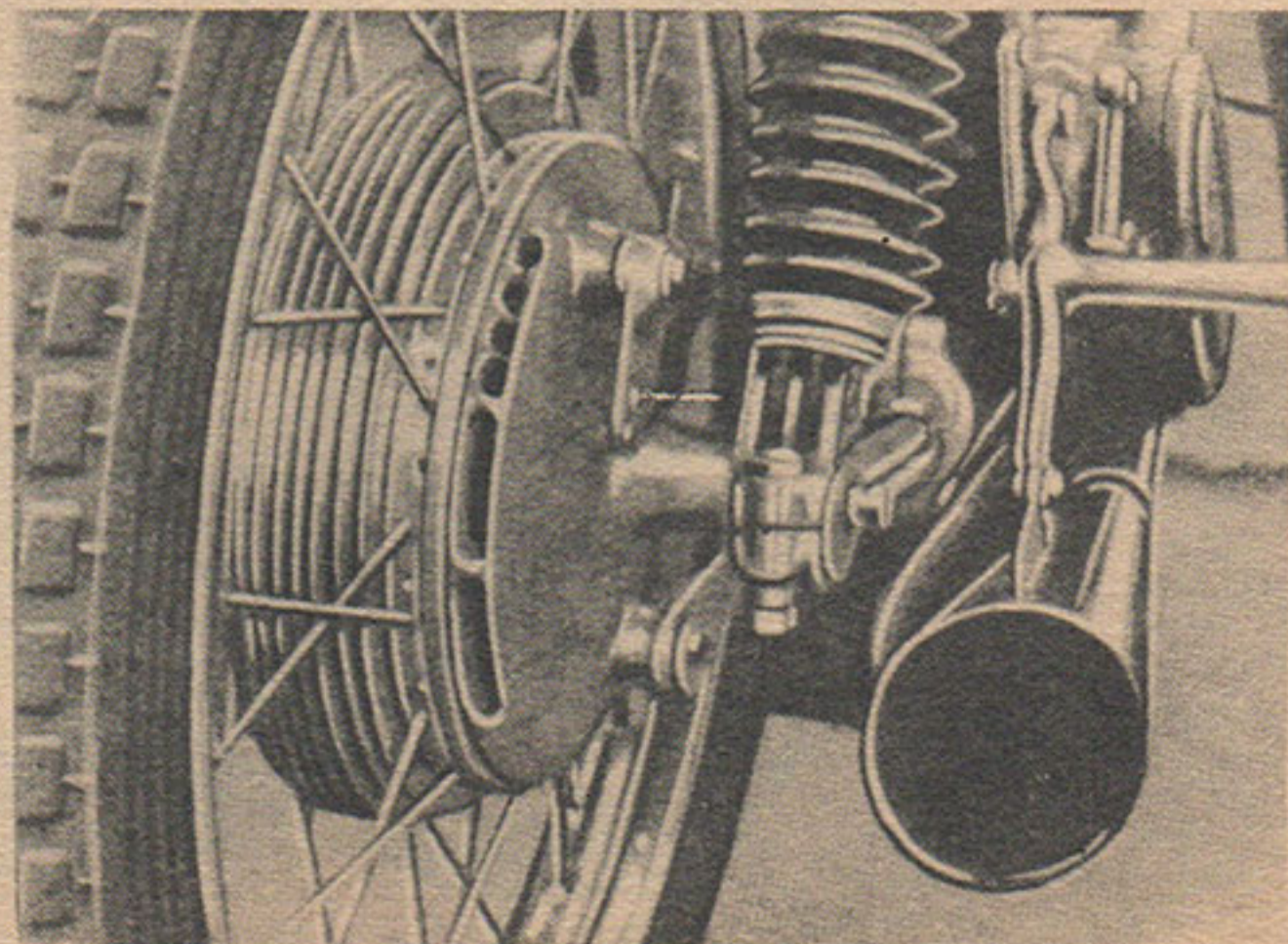
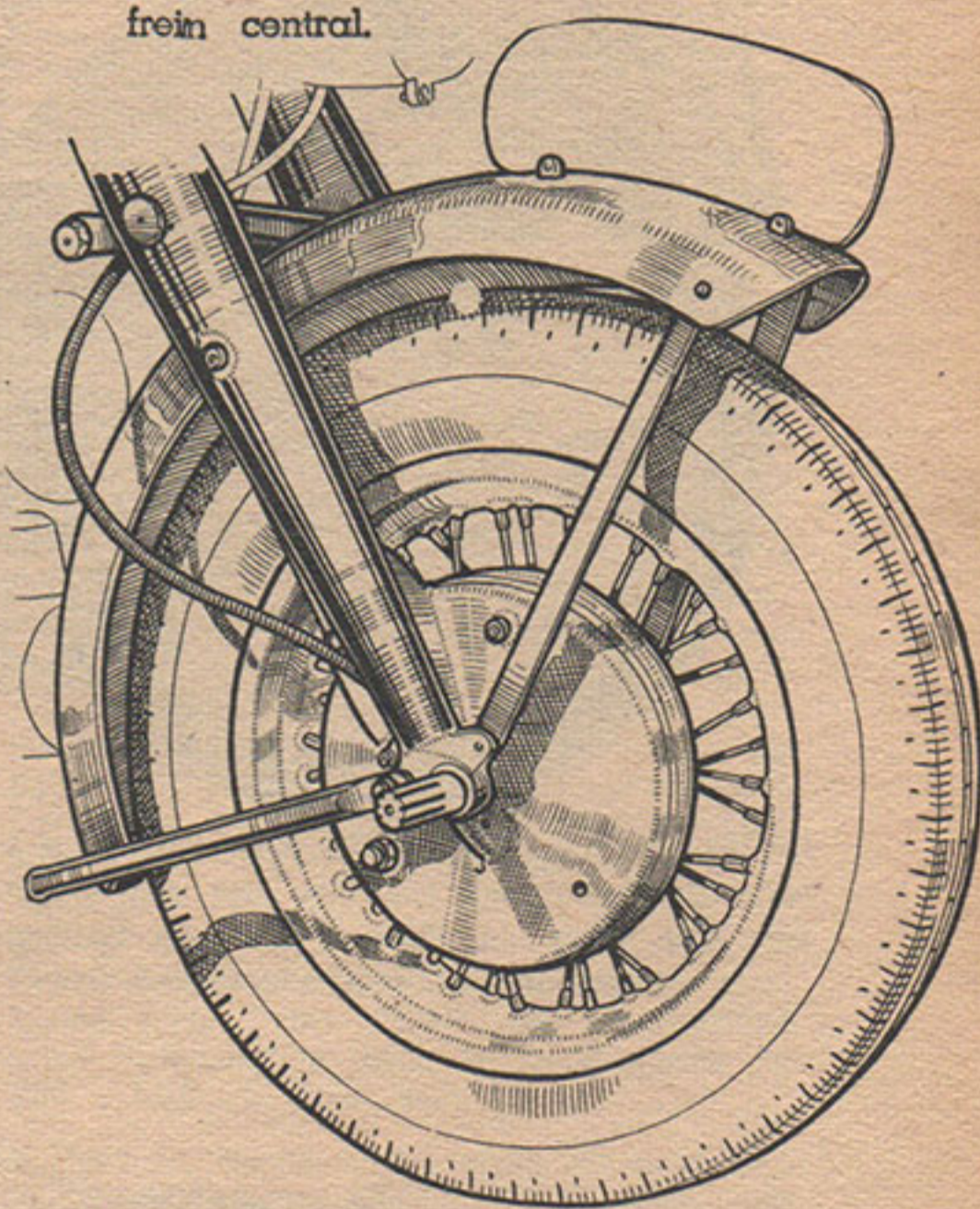
Quant aux freins eux-mêmes, leur efficacité dépend de leur surface de frottement, du coefficient de frottement de la garniture et de la pression exercée. Le coefficient de frottement de la garniture diminue au-delà d'une certaine température. Et comme les freins transforment

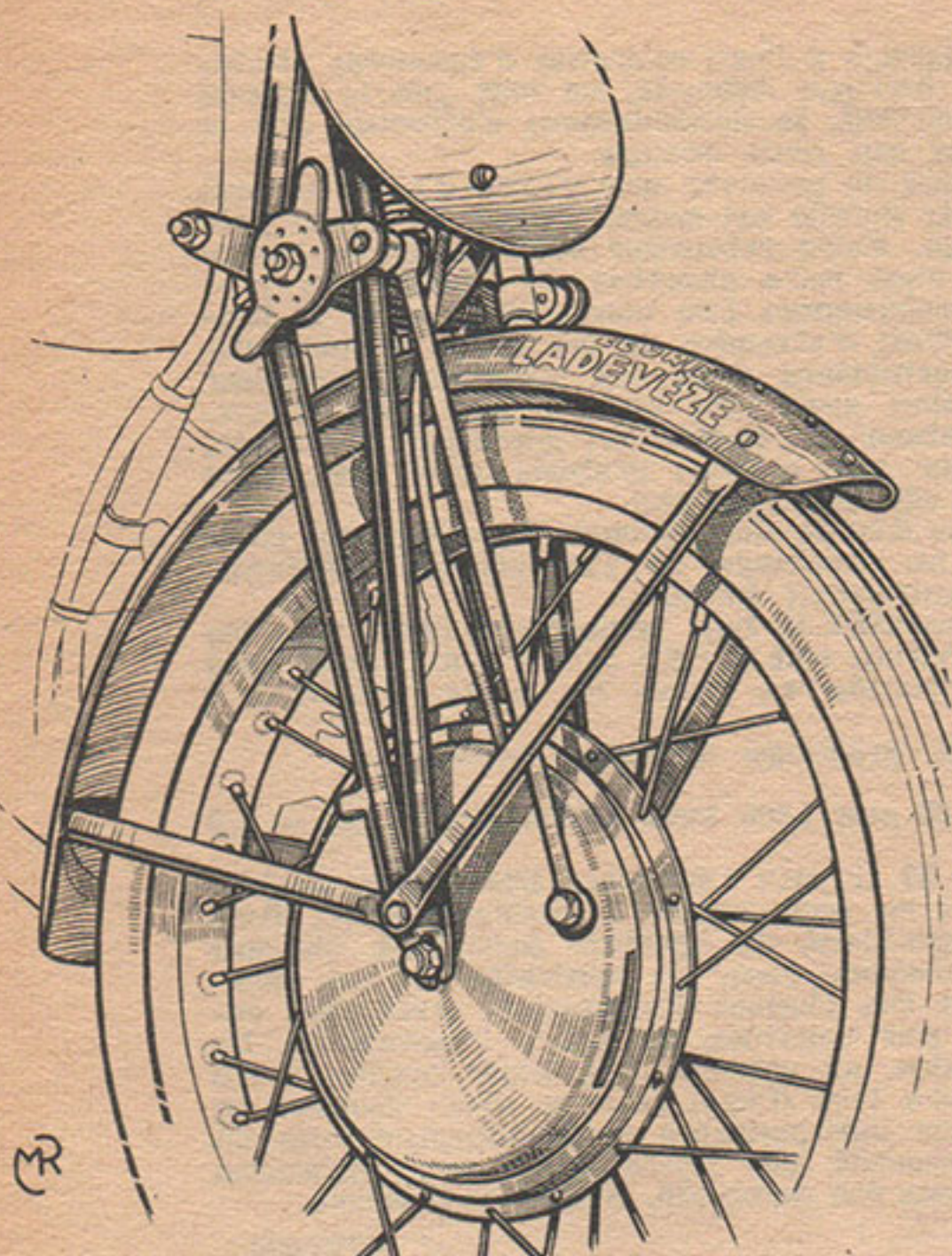
En haut à gauche : Une machine de course était équipée d'un moyeu à double freins. En dessous, le frein AV des Condor est très net et de bonnes proportions. En bas à gauche, un frein de série avec une prise d'air. Ci-contre, à droite, un rare exemple de freins Lockheed, la Zundapp « Russie ».

Ci-contre : La Norton de l'allemand Schnell en plus d'une suspension AR, possède un frein en alliage léger d'une très belle réalisation.



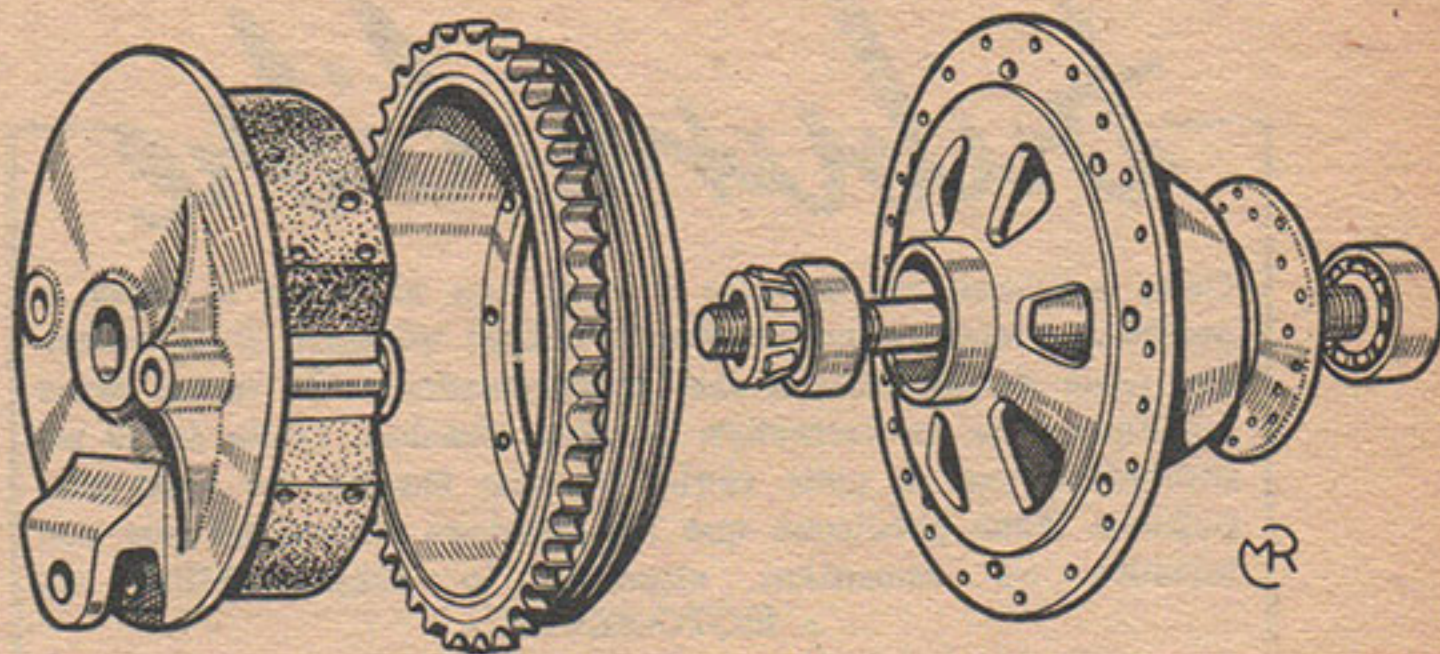
Ci-dessus : La Triumph de cross de Verrechia possède également un frein central.





Le flasque de frein AV des Guzzi « Dandolino » est d'une grande netteté et enferme tout le mécanisme du levier, chape et réglage du frein. Seule la patte d'ancrage est extérieure.

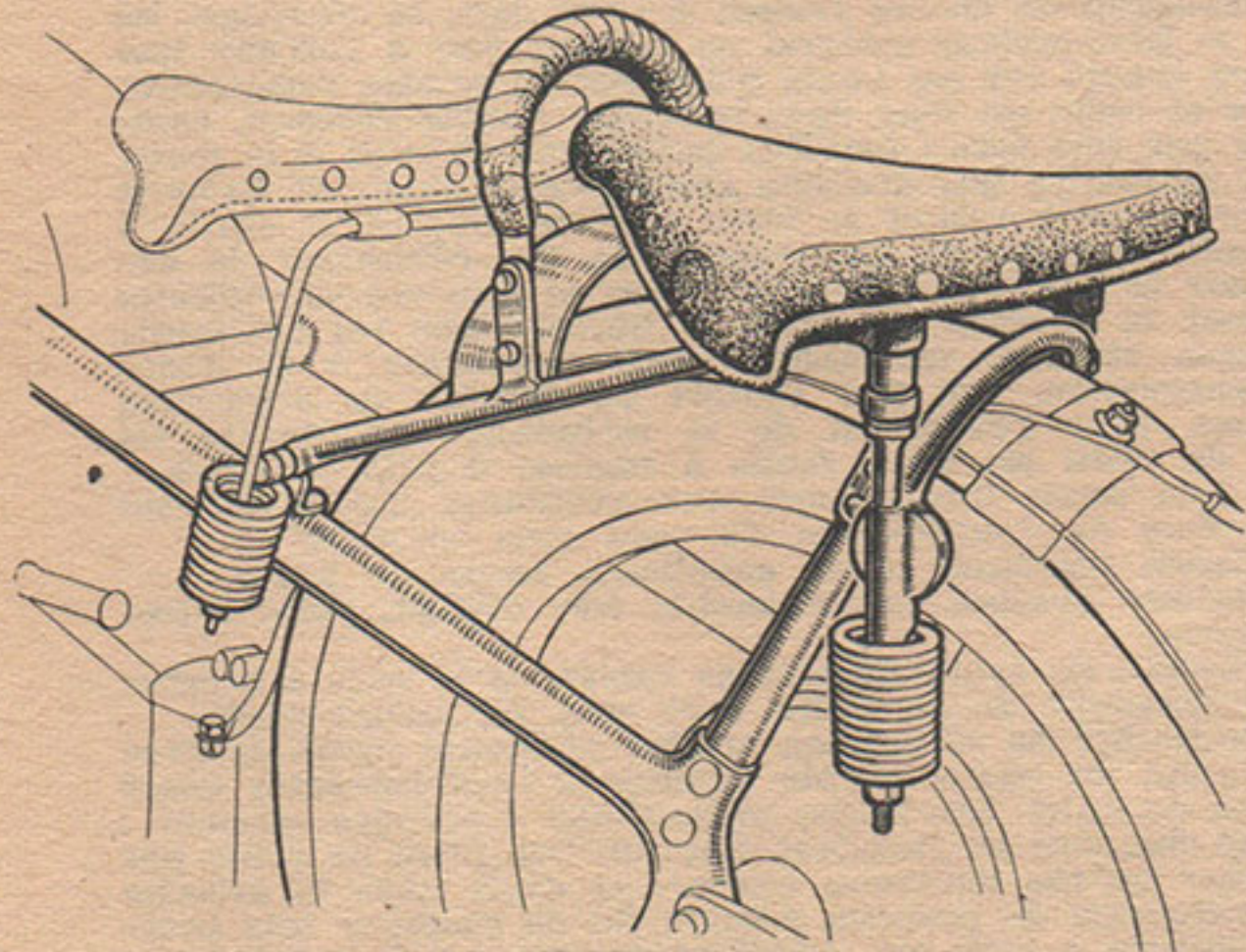
Ci-contre : Le frein arrière des 350 Velocette KTT. Le moyeu de forme conique est en alliage léger. Les roulements sont des Timken. Le tambour de frein est fixé par des boulons au moyeu.



l'énergie qu'ils absorbent en chaleur, la question du refroidissement intervient. On ne peut se servir des freins d'une manière prolongée. Quand on descend une route de montagne, il faut utiliser les résistances passives du mécanisme en engageant la seconde vitesse, et parfois la première et en ne freinant que de loin en loin. Sur les machines de course on s'efforce de refroidir les freins à l'aide d'évents qui permettent à l'air de passer à l'intérieur du frein. On emploie des tambours en aluminium de grande dimension et garnis d'ailette. Les garnitures elles aussi sont spécialement étudiées et différentes de celles employées sur les machines de série, mais leur engagement est moins progressif en usage normal. Les freins jumelés ont l'avantage de ne pas travailler en porte-à-faux et de permettre de disposer d'une grande surface de freinage, d'où diminution de la pression nécessaire et de l'effort musculaire du pilote. Ceci a une très grande importance pour deux raisons : c'est que le pilote peut mieux doser l'effort de freinage et qu'il ne risque pas d'avoir de crampes.

Savoir freiner est tout un art et en course on prend des points de repère. On tend d'ailleurs de plus en plus à employer des servo-freins dans lesquels un des segments utilise l'énergie qu'il emmagasine pour la transmettre à l'autre. La commande hydraulique à peu près universelle sur les voitures n'a été que rarement employée sur les motos (par exemple sur la moto sidecar Zundapp Russie).

La totalité de la surface de la garniture doit porter sur le tambour. Celui-ci en particulier ne doit pas se déformer. Il se produirait alors un broutement et des vibrations de tambour qui explique le bruit que font les freins de certaines vieilles voitures. La garniture doit, quand les segments s'écartent sous l'action de la came, exercer en tous les points une pression égale. Avec les deux segments articulés sur un axe commun, cela n'est pas théoriquement réalisable. Mais on se rapproche d'autant plus de la solution idéale que le tambour est de plus grand diamètre et que le jeu entre les segments au repos et le tambour est plus faible.



SELLE ARRIERE « SWEET »

Deux idées directrices ont présidé à l'établissement de la selle arrière Sweet.

1° Augmenter au maximum le confort du passager, assis directement sur la roue arrière.

2° Abaisser le siège arrière au niveau de la selle avant pour obtenir une meilleure tenue de route, augmenter la sécurité et faciliter l'installation du passager.

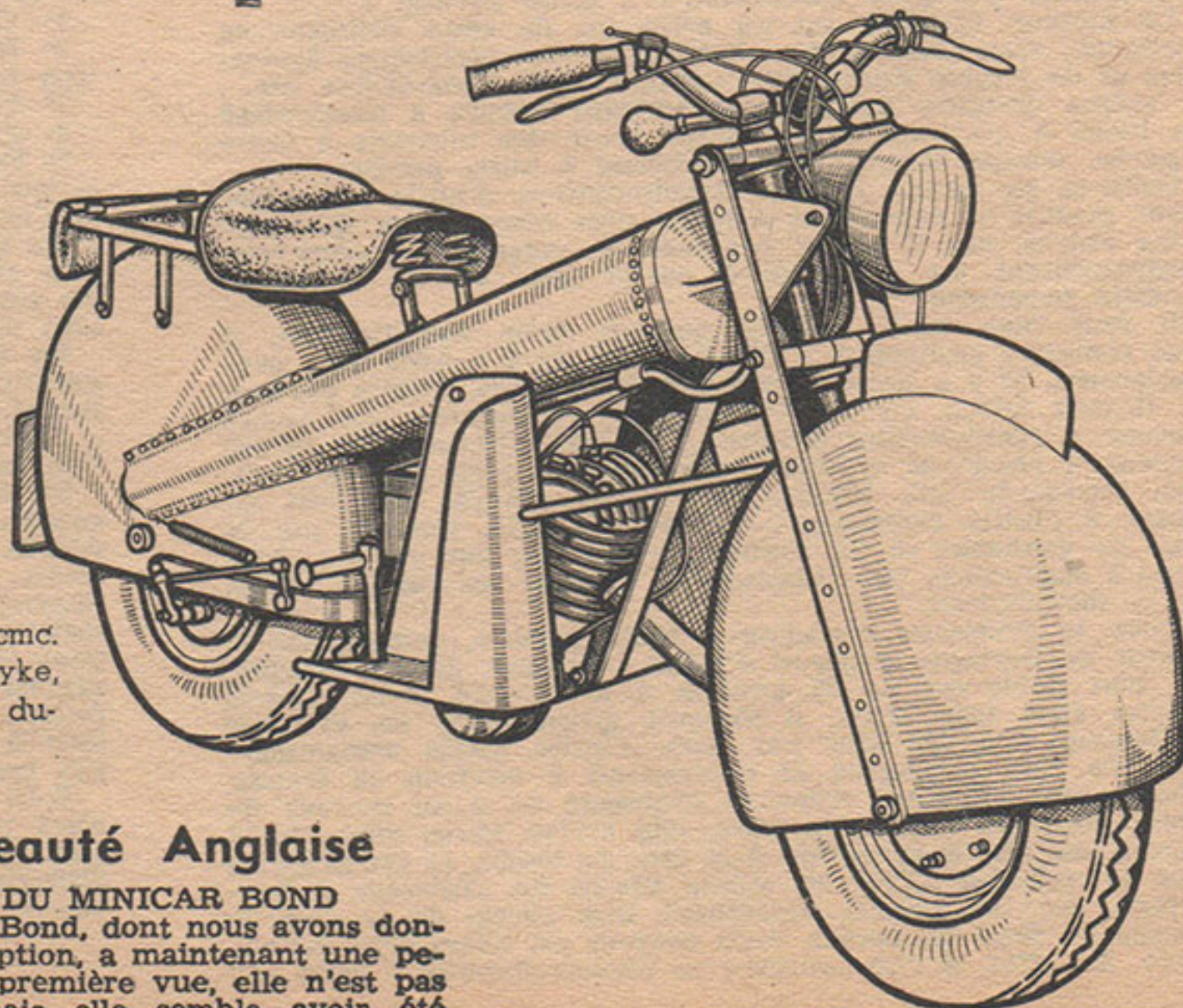
Pour obtenir ces résultats, l'axe de pivotement de l'ensemble a été reporté très en avant (sous le siège avant, point le mieux suspendu de la moto), ce qui assure le déplacement intégral de la selle proprement dite.

La suspension est établie avec tiges et glissières pivotantes éliminant tout flottement latéral et assurant aux ressorts une traction constamment parallèle à leur axe.

Le porte-bagages étant supprimé, il n'existe aucune pièce entre la selle en caoutchouc et le pare-boue; seul, le débattement règle la hauteur.

Les paliers de pivotement des glissières sont supportés par un cavalier qui remplace le porte-bagages pour la fixation du garde-boue.

étudiée dans un remarquable esprit pratique et vise à associer un prix de revient aussi bas que possible, avec une excellente protection du motocycliste. L'élément essentiel est une poutre de gros diamètre qui forme réservoir et s'incline vers l'arrière, vers un garde-boue flasqué qui supporte la roue. Le garde-boue avant est lui aussi complètement enveloppé. Protège-jambes semi-tubulaires peu élégants, mais efficaces. Moteur deux temps JAP.



Voici le 98 cmc. Bond Minibyke, construit en duralumin.

Nouveauté Anglaise

UNE SŒUR DU MINICAR BOND

Le Minicar Bond, dont nous avons donné une description, a maintenant une petite sœur. A première vue, elle n'est pas très jolie, mais elle semble avoir été

tribune libre

Cette rubrique est ouverte à tous nos abonnés et nous y publions toute communication d'intérêt général. Bien entendu, nous demandons à nos correspondants de rester dans les limites de la correction la plus absolue. Toute lettre ne répondant pas à cette règle, ou non signée, ne sera pas publiée. Nous précisons que les opinions émises ici par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de « MOTO-REVUE »

MOYENNES

Bravo pour la performance accomplie par un vélomoteur Gnome-Rhône 125 cmc. type R4, strictement de série naturellement et dont le moteur n'a même pas été gonflé un tout petit peu. Paris-Madrid : 1.400 kms environ en 23 h. 15, moyenne 60 kmh. et des poussières.

Le rapide qui fait Paris-Hendaye en moins de 9 heures doit accomplir le parcours frontière française-Madrid à l'allure d'un escargot de course motocycliste depuis 1931 (en retirant les années de guerre bien entendu).

Possesseur d'une 16 H Norton avec sidecar dernier modèle Bernardet, j'ai fait plus de 40.000 kms en 3 ans, roulant été comme hiver, faisant pendant les vacances d'assez longues étapes, je n'ai jamais pu dépasser 55 kmh. de moyenne.

Que l'on nous fasse grâce de toutes ces performances éblouissantes, même contrôlées par la F.F.M.

E. LACOMBE,
Clamart (Seine)

N.D.L.R. — Sans prendre parti pour ou contre l'opinion de M. Lacombe, ni ouvrir nous-mêmes une polémique sur les moyennes routières possibles, nous devons pourtant rappeler que c'est grâce à la virtuosité de certains pilotes professionnels, tant en course de vitesse que dans les épreuves dites de tourisme, aux risques qu'ils ont pris pour réaliser des moyennes difficilement faisables par des conducteurs normaux, afin de « sonner » au maximum machines spéciales ou prototypes, que nous avons des mécaniques sûres, confortables et solides.

Pas plus qu'un record du monde, une performance contrôlée n'est à la portée de n'importe qui.

Nous serions heureux de publier les opinions de nos lecteurs sur ce sujet.

A PROPOS DE GRAISSAGE

Dans le n° 967, une amélioration de graissage est décrite dans les « Réalisations personnelles », en partant du graissage à huile perdue. La modification présentée par M. Germain peut être intéressante à certains points de vue, néanmoins on arrive à utiliser une partie de l'huile polluée, ce qu'évite le graissage d'origine considéré, « à huile perdue ».

Le moteur Zürcher est en effet un de ceux utilisant ce graissage, ainsi que nombre d'autres à caractéristiques éprouvées et de longue durée. Ex. : Jap, Terrot, René-Gillet, etc., et même certaine marque construisant encore à abandonné les blocs à graissage à barbotage pour des moteurs à boîte séparée, pompe Mikro, pour graissage à huile perdue.

Celui-ci ne donne qu'une consommation d'huile apparemment grande et cependant à peine plus dispendieux que certains autres, car il n'y a pas lieu de vidanger le réservoir, contrairement au graissage à carter sec, ou au graissage modifié préconisé.

Il faut bien tenir compte qu'avec cette modification, il faut remettre environ 2 l. d'huile tous les 2 à 3.000 kms probablement. Il y a donc là bel et bien 2 litres d'huile perdue. Et il doit falloir en ajouter un peu en service, car aucun moteur à récupération d'huile, à circuit d'huile ou à carter moteur à réservoir d'huile ne fonctionne sans une déperdition inhérente aux légères remontées d'huile, ou tout au moins à l'huile graissant le cylindre à celle passant par le tube de graissage de la chaîne, encore que sur certains moteurs à culbuteurs une tubulure va graisser les parties hautes de la distribution.

Avec le graissage d'origine à huile perdue, comme dit le slogan de certaine marque d'huile : chaque goutte compte. Un bon débit est de 20 gouttes à la minute à un ralenti moyen (pas trop lent), il s'ensuit qu'en route on effectue facilement 6 à 700 kms par litre d'huile. Cette consommation n'a rien d'exagéré et correspond à environ 15 francs d'huile aux 100 kms. Avec ce graissage on a au moteur de l'huile toujours neuve, en effet, elle arrive après débit de la pompe par une canalisation à la tête de bielle, et est projetée vers le cylindre. C'est en même temps un graissage à barbotage, car les volants entraînent une partie de la réserve d'huile au fond du carter, mais celle-ci est néanmoins renouvelée. En effet, si l'on compare ce renouvellement à celui qui

est effectué lors du lavage à l'eau courante d'épreuves photographiques, dans un bac qui déborde, on voit que le liquide se renouvelle efficacement, le débordement s'effectue par le reniflard dans le cas qui nous occupe.

D'ailleurs, il n'est que de prélever une goutte d'huile sortant du reniflard pour voir qu'elle est noire, liquide et à peu près impropre au graissage. Faire retourner cette huile au réservoir d'alimentation, c'est faire absorber au moteur un produit usé avec les conséquences peu compatibles avec la longévité qu'on est en droit d'attendre de ces types de moteurs.

Certains orifices permettent dans ces moteurs de graisser la boîte de distribution avec une huile à peu près neuve. L'excédent vient graisser la chaîne en quantité suffisante, car il est à présumer que celle-ci graissée avec les seules vapeurs d'huile n'en ait que fort peu.

Dans les dérivations d'huile des moteurs à carter sec, cette tubulure est située au voisinage de l'arrivée au réservoir, dont le retour est autrement intense.

Avec le graissage modifié il faut remettre 2 litres tous les 2.200 à 2.500 kms environ, soit $2 : 2,5 = 0,8$ aux 1.000 kms en plus de l'huile ajoutée en cours de route, soit 0 l. 9 aux 100 kms.

Comparativement le graissage d'origine dépasse :

$1 \text{ l.} \times 1.000 = 1 \text{ l.} 65 \text{ aux } 1.000 \text{ kms. Différence : } 1,45 - 0,9$

$700 = 0 \text{ l. } 55 \times 100 \text{ fr.} = 55 \text{ fr. aux } 1.000 \text{ kms. Différence minime en égard du reste, et ce pour rouler à l'huile polluée. Tout en reconnaissant l'ingéniosité du système préconisé, on doit reconnaître qu'il n'améliore rien, au contraire, et les constructeurs qui étudient des clapets d'aspiration, conduites, reniflards, ne sont-ils pas capables de telles innovations. Ils reviennent, au contraire, au système « à huile perdue », ou le conservent, car il n'a rien d'égal pour la moto. Donnez au moteur cette substance indispensable et ce toujours apte au service si spécial demandé par notre engin sans qu'aucun service ne lui ait jamais été demandé, c'est-à-dire neuve.$

J. PIVOIN

TRANSMISSION SUR PNEU ?

Pourquoi ne construisons-nous pas des vélomoteurs 125 cc. avec transmission sur la roue arrière par galet à friction, en nous inspirant du succès obtenu avec ce procédé par des marques comme Velosolex, Mosquito, Cucciolo, etc...

Je sais bien qu'il y a certains ennuis à transmettre une puissance assez élevée par ce moyen, mais il me semble que beaucoup de choses restent à faire dans ce domaine, tel que : 1° Bloc-moteur intégral ne laissant voir à l'arrière que le galet épaulé sur ses bouts d'axe sur de solides roulements, avance et recul du bloc dans un cadre double berceau, commandé par fort écrou papillon facilement réglable à la main, ce qui permettra une pression absolue, galet-pneu. 2° Lamelle de cuir réglable rasant le pneu sans le toucher et située à l'extrémité arrière du garde-boue, ce qui permettra de débarrasser le pneu de toutes les boues et graviers susceptibles de gêner la rotation du galet. 3° Surtout que les fabricants de pneus étudient un modèle moto convenant à ce genre de transmission, soit par renfort de gomme ou sculptures spéciales, avec l'évolution de la technique actuelle un tel genre de pneu est assez facile à réaliser à prix modique.

Que l'on songe une seconde aux avantages que présentent ce système de transmission, ils sont tous majeurs.

1° Cadre raccourci, donc excellente tenue de route.
2° Netteté absolue de l'ensemble très dégagé, donc entretien facile.

3° Absence de bruit, démontage rapide de la roue à broche.
4° Suppression de la chaîne avec tous ses inconvénients.

5° Possibilité de suspension arrière oscillante intégrale avec articulation du cadre double berceau à l'emplacement exact de l'axe du galet. Les seules précautions à prendre seraient : pneu et chambre en excellent état (un bon pneu ne coûte pas plus cher qu'une mauvaise chaîne) et avoir dans la sacoche un vérificateur de pression à seule fin de s'assurer une pression similaire à celle qui serait préconisée par le fabricant.

En terminant je répète bien que tout cela n'est que suggestions susceptibles certainement d'améliorations, et c'est justement pour cela que je les soumets aux lecteurs de « Moto-Revue », en espérant les avoir intéressés, je serais très heureux de connaître leur avis sur ces sujets.

En terminant ce petit bavardage, une petite prière à nos constructeurs : par pitié, faites un peu plus solide dans les détails, car il est malheureux de voir des machines excellentes comme nos 125 cmc. livrées à la clientèle avec des phares qui tombent en route, des minuscules pédales de sélecteur qui plient comme des nouilles, des pédales de frein pour enfants, des bouchons de réservoir qui fuient, des rayons qui cassent avec rage tous au même endroit, des freins qui s'embobinent à cœur joie, et des leviers de sélecteur à main qu'il faut prendre avec deux doigts pour ne pas les plier.

Tout ceci n'est que détails pour un mécano, mais l'utilisateur n'est pas toujours un mécano, la France produit actuellement de merveilleuses petites motos, aussi il ne serait ni difficile, ni coûteux, de remédier à tous ces petits ennuis en voyant un peu plus large, et plus... solide.

R. LEGRAND,
à Cormeilles-en-Parisis (S.-O.)

Réalisations personnelles



100 CMC. DE COURSE

Fidèle lecteur de « Moto-Revue », ainsi d'ailleurs que de tous les ouvrages traitant de mécanique moto, je dois aussi vous dire que je cours à moto ; je sais que je suis loin d'être un champion, et, je n'espère pas arriver en haut de l'échelle, ainsi que mon père (Marcel Maigrot) qui était coureur motocycliste professionnel de Monet-Goyon (175 cmc.), et qui, en son temps, a fait parler de lui dans votre revue.

Chez nous, à Salon, nous avons formé une écurie ; oh, nous ne sommes pas riches, étant tous des ouvriers, mais nous nous sommes mis au travail et nous avons chacun monté notre machine ; ce ne sont pas des bolides impressionnants, mais de modestes 100 cmc. (3 Motobécane, 1 Villiers). Malgré cela nous atteignons le 100 kmh. et comme les circuits en 100 cmc. sont nombreux et les concurrents aussi (de 30 à 40 que nous retrouvons sur tous les circuits de la région, soit environ une vingtaine de courses dans la saison). Pour ma part, voici de quels matériaux se compose ma moto :

1. Le cadre : de vieux tubes d'avion.
2. Le réservoir : fabrication maison.
3. Les roues, moteur, boîte (achetée d'occasion).
4. Sélecteur 3 vitesses, incorporé à la place du kick, fabrication maison.
5. Guidon genre italien, fabrication maison et ainsi de suite.

Avec 50.000 fr. prélevés sur mon salaire, et beaucoup de patience, j'ai monté petit à petit une machine qui vaudrait peut-être 150.000 fr., s'il s'en fabriquait en France.

Poids à vide : 42 kgs.
 Vitesse km. lancé : 102 kmh.
 Vitesse de rotation : environ 9.000 t.-m.
 Consommation : 5 l. aux 100 kms en course.

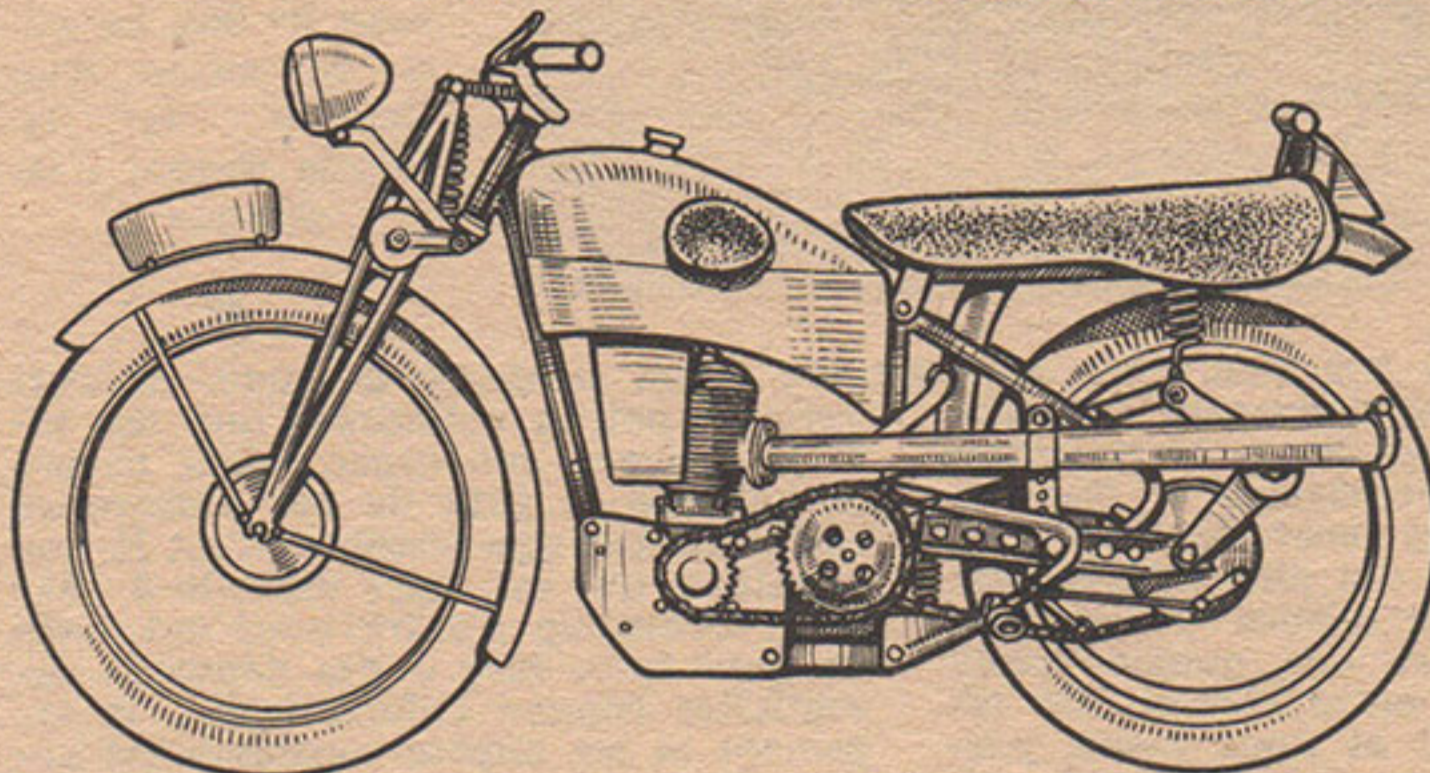
Sur des circuits de ville avec 4 ou 5 mauvais virages, je fais de 60 à 65 kmh. de moyenne.

Fr. MAIGROT
 Salon
 B.-d.-Rh.)

par une 2^e fourche complète, axée en son milieu et compensée par un double ressort à boudin réglable situé derrière la boîte de vitesses, et 2 amortisseurs à friction. Tendeur de chaîne AR à galet denté, Selle suspendue en 3 points. Moyeux d'une 4 CV. Jantes et pneus 600x65 renforcés. Graissage par mélange complété par un graissage supplémentaire à l'huile de ricin par pompe mécanique.

Empattement fixe de 1 m. 15. Longueur totale : 1 m. 65. Poids réservoirs vides : 73 kgs. Vitesse réalisée en pointe 125 kmh. Consommation moyenne : 3 l. 75 aux 100 kms. Ce système de suspension AR me donne entièrement satisfaction.

Jean DAULON
 à Pierrefitte-Nostalas
 (H.-P.)



UNE 250 2 TEMPS

Je vous adresse un document représentant la moto que je viens de réaliser. Ses caractéristiques sont les suivantes :

Moteur Villiers 2 temps 250 cmc, amélioré et poussé par mes soins. Cylindre inversé. Echappements directs avec mégaphones de 1 m. de long et 55 mm de diamètre terminés par des clapets à commande par silencieux. Refroidissement du cylindre par courant d'air canalisé et concentré par une cage en dural.

Boîte Burman à 3 rapports, commande mixte, à main et au pied.

Cadre en assemblage simple berceau de poutre en U à l'AV et de tubes acier.

Suspensions : AR fourche Monet-Goyon à biellettes supérieures extensibles. AR :

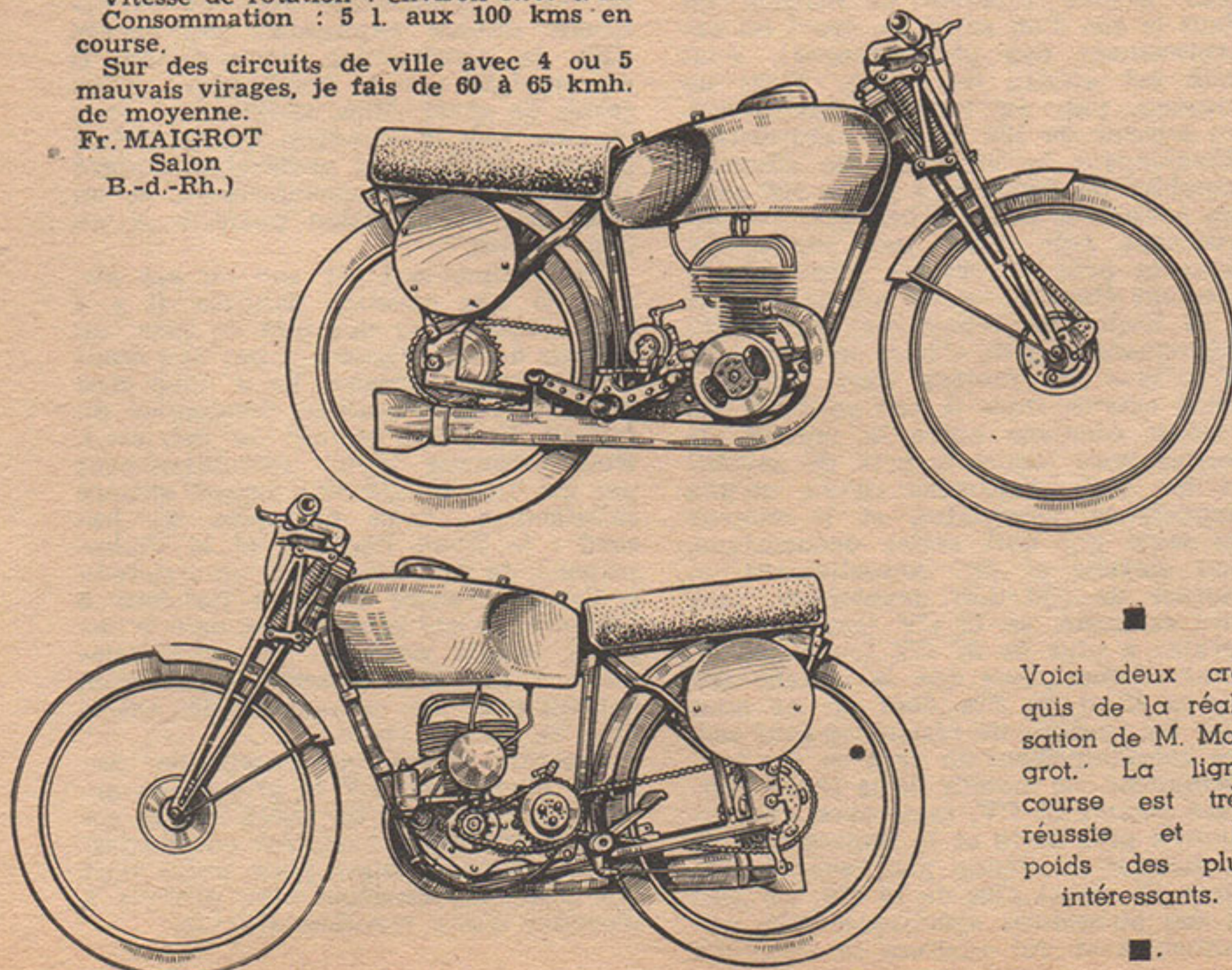
Encore une machine de course réalisée par M. J. Daulon. La suspension arrière est remarquable. Poids de l'ensemble : 73 kgs. Vitesse : 125 à l'heure.

MOTO DU JEUNE AGE

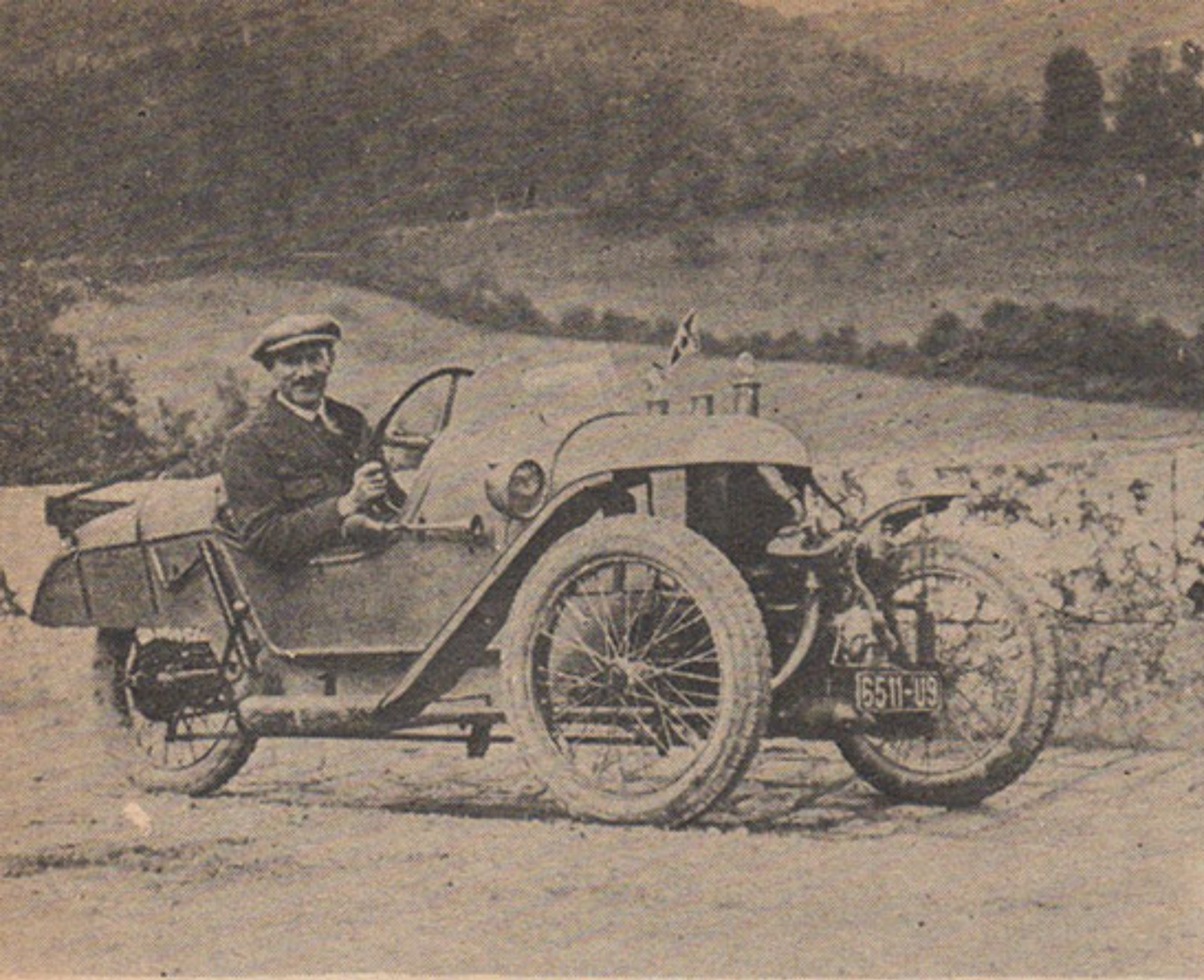
M. Voisin, motoriste à Beaurepaire (Isère), a réalisé pour son fils, âgé de 9 ans, cette petite moto, d'un poids total de 30 kgs et pouvant atteindre 50 kmh.

En voici les caractéristiques : Moteur 2 temps, 49 cmc. boîte 2 vitesses commandées au pied, poigné tournante, freins tambour (arrière commandé au pied), selle réglable, pneus super-confort type brouette.

Le jeune Voisin semble déjà un pilote expérimenté, apportant le plus grand sérieux à la conduite de son racer.



Voici deux croquis de la réalisation de M. Maigrot. La ligne course est très réussie et le poids des plus intéressants.



VOITURES MINIATURES

■
 Nous avons présenté
 M^r Raffalowicht
 à nos lecteurs, dans
 notre N° 965. Le voi-
 ci au volant d'un
 Darmont de la
 « belle époque » ou
 presque !

■

LA voiture 500 cmc. nous apparaît comme singulièrement intéressante, car elle forme la transition entre les motocycles et les voitures. Jadis, le cyclecar de 1.100 cmc. était un véhicule des plus intéressants. Nous avons nous-mêmes utilisé plusieurs Morgan et des quatre roues. Tout ce matériel entre 1920 et 1930 tapait un vrai 100 et nous avons parcouru des dizaines de milliers de kilomètres en plaine et en montagne avec le maximum de plaisir et le minimum de frais. Car la consommation ne dépassait pas 6 ou 7 litres et l'essence ne coûtait alors que quarante sous le litre. Ces moteurs 1.100 cmc. développaient alors entre 20 et 30 CV au litre. Depuis on a fait des progrès et un bon 500 cmc. culbuté développe une puissance au moins égale. Nous ne pensons qu'à des moteurs de série avec un rapport volumétrique inférieur à 7 à 1 et à des régimes inférieurs à 5.000 t.-m., donc à des moteurs de caractéristiques moyennes et peu fragiles, capables de fonctionner avec un minimum de soins, en bref des moteurs pratiques et économiques. Nous voyons ce qu'on peut tirer de voiturettes de course sans compresseur. Nous ne prétendons pas que la Taruffi à moteur Guzzi soit un véhicule utilisable en service courant, mais un fait doit retenir notre attention, c'est qu'elle est sensiblement plus rapide qu'une moto solo équipée du même moteur. Une voiturette bien profilée et très légère (lutte contre la résistance à l'air et contre la pesanteur) permet de palier des vitesses au moins égales à une moto solo et en côte des performances un peu inférieures, avec deux personnes à bord, à celles réalisées en solo. En somme nous devons tirer d'un moteur de 500 cmc. actuel au moins autant que d'un 1.100 d'il y a vingt ans, à condition que nous nous contentions d'emmener deux personnes. Nous aurons alors un véhicule économique et très rapide s'il est bien profilé et si son poids est inférieur à 400 kgs à vide. On peut dans cette limite de poids réaliser une voiturette solide et confortable.

Avec une cylindrée un peu plus élevée, de 650 à 1.000 cmc., on peut, Simca, Panhard et Renault l'ont prouvé, transporter confortablement quatre personnes et avec une réserve de puissance suffisante. Nous sommes un pays considérablement appauvri et la grosse voiture de plus de 2.000 cmc. ne peut

être qu'un véhicule de luxe, et c'est vers les petites cylindrées que nos efforts doivent converger. Mais encore faut-il que le prix de ces voiturettes soit aussi bas que possible. C'est là une condition qui est assez difficile à réaliser. Beaucoup d'entre nous ont juste de quoi faire face à des dépenses essentielles comme l'alimentation, le logement et les impôts constamment accrus. Bien peu d'entre nous disposent d'assez d'argent pour acheter une voiturette, ne coûterait-elle que 200.000 francs, surtout si elle ne sert pas à l'exercice d'une profession. Tout le problème est là et il est insoluble dans les conditions économiques actuelles. Mais nous ne serions pas surpris que la cylindrée standard des motocars ne finisse dans un avenir proche à se situer aux environs de 500 cmc., car une cylindrée trop réduite ne diminue pas sensiblement le prix de construction, ni les frais d'entretien, alors que 100 ou 200 cmc. de cylindrée permettent d'obtenir des performances égales avec des caractéristiques moins poussées (d'où construction plus économique et plus grande sécurité de marche, ou dans le cas d'un engin de sport un accroissement des performances). Tout cela est affaire de raison. Nous ne croyons pas, au moins actuellement, au moteur de 100 cmc. à compresseur développant la vingtaine de chevaux capables de déplacer à 90 ou 100 quatre personnes et leurs bagages. Techniquement cela n'est pas impossible, mais le prix de revient serait extrêmement élevé et un tel moteur poussé à la limite des possibilités serait extrêmement fragile. Certes la puissance spécifique du moteur s'est constamment accrue, mais il doit subsister un certain décalage entre le moteur de course pour lequel le prix de revient et les frais d'entretien n'ont qu'une importance secondaire, et le moteur de série qui doit rester économique, bon marché et sûr. Actuellement un moteur de 500 doit développer, sans être surmené, de 15 CV (soupapes latérales) à plus de 20 CV (soupapes en tête). Remarquons que le moteur des Simca Cinq ou Six dont on ne peut nier les qualités de résistance sont restés volontairement en deçà de ces performances. Le moteur de la Dyna Panhard atteint 24 CV, mais avec une cylindrée plus forte et le moteur 750 de la Renault ne donne pas (avec le réglage de série) plus de 19 CV. Ce sont là des puissances spécifiques très raisonnables et qui assurent la longévité

de la mécanique. Mais nous croyons que sans sacrifier la robustesse de la mécanique, on peut dépasser légèrement ces chiffres et tabler sur 20 à 25 CV par 500 cmc. avec un rapport volumétrique de 6,8 ou 7 à 1 (carburant à 70 d'octane et régime de 5.000 t.-min.).

Nous nous permettrons maintenant d'exprimer un point de vue rigoureusement personnel, car en matière de mécanique si complexe il est impossible d'afficher des idées absolues. Notre expérience, hélas, déjà ancienne si ce n'est antique, nous incite à une grande prudence.

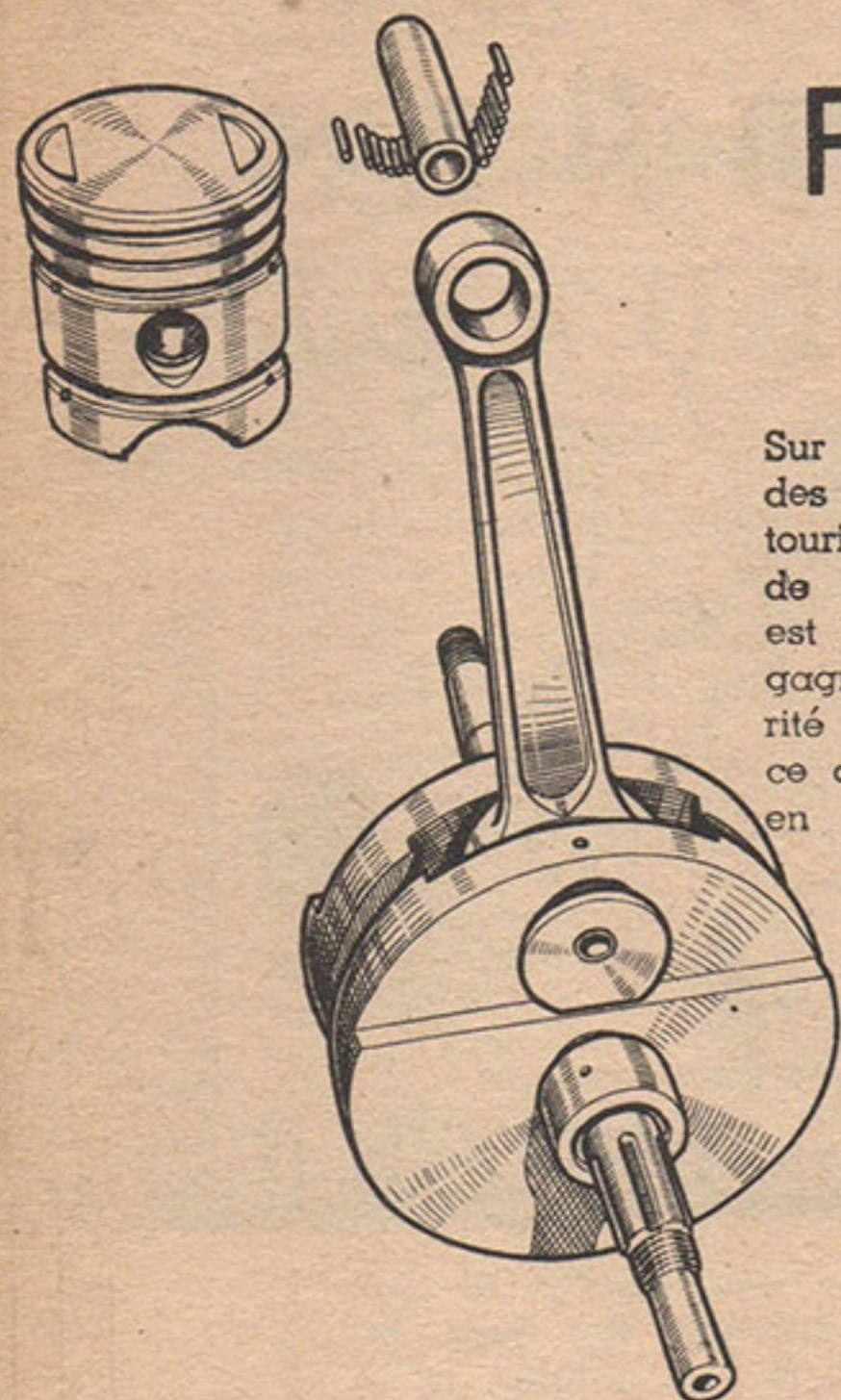
La première question est celle du moteur. Nous avons, comme tous les fanatiques du motocycle, une opinion que nous en présentons nullement imposer. Notre favori n° 1, c'est le flat-twin, notre favori n° 2 c'est le deux temps bicylindrique à chambres d'explosions séparées. Il nous faut en effet pour ménager les organes de transmissions, un couple moteur aussi régulier que possible. Evidemment un quatre cylindres 2 temps constitué par deux groupes à chambres d'explosions communes est très séduisant. Ce qui domine c'est le prix de revient si difficile à établir. Et c'est là un problème bien délicat. Nous pensons que le flat-twin quatre temps à le plus de chance de réussir, car il ne faut pas se dissimuler l'hostilité, fondée ou non, du public vis à vis du 2 temps. On ne peut se représenter le tort fait au 2 temps par l'irrégularité de son ralenti. Et le quatre temps à deux cylindres jumelés ? C'est assurément un excellent type de moteur et sa logeabilité, la facilité d'alimentation avec un carburateur unique expliquent son succès dans la construction motocycliste. Il est employé sur de nombreuses voiturettes de sport. Mais malgré tout nous croyons que le flat-twin quatre temps mieux équilibré est préférable, malgré l'emploi de deux carburateurs, si on veut une alimentation parfaite et un bon ralenti.

Refroidissement par eau ou par air, c'est là une question délicate. Il y a tout d'abord une question de prix, un moteur à refroidissement par eau étant sensiblement coûteux. Et il nous crée des soucis (vérifications fréquentes du niveau de l'eau, crainte du gel, etc.). Nous estimons qu'un refroidissement par air bien étudié doit donner entière satisfaction (deux exemples au hasard : la Dyna Panhard et le Volkswagen), la première avec un flat-twin à l'avant, l'autre avec un flat-four à l'arrière, ce qui prouve que, dans n'importe quelle position, le refroidissement à air peut donner satisfaction, surtout avec des culasses et des cylindres en alliage léger.

Traction Avant ou propulsion Arrière, ou moteur AV et propulsion arrière. Les unes et les autres de ces solutions ont leurs partisans enthousiastes. Et nous croyons pour notre part que c'est une question bien difficile à trancher d'une manière absolue.

(à suivre).

PISTONS PLATS



■
 Sur la plupart des machines de tourisme, le taux de compression est limité afin de gagner en sécurité de marche ce que l'on perd en performance.

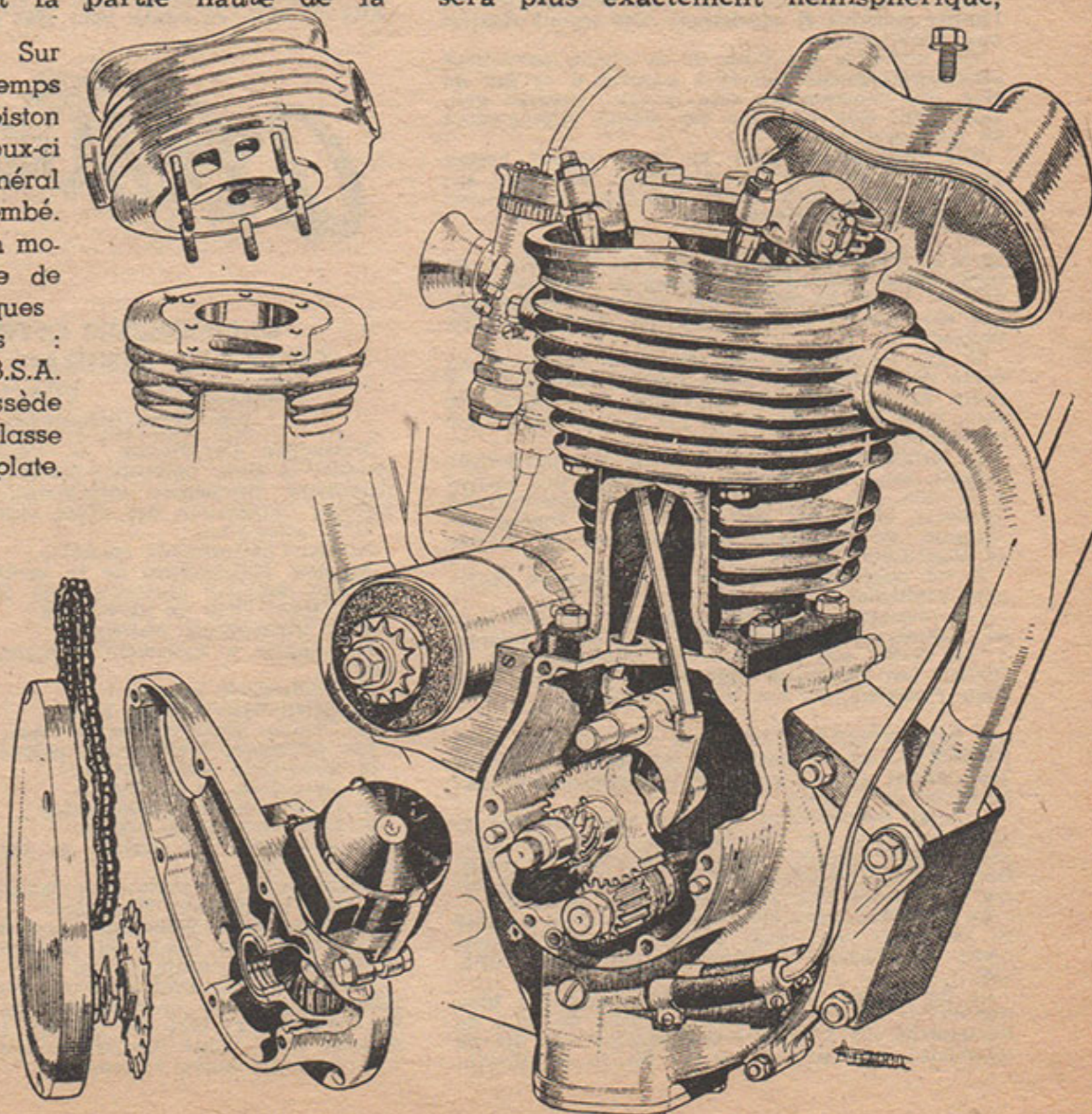
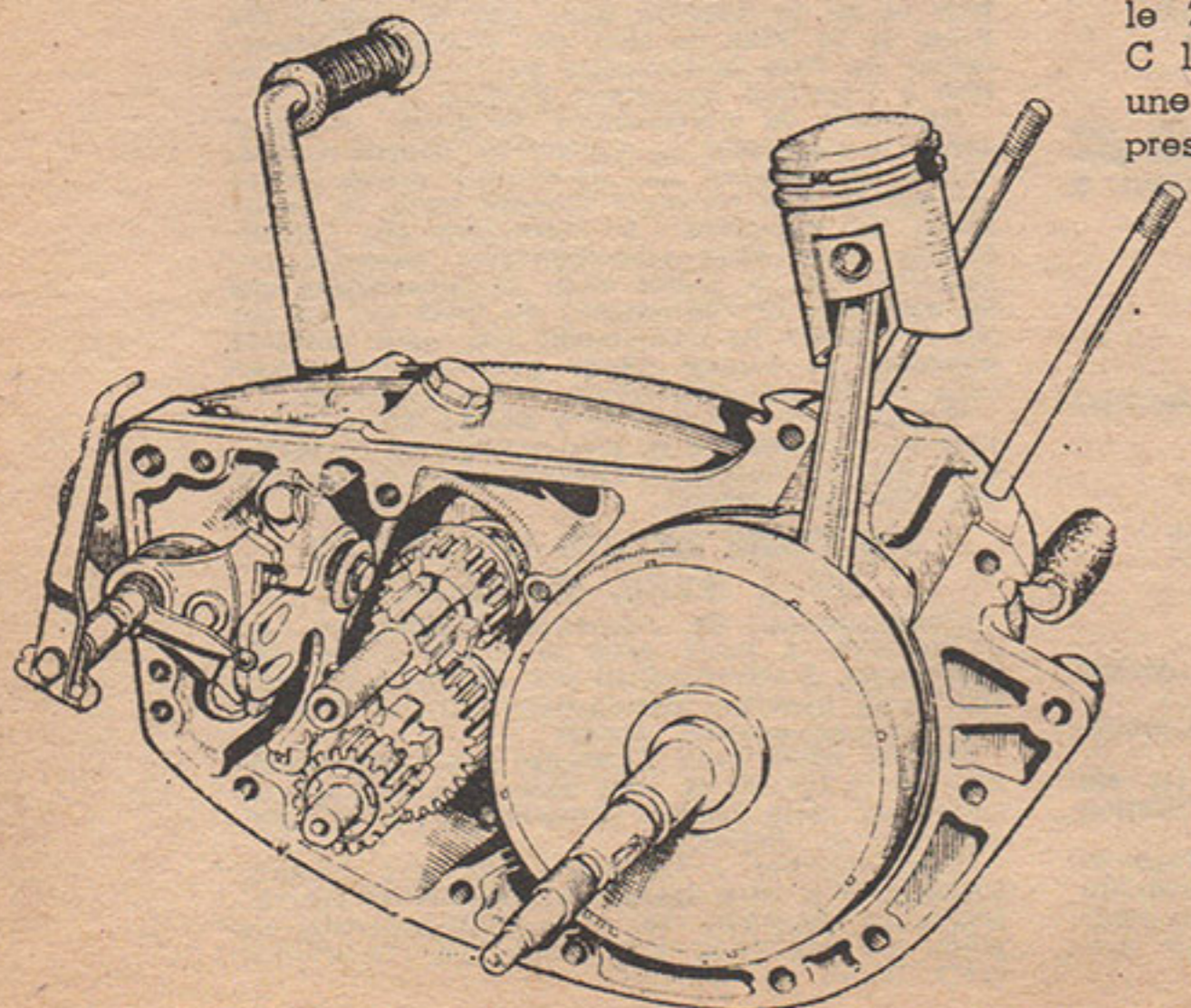
■
 Il semble que pour les deux temps aussi bien que pour les quatre temps on constate une tendance à utiliser des pistons plats. Pour les deux temps, le piston à écran déflecteur présente du fait de la bosse constituée par l'écran des inconvénients certains. C'est que cette protubérance de forme bizarre se déforme sous l'influence de la chaleur et de manière irrégulière puisque du côté transfert, la paroi est relativement froide alors que du côté échappement, elle est portée à une température très élevée. Il résulte de cette température relativement basse d'un côté et très élevée de l'autre, une déformation telle que la jupe soumise à ces efforts ne peut rester rigoureusement cylindrique, qu'elle se dilate davantage du côté échappement que du côté transfert et qu'ainsi elle tend à se coincer dans le cylindre. C'est un problème capital du deux temps que ces irrégularités de dilatation. Et il est peut-être heureux après tout que du côté échappement le cy-

lindre se dilate plus que du côté transfert et que les dilatations du cylindre se produisent dans le même sens que celles du piston. Cela explique peut-être que tel moteur deux temps à piston muni d'un déflecteur donne des résultats au moins égaux à ceux d'un deux temps à piston plat. Avec sa structure si simple, avec ses trois organes en mouvement, le deux temps est en réalité le moteur le plus compliqué du monde, celui qui pour son étude réclame le plus de connaissances théoriques et d'expérience. Personnellement, nous croyons qu'il faut s'orienter vers le moteur en U à balayage en écuicourant et avec des pistons plats, mais c'est un point de vue particulier et que nous n'avons pas la prétention de considérer comme absolu.

En ce qui concerne les quatre temps, si nous voulons arriver à un rapport volumétrique élevé et conserver à la chambre d'explosion une forme rigoureusement hémisphérique (dont nous avons bien souvent signalé les avantages, qu'il s'agisse de la surface réduite exposée à la flamme, ou de la propagation régulière de l'onde explosive, nous devons employer un piston bombé avec au besoin des cavités pour empêcher les soupapes quand elles s'affolent, de venir heurter le piston. Cela est d'ailleurs difficile à éviter comme nous l'avons souvent constaté en examinant des moteurs lors de leur vérification à l'issue d'une épreuve. Ce qui est grave, c'est qu'un piston à fond bombé offre à la flamme une surface importante et qu'ainsi nous lui demandons d'évacuer vers les segments et la partie haute de la

jupe, une quantité considérable de calories. Si nous voulons que cette évacuation se fasse bien, nous devons donner au fond et à la jupe derrière les segments une grande épaisseur, mais la surface de contact des segments avec les parois du cylindre est assez faible et il se produit en quelque sorte un embouteillage. Il est donc préférable, en définitive, d'orienter le surplus des calories vers une culasse très épaisse pour assurer la circulation thermique et pourvue d'une surface de refroidissement considérable. Les alliages à haute perméabilité thermique facilitent cette évacuation et ils sont, en cette matière, ce que sont les autoroutes par rapport aux routes secondaires. Quoi qu'il en soit, il est beaucoup plus aisé d'évacuer les calories par la culasse que par le piston. Nous ne pouvons au reste, utiliser qu'une proportion déterminée de calories et si nous n'en dissipons pas une quantité assez importante soit par la voie piston-segments et parois du cylindre, ou d'autre part, par la culasse, nous aurons un excès qui filera par l'échappement et qui aura l'inconvénient de porter la soupape d'échappement à une température exagérée avec tous les ennuis qu'on peut imaginer. Mais en somme, c'est à la culasse que nous devons demander cette évacuation de calories. En conséquence, indépendamment de toute autre considération, il est normal de réduire la surface du piston exposée à la flamme et qui conduit directement au piston plat. La conséquence naturelle est que la culasse ne sera plus exactement hémisphérique,

Ci-dessous : Sur les deux temps dits à « piston plat », ceux-ci sont en général un peu bombé. A droite : Un moteur moderne de caractéristiques moyennes : le 250 B.S.A. C 11 possède une culasse presque plate.



COUPE TERROT ET « MOTO-REVUE »

La grande firme Dijonnaise, témoignant tout son encouragement à cette classique épreuve dont sont sortis tant de nombreux Champions de la moto et du sidecar, offre huit Coupes, qui seront remises à l'arrivée aux vainqueurs des catégories moto : 125, 175, 250, 350 et 500 cmc. et des sidecars : 350, 600 et 1000 cmc.

De plus cette maison si sportive récompensera d'une bicyclette Terrot (homme ou dame) le concurrent vainqueur d'une de ces catégories, et ayant accompli le coefficient de rendement le plus élevé par rapport aux performances de 1949 : donc n'importe quelle catégorie de moto ou de sidecar pourra remporter ce prix.

Enfin MOTO-REVUE offre une coupe au vainqueur du classement général, motos et sidecars. Le détail de ce classement sera porté au règlement qui doit être demandé chez :

M. Mauve, Directeur des Courses, 29 Boulevard Charles-de-Gaulle, Colombes (Seine).

PARIS-NICE

MOTO-CLUB DE NICE ET DE LA COTE D'AZUR. — De nombreux engagements sont parvenus aux organisateurs du Moto-Club de Nice. Et la participation de la Police Motorisée (Section de la Préfecture de Police) s'annonce très importante.

Le Cdt de Druse, Commandant du Service des sports aux Forces Armées fera parvenir dans quelques jours au Moto-Club de Nice les noms des concurrents qui prendront part à cette épreuve de grand tourisme Paris-Nice (25^e année).

LISTE DES ENGAGÉS

125 cmc. — Magnat-Debon. I à IV (Jeausséran, Lucarrini François, Lucarrini Pierre, Cham-poussin.

Scoter P. Vallée. I à III (Friderich Paul, Lucas Jean, Behra José).

Guiller. I à II (Calviera, X...).

Elle Huin. I à III (Novelli fils, X..., X...).

Monet-Goyon. I à II (X..., X...).

Terrot. I à IV. (Dapecker, Castellano, X... X...).

500 cmc. — Magnat-Ddebon. I à IV (Onda, Motos 175 cmc. — Guiller. I à II (X..., X...).

Maisonneuve, X..., X...).

Terrot. I à IV (Behra Jean, Houel, X..., X...).

Monet-Goyon. I à IV (Braccini Fortuné, Ballestre Louis, X..., X...).

4^e CIRCUIT INTERNATIONAL DE VITESSE MOTOCYCLISTE DE PAU**9 AVRIL 1950**

Le Circuit de Vitesse de Pau se courra en deux courses. La première groupera les coureurs de la catégorie 500 cmc. qui auront à parcourir 40 tours de circuit, soit 110 kms 760.

La deuxième groupera les coureurs de la catégorie sidecars 600 cmc. qui auront à parcourir 30 tours, soit 83 kms 070.

Ces deux épreuves se dérouleront sur un circuit de 2 kms 769.

Le nombre des coureurs de la course des 500 cmc. est limité à 16, celui de la course des sidecars à 12.

PRIX

Motos 500 cmc. : 1^{er} 50.000 frs. 2^e 30.000 frs. 3^e 20.000.

Sidecars 600 cmc. : 1^{er} 50.000 frs. 2^e 30.000 frs. 3^e 20.000.

A l'occasion du IV^e Circuit International Motocycliste de Pau, une grande concentration motocycliste internationale est organisée. Renseignements : Secrétariat Moto-Club du Béarn, 41, rue Emile Garet, Pau.

LE CIRCUIT NATIONAL DE REGULARITE DU SUD-OUEST

Nous avons donné dans un précédent numéro, les caractéristiques et l'itinéraire général du 18^e Circuit National de régularité du Sud-Ouest, avec un aperçu des régions variées qu'il traversera.

Dans la partie montagneuse, si certains cols se trouvaient fermés à la circulation, les organisateurs ont prévu deux dérivations.

1^o Si le Tourmalet venait à être impraticable, ainsi que l'Aubisque, l'itinéraire bifurque à Ste Marie de Campan, et se dirige vers Pau par Bagnères de Bigorre et Tarbes.

2^o Dans le cas d'interdiction de l'Aubisque, seul, le circuit après Argelès, coupe droit sur Lourdes, Tarbes et Pau.

3^o Si le Tourmalet est fermé, c'est la montée d'Aspin qui sera chronométrée.

Les concurrents seront toujours avisés à temps sur la route à tenir, suivant les circonstances à la dernière minute.

Naturellement nous souhaitons que sur cette partie du parcours, l'itinéraire général soit en totalité praticable, il est sévère, cela nous permettra d'apprécier la tenue des machines, et aussi celle des hommes.

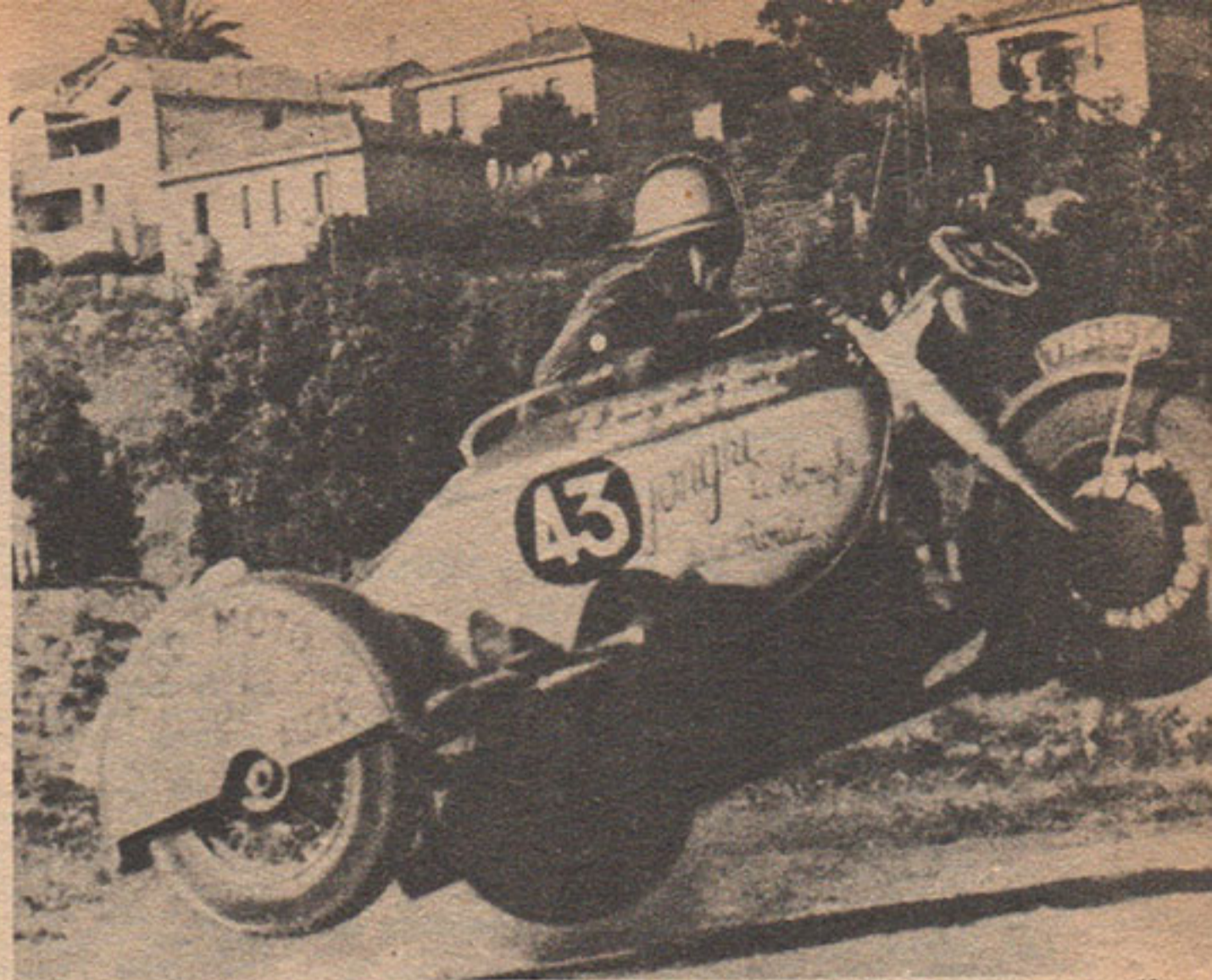
Voici les catégories acceptées au départ et les moyennes imposées.

Groupe N° 1 : Motos 125, 175, 250. Voitures 350. Moyenne imposée : 45 kmh.

Groupe N° 2 : Motos 350. Sidecars 350. Cyclecars 600. Voitures 750. Moy. imposée : 50 kmh.

Groupe N° 3 : Toutes les autres cylindrées, la moyenne est de 55 kmh.

A droite : Gino-Santucci, vainqueur de la catégorie sidecars au Moto-Cross d'Alger, dans le saut d'un obstacle. Ci-dessous : Cardon, 1^{er} de la finale en 350 et 500 cmc.

**LAMBRETTA BAT 6 RECORDS DU MONDE A MONTLHERY**

Mercredi 22 février, dans l'après-midi, l'équipe composée des pilotes italiens Masetti, Masserini et Ambrosini, se relayant au guidon d'un scooter 125 cmc. Lambretta a battu 4 records du monde appartenant à Arigo Remondini, sur Jonghi (50 kms, 5 miles, 100 kms et 1 heure) et a amélioré 2 records de Lambretta, propriété de l'équipe Masetti, Masserini et Brunori (100 miles et 2 heures).

Voici la liste des nouveaux records :
50 kms. : 23' 50" 51/100, moyenne : 125 kmh. 812 (ancien record : 24' 23" 60/100, moyenne : 122 kmh. 984).

50 miles : 38' 17" 74/100, moyenne : 126 kmh. 059 (ancien record : 39' 12" 33/100, moyenne : 123 kmh. 146).

100 kms : 47' 21" 32/100, moyenne : 126 kmh. 701 (ancien record : 48' 51" 11/100, moyenne 122 kmh. 479).

1 heure : 126 kms 617 (ancien record : 123 kms 076).

100 miles : 1 h. 19' 34" 15/100, moyenne : 121 kmh. 953 (ancien record : 1 h. 29' 7", moyenne : 108 kmh. 340).

2 heures : 231 kms 744, moyenne : 115 kmh. 872 (ancien record : 217 kms 810, moyenne : 108 kmh. 905).

SPORTS EN ALGER

La saison motocycliste d'Alger vient de débiter par un grand Moto-Cross.

A l'occasion de l'inauguration du motodrome du M.C.D.A., le Moto-Club d'Alger organisa un grand moto-cross qui fut un véritable succès ; aussi, félicitons les organisateurs de cette compétition.

Après que M. Ferrando, maire d'El-Biar, ait coupé le ruban symbolique, le départ fut donné à la première éliminatoire des 125 cmc., remportée par Visciano, qui mena pendant les 10 tours suivi de Noizette.

La deuxième éliminatoire fut pour Fracès, qui l'emporta devant Santucci.

Finale : Dès le départ, Visciano s'échappa, suivi de très près par Fracès A. Au sixième tour, Visciano bûcha et Fracès en profita pour prendre la tête et gagna avec aisance devant Noizette.

En 250 la première place revint à Agir qui passa Goets, non sans peine, dans un virage, manqué par celui-ci.

En 350 et en 500, il y eut 2 éliminatoires en 15 tours.

La première fut gagnée par Cardon, suivi de Perrez ; et Mitchell remporta brillamment la 2^e.

La finale fut très spectaculaire entre Cardon et Michell. Ces deux pilotes sont à féliciter de la belle course qu'ils ont fournie. Cardon, le vainqueur, ayant une machine plus rapide prit une légère avance en ligne droite sur Mitchell qui rattrapait son retard dans les virages avec une aisance particulière.

Après l'arrivée, Cardon reçut la coupe offerte par la « Dépêche Quotidienne d'Algérie ».

En sidecars, Santucci fit le meilleur temps, fournissant une course splendide.

RESULTATS TECHNIQUES PISTE 750 METRES ENVIRON

125 cmc. 1^{re} série. 10 tours. — 1. Visciano, 12' 42"; 2. Noizette; 3. Frison.

125 cmc. 2^e série. — 1. A Fracès, 12' 24"; 2. Santucci; 3. Laffont.

Finale des 125 cmc. 10 tours. — 1. A. Fracès, 12' 37"; moy. 32 kmh. 576; 2. Noizette, 12' 43"; 3. Santucci, 13' 03".

250 cmc. Match unique. 15 tours. — 1. Aguir, 18' 48"; 2. Goetz, 18' 57"; 3. Larrosa arrête au 14^e tour.

350-500 cmc. 1^{re} série. 15 tours. — 1. Cardon, 18' 40"; 2. Pérez, 20' 18"; 3. Paillon, 21' 49".

350-500 cmc. 2^e série. 15 tours. — 1. Mitchell, 18' 31"; 2. Gomez, 19' 10"; 3. Noizette, 19' 19".

Finale des 350-500 cmc. (Prévue en 15 tours, fut effectivement courue sur 16). — 1. Cardon, 20' 37"; moy. 32 kmh. 964; 2. Mitchell, 20' 38"; 3. Gomez, 20' 50".



En ce qui concerne la partie Luchon-Pau, les moyennes seront respectivement de 25 kmh., 30 kmh., 35 kmh., et dans Pau-Biarritz : 40 kmh., 45 kmh., 50 kmh.

Le M.-C. de Bordeaux informe tous ceux qui ont déjà fait parvenir des demandes de fiches d'engagement et autres renseignements, que le règlement général officiel leur sera adressé sous peu, ce dernier étant à l'impression.

CIRCUIT INTERNATIONAL DE PAU

Le 9 avril se disputera, organisé par le Moto-Club du Béarn, le 4^e Circuit International de Vitesse Motocycliste de Pau.

Il est réservé aux motocyclettes 500 sans compresseur et aux sidecars 600 cmc.

Des essais servant d'éliminatoire auront lieu le samedi 3 avril.

Pour renseignements s'adresser au Secrétaire du Moto-Club du Béarn, 3, bd d'Aragon, Pau, où les inscriptions sont reçues jusqu'au 18 mars.

GRAND PRIX D'ESPAGNE**VII^e Circuit International de Barcelone**

C'est le 16 avril prochain qu'aura lieu le Grand Prix d'Espagne organisé par le Real Moto-Club de Cataluna sur le circuit de Monjuich et sur un parcours de 3 kms 800.

Il est ouvert aux catégories 125 cc., 350 cc. et 500 cc. et sidecars jusqu'à 1200 cc.

Les prix varient de 2.500 à 5.000 pesetas pour les premières catégories et vont de 250 à 500 pour les 6^e catégories.

Le recordman du tour touchera 200 pesetas.

La clôture des engagements se fera le 1^{er} avril. Pour renseignements s'adresser : Secrétariat Général, Plaza Tetuan 36, Barcelone.

Sidecars. 3 tours contre la montre. — 1. Santucci-Nolzette, 3' 46"; 2. Casalta-Lacombe, 4' 06"; 3. Lopez-Andrés, 4' 14".
Coupe de «La Dépêche Quotidienne d'Algérie». — Cardon, meilleure moyenne des finalistes (32 kmh. 964).
Coupe Carle (vélomoteurs). — 1^{er} détenteur : A. Fracès.
Challenge Bastos. — Classement 1^{re} épreuve : Cardon.

MAROC, CIRCUIT DU NORD 19 FEVRIER (AUTOS ET MOTOS)

Parcours Casa-Rabat-P. Lyautey-Ouezzane, Fès, Meknès, Rabat, Casa.
 1^{re} Catégorie : 1. Dupont (Guzzi).
 2^e Catégorie : 1. Amar (Norton); 2. Nouaisser (Jawa); 3. Franot (Triumph).
 3^e Catégorie : 1. Gauthier (Puch); 2. Piconço (Jawa); 3. Bravo (Puch); 4. Martinez (Puch); 5. Schmickritz (Jawa).
 4^e Catégorie : 1. Chanut (sidecar B.M.W.).
 5^e Catégorie : 1. Flahaut (125 Puch); 2. Cabaut (C.Z.); 3. Guis (Motobécane).

Dans les voitures notre ancien motocycliste et ami Benitah est à l'honneur.
 Toutefois cette épreuve a été endeuillée par la chute mortelle de notre ami Pomarès. Entre Ouezzane et Fès, sur un tronçon de mauvais parcours, il fut retrouvé dans le coma, sur le côté de la route. Il décéda à l'hôpital. Le Maroc perd un de ses meilleurs motocyclistes, Pomarès était aimé de tous et n'avait que des amis, gagnés par sa bonne humeur quasi perpétuelle. Il ne laissera que des regrets. Toutes nos condoléances à sa veuve et ses enfants.

Ch. M.

LE SPORT MOTOCYCLISTE AUX U.S.A.

« The World's Greatest Motorcycle Race » (la plus grande course motocycliste du monde) c'est ainsi que les Américains nomment le Derby de Daytona; cette épreuve est d'ailleurs la course de qualification la plus importante pour le Championnat Motocycliste d'Amérique et elle se déroule sur la côte sablonneuse de Daytona. C'est également sur cette plage que l'Anglais sir Henry Segrave a conquis ses premiers records automobiles.

A Daytona a lieu au printemps une véritable fête populaire des « Sports Mécaniques ». On y court pendant 2 jours, et pendant deux journées entières les spectateurs vivent l'« enfer » de Daytona Beach. Les coureurs sont de grands diables endurcis qui « bombent » à fond de train sur les pistes de sable. Les chutes et les accrochages sont chose courante et on aurait bien plus l'impression d'une bagarre sauvage que d'une manifestation sportive, si les organisateurs de ces courses n'apportaient le même sérieux et le même esprit sportif que leurs collègues européens pour nos Grands Prix Motocyclistes. Car à Daytona veille l'organisation la plus représentative du mouvement sportif motocycliste : « l'« American Motorcycle Association » qui groupe au total les 50.000 membres de 1.200 clubs réunis. Cette organisation patronne plus de 2.000 courses dans l'année et dans ces compétitions se distinguent les futurs champions. Car il faut bien savoir que dans les grandes courses la règle suivante est de rigueur :

« Greenhorns are no permitted to tangle with the veterans » (les blancs-becs ne doivent

pas se mesurer avec les vieux champions) et les jeunes doivent auparavant se « qualifier ».

Comme nous l'avons dit, le champ de course de Daytona est une piste de sable d'une longueur de 4 milles (6.4 kilomètres) qui offre aux spectateurs une très bonne visibilité de presque tous les côtés.

La course principale de la grande classe (C) a lieu sur plus de 200 milles (320 kms). Au départ on voit, à côté des marques américaines Harley-Davidson et Indian, surtout des machines anglaises. Les Norton, Velocette, Triumph et Ariel y sont nombreuses. Les « temps » réalisés sont d'ailleurs vraiment éffarants : c'est ainsi que l'as Johnny Spiegelhoff a pu couvrir les 200 milles en 2 h. 35' 33", ce qui fait une moyenne d'environ 123 kmh.

C'est le coureur Canadien Bill Matthews qui a gagné la fameuse course américaine de 200 milles dont les épreuves se sont déroulées récemment à Daytona. Il pilotait une Norton et sa vitesse moyenne a été de 143 kmh., vitesse vraiment impressionnante lorsqu'on pense que la piste est constituée par une plage sablonneuse. C'est également Free qui, en automne dernier, pilotait une 1000 cc Vincent HRD et c'est avec cette machine qu'il atteignit 241 kmh. sur la piste de Salt Lake (Utah). Free était couché sur sa machine et celle-ci n'était pas carénée.

Les centaines de motocyclistes se produisent chaque année dans de nombreuses compétitions ; c'est seulement après bien des éliminatoires que sont désignés les champions. Les jeunes, qui démarrent sans aide et sans le soutien d'aucune maison, sont obligés d'économiser ferme leurs dollars et souvent ils ne reculent pas devant les prix d'exportation élevés des machines de courses anglaises.

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

350 Monet-G. lat. 4 vit. 105000
 350 Monet-G. culb. 4 vit. 75000
 350 Monet-Goyon lat. 85000
 500 Norton 16 H 4 vit. parf. état 110000. 1500 Harley 4 vit. état neuf 300000. 750 Harley type MP 130000. 750 Harley type MP 150000. 750 Harley type MP 240000. 125 vél. Terrot 4 vit. état neuf 82000. 100 vél. Terrot état neuf 55000
 500 Motobécane 4 vit. culb. et sidecar Bernardet, 170000.
 500 Monet-Goyon 4 vit. lat. et sidecar 1 pl. 1/2 135000.
 750 Harley sidecar Précision comme neuve 320000. Grand choix de sidecars Simard disponibles de suite. Facilités de paiement. MOTOS DANTON, 14, rue Danton, Levallois-Perret (Seine). Tél. Pereire 19-11
 GN.-RHONE 125 cc ét. nf 300 k. mod. luxe avert. Sicca tan-sad, 70000. MEN. 74-65.
 SIDE G. HERSTAL 500 culb. tr. b. ét. pns nfs. CASTELDI 7 Allée Clémencet, Le Raincy
 INDIAN 1200 b. ét. 125 av. side. Courtaugis 38 rue Rémy Dumoncel, Paris-14^e.
 SIDE Précision gauche neuf. MEYER 46 rue la Boétie, 8^e.
 PART. v. 500 BSA Etoile Bl. imp. 1^{er} em. Valois 8r. Moret-11^e
 MOTO side R. Enfield 500 cc culb. sup. cul. sélect. 4 vit. ét. impec. 155. PAR. 24-70

GN. KA2 8 cv side Bernardet 135. Escandes 33 r. Berzélius
 BMW R12 750 side. BROUSSE tél. SEGUR 44-35.
 350 VICTORIA sup. cul. 4 vit. sél. méc. imp. pns nfs 10000 k. orig. dim. lundi mat. Corbière 38 r. Versailles, Le Chesnay.
 V. ou éch. Matchless 350 tél. t. b. ét. c. voit. 6-7 cv. Gérard 3 av. du Château, Vincennes.
 SIDE Terrot 500 1949, 4.000 k. 4 roues t.-sad cap. CAPIFALI 42 r. Thiers Nogent. TRE.3956
 PRECISION chas. sport chas. Bern. avion roue chr. housse p. br. ph. ét. nf + Précision c. canad. mat. 10à12. Millour 10 rue St Sébastien, Paris.
 JAWA 250 roul. 4500 k. c. nve f. tél. sus. ar. 4 v. Ség. 25-25
 PART. v. Triumph angl. 5 cv culb. BS av. side mot. nf 145. ap. 19h. sam. dim. mat. Fournier 20 r. Julien Lacroix-20^e.
 SIDE 600 Victoria panier Bernardet ét. nf vis. MALFER, 51 bis r. Octave-Mirbeau-17^e.
 500 DOLLAR culb. av. side tour. ét. gén. 80000. Chartier 27 av. Paul Déroulède. Vincennes ap. 18h.30 et sam. dim.
 P 135 culb. 350, 1947 16000 k. Bernardet nf 135. BRACK, 60 rue de Montreuil, Pantin.
 ZUNDAPP KS 600 neuf orig. occas. unq. ens. ou sép. av. Précision biplace neuf. JACK 114 rue Danrémont, 18^e.

MOTOCNFORT 350 culb. ét. nf av. rem. mono 110. Baudrey 104 r. de Cormelles, Houilles
 TRIUMPH 350 i. télesc. état impec. 110000, 20, rue A. Hurbiet, Béthune (P.-d.C.).
 500 BLACKBURN sél. 4 v. pns nfs av. ou s. side px int. Lauer 13 r. Horloge Champigny
 STANDARD 500 ACT 4 vit. sél. susp. ar. impec. GUIT r. Industrie Toulouse (Hte Gar.)
 MATCHLESS 48 or. f. tél. sél. pns nfs ét. imp. px déb. GUY 10 r. Louvois (2^e), urgent.
 VELOM. Terrot 125 culb. ég. août 49 Gn.-Rh. 125, Peug. 125 P54 100 cc. Fleury 86 bd Hôpital-13^e.
 Motobéc. superbe 500 culb. 46 Jacquart 1 r. Del Sarthe-18^e.
 600 NORTON 16H 85000. Café 62 r. Couronnes. MEN. 63-30.
 V. PONEY 50 cmc accessoires ét. nf 38000. MANTION 15 r. Bellier Dedouvre, Paris-13^e.
 350 MOTOB. culb. sél. 85000. CAFE 3 r. V. Hugo Levallois
 CYCLECAR 1000 BSA 90000, ou éch. c. moto. DORAND 6 r. Auber, Montrouge apr. 19 h.
 PEUGEOT 125 P56 juil. 49, finir roder impec. tte équ. sél. 4 v. 85. GUERIN, Tri. 44-31 27 r. Damalix, St-Maurice.
 G. HERSTAL 500 cul. 39 sup. sp. side Bern. gd tour. parf. ét. Fusch 30 r. Pixérécourt-20^e
 TERROT 350 4 vit. mod. 38 DURIS 5 imp. Zola, Asnières

TERROT 500 culb. RGAS av. side orig. 1^{re} main exc. ét. 150. Bal. 10-65 sf sam. dim.
 ZUNDAPP K 500 impec. 140.
 LESSIER 25 av. J.J. Rousseau Athis-Mons (S.-O.) Tél. 171, après 20 heures.
 125 4 t. Motob. nf ou éch. Al. Boury 55r. Montmartre ap. 6h.
 350 TRIUMPH culb. type 3HW Duran 40av. Pte d'Asnières-17
 CSE dép. v. ma Zundapp caros. mach. unq. en France prés. sur Moto-Revue du 9 août 49, f. tél. sél. abs. nve 250. Ecr. p. r. v. Jean Florin 4 r. Jacques Mawas Paris-15-
 125 DKW origine civil 70. 15 r. V. Hugo, Levallois (Seine)
 500 sup. cul. Motobéc. tout chrom. side Simard impec. vis. t. l. j. BOURGOIN 17 rue Rébéval, Paris-19^e.
 NORTON 500 lat. 16H ex. ét. LIONNET 6 r. Lamarck-18^e.
 FN 5 cv c. neuve susp. AR 175000. Bisson 30r. F.Miron-4^e
 Terrot 500 sup. cul. RGAS av. side orig. 1947, px 130. Hurion 45 r. de la Duée, Paris-20^e.
 BMW R5 entier. orig. état impec. comme neuve. GUILLOT 131 rue Championnet-18^e.
 SIDE Harley 750 cme neuf, après midl. CARRESSE 1 rue A. Briand, Gentilly (Seine).
 TRIUMPH bicyl. T100 état splend. chr. pns nfs 210. Sauger 31 r. Bertholet, Arcueil.
 MOTOBEC. Jap 250 lat. bte Staub 3 v. équ. élec. nf mot. 4000 k. GUILLEMAIN 2 rue Veronèse, Paris-13^e.
 PRESTER JONGHI 100 cc sél. 3 v. 40000, tél. BEL. 45-19.
 ARIEL 350 culb. impeccable ROUSSEAU 56 r. du Temple-4^e
 NORTON 16H tr. bel. mot. nf MUR 15 r. S. Sabin ROQ 22-93
 ARIEL 350 culb. 4 v. sél. imp. MULOT 56r. Ménilmontant-20^e
 M. GOYON 500 av. side Bernardet gr rout. ét. nf. CAFE Nord-Est 1r. de Dunkerque-10^e

ARDIE 200 c. nve 100. impec. side All. Steil bn ét. 30000. Braun 89 r. de la Glacière-13^e
 SIDE Saro 5 cv 4 v. sél. culb. cap. t.-sad pn. bat. n. compt. b. px Boucherie 36 Danrémont
 V. Scooter Bernardet BRAZAR 28 rue Lévis, Paris-17^e.
 M. GOYON 175 cc sport méc. et ét. gén. c. nf. Simonet 6 bis Villa Pasteur, Créteil.
 PEUGEOT 1947 350 cul. parf. ét. sac. lux. tan-sad. Wegmann 10 bd Bonne Nouvelle, 10^e.
 TERROT 350 culb. sélect. Berniot 171 av. M. Bizot-12^e.
 PEUG. 55 mai 49 tt eq. 4 r. Dunois-13^e ap. 19h. (s.d.mat.)
 SIDE Norton 16H Bern. g. r. impec. ét. nf + 3 ch. tab. DESCHAMPS 8 r. Baudricourt 13^e, apr. 19 h. sam. dim.
 ZUNDAPP 600 side gar. Féнар 2 bis av. Jaurès, Versailles.
 TRIUMPH angl. 350 culb. t. b. ét. sélect. f. tél. susp. ar. LESAGE 38 r. du Ranelagh, 16^e, t. l. s. (après 19 h.)
 CAUSE santé v. ou échange contre voiture 750 Zundapp tractée luxe. PIGAGNOL, 23 av. Foch Saint Mandé (Seine)
 VELOMOTEUR Terrot 100 cc. très bon état 40000 fr. FONTENAY 6 allée la Harpe, Villemonble, dimanche matin.
 BMW 600 lat. Wagner 17 rue de Vincennes, Bagnolet.
 JAWA Ogar 2 cyl. 350 cc 4 vit. sél. f. tél. susp. ét. nf en rod. Ecr. De Bellecombe, 1 r. de Franqueville, Paris-16^e.
 MOTEUR MB 350 culb. side plat. Carpio, Enghien 25-24.
 BMW R66 sp. à roder prête p. Bol d'Or t. rap. ou éch. c. voit. PERRIN 14 r. Jaurès Villiers sur Marne (S.-O.)
 Triumph Angl. 4 cv 4 vit. sél. Liévaux 22 r. Avénir Arcueil
 500 BSA 4 v. side Buffler VERON 5 av. Marie Juliette, La Garenne (Seine), 18 hrs.
 Moto 350 2 t. px 35000. Moine 14 r. Louis Blanc Courbevoie

USAGERS DU VELOMOTEUR MAUCOURANT
 ADRESSEZ-VOUS A 147, Bd Ney, PARIS-18
 --- MAR. 46-78 ---
 VAINQUEUR DE 4 BOL D'OR EN 125 cmc.
 Agent des Grandes Marques
 MOTOBECANE — M.R. — GNOME-RHONE
 Pièces détachées et réparations de moteurs SACHS
 100 cmc. - 125 cmc. - hors-bord

B.M.W. ZUNDAPP
 Pièces d'origine LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly
 Asnières — Gré. 17-93
 Si votre Publicité était ICI elle serait LUE !...

INDIAN side Bern. gr. rout. habill. 49 double selle, pare-br. 3 ph. mot. nf gar. 6 mois 160. FORTUNE, Tri. 44-54.

2 CV JONGHI nve équ. Ecr. Coindy 51r J.J. Rousseau-1er

VELOCETTE 350 culb. 49 nve orig. en rod. Odé. 35-99 (rep.)

ENS. Harley WLA 750 cc side Bernardet kaki et chrome d'origine occ. uniq. Atelier SANDFORD 31 rue Greffulhe, Levallois (Seine) Eto. 43-19.

VELOSOLEX (oct. 49) abs. nf béquill. basc. px int. Atelier SANDFORD 31 rue Greffulhe Levallois (Seine) Eto. 43-19.

TERROT 350 par. méc. pns bat. nfs 73. repr. Velosolex ou sim. Ray 21r. Maurepas Rueil

Vélot. Peugeot 125 cc 3 vit. exc. ét. 55000. DAN. 94-19.

TERROT 125 culb. 4 vitesses sélect. t. b. état, 70.000 fr. Tél. TRU. 64-10.

VELOM. Magnat Debon 100 cc prix intér. TRE. 21-76.

DOLLAR 350. Arnoult, 56 av. J. Jaurès, Cachan (50000).

TERROT 350 l. sélec. t. éq. b. aff. 55000. ANSAY 44 rue J. Jaurès, Coubron (S.-O.)

A VDRE ét. nf 400 kms moto chromée Saréolée 500 cc. culb. 4 vit. sélec. side Bern. mod. 49 nf. BOURON 8 rue Gal Leclerc Nançay (S.-M.) Tél. 215.

TERROT superc. 47 impec. avec ou sans side Impérial, 350 Motosacoche mot. Mag. side Bernardet capote conf. BRAGUY 63 rue du Gaz, Châteauroux (Indre).

NORTON gd Prix 145 kmh. peint. chro. élect. méc. ét. neuf, prix à débattre. Jawa 250 absolu. neuve, prix intér. Ecr. FLAMANT 109 r. Turenne

GNOME-RHONE Major impec. double emploi 90000. BODIN, C. à Luçon (Vendée)

MOTOSAC. course 500 arb. à c. sus. ar. Sandford 5 cv t. b. ét. px int. vis. à Paris. COL-LIGNON 2r. J. Macé Grenoble

MAGNIF. Harley 750 gd luxe ét. nf, facilités, CLUZET, rue Cajard, Agen (L.-et-G.).

MOTO Triumph 500 cc mod. 37, méc. ent. révisée bon. présentation 90000. Tél. Opéra 61-63, 10 à 12, 15 à 18 h.

ZUNDAPP 750 Russie side tracté bon état, bons pneus, 165.000. BRENET, à Charny (Yonne). Téléph. 36.

PART. v. New-Map 350 lat. ent. rem. neuf, 70000, urgent. CHARLOTTE, 39, bd Du-breuil, Orsay (S.-O.).

BMW R66 repr. pl. pet. ou tour. parall. FOURES Guy 35 Palais Gallien, Bordeaux.

SIDE Gillet Herstal 350 culb. 65000. DUVAL 42 rue Maurepas, Thiais (après 14 h.).

VELOMOT. aux. Roussey 50 cc t. b. ét. FELS, Obe. 38-97

175 spécial course 130 kmh. à l'essence état absolu jantes dural 4 v. DUBOIS 253 Cours Argonne, Bordeaux.

PART. v. ou éch. Automoto 4 cv ctre 125 cmc. moderne. M. JEHAN, Tél. Gra. 02-94.

TRIUMPH télesc. 2 cyl. nve BMW 750 cul. susp. ar. Vé-lom. Peugeot dispon. plu. 250 allemandes garanties, 38, rue Saussure, 17^e. M^o Villiers.

TRIUMPH Tiger 100 imp. Lacan 101 av. J. Jaurès, Millau

DORMAN spéc. 17 r. des Bat-teliers, Clichy. PER. 35-53.

35000 Side Carpio G. Sport p.-brise capote frein. BINET 41 r. Vieille du Temple-4^e.

SIDE Zundapp 750 luxe m. ar. 8 v. ab. nf 330. François 7 r. Belloni (mardi 15 à 17 h.)

INDIAN 10 cv av. ou sans si-de ét. imp. susp. ar. Bern. gd rout. BOUGE, Bot. 04-67.

PART. v. NSU 198 sélc. 4 v. mot. nf 75000. BRAGIGAND 110 r. Solférino, Colombes.

SIDE 500 lat. moteur Jap 350 CZ 2 tps sélc. compt. px int. Viardot Nuits s. Ravières (Y)

500 Terrot RGST nve liv. de suite à la taxe et nomb. oc. Ecr. Drillhole, Auros (Gde).

MOTOBEC. sup. club 5 cv sélc. 4 v. av. side tour. nf. Fortier Les Rairies (M.-et-L.).

TERROT 125 culb. sélc. t. éq. 10à12h. vis. 88 r. Crimée-19^e

CUCCILO av. vélo ét. neuf. POYUE 21 r. d'Austerlitz-12^e

MOTOCONF. 350 culb. bloc. Et. et méc. impec. sélc. 100000 FOGG 56 r. Espérance Drancy

2 MATCHLESS t. b. ét. dont 1 à f. tél. vis. sam. 15 à 17 h. dim. 10 à 12 h. PATUELLI 12 r. Morel, Saint-Ouen.

250 NSU OSL 4 vit. sélc. imp. émail. chrom. pns nfs fer. rep. 125 2 tps b. ét. D.M.B. 14 rue Bellanger, Levallois.

V. INDIAN 5 cv GDA t. b. ét. Aufrère, 36 r. Sibuet, 12^e.

G. R. 500 V2 impec. mot. ref. 5000 k. coup. coniq. nf t.-sad Méral 110. GARIC 11 r. Mme de Saucillon, Clichy (Seine).

NORTON 500 culb. 62 av. Ste Marie, St-Mandé. Dau. 11-02.

PART. v. plus offr. Matchless 350 superc. f. tél. parf. ét. tél. h. rep. MAR. 41-16, Fit-tremann 124 r. Legendre-17^e

ZUNDAPP KS 600 et sidecar Précision ét. méc. parf. GIL-BERT 22 av. J. Jaurès Gentilly

NSU 250 Huet 43 r. Lecourbe

MOTOBEC. 4 cv b. ét. urg. Jean 15 r. Béanger ap. 6 h.

MATCHLESS 350 f. tél. sus. ar. pns c. nfs prés. imp. 155000

CAIL 154 fg St Antoine-12^e.

BSA 500 lat. c. nve vis. t. l. j. de 10 à 12 h. GELEE 7 av. du Pt Parc, Vincennes.

PART. v. moto Calthorpe 350 culb. 4 vit. b. ét. m. GUYERE 19 r. du Sentier-2^e. Cen.91-08

SCOOTER Bernardet luxe tt neuf 500 kms sacrifié 100.000

BSA M20 superbe 130000, 100 Motobéc. 4 tps ét. nf abs. 45. Lallement chez Raynal, 32 bd P.V. Couturier, Montreuil.

BMW R 51 15.000 kms orig. imp. HOEL 72 bis av. de Bry, Le Perreux (Seine).

VELOMOTEUR René Gillet 4700 tr. b. état. DID. 34-65.

PETIT side Carpio. Lebrault 2a. République Epinay s/S. T20

VOITURET. Peug. élec. 5 roues 270/90 nf pr monocar, mot. A. Dunne 3 cv 1000 k. épave M. Goyon 175. Choron St Nom la Bretèche (SO) Mansar 40-75

VOITURES A VENDRE

MERCEDES 10 cv splend. gar. 350. Imbert 7 r. d'Arsonval.

3 ROUES Morgan Angl. 4 cyl. Ford 3 vit. m. ar. démar. cap. p. br. roues intér. Atelier Sandford 31 rue Greffulhe, Levallois (Seine). Eto. 43-19.

ON DESIRE ACHETER

BMW ou Zund. 500. Ponsin 77 bd Gorki, Villejuif (ap. 18 h.)

CH. moteur complet 500 Ul-tima culb. même mauv. ét. ou mach. complète mauv. ét. Mo-tos St Michel, 5 r. Mignon, Paris-6^e. Odéon 67-10.

ACHAT de ttes motos et pièces dét. repr. ctre Simca-5. 38 r. Saussure, 17^e. M^o Villiers.

Ch. occ. caisse side. PONCE M. 43 r. Tombe Issolre-14^e.

ACH. Motobéc. 175 nve dern. mod. PAHUD 38 rue Sadi-Car-not, Nanterre (Seine).

CH. Béquille de côté entraî-n. compl. de compt. de vitesse (boîtier grd mod.) pr DKW 350 NZ. Ecr. SCHMITT 63 av. P. Curie, Drancy (Seine).

ACHAT toutes piéc. angl. et motocyclettes tout ét. pour la pièce. LADEVEZE 50 rue Brunel, Paris, 17^e.

ECHANGES

500 CULB. NSU éch. ctre 250 cc. V. moto-cross 500 et 250, 4 v. superc. sus. à finir. Lau-rent 14 r. du Moulin Joly-11^e

URGENT prim. offre vendé ou éch. avec moto cab. av. 4-5 plat. Ben. mot. Nironi, 91 bd Marceau, Colombes (Seine)

ECH. Vélocar 3 cv ctre moto. PRADEL 12 imp. des Crins-20^e

V. ou éch. ctre Citroën 11 cv même val. BMW R 51 c. nve Varrot Agence GIMA 46 bis Cours Gambetta Lyon (Rhône)

V. ou éch. Sunbeam 500 cul. 1938, imp. c. Aut. LANÇON Sougères en Puisaye (Yonne)

DIVERS

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Leval-lois-Perret (Seine), tél. Per. 09-13. Disponible : cylindres Peugeot P 110, P 105, P 107, etc. Chaise et ttes les bielles montées av. manetons, culas-ses Automoto A12, etc...

INDIAN 1200 CAV 500 GDA piéc.es orig. embell. pistons axes, segments, soupapes, guides, joints, culas., pignons, boîte, disques embray., châs-sis side, sacoches d'orig. nves, moteurs 1200 compl. TAURY, 50, rue Octave Mirbeau, 17^e.

GLOBES ALBALITES pour éclairage de magasins et bu-reaux, bas prix, photo sur de-mande à MOTO-REVUE.

REVEL (Ets) 82 av. des Ternes ETO. 15-53, seul spécialiste pour tous équips et access. motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, gants, lu-nettes, vestes, sacoches, tan-sad, poignées tournantes, des-sus de selle caoutchouc, accus, sélec., pare-brise, etc..

DECALCOMANIES pour rése-voirs motos. TARIZZO Monaco

CASQ. GENO 55 et 56. 5000. Bte Staub 3 v. m. ar. 10. Bau-dey 104r. de Cormelles Houilles

FONDS DE COMMERCE

T. B. magasin 54m2 Pte Majl-lot et cour à vendre en toute propriété. Prix incroyable, 30, rue La Boétie. NERET, tél. BAL 62-20.

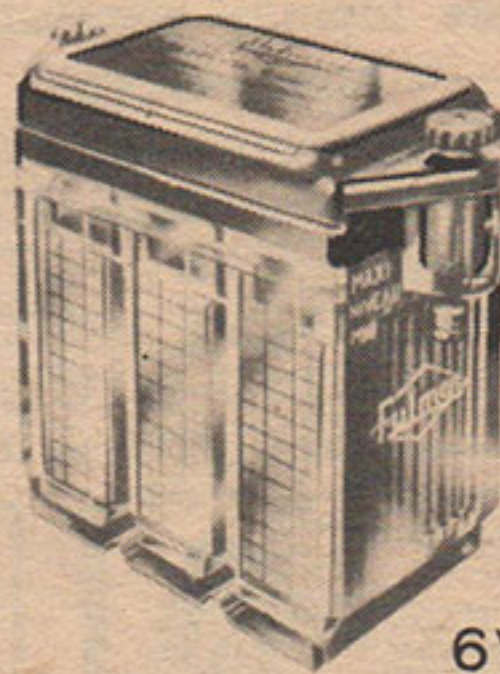
Conçue et fabriquée spécialement pour la moto



6V.14AH



6V.7AH



6V.24AH



6V.7AH

La batterie **Fulmen-moto** a pour qualités essentielles

Étanchéité absolue

Inattaquable à l'essence et à l'huile

Contrôle facile des niveaux de l'électrolyte

Pas de démontages pour vérifier les niveaux

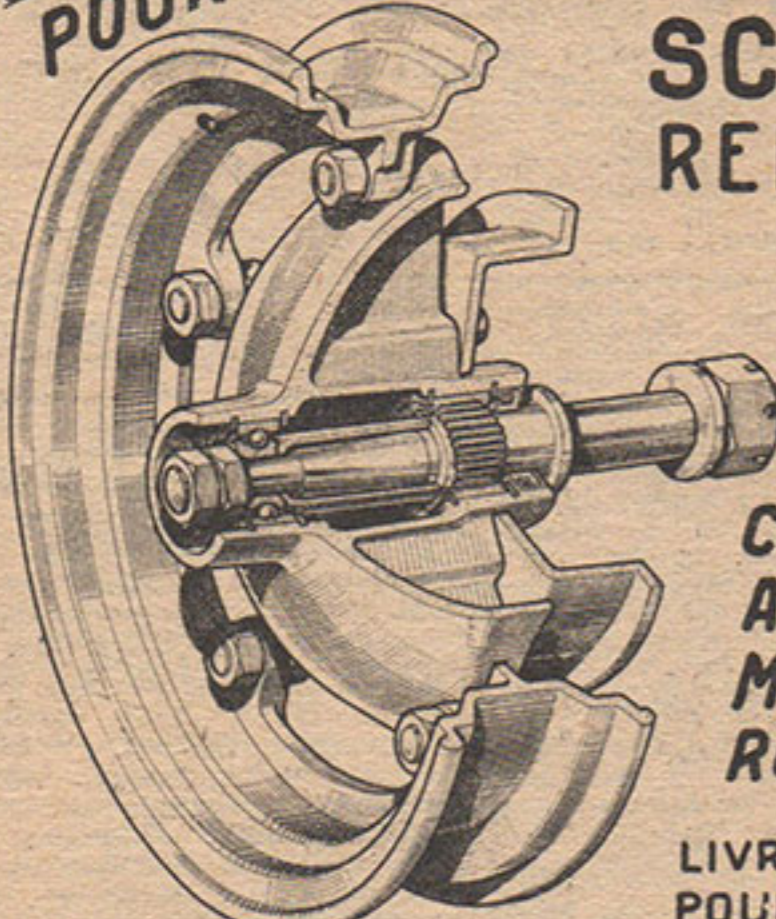
Plaques protégées contre les trépidations.

Équipez votre moto, et partez tranquille avec une

Fulmen-moto

ROUES

POUR PNEU MICHELIN 270x90
POUR AUTOS
SCOOTERS
REMORQUES
Etc...



**ROUES
COMPLÈTES
AVEC PNEUS
MONTEES SUR
ROULEMENTS**

LIVRES COMPLETES
POUR DIRECTION
AVANT AVEC FUSÉES
En Alliages légers.

SCOOTAVIA
117. RUE MANIN. PARIS. 19

NOTICE
SUR
DEMANDE

SACOCHÉ

VACHE LISSE

1^{er} Choix

Entièrement bordée

Renforcée

GRAND LUXE

5.850

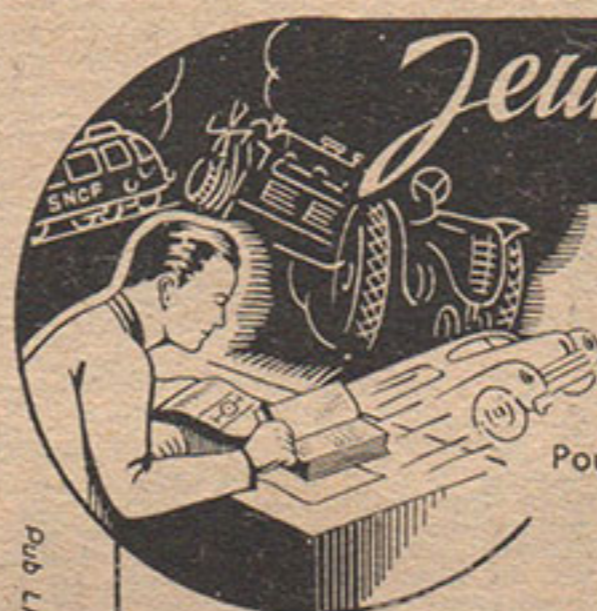
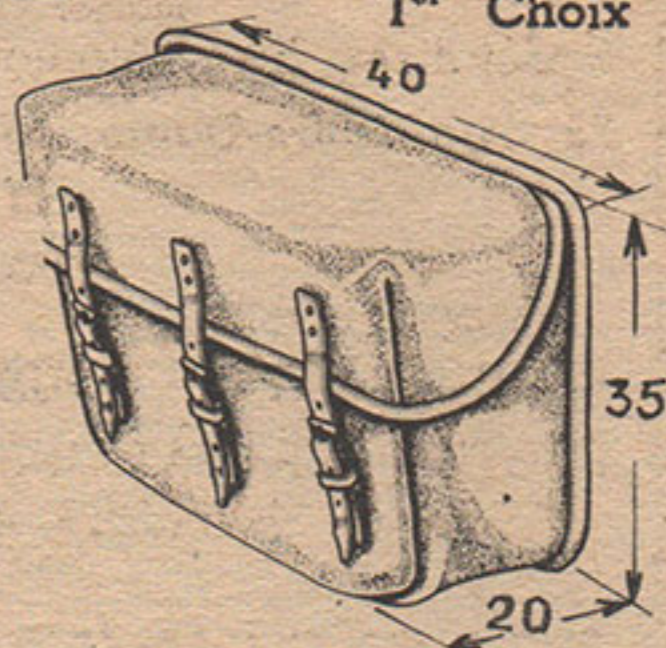
5 % aux membres de clubs

Prix par quantités

BRAUN

Artisan - Fabricant

89, rue de la Glacière - PARIS-13^e



*Jeunes! Ne laissez pas
passer votre chance*

L'Enseignement par Correspondance
des COURS TECHNIQUES AUTO
permet chaque année à des milliers
de Jeunes Gens de se créer une
situation intéressante dans l'Indus-
trie et le Commerce de l'Automobile.

Pourquoi ne feriez-vous pas comme eux ?

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

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

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

VENTE A CREDIT

AUTOMOTO

GNOME-RHONE



162, Bd Henri-Sellier

SURESNES (Seine)


MONET-GOYON

PEUGEOT

Agent
CUCCIOLO

REPARATION
REDRESSAGE

Fabrication de
Fourches et Cadres
H. DERCHE
8, rue Labat, 8, Paris
MON. 56-89



D^ePARI MOTOCYCLES ADAPTABLES TOUTES MARQUES

S.I.G.A.M.

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTO MOTOCYCLE
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 250.000 FRANCS

5, RUE RIVAY - LEVALLOIS-PERRET (Seine) - PER. 33-13

SES EMBIELLAGES

Spécialité de D.K.W.

et ZUNDAPP

GALETS

MANNETONS

SES PISTONS SUPER-SILI

Toutes Marques Françaises

et Etrangères

SEGMENTS

AXES

REALESAGES

Pour Votre

INDIAN

une seule adresse

FOURCHE AUTOS MOTOS

J. FAURIE

le spécialiste de l'occasion

8, Avenue de Saint-Ouen

PARIS-18^e (dans la cour)

M^o La Fourche. MAR. 45-07

Achat - Vente - Echange

motos, épav., pièces détach.

delcos, dynam. carburateurs

pare-chutes, tubes échap.

mot, sil. luxe, boîtes, chain.

pignons, carters, cyl., etc...

Selles biplaces adaptables

Harley et Indian

Echange Standard Moteurs

cylindres - réservoirs

Réparations par Spécialistes

Assurez - vous

AU SERVICE

DES ASSURANCES

12, rue de Cléry, PARIS-2^e

LA PROVIDENCE DU MOTARD

ACTUAL-SPORTS

Marcel FARAUS

Spécialiste du Vélocipède 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...

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME et RHONE

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

Pneumatiques — Accessoires modernes

Appareillage électrique français et étranger - Pièces

détachées : origine, adaptables, sur modèles

Réfection d'embellissage - Réalésage - Chemisage

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

EXPEDITIONS PROVINCE et COLONIES

ATELIER ET MAGASIN :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

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

ELYSEES 77-74

GASTINNE RENETTE

39, avenue Franklin D. Roosevelt — PARIS-8^e

VELOMOTEURS MOTOBECANE

VENTES, REPARATIONS, PIECES DETACHEES

AGENCE ET STATION-SERVICE

VELOSOLEX

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!

BREVETÉE S.G.D.G.

AVERTISSEUR
BATTERIE
LANTAR
LANT AV
ROUTE
CODE



TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

SAKER LEVALLOIS

MOTOS DRESCH — D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

SILENCIEUX WILMAN

1^{er} Prix au dernier Concours du T.C.F.



Silence parfait sans diminution de puissance
Adaptables : motos Françaises et Etrangères 2 et 4 temps
3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

LA SELLE SOUPLE

REYDEL

suspension
SANDOW

...TELLEMENT MIEUX

CASQUES — EQUIPEMENTS

MONNERET

TOUS LES VELOMOTEURS

3 MAGASINS A PARIS :

SUD : 106, avenue Aristide-Briand - Montrouge - ALI. 21-71

CENTRE : 7 et 9, Boul. Beaumarchais (Bastille) TUR. 96-56

NORD : 138, rue de Tocqueville — (Porte d'Asnières)

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

Toutes Marques Françaises et Etrangères

SPECIALISTE B.M.W.



RENOVATION

DES CADRES

ET RESERVOIRS MOTOS

Travail rapide et soigné

Raymond BONNOT

174, rue de Romainville

MONTREUIL (Seine)

AVR. 01-47

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

fringant...

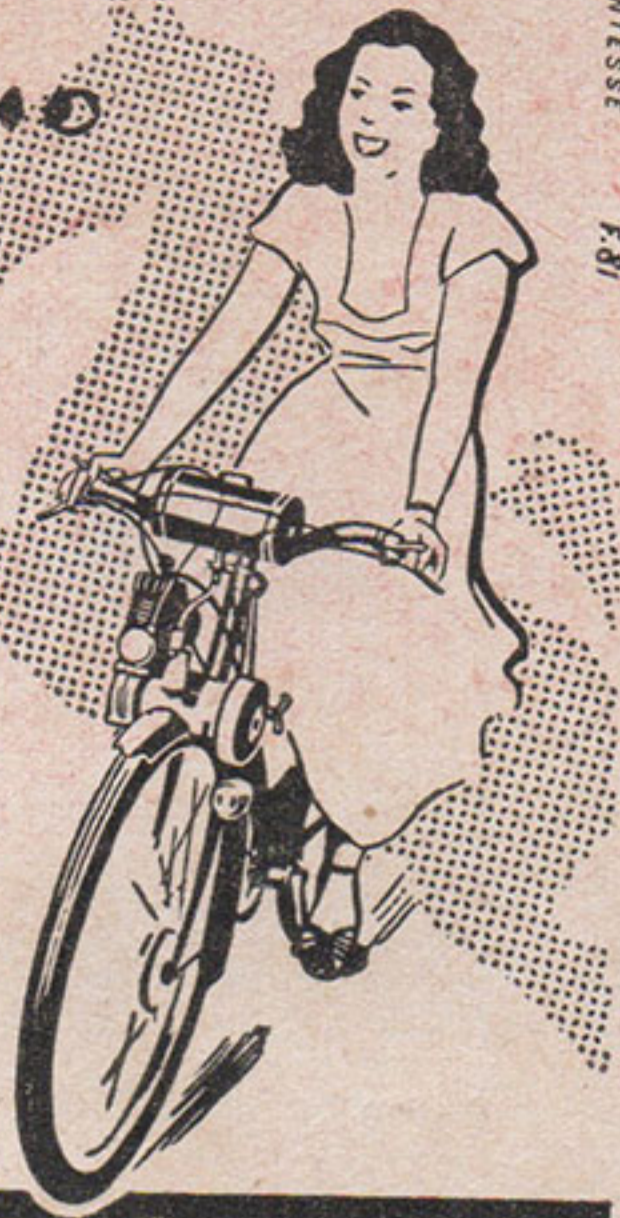
10 à 35 km. en palier
monte les côtes sans pédaler

**SOUPLE - PUISSANT
ECONOMIQUE**

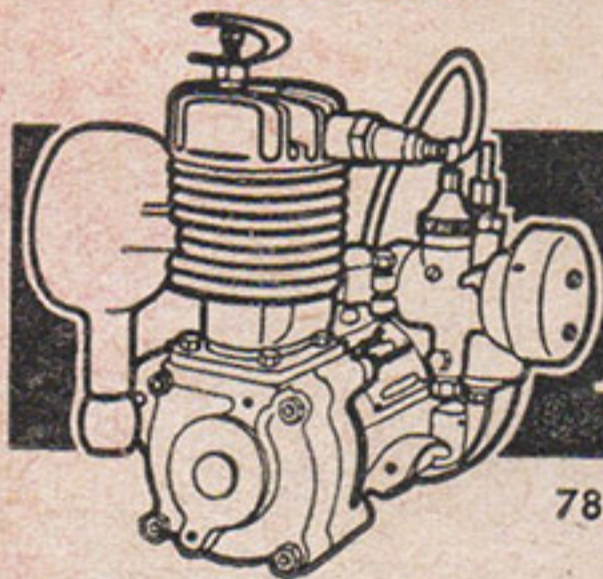
s'adapte en 1 heure
sur tout cycle
homme ou dame

Moteur 49 cm³, 2 temps
1 litre 1/2 aux 100 kms
Débrayage et embrayage
à la main

Essayez, vous adopterez
le groupe propulseur à
grande réserve
de puissance



CONTESSE F.81



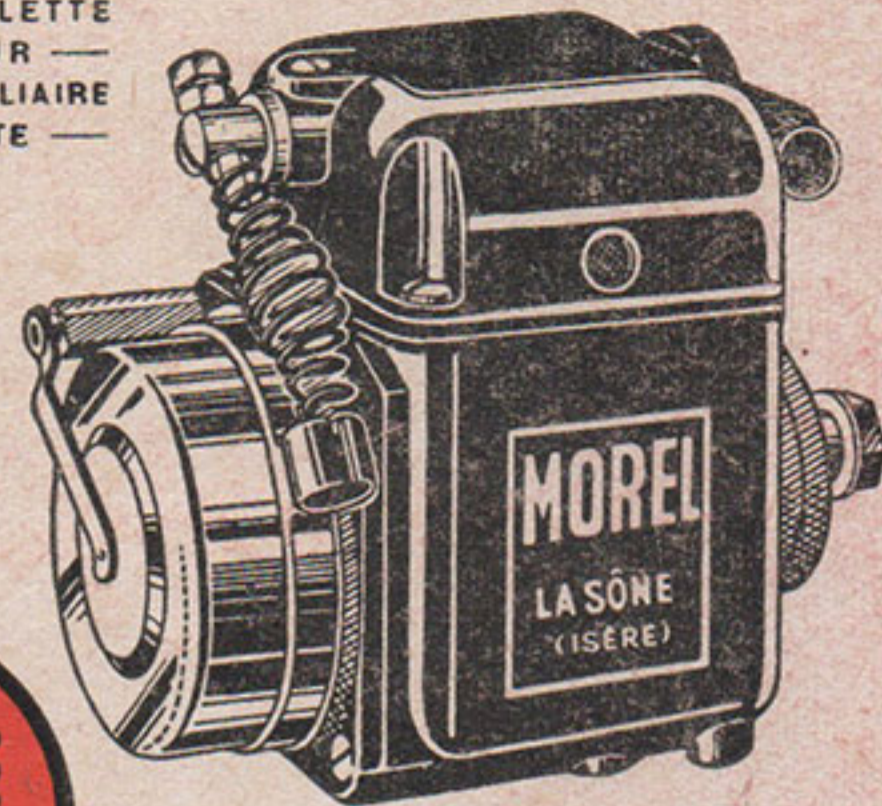
Le Poulain

78, Rue Danton - LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Tél. PER 43-74

Egalement livrable monté sur bicyclette mixte

MAGNETO

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



HAVAS

MOREL

USINES :

LA SONE (ISERE)

DOMÈNE (ISERE)

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

AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17^e) TEL. CARNOT 96.14

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

NEW-MAP

La motocyclette de grand luxe

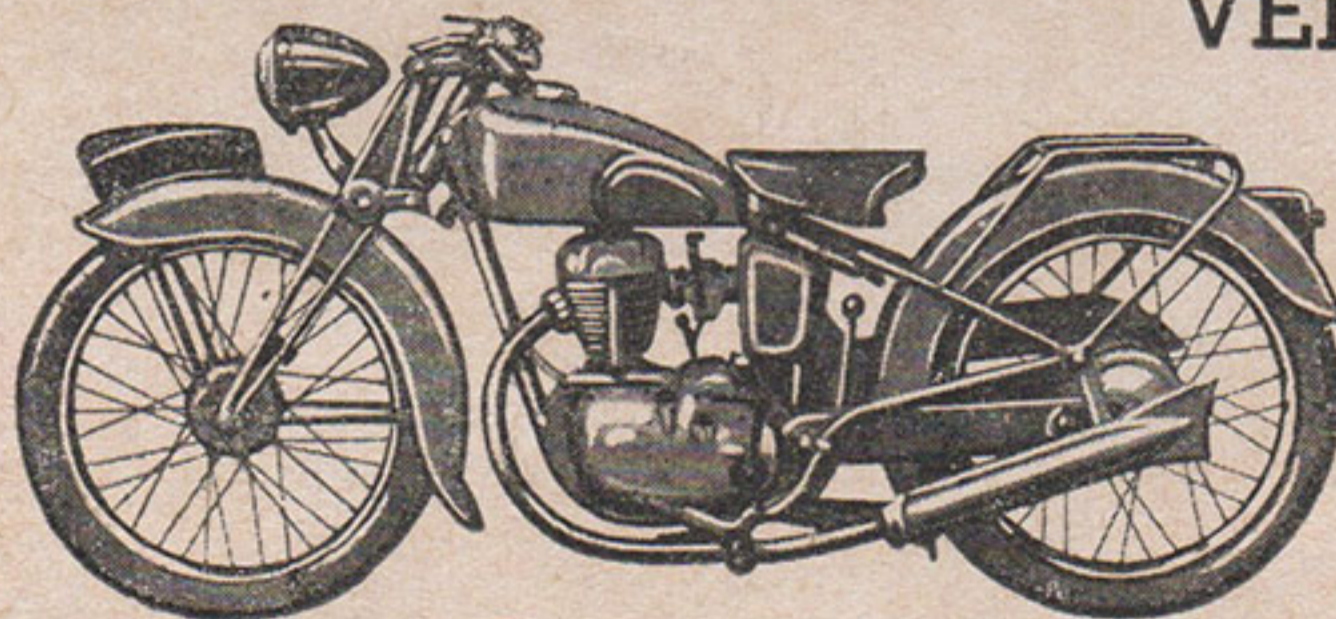
LES PLUS BEAUX
VÉLOMOTEURS

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 - M A P

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