

Moto revue

38^e ANNEE. — 22 AVRIL 1950. — N° 978.

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

LES MOTOS
PENDANT
LA GUERRE



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

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

Un virage serré à Pau : Pagani (n° 12), et Masetti (n° 16),
qui finissent 1^{er} et 2^e, mènent la ronde.

Cie INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DU CYCLE & de L'AUTOMOBILE

Moteur Auxiliaire « VELOREVE »

A ENTRAINEMENT
SUR LA ROUE AVANT
ET DEBRAYABLE
EN MARCHE

153, rue de Noisy-le-Sec - LES LILAS (Seine)
Tél. : BOTzaris 67-24

STATION SERVICE : 19, av. de la Porte des Ternes
PARIS-17^e - Tél. : ETOile 23-40

AVERTISSEURS

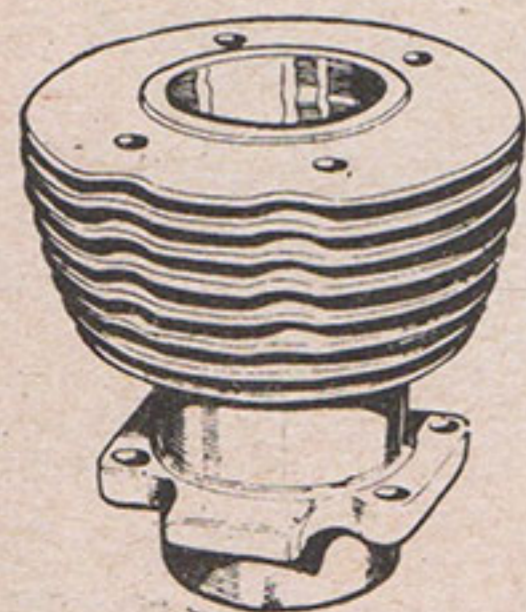
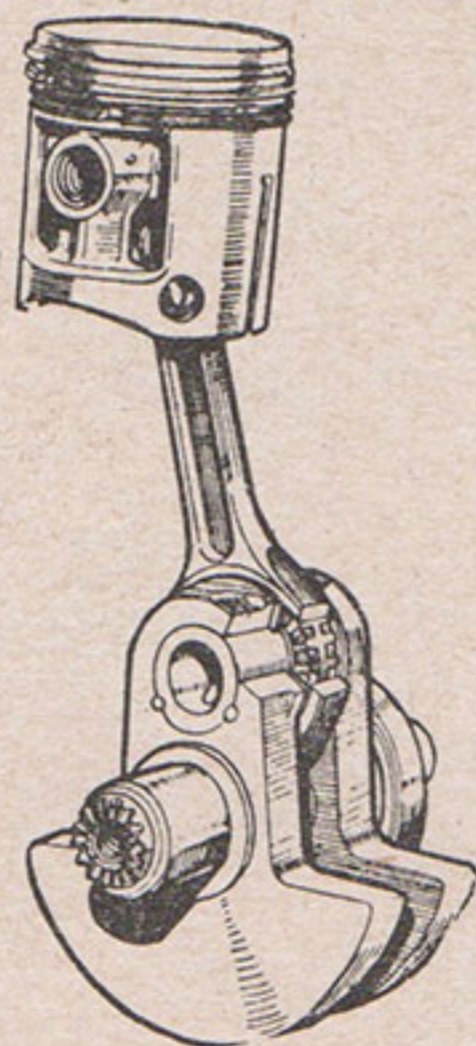
PUISSANTS
POUR VELOMOTEURS
ET MOTOCYCLETES
A DEUX PAVILLONS
ACCORDES

RÉFECTIONS
D'EMBIELLAGES
RÉALÉSAGES
DE CYLINDRES

TRAVAUX GARANTIS
EXECUTES
PAR SPECIALISTES

FOURNITURE
DE TOUTES PIECES
DETACHEES

PISTONS COMPLETS
ACCESSOIRES



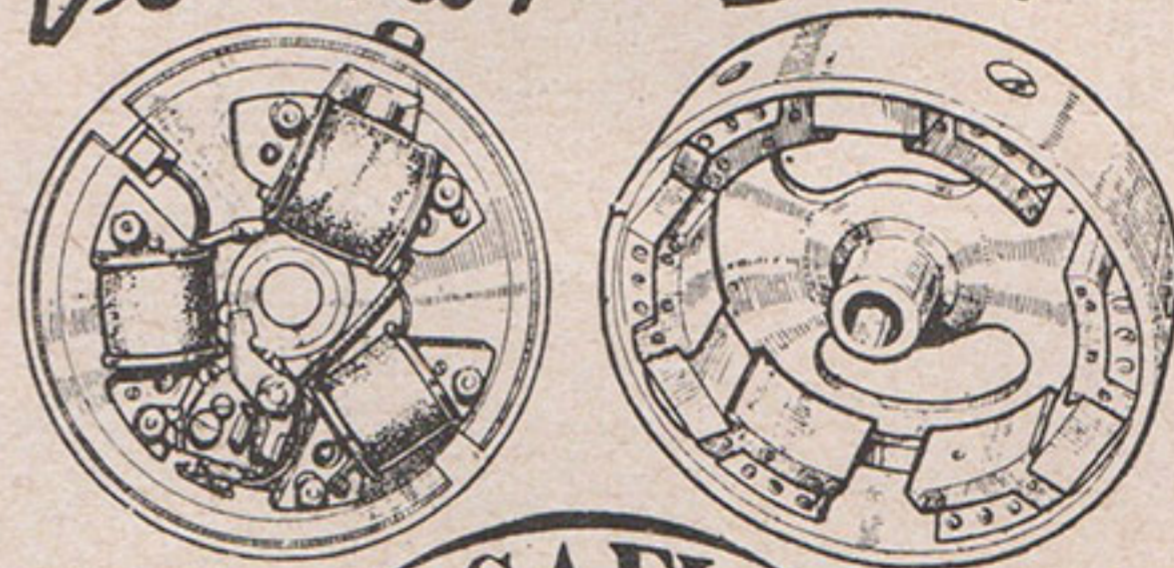
Agent général
BOITES DE VITESSES
et PIECES DETACHEES

STAUB

PERTUISOT

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

Volants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

TOUTES PIECES 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)

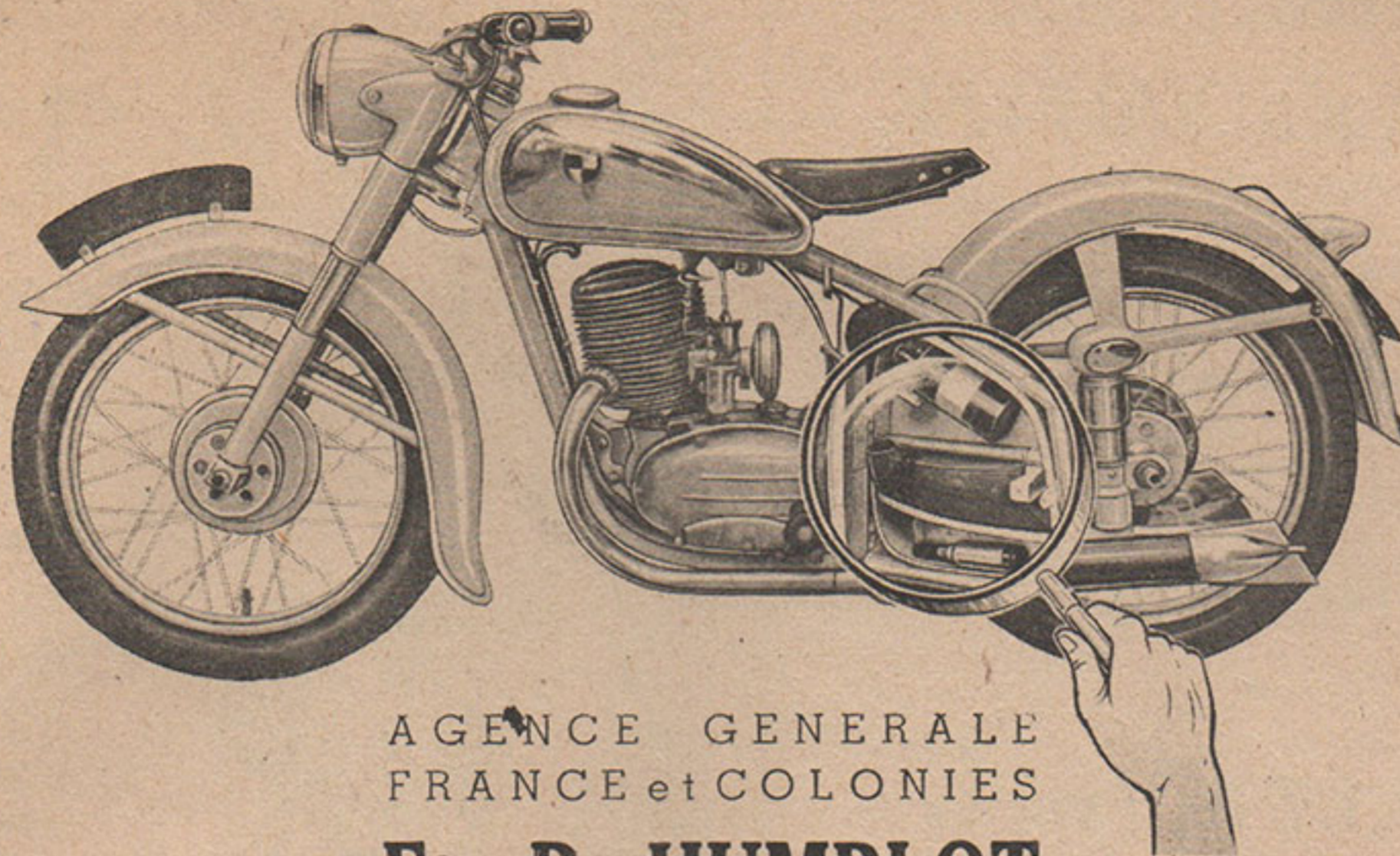
Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED

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

De la minutie dans le détail...

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

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



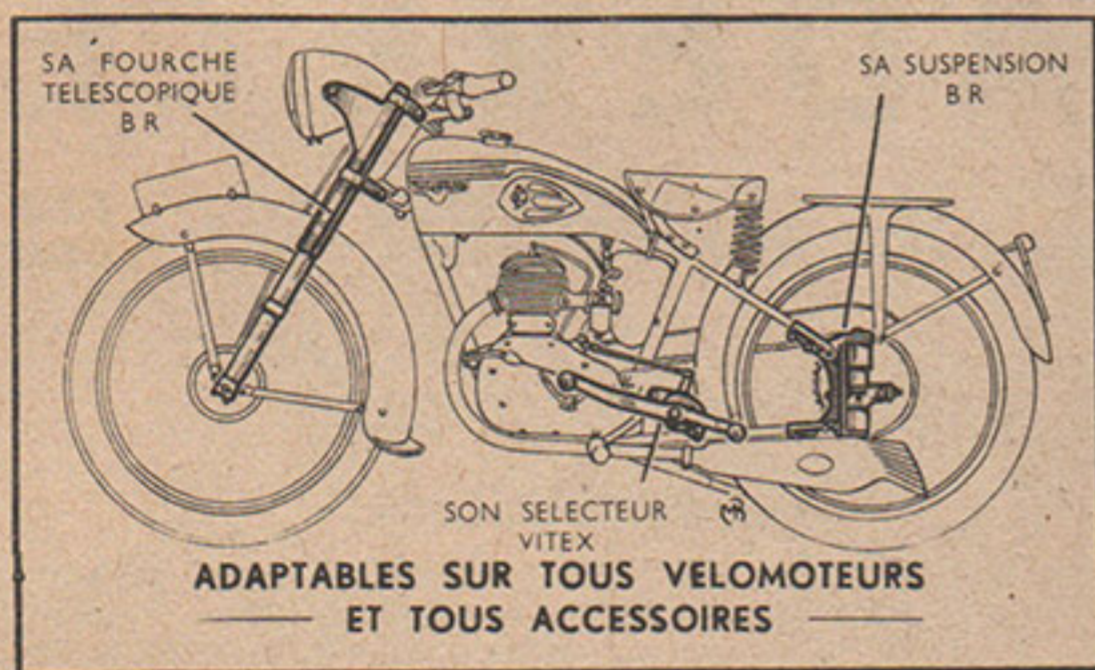
La 125 cmc.
Sport est
équipée de 2
carburateurs.
- 100 kmh. -

AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

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

AGENCES PROVINCE DEMANDEES



AGENCES DIRECTES MOTOBECANE - GNOME - RHONE KÖLLER-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^e - AUT. 18-42

25^e PARIS-NICE 1950 MOTOCYCLISTE

CATEGORIE 175 CMC.

1^{er} ex-æquo VALEYRE
SUR

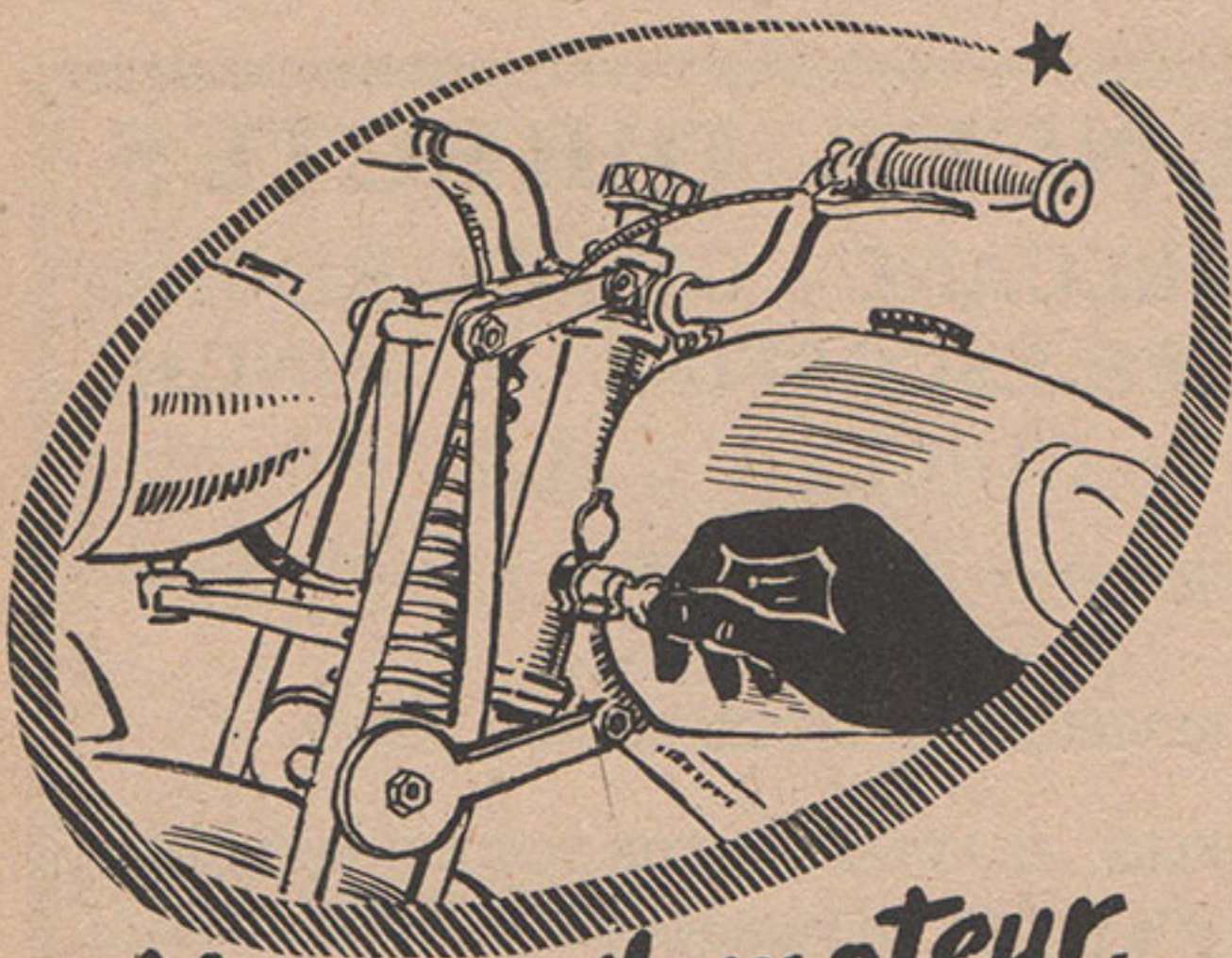
"GUILLER"

PNEUS DUNLOP
CHAINE YELLOW

GUILLER Frères

CONSTRUCTEURS

1, place du Puy la Vau — Fontenay-le-Comte
(Vendée)



Votre vélomoteur,
votre moto..

à l'abri du vol avec

L'ANTIVOL NEIMAN

qui bloque la direction

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

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

ZENITH STROMBERG

VOUS CONSEILLE D'ESSAYER
SES NOUVEAUX CARBURATEURS

24 ET 32 IN

SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉS POUR

Renault 4 cv. — Simca 5 — Simca 6
Simca 8 — Peugeot 203 — Peugeot 402
Citroën 11 cv. — Renault 85 — etc...

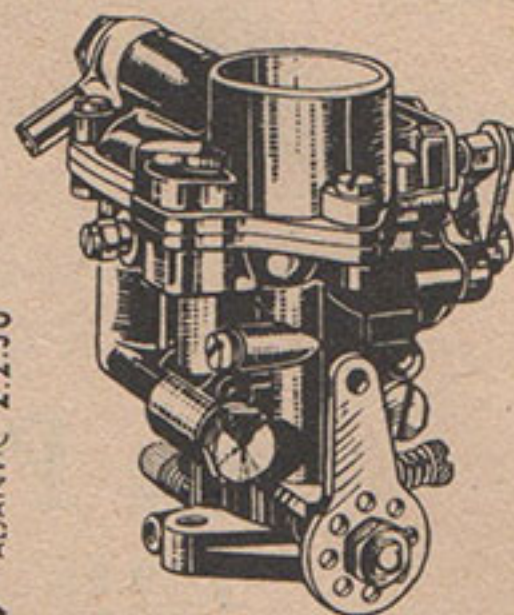
CONSULTEZ VOTRE GARAGISTE

★

CARBURATEUR ZÉNITH

26 à 32, Rue de Villiers
LEVALLOIS-PERRET

39 à 51, Chemin-Feuillant
LYON



ALJANVIC 2.2.50

LADEVEZE

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

ACHAT — VENTE — ECHANGE
REPRISE — CREDIT

NOS OCCASIONS :

Side GNOME-RHONE 500 cc. bicylindre cardan : 149.000 -
Side GNOME-RHONE 500 cc. bicylindre cardan en solo :
119.000 - TRIUMPH 350 cc. 4 vitesses, sélect, fourche télesc.
125.000 - TRIUMPH 500 cc. Twin bicylindre : 219.000 -
ZUNDAPP K.S. 600 cc. cardan : 179.000 - B.M.W. 750 cc.
R.-73 fourche télesc. susp. AR cardan : 249.000 - NORTON
500 cc. MANX course susp. AR fourche télesc. ét. neuf :
350.000 - NORTON 350 cc. MANX alu : 229.000 - NORTON
500 cc. inter : 195.000 - NORTON 500 cc. 16 H : 109 et
119.000 - NORTON 500 cc. luxe susp. AR ét. neuf : 219.000.
ROYAL-ENFIELD 350 cc. 4 vit. sélect. : 119.000 - ROYAL-
ENFIELD 500 cc. 1948 fourche téles. : 219.000 - KOEHLER-
ESCOFFIER 175 cc. parfait état : 75.000 - N.S.U. 190 cc. :
75.000 - VICTORIA 196 cc. : 85.000 - MOTOBECANE 500 cc.
4 vitesses, sélect., état neuf : 165.000 - RUDGE 350 cc.
révisée 4 vit., sélect. : 149.000 - D.K.W. 500 cc. bicylindre,
telle : 109.000 - TRIUMPH 500 cc. tiger 90, 4 vit. sélect.
vendue telle : 125.000 - NORTON 500 cc. culb., 4 vit.,
sélect., vendue telle : 89.000 - VELOCETTE K.S.S. 350 cc.
4 vit., sélect. : 129.000 - ARIEL 500 cc. R.H. 1947 susp.
AR. état neuf : 245.000 - B.S.A. W.M.-20 500 cc. : 119.000 -
B.S.A. 500 cc. état neuf, luxe : 185.000 - B.S.A. 250 cc.
culb., 4 vit. : 119.000 - HARLEY-DAVIDSON 750 cc. luxe,
très équipée :

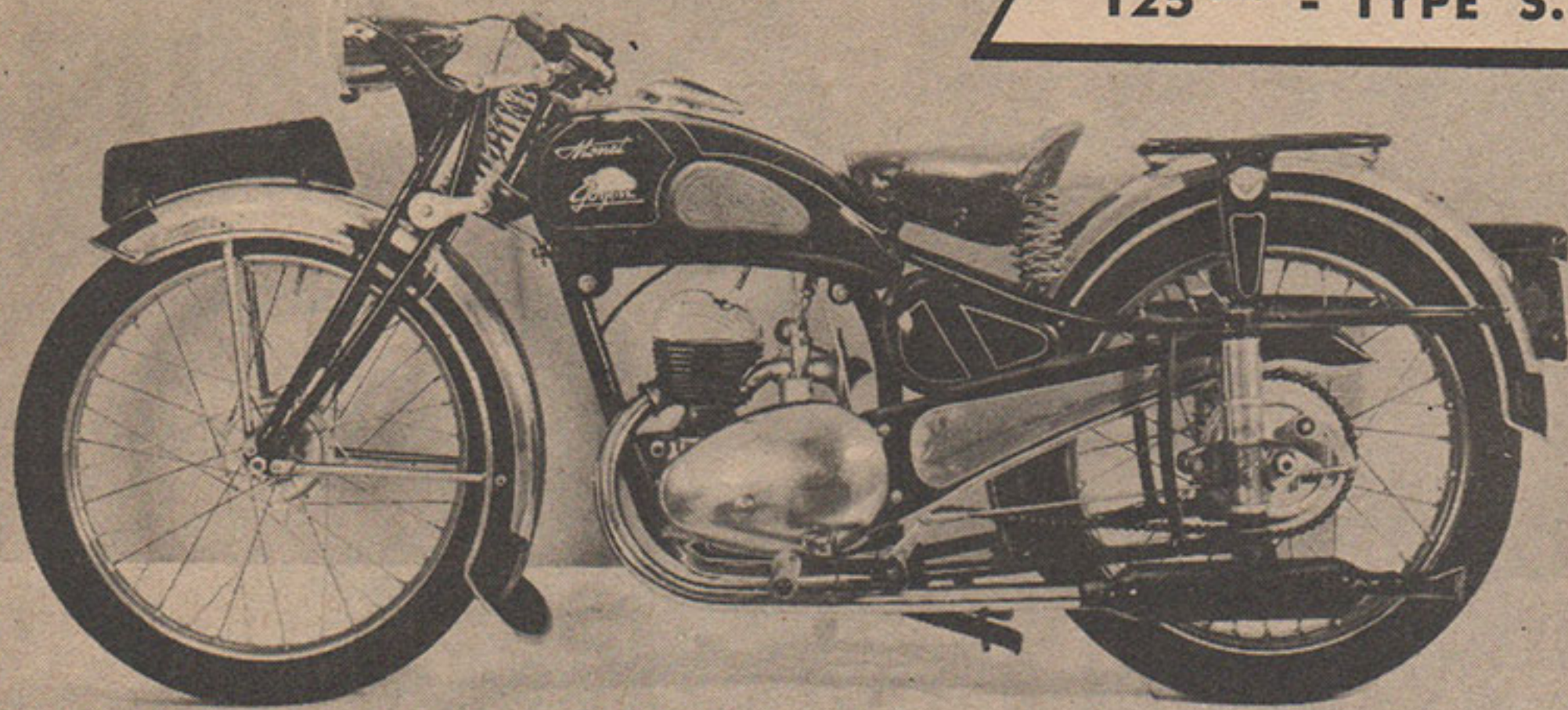
VELOMOTEURS. — TERROT 100 cc. : 29.000-45.000 -
PEUGEOT 100 cc. bloc. : 45.000 - PONEY-MOTOBECANE :
26.000 - M.R. 100 cc. petit : 45.000

Grand choix de vélomoteurs 125 et 175 cc. Scooter A.G.F.
125 cc. — Motos Anglaises neuves, libres de suite.
Prenons commande des vélomoteurs IMME : 117.600 fr.
livrable fin AVRIL.

**LES
VÉLOMOTEURS
1950**

Monet Goyon

125 cm³ - TYPE S. 6. V. - 2 Temps



Vélocycleur de grand luxe
moteur "VILLIERS". Puissance 1 C.V. Sélecteur au pied. 3 Vitesses. Cadre surbaissé. Suspension arrière semi-bloc. Vitesse 85 km. heure. Réservoir : 12 litres 1/2.

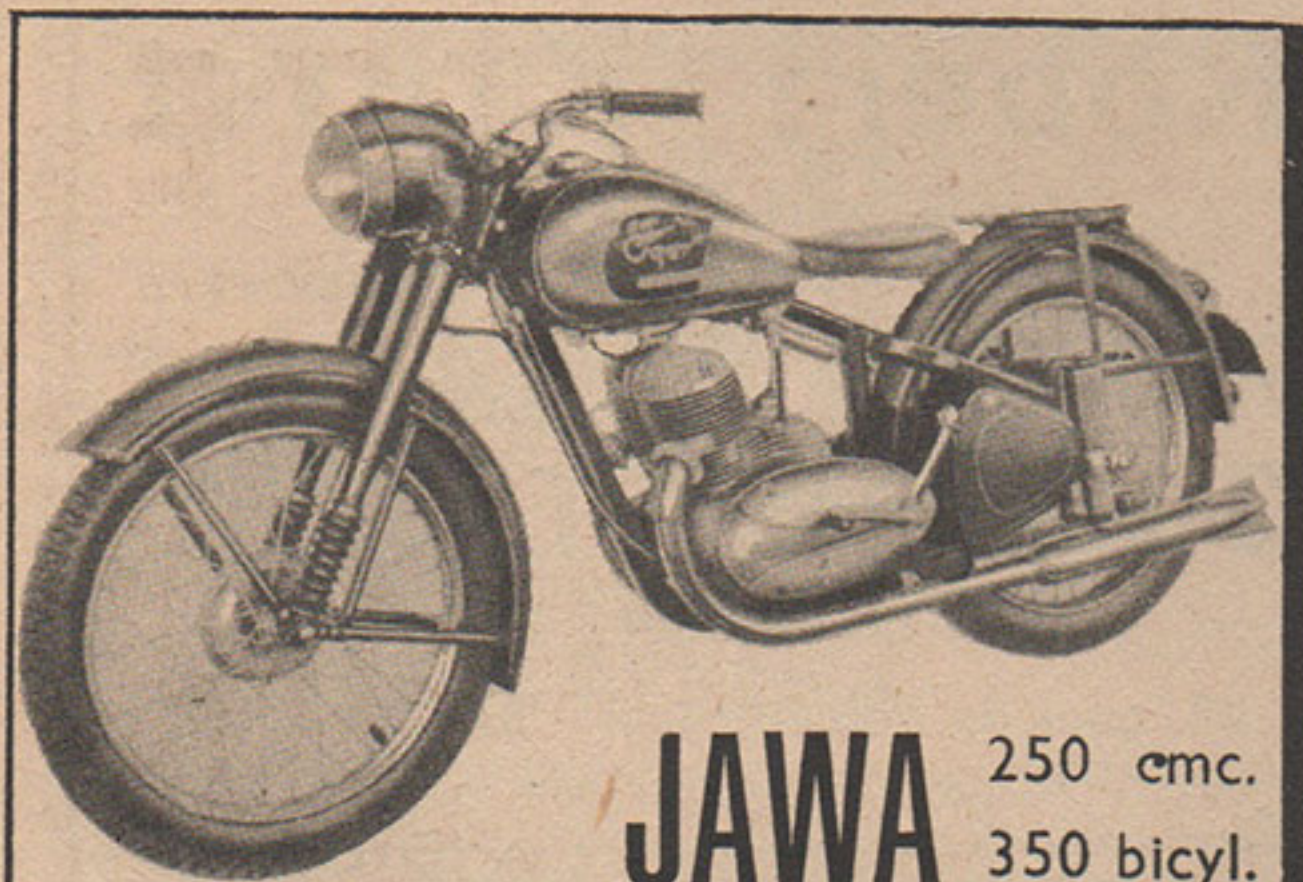
**100 cm³ - 2 Temps
TYPE S. 3. G. D. S.**

Puissance 1 C.V. Sélecteur 3 vitesses. Boîte séparée. Vitesse : 60 km. heure. Réservoir : 12 litres. Grande présentation.

Autres fabrications • MOTOCYCLETTES : 250 cm³ - 4 temps culbutée - Type R 4

PUB. J. BAZAINE

USINES & BUREAUX : 44, RUE RAMBUTEAU, MACON - SUCCURSALE A PARIS : 49, RUE DESRENAUDES (17^e)



JAWA 250 cmc.
350 bicyl.

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied - Débrayage automatique
Suspension Arrière

DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT
STOCK PIÈCES DETACHÉES

Agent général pour la France et l'Algérie
Ets POCH, 127, av. de Neuilly - Neuilly-s-Seine
Tél. : SAB. 61-70

STATION SERVICE SPÉCIALISÉE

Pièces Détachées Origine

NIEL GARAGE . 8, rue Fourcroy . PARIS (17^e) WAG. : 52-62

Les Ets BONNET

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

PRESENTENT DANS LEURS MAGASINS
ET LIVRENT SANS DELAI

LA NOUVELLE 175 GUILLER

à bloc-moteur A.M.C. — 100 kms à l'heure

1^{er} ex-æquo dans Paris-Nice

LIVRAISON RAPIDE DES AUTRES MODELES

Guiller - Jonghi - Terrot
Gnome-Rhône - Motobécane

et bientôt...

des marques anglaises

VENTE A CREDIT longs délais
petits versements

RENSEIGNEMENTS : 30 frs en timbres-poste ou mandat.
CATALOGUE : 50 francs en mandat-poste au compte
C.C.P. 7141-46 - Paris — Remboursés à tout acheteur.

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 - GILLET-HERSTAL

Livraison immédiate de la plupart de ces marques

VENTE A CRÉDIT

Conditions 30 fr. timbres-poste

EQUIPEMENT

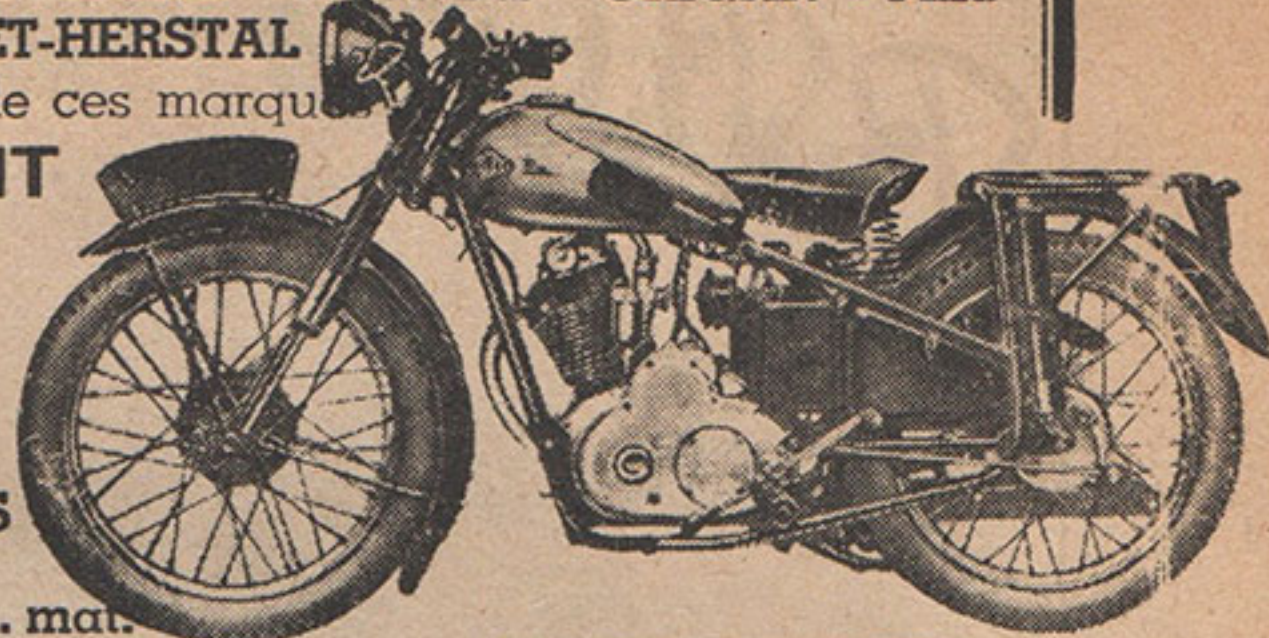
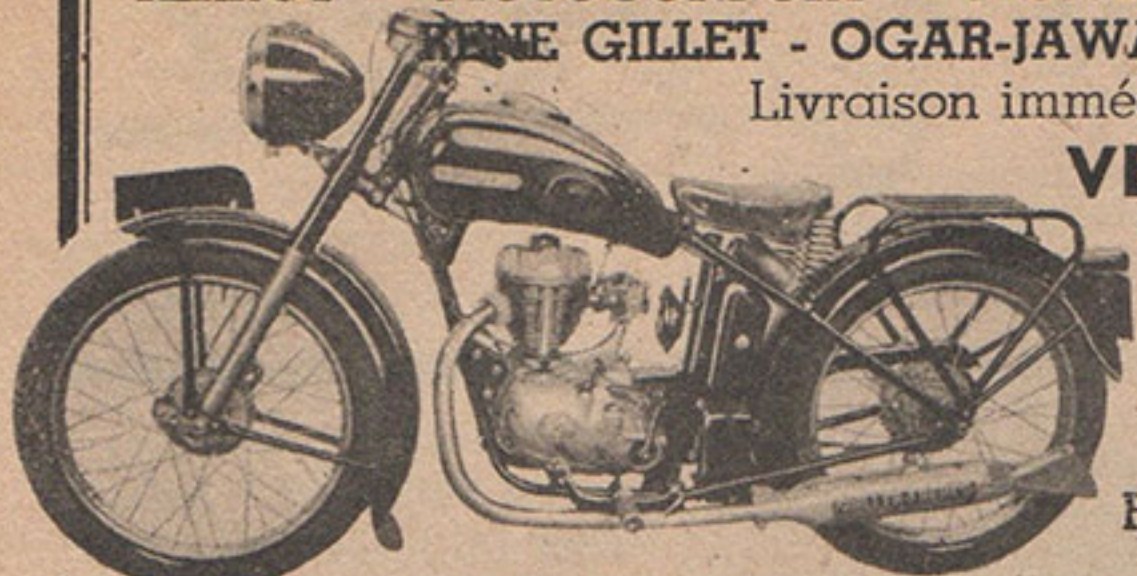
Casque FN

Huile CASTROL

Batterie FULMEN

REPARATIONS

par spécialistes



Le seul magasin ouv. toute la semaine jusqu'à 19 h. et le dim. mat.

RENÉ GILLET

MOTOS — SIDECARS — VELOMOTEURS

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

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

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

AUTOMOTO

GNOME-RHONE



162, Bd Henri-Sellier
SURESNES (Seine)

MONET-GOYON

PEUGEOT

SALON NAUTIQUE ET DU CAMPING

29, Av de la Grande Armée. PARIS. PAS. 86-40

SPECIALISTE DU MOTEUR HORS-BORD

MOTEUR HORS-BORD

7 mod. de 1 à 50 CV.

EVINRUDE
1,5 à 50 cv.
GOÏOT
3,5 et 7 cv.
S.G.C. 1 cv. 8 Kg 400
LUTETIA
9 et 22 cv.

ATELIER
DE REPARATION

KAYAK
PIONIER

LE VAINQUEUR
DU COLORADO



CANOTS
PNEUMATIQUES
YOUYOU PLIANT

TOUT POUR LE
CAMPING



Dinghies moteur
et voile etc...

VETEMENTS SPORTS
Pêche sous marine

CANOTS CANADIENS

9 MODÈLES DONT
1 PUISSANT DE DERIVE



PISTONS MAHLE



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

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

« RECORD DU MONDE
DE VITESSE A MOTO »

Robert KIÉNÉ

Agent officiel vous présente
en son magasin les derniers modèles

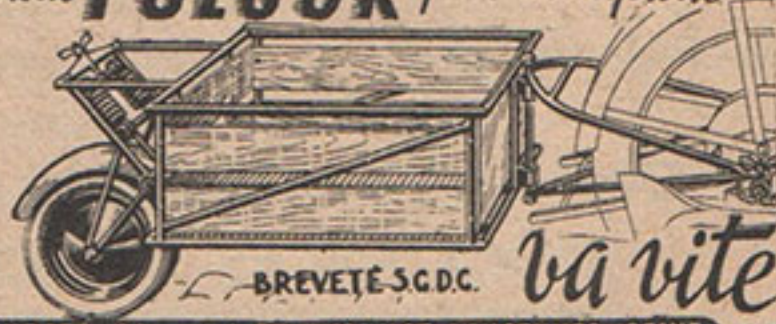
PUCH 125 Sport — 125 normale
250 Sport
GILLET-HERSTAL 250 2 temps
250 4 temps

DELAI LIVRAISON : 15 JOURS

73, quai du Point-du-Jour - BILLANCOURT
MOL. 64-02 Facilités de paiement

La remorque monoroue **FULGUR** pour motocyclette

50 Kg à 80 Km.h
100 Kg à 60 Km.h
MODELE M 100 :
pour MOTOCYCLETES
MODELE M 50 :
pour V.M. et DERNY
DOCUMENTATION SUR
DEMANDE EN RETOUR-
NANT LA PRESENTE
ANNONCE AUX



BREVETÉ S.G.D.C. *va vite*
E. TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE MR 3

Comme avant-guerre :
LES NOUVELLES

B. S. A. et SUNBEAM

ARRIVENT

EN 250 CULBUTEURS, 350 ET 500 cc.

Vous les trouverez chez A. DUBOIS

58, RUE ARISTIDE-BRIAND, 58 - LEVALLOIS (SEINE) - TEL. : PEReire 19-73

R.B. Grazzini

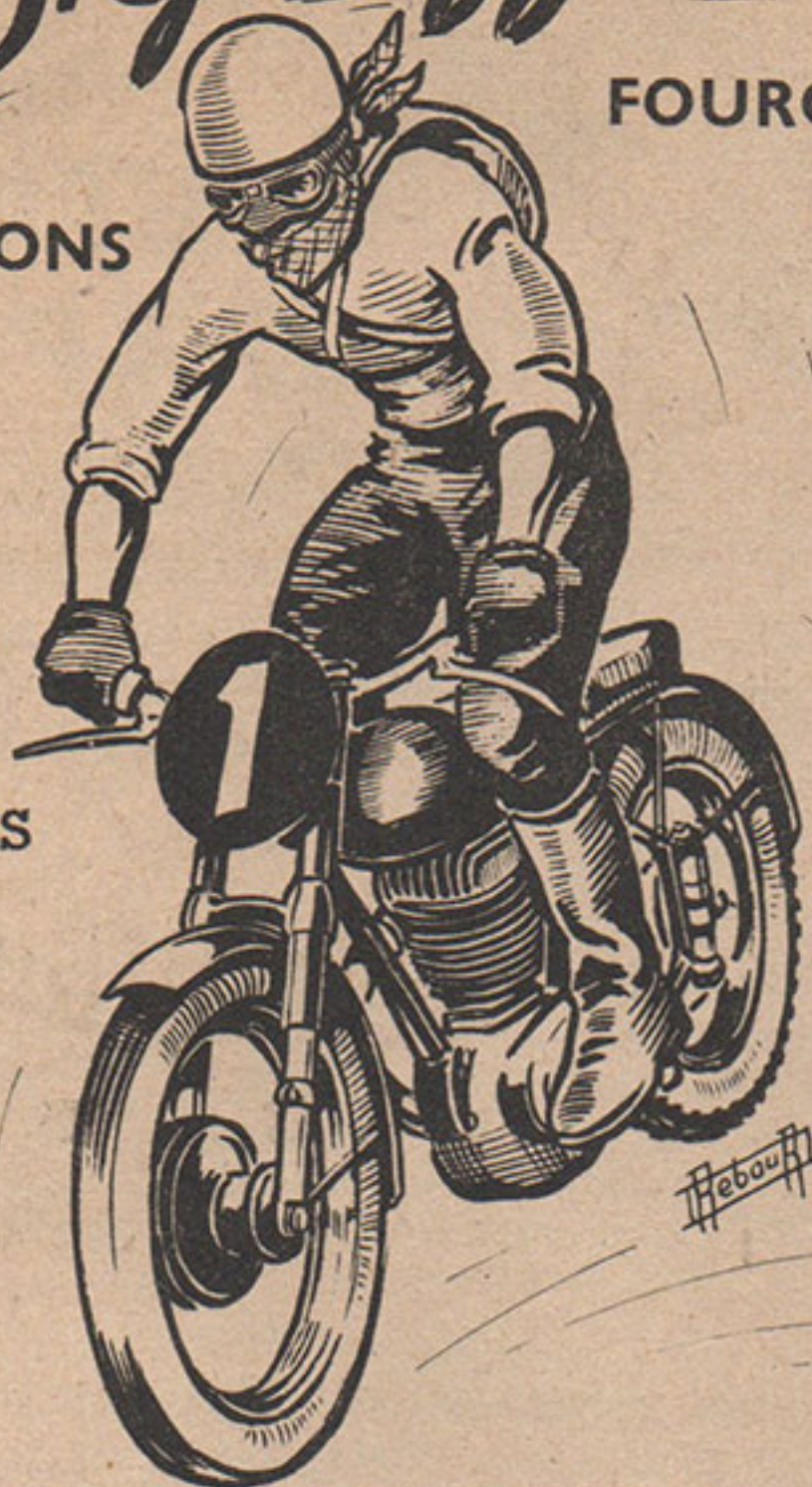
FOURCHES

SUSPENSIONS

pour

TOUTES

MACHINES



Succès des suspensions
R.B. GRAZZINI
dans le 25^e PARIS-NICE

CATEGORIE 175 cmc.

1^{er} (ex-æquo) P. MONNERET
sur Monneret Spéciale équipée d'une
Fourche télescopique R. B. GRAZZINI.

CATEGORIE 250 cmc.

1^{er} (ex-æquo) DUMONT
sur Allégro, équipée d'une
Suspension Intégrale R. B. GRAZZINI.

R. B. GRAZZINI

16, rue du Marché-Popincourt, 16 - PARIS (11^e)

Tél. : ROQ. 17-03

— Métro : PARMENTIER ET OBERKAMPF —

B.M.W. ZUNDAPP

AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

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

Livraison rapide Motos, VéloMOTEURS
MOTOBECANE - GNOME-RHONE - TERROT
MONET-GOYON - JONGHI - etc...
chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

50, av. Edouard-Vaillant - Boulogne (Seine)
Métro Pte de St-Cloud MOL. 29-62

« MOBYLETTE » MOTOBECANE

Vente à crédit — Expéditions en province
OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI
TOUJOURS DU DISPONIBLE EN MAGASIN

NAVILLE Frères

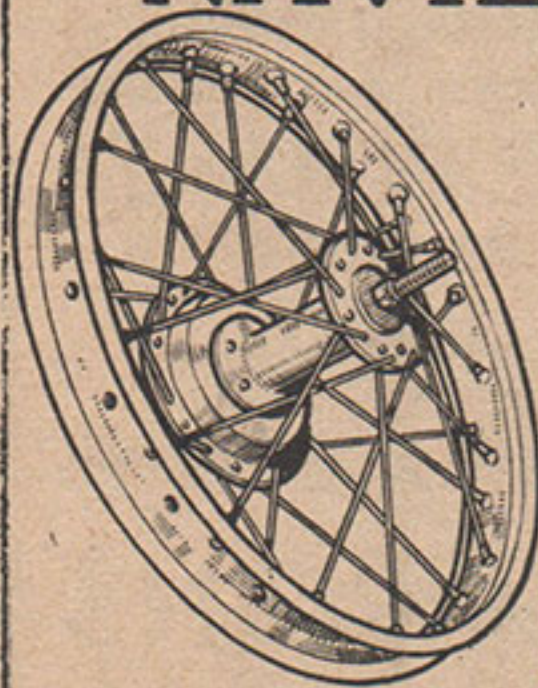
CONSTRUCTION
TRANSFORMATION
REPARATION
DE ROUES

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



SACOCHES

Entièrement
bordées
Renforcées
GRAND LUXE

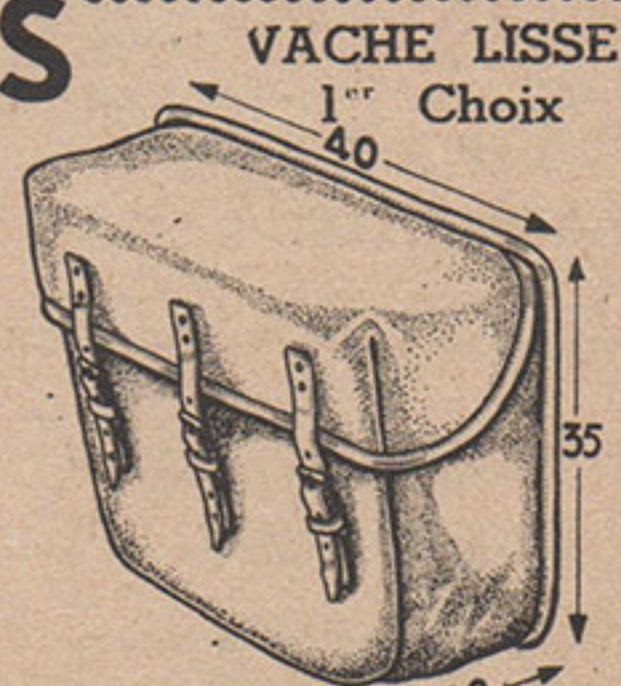
la paire **5.850**

5 % aux membres de clubs
Prix par quantités

BRAUN

Artisan - Fabricant

89, rue de la Glacière - PARIS-13^e



ADAPTABLES
SUR TOUTES MOTOS

ATTENTION!

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

CREDIT

DE LA REGION PARISIENNE

Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10^e

Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

vous offre

Le plus grand choix de Paris

Agent de toutes les grandes marques

JONGHI - GNOME-RHONE - TERROT

ALCYON — B.S.A. — SUNBEAM

MONET-GOYON — JAWA-OGAR

Livrable immédiatement :

GULLER — D. S. MALTERRE

catalogue contre 30 fr. en timbres-poste

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



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

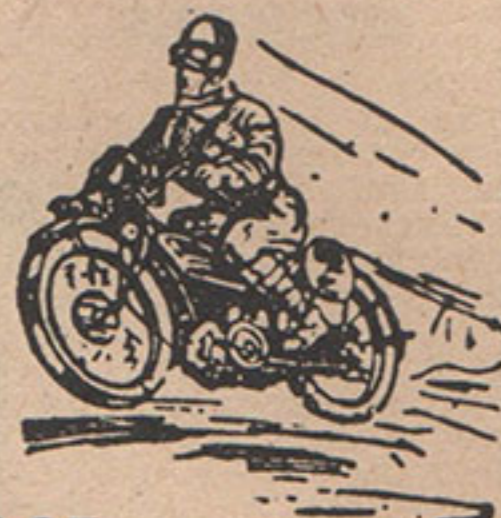
BRÉTOCYL GRAPHITE

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

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES
POUR
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ
POUR
MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organs

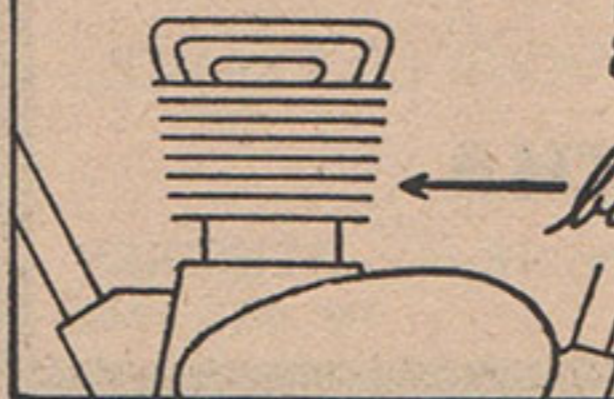
83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



bonne compression
longue durée

A. CHARRIER

28, rue Davoust

41, av. Ed.-Vaillant

— PANTIN —

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

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

Essai et démonstration de la

REPARATIONS

MOBYLETTE

STOCK TOUTES PIÈCES

VENTE à CREDIT NEUF & OCCASIONS

Réponse contre timbre

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



Moto revue

La Moto

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 25 francs

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

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

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

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

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

◆ PERMIS DE CONDUIRE

A partir du 1^{er} avril 1950, les permis de conduire (cartes roses) donneront lieu, pour toute perception au profit du Trésor, au paiement d'une taxe de 400 fr. qui, pour les véhicules automobiles, couvre toutes les extensions de validité de conduite. Cette taxe est doublée pour les duplicata, sauf dans le cas où leur délivrance est justifiée par la détérioration ou l'usure du permis originaire.

(Arrêté du 3 février 1950, J. O. du 10 février, page 1633, mettant en vigueur les dispositions de l'article 257 du décret du 9 décembre 1948).

A noter qu'il y aura lieu d'ajouter à la taxe de 400 fr. le droit d'examen s'élevant actuellement à 115 fr. et qui sera toujours perçu pour chaque catégorie de permis.

◆ DISPOSITIFS REFLECHISSANTS

En raison du nombre insuffisant de dispositifs réfléchissants mis actuellement dans le commerce, les Services de Police ont été invités à faire preuve de tolérance à l'égard des usagers qui sont dans l'impossibilité de se procurer les dispositifs réfléchissants prévus par l'arrêté du 7 juin 1948, et à ne pas dresser, jusqu'à nouvel ordre, de procès-verbaux aux contrevenants.

◆ CONDITIONS DE SE'OUR EN AUTRICHE

Comme suite à une décision du Conseil des Ministres autrichien, la carte touristique a été supprimée.

Tous les voyageurs qui se rendent en Autriche obtiennent donc leurs visas sans être obligés d'acheter des cartes touristiques. Toutes les autres dispositions du règlement d'entrée restent en vigueur, notamment celle qui concerne les citoyens des Etats-Unis, de la France, de la Grande-Bretagne (permis militaire au lieu du visa, mais maintenant sans cartes touristiques).

◆ UN DOYEN

M. Joh. Sannes, de Déventer (Hollande), à 82 ans, n'a pas hésité, malgré son grand âge, à se présenter au permis de conduire pour bicyclettes à moteurs auxiliaires. Il a d'ailleurs subi avec succès aussi bien l'épreuve pratique que l'épreuve théorique que comportait cet examen. Ici on peut bien dire que le respect que l'on doit à la vieillesse se trouve doublement justifié.

PETITS CUBES

AVEC ces petites machines, on va de surprises en surprises et dans tous les domaines. Dans les Six Jours Internationaux, elles ont décroché le Vase d'Argent sur un parcours extrêmement pénible. A Ostende, une Mondial à moteur à arbre à cames en tête, soigneusement carénée il est vrai, a parcouru le kilomètre lancé en 22,86 secondes (157,48 kmh.) et le mille lancé en 36,7 secondes (157,85 kmh.). Ce sont là des résultats effarants quand on pense à ce petit piston à peine aussi gros qu'un verre à Bordeaux. On arrive à des puissances spécifiques de l'ordre de 100 CV au litre et cela sans compresseur. Si nous nous plaçons au point de vue utilitaire, on est surpris de voir les petits scooters italiens transporter des grappes humaines. En Autriche, un arrière train adapté à la Puch, permet une charge utile de 200 kgs. Et il existe des minicars de 125 cmc. qui emmènent deux personnes à plus de 50 à l'heure. En somme, on peut demander à une 125 cmc. ce qu'on n'aurait pas exigé, il y a une trentaine d'années d'un moteur de 500 cmc. Et qu'on n'aille pas croire que ces pygmées qui fournissent des exploits de géants, soient fragiles, ils tiennent indéfiniment tout aussi solidement que leurs grands frères.

Il n'y a qu'à voir, en France, le nombre invraisemblable de 100, 125 et 150 cmc. de tout poil qui sillonnent les rues et les routes. Certaines sont toutes neuves et rutilantes, d'autres trahissent un long effort dans leur esthétique extérieure, mais le moteur pétarade bien, l'embrayage accroche et l'on s'en va allègrement en traînant de surcroît une remorque bondissante et fort chargée.

Nous avons, après 15 ans de succès, oublié les plaisanteries faciles sur les premières Simca-5, plus récemment celles sur les 4 CV. Les paroles (sceptiques) passent, mais les petits cubes restent. Ils correspondent aux exigences du service demandé par l'usager moyen, et aux possibilités de son portefeuille.

Bien plus, comme nous l'avons dit au début de ce papier, elles ont brillamment subi l'épreuve du feu, celle de la compétition qui, à son tour, nous donnera des 125 cmc. et autres plus puissantes, plus rapides, plus durantes.

Conçues, à l'origine, comme un pis-aller des temps de pénurie, les 125 sont désormais un outil indispensable à des milliers de français, et nous devons féliciter les constructeurs qui, les premiers dans le monde, nous ont dotés des machines parfaitement adaptées à nos désirs et à nos moyens, que nous attendions.

◆ LES 125 CMC. DE COURSE

Les courses de 125 cmc. sont extrêmement populaires en Europe. Il n'est donc pas surprenant que des passionnés de mécanique construisent en vue des compétitions des machines très spéciales. Les constructeurs s'en mêlent et il y a telle de leurs machines qui tapent le 120. Un Hollandais a monté dans un cadre D.K.W. un curieux moteur dont le carter provient d'un D.K.W. Il a usiné le cylindre et la calasse en alliage léger. Quant à la distribution à arbre à cames en tête (car il s'agit d'un quatre temps) elle provient d'une Norton, d'où le nom de Dorton donné à cette petite moto.

◆ TRAVAUX ET BEAUX JOURS

Nous pestons quand nous apercevons sur la route le signal indiquant travaux et que parfois sur quelques kilomètres nous devons patauger sur les cailloux, dans la boue ou le goudron. Mais cela est inévitable, car le beau temps est indispensable pour l'exécution de ces travaux. A l'intérieur même de Paris, beaucoup de travaux sont en cours et entravent singulièrement une circulation déjà assez difficile.

◆ UNE NOUVELLE EYSINK ?

Si l'on en croit les bruits qui courent actuellement, les Usines Eysink d'Amersfoort sortiraient d'ici peu un nouveau modèle. Le moteur serait un 100 cmc. Villiers à 2 vitesses.

◆ LE TUNNEL SOUS LE MONT BLANC

La commission internationale pour le projet de tunnel sous le Mont-Blanc devait se réunir à Berne au début du mois de mars, mais cette réunion a été remise à avril. Ce renvoi est dû au fait que la délégation française n'a pu compléter et terminer à temps tous les travaux préparatoires concernant le statut de la société concessionnaire, ainsi que d'autres questions d'ordre technique et financier.

◆ SYNDICAT DE GARAGISTES

Lors de sa dernière réunion, le Comité du Syndicat Général des Garagistes, Motoristes, Motocistes et Vélocistes a étudié la question des arrhes exigées des détaillants par certains constructeurs ; il s'est également préoccupé de la concurrence faite par les grands magasins. Puis il a étudié le « Statut du Motoriste ».



Préparation acrobatique sur la Corniche d'Or avec une 500 B.S.A. (M. Barra, Nice)

◆ LE SCOOTER SE DEVELOPPE EN ALLEMAGNE

N.S.U. construit la Lambretta sous licence et sans doute quelque firme concurrente va-t-elle annexer la Vespa ou tel autre modèle italien. Et déjà commencent à apparaître des scooters purement germaniques. Le mouvement scooter est, comme nous l'avons annoncé depuis longtemps, bien lancé. Et nous voyons, à peu près partout, apparaître des machines qui sont un compromis entre la moto classique et le scooter.

◆ POUR LA NEIGE

Le Dr Riemerschmied a établi une curieuse machine, une sorte de chenillette. La chenillette est entraînée par un moteur N.S.U. de 100 cmc. et par l'intermédiaire d'une très longue chaîne.

Dans d'autres centres de sports d'hiver on a vu des Vespa avec des skis latéraux remonter sur des pentes douces quelques amateurs de glissades.

◆ LA PRODUCTION DE PETROLE DANS LE MONDE

Selon le « Pétroleum Service Press », la production mondiale de pétrole brut s'est élevée en 1949 à 468 millions de tonnes, soit trois millions de moins que le chiffre record de 471 millions atteint en 1948.

Tandis qu'aux Etats-Unis, l'extraction a été sévèrement réduite et a subi une diminution d'environ 24 millions de tonnes, dans le Moyen-Orient la production a augmenté de 13 millions de tonnes.

Peu de variations dans les pays de l'Amérique Latine; par contre le Canada et un certain nombre de pays du « Vieux Monde » ont produit plus qu'en 1948.

Voici, d'après le « Petroleum Service », les chiffres de productions relatifs aux différents pays :

En 1948 : Etats-Unis 270.190.000. Canada 1.691.000. Amérique Latine 90.369.000. Moyen Orient 57.496.000. Extrême Orient 7.539.000. Europe Occidentale 1.251.000. Europe Orientale 35.435.000. Production totale : 470.971.000.

En 1949 : Etats-Unis 253.200.000. Canada 2.930.000. Amérique Latine 89.884.000. Moyen-Orient 70.697.000. Extrême-Orient 10.040.000. Europe Occidentale 1.592.000. Europe Orientale. Production totale : 477.663.000.

◆ TRAVAUX AMERICAINS EN ARABIE

Les Américains installent actuellement en Arabie Séoudite un important pipeline dont les tubes en acier soudé mesurent 80 cms de diamètre. Ces travaux considérables doivent permettre d'amener le pétrole brut de cette région jusqu'à la côte méditerranéenne du Liban. Ce pipeline traverse un désert de 2.000 kms et tout le matériel doit être amené à pied d'œuvre par la route.



Il n'y pas que les inventions spectaculaires qui comptent. Quelques-unes - et pas des moindres - n'apparaissent pas aux yeux de l'usager qui n'en profite qu'indirectement.

C'est d'une de ces inventions occultes que je voulais vous parler, mais mon flair m'ayant renseigné trop tôt (hein ! quel fin limier je fais !) je trouvais Monsieur Vimont penché sur sa table à dessin en train de figurer sa trouvaille « vingt fois sur le métier, remettez votre ouvrage - Polissez-le sans cesse et le repolissez ».

A. Vimont que vous connaissez bien, vient d'inventer un appareil ingénieux qui lui permettra de vérifier « au quart de poil » la tension des rayons des roues qu'il monte.

Je ne me permettrai pas de déflorer l'invention par une description même sommaire. De plus, les documents sont bien gardés car A. Vimont est le maître d'un splendide chien qui, dressé sur ses pattes arrières, est sûrement plus grand que moi. (Ses dents m'inspiraient un tel respect que je lui disais « vous »).

Mais je n'ai pas perdu mon temps car j'ai visité les ateliers et magasins. Côté moyeux, c'est beau à voir - « des simples », des « à broche », des « à fusée », des « pour vélocycleurs », des « pour remorques » et tout et tout. Côté jantes, c'est du pareil : on en trouve de tous les diamètres, même des cotes anglaises. Et pour être sûr d'en avoir à tous nombres de trous possibles, Vimont les perce et les emboutit lui-même. Le magasin des pneus, chambres et bandages est assorti, ce qui explique que chez Vimont, on est servi dans les 48 heures qui suivent la commande.

Vimont a fait des roues de motocross pour Bellissent, pour Thureau et pour beaucoup d'autres. Les entraîneurs du Vel' d'Hiv. s'adressent aussi à lui.

Si vous avez besoin de roues de vélocar, de remorque, de light, de scooter ou pour tout autre chose, allez le voir... vous verrez peut-être aussi son invention... mais attention au chien !

LE MOTOGRAPHE

◆ AVEC LES FETES DE PAQUES LE CODE, C'EST LE CODE !

Nos agents motocyclistes, d'un coup de sifflet, le rappellent à notre collaborateur qui tentait de se dégager au tournant de la côte... route de Senlis !!... Vérification d'identité :

Oubli du volet C parmi les fleurs et les coucous trop jaunes pour ne pas être passés à la teinture. Stupéfaction !... L'agent a reconnu la plaque rouge de « Moto-Revue » parmi ces fleurs jaunes. Circulez ! Mais notre collaborateur n'est pas encore revenu de son émotion...

◆ ETATS-UNIS

L'Office des Brevets aux Etats-Unis reçoit environ 5.500 demandes de brevets par mois.

◆ L'IMME EN AMERIQUE

Cette curieuse petite machine 100 cc. dont nous avons récemment donné la description, fait sensation en Amérique, et on lui fait une intelligente publicité. Certes, comme toujours, on la fait présenter par des pin-up girls en bikini, mais on vous la montre roulant sur le ballast et les traverses d'une voie ferrée. On démontre ainsi que ses roues en porte-à-faux tiennent parfaitement. C'est ainsi qu'on frappe l'imagination et qu'on finit par imposer des conceptions originales.

◆ MOTO A TURBINE

Nous apprenons de Belgique que les essais d'une moto à turbine ont eu lieu à Bruxelles. Ce prototype a été réalisé par un important laboratoire belge sous la direction du professeur Wissenhaken, connu par ses travaux sur les turbines hydrauliques. Les résultats de cette expérience ont été tenus secrets, mais nous ne manquerons pas de tenir nos lecteurs au courant de ces expériences. La moto à turbine viendrait-elle plus tôt que nous le pensons ?

STATION-SERVICE VELOSOLEX

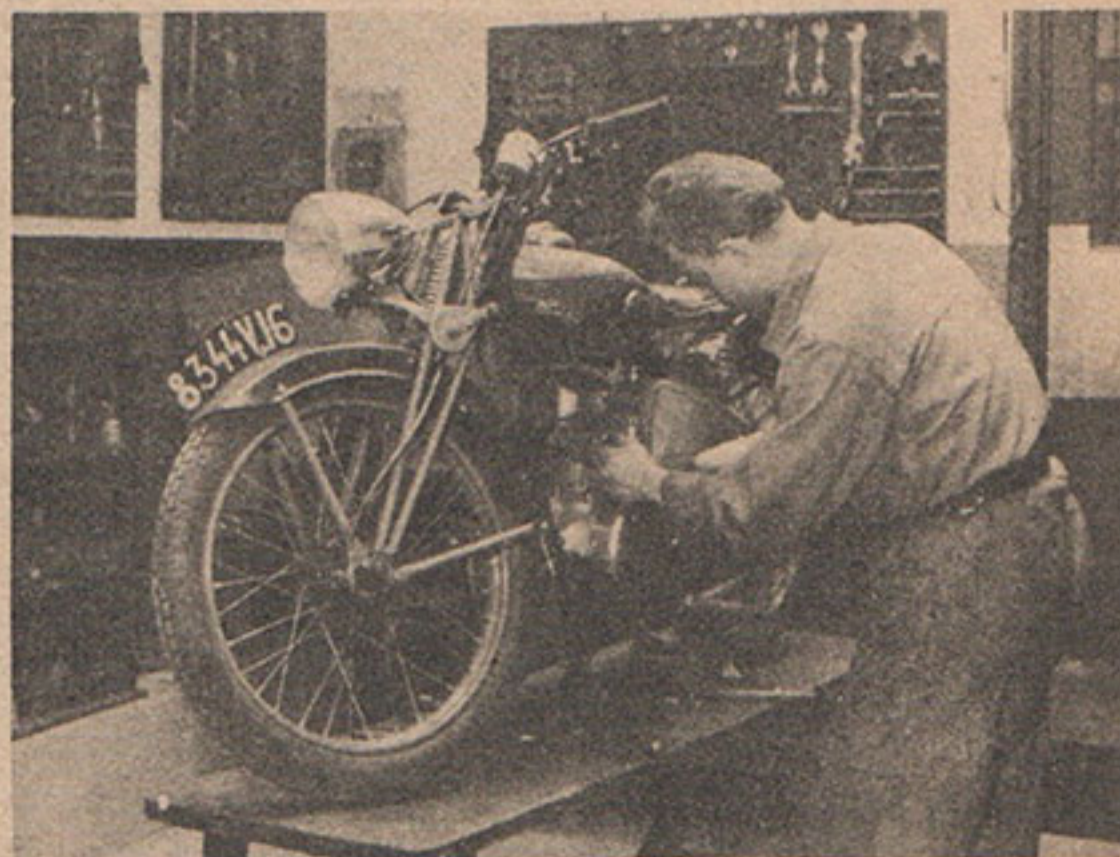
Nous avons visité récemment pour vous une Station Service Velosolex. Nous vous en présentons une autre aujourd'hui. C'est celle que dirige M. Gastinne, avenue Franklin D. Roosevelt.

Voici quelques vues des ateliers, dont la netteté rappelle plus la clinique que l'atelier de mécanique. Ce sont pourtant des mécaniciens chevronnés qui y travaillent, après avoir effectué un stage à la Station-Pilote de l'Usine Velosolex de Courbevoie.

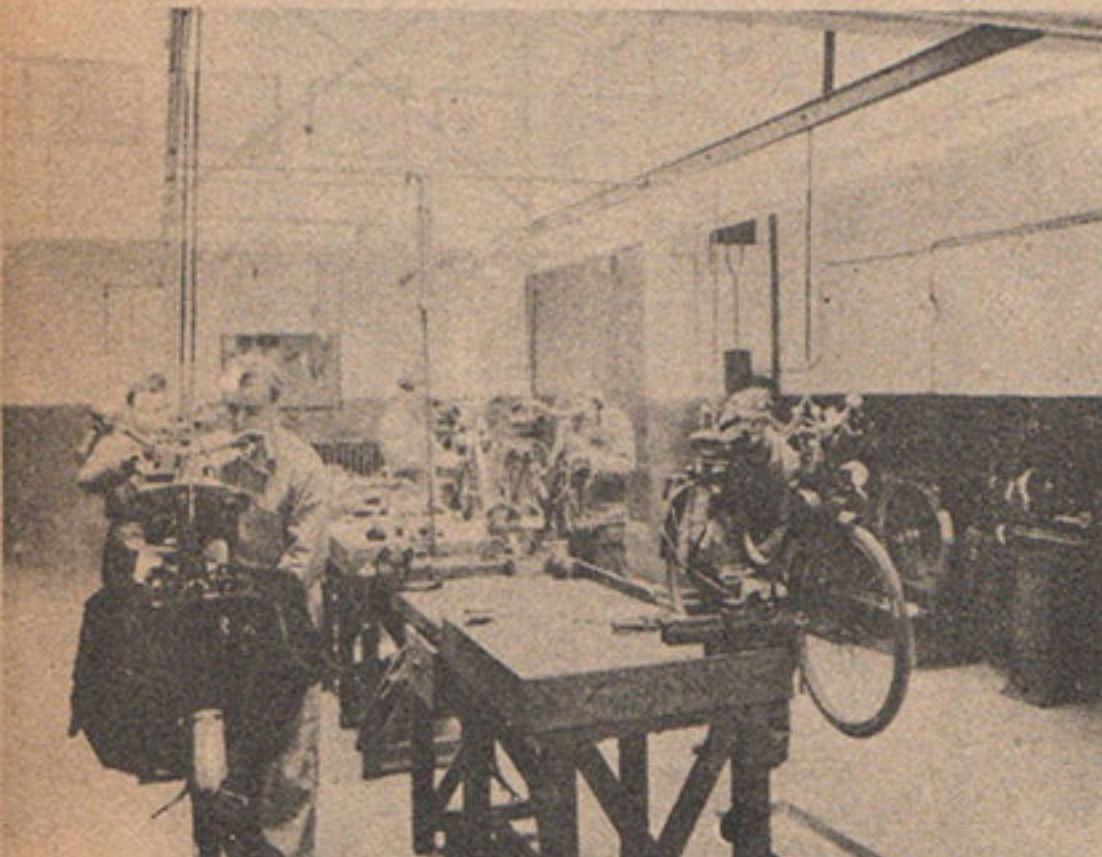
On y trouve évidemment le matériel type Solex : Banc d'essais pour moteurs électriques, banc de lavage, toutes pièces détachées, Stock «Solexine», etc... Le tout occupant une superficie de 250 m2 pour une capacité de travail de 1.200 Velosolex par mois.

CORRECTIF :

Le Velosolex ne fait pas 40 centimètres cube comme l'annonce M. C° M° abonné, mais 45 cmc.



Ainsi que l'atelier pour réparation des vélocycleurs.

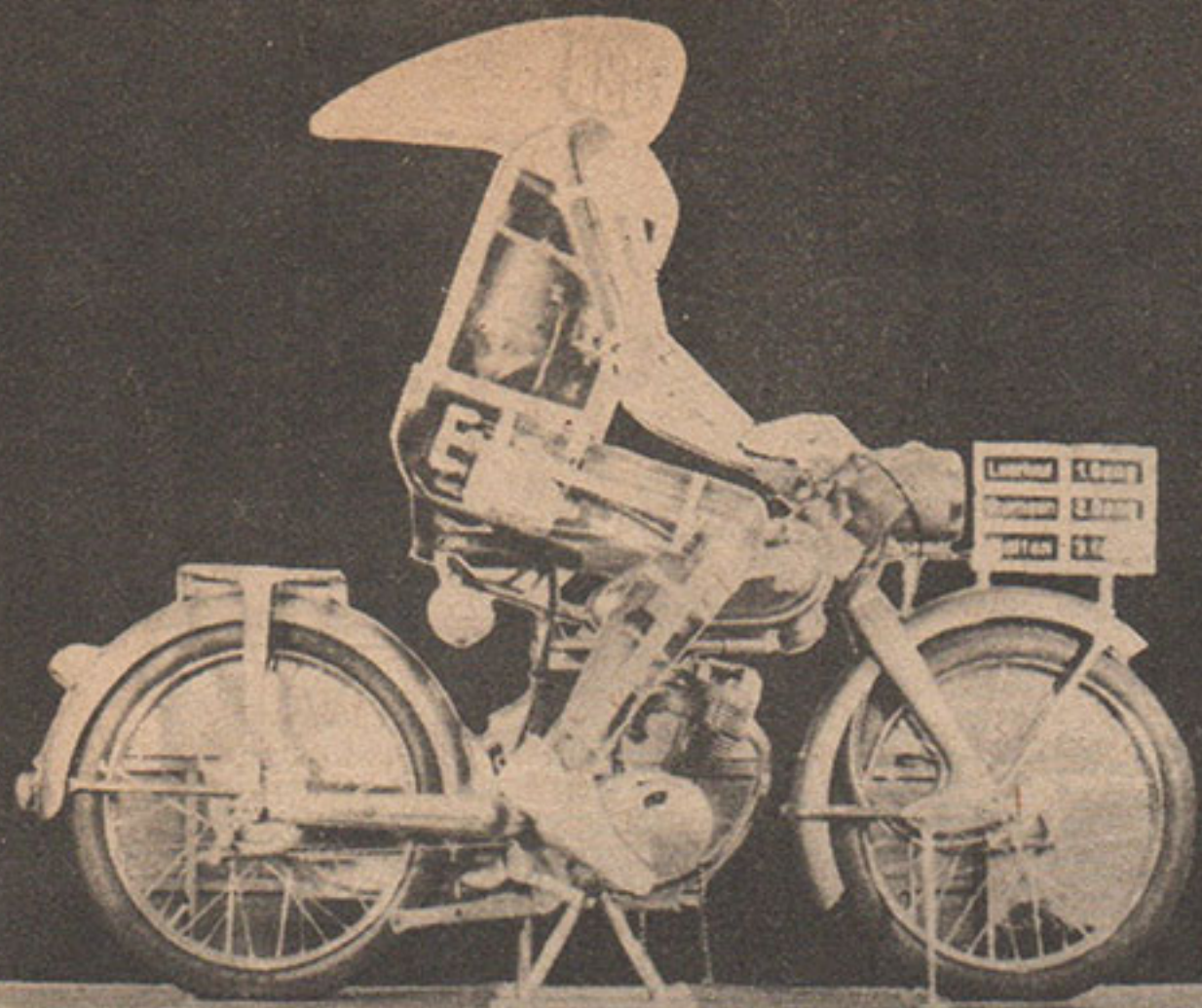


Le hall de mécanique réservé aux Velosolex.

22 Avril 1950

NOUVELLES MACHINES ALLEMANDES à la Foire-Exposition de Francfort

Pas de solutions très nouvelles,
mais perfectionnement
d'une technique éprouvée

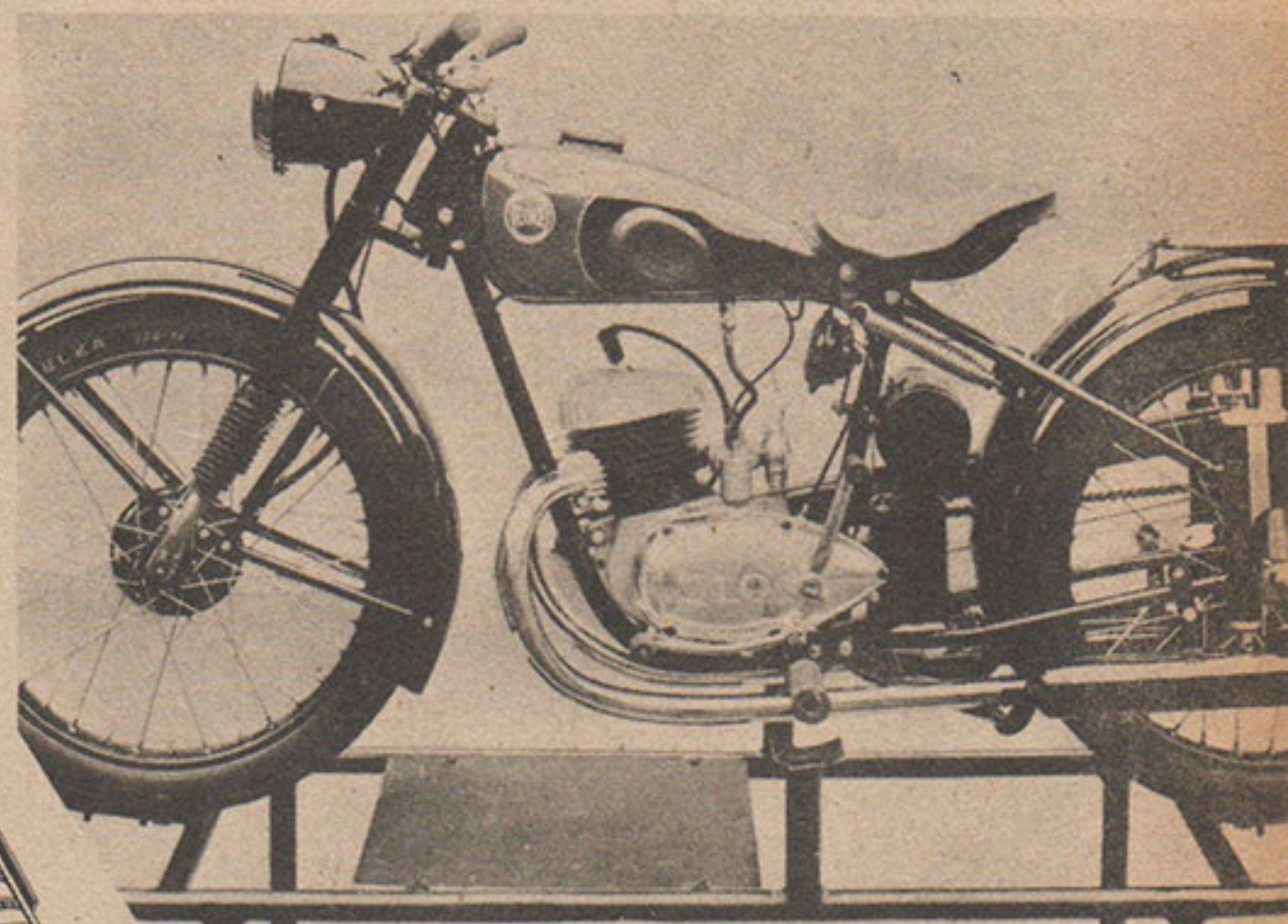
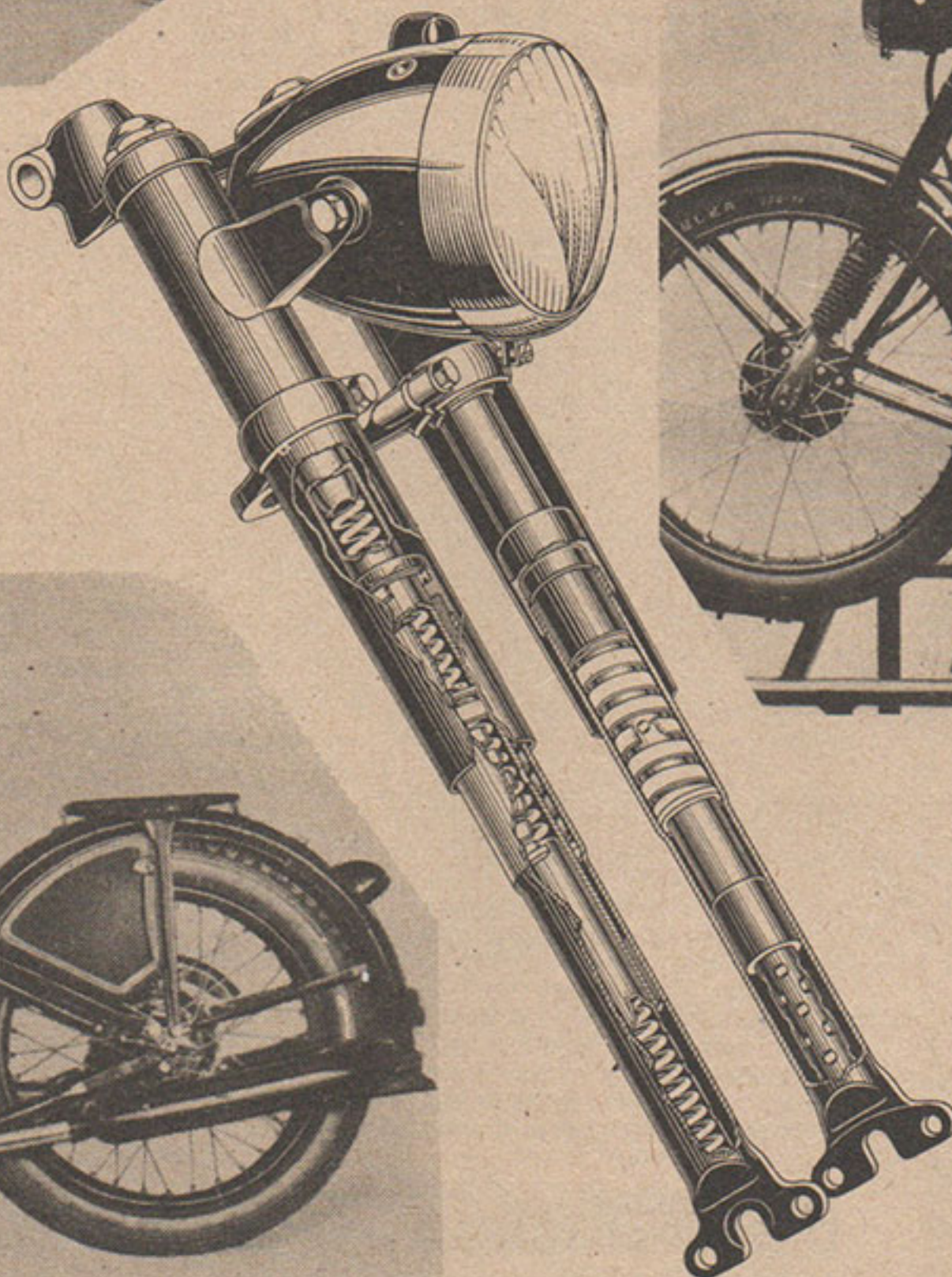
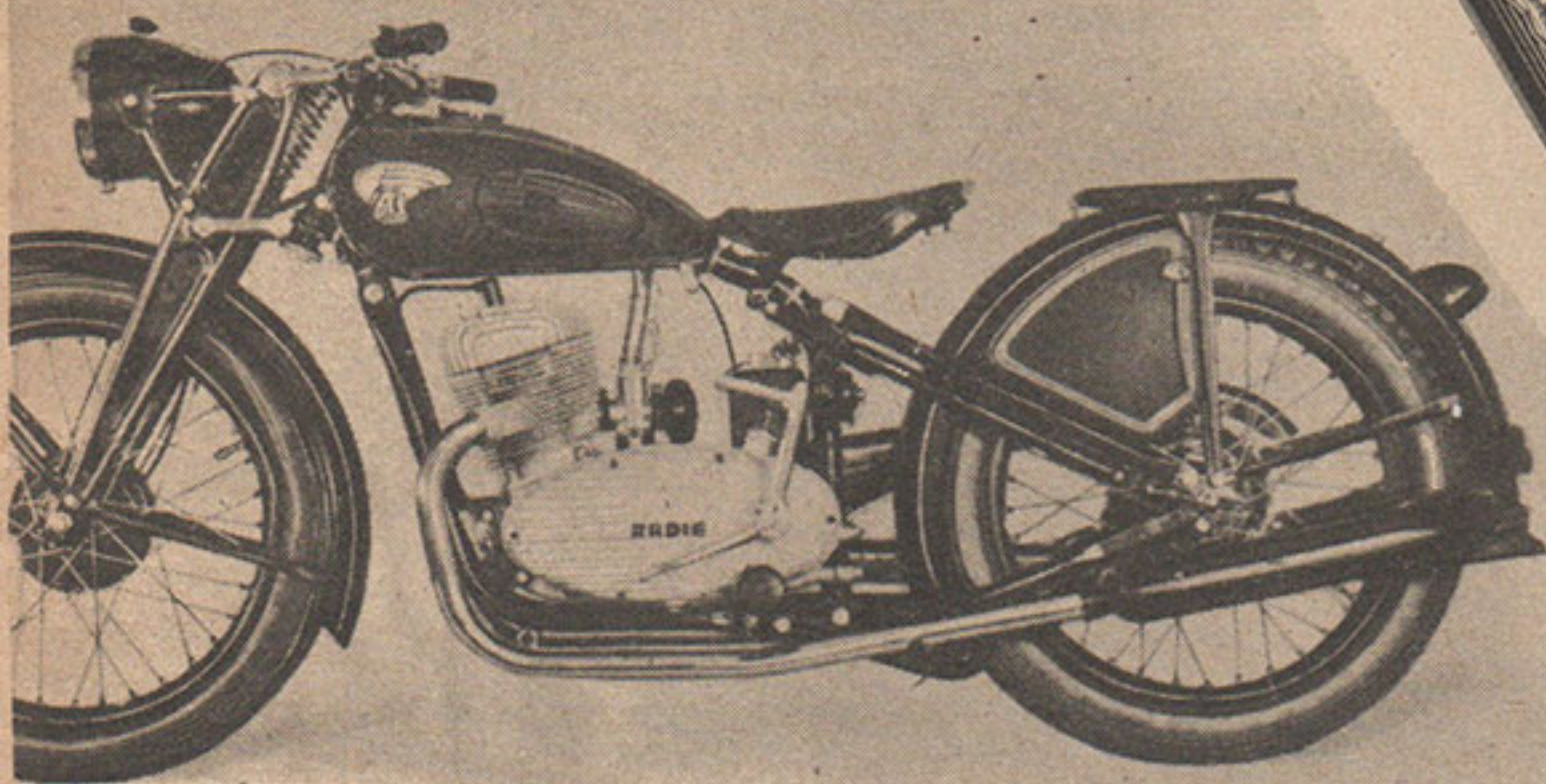


NSU

1.000 cc. 100 km/h
2.000 cc. 150 km/h
3.000 cc. 200 km/h

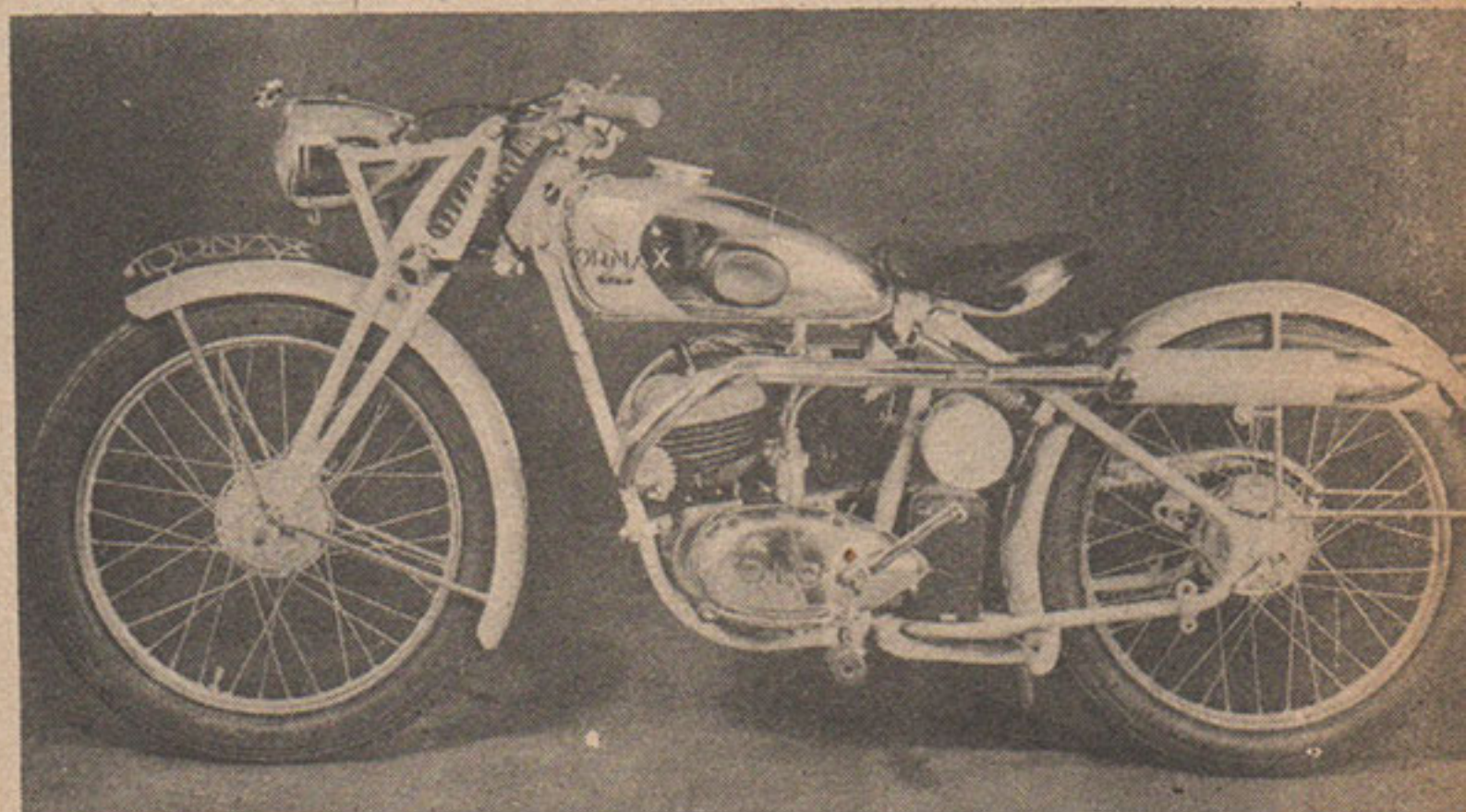
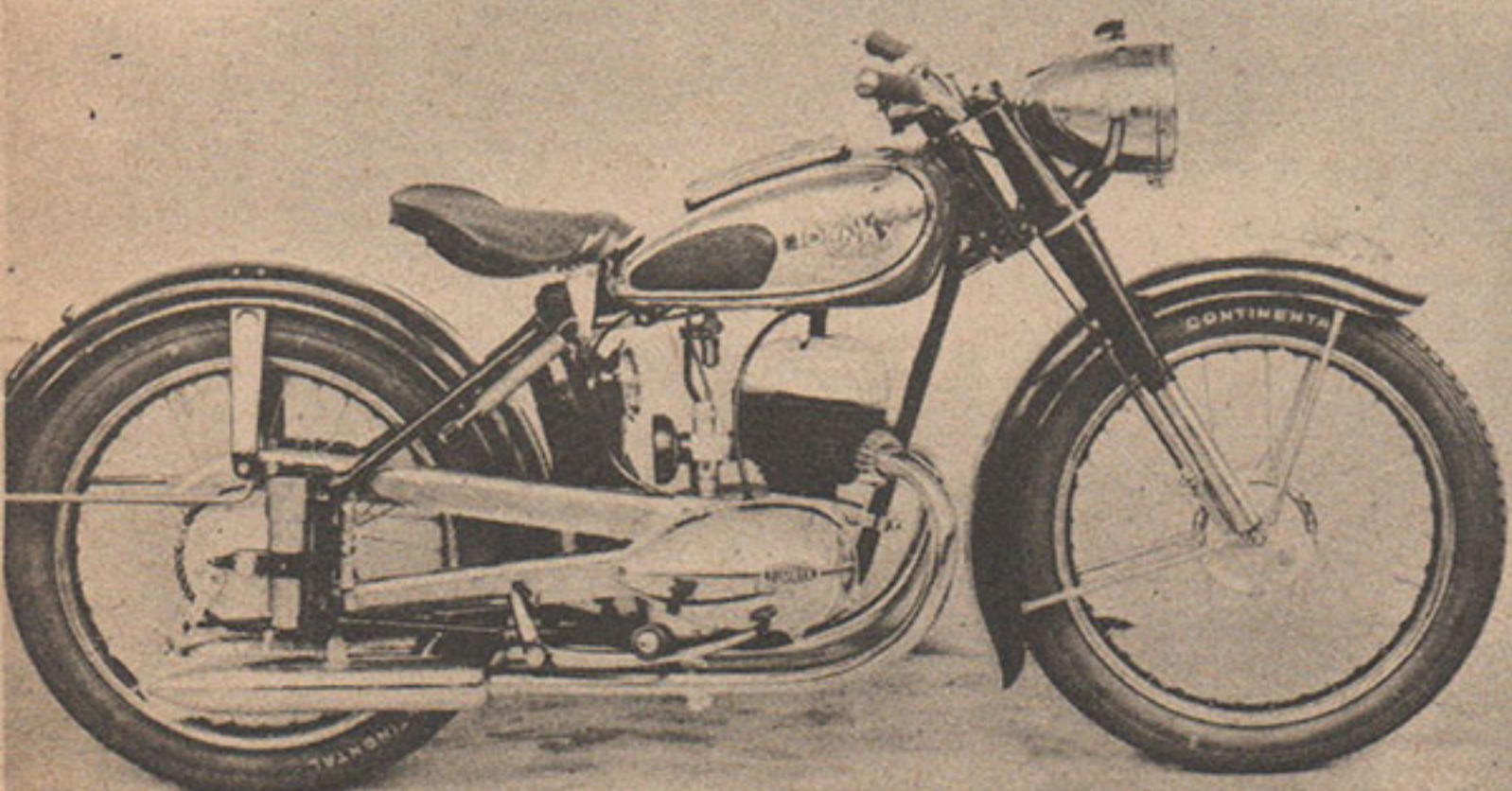
L'homme-robot de chez N.S.U. était le clou publicitaire de l'Exposition. Il manœuvrait automatiquement les vitesses, l'embrayage et les gaz d'une N.S.U. Fox.

Ci-dessous : la 250 Ardie fidèle à la fourche en tôle emboutie. La nouvelle Tornax 175 cmc. à suspension intégrale et double carter de chaîne.

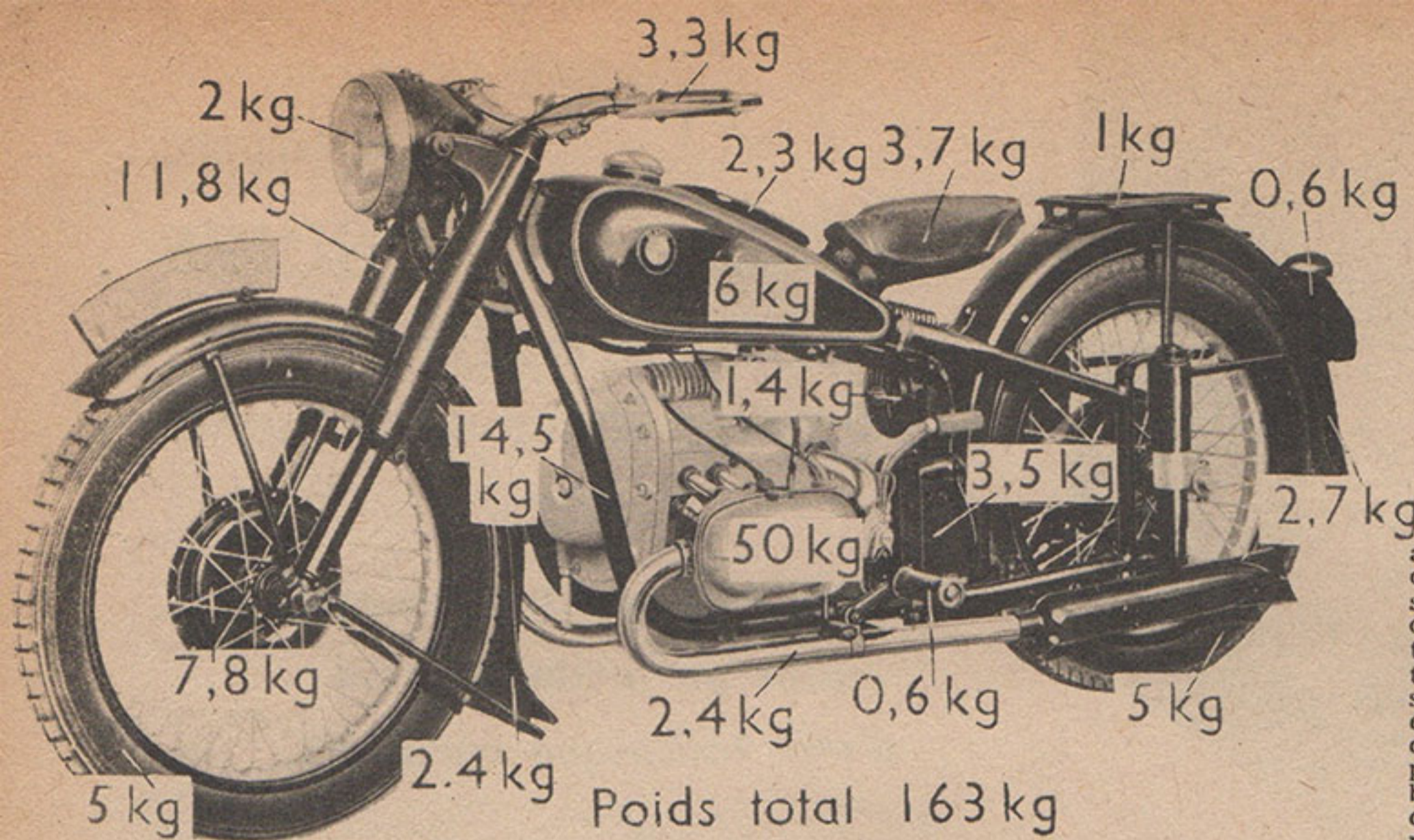


Ci-dessus : la 125 cmc. Heckler à moteur Ilo. Suspension télescopique à l'avant et à l'arrière.

Ci-contre : coupe de la nouvelle fourche AV. Triumph.
Ci-dessous : la 125 Sport Tornax possède 2 carburateurs mais une fourche classique. Noter sur toutes les machines de cette page, les selles suspendues sur pivot avant.



SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS



Poids des divers éléments d'une 500 B.M.W. R. 51 : le poids total de cette machine qui est de 163 kg. se trouve au dessous du poids moyen des motos similaires.

Nos motos sont trop lourdes

Chaque amélioration apportée lors de la construction d'une nouvelle machine, comporte presque toujours un élément négatif qui oblige finalement le constructeur à se contenter de solutions de compromis. Pourtant, parmi ces améliorations, il en est une qui ne peut être qu'avantageuse à tous points de vue : c'est la légèreté de construction. Sur une machine de course, un allègement de 5 kilos équivaut au gain d'une puissance de 1 CV ; à un moindre degré, sur une machine ordinaire, la consommation en carburant et l'usure des pneus — facteurs essentiels dans le montant des frais d'entretien d'un véhicule — sont fonction de la manière de conduire, d'une part, et du poids, d'autre part. Avec des caractéristiques identiques, c'est toujours le véhicule le plus léger qui sera le plus économique et le plus durable. Ou encore l'allègement obtenu permettra, dans les mêmes conditions d'utilisation, d'avoir de meilleures accélérations, de rouler plus vite, en résumé, d'allier l'économie à une « capacité de transport » accrue.

Certes une construction légère poussée à l'extrême deviendrait à son tour coûteuse et n'atteindrait plus son but. Ce serait une erreur de croire que ce qui a été choisi pour l'avion ou la machine spécialement destinée à la course, convient également à la construction en grande série. Mais sans aller jusque là, il est certain que dans de nombreux cas une pièce construite légère sera par elle-même moins chère, le petit supplément de travail que nécessite une finition plus soignée se trouvant largement compensée par la plus petite quantité de matière utilisée.

Le poids moyen des voitures d'une puissance de 12 CV (c'est-à-dire faisant 1,5 à 2 litres de cylindrée) était en 1928 de 2.075 kgs. En 1938, le chiffre est à peu près resté le même. Aujourd'hui, il est de 1.090 kgs. Le wagon d'un rapide pesait autrefois 48 tonnes, tandis qu'aujourd'hui, la soudure autogène (qui a remplacé les rivets) et la construction monocoque, ont permis d'en abaisser le poids à 28 tonnes.

Pour dix motocyclettes (cylindrée de 500 cmc.), on trouvait, en 1928, un poids moyen de 133 kgs, tandis que dix ans plus tard, il était monté à 175 kgs.

Ajoutons que cette exception, qui, à première vue, semble être en opposition avec le progrès et contredire la tendance en cours, est à mettre sur le compte de l'équipement et du perfectionnement constant de nos machines.

D'autre part, sur une moto, l'amélioration possible du poids par l'utilisation rationnelle des alliages légers est relativement minime. Ce qui compte surtout, à propos des pièces mécaniques, c'est non pas leur poids spécifique, mais leur résistance et leur comportement en face des efforts auxquels elles sont soumises

constamment. La figure 2 nous donne une idée de la résistance mécanique de quelques métaux et alliages.

Il est curieux de constater avec quelle indifférence ont été accueillies les remarquables réalisations permises par les matières plastiques de synthèse et combien on en a peu parlé par la suite. « Matières plastiques » et « Construction en forme de caisse » sont deux termes liés étroitement entre eux ; aussi quoi de plus naturel que de les utiliser pour toutes sortes de pièces du même genre : réservoirs d'essence et d'huile, carters et « tôles » de protection, silencieux, caisses à outils, etc... Si l'on considère que le poids spécifique de ces matières plastiques est de 1,3, que d'autre part on économise 50 % de poids par rapport à la tôle (elle-même trois fois moins résistante), on ne peut manquer d'être à la fois conquis et enthousiasmé par ce nouveau matériau, et cela d'autant plus qu'on bénéficie par surcroît d'autres propriétés inappréciables : absence de corrosion, liberté absolue de la teinte (sans travail ni manipulation supplémentaires). De plus, on est à l'abri des vibrations qui affectent presque toujours les surfaces et parois peu épaisses. L'excellente résistance à l'usure des pièces en matières plastiques permet de penser qu'on pourrait les employer avantageusement pour la fabrication des carburateurs modernes avec leur forme ramassée et leur cuve rapportée, comme d'ailleurs pour beaucoup d'autres pièces.

Si l'on veut arriver à un poids total aussi réduit que possible, il convient évidemment de supprimer tout ce qui en soi est inutile ; ainsi le deuxième tube d'échappement sur un monocylindre 4 temps ; plutôt un seul tube de grosse section que deux de faibles dimensions, la symétrie dut-elle en souffrir. Remarquons que certaines parties de la machine peuvent faire double emploi ou permettent de loger certains accessoires : boîte à outils dans le réservoir, compteur de vitesse dans le phare, accumulateurs placés directement sur la boîte de vitesse, cadre faisant fonction de réservoir d'essence (Saxonette).

Naturellement, il est recommandé de construire le plus possible d'éléments en métal léger.

Certain moteur bien connu faisant un demi-litre de cylindrée, pèse environ 5 kgs de moins que le même, culasse en fonte, sans parler du refroidissement qui est bien meilleur, du fait d'une conductibilité thermique accrue. Que les cylindres en alliage léger soient eux-mêmes extrêmement intéressants et conviennent pour la grande série, les derniers modèles B.S.A. et Royal-Enfield des récents Salons de Londres le prouvent amplement. Par ailleurs, de nombreux travaux de laboratoires effectués au cours de ces dernières années permettent de fonder de grands espoirs sur le remplacement progressif des chemises en acier ou en fontes spéciales par une mince pellicule de chrome.

Tout ceci explique qu'on ait pu nettement améliorer la puissance massique des moteurs. Sur les machines de série d'aujourd'hui, elle se trouve être de 2 kgs par CV, c'est-à-dire sensiblement à mi-distance entre celle du moteur d'auto (de 3 à 5), et celle du moteur d'avion moderne (bien au-dessous de 1).

Le préjugé suivant lequel les pièces de fonte seraient particulièrement rigides est fortement ancré dans notre esprit et cependant complètement faux ; en réalité, à dimensions égales, une pièce en fonte soumise à un effort donné, plie deux fois plus que la même pièce en acier.

L'emploi des métaux légers pour de nombreuses parties du moteur avait permis de réduire sur certains modèles le

ELECTRON VI H	23,6
ACIER CHROME	21,4
DURAL	21,4
RESINES SYNTHETIQUES	15
ACIER DE BONNE QUALITE	10
FONTE D'ELECTRON	9,8
FONTE D'ACIER	7,1
Fonte d'aluminium	5,2
Fer forgé	4,5
Fonte grise	2,1

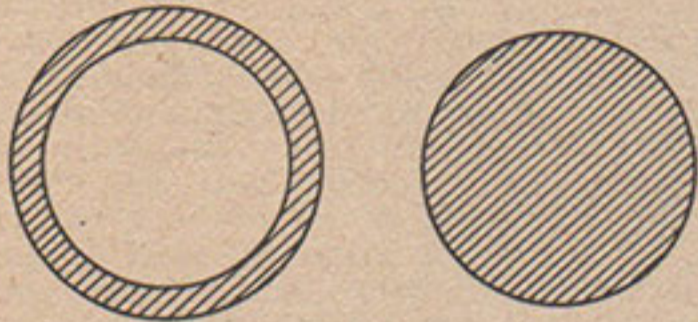
Valeurs comparées des résistances de quelques matériaux.

poids total de 17 %. Il saute aux yeux qu'un tel gain de poids doit trouver son développement logique en permettant d'alléger de nombreux autres organes qui pourraient alors être calculés moins solidement. On pourrait, à ce propos, presque parler de réaction en chaîne.

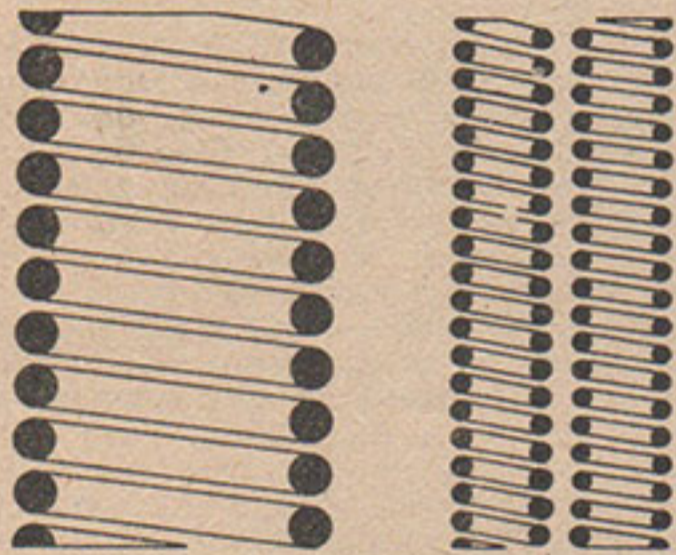
La première mesure qui s'impose au constructeur voulant construire léger, consiste à remplacer toutes les pièces pleines par des creuses : les arbres, les axes, les barres de toute nature seront remplacés par des pièces tubulaires, les pièces forgées par des constructions soudées ou brasées qui, déjà en elles-mêmes, ont le mérite d'être meilleur marché. Remarquons en outre, que les profils fermés sont plus solides, moins exposés à la rouille et plus faciles à nettoyer.

Ce résultat a été obtenu avec le cadre brasé de certaines machines. Ainsi pour équiper sa 350 NZ, D.K.W. a pu fabriquer un cadre présentant un gain de poids de 5 kgs, par rapport à celui de l'ancien modèle.

Le simple renforcement d'un tube n'entraîne pas de gros frais et s'avère pourtant très avantageux, car le moment de résistance aux déformations varie suivant le cube de la section. Ce serait pourtant une erreur de baser la solidité d'une machine uniquement sur des données statiques. Un des pionniers de la construction légère (l'industriel Neumann-Neander) ne disait-il pas : « Si ça casse, construisez plus léger ! vous y gagnerez ainsi en élasticité et ça tiendra ». Cette boutade, au fond, peut s'expliquer. Alors qu'un agrandissement de la section à la suite d'essais statiques se traduit normalement par une augmentation de poids, une amélioration de la résistance des pièces au point de vue de la dynamique conduit souvent à un allègement de certaines pièces, la sécurité s'en trouvant par ailleurs bien améliorée. Dans un autre domaine, celui des suspensions de



A égale résistance, le profil tubulaire ne pèse que la moitié du tube « plein ».



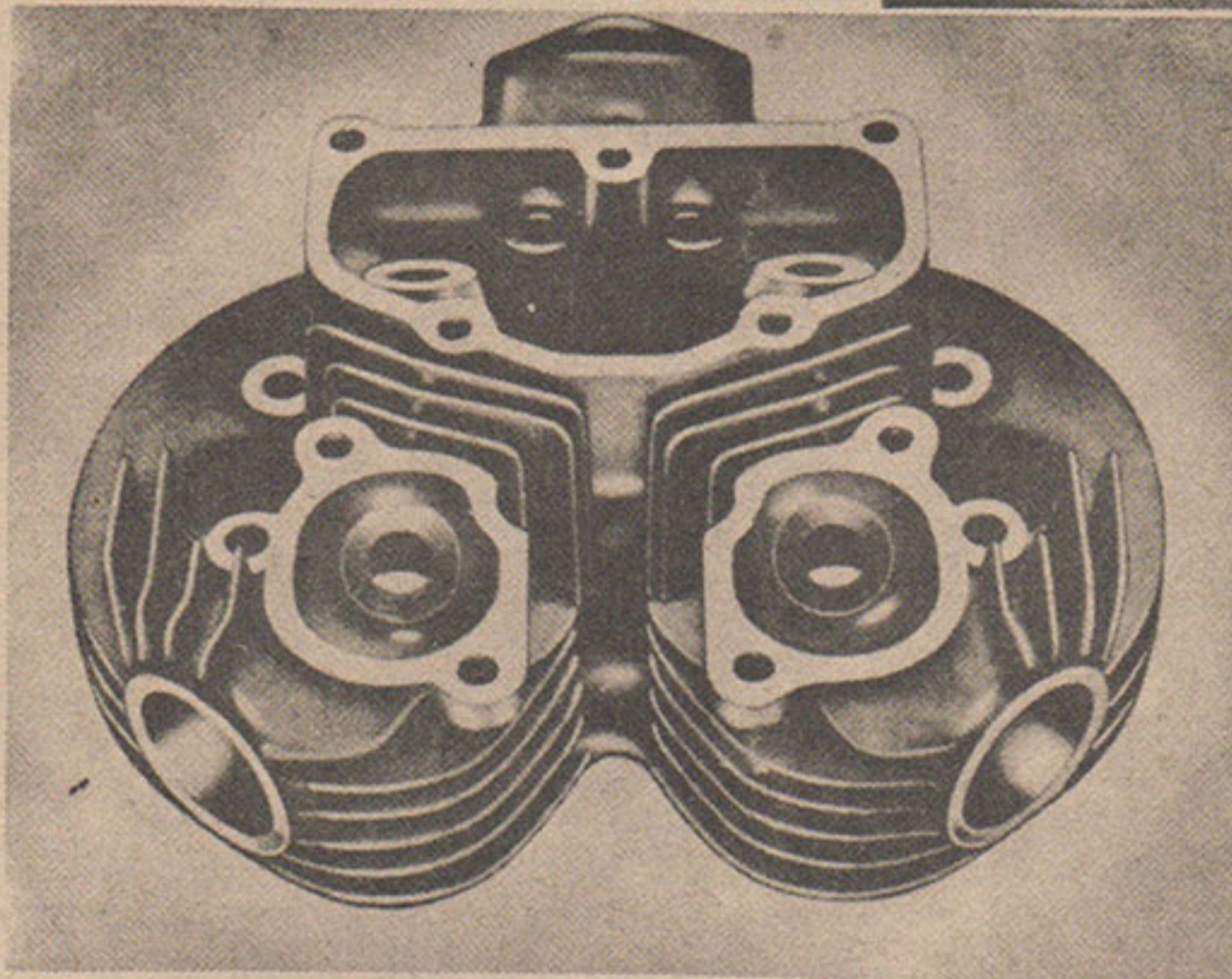
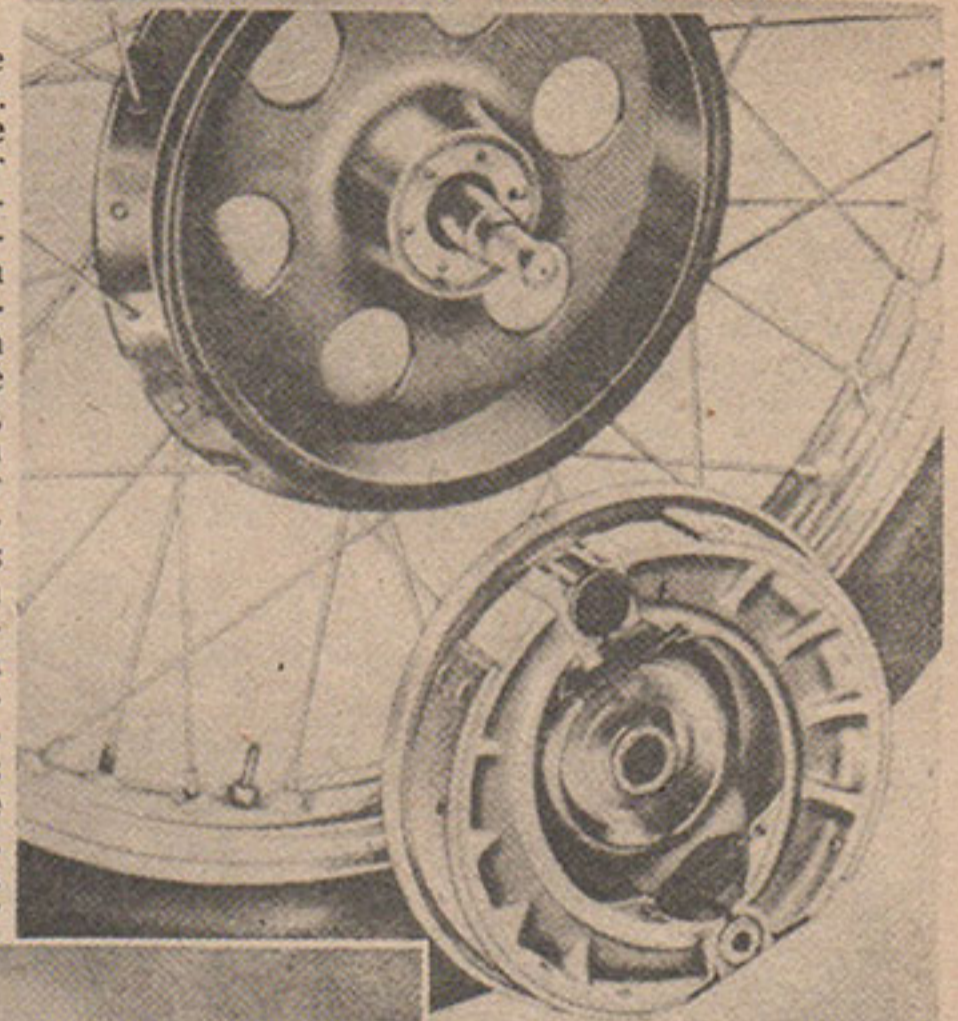
A volume égal et « capacités de travail » équivalentes, quatre petits ressorts pèsent moitié moins qu'un gros.

voitures par exemple, il est intéressant de constater que les « silent-blocs » pèsent moitié moins que les barres de torsion ou que les ressorts hélicoïdaux ; quant aux ressorts à lames, ils sont cinq fois plus lourds. La figure 4 nous montre de plus qu'on peut gagner du poids sur les ressorts en leur donnant des dimensions convenables. Il ne faudrait pas pour autant s'imaginer qu'on puisse nettement alléger le poids d'une machine par quelque mesure radicale, comme on le fait par exemple pour les culasses en les construisant en alliages légers ; bien au contraire, c'est en additionnant tous les gains de poids, parfois bien minimes, réalisés sur chaque pièce en particulier, et en soumettant chacune d'elles à une étude très poussée, qu'on arrive à des résultats appréciables. Par exemple, la transmission par chaîne de 5/2 x 1/4 (d'ailleurs de plus en plus répandue) pèse 500 grammes de moins que celle de 5/8 x 3/8, tout en ayant la même résistance. Sans vouloir multiplier les exemples, nous nous contenterons d'indiquer qu'une motocyclette moderne se compose d'environ 6.000 « pièces détachées ».

UN MOTEUR TRAVAILLÉ :

LE 650 "TWIN" B.S.A.

On ne s'imagine guère le travail que représente l'étude d'un nouveau modèle. Que de discussions dans le bureau de l'ingénieur ! Chaque détail est passé par le crible. Va-t-on boulonner le changement de vitesse sur le carter ? N'en résultera-t-il pas un échauffement qui sera préjudiciable à l'embrayage ? L'expérience a prouvé que ce n'était pas à craindre. Et le vilebrequin ? On a essayé un système assez compliqué à broche, mais on en est venu à un vilebrequin d'une pièce avec un plateau central sur lequel est boulonné le volant. Les coussinets sont cimentés par induction. Les coussinets de têtes de bielles sont en bronze au plomb et reçoivent une couche mince d'indium. Les pistons sont en bronze au silicium. Deux segments d'étanchéité et un râcleur. Taux de compression 7 à 1 et 7,5 à 1 sur la Star. Les deux cylindres sont fondus d'une pièce pour posséder une plus grande rigidité. Les tiges des culbuteurs passent dans un tunnel à l'arrière pour ne pas masquer



Les freins sont en alliage léger abondamment nervuré et d'un diamètre considérable.

La culasse a vu la forme de ses ailettes modifiée au bénéfice d'une surface de refroidissement plus étendue.

l'avant des cylindres. Les boîtiers des culbuteurs sont boulonnés sur les culasses et séparés pour ne pas gêner le passage de l'air et de plus un boîtier servant la culbuteurie d'admission et l'autre ceux d'échappement, leur différence de température ne peut produire de distorsion. Un seul arbre à cames actionne les poussoirs. Des coupelles isolent les ressorts de soupapes. Ressorts tarés à 45 kgs. Les cuvettes des rotules sont sur les culbuteurs et sont donc inversées. Néanmoins elles sont graissées de manière très satisfaisante et on évite ainsi la présence d'eau de condensation. La magnéto est entraînée par engrenages pour obtenir un réglage plus précis, la dynamo par chaîne.

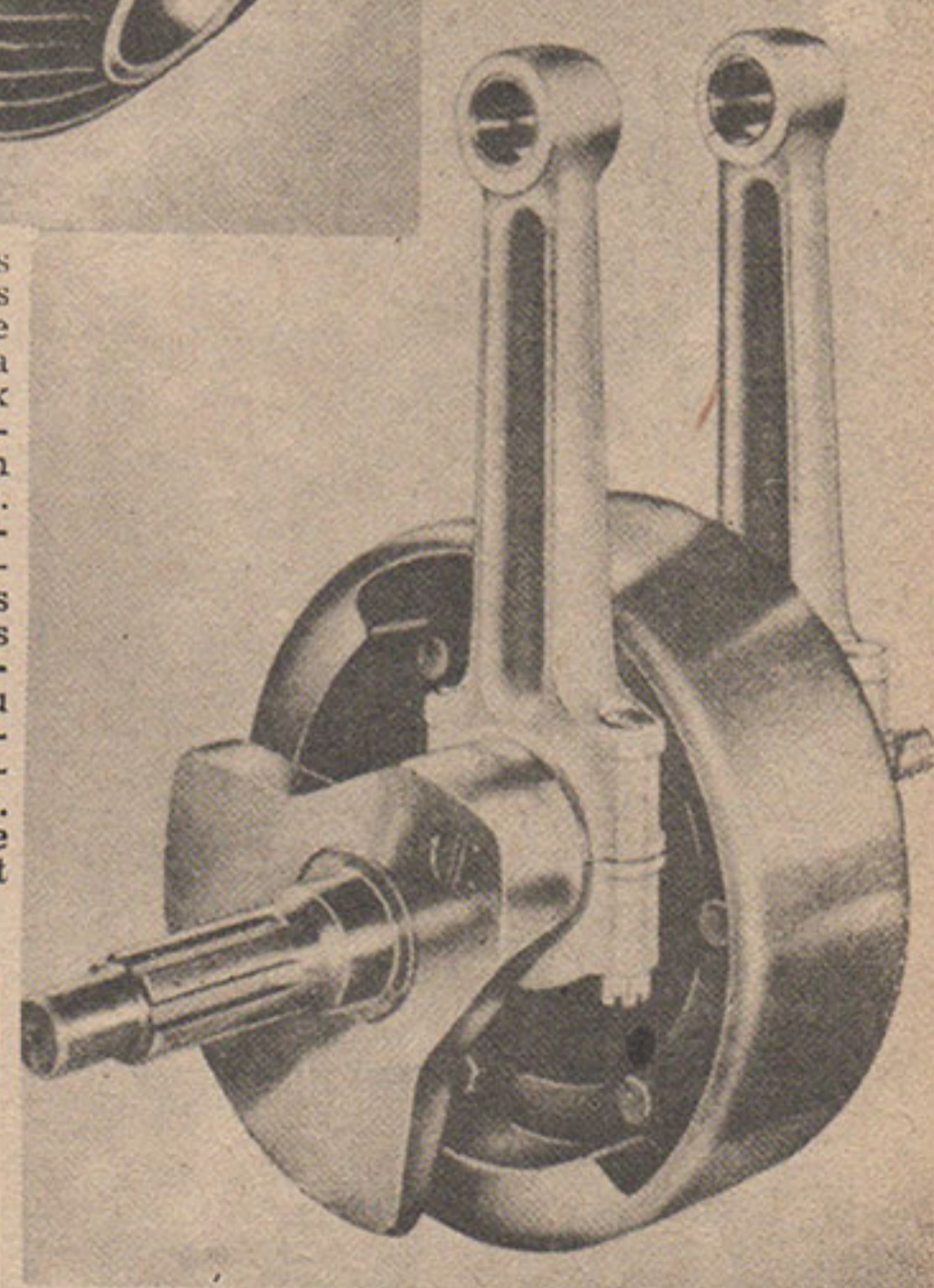
Le moteur développe une dizaine de CV à 2.500 t.-m., 20 CV à 4.000 t.-m. et un peu plus de 25 à 5.500 t.-m.

RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

Nous espérons que tous nos lecteurs ont bien lu les prescriptions de notre joyeux « motographe », dans notre numéro 969.

Nous insistons sur l'intérêt qu'il y a à joindre à chaque demande une enveloppe AFFRANCHIE portant votre adresse.

SI VOUS ETES ABONNÉ, joignez aussi une bande-adresse qui vous permettra de bénéficier de la gratuité de vos renseignements. Ceci est capital !



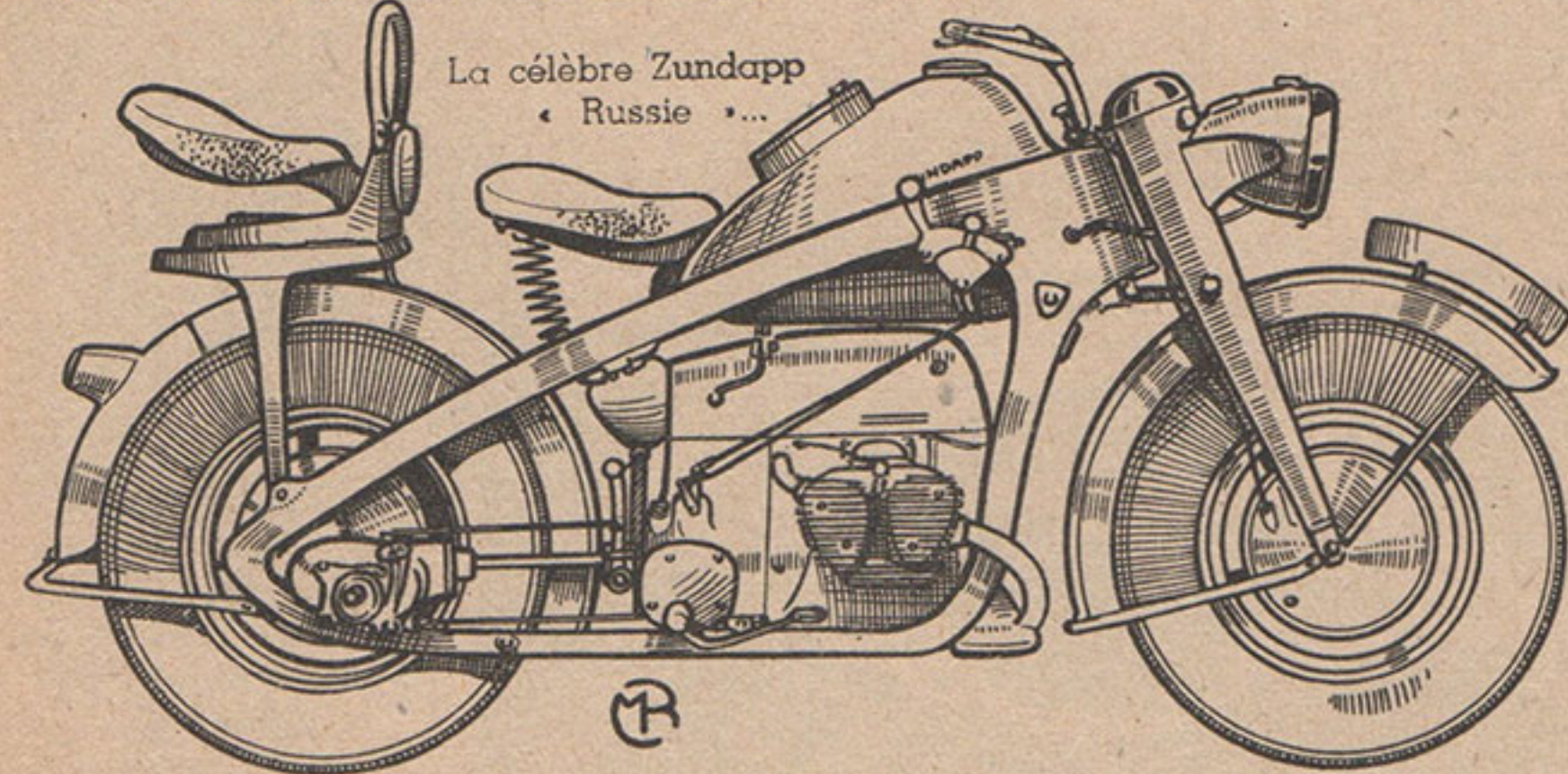
Le vilebrequin est désormais monté avec le volant bloqué sur le palier central.

LES MOTOS PENDANT LA GUERRE

I. — Les Machines Allemandes

Parmi les belligérants, seuls les Anglais et les Allemands (et à un degré moindre, les Italiens) firent un usage vraiment intensif de la motocyclette. Il nous a paru intéressant, au point de vue de la technique motocycliste, de recueillir quelques renseignements sur le comportement de la moto, dans des conditions extrêmes d'utilisation. En égard à la grande diversité des théâtres d'opération où elles furent en service, de l'Océan Glacial au Sahara, de

constitué que de machines strictement de série se trouvant dans le commerce. Avec les réquisitions du début, le parc de motos militaires comprenait environ 150.000 machines. Il était formé : des B.M.W. « 750 », cadre en tôle, fourche à ressort à lames ou télescopique « R 11 » et « R 12 », des Zundapp K 800 4 cylindres et KS 600 culbutées. Des B.M.W. « R 66 » 600 culbutées et des B.M.W. « R 71 » latérales à cadre en tubes et suspension arrière.



la Grèce rocailleuse aux fondrières de boue et de neige de la Russie, ainsi qu'à la gamme plus étendue des types de machines utilisées, ce sera par les motos allemandes que nous commencerons cette étude.

On sait que les limitations imposées par le traité de Versailles interdisant l'emploi d'engins de guerre motorisés avaient poussé l'état major allemand à développer l'utilisation de la motocyclette comme moyen d'entraînement à la mécanisation future. Et, même quant elle fut accomplie, il subsista un très vif intérêt pour la « cavalerie motorisée », les « K-Rad Schutzen » : « tirailleurs portés » par des motos solos, et sidecars montés par des mitrailleurs.

Ce furent, bien entendu, dans les vastes et rapides mouvements de troupes qui amenèrent l'occupation, sans combat, de la Tchécoslovaquie et de l'Autriche, que ces formations légères donnèrent les meilleurs résultats... On vit alors défiler des formations serrées de centaines de motos et de sidecars.

La motocyclette jouera également un rôle dans les opérations à longue distance, en Pologne et en France, puis, tout spécialement, en Grèce et dans les Balkans. Pendant les deux premières années de guerre, durant lesquelles la « Wehrmacht » ne sortit pas d'une zone comportant un réseau routier assez complet, on peut dire que presque toutes les motos employées rendirent d'excellents services, dans les liaisons et les missions diverses qu'on leur confiait.

Mais dès l'automne 1941, plus tôt dans le Nord, plus tard dans le Sud, vinrent la boue, puis la neige et les grands froids, alors les déboires commencèrent pour la motocyclette, aux prises avec des difficultés insurmontables.

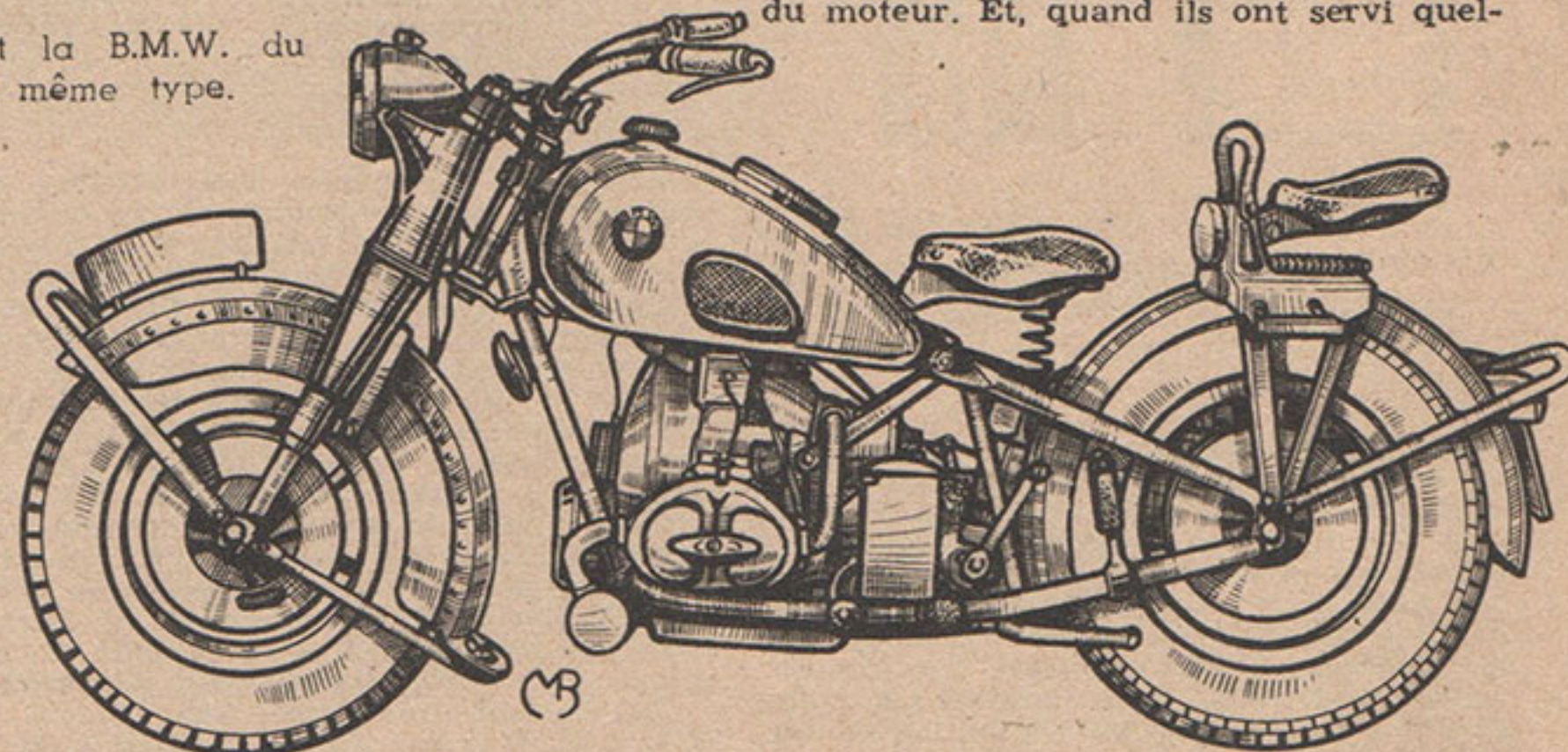
Déjà, on ne l'employait plus guère qu'aux liaisons, signalisations, transport occasionnel d'un chef sur une courte distance (à noter que le transport d'une seconde personne n'a jamais été considéré comme utilisation continue et normale).

Le matériel qu'employait l'armée allemande à la déclaration de guerre n'avait absolument rien de spécial. Il n'était

Toutes ces machines étaient destinées également à un attelage avec sidecar et toutes à transmission par cardan. Pour les liaisons, on employait la B.M.W. 350 solo monocylindrique, la D.K.W. 350 deux temps et la D.K.W. deux temps 2 cylindres 500 cc (sans suspension arrière).

Ce ne fut qu'un an après l'entrée en guerre, et pour l'expédition en Afrique, que la « Wehrmacht » commença à mettre en service des modèles spécialement mi-

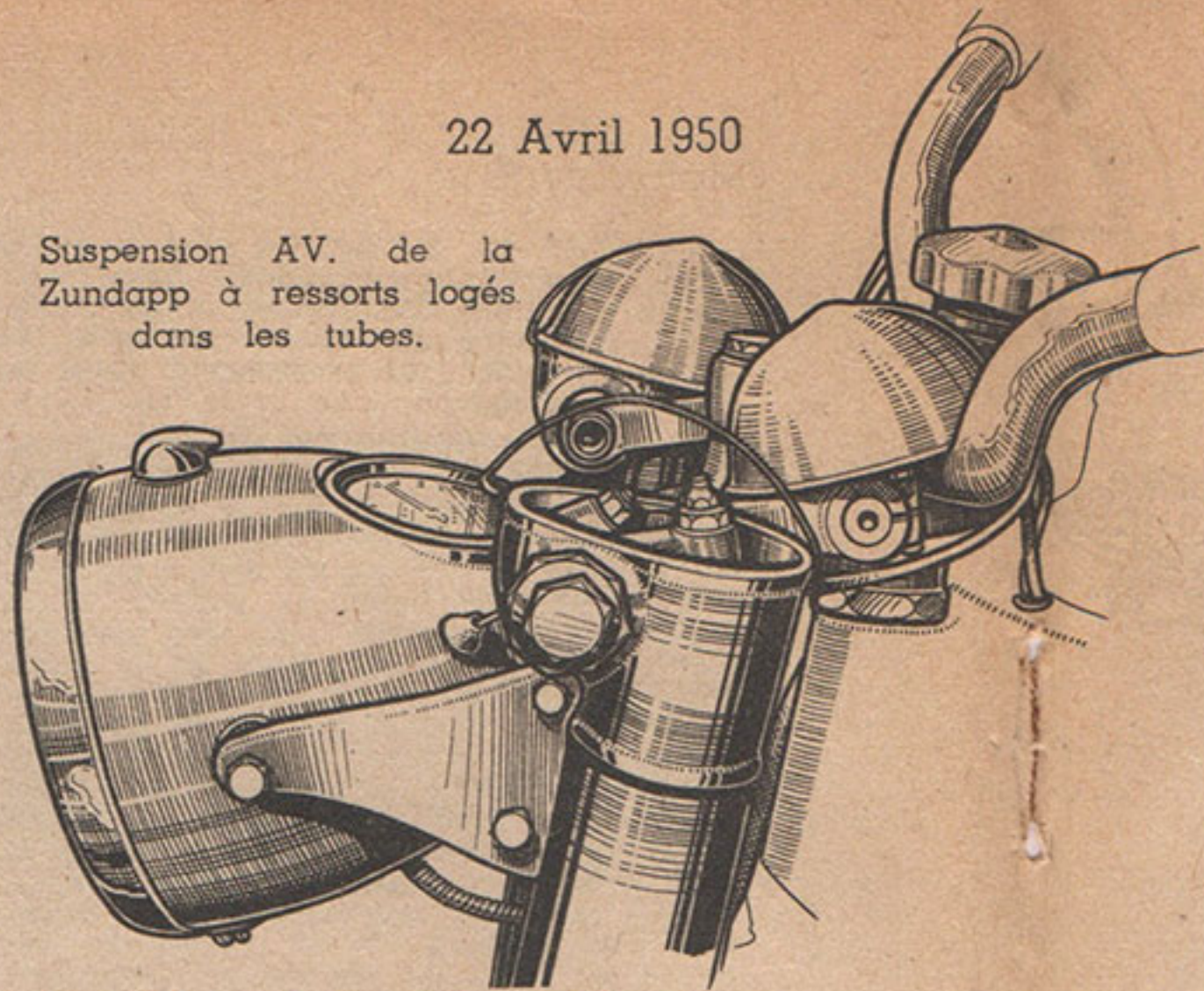
et la B.M.W. du même type.



litaires : les sidecars tractés de Zundapp et de B.M.W. Ils avaient été étudiés au camp d'essais de Wunsdorf, à la suite des manœuvres militaires de Spa, où les Gillet-Herstal de l'armée belge, et les Gnome et Rhône de l'équipe française s'étaient particulièrement distingués avec leurs sidecars à roue tractée.

Les « Zundapp » furent les premières à sortir et, à tout prendre, donnèrent de meilleurs résultats. Leur fourche à parallélogramme, mais à ressorts enfermés dans les haubans profilés, était plus rigide et plus résistante à l'usure. La boîte, plus simple que celle des B.M.W., donnait 4 vitesses normales et de tous terrains largement suffisantes.

Suspension AV. de la Zundapp à ressorts logés dans les tubes.



La B.M.W., elle, avait un relai procurant 8 vitesses, ce qui est un peu trop ! Les conducteurs, qui n'étaient pas tous des as, n'arrivaient pas toujours à utiliser la vitesse la plus appropriée...

Sur les deux modèles, le problème de la traction arrière avait été heureusement résolu. Avec elle, aucune fatigue, et une direction aussi aisée que sur une voiture ; le sidecar ne « tirait » plus d'un côté. Une juste répartition du poids assurait une bonne adhérence. En raison du poids différent de la moto et du sidecar, les 2/3 de la force motrice allaient à la roue de la moto, plus lourdement chargée et 1/3 seulement au side. Il y avait un différentiel avec dispositif de blocage. Notons que sur les sides de guerre anglais « Norton » et italiens « Guzzi », « Gilera » également à roues tractées, mais plus simples et plus légers, sans différentiel et ayant la même puissance transmise aux deux roues, on éprouvait quelque difficulté à virer.

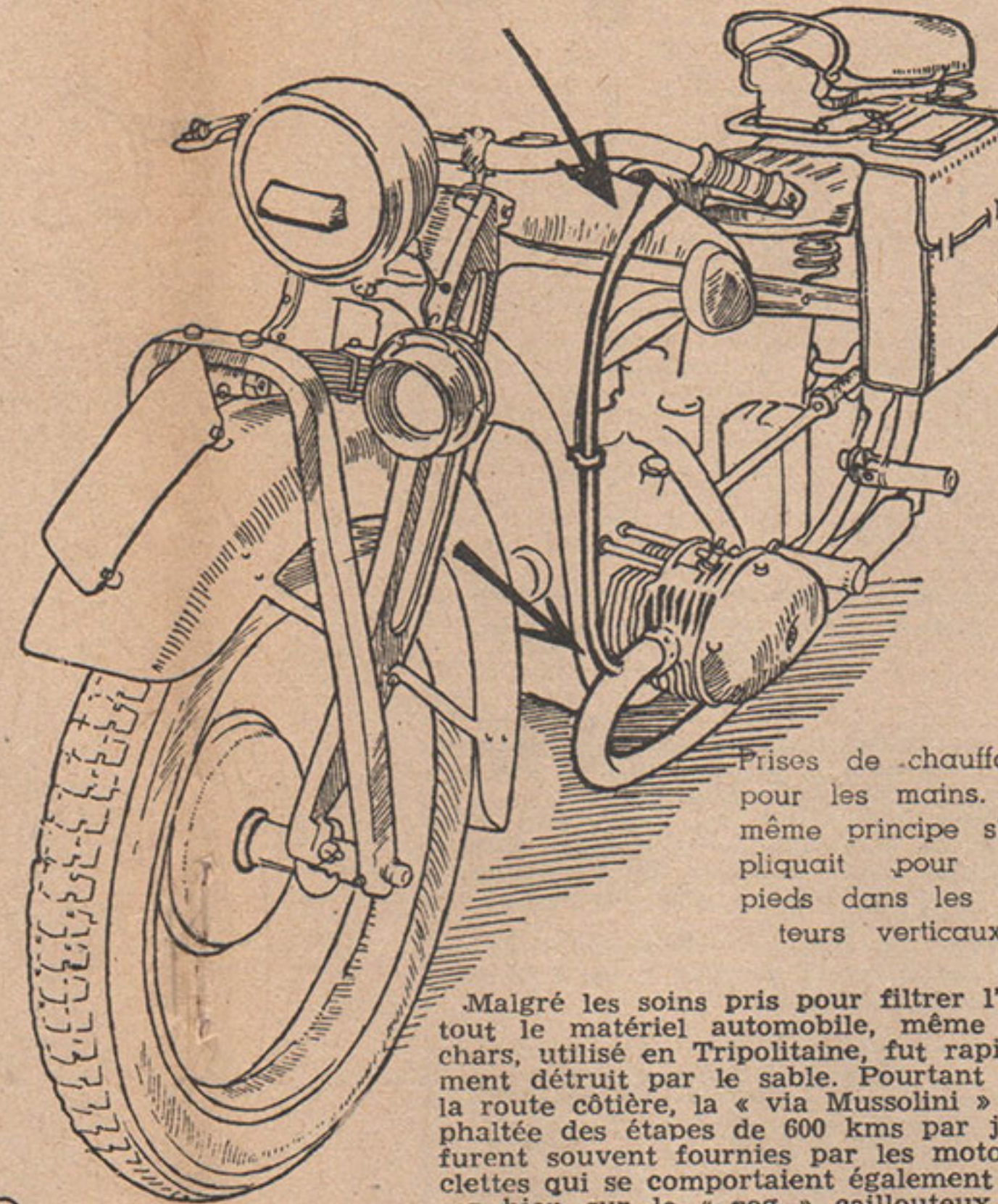
Au cours des essais, l'efficacité des filtres à air que l'on pouvait trouver dans le commerce se révéla tout de suite insuffisante. En effet, elle dépend de la vitesse de l'air existant dans la tubulure du carburateur, vitesse qui varie avec celle du moteur et la position du boisseau, et les filtres à air, où de la laine métallique imprégnée d'huile est utilisée, laissent passer la poussière à bas régime du moteur. Et, quand ils ont servi quel-

que temps et sont remplis de poussière, leur pouvoir filtrant tombe à zéro.

Il fallut donc dessiner pour les B.M.W. et Zundapp (dites, en France « Type Russe ») des filtres à air assez compliqués, fort vastes et plutôt difficiles à loger. Leur principe était le suivant : l'air traverse d'abord un premier filtre constitué par un treillis de laine métallique, puis vient frapper une tôle inclinée dans un boîtier contenant de l'huile. Il se produit alors une pluie fine et continue de gouttelettes d'huile, qui vient sans cesse humecter la laine métallique. Ce type de filtre possède une efficacité de 80 % aux bas régimes, pour monter à 86 % à marche normale, et 98 % à plein gaz.

On utilisa également en Afrique, où il donna de bons résultats, comme dans tous les climats secs, un filtre à soufflets de feutre, placé sur le réservoir et protégé des chocs par une sorte de casque (presqu'aussi volumineux que celui du soldat allemand). Mais, avec ce type, il fallait étudier soigneusement la forme à donner à la tubulure entre carburateur et filtre, pour éviter des résistances diminuant considérablement le rendement du moteur.

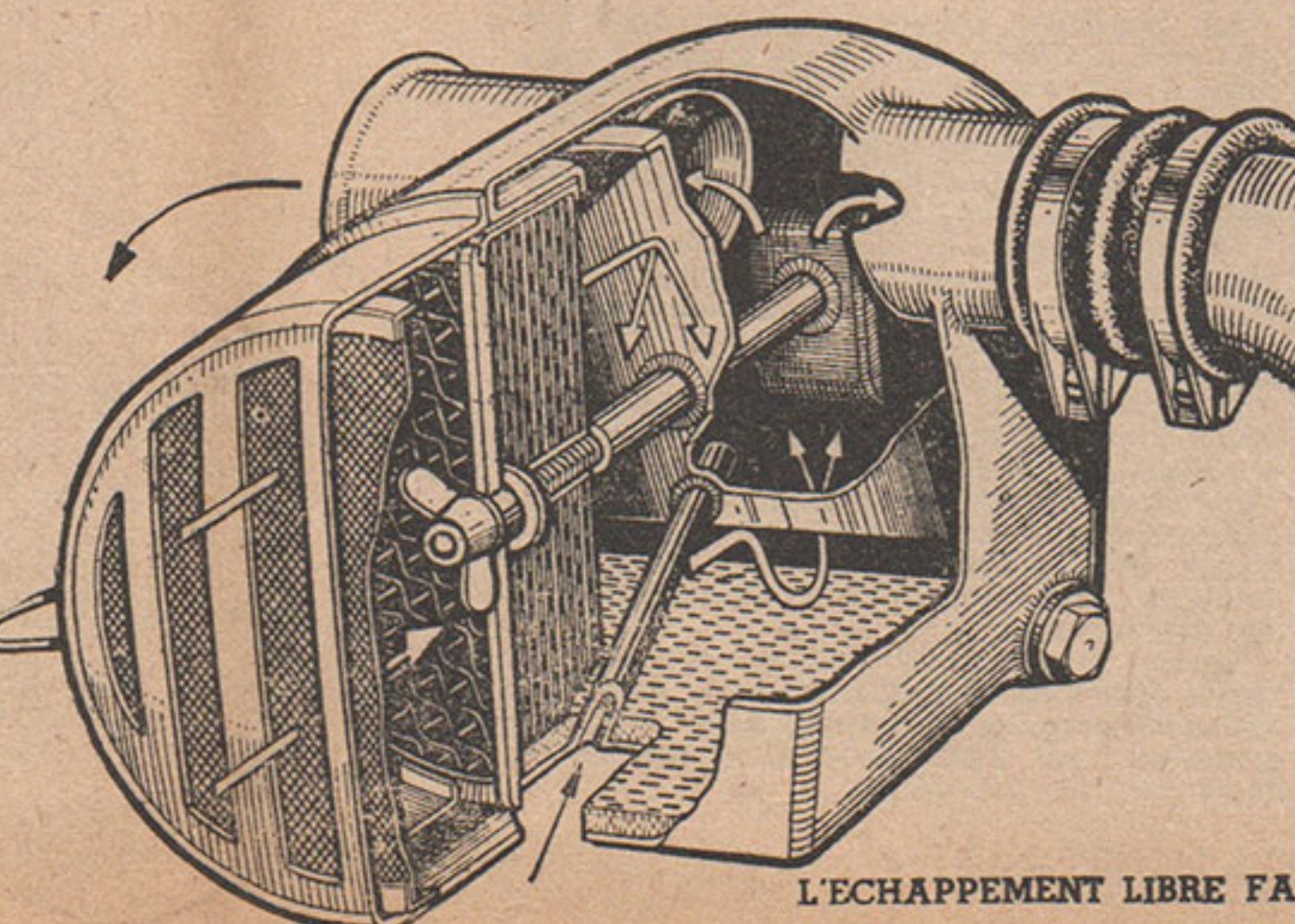
De nombreuses motocyclettes D.K.W. furent munies d'un filtre à air centrifuge particulièrement efficace. Si, dans le cas de la 125 il réduisait assez peu la puissance, en raison des dimensions suffisantes qu'on avait pu lui donner, il n'en était pas de même pour la 350 cmc. On ne trouvait pas la place nécessaire pour loger la haute cheminée verticale nécessaire.



Prises de chauffage pour les mains. Le même principe s'appliquait pour les pieds dans les moteurs verticaux.

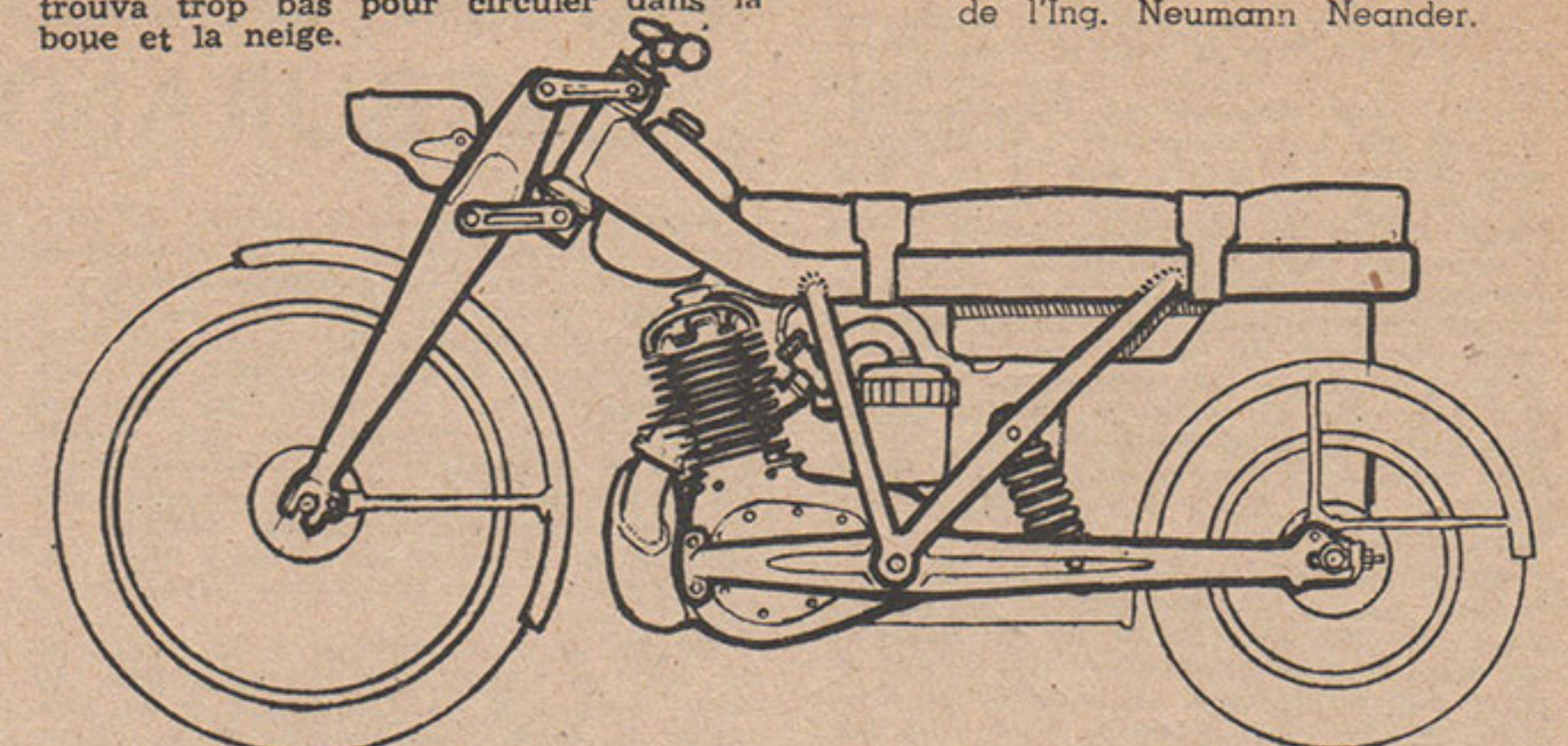
Malgré les soins pris pour filtrer l'air, tout le matériel automobile, même les chars, utilisé en Tripolitaine, fut rapidement détruit par le sable. Pourtant sur la route côtière, la « via Mussolini » asphaltée des étapes de 600 kms par jour furent souvent fournies par les motocyclettes qui se comportaient également assez bien sur le « reg » caillouteux du désert libyen.

Filtre à bain d'huile sur B.M.W. R 75.



Quand on utilisa ces modèles spéciaux pour l'Afrique sur le front russe, on les trouva trop bas pour circuler dans la boue et la neige.

Ce curieux mais rationnel prototype de l'ing. Neumann Neander.



Dans l'ensemble, avons-nous dit, les Zundapp donnèrent un meilleur résultat. Cependant telle était la renommée de la B.M.W. que les soldats la préféraient.

Les motos solos en service se montrèrent vite comme étant toutes trop lourdes pour certaines liaisons particulièrement difficiles. Il fut alors construit un certain nombre de 350 cmc. à moteur culbuté (créés en 1937, par Richard Kuchen, pour « Victoria »). Ces machines légères, rapides et maniables, ne dépassaient pas 120 kgs.

Il y eut également en service, après 1940, des solos « Triumph » deux temps 250 cc., au carburateur enfermé dans le bloc et bien protégé. Elles étaient, comme l'excellente D.K.W. 350 cmc., toutes deux un peu lourdes pour un isolé obligé de pousser sa machine en traversant des trous ou autres obstacles... D'autre part, la lourde botte du soldat ne rendait pas aisée la manœuvre de son sélecteur et sa position l'exposait à être arraché, au cours des multiples bûches qui se produisent inévitablement en terrains très variés ! Il n'a pas donné en guerre de très bons résultats...

Après les expériences de la campagne de Russie (dont la boue et la neige furent désastreuses, pour tous véhicules, qu'ils aient deux, trois ou quatre roues !) on en vint à utiliser, tout spécialement pour les liaisons des unités blindées, des motocyclettes ultra-légères, facilement transportables à bord des chars eux-mêmes. Dans certains cas, la moto était accrochée à l'extérieur du tank sur des supports spécialement adaptés. C'étaient pour la plupart des 125 D.K.W. Il y eut aussi des N.S.U. de même cylindrée. Une petite « Phaenomen », à bloc moteur Sachs, 3 vitesses, de 125 cc. et à fourche D.K.W. (à anneaux de caoutchouc) donna d'excellents résultats, la bobine d'allumage des D.K.W., elle, donnant lieu à quelques mécomptes...

Dans des conditions vraiment critiques, un homme ne pouvait guère manier une moto de plus de 80 kgs. Ce fait primordial ne doit pas être oublié par ceux qui envisagent la création et l'utilisation d'une machine pour certaines tâches essentielles.

A l'Est, le motocycliste avait également à lutter contre un ennemi terrible, le froid, qui atteignait parfois -30°. On aménagea sur la B. M. W. des prises d'air chaud soustrait aux deux tuyaux d'échappement et aboutissant aux cornets protégeant les mains. Sur d'autres machines, des cônes semblables amenèrent un peu de chaleur aux pieds des conducteurs, qui ne possédaient pas les deux excellentes bouillottes que constituent les deux cylindres transversaux...

Le gel rendait les machines munies d'un allumage par bobine, donc à accumulateur, difficilement utilisables. Il fallait, quand on le pouvait, mettre la moto à l'abri. Certains couchaient avec leur accu pour le protéger, ou on s'arran-

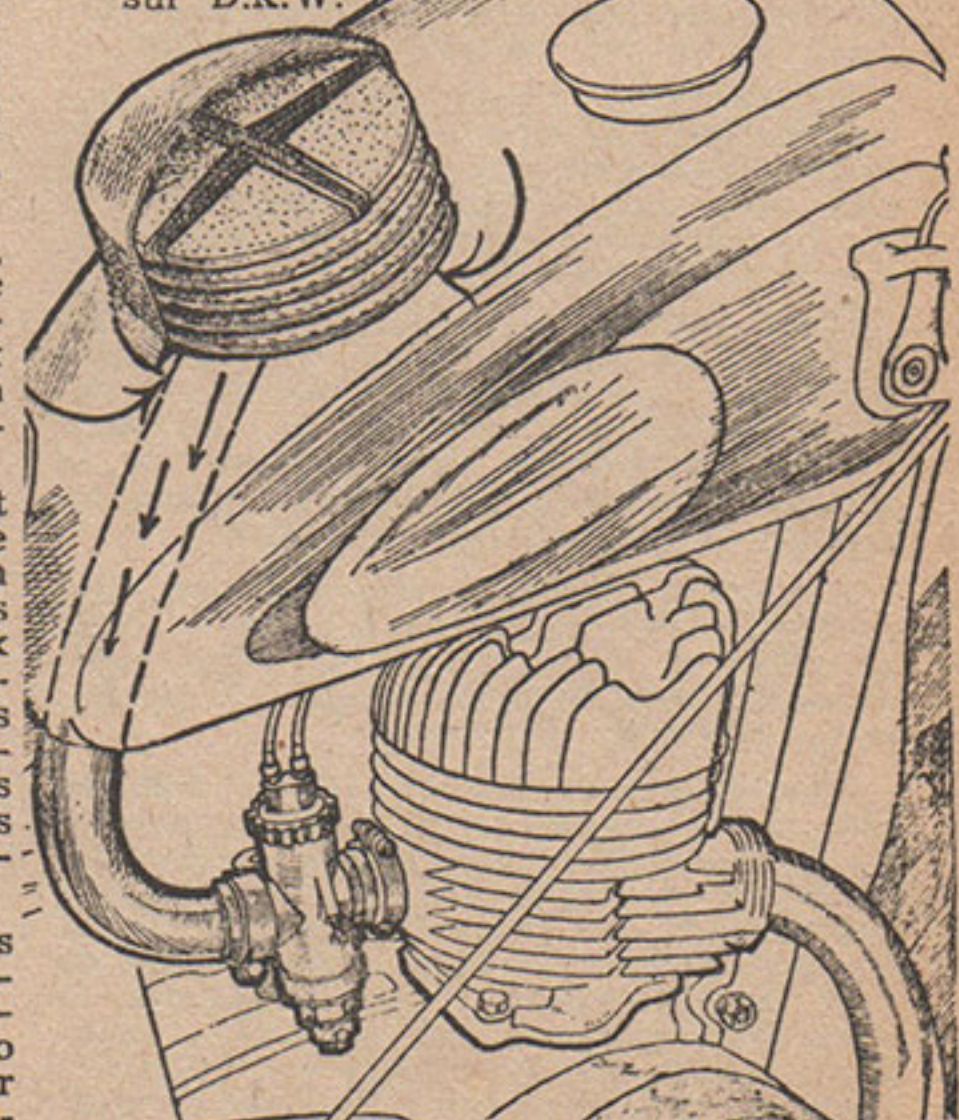
geait pour démarrer de façon à prendre du courant sur la batterie de quelque camion !

Après Stalingrad, le « Volkswagen » remplaça la motocyclette sur le front Est pour tous usages, sauf les liaisons des « Panzertruppen » toujours faites par motos légères. Vers 1942, N.S.U. conçut et construisit en grande série des « motocyclettes à chenilles » qui n'avaient guère de la moto que la fourche avant et le guidon. Un 4 cylindres « Opel » de 1.600 cmc. propulsait ces engins 3 places, dont la vitesse pouvait atteindre 85 kmh. Ils n'étaient munis d'une fourche et d'un guidon que pour des raisons psychologiques, et afin de faciliter l'apprentissage ! La roue et le guidon servaient à changer la direction dans les manœuvres de faible amplitude, des embrayages différentiels sur les chaînes droite et gauche (montées sur roulement à aiguilles) procuraient les braquages plus accentués.

La firme autrichienne « Puch » construisit aussi un certain nombre de ces véhicules, qui donnèrent, paraît-il, de fort bons résultats sur le front russe, et allèrent jusqu'aux contreforts du Caucase, remorquant des canons anti-chars et amenant les munitions en première ligne. (A ce propos, notons qu'on appréciait fort la motocyclette « Puch » 250 cmc. sur le front d'Afrique).

Naturellement la guerre amena des progrès certains. L'allumage réalisa d'importants progrès, grâce à l'emploi d'allumants en acier A.L.N.I., fabriqués par

Montage du filtre sur D.K.W.



« Krupp » pour « Bosch », et bien supérieur aux aciers au cobalt.

Les chaînes, mal protégées, donnèrent des déboires, dans la boue du front oriental, et il fut prouvé qu'un carter de chaîne était absolument indispensable... Notons que sur ces points : a) allumage sans bobine; b) protection de la chaîne arrière; c) filtrage d'air; d) légèreté, l'Etat Major. Anglais était arrivé à des conclusions toutes semblables. Côté carburateur, la « Wehrmacht » fit établir et construire en quatre tailles différentes un type standard de carburateur militaire, remarquable par son apparence cubique, à corps carré (à boisseau plat et niveau constant) venue de fonderie. Ça pour être réglé et même démonté sans aucun outil, il était muni des grandes vis à bord cannelé.

Enfin un remarquable silencieux fut réalisé par « Eberspacher » et adopté pour les sidecars B.M.W. et Zundapp. Il est basé sur la destruction des ondes de choc par frottement entre elles et division des courants gazeux, ainsi que par friction sur les parois.

Un constructeur, vieilli au service de la moto, M. Neumann-Neander (qui réalisa, jadis, une moto célèbre au cadre si particulier, la « Neander ») avait conçu une machine spéciale de guerre, la « Soldaten-K-Rad ». Elle se trouvait aux essais, et allait être construite en série quand vint la défaite. Son cadre, en tubes, formait plateforme supportant, un bloc moteur 250 cc. deux temps sur une sorte de balance. Une charpente latérale destinée à recevoir de vastes sacoches, enfermait une roue arrière à pneu de forte section, et dont le diamètre était moins grand que celui de la roue avant. La machine, courte et légère, semblait extrêmement maniable, et particulièrement adaptée au transport d'un soldat et de tout son équipement.

Il semble bien que dans l'ensemble, en se plaçant au point de vue normal, donc strictement motocycliste, la machine la plus satisfaisante (malgré ses défauts) et la plus robuste, ait été la D.K.W. 350 cc. deux temps.

Quant aux excellents résultats obtenus par l'utilisation du parc civil, ils furent dus, pour une très grande part, à l'excellence du « Service aux clients », qui fournissait les parcs de l'Armée en pièces de rechange et dont bénéficiaient particulièrement les grandes firmes B.M.W. et D.K.W., toutes deux supérieurement organisées.

Au point de vue militaire, la moto légère 125 cmc. fut assurément la plus « pratique » et la plus commode à utiliser. Mais son usure était vraiment très rapide, étant donné la dureté du service en tous terrains (sur le front Est surtout) qu'on lui demandait de fournir.

S'il convient, certes, de tirer quelques conclusions universellement valables de cette vaste expérience, il ne faut pas, non plus, s'en laisser trop imposer par les circonstances spéciales qui existèrent sur le front oriental.

Nous verrons, une autre fois, que les britanniques surent tirer un excellent parti sur des théâtres d'opération variées de motos 350 et 500 cc. de série qu'ils fabriquèrent et utilisèrent en si grandes quantités pendant cinq ans de guerre, et sur tous les continents...

Au simple point de vue militaire, tout porte à croire qu'il ne saurait y avoir en effet un type unique de moto, mais bien plusieurs modèles adaptés à des besoins tactiques différents.

Signalons pour conclure qu'en Allemagne, il n'y eut pas de production massive de motocyclettes, comparable à celle de centaines de mille que les Britanniques expédièrent sur tous les fronts. On se contenta de puiser dans le vaste parc de 7 à 800.000 motos civiles existantes et dans les ressources des territoires occupés... tandis que les efforts des constructeurs furent consacrés à d'autres fabrications de guerre jugées plus urgentes.

INDICE D'OCTANE ET CARBURANTS NOUVEAUX

L'indice d'octane. — Il mesure la résistance d'un carburant à la détonation sous l'effet d'une compression élevée.

Il est déterminé dans un moteur à compression variable, dit « moteur CRF », par référence à des mélanges de deux hydrocarbures : l'Heptane, qui détonne facilement, et l'Iso-octane qui résiste bien à la détonation et qui est pris comme indice 100. (Signalons à ce sujet que certains hydrocarbures de pétrole — comme le Triptane sur lequel nous reviendrons — ont un indice supérieur à 100).

On dit qu'un carburant a un indice de 80 (par ex.) quand il est identique, au point de vue de la détonation, à un mélange de 80 % d'isooctane et 20 % d'heptane.

C'est le phénomène (complexe) de la détonation qui limite donc le taux de compression selon le carburant employé. A titre d'exemple, voici les taux de compression usuellement employés avec divers carburants :

NOUVEAUX

Les carburants, éléments essentiels du moteur, présentent des caractères éminemment complexes, et pas toujours très bien connus.

Cependant, de longues expériences ont permis, depuis longtemps, de constater deux faits : 1° la structure moléculaire (façon dont un nombre constant d'atomes sont groupés pour former une molécule) du carburant, joue un rôle de première importance dans le phénomène de la détonation; 2° l'adjonction à un carburant donné de certains composés peut modifier les résultats obtenus.

Dans la voie des adjonctions de composés, on a trouvé, depuis pas mal de temps déjà, que l'aniline, le plomb tétraéthyle (maximum admissible : 0,5/1000, mais occasionnant des dépôts de plomb néfastes qu'il faut combattre par l'adjonction de dérivés organiques halogénés provoquant, eux, des corrosions...), etc..., reculait la détonation, sans modifier la structure moléculaire du carburant (hydrocarbures de pétrole composés d'hydrogène (H) et le carbone (C), de formule C₇H₁₆).

Depuis, des études poussées, principalement aux U.S.A. ont démontré que le pouvoir antidétonant d'un carburant ne dépendait pas de ses caractéristiques physiques, mais de sa structure moléculaire.

Sans vouloir entrer dans des considérations complexes de chimie organique, disons que les 7 atomes de carbone et les 16 atomes d'hydrogène (C₇H₁₆) composant les carburants de la classe des Heptanes (du grec hepta : sept) peuvent se grouper de 9 façons différentes, chacune apportant avec elle des propriétés physiques différentes.

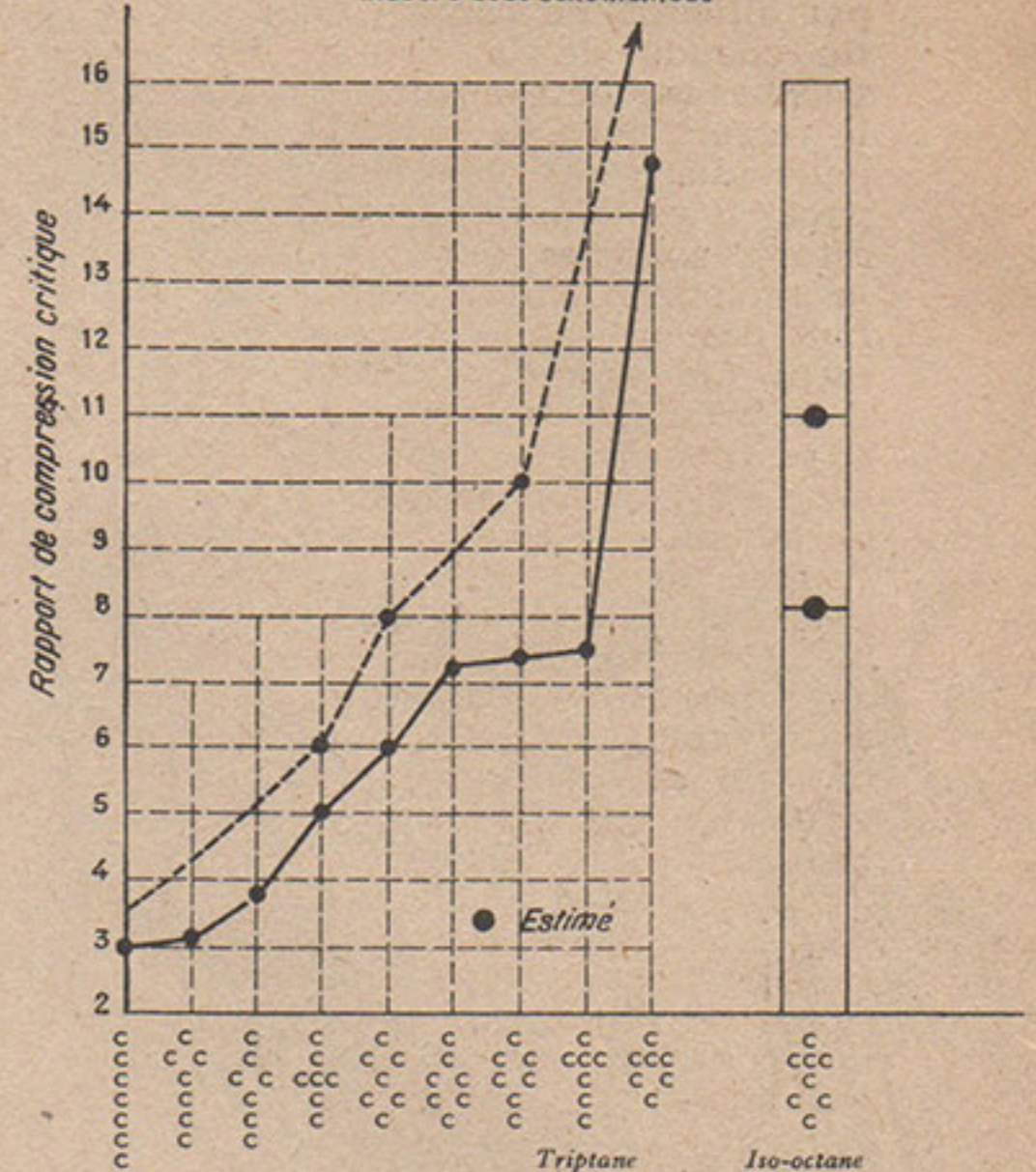
On peut symboliser graphiquement les structures moléculaires suivant le schéma ci-contre, et sur l'autre échelle, porter les rapports de compression limites que l'on peut adopter sans détonation en utilisant l'hydrocarbure choisi (au-delà la détonation est inévitable).

La courbe (1) donne les points de compression limites des différents hydrocarbures purs, la courbe (2) les mêmes points limites avec adjonction au carburant considéré, de plomb tétraéthyle. On voit tout de suite que le point de détonation est reculé, d'où possibilité d'adopter des taux de compression plus élevés.

A droite, on a fait figurer les points de détonation de l'isooctane (8 atomes de carbone) coté à l'indice 100, et servant de point de comparaison aux carburants du commerce.

Comme nous savons que le rendement d'un moteur est fonction de son taux

Trop élevé pour être mesuré avec cette méthode



Courbes comparées des différents hydrocarbures selon leur composition moléculaire.

de compression, on aperçoit tout de suite l'intérêt qu'il y aurait à utiliser des carburants très anti-détonants.

Dans cette voie, les américains viennent de faire une série d'essais avec le triptane (voir schéma), en particulier à la General Motors, sous l'impulsion de M. Kettering.

Avec un moteur spécialement étudié, les essais furent poussés jusqu'à un taux de compression de 15/1.

Moteurs Kettering d'essai		
Taux de compression	Pression moyenne	
	à 2000 t/m	à 3000 t/m
6,2	100	100
7,7	113	115
9,8	119	125
12,5	122	129
15	125	134

La pression moyenne passait de 7,7 kgs/cm² à 1.250 t.-m. sur le moteur standard à 9,15 kgs/cm² à 1.700 t.-m avec le triptane. Au meilleur régime de fonctionnement, la consommation gagnait 35 %, passant 265 g. par cheval-heure (moteur standard) à 180 g./ch./h.

Naturellement, le moteur avait dû être modifié pour supporter le surcroît des charges dynamiques et de fatigue provoqué par l'accroissement des taux de compression et pressions moyennes.

L'avenir — au point de vue rendement comme économie — appartient donc aux moteurs à taux de compression élevé, gage du meilleur rendement thermodynamique, et aux carburants très anti-détonants. (Ces progrès seront du reste très facilités par l'emploi de l'alimentation par injection).

Quant au prix de revient des carburants spéciaux, il pourrait rester dans les limites normales (en particulier pour le triptane), s'il était produit industriellement en grandes séries.

RESSORTS DE SOUPAPES

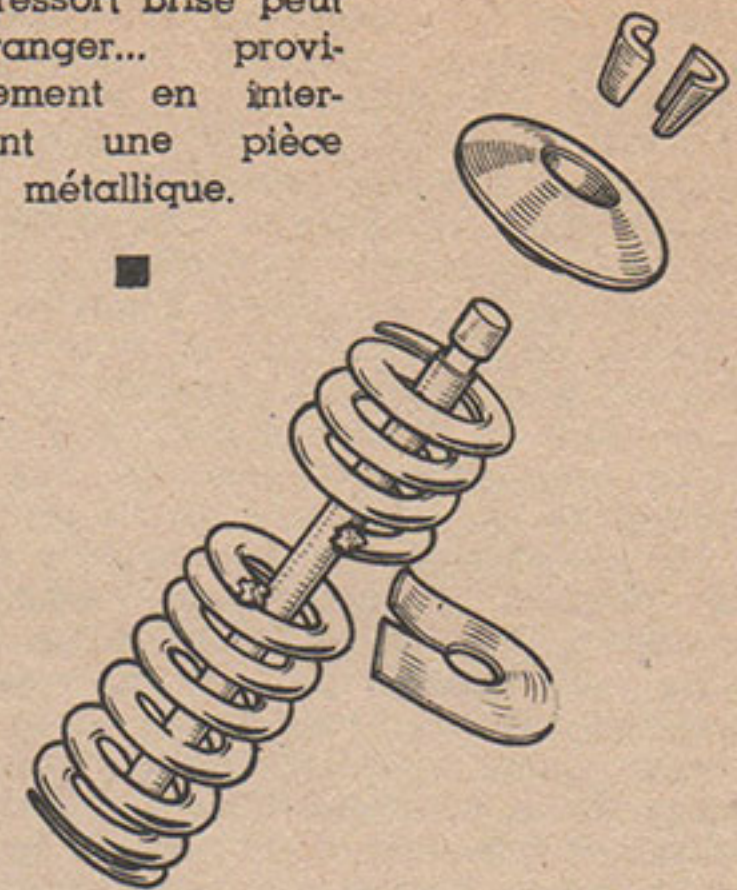
C'est le talon d'Achille de pas mal de moteurs et il a causé l'élimination de plus d'une machine remarquable par ailleurs. En contact avec une partie chaude de la culasse, les spires voisines se détremper et s'affaissent, le ressort perd de sa force et ne rappelle plus assez énergiquement la soupape. Il est d'autre part, soumis à des efforts internes énormes et s'il y a la moindre paille, il se brise. Il ne faut pas croire qu'un ressort relativement faible améliore la situation, car il se produira des vibrations et la soupape rebondira sur son siège. Elle subira ainsi des efforts anormaux et, si paradoxal que cela puisse paraître, les risques de bris d'une soupape seront plus grands avec un ressort trop faible. Cela est particulièrement notable avec des cames à levée rapide comme celles montées sur les moteurs de compétition. Avec des cames à levée progressive, les ressorts peuvent être beaucoup plus faibles, la soupape retombant assez lentement sur son siège et ne rebondissant pas. Il y a un rapport nécessaire entre le profil des cames, le réglage de la distribution et le régime du moteur. Plus les caractéristiques du moteur et surtout du régime sont élevés et plus il faut attacher d'importance à la force des ressorts.

Nous regrettons, pour notre part, qu'on n'emploie pas davantage des ressorts au glucinium, qui offrent une garantie à peu près absolue contre les risques de rupture, mais ils coûtent cher. Mais telle machine de course extraordinairement rapide n'aurait pas échoué par suite de cette panne ridicule que constitue un ressort brisé. Nous sommes d'ailleurs persuadés que dans un proche avenir ces ressorts seront seuls employés sur des machines vraiment rapides. L'idéal théorique serait une commande desmodromique qui non seulement soulèverait la soupape, mais la rappellerait positivement sur son siège, mais les commandes desmodromiques n'ont pas connu le succès qu'on pouvait espérer. Leur réalisation entraîne des difficultés considérables. D'autres distributions desmodromiques, mais sans soupapes, comme la Knight, malgré de remarquables qualités, ont fini par s'incliner. La Mac Collum à fourreau loupoyant, n'est plus employée que sur

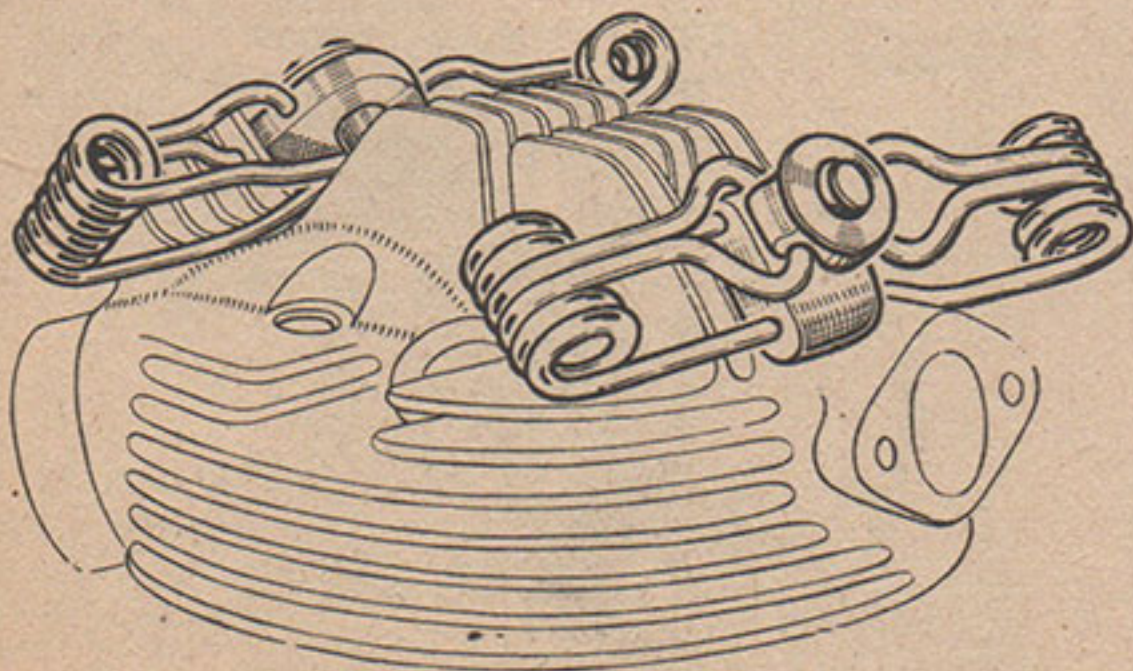
un gros moteur d'aviation. Quant aux nombreux distributeurs rotatifs, ils n'ont pas jusqu'à présent, dépassé le stade expérimental. En somme, dans toutes les distributions courantes, c'est aux ressorts qu'on demande de rappeler, en un très court espace de temps, la soupape sur son siège et non seulement la soupape, mais tous les organes de la distribution. Nous n'avons pas à insister ici sur tous les efforts qu'on a fait pour alléger les distributions. Sur les moteurs de course, la tendance est très nette : double arbre à cames, chaque came (parfois équilibrée), attaquant la soupape par l'intermédiaire d'un petit poussoir très léger qui absorbe les réactions latérales de la came. Il est évident, que dans ce cas, le ressort n'a pas besoin d'être aussi puissant que lorsqu'il doit rappeler non seulement la soupape, mais encore le culbuteur (cas d'un arbre à cames unique) et en plus, les tiges de commande (soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs). Sous le point de vue de l'inertie de la distribution, les soupapes latérales sont fort intéressantes ; de plus ces moteurs tournent, en général, moins vite ; aussi permettent-ils l'emploi de ressorts plus faibles, ce qui diminue la traction exercée sur la soupape, la fatigue imposée aux cames et aussi le bruit de la distribution. On s'explique donc fort bien que le moteur à soupapes latérales soit encore très populaire sur les gros moteurs américains et que Velocette ait adopté un petit flat-twin de 150 cmc. à soupapes latérales sur sa remarquable moto utilitaire.

Quels sont les ressorts employés ? Personne n'est d'accord. Nous ne connaissons pas d'exemple de ressorts à lames trop encombrants, trop fragiles. La barre de torsion est employée sur la Dyna-Panhard avec un plein succès, et dispense de tout réglage du jeu des soupapes. Malheureusement, regardez un dessin de ce moteur et vous vous apercevrez que sur une moto, cette distribution ne serait pas logeable. Nous nous trouvons donc en définitive devant deux types de ressorts, hélicoïdaux ou à boudin, et les ressorts dits en épingle à cheveux ou à pincette. Ce dernier type de ressort n'est guère employé que sur des moteurs à arbres à cames en tête. Son

Un ressort brisé peut s'arranger... provisoirement en intercalant une pièce métallique.

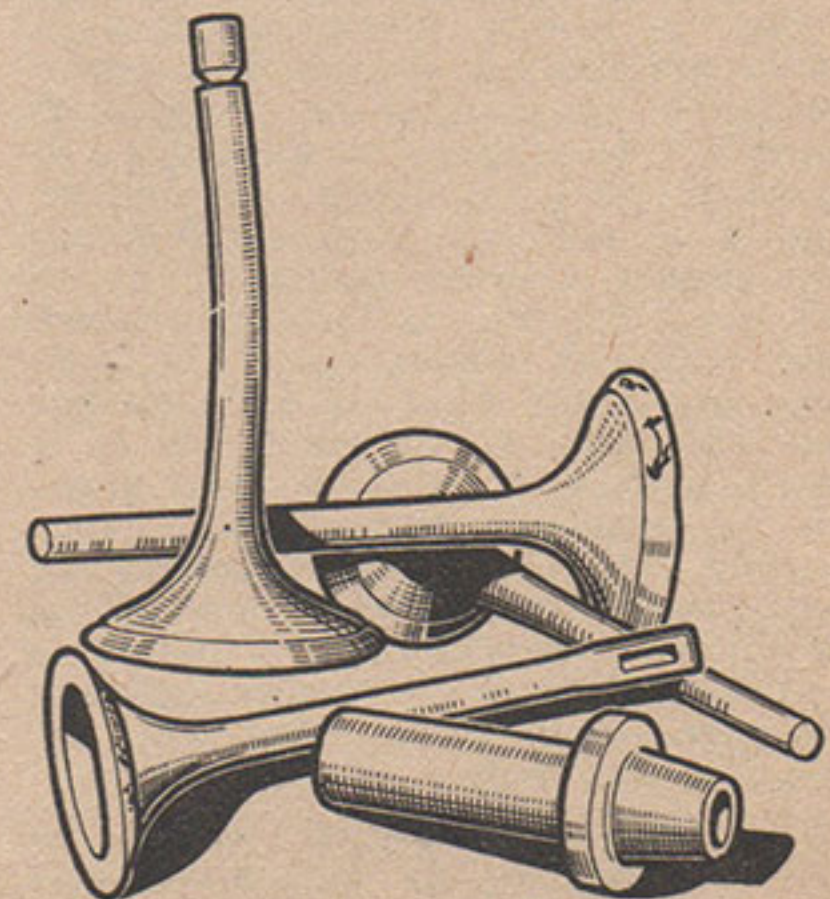


principal avantage, c'est qu'il n'est en contact avec la culasse qu'en un point et que ses spires dégagées des parties chaudes ne risquent pas de se détremper. Il conserve donc toute sa force. Mais il est tout aussi fragile qu'un ressort hélicoïdal. Un ressort, quel qu'il soit, appelé à rappeler une soupape 3 ou 4.000 fois par minute est soumis à une terrible épreuve et s'il y a la moindre paille elle provoque très rapidement la rupture du ressort quel qu'en soit le type. Si la matière n'est pas rigoureusement homogène et s'il y a un point faible, il y aura fatalement affaiblissement ou rupture. On utilise des aciers offrant une grande résistance à la rupture et un grand module d'élasticité comme la corde à piano. Les constructeurs s'adressent à des spécialistes car la fabrication des ressorts est extrêmement délicate. Faisons nous donc une règle de ne jamais employer que des ressorts d'origine. Quoi qu'on fasse, les ressorts perdent peu à peu de leur force et ils ont besoin d'être assez fréquemment changés d'autant qu'ils ne sont pas très chers. Les ressorts hélicoïdaux, particulièrement celui de la soupape d'échappement, sont plus exposés à la chaleur que les ressorts à pincette et sous l'influence de la chaleur, les spires, en contact avec la culasse, s'affaissent jusqu'à se toucher. Le ressort se raccourcit et perd de sa force. La soupape se ferme alors avec un certain retard. Les vibrations provoquent d'autre part, une fatigue moléculaire



À gauche : ressorts en épingles à cheveux, dont on peut noter l'accessibilité.

À droite : différentes détériorations survenant aux soupapes.



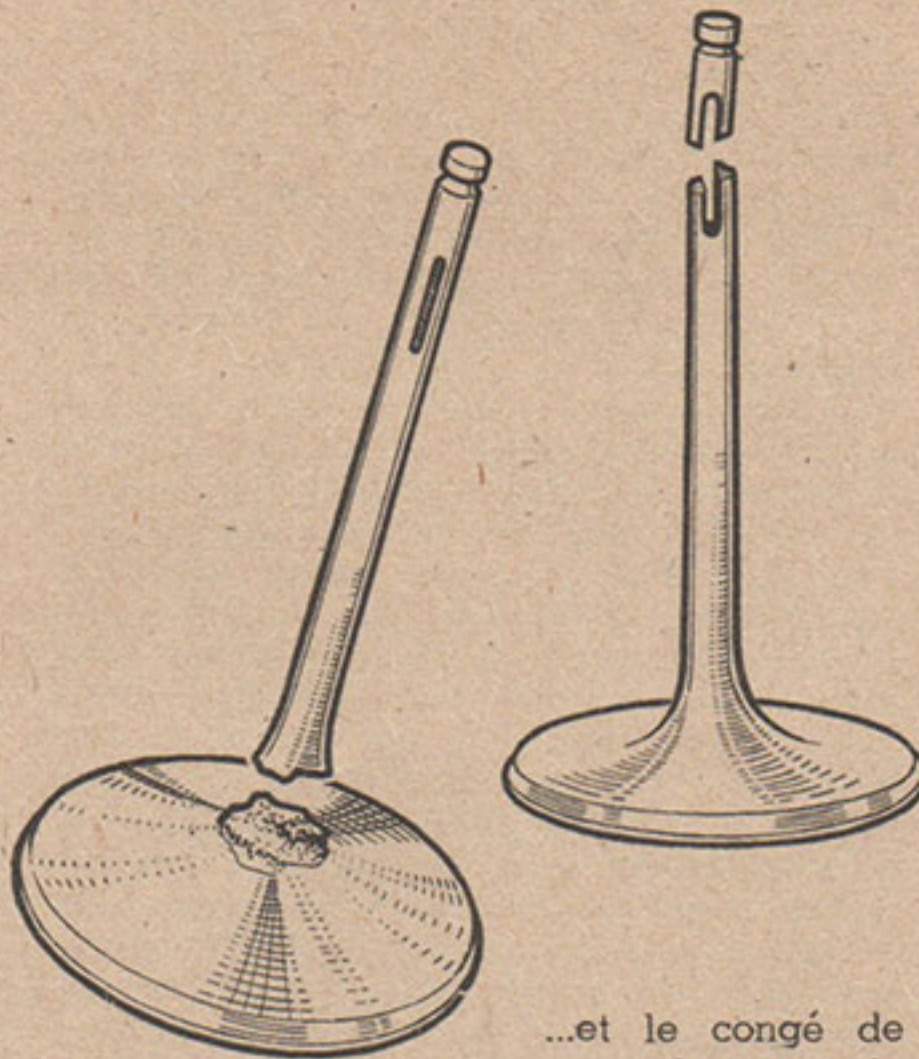
intense qui se traduit par des ruptures dans les spires médianes. Il faut donc éviter le plus possible ces vibrations et c'est pourquoi on utilise généralement deux ressorts concentriques, dont les périodes vibratoires sont différentes et s'annulent partiellement. Le ressort central équilibre l'inertie des organes de distribution, le ressort extérieur, plus puissant, rappelle la soupape. Sur un moteur J.A.P., il y avait toute une série de ressorts disposés autour de la soupape, mais ce système a été abandonné. On se contente donc de ressorts concentriques, deux et beaucoup plus rarement trois. La coupelle sur laquelle portent les ressorts présente en son centre un cône qui presse deux demi-clavettes dans la gorge de la soupape. C'est un système excellent qui nous a délivré de la clavette plate traversant une mortaise pratiquée dans la queue de la soupape. Il en résultait deux inconvénients, tout d'abord, l'affaiblissement de la queue de soupape, et le tassement de la clavette dont l'extraction était souvent très difficile.

Les ressorts actuels, très puissants, ne peuvent être commodément extraits qu'à l'aide d'extracteurs qu'on trouve parfois dans l'outillage livré avec la machine, mais qu'on peut se procurer dans le commerce. N'utilisez jamais des procédés de fortune, car vous pourriez vous blesser. Ces extracteurs prennent un point d'appui à la fois sur la tête de la soupape et sur la coupelle. On vient ainsi aisément à bout des ressorts les plus puissants. Le remontage et aussi facile que le démontage.

Quand faut-il changer les ressorts ? Nous vous recommandons d'avoir toujours un jeu de ressorts neufs d'origine. Quand vous décalaminez votre moteur, vous comparez les vieux ressorts avec les neufs. Mais ne les mélangez pas. Le plus simple est de les étiquetter ou de les ranger soigneusement, toujours dans le même ordre. Gardez-vous de tracer sur les ressorts eux-mêmes des repères à la lime ou à la pointe. Il n'en faut pas plus pour amorcer une rupture. Si les spires inférieures des vieux ressorts se touchent presque, inutile de vous livrer à des vérifications, il est urgent de les changer. Si vous avez quelques doutes, vous mesurerez la longueur des ressorts respectifs ancien et neuf avec un pied à coulisse. Supposons que le ressort neuf mesure détendu 62 mm et que le vieux ressort n'ait que 59 millimètres, il aura déjà perdu une partie appréciable de sa force. Il pourrait à la rigueur servir encore et parcourir de nombreux kilomètres, mais il se pourrait aussi qu'il lâche inopinément à brève échéance. Et en tous cas il n'a plus la force nécessaire pour rappeler correctement la soupape aux hauts régimes. La distribution s'affolera et fatiguera et il y aura peut-être de la casse. Pour prendre un exemple précis nous avons constaté que ce raccourcissement du ressort extérieur d'échappement d'une 250 culbutée correspondait à une perte de force de 2 kgs. Le ressort intérieur également avait perdu plus d'un kg. Cela est loin d'être négligeable.

Vous pouvez également vérifier la force des ressorts de la manière sui-

Deux points critiques : la mortaise pratiquée dans les queues des anciennes soupapes...



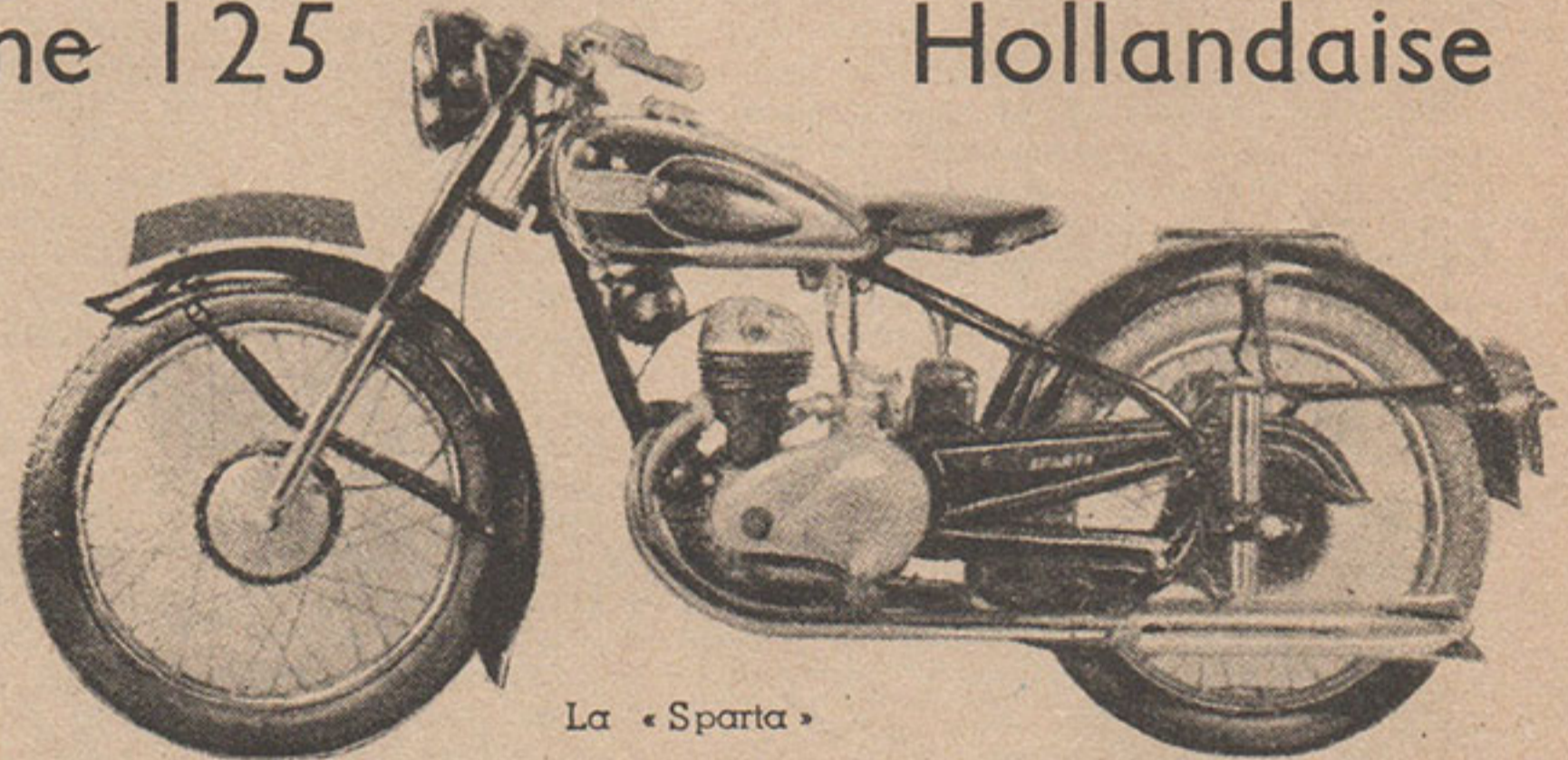
...et le congé de raccordement de la tige.

vante. Fixez sur l'établi un porte planchette percée d'un trou. Taraudez l'extrémité d'une tige de manière à pouvoir visser un écrou à oreilles. A l'autre extrémité, forgez une boucle à laquelle vous accrocherez, par trois chaînes, un plateau. Enfilez la tige dans le trou de la planchette, dans le ressort et dans une rondelle qui portera sur le ressort, vissez enfin l'écrou. Mettez des poids dans le plateau et mesurez l'affaissement du ressort en fonction des poids. Examinez ainsi le ressort neuf, puis le vieux ressort. Si à égalité de poids le vieux ressort fléchit davantage, il faudra le changer.

Pour notre part, nous changeons les ressorts à chaque décalaminage. Soyez en effet persuadé, que des ressorts affaiblis, non seulement diminuent les performances de votre machine, mais encore qu'ils fatiguent la distribution en lui imposant des vibrations et des chocs et que même une rencontre dangereuse peut se produire entre les soupapes et le piston. Donc veillez particulièrement au bon état des ressorts surtout si vous avez un moteur de caractéristiques poussées. Si d'aventure un ressort cassait, vous pourriez rentrer chez vous en intercalant, entre les spires cassées, une rondelle, mais sitôt rentré, changez le ressort.

Une 125

Hollandaise



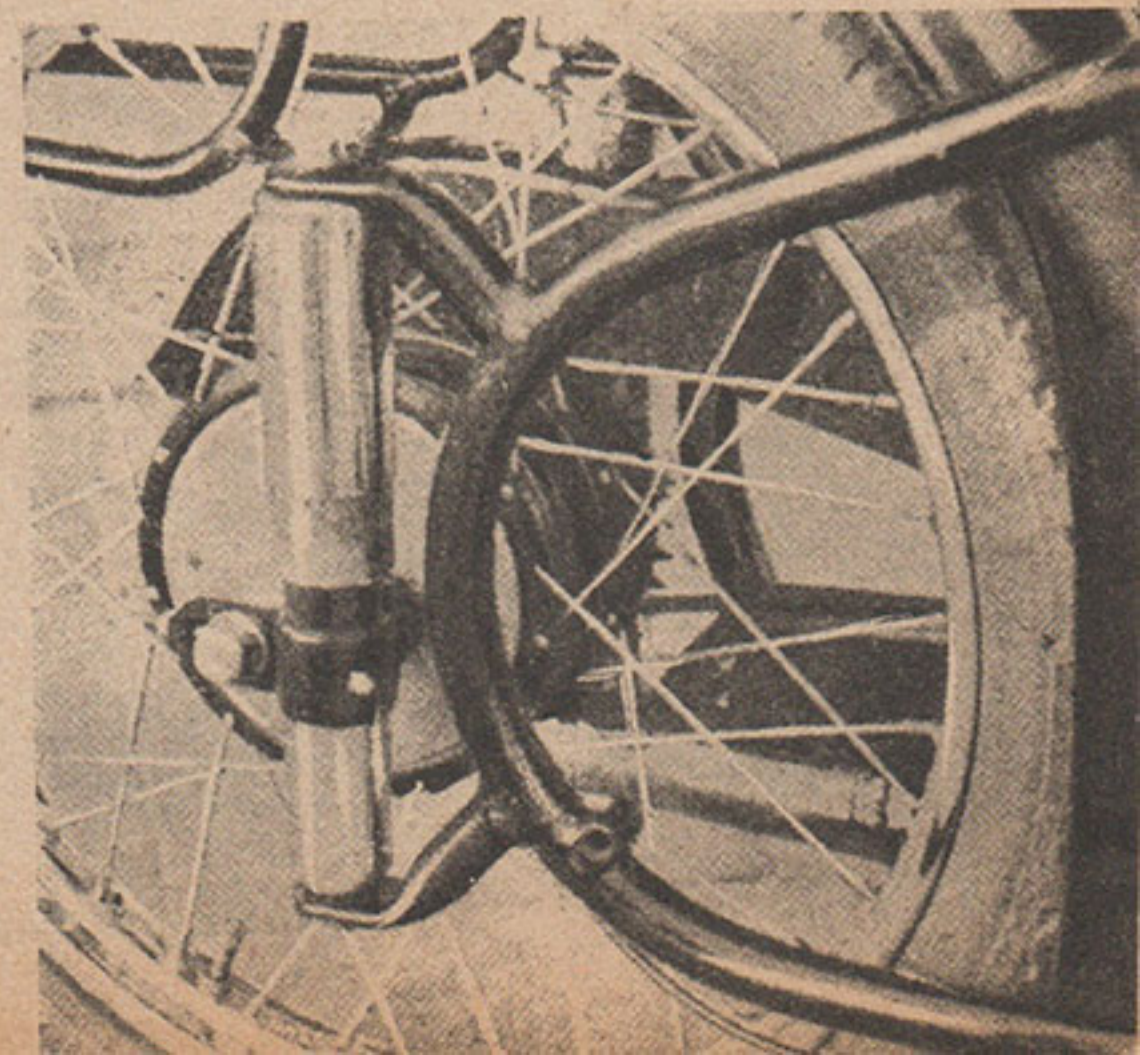
La « Sparta »

Les usines Sparta, d'Apeldoorn, sortent depuis quelques temps deux nouveaux modèles de motos légères. Ce sont respectivement une 125 et une 200 cmc., toutes deux équipées du moteur Villiers bien connu et universellement apprécié. Le cadre et la fourche de ces machines ont été complètement transformés. De nombreux autres détails de construction attirent l'attention. En outre la fourche télescopique et la suspension arrière contribuent à donner à ces machines une ligne élégante.

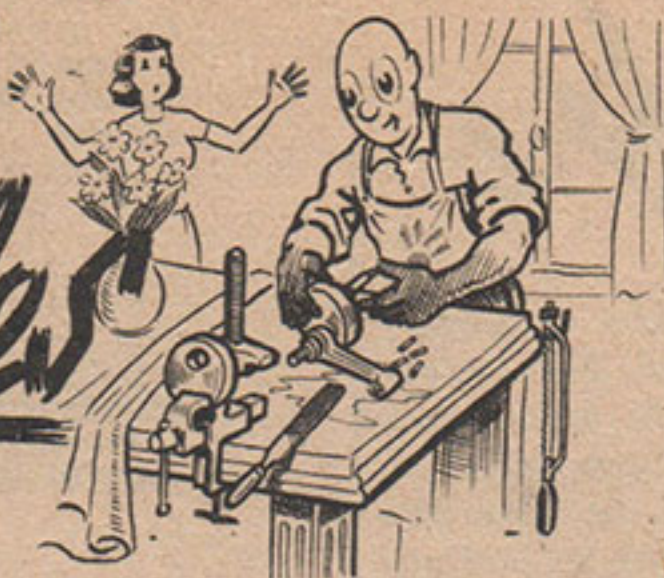
La fourche télescopique est constituée par de longs ressorts spéciaux, qui sont enroulés les uns sur les autres autour d'une tige filetée. Un amortisseur à huile d'une contenance de 150 cmc. et constitué par la base de la fourche lui procure un fonctionnement souple aussi bien à la compression qu'à la détente. Le débattement maximum atteint environ 14 cm.

La suspension arrière est du type télescopique et munie de ressorts très progressifs à tension réglable selon la charge et tels qu'un lourd chargement de la machine ne les fasse pas talonner. D'ailleurs un bloc de caoutchouc à la base est prévu, qui amortirait les coups. Le débattement de la suspension AR est de 5 cm 1/2.

La Sparta se distingue par son fini et sa ligne moderne. Roue avant et roue arrière ont un moyeu à broche et de larges jantes. Quant à la selle, elle est « suspendue » et réglable, avec dessus caoutchouté.

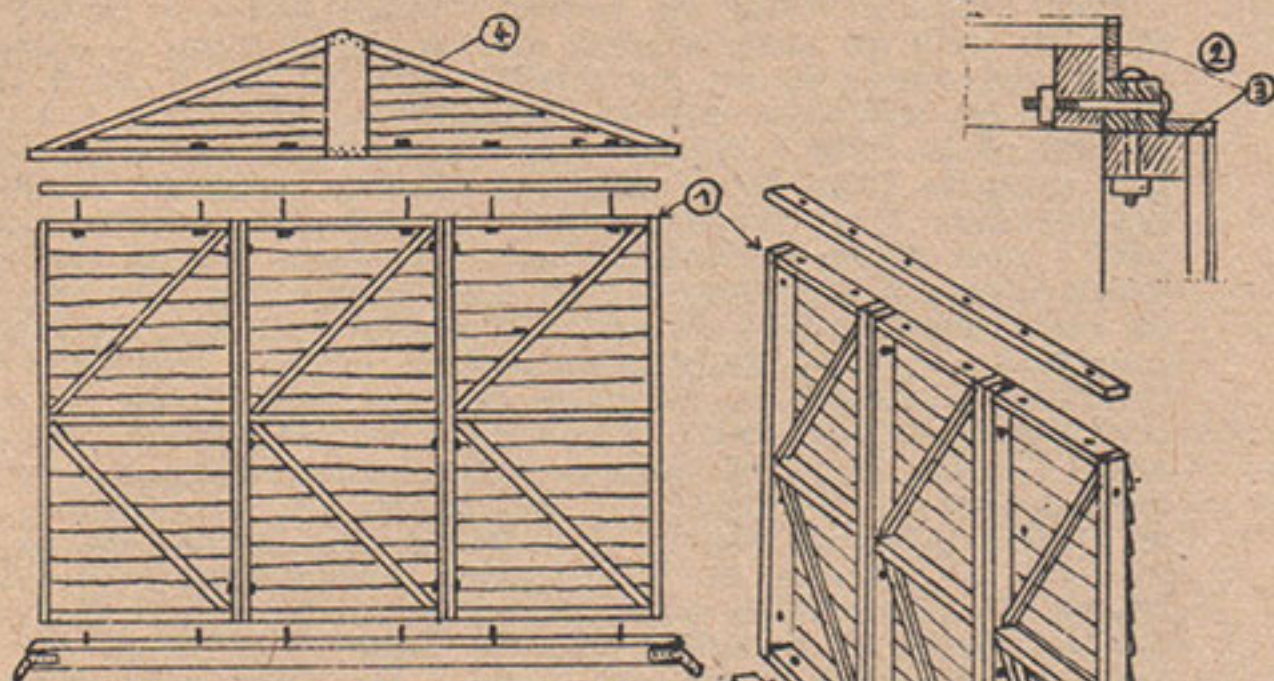


Réalisations personnelles

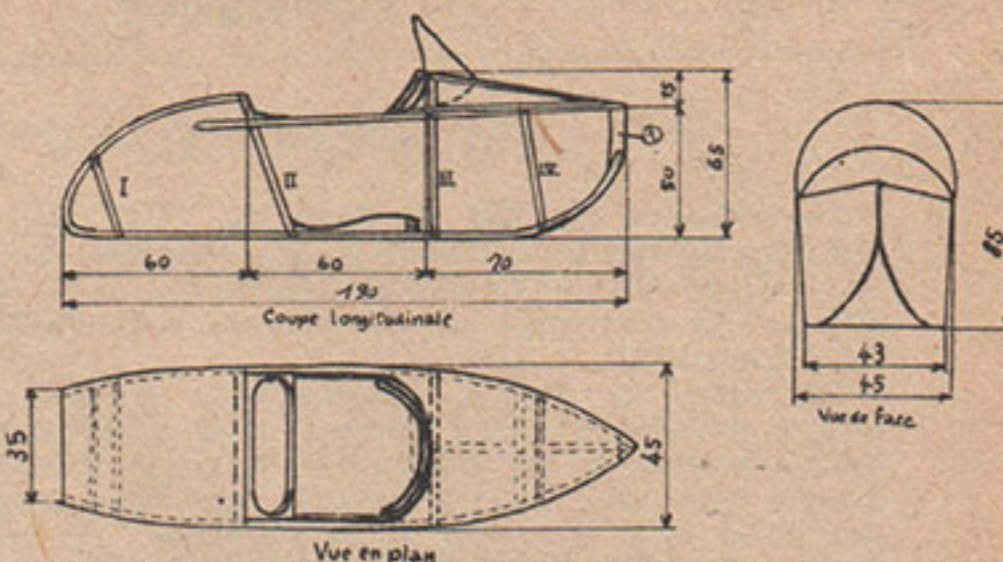


Nous publions dans cette rubrique les modifications, transformations ou perfectionnements souhaités ou réalisés, aussi bien par les professionnels de la moto que par des amateurs. N'hésitez pas à nous adresser croquis, plans, ou photos avec quelques lignes d'explications.

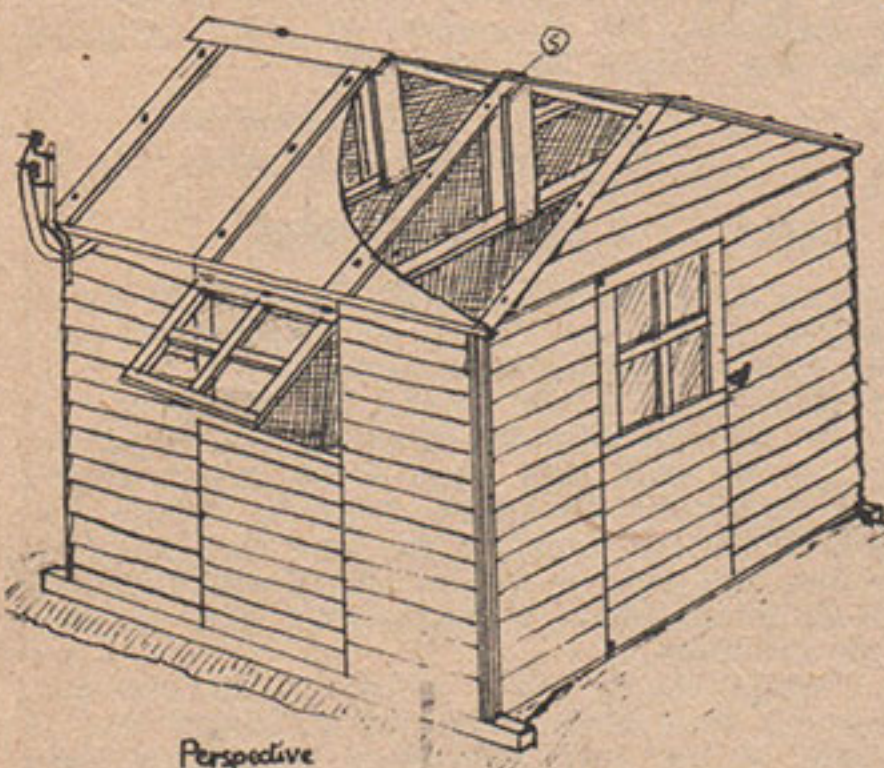
SIDE-CAR (monté sur 350 latérale)



A gauche : Détails de la construction de l'atelier réalisé entièrement par M. Grandon. Notez l'assemblage des côtés entre eux.



A gauche : Vue en plan du sidecar et ses cotes principales. En bas de la page : Vue de la suspension double, roue et châssis.



Perspective

Le poids total est d'environ 300 à 400 kgs. Le prix de revient (en 48) y compris l'installation d'une ligne lumière de 15 m. s'est élevé à 12.000 fr. Le temps total environ 130 heures (travail fait à la main et à temps perdu).

CONSTRUCTION D'UN SIDECAR

Châssis en tube de 24x30 (de récupération) à suspension intégrale. Attaches en 3 points par chapes réglables. Les 3 attaches sont reliées au châssis par 3 biellettes articulées, les 2 inférieures sont montées sur ressorts à boudin travaillant en compression, la biellette supérieure montée sur rotule (côté side) et double chape (côté moto) permettant l'inclinaison en tous sens.

Le châssis est de forme trapézo-rectangulaire, et pèse 26 kgs complet avec sa roue. La fourche suspendue type à roue tirée donne entière satisfaction, suspension par ressort à boudin travaillant en compression, fixé au bras inférieur de la fourche.

Carrosserie en contreplaqué et longeron en frêne de 20x20 mm. cintré à l'étuve (tuyau de poêle). Les 3 couples sont en sapin et goussets de contreplaqué. L'épaisseur des côtés dans les faibles courbes est de 5 mm., le dessus AV en 4 mm., l'arrondi AR du coffre en 2 épaisseurs de 3 mm., le dessous place passager en 8 mm. Construction type aviation, tout collé à la « certus » et cloué. Le poids est de 13 kgs avec une très grande solidité. J'ai prévu un très grand coffre qui alourdit un peu sa ligne, mais il est très pratique, son volume est d'environ 90 dm³, ce qui permet de loger tout ce qui peut craindre la pluie ou la poussière. Le dossier forme porte.

Le poids total du side avec siège et pare-brise est de 41 kgs.

Maniabilité : Au début la suspension intégrale me donnait une mauvaise impression dans les virages, j'ai diminué la flexion latérale en durcissant la sus-

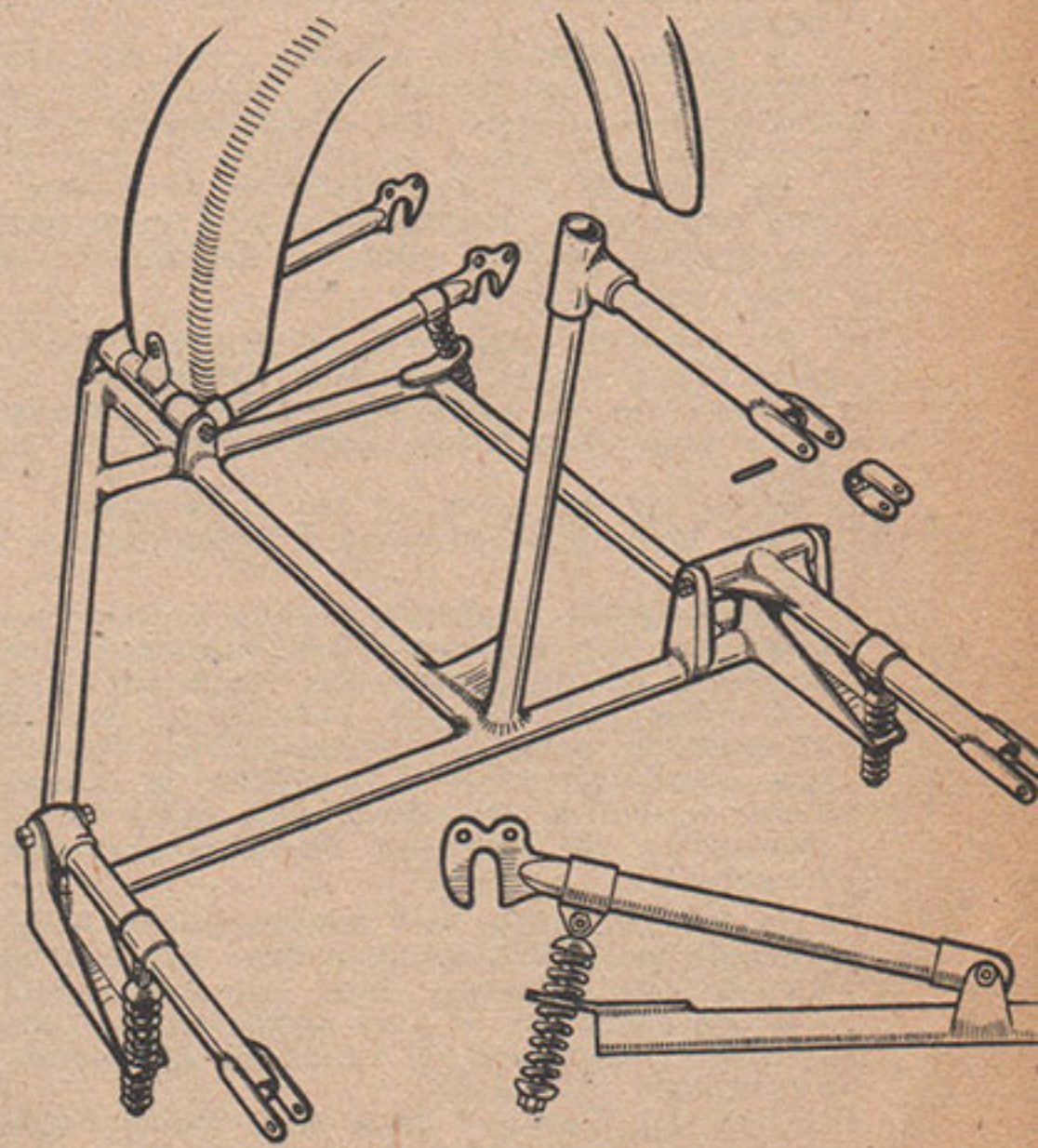
pension du côté moto. Et depuis je suis très satisfait de l'ensemble, je n'ai fait que 3.000 kms environ et je n'ai rien retouché, la tenue de route est excellente, même sans frein de direction, sur mauvaises routes, les réactions du side sont absorbées en souplesse. La moto est une New-Map 350 latérale de 1932, avec une dent de moins au moteur (pas de 13x9) la vitesse maximum est d'environ 70, dans les fortes côtes de notre région, je monte en seconde (boîte à 3 rapports).

Poids transporté normalement par le side : ma femme et mon fils de 9 ans (environ 92 kgs) et 15 à 20 kgs de bagages, soit un total de 110 kgs en moyenne. Poids moto-side 180 kgs, poids transporté 180 kgs. Poids total 360 kgs, pour une puissance de 9 CV.

$$\text{Poids par CV} : \frac{360}{9} = 40 \text{ kgs. (Puissance un peu faible).}$$

Je réalise tout de même des moyennes de 40 kmh. avec une consommation de 5,5 litres aux 100 kms.

H. GRANDON,
La Guide St Léonard



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 »

QUE DEVIENT LE SPORT ?

Dans notre N° 970 en date du 17-2-1950, j'ai été surpris en lisant l'entre-filet relatif à la décision que vient de prendre la « Commission Sportive Nationale » à l'égard des coureurs allemands désireux de participer éventuellement aux épreuves françaises.

En effet la C.S.N. déconseille, et ceci formellement, aux Clubs d'admettre des concurrents allemands en France, alors qu'inversement les coureurs français auront la possibilité de démontrer leur grande classe sportive aux spectateurs d'outre-Rhin qui, si nous nous référons au referendum organisé par la Société Emmid de Bielefeld, s'intéressent de très près à la moto et à ses possibilités.

Je ne doute pas que les membres de la Commission Sportive Nationale aient envisagé de par leur décision la défense de l'honneur National sur le plan patriotique, ce que d'ailleurs nous ne pouvons approuver que pleinement.

Il y a cependant différents points liés de très près à cette question et qu'il serait intéressant d'analyser.

Alors qu'il n'est ignoré de personne que l'Allemagne développe dans les différentes zones d'occupation la fabrication des motocyclettes, modifie moteurs, fourches, suspensions, entraînement et autres organes, bref, augmente la résistance et la vitesse des machines par rapport à la consommation, que la concurrence entre B.M.W. - N.S.U. redevient ce qu'elle était avant guerre, alors que des modèles nouveaux et économiques comme par exemple la Imme R 100 sont créés et vendus en France, la C.S.N. nous interdit de voir des Heiner Fleischmann ou des Wilhelm Herz sur les pistes françaises.

Mais alors que devient la règle sportive ?

Une compétition sportive doit être ce que son nom lui donne, un point c'est tout, que le meilleur gagne. Les sportifs français ont plus d'une fois su s'incliner avec respect devant un coureur mort pour que vive leur sport favori et sans faire de distinction, mais en pleurant simplement l'homme, le champion.

Pourquoi ne pas nous permettre un aperçu des modifications apportées aux machines de compétition allemandes ? A-t-on oublié qu'avant le bouleversement qui a secoué le monde, les Allemands étaient des rivaux dangereux tant par la qualité de leur matériel que par la valeur de leurs pilotes.

A cette époque la rivalité avec ces concurrents étrangers obligeait les constructeurs français à renouveler l'outillage des ateliers, à créer des prototypes, à avoir une écurie et des coureurs acharnés à la victoire de leur écusson.

Le résultat de ces victoires était une vente importante, une exportation représentant la France partout dans l'univers, un orgueil justifié pour les supporters et usagers français.

Que reste-t-il ?

En premier lieu nos champions ont le mérite d'autant plus grand qu'ils sont dans l'obligation de payer en totalité la machine, la casse éventuelle, le remplacement des pièces, etc... pour une prime bien maigre ne couvrant jamais les frais.

Nous les admirons et les remercions.

Que devient le drapeau « mécanique » National à l'étranger ?

Constatacion déplorable, mais positivement exacte, il y est pratiquement inconnu ; heureusement que nos coureurs se couvrent de gloire sur des machines étrangères !

Il n'est pas dit que l'admission des pilotes et machines allemandes dans les compétitions françaises n'incitera pas nos constructeurs à reconsidérer la situation avec des créations nouvelles, onéreuses soit, mais facilitées par une quasi disparition de l'emprise du dirigisme dans la branche motocycliste.

Je crie attention aux constructeurs, usagers et sportifs, car en enfermant l'Allemagne dans ses frontières, nous risquons d'avoir des surprises dans quelques années.

Il est toujours, et ceci spécialement dans l'industrie motocycliste, intéressant de connaître la vitesse, le prix et la consommation du voisin.

Ceci est d'autant plus vrai pour nous motocyclistes qui sommes particulièrement curieux dans notre domaine.

Bien que persuadé que la décision prise par la C.S.N. n'a été influencée par aucune attache commerciale et fut uniquement dictée par esprit patriotique, nous sommes étonnés devant tant de dureté et surtout par le « sens unique » adopté.

J'ouvre ici une parenthèse et serais heureux de connaître l'avis des camarades « motards ».

Jean PARFUM,

Président du Moto-Club Laonnois, Laon

N.D.L.R. — Nous aussi aimerions savoir si tous nos lecteurs partagent le point de vue du subtil « distinguo » fait par la Commission Sportive Nationale, selon que les épreuves se déroulent en Allemagne ou en France.

COMPÉTITIONS POUR AMATEURS

Que penseriez-vous de petites compétitions « amateurs » au vrai sens du mot, chacun amènerait sa moto tourisme, la moto des vacances ou du travail, que ce soit 2 ou 4 temps, latérale ou culbutée, aucune importance, depuis le « Poney » 50 cmc. à la 1.000 « Harley » en passant par toute la gamme, peu importe l'âge de la machine, chacun pourrait bricoler et transformer à sa guise, aucune importance, pourvu que ça pète ; une seule réglementation : 1° faire courir les cylindres diverses séparément ; 2° n'employer que des machines de série transformées ou non ; 3° n'employer que de l'essence tourisme ; 4° faire deux coupes dans chaque cylindrée ; une première : vitesse sur parcours non accidenté ; une seconde : sur parcours très court comportant de nombreux virages à seule fin que le pilote dont la mécanique n'est pas à la hauteur, puisse se rattraper par son adresse et sa décision. Tout le monde pourrait courir, il suffirait simplement de se faire inscrire à l'avance et de prendre l'engagement formel de courir. Je suis certain qu'ainsi il y aurait de beaux dimanches cet été pour les motards, et... de belles moyennes, car sans être des « racers », beaucoup de « bouzines » se défendent gentiment ; évidemment, sans battre des records, il y aurait tout de même du beau sport, ne serait-ce que pour l'honneur. Une moto ordinaire suffirait, de l'essence, et... du courage, mais cela ne manque pas parmi les motards.

R. LEGRAND,

à Cormeilles-en-Parisis (S.-O.)

2 OU 4 TEMPS — 3 OU 4 VITESSES

Je reçois et lis toujours avec un vif intérêt, « Moto-Revue », qui est une publication très bien faite, et captivante par son bon esprit, et ses beaux articles techniques.

Je suis donc reconnaissant à la moto de me forcer à C. M., page 110, du n° 971 du 24-2-50. D'abord, je constate, avec le sourire, que je ne suis pas seul à 58 ans, à rester fidèle à la moto, et à pratiquer ce sport, avec le même enthousiasme qu'à 25 ans ? S'il est étrange de voir des hommes de mon âge circuler sur des motos modernes, permettez-moi d'éprouver une sorte de consolation à apprendre que je partage, avec d'autres le ridicule...

Il est certain que l'usage de la moto exige de la vigueur, et qu'il faut entretenir un bon état physique et moral par la pratique d'autres sports, si on veut vraiment tirer agrément de ce moyen de locomotion merveilleux.

Je suis donc reconnaissant à la moto de me forcer de rester jeune !

Mais... votre correspondant n'apparaît pas un très fin technicien, en vous posant la question : 2 ou 4 temps — 3 ou 4 vitesses ? Cependant, sans en avoir l'air, il pose le doigt sur un problème bien difficile et toujours à l'étude. La réponse « scientifique » entraînerait bien loin, sans parvenir à une conclusion bien nette. La solution, pour l'usager, est de posséder une machine brillante en côte, et rapide en plat... Alors, à mon avis, l'hésitation n'est pas possible : 4 vitesses partout. Quant à choisir entre 2 ou 4 temps, il ne faut pas y songer, ce sera l'un ou l'autre selon l'emploi, et votre abonné est parfaitement logique en employant, à convenance, ses deux motos.

Mes fils, comme moi, en pays de montagne, avec quelques belles routes plates en crête, se sont trouvés devant le même problème. Ils ont optés pour la 125 cubitée « Motobécane », donc 4 temps, 4 vitesses. Grâce aux quatre vitesses, on peut adopter facilement le bon régime à toutes les côtes, et la machine monte très bien, elle file le 75-80 en plat. Moi, j'ai opté pour un excédent de puissance (relatif) qui est la vraie et seule solution : la 175 cmc. « Motobécane », dernier modèle reçu à Noël. Mais c'est déjà une moto légère, et il faut le permis de conduire. Il s'ajoute que ces machines ont une marche régulière, sont simples, élégantes et très souples, avec leurs suspensions arrières et les fourches télescopiques. Je reconnais que le choix de cette marque est une préférence toute personnelle.

Le « dilemme » reste donc entier, et ne peut être tranché actuellement.

On cherche autre chose, avec certains avantages de l'un et l'autre cycle, et il faut attendre et constater les résultats fournis par des conceptions à l'ordre du jour — comme la dernière 125 Puch. Si votre abonné peut se payer la « Puch » 250 4 vitesses 1950, il n'aura plus d'hésitation entre 2 ou 4 temps.

Rodrigue FOURNIER,

à Mur-de-Barrez (Aveyron)

Informations et Nouvelles Sportives

◆ MOTO-CROSS EN ANGLETERRE

Le moto-cross d'hiver de Brands Hatch a obtenu un brillant succès. Stonebridge a remporté le Clubman's Race (500 Matchless), l'as de Montreuil Basil Hall a triomphé dans l'épreuve réservée aux Seniors Riders (500 BSA). Il était suivi de Lines (Ariel) et de Stonebridge.

Au meeting de Brands Hatch, le handicap a été gagné par G.H. Ward (500 AJS), suivi de Basil Hall.

Nous apprenons également que le circuit routier de Brands Hatch a été inauguré officiellement le lundi 10 avril. Il mesure 1.609 mètres et la piste est constituée par un excellent macadam goudronné. Des Racers 500 « Cooper » ont tourné à 110 kmh.

◆ CHAMPIONNATS INDIVIDUELS OU PAR EQUIPE

On sait l'admirable effort qu'au cours de la saison passée a fait Fergus Anderson sur presque tous les circuits européens. Vraiment un beau sportsman et profondément convaincu, qui échappe à toutes les combinaisons commerciales. La loyauté même, un chevalier du sport. Aussi doit-on attacher une très grande importance à son avis.

Or F. Anderson est opposé au championnat individuel tel qu'il est actuellement conçu. Il n'a d'ailleurs pas la prétention d'être infailible. Il faut d'ailleurs reconnaître l'extrême difficulté d'établir un règlement équitable. D'ailleurs Anderson ne s'élève nullement contre les résultats du championnat et admet volontiers que dans chaque catégorie les lauréats ont mérité largement leur titre.

Mais Anderson préférerait un classement par équipes, tel qu'il est pratiqué dans les sports athlétiques. On voit où l'on aboutit. Championnat individuel, et c'est la valeur du pilote qui est mise en valeur; championnat par équipes officielles de marques, et c'est alors la valeur technique des machines qui prend le premier plan. Qu'en pensez-vous, amis lecteurs ?

◆ D'ITALIE

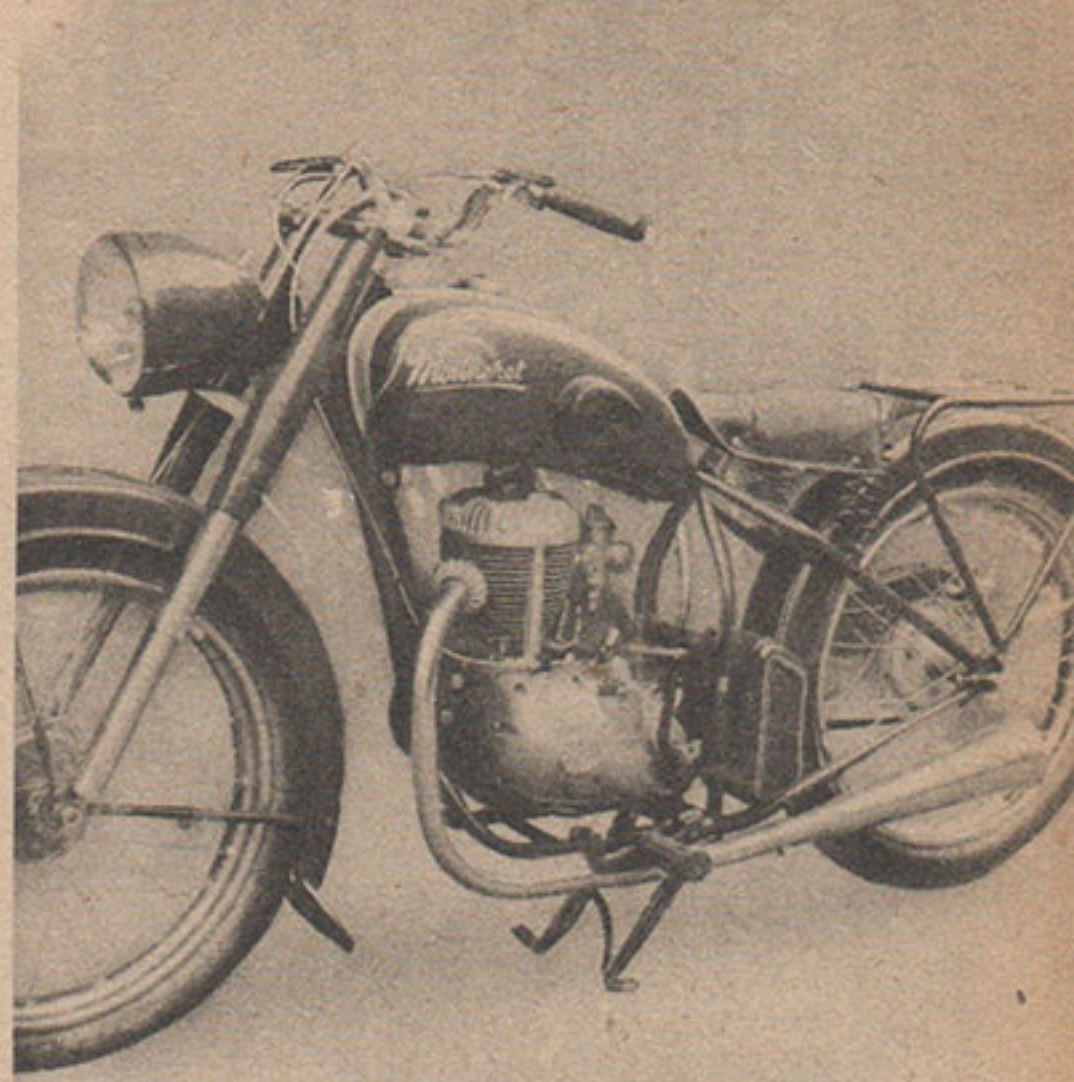
Nous apprenons de Mandello del Lario que la direction des Usines Guzzi a informé les autorités sportives Italiennes qu'elle abandonnerait la compétition officielle pour les courses de la saison 1950. Cette intention part du désir qu'ont les usines Guzzi d'accroître leur production commerciale.

◆ PETITES CYLINDREES ITALIENNES

Les Italiens sont vraiment les champions de la petite cylindrée. Récemment, le pilote Alberto a battu de nouveaux records du monde avec une Magliano de 74 cmc. :

Kilomètre départ lancé à 116 kmh.
Mile départ lancé à 115 kmh.
Kilomètre départ arrêté à 80 kmh.
Mile départ arrêté à 96,5 kmh.
Les records en 75 cmc. furent battus, ainsi qu'en 100 cmc.

La 500 DB qui fit si bonne impression lors de la Coupe d'Or des Racers 500, le 2 avril à Montlhéry. Au volant : Deutsch.



Voici la Monneret Spéciale classée première (ex-æquo) de sa catégorie dans Paris-Nice. Construction Guiller, moteur A.M.C. et fourche télescopique R.B. Grazzini.

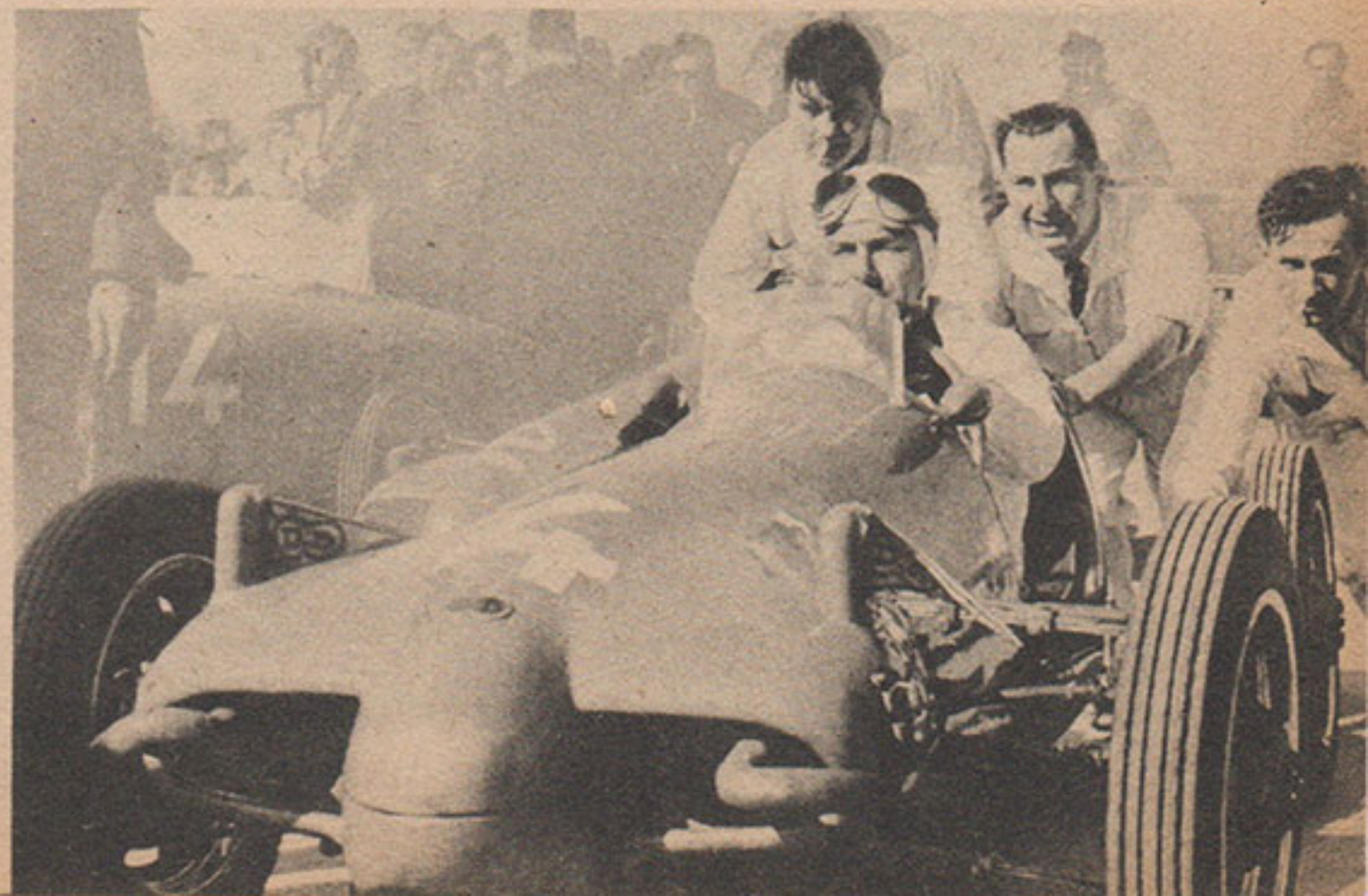
Les chiffres des records en grosse cylindrée impressionnent beaucoup, mais il ne faut pas perdre de vue que les performances des petites cylindrées sont tout aussi intéressantes.

◆ BRILLANT SUCCES ANGLAIS A DAYTONA

Sous un soleil éclatant se sont déroulées à Daytona, ou plus exactement à une vingtaine de kilomètres de cette ville, sur un circuit constitué par 3 kms 200 de sable dur et une égale distance de route goudronnée, deux épreuves, l'une de 320 kms environ pour les professionnels, l'autre de 160 kms pour les amateurs. Dans la première, trois Norton en tête (moyenne 140 kmh.). Une Triumph, suivie d'une Harley-Davidson et d'une Norton (ces deux dernières machines faisaient le même temps) gagna l'épreuve amateur à plus de 128 kmh. de moyenne. Il est vrai qu'une Indian tint la tête, mais grippa dans le dernier tour.

◆ ATTENTION AUX 250 CMC.

Fergus Anderson raconte qu'il y a quelque temps, au cours d'un entraînement en Allemagne avec une 500 cmc., il avait été distancé par une D.K.W. 250 cmc. Nous aurons sûrement des surprises en petites cylindrées.



Aux éliminatoires du Bol d'Or : un 250 cmc. Triumph à allumage spécial.

◆ PROJET DE REGLEMENT DE COURSE (F.F.M.)

Tout règlement parvenant à la F.F.M. en retard jusqu'à 15 jours avant la date de la manifestation, devra, pour être examiné, être accompagné d'une somme égale au droit d'inscription au calendrier.

Tout règlement parvenant à la F.F.M. moins de 15 jours avant la date de la manifestation, sera refusé purement et simplement.

Cette réglementation s'applique également aux épreuves régionales qui ne sont pas inscrites au calendrier, mais dont le règlement doit être transmis à la F.F.M. par l'intermédiaire de la L.M.R. dans les délais ci-dessus indiqués.

En cas de retard, la pénalité est fixée à 1.000 fr. pour les épreuves régionales.

Aucun règlement de manifestation sportive ne peut être publié sans avoir reçu au préalable le visa de la F.F.M. Le numéro de visa doit figurer sur le règlement et sur toutes les publications s'y rapportant.

D'autre part, il est rappelé que, conformément à l'article 21 du règlement de la F.F.M., les manifestations sportives fermées ne pourront comprendre de courses de vitesse sur circuit routier.

◆ CARBURANT UTILISE DANS LES COURSES EN 1950

Il est rappelé que le carburant utilisé dans les courses Nationales et Internationales doit être de l'essence commerciale à 80 d'octane complètement dépourvue d'adjuvant quelconque alcool ou autre.

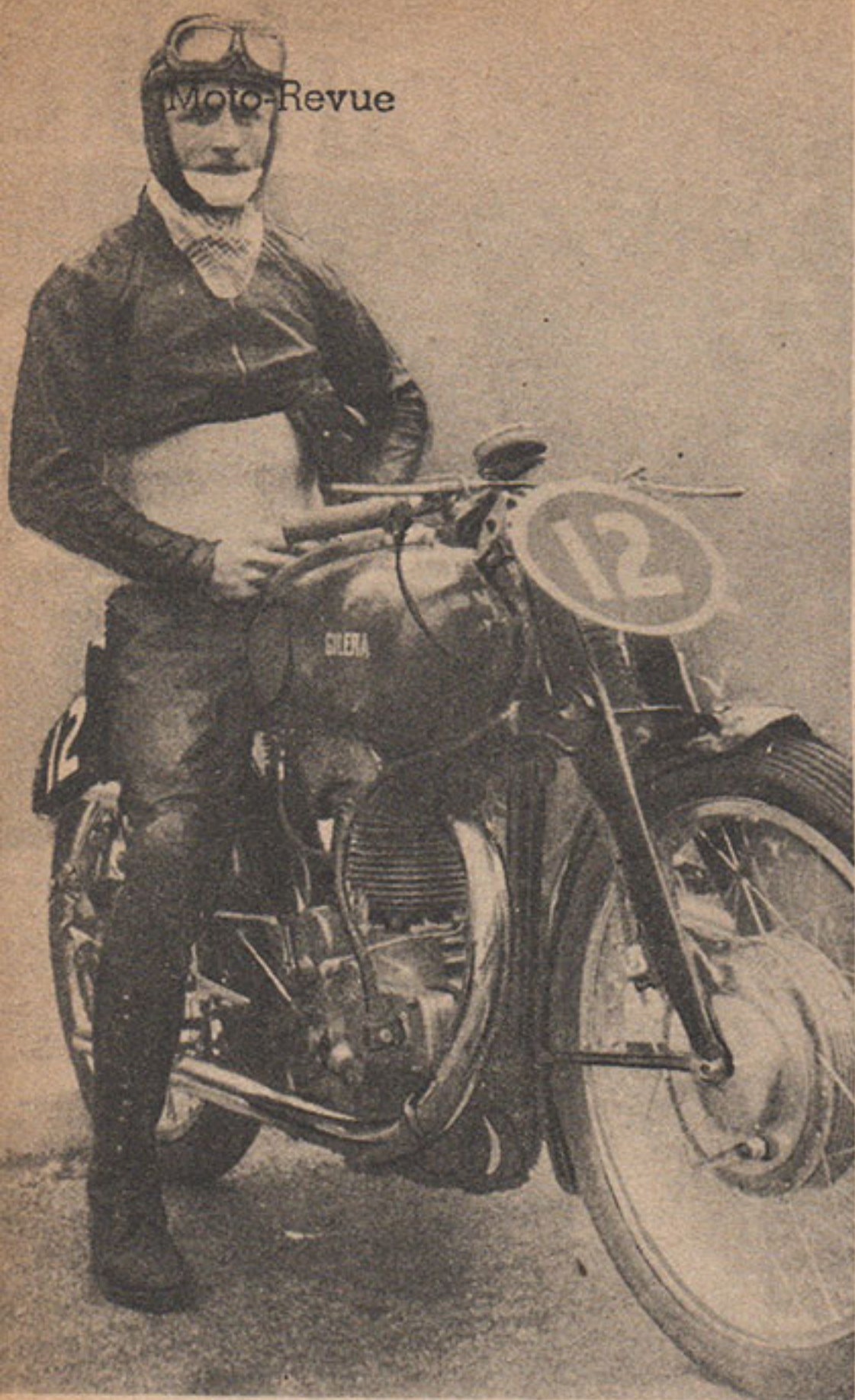
◆ ET EN SUISSE ..

La commission sportive suisse a décidé de rendre obligatoire pour toutes les manifestations sportives du calendrier en cours, l'usage du carburant normal à 76 d'octane.

◆ MEILLEUR CARBURANT

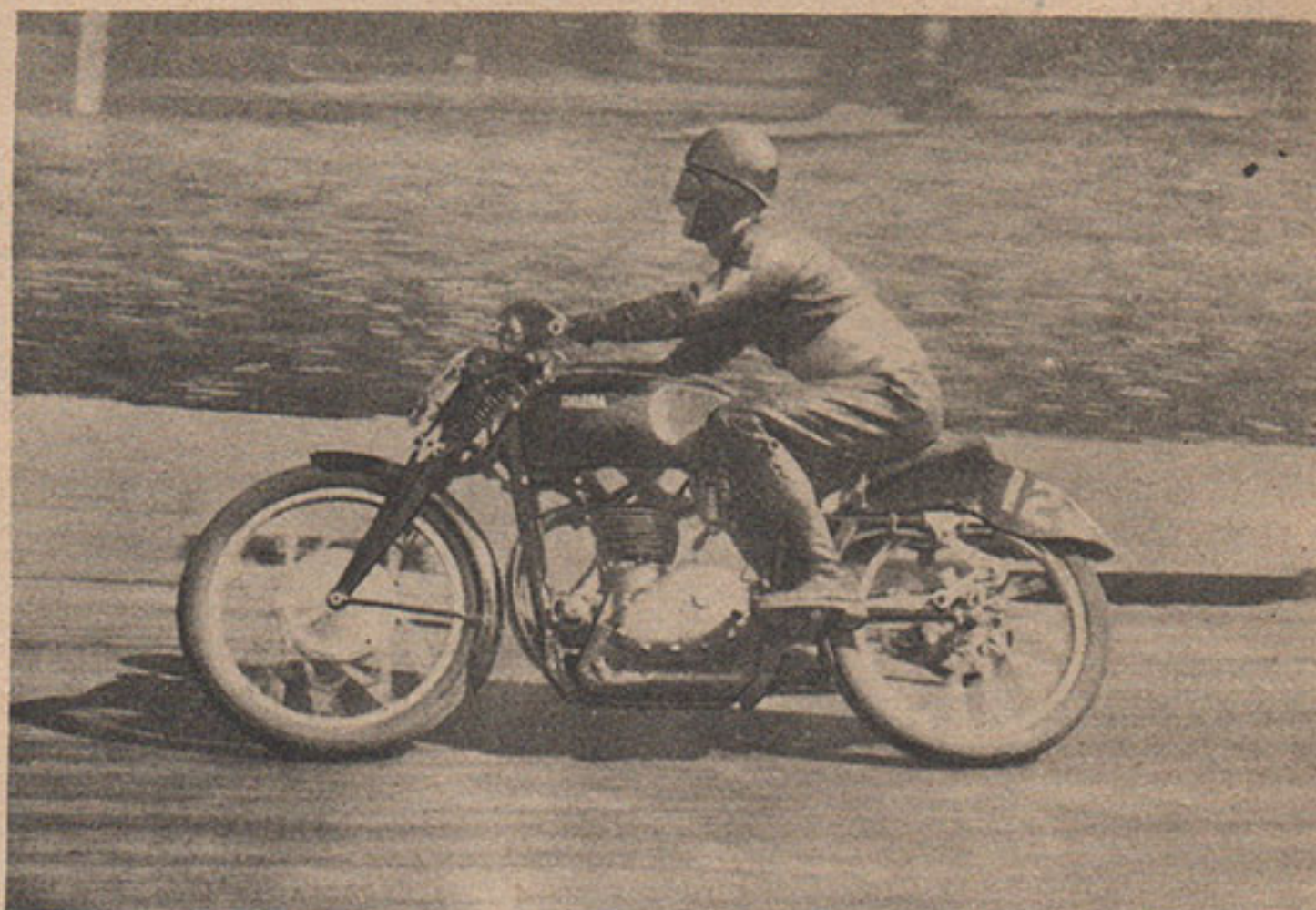
Cette année les concurrents du T.T. disposeront d'un carburant à nombre d'octane plus élevé, 75 à 80 contre 70 à 75 précédemment. Et il est fort probable même qu'en réalité le carburant fourni titrera 80 d'octane. Dans ce cas il est certain que l'on battra le record du tour réalisé en 1939 avec un mélange par parties égales d'essence et de benzol.

VICTOIRE ITALIENNE au GRAND PRIX DE PAU

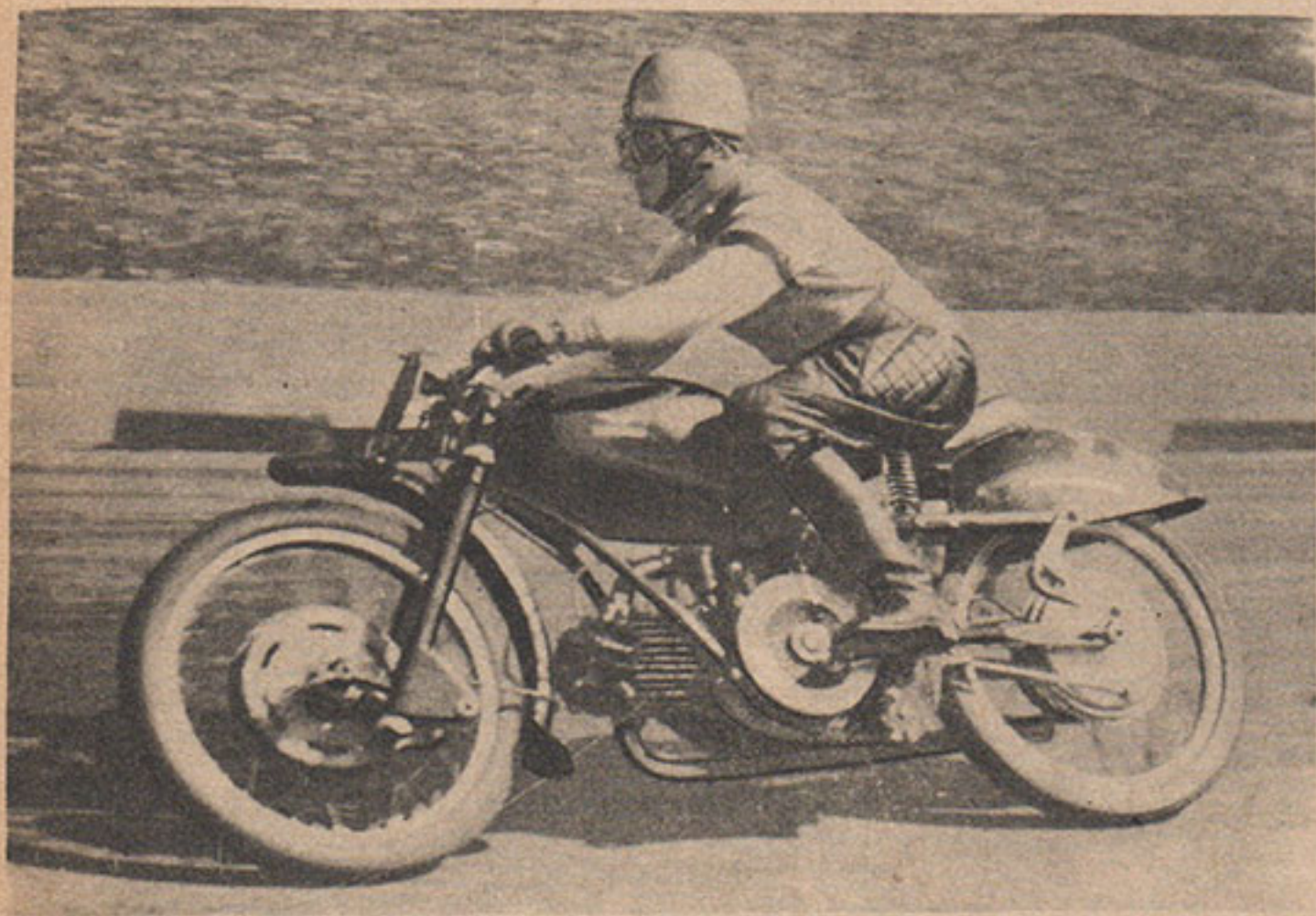


A gauche : Pagani pose pour la traditionnelle photo du vainqueur.

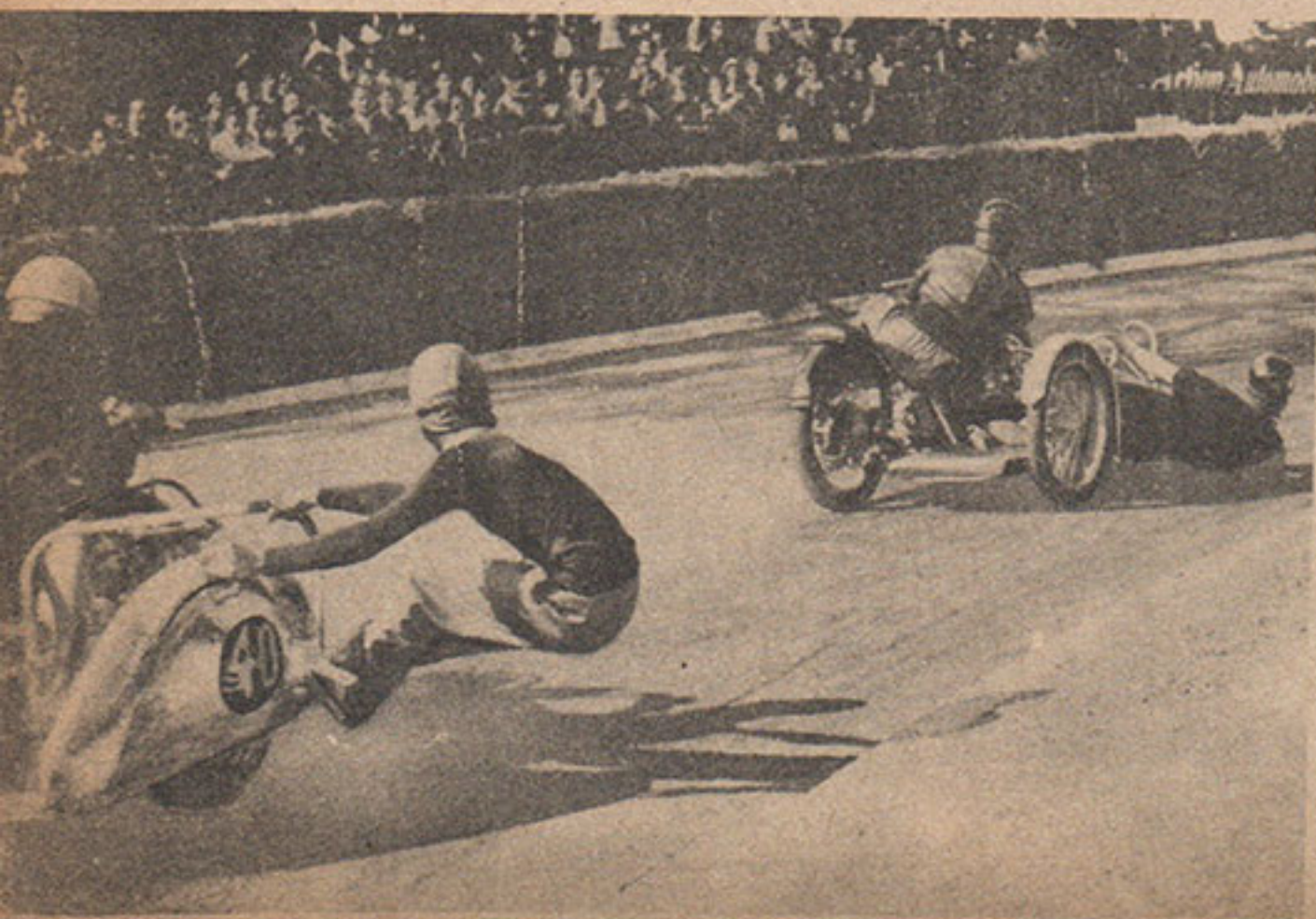
A droite : Pagani sur sa Gilera Saturno s'attaque au record du tour détenu depuis 1938 par Mercedes.



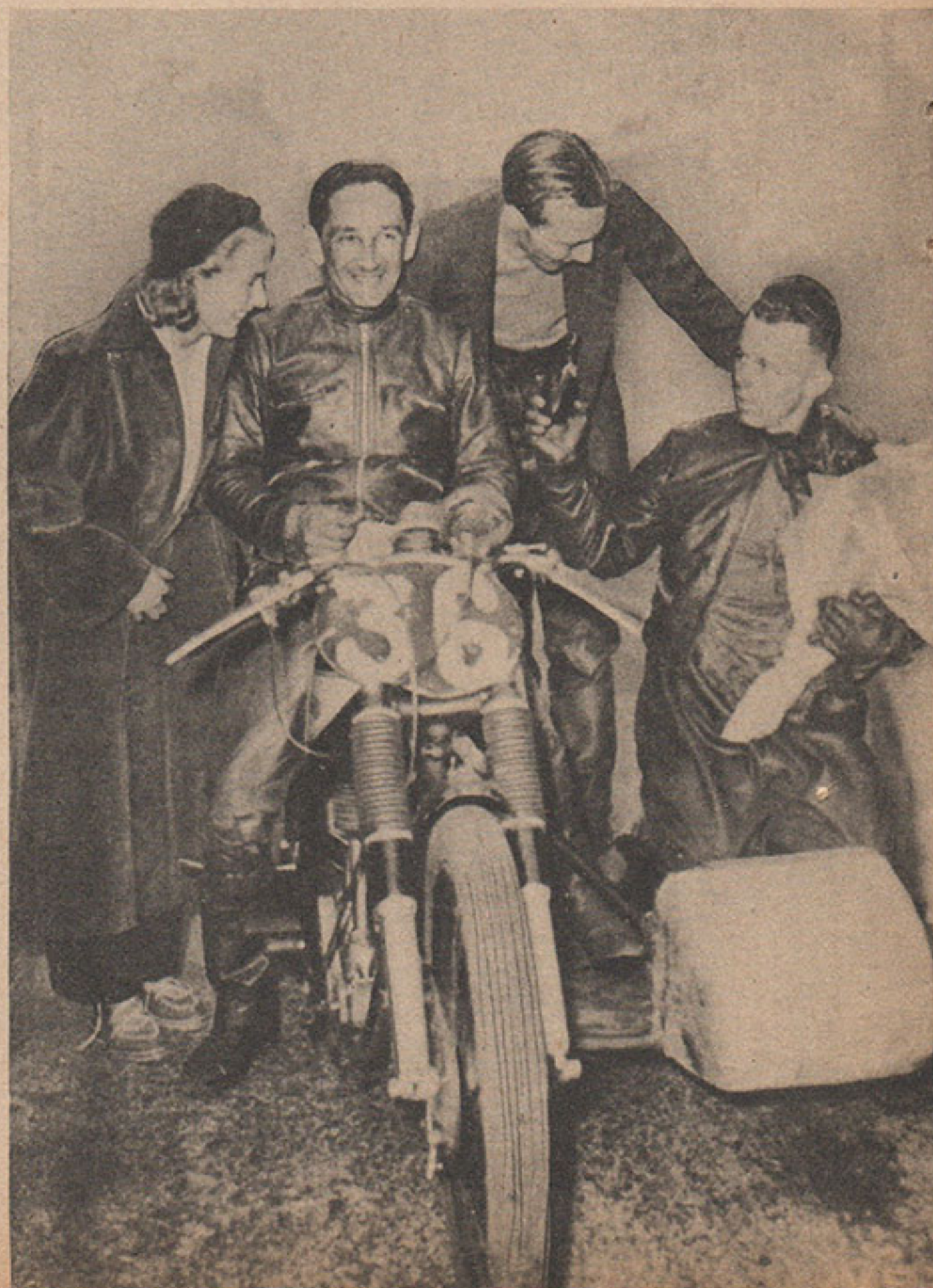
Et naturellement en coureurs avisés : Pagani sur Gilera, Haldeman sur Norton, 1^{er} dans leur catégorie, avaient « Brétocylé » leur essence avec Brétocyl Graphité, le « Superlubrifiant des Champions » et le « Champion des Superlubrifiants ».



Ci-dessus : Behra, 3^e au classement. A gauche : Un passage mouvementé des side-cars.



Haldemann, (Norton) et son passager ont le sourire après leur victoire.



A travers le Sport

GRAND PRIX DE BARCELONE

Le G. P. d'Espagne qui se déroulait à Montguich (Barcelone), fut un « festival Pagani », puisqu'il remporta la victoire en 125 cmc sur Mondial (à 89 de moyenne), puis en 500 cmc., sur Gilera (à 104 de moyenne). Il est incontestable que cette victoire sur un lot comprenant les meilleurs pilotes internationaux place Pagani à la tête des coureurs motocyclistes de l'heure. Notons également l'excellent classement de l'espagnol Ortueta, second en 350 cc., et en 500 cc.

Voici le classement des différentes catégories :
 125 cmc. (30 tours, 75 kms 818) : 1. Pagani (It.), sur Mondial, 50' 6" 8/10 (moy. 88 kmh. 969) ; 2. G. Leoni (It.), sur Mondial, 51' 2".
 350 cmc. 30 tours, 113 kms 719) : 1. Wood (Angl.), sur Velocette, 1 h. 7' 34" 6/10 (moy. 100 kmh. 968) ; 2. Ortueta (Esp.), sur Velocette, 1 h. 7' 48".

500 cmc. (40 tours, 151 kms 624) : 1. Pagani (It.), sur Gilera, 1 h. 27' 12" (moy. 104 kmh. 129) ; 2. Ortueta (Esp.), 1 h. 28' 21" 6/10.

Sidecars (10 tours, 37 kms 906) : 1. Milani (It.), sur Gilera, 25' 24" 4/10 (moy. 89 kmh. 519) ; 2. Haldemann (S.), sur Norton, 25' 31".

MOTO-CROSS D'ORLEANS

Le Moto-Cross du Printemps de l'A.M.C.O. a eu lieu à Olivet le 9 avril, devant 4.000 spectateurs enthousiastes. Organisation impeccable. Les épreuves se succédèrent avec rapidité sur un circuit semé de difficultés, mais trop étroit pour permettre de doubler sans danger.

Dans les petites cylindrées, de jeunes espoirs orléanais se firent remarquer. Charrier, de Saint-Cloud, fut notamment vainqueur en 350.

Une dernière course, dite des « as », opposait en 2 manches et une finale de 15 tours des coureurs éprouvés tels que Godey de St-Cloud, Legrand de l'A.M.S., qui fut particulièrement brillant dans la finale. Moury, d'Orléans, avec aisance et dans son style habituel, s'était placé dans les 2 manches. Il partait favori pour la finale, quand il s'arrêta au 13^e tour, son pneu arrière totalement dégonflé.

Le moto-cross est maintenant consacré sport sport orléanais.

MOTO-CROSS DES LILAS

Dimanche a eu lieu à la Porte des Lilas un moto-cross dont voici les résultats :
 250 cmc. : Finale : 1. Godey ; 2. Melioli ; 3. Adnet ; 4. Klym ; 5. Pery ; 6. Moury.



350 cmc. : Finale : 1. Martin ; 2. Frantz ; 3. Catelain ; 4. Boisserie ; 5. Klym
 500 cmc. : 1^{re} série, finale : 1. Brassine ; 2. Blat ; 3. Verrechia ; 4. Legrand ; 5. Bonin.

MOTO-BALL

Dans le match comptant pour le Championnat de France, Gennevilliers a battu le Club de Colombelle par 4 à 1.

CHAMPIONNAT DE FRANCE

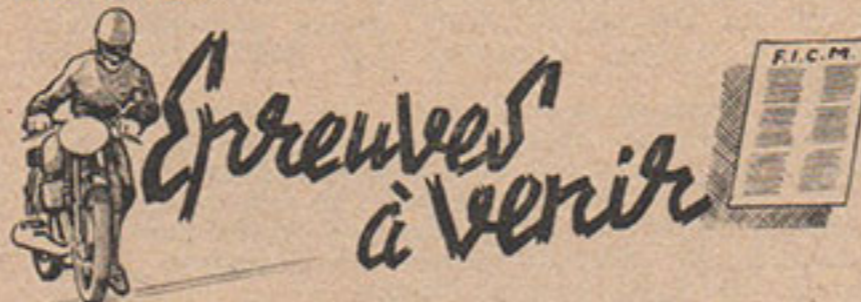
Sous réserve du minimum de parcours prévu à l'article 6, les courses retenues pour le classement du Championnat des Conducteurs Français 1950 sont :

- 1^o) pour la classe 125 cmc
 30 avril : Circuit de Vitesse de Paris.
 18 mai : Circuit de Vitesse de Tarare.
 3-4 juin : 22^e Bol d'Or.
 2 juillet : Circuit de Vitesse de l'A.M.S.
 6 août : Grand Prix de France.
 8 octobre : Coupe du Salon.
- 2^o) pour les classes 350 et 500 cmc.
 30 avril : Circuit de Vitesse de Paris.

- 7 mai : Circuit de Vitesse du Cinquantenaire à Roubaix.
- 18 mai : Circuit de Vitesse de Tarare.
- 3-4 juin : 22^e Bol d'Or.
- 2 juillet : Circuit de Vitesse de l'A.M.S.
- 16 juillet : Circuit d'Albi.
- 6 août : Grand Prix de France.
- 8 octobre : Coupe du Salon.

NOUVELLES D'ITALIE

Arcisio Artesiani vient de signer un contrat pour la saison 1950 avec M.V. A cette occasion nous le verrons piloter la nouvelle 500 cmc. 4 cylindres dont la réalisation est fort avancée et qui fera sa première apparition au Grand Prix de San Remo. Rappelons que cette machine a été dessinée par l'ingénieur Remor, transfuge de chez Gilera.



GRAND PRIX DE SAN-REMO

Dimanche 23 avril aura lieu le G. P. motocycliste de San Remo comptant pour le trophée international de la F.M.I. et le Championnat d'Italie Le Circuit Ospedaletti, où il sera couru, comporte 3.380 m. de tour, que les concurrents feront 60 fois, soit un total de 202 kms Le « plateau » sera de choix : Anderson, Whitworth, Behra, Armstrong, Aranda, Wood, Goffin, Houel, enfin Arcisio Artesiani qui doit piloter la nouvelle 4 cyl. M.V. de l'Ing. Remor.

EN SUISSE

Les 6-7 mai 1950 auront lieu à Erlen (canton de Thurgovie), des épreuves automobilistes et motocyclistes. Parmi les partants, on relève les noms de Lorenzetti, Ambrosini, Foster, Wood, etc. Les catégories sont les suivantes : 250, 350, 500, sidecars 600 cmc Voitures sport et voitures courses (Formule 2).

EPREUVES AUTOMOBILES ET MOTOCYCLISTES A BREMGARTEN LES 3 ET 4 JUIN

En 1950, le caractère international de la manifestation sera plus accusé que jamais en raison de la rentrée en scène des concurrents allemands, que l'on attend avec la plus vive curiosité. Le directeur de course de l'épreuve automobile sera M. Fritz Christen et celui des courses motocyclistes, M. Adi Binz, tous deux de Berne.

Au banquet offert par « Vespa » pour fêter ses records du monde, on reconnaît : (1) Ing. Casini (Vespa) ; (2) M. Nebout ; (3) M. Robert ; (4) Louis (repré-

sentant de Vespa en France) ; (4) M. Massonet (commissaire technique F.F.M.) ; (5) Ing. Carbonaro (Vespa) ; (6, 7 et 8) M. Romagno, Castiglioni et Mazzonaccini, (pilotes) ; (9) Le secrétaire de rédaction de « Moto-Revue ».

Ces épreuves se dérouleront sur le circuit de la Forêt de Bremgarten, aux portes de Berne. Pour tous renseignements, s'adresser au secrétariat des Grand Prix de Berne, 4 Kochergasse à Berne

GRAND PRIX DE GENEVE LE 23 JUILLET

Le Grand Prix de Suisse organisé par le Moto Sporting Club de Genève se déroulera le 23 juillet aux portes de Genève, sur un circuit de 6.000 mètres empruntant les routes et accès aux bâtiments de l'O.N.U. Ce parcours est appelé le Circuit des Nations.

Trois catégories de motos prendront le départ (250, 350 et 500 cmc.) et une catégorie de sidecar (600 cmc). Les parcours seront respectivement de 21 tours pour les 250 cmc. ; 25 tours pour les 350 cmc. ; 34 tours pour les 500 cmc. et 17 tours pour les sidecars (600 cmc.).

Les engagements seront acceptés jusqu'au 30 juin à la Fédération Motocycliste Suisse, 6, rue Petitot, à Genève, par l'entremise de la Fédération Nationale du pays auquel appartient le concurrent.

LE XI GRAND PRIX DE MONACO

Le XI^e G. P. Auto de Monaco se déroulera le dimanche 21 mai 1950. Il sera précédé le samedi 20 mai d'une épreuve de vitesse pour « Racers 500 ».

TROPHÉE INTERNATIONAL

MOTOCYCLISTE DE MONACO 1950

Le Trophée International Motocycliste de Monaco, organisé par le Moto-Club de Monaco, avec le concours et l'assentiment des Fédérations Motocyclistes d'Europe affiliées à la Fédération Internationale Motocycliste, aura lieu les 23, 24 et 25 juin 1950.

La formule du « T.I.M.M. », inédite en motocyclisme, est celle d'une épreuve de Régularité et Grand Tourisme Neuf itinéraires convergeront vers Monaco avec départs de : Barcelone (1.250 kms), Bordeaux (1.249 kms), Bruxelles (1.243 kms), Florence (1.242 kms), Folkestone (1.246 kms), Genève (1.240 kms), Milan (1.245 kms), Monaco (1.244 kms), Paris (1.245 kms).

Vitesse moyenne imposée : 40 kmh jusqu'à 200 cmc ; 50 kmh. au-dessus de 200 cmc. et sidecars toutes cylindrées.

Cette épreuve est ouverte à tout motocycliste amateur ou professionnel muni de la licence internationale de conducteur 1950. Aucun passager n'est toléré pour les motos solos ; les sidecars ne devront transporter qu'un seul passager féminin remplacé au besoin par du lest. A l'arrivée à Monaco, tous les participants auront à accomplir une épreuve de classement d'accélération-freinage sur un parcours figurant une route. Pour les concurrents parvenus à Monaco sans pénalisations, une épreuve finale de régularité sur 3 tours d'un circuit montagneux de 15 kms 600 servira au départage des ex-æquo au classement général.

Un classement particulier aura lieu dans chacune des catégories ci-après : 125 cmc., 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc., sidecars.

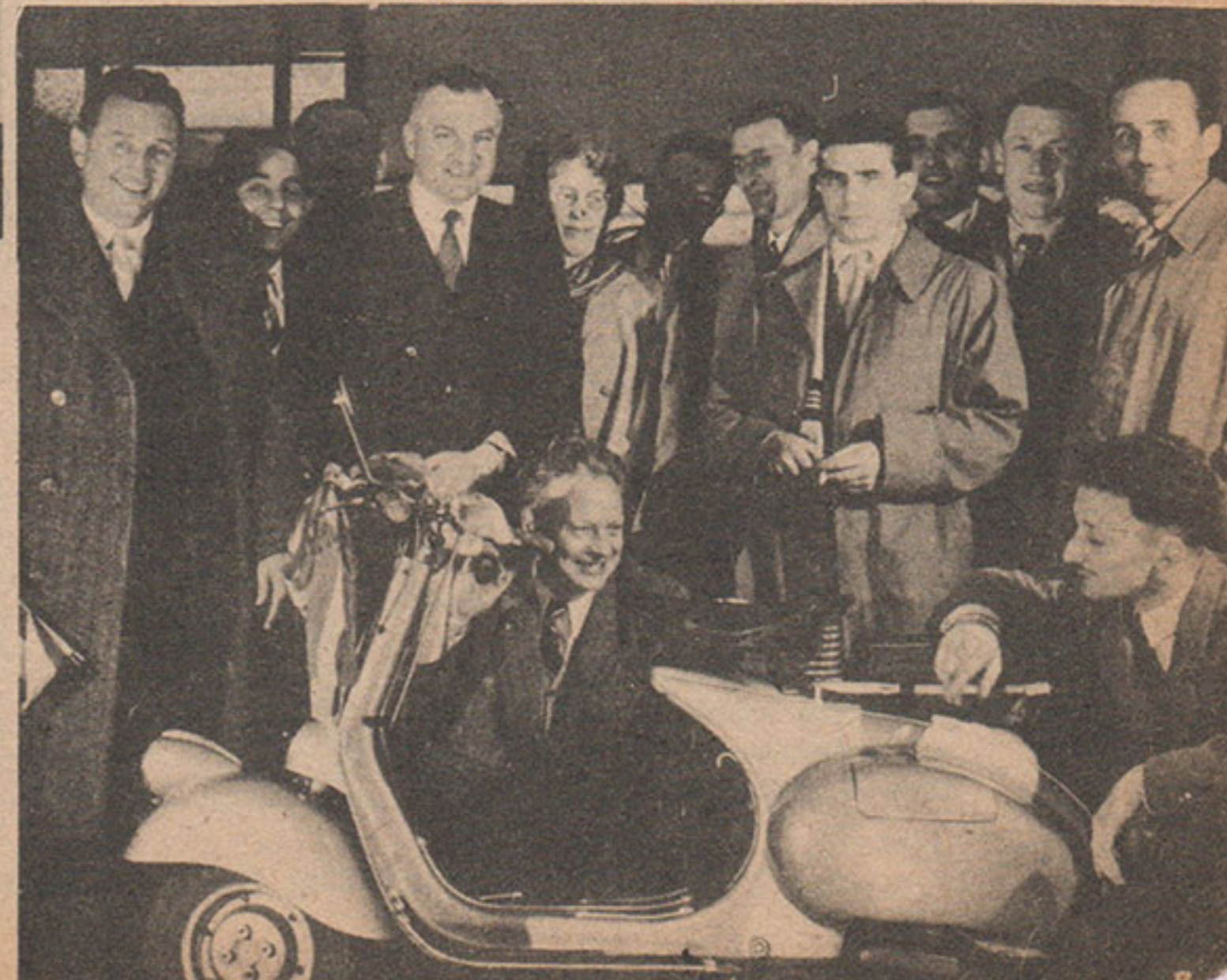
Divers Challenges, Coupes, Prix et Primes récompenseront les participants et tous ceux arrivés dans les délais recevront l'insigne spécial du « T.I.M.M. ».

Renseignements : Moto-Club de Monaco, 45, rue Grimaldi, à Monaco (Principauté).

5^e RALLYE INTERNATIONAL MADONE DES CENTAURES

Le M.C. International Madone des Centaures organisera, sous les auspices des F.M.I. et F.I.M., le 16 juillet prochain, une réunion motocycliste appelée « 5^e Rallye International Madone des Centaures », entre Castellazzo Bormida et Alexandrie (Italie).

Renseignements à : M.C. International Madone des Centaures de Castellazzo Bormida (Italie).



CALENDRIER SPORTIF

(Les épreuves en caractères italiques sont internationales)

AVRIL :

- 23 : (France) Moto-Cross de l'A.M.S.
 23 : (France) Moto-Cross ou prairie (Association Cyclecariste et Motocycliste de Picardie).
 24 : (Italie) *Trophée Intern. de San Remo.*
 29 : (Ulster) *Course de l'A.C.U.*
 29-30 : (Suisse) *Circuit Intern. de Schaffouse.*
 30 : (France) *Prix de Paris.*
 30 : (Belgique) *Circuit de Mettet.*
 29-30 : (France) Concours de Régularité à Boufarik (M.C. Algérie).
 30 : (France) Circuit Motocycliste d'Oloron (M.C. Béarn).
 30 : (France) Prix Motocycliste de la Sarre-St-Wendel (U.M. Sarroise).
 30 : (France) XIV^e Circuit d'Endurance et de Régularité de Haute Normandie (M.C. Normandie).
 30 : (France) Moto-Cross du M. C. Avignon.
 30 : (France) Moto-Cross du M. C. Banlieue Nord.

MAI :

- 1^{er} : (France) *Circuit de Vitesse à Nice.*
 1-6 : (Ecosse) *Six Days Trial.*
 5-6-7 (Italie) *Scude del Sud.*
 6 : (Irlande) *Leinster 200.*
 6-7 : (Suisse) *Circuit International d'Erlen.*
 6-7 : (France) *Epreuve de Régularité (M.C. de Lyon).*
 7 : (Finlande) *Grand Prix.*
 7 : (France) *Circuit de Vitesse du Cinquantenaire (M.C. Nord).*
 7 : (France) Circuit Motocycl. d'Endurance de l'Ile-de-France (L. M. Ile-de-France).
 7 : (France) Kilomètre lancé du M.C. Mulhouse.
 7 : (France) Course sur piste à Clermont-Ferrand (M.C. Auvergne).
 7 : (France) Moto-Cross du Buffalo Motor-Club.
 7 : (France) Moto-Cross à Burgères (M.C. Rochelais).

A.M.C.F., LE 30 AVRIL 1950

A MONTLHERY,

PRIX DE PARIS MOTOCYCLISTE

La première épreuve comptant pour le Championnat des Conducteurs Français sera disputée le 30 avril prochain, sur le circuit de 6 k. 283,40 de Montlhéry et sur de courtes distances.

En effet, l'A.M.C.F. (concours sportif) et l'A.G.A.C.I. (concours matériel) organisent 3 belles courses de vitesse réservées aux motocyclistes : 125 cmc. : 13 tours de circuit, soit 81 k. 684,40
 350 cmc. : 20 tours de circuit, soit 125 k. 668
 500 cmc. : 20 tours de circuit, soit 125 k. 668

Le carburant officiel est le 80 d'octane employé habituellement.

Les épreuves sont ouvertes à tous les licenciés de la F.F.M. et aux Internationaux.

De nombreux prix en espèces sont affectés aux lauréats et tous les concurrents sont intéressés sur les recettes possibles de cette réunion.

Celle-ci comprendra en particulier en finale le « Grand Prix Automobile » qui réunira tous les grands champions actuels, ce qui ne manquera pas d'attirer la grande foule à l'autodrome.

Pour les courses motocyclistes, les engagements sont ouverts dès maintenant, ils seront clos définitivement le lundi 24 avril 1950.

Règlement et inscriptions chez M. E. Mauve, Directeur des Courses, 29, bd Ch. de Gaulle, à Colombes.

2^e CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE REGULARITE ET D'ENDURANCE DE L'ILE-DE-FRANCE

La L.M.I.F. organise le dimanche 7 mai 1950, avec le concours de ses clubs affiliés à la F.F.M. son 2^e Circuit Motocycliste de Régularité et d'Endurance de l'Ile-de-France.

Cette épreuve de tourisme motocycliste et de régularité avec moyenne imposée et contrôlée empruntera un itinéraire de la région de l'Ile-de-France.

Les grosses cylindrées parcourront un kilométrage de 258 kms par : départ de Sèvres, Versailles, Rambouillet, Epervon, Maintenon, Nogent-le-Roi, Dreux, Châteauneuf-en-Thimerais, La Loupe, Nogent-le-Rotrou, Brou, Châteaudun, Illiers, Chartres.

Les petites cylindrées jusqu'à 175 cmc. emprunteront un itinéraire réduit, même parcours jusqu'à La Loupe, Courville sur Eure, Chartres (168 kms).

Cette épreuve est ouverte aux vélomotoristes, motocyclistes et sidecaristes membres des clubs affiliés et possesseurs de la licence fédérale.

Les véhicules seront répartis en quatre groupes distincts selon les cylindrées, les moyennes afférentes à ces groupes seront les suivantes : 36, 40, 45, 50 et 55 kms à l'heure.

Le contrôle des moyennes sera assuré par des contrôles horaires, et pour départager les ex-æquo il sera établi une base kilométrée sur une portion du parcours.

Renseignements : M. Cantalice Gabriel, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine). La clôture des engagements sera prononcée le mercredi 4 mai 1950.

dans les Clubs

■ M.C. BIGOURDAN. — Le M.C. Bigourdan organise avec sa Section de Vic-Bigorre le 18 juin prochain le 4^e Circuit National de Vitesse des Acacias à Vic-Bigorre, pour les Catégories 125-350-500 Amateurs et Professionnels. Nous sommes persuadés que cette belle épreuve rencontrera le plein succès qu'elle mérite et qu'elle a toujours eu dans le monde sportif.

Pour tous renseignements et engagement, s'adresser à M. L. Lestrade, rue des Ecoles, Vic-Bigorre (H.P.).

Ci-contre : l'équipe de compétition du M.C. Bergerac pour 1950.



■ SPORTING M.C. PARIS. — Le S.M.C.P. communique la liste de ses sorties camping, touristique pour le mois d'avril. — 2 avril : Ermenonville, Petite Sablière. Rendez-vous Porte Villette. 9 avril : Puiselet. Rendez-vous Porte d'Italie. 16 avril : La Faisanderie. Rendez-vous Porte de Vincennes. 23 avril : Saint-Aubierge. Rendez-vous Porte de Charenton. 30 avril : St-Martin du Tertre. La Pierre Turquoise. Rendez-vous Porte de la Chapelle.

Départs isolés pour les campeurs. Pour tous renseignements, s'adresser au siège : 1, place de la Bastille, Paris-4^e.

■ M.C. CLODOALDIEN. — Membres à l'honneur : Eliminateur du Bol d'Or, 3 engagés, MM. Descamp, Walter, Tinancourt (classé 5^e en 500 cmc.).

D'autre part, le M.C. Clodaldien organise le 30 avril un rallye: « Le Rallye du Muguet », départ de St-Cloud, arrivée au Château de Charbonnière, près Orléans, soit 90 kms.

■ UNION MOTOCYCLISTE DE LA MARNE. — Le 1^{er} mai prochain, le Comité Directeur de l'Union Motocycliste de la Marne organise pour la troisième fois la Coupe Desprez de Bona, qui fut remportée en 1949 par Lecoq, d'Ay, et qui cette année encore défendra sa chance. Cette manifestation se déroulera dans la Côte des Filaines à Germaine (Gare). Droits d'inscription : 200 francs.

Départ de Reims place d'Erlon, face au Bar de l'Eclairer, à 8 h. 45.

Inscriptions et Règlements chez MM. Hild, 5, rue Gosset, à Reims Pérard, 68, rue de Cernay. Durin, 25, rue F. Charbonneaux.

■ M.C. LAONNOIS. — Le M.C. Laonnais annonce qu'il organise une grande réunion d'information à Soissons, le mercredi 26 avril, à 20 heures 30, dans une des salles de la Mairie.

Les motocyclistes, les amis de la moto, ainsi que toutes les personnes que la question intéresse, sont invités à assister à cette réunion où différents problèmes propres à la motocycliste seront examinés et traités en commun.

Ce que le M.C.L. désire avant tout, c'est de créer une union solide groupant tous les motards de l'Aisne, pour le grand bienfait de notre sport favori.

Soisson

Renseignements : M. Thierry, 1, rue St-Martin.

■ AMICAL MOTO CLUB ORLEANAIS. — GRAND MOTO-CROSS DE UAQUES. — Classement. — 125 cmc. : Classement général : 1. Couratier; 2. René Klym; 3. Pronget; 4. Leferrand.

175-250 cmc. : Classement général : 1. René Klym; 2. Couratier; 3. Carnon; 4. Thévenin; 5. Sagette; 6. Juigne.

350-500 cmc. : Classement général : 1. Charrier; 2. Denis; 3. Pelan; 4. Hennequin; 5. Rioux; 6. Pournin; 7. Sutra.

Epreuve des As : Classement général : 1. Robert Klym; 2. Moury; 3. Lefrand; 4. Godey; 5. Martin; 6. Barat; 7. Mariani.

En résumé, bonne victoire de l'A.M.C.O. qui récompense les organisateurs de tout le mal qu'ils ont eu pour l'organisation de cette manifestation.

■ U.M. AUBE. — L'Union Motocycliste de l'Aube organise le dimanche 28 mai un grand Rallye-Concentration.

Cette épreuve est ouverte à tous les clubs mo-

tocyclistes français. Il s'agira pour eux de rallier Troyes, après avoir effectué un parcours minimum de 150 kms.

De nombreux prix récompenseront les gagnants. Renseignements : M. René Sebeyran, 104, bd de Dijon, St-Julien-les-Villas (Aube).

■ M.C. BERGERAC. — Les différentes commissions du M.C.B. travaillent actuellement d'arche-pied à la mise au point du 3^e Circuit National de Bergerac qui se déroulera le 21 mai 1950 et permettra aux fervents de se délecter de beau sport.

CHROME - CUIR

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

TOUS VETEMENTS DE CUIR

POUR LA MOTO ET LA VILLE

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

Catalogue gratuit sur demande



“ LIGHT 125 ”

CONSTRUISEZ VOUS MEME UNE VOITURETTE sans permis de conduire

Montage facile à la portée de tout amateur PLANS ET GUIDE COMPLET : 1000 frs

(par poste 1.100) - Chèque postal Moto-Revue 297-37

Edité par MOTO-REVUE, 12, r. de Cléry - PARIS-2^e

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 imprimerie 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

GN.-RH. Junior 3 cv 1939 imp. 75000. Raphaël 8 r. de Toul-12^e
 BMW R35 350 f. tél. parf. ét. 125. Malakoff 4 r. A. Coin.

BSA 5 cv 4 v. WM 20 sél. ét. nf. 28 passage Hébrard-10^e
 TERROT 500 RSSE 47 4 vit. sél. 28 pass. Hébrard-10^e.

AJS 500 cul. 4 v. sél. type civ. side sp. p. état, 150.000.
 MOREL 63 r. des Cascades-20^e
 TERROT 250 comme neuve, 15 r. de la Présentation-11^e.
 V. 500 MAG culb. Motosacoche av. side Vannod 120. Leguern 20 r. Rob. Keller-15^e (ap.5h.)

MOTOCOF. 4 cv culb. sél. side Carpio 1 pl. 1/2 t. b. ét. 110. BONNARD, tél. Roq 18-58

Zundapp 200 t. b. ét. Roq.18-58

TRIUMPH 350 4 v. sél. p. ét. pns nfs. Ganivet 50 r. Moureaux-20^e.

DRESCH 500 40 Norton 500 ACT 110. Terrot 350 lat. 50. SOYER 92 r. Rochechouart-9^e

NORTON 16H b. ét. mot. pns nfs. Germain P. Orgerus (SO)

HARLEY 750 MP b. ét. 170. Chotard 38 r. Dombasle-15^e.

BMW R12 av. side capoté, émail nf b. ét. méc. 3 pns nfs roue secours. BRIAIS, 48 bd Foch, Epinau sur Seine

SPL G. Rh. D5 500 Amel méc. impec. 150000. TRE. 04-65.

TERROT 125 culb. ETP f. tél. comme nve av. acces. roulé 3000 k. 85000. Gal. 95-60.

DARMONT Etoile Fr. b. état DODY 11 r. G. Péri Levallois

INDIAN 500 side Carpio t. b. ét. 130. Aufrère 36 r. Sibuet

GN. RH. 350 Major t. b. ét. BARDEAU 18 bd Jean Allemane, Argenteuil (S.-et-O.).

PART. v. Norton 16H 500 lux. ét. nf t. l. j. 19 à 20 h. ou sam. dim. matin. FASSIAUX 8 r. Aubert, Saint-Denis (Seine)

V. ou éch. c. 500 Dollar 350 Jap vis. après 18 h. Garage CRUSSOL, 14 r. Crussol-11^e.

TRIUMPH speed twin moteur nf. Abbadie 90 r. des Archives

GN. RH. 125 R3 état neuf. compt. klax. élect. Tri. 80-99

VELO VAP

1 V. Vap hom. 1 v. Vap fem. prêt roul. compl. équip. ét. parf. bs px. Ecr. ou vers 13h. BEGARD 5 r. Ch. Robin-10^e

TRIUMPH splend. speed twin four. tél. moy. susp. 225.000. Guillemo, 3 r. Deveria, 20^e.

350 PEUGEOT P 105 culb. b. ét. 65. Bylliez, rte Versailles, Essonnes T. 491, Corbeil.

DKW 198 impec. px 100000 vis. apr. 19 h. et sam. Gilges 70 r. de Belfort, Nanterre

SIDE obus allem. spéc. p. DKW. Enguerrand 8 r. Monte-Cristo-20^e ap. 19h. et sam. dim.

250 ALLEM. Standa 2 tps imp. Mercier Car 07-80 Poste 2 h. trav. Reprise 125 Peugeot

PONEY 50 mot. rem. nf b. ét. 32. Renaudin 2r. de Lagny-20^e

DKW 500 2 cyl. sus. A. Baby-tex, 56 r. Babylone Inv. 90-29

250 GUZZI susp. ar. f. tél. 82 av. République, Aubervilliers.

RSSE TERROT 500 lux Roger 78 r. des Archives Paris-3^e.

V. ou éch. c. voit. Matchless 350 cc culb. sup. culas. télesc. parf. ét. NATIER 90 bd de Port Royal-5^e Odéon 13-85.

TERROT Jap 250 imp. chaus. nf. MUFFAT 12 r. Affre-18^e.

500 BSA M20 NSU 250 super cul. 4 v. parf. ét. or. ou éch. contre cabriolet, jusq. 11 cv MAUDUIT, bd Legentil, Coudances. Tél. 422.

ARIEL 350 culb. ét. nf 130. tél. avant 13 h. Bot. 46-41.

TERROT 250 lat. mot. neuf acces. 50000, ou éch. + fort. CHARLES 8 r. Bidassoa-20^e.

BLACKBURN 350 lat. c. nve 80. Lefèvre 10 r. Chevreul-11^e

ZUNDAPP side type Russe parf. ét. Ely.50-26 (12à14h.)

AUTOMOTO 350 55000. téléph. PRO. 10-38 de 8 à 18 h.

PART. v. Norton 600 av. side vis. sam. ap. m. 150000. Frenais, 3 bd du Nord, Le Raincy

380 cc. BMW état nf, écrire rendez-vous CHAPUIS 21 rue des Petits Carreaux-2^e.

125 JONGHI 1949 équipé exc. état. ROB. 33-12.

BMW R12 civ. ét. imp Conc. 5 r. du Pôle Nord, Paris, 18^e

BSA 500 T M20 c. nve. MOISSET 51 r. Mémilmontant-20^e

NORTON 18 H 500 culb. parf. ét. méc. 165 WIELAND 56 r. E. Vaillant, Bagnolet.

URG. oc. unique parf. v. cause acc. 500 BSA 4 v. sél. ét. abs. nf gar. émail noir chromé. CAFFE 13 r. Maître Albert-5^e.

150 PEUG. neuf. M. LEBEAU 33 r. H. Barbusse, Les Lilas.

NORTON 500 16H parf. état Martigny 87 r. de la Fraternité, Montreuil s. B (18à20h.)

3 CV Moto Sansoupap parf. ét. 35. et side Bern. b. ét. vis. 24 Cours Albert-1^{er} (8^e).

GN. RH. 750 AX2 av. side ét. nf 7 cv à v. ou éch. c. voit. même puis. EMILE 6 avenue Chartre, Chantilly (Oise).

CSE mal. v. Terrot 350 lat. b. ét. DURAND, Sana, Saint Martin du Tertre (S.-O.).

Motobéc. 125 4 t. sél. nombr. acces. b. ét. peint. à ref. cse départ px 45. ROB. 11-17.

2 CV TERROT b. ét. bs pns t. sad 40. GABERT 19 r. d'Enghien, Soisy s Montmorency.

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés, moyennant le versement de 300 francs, peuvent obtenir une fiche du SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS. Cette fiche détaillée, remplie par les soins de l'abonné, et sur laquelle il peut même coller une photographie, reste en permanence, dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs qui, nombreux, viennent consulter ces fiches; elle n'est retirée que lorsque l'information de vente nous a été donnée par le titulaire. Nous ne traitons aucune affaire et ne nous immisçons dans aucune transaction.

V. ou éch. tandem Deryn ctre tandem ord. DESCHAMPS 40 av. des Grésillons, Asnières.

BSA 500 M20 occ. rare px rais vis. 158 av. Ronce. Sartrouville (SO) sam. a. m. et dim.

Sarolea 600 Side culb. 4 v. sél. ét. nf or. px 200 vis. t. l. j. Benoit 15 av. Roosevelt, Aubervilliers, Mairie

500 TRIUMPH 2 cyl. b. état urgent. PORRET 26 rue Joseph Barra, Romainville

FN 350 M70B ex. ét. 38.000. LEFEBVRE, tél. TRI 73-33.

350 DOLLAR side b. ét. t sad 2 pns bat. nfs ens. ou sép. 65. et 15. SIMON 22 rue des Gullands, Montreuil (Seine)

NORTON Manx 500 garantie 165 kms à Montlhéry 300000. MERY 47 bd St Marcel-13^e Tél. Por. 07-30 et Cen. 29-13.

198 DKW état neuf. Rouvière 13 r. Eglise Champigny (S.)

PEUGEOT 150 neuve sélect. équip 10 r. Ern. Cresson-14^e.

SPLEND. attel. 600 FN M 86 A f. tél. av. ou ss side Précis. le tt ét. de nf 1^{re} main. Fourmond C., 3 pass. Dareau-14^e.

SIDE com. Carpio 15.000. FRANCES Per. 51-50 sf dim.

A V. Terrot 350 culb. av. side Castillot 15 r. Brantome, 3^e

MATCHLESS 350 civ. d'orig. ét. méc. émail. imp. DUCHE 10 av. Gourgaud-17^e (repas).

SIDE 500 Terrot RGAS cul. enf 4 vit. sél. 4 roues interc. 1^{re} main après 19 h. et sam. matin. GAGNOUX 64 rue La Rochefoucault, Paris, 9^e.

PEUGEOT 350 lat. état neuf équipem. complet. MOIROUD, 95 bd Voltaire, Paris.

500 TERROT RGAS parf. état FOUSSE tél. CAR. 70-55.

NORTON 500 culb. 18 recons avril 49 Garreau vit 130, sac. cuir tan-sad compt. ét. nf. Vis. Paris. Ecr. Boissaye, 10, rue Thiers, Elbeuf (S.I.).

Ariel 350 4 v. sél. ex. ét. 133 av. Versailles-16^e. JAS 62-75

BMW R71 entier. orig. état R. BAJARD 19 r. Soufflot-5^e. Tél. Odéon 63-00.

VELOSOLEX neuf équipement complet, voir MOTO-REVUE

NSU 250 sup. cul. ét. nf 54av. Michelet, St-Ouen Rousset.

JONGHI 350 cul. c. nve, SERVIER 171 av. d. Roule Neuilly

TANDEM b. ét. mot. Cyclorex ét. nf 35. SALLE 25 r. Jules Guesde-14^e, apr. 19 h. 30.

500 NORTON 16 H : 105000

750 BMW R 12 : 140 000.

500 Triumph T. 100 : 220.000

350 BSA : 130.000.

350 Royal Enfield : 110.000.

350 Matchless G3L : 130.000.

350 DKW NZ : 100.000.

350 Monet-Goyon : 50.000.

100 Peugeot P 54 : 45.000.

198 Zundapp : 75.000.

Sidecar Carpio : 32.500, etc...

TRANSACT MOTOS 104 rue Haxo-20^e. Tél. MEN. 99-86.

NEW-MAP 350, GOB. 29-81.

BMW R51 ent. or. impec. 200.

BMW R51 ent. or. side Imp. impec. 250. Chevallier Motos, 11 Cours Berriat, Grenoble.

TIGER 100 p. part. entier. rem. à neuf. TURIGNY 52 r. de la Goutte d'Or, 18^e.

250 NSU impec. 120. Cha.03-41

DKW 350 NZ ét. imp. Maillot 17 r. Mauconseil Fontenay s/B.

HARLEY 750 ét. nf. Mar.29-81

Peug. 54 tr. bn ét. px 45. Basler 38bd St Germain Odé.70-07

V. au plus offr. ou éch. ctre pièce dét. Seroléa 600 Grégoire très vite parf. ét. bte à kick. VARROT Agence Gima 46 bis Cours Gambetta, Lyon

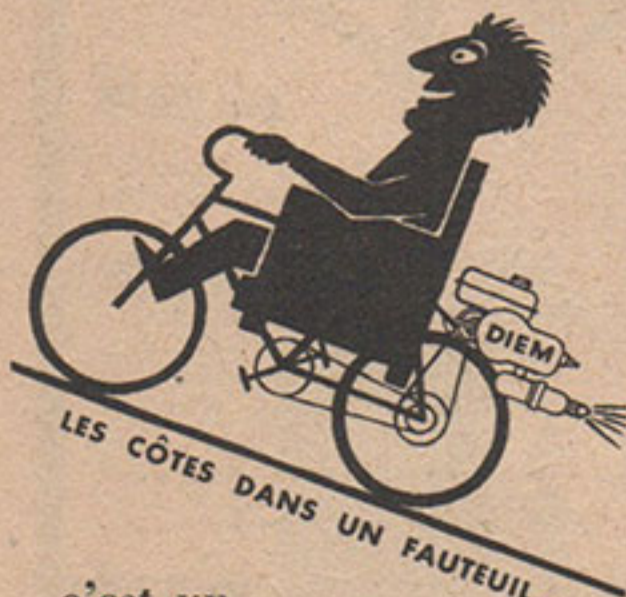
BMW side Bern. roue sec. sac. cuir pf ét. 210. écr. Maurice 10 Bouquet Longchamp-16^e.

NORTON 16 H impec. tan-sad side Roy capote. AMBILLE, 1 r. Cresplu-11^e. OBE. 48-73.

URG. 750 Zund. 2000 k. méc. nve refaite usine Nuremberg, 4 pns nfs p-brise side luxe photo s. dem. pl. of. écr. Cuq SP99094 BPM507 vl. Strasbourg

Moins de perles aux bougies

avec BRENNUS « E » : essayez-le dans 60 litres d'essence ordinaire, pour 90 francs en timbres adressés à :
 BRENNUS, 31, rue Chèvre, ANGERS
 (SURPUISSANCE — Economies — Agrément — ENTRETIEN)



LES CÔTES DANS UN FAUTEUIL...
 c'est un
"DIEM"
 MOTEUR AUXILIAIRE POUR
 VÉLOS ET TANDEMS

28-30, RUE DU BORRÉGO - PARIS 20^e
 MÉNIL 48-47

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent en trouvant à tout moment tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS aux PRIX LES PLUS BAS chez les SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS

82, avenue des Ternes - 225, boul. Péreire
 PARIS-17^e ETO. : 15-53.

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

60^e Année MOTOS DEPRESZ CYCLES

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

Agence VELOSOLEX — Station Service

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

Scooter AGF, Sidecar Buffler, Remorques, etc...

VENTE A CREDIT

Dépannages Réparations Pièces détachées

M.G.

REDRESSAGE
 Cadres et Fourches
 SPECIALITE
 fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE

nombreuses
 références

16, r. Louis-Rouquier
 LEVALLOIS
 PER. 19-24

TERROT 5 cv culb. 49 nve si-
de Bernardet 2000 kms, le tt
180. ou éch. c. belle 4 cv. **LE-
CLER** 56 r. Max Dormoy-18°
350 TERROT HD 47 latérale
sélecteur parfait état **LA-
QUERRIERE**, 2 rue Jeanne
d'Arc, La Garenne (19 h.).
500 GUZZI Dondolino de
course neuve sortant d'usine.
JACQUIER-BRET, 31 rue De-
lille. Nice. T. 522-32.
350 PEUGEOT b. ét. bat. t.-
sad, cse dép gn r3 125 rod. f.
tél. Heulin Mondoubleau (LC)
NORTON 16H Bernardet imp
150. **DKW** 125 nf orig 115.
Bonneau 80 r. Fleury Clamart
500 MOTOB. 4 v. gr. sp. ét. n
ou s. side Bufflier ou éch.
Cit. 7 ou 11 soultte. **CLUZEL**,
Coulange les Nevers (Nvre).
A V. Automoto 150 cmc. culb
4 t. 4 vit. neuve 90 000. **DU-
CHAINE**, 5, rue Escalé, La
Rochelle (Ch. M.)
GILLET D'HERSTAL sport 350
culb. parfait état mécanique,
70000. **LEBOURNOT** 73 r. des
Morillons, 15°, après 19 h.
V. side Bernardet 49 neuf.
Travers 74 r. Abbé Groult-15°
DKW 500 parf. état mécan.
noire 125000. Burgevin Hôtel
Sully sur Loire (Loiret).
V. ou éch. Jawa 250 mod 49
tte conf. 160.000. Boutet rue
Michelet, Thouars (D. SèV).
BMW 400 culb. tr. b. état
Harley 750 luxe selle biplace.
side Bernardet, vis. Maillot.
Tél. PLA. 06-48.
NSU 250 sup. cul. f. tél. s.
ar. grée sport parf. ét. général
VIOT 6 r. du Midi Vincennes
250 TERROT Cse 1^{er} Ventoux
49 moteur Mag Jubilé 350-500
nf. **DANIEL J. Valson** (Vse)
PART. v. ens Terrot RGAS
3000 k. **FAURION** 56 r. Médé-
ric, La Garenne Colombes.
DKW 2 cyl. 500 av. ou ss side
93 r. du Château, Boulogne.
350 culb. P135 tr. b. état.
AUGIS 103 r. Halles, Tours.

DISPON. moto nve 350 moto
conf. ty. C46C et side nf Ter-
rot. écr. Molas Gimont (Gers)
V. ou éch. ctre voit. side M.
Goyon 4 cv culb. mot. Mag
exc état. **FOSSE** r. des Ecoles
Epinay sur Orge (S.O.).
PART. v. **DKW** 350 NZ équ.
impecc. vis. **CHATEAU** 54 r
Dantzig, Paris-15°.
V. ou éch. 600 Zund. av. side
imp. c. voit. Viel, Gob. 57-53
SIDE **BMW** 750 parf. état 180.
JUY 28 av. Kléber, Nogent-
sur-Marne, vis sam. dim.
G. HERSTAL 500 cul. 39 sup.
sp. side Bern. gd tour. parf.
ét. **Fuchs** 30 r. Pixérécourt-20°
ZUNDAPP KS 600. **BASTIDE**
14 r. Ridder-14° (apr. 19 h.).
VELOCETTE 350 KSS sél. 4 v.
ent. rev. 120 000. **ODE** 02-45.
SIDE Bernard. tour imp. Puget
Mazagran, par Rebais (S.M.)
MOTOBEC. 350 1950 culb. sél.
136 rue de Picpus, 12°.
750 HARLEY impecc. 82 av.
République, Aubervilliers
SIDE Bernardet. Aenteunius,
22 r. Postes, Aubervilliers.
CYCLOM. Serwa 4 t. équipé
comme neuf. **GRA.** 23-65.
MALADE 175 M.Goyon superbe
71 bd Voltaire Asnières.
SPLEND. side Zundapp 750
culb. der. mod. 8 v m. ar. nf
abs. side Précis. d. mod. bipl.
nf. **Imbert** 140 r. du Temple.
PART. v. à part. **Triumph** 500
sp **TWN** moy. susp. Mic.20-53
MOTOBEC. 500 sup. club 4 v.
sél. b. ét. vis. ap. 18h. **Mussot**
R. 140 r. de Neuilly, Puteaux
BMW R12 750 cmc ent. rév.
télesc. 130000. **BOUTHEMY**,
61 rue A. Blaise, Rennes.
MOTOB. Jap 500 culb. 25000
QUESTE Norbert, Busnes par
Saint Venant (Pas de Calais)
PEUGEOT 125 état neuf. **SE-
VERYNS** 3 rue Ferdinand Fa-
bre, 15° (après 19 h.).
ARDIE 125 cc **JOAN** Inv 61-72

CAUSE mal. mot. Angl. 4 cv
parf. ét. 60000. **Maldidier** à
Ménil (Mayenne) vis. sam dim.
MOTOBEC. 500 culb. b. état
px int. vis. dim. mat. **LOPEZ**
10 imp. Ste Monique-18°.
VENDS **DKW** 350 NZ 1945
origine, impeccable, comme
neuve. **COURTIN** 178 rue de
Crimée, Paris, 19°. Téléph. :
Trinité 89-86.
BSA M20 av. ou ss side Bern-
nardet impecc. 125 ou 150.
LEPETIT 41 rue M. Boudet,
Chaville (S.-O.)
GNOME 500 culb. 125.000.
MARCILLY 17r. Panoyaux-20°
125 R.GILLET 4 v. ét. nf **LE-
COMTE** 7 cité Foy Le Bourget
GRIFFON 125 4 v. sél. 4000 k.
VUITTON 48 r. Daguerre-14°
BMW 3 cv cardan b ét. après
19 h. ou sam. dim. **CIFFROY**
16 rue Gauthery, Paris.
TERROT 350 lat. 4 v. mod. 38
parf. ét. **DURIS** 5 imp Zola
Asnières sam. t. j. dim. mat
NEW-MAP 5 cv cul. 4 v. Gn.
Rh. 350 lat. 3 v. p. ét. **Drans-
sart**, J. Ressons Le Long Aisne
TERROT 125 cul. ét. nf équ.
Alalnarde 30 r. Basfroi-11°.
Terrot 750 XA 2 cyl. av. side
t. b. ét. pns nfs + r. sec. 18 à
20 h. **Lecomte** 48 r. Chapon-3°
NEUF part. v. ens ou sép.
R. Gillet av. side Simard luxe
p.-brise Sécurité, volets de côté
et cap. val. 240. laissé pour
cause santé 200. **GERBALDI**,
92 r. de la Villette, 19°.
SIDE 750 R. **Gillet** 49 c. nf
impecc. noir crème nbx acc
essai à vol. **VARIN** 73 aven.
Michel Bizot. **DOR.** 72-68,
8 à 10 repas et soir.
500 MOTOSACOCHE side Bern.
parf. ét. 95 49 rue L'Abbaye
Antony (Seine). **Berny** 03-70.
ARDIE 350 sport culbutée ré-
visée. Capit. **COURVALIN**
G L A M. Villacoublay (SO)
INDIAN Chief 1200 bon état.
MICHEL. BOT. 35-91.

PEUGEOT P56 125 cc., 4 vit.
sél. avril 49 impecc. nx acces.
px int. apr. midi. **MIALET**,
123 r. Blomet, jusqu. 20 h.
ENFIELD 350 cul. 4 v. 1948
Imp. d'Angl. impecc. 18 h. 30,
18 rte St Denis, Deuil (S.O.)
BEAU tandem belle occas. à
vdre, 18000. **STEYAERT**, 1 bis
av. de Paris, Vincennes (S.)
V. **TERROT** 750 civ. bon état
moteur rechange. **A. LANOIS**
Villeroy (Meuse).
GN. RH. 750 X cul. 4 vit. tr.
b. ét. bas prix à l'essai. **TRI-
DON** Ste Colombe (C. d'Or).
3 MOTOS 3 cv Peugeot lat
Dresch s. c. San-Sou-Pap 2 t.
parf. état 60. 35. 45. **A. GIT-
TON** Autry le Châtel (Loiret)
JAWA 4 cv état impecc. prix
100000. **DESTRUBE** 70 av. de
Paris, Boulogne sur Mer.
VENDS 175 Jap 2 temps par-
fait état mécanique 40.000, 7,
rue Viala, Lille.
ON DESIRE ACHETER
PART. ach. part. tri Peugeot
bon état. **ROQ.** 07-73.
ACHETONS toutes motos ou
prenons à la vente immtd.
TRANSACT'MOTOS 104, rue
Haxo-20°. **MEN.** 99-86.
ACH. vélomoteur P55 Peugeot
Alésia 34-41 le matin.
ACH. moto side 750 p. état
px rais. **Lemarchand** r. Cour
Normande, Harfleur (S. Inf.)
ACH. KS 600 mauv. ét. ou
épa. compl. ou non. **Grandjean**
315av. d'Argenteuil B. Colombes
ECHANGES
TRIUMPH 250 2 tps 4 v. sél.
c + fort ou side. **PAGLIANI**
70 St Charles-15°. **LEC.** 93-56
CONTRE voiture ou vd Har-
ley **WLA. LEMAIRE** 14 rue
Lakanal, Paris, 15°.
V. ou éch. mot. **G. R.** 750 X
ét. nf ctre moteur **DKW** 250
compétit. ou vél. mot. **BELAT**
à Davezieux (Ardèche).

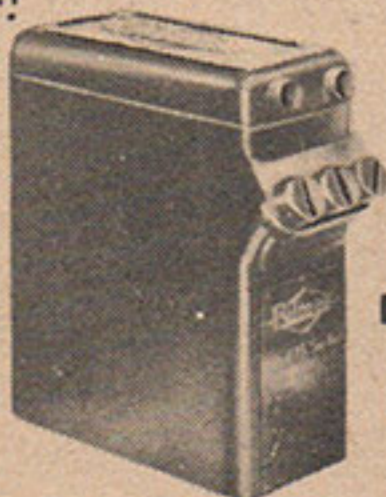
VOITURES A VENDRE
SALMSON S4C cond. 4 portes
8 cv impecc. repr. moto réc.
Bonneau 80 r. Fleury Clamart
DORMOND spéc. 6 cv 3 roues
d'orig. vis 17 r. des Bateliers
Clichy. Tél. **PER.** 35-53.
GEORGES IRAT
Cab. déc. surb. m. Ruby 6 HP
1100 de cyl. 7 l. aux 100, 110
chrono mot. à rod. voi. méc.
c. nve tr. belle à vdre fer. re-
prise bel. moto + soultte. ou
éch. ctre 4 cv Renault. **Bégar**
5 rue Charles Robin Paris-10°
V. ou éch. ctre vélomot. bel.
auto sans perm. cond **GAIL-
LARD** imp. Bey Briançon (HA)
DIVERS
VELO RADIOR neuf jamais
roulé, tout équip. bas px. Voir
MOTO-REVUE.
INDIAN 1200 CAV 500 GDA
piéc. orig. embiell. pistons,
axes, segments, soupapes,
guides, joints, culas, pignons,
boîte, disques embray. châssis
side, sacoches d'origines, mo-
teurs 1200 complets. **TAURY**,
50 rue Octave Mirbeau-17°.
C.P.D.M. 47 rue Chaptal, Le-
vallois-Perret (Seine), tél.
Per. 09-13. Disponible : cyl.
Peugeot P 110 P 105, P 107,
etc... Chaise et ttes les bielles
montées avec manetons, culas-
ses Automoto A 12, etc...
EMPLOIS
ANC. fabr. équipement vesti-
ment. sport ch. repr. avec
voit. p. Paris et t. régions
Province. Néc. être introd.
magas. motos vélos sport.
Coll. et cond. intéres. Offres
détaillées avec références.
Goldberg 152 r. Montmartre-2°
BON mécanicien motos cycles
cherche place Paris Prov. **BO-
REL** 19 r. Jean Mermoz-8°.

Quelle que soit la marque de votre moto

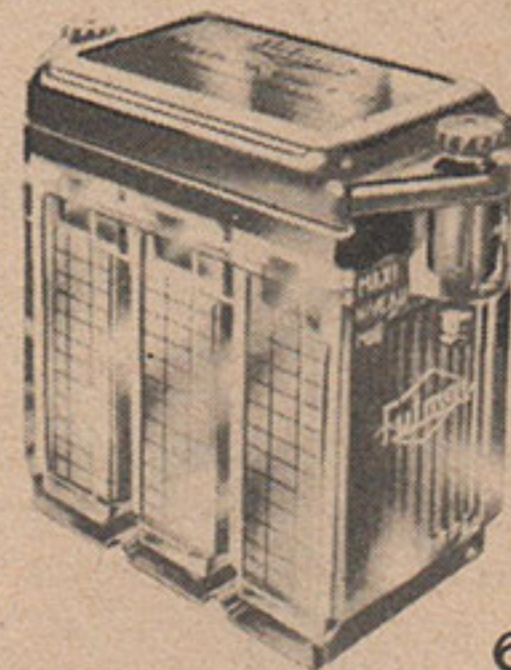


6V. 14 AH

6V. 7AH



Fulmen met à votre dispo-
sition une gamme complète
de Batteries répondant aux
caractéristiques des diffé-
rentes marques. Un modèle
spécial est prévu pour les
vélomoteurs qui ont ainsi
éclairage et avertisseur
électrique.



6V. 24AH



6V. 7AH

Fulmen-moto.

Le Casque GENO

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

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

Vente en gros :
Ets GUENEAU

6, Fbg St-Honoré, PARIS



Pédalez sans effort vite et loin

AVEC LE MERVEILLEUX

DERNY

la nouvelle formule de la bicyclette et du tandem

DEMANDEZ LE CATALOGUE

DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé
Tél. DIDerot 76-01 PARIS (XII^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

LA PROVIDENCE DU MOTARD

ACTUAL-SPORTS

Marcel FARAUS

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

AGENT :

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

TOUTES REPARATIONS...

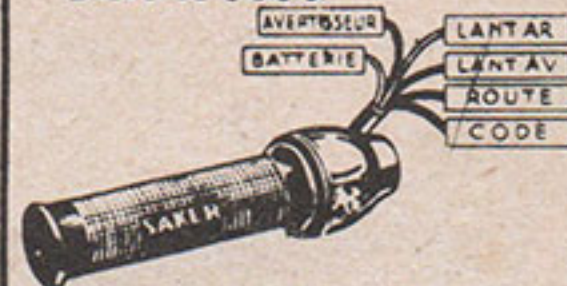
REMISES A NEUF...

DEPANNAGES...

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!
BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

SAKER LEVALLOIS

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 24-40
Toutes Marques Françaises et Etrangères
SPECIALISTE B.M.W.

DRESCHMOTOR

Motos DRESCH D.F.R.

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALISAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES
TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX
ET QUALITE RAPIDITE DE LIVRAISON
7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

VOUS PAIEREZ... VOTRE

VELOMOTEUR 125 cmc. payable 7.280 frs par mois
MOTO 175 cmc. payable 10.920 frs par mois

BARBES MOTOS CYCLES

98, rue Doudeauville, PARIS-18^e — Métro Château-Rouge

JONGHI — MOTOBECANE — ALMA — ORIGAN

Ouvert tous les jours de 8 h. 30 à 19 h. 30. Fermé dimanche

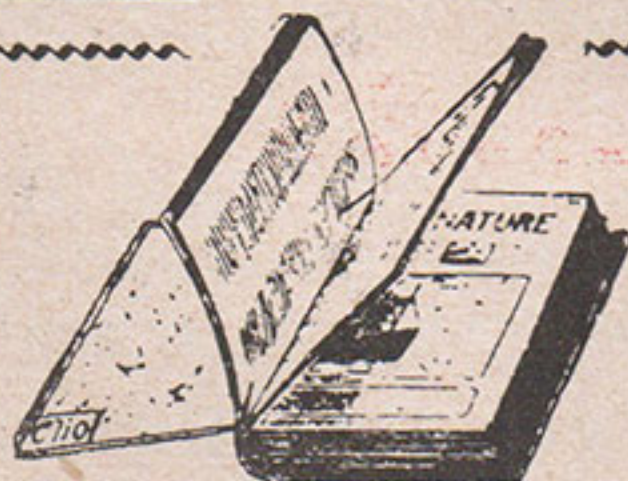
Catalogue contre 30 frs timbres

LA SELLE SOUPLE

REYDEL

suspension SANDOW

...TELLEMENT MIEUX



UNE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION DE « MOTO-REVUE »

Le 1^{er} mai, nous tiendrons à la disposition de nos lecteurs et abonnés une belle reliure destinée à leurs numéros de « Moto-Revue » de l'année.

Les numéros sont fixés au dos de cette reliure par un dispositif d'agrafes métalliques qui fixent les fascicules solidement sur une couverture élégante en carton dos et coins pégamoïd, peuvent être lus et feuilletés comme un livre dont cette reliure a l'aspect et le maniement. — Prix à nos bureaux : 250 fr. — Par poste : 325 fr. Versement à notre Compte Courant Postal : MOTO-REVUE 297-37 Paris.

Commandez dès maintenant pour être servi les premiers.

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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



MARQUE DÉPOSÉE
LICENCE STELLWAGEN

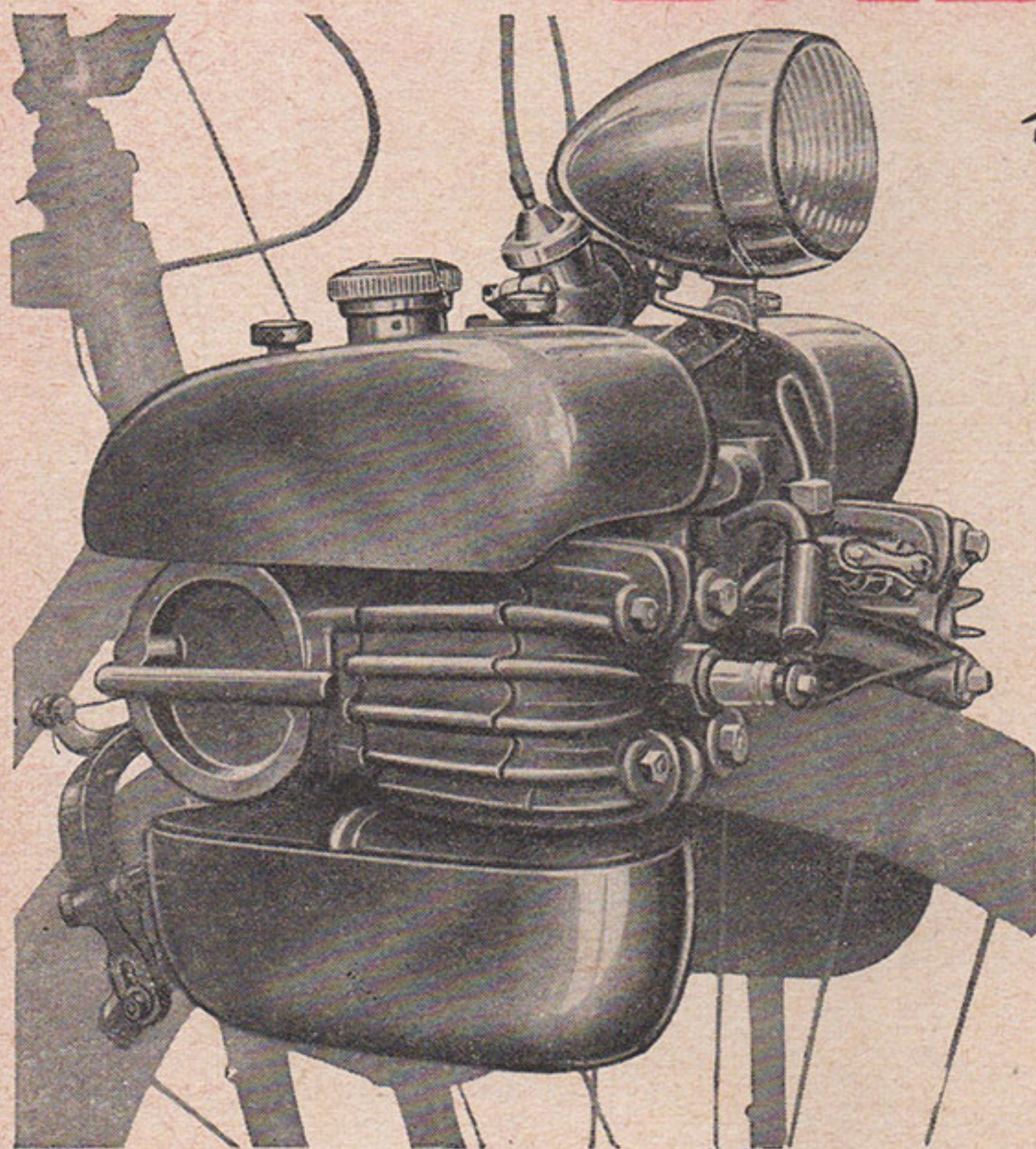
Moteur auxiliaire

ADAPTABLE SUR TOUTES BICYCLETTES

BABY+STAR

le plus moderne

CAR IL COMPORTE
LES DERNIERS
PERFECTIONNEMENTS



ELEGANCE

LA SYMÉTRIE DU BABY-STAR
ET SON CAPOT AÉRODYNAMIQUE
ASSURE UNE ÉLEGANCE INCOMPARABLE

SILENCE

LE SILENCIEUX DE GRANDE CAPACITÉ
ASSURE LE PARFAIT REFROIDISSEMENT DES
GAZ et un SILENCE "MACHINE A COUDRE"

PRATIQUE

EMBRAYAGE & DÉBRAYAGE AUTOMATIQUE
ÉCLAIRAGE INTENSE. UN FREIN AVANT
PUISSANT EST LIVRÉ AVEC LE MOTEUR

ALLUMAGE

PAR GROS VOLANT MAGNÉTIQUE ASSURE
DES DÉPARTS FACILES, ALLUMAGES AUX
FAIBLES ALLURES. ET RALENTI PARFAIT

MÉCANIQUE

TÊTE ET PIED DE BIELLE SUR AIGUILLES
CHEMISE FONTE CENTRIFUGÉE
ENTRAÎNEMENT SILENCIEUX PAR GALET
1 L. 1/2 aux 100 kms, VITESSE LIMITÉE à 35 kms
à L'HEURE, COTES SANS PÉDALER jusqu'à 7%

S. E. T. A. M.
Constructeurs

23. Rue Emile-Zola SAINT-OUEN (Seine)

TÉL. CLI 00.02

BABY+STAR
le mieux étudié
DES MOTEURS
AUXILIAIRES

★ RENSEIGNEMENTS
ET NOTICE
SUR DEMANDE

BABY+STAR... EST MONTÉ D'ORIGINE PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS FRANÇAIS