

38^e ANNEE. — 17 JUIN 1950. — N° 986.

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :
25 frs

**ESSAI DE
L'ORIGAN
125**

Moto revue



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

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

La curieuse position de Moury, vainqueur au Bol d'Or en 125 cmc.
sur la Puch mise au point par Humblot.

Cie INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DU CYCLE & de L'AUTOMOBILE

Moteur Auxiliaire « VELOREVE »

A ENTRAINEMENT
SUR LA ROUE AVANT
ET DEBRAYABLE
EN MARCHE

AVERTISSEURS

PUISSANTS
POUR VELOMOTEURS
ET MOTOCYCLETTES
A DEUX PAVILLONS
ACCORDES



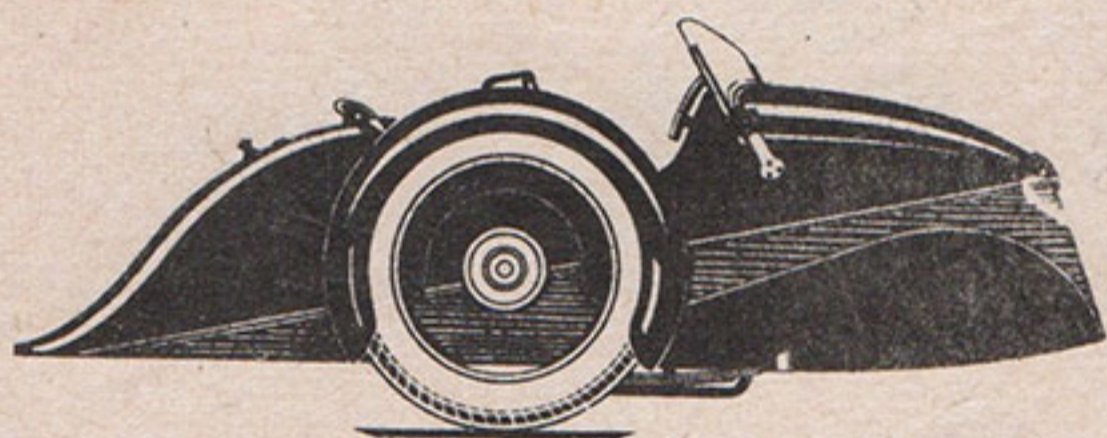
153, rue de Noisy-le-Sec - LES LILAS (Seine)
Tél. : BOTzaris 67-24

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

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

12, r. Anatole-Primat - VILLEURBANE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

32.300 - 36.800 - 47.500 - 49.500

51.000 - 56.000 - 58.000 - 60.000 - 62.000

En vente libre, livrés avec pneus et chambres

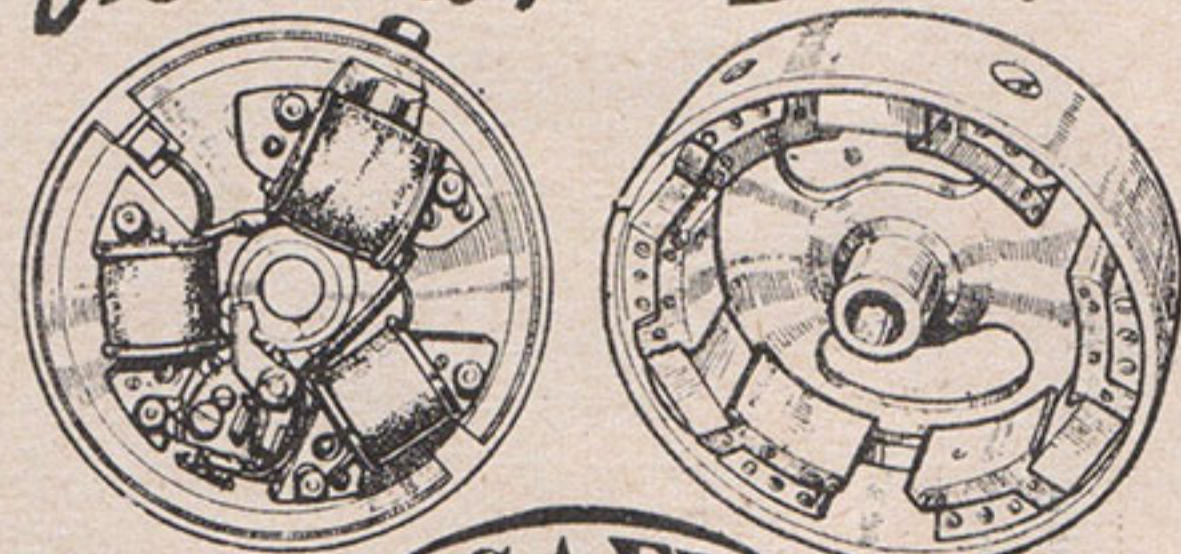
FACILITES DE PAIEMENT SUR DEMANDE

AGENT GENERAL POUR LA SEINE :

MOTO-DANTON, 14, rue Danton
Tél. : PER. 19-11 LEVALLOIS

LA QUALITE LA MEILLEURE
10.000 FRANCS MOINS CHER

Volants Magnétiques



BOL D'OR
-- 1950 --

SAFI

Vainqueurs
en 175 cmc.

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation

Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles

21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

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

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

CIRCUIT DU SUD-OUEST

1.200 kilomètres — 27 - 29 Mai 1950

Par les plus hauts cols des Pyrénées

Tourmalet, Aspin, Peyresourde, Aubisque, Osquich



TERROT

FAIT UNE INCOMPARABLE DÉMONSTRATION
DE LA SUPERIORITÉ DE SA FABRICATION

125 cc.



ERS

LABENEDIE
COCHET
NOEL

EX-ÆQUO

500 cc.

COMBELERAN

Terminant tous sans pénalisation sur leurs machines personnelles strictement de série

TERROT TRIOMPHE DANS L'ÉPREUVE
DE MANIABILITÉ, DE FREINAGE ET D'ACCÉLÉRATION :

Coupe des 125 cc.



ER

NOEL

Coupe des 125 cc.

COMBELERAN

COMBELERAN enlève en outre :

La Coupe de MOTO-REVUE

La Coupe de la VILLE de BORDEAUX

Bol d'Or
ECLATANTES VICTOIRES

Des MOTOS **JAWA**
et **C. Z.**

Catégorie 250 cmc. **1^{er} GILLARD** sur JAWA
bat le record du BOL D'OR : 79,480 de moyenne
et **4^e** du Classem. Général
2^e CAUCHY sur JAWA
Catégorie 350 cmc. **2^e HERVE** sur JAWA
et **3^e** du Classem. Général
7^e JEANNIN sur JAWA
Catégorie 125 cmc. **5^e ALONZO** sur C.Z.
7^e MARASINIA sur C.Z.

Agent Général pour la France et l'Algérie :

Etablissements POCH

127, av. de Neuilly, Neuilly-s-Seine, SAB. 61-70
MOTOS DISPONIBLES IMMEDIATEMENT

STATION SERVICE SPÉCIALISÉE

Pièces Détachées Origine

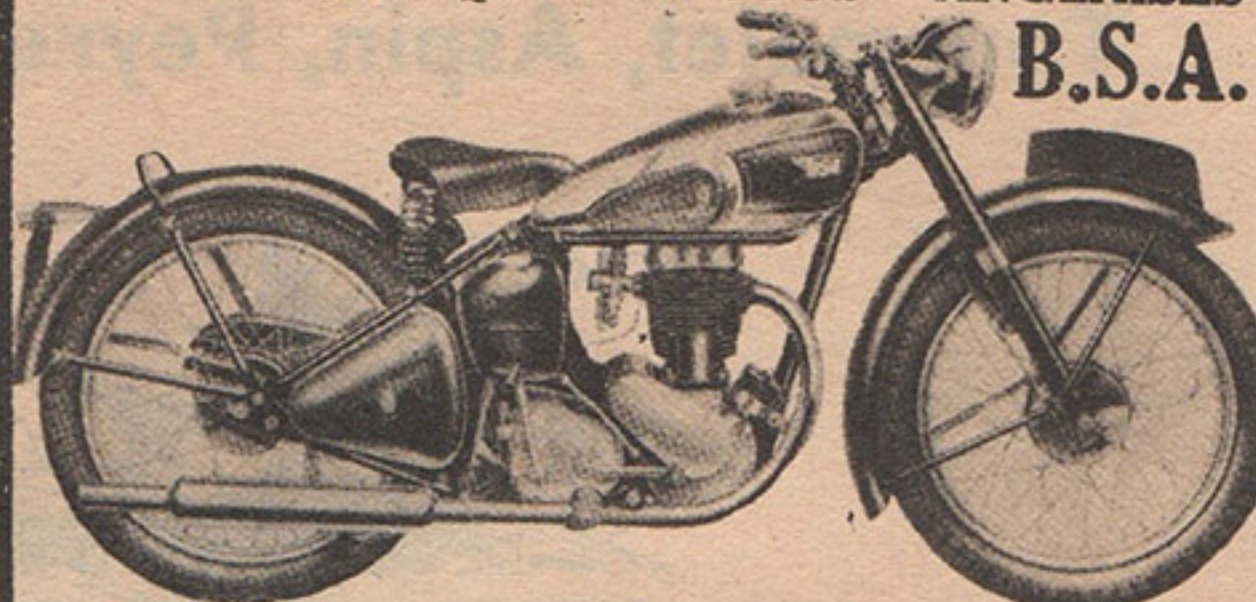
NIEL GARAGE . 8, rue Fourcroy . PARIS (17^e) WAG. 52-62

Les Ets BONNET

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

présentent dans leur magasin, livrables de
suite, dans toutes cylindrées

A CREDIT avec longs délais
LES MAGNIFIQUES MOTOS ANGLAISES



B.S.A.
250 cmc. luxe O.H.V. : 180.000
la plus demandée, parce que la moins chère
et la meilleure
et TOUJOURS LES PRESTIGIEUSES
JONGHI 125 et GUILLER 175 et 125 cmc.

AGENCES :

TERROT - GNOME-RHONE - MOTOBECANE

RENSEIGNEMENTS : 30 frs en timbres-poste ou mandat
CATALOGUE : 50 francs en mandat-poste au compte
C.C.P. 714146 - Paris — Remboursés à tout acheteur.

Au Bol d'Or

Classement Général

1^{er} LEFEVRE sur NORTON
Catégorie 500 cmc.
1^{er} LEFEVRE sur NORTON
2^e VENIN sur SAROLEA

AVEC PROJECTEURS

CIBIE

Catégorie 50 cmc.

1^{ere} Equipe « VAP »
GIANELLO - ROTINO - TUSON
avec l'éclairage de série
PHARES ET DYNAMOS

CIBIE

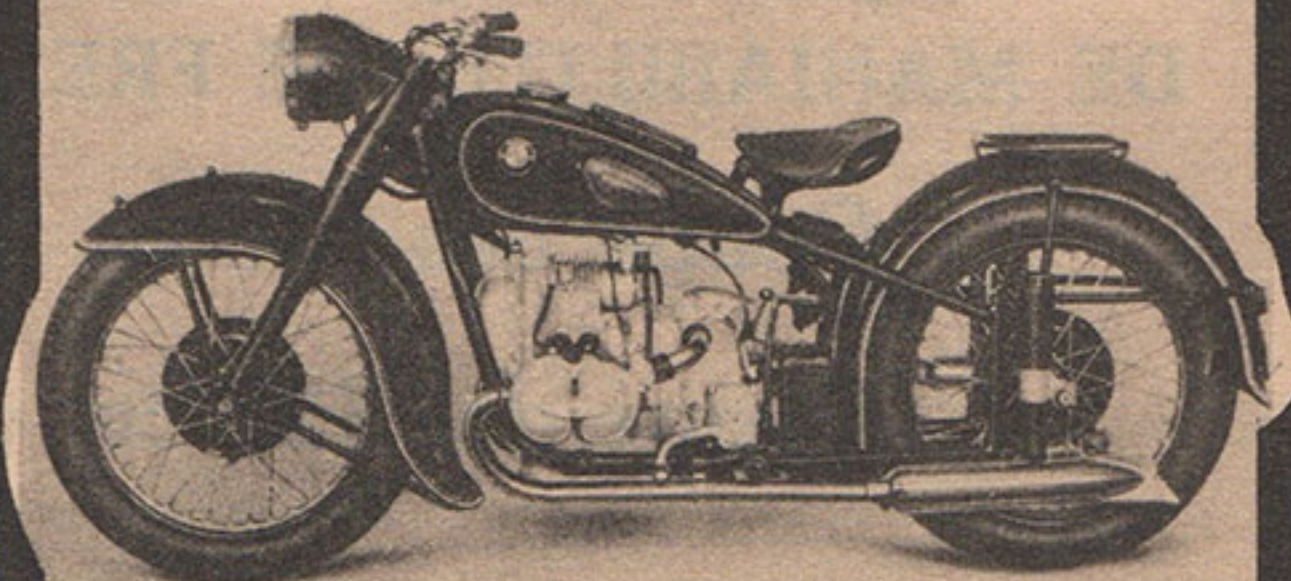
B.M.W.

Type : R 51/2 - Sport - 2 cylindres - culbuteurs - cardan
fourche télescopique - suspension arrière - 2 carbu-
rateurs - sélecteur - 4 vitesses - vitesse 140 kmh.

Modèle 1950 - 500 cmc. - Prix : 350.000 frs.

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

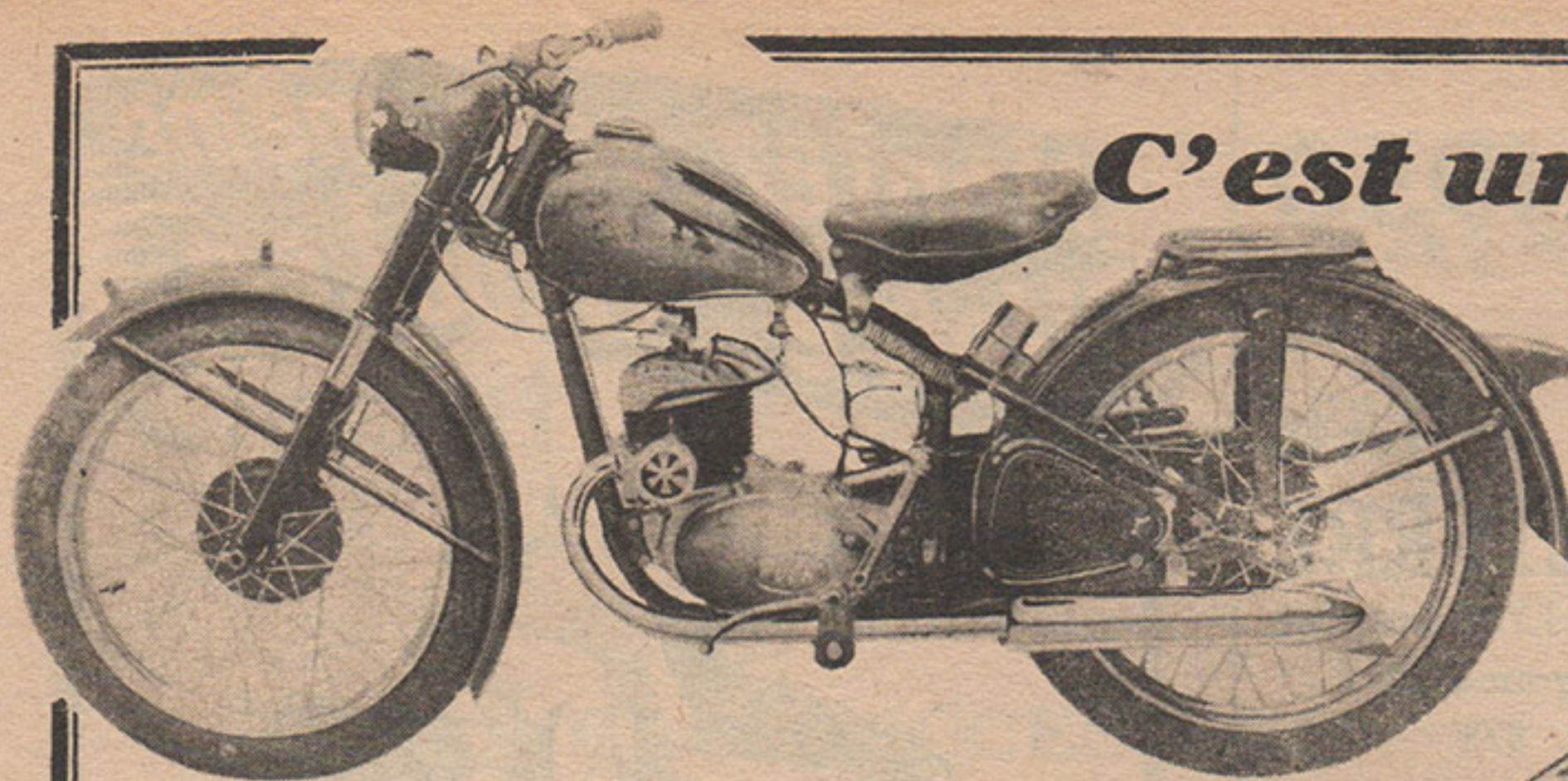
Prix : 220.000 frs.



AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

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



C'est une **PUCH**

- 125 Sport -

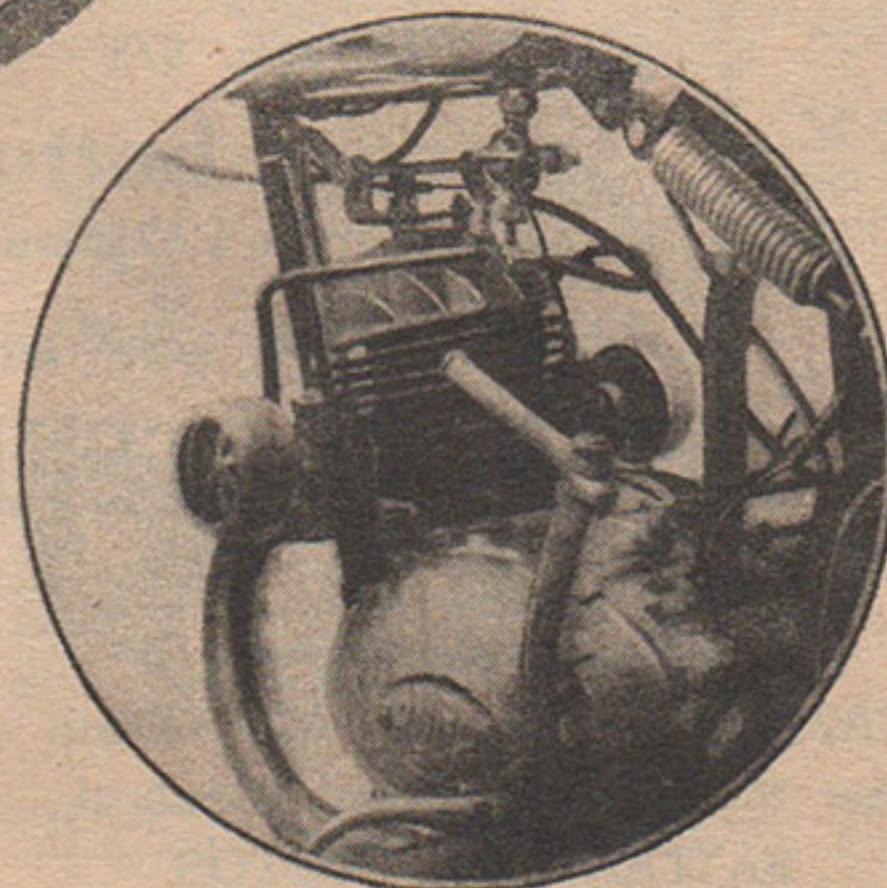
Son second carburateur entrant automatiquement en action aux grandes vitesses, assure un rendement optimum économique, quel que soit le régime du moteur

La ligne racée, la minutie dans les moindres détails, le fini impeccable, tels sont les éléments de sa
QUALITE TOTALE

AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

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



La première sortie officielle de la

PUCH 125 Sport

est une Victoire!..

BOL D'OR 1950

**Robert MOURY, vainqueur devant 14 concurrents
avec 1.730,085 kms., soit une moyenne de 74,878**

BOL D'OR 1950

Catégorie
175 cmc.

2 MOTOS

au départ

2 MOTOS

à l'arrivée

Moteur
A.M.C.

1^{er} CAMUS sur moto
D.S. MALTERRE

ayant parcouru 1.797 km. 092

Soit une moyenne de :
74 kmh. 878

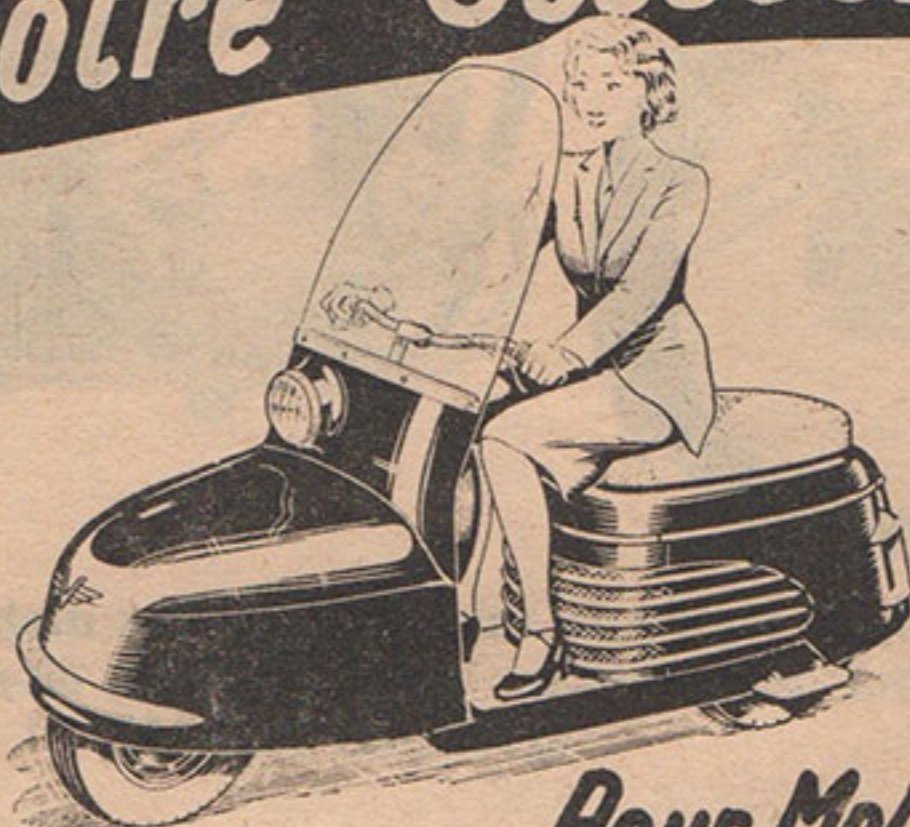
record battu

ancien record : 1.571 km. 417

4^e PERRIN sur moto
D.S. MALTERRE

CAMUS, sur sa D.S. MALTERRE
est 6^e au Classement Général
BATTANT DES MOTOS
de 500, 350 et 250 cmc.

Montez vous-même Votre Scooter



Pour Moteurs
de 125 à 250 cm³

CONSTRUCTION EN ALLIAGES LEGERS ET
MAGNESIUM COULES. PIECES LIVREES FINIES
ET VENDUES SEPARATEMENT. PNEUS MICHELIN
270x90 - EMPORTE 1 OU 2 PERSONNES

Pièces Disponibles

NOTICE
SUR
DEMANDE

SCOOTAVIA

117. RUE MANIN - PARIS 19

Vous avez admiré au Salon
les derniers modèles

AUTOMOTO - GNOME-RHONE - JONGHI
MOTOBECANE - MONET-GOYON - TERROT
SCOOTERS et SIDES BERNARDET

vous pouvez les acquérir rapidement en les
commandant à l'agent qualifié

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

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

VENTE A CREDIT

83 D K W 83

PIECES DETACHEES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

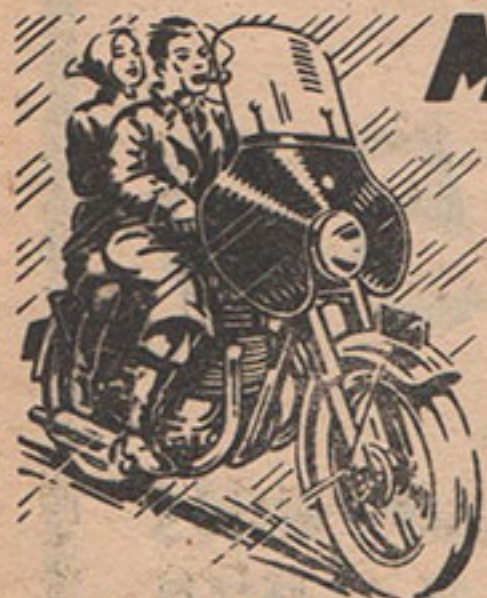
ATELIER SPECIALISE POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

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

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

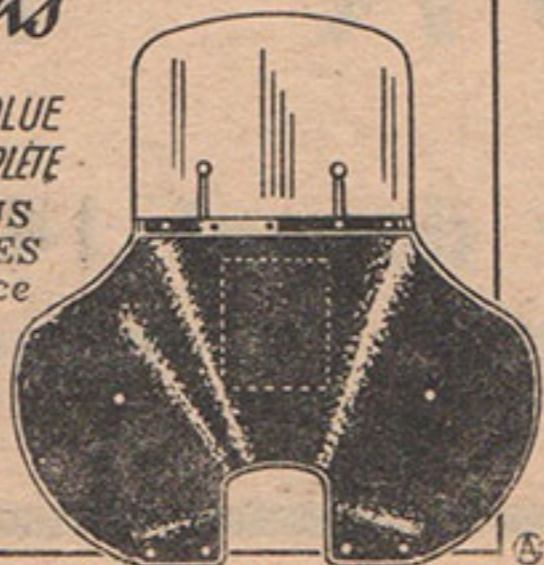


MOTOCYCLISTES

Roulez confortablement
par tous
les temps

Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE
LIVRAISONS
IMMEDIATES
Paris-Province



H. DELANNET

43-45 rue de la Roquette
PARIS - Tél. : ROQ. 85-22

RAPID'MOTO

21, RUE D'ORLEANS - St-CLOUD (S.-et-O.)

Tél. : MOL. 21-29 — Situé à 200 mètres de l'Auto-Route

VOUS PROPOSE POUR VOS VACANCES :

DES B.M.W. 750 cmc. NEUVES ET GARANTIES
Fourche télescopique - 2 cylindres - Type R-12 modifié
Présentation noire : 225.000 frs ou rouge : 230.000 frs.
DES B.M.W. 750 cc. D'OCCASION A PARTIR DE 130.000 fr.
Stock de pièces « B.M.W. » bicylindre - REPARATIONS

AGENCES :

TERROT - MOTOBECANE - GNOME-RHONE - RENE GILLET

DISPOSONS 125 ET 250 « B.S.A. »

PRENONS COMMANDE POUR SUNBEAM ET B.S.A.

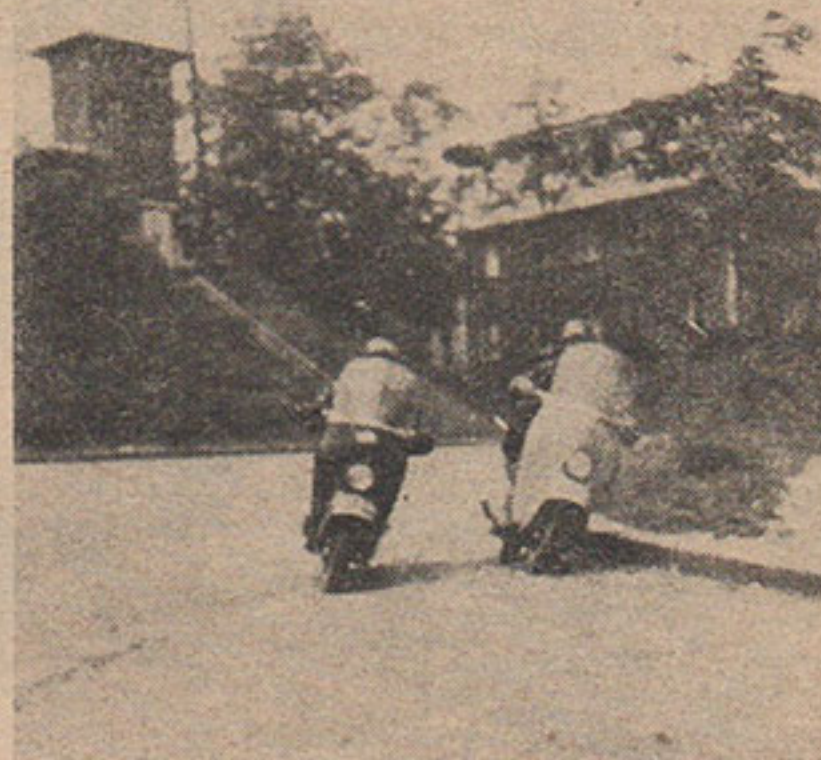
Après PARIS-NICE et RALLYE-AIGLON Circuit du Sud-Ouest

1^{er} — PIERREBERNARD
ex-quo — PECHON Marcel

NOUVEAU SUCCES DES

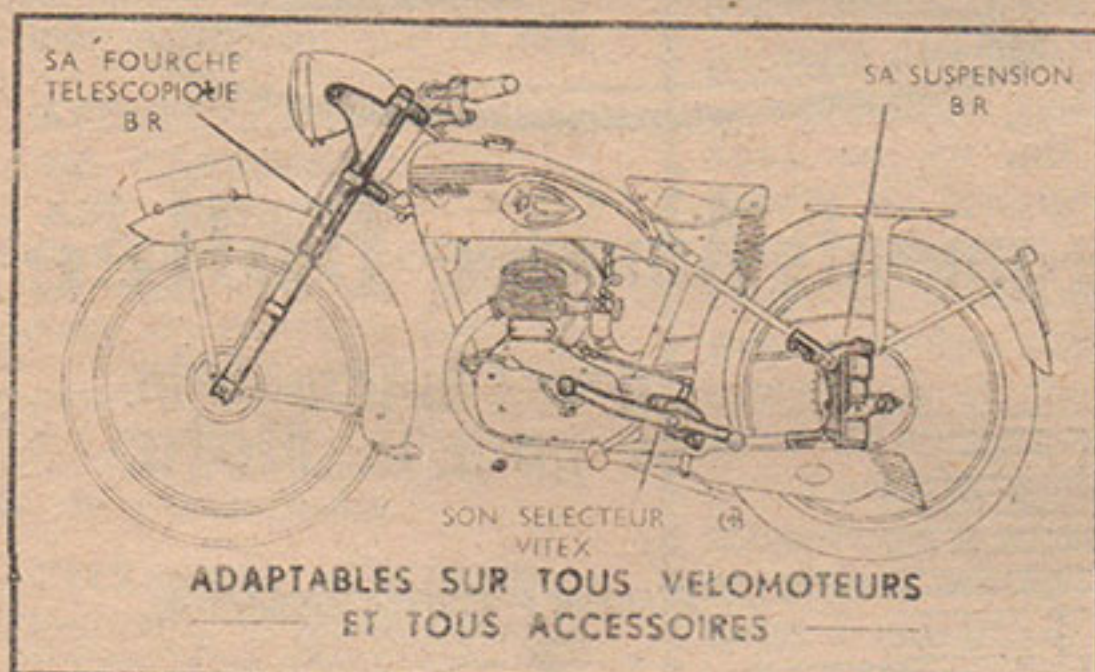
SCOOTERS

BERNARDET



104, AVENUE DE LA REPUBLIQUE — CHATILLON-sous-BAGNEUX (Seine)

Volant SAFI - Bougies C.M.D. - Moteur YDRAL - Pneus DUNLOP - Carburateur GURTNER
Moteur traité au REDEX



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

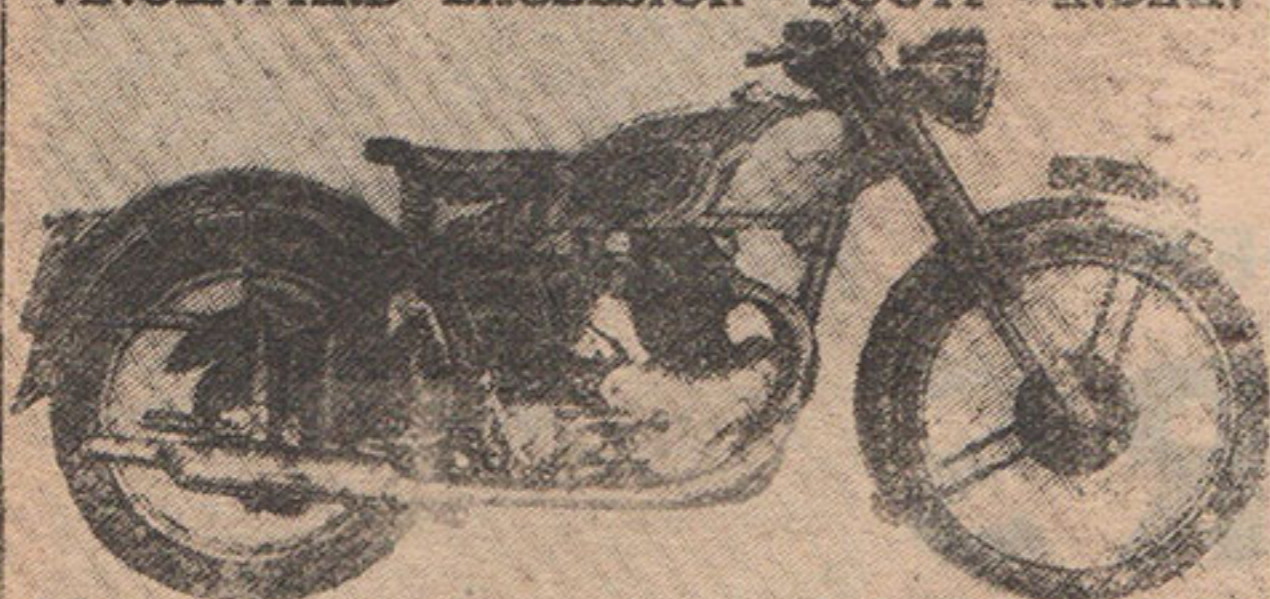
88, Avenue Paul-Doumer, PARIS-16° - AUT. 18-42

GARREAU

Distributeur
pour la France de

Norton

VINCENT HRD - EXCELSIOR - SCOTT - INDIAN



Une fois de plus, LEFEVRE

PULVERISE LE RECORD DU

BOL D'OR 1950

en couvrant en 24 h. : 2.436 kms.

Sur NORTON mise au point par GARREAU

COMMANDEZ DES A PRESENT

VOS NORTON

et tous nos modèles 1950

NORTON

ES 2	290.000	Manx 30 ou 40	460.000
Dominator	335.000	500 Trials Cross	270.000
Inter 30	350.000		

« SECOND HAND »

16 H 500 latérales à partir de 140.000

18. 500 culbuteurs à partir de 200.000

VINCENT

Rapide Série C	455.000	Grey Flash	
Black-Shadow C	545.000	Racing 500 cmc.	460.000

EXCELSIOR

Roadmaster R2 197 cmc. avec éclairage batterie	155.000
Talisman 250 cmc. 2 cylindres. éclairage batterie	195.000

LIVRAISONS RAPIDES DANS L'ORDRE DES COMMANDES

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
ASSURÉES A NOS ACHÉTEURS

Pièces détachées pour ARIEL - B.S.A.
MATCHLESS - TRIUMPH

NOUS POUVONS FOURNIR TOUS LES PNEUS
COURSE - SPECIAUX CROSS - TOURISME

pour jantes de 19-20 et 21

EN PNEUS NEUFS ANGLAIS

SACOCHE CUIR CHROME

Luxe - la paire : 6.000 fr.

Standard - la paire : 4.900

Défraîchies - Tachées, la paire : 3.500 fr.

PRIX PAR QUANTITÉS

Il ne sera répondu qu'aux lettres contenant timbre pour réponse

ATTENTION : FERME LE LUNDI

22, r. Robert-Lindet, Paris-15^e - VAU. 07-09

METRO : CONVENTION

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



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

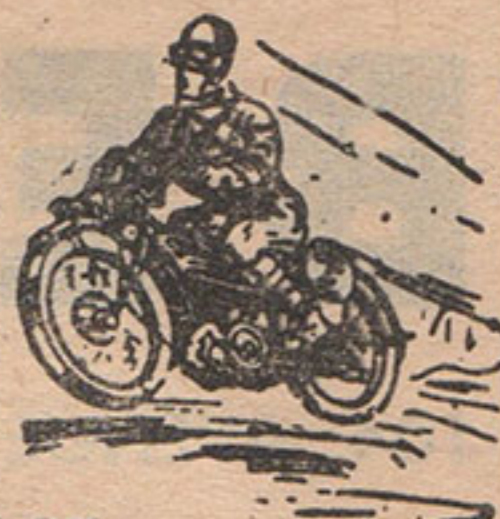
BRÉTOCYL GRAPHITE

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.



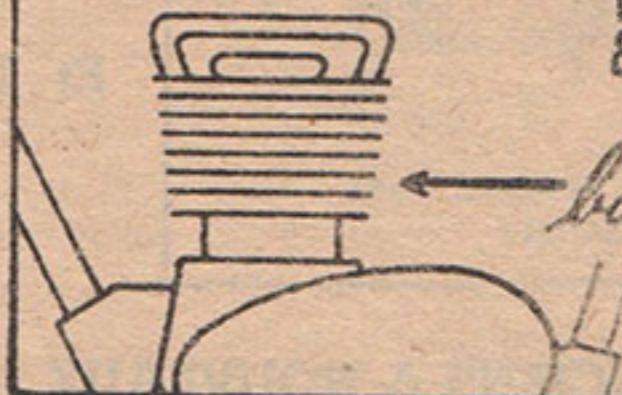
Société BRET-OIL

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



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



*bonne compression
longue durée*

SACOCHE

VACHE LISSE

Entièrement

bordées

Renforcées

GRAND LUXE

la paire **5.850**

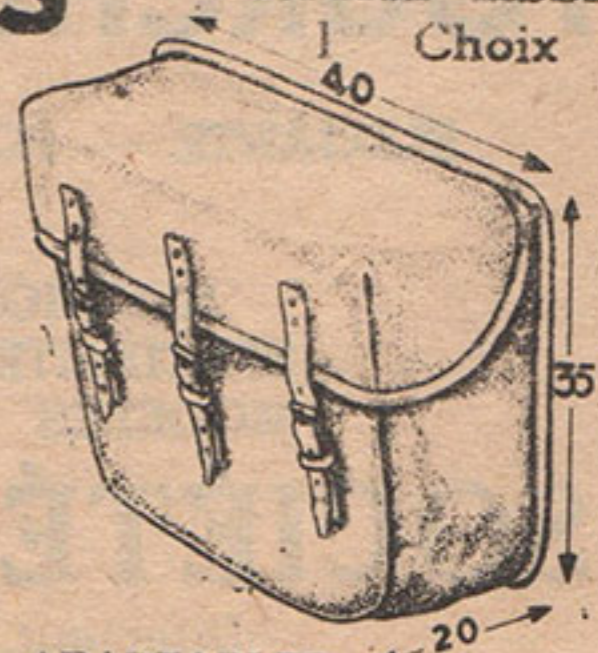
5... aux membres de clubs
Prix par quantités

BRAUN

Artisan - Fabricant

ADAPTABLES
SUR TOUTES MOTOS

89, rue de la Glacière - PARIS-13^e





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

ABONNEMENTS :	N°s	France	Etranger
	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°

● 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 rectific.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

◆ 598.015 EXAMENS AU PERMIS DE CONDUIRE

Le nombre de candidats au permis de conduire a été l'année dernière plus élevé que jamais. Tombé en 1945 à 313.427, il s'est relevé progressivement au fur et à mesure de la levée des restrictions sur les véhicules et les carburants. Le pourcentage des candidats ajournés a été de 35,80 %. Un fait nouveau : beaucoup plus de femmes aspirent aujourd'hui à conduire et on a compté en 1949 43.445 candidates, dont 38,90 % ajournées.

◆ LE TOURISME SUISSE

597.997 véhicules à moteur ont franchi en 1949 la frontière suisse, soit un chiffre supérieur de 44.000 unités à celui de 1948. En tête vient la France avec 268.326 passages, suivie de l'Italie avec 153.326 de la Belgique, du Royaume Uni, de l'Allemagne, etc... L'Espagne et le Portugal totalisent à eux deux 1.175 passages, chiffre sensiblement supérieur à celui de 1948 qui n'était que de 685.

◆ ATTRIBUTION DE CARBURANT AUX TOURISTES

Nous apprenons qu'à partir du 1^{er} mai 1950, le prix de l'essence en Autriche pour les automobilistes et motocyclistes étrangers a été porté de S.2— à S.3— le litre. Les autres modalités d'attribution n'ont pas subi de changements.

◆ CYCLECARS TCHEQUES

L'industrie tchécoslovaque de la motocyclette a entrepris des essais visant à la mise au point d'un « trois-roues » bon marché destiné au transport des personnes et des marchandises tels qu'il en existe en Italie et en Grande-Bretagne. Un nouveau type de véhicule est apparu, qui porte le nom de « Riksba ». Il s'agit d'une moto dont l'arrière-train a été remplacé par une carrosserie sur deux roues et pouvant transporter deux passagers ou au contraire être aménagée en voiturette de livraison. Le moteur est un 125 cmc. et la consommation s'élève de 3,5 à 4 l. aux 100 kms. Cette machine a éveillé un grand intérêt au Danemark, en Suisse, de même qu'en Extrême-Orient et en Afrique.

Les motocyclettes Jawa sortent, elles aussi, un type de Riksba, mais avec un moteur faisant 250 cmc. de cylindrée. Ce modèle qui atteint la vitesse de 70 kmh. est pourvu d'un « toit » protégeant les passagers.

LA MOTO EDUCATRICE

LES parents prêtent à leurs grands jeunes gens une réputation d'imprudence et d'étourderie et leur interdisent l'usage de la motocyclette dans la crainte des suites fatales qui les guettent. Combien d'entre nous se sont vus freiner dans leurs ambitions par un « Non jamais je n'accepterai que tu aies une moto ! c'est trop dangereux ! ». Le cycliste qui dévale à quarante à l'heure une descente sur un vélo dont les freins ne serrent pas, ne court-il pas plus de risques que s'il roulerait sur une moto stable et équipée de freins énergiques, fût-ce à quatre-vingts à l'heure ? C'est dire qu'un individu moyen, même jeune, peut faire de la moto sans se rompre les os. Les parents soucieux de la sécurité de leurs enfants se trompent lorsqu'ils pensent qu'en leur permettant la moto ils les vouent à l'invalidité. L'usage raisonnable de la moto est un exercice nullement incompatible avec la pratique d'un autre sport plus actif et contribue au développement physique et moral de la jeunesse.

Faisons justice aux méfaits allégués trop souvent en ce qui concerne la santé. On peut parcourir de longues distances sans tomber malade et nous sommes moins fatigués après une longue étape en moto qu'après une étape identique en voiture ; moins confortable en ce qui concerne les intempéries, la moto nécessite plus d'activité musculaire et ne provoque pas d'engourdissement.

Lorsque nous nous sentons déprimés, quelques kilomètres à moto nous remettent très vite d'aplomb, aiguissent notre appétit et procurent le sommeil, donc à condition toutefois de s'en tenir à des étapes raisonnables, la moto contribue à l'équilibre physique.

La moto est de plus une école d'éducation morale, les qualités de confiance en soi, de sang-froid qu'elle développe, sont précieuses dans l'existence. La moto oblige parfois à prendre des décisions rapides, à acquiescer du coup d'œil.

La panne elle-même est une école de patience et de grandeur d'âme, elle apprend à se maîtriser, à savoir contenir sa colère pour raisonner avec calme et méthode...

La possession d'une vraie machine éveille chez un jeune homme le goût et l'intérêt à étendre ses connaissances. Il devra, s'il veut en tirer parti, non se contenter de l'entretien courant, mais chercher des réglages. Voulant en assurer le fonctionnement par lui-même, il s'efforcera de posséder des données théoriques et pratiques. En un mot, il aura le souci de son « efficacité » personnelle et ce souci d'être « efficace » n'est-il pas une assurance d'avenir que les jeunes gens peuvent contracter grâce à la moto ?

◆ LE PROBLEME DU CAOUTCHOUC

Le « Financial Times » se préoccupe de la diminution de la production mondiale de caoutchouc qui est tombée de 757.000 tonnes à la fin de décembre, à 720.000 tonnes à la fin de février. Il précise d'autre part que la consommation américaine en gomme naturelle a atteint en mars son niveau le plus élevé depuis 1941.

Cet état de chose, ajoute le journal, ne peut manquer d'avoir une répercussion considérable sur la tendance des prix. En effet un des principaux faits caractéristiques remarqués au « Stock Exchange » dans les mouvements des valeurs, a été la hausse constante des actions dans le domaine de l'industrie du caoutchouc.

◆ COURS MONDIAUX DU CAOUTCHOUC

Le représentant d'une importante firme américaine travaillant le caoutchouc prévoit qu'au cours de l'été prochain le prix des pneumatiques va augmenter de 10 à 12 % du fait de l'accroissement des frais de production d'une part et de celui des cours de la gomme naturelle d'autre part.

◆ EN GRANDE-BRETAGNE

Sir Stafford Cripps, Chancelier de l'Echiquier de S. M. Britannique vient d'alléger la taxe d'achat (purchase tax). Malheureusement cette mesure de bon sens se voit neutralisée par un accroissement de taxe sur les véhicules utilitaires et sur le carburant auto. Aussi est-il naturel que l'usager anglais ait réagi vivement et protesté par la voix de M. Gresham Cooke, directeur de la Société des Constructeurs et Commerçants de l'Automobile en Grande - Bretagne. Nous sommes obligés de constater que d'un côté de la Manche comme de l'autre, l'automobile paie et ne voit revenir sous forme de crédits routiers qu'une part fort réduite des sommes versées à l'Etat.

◆ L'EFFORT DE PROPAGANDE DE LA PREVENTION ROUTIERE

Sous le patronage du Ministère de l'Education Nationale, la Prévention Routière a organisé dans les écoles un concours de dessins, reproduisant un accident causé par l'application non correcte du code de la route. Cette propagande voit son effort conjugué avec des émissions à la radio deux fois par semaine.



◆ EXPORTATIONS ANGLAISES

L'industrie de la moto en Angleterre s'efforce sans cesse d'améliorer ses chiffres d'exportation. Et avec succès, semble-t-il, car vers les Indes, par exemple, le chiffre de vente a doublé depuis l'année dernière. En Australie également, les machines anglaises sont très appréciées et ce pays a presque triplé ses importations par rapport à celles des années précédentes.

PRODUCTION ANGLAISE

Selon les statistiques publiées par le Board of Trade, la production britannique s'est accrue dans de telles proportions qu'au mois de février elle a atteint un niveau supérieur de 37 % à celui de 1946.

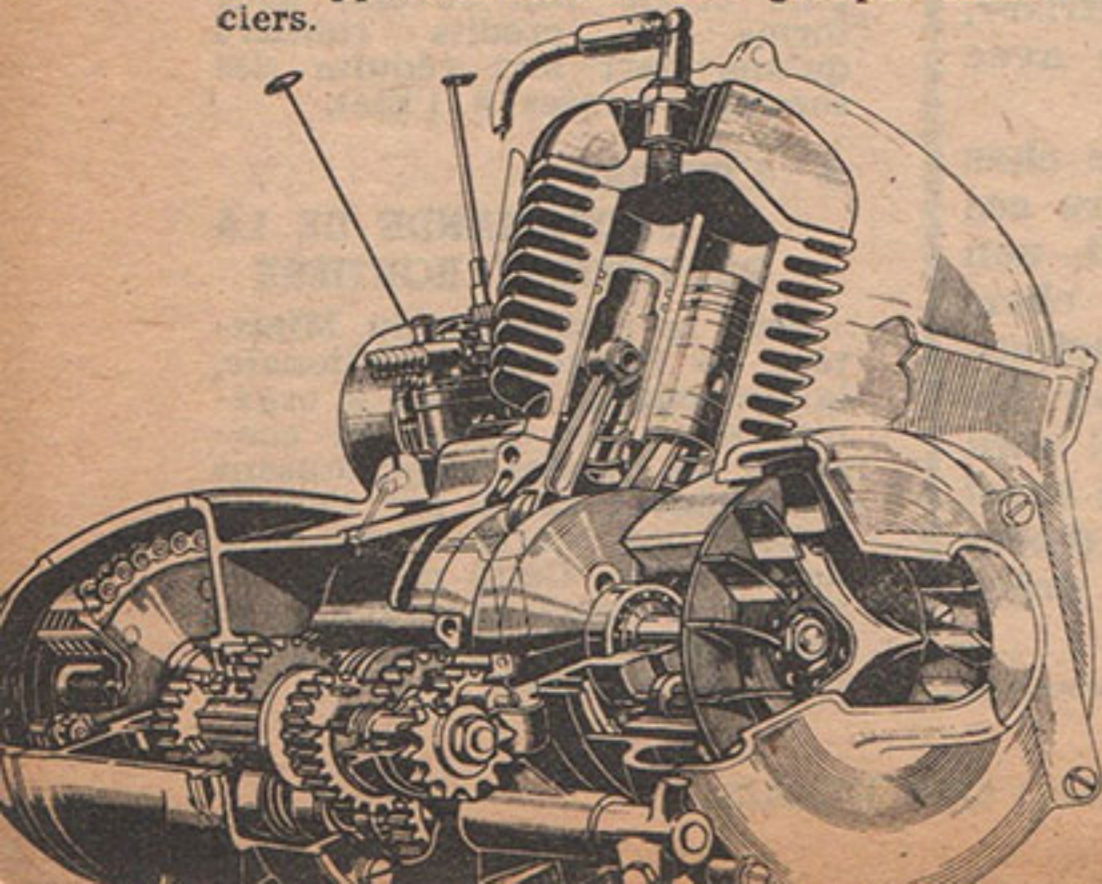
Pour les industries de transformation, l'augmentation a été de 40 %. Dans les deux cas ces chiffres font ressortir une augmentation d'environ 5 % par rapport au mois de décembre.

◆ SUCCES DE LA DUCATI EN AUSTRALIE

En Australie, la moto légère Ducati avec moteur Cucciolo obtient beaucoup de succès. Les commandes sont très nombreuses, mais les livraisons sont encore toujours très lentes.

◆ INDUSTRIE JAPONAISE

Il y a seulement quelques décades, le Japon ne possédait pas le moindre véhicule à moteur. Or, au cours des dix dernières années, l'industrie de ce pays a connu un tel essor, qu'aujourd'hui existent 16 usines fabriquant des automobiles (camions et petites voitures), ces usines appartiennent à trois groupes financiers.



◆ INDUSTRIE DU CYCLE

L'Union Indienne possède actuellement trois fabriques de bicyclettes qui produisent environ 100.000 machines par an. Remarquons que l'une d'elle ne fabrique que des pièces détachées. La construction de trois autres fabriques similaires est envisagée, ces usines devant entrer en activité en 1955.

◆ PHARES AUTOMATIQUES

Les usines d'automobiles Borgward, à Brème, envisagent d'équiper leurs voitures avec un mécanisme qui supprimera l'éblouissement des phares. Ce mécanisme, constitué par une cellule photo-électrique, réduit l'éclairage au moment où la voiture est éclairée par un autre véhicule.

◆ L'« OREILLE ELECTROMAGNETIQUE »

Cette nouvelle invention américaine permet sur un parcours réglé par des signaux lumineux, de donner passage libre aux voitures de pompiers, de sauvetage et de police. Elle consiste dans l'utilisation d'une oreille électromagnétique qui n'est excitée que par le bruit des sirènes. Lorsqu'un véhicule s'approche, qui émet des sons de cette nature, un relais commandé par l'oreille électromagnétique met immédiatement au « rouge » les autres signaux lumineux. Ce changement dans la signalisation persiste tant que le véhicule n'est pas passé. L'appareil est insensible à tous les autres bruits, si forts soient-ils.

◆ MOTO LEGERE ISOMOTO

Moteur : deux temps, cylindre dédoublé à deux pistons. Alésage : 2x38 mm. Course 55 mm. Cylindrée : 125 cmc. Puissance : 6 HP à 4.650 t.-m. Puissance spécifique : 48 HP par litre. Rapport de compression : 6,5:1. Le moteur est disposé dans la partie centrale du cadre.

Carburateur : Zénith ou Dell'Orto.
Allumage : par volant magnétique-alternateur qui fournit du courant à basse tension 24 watts - 6 V. pour éclairage et avertisseur.

Embrayage : à disques multiples en bain d'huile.

Changement de vitesse : 3 vitesses à engrenages toujours en prise, sélecteur incorporé.

Transmission finale : par chaîne.
Cadre : berceau en tubes d'acier à haute résistance et de section largement calculée.

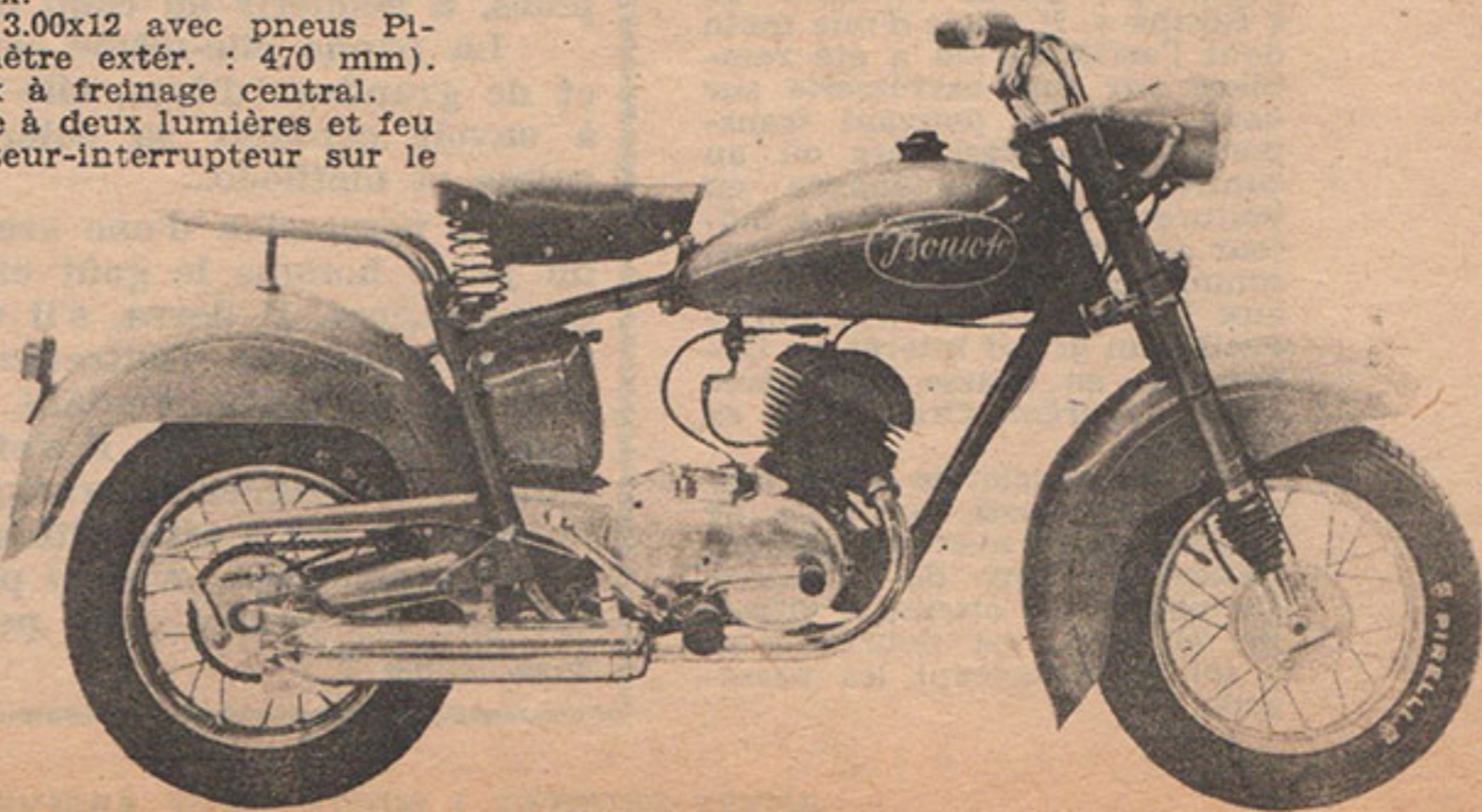
Suspension AV : fourche télescopique.
Suspension AR : fourche oscillante, à ressorts hélicoïdaux.

Roues : jantes 3.00x12 avec pneus Pirelli 3.00x12 (diamètre extér. : 470 mm).

Freins : Moyeux à freinage central.

Eclairage : phare à deux lumières et feu arrière. Commutateur-interrupteur sur le guidon.

La nouvelle moto légère Isomoto et son bloc-moteur 2 temps, 2 cylindres à culasse commune.



Réservoir : Capacité : 11 l. environ de mélange. Autonomie correspondante : 550 kms environ.

Consommation : 2 litres de mélange (essence et huile à 5 %) pour 100 kms à la vitesse de 50 kmh.

Vitesse : maximum 85 kmh.

Empattement : 1 m. 30.

Hauteur de la selle : 0 m. 68.

Garde au sol : 0 m. 24.

Cotes d'encombrement : longueur totale 1 m. 72. Largeur maximum (guidon) 0 m. 64). Hauteur maximum : 0 m. 90.

Poids à vide : 72 kgs.

◆ RAFFINERIES DE PETROLE

Les raffineries de la Standard Oil of California and Texaco à Pernis, une des quatre grandes compagnies exploitant des chantiers dans la zone portuaire de Rotterdam ont commencé leur production. Les travaux pour la construction de ces raffineries avaient commencé en 1948. Elles disposent de 86 réservoirs, dont le plus grand a une capacité de 14 millions de litres et une hauteur de 10 mètres. Ils ont été construits sous la direction d'experts américains. Les pipe-lines ont une longueur totale d'environ 160 kms. La production moyenne journalière est actuellement de 20.000 barils.

Dès que l'huile minérale en provenance de Bahrein (Golfe Persique) est raffinée, les produits obtenus sont exportés par voie fluviale vers l'Allemagne, la Belgique, la France, la Suisse et par route en Hollande. Les installations permettront sous peu de charger en 24 ou 48 heures un bateau citerne de 15.000 tonnes, à raison d'un bateau tous les quatre jours. Les chantiers qui occupent 500 personnes couvrent une superficie d'environ 100 hectares, dont 36 % de construit.

◆ DISTINCTION

C'est avec un vif plaisir que nous avons appris la nomination de M. Charles Fourreau, secrétaire de la Commission Sportive Nationale au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur.

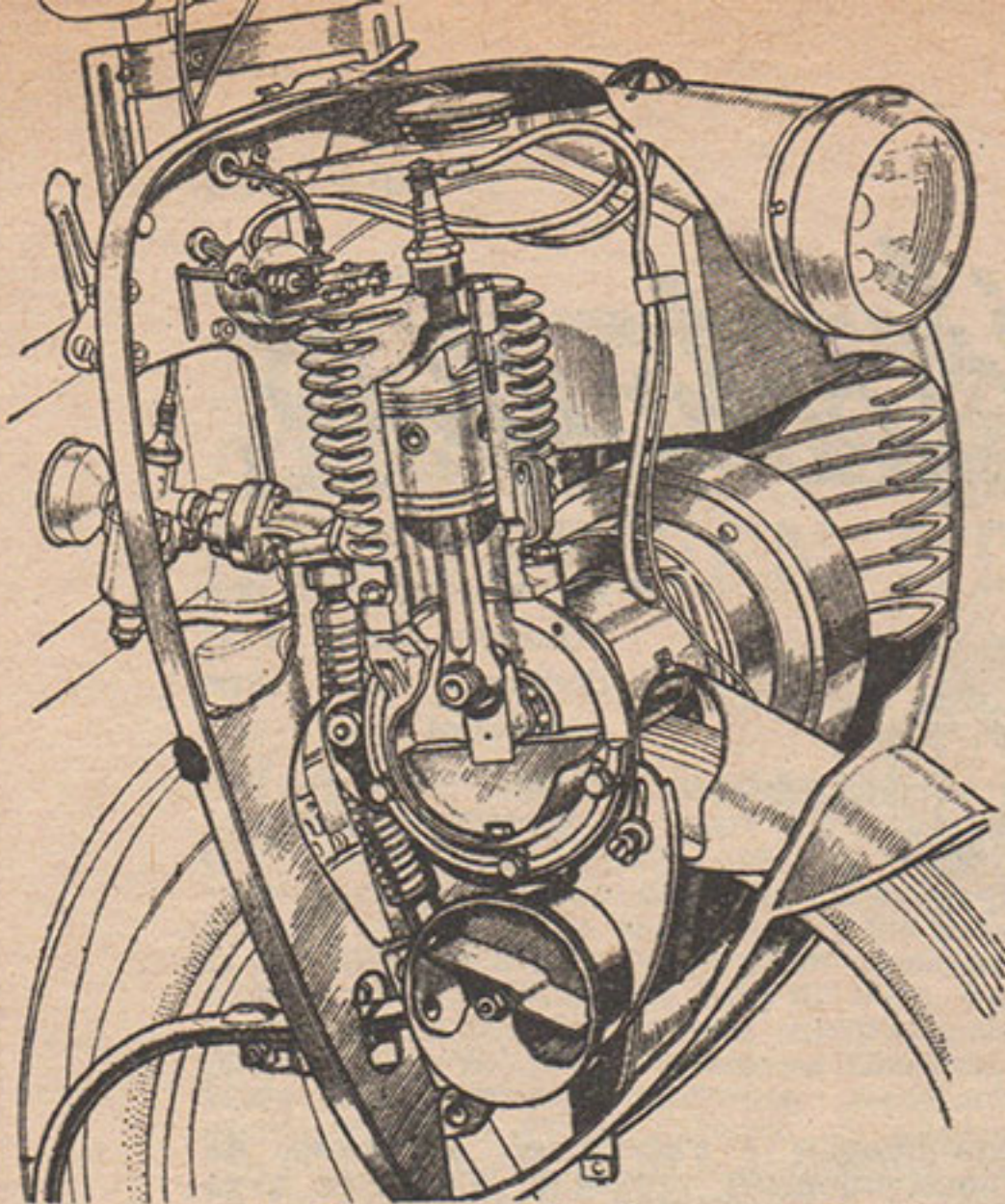
Sincères félicitations de *Moto-Revue*.

◆ LE MOTOCYCLISME EN DEUIL

W.-E. Cock vient de mourir en Angleterre. Ce champion motocycliste avait en 1909 réalisé un exploit sensationnel pour l'époque : 152 kms à l'heure. Sa machine était équipée d'un moteur Jap, deux cylindres en V, et faisant une cylindrée de 2,713 cmc.

LES CYCLOMOTEURS ANGLAIS

Au pays de la machine de sport puissante, les micromoteurs se taillent lentement leur place

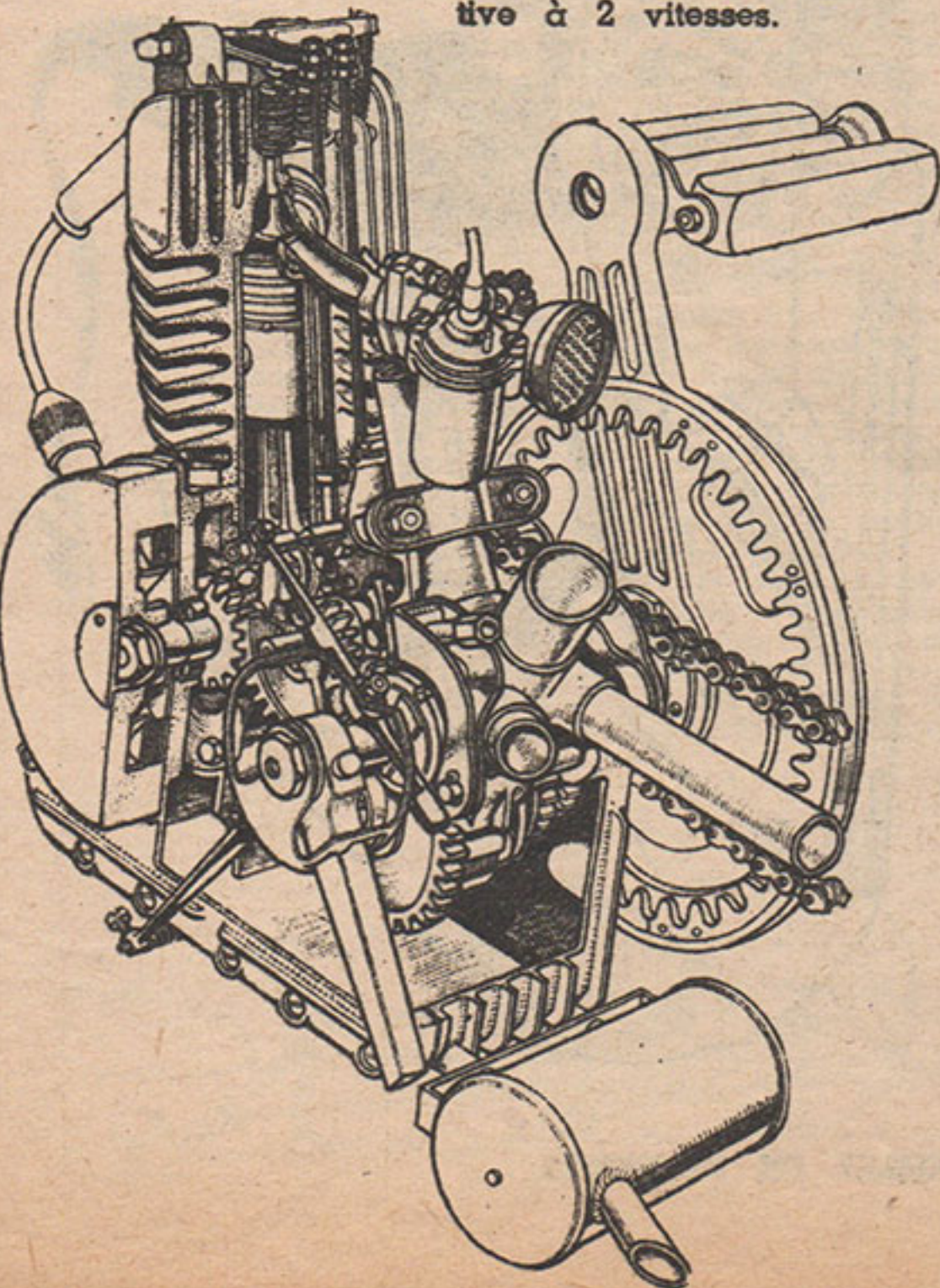


Le Cymota fabriqué par la Cymo C^o Ltd est le Velosolex anglais avec en plus un carénage intégral englobant le phare et une commande manuelle des gaz.

Il y a un fait que l'on doit constater, c'est que l'industrie anglaise néglige à peu près les cylindrées inférieures à 100 cmc. On parle bien de construire sous licence un petit moteur auxiliaire italien, et le Solex soulève beaucoup d'intérêt et va lui aussi, figurer dans le programme industriel anglais. Mais en somme, on emprunte à l'Italie ou à la France des modèles particulièrement réussis sans essayer de réaliser des machines de conception purement britannique.

Cela est assez surprenant. C'est en France et en Italie, où on réalise de tels efforts pour l'allègement des bicyclettes et où bon nombre de celles-ci apparaissent, à première vue,

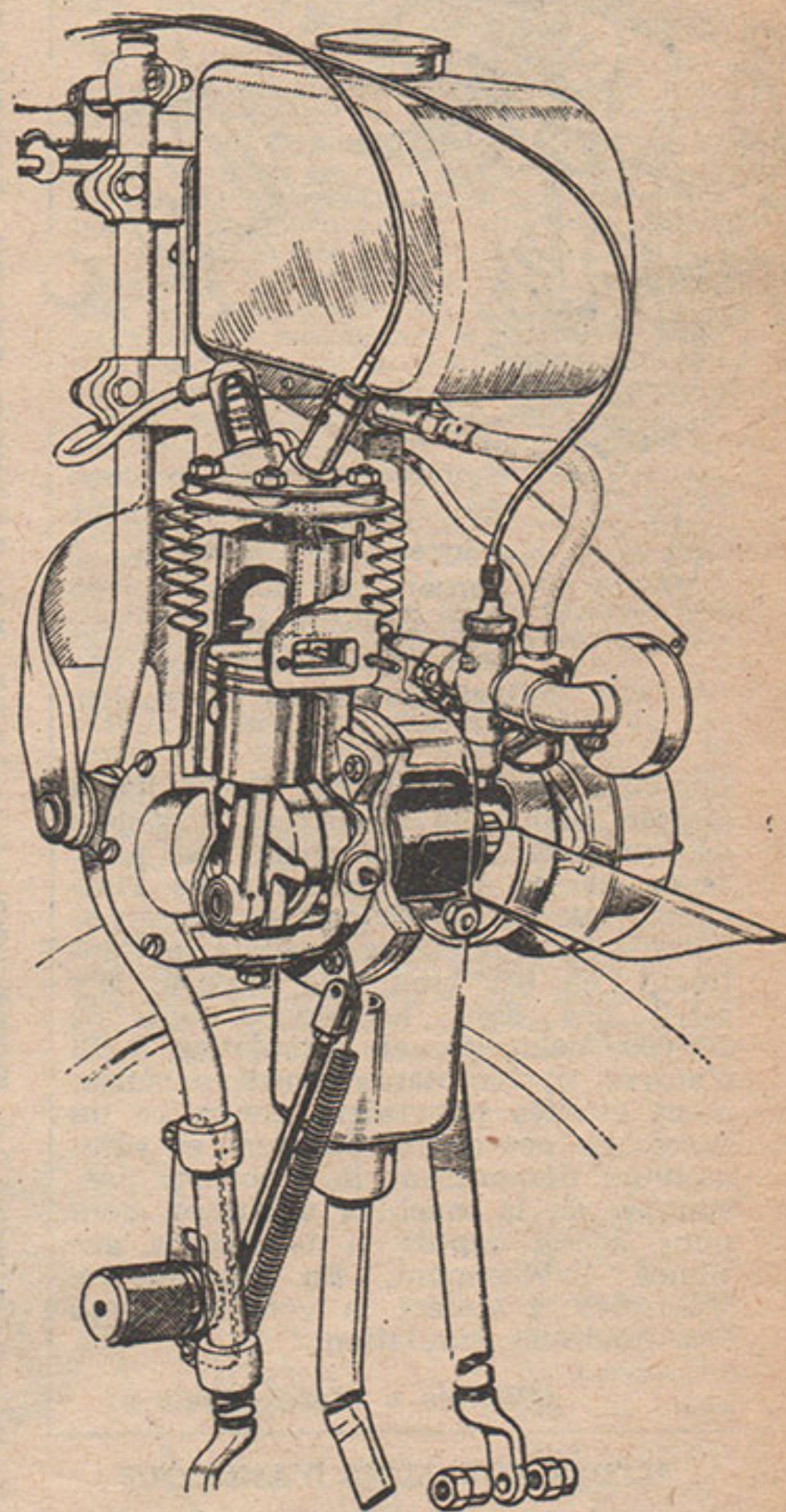
Produit d'importation, le Cucciolo a séduit l'Angleterre par la beauté de ses solutions mécaniques. Culbuteurs, boîte présélective à 2 vitesses.



comme assez frêles et d'une résistance voisine de la limite de sécurité, qu'on voit se développer les groupes auxiliaires (cela explique en partie l'évolution vers le cyclomoteur dont la partie cycle est remplacée). La bicyclette anglaise, parfaitement construite, mais assez lourde et très robuste supporterait fort bien un groupe auxiliaire. Mais il semble qu'il y ait chez nos amis anglais une sorte de méfiance vis-à-vis de tout ce qui n'est pas orthodoxe et, si on peut ainsi s'exprimer, des mécanismes superposés. Assurément un groupe auxiliaire est un compromis. Il permet de tirer ou de propulser une bicyclette en palier ou en pente légère. Mais quand un effort sérieux doit être fourni, il faut pour fournir la puissance nécessaire, conjuguer moteur et muscle « Light pedal assistance » comme on disait jadis. Et on n'oublie peut-être pas les vieilles expériences du tricycle à pétrole et des premières motos. On estime qu'il doit y avoir entre le véhicule automobile et la bicyclette mue par nos muscles une limite très nette. Nous avouons que ce fut longtemps notre point de vue surtout quand nos jarrets de cycliste devaient fournir l'appoint de mètres-kilogs nécessaires à un tricycle de 100 kgs dont le moteur rougissait et défailait comme un vieux monsieur congestionné. Mais le cas est entièrement différent avec une bicyclette à moteur auxiliaire moderne, dont le poids n'exécède pas vingt ou tout au plus vingt-cinq kilos et dont le moteur, même quand le régime fléchit, fournit encore une puissance à peine inférieure à ce qui est nécessaire pour gravir des rampes de 8 à 10 %. Nos muscles n'ont alors à développer un appoint sur quelques mètres-kilogs nécessaires, à peine ce qui serait nécessaire pour entraîner notre machine en palier. En fait les rampes un peu dures que nous rencontrons nous donnent juste l'occasion de nous dégourdir les jambes. Et nous sommes persuadés, qu'avec un certain retard, le groupe auxiliaire fera son chemin en Angleterre. Qu'un spécialiste comme Villiers mette sur le marché un groupe auxiliaire et la situation changerait. En Allemagne, dont il faut surveiller de près les réalisations mécaniques, le groupe auxiliaire, après une éclipse, connaît des développements nouveaux surtout sous la forme de roues motrices. Chez nous, des groupes nouveaux font chaque jour leur apparition. Et déjà, en Angleterre, il existe un groupe auxiliaire à transmission par galet sur le pneu avant qui paraît fort bien étudié et un moteur italien est construit sous licence. Jadis même,

l'Autowheel avait connu un certain succès. Nous pouvons donc avoir des surprises.

Mais il nous semble, jusqu'à nouvel ordre, que le cyclomoteur séduit davantage la clientèle anglaise. On tend

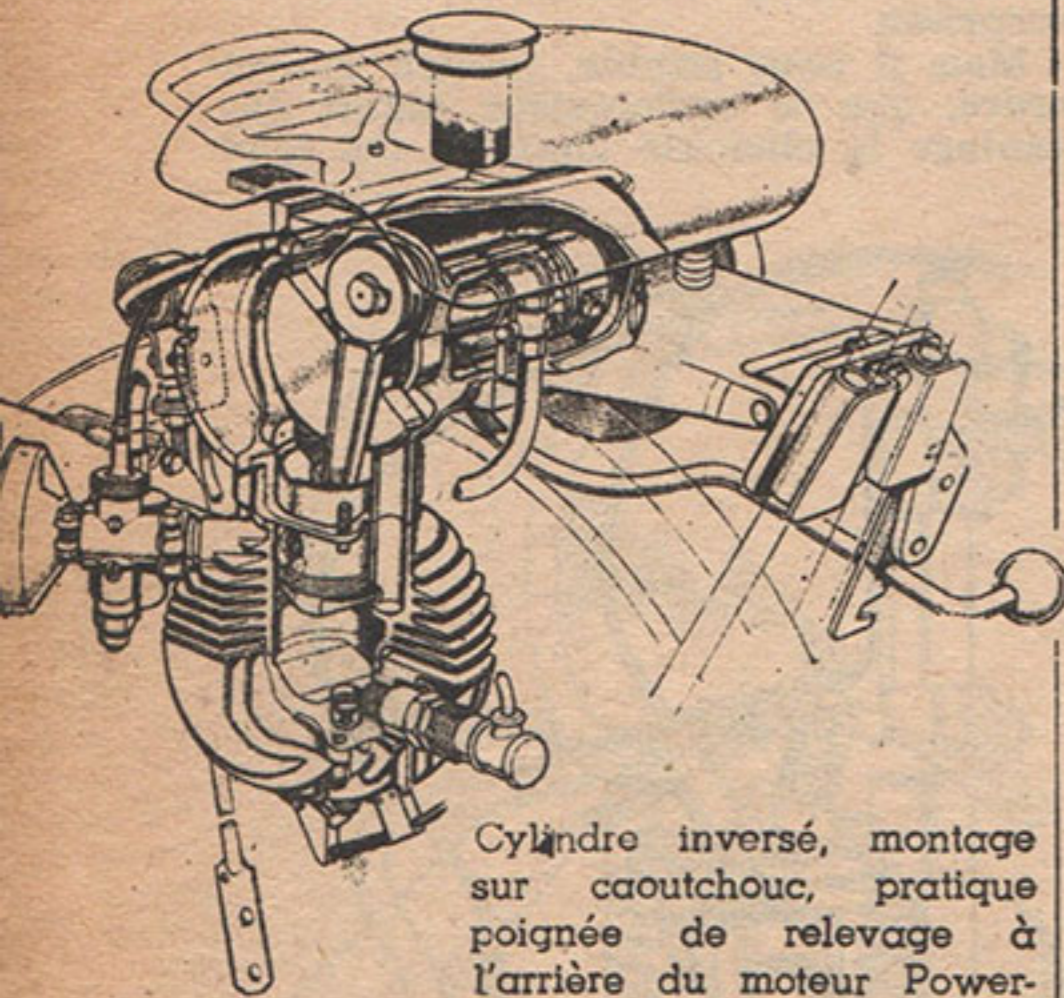


Le G.Y.S. a été le premier moteur auxiliaire 100 % britannique fabriqué dans le Royaume-Uni.

toujours vers un mécanisme homogène, vers un ensemble dont toutes les parties sont indépendantes et étudiées en fonction les unes des autres.

Le cyclomoteur anglais nous ramène, bien que mécaniquement mieux étudié, à nos anciens vélomoteurs. Les caractéristiques essentielles sont un moteur mono deux temps disposé ho-

horizontalement et comportant un relai et un embrayage. Fourche à parallélogramme, cadre ouvert de dame. Le tout est renforcé car ces petites machines atteignent aisément le 50 ou le 60. Toujours un pédalier pour le départ et l'aide musculaire dans les rampes. Un modèle à roue avant motrice a disparu après des années de succès. Le Cy-Kambo de Scott emploie un deux temps vertical et une transmission par vis sans fin. Ces cyclomoteurs anglais, bien que très maniables, sont un peu lourds. Le mécanisme est généralement protégé par des flasques garantissant une extrême propreté. Ces machines restent très populaires pour des déplacements très limités et sont couramment utilisées par des clergymen, des



Cylindre inversé, montage sur caoutchouc, pratique poignée de relevage à l'arrière du moteur Power-Pak. Décompresseur et gaz sont commandés par une unique poignée au guidon.

docteurs, des nurses, etc. Toutefois, il semble bien que beaucoup d'usagers désireraient quelque chose de plus léger et de plus maniable et l'immense succès du Velosolex, aussi populaire en Angleterre que sur le Continent, en est bien une preuve. N'y a-t-il pas dans le monde plus de 100.000 Velosolex en circulation ! Et d'autres cyclomoteurs aussi parfaitement étudiés pourraient connaître un succès de cet ordre. Scooters et vélomoteurs démontrent les énormes possibilités de la machine utilitaire, dont nous avons depuis si longtemps annoncé l'avènement. En Angleterre, Velosolex a ouvert la voie et créera une heureuse émulation.

(Clichés « Motor-Cycle »)

PETITES NOUVELLES D'AMERIQUE

Au cours de l'année 1949, l'industrie automobile américaine a absorbé 10.900.000 tonnes d'acier, soit 18,8 % de tout l'acier mis en vente sur le marché.

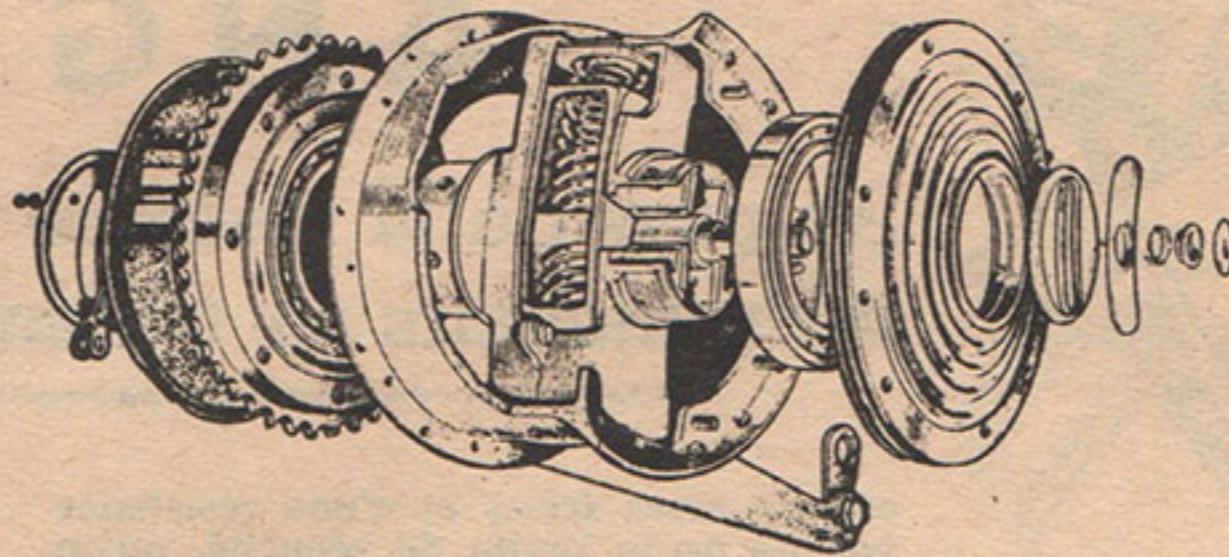
× × ×

Aux U.S.A., 40.000 voitures outre celles de la police, sont équipées d'appareils émetteurs-récepteurs de radiotéléphonie.

× × ×

Le kilométrage parcouru par les automobiles américaines va constamment en augmentant : en 1949 ont été parcourus au total 680 milliards de kilomètres, contre 640 en 1948 et 546 en 1941.

Nouveautés techniques



MODIFICATION AU MOYEU SUSPENDU TRIUMPH

Il y a derrière le moyeu suspendu Triumph, plusieurs années d'expérience et les résultats ont été complètement satisfaisants. Cela n'empêche pas cette marque de vouloir faire mieux encore et de réaliser un mécanisme encore plus durable et plus robuste. D'où l'apparition d'un nouveau type Mark II, où nous retrouvons d'ailleurs les mêmes principes et les mêmes lignes générales.

La modification principale, c'est l'emploi de grands roulements annulaires à la place des roulements à cône et cuvette. Les nouveaux roulements peuvent supporter une charge de 500 kgs et la marge de sécurité est considérable.

Comme précédemment, les roulements internes sont montés sur le boîtier de la glissière, mais maintenant, du côté transmission, le roulement extérieur est monté à la périphérie dans le tambour du frein qui est en fonte. De l'autre côté, le logement du roulement est nervuré.

Le plateau de frein, au lieu d'être vissé, est emmanché à la presse et est arrêté par une butée.

Le bloc qui coulissait dans la glissière a été remplacé par un galet de gros diamètre, cimenté, avec des spires de graissage.

ESSUIE-GLACE POUR MOTOCYCLISTES

Tous les motocyclistes qui ont roulé par temps de pluie avec des lunettes savent combien la visibilité devient rapidement mauvaise et cela à tel point que, bon gré, mal gré, on est souvent obligé de les enlever. Les essuyer avec la main ne donne pas de bons résultats et à la longue apparaît fastidieux.

Conducteurs qui roulez par la pluie, voici la solution : un pare-visage du modèle que vous connaissez bien, mais avec en plus — et c'est en ceci que réside la nouveauté — un petit essuie-glace analogue à celui qui équipe les voitures et dont le mouvement de va-et-vient balaie périodiquement les gouttes d'eau. L'inventeur et constructeur en est M. J. Pøder, 90 a, rue de Groningue, à Assen (Hollande), qui pour la mise au point du premier modèle — c'est notre confrère Hollandais « Motor » qui l'affirme — n'a pas eu besoin de moins de 4.000 heures de réflexion et de travail ! Pour actionner les deux bras (car le modèle primitif en comportait deux, alors que maintenant sur le dernier modèle il n'en existe plus qu'un) on utilise la force du vent. En effet, une hélice multipale associée à un ingénieux système d'engrenages et une petite bielle fait se mouvoir l'ensemble.

Voici, relaté par « Motor », le compte rendu des essais.

Ces essais, en l'absence de pluie, eurent lieu sous un soleil radieux. Il est à remarquer que dans ces conditions, la résistance opposée à la mise en mouvement de l'appareil est encore sensiblement plus grande. Pourtant à 25 kmh. l'essuie-glace

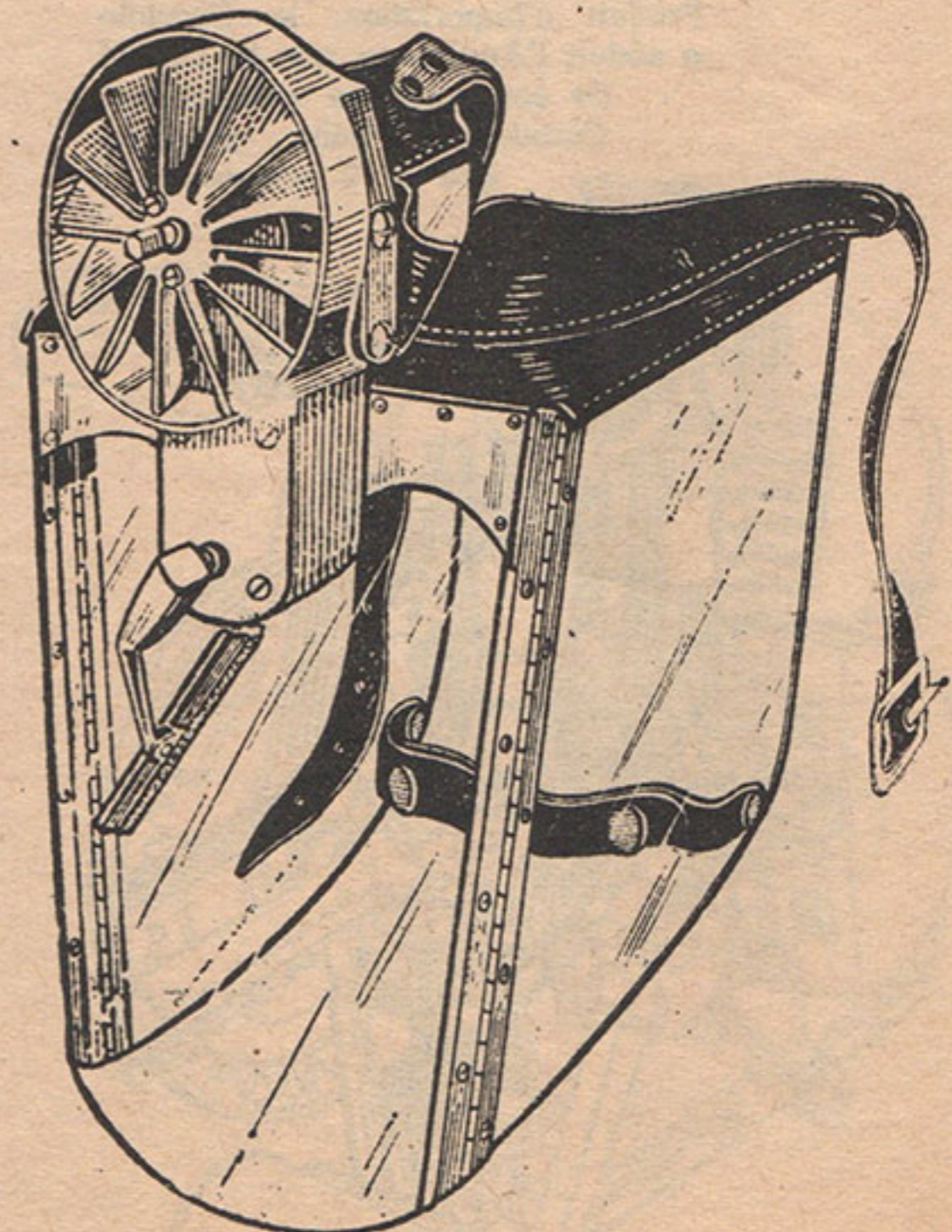
Le moyeu suspendu Triumph Mark II se distingue du type précédent par une simplification et une robustesse accrue.

commençait à s'actionner, sa vitesse de fonctionnement croissant d'ailleurs avec l'allure de la machine. Au retour qui eut lieu avec vent contraire et à la vitesse de 60 kmh. environ, le mouvement alternatif du bras était si rapide qu'il n'était presque plus visible à l'œil.

Après de nombreux essais, on a adopté sur le dernier modèle un rapport de démultiplication de 1:64 et c'est celui qui paraît le mieux convenir pour un conducteur qui ne veut pas rouler trop vite. Pour de grandes vitesses, on peut adopter un rapport de démultiplication supérieur.

D'autre part, si l'on considère le poids d'un tel ensemble, il est tout à fait raisonnable et il ne fait pas de doute, bien que l'exécution du modèle essayé soit excellente, qu'il soit encore possible de le diminuer nettement lorsqu'il sera construit en série. Il ne reste plus qu'à trouver un fabricant, et on peut espérer voir un jour sur le marché cet accessoire qui est appelé à rendre de grands services, surtout dans les pays du Nord où les jours de pluie sont nombreux.

La nouvelle visière-essuie-glace a un aspect curieux... peut-être nous sera-t-elle un jour familière ?



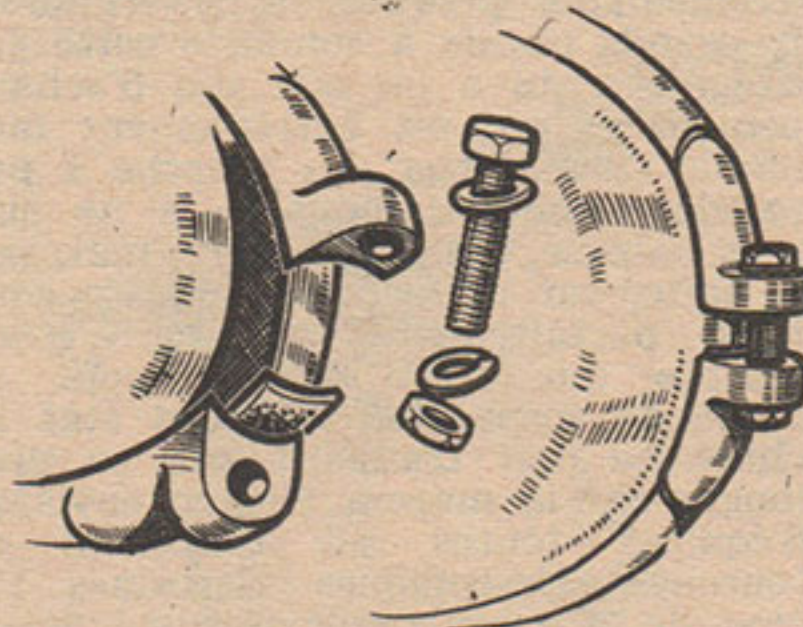
Pensons aux vacances : L'ENTRETIEN ET LA PROTECTION DES CHAINES

S'il y a un organe vraiment surprenant sur nos machines, ce sont les chaînes. Qui oserait faire fonctionner un engrenage sans protection et sans graissage ? Il y en eut bien un exemple sur les premiers tricyles à pétrole, et aussi quelques autres cas sur des motos tiers de litre, sur la Knapp et sur des grosses machines de piste comme la quatre cylindres Clément. Mais ces diverses machines n'étaient guère capables d'être utilisées en service courant. Aujourd'hui, on n'admettrait pas de faire tourner des engrenages à l'air libre et sans aucun graissage. C'est pourtant ce qu'on fait encore pour les chaînes.

A la vérité, le lubrifiant qui a pénétré à l'intérieur de la chaîne y reste assez longtemps et assure le graissage. Il faut avoir un lubrifiant très onctueux, très épais et qui adhère bien à la chaîne. Une graisse graphitée convient parfaitement, mais à la condition qu'elle soit chauffée pour devenir assez fluide et pénétrer jusqu'aux faux rouleaux et aux rivets. Même sans protection, une chaîne fournit à l'heure actuelle, un usage satisfaisant. Mais une chaîne fonctionnant dans un carter à bain d'huile peut durer deux ou trois fois plus longtemps. Reste à savoir si au point de vue économique, l'usure moins rapide des chaînes compense l'augmentation de prix due aux carters. Et il est également possible que les carters, surtout le carter de la grande chaîne, présentent quelques inconvénients, fragilité, bruit, manque d'accessibilité ! Que de machines livrées avec carters de chaîne ont été amputées de leurs carters par leurs possesseurs ! Des deux chaînes, il y en a une qui fonctionne presque toujours à sec, c'est la grande chaîne, car c'est pour elle qu'il est difficile d'établir un carter à bain d'huile étanche, silencieux et aisé à démonter. Il doit être par surcroît assez bon marché, solide et s'adapter à la construction générale de la motocyclette. Cela est assez aisé à obtenir pour un carter de chaîne primaire qui est de petites dimensions, la chaîne courte ne s'allonge qu'assez peu et ses brins ne flottent pas autant et ne viennent pas aussi facilement râcler contre le carter. Aussi, presque toutes les machines ont un carter de chaîne primaire, mais on ne rencontre qu'un très petit nombre de machines possédant un carter de grande chaîne et encore, celui-ci est en général livré en supplément, soit assez grand pour qu'il n'y ait plus guère de différence sous le rapport du prix entre une transmission par chaîne et une transmission acaténe. Le dessin général de la machine devrait être complètement différent, mais peut n'être pas plus coûteux pour la machine à transmission acaténe que pour l'autre. Mais nous n'avons pas à entamer ici une controverse sur les mérites de la chaîne et de la transmission acaténe.

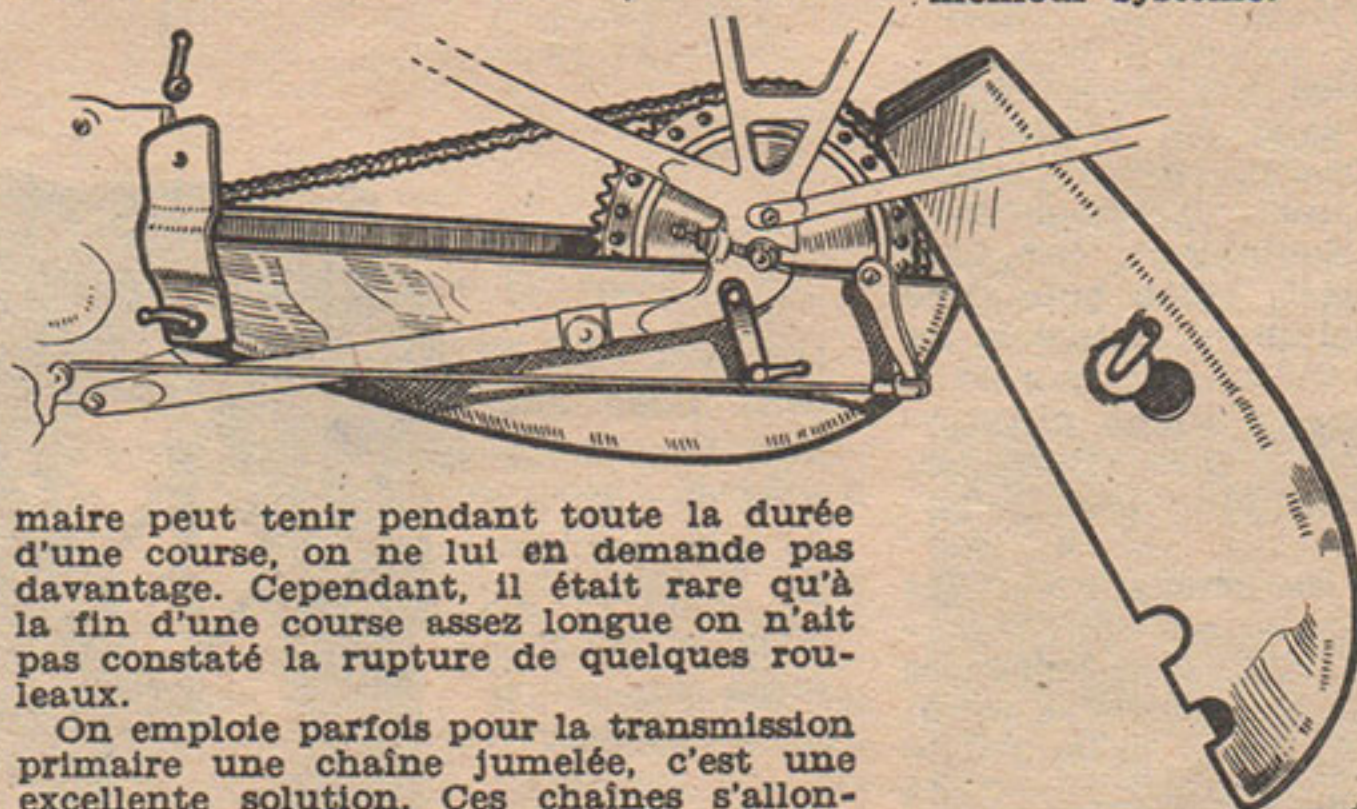
La protection de la chaîne primaire est d'ailleurs plus importante, car cette chaîne fonctionne dans de moins bonnes conditions. Le pignon moteur est de petite taille, ce qui oblige les maillons à pivoter d'un nombre de degrés important

sur leurs articulations. L'amplitude de ce mouvement est une première cause d'usure. La seconde, c'est la force centrifuge qui chasse le lubrifiant et fatigue les articulations. Et cette chaîne est par surcroît soumise à tous les à-coups d'un monocylindre. Il faut au moins la protéger ou la lubrifier. Largement calculée, elle résistera bien aux efforts. La lubrifier avec les vapeurs d'huile amenées par le tuyau du reniflard est un procédé malpropre et inefficace. L'huile est en effet projetée de tous côtés avant de pouvoir pénétrer à l'intérieur des articulations. Quant à utiliser un graissage compte goutte, ce n'est pas beaucoup plus efficace et encore plus sale. Un protégé-



Joint du carter primaire étanche sur Matchless.

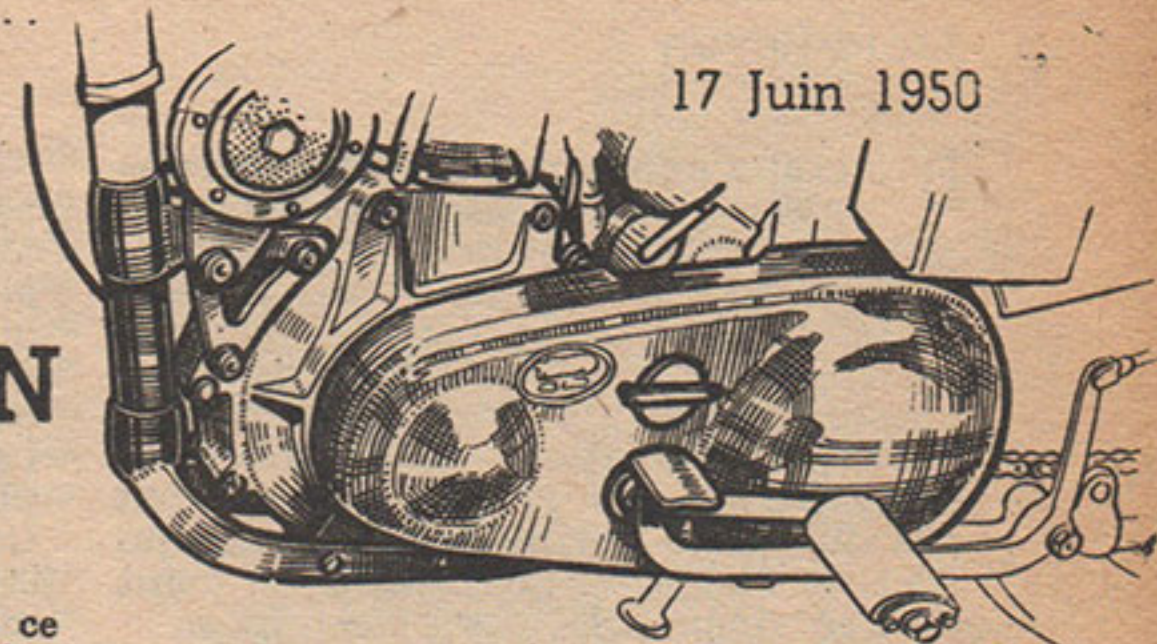
chaîne absolument sans effet au point de vue graissage a du moins l'avantage de protéger la chaîne contre une de ses plus terribles ennemies, la boue. Mais nous pensons qu'on ne se préoccuperait pas beaucoup de la chaîne qui donnerait de bons résultats si le motocycliste prenait la peine de l'entretenir et de la graisser fréquemment. Et on pensait aussi que ce qui tenait sur les motos de course devait tenir sur les machines des clients. Pour les machines de course, il est avantageux de pouvoir changer rapidement de pignon et dès l'instant que la chaîne pri-



maire peut tenir pendant toute la durée d'une course, on ne lui en demande pas davantage. Cependant, il était rare qu'à la fin d'une course assez longue on n'ait pas constaté la rupture de quelques rouleaux.

On emploie parfois pour la transmission primaire une chaîne jumelée, c'est une excellente solution. Ces chaînes s'allongent moins que les chaînes simples. Le problème de leur protection reste le même. Si une chaîne n'est pas protégée, il faut au moins deux fois par an la démonter, la nettoyer au pétrole, et la pas-

Deux carters secondaires allemands : Triumph Hérisson (à g.) et Ardie (à dr.).



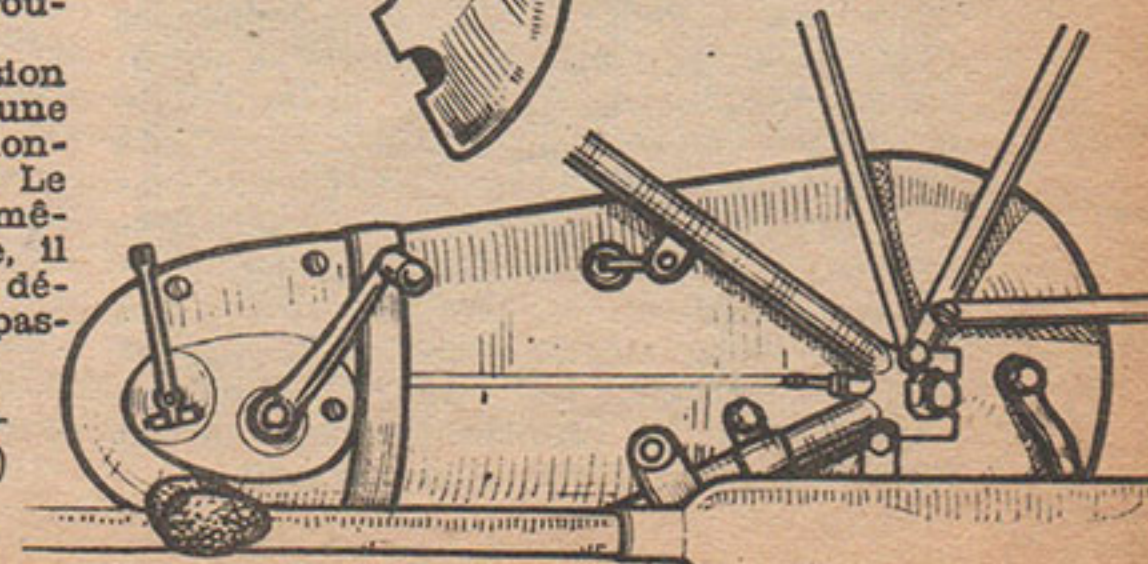
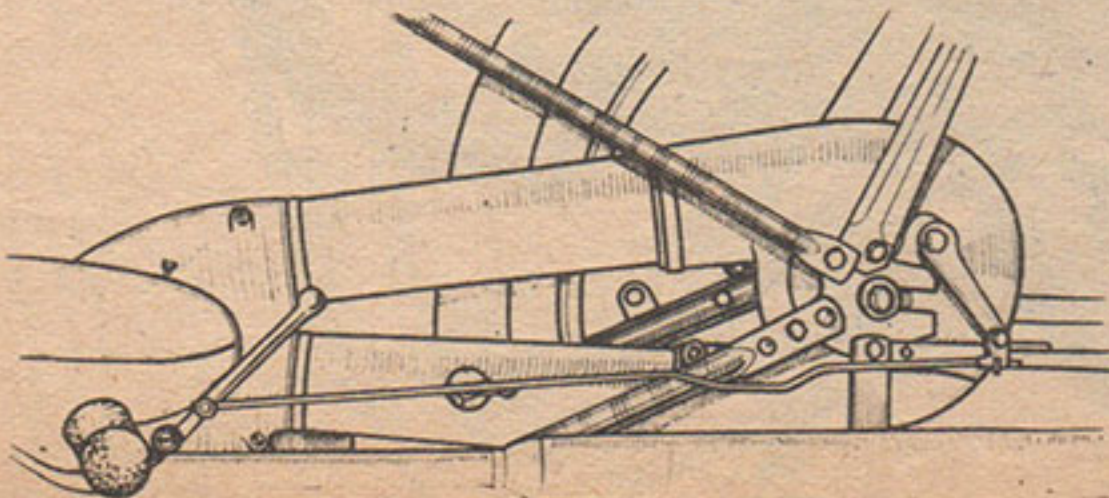
Carter extérieur de chaîne primaire chez Norton.

ser au bain de graisse graphitée. Cela est indispensable, car une graisse (ou une huile) appliquée au pinceau ne peut pénétrer jusqu'aux rivets et c'est là où précisément l'usure atteint son maximum. Bref, un carter est extrêmement utile puisqu'il nous évite toute peine. Il suffit de vérifier de temps à autre le niveau du lubrifiant. Il n'y a même pas besoin de beaucoup de lubrifiant. Il suffit que le brin inférieur de la chaîne entraîne un peu.

Il y a un nombre considérable de carters de chaînes primaires. Les uns sont en aluminium ou en alpacas fondu, les autres en tôle emboutie. La tôle ayant tendance à vibrer est souvent nervurée. Tantôt les carters sont fendus verticalement, tantôt horizontalement. Cela, au fond, n'a pas une très grande importance. Ce qu'il faut surtout, c'est que le démontage soit très facile. En général, on emploie plutôt des carters à fente verticale, très rigides et qu'un seul boulon permet de tenir en place. Une fenêtre latérale sert à vérifier la tension de la chaîne. Quelquefois, on préfère fixer le couvercle avec des vis disposées sur son pourtour et assurant une pression plus égale. Il est difficile de faire un choix entre les divers systèmes. Cela dépend surtout de la rigidité du carter. Quand il y a plusieurs chaînes (entraînement d'une dynamo, par exemple), il est préférable d'avoir un carter commun.

Le carter de chaîne pose deux gros problèmes. C'est tout d'abord celui de l'étanchéité. Il dépend avant tout de la perfection de l'usinage et de la rigidité du carter. Il est vain de vouloir rendre étanches deux surfaces qui ne sont pas rigoureusement planes. Si un couvercle de carter se fausse quand on serre l'écrou, il ne donnera que des résultats peu satisfaisants. L'étanchéité est de plus assurée par des joints, soit en papier, soit en fibre, soit en caoutchouc, car nous avons des caoutchoucs qui résistent parfaitement à l'huile. C'est probablement le meilleur système.

Ci-contre : Un carter secondaire ne doit pas nuire à l'accessibilité et être d'un démontage aisé.



Le grand nombre de machines en circulation et les succès obtenus au Bol d'Or 1949, avaient déjà prouvé amplement les qualités du moteur A.M.C. L'essai d'une machine équipée de ce moteur ne constitue pas une absolue nouveauté, mais peut fournir quelques indications aux acheteurs éventuels de ces « 125 » qui ne font pas du tout « vélomoteurs », mais qui sont de véritables motos tant au point de vue robustesse que présentation.

Après avoir ouvert et appelé l'essence, les premiers coups de kick restent infructueux. Je commençais à être défavorablement impressionné, quand on m'expliqua que le bouton placé sur le phare était un contact et qu'il fallait le pousser pour obtenir l'allumage. Sans cette condition, il ne pouvait évidemment pas être question de mettre le moteur en marche. Je débraie bien à fond (car je me méfie toujours un peu des embrayages de bloc-moteur) et d'un petit coup de talon la première est engagée. L'embrayage entraîne un peu, mais l'huile est encore froide, je fais un démarrage très doux, un peu d'avance et je passe la deuxième cette fois avec la pointe du pied grâce au sélecteur à double pédale d'une si jolie présentation et de surcroît, très bien placé. Par contre, les repose-pieds sont beaucoup trop bas à mon goût et j'ai l'occasion de les faire toucher par terre dans un ou deux virages. A part cela qui ne constitue pas un défaut irrémédiable puisqu'ils sont réglables, je prends plaisir à conduire cette petite moto qui a un bon son d'échappement et qui est extrêmement maniable sans flouter. La fourche à parallélogramme, à laquelle je ne suis plus habitué, me paraît dure, mais par la suite, sur un parcours que je connais parfaitement, je me rends compte que c'est normal pour ce genre de suspension AV. Cet état de chose ne doit d'ailleurs pas se prolonger car la maison Origan envisage d'équiper toutes ses machines de fourches télescopiques (certaines 175 cmc. de la marque en possèdent déjà). Les quelques feux rouges rencontrés avant de sortir de Paris me donnent l'occasion de jouer du sélecteur qui est vraiment bien conçu et aussi du levier de « point mort manuel » qui peut rendre de bons services pour aider à trouver le point mort quand on n'est pas habitué à la machine. Du parcours effectué le lendemain (environ 200 kms) il n'y a pas grand chose à dire. Le moteur (neuf ne l'oublions pas) ne semble pas avoir beaucoup de reprise et si l'on veut accélérer à fond, s'étouffe et finit par

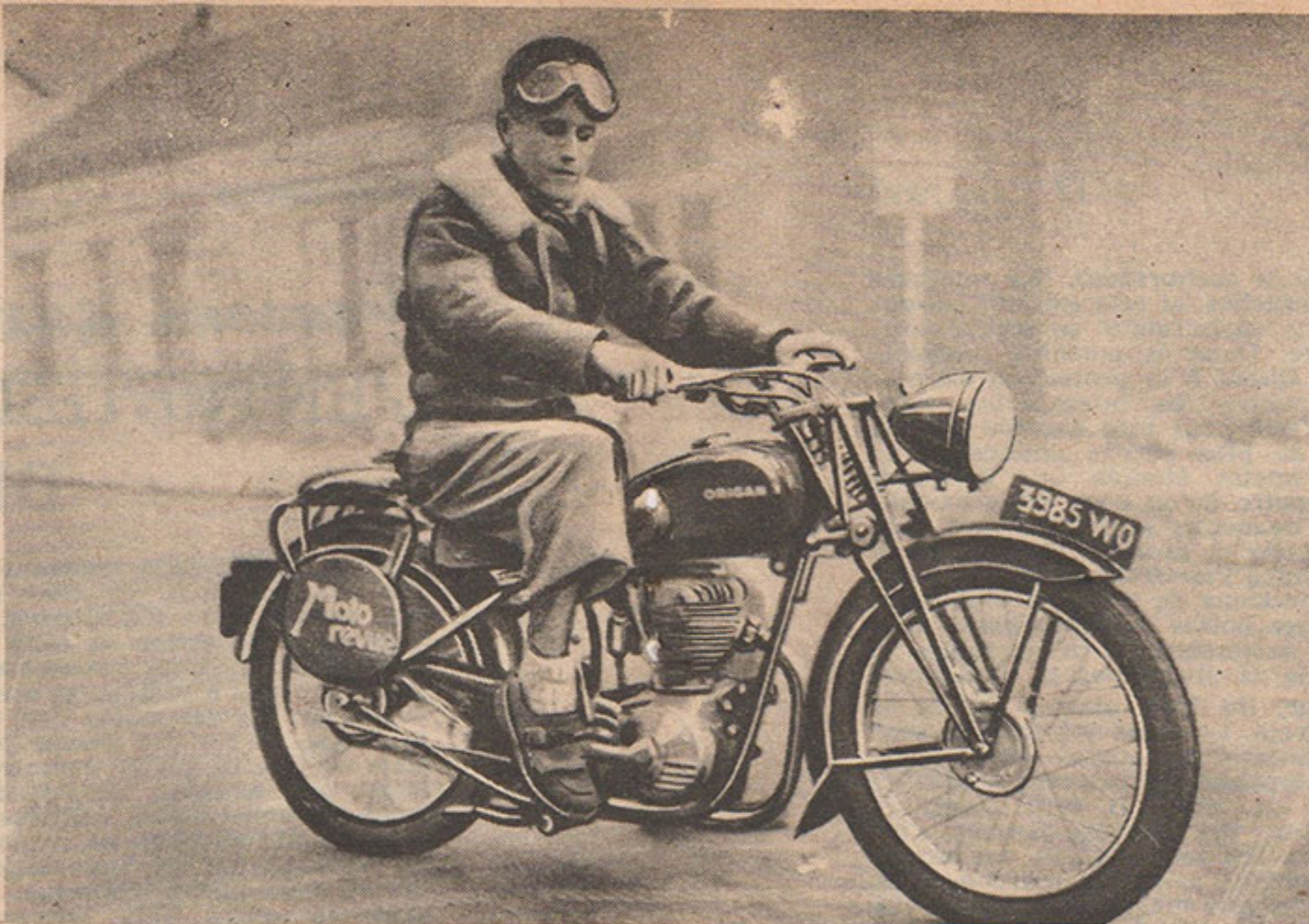
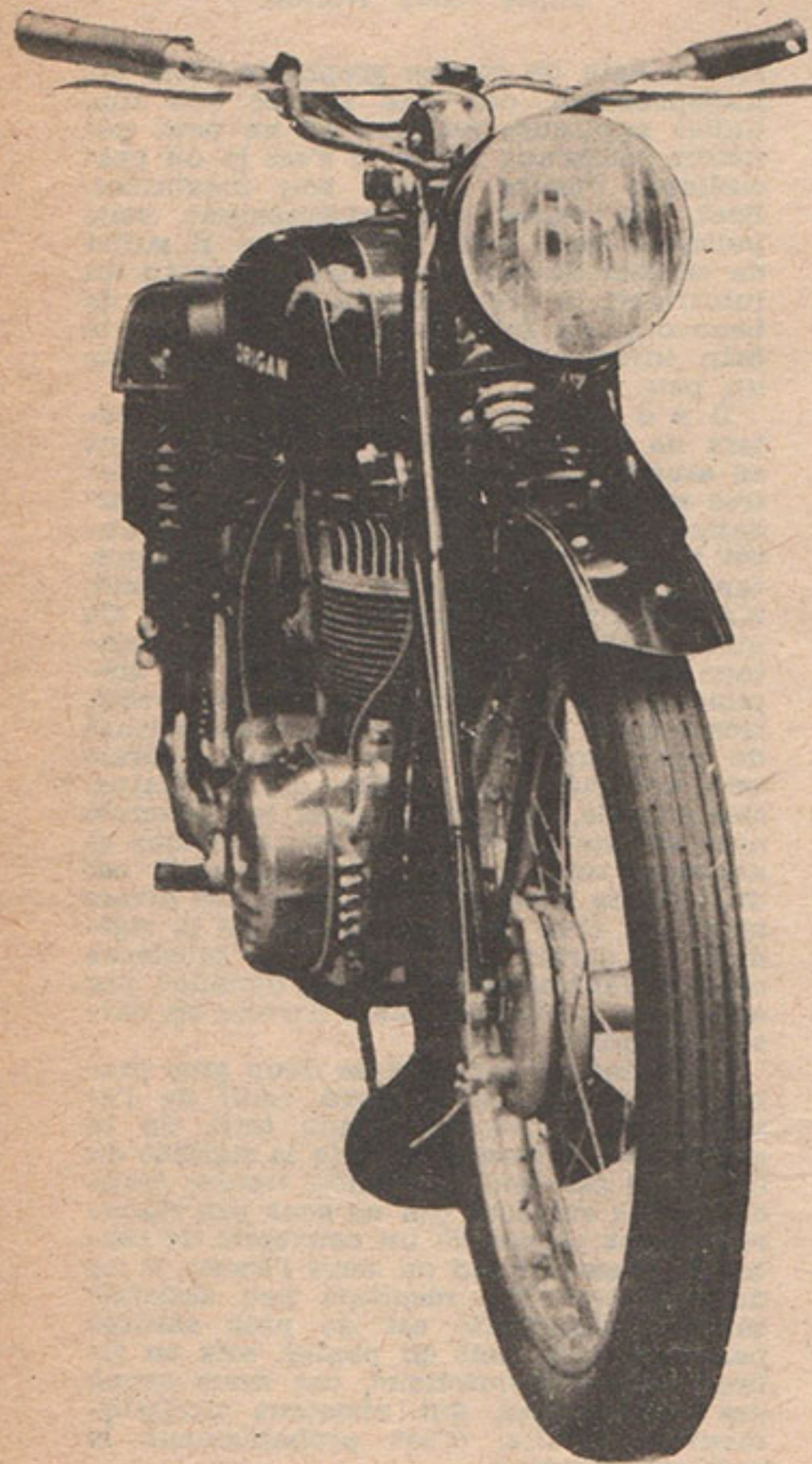
s'arrêter. Cette particularité tend à s'évanouir au fur et à mesure que le rodage se poursuit et à l'arrivée ce n'était plus que du passé et la machine prise au départ était très différente de celle qui a subi un commencement de rodage.

Les freins sont de bonnes dimensions et le frein AR est très bien placé à la pointe du pied droit, la pédale est recouverte d'un morceau de caoutchouc qui évite tout glissement. Le rapport entre la pédale et la came du frein est bien établi et donne un freinage puissant et progressif. Le réservoir est du type commercialisé par Mottaz et qui équipe la plupart des vélomoteurs actuels. Sa contenance de 12 litres permet un

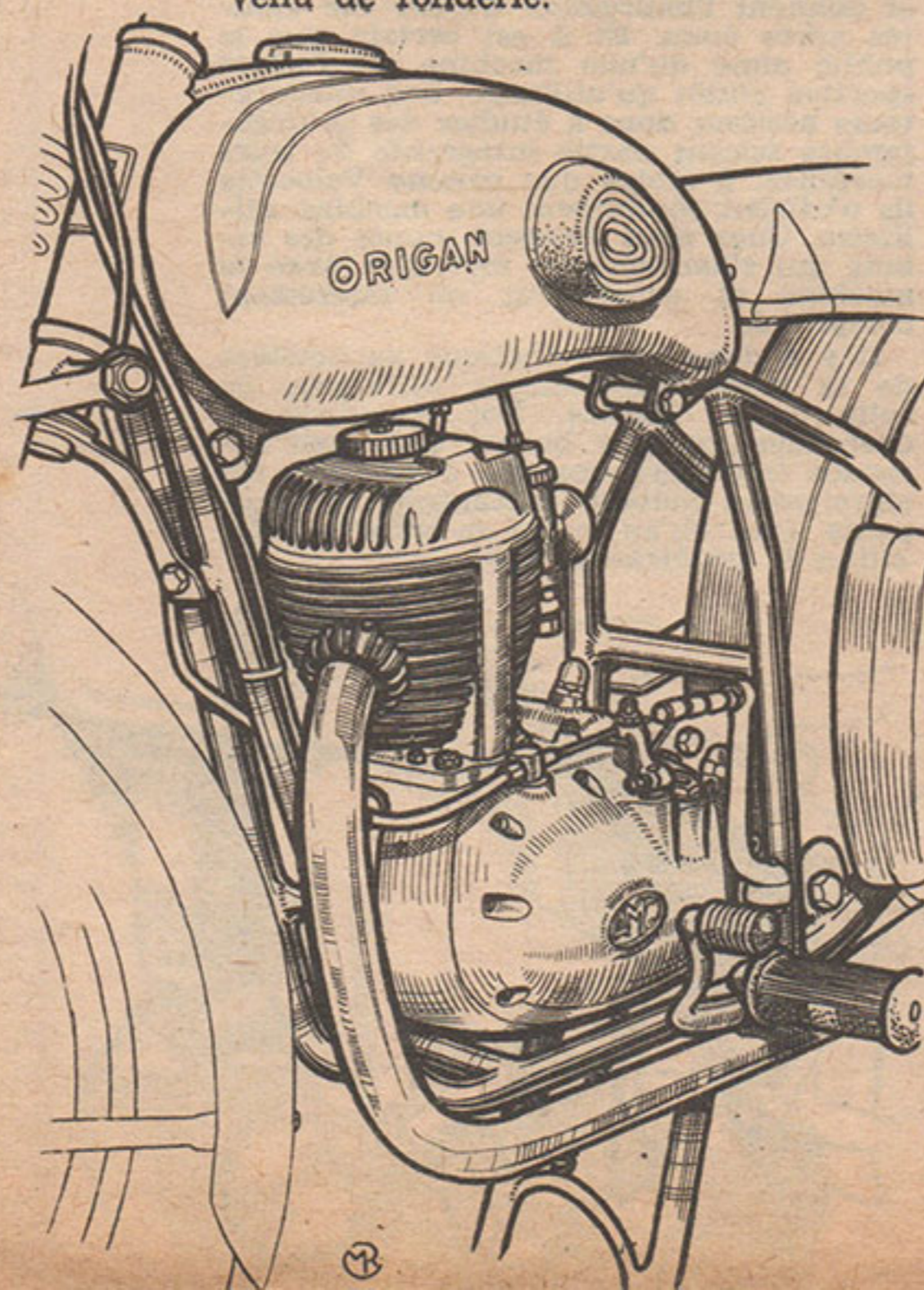
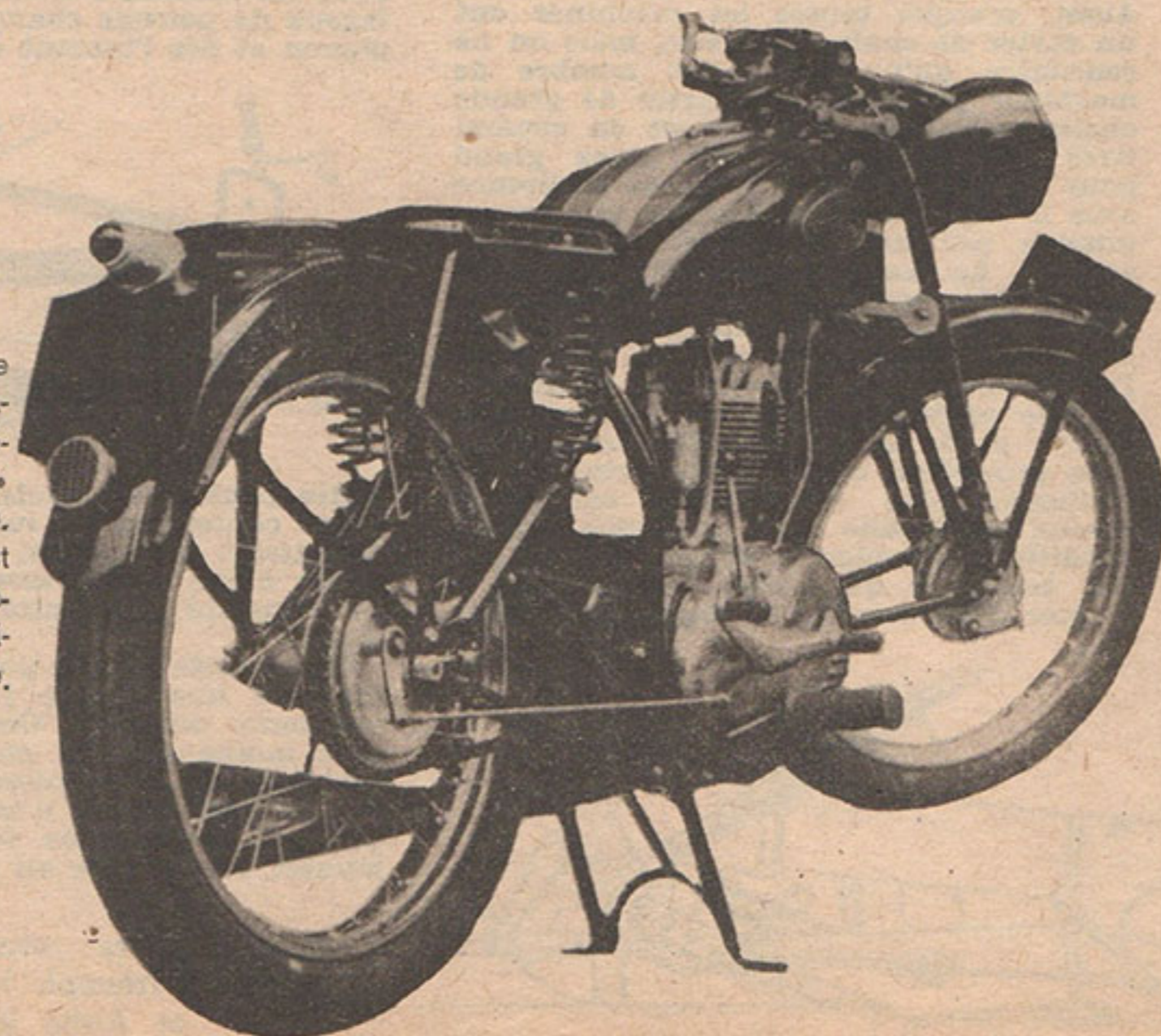
Les deux vues de cette page montrent l'aspect élégant et « sport » de cette machine. Le tromblon est normalement remplacé par un silencieux tubulaire.

Avec l'arrivée des beaux jours, je pris rendez-vous avec M. Lisita des Ets St-Paul Motos, qui s'était aimablement offert à nous prêter la machine de l'essai. Seulement, car tout ne peut être parfait, cette splendide machine était absolument neuve et ne se prêtait pas le moins du monde à un essai de vitesse dûment chronométré, aussi la vitesse maximum sera laissée au chiffre indiqué par le catalogue.

Après un coup de pinceau sur les plaques d'immatriculation qui reçoivent un « WO » de la plus belle facture, la machine qui pour l'occasion est une Origan, sort de la boutique et prend place sur le trottoir, à côté de la rangée impressionnante de machines neuves de cette marque, en instance de livraison. J'installe les plaques rouges de « Moto-Revue » de chaque côté de la roue AR, tandis que M. Lisita me donne quelques tuyaux sur le fonctionnement de la machine et surtout son rodage.



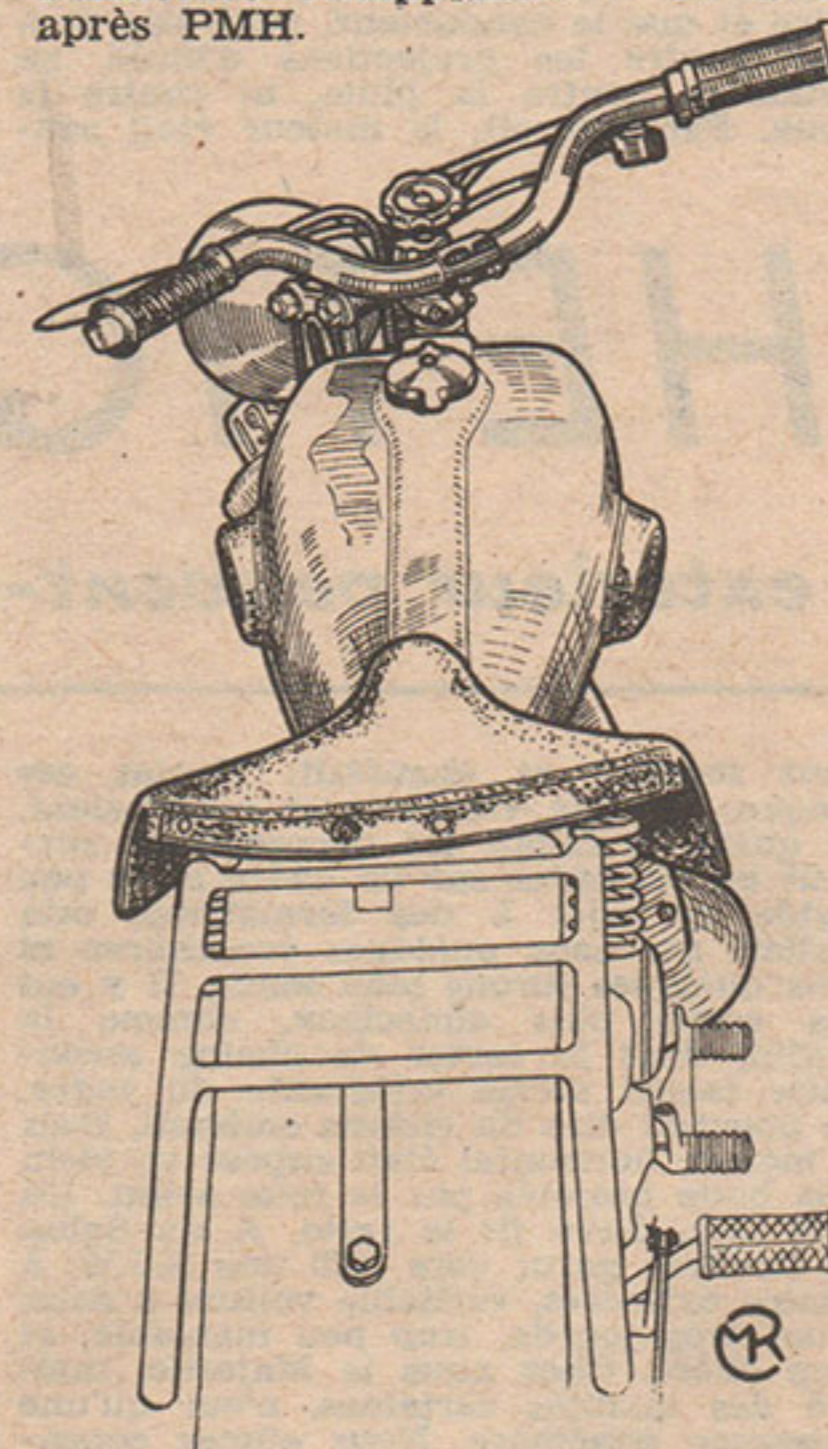
un essai Moto-revue 125 cc l'ORIGAN



rayon d'action de 400 kms environ. Voici maintenant les caractéristiques complémentaires :

Moteur A.M.C. 48x69 ; Cylindrée : 124 cmc. 86 ; Puissance effective : 5 CV 8 à 6.000 t.-m. ; Régime normal : 4.500 t.-m.

Culasse en alliage léger, sièges et filetage de bougie en bronze noyés à la coulée. La culasse porte à l'avant le filetage de l'écrou de fixation du tube d'échappement. Cette pièce est démontable de façon à être remplacée si elle se trouve détériorée par un serrage excessif de l'écrou à ailettes, le tunnel des tiges de culbuteurs est venu de fonderie.



Ci-contre : Le moteur 125 A.M.C. bien connu. Notez la position judicieuse de la pédale du frein AR.

Avant chaque réglage de distribution, régler les soupapes (5/100° à froid).

Le carter principal contient le vilebrequin, le changement de vitesses et la pompe à huile. Deux solutions remarquables sont : les fourrures en laiton qui vissées dans le bloc et filetées intérieurement reçoivent les vis de fixation du carter et aussi l'emploi d'une bague en duralumin qui sert de cage aux roulements à billes et à aiguilles de la boîte et du vilebrequin. Cette bague est elle-même emmanchée à chaud dans le carter et a pour but d'opposer aux vibrations et battements éventuels des rou-

Les soupapes en acier spécial forment entre-elles un angle de 87° dans la série A et de 84° dans les séries B et C, elles sont rappelées sur leurs sièges par des ressorts concentriques. Le support de culbuteurs est une petite pièce moulée en alliage léger, facile à enlever et porte les culbuteurs en acier traité. Cylindre en alliage léger chemisé.

La distribution est des mieux réalisées. Le pignon moteur entraîne le pignon d'arbre à cames monté sur celui-ci par 10 cannelures permettant un réglage très précis. Les cames actionnent 2 leviers articulés tous deux sur le même axe. Les tiges, de forme spéciale, (section en forme de croix) prennent appui sur ces leviers. Le réglage est le suivant :

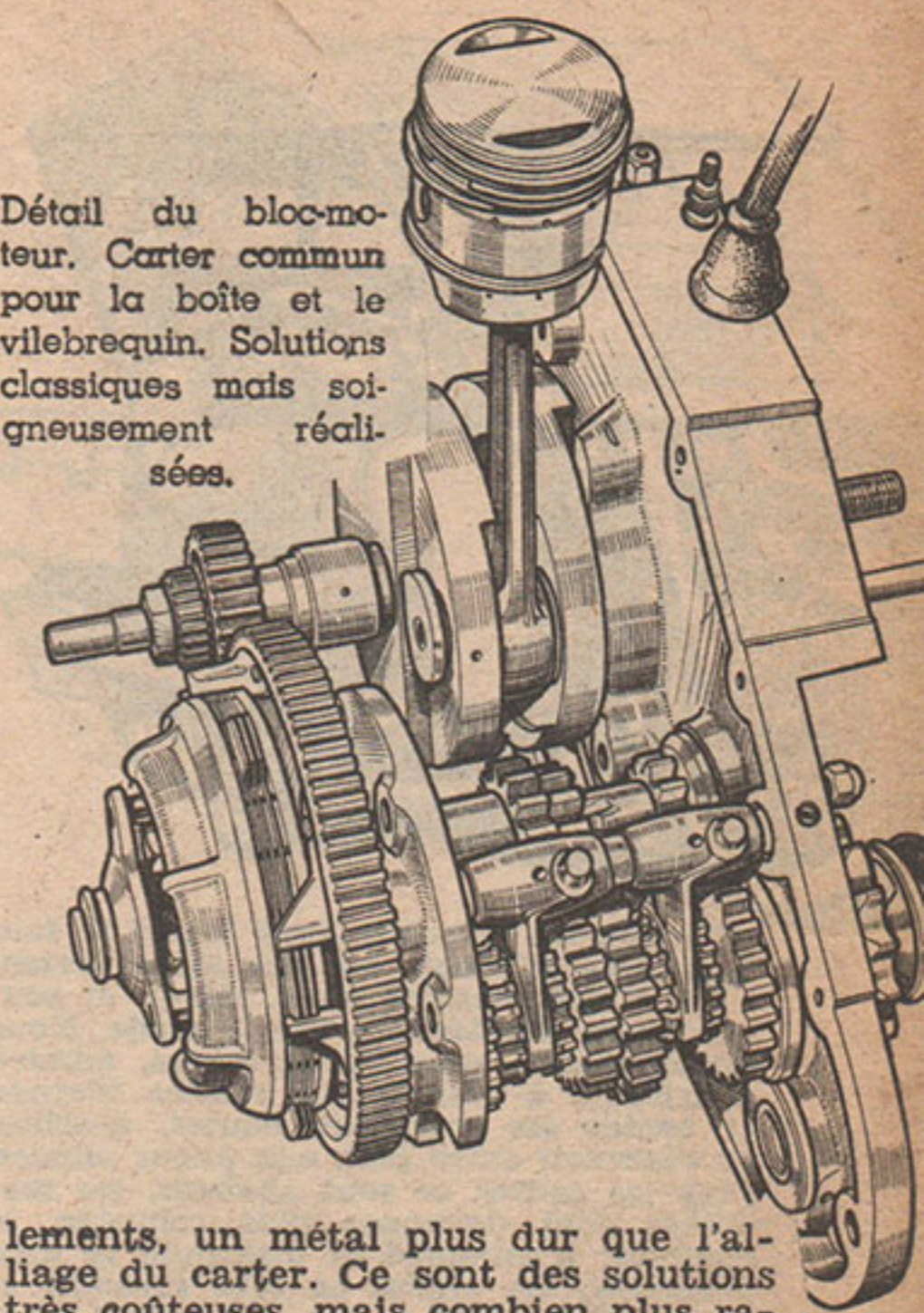
Ouverture admission : 25 à 28° avant PMH.

Fermeture admission : 45 à 48° après PMB.

Ouverture échappement : 55 à 58° avant PMB.

Fermeture échappement : 25 à 28° après PMH.

Détail du bloc-moteur. Carter commun pour la boîte et le vilebrequin. Solutions classiques mais soigneusement réalisées.



lements, un métal plus dur que l'alliage du carter. Ce sont des solutions très coûteuses, mais combien plus rationnelles et mécaniques. L'entraînement primaire est réalisé par pignons droits. Pignon moteur 31 dents. Embrayage 91. Rapport 1/2,93.

Embrayage : disques multiples acier et aluminium. Cet embrayage a besoin d'un rodage pour fonctionner parfaitement. La souplesse normale doit être obtenue aux environs de 2.000 à 2.500 kms.

Rapports des vitesses : 1^{re} : 1 à 5,88. 2^e : 1 à 4,65 ; 3^e : 1 à 3,30 ; 4^e : 1 à 2,80.

Transmission secondaire pignon de sortie : 16 dents ; Chaîne de 12,7, largeur 5,21 ; Pignon de roue AR : 45 dents (roues de 600).

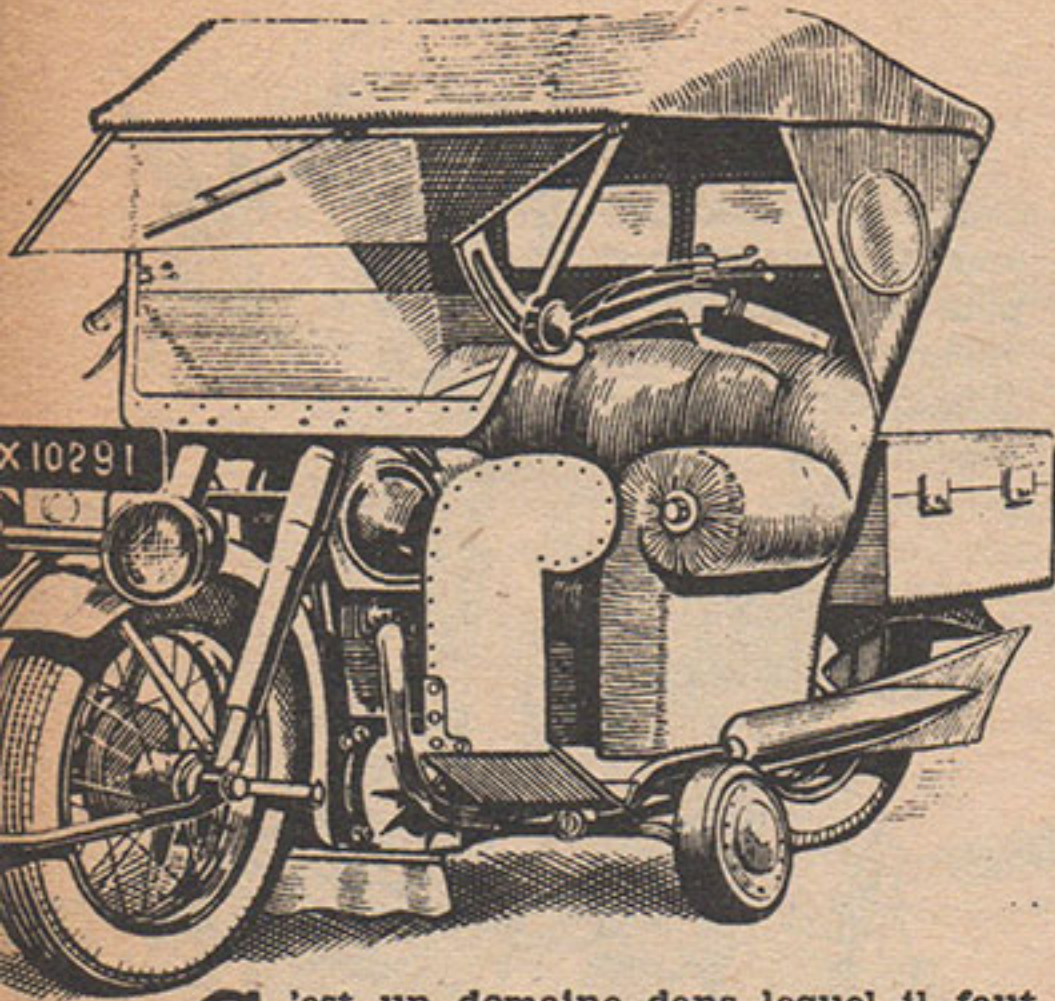
Carburateur Amac une seule commande ; Diamètre de passage des gaz : 22 mm. ; Gicleur : 100 ; Position de l'aiguille : 4^e cran ; Volet : N° 5/4 ; Gicleur d'aiguille : 107.

L'allumage est obtenu par un volant magnétique Safi SSY à avance variable. Le réglage doit être fait à 2 mm. avant le point mort haut, la manette tout au retard. L'écartement des vis platinees doit être de 4/10° de mm. Un interrupteur d'allumage permet d'arrêter le moteur. Les bougies recommandées sont : Eyquem 121 S - Marchal CR 34 - Gergovia 414 L. Ecartement de 4 à 6/10°.

Contenance en huile du carter moteur : 1 litre. Qualité d'huile : Hiver SAE 30 - Eté SAE 50.

Débit de la pompe à huile 2 litres J.H.





C'est un domaine dans lequel il faut être prudent, car nos idées varient d'une manière aussi rapide et souvent aussi incohérente que la mode. Nous avons, quand nous étions gosses, admiré le tricycle à pétrole, les vieilles Werner et toutes ces machines hautes, graciles, au réservoir extra plat, aux pneus minces. Puis les cadres se sont abaissés, les machines sont devenues plus robustes, le réservoir a enjambé et dissimulé le tube supérieur, les angles se sont arrondis et vers 1930 la moto a pris son aspect vrai-

rapace luisante, il faut d'ailleurs avouer que la mécanique n'a plus souvent la belle présentation d'autrefois et que trop de voitures sont de belles dames avec de vilains dessous.

L'esthétique motocycliste est tout au moins pour le présent bien différente. Les tentatives pour protéger le mécanisme n'ont jamais eu grand succès. Le Ner-a-Car n'eut qu'un succès très limité, même quand le moteur et le changement de vitesse à friction primitifs et assez frustes furent remplacés par un moteur à quatre temps et une boîte classique. Et pourtant il y avait dans le Ner A Car une formule très intéressante. La position était, il est vrai, un peu basse, ce qui est assez désagréable quand, à l'arrêt, il faut maintenir la machine en équilibre avec les jambes et n'est pas très confortable en route, nos reins étant soumis à tous les chocs. Les jambes sont pour le motocycliste comme pour le cavalier d'excellents amortisseurs. Dans les voitures elles-mêmes on est fort mal avec des sièges trop bas.

Entre les deux guerres il y eut de nombreux essais de motos où l'on s'efforçait d'isoler le mécanisme, bien qu'en fait la protection du mécanisme fut bien illusoire et que le conducteur, peut-être protégé contre les projections d'huile, ne l'était ni contre la pluie, ni contre la boue. Par surcroît, le moteur était sou-

sence et sur le carburateur. Sur quelques machines actuelles, et cela est très recommandable, le carburateur se trouve sous un capotage. Donc la machine moderne est propre. Quant à la protection du motocycliste contre les intempéries, nous pensons qu'elle peut être assurée par un pare-brise de plus petites dimensions et de forme mieux étudiée que certaines glaces d'armoire qu'on nous offre parfois. Mais il est beaucoup plus important, surtout l'hiver, de se protéger les jambes et les pieds contre l'air froid et surtout contre les projections de boue. Il faut donc, ou les grosses bottes de caoutchouc, mais elles sont extrêmement désagréables à porter et ne facilitent pas la manœuvre du sélecteur, du kick starter ou de la pédale de frein. La vraie solution, ce sont des protège-jambes, aucun garde-boue, même enveloppant, ne pouvant empêcher projections de boue. Il faut donc, au moins l'hiver, des protège-jambes s'incurvant vers les repose-pieds, ou mieux encore, combinés avec des marche-pieds. Reconnaissons que même du point de vue mécanique, l'étude de protège-jambes n'est pas si facile qu'il paraît. Ils sont enclins à vibrer. Ils ne doivent pas gêner la marche des filets d'air qui refroidissent le moteur. Il est en particulier très difficile de réaliser des protège-jambes efficaces pour les motos à deux cylindres jumelés. A cet égard il y a beaucoup à

ESTHETIQUE

Confort et aspect extérieur peuvent-ils s'harmoniser ?

ment moderne. La fourche télescopique et la suspension arrière ont apporté une touche nouvelle.

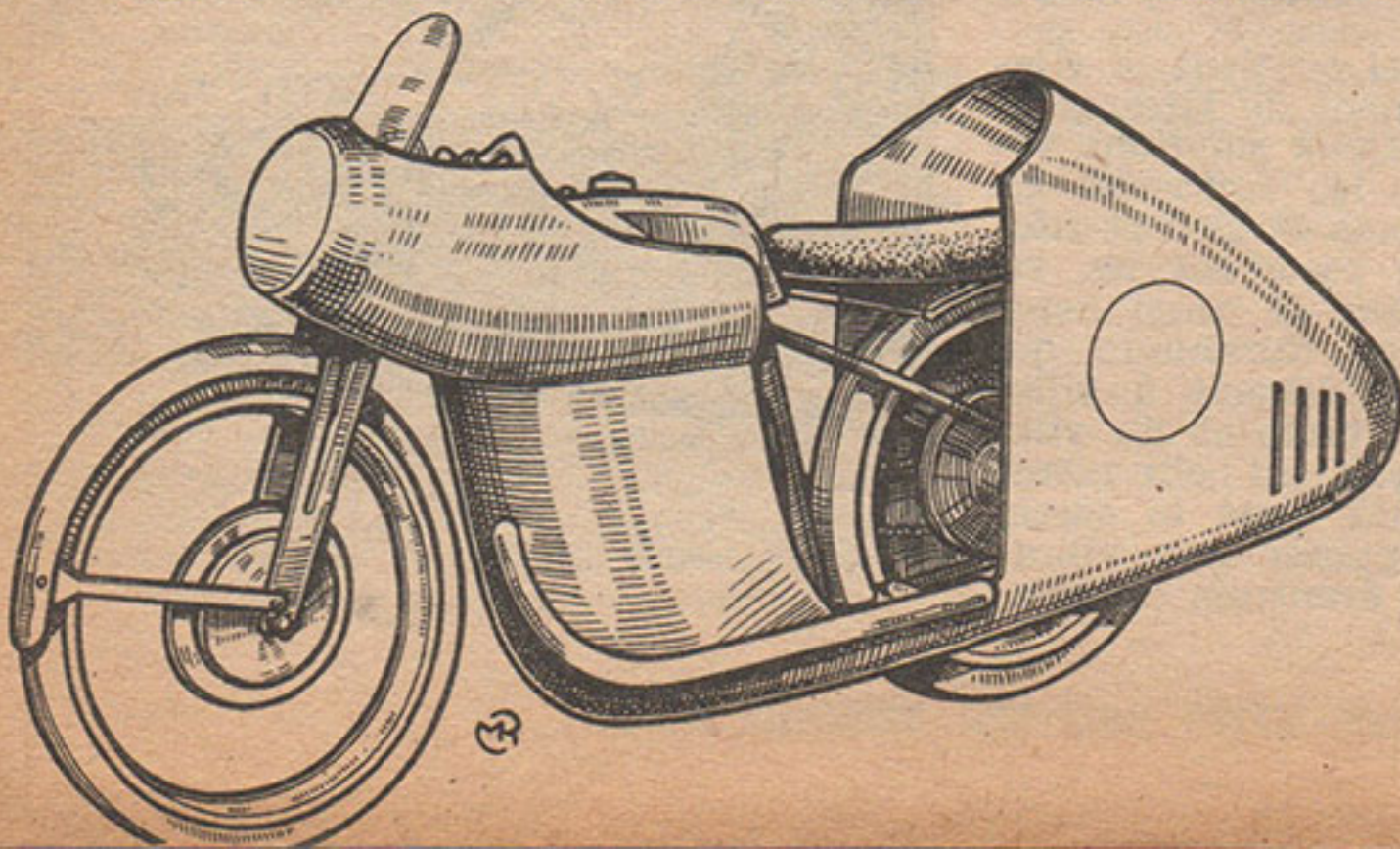
On tend dans la construction automobile à réaliser des ensembles de plus en plus compacts. Le capot dévore peu à peu les ailes, les phares sont encastrés. Le radiateur, orgueil des vieilles voitures, se dissimule de plus en plus derrière des grilles chromées, souvent peu discrètes. On sent fort bien qu'on en arrive à la forme tank, ou si on veut aile d'avion. Au lieu d'en conserver la sévère beauté et l'austérité, on la relève de motifs chromés de couleurs bigarrées et le résultat n'est pas toujours, du moins à notre avis, bien heureux. Mais c'est la mode. Ces lignes de plus en plus simples, de plus en plus apurées, permettent de réduire la traînée, d'augmenter la logeabilité et de mieux protéger un mécanisme de plus en plus compliqué. L'accessibilité en souffre parfois, mais de plus en plus on considère qu'il suffit d'alimenter la voiture en essence, huile et eau et que son propriétaire doit se cantonner à son rôle de conducteur. Encore essaie-t-on de simplifier ce rôle lui-même. Sur beaucoup de voitures, il n'y a même plus de manivelles de mise en marche. Sous cette ca-

vent masqué et chauffait. Toutes ces plaques de tôle vibraient et résonnaient, et quand il fallait les démonter et surtout les remonter sur un cadre alors peu rigide et sujet à des formations, cela n'allait pas sans quelques écorchures ni sans quelques jurons bien sentis. Il y eut des essais plus audacieux, comme la Pullin, dont le carter de chaîne secondaire faisait partie intégrante du cadre, on pourrait dire du châssis embouti, mais le moteur horizontal était exposé en plein à la boue projetée par la roue avant. Un prix trop élevé fit le reste. A un Salon de Londres parut vers 1930 une A.J.W. à quatre cylindres, véritable voiture à deux roues trop lourde, trop peu maniable, et trop chère. Chez nous la Majestic, malgré des qualités certaines, n'eut qu'une existence éphémère. Nous edmes cependant, il y a quelque temps, la surprise d'en croiser une sur la route. Mais ce ne sont là que quelques exemples et il y eut bien d'autres tentatives sans lendemain.

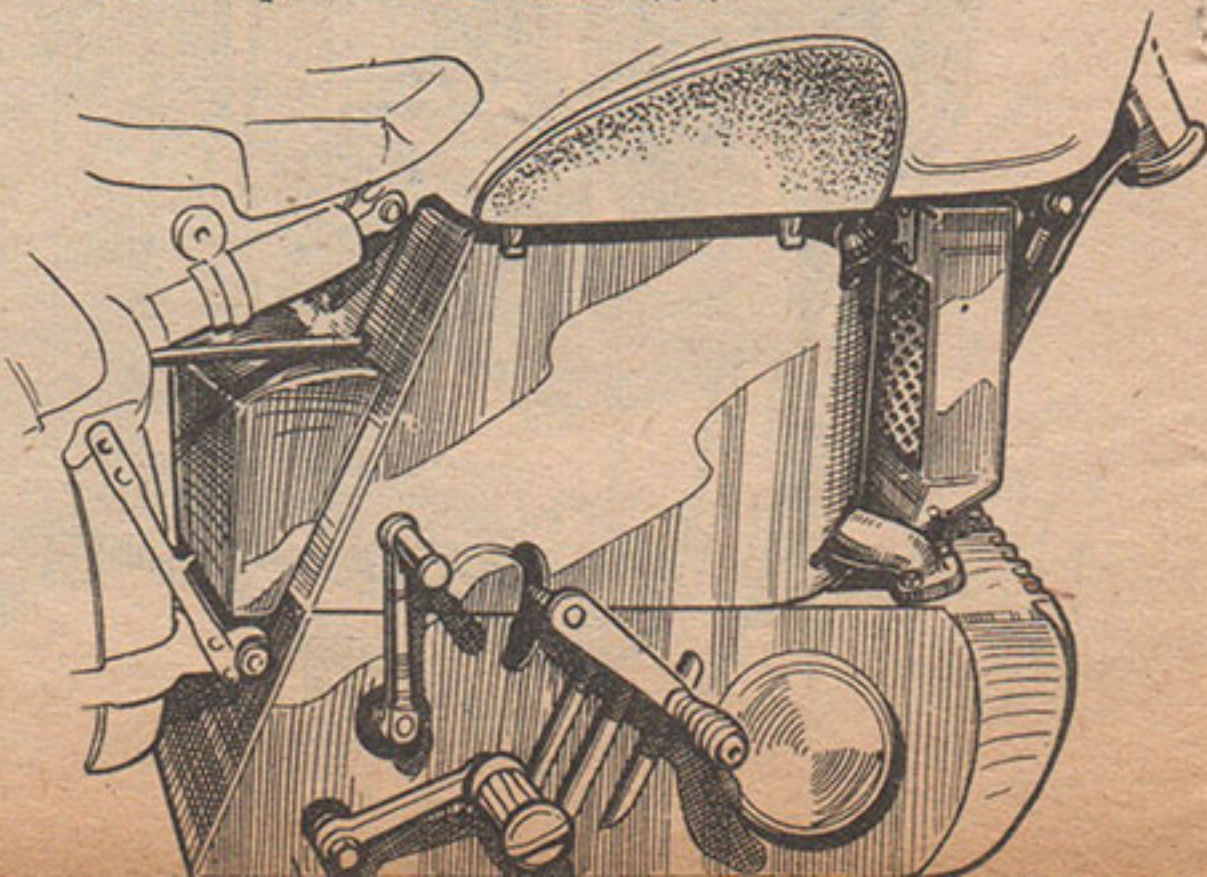
Nous n'avons plus à craindre les projections d'huile. Dans le cas des deux temps à graissage par mélange, il n'y a qu'une petite zone grasse aux environs du bouchon de réservoir, du robinet d'es-

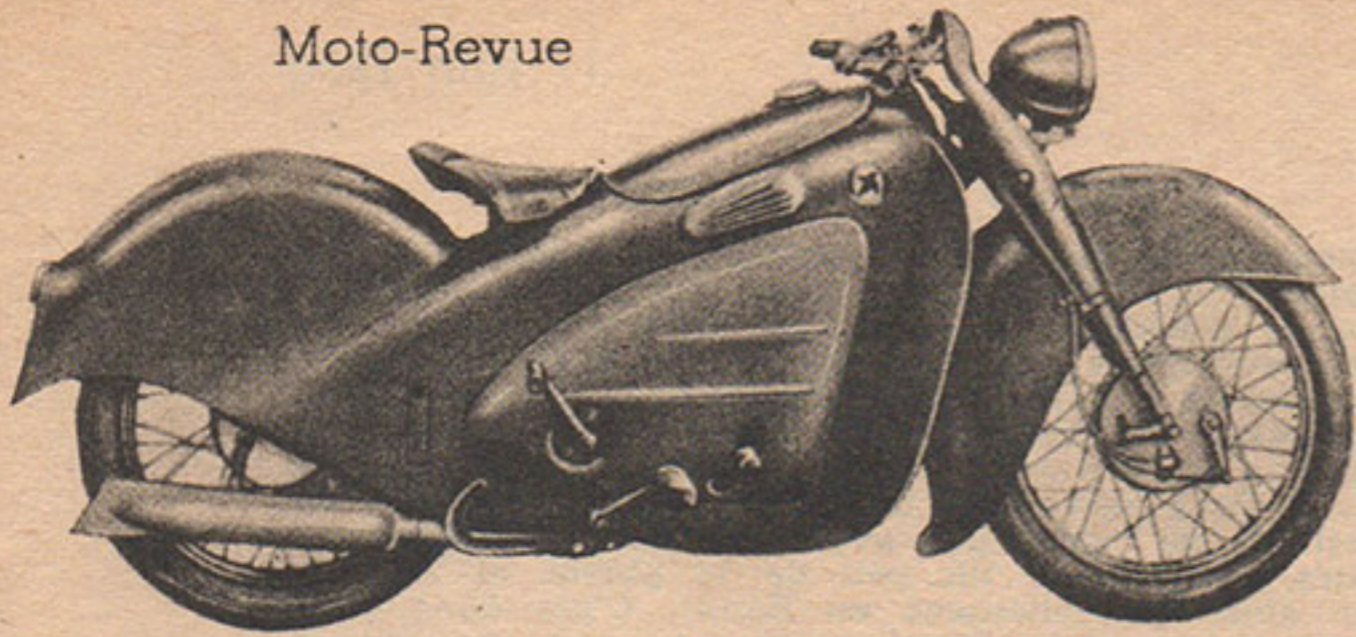
dire en faveur du refroidissement à eau qui permet de séparer la surface radiante du moteur et le disposer en un endroit où elle ne gêne pas et contribue même à la protection du motocycliste. Le Scott et la Velocette LE sont d'excellents exemples et sont les plus propres que nous connaissions. Mais le peu de popularité des protège-jambes vient surtout de ce qu'ils détruisent la ligne de la machine et donnent l'impression d'avoir été ajoutés après coup. Et il est certain que le public aime qu'une machine ait l'allure sportive plutôt qu'utilitaire. Les constructeurs hésitent donc à étudier des protège-jambes faisant partie intégrante de leurs machines, à moins que comme Velocette ils n'offrent résolument une machine utilitaire. Chez nous Peugeot monte des sabots qui s'harmonisent fort bien avec la machine et constituent un intéressant compromis.

Il y a donc une esthétique particulière de la moto extrêmement différente de celle de la voiture. Nos machines ne cherchent pas leur beauté dans une carapace intérieure destinée à protéger intégralement moteur, mécanisme et occupants, ainsi qu'au moins en théorie, à faciliter la pénétration dans l'air.

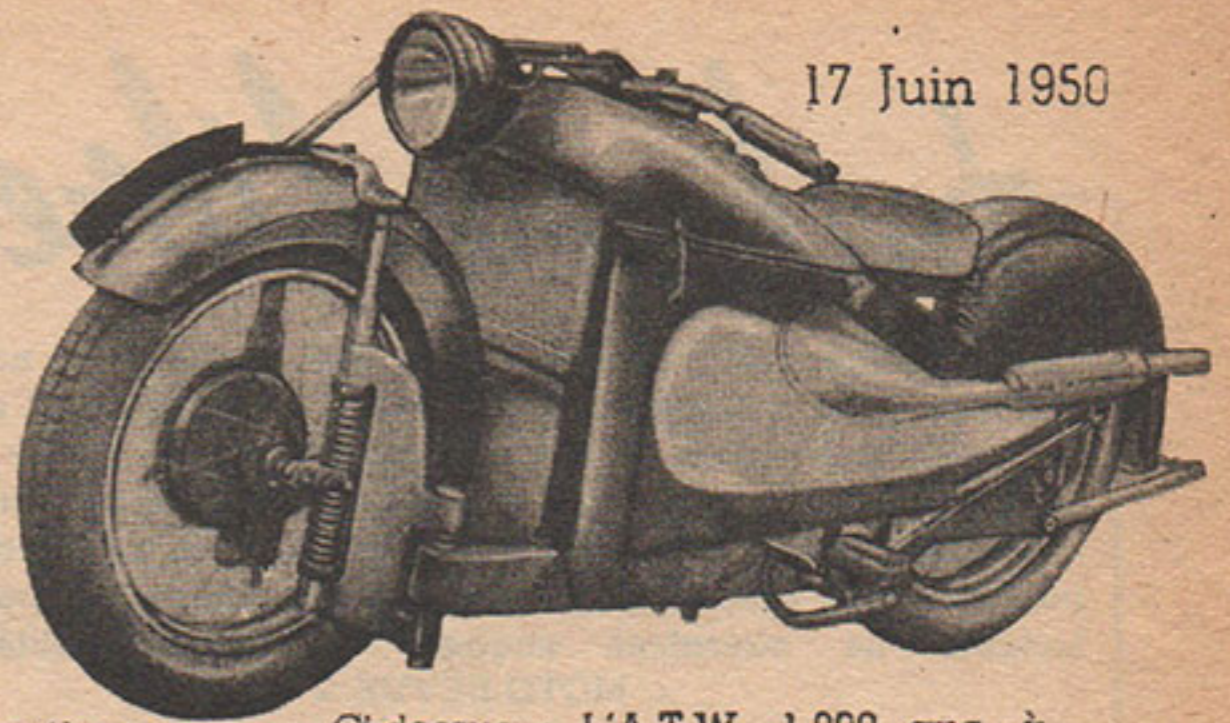


A gauche : La machine de record ne se conçoit plus sans une carrosserie qui réduit la résistance de l'air. A droite : Un des multiples essais de carénage complet de moto.





A gauche : La 250 cmc. Miller-Balsamo italienne reste l'un des uniques exemples de motocyclettes entièrement carrossée et produites en série.

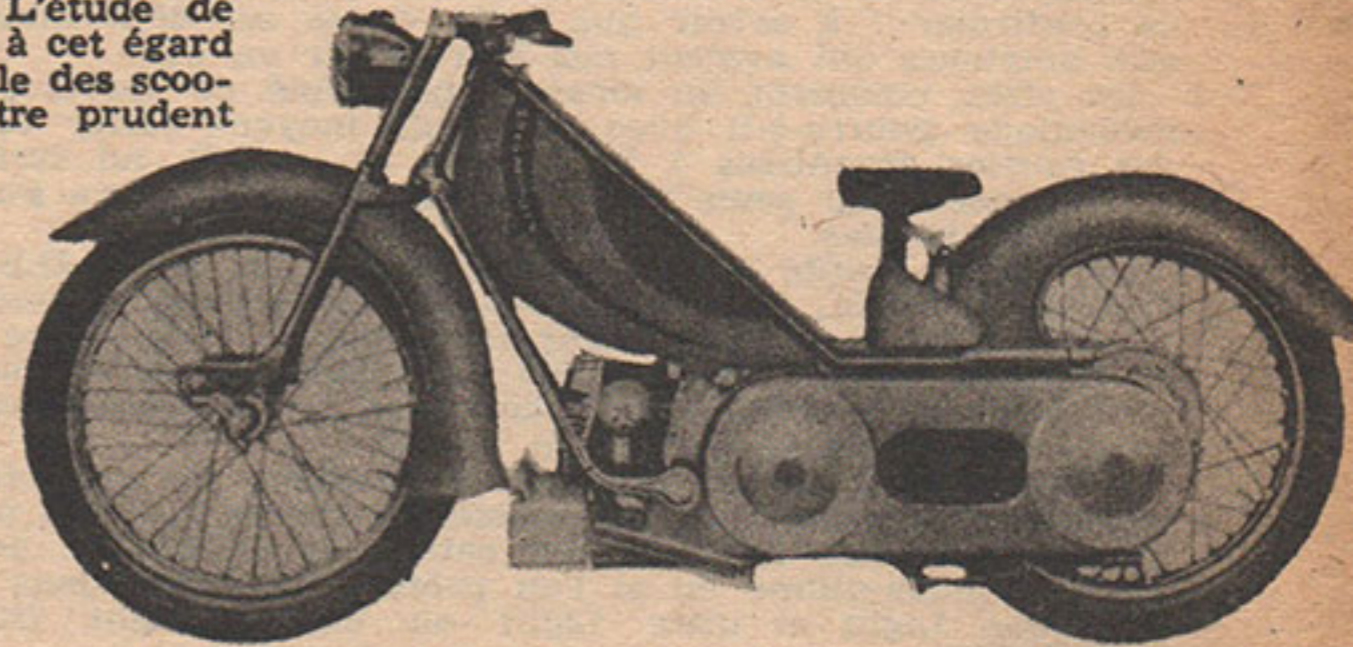


Ci-dessus : L.A.T.W. 1.000 cmc. à refroidissement par liquide et direction Duplex était presque une véritable voiture.

doit sa beauté au fini de son moteur, à la parfaite répartition des masses, à l'impression d'élégante robustesse qui s'en dégage. L'élément ornemental, si on peut ainsi s'exprimer, c'est le réservoir qui, par sa masse, sert de lien entre l'avant et l'arrière de la machine et Dieu sait combien de combinaisons de couleurs et de décorations on a essayées, les unes très discrètes, les autres hardies. A chacun son goût. Un autre facteur esthétique, c'est la tubulure d'échappement qui souligne en quelque sorte l'allure de la machine, tout comme certains motifs chromés d'une carrosserie automobile. Mais tout le reste est mécanique pure parfaitement adaptée à son objet et c'est la perfection du fini qui en assure l'élégance. On note cependant une tendance assez curieuse : celle qu'ont les organes à se rejoindre et à s'agglomérer au fur et à mesure que la sécurité de marche accrue rend l'accessibilité moins urgente (les organes qui ont besoin de réglages périodiques restent suffisamment accessibles. Certaines dispositions modernes facilitent les démontages ; il nous faut beau-

coup moins d'espace libre pour sortir une culasse amovible et un cylindre que jadis pour enlever un cylindre et une culasse formant bloc). Le moteur a avalé sa distribution et ses tuyauteries d'huile. De plus il forme bloc avec le changement de vitesse. Ira-t-on plus loin encore et verra-t-on comme chez PM ou Vincent le moteur s'intégrer au cadre. L'étude de certaines machines légères est à cet égard fort intéressante, ainsi que celle des scooters. Mais il faut toujours être prudent en matière de pronostics.

Ci-contre : La Motosacche 200 cmc. comportait de nombreuses solutions originales : roue AV tirée, cadre surbaissé horizontal, protection poussée.



VOITURES D'OCCASION

QUELQUES REFLEXIONS UTILES AVANT DE PRENDRE LA GRANDE DECISION

Les beaux jours approchent et bien des gens commencent à hanter les garages pour trouver le véhicule qui les emmènera vers les cimes neigeuses où les horizons marins. Comme nous nous adressons ici à ceux qui n'ont pas les moyens d'aller à l'usine acheter une voiture neuve, nous voudrions, sans parti-pris, aider ceux qui peuvent hésiter entre une voiture d'occasion et une moto neuve.

Evidemment, il est des cas d'espèces que nous ne pouvons prétendre trancher, mais cependant notre expérience nous permettra peut-être de faciliter votre décision en précisant ce que l'achat d'une voiture entraîne (en avantages comme en inconvénients) vis-à-vis de la moto. Il n'en reste pas moins vrai que, en dernier ressort, c'est une question de goût personnel qui fera pencher la balance en faveur de l'une ou l'autre solution, et, comme chacun le sait, tous les goûts sont dans la nature !

N.D.L.R.

UN fait indiscutable c'est qu'on trouve des voitures d'occasion à un prix très bas. Ce sont, il est vrai, de vieux modèles, démodés, dont l'état mécanique est souvent défectueux et les pneus presque complètement usés. Mais aux environs de 200.000 francs, on se voit offrir de bonnes voitures qui, si elles ne sont pas de la première jeunesse, peuvent encore fournir de bons services. Or, une moto neuve, de cylindrée moyenne, surtout avec suspension arrière, ne coûte pas loin de ce prix. Et ne parlons pas des machines étrangères de luxe. Il ne sert

à rien de se dissimuler la réalité. Quant aux motos d'occasion, leur cours à moins fléchi que celui des voitures. Mettons-nous à la place de M. Tout-le-Monde et non d'un motocycliste convaincu. Il a déjà un peu peur de la moto. Il trouvera dans la voiture un abri contre les intempéries, il emmènera sa famille dans des conditions plus confortables. Peut-être y aura-t-il une touche légère de vanité. Avoir une voiture semble augmenter le standing social. Ce sont là des arguments qui comptent lorsqu'on est ni mécanicien, ni sportif.

Mais plus encore que l'achat, c'est une voiture d'occasion on peut croire que le vendeur s'en est généralement défait parce qu'il prévoit qu'elle aura bientôt besoin d'une sérieuse révision et bien souvent le kilométrage qui figure au compteur a été largement dépassé. La remise à neuf d'un moteur, pour ne prendre qu'un exemple, coûte au moins une cinquantaine de milliers de francs et tout est l'avenant. Il faut vingt ou vingt-cinq mille francs pour chauffer une voiture. Une batterie coûte au moins 5 à 6.000 francs. L'entretien d'une voiture est donc extrêmement coûteux. La consommation, est elle aussi, élevée. La consommation initiale monte quand la voiture prend de l'âge et elle est en général supérieure au chiffre indiqué par le vendeur. La différence en plus est souvent de 2 à 3 litres aux 100 kms. Quant aux vidanges d'huile, elles représentent une perte d'au moins 4 litres. Chaque kilomètre voiture, tout

compris, n'est, même pour les petites cylindrées inférieure à une quinzaine de francs et encore si les dépenses fixes se répartissent sur un long kilométrage.

Voilà des considérations qui ne doivent pas échapper surtout quand on achète une voiture d'occasion, dont les frais d'entretien sont forcément plus élevés que ceux d'une voiture neuve. On voit quelles économies on réalisera en employant une moto, singulièrement plus onéreuse quand il s'agit d'une voiture. Il y a d'abord le problème du garage, de plus en plus difficile à trouver et de plus en plus cher. Bien rares sont les maisons où des garages sont prévus. Si on a du terrain, l'édification d'un garage même sommaire et mal installé, représente un capital assez important. Toute personne raisonnable ne prendra la route sans être couvert au moins contre les risques au tiers, sans une assurance suffisante. Or, on nous a signalé le cas d'un accident qui a entraîné le versement de 23 millions de francs. Pratiquement, on doit souscrire une assurance illimitée et cela coûte beaucoup plus cher pour une voiture que pour une moto. Puis vient le chapitre de l'entretien. Laver sa voiture et faire le tour de tous les graisseurs, régler les freins et les soupapes, tout cela prend un temps considérable surtout si on ne dispose pas d'une fosse ou d'un pont et beaucoup de garages ne laissent guère de place libre pour tourner autour de la voiture. Si elle est dans un garage public, on ne peut faire autrement que de confier l'entretien au motoriste et bien qu'il soit consciencieux, il faut bien qu'il paie personnel, impôts, amorrisement de son capital, etc. Avec une moto on peut tout faire à ses moments perdus.

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 »

RACERS 500

Je suis de ceux qui espéraient beaucoup de la classe des « racers 500 », malheureusement, malgré la belle démonstration que ces machines ont faite à Monthlery le 23 avril, et au cours de laquelle on a pu constater l'indéniable intérêt spectaculaire de cette formule, ce que j'appréhendais semble se confirmer : à savoir que cette classe est déjà interdite aux amateurs qui avaient mis leur espoir en elle.

En effet, comment un amateur passionné de sports et de mécanique pourra-t-il avec ses seuls moyens lutter contre des écuries organisées ? La Cooper et la D.B. lui ferment déjà la porte, car seule une clientèle fortunée pourra s'offrir ces petits bolides.

La Cooper coûte en Angleterre 475.000 fr. et la D.B. en France 800.000 fr., ce ne sont pas des tarifs pour amateurs ; je crois donc particulièrement intéressante l'idée émise par M. Carman dans le numéro 967 de « Moto-Revue », sous le titre Courses et Petites Cylindrées, et je ne trouve pas le moins du monde sa suggestion hardie.

Je crois qu'il serait bon dès maintenant de reconnaître officiellement deux nouvelles classes de racers que l'on pourrait qualifier par analogie aux catégories de boxe : poids-léger et poids-plume ou si l'on préfère les expressions britanniques Light et ultra Light ou encore Light 250 et Light 125.

En effet, la catégorie 250 cc ou quart de litre est tout indiquée et très intéressante au point de vue technique, mais je ne me fais pas trop d'illusions, car, dans cette cylindrée encore, l'amateur fortuné qui pourra faire venir d'Italie ou d'Allemagne un moteur 250 cc Racing fera Walk-over dans les compétitions. C'est pourquoi, tout en proposant la création d'une classe des 250, je me rallie entièrement à l'idée de M. Carman pour une classe des 125 cc., où les frais seront infiniment moindres et qui réunira par conséquent de nombreux amateurs dans les courses locales, régionales et même nationales.

Je suis persuadé que cette catégorie pourra, non seulement faire revivre le sport automobile, mais sera d'une utile propagande en donnant lieu (ce qui ne s'est jamais vu en France, mais est courant en Amérique et en Angleterre), à de nombreuses compétitions locales organisées sur des distances de 50 à 100 kms et sur de courts circuits suffisamment accidentés et proches des villes.

De tels circuits sont très spectaculaires, car les racers passent souvent devant le public, ce qui évite la monotonie (témoignage le troisième Grand Prix de Paris, qui n'avait que 3 voitures à l'arrivée, échelonnées autour du circuit de Monthlery et n'offrait aucun caractère spectaculaire).

L'avantage d'un petit circuit est également d'éviter les grandes vitesses de pointe, ce qui est appréciable, non seulement pour ne pas casser la mécanique (ce qui diminue le nombre des concurrents), mais encore au point de vue sécurité, car, si tous les conducteurs ne sont pas des as, un accident possible sera beaucoup moins grave.

Qu'en pensent « Moto-Revue », ses lecteurs et les pouvoirs officiels intéressés ?

M. BAYET, Président de l'Automobile Club de France.

UTILISATION D'UN LIGHT 125

Ayant lu un précédent article sur les Light 125, je tiens à vous apporter quelques précisions en cette matière.

J'ai moi-même une petite voiture 125 cmc. New-Map, et journalièrement je monte de fortes côtes, car je suis dans la partie la plus haute et accidentée des Hautes Alpes.

Suivant essais, j'ai consommé, sur parcours très inclinés, 3 l. 500 aux 100 kms à une personne, et 4 litres à deux personnes. J'ai monté le col du Lautaret (plus de 2.100 mètres d'altitude) en 3^e vitesse (sur 4), et aussi bien que les Simca-5. Alors que celles-ci sont parfois obligées de s'arrêter pour laisser refroidir, je suis monté jusqu'au col sans difficulté.

Je monte toutes les côtes, même les plus dures, et sur parcours moyen on peut soutenir le 50 à l'heure. J'en suis personnellement content, le reste est affaire de goût, et il est certain qu'une surpuissance ne nuit pas.

Selon moi, les Light ont une tenue très honorable, même en haute montagne, et l'on trouve en eux divers petits avantages non négligeables : faible consommation, confortables par tous temps, et stables.

GAILLARD, Briançon.

A PROPOS DE GRAISSAGE

Je m'excuse auprès des fervents lecteurs de « Moto-Revue » pour la polémique soulevée (dans le n° 972, Tribune Libre : « A propos de graissage »), ce qui n'était pas dans mes intentions. Je rectifierais donc, si cela devait apaiser les partisans des moteurs à huile perdue, ce titre « Amélioration », par « Modification de graissage ». Je remercie ici les lecteurs de l'intérêt qu'ils ont porté à ce sujet si j'en crois les lettres qui me sont parvenues, bien amicalement, me demandant conseil. Je ne pense pas avoir diminué le mérite des constructeurs, étant aussi un peu de la partie, si je puis m'exprimer ainsi (actuellement en Sana). C'est donc d'un problème qui m'est assez familier, que je vais si vous le voulez bien, vous entretenir ici. Je ne me serais pas non plus engagé à publier une modification même mûrement réfléchie, sans l'avoir longuement éprouvée. En pleine conscience, je puis dire que ma machine se comporte maintenant sensiblement aussi bien que celle à carter sec, etc...

1^o Moteur à huile perdue : Prenons, si cela ne vous ennuie pas, quelques chiffres qui nous aideront plus clairement. Consommation supposée 0 l. 165 (indiquée dans le n° 972) pour 100 kms, soit 47.600 tours de roue qui, avec une démultiplication de 5,5, feraient 262.000 tours-moteur environ. Ce nombre divisant 0 l. 165 donne environ 0,6 mm³ par tour-moteur (en moyenne puisque la pompe est démultipliée), supposons une injection tous les 20 tours-moteur, soit une douzaine de mm³. En réalité un peu moins à cause des démarrages, changements de rapports nécessités par encombrements, etc... On constate alors que le renouvellement de l'huile se fait assez mal. Témoin le reniflard qui suinte noir, donc huile noire au fond du carter. La raison est que cette infime quantité d'huile neuve (0,6 mm³ par tour), après avoir humecté le manneton, se trouve instantanément happée par cette huile noire (1/2 verre environ) qui graisse ensuite piston, cylindre, arbre à cames, etc... par projections.

Dans ce moteur se révèle en somme un graissage par barbotage (sauf pour le manneton) contenant une très faible réserve d'huile, travaillant ainsi d'une façon très intensive, et dont la consommation est compensée par un apport, faible mais constant, d'huile neuve. Cette huile très lentement renouvelée (moins de 0,6 mm³ par tour) qui ne peut ni se refroidir, ni se reposer, graisse ainsi dans de mauvaises conditions.

2^o Graissage modifié : Le débit de la pompe peut être ouvert en grand, grâce au retour d'huile. Soit un débit environ 10 fois plus grand par exemple (120 mm³ par injection). Le graissage est de ce fait 10 fois plus abondant pour le manneton, 10 fois mieux renouvelé, moins chaud, moins fluide, graissant ainsi plus efficacement cylindre, piston, arbre à cames, etc...

Si nous prenons alors comme quantité 3 l. 300 d'huile dans le réservoir (soit la quantité consommée d'huile perdue pour 2.000 kms) et comme il n'y a pas de raison que l'huile s'use plus vite avec le graissage modifié, nous serions ainsi assurés d'avoir une nette amélioration avec les raisons citées plus haut. Mais comme pratiquement après ces 2.000 kms la quantité d'huile de 2 litres au remplissage ne se révèle pas plus souillée que celle que l'on pouvait retirer du carter avant transformation, il est logique de penser qu'elle est mieux utilisée et par conséquent plus efficace.

Quant au tube de mise à l'air libre, il libère assez de vapeurs pour que la chaîne primaire (ceci après quelques kms) en bénéficie suffisamment.

De plus j'ajoute que mon moteur ayant été réalésé en même temps que cette modification, je n'ai pas eu à rajouter d'huile entre les vidanges, ceci pour une quantité de 2 litres.

R. GERMAIN, Fonteny (Jura)

LES AVIS DIFFERENT.

Dans la « Tribune Libre » du n° 982 de « Moto-Revue », j'ai sous les yeux la lettre de M. Warmuth, de Sucy-en-Brie, qui est une condamnation sans appel du scooter.

A mon avis, et ce sera sans doute l'avis de milliers de motocyclistes ce lecteur fait fausse route. Tous les inconvénients qu'il attribue à l'objet de son ressentiment sont exactement ceux qui étaient redoutés à l'époque où le scooter était un engin inconnu, à l'époque où « les gens qui ont la bosse du commerce » n'avaient pas créé cet engin économique, sûr et propre, utilisable par n'importe qui, en n'importe quelle tenue (dames, ecclésiastiques, etc...). Je ne reviendrai pas sur la robustesse actuelle de tous les organes de scooters, aussi bien français qu'étrangers (se reporter plutôt à AGF, Vespa et autres Lambretta, tous 125 cmc.).

Quant à sa conclusion, elle met en quelque sorte le moteur 2 temps en état d'infériorité (lutte légendaire...). Je suis fervent partisan du 2 temps et, possesseur d'une 156 Peugeot, je puis assurer n'avoir jamais constaté un échauffement supérieur à un 4 temps (même un Guzzi). Il faut avoir vu la tenue d'un 2 temps moderne, dans quelques grands cols Alpins, en plein été, pour en être définitivement partisan.

Et que M. Warmuth sache que les machines qui ont le mieux tenu dans les plus mauvaises conditions étaient des 2 temps (125 et 350 DKW, lignée des Fuch, etc...).

Nous lui souhaitons d'être l'heureux possesseur d'un deux temps.

Louis ABELLE, Aix-en-Provence



Georges Monneret entouré de ses 2 fils : Pierre (à g.) et Jean (à dr.).

UNE SAISON QUI COMMENCE BIEN

Nous avons récemment rencontré Georges Monneret, notre « Jojo » national, qui, avec ses fils, semble avoir en vue le monopole des victoires en compétition.

Monneret père était content, et de lui et de ses 2 fils, et à juste titre.

A la Coupe de Paris, courue à Montlhéry le 30 avril, la famille avait pourtant eu des démêlés avec la mécanique. Mais en début de saison, en pleine période de mise au point, il ne faut pas être trop difficile. Pierre Monneret enlevait la 3^e place en 350, et tous ceux qui étaient là ont pu remarquer que pas une fois son AJS ne « rendit » ce qu'elle avait rendu aux essais. Du stand de signalisation où nous étions, nous attendions, l'œil fixé au chronomètre, tour après tour, que se répétaient les temps excellents enregistrés la veille aux essais... mais rien à faire, la mécanique restait obstinément rebelle. En 500, même malchance. Georges part brillamment, encrasse sa bougie, perd trois tours, puis repart et s'intègre au peloton de tête qu'il ne quitte plus, prouvant que sans cette défaillance de sa Norton, il pouvait prétendre aux meilleures places.

Deuxième épreuve de la saison : Roubaix. Le Grand Prix du Cinquantenaire avait réuni tous les grands noms du motocyclisme : Anderson, Armstrong, Dole, Moule, Houel, Collot, Behra.

En 350, Georges Monneret fait 3^e, à 7 secondes d'Armstrong (1^{er}) et à 5/10 du second, Anderson. Quand on saura qu'une... défaillance de la charmante préposée à la signalisation l'empêcha de pousser à fond dans le dernier tour (il se croyait à l'avant-dernier seulement), on se rend compte que ses chances étaient très grandes de ravir, pour le moins, une deuxième place. Il n'en était pas moins 1^{er}, et son fils 2^e, des français.

En 500 : Encore la guilgne, Georges, bien placé, doit abandonner pour ennuis mécaniques.

Puis vient le circuit de Tarare, avec au départ les meilleurs européens : En 350 cc., Georges et Pierre Monneret « collent » littéralement à Wood et finissent second et troisième à 4 secondes du premier, après que Georges se soit acquis le record du tour.

On sent que la forme est revenue et la mécanique au point et c'est, comme aboutissements, la victoire en 350 de Georges Monneret (record battu) à Bergerac, second Pierre Monneret. En 500, devant Collot, Houel, Behra, etc... Georges Monneret, malgré une chute au 7^e tour (le concurrent précédent ayant perdu son éponge-mentonnaire qui vint rouler sous la roue de Monneret) qui lui coûte une bonne minute, remonte son retard et remporte sa deuxième victoire de la journée.

C'est la bonne série et quelques jours plus tard, en 350, devant un « plateau » magnifique (Paganì, Anderson...), Georges remporte brillamment le spectaculaire

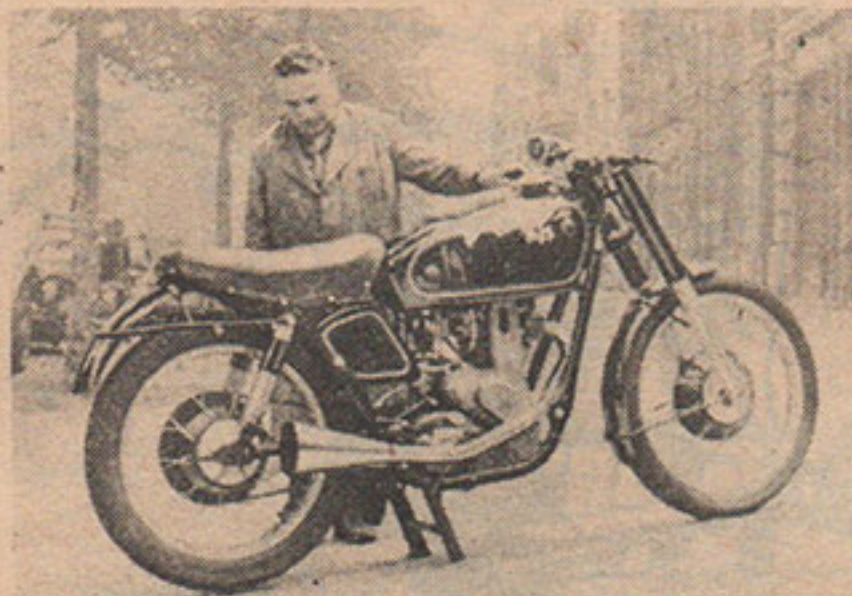
Par-ci, par-là

circuit d'Aix-les-Bains, malgré un embrayage qu'il fallait refroidir de temps en temps à coup de... seaux d'eau.

Nous quittons la famille Monneret sur ses lauriers (au classement général provisoire du championnat de France, catégorie 350 cc., viennent en tête : 1^{er} Pierre Monneret, 2^e Georges Monneret), mais bien décidée à ne pas s'y endormir et à continuer la cueillette des victoires.

D'autant que l'Ecurie Monneret — dont fait partie, ne l'oublions pas, l'excellent Cherrier, toujours en 3^e position derrière Georges et Pierre Monneret), s'enrichit de nouvelles machines : en 350 cc., une nouvelle AJS « Boy Racer » 7E, avec selle-coussin et arrière profilé (dont nous donnerons prochainement une description complète) et, nouvelle sensationnelle, une nouvelle MV 500 cc. 4 cyl. qui doit arriver tout prochainement d'Italie, si cela n'est pas encore fait au moment où nous mettons en page. Toutes ces machines sont — comme toujours — impeccablement mises au point par Patural, le mécanicien-chef qui compte pour beaucoup dans les victoires de la famille et qui ne reculera jamais devant une nuit blanche passée à « faire de la mécanique ». Notons enfin qu'à Angoulême, Jean Monneret faisait ses débuts officiels en course.

Avec tous ces atouts, il n'y a plus qu'à dire « continuez » à la famille Monneret. M.A.R.



Patural et la nouvelle A.J.S. de G. Monneret.

ECHOS DU BOL D'OR

Tous les spectateurs du XXII^e Bol d'Or ont pu remarquer la tenue, la résistance et la mise au point impeccable des machines alignées par Jawa, puisque sur six motos engagées, cinq terminent avec des places très honorables.

Gillard, en particulier, vainqueur en 250 cmc., a réussi 79 kmh. 481 sur 24 heures, ce qui bat le précédent record, quant au second, Cauchy, il ne dut son retard sur son coéquipier qu'au fait que, souffrant, il dut rester allongé près de 4 heures dans le stand, alors que sa machine ne connut aucune défaillance et lui aurait permis de terminer dans le même temps que Gillard.

C'est donc un brevet de rapidité et de résistance que l'on peut décerner aux Jawa.

× × ×

Un vétéran du Bol d'Or : Jeannin, second des 350 cmc. dès le début, se vit frustré de ses efforts par 2 h. 20 d'arrêt entre la 18^e et la 22^e heure pour ennuis de réservoir et d'allumage. Reparti à toute allure (plusieurs tours furent effectués à 112 kmh. de moyenne), il ne put, malgré

sa maîtrise, combler son retard et finit 7^e de sa catégorie, après avoir couvert 1.579 kms à la moyenne générale de 65,8 kmh.

× × ×

La révélation : on sait maintenant qu'un moteur auxiliaire est capable de tenir 24 heures. Vap l'a prouvé avec l'équipe Gianello-Rottino-Tuson.

Il faut signaler également ce fait très important : un éclairage Ciblé a « tenu le coup » pendant les 400 kms de nuit sans la moindre défaillance. Ce modèle choisi en raison de sa grande luminosité était un simple projecteur de 60 mm à miroir vaporisé. La dynamo était strictement de série.

× × ×

Comme il fallait s'y attendre, le carburateur Amac s'est taillé une fois de plus la part du lion au Bol d'Or Motocycliste. Et on conçoit qu'il n'est pas étranger aux records qui ont été battus aussi bien qu'aux places d'honneur remportées dans les différentes catégories.

Tout d'abord en 500 cmc., avec Lefèvre, sur Norton, qui a battu le record général de l'épreuve avec 2.432 kms 509 (moy. 101 kmh. 354), la seconde place étant prise par Venin, sur Saroléa. Ensuite en 350 cmc., avec Juigné, qui battit également le record à 85 kmh. 904 de moyenne. Puis en 175 cmc. avec Camus (D.S. Malterre), battant le record à 74 kmh. de moyenne, tandis que Guillot (Guillier), Valeyre (Guillier) et Perrin (D.S. Malterre) prenaient les 2^e, 3^e et 4^e places. En 125 cmc., Moser (Terrot) et Fauvel (Terrot), prenaient les 2^e et 3^e places devant un lot très relevé.

Pour triompher dans une épreuve aussi dure que le Bol d'Or, il était normal que les concurrents les plus avisés aient fait choix du carburateur Amac pour assurer à leur moteur le meilleur rendement et une parfaite régularité de marche. C'est ce qui explique que 90 % des machines étaient équipées avec Amac.

× × ×

Le Bol d'Or motocycliste 1950 a mis en valeur les remarquables possibilités du moteur VAP. Cette épreuve d'endurance, redoutable pour le pilote et la mécanique, a consacré les qualités du VAP.

Les 3 Vap engagés, conduits une nouvelle fois à la victoire par l'équipe de Gianello, ont tourné pendant 24 heures régulièrement, sans aucun arrêt, ni incident mécanique. Ils ont répondu toujours fidèlement à la commande de leur conducteur et l'on reste surpris devant les résultats accomplis quand on les compare avec ceux des catégories supérieures : 75 et 125 cmc.

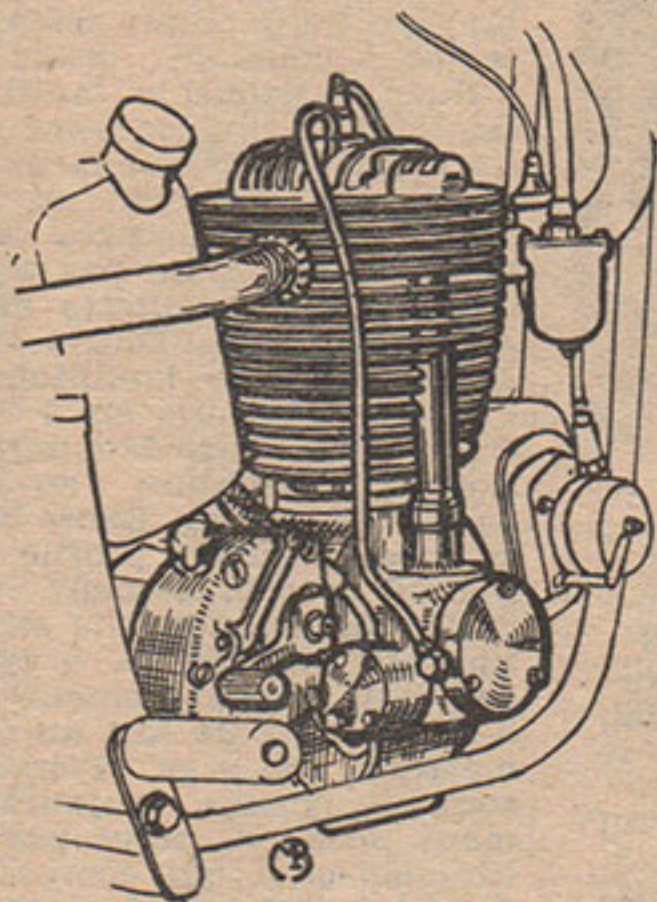
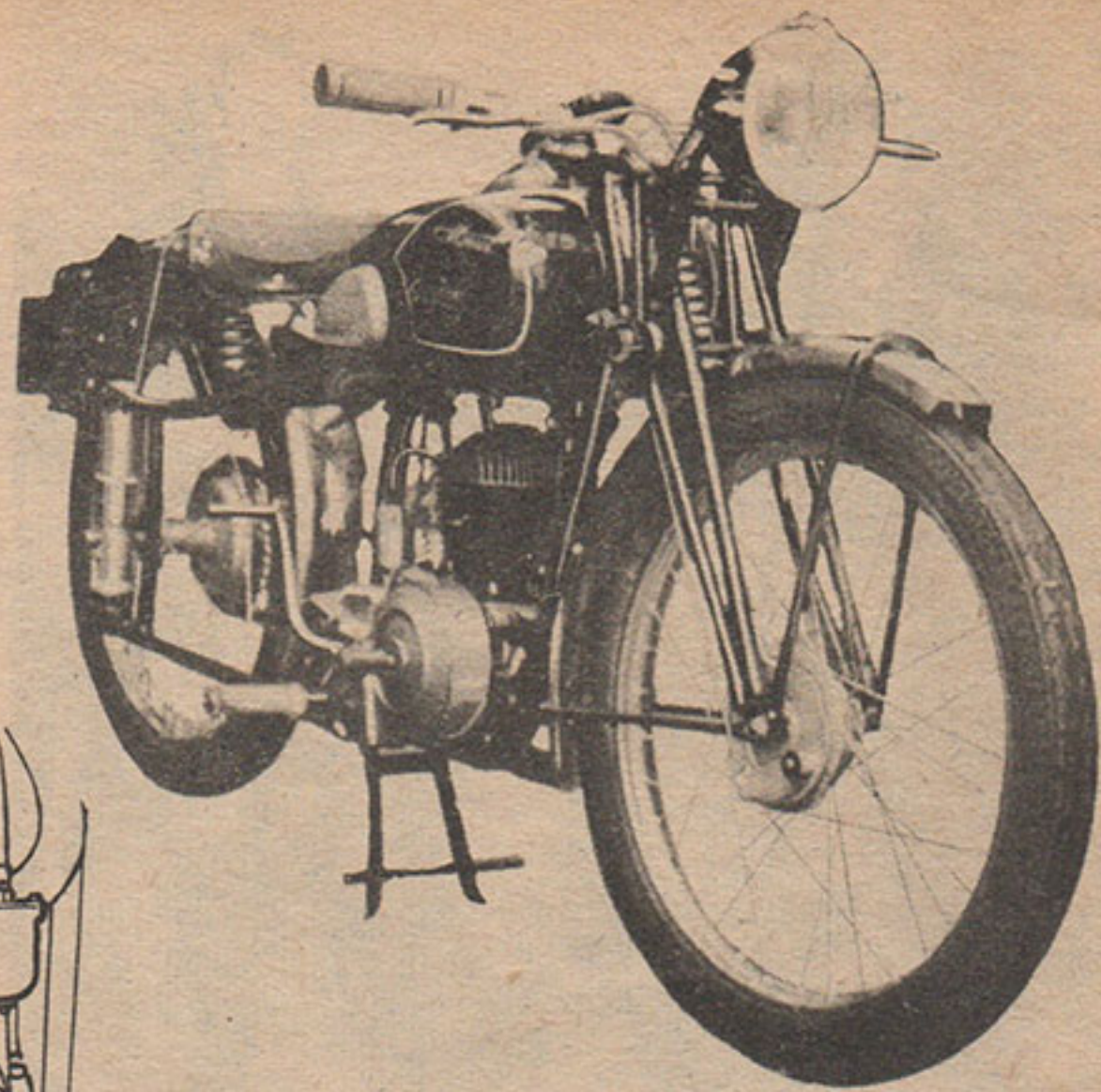
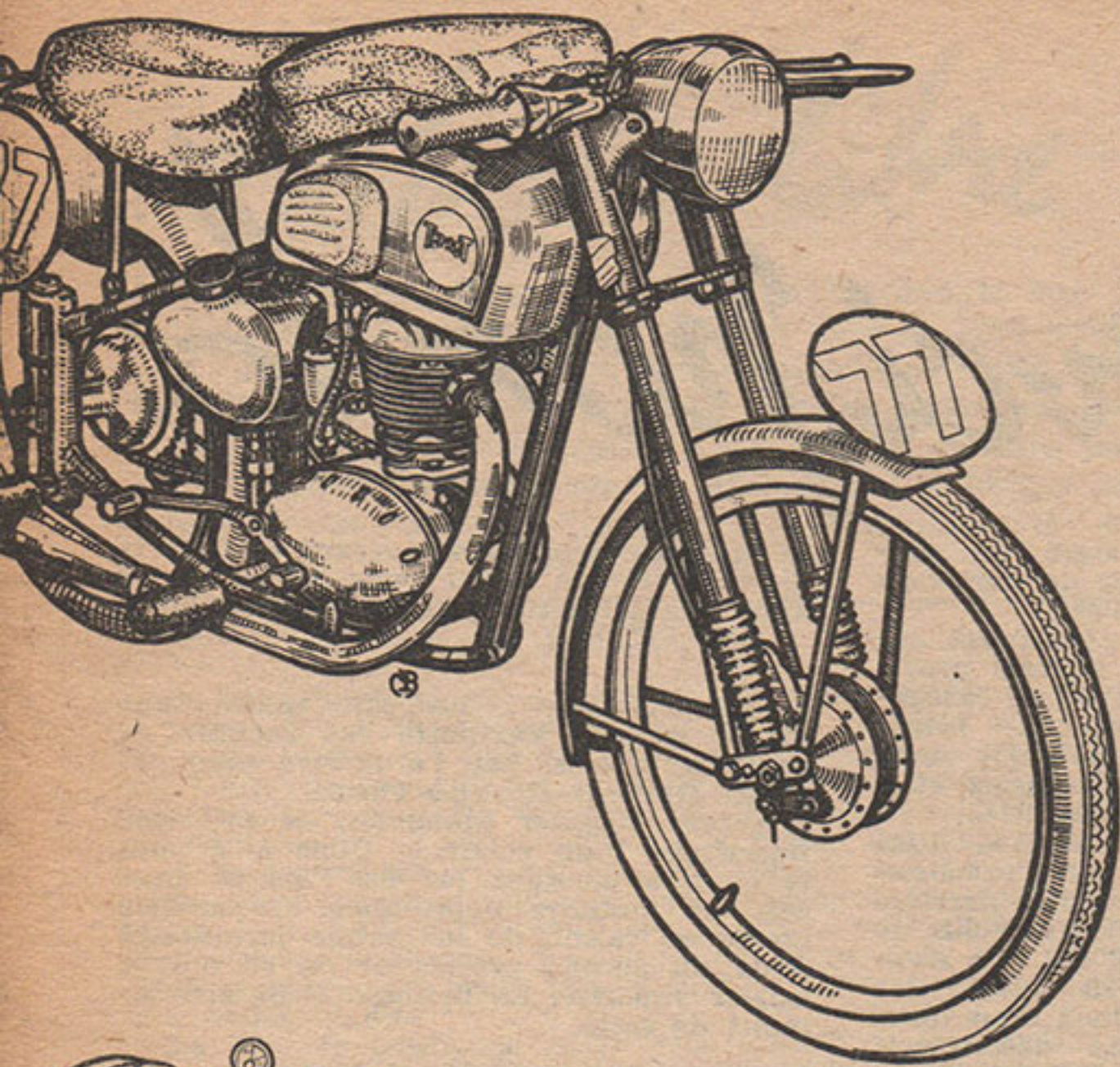
En effet, voici un moteur de 48 cmc. qui pour la première fois dépasse le cap des 1.000 kms en 24 heures, soit à une moyenne horaire de 42 kms, sans qu'une seule pièce mécanique soit changée et en consommant une quantité négligeable d'essence.

C'est un résultat capable de convaincre les plus sceptiques. Cette performance qui a surpris les techniciens du 2 temps vient s'ajouter d'ailleurs au palmarès des records établis systématiquement depuis un an.

De tels succès nécessitent une fabrication soignée, des moyens de production puissants et modernes, une organisation éprouvée, des cadres et une main-d'œuvre spécialisés.

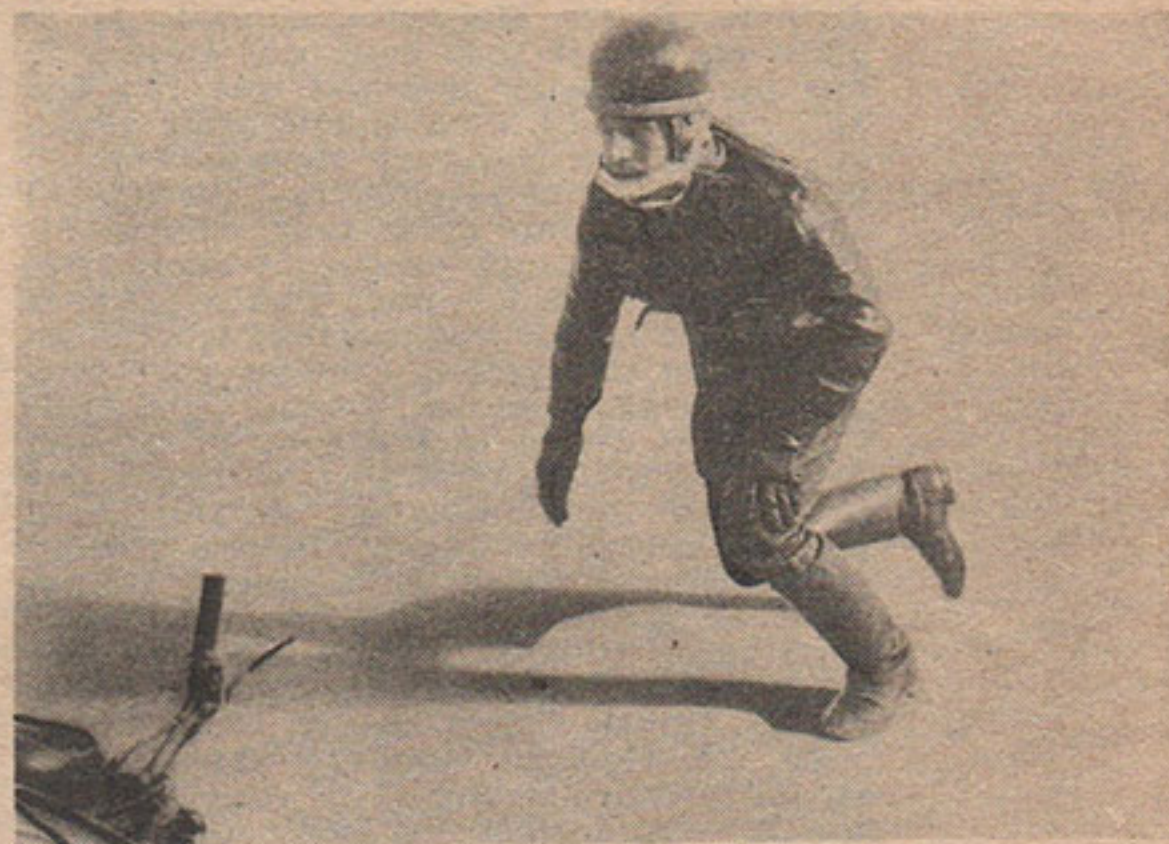
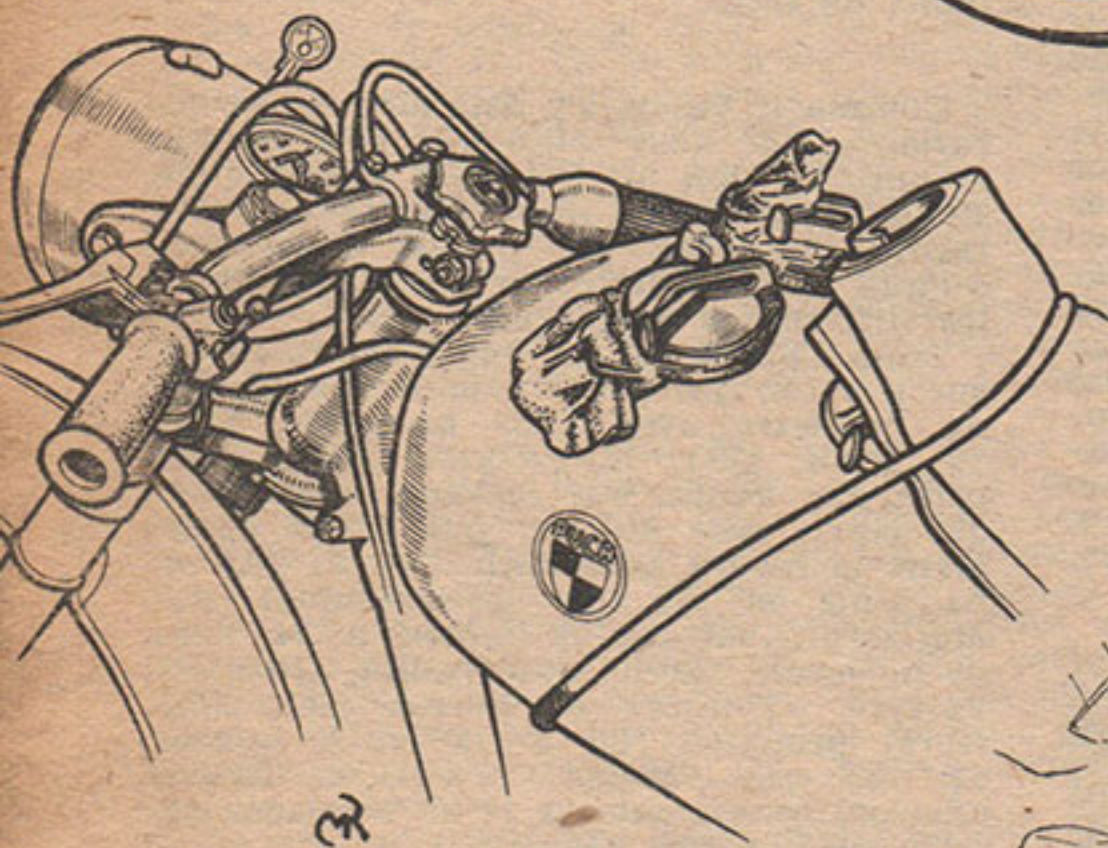
La Société A.B.G., avec ses trois usines, offre cet ensemble de services à tous les cyclistes et aux constructeurs de cyclo-moteurs.

A gauche : La superbe Terrot 125 cmc. de Leninger et à droite, la Monet-Goyon d'usine de fabrication strictement de série.

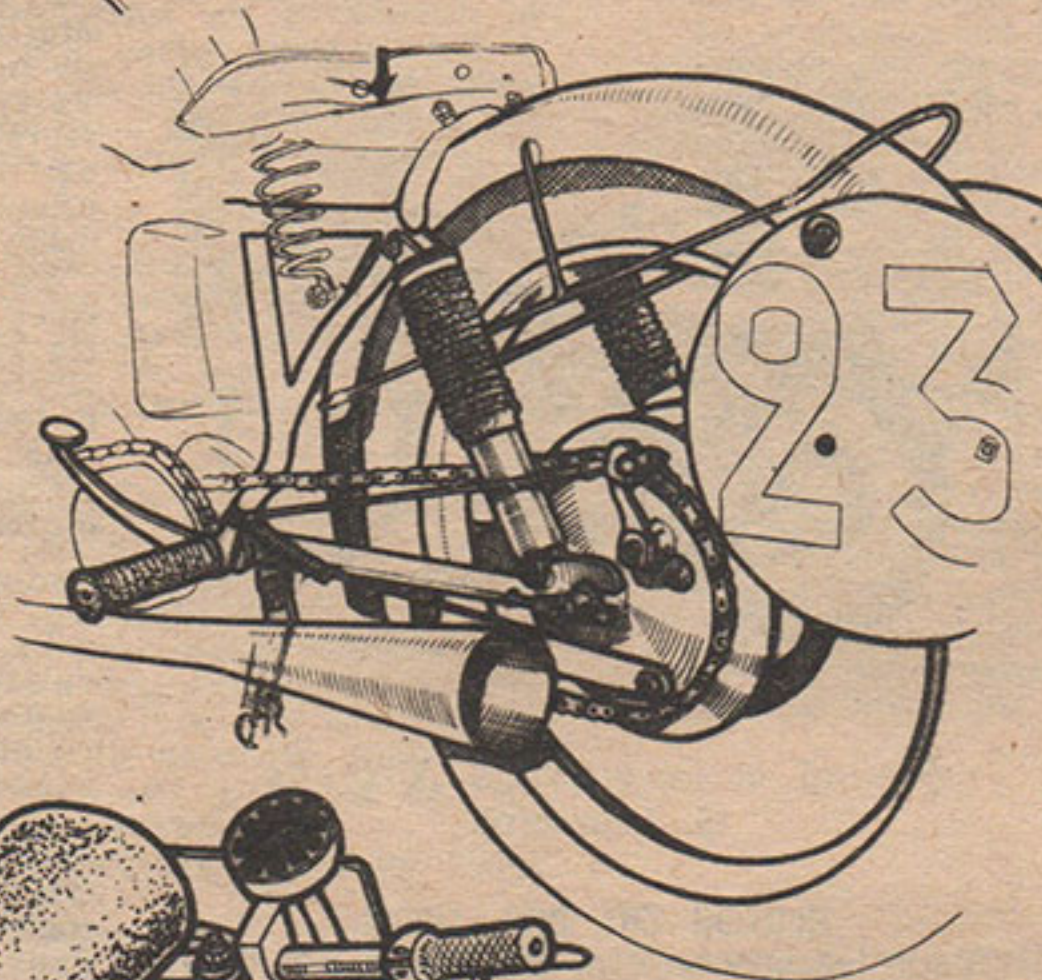


CROQUIS

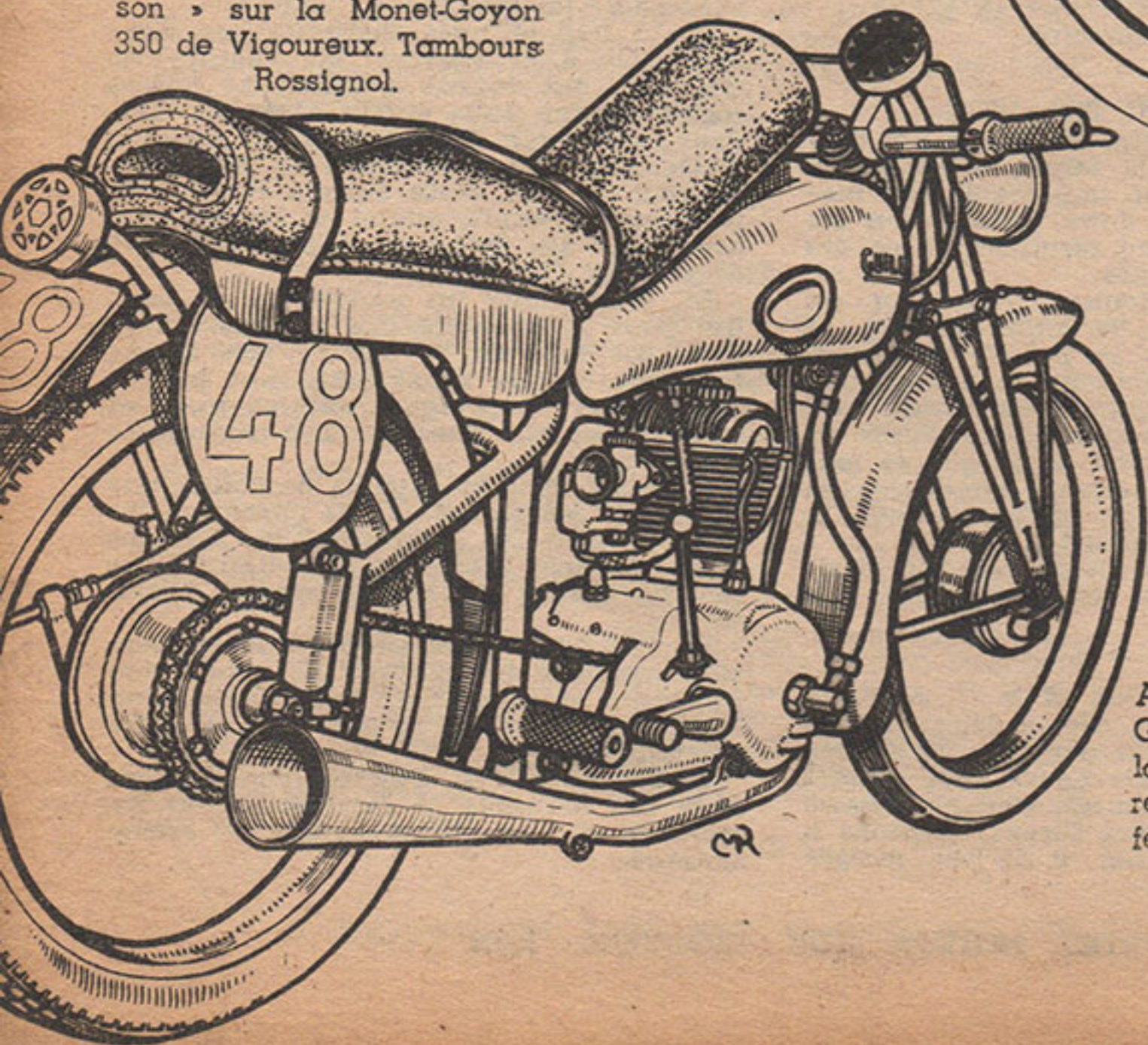
Distribution rotative, 2 carburateurs, échappement en croix sur une « spéciale ».



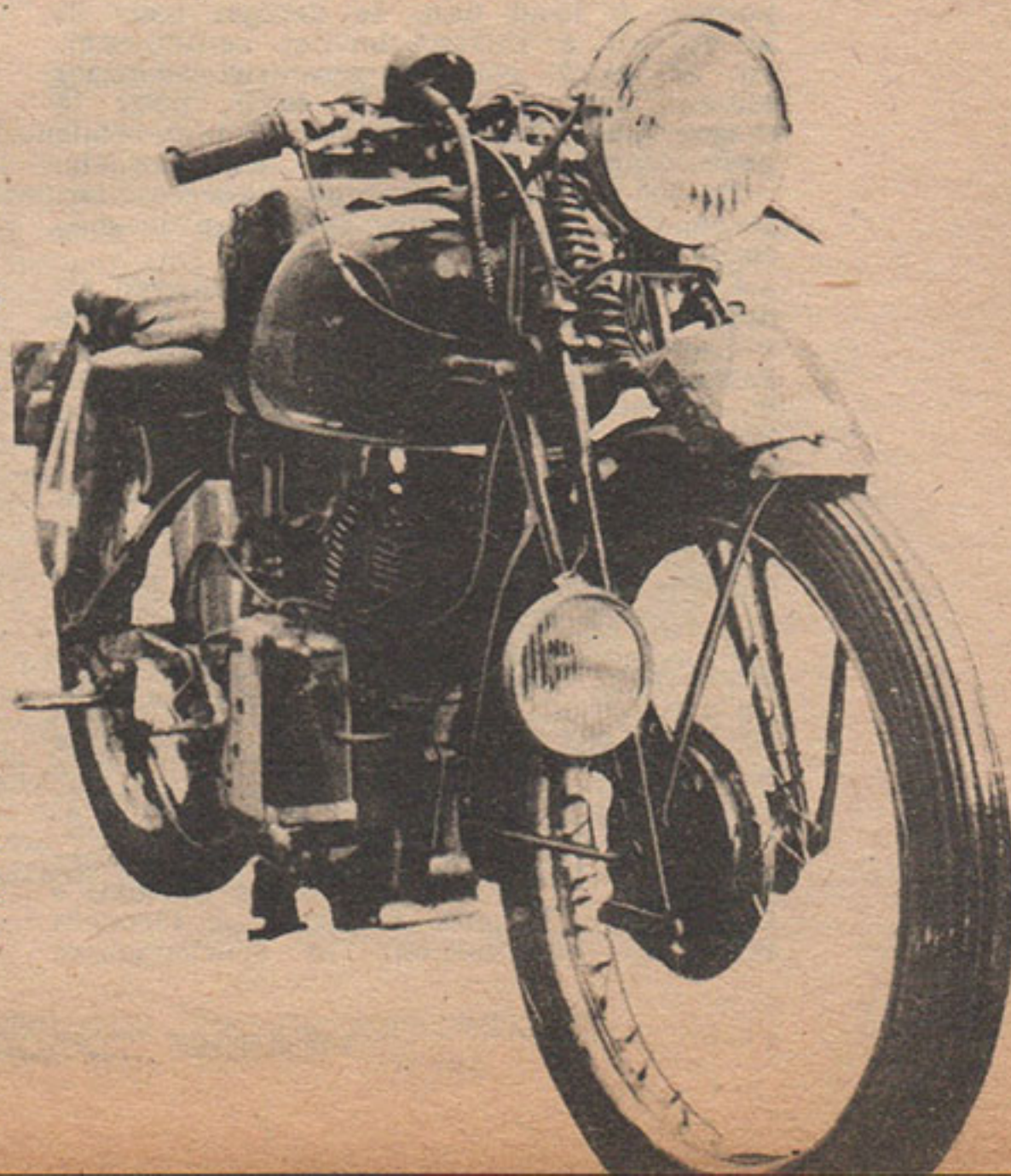
La Puch de Leberquier avait 2 bouchons-rapides pour l'essence et un pour l'huile (en partie visible sous le caoutchouc).



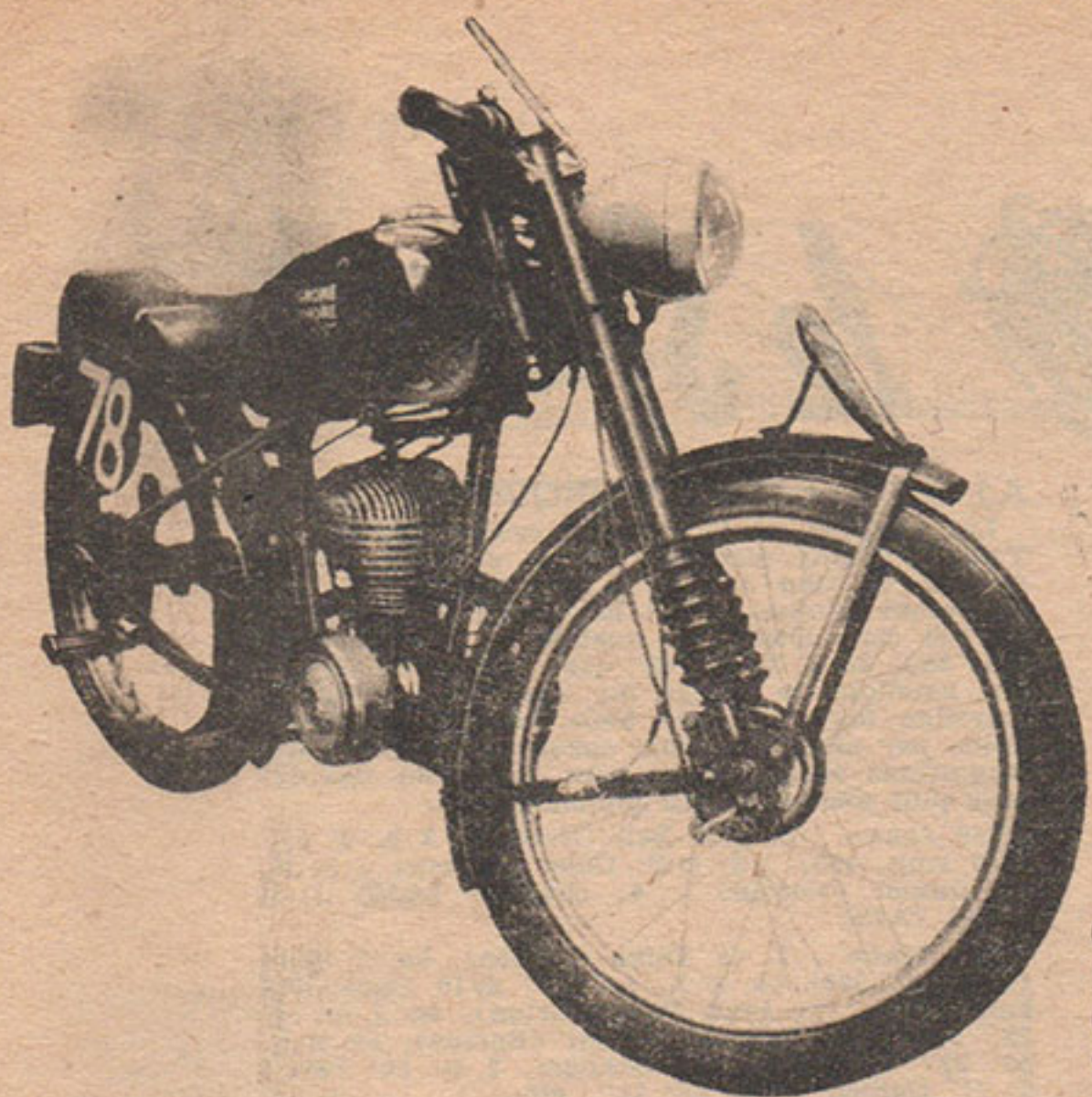
Belle suspension AR « maison » sur la Monet-Goyon 350 de Vigoureux. Tambours Rossignol.



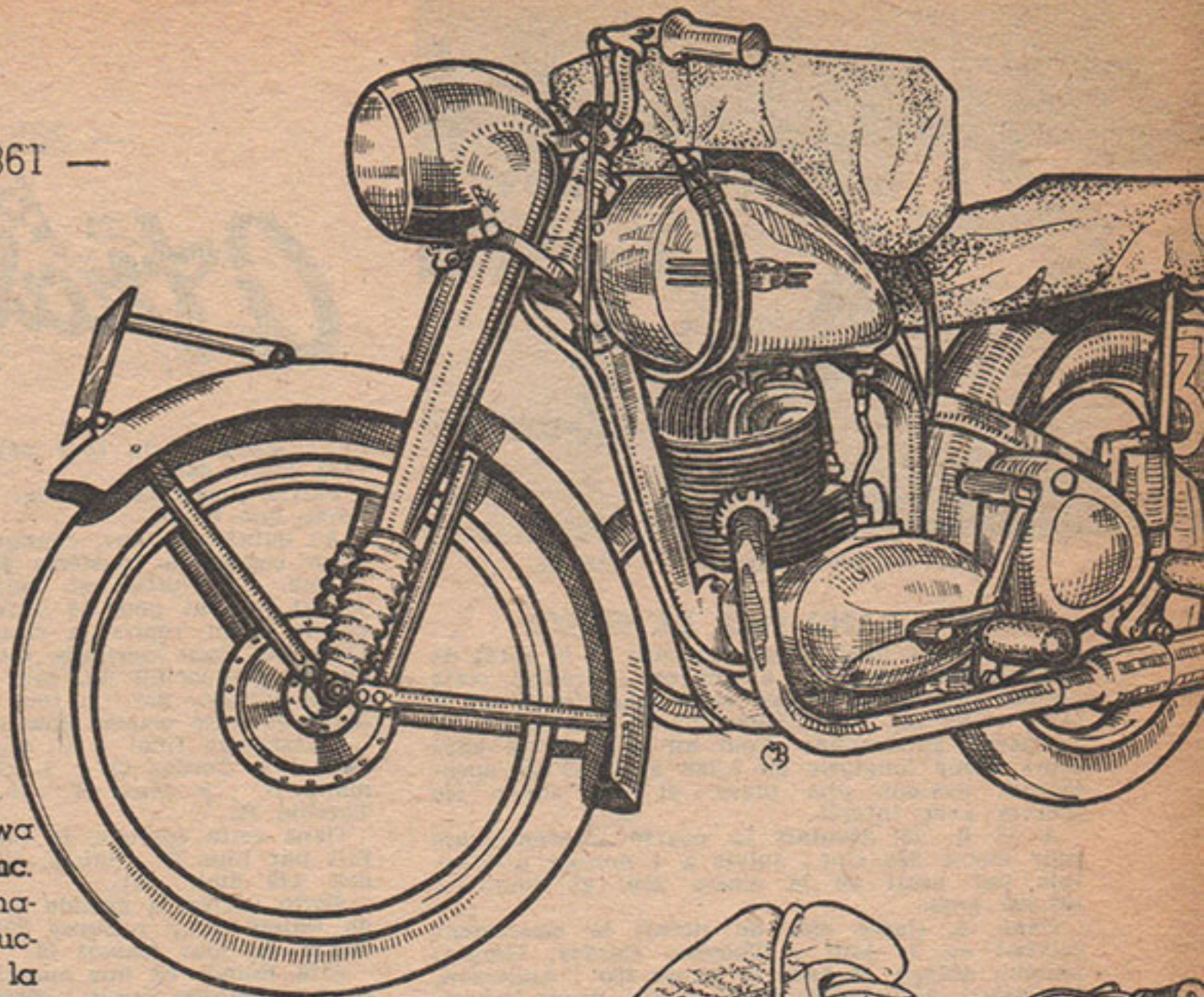
La Saroléa de Venin à l'éclairage particulièrement étudié.



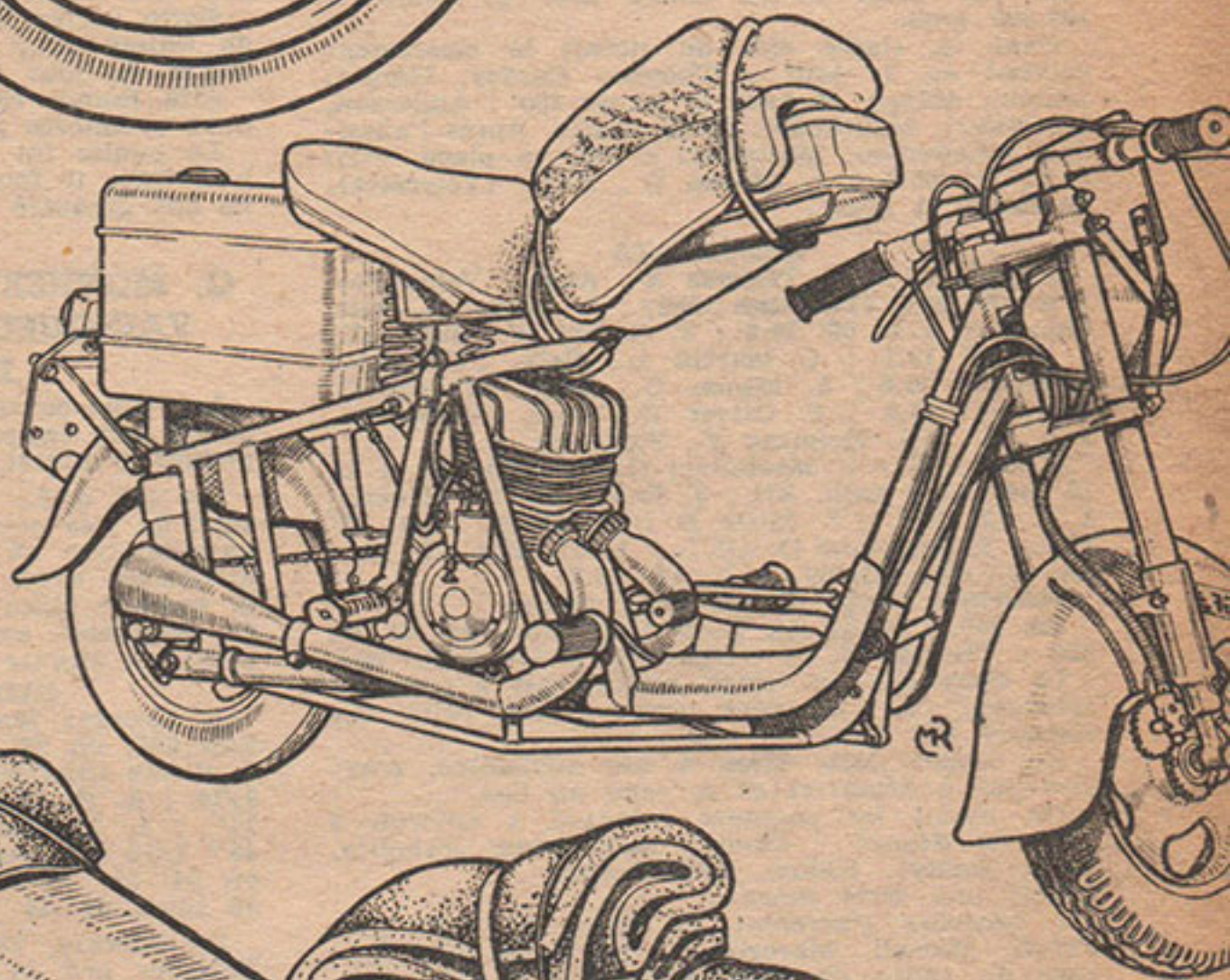
A gauche : Sur la Guiller, 2^e en 175 cc. la selle avait été remplacée par des feuilles de caoutchouc roulées.



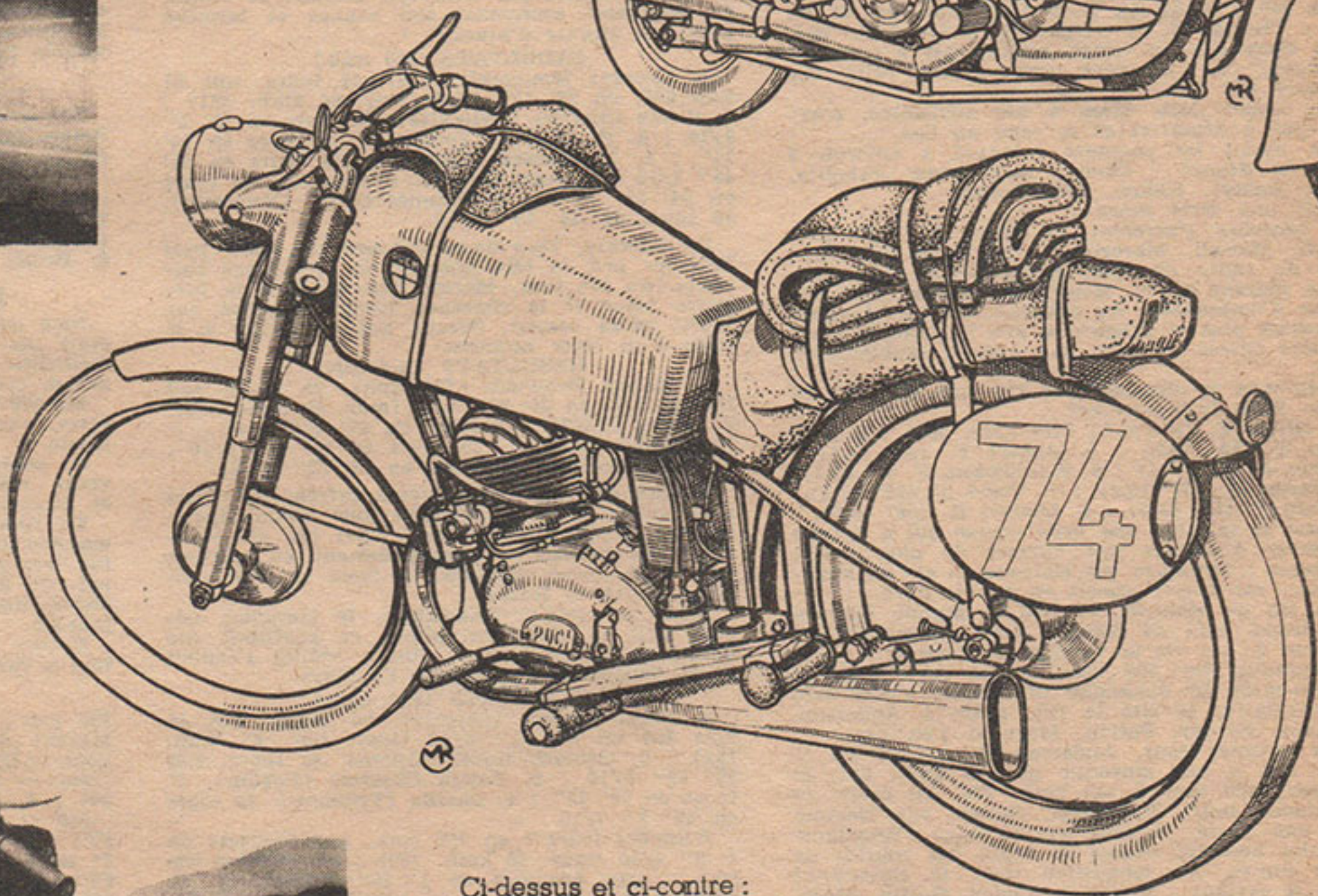
Ci-dessus : La Jawa 1^{re} des 250 cmc. (à dr.) avec son matelas en caoutchouc-mousse et, (à g.) la Gnome-Rhône à culasse spéciale de Meyer.



Ci-contre : Le scooter A.G.F. possédait une culasse spéciale, 2 carburateurs et un réservoir d'essence supplémentaire.

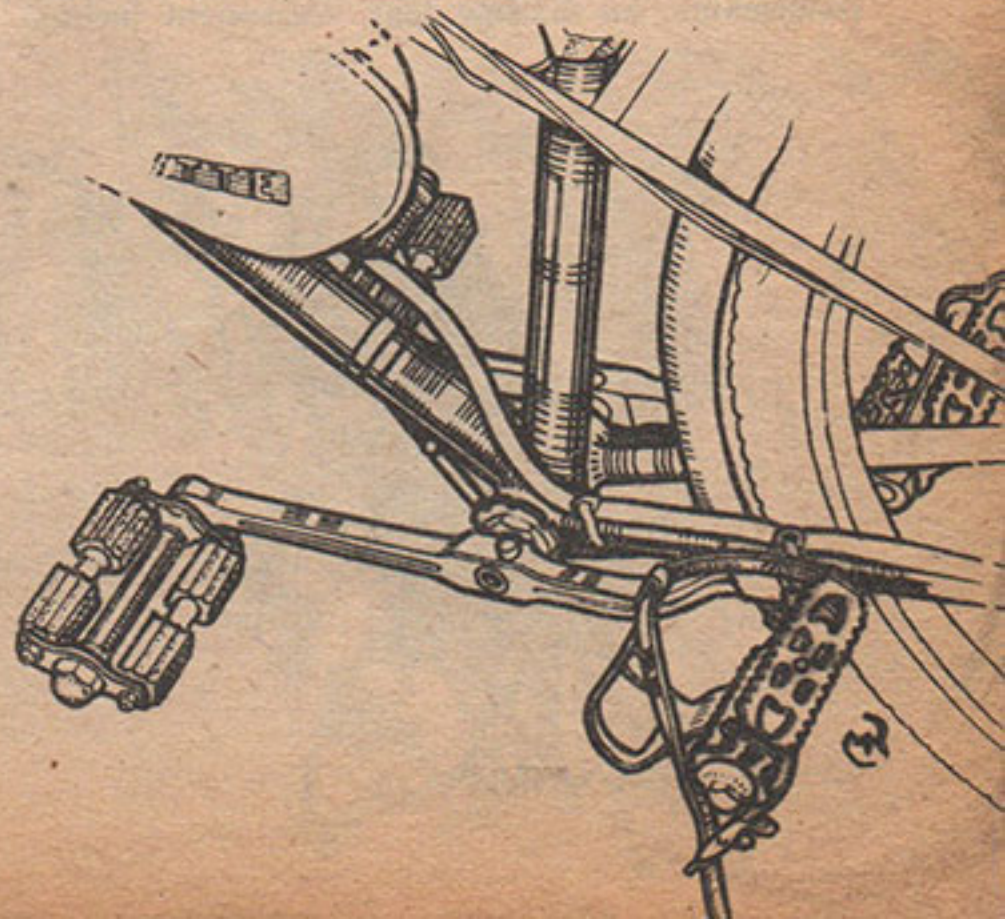
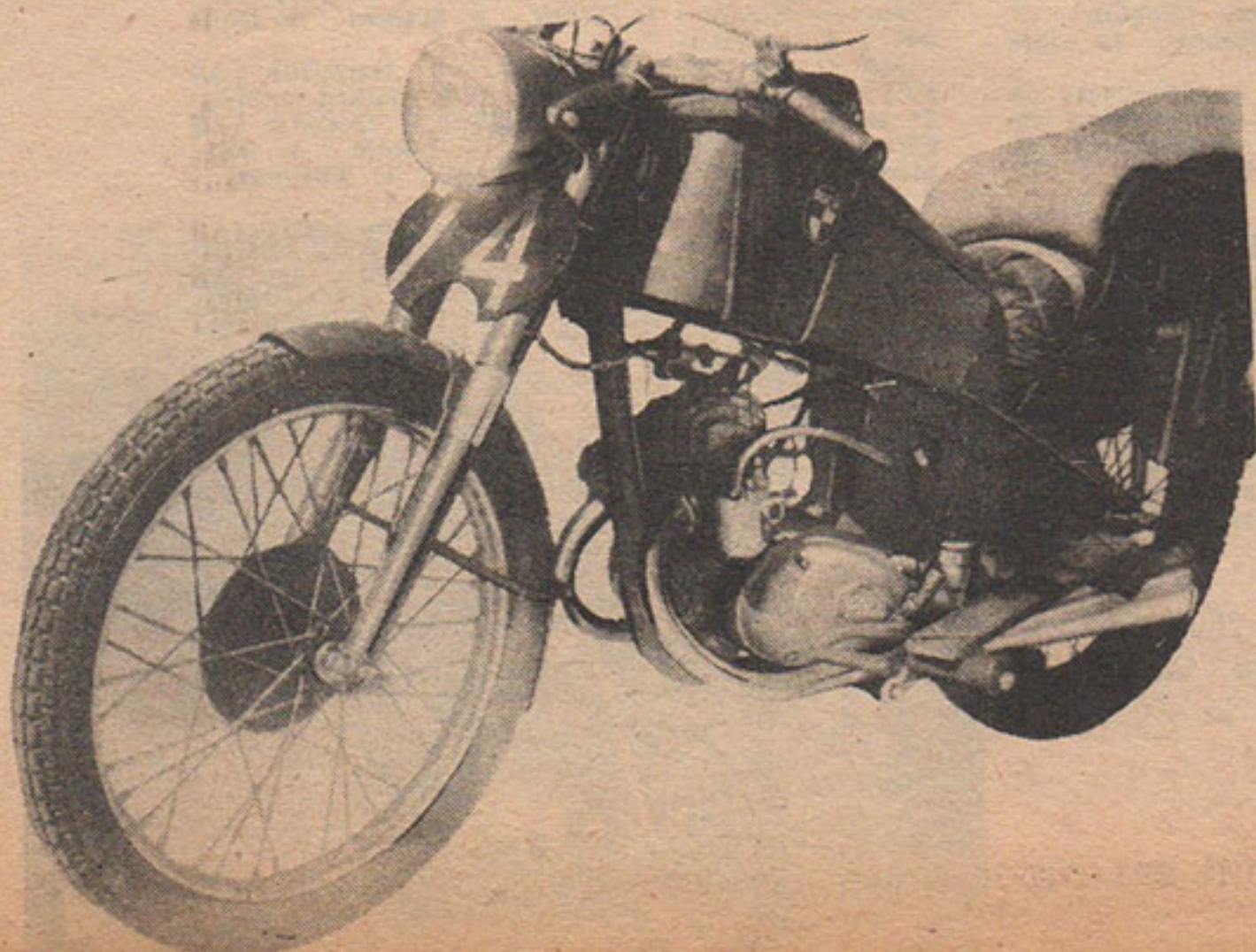


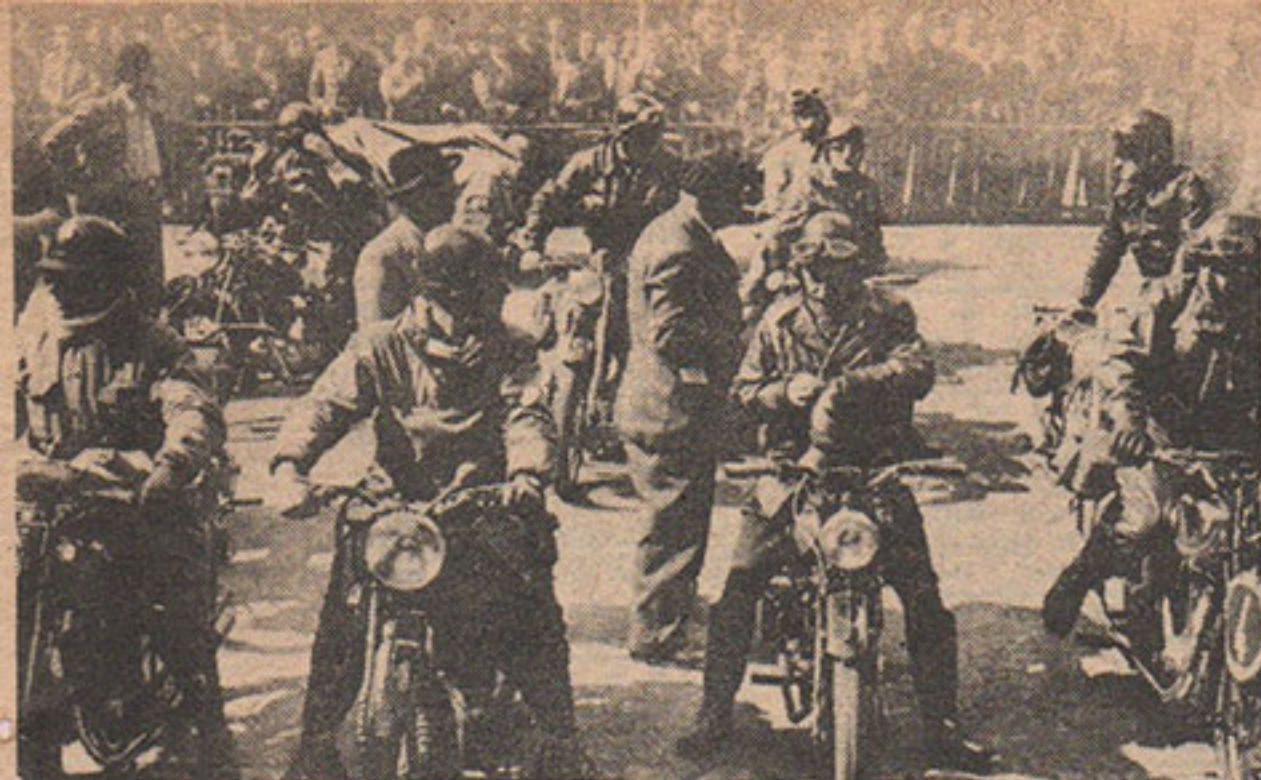
DU XXII^e BOL D'OR



Ci-dessus et ci-contre : La Puch de Moury, vainqueur en 125 cc. Réservoir agrandi, bobine changée, planchettes servant de repose-pieds et généreux coussin en caoutchouc-mousse.

Sur les « vedette » Vap, les pédales sont doubles et bloquées pour servir de repose-pieds.





18^e Epreuve Paris-Saint-Etienne
Départ 1949.

**GRAND CIRCUIT AUTOMOBILE
ET MOTOCYCLISTE DE DRAGUIGNAN**

Sur un circuit particulièrement varié et spectaculaire se déroula à la satisfaction générale d'un nombreux public cette première manifestation de sport mécanique.

Voitures et motos rivalisèrent et tous les conducteurs ont droit à de brillants éloges.

Voici d'ailleurs le palmarès :

1^{re} Eliminatoire : 1. Vidal ; 2. Dini Serge ; 3. Castellano ; 4. Jacquier-Bret ; 5. Kummer.

2^e Eliminatoire : 1. Dini Michel ; 2. Di Pannel ; 3. Bruno ; 4. Astri ; 5. Dulla.

Finale : 1. Vidal, St Andiol, sur Magnat-Debon ; 2. Dini Serge, Nice, sur Elie Huin ; 3. Kummer, Draguignan, sur Terrot ; 4. Castellano, Nice, sur Terrot ; 5. Perrano, Cannes, sur Morretti.

**CIRCUIT DE CARPENTRAS
RESULTATS**

100 cmc. : 1^{re} éliminatoire : 1. Gache ; 2. Maigrot ; 3. Pastèrque — 2^e éliminatoire : 1. Curi ; 2. Bouchet ; 3. Jacky ; 3^e éliminatoire : 1. Darlay ; 2. Moriss ; 3. Vidal.

Repêchage : 1. Rossi.

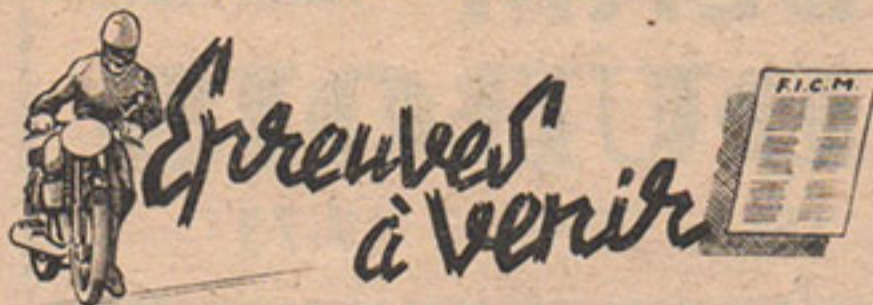
Finale, sur 25 tours : 1. Maigrot (AMC Salon), 21' 40" ; 2. Gache (Avignon), 21' 41" ; 3. Moriss (Avignon), 21' 41" ; 4. Rossi (Carpentras), 21' 43".

Moyenne du vainqueur : 53 kmh. 841.

125 cmc. : 1^{re} éliminatoire : 1. Gache ; 2. Maigrot ; 3. Mino ; 4. Rouxelin. — 2^e éliminatoire : 1. Donini ; 2. Vidal ; 3. Approsio ; 4. Bonnet. — Repêchage : 1. Guinde ; 2. Peirano.

Finale, sur 30 tours : 1. Vidal (Avignon), 26' 18" ; 2. Donini (Grenoble), 26' 9" ; 3. Mino (Nice), à un tour.

Moyenne du vainqueur : 55 kmh.



**SAINT-ETIENNE-PARIS-SAINT-ETIENNE
MOTOCYCLISTE 1950**

L'importante épreuve nationale du S.M. Forézien s'annonce sous d'excellents auspices si l'on en juge par l'abondance des engagements reçus au cours de ces derniers jours.

Les équipes professionnelles des grandes marques françaises avec leurs champions connus participeront à cette épreuve. Il y aura malheureusement à déplorer l'abstention de Marcel Pahin, victime d'une chute au cours du dernier Bol d'Or. Mais la participation de Bernard, le réputé pilote de Gnome-Rhône, Guillot, 2^e du Bol d'Or 1950 en 175 cmc., du champion lyonnais bier connu Moschetto et des pilotes du M.C. de Châtillon, contribuera au succès de notre grand critérium d'endurance.

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

SOYER 350 ACT parf. état, équip. électr. pneu neufs par partic. LEMETAIS Tur. 84-80
350 cul. DAX t. b. ét. 65. vis. à 20 h. et sam. dim. Piquenet 32 r. Alphonse Karr-19^e.

MOTOCONF. 500 cul. Gd sport 120000 fr. vis. ts jrs. RAYNAL av. Gennevilliers, Ville-neuve Garenne (Seine).
BMW R73 impec. GARDI 98 r. P. Curie St Cyr l'Ecole (S.O.)
NSU 300 4 v. sé. 80000. VIALBER 43 rue du Surmelin-20^e. MEN. 78-41.

SIDE Bern. b. ét. 4 av. de Chevreuil, Asnières.
ZUNDAPP K500 4 av. de Chevreuil, Asnières.
TERROT HLG 350 lat. imp. bas px. Glai 3 bd Blanqui-13^e.
BMW R12 av. side 180. DECTZE 24 r. des Gravilliers-3^e.

PEUGEOT 100 P53 mot. à rod. imp. 40. Glai 3 bd Blanqui-13^e.
NORTON 16H imp. 41 r. Dr Roux-15^e. Vis. jeudi matin.
150 PEUG. mod. fin 49 impec. ETOILE 37-99 repas.
TERROT 350 cul. ét. nf gar. 110. remorque camp. Carneiro 15 r. V. Aublet, Romainville.
MB mod. gd rout. b. ét. px int. BALL garage LAUTHIER, 74 av. Michel-Bizot-12^e.
BMW T. R35 125000. PAGEDET, 15, rue Ardennes-19^e.
175 MOTOBEC. ét. nf PITOU 139 r. de l'Université-7^e.
RADIOR 100 cc. spécial culb. sélecteur mécan. émail. et accessoires neufs. THIRIOT 4 r. Th. Ribot-17^e. WAG. 68-36.
V. ou éch. Zundapp 750 Rus-sie c. voiture Rosalie MA-RION 62 r. Folle Regnault.

350 DKW NZ 4 v. bn ét. cse dble empl. FOIX 36 r. Sébas-tien Mercier. VAU. 68-10.
500 M. GOYON lat. 4 v. pf ét. cse dble empl. FOIX 36 r. Sé-bastien Mercier. VAU. 68-10.
PEUG. 125 cc 55C. imp. vis. 12 h. DAMIEN 48 r. Montmartre.
ZUND. Russie. Fourment 98 b. bd Champigny, La Varenne S.
TERROT 500 culb. 49 av. side c. nve r. intér. t.-sad. RIDE 33 r. Berthelot, Champs S.M.
MOTOBEC. 350 culb. 50 f. tél sus. ar. px 180. Danguy 19r. de l'Eglise Clichy s. Bois (S.O.)
SUNBEAM 500 culb. 4 v. sélec. repr. 125-250. Vacan 34 r. Malnou, Nolsy le Gd (S.-O.).
18000 partie cycle de 500 Zund. av. selle réserv. etc... bon état. BONNEAU, rue de Fleury, Clamart.

Plus de 50 engagés sont inscrits et le groupe le plus important sera celui des de 125 et 175 cmc., avec la participation de la charmante pilote lyonnaise Henriette Morel.

Nous rappelons que les opérations de départ auront lieu entre 17 h. 30 et 23 h., place Jacquard, le 17 juin, et que les arrivées sont prévues à l'issue d'une réunion motocycliste au Vél d'Hiv' de St-Etienne. Un programme de choix réunira de 14 à 17 h., onze champions, parmi lesquels : Toto Marnay, Fernand Meynier, Lombardy, etc... pour disputer onze courses sur petites et grosses motos.

Des acrobaties motocyclistes sont également au programme.

Un nombreux public répondra certainement à l'appel des organisateurs, car cette fête sera organisée au profit exclusif de l'Association départementale des anciens prisonniers de guerre.

CIRCUIT DE TOURS

En raison de nombreuses difficultés, le Circuit de Tours, prévu pour le 2 juillet, ne pourra avoir lieu.

MOTO-CROSS A ARGENTEUIL

Le moto-cross de M.C. Banlieue Nord qui devait avoir lieu à Argenteuil le 2 juillet a été avancé au 25 juin, toujours à Argenteuil.

CIRCUIT DE VITESSE DE VIC BIGORRE

Le Moto-Club Bigourdan organise le 18 juin son 4^e Circuit de Vitesse de Vic-Bigorre (National) pour les catégories 125, 350 et 500 cmc. Pour toutes demandes de renseignements s'adresser à M. L. Lestrade, Vic-Bigorre (H.-P.).

MOTO-CROSS A GESTE

On nous communique que l'Espérance de Gesté (M.-et-L.), organise une réunion de moto-cross le 9 juillet prochain avec le concours de Nantes-Basse-Bretagne et de l'A.M. Choletais.

MACHINES DE SERIE AU BOL D'OR

Nous apprenons que les deux machines engagées par la firme Monet-Goyon au récent Bol d'Or en catégorie 125 cmc., étaient strictement de série et pilotées par des mécaniciens des ateliers. Il convient de féliciter ces pilotes par intérim pour leur brillante conduite et on ne peut qu'admirer la bonne tenue du matériel dans une épreuve aussi pénible...

dans les Clubs

M.C. LEZIGNAN-CORBIERES. — Le Moto-Club Lézignanais a organisé pendant les fêtes de la Pentecôte, une sortie promenade ayant pour but la visite de l'Andorre. Les incidents techniques et le temps perdu à musarder obligèrent les participants à rebrousser chemin avant d'avoir atteint le but et un brouillard intense rendit le retour difficile.

Cette sortie de 500 kms, favorisée d'ailleurs par un temps magnifique, restera un souvenir inoubliable dans l'esprit des 24 membres du club qui y participèrent.

SIDECAR-CLUB DE FRANCE. — Depuis les éliminatoires du Bol d'Or, le programme des compétitions auxquelles ont pris part les coureurs du S.D.F. a été très chargé et à chaque occasion les pilotes ont eu à cœur de défendre avec brio les couleurs de leur club. Se sont particulièrement distingués : Cherrier, Foulon, Méry, La-montagne.

Le programme des sorties comporte :
18 juin : Etangs de Hollande.
25 juin : Participation à la sortie concentration de la Ligue Motocycliste de l'île de France sur Provins.

Nous rappelons que les réunions ont lieu les 1^{er} et 3^e mercredis du mois au siège social : « Café Le Balagny », 79, avenue de St-Ouen, à Paris-17^e.

Nous recherchons, pour illustration de nos numéros, dessinateur artistique pouvant faire silhouette et croquis typiques de coureurs moto (sans ressemblance exigée), ainsi qu'ayant connaissance de la mise page en 2 couleurs.

Participez à notre Concours

(Voir règlement dans « Moto-Revue » N° 983)

QUELQUES-UNS DES PRIX

Un carburateur AMAC — Des coffrets de BRETOCYL GRAPHITE
Un Accumulateur moto DARY — Des bons de réduction de 50 % pour achat d'accus DARY — Un pare-brise DELANNET — Une batterie F. 75 FULMEN — Un casque GENO — Un vélomoteur R. 3 à fourche télescopique GNOME-RHONE construit par les Ets VOISIN — Une magnéto D. 1 MOREL — Un bon de 3.000 fr. à valoir sur travaux chez PERTUISOT — Un moteur auxiliaire Le POULAIN — Une sacoche cuir offerte par SAINT-PAUL-MOTOS
1 vélo grand tourisme TERROT — Des boîtes de savon 3/33, etc...

Pour en bénéficier... Abonnez-vous

DOLLAR 5 cv culb. ent. rem. à neuf, px int. Ecr. MAL 5 r. Tajti, ou Balzac 11-86.

NORTON 16H side Buffler. Mosnier 123 b. Bessière-17°.

TERROT 500 culb. RSSE c. nve vis. LETRESTE 27 bd Verdun, Courbevoie. Déf. 14-49.

SID Terrot 350. PAS. 06-40.

DKW 250 NZ sél. rod. à terminer 105. Soyeux 71 av. du Gl Leclerc Boulogne (Seine).

ARIEL 350 culb. parf. état. Barries 13 r. A. Daudet-14°.

ALCYON 125 cc 2 t. mod. 1949 55000. NOIRET Déf. 20-14, jusqu'à 18 h. semaine.

MOTO Dollar 500 mot. Chaise culb. av. sidecar impec. Colin 143r. Champarons Colombes S.

MOTO Victoria 250 parfait état. QUESNEL 1 pas. Touzelin, Levallois-Perret.

HARLEY 750 av. side Stoye bleu chr. 180 ou éch. ctre pte voit. Stievenart 107 av. Brossolette, Montrouge h. rep.

DOLLAR 500 culb. pns nfs 48 8 r. Morel Darieu, Pierrefitte.

BMW R71 susp. arr. sélect. av. o. s. side Précision, ab-solum. nf 265.000. IMBERT 140 rue Temple-3°.

PEUGEOT P107 350 lat. pf ét. Laimé 8 r. Pasteur, Cholsy-le-Roi (Seine) se prés. ap. m.

R. ENFIELD 500 culb. av. side 85. Moroni 16 av. des Fleurs, Bagnolet (S) ts l. jrs 19 à 20.

SIDE Carpio 1 p. 1/2 capote gd tour. 30000 t. b. ét. vis. 10 r. Péard, Vanves 8-20 h.

GUILLER 150 4 v. 4 t. sél. nbx acces. 1000 kms. GEORGEL 59 av. Lamartine Lc Perreux 18 à 21 h. et samedi.

SIDE léger Simard tr. b. ét. fusée mf, 18000. TASSEL 146 r. Goutte d'Or, Aubervilliers.

4 CV mot. NSU vis. t. l. j. apr. 15 h. CHARLES 98 a. Fx Faure, Villa 5, Nanterre.

JONGHI 125 3 v. sél. t. b. ét. MIGINIAC, MOL. 31-58.

G. HERSTAL 500 cul. 39 sup. sp. side Bern. gd. tour. parf. ét. Fusch r. Pixérécourt-20°.

SUNBEAM 1938 etat impec. 500 culb. 4 vit. bs px ABBADIE 90 r. des Archives.

750 ZUNDAPP type Russie splend. rem. ent. nf av. gar. THOUVENOT 32 rue de Brozaza, Puteaux (Seine).

PART. v. BMW R57 culb. av. side Bern. sport 150. 7 à 8 h. BRETEL 39 r. de Nantes-19°.

9MW 7 cv lat. R11 av. side b. ét. RODRIGUEZ 11 impasse Delaunay (métro Charonne).

GN.RH. Major 4 cv c. nve pns nfs t.-sad px 90. LOUHART 8 r. du Pré St-Gervais-19°.

PEUGEOT P107 pf ét. mec. 65. Nicole 3 r. de la Louisiane, 13°, soir et dimanche.

DKW 190 cc noir chrom 65000 Malembis 3 r. Grefuhle-8°.

SAROLEA 500 cul. avec ou s. side. GREMILLET 193 r. Colbert, Colombes. CHA. 23-09.

MOTOB. 250 lat. chr. imp pns nfs t.-sad 85. VALNY 2r. Provence, Villebon s. Yvette, S.O.

PANTHER 250 cul. 4 v. sél. p. 120. GABORIT 3 b. r. Puits Mottet Villiers sur Marne S.O.

SOLEX récent peu roulé nbx acc. c. nf 30000 D. BLUM 38 av. G. Clémenceau Le Vésinet

GN. RH. Junior 3 ch t. b. ét. 70000. Kasperski. GRE. 35-10, poste 129 12 à 13 sf sam. dim.

TERROT 350 H 55000 ou éch. ctre 125. LOUAT 10 r. l'Ecluse Paris-17° (sam. ap. m.).

DBLE empl. cyclomoteur Poney 50 type AG2 c. nf 35000. Massard 104 r. la Boétie-8°.

BELLE M. Goyon 350 culb. f. tél. sus. ar. ét. nf. MICHEL 19 av. Faidherbe, Asnières.

GNOME-RHONE Major 350 sél. 4 v. impec. équ. spéc. p. gd tour. camping + 2 pns nfs au plus offrant. DEYZAC 2 av. Boutroux, Paris-13°.

MOTOB. 100 gd rout. 38. Junca 161 r. de Paris, Les Lilas.

PUCH 250 2 cyl. urg. 75. ROUSSEAU 19 r. Voisin, Asnières (t. l. jrs de 8 à 20 h.)

BMW R12 750 parf. état. MALAGOU 30 r. des Ecoles, Sceaux (Seine) sam. dim.

BMW 750 culb. side Précis. R75 gd lux ét. nf px intér. Concierge 14 r. Halevy-9°.

NORTON 16H 90. av. side cais bois 100. 10 bis av. de la Paix, Montrouge. ALE. 49-93.

PART. v. c. dép. BMW 600 + side Précision bon état. GRISARD 112 r. Lamarck-18°.

VELOTO 50 cc 2 vit. OTT. Ermitage, Meun (S.-et-M.).

ZUNDAPP 198 cc 2 tps impec. 6 av. Verdun, Valenciennes.

NSU 500 culb. 4 vit. spt luxe état neuf 125. DEMANGE, Bouxwiller (Bas-Rhin).

SOYER 350 cul. ét. nf ém. chr. mot. à rod. équ. sél. p. nfs t. sad sac. px int. vis. sam. dim. Vautier 24 r. Albert Asnières.

TRI PEUGEOT P54 parf. état 60000, 9 à 19 h. TRI. 94-07.

175 MOTOBECANE équ. 110. A. FLORAND, Pas. 40-78.

BMW R4 398 culb. av. side mot. ref. à roder 110000. PAREL 12 r. H. Barbusse Clichy

SCOOTER AGF 85. Mal. 32-58

BMW R12 750 side. Brousse 50 r. Blomet Ség. 44-35 (165.)

NEW-MAP 49 AMC 150 cul. nve rodée à v. sél. susp. ar. t. sad ctr. Jaeger Sica 100000. GOBERT 26 b. All. Orme Bondy

TERROT 125 f. tél. sac. cuir. rotors Lepetit. ODE. 96-76.

PRESTER JONGHI 100 3 vit. au pied rem. à nf 45000, s'adr. PETURY 26 r. de Pontoise, St Germain en Laye (S.-O.).

500 AUTOMOTO culb. side Carpio ent. rev. 120000. LOUIS Did. 57-65 de 13 à 14 h.

500 FN M11. Brancourt 140 r. des Tennerolles St-Cloud.

250 G. R. Junior. Barbet 51 r. des Tennerolles, St Cloud.

NSU 250 culb. sup. cul. 4 v. sél. rlé 10000 kms Aut. 50-64

TERROT 350 lat. b. ét. b. px ANTOGNAZZA, 55 rue Lambrechts Courbevoie (Seine).

MOTOBEC. 125 culb. 4 vit. tél. nve 68 bis av. des Gobelins-13°

MOTOCNF. 350 culb. ét. de neuf modèle luxe tte équip. prix int. LECOMPTE chez Devinc, 26 rue Morisset, Deuil

NSU 500 culb. supercul. rem. à nf 3000 kms. ALLOU 1 r. St Claude-3°, tél. Arc. 28-91

350 TERROT HMD av. ou ss side b.ét. Edgar 19pl. Vendôme

ZUNDAPP side type Russie p. ét. 21 r. Cirque. ELY. 50-26

PEUGEOT 350 P107 rem. à nf LEMONNIER, Libraire 22 av. du Buisson St Louis-10°.

TERROT 500 lat. et side ori-t. b. ét. Garage Astra rue Eiffel, Levallois (Seine).

MOTOBEC. 125 lat. ét. nf 45. RIGAL 49 av. Pasteur, Bécon Courbevoie (Seine).

SPLEND. BMW R73 ét. neuf orig. av. ou ss side Précis. DOR. 76-70, midi, soir.

ARIEL 350 culb. 4 vit. sél. ét. nf. BAUD 29 fg Temple-10°.

BMW R12 orig. RENAISS, 21 r. Marsoulan, le soir.

SIDE Bernardet 1948. Prudon 9 r. Pierre Dupont. Bot. 42-42

BMW R12 nf ou R11 b.ét.méc. Boury 55r. Montmartre ap.6h.

PART. v. bel Ardle-V 250 cc impec. MERI 15 r. Lebrun-13°

PART. v. moto R. Gillet 350 4 cv tte équ. 3400 kms c. nve vis. Leyrat 10 r. Friant-14°.

BELLE occ. Motob. 350 culb. 15 r. Ernestine-18°, s. d. l.

TAND. à mot. parf. ét. px int. DERUFFE 35 r. de Lhermet St-Ouen (Seine) (2° ét. droit.)

VELOCETTE 350 ACT 4 vit. sél. ou éch. c. + faible. Ecr. ROUX 5 r. Beausite Créteil.

MOTOBEC. 500 culb. 4 vit. sél. superc. av. ou ss side Bern. impec. BOSSORELLE 1 imp. du Pt Colbert, Versailles.

AF. réelle c. ach. voit. liqu. 750 culb. 4 cyl. spéc. tr. rap. Panther 100 à rem. side 1 pl. 1/2 side can. urg. Cha. 27-24

SIDE BMW R12 110000. Tél. 952 à Chaville.

ROYAL-ENF. ét. nf. Bergeon 61 r. Ch. Schmid Saint Ouen

ARDIE RZ 200 tr. b. ét. 90000 Moyer «Granada» 8r. Montyon 9° t. l. j. sf jeudi à part.18h.

500 DOLLAR b. é. 60. Maillet 17 r. Descarte Ivry sur Seine

500 R. ENF. side. BABRET 11 r. P. Marcel Gentilly (matin).

JAWA New-Map 500 culb. mot. Mag T. Tai. 59-84 (h. bureau)

R. GILLET 125 49 4 v. sélec. équip. 2500 kms ss gar. 78000. Leclerc 56 r. Max Dormoy-18°

ARIEL 350 lux moteur neuf Tél. repas KLE. 70-28.

SIDE Bern. grd. lpl 1/2 p. int. GUEDON 12 r. St Bernard-11°

500 supercul. Motobécane. Maurice 76 r. Marcadet-18°.

FN M-11 350 cc impec. MAURICE 76 rue Marcadet-18°.

VELOMOT. Alcyon ét. nf TSE 39 r. de l'Arcade-8° (14à19h.)

TERROT 350 JSS sup. cul. 4 vit. sél. pn. nf imp. LMP 36 culb. b. ét. DARE, 35 r. Pall-Kao, Paris. MEN. 52-11.

125000 fr. side Terrot 500 modèle 46 sup. cul. roue sec. PLO 8 rue Stanislas-Ménier.

TRIUMPH 3 HW vis. BOULON 183 bd Murat Paris-16°.

TERROT av. ou s. side b. ét. 130. 114 r. Cardinet, 5° étag.

MAGN. 500 BSA M20 4 vit. sél. 9 r. de Lunéville Paris.

ZUNDAPP 500 bicyl. 4 vit. sél. tr. b. ét. CHALIBERT, 9 Villa de la Paix r. de la Grange Ory) Cachan, Seine.

500 DKW side Impérial. Bernard 31 r. Marcadet-18°.

Comme avant-guerre : **B. S. A. et SUNBEAM** ARRIVENT
 LES NOUVELLES **A. DUBOIS**
 EN 250 CULBUTEURS, 350 ET 500 cc.
 Vous les trouverez chez **A. DUBOIS**
 58, RUE ARISTIDE-BRIAND, 58 - LEVALLOIS (SEINE) - TEL.: PEReire 19-73
 VENTE A CREDIT

AUTOMOTO Gnome-Rhone

PARIS-QUEST-MOTOS

162, Bd Henri-Sellier
 SURESNES (Seine)

MONET-COYON PEUGEOT

LES SIDE-CARS

BUFLIER

vous offrent la gamme complète des modèles qui ont fait leur renommée

LIGNE INEGALEE - CHASSIS RENFORCES

Facilités de paiement

Anciens Ets

BUFLIER 31, Cours Emile-Zola, 31
 VILLEURBANNE - (Rhône)

(STARC)

PISTONS D'ORIGINE

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

montés en série par les constructeurs

MAHLE

« RECORD DU MONDE DE VITESSE A MOTO » ET VOITURE DE COURSE SUR ROUTE

16 ter, RUE ETIENNE-MARCEL
 PANTIN - NORD 99-40

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 RETOURNANT LA PRESENTE ANNONCE AUX

va vite

BREVETE S.C.D.C.

LAFFRANDIER, 17, RUE DE LA PREVOYANCE, VINCENNES (SEINE) MR 7

BMW R71 Précision caisse Presse et tour. BONIMOND 11 r. du Dr Sancereaux-8e.
 PONEY imp. px int. soir sf w.-end. Berg 55r. Fondary-15e
 MOTOB. 175 dispon. ét. nf à roder av. acces. DAN. 80-17
 SIDE Bernardet Gn. Rh. 500 t. b. ét. px int. DESSENNE 7 r. Berzélius-17e sf dim. lundi
 SID. FN 1000 cc 2 cyl. grenat chrom. ét. nf. idéal pr camp. démult. civile 8 V. m. ar. Berthelot 10 r. Sentier, Morsang/Orge. Vis. ts les jours
 PEUGEOT 150 cc nve 4 v. px tr. int. Decamp 59r. Condorcet
 MOTOB. 500 culb. mot. bte vit. chne nfs tr. rap. 70000. MAURICE 3 r. Hôtel St Paul-4e.
 MOTOBEC. sup. cul. 500 Terrot. 500 culb. DKW. SB 500 av. side Motob. 350 culb. Gn. Rh. R3. New-Map 100 cc. Zundapp 198. BSA 350 culb. MENDEL MOTOS 3 bis r. M. Berteaux, Ermont. Tél. 412.

350 MATCHLESS tél. nve 170. 500 BSA M20 civ. 90. Ecrire D'HAUWERS, 17 rue des Champarons, Colombes.
 HARLEY 1300 boîte 4 vit. Buddy mod. luxe 2 Sonabels pns USA 500x16 nfs px 310. Millon 84 r. d'Hauteville-10e. T.Pro.92-24(bur.) Mai 02-40(s)
 NEW-MAP mot. Jap 250 ét. mec. imp. tr. intér. Boissel 208 Gde Rue Chaville. T. 1176.
 MOTOB. 350 lat. 37 imp. 75. 16 20h. Terrien 7 r. Sénégal-20e
 MOTO side Gn. Rh. CV2 culb. 5 cv parf. ét. 2 rue Jeanne, Antony. BER. 09-71.
 TERROT av. side 500 culb. ét. nf 175. KAHN 40 r. Diderot Vincennes (apr. 8 h.)
 R.GILLET susp. ar. side Bernardet roue sec. all. Delco, parf. ét. mec bs pns. Bernhard 16 r. Sébastopol, Courbevoie.
 NSU 250 sup. cul. ét. parf. 6 r. Ch. Bourseul, Malakoff, 18 à 19h.30. Métro Pte Vanves

BMW 750 f. tél. reconstr. en 1949 prés. luxe, roues pots tub. chrom. éma. noir nf av. side Préc. 1 pl. 1/2 aff. de conf. Baudoux 2 r. d. Juges Consuls-4e ou Ric. 64-71 (bur)
 NSU 350 culb. exc. ét. accus. nfs. Vau. 35-60 (hres repas)
 TRIUMPH 3 T bicyl. peu rlié bs px Fournier 46 r. Boétie.
 GN. RH. R4 125 cc nve non immat. px 92 8 bis av. Julia Solsy-s.-Montmorency (S.-O.)
 NSU 200 3 CV exc. ét. 75000 cherc. NZ BLIN 50bdSt-Michel
 NORTON 500 'at. cme nve 115. LAJUDI 6 r. E.Renan Issy-Mx
 GN.-RH. 125 cc juste rodée, fév. 50. Normand Gal. 80-88
 BMW 750 R12 side Précision 1re main 160000. MILLET 5 r. Aubert St Denis (ap. 18 h.)
 NORTON 16 H impec. GERBIES 165 r. Verdun Suresnes
 SIDECAR 20000. MODOLOT 20 r. Châteaudun, Ivry (Seine).

ZUNDAPP KS 750 cc side AJS 350 cmc. impec. AUGEREAU Carmor-Plage (Morbihan).
 350 lat. t. éq. t.-sad pf ét. 55. 41 b. av. République St Maur
 SCOOTER Cushman 250 cmc. exc. état équipé 75000, voir sam. apr. midi dim. mat. ZANON 30 r. de Paris Charenton
 MOTOBEC. 125 culb. f. tél. ét. nf ent. éq. 100. MAZAUREIX 200 av. d'Orléans Massy (SO)
 FN 350 ent. rév. sél. t.-sad prix int. vis. sam. ap. m. et dim. 22 rue Buffon, La Varenne Saint Hilaire.
 BMW R35 4 cv f. tél. mot. à rod. LOLLLOT R. 105 fg St Nicolas, Meaux (S.-et-M.)
 FN 450 lat. mod. 49 susp. av. ar. apr. 19 h. BONNEMAIRE 38 rue Desaix-15e.
 500 sup. cul. 350 Terrot HSSP JEAN 87 rue Paris, Sannois.
 TERROT 350 culb. état neuf av. side 110000. BRISVILLE, La Pelouse, Coubron (S.O)

SIDE mod. 10000, 58, r. République Argenteuil T. 1284.
 ALCYON 100 cc 3 vit. 35000 Louis 51 rue Blomet Paris.
 BSA 500 culb. 39 état neuf pn. orig. 150. Mallet chemin Cordelles St Barthélemy (ML).
 MOTOB. 350 culb. + side impec après 20 h. DEVIE 49 bd de la Villette-10e.
 MATCHLESS 39 1e prop. parf. ét. orig. Norton 16 H tr. b. ét. gal. R. L. 17 r. Bateliers Clichy. PER. 05-05.
 TERROT 3 cv parf. ét. bs pns t. éq. 65000. VILLETTE, Garage av. Pte Chaumont-19e.
 SPLEND. Velocette 500 f. tél. susp. ar. ét. nf. Monneret 138 r. de Tocqueville-17e.
 ZUNDAPP 4 cv ét. nf. FREYGEFOND 12 cours St Georges Périgueux (Dordogne).
 BSA 500 M20 4 vit. sél. av. ou s. side Bufflier 1 pl. 1/2 le tout impec. 100+30. Petit 33 r. Ed. Vaillant, Villejuif.

Quelle que soit la marque de votre moto



6V.14AH



6V.24AH



6V.7AH

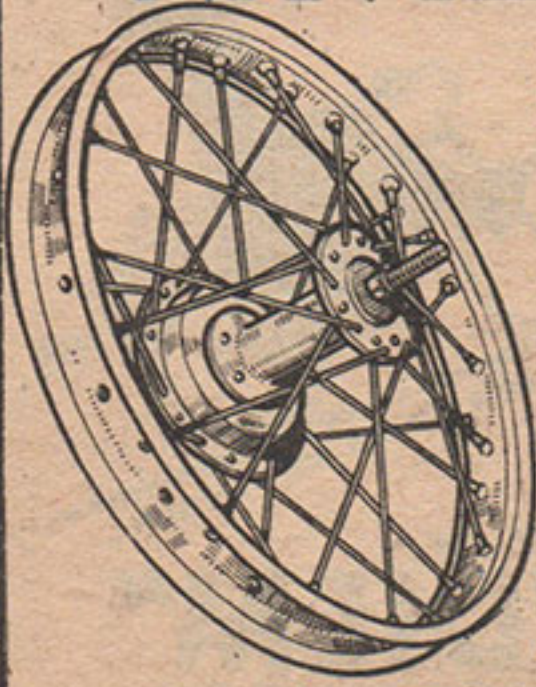


6V.7AH

Fulmen met à votre disposition une gamme complète de Batteries répondant aux caractéristiques des différentes marques. Un modèle spécial est prévu pour les **vélocycleurs** qui ont ainsi **éclairage et avertisseur électrique**.

Fulmen-moto.

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-14e
 GOB. 72-98 Métro Alésia
 EXPEDITION EN PROVINCE



BOTTES MOTO, EQUITATION
 CHASSE, AVIATION, etc...
MARCY
 1 et 3, pl. de la Bourse - PARIS-2e
 (entre Rues Réaumur et 4-Septembre)
 Ouv. ts les jours de 8 h. 30 à 18 h. 30
 LA PLUS IMPORTANTE
 SPECIALITE FRANÇAISE
 Trois étages de vente

Série publicité
 Bottes Veau **3.950 fr.**
 DOUBLE SEMELLE

sur demande envoi de catalogue et feuilles de mesures.



G. R. 500 bon ét. 65. side 18. Bourgognat 122 r. d'Assas-6°
A ENLEVER avant vacances
 5 Terrot 4 et 5 CV c. neuves
 Peugeot P 112 4 CV impec.
 Motos à vérifier : Motobécane, Peugeot, Terrot, Gnome-Rhône, Indian, Harley, R. Gillet, Monet Goyon, etc...
 de 3 à 11 CV, sidecars seuls
 Bernardet, Terrot, Indian, Châssis Bernardet, R. Gillet de 15 à 25000 fr., curieux non acheteurs s'abstenir. FAURIE, 8 av. de St-Ouen-18°. M° La Fourche (dans la cour).

175 BSA 2 t. bon état 40000. Tél. ITA. 15-99.

MOTOBEC. sup. club. side Bern. 5 cv culb. sél. imp. px à déb. Fortier, Les Rairies (ML)

HARLEY DAV. 750 nve bas px
BOUCHAIN 43 rue F. Faure, Enghien Les Bains, T. 373.

DOLLAR 350 culb. équ. et pns nfs 80. Lemozot. Ent. 38-20 30 r. Gal Leclerc Charenton.

JONGHI 350 cul. ét. impec. vis. dim. **IGNATOWICZ** 31 r. Marcellin Berthelot, Chatou.

TRIUMPH Herisson 250 cmc. parf. ét. B. DELEHELLE, Grandcamp-les-Bains (Calv.).

TERROT 500 culb. 1949 avec side roue secours 4000 kms, voir Garage 11 r. Pradier-19°

KOHLER ESCOFFIER 3 cv 95. **ROVIN** 3 cv 50. **BLANCHARD** 28 rue de Seine, Alfortville.

PUCH 250 cc 4 vit. sél. b. ét. Ita. 38-67 de 12 à 14 h.

500 **MOTOB.** supercul. impec. orig. **FIGEAC** 156 r. de Silly Doulogne. Métro Billancourt.

PART. v. cause mal. Zundapp 800 cmc. 4 cyl. état neuf entièrement. orig. splend. machine pour grand tourisme. **LING**, SP 58366, BPM 519.

MOTOBECANE 350 supercul. 1950 4 tps culb. 4 vit. sél. f. tél. susp. arr. roulé 300 kms, à vendre cause santé. Ecrire **COUSIN** 51 rue Pasteur **LA NORVILLE** (S.O.).

VEL. NSU eq. b. é. 45000. Dumazel 24 r. Ernestine-18°.

JONGHI 350 culb. b. ét. prix tr. int. le soir ou samedi. **AULAGNIER** 136 r. Charonne.

DKW 250 impec. 2000 kms, 125000. Carlen 2 r. Couchot, Billancourt (Pt de Sèvres).

BSA 500 culb. Etoile Bleue avec side parf. état, 33 rue Docteur Roux, Paris.

NORTON 500 lat. luxe impec. px 130. **LEVACHER** 24 bd Ledru Rollin Moulins (Allier).

DKW 350 NZ 4 cv ét. nf. Masson 12 r. Cl. Tillier-12°. DID. 81-83.

AJS 4 cv culb. 1938 cme nve à vd ou éch. contre Simca-5 ou petite voit. 6-8 CV. **VOITOUX J.** Cluses (Hte Sav.).

ARDIE 125 cc b. ét. Zundapp sidecar 750 cc., A.M.P., 21 rue Monge, Puteaux.

TAND. moteur Cucceloto tout équipé. **SAQUETOUX**, 3, rue Retrou, Asnières.

POUR vos vacances : René-Gillet 750 neuve, sidecar Simard neuf, BMW 750 R73, Ariel 600 4 cylindres, Norton 500 culb., Peugeot 250, Motobécane 250. BSA 500 WM20 sidecar Précision au plus bas prix. **TRANSACT MOTOS**, 104, rue Haxo-20°. MEN. 99-86.

MOTO P108 dern. mod. 2 V. mot. P53, 1 V. mot. M. Goyon 3 vit. en bloc ou au dét. 1 moteur Gn. Rhône 2 cyl flat-twin type AX2 compl. Garage La Croisée, Taillecourt par Exincourt (Doubs).

MAGNIF. Zundapp 600 ét. nf S'adr. Biscuiterie Lorraine 105 av. du Gal Leclerc, Nancy.

FN 4 cv M70 mot. ref. nf 400 k. de 18 à 19 h. **Richardau** 71 r. de Charenton, 12°.

175 **MOTOBECANE** parf. état ent. équipée, tél. Ber. 03-52.

ECHANGES

PART. v. ou éch. cause dép. camionnette 500 k. 6 cv (Peugeot) 201 moteur et pneus nfs ét. gén. impec. ou éch. ctre moto angl. ou all. de 500 à 1000 cc mod. réc. même ét. (faire offre) voir E. ROMAIN, St Amand (Manche).

ECH. agrandisseur photo gde puiss. ctre vélomoteur. Ajout. suppl. si néc. **BALLU** à Atichy (Oise). Tél. 33.

ON DESIRE ACHETER

CH. 125 t. b. ét. préf. Peugeot Baret, 4 r. Julien Pauvre-5°.

ACH. ou prends à la vente immédiat. toutes motos. **TRANSACT MOTOS** 104 r. Haxo-20°.

PART. ach. 350 cmc. culbute paiement comptant. Ecrire **COURTOT** 51 rue Mirabeau, Ivry sur Seine.

ACH. CV2 même incompl. ou épave. Rémond, Andeville, Oise

ACH. compt. toutes pièces et accessoires motos Indian. **FAURIE** 8 av. de St-Ouen-18°

VOITURES A VENDRE

G. **IRAT** 11 cv cabr. déc. int. cuir rouge mot. Citroën 11 perfo trans. p. card. fr. Look 10 l. 50 aux 100, 145 chrono de tte beauté gar. sur fact. cme nve nbx acces. fer. repr. de G. **IRAT** 6 cv. Poittevin, 5 rue Charles Robin, Paris-10°

DARMONT V Junior 4 roues 3 v. m. ar. 120. Suf. 71-68 1-3h.

SINGER MG sport 2 pl. 5 cv rapid. 125 kmh. ét. nf av. gar. 350 reprend moto side. **LECLER** 56 r. Max Dormoy-18°.

V. voit. BMW 329 4 pl. décap. ent. ref. repr. moto angl. ou all. **TRANSACT MOTOS**, 104, rue Haxo-20°. MEN. 99-86.

DARMONT sp. 3 v. m. a. 1948 vis. soir et dim. mat. 180. Guérin 10 r. Galipeau Antony

D'YRSAN 6 cv exc. ét. prêt dép. 3 pl. cap. M.R. 16 av. de Joinville, Nogent. TRE. 25-02

AMILCAR 7 cv C. I. M3 pf ét. 34 r. P. V. Couturier Bagnolet

DIVERS

V. side Précision à gche ét. nf av. cais. port. **TROMPAT** 59 av. de Gaulle Champigny

INDIAN 1200 CAV 500 GDA piéc. orig. embiell. pistons, axes, segments, soupapes, guides, joints, culas, pignons boîtes, disques, embray. chas. side, sacoches d'orig. moteurs 1200 complets. **TAURY**, 50, rue Octave-Mirbeau-17°.

V. carross. moteur bon état, roues pneus nfs p. vélocar. Aubourg à Vaison (Vaucluse)

MOTEUR FN 1000 cc 2 cy. 4 t. 4 v. m. ar. card. **NOEL** rue de Nancy, Cannes (A.-M.).

SANDFORD 5 cv 3 r. b. ét. 100 Motosacoche 500 course 100. Collignon 5 r. Lasso Paris.

C.P.D.M. 4 r. Ohaptal Levallois, Per. 09-13. Réal. rect. d'embliell. Réalés. cyl. Dispon. embiell. et cyl. Peugeot P105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc. et tes marq. pièces pour Chaise, Peugeot, Terrot, Motobéc. etc. Embiell. ttes marques culas, Peugeot, Automoto A12 et ttes marques, catalogue n° 10 sur dem. Fournit. exclus. aux Agents seulement.

FONDS DE COMMERCE

TRES belle aff. de gros cycles et motos av. garage, 50 voit. dans immeuble moderne grand centre région Sud-Est à céder cause double emplol Urgent. M.R. N° 689.

Moins de perles aux bougies

avec **BRENNUS « E »** : essayez-le dans 60 litres d'essence ordinaire, pour 120 francs en timbres adressés à : **BRENNUS**, 31, rue Chèvre, ANGERS (SURPUISSANCE - Economies - Agrément - ENTRETIEN)



Sur tous les Vélomoteurs

L'ECLAIRAGE

et un avertisseur puissant en permanence

avec « Welcos » déposé Ses nouveaux modèles 1950

Type TR 10 - Tout par la batterie ou mixte.

Type C - Eclairage à grande puissance.

Ets **WELCOS**

193, rue de Paris à PANTIN - Tél. : VIL. 91-39

PARIS-MOTOS

55, rue Brancion

PARIS-XV° — LEC. 93-57

Toutes pièces détachées marques françaises **REALESAGES — EMBIELLAGES**

Travaux soignés et garantis

REMISE HABITUELLE AUX REPARATEURS

40 MOIS DE CREDIT

Pour achat de toutes machines
 Frais réduits : 6.47 %

Eavert

MOTORISTE

GUERET (Creuse)

Tél. : 568

Toutes les plus grandes marques :

ALMA — GIMA — GNOME-RHONE — GUILLER — JAWA
MOTOCONFORT — PUCH — RADIOR — SUBLIME —
BERNARDET — TAMOTO — VELOSERWA — ARDENT
ARDEX, etc...

Automobiles **THOLOME**

Tarifs et conditions contre 2 timbres

CATADIOPTRES MOTOS

agréés TPV9 forme carrée
 Prix de détail : 250 fr.
 Vente exclusive à Messieurs les Agents Franco port et emballage à partir de 50

Ets **PERTUISOT**
 23, rue des Acacias
 PARIS-17° - ETO. 12-46

Tous les Accessoires **MOTOS**

Catalogue franco

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° ETO. : 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE



LES CÔTES DANS UN FAUTEUIL...

"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR VÉLOS ET TANDEMS

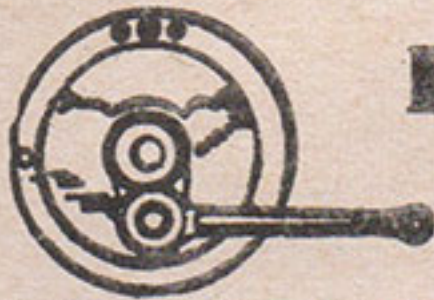
28-30, RUE DU BORRÉGO - PARIS 20
 MÉNIL 48-47

BOITES DE VITESSES STAUB PIECES DETACHEES

(AGENT GENERAL)

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES

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



PERTUISOT

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

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 GENO
6, Fbg St-Honoré, PARIS



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

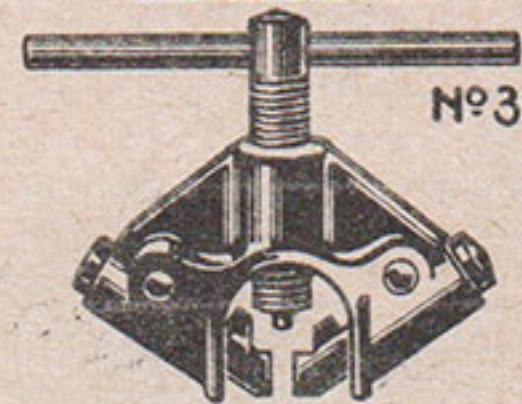
Marcel FARAUS

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...
VENTE A CREDIT DEPANNAGES...

DÉRIVE-CHAINE SAKER



DÉRIVE LES CHAINES DE
TOUTES MARQUES, TOUTES
DIMENSIONS
PRIX DE DÉTAIL 430frs

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



MOTO - RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

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

BARBES MOTOS CYCLES

98 RUE Doudeauville - PARIS 10^e (MONTMARTRE)

Ouvert tous les jours
Dimanche excepté
Envoi catalogue contre
30 francs timbres

vous offre un TRES LONG CREDIT
POUR VOTRE VELOMOTEUR ET VOTRE MOTO

Agence de
GULLER - ALMA - JONGHI - MOTOBECANE
REPARATIONS

LA SELLE SOUPLE

REYDEL

suspension
SANDOW

...TELLEMENT MIEUX

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, Sidocar Buffler, Remorques, etc...

VENTE A CREDIT

Dépannages Réparations Pièces détachées

DRESCHMOTOR

Motos DRESCH
D.F.R.

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES
TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX
ET QUALITE RAPIDITE DE LIVRAISON

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

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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



MARQUE DÉPOSÉE

LICENCE STELLWAGEN

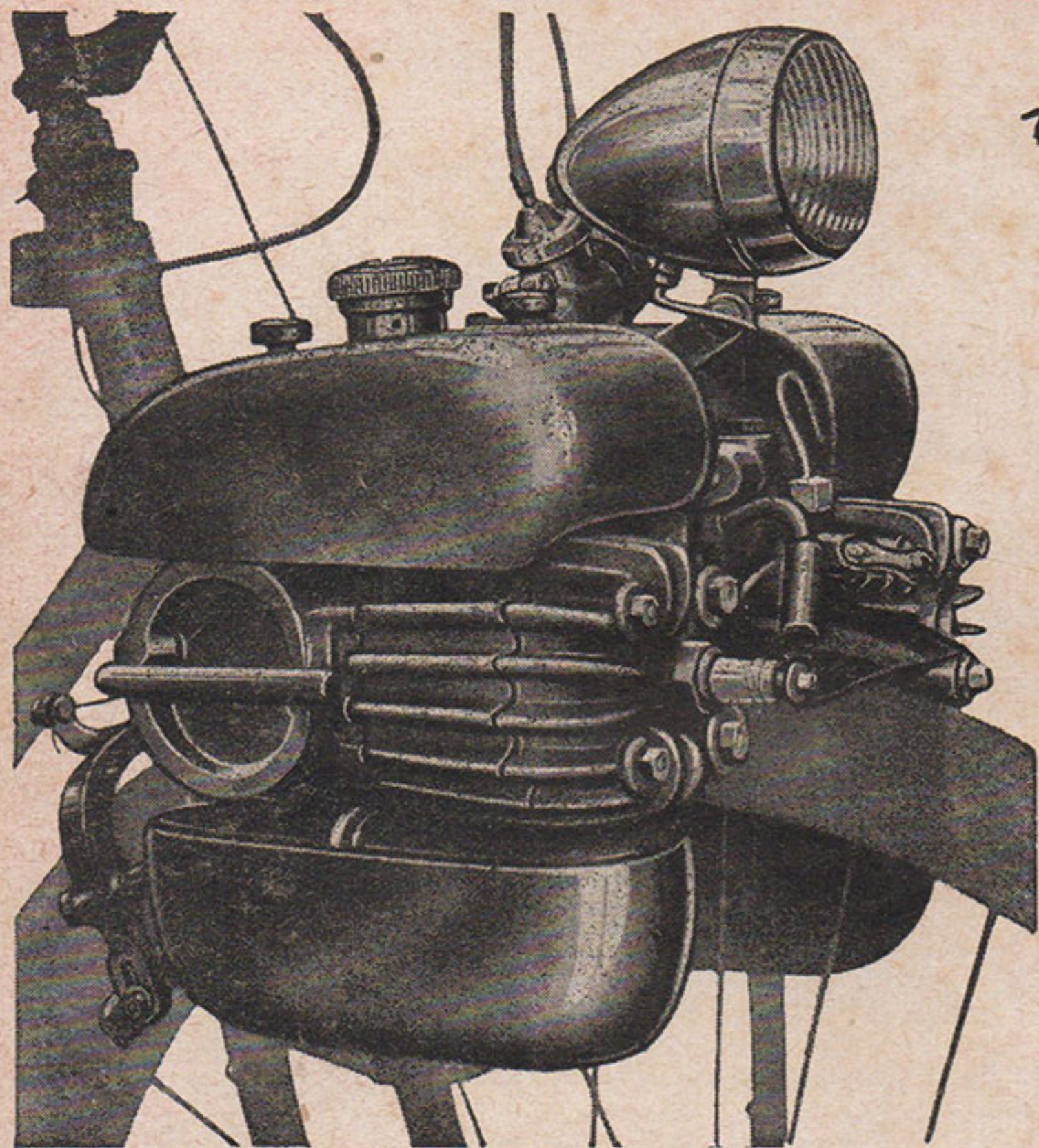
Moteur auxiliaire

ADAPTABLE SUR TOUTES BICYCLETTES

BABY-STAR

le plus moderne

CAR IL COMPORTE
LES DERNIERS
PERFECTIONNEMENTS



ÉLÉGANCE

LA SYMÉTRIE DU BABY-STAR ET SON CAPOT AÉRODYNAMIQUE ASSURE UNE ÉLÉGANCE 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 BIÈLE SUR AIGUILLES CHEMISE FONTE CENTRIFUGÉE ENTRAINEMENT 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

Les Cyclomoteurs des marques suivantes sont équipés de série avec le BABY-STAR
ELVISH — ROCHET — THOMAS-ROSSET, etc...