

34^e ANNEE. — N° 870. — 15 MAI 1946

LE NOUVEAU J.A.P.
2 CYLINDRES
COTE-A-COTE

Provisoirement
BI-MENSUEL

LE NUMERO
10 frs

VELOMOTEURS
MOTOS, SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL : 297.37

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

AU GRAND PRIX DE NICE

Roger Loyer, vainqueur en 350 cmc., accomplit le meilleur temps des motos.
Il est suivi par Behra, l'espoir niçois, qui se classa deuxième.

Voici... **LA BIAIGLINE**

SUPER LUBRIFIANT

COLLOÏDAL GRAPHITÉ POUR VÉLOS, MOTOS, etc...

La **Biaigline**, connue aux Etats-Unis depuis de nombreuses années sous le nom de Rapid-Oil est la fameuse huile-vitesse utilisée par tous les sprinters Américains.

La **Biaigline** réalise le graissage idéal en interposant entre les surfaces métalliques en contact, un film graphoïde inaltérable et onctueux, qui transforme le frottement en glissement.

La **Biaigline** diminue de 35 % le coefficient de friction. Son emploi régulier protège les roulements et les engrenages contre l'usure et leur assure un fonctionnement souple, doux et silencieux.

La **Biaigline** spéciale pour le graissage des roulements et engrenages des vélos se présente en boîtes de 24 flacons de 25 cmc.

La **Biaigline** concentrée, pour boîtes de vitesses, est vendue en carton de 12 bidons de 250 cmc.

Agent Général

**Souplesse
Silence**

E. GARDILLE

18, rue Gaillon — PARIS (2^e)

— Téléphone : OPERA 93-63 —

**Douceur
Durée**

Remise d'usage aux revendeurs



une révélation!

Formidable comme rendement la Super-Pyrolite... Elle "transformera" votre moteur tout en réduisant la consommation. Pourquoi pas l'essayer aujourd'hui ?

GÜRTNER

PONTARLIER (Doubs)

M. et V.

Ets. F. DUMONT

8, rue du Mont — PONTARLIER (Doubs)

Dépositaire des accessoires Gurtner

marcel perrin

50, av. Ed.-Vaillant
BOULOGNE
MOL. 29-62

1^{er} GRANDS PRIX DE NICE 1945 sur 250 cmc.
COUPES de PARIS 1945 O.K. SUPRÊME

espère vous livrer bientôt la machine de votre choix
Monet-Goyon — Motobécane — Terrot — O.K. Suprême



COMPTEURS
POUR
AUTOS
MOTOS
VÉLOS

ATELIERS SEIGNOL

12, AV. DE MADRID, NEUILLY/S.S., SEINE
TÉL. MAILLOT 89-50 à 89-52

MOTOS — DANTON

ACCESSOIRES - REPARATIONS MOTOS ET VELOMOTEURS
TOUTES MARQUES — ACHAT — VENTE

14, Rue Danton, Levallois — Per. 19-11

AVIS

MOTOCYCLISTES :

Commandez dès maintenant votre MATCHLESS 350 cm3 reconstruite avec garantie du neuf. Une première série de 20 machines sera terminée pour le 15 juin, elles seront attribuées suivant l'ordre des commandes.

Toutes pièces spéciales pour machines supersport et compétition.

L. ROSSIGNOL & C^{ie}

17, rue de Châteaudun Nanterre MAL. 10-65



DEPAVAGE. MISE AU POINT. TOUJOURS VITE ET BIEN

L. ROY
144 R. DE CRIMÉE PARIS XIX. BOT. 34 03.

B. M. W.

Toutes réparations Machines récentes
Anglaises — Allemandes

WAGNER, 25, rue de Chabrol, Paris — Taibout 59-87

ASSUREZ-VOUS ! « MOTO-REVUE » S'EN CHARGE...



Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAÎSSANT LE VENDREDI
FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur : Camille LACOME

REDACTION — ADMINISTRATION — PUBLICITE : 12, rue de Cléry (Immeuble Métro Sentier) — PARIS (2^e)

ABONNEMENTS

FRANCE :
12 numéros : 120 fr.
24 » » 200 fr.

UNION POSTALE :
12 numéros : 150 fr.
24 » » 250 fr.
C.C. Postal 297-37

TELEPHONE
GUT : 73-32
(4 lignes groupées)

◆ ESPOIRS ET... DECEPTION

Nous n'aurons pas encore notre carnet d'essence au mois de mai, et les automobiles privées resteront dans les garages jusqu'à nouvel ordre. Après nous avoir leurrés pendant plusieurs semaines, le Gouvernement provisoire vient de mettre à néant l'espoir d'une prochaine amélioration de la circulation automobile. Toutes les réclamations à ce sujet arrachent, paraît-il, à certains de nos « constituants » des réflexions du genre de celles-ci : « Les Français prendront le train », ou « On fabriquera des voitures d'enfants et non des automobiles ». Et sans doute aussi des fauteuils à roulettes pour ces ennemis du progrès. Pauvre France !

◆ PERMIS MILITAIRES

La transformation d'un permis militaire en permis civil peut se faire soit 5 ans après la délivrance du brevet, soit 3 ans après la libération du titulaire.

◆ DIMINUTION DU PRIX DES PNEUMATIQUES

Le prix des pneumatiques vient de baisser de 10 %. Au marché libre, bien sûr. Car pour ce qui est de l'autre...

◆ PETROLE LAMPANT

Son emploi comme carburant d'ailleurs des plus nocifs pour nos moteurs, est formellement interdit (J.O. du 7-6-45).

◆ LE MYSTERE DES PNEUS

Dunlop produit environ 60 % de sa capacité d'avant-guerre.

Michelin aurait atteint son rendement de 1939.

Mais les pneumatiques demeurent introuvables. Au marché officiel, et même au marché noir ! Où vont-ils ? L'exportation ? évidemment ! Mais à côté de l'exportation officielle, on parle sérieusement, dans le Midi, d'un petit trafic aussi lucratif qu'ingénieux. Les petits bateaux de promenade ne prennent plus la mer, au voisinage de la frontière italienne, qu'avec des bouées de sauvetage assez volumineuses. Et comme une enveloppe se vend 80.000 liras de l'autre côté des Alpes !...

VERS LA PETITE MOTO

DANS un monde et surtout dans une Europe appauvrie, tout luxe sera longtemps proscrit. Quelques rares privilégiés pourront encore vivre normalement, mais la majorité des gens est ruinée. En Angleterre même le prix des machines, majoré de la taxe de production, est hors de la portée de beaucoup de motocyclistes, puisqu'une 500 cmc. arrive à coûter près de cinquante mille francs. Chez nous, la situation est plus grave encore et elle est trop connue de nos lecteurs pour qu'il soit nécessaire d'insister.

D'autre part, l'industrie motocycliste n'a pu encore se réorganiser complètement, et elle n'a pas eu le temps d'étudier de nouveaux modèles et de modifier ses plans de production. Des modèles de 1939 construits selon les méthodes de 1939, voilà ce que nous devons attendre. Et au point de vue technique, la situation est d'autant plus grave que pour redresser leur économie déficiente tous les pays producteurs de motocyclettes cherchent à exporter. L'Angleterre exporte 50 % des motos qu'elle construit. Toute l'activité industrielle est absorbée par cette production immédiate, et il est impossible de disposer des ressources, du temps ou du personnel qui seraient indispensables à l'étude, à la mise au point et à la mise en fabrication de modèles vraiment nouveaux. N'espérons donc pas avant un temps assez long l'apparition de machines très différentes de celles de 1939, ni d'un prix inférieur aux prix actuels. La tendance en Angleterre est d'ailleurs à la hausse, et l'une des deux plus importantes marques anglaises a relevé ses tarifs de 15 %.

Ces prix extrêmement élevés des machines a pour effet d'orienter la clientèle vers les motos de très petite cylindrée qui sont beaucoup moins chères et d'un entretien plus économique. Et nous voyons le nombre des 125 cmc. s'accroître constamment. Les petites machines ne constituent pas une nouveauté, mais on les a longtemps considérées comme des jouets, on leur reprochait fort injustement de n'être ni robustes, ni rapides, ni confortables. La guerre a fait justice de ces préjugés et a montré les services qu'on peut attendre d'elles. Sur tous les théâtres d'opérations, elles ont été utilisées avec un plein succès. Et chez nous, le vélomoteur a conquis la faveur générale. Les heureux propriétaires de ces petits engins ont été littéralement stupéfaits de leurs performances, de leur sûreté de marche, et même de leur confort. Une vitesse maxima de 60 à 70 kmh., une vitesse de croisière de 50 kmh., et des moyennes de 45 kmh. sont normalement réalisées avec une consommation inférieure à 2 litres aux 100 kms. Comparez avec le prix du train. Une fois de plus, la petite moto et le vélomoteur sauveront l'industrie motocycliste.

◆ IN MEMORIAM

En Belgique, une souscription publique pour la construction d'un monument aux motocyclistes militaires morts pour la Patrie vient d'être ouverte.

◆ EXAGERATION

Extrait de l'article technique d'un confrère belge sur le deux temps : « La proportion d'huile recommandée par le constructeur, un litre d'huile pour 20 ou 25 d'essence est toujours largement suffisante ». D'accord ! mais écoutez la suite : « Nous en avons eu la preuve en démontant un jour le cylindre d'une petite moto que son ignorant et candide propriétaire utilisait presque toujours sans huile aucune ! Le moteur était en excellent état ». Ce qui nous semble tout de même un peu excessif. Il est vrai que le mot « presque » donne à la phrase un sens très élastique.

◆ D.K.W. EN SUEDE ?

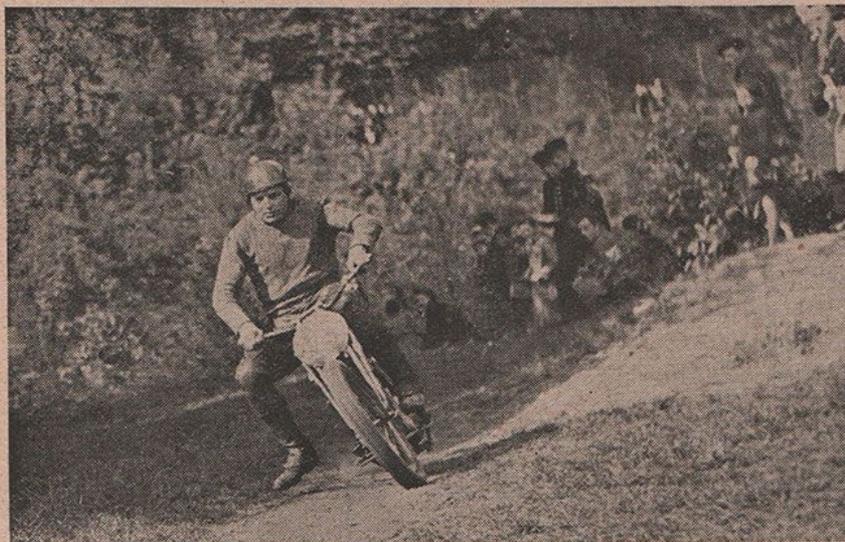
Une firme suédoise aurait entrepris la construction de voiturettes légères dont le châssis serait calqué sur celui de la 700 cmc. D.K.W. La moto D.K.W. renaitra-t-elle un jour à l'étranger ou... ailleurs ?

◆ LE CAOUTCHOUC AUX ETATS-UNIS

La production de gomme synthétique aux U.S.A. atteindrait un million de tonnes par an. Par contre, on envisagerait pour 1946 que l'importation de 300.000 tonnes de caoutchouc naturel.

◆ L'ESSENCE SYNTHETIQUE EN SUISSE

En 1941, la Suisse passait un accord avec la Leuna et avec une usine d'Emms. Les installations sont actuellement amorties, mais le prix des carburants synthétiques est plus élevé que celui des produits naturels. La production est de 10.000 tonnes qui sont mélangées avec une quantité égale d'essence naturelle. Il en résulte une augmentation d'environ deux francs de chez nous, par litre.



Le passage spectaculaire d'un concurrent du cross de l'A.M.S., dans les bois de Robinson. Cette photo donne une idée de la difficulté du parcours. Notez que ce coureur emploie une machine de moto-ball.

INFORMATIONS

◆ LE SALON 1946

Sa date serait fixée du 3 au 13 octobre prochain. Mais on ne nous dit pas s'il sera complété d'une section motocycliste. Nous allons nous informer.

◆ CONSEQUENCE DE LA VENTE LIBRE DES MOTOS

Le premier contingent de motocyclettes disponible permettrait de satisfaire 1.500 acquéreurs français. Constatons-nous bientôt une baisse de prix des modèles d'occasion ?

◆ CARBURANTS NATIONAUX

On se refuserait, en haut lieu, à considérer l'intérêt indiscutable des carburants nationaux. Les procédés de fabrication d'essence synthétique par hydrogénation de la houille ont cependant donné des résultats probants et permettraient d'éviter ces « exportations de devises » contre lesquelles on ne cesse de nous mettre en garde !

◆ LES VITAMINES DE L'ESSENCE

Ces mots composent le slogan d'un produit antidétonant et superlubrifiant américain !

◆ LES PERFORMANCES DE LA BICYLINDRE TRIUMPH 350 CMC. DE LUXE

N'oublions pas qu'il s'agit d'une machine établie surtout en vue de la souplesse, du confort et en général de l'agrément de conduite. Néanmoins, ses performances sont plus qu'honorables. En effet, elle atteint le 118 kmh. en quatrième (rapport 5.8 à 1, régime 5.513 t.-m.), le 106 en troisième (rapport 6.95 à 1, régime 6.071 t.-m.) et le 88 en deuxième (rapport 10 à 1, régime 7.065 t.-m.). La consommation est d'environ 3.5 litres aux 100 kms.

◆ TRACTION AVANT

Il circule à Bruxelles une étrange petite machine de construction anglaise, le Turner Byvan. Toute la partie motrice est montée sur la fourche avant. Le moteur est un deux temps de 125 cmc. Une chaîne sous carter entraîne le changement de vitesse à trois rapports et une chaîne non protégée attaque le pignon de la roue avant. Le réservoir est au-dessus du guidon. Le cadre est remplacé par une coque profilée en tôle d'acier qui constitue un coffre où l'on peut mettre les colis, car manifestement ce petit engin, malgré son apparence, est un véhicule de livraison. Il est, paraît-il, construit par une fabrique de moteurs Diesel qui ne s'était pas, jusqu'à présent, intéressée à la moto.

◆ QUI N'A PAS SES AILES !

Il s'agit d'une invention américaine sur laquelle on n'a pas jusqu'à présent de détails précis. C'est un hélicoptère monoplace qui a été construit pour l'armée américaine, mais a paru trop tard pour entrer en service. Il est assez léger pour être porté à dos d'homme. Il repose sur un trépied qui fait penser aux affûts de mitrailleuses. Une fourche verticale supporte un deux cylindres deux temps développant une vingtaine de chevaux. Il y a deux rotors coaxiaux tournant en sens inverse, les rotors sont en bois. Cet hélicoptère de poche peut enlever environ 90 kgs, avec une vitesse ascensionnelle de 150 mètres par minute et son rayon d'action attendra 350 kms. Il s'appelle le Hoppi Copter. Evidemment, le confort doit laisser beaucoup à désirer et une chute manquerait d'agrément.

◆ LE MORGAN A DEUX CYLINDRES LAISSE DES REGRETS

On sait que, provisoirement au moins, le Morgan anglais n'est livré qu'avec des moteurs à quatre cylindres, dérivés du 6 CV Ford. Beaucoup de cyclecaristes anglais regrettent le deux cylindres plus rapide et plus sportif.

◆ A PEHELLBRONN

Nous avons parlé sommairement, dans notre numéro de mars, de l'activité des puits de pétrole de Pechellbronn. Le personnel de l'usine a fourni un effort considérable, d'autant plus méritoire qu'il fut accompli dans des conditions déplorables. L'extraction a recommencé dès la libération, et actuellement, la remise en état de la raffinerie est presque achevée.

◆ QU'EN PENSEZ-VOUS ?

Voici la proposition que nous relevons dans l'éditorial d'un de nos confrères automobiles, dans le but de supprimer le marché noir de l'essence :

« Le carnet donnant droit à l'achat d'essence au prix actuellement fixé, soit 11 francs le litre, est accordé aux seuls véhicules indispensables à la vie nationale ; et pour tous autres, liberté de la vente d'essence à double prix, soit 22 francs le litre. Ce serait la mort du marché noir ; tout le monde serait à peu près satisfait, l'Etat le tout premier ». Hum !...

◆ AUTRE CONTROVERSE

C'est celle de la section des pneumatiques. C'est ainsi que certains critiquent les énormes pneus de la Sunbeam ou de la Harley-Davidson. Que le confort soit plus grand, c'est un fait certain. Mais la tenue de route ? Elle dépend surtout de la pression à laquelle ces pneus sont gonflés. Il faudrait aussi que l'on utilisât des jantes plus larges comme l'a très bien compris chez nous Michelin. Confort et tenue de route ne sont nullement incompatibles. Rappelons-nous les anciennes suspensions AR et la sensation pénible qu'elles donnaient dans les virages.

◆ ENCORE UNE AUTRE

Quelle doit être la présentation des nouvelles machines ? Un assortiment éclatant de couleurs vives ou un fini aussi discret qu'un émail noir, relevé de simples filets d'or ? Pour notre part, nous préférons cette présentation et nous lui sommes toujours restés fidèles. Ce qui est essentiel, c'est que le fini soit durable et certaines marques ont toujours été renommées pour la solidité de leur émail, de leur nickel ou de leur chrome.

◆ ET UNE DERNIERE

La fourche télescopique convient-elle à l'emploi du sidecar ? Il est étonnant qu'un doute ait pu naître à ce sujet et l'expérience a démontré qu'il n'était nullement fondé. Les gros tubes de ces fourches offrent une grande rigidité dans tous les sens. Dans une des plus grandes manufactures anglaises on utilise constamment des sidecars à plate-forme qui transportent souvent 300 kgs et couvrent jusqu'à 150 kms par jour et 6 jours par semaine. Jamais ni machines, ni fourches n'ont donné le moindre signe de défaillance.

◆ UN RECORD DE LONGEVITE

Un motocycliste anglais, M. A.W. Simpson, a parcouru 370.000 kms sur une B. S.A. 499 cmc. à soupapes latérales achetée en 1933. Il serait intéressant de savoir quels remplacements et quelles réparations ont été effectués au cours de cette longue période.

ON DIT QUE...

Les Américains auraient fait venir chez eux plusieurs spécialistes allemands de la motocyclette, dans le but de continuer sur le nouveau continent la production des plus célèbres marques germaniques. Sérieuse concurrence pour l'industrie britannique... si la nouvelle est exacte.



POLICE REBARBATIVE IGNORANTE ET... CRIMINELLE



Telle la langue d'Esopé, la Police Routière peut se montrer, selon la façon dont elle comprend sa tâche, la meilleure ou la pire des institutions. De même que nous n'avons cessé de réclamer une police intelligente, compétente et efficace, nous ne manquerons jamais de relever et de stigmatiser comme il convient les vexations et brutalités d'une certaine catégorie d'agents qui n'hésitent pas à outrepasser leurs droits et prétendent faire appliquer des lois qui sont abrogées ou... qui n'existent qu'à l'état de vague projet. Voici la mésaventure survenue à un sous-officier aviateur au début de ce mois.

Il circulait à moto dans la banlieue parisienne quand il se vit interpellé par un agent de la Police d'Etat qui exigea la présentation... du S.P. et du contrat d'Assurance. Il répondit que les S.P. étaient supprimés et que l'assurance n'était pas obligatoire, au moins à sa connaissance. Mais le policier ne voulut pas démordre et répliqua : « Je suis en droit d'expédier votre machine en fourrière. Comme vous êtes militaire et gradé, je passe la main, mais n'y revenez pas, S.P. et assurance sont indispensables pour les motos ! ».

Ce trop zélé défenseur de l'ordre public dépasse les bornes du ridicule et de l'insolence. La suppression des permis de circuler a été annoncée dans tous les quotidiens et bien entendu, dans « Moto-Revue » de mars. Nous conseillons à nos lecteurs ou circulent actuellement de conserver dans leur poche, au cours de leurs sorties, un exemplaire de ce numéro pour le mettre sous les yeux de l'agent verbalisateur, si pareille mésaventure leur arrivait.

Quant à l'assurance routière accidents, qu'elle devienne obligatoire demain, la chose est possible, et même, croyons-nous, en projet. Mais que l'on soit partisan ou détracteur d'une telle réforme, il est un fait qui domine tous les autres et qu'on doit reconnaître en toute impartialité : aucun texte légal ou juridique n'est venu l'imposer jusqu'à présent, et c'est un abus de pouvoir inadmissible que d'exiger la présentation d'une police et de verbaliser si on ne l'a pas.

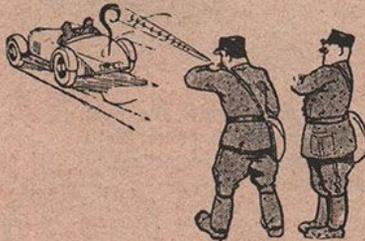
Les motocyclistes victimes d'exactions semblables sont invités à les signaler sans retard. Nous leur donnerons la publicité qu'il convient. Si certains agents de police ignorent ou dénaturent le sens des lois

actuelles, tous les dérangements et abus deviendront monnaie courante dans notre malheureux pays.

Et nous allons passer maintenant de la comédie au drame. Dans l'éditorial de l'« Equipe » du 2 mai, M. Faroux retrace l'aventure qui coûta la vie à M. Cardineau, industriel d'Agen, d'une honnêteté indiscutable, officier de chars et héros de la guerre. M. Cardineau circulait au volant de sa voiture, le 27 mars dernier, dans la région de Marmande, accompagné d'un associé et d'une autre personne. Une rafale de mitrailleuse cribla la voiture. Le conducteur, atteint d'une balle, devait succomber le lendemain.

Des gangsters de la route ? pensez-vous tout d'abord. Non ! Deux gendarmes qui avaient, paraît-il, fait signe à la voiture de s'arrêter. M. Cardineau ayant continué sa route, les gendarmes tirèrent de plein fouet sur la voiture. Selon les ordres reçus, paraît-il.

Les occupants de la voiture déclarent qu'aucun signal ne fut fait par les gendarmes. Mais ces derniers, bien entendu, affirment le contraire. Et l'assermentation donnée à leurs affirmations force probante au regard de la loi. Ce qui n'empêcha pas nos deux gendarmes d'essayer d'arracher à l'hôtelier chez qui leur victime fut transportée en premier lieu, la déclaration mensongère que M. Cardineau était en état d'ivresse.



Nos lecteurs tireront de ce fait odieux et regrettable entre tous les conclusions qui s'imposent. Pour notre part, nous demanderons aux dirigeants de notre Police :

1° Que les armes automatiques soient retirées sans plus tarder aux agents de la circulation. Leur emploi ne se justifie nullement en temps de paix. L'usage immodéré que des policiers dépourvus de principes élémentaires d'humanité sont susceptibles d'en faire risque de provoquer demain d'autres tragédies. Evidemment, il est plus facile pour eux de tirer au jugé dans une cible mouvante que d'enfourcher une moto rapide et de foncer à la poursuite d'un automobiliste inattentif ou récalcitrant. Cette dernière remarque suffit à expliquer bien des choses, sans justifier la conduite de certains représentants de la loi, d'ailleurs indignes de cette qualité.

2° Qu'un agent de la circulation, s'il possède une arme à feu, soit autorisé à tirer dans les pneus, et non sur le conducteur d'un véhicule. Bien sûr, on peut toujours invoquer la maladresse. Mais un maladroit devrait-il être autorisé à faire usage d'une arme, quelles que soient les circonstances ?

3° Que la Police répressive soit dotée sans tarder de motos rapides, seul moyen d'assurer l'ordre avec le minimum de risques et le maximum d'efficacité.

4° Que les méthodes héritées du temps de guerre et plus dignes de lafeld-gendarmerie que d'une Police Française méritant son nom soient prosrites sans délai.



◆◆◆◆

● TOUJOURS LE VOLET C

Si vous n'êtes pas en possession de cette pièce, réclamez-la à la Préfecture de votre département. Elle est délivrée au vu de la carte grise au nom du demandeur, d'une pièce d'identité, et d'une pièce justificative de l'existence du véhicule (Police d'assurance, facture de garage, etc...).

★

● POUR UN PERFECTIONNEMENT DES CARTES GRISES

La multiplicité des vols de voitures et motos entraînera-t-elle la création d'un véritable carnet d'identité mentionnant la description complète des véhicules et l'état civil des différents propriétaires ? Un organisme central, où serait tenu un état détaillé des véhicules en circulation, permettrait le dépistage rapide et la vérification immédiate de l'identité de toute voiture suspecte.

★

● FLECHES LUMINEUSES

Il fut un moment question en 1938 de nous imposer le montage de « flèches lumineuses » indicatrices de direction, ce qui provoqua un tollé quasi général. Un confrère vient de soulever ce lièvre dans le numéro de mai d'un périodique automobile sous le titre : « Une question importante pour la sécurité routière ». Et nous jugeons ce geste tout à fait inopportun.

★

● REQUISITIONS

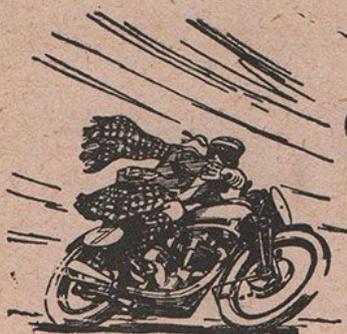
Pour satisfaire les victimes des réquisitions de véhicules automobiles, nous allons rappeler ci-dessous la procédure à suivre suivant les circonstances.

1° Réquisitions allemandes : Aucune indemnité n'est actuellement fixée. Les dossiers doivent néanmoins être déposés au bureau compétent.

2° Réquisitions civiles françaises : S'adresser à la Préfecture du département.

3° Réquisitions par la « Milice » : L'organe liquidateur de la Milice « Française » de sinistre mémoire, est la Direction de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre de l'Allier, à Moulins, qui est chargée de recevoir les dossiers, et liquidera ultérieurement les indemnités.

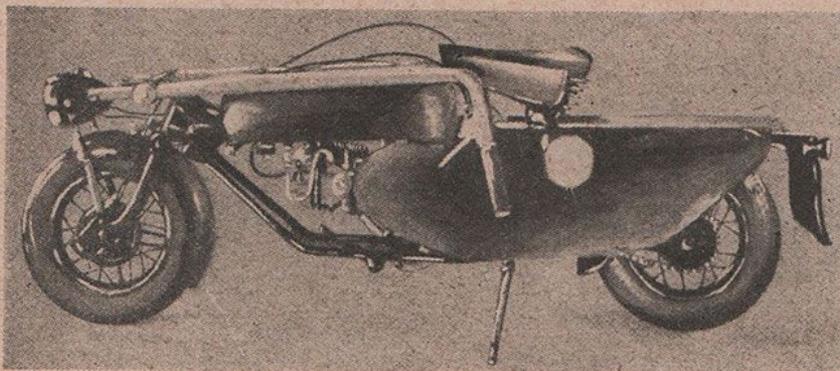
4° Réquisitions par l'Armée Française (y compris les F.F.I., F.T.P., etc...) : S'adresser à la direction régionale du Service du Matériel de la région où la réquisition a été opérée.



Notre lettre d'Angleterre

UNE MOTO DE POCHE : LA CORGI

Conçues dans un but très particulier, les motos légères des parachutistes pourront trouver « dans le civil » maintes applications pratiques.



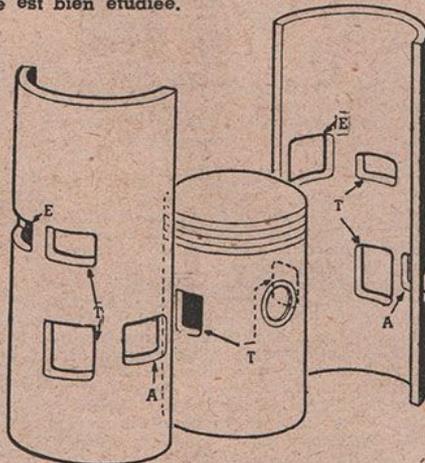
La Corgi, selle baissée et guidon replié. Sous cette forme, elle peut prendre place dans un « container » de 38 cm. de diamètre. Cela vous donnera une idée des dimensions de l'engin. La protection du mécanisme est bien étudiée.

C'est une invention de guerre. Il fallait aux parachutistes pour s'éloigner le plus rapidement possible de l'endroit où ils avaient atterri, un véhicule à moteur : ce ne pouvait être qu'une moto légère, car il fallait que le véhicule, prêt à servir, pût être logé dans un étui cylindrique de 38 cms de diamètre.

Le problème fut résolu par le lieutenant colonel J.K.V. Dolphin. Il utilisa des roues de 30 cm. et un moteur horizontal à deux temps d'une cylindrée de 98 cmc., une tige de selle télescopique, un guidon repliable et un cadre double en tubes. Des clavettes à ressort permettaient de fixer instantanément les organes en position de marche.

Les remarquables qualités de cette petite machine ont amené à penser qu'après la guerre elle pourrait être utilisée dans la vie civile, comme un véhicule passe-partout et remplir ainsi le rôle que ne purent jouer après 1918 les scooters. On peut la loger dans le coffre d'une voiture, ou la transporter en chemin de fer dans un étui de toile.

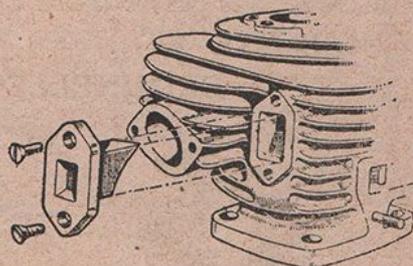
Le lieutenant colonel Dolphin a transformé cette petite machine de guerre en machine de paix et en a, en particulier, amélioré le confort. Une selle large et bien suspendue, un nouveau guidon, un nouveau réservoir contenant 6 litres d'un



Cette coupe schématique montre le nombre et la disposition des lumières du petit deux temps équipant la Corgi (A admission, T transfert, E échappement).

mélange essence huile (1 partie d'huile pour 20 d'essence), des pneus de 55 mm., des freins à tambour, un protège-chaîne, des garde-boue, un silencieux démontable, une béquille centrale, un bel émail noir, telles sont les caractéristiques nouvelles de la Corgi.

Le moteur qui a 50 mm. de course et d'alésage a été établi par Excelsior et il est connu sous le nom de Spryt. Il joint à une puissance spécifique élevée et à son bon ralenti une faible consommation. Le vilebrequin est monté en porte-à-faux et est supporté par deux roulements à billes et un coussinet de bronze pour protéger le volant magnétique. Entre les deux roulements à billes se trouve le



Ci-dessus : Une astuce élégante : un petit déflecteur rapporté assurant le guidage des gaz à l'intérieur du canal de transfert. Le cylindre constitue une belle pièce de fonderie. Il est cependant peu logique de munir d'ailettes transversales le cylindre d'un moteur monté horizontalement dans le cadre.

pignon de chaîne primaire. La tête de bielle est à galets, la bielle est en acier trempé. Le piston à axe flottant avec circlips n'a pas de déflecteur et est bombé. Il y a deux segments. Cylindre en fonte durcie, culasse en alliage léger, sans joint d'étanchéité. La tubulure d'admission qui porte un carburateur Amal à commande par poignée tournante s'évase en forme de carré à l'endroit où elle est fixée sur le cylindre. La collerette d'échappement est garnie d'ailettes et comporte un joint métallo-plastique.

Il n'y a pas moins de huit orifices de distribution sur le cylindre, deux pour l'admission, deux pour l'échappement, quatre pour le transfert. Le piston porte deux ouvertures dans sa jupe. Quand le piston approche du point mort haut le mélange pénètre dans le carter. A la descente du piston, les orifices d'échappement sont démasqués, puis les ouvertures du piston arrivent en face des orifices inférieurs du transfert et les gaz s'engagent dans les canaux de transfert (venus de fonte avec le cylindre), enfin les orifices supérieurs de transfert sont démasqués et le gaz entre à grande vitesse dans le cylindre. Aux sommets des orifices de transfert il y a des déflecteurs en aluminium et la paroi inférieure de l'orifice elle-même est inclinée, cela équivalant à un coude qui dirige les gaz vers le haut du cylindre. Essayé sur un vélomoteur, ce petit moteur permet de dépasser le 70 avec une consommation de un litre et demi de mélange aux 100 kms. Le Corgi qui est monovitesse (9.3 à 1), atteint le 50 et consomme moins de deux litres aux 100 kms.

Actuellement, cette machine construite par la Brockhouse Engineering Co. Ltd de Southport est réservée à l'exportation et a été commandée à des milliers d'exemplaires par les Américains.

J. M.
(Documents Motorcycling)

LE NOUVEAU J. A. P.

deux cylindres côte-à-côte

Un dessin d'une incontestable nouveauté, où le plus pur esprit de tradition et la technique d'avant-garde voisinent curieusement.

D EPUIS longtemps, les constructeurs anglais avaient tendance à construire eux-mêmes toutes les parties de leurs machines, sauf les pneus et les accessoires. Une économie sur le prix de revient était, sans doute, la raison essentielle. Aussi beaucoup de spécialistes fabriquant des moteurs ont disparu ou ont orienté leur activité dans d'autres directions. Toutefois des maisons comme J.A.P. ou comme Villiers ont réussi, grâce à l'extraordinaire qualité de leurs produits, à conserver une clientèle importante et fidèle.

Deux cylindres de 63,5 mm. d'alésage et de 78 mm. de course, avec manetons à 360°. Ne revenons pas sur les avantages et les inconvénients théoriques de cette disposition. On peut croire que Triumph, Sunbeam ou J.A.P. et probablement d'autres constructeurs ne l'ont pas adoptée à la légère. Le fait est là : ces moteurs ne vibrent pas et ils sont d'une merveilleuse souplesse.

Ce qui surprendrait davantage, c'est la distribution à soupapes latérales. Mais pourquoi ce préjugé contre les soupapes latérales, cette croyance trop répandue que cette distribution est incompatible avec une puissance spécifique élevée ? Le nouveau J.A.P., à 5.000 t.-m., ne développe pas moins de 22 CV. Cela équivaut à 45 CV au litre de cylindrée et permet de dépasser sans difficulté, sur la route, le vrai 120. Et nous avons les avantages incontestables des soupapes latérales : robustesse, simplicité, silence, accessibilité, etc.. C'est-à-dire précisément les qualités que J.A.P. revendique pour sa nouvelle production.

Le carter est trapu et contient à sa base la réserve d'huile. Grâce à sa forme il est très facile à monter dans un cadre à double berceau. Le vilebrequin à volant central donne lui aussi l'impression d'un robustesse surabondante. Les plateaux latéraux comportent des contre-poids. Les manetons ont un diamètre de 38 mm. L'arbre moteur est du côté transmission monté sur rouleaux et du côté distribution sur roulement à billes.

Les bielles en alliage léger forgé ont aux pieds de bielles une bague de bronze. Les coussinets de têtes de bielles sont en métal Glacier. Le coussinet inférieur porte une longue cuiller. Les pistons à jupe entière ont deux segments d'étanchéité et un racleur, des axes flottant freinés par circlips.

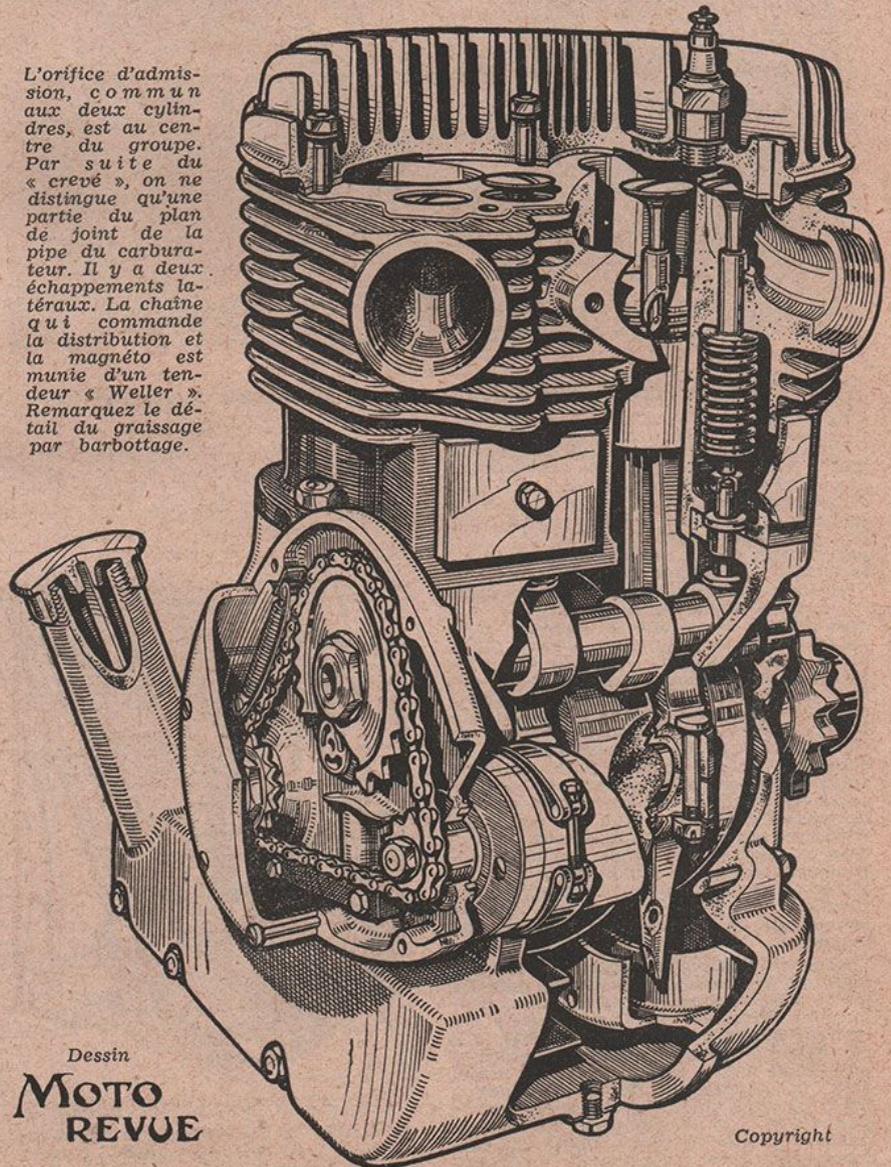
Le bloc des cylindres est en fonte. Il y a un passage pour l'air entre les deux cylindres et aussi autour des poches des soupapes d'échappement. La tubulure d'admission est en avant du bloc. La prise d'air du carburateur est donc orientée vers l'avant. L'arrière du bloc se trouve ainsi dégagé et comme le réservoir d'huile est à la base du carter, il reste un espace libre pour loger les accessoires. L'arbre à cames est entraîné par chaîne avec dispositif automatique de tension. Cette chaîne sert également pour la dynamo. Les cames attaquent directement les poussoirs. Les soupapes à double ressort sont inclinées à 4 degrés. Elles sont protégées par des couvercles en acier. Le bloc des cylindres est fixé sur le carter par six goujons.

La culasse est en alliage léger et est fixée sur le bloc par 10 écrous. Le joint est constitué par une plaque d'aluminium. Bougies de 14 mm. Les chambres d'explosion ont une forme triangulaire. Leur hauteur maxima se trouve au-

dessus des soupapes d'admission. Le rapport volumétrique est de 6 à 1.

Surprise ! Le graissage se fait par barbotage. Comment se fait-il, pensera-t-on, que J.A.P. revienne à un système aussi archaïque ? C'est qu'au moins sous la forme où il est réalisé dans ce moteur, il offre le maximum de sécurité et de simplicité. Excellent assurément le graissage par circulation, mais le moteur d'automobile qui nous a donné le plus d'ennuis et qui coulait des bielles au moindre effort soutenu, avait un graissage par circulation, et nous regrettons alors nos vieux moteurs à graissage par barbotage.

L'orifice d'admission, commun aux deux cylindres, est au centre du groupe. Par suite du « crevé », on ne distingue qu'une partie du plan de joint de la pipe du carburateur. Il y a deux échappements latéraux. La chaîne qui commande la distribution et la magnéto est munie d'un tendeur « Weller ». Remarquez le détail du graissage par barbotage.



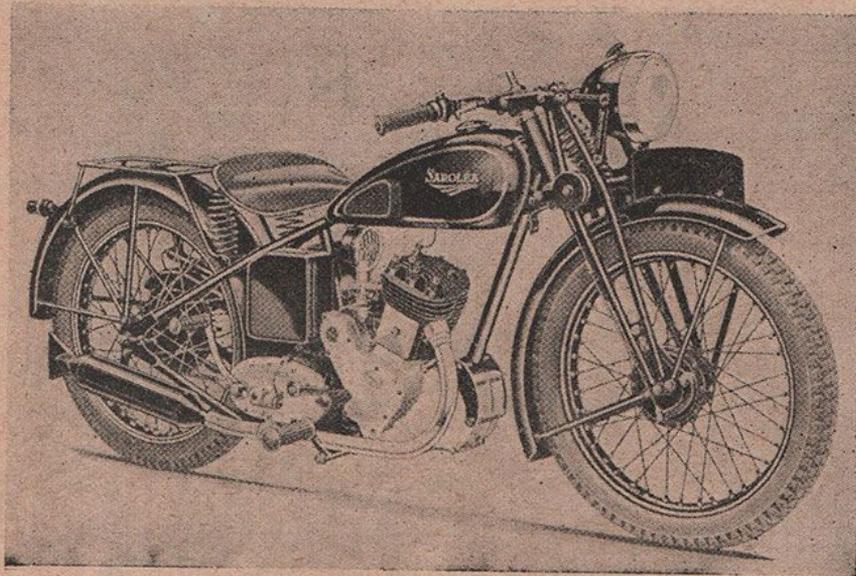
L'inconvénient du barbotage primitif, c'était que si on voulait graisser assez abondamment les têtes de bielles, on avait des remontées d'huile. Ici, aucun ennui de ce genre, grâce aux segments racleurs. D'autre part, la quantité d'huile importante contenue dans un carter bien refroidi et bien ventilé permet de maintenir l'huile à une température normale. Deux aubes reposent dans le fond du carter. Elles sont en alliage léger et un petit trou est percé en bas d'une de leurs parois latérales. Entre ces aubes et le fond du carter (contenance 1,75 litre environ), il y a un espace où se déposent les impuretés. Une plaque dans laquelle sont pratiquées des ouvertures pour le passage des aubes isole le fond du carter. En arrière du pignon de l'arbre à cames se trouvent quatre reniflards à disques grâce auxquels un vide partiel est maintenu dans le carter.

Ce moteur ne pèse que 35 kgs. La simplicité de sa construction permettra certainement de l'établir à un prix avantageux. Son faible encombrement, son poids réduit, la puissance qu'il développe, sa robustesse, son économie, sa souplesse, son silence, sa simplicité, sa facilité d'entretien, sa sécurité de marche lui assureront certainement le succès qu'il mérite.

“MOTO-REVUE”

en Belgique

Un petit pays, mais une grande nation industrielle et motocycliste, qui témoigne, après les dures années d'occupation, d'une confiance dans l'avenir et d'une vitalité extraordinaires!

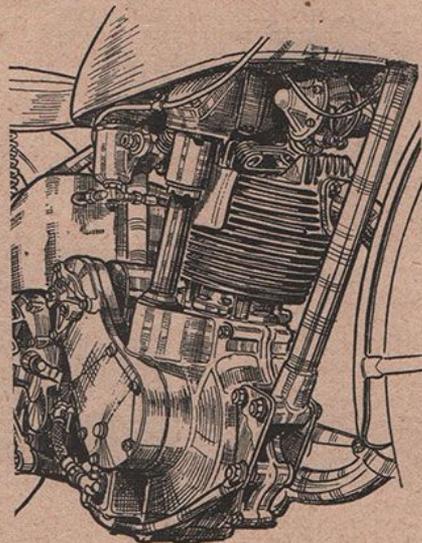


La 350 cmc. latérales Saroléa, dans sa présentation actuelle.

Nation voisine et amie, dont une bonne moitié des habitants parle couramment notre langue, la Belgique n'est pas tout à fait, pour nous, un pays étranger. Nous sommes certains, en publiant aujourd'hui les premiers renseignements qui nous parviennent sur le motocyclisme d'Outre-Quievrain, de retenir l'attention particulière de nombreux lecteurs et abonnés de « Moto-Revue ». Il ne s'écoule pas une journée sans que le courrier nous apporte une ou plusieurs lettres réclamant des détails sur l'activité des trois marques universellement connues qui ont fait de la ville d'Herstal un véritable capitale de la motocycllette : Saroléa, Gillet et la Fabrique Nationale d'Armes de Guerre (F.N.). Il est remarquable de constater qu'une bonne part de cette correspondance n'émane pas de possesseurs de machines de ces firmes en mal de pièces détachées. L'un de ces constructeurs nous dit textuellement : « Depuis la guerre, il y a un véritable engouement pour nos motos, dans tous les milieux, aussi bien à l'Etranger qu'en Belgique, et nous sommes assaillis de demandes de toutes les parties du monde ».

Nous n'en sommes nullement surpris, nous qui connaissons de longue date les motos F.N. et Saroléa, représentées, vendues et diffusées chez nous depuis des lustres. Quant à la Gillet-d'Herstal, elle est devenue presque française grâce à une filiale créée quelques années avant 1939. La réputation de la production belge est une des mieux assises, qui ne s'appuie ni sur le snobisme de certains dandys, ni sur le bluff éhonté de performances aussi ronflantes qu'imaginaires. D'une façon générale, on a pu

constater que les vitesses maximum annoncées sur les catalogues belges, si elles paraissent inférieures à celles de modèles identiques d'autres provenances,



Le moteur Saroléa de course à double A.C.T., dont le modèle 350 cmc. était en 1939 un des plus rapides de la cylindrée.

sont des vitesses réelles qui ne craignent pas l'épreuve du chrono, et se révèlent parfois inférieures à la réalité. Ceci, bien entendu, pour les modèles sport ou tourisme. Cette constatation nous permet de conclure que la probité en construction motocycliste comme dans toute autre matière, « paie ». Et quand la qualité s'avère de premier ordre, malgré un fini que certains jugent un peu rude pour certains modèles (et pour l'aspect extérieur seulement), n'allons pas chercher plus loin les raisons d'un succès mérité. Gardons-nous bien toutefois de négliger le prestige d'un passé sportif lourd de triomphes. Une véritable épopée avec ses héros et ses martyrs. Pour les jeunes enthousiastes, il faut rappeler ici les noms de Grégoire, Noir et Demeuter, aujourd'hui disparus, ceux de Renier, Goor, Milhous, Colette et l'admirable Grizzly, dont l'audace innée devait se compléter avec le temps d'une valeur tactique indiscutable. Nous en passons, et des meilleurs. Disons pour terminer, que les as belges se payèrent à maintes reprises le luxe de tenir en échec des Anglais et leurs montures, réputées invincibles et que la guerre empêcha les bureaux d'études de terminer la mise au point des modèles de course. La 350 cmc. Saroléa de Grizzly réalisa, lors d'une des dernières courses internationales de la paix, le meilleur tour devant les spécialistes anglais et allemands de la cylindrée. Et son abandon fut causé par une rupture de cadre.

Aujourd'hui, la saison sportive bat son plein. Les populaires moto-cross ont reparu dès la libération, et c'est en présence de milliers de spectateurs qu'ils se disputeront à la cadence d'un par semaine. Les courses de vitesse, en plus petit nombre, se déroulent à proximité des villes, afin d'en rendre l'accès facile aux citadins. Le calendrier 1946 compte 55 épreuves. Chiffre éloquent qui se suffit à lui-même.



CHEZ SAROLEA

C'est de chez Saroléa que les premiers échos nous sont parvenus. Aussi, allons-nous commencer par passer en revue ses modèles actuels.

En raison des restrictions économiques, ils sont deux seulement, et tous deux à soupapes latérales. Une 350 cmc. 3 vitesses et une 600 cmc. 4 vitesses. Le sélecteur à pédale est généralisé. Comme caractéristiques communes : moteur incliné, graissage intégral par circulation, transmission primaire dans l'huile sous carter étanche. Peut-on parler d'un « fini de guerre » pour cet émail noir à filets or, généralisé pour le cadre, les garde-boue et les jantes, qui rappelle celui des machines britanniques ? Certains n'en veulent pas d'autre, et cela se comprend fort bien.

Un modèle sport complètera cette gamme réduite. Il comportera un moteur à soupapes en tête, certainement enfermées et lubrifiées sous pression. Pour tous ces types, pas de différence marquée avec ceux d'avant-guerre. Mais quand reverrons-nous les fougueuses « Monotube-course » et « Monotube-racing » ? Et les dessins de machines de course à double A.C.T., si prometteurs ?

Gillet nous a également adressé sa documentation. Nous attendons celle de chez F.N. qui comprendra de nouveaux dessins, notamment une 250 cmc. culbutée, une 400 et une suspension arrière.

Dans le prochain numéro, nous consacrerons cette rubrique aux modèles Gillet-d'Herstal.



ECHOS ET NOUVEAUTES

Les premières Norton sont arrivées en Belgique. La 500 cmc. latérales 16 H et la 500 cmc. culbutée 18 étant équipées du cadre berceau. On attend également une 1.000 cmc. Vincent H.R.D. « Rapid Model B ».

Notre lettre d'Italie

L'évolution du groupe auxiliaire est le fait qui domine le marché motocycliste italien. Les constructeurs de motos proprement dites n'envisagent que la fabrication de petites séries. Les prix sont très élevés.

(de notre correspondant particulier)

Il y avait en Italie, avant la guerre, plusieurs fabriques de motocyclettes d'importance diverse.

Parmi celles qui ont survécu, ne figurent bien entendu que les principales, et seulement celles qui ont pu conserver leurs bâtiments intacts. Il faut d'ailleurs reconnaître que la production actuelle des motocyclettes, en Italie, est extrêmement réduite.

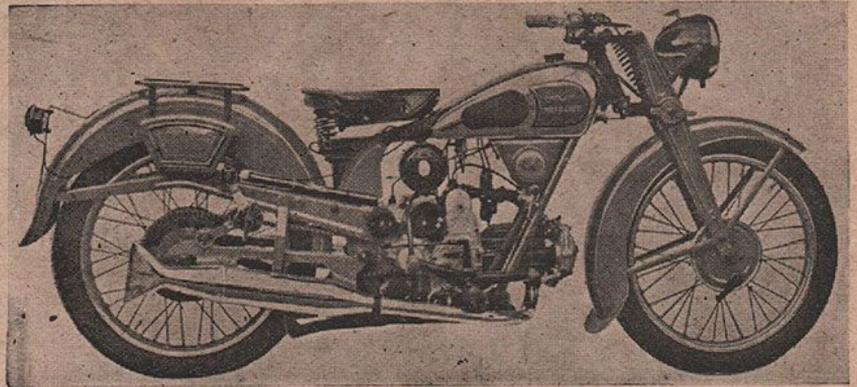
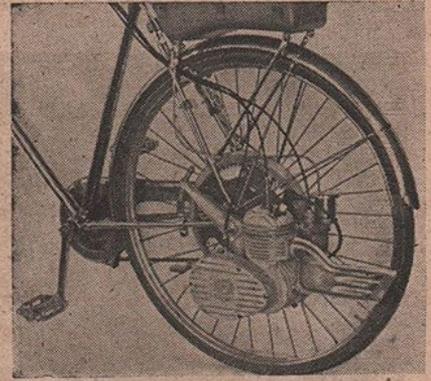
« Moto-Revue » a déjà parlé du programme de Guzzi, la plus importante des marques italiennes. A ce propos, il faut cependant ajouter des remarques sur la production réelle, qui restera stationnaire encore durant plusieurs mois. Après les essais du prototype, il semble que le projet de moteur auxiliaire ait été abandonné. Actuellement, les usines sont occupées presque exclusivement à la fabrication d'une série de 5.000 (dit-on) motos légères, d'une cylindrée de 65 cc., déjà décrite et illustrée dans nos colonnes. Précisons qu'il s'agit d'une petite moto et non d'un vélomoteur, puisqu'il n'y a pas de pédales. La livraison commencerait dès avril, au prix de 65.000 liras pour la machine complète, avec pneus et éclairage.

La firme de Mandello produit également quelques exemplaires de la 500 cc. tourisme sport à cadre souple et avec moteur à deux soupapes en tête, d'un prix de 210.000 liras, sans pneus. Elle sort également un petit nombre du type « Airone », 250 cmc., à soupapes en tête, le plus récent modèle de série de la gamme. Son cadre est très simplifié. On a recouru, pour la fourche avant et la suspension arrière, à la tôle emboutie. Il est probable que la tôle occupera une place de choix dans la construction motocycliste de l'avenir. On sera surpris d'apprendre que la production très réduite de ces deux modèles (250 et 500) est cependant supérieure à la demande. Les prix sont jugés excessifs et il ne paraît pas possible, actuellement, de les réduire vu le coût de la main-d'œuvre. On a cependant confiance dans l'avenir, et on espère une baisse prochaine du prix des pneus, ce qui permettra de réduire sensiblement celui des machines complètes.

Une autre firme célèbre, la Gilera, s'est maintes fois affirmée, notamment dans les « Six Jours Internationaux » et possède actuellement l'usine la mieux outillée d'Italie. Elle a préparé aussi un beau programme. Elle présente en premier lieu ses types « Saturno », qui constituent de remarquables pièces mécaniques. Nous espérons reparler prochainement de ces remarquables machines, une documentation complète devant nous parvenir sous peu.

Les prix seront malheureusement fort élevés. Dans l'impossibilité de satisfaire une clientèle étendue, Gilera préfère ne livrer que de petites séries de machines de grande classe à une élite de motocyclistes Italiens. D'autres maisons envisagent la reprise de leur activité sous peu, mais nous préférons attendre quelques temps et ne donner à ce sujet que des informations sûres.

Ci-contre : L'Ipex est inspiré du V.A.P. français; ci-dessous : La 250 Guzzi, Airone, à soupapes en tête.



Parlons maintenant du vélomoteur, ou, pour mieux dire, du groupe auxiliaire pour vélo. Un grand nombre de constructeurs s'attèle à cette nouvelle production. Il s'agit, dans l'ensemble, de firmes nouvelles. Les anciens constructeurs de motos ayant tourné leur activité vers le groupe auxiliaire sont en effet peu nombreux.

Il y a actuellement sur la brèche plusieurs dizaines de fabricants, mais quelques-uns seulement ont commencé la livraison. La vente est facile, malgré les prix élevés, car le besoin d'un moyen de locomotion économique se fait sentir. Un grand nombre d'utilisateurs a dû abandonner, faute d'argent, l'auto et la moto et doit se contenter, actuellement, d'un vélo motorisé.

Nous trouvons dans les différents modèles, des solutions originales. Passons en revue les principaux.

Vous souvenez-vous de la moto Garelli, dont les 350 deux temps, bicylindre côte à côte, remportèrent de beaux succès dans les dix ans qui suivirent la première guerre mondiale. La construction du fameux moteur fut cependant abandonnée pour des motifs plus commerciaux que techniques et l'usine de Sesto-San Giovanni se consacra à la fabrication d'accessoires pour avions. Après la victoire alliée, Garelli a commencé l'étude et la fabrication d'un petit moteur qui circule à plusieurs exemplaires. Ce moteur, dénommé « Mosquito », est un petit deux temps classique, avec réducteur, volant magnétique et transmission sur le pneu au moyen d'un galet de grand diamètre. Il est logé sous le pédalier et la pression du galet est assurée par deux ressorts. Un petit levier permet de débrayer le moteur. On peut alors utiliser la B.M.A. comme un vélo normal. Le réservoir n'est guère plus encombrant qu'un porte-bagages ordinaire.

Cette disposition paraît excellente. Le moteur assure une vitesse approximative de 30 kmh. en palier. Son prix approche 20.000 liras et c'est un des plus bas !

Un autre modèle très perfectionné est celui de la Siata, de Turin. Le « Cuccio » est, en effet, un quatre temps à culbuteurs. Il est placé à l'avant du pédalier et transmet son mouvement à la roue AR par une chaîne. Il utilise le changement de vitesse du vélo (dérailleur, ou engrenages satellites dans le moyeu, type Sturmey-Archer). Malgré tout, ce petit bloc est pourvu d'un embrayage et d'une boîte à deux rapports pour l'utilisation avec pignon fixe. Un système de pédalage permet de passer d'un rapport à l'autre, après avoir poussé à fond le levier de débrayage. Il est possible, grâce au montage sur roue libre du grand pignon de pédalier, de faire partir le moteur sur place, comme avec un kick starter. Le prix de l'ensemble, relativement bas pour un engin si complet, est de 25.000 liras.

Un moteur déjà très répandu, l'Ipex, paraît inspiré du modèle français V.A.P. Les autres, presque tous à deux temps, transmettent le mouvement à la roue AR, tantôt par friction, tantôt par chaîne. Un des plus récents, le M.A.B., de Turin, utilise la chaîne du vélo par l'intermédiaire du pédalier, suivant la formule Remondini. L'axe moteur est vertical. Les constructeurs assurent que cette disposition assure, grâce à l'effet gyroscopique, une meilleure sécurité du véhicule. Ils exagèrent sans doute un peu vu le faible poids des masses en rotation.

On attend la sortie de nombreux autres types. Il est à présumer que les meilleurs resteront seuls sur la marché. L'usage et le temps se chargeront d'opérer une sélection.

ENRICO CAPORALI.

Au moto-cross de Robinson



L'agent motocycliste Daugé est un des meilleurs spécialistes du moto-cross. Il vient de renouveler à Robinson son exploit de Piscop, toujours sous les auspices de l'A.M.S.

Echos du sport

LE « BOL D'OR 1946 » N'AURA PAS LIEU A LA PENTECOTE

Les épreuves Motocycliste et Automobile de 24 heures n'auront pas lieu cette année à la Pentecôte prochaine comme elles avaient été retenues au calendrier sportif.

En effet, en raison des circonstances actuelles, les dates des 8, 9 et 10 juin ont été abandonnées par l'A.M.C.F. et l'A.C.I.F., qui, par contre, appréciera son concours aux épreuves de vitesse (autos et motos), que la ville de Saint-Cloud organise pour le dimanche de la Pentecôte, 9 juin prochain. Cette nouvelle date ayant été retenue en remplacement de celle du 2 juin abandonnée à cause des élections.

LE GRAND PRIX DE STRASBOURG

Il se déroulera le 4 août prochain dans la capitale de l'Alsace libérée, et comportera des épreuves automobiles et motocyclistes.

LE 26 OU LE 30 ?

L'épreuve du Bois de Boulogne se verrait fixée au 30 mai, au lieu du 26, c'est-à-dire le jeudi de l'Ascension. Sous toutes réserves.

LE GRAND PRIX DE NICE

Une malencontreuse coquille nous a fait attribuer à Loyer, vainqueur en 350, une moyenne de 81 kmh. 985. C'est 91 kmh. 985 qu'il fallait lire. Profitons-en pour souligner que cet excellent champion a réalisé le meilleur temps de la journée, le vainqueur des 500 cmc. n'ayant réalisé que 90 kmh. 569. Ce qui ne retire rien à la performance de Jean Braccini, qui remporta la palme en 500.

La course des 350 cmc. fut le théâtre d'une lutte épique entre Loyer et un jeune qui promet singulièrement. Nous voulons parler de Behra, qui avait sur le coureur chevronné un double avantage : 1° Une parfaite connaissance du circuit, qu'il avait étudié à fond, habitant à proximité ; 2° Il marchait à l'alcool, alors que la K.T.T. de son adversaire était réglée à l'essence benzol. Behra partit en

tête, et pour le rejoindre, Loyer dut accomplir des prodiges d'adresse et de virtuosité. Une course « dans la cité » met à rude épreuve hommes et machines, et le succès de Loyer n'en est que plus méritoire. Son jeune rival a droit lui aussi à de légitimes félicitations.

Le déchet fut important : Barde, Boulanger, Peraldi, Terigi, Braccini et Nougier n'ont pu terminer pour des causes diverses.

En 500 cmc., Jean Braccini prit le meilleur sur ses adversaires. Berthier qui le talonnait, le passa après cinq tours. Braccini resta dans son sillage immédiat pendant quelques temps, et reprit l'avantage après l'abandon de son rival, pour ne plus le quitter. Après Berthier, Boris se retira de la lutte après 13 tours. Six concurrents seulement terminèrent.

Chevallier et Jeaneret se livrèrent en sidecars 600 cmc. une belle empoignade qui se termina à l'avantage du second, après s'être prolongée tout au long de la course.

Un public considérable a suivi le déroulement des trois épreuves.

LE GRAND PRIX DE BARCELONE

Résultats

100 cmc. : 1. Mila (Espagne). — 125 cmc. : 1. Marques (Espagne). — 250 cmc. : 1. Tenni (Italie); 2. Leoni (Italie); 3. Blatter (Suisse); 4. Laedrach (Suisse). — 350 cmc. : 1. Florez (Espagne); 2. Gili (Espagne); 3. Lips (Suisse). — 500 cmc. : 1. Balzarotti (Italie), moy. 88 kmh. 500. — Sidecars : 1. Arderiu (Espagne); 2. Vanderschrick (Belgique); 3. Schwarz (Suisse); 4. Massuy (Belgique).

LE CONGRES DE LA F.I.C.M.

La Fédération Internationale des Clubs motocyclistes tiendrait son premier congrès de l'après-guerre à Genève, les 14, 15 et 16 juin prochain.

MONTHLERY

Camp de concentration pour les nomades apatrides avant la libération, puis centre d'entraînement pour les jeunes conducteurs de l'armée, notre malheureux autodrome, dont l'état était déjà assez piteux avant 1939, a dû connaître des déprédations terribles. Le raidillon défoncé qui tenait lieu de route d'accès, les tribunes vermouluées, la végétation qui l'envahissait peu à peu sont des souvenirs vivaces. Nous apprenons que Monthlery vient d'être rendu aux autorités civiles. Saura-t-on, en haut lieu, comprendre l'intérêt de cette véritable richesse nationale qui a tant fait dans le passé pour notre prestige et en accélérer la remise en état à bref délai ?

× × ×

Moto-Ball

CALENDRIER CHAMPIONNAT

GRUPE SUD

MOTO-BALL-SPORT FOREZIEEN

A Saint-Etienne

5 mai : Moto-Ball-Club Avignon. — 12 mai : Racer-Moto-Ball Carpentras. — 30 mai : Racer-Moto-Ball Ondaine. — 30 juin : Moto-Club de Villefranche.

A l'extérieur

16 juin : Auto-Moto-Club Aix-en-Provence. — 7 juillet : Moto-Ball-Club Avignon. — 21 juillet : Racer-Moto-Ball Carpentras. — 4 août : Racer-Moto-Ball Ondaine.

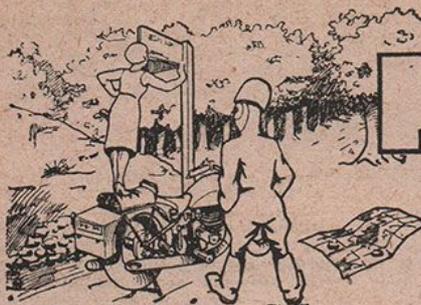
RACER-MOTO-BALL DE L'ONDAINE

Au Chambon-Feugerolles ou St-Etienne

26 mai : Moto-Ball-Club Avignon. — 30 juin. — Auto-Moto-Club Aix-en-Provence. — 7 juillet : Moto-Club de Villefranche. — 4 août : Moto-Ball-Sport Forezien.

A l'extérieur

5 mai : Moto-Club de Villefranche. — 30 mai : Moto-Ball-Sport Forezien. — 16 juin : Racer-Moto-Ball Carpentras. — 22 franche et Racer Ondaine.



PAR-ÇI... PAR-LÀ

Nouvelles de France et de l'Étranger

FRANCE

FOURCHES ELASTIQUES... SUR VELO

« Un réel progrès qui honore l'esprit inventif français vient d'être accompli grâce à une élégante astuce ».

Un de nos confrères automobiles présente sous ce titre un dispositif de suspension des roues avant et arrière de bicyclette breveté récemment. Les deux fourches sont oscillantes. La liaison est obtenue non par des ressorts, mais par deux « organes élastiques » déformables. Le principe est sensiblement le même que celui de certaines suspensions de motos légères.

★

ITALIE

UNE NOUVELLE MARQUE ITALIENNE

La motocyclette « Erfim » est une 250 à deux cylindres opposés, dont le moteur est monté transversalement dans le cadre. Transmission acaténe. Boîte 4 vitesses, commande au pied par présélecteur breveté. Cadre souple, roues interchangeables. Vitesse : 100 kmh. Un modèle 350 cmc. est à l'étude.

LE SALON DE MILAN

La 24^e exposition internationale du Cycle et du Motocycle aura lieu au Palais des Arts, à Milan, du 16 au novembre prochain.

PIERO TARUFFI EN SUISSE

L'ingénieur Piero Taruffi, recordman du monde de l'heure, a été reçu par le Président de l'Union Motocycliste Suisse, M. Marcel Haecker et le Secrétaire Général, M. Rigassi.

Au cours d'un échange de vues sur l'avenir du sport motocycliste international, l'as italien a exprimé le désir de voir les coureurs helvètes se produire en Italie. Il a confirmé la participation italienne au prochain Grand Prix de Suisse.

UNE EXPOSITION MOTOCYCLISTE A TURIN

Une exposition du cycle et de la moto, avec le concours des principales marques nationales, se tiendra à Turin au cours du mois de juin.

UNE NOUVELLE PUBLICATION ITALIENNE

C'est la revue « Ciclo Moto Sport », éditée à Turin.

★

AUTRICHE

Les usines de la Steyr-Daimler-Puch qui construisaient les deux temps bien connus ont été en grande partie détruites. Mais elles ont rassemblé le matériel encore utilisable et s'apprentent à reprendre leur activité. Le modèle sur lequel se fondent leurs espoirs est une 125 cmc. dont voici les caractéristiques essentielles.

Le moteur est un deux temps à deux cylindres jumelés et à chambre d'explosion commune. La bielle en fourche permet un décalage des temps, la période

d'échappement étant en avance sur celle de transfert. C'est sur le cylindre avant que se trouvent les orifices d'échappement, le canal de transfert étant sur le cylindre arrière. Chacun des deux pistons a 38 mm. d'alésage. La course est de 55 mm.; la cylindrée totale est de 124,75 cmc. Le rapport volumétrique est de 1,35 pour le carter et de 6,5 pour la chambre d'explosion. Le régime normal est de 3.200 t.-m. Le régime maximum est de 4.800 t.-m. La courbe de puissance atteint son sommet à 4.500 t.-m., régime auquel le moteur développe un peu plus de 5 CV. Cela représente une puissance de 46,6 CV au litre, ce qui est honorable, mais non extraordinaire.

Allumage par batterie.

Le changement de vitesse fait bloc avec le moteur. Trois vitesses. Changement au pied. Transmission primaire par chaîne fonctionnant dans un bain d'huile. Rapports : 1^{er} 26 à 1; 2^e 11,7 à 1; 3^e 7,1 à 1. Embrayage comportant cinq disques à garniture d'amiante et six disques d'acier et fonctionnant dans l'huile. Transmission finale par chaîne.

Cadre à berceau unique, en tubes, raccords soudés à l'autogène. Fourche à parallélogramme en acier embouti. Angle de direction : 61 degrés; chasse 80 mm.

Poignées tournantes. Réservoir d'une contenance totale de 8 litres 1/2. Le graissage se fait par mélange à raison d'une partie d'huile pour 25 d'essence.

Freins de 125 mm. Selle oscillante à ressort réglable.

Les dimensions de cette machine sont les suivantes : Empattement 1.255 mm. Hauteur de selle 690 mm. Hauteur sous carter 140 mm. Largeur totale 650 mm. Plus grande hauteur 900 mm. Poids en ordre de marche (réservoir plein), 84 kgs.

La vitesse maxima à 4.820 t.-m. est de 76 kmh. La vitesse normale d'utilisation se situe donc aux environs de 50 kmh.

Avec deux personnes, à 50 kmh., la consommation de mélange est de 2 l. 35 aux 100 kmh.

Cette machine robuste est d'aspect élégant. Ce n'est pas à proprement parler une miniature. Elle est confortable, peut transporter normalement un passager en réalisant des moyennes honorables. Elle est un exemple intéressant de ces petites motos 125 cmc., si en faveur actuellement. Nous publierons prochainement quelques détails sur ce modèle intéressant.

★

U.S.A.

LA MOTO ANGLAISE SE VEND EN AMERIQUE

Triumph, Norton et d'autres marques sont exportées par grandes quantités en Amérique. A quoi cela est-il dû ? Tout d'abord à ce que de nombreux G.I. ont vu les machines anglaises à l'œuvre pendant la guerre, qu'il les ont trouvées plus maniables, plus pratiques que les mastodontes américaines. Et les machines américaines prennent une apparence de plus en plus massive. Ce sont assurément d'excellents engins, mais un peu trop imposants.

ANGLETERRE

ATTENTION !

Un motocycliste anglais acheta, il y a quatre ans, une moto à un particulier, et cette machine avait changé quatre fois de possesseur. Or il est apparu que le premier propriétaire (?) n'avait pas payé les mensualités de la vente à crédit. Une histoire plutôt compliquée, mais heureusement assez rare. Celui qui, au moins moralement, est le plus responsable, est le second acheteur.

LES TRIALS ANGLAIS.

Ils relèvent plutôt du cross country ou du steeple chase que d'une épreuve routière d'endurance, à tel point que des machines et des pneus spéciaux sont à peu près indispensables. La valeur du conducteur compte plus encore que celle de la machine. C'est une formule bien discutable.

On peut en dire autant des « scrambles », c'est-à-dire de l'escalade de pentes abruptes au sol rocailleux ou boueux. A des machines destinées à un usage normal, il faut des épreuves normales.

TREIZE ANS !

Il y a treize ans que B.S.A. présentait une machine dont l'embrayage était remplacé par un « fluid flywheel », sorte d'embrayage hydraulique automatique. Ce système s'est depuis répandu sur les voitures. Il ne doit pas être confondu avec les changements de vitesse hydrauliques dont il existe quelques systèmes.

ET LA VINCENT H.R.D. !

Une série de 1.200 machines est en préparation, mais la sortie en est retardée par la rareté de la main-d'œuvre qualifiée.

UN PAVE DANS LA MARE

Il paraît que l'apparition de la Sunbeam a fait grosse impression et qu'un certain nombre de constructeurs ont décidé l'étude de modèles nouveaux.

★

JAPON

MOTOCYCLETTES JAPONAISES

Les Japonais ont toujours été de bons copistes, mais jusqu'à présent leurs automobiles et leurs motos n'étaient guère appréciées. Voici qu'apparaît une 175 cmc. deux temps construite à Tokio par Mayata. Cadre et fourche en acier estampé. Le moteur deux temps avec piston à déflecteur rappelle un célèbre moteur anglais. L'huile de graissage est absorbée par succion dans la tubulure d'admission où elle est entraînée par les gaz. Le débit est réglé par un pointeau. Un clapet automatique empêche, à l'arrêt, l'huile d'inonder le moteur. Boîte à trois vitesses. Cette petite machine marche, paraît-il, fort bien.

★

ESPAGNE

NORTON ESPAGNOLES !

Des pourparlers seraient engagés pour la construction, sous licence, des Norton en Espagne.

Tribune Libre

Cette rubrique est ouverte à tous nos abonnés et nous y faisons figurer toute communication d'intérêt général. Bien entendu, nous demandons à nos correspondants de rester dans les limites de la correction la plus absolue. Nous refuserons de publier toute lettre ne répondant pas à cette règle. Enfin, les textes figurant dans notre « Tribune Libre » sont insérés sous la responsabilité de leurs auteurs.

QUE DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

● Dans le numéro de « Moto-Revue » du mois d'octobre, Monsieur l'abbé Pithon posait la question suivante : « Que désirez-vous de votre moto ? ». Je crois qu'il serait intéressant de répondre à cette question par un « référendum » (le référendum est à la mode), qui permettrait aux constructeurs de connaître aussi complètement que possible l'opinion et les désirs des fervents de la moto... Espérons qu'ils s'en inspireront pour dessiner leurs nouveaux modèles.

Vous pourriez donc demander à vos lecteurs de répondre au questionnaire suivant pour indiquer les caractéristiques de la moto de leurs rêves :

Cylindrée ; Moteur à 2 temps, 4 temps ; latéral, culbut., à A.C.T. ou sans soupapes ; Nombre de cylindres En ligne, en V, flat-twin ? ; Suspension arrière : oui - non ; Débrayage : à main - au pied ; Fourche : à parallélogramme - télescopique ; Transmission : par chaîne - par cardan ; Allumage : par magnéto - par batterie ; Roues : classiques - à broches ; Poignées tournantes : oui - non ; Boîte : à 3 vitesses - à 4 vitesses - bloc, 1/2 bloc, ou boîte séparée ? ; Sélecteur au pied : oui - non ; Freins hydrauliques conjugués : oui - non ; Préférez-vous transporter votre passager : sur un tandem - dans un side ?

Personnellement, je pense que si nos constructeurs ne font pas un effort sérieux pour perfectionner leurs modèles, le nombre de motocyclistes diminuera de plus en plus. Par perfectionnements, je n'entends pas forcément augmentation de vitesse (la plupart de nos machines sont bien assez rapides), mais augmentation du confort, de la souplesse, de la sécurité, etc...

Alain CORBEL,
Châtaulaudren (Côtes-du-Nord)

● Je vous donne mon avis sur « ce que je désire de ma prochaine moto », après en avoir possédé 5, toutes achetées neuves, depuis la 175 latérales jusqu'à la 500 culbutée.

Voici, pour le grand tourisme, le modèle qui me semble réunir la majorité des suffrages :

500 cmc., 2 cylindres culbuteurs en flat-twin (cylindres alliage léger chemisés) ; transmission par cardan, roues interchangeable, fourche et suspension AR oléo pneumatique, 4 vitesses et sélecteur au pied, réservoir de 18 litres minimum ; pas de carénage ni d'embryon de carrosserie sous prétexte de protection ; une bonne paire de cuissards suffit amplement et il est bien préférable de rechercher à diminuer le poids de la machine.

Prix : J'estime qu'en 1939 une telle moto eût coûté 14.000 francs environ, soit 6 fois 1/2 le traitement mensuel d'un salarié moyen. Actuellement, ce coefficient de 6 1/2 étant respecté (c'est la logique même), cette moto serait vendue de 45 à 50.000 francs.

Il est évident que ce modèle pourrait être construit également en 350 cmc, voire même en 250 cmc.

Roger GUERIN, Paris-19^e.

● Pour ma part, j'aurai trouvé l'idéal en tant que tourisme, le jour où existera une moto comme je la décris ci-dessous :

1° Cadre (ou plutôt châssis) : Tôle emboutie « ad hoc ».

2° Suspension : AV et AR par ressorts enfermés sous tubes coulissants et... amortisseurs efficaces réglables.

3° Roues : AV et AR à broches, d'un démontage facile.

4° Pneus : De grosses sections, lamellaires.

5° Freins : Tambours de diamètre assez important, doux, progressifs, efficaces. Pas de jumelage. Pédale du frein AR à droite.

6° Moteur : 4 cyl. 500 à 600 cmc., soupapes en tête, distribution enclose, refroidissement par air, bloc. 4 vitesses, sélecteur au pied gauche, double tuyau échappement, allumage dynamo-batterie (pourquoi ne pas combiner avec magnéto genre alco ?), démarrage électrique et par kick.

7° Transmission : par cardan, arbre et couple cône (au mieux).

8° Eclairage : Dynamo-batterie, cette dernière au cadmium-nickel, phare aérodynamique normal, phare anti-brouillard, lampes blanches, contacteur phare-code au pied droit, feu rouge AR et stop, tirette de contact combinée avec blocage de direction à l'arrêt, plaque lumineuse AR, lampe de bord, lampe éclairant le moteur en cas de panne nocturne (ou bien une baladeuse), avertisseur ville et route commandés au pied droit et accélérateur par poignée tournante. Pourquoi ne pas utiliser la poignée gauche pour une poignée tournante servant de commutateur-phare ?

9° Tableau de bord : Sur calandre, cachant un réservoir de grande capacité et comprenant : compteur kilométrique journalier, totalisateur à l'heure, montre ampèremètre, témoin de sélecteur, jauge à essence, orifice de remplissage essence, plaque identité.

10° Détails de carrosserie (si l'on peut dire) : gardes-boue larges et enveloppantes, bavolets protecteurs, béquille AV facile à détacher et à fixer. Repose-pieds wagon prolongés en AV par protège-jambes s'adaptant harmonieusement avec le haut du cadre, selle et tan-sad améliorés par caoutchouc mousse et réglables, genouillères larges et molleuses, un grand coffre de chaque côté de la roue AR, sans gêner le démontage de la roue, un porte-bagages à l'arrière, en travers, permettant le transport normal de l'outillage, une valise, un peu de carburant, une chambre à air de secours, etc...

11° Dépannage : Un système de vérin fixe actionné par pédale ou manivelle, permettant de tenir la moto debout à l'arrêt ou de soulever la roue en cas de crevaillon et cela sans effort, une bougie gonfleuse, un support de bougie, un petit étai, plus l'outillage normal.

Evidemment, le prix d'une telle ma-

chine se ferait sentir et je doute que nous la voyions un jour en France. Pourtant, tous les rêves sont permis. Le mien est celui-ci... Quels sont les vôtres ?

MAILLOL, au Puig-del-Mas.

SUR LA 350 CMC. MONET-GOYON

● Je crois que sur la Monet, la 4^e vitesse devrait être un peu plus importante que la prise, car en pointe le moteur tourne excessivement vite, ce qui m'inquiète quelquefois, bien que toutes les pièces soient d'origine, donc les rapports aussi. Je pèse 60 kgs et la machine 113 kgs et pour cette raison une suspension arrière serait indispensable à condition qu'elle soit stable. Ensuite les chaînes devraient être encloses et graissées de manière utile, avec des roues à broches, évidemment.

La distribution serait enfermée et graissée par des tubulures de la pompe à huile. Le sélecteur bien entendu (qu'il serait vraiment criminel de ne pas utiliser sur quelque machine que ce soit), devrait conserver sa pédale double et peut-être nos ingénieurs y ajouteraient-ils un dispositif pour revenir au point mort sans tâtonner, quelle que soit la vitesse engagée. La fourche télescopique me paraît moins indispensable que tout le restant, surtout la suspension arrière qui m'éviterait de faire de la haute voltige sur les routes mal entretenues, et économiserait les pneus ; pour les détails : Garde-boue enveloppants, poignées tournantes au moins pour les gaz, prise de compteur un peu moins « boîte à sardine ». Au point de vue cylindrée, pour les reprises et la vitesse, 350 cmc. culb. seraient encore pour longtemps suffisants pour le solo. Bloc moteur à condition que la commande de débrayage n'en souffre pas au point de vue douceur.

Voilà, chers amis, l'avis d'un jeune enthousiaste qui vous certifie qu'il existe une importante clientèle pour les belles mécaniques.

Soldat BONNAUD,
Base aérienne 117, Paris.

L'AVENIR DU MOTOCYCLISME FRANÇAIS

● Comme Monsieur Lacome, dont nous admirons la fidélité à la cause qui nous lie, nous avons confiance en la moto, qui peut connaître un immense succès au cours des prochaines années.

Tout en reconnaissant que ce succès ne sera pas, précisément, la preuve d'une économie resplendissante, il est bon, tout de même, de s'en réjouir et d'œuvrer, chacun dans sa modeste sphère, afin que la masse des néophytes de la moto soit retenue par ses qualités.

Et il est évident qu'une sorte de défaitisme dans la construction, comme dans la clientèle, ne peut qu'entraver l'essor de la motocyclette.

Et cependant, le Français, qui admire à juste titre bien souvent la fabrication étrangère, doit se souvenir de nos heures de célébrité dans les décades passées. Nous avons eu des victoires devant l'étranger avec les Peugeot 2 cylindres A.C.T., Alcyon, etc..., nous avions les flat-twin (A.B.C. CV 2), les soupapes enfermées, graissage par circulation, distribution directe et bonne tenue de route (oui, avec la CM 2). Et la D 4 n'avait-elle pas une ligne, une qualité et surtout une endurance exemplaires (elle fait encore des heureux), sans avoir, hélas, le graissage par circulation.

M. REMONDIN,
à Bovié (Allier)

LE COIN DU DÉBUTANT - 6

VI

PARTIES BASSES DU MOTEUR

On ne peut songer à faire fonctionner à l'air libre des organes tournant à plusieurs milliers de tours à la minute. L'huile serait projetée de tous côtés et la poussière et la boue joueraient le rôle d'émeri. Sur des moteurs comme le Daimler ou le De Dion Bouton construits il y a plus de cinquante ans, nous trouvons déjà un carter qui joue le double rôle de bâti et de protecteur du mécanisme.

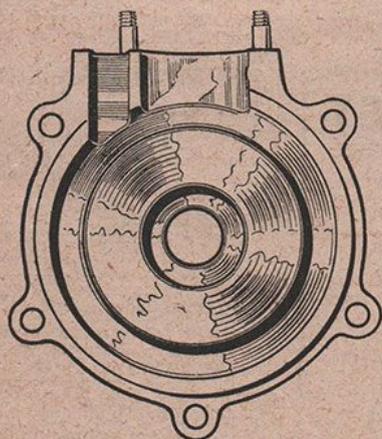
D'un côté du carter déborde l'arbre de transmission portant le pignon et un amortisseur de chocs. De l'autre un renflement contient la distribution. Si nous enlevons le couvercle nous trouvons des pignons. Prenons l'exemple le plus simple. Il y a sur l'axe moteur un petit pignon qui engrène avec un pignon deux fois plus grand. Cela est normal puisque les temps ne se répètent que tous les deux tours. Les soupapes n'ont donc à s'ouvrir que tous les deux tours. Le grand pignon porte une came dont le bossage ou partie renflée soulève successivement, par l'intermédiaire de leviers ou de balanciers, le poussoir de la soupape d'échappement, puis celui de la soupape d'admission. Le plus souvent un train de pignons entraîne la magnéto. Dans la plupart des moteurs modernes une pompe

à huile est logée dans le carter de distribution. On trouve également un levier qui permet, par l'intermédiaire d'un flexible, de soulever la soupape d'échappement (décompresseur).

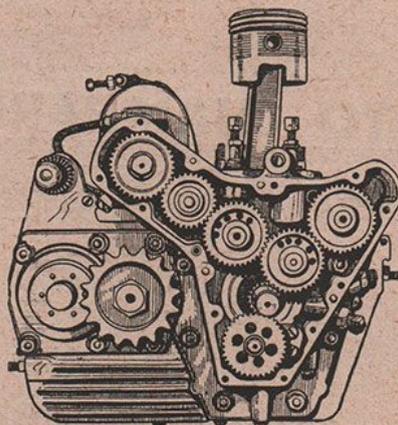
Le carter est constitué de deux moitiés boulonnées. Ouvrons-les (après avoir, bien entendu, enlevé d'une part la distribution et d'autre part le pignon de chaîne). Nous trouvons à l'intérieur un assemblage de deux gros volants dont l'un porte l'axe de transmission et l'autre l'axe de distribution. Ils sont accouplés par un maneton sur lequel tourillonne la tête de bielle. Celle-ci est montée sur des galets ou des aiguilles, parfois le roulement est lisse. Il y a quelques cas où la bielle, en alliage léger, porte directement sur le maneton sans aucune garniture antifriction (régule). Nous remarquerons la forme de la bielle qui est nervurée. Les volants comportent de larges bandeaux. La partie mince s'appelle le voile. Les axes de transmission et de distribution sont, en général, montés sur des roulements à billes. Mais parfois, du côté distribution, l'axe pivote dans une simple baque de bronze.

À la base du carter se trouve un bouchon de vidange, et nous en avons fini avec la description toute schématique de notre moteur à quatre temps.

(A suivre)



Les carters sont constitués par des boîtiers en aluminium usinés avec précision. On remarque : sur le bord, le plan de joint avec les trous pour les boulons d'assemblage. Au centre, le logement du roulement. En haut, les goujons de fixation du cylindre.



Détail de la distribution d'un bloc-moteur moderne. Le petit pignon de distribution engrène deux autres pignons d'un diamètre double qui transmettent leur mouvement aux arbres à cames. Ici, les deux cames ne sont pas placées au même niveau, contrairement aux solutions les plus courantes.

Les applications du graphite colloïdal à l'automobile et à la motocyclette

Les propriétés auto-lubrifiantes et préservatrices du graphite colloïdal sont les meilleures garanties de longévité de nos moteurs de motos. Il est de nouveau possible de se procurer ce précieux produit.

Si l'on accorde volontiers beaucoup d'attention au graissage du moteur, réputé délicat, on paraît se désintéresser assez généralement du graissage de la boîte de vitesses et du pont arrière, organes simples et robustes ne demandant, croit-on, qu'une surveillance du niveau de l'huile dans leurs carters.

De la qualité de cette huile on ne se soucie guère, si ce n'est pour exiger qu'elle soit « épaisse » à souhait.

Il y a là une méconnaissance réelle des conditions de fonctionnement de ces organes, conditions beaucoup plus sévères qu'on le pense.

Les engrenages de la boîte et du couple conique sur les motos à transmission à cardan sont animés de vitesses élevées et soumis à des efforts continus très intenses, parfois à de rudes à-coups. Cela signifie que l'huile qui les baigne supporte un véritable laminage entre les dentures et que pour y résister, elle doit présenter des qualités exceptionnelles. Il importe en effet d'assurer un graissage normal des roulements et en ce qui concerne la boîte de vitesses, autoriser le libre déplacement des pignons ou des crabots sur les arbres cannelés qui les portent, au cours du passage d'une combinaison à une autre.

Sans doute ce ne sont pas là les conditions de température et de pression que l'on rencontre dans un moteur; aussi bien l'huile employée n'a pas du tout les mêmes caractéristiques. Mais si elle « s'use » moins vite, elle n'en éprouve pas moins une « fatigue » qui, à la longue, altère ses qualités.

Réduire cette fatigue, diminuer en même temps les frottements entre deux dents d'engrenages qui, aussi bien que le brassage violent de l'huile (véritable frottement interne) se traduisent par un échauffement nuisible (il suffit de mettre la main sur un pont-arrière de voiture après un long parcours pour s'en rendre compte) est un but intéressant à atteindre. Si nous réussissons, nous aurons prolongé la durée de service de l'organe, nous aurons assuré sa marche plus souple et plus silencieuse.

Pour atteindre ce but, c'est à un adjuvant de lubrification que nous ferons appel, sous la forme de « graphite colloïdal ». Incorporé à l'huile de la boîte et du pont, il établira sur les surfaces de friction une pellicule graphoïde très mince, mais extrêmement tenace, qui facilitera l'étalement de l'huile, et, par son action lubrifiante, réduira les frottements dans d'énormes proportions.

C'est pour rendre pratique cette addition de graphite colloïdal, qu'a été créée la « Biaigline » produit concentré, qui peut être ajoutée à l'huile contenue dans les boîtes de vitesses et pont-arrière, dans la proportion de 25 %, et même bien davantage sans aucun inconvénient, puisque, au total, le graissage ne s'en trouve que mieux assuré.

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces 60 frs.

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés qu'aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes : 1° Utiliser une demi feuille de papier de format commercial de 21 c/m sur 13 c/m. 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer. 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées : aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution ne pourra passer que dans le numéro suivant.

FONDÉ EN 1878 BREVETS, MARQUES, MODELES
CABINET FABER
 24, rue de Petrograd - PARIS
 EUR 34-34
 DOCUMENTATION N° 5 SUR SIMPLE DEMANDE

MOTOS A VENDRE

F.N. Bloc M11 500 cmc. accus pneus nfs. AUTOS-SUD. 90, r. Bobillot (13^e). Gob. 19-68.

RUDGE 500 cc. 1939 ét. neuf. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

DARMONT spéc. pn. nf. b. ét. gén. 6 CV culb. WILLEMS, 18, rue Wurtz, Paris-13^e.

PART. vend Terrot 350 cc. lat. LEMEE, 16, bd Sout, 12^e.

350 D.K.W. 4 vit. sél. GUITTON, 19, r. Concorde, Colombes
 N.S.U. 350 cmc culb. neuve. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

MOTO Gnome-Rhône 4 CV, camionnette Unic 1.000 kgs, remorque 600 kgs, voit. à bras sur pn., remorq. moto, visib. ts ls jrs semaine. LAF, 239, bd de Pontoise, Herblay (S.-O.).

B.M.W. 350 cmc. fourche télescopiq. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

ACH. cher sur place motos et sidecar même à rem. en état. CHAMPERRET MOTOS, 3, r. Caran-d'Ache, 17^e. Gal. 48-33.

MOTOS comp. et incomplètes, pièces détachées toutes marques. VALTI, 13, rue d'Aguesseau, Boulogne (Seine).

D.K.W. 350 cmc. 1940, 4 vit. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

A VENDRE Rosengart et voit. électr. Georges-Irat et Wattcar transf. en voit. ess. Prx int. DURIEZ, 66, av. E.-Zola, Paris-15^e.

B.M.W. 250 cmc. fourche télescopiq. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

TERROT RSS cul. 5 CV vélom. Motobc. 3 vit. D.K.W. 198 cc. 16, r. Marché-Popincourt. Tél. Roq. 17-03.

B.M.W. 750 cc. culb. ét. neuf, garant. sr reçu. Agence TERROT, Luçon (Vendée).

VELOM. Terrot 2 v. b. ét. LIORRET, 193, r. de Paris, Pantin, 10 h. à midi. Trem. 28-62.

2 MOTEURS Sachs 2 v. kickst. 2 moteurs Aub.-Dune 2 vit. 1 moto 350 cc. Velocette à rem. 2 motos 350 D.K.W. à remonter avec papiers.

1 moteur Zundapp compl. 600 cmc. culbuteur.
 1 moteur Blackburn compl. 350 1 moteur Moser 4 temps 175. 2 sidec. Vannod sport à susp. 1 sidecar Carpio sport.

Echange standard de moteurs vélomoteur Motobécane, Sachs Aubier-Dune. S'adresser chez MAUCOURANT, 147, bd Ney, Paris-18^e. Tél. Mar. 46-78.

PUTCH, 25 cmc. 2 cyl. 4 vit. sélecteur. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

DIFFERENTS sides machines comp. moteurs, boîtes, réserv. Dollar, Heyliett, Dresch, Jap, Motob. Peugeot 515, pièces Gillet-Herst. MOTO SPORTS, 20, av. Thiers, Brie-comte-Robert (S.-et-M.).

INDIAN 1.200 cmc. suspension arrière. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

MILLAND

Un des plus réputés des anciens coureurs motocyclistes, spécialiste **MOTOSACOCHÉ** et Moteurs MAG et Toutes Réparations 61, rue de Villiers, 61 NEULLY-sur-SEINE

ON DESIRE ACHETER

ACHETE Harley réc. 1000 cc. et au-des. av. gr. side. Faire offre av. prix à FUSAY, Seringes, par Fère-en-Tardenois (Aisne)

ACHETE toute voit. D.K.W. même épave, pièces dét. RO-LAND, 33, r. de Gergovie, 14^e.

SUIS ach. moteurs et pièces Motobéc. 4 et 5 CV d'occas. SCURBECQ, 138, av. Parmentier

ACH. tt type mot. compl. ou incompl. et tte piéc. dét. PEUG. LACROIX M., r. Léo-Lagrange, Avesnelle (Nord).

Ch. 4 ou 5 CV b. ét. mécan. et pneus, maxim. 30.000. LEON, 30, r. Compans, Paris-19^e.

SUIS achet. ttes motos, pièces, roues, pneus. Sides, boîte 4 v. sélec. MOTO SPORT, Brie-Comte-Robert (S.-et-M.).

MACHINE compétit. ROBERT, 20, av. Thiers, Brie-Comte-Robert (S.-et-M.).

ÉCHANGES

CITROEN 1.200 kgs plateau rigide impeccable, avec S.P. éch. ctre bonne moto ou pet. voit. GROS, 33, r. de Gergovie, 14^e.

ECH. vélom. Peugeot 3 vités. 1939 + reliquat. cont. 500 cc. av. ou ss side parf. ét. 12, r. Bois d'Amour, Bobigny.

MOTO CHAMPERRET

ACHAT — VENTE — CREDIT

-- REPARATIONS --
 Motos et Sidecars
 de toutes marques

Mise au point de toutes Machines Sport

3, rue Caran d'Ache PARIS 17^e

Tél. : GAL. 48-33

service permanent des occasions

Nos abonnés, moyennant le versement de 50 francs, peuvent obtenir une fiche du Service Permanent des Occasions. Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine.

OFFRES D'EMPLOIS

JE cherche bon ouvr. mécan. spécialiste moto. S'adr. ou écr. MOTO-SPORT, 20, av. Thiers, Brie-Comte-Robert (S.-M.).

CHERCH. bon mécanic. moto. 97, bd de la Villette, Paris.

CHERCHONS bons mécanic. motocyclistes, bons metteurs au point, certificats exigés, pl. stable. MOTO-BASTILLE, 6, bd Richard-Lenoir, Paris-11^e.

TOUS EMPLOIS LUCRATIFS
 Mécaniciens DANS L'AUTO
 Garagistes
 Electriciens
 Vendeurs
COURS TECHNIQUES
 AUTO PAR CORRESPONDANCE
 S'QUENTIN (AISNE)
 Renseignements gratuits s. demande.



DIVERS

CHERCHE à louer pr 1 mois 350 récente. BOULESTEIX, 38, Sadi-Carnot, Nanterre (Seine).

PART. vend joli side, bon pn. pour vélomot. ou petite moto, Coussins neufs. BRUNISSEN, 1, r. du Bel-Ecu, Gentilly.

VDS ou éch. Magn.-dyn. Bosch 2 cyl. 2 p. B.M.W. France 2 cyl. p. G.R. et autre. 1 cyl. BOSSI, r. de Belfort, Nancy.

CHERCHE pet. voit. préf. décap. TELLIER, 45, av. de Wagram, Paris (17^e).

VENTE fûts fer ttes conten. ttes quantités, PAG, 34, r. Octave-Mirbeau. Gal. 69-63.

ETABLIS. REVIL, 82, av. des Ternes. Seuls spécial. pr tous équipements et accessoir. auto, moto, cycle.

CHERCHE guidon, selle bipl. pr Harley 39, Delco, kick, tube échap. pour Indian Chief, 74 Magnétos-dyn. Lucas, éch. pns 140x40 contre 18x4, Agence TERROT, Luçon (Vendée).

RECHAPPAGE pn. motos. MOTO SPORT, Brie-Comte-Robert (S.-et-M.).

PART. paie cher 5 ou 6 CV étrang. mod. 39. 1^o main. MI-CHAUD, 7, p. Bobillot, Charenton

PART. vend side Rudge 500 ens. nf. GUILLARD, 19, p. Bobillot, Charenton (Seine).

REPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

MAILLOT-MOTOS

REALESAGES - REFECTION D'EMBIELLAGES
 ACCESSOIRES - EMAILAGE - CHROMAGE
 MOTEURS AUXILIAIRES

31, Avenue de Neuilly, NEULLY-sur-SEINE — Pte Maillot.

MOTEURS ET PIECES D'OCCASION

ATELIER REPARATION

VENTE — ACHAT — ECHANGE
 DE MOTOS ET VELOMOTEURS
 PIECES DETACHEES POUR MOTOBECANE

Ets SCURBECQ, 138, Av. Parmentier, PARIS

Agence officielle

B. M. W.

ZUNDAPP

TERROT

ACHAT - VENTE

MOTOS - pièces détachées

LATSCHA

16, rue Auguste-Bailly,
ASNIERES

Gré.: 17-93. Fermé le lundi

Avant d'acheter même une moto neuve, voyez nos occasions. Achat max. motos sides, vélom. Rénovation toutes motos

LA MOTO RENOVÉE

58, rue Amelot — Paris

CYCLES et MOTOS

Vulcanisation - Réparation

Mise au point

30, fbg Saint-Martin, PARIS

Tél.: BOT. 20-17

Vous ne circulez que périodiquement, mais un accident est vite arrivé!

Assurez - vous

AUX MEILLEURES
COMPAGNIES

AUX MEILLEURS
PRIX

à

**MOTO
REVUE**

12, rue de Cléry, PARIS-2^e

Métro Sentier - GUT. 73-32

AMATEURS COLLECTIONNEURS D'AVIONS

Nous disposons de quelques pages d'Album, reproductions des avions :

« Halifax, Marauder, Thunderbolt »

sur papier couché, format 32x42 cms, qui peuvent très bien décorer votre bureau ou atelier.

Ces belles reproductions se sont vendues à un grand nombre d'exemplaires chez notre consœur la « Revue Aéronautique » à 20 francs l'exemplaire.

Exceptionnellement, pour nos lecteurs, chacune de ces planches au choix 15 francs (la série des 3 pages d'Album : 45 fr.).

Envoi sous tube fort carton par poste recommandé pour 60 fr.

(Versez à notre compte postal Moto-Revue 297-37 Paris.)

COLLECTIONS DE « MOTO-REVUE »

Nous disposons d'un certain nombre de collections que nous tenons par priorité à la disposition de nos Abonnés.

COLLECTION A 1945

Nos 860 (juillet); 861 (août); 862 (septembre); 863 (octobre); 864 (novembre); 865 (décembre).

La collection des 6 Nos 90 fr.

Envoi par poste recommandé..... 8 fr.

Au total..... 98 fr.

COLLECTIONS B 1945

Un certain nombre de collections des Nos 861, 862, 863, 864, 865, soit 5 Nos pour : 75 fr. (+ 8 fr. pour envoi).

COLLECTIONS C 1945

Un certain nombre de collections des Nos 862, 863, 864, 865, soit 4 Nos pour : 60 fr. (+ 7 fr. pour envoi).

COLLECTIONS D 1945

Un certain nombre de collections des Nos 863, 864, 865, soit 3 Nos pour : 45 fr. (+ 6 fr. d'envoi).

NUMEROS DE 1945

Nous disposons de quelques numéros ci-après : 861 août; 863 octobre; 864 novembre; 865 décembre. Nous n'avons pas de numéros séparés de juillet et septembre.

Chaque No 15 fr. (port 0 fr. 60 par No, plus 5 fr. pour recommandation).

ENVOI DE FONDS

Par lettre et mandat, ou bien faites un versement à un bureau de poste quelconque au compte courant postal (ou virement) :

Moto-Revue 297-37 Paris.

IMPORTANT. — Indiquez bien votre adresse lisible et les Nos que vous désirez. N'attendez pas pour passer votre commande : au total 98 francs.

**COMPTOIR
de la MOTO**

4, Rue des Plâtrières,
PARIS-20^e

Métro Ménéilmontant

CHAINES YELLOW

(toutes dimensions)

TOUS LES PIGNONS

de chaîne

DISQUES D'EMBRAYAGE

SOUPAPES

MOYEUX

EMBIELLAGES

REALESAGES

Compteurs de vitesses,
Carburateurs, Guidons et
pièces détachées Amac.

Tan-sad - Phares - Klaxon
Accus - Selles
Sélecteurs au pied Vitex.

Tout ce qui concerne
les motos

MARC DAX

Conditions spéciales à
Messieurs les agents et
spécialistes

**COMPTOIR
de la MOTO**

4, Rue des Plâtrières,
PARIS-20^e

EN DERNIERE MINUTE..

...nous relevons dans un confrère « très parisien » l'écho suivant :

« On espère pouvoir autoriser prochainement la vente libre des pneus vélos, et d'ores et déjà, les formalités sont réduites à une simple inscription à la mairie du domicile de l'usager ».

Les pneus de vélocyclistes étant distribués selon les mêmes règles que les pneus de bicyclettes, nous invitons nos lecteurs vélocyclistes à prendre note, en attendant des précisions.

VENTE — ACHAT — REPARATIONS

AGENCES : TERROT - MONET-GOYON - M.R.

SPECIALISTES : N.S.U. - D.K.W. - ZUNDAPP

R. GRAZZINI

16, rue du Marché-Popincourt, PARIS

Tél.: ROquette 17-03

MOTOBECANE

— PEUGEOT —

Side Carpio

Robert ADNET

Mécanicien Breveté Marine et Aviation

45, Cours de Vincennes, PARIS (20^e) Tél.: DID 12-16

Atelier de réparations. Pièces détachées.

VENTE - ACHAT - REPARATION PAR SPECIALISTE

VELOCYCLISTES ET MOTOS TOUTES MARQUES

Mise au point - Pièces détachées - Accessoires

Soudure autogène - Alésage - Emaillage - Chromage

Station de vulcanisation

MOTOS SPORTS

49, rue Léon-Frot, PARIS (XI^e) VAL. 08-87

STOCK IMPORTANT

Pièces de rechange et moteurs complets

B.M.W. — N.S.U. — ZUNDAPP — D.K.W., etc...

STATION SERVICE

83, avenue de la Grande-Armée, 83 — PARIS

Tél.: Passy : 46-25 — 46-45 — 46-70 — 46-79

ALGY AGENCES
Motobécane
Gnome-Rhône, Monet-Goyon
Achats — Réparations
Ventes
12, rue Vaillant-Couturier
ALFORTVILLE Ent. 19-23

Grand choix de motos
Françaises et Etrangères
Occasions. Pièces détachées

PAUL MOTOS
34, rue Lécuyer, ST-OUEN
CH. 12-51

TOUS SPORTS
changement de propriétaire
Reprises - Réparations
VENTE ACHAT ECHANGE
Toutes Motos Toutes marques
Chromage — Emaillage
Cycles route et course
NOTARI FRES
44, rue des Poissonniers, 44
PARIS (18^e) Mon. 58-99

Marc PIAULET
Spécialiste de la rénovation
Va toujours dépanner et
chercher votre moto, vélo-
moteur ou sidecar, si vous
ne pouvez l'amener
62, av. de Choisy, Paris-13^e
GOB. 80-70

Vve H. BARTHELEMY
1, Bd Voltaire, ASNIERES
GRE. 15-97 et 34-12
Agence exclusive
MOTOBECANE
Pièces détachées
Réparations par Spécialistes
Achats - Ventes - Echanges

MOTO SPORT
Toujours un choix de belles
machines Françaises, Etran-
gères — Pièces Jonghi
Achat, Révisions, Mise au
Point, Chromage, Emaillage
Robert GUIGNABODET
20, avenue Thiers, 20
Brie-Comte-Robert (S.-M.)

AUTOMOTO
TRAVAILLE A LA
PREPARATION
DE SON
NOUVEAU
MODELE
DE VELOMOTEUR

LERTEX

1946

Sa nouvelle
garniture de frein
pour **MOTOS**

Dès à présent
chez ses **STOCKISTES**

LERTEX 65, rue Jacques Dulud
NEUILLY-sur-SEINE
Téléphone : MAILLOT 81-60

MOTOS DRESCH — D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine
7, Rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)

AGENT DIRECT DE MOTOCONFORT
PEUGEOT — TERROT, etc. — CYCLES TROIS AS
Vente, Mise au point, Réparations

HALL de la MOTO

Société à responsabilité limitée. Capital: 500.000 fr.
Nous délivrons à la remise des bons les bicyclettes
et vélocycleurs.
18 et 20, r. Rébeval — PARIS-19^e Tél. : BOT. 27-12

SI VOUS DESIREZ ECHANGER VOTRE MOTO
CONTRE UNE VOITURE, ADRESSEZ-VOUS AU
SPECIALISTE DE LA MOTOCYCLETTE

ROLAND

21, rue Alexandre-Charpentier, PARIS — GAL. 92-80
AUTOS ET MOTOS
Réduction aux Abonnés.

MOTO-PIECE

87, RUE EDOUARD VAILLANT-LEVALLOIS - PER. 13-86
ECHANGES STANDARD DES EMBIELLAGES ET CYLINDRES

- RÉALÉSAGES -

BIELLES - MANETONS - CAGES A GALETS
AXES ET CONES DE MOYEUX
PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUE AR.
PIGNONS DE BOITES DE VITESSES, etc...

MOTO-PIECE
EST UN
FABRICANT
C'EST UNE
GARANTIE

EXIGEZ
DE VOTRE
FOURNISSEUR
LA MARQUE
MOTO-PIECE

- VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS ET RÉPARATEURS -



ACHAT et VENTE
Toutes Motos

Pièces détachées — Mise au
point — Spécialiste Terrot
et Motobécane

BARRE — MOTOS
123, avenue Foch, 123
LE PARC SAINT-MAUR

**SILENCIEUX
WILMAN**

1^{ER} PRIX au dernier concours
du T.C.F



3 Rue d'Evreux, Courbevoie, Seine

Motocyclistes, la route est
libre, la campagne vous
attend, mais avez-vous
révisé votre machine?

BEAUVAIS

spécialiste de la Moto et
du Sidecar est à votre
disposition
11, rue Emile-Level, PARIS
MAR. 57-81

Ateliers

GENTY et GAILLARD

14, rue Abel, Paris (12^e)

Concessionnaires exclusifs
RENE GILLET

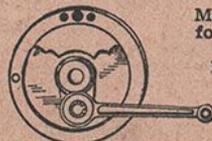
Vélocycleurs-Motocycleurs
Réparations, Achats, Ventes

PIECES DETACHEES

Réfections d'embielages
Réalésage de cylindres

Fourniture de pistons
complets

Travaux exécutés par
spécialistes



Maison
fondée
en
1906

PERTUISOT

23, r. des Acacias, Paris-17^e
Tél. : ETO. 12-46