

34^e ANNEE. — N° 871. — 1^{er} JUIN 1946

UN MOTOCYCLISTE
CONSTRUIT
LA MACHINE
DE SES REVES

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)

DIRT-TRACK

Les courses sur cendrée connaissent depuis longtemps une immense popularité en Angleterre. Les compétitions viennent de reprendre. Voici quatre spécialistes équipés pour ce sport si mouvementé.

Notre prochain numéro contiendra la description complète avec photos et dessins de
la plus sensationnelle des motos Française d'après-guerre !

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

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. SUPREME

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

MOTOCYCLISTES, pour toutes pièces spéciales pour
machines supersport et compétition, consultez
L. ROSSIGNOL et Cie
17, rue de Châteaudun — Nanterre MAL. 10-65

B. M. W.

Toutes réparations Machines récentes
Anglaises — Allemandes

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



COMPTEURS

POUR
AUTOS
MOTOS
VÉLOS

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

REPARATION
REDRESSAGE



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

Agence officielle
B.M.W. - ZUNDAPP

ACHAT — VENTE
Motos, pièces détachées

LATSCHA

16, rue Auguste-Bailly, 16
ASNIERES — Gré. 17-93
Fermé le lundi

Vente. Achat. Réparations
AGENCES :

Terrot, Monet-Goyon, M.R.

SPECIALISTES :

N.S.U., D.K.W., Zundapp

R. GRAZZINI

16, r. du Marché-Popincourt
PARIS — Tél. Roq. 17-03

Motobécane, Peugeot
Terrot, Monet. Side Carpio

Robert ADNET

Méc. brev. Marine, Aviation

45, Cours de Vincennes

PARIS-20^e - Tél. Did. 12-16

Atelier de réparations

Pièces détachées

VENTE - ACHAT - REPARATION PAR SPECIALISTE
VELOMOTEURS 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

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 vélomoteurs.

18 et 20, r. Rébeval — PARIS-19^e

Tél. : BOT. 27-12

MOTOS DRESCH — D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

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-PIÈCE

87, RUE EDOUARD VAILLANT, LEVALLOIS, PER. 13-86

ECHANGES STANDARD DES EMBIELLAGES ET CYLINDRES

- RÉALÉSAGES -

MOTO-PIÈCE
EST UN
FABRICANT
C'EST UNE
GARANTIE

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

EXIGEZ
DE VOTRE
FOURNISSEUR
LA MARQUE
MOTO-PIÈCE

— VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS ET RÉPARATEURS —

REPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

MAILLOT-MOTOS

REALESAGES - REFECTION D'EMBIELLAGES

ACCESSOIRES - EMAILLAGE - CHROMAGE

MOTEURS AUXILIAIRES

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

TOURISME — SPORT — COMPETITION

JORI

Le Spécialiste de la Moto

58, boulevard Charles-de-Gaulle, COLOMBES (Seine)

Téléphone : CHARLEBOURG 05-12

NOMBREUSES PIÈCES DÉTACHÉES DE TOUTES
MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

MOTOS — DANTON

ACCESSOIRES - REPARATIONS MOTOS ET VELOMOTEURS

TOUTES MARQUES — ACHAT — VENTE

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

PARIS-NORD

MOTOS — CYCLES — VENTE — ACHAT — ECHANGE

Entretien, réparations, révisions, mise au point, soudure
autogène, réalésages, émaillage, chromage

Station de Vulcanisation

Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18^e



Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT 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)

◆ LES AMIS DE L'AUTOMOBILE

Deux députés seulement ont pris la défense de l'automobile, lors du débat qui devait aboutir à la non-suppression des S.P. voitures. Ce sont MM. Jean Charlot et Maurice Pourrasseau. Deux sur 600... c'est peu !

Il est vrai que nos « constituants » ont reçu chacun une autorisation d'achat pour une voiture neuve et un S.P.

D'autre part, chaque liste du département de la Seine se verra attribuer en vue des élections du 2 juin : des permis temporaires valables jusqu'au 5 juin, cinq (?) pneumatiques, trois (?) chambres à air, et des bons pour des quantités d'essence variant de 410 à 510 litres.

◆ L'AUTOROUTE DE L'OUEST

La mise en service de cette grande artère a une importance vitale pour l'économie française. Aussi, on se demande avec inquiétude si le déblocage des 13.000 tonnes de ciment nécessaires à son achèvement sera autorisé sans plus de délai !

◆ VENTE AUX ENCHERES

L'Argus de l'Automobile relate, au sujet d'une vente de véhicules par les domaines, à Belfort.

En ce qui concerne les motocyclettes, trois machines françaises trouvèrent preneur, mais semblèrent moins recherchées que les motocyclettes de marque allemande qui furent présentées. Ces dernières machines dépassèrent le prix limite fixé.

Il est à noter qu'une assez forte proportion des véhicules vendus étaient en état de quitter le parc par leurs propres moyens, après montage de batteries ou accessoires secondaires.

◆ RENDEMENTS

Côté motos, la 249 4 cylindres Benelli développe 52 CV, soit 208 CV au litre. Côté voitures, la Midget M.G. atteint 141 CV pour 746 cmc. (189 CV au litre) et la 1495 cmc. E.R.A. 305 CV (205 CV au litre).

◆ VOITURES 500 CMC.

On s'intéresse beaucoup en Angleterre aux voitures de course miniatures. Beaucoup seraient équipées de monocylindres Norton.

Quand aurons-nous une police de la route ?

La circulation, espérons-le, va devenir plus intense, nos usines vont reprendre leur activité et le pourcentage de voitures et de motos réservé à la vente intérieure augmentera. Alors se posera, avec plus d'acuité que jamais, le problème de la sécurité. Dans l'intérêt de tous, il doit être résolu. Il est inadmissible qu'il y ait tant de victimes de la rue et de la route. Qu'un cheval emballé crée un accident, cela est, peut-être, inévitable. Qu'un véhicule automobile, obéissant parfaitement à son conducteur, échappe à son contrôle, que les autres usagers de la route se refusent à observer les règles élémentaires qui garantiraient leur sécurité, cela est inadmissible.

La gendarmerie à trop à faire et ses activités sont trop diverses pour qu'elle puisse venir à bout d'une tâche très spéciale. Donnez-lui des motos, des voitures ou même des avions. Elle ne s'en servira que pour se rendre à pied d'œuvre, et là elle fera de la police à la manière de piétons qui estiment que leur lenteur leur donne tous les droits et que tout doit leur faire place. Le véhicule rapide, qu'il ait deux, trois ou quatre roues, est l'ennemi n° 1. Plus vous allez lentement, plus il vous est loisible d'envahir la route. Lâchez vos vaches et laissez-les errer à leur fantaisie ! Le gendarme ne vous dira rien et, en cas d'accident, les tribunaux vous octroieront de confortables dommages et intérêts.

C'est de ces conceptions fausses et archaïques qu'il faut corriger la police de la route. Il faut pour cela qu'elle soit spécialisée, motorisée. Il n'y a qu'une police motocycliste qui puisse être efficace. L'Amérique, où l'automobile a presque complètement, pour les transports privés, remplacé la motocyclette, s'en est si bien rendue compte que la police routière utilise exclusivement des motos. C'est là un exemple à suivre. Cette police n'est pas administrative comme chez nous, mais active. Elle sévira aussi bien contre le piéton ou le toucheur de bœufs qui, par leur mauvaise volonté, créent des obstacles générateurs d'accidents, que contre les conducteurs de véhicules mécaniques dangereux, non parce qu'ils vont trop vite mais parce qu'ils n'observent pas les règles essentielles de la circulation. Voilà ce qu'il nous faut réaliser chez nous.

Même si votre part de responsabilité est réduite, un accident peut gâcher votre existence. N'attendez pas !

ASSUREZ-VOUS
aux meilleures compagnies
aux meilleurs prix
à « MOTO-REVUE », 12, rue de Cléry, PARIS-2^e

Imm. Métro Sentier.

Tél. GUT 73-32

◆ INJECTIONS D'EAU

Des résultats intéressants auraient été obtenus en injectant dans la chambre de combustion de l'eau pure. Il serait notamment possible d'augmenter le taux de compression. Mais l'action de l'eau sur les métaux ferreux n'est-elle pas nuisible ?

◆ L'HOUDRANE

Il s'agit d'un nouveau carbure d'hydrogène (C 16 H 34), ainsi baptisé par les savants américains en l'honneur du grand chimiste français Eugène Houdry.

◆ PNEUMATIQUES ET CHAMBRES A AIR

Selon les statistiques officielles, nos usines ont produit pour le premier trimestre de cette année : 8.795 enveloppes pour motos et 6.200 chambres à air.

◆ LA 125 D.K.W.

En 1940, la D.K.W. 98 cmc. avait été remplacée par une 125 cmc. pesant 70 kgs et atteignant le 80.

◆ LE SIEGE ARRIERE

Il est appelé à être plus employé que jamais. Il faudrait en prévoir l'utilisation sur toutes les machines et étudier la normalisation de son montage.

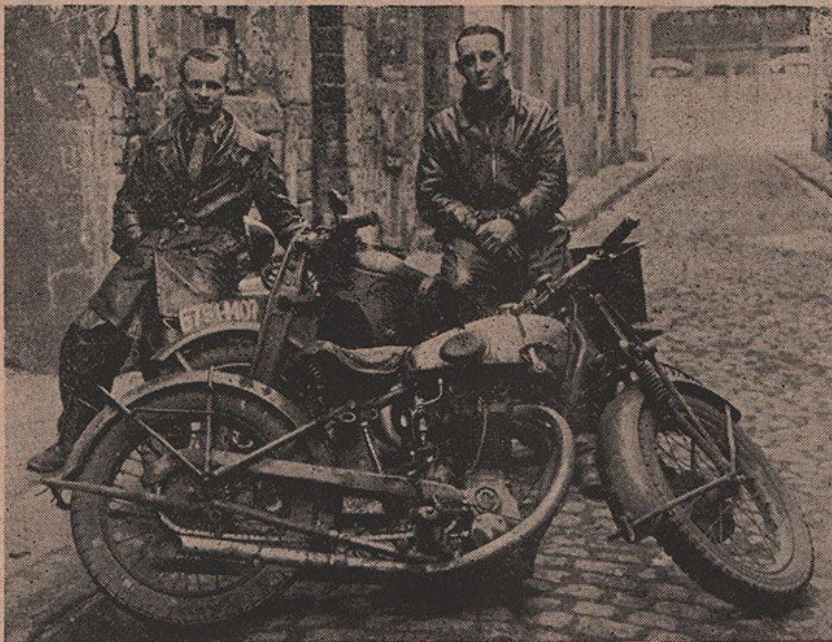
◆ DIVERGENCES DE VUE

Le match chaîne-transmission acaténe est toujours aussi disputé et aussi indéci. Les uns tirent un excellent parti des chaînes et leur restent fidèles, les autres réclament à cor et à cri des transmissions par engrenages. Chose curieuse, on utilise de plus en plus les chaînes pour les distributions. Une chaîne travaillant dans des conditions normales est excellente et si on réalisait un système parfait de carter, il n'y aurait aucune critique à formuler contre la chaîne. Une mauvaise transmission par engrenages peut présenter de graves inconvénients.

◆ POUR LE CONTROLE RAPIDE DES FREINS

M. François Vimont a établi un projet de contrôle rapide et efficace des freins pour véhicules automobiles. Plusieurs panneaux avertisseurs et une règle graduée placée sur le bord de la route permettent d'évaluer rapidement la distance d'arrêt. Des repères indiquent la qualité du freinage.

Les professions motocycliste.



◆ SIDECARS

A peu près introuvables sur le marché anglais, mais très recherchés. Ne serait-ce pas un débouché pour nos sidecars français dont, avant la guerre, la supériorité était indiscutable, qu'il s'agisse de la conception technique ou de la présentation.

◆ CHEZ ROLLS

Bien que ces voitures ne soient guère à notre portée, elles intéressent les amateurs de belle mécanique. Signalons donc que la nouvelle Rolls a un moteur 6 cylindres de 4.257 cmc. à soupapes d'admission en tête et soupapes d'échappement latérales. Cela permet de dessiner un moteur plus court. On se souvient qu'Indian, Harley, Mag, Rudge, ont employé cette disposition de soupapes, ainsi que F.N. sur ses dernières quatre cylindres.

◆ TYPE « SUPPOSITOIRE »

C'est l'expression pittoresque par laquelle nous avons vu désigner les nouvelles carrosseries américaines.

◆ LA FABRICATION TERROT

Le nouveau vélomoteur Terrot est un 125 cmc. 4 temps à culbuteurs. Distribution, tiges, soupapes et culbuteurs sont complètement enfermés et graissés automatiquement. Boîte 4 vitesses à sélecteur, suspension de selle par ressort à extension, suspension AR coulissante complètent la spécification du nouveau modèle, dont la tenue de route est, paraît-il, excellente. Sa vitesse serait un bon 80.

La 500 à culbuteurs est dérivée du type 39, mais comporte maintenant une culasse alu. Plusieurs centaines de ces machines ont été acquises par la Préfecture de Police, pour être utilisées en solo et en sidecar.

Elles atteignent, dit-on, le 140 au chrono avec facilité. Gare aux chauffards !

◆ CYLINDRE EN VERRE

Pendant la guerre, Shell Mex a réalisé un cylindre en verre qui permettait à ses ingénieurs d'étudier « in vivo » comment s'opérait réellement le graissage d'un moteur selon les huiles, les types de pistons ou de segments.

M. Léo Bigerelle, de Douai, nous a fait parvenir une intéressante communication sur les services des Estafettes des Houillères Nationales, que nous publierons dans un prochain numéro.

mités. Ainsi la partie supérieure du cylindre sert à la compression et à la course motrice, et la partie inférieure est utilisée comme pompe pour l'alimentation du moteur. Il y a deux bielles latérales et l'axe du piston qui passe à travers deux ouvertures pratiquées dans la paroi du cylindre, entraîne ces deux bielles. Ce moteur comporte un distributeur rotatif. Le passage de transfert et les orifices d'échappement sont disposés pour assurer la marche des gaz sans qu'un écran de piston soit nécessaire. Nous ne croyons pas que la complication relative de ce dessin soit compensée par des avantages pratiques.

◆ UNE GILERA A CARDAN

C'est une sœur de la Gilera à chaîne, monocylindrique à suspension arrière. La transmission s'effectue par jeux de pignons d'angle, comme sur quelques machines françaises de l'entre deux guerres.

Signalons d'autre part l'apparition d'une fourche télescopique italienne, la Radice. Ressort et amortisseur hydraulique sont logés dans un tube central.

◆ UN CLERGYMAN INVENTEUR DES SEGMENTS METALLIQUES

Les pistons des premières machines à vapeur étaient en bois, puis vinrent les pistons en fonte avec une gorge garnie de cuir ou d'étoupe. En 1797, un clergymen appelé Cartwright breveta les segments métalliques, mais l'usinage des cylindres était trop défectueux pour en permettre l'emploi.

◆ RECORD

La plus grande vitesse qu'ait atteinte un train à vapeur est de 207 kmh. 600.

◆ ET BROUGH ?

Avant la guerre, Brough Superior évoquait immédiatement l'idée de la moto-

INFORMATIONS

◆ SECURITE DES VIEUX MOTEURS

L'épreuve des Vétérans organisée par le Sunbeam Club a démontré une fois de plus l'extrême régularité de marche des vieux moteurs. En fait, ce qui nous arrêta le plus souvent il y a une quarantaine d'années, c'était l'allumage par batterie et bobine. Lorsque la magnéto nous débarrassa de ces ennuis, ce fut surtout la transmission et les pneus qui continuèrent à nous jouer des tours et les ennuis de moteurs restaient rares, à condition qu'on les inondât d'huile. Mais n'oublions pas qu'un rendement de 10 CV au litre de cylindrée était alors très honorable.

◆ LA REACTION INVENTEE PAR LES GRECS

Hiéron, philosophe grec, inventa l'ollipyte. C'était une sphère où l'on introduisait un peu d'eau et qui pouvait pivoter sur son axe. Elle comportait des tuyères recourbées. Quand on allumait du feu sous la boule, l'eau se vaporisait et la vapeur, en s'échappant par les tuyères, faisait tourner rapidement la sphère.

◆ UN NOUVEAU DEUX TEMPS LE CARTER

A vrai dire, nous ne sommes que médiocrement séduits par le projet de deux temps breveté par M. Carter. En voici une description sommaire.

Un long cylindre fermé aux deux bouts et dans lequel se meut un long piston également fermé aux deux extré-

cycle de luxe. Or jusqu'à présent cette marque n'a pas révélé ses intentions. On sait qu'elle construit des voitures et peut-être est-elle absorbée par cette nouvelle activité.

◆ ET L'ESSENCE ?

Chez nous les S.P. ne sont pas morts et on encourage même les propriétaires de véhicules à gazogènes à ne pas démonter leurs installations. En Angleterre l'essence est toujours rationnée. C'est qu'hélas il faut importer l'essence et que les devises étrangères sont de plus en plus rares. Et il y a par surcroît le problème des transports. Il ne faut pas compter sur une amélioration rapide de la situation.

◆ QUI ?

Tous les pays du monde veulent exporter, mais qui importera ?

◆ MOTO VOLEE

Vélomoteur Köehler-Escoffier volé à Caen en juin 1944, état complet neuf, cadre et réservoir verts, 3 vitesses. Modèle S3G. Moteur Villiers 1436. Cadre 601 S3. Tan-sad simili-cuir. Oiseau fétiche garde-boue avant, gros phare nickelé. Compteur O.S. sur guidon. Très forte récompense. F. Montac, 5, place Guillouard, Caen.



Amélioration du ravitaillement en pneumatiques ?

Nous savons par expérience qu'il ne faut accorder aux nouvelles officielles (surtout les bonnes) qu'un crédit très limité. La douche écossaise qui suivit l'annonce officielle de la généralisation des carnets d'essence doit nous engager à persévérer dans cet esprit de défiance. Aujourd'hui, c'est du ravitaillement en enveloppes et chambres à air qu'il est question. Voici le résumé de la circulaire du Ministère des Travaux Publics et des Transports et du Ministère de la Production Industrielle.

SUPPRESSION DE LA CARTE DE PNEUMATIQUES

L'augmentation constante des contingents mensuels de pneumatiques accordés aux départements au cours de ces derniers mois, la suppression envisagée des autorisations de circuler permettent d'envisager la simplification des méthodes actuelles suivant les dispositions ci-après.

1° La carte de pneumatiques sera supprimée (cette disposition est entrée en vigueur depuis le 1^{er} mai).

2° La répartition continuera d'être assurée sous la direction de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées qui s'assurera que les besoins prioritaires sont satisfaits et que des précautions satisfaisantes sont prises pour éviter les erreurs et les abus. Les demandes devront être établies sur une formule imprimée par les soins des organismes sous-répartiteurs, ou à défaut, sur papier libre suivant le libellé ci-dessous :

DEMANDES DE PNEUMATIQUES AUTO OU ASSIMILÉS

Remise à : (indication du sous-répartiteur)
 Nom et prénom ou raison sociale
 Profession
 Adresse complète
 Téléphone
 Marque et type du véhicule
 N° d'immatriculation du véhicule

PNEUMATIQUES DEMANDES

	Enveloppes	Chambres	Décision du Sous-répartit.
Nombre			
Dimensions			

La dernière attribution de enveloppes et de chambres date du

Observations : (cas particuliers ou raisons spéciales d'utilisation du véhicule).

Date et Signature :

L'ancienne carte de pneumatiques, si le requérant en est possesseur, devra être jointe à cette demande. Les billets d'achats seront délivrés après examen.

Cette procédure d'achat concerne les automobiles, motocyclettes et assimilés, à l'exclusion des pneus pour vélomoteurs et bicyclettes. Pour ces derniers, des mesures d'assouplissement seraient envisagées (et dès maintenant en vigueur dans certaines circonscriptions, paraît-il). Un point à éclaircir. Quelle dimension maximum une enveloppe doit-elle avoir pour être considérée comme pneumatique « vélomoteur ». Avec l'extension à 125 de la cylindrée limite, le montage de 24x2,375, voire même de 25x3, deviendra courant. Il est possible que la dimension bâtarde 600x65 (pour jantes de 19 pouces), adoptée en 1939 pour les vélomoteurs dernier cri. (Peugeot 53, 4 temps et Grand Routier Motobécane, Motorette Terrot, etc...) soit considérée comme le calibre standard.

Les demandes déposées avant la publication de ce texte suivent leur cours. Les ayants droit n'ont pas à les renouveler.

À L'ATTENTION DES TOURISTES ÉTRANGERS

Les touristes étrangers circulant sur le territoire français doivent se procurer, s'ils utilisent un véhicule automobile, la lettre de crédit intérieur qui leur permet de se ravitailler en essence. Cette pièce est délivrée sur présentation :

- a) de la carte de touriste.
- b) du document douanier concernant le véhicule.

L'ayant droit reçoit en échange des coupons de la lettre de crédit les bons d'essence lui permettant de s'approvisionner à n'importe quelle pompe. Pour Paris, c'est la Section de Répartition des Carburants, 2, rue Paul-Cézanne, à Paris (8^e), qui est habilitée pour la délivrance des lettres de crédit aux demandeurs. Des services régionaux fonctionnent sur toute l'étendue du pays. Voici leur adresse pour la province :

- a) Inspection Régionale de la Section du Pétrole à Bordeaux, 36, cours du Chapeau-Rouge; Clermond-Ferrand, 15, rue Fontglèvre; Dijon, 7, rue Musette; Limoges, 9, rue Victor-Hugo; Lyon, 2, place Carnot; Marseille, 32, rue Saint-Ferréol; Montpellier, 5, Grande-Rue; Nancy, 2, rue Camille-Berruy; Poitiers, 35, rue du Marché; Rouen, 1 bis, rue de Buffon et Toulouse, 38 bis, rue Roquelaine.
- b) Service des Carburants, à Nice, Grand Hôtel, avenue Félix-Faure.

Outre ces bureaux centraux il existe 85 Services des Carburants établis dans les départements qui sont chargés d'échanger les coupons de 100 litres constituant la « lettre de crédit intérieur » contre les tickets de carburant.

Pour les touristes arrivant par mer, c'est le service des Douanes qui est chargé de procéder à une première distribution de 150 litres d'essence en tickets au moment du débarquement. Par la suite, procédure habituelle dans les centres ci-dessus indiqués.

◆ UN PROBLÈME INSOLUBLE

C'est celui de l'éclairage non éblouissant et il se pose avec une urgence d'autant plus grande que la circulation redevient plus active. Les lampes de brouillard elles-mêmes deviennent éblouissantes quand elles sont montées assez haut, par exemple sur les poids lourds. Où est le beau rêve des routes éclairées par des lampes au sodium ?

◆ POURQUOI ?

En France où nous mourons de faim, où presque, nous cherchons à attirer les touristes. En Angleterre où la situation alimentaire est moins tragique, on n'engage pas les touristes à venir avant 1947.

◆ IL Y A 25 ANS ON POUVAIT LIRE DANS « MOTO-REVUE »

Harley-Davidson a expédié en Angleterre une nouvelle machine de course pour Brooklands. Cadre court et trapu, transmission par chaînes. Bien entendu, sans changement de vitesse (sic), embrayage dans le pignon de la roue AR, fourche AV type 1915. Le bruit court que ce racer serait capable d'atteindre 160 kmh. (1)

Sur la consommation des Harley-Davidson. Avec le carburateur Schebler, les conditions de grande économie en marche sont incompatibles avec celles qui assurent un départ aisé.

La nouvelle moto Saroléa 3 1/2 H.P. Type sport 499 cmc. Soupapes latérales, chaîne-chaîne, boîte 3 vitesses, frein AV sur jante, frein AR sur poulie. Poids 90 kgs, vitesse annoncée : 100 kmh.

Union Motocycliste de France. Le comité de l'U.M.F. a décidé que les dames seront dorénavant admises dans les épreuves de tourisme.

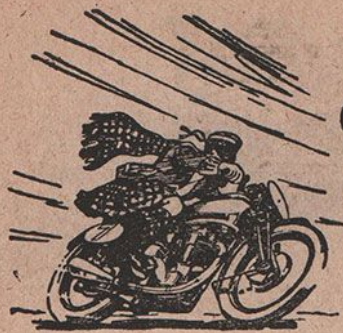
Records. O'Donovan a mis à mal le record du kilomètre lancé en 250 cmc. sur Velocette, à la moyenne de 100 kmh. 843.

L'Espagne est fermée. Une nouvelle barrière douanière interdit de franchir les Pyrénées.

Le Cyclotracteur (Groupe auxiliaire 4 temps pour vélo, monté sur la roue AV) termine la course de côte d'Argenteuil à 26 kmh. 740 de moyenne.

Riga, vétéran de l'époque héroïque, se tue dans un accident d'automobile près d'Arcachon.

Le Spit-fire. Ce nom ne désignait pas, en 1921, un merveilleux avion de chasse, mais la marque d'un alternateur pour l'éclairage des motos !

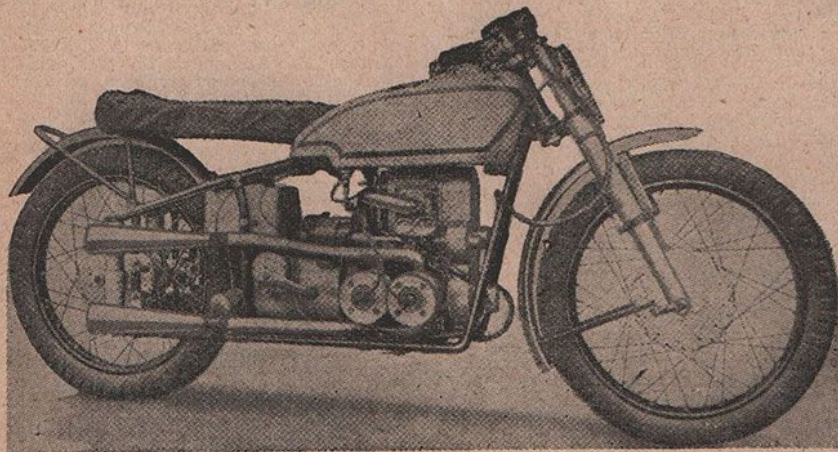


Notre lettre d'Angleterre

Un motocycliste Anglais construit la machine de ses rêves

Il y a parmi nous de nombreux enthousiastes, brûlant du feu sacré, et capables de supporter les plus gros sacrifices pour la réalisation de leur idéal mécanique. C'est bien le cas de M. Jones qui vit non loin de Dannington, scène de tant de courses. Il possède un atelier bien équipé, une longue expérience de la motocyclette, des connaissances techniques étendues. Sa machine lui est revenue à près de 200 livres et...

ment à galets à l'avant. Le carter tubulaire comporte à ses deux extrémités un couvercle amovible et au centre une cloison. Il n'y a que deux manetons calés à 180°, les bielles de chaque paire de cylindres étant disposées côte à côte et attaquant un des deux manetons. Il y a donc un couple transversal, mais la régularité du couple est la même que celle d'un huit cylindres à 4 temps. Bien que l'alimentation se fasse par le carter,



L'originale 500 cmc. construite par M. Jones.

3 années d'efforts. Elle vient de franchir cette période de rodage, elle a dépassé le 130 kmh., le moteur tournant à 5.000 t.m. M. Jones estime qu'un régime de 8.000 t.m. doit être normalement atteint, c'est-à-dire que le 210 pourra être réalisé! Pour un prototype, c'est plutôt coquet.

C'est une quatre cylindres deux temps à compresseur. L'alésage est de 53 mm. et la course de 56 mm., soit une cylindrée totale de 496 cmc. Les quatre cylindres horizontaux et opposés sont disposés transversalement dans le cadre. Le vilebrequin a un palier central avec coussinet en métal antifricction, un roulement à billes à l'arrière et un roule-

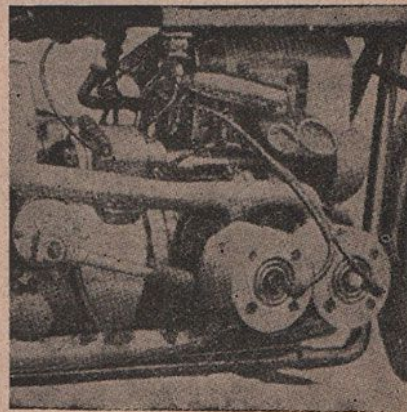
c'est un compresseur du type Roots d'une capacité de 1.700 cmc. qui fournit le mélange. Il tourne un peu plus vite que le moteur. Il est entraîné par engrenages. L'allumage est assuré par deux magnétos. Le graissage se fait par une double pompe à engrenages et par circulation d'huile. Le compresseur est lui aussi graissé sous pression.

Les cylindres en aluminium sont chemisés en fonte. Les chemises sont mises en place avant d'usiner les orifices. Les culasses sont en alliage léger. Les pistons ne comportent pas d'écrans déflexeurs et sont légèrement bombés. Il y a deux orifices d'échappement par cylindre, à angle droit avec les orifices de

transfert. Les bougies de 14 mm. sont disposées au centre des cylindres. Il serait intéressant d'avoir quelques données sur la consommation de ce moteur. Elle doit être, nous le craignons, très élevée.

Il n'y a rien de remarquable à signaler en ce qui concerne la boîte de vitesses dont les pièces essentielles viennent d'une Norton. La transmission finale se fait par engrenages avec un joint universel Hardy Spicer. Les rapports sont 4.41, 5.29, 6.43 et 7.76 à 1. Freins dans les moyeux, fourche télescopique, suspension arrière par glissières. Le cadre est à double berceau. Le poids de cette machine est d'environ 175 kgs. Elle est d'aspect très net, de lignes plaisantes et elle fait le plus grand honneur à son constructeur. Mais il ne peut guère être question de la construire en série, d'autant qu'il s'agit surtout d'une machine conçue pour la course.

H. P. B.



La partie motrice. Remarquez la forme des cylindres.

PETITES CYLINDREES

Les Anglais ne sont pas partisans des cylindrées inférieures à 100 cmc. C'est l'opinion générale. Ils craignent que des moteurs de 30 ou même de 50 cmc. ne soient insuffisants dès que se manifestera la moindre perte de rendement. Il faut également remarquer que le groupe auxiliaire n'existe pas en Angleterre et que les autocycles, bien qu'ils soient plutôt nettement des bicyclettes à moteur assez rudimentaires, sont conçus comme un tout.

Cette réserve à l'égard des très petits moteurs surprend assez quand on considère les résultats extraordinaires obtenus sur les modèles d'avions par des moteurs dont la cylindrée n'est que de 10 cmc. Chose curieuse, Villiers en fabrique un. Avec une cylindrée 4 ou 5 fois plus forte, on peut fort bien tirer une bicyclette. Il ne semble d'ailleurs pas que les moteurs des groupes auxiliaires que nous connaissons aient une puissance spécifique très élevée, on a plutôt cherché la robustesse, la sûreté de marche et une grande résistance à l'usure plutôt que des performances inutiles et même peu recommandables.

BROOKLANDS

La disparition de Brooklands est un drame qui émeut profondément tous les amateurs de sport. Il n'existe plus en Angleterre que des circuits miniatures dont l'un, Donnington, est lui-même menacé de disparaître. Ce n'est pas à nos lecteurs que nous avons besoin d'exposer les services que peut rendre un autodrome et il est certain que malgré ses imperfections, Brooklands a été un excellent banc d'essai pour les machines anglaises. Et c'est de Brooklands que sont sortis de nombreux mécaniciens d'élite qui connaissant à fond la mise au point, ont assisté des coureurs ou même des constructeurs.

Brooklands a été construit en 1907 au bord d'une petite rivière, la Wey. Il coûta 150.000 livres et vient d'être vendu 330.000 livres. Le lundi de Pâques 1908, il y eut une course sur 5 1/2 miles. Le premier prix était de 20 livres. La course fut gagnée par Cook sur une N.L.G. à moteur Peugeot, à 108 kmh. environ. L'année suivante le record de l'heure fut battu par Mac Nab sur une Triumph Jap à soupapes latérales qui ne consommait guère que 3 litres et demi aux cent kilomètres et ne pesait pas 60 kgs ! Il couvrit 77 kms dans l'heure. En 1911 eut lieu le célèbre match Collier et de Rosier, un Américain qui fut vainqueur. Cette année, C.R. Collier battit le record du mile, à plus de 145. Après la guerre apparut une floraison de nouveaux champions. A Godfrey, aux Collier, à Stanley, à Hassell succédèrent Horsmann, Emerson, Halford, Denly, Dixon, Lacey, Le Vack, Davidson qui fut le premier à dépasser les 100 miles sur un kilomètre. Et que d'autres noms encore, Temple, Baldwin, Patchett, O'Donovan, Judd, Handley, etc...

En 1923, Temple porta le record du kilomètre à 108 mph, mais la piste ne convenait pas à des vitesses plus élevées, il fallut aller désormais sur le continent. Il y a 28 ans, Lacey fut le premier à couvrir, sur l'autodrome de Brooklands, plus de 100 miles dans l'heure. Puis vint une période de dépression, mais Brooklands conservait ses fidèles, Hicks, Staniland, Nott, Wright. Et avant la dernière guerre, une autre génération, Fernihough, Archer, Bukell, Daniell et Pope qui, sur une Brough à compresseur, porta le record du tour à 125 miles à l'heure !

Brooklands a été le berceau de l'aviation anglaise et c'est maintenant celle-ci qui en a pris possession.

UN PROGRAMME SIMPLIFIÉ : CELUI DE JAMES

Avant la guerre même, James, une marque dont l'origine remonte au début du motocyclisme et qui avait produit une merveilleuse 500 cmc. à deux cylindres en V, avait concentré ses efforts sur les machines de petite cylindrée. Pendant la guerre, la 125 cmc. James s'avéra comme une des meilleures motos utilisées par les troupes aéroportées. C'est cette machine, adaptée aux besoins civils, qui, avec un autocycle de 98 cmc., constitue le programme de James.

Le moteur 125 cmc. Villiers est bien connu. C'est un mono deux temps à piston sans écran déflecteur. Le carburateur est un Villiers. La transmission primaire s'effectue par une chaîne préalablement rodée. Le changement de vitesse à trois rapports fait bloc avec le moteur et la chaîne primaire fonctionne dans un bain d'huile. Les rapports sont de 8,1, 13,12 et 23,6 à 1. Changement de vitesse à la main. Allumage et éclairage par volant magnétique. Il n'y a pas de décompresseur.

Le cadre, très robuste, est à berceau, et il ne pèse que 7 kgs. La fourche élastique à parallélogramme et à ressort central est en acier estampé et pèse 4 kgs. Les attaches des garde-boue et du

porte-bagages sont brasées ou soudées à l'autogène. La béquille centrale ne nécessite aucun effort pour soulever la machine dont le poids total est d'environ 70 kilos. Le réservoir marron et argent contient dix litres. Le fini argent est spécial à la marque et très durable. Les deux tubulures d'échappement débouchent dans une chambre de détente cylindrique, d'où les gaz sont amenés par une tubulure unique à un silencieux. Ce système d'échappement est très rationnel. Selle Terry, freins à segments, tout le reste de la machine donne une impression de fini, mais est très classique.

L'autocycle Superluxe est équipé d'un Villiers 98 cmc. horizontal à démultiplicateur, monté en avant du pédalier. Des flasques latéraux le dissimulent. Le cadre est ouvert. Fourche à parallélogramme. Tout cela, malgré un fini parfait, semble bien archaïque et n'aura vraisemblablement de succès qu'en Angleterre.

MARQUES DISPARUES

En 1921 il y avait en Angleterre 130 constructeurs, dont 61 fabriquaient leurs moteurs et 38 leurs boîtes de vitesses. En 1939 il n'y avait plus que 27 constructeurs, dont 20 construisaient leurs moteurs. Par contre, il est curieux de constater que six seulement établissent leurs changements de vitesse (et encore parmi eux faut-il compter ceux dont les machines comportaient un bloc moteur). Néanmoins la tendance est nette : à part les petites cylindrées où un célèbre deux temps est utilisé par la majorité des constructeurs, de plus en plus l'ensemble de la machine est établi par la marque et le petit constructeur qui montait ses machines avec un moteur Z et une boîte Y est appelé à disparaître et aussi les fabricants spécialisés. Quand on considère les efforts de ces petites marques et la haute qualité des moteurs établis par les spécialistes, on ne peut se défendre d'un sentiment de tristesse. C'est ici encore le terrible drame de l'industrie moderne.

DU MOTEUR DE MOTO AU MOTEUR D'AVION

La distribution Mac Collum à fourreau louchoyant qui fut utilisée d'abord sur les voitures anglaises Argyll, intéressa après la guerre les grands spécialistes d'appareils de visée pour l'artillerie, Barr et Stroud qui construisirent des moteurs de motocyclette, puis renoncèrent à cette fabrication. Enfin, nous retrouvons cette distribution sur le moteur d'aviation Hercules.

SILENCIEUX IMPROVISE

Trouvant sa moto trop bruyante, un motocycliste a utilisé une des boîtes triangulaires métalliques fixées sur les côtés de la roue arrière et destinées à recevoir les outils. Une rondelle obtura le tube d'échappement. En amont un coude fut rapporté sur le tube d'échappement et fut fixé à la base de la boîte. Un autre tube vertical avec une série de fentes ramena les gaz dans la tubulure d'échappement, en aval de la rondelle d'obturation et enfin le couvercle de la boîte fut soudé. On peut se demander si les tôles relativement minces de la boîte ne vibrent pas et ne se corrodent pas et si l'émail résiste.

PETITS POLYCYLINDRES

En 1939, Benelli a construit un quatre cylindres de 42 mm. d'alésage et de 45 mm. de course et qui développait 50 CV, soit 20 CV pour 100 cmc. Ce moteur, il est vrai, comportait un compresseur. Ne nous hâtons pas trop de condamner le compresseur. Il est parfaitement possible qu'il devienne d'un emploi courant. Interdire son emploi en course n'est pas plus raisonnable que n'eût été jadis l'interdiction des soupapes en tête, des changements de vitesse ou même des pneus !

PILOTES A LUNETTES !

Il n'y a que peu de pilotes anglais d'aviation qui portent des lunettes. C'est le cas de Ken Bills, le grand champion motocycliste qui a remporté en 1939 le Grand Prix de l'île de Man. Il doit courir à nouveau, mais au volant d'une voiture.

LA 250 CMC. EN DECLIN

Manifestement, la 250 cmc. perd peu à peu de sa popularité en Angleterre, ainsi d'ailleurs que la 150 cmc. qui n'a jamais eu qu'un succès assez limité. La 250 cmc. équipée d'un quatre temps ne coûte guère moins cher qu'une 350 cmc. et elle n'est pas sensiblement plus maniable ni plus économique. Un deux temps 250 cmc. ne permet pas des performances bien supérieures à un 175 cmc. et certains défauts du deux temps deviennent plus apparents au fur et à mesure que la cylindrée unitaire augmente. Le 125 cmc. correspond mieux à une très vaste clientèle qui veut une machine très économique, très légère, très maniable et qui se contente de performances pratiquement suffisantes, mais modérées.

AVIS IMPORTANT

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

Nous recevons journellement un nombre considérable de demandes de renseignements relatives à des questions diverses généralement en dehors de notre compétence, ou sur lesquelles nous n'avons aucune documentation, par exemple :

L'acquisition ou l'ouverture d'un fonds de mécanicien garagiste.

Les cotes de réglages de motocyclettes de marques pratiquement inconnues en France, ou n'existant plus depuis fort longtemps (Kuchen, Wimmer, Tornax, Néander, etc...).

L'adresse de firmes étrangères (Anglaises, Allemandes, Autrichiennes, Tchécoslovaques) pour lesquelles il n'y a actuellement aucune possibilité d'importation.

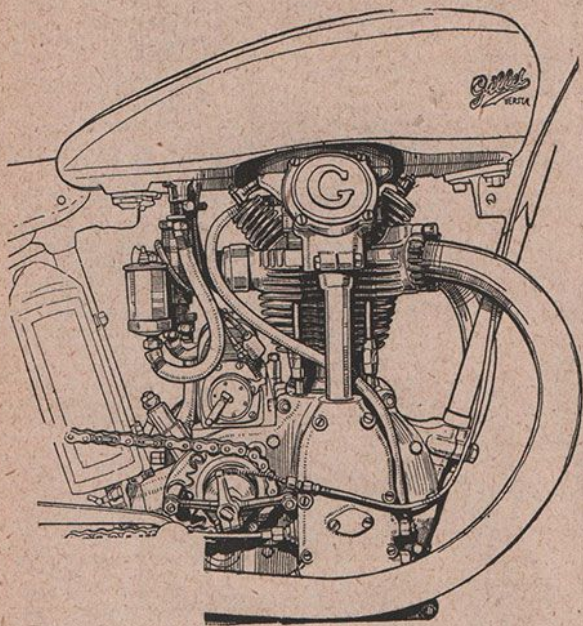
L'adresse d'un constructeur, d'un fabricant ou d'un agent dont les annonces paraissent régulièrement dans tous les numéros de « Moto-Revue ».

Tout ceci (quand nous avons le renseignement !) demande du temps, et actuellement, il nous est matériellement impossible d'y répondre.

La plupart du temps, les demandeurs ne sont même pas abonnés. Un lecteur au numéro ne représente pour nous aucune aide efficace, bien au contraire ! Les Messageries distributrices nous régissent le numéro vendu moins de 6 francs, c'est-à-dire au-dessous de son prix de revient !

Nous espérons que les conditions économiques nous permettront de reprendre prochainement nos consultations. Mais en attendant, ayez pitié de nos services actuellement débordés. (La semaine dernière : 453 demandes par téléphone, 895 lettres et 120 visites, voilà le bilan auquel il nous faut faire face). Dans les circonstances actuelles, il est impossible de satisfaire, comme avant 1939, un si grand nombre de demandes ! Le recrutement de personnel supplémentaire nous mettrait dans l'obligation de porter de 10 à 15 francs le prix de vente du numéro (prix pratiqué par nos confrères techniques). Donc un peu de patience, et ne demandez pas à « Moto-Revue » plus qu'il ne peut vous donner actuellement. Les jours meilleurs reviendront !

«MOTO-REVUE» en Belgique



Un peu de rétrospective. Voici le moteur de la 350 cmc. Gillet, qui détient, durant plusieurs années, le record de vitesse pure de sa catégorie. Distribution par arbre à cames en tête. Les ressorts de soupapes sont d'une grosseur peu commune.

LES MOTOS GILLET-HERSTAL

Au nom de Gillet d'Herstal est associé le souvenir d'une performance remarquable entre toutes : le record général du Bol d'Or, établi en 1936 par Craët, à Saint-Germain, et toujours debout, bien que cette course eut lieu les années suivantes sur un circuit plus rapide. C'est un indiscutable critérium en faveur de la construction Gillet, auquel s'ajoutent des performances notables dans les épreuves de tourisme. Partisan convaincu du bloc - moteur avec embrayage fonctionnant à sec, Gillet a adopté ce principe sur la plupart des modèles en circulation. La robustesse des blocs Gillet est devenue légendaire. Le qualificatif « Tour du Monde » donné à la célèbre 350 deux temps n'était pas un slogan quelconque. Cette machine rustique, mais nerveuse et accrocheuse au possible, « boucla la boucle » de façon effective en 1926, il y a juste vingt ans. Un motard qui avait accouplé un ancien modèle à un side nous confiait récemment : « Si elle avait 3 vitesses, je ne l'échangerais pas contre n'importe quelle 500 cmc. ». Actuellement sont livrés à la clientèle, en Belgique, quatre modèles d'avant-guerre améliorés et modernisés, savoir :

Une 125 deux temps, piston plat, bloc moteur, sélecteur au pied, allumage par volant magnétique Villiers ou S.A.F.I., pneus de 25x3.

Trois modèles 4 temps : une 350 à culbuteurs, une 400 latérales, une 500 à culbuteurs, toutes avec Magdyno Lucas et pneus de 26x3,50.

D'une façon générale, tous les accessoires sont de provenance anglaise (carburateurs, bougies, chaînes, etc.).

Enfin, on annonce la mise en vente, d'ici quelques mois, de deux types entièrement nouveaux en 250 cmc. Cette cylindrée était, semble-t-il, un peu délaissée en Belgique avant les hostilités. Cette série comportera un modèle deux temps et un quatre temps à soupapes en tête de conception ultra-moderne, comportant tous deux une suspension télescopique avant et arrière. Bien entendu,

nous vous les présenterons en temps utile : Nous rappelons à nos lecteurs que les pièces de rechange Gillet strictement d'origine pour tous les modèles sont actuellement disponibles à l'agence parisienne, 46, boulevard Magenta.

UNE MOTOCYCLETTE ELECTRIQUE

Avant la guerre les véhicules automobiles électriques à batterie étaient d'un

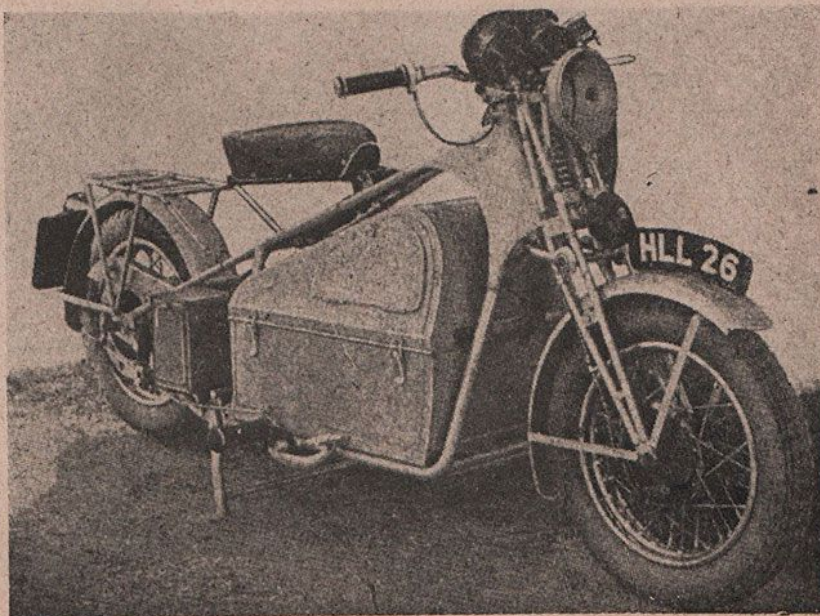
emploi assez rare. On trouvait surtout de petits tricycles pour la remorque des chariots à bagages dans les gares. Pendant la guerre le manque de carburant obligea à travailler de nouveau la question et de nombreux modèles à traction électrique surgirent. On peut craindre qu'avec la réapparition de l'essence, l'emploi de la traction électrique sur route accuse une nette régression. Assurément, le silence, la souplesse et la facilité de conduite sont bien séduisants. Il est douteux que si l'on fait intervenir les frais d'amortissement, la traction électrique soit moins onéreuse. Et d'autre part, le véhicule électrique à batterie est très lourd, très lent et son rayon d'action est très limité. Hélas, nous sommes toujours aussi loin de la batterie légère, réduite, à grande capacité. Il semble donc, jusqu'à nouvel ordre, que les véhicules électriques conviennent surtout aux services urbains.

Dans le domaine du motocycle, nous voyons surtout des machines établies par des amateurs utilisant des batteries et des démarreurs de voitures. Elles peuvent d'ailleurs rendre des services, surtout si un chargeur permet de recharger pendant la nuit.

En Belgique, on trouve néanmoins une machine construite en série, la Socovel, et qui offre un certain intérêt. De petites roues de 3,25x14, un cadre à double berceau avec une fourche à parallélogramme, un empattement de 1 m. 50, une largeur de près de 75 centimètres, un poids dépassant 200 kilogrammes, une selle oscillante, les trois batteries pesant 100 kgs, un moteur de 2 CV, un pignon moteur de 12 dents et un pignon de roue arrière de 63 dents reliés par une chaîne non protégée, des freins à segments, telles sont les caractéristiques essentielles de cette machine.

Le rayon d'action est d'environ 45 kms, en marchant sans arrêt. Après cette distance, la machine avance à peine. Si on s'arrête un peu, on peut encore couvrir quelques centaines de mètres. La vitesse maxima n'est guère que de 30 à l'heure.

En somme, une machine de ce type ne peut remplacer ni la moto, ni le vélomoteur, ni même le groupe auxiliaire, mais elle peut servir à des déplacements de faible kilométrage et en ville sa souplesse et son silence sont bien séduisants.



La machine électrique décrite ci-dessus.

Faut-il changer les cylindrées-limite ?

A cette question, notre collaborateur Mellier répond par la négative. Une machine de cylindrée hybride n'a pas réussi à s'imposer jusqu'à présent, pour des raisons purement conventionnelles, et d'ailleurs discutables. Mais l'élément commercial intervient fatalement dans la mise en construction d'un nouveau modèle. Il est douteux qu'une firme importante risque l'aventure et mette sur le marché une machine de 300 ou 400 cmc. comme certains le demandent.

175, 250, 350 cmc., 500 cmc., 600 cmc. (sidecars), 750 cmc. (de plus en plus abandonnée) et 1.000 cmc., telles sont les cylindrées auxquelles nous sommes habitués. Nous ne sommes pas tous des sportifs épris de compétitions et de courses, mais il est curieux que nous ayons tous une sorte de prédilection pour ces cylindrées dont nous avons l'habitude, et qu'une machine de cylindrée différente nous semble un peu étrange. Cela est peut-être ridicule, mais il en est ainsi. Remarquez, en effet, que la plupart des machines de cylindrée intermédiaire ont disparu ou n'ont eu qu'un succès restreint.

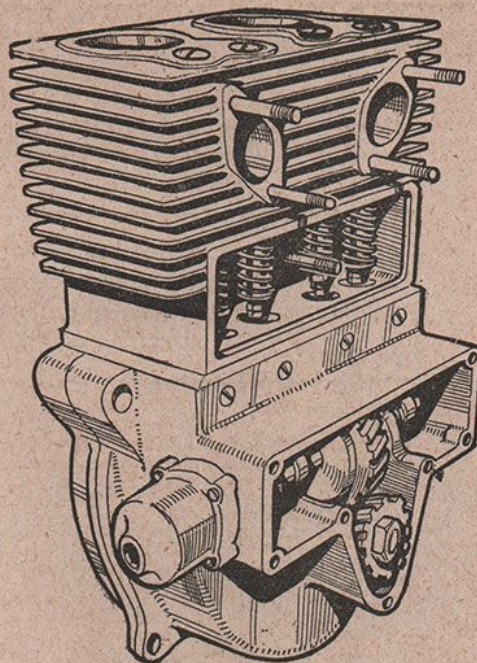
C'est, nous semble-t-il, la raison profonde pour laquelle bon nombre de machines remarquables n'ont pu réussir à s'imposer. Les exemples sont nombreux. En 1919, par exemple, nous avons vu apparaître ce bijou de mécanique qu'était l'A.B.C. Assurément, comme beaucoup de prototypes, cette machine n'était pas parfaite. Certains organes, comme la culbuterie et l'embrayage, laissaient à désirer. Le cadre manquait de robustesse, mais tout cela était curable. Le prix était élevé, mais pas beaucoup plus que les machines classiques de la même époque. Quant à la conception même de cette machine, elle était parfaitement saine, puisqu'on peut considérer que la B.M.W., la Gnome-Rhône, la Zundapp sont par bien des points conçues sur les mêmes principes. Mais l'A.B.C. avait une cylindrée de 398 cmc. Et cela heurtait nos habitudes. Pour courir il fallait chemiser les cylindres et réduire la cylindrée à 350 cmc. Nous sommes persuadés que si Bradshaw qui l'avait dessinée avait adopté une cylindrée de 500 cmc., l'A.B.C. aurait survécu.

Un autre exemple nous est offert par la Silver Arrow de Matchless, une autre 400 cmc. Cette machine admirablement silencieuse et confortable était ce qu'on peut appeler un veau, accélérations molles et une vitesse maxima de

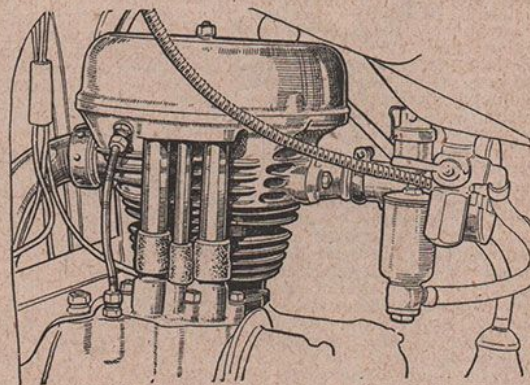
90 kmh., à peu près ce qu'on peut attendre d'une 250 type sport. Pas brillante en côte non plus. Aucun rapport avec les Matchless actuelles, qui sont au-dessus de toute critique. La Silver Arrow était une deux cylindres en V faiblement ouvert et à soupapes latérales. Là encore 100 cc. de cylindrée en plus auraient étoffé cette machine et amélioré notablement ses performances. Il est vrai que Matchless a construit une polycylindre de 500 cc., la Silver Hawk, mais n'en a pas poursuivi la fabrication. Mais c'était une 4 cylindres et jusqu'à

La 200 cmc. connut avant 1938 une immense popularité en Allemagne, cette catégorie bénéficiant de l'exemption du permis de conduire.

Après la modification de la loi, en 1938, des modèles 250 cmc dérivés des 200 cmc furent établis. C'est le cas pour la B.M.W. (ci-contre).



Le groupe moteur de la Matchless 400 cmc. Silver Arrow (Flèche d'Argent). Les deux cylindres ne sont pas parallèles, mais forment un V légèrement ouvert.



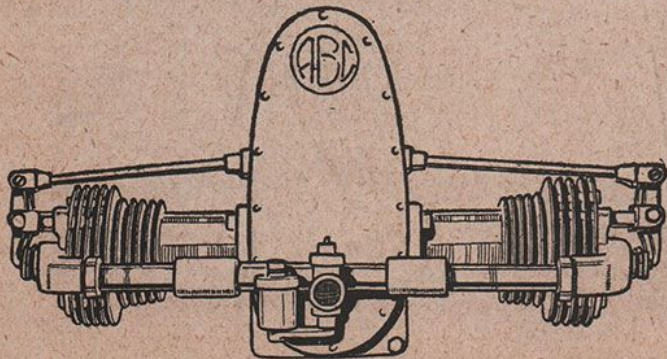
Le premier moteur A.B.C. de Bradshaw, d'une cylindrée de 398 cmc. En 500 cmc, ce dessin aurait certainement survécu, malgré ses imperfections initiales, mais aisément correctibles (culbuterie fragile, cylindres trop minces, etc.).

présent les 4 cylindres de 500 cmc. (bien entendu il s'agit des machines de série) n'ont pas réussi, pas plus que les 600 cc. Quelques succès en course pourraient d'ailleurs changer la situation. Mais prenons l'exemple de l'Ariel, dont la quatre cylindres est un des exemples les plus hardis de la construction anglaise (accouplement du vilebrequin par engrenages). Son succès n'a été assuré et durable que du jour où la cylindrée primitive de 600 cmc. a été portée à 1.000 cc.

Les 150 cmc. ont eu en Angleterre leur petite vogue. En Allemagne, la 200 cmc. a connu un moment de la faveur du public, pour la raison bien simple que les motocyclettes d'une cylindrée égale ou inférieure à ce chiffre étaient exemptées du permis de conduire. Dès que cette exemption fut retirée, un mouvement se dessina aussitôt en faveur de la 250 cmc.

Le public donc s'accommode d'une originalité de dessin, si l'usage en confirme l'excellence, mais non d'une cylindrée hybride.

MELLIER.



CYLINDRES en alliages légers

Le cylindre aluminium est une solution coûteuse. C'est pourquoi quelques constructeurs de deux temps lui préfèrent, malgré ses avantages certains, le cylindre massif en fonte dure.

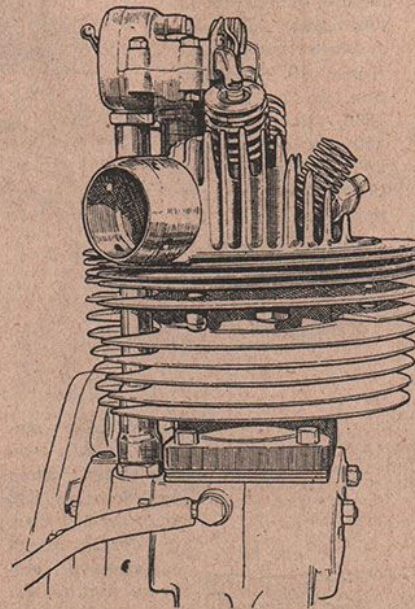
NE parlons pas des culasses en alliages légers dont l'emploi s'est tellement répandu, aussi bien pour les deux temps que pour les quatre temps. La grande conductibilité thermique de ces culasses permet d'égaliser autant qu'il est possible les températures d'éviter en grande partie la présence de points chauds qui favorisent la détonation du mélange explosif. Il y aura toujours dans un quatre temps à distribution par soupapes les points chauds représentés par les soupapes (surtout celle d'échappement) et la bougie, mais leur température se trouve notablement abaissée. L'emploi de la bougie de 14 mm., plus facile à refroidir, constitue un progrès beaucoup plus important qu'on ne le croit, particulièrement pour les deux temps. Certes, il est possible de construire des moteurs à culasse de fonte, quand on prévoit une épaisseur de métal suffisante, que l'on augmente judicieusement la surface de refroidissement et que l'on se contente d'un rapport volumétrique (ou taux de compression) modéré. On obtient des résultats satisfaisants et le prix de revient est sensiblement moins élevé. Les moteurs de petite cylindrée dont la surface de refroidissement est par rapport à la cylindrée plus grande que dans les grosses cylindrées unitaires, fonctionnent parfaitement avec une culasse en fonte. Mais au-delà d'un cylindrée unitaire de 350 cmc. par exemple, la supériorité des culasses en alliage léger s'affirme dès que l'on se propose d'atteindre une puissance spécifique très élevée. Pour les très grosses cylindrées unitaires, par exemple dans le cas des moteurs d'aviation refroidis par l'air, la culasse en alliage léger s'impose, ainsi d'ailleurs que les cylindres en alliage léger.

Il faut en matière de mécanique se garder de généraliser et on conçoit que pour les petites cylindrées, un constructeur hésite à recourir à une solution théoriquement plus parfaite, mais plus coûteuse et qui, pour un moteur à caractéristiques moyennes, ne s'impose pas. Mais cela n'empêche pas de reconnaître qu'en principe, la culasse en alliage léger est supérieure et que son emploi tend à se généraliser.

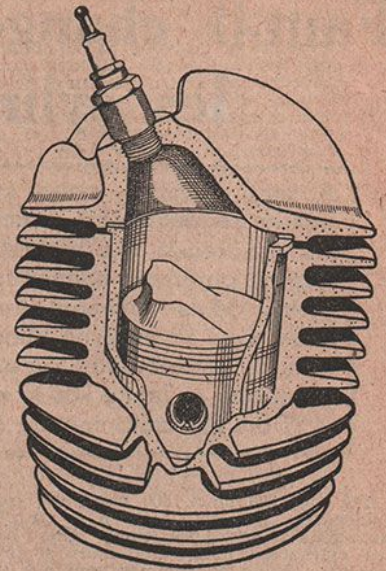
Il nous faut aborder encore avec plus de prudence la question des cylindres en alliage léger, tout particulièrement en ce qui concerne les quatre temps dont le cylindre est relativement facile à refroidir. Si paradoxal que cela puisse paraître, c'est surtout le piston qu'il faut refroidir. Le fond du piston est soumis tout comme la chambre de combustion à des températures extrêmement élevées, de l'ordre de 2.000°, et quand on a commencé à utiliser des pistons en alliage léger, il n'était pas rare de voir le métal du fond se fondre et le piston se crever (l'aluminium fond à 650°). Cela tenait à l'épaisseur insuffisante de la jupe, particulièrement sous les gorges des segments par lesquels une grande partie de la chaleur est évacuée dans les parois du cylindre. Il est donc avantageux que le

cylindre lui-même puisse être à une température assez basse pour activer la circulation thermique et l'évacuation de la chaleur. Une partie de la chaleur est évacuée avec les gaz d'échappement. Le reste est communiqué au cylindre, dont les parties hautes sont à une température plus élevée que les parties basses, ce qui produit une légère inégalité de dilatation et une déformation à la vérité assez légère dans les moteurs courants fonctionnant selon le cycle à quatre temps. Même avec la fonte, à condition que les parois soient épaisses et la surface d'ailettes suffisante, les inégalités de température sont trop faibles pour qu'il en résulte des ennuis en service courant. C'est presque toujours au graissage défectueux, ou à un jeu insuffisant du piston dans le cylindre qu'il faut attribuer les rares accidents de piston dans les moteurs à quatre temps.

Cependant, pour les moteurs à caractéristiques très élevées et appelés à fonctionner presque constamment à pleine puissance, le cylindre en alliage léger présente un avantage certain et son emploi est devenu courant sur les moteurs de course. Il est même arrivé que l'on a



Sur un moteur 4 temps, le cylindre en aluminium est moins nécessaire. Il est cependant très employé en compétition. Remarquez le développement des ailettes sur ce moteur anglais bien connu.



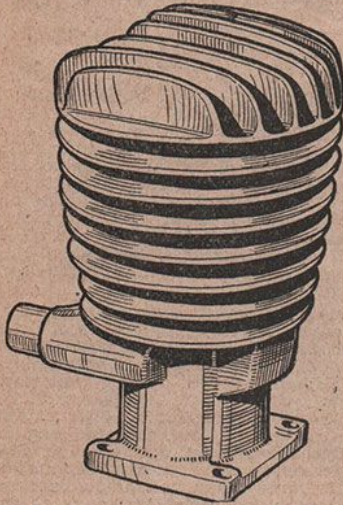
Chez Peugeot, le cylindre est chauffé avant l'introduction de la chemise en acier. La contraction de l'aluminium au refroidissement assure un contact parfait.

exagéré le refroidissement du cylindre, par exemple sur quelques machines du Tourist Trophy. Un 500 cmc. de course, non suralimenté, arrive à développer une cinquantaine de chevaux. Si pour une telle puissance, on aboutit à un abaissement trop grand de la température, on peut en conclure que pour un moteur de série à caractéristiques élevées, dont la puissance ne dépasse pas une trentaine de chevaux et qui n'est que très exceptionnellement utilisé à pleine puissance, un cylindre en fonte de grande épaisseur et à grande surface de refroidissement est suffisant. Il est meilleur marché et plus facile à construire.

Pour les deux temps, la question est beaucoup plus épineuse. Le refroidissement du cylindre d'un deux temps est plus difficile du fait que nous avons vers le bas du cylindre l'orifice de transfert refroidi par les gaz frais et l'orifice d'échappement parcouru par des gaz à température élevée. Il en résulte une inégalité de dilatation qui peut provoquer une distorsion sensible du cylindre. Pour certains deux temps de course suralimentés et même pour certaines machines de série comme la Scott, les constructeurs ont recouru au refroidissement liquide. Villiers a même construit des moteurs à refroidissement par eau qui ont, sur quelques machines anglaises, donné des résultats remarquables, mais au prix d'une certaine complication et d'un coût assez élevé. Le radiateur lui-même est un organe assez délicat et pendant l'hiver on a la préoccupation du gel. Le cylindre en alliage léger offre une solution plus simple, plus économique et entièrement satisfaisante. Et particulièrement en France, nous en trouvons de nombreux exemples. Par contre, nous trouvons des constructeurs et non des moindres, qui restent fidèles au cylindre en fonte. Le plus célèbre constructeur de deux temps, Villiers, est du nombre et en France, le cylindre en fonte conserve de nombreux partisans parmi les grands constructeurs qui disposent de larges moyens de production et pourraient, s'ils le jugeaient nécessaire, fabriquer des cylindres en alliage léger. Et personne ne contestera que leurs machines donnent à la clientèle une entière satisfaction. Il est donc

singulièrement difficile de se faire une opinion. En y réfléchissant bien, cela s'explique par la faible cylindrée des moteurs en question. Comme nous le disions plus haut, il est beaucoup plus facile de refroidir un petit moteur qu'un gros, de donner à l'épaisseur des parois et à la surface des ailettes une valeur suffisante.

Technique délicate sans aucun doute. Il n'est pas impossible d'employer un cylindre en alliage léger non chemisé comme l'a fait Cross, mais il ne semble pas que cette solution ait donné les résultats escomptés et c'est toujours au cylindre chemisé qu'on a recours. Mais il s'agit de maintenir un contact étroit et constant entre un cylindre et une chemise dont les coefficients de dilatation restent différents même quand on utilise des alliages légers dont le coefficient de dilatation est inférieur à celui de l'aluminium pur. Assurément, la chemise en contact



Le principal défaut des anciens cylindres en fonte était le peu d'épaisseur de leurs parois et les dimensions insuffisantes de leurs ailettes.

avec les gaz est sensiblement plus chaude que le cylindre, mais il faut que cette différence de température soit telle que dans toutes les conditions de fonctionnement elle compense l'écart des coefficients de dilatation des deux métaux. On y parvient puisque tous les gros moteurs d'aviation à refroidissement par air ont des cylindres de ce type, mais que de tâtonnements et de recherches. Et là on peut dépenser sans compter. Pour un moteur de motocyclette ou de vélomoteur, on est souvent arrêté par la question essentielle du prix de revient. Il est vrai que les difficultés à vaincre sont moins grandes. Mais on peut avoir des déboires et il faut rendre hommage à ceux de nos constructeurs qui ont réussi à résoudre ce problème d'une manière complète.

Reconnaissons également que le cylindre chemisé a des avantages autres qu'une amélioration du refroidissement. C'est ainsi qu'on peut utiliser des chemises nitrurées dont l'ovalisation est beaucoup plus lente. Le changement de la chemise est, surtout pour les deux temps, bien préférable au réalésage quand on doit enlever une quantité assez grande de métal. Au point de vue du refroidissement, en effet, la diminution de l'épaisseur des parois est fâcheuse et l'emploi d'un piston de plus grand diamètre peut modifier le taux de compression et l'équilibrage.

Telle est aussi impartialement exposée que nous l'avons pu, la question du cylindre en alliage léger chemisé. On voit combien il est difficile d'arriver à une conclusion.

H.P. BORESTROKE.

LE COIN DU DÉBUTANT - 7

VII

LE MOTEUR A DEUX TEMPS

Le moteur à deux temps conserve les deux temps essentiels du cycle à quatre temps, c'est-à-dire la compression et la course de détente. C'est donc par son mode d'alimentation (admission et échappement) qu'il se distingue.

Il utilise pour l'aspiration du mélange la dépression produite dans le carter par la montée du piston. Le carter est donc en communication directe avec le carburateur. Quand le piston descend, il interrompt la communication du carter avec le carburateur et le mélange se trouve comprimé. Quand le piston arrive en bas de sa course, il démasque un canal qui met en rapport le carter et le cylindre et permet aux gaz frais de pénétrer dans le cylindre. En même temps le piston découvre un orifice disposé de l'autre côté du cylindre, ce qui permet aux gaz brûlés de s'échapper. Les gaz frais entrent donc d'un côté, les gaz brûlés sortent de l'autre. Le piston porte un écran déflecteur qui oblige les gaz frais à remonter dans le cylindre vers la culasse, puis à redescendre en chassant devant eux les gaz brûlés. Quand, théoriquement au

moins, les gaz frais ont chassé les gaz brûlés et rempli le cylindre, le piston remonte, obture les deux orifices et comprime le mélange. Dans certains deux temps, le piston n'a pas d'écran, mais il y a plusieurs canaux de transfert dont l'orifice est disposé de telle sorte que les gaz frais soient dirigés vers le haut du cylindre. En somme, l'admission des gaz frais et l'expulsion des gaz brûlés sont simultanées et s'opèrent quand le piston approche du point mort inférieur.

Nous avons donc :

Cylindre	Compression	Travail
----------	-------------	---------

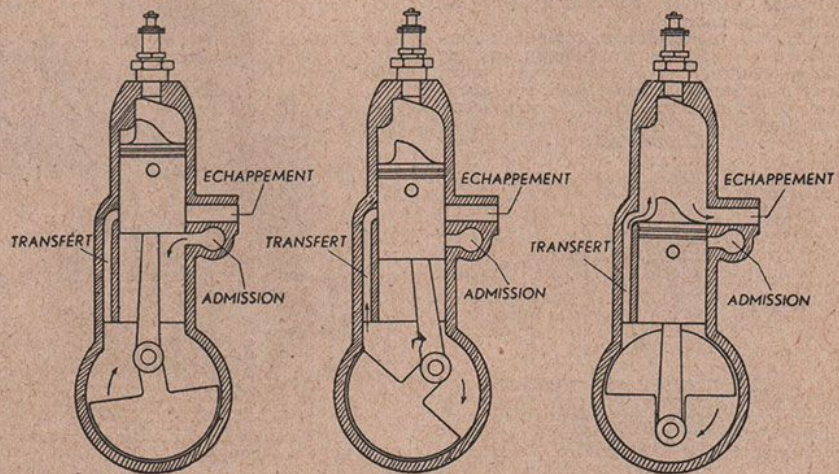
Carter Aspiration Légère compression et en fin de course simultanément : échappement des gaz brûlés, transvasement des gaz frais.

On remarquera :

1° que le moteur deux temps fonctionne sans organes de distribution, le piston jouant ce rôle ;

2° que, pour assurer une aspiration et une éjection énergique des gaz frais, il faut que l'espace mort du carter soit réduit au minimum. Le carter est donc très petit, très étroit. Il renferme un vilebrequin, et le volant se trouve à l'extérieur.

(à suivre)



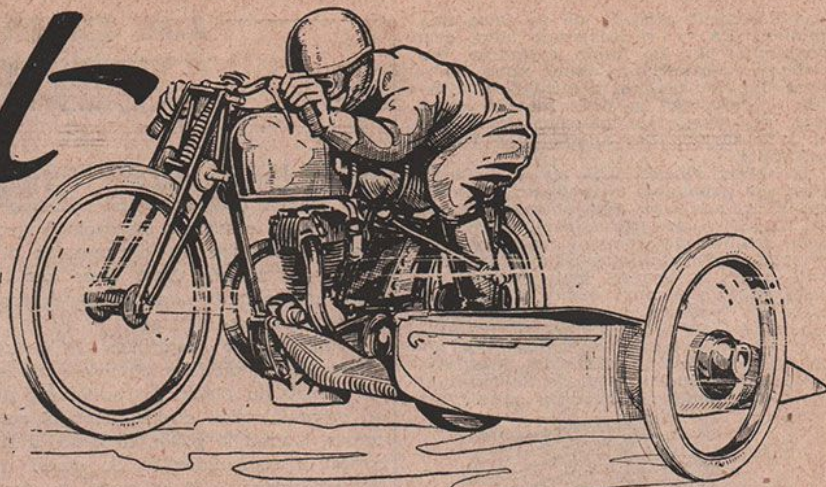
L'appellation « moteur à deux temps » constitue un véritable barbarisme, puisque nous retrouvons dans son fonctionnement les quatre phases du cycle Beau de Rochas.

De gauche à droite : 1° Le piston remonte sous l'action des contrepoids du vilebrequin. La partie supérieure du piston comprime les gaz, alors que sa partie inférieure crée une dépression dans le carter. Le piston arrive au P.M.H. La partie inférieure de sa jupe démasque une ouverture mettant en communication le carter et le carburateur (admission des gaz frais).

2° L'explosion chasse le piston vers le bas. La lumière d'admission est masquée. La face inférieure du piston comprime les gaz dans le carter.

3° Arrivé au point mort bas, le piston démasque la lumière de transfert, faisant communiquer le carter et l'intérieur du cylindre. Les gaz frais s'engouffrent dans le canal de transfert et achevent le balayage des gaz brûlés, qui s'enfuient par la lumière d'échappement. Cette dernière est d'ailleurs démasquée avant la lumière de transfert, pour permettre l'évacuation des gaz brûlés par leur force vive.

Sport



LE GRAND PRIX DE MARSEILLE

Après Nice, on prend les mêmes et on recommence. Ce cliché, assez banal, résume cependant de façon exacte le dernier Grand Prix de Marseille (12 mai dernier). Victoire de Loyer, premier du classement général, avec une 350 cmc. Behra, meilleur que jamais, second avec une Terrot de même cylindrée, à 8 secondes du vainqueur. En 500, victoire de Jean Braccini, également sur Terrot.

En ce début de saison sportive, deux noms retiennent l'attention immédiate : D'abord celui de Roger Loyer, pilote d'élite, qui a fait ses preuves bien avant la guerre, accumulant les victoires sur tous les circuits nationaux et défendant avec brio nos couleurs à l'étranger. Ensuite, celui de Behra, qui se révèle comme un de nos plus brillants espoirs. Malgré une chute vers la fin de la course, il ne cessa de talonner Loyer pour terminer second des 350, devant toutes les 500.

Le départ fut donné en bloc à tous les concurrents (toutes cylindrées confondues). On avait compliqué le circuit en ajoutant une chicane à mi-parcours. On se demande pourquoi, les motos étant sensiblement moins rapides (et aussi moins dangereuses pour la foule, en cas de maladresse ou d'accident) que les voitures de course.

Parmi les malchanceux, relevons : Bernard, parti en tête du peloton, qu'une bûche élimina après le second tour ; Onda, qui était troisième avant son abandon et Monneret, victime d'ennuis d'alumages.

RESULTATS

Motos 500 cmc. — 1. Jean Braccini (Terrot), 15 tours, soit 54 kms en 38' 26" 8/10 ; 2. Barde.

Motos 350. — 1. Roger Loyer (Velocette), 15 tours, soit 54 kms en 37' 44" 2/10 (moy. 85 kmh. 858), meilleur temps de la journée motos ; 2. Behra (Terrot), 37' 53" 2/10 ; 3. Berlié (Velocette).

Motos 250. — 1. Tournier (D.K.W.).

LE CIRCUIT DU FOREZ

Loyer remporte à Saint-Etienne sa troisième victoire de la saison ! Sur un circuit difficile, très sinueux, il a réalisé la moyenne de 101 kmh. 742. Sa forme est actuellement éblouissante. Il surclasse de façon très nette tous ses rivaux, accomplissant à 102 kmh. 229 son meilleur tour.

LES RESULTATS

Professionnels. — 1. Loyer (350 cmc. Velocette), les 75 kms 358 en 42' 4" 9/10 (moy. hor. : 101 kmh. 742), meilleur temps de la journée moto ; 2. Naudon (500 cmc. Velocette), 14 tours, 43' 27" 9/10 ; 3. Berthier (500 cmc. Saroléa), 14 tours, 44' 43" 6/10 ; 4. Varaut (sidecar 1.000 cmc. Gnome-Rhône), 13 tours, 43' 21" 9/10 ; 5. Dubuet (250 cmc. D.K.W.), 13 tours, 45' 17" 6/10 ; 6. Jinhert (350 cc. Saroléa), 12 tours, 42' 9" 5/10 ; 7. Beauvais (sidecar 600 cmc. Motobécane), 12 tours, 45' 12" 2/10 ; 8. Chapelle (250 cc.), 9 tours, 43' 4" 8/10 ; 9. Moschetto (600 cmc. Saroléa), 9 tours, 47' 47" 8/10 ; 11. Lhéritier (350 cmc.), 2 tours, 45' 18". **Meilleur tour :** Loyer en 2' 46" 1/10,

moyenne 102 kmh. 229.

Amateurs. — 1. Beignaux (500 cmc.), les 47 kms 572 en 31' 6/10 (moy. hor. : 92 kmh. 045) ; 2. Galbo (500 cmc.), 32' 5" 5/10 ; 3. Marancourt (350 cmc.), 32' 41" 2/10 ; 4. Verd (250 cmc.), 9 tours, 31' 47" 2/10 ; 5. Jacquemard (500 cmc.), 9 tours, 34' 51" 5/10 ; 6. Baugeère (sidecar 1.000), 8 tours, 31' 43" 4/10 ; 7. Thollot (175 cc.), 8 tours, 34' 9" 8/10.

EN BELGIQUE

LE GRAND PRIX DE BRUXELLES



Le Français Lhéritier, vainqueur en 350 cmc. sur Velocette.

Nous devons enregistrer aujourd'hui avec une légitime satisfaction, la victoire d'un coureur français sur un circuit étranger. Lhéritier, qui fit en 1939 une si belle saison, a remporté la catégorie 350 cmc. au Grand Prix de Bruxelles devant un lot remarquable de coureurs Belges et Hollandais, et surtout le redoutable conducteur anglais Ferguson Anderson. A Lhéritier, dont nous avons jadis applaudis les succès à Montlhéry, nous adressons nos félicitations les plus vives. Son exploit rend un peu de lustre à nos couleurs motocyclistes, bien ternies, hélas, par la défection quasi totale des écuries officielles de nos constructeurs. Le succès eut été complet si un champion français avait pu mener au poteau une de ces rapides 350 françaises à simple ou double A.C.T. qui ne cassaient pas... lorsqu'elles étaient bien préparées surée..

En dépit d'un temps déplorable, une foule très dense se pressait ce jour-là sur le Boulevard Mettewie. Les catégories Juniors (350 et 500) donnèrent lieu à des luttes serrées dans les deux catégories. Dauwe, Van Hersel et Sousman furent les principaux animateurs de la course des 350. Le premier nommé vainqueur devait réaliser 79 kmh. 500, devant les deux autres. En « demi-litre », Thomas enleva de haute lutte la première place.

L'intérêt devait se concentrer sur les épreuves des classes « Seniors et Internationaux » (mêmes cylindrées). Départ en chandelle de l'Anglais Anderson, suivi par Lhéritier. Ce dernier fait montre d'une combattivité extraordinaire et passe son rival direct au 4^e tour. Anderson tentera en vain, tout au long de la course, de reprendre l'avantage. Malgré Anderson, malgré l'effort remarquable d'un jeune espoir hollandais (Hartmann, qui battit le record du tour), Lhéritier passe en vainqueur la ligne d'arrivée.

Par contre, en 500 cmc., Anderson devait prendre sa revanche. Le Belge Meunier fit une très forte impression. Course également très animée, surtout au début. Lhéritier ne put malheureusement terminer l'épreuve.

RESULTATS

500 cmc. — 1. Anderson (Velocette), (moy. 85 kmh.) ; 2. Meunier (F.N.).

350 cmc. — 1. Lhéritier (Velocette), moyenne 82 kmh. 700 ; 2. Anderson (Velocette) ; 3. Peraldi (Norton).

Sidecars 600 cmc. — 1. Vanderschrick (Norton) ; 2. Puttmann (Saroléa) ; 3. Beauvais (Motobécane).

BALSA ACCIDENTE

A l'entraînement du Circuit du Forez, Marcel Balsa, qui devait disputer la course des voitures sur une 1.500 cmc. Maserati monoposto, fit un tête-à-queue à la sortie d'un virage. La voiture dérapa, quitta la route et tomba dans un fossé. Le conducteur devra garder le lit plusieurs semaines, la fracture de quatre côtes nécessitant l'immobilisation et le repos. Au grand champion auto-motocycliste, « Moto-Revue » adresse ses meilleurs vœux de rétablissement.

EPREUVE A VENIR

Dans notre prochain numéro, nous donnerons le compte rendu complet du circuit de vitesse du Bois de Boulogne (le jeudi 30 mai). Une participation de tout premier plan, tant motocycliste qu'automobiliste, est d'ores et déjà, as-

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.

LE POINT FINAL

● J'ai suivi avec intérêt la polémique sur la 500 cmc. Terrot R.L. Pour ma part, je trouve que c'est une très bonne machine. Je fais de la moto depuis 1931 et j'ai acheté ma 500 R.L. en juillet 1935. Je l'ai vendue en 1943.

De 1935 à 1939, pendant les cinq jours de la semaine, je faisais Cannes-Grasse-Cannes, soit 33 kilomètres, et une fois par mois, pour la reposer, le samedi matin départ pour Marseille et retour le dimanche soir, soit en solo, soit en side. Je passe sous silence les randonnées du dimanche, en moyenne 80 kms. J'aime conduire assez vite et je peux vous dire que j'étais bien servi par ma monture. Ce qui m'a surtout étonné, c'est sa faible consommation d'essence (3 l. 200 d'Azur aux 100 kms). La consommation d'huile était négligeable, grâce au carter sec. J'ai eu quelques démêlés avec le Delco, mais cela venait d'une mauvaise batterie et depuis que j'eus monté une 24 ampères-heure, tout a marché à souhait. J'ai changé deux fois les pignons de chaînes, deux fois le roulement de tête de bielle et réalésé deux fois. Pour parler un peu de moyennes, j'ai fait Cannes-Marseille un samedi après-midi en deux heures et quart et il y a 180 kms, en solo évidemment. En Syrie, où j'étais pendant la guerre, nous avions des 500 R.L. attelées à un sidecar Terrot type Armée, elles ont toujours donné satisfaction et je m'étonne de l'acharnement de certains pour la R.L. en particulier et pour Terrot en général.

J'ai eu de la même marque la 175 à courroie supersport (mais oui), j'en ai gardé un très bon souvenir, notamment un trajet Cannes-Menton (où je faisais mon service en 1932) en une heure et il y a 64 kms ! J'ai eu aussi la 175 Terrot confort 3 vitesses toujours en deux temps, elle m'a transporté pendant deux ans tous les jours à Grasse où m'appelait mon travail.

J'ai confiance dans la Maison Terrot, car elle a toujours été en tête du progrès, je veux parler du Delco, du Monobloc et des roues à galets coniques qui sont de tout repos.

M. BERTALLOT,
Le Cannet (A.-M.)

N.D.L.R. — Nous estimons, en accord avec de nombreux abonnés, que la discussion Harley-Terrot a assez duré. Toute communication ultérieure à ce sujet ne pourra plus faire l'objet d'une insertion dans cette rubrique.

M. PORET, NE SOYEZ PAS CHAUVIN

● Je comprends et je partage vos sentiments de motocyclistes français, étonnés de ne voir que de la publicité étrangère dans les colonnes de « Moto-Revue », mais cette dernière nous en donne les raisons dans le n° 867, dans lequel paraît votre lettre. Cette propagande dites-vous, n'est pas encourageante pour les Français qui achèteront des produits étrangers et nous, ouvriers, connaissons le chômage, etc... Rassurez-vous, nous n'en sommes pas encore là... et ce n'est pas encore l'année prochaine que nous se-

rons submergés par la production étrangère, car vous ne devez pas ignorer notre pauvreté en devises qui ne nous permet pas d'acheter grand chose à l'étranger. (Nous le voyons avec l'essence !). D'autre part, je ne comprends pas votre parti-pris à nier l'incontestable supériorité des machines étrangères sur les nôtres. C'est un peu comme si vous compariez nos appareils photographiques avec ceux d'outre Rhin ! (Croyez-moi, il me serait beaucoup plus agréable d'écrire l'inverse). Pourriez-vous me citer une machine française comparable en 175 à une Benelli ou une M.M. ? en 250 à une Guzzi ? en 350 à une Velocette ? en 500 à une Norton ou une Sunbeam ? en 600 à une B.M.W. R 66 qui est sans contredit la machine qui réunit le plus de qualités : tenue de route, propreté, silence, etc... Rappelez-vous qu'en 38 un de nos grands constructeurs sortait avec une grande publicité sa dernière née : une 350 à culbuteurs soupapes enfermées, sélecteur mais dont la chaîne primaire était protégée (?) par un simple cache-poussière en tôle que je me refuse à baptiser carter ! Or, à la même époque, vous pouviez chercher une machine étrangère dont la chaîne primaire n'était pas enfermée dans un carter étanche à bain d'huile ! Un autre grand constructeur lançait un nouveau moteur, excellent d'ailleurs et qui donne des CV... tellement même qu'il est à peu près impossible de « tirer » sur la 500 en solo sous peine de se casser la... (comme vous dites) à cause du cadre qui « se tortille » dans les accélérations, parce qu'il n'est pas assez rigide, etc... Du côté compétitions, avez-vous vu une machine française gagner au T.T. ? Je crois même qu'il n'y en a jamais eu d'engagées (1) Vous souvenez-vous du dernier grand prix de Reims où les D.K.W. tournaient littéralement autour de leurs rivales ? De plus, vous paraîsez oublier que presque tous les perfectionnements nous sont venus de l'étranger : poignées tournantes, sélecteur, 4 vitesses, chaîne primaire enfermée, suspension AR, etc., et la roue AR à broche, combien en avez-vous vues en France ? 2 ou 3 peut-être... alors que presque, pour ne pas dire toutes les machines étrangères en sont munies. En ce qui concerne la suspension AR, presque toutes les machines italiennes en sont pourvues et beaucoup d'anglaises ; combien en France ? 2 au plus je crois. Croyez-vous que ce soit par snobisme que les porteurs de journaux ont presque tous fait l'acquisition de machines étrangères fort coûteuses, même avant la guerre ? Je ne le pense pas ; je crois plutôt que c'est pour avoir une machine qui offre le plus de sécurité pour assurer un service régulier sans défaillance. Par ailleurs, vous dites que rouler à 100-120 sur nos routes est passablement casse... figure ; je vous répondrai à cela que la vitesse n'est rien. Cela dépend de deux facteurs : 1° endroit où l'on réalise cette vitesse ; 2° question de machine. Personnellement, j'ai eu la joie de piloter l'unique Vincent H.R.D. qui existe en France (de feu mon pauvre ami Jucquellier) et de la pousser à 160 sur la route de La Ferté Saint-Aubin, après Olivet, près d'Orléans et je vous assure que je n'ai pas eu l'impression que j'allais... « me la casser ». Vous allez peut-être me prendre pour un bluffeur, mais j'affirme qu'avec cette machine sur une

belle route avec la visibilité très dégagée, rouler à 100 est « la barbe » comme traverser la Beauce à 35 avec une machine ordinaire. Ce qui n'empêche pas de dire comme vous, que, rouler entre 100 et 120 avec une machine à cadre rigide sur une route un peu ondulée, peut être casse... pipe, mais pas sur une belle route plate comme celle d'Evreux ou la merveilleuse piste qu'est la « Bordeaux-Arcachon ».

Vous critiquez aussi les machines rapides ; or qui peut le plus peut le moins et une moto capable de faire 140 tournera presque au ralenti à 80 avec une grande réserve et ne consommera pas beaucoup. Je terminerai cette controverse en vous souhaitant amicalement de devenir un jour propriétaire d'une de ces mécaniques étrangères dont vous faites fi et... vous m'en reparlez.

M. FREISSE, à Paris.

(1) N.D.L.R. — Si.

LES PORTEURS DE JOURNAUX PROTESTENT

● Je suis très étonné de lire l'article de M. Perrin dans le N° 869, non pour la question assurances (là je suis de son avis), mais parce que M. Perrin donne en exemple pour les accidents les porteurs de journaux. En effet, sur trois porteurs qu'il a vu arrêtés par le feu rouge sur le boulevard Montmartre, un seul avait un frein avant. A-t-il oublié ou n'a-t-il pas remarqué qu'il existe le frein dans le moyeu arrière ou même pignon fixe ? Il faudrait souhaiter que tous les cyclistes roulent comme les porteurs de journaux (même sans freins et sans lumière la nuit, du moins le feu arrière). Pour ma part, je roule depuis 1928 sans n'avoir jamais eu d'accident et je n'ai eu connaissance dans mes camarades de travail que de deux ou trois cas d'accidents très graves et n'oublions pas que nous sommes plus exposés en roulant toute la journée, que le cycliste qui se rend à son travail le matin de bonne heure et qui rentre le soir ou surtout qui va se promener le dimanche (là il faudrait une assurance obligatoire).

H. BUCHER,
porteur de journaux,
142, av. L.-Rollin, Paris-15^e.

QUE DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

● Voici à mon avis quelques dispositions qui devraient être obligatoires sur toutes machines modernes :

- 1° Roues à broches.
- 2° Selle suspendue en un point.
- 3° Tous les câbles enfilés à l'intérieur du guidon.
- 4° Freins jumelés.
- 5° Feu rouge arrière pouvant faire baladeuse (en cas de crevaison nocturne).

Et bien entendu, bloc moteur, sélecteur au pied, etc. Ces améliorations n'augmenteraient pas sensiblement le prix de revient.

Roger GOVARE,
Coudekerque.

LA QUESTION DU CARBURANT

● Que pensent les lecteurs de « Moto-Revue » de la décision gouvernementale ayant supprimé les S.P. pour les motocyclettes, mais ne leur attribuant pas d'essence ?

S.P. ou pas S.P., les motos ne roulent pas davantage... à moins de s'approvisionner au marché noir.

A. BOULESTEIX,
Nanterre.

(Suite au verso)

TRIBUNE LIBRE

(Suite)

EN FAVEUR DE LA MOTO UTILITAIRE

● Je vous remercie de la campagne que vous menez en faveur de la moto utilitaire : nous sommes des milliers qui attendons avec impatience un moyen de locomotion économique pour nous rendre à notre travail, d'ouvriers, de petits employés ou de carrières libérales.

En principe, nous sommes décidés à soutenir la construction française en achetant français : encore faudrait-il que nos constructeurs se décident à faire quelque chose pour la clientèle dite « civile ».

Abbé MARTIN Jean,
à St-Jean de Pourcharesses (Ardèche)

REPOSE A M. MAILLOL

● Très vivement impressionné par les quelque soixante desideratas de M. Maillol ! Il ne tient d'ailleurs qu'à lui d'en réaliser une bonne moitié par l'acquisition des accessoires souhaités, par exemple les lampes blanches, éblouissantes et interdites. Mais pourquoi ne pas les imaginer permises, puisque nous sommes dans les rêves ? Quant au reste, les noms des machines qui présentent les caractéristiques demandées sont sur toutes les lèvres. Que manque-t-il à une R51 pour satisfaire M. Maillol ? Un châssis en tôle abandonné par la marque après 18 ans de fidélité ? Des pneus de grosse section dont personne ne veut sur deux roues ? Deux cylindres supplémentaires qui lui donneront les 8 tuyaux d'échappement auxquels il paraît tenir ? (Je lis en effet : 4 cylindres et double échappement). Je me permets de suggérer qu'une batterie de 8 tubes, ça fait mieux. Il existe des 16 cylindres en automobile (sans parler de l'aviation), on aurait ainsi 32 tuyaux. C'est tentant ! D'autant qu'avec un peu de complaisance on pourrait les agencer en orgue chromatique de deux octaves et demie, alimenté par l'échappement et commandé par un clavier sur le tableau de bord, qui est bien incomplet. Que d'étapes de nuit rendues moins fastidieuses !

Par ailleurs, M. Maillol veut faire, avec son pied droit, beaucoup de choses : frein, avertisseur-ville, avertisseur-route, contacteur, phare-code. Le seul moyen d'arranger tout ça serait d'avoir une botte droite avec bout à charnière culbutante découvrant la batterie d'orteils : un pour chaque commande considérée. Espérons que le cinquième orteil aura licence de cueillir les pâquerettes sur les bas-côtés.

Soyons raisonnables : utiliser la poignée gauche comme commutateur de phare condamnerait le 5^e orteil à l'inaction, donc à l'ennui. L'obligation de le distraire entraînerait les frais d'installation d'un écran de cinéma parlant, en couleurs et en relief. Poids prohibitif, mais on pourrait le construire en alliage électron-liège, récemment mis au point. C'est à considérer.

L'idée la plus originale pour qui ne veut pas être gêné pour démonter la roue AR, c'est d'y mettre en travers un porte-bagages avec valise. En pliant un peu la roue, elle sort très bien. Il suffit de la prévoir en fil de quartz étiré à l'arbalète avec deux poulies prenant appui sur le renflard de marche arrière et renforcées de goussets goujonnés sur ressorts desmodromiques en bois vibré.

Il ne reste plus qu'à adapter à la roue AV un rouleau de papier buvard débrayable avec échappements d'eau latéraux, pour routes glissantes par temps de pluie.

Je n'en dis pas plus, parce que j'ai l'intention de faire breveter tout ça. Tous les rêves sont permis, le mien est celui-ci... quels sont les vôtres ?

P. BICHARZON, abonné.

MACHINES AMERICAINES

● Depuis 1920, je roule sur des machines made in U.S.A. et peu nombreux sont ceux qui ont essayé toutes les marques américaines. J'ai bien ri en lisant la polémique Terrot-Harley. J'ai possédé successivement en 1920, Indian 2 cyl, 1000 cmc., en 1922, Harley 1000 latérale, en 1924, Excelsior 2 cyl. 750 cmc., en 1927, Henderson 4 cyl., en 1937, la Harley 61 OVH revendue 3 mois après pour importer moi-même la 4 cyl. Indian. De toutes ces machines américaines, je dirais ceci : Toutes de la mécanique robuste ; puissantes, confortables et agréables à piloter.

En Amérique, la H.D. est la plus répandue, la 61 OHV est terriblement rapide, mais sur nos routes je préférerais ma vieille Henderson ou encore la 4 cyl. Indian, tenue de route extraordinaire, cela est dû uniquement au grand empattement qui est de 156 cms. Depuis 1939, Indian possède une excellente suspension AR. Chose curieuse, la 2 cyl. Indian à 1 cm. de plus d'empattement que la 4 cyl. Avec la suspension AR, les nids de poule n'existent plus. En France, nous avons de bien mauvaises routes et la vitesse devient dangereuse pour des motos courtes d'empattement et de faible poids.

R. HUGUENET, Dijon.

QUE DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

La rubrique « On nous écrit » me passionne, surtout « Que désirez-vous, de votre moto ». Je vois et lis donc les suggestions des lecteurs, beaucoup sont intéressantes, mais on oublie beaucoup la propreté de la machine, et c'est sur ce point que j'insisterais le plus. Une autre chose que les 9/10 de motards ne connaissent peut-être pas, c'est les freins Lockheed. J'en ai sur la mienne. Quelle différence ! Freinage doux et sûr, pas de « plat » aux pneus, pas de secousses. J'ai eu à ce jour 12 motos, donc, toutes ont eu leurs qualités et leurs défauts, mais malgré cela, j'insisterais sur ce point que jamais, au grand jamais, je ne suis resté en panne sur la route (sauf crevaisin) et pourtant avant-guerre je roulais en moyenne 7 à 800 kms par semaine (4 CV Magnat-Debon lat., 4 CV New-Map culb.), 5 CV culb. Monet-Goyon, 4 CV Magnat culb. compétition avec laquelle j'ai roulé à Miramas autodrome au chrono à 146 kmh. 200. Gnome-Rhône, CV 2, X, N.S.U. 5 CV, Norton 5 CV arbre à cames, B.S.A. Etoile Bleue, Indian, et à l'heure actuelle, une flat-twin Zundapp modèle de l'armée, marche AR, etc., et c'est là surtout que je trouve la différence (quels regrets que cela soit biche), car je viens de faire 2.500 kms à 57 de moyenne et surtout pas une tache d'huile, ni aux chaussures, ni aux vêtements.

LAUGIER Marius,
7, rue Félix-Faure, Vincennes.

CLUBS



MOTO-CLUB CHATILLON-NAIS. — (Tourisme-Camping-Sport). — Il a été décidé de transférer le Siège Social au 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine). Néanmoins une permanence continuera à fonctionner 108, rue Béranger.

Le M.C.C. vient de fonder deux sections dans les 13^e et 15^e arrondissements de Paris. Les permanences fonctionnent dès maintenant, pour le 13^e : Café Pessans, 122, rue de Tolbiac ; pour le 15^e : Brasserie Thomas, 206, rue de la Convention.

Calendrier touristique pour le mois de juin :

Le 2 dans la matinée, sortie de propagande dirigée sur nos sections parisiennes des 13^e et 15^e arrondissements.

Le 9 sortie sur Saint-Cloud pour assister à la course auto-moto.

Le 10 sortie en forêt de Sénart.

Le 16 sortie officielle sur Ognon (Oise), près Senlis, (Déjeuner au restaurant).

Le 23 sortie pique-nique sur Dampierre.

Dorénavant les réunions mensuelles auront lieu le premier jeudi de chaque mois. En conséquence, prochaine réunion le 6 juin à 21 heures au nouveau siège.

■ **UNION MOTOCYCLISTE DE L'AGE-NAIS.** — Nous apprenons qu'à l'occasion de la sortie-promenade sur Astaffort, le 9 juin, l'équipe de course de l'U.M.A. effectuera des essais sur la côte d'Astafort-Cinq, où notre très sympathique ami le coureur Duprat nous réserve un accueil chaleureux.

Membres de l'U.M.A., tous à Astaffort le 9 juin ; pour les détails sur cette sortie, s'adresser au siège, Grand Café Foy, Agen.

■ **MOTO-CLUB D'ALGERIE.** — Le Moto-Club d'Algérie a repris son activité depuis le 1-1-1946. Le 14 avril, il a organisé une sortie pour reprendre contact avec les anciens membres du club ; le Conseil d'administration a décidé d'organiser un grand concours de régularité dont la majeure partie du parcours sera en montagne.

Renseignements au M.C. d'Algérie, siège social, Brasserie Bab-Azoun, Alger.



S.M.C.P. — Sport-Tourisme-Camping. — A partir du mois de mai les réunions auront lieu deux fois par mois, les 1^{er} et 3^e mercredis.

Les réunions ont toujours lieu au siège social, Brasserie Henri IV, 1, place de la Bastille, Paris, 4^e, où les demandes de renseignements peuvent être adressées.

■ **AUTO-MOTO-CLUB DE LA CITE.** — L'A.M.C.C. en léthargie depuis cinq ans par suite des événements reprend son

activité ; à sa troisième réunion de l'année, nous étions près de 50 % de l'effectif de 1939 et de ce fait avons procédé à l'élection de notre bureau qui se compose comme suit : Président d'honneur, Augier E. ; Vice-Président d'honneur, Goutagny A. ; Président actif, Merle Marcel ; Vice-Président, Dumas ; Secrétaire, Burel J. ; Trésorier, Lenon L. ; Conseillers, Morga, Volle, Dubost et Tribollet.

Nous espérons sous peu pouvoir de nouveau prendre une vive part au sport motocycliste et au tourisme et l'A.M.C.C., comme par le passé, fera encore parler de lui dans la région Lyonnaise.

■ **L'ETOILE MOTOCYCLISTE DE PARIS** organise à l'occasion des fêtes de la Pentecôte une sortie sur Dieppe et les environs les 8, 9 et 10 juin. Départ à 7 heures à la porte de Clignancourt. Les motocyclistes isolés sont aimablement invités. Repas 120 fr. assurés. Chambre facultatives 80 francs.

N.D.L.R. — Soyez brefs. Ne faites figurer dans vos communiqués que le strict nécessaire. Toute longueur dans vos textes nous oblige à des coupures plus ou moins importantes. Enfin, les exigences de la mise en page peuvent nous contraindre à supprimer périodiquement cette rubrique. Nous nous en excusons par avance auprès de MM. les dirigeants et sociétaires de clubs.

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces 60 francs

FONDE EN 1878
BREVETS, MARQUES, MODELES
CABINET FABER
24, rue de Petrograd - PARIS
EUR 34-34
DOCUMENTATION n° 54 SUR SIMPLE DEMANDE

DEMANDES D'EMPLOI

DESSIN. études méca. gle exéc. trav. dessins à domic. MARSARD, 281, r. Lecourbe, Paris.

ON DESIRE ACHETER

ACHETEUR BONS PRIX TOUTES MACHINES ANGLAISES, ALLEMANDES OU FRANÇAISES, FABRICATION ANTERIEURE A 1938. STATION-SERVICE, 83, AVENUE DE LA GRANDE-ARMEE, PARIS.

ACHETE side Précision et pn. 26x3,5 bon état. BURGER, 7, r. Jean-Véber (20^e). Bot. 37-34.

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

VIELLE moto Peugeot 350 de préf. incomp. ou hors d'usage. LEGRAND Paul Fils, 29, rue du Levant, Bondy (Seine).

CHERCHE 125 cc. Ardie D.K.W. Ecr. CHORT, 18, rue Cler, 7^e.

MOTO 4 ou 5 CV. BOUCHERIE, 40, rue Cam.-Desmoulin, Cachan. Alésia 23-22.

RÉCH, roue AV Puch 250 cc. Broche 10 mm. CHABANNE, 48, rue des Rancy, Lyon (3^e).

CYCLEC, même tr. mauv. état méca. BOMPOL, Fourqueux S.-O.

SUIS acheteur Harley solo ou side. Ecr. BLANCHET, 10, r. Scheuerkerstner, Asnières (S.).

MOTOS A VENDRE

VELOMOT. Jonghi sélect. bon état. BENEZET, 25, rue Pierre-Boudou, Asnières.

ROYAL-Enf. 500 ét. mar. imp. SOULIE, 18, r. Regley, Villemonble

MOTOBEC. 350 sup. club ét. nf GALLOU, 7, chem. du Belvédère, Chennevière-sur-Marne.

SIDECARS nfs disponibl. chez HURMI, 13, passage Latuille, Paris, place Clichy.

INDIAN 1200 cc. 1940 bon ét. Ecrire DEVEUGLE, 3, avenue Bertie-Albrecht, Paris (8^e).

500 TRIUMPH mag. comp. imp. 1000 René-Gillet, 350 Terrot, 175 Terrot, 350 Saroléa culbuteurs. COCLEYR, 11, rue du Petit-Pont, Paris (5^e).

350 SARO. culb. pneus nfs 125 cmc. Etat neuf. Long. 22-25.

A VENDRE pneu 700 X 100. Moyeux AR. Norton, Victoria, Réser. Norton, Hardy. Pots d'échappe. Puch, Guzzy, Terrot. Fourch. hég. B.M.W. AUBURTIN, 19 bis, av. Foch, St-Maur. sam. et soirs part. 17 h.

TERROT 350 latér. type H.D. très bon ét. ROUSSEL, 62, rue Leibnitz, N° 5 (18^e).

RENE-GILLET nve 1940 1000 cmc. STATION SERVICE, 83, Avenue de la Grande-Armée.

GNOME-RHONE état nf mod. 39, bicylindre. MAILLARD, 46, rue Provence. Tri. 62-72.

ACHET. toutes pièces B.M.W. 104, rue Haxo. Mén. 99-86.

PART. vend Indian 1000 cmc. suspension arrière avec side, ensemble absolument neuf. Visible du 4 au 6 juin. M. FOUQUET, 174, rue Jeanne-d'Arc, Paris (13^e).

TANSACT MOTOS, 1, villa Gagliardini (20^e). Mén. 99-86. Zundapp 4 cyl. Zundapp 200. Velocette KSS, B.S.A. Y 13, G.-Herstal, Terrot 4 v. Monet 250 sp. Victoria 350 sup. Darmont 110 spéc. Vente. Achat. Ech. toutes motos même accidentée. Cherche voiture sport.

ROBBE, 5, chemin des Carrières. Vends moteurs, Boîtes 4 vitess. Marques diverses.

VELOC. super cul. impeccable. Sertum, Guzzy. Kœller, L.S. 4 S, sélecteur, pièces motos tous moteurs français, anglais, allemands, boîtes vit. 3 4 vit. sélect. pièces dét. ttes marques. RENDLA, 213, r. de Belleville, au fond à gauche.

SIDE moderne montage à dr. ét. méca. b. pn. Tél. Pig. 65-90.

V. side Terrot 5 CV RSS parf. ROIRAND, 21, r. Simart, 18^e.

VEND Amilcar 6 CV gr. sport cul. bronze mot. nf. b. pneus MERCIER, 16, rue Solférino, Billancourt. Cent. 81-24.

ZURCHER 4 CV culb. révisé, pns parf. état. MESEMER, 173, av. J.-Jaurès. 192 apr. 19 h.

VELOM. Alcyon 3 v. b. ét. DUBLED, 4, r. Sauval. Cen. 42-17.

PART. vend New-Map 350 cc. culb. et vélom. Peugeot 2 vitesses. J. BENEZET, 10, rue Poncelet, Paris. Car. 14-68.

MOTO-SIDE 500 culb. Monet-Goyon. JOUAN, 65 bis, av. de Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne, près gare St-Denis. Dim. mat. lundi toute journée.

350 A.J.S. culb. samedi après-midi. FOROT, 34, r. d. Marais.

JAP 500 culb. sélect. sidecar. Bernard MINIER, Le Bourget, 13, rue E.-Dolet. Avi. 00-68.

TRI Peug. side Impér. 350 Ter. 4 v. Dante, 17, p. Carmes, Avignon

MONET-GOYON 250 lat. état neuf. REMONTET, 2, rue Arthur-Auger, Montrouge (S.).

VELOM. Monet, Gilet 350 2 t. Pn. neufs. Vis. heures repas. RAY, 2, rue Marseille (10^e).

DIVERS

A VENDRE tandem Dery, ét. neuf. THIZEAU, Tabac, Selles-sur-Cher (L.-et-C.).

ECHANG. Indian 9 CV pn. nfs av. papiers c. 4 ou 5 CV réc. BOSSY, 254, r. V.-Hugo, Tours

A VENDRE ou éch. contre petite voit. sport 500 Norton intern. CANAR, 27, rue des Bordeaux, Charenton.

ACH. ou éch. R 61 ou R 66 ou de préf. R 71 contre B.S.A. Et. Empire parf. ét. LEMONNIER, 2, r. Bossuet, Montrouge

PANTALON cuir motoc. à vendre, taille 39. PIERROT, 11, av. de la Liberté, Vigneux-s.-Seine

POUR vos préparatifs de vacances, réparations, mise au point. Adressez - vous chez HURMI, 13, passage Latuille, Paris, Place Clichy.

VEND boîte Norton 4 v. sélect. comp. av. emb. magdino Lucas roues compl. cad. 500 NSU, le tt en tr. b. ét. MAUPIN, 18, r. du Vauxhall, Calais (P.d.C.)

ETABLIS. REVIL, 82, avenue des Ternes. Seuls spécialistes pour tous équipements et accessoires auto, moto, cycle.

PHOTO Wirgin 24x36, F 3.5 Com.500^e Agr. marg. Culot cuir nve. Mesemer, 173, av. J.-Jaurès

VENDS b. pn. 27x4, chaîne grosse moto nve 1 m. 40. Tapis caout. C4 Cit. ENJOLI, BIAT, Bussy-Saint-Georges (S.-et-M.)

ECH. Mon.-Goy. 1 CV 3 vit. parf. ét. cont. 250 lat. BRIS-SAT, 48, r. J.P.-Timbaud, Issy-les-Moulineaux. Mich. 35-68.

VENDS ou éch. Motoconf. 175 TBE contre 350. LOLLIIOT, 59 bis, rue Olivier-Métra.

ECHANGES

ECH. 2 pns 16x45 ctre fte moto CADON, St-Georges-s.-Cher. (L.-et-C.).

ECH. vélom. Alcyon 3 V 1946 ctre 250 à 500 cc. parf. ét. P. DENOUX, 2, r. P.-Semard, 9^e.

E. SACHE

Réparation. Mise au point VENTE-ACHAT-ECHANGE 170, r. Marcadet, PARIS-18^e Tél. : Mon. 11-34

ÉLECTRICIENS !

Nous recherchons un lecteur de Moto-Revue qui pourrait venir quelques heures par semaine pour modification d'installation (lumière, force) entretien de moteurs, lampes d'arc, etc., et petits bricolages.

Venir ou nous écrire à Moto-Revue. — Urgence.

SITUATION ASSOCIÉ

PAR CESSION DE PARTS DANS MAISON EDITION

notre Directeur recherche pour un de ses confrères, Editeur de publications et ouvrages, un Monsieur Jeune et Actif, aimant les sports mécaniques, les questions industrielles, économiques, pour le seconder dans la marche générale de ses affaires d'Édition.

Ecrire seulement en indiquant possibilités et curriculum vitae à notre Directeur qui transmettra.

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



COMPTOIR de la MOTO

4, Rue des Plâtrières, PARIS-20^e
Métro Mémilmontant
CHAINES YELLOW

(toutes dimensions)

TOUS LES PIGNONS

de chaîne

DISQUES D'EMBRAYAGE

SOUPAPES

MOYEURS

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

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

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

Grand choix de motos
Françaises et Etrangères
Occasions. Pièces détachées

PAUL MOTOS

34, rue Lécuyer, ST-OUEN
Clt. 12-51

TOUS SPORTS

changement de propriétaire
Reprises - Réparations
VENTE ACHAT ECHANGE
Toutes Motos Toutes marques
Chromage — Emaillage
Cycles route et course

NOTARI Pres

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.)

Une Bicyclette idéale

est signée ACTUAL

Réparation cycles et motos
Equipement sportif

Actual-Sports

25, rue N.-D.-de-Nazareth
PARIS (3^e) Tél. ARC. 61-66

Achat et Vente toutes Motos

Sport Champerrret

8, rue Claude-de-Bussy,

PARIS (17^e)

Spécialiste HARLEY

EN **2** HEURES Vous en faites une **MOTO**

2 heures, c'est le temps qu'il faut pour monter sur n'importe quelle bicyclette ou tandem un Moteur Auxiliaire HÉMY: Moteur 2 temps, Cylindrée 34 cm³, 30 km heure. 1 litre 500 aux 100 km. Se monte sur le cadre et donne un ensemble parfaitement équilibré.

Écrivez aux Constructeurs pour recevoir notice et propositions. Vous pouvez gagner beaucoup d'argent en montant des Moteurs HÉMY.



* Le Moteur HÉMY se monte sur le cadre et laisse les roues arrière entièrement dégagées.

MOTEUR

AUXILIAIRE

HÉMY

3, BOULEVARD LATOUR-MAUBOURG-PARIS 7^e

M et V



Pas de belles moyennes avec de fréquents ralentissements !
L'avertisseur "TREVOX" puissant et harmonieux, fera le "vide" devant votre moto.

GÜRTNER

PONTARLIER (Doubs)

Moteurs et pièces d'occasion

ATELIER REPARATION

Vente - Achat - Echange de motos et vélomoteurs pièces dét. pr Motobécane

Ets SCURBECQ

138, av. Parmentier, Paris

Tout le Stock des Pièces

SOYER

d'origine

Jap. Sturmey, Chaise, etc...

Réalésage - Embiellage

Ets R. DELOBELLE

2, Passage Moitrier, 2
PARIS-17^e GAL. 66-70

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

ACCESSOIRES
SAKER
LEVALLOIS



POIGNÉES TOURNANTES
POUR MOTOS
VÉLOMOTEURS .CYCLES
GUIDONS DE 22 et 25



SAKER LEVALLOIS
LEVIER N° 250 MANETTES N° 260
SAKER LEVALLOIS
SAKER - LEVALLOIS - SAKER

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-Motocyclettes

Réparations. Achats. Ventes

PIECES DETACHEES

Réfections d'embiellages

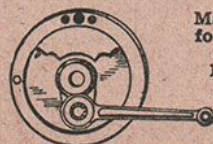
Réalésage de cylindres

Fourniture de pistons

complets

Travaux exécutés par

spécialistes



Maison fondée en 1906

PERTUISOT

23, r. des Acacias, Paris-17^e

Tél. : ETO. 12-46