

38^e ANNEE. — 20 JANVIER 1956 — N° 967.

Provisoirement
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :
25 frs

LE SALON
DE MILAN

Moto revue

30

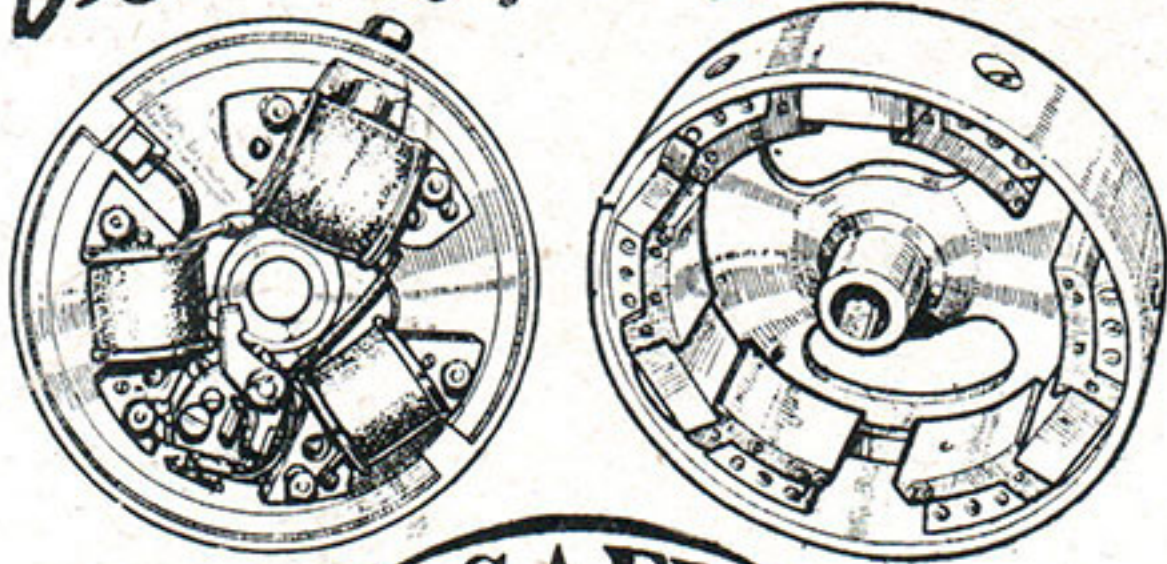


TELEPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C. C. POSTAL : 297-37

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

Ce sidecar est la vedette du film « Allez coucher ailleurs ». Il est piloté par Ann Sheridan avec Cary Grant comme passager.

Volants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation — Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles

21 - 23, RUE PARMENIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS

154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)

Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED

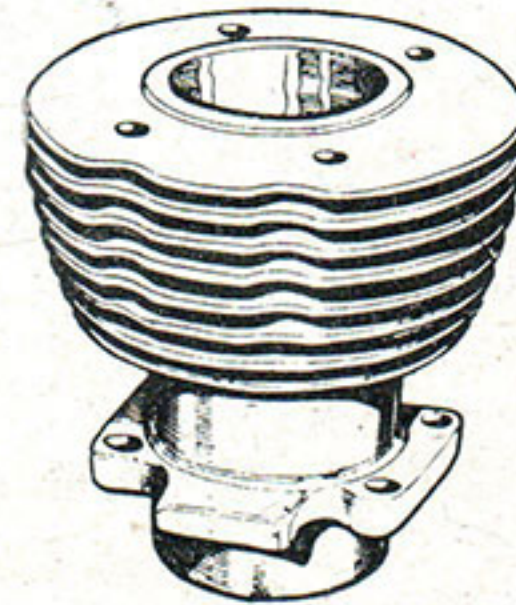
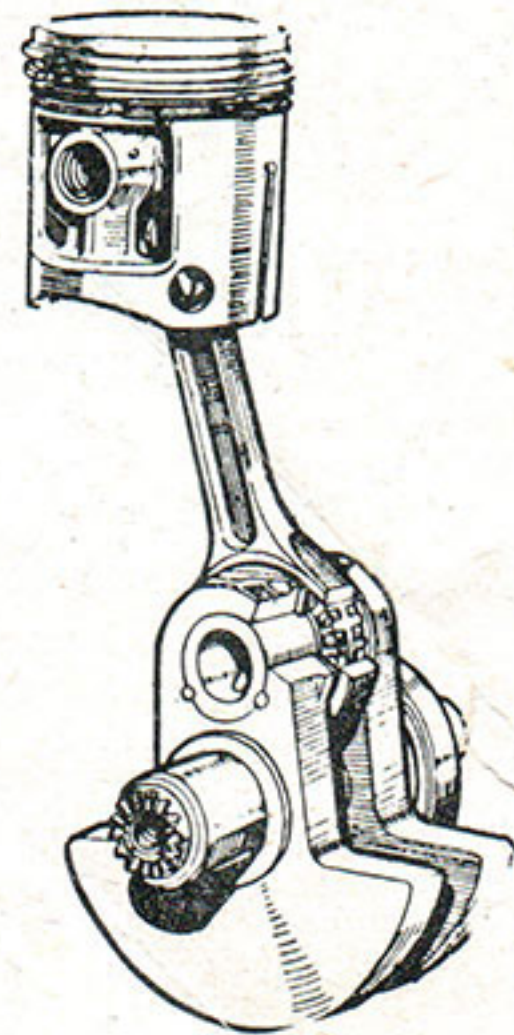
61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

RÉFECTIONS
D'EMBIELLAGES
RÉALÉSAGES
DE CYLINDRES

TRAVAUX GARANTIS
EXECUTES
PAR SPECIALISTES

FOURNITURE
DE TOUTES PIÈCES
DETACHEES

PISTONS COMPLETS
ACCESSOIRES



Agent général
BOITES DE VITESSES
et PIÈCES DETACHEES

STAUB

PERTUISOT

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

MOTOCYCLISTES



*Roulez
confortablement
par tous
les temps*

Voyagez dorénavant
sans fatigue, tout en
améliorant votre
moyenne

RIGIDITE ABSOLUE

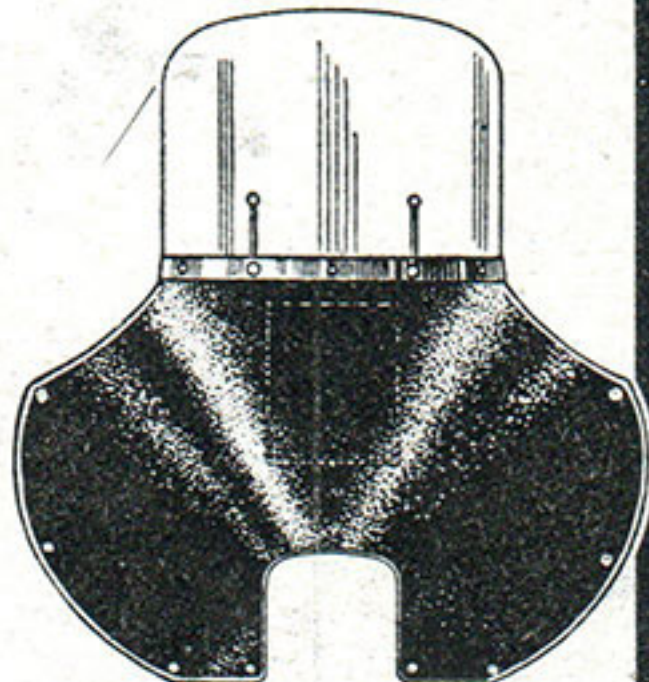
PROTECTION COMPLETE

Pose immédiate sur
toutes machines

EXPEDITION

Modèle Spécial pour TRI

H. DELANNET



43-45 r. de la Roquette
PARIS. tél. ROQ. 85-22

Le Casque GENO

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

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

Vente en gros :
Ets GUENEAU

6, Fbg St-Honoré, PARIS



**CARBURATEURS
ORIGINES**

AMAL
FISCHER
FRANKFURT

pour

D. K. W.

250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.

STATION-SERVICE 83

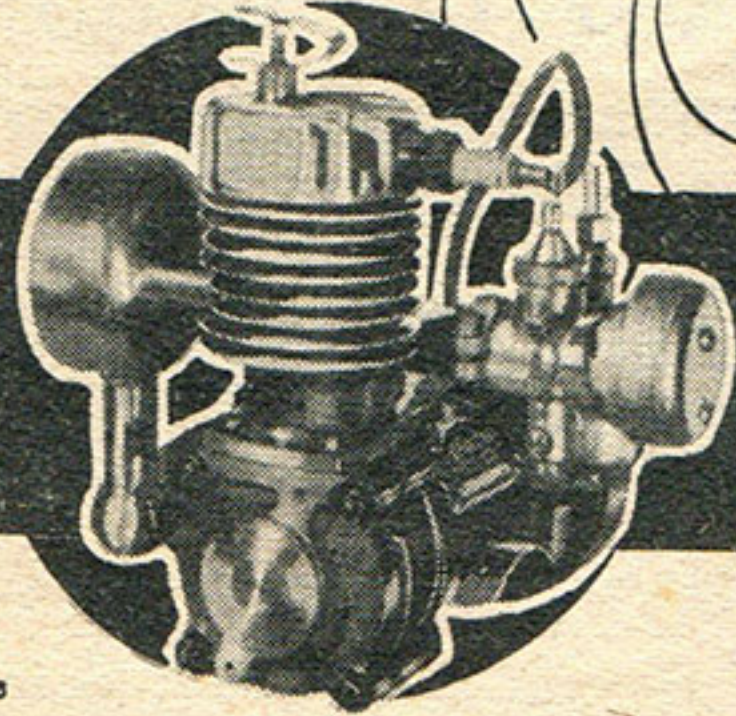
83, Av. de la Grande-Armée, 83, PARIS-16^e

fringant...

10 à 35 Km/h en palier
Monte les côtes sans pédaler

**Souple
PUISSANT
Economique**

S'adapte en 1 heure sur tout cycle, homme ou dame sans aucune modification de la bicyclette et sans renforcement d'aucune pièce



...et
bien en mains

Moteur 49 cc, 2 temps.
Consommation 1 l. 1/2 aux 100 km. Débrayage à la main en cas de marche sans moteur. Allumage par volant magnétique comportant l'éclairage et supprimant l'alternateur

**Essayez...
vous adopterez**

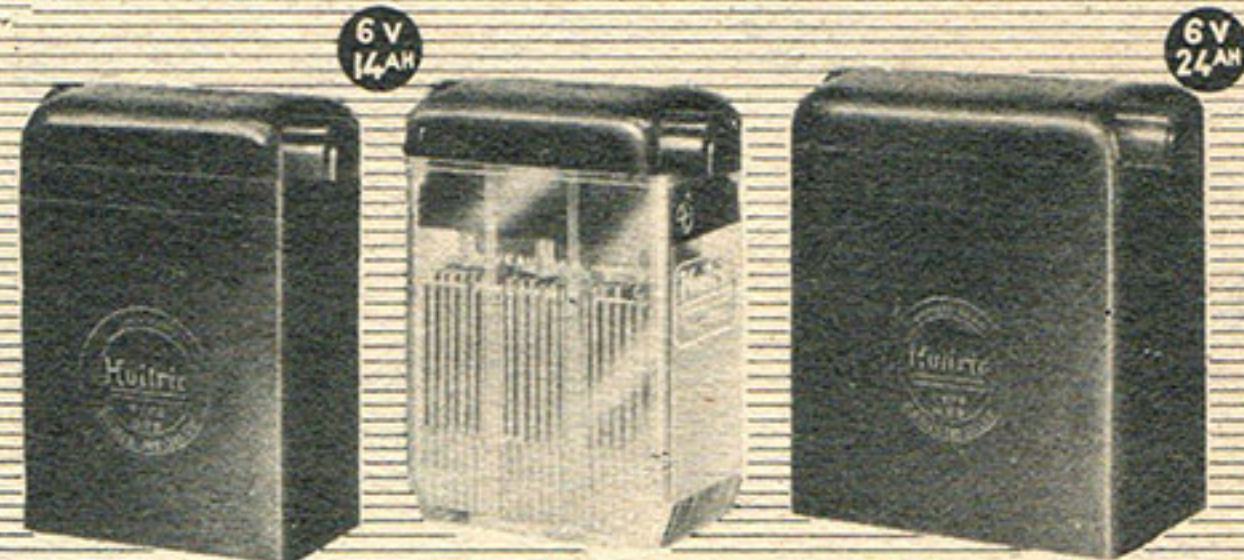
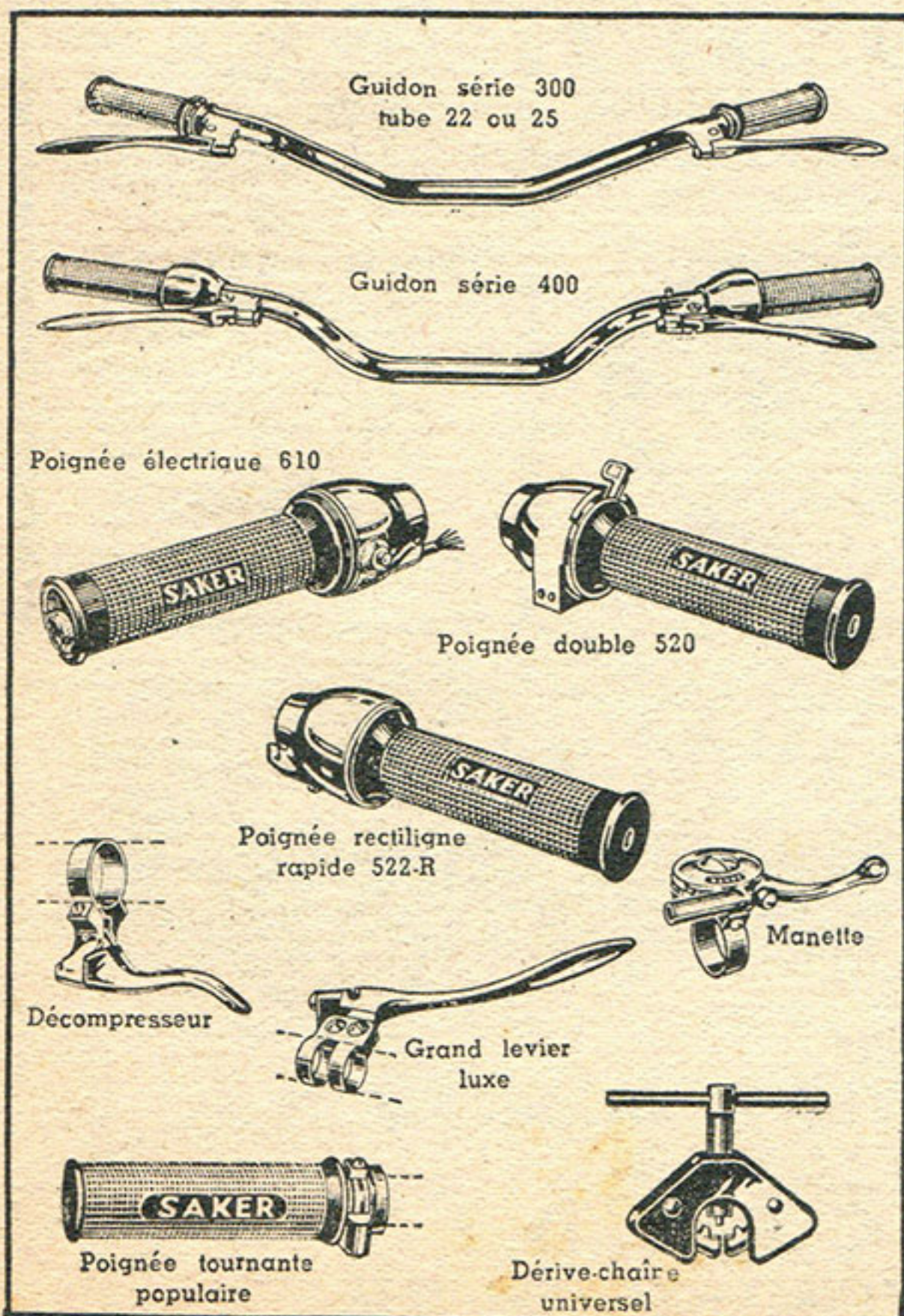
**Le groupe propulseur
à grande réserve de puissance**

Le Poulain

78, RUE DANTON - LEVALLOIS-PERRET (SEINE) TÉLÉPHONE: PER. 43-74

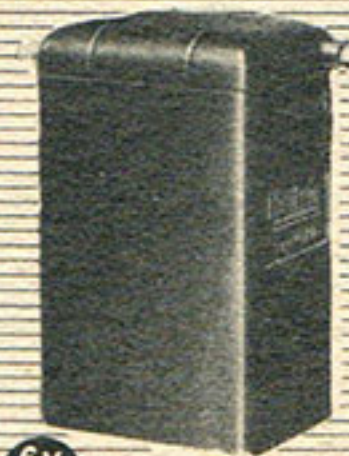
Egalement livrable monté sur bicyclette mixte

CONTESSÉ
CF 653

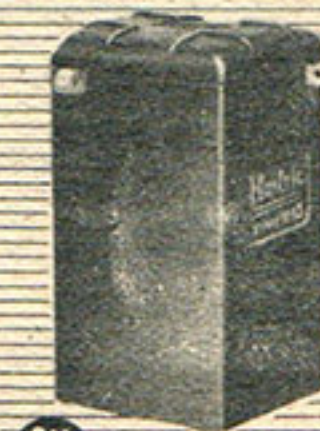


**UN DE CES 5 MODÈLES
CONVIENT
A VOTRE MACHINE**

Le choix d'une batterie
"HUITRIC"
est le garant d'une batterie plus durable, plus étanche qui ajoutera à l'élégance de votre moto



6V
10AH



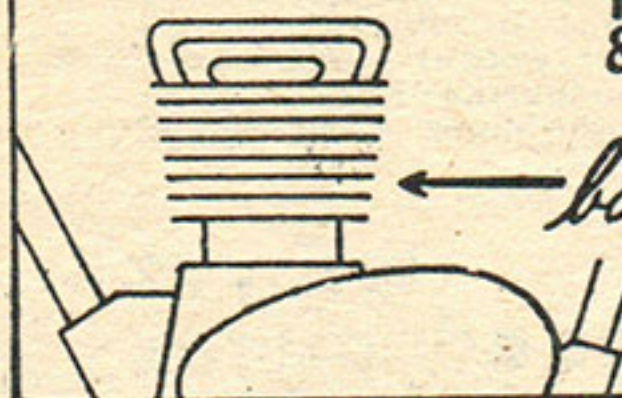
6V
7AH

**ACCUMULATEUR
Huitric**

J.B.

Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



*bonne compression
longue durée*

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XXI^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS



Sté CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, RUE DE LA CONDAMINE — PARIS-17^e

Téléphone : MAR. 45-75

PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS ET NOUVEAUX MODÈLES
ORIGINE ET ADAPTABLES, CHAINES, ROUES, CARTERS
MOTEURS ET BOITES DE VITESSES

SPECIALISTE : REDRESSAGE CADRES ET FOURCHES
EMBIELLAGES ET REALESAGES

REMISE EN ÉTAT VOLANTS MAGNÉTIQUES et MAGNETOS
ÉCHANGE STANDARD CYLINDRES ET EMBIELLAGES

STOCK GURTNER REMISE À NEUF MOTEURS

ET BOITES DE VITESSES, etc...

REMISE À TOUS LES RÉPARATEURS

REALISATION MOTOS EMBELLAGE

FOURNITURES GÉNÉRALES

Toutes
pièces
détachées

SICAM

Tous
les
accessoires

SOCIÉTÉ NOUVELLE A.R.L. CAPITAL 300.000 FR.

5, av. du Général de Gaulle (Pont de Neuilly)

Tél. : LON. 16-89

PUTEAUX (Seine)



c'est un

"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDEMS

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

Les Ets BONNET

80, avenue du Général-Leclerc - BILLANCOURT

MOL. 15-46

AVEC SIX MOIS CRÉDIT

véloMOTEURS



GNOME-RHONE

ainsi

que GUILLER 175 à 125 - JONGHI A.G.F.

Demandez notices

Métro Billancourt

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

PIÈCES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

Atelier de réparations et
mise au point de moteurs
de marques allemandes

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

Recordman du Bol d'Or — Catégorie 175 cc.

Ex-chef du Service réparation Monet-Goyon

TERROT

MOTOS ET VELOMOTEURS

MOTOBÉCANE



LIVRAISON RAPIDE

NEUF — PIÈCES DÉTACHÉES — OCCASION

EXPÉDITION DANS TOUTE LA FRANCE

V E N T E A C R É D I T

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



Moto revue

La Moto

REVUE TECHNIQUE INDÉPENDANTE ET DE DÉFENSE DES USAGERS
RÉDIGÉE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES
Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME
LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

ABONNEMENTS : 24 N°s

France	Etranger
480 fr.	600 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.
● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.
● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
● Changement d'adresse, 15 frs en timbres avec la dernière bande, rectifiée.

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

◆ CATAPHOTES

En théorie, à partir du 1^{er} janvier, autos motos et bicyclettes doivent être équipées d'un cataphote arrière d'un type agréé, mais qu'il est, au moins en province, impossible de se procurer. Il ne semble pas qu'un nouveau délai soit accordé. Nous sommes donc, la plupart de nous, en défaut, malgré notre désir de nous mettre en règle, et nous sommes à la merci de la gendarmerie. Elle a, paraît-il, reçu des ordres pour se montrer tolérante, mais cela est bien arbitraire.

◆ LE SCANDALE DES PNEUS

Les pneus sont officiellement en vente libre, mais on ne peut que difficilement en trouver. Il y a évidemment quelques amateurs qui, se méfiant de l'avenir, se constituent des stocks, soit pour leur usage personnel, soit pour la revente. Il faut également tenir compte de la production accrue de voitures (et à une échelle beaucoup moindre de motos). Et il faut pour les autos des pneus. Mais ce qui est particulièrement grave, ce sont les achats massifs effectués par l'armée et les diverses administrations d'Etat.

◆ LA PETITE GUZZI

La cylindrée de la petite Guzzi est portée de 65 à 75 cc. La raison est que ce petit moteur, si vaillant, est néanmoins tangent, quand on veut transporter un passager, et en Italie c'est devenu la règle.

◆ LA TAXE SUR LES POIDS LOURDS

Il ne faut pas oublier que nous sommes tous solidaires et que si on impose une taxe sur les camions lourds, c'est peut-être un moyen détourné de faire, tôt ou tard, renaître la taxe de circulation pour tous les véhicules automobiles.

◆ EN SEINE-ET-OISE LE PREFET UNIFIE LES VITESSES MAXIMA

50 kmh. pour les véhicules de moins de trois tonnes en charge, 30 kmh. pour ceux de plus de 3 tonnes en charge. Telle est la mesure très raisonnable prise par le préfet de Seine-et-Oise pour la traversée des agglomérations. Il serait désirable que les préfets d'autres départements prissent des mesures analogues.

COURSES SUR VELODROME

LES vieux sportifs se souviennent encore des courses de motos sur vélodrome, des Cissac, des Marius Thé, des Anzani, des Maurice Fournier. Rien n'était plus spectaculaire que ces énormes engins crachant la flamme, pissant l'huile et pétaradant. Sur vélodrome se disputaient également ces épreuves du quart, puis du tiers de litre, qui ont été si utiles pour le développement de la technique motocycliste. La plupart des vélodromes actuels avec leurs pistes de dimensions beaucoup plus faible que les anciens (le Parc des Princes avait une piste de ciment de 666 mètres) ne permettent plus des vitesses aussi élevées, surtout avec des machines aussi lourdes que les monstres de jadis. Mais nous croyons que le Vélodrome d'Hiver a eu une idée heureuse en ouvrant une de ses réunions par des courses de 125 cmc. Ces petits engins sont extrêmement rapides, peut-être même trop, car rouler à 100 à l'heure sur la piste du Vel d'Hiv', c'est beaucoup et, à notre avis, il est dangereux d'atteindre le 90 malgré la grande maniabilité de ces petits engins. Comme il n'est pas possible d'utiliser toutes leurs possibilités, c'est de l'adresse des coureurs que dépend l'issue de ces luttes, mais cela en rehausse le caractère sportif. De toute évidence, l'intérêt technique est très restreint, comme c'est presque toujours le cas des compétitions spectaculaires. Mais nous pensons qu'il y a de quoi passionner le public, car ce qui compte avant tout, c'est l'impression de la vitesse, plutôt que la vitesse elle-même.

Sur cendrée, on ne va pas très vite, pas plus qu'en moto-cross, mais la virtuosité des conducteurs attire les foules. Sur un vélodrome, on a toujours les concurrents sous les yeux et on peut suivre toutes les péripéties de la lutte. En tous cas, l'expérience valait d'être tentée et nous espérons qu'elle réussira. Il y aurait là, pour nos coureurs qui font de tels sacrifices, la possibilité de toucher des cachets intéressants qui contribueraient à les aider dans leur effort.

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

Voici le nouvel ouvrage édité par « MOTO-REVUE », traitant de l'installation rationnelle et de l'outillage nécessaire à tout motocycliste aimant soigner lui-même sa machine. Outre la question local et outils, une importante partie de cet ouvrage à couverture cartonnée en couleurs, traite de questions techniques.
Consultez à la fin de ce numéro les précisions sur ce livre indispensable à tous les motocyclistes.

◆ DEVIATION CONSOMMATION D'ESSENCE

La lenteur d'écoulement du trafic et les dangers de la circulation dans les goullets que constituent les rues étroites de certaines localités, militent en faveur des déviations. Mais ce n'est pas tout, les arrêts et les ralentissements se traduisent par une consommation accrue d'un carburant rare et cher. Notre confrère l'Argus mène une utile campagne en faveur des déviations.

◆ PIÈCES MECANIKES EN NYLON

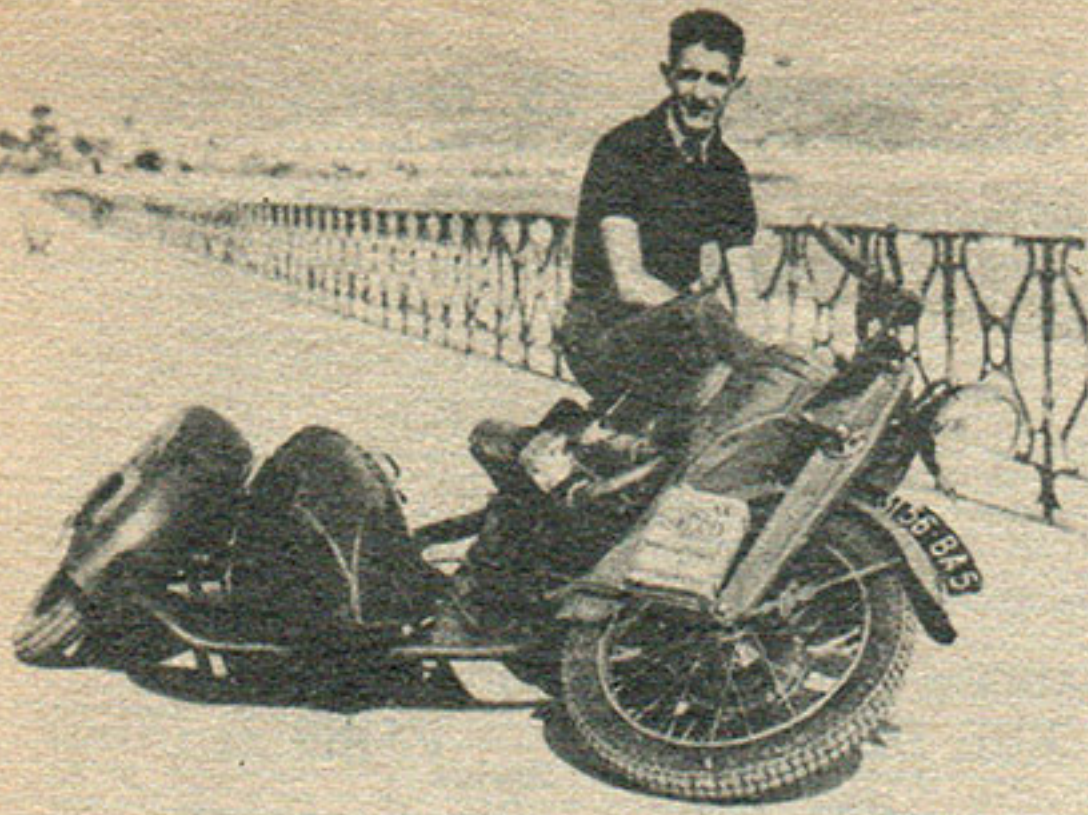
La résistance mécanique du nylon permet d'envisager son utilisation pour certains organes.

◆ CADRE EN TOLE EMBOUTIE

On constate en Italie et en Allemagne une tendance très nette à utiliser des poutres de très grosse section en tôle estampée et soudée, incorporant souvent le réservoir. Il s'incurve de la direction au pivot de la fourche AR oscillante. Dans d'autres cas ce cadre est en forme de croix. Le moteur est monté en porte à faux, ou bien il est supporté par un prolongement de la fourche arrière. Dans un ou deux exemples, les fourches avant et arrière n'ont qu'un seul bras et les roues sont en porte à faux. Formules nouvelles dont on verra la valeur à l'usage.

◆ UN NOUVEAU CYCLECAR LE KOVEL

Cette petite machine a été livrée à 22 exemplaires, dont plusieurs ont été expédiés aux Indes, en Indochine, au Danemark et en Suède. Le moteur est un mono deux temps Labor, de 200 cc, développant 5 CV à 4.000 t.-m. Suspension par 4 roues indépendantes, une seule roue motrice. Voie 1,05, longueur hors tout 2 m. 30. Triplace. Poids à vide 145 kgs. Vitesse maxima 70 kmh. Consommation 3 l. 6 aux 100 kms. Prix actuel 150.000. Si au-delà de 20.000 kms le moteur donne des signes de défaillance, le constructeur envisage un échange standard pour moins de 5.000 fr. Les pneus sont des 70x90 type brouette. Freins sur les quatre roues, direction à crémaillère, batterie 6 volts 14 ampères. Le constructeur envisage de substituer à la carrosserie tôle de la toile baké-lisée, d'où un gain de poids. Le prix pourrait être abaissé si on construisait cette machine en séries assez importantes.



Jeanneret, le spécialiste niçois, créateur du sidecar oscillant nous a envoyé cette carte originale à l'occasion de 1950.

◆ C'EST LE MOMENT DE REVISER VOS MACHINES

Nombre de motocyclistes ne roulent pas l'hiver et leurs montures vont pendant quelques mois rester immobilisées. La conséquence, c'est que l'activité de nos mécaniciens de la moto va se trouver ralentie. C'est le moment où moins surmenés, ils pourront le plus aisément et aux conditions les plus raisonnables, mettre vos machines au point pour la prochaine saison. Dans les usines, le service des pièces de rechange pourra vous fournir aisément ce qui est nécessaire. Profitez de la morte saison pour préparer vos randonnées de l'an prochain.

◆ VOICI LES DEUX MOIS EN R

Et avec eux continue le cortège des ennuis du motard : la pluie, le vent et le froid. En Angleterre, la plupart des motards sont équipés de pied en cap, parce que le Gouvernement de Sa Majesté a liquidé les immenses stocks de la R.A.F. Il s'agit de combinaisons de vol, doublées de fourrure, de laine ou de kapok, des casques de vol fourrés, des lunettes de pilotes (qui sont de vraies merveilles, tant pour la vision totale que pour la protection contre les chocs), des bottillons fourrés et des gants à chauffage électrique qui se branchent sur la batterie et qui consomment moins que le phare. J'ai vu ainsi de nombreux motards vêtus de pied en cap en aviateurs et personne ne songe à sourire... surtout ceux qui savent ce qu'il en est de rouler par tous les temps. Fini avec le supplice des vents coulés qui s'insèrent dans la moindre ouverture et avec la pluie ou la neige insidieuse qui s'infiltrer à travers les coutures.

◆ PNEUS SANS CHAMBRE

Le problème du pneu increvable a depuis bien des décades hanté l'esprit des inventeurs. On a essayé bien des systèmes et quand nous étions gosses, nous avions une bicyclette équipée de Ducable, sorte d'enveloppe à alvéoles, mais horriblement lourde et d'une élasticité toute relative. Puis nous avons connu de mirifiques produits gluants qu'on introduisait dans la chambre à air et qui étaient relativement efficaces contre les petites perforations, mais quand le trou était un peu gros, il était inutile de chercher à coller une pièce. Pour les voitures une marque américaine avait conçu une chambre à air à double paroi dont le prix était d'ailleurs élevé. Voici enfin la dernière solution : on supprime complètement la chambre à air. L'enveloppe et la jante sont scellées pour former un ensemble étanche et l'enveloppe est tapissée intérieurement d'un caoutchouc plas-

Meilleurs vœux
pour l'Année
nouvelle

Informations

tique qui obture automatiquement les perforations. Les résultats obtenus sont remarquables. Cette invention est intéressante non seulement pour les automobilistes et les motocyclistes, mais aussi pour les cyclistes.

◆ NOUVEAUX ACCUMULATEURS

Bien que la batterie au plomb reste le plus largement employée, car elle reste la moins encombrante, la meilleur marché, celle qui, en bon état, conserve le plus longtemps sa charge. Mais elle est par contre fragile, nécessite des soins et n'a pas une très longue durée. Les batteries au cadmium nickel sont beaucoup plus robustes, mais elles nécessitent encore quelques soins comme la mise au niveau de l'électrolyte. Un nouveau progrès est réalisé par des accumulateurs constitués par des capsules étanches empilées dans un boîtier. En fin de charge les dégagements gazeux dilatent les capsules et ainsi elles peuvent actionner un commutateur qui coupe automatiquement le courant. Aucune surveillance n'est nécessaire. Elles sont employées sur des postes portatifs, et rien ne s'oppose à ce que des modèles soient étudiés pour les voitures et les motos.

◆ PARENTS PAUVRES

Est-ce parce que nous sommes depuis tant d'années passionnés de moto que les épreuves motocyclistes nous semblent plus intéressantes que les courses de voitures? Evidemment, il y a entre les voitures de course 1500 à compresseur et une moto 500 cmc. sans compresseur une différence de vitesse maxima qu'on peut estimer à une centaine de kilomètres. Mais combien une course de motos est plus impressionnante, du moins à notre avis. Aussi nous regrettons que les courses de motos ne servent que de hors-d'œuvre aux courses de voitures. Du point de vue technique les épreuves motocyclistes ont un plus grand intérêt, car ces motos de course sont les cousines de nos machines et un peu dégonflées elles peuvent servir de base à la construction de machines de série, alors que pour les voitures, celles à compresseur, ne peuvent, avec une carrosserie confortable, qu'être des voitures pour milliardaires.

◆ BREVETS FRANÇAIS PARUS RECENTMENT ET CONCERNANT LA MOTO

Brevet 954847 du 9-10-47 (MM. Gadoux et Mouillot). Bloc-moteur avec embrayage, notamment pour cycles.

Brevet 955575 du 15-11-47 (SARL-FAMVA). Siège arrière pour motos et analogues.

Brevet 956271 du 23-6-44 (Overbeck). Accouplement de remorque pour vélos, motos et véhicules analogues.

Brevet 956293 du 21-7-44 (H. Kreidel). Dispositif de fixation de selle pour cycles et motocycles.

Brevet 956363 du 5-11-47 (M. Demur). Dispositif de siège arrière pour cycles et motos.



Je m'étais endormi sur mes lauriers quand « La Rédaction » m'a tapé sur l'épaule : « Dis-donc, vieux, et ta copie ? allez... en vitesse ! »

En vitesse !... vitesse par ci, vitesse par là, boîte de vitesses... tiens, si j'allais voir Pertuisot !

On connaît bien Pertuisot comme spécialiste des réfections d'embielage et réalésage de cylindres. Moi, j'ai pensé à lui comme agent général des boîtes de vitesses Staub.

On en apprend tous les jours : j'ai appris que Pertuisot a organisé ses services de façon à ce que tout agent motociste puisse grouper ses commandes de pièces détachées, accessoires et réparations pour une seule expédition. Par ces temps de transports plutôt salés, c'est un fameux avantage !

Ce système de groupage a été poussé loin : Ainsi, il existe un bon de commande tout fait, qu'il suffit de pointer pour recevoir en bloc des plaques de police, rétroviseurs, réservoirs et bouchons, béquilles, clés à bougies, dessus de selles, glaces de phare, silencieux, sièges arrière, repose-pieds, condensateurs, poignées tournantes, guidons, garnitures de freins, pompes, avertisseurs, gaines et câbles grippe-genoux, tendeurs de chaîne, démonte-pneus, et tout et tout ; quand vous aurez changé tout ça, vous aurez une moto neuve et vous pourrez peindre votre nom en lieu et place de la marque.

Mais ce n'est pas tout. Comme j'avais l'honneur de vous le dire, on y trouve des pièces Staub : embrayages à disques multiples, boîtes à 3 et 4 vitesses et une avec marche arrière. Avis aux amateurs de Light.

Le service Staub prend de l'extension. Les agents motocistes recevront bientôt la visite d'un représentant.

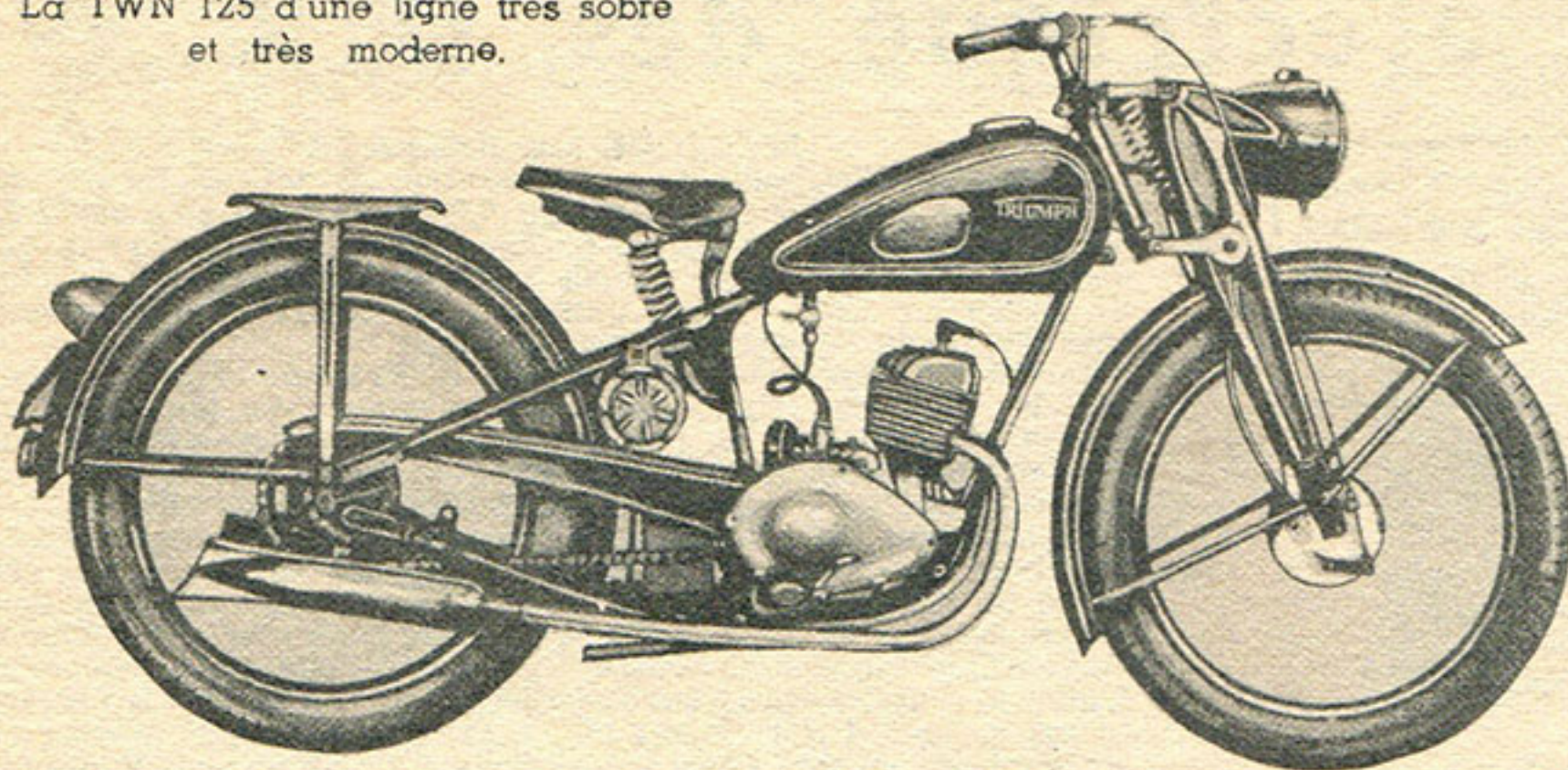
J'aime bien terminer mes petits laïus sur une note gaie. Tant pis pour Pertuisot, il en fera les frais.

Dans les conditions de vente, on trouve une liste de « raisons majeures » pour lesquelles la maison décline toutes responsabilités en cas de retard dans la livraison. Oyez braves gens : grèves, accidents d'outillages, incendie (!), inondations (place de l'Etoile !), épidémie (re !), mobilisation (nous sortons d'en prendre), interruption de transports ou de distribution d'énergie électrique (ça, d'accord, mais c'est triste), manque de matières premières (hélas !).

Le moins qu'on puisse dire est qu'on est très prudent chez Pertuisot. Toutes choses étant égales, on peut avoir confiance en ses services.

LE MOTOGRAFHE

La TWN 125 d'une ligne très sobre et très moderne.



Machines allemandes

La TRIUMPH 125 cmc.

Voici les caractéristiques essentielles de cette petite machine allemande.

Le moteur est un monocylindre deux temps à refroidissement par air. Piston plat, balayage croisé. Distributeur rotatif intégré au vilebrequin. Culasse amovible en alliage léger. Tête de bielle à aiguilles. Vilebrequin sur billes. Alésage 50 mm., course 62 mm. Cylindrée réelle 122 cmc. Rapport volumétrique 8,2 à 1. Puissance maximum 5 CV à 4.6000 t.-m. (ce qui permet une vitesse maximum de 70 kmh.). Graissage par mélange 1 à 25.

Allumage par batterie et volant magnétique Noris ML 256/25/35 mp. Bougies Bosch W 175 TI (c'est le type de bougie généralement utilisé sur les deux temps allemands).

La batterie d'accumulateurs est bien protégée, mais très accessible et se trouve entre le bloc moteur et le garde-boue arrière.

Carburateur Bing AJ 1/16 N. Gicleur principal 80. Gicleur d'émulsion 2,60. Aiguille au 2^e cran. Gicleur de ralenti 0,43. Pointeau de ralenti ouvert à 1 ou 2 tours. Filtre d'air humide et volet de départ.

Embrayage deux disques. Garniture liège.

Changement de vitesse à 3 rapports et sélecteur. Jauge de niveau d'huile. Rapports de la boîte 1 - 1,45 - 2,93. Transmission primaire chaîne à blocs 3/8x5/16 en bain d'huile. Rapport de la transmission primaire 2,55 à 1. Transmission secondaire par chaîne à rouleau 1/2x0,205, 118 maillons. Garde-chaîne pour le brin du haut. Rapport de la transmission secondaire 2,92 à 1. Rapport total 7,45 - 10,8 21,8 à 1.

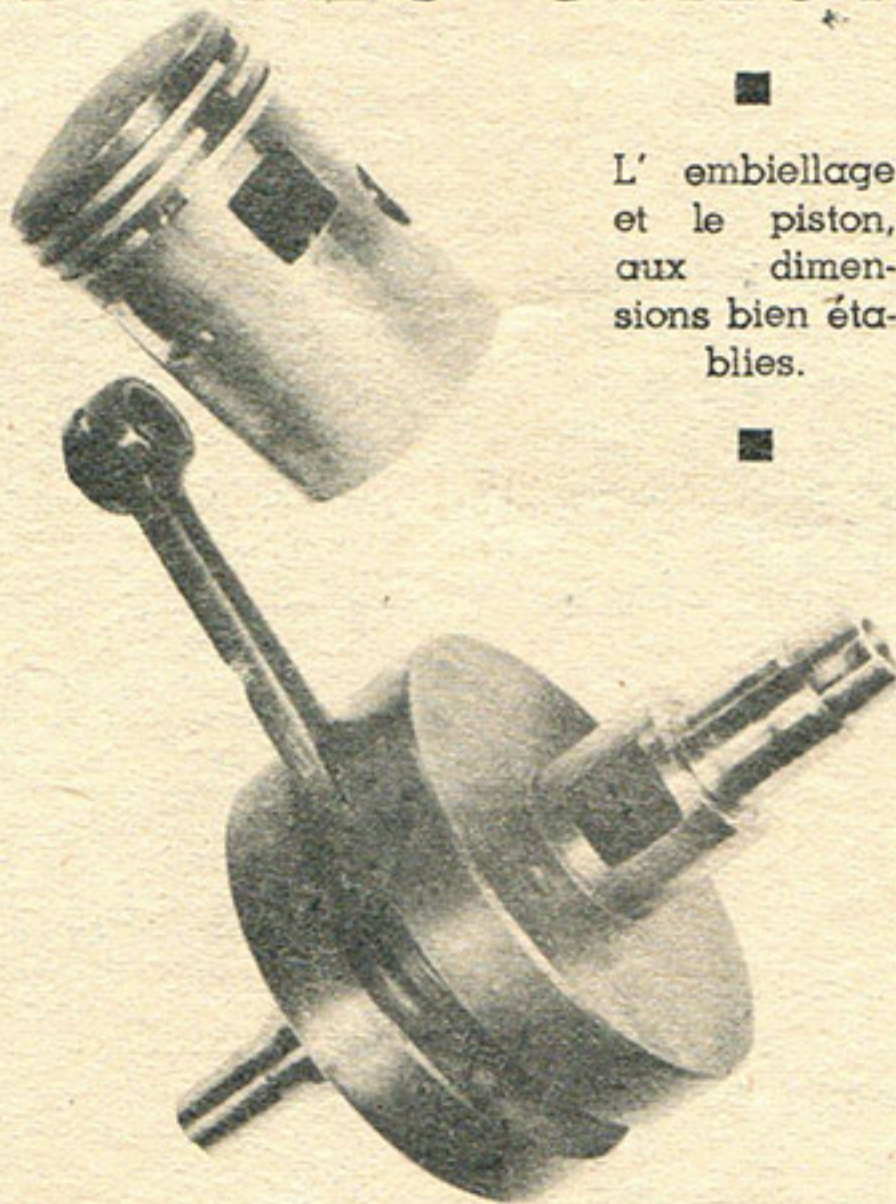
Cadre brasé tubulaire à double berceau. Fourche à parallélogramme tôle emboutie. Amortisseurs réglables. Pas de frein de direction.

Roues non interchangeables. Pas de broche. Roulements à billes et fous réglables.

Freins à tambour 125 mm. de diamètre. Largeur 20 mm. Le frein AR est réglable à la main.

Réservoir profilé contenant 9 litres de mélange. Robinet avec une position permettant d'utiliser une réserve de 1 litre environ. Bouchon de remplissage étanche.

Équipement 1 phare de 125 mm. de diamètre. Indicateur de vitesse logé dans la coquille du phare. Ampoule indicatrice de point mort : lumière verte sur le phare. Selle oscillante réglable. Portebagages pouvant recevoir un siège tandem. Béquille centrale. Sacoche métallique cylindrique sous la fourche supérieure AR.



L'embellissage et le piston, aux dimensions bien établies.

Fini émail noir brillant et filets. L'accessibilité et la facilité de démontage ont été très étudiées. Par exemple on peut démonter le vilebrequin, le bloc restant en place dans le cadre et sans qu'on ait à ouvrir le changement de vitesse. L'indicateur de point mort sur le phare est extrêmement agréable et évite tout tâtonnement.

Coupe du moteur montrant le chemin parcouru par les gaz d'admission, le vilebrequin servant de distributeur rotatif et le volant dynamo.

Les accélérations sont excellentes et la marche du moteur est très douce. Bon ralenti dû au distributeur rotatif. Le moteur même neuf n'a aucune tendance à serrer. Cela est dû au dessin judicieux des canaux et des orifices qui évitent toute distorsion. Malgré le rapport volumétrique élevé on ne remarque, même avec le carburant du commerce, aucun cliquetis ni cognement. Comme pour tous les deux temps, le réglage de la carburation exerce une grande influence sur la consommation et la courbe de celle-ci se relève rapidement quand on marche à pleins gaz. C'est à 50 kmh. que la consommation est la plus faible.

Ce n'est pas une machine particulièrement légère, puisqu'avec le réservoir plein elle pèse 84 kgs. Mais elle est très maniable et très stable non seulement en ligne droite, mais aussi dans les virages. La fourche AV et la selle très souples assurent un confort très satisfaisant. Bien que ni le guidon, ni la selle, ni les repose-pieds ne soient réglables, un conducteur de grande taille est à l'aise. On pourrait souhaiter un levier plus long pour la pédale de frein AR. La pédale de sélecteur se trouve à gauche. C'est une habitude à prendre. Les freins manquent un peu de puissance.

Rapport poids-puissance avec un pilote de 75 kgs = 16,8 kg/CV.

Vitesse maximum : 73 kmh. (position assise). Accélération de 20 à 40 kmh. 2^e vitesse, 5 secondes. Accélération de 30 à 40 kmh. 3^e vitesse, 14 secondes.

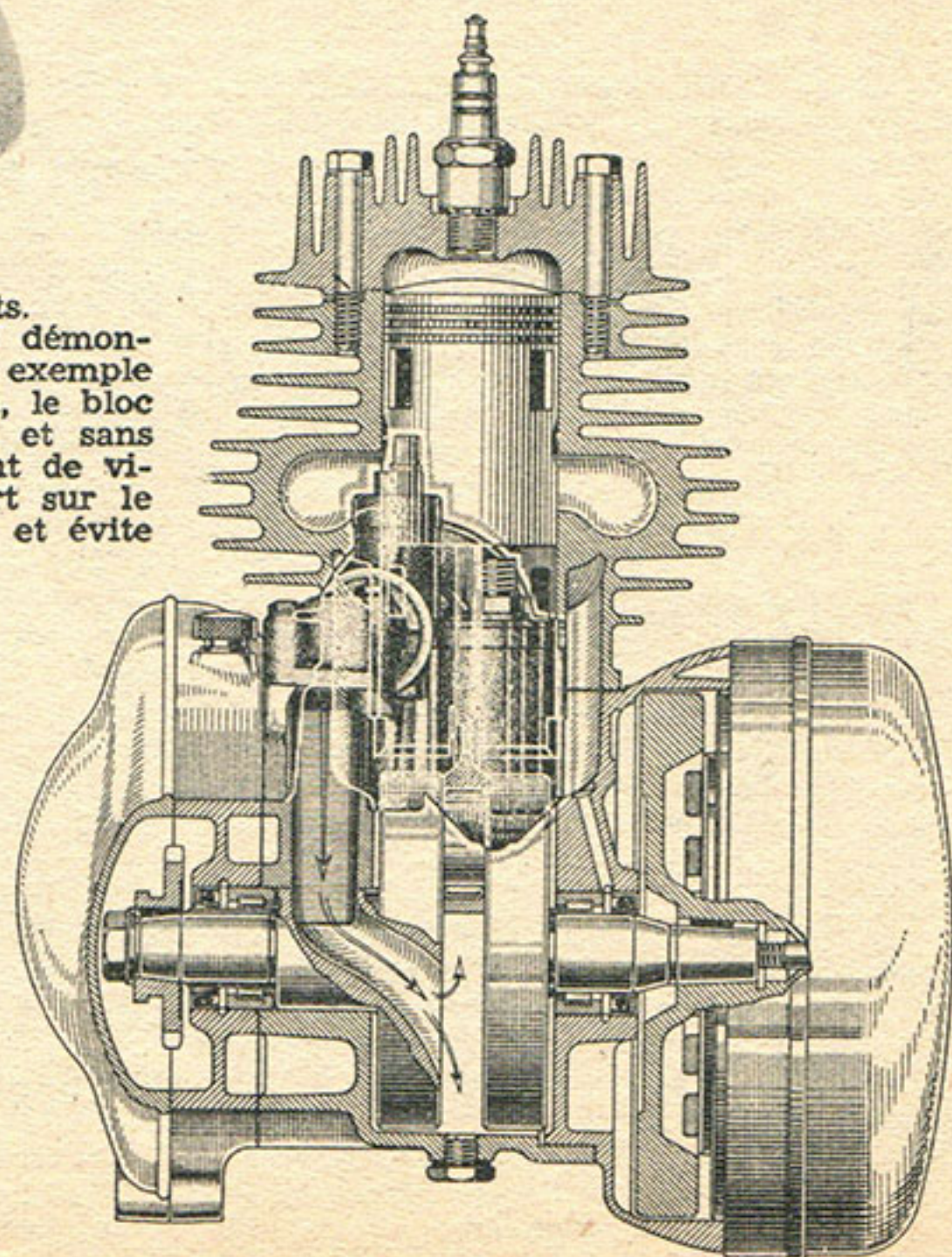
Consommation à vitesse constante : 50 kmh. : 2 l. 5 aux 100 kms. - 70 kmh. : 3,1 litres aux 100 kms. - Pleins gaz :

A une allure moyenne de 50-60 kmh— 3,5 litres aux 100 kms. - A une allure moyenne de 50-60 kmh. sur route normale, la consommation est de 2,8 litres aux 100 kms.

Distance d'arrêt (sur route sèche) à 50 kmh. : Frein AV 26 m. ; frein AR 24 m. Avec les deux freins 15 m.

Dimensions : Empattement 126 cm. Longueur 195 cm. Hauteur 91 cm. Hauteur de la selle 71 cm. Largeur du guidon 66 cm. Garde au sol 13 cm.

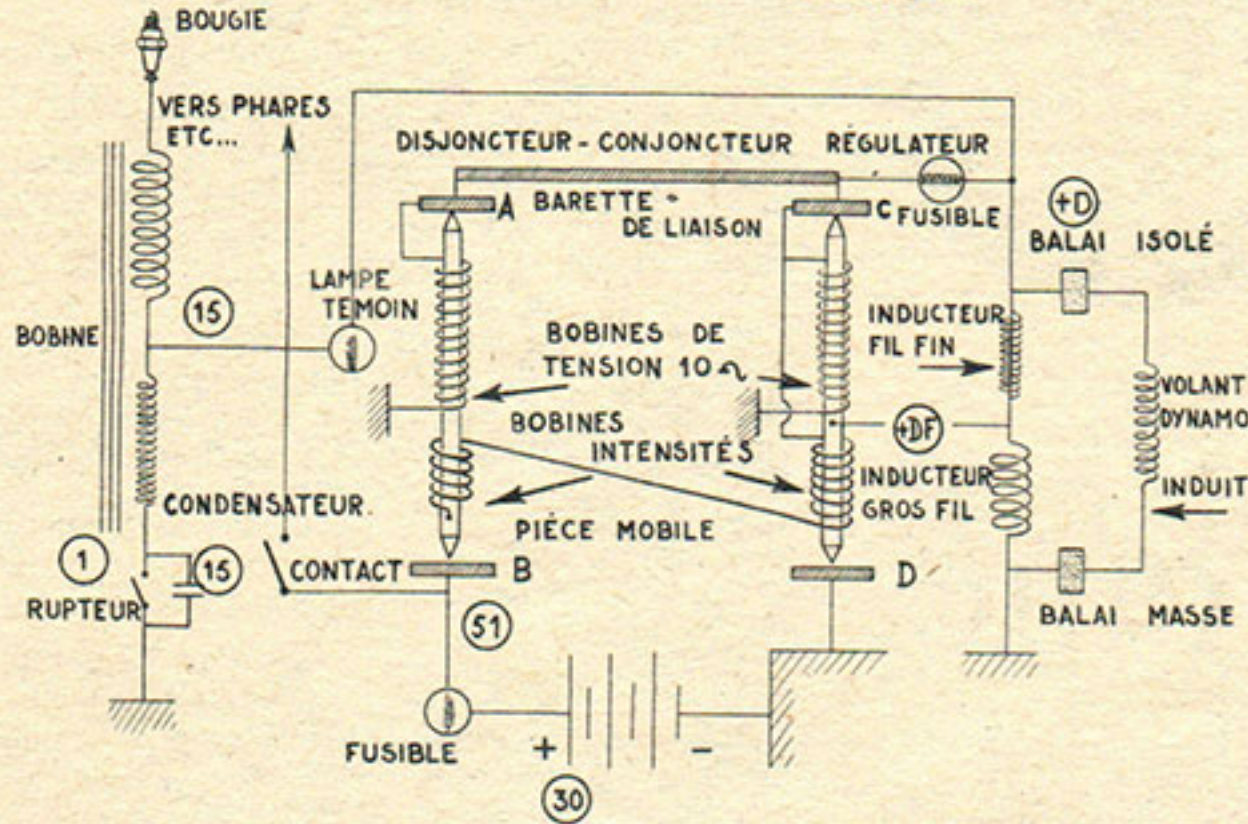
Pneus 2,50x19. Pression de gonflage : AV 1 kg. AR 1,5 kg. en solo ; 2,2 kgs en tandem.



L'équipement électrique des D.K.W.

Les D.K.W., largement répandues en France par les ventes des surplus, ont un équipement électrique bien particulier, et qui, en mauvais état ou mal remonté, peut être la cause de nombreux ennuis. Voici des précisions fort utiles sur ce sujet.

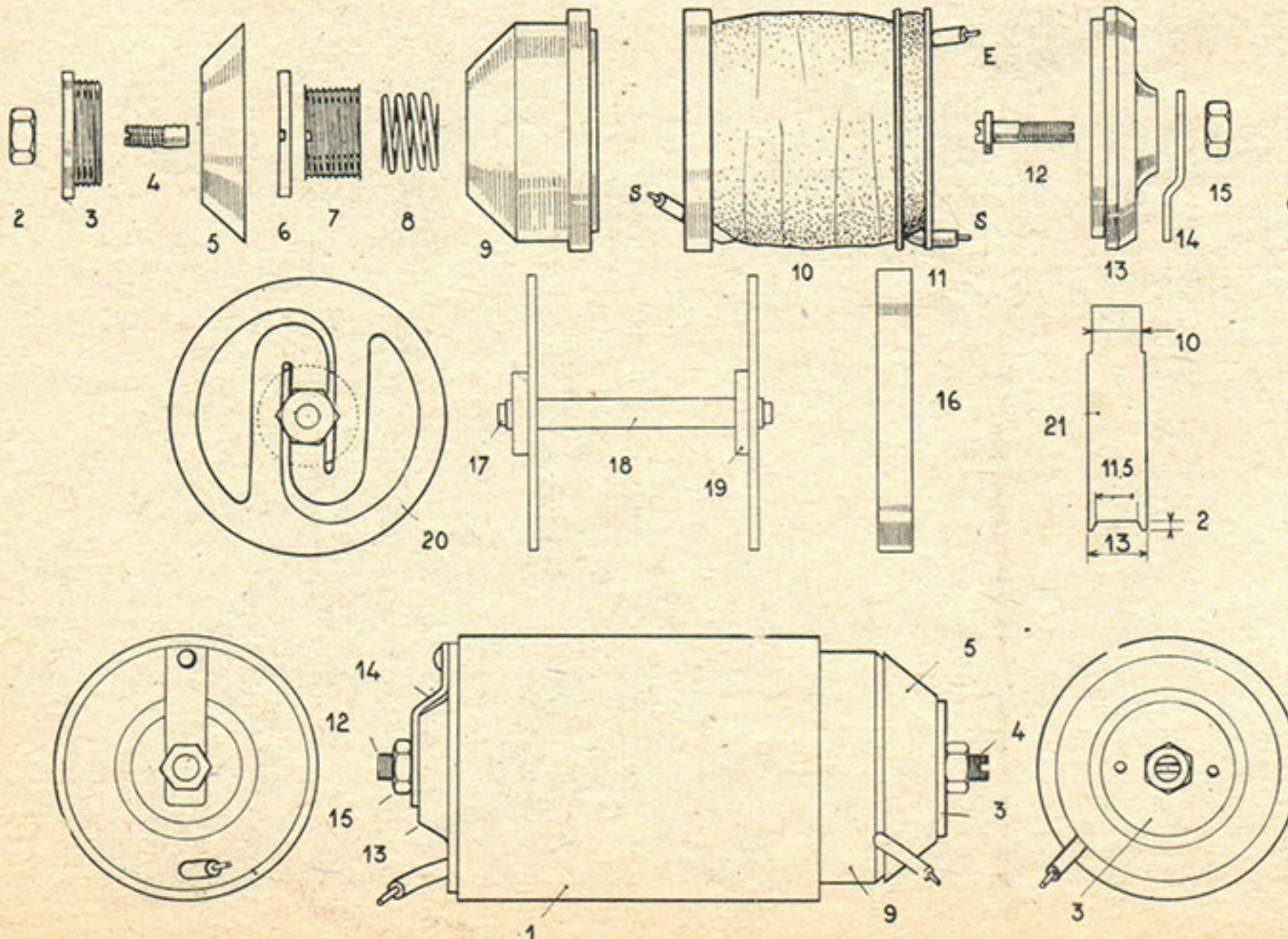
SCHEMA DE PRINCIPE



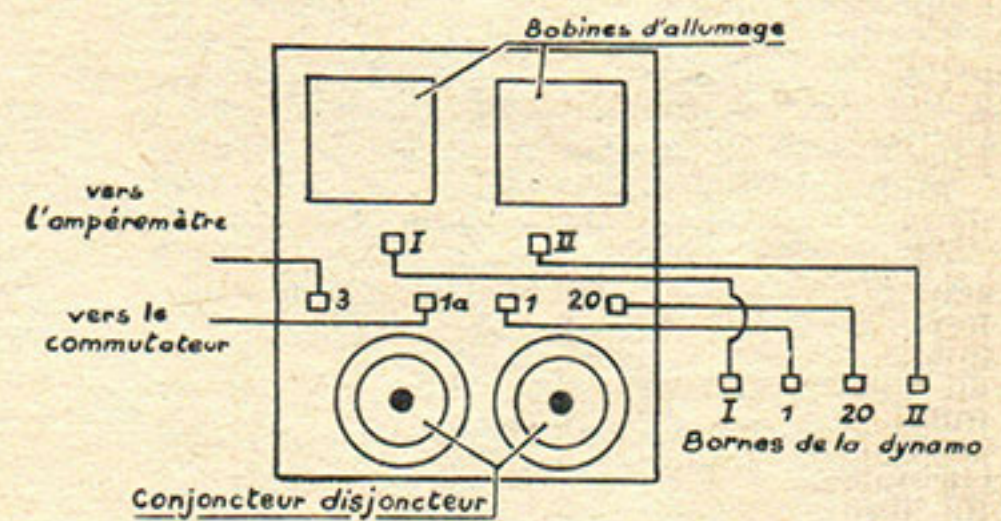
LEGENDE. — Les numéros et lettres encadrés sont ceux qui se trouvent sur le boîtier d'allumage et sur la plaquette relié à l'intérieur du volant.

(1) Connexion allant de la bobine au rupteur. (31) Masse. (15) Connexion allant de la clé de contact à la bobine. (30) + Batterie et fusible. (51) Fusible et contact B. (61) Lampe témoin à + D. (+D) Connexion allant de la dynamo au fusible. +D et 61 sont réunis au boîtier par une connexion. (+DF) Corps du régulateur à la bobine de l'inducteur. Il existe différents boîtiers, celui-ci est le SP12R, mais le principe reste valable pour tous.

REGULATEUR
vu démonté et
assemblé.



BOITIER D.K.W.



LEGENDE. — 1 : Corps du régulateur. 2 : Contre-écrou. 3 : Porte contact D. 4 : Contact extérieur D. 5 : Cône à la masse de la bobine excitation. 6 : Contre-écrou. 7 : Vis de réglage. 8 : Ressort de réglage. 9 : Pièce en matière moulée, sertie au corps. 10 : Bobine excitation 10-2. 11 : Bobine intensité. 12 : Contact extérieur C. 13 : Pièce moulée portant le contact C sertie au corps. 14 : Pièce soudée à E. 15 : Ecrou de blocage de 12. 16 : Pièce de centrage de la palette mobile. 17 : Contact D intérieur. 18 : Equipage mobile métal non magnétique (duralumin). 19 : Ecrou polaire. 20 : Spider en crisocal servant de centrage de la pièce polaire. 21 : Tournevis spécial pour le démontage de 6 et 7.

METHODE DE REGLAGE

Dijoncteur-Conjoncteur. — Le contact B doit se fermer sur la batterie pour une tension de 6,7 V, tension qui est celle d'une batterie 6 V en fin de charge, pour effectuer ce réglage, dévisser avec une pince à becs ronds le porte contact B, avec un tournevis bien ajusté, desserrer la vis et le contre-écrou qui comprime le ressort, sortir le tout.

Dévisser complètement le contact A, s'assurer que l'équipage mobile n'est pas grippé dans son logement, en appuyant sur le contact intérieur B, l'on constate que le déplacement longitudinal est normal (environ 15/10 de mm), revisser le contact A jusqu'au court-circuit avec l'équipage mobile, c'est-à-dire le corps du disjoncteur, puis bloquer le contre-écrou, contrôler le court-circuit avec une batterie et une petite ampoule ou un ohmmètre, ou un voltmètre, ce pré-réglage a pour raison la mise de la masse polaire dans l'entrefer où le champ magnétique est le plus puissant, afin d'obtenir un déplacement franc à une tension bien déterminée; replacer le ressort (contact B) qui doit être en bon état, ainsi que la vis de réglage et son contre-écrou. A l'aide d'une batterie 6 V à bloc, ce qui donne 6,6 à 6,7 volts ou mieux utiliser le montage suivant :

Mettre le + Batterie au contact A, le curseur de la résistance variable sur la partie métallique en forme de cône qui se trouve normalement à la masse, régler la différence de potentiel à 6,7 volts à l'aide du curseur en contrôlant avec un voltmètre.

Avec une pile de poche ou une batterie et une petite ampoule, ou un voltmètre, appliquer un pôle au contact A et l'autre pôle en série avec votre ampoule ou votre appareil de mesure, au corps du disjoncteur.

Sous l'action du courant de la batterie réglée à 6,7 V traversant la bobine d'excitation, la palette mobile sera chassée vers B, le contact A sera donc ouvert, à ce moment, sans rien débrancher, comprimer jusqu'à ce que A redeviennent en contact, redesserrer la vis d'un demi-tour, de façon à ouvrir de nouveau le contact, puis bloquer le contre-écrou. Le réglage de la pression du ressort est effectué pour une position correcte de la palette mobile, toujours avec nos batteries branchées, revisser le porte-contact B à l'aide de votre pince à becs ronds. Ne pas oublier la rondelle isolante entre le porte-contact et la partie conique allant à la masse. Visser délicatement la vis portant le contact B extérieur, contrôler la mise en contact de la même manière pour A. Le circuit se trouve ainsi établi pour une tension de 6,7 V. Diminuer la tension à 6,5 V, le contact doit s'ouvrir. En interrompant brusquement le circuit l'on entend le claquement du ressort et des contacts.

Si le circuit ne s'ouvre que pour une tension inférieure à 6,5 V, resserrer le ressort de réglage et retoucher légèrement le contact.

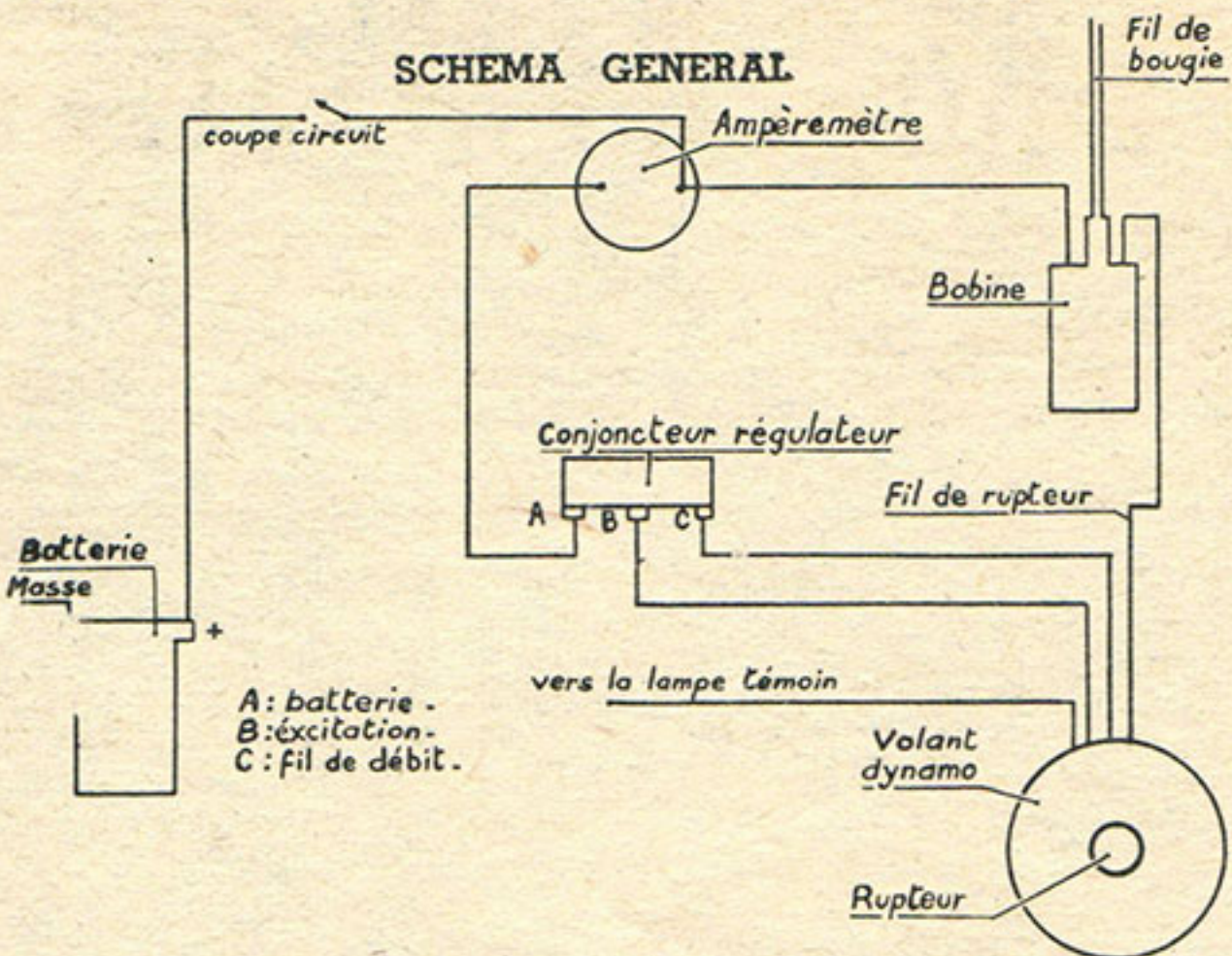
Régulateur. — Le réglage est un peu plus délicat, là il nous faut une batterie de 8 V, les contacts s'ouvrant en C pour 7 V et se fermant en D vers 7,8 V; à cette tension, pour une batterie à bloc, l'intensité est environ (batterie 7 AH Huitric) 1,5 A. Comme cette tension ne s'obtient que pour une grande vitesse, ou un régime élevé du moteur, la batterie ne

souffre pas trop de ce surmenage, malgré tout, vérifier de temps en temps le niveau de l'électrolyte qui doit juste dépasser les plaques. Ceci dit, revenons à nos réglages.

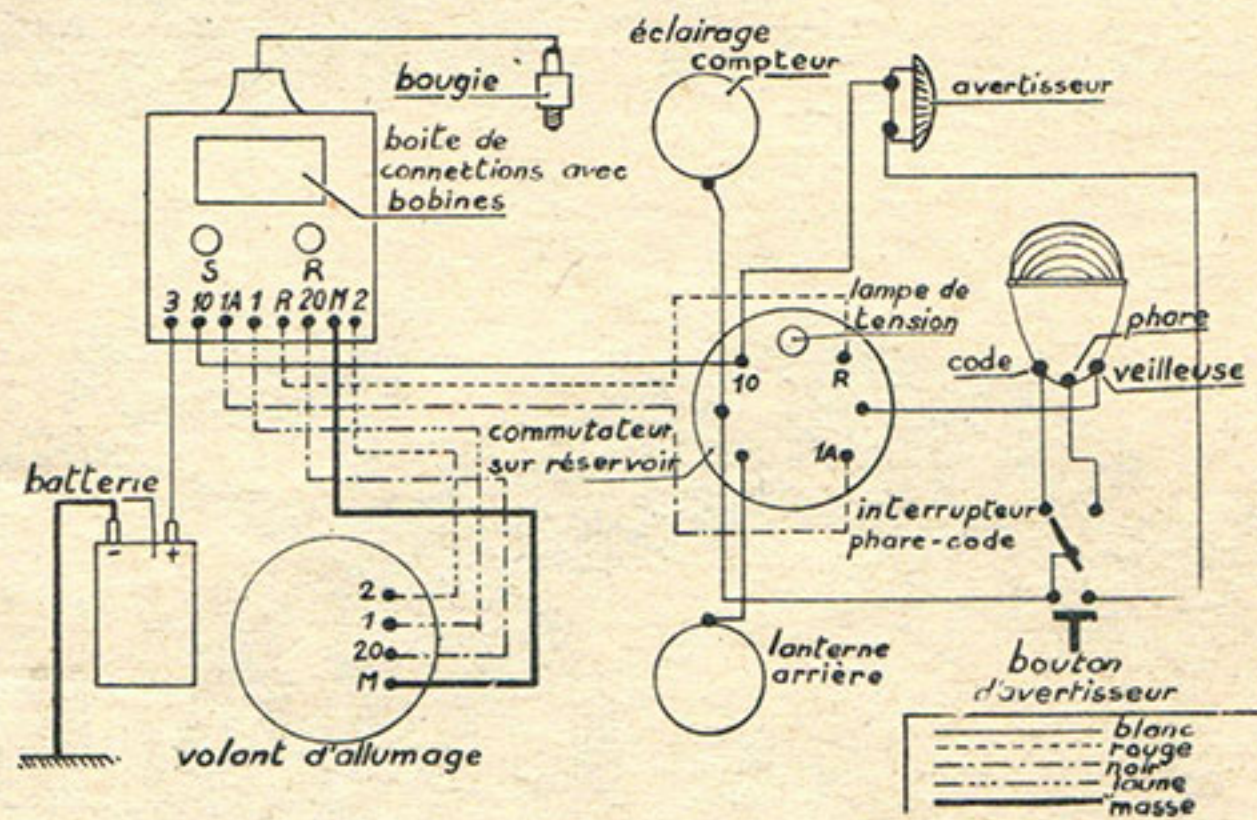
Comme pour le régulateur, démonter le tout et s'assurer de la liberté de mouvement de l'équipage mobile, revisser C pour qu'il vienne en contact, bloquer le contre-écrou. Replacer le ressort de réglage, appliquer entre C et la masse une tension de 7 V. Le contact doit s'ouvrir, comprimer le ressort délicatement jusqu'à ce que C soit en contact, puis revenir légèrement en arrière ; bloquer le contre-écrou, s'assurer que le contact C s'ouvre bien pour 7 V, autrement agir sur le ressort pour obtenir l'ouverture à 7 V. Appliquer maintenant 8 V, en C et masse l'ouverture de ce contact est plus importante. Visser D jusqu'au contact. Bloquer l'écrou. Vérifier que le contact C s'ouvre entre 7 et 7,2 V et se ferme en D entre 7,5 ou 7,8 volts. Le réglage est terminé.

Un mot sur les bobines proprement dites. Les deux bobines d'excitations de 10-2 sont identiques, le courant qui les traverse est proportionnel à la tension, le champ magnétique aussi, l'attraction exercée sur la palette mobile également. Les bobines d'intensité sont traversées par le courant de charge de la batterie ; elles sont bobinées dans le même sens que les bobines de tension, leur action s'ajoute ; elles ont pour but de protéger les enroulements de la dynamo. En effet, en cas de court-circuit dans les connexions arrivant en B, c'est-à-dire tout le circuit d'alimentation, le fusible batterie fond, si le moteur tourne vite, l'intensité traversant les bobines va devenir importante, dangereuse pour les enroulements de la dynamo, mais sous l'action de ce courant, D viendra en CC avec la masse, chute de tension en D, ouverture du contact B, le circuit se trouve ainsi interrompu. La bobine d'intensité du régulateur limite le courant, celle du conjoncteur assure un bon contact en B.

Voyons ce qui se passe lorsque nous roulons : dès que le moteur tourne, la tension est de 6,7 V, le contact B se ferme, la lampe témoin s'éteint. Accélérons, la tension passe à 7 V, le contact C s'ouvre, l'induction diminue le bobinage A, quelques spires en fil résistant sont en série avec l'inducteur B bobiné en fil de cuivre, le courant est ainsi limité par cette résistance, la tension en D a tendance à diminuer, C se referme et le cycle recommence, l'équipage mobile vibre donc sans arrêt. Accélérons de nouveau, la tension augmente, fermeture en B, l'indicateur principal est en CC, seules restent en circuit les quelques spires en fil résistant. L'excitation devient très faible, l'équipage mobile vibre entre C et D, donc tension pratiquement constante aux bornes de la batterie, aux chutes de tension, puis dans les contacts environ 6,7 CV. Allumons nos phares, cette nouvelle demande de courant crée une chute de tension en D, fermeture du contact C et nouvelle régulation, mais attention, ne demandons pas à la dynamo plus qu'elle ne peut fournir à un régime donné, car à ce moment, l'excès est fourni par la batterie et 7 AH ce n'est pas gros. Les ampoules d'origine Osram consomment sous 6,7 V - 6 A. La bobine qui fait un ohm ???, l'avertisseur, le feu arrière, le stop. A certaine pointe 15 A peuvent être atteints. Je conseille de placer un ampèremètre en circuit dans la batterie en marche normale, mettons 50 kms à l'heure phares allumés. L'ampèremètre indique un débit d'un ampère, le reste est pour la dynamo. La lampe témoin indiquant que la tension de la dynamo a atteint au moins 6 V ne prouve pas que la batterie se charge, elle est placée entre + batterie et le + dynamo, le circuit se re-

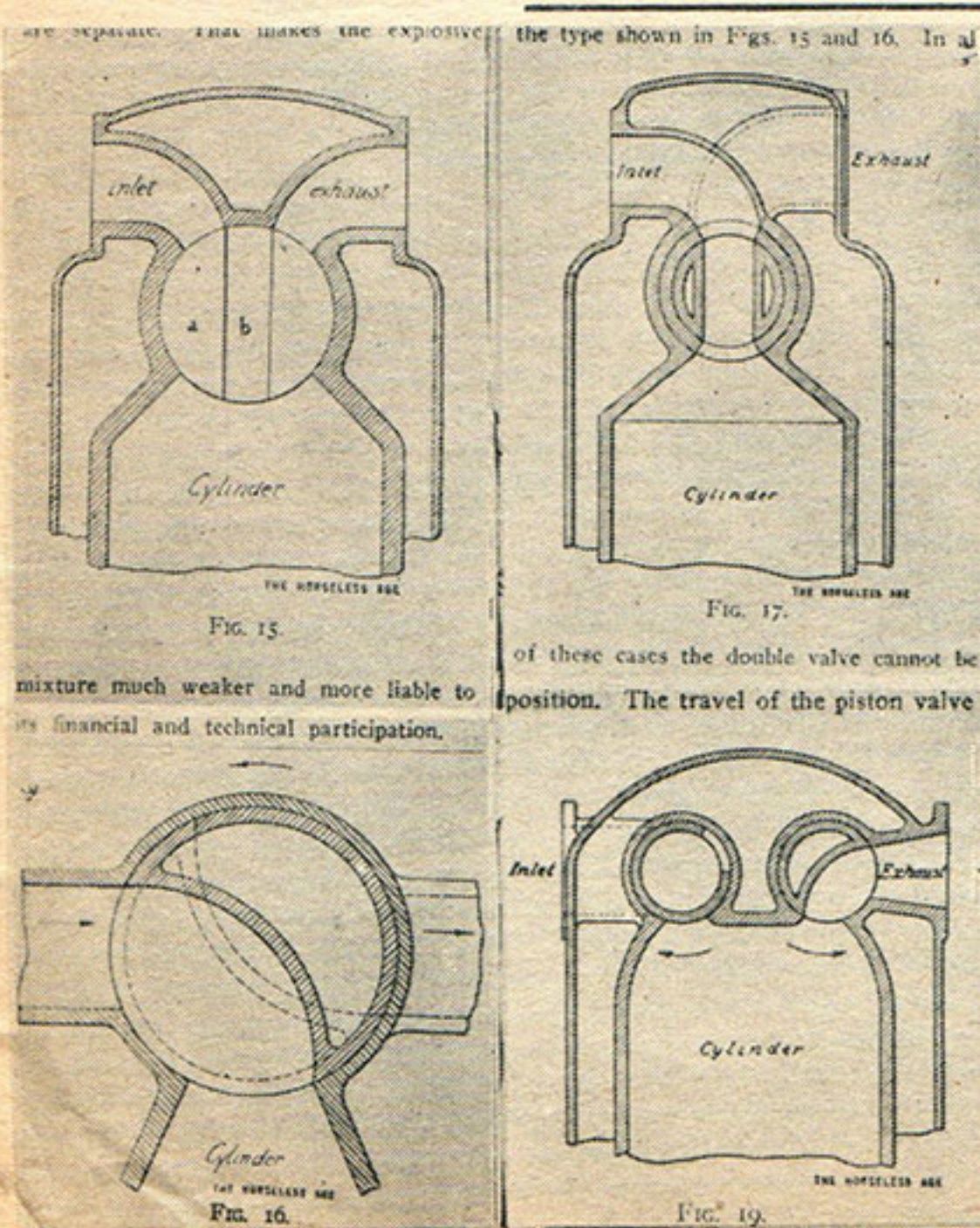


ECLAIRAGE D.K.W. 250 et 350



ferme à travers les enroulements bobines induit et inducteurs qui ont un bout à la masse. Lorsque la tension aux bornes de la Dynamo atteint 6 V 3, la lampe est éteinte, mais le contact en B n'est pas fermé en cas de mauvais état du disjoncteur, il peut même rester ouvert à une tension supérieure à 7 V. Le circuit de charge de ce fait n'est pas fermé.

L'ampèremètre est utile, et je conseille au D.K.Wiste d'en monter un.



On nous écrit...

RIEN DE NOUVEAU SUR CETTE TERRE

« Dans votre numéro 965, page 600, sous a signature de M. Paul Villeneuve, de St-Amand des Cots (Aveyron), nous trouvons un petit article sur « Distributeur rotatif ». Je vous fais parvenir une documentation à ce sujet.

En résumé, « Rien de nouveau sur cette terre ! ». En effet, ces 4 photos sont extraites de la revue américaine « Harsless Age » et datent du 1^{er} juin 1910.

Pour ma part, et d'après certains essais, je ne puis croire à une vitesse de rotation du rotor à 5.000 tours.

L'étanchéité au moment de la compression et le graissage de la partie « échappement » sont les deux problèmes chimiques !

Voir la figure 16. Elle correspond bien au schéma de M. Paul Villeneuve.

Louis RAFFALOVICH

A PROPOS DES CHAMPIONNATS DE FRANCE

« Pourquoi y a-t-il 2 Champions de France en 1949 ? C'est trop ou trop peu. Si nous voulons connaître le meilleur pilote pour chaque cylindrée, il faut nommer un champion en 125, 175, 250, 350 et 500, ainsi qu'un en 350, 600 et 1.000 chez les sidecaristes.

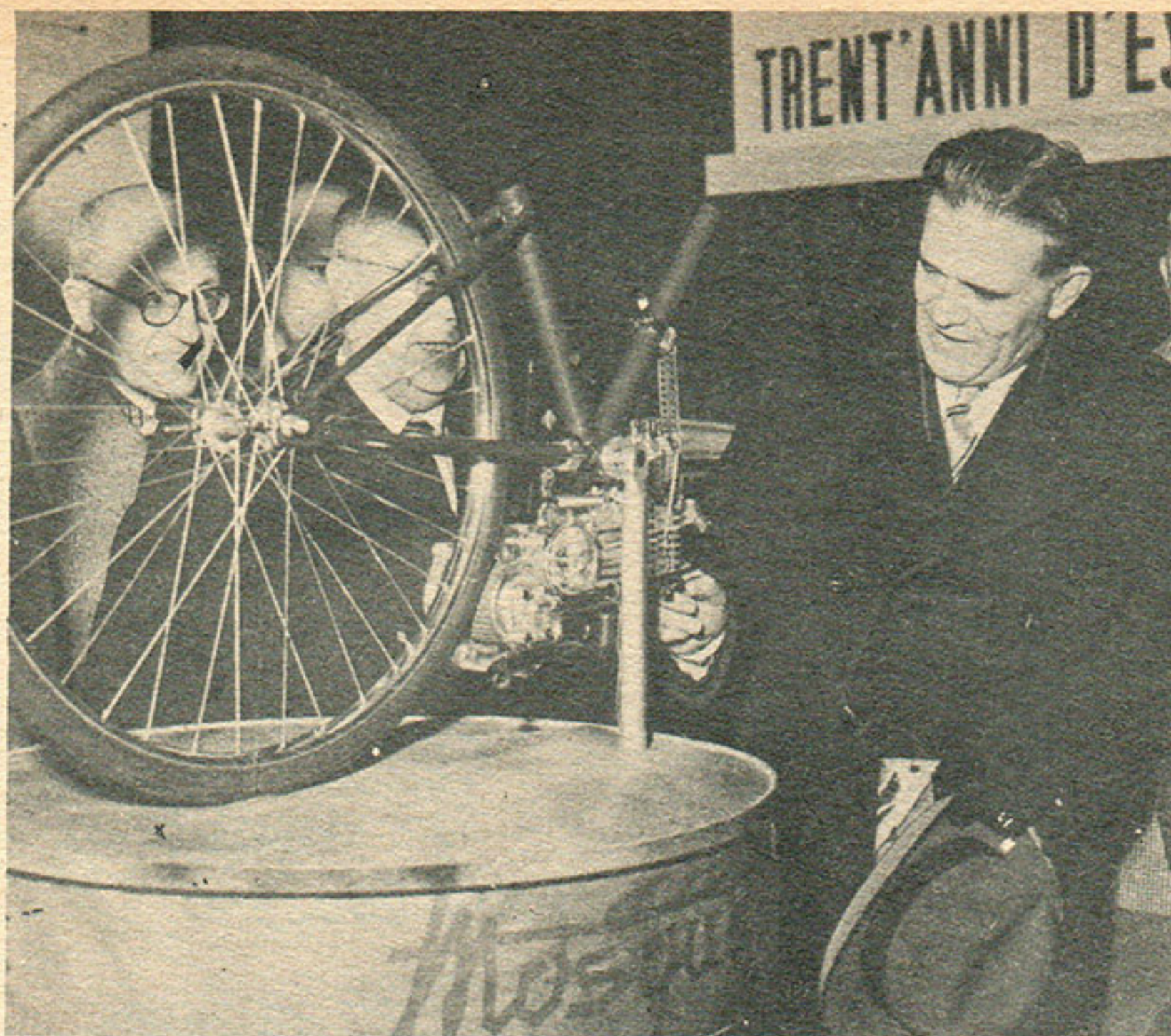
Si nous désirons ne désigner que le seul vrai Champion de France, on pourrait ne s'occuper que d'un classement général ; c'est évidemment le meilleur des 500 cmc., donc Jean Behra, qui serait champion toutes catégories, puisque les performances des 500 sont toujours supérieures à celles des catégories inférieures.

R. MENUISIER, à Sarcelles.

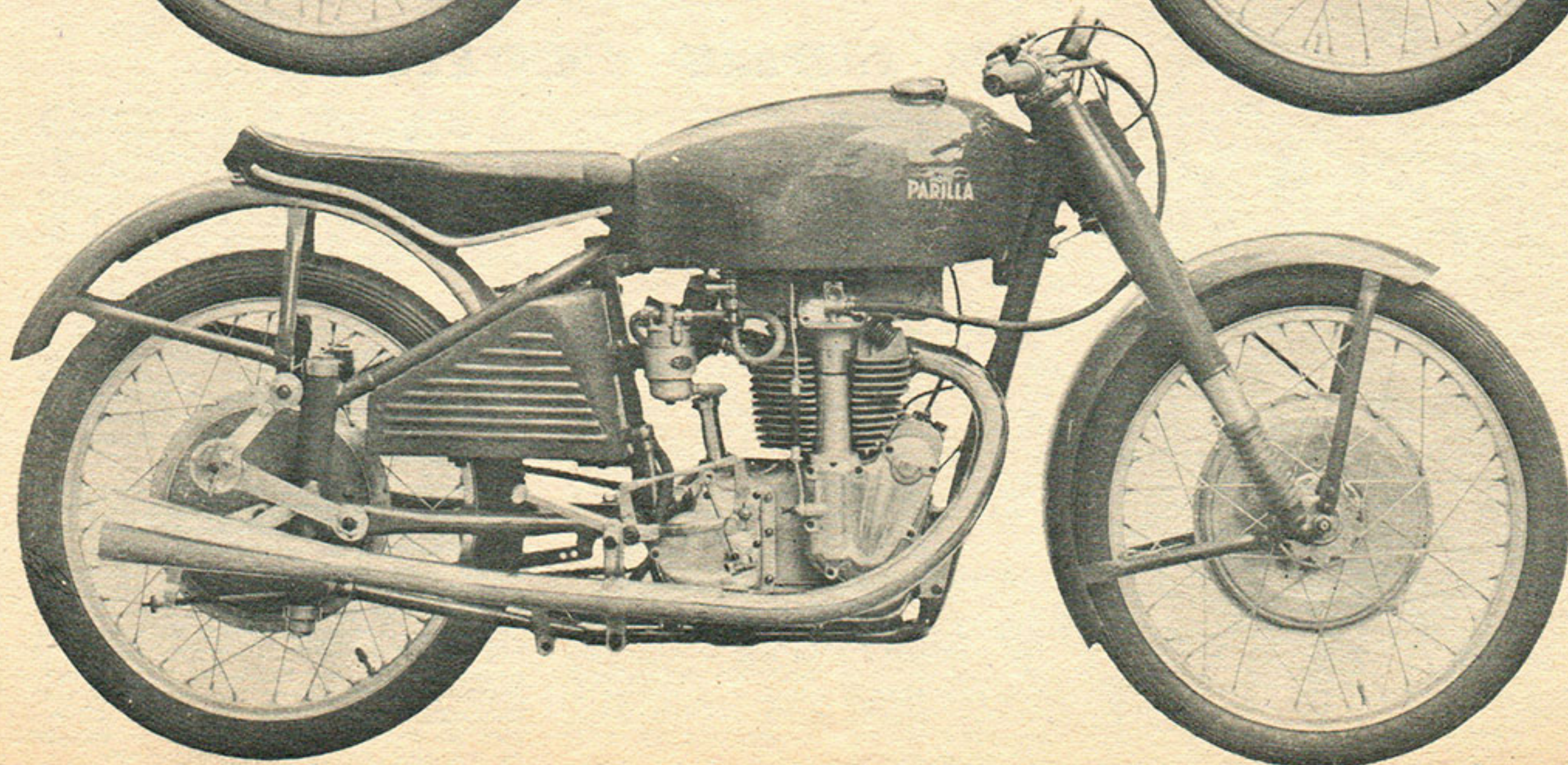
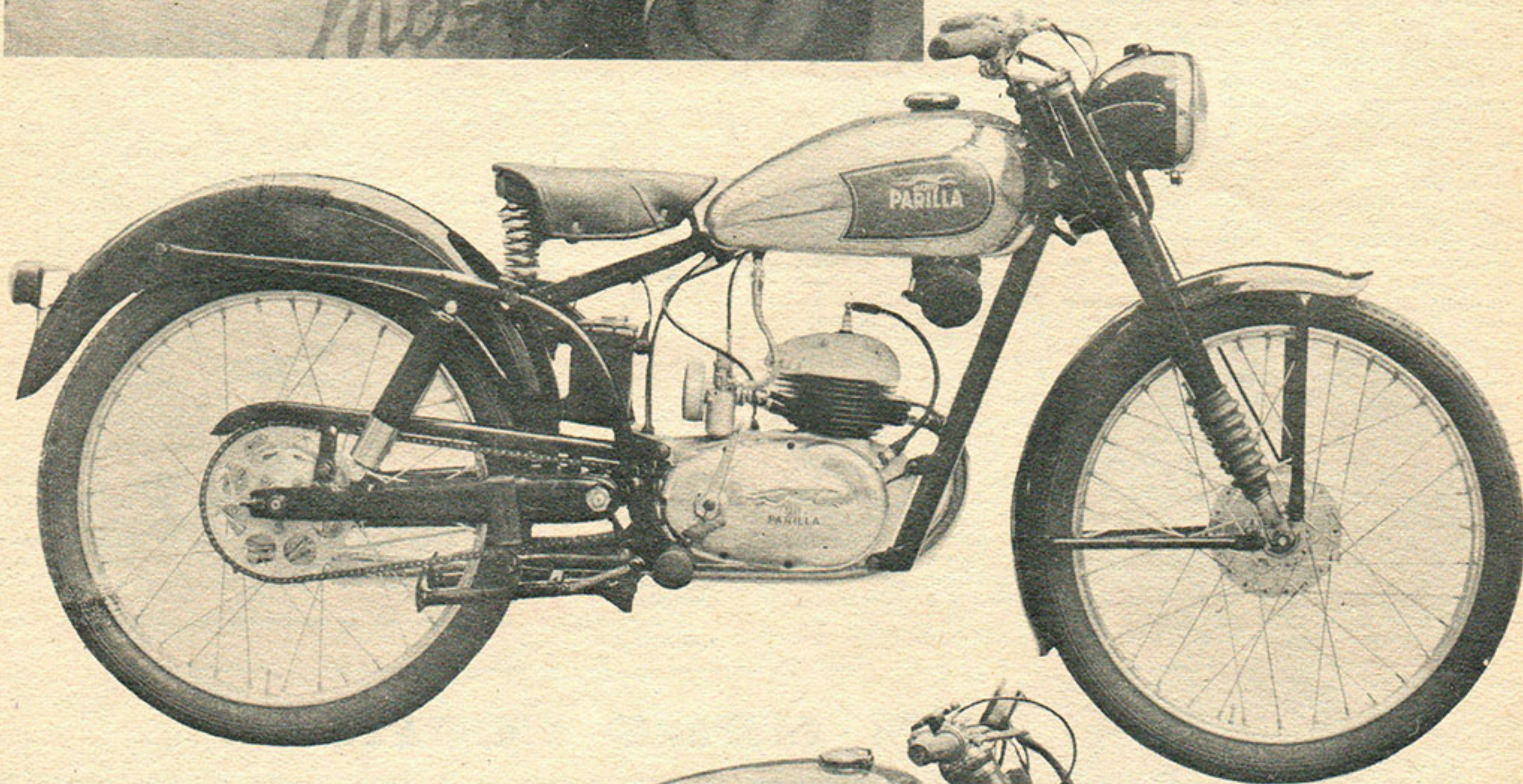
N.D.L.R. — On pourrait revenir à la formule ancienne, un champion par catégorie, à la condition que ses moyennes soient supérieures à celles de la catégorie inférieure, ceci afin que le champion 500 (par exemple), ne soit jamais moins rapide que celui des 350.

Si nous désignons un seul champion pour 1949, il semblerait logique de nommer Georges Monneret, qui remporta les 3 éliminatoires de sa catégorie, alors que Behra n'en gagna qu'une en 500. Bien plus, d'après les temps réalisés, Monneret au guidon de sa 350 A.J.S., s'il avait participé aux éliminatoires des 500 cmc., aurait été 3^e à Reims (derrière Perrin et Beauvais), 1^{er} (des Français) au Comminges et 3^e à Montlhéry (derrière Behra et Beauvais), donc aurait été classé Champion de France toutes catégories, malgré sa machine de cylindrée inférieure.

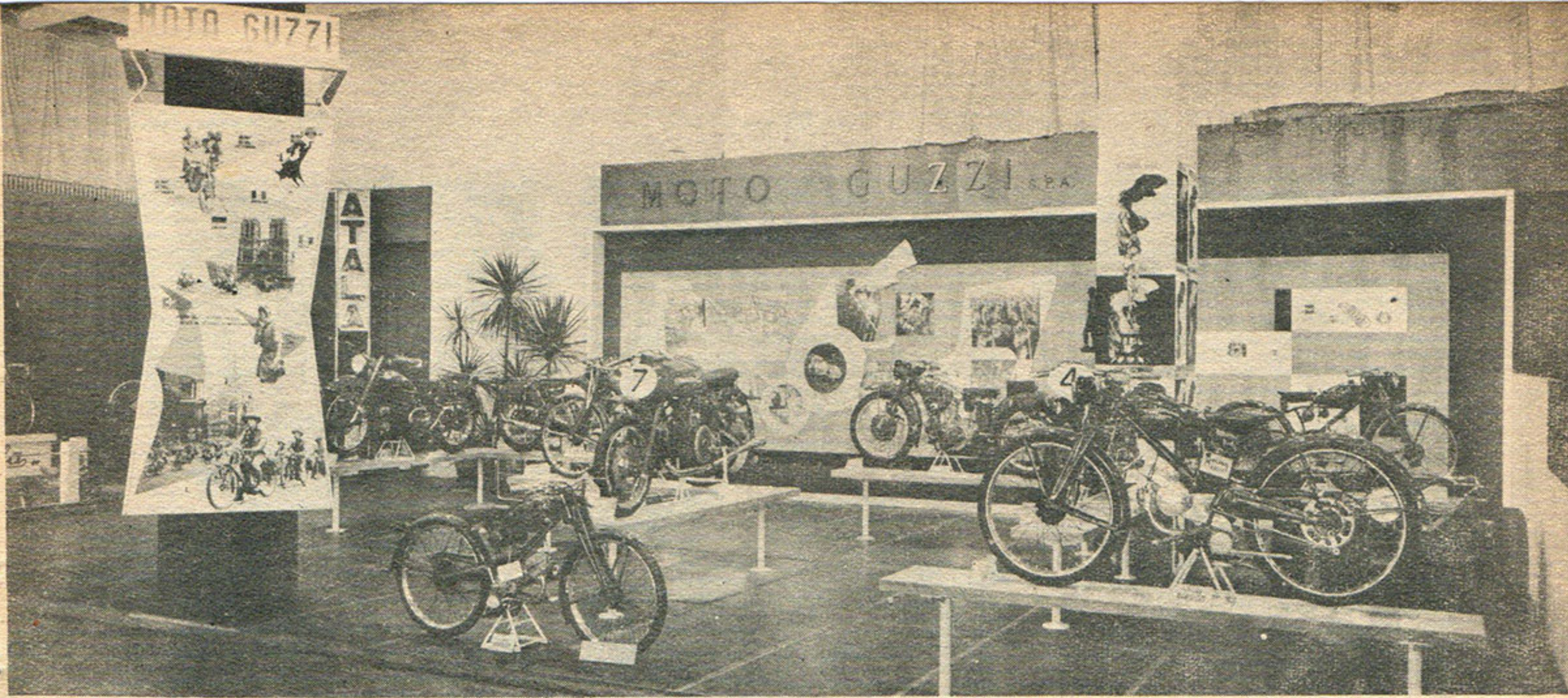
20 Janvier 1950



A gauche : Le Ministre Corbellini visitant le stand Garelli, semble vivement intéressé par le petit moteur Mosquito. Ci-dessous : Deux modèles Parilla ; la 98 bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, fourche télescopique, suspension arrière par fourche horizontale oscillante. En bas : La 250 cmc. de compétition double arbre à cames en tête, développant 21 CV à 8.500 tours ; le graissage est très puissant : 100 litres d'huile à l'heure passant dans la pompe lorsque le moteur tourne à plein régime ; la vitesse serait de 160 kmh.

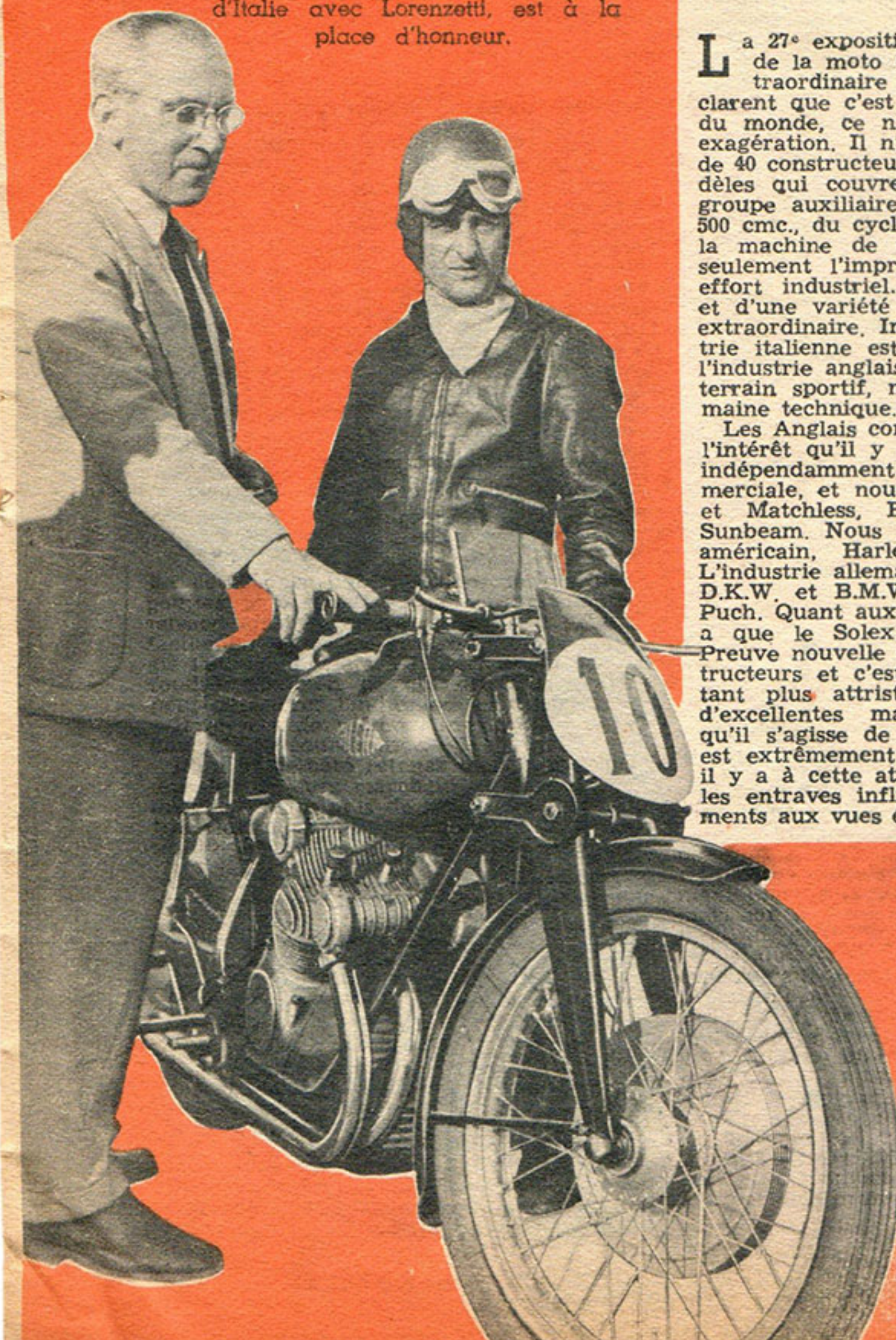


L'ECHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCES-VERBAUX



LA XXVII^e EXPOSITION DU MOTOCYCLE A MILAN

Ci-dessus : Le stand Guzzi où la 500 cmc. bicylindre, championne d'Italie avec Lorenzetti, est à la place d'honneur.



La 27^e exposition italienne du cycle et de la moto crée une impression extraordinaire et quand les Italiens déclarent que c'est la plus belle exposition du monde, ce n'est à aucun degré une exagération. Il n'y a pas en Italie moins de 40 constructeurs qui produisent 83 modèles qui couvrent toute la gamme du groupe auxiliaire de 40 cmc., jusqu'à la 500 cmc., du cyclomoteur et du scooter à la machine de compétition. On a non seulement l'impression d'un gigantesque effort industriel, mais d'une originalité et d'une variété de conception vraiment extraordinaire. Incontestablement l'industrie italienne est la principale rivale de l'industrie anglaise, non seulement sur le terrain sportif, mais encore dans le domaine technique.

Les Anglais comprennent d'ailleurs tout l'intérêt qu'il y a de ne pas se dérober, indépendamment de toute question commerciale, et nous voyons à Milan A.J.S. et Matchless, B.S.A., Royal-Enfield et Sunbeam. Nous y voyons aussi du côté américain, Harley-Davidson et Indian. L'industrie allemande est représentée par D.K.W. et B.M.W. L'Autriche expose la Puch. Quant aux modèles Français, il n'y a que le Solex construit sous licence. Preuve nouvelle de l'apathie de nos constructeurs et c'est une constatation d'autant plus attristante que nous sortons d'excellentes machines. Cette carence, qu'il s'agisse de sport ou de commerce, est extrêmement regrettable. Assurément il y a à cette attitude l'excuse de toutes les entraves infligées par des gouvernements aux vues étroites et même hostiles,

mais le résultat est fâcheux et donne l'impression fautive d'une industrie qui se meurt. Pourtant, le succès mondial du Solex prouve qu'il est avantageux de ne pas se renfermer dans sa coquille. Il faut même dans des conditions économiques difficiles, savoir faire preuve d'initiative et de cran. Ne nous laissons pas envahir par une anémie pernicieuse.

Par suite de la variété des machines exposées, il est bien plus difficile de dégager les tendances de l'industrie italienne que celles des Anglais, des Français ou des constructeurs de l'Europe Centrale. Un fait frappe d'abord, c'est que les Italiens ne s'intéressent pas à la 350 cmc., puisqu'il n'en existe qu'un seul modèle, l'Astra monocylindrique culbutée 72x85 mm. Les modèles 500 sont une quinzaine, ce qui ne constitue pas un gros pourcentage sur les 83 modèles exposés. Il y a, sauf erreur, dix-neuf 250 cmc. Cela nous fait donc au total 35 modèles de cylindrée égale ou supérieure à 250 cc. Les 48 autres modèles sont des machines de petite cylindrée, des cyclomoteurs ou des groupes auxiliaires. Nous savons bien qu'il ne faut pas attacher trop d'importance aux statistiques, car il faudrait faire entrer en ligne de compte le nombre des machines vendues. Mais dans ce cas il est incontestable que les petites machines se vendent à un plus grand nombre que les autres et pour prendre un exemple il n'y a pas eu moins de 50.000 Guzzi 65 cmc. en circulation. On a l'impression que les 100 cmc. (4 modèles) sont en régression et que comme partout la 125 cmc. tend à constituer la cylindrée type (20 modèles). On ne constate pas la même tendance à augmenter cette cylindrée et à la porter à 150 et même à 175 cmc. Il n'y a que deux modèles et d'une seule marque de 196 cmc. Il y a 8 modèles de 40 à 65 cmc. A ce propos le bruit court que pour permettre le transport normal d'un passager, Guzzi porterait la cylindrée de sa petite machine à 75 cmc.

Dans les petites cylindrées, le deux temps domine. Le piston à fond plat se partage la faveur avec le piston à déflecteur. Un seul exemple de polycylindre, l'Amisa de 125 cmc. Bien que le deux temps domine assez largement le 4 temps, celui-ci a quelques représentants (Mondial, Mas et le joli petit moteur 48 cmc. de la Motom). Certains modèles de compétition 4 temps sont des arbres à cames en tête. A partir de 250 cmc., nous ne trouvons qu'un deux temps à deux cylindres côte à côte à culasses séparées, présenté par C.M. et 3 2 temps normaux. A peu près tous les 4 temps

A droite : L'ingénieur Remor, créateur de la fameuse 4 cylindres Gilera photographié à Monza à côté du champion Artesiani.

sont monocylindriques et culbutés. Mas a cependant un modèle de grand tourisme à cylindres jumelés et distribution par soupapes culbutées.

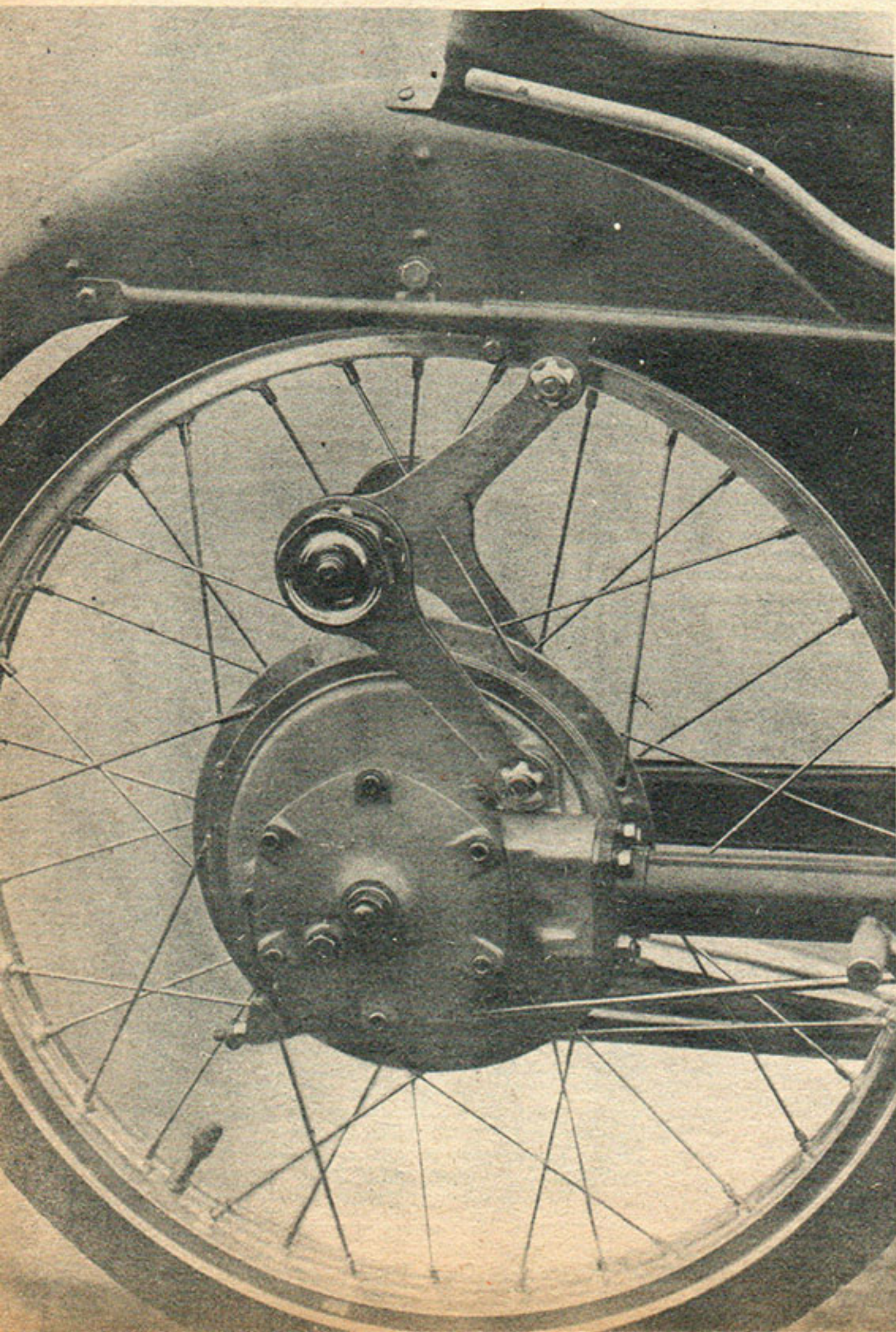
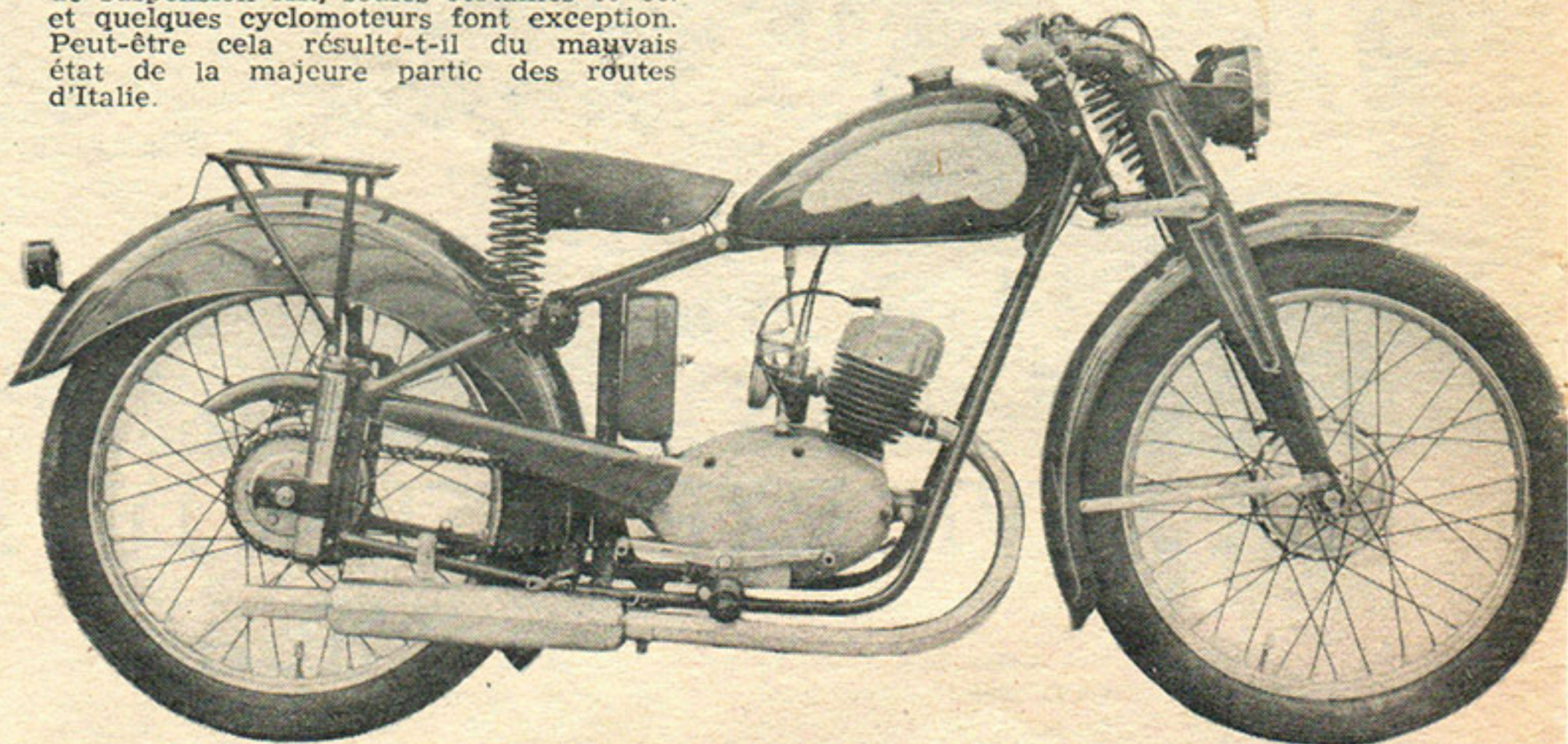
Beaucoup de blocs moteurs, environ 60 contre 23, boîtes séparées. La transmission finale par chaîne est de loin la plus répandue, mais nous trouvons deux 125 cmc. à cardan, le scooter Lambretta a une transmission par engrenages et le Vespa une attaque directe à partir du changement de vitesse. Beaucoup de galets sur les groupés auxiliaires, ainsi que sur le Solex. Il y a une très grande variété de cadres, presque tous tubulaires, parfois avec des éléments matriciés. Le cadre Motom en croix est fort ingénieux.

On constate une tendance, pour les machines de petite cylindrée, à monter le moteur en porte à faux. Une solution très hardie est celle de Ducati où le tube supérieur sert seul de liaison entre la direction et le tube de selle, deux équerres assurant la rigidité. Une autre marque utilise un très gros tube allant de la direction au pédalier. On connaît déjà le curieux cadre articulé de la Guzzi. D'autres constructeurs emploient la direction et le pivot de la fourche arrière au tube incurvé. Mais même pour les machines de petite cylindrée, on trouve un grand nombre de cadres classiques.

La suprématie de la fourche télescopique est loin d'être aussi nette qu'en Angleterre ou qu'en France. Guzzi, sur ses 250 et ses 500 de série, monte une fourche télescopique, mais Gilera une fourche à parallélogramme. Bianchi sur sa 125 emploie une fourche à parallélogramme et sur sa 250 une fourche télescopique.

Fourche à parallélogramme chez Sertum, chez M.V., chez Morini, etc. En sorte que tout compte fait la fourche à parallélogramme est plus largement représentée, surtout sur les machines de petite cylindrée. Quant à la suspension arrière, aucun doute, la fourche oscillante domine de loin. Il n'y a guère que chez Bianchi, Ibis, Mondial et Morini que nous trouvons des suspensions à glissières. En tous cas il n'y a pas de moto, même de petite cylindrée, qu'on ne rencontre pas de suspension AR, seules certaines 60 cc. et quelques cyclomoteurs font exception. Peut-être cela résulte-t-il du mauvais état de la majeure partie des routes d'Italie.

Le scooter fait une rude concurrence à la moto. D'où vient ce succès ? Après 1919 l'échec du scooter avait été lamentable. On a invoqué toutes sortes de raisons et en particulier les imperfections mécaniques des modèles de ce temps. Sans méconnaître les progrès réalisés depuis, certains de ces scooters étaient très sagement connus et parfaitement utilisables. Certains ne comportaient pas de sièges, mais d'autres en avaient de confortables. Non, l'échec peut surtout être



L'Alpino 98 cmc. est dotée d'une suspension arrière et d'une fourche en tôle emboutie avec support de phare. Le bloc-moteur à 2 temps développe 6 CV à 6.500 tours. Il y a 3 rapports de vitesses.

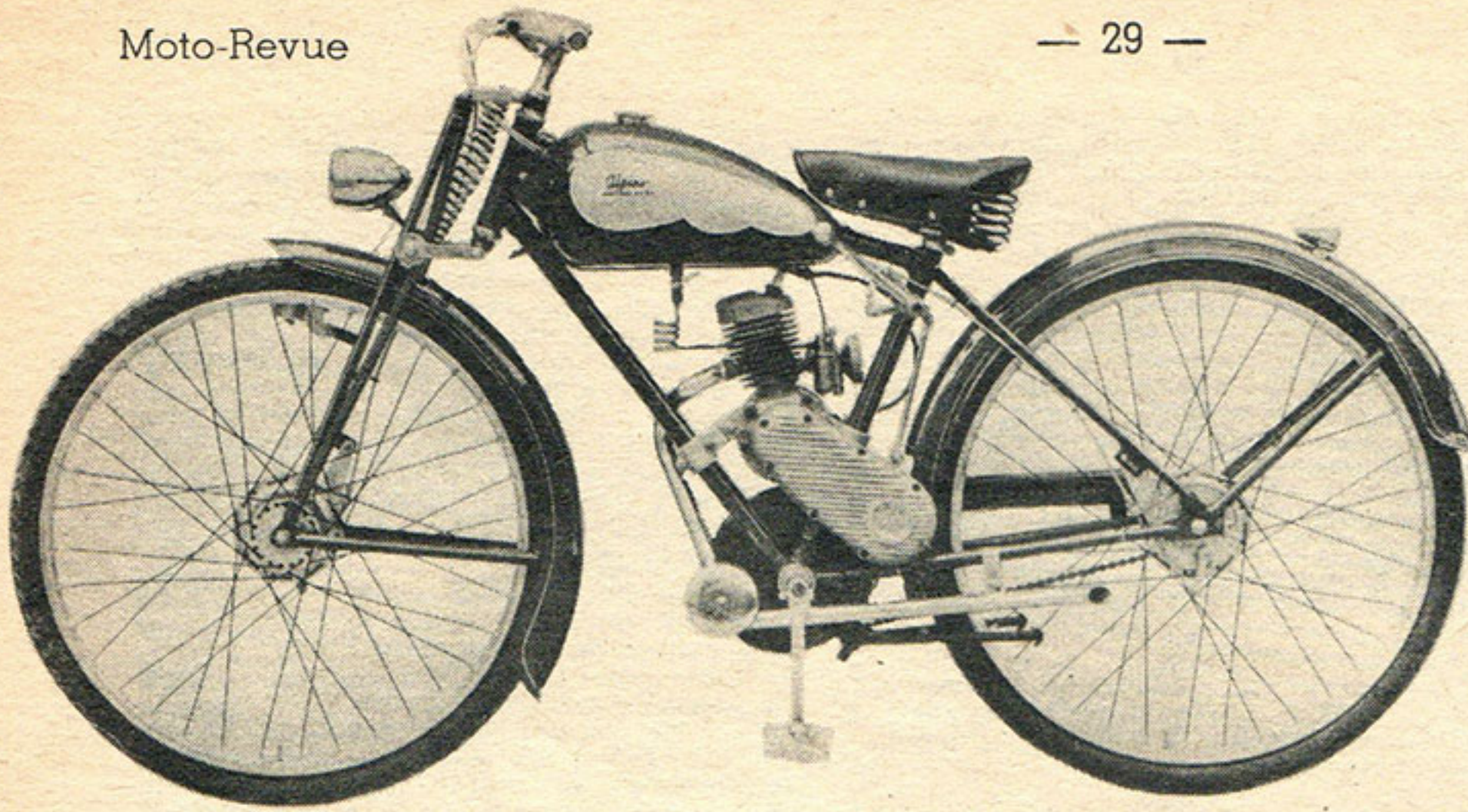
La nouvelle moto 125 de course présentée par Lambretta est fort intéressante. La transmission par barre de torsion est la même que celle des scooters. La suspension arrière est du type à fourche horizontale, avec amortisseur à friction.

attribué à une publicité insuffisante et surtout à l'absence de démonstrations pratiques, indispensables pour convaincre le public. C'est ce qu'ont parfaitement compris les constructeurs italiens qui n'ont pas hésité à engager leurs scooters dans les épreuves d'endurance les plus dures, à organiser des courses et à se lancer victorieusement à l'assaut des records. Ils ont fait preuve de cran, de persévérance et d'intelligence. La clientèle fut conquise et après l'Italie le scooter est en train de gagner le monde. La qualité éminente des scooters italiens a fait le reste. Et ce n'est pas un faible hommage à l'industrie italienne que de voir une vieille marque anglaise construire sous licence un scooter italien. Propreté, stabilité, confort du scooter ne l'empêchent pas d'être rapide et on peut prévoir le développement du scooter de sport atteignant par exemple le 100 à l'heure et capable de fournir des performances très élevées.

Tout comme en France il y a de nombreux groupes auxiliaires (le terme est modeste, puisqu'en pratique on ne pédale qu'exceptionnellement). Et tout naturellement on en est arrivé à l'ensemble plus homogène que constitue le cyclomoteur. A cet égard on peut se réjouir du succès du Velosolex dont l'exemple devrait inciter nos constructeurs à se montrer un peu plus à l'étranger. Mais les italiens s'intéressent vivement à la moto miniature de 50 à 65 ou 75 cc. Un moteur de cette cylindrée développe aisément de deux à trois chevaux, ce qui autorise des vitesses voisines de 60 kilomètres à l'heure. L'immense succès de la petite Guzzi ne peut qu'attirer l'attention des autres constructeurs sur l'intérêt de ce type de machine qui permet normalement de faire du tourisme. Qu'on pense qu'une Magliano a atteint sur le kilomètre le 116 à l'heure et que sur 1.000 kms la petite Guzzi a réalisé une moyenne de 76 kmh.

Un véhicule particulier à l'Italie, ce sont les camionnettes à trois roues avec un moteur de moto. La charge utile est énorme par rapport au poids mort.

Et maintenant faisons le tour des stands en remarquant que certaines marques peu satisfaites de la place qui leur était assignée, n'ont pas exposé.



GUZZI

La 65 cmc. Guzzi, avec son petit deux temps incliné et son cadre articulé, est trop connue pour qu'il soit nécessaire de la présenter. Le petit moteur à distribution rotative de 42 d'alésage et de 46 mm de course développe 2 CV à 5.000 t.-m. Fourche à parallélogramme.

Sur les 250 et les 500 cmc., nous trouvons une robuste fourche télescopique et

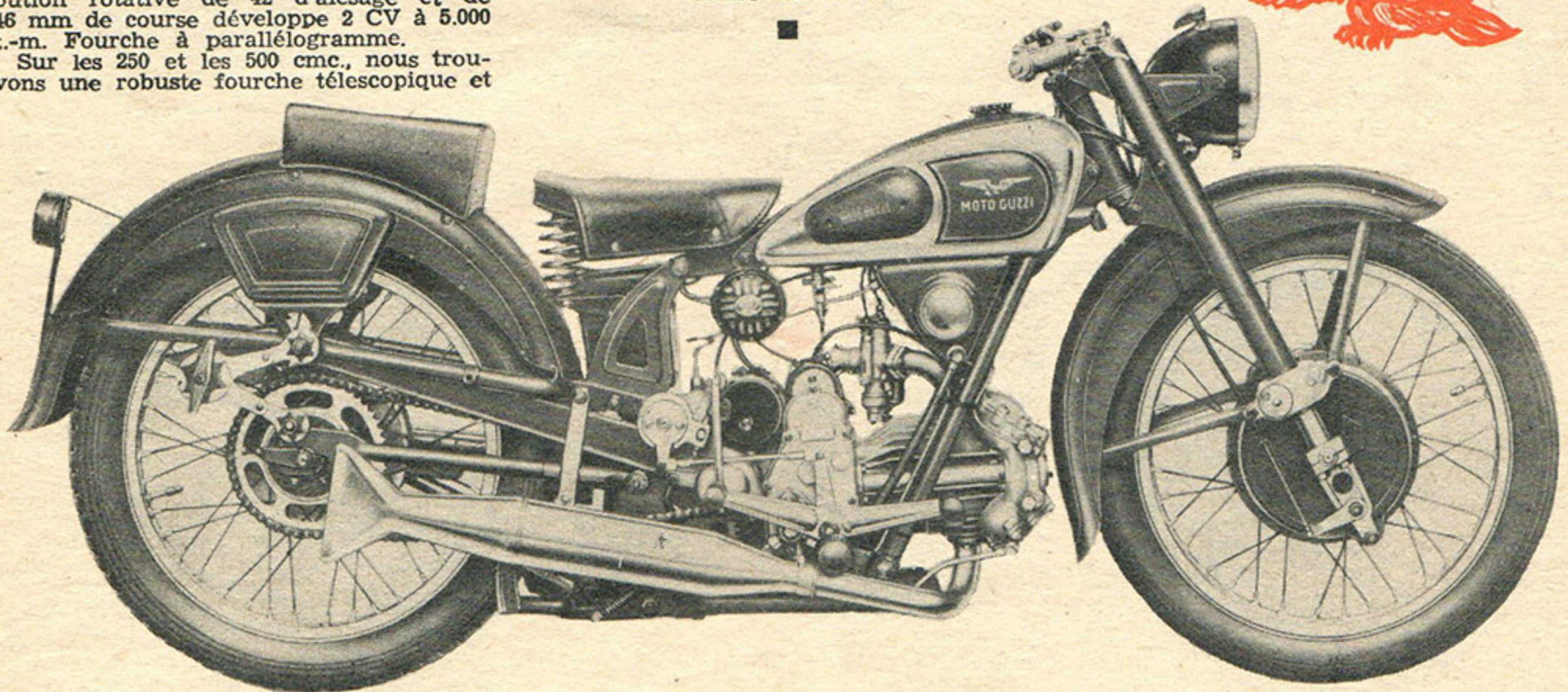
L'Alpino, modèle R, est équipé d'un moteur de 48 cmc. fixé au centre du cadre.

la suspension arrière à fourche oscillante avec des amortisseurs télescopiques (et à friction sur la Airone sport).

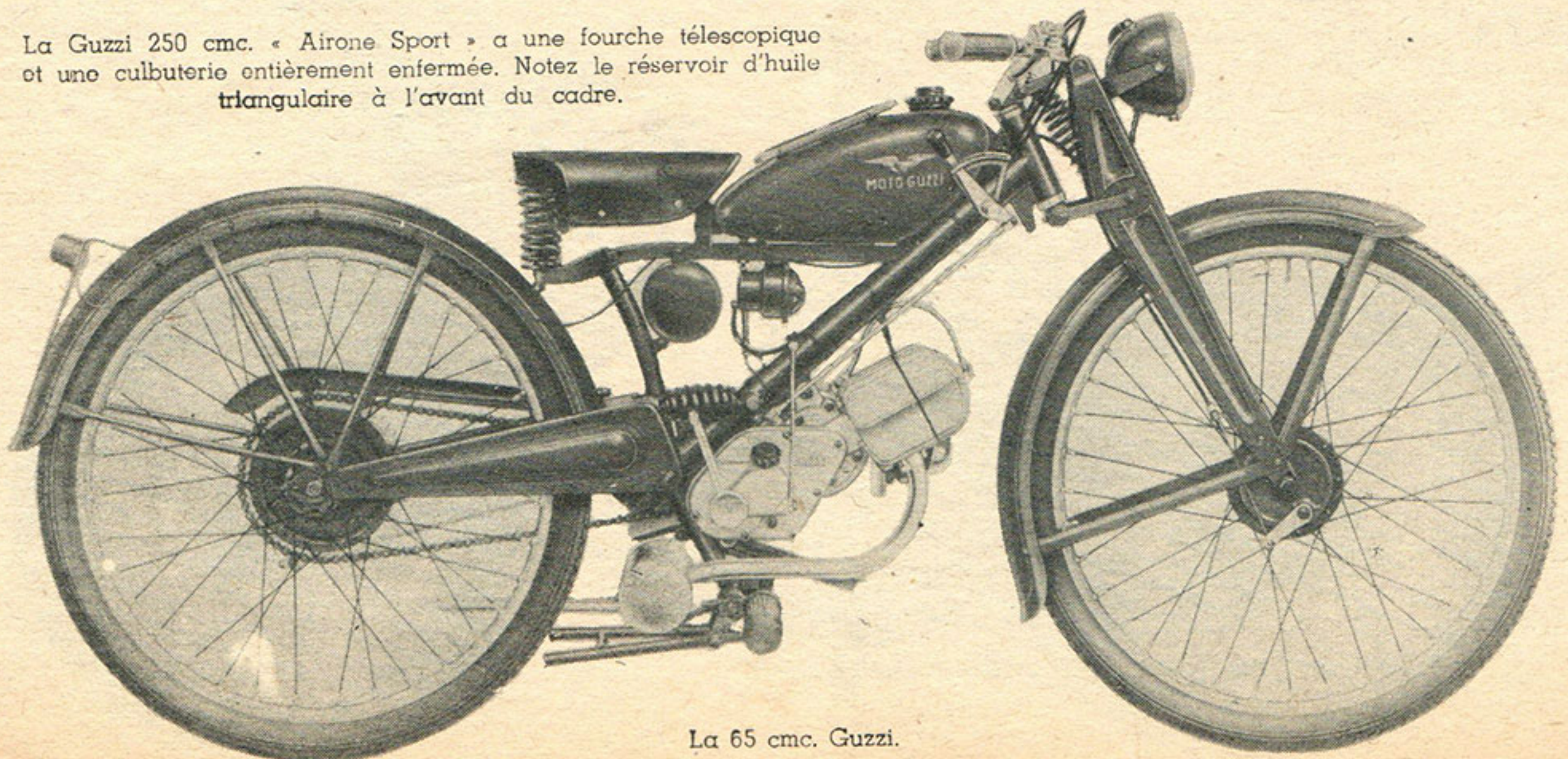
Le moteur 250 cmc. a 70 d'alésage et 64 de course, il est, bien entendu, horizontal. Distribution entièrement protégée par soupapes en tête et culbuteurs. Le moteur de l'Airone tourisme a un rapport volumétrique de 6 à 1 et développe 9,5 CV à 4.800 t.-m. Sur le moteur sport, le rapport volumétrique est porté à 7 à 1 et la puissance est de 13,5 CV à 6.000 t.-m. Poids 137 kgs, vitesse 118 kmh. Consommation : moins de 4 litres aux 100 kms.

Les moteurs des 500 GTV et GTW ont les mêmes dispositions générales que celles de l'Airone. Alésage 88, course 82 mm. Rapport volumétrique du GTV 5,5 à 1. Puissance : 18,9 CV à 4.300 t.-m. Pour le GTW, les chiffres respectifs sont: 6 à 1, 20, 5 CV, 4.300 t.-m. La GTV atteint le 120, la GTW le 130.

Un nouveau modèle est l'Astore 500 cc. qui est dérivée de la GTV. Culasse et cylindre en alliage léger et chemise fonte.



La Guzzi 250 cmc. « Airone Sport » a une fourche télescopique et une culbuterie entièrement enfermée. Notez le réservoir d'huile triangulaire à l'avant du cadre.



La 65 cmc. Guzzi.

GILERA

La 125 cmc. est équipée d'un quatre temps culbuté à distribution complètement protégée. Alésage et course 54 mm. Les soupapes sont verticales, les tiges attaquant les culbuteurs, passent dans un tunnel ménagé dans la paroi AV du cylindre. 3 vitesses. Bloc-moteur, embrayage à sec. Le moteur, avec un rapport volumétrique de 5,5 à 1, développe 4,7 CV. Vitesse 75 kmh., consommation 2 litres aux 100. Cadre interrompu, fourche avant à parallélogramme, fourche arrière oscillante, caractéristiques qui sont communes à toutes les Gilera.

Le moteur de la Saturno a 84 mm d'alésage et 90 mm de course. Rapport volumétrique 5,5 à 1, 18 CV à 4.500 t.-m. Cylindre fonte, culasse en alliage léger. Soupapes en tête inclinées. Culbuteurs. Bloc moteur à 4 vitesses en cascade sans prise directe. Transmission primaire par engrenages. Le modèle sport a un cylindre en alliage léger et développe 22 CV à 5.000 tours-minute.

La Nettuno 250 cc. a un moteur culbuté de 68 mm d'alésage et de course. Le type tourisme avec un rapport volumétrique de 6 à 1 donne 11 CV à 5.200 t.-m. Cu-

lasse en alliage léger, cylindre fonte. Le modèle sport a un rapport volumétrique de 6,5 à 1 et développe 13 CV à 5.400 t.-m. Son cylindre est alliage léger.

BIANCHI

Cette marque qui est la plus ancienne et entreprit, après la construction des bicyclettes celle des motos en 1919, produit une 125 cmc. deux temps de 52 mm. d'alésage et de 58 mm de course. Cylindre fonte. Culasse alliage léger. Piston plat. Rapport volumétrique 6 à 1. 4,5 CV à 5.000 t.-m. Bloc moteur à 3 vitesses. Transmission chaîne-chaîne. Cadre à simple berceau. Fourche à parallélogramme. Suspension arrière à glissières.

La 250 cmc. Stelvio est très classique. Moteur quatre temps culbuté 63x80 mm. Rapport volumétrique 5,5 à 1, 0,5 CV à 5.000 t.-m. Réserve d'huile à la base du carter. Culasse alliage léger. Changement de vitesse séparé à 4 rapports, transmission chaîne-chaîne.

MOTOM

Curieuse petite machine avec son cadre en croix en tôle emboutie. Arrière rigide. Fourche à parallélogramme. Moteur à 4 temps, culbuté, monté en avant du pédalier, en porte-à-faux. Alésage 39 mm. Course 40 mm. Puissance 1,4 CV. Bloc 3 vitesses, toujours en prise. Transmission

primaire par une courte chaîne au pédalier, la grande chaîne est commune, si on peut dire, au cycliste et au moteur. Mais pratiquement on ne pédale jamais.

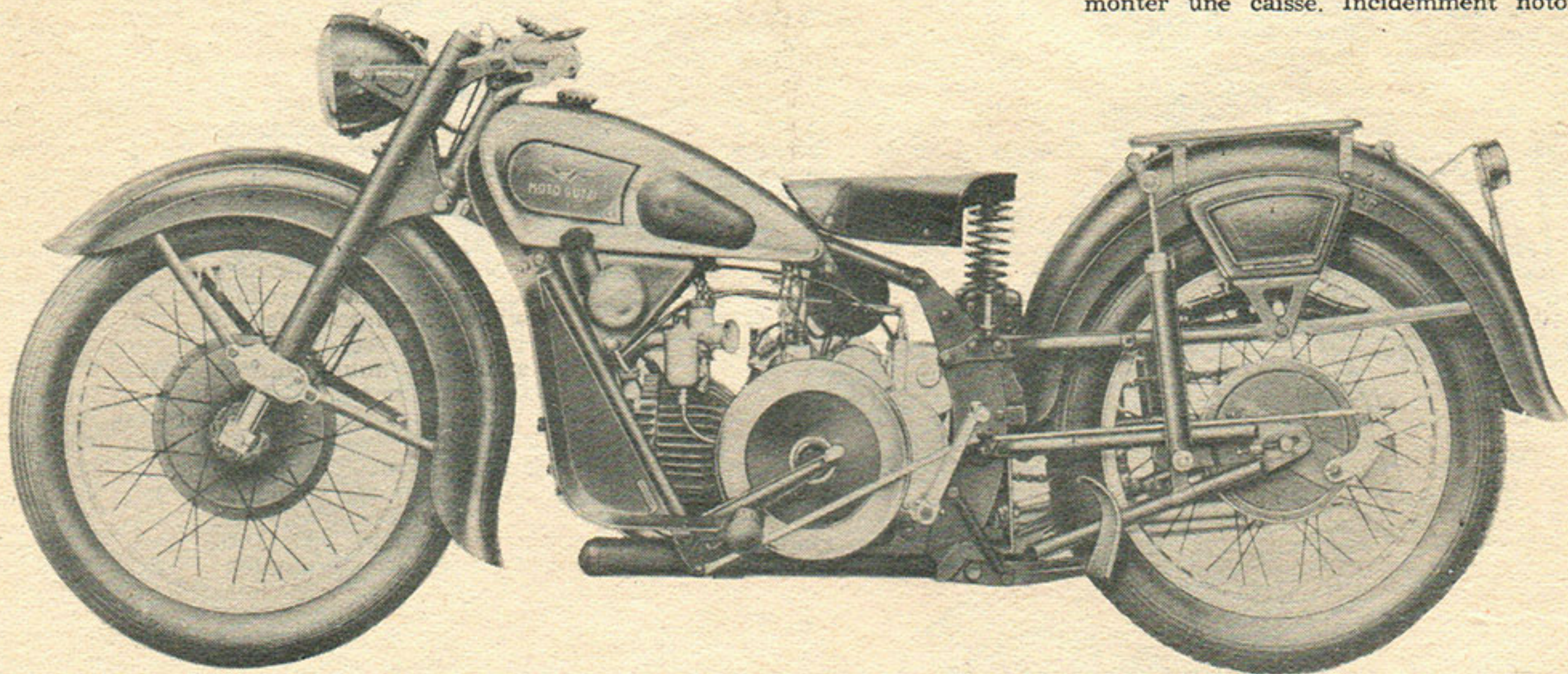
ISO

C'est un très beau scooter. Sous un élégant capotage on trouve un deux temps en U à balayage en écuicourant de 38 mm d'alésage et de 55 mm de course, soit pour les deux cylindres une cylindrée totale de 125 cmc. Rapport volumétrique 6,5 à 1. Puissance 5,4 CV à 5.400 t.-m. On atteint aisément le 75 kmh. Transmission par chaîne. Fourche AV télescopique, AR oscillante.

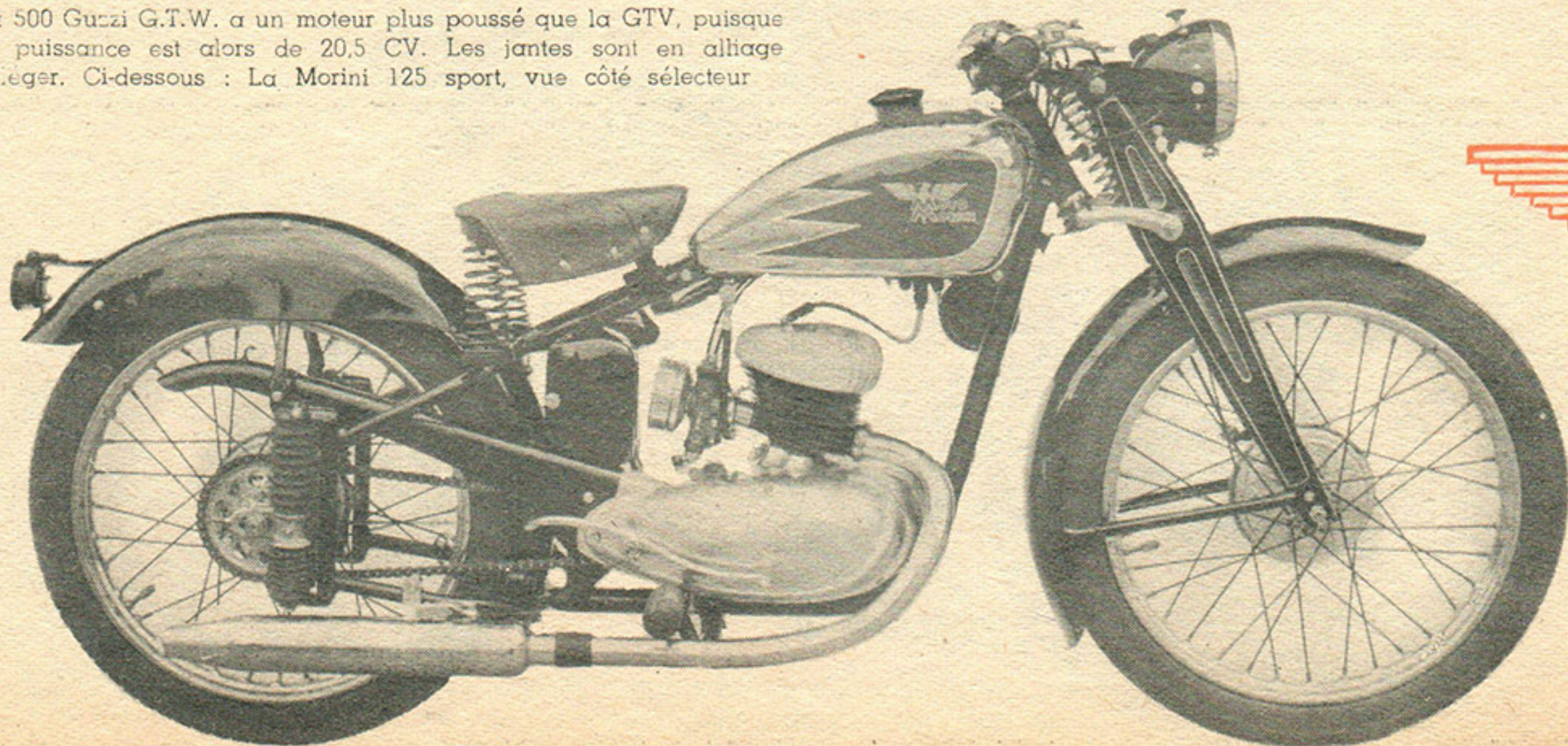
LAMBRETTA

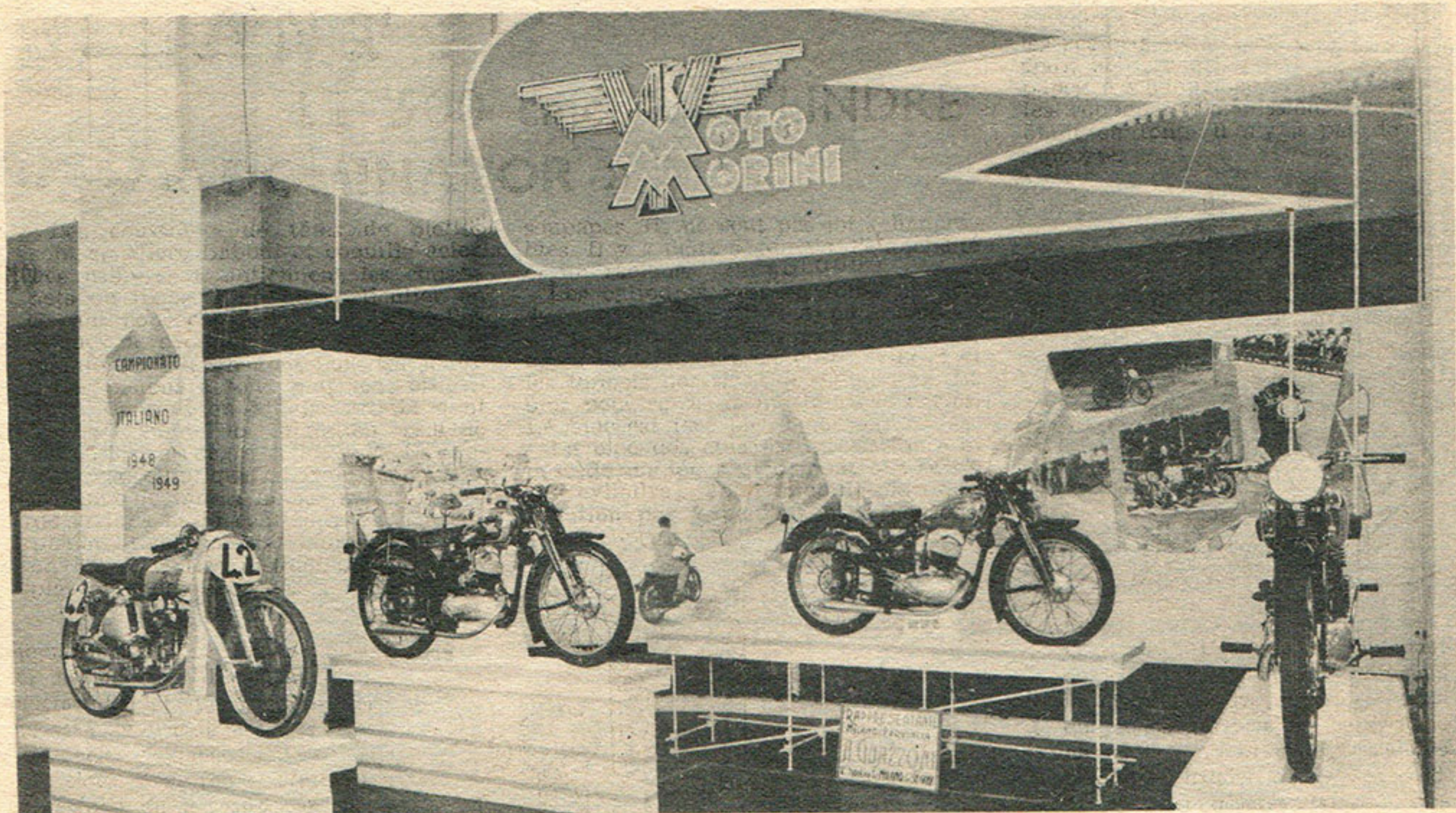
Les productions de cette marque ont fait l'objet de descriptions dans « Moto-Revue », qu'il s'agisse du scooter ou de la nouvelle moto Lambretta 125 cmc., 2 temps, de compétition, à transmission par un arbre à cardan dont le tube forme un bras de la fourche oscillante. C'est une remarquable réalisation mécanique, mais il est probable qu'elle sera d'un prix relativement élevé. Nous aurons l'occasion d'en reparler. Elle est digne du scooter et c'est tout dire.

Lambretta présente un trimoteur dont la partie arrière est la même que celle du scooter. A l'avant il y a un essieu et une plate-forme sur laquelle on peut monter une caisse. Incidemment notons



La 500 Guzzi G.T.W. a un moteur plus poussé que la GTV, puisque la puissance est alors de 20,5 CV. Les jantes sont en alliage léger. Ci-dessous : La Morini 125 sport, vue côté sélecteur





qu'il existe également un cyclecar carrossé à trois roues réalisé avec le moteur de la Lambretta.

D'une manière générale indiquons que pour tous les scooters on a étudié des sidecars et des avant-trains qui en font des véhicules utilitaires très pratiques et très économiques.

VESPA

C'est également un petit scooter de 125 cc. largement répandu en Italie. Le moteur horizontal est un deux temps à déflecteur de 56,5 d'alésage et de 50 mm de course qui, avec rapport volumétrique de 6,5 à 1, développe 4,5 CV à 4.500 t.-m. Il attaque la roue par l'intermédiaire d'un changement de vitesse à 3 rapports sans transmission secondaire.

M.V.

Cette firme construit des scooters et des motos. Il y a une moto 250 à 4 temps culbuté 63x80 mm, rapport volumétrique

Au stand Morini, la 125 cmc. championne d'Italie 1948-49 et la vedette.

6 à 1, 11 CV à 4.500 t.-m. Bloc-moteur, fourche avant à parallélogramme, fourche AR oscillante. Machine très classique avec une transmission primaire par engrenages.

Toute une gamme de deux temps, dont une 98 cc. et toute une série de 125 cc. à piston plat et distributeur. Le modèle compétition a un rapport volumétrique de 9,5 à 1 et à 9.100 t.-m. il développe 11 CV. Cette machine atteint le 138 kmh. Le modèle sport fait déjà le 95 kmh. Le moteur du scooter est lui aussi un

125 cmc. 53x56 mm à piston plat. Rapport volumétrique 6 à 1. 4,5 CV à 4.800 t.-m. 4 vitesses. Transmission par chaîne.

NIBBIO

C'est un scooter 125 cc. 54x54 mm. Rapport volumétrique 6 à 1, 5 CV à 4.800 t.-m. Transmission par chaîne.

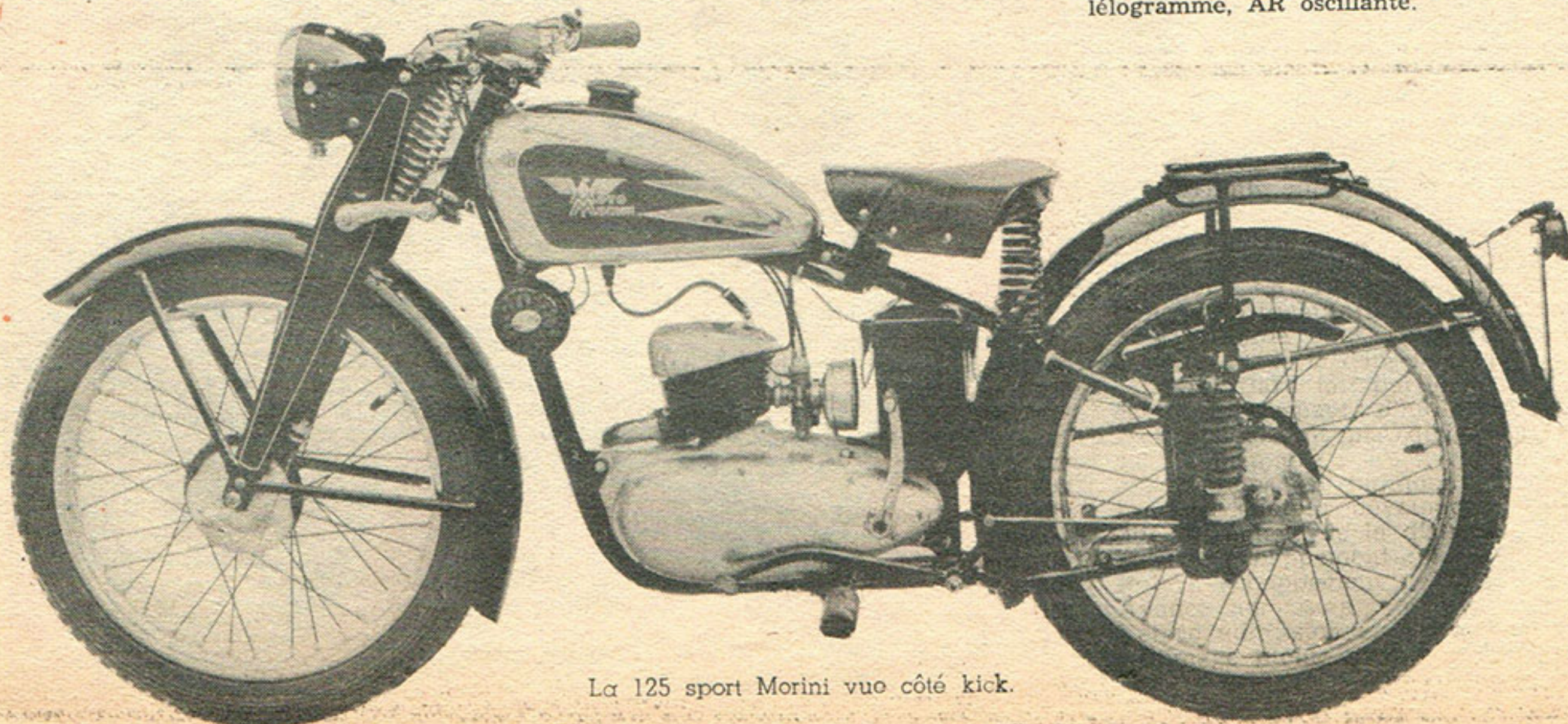
BENELLI

Benelli a fait sa réapparition officielle au Salon de Milan avec une 98 cc., 48x54 mm. Rapport volumétrique 6 à 1. 4,5 CV à 5.600 t.-m. Piston plat et balayage par courant de retour.

Bloc-moteur à 3 vitesses. Transmission primaire par engrenages, finale par chaîne. Rapport de la 3 vitesses 1 à 8,2. Le moteur est monté en porte-à-faux. Cadre à poutre supérieure unique en tôle emboutie. Fourche AV télescopique, four-AR oscillante.

SERTUM

Le cadre de tous les modèles est constitué par des poutres en acier embouti, du type interrompu. Fourche AV à parallélogramme, AR oscillante.



La 125 sport Morini vue côté kick.

MOTO MORINI

Quant aux moteurs, en plus du latéral, il y a un 250 cmc. culbuté de dimensions imposantes dont la large surface d'ailettes garanti un refroidissement énergique. Caractéristiques : 66x73 mm, 7 à 1, 14 CV à 6.400 t.-m. Bloc-moteur à transmission primaire par engrenages, finale par chaînes.

Deux modèles 500, l'un monocylindrique (84x90 mm, 5 à 1, soupapes latérales, 14 CV à 4.500 t.-m.), l'autre à cylindres jumelés et lui aussi à soupapes latérales (65x73 mm, 6 à 1, 19 CV à 6.300 t.-m.).

MILLER

Nous retrouvons dans toute la gamme des modèles la fourche à parallélogramme et la suspension AR par fourche oscillante, cadre à berceau, boîte séparée à 4 vitesses.

Il y a 2 modèles 200 cc. à moteur 2 temps. Piston à écran. Dans la « carenata » le carburateur est capoté. L'alésage est de 59, la course de 72 mm. Le moteur du type V a un rapport volumétrique plus élevé (6,8 au lieu de 6,5 à 1). La vitesse atteint le 95 kmh.

Le moteur de la 250 cc. quatre temps à culbuteurs est d'une belle présentation, il est légèrement incliné (62,5x81 - 6,5 à 1, régime 4.800 t.-m. pour la Jupiter et 5,8 pour la modèle sport).

Le moteur 500 cmc. culbuté est tout à fait classique.

Enfin une deux temps 250 cmc. piston déflecteur, rapport volumétrique 6,5 à 1, 66x72 mm.

MAS

La Stella Alpina est une 125 cmc. 4 temps, moteur monocylindrique incliné, 55x52 mm, qui avec un rapport volumétrique de 6,5 à 1, développe 5 CV à 5.300 t.-m. Soupapes culbutées. Distribution entièrement protégée. Bloc moteur 3 vitesses. Transmission primaire par engrenages, finale par chaîne. Fourche avant télescopique, arrière oscillante.

MAS construit également une deux cylindres jumelés, quatre temps, 68x68 mm. Rapport volumétrique 6,2. 23 CV à 5.300 t.-m. Soupapes culbutées. Bloc 4 vitesses qui peut atteindre le 130.

MORINI

Trois modèles 125 cc. à 2 temps 52x58 mm. Piston plat. Rapport volumétrique respectivement 6, 6,5, 10 à 1 pour la tourisme, la sport et la compétition. Puissance 4,5 CV à 4.500 t.-m., 5,7 CV à 5.500 t.-m., 8 CV à 7.000 t.-m. Bloc à 3 vitesses. Chaîne-chaîne. Suspension AR télescopique. Fourche AV à parallélogramme. Cadre tubulaire à berceau.

FUSI

Deux modèles 4 temps 250 cc. 68x68 mm, arbre à cames en tête, cylindre incliné. Type luxe : Rapport volumétrique 6,5 à 1, régime 5.000 t.-m., 9 CV. Type sport : Rapport volumétrique 7 à 1, régime 6.300 t.-m., puissance 13 CV. Boîte Burman. Chaîne-chaîne. Fourche avant à parallélogramme. Suspension AR télescopique.

PARILLA

Une gamme de modèles. La petite 98 cc. est équipée d'un deux temps. Piston plat. Balayage par courants croisés. Cylindre fonte profondément enfoncé dans le carter. Culasse alliage léger. Roulements à galets spéciaux assurant un long usage. Course et alésage 50 mm. Rapport volumétrique 6 à 1, 4,5 CV à 6.000 t.-m. Bloc à 3 vitesses. Transmission primaire par engrenages. Cadre tubulaire. Fourche AV télescopique, AR oscillante contrôlée par tubes à glissières.

Une grande variété de 250 cc. 63x75 mm. Rapport volumétrique 6 à 1. Piston plat. Puissance 9 CV à 5.100 t.-m. Bloc à 4 vitesses à transmission primaire par chaîne. Fourche avant à parallélogramme, AR oscillante et ressorts en tubes télescopiques.

Deux modèles de 4 temps 250 cc. Tout d'abord une supersport 66x72 mm. Rapport volumétrique 6,5 à 1. Arbre à cames en tête. Puissance 17 CV à 7.200 t.-m. Le modèle de course a les mêmes cotes, mais le rapport volumétrique est de 7,5 à 1. Double arbre à cames en tête et 21 CV à 8.500 t.-m. Les deux modèles ont

en commun un bloc 4 vitesses à transmission primaire par engrenages, un cadre à double berceau, une fourche AV et une suspension AR télescopique. On remarquera le diamètre des freins.

M.M.

Cette vieille marque ne présente pas moins de 5 modèles. 3 dans la catégorie 250 cc., et, cela est rare en Italie, une 350 cc. et enfin une 500 cc. Ces deux modèles à soupapes latérales.

Parmi les 250 cc., la 47A est équipée d'un mono 4 temps 67x77 mm (rapport volumétrique 7 à 1). Puissance 14 CV à 8.800 t.-m. L'arbre à cames en tête est entraîné par chaîne. Allumage par batterie. Boîte séparée à 4 vitesses. Fourche AV à parallélogramme. Fourche arrière oscillante et tubes télescopiques. Poids 150 kgs. Vitesse 120.

Le modèle 47 AS est une machine de compétition. Avec un rapport volumétrique de 9 à 1, le moteur développe 18 CV à 7.300 t.-m. Allumage par magnéto. Vitesse 145 kmh.

Le troisième modèle est une supersport capable d'atteindre le 130 kmh.

La 350 cc. à soupapes latérales a 76 mm d'alésage et de course, un rapport volumétrique de 5 à 1. Puissance 12 CV à 5.500 t.-m. Poids 155 kgs. Vitesse 105 kmh. La 500 cc. a un moteur 88x80. Rapport volumétrique 6 à 1. Puissance 14 CV à 5.000 t.-m.

F.B. MONDIAL

Trois modèles 125 cc. 4 temps et soupapes en tête. 53x56 mm, modèles de tourisme et de sport culbutés, moteur de course à double arbre à cames en tête. Bloc moteur à 4 vitesses. Transmission primaire par engrenages. Fourche avant à parallélogramme, suspension AR à glissières. Cadre tubulaire à double berceau. Une rare netteté d'aspect.

ASTRA

La machine la plus intéressante est une deux cylindres 125. Rapport volumétrique 6 à 1, puissance 7 CV à 5.500 t.-m. Bloc 3 vitesses.

La gamme est complétée par une 250 et une 350 culbutées. et une latérale 500 cc. Ces modèles sont de conception très clas-

siques : boîte séparée et transmission chaîne-chaîne. Fourche télescopique. Suspension AR sur tous les modèles. La 250 atteint le 130, la 350 le 135, la 500 cc. le 110 kmh.

C.M.

La 125 cc. est une deux temps (52x58 mm, rapport volumétrique 6,5 à 1, 4,5 CV à 4.500 t.-m.), bloc 3 vitesses, fourche AV télescopique, AR oscillante.

La 250 Gheppio a un moteur 4 temps 64,8x74 mm. Rapport volumétrique 6,8 à 1. Soupapes en tête culbutées. Poids 142 kgs. Régime maximum du moteur 6.500 t.-m., correspondant à une vitesse de 105. Fourche arrière oscillante, fourche AV à parallélogramme.

Sur la Gheppio sport, le rapport volumétrique est porté à 7,6 à 1, et le régime à 6.800 t.-m. Vitesse 140 kmh.

La Griffone a une fourche télescopique. Son moteur est un 500 cc. de 78,8 d'alésage et de 100 mm de course. Rapport volumétrique 5,8 à 1. Régime 5.200 t.-m. Soupapes culbutées. Boîte séparée à 4 vitesses. Poids 180 kgs, vitesse 120 kmh.

La Sparviero a un moteur aux caractéristiques plus poussées (rapport volumétrique 6,5 à 1, régime 5.900 t.-m.). Vitesse maximum 145 kmh.

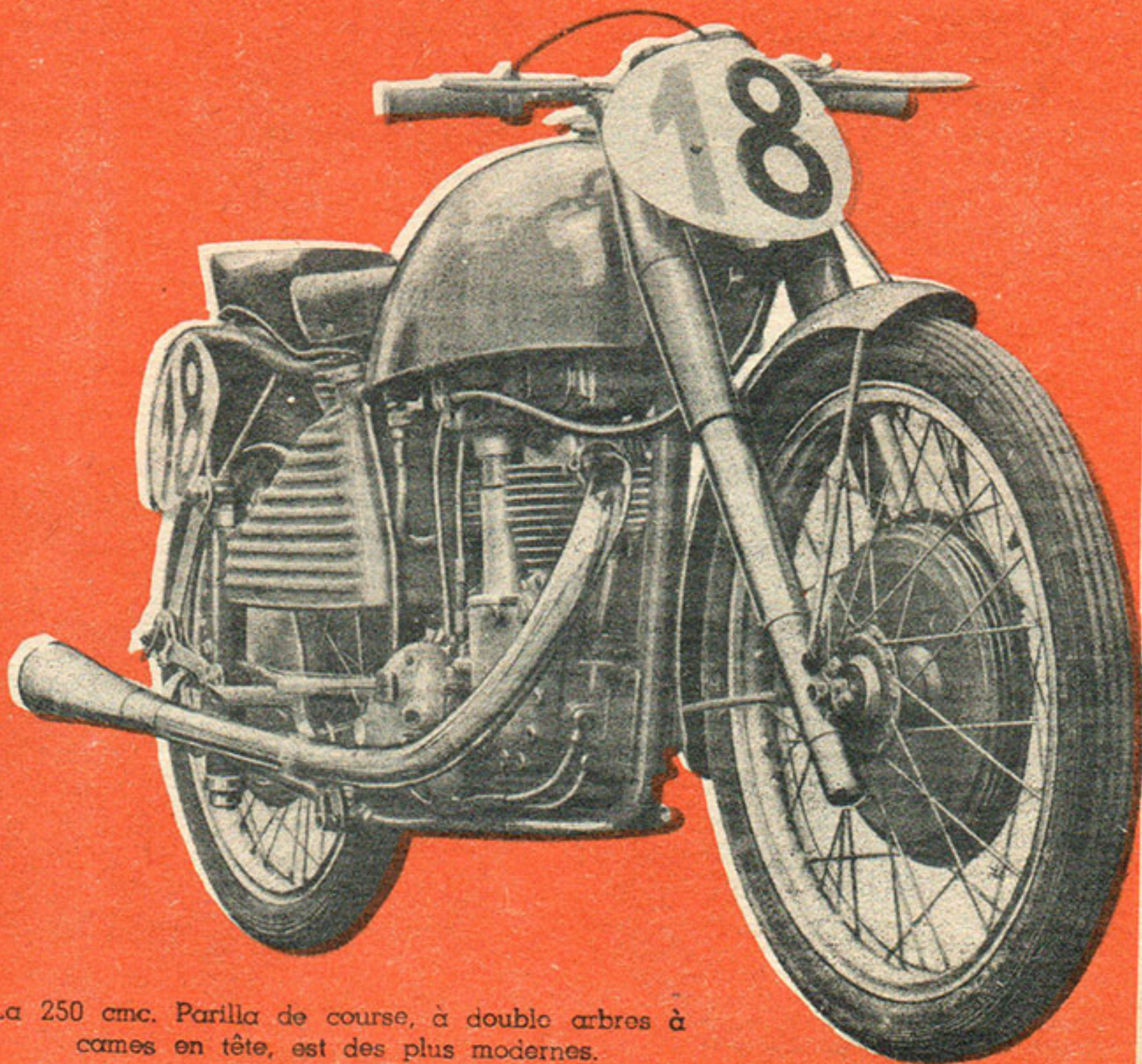
Enfin une nouveauté intéressante, une deux cylindres 2 temps à culasses séparées qui rappelle la nouvelle Excelsior anglaise.

DUCATI

Une petite 60 cc. à moteur 4 temps culbuté 42x43 mm. Rapport volumétrique 6,8 à 1. Puissance 2,25 CV à 5.000 t.-m. Soupapes verticales. Cylindre légèrement incliné. Bloc 3 vitesses monté en porte-à-faux. Cadre à tube supérieur unique avec équerres. Arrière articulé : cylindre et culasse en fonte au nickel. Vitesse 50. En première on peut gravir des rampes de 25 %. Le poids est de 44 kgs.

STERZI

Moteur 125 cc. à deux temps classique à 3 orifices. Piston à écran. Alésage 52, course 58 mm. Cylindre légèrement incliné, échappement monotube. Rapport volumétrique 6 à 1. Puissance 4 CV à 4.800 t.-m. Bloc 3 vitesses. Cadre à simple berceau. Fourche AV et suspension



La 250 cmc. Parilla de course, à double arbres à cames en tête, est des plus modernes.

AR télescopiques. Freins centraux très puissants. Poids 78 kgs. Vitesse 75 kmh.

AMISA RUMI

C'est une deux temps 125 cc. Le bloc-moteur à ailettes radiales est disposé horizontalement dans un cadre à double berceau. La silhouette de cette machine est extraordinairement nette. Fourche AV télescopique, fourche AR oscillante. Mais il y a plus : le moteur est un deux cylindres côte à côte de 42x45 mm, et qui développe la puissance exceptionnellement élevée de 6 CV, soit 48 CV au litre. Il est à culasses séparées et à distributeur rotatif. Couple aussi régulier que celui d'un quatre cylindres, équilibrage remarquable. Et l'étude en a été réalisée avec tant de bonheur que le prix de revient ne dépasse guère celui d'un monocylindre. Cette machine est trop nouvelle pour qu'on puisse connaître encore toutes ses responsabilités, mais à notre avis, elle est riche de promesses et elle est vraiment belle.

IDROFLEX

C'est là encore un modèle nouveau. Cadre monotubulaire. Fourche AV télescopique, AR oscillante. Bloc-moteur horizontal monocylindrique 54x50 mm, deux temps à piston plat et courants croisés. Cylindrée 105 cc. Ailettes radiales 3 vitesses.

ITOM

Cyclomoteur de 60 cc., exactement 61 cc., 43x42 mm. Rapport volumétrique 6 à 1. Piston à déflecteur, 2 CV à 5.000 t.-m. Bloc-moteur 2 vitesses Cadre tubulaire. Fourche avant à parallélogramme Arrière rigide.

Un autre cyclomoteur en deux modèles, l'un 40x49,5 mm, rapport volumétrique 6 à 1, puissance 2 CV à 5.800 t.-m. L'autre 65 cc., 46x64,5 mm, rapport volumétrique 6,5 à 1 et à 9.000 t.-m. une puissance de 3,5 CV. Suspension AV et AR télescopiques. Cadre tubulaire. Bloc moteur et transmission primaire par engrenages.

ALPINO

Deux modèles : l'un est un cyclomoteur 48 cc, 39x40 mm, deux temps monocylindrique à déflecteur. Rapport volumétrique 5,5 à 1, puissance 1,2 CV. Cadre bicyclette renforcé avec pédalier. Moteur dans le cadre, transmission par galet. Fourche à parallélogramme. Arrière rigide.

La motocyclette légère a un mono deux temps 98 cc. de 49x52 mm, un bloc 3 vitesses. Chaîne-chaîne. Cadre à double berceau. Fourche avant à parallélogramme. Suspension arrière à glissière. Vitesse 80 kmh.

PIROTTA

Cyclomoteur 49 cc. Cadre type bicyclette renforcée. Pédalier. Fourche à parallélogramme. Arrière rigide. Moteur dans le cadre. Moteur deux temps 38x40 mm, 3 lumières. Rapport volumétrique 6 à 1. Puissance 2 CV à 5.000 t.-m. Cylindre et culasse en alliage léger Roulement du vilebrequin à billes, tête de bielle à rouleaux. Bloc 3 vitesses à engrenages toujours en prise. Transmission primaire par un train d'engrenages. Transmission finale par chaîne commune.

LEONE

Cadre triangulé de bicyclette à arrière rigide, mais fourche à parallélogramme. Moteur horizontal en porte-à-faux en avant du pédalier. Puissance 1 CV. Vitesse 50 kmh. La transmission utilise le pédalier et la chaîne. Embayage à disques multiples.

LES GROUPES AUXILIAIRES

Il y en a un nombre respectable, tout comme en France. Ils sont comme chez nous, parfaitement au point. Nous décrivons très sommairement les principaux.

CUCCILO

Le Cucciolo est un adorable petit moteur à quatre temps, de 48 cmc., 39x40 mm. Rapport volumétrique 6 à 1. Puissance 1,25 CV à 4.000 t.-m (on remarquera combien ce régime est modéré pour un petit moteur). La distribution par soupapes en tête présente une particularité remarquable. C'est croyons-nous le seul moteur au monde dans lequel les ti-

ges de culbuteurs travaillent à la traction. Bloc deux vitesses et embayage à disques multiples.

GRIM

Trois modèles : 50 cc (32x40 mm), 55 cc. (40x40 mm), 60 cc. (44x44 mm). Rapport volumétrique 6 à 1. Puissances respectives, 1,4 - 1,6 - 1,9 CV. Tous à 4.000 t.-m. Là encore au régime relativement faible et une vitesse linéaire réduite du piston.

Cylindre horizontal en alliage léger. Type classique à trois orifices. Réducteur à engrenages. Le groupe se monte sur la fourche arrière gauche et entraîne la roue par une courte chaîne.

GLORIA

Petit monocylindre deux temps horizontal de 40 cc 35x42 mm). Piston plat. 1 CV à 4.500 t.-m. Montage sous le pédalier. Transmission par galet sur roue arrière.

OLLEARO

Moteur de 40 d'alésage et de 36 de course. Cylindrée 45 cc. vertical. Piston à déflecteur. Rapport volumétrique 6 à 1. 1,25 CV à 4.000 t.-m.. Ollearo construit également deux motos très classiques 250 cc. et 500 cc.

GAZELLA

Deux petits moteurs 60 cc., l'un pour trimoteur, l'autre pour cyclomoteur 42x43 mm. Bloc-moteur à deux vitesses avec pédalier incorporé au bloc. Chaîne commune.

MINIMOTOR

Ce groupe occupe une place importante sur le marché italien. Cylindrée 49 cc. Ailettes radiales, cylindre horizontal. Se monte au-dessus de la roue arrière qu'il entraîne directement par un galet. Réservoir monté au-dessus du groupe.

Un autre modèle monté à la base du cadre est prévu pour les petits trimoteurs et forme bloc avec un changement de vitesse à trois rapports.

Cette firme a établi aussi un 88 cc. conçu selon les mêmes principes et qui développe 2,77 CV à 4.500 t.-m. Il convient aux trimoteurs avec une charge utile de 800 kgs.

Un autre 88 cc. est un moteur fixe à usages industriels et agricoles.

MOSQUITO

C'est une production de la célèbre firme Garelli dont on n'a pas oublié le célèbre bicylindre 2 temps à balayage en écuicourant.

Ce petit moteur à cylindre horizontal se monte sous le pédalier. Il a une cylindrée de 38,5 cc. Piston plat. Balayage par courants croisés. Cylindre fonte, culasse alliage léger. 0,8 CV à 4.800 t.-m. Réducteur et attaque de la roue AR par galet. Volant magnétique dans le carter du galet.

ROMEO

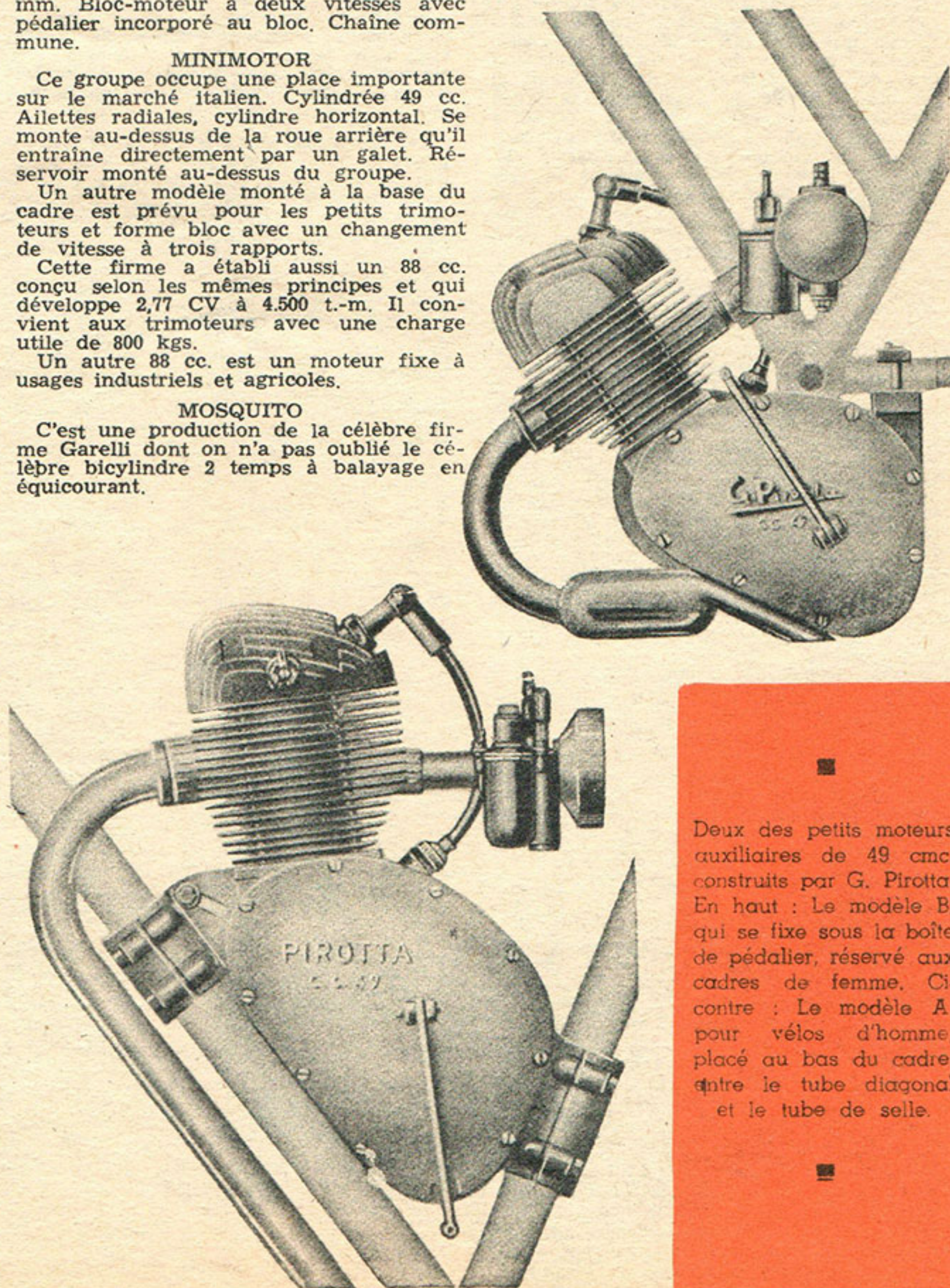
Cylindrée 38 cc. Balayage par courants convergents. Fond de piston bombé, chambre d'explosion hémisphérique 35x40 mm. Rapport volumétrique 6 à 1. 1 CV à 5.000 t.-m. Montage par plaquettes au-dessus de la roue AR. Cylindre inversé. Transmission par galet.

M.P.

38 cc. (36x38 mm) à 3 lumières. Transmission par engrenage et tambour à denture interne. L'ensemble comprend la roue qu'on substitue à celle de la moto.

MOTOS ETRANGERES

En plus du Velosolex (construit sous licence), nous trouvons quelques machines étrangères bien connues, comme A.J.S., Matchless, Royal-Enfield et B.M.W. (la 250 cc. mono). Elles sont trop connues pour qu'il soit nécessaire de les présenter.



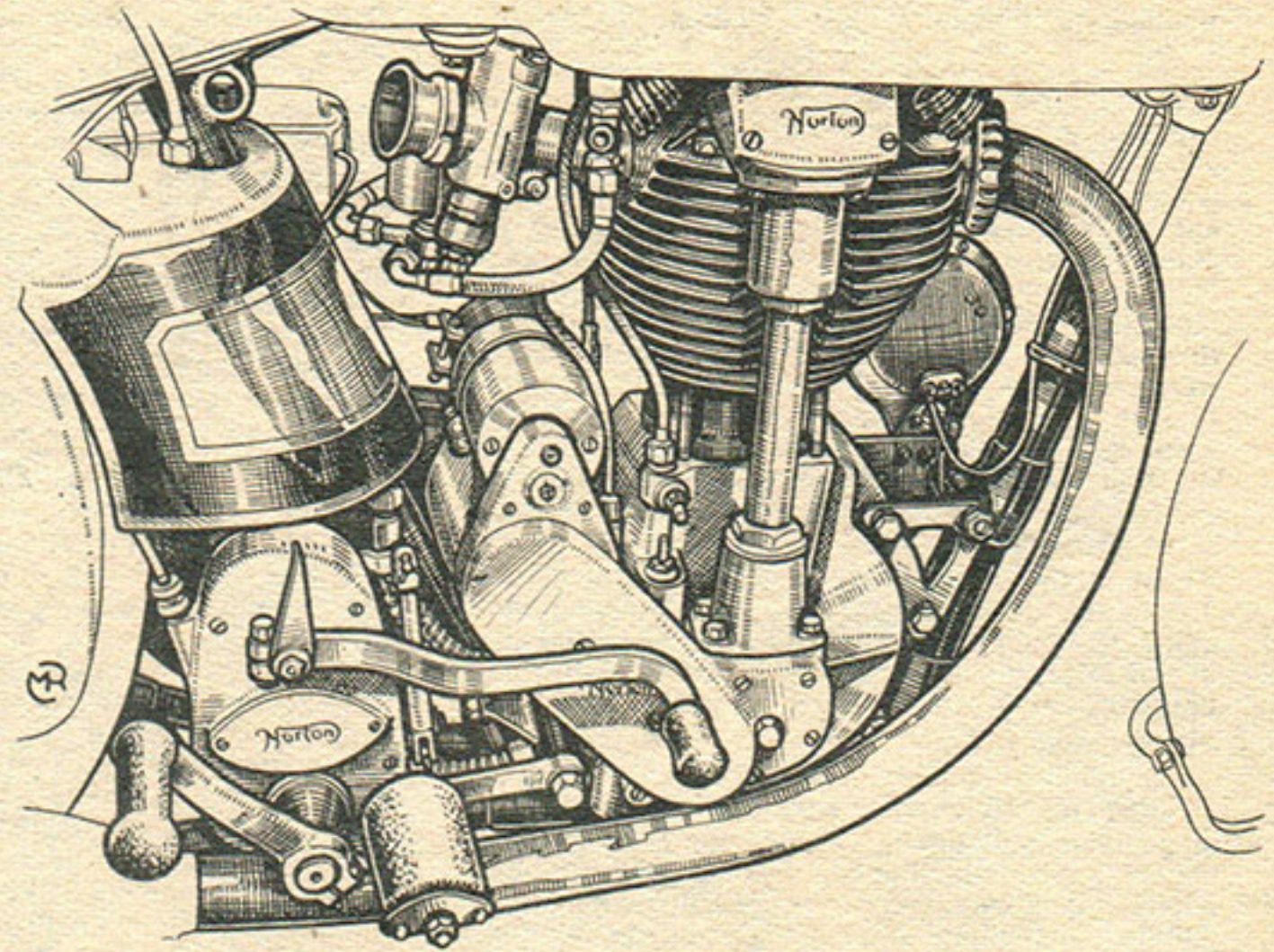
Deux des petits moteurs auxiliaires de 49 cmc. construits par G. Pirotta. En haut : Le modèle B, qui se fixe sous la boîte de pédalier, réservé aux cadres de femme. Ci-contre : Le modèle A, pour vélos d'homme, placé au bas du cadre, entre le tube diagonal et le tube de selle.

ARBRES A CAMES

EN TETE

Nous avions fondé pour notre part de grands espoirs sur les distributeurs rotatifs, mais nous devons avouer que, jusqu'à présent, ils n'ont pas réalisé les espoirs qu'on avait fondé sur eux. Certains comme le Cross, l'Aspin, le Croleak et et bien d'autres avaient donné des résultats remarquables, mais nous devons nous incliner devant les faits. Le Knight à distribution à fourreaux n'est plus construit et il était pourtant parfaitement au point, disparu également l'Impéria, le fourreau louvoyant que Mc Collum utilisa jadis sur les moteurs de motos Barr and Stroudd, ainsi que sur les voitures Argyll, ne survit que sur les gros moteurs d'aviation Bristol. On ne parle plus guère du moteur Kiener qui avait fait sensation l'an passé. Question du prix de revient, construction trop délicate, difficultés de graissage, il est bien difficile de déterminer la cause véritable de ces échecs. Mais il n'en reste pas moins que les soupapes ont provisoirement au moins gagné la partie. Et pourtant l'inertie de ce système de distribution est relativement considérable et il se produit des chocs et des vibrations. On pourrait assurer aux gaz des plus grands passages avec un distributeur rotatif et assurer une alimentation plus complète à un régime plus élevé. Mais dans la recherche des très hauts régimes 10.000 t.-m. et plus nous rencontrons des difficultés redoutables, les forces d'inertie des équipages alternatifs et les résistances passives dues aux frottements croissent rapidement en sorte que nous gaspillons une somme croissante d'énergie quand nous voulons tourner trop vite. En pratique la vitesse linéaire du piston reste un facteur dominant et on peut considérer comme un maximum une vitesse de 7 à 8.000 t.-m. pour un moteur de 70 à 75 mm de course. Il nous faut, indépendamment de toute autre considération, fractionner la cylindrée, ce qui permet de limiter la course unitaire ou bien adopter

Le Norton « International » 350 ou 500 cmc. est un des moteurs à arbre à cames en tête des plus représentatifs.



des moteurs à course relativement faible. Mais dans les cas extrêmes, nous plafonnerons à 8.000 t.-m. Or jusqu'à ce régime il est possible d'assurer un fonctionnement régulier.

Les soupapes latérales sont en nette régression, bien qu'au point de vue pratique elles offrent des avantages certains de robustesse, de silence et de réglage facile. Mais on aboutit à des formes de chambres de combustion peu satisfaisantes. Si les constructeurs de la LE Velocette ont employé des soupapes latérales, c'est qu'ils ont délibérément sacrifié une puissance spécifique élevée au silence et à l'absence d'entretien. Par contre nous voyons les constructeurs américains substituer peu à peu sur leurs gros moteurs de voitures les soupapes en tête aux soupapes latérales. Nous avons depuis longtemps soutenu qu'on pouvait, à égalité de puissance spécifique, réaliser, avec des soupapes en tête, un moteur plus souple et plus économique. Matchless avait jadis établi un gros monocylindre très remarquable et qui justifiait cette thèse.

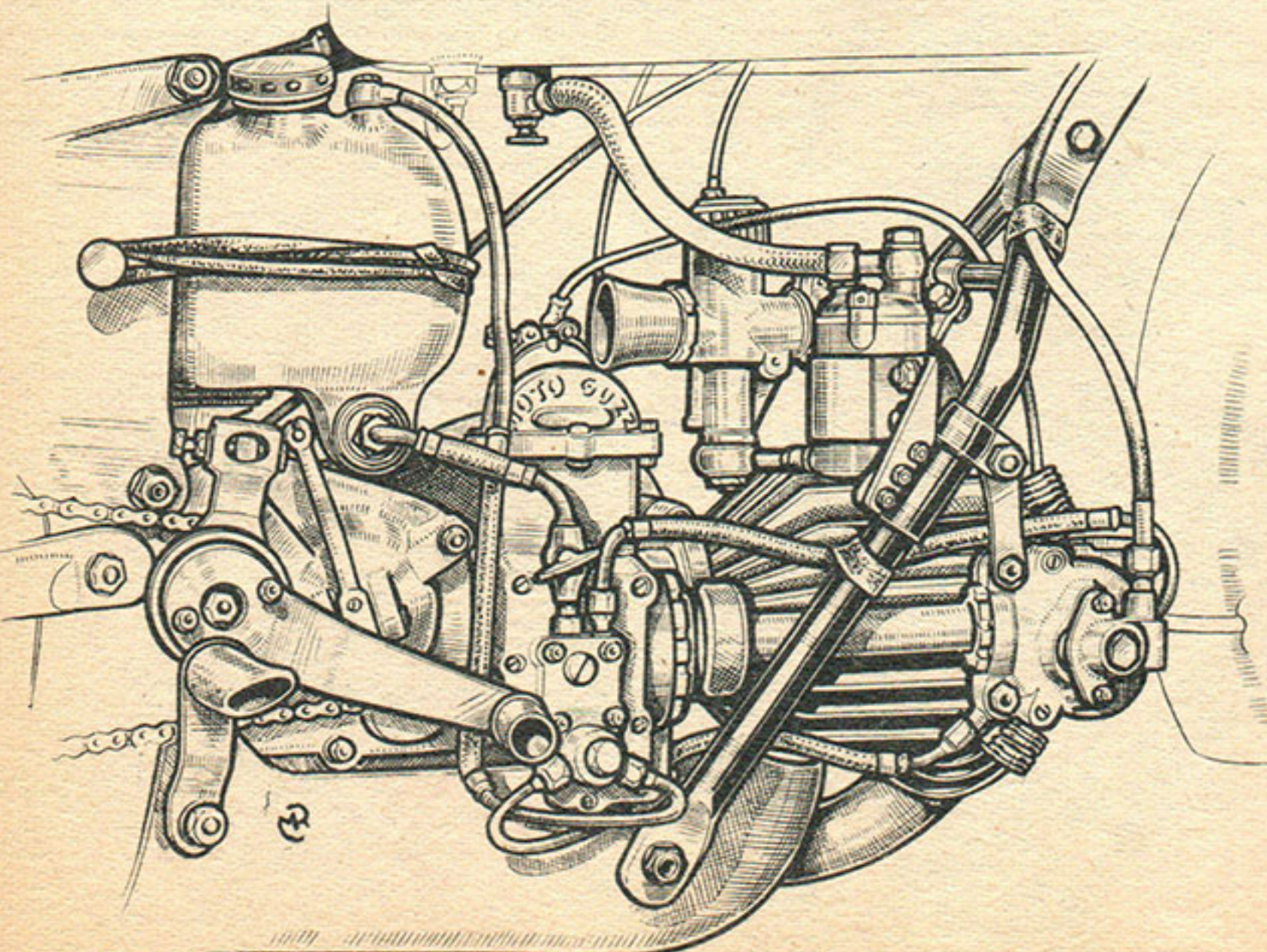
Jadis on avait la hantise des ruptures de soupapes. Mais depuis plus de vingt cinq ans nous n'utilisons que des motos

et des voitures à soupapes en tête sans avoir connu le moindre ennui. Les distributions à soupapes en tête sont donc parfaitement sûres, tout autant que celles à soupapes latérales.

Si nous cherchons la distribution idéale par soupapes, nous devons diminuer le plus possible le poids des organes de distribution. Nous en sommes à une période de transition. On allège autant que faire se peut les culbuteurs et leurs tiges, mais celles-ci doivent rester parfaitement rigides. Avec une distribution à cames surélevées on peut réduire au minimum la longueur des tiges et leur assurer une plus grande rigidité. Nous croyons cependant que peu à peu on en viendra, aussi bien pour les moteurs de voitures que de motos, aux arbres à cames en tête attaquant directement les soupapes. C'est désormais une pratique courante pour les moteurs de course et nous savons, par les expériences passées, que les leçons de la course sont, après un délai plus ou moins long, appliquées aux modèles de série. Voyons le cas des voitures où de plus en plus les soupapes verticales et les culasses plates sont remplacées par des soupapes inclinées et des chambres d'explosion hémisphériques, mais provisoirement, nous en sommes persuadés, avec une commande par tiges et culbuteurs. Dès l'instant qu'on persiste à employer des soupapes, aucune hésitation n'est possible. Il faudra tôt ou tard en venir aux soupapes en tête et commande directe par arbres à cames en tête. Cette évolution nécessitera peut-être quelques années, mais elle est fatale.

On invoque souvent une question de prix de revient et on prétend qu'une distribution a.c.t. coûte plus cher qu'une distribution par tiges et culbuteurs. Nous n'en sommes pas persuadés si on utilise pour les arbres à cames un entraînement par chaîne automatiquement tendue. Autre argument : la difficulté plus grande du réglage du jeu des soupapes. Mais nous croyons que par suite de la diminution des organes de commande et des articulations diverses, le jeu n'apparaîtra que beaucoup plus lentement et qu'un tel moteur pourra sans réglage fonctionner pendant un très long kilométrage et pratiquement jusqu'à ce qu'une usure générale réclame une révision complète. Avec un entraînement par chaîne on pourrait d'ailleurs prévoir un réglage facile par excentrique.

Il nous semble donc que l'on puisse, dès à présent, admettre que le moteur à quatre temps, qu'il soit un moteur d'usage ou de performance, aura une culasse hémisphérique, des soupapes inclinées et des arbres à cames en tête avec attaque directe des soupapes.



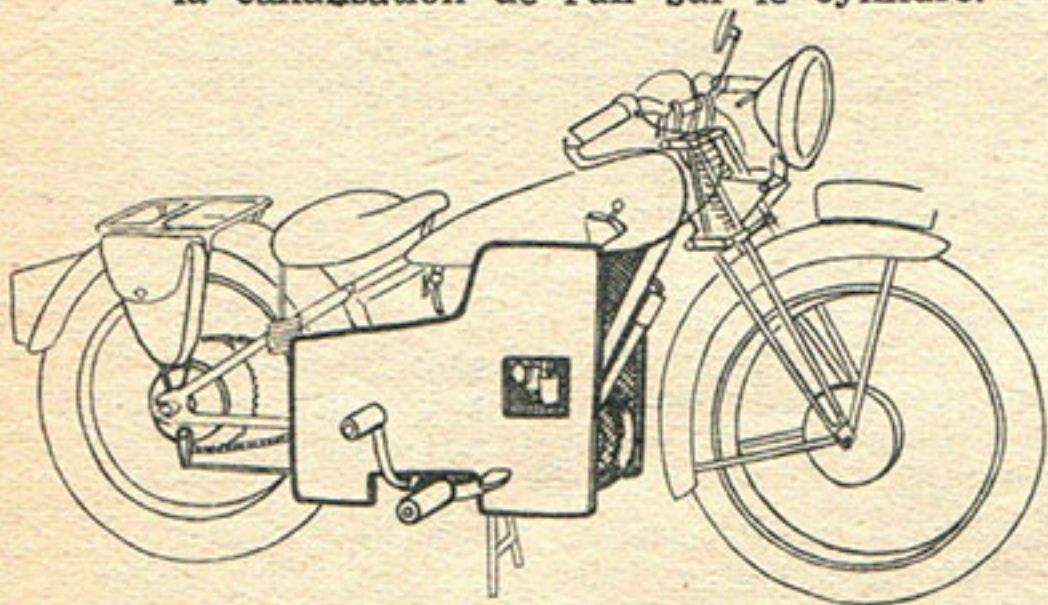
Le 250 Guzzi « Gambalungo » est à arbre à cames en tête, alors que le 500 Gambalunga est à culbuteurs et tiges.

Réalisations personnelles



PROTECTION SUR UNE 175 TERROT

Avec 2 plaques de contre-plaqué renforcées par 2 cornières en duralumin, M. Louis Dalloyau, d'Aurillac, a réalisé ce capotage sur sa Terrot 175 cc. 2 temps; roulant depuis 1 an avec ces accessoires, il en a éprouvé la parfaite efficacité, tant pour la protection du conducteur contre les taches, que pour le refroidissement du moteur, lequel est amélioré par la canalisation de l'air sur le cylindre.



Croquis de la réalisation de M. Louis Dalloyau.

TRANSFORMATION

A titre de réalisation personnelle, je vous adresse la photo d'une « Motobécane » 250 latérale transformée en culbutée par l'adaptation d'un cylindre de 500 B.S.A. en V. Pour la différence de hauteur de la bielle, il a fallu que je fasse une embase épaisse en alu. La culbuterie est celle de la B.S.A. et les cames de la Motobécane. Sans que la machine ait des possibilités de races, elle marche quand même à près de 100 à l'heure avec l'essence actuelle, et donne entière satisfaction à son propriétaire.

G. GUILLONNEAU,
Motoriste à Champtoceaux (M.-L.)

AMELIORATION DU GRAISSAGE

Lecteur assidu de « Moto-Revue » et fervent motard depuis 1939, voici une modification que j'ai faite à ma moto (350 culbutée Zurcher-Favor). Je pense que cette transformation pourrait rendre grand service à pas mal de motards encore en possession de machines à graissage par huile perdue.

Les principaux inconvénients sont, avec l'ancien graissage :

- 1° Une grosse consommation d'huile, si l'on veut graisser suffisamment.
 - 2° L'impossibilité de laisser tourner le moteur à l'arrêt, sous peine de laisser une grande mare d'huile.
 - 3° Un aspect très sale de toutes les parties basses.
 - 1° Montage d'un segment râcleur normal, (ma machine en étant dépourvue, j'en ai profilé pour réaliser).
 - 2° Brancher le reniflard, comme retour d'huile au réservoir.
 - 3° Une mise à l'air libre du réservoir permettant aux vapeurs de graisser la chaîne primaire.
 - 4° Ouverture du débit de la pompe compte-gouttes en grand.
- Précautions à prendre :
- 1° Que le reniflard fonctionne bien (c'est-à-dire que le clapet fonctionne en soufflant à la bouche).
 - 2° S'assurer que les joints du moteur soient fait soigneusement, notamment

côté pignon de chaîne. Ceci pour avoir un moteur propre.

3° Que le reniflard soit situé à la position suivant croquis, ceci pour éviter une vidange insuffisante ou trop complète.

J'avais primitivement branché le reniflard-retour d'huile à la place du bouchon de vidange, et la vidange était trop complète malgré le débit ouvert en grand de la pompe.

Placé comme l'indique le croquis, le niveau d'huile dans le moteur ne dépasse jamais la contenance d'un demi-verre.

Cette machine ainsi modifiée me donne maintenant entière satisfaction, à savoir :

- 1° Consommation d'huile insignifiante comparable à la meilleure des machines modernes.
- 2° La bougie restant très propre (marche très souple du moteur).
- 3° Propreté satisfaisante de l'ensemble.
- 4° Vidange comme sur un moteur normal (à carter sec).

Roger GERMAIN
Fonteny par Andelot (Jura)

LA CHASSE SUR UN CYCLECAR

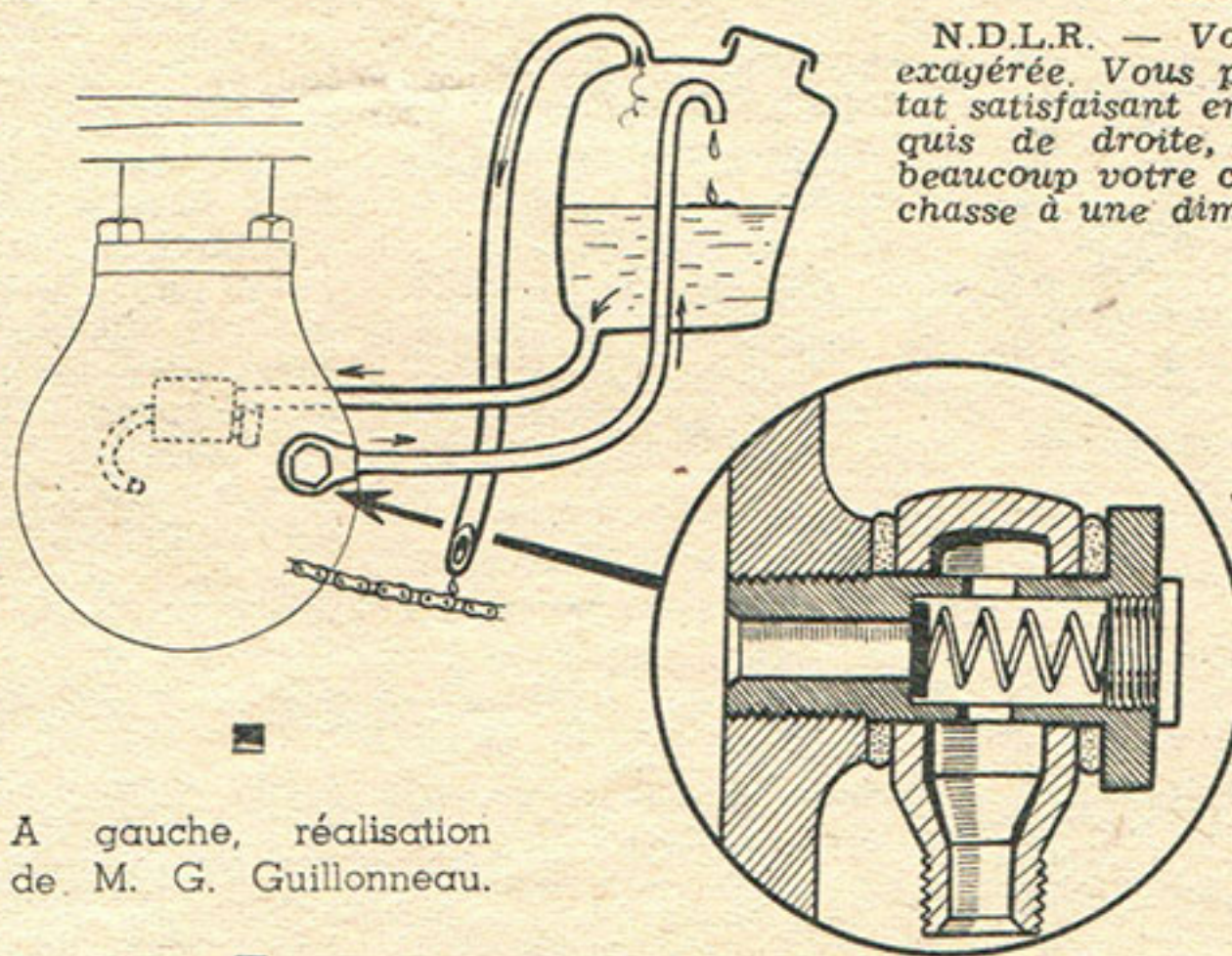
la fourche d'une moto sur votre numéro J'ai lu votre article sur la chasse de du 5 août 1949.

Ayant un trois roues à l'étude, je serais très heureux d'avoir de plus amples renseignements sur les effets d'une chasse exagérée et s'ils sont les mêmes sur un cyclecar que sur une moto.

En raison de la simplicité de montage et aussi pensant que cette disposition de la roue éviterait le flottement, j'ai été amené à avoir cette chasse exagérée et aussi l'arc de cercle décrit par la roue en tournant la direction, ce qui probablement est plus plus grave inconvénient de cette disposition.

A. ROSTIAUX, à Montfermeil

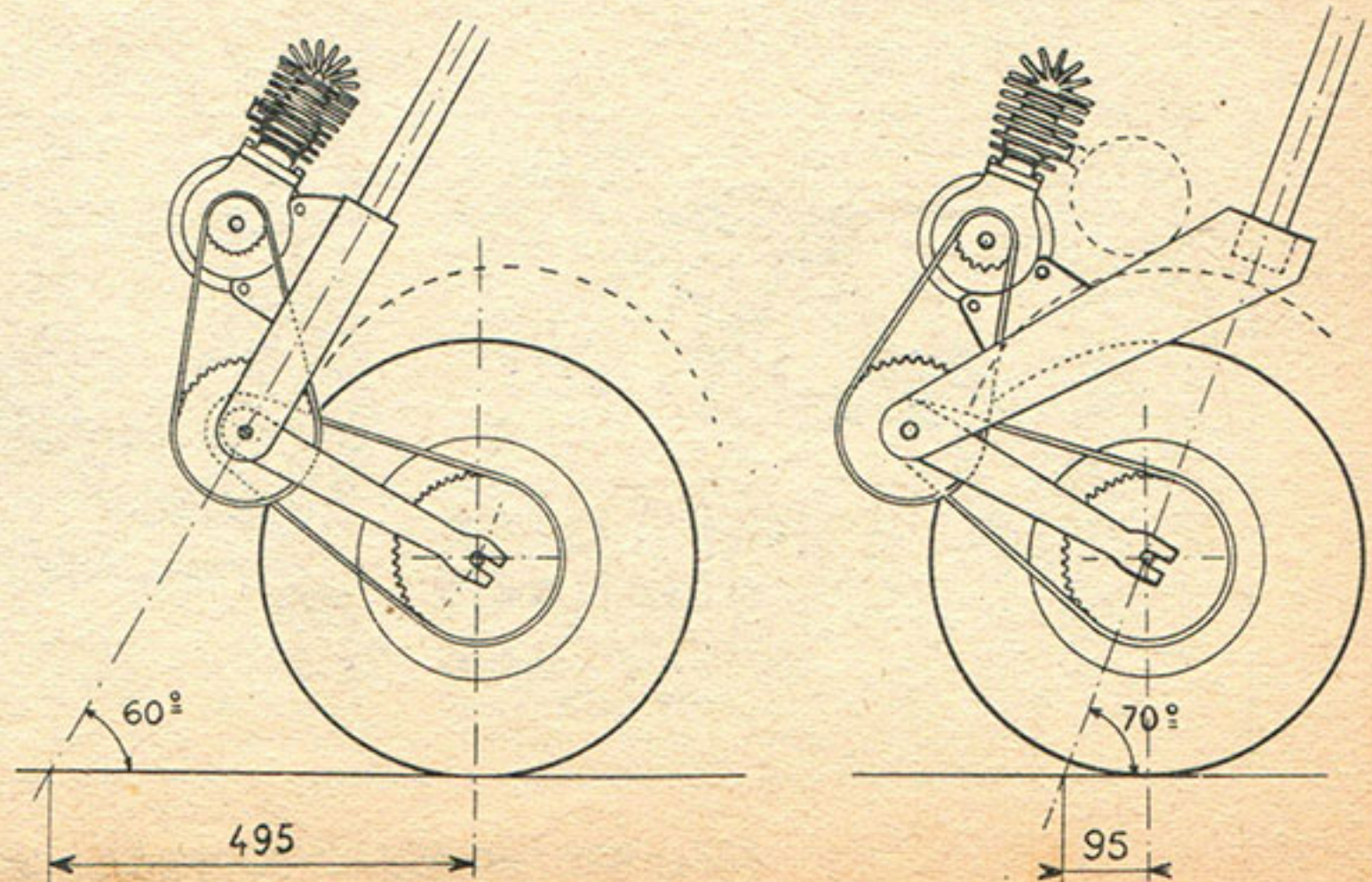
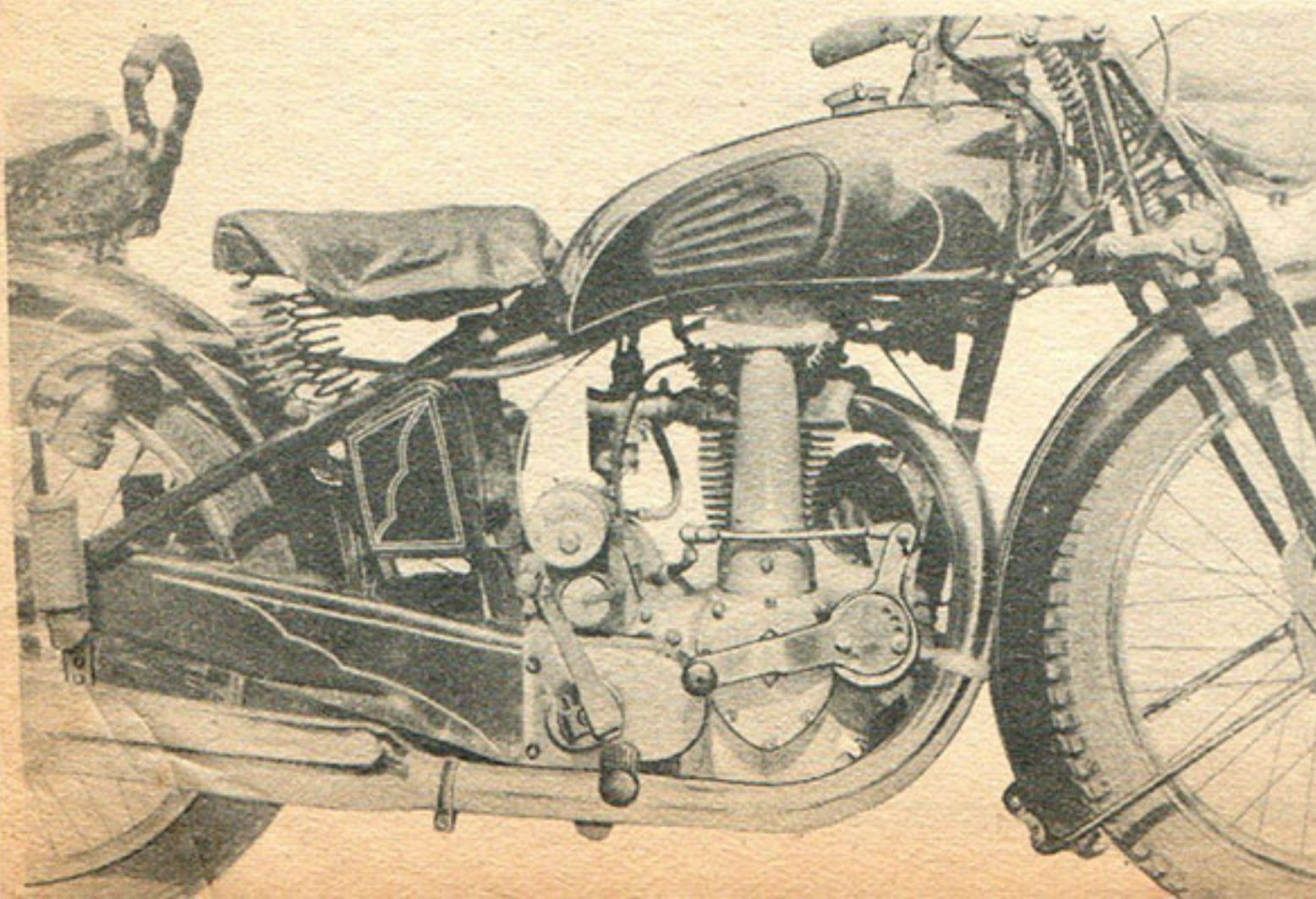
N.D.L.R. — Votre chasse est vraiment exagérée. Vous pouvez obtenir un résultat satisfaisant en vous reportant au croquis de droite, qui ne complique pas beaucoup votre construction et ramène la chasse à une dimension plus normale.



A gauche, réalisation de M. G. Guillonau.

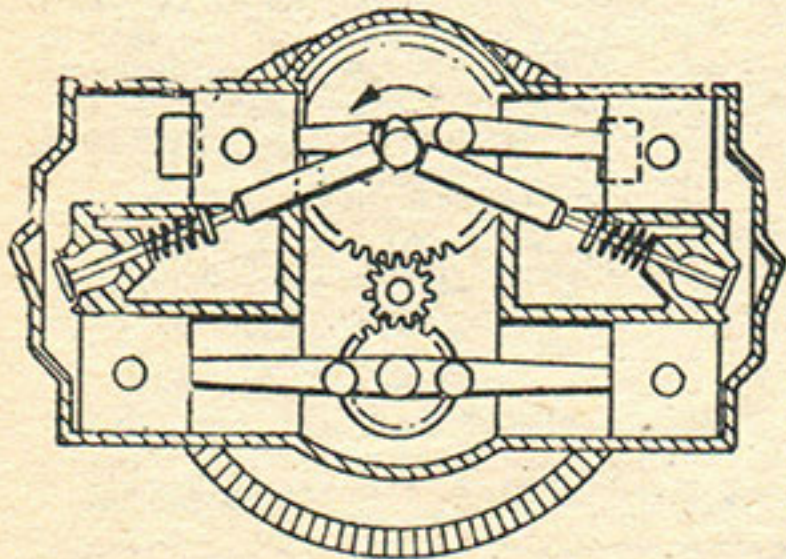
Ci-contre : Le graissage modifié par M. Roger Germain.

Ci-dessous : Chasse proposée par M. A. Rostiaux et, à droite, projet avec chasse normale.

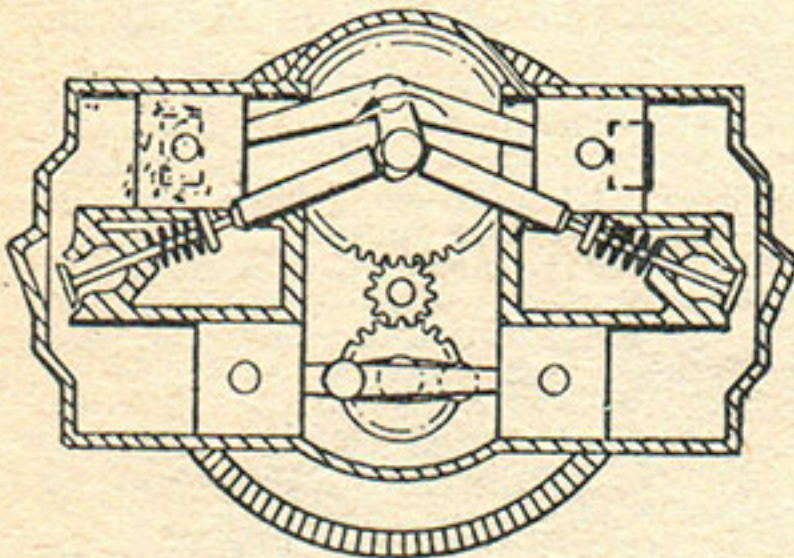


Technique nouvelle

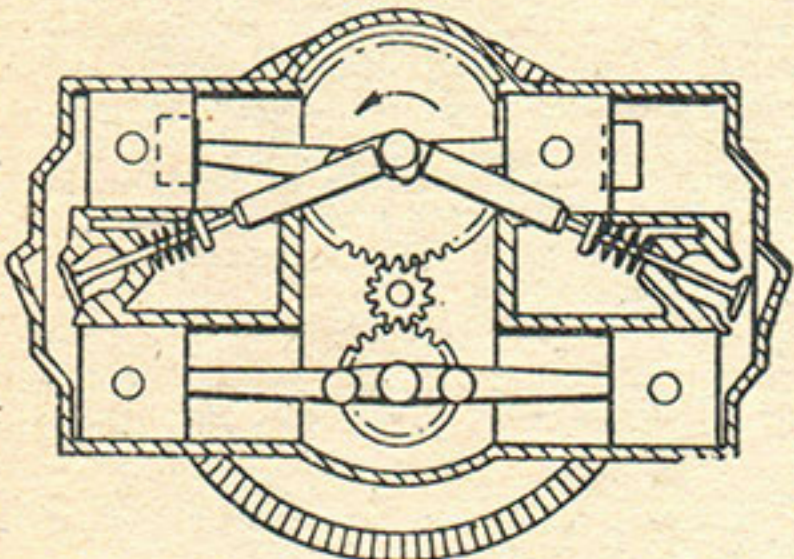
Un moteur réunissant le 4 temps, le 2 temps et la turbine



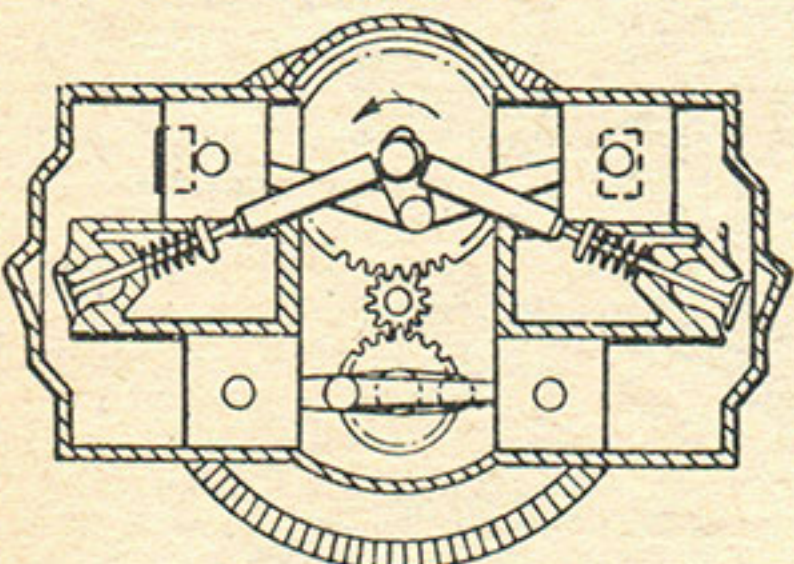
Les pistons supérieurs fonctionnent à deux temps. Les pistons inférieurs à quatre temps.



A gauche : Le temps de travail est presque achevé, le piston supérieur démasque l'orifice d'échappement, le piston inférieur est au point mort bas.



Ouverture de la soupape d'admission, l'orifice supérieur est ouvert et la turbine aide à l'introduction des gaz frais.



L'admission s'achève, la soupape se ferme, le piston supérieur remonte en comprimant les gaz et le piston inférieur va remonter.

UN rendement thermique de 42 % contre 30 à 35 % pour le Diesel et au plus 25 % pour le moteur à explosion, ce serait une révolution dans la technique des moteurs thermiques. A la vérité, nous sommes pour notre part, sceptiques car nous avons tellement connu de déceptions avec des dessins nouveaux qui devaient tout révolutionner, mais n'ont en définitive que donné des déboires. Quoiqu'il en soit, donnons une rapide description de ce nouvel engin qui est une combinaison du quatre temps, du deux temps et de la turbine.

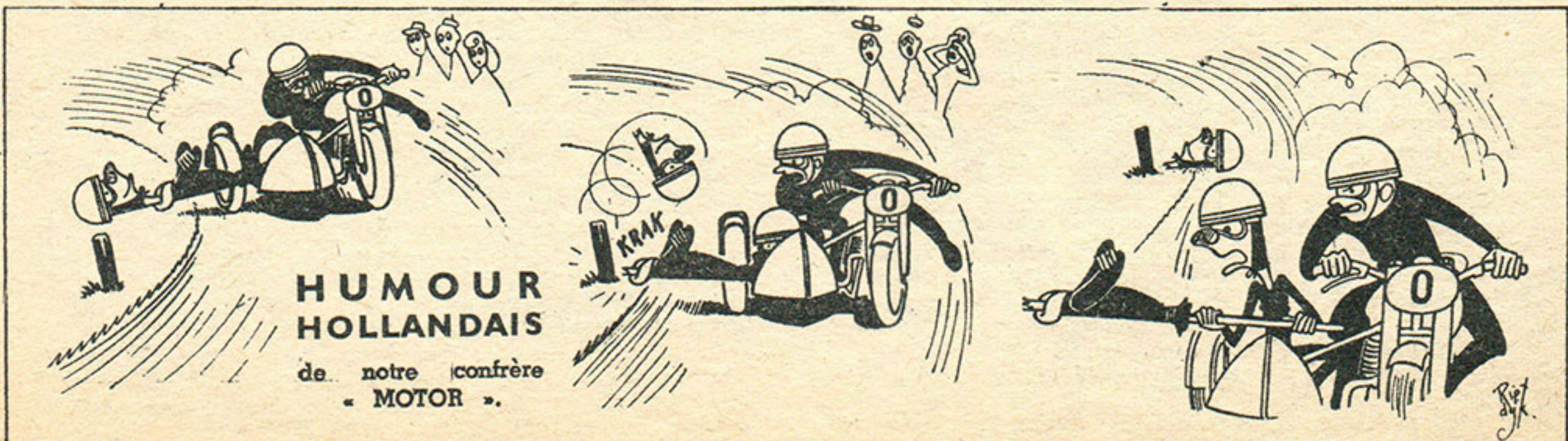
Ce moteur, sous sa forme actuelle, est un quatre cylindres opposés et superposés. Les pistons supérieurs fonctionnent selon le cycle à deux temps. On remarquera les orifices d'échappement, dont les tubes amènent les gaz sur l'aubage de la turbine. Les cylindres inférieurs fonctionnent selon le cycle à quatre temps. Il n'y a pas de soupapes d'échappement, les chambres d'explosion sont communes et les gaz s'échappent par les orifices d'échappement des cylindres supérieurs. L'admission des gaz se fait par des soupapes commandées, situées au milieu des chambres d'explosion.

Le vilebrequin supérieur est attelé au vilebrequin inférieur par un train de trois engrenages tel que le second (celui du quatre temps) tourne deux fois plus vite que le premier (celui du deux temps). L'engrenage intermédiaire actionne la turbine qui elle, tourne deux fois plus vite que le vilebrequin du quatre temps. C'est l'arbre de la turbine qui entraîne la transmission.

Dans le dessin du haut, les pistons inférieurs (quatre temps) sont, celui de gauche, en haut du temps de compression et celui de droite, au début du temps d'aspiration. Le vilebrequin du deux temps (en haut) qui tourne à la demi vitesse du vilebrequin inférieur, est réglé grâce au train d'engrenages, pour avoir une avance de 30° par rapport au vilebrequin inférieur qui tourne, nous l'avons vu, deux fois plus vite.

Quand le piston inférieur gauche se déplace vers le point mort inférieur (temps de travail) et le piston supérieur (deux temps) lui, par suite de la démultiplication entre les deux vilebrequins, prend du retard et il ne démasque l'orifice d'échappement que lorsque le piston inférieur arrive à la fin de sa course de travail. Grâce à la lenteur relative du piston supérieur, l'orifice d'échappement reste ouvert pendant toute la course remontante du piston inférieur. Alors la soupape d'admission s'ouvre et la turbine intervient. Elle a absorbé l'énergie des gaz brûlés et la restitue maintenant en pompant les résidus des gaz brûlés et en créant une dépression qui fait pénétrer les gaz frais par la soupape d'admission. La vitesse des ailettes de la turbine est supérieure à la vitesse maxima du piston. Bien entendu, les opérations sont symétriques pour les pistons de droite.

Nous ne pouvons donner qu'une brève description de ce moteur qui est dès à présent réalisé pour une cylindrée de 1200 cmc. Il est certainement d'une réalisation coûteuse. Son créateur envisage un moteur de cylindrée moyenne mais sans turbine, pour les motos.



Une suggestion hardie dont la réalisation peut apporter une solution au sport du cyclecar

C O U R S E S et petites cylindrées

QUI ne s'est pas extasié sur les comptes-rendus de courses de véhicules à moteur ! On peut dire sans crainte de se tromper, que les courses, de toutes formules, ont toujours passionné les foules et les amateurs de mécanique.

Qui n'a pas rêver de participer à ces compétitions, souvent si spectaculaires ? On peut dire aussi sans crainte de se tromper, que tous les motards ont eu et ont encore ce désir très vif de s'aligner aux départs de toutes ces épreuves dans lesquelles il serait si captivant de se classer en bonne place.

Nous admettons donc que le nombre des amateurs désirant participer aux courses est très important. Pourquoi, alors, trouve-t-on si peu d'inscrits dans les compétitions régionales de toutes sortes. Il est facile de répondre et les raisons sont simples à établir. D'abord la question financière. Les bolides capables de défendre leurs chances dans les compétitions actuelles représentent de petites fortunes. Les catégories sont limitées et si l'on s'en tient à la plus modeste 1100 cmc. les prix nécessaires à l'achat d'un véhicule convenable demeurent astronomiques et, le plus souvent, hors de portée de l'amateur isolé. C'est pourquoi nous voyons de véritables entreprises s'organiser pour acheter en commun des voitures de course et constituer des écuries munies de puissants moyens financiers et matériels. Le particulier se trouve donc éliminé et même s'il dispose d'une bourse bien garnie, il ne peut que très difficilement s'aligner avec chances devant des organisations disposant de gros moyens et où rien n'est laissé au hasard.

C'est là un deuxième élément non négligeable « l'entretien ». Après chaque course, même s'il n'y a pas eu accident ou panne, une révision détaillée s'impose. Avant chaque départ, une mise au point spéciale doit s'adapter au type de course à courir : course de côte, vitesse sur route ou piste, endurance, etc... Plusieurs mécaniciens s'affairent autour des voitures et là encore, l'amateur ne peut rivaliser.

Un autre élément important également, c'est le facteur « moral ». Pour participer aux courses dans les catégories actuelles, avec les vitesses atteintes, il y a de gros risques. Même en négligeant les accidents éventuels couverts, le plus souvent, par l'assurance des organisateurs, le coureur amateur court des risques : capital élevé engagé (il peut être réduit à néant par accident), accident du pilote avec ses conséquences, car on peut admettre que le danger est proportionnel à la vitesse (on dépasse facilement le 200 à l'heure) et incertitude des résultats (surtout avec des moyens réduits).

Voilà pourquoi il n'y a, en somme que très peu de pilotes de course. Il n'y a guère de nouveaux venus et les plus ardents, même très fortunés, renoncent souvent avant d'avoir pu se faire une place même modeste.

Telle est la situation du sport automobile actuel.

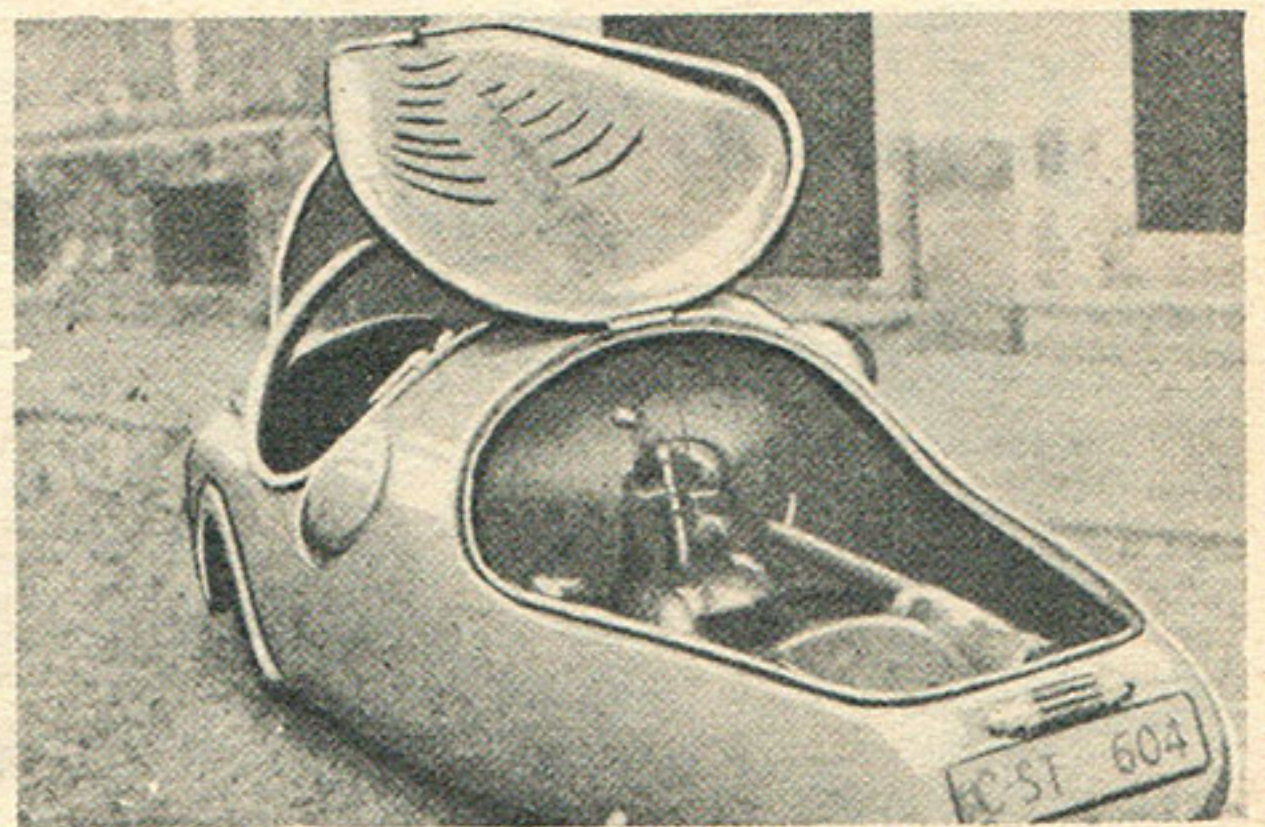
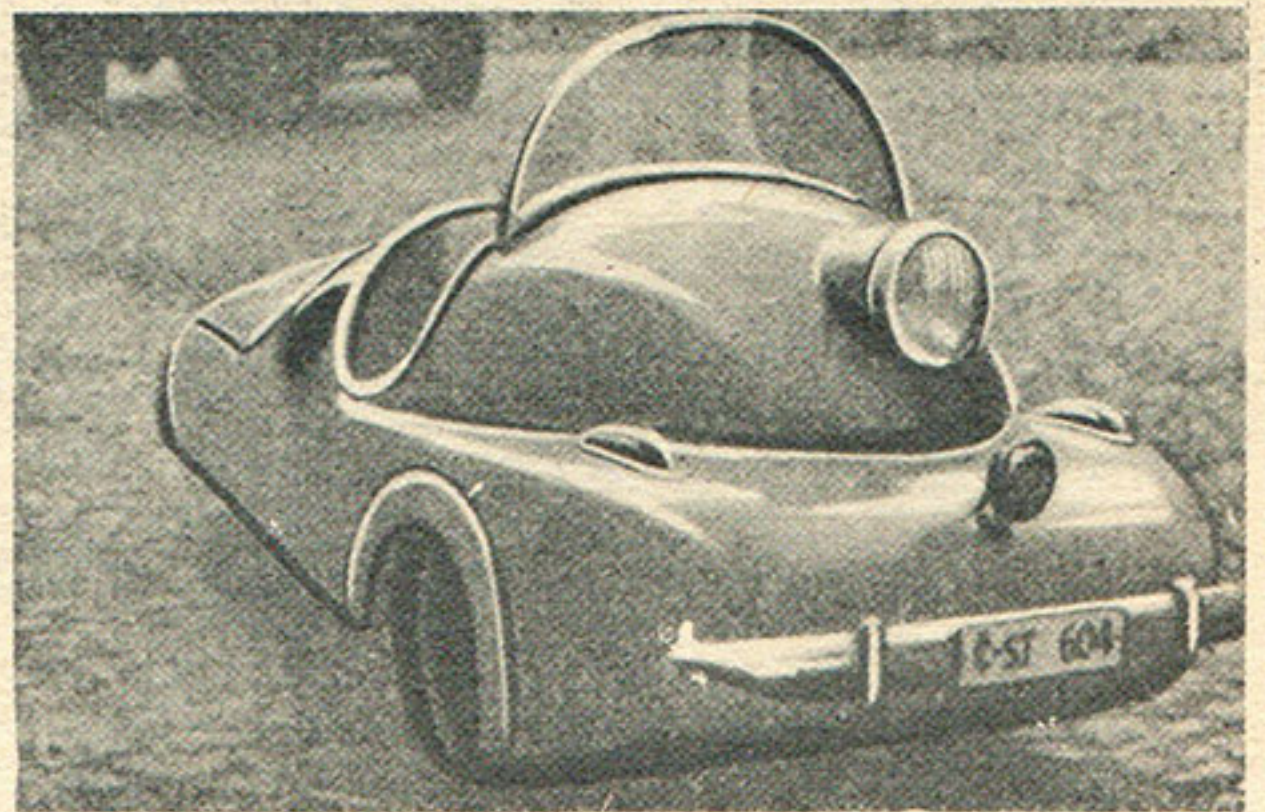
Qu'y faire ?

Eh bien reprenons le problème par l'autre bout et examinons les solutions possibles.

Réduisons les besoins financiers de l'entreprise pour commencer. Il faut donc chercher un véhicule d'un prix de revient peu élevé. Là, le résultat est simple pour le technicien, la valeur étant fonction du poids et de la puissance, il faudra rechercher un véhicule léger et relativement de faible puissance. Les facilités d'achat ou de construction devront être observées.

L'entretien devra demeurer facile, peu onéreux et surtout réellement à la portée du travail de l'amateur. Il faut des rechanges courantes de petit prix, des montages simples pour faciliter les démontages et réglages sans outils spéciaux. Il ne sera nul besoin d'« artistes » spécialisés pour le réglage au poil de deux ou trois carburateurs synchronisés.

Pour le moral, c'est encore plus simple ; danger réduit par une vitesse plafond diminuée, certitude de s'ali-



Deux vues d'un petit 3 roues tchécoslovaque à deux places, équipé à l'arrière d'un moteur 125 cmc. C.Z.

gner avec des chances égales aux autres concurrents. Capital engagé réduit et assurance de réparer, en cas de casse, avec des frais très réduits.

Eh alors ! direz-vous ! allez jusqu'au bout.

Voilà... pourquoi n'organise-t-on pas une catégorie de courses pour cyclecars légers de petite cylindrée ?

Voulez-vous un aperçu ? Il est certainement possible de réaliser très simplement des petites voitures 3 ou 4 roues d'un poids d'environ 100 kgs en monoplace, équipées de moteurs 125 cc. (ils sont légion à l'heure actuelle et il est probable que les constructeurs s'intéresseraient à la question) dont les versions « compétitions » pourraient être établies à peu de frais et avec lesquelles on pourrait certainement dépasser le 100 kmh.

En voilà une solution. Prix de revient très bas à la portée de tous les enrégés sportifs, vitesse suffisante pour « bagarrer » et intéresser un public, mais peu dangereuse. Grand nombre de concurrents. Extrême variété de modèles et de moteurs. La porte ouverte à tous ceux qui aiment le sport de compétition. Possibilité de construire soi-même son racer et de l'entretenir à peu de frais...

Qui dit mieux ?

Il faut bien remarquer qu'une telle formule ne ferait nullement double emploi avec le mouvement Racer 500, qui accomplit doucement son chemin et dont nous verrons un jour le très gros succès, mais bien au contraire, nous irions sur un plan moins élevé et plus accessible trouver justement le premier degré qui y amènerait ainsi le débutant en lui permettant d'acquérir tous les éléments qui lui manquent pour prendre rang d'un seul coup parmi les seniors de la catégorie Racer 500.

CARMAN

IV^e CIRCUIT INTERNATIONAL
MOTOCYCLISTE DE PAU

... 9 AVRIL 1950 ...

Le Moto-Club du Béarn nous informe que le règlement du Circuit de Pau vient d'être établi. Deux courses seront disputées.

La première sera réservée à la catégorie des motos 500 cmc. sur 40 tours, tandis que la seconde groupera les sidecars 500 et 600 cmc. sur 30 tours.

Ce sera la première fois que les sidecaristes feront leur apparition sur le réputé circuit de la capitale béarnaise.

A l'occasion de ces journées de sport mécaniques, une grande Concentration Motocycliste Internationale aura également lieu à Pau.

Pour tous renseignements, s'adresser : Moto-Club du Béarn, 3, Bd d'Arago, Pau, ou Secrétaire, 41, rue E. Garot, Pau. Tél. 31-31.

UNE FAMILLE DE MOTOCYCLISTES
A CAVAILLON

(De notre correspondant)

Il est certain que pour une bonne partie des sportifs cavallonnais les sports mécaniques ne comptent guère. Ici le rugby XIII est le roi et personne ne songerait un instant à être jaloux de cette suprématie. Mais l'admiration pour un sport quel qu'il soit ne doit pas faire oublier notre beau sport mécanique.

Certains se rappelleront les belles performances accomplies dans les épreuves motocyclistes par Jean Picau.

Un autre jeune est en train de suivre ses traces, Maxime Triac, de 18 ans, dont l'audace et les réflexes lui ont permis de triompher dans nombre d'épreuves, bien que possédant une machine de cylindrée réduite. Montant un Poney 50 transformé en course, il prend les départs dans la catégorie de 100 cmc. à Carpentras, Vaison, Salon, Arles, le Thor, Bédain, Montélimar, Maxime Triac s'est toujours classé dans les cinq premiers et battant souvent des machines plus puissantes.

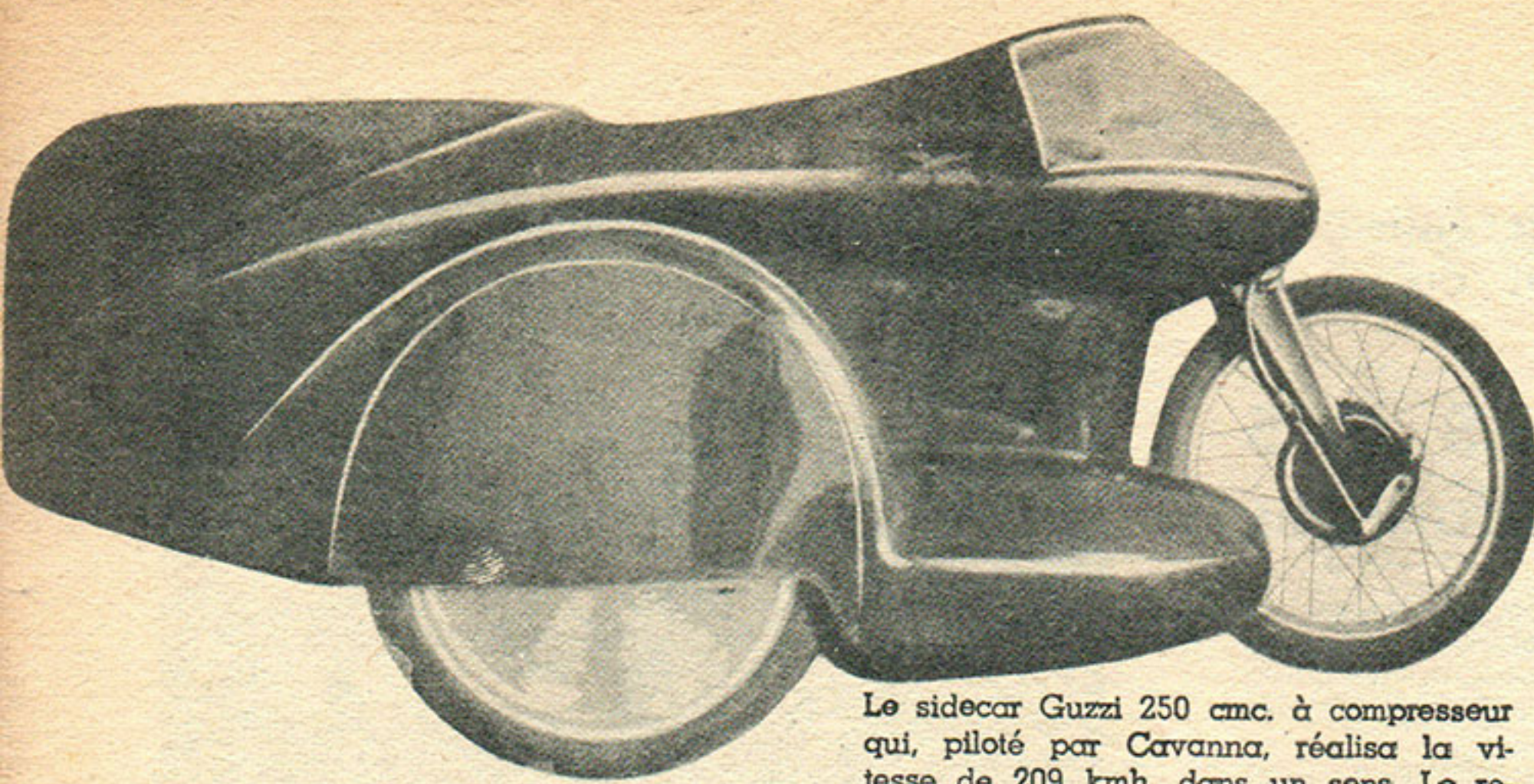
Ce jeune coureur est déjà titulaire de deux coupes, le résultat est fort honorable.

Il serait injuste de ne pas associer le constructeur à ces louanges, Roger Meynard, qui n'est autre que son beau frère, qui, lui, a réussi à mettre au point un 100 cmc. deux cylindres accouplés de Poney 50, c'est avec cette machine que Meynard s'est attaqué à Nice-Paris, 1.025 kms, qu'il a couvert à la moyenne de 57 kmh. dans la catégorie de 125. cette petite machine reste dans toute la course sans un accident et incident mécaniques ; Nice-Paris a été effectué dans une bonne partie sous la pluie et par un temps plutôt froid.

Ces deux hommes voudraient aller plus loin. Dommage m'a-t-il dit que les frais d'homologation soient si élevés, sinon Maxime et moi irions à Montlhéry pour établir un record des 50 cmc., ce qui serait dans nos possibilités.

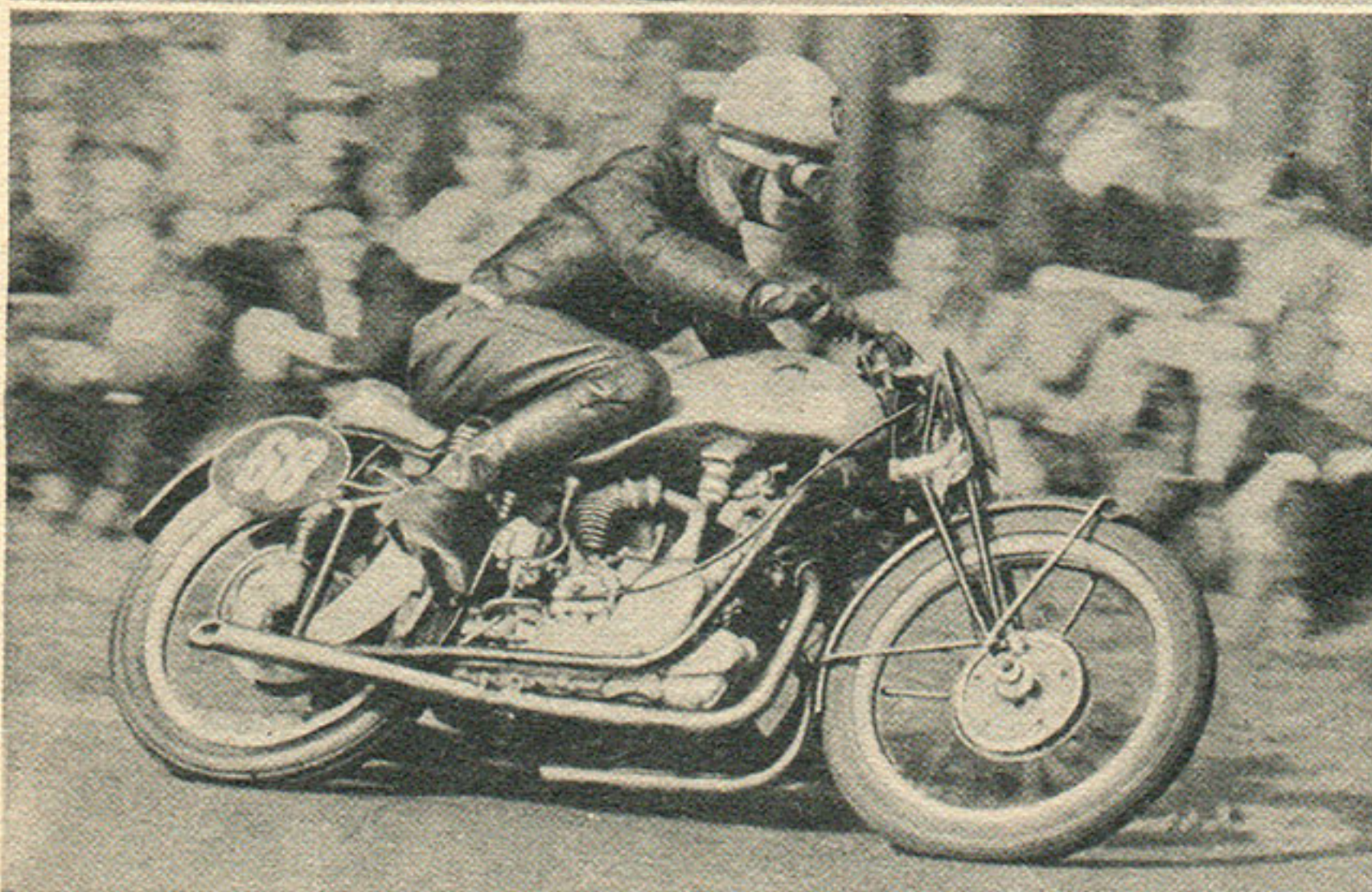
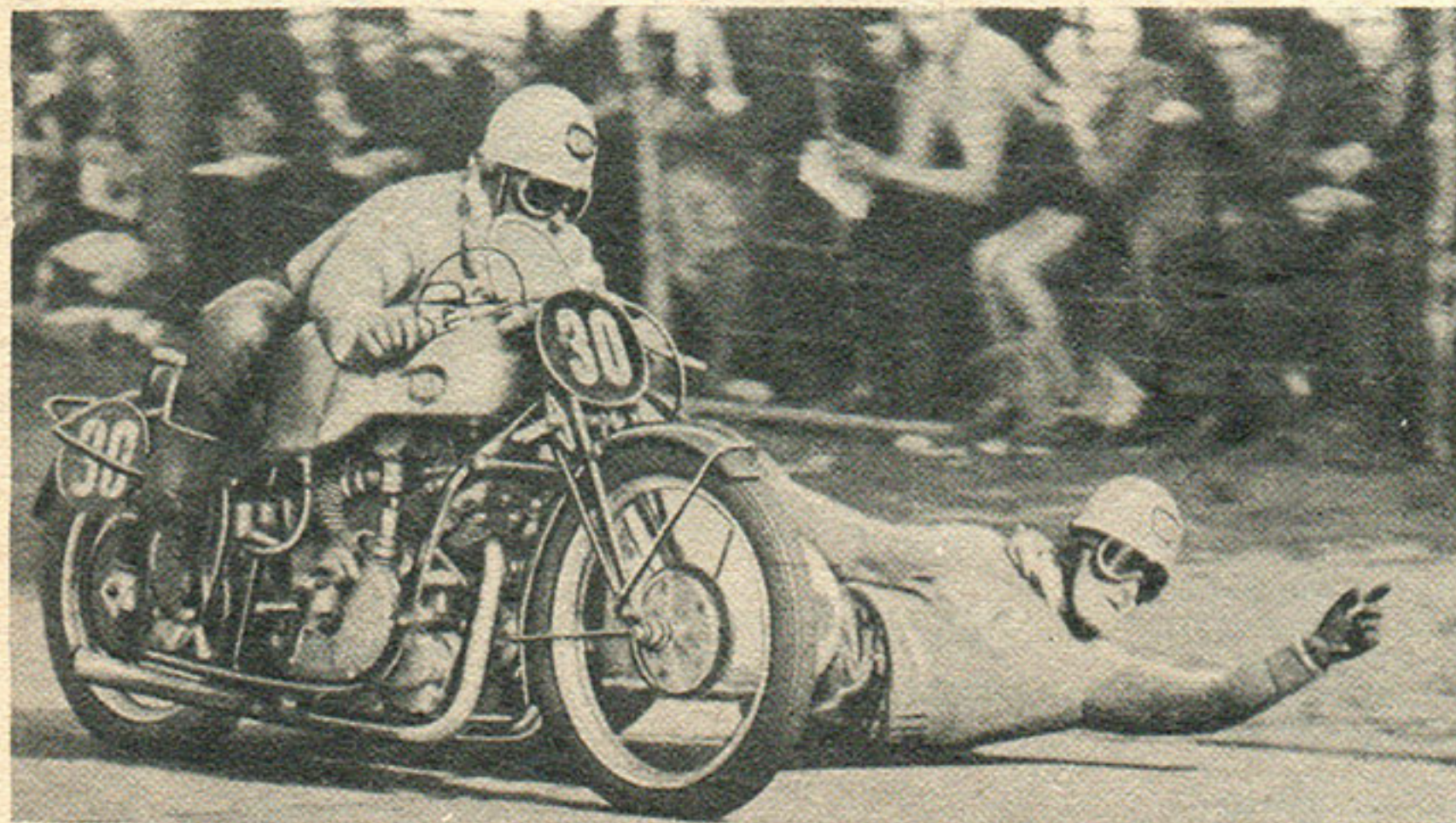
Souhaitons de voir de nouveau ces motards sur nos routes et que l'année nouvelle viendra ajouter un nouveau fleuron à la gloire sportive de Cavailon.

CASSET Marcel

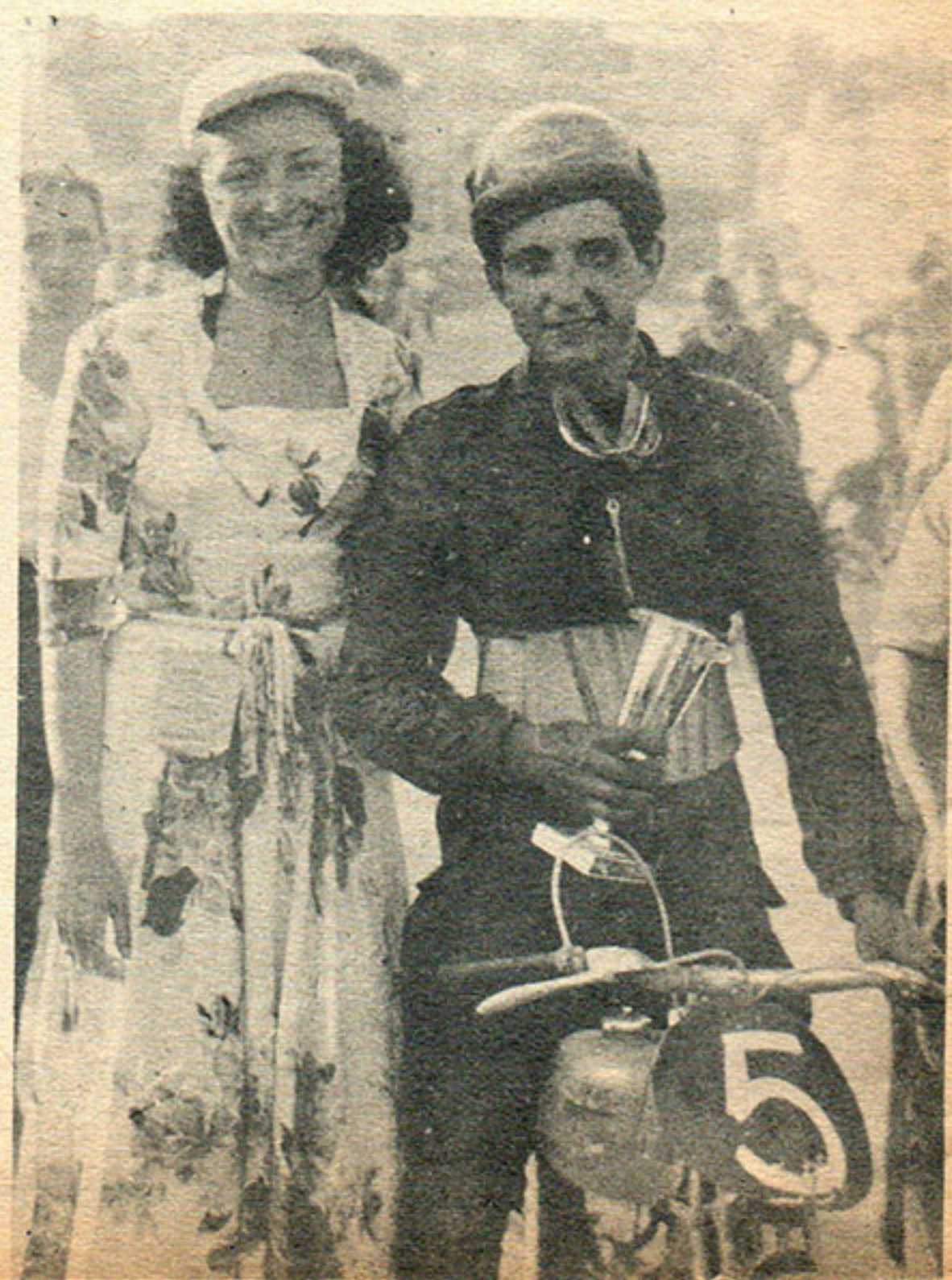


Le sidecar Guzzi 250 cmc. à compresseur qui, piloté par Carvanna, réalisa la vitesse de 209 kmh. dans un sens. Le record de vitesse officiel en sidecar est celui de Milhous sur 1000 Vincent, avec 203.

A travers le Sport



Le sport motocycliste renaît en Allemagne ; La maison N.S.U. a mis au point plusieurs machines à compresseur extrêmement rapides. Voici, en haut, Hermann Bôhm et son passager Karl Fuchs, qui réalisèrent, dans le Prix du Pays des Frontières 1949, la vitesse de 168 kmh. En bas, Wilhem Herz, champion de la marque au guidon de sa 350. Ci-contre, Maxime Triac, après sa victoire à Arles.



dans les Clubs

MOTO-CLUB DE PARIS. — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Calendrier de février. — Le 5 : Le Château de Montmélian, près St-Witz. Départ Pte de la Villette 13 h. Le 12 : L'Abbaye de Royaumont, par Luzarche et Viarmes. Départ Pte Chapelle 13 h. Le 19 : le Carrefour Grande Croix (près Pontchartrain). Départ Pte Maillot 13 h. Le 26 : les Ruines du Château du Vivier, son étang, par Fontenay, Tressigny. Départ Pte Dorée 13 h.

Itinéraires détaillés aux réunions les 1^{er} et 3^e mercredis du mois, à 21 h., Aux Armes de la Ville, 66, rue de Rivoli, chez Favier, 40, rue St-Paul et chez Bovière, 6, rue Mazet.

Correspondance : Rouquette, 3 rue de Lancry, Paris-10^e. Les motocyclistes isolés sont cordialement invités aux sorties du M.C. Paris.

CLUB OLYMPIQUE DE BILLANCOURT. — La Section Moto du C.O.B. a offert un vin d'honneur à ses membres le dimanche 8 janvier, au siège de sa section, « l'Horizon », 102, rue Galliéni, à Boulogne.

Cette petite fête intime, qui a obtenu un plein succès du fait de la présence de la quasi totalité des adhérents, groupés autour de leur Président d'Honneur, le toujours si sympathique M. Bertin, avait pour objet la remise des récompenses de fin d'année.

De très nombreux et beaux prix vinrent récompenser l'activité ou les succès des braves motards parmi lesquels nous citerons Lerouge Edouard, champion C.O.B. 1949, qui se taille la part du lion en enlevant, outre le titre, une superbe coupe, plus haute récompense, justement gagnée par ses succès, tant en cross qu'en rallyes. Citons ensuite, aux places d'honneur, le champion de vitesse Moser Paul et le champion de cross Humbert Jean Raymond, ainsi que Ménabeuf Auguste.

Dans l'ambiance joyeuse de cette petite fête, date fut prise pour le banquet annuel qui se fera le samedi 4 février au Grand Restaurant Mayoux, 78 bis, avenue de la Reine, à Boulogne sur Seine, où l'on peut dès maintenant se faire inscrire, ainsi qu'au Secrétariat, au Siège.

MOTO-CLUB CLODOALDIEN. — Composition du bureau pour 1950 : Président d'honneur, M. Chaveton, Maire de St-Cloud. Vice-Président d'Honneur, MM. Morel, De Reviens. Président, M. Sutra. Vice-Présidents, Ansqress et Buffavent. Secrétaire, Gautier. Secrétaire adjoint, Chauveau. Commission sportive : Président, Moine. Godey, Chaumette, Servière.

Commission touristique : Président, Ansqress, Roux, Meyer, Maroni. Trésorier, Leroy Roger. Trésorier adjoint, Leroy Raymonde. Délégué à la Ligue, Buffavent. Assesseurs : Joseph, Saporiti, Martin, Dubeaux, Lehmeny, Chailloux, Hennequin.

MOTO-CLUB CHARENTAIS. — Voici la formation du nouveau Comité :

Président d'Honneur : M. G. Joubert. Président actif : M. R. Barrouilhet. Vices-Présidents : MM. Meilhan, Dupont, Gabout, Augier, Le Dr Beynetout. Secrétaire général : M. C. Lalle. Secrétaire adjoint : M. Coquillaud. Trésorier général : M. Gaudichaud. Trésorier adjoint : M. F. Audinet. Membres et diverses commissions : MM. Duprat, Bujreau, Boiteau, Touzain, Moreal, Thomas, Vinsonneau, Berry, Laroche, Blanchet, Allary, Pinaud.

Les réunions retenues au Calendrier Motocycliste sont établies comme suit :

2 avril : Sur piste (Vélodrome des Alliers).
11 juin : Circuit des Remparts. 2 juillet : Sur herbe (Hypodrome de la Tourette). 3 septembre : Sur piste (Vélodrome des Alliers).

MOTO-CLUB DE MONACO. — A l'issue de l'Assemblée générale du 15 décembre 1949, le Conseil d'Administration du Moto-Club de Monaco est ainsi composé pour l'année 1950.

Comité de Direction : Président, Raoul Biancheri. Vices-Présidents, Roger Lechner et J. Jo Marquet. Secrétaire général, Marcel Saquet. Secrétaire, Louis Pauli. Trésorier général, Jimmy Giordano. Trésorier, Emile Auda. Commissaire sportif, Jean Armandi. Conseillers : René Grosfillez, Julien Martini, Albert Sourdout. Délégué auprès de la F.I.M. : Roger Lechner. Commissaires aux Comptes : Marcel Brivio et Noël Nardi.

Commission Sportive : Jean Armandi, Julien Martini, Albert Sourdout. Délégués des Membres : Pierre Dotta et Edmond Ferrari.

MOTOCYCLE-CLUB DU ROUSSILLON. — Réunion du 15 janvier à Perpignan. — Composition du bureau : Président actif, M. Valentin. Vice-Président, M. Fraiche. Trésorier, M. Roca. Secrétaire, M. Doret. Commission Sportive : Président Labau René. Vice-Président, Paysa. Membre de la Commission Sportive : MM. Coll D., Llorins, Marie, Regant, Roitg. Délégué à la Presse et à la Radio : Dr Michel Fabreghs, Real. Commissaire sportifs : MM. Abraham, Font, Regant, Roitg. Chronomètres officiels : MM. Fraiche et Marie.

MOTO-CLUB DE MOULINS. — Le M.C. Moulin a tenu dans la nuit du 31 décembre, à son siège social, son grand bal annuel, dont nous pouvons voir ci-contre la photo de l'entrée.

On remarque par cette image que l'esprit motocycliste y régna en maître, laissant bien augurer de la future saison. Le décor intérieur ne le cédait en rien à celui de l'extérieur ; il représentait plusieurs dessins humoristiques peints grandeur nature, sur les immenses glaces du « Grand Café », et tous reproduits d'après « Moto-Revue ».

Ce fut une belle nuit dont l'organisation, entièrement mise au point par quelques-uns de ses dévoués pionniers, soutenus magistralement par le dévoué Président, M. Babette, laissa les spectateurs de l'extérieur, et de l'intérieur, absolument pantois d'admiration.

Le public Moulinois est difficile à mettre en train, mais les réalisations « Moto-Club » comment à l'impressionner favorablement par la perfection de leur organisation, et ceci laisse bien présager du succès de notre second circuit de vitesse, inscrit à la date du 4 juin 1950, et dont le premier en date qui s'est disputé le 14-7-49 a laissé une impression merveilleuse toujours présente à la mémoire de chacun.

AMICALE MOTOCYCLISTE MOTOBECAINE. — Toulon, 44, avenue du XV^e Corps, Toulon (Var). L'A.M.M. de Toulon, nouvellement créée à Toulon, avait organisé pour les fêtes de Noël et du Jour de l'An un défilé dans les rues de la ville, conduit par un motard père Noël, accompagné d'une vingtaine de gardes du corps. Cette innovation eut un succès immense, surtout auprès des enfants qui n'avaient jamais eu l'occasion de voir un père Noël chevauchant une motocyclette moderne. Espérons que plus tard ils deviennent eux aussi des motards et agrandissent notre famille.

MOTO-CLUB DE TOURAINE. — A la suite de l'assemblée générale tenue le 8 janvier dernier, le bureau pour 1950 du Moto-Club de Touraine est ainsi constitué :

Président : Seigneur R. Président sportif : Hardouin E. Président touristique : Dumoulin C. Secrétaire général : Barré A. Secrétaire adjoints : Charnassé et Vermelle. Trésorier : André René. Trésoriers adjoints : Le Douarin, Desforges J., Boyer. Membres assistants : Fremery R., Legrand, Jousset, Martin R., Desforges A. sants du Moto-Ball.



MOTO-BALL ASSEMBLEE GENERALE 1950 DU MOTO-BALL-SPORT-FOREZIEN

Dimanche 8 janvier, aux Colonnnes, l'Assemblée Générale réunissait dirigeants et joueurs pour l'Assemblée Générale statutaire.

Dans le rapport moral, le Secrétaire fit ressortir les difficultés rencontrées au cours de l'année écoulée par notre sport mécanique méconnu dans notre région.

Néanmoins, de belles performances furent accomplies par notre courageuse équipe à Saint-Etienne, au Chambon, Feugerolles et lors des déplacements à Villefranche et à Mulhouse.

Le rapport financier permit de mettre au point les modestes finances de l'équipe et par un rajustement de cotisations, un bon départ sera pris pour la saison qui doit s'ouvrir à mi-mars.

Le bureau 1950 a été ensuite élu avec les attributions de fonction :

Président : Rouchouse Georges. Vice-Président : Menabe Jean. Secrétaire : Vidal Antoine. Secrétaire adjoint : Terrasse Marcel. Trésorier : Passe Louis. Trésorier adjoint : Richaud Alfred. Conseillers : Haon Pierre et Petit Claudius.

Le Comité Directeur a confié les fonctions de Capitaine à Gilbert Chometon.

Un échange de vues entre les présents permit ensuite de mettre au point le programme des séances d'entraînement et de conférences techniques.

Une réunion-permanence aura lieu chaque semaine aux Colonnnes, place Jean-Jaurès, à 21 h., et le meilleur accueil est réservé aux sympathi-

RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS :

Pour fonder un Club

Nous recevons journalièrement des demandes au sujet des formalités à remplir pour la création d'un club motocycliste.

Voici les formalités à accomplir fixées par le décret du 16 août 1901 sur les associations privées. Tous renseignements vous seront donnés par les autorités locales.

ARTICLE PREMIER. — Il a été formé sous le nom de Moto-Club du une association qui a pour but de grouper des possesseurs de motocyclettes, sidecars ou cyclecars, de propager parmi eux le goût du tourisme et du sport par l'organisation des sorties dominicales et d'excursions, de défendre leurs intérêts, etc., etc...

ART. 2. — La durée de l'association est illimitée.

ART. 3. — Le Siège social est situé à

Il pourra être transféré sur simple décision du Comité.

ART. 4. — L'année sociale court du 1^{er} au 31

ART. 5. — L'association se compose de Membres d'honneur, de Membres honoraires ou bienfaiteurs et de Membres actifs.

La qualité de membre d'honneur pourra être accordée par le Comité à toute personne ayant rendu des services à l'association.

Les Membres honoraires ou bienfaiteurs sont ceux qui, bien que ne pratiquant pas le sport motocycliste, s'y intéressent et l'encouragent, ils paient une cotisation annuelle de francs; ils ont droit de vote.

Les dames sont admises comme Membres du Club.

ART. 6. — Admissions : Tout candidat au titre de membres actif doit être âgé de 18 ans au moins ; il doit adresser une demande écrite et être présenté par deux membres du Club. Cette demande est soumise au Comité qui l'accepte ou la rejette sans appel et sans avoir à donner de raisons.

Toute demande doit être accompagnée du montant de la cotisation annuelle si elle a lieu dans le premier semestre de l'exercice ou de la moitié de cette cotisation si elle est faite dans le deuxième semestre ; la cotisation sera remboursée si la demande n'est pas acceptée.

ART. 7. — Tout sociétaire, à quelque titre que ce soit, s'engage à respecter les statuts, règlements et décisions de l'association et de son Comité ; il s'interdit le droit de toute action judi-

claire envers le Club de ses dirigeants.

ART. 8. — Radiations : La radiation ou l'exclusion pourra être prononcée par le Comité contre tout sociétaire qui :

- 1° Refuserait le paiement de ses cotisations ;
- 2° Se conduirait de façon à jeter le discrédit sur le Club, ou chercherait à lui nuire en quelque façon que ce soit ;
- 3° Contreviendrait aux dispositions de l'article 6 ;
- 4° Offenserait gravement un membre au Moto-Club ou lui porterait préjudice d'une façon injustifiée ;
- 5° Serait convaincu de tout acte contraire à l'honneur.

ART. 9. — La cotisation annuelle est payable d'avance pour chaque exercice ; tout sociétaire n'ayant pas acquitté dans les délais le montant de sa cotisation sera avisé par lettre recommandée d'avoir à se mettre en règle avec le Trésorier ; la non-réponse du sociétaire dans un délai de huit jours entraînera son exclusion d'office.

L'association est administrée par un Comité composé de neuf membres élus en assemblée générale pour un an et rééligibles, savoir :

- Un Président ;
- Un Vice-Président (ou deux) ;
- Un Secrétaire général ;
- Un Secrétaire adjoint ;
- Un Trésorier ;
- Un Trésorier adjoint ;
- Quatre administrateurs.

ART. 11. — La réélection du Bureau a lieu en assemblée générale convoquée à cet effet dans le courant du mois de

ART. 12. — Pouvoirs du Comité. — Le Comité a, dans la limite des présents statuts et des lois et des décrets régissant les associations, pleins pouvoirs pour la gestion des intérêts financiers, moraux et sportifs du moto-club. Le Comité a la faculté d'instituer des commissions qui recevront un mandat défini et dont les travaux resteront sous son contrôle.

ART. 13. — Les fonds de l'association sont déposés en Banque ; toutefois, le trésorier et d'un membre du Comité spécialement désigné par le Comité ; tout retrait de fonds ne pourra être opéré que sur un reçu portant deux de ces signatures.

ART. 14. — Si, en cours d'exercice, des vacances se produisaient dans le Comité, l'assemblée mensuelle serait chargée de nommer des titulaires aux postes vacants.

ART. 15. — Tout membre du Comité s'interdit de faire partie du Comité d'un autre Club similaire.

ART. 16. — Le Comité se réunira fois par mois, en principe le premier mardi de chaque mois.

Le Président pourra convoquer le Comité chaque fois qu'il le jugera utile.

Tout membre du Comité ayant manqué aux réunions sans motif valable pourra être remplacé, à la demande du Comité, par l'assemblée mensuelle.

ART. 17. — Le premier mercredi (1) de chaque mois, à moins de cas de force majeure, se tient à 20 h. 30 (1) au Siège social une réunion des membres actifs qui prend le nom d'Assemblée mensuelle ; indépendamment de cette assemblée, une réunion amicale a lieu, en principe, le troisième mercredi de chaque mois, en vue d'organiser des excursions en groupe. Des démonstrations techniques pourront avoir lieu au cours de ces réunions.

ART. 18. — Toute discussion politique ou religieuse, tous jeux de hasard et d'argent et en général tous les jeux prohibés par la loi sont formellement interdits dans le local de l'association.

ART. 19. — La dissolution de l'association ne pourra être prononcée qu'en assemblée générale spécialement convoquée à cet effet, soit sur demande du Comité, soit sur demande motivée et par écrit de la moitié au moins des membres actifs. La dissolution ne pourra être prononcée que si elle est votée par la moitié plus un des membres actifs inscrits aux contrôles de l'association.

La liquidation des fonds en caisse sera faite dans les conditions prévues par la loi.

(1) Bien entendu, les jours et heures ne sont donnés qu'à titre indicatif.

FORMALITES RELATIVES A LA DECLARATION DE CONSTITUTION D'UNE ASSOCIATION

A. — Déposer à la Préfecture de Police :

1° Une déclaration sur papier timbré contenant le titre et l'objet de l'Association, l'indication de son Siège social et de ses établissements, les noms, prénoms, dates et lieux de naissance, professions et adresses de toutes les personnes qui, à un titre quelconque, sont chargées de son administration ou de sa direction, avec l'indication de leurs fonctions dans l'association. La déclaration doit être datée et signée par un des membres du Bureau ;

2° Deux exemplaires des statuts, également sur papier timbré, datés et signés par un membre du Bureau

3° Un petit registre à pages numérotées.

Ce registre est destiné exclusivement à recevoir la transcription des modifications apportées aux Statuts et des changements survenus dans l'administration ou la direction de l'Association ; les dates des récépissés relatifs à ces modifications ou changement sont mentionnées à ce registre. Il sera retourné à l'Association après avoir été paraphé par le Préfet de Police ou son délégué, pour être conservé au Siège social ;

Il n'a pas à être présenté à la Préfecture à l'occasion des déclarations ultérieures.

4° Les Unions ou Fédérations d'Associations doivent en outre déclarer, sur papier timbré, le titre, l'objet et le Siège social des Sociétés filiales ou des sections qui les composent.

B. — Dans le délai d'un mois, à partir du jour de la déclaration, faire insérer dans le Journal officiel un extrait, contenant la date de la déclaration, le titre et l'objet de l'Association, ainsi que l'indication de son Siège social.

S'adresser, pour cette insertion, à la Société Générale des Annonces (Agence Havas, 62, rue de Richelieu), muni du récépissé délivré par la Préfecture.

Un exemplaire justificatif de cette publication devra être adressé à la Préfecture de Police, Sous-Direction Administrative du Cabinet, 2° bureau.



Le Père Noël à moto ! Le voici au défilé de l'Amicale Motocycliste Motobécane à Toulon.

NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 150 fr.
 PETITES ANNONCES COMMERCIALES (minimum 5 lignes) LA LIGNE 250 fr.

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, du mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).
 Ecrivez très lisiblement (caractères imprimés au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution.
 Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

MOTOS A VENDRE

- TANDEM spécial neuf moteur DMS nbx acc. 47000. Gob.22-57
- CYCLECAR 3 roues 1000 cmc. FN flat-twin 4 vit. m. arr. card. Looked à carrosserie Poinard spécial 4 att. Moteur Guzzi 500 lat. inc. WEISS 106 bd V. Hugo, Cligny.
- DERNY tandem 48 ét. neuf. compteur saco. 75. Boutelle 32 av. Wilson, Pl. St Denis, 19h.
- MOTOB. nve 350 susp. R46C livr. à la taxe 1^{re} quin. janv. Meissonnier, Florac (Lozère).
- M. G. 350 LS4S parf. ét. ap. 18h. Pujos 62 av. New-York-16^e
- SIDE Bern. ét. nf. MALMAZET 27 bis r. St-Cloud Ville d'Avray

- 4 CV culb. Dollar Chaise b. ét. 45000, apr. midi, dim. mat. Deschanel 132 r. de Turenne-3^e
- RAVAT 4 cv b. ét. b. px se prés. dim. mat. FOUGERE 18 Fbg Saint Denis, Paris, 10^e.
- 175 MOTOBEC. susp. ar. f. tél. sort. usi. 200 kms. LARIBLÉ, 165 qual Valmy, Paris, 10^e.
- TRIUMPH 2 cyl. T.100 ét. nf. px int. CA TEL 17 rue Carnot Montreuil (très urgent).
- DERNY c. nf 60. Vis. apr. 19 h. ou sam. dim. DOUTRELEAU 59 av. Ed. Vaillant, Boulogne, S.
- VELOM. R. Gillet 100 cc 3 vit. parf. état 35. LEBLOND 17 av. Jean Jaurès, Montrouge (S.).
- VEL. Peugeot 1 cv pf ét. 1946. Guilbaud 54 Villa Faucheur-20^e
- TRI Peugeot b. ét. Per. 12-59

- HARLEY Impec. LEGER 10 r. Louis Rouquier, Levallois.
- 350 AJS culb. ét. nf. 140000. ROBERT 17 r. Bateliers Cligny
- SIDE Bernardet tr. b. état, 30000. AVIGNON 11 rue de la Pyramide, Billancourt.
- OGAR (350 Jawa) nov. 49 finir roder, équip. + sacoches sp. pour susp. arr. Cse départ 180. BOURCILLIER 8 av. Bobigny Noisy (S). Vil. 93-95 soir.
- 500 ZUNDAPP 2 cyl. 4 vit. sél. t. sad side orig. t. b. état, 135.000. Truchot 249 r. de Noisy le Sec, Les Lilas (ap. 18h.)
- MAGNIF. Indian 750 side bleue et chr. parf. ét. mec. 130. Catala, 29 r. Pyrénées-20^e
- TERROT 3 cv lat. parf. ét. pns nfs 55. Roy 7r. Rouvet-19^e

- SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS**
 Nos abonnés, moyennant le versement de 300 francs, peuvent obtenir une fiche du SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS. Cette fiche détaillée, remplie par les soins de l'abonné, et sur laquelle il peut même coller une photographie, reste en permanence, dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs qui, nombreux, viennent consulter ces fiches; elle n'est retirée que lorsque l'information de vente nous a été donnée par le titulaire. Nous ne traitons aucune affaire et ne nous immisçons dans aucune transaction.
- SIDE b. état 18000. SOUCANY 55 r. Compans, Paris-19^e.
 - JAWA 250 dern. mod. Roche 6 pas. St Philippe du Roule-8^e
 - 500 BSA Empire Star ét. imp. Robert, 17 r. Bateliers, Cligny.
 - VELOM. Motob. réc. 28. Delair 4 imp. de la Gaité, Dan. 55-43
 - VELOM. 100 cc Terrot 1946. MOLINIER 1 r. Croix Javot, Chennevières s/M. (SO) 35000.
 - ENS. side 500 RGSA Terrot mars 49, rlié 4000 k. 4 roues interc. t. sad capot. Capifali 42 r. Thiers, Nogent Tre. 39-56

- UNIQ. Norton Manx 500 susp. av. et ar. roue dural entier. nve tr. rap. régl. spéc. sacrifiée à 385. NORV 10 rue Lépine, La Courneuve (Seine)
- G. R. Junior impeccable pns neufs, 68000 DAU. 05-94.
- Terrot 350 lat. HST b. ét. 50. Dretil ANJ. 12-40, post. 373.
- GN. RHONE Junior 250 cc 3 cv ét. nf. FAVRE A., 27, Villa Reine Henriette, Colombes.
- DKW 350 SB b. ét. 80. side orig. 15. BERGER, 320, rue Saint Jacques, Paris V^e.
- NORTON ES2 f. tél. sus. ar. c. nve 250000. SICAUD 6 rue Renaud, Montmorency (S.O.).
- 50% NORTON, Cahagnier 54 r. Marcadet, 18^e (apr. 19 h.).
- NSU 250 culb. sél. 4 vit. R. Gillet 750 av. ou ss side bon ét. MENTREAU 79 r. Croix Nivert, 15^e, vis. chez Le FLOHIC, 33 bis r. Bezuot, 14^e.
- 600 NORTON Luxe c. nve 130. LAJUDI 6 r. E.-Renan Issy-Mx
- 125 M. DEBON 4000 k. 70000 LAJUDI 6 r. E.-Renan Issy-Mx
- SUNBEAM 500 cul. 1938 impec. 180000, ABADIE 90 r. Archives
- 500 culb. 2 cyl. Gn.-Rhône, side Bufflier parf. ét. 130.000 FROMONT 2 r. Gde Ceinture, Sucy en Brie (S.O.).

A V. Dresch accid. très bas px. 350 New-Map reconstr. c nve px abordable. ROUDAIRE à Saint Ours (P. de D).
PEUGEOT P. 55 125 cc rodé ét. nf, px à déb. BIELLO 56 r. Curial-19e. BOT. 50-74.

500 MOTOB. superc. side ét. nf. JEAN 87 r Paris, Sannois
BSA 4 culb. excel. ét. 100000
 135 Peugeot 47, 4 culb. 6000 k
 Brosset Gérard, Verrie (Vdée)

GILLET HERSTAL 350 lat. imp. pn. nf Delco Cas. tab. lun 70. Goutal, Lieusaint (S.M.)

NORTON 500 culb. mod. 18 impec. vit. 135 tan-sad, sacoches, compteur, 8000 kms, Mai 49, prix 190. BOISSAYE 10 r. Thiers, Elbeuf (S.I.)

PART. v. BMW R35 ét. nf f. tél. cardan 4 cv. Ecrire LEY-REM 145 bd Ney, Paris-18e.

P. 108 250 cc ex. ét. pns nfs cse maladie 40000. Coant 11 r. Ch. Floquet, Rueil. Mal. 00-94

500 culb. 4 vit. sél. parf. ét. REYMANN à Limours, S.O.

PART. v. 350 Motoc. s. cul. ét. imp. R. GRANDJEAN 13 r. Paul Bert, Nevers (Nièvre).

V. 1000 BSA lat. parf. état mec. av. side orig. à susp. le tout impec. civil 140. ou c. 350 à 600 solo all. ou ang
GUIGNON à Gizeux (I. L.).

SIDE Vannod gd spt aérod. pf ét. Dulouard Moto, Agen (L.G.)
TERROT 125 fourc. tél. juil. 49 ét. neuf 82000 CASTETS, Minoterie, Aurice (Landes).

V. pr dble empl. 100 cc. M. Goyon 29. parf. ét. BOULOUS 12 r. Pagès, Bordeaux (Gir)

V. 80. ou éch. c. + forte 350 cul. K. Escoffier ét. nf don. supt esp. Ecr. LAVENIR, 14 r. Dixmude, Sartrouville

MOTOB. 250 cc bloc mot. lat. b. état, pns chal. pig. neufs. Rigaudière 54 bd Picpus, 12e.

SIDE 500 Motoconfort, sél. 4 vit. parfait état. CHARDOT, Les Laumes (C. d'Or).

500 MOTOB. S5 4 v. sél. impec. équip. NAUDET à Villiers s/Suize (H. M.).

PEUGEOT type 156 1100 kms tte équipée vis. à NIEL GARAGE, 8, rue Fourcroy-17e.

VEND Zundapp KS 750, état neuf 150000. PORCELETTE (Moselle). Tél. No 4.

ZUNDAPP 750 side comm. ét. nf Bouron, r Cotes Reverses Conflans Ste Honorine (S.O.)

175 Compét. 2 t. 4 v. susp. ar. Jawa 250 mod. 49, 1000 kms, c. mal. PRADEAU 44 av. Garibaldi Limoges (Hte Vienne).

ECHANGES

ECH. voit. 11 cv ctre moto max. 750 cc. Harley préféré JEAN, tél. 12 à Achères.

V. ou éch. spde Hotchkiss 17 HP 7 ples c. moto BMW + soulte. HOSSON 47 Guill. Puy, Avignon.

BUGATTI 10 cv course ctre Harley Indian 1200 solo. Ec. HIDRIO, Ste Mesme (S.O.).

ON DESIRE ACHETER

J'ACHETE toutes pièces dét. ou ens. de motos de marques étrangères. A.M.P. 21 rue Monge, Puteaux. Lon. 02-63.

ACH. 350-250 b. ét. prix mod. BOYER 88 r. Paris, Bagneux

CH. épave Ardie 200 cc type RBK 205. R. CHAPELIER r. d. Aulnois, Pagny s/Moselle (MM)

CH. fourche compl. BMW R12 POQUET, INV. 33-06.

VOITURES A VENDRE

AUTO-MOUCHE M. Goyon 250 cc dble allum. f. tél. parf. ét. 49 rue Desrenaudes, 17e.

V. Berliet Diesel 6 cyl. 10 T. benne Genève 7m3 mot. b. ét. b. chaus. fer. rep. moto réc. BMW préf. ou angl. MATTER 3 rue Bezons, Courbevoie.

DIVERS

VDS mot. 2 Ves P.P. Roussey nf, bas prix. BERT, Cours Bonnevaux, Romans (Drôme).

PIECES Zundapp > 600 dont boit. compt. culas. pistons, etc. b. px. NAIGEON Hôtel 33 r. Mal-lar Paris-7e. Ecr. av. t.

1 LOT de cadres mot. bte vit. roue rés. magn. dyn. marque franç. et étrangère. DELAIR 4 imp. de la Gaité. Dan. 55-43

GLOBES ALBALITES pour éclairage de magasins et bureaux, bas prix, photo sur demande à MOTO-REVUE.

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois-Perret (Seine) Téléphone 09-13, disponible : cylindres Peugeot P.110, P.105, P.107, etc., Chaise et toutes les bielles montées av. manetons, culasses Automoto A.12, etc...

A vendre aspirateur Aspiron nf av. access. n'ayant jamais servi. Prix int. S'adr. MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry.

INDIAN 12000 CAV 500 GDA pièce. orig. embiel. pistons, axes, segments, soupapes guides, joints, culasses, pignons, bte, disques embraya. châssis, side, sacoches d'orig. neuves, moteurs 1200 complets. TAURY 50 rue Oct. Mirbeau, 17e.

REVIL (Ets), 82, av. des Terres. Eto 15-53, seul spécialiste pour tous équipements et accessoires motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, gants, lunettes, vestes, sacoches, tansad, poignées tournantes, dessus de selle caoutchouc, accus, sélec., pare-brise, etc...

VEND ou échange ctre moto collection Moto-Revue 1920 à 1939 détail c. timbre. ARTHAUD à St Anthème (P.d.D)

BOTTES Saumur cuir ét. nf point. 42 px 5000. Gob. 22-57

MOTOS DRESCH — D.F.R.
DRESCHMOTOR
 Pièces détachées d'origine
 7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)
 Téléphone : ETAMPES 497

UNE GUILLERE A CAFE DE "BRENNUS"
 DANS 5 LITRES D'ESSENCE
 Et vous ne reconnaitrez plus votre moteur
 (Demandez au S.V., 31, rue Chèvre, Angers, attestations et preuves contrôlables des effets du « Brennus » sur rendement, entretien, consommation. — Echantillons gratuits aux dirigeants de Clubs).

60^e Année **MOTOS DEPREZ CYCLES**
 187, r. Armand Sylvestre, COURBEVOIE - DEF. 07-01 - 07-02
 Agence VELOSOLEX — Station Service
 Dépositaire Peugeot, Motobécane, Gnome-Rhône, Monet-Goyon
 Scooter AGF, Sidecar Bufflier, Remorques, etc...
 DEPANNAGE IMMEDIAT
 REPARATIONS — PIECES DETACHEES

MOTO-RECORD
 G. BONNARDEL - J. MURIT
 151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 24-40
 Toutes Marques Françaises et Etrangères
 SPECIALISTE B.M.W.

PISTONS MAHLE
 « RECORD DU MONDE DE VITESSE A MOTO »
 DESORMAIS DISPONIBLES pour B.M.W. - D.K.W. - N.S.U. ZUNDAPP, etc... montés en série par les constructeurs.
 16 ter, RUE ETIENNE-MARCEL
 PANTIN — NORD 99-40

CHROME - CUIR
 38, RUE DU CHATEAU D'EAU, 38
 PARIS-10^e Tél. : Nord 08-09
 TOUS VETEMENTS DE CUIR
 POUR LA MOTO ET LA VILLE
 Exiger la marque « CHROME-CUIR » chez votre fournisseur habituel.
 Catalogue gratuit sur demande



Agence : **MENDEL - MOTOS**
 RENE-GILLET
 MAGNAT-DEBON
 3 bis, rue M. Berteaux
 ERMONT (S.-et-O.) Tél. 412

Si votre Publicité était ICI elle serait LUE !...

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF **MOTOBECANE** TOUS LES MODELES EXPOSES
 LIVRAISON RAPIDE
 Sté BLANCHE AUTOS MOTOS (Gérard DESIR, Gérant) 71, RUE BLANCHE, PARIS (9^e) — TRI. 55-50

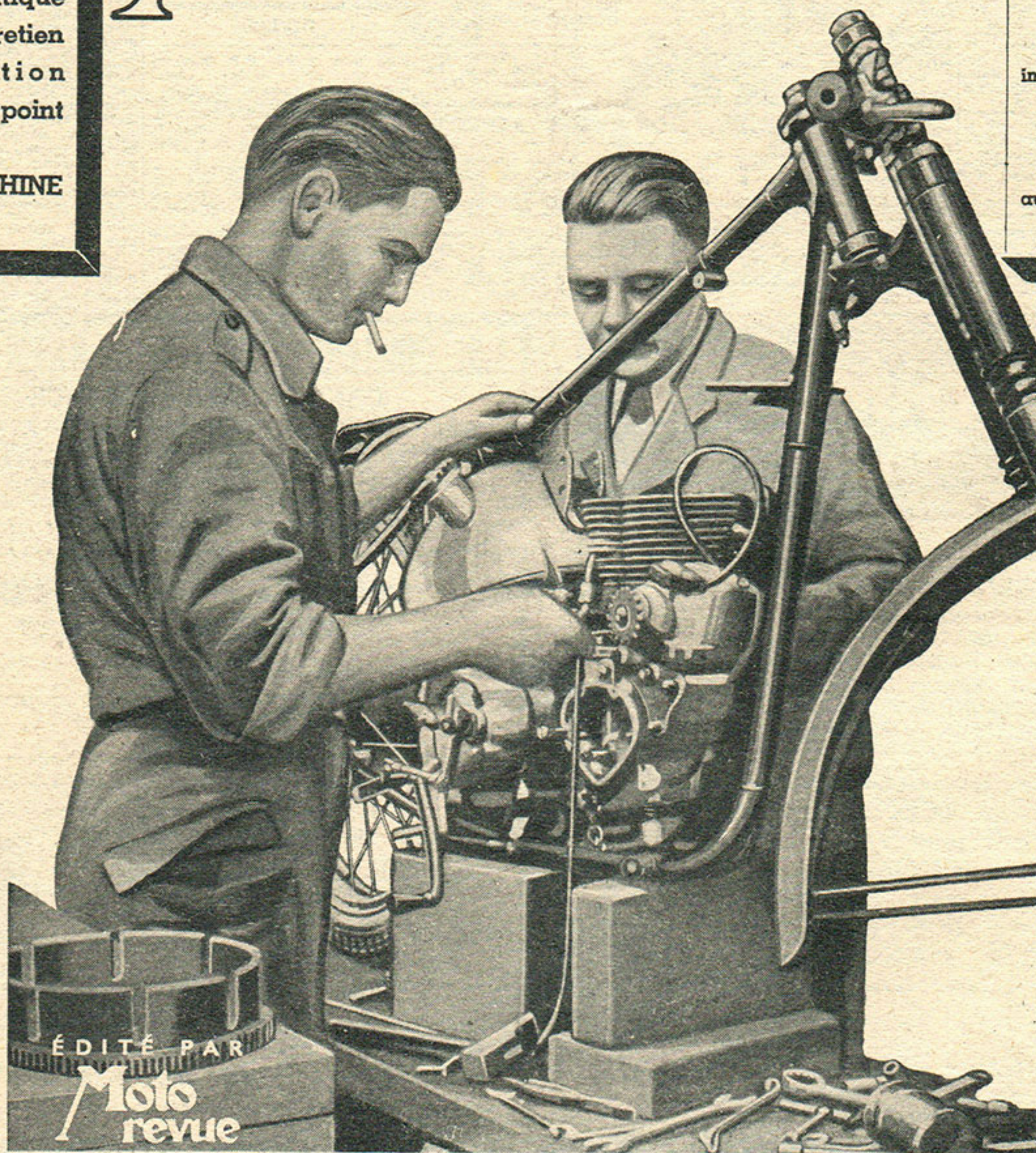
ASSURANCES IMMEDIATES
 Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
 Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

l'atelier du Motocycliste

Le Seul ouvrage
vraiment pratique
pour l'entretien
la réparation
la mise au point
de
VOTRE MACHINE

1 Beau Volume
210×140 mm
154 pages
largement illustré
impression 2 couleurs
Frs : 425
Franco
Contre versement
au C.C.P. Paris 297-37
Frs : 470



ÉDITÉ PAR
**Moto
revue**

VOICI UN APERÇU DES MATIÈRES TRAITÉES

Construction du Garage
Liste des pièces de re-
change
Outillage
Instruments de mesure
Les extracteurs
Limes, burins et grattoirs
Matériaux
Vis, écrous, soudure
Clavettes et rivets
Fonderie
Soudure à l'étain

Tubes et tubulures
Roulements
Démontage d'un moteur
Réalésage
Faut-il roder un cylindre
Les soupapes
Est-il avantageux de polir une
culasse ?
Centrage de volants
Les cadres
Suspension AV et AR
Emaillage

Roues, pneus et chaînes
Les moyeux
Freins et embrayages
Changement de vitesse
Pignons vissés
Carburateur - Allumage
Appareils électriques
Vérifications
Mauvais allumage
Concordance des Mesures An-
glaises

ARTS ET METIERS
BRICOLAGE

NOTRE LIBRAIRIE

Les prix indiqués correspondent à ceux des ouvrages pris à nos bureaux. Le prix net de chaque volume expédié par poste figure à côté. Pour vos commandes, adressez un chèque postal à notre C.C. Postal Moto-Revue Paris 297-37. Bien indiquer les titres complets sur le talon du chèque ou mandat.

AUCUN ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT

ARPEMENTAGE, Encyclopédie Roret (Art de lever les plans). 532 pages, 256 figures. Prix 260 fr. Par poste 340 fr.

ETREMPES ET BADIGEONS. Prépar. et application des peintures à la colle, à la co-seine, au silicate, lait de chaux, goudron. Enduits ignifuges et imperméabilisants, matériel de peinture, 160 pages. Prix 340 fr. Par poste 415 fr.

DORURE SUR BOIS Encyclopédie Roret, 146 pages. Prix 82 fr. Par poste 147 fr.

ENCREES SPECIALES (plus de 500 formules) pour encres sympathiques, typogr., lithogr., encres pour linge, métaux, celluloid, emballage, 200 pages. Prix 337 fr. Par poste 402 fr.

LAQUES ET VERNIS. Préparation, propriété, application, plus de 400 formules, 175 p. Prix 340 fr. Par poste 415 fr.

LINOTYPIC. Encyclopédie Roret, 36 gravures, 107 pages. Prix 60 fr. Par poste 130 fr.

BONNETERIE (Encyclopédie Roret). Tricotage mécanique, tissus de bonneterie. Etude des métiers. 386 pages, diverses figures. Prix 206 fr. Par poste 280 fr.

NOUVELLE ENCYCLOPEDIE PRATIQUE DU BATIMENT ET DE L'HABITATION : No 2 : Maçonnerie, pierres, briques, torchis et pisés. 140 pages, nombreux dessins. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

No 3 : Travaux en ciment et béton armé, 125 pages, 132 fig. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

No 5 Charpentes métalliques, 140 pages, 168 figures. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

No 8 Serrurerie, menuiserie et fermeture en fer, stores, bananes, serres, 342 figures. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

No 9 : Pavages, carrelages, plafonds, enduits, revêtements, peintures et vernis, 86 fig. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

No 11 : Eclairage public et privé, chauffage au gaz, au pétrole, à l'électricité, 168 fig. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

No 13 : Salubrité, égouts, fosses septiques, sonneries, téléphone, 168 figures. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

No 14 : Echelles, escaliers, ascenseurs, monte-charges, 148 fig. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

FABRICANT DE CADRES PAS-PARTOUT, Encyclopédie Roret, 30 pages. Prix 160 fr. Par poste 215 fr.

LE SOUDEUR A L'ARC PROFESSIONNEL, par Lescarts. Prix 180 fr. Par poste 275 fr.

LA PERSPECTIVE DANS LE DESSIN TECHNIQUE, par J. H. Gaudefroy (traité à l'usage des Ecoles Techniques, des dessinateurs industriels et des bureaux d'études). 193 figures, 155 pages. Prix 153 fr. Par poste 218 fr.

MARQUETEUR, Encyclopédie Roret (manuel complet du marqueteur, du tabletier et livoirier), 428 pages. Prix 210 fr. Par poste 290 fr.

SCULPTURE TAILLEE Encyclopédie Roret (façon de traiter les différentes matières à sculpter), 47 fig., 128 pages. Prix 90 fr. Par poste 170 fr.

LES SOUDURES (Technique, Métallurgie, Contrôle des soudures), par Daniel Seferian, 240 pages. Prix 969 fr. Par poste 1.065 fr.

TYPOGRAPHIE, Encyclopédie Roret, 655 pages. Prix 306 fr. Par poste 401 fr.

COMMENT ON DEVIENT TOURNEUR SUR METAUX, de Champly, manuel pratique pour apprendre seul l'usage du tour parallèle à chariot, à fileter avec la manière de faire soi-même et simplement les outils de tournage, etc., 26 pages, 171 fig. Prix 459 fr. Par poste 539 fr.

CHIMIE DU PRATICIEN, Roret, ce que doit savoir de la chimie tous les professionnels des technologies industrielles ou artisanes, 257 p. 44 fig. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

LES PIERRES ARTIFICIELLES, par Fritsch. Agglomérés de béton, ciment, briques de laitier, briques silico, etc., 275 pages, 45 figures. Prix 367 fr. Par poste 452 fr.

CIRES ENCAUSTIQUES, produits d'entretien pour meubles, parquet, livres, pierre, marbre, carrosseries, 170 p. Prix 367 fr. Par poste 447 fr.

LE PLATRE, par Fritsch, fabrication, propriétés, applications. 246 p., 43 fig. Prix 367 fr. Par poste 452 fr.

AUTOMOBILE

LE GUIDE DU DESSINATEUR MECANICIEN, par Bardin (dessin industriel, travail de bureau, d'études, notions de résistance des matériaux, formulaire mécanique, 55 des. et fig. Prix 225 fr. Par poste 305 fr.

BOTTIN DU CYCLE Prix 700 fr. Par poste 850 fr.
BOTTIN DE L'AUTOMOBILE, Prix 700 fr. Par poste 850 fr.

PANNES D'AUTOMOBILE, par Bardin (leurs causes et leurs remèdes). Prix 92 fr. Par poste 157 fr.

VOTRE VOITURE (Le livre de bord de l'automobiliste). Prix 286 fr. Par poste 366 fr.

LE GUIDE DE L'AUTO, Prix 408 fr. Par poste 558 fr.

CODE DE LA ROUTE, commenté et illustré à l'usage de tous. Prix 61 fr. Par poste 86 fr.

LES PRIX CI-DESSOUS SONT SUSCEPTIBLES DE MODIFICATION ET NE SONT VALABLES QUE JUSQU'A LA PARUTION DU PROCHAIN No (ENVOYEZ VOTRE COMMANDE AUSSITOT APRES AVOIR PRIS CONNAISSANCE DES DERNIERS PRIX).

MANUEL D'ENTRETIEN D'UNE VOITURE AUTOMOBILE, par Brun, avec figures et dessins. Prix 72 fr. Par poste 97 fr.

LE LIVRE DE L'AUTOMOBILE par Lepolvre (tout ce qu'il faut savoir pour l'entretien et le dépannage de sa voiture, 42 pages, nombreux dessins. Prix 459 fr. Par poste 564 fr.

GUIDE POUR L'AUTO 1949, avec carte et 1000 pages. Prix 500 fr. Par poste 635 fr.

JARDINAGE - ELEVAGE

CHAMPIGNONS ET TRUFFES (Manuel pratique de la culture des champignons et de la truffe). Encyclopédie Roret, 170 pages. Prix 102 fr. Par poste 182 fr.

ELEVEUR D'OISEAUX, Encyclopédie Roret, 304 p. Description des oiseaux indigènes et exotiques, maladies, éducation, nourriture. Prix 159 fr. Par poste 239 fr.

JARDINIER, FRUITIER, POTAGER, FLEURISTE. Traité pour cultiver le jardin familial. 500 pages. Prix 382 fr. Par poste 477 fr.

PECHEUR, Encyclopédie Roret, 480 pages (traité général de toutes les pêches d'eau douce et d'eau de mer). Prix 260 fr. Par poste 355 fr.

NOS METHODES DE PECHE, de Dechamps, 371 p., 90 figures & planches hors texte couleurs. Prix 357 fr. Par poste 475 fr.

ELEVEUR DE PIGEONS, Encyclopédie Roret, 44 fig. 180 p. Prix 110 fr. Par poste 190 fr.

CUISINE

GASTRONOMIE - VINS

CONFISEUR - CHOCOLATIER, Encyclopédie Roret, 464 pages. Cartoné 375 fr. Poste rec. 405 fr.

FABRICANT DE CIDRE ET POIRE, Encyclopédie Roret, 374 pages. Prix 255 fr. Par poste 350 fr.

LIVRE DE CUISINE de TANTE MARIE, Taride, 509 pages. Cartoné 375 fr. Par poste 475 fr. Broché 257 fr. Par poste 350 fr.

SOMMELIER ET MARCHAND DE VINS, Encyclopédie Roret, 497 pages. Prix 255 fr. Par poste 335 fr.

BOISSONS HYGIENIQUES Epuration des Eaux potables sirops boissons gazeuses, café, thé, boissons exotiques, 175 p. Prix 191 fr. Par poste 252 fr.

LE PATISSIER, Encyclopédie Roret, 402 pages (Traité complet et simplifié de la pâtisserie de ménage, de boutique et d'hôtel). Prix 255 fr. Par poste 335 fr.

TRAITE DE LA TABLE, Cuisine, recettes, vins, ornementation. Encyclopédie Roret. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

MEDECINE - SPORTS TOURISME - CAMPING

LE REVEIL MUSCULAIRE, par Raynaud, 30 leçons pour votre entraînement quotidien, nombreux dessins. Prix 227 fr. Par poste 307 fr.

ACROBATIE ELEMENTAIRE ET SUPERIEURE, par R. Reigner, 300 pages. Prix 255 fr. Par poste 335 fr.

LES ATHLETES SUR LE STADE, par R. Marchand, 40 photos, hors texte, 290 pages. Prix 129 fr. Par poste 209 fr.

CHERCHEURS DE PISTES, par Loiseau (Comment observer les animaux dans la nature par les procédés de la « Traque », 150 pages. Prix 82 fr. Par poste 162 fr.

ELEVAGE ET MEDECINE DU CHIEN, par A. Lebeau, 160 figures, 215 pages. Prix 408 fr. Par poste 488 fr.

LE FOOTBALL, par F. Albert, nombr. photos, 290 pages. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

LA NATATION, de Legouge, 240 p. Nombreuses illustrations. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

JEUNE ET BELLE, de M. Auclair, culture physique de la femme d'aujourd'hui. Nombreuses figures et photos. Prix 306 fr. Par poste 406 fr.

L'ORIENTATION EN RANDONNEE, de Dresco, 66 pages et dessins. Prix 51 fr. Par poste 116 fr.

LA GYMNASTIQUE, par Jean A. Latte, 392 pages. Prix 408 fr. Par poste 503 fr.

LE CROQUIS SCHEMATIQUE D'APRES NATURE, par Théobouisset, 47 pages. Prix 51 fr. Par poste 116 fr.

LES JOURS DE L'HOMME, par J. Besançon, 170 pages. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

JUDO ET JIU-JITSU, par Bonnet Maury et J. de Herdt, 76 pages. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

LEÇON TYPE DE CULTURE PHYSIQUE SPORTIVE, par A. Crestois, 20 pages. Prix 55 fr. Par poste 121 fr.

MANUEL ANNUAIRE DE LA SANTE, par F. Raspall. Prix 82 fr. Par poste 162 fr.

MEDECINE DE FAMILLE, par l'Oncle Paul (premiers soins, hygiène gén. maternité, 700 p. Prix 337 fr. Par poste 487 fr.

LA SANTE PAR LE RIRE (40 conférences optimistes de l'Oncle Hercule). Prix 77 fr. Par poste 157 fr.

LE TOUR ET LE CŒUR DE LA FRANCE A BICYCLETTE par René Chesal, 243 pages. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

VERS L'HARMONIE VITALE, par J. C. Casteyle (Précis de culture physique individuelle), 256 pages. Prix 408 fr. Par poste 488 fr.

SACHONS BOXER, par Lerdo, 220 pages, nombreuses figures. Technique de la boxe moderne. Prix 206 fr. Par poste 270 fr.

ITINERAIRES DU SKIEUR, par R. Mathéron, 259 pages, avec nombreux dessins. Prix 180 fr. Par poste 250 fr.

L'ATHLEGE 1950. Tous les champions de tous les sports. 1.400 biographies, 300 photos, 37 sports. Prix 390 fr. Par poste 500 fr.

DIVERS

L'AMOUR DES BETES, par Dedieu (Comment elles nous aiment. Comment il faut les aimer). 230 pages. Prix 102 fr. Par poste 167 fr.

LES PLUS BELLES PAGES DES LITTERATEURS CONTEMPORAINS SUR L'AMOUR DES BETES, par Dedieu, 128 pages. Prix 184 fr. Par poste 264 fr.

METHODE DE GRAPHOLOGIE PRATIQUE, par R. Trillat, 190 pages. Prix 306 fr. Par poste 386 fr.

NETTOYAGE, dégraissage, détachage, blanchissement, blanchissage, 260 pages. Prix 368 fr. Par poste 435 fr.

PRATICA, par E. Doué. 1200 recettes ou procédés utiles par tous et chaque jour, 360 p. Prix 390 fr. Par poste 470 fr.

SECRETAIRE PRATIQUE DE LA CORRESPONDANCE (lettres de famille, d'affaires), 320 pages. Prix 276 fr. Par poste 371 fr.

CIRAGES CREMES pour chaussures, graisses et apprêts pour cuirs, 230 pages. Prix 367 fr. Par poste 447 fr.

ETUDES GRAPHOLOGIQUES, 2 tomes, nombreuses figures. Equilibre et déséquilibre de l'écriture, par Saint Morand. Prix 255 fr. Par poste 335 fr.

L'AMOUR et L'EMOTION chez la femme. 179 pages et 12 planches hors texte. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

LA COUPE DES VETEMENTS DE DAMES. Méthode universelle théorique et pratique de travail sur table développée en 30 leçons par Del - Favero - Thevez album. Nombreuses figures et dessins. Prix 612 fr. Par poste 722 fr.

NOS OUVRAGES SPÉCIALISÉS

LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

par C. LACOME et H.P. BORESTROKE. Ouvrage indispensable à la connaissance de la moto. Nombreux dessins, considérations théoriques et pratiques sur le moteur 2 et 4 t., entretien et réparation de la machine. Nombreux renseignements sur : mise au point, bricolage, compétition, tourisme, sidecar. Prix : A nos bureaux 300 frs. Par poste 345 frs.

TOUTE LA TECHNIQUE

DE LA TRACTION AVANT (9 - 11 - 15)

par C. LACOME et H.P. BORESTROKE. L'ouvrage technique et pratique indispensable à tout réparateur de Tractions, ainsi qu'à tout possesseur

de Traction. Tous les tours de mains, toutes les cotes, entretien, réparations, etc... Prix : A nos bureaux 480 frs. Par poste 530 frs.

L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION

par C. LACOME. Tous les trucs, toutes les « ficelles » dévoilées. Cet ouvrage vous permettra d'économiser de nombreux billets de mille. Prix : A nos bureaux 300 frs. Par poste 345 frs.

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

L'ouvrage le plus moderne sur la mise au point, la réparation, l'entretien de toutes les motocyclettes. A nos bureaux 425 fr. Par poste 470 fr.

L'ART DE CONDUIRE LA MOTO

par C. LACOME et H.P. BORESTROKE. Cet ouvrage intéressera même le motocycliste averti. La conduite de la moto, du vélomoteur, du sidecar, y sont traités de la façon la plus complète. Prix : A nos bureaux 200 frs. Par poste 245 frs.

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

Opuscule contenant toutes indications sur l'entretien de votre machine, aide-mémoire, permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, de vérifier le kilométrage des pneumatiques, de noter toutes les adresses utiles. Prix : A nos bureaux 60 frs. Par poste 80 frs.

**UN DES MAGASINS DE
GEORGES
MONNERET**

LA COMPETENCE QUE L'ON NE DISCUTE PAS
97 fois recordman du monde - 7 fois champion de France
est près de chez vous

138, Rue de Tocqueville — (PARIS - NORD)
7-9, Bd Beaumarchais — (PARIS - CENTRE)
(Place de la Bastille) - TURb:go 96.56
106, Avenue Aristide - Briand — Montrouge
ALEsia 21-71 — (PARIS-SUD)

TOUS MODELES VISIBLES A CES
3 magasins

Votre GRIFFON 125, 150 et 175
(Fabric. Peugeot)
chez MONNERET

Votre GUILLER-Guimbretière
125-175 « Spécial-Monneret »
chez MONNERET

Votre MOTOBECANE « Mobylette »
ainsi que les 125 latérales et culbuteurs
et la 175 culbuteurs
chez MONNERET

Votre TERROT (100, 125, 350 et 500)
chez MONNERET

Votre GNOME-RHONE R-3 et R-4
chez MONNERET

Votre JONGHI (125, 2 et 4 temps)
chez MONNERET

Votre MONET GOYON (100, 125
et 350 cc.)
chez MONNERET

Votre RENE GILLET 125 cmc.
chez MONNERET

Votre Scooter BERNARDET
chez MONNERET

SES EXCLUSIVITES
LA PUCH

2 cylindres, 125 tourisme et sport et 250

LIVRABLES SOUS UN MOIS

AGENCE GENERALE

A.J.S. - SERTUM - M.V.

SPECIALITES MONNERET

BOUGIES - CASQUES - GANTS
EQUIPEMENTS POUR TOUS LES SPORTS



**Une bonne nouvelle
pour les campeurs**

Les Stations-service HIMALAYA

Parmi les marchands d'articles de sports, beaucoup sont de vieux campeurs, ayant expérimenté eux-mêmes le matériel qu'ils vendent et capables de conseiller leurs clients d'une manière désintéressée et compétente. A ceux-ci, HIMALAYA va demander de rendre aux campeurs le « service maximum ».

Dans chaque ville, un ou plusieurs de ces commerçants seront érigés en Stations-service HIMALAYA. Le pancneau vert et jaune qui l'indiquera sur leur vitrine, sera un insigne de qualité et de sérieux, en même temps que de gentillesse et de compétence.

**Les services rendus
y seront de 2 sortes**

1° Achat et réparation du matériel :

Pour l'achat du matériel neuf, les novices seront conseillés de la manière la moins « marchande » possible : les vieux routiers seront compris dans leurs désirs les plus compliqués. La réparation du matériel sera toujours effectuée, et dans les délais les plus courts possibles.

Enfin, et surtout, les campeurs auront la possibilité d'acheter dans ces Stations-service les quelques mètres de tissu dont ils ont si souvent envie pour réparer eux-mêmes leur tente.

2° Aide aux Campeurs :

Une fois sur la route, le campeur a toujours besoin d'une série de services qu'il ne sait où trouver. Les Stations-service HIMALAYA l'accueilleront en camarade et se mettront à sa disposition : garde en consigne des sacs, réparation de matériel, indication des meilleurs commerçants, des restaurants les plus commodes, des curiosités touristiques, des horaires et itinéraires des moyens de transport, etc...

Toujours heureux d'aider le campeur,
HIMALAYA souhaite à tous bonne route...

...et bienvenue dans ses Stations-Service

HIMALAYA
"Le toit du monde"

44, Avenue de New-York
PARIS