

39^e ANNEE. — 24 MARS 1951. — N° 1.025.

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

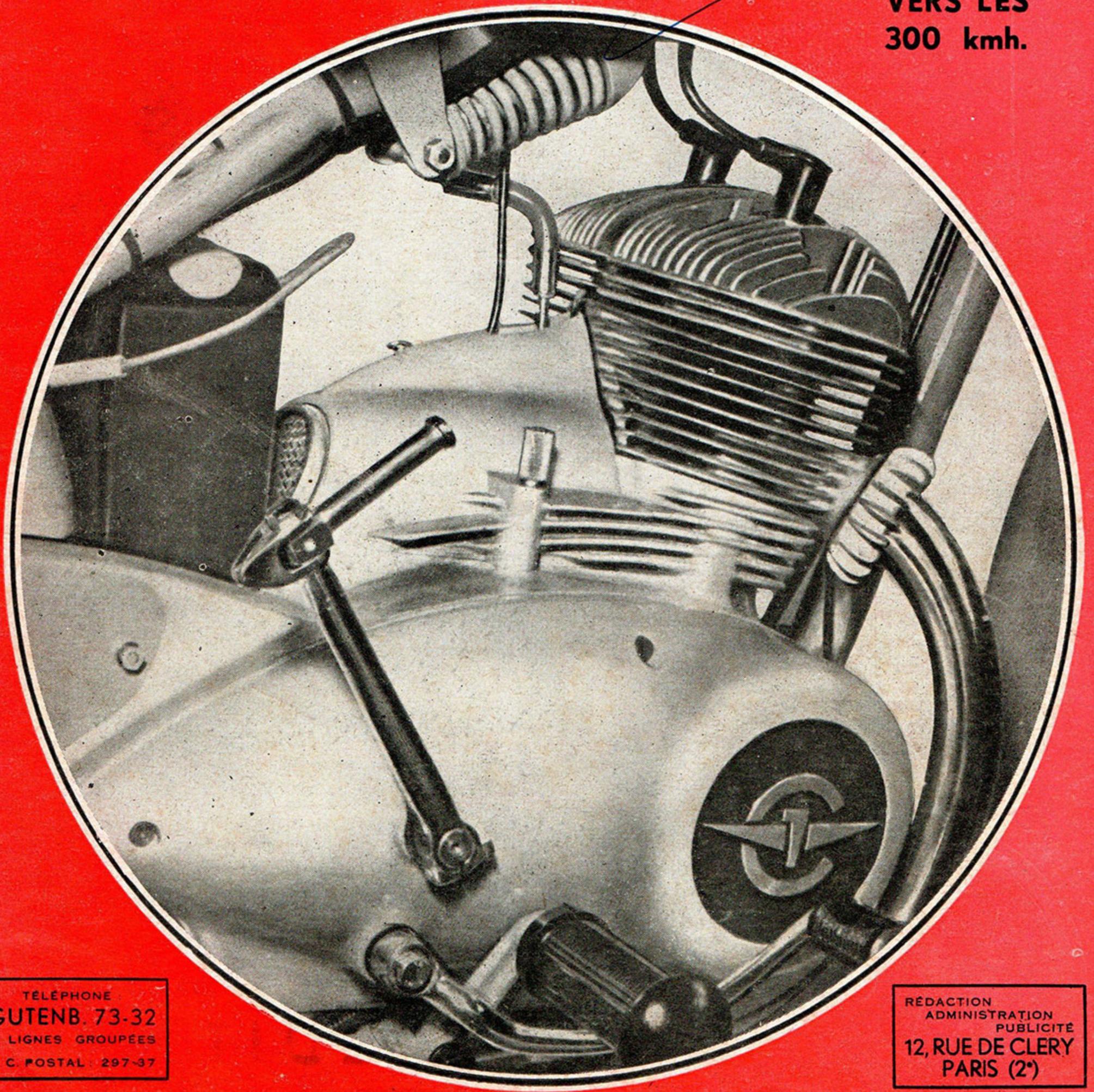
LE NUMERO :

25 frs

Moto revue

VERS LES
300 kmh.

30



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

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

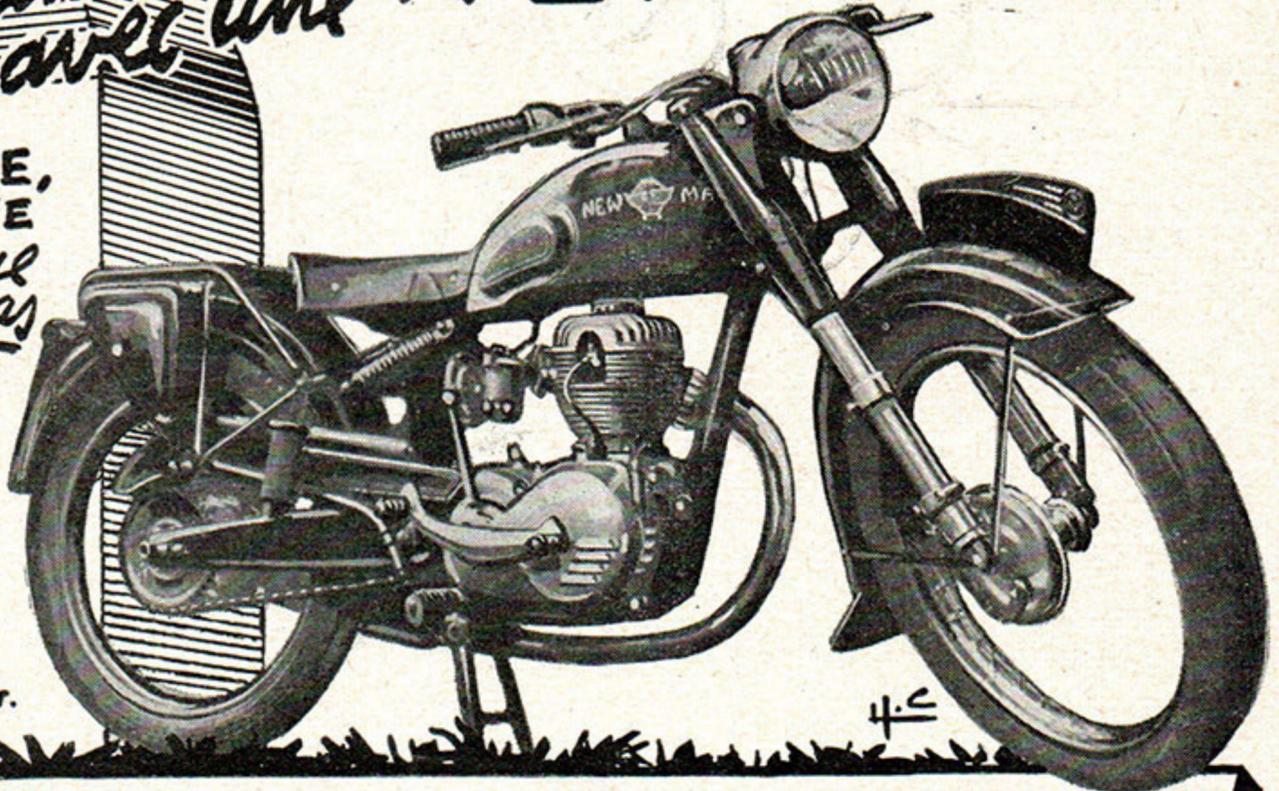
Le moteur de la 350 Condor, l'une des nouveautés du Salon de Genève dont vous trouverez le compte-rendu dans ce numéro.

*Les Kilomètres
sans défaillance avec une*

NEW-MAP

**RACÉE - NERVEUSE,
ROBUSTE - PARFAITE**
*c'est la Mécanique
qui ne trahit pas*

Modèles 2 et 4 temps
3 et 4 vitesses
Suspension Arrière
Fourche Télescopique



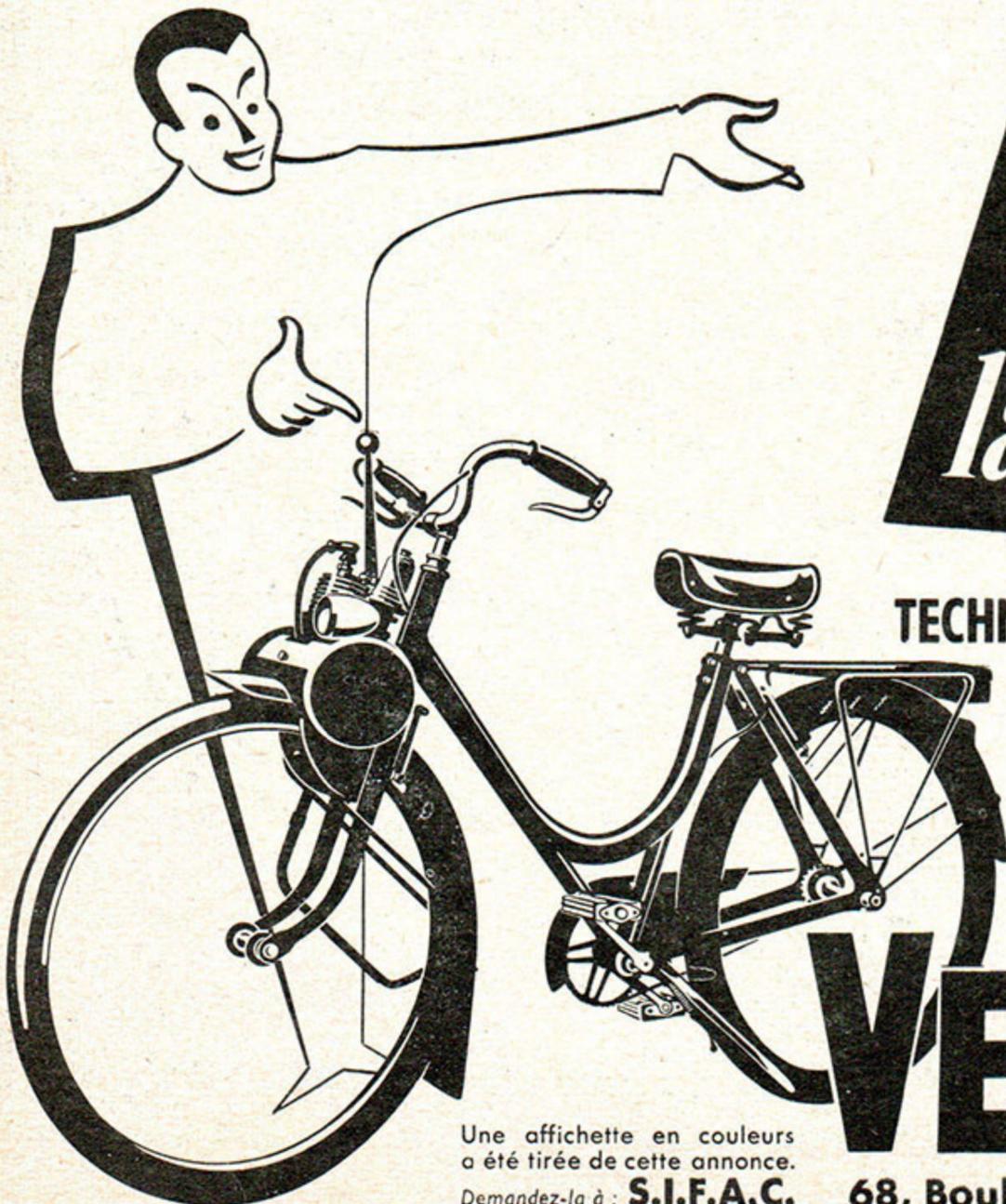
depuis
75.000 fr.

Catalogue
sur
demande

MOTOCYCLETTES **NEW-MAP**

Bureaux et Usines :
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille) — Tél. : DID. 73-83
NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement — Tél. : 54-60
TOURCOING : M. DEGRYSE, 13, pl. de la République - Tél. 13-34
MARSEILLE : M. GANIER, 17, rue de Village — Tél. LY. 71-91



La Qualité par la TECHNIQUE

TECHNIQUE TOUJOURS EN TÊTE DU PROGRÈS

- Simplicité de conduite,
- Sécurité : Vitesse volontairement limitée à 30 kms/h.
Monte 6 % sans pédaler.
- Economie : Prix 32.500 frs (dép. usines).
Consommation : 1 litre aux 100 kms. Entretien rapide et peu coûteux dans 250 Stations-Service.

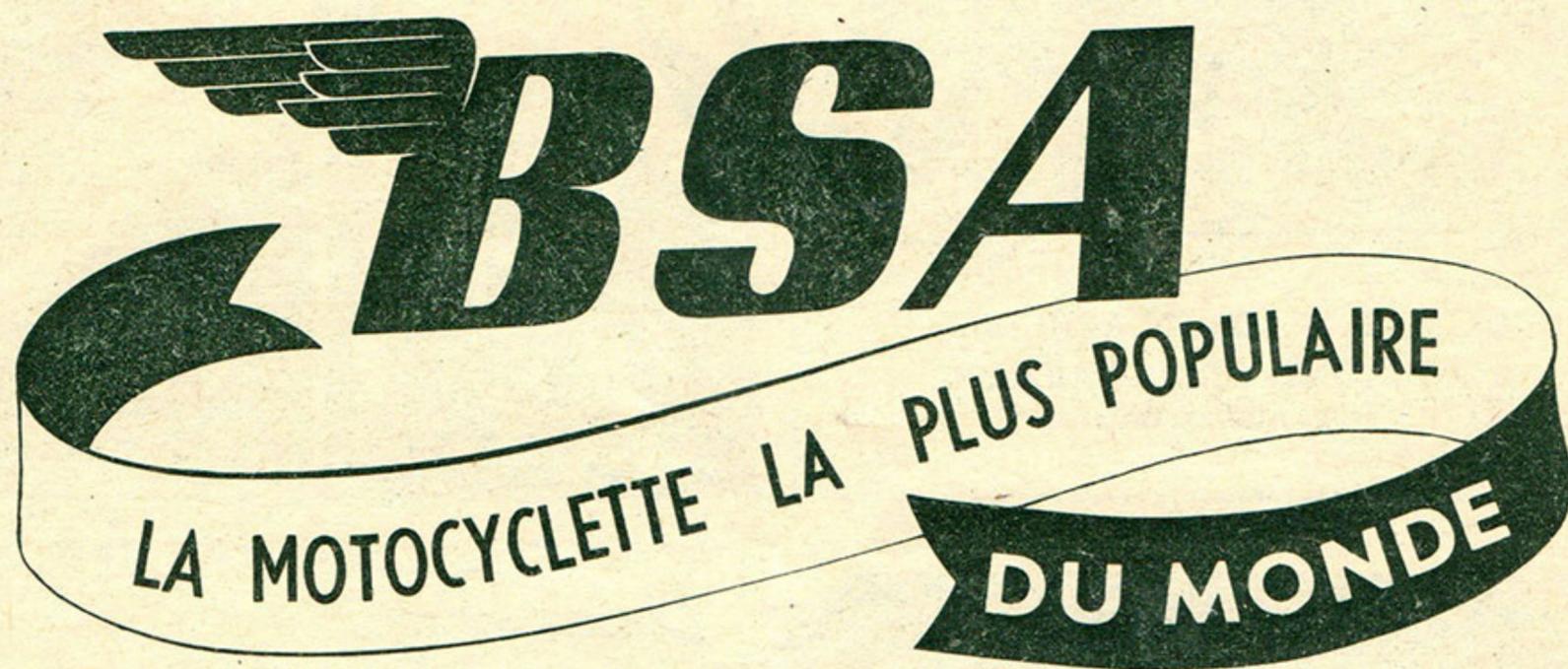
QUALITÉ SANS ÉGALE!

VELOSOLEX

Une affiche en couleurs
a été tirée de cette annonce.

Demandez-la à : **S.I.F.A.C.**

68, Boulevard de Verdun, COURBEVOIE (Seine)



M O V E A — IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE
79, avenue de la Grande-Armée - PARIS-16^e COP. 40-65 - 27-23

Voulez-vous...

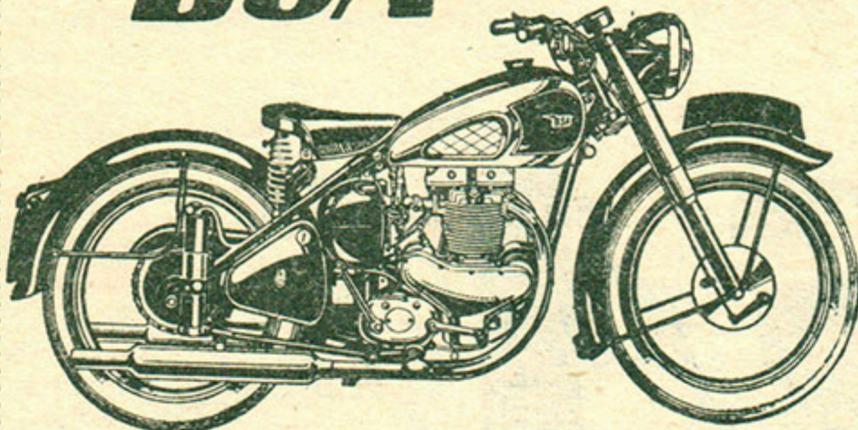
...être SATISFAIT de
votre MACHINE et de son ENTRETIEN ?

Allez aux Etablissements

« **BARRE-MOTOS** »

123, AVENUE FOCH - SAINT-MAUR (Seine)
et choisissez un des nombreux modèles

BSA ou Sunbeam



CADEAU A TOUT ACHETEUR
CONDITIONS DE PAIEMENT
très intéressantes

Fermé le Mercredi

GRA. 09-66

Volants magnétiques

SAFI

BOL D'OR - 1950 - vainqueur en 175 cmc.
ALLUMAGE - ECLAIRAGE
Pour VéloMOTEURS 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 REPARATION
ECHANGE STANDARD

Société d'Applications
et de Fabrications Industrielles
21-23, RUE PARMENTIER - PUTEAUX
Téléphone LON. 09-10 - 09-11

Agents en Belgique : Monsieur Charles ADAMS
154, rue de Livourne - BRUXELLES (Belgique)
Agents en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED
61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

BOBINE SPECIALE MOTO

POUR
VOTRE MOTO

YELLOW

LA
CHAÎNE FRANÇAISE
DE QUALITÉ

Demandez...

notre album illustré 1951

Il vous sera adressé
GRATUITEMENT

Nous établissons pour vous :

un VELOMOTEUR — Moteur A.M.C.
4 temps - 3 vitesses - 125 cmc.

un VELOMOTEUR — Moteur A.M.C.
4 temps - 4 vitesses - 125 cmc.
Sélect. au pied - Fourche tél. - Suspension AR

une MOTO LEGERE 175 cmc.
Moteur A.M.C. - 4 vitesses - Grand Tourisme
Fourche télescopique — Suspension Arrière

“ **GULLER** ”

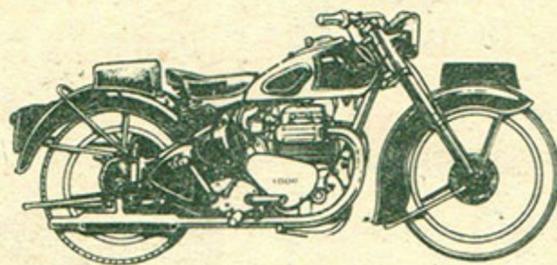
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

NOTRE MARQUE EST REPRESENTEE
DANS CHAQUE VILLE IMPORTANTE

L A D E V E Z E

La plus grande représentation de motocyclettes
NEUVES ET D'OCCASION

LIVRAISON
DE TOUS MODELES
DE 100 à 1.000 cmc.



GRAND CHOIX DE
125 et 175 cmc.
NEUVES ET D'OCCASION

Recherchons Agents

ACHAT - CREDIT - REPRISE

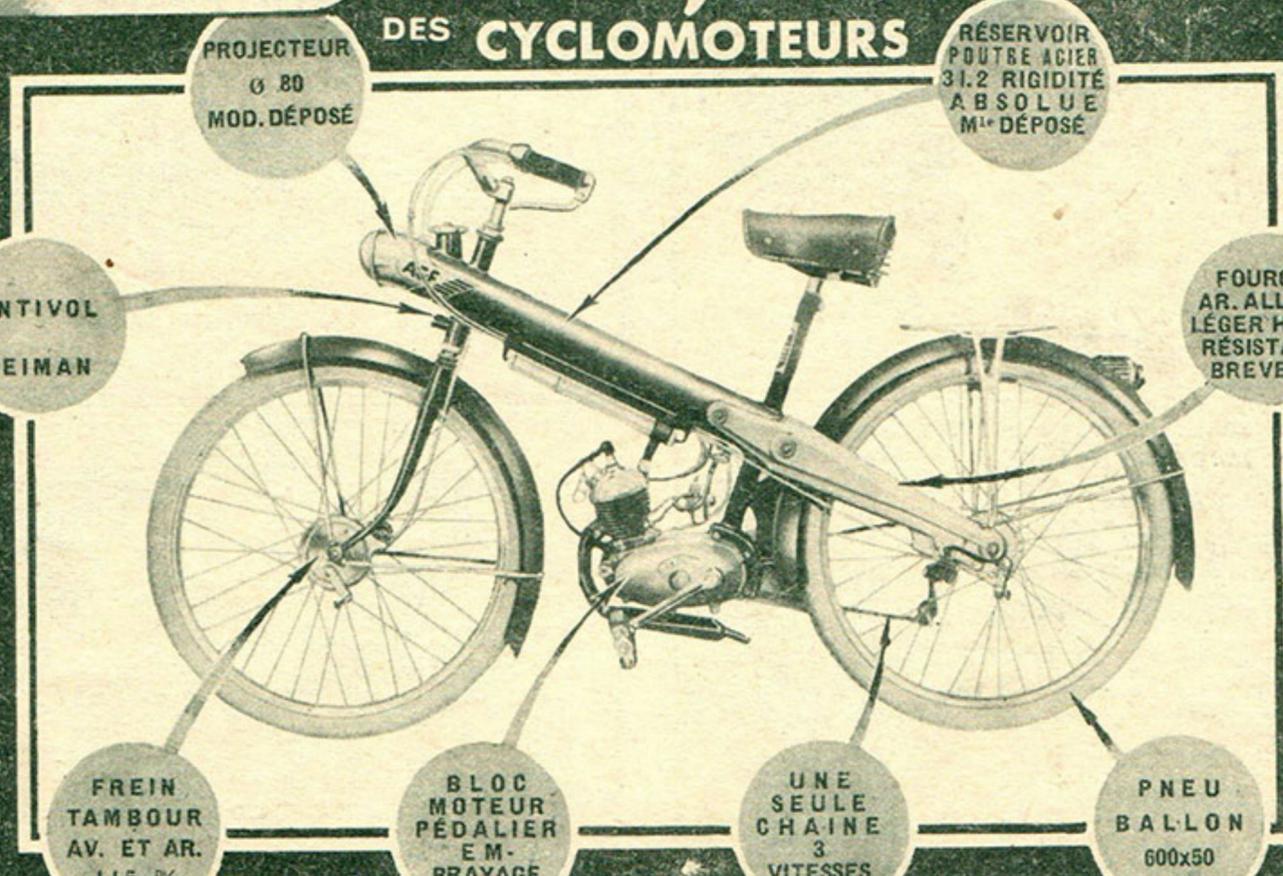
Coureurs de moto-cross : REMISE Motos : 14 %
Pièces : 30 %

Distributeur pour la France : ARIEL — PANTHER — O.E.C. — IMME — RIXE — Scooter TILL
GILERA

Représentant : DOUGLAS — Scooter A.G.F. — ALMA — MOTOBECANE — GNOME-RHONE
GUILLER

50, rue Brunel - PARIS-17^e — Métro Argentine — Téléph. : ETOile 24-66 — (Fermé le Dimanche)

AGF VOUS PROPOSE *Le plus SENSATIONNEL*
DES CYCLOMOTEURS



PROJCTEUR
Ø 80
MOD. DÉPOSÉ

RÉSERVOIR
POUTRE ACIER
31.2 RIGIDITÉ
ABSOLUE
M^{re} DÉPOSÉ

ANTIVOL
NEIMAN

FOURCHE
AR. ALLIAGE
LÉGER HAUTE
RÉSISTANCE
BREVETÉE

VITESSE :
50 km. / h.
1 l. 1/2 aux 100

PRIX
49.950 fr.

FREIN
TAMBOUR
AV. ET AR.
115 %

BLOC
MOTEUR
PÉDALIER
EM-
BRAYAGE

UNE
SEULE
CHAÎNE
3
VITESSES

PNEU
BALLON
600x50

Établissements **FAIZANT Fils & Cie**
4, Rue Hoche — COLOMBES (Seine) — Tél. : CHARlebourg 08-47

Dans votre essence CARBOHYD

supprime cliquetage et calamine
Economie et puissance incomparables

DOSE D'ESSAI contre envoi 2 timbres en
indiquant 2 ou 4 temps
aux LABORATOIRES CARBOHYD
111, Boulevard MAGENTA, PARIS

Voilà la belle saison...

Venez admirer tous les modèles

125 cmc.
250 cmc.
350 cmc.
500 cmc.
650 cmc.



et passez votre commande à

Blanche-Autos-Motos

Gérard DESIR, Gérant
71, r. Blanche - PARIS - TRI. 55-50 (M^o Blanche)
VENTE A CREDIT — REPRISE
LIVRAISON IMMEDIATE — REPARATIONS

PASSEZ COMMANDE DES MAINTENANT
A DES CONDITIONS SPECIALES
DE CREDIT TRES AVANTAGEUSES

de votre **BSA**

aux **E^{ts} BONNET**

80 av. du Gal-Leclerc - BILLANCOURT (Seine)
LIVRAISONS TRES RAPIDES

Métro : Billancourt

Tél. MOL. 15-46

Seul! sans redresseur ni batterie!

L'AVERTISSEUR

ARGO-RADIO

Alimenté directement par le VOLANT MAGNETIQUE
est adaptable sur tous
VELOSOLEX, VELOMOTEURS et MOTOS LEGERES

AGENT GENERAL France - Colonies - Bénélux

P. BONNET

78, av. Général Leclerc, BILLANCOURT — MOL. 60-99

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance
IMPERFORABLE AUX CHOCS

Prix imposé : 2.750 fr.



Vente en gros :

Ets GENO 6, Faubourg Saint-Honoré
PARIS-8^e — ANJ. 12-38

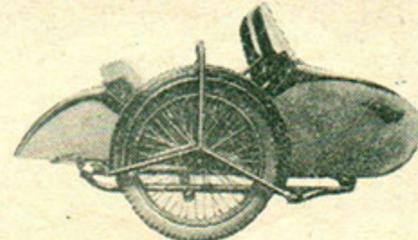
POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

LE SIDECAR LÉGER POINARD

Sport — Tourisme

ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE
POSE FACILE ET INSTANTANEE - TOUTES CYLINDRES

Pour 125
à 250 cmc.



34 kgs
seulement

USINE : 54, rue Etienne-Dolet - CACHAN (S.)
Tél. : ALE. 34-41

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE

BOTTES

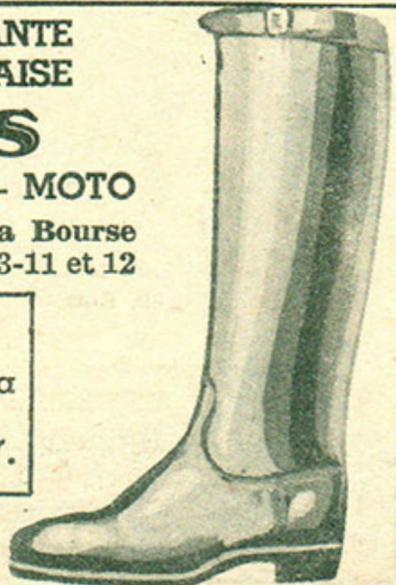
EQUITATION - CHASSE - MOTO

MARCY 1 et 3, pl. de la Bourse
Paris-2^e CEN. 83-11 et 12

SERIE PUBLICITE

3.573-1 Bottes Box Extra
doubles semelles
ent. doublées **8.950 fr.**

sur demande envoi de cata-
logue et feuilles de mesures



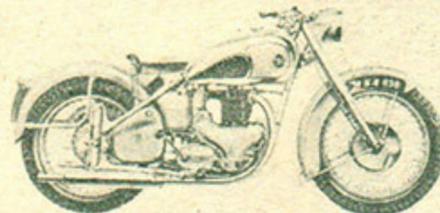
Visibles
et
disponibles

tous les modèles

Vente à
crédit



Reprise

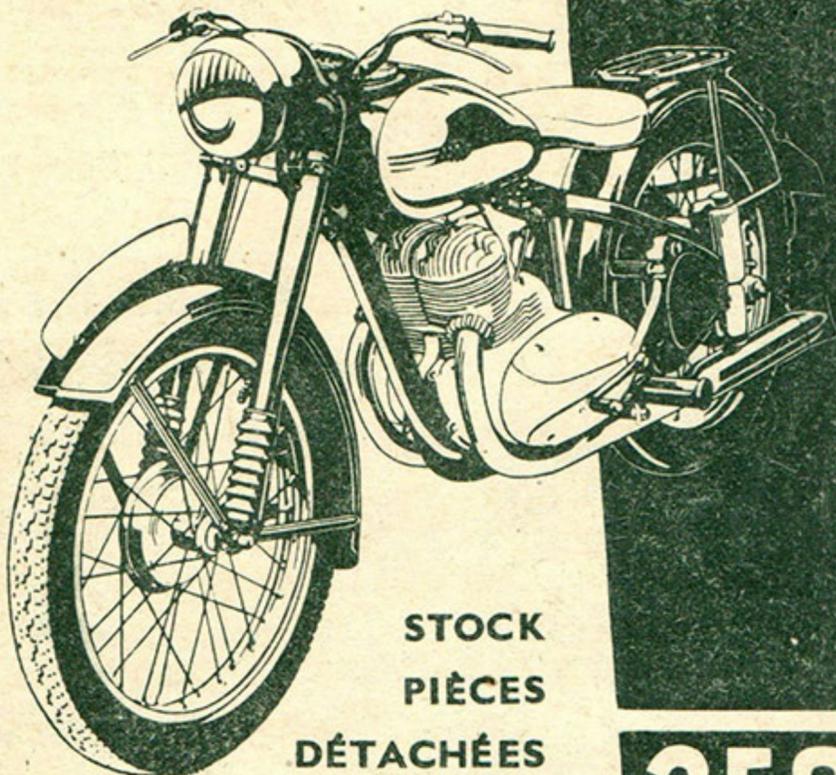


MOTO-BASTILLE

6, Boul. Richard-Lenoir - PARIS - (Bastille)

JAWA 350

LEUR RENDEMENT
FAIT LEUR RENOMMÉE !



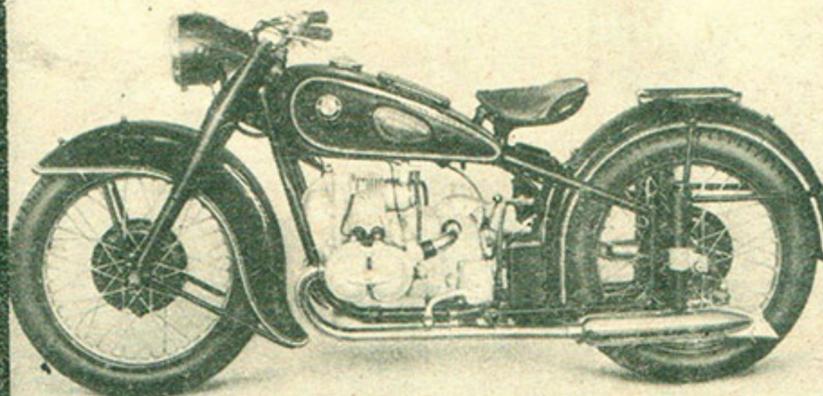
STOCK
PIÈCES
DÉTACHÉES

250

Agent Général pour la France et l'Algérie :
Ets J. POCH
127, av. de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE
SAB. 61-70

B.M.W.

- Type R. 51-3 Sport, 2 cylindres, culbuteurs. Modèle 1951, 500 cmc. - PRIX 370.000 francs
- Type R. 67 Sport, 2 cylindres, culbuteurs. Modèle 1951, 600 cmc. - PRIX 385.000 francs
- Type R. 25 Monocylindre - culbuteurs - Modèle 1950-51 - 250 cmc. PRIX 230.000 francs
Livraison fin Avril

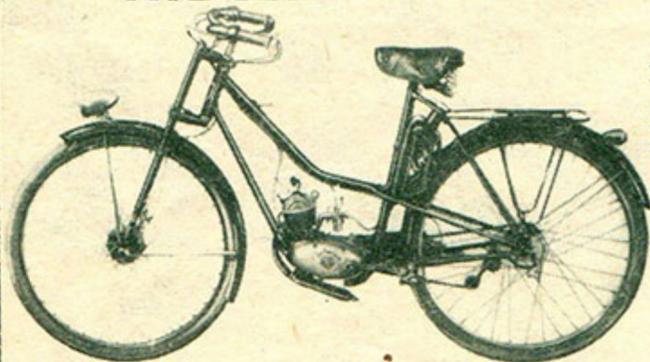


AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE
LATSCHA

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

Le CYCLOMOTEUR ALMA

TYPE B.M.A. 51



Moteur
LE POULAIN
49 cmc. à débrayage double disque et pédalier incorporé
1 seule chaîne
2 freins tambour puissants

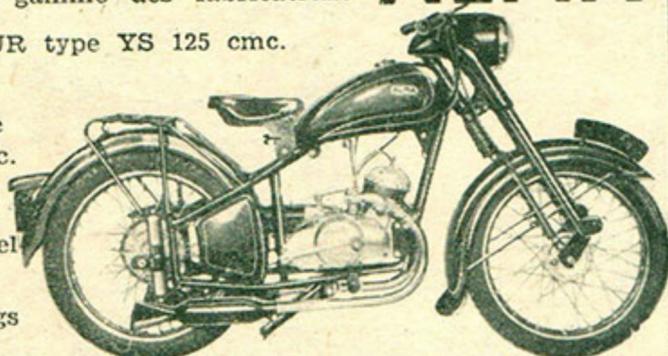
3 vitesses sur dérailleur, utilisées par le moteur.
Fourche télescopique

Le cyclomoteur B.M.A. 51 ALMA

complète la gamme des fabrications

VELOMOTEUR type YS 125 cmc.

- 4 vitesses
- Motocyclette
- MC2 - 175 cc.
- 4 vitesses
- Triporteur à différentiel et charge utile :
- 200 à 300 kgs



ADRESSEZ VOS DEMANDES D'AGENCES A

Motocyclettes et VéloMOTEURS ALMA

9 bis, Rue Gabr.-Péri — CLERMONT-FERRAND

MOTOCYCLISTES !

VOUS NE ROULEREZ PLUS
sans l'équipement conçu spécialement POUR VOUS

MACOMBYNN

Breveté S.G.D.G.

car vous la trouverez en vente à

- | | |
|--------------------|--------------------------------------|
| PARIS | Ets REVIL, 82, av. des Ternes. |
| ARGENTAT | DURAND Henri. |
| CALAIS | GUILBERT, 134, Bd Gambetta. |
| CAUDEBEC-1.-ELBEUF | YVIN, 75 bis, rue Félix-Faure. |
| CHARLEVILLE | COURTOIS, rue du Palais. |
| CLERMONT-FERRAND | DESALLE, place Lamartine. |
| CHALONS-s.-MARNE | Ets P.A.C., 13, pl. de la République |
| EVREUX | BOURDON, place Clémenceau. |
| LILLE | DESRAMAUX, 140, rue Nationale. |
| MAICHE | CHOUFFOT, 22, rue St-Hippolyte. |
| MOYENMOUTIER | CHERRIER René, Grande Rue. |
| NICE | RIVIERA AUTO, 15, rue Verdi. |
| MULHOUSE | LEVRECHON, 76, Fbg d'Altkirch. |
| SOISSONS | THIERRY, 1, rue St-Martin. |
| ST-QUENTIN | DENIS, 52, rue Emile-Zola. |
| TROYES | CONRAD, 104, Fbg Croucels. |

Dépositaire pour le département d'ALGER:
SEYFRIED, 61, rue de Lyon, ALGER.

Dépositaire pour le MAROC :
CASA-MOTOS, 89, Boulevard Ray Monod, — CASABLANCA.

Recherchons Revendeurs pour principaux centres
Conditions et Renseignements sur demande au fabricant

Anciens Etablissements
G. CHANTRIEUX et R. FEFEVRE
S.A.R.L. 12.000.000

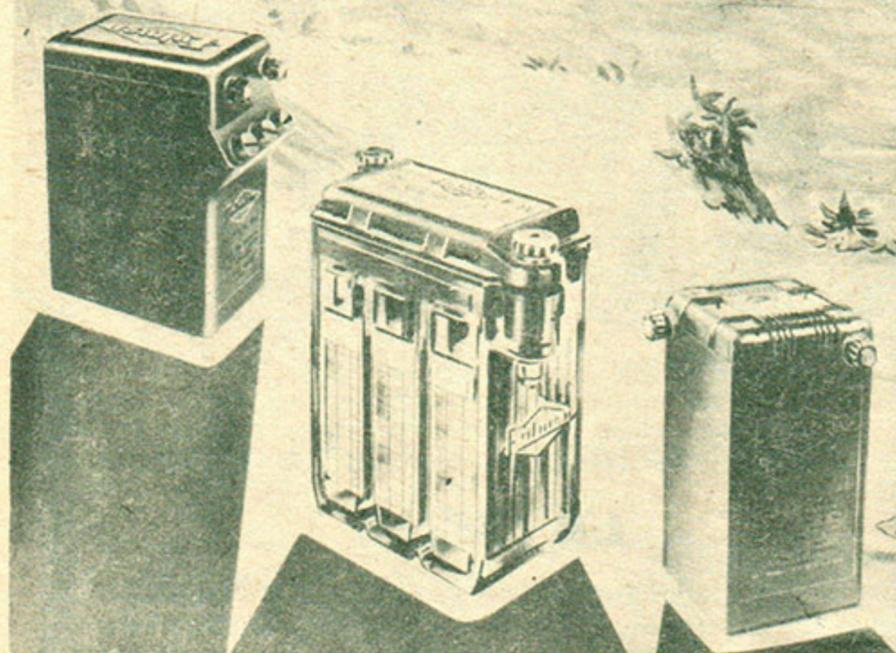
2, RUE DE LA PLUMETTE — AMIENS

Fidèles serviteurs

DE VOTRE CONFORT
DE VOTRE SÉCURITÉ
DE VOTRE AGRÉMENT

LES ACCUMULATEURS
Fulmen-moto
LES PLUS DURABLES

Ce qu'il y a de mieux!..



ÉTANCHES
PRATIQUES
ROBUSTES
DURABLES

Une gamme complète pour vélomoteurs et motos

Les Ets BONNET 80, av. du Gal-Leclerc
BILLANCOURT

LIVRENT SANS DELAI : le vélomoteur

JONGHI pour 4.275 frs. par mois,

ainsi que les modèles GNOME-RHONE
et TERROT 3 vitesses et 4 vitesses sélecteur

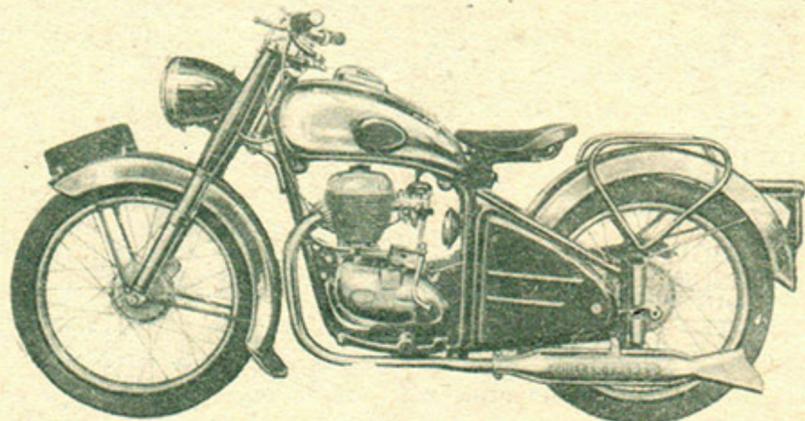
Renseignements : 30 frs timbres — Catalogue : 50 francs

LICENCE
DU CATI

48 cm³

uccicolo

MOTOS et VELOMOTEURS
GUILLER 175 et 125 cmc.



Munies du réputé moteur A.M.C.
ACHETEZ-LES AUX SPECIALISTES
DEPUIS 3 ANS

Ets BONNET

80, av. du Gal-Leclerc - BILLANCOURT (Seine)
CREDIT 12 MOIS — TEL. : MOL. 15-46

A 4 TEMPS CUL BUTEURS. 2 VITESSES

LE PLUS RAPIDE. LE PLUS ECONOMIQUE

M. ROCHER
CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)
Bureaux commerciaux : 36, Av. de l'Opéra, PARIS. Opé. 08-96



Moto La Moto revue

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

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

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

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

◆ LA FOIRE DE BORDEAUX

La Foire de Bordeaux qui doit se tenir au cours de la 2^e quinzaine de juin, comportera une présentation de véhicules automobiles de toutes catégories, ainsi que des motocyclettes, cycles et équipements.

◆ MEMENTO DE L'USAGER

La Préfecture de Police vient de publier un ouvrage vendu 100 francs au service des cartes grises, dans lequel sont réunis tous les textes réglementaires et toutes les directives utiles aux automobilistes, motocyclistes, cyclistes et piétons, concernant non seulement le Code de la circulation dans Paris, mais également les devoirs des usagers de la voie publique pour faciliter la circulation.

◆ CIRCULATION SUR L'AUTOROUTE DE L'OUEST

Les conditions de circulation sur l'autoroute de l'Ouest font l'objet d'un décret paru au J.O. du 8 mars. Certaines catégories de véhicules ne sont plus autorisées à circuler :

— véhicules servant au transport des marchandises et dont le poids total en charge est supérieur à trois tonnes.

— véhicules à gaz comprimé ou non comprimé, à gazogène ; citernes à carburant et véhicules transportant des matières dangereuses ; véhicules à chenilles ; convois soumis à une autorisation spéciale ; véhicules servant à l'école de conduite.

L'accès de l'autoroute est formellement interdit à tout piéton, cycliste, animal ou véhicule à propulsion mécanique non soumis à l'immatriculation.

◆ DEFENSE D'EBLOUIR

Les services de gendarmerie ont reçu des instructions pour réprimer très sévèrement les infractions commises par les conducteurs qui circulent encore la nuit avec des ampoules blanches et par les agriculteurs qui reviennent la nuit sur leurs tracteurs et utilisant les mêmes puissants projecteurs qui leur servent aux travaux des champs lorsque la nuit est tombée.

DEVIATIONS

LES traversées des villes sont des causes considérables de perte de temps : en effet, la signalisation y est insuffisante et parfois même n'existe pas. Lorsqu'on établit son itinéraire, on est obligé de tenir compte du temps que l'on perdra à traverser les agglomérations et c'est alors qu'apparaît pleinement l'intérêt incontestable de certaines déviations.

Il reste à déterminer l'influence de ces déviations sur le commerce local des agglomérations contournées, certaines objections ayant été soulevées avant guerre sur l'opportunité de tels travaux.

Les Etats-Unis, pays où circulent 43 millions de véhicules, ont établi un nombre impressionnant de déviations et on a pu en conséquence étudier leur influence sur le milieu local : sur trente villes américaines contournées par une déviation, deux villes seulement ont fait connaître que la déviation avait nui à leur commerce ; par contre dix villes ont enregistré une amélioration, les dix-huit autres villes n'ont pas enregistré de changement notable.

La conclusion de cette étude est la suivante : après établissement d'une déviation, le trafic dans l'agglomération devient moins dense et moins rapide, la circulation et le stationnement sont facilités, en conséquence, le commerce local et l'activité touristique se développent dans la mesure même où la circulation est plus aisée. On a remarqué en particulier que les hôtels voient leur activité s'accroître, car le touriste quitte volontiers la voie à grand trafic pour visiter, dans le calme, les curiosités de la ville et passer la nuit dans l'un de ses hôtels.

Il est à signaler, en outre, que la valeur des terrains aux alentours des déviations augmente toujours considérablement.

Il semble que des résultats identiques puissent être atteints en France, à la condition que le rattachement de la localité à la déviation soit bien étudié et qu'une signalisation appropriée renseigne les usagers de la route.

Un revirement semble d'ailleurs se produire chez certains qui, avant-guerre, avaient craint que la déviation ne nuise au commerce local et des renseignements très récents montrent que dans telle ville, dont le Conseil Municipal avait soulevé des objections à la réalisation de la déviation projetée vient après un nouvel examen, de prendre une décision favorable.

La déviation, facteur de sécurité et d'économie pour la circulation routière, est par ailleurs un facteur de prospérité commerciale et de bien-être et elle doit avoir une large place dans notre programme d'amélioration de réseau routier.

◆ LE DEUXIEME STAGE DES AGENTS FRANÇAIS AUX USINES B.S.A.

Nous avons, il y a quelques temps déjà, attiré l'attention de nos lecteurs sur l'intérêt considérable que présentaient les stages organisés par les usines B.S.A. pour les Agents français de la marque.

Parmi les motoristes présents à la deuxième session, se trouvait Marcel Beauvais, deuxième du Championnat de France, qui tenait à remercier, par l'intermédiaire de « Moto-Revue », les dirigeants de la grande firme britannique pour leur chaleureux accueil et leur amabilité. En effet, ceux-ci ont tenu compte des petites remarques faites par nos agents lors de leur premier stage et se sont employés à rendre plus agréable encore ce séjour instructif aux usines de Birmingham.

◆ AU MAROC

Nous apprenons par « L'Echo du Maroc » que le parc Marocain automobile compte environ 73.000 véhicules, dont 39.000 automobiles de tourisme et 8.039 motos.

Motos circulant au 31-12-1948 : 3.277.

Motos circulant au 31-12-1949 : 6.671.

Motos circulant au 31-12-1950 : 8.039.

Il convient de noter que le nombre de motos en circulation a presque doublé en deux ans.

Nous recevons assez souvent des demandes de motards français qui désirent savoir s'ils peuvent emporter leurs motos au Maroc. Voici quelques tuyaux pour ceux que cela intéresse.

Il est possible d'emporter sa moto en allant au Maroc, la seule condition à remplir sera de régler les droits de douane en passant la frontière marocaine, soit 12,5 % pour ceux qui viennent s'y fixer. Pour les autres, le tryptique avec caution de 500 frs.

Il est possible à ceux qui vont se fixer au Maroc de prendre le tryptique qui leur donnera un an devant eux, avant de régulariser, c'est-à-dire de payer la douane. Mais cette formalité est obligatoire et sera exigible s'ils veulent revendre leur moto.

MOTO-REVUE



Comme chaque année, « Moto-Revue » avait un stand au Salon de Genève où elle put accueillir ses nombreux lecteurs suisses.

◆ INAUGURATION DU MONUMENT AU COUREUR ANGLAIS WHITWORTH

Le coureur anglais Whitworth, pressentant, semble-t-il, le destin qui l'attendait, avait exprimé le désir d'être enterré à l'endroit où il tomberait, s'il devait trouver la mort en course. On se souviendra qu'il a succombé à un accident survenu au Grand Prix de Belgique des Motos 1950 et conformément à sa volonté, il a été enterré au cimetière de Spa, où l'administration communale a réservé un emplacement pour sa tombe dans la pelouse d'honneur des soldats anglais. Honneur doublement mérité, puisque avant de tomber pour le sport, Whitworth avait combattu comme capitaine de chars dans la glorieuse 8^e Armée Britannique.

La Fédération Motocycliste de Belgique a fait ériger un monument sur la tombe de ce grand sportif. Il a été inauguré le dimanche 18 mars, jour de la Coupe de la Meuse.

◆ NOUVELLES DE BELGIQUE

Un sportif belge, M. J. Lamarche, a projeté non pas de renouveler l'exploit des sept parachutistes belges qui se rendirent, comme on sait, au Congo Belge en F.N. 350 cmc., mais de faire mieux encore, puisqu'il a résolu d'entreprendre un « raid africain » sur un Vespa 125 cmc. Selon notre informateur, il serait parti le 15 mars...

◆ RAID TRANSAFRICAIN PAR DES SPORTIFS D'OUTRE-RHIN

Concurremment à la randonnée effectuée récemment par une « Volkswagen » à travers le continent noir, deux machines légères de série, « N.S.U. Fox » et « Bismark », pilotées par MM. Hein Schmitt et Franz Schmidt, ont parcouru 12.000 kms sur les pistes africaines.

Après leur départ de Munich, ils traversèrent successivement l'Italie, l'Egypte, le Soudan et atteignirent Capetown en Afrique du Sud, suivant l'axe Ouganao,



Kénia, Tanganyika, Rhodésie du Nord.

A leur arrivée, les valeureux pilotes reçurent un accueil enthousiaste de la population et furent les hôtes du « Conseil Municipal » de Capetown, qui leur transmit les chaleureuses félicitations des hautes autorités d'Afrique du Sud.

◆ L'EXCES D'IMPOT TUE LA MATIERE IMPOSABLE

Une fois de plus le carburant auto a subi une augmentation. Le Bulletin Officiel des Services des Prix stipule en effet dans son numéro du 8 mars que ce barème applicable à dater du 1^{er} mars 1951 est le suivant pour la région parisienne :

- Essence : 53 francs le litre ;
- Supercarburant : 55 fr. 90 le litre.
- Gas-oil : 39 fr. 90 le litre.

Les successives augmentations des prix des carburants, la redoutable éventualité d'une taxe de 10 % qui viendrait frapper la vente des voitures : autant d'élé-

ON CHERCHE...

JEUNE HOMME AIMANT LA MOTO (si possible la connaissant) 15/17 ANS POUR TRAVAUX BUREAU REDACTION. AVENIR A POSTULANT INTELLIGENT APRES FORMATION. ECRIRE A NOTRE DIRECTEUR.

ments qui risquent de freiner la circulation automobile, facteur essentiel de prospérité du pays.

Or dans un ouvrage édité par le gouvernement lui-même (« Le Pétrole » Ministère des Travaux Publics 1939), on lit que : « La consommation d'essence par voiture varie en raison inverse du prix de l'essence ». Ainsi lorsque le prix de l'essence augmente, les voitures circulent moins ; le gouvernement sait donc qu'en augmentant de plus en plus le prix de l'essence : il finira par tuer la circulation automobile.

Tuer le véhicule automobile, c'est tuer le progrès ; les autres pays vont de l'avant ; aux Etats-Unis on produit davantage de voitures qu'il y a de naissances. En Angleterre on produit plus du double des voitures produites en France. En 1951, l'Allemagne repartie à zéro semble devoir rattraper notre production. Pendant ce temps-là : les gouvernants français ne s'occupent de l'automobile que pour la taxer et en interdire l'usage.

En 1950, pour l'amélioration des routes nécessaires à la circulation et à la sécurité :

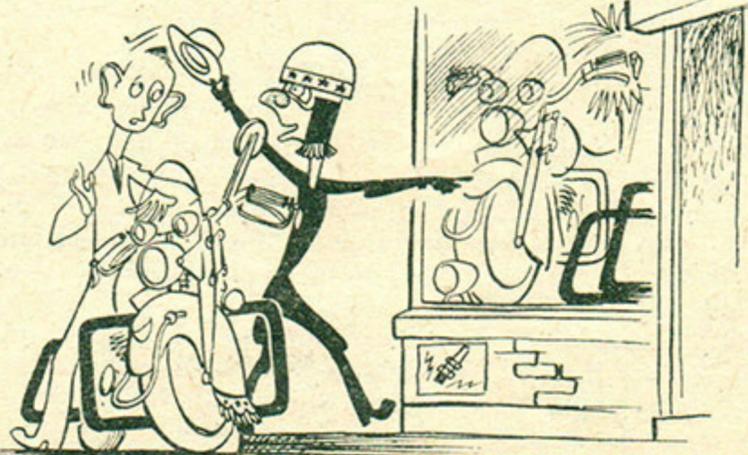
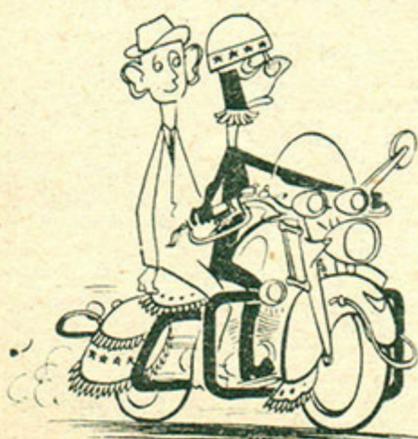
- les Pays-Bas ont dépensé 23 milliards
 - l'Autriche a dépensé 22 —
 - l'Italie a dépensé 31 —
 - la Turquie a dépensé 63 —
 - la Belgique a dépensé 26 —
- mais la France n'a dépensé que 1,6 milliard.

◆ UN NOUVEAU BICYLINDRE DEUX TEMPS

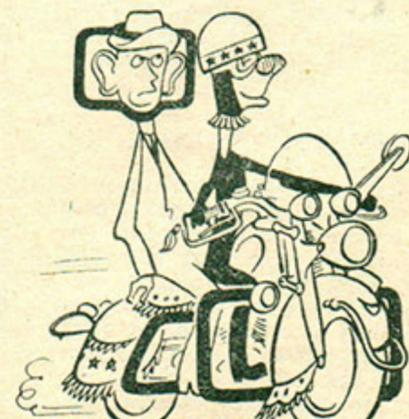
A la course de la côte Lapize, un prototype de 250 cmc. s'est fait remarquer par sa performance supérieure à celles des autres 2 temps de la catégorie. Il s'agit d'un bicylindre surprenant par son faible volume, 2 pistons côte à côte avec 2 bielles décalées et balayage en équilibre. Le volant magnétique se trouve sur le côté droit et sur le côté gauche un pignon triple et embrayage en bout d'arbre. La boîte de vitesses est constituée par trois pignons engrenant directement les pignons calés sur le moteur. La transmission est la cause d'un décalage latéral du bloc par rapport à la roue, puisque le pignon de sortie de boîte est à droite du bloc et le plateau de chaîne à gauche de la roue. L'ensemble demeure extrêmement léger et sa performance récente laisse espérer une prompte commercialisation.

L'HUMOUR A L'ETRANGER

Histoire sans parole...

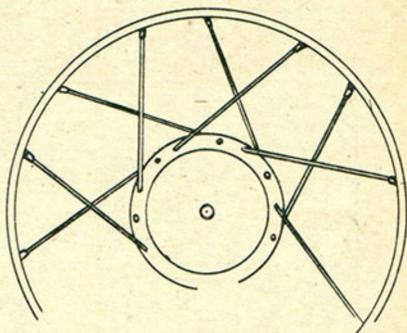
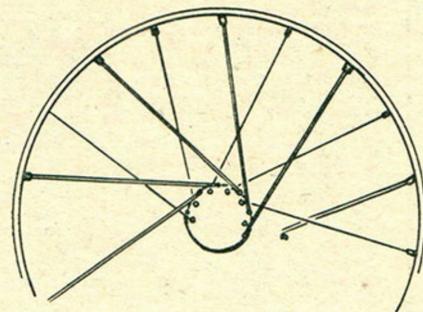
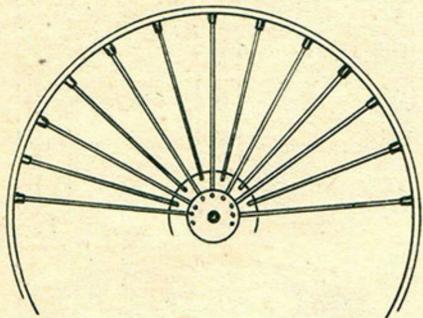


d'après « MOTOR »



USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

Un peu d'histoire :



LA ROUE A RAYONS

A Montreuil..., Verrecchia, Brassine, lancés à fond, décollent en haut des buttes ! Deux cents klogs retombent brutalement sur la seule roue arrière !

Une Vincent montée par un amateur de belles moyennes avale la route, accélérant de ses quarante (et quelques) chevaux ! On pense à la virtuosité des pilotes, à la solidité des cadres, des axes, aux merveilleux moulins « qui donnent tant de chevaux sans histoire » !

Mais pense-t-on à la roue, assemblage quasi-indestructible d'éléments légers, et si fragiles quand on les a séparés ? Une pensée fugitive lui est bien accordée de temps en temps ; parfois, sa machine sur la béquille, le motard fait tourner la roue arrière d'un coup de pied distraité, constate qu'elle n'a pas trop de voile... et voilà pour quelques mois !

Pourtant, la roue à rayons, telle que nous la connaissons aujourd'hui sur nos vélos, n'existe que depuis bien peu de temps, puisque les ancêtres de la bicyclette pâtirent longtemps de leurs roues lourdes et bruyantes.

Les premières civilisations qui utilisèrent la roue se servaient de disques pleins, en bois, en fer, parfois même en pierre. Il s'agissait d'une simple transposition des rouleaux qui s'étaient montrés si utiles pour le déplacement de masses considérables, comme les pierres des Pyramides.

Puis, assez vite, on eut l'idée de roues à rayons, souvent coulées en bronze. Ceci, évidemment, dénotait une civilisation avancée, mais l'usage en était réservé aux puissants de ce monde, tels les Pharaons de l'ancienne Egypte !

Et cela dura jusqu'au siècle dernier ; on continua à utiliser des roues massives comme celles des fardiers à bœufs, ou nerveuses comme sur les chefs-d'œuvre de charbonnerie qu'on peut voir au musée de la voiture de Compiègne ; mais toutes ces roues avaient le même principe : l'essieu « reposait » sur la partie de la roue qui touchait au sol ; la roue supportait la charge, parce qu'elle était formée d'éléments à peu près incompressibles.

Alors vint un homme qui eut l'idée suivante : « Pour supporter mon poids, je peux m'appuyer sur une canne, qui doit être grosse et massive ; mais je peux aussi me suspendre à un petit fil métallique tout mince, ou léger ; alors, pourquoi ne pas cesser de poser le moyeu sur de gros rayons ? Pourquoi ne pas le suspendre après le haut de la jante, avec de fins rayons métalliques ? »

Cet homme ne réussit pas tout de suite à mettre en pratique son idée, et il fallut l'idée d'un autre inventeur, celui du pneu, pour que la roue moderne devint un « tout » utilisable dans la plupart des circonstances.

Mais ses concitoyens ne s'y trompèrent pas, et lui ont élevé une statue !

Donc, l'idée de notre homme, répétons-le, fut d'abord de suspendre le moyeu au

haut de la jante ; il s'aperçut très vite qu'il était possible d'utiliser une jante fort légère, du moment qu'on multipliait le nombre des rayons, et que le poids infime de ces derniers rendait cette multiplication possible.

Le stade suivant amena l'inventeur à supprimer toute possibilité de travail à

la compression du rayon, en se servant du système actuel : le moyeu peut coulisser le long du rayon ; la tête du rayon seule empêchant celui-ci de passer dans le trou de la jante ; le rayon moderne ne travaille donc uniquement qu'en tension ; le principe permet donc d'utiliser avec succès une jante mince, sans rigidité propre, des rayons en fil d'acier souple, et des flasques de moyeu de faible épaisseur.

Les rayons travaillent à la tension et empêchent la jante de s'aplatir, de s'ovaliser sous la charge.

Puis vint l'idée des « rayons tangents ». En effet, la disposition radiale des rayons, satisfaisante pour une roue simplement porteuse, ne l'est plus quand cette roue devient motrice (ou inversement, est chargée d'un freinage). Il y a alors création d'efforts supplémentaires, et on est amené à monter les rayons tangentielle-ment au moyeu, de façon qu'ils soient orientés selon la direction des forces résultantes.

La charge totale est ainsi répartie, à tout instant, sur l'ensemble des rayons et de la jante, du moins théoriquement, si on suppose la tension parfaitement égale.

Voilà donc, en bref, l'histoire de la roue à rayons métalliques, qui remonte en pratique aux premiers temps des moyens de transport rapides, mise au point par un génie inventif trop souvent méconnu.

Le résultat ? Je crois qu'on ne peut vraiment l'apprécier qu'en prenant en main les éléments constitutifs d'une roue de vélo de course, 32 rayons en corde à piano, une jante en dural presque « immatérielle » ; et voilà qui va supporter un coureur puissant dévalant à 60 les cols des Alpes ou un cyclocrossman lancé en « tout terrain » !

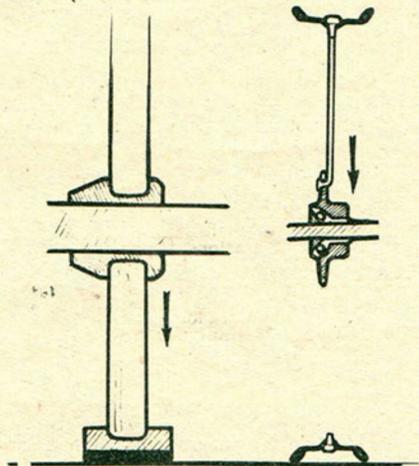
Et si, jusqu'ici, nous n'avons pensé qu'à la résistance verticale, seule utile aux « deux-roues », il y a encore la question des efforts latéraux que subira le pauvre rayonnage d'un champion du side ou d'un as du volant !

Voyez Oliver et Vanderschrick pilant leur fourche sans que les rayons les trahissent !

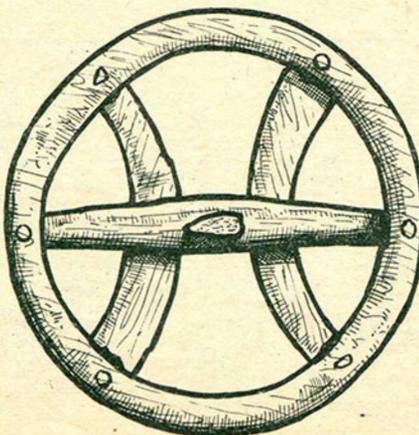
Mais aussi, quelle expérience est nécessaire avant de savoir monter une roue correctement. Je conseille aux lecteurs qui en doutent de « s'amuser » avec une vieille roue. A supposer qu'on arrive à tout mettre en place en moins d'une heure, l'ensemble évoquera plutôt une « pomme de terre » qu'autre chose.

Si vous voulez essayer quand même, voyons ensemble l'ordre des opérations : une jante a normalement 40 rayons, soit 20 de chaque côté. Sur ces 20, 10 auront la tête en dehors de la flasque de moyeu, 10 en dedans. Ceux de l'intérieur sont dirigés dans un sens, ceux de l'extérieur dans l'autre. Le montage des 20 autres rayons sera symétrique.

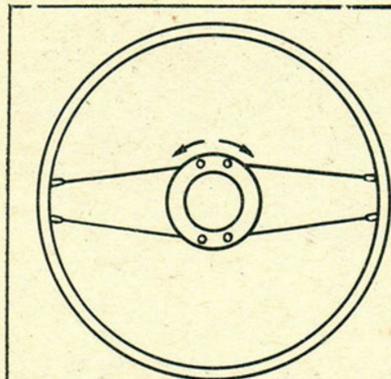
Nous commencerons par mettre en place un rayon, en notant que les trous de la jante ont une orientation définie,



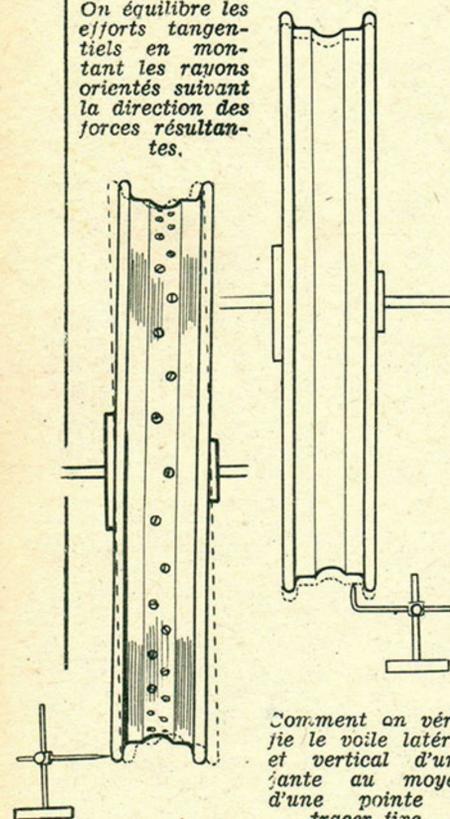
Les deux schémas ci-dessus démontrent le travail différent des rayons suivant le type de roue. A gauche, rayons travaillant en compression sur une roue ancienne ; à droite, rayons travaillant en suspension sur une roue moderne.



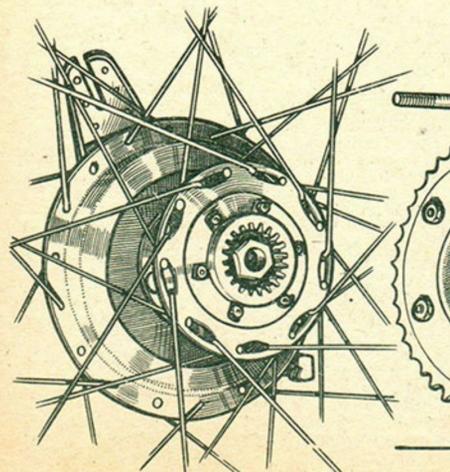
L'ancêtre de la roue à rayons.



On équilibre les efforts tangentiels en montant les rayons orientés suivant la direction des forces résultantes.



Comment on vérifie le voile latéral et vertical d'une jante au moyen d'une pointe à tracer fixe.



variable selon le moyeu ! Tous les rayons du même côté et de la même direction vont suivre, mais nous « sauterons » 3 trous à chaque fois ; le montage se compliquera peut-être encore dans quelques cas, heureusement rares, de rayons supplémentaires du côté pignon !

Si tous nos rayons sont de la longueur voulue, si toutes les têtes sont vissées à la même tension, la roue doit être « à peu près » ronde ! On corrige les défauts de voile et de faux-ronde en détendant certains rayons et en reprenant d'autres.

Après quelques heures, nous mettrons sûrement notre amour-propre dans notre poche, et nous nous rendrons chez un spécialiste. Miracle ! en quelques tours de clé judicieux, en faisant résonner le rayonnage comme un virtuose de la harpe, le magicien va restituer à notre roue sa perfection quasi-géométrique !

En fait, il faut des mois de pratique pour devenir un monteur de roues « honnête », et nous ne pouvons que tirer notre chapeau devant les vrais spécialistes.

Quelques conclusions pratiques s'imposeront à la suite de cette étude sur les roues. Tout d'abord, il ne faut jamais oublier que la force de nos roues vient du bon montage de leurs éléments ; un seul rayon cassé détruit cette intégralité, les autres rayons en souffrent, la jante travaille, la roue se voile, le pneu s'use irrégulièrement au grand dam de notre porte-monnaie ; ou bien notre machine sera affectée d'un tremblement désastreux ; peut-être n'en trouverons-nous pas immédiatement la cause, et critiquerons-nous le constructeur (c'est si facile !).

Aussi, amis lecteurs, soyez attentifs, veillez à ce que vos roues tournent parfaitement rond (ainsi que vos pneus !), vous ne pourrez qu'y gagner à tous points de vue.

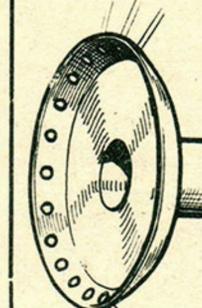
Devons-nous maintenant déplorer l'abandon de la roue à rayons métalliques par l'automobile ou le scooter ? Il y a dans le premier cas des raisons de prix, une roue à rayons ne supportant pas la médiocrité coûte bien plus cher que le disque habituel ; et cette différence est à multiplier par cinq ! Mais quelle légèreté, quelle souplesse, quel silence procuraient les roues Rudge, par exemple, avec leur magnifique moyeu cannelé ! On ne les trouve plus, hélas, que sur des voitures de prix très élevés et réservées à une élite.

Quant au scooter, où le pneu est presque monté sur le moyeu, il est évidemment difficile d'imaginer qu'on y trouve place pour des roues à rayons, et la solution évidente semble être l'alliage coulé.

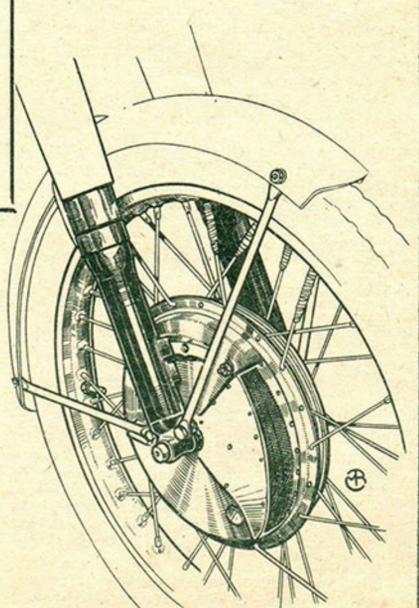
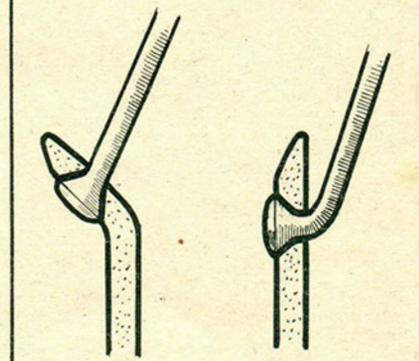
Finalement, rappelons-nous toujours, quand nous roulons, que nous sommes littéralement « suspendus » à notre rayonnage, soignons-le en conséquence, et disons-nous bien que la beauté technique de nos roues justifie à tous points de vue la part relativement importante qu'elles représentent dans la fabrication de nos motos et dans leur prix.

GEOCA

Les moyeux larges donnent une meilleure rigidité latérale. Les rayons montés directement sur la flasque du tambour de frein et du pignon moteur augmentent la résistance aux efforts de traction.



Ce montage sur flasque tronconique assure une grande rigidité latérale par rapport au montage classique. On évite ainsi la courbure de la tête de rayon et l'effet de cisaillement qui peut en résulter.



Exemple de montages tangentiels de rayons, à gauche, sur un moyeu arrière à broche ; à droite, sur un moyeu-frein avant. Ce système permet de résorber les efforts supplémentaires dus aux accélérations et aux freinages. Le moyeu-frein permet un rayonnage très court augmentant la rigidité de la roue.



Le stand M.V. était placé sous le signe de la compétition. La 125 deux temps et la 4 cylindres double arbre-à-cames ayant déjà fait l'objet de descriptions, nous ne reviendrons pas sur ces magnifiques racers, mais il n'en sera pas de même pour la 125 quatre temps qu'il nous était donné de voir pour la première fois. Magnifiquement émaillée rouge, comme il se doit pour une machine transalpine, la double arbre à des cotes d'encombrement sensiblement égales à celles de la deux temps de même cylindrée.

Le moteur d'un aspect peut-être un peu vétuste, pompe à huile et volant extérieurs, est d'un aspect typiquement italien et n'est pas sans rappeler la Benelli.

Le souci d'alléger la machine au maximum est évident : les tringles de fixation des garde-boue perforées, les jantes en dural, le carter de protection de magnéto évidé de chaque côté, l'emploi intensif d'alliages légers, tout cela contribue à réduire le poids au minimum qui oscille autour de 72 kgs.

Non loin de M.V. se trouvait le stand Rumi, jeune marque italienne qui borne pour le moment son activité à la production de 125 très originales, réalisées en version tourisme et sport.

Le bloc-moteur est un bicylindre horizontal fonctionnant suivant le cycle à deux temps et développant à 6.000 t.-m., 6,5 CV. Course de 45 mm et alésage de 42 mm donnent une cylindrée exacte de 124,68 cmc.

Les cylindres en fonte au nickel sont coiffés par des culasses en alliage léger, qui donnent un rapport de compression de 6,5 à 1.

L'allumage est fourni par un volant magnétique à deux rupteurs, complété par un alternateur à basse tension et bobines H.T. à bain d'huile.

réervoir de plus grande capacité possède des évidements pour les genoux du pilote, et, précaution utile, toutes les commandes s'effectuant par câble sont doublées.

En somme une très jolie machine, dont la présentation toutefois en deux tons n'est pas toujours très heureuse.

La participation italienne était donc très importante, car elle était encore complétée par Motom et Ducati, et donnait un reflet très exact de la technique motocycliste de ce pays.

MACHINES AUTRICHIENNES ET ALLEMANDES

Le stand Puch fut celui qui nous révéla le plus de surprises, avec ses nouveaux modèles TFS, SL et TL.

La T.F.S. n'est autre que la nouvelle 250 sport directement dérivée de la T.F.

Cette machine, destinée aux épreuves d'endurance, genre Six Jours Internationaux, en est encore au stade des essais et en conséquence sa livraison au public n'est pas envisagée au moins avant un an.

Si la partie cycle est identique à la T.F., par contre on a remanié profondément, afin de lui faire développer 16 CV à 5.000 t.-m.

Comme sur l'ancienne S.4 le cylindre est garni alternativement d'une ailette courte et d'une ailette longue, et les pipes d'admission des deux carburateurs sont dirigées parallèlement vers l'arrière.

Comme sur toutes les Puch à deux carburateurs, le deuxième, celui qui ne comporte pas de volet d'air de démarrage, entre en fonction à régime élevé. Le palonnier de commande si caractéristique, qui surplombait la culasse est maintenant supprimé.

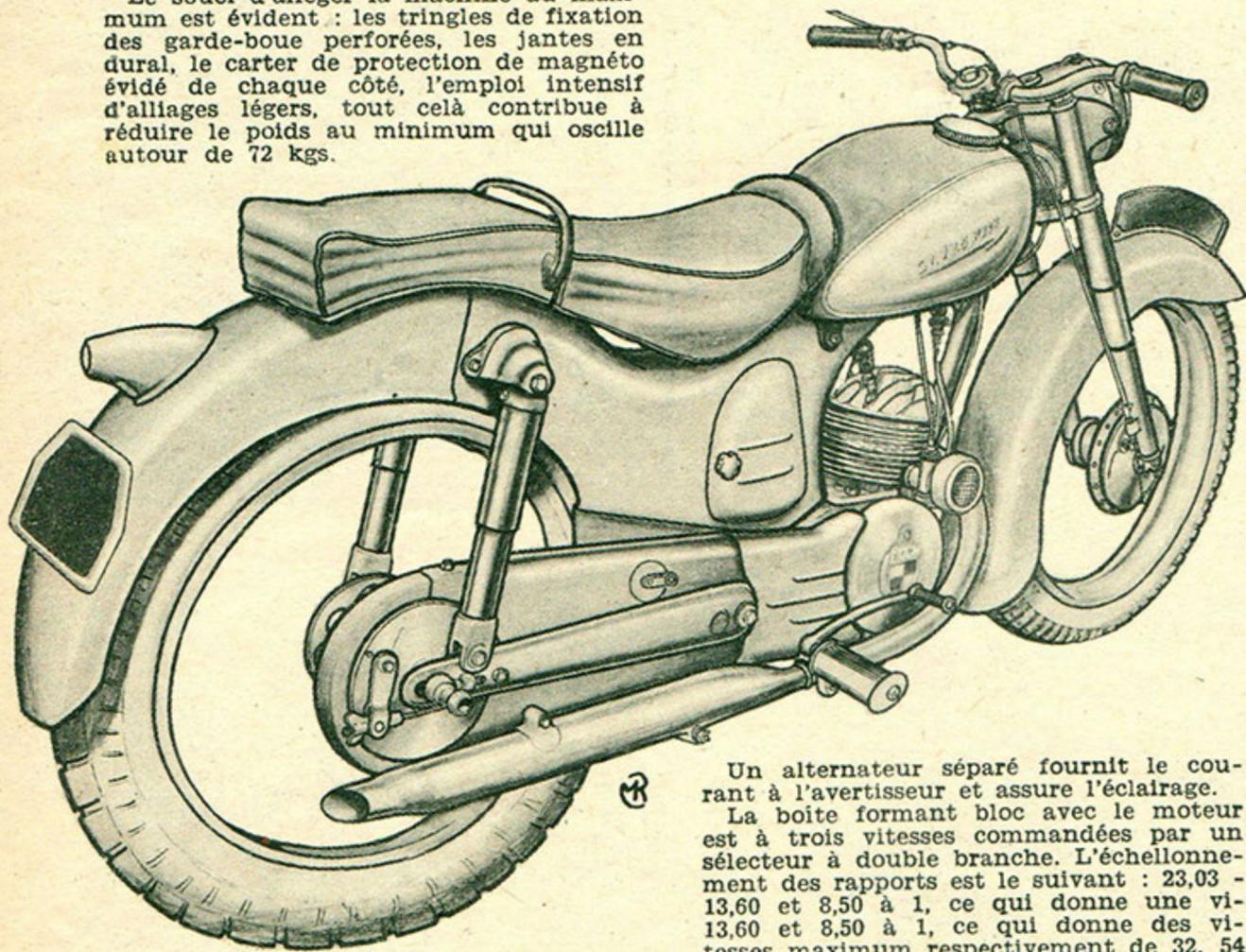
L'allumage a été doublé, la culasse du piston arrière possède un deuxième trou de bougie situé sur le côté gauche et deux bobines sont désormais montées.

La T.F.S., aux dires des représentants de la marque, atteindrait une vitesse maximum de 130 kmh. et serait la seule machine sportive avec la S.L. à être produite par la firme autrichienne. Toutes les 125 à refroidissement par eau sont désormais la propriété de coureurs particuliers et Puch n'envisage pas, pour le moment, la création d'un modèle 125 compétition.

La 125 S.L., dont le prototype fut exposé pour la première fois à Genève l'an passé, a subi quelques modifications de détails. Le coussin-selle biplace a été remplacé par une selle ordinaire, et le volant magnétique n'est plus enfermé sous un carter de forme ovoïde. Cette machine remplacera donc l'actuelle T.S. et la T.L. identique à la S.L., exception faite pour le moteur, fera suite au modèle T.T.

La T.L. peut être indifféremment équipée du 125 à un carburateur, ou du nouveau 150 cmc.

Nous ne voyons pas quelles raisons ont



Les nouvelles Puch SL et TL ne diffèrent que par leur bloc-moteur et la couleur de leur émail.

Nous attendons avec impatience de voir cette machine en compétition, car si les chiffres donnés par son constructeur sont exacts : 15 CV à 10.000 t.-m., soit une vitesse maximum de 140 environ, il y aura du sport dans la catégorie.

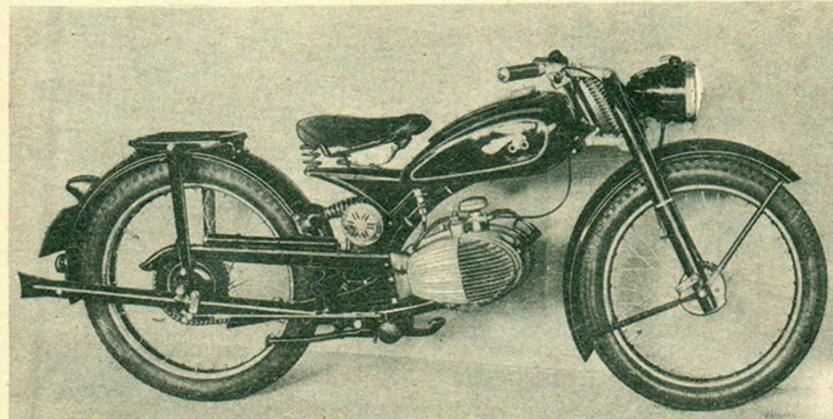
Un alternateur séparé fournit le courant à l'avertisseur et assure l'éclairage.

La boîte formant bloc avec le moteur est à trois vitesses commandées par un sélecteur à double branche. L'échellonnement des rapports est le suivant : 23,03 - 13,60 et 8,50 à 1, ce qui donne une vitesse maximum respectivement de 32, 54

Le cadre en tubes d'acier étirés et raccords brasés se fixe à la partie supérieure et à l'arrière du moteur. La suspension avant est assurée par une fourche télescopique en tubes d'acier au chrome-molybdène avec ressorts antagonistes. Ce mode de suspension se retrouve d'ailleurs à l'arrière.

Le modèle sport diffère assez peu du modèle tourisme détaillé ci-dessus.

La principale modification est l'emploi d'une boîte à quatre vitesses. En outre le



Le nouveau bloc-moteur 2 temps Riedel, se retrouve sur la Imme 150 cmc. ci-contre et le scooter Till ci-dessous à droite. L'allure générale de la 150 Imme reste inchangée par rapport à la 98 cmc. et les cotés d'encombrement des deux machines sont sensiblement égales.

pu pousser Puch à créer ce nouveau moteur 150, dont la course et l'alésage ont été modifiés par rapport à la T.T. et dont le rendement est nettement inférieur au type S.L. - 6,5 CV contre 7,5 CV.

Par ses performances, la 150 se situe donc entre les deux modèles 125, et nous ne croyons pas que cette gamme, dont les modèles sont si proches les uns des autres, se justifiait. Enfin, signalons que contrairement aux modèles précédents, toutes les machines ont désormais une boîte à 4 vitesses.

La participation allemande, bien que très importante, nous a déçu, car les grandes firmes d'outre-Rhin : B.M.W., Zundapp et N.S.U., pour des raisons que nous n'avons pu éclaircir, étaient absentes, et l'agent D.K.W. ne présentait que la 125 cmc.

Une multitude de jeunes marques exposaient, mais l'emploi de blocs-moteurs ILO ou Sachs, de fourches télescopiques KPZ ou Tiger et de suspensions arrière Jurich rendait ces machines par trop semblables et leur enlevait de leur intérêt.

Par contre, nous avons remarqué deux nouveautés en catégorie scooter, et nous commencerons par le MAICO, un imposant véhicule aussi large que haut. Entièrement caréné et mû par un deux temps de 150 cmc., le Maico Mobil est d'un aspect trop lourd et trop volumineux. Par contre le scooter Till de chez Riedel semble beaucoup plus intéressant, ne serait-ce que par son nouveau moteur bicylindrique de 150 cmc. que l'on retrouve d'ailleurs sur la Imme.

Ce moteur est entièrement protégé par un capot en tôle, facilement amovible, et les deux cylindres sont refroidis par une turbine. La commande des trois vitesses se fait toujours par poignée tournante, et la roue libre en 1^{er} a été conservée.

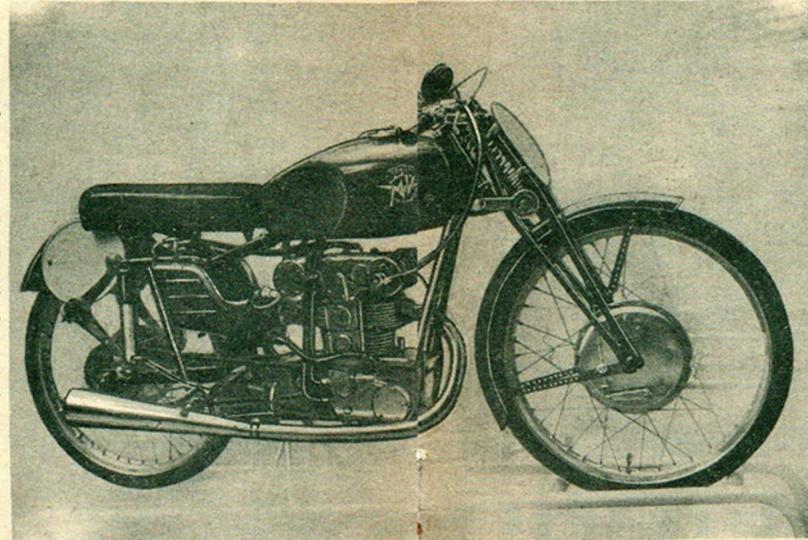
Sur la Imme 150, un petit levier pouvant être actionné par le pied, pour faciliter le passage des vitesses, est situé derrière le bloc.

Autre nouveauté allemande dans une catégorie quelque peu délaissée pourtant par les ingénieurs de ce pays : le cyclomoteur Kriedler K 50.

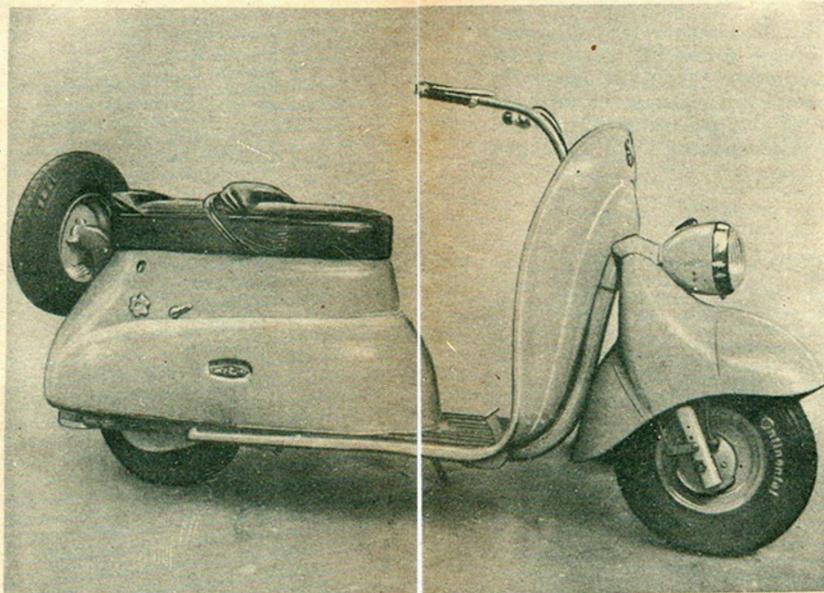
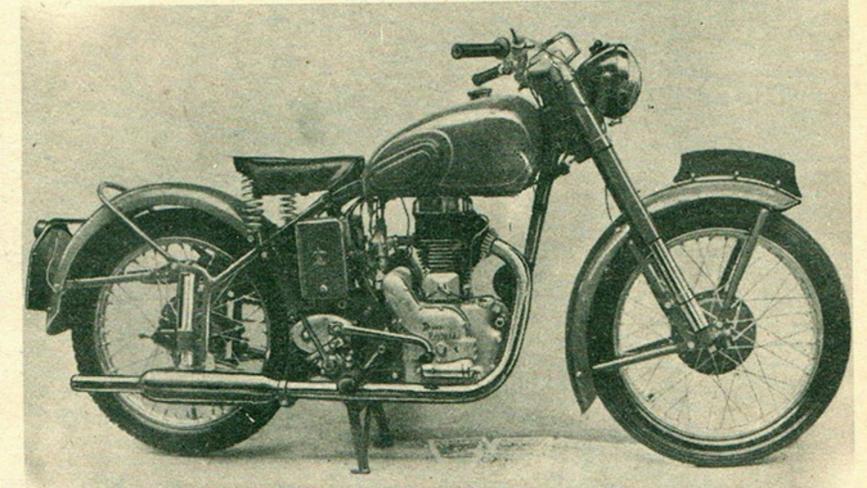
Cette véritable petite moto, très moderne, est constituée principalement par un cadre monotube ouvert en tube d'acier étiré sans soudure, dont la partie arrière est boulonnée.

Le moteur est fixé en porte-à-faux en deux points, sur des blocs de caoutchouc, afin d'atténuer au maximum les vibrations. Il s'agit d'un deux temps monocylindre de 50 cmc. (38x44) qui fournit d'une manière continue une puissance de 2,2 CV à 6.000 t.-m. L'alimentation s'effectue par un carburateur Amal possédant un filtre à air humide et un silencieux d'admission enfermés dans le carter en tôle, servant de patte de fixation du bloc.

La boîte est à deux vitesses, commandées par un petit levier situé sur le guidon, et pour le passage desquelles le débrayage n'est pas obligatoire. Pour faciliter la circulation en ville, la première est en roue libre. Les pédales ont été conservées, et le pédalier solidaire de



Les amateurs de 125 de compétition ont pu admirer à Genève la double A.C.T. M.V., machine dont nous publierons au cours d'un prochain numéro, de nombreux dessins. A droite : une nouvelle 250 anglaise, la Royal-Enfield, livrable avec ou sans suspension arrière.



D
U
S
A
L
O
N
S
U
I
S
S
E

l'arbre principal portant le pignon de sortie de boîte, comporte évidemment un dispositif de mise en roue libre, ce qui fait qu'il n'y a qu'une seule chaîne de transmission. Seule la roue avant est suspendue au moyen d'une fourche télescopique, dont les éléments coulisants sont protégés par des manchons en caoutchouc.

LES STANDS ANGLAIS...

La majeure partie de la production motocycliste anglaise étant réservée à l'exportation, il était logique de retrouver à Genève la presque totalité des constructeurs anglais (Ariel et Triumph étaient cependant absents).

Malheureusement pour nous, toujours à l'affût de nouveautés, les constructeurs anglais plus soucieux actuellement de produire en grande série, et d'améliorer leurs différents modèles, déjà bien au point, que de réaliser des prototypes, nous n'avons pu voir parmi les différents stands que des motocyclettes que nous connaissions déjà, exception faite pour la Rambler, une 197 à moteur Villiers, surtout remarquable par sa suspension arrière oscillante.

...ET FRANÇAIS

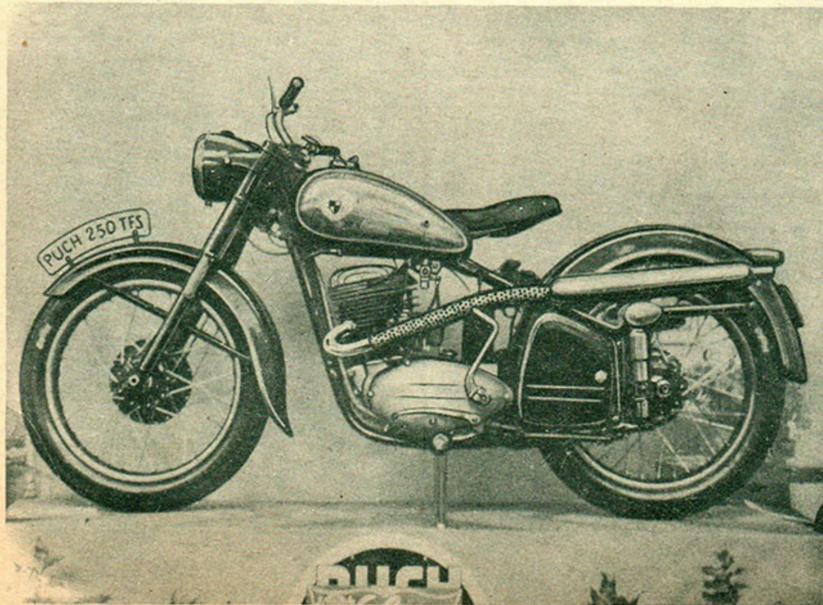
Nous retrouvons toujours, ou à peu de choses près, au Palais des Expositions, le même groupe de constructeurs français, à savoir Peugeot, Terrot, Motobécane, Bernardet, Le Poulain, A.B.G. (Vap), Velosolex, Impérial, etc...

Si les motocyclettes, scooters, moteurs auxiliaires et sidecars présentés cette année nous étaient déjà familiers, ceux-ci par contre étant au point, ils doivent contribuer à améliorer d'une manière sensible nos exportations dans ce pays aux sentiments francophiles bien connus, et créer une émulation qui ne peut être pour nous, motocyclistes, que profitable.

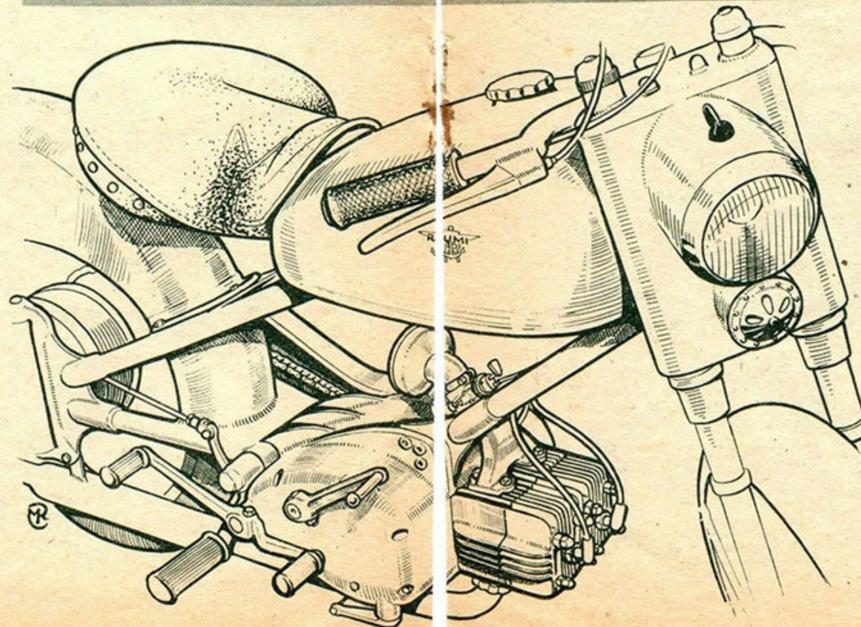
Pour son 21^e Salon, Genève avait donc réuni une participation internationale de choix, car aux marques précédemment citées, il faut encore ajouter les F.N., Gillet-Herstal, Indian, Jawa, Csepel, etc... Et devant l'extension que prend cette exposition, c'est avec plaisir que l'année prochaine à pareille époque, nous reprendrons la route de Genève.

LECTEURS SUISSES

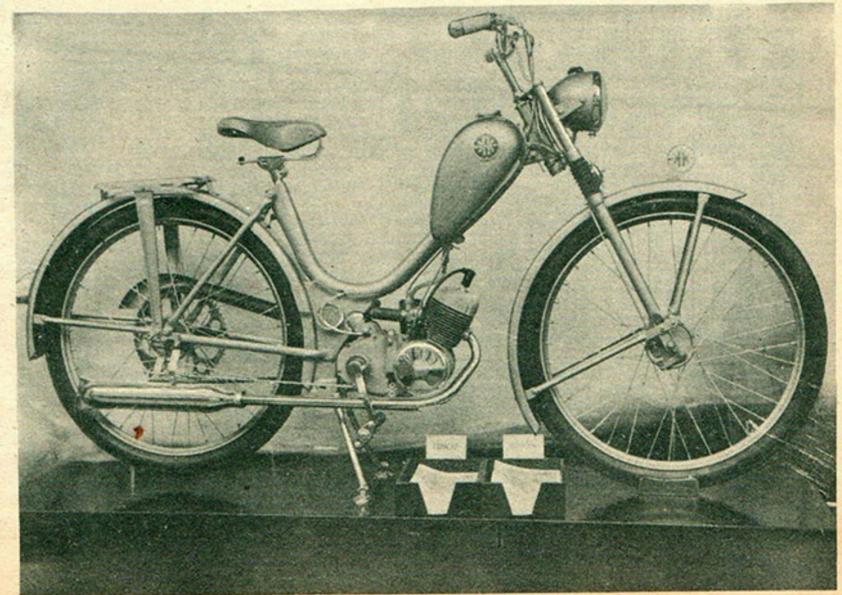
Si vous ne trouvez pas « Moto-Revue » dans les kiosques, vous pouvez souscrire un abonnement en versant la somme de 14 francs au compte courant postal: MOTO-REVUE, GENEVE I, 12437. Inscrivez bien lisiblement au dos vos nom et adresse, et la date du début de votre abonnement, et vous recevrez ainsi, pendant 50 semaines, chez vous, régulièrement, votre Moto-Revue, et vous aurez économisé, au moins, 11 francs : Ça vaut la peine, mais attention, les prix vont augmenter, alors ne tardez pas.



Puch participa aux derniers Six Jours Internationaux avec une nouvelle 250, deux carburateurs à double allumage (à gauche), dont la commercialisation n'est pas envisagée avant de nombreux mois. En bas et au centre de la page : le bloc-moteur de deux temps bicylindre de la 125 italienne Rumi. Le kick, comme sur de nombreuses machines italiennes, actionne vers l'avant.



A droite : le cyclomoteur allemand Kriedler, qui avant d'être livré au public a subi de nombreux essais, notamment le passage de 31 cols suisses, dont le St-Gothard, la Furka et le fameux col de Stiljo, qui avec ses 2.761 m. est le plus haut d'Europe. Ensuite, une épreuve d'endurance de 10.000 kms eut lieu sur une piste pendant 9 jours et 9 nuits.



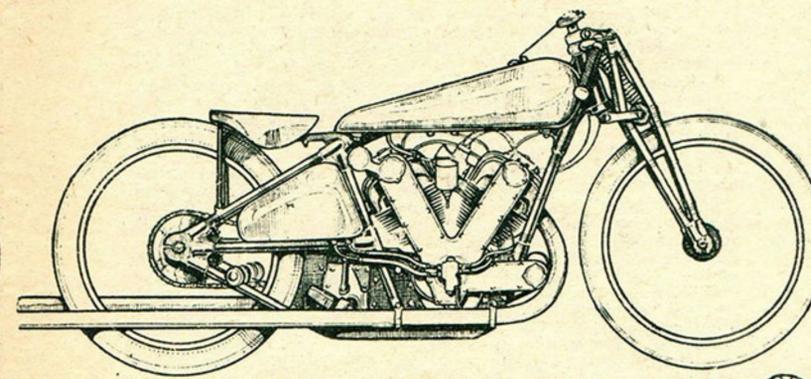
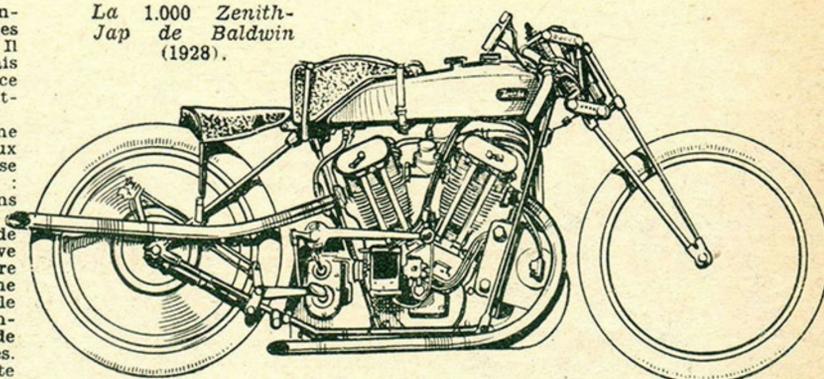
La Fédération Internationale de Motocyclisme ne reconnaît pas moins de 504 records, soit 36 pour chacune des 14 catégories par cylindrée actuellement en vigueur. Il n'est pas dans notre intention de les examiner tous, mais seulement de reprendre l'étude du kilomètre lancé, distance sur laquelle on réalise la plus grande vitesse que peut atteindre une motocyclette.

Toutefois on peut dire qu'un autre record égale et même dépasse le kilomètre lancé, c'est celui qui conjugue les deux éléments essentiels de la technique motocycliste : la vitesse et la résistance durant l'espace de temps le plus classique : un tour complet de l'aiguille d'une montre ; nous voulons dire le record de l'heure.

Mais l'expression la plus élémentaire de la vitesse réside dans le maximum réalisé sur une distance, la plus brève qu'il soit possible : le kilomètre. Le record du kilomètre lancé, outre sa valeur technique indéniable, exerce une énorme influence sur la sensibilité populaire, parce qu'on le considère comme le record par excellence et dans sa conquête résident les aspirations — avouées ou cachées — de tous les constructeurs et de tous les pilotes de motocyclettes.

Le privilège de se proclamer la motocyclette et le pilote les plus rapides du monde est réservé depuis treize ans aux

La 1.000 Zenith-Jap de Baldwin (1928).



La 1.000 cmc. à moteur A.J.S. arbres à cames en tête ne put égaler les performances des machines à compresseur.

Une question à l'ordre du jour

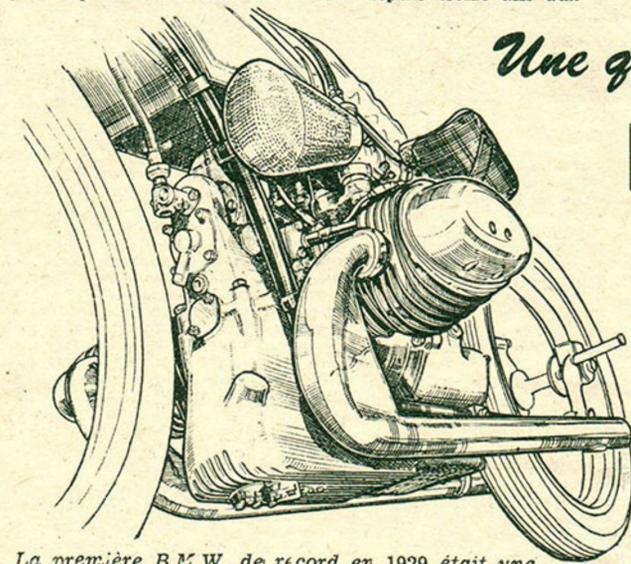
LE RECORD DU KM. LANCÉ

Record envié, s'il en est un, le meilleur temps réalisé sur le kilomètre a fait couler beaucoup d'encre. Au cours de cinquante ans de motocyclisme, de multiples tentatives ont eu lieu ; nous présentons ici un bref historique des entreprises les plus saillantes ; certaines ont valu à leurs auteurs une renommée qui n'est pas

près d'être ternie ; d'autres ne sont célèbres que par les circonstances parfois tragiques qui les ont marquées. Mais de toutes, ont pu être tirés des enseignements dont profitent ceux qui envisagent de réaliser un temps meilleur. Des tentatives sont en préparation : quel sort sera-t-il fait en 1951 à la propriété de Henne ?

Jap accomplit le grand exploit de cette année 1930, cependant fertile en rebondissements, car avec l'adoption d'un compresseur, il gagne 20 kmh. de vitesse pure. Ainsi donc la O.E.C. Jap montée par Wright en 1930 détient le record de vitesse pure sur un kilomètre avec 242,587 kmh. Gloire éphémère cependant, puisqu'après une disparition de deux ans, Henne, sur sa 750 avec compresseur cette fois, souffle aux anglais pour la troisième fois le titre si envié qui demeurera imbattu jusqu'en 1936 malgré les tentatives répétées de Fernihough sur 1000 Brough Superior Jap avec

compresseur. Ses tentatives seront couronnées d'un demi-succès, puisqu'il réussit à établir le record du mille lancé, cependant à une moyenne inférieure à celle du kilomètre de Henne. Puis en 1936, B.M.W. lance la célèbre 500 cmc. bicylindre à compresseur et entièrement carénée, qui atteint 272 kilomètres à l'heure. A la



La première B.M.W. de record en 1929 était une 750 sans compresseur qui cependant améliora de 9 kmh. le record détenu par la Brough-Superior de Le Vack.

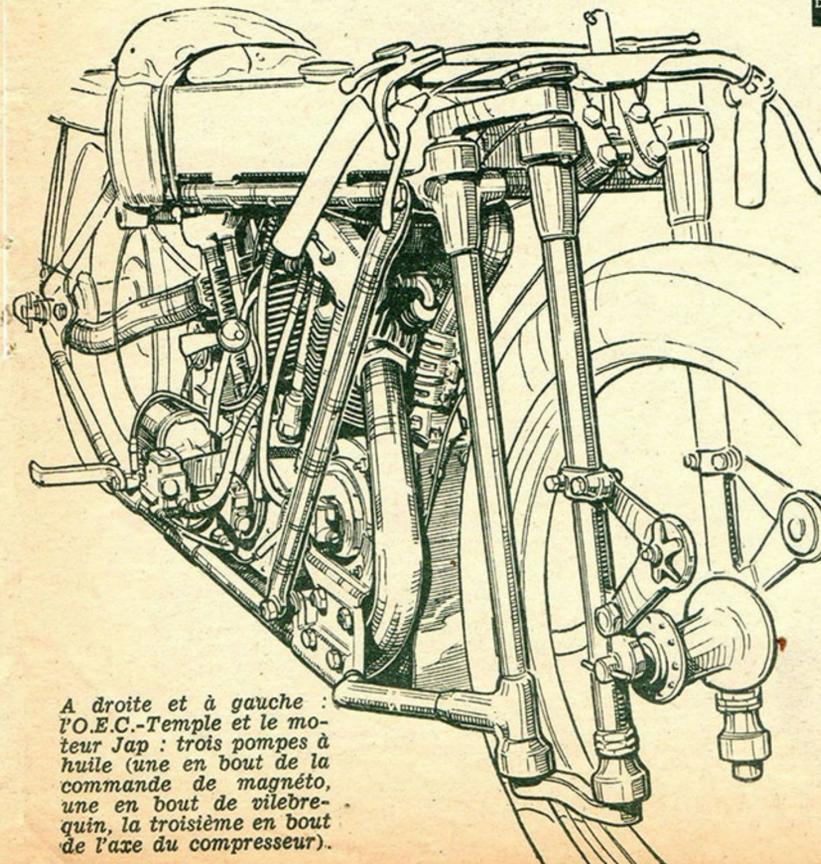
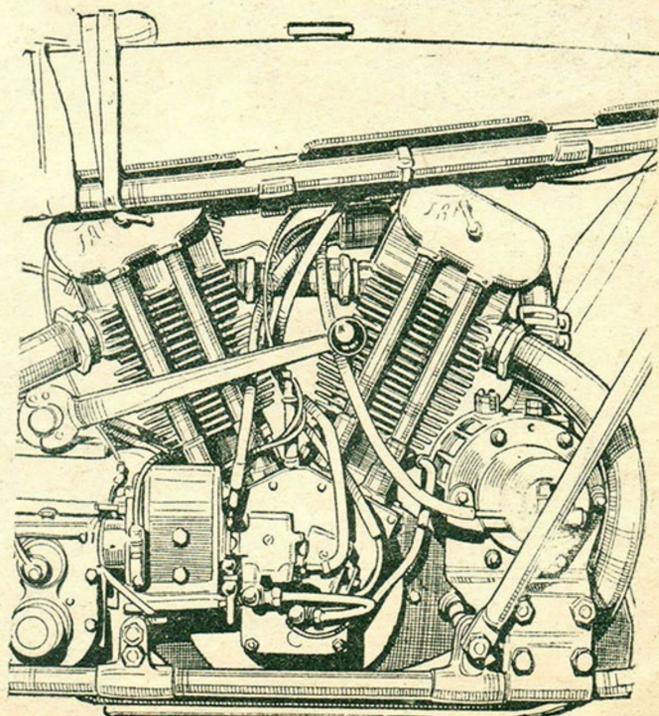
deux noms allemands B.M.W. et Henne qui, en fait, sont depuis le 28 novembre 1937 détenteurs du record de vitesse absolue à la moyenne horaire de 279,503, sur une distance de un kilomètre. La performance eut pour théâtre l'autostrade Francfort-Darmstadt et marqua la fin d'une période de vive concurrence sportive entre la marque allemande et les marques anglaises. Nos lecteurs trouveront joint à cet article un tableau du record absolu et avec les améliorations successivement apportées...

Le premier record officiellement reconnu date de 1920 et fut réalisé par l'américain Geo Walker sur Indian, la machine était une 1000 cmc. bicylindre en V, soupapes en tête, sans la moindre partie carénée (technique que l'on ignorait à cette époque) et sans compresseur ; le rendement était dû à un moteur bricolé, à l'allègement de la machine dépourvue de tout accessoire et aux pneus lisses de faible section.

Trois ans après, l'industrie anglaise passait à l'attaque avec la British-Anzani de Temple : le moteur était d'origine italienne, mais construit en Angleterre (la maison Milanaise avait construit le moteur de l'aéroplane avec lequel Blériot fit la traversée de la Manche) ; et c'est à ce jour que commença la série des records anglais, avec des machines de marques différentes, mais avec toujours un moteur JAP bicylindre en V de 1000 cmc. En 1929, B.M.W. fait son entrée dans la lice avec Henne qui devait devenir célèbre au guidon des engins de la marque.

La première machine destinée à mettre à mal le record était une 750 sans compresseur, mais qui pour la première fois semblait décidée à utiliser les avantages indéniables d'un carénage même partiel. Et Henne réussit si bien qu'il bat de 9 kms le précédent record détenu depuis quelques semaines à peine par Le Vack, sur Brough Superior, avec 207,530 kmh.

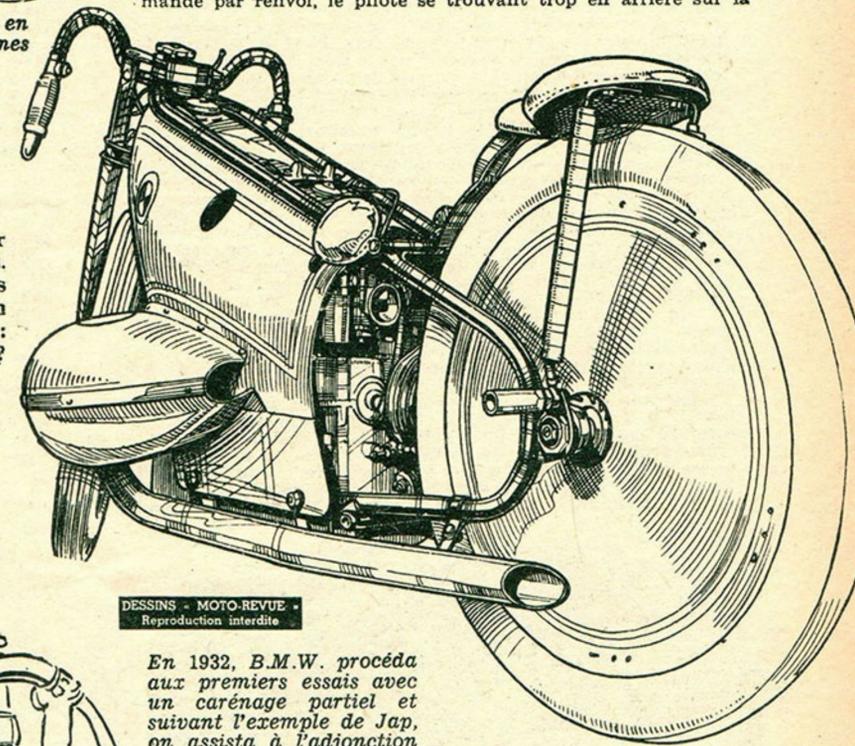
Une fois l'effet de surprise passé, les anglais travaillent ferme pour reprendre le meilleur sur leurs rivaux inattendus : si bien que l'année suivante la O.E.C. Jap de Temple porte le record à 220,990 kmh. La réplique ne se fait pas longtemps attendre : à la suite d'un nouvel essai les allemands reprennent près d'un kilomètre-heure à la performance précédemment établie, mais la machine et son carénage ont subi des améliorations.



A droite et à gauche : l'O.E.C.-Temple et le moteur Jap : trois pompes à huile (une en bout de la commande de magnéto, une en bout de vilebrequin, la troisième en bout de l'axe du compresseur).

même époque la 500 quatre cylindres Gilera avait conquis le record absolu de l'heure et prenant peur, la marque allemande faisant une nouvelle tentative, s'assure une performance confortable en améliorant son propre record avec 279,503 kmh., record demeuré imbattu depuis...

A titre de curiosité, il faut citer l'essai auquel se livra en 1934 l'américain Fred Luther, avec une monstrueuse machine dont la conception reflète bien l'extravagante technique dont font preuve souvent les américains du Nord. Un mécène offrait un prix de 30.000 dollars sous condition de passer le « cap » des 300 kmh. Fred Luther, tenté, se tourne vers différents fabricants pour obtenir de l'aide. La Chrysler lui fournit un moteur d'auto Plymouth ; Firestone lui fabrique des pneus spéciaux ; un chimiste lui compose un carburant spécial ; le cadre était un Henderson allongé et consolidé de telle sorte qu'il puisse supporter le moteur Plymouth à six cylindres en ligne, soupapes en tête, refroidissement par eau qui à l'origine donne 77 CV à 3.000 t.-m. avec un rapport de 1:5,8. On augmente le taux de compression jusqu'à 1:9, on porte le régime à 4.250 t.-m. et la puissance s'élève à 115 CV, fourche avant renforcée d'Harley-Davidson, avec commande par renvoi, le pilote se trouvant trop en arrière sur la

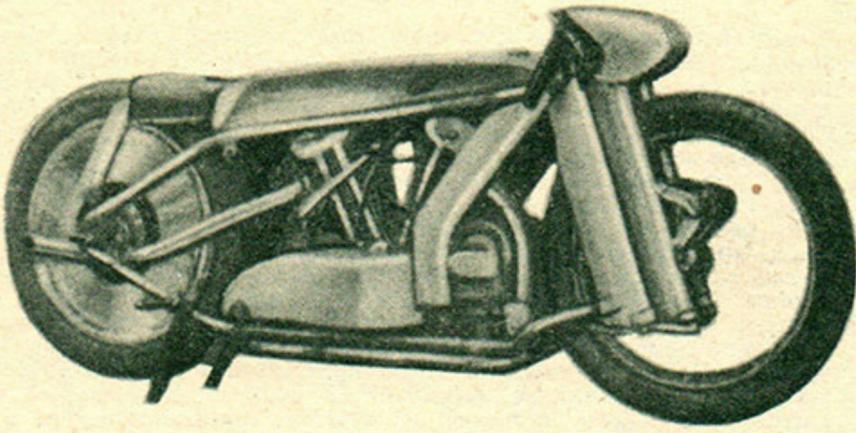


DESSINS - MOTO-REVUE - Reproduction interdite

En 1932, B.M.W. procéda aux premiers essais avec un carénage partiel et suivant l'exemple de Jap, on assista à l'adjonction d'un compresseur.

TABLE DES RECORDS DE VITESSE ABSOLUE SUR LE KILOMETRE LANCÉ

année	pilote	machine	moyenne kmh.
1920	Walker	Indian	166.960
1923	Temple	British Anzani	180.590
1924	Le Vack	Brough Superior	191.590
1926	Temple	O.E.C. Jap	195.390
1928	Baldwin	Zenith Jap	200.500
1929	Le Vack	Brough Superior	207.530
1929	Henne	B.M.W. 750	216.750
1930	Wright	O.E.C. Jap	220.990
1930	Henne	B.M.W. 750	221.540
1930	Wright	O.E.C. Jap	242.587
1932	Henne	B.M.W. 750	250.399
1936	Henne	B.M.W. 500	272.006
1937	Henne	B.M.W. 500	279.503

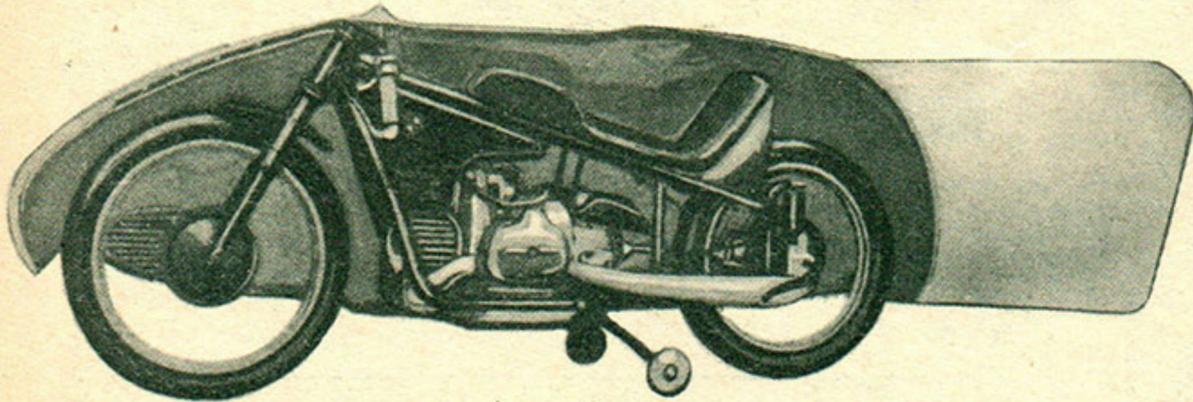


C'est avec cette machine O.E.C.-Temple-Jap que J.S. Wright s'attaqua au record en 1930.

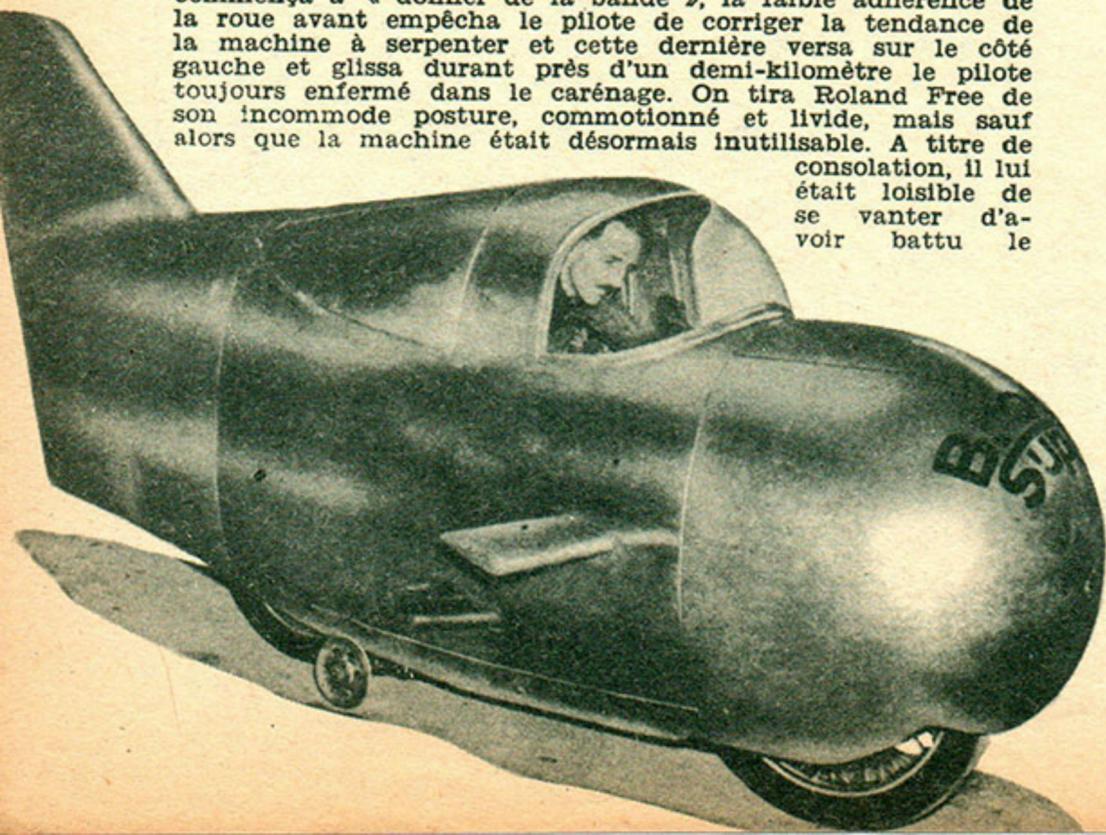
machine et ne pouvant de ce fait manœuvrer directement le guidon. Au cours du premier essai sur le lac de Muroc, l'arbre de transmission se brisa ; on le remplaça par un plus robuste. Au deuxième essai, sur le lac asséché de Bonneville, la machine au premier passage faisait 225 kmh. ; au second passage à peine était-elle parvenue à 250 kmh. que l'huile commença à bouillir et le moteur « tomba en pièces ».

Après la guerre, les anglais reprirent les tentatives contre le record de Henne ; la technique avait fait entre temps des progrès formidables ; mais on s'aperçut que battre le record du kilomètre lancé n'était pas tellement une question de puissance du moteur, mais surtout de carénage, d'adhérence et de tenue de route. Noël Pope et Bob Berry, tous deux sur Brough Superior Jap 1000 cmc. à compresseur et complètement caréné s'essayèrent, mais furent cruellement déçus et exécutèrent des chutes particulièrement spectaculaires ; la faute incombait à l'adhérence insuffisante de la roue AV et aux coups de vent latéraux qui déséquilibraient complètement la machine.

L'américain Roland Free, avec la Vincent H.R.D. 1000 cmc. sans compresseur, voulut ignorer le carénage, escomptant sur le fait d'offrir une résistance réduite en se dénudant et en s'allongeant horizontalement sur la machine et fit fiasco. Il procéda à une seconde tentative la même année (mais avec une machine carénée cette fois), qui eut pour théâtre le lac Salé (Etats-Unis), avec sa piste parfaitement plane et où une ligne droite est tracée pour faciliter la trajectoire ; c'est cependant là que l'on trouve les conditions idéales pour réaliser des vitesses maximum, puisque la piste est longue de 23 kms.



Pour faire démarrer le moteur, on avait recours aux bons offices d'un camion ; au premier essai, la machine atteignit 260 kmh., mais un coup de vent prit de flanc la machine, qui commença à « donner de la bande », la faible adhérence de la roue avant empêcha le pilote de corriger la tendance de la machine à serpenter et cette dernière versa sur le côté gauche et glissa durant près d'un demi-kilomètre le pilote toujours enfermé dans le carénage. On tira Roland Free de son incommode posture, commotionné et livide, mais sauf alors que la machine était désormais inutilisable. A titre de consolation, il lui était loisible de se vanter d'avoir battu le



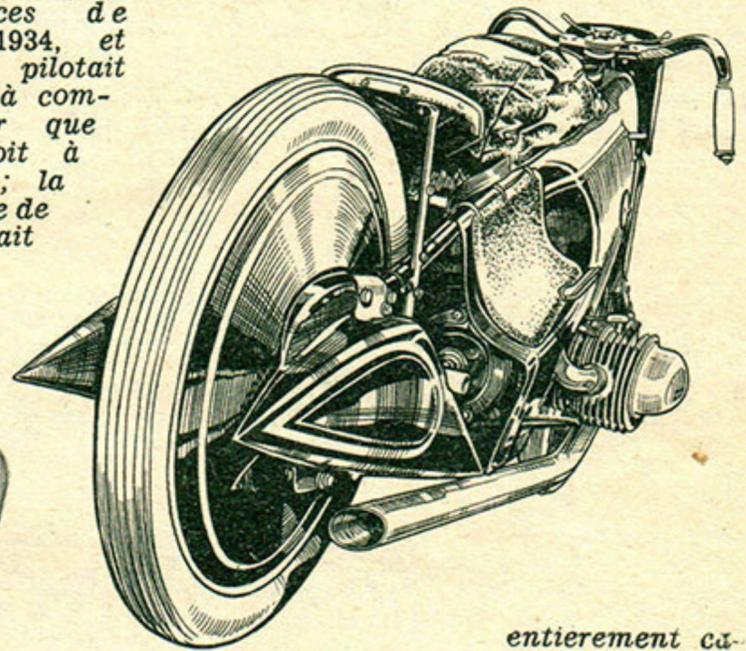
record de glissade. Quant aux autres records que Roland Free avait établis avec la même machine, notamment sur les distances de 10 kilomètres et de 10 miles, ils ne furent pas homologués.

Les expériences pour le moins aventureuses de Pope, Berry et Free ne peuvent être regardées comme des expériences très utiles ; en effet, le carénage, s'il résout en partie le problème de la résistance à l'avancement, a l'inconvénient dans la pratique d'offrir trop de prise au vent latéral. Renonçant au carénage on améliore la stabilité de la machine, mais on diminue le coefficient de résistance à l'avancement.

Sur le plan purement théorique, avec un moteur de 1000 cmc. et compresseur qui fournit 150 CV (ce qui est tout à fait possible grâce à la technique actuelle), avec carénage, ramenant le coefficient de résistance à 0,014 (ce qui correspond à un demi-mètre de surface frontale) et en tenant compte que 10 % des chevaux se perdent dans les résistances passives, on devrait arriver à une vitesse horaire d'environ 350 kmh., ce qui n'est pas — loin de là — une garantie de battre la performance de Henne.

Mais lorsqu'on passe de la théorie à la pratique, les calculs les plus poussés sont réduits à néant, du fait de quelque circonstance imprévue. Les possibilités humaines sont soumises à une loi inéluctable selon laquelle les efforts sont vite limités. Cette règle tend à prouver qu'à tout progrès de la cause correspond un accroissement de l'effet, mais il arrive un moment où, à un très considérable accroissement de la cause ne correspond plus qu'un effet minime. Le sport, et la mécanique appliquée au sport, ne font pas exception à la règle. Faisant abstraction de toute considération mécanique, les améliorations des performances sont de plus en plus réduites, même au prix d'efforts énormes et ne pourront être indéfiniment réalisées. La preuve en est la vanité des tenta-

Lorsque Henne réalisa les performances de 1932, 1934, et 1935, il pilotait la 750 à compresseur que l'on voit à droite ; la machine de 1937 était

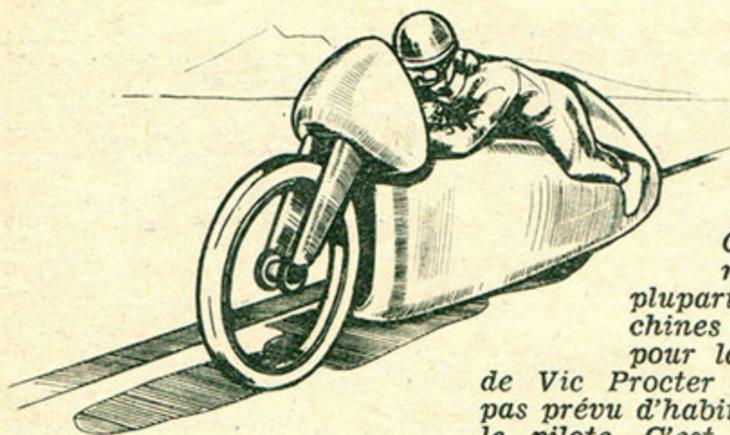


entièrement carénée et la cylindrée ramenée à 500 cmc. A gauche : remarquer les stabilisateurs escamotables.

tives faites contre un record qui résiste depuis treize ans, malgré les récents progrès des techniques mécanique et aérodynamique. Cependant il se trouve toujours des hommes courageux prêts à tout donner et à tout oser pour l'éternelle ambition de faire mieux. Ainsi ces derniers temps, la presse technique internationale a longuement épilogué sur la tentative envisagée par l'anglais R.W. Dearden pour surpasser les performances de Henne (voir « Moto-Revue » n° 1015). La machine qu'il a préparée disposera de 130 CV, ce qui est suffisant pour battre le record établi, mais il ne s'agit pas tant de puissance que de stabilité et surtout il importe d'assurer l'adhérence constante de la roue avant sur le sol. Si des mesures nécessaires n'étaient pas prises, la roue avant se soulèverait inmanquablement de terre aux environs de 260 kms, ce qui aurait les conséquences que l'on imagine. Les tentatives auront lieu au printemps sur l'autoroute même où Henne établit ses records.

Comme nous l'avons annoncé, N.S.U. tentera aussi de réaliser la plus grande vitesse sur un kilomètre, mais avec une 500 cmc. quatre cylindres à compresseur. Tout dernièrement, le centre d'intérêt de la plus grande vitesse absolue sur deux roues s'est déplacé en Afrique du Sud : en effet, Vic Procter a essayé le 30 janvier dernier de battre le record du monde du kilomètre lancé. Cette tentative se termina tragiquement lorsque la machine, ayant amorcé un mouvement de zig-zag contre lequel le pilote ne put rien faire, se fracassa en pleine vitesse.

A gauche : la Brough Superior de Noël Pope. Remarquez les ailerons calés négativement en vue d'améliorer l'adhérence de la roue avant.



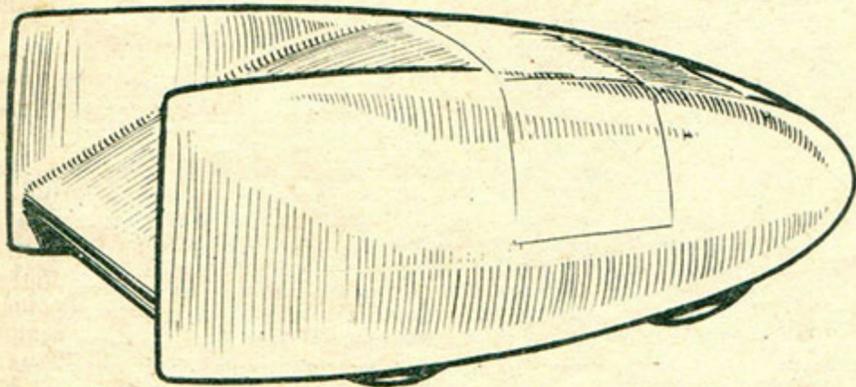
Contrairement à la plupart des machines carénées, pour la Vincent de Vic Procter il n'était pas prévu d'habitacle pour le pilote. C'est dans cet équipage qu'il parvint si près de la performance de Henne (272 kmh.).

Poursuivi par la malchance dès le moment où la tentative fut décidée — soit neuf mois avant — ce désastre lui ravit une chance vraiment réelle de battre la performance de Henne.

Déjà, des retards avaient été apportés à l'exécution du projet, dus à des pluies persistantes qui inondèrent la région, puis, à l'équipement électrique dont on ne pouvait être certain et enfin l'arrivée tardive des pneus spéciaux. Finalement, « toute l'équipe » quitta Cap-Town le 24 janvier et arriva à Kaalpan le 25. En route, le camion qui transportait la Vincent versa et fut sérieusement endommagé ; chose plus grave, la

La Brough-Superior-Jap à compresseur de Noël Pope sans sa « coquille » d'aluminium. C'est avec cette machine que Pope fit ses tentatives à Brooklands. On remarque la fourche spéciale, renouvelée des anciennes Harley avec ressorts enfermés sous tubes.

machine aussi avait souffert de l'accident. Elle fut réparée dans un atelier de fortune et Procter put procéder aux essais le 28 janvier. Un boulon du carter de la chaîne primaire céda et coïncida entre la chaîne et les pignons. Il fallut faire venir une autre chaîne de Cap Town, soit 900 kms. Pendant ce temps l'« équipe » travailla à préparer la surface de la piste qui était à peu près aménagée lorsque le jour de la tentative arriva : la machine parcourut les deux miles avant le kilomètre chronométré comme un boulet brillant, suivi d'un immense panache de poussière ; arrivant à un espace légèrement bosselé, elle décolla de terre sur plus de 12 mètres et lorsqu'elle « se reçut » Procter en perdit le contrôle.



NOUVELLE ADAPTATION DES N.S.U. A COMPRESSEUR

Georges Opel, le Président de la Société allemande « Olympique », a chargé le Directeur de « l'Institut Scientifique de Construction de Carrosserie », l'Ing. Philippe Reitz, de la réalisation d'une carrosserie spéciale pour une nouvelle voiture allemande de record.

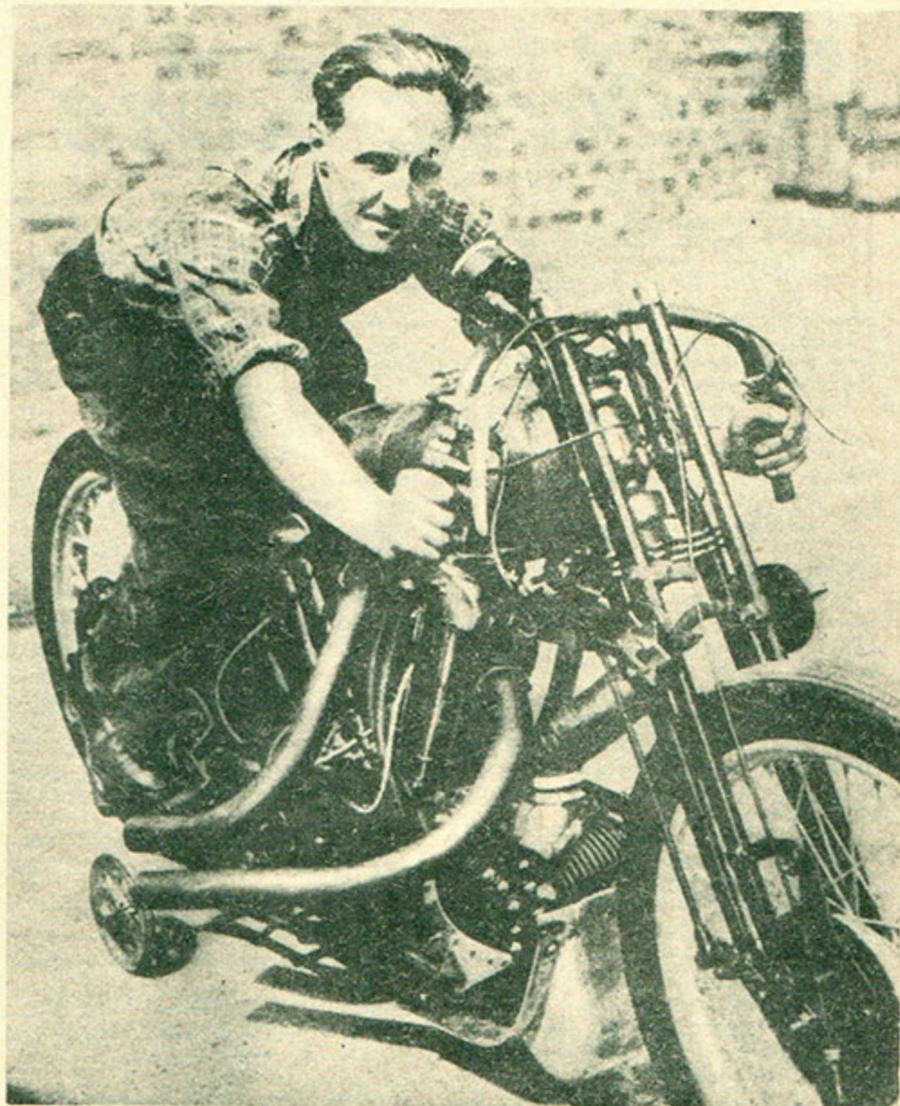
Le châssis de cette voiture légère, d'un dessin inédit, est établi en vue de s'attacher à différents records du monde.

Après accord entre Opel et la « N.S.U. Werke », la voiture sera alternativement équipée d'un moteur 350 cmc. et 500 cmc. N.S.U. à compresseur.

Le pilote Ferdi Lehder effectuera avec cette voiture une première tentative au début de mars 1951, dans les environs de Munich.

Eventuellement, N.S.U. s'attaquerait par la même occasion au record Mondial de « Henne ».

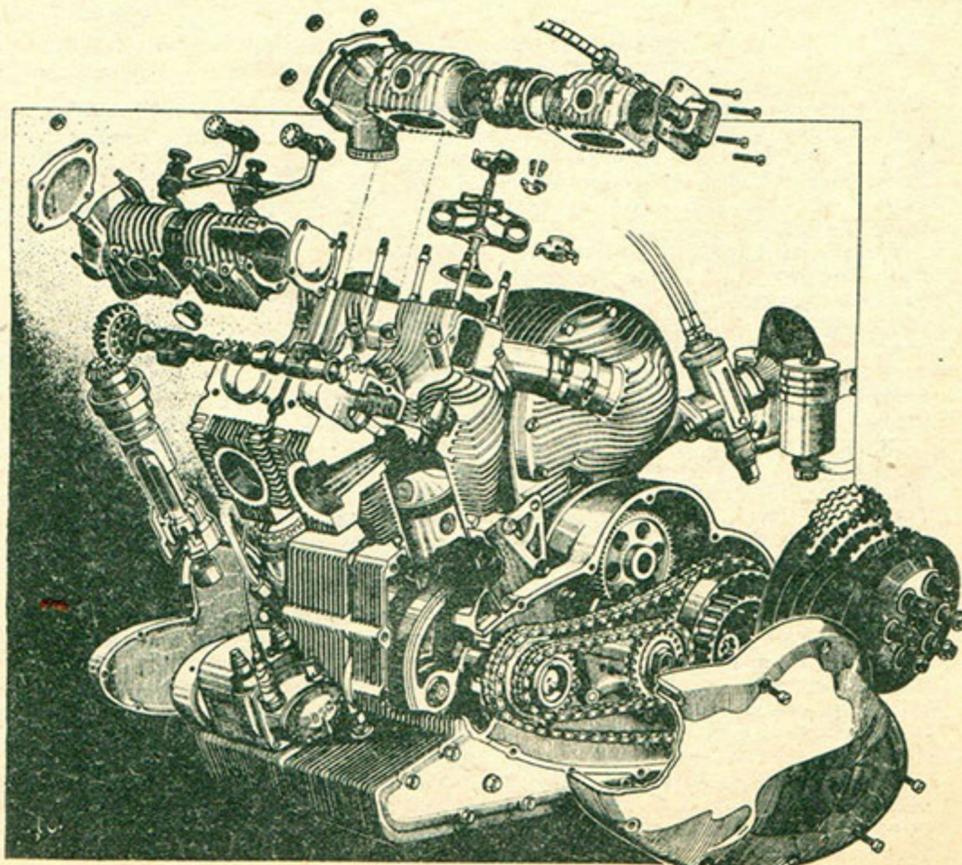
Le moteur bicylindre N.S.U. à compresseur est construit en deux cylindrées (350 et 500 cc). Il doit équiper la machine de record dans les tentatives qu'elle fera sur le Lac Salé et, d'autre part, une voiture légère (ci-dessus) qui s'attaquerait aux records détenus par Gartner. Ci-contre une vue du 500 cmc. N.S.U. partiellement éclaté.



Il tenta de retrouver sa stabilité durant trois cents mètres, mais n'y parvint pas et il fut désarçonné au moment où la machine culbuta. Au moment d'atteindre l'endroit mal nivelé — cause de cette chute formidable — le compte-tours de la machine marquait 5.700, soit environ la vitesse de 272 kmh.

Après son accident, Vic Procter, qui souffrait de contusions multiples, envisageait de procéder à un autre essai, mais l'état de la machine laisse mal augurer de son intention. Selon son propre avis, la piste d'argile séchée est très dure et s'est révélée comme la piste idéale pour une performance de cet ordre.

Donc le premier mois de 1951 enregistre une tentative qui a échoué, certes, mais rares ont été celles qui ont approché de si près la propriété de Henne. Le même pilote ou un autre plus chanceux réussira-t-il à s'approprier ce record si convoité ?



Tribune libre

CETTE RUBRIQUE EST OUVERTE A TOUS NOS ABONNES ET NOUS Y PUBLIONS TOUTE COMMUNICATION D'INTERET GENERAL. BIEN ENTENDU, NOUS DEMANDONS A NOS CORRESPONDANTS DE RESTER DANS LES LIMITES DE LA CORRECTION LA PLUS ABSOLUE. TOUTE LETTRE NE REpondant PAS A CETTE REGLE, OU NON SIGNEE, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

PERLES AUX BOUGIES

En 1946, j'achetais d'occasion un vélomoteur 100 cmc. 2 temps qui me donne entière satisfaction : pas de perles avec des bougies quelconques, un décalaminage tous les 2.000 kms et c'est tout. Je nettoyaient la bougie en même temps.

En 1947, ayant obtenu un bon d'achat, je m'empresse de faire venir une 125 cmc. 2 temps, même marque. J'ai vite déchanté, c'était une véritable production de perles ou filaments. Après avoir fait tout vérifier : vérification du volant magnétique au banc d'essai, changement du carburateur, pas d'amélioration. De guerre lasse, je commande une nouvelle machine, un peu plus puissante. Résultat : toujours quelques perles, mais en moins grande quantité. Avec un nouveau réglage de mon carburateur, je puis dire aujourd'hui que c'est acceptable.

Que ce phénomène soit spécial au 2 temps, je veux bien l'admettre dans une faible mesure, mais là encore il y a un pourcentage à observer.

Si tous les 2 temps en étaient au même point, on ne pourrait que s'incliner devant cette fatalité que l'on trouverait tout à fait normale, mais il est une chose que je reprocherai à certain constructeur, à savoir :

Avant la guerre en 1939 on sortait des 100 cmc. et 175 2 temps donnant entière satisfaction, du côté des bougies, mais après le défaut apparaît lors de la sortie des 125 et depuis il « subsiste ».

Où est le progrès ? J'ai l'impression que l'on va plutôt en arrière.

Comment se fait-il que des prototypes ne donnant pas satisfaction soient sortis en série et livrés au public, alors que d'autres concurrents n'entendent pas parler ou presque pas de ce fameux défaut.

J'estime que lorsqu'un moteur ne donne pas satisfaction, on l'abandonne pour partir sur de nouvelles conceptions, car c'est uniquement le moteur qui est en cause, les carburateurs et volants magnétiques étant montés sur d'autres marques donnant entière satisfaction.

Roulant tous les jours par tous les temps, je ne trouve pas agréable d'avoir constamment dans une poche la clef de bougie avec un canif et dans l'autre une lampe de poche au cas où la panne arrive la nuit, sans parler des accidents que cela peut provoquer si la machine n'a pas de batterie.

M. NICOLE

La Côte St-André (Isère)

LA JEUNESSE A BON DOS

Nicois devenu Algérien depuis peu, j'ai d'autant plus de plaisir à répondre à M. Savarina, de Nice. Je suis totalement d'accord avec lui en ce qui concerne les bruits intolérables causés par certaines motos. Je dis bien par certaines motos, car c'est là que mon opinion ne rejoint plus celle de M. Savarina.

Étant moi-même motocycliste convaincu, et jeune aussi, j'ai fréquenté, à Nice, énormément de jeunes motocyclistes, et j'en ai rencontré très peu qui aient modifié de quelque façon que ce soit le silencieux adapté à leur machine. Possesseur d'une 750 BMW, j'écoute avec plaisir le doux ronronnement de ce moteur, et je me souviens qu'à Nice (je possédais alors une P.135 Peugeot un peu bruyante) c'était entre camarades motards une lutte passionnée dont l'enjeu était le titre de « plus silencieux » décerné, non pas par un club quelconque, mais par d'autres camarades, jeunes aussi. Jamais je n'ai entendu un jeune vanter les qualités d'un moteur par trop « à explosions », mais très souvent j'ai vu des jeunes gens admirer le bruissement étouffé de beaucoup de machines étrangères. J'en viens là à ma principale critique, dirigée non contre M. Savarina, mais contre l'agent d'une importante marque de motocyclettes françaises. Ou bien cet agent prend seul la responsabilité de ses paroles, et j'estime alors qu'il n'a aucune qualité pour les prononcer, n'étant pas ingénieur ou technicien dans les bureaux et ateliers de ladite marque, ou bien il est dans le secret des Dieux, et là je proteste : la jeunesse a vraiment bon dos, et l'accuser d'aimer le bruit est trop facile, plus facile pour les fabricants de motos que s'accuser de sacrifier en vue d'un bénéfice plus substantiel, un organe aussi essentiel que le silencieux, pour le bon renom de nos motos. Les motocyclettes (je pense surtout aux vélomoteurs 100 et 125 cmc.) françaises sont

assez chères pour que nous puissions exiger qu'elles soient équipées de silencieux efficaces. Car si l'acheteur moyen se dirige tout de suite vers le vélomoteur, et si la demande dépasse encore largement l'offre, n'en profitez pas, MM. les fabricants, pour nous imposer des machines insuffisamment finies, à tous les points de vue.

B. GIOANNI

à Guelaâ, par Tazmalt (Algérie)

REPONSES A M. ANSTETT

Beaucoup de lecteurs de l'article « Motophobie » paru dans la Tribune Libre du n° 1022 ont dû trouver que M. Anstett a été bien dur pour nous motards. Je suis bien d'accord avec lui pour les torts qu'il nous attribue ; dans une certaine mesure, malgré tout, car il faut reconnaître que tout usager de la route a ses torts (rares, hélas ! sont les pilotes accomplis, prudents, etc...).

Puisque la question est aux poids lourds, nous allons les accuser :

Roulant la nuit, ils traversent les agglomérations comme s'ils roulaient en rase campagne et en effet, ils ne s'arrêtent pas aux carrefours : il y a quelques mois, à un carrefour de banlieue, la nuit venait de tomber, un camion prenait son élan pour attaquer, sur sa gauche, la courte montée d'une voie adjacente, il coupa de ce fait le chemin d'une moto qui prenait la voie du camion en sens contraire, le camion ne la vit pas à sa droite, et mieux, n'entendit pas le choc et traîna la moto sur 50 mètres, celle-ci accrochée sous le camion, brûlait. Le chauffeur avait soi-disant entendu un bruit anormal lorsqu'il stoppa.

Quant à la mise en code, ils sont bien aussi rétifs que nous et de plus leurs projecteurs étant placés haut, les codes sont bien gênants, bien heureux lorsqu'ils ne laissent pas leur anti-brouillard. Je me souviens être rentré de nuit sur une route à grand trafic de poids lourds, je possédais alors un vélomoteur qui ne fournissait guère plus de lumière qu'une bicyclette, il pleuvait et j'ai sans doute rencontré les 0,5 % restant bien en phare et M. Anstett connaît fort bien la sensation agréable que cela procure, la chaussée étant luisante.

Quant aux cyclotouristes et cyclistes, avouez qu'ils sont bien un danger pour eux comme pour nous, de jour ils roulent facilement de 2 à 4 côte à côte, le dépassement en 3^e position étant défendu par le code.

La nuit, leurs feux rouges brillent par leur absence, le cataphote n'offre pas une grande sécurité, soit qu'il soit mal placé, soit souillé par la boue ou que le véhicule devant le faire briller soit en code.

Les phares des bicyclettes sont parfois bien gênants, non par leur puissance, mais par leur position éclairant plus le paysage que la chaussée.

Vous voyez, motards, les torts sont bien répartis, reconnaissons les nôtres, mais n'oubliez pas ceux des autres qui sont non moins grands.

M. ROCHAIX,

à Pierre Bénite (Rhône)

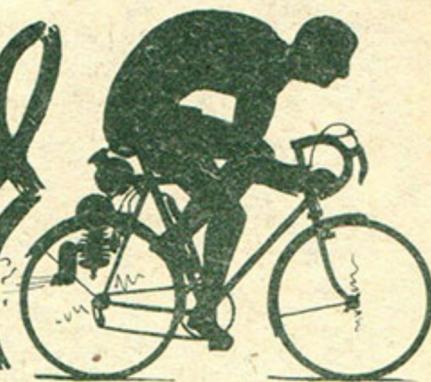
Je suis très surpris par l'article de M. Anstett prenant la défense des chauffeurs de poids lourds, et des cyclistes. Loin de moi l'idée de vouloir condamner sans appel ces deux catégories d'usagers de la route, mais en toute sincérité il me semble que ce sont les plus indisciplinées. Titulaire des permis tourisme et moto, j'ai eu souvent l'occasion de me « froter » à eux, et j'ai pu constater chez les poids lourds une répugnance marquée à se ranger lorsqu'on leur demande la route (j'admets bien volontiers qu'avec de pareils véhicules il n'est pas toujours facile de se serrer sur la droite), mais où la chose est plus grave, c'est lorsque le dit poids lourd fait la sourde oreille pendant plusieurs kilomètres, et lorsque daignant vous céder le terrain, il attend que vous soyez engagé pour vous serrer gentiment dans le fossé (personnellement la chose m'est arrivée trois fois et c'est un miracle que je m'en sois tiré indemne chaque fois). J'étais évidemment en voiture. Quant aux cyclistes, la chose ne se présente pas mieux, et il est aussi dangereux de les doubler que les poids lourds. Souvent cette catégorie d'usagers s'imaginent que la route lui appartient et n'hésite pas à rouler 2 à 3 de front, voire 4 parfois ; je vous laisse le soin d'imaginer la facilité que cela représente pour les doubler ; bien heureux lorsque au passage vous n'êtes pas encore qualifié de gentils petits noms d'oiseaux.

Quant aux motos, il serait également stupide de le nier, elles sont parfois pilotées par des gens qui sont de véritables dangers publics, mais en dehors de ces fous, je crois sincèrement que c'est la catégorie d'usagers la plus disciplinée et en tous cas la plus serviable.

En résumé, il me semble que le permis de conduire devrait être exigé pour les vélomoteurs, car ce sont de véritables petites motos marchant allégrement à 80, ainsi que pour les cyclistes, tout au moins pour le Code de la Route. Car tous ces gens ignorent l'A.B.C. du code qui régit la circulation. Je sais que je vais me faire houspiller, mais si ça n'est pas la clé du problème, je crois que la chose aurait du bon et rendrait un grand nombre d'usagers plus prudents, étant placés en face de leur responsabilité.

R. ROUSSELLE à Thiers

La frage du Cyclomoteur



Un refroidissement efficace

Les multiples ennuis qui découragent l'usager sont à la base de la disparition ou de la mévente de certains moteurs auxiliaires.

Or, je suis très satisfait des miens, depuis qu'ils fonctionnent à une température normale en marche ou à l'arrêt aussi longtemps qu'on le désire, par l'adjonction du ventilateur que j'ai réalisé.

Un moteur à 4 temps qui tourne à 4.600 t.-m. ne peut être refroidi par le seul déplacement d'un vélo à 25 ou 30 kmh.

Mais depuis que j'ai construit mes ventilateurs, chaque moteur est en service des mois sans demander la moindre attention. Le carter reste tiède, et l'huile qui a gardé sa viscosité et son pouvoir lubrifiant ne dissout plus les joints comme auparavant, d'où une très grande propreté, avantage qui n'est pas négligeable et permet de garer sa machine dans l'endroit le plus propre sans y laisser la moindre tache d'huile.

Les ressorts de soupapes conservent toute leur efficacité, et la bougie ne me donne plus jamais d'ennuis.

Par ailleurs, les bruits mécaniques sont grandement atténués.

Je possède deux de ces moteurs, équipés identiquement d'une grille pour empêcher les corps étrangers de pénétrer dans le ventilateur, et d'un pare-chocs en cas de chute du vélo, et ils m'ont permis d'assurer un service régulier depuis 5 ans sans défaillance.

Voici comment est fait ce ventilateur : en tôle d'aluminium de 2 mm d'épaisseur et qui enveloppe entièrement le moteur.

Tout d'abord il se compose d'un disque de 21 cms de diamètre qui a été découpé

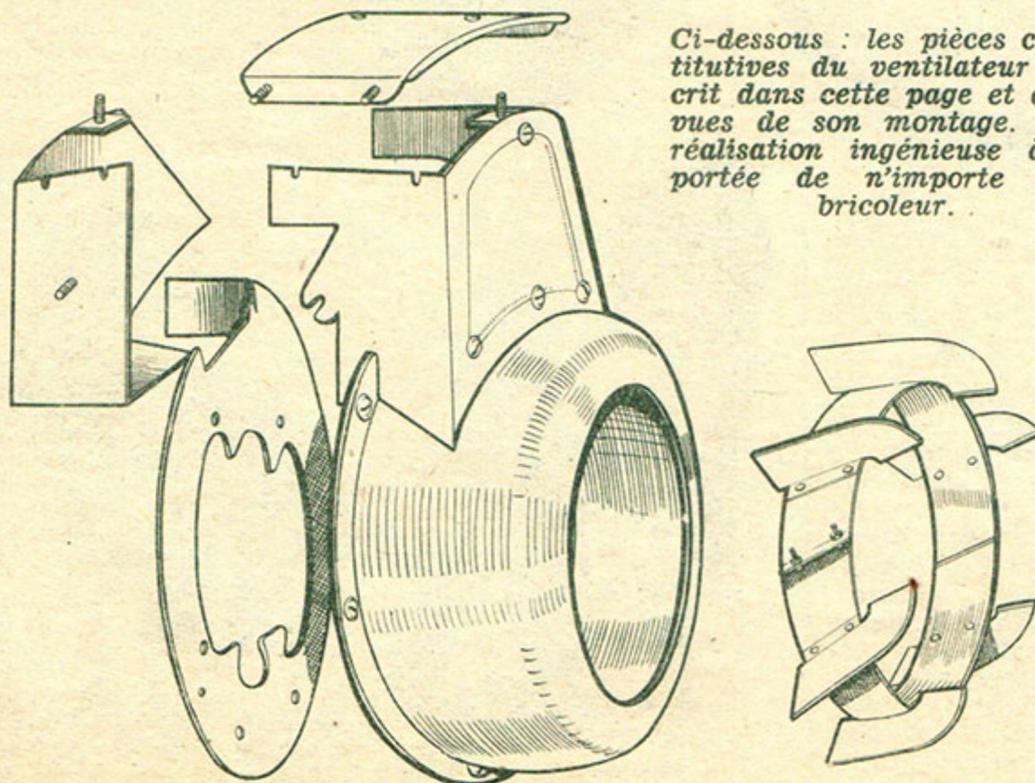
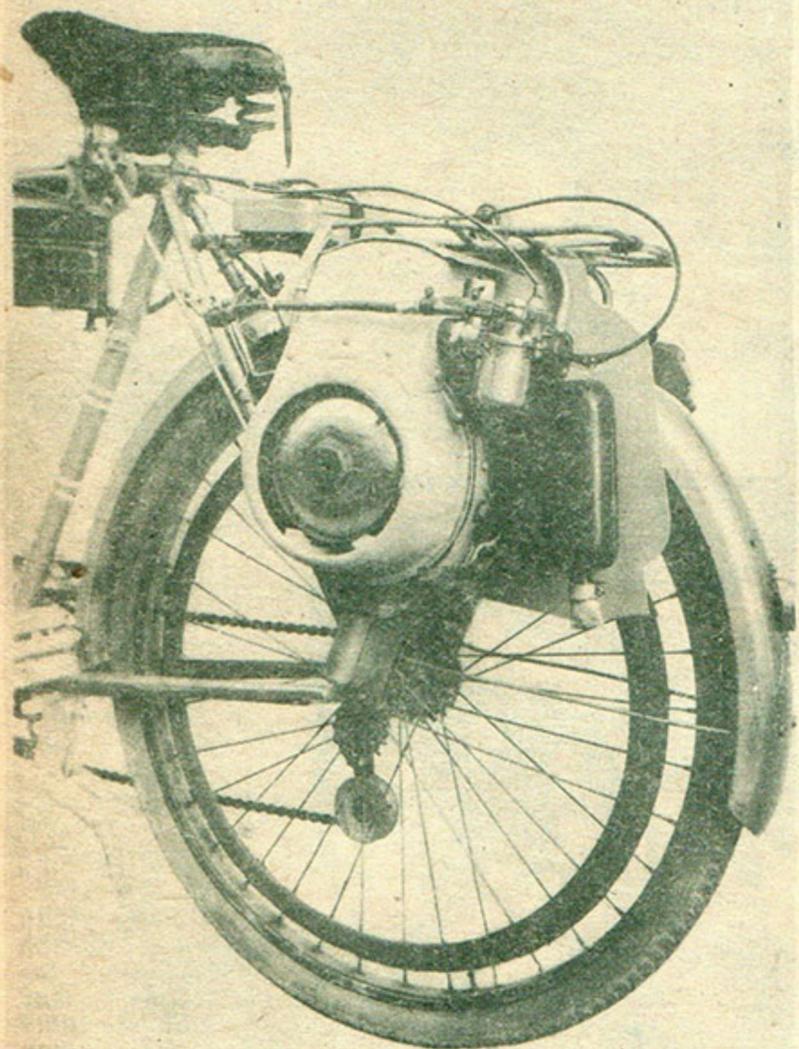
et ajouré pour épouser la forme avant du carter. Ensuite, sur le volant magnétique est boulonné un collier portant 6 ailettes rivées de dimensions appropriées en aluminium de qualité très rigide. Le tout parfaitement équilibré pour résister à la vitesse de rotation de 4.000 t.-m.

Le cylindre est entouré sur sa face postérieure et latérale gauche d'un boîtier qui y est agrafé. Le moteur est maintenant prêt à recevoir la turbine proprement dite que l'on voit sur la photo et qui s'adapte instantanément à l'aide de 5 petits boulons sur le disque déjà décrit. Cette pièce enveloppe tout le moteur, sauf le dessus, laissant accessible les culbuteurs et la bougie. Il ne reste plus qu'à fermer cette ouverture par un couvercle maintenu par des goujons et écrous. L'air qui s'engouffre autour du volant est rejeté par une ouverture qui subsiste entre la pipe d'admission et le tuyau d'échappement, après avoir circulé autour du cylindre et de la culasse.

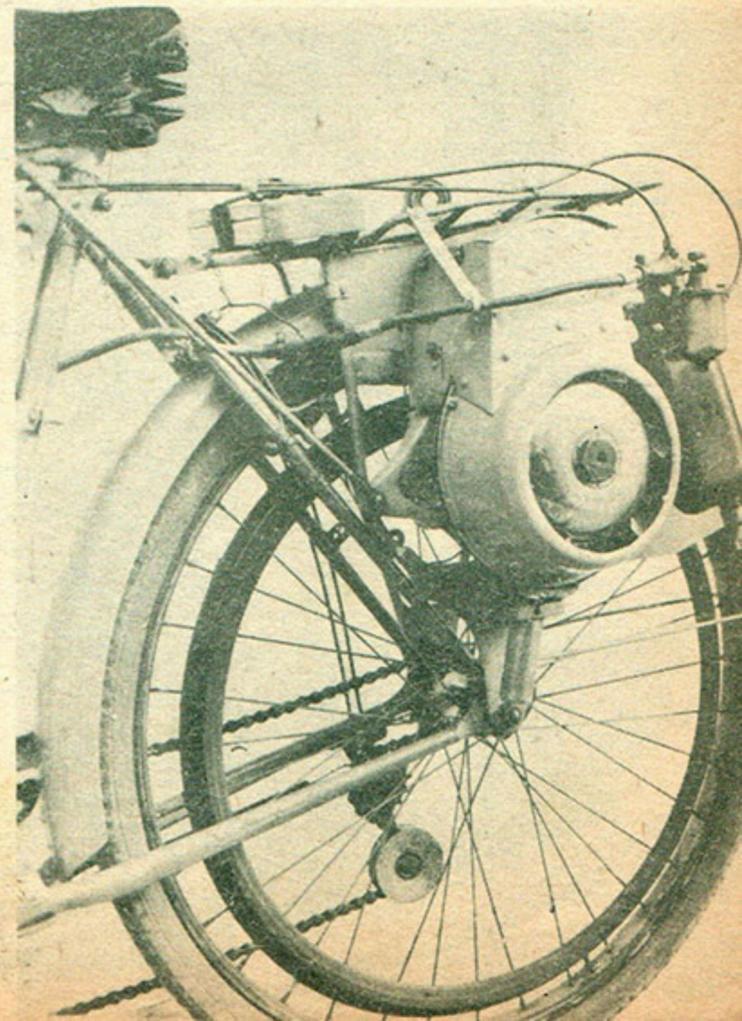
D'autre part sur le cliché, l'on peut voir une plaque découpée disposée entre la roue et le moteur, afin de le protéger contre les projections de boue ou de sable de la route.

Le moteur lui aussi est légèrement modifié. Il a fallu substituer au reniflard d'origine dont les projections d'huile entraînées par le courant d'air auraient barbouillé tout le moteur et la roue, un autre à dépression de ma fabrication et qui ajoute de la puissance au moteur. Avec lui, le cylindre se remplit complètement et permet un extrême ralenti. On peut alors doubler le niveau d'huile et obtenir un meilleur graissage.

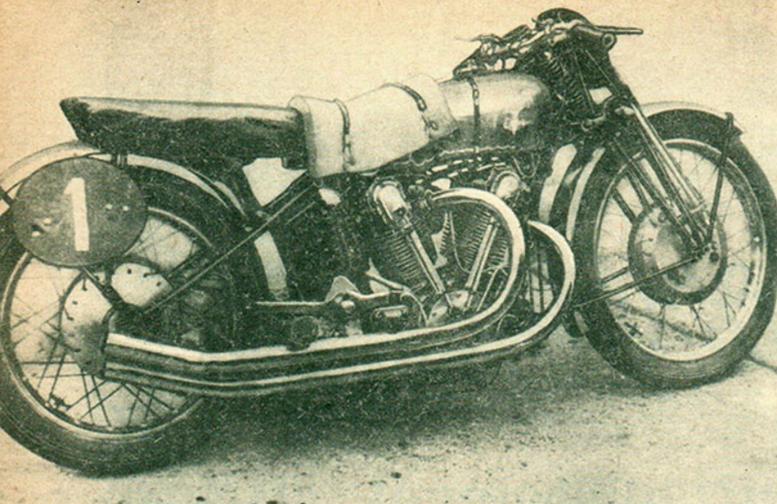
P. DOLLFUS
Montmorency (S.-O.)



Ci-dessous : les pièces constitutives du ventilateur décrit dans cette page et deux vues de son montage. Une réalisation ingénieuse à la portée de n'importe quel bricoleur.



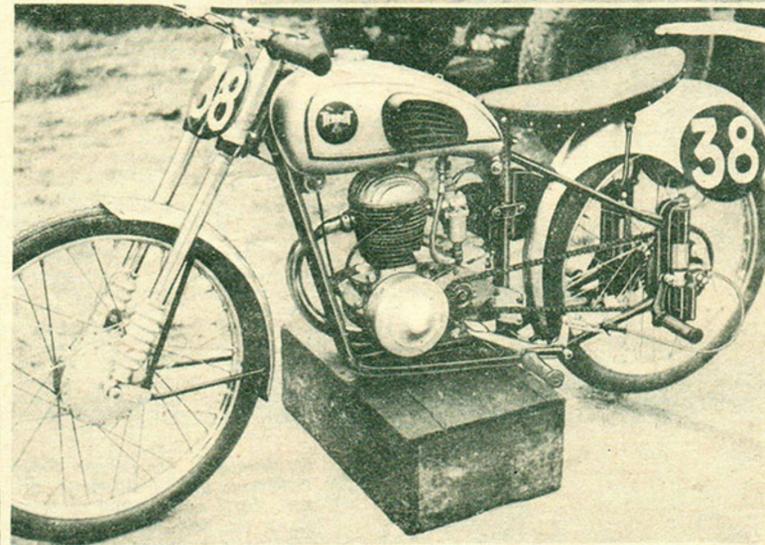
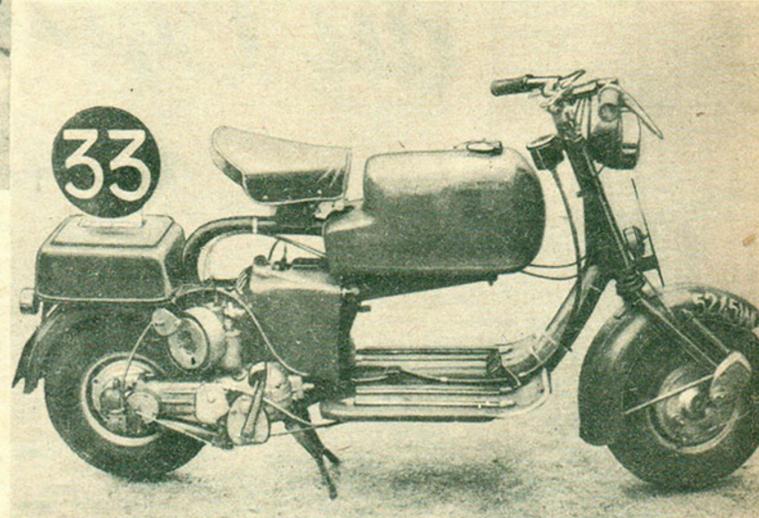
Le sport MOTOCYCLISTE à Montlhéry



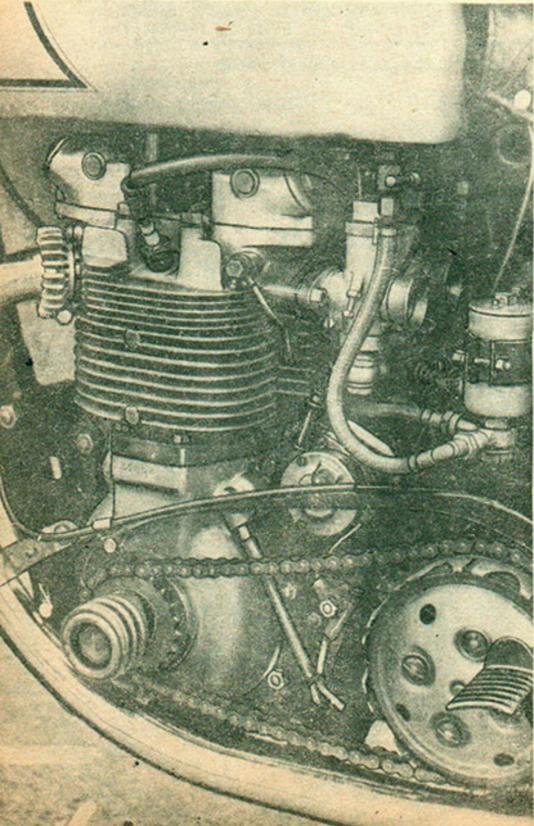
Le meilleur temps fut accompli à la côte Lapize par Monneret sur la Kœhler-Escoffier représentée ci-dessus. Moyeux-freins centraux, carburateurs, coussin-selle, rajeunissent l'allure de cette 1.000 datant d'avant-guerre.

MACHINES DE LA COTE LAPIZE

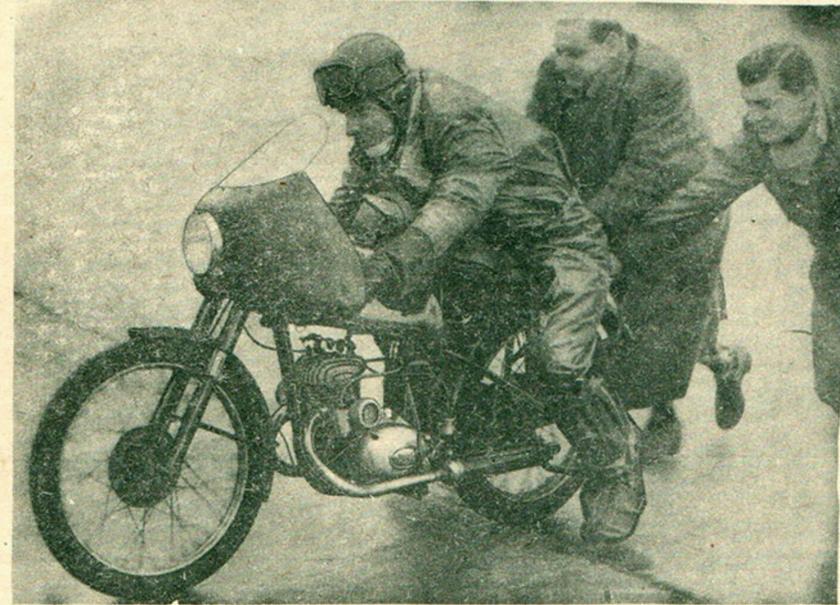
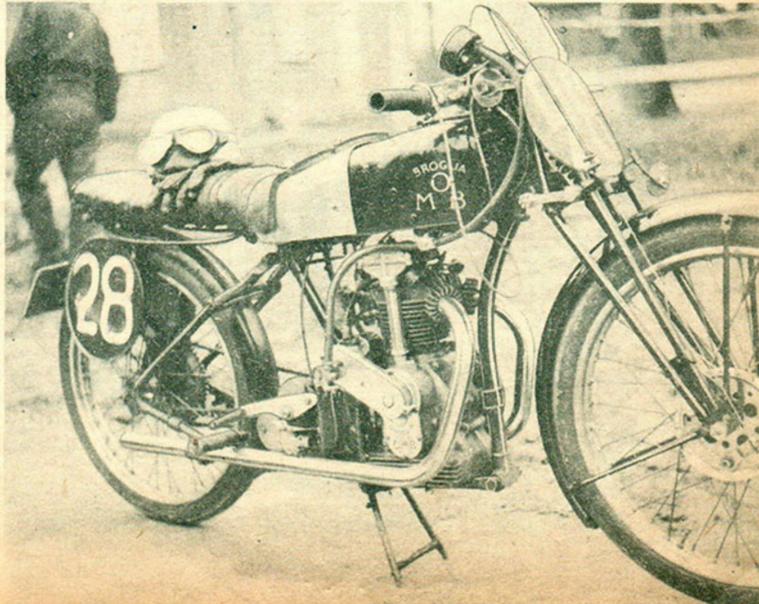
Il n'y a pas que les italiens qui transforment leurs scooters. Ci-contre, celui de Tano, parfaitement préparé enleva la seconde place dans sa cylindrée. Dans la catégorie 500 nous avons particulièrement remarqué cette 500 Triumph Grand Prix dont la culasse a été remplacée par celle en dural de Tiger 100. Réservoir de grosse capacité, prise d'air de refroidissement du cylindre, volumineux filtre à air au carburateur donnent une allure bien spéciale à ce Lambretta.



Le 125 Terrot se prête parfaitement au « gonflage ». Voici celle du jeune Taraba d'une présentation très soignée, qui combine l'ancien embellissage et allumage avec la nouvelle boîte de vitesses.



Ci-contre : l'O.M.B., une 250 transalpine à distribution surélevée et carter formant réservoir d'huile (genre Gilera). Cette machine datant d'avant-guerre, reste cependant d'une ligne agréable et très italienne.



Le Tour du Monde des 3 MONNERET

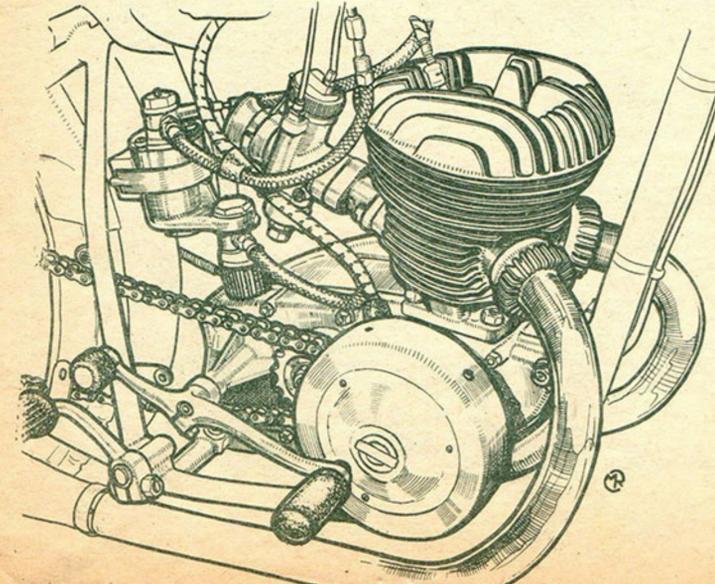
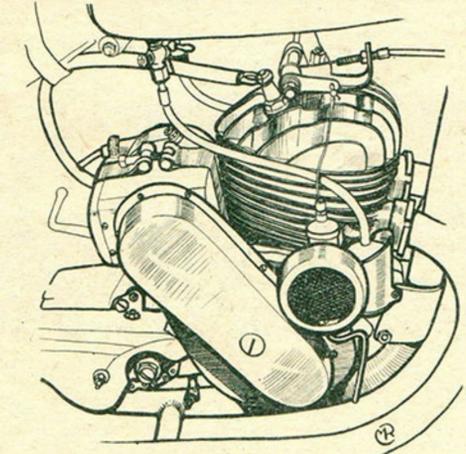
La Puch des Monneret que nous avons récemment présentée a subi pour le Tour du Monde à Montlhéry des modifications: un réservoir de 250 a été substitué à celui de Moury, les vitesses sont passées à main en remplacement du sélecteur, adjonction d'une nouvelle culasse en dural. Par ailleurs, sur le conseil de Moury qui avait souffert lors du Bol d'Or des trépidations de la machine et dont la résistance avait été gravement affectée par le bruit de l'échappement, les Monneret ont remonté sur leur engin les silencieux d'origine.

Le jeudi 8 mars la Puch des Monneret a pris le départ à 12 h. 54, montée par Georges. Après six heures de marche 482,648 kms avaient été parcourus, soit la moyenne de 80,440 kmh. Vendredi 9 mars à 12 h. 54, soit 24 heures après le départ, la machine des Monneret avait couvert 1774,527 kms ; samedi 10 mars (48 h.) : 3.393,528 kms ; dimanche 11 (72 h.) : 5.231,107 kms (moyenne 72 kmh. 650) ; lundi 12 (quatrième jour) : 6.959,710 kms (moyenne 72,500 kmh.) ; mardi 13 (cinquième jour) : 8.786,738 kms (moyenne 73,222 kmh.) ; mercredi 14 (sixième jour), malgré la pluie, la grêle et le vent qui s'abattent depuis deux jours sur le plateau de Saint-Eutrope, les vaillants motocyclistes et leur Puch ont couvert en 144 heures 10.426,401 kms (moyenne 72,402 kmh.). Au quart de leur performance, l'anneau du circuit a été bouclé 4.359 fois par la Puch.

Jeudi 15 à midi 54, la distance couverte était de 12.229,226 kms ; vendredi (8^e jour), après 192 heures de piste, la Puch avait couvert 13.982 kms à la moyenne de 72,823 kmh. Les samedi 17 et dimanche 18 la ronde fastidieuse se poursuivait et dimanche à 12 h. 54 (10^e jour), soit après 240 h. de marche ininterrompue, on enregistrait 17.397,286 kms (soit 6.959 tours), couverts toujours à une moyenne supérieure à 72 kmh.

Mardi 20, soit le 12^e jour, à 12 h. 54, au moment où les nécessités de la mise en page nous obligent à abandonner le compte-rendu, le kilométrage couvert s'élève à 20.803,795 kms.

L'allumage de la 125 Puch de Sutra était totalement modifié. La dynamo en bout d'arbre avec régulateur de tension a été remplacée par une magnéto commandée par chaîne et aux dires du pilote, l'emploi d'un volant en bout de vilebrequin pour compenser l'équipement électrique enlevé, ne se fait pas sentir.



La 175 Peugeot, qui permit à Lacour d'enlever la première place de la catégorie, avait un carburateur Amal Racing. Le carter protégeant le volant magnétique avait été enlevé.



Motocyclistes français à la frontière suisse lors du Rallye du Salon de Genève

CALENDRIER SPORTIF

AVRIL

- 1^{er} : Rallye de Régularité (AC Tunisie).
Circuit de Régularité (MC Narbonne).
Moto-Cross à Montreuil (AMS).
7-8 : Circuit de Vitesse de Marseille (MC Marseille).
Grand Prix international de Barcelone.
8 : Courses qualificatives au Bol d'Or (AMCF).
Course sur piste à Angoulême (MC Charentais).
Moto-Cross du V.M.C. Valentigney.
Moto-Cross de l'AC Bobigny.
Moto-Cross du MC Clodoaldien.
Moto-Cross du MC Touraine.
15 : Circuit de Vitesse du MC Phocéen.
Circuit de Vitesse du Médoc (MC Médoc).
Manifestation sur gazon à Rochefort (MC Rochefortais).
Course de côte du Murdjadjo (LM Algérie).
Moto-Cross du Motor-Club.
Moto-Cross du G.S.I.F.
Moto-Cross du MC Fourmisien.
Moto-Cross du MC Biterrois.
22 : Circuit motocycliste de Perpignan (MC Roussillon).
Circuit de Régularité du MC Clodoaldien.
Trophée Marseille-Azur (MC Marseille).
Moto-Cross de l'Olympique Avennois.
Moto-Cross de Banlieue Nord.
Moto-Cross du MC Lyon.
28 : Circuit Motocycliste du MC Bordonnais.
28 et 29 : Circuit de Régularité de Franche-Comté (MC Bourgogne).
29 : Concentration de l'A.M. Hyéroise.
Circuit de vitesse pour 100 et 125 cmc. (MC Pernois).
Circuit d'endurance de Haute Normandie (MC Normandie).
Circuit de Vitesse à Maisons-Alfort (Motor-Club).
Moto-Cross du MC Beauvaisis.
Moto-Cross du Buffalo Motor-Club.
Moto-Cross de l'A.M. Picardie.

FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

Le Comité de la F.F.M. s'est réuni le 2 mars à 17 heures à l'A.C. de France, sous la présidence de M. A. Pérouse.

Affiliations. — Après avoir pris connaissance des dossiers et enregistré l'avis favorable des Ligues Régionales intéressées, le Comité a prononcé les affiliations suivantes :

MC de Giromagny. USM des Transports. MC Clotaden. MCS Amandois. VC Parisien. CM de la Sûreté Nationale. SC Union d'El Biar. MC des Deux-Sèvres.

Et sous réserve de légères modifications aux statuts :

Bocca Olympique Cheminot. AM du Doubs. MC du Morbihan. MC d'Engien.

L'examen des demandes d'affiliation des Clubs suivants, qui n'ont pas encore les 6 mois d'existence légale, est reportée à une prochaine réunion du Comité

Elan Sportif de Lunéville. MC de la Houve. AMC Vernolien.

Les demandes adressées par :

Le MC d'El Biar. Le MC Saint Africain. Le Moto Camping Club Toulousain sont ajournées pour complément d'enquête.

Changement de titre. — Le Comité autorise le MC Laonnais à prendre le titre de « Union Motocycliste de l'Aisne ».

Question des cyclomoteurs. — Après avoir entendu l'exposé de son Président, le Comité estime qu'il y a lieu de prendre contact avec M. le Directeur Général des Sports avant d'examiner à nouveau la question lors du prochain Comité.

Epreuves de Motocyclettes 125 cmc. — Devant l'émotion provoquée par des circulaires préfectorales interdisant l'accès de toutes épreuves chronométrées à des motocyclettes d'une cylindrée égale ou inférieure à 125 cc, Monsieur le Président est chargé de faire auprès des Pouvoirs Publics une démarche tendant à faire admettre non pas tous les vélomoteurs, mais les motocyclettes de 125 cc. spécialement préparées à cet effet, dans les épreuves régulièrement inscrites au calendrier et accessibles seulement aux licenciés de la F.F.M.

Championnats de France 1951. — Une sous-commission est nommée pour l'étude du règlement des « Championnats de Vitesse 1951 » dont un sera réservé aux licenciés internationaux et l'autre aux licenciés nationaux. Cette sous-commission est chargée d'étudier également un règlement pour les « Coupes de Tourisme » réservées aux épreuves de régularité.

Moto-Cross. — Sur la proposition de la sous-commission de moto-cross, le Comité accepte le règlement type de Moto-Cross, ainsi que le règlement du « Championnat de Moto-Cross 1951 » proposés par cette sous-commission.

Calendrier 1951. — Tenant compte des différents cas de force majeure qui lui ont été soumis, le Comité accepte exceptionnellement les changements de dates suivants : le Circuit de Vesoul inscrit primitivement à la date du 1^{er} juillet est reporté au 26 août ; le Circuit des Viticulteurs du MC de Meknès est reporté au 14 octobre et le Circuit d'Anfa du MC Marocain est avancé au 7 octobre.

Licences nationales pour épreuves de tourisme. — Compte tenu des vœux émis par les Ligues Motocyclistes de l'Île de France, des Flandres et du Lyonnais, le Comité décide de créer une licence Nationale, spéciale, exclusivement réservée aux concours de régularité et aux rallyes ; cette licence sera dénommée « licence Nationale pour épreuves de tourisme » et son droit de délivrance est fixé à 250 francs.



MOTO-CLUB DU CAMBRESIS. — Résultats du vote à bulletin secret pour l'élection du Comité 1951 : Président : Début J. Vice-Président : Messian Ph. Secrétaire : Vignolle A. Secrétaire adj. : Cousin A. Trésorier : Lamarre C. Trés. adj. : Wignolle J. Directeur de course : Raudenkob A. Chef de matériel : Herneq R. Capitaine de route, grosses cylindrées : Début J. Petites cylindrées : Dumoulin M. Membres : Waret M., Guidez Ed., Morchette P.

MOTO-CLUB PHOCEEN. — Section Harley — Afin de permettre aux possesseurs de Harley de se grouper au sein d'un grand club motocycliste, le Moto-Club Phocéen vient de créer une section Harley.

Les personnes possédant des machines de cette marque et désirant faire des sorties amicales, rallyes et compétitions sportives, seront accueillies dans l'esprit pour lequel est déjà connu le MC Phocéen.

Renseignements à la permanence les vendredis de 20 h. à 21 h. 30, Cours Lieutaud, ou au Président M. Tavan, 4 bd Th. Thurner. LY 62-39.

MOTO-CLUB DE PARIS. — Sorties d'avril : le 1^{er} : Neauphle-le-Château, Pte de St-Cloud 9 h. et 13 h. 30. - Le 8 : Monthléry. Éliminatoires du Bol d'Or, Pte d'Orléans 8 h. 30 et 13 h. 30. - Le 15 : Dreux. Concentration Ligue Motocycliste de l'Île de France. Pte de St-Cloud 8 heures. - Le 23 : Circuit Clodoaldien. - Le 29 : Forêt d'Armainvilliers, Pte Dorée 9 h. et 13 h. 30.

Programme détaillé à nos réunions les 1^{er} et 3^e mardis de chaque mois, « aux Armes de la Ville », place de l'Hôtel de Ville. Isolés cordialement invités.

Sanctions. — Différentes irrégularités ayant été commises par des clubs au cours de l'organisation de certaines épreuves (départ donné à des coureurs non licenciés, rapport de clôture irrégulier, etc...), le Comité décide de sanctionner ces irrégularités en infligeant aux clubs intéressés une amende de mille francs pour chaque coureur ayant pris le départ sans licence et pour certains d'entre eux l'interdiction d'organiser des courses jusqu'à régularisation de leur situation.

D'autre part, le coureur Donini est suspendu jusqu'à nouvel ordre, par une fausse déclaration tendant à lui faire attribuer une récompense à laquelle il n'a aucun droit.

Admission des coureurs dans les épreuves internationales et nationales. — Conformément au règlement adopté récemment par la F.I.M., le Comité rappelle que les épreuves inscrites au Calendrier International doivent être réservées aux coureurs titulaires d'une licence Internationale.

Si une Ligue Motocycliste estime qu'un licencié National est digne de participer à une épreuve Internationale organisée en France, elle devra le signaler aussitôt au bureau du Comité de la F.F.M., qui examinera chaque cas particulier.

Dans les épreuves nationales françaises, les coureurs titulaires d'une licence internationale française seront admis au même titre que les coureurs titulaires d'une licence nationale.

AU MAROC : LE PETIT BOL D'OR

Le « Petit Bol d'Or » motos s'est couru à Meknès le 4 mars 1951, par un temps épouvantable qui ne permit pas la réalisation de prouesses formidables, mais qui permit aux pilotes de faire montre de leur adresse et aux machines de leur endurance. Au terme des six heures, les résultats furent les suivants :

- 125 cmc. : 1. Cano (moy. hor. 66,150 kmh.) ;
2. Hardy ; 3. Flahaut.
250 cmc. : 1. Moulay Idriss (moy. hor. 72,9 kmh.) ; 2. Martinez ; 3. Pyard.
350 cmc. : 1. Higuero (moy. hor. 76,580 kmh.) ;
2. Movaïffor ; 3. Dureau.
500 cmc. : 1. Mauri (m. h. 80,770 kmh.) ;
2. Flahaut.

NOUVELLES DE BELGIQUE

Un Comité d'organisations internationales (siège Paris), a sollicité de la F.M.B. quelques pilotes belges de cross, pour disputer plusieurs épreuves de moto-cross en Afrique du Nord (Maroc), séjour jusqu'au 4 avril, tous frais payés + 7.000 fr. (France) par jour + les prix remportés au cours des épreuves.

La Commission Sportive de la F.M.B. exposa à quelques pilotes de cross, capables de défendre honorablement les couleurs du pays, les conditions indiscutablement avantageuses dont ils jouiraient s'ils consentaient à disputer ces quelques épreuves, d'autant plus que l'Afrique du Nord ne possède encore des pilotes de la classe des nôtres qui ont déjà fait preuve de talent.

Le pilote de cross Sosman, de Bruxelles, s'est engagé.

MOTO-CLUB MONTALBANAIS. — Le MC Montalbanais organise le 3 juin 1951, le 1^{er} Circuit de Vitesse Motocycliste de Tarn-et-Garonne. Aménagé pour des épreuves de vitesse pure, le circuit de Fonneuve, long de 3 kms 800, permettra des moyennes élevées. Les coureurs intéressés par cette manifestation sont priés d'écrire au siège du MC Montalbanais, Café de la Comédie, à Montauban (T.-et-G.). Les épreuves sont ouvertes aux catégories 125, 350, 500 cmc.

AMICALE MOTOCYCLISTE DE NANTES. — Le 18 février dernier, l'A.M.N. organisait pour la première fois à Nantes, un match de moto-ball au profit des œuvres sociales de la Presse Locale et avec la participation des équipes du Moto-Ball Chalonnois et du Moto-Club de Courbevoie.

Ce fut un succès. Le terrain rendu glissant empêcha le jeu d'être ce qu'il aurait dû être par temps sec, la vitesse des descentes fut moins grande et le match se termina sur le score de 1 but partout.

L'A.M.N. aura-t-elle bientôt une équipe de moto-ball ?

MOTO-CLUB DE BOURGOGNE. — Les 28 et 29 avril, le MC de Bourgogne organise un circuit de régularité sur 850 kms en 7 étapes.

Cette épreuve sera dotée de nombreux prix en nature.

Chaque arrivant recevra un prix et le premier du classement général une coupe d'une valeur de 20 000 francs.

FORMATION D'UN GROUPE MOTOCYCLISTE A RENNES. — **TOURISME ET TRAVAIL** a le désir d'adjoindre à ses différents groupes de plein air déjà existant deux autres groupes : un groupe motocycliste, puis un groupe cyclomoteur.

Réunion d'information à Rennes, dans les bureaux de Tourisme et Travail, Pavillon de la Foire Exposition (1er étage) le jeudi 5 avril à 20 heures 45.

MOTO-CLUB FOURMISIEN. — L'activité du Moto-Club Fourmisien va reprendre très prochainement avec les premiers beaux jours.

Le Moto-Club Fourmisien va s'attaquer, dès le 15 avril prochain, à l'organisation de compétitions sportives.

C'est ainsi que seront organisés les 15 avril et 23 septembre 1951 des moto-cross.

Deux autres manifestations sont encore prévues, une épreuve de dirt track ... dont la date n'a pu encore être définitivement fixée — et une épreuve de vitesse sur prairie, le 26 août 1951.

De nombreuses sorties constitueront le princi-

pal de l'activité du Moto-Club Fourmisien, dont voici la composition du bureau :

Président actif, M. André Goffaux. Vice-Présidents, MM. Raymond Bruyère, délégué à la Ligue des Flandres, Adrien Daubercles, René Mignon, Roger Allain. Secrétaire général, Raymond Coppeaux. Secrétaire adjoint, Pierre Bastien. Trésorier, André Bourgeon. Trésorier adjoint, Robert Degroise. Membres : MM. Mantez, Josseau, Goblet, Béguin, Liétard, Degousse, Bouchez, et Hagard.

MOTO-CLUB CARCASSONNAIS. — A la suite du décès de notre regretté président André Blaquier, le bureau 1951 est ainsi constitué :

Président, R. Jalbaud. Vice-Présidents, R. Satge, Ch. Laveyssière. Secrétaire général, J. Bonnafous. Secrétaire adjoint, J. Rocoche. Trésorier, Ch. Saint-Sarnain. Trésorier adjoint, R.

Bousquet. Propagande, O. Senac. Chef de file, M. Oustric. Directeur sportif, M. Terence. Commissaires sportifs, Oustrics, Constans, A. Pujol. Chronométrateurs, A. Raynaud, G. Colomies. Délégué Ligue, Bonnafous. Suppléant Ligue, Jalbaud. Pour toutes correspondances : M. Joseph Bonnafous, Café des Colonies, 27, bd Jean-Jaurès, Carcassonne.

M.C. DE VINCENNES. — Au cours de sa réunion de mars, le M.C. de Vincennes a ainsi formé son nouveau comité. Président M. Le Masson. Vice-Président, M. Moteau. Secrétaire, M. Demangeot. Trésorier, M. Tirand. Membres : MM. Pragastin, Dubreuil, Orbain, Grenglet et Tkaczuk.

Les réunions ont lieu au siège, 54, rue de Montreuil, à Vincennes, le premier mardi de chaque mois, à 21 heures.

NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 250 fr.
PETITES ANNONCES COMMERCIALES (minimum 5 lignes) LA LIGNE 350 fr.

Pour l'envoi par courrier de vos Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans 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 lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution.

MOTOS A VENDRE

VELOCET. KTT 350 comp. culasse bronze, impeccable. Masson, 10 r. Reclus, Choisy.

BSA 250 cul. lux. 50 px int. sam. dim. Sauveur 107r. Didot

125 DKW impec. PER. 27-89.

VICTORIA 350 culb. 70000. Friedmann 147 r. Saussure-17e

BMW 7 cv lat. R11 av. side b. ét. RODRIGUEZ 11 impas. Delaunay, métro Charonne.

500 ARIEL RH cul. ét. neuf SABATE 23 rue du Soleil, 20e 12 heures à 13 h. 30.

BSA B31 350 cul. 1950 s. gar. 7000 k. Malzieux, 34 r. Jules Ferry Bagnolet (Seine) t. l. j.

ARMOR 250 culb. M. Zurcher 50000 état. Bertrand R. 83, Butte Pinson, Pierrefitte.

PEUGEOT 125 3 v. sél. 50000. ANDRE 68 r. Dulong, 17e.

TRIUMPH 350 culb. f. tel. 120 68 rue Dulong Paris-17e

350 MOTOB. sup. cul. impec. rep. 125 récente. PER. 27-89.

HARLEY 750 cc. bleu impec. 150. WEIL PRO. 85-87 r. vous

PEUGEOT 350 av. sidecar 85. FRANK 2 pass. d'Enfer-14e.

DOUGLAS 600 cc. lat. 1re main ent. orig. ét. méc. parf idéal pr tourisme à deux. GUBERT 47 av. Opéra. OPE. 07-38.

DKW 350 NZ impec. Chantegreil 138 av. Paris, Vincennes

OSA 350 side Zundapp KS 750 PINARD 11 r du Plateau-19e

NORTON 16 H impec. 115000. Dupuy 23 r. Médéric, Rosny.

DAX 350 2 tub. sélect. 60 M canoé canad. ét. neuf 30 M. Epicerie 14 r. Et. Marey-20e

750 BMW R12 très bon état t. b. pneu. bd Foch Epinay S/S.

ARDIE 250 3 cv 140. Henry 10 b Malesherbes. ANJ. 51-89.

350 TERROT lat 1930 ent. revisé. HOCQUARD, 124, r. J. Guesde, Levallois.

250 Junior GR b. ét. 65. Gessert 5 pl. Marché, Levallois

PUCH 125 T 7000 k. VETTER 18 rue Berthelot, Puteaux.

GN.-RH. 800 side trac. im. 130. GARIGOU, 22 r. Anciens Combattants, Courbevoie.

PART. à part. v. Peugeot 1 cv ét. neuf en rod. GRE. 14-83

BSA 350 rem. à neuf et 500 Motobéc. culb. à roder. Marty 90 r. H. Barbusse Asnières S.

NSU 350 parfait état Prendre R.V. DID. 25-53. vis. Pantin.

PEUGEOT 150 5000 k. 4q. 95. Bapo 89 r. La Pompe Pas 28-83

MOTOB. 125 b.ét. 40000. Quesnel 11 r. Delaitre, 20e, 18 h.

TERROT 125 EP. SAILLOT 15 av. H. Bergson, Garches (SO)

350 PEUGEOT b. ét. tan-sad 22 r. Pelletan, Villejuif.

BELLENSU 250 sup. cul. aff. de conf. MICHEL 44 r. Reulos, Villejuif.

TERROT 350 lat. b. af. Ducoudray 46 r. Reulos, Villejuif.

NEW-MAP 125 cc 4 tps état neuf, 8 rue Cail, Paris-10e.

V. tandem Dery neuf 800 k. Ecr. Barotte 22 r. Orfila-20e.

Narcisse tandem 100 cc 3000 k. tél. Chaville 806 sauf matin.

GR. CV 2 t. b. ét. av. ou s. sid. Polve 49r. d. Maronites-20e

SIDE BMW R12 télé. 1e main Motb. 125 lat. et 2 tem. b. ét. Soyer 92 rue Rochechouart-9e

V. Terrot 750 av. side 2 pl. impec. Guillier 145 rue de l'Université, Paris-7e.

V. BMW R12 mot. réf. sidecar chass. Préc. gd tour. 190. M. Herman 37 r. d. Gravilliers-3e

PEUGEOT 350 cmc. avec side bon état. 35 r. des Anciens Combattants, Courbevoie (S.).

DKW 350 NZ état impeccable, peu roulé 95000. TRI. 69-37.

VEND Indian 500 et moteur R. Gillet 350. GRE. 43-68.

BENELLI 250 ACT t. rap. imp. 100. Arson 22 r. Larrey, P.-5e

MOTOB. 125 lat. équip. 55000 Dupont 13 r. Turgie Malakoff

BSA 9cv av. side parf. ét. écr. Béchet 32 av. Wagram, 8e.

175 MONET-GOYON pneu nf, 55000. DELORME NOR. 73-20.

MONET-GOYON 250 L3 1946 15000 kms ou Ariel 350 culb. 4 vit. sél. TREMOLO 6 rue des Bois, Ville d'Avray. Chaville 17-41.

GD spt Motobéc. 350 neuve sus. ar. f. tél. ANSQUER 11 r. St Augustin-2e. Ric. 33-69.

V. Motob. Poney état neuf tél. heures repas MAI. 01-14.

INDIAN 1200 av. side ét nf Morel 4 r. Saussure (h. rep.).

BSA A10 360. Jacques Masson 3 r. Amiral Mouchez-13e.

NORTON ES2 11000 k. c. mar. Lopez 17r. A. Mimerel Vitry/S

BSA 500 av. side sport b. ét. 100. Tél. 654, Le Raincy.

PEUGEOT 125 cc ét nf 55000 COLLIN 52 rue de Meaux-19e

G. R. R3 60. Cornu Tri. 37-17

GNOME RH. 125 sél. parf. ét. 55000. Urgent. GRA. 15-20.

BSA 250 culb. sél. t. b. état DKW 350 NZ side sp. t. b. ét. Guinot 13 quai de l'Oise-19e

VICTORIA 350 culb 4 v. sél. parf. ét. 130. BER 01-48.

250 BMW. CHA. 23-65.

MOTOS TERROT, une bicyclin. et une 250 cc. pns nfs cause dble emploi exc. ét. 110000 les deux. GROSJEAN, 19, rue Violet. SEG. 69-13.

PUCH 350 t. b. ét. 2 cyl. 4 v. sél. p. t.sad sac cuir 95. Hugéle. La Source, Annonay (Ard.)

70000 P105 350 cul. mot. à rod. p. nf ou éch. c. Darmont, Manganot 117 r. V. Hugo Levallois

500 MOTOB. sup. cul. 4 v. ét. méc. impec. pns nfs. Fournier 49 r. Gal Saussier, Troyes.

500 TRIUMPH lat. pf. ét. 120. Mory 37 r. Sèvres, Clamart.

INDIAN 500 impec. ITORD 37 r. Croix Baragnon, Toulouse (plus offr. urgent).

MOTOB. 175, 1950 cme neuve 6 pl. Gare, Sucy en Brie (SO)

DKW 350 15600 k. déd. pièc. dét. pns. bat. neufs. side 48 Bern. Breski 14 r. Chomel-7e

500 GUZZI compétition état neuf. JACQUIER-BERT André Le Touvet (Isère).

CAUSE dép. étr. vds Harley Davidson 750 WLA grand luxe comme neuve 200000. NOT-TOLI, Super 8 Aérien Aux Foires, Troyes (Aube).

1000 R. GILLET sus. ar. b. ét. 6 pns bat 24 amp. side g. t. FILLET 76 r. Marcelle, Lilles

JAWA 4 cv culb. pf. ét. Niquet 13 r. A. Blanqui Vitry (Seine)

100 R. GILLET 3 vit. parf. ét. méc. 35000 MIC. 10-90.

BMW 750 R11 85000, Puch 350 2 tps 4 vit. sél. 110. Binet 8 r. V. Couturier, Nevers T 10-51.

INDIAN 500 imp. PICAPD 206 Bd Voltaire Asnières.

TERROT 500 non immat. f té. Rolan 7 r. J. Bara Romainville

TERROT 350 side Roy ex. ét. équipée MOTOS-STAND 42 av. J. Jaurès, Arceuil (Seine).

SIDE Roy av. cap. sur 350 Peugeot P 107, mot. réf nbx acces. 80000. Vis. 10 rue Fouquet, Clichy (Seine).

350 culb. Dax bon ét. prix int. 18 pas. du Bail-10e.

125 TERROT ETD 7000 kms Béranger 35 r. R. Dumoncel, 14e. Soir 19 h. et samedi.

GNOME RH. 125 sél. parf. ét. 55000, urgent. GRA. 15-20.

250 TERROT 2 t mot. réf. nf 45000. FREY 5 r. Collette-17e

PEUGEOT 100. 53. OPE.73-48

n. DAV. 750 impec. PENSEC Ligny - Le Riboult (Loiret)

TERROT 350 imp. 48, 9000 k. 110. T. 179 Draveil, Villerme

EPAVE Terrot 750 VA cadre NSU 250, AUGER 2 rue de la Marne, Saint Lô (Manche).

G. RH. 350 CMI cul. pf. ét. 80. Pfingstag L., Giroux (P.d.D.)

VENDS DKW 350 SB 90000. Gn.-Rh. 750 X 285000 (réserv. Terrot cuir. Vélo Vap 18000). VAUDOIT à Carrolles (Manche).

500 GUZZI compétition état neuf. JACQUIER-BERT André Le Touvet (Isère).

CAUSE dép. étr. vds Harley Davidson 750 WLA grand luxe comme neuve 200000. NOT-TOLI, Super 8 Aérien Aux Foires, Troyes (Aube).

1000 R. GILLET sus. ar. b. ét. 6 pns bat 24 amp. side g. t. FILLET 76 r. Marcelle, Lilles

JAWA 4 cv culb. pf. ét. Niquet 13 r. A. Blanqui Vitry (Seine)

100 R. GILLET 3 vit. parf. ét. méc. 35000 MIC. 10-90.

BMW 750 R11 85000, Puch 350 2 tps 4 vit. sél. 110. Binet 8 r. V. Couturier, Nevers T 10-51.

INDIAN 500 imp. PICAPD 206 Bd Voltaire Asnières.

TERROT 500 non immat. f té. Rolan 7 r. J. Bara Romainville

TERROT 350 side Roy ex. ét. équipée MOTOS-STAND 42 av. J. Jaurès, Arceuil (Seine).

SIDE Roy av. cap. sur 350 Peugeot P 107, mot. réf nbx acces. 80000. Vis. 10 rue Fouquet, Clichy (Seine).

350 culb. Dax bon ét. prix int. 18 pas. du Bail-10e.

125 TERROT ETD 7000 kms Béranger 35 r. R. Dumoncel, 14e. Soir 19 h. et samedi.

GNOME RH. 125 sél. parf. ét. 55000, urgent. GRA. 15-20.

250 TERROT 2 t mot. réf. nf 45000. FREY 5 r. Collette-17e

PEUGEOT 100. 53. OPE.73-48

JAWA 250 jull. 50 prix 160. Collonge 9 r. Maltebrun-20e.

125 GN. RH. R 3 luxe 13000 k. Perrin 54 r. Lamartine-9e

B.M.W. JUN 50 R 51-2 (Latscha)

cme neuve, 340. Cause départ Froissart 9 rue Villersexel, Paris, 7e. LITRE 34-50.

500 AJS 48 téles. état neuf. BATISS 105 Championnet-18e.

500 FN parfait état 100.000 fr. 140, rue Tennerolles, Saint-Cloud MOL 41-85.

BMW R2 190 cc. occas. 60000 vis. 26 r. Beaujon en semaine

TERROT 350 cul. 4 v. ét. nf bon px remorq camp. Carneiro 15 r. V. Aublet Romainville.

SUPERBE NSU 250 sup. culas. état abs. imp. 110 Auguste 8 r. Eglise, Ezanville, S.-O.

175 MOTOBECANE Z2C état neuf. BAUVE 7 r. Fg Montmartre, -9e à partir de 19 h.

DOLLAR 350 cul. side b. ét. 100000. MARCEL 40 rue Camille Pelletan, Levallois.

TERROT 350 HCT sél. 4 v. pf. ét. gén. Pouzalgue 14 r. Terres St Victor Fontenay s/Bois.

250 MOTOB. bl. m. b. ét. 65. Millet 57 r. Stalingrad Arcueil

350 R. GILLET ét. nf. Celys 105 av P. Couturier Arcueil.

125 G. R. sél. tt équip. en rod. px int. ap. 18 h. CAS 47 r. Raspail, Montreuil.

BMW R 66 Toute beauté état neuf, 280.000 fr. PER. 35-53.

SIDECARS Terrot 500 type RD et RL parf. ét. Jonghi 350 TJ 4 c. nbx acces. impec. Motobéc. 125 D45, Poney et Mobyettes. Ag. MOTOBECANE et BSA 71 r. Blanche Tri 55-50

SIDE 250 spt lég. dr. Burtin Caserne 2 pl. Fontenoy-7e.

SOYER 350 ét. nf OPE. 62-88

ON DESIRE ACHETER

CHERCHE 150 cc ou 175 cc ou scooter. Abbé MARTIN, Argentré (Ille et Vilaine).

ACHAT comptant vélomoteur motos scooter Dery. DELAIRE 4 impasse Gaité-14e

ECHANGES

ECH. moto 4 cv P107 c. nve c. voit. 4pl. mém. accid. R Guillon 9 pas. Marly, Paris-17e.

V. ou éch. Zundapp KS 500 5 cv culb. c. voit. 6-7 CV. Vanvacas 45r. B Gante Villemonble

VOITURES A VENDRE

SANDFORD mot. Ruby sport 6 cv parf. ét. BLANCHE AUTO 71 r. Blanche TRI. 55-50

GIRAT 6 cv 4 vit. dern. mod. mot à roder cap. peint. nves 5 pns neufs. POITTEVIN 5 r. Charles Robin, Paris-10e.

DIVERS

FRIGIDAIRE à échanger contre vélomoteur ou moto. GROS impasse de la Gaité-14e.

FN 350 lat. 3 vit. état splendide. Tél. PLA. 16-96.

AVON 26 x 350 nf mais léger acc. idéal pr side ou latér. GUBERT 47 av. Opéra 07-38

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, Per. 09-13. Réal. rectif. d'embiel. Cyl. dispo. Embiel. et cyl. Peug. 105. 107. 108. 109. 110. 111. 112, etc et ttes marq. pièce adapt. pour Chaise, Peug. Terrot, Motob. FN, et Embiel. ttes marq. culas. Peug. Automoto A12 et ttes marq. Catalogue N° 10 s/dem. Fourni. exclusive aux Agents seulem.

FONDS DE COMMERCE

AFFAIRES CYCLES

Agence gde marq. bout. atel. logt banl. Est proche, bien située. Entier. réf. à neuf. S.A.I. 21 r du Général Foy-8e. Tél. LAB. 21-66 (le matin).

EMPLOIS

ON DEMANDE JEUNE HOMME de 14 à 16 ans avec certif. études pour trav. bureau, présenté par parents. MOTO-REVUE 12 r. Cléry, Paris-2e.

LES BONS DE LA DÉFENSE NATIONALE

A INTERET PROGRESSIF

sont ANONYMES et
REMBOURSABLES
A VUE

PRIX D'EMISSION : 9.700 FRANCS

PRIX DE REMBOURSEMENT
CROISSANT JUSQU'A

12.000 FRANCS

59

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME-RHONE — B.S.A.

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

Pneumatiques - Accessoires modernes - Appareil-
lage électrique français et étranger - Pièces
détachées : origine, adaptables, sur modèles.

Réfection d'embellissage - Réalésage - Chemisage

Remise en état cadres et réservoirs

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

EXPEDITIONS PROVINCE ET COLONIES

Atelier et Magasin :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser
temps et argent

en trouvant à tout moment

tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS
aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les
SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eu

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS
vêtements

de cuir :

MOTO
AUTOMOBILE
SPORT
VILLE

Exigez la
marque
CHROME - CUIR

CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

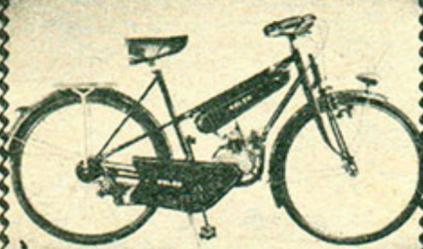


Voici...

« GELEM »

Trois vitesses

Qui a triomphé dans le
Tour de France Cyclotou-
riste : 1^{er} ex-æquo à 35
kmh. de moyenne - 1^{er} au
Rallye de Casablanca



« GELEM »

Le cyclomoteur idéal est un
mode de locomotion prati-
que, aussi maniable et éco-
nomique qu'une simple
bicyclette.

« GELEM »

Offre les garanties de con-
fort et de sécurité. Il ne
pèse que 23 kgs. Sa vitesse
est de 45 kms à l'heure, la
capacité de son réservoir est
de 3 l. 1/4 et sa consomma-
tion 1 l. 1/2 aux 100 kms.
Moteur ABG « VAP 4 »
de 48 cmc.

Cyclomoteur

« GELEM »

6, Boulevard Bineau
LEVALLOIS - PERRET

Seine PER. 23-75

« NEUILLY-MOTOS »

Une organisation moderne...

Un vrai spécialiste de la moto...

vous fournira et vous réparera toute
machine de la gamme **B. S. A. - SUNBEAM**
34, Avenue Clémenceau - NEUILLY-PLAISANCE
Tél. : 230 — Ouvert Dimanche matin

FUTURS MOTARDS, CONFIEZ VOTRE APPRENTISSAGE
A DE VRAIS MOTOCYCLISTES !...

Seul NATION-ECOLE, l'Ecole des Sportifs
286, Bd Voltaire - PARIS-11^e - (métro Nation) DID. 36-94

VOUS APPRENDRA A BIEN CONDUIRE VOTRE MOTO
Les leçons sont données par M. ROBIN, coureur de moto-cross
MAXIMUM DE SUCCES

VENTE A CREDIT

D.S. MALTERRE

Agent Général :

Sté MOTOCYCLE - 166, rue La Fayette

Métro Gare du Nord NOR 07-59

Avez-vous votre NOTICE MOTOBECANE 125 lat. ?

En vente à Moto-Revue : 300 fr. - Franco : 345 fr.

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

DEPREZ

60^e ANNEE.

187, rue Ar. Sylvestre, 187
COURBEVOIE
DEF. 07-01 et 02

MOBYLETTES disponibles
MOTOBECANE - PEUGEOT

GNOME-RHONE

PUCH - SIDES

MAGNAT-DEBON

RENÉ GILLET

MONET-GOYON

CREDIT

REPARATIONS

PIECES DETACHEES

MOTOS VELO- MOTEURS

Toutes pièces détachées

Neuf et occasion

Toutes marques

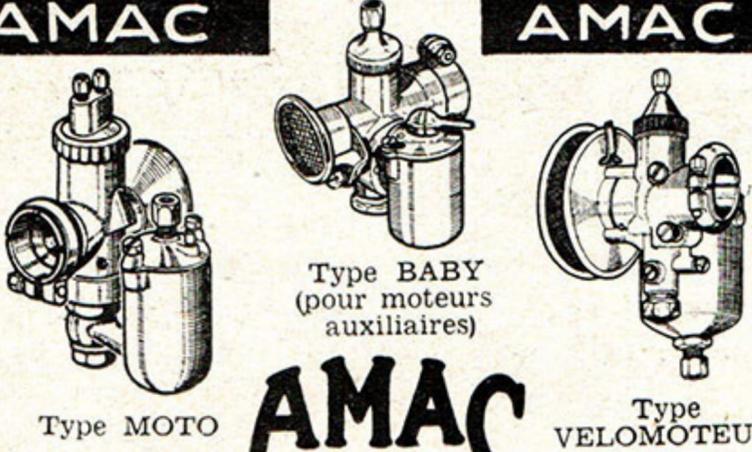
Ets BEAUSOLEIL

9, r. St-Sabin, PARIS

ROQ. 59-46

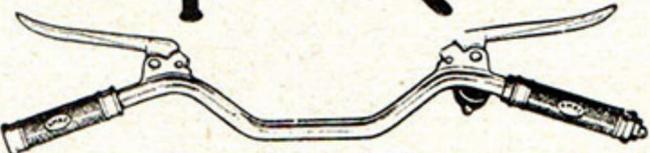
Pour toute correspon-
dance avec « MOTO-
REVUE », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

AMAC **AMAC**



Type MOTO Type BABY
(pour moteurs
auxiliaires)

AMAC Type
VELOMOTEUR



GUIDON MODELE 1951
nouvelle poignée tournante

En vente
chez tous les spécialistes

Catalogue et documentation
à MM. les Agents
sur demande.



COFFRET
pièces de
rechange

STATION-SERVICE-AMAC
21, r. Collange - LEVALLOIS - T.él. PER. 06-02

A l'angle de la
Place Voltaire
VOLTAIRE-MOTOS

53, rue Richard-Lenoir
ROQ. 20-30

PARIS-11^e
Métro : Voltaire

Agent de toutes les
GRANDES MARQUES FRANÇAISES

VENTE A CREDIT
CONDITIONS
UNIQUES A PARIS!!!

Livre immédiatement :

GUILLER
D.S. MALTERRE
JONGHI
GNOME-RHONE
MONET-GOYON

etc...

CATALOGUE CONTRE 30 frs EN TIMBRES

Nouvelle méthode de CREDIT
POUR PARIS ET BANLIEUE SEULEMENT
AVEC LE MINIMUM A LA COMMANDE
ET 12 MENSUALITES, VOUS AUREZ VOTRE :
JONGHI. Ex. : 4.225 frs. par mois — GUILLER —
TERROT — GIMA — N.S.U. — RENE GILLET
ALMA — ET TOUTES LES SPLENDIDES

BSA et Sunbeam
LIVRAISON RAPIDE A :

BARBES - MOTOS - CYCLES
98, Rue Doudeauville - Paris-18^e - M^e Chât. Rouge
MISE AU POINT SOIGNEE et tous conseils pour la bonne
marche de votre machine à la sortie de notre magasin.
ATELIER POUR VOS REPARATIONS
Ouvert tous les jours de 8 h. 30 à 19 h. 30 dimanche excepté

MOBYLETTE MOTOBECANE DISPONIBLE
LIVRAISON PROVINCE
les derniers modèles
MOTOBECANE - MONET-GOYON - TERROT
AUTOMOTO - GNOME-RHONE - JONGHI
SCOOTERS BERNARDET et SIDES PRECISION
sont disponibles rapidement en les
commandant à l'agent qualifié

marcel perrin
RECORDMAN DU MONDE
50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)
METRO : PORTE DE ST-CLOUD MOL. 29-62

VENTE A CREDIT

DRESCHMOTOR Motos DRESCH
— D.F.R. —
PIECES DETACHEES D'ORIGINE.
TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBELLAGES
TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX
ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON
7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

MOTO-RECORD
G. BONNARDEL - J. MURIT
151, RUE MARCADET — PARIS - 18^e — TEL. : MON. 24-40
Toutes marques Françaises et étrangères
SPECIALISTE B.M.W. - (51-2 et R. 25 Neuves)
CONCESSIONNAIRE GNOME et RHONE

ASSURANCES IMMEDIATES

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

Vous n'avez qu'à choisir!

Il n'y a pas meilleur catalogue que la collection de

St PAUL-MOTOS

1, rue de Rivoli - PARIS (4^e) — ARC. 71-46 - Métro St-Paul



Ce magasin est ouvert tous les jours sauf dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

TERROT — MOTOCONFORT — MONET-GOYON — GNOME-RHONE — HUIN — RENE GILLET
ALCYON — JONGHI — ORIGAN — M.R. — LAMBRETTA — VALLEE — A.G.F. — DERNY —
MOSQUITO — D.K.W. — GUZZI — JAWA — GILLET D'HERSTAL — TRIUMPH — et la MOBYLETTE

Livraison immédiate de la plupart de ces marques

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

EQUIPEMENT

Batteries FULMEN — Huiles CASTROL — CASQUES F.N., GENO, Y.C., etc...
Pare-chocs et tabliers spéciaux pour JAWA — Grand choix de pèlerines

VENTE A CREDIT

Conditions contre 30 francs en timbres-poste