

39^e ANNEE. — 4 AOUT 1951. — N° 1.044.

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

30
ESSAI

125 D.K.W.

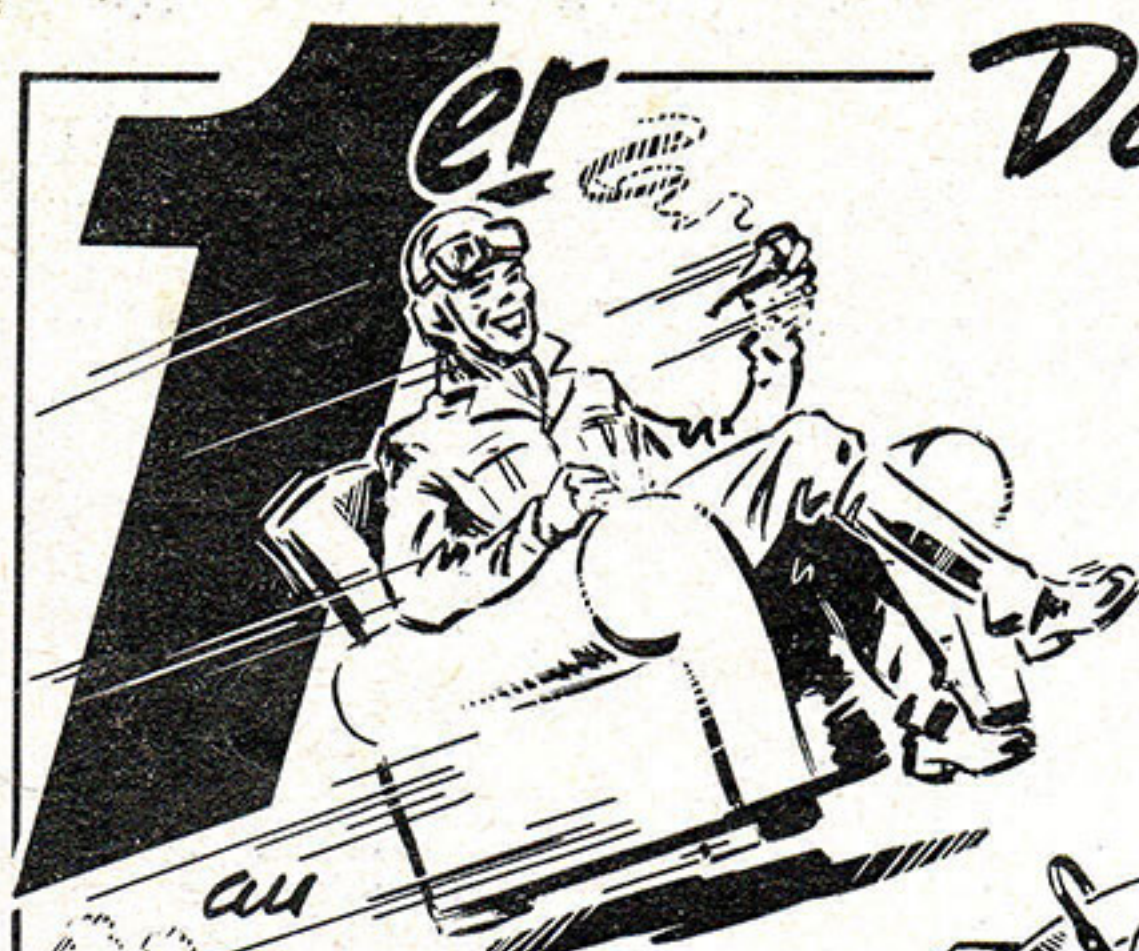
Moto revue



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

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

Charme de la moto ! Seul ce moyen de locomotion permet de goûter
les joies que procure l'escalade de ce petit raidillon.



Dans un fauteuil!

avec une

Douglas

Le confort de classe

BOL D'OR 1950

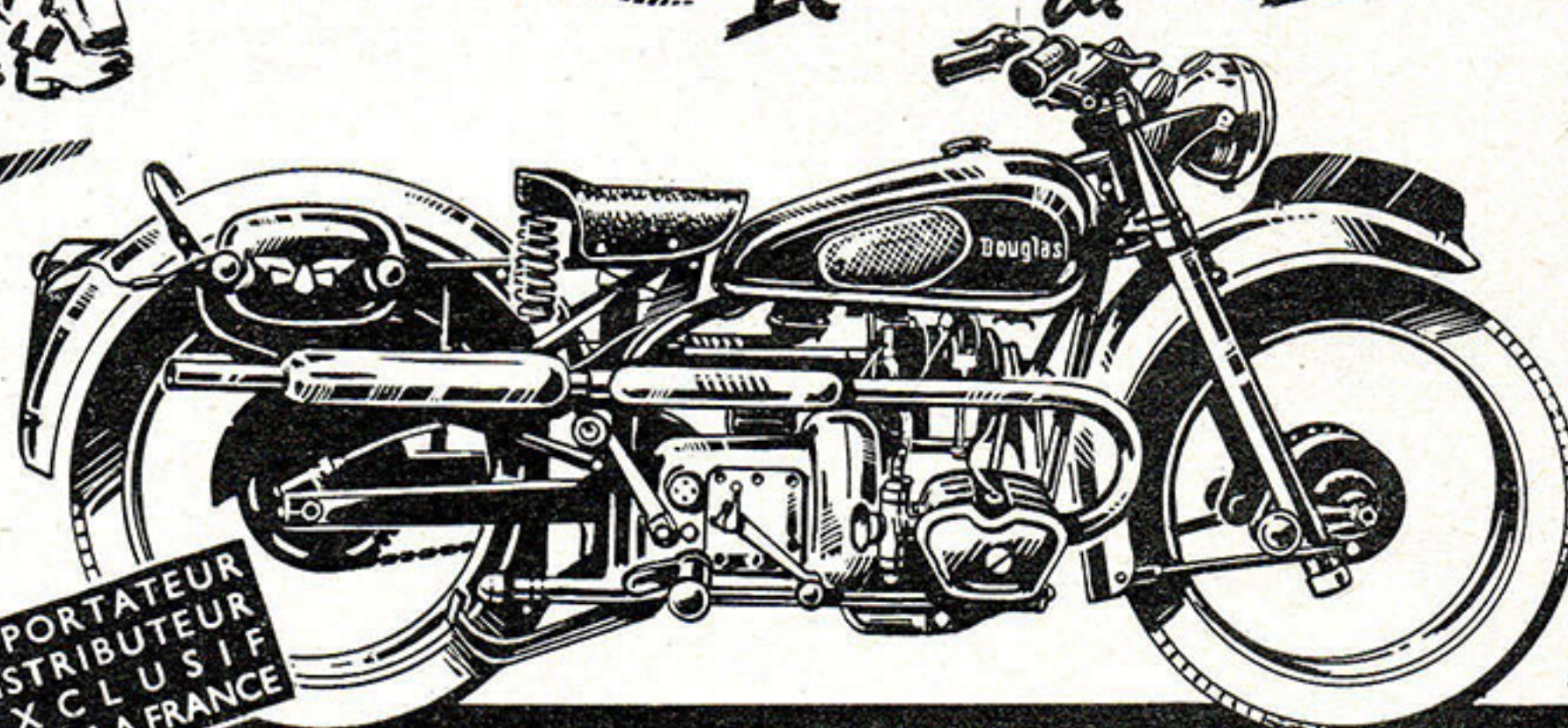
Catégorie 350 CMC

Extrait de "MOTO-REVUE"

N° 985 du 10/6/50

On avait l'impression de voir un simple touriste sur une merveilleuse machine qui ne nécessita pas le moindre arrêt!

2061 km, 7 en 24 h.
moyenne 85 km, 9



IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

NEW-MAP

*et
Tous ses Agents*

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

4-c

*Une simple pression
du pouce*



ET VOUS AUREZ
A VOLONTÉ

AVERTISSEUR
LANTERNE
PHARE
CODE

AVEC LE

COMMUTATEUR
C. M. 45

DIRECTION
GENERALE
LA SONE
— ISÈRE —

USINES
LA SONE
et DOMÈNE
— ISÈRE —

MORELO

AGENCE A PARIS, 93, Rue AMPÈRE - Wagram 78-45

UN DEMI-SIECLE

D'EXISTENCE DANS LA MOTO

VOUS DONNE LA GARANTIE D'UNE

MAISON DE CONFIANCE !

VOLTAIRE - MOTOS

53, rue Richard-Lenoir, 53 — PARIS (11^e)

Tél. : ROQ. 20-30

Métro Voltaire

VENTE A CREDIT

Conditions uniques à Paris

Agent de toutes les

GRANDES MARQUES FRANÇAISES

LIVRE IMMEDIATEMENT

GUILLER

D.S. MALTERRE

JONGHI

GNOME-RHONE

MONET-GOYON

VELOCETTE

etc...

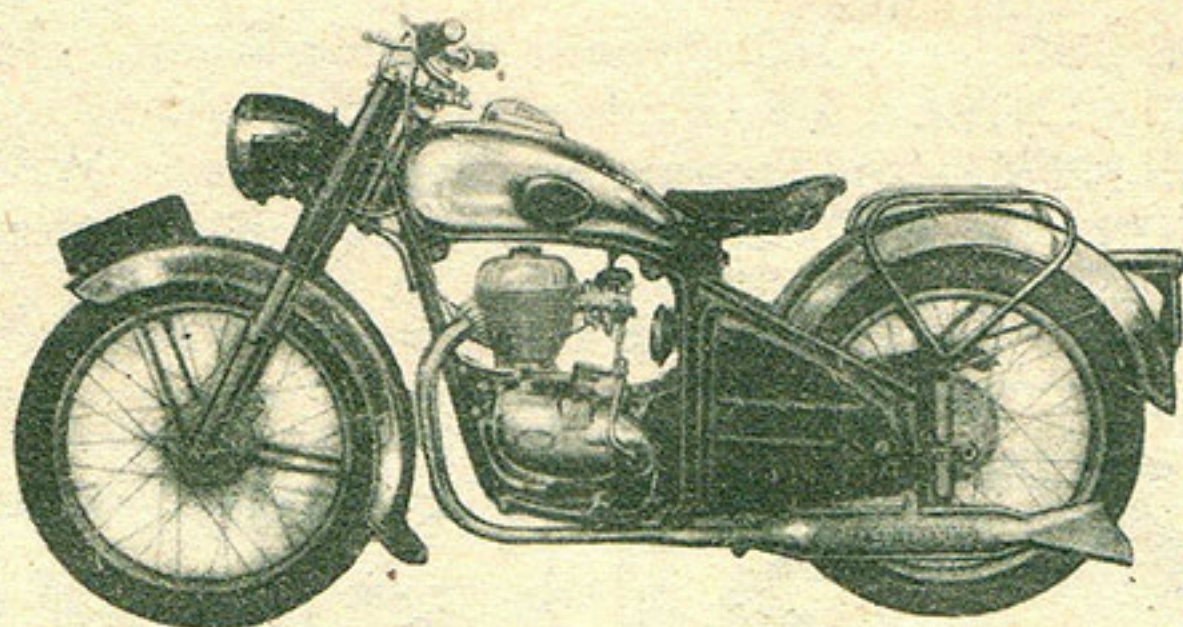
Catalogue contre 30 francs en timbres

Ne tardez plus !... pour vos vacances

ST-PAUL MOTOS

PEUT ENCORE VOUS LIVRER LA MOTO OU LE VELOMOTEUR DE VOTRE CHOIX
AGENCE DES PLUS GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES

■
ACCESSOIRES
■



■
EQUIPEMENT
■

DISPONIBLE IMMEDIATEMENT : La nouvelle 200 cmc. D.K.W.

125 cmc. MOTOCONFORT

125 cmc. RENE GILLET

125 cmc. GUILLER A.M.C.

125 cmc. ALCYON

125 cmc. GILLET-HERSTAL

125 cmc. VALLEE

125 cmc. RADIOR

100 cmc. MONET-GOYON

175 cmc. GUILLER A.M.C.

175 cmc. VALLEE YDRAL

250 cmc. GILLET - HERSTAL

400 cmc. GILLET HERSTAL

500 cmc. TERROT

650 cmc. TRIUMPH

SCOOTER LOHNER

DERNY tandem et solo

et la MOBYLETTE

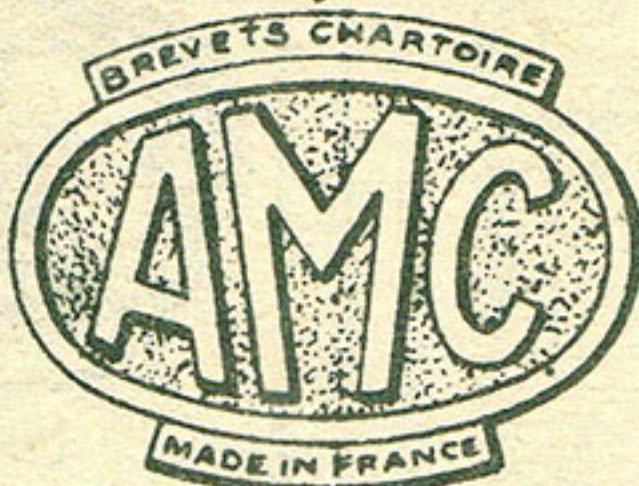
OUVERT PENDANT
LE MOIS D'AOUT

1, RUE DE RIVOLI - PARIS-4^e

Métro : St-Paul
Tél. : ARCHIVES 71-46

Déjà vainqueurs aux Bols d'or 1949 et 1950

LES MOTEURS



125 ET 175 CM³

4 TEMPS A CULBUTEURS - 4 VITESSES - SELECTEUR AU PIED

Sont et nouveau les grands triomphateurs du
BOLD'OR 1951
CATÉGORIE 175

- CLASSANT 5 COUREURS DANS LES 6 PREMIERES PLACES

1^{ER} MATHIEU : AYANT PARCOURU 1800 KM 390 A PLUS DE 75 KM/H DE MOYENNE

2^E MOSER

BATTANT LE RECORD DE L'EPREUVE SUR LE CIRCUIT DE ST GERMAIN EN LAYE AINSI QUE
LE RECORD DEJA DETENU PAR LES MOTEURS A.M.C. SUR LE CIRCUIT DE MONTLHERY

ALCYON - AUTOMOTO - GIMA

GUILLER - HUIN - MALTERRE

NEW-MAP - SCOOTAVIA

EQUIPEMENT LEURS VELOMOTEURS ET MOTOS LEGERES
AVEC LES MERVEILLEUX RACERS DE REPUTATION MONDIALE

Construits par les...

ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

TOUS LES EQUIPEMENTS

TOUS LES VELOMOTEURS

TOUTES LES REPARATIONS

TOUTES MARQUES LIVRABLES DE SUITE

CREDIT 3, 6, 9 mois CREDIT

Et dans notre essence, nous ajoutons « CARBOHYD »

chez Georges MONNERET

LA COMPETENCE QUE L'ON NE DISCUTE PAS !...

3 MAGASINS

PARIS-SUD : 106, Avenue Aristide-Briand - MONTROUGE — ALE.21-71

PARIS-CENTRE : 7-9, Boulevard Beaumarchais - BASTILLE — TUR. 96-56

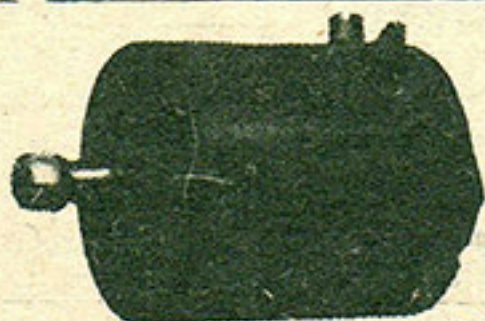
PARIS-NORD : 138, rue de Tocqueville - WAGRAM — WAG. 42-04

EXPEDITIONS EN PROVINCE : Pièces détachées et accessoires

Adresser la correspondance : 138, rue de Tocqueville — PARIS-17^e

PENDANT LE MOIS D'AOUT, SEUL LE MAGASIN DE LA BASTILLE EST OUVERT

MagrétoFrance



Dynamo type OR.



Dynamo Allumeur
type DR 1.

DYNAMOS

Types O et OR
à régulation par
troisième balai.

Type O 1
avec régulateur
de tension.

Type DR 1
dynamo allumeur
avec avance auto-
matique montée en
bout de vilebre-
quin.

Usine - Siège Social :

93, Route d'Heyrieux, 93 — LYON (VII^e)

Dépot : 42, Rue Brunel — PARIS (XVII^e)

Voulez-vous...

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

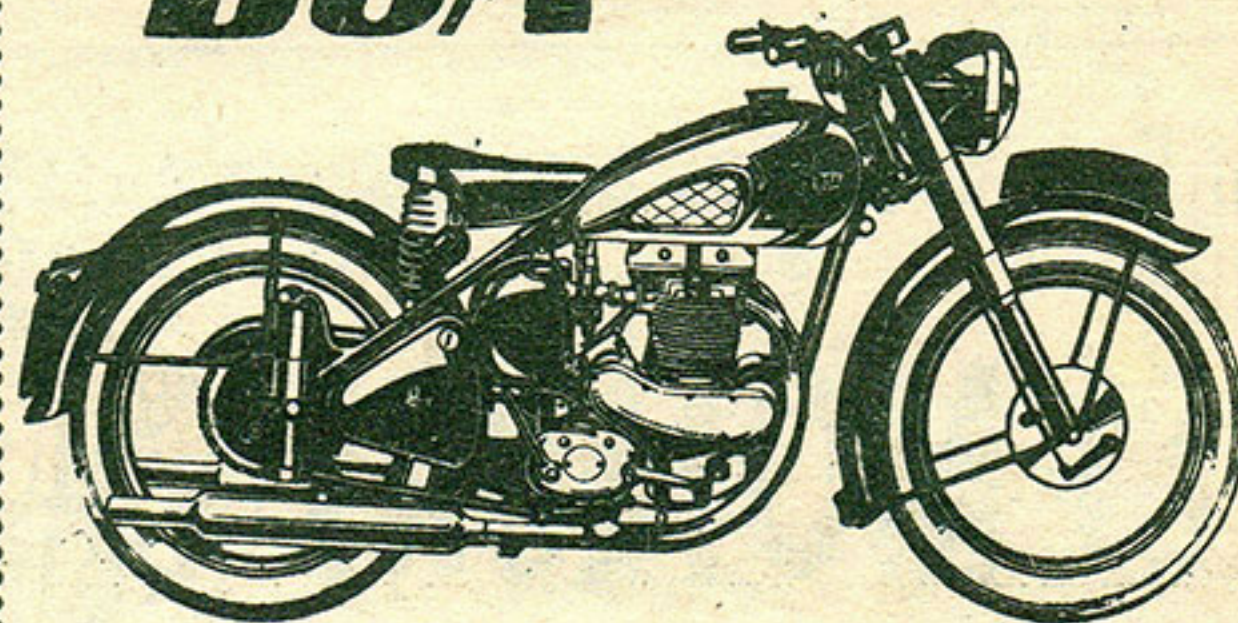
Allez aux Etablissements

« BARRE-MOTO »

123, AVENUE FOCH - SAINT-MAUR (Seine)

et choisissez un des nombreux modèles
visibles en magasin et livrables immédiatement

BSA ou Sunbeam



CADEAU A TOUT ACHETEUR

CONDITIONS DE PAIEMENT

très intéressantes

Fermé le Mercredi

GRA. 09-66

UN SIDECAR DE GRANDE CLASSE

Le "Hurricane 67" de BUFFLIER

Modèle déposé

Une ligne merveilleuse — Une sécurité absolue

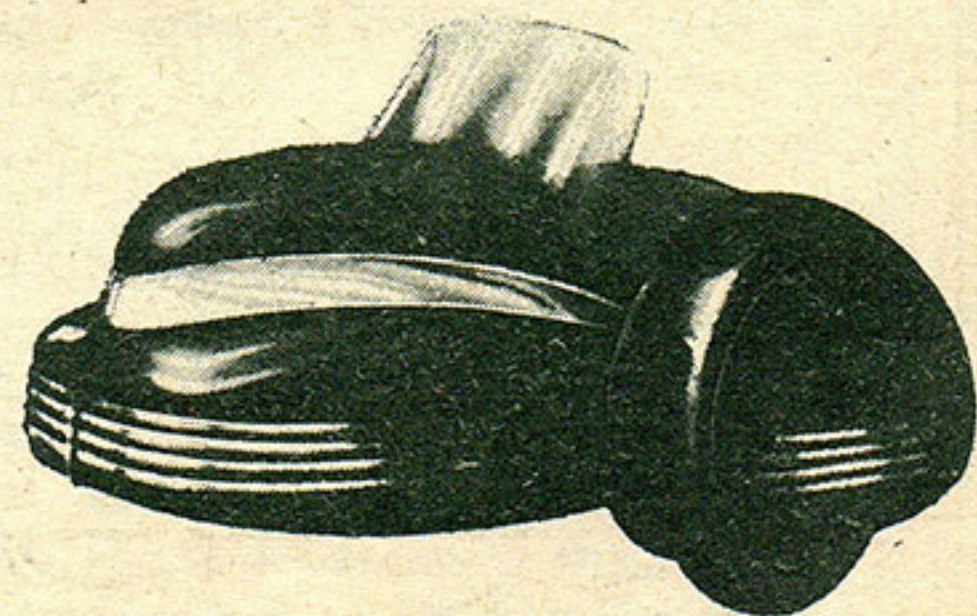
Châssis renforcé à double essieu

Un confort vraiment remarquable

Carrosserie Super-Luxe prévue en 1 pl. 1/2 côte-à-côte

Documentation gratuite

Anc. Ets B U F F L I E R (STARC) 31 Cours E. Zola à VILLEURBANNE



Motocyclistes...

...DANS VOTRE INTERET :

demandez à voir

L'ATELIER DE REPARATIONS

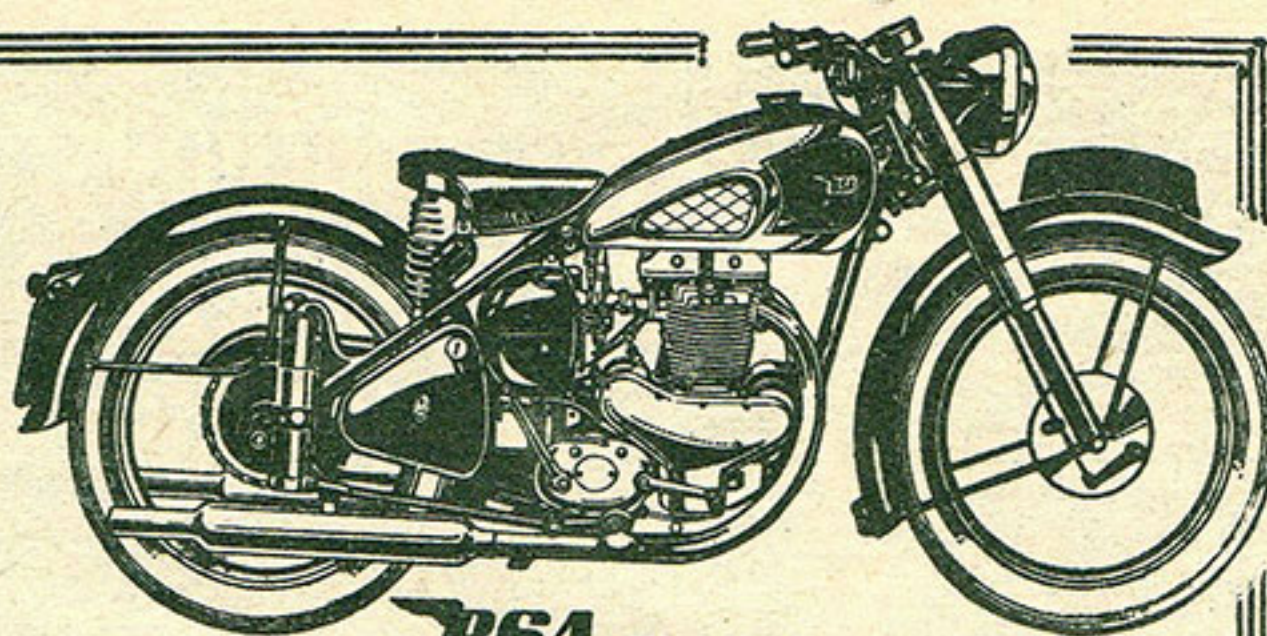
de votre vendeur avant de passer votre commande

A. DUBOIS

Recordman du Bol d'Or - Catégorie 175 cmc.

Ex-chef du service réparation MONET-GOYON

58, rue Aristide-Briand - LEVALLOIS-PERRET



BSA 500 O.H.V. Twin Model A7
with Spring Frame

vous livrera immédiatement votre

BSA ou votre

SUNBEAM

Et vous invite à visiter son installation qui vous donnera toute assurance pour
GARANTIE et ENTRETIEN

VENTE A CREDIT

aux meilleures conditions
pour la région parisienne.

A. DUBOIS

58, r. Aristide-Briand
LEVALLOIS - PERRET
(Seine)

PER. 19-73 - Métro A. France

Vous livre IMMEDIATEMENT

votre

Mobylette

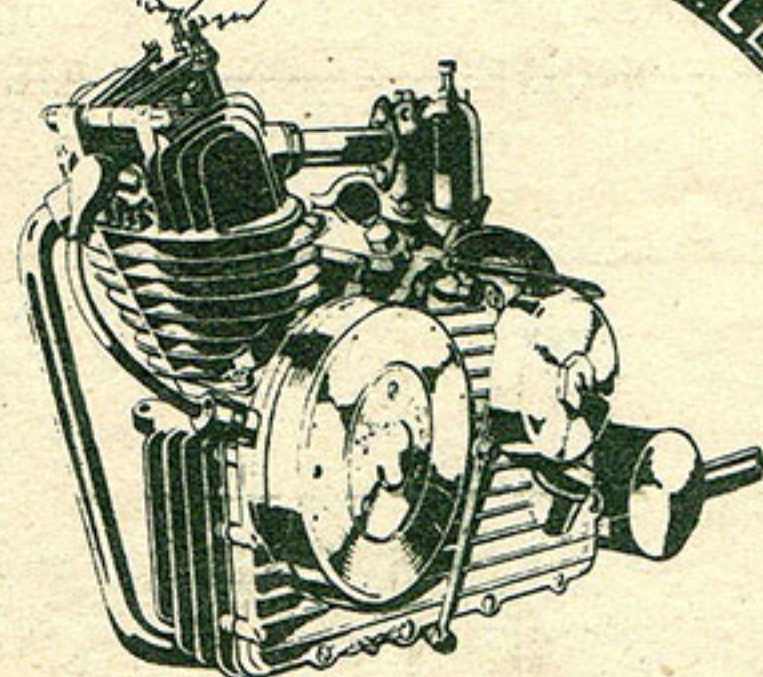
MOTOBECANE



LICENCE
DUCATI

48 cm³

Mucicla



M. ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)

Bureaux commerciaux : 36^e, Av. de l'Opéra, PARIS. Ope. 08-96

Pour
Cycles, Scooters
Motos,

**LA BURETTE
VALVESPOUT**

EST IRREMPLAÇABLE

ÉTANCHE
PROPRE
PRATIQUE

AVEC
5 BECS
INTERCHANGEABLES

Ces becs, en laiton entièrement décollé sont munis d'une valve de fermeture absolument étanche.

En vente dans les Grands Magasins,
Marchands de Cycles, Motos et les
succursales HENRY HAMELLE



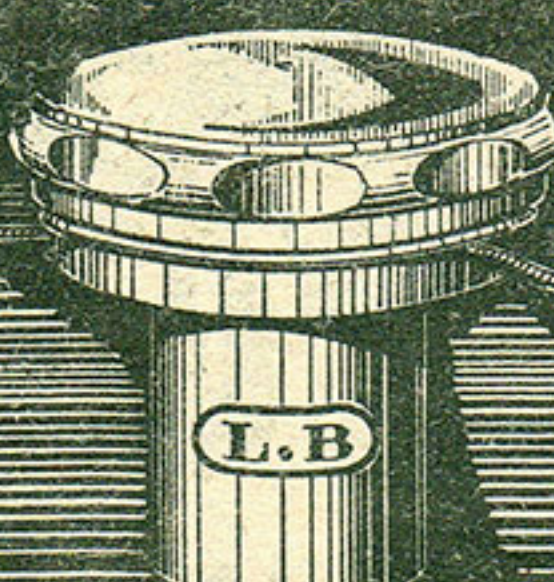
ÉTS HENRY HAMELLE

DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS POUR LA FRANCE ET L'UNION FRANÇAISE

21-23, Boulevard Jules-Ferry, PARIS (11^e)

Tél. : OBERkampf 31-00

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



BOUCHONS
de **RESERVOIR**
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**
28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches

Motocyclistes,
Cyclomotoristes...



ATTENTION !

Faites comme les plus grands « As » de la moto
Dans votre 4 temps...

HUILE Bret-oil type Compétition

Dans votre 2 temps...

Huile Bret-oil type Spéciale 2 Temps

Et ajoutez toujours à votre essence
ou à votre mélange

BRÉTOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »
Plus d'accrochages de pistons
Plus de perles aux bougies
Suppression de la calamine
Graissage parfait des hauts de cylindres
Protection totale des soupapes

En vente dans tous les Gar. Sta-Ser. Mot. où vous trouverez
nos huiles et notre BRÉTOCYL GRAPHITE présenté en
coffrets de 15 flacons-dose correspondant à 150 litres
d'essence pour le prix de 750 francs.

BRET-OIL - Issy-les-Moul. - MIC. 18-30 (lignes gr.)

Avant **FERMETURES** de **VACANCES**

Les Ets BONNET
Directeur-Gérant : N. ANGELY
80, av. du Gal-Leclerc - BILLANCOURT (Seine)

VOUS PROPOSENT LES MACHINES
SUIVANTES DISPONIBLES EN MAGASIN :

BSA 125 - 500 mono - 500 et 650 twin
SUNBEAM S 7
TERROT 350 et 500
GUZZI Scooter "GALLETO"
GUILLER 125 et 175
MALTERRE 125 et 175
JONGHI ACT 125

VENTE A CREDIT 12 MOIS
Fermeture 12 au 26 Août
VENEZ VOIR NOS OCCASIONS
Tél. : MOL. 15-46

Catalogue : 50 francs en mandat-poste au compte
C.C.P. 7141-46 Paris — Remboursés à tout acheteur
Renseignements : 30 frs en timbres-poste ou mandat

RAPID'MOTO

Directeur : J. CHARRIER - 21, rue d'Orléans
SAINT-CLOUD - (S.-et-O.) — Tél. MOL. 21-29

AGENCE DES PLUS GRANDES MARQUES

Disposons...

tant en NEUF qu'en OCCASION de
TERROT — MOTOBECANE
GNOME-RHONE
B.S.A. — SUNBEAM
N.S.U.

Spécialiste B.M.W.
Réparations soignées
Pièces détachées
B.M.W. R 73/75



Jacques CHARRIER
utilise exclusivement
les huiles

LABO
inox



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

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

Le Numéro : 25 francs

	France	Etranger
ABONNEMENTS 24 N°s	540 fr.	780 fr.
50 N°s	1.050 fr.	1.500 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. timbr. 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)

◆ DE BONNES ROUTES EN AFRIQUE DU SUD

Afin d'entretenir et d'accroître son réseau routier, le gouvernement d'Afrique du Sud consacre chaque année la somme de 20 millions de livres. Cette somme dépasse du tiers les recettes rapportées par les taxes sur les voitures, soit en service, soit importées ou exportées.

L'Afrique du Sud espère ainsi posséder dès 1960, un beau réseau routier de plus de 8.000 kms.

◆ ENCORE UN RECORD LAMBRETTA

Il s'agit du nombre de scooters de série mis en circulation en Suisse. Durant le mois d'avril, 37 Lambretta par jour ont pris la route.

◆ TROISIEME CONGRES DU PETROLE

Ce congrès qui eut lieu à Scheveningen fut l'occasion pour 2.500 techniciens représentant 40 nations de confronter leurs diverses opinions.

◆ UN RECORD DU MONDE QUI STIMULE L'EXPORTATION

Avec ses 41.000 cyclomoteurs, motos et scooters produits au cours du premier semestre 1951, N.S.U. vient en tête de la production motocycliste allemande et même de celle du continent. Les types de machines constituant la majeure partie de la fabrication sont la Quick, la Fox et aussi le scooter Lambretta construit sous licence.

Les chiffres sont d'ailleurs en ascension constante. Si les exportations vers la Hollande, la Belgique, les pays scandinaves et l'Amérique du Sud se sont sensiblement accrues, on peut dire que les derniers records du monde de vitesse pure de N.S.U. y ont beaucoup contribué. L'activité de cette grande firme ne se borne pas à la motocyclette : pendant le 1^{er} semestre 1951 les usines de Neckarsulm ont encore sorti 72.000 bicyclettes et 110.000 freins-moyeux torpédos.

CARTES ET GUIDES TOURISTIQUES

NOUS ne connaissons pas au monde de cartes supérieures aux cartes françaises. Une carte d'Etat-Major permet littéralement de voir le pays. Des initiatives privées nous ont valu des cartes routières vraiment admirables. Nous voulons rouler à toute vitesse : une carte nous donne les itinéraires utilisant les routes à grande circulation qui jouissent de la priorité.

Après avoir tracé notre itinéraire dans ses grandes lignes, nous avons les cartes particulières à chaque région, qui nous indiquent les parcours intéressants, le profil de la route, les beaux points de vue. Et enfin, les guides nous donnent sur les villes des détails que les cartes, même avec de nombreuses surcharges, ne pourraient nous donner.

Par exemple, nous y trouvons, chaque fois que cela est nécessaire, les plans des villes, les indications des curiosités, les adresses d'hôtels et même les spécialités gastronomiques.

Nous disposons donc, et à peu de frais, d'une documentation extrêmement précieuse qui nous permet de préparer à l'avance nos voyages et d'éviter les surprises désagréables.

Il est à notre avis toujours utile de préparer un voyage, du moins dans ses grandes lignes. Cela, dira-t-on, supprime l'imprévu, mais l'imprévu parfois manque complètement de charme. Est-il agréable d'arriver à la nuit tombante dans une petite ville dont c'est le jour de marché et de ne pas trouver de chambre ni de repas suffisants ?

C'est ce que le guide nous permettra d'éviter. Quand on s'est perdu, et la signalisation de certaines routes laisse beaucoup à désirer, on est énérvé, on veut regagner l'itinéraire par quelque petite route et cela sans vouloir s'arrêter pour faire le point. Une carte dans ce cas s'avère presque indispensable.

La préparation complète d'un voyage consiste : 1^o à lire quelques ouvrages sur la région qu'on veut parcourir. 2^o déterminer sur une carte à petite échelle les grandes lignes de l'itinéraire d'après les points à visiter. 3^o préparer sur des cartons des fractions de l'itinéraire, en indiquant les noms des localités, le numéro des routes, les distances, les changements de route, l'itinéraire dans la traversée des villes.

Ainsi vous serez débarrassé de toute crainte de vous égarer, et vous pourrez jouir à un degré plus élevé encore des beautés que vous offre la nature.

◆ L'ALLEMAGNE EXPORTE

La dernière Foire des Métiers de Munich a été marquée par la conclusion de nombreux et importants marchés avec l'étranger. C'est ainsi que des commandes pour une somme de 250.000 D.M. ont été passées, rien que pour les moteurs auxiliaires pour bicyclettes.

◆ NOUVEAUX RETELEMENTS ROUTIERS

Des essais en Californie ont montré que des routes faites à une allure record (13 kms en 1 h. 1/2) en enduisant le sol à l'aide d'une mixture liquide à base de résine artificielle, pouvaient, 3 heures après, être parcourues par des camions de 7,5 tonnes. Le revêtement a une épaisseur de 15 cm. environ et a un prix de revient 10 fois moins élevé qu'une route bétonnée.

D'autre part, le revêtement de caoutchouc, dont la première expérience remonte au printemps 1949 en Virginie, a fait ses preuves : risques de dérapage extrêmement réduits ; formation de verglas repoussée à une température plus basse.

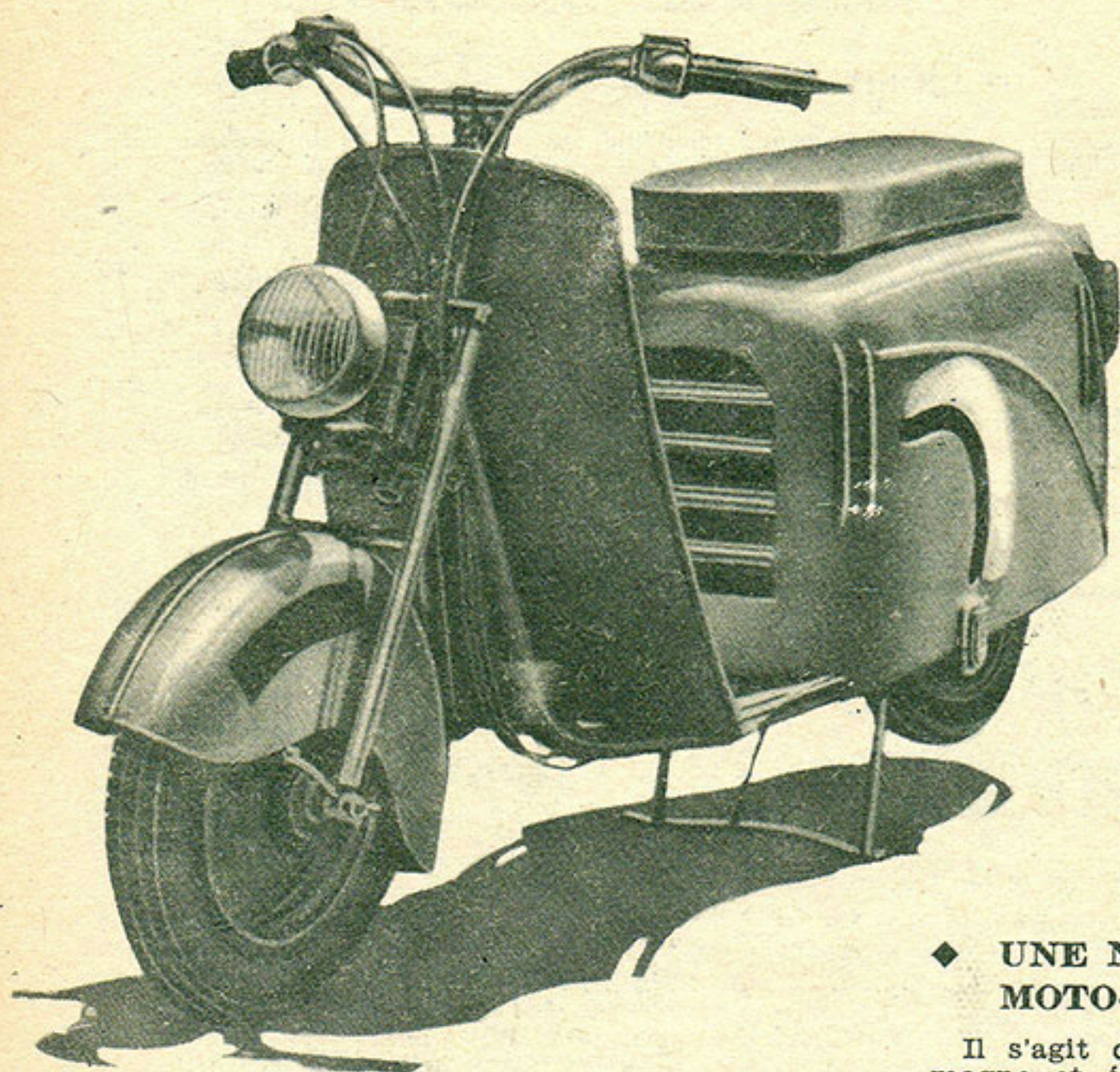
Des essais sont d'ailleurs faits aussi en France, à Boulogne-Billancourt.

◆ EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS FRANÇAISES

En 1950, 8.058 motos ont été importées en France : 2.065 venaient d'Autriche, 1.937 d'Angleterre, 1.809 (des scooters) d'Italie, 922 de Tchécoslovaquie, 680 d'Allemagne.

Ce chiffre total de machines importées est le plus fort enregistré à cette date (140 en 1938, 643 en 1948 et 986 en 1949).

Le record des exportations a lui aussi été battu : 6.089 machines ont été vendues à l'étranger contre 2.609 en 1938 et 3.650 en 1948. Ces exportations sont essentiellement dirigées vers nos colonies et protectorats ; l'Argentine étant le plus gros client étranger avec 478 motos.



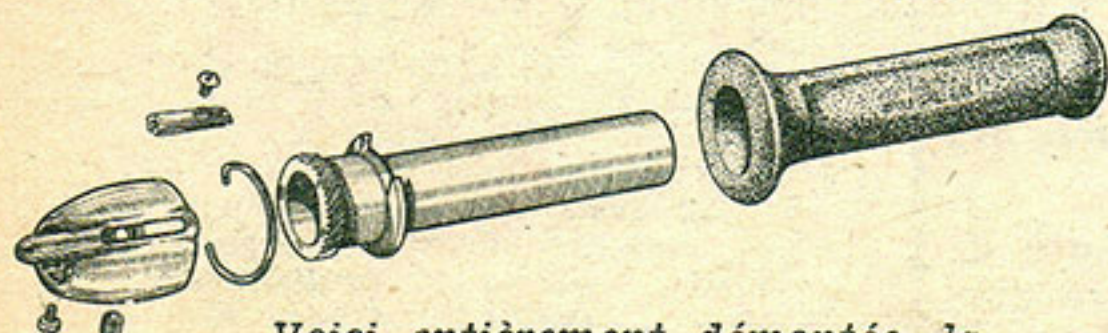
◆ LE SCOOTER « STEFA »

Conçu et réalisé d'après les brevets de M. H. Lanoy dont le premier prototype remonte à 1941, le scooter « Stefa » est le seul bénéficiant de 10 années d'expérience (Médaille d'Argent du Ministère du Commerce et de l'Industrie, Concours d'Inventions de la Foire de Lyon 1942).

CARACTERISTIQUES

Moteur Sachs, 2 temps, nouveau type de balayage par turbulence, 98 cmc., bloc-moteur, 2 vitesses commandées du guidon ; embrayage très doux, carburateur automatique F et S ; allumage par volant magnétique avec courant lumière 17 watts, 6 volts. Transmission par chaîne. Cadre en tubes d'acier soudés de haute qualité. Guidon de forme rationnelle et élégante, assurant une position confortable. Il porte les commandes de débrayage, changement de vitesse, frein avant, poignée tournante des gaz, commutateur d'éclairage et bouton de klaxon. Fourche avant oscillante, spéciale (brevetée), assurant une très grande souplesse. Réservoir : Capacité 6 litres, logé sous le siège. Consommation 1 l. 5 à 2 litres aux 100 kms. Roues spéciales, avec moyeux à roulements à billes. Jante amovible. Pneus : dimension 3.00x10 de section exactement appropriée au véhicule et assurant un grand confort, ainsi qu'une parfaite tenue de route. Siège capitonné à ressorts, prévu pour deux personnes et assurant une assise parfaite. Carrosserie en tôle d'acier de forme aérodynamique (modèle déposé). Grille avant assurant un excellent refroidissement du moteur. Freins à tambour, l'un commandé au pied, l'autre au guidon. Eclairage : phare avant de gros diamètre, feu arrière, alimentés par le volant magnétique (6 volts, 17 watts). Vitesse en palier : 60 kmh. environ. Poids : environ 60 kgs, équipé.

Ce scooter est actuellement en production et d'ores et déjà une centaine de STEFA sont en cours de fabrication.



Voici entièrement démontée, la poignée tournante de gaz Duplex à tirage rectiligne.



◆ LE SCOOTER EN ITALIE

Suivant des statistiques publiées tout récemment, l'ensemble des usines italiennes a produit en 1950 environ 130.000 scooters ; 115.000 de ces machines sont restées dans le pays, le reste étant exporté en Allemagne, en Belgique, en France et en Suisse. On doit s'attendre pour cette année à un net accroissement de ce chiffre.

◆ UNE NOUVELLE MOTO-SCOOTER

Il s'agit du Storch, fabriqué en Allemagne et équipé d'un moteur de 60 ou 75 cmc.

L'aspect s'apparente beaucoup au « Galetto » de Guzzi, avec des roues classiques de motos. Suspension oscillante à l'arrière. Réservoir sous la selle, moteur sous le réservoir.

◆ QUE PENSER ?

On sait que l'Union des Industries du Cycle et du Motocycle en Allemagne avait violemment protesté dès Septembre 1950 contre l'apparition d'une nouvelle prime d'assurance frappant les cyclomoteurs et motos légères et équivalant en fait à une augmentation globale de 130 % du tarif d'assurances pour cette catégorie de véhicules.

Les compagnies d'assurances ayant justifié cette majoration par une recrudescence anormale des sinistres, il fut demandé un relevé justificatif des accidents survenus au cours des périodes récentes. En Décembre 1950, eut même lieu une entrevue entre les représentants du Bundeswirtschaftsministerium et les directeurs d'assurances lesquels promirent d'apporter la preuve de l'argument invoqué. Or, chose tout à fait bizarre, les sociétés ne se sont pas encore exécutées jusqu'à ce jour et ont fait état de difficultés rencontrées pour établir de telles statistiques. Dans les milieux motocyclistes allemands on se demande à juste titre, comment il peut bien se faire que la mise à jour d'un relevé des accidents concernant des machines de petites cylindrées soit si laborieuse et prenne tant de temps, alors que c'était justement la base ayant servi à déterminer le barème des nouvelles primes.

NECROLOGIE

Nous apprenons le décès à Juan-les-Pins, à la suite d'un accident, du sympathique coureur motocycliste Georges Schultz, second, encore récemment, du Grand Prix des Deux-Villes.

Que la famille et les amis de Georges Schultz sachent que « Moto-Revue » s'associe à leur douleur.

Pionnier du motocyclisme en Angleterre, M. Geoffrey Smith, vient de décéder à Coventry. Dès 1904, il devint collaborateur, puis éditeur de « Motor-Cycle », notre excellent confrère britannique à qui nous adressons nos plus sincères condoléances.

◆ UNE NOUVELLE D.W.K. DE 250 CMC.

Notre confrère hollandais « Motor » qui suit de très près l'évolution des machines allemandes nous annonce la sortie très prochaine d'une DKW RT 200 et même d'une RT 250. Il semblerait presque que la fabrication de la seconde soit plus avancée que celle de la première, puisque l'agent de la marque à La Haye a pu faire connaître qu'il attendait incessamment un premier envoi de machines du type RT 250.

nombreux amis de DKW qui depuis longtemps attendaient une machine « d'un quart de litre » comme on les appelle souvent à l'étranger.

◆ COMPLAISANCE D'UN GARAGISTE

Voici le texte de la lettre que nous avons reçue du MC Provinois et qui ne nécessite aucun commentaire :

Messieurs,

Au cours de la sortie de notre club du 1^{er} juillet sur Arcy-sur-Cure et Vezelay, un de nos camarades eut dans la matinée des ennuis avec sa culasse à Epineau-les-Vosges, près d'Auxerre.

Nous nous sommes adressés chez M. Vivien, Garagiste en cette localité, qui a mis tout son outillage à notre disposition pour que nous puissions effectuer la réparation.

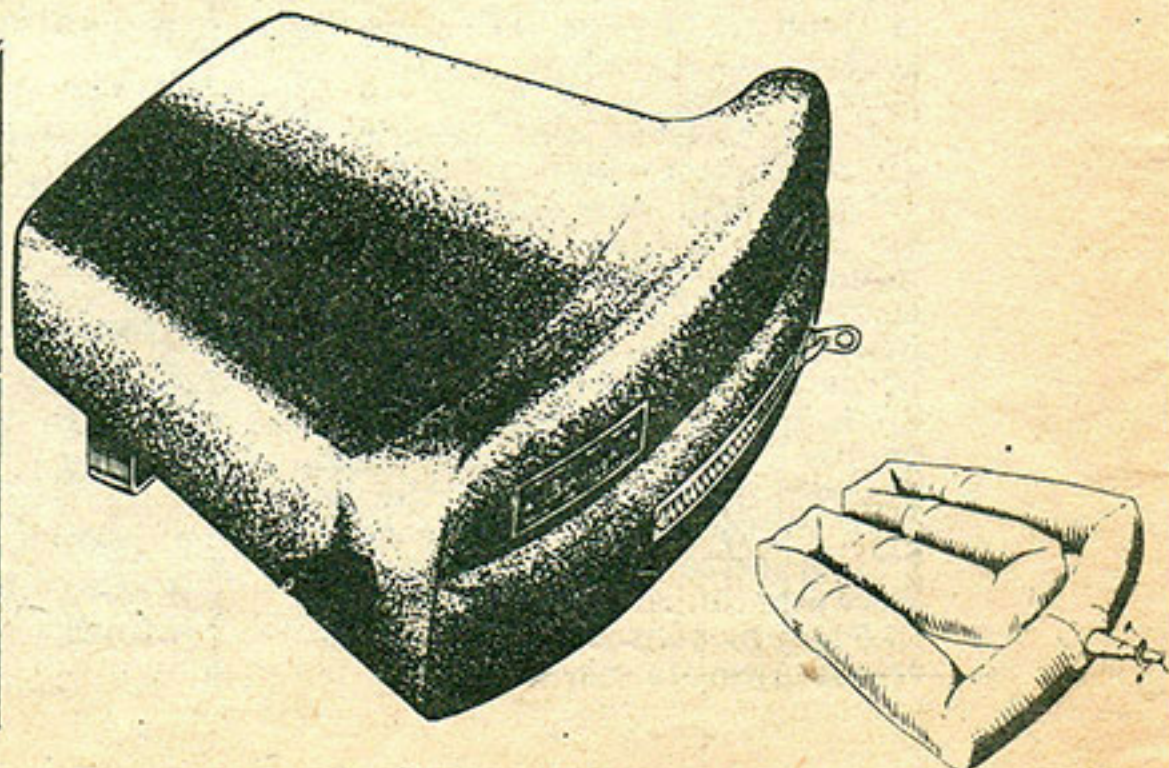
Il est à souligner que M. Vivien nous a demandé pour son dérangements et les matériaux employés, une somme des plus modiques représentant à peine le prix des baguettes de soudure.

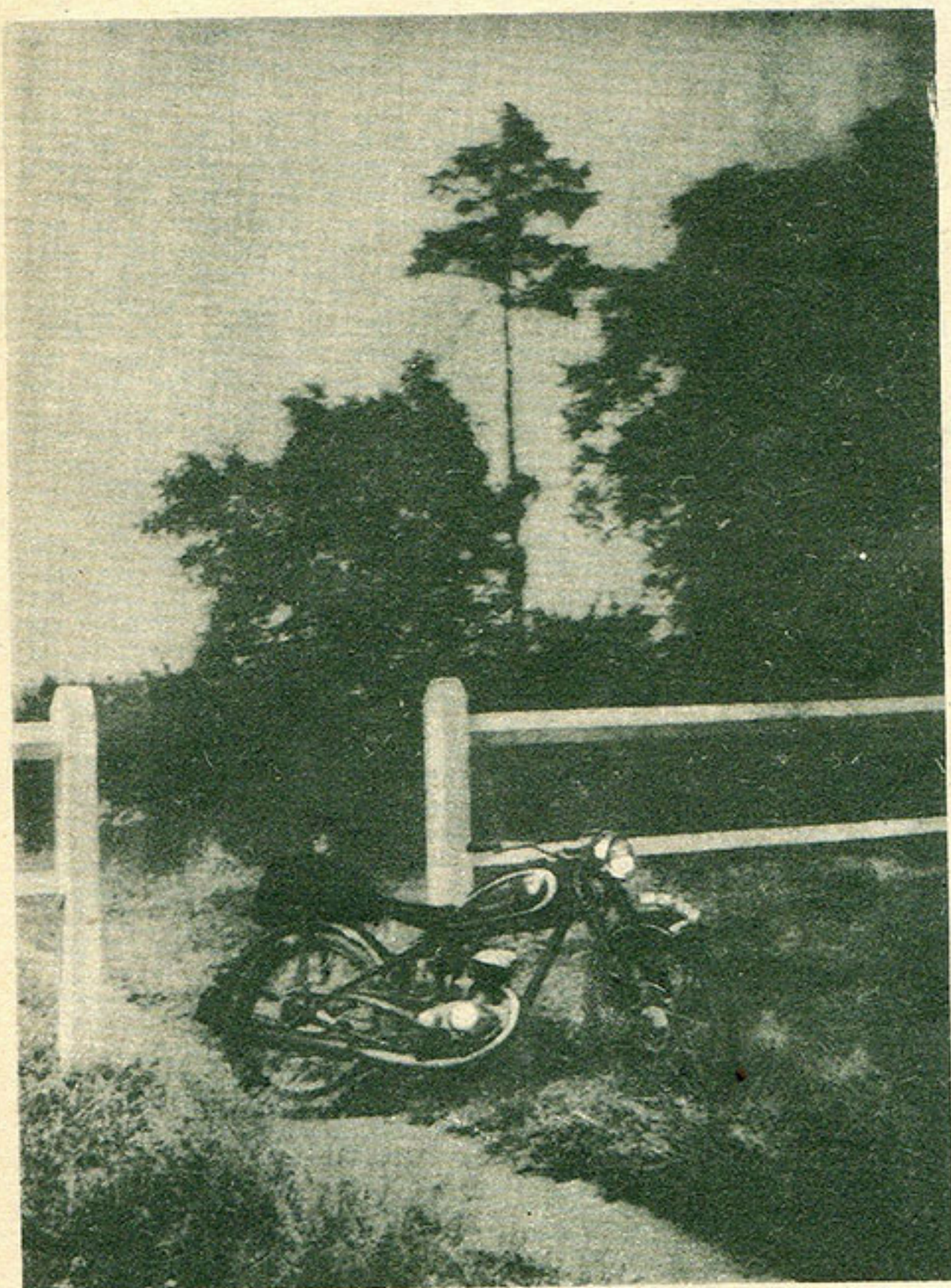
Nous recommandons donc aux motocyclistes ayant des ennuis à Epineau-les-Vosges de rendre visite à M. Vivien, qui, nous en sommes sûrs, fera l'impossible pour les dépanner.

◆ PILLION-SEAT PNEUMATIQUE

La maison anglaise Attenborough, spécialisée dans la réalisation de sièges dont la suspension est assurée par une chambre à air, vient de réaliser sur ce même principe un siège arrière, dont le dessin que nous reproduisons explique clairement la conception.

D'un intérêt technique incontestable, car un tel mode de suspension n'était guère utilisé jusqu'à présent, nous ne pouvons souhaiter qu'une chose, c'est voir leur importation rapide en France.





QUINZE
JOURS

avec une 125 D.K.W.

IL y a un an environ, nous publions nos impressions sur la 125 RT à fourche à parallélogramme et nous promettons à nos lecteurs un prochain essai avec une machine rodée cette fois.

Si cet essai s'est fait attendre, c'est que malheureusement l'importation des 125 étrangères est freinée à l'heure actuelle, et qu'il n'est pas toujours facile de trouver un engin rodé chez nos importateurs.

Enfin avec beaucoup de patience, nous avons réussi à nous procurer chez Di Vozzo, l'agent importateur, une 125 à fourche télescopique, dont le compteur kilométrique accusait plus de 2.500 kms.

Dès lors, il nous était possible de tirer sur le moteur à loisir, et de ne ménager en rien la mécanique, afin de voir ce que cette petite D.K.W. « avait dans le ventre ». A ceux qui s'étonnent de constater que le bloc-moteur est sensiblement identique à celui d'avant-guerre, nous répondrons qu'il était seulement en avance sur son époque lors de sa création, et que telle la traction avant sur le plan automobile, il fait, encore de nos jours, la pique à nombre de modèles conçus plus récemment.

Cette firme a touché, pour ainsi dire, à études très poussées entreprises par les bureaux d'études D.K.W. sur le cycle à deux temps.

Cette firme touche, pour ainsi dire, à presque toutes les techniques connues, moteur à 1, 2 et même 4 pistons, monocylindre, bicylindre en U, admission par

distributeur rotatif, compresseur centrifuge et à palettes, refroidissement par air et par eau, etc...

De tout cela, il en résulte une connaissance approfondie de ce cycle d'apparence si simple, mais en réalité d'une complexité extrême, car la marche des colonnes gazeuses à l'intérieur du cylindre, si elle s'avère facile à imaginer, ne correspond pas toujours à la réalité.

Ainsi D.K.W., ayant un 125 cmc. parfaitement au point, et d'une puissance encore suffisante de nos jours, ne modifie principalement que la partie cycle de sa petite RT.

Encore cette modification ne portait-elle que sur la fourche avant, le cadre étant encore rigide à sa partie arrière. La fourche avant est désormais télescopique. Un long ressort hélicoïdal dans chaque bras assure la suspension, tandis qu'un amortisseur hydraulique situé à la partie inférieure, freine le débattement. Cette fourche télescopique est, à la conduite, particulièrement agréable, car, très souple, elle absorbe toutes les irrégularités du sol, et sur les grosses dénivellations, même prises rapidement, elle ne talonne nullement.

Ces avantages logiquement inconciliables sont dus à la conception suivante : (prière de se reporter à la coupe de la fourche). Toutes les spires du long ressort travaillent tant que le piston inférieur de l'amortisseur ne vient pas en contact avec le petit ressort hélicoïdal visible tout en bas de la coupe. Cette zone de débattement correspond aux obstacles que l'on rencontre couramment, et

même simplement aux ondulations de la chaussée. Mais si l'on franchit une bordure de trottoir par exemple, la fourche commence à s'enfoncer, le piston vient bientôt en contact avec le petit ressort inférieur, qui, vu son nombre de spires peu élevé, est assez dur et arrête presque l'enfoncement du piston. Ce dernier est solidaire de l'axe qui porte à sa partie supérieure une gorge hélicoïdale dans laquelle est enroulé le ressort de suspension. Dès que le piston est bloqué, et par conséquent l'axe, seules les spires situées à la partie supérieure de la fourche travaillent et de ce fait rendent plus dure la suspension.

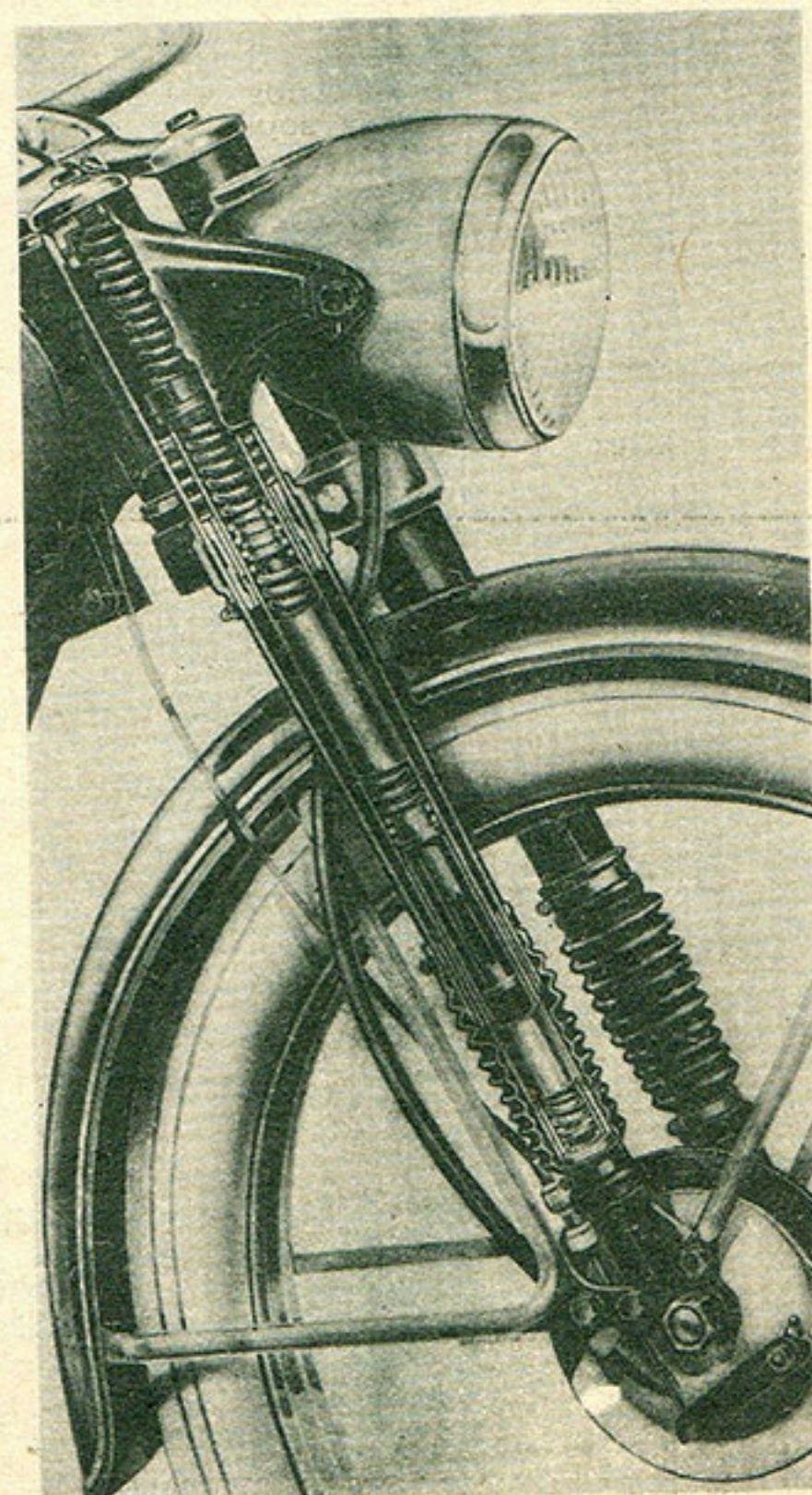
Il y a là, somme toute, deux suspensions, et le passage de l'une à l'autre ne se fait guère sentir.

Nous avons même effectué du motocross sur les nombreuses bosses du bois de Clamart, et la fourche s'est parfaitement comportée, ne talonnant qu'exclusivement comportée, ne talonnant qu'excessivement rarement, ce qui est parfaitement n'est pas prévue pour ce sport.

Pourtant, avec sa première très courte, la machine s'accommode très bien au « tous terrains » et d'ailleurs, nombreux furent les pilotes qui, au lendemain de la libération, firent leurs premières armes au guidon d'une 125 RT.

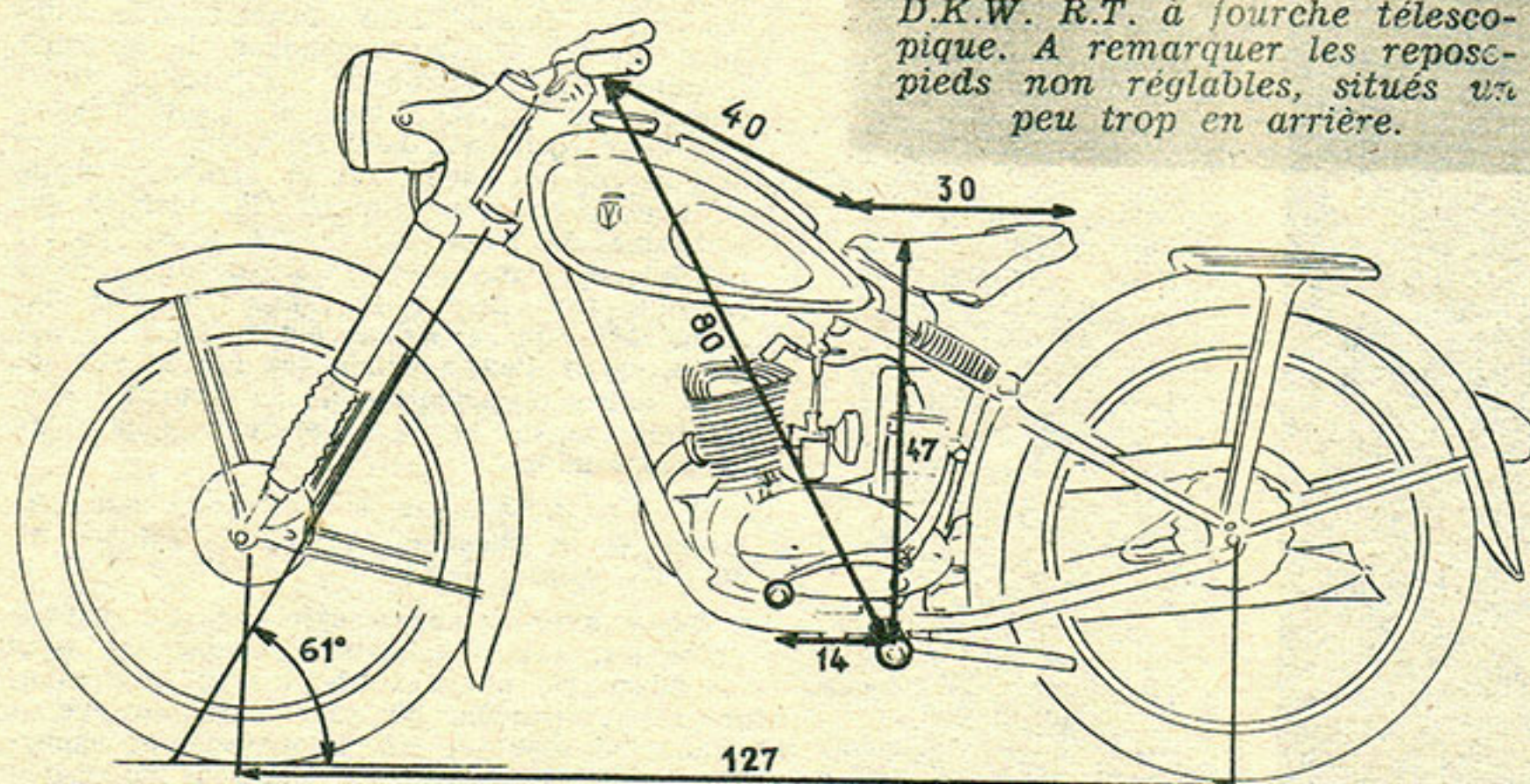
Bien que le moteur se classe parmi les moins puissants des 125 allemands, 4 CV., 75 à 4.300 t.-m., alors que le 125 N.S.U. développe 5 CV., le TWN 6 CV., 5, le J.L.O. 5 CV., 8, l'Ardie 5 CV., 4 etc... les performances que nous avons enregistrées se situent dans la bonne moyenne.

Coupe de la fourche télescopique D.K.W. montée sur le modèle 125 R.T. A la partie inférieure sont situés les amortisseurs hydrauliques.



SOYEZ CORRECT AU GUIDON, LES INJURES SONT LES ARGUMENTS DE CEUX QUI ONT TORT

Principales cotes de la 125 D.K.W. R.T. à fourche télescopique. A remarquer les repose-pieds non réglables, situés un peu trop en arrière.



La première très courte ne permet guère de dépasser 20 kmh., tandis qu'en seconde, le régime maximum correspond à 50 kmh. La seconde est donc très avantageuse et permet de circuler très rapidement en ville, d'autant plus que la machine est excessivement maniable et se faufile aisément (l'angle de la fourche est de 61°).

Quant à la troisième, on peut la passer dès que les 20 kmh. sont atteints et monter progressivement jusqu'à un peu plus de 70 kmh. Cette vitesse fut atteinte de nombreuses fois avec une position normale. En nous effaçant de notre mieux, assis sur le porte-bagages et les coudes collés au maximum le long du réservoir, l'on gagne encore 10 kmh., ce qui nous donne plus de 80. A cette allure, la machine n'a aucune tendance à flotter, mais une suspension arrière serait souhaitable.

Tôt ou tard, D.K.W. sera amené à réaliser un cadre à suspension totale, car la roue arrière d'une machine douée d'une telle vitesse, et pesant 83 kgs. a évidemment tendance à décoller lorsque l'on passe sur des nids de poule ou de simples réfections de chaussée un peu grossières. De même au freinage, la roue arrière perd bien vite toute adhérence et se bloque, ce qui enlève toute efficacité et peut, sur terrain glissant ou sablonneux amorcer un dérapage dont les suites sont toujours à craindre. Car, malheureusement au freinage, il faut, avec la petite D.K.W., compter principalement sur le frein arrière, le tambour avant n'étant guère efficace.

Au début, nous nous sommes étonnés de ce manque de freinage et étions prêt à croire qu'une simple tension du câble serait suffisante. Il n'en fut rien. Les garnitures avaient certainement pris leur place sur les mâchoires après un tel kilométrage, et finalement nous croyons qu'il faut incriminer la conception même ou l'usure.

D'ailleurs, à la lecture des essais de machines allemandes publiés par nos confrères d'outre-Rhin, nous étions toujours étonnés des éloges sans réserves qu'ils apportaient aux freins avant de certaines machines que nous avions de notre côté essayées et qui nous semblaient des plus normaux.

Ces éloges se rapportaient principalement aux machines de grosse cylindrée, car pour des petits cubes, des réserves étaient souvent faites.

Après avoir essayé plusieurs 125 allemandes, nous partageons aujourd'hui l'opinion de nos confrères allemands et le bien fondé de leur remarque, car il est réellement étonnant de constater que le problème du freinage, qui n'offre guère d'écueils pour la majeure partie des constructeurs français et étrangers, n'a pas été résolu d'une façon heureuse de la part de certains techniciens allemands.

Ayant eu cette machine à notre disposition plus de quinze jours, nous avons pu juger de la consommation. Celle-ci est des plus raisonnable et semble vouloir faire mentir ceux qui avancent que le 2 temps est gourmand. Il l'est effectivement mais lorsque l'on roule au maximum des possibilités du moteur. Dès lors, il ne faut pas s'étonner si une simple 125 vous avale 4 litres et même plus aux 100 kilomètres. Une conduite normale sur route, sans dépasser le 65 kmh. et un profil moyennement accidenté, donne un peu plus de 2 litres de consommation, ce qui n'a rien d'excessif. En ville, par contre, l'on arrive et dépasse même facilement 3 litres. Mais là, aucun chiffre ne peut être fixé, car la manière de conduire et les embouteillages modifient par trop l'appétit du moteur.

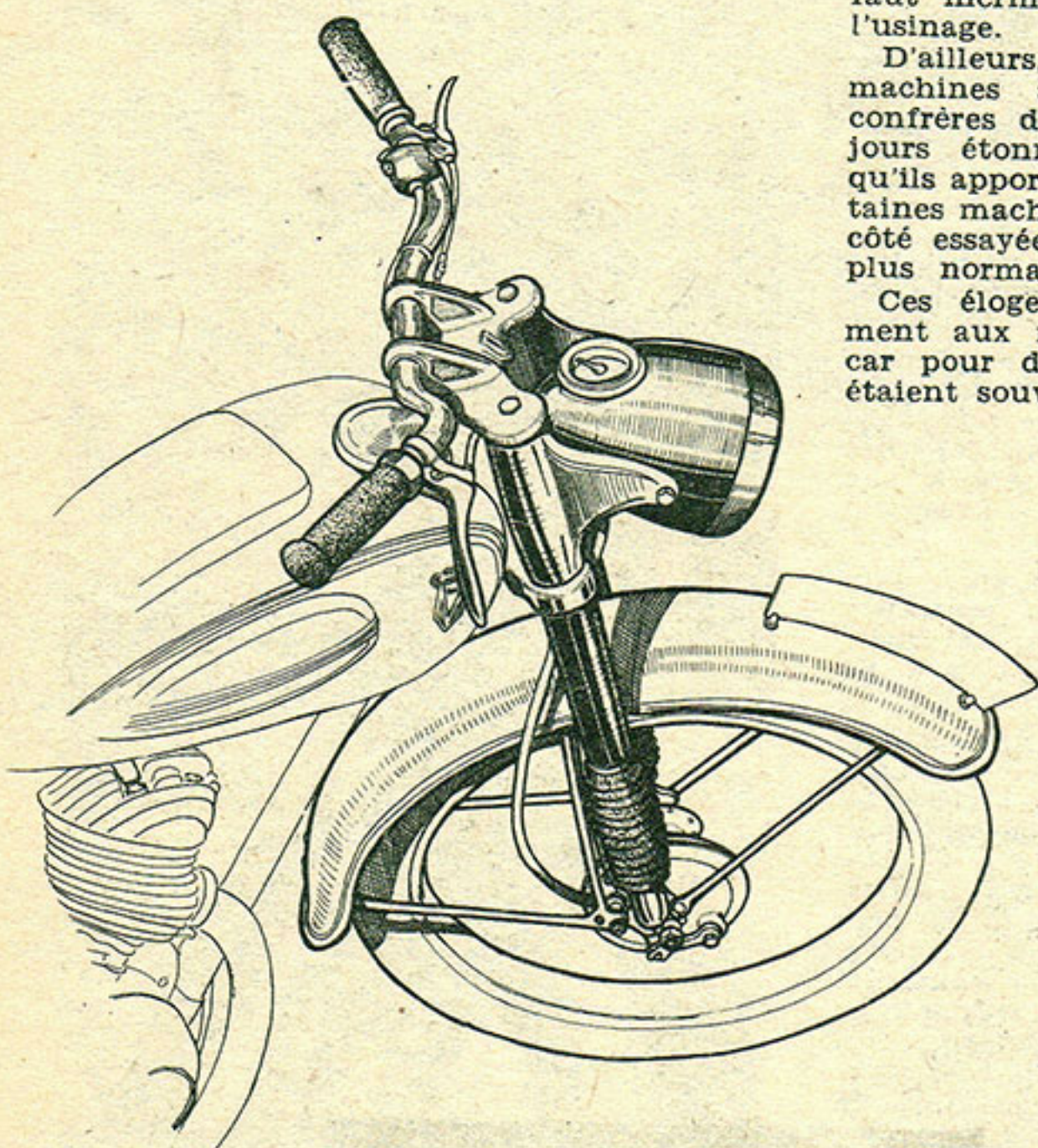
Seul remède que nous ayons eu à apporter, une tension de chaîne, rendue d'autant plus rapide, que la 125 D.K.W. est livrée avec un outillage très complet, s'adaptant à toute réparation d'une manière parfaite.

A l'actif de la 125 D.K.W. nous décernons : un moteur excellent et nerveux. Un bon passage des vitesses, le bruit sec de l'enclenchement du rapport étant encore meilleur que tous les indicateurs visuels, bien que la D.K.W. comporte un index de position. Des mises en marche sans histoire, une tenue de route agréable, une bonne suspension jusqu'à 60-65 kmh. Une consommation modique pour un 2 temps, une finition sobre, un équipement électrique complet avec un avertisseur très puissant.

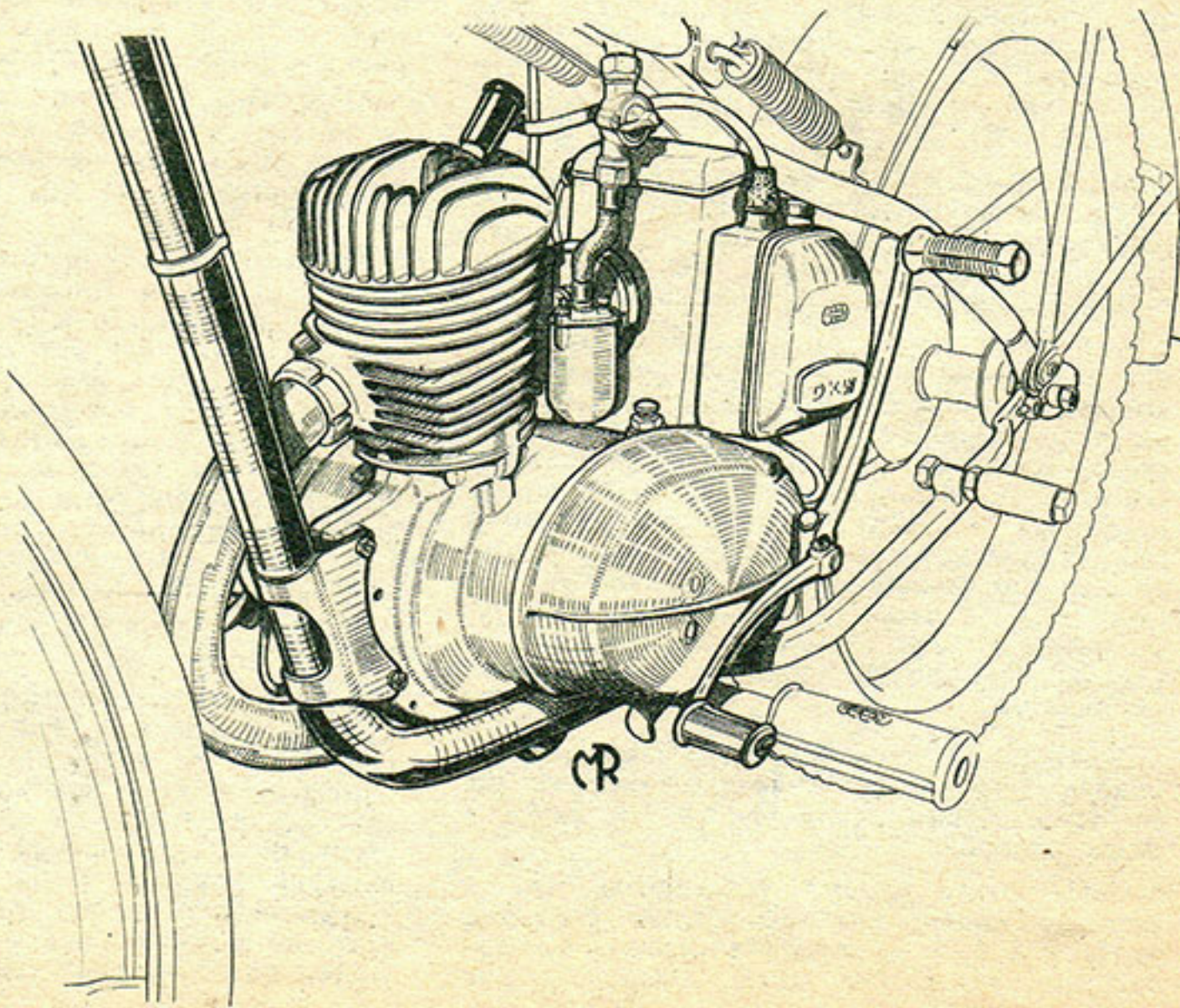
Par contre, nous aimerions qu'à l'avenir, ce modèle possède des freins plus puissants, ce qui éviterait dans des cas extrêmes, de freiner sur la boîte, comme nous avons dû le faire pour ne pas embrasser l'obstacle, et une suspension arrière dont l'absence se fait sentir à vitesse maximum sur des routes dont le revêtement est moyen.

Nous sommes donc en présence d'un modèle ayant de solides qualités et dont la vente en France, si elle n'était pas interdite, aurait pu être un nouveau succès commercial pour D.K.W.

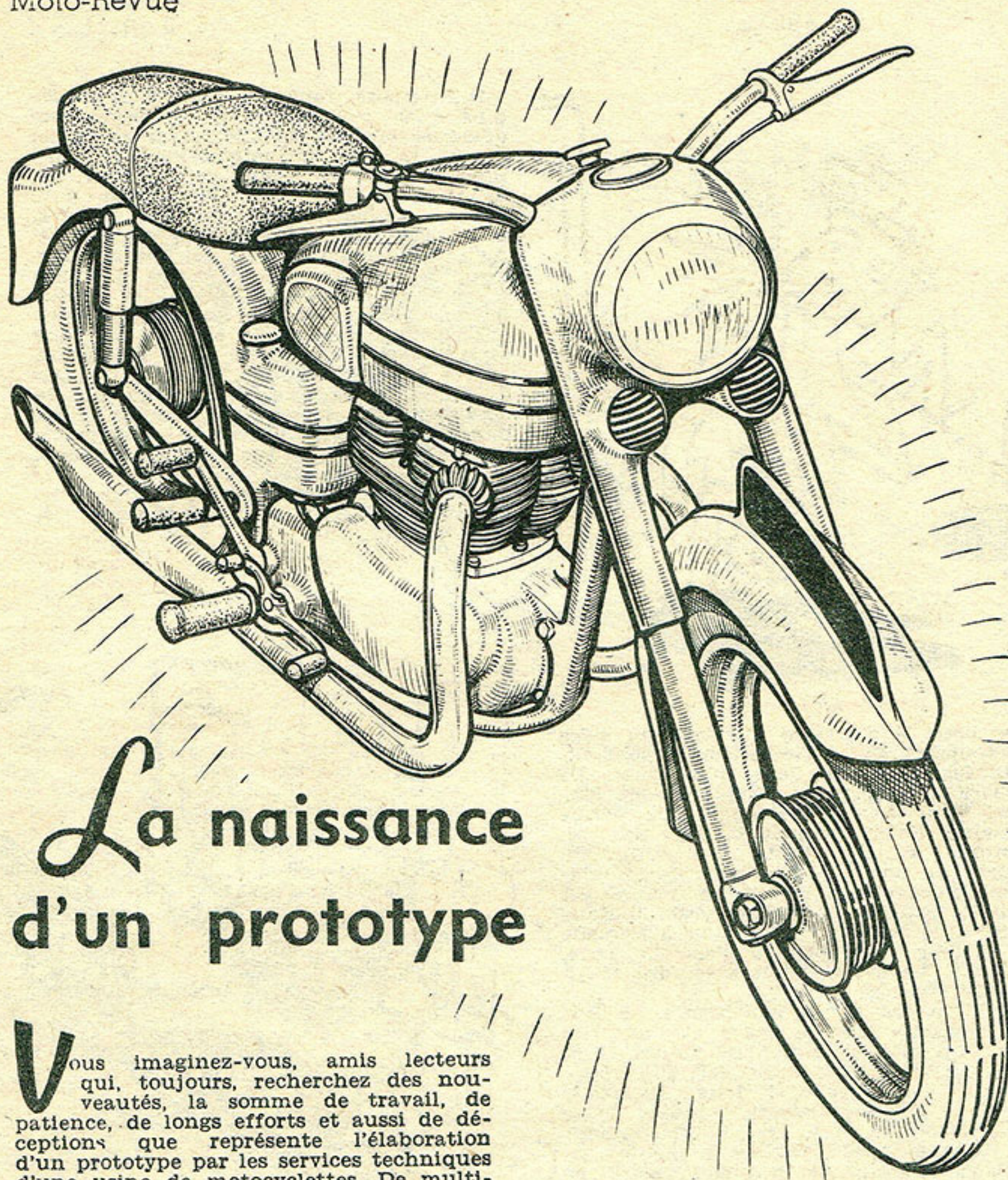
C. REY.



Les éléments coulissants de la fourche sont masqués par des manchons en caoutchouc. La prise du compteur kilométrique se fait sur le moyeu avant. Le bloc-moteur est resté inchangé et est remarquable par sa petitesse. Sélecteur et kick-starter sont fixés sur le même axe.



USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT



La naissance d'un prototype

Vous imaginez-vous, amis lecteurs qui, toujours, recherchez des nouveautés, la somme de travail, de patience, de longs efforts et aussi de déceptions que représente l'élaboration d'un prototype par les services techniques d'une usine de motocyclettes. De multiples problèmes se présentent aux ingénieurs, aux dessinateurs, au service commercial. Et il faut bien le dire, une bonne part de ceux-ci sont soulevés de votre fait. Vous voulez une machine qui aille vite, qui ait de brillantes accélérations, qui tienne bien la route, qui vire bien, qui ait une esthétique agréable, qui soit silencieuse. Bref, qui soit dotée de tous les perfectionnements possibles... et vous ne voulez pas la payer cher ! Avouez qu'il est compliqué de concilier tant d'exigences contradictoires, et que c'est un véritable tour de force que réalisent les constructeurs chaque fois qu'ils étudient et réalisent un modèle nouveau.

Cette étude, elle se traduit par plusieurs mois d'efforts et de travail au bas mot, par des nuits d'insomnie pour les « responsables » du prototype lorsqu'il y a la moindre chose qui laisse à désirer, par les inquiétudes du « patron » qui voit ses beaux billets fondre comme par enchantement, au fur et à mesure que la mise au point se prolonge parce que d'imprévisibles « pépins » viennent contrecarrer les projets de l'ingénieur. Tout cela pour pouvoir vous livrer une machine qui démarrera au premier coup de kick (ou à peu près), qui roulera rondement, soupagement, en silence, et possèdera des accélérations dont un coureur professionnel se serait contenté, il y a peu d'années encore. Encore pousserez-vous des cris d'orfraie s'il vous arrive la moindre petite panne, le moindre petit ennui qui, les trois quarts du temps, ne sera dû qu'à votre négligence. Soyez indulgents chers amis, voici un rapide aperçu de ce qu'est l'élaboration d'un prototype de machine sur laquelle vous êtes appelés à rouler, de la foi, de l'enthousiasme qu'il faut à ceux qui, pour vous, l'ont mise au point.

LA CONCEPTION

Ceci est l'histoire, en grande partie véridique, de diverses étapes que subit la mise au point d'une machine.

Un jour, l'ingénieur arrive à convaincre le patron qu'il y va de l'intérêt de la marque de sortir un nouveau modèle absolument à la page et réunissant tous les derniers perfectionnements de la technique. Cette machine, depuis longtemps, il en rumine les détails, il en parle avec son dessinateur d'études, elle hante ses nuits, il la voit telle qu'elle sera une fois construite. L'accord directorial obtenu, on commence à dessiner le moteur. Ce moteur, ce sera un bloc, il aura quatre vitesses, un sélecteur incorporé. Il sera d'une robustesse à toute épreuve en dépit de son rendement excellent. Il faut absolument en tirer 30 CV, au bas mot.

Ça ne traîne pas ! Nos hommes sont courageux et travaillent d'arrache-pied, ils ont la foi et, bientôt, l'étude est terminée. Moteur, cadre, freins, tout cela est sur le papier. On commence à fabriquer les pièces décollées, tournées ou fraisées, les carters, cylindres et culasses sont au modelage. Cadre, fourche, réservoir, moyeux, etc., sont déjà fait et l'on vit dans l'impatience fébrile de l'attente du moment où on pourra commencer le montage.

LE MONTAGE ENTRE DANS SA PHASE ACTIVE

Enfin l'heure H est arrivée, tout est prêt et les créateurs du moteur eux-mêmes, entreprennent religieusement le montage du premier exemplaire. Comme tous ceux qui, vraiment, sont capables, ils ont

d'eux-mêmes — sans se sous-estimer pour cela — la défiance de tout être intelligent envers soi-même. Rien n'est plus vrai que le vieil adage latin *Errare humanum est* : il est humain de se tromper. Ils tremblent de découvrir une de ces grossières erreurs de cotation, toujours possible dans une entreprise d'aussi longue haleine, aussi complexe, une de ces erreurs qui obligent à recommencer la moitié du travail et vous retardent de plusieurs semaines. Mais non, tout a l'air d'aller. Déjà, l'embellage est monté, centré, équilibré, les cylindres sont sur le carter (car il s'agit bien entendu d'un twin), les soupapes et leurs ressorts en place.

A la boîte maintenant. Pan ! ça y est, des trous dans lesquels doivent se loger des ergots s'engageant dans les rampes de commande ont été mal percés.

Mais le mal n'est pas grave. On détrempa la pièce, on la repéra et, après un nouveau traitement, on pourra continuer. Le tout est l'affaire d'une petite journée. Le mal réparé, on continue, tout va comme sur des roulettes. Le moteur est monté. On le place dans le cadre, jusque là, tout va bien, le réservoir est sur le point d'être mis en place et c'est là qu'apparaît un nouveau pépin, tout petit celui-là, mais pépin tout de même : le dessous butte dans la culasse. Ceci n'est rien, cisaille et soudure autogène entrent en jeu et, en moins d'une heure, le réservoir rentre en place. On fixe les dernières tubulures, le moment décisif est arrivé : l'ingénieur lui-même va donner le premier coup de kick. Il noie le carburateur, imprime à la pédale quelques mouvements de balancement, chou... chou..., un peu d'avance, une impulsion énergique, le kick descend, mais remonte brusquement, le moteur fait plusieurs tours en arrière.

Un peu moins d'avance, deuxième coup de kick... rien ! Troisième coup, le moteur tousse, quatrième coup, il est parti. Ses deux tubes qu'aucun pot ne vient brider, remplissent l'atelier d'un véritable tonnerre. Mais il ne faut pas trop « tirer » sur ce moteur où tout est encore un peu « raide », il tourne, donne l'impression de bien respirer. Il est très tard, demain, on montera les silencieux et on ira faire tout doucement, une centaine de kilomètres sur la route, après quoi, on démontrera pour voir ce que ça dit.

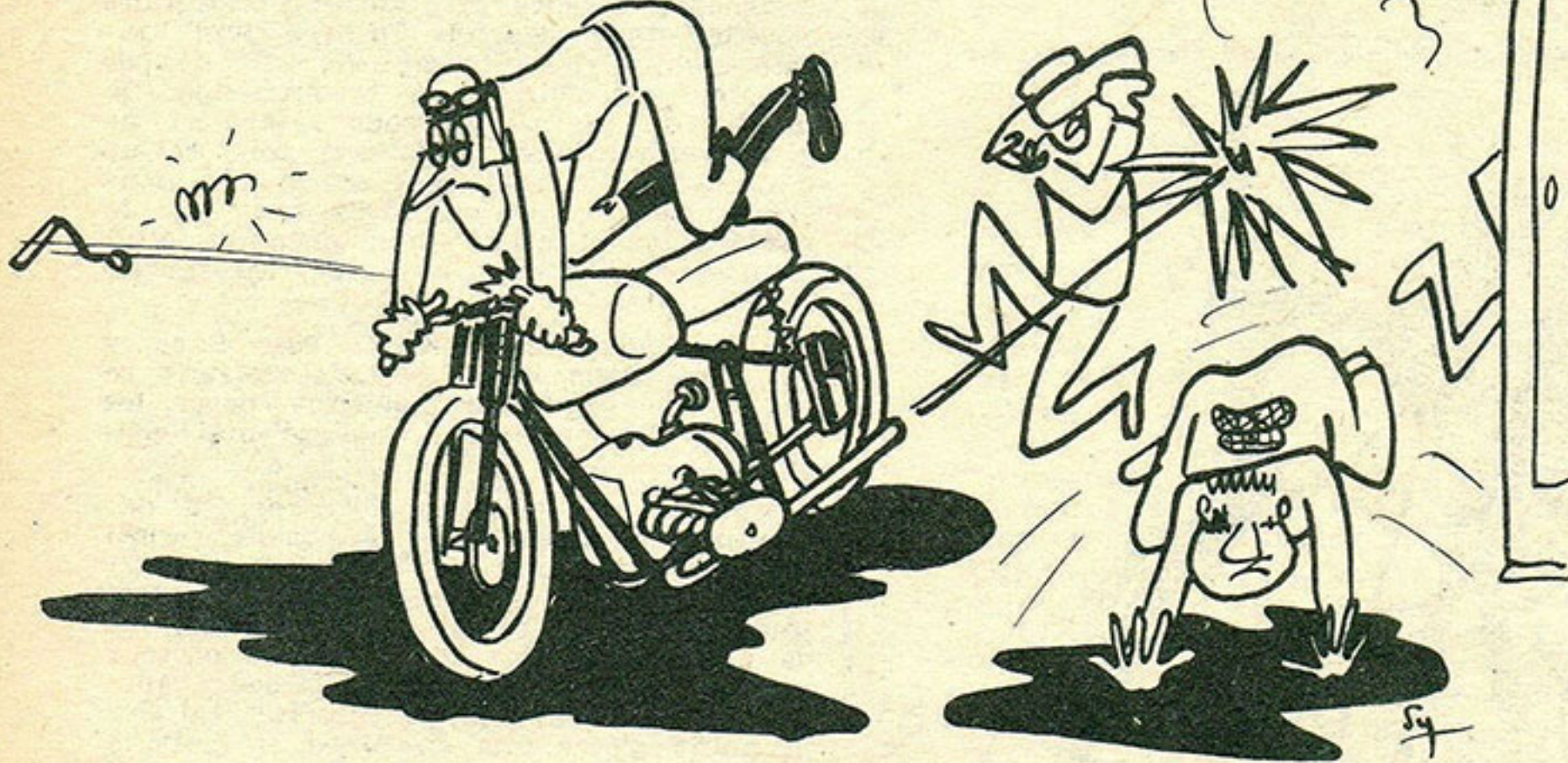
PREMIERES DECEPTIONS

Le lendemain, après une nuit peuplée de moteurs qui cassent ou refusent de tourner, de sélecteurs qui n'enclanchent pas, de machines qui cisailent et bondissent, bien avant l'heure d'ouverture des ateliers, nos deux hommes sont là. Le jour gris et terne, la pluie qui menace, n'engagent guère à des essais sur route, mais qu'importe ! l'enthousiasme est le meilleur isolant pour des gaillards de leur trempe. Hâtivement, on monte les deux silencieux. Il a fait froid cette nuit dans l'atelier sans feu, on ne tente même pas le départ au kick, quelques mètres de poussette et..., mais qu'est ceci ?

Rendu muet comme une carpe par ses deux énormes étouffoirs, le moteur fait maintenant entendre des bruits désagréables : claquements de cames, léger sifflement d'engrenages. Ce sont de tout petits détails, mais il faut y remédier.

Sur le pavé luisant des populeuses banlieues, le modèle fait ses premiers tours de roues. Aussitôt une qualité primordiale apparaît au hasard des rues : il vire merveilleusement, mais aussi, hélas, et son créateur n'ose se l'avouer qu'à demi, les chevaux ne sont pas là ! du moins pas en nombre suffisant. Bah, se dit-il, attendons quelques kilomètres, tout est dur encore. Mais en lui-même, il n'est pas satisfait, son subconscient lui dit : « ce n'est pas cela que tu voulais ». Et, de ce fait, si le moulin prend du régime, ce n'est pas sec : à l'ouverture de la poignée, en première, ce n'est pas l'arrachement brusque que

Taux de compression et avance trop grande à l'allumage peuvent donner des retours de kick brutaux.



l'on serait en droit d'attendre. Enfin, on verra ! Voici maintenant la route libre, le goudron est sec et l'on peut voir ce que l'on a à voir. Ma foi, tant pis pour le rodage, l'ingénieur en aura le cœur net, le sort en est jeté, la poignée est à fond. En souplesse, le moteur prend du régime puis plafonne, les soupapes semblent s'affoler... Cette ultra-moderne 500 fait à peine 125 à l'heure ! Par contre, comme fiches de consolation, la tenue de route, le freinage, sont irréprochables. Allez, on va rentrer à l'usine et tout démonter. C'était bien la peine d'avoir fait un si beau calage de distribution ! Mais au fait, ces beaux silencieux, si efficaces que le bruit de l'échappement n'est plus qu'un léger souffle, ne seraient-ils pas la cause du rendement défectueux ? Vite, chez le premier mécanicien venu, on les perce, on les défonce, tant et si bien que l'échappement est à peu près libre. Pour le coup, il y a un très léger mieux, malgré tout, le compteur étalon n'arrive pas à dépasser 130. Non, décidément, ce n'est pas ça !

ET VOILA AUTRE CHOSE !

De nouveau, le prototype est à l'atelier spécial. L'ingénieur le fait tourner sur pied, l'emballe un peu et, stupéfaction ! Que voit-il, il refoule au carburateur ! Que se passe-t-il ? Immédiatement, on entreprend le démontage, tout est vérifié et l'on s'aperçoit qu'une erreur de fabrication a été commise : les ressorts de soupapes dont la charge initiale avait été prévue pour être de 50 kgs n'en font que 25. C'est de là que doit venir le mal. On fait de nouveaux ressorts et on remonte. Le moteur est fixé sur le banc, il y a du mieux ce coup-ci, mais à 4.500 tours, le refoulement d'essence réapparaît. Alors on incrimine la distribution. Les cames sont rectifiées, on diminue l'avance de l'ouverture à l'admission et le retard de la fermeture à l'échappement. Nouveau remontage. Cette fois, le refoulement ne commence plus à se produire qu'à 4.700 tours. Pas de doute, la vitesse des gaz est trop grande dans la tubulure d'admission. Y aurait-il eu erreur de calculs ? Tant pis, on va recommencer « vingt fois sur le métier, remettez votre ouvrage... ». La commercialisation définitive du modèle en sera quelque peu retardée, mais la marque se doit de ne sortir que quelque chose d'irréprochable.

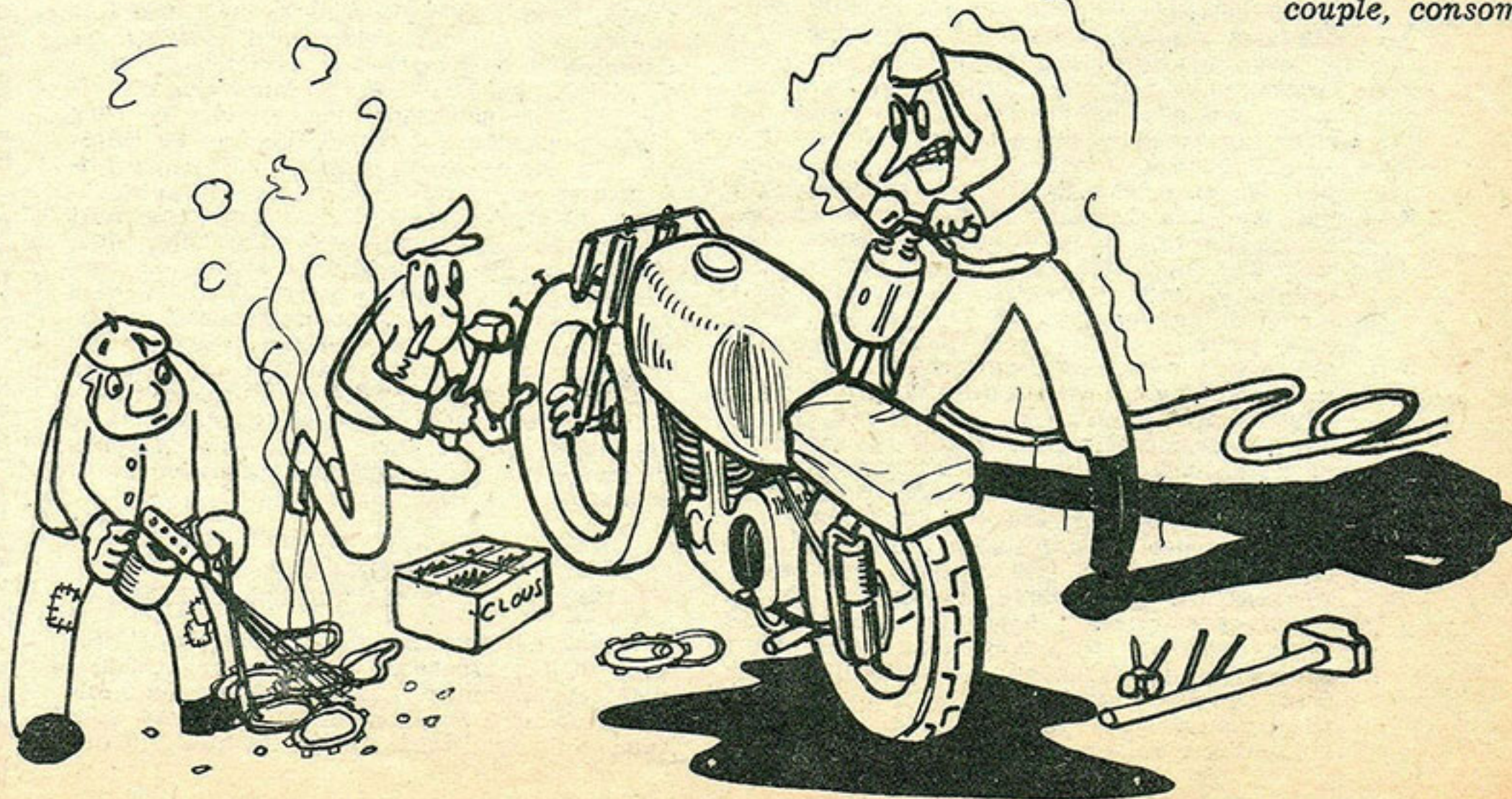
DES MODIFICATIONS

Les calculs refaits décèlent effectivement l'erreur soupçonnée. Il va y avoir du travail. Une culasse brute est usinée avec des passages de gaz plus grands, tant pour la pipe d'admission elle-même

que pour le diamètre intérieur du siège de soupape. De nouvelles cames sont fabriquées, avec une levée plus forte. De nouveaux ressorts de soupapes sont établis. Tout cela a demandé une bonne semaine. Enfin, pour la n...ième fois, on remonte le bloc. Cette fois enfin, on touche au but, au banc, plus de refoulement d'essence, la montée en régime est rapide, franche, le compte-tours indique 5.450 t.-m., vitesse de rotation à laquelle le moteur développe, à l'essence pure, 31,5 CV. Le modèle doit atteindre 150 à l'heure environ.

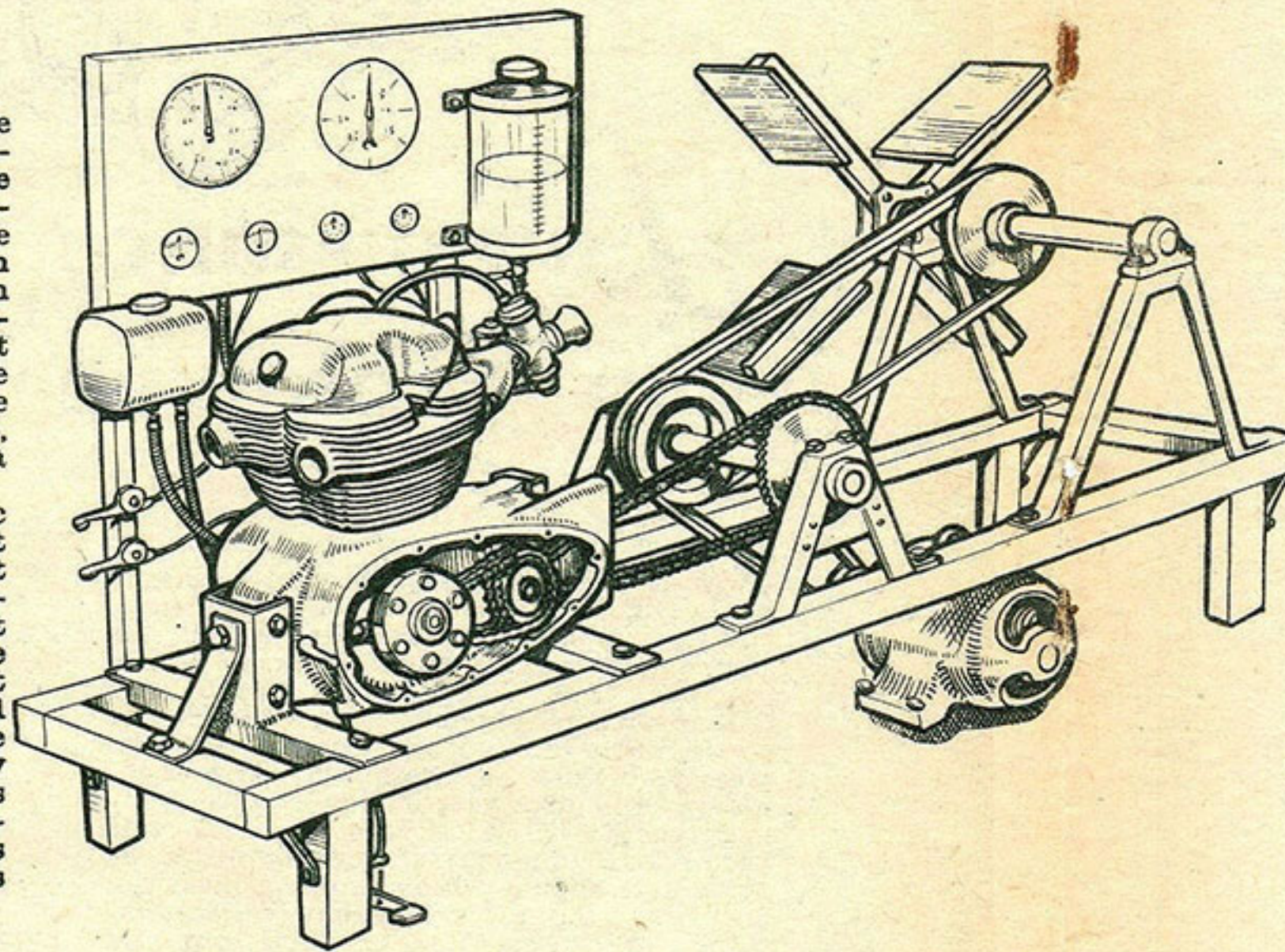
Il n'y a pas de temps à perdre. Le bloc est remonté dans le cadre et l'on part pour un nouvel essai sur route. C'est alors qu'un nouvel ennui fait son apparition : l'embranchement si doux, dégageant si bien, qui auparavant, donnait toute satisfaction, se met, avec l'accroissement de la puissance, à patiner à présent. Si ceci va apporter un nouveau retard, ce n'est, par contre, qu'un jeu d'enfant d'y remédier, en comparaison des difficultés beaucoup plus graves que nos deux hommes ont déjà surmontées. Deux disques de plus, des ressorts quelque peu plus puissants et le tour est joué.

Le rôle de l'essayeur consiste à « sonner » la machine au maximum. Voici quelques exemples typiques de conscience professionnelle.

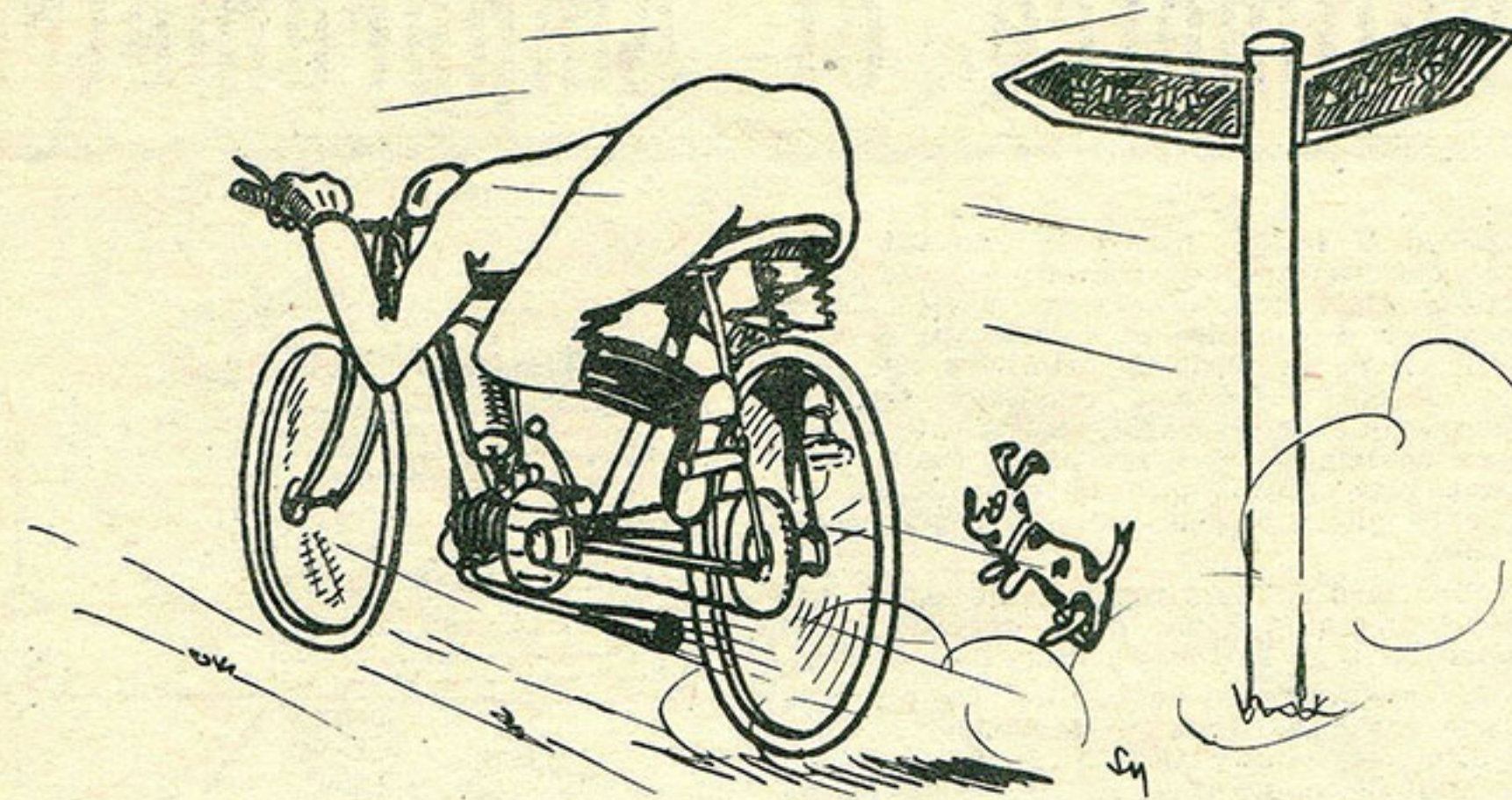


Maintenant, tout est prêt, il ne reste plus qu'à « sonner » le prototype sur quelques milliers de kilomètres de route, ce qui va être fait immédiatement. Prenant à peine le temps de déjeuner, au début de l'après-midi, l'ingénieur, lui-même, casqué, botté, musette au dos, part pour l'ultime essai. On va voir ce qu'il dit maintenant, cet embrayage. Dans le hall, on met en route, quelques minutes de ralenti pour échauffer l'huile, on sort. Notre homme se met en selle, enclanche la première, embrasse la roue arrière « cire » pendant plusieurs mètres sur le pavé. D'un bond, il est parti. Dès sa sortie de Paris, sans s'embarrasser de questions de rodage, sur la route libre, dans l'air glacé de l'hiver qui commence, il pousse, non sans une certaine émotion, la première pointe.

Normalement assis, en position de touriste, le compteur étalon indique 135, il se couche... 148 !



Avant d'être fixé dans un cadre, le moteur doit passer au banc d'essai où l'on peut déterminer quelques-unes de ses caractéristiques, couple, consommation, etc...



Pour les essais à grande vitesse, la position couchée s'avère indispensable.

Continuellement entre 120 et 125, la route, sous lui, défile son ruban monotone, Montargis, Moulins, Roanne, Tarare, à 19 h. 45, il a atteint Lyon, étant parti à 14 heures de la capitale. Rien n'a bronché, à toutes les allures, la tenue de route est parfaite, la machine « courbe » admirablement. Rassuré, maintenant, il passe une nuit réparatrice.

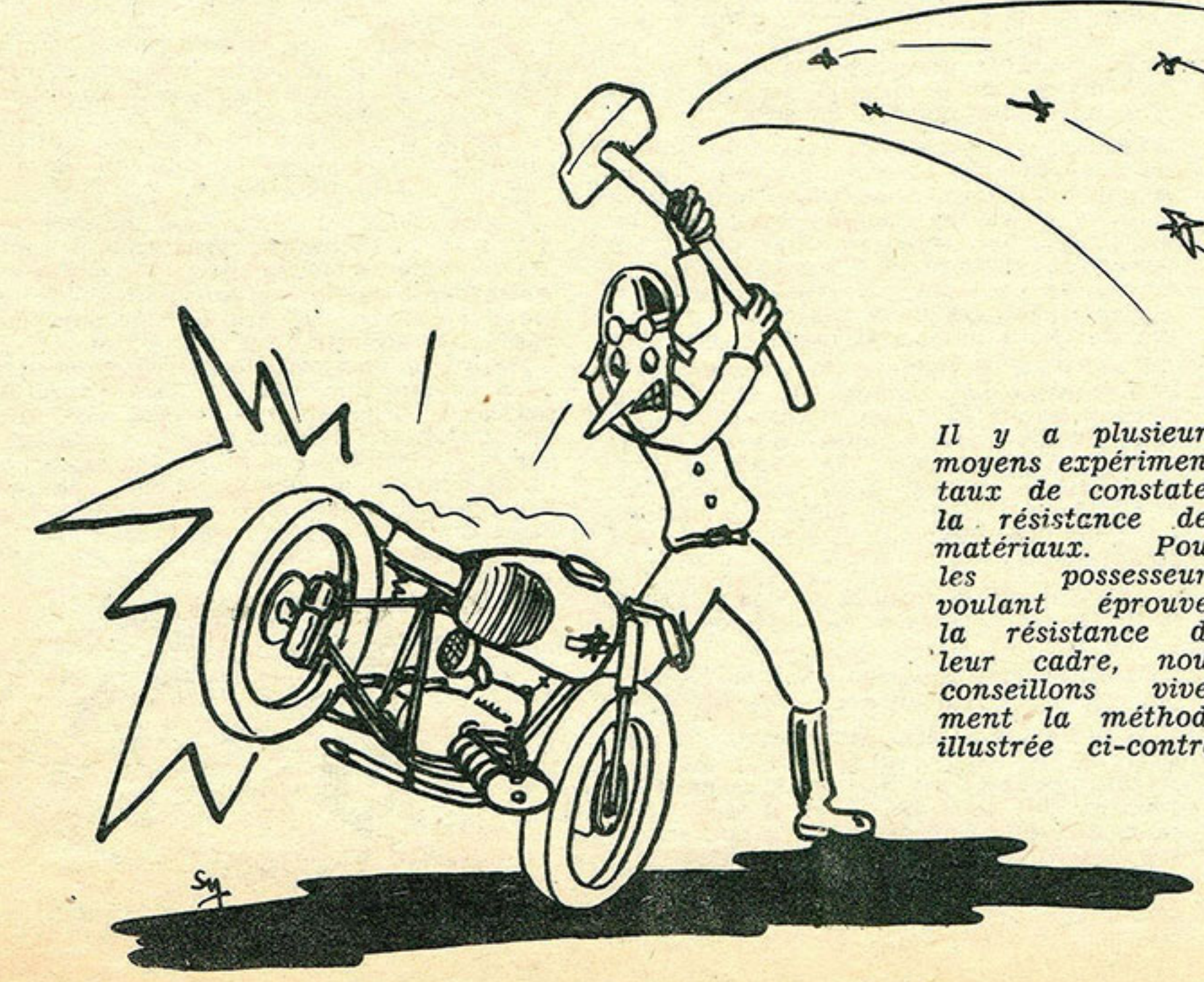
Sans accrocs, il continue son périple de 4.500 kms à travers la France et c'est la joie au cœur que, quelques jours après, il rejoint l'usine. Là, le moteur est démonté aux fins de vérifications. Ses espoirs sont comblés, tout tient à merveille.

Quinze jours durant encore, sur l'incomparable juge de paix que constitue l'autodrome de Montlhéry avec sa piste tueuse de moteurs et son circuit routier, impitoyable pour la boîte et les freins, de terribles essais, révélateurs de la moindre imperfection, sont poursuivis, au cours desquels apparaissent seulement quelques fuites d'huile, vite jugulées par des modifications de détails.

ET MAINTENANT ROULEZ. MOTARDS !

Ce que nous venons de décrire représente quelques-unes des moindres mésaventures qui attendent ceux qui entreprennent la construction d'un modèle entièrement nouveau. Et nous avons choisi l'exemple d'une machine à la naissance de laquelle seule la mise au point donna du fil à retordre à ses créateurs, mais dans laquelle aucun bris de pièces ne vint contrecarrer leurs efforts. Et cependant ces bris, souvent, se produisent, venant encore compliquer le travail.

Vous rendez-vous compte, à présent, vous qui, chaque jour ou chaque dimanche, trouvez tout naturel d'effectuer sans ennui de nombreux kilomètres, sans aucunement ménager quoi que ce soit de cette moto, pour laquelle d'autres se sont donnés tant de mal, de la folie, de l'enthousiasme ; de l'amour du métier qui animent ceux qui, pour votre agrément, travaillent, modifient, inventent sans cesse.



Il y a plusieurs moyens expérimentaux de constater la résistance des matériaux. Pour les possesseurs voulant éprouver la résistance de leur cadre, nous conseillons vivement la méthode illustrée ci-contre.

Depuis quelques temps la "LE" VELOCETTE à 43 cmc. de plus

Nous avons souvent parlé de la LE Velocette, car c'est un exemple remarquable de la machine utilitaire propre, silencieuse, offrant une bonne protection, ne réclamant qu'un minimum d'entretien, très maniable, capable d'effectuer un kilométrage extraordinairement élevé sans nécessiter de révision : en contrepartie, un prix assez élevé pour une machine de cette cylindrée et une vitesse maximum réduite. Mais le succès de ce modèle a prouvé qu'il existait une clientèle étendue pour payer un peu plus cher une machine de petite cylindrée, mais qui en réduisant au minimum les frais d'entretien, s'avérait, en plus de ses autres qualités, ultra économique. Toutefois dans certaines circonstances on aurait désiré un ou deux chevaux supplémentaires. On trouvait aussi que l'écart entre la troisième et la seconde était trop important. Ce sont les raisons pour lesquelles Velocette a augmenté la cylindrée de 43 cmc. et apporté diverses modifications à son excellent flat-twin (en particulier rapproché la seconde de la troisième). Il faut n'a pas été d'accroître sensiblement la vitesse, mais surtout de rendre la machine plus souple encore, plus brillante en côte dure, ou contre un vent violent.

L'alésage est désormais de 50 mm et la course de 49 mm, c'est-à-dire un moteur sensiblement carré, la tendance actuelle étant aux faibles courses.

Les divers organes de la première LE étaient déjà très largement calculés et auraient pu supporter des efforts plus considérables. Mais quand on veut réaliser une machine pratiquement inusable on ne saurait adopter une marge de sécurité trop importante. La 192 cc. Velocette est encore plus robuste que la 149 cmc. qu'elle remplace. Les roulements de l'embellage ont maintenant un diamètre de 25 mm. Les manetons ne sont plus immobilisés par des pinces, mais sont à emmanchement conique. Les coudes et contrepoids sont forgés d'une pièce avec les arbres et les axes des pistons sont désormais arrêtés par des joncs ; les pieds de bielle reposent sur des coquilles garnies de bronze au plomb. Les chambres d'explosion sont plus profondes ; la distribution par soupapes latérales a été conservée, mais le profil des cames modifié ; l'ouverture est plus rapide, mais la levée est moindre ; les poussoirs sont à base plate ; enfin le débit de la pompe de graissage a été accru de 40 %.

Désormais le rapport de la seconde vitesse est de 10,92 à 1 au lieu de 13,1. Autre modification : le réglage du couple conique s'effectue par des cales d'espaisseur. Enfin la cylindrée plus importante a nécessité, pour le carburateur, l'emploi d'un gicleur de 25 cc.

Velocette continue la construction de la MAC 350 cc. culbutée à arbre à cames surélevé. La fourche télescopique est nouvelle. Il n'y a dans chaque bras qu'un ressort hélicoïdal et l'amortisseur utilise un piston « Tufnol », le piston pouvant se déplacer verticalement sur des canelures.

Le reste de la machine est pratiquement inchangé. L'arrière du cadre est rigide.

Il n'est pas fait mention de la K.T.T., mais il est probable que ce modèle de compétition continuera à être livré aux sportsmen qualifiés pour la piloter.

parlons électricité

Voltmètre et Ampèremètre

L'expérience
d'Oersted qui
remonte à 1819.



Sur toutes nos machines munies d'un delco ou d'un éclairage par accus et dynamo, nous trouvons généralement placé dans le phare, un appareil destiné à nous indiquer en ampères, l'intensité du courant débité par la dynamo (charge) et l'intensité dépensée par l'éclairage, le delco ou l'avertisseur électrique (décharge). Il est donc nécessaire que nous en connaissions le principe de fonctionnement.

Tout d'abord, souvenons-nous que le volt est l'unité de tension électrique. C'est la force électromotrice qui, appliquée d'une manière constante à un conducteur dont la résistance est de 1 ohm (unité de résistance) produit un courant d'une intensité de 1 ampère.

L'ampère est l'unité d'intensité électrique et est représenté dans la pratique par un courant constant qui traverse une solution d'azotate d'argent et déposé 0 gramme 001,118 d'argent par seconde à la cathode (pôle—).

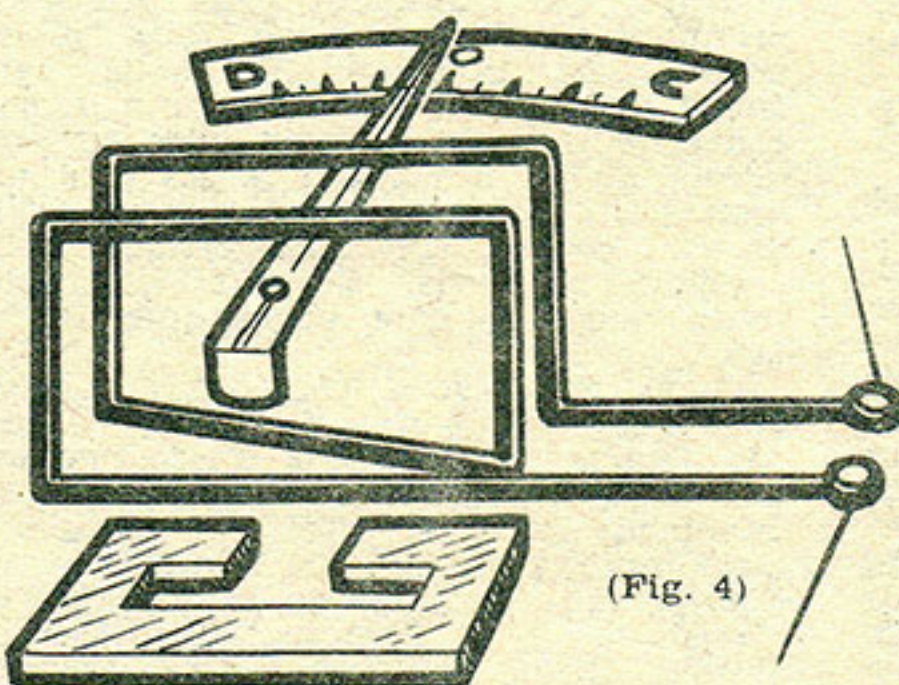
Le voltmètre et l'ampèremètre sont basés sur l'action des courants sur les aimants.

C'est en 1819 que le savant Oersted fit l'expérience suivante. Il disposa parallèlement et au-dessus d'une aiguille aimantée en équilibre dans le méridien, un conducteur en cuivre pouvant communiquer avec le circuit d'une pile.

Quand il faisait passer le courant dans ce conducteur, il remarqua que l'aiguille était immédiatement déviée de sa position d'équilibre et faisait un certain angle avec sa position primitive. De plus cet angle demeurait constant tout le temps que le courant passait. Il remarqua également que cet angle était d'autant plus grand que le courant débité par la pile était lui-même plus considérable.

Plus tard Ampère reprit cette expérience et donna une règle pour déterminer le sens de la déviation de l'aiguille.

Il est facile de se rendre compte que dans ces conditions la déviation de l'aiguille est pour ainsi dire insignifiante lorsque le courant est faible. C'est alors que Schweigger inventa son multiplicateur en plaçant l'aiguille aimantée suivant la figure 2. Dans ce cas en appliquant la règle d'Ampère à chacune des portions AB, BC, CD, DE du fil de cuivre, on constate que les actions dues à ces portions s'ajoutent — et ont toutes pour



(Fig. 4)

effet de déplacer le pôle nord de l'aiguille à gauche du courant donné; on aura des angles de déviation beaucoup plus grand. Ils sont encore très augmentés quand on place l'aiguille aimantée dans un cadre de bois où l'on a enroulé dans le même sens un grand nombre de spires.

Enfin, pour soustraire l'aiguille aimantée à l'action du champ terrestre et pouvoir opérer plus facilement, on emploie le système astatique comme indiqué (fig. 3), c'est-à-dire deux aiguilles aimantées semblables dont le pôle Nord de l'une se trouve en face du pôle Sud de l'autre. Celle du bas est dans l'intérieur du cadre, celle du haut à l'extérieur.

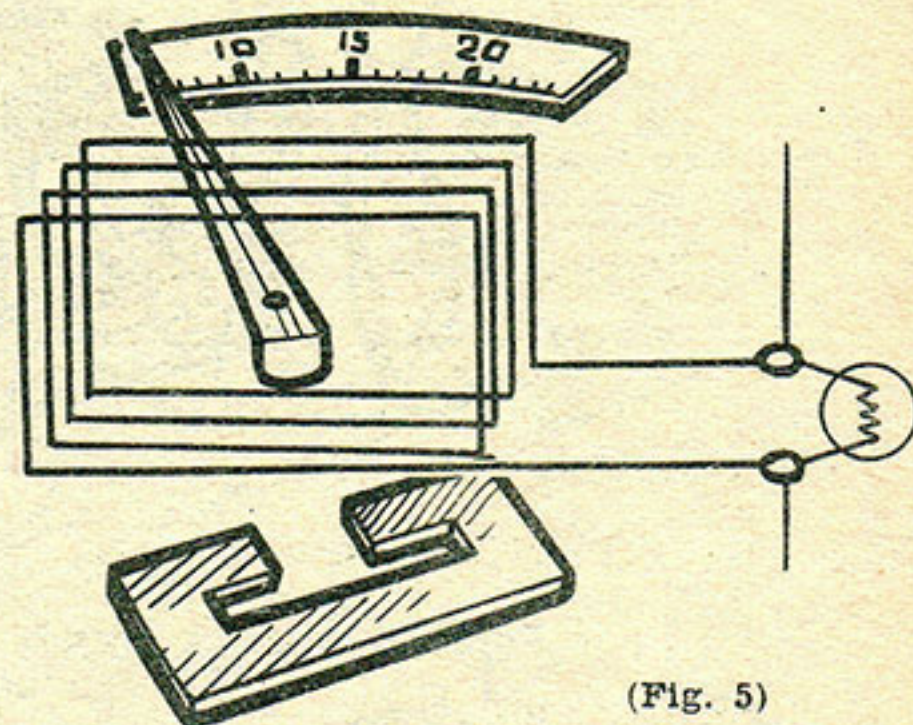
C'est donc à l'aide d'un système d'aiguilles astatiques aimantées, d'un cadre multiplicateur et d'une aiguille se déplaçant sur un cadre gradué qu'a été construit le Galvanomètre de Nobili, autrement dit le premier ampèremètre de laboratoire bien entendu, mais tout de même point de départ de nos ampèremètres et voltmètres.

Ceci dit, reprenez qu'un ampèremètre et un voltmètre sont des galvanomètres industriels.

La différence essentielle qui existe entre eux est la suivante :

Dans l'ampèremètre qui mesure l'intensité (fig. 4), le fil multiplicateur est gros et court pour ne pas modifier l'intensité du courant qui le traverse et il doit toujours être placé en série sur le courant.

Le voltmètre qui donne la différence de potentiel entre deux points a un multiplicateur dont le fil est très long et très fin, il a donc une grande résistance



(Fig. 5)

au passage du courant, il doit donc toujours être placé en dérivation (fig. 5).

Apériodicité : Ces instruments aussi simplement construits que nous venons de le dire ont un grave défaut, l'aiguille sous l'effet de la déviation produite par le courant, oscille un certain temps avant de devenir immobile, ce qui gêne considérablement la lecture. Pour les rendre apériodiques, c'est-à-dire sans oscillations, il suffit de disposer une masse métallique à l'intérieur du cadre multiplicateur quand ce dernier est mobile et porte l'aiguille indicatrice ou entre l'aiguille aimantée et le multiplicateur quand ce dernier est immobile.

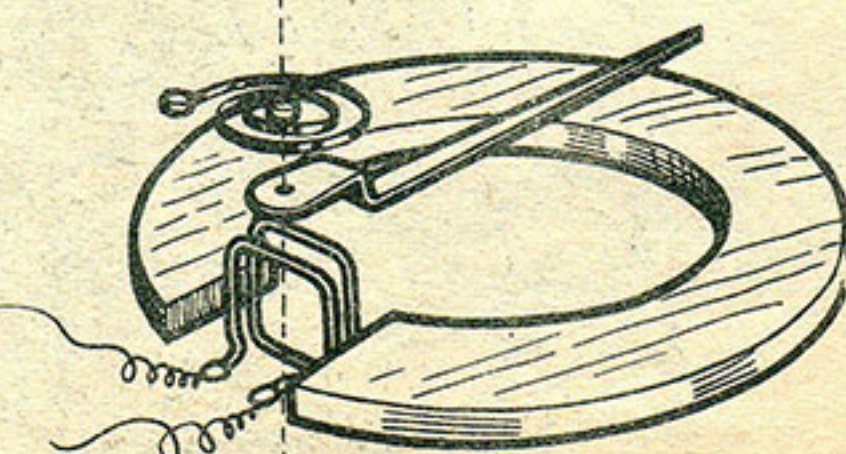
Généralement les ampèremètres montés sur nos machines sont constitués par un aimant circulaire coupé, entre les pôles duquel se trouve une bobine. Elle est montée sur un pivot et elle porte une aiguille se déplaçant sur un cadran gradué, un ressort limite les déplacements et remet l'aiguille à zéro (fig. 6).

La résistance d'un voltmètre varie de 150 à 200 ohms au lieu de 1/2 ohm pour un ampèremètre.

Pour graduer les ampèremètres on se sert soit de la boussole des sinus, dite méthode par comparaison, soit en disposant l'ampèremètre avec un voltmètre à sulfate de cuivre acidulé à l'acide sulfurique (SO_4H_2) à 5 % la solution devant marquer 1,1 au densimètre.

NOTA. — Si vous possédez un ampèremètre et un voltmètre, vous pouvez vous-même calculer facilement la puissance en watts absorbée par votre éclairage ou votre avertisseur, car ces indications peuvent vous être un jour très utiles.

Avant de vous dire comment procéder, voici ce que l'on nomme watt, unité de puissance électrique, il est égal à 10 unités C.G.S. Représenté dans la pratique par le Joule par seconde qui est représenté également en pratique par l'énergie dépensée en 1 seconde par 1 ampère traversant une résistance de 1 ohm.



(Fig. 6)

Dernières réflexions après les GRANDS PRIX DE FRANCE

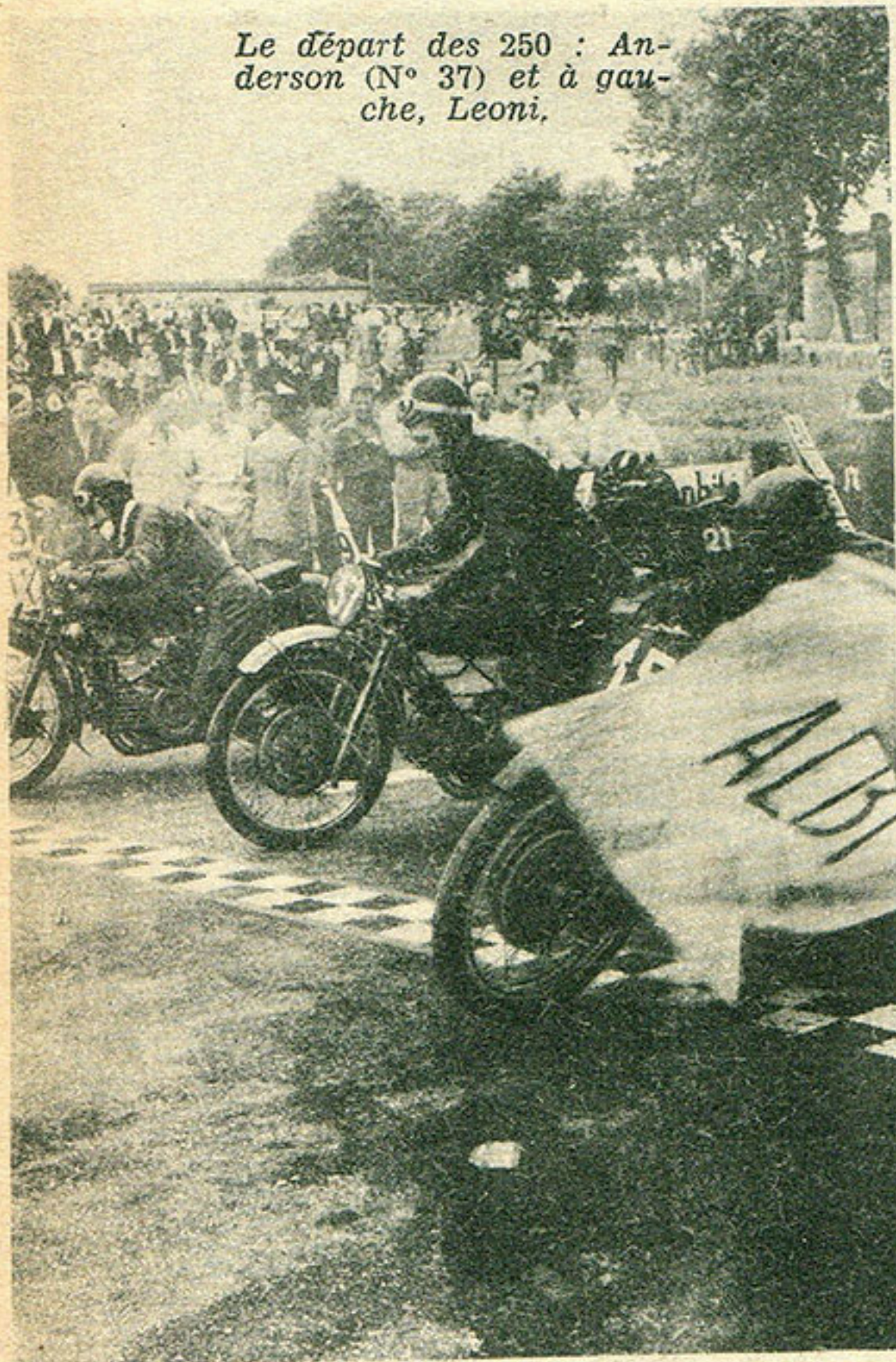
Les Grands Prix de France qui se sont disputés à Albi, ont été passionnants et pleins d'enseignements.

Ils nous ont démontré qu'en 500 les 4 cylindres Gilera 4 carburateurs étaient les machines les plus rapides en ligne droite, que l'A.J.S. de Doran, à culasse « Porc Epic » était pratiquement aussi rapide, (2° à 8°) et qu'enfin la bicylindre Guzzi et le mono Norton étaient assez près l'un de l'autre, bien que l'on dise la machine italienne plus rapide en vitesse absolue que l'anglaise.

Nous n'avons aucun point de comparaison avec les 4 cylindres M.V. qui étaient absentes ayant déploré trop d'inconvénients mécaniques (boîtes) dans les précédents Grands Prix.

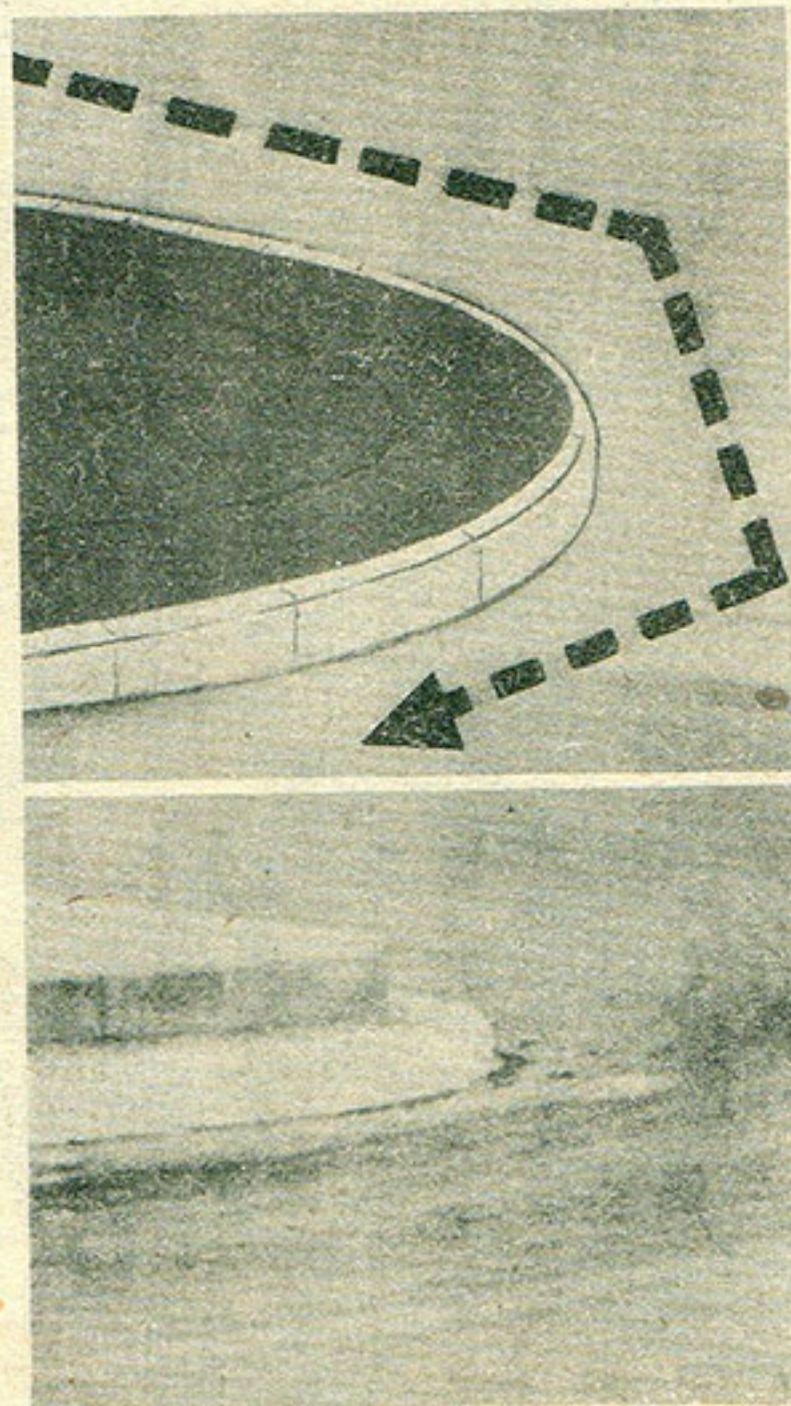
En 350, les progrès de Norton surtout et d'A.J.S. relèguent les glorieuses Velocette au rang de figurant ! A ce sujet, quelqu'un me disait : l'an dernier Velvee

Le départ des 250 : Anderson (N° 37) et à gauche, Leoni.

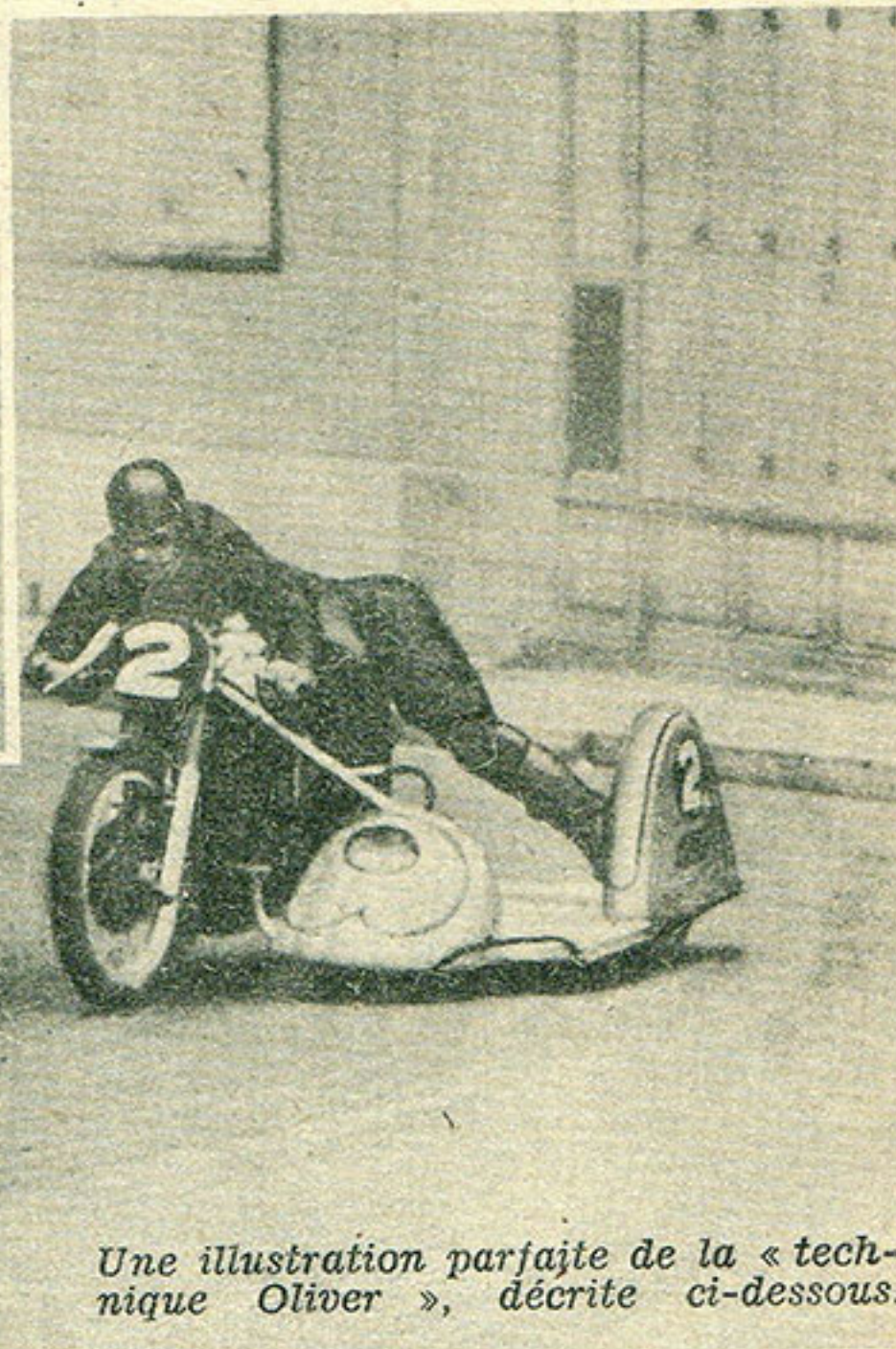


avait un moteur extraordinaire et Foster se promenait littéralement devant Duke ou Graham. Pendant l'hiver 1950-51 l'usine voulut améliorer son engin et dès ce moment, apparurent des pépins encore non résolus. Entre temps, le moteur 1950 se trouvait nettement distancé, aussi, jusqu'à ce que la solution soit trouvée, Velocette se contentera des places de 5° et au-dessous ! Dédié à ceux qui pensent qu'un moteur de course se réalise en quelques semaines.

En 250, la tragique disparition d'Ambrosini nous a privés de l'élément de comparaison entre Benelli et Guzzi sur ce circuit particulièrement rapide.



Ruffo, après sa victoire fut féliciter par deux Albigeois.



Une illustration parfaite de la « technique Oliver », décrite ci-dessous.

A signaler qu'Ambrosini, lors de son accident, montait la nouvelle Benelli (celle présentée dans un dernier numéro de « Moto-Revue ») mais s'entraînait avec les 350, ce qui laisse supposer que le moteur avait été porté à plus de 250 cmc.

En side, enfin, Oliver barrera toujours Frigerio, sauf incidents mécaniques, quelle que soit la machine que montera l'Italien.

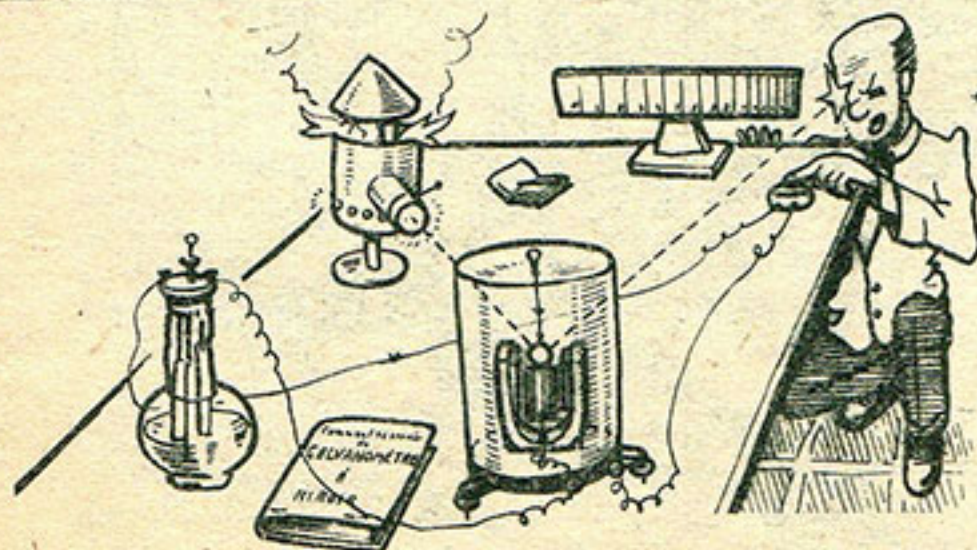
Voyons les courses.

En 250 cmc. deux Guzzi 1951 montées par deux pilotes de valeur égale sur ce circuit, précédant confortablement deux

Guzzi « Gambalunghino » privées pilotées par T. Wood et F. Anderson, eux-mêmes largement devant les deux Velocette d'usine de Lomas et Sandford, ce dernier ayant un tour de retard, mais tournant en compagnie de son camarade ; enfin, plus loin, deux Guzzi « Albatros » privées, aux mains de Gerber et de Houel.

Ceci situe exactement la valeur des types de machines en compétition.

On a annoncé que Ruffo, en 3' 40" avait tourné à 145 de moyenne, pour une moyenne finale de 133. Ce record du tour



Le galvanomètre à miroir, dans lequel ce dernier remplace l'aiguille.

Voici maintenant ce que vous devez faire. Vous placez entre deux points P et P' de votre circuit électrique un ampèremètre A en série et un voltmètre V. en dérivation, vous allumez votre phare, code-feu de position, ou vous appuyez sur le bouton de votre klaxon, vous notez les indications fournies par votre ampèremètre et votre voltmètre, vous avez alors :

$$W \text{ puissance en Watts} = E \times I$$

E nombre de volts - I nombre d'ampères, autrement dit, vous multipliez le nombre de volts par le nombre d'ampères.

Louis GARNIER

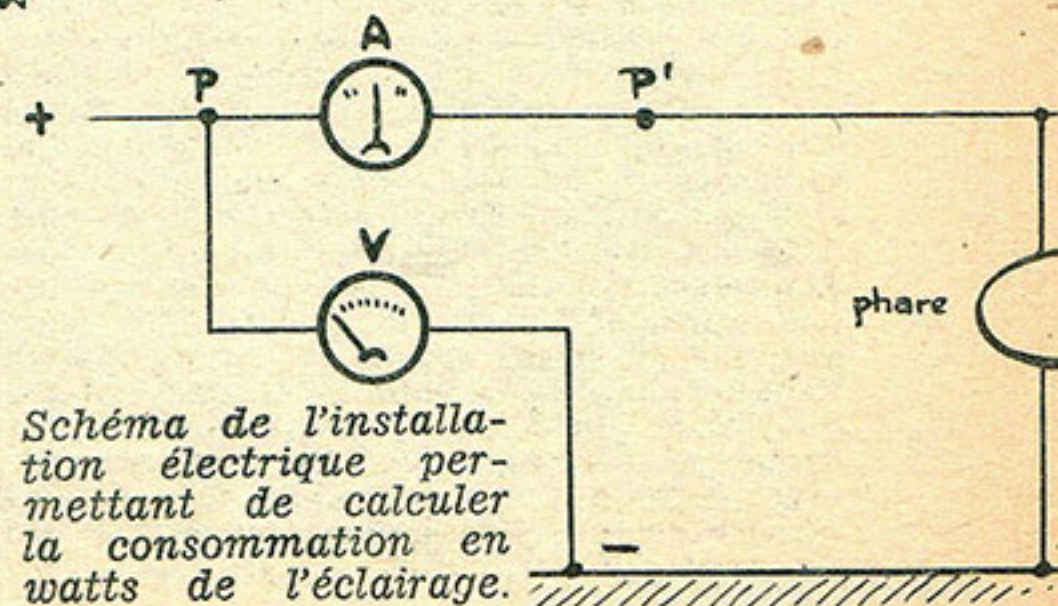


Schéma de l'installation électrique permettant de calculer la consommation en watts de l'éclairage.

AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN : RALENTIR DANS LES CARREFOURS EST MIEUX

me laisse rêveur et je dis tout de suite pourquoi.

Si Ruffo avait accompli ce tour à cette allure, il aurait nettement distancé Leoni, or, ils ont pratiquement couru ensemble, changeant de place au fil des tours pour terminer avec une seconde d'écart. Si Ruffo et Leoni, l'un-suivant l'autre à 10 mètres maximum, avaient tourné en 3'40", ils auraient nettement distancé Wood et Anderson qui ne se sont jamais quittés. Or, comme l'écart n'a lui non plus jamais varié entre Ruffo et Leoni d'une part et Wood et Fergus de l'autre, je pense personnellement que le temps de 3'40" est un peu fantaisiste.

De plus, Ruffo n'avait pas besoin de pousser à cette vitesse et enfin, il me semble difficile d'admettre que Ruffo ait pu tourner en 3'40" alors que Doran avec sa 350 A.J.S., qui bourrait terriblement, ait fait seulement 3'38", soit près de 147 !!!

Ajoutons, pour terminer, que Ruffo, aux essais, non encore averti de l'accident d'Ambrosini et comptant sur sa présence, avait réussi le meilleur tour à 140 de moyenne !

A vous de conclure.

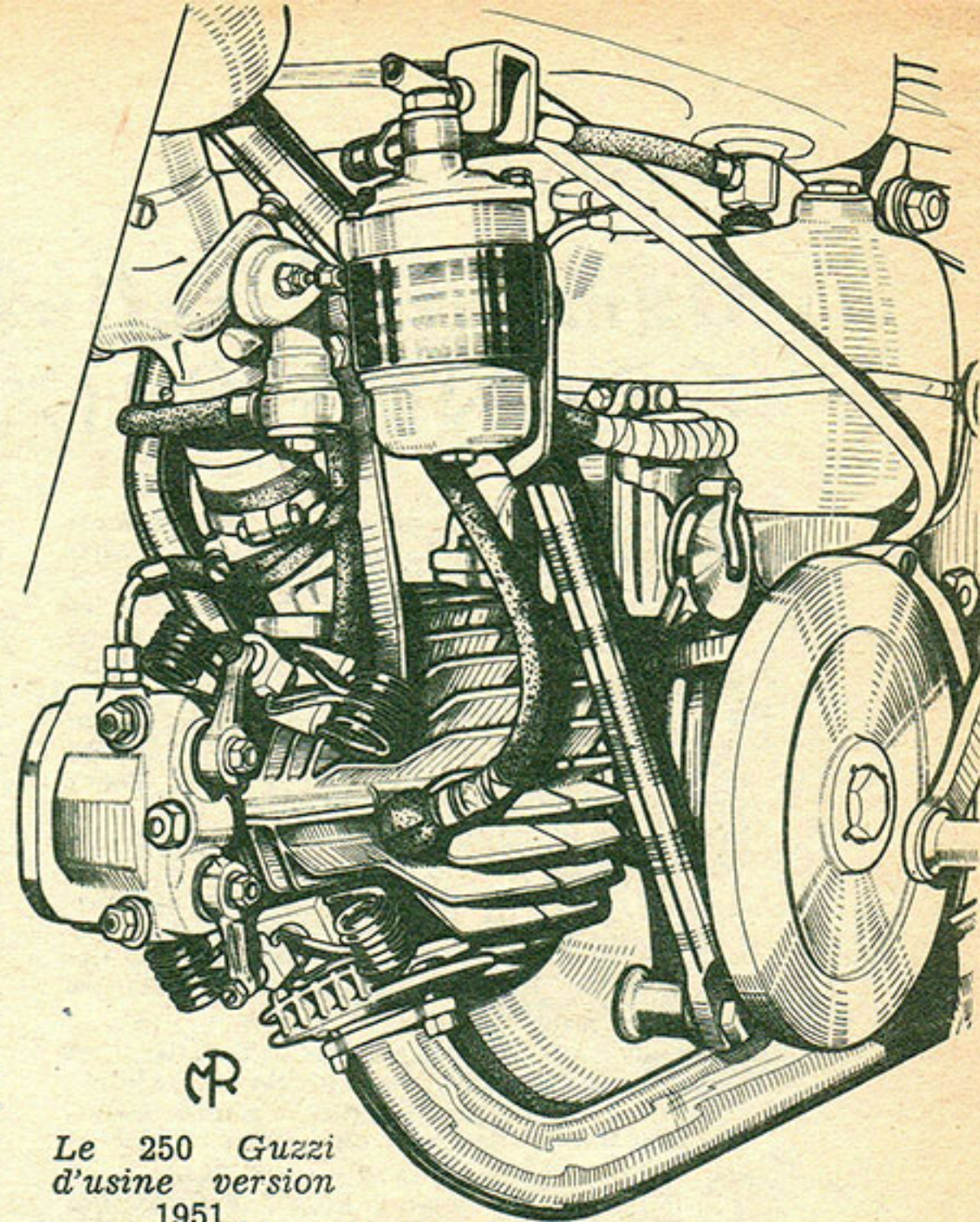
virage de cette sorte, n'a jamais la roue avant de sa moto qui ne soit dans l'alignement, tandis que tous les autres, Frigerio compris, s'obstinent à mettre le paquet la roue avant braquée et il s'ensuit des patinages de roue arrière, des guidonnages, etc...

En 350 cmc. quelques mots seulement d'une course sans histoire commencée sous la pluie. A l'endroit où j'étais, après le départ, Duke était passé devant moi en septième position ; à la fin du premier tour il avait 300 mètres d'avance sur Brett qui était nettement devant un trio qui se tira une bourre mémorable : Lockett, Doran et Armstrong. Au dernier tour, Doran réussit à sauter Lockett et enlever le record du tour à 147 de moyenne.

Nous en arrivons aux 500, dessert de cette belle journée.

Vous savez ou vous ne savez pas que le circuit se présente ainsi : un grand triangle comprenant une longue route avec une descente en S, quelques virages faciles à couper, puis un village à traverser, une épingle à cheveux, une ligne droite, une autre épingle à cheveux et une 3^e ligne droite où les Gilera faisaient le maximum.

Circuit rapide, mais circuit pour machines rapides car les S et les autres virages ne permettaient aucun gain sensible aux virtuoses et les épingles à che-



Le 250 Guzzi
d'usine version
1951.

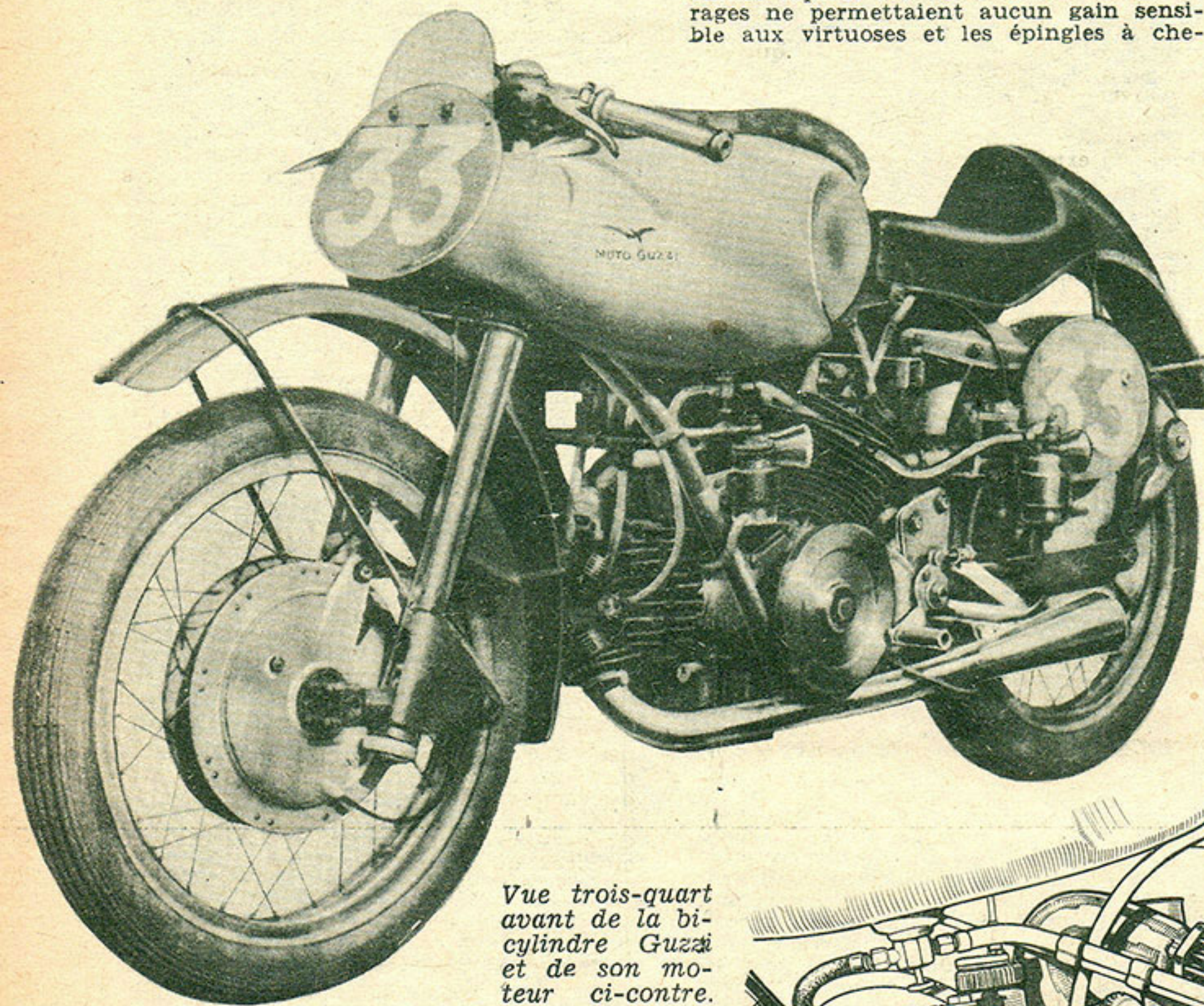
veux se prennent de la même façon, que la machine fasse 130 ou 200 ! Donc deux grands juges, les lignes droites et la pendule.

L'inconnue était de savoir si les moteurs tiendraient 1 h. 1/4 de ce régime, car on savait ou plutôt on pensait savoir quelles étaient les machines les plus rapides.

On avait en effet bien pensé Gilera, mais on avait oublié A.J.S. Doran me disait après l'arrivée, sans aucun dépit, car il était très content de sa deuxième place : « Finir à 8 secondes de Milani après la chasse que j'ai du mener me fait plaisir pour A.J.S. et pour moi même, car sans le temps que j'ai perdu après le départ, ma machine marchant comme aujourd'hui, je devais terminer avant Milani ».

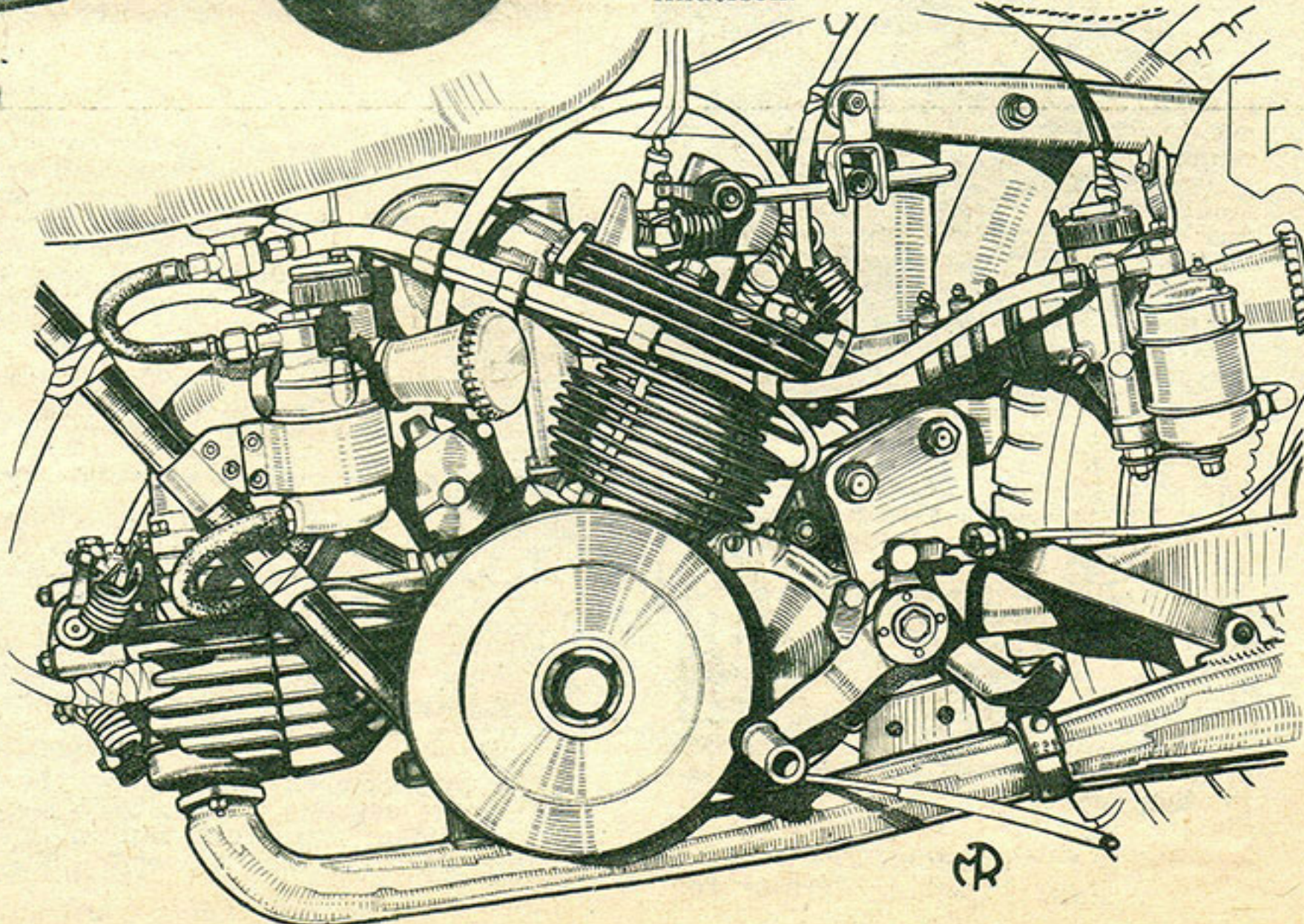
Et il riait en pensant à Monza en septembre prochain.

Et pourtant ces Gilera ont marché comme des reines. Surtout celles de Milani et de Pagani. Masetti ayant perdu du temps au départ, bien que placé sur la première ligne a dû chasser comme un voleur pour rattraper trois larrons dont il n'arrivait plus à se séparer, sauf au dernier tour où il déposa Duke. Brett et Anderson.



Vue trois-quart
avant de la bi-
cylindre Guzzi
et de son mo-
teur ci-contre.

Pour les sides, j'ai eu la confirmation de ce que j'avais constaté à Berne. Oliver vire avec son side exactement comme avec une voiture. Précisons. (Je me fais l'effet dans cet article d'un petit Charles Faroux). Oliver vire comme Fangio. Prenons un virage à droite genre 90°. Fangio arrive pleine gauche, braque ses roues d'un coup, à 10 m. environ de la courbe, tangente le bord intérieur de la courbe, c'est-à-dire tire droit, atterrit à gauche, redresse avec ses CV et file. Oliver fait exactement pareil. Il est le seul à ne pas enrouler, si je puis dire, son side autour du virage, mais arrivant, comme Fangio, en plein à gauche, il vise le bord du virage intérieur bien entendu, tire droit, se redresse aux chevaux et file. C'est tellement vite fait, qu'il faut le voir faire plusieurs fois pour comprendre. En un mot, Oliver, qui accélère dans un



NE DEBRAYEZ JAMAIS SI CE N'EST POUR VOUS ARRETER OU CHANGER DE VITESSE

Une heure avec :

MURIT, DRION et EMO

NOUS informions nos lecteurs dans notre compte-rendu d'Albi, que la Coupe offerte par notre journal au meilleur sidecariste français, avait été enlevée de haute lutte par Murit précédant Drion de quelques mètres seulement.

Après son nouveau succès aux Sables-d'Olonne, Murit est venu nous rendre visite en compagnie de sa femme, de son passager, Emo, également coureur de vitesse, et de Drion. La conversation s'engagea évidemment sur le Circuit d'Albi et nous laissons la parole aux principaux intéressés :

« Au point de vue mécanique, ma machine était parfaitement au point, mais j'avais quand même assez peur de Drion. Bien qu'étant arrivé en retard à l'entraînement, puisque le premier jour, je bouclais mon casque pour partir, lorsque l'on m'indiqua que la période d'entraînement était terminée, je réussis le lendemain (deuxième journée d'entraînement) à faire de meilleurs temps que Drion, mais je n'y croyais pas tellement.

Enfin l'heure du départ est arrivée, j'ai raté celui-ci, tout le monde était passé devant moi, puis peu à peu, j'ai réussi à combler mon retard et j'ai pu rejoindre Masuy, Drion et Betemps. Ce dernier eut beaucoup de mal à nous suivre, car il avait une machine moins rapide que les nôtres.

Trois ou quatre tours avant la fin, Masuy a touché les bottes de paille, nous n'étions plus que Drion et moi à bagarrer. Moins d'un kilomètre avant l'arrivée Oliver nous a sauté et l'un comme l'autre nous avons essayé de nous faire « aspirer », mais la différence de vitesse était vraiment trop grande. Vous connaissez la fin, j'ai sauté Drion in-extremis en prenant quelques risques ».

— Vous n'avez pas Murit, une anecdote à nous raconter ?

« Si ! j'en ai une qui aurait pu par ailleurs m'être fatale. Une heure avant le départ, mon mécanicien Chauvignon de Colombes, qui était venu avec moi, en vérifiant ma machine s'aperçut que j'avais un ressort de soupape cassé. Une veine qu'il vérifie ma machine, car j'allais partir comme cela.

— Mais puisque Emo est là, il va nous parler du rôle du passager. Le circuit fut-il dur pour vous ?

« Non pas tellement, car c'est un circuit où il n'y a pas de grandes lignes droites et par conséquent, du repos. J'en profitais d'ailleurs pour jeter un coup d'œil sur la mécanique. Si le circuit par lui-même n'est pas dur, par contre,

Je peux vous assurer que c'est une course où personne ne se fit de cadeaux.

Au départ, Anderson se faufila en tête et ouvrit. 3 kilomètres après, à la première épingle à cheveux, c'est Paganini suivi de Milani qui vire le premier. Ensuite, Milani prend du champ et vole vers la victoire, dans un style remarquable et avec une aisance étonnante. Paganini est second, distancé, lui-même devançant Duke de quelques secondes. C'est là que se place l'effort de Doran, il remonte Duke, chasse Paganini, l'accompagne quelques tours, le dépose et file pour terminer à 8 secondes de Milani, ayant plusieurs fois tourné à plus de 160.

Derrière, Duke est seul, Brett le remonte et l'accompagne, puis Anderson essaie de les dépasser, mais les autres se font « tirer » et voilà un trio qui ne se lachera plus.

Masetti enfin, de la septième place, rejoint ces promeneurs et s'accroche à eux.

J'avais choisi, pour le tiers final de la course, un endroit situé avant la descente en S et je me suis, si vous me tolérez l'expression, régalé. Voir ces quatre coureurs montant trois marques différentes, ayant chacun son style personnel, se livrer une bagarre courtoise, mais féroce, voilà le spectacle de choix que ces Messieurs m'ont donné ; virages pris au coude à coude, écarts pour mettre le suivant « dans le vent » ; accord tacite pour mener chacun son tour ; c'était magnifique de voir, en abordant la descente, ces quatre bolides utiliser toute la route pour rabattre de droite à gauche, pas une faute de conduite, une maîtrise extraordinaire, tous les quatre roue dans roue, les trois anglais virant bien en ligne, hommes et machines penchées, Masetti virant presque aussi fort, mais toujours

un genou ouvert, c'est-à-dire, décollé du réservoir. En ligne droite, tout le monde était aplati au maximum sur son réservoir, les petits châssis : Masetti, Duke, Brett, ainsi qu'Anderson qui allongeait autant qu'il pouvait sa plus longue personne. C'était vraiment ce que les anglais appellent « La Bataille Royale ».

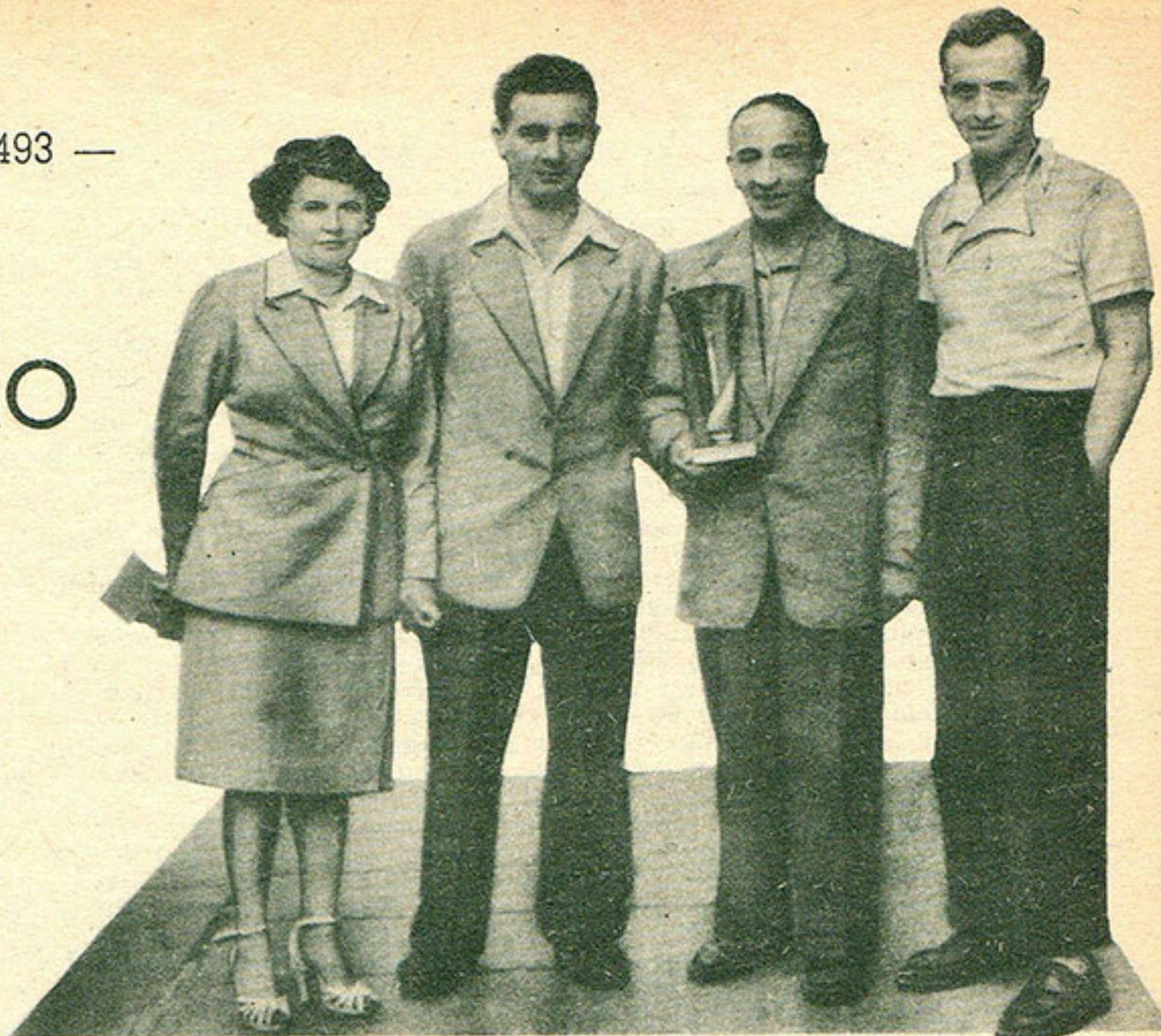
Malgré la pluie du matin, ces 76 minutes de grandissime bagarre valaient le déplacement à Albi.

Parmi les Français, j'ai regretté l'absence du sympathique Collot, dont l'ardeur à la lutte fait penser à Raymond Sommer qui ne s'avouait jamais battu.

En 500, je salue Jean Behra bien qu'il termine 15^e. Qui y a-t-il devant lui ? 11 machines d'usine et 3 Norton Manx du type 1951. Que pouvait-il faire dans ces conditions, sinon de se montrer égal à lui-même ? Si mes comptes sont exacts bien que finissant à 2 tours du premier, Behra a couvert 187 kms à 141 de moyenne environ. C'est à peu de chose près, la vitesse avec laquelle, sur la même machine, il gagna le Grand Prix d'Albi en 1949. Donnez lui la Norton de Brett, par exemple, et Behra finira 6^e, car dans les parties accidentées les deux hommes firent jeu égal, égalité aussi aux épingle à cheveux, enfin dans les lignes droites chacun montera le compte-tours au maximum permis. Alors ?

Comme je ne connais pas Jean Behra, je suis d'autant plus à mon aise pour écrire que c'est le coureur français auquel je trouve le style le plus classique et sur un circuit pour vireurs comme San-Remo, par exemple, c'est un des plus fins vireurs de tout le lot.

En 250, la place de Houel correspond à la machine qu'il utilisait. La ligne de comparaison est fournie par le Suisse Gerber qui montait également une Guzzi



De gauche à droite : Mme Murit, Murit, Emo, tenant la coupe de « Moto-Revue » et Drion.

la lutte que menèrent Drion, Masuy et Murit, obligèrent les passagers à se démenier sans compter et ne pas commettre de faute.

Lorsque j'ai vu Masuy manquer son virage, j'ai tapé sur la jambe du pilote en lui faisant signe derrière et je dois avouer qu'à ce moment j'ai pensé « en voilà un de moins ». Après coup, lorsque j'y repense, ce n'est peut-être pas très chic, mais dans l'ardeur de la lutte je me suis fait cette réflexion, d'autant plus que j'avais vu que leur chute n'était pas grave.

— Ce qui est regrettable en France, c'est que trop souvent les passagers sont inconnus du public.

« Oui, effectivement, nous répondit Drion et il est dommage qu'il n'y ait pas de règlements, comme en Suisse ou en Allemagne, concernant les passagers.

Les passagers sont toujours oubliés et leur rôle est des plus importants. Celui qui peut toute l'année avoir son passager attiré a certainement un avantage énorme puisqu'il arrive à se faire un véritable équipier ; ils se connaissent

« Albatross ». Que Gerber soit rentré une seconde avant Houel se justifie par la fuite de lubrifiant qui inondait le pneu arrière de ce dernier et qui le rendait prudent à juste titre.

Vous vous étonnez peut-être de la place de 12^e de G. Monneret en 350, surtout si vous prenez à nouveau la ligne Gerber, puisque ce dernier, premier des indépendants, termine 8^e derrière 7 machines d'usine et nous pourrions penser que l'A.J.S. de G. Monneret est plus près des machines d'usine 1950 que celle de Gerber. Pour ma part, j'ai pensé que Georges avait délibérément sacrifié ses chances qui étaient grandes puisque la course débuta sous la pluie, pour surveiller son fils Pierre, dans la crainte que celui-ci ne s'excite au contact des As et ne prenne trop de risques, le souvenir de son très bon ami Ambrosini étant si proche. J'avoue qu'à sa place j'aurais agi exactement de même.

Quant à P. Monneret, le meilleur compliment qu'on puisse lui faire est qu'il a un style très fin et qu'au début, avec son casque blanc, je l'ai plusieurs fois pris pour Armstrong, dont il a la même position de bras.

Enfin, lorsque j'aurai dit que les Gilera ont couru avec de l'essence au plomb tétraéthyle à 80 d'octanes alors que Norton et A.J.S. avaient préféré l'essence pure à 80 d'octane, ce qui n'a pas empêché certaines machines de cliqueter, que désormais toutes les 500 d'usine ont le frein arrière commandé par câble, que j'ai vu un très joli prototype de Norton avec moteur bicylindre « Dominator » dans un cadre Mac Candless, selle biplace, toute la machine émaillée gris métallisé, je crois que je vous aurai tout dit sur les Grands Prix de France 1951.

PAUZIN

l'un et l'autre. Le passager connaît la manière de conduire de son pilote, il sait où sortir, comment sortir et ce qu'il doit faire exactement.

Il serait souhaitable qu'on prévoie en France et dans les autres pays (Belgique également), des primes de départ pour les passagers comme on en prévoit pour les pilotes.

Il y a les frais de route, les frais d'hôtel et la paie du passager qui doit être payé normalement, tandis que lorsque l'on va courir un Grand Prix comme à Berne, le passager est prévu au règlement comme le pilote.

Dans la première catégorie, on a 500 francs suisses de prime de départ et il y a 150 francs pour le passager. La première catégorie est réservée à ceux qui ont gagné trois courses internationales ou une course internationale en Suisse.

Le pilote de la deuxième catégorie a 300 francs de prime de départ et il y a 100 francs pour le passager.

Par conséquent, il est certain de couvrir les frais du passager avec cette prime de départ et en plus de cela, dans la liste des prix, il y a chaque fois un prix prévu pour le passager. De plus, le nom du passager figure obligatoirement sur le classement.

En conséquence, il serait normal que les règlements ayant cours en France, Belgique, Italie, Espagne, prévoient les mêmes avantages que ceux qui sont prévus en Suisse et en Allemagne. Cela permettrait aux pilotes Français d'avoir en somme des passagers de métier, alors qu'il n'en existe pour ainsi dire pas. (Exception Emo, qui depuis quatre ans fait toutes ses saisons avec Murit).

Puis Drion poursuit :

« J'ai eu la chance à Albi d'avoir, aussi bien en solo qu'en side-car, la machine d'Oliver, et cela m'a permis d'être à arme égale et même un peu supérieur cette fois avec les camarades avec qui j'ai l'habitude de me bagarrer.

Betemps, Jean Murit et moi-même, l'avons eu chacun notre tour, car nous venons d'apprendre aujourd'hui que Betemps avait eu cette machine pour courir dimanche dernier à Zurich, où il termina troisième.

En ce qui me concerne, j'estime que Oliver est un grand sportif : prêter ainsi une machine personnelle, vraiment cela représente quelque chose de très intéressant pour les pilotes qui l'ont en mains car cela change tellement avec les machines que nous avons l'habitude de piloter à part quelques exceptions comme la machine de Murit qui actuellement est parfaitement au point.

— Mais, dites-nous Murit, préférez-vous votre nouvelle monte à votre ancienne ?

« A vrai dire, ces deux machines ne sont pas comparables. Ma Gilera était excessivement nerveuse et avait beaucoup de chevaux à bas régime. Cela joint à ma légèreté, j'avais des démarrages excellents, contrariés cependant par les guidonnages incessants que nécessitait sa conduite. Si ma Norton est plus lourde, par contre, sa conduite est beaucoup plus aisée et ma fourche ne bouge pas.

— Mais Murit, vous deviez prendre le départ le matin en solo. Que s'est-il passé ?

« Je devais effectivement partir avec ma 350 A.J.S., mais j'ai eu un commencement de grippage, incident qui avait déjà eu lieu à l'entraînement.

— Et vous Drion, racontez-nous un peu votre course.

« La course du matin était une course assez spéciale où l'on ne voyait rien du tout. Je ne voyais même pas les gens qui étaient chargés de me signaler. Je n'ai rien su du départ jusqu'à l'arrivée et je fus tout étonné de voir le drapeau s'abaisser. J'ai rattrapé Bernard sur une ligne droite,

je l'ai passé parce que ma machine allait plus vite que la sienne, sans savoir que c'était lui qui était le premier et que je prenais ainsi la première place. J'ai en somme gagné par chance car je ne m'y attendais pas du tout.

— Il ne faut pas confondre avec Bernard d'Angoulême qui pilote habituellement une BSA Gold Star, avec Bernard de Vesoul qui a fait une place de second à Albi, et qui, en général, fait équipe avec Collot et pilote comme lui une Gilera Saturno.

— Mais dites-nous Drion, quelle a été la course de Bernard ? Est-ce que c'est un pilote rapide ? Est-ce qu'il peut prétendre à devenir un de nos meilleurs pilotes ?

« Bernard était plus rapide que moi dans toute la partie du circuit qui était en courbe. Il m'a passé 5 ou 6 tours avant la fin et a pris la tête à ce moment-là.

Et je crois, par chance pour moi, Collot et les autres personnes lui ont fait signe qu'étant en tête, il avait 500 m. d'avance sur moi, il pouvait ralentir pour ne pas prendre des risques avec la route glissante. Il a ralenti et cela m'a permis de le rattraper. Mais il méritait autant que moi de gagner car il avait fait une bonne partie de la course en tête et qu'il avait certainement pris beaucoup plus de risques que moi.

— C'est je crois, sa première saison de courses ?

« C'est sa première saison de courses, et il arrive maintenant à marcher très fort et réellement à Rouen s'il n'avait pas cassé son moteur à l'avant dernier tour, il pouvait prétendre au minimum à la place de second.

Par conséquent, il a fait d'immenses progrès, étant donné qu'au début de la saison on ne le connaissait pas.

— Savez-vous d'où provient sa Saturno ?

« Il a acheté une Gilera, qui est l'ancienne machine de Milani, le vainqueur d'Albi.

— Quels sont vos projets d'avenir Murit ?

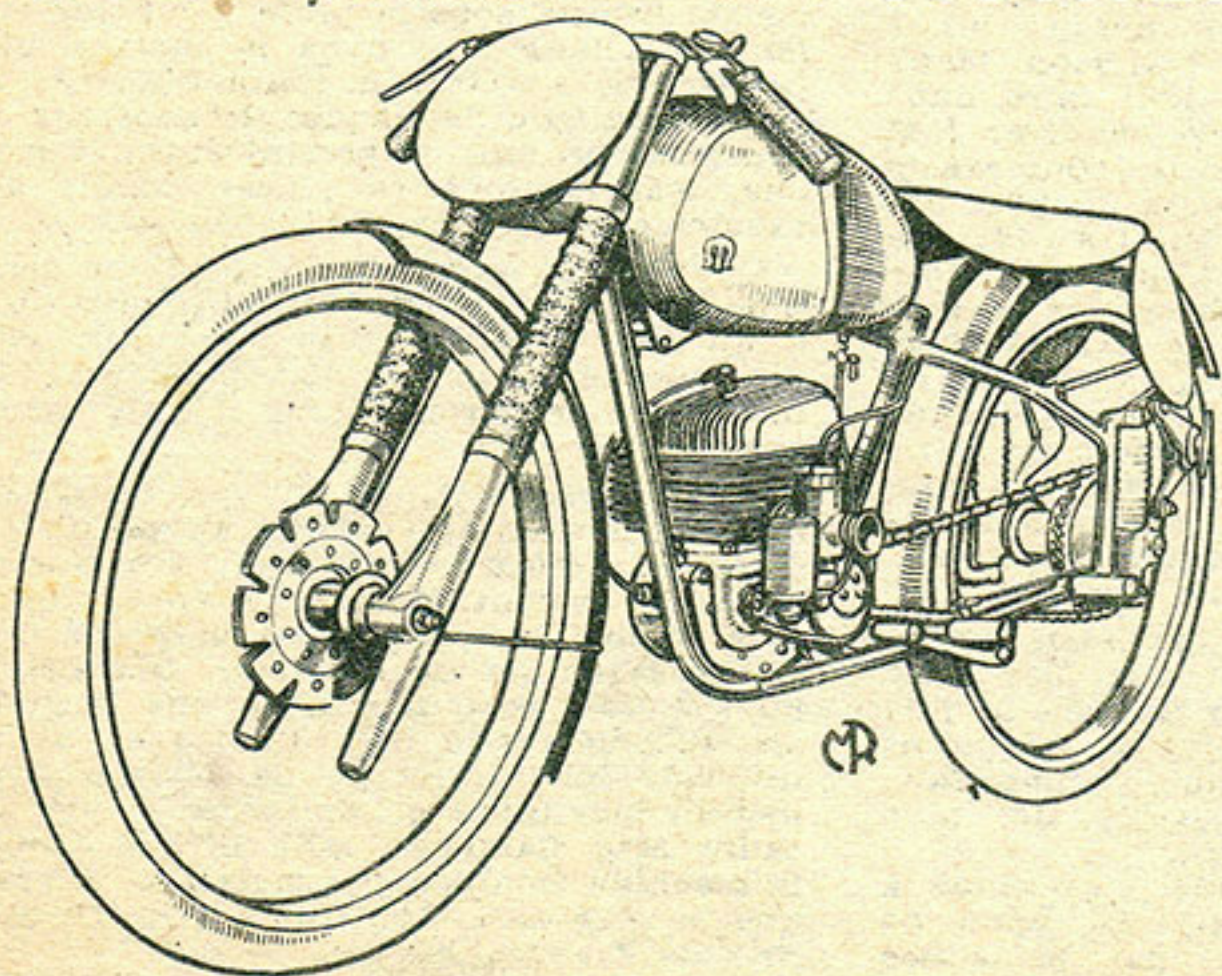
« A présent j'espère courir à St-Sébastien dans 15 jours. Après probablement à Erlen, j'attends un mot pour l'engagement. Ensuite le 26 à Vesoul. Peut-être à Locarno, mais c'est une question de date. La course devait avoir lieu le 2 septembre, mais je crois que c'est ramené au 26 août.

Je voudrais bien faire tout cela car je ne vis que de la course actuellement et je voudrais faire le maximum.

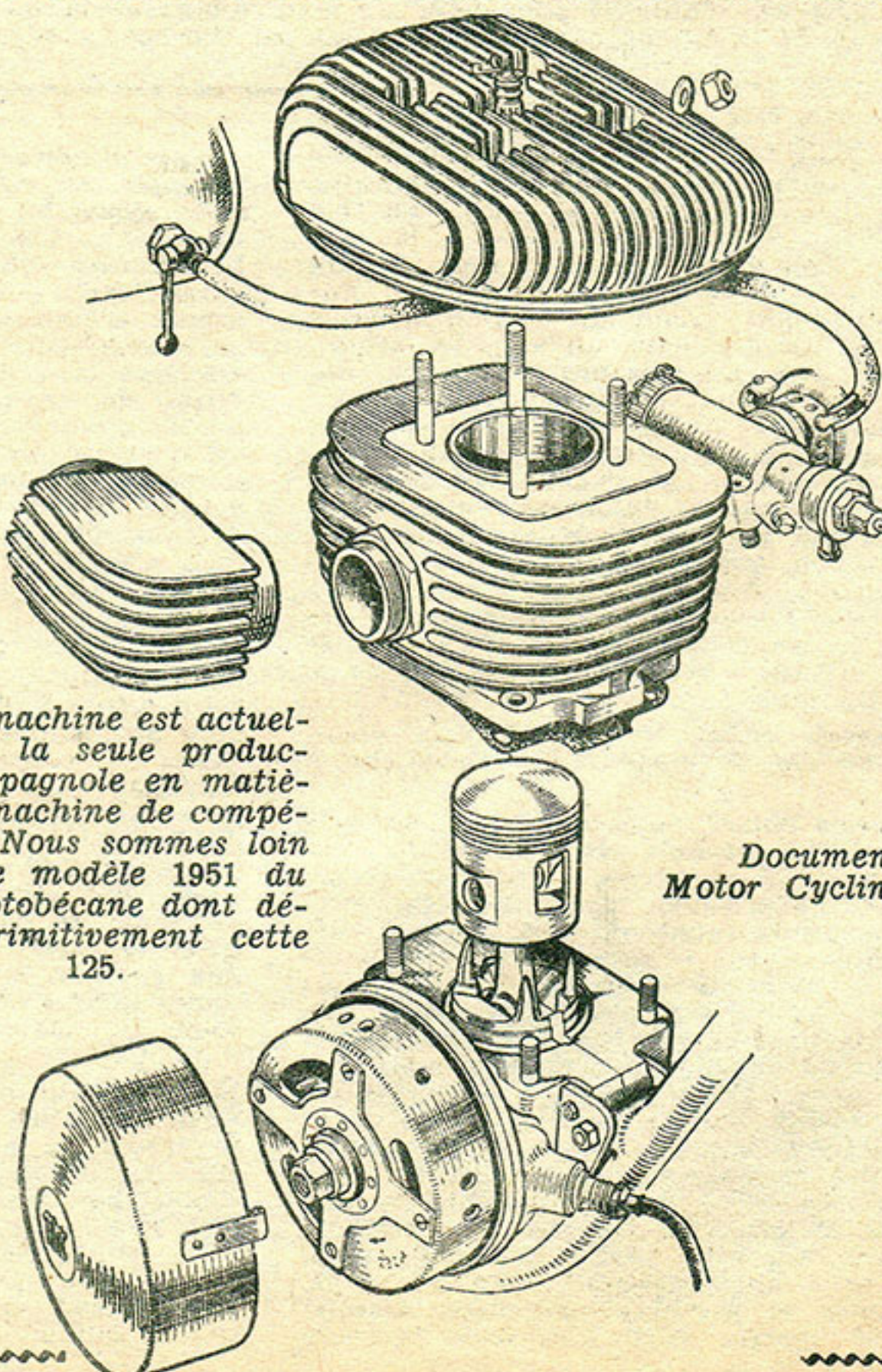
— Et vous Drion ?

« Et bien moi, je vais dimanche en 15 à Fribourg pour la course de côte du Grand Prix d'Allemagne. Ensuite, j'irai en Suisse. Et après, le 18, je suis engagé en Hollande dans une course en solo. Le 26 Août, je dois en principe courir à Vesoul à moins que j'aille avec Oliver au Grand Prix d'Allemagne. Ensuite, Monza, où j'espère avoir la machine d'Oliver.

Une 125 espagnole de compétition : LA MONTESA



Cette machine est actuellement la seule production espagnole en matière de machine de compétition. Nous sommes loin avec le modèle 1951 du 100 Motobécane dont dérive primitivement cette 125.



Document
Motor Cycling



Le Sport de la Semaine

ENFIN UNE CONFRONTATION ENTRE LES MACHINES ALLEMANDES ET LES MACHINES ANGLAISES ET ITALIENNES

Le 12 Août, sur le circuit de Hockenheim et le 26 du même mois, lors du Grand Prix d'Allemagne, sur le « Circuit de la Solitude », on verra pilotes et machines allemandes affronter les Anglais et les Italiens.

Nous pouvons en effet signaler les engagements de Duke, Wood, Oliver, Thomas, F. Anderson, Petch, Lorenzetti, Leoni, ainsi que le Suisse Keller et le Finnois Hollming pour Hockenheim.



Au Grand Prix d'Allemagne, toutes les écuries officielles seront là : les Norton, avec Duke, Lockett, Dale ; les A.J.S., les Velocette, les Gilera, les Guzzi, Benelli, Mondial, MV Agusta.

Les présences de Oliver, de Ken Kavanagh sont aussi assurées.

Ce sera ainsi la première fois depuis 1939 que l'on pourra vraiment juger de la place que les Allemands ont pu reprendre en cette première année de leur réaffiliation au sein de la F.I.M., dans les compétitions internationales.

CIRCUIT DE VITESSE DE VARIN

Cette épreuve a donné les résultats suivants :
125 cmc. - Vaqué (M.V.) ; Matéos (Fuch) ; Combes (Fuch).

350 cmc. - Houel (Velocette) ; Lamarque (Norton) ; Higuero (A.J.S.).

500 cmc. - Collot (Gilera) ; Bernard (Gilera) ; Soubie (Norton).

Signalons qu'à l'entraînement le coureur Toulousain Gauch a fait une chute assez grave.

CALENDRIER SPORTIF DE LA 2^e QUINZAINE D'AOUT

17 et 18 : Grand Prix de l'Ulster (Irlande).

19 : Circuit de vitesse du Rouergue. Course de côte de l'AMC Grasse. Grass-Track à Mansles (Charente). Moto-cross de l'Olympique Avesnois.

26 : Circuit de vitesse de Vesoul (nationaux). Grass-Track à Ninamont de Guyenne.

Moto-cross de l'US Gagny.
Moto-cross du MC Picard.

Une magnifique vue du circuit des Sables-d'Olonne (en haut).
A gauche, la catégorie 250 vit la victoire de Houel à droite.

MOTO-BALL

Résultats des Matches du 22 Juillet 1951

Division Nationale Zone Nord. — Houlgate bat Mulhouse par 6 buts à 0. — S.U.M.A. et Orly font match nul 0 à 0.

Division Nationale Zone Sud. — Aix et Villefranche match nul 3 à 3. — Avignon bat Carpentras par 1 but à 0.

Division Excellence Zone Sud. — Seynois et Aix II font match nul 1 à 1. — Marignane bat Ondaine par 4 buts à 1.

Match amical. — Paris bat Saint-Denis par 3 buts à 2.



NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 250 fr.
PETITES ANNONCES COMMERCIALES. 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

BSA 350 Et. d'or Moteur ref.
Monet-Goyon 175 PORTE 45,
r. Département 18° Nor. 01-90.
175 Motobécane TZ2C neuve
COLLAY 44 av Paix Vanves.
ENS. Gnome CV2 side Précis
tte beauté 2 car. 4 v. RIOTTE
41 av. St-Foy Neuilly-s-Seine.
PUCH 250 neuve Jas. 57-75.
INDIAN 500 Gda chromée et
méc. neuf 150. DALLE café
9 r. Malebranche-5° Odé 77-60
DWK NZ 350 état neuf AU-
GROS 17 rue Péclet-15°.
TRI Peugeot imp. capote
amov. p. prom. assu. 6 m.
EMPIS 5 r. de Nesle t.l.m.
350 cc cul. MARLY 68 Bd
de la Gare Paris-13°.
GRIFFON 150 4 v. sél. ét. nf
3000 k. c. ach. auto 75000
HERVET 47 r. Manessier 47
Nogent-s-M. Ric. 78-11 h. bur.
8 cv G-Herstal av. side sél.
4 v. pf ét. 90. 10 r. 14-Juillet
Mainvilliers - Chartres
MOTOB. 125 culb. sél. 4 v. ét.
nf BAUD 31 r. Esquirol-13°
TERROT 125 ETD neuve non
convenance Tél. Odé. 34-92.
250 TF Puch PETIT Georges
Mon. 96-58.
250 Peugeot ét. parf. équip.
REZETTE 116 r. Lamarck-18°
DERNY solo. POUILLET 131
rue Saint-Charles-15°.
Vd ou éch. ctre pet. voiture
Condor 600 d. mod. imp. écr.
SCHADLER 9 r. Léon Dauër
Villiers-s-Marne (S.O.) visib.
CSE santé moto 500 culb bon
état side pneus neufs LIDON
Pruslysource (Côte-d'Or).

SIDE léger HB ét. neuf DEL-
COURT 76 av. de Villiers-17°
Vds ou éch. Norton 16H RM
3 rue Eugène Sue Paris-18°
PART. vend 125 Bernardet
bon état méc. Tél. Gal. 57-55
ZUNDAPP 196 b. état 90000.
Chât. Versailles serv. incen.
SIDECAR Terrot 500 culbu.
sélec. 120.000 DELOMPRE 25,
r. Abel Vacher Meudon S.-O.
M.GOYON 350 lat. impec.
type M4 70000 Alé. 14-35.
PEUGEOT 2 cv parf. ét. 55000
LULINS 17 Blancs-Manteaux.
INDIAN 1200 side selle bip.
garde-boue flasques 130000
impec. Tél. 46 Val d'Yvette.
MOTO Peugeot 4 cv P 135 350
bien chaussée prix à fixer.
Tél. Gra. 02-77 Saint-Maur.
2 BMW R35 f. tél. card. à rod.
et R4 exc. ét. Peugeot 350 b.
ét. vis. sam dim. CANET 3 r.
Adanson Jouy-en-Josas S.-O.
ROYAL-ENF. 350 cul. 3000 km
COULLET 41 r. Beaubourg-3°.
SUNBEAM S7 5000 km parf. ét.
r. Santé Px int. vis. HUBERT
8 rue des Godardes Rueuil.
ALMA 125 sél. 4 v. f. tél. susp.
ar. an. 50 acc. imp. Mén. 44-93
125 Motoconfort C45S juin 51
nve à immatriculer tte équip.
soir 18 à 20 h. Expert 9 rue
de la Jonquière-17°.
MOTOB. 125 culb. état neuf,
t-sad compt. sac. après 19 h.
GRAVIER 268 fg St-Martin-10°
PART. vd scooter Bernardet
neuf ts acc. 155 vis. DELAU-
NAY 134 Bd Brune 9 à 11 h.
PUCH 250 imp. tan-sad sac.
cuir pns nfs arrangem. poss.
DUBROCC 3 villa Madeleine
Chatillon R.V. Tél. Alé. 13-50

MORGAN mot. imp. car. dural
11 r. Pologne Conflans S.-O.
DKW 500 SB 2 cyl. bon état
100000 CORNU 122 St-Maur
La Madeleine (Nord).
ZUNDAPP KS 600 ét. nf VI-
CART 54 r. Chapelle-18°
150 cc Peug. Juil. 50 f. tél. nx
acc. ét. imp. Px 110 vis. dim.
4 Edg-Quinet Courbevoie.
SIDE neuf léger px int. FAU-
CARD 65 r. Ménilmontant
250 BSA C11SL jam. roulée.
LEPONT 2 r. du Moulinet-13°
BSA 750 side Pré. HELOIN 12
Pas. des Soupis Paris-20°
GNOME X2 8 r. de l. Villette
BSA 500 4 vit. 95 rep + FAI-
FERET 8 r. de la Villette.
LAMBRETTA caréné ét. nf
T Bougival 64
MOTOBEC. 3 cv ét. m. pn. nf
BETON 65 fg du Temple-10°
250 Triumph 4 v. sél. ét. imp.
3 rue Y.-Hugo Levallois.
500 Triumph 51 état de neuf
40 av. Pt d'Asnières-17°.
ZUNDAPP 198 état parfait,
68 rue Dulong Paris-17°.
VILLARD 2 cv fourgon tôle
DS Malterre 500 bs px CORU-
BLE 8 pas Roche - Pantin.
MOTOB. 175 1950 8000 kms
impec. Tai. 40-98.
MOTO Soyer 5 cv mot. Jap av
side Bernardet b. ét. marche
70000 MARZIN 19 r. Blondel.
G.-HERSTAL 600 2ts méc. imp.
b. occ. 70000 ANDRE 296 rde
de Paris Amiens (Somme).
BMW 750 s. Bernardet 160.
32 r. Hofman Bourg-la-Reine.
350 Matchless G3L b. ét. GA-
RAUT 2 r. Bagnelet Lilas.

ZUNDAPP 800 4 cyl. b. ét. b.
pns b. prix TARDIEU à Li-
mours (S.-O.) Tél. 108.
BSA 500 culb. 90. MARTIN
22 voie d'Issy Malakoff.
GILLET-HERSTAL 500 culb.
ent. nve chrom. 130 CARON
Y. Chevincourt près Com-
piègne (Oise).
SPLEND. 500 Terrot 40 nf urg.
ROBICHON Hôtel Gien Loiret
SCOOTER Bernardet 125 ét.
nf acces. compl. TRO. 33-42.
PEUGEOT 125 4 vit. sortie
juin 51 180 km. Urgent
cause départ ARNOLD 46 r.
G. Péri Massy (S.-O.).
500 Dresch bn ét. 55000 urg.
FOMPROIX Saintines (Oise).
INDIAN 1200 impec. équip.
lux. ROUX Tél. Pla. 20-81.
ZUNDAPP 750 cais. can. tract.
COURSIN 3 Sq Grange-13°.
MOTOCOF. 500 side t. b. ét.
RETIF 21 r. Poincaré Vitry.
MOTOCAR New-Map 2 pl tr.
b. ét. vds ou éch. c/moto.
50 r. Planchat Roq. 12-80
SCOOTER Bernardet 250 cmc
très peu rli cse dép. crédit
G.S.M. 8 r. des Ecoles Paris.
UNIQ. 500 ACT 4 v sél. sus. ar.
imp. DASSAUD Thiers P.d.D
PART. 750 G-Herstal twin
2 t. 4 v. sél. marc. ar. side
Terrot r susp. pf état 130000.
PAUL 3 imp. Mont-Louis-11°.
Roq. 93-97.
MONET-GOYON 350 culb. parf.
ét. éqt 28 imp. Saillard
Epinay-s-Seine (154 Eglise).
PEUGEOT 176 T4 f. tél. 4
vit. sél. 6000 km. impeccable
125000 WILAIN Le Neubourg
(Manche).
126 Jonghi récente fourche
télesc. CHEVALIER 3 rue A.
Colledébœuf Paris-16°
AU CHOIX 250 NSU sus. cul.
imp. en rod. phare av comp-
teur pns nfs ét. nf. DES-
HAYES Authon-du-Perche E.L.
250 Alcyon spéciale culb. sé-
lecteur sacoc. t-sad Méral nve
90.000 MARIAGE Opé. 08-80.
SUPERBE BMW R12 av. side
175000 JOLY 188 av. Gaulle
Champigny Seine Pom. 02-13.

P 54 100 b. état 35000. YAK
59 r. Bolleau 17 à 19 heures.
TRIUMPH «Gd Prix» 500 cc.
2° du champ. de Fr. ét. méc.
imp. + gros lot de pièces.
Px 350000. H. Davidson 1000
4 vit. sél. prés. et méc. tr.
propre BEAUVAIS 11 r Emile
Level Paris-17° Mar. 57-81.
Scooter Bernardet 125 état
nf urgent Tél. 488 Calais.
JAWA 250 et 350 révis. et.
gar. 250 spéc. compétition
NIEL-GARAGE 8 r. Fourcroy
Paris-17° Tél. Wag. 52-62.
BMW 350 culb. f. tél. impec.
COUSIN 4 rue République,
Suresnes après 18 heures.
NORTON 500 Manx SA TR
RAP 300000 G. LEFEVRE 30 r.
République Suresnes (Seine).
HARLEY 750 side Bernardet
BMW 400 bon état Pla. 06-48.
TAND. 100 Aubier grd tour
f. par. réser. poutre 8 l. batt.
Px 55. Gre. 15-58 ap 19 h.
ON DESIRE ACHETER
CH. roue ar. BSA M20 GEN-
TET 95 Anne Parmentier
Fontenay-s-Bois (Seine).
P. BSA L2 cherche pompe
méc. à huile ou moteur com-
plet LONGUET, Meunet Plan-
ches (Indre).
DIVERS
Sid. lég. b. ét. 20000 Gut. 64-88
9-19 h. Pirolo 16 r. Orme-19°
Vds remorque Fulgur p. moto
tolée transport 1 ou 2 enfants
VINET 8 rue de Rome Issou-
dun (Indre).
ECHANGES
PEUGEOT 175 méc. impec. px
int. POITTEVIN 66 av. P.V.
Couturier La Courneuve, sauf
Dim et Lundi Fla. 21-76.
FORD 5 cv 3 plac. b. état
pns nfs 180 ou ctre moto.
LECLERC 56 r. Marx Dormoy.
VOITURES A VENDRE
M.-G. (Le Mans) 38 10 cv 2
carb. décap. 2 cyl. b. ét. 280
repr. moto réc POISSON 13 r.
de la Vieille Comédie (Lille).

Présentation du nouveau SCOOTER "SPEED"

LIVRAISON RAPIDE

7, Avenue Stéphane-Mallarmé PARIS (17°) — ETOile 59-21

O.F.P.C.

HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Soult - PARIS-12°

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

Agence officielle Zundapp

Démonstration et Livraison des KS 601 - DB 201 et
201 H neuves et toujours 40 occasions diverses

CREDIT même pour l'occasion

Transact'Motos

104, RUE HAXO - PARIS-20° — Tél. : MEN. 99-86

Si votre Publicité était ICI
elle serait LUE !..

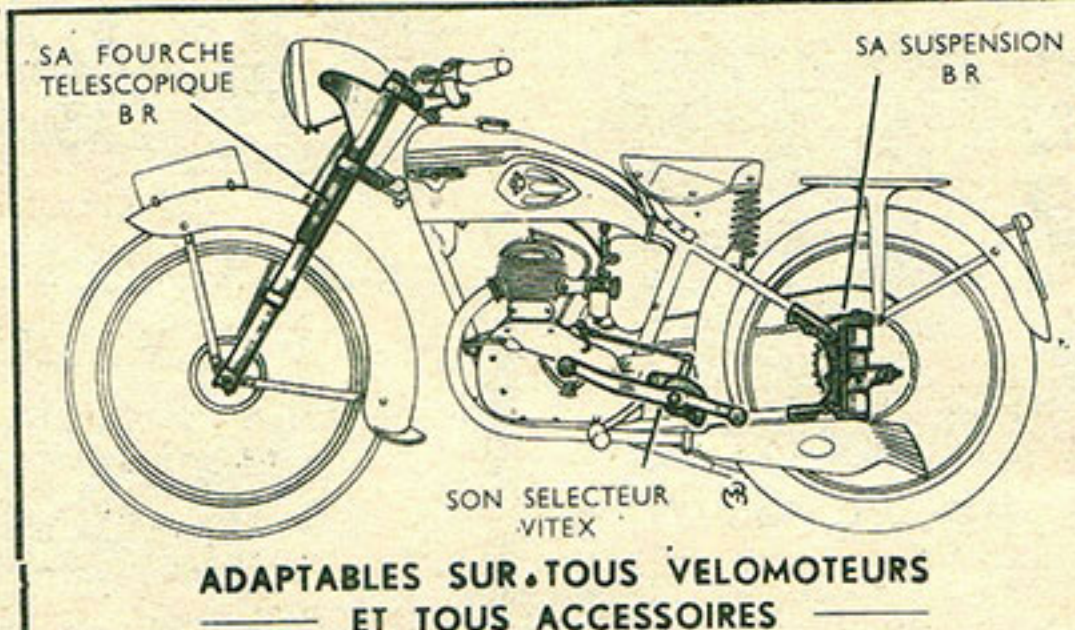
Le Scooter STEFA est une production
SOCVEL
6, place Jacquard, 6 — SAINT-ETIENNE (Loire)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

Directeur : Charles **BELLISSENT**, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

AGENCES DIRECTES :
MOTOBECANE
GNOME - RHONE
KELLER-ESCOFFIER - F.N.
JONGHI - GUILLER - M.R.
EXCELSIOR — NORTON
 et la fameuse **MOBYLETTE**
 Pièces détachées, anciens
 et nouveaux modèles
ADAPTABLES
SUR TOUTES MARQUES



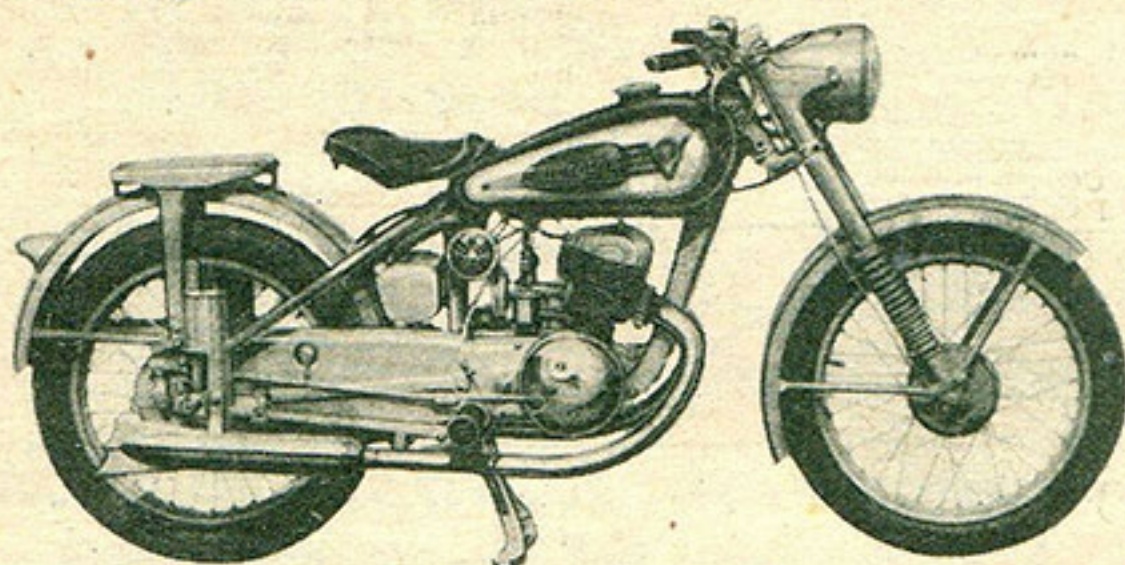
SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
 adaptable sur 125 et 175 cc.
REALISAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS
 Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
SUR DEVIS

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16^e - AUT. 18-42

La plus grande représentation de Motocyclettes

LADEVEZE

50, rue Brunel - PARIS-17^e — Tél. : ETO. 24-66



VICTORIA 250 cmc. LUXE, livrable en trois couleurs le 8 Août : 209.000 frs ; supplément suspension arrière : 20.000 frs.

LIVRAISON IMMEDIATE EN NEUF : 125 cmc., 175 cmc., 200 cmc. - **ARIEL 350 cmc., 500 cmc., twin - 1.000 cmc. 4 cylindres - Cyclomoteurs, etc...**
 grand choix de motocyclettes d'occasion.

CREDIT - REPRISE - ACHAT - DEPOT VENTE
EXPEDITION FRANCE et COLONIES

Accessoires - Pneus - Pièces détachées
OUVERT LE MOIS D'AOUT

GAITE-MOTOS- MONTPARNASSE

4, impasse de la Gaité
 Tél. : DAN. 55-43

Ouvert de 9 h. à 20 h. 30
 sans interruption
 Fermé le Dimanche

*Pour les vacances...
 plus de temps à perdre!
 Vous paierez au retour
 100 motos et sidecars
 d'occasion!*

Un choix
IMPOSANT
 de machines neuves
DISPONIBLES

Demandez-nous la liste
 des machines neuves et
 d'occasion disponibles.
 contre 50 frs.

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance
IMPERFORABLE
AUX CHOCS

Prix imposé : 3.200 fr.

Vente en gros :

Ets GENO

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



marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

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

Ouvert tout le mois d'Août

Disponible actuellement :

MOBYLETTE MOTOBECANE — 125 et 175
AUTOMOTO — 100 et 125 **MONET-GOYON**
125 JONGHI et GNOME-RHONE — 125 **ROYAL-ENFIELD** — 500 **NORTON DOMINATOR** —
 500 **ARIEL TWIN** — 250 **PANTHER**
 200 **VELOCETTE LE**

Pour Septembre :

Tous les modèles **MOTOBECANE**
 125 **TERROT** et toutes les marques
 LIVRAISON PROVINCE

83 D K W 83

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPECIALISE POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organe

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})
Tél: PASSY 46-25-46-45-46-70-46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

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 ET S

82, avenue des Ternes - 225, boul. Péreire
PARIS-17^e **Dépôt MACOMBYNN** ETO. 15-53
MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

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'embiellage - 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

Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto

*bonne compression
longue durée*

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 - Benelux
P. BONNET
78, av. Général Leclerc, BILLANCOURT — MOL. 60.99
VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

Filtrant l'essence

Retenant l'eau

Le Tubverseur

verseur idéal s'adaptant à
toutes embouchures est en
vente chez tous les
motoristes avisés.

POUR LE GROS ADRESSEZ-VOUS A :
ou au
MOTOBECANE rue Beaurepaire PANTIN (Seine)
TUBVERSEUR JOUY-sur-MORIN (Seine-et-Marne)

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Atelier de réparations et
mise au point de moteurs
de marques allemandes

CRUPDA
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

L. JEANNIN
Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932
VENTE — ECHANGE — REPARATIONS
Représentant de toutes marques Françaises
et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)
11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15^e)
Métro : Porte de Versailles Tél. : LEC. 80-62

LIVRABLE de SUITE 200 DKW
neuve ou d'occasion, une D.K.W.
s'achète à un spécialiste

RALLYE BRUNET
Jean DIVOZZO mécan. diplômé AUTO-UNION
116, Boulevard Serurier, 116 — PARIS-19^e
CREDIT

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
RENE GILLET
MONET-GOYON
CREDIT
REPARATIONS
PIECES DETACHEES

MACHINES DISPONIBLES

JONGHI - GUILLER - ALMA

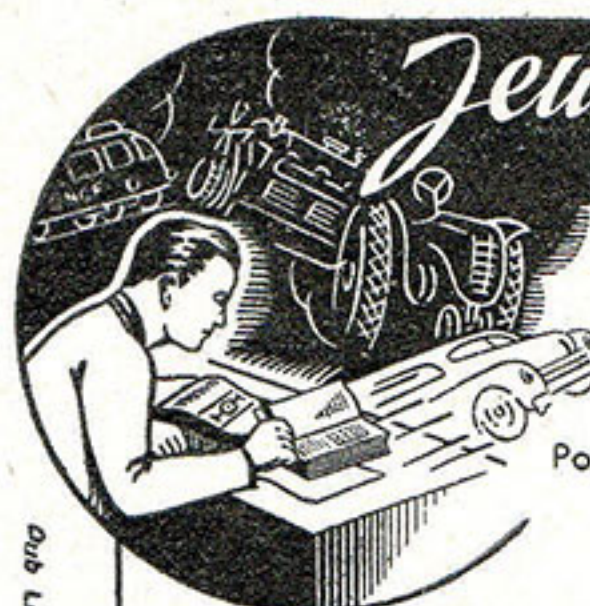
BARBES-MOTO-CYCLES - PARIS 18^e
98, r. Doudeauville - PARIS-18^e - M^o Ch.-Rouge

BSA - SUNBEAM - TERROT - GIMA

Nous informons notre clientèle que notre magasin sera fermé du 15 août au 3 septembre

A LA RENTREE, NOUVELLES CONDITIONS DE CREDIT POUR L'ACHAT DE VOTRE MACHINE

Catalogues - Renseignements contre 40 frs timbres.



Jeunes! Ne laissez pas passer votre chance

L'Enseignement par Correspondance des COURS TECHNIQUES AUTO permet chaque année à des milliers de Jeunes Gens de se créer une situation intéressante dans l'Industrie et le Commerce de l'Automobile.

Pourquoi ne feriez-vous pas comme eux?

A la Ville, à la Campagne, dans l'Armée, les Spécialistes connaissant la technique des moteurs sont recherchés

N'attendez pas pour suivre l'enseignement par correspondance des COURS TECHNIQUES AUTO, rue du Docteur Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne). Rens. grat. sur demande.

VOTRE BIBLIOTHÈQUE

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

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

NOTICE D'ENTRETIEN MOTOBÉCANÉ ou MOTOCONFORT (125 lat.)

Description - Réglage - Démontage - Entretien - Dépannage. A nos bureaux : 300 fr. (poste 345 fr.).

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilomètre, des pneus, noter toutes les adresses. 60 fr. (poste 80 fr.).

L'ART DE CONDUIRE

Tourisme et compétitions, pour motos, sidecars, vélomoteurs, cyclomoteurs. A nos bureaux : 430 fr. (poste 475 fr.).

L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION

par C. LACOME. Tous les trucs, toutes les « ficelles » dévoilés. Cet ouvrage vous permettra d'économiser de nombreux billets de mille. - 300 fr. (poste 345 fr.).

LA TRACTION AVANT (9-11-15 cv.)

L'ouvrage technique et pratique indispensable à tout réparateur de Tractions, ainsi qu'à tout possesseur. 480 fr. (poste 530 fr.).

LA 4 CV RENAULT

TECHNIQUE — PRATIQUE
ENTRETIEN — RÉGLAGE
RÉPARATION

Un bel ouvrage édité par « MOTO-REVUE ». Le seul complet et rigoureusement mis à jour avec la collaboration de la RÉGIE RENAULT.

Un livre cartonné 13,5 x 21 cm. (abondamment illustré). Impression et couverture 2 couleurs.

A nos bureaux :
Ed. Standard 530 fr.
(par poste 575)
Edition Luxe 590 fr.
(par poste 650)
C.C.P. PARIS 297-37

UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION

Fixation des revues par agrafes spéciales permettant l'ouverture complète de chaque numéro ou extraction d'un numéro sans toucher aux autres. Couverture élégante - Dos et coins pégamoid. A nos bureaux : 300 fr. - Par poste : 375 fr.

NOS TABLEAUX MURAUX

Planches murales 65 x 100

PEUGEOT P. 55
450 Francs

125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C.
avec tous les réglages complets : 500 fr.

125 TERROT E.T.D.
500 Francs

Le Moteur VELOSOLEX
350 Francs

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150
Ce bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guillier, Gima, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc...
500 Francs

Bloc-moteur YDRAL 125
450 Francs

4 CV RENAULT
300 Francs

A paraître prochainement : Terrot 500 RGST
Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr. et 20 fr. par tableau supplémentaire
C.C.P. : MOTO-REVUE 297-37 PARIS

DRESCHMOTOR Motos DRESCH — D.F.R. —

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX

ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON

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

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. - (51-3 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)



REDACTION
ADMINISTRATIVE
12 RUE DE CLIE
PARIS (20)

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