39e ANNEE. — 17 NOVEMBRE 1951. — N° 1.059

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis
LE NUMERO :
25 frs

ESSAI 175 GUILLER SPORT

Halte devant le Château d'Angers.
(photo de M. Dubois)

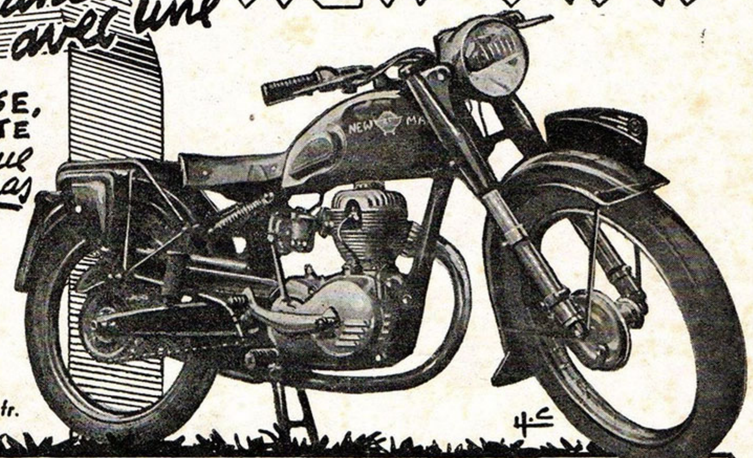
TÉLÉPHONE
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C. C. POSTAL : 287-37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2e)

Les Kilomètres sans défaillance avec une NEW-MAP

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

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



depuis 75.000 fr.

Catalogue sur demande à

MOTOCYCLETTES NEW-MAP

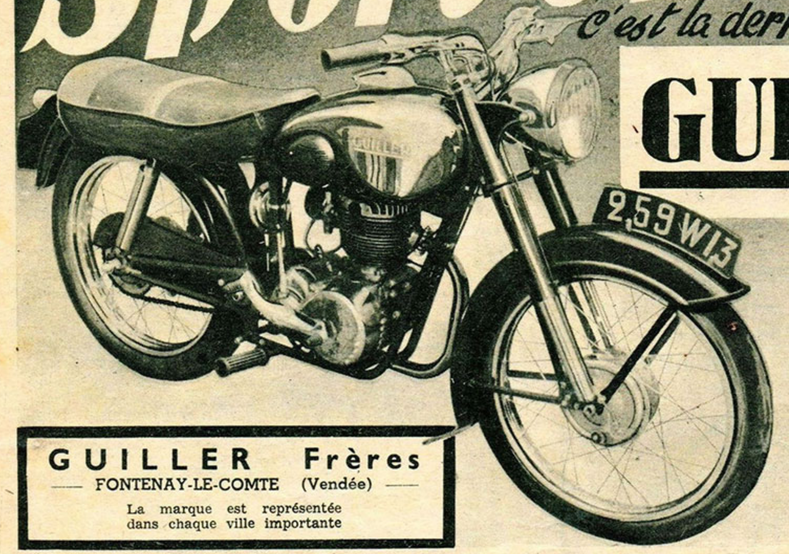
Bureaux et Usines :
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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

Sport 52

c'est la dernière nouveauté

GUILLER



CARACTERISTIQUES

BLOC-MOTEUR SPECIAL "A.M.C." 175 cmc. avec compte-tours incorporé sur la boite de vitesse.

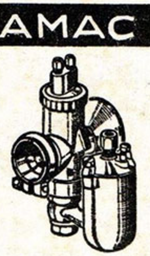
Fourche Télescopique nouveau modèle à grand débattement. Amortisseurs hydrauliques.

SUSPENSION ARRIERE à cadre oscillant, tenue de route impeccable et

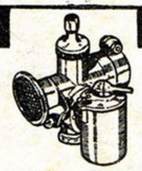
CONFORT PARFAIT

GUILLER Frères
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)
La marque est représentée dans chaque ville importante

AMAC AMAC

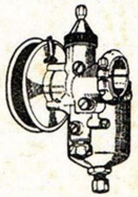


Type MOTO



Type BABY (pour moteurs auxiliaires)

AMAC



Type VELOMOTEUR

GUIDON MODELE 1951
nouvelle poignéé tournante

COFFRET pièces de rechange

En vente chez tous les spécialistes

Catalogue et documentation à MM. les Agents sur demande.

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

SUR VOTRE VÉLOMOTEUR...

L'AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE

SANOR

A HAUTE FRÉQUENCE
Breveté S.G.D.G.

LE SEUL fonctionnant directement sur le volant magnétique
SANS BATTERIE
grâce à son filtre qui redresse et double la tension.

APPEL SÛR, INSTANTANÉ
SANS LACHER LE GUIDON

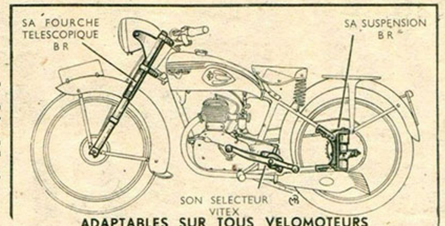
Notice sur demande

SANOR
86, r. J.-P. Timbaud, COURBEVOIE (Seine)

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

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

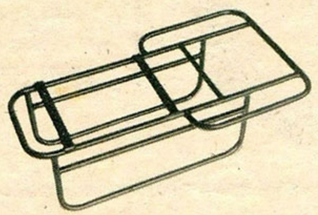


ADAPTABLES SUR TOUS VELOMOTEURS
ET TOUS ACCESSOIRES

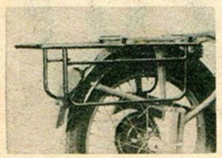
SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
adaptable sur 125 et 175 cc.
REALESAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS
Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
SUR DEVIS

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

L'équipement
" WEEK-END "
PORTE-BAGAGES — REMORQUES
pour Vélos et Motos



LE PORTE-BAGAGES « WEEK-END »



— En tube soudé, équipé d'un haubanage assorti à la machine.
— Prolonge le porte-bagages existant tout en permettant l'usage du tan-sad.
— Barre de suspension pour accrochage des sacoches de toutes dimensions, et assurant une parfaite mise en place, même sur les types à suspension arrière.
— Sacoches placées sur l'arrière, assurant une meilleure position au passager (dégagement du repose-pieds AR).
— Pose rapide par un système de fixation (breveté) simple et rapide.

Vente en gros : H. PETIT
CONSORTIUM D'AGENCES FRANÇAISES
17, rue Jean Giraudoux PARIS-16e

Un nouveau scooter sort en série

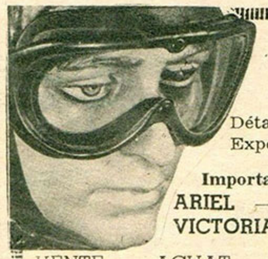
115 cm³, 2 temps
60 km./heure
2 Litres 4

ALIANVIC 16

POUR TOUTES DEMANDES D'AGENCES S'ADRESSER A :
S.I.C.V.A.M. 37, R. des Acacias, PARIS-17e, Tél. ETOI. 16-23 et 16-24
DISTRIBUTEUR POUR LE MONDE ENTIER

---

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



Lunettes :
IDEAL (Allemagne)
PANORAMIQUE (Angl.)
Prix : 1.199 frs
Détail - Demi-gros - Gros
Expédition France et Colonies

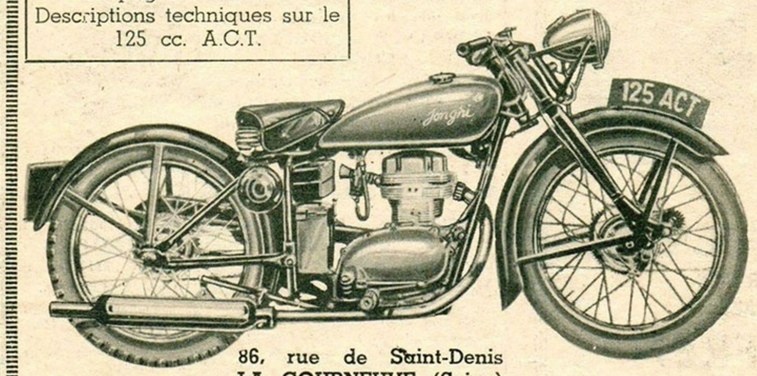
Importateur des Motocyclettes
ARIEL — PANTHER — RIXE
VICTORIA - HOFFMANN - O.E.C.

VENTE — ACHAT — REPRISE — CREDITS

LADEVEZE 50, rue Brunel PARIS (17e)

Société Nouvelle des
MOTOCYCLETTES & VELOMOTEURS *Jonghi*

Voir pages 869 et 870 :
Descriptions techniques sur le 125 cc. A.C.T.



VELOMOTEUR
125 cmc. - 2 temps

VELOMOTEUR
125 cmc. - 4 temps
arbre à cames en tête

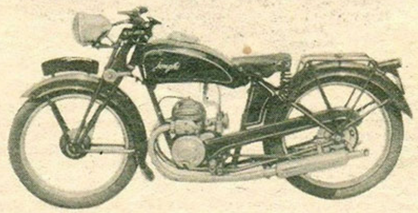
MOTOCYCLETTE
250 cmc. - 2 temps

86, rue de Saint-Denis
LA COURNEUVE (Seine)

PROFITEZ DU CREDIT
EXCEPTIONNEL : 1/3 comptant
Solde en 6 ou 12 mois
Qui vous est offert actuellement par

les Ets BONNET

Directeur-Gérant : N. ANGELY
80, av. Général Leclerc - BILLANCOURT (Seine)
Tél. : MOL. 15-46
pour l'acquisition des modèles
ALCYON et JONGHI

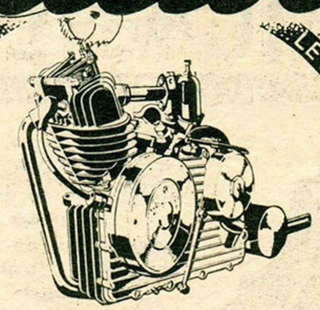


Agences : B.S.A. — TERROT — MOTOBECANE
G.I.M.A. — GNOME-RHONE — MALTERRE
Scooter 2 CV. GALLETTO

Renseignements : 30 frs en timbres-poste
Catalogue 50 frs.

LICENCE DUCATI

48 cm3 cucciolo



4 TEMPS CULBUTEURS, 2 VITESSES — LE PLUS RAPIDE, LE PLUS ECONOMIQUE

M. ROCHER
CONSTRUCTEUR
FRANCE

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

ELEGANCE — SOUPLESSE — ECONOMIE

Scooter **VESPA** 125 cc.

AGENT OFFICIEL

STATION-SERVICE

ACCESSOIRES

Ets SUFFREN

40 ter, Avenue de Suffren — PARIS (15e)

PETITE DOSE... GRANDS EFFETS

Motocyclistes, voici le froid !...

une dose de...

BRETOCYL GRAPHITE

« Le Superlubrifiant des Champions »

dans 10 litres d'essence vous assure des **DEPARTS INSTANTANES** et un Graissage immédiat des hauts de cylindres dès les premiers tours

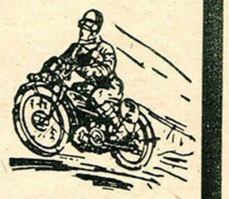
PUISSANCE - SOUPLESSE

SECURITE

Protection totale des soupapes

Plus d'accrochages de pistons

Plus de perles aux bougies



ET NATURELLEMENT, lubrifiez votre moteur avec

L'HUILE BRET-OIL

« L'huile de compétition au service du tourisme »

Moteurs 4 temps : Type « COMPETITION »

par temps froid : Type « SPECIALE HIVER »

Moteur 2 temps : Type « SPECIALE 2 TEMPS »

En vente dans tous les Garages, Stations-Service, Motoristes, où vous trouverez nos Huiles BRET-OIL en bidons plombés et notre BRETOCYL GRAPHITE présenté en coffrets de 15 flacons-doses, correspondant à 150 litres d'essence, pour le prix de 890 francs.

BRET-OIL - 4, rue J.-d'Arc Issy-les-Moul. (Seine)

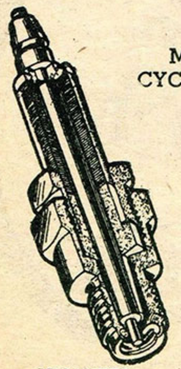
MIC. 18-30 (Lignes groupées)

Etudiée spécialement pour la moto elle TIENT et elle DURE la

BOUGIE ISOLANT MICA ALLUMAGE

MICASTELL

DEMONTABLE · SANS JOINT · INCASSABLE



La bougie idéale pour

MOTOS, VELOMOTEURS

CYCLOMOTEURS et SCOOTERS

Adoptée par de nombreux champions motocyclistes.

Allumage parfait et meilleur rendement à tous les régimes.

Gains de puissance.

Un seul essai vous convaincra

En vente chez tous les Motoristes

Documentation technique à

D.C.A. 16 r. Octave-Mirbeau Paris-17e GAL 65-32

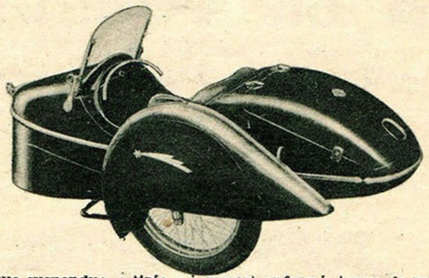
MICASTELL fabrique exclusivement des bougies pour motos

Aucune marque de SIDECARS au monde ne peut vous assurer les perfectionnements techniques qu'ont réalisés pour vous :

LES ETABLISSEMENTS

Louis SIMARD & Fils

12, r. Antoine Primat, VILLEURBANNE, (Rhône)



Roue suspendue « tirée » à ressort enfermé, tenue de route et confort incomparables. Suspension de la roue sur double roulement à billes, aucune usure ni réglage. Moyeux de roue à double roulement Timken, garantie totale et réglage progressif. Suspension de carrosserie réglable suivant la charge par ressort enfermé. Carrosserie grand luxe, avec grand coffre à bagages ouvrant, appuie-pieds, double main courante, pare-brise rabattable, dossier incurvé intérieur, sellerie grand luxe avec accoudoirs et poches, peinture deux tons cellulosique vitrifiée, accessoires et enjoliveurs de luxe.

Vous choisirez donc un « SIMARD »

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

Facilité de paiement sur demande

Agence pour le département d'Alger. :

RENOVATION INTEGRALE

107, chemin Fontaine B'eue — ALGER

Quelques agences disponibles

39e ANNEE. — 17 NOVEMBRE 1951. — N° 1.059

HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

La Moto revue

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-2e.

● 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 30f. tim br. av. la dern bande rectif.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

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

◆ AUTO-STOP INTERDIT AUX U.S.A.

Cette mesure a été prise dans 27 Etats pour prémunir, paraît-il ,les automobilistes trop sensibles contre les impulsions de leur bon cœur. Il est bien évident que le conducteur qui prend un passager en charge est responsable de celui-ci en cas d'accident, et cette mesure évitera bien des complications, espérons-le.

◆ IMPORTATIONS SUISSES

27.960 motocyclettes et scooters ont été importés en Suisse durant les 9 premiers mois de cette année, soit 76 à 77 % de plus que pour la même période de 1950.

Le plus gros fournisseur est l'Italie, avec 13.475 machines, pour la plupart des scooters. L'Allemagne et l'Angleterre suivent avec 5.967 et 3.512. La France ne vient qu'en cinquième position, après la Tchécoslovaquie, avec 1.576 engins. Rappelons qu'en 1950, c'est l'Angleterre qui venait en tête.

◆ CAMPAGNE EN FAVEUR DU CATADIOPTRE

Notre confrère hollandais « Motor » rappelle à ses lecteurs que le catadioptre n'est pas seulement prescrit par la loi, mais qu'il est aussi un moyen de protection très efficace contre les collisions à l'arrière, surtout lorsque le feu rouge vient pour une raison ou une autre à ne plus fonctionner. On peut s'étonner, ajoute-t-il, de voir encore tant de véhicules rouler la nuit sans cet accessoire indispensable et leurs conducteurs s'exposer, on pourrait dire volontairement, à une amende et aussi à de très graves accidents. Et d'encourager les automobilistes, les motocyclistes et aussi les gens qui conduisent un véhicule hippomobile ou poussent une charrette à bras, à penser non seulement à leur propre sécurité, mais à celle des autres. Il ne faut pas oublier que pour remplir correctement son rôle, le meilleur catadioptre doit être visible et en particulier ne pas disparaître sous la boue.

POUR ROULER EN HIVER

UN des plus gros dangers de la conduite d'une moto pendant la mauvaise saison provient du fait que les routes sont très glissantes et réduisent ainsi grandement la stabilité et la tenue de route de nos machines.

Il y a deux moyens d'amoindrir ces risques : d'abord conduire extrêmement prudemment, sans coups de freins ni accélérations brusques qui engendreraient un dérapage tragique. Ensuite rappelons-nous que l'adhérence au sol se fait presque uniquement par les sculptures de la bande de roulement du pneu. Si les dites sculptures sont inexistantes ou même simplement usées, le pneu n'offre plus aucune sécurité quant aux glissements latéraux. Dès l'approche de l'hiver, il faut vérifier nos pneus et au besoin les changer sans hésiter.

L'éclairage en hiver est aussi de première importance, à cause de la conduite moins sûre et des réactions inconnues de notre machine. Nous sommes exposés à tous les accidents si nous avons un éclairage défectueux. Aussi, devons-nous avoir des phares bien réglés qui éclaireront la route et non pas les autres usagers de celle-ci. Il est à signaler qu'une ampoule jaune à puissance égale éclairera mieux qu'une blanche. Non pas parce que les rayons jaunes traversent mieux la brume ou le brouillard, mais les reflets qu'ils provoquent, sur la neige, par exemple, ne fatigue pas autant les yeux et la vue, par suite, est meilleure.

Nous ne nous sommes préoccupés jusqu'à maintenant que de la conduite, mais il y a une chose à ménager également, c'est notre machine. En effet, le graissage du moteur se fait évidemment moins bien aux basses températures. Pour les moteurs à deux temps, en principe aucune précaution particulière à observer, car l'huile étant dissoute dans l'essence, le moteur est graissé automatiquement. Néanmoins, un excès de précautions ne sera jamais nuisible et les conseils suivants sont valables autant pour un quatre temps que pour un deux temps.

Quand un moteur est à l'arrêt, l'huile des parois du cylindre s'écoule et s'accumule dans le fond du carter où elle se fige sous l'action du froid. Au moment de la remise en marche, la pompe ne peut faire circuler cette gelée et le moteur tourne donc pratiquement sans graisse pendant quelques secondes. On conçoit aisément que si le moteur tourne aussitôt à régime normal, l'usure qui en résultera sera excessive, voire dangereuse. Aussi devra-t-on avant un départ par temps froid, laisser tourner le moteur au ralenti pour permettre à l'huile d'obtenir un degré de fluidité suffisant.

◆ UNE HOREX A QUATRE CYLINDRES ?

Faut-il ajouter foi aux bruits selon lesquels les usines Horex de Bad Homburg travailleraient à une nouvelle 500 à 4 cylindres ? Cette machine devrait sortir (toujours suivant la même source d'information) au cours de l'année prochaine. Naturellement, chez Horex, on prétend tout ignorer de la chose.

◆ REDUCTION DU PRIX DE VENTE EN ANGLETERRE ?

Un décret du Gouvernement Britannique envisagerait une baisse des prix dans le commerce de la moto et du cycle, baisse qui serait consentie soit par des constructeurs isolés, soit par des associations de constructeurs. L'objet d'une telle mesure serait d'aboutir à la fois à un certain contrôle et à une réduction des prix. Cependant, dans les milieux intéressés, on répond que justement dans le commerce du cycle et de la moto, tout n'est pas terminé une fois la machine vendue, mais qu'au contraire, un onéreux service « d'après-vente » subsiste pour le détaillant et que le calcul du prix de revient doit inclure les risques inhérents à la garantie.

◆ CONSOMMATION D'ESSENCE DIMINUEE

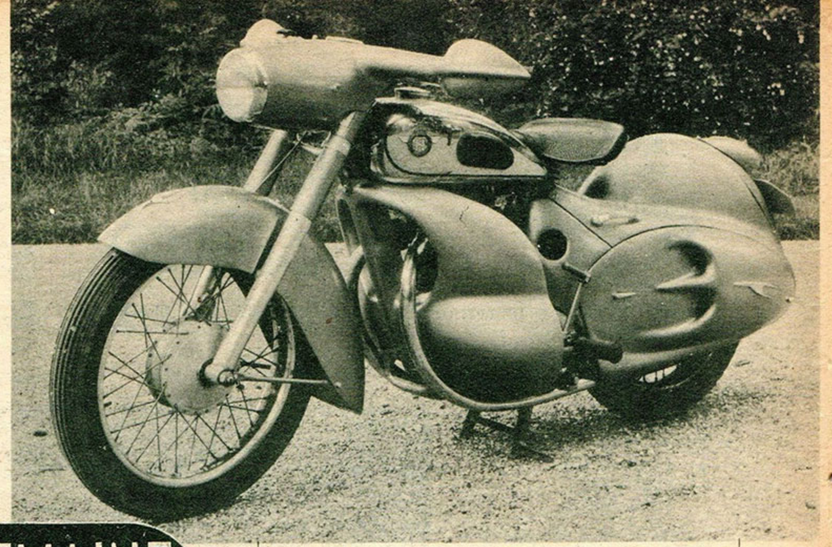
D'après de récentes estimations, il ressort que la consommation d'essence ordinaire pendant le mois d'octobre accuse une diminution de 17,4 % par rapport à celle de septembre. La diminution de la consommation de supercarburant est, elle, de 30 %. Il a été vendu en octobre 270.000 m3 d'essence ordinaire et 63.800 m3 de supercarburant, alors qu'en septembre la vente avait porté sur : respectivement 316.920 m3 et 82.943 m3. Voici donc un des résultats auquel le gouvernement a abouti après son décret de hausse sur les carburants, et on ne peut expliquer cela en faisant remarquer que septembre est un mois où l'on a beaucoup circulé, car octobre, avec la période du Salon, est une époque où la circulation s'accentue également.

◆ UNE NOUVELLE UTILISATION DU MOTEUR ILO : LE TRANSPORTEUR SCOOTER « HAKO »

D'Allemagne nous vient un nouveau véhicule utilitaire. Le « Hako » se compose d'un avant-train tracteur et d'une semi-remorque, éléments absolument indépendants l'un de l'autre. Le moteur, un ILO de 98 cmc., est monté au-dessus de deux roues côte à côte. A part la commande de frein qui est montée sur la remorque même, il n'y a qu'une commande, sur l'avant train tracteur, l'accélérateur. Les tambours de freins sont vissés sur les roues de la remorque et un siège sur celle-ci peut recevoir un passager en plus du conducteur.

La transmission est commandée par un embrayage centrifuge à masselottes genre Cushman.

La remorque permet d'emporter une charge de 400 kgs pour une consommation de 3/4 de litre à l'heure, la vitesse variant de 8 à 20 kmh.



Echos de la SEMAINE

M. Lepoix, un Français résidant en Allemagne, s'est attaché depuis longtemps à carrosser nos motos. Voici son dernier habillage sur une 350 ***cmc. Horex.***

◆ LE BRUIT SERT TOUT JUSTE A ENERVER

En Suisse, quelques clubs viennent en collaboration avec les services de Police, de procéder à des mesures portant sur le bruit des motocyclettes. On a fini par aboutir à la conclusion suivant laquelle, sur les 4.000 machines examinées, la moitié environ n'était pas en règle. Il faut cependant reconnaître que dans la majorité des cas on a affaire à des conducteurs ignorants qui pensent rendre leur machine plus rapide en enlevant le ou les silencieux. Or actuellement on ne peut nier que les constructeurs fassent de remarquables efforts pour ramener à une valeur au moins supportable, le bruit d'échappement de nos moteurs. Les modifications du dispositif d'échappement sont le plus souvent malvenues (et même nuisibles, surtout pour les deux temps) : elles peuvent entraîner une diminution de puissance.

Il convient de rappeler qu'un mégaphone est bien loin de transformer automatiquement une moto en machine de course.

◆ L'IMPOT SUR L'ESSENCE EST A DEDUIRE... MAIS AUX U.S.A. SEULEMENT

Quelles peuvent bien être les réflexions d'un conducteur de chez nous lorsqu'il apprend qu'aux Etats-Unis tout un chacun peut déduire de sa feuille annuelle d'impôt sur le revenu, le montant des taxes payées sur l'essence ? Chez nous, non seulement les propriétaires de véhicules à moteur sont imposés injustement, mais encore la plupart du temps il n'est pas admis de faire figurer les dépenses qu'entraînent l'usage d'une voiture ou d'une moto dans les frais professionnels.

Si cette réglementation était en vigueur dans notre pays, le propriétaire d'une petite voiture consommant 7 l. 5 aux 100 kms et roulant 30.000 kms dans son année, pourrait déduire de ses impôts la somme de 24.000 francs. Le motocycliste, dont la machine fait 4 litres aux 100, pourrait défalquer 12.000 fr. environ. Cette mesure serait, encore bien plus qu'en Amérique, la bienvenue chez nous où beaucoup d'articles sont soumis au fisc, qui ne le sont pas ailleurs.

◆ LES ACCIDENTS EN MOTO

Combien de fois avons-nous entendu dire que la moto est beaucoup plus dangereuse que la voiture, que proportionnellement au nombre d'engins motorisés en circulation, les accidents sur nos machines à deux roues sont beaucoup plus fréquents.

Or d'Italie nous parviennent des statistiques officielles qui viennent, encore une fois, infirmer ces affirmations alimentées par la presse en général motophobe.

Au 31 décembre 1950, on dénombrait en Italie 572.000 véhicules automobiles et 693.000 motos et triporteurs. Sur les 17.650 accidents survenus, 48,5 % sont imputables aux voitures, 28 % aux motocyclistes ; mais si l'on compare par rapport au nombre de véhicules en circulation, l'on trouve un motocycliste sur 141 responsable d'un accident, alors que chez les automobilistes, la proportion est malheureusement plus de deux fois plus élevée : un pour 67.

◆ COMMENT TRAVAILLE UN « CONTROLEUR DE FREINAGE ? »

Les usines Siemens-Schuckert viennent de mettre au point un « contrôleur de freinage » (existant d'ailleurs en plusieurs types pour les diverses catégories de véhicules) appelé à être utilisé par les industriels comme par la police. Cet appareil fonctionne suivant le principe du « pendule à liquide » et comporte un récipient en verre contenant un liquide qui sous l'action des décélérations, peut quitter son état d'équilibre. Plus la décélération est importante, plus le liquide monte dans l'appareil. Comme « masse de poussée », on utilise du mercure qui agit sur le liquide coloré montant dans un tube gradué. Les tubes en verre de l'appareil sont soudés de telle façon qu'aucune usure ou aucune perte de liquide n'est à craindre. Autre avantage, les valeurs d'accélération sont graduées de manière à permettre une lecture directe. Comme par ailleurs les frottements ou l'amortissement ne peuvent en rien changer les résultats, on peut dire que cet appareil ne saurait « vieillir » ou donner des résultats erronés:

Pour neutraliser l'effet de pente lorsque le véhicule ne se trouve pas sur une chaussée absolument horizontale, on l'a associé à un « compensateur de dénivellation ». On a également prévu un correcteur de température, de manière à pouvoir l'utiliser entre —10° et +40°. Pendant le freinage, le liquide monte dans le tube jusqu'à un certain niveau correspondant à la décélération maxima donnée par les freins du véhicule.

◆ L'AVERTISSEUR N'EST PAS UN ACCESSOIRE SUPERFLU

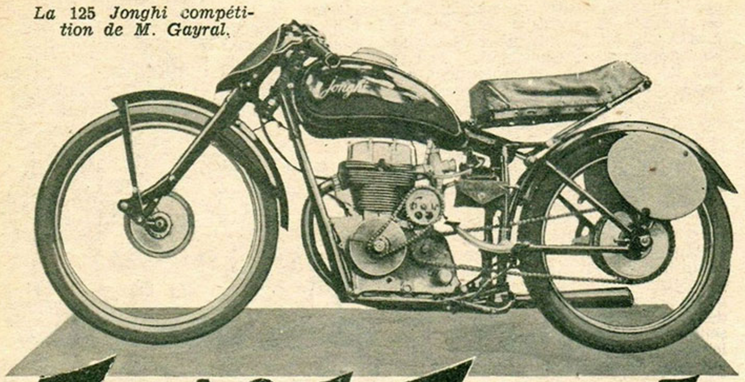
Notre confrère hollandais « Motorkampioen » est amené, à la demande de bon nombre de ses lecteurs, à traiter ce sujet parfois quelque peu épineux. Il rappelle que certains règlements du code de la route dans ce pays recommandent aux conducteurs de véhicules à moteur d'user le moins possible de leur avertisseur, sauf en cas de danger ou lorsque ce signal se révèle indispensable à la sécurité des autres conducteurs.

Il est évident que cette définition restera toujours quelque peu spécieuse ; aussi d'aucuns, sans plus approfondir le sens et le but visés par cette disposition, renoncent-ils délibérément à l'emploi de leur avertisseur et cela en toutes circonstances. La conséquence en est que depuis quelques temps de nombreux usagers se plaignent de ce que souvent automobilistes et motocyclistes surviennent à l'improviste, ne se signalant par aucun moyen, même dans les endroits dangereux. De plus, certains ont eu à l'étranger des ennuis avec la police locale parce qu'ils n'avaient pas « klaxonné » dans les croisements. Nous répondrons donc qu'il n'a jamais été dans l'intension du législateur d'interdir l'usage de l'avertisseur, mais d'éviter les abus, car il est bien connu que certains chauffards se content de « foncer » en avertissant à tort et à travers pour dégager la chaussée devant eux. L'A.N.N.B. de la Haye exprime l'avis suivant lequel il est utile d'avertir chaque fois qu'un autre usager ou un tiers court des risques ; ainsi, lorsqu'on passe près d'un trottoir où jouent des enfants ou lorsqu'on laisse à sa droite un tramway ou un bus à l'arrêt.

En résumé, il est normal de lutter contre le bruit et contre l'emploi abusif de l'avertisseur, mais nous croyons que son interdiction ferait beaucoup plus de tort qu'elle ne présenterait d'avantages.

VERIFIEZ DEUX FOIS PAR MOIS LA PRESSION DE VOS PNEUS ET LA TENSION DE VOS CHAINES

La 125 Jonghi compétition de M. Gayral.



Le 125 Jonghi A.C.T.

L'HABITUDE de considérer les machines étrangères comme supérieures aux nôtres, et cela est malheureusement parfois vérifiable, ne doit pourtant pas faire perdre de vue que certains spécimens de notre industrie méritent d'être étudiés très attentivement. En de nombreuses occasions, des modèles de série évidemment, s'ils ne comportent pas de solutions d'avant-garde, n'en sont pas moins très sérieusement étudiés, pour fournir le maximum de services sans connaissances spéciales de la part de leurs pilotes, et, de ce fait, doivent être à l'abri de leurs maladresses éventuelles. C'est évidemment ce qui limite nos constructeurs dans la chasse aux performances. Leur prudence, qui d'ailleurs peut sembler quelque peu excessive aux motocyclistes expérimentés, est parfois juste suffisante pour certains qui restent des heures entières devant un feu rouge, la main sur l'embrayage, sans penser à passer au point mort.

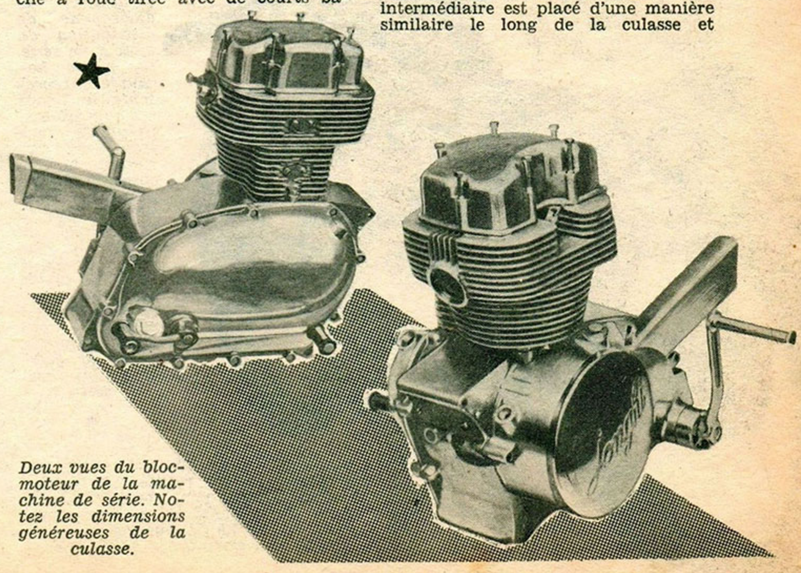
Toutes ces raisons, qui sont toujours d'actualité, nous faisaient attendre avec impatience la sortie définitive et en série du 125 Jonghi, dont l'arbre à came en tête était la plus belle promesse faite aux amateurs de sport motocycliste par notre production. Une entrée en scène auréolée de 5 records mondiaux, dont celui de l'heure à plus de 122 de moyenne et sans aucun carénage, ne fit qu'accroître le prestige dont elle était déjà suffisamment pourvue. Et il fallut attendre deux ans pour que les premiers modèles de la chaine (elles sont actuellement construites 10 par 10), soient livrables à la clientèle. Ce n'est pas toutefois l'exacte vérité que d'appeler ce montage par 10 machines, de la série, car en réalité, le soin apporté à l'assemblage et à la finition de chaque moto est évidemment beaucoup plus poussé qu'il n'est possible de le faire pour des machines ordinaires. De même, la mise au point de chaque moteur est soigneusement exécutée, car il serait dommage de ne pouvoir exploiter les qualités de cette conception, faute d'une mise au point sérieuse. On voit par conséquent, que le nombre limité de machines à l'assemblage n'est pas un défaut, mais au contraire, une garantie de plus.

Une description assez complète de la partie cycle est parue dans notre numéro-catalogue général des machines, dédié au Salon de cette année ; nous citerons pour mémoire la fourche à roue tirée avec de courts balanciers et l'arrière du cadre articulé avec ressort logé dans le tube supérieur du cadre. Nous nous occuperons plus particulièrement de la partie motrice.

Il s'agit d'un bloc-moteur monocylindre de 54 d'alésage pour 54 de course. Ces cotes permettent déjà de prévoir un régime asse zélevé à cause de la faible vitesse du piston (13,66 m/s seulement à 7.500 t.-m.) et de la plus grande surface réservée dans le fond de la culasse pour les soupapes. La distribution est effectuée au moyen de cinq pignons en cascade. La transmission primaire, du côté droit, est réalisée par pignons droits et embrayage en bout de vilebrequin. La boite à 4 vitesses est du type en cascade et pignons toujours en prise, la sortie du pignon de chaine s'effectue du côté gauche. A gauche également est le système d'allumage, primitivement un volant magnétique, remplacé depuis par une dynamo-volant en bout d'arbre et le kick, toujours du même côté.

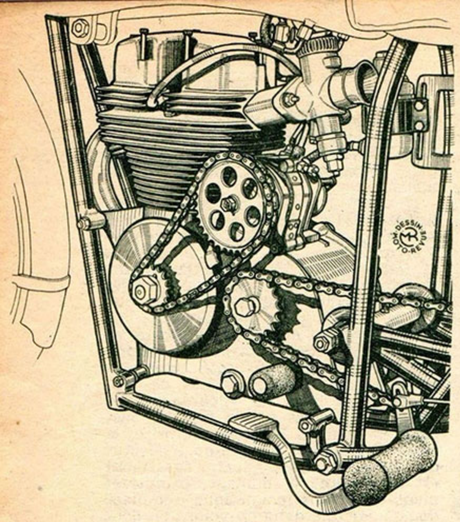
La partie embiellage, embrayage et boite, est suffisamment robuste pour que le nouveau 250 deux temps ait utilisé ces mêmes pièces sans inconvénient et sans autres modifications que la course du vilebrequin.

Le morceau le plus intéressant est évidemment la partie cylindre et culasse. Tous deux en alliage léger, ont des dimensions permettant un refroidissement parfait, nécessité par le haut régime possible. Les cinq pignons de distribution sont placés de la manière suivante : le pignon d'entrainement calé sur le vilebrequin entraîne un intermédiaire de grand diamètre, dont l'axe est dans le carter, mais la partie supérieure de la denture dépasse l'embase du cylindre. Un second intermédiaire est logé dans un tunnel venu de fonderie le long de la paroi extérieure du cylindre. Ce second pignon fait sensiblement la hauteur du cylindre et son axe est accessible de l'extérieur. Le troisième intermédiaire est placé d'une manière similaire le long de la culasse et



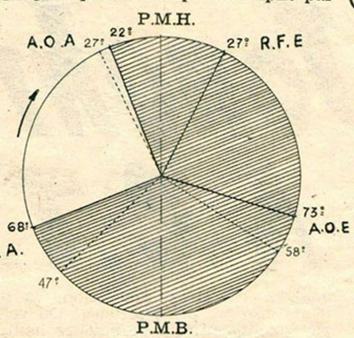
Deux vues du bloc-moteur de la machine de série. Notez les dimensions généreuses de la culasse.

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



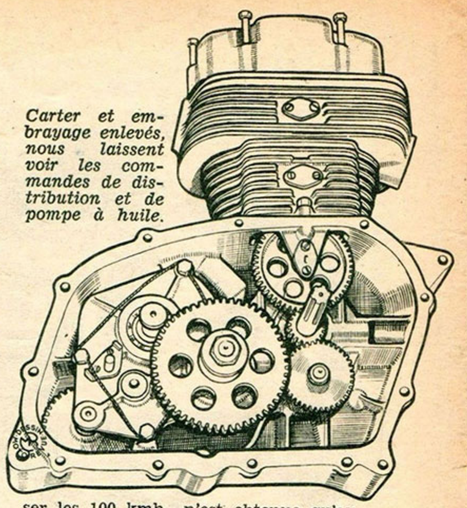
transmet le mouvement au dernier pignon, celui fixé directement sur l'arbre à cames et qui lui, possède un nombre de dents exactement double de celui calé sur le vilebrequin.

L'arbre à cames est supporté par deux roulements à billes. Les cames sont au centre et actionnent les deux basculeurs qui, du côté des soupapes, portent le système de réglage du jeu. Les soupapes sont notablement plus grandes que sur les 125 courants, puisque l'échappement fait 31 mm. de diamètre et l'admission 33 mm. La levée est de 6 mm. 5. Les ressorts de rappel en épingle, sont tarés à 31 kgs. Afin d'obtenir un remplissage suffisant aux grands régimes, la durée de l'ouverture de la soupape d'admission est de 270°, c'est-à-dire 3/4 de tour du moteur. La particularité la plus marquante de l'admission est le très grand retard à la fermeture (68° après le point mort bas). D'ailleurs, nous reproduisons ici le diagramme fourni par l'usine et à titre de comparaison, est indiqué en pointillé celui du 125 A.M.C. qui est un culbuteur classique. L'échappement, également, s'ouvre très tôt, tandis que le croisement des temps au point mort haut n'est pas très important et de ce fait, le ralenti est quand même excellent. Les particularités du moteur A.C.T. sont toutefois suffisamment marquées pour que l'utilisation correcte du moteur diffère quelque peu d'une machine normale, telle qu'on peut la trouver dans la production courante. C'est ainsi que le chiffre élevé du régime moteur en pointe (7.500 t.-m.) laisse comprendre qu'il ne faut pas hésiter à monter assez haut les régimes du moteur sur les vitesses intermédiaires, de façon à utiliser les chevaux qui sont seulement à haut régime. C'est également la raison du rapport en prise qui peut paraître trop démultiplié par

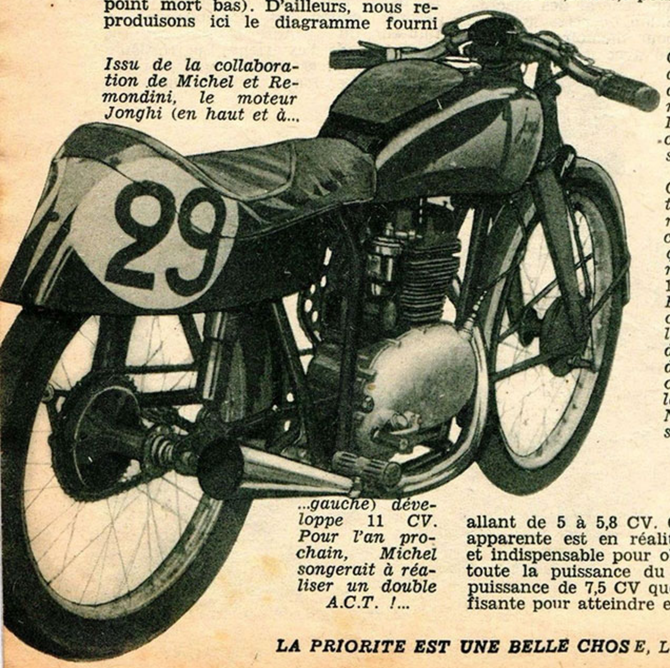


rapport à la puissance (8,4 tours de moteur pour 1 tour de roue), tandis que sur un 125 culbuté ordinaire, ce même rapport de démultiplication varie entre 7,5 et 7,8 pour une puissance allant de 5 à 5,8 CV. Cette anomalie apparente est en réalité très logique et indispensable pour obtenir en prise toute la puissance du moteur. Cette puissance de 7,5 CV que l'on sait suffisante pour atteindre et même dépasser les 100 kmh., n'est obtenue qu'au maximum du régime. Comme celui-ci est très élevé, c'est la raison pour laquelle le moteur paraîtra tourner dans le vide à des vitesses plus réduites. Cette particularité d'utilisation de la machine n'est pas suffisamment comprise par la plupart des possesseurs de la 125 Jonghi A.C.T. qui continuent à changer leurs vitesses aux environs de 2.000 t.m. et sont tout surpris de trouver des accélérations dignes d'un 100 cmc. deux temps d'avant-guerre. L'étagement des rapports est d'ailleurs très ordinaire et permet le transport du passager et des bagages sur toutes les pentes : 1ère 21,2 à 1 ; seconde : 16,6 à 1 ; troisième 11,6 à 1 et quatrième 8,4 à 1.

Nous espèrons que ce bref aperçu des possibilités très intéressantes de cette petite machine fera changer d'opinion ceux qui ne la considèrent que comme une machine de grand luxe et aidera ceux qui l'ont achetée, uniquement pour montrer qu'ils en avaient les moyens, à s'en mieux servir. Pour les aider à utfliser au mieux leur mécanique, disons que le gicleur conseillé est un 75 et surtout que le réglage de l'avance est de 9 mm. 5, manette entièrement tirée.



Carter et embrayage enlevés, nous laissent voir les commandes de distribution et de pompe à huile.

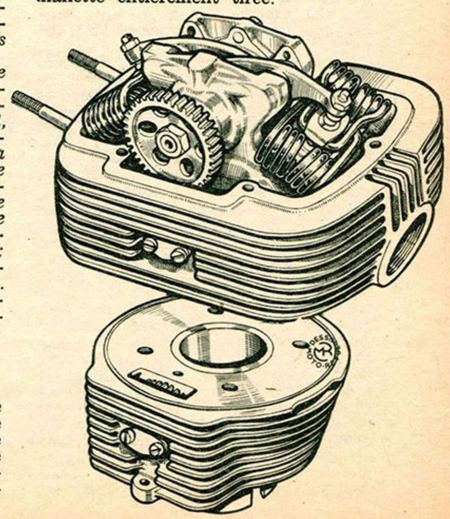


Issu de la collaboration de Michel et Remondini, le moteur Jonghi (en haut et à...

...gauche) développe 11 CV. Pour l'an prochain, Michel songerait à réaliser un double A.C.T. !...

Ci-dessus : le diagramme de distribution du moteur de série. La partie hachurée représente le temps d'admission. Ci-contre : vue trois-quart arrière de la machine de Michel, qui est certainement avec la 125 Terrot de Behra, la machine française la plus rapide dans sa cylindrée. A droite : cylindre et culasse démontés. Noter la grosseur des ressorts.

■



L'électricité sur nos machines

LA FABRICATION DES BOUGIES à isolant mica

Les organes principaux d'une bougie d'allumage sont :

1° Un éclateur composé de deux électrodes.

2° Une pièce isolante permettant de faire passer le courant d'allumage de l'extérieur à l'intérieur du cylindre. La qualité de l'isolant est le facteur le plus important d'une bougie. Cet isolant est soumis, d'une part, à la température très élevée de l'intérieur du cylindre, d'autre part, à la température extérieure. Une des matières qui répond le mieux à ces conditions est le mica, dont les propriétés d'isolant pour les températures élevées et la résistance au choc sont connues et utilisées depuis longtemps dans l'industrie électrique. La résistance à l'encrassement et à l'auto-allumage dépend des formes et dimensions des parties intérieures de la bougie, ainsi que celles des électrodes, qui doivent être établies de telle façon que leur température reste dans certaines limites. Ces caractéristiques varient nécessairement avec les conditions de fonctionnement : taux de compression du moteur, température de la culasse, vitesse, puissance demandée, et déterminent ainsi le type de la bougie. Chaque fabricant construit un certain nombre de types, il est donc nécessaire de choisir le type approprié au moteur que l'on veut équiper, sinon la meilleure bougie est susceptible de donner des déboires.

Pendant l'occupation, la plupart des fabricants de bougies mica ont été appelés à convertir leur fabrication en bougies à isolant corindon, le mica n'étant plus importable du fait des hostilités. Ces derniers ont dû faire des installations assez coûteuses pour cette fabrication et ont presque tous, à ce jour, abandonné la fabrication de l'isolant mica. Mais les adeptes de la bougie mica n'ont pas, eux, abandonné cette dernière qui leur a toujours donné satisfaction et nous avons voulu faire connaître la bougie mica et les perfectionnements qui lui ont été apportés.

La bougie à isolant mica que nous nous proposons d'étudier est fabriquée avec une technique nouvelle éliminant les risques d'encrassement et d'auto-allumage, pour tous les moteurs à explosion normaux, modernes et anciens, buts communs à tous les constructeurs de bougies.

Le choix judicieux des matières premières entrant dans la composition de l'isolant de la bougie, assure à cette dernière des conditions parfaites de fonctionnement. En effet, le point crucial dans l'isolant mica est le mica lui-même, car, parmi tous les isolants connus, le mica est celui qui possède la rigidité diélectique la plus élevée. Il peut donc être employé en épaisseur réduite, n'opposant ainsi qu'une faible résistance au passage de la chaleur de la tige centrale à la bague, ce qui assure ainsi un bon refroidissement de l'électrode centrale.

Le mica est également le seul isolant supportant, sans risques de rupture, des températures élevées, même suivies d'un refroidissement brusque. La panne par rupture d'isolant est inconnue, disent les adeptes de la bougie mica. Or, toutes les catégories de mica ne conviennent pas à ce genre de fabrication. C'est pourquoi le fabricant de la bougie sur laquelle a porté notre étude s'est assuré d'employer la même qualité de mica ambré et a passé un marché avec un exploitant minier de Madagascar, assurant ainsi à sa fabrication toujours la même qualité.

Le processus de fabrication de l'isolant mica de la bougie est le suivant :

1° Le mica ambré splitting servant à la confection de la cigarette centrale de l'isolant est tiré d'un minerai multiforme de 2 mm environ d'épaisseur. Ce bloc est clivé de façon à obtenir des feuilles de 2 à 4 centièmes de millimètres coupées aux dimensions voulues. Ces feuilles sont ensuite enroulées autour de la tige centrale par machine spéciale, jusqu'au diamètre nécessaire, et nous attirons l'attention des techniciens qui seraient susceptibles de connaître ce genre de fabrication sur le point suivant : il faut que ces feuilles soient enroulées à la suite les unes des autres, ceci pour éviter des tuyaux d'air. Le roulage des feuilles de mica sur la tige centrale est donc une opération très délicate qui constitue le départ de la qualité de la fabrication.

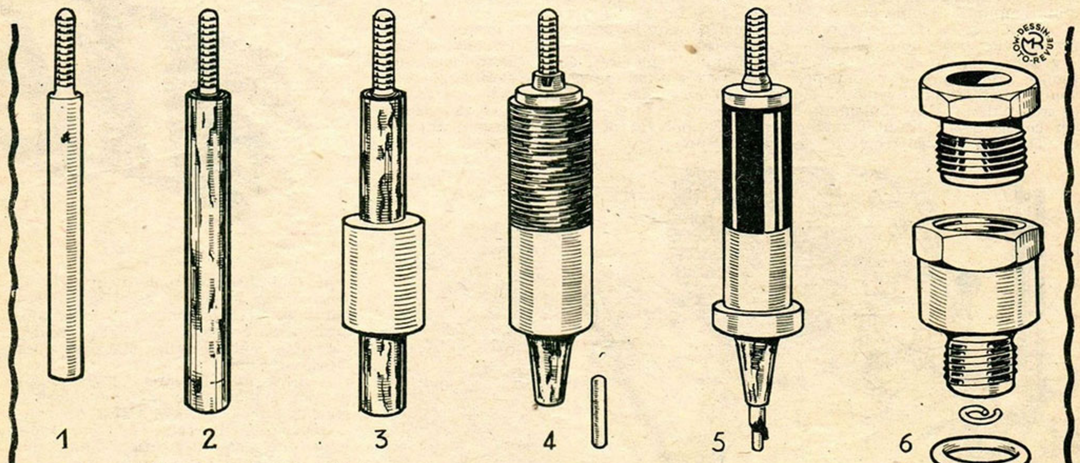
2° Il est procédé au serrage de ces feuilles de mica autour de la tige centrale toujours au moyen de machines spéciales. Ces feuilles sont soumises à une pression de 200 kgs, afin de leur redonner la forme primitive du mica en bloc.

3° Il est alors ajusté à la main une pièce laiton cylindrique dite frette. Lorsque cette frette est ajustée, elle passe au calibrage et subit un restreint qui fixe, à la hauteur voulue, les trois éléments déjà précités (c'est-à-dire tiges acier, feuilles mica splitting et frette laiton).

4° Il est procédé à des essais de glissement de la tige et ces pièces sont soumise alors à des essais de tension, portées à 20.000 volts. C'est là d'ailleurs que l'on constate les déchets survenus au cours des premières opérations, car si ces dernières n'ont pas été exécutées correctement, on découvre que certains isolants sont défectueux.

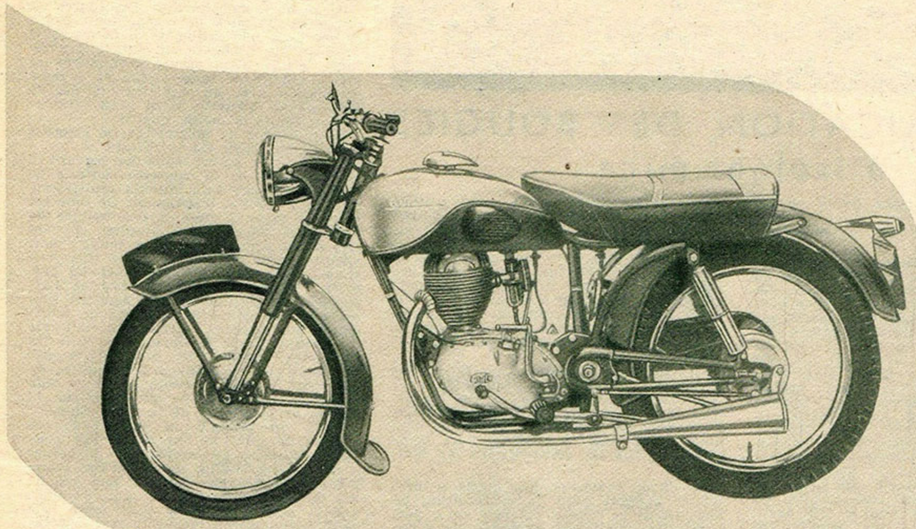
(*suite page* 881)

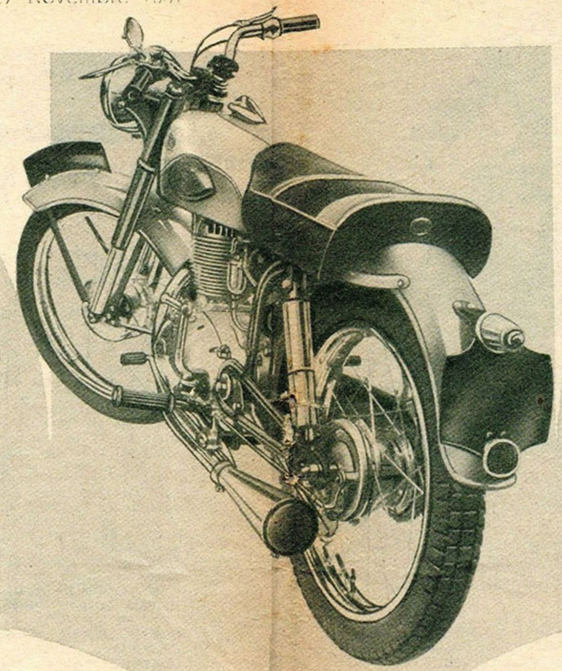
Les diverses phases de fabrication d'une bougie au mica

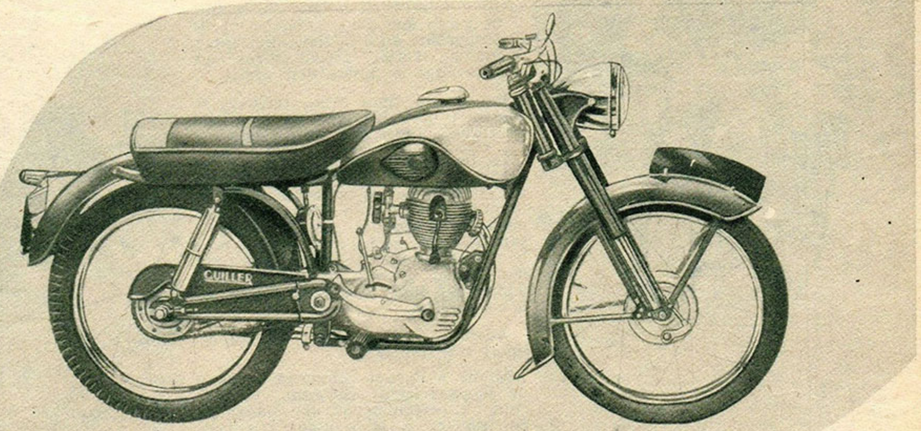


1. Tige centrale ; la partie inférieure est creuse de façon à recevoir l'électrode. - 2. Des feuilles de mica (épaisseur 2 à 4 centièmes) sont enroulées sur la tige à la suite les unes des autres afin d'éviter les tuyaux d'air. - 3. Sur la cigarette ainsi constituée est ajustée une frette cylindrique en laiton. - 4. La partie inférieure de l'isolant est rectifiée, puis reçoit l'électrode centrale ; la partie supérieure est garnie de rondelles serrées par un écrou. - 5. L'ensemble est rectifié et prend l'aspect du croquis. - 6. Le culot et le presse-étoupe ont été exécutés sur des tours de précision. Un embreuvement a été ménagé dans la partie inférieure du culot pour recevoir le jonc formant électrode de masse.

Précisons que ce procédé de fabrication est celui de la bougie Micastell.







Un essai de la 175 Guiller Sport

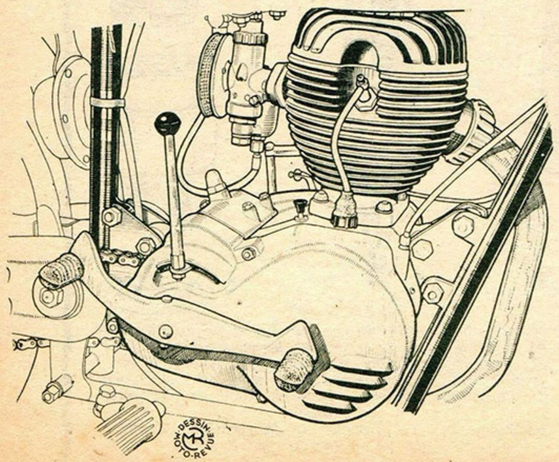
IL y a bien longtemps qu'un constructeur français n'avait fait suivre le type d'une de ses machines du vocable prometteur de « Sport ».

C'est maintenant chose faite, grâce à Guiller.

Le seul nom de la firme est déjà un gage de succès. Il suffit de faire un bref retour en arrière pour constater l'excellente tenue de ses productions dans les grandes épreuves, telles : Rome-Nice-Paris, le Circuit de Haute-Normandie, le Circuit du Sud-Ouest, Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne, Paris-Nice, Course de Tarare, etc... sans oublier le dernier Bol d'Or, où, si la marque fut vaincue par la malchance, elle n'en classa pas moins un de ses pilotes, Moser, deuxième de sa catégorie.

Il est donc permis de constater que l'expérience en course de Guiller se situe principalement dans les épreuves de longues distances, où la mécanique doit remplir le double but d'aller vite et de tenir.

Aussi, est-ce fort de cette expérience que Guiller présenta au dernier Salon un modèle sport, dont le cadre, entièrement nouveau, recevait un bloc A.M.C. « gonflé » par le constructeur et dénommé « type Bol d'Or ». Cames spéciales, temps d'ouverture des soupapes plus croisés, taux de compression augmenté, volant magnétique inversé (la cloche étant retournée vers l'extérieur, sa fixation se fait plus près du roulement de vilebrequin et diminue les efforts de torsion sur ce dernier), autant d'améliorations qui doivent porter la vitesse maximum de cette 175 aux environs de 100, 105 chrono.



Le bloc-moteur A.M.C. 175 côté sélecteur. La principale nouveauté réside dans la disposition des ailettes de refroidissement du volant magnétique. Notez également la présence d'un contact d'allumage sur le dessus du bloc, près de la sortie du fil de bougie.

M. Guimbretière nous avait promis, pendant le Salon, un essai de la machine et c'est le modèle d'exposition, largement chromé et émaillé rouge, que nous sommes allés chercher chez Dynamic-Sport.

A notre grand regret, ce prototype ne possédait pas le moteur définitif, mais simplement le 175 A.M.C. de série.

Heureusement celui-ci était rodé, mais une démultiplication finale qui nous a semblé mal appropriée à la puissance du moteur, explique les chiffres moyens que nous avons obtenus dans nos temps d'accélération.

En effet, la démultiplication était nettement trop longue. S'il était possible d'atteindre le régime maximum du moteur sur les vitesses intermédiaires, par contre dès le passage de la quatrième, le moteur « s'asseyait » et ne montait plus en régime. Pour confirmer nos impressions, nous avons essayé la machine avec un passager et sur la route qui longe l'aérodrome d'Orly, un petit vent de front nous obligea à rétrograder.

Poussé par notre curiosité, nous avons voulu calculer la démultiplication finale de la machine. Connaissant les rapports de démultiplication primaire et de boîte qui sont : 7,2 - 4,65 3,30 et 2,65 à 1, ainsi que le nombre de dents des pignons : 18 sortie de boîte, 43 roue arrière, un calcul théorique nous donnait à 6.000 t.-m., régime maximum d'utilisation, les vitesses maxima suivantes : 41 kmh. 5 en première ; 64 kmh. 4 en seconde ; 90 kmh. 75 en troisième et 112 kmh. 8 en quatrième.

Il est clair qu'avec les 8 CV. du moteur, il était impossible d'atteindre en prise un tel chiffre.

Ainsi, en quatrième, assis normalement, nous n'avons guère pu dépasser les 4.000 t.-m. !... Par contre, l'accroissement de puissance du moteur Bol d'Or doit parfaitement s'accorder avec ces démultiplications finales qui sont : 17,2 - 11,1 - 7,89 - 6,33 à 1.

Aussi nous attirons l'attention des lecteurs sur la valeur relative des vitesses que nous avons atteintes, le moteur définitif devant permettre des performances réellement brillantes pour une machine de cette cylindrée.

Avant d'aborder la description de la partie cycle, mentionnons l'excellent passage des vitesses. Le sélecteur du bloc A.M.C. semble parfaitement au point et nous n'avons jamais eu à nous servir du levier à main. En outre, le moteur s'est montré d'une étanchéité parfaite pendant toute la période d'essai, ne nécessitant jamais le moindre coup de chiffon. Départs sans histoire, bien que les dernières matinées d'Octobre aient été plutôt fraîches, et, fait curieux, une certaine insensibilité du moteur à l'avance à l'allumage variable.

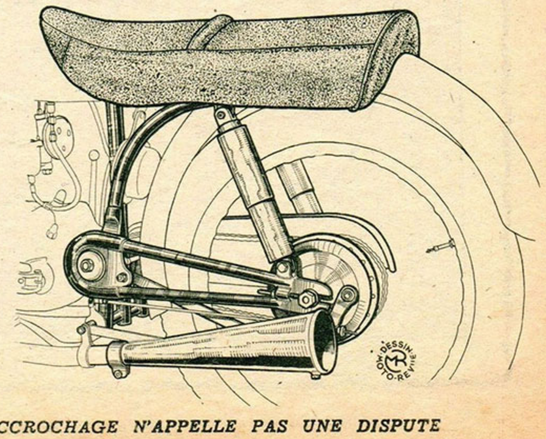
LA PARTIE CYCLE

Enfin une machine française pourvue d'un coussin-selle. Qui n'a pas goûté à cet accessoire ne peut s'imaginer l'agrément que peut ressentir le pilote. Sa souplesse est telle qu'il nous était difficile de discerner exactement le travail accompli par la suspension arrière quand nous roulions sur de mauvais pavés.

D'ailleurs la suspension de la machine est bonne. A l'avant, nous trouvons la fourche télescopique Vista, très souple, mais qui du fait de sa souplesse, talonna parfois lors des freinages brusques. Nous souhaiterions pour le modèle définitif, une fourche avant plus sèche pour plusieurs raisons.

D'abord le client qui achète une machine sport s'attend à une suspension un peu dure qui permettra de garder, dans n'importe quel cas, une

La partie arrière de la 175 Guiller, d'un dessin peu commun chez nous. La fourche arrière oscillante est entièrement en tube avec un raccord brasé à l'endroit de l'articulation. Les ressorts sont enfermés sous tubes télescopiques inclinés, afin d'obtenir une certaine progressivité.



Un de nos collaborateurs pendant les essais de freinage qui s'avérèrent excellents.

tenue de route excellente. Ensuite, le mœlleux du coussin-selle fait que le pilote sera toujours parfaitement suspendu, ce qui autorisera un durcissement de la fourche avant.

Côté suspension arrière, celle-ci s'est révélée assez raide, ce qui à notre avis, n'est pas un mal. Une suspension arrière oscillante trop souple, donne l'impression d'un véritable dérapage de la roue arrière, dans les virages pris rapidement. Nous disons bien « impression », car en réalité, il ne s'agit que d'un enfoncement de la suspension dû à la force centrifuge. Toutefois, l'effet psychologique est certain chez un pilote non averti.

Par contre, nous avons retrouvé la souplesse désirable pour les amateurs de grand confort avec un passager.

La bonne impression laissée par la suspension s'est confirmée par un essai effectué sur les nouvelles pistes de Montlhéry. La route comportant des obstacles amovibles fut « avalée » sans histoire, mais l'essai le plus probant fut certainement celui de la piste ondulée qui, prise à vive allure, nous donna une juste idée de la qualité de la suspension.

Autre bon point pour la Guiller Sport : le freinage.

Munie à l'avant comme à l'arrière de moyeux-freins centraux, la machine a certainement une puissance de freinage à la hauteur des performances définitives. Les freins, très progressifs, donnent une impression de sécurité parfaite.

Cette 175 Sport doit donc trouver, auprès des amateurs de « petits cubes » rapides, un accueil favorable.

Le luxe et le fini de sa réalisation expliquent son prix, peut-être élevé en regard de sa cylindrée, mais non pas en regard de ses performances.

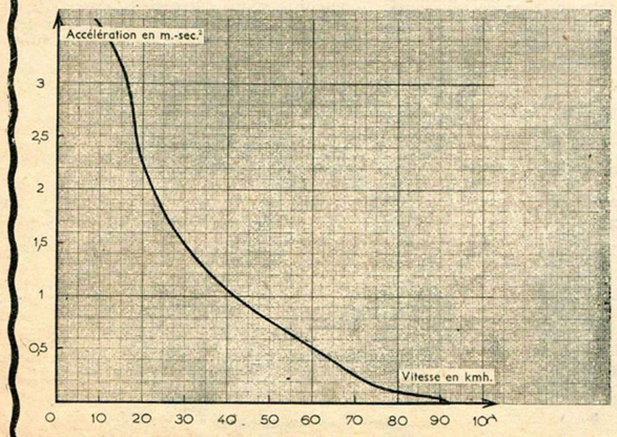
Notre essayeur lors des essais de suspension sur les nouvelles pistes de Montlhéry.

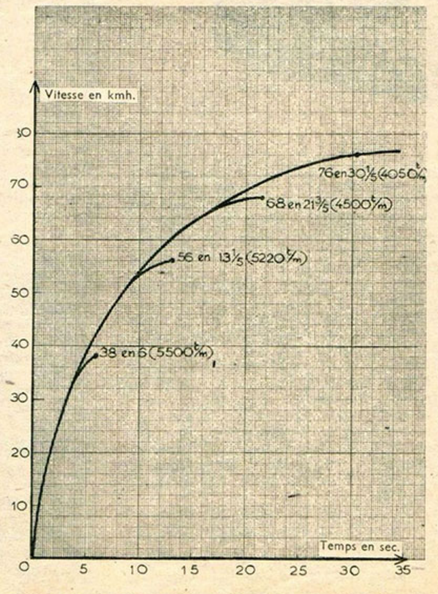
La Guiller Sport répond à un besoin et souhaitons que sa commercialisation déchaine auprès de nos constructeurs, un esprit souhaitable d'émulation, où la machine sport reprendra la place de choix à laquelle elle a droit.

C. R.

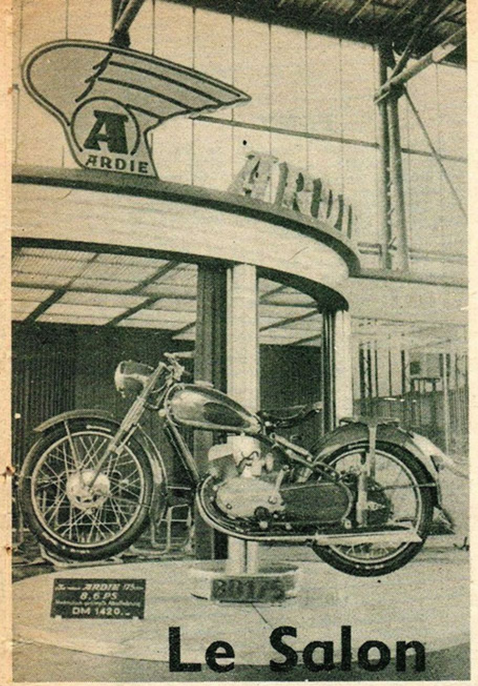
Voici les courbes de vitesses et d'accélérations résultant de nos essais techniques

Ci-dessous : la courbe d'accélération en m./sec². A droite les vitesses maxima sur les différents rapports. Entre parenthèses : le nombre de tours-minute du moteur auquel correspond la vitesse atteinte. Précisons que cette courbe ne correspond pas au moteur définitif, mais au prototype que nous avons essayé.





UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT



La 175 Ardie d'une ligne générale identique à la 150 Durkopp, exceptée la suspension arrière.

Le Salon de FRANCFORT

Du 28 octobre au 4 novembre s'est tenu à Francfort un Salon International du Cycle et de la Moto, le premier de ce genre, en Allemagne, depuis la guerre.

Un salon tout à fait spécial pour la moto indique la place de premier plan qu'occupent, Outre-Rhin, les machines à deux roues : on y dénombre en effet 2 motocycles (y compris les vélomoteurs à pédales) pour une voiture.

Si les petites cylindrées occupent toujours une place prépondérante (pour des raisons d'ordre financier essentiellement), le Salon de Francfort a confirmé ce que nous disions au moment du Salon de Paris : un glissement vers des cylindrées plus importantes. Et ceci se trouve marqué aussi bien par les nouveaux prototypes : les 2 twins à cardan de 250 et 350 cmc. chez Hoffmann et Victoria, que par les modèles dont la sortie en série doit se faire dans un délai relativement rapide. Ainsi, Adler qui ne fabriquait que des 100 cmc., présente aujourd'hui une gamme s'étendant jusqu'aux 200 cc.; Ilo présente deux moteurs adaptables de 250 cc.; DKW sa nouvelle RT 250 ; Maïco, en plus de ses 125 et 150, construit maintenant une 175, etc..., etc... Dans ce même domaine, et aussi afin de contre-balancer les grosses twins anglaises de sport, Horex sort sa 500 vertical-twin à ACT et BMW sa flat-twin des « 100 miles », la R.68.

Toutes les nouvelles machines, mise à part la 500 Horex de forte inspiration britannique, restent dans l'ensemble, fidèles à l'école allemande : bloc-moteurs 2 temps jusqu'aux 250 cmc., parfois bicylindres ; ces moteurs deux temps sont, souvent, pour des machines de série, relativement poussés tant que la cylindrée ne dépasse pas 175 cmc. (46 CV au litre pour l'Adler 150 ; 50 pour la 175 Ardie), moins (mises à part les DKW) dans les moyennes cylindrées : de 42 à 45 CV au litre, ceci toujours pour les nouveaux modèles. La plupart des machines de moyenne et grosse cylindrée à transmission finale par chaîne ont cette dernière généralement enclose, suivant en cela l'exemple des TWN et Ardie d'avant-guerre.

Dans les catégories plus importantes, c'est le flat-twin culbuté avec transmission par cardan qui domine, avec parfois quelque variante dans la disposition des cylindres (dans le prototype 350 cmc. de Victoria les cylindres, au lieu d'être opposés, font un angle plus aigu entre eux). Hoffmann utilise le flat-twin pour son prototype de 250 cmc. ; et, venant à côté des grosses BMW et Zundapp, Rabeneick a pris la licence pour les moteurs suisses Universal, en réduisant la cylindrée à 500 cmc.

Toutes ces nouvelles machines ont une suspension intégrale, en général télescopique, sauf pour Adler qui monte une fourche à balanciers et pour les 250 cmc. U.T. et 500 Horex où la suspension arrière est oscillante.

En conclusion, malgré de nombreuses nouveautés, rien de révolutionnaire. Quelques prototypes et surtout, dans une technique qui déjà a fait ses preuves, de nouveaux modèles dans les moyennes cylindrées et dans la catégorie sport en 500 et 600 cmc.

Dans la nomenclature qui suit, nous ne présentons à nos lecteurs que les nouveaux modèles ; aussi ne faut-il pas s'étonner de ne pas voir mentionnés NSU, Zundapp, Sachs ou TWN par exemple, ces maisons n'ayant pas modifié leurs modèles pour le Salon de Francfort.

Dans un prochain numéro, nous traiterons des nouveaux scooters et cyclomoteurs, auxquels, semble-t-il, les allemands ne croient guère pour le moment.

ADLER

Adler présente maintenant sur le marché toute une série de nouveaux modèles en petites cylindrées. Il existait déjà la M.100. Maintenant apparaissent les M.125, 150 et 200, tous des deux temps.

La 125 est un moteur carré (54x54), développant 5,6 CV malgré un taux de compression relativement bas (5,75 à 1). Boîte 3 vitesses.

La 150, qui possède 4 vitesses, est supercarré (59 d'alésage pour 54 de course) et développe 6,8 CV.

La M.200 est une vertical-twin aux cylindres légèrement inclinés sur l'avant ; 48 d'alésage, 54 de course, taux de compression de 5,75, elle développe 9 CV. Sa 4e vitesse, comme sur la M.150, est surmultipliée.

Toutes ces machines sont équipées d'une fourche avant à balanciers et d'une suspension arrière télescopique. Les amortisseurs des deux suspensions sont réglables sur les modèles de 150 et 200 cmc. Toutes les monos ont un allumage par volant magnétique, la twin par batterie.

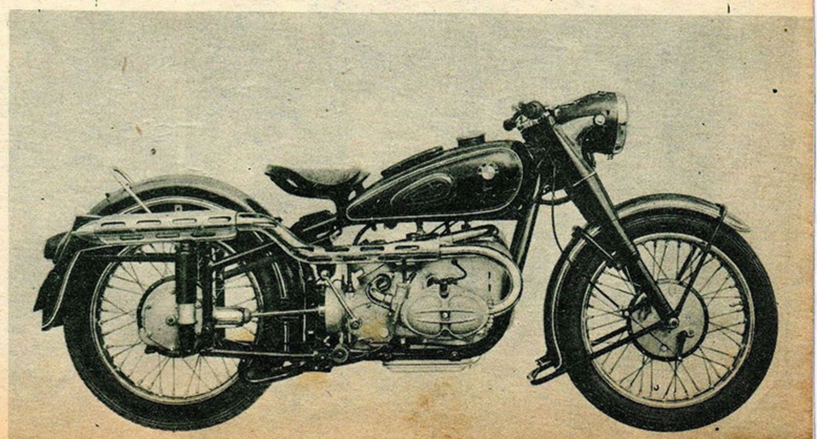
ARDIE

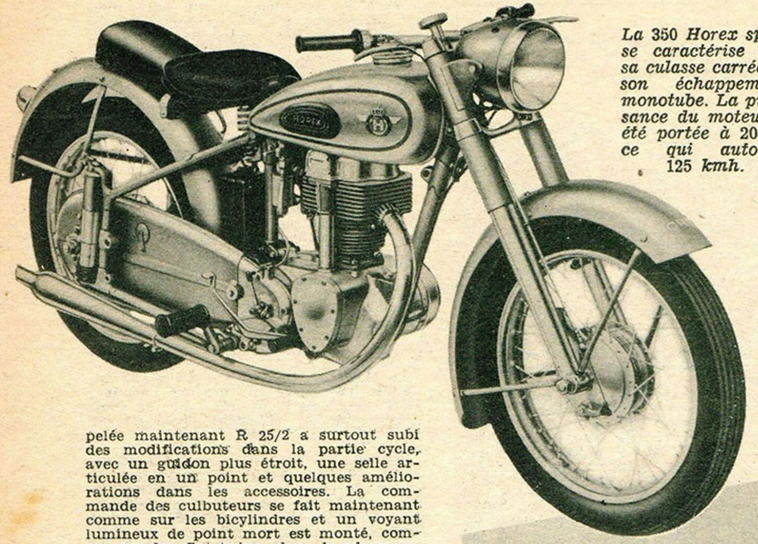
A côté de ses modèles déjà connus de 125 et 250 cmc. (dont la puissance a été augmentée et qui, désormais, est munie d'une suspension arrière Jurisch), Ardie présente un modèle de 175 cmc., la BD 175, dont le moteur carré développe 8,6 CV à 5.400 t.-m. (50 CV au litre). Boîte 3 vitesses commandées par sélecteur, avec, comme sur la 150 Durkopp, remise immédiate au point mort, sur quelque vitesse que l'on soit, en appuyant un peu sur le kick. L'analogie avec la MD 150 Durkopp porte sur le cylindre, la boîte de vitesses, le rendement, et ceci n'a rien d'étonnant si l'on sait que Ardie et Durkopp sont liés comme le sont AJS et Matchless en Angleterre. Suspensions avant et arrière télescopiques, chaîne secondaire enclose. Il s'agit certainement ici d'une des plus intéressantes nouveautés allemandes en petite cylindrée.

B.M.W.

BMW présente maintenant 4 modèles, dont deux 600 cmc. Aucune modification pour la 500 cmc. R 51/3. La 250 cmc. ap-

La B.M.W. R 68, version sport de la R 67 possède un seul tube d'échappement relevé.





La 350 Horex sport se caractérise par sa culasse carrée et son échappement monotube. La puissance du moteur a été portée à 20CV, ce qui autorise 125 kmh.

pelée maintenant R 25/2 a surtout subi des modifications dans la partie cycle, avec un guidon plus étroit, une selle articulée en un point et quelques améliorations dans les accessoires. La commande des culbuteurs se fait maintenant comme sur les bicylindres et un voyant lumineux de point mort est monté, comme sur les flat-twins, dans le phare.

La 600 de tourisme, la R 67/2, voit sa puissance utile augmentée de 2 CV par augmentation du taux de compression qui passe de 5,6 à 6,5 et par changement des pistons. Cette machine doit maintenant permettre de dépasser les 145 kmh. en solo.

Mais la grande nouveauté chez BMW est la sortie d'une 600 cmc. sport, la R 68, intitulée la machine des « 100 miles ». Fidèle à la tradition de la marque, la R 68 est un flat-twin à transmission par cardan, à suspension intégrale télescopique. Avec un taux de compression de 8 à 1, cette machine développe une puissance utile à la roue arrière de 35 CV au régime de 7.000 t.-m. Soupapes en tête commandées par culbuteurs.

Cylindres et culasses en alliage léger, allumage par magnéto à avance automatique et correcteur manuel. Les deux tubes d'échappement se rejoignent en un seul pot surélevé. Le frein avant, renforcé comme il se doit sur une machine sport, est à double cames (sur la R 67/2 aussi, d'ailleurs). Un coussin-selle sur le garde-boue, ainsi qu'une 2e fixation plus en arrière des repose-pieds sont prévus.

En bref, une belle 600 sport, pendant en flat-twin des 650 vertical-twin anglaises.

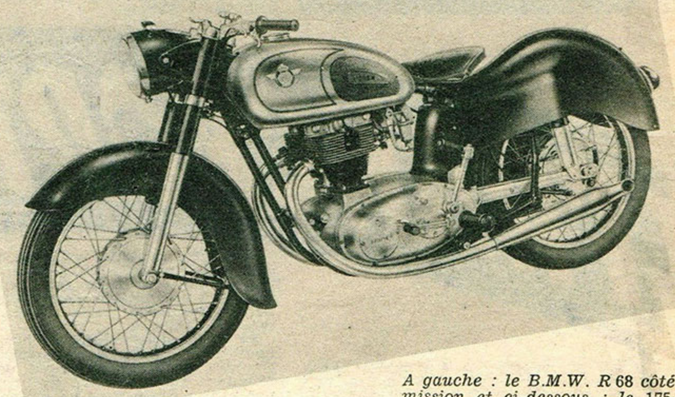
HOREX

Nous avons eu l'occasion de voir, au Salon de Paris, la version sport de la 350 Régina. Ce modèle diffère du modèle tourisme par une culasse en alliage léger aux ailettes de dimensions plus importantes, par un taux de compression de 7 à 1 au lieu de 6,35, ce qui a entraîné une augmentation de puissance de 2 CV (20 CV au lieu de 18) permettant d'atteindre 125 kmh. Rappelons que Horex est la seule marque allemande à sortir de série, actuellement, une 350 cmc.

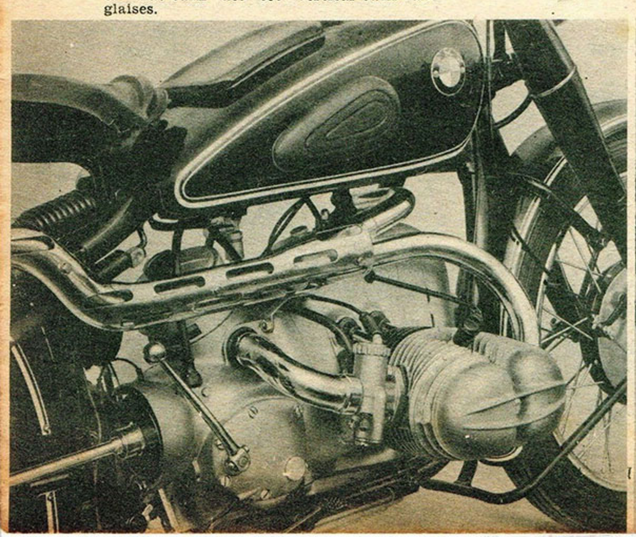
Mais le Salon de Francfort a consacré la 500 twin « Impérator » à arbre à cames en tête, entraîné par une chaîne passant entre les deux cylindres en fonte spéciale ; culasses en alliage léger. Moteur longue course (65x75) dont le taux de compression de 7 à 1 donne une puissance au banc de 30 CV à 6.800 t.-m. et qui peut être équipé d'un ou de 2 carburateurs. Allumage par batterie avec avance automatique.

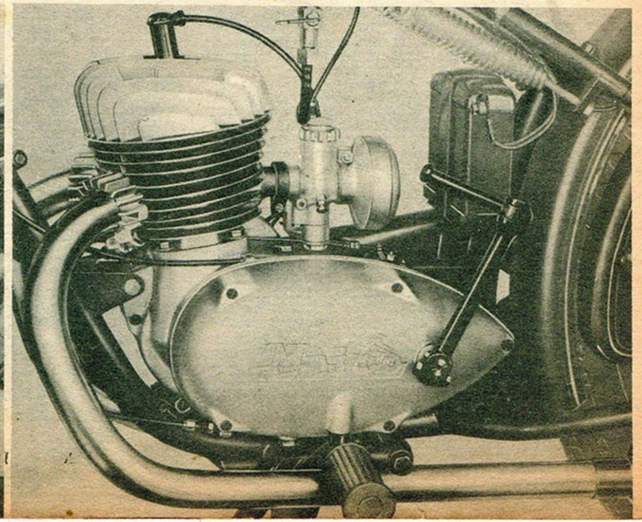
La pédale de sélecteur est surmontée d'une petite pédale auxiliaire sur laquelle il suffit d'appuyer pour retomber automatiquement sur le point mort.

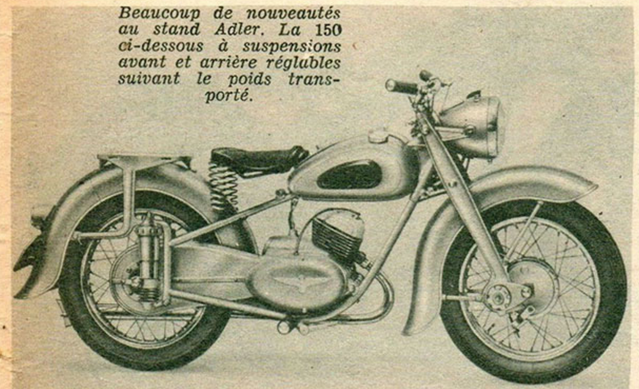
La 500 twin Horex. Une machine rapide et puissante, grâce à son vertical-twin A.C.T.



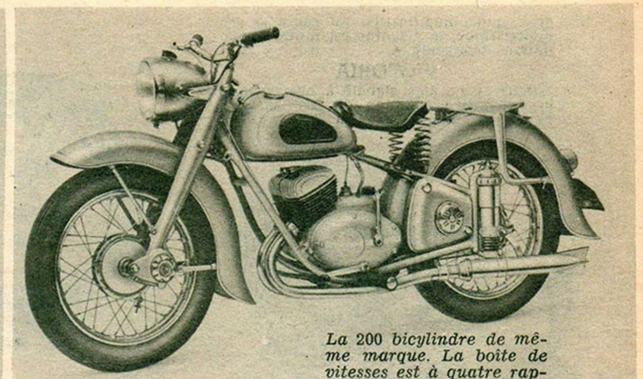
A gauche : le B.M.W. R 68 côté transmission et ci-dessous : le 175 Maïco à vitesses par poignée tournante.







Beaucoup de nouveautés au stand Adler. La 150 ci-dessous à suspensions avant et arrière réglables suivant le poids transporté.

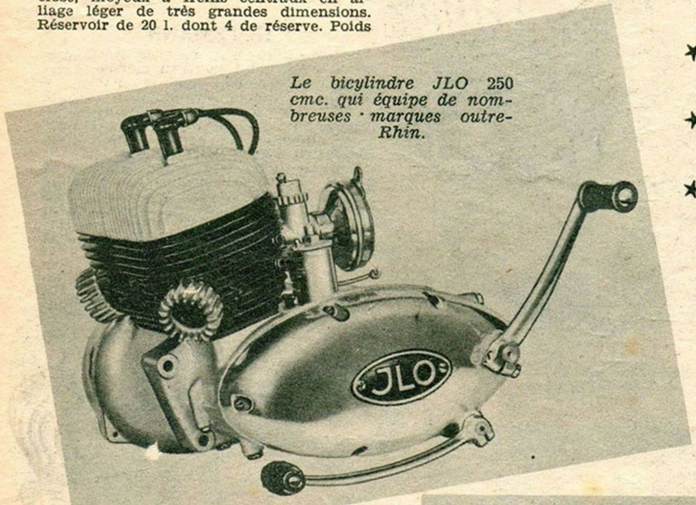


La 200 bicylindre de même marque. La boîte de vitesses est à quatre rapports, avec quatrième surmultipliée. Vitesse de pointe : 95 kmh.

Cadre en tubes double berceau, fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Garde-boue très enveloppants, surtout à l'arrière, chaîne secondaire enclose, moyeux à freins centraux en alliage léger de très grandes dimensions. Réservoir de 20 l. dont 4 de réserve. Poids à vide : 175 kgs. La vitesse de pointe est donnée pour 150 kmh.

La sortie en série de cette seule vertical-twin allemande en grosse cylindrée est prévue pour l'été prochain.

Le bicylindre JLO 250 cmc. qui équipe de nombreuses marques outre-Rhin.



I.L.O.

En plus des moteurs déjà bien connus de 100, 125 et 175 cmc., I.L.O. présente un petit moteur auxiliaire de 48 cmc., le F.48 sur lequel nous reviendrons ,ainsi que deux nouveaux 250 cmc.

Un monocylindre, le M 250 de 65 d'alésage et 75 de course développe 10 CV à 4.500 t.-m., avec un taux de compression de 6 à 1.

Le bicylindre vertical-twin, le M 2-125, de 52 d'alésage et 58 de course, a un régime beaucoup plus élevé et développe 11,2 CV à 5.500 tours. 7 à 1 de taux de compression.

Ces deux moteurs fonctionnant selon le cycle à 2 temps ont une boîte 4 vitesses incorporée, commandées par sélecteur au pied, et un allumage par batterie et sont moins poussés que le 125 cmc. qui développe 48 CV au litre.

De nombreuses machines allemandes sont équipées de ces nouveaux 250 cmc., entre autres Hoffmann, Tornax, U.T., Rabeneick.

Rabeneick, Tornax et Hoffmann équipent tous trois leurs 250 avec suspensions avant et arrière télescopiques et moyeux à freins centraux en alliage léger. La Tornax et la Rabeneick, de plus, possèdent une chaîne secondaire complètement enclose.

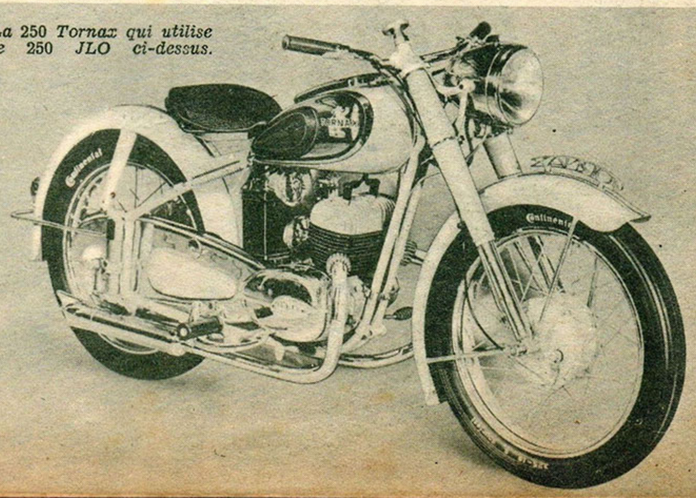
U.T. présente sa 250 dans un cadre moins classique, qui, en plus d'une légère fourche télescopique, comporte une suspension arrière oscillante et une selle double. Si l'allure du bloc-moteur, très pur de lignes, demeure très germanique, le cadre, pour sa part, n'est pas sans rappeler la partie cycle des machines britanniques.

Signalons en même temps que Rabeneick s'est assuré pour l'Allemagne la licence du flat-twin culbuté suisse Universal, mais en ramenant la cylindrée à 500 cmc. Cadre classique tubulaire à suspensions télescopiques et transmission par cardan.

IMME

Imme-Riedel mettent maintenant sur le marché, à côté de leur 100 cmc. qui fit sensation lors de sa sortie, leur 150 cmc. bicylindre 2 temps. Le moteur super-carré de 48 d'alésage et 41 de course développe 6 CV à 5.000 t.-m. et possède une boîte 3 vitesses commandées du gui-

La 250 Tornax qui utilise le 250 JLO ci-dessus.

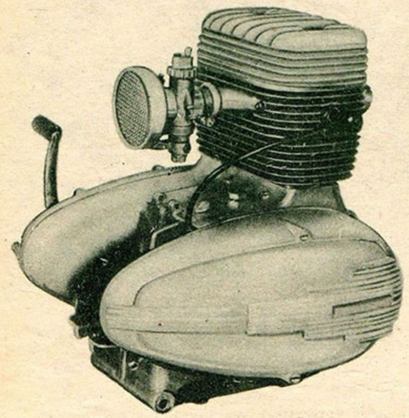


don. Seule modification au cadre si caractéristique, la machine est munie d'une fourche télescopique.

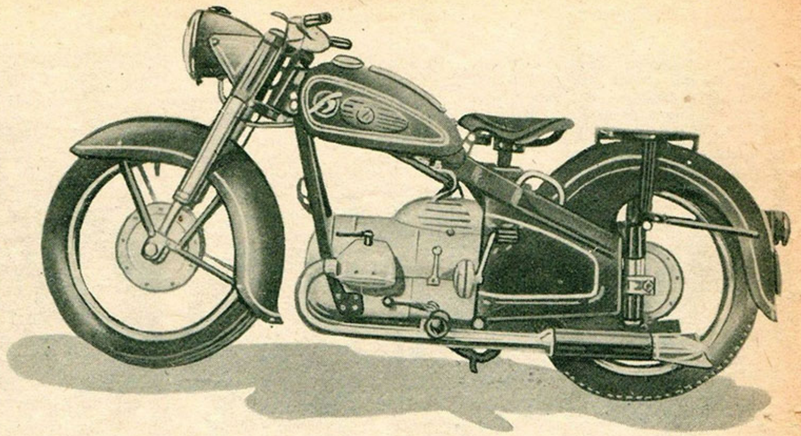
VICTORIA

Nous avons déjà signalé à nos lecteurs la nouvelle production de ces usines : puissance augmentée de la 250, un nouveau petit 125 cmc., la Bi-Fix, remplaçant l'ancienne Fix de 100 cmc. à 3 vitesses commandées du guidon. La «Bergmeister», prototype d'une 350 cmc. culbutée flat-twin, mais dont les cylindres, au lieu d'être exactement opposés, font un V, à transmission par cardan et suspensions télescopiques.

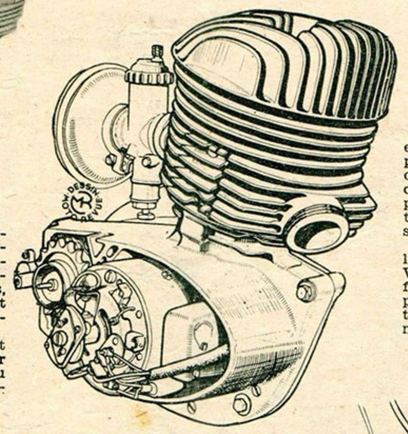
La sortie en série de ce modèle n'est pas encore prévue, mais afin de trouver une clientèle, cette machine devra au moins développer 18 CV, puissance fournie par la Regina, type tourisme.



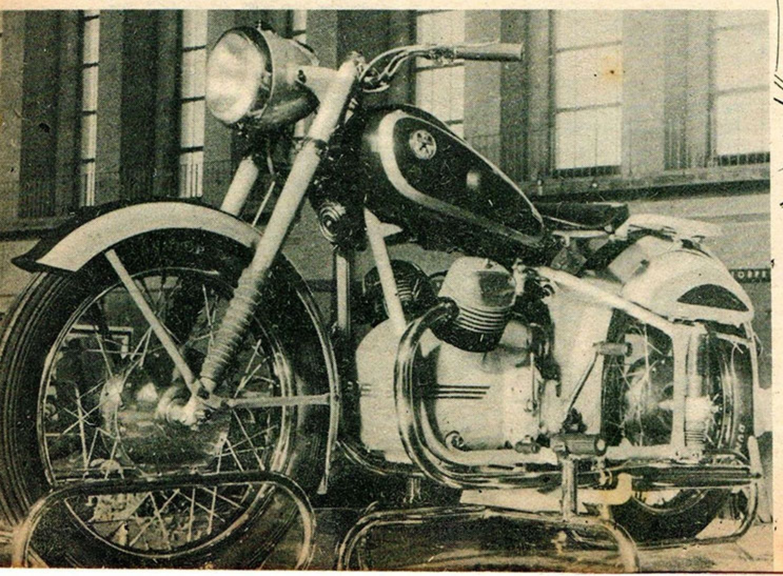
Le moteur de la 200 D.K.W. (à droite), carter enlevé, nous laisse voir la dynamo et le régulateur de tension.



Deux réalisations allemandes en 250 cmc. bicylindre. A gauche, le vertical twin Küchen à simple A.C.T. commandé par chaîne et ci-dessus : le flat-twin de la Hoffmann. Ce dernier développe 12,5 CV à la vitesse de rotation de 5.600 t.-m.



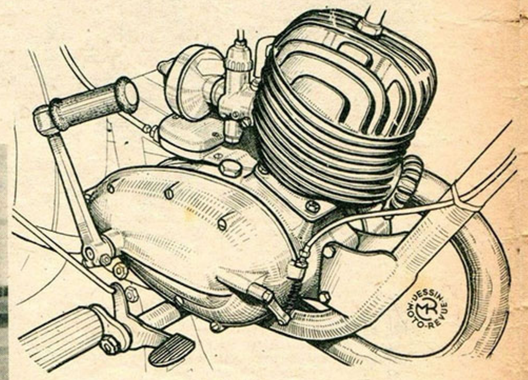
Deux nouveautés dans la production Victoria. La 350 bicylindre ci-dessous et le 125 ci-contre, à trois vitesses commandées au guidon.



HOFFMANN

La grosse innovation, chez Hoffmann, est la sortie d'un nouveau modèle, complétement construit par la maison, y compris le moteur, un flat-twin culbuté de 250 cmc. 4 vitesses et transmission par cardan, développant 12,5 CV à 5.600 t.-m. Allumage par batterie. Fourche et suspension arrière télescopiques.

Cette maison vient aussi d'obtenir la licence, pour l'Allemagne, des scooters Vespa, qu'elle accompagne, afin d'en faire un petit véhicule de livraison, d'un petit side complètement fermé. Les autres modèles de 125, 175 et 250 cmc. sont munis de moteurs I.L.O.



D.K.W.

L'usine d'Ingolstadt a maintenant élargi sa production aux 250 cmc., la RT 250, machine que nous avons déjà présentée dernièrement à nos lecteurs et qui développe 11,5 CV à 4.500 t.-m.

MAICO

En plus de ses modèles déjà connus de 125 et 150 cmc., Maïco présente une 175 cmc. de même conception, de 61 d'alésage et 59,5 de course, développant 7,5 CV à 5.000 t.-m. Les 3 vitesses sont, comme sur les autres modèles, commandées du guidon. Le moteur fonctionne suivant le cycle à 2 temps.

Trois sidecaristes à « Moto-Revue »

APRÈS LEURS SUCCÈS EN AFRIQUE DU NORD...

MURIT, DRION ET HOFSTETTER

prennent enfin un repos bien gagné

Il est de coutume que lorsque nos pilotes vont glaner des lauriers à l'étranger, ils viennent rendre à notre rédaction une petite visite d'amitié, au cours de laquelle chacun lève son verre aux succès à venir du sport français. Drion, un vieil habitué de notre appareil enregistreur sur disque, retrace rapidement l'arrivée sur le sol Africain de l'équipe française composée de : Murit et Mme, Drion, Hofstetter, Insermini et Planque.

— Nous sommes arrivés à Casablanca vers 1 heure du matin, le vendredi et avons été reçus par les dirigeants de Maroc-Presse qui nous ont réservé un accueil chaleureux. Ceux-ci nous attendaient à cette heure matinale et après nous avoir contactés à la douane, ils nous ont invités à dîner dans une brasserie ouverte toute la nuit. Puis, ayant eu leur garage à notre disposition, nous avons commencé à décharger le matériel et avons passé la nuit à monter les motos, les sidecars, et tout ce qui était en pièces détachées, parce que pour charger les motos, il faut démonter pas mal de choses, les repose-pieds, les tromblons, etc...

Le lendemain il y avait entraînement. Celà s'est bien passé, exceptée la pluie... dans un pays où il ne pleut jamais, paraît-il !

Nous avons eu un premier entraînement le vendredi après-midi. Chacun a tourné un peu pour mettre au point les mécaniques. Le samedi matin il devait y avoir un entraînement qui a été supprimé à cause de la pluie, et celui-ci fut reporté à l'après-midi.

Le dimanche la course a eu lieu, il faisait un temps magnifique et une grande chaleur.

— *Y avait-il beaucoup de monde ?*

— Non, pas tellement, comparativement à ce qu'il y aurait dû y avoir dans un pays où il n'y a pas tellement de manifestations sportives ni de distractions. Les estimations portent sur une vingtaine de mille de spectateurs à peu près.

Le tracé du circuit est très beau, il comporte presque tout ce qu'il peut y avoir dans une course motocycliste, descentes, montées, virages en côte, épingles à cheveux, courbes, etc... Malheureusement, le sol est en tôle ondulée et nous sautions effroyablement en particulier sur la ligne droite et dans une grande courbe. Les moyennes, fatalement, en souffrirent.

— *Que faisait le circuit comme développement ?*

— 4 kms 900..., 5 kms à peu de choses près, et la moyenne fut de l'ordre de 110 en 500 pour les meilleurs tours, mais je crois que l'on pourrait aller plus vite que ça.

— *Avez-vous participé à plusieurs courses ?*

— Oui ! en 500, solo et sidecar. En solo je n'avais plus du tout d'huile dans ma fourche et je sautais terriblement.

Je précise toutefois que les organisateurs ont l'intention de rallonger le circuit jusqu'aux environs de 6 kms, afin que celui-ci puisse être retenu pour les Championnats du Monde. Ils voudraient également obtenir des Pouvoirs Publics qu'ils refassent entièrement la surface du circuit.

— *Je crois que la journée débuta par la course réservée aux 350 cmc. ?*

— C'est cela. La course par elle-même fut marquée par un duel entre Wood qui avait sa Velocette et Anderson qui courait sur sa 250 Guzzi. Ce fut une course splendide. A la 3e place, nous trouvons Higuero, un coureur qui était assez inconnu au début de l'année dans les courses internationales et qui, vraiment, n'a pas lâché d'une seconde Wood et Anderson. Il les a toujours eus en point de mire et les a toujours vus durant toute la course. Je crois qu'il finit à 7 ou 8 secondes, ce qui est une très belle performance.

— *Et lors de la course des 500 cmc., qu'est-ce que vous aviez comme machine ?*

— J'avais ma 500 personnelle, aussi bien en solo qu'en side.

— *Vous étiez le seul de toute l'équipe à participer en solo et en sidecars ?*

— Certainement pas, Murit a pris également le départ.

— *Et Hofstetter ?*

— Non, Hofstetter s'est abstenu. Il était tombé pendant la course des sidecars et avait tordu sa fourche.

— *Parlez-nous un peu de la course des sidecars.*

— La course des sides s'est très bien passée. Haldemann était là avec son équipage bien personnel et... terrifiant, car il va rudement vite !

— *Cette machine marche bien en fin de saison ?*

— Certainement. Ce qui nous a permis de ne pas être trop distancés au départ, c'est qu'il a encrassé une bougie. Il a donc fallu qu'il nous remonte peu à peu.

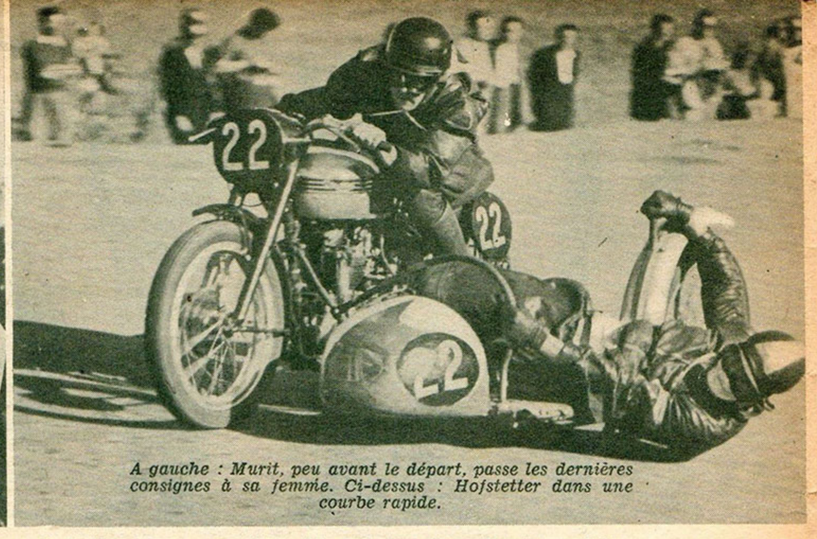
Je suis parti en tête, car ma machine part bien. Elle ne va pas très très vite, par contre. Murit lui partit mal à cause de sa magnéto qui était un peu déficiente. Il me remonta au bout de 4 ou 5 tours à peu près, puis ensuite il s'est fait à son tour sauter par Haldemann et ils sont restés en bagarre jusqu'à la fin de la course. Une chose à signaler, c'est que Murit avait pour passager... sa femme ! On en a parlé avec force détails dans tous les journaux du Maroc... photo en première page..., la courageuse et vaillante petite française, etc... etc...

— *Emo n'avait pas pu venir avec vous, Murit ?*

— Non, ça lui faisait trop longtemps cesser son travail, et pour moi, cela faisait trop de frais d'emmener un passager qui ne pouvait pas courir en 250, alors j'ai piloté avec ma femme qui s'en est fort bien tirée.

— *Et après le circuit d'Anfa, qu'avez-vous fait ?*

— Nous sommes restés à Casablanca le lundi pour assister à la distribution des prix. Le directeur de « Maroc-Presse », qui est M. Peyrouton, l'ancien résident général de France au Maroc, a fait un petit discours très bien ; il en a profité d'ailleurs pour féliciter spécialement Mme Murit. Nous sommes restés encore le mardi, le mercredi, et nous avons été voir les plages des environs, nous baigner, visiter la ville,



A gauche : Murit, peu avant le départ, passe les dernières consignes à sa femme. Ci-dessus : Hofstetter dans une courbe rapide.

les environs, etc,... Le jeudi, nous sommes partis à Meknès. Meknès-Casa, c'est une promenade. Il y a 240 kms, et comme les routes du Maroc Français sont merveilleuses, on roule facilement à 100 de moyenne. Nous sommes arrivés à Meknès le jeudi soir. C'est un pays où il y a pas mal de producteurs de vin, et on y boit beaucoup.

A Meknès, la course fut réservée aux nationaux, et ce fut mon vieux rival Murit qui se classe en tête. On est Champion de France ou on ne l'est pas.

— *Pourriez-vous me donner le classement de ces 2 épreuves?*

A ANFA

350 *cmc.* : 1. Wood ; 2. Anderson ; 3. Higuero ; 4. Haldemann ; 5. Santenac ; 6. Scotto.

Sides : 1. Haldemann (pass. Albisser) ; 2. Murit (pass. Mme); 3. Drion (pass. Grace) ; 4. Insermini (pass. Planque) ; 5. Soubie.

Hofstetter-Sancho avaient abandonné.

A MEKNES

Sides : Murit, Drion, Hofstetter, Soubie, Scotto.

Abandon de Bétemps.

Insermini et Planque avaient cassé la veille à l'entraînement.

Sides : Murit, Drion, Hofstetter, Soubie, Scotto.

— *Quant à vous, Hofstetter, vous avez abandonné le motocross depuis quand ?*

— Au début de la saison dernière, j'ai eu 8 ou 9 déboîtages du genou droit, à peu près successifs, et les docteurs m'ont dit qu'il valait mieux m'arrêter, sans quoi je pourrais devenir infirme. C'est ce qui m'a décidé à venir à la vitesse, en side-car d'abord pour commencer, puis en solo, puisqu'il faut faire deux montes en principe.

— *Votre Triumph, vous l'avez depuis quand ?*

— C'est une 500 Triumph de tourisme que j'ai empruntée à MM. Insermini et Planque et que j'ai transformée en Grand Prix huit jours avant de partir. Pour mes débuts, j'ai fait un peu comme en cross, je n'ai pas compté que la vitesse est plus scientifique que le cross et je freinais beaucoup trop tard, afin de rattraper mon manque de vitesse et de puissance. Cela m'a d'ailleurs valu un bel accident. Je me suis amené dans le virage au bout de la grande ligne droite d'Anfa, sans frein avant ni chaîne primaire, celle-ci avait sauté en rétrogradant, je me suis mis au point mort. J'ai été obligé d'aller tout droit dans les bottes de paille. J'ai tordu ma fourche, j'ai essayé de repartir, mais il n'y avait plus de chaîne, plus de frein... c'était fini.

— *Quel était votre passager ?*

— C'était un garçon de là-bas, un européen, Sancho... qui d'ailleurs s'est fort bien débrouillé pour quelqu'un qui n'avait jamais fait le passager en course. Pour Meknès il a d'ailleurs voulu « remettre ça » comme on dit, malgré qu'il soit rentré dans les bottes de paille assez rapidement, enfin, il a eu plus de peur que de mal ! Quant à moi, j'ai profité de l'occasion pour me redéboîter le genou, comme ça je n'ai pas perdu la bonne habitude du cross !

— *Comment la course s'est-elle passée pour vous, à Meknès ?*

— Je ne suis pas mal parti, j'ai dû faire deux tours en tête, je crois, et puis j'ai raté un virage en voulant aller trop vite, et aussitôt Murit et Drion m'ont passé et j'ai fini troisième.

Insermini et Planque ont fait une mauvaise course parce qu'ils ont encrassé leurs bougies sans arrêt.

(*suite de l'interview la semaine prochaine*)

BRENNUS-"E" PERLES en MOINS avec CHEVAUX en PLUS

Demandez Echantillon TR contre 150 francs timbres à Brennus Sce E, 31, r. Chèvre, ANGERS (*Cond. aux Revend.*)

SI VOUS N'ETES PAS SATISFAIT...

Vous serez remboursé sur simple réclamation circonstanciée

Surpuissance — Economies — Agrément — Entretien

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau PARIS-10e NOR. 08-09

TOUS vêtements de cuir : MOTO AUTOMOBILE SPORT VILLE

Exigez la marque CHROME-CUIR

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

ZUNDAPP ISTES...

Dans votre intérêt, confiez vos machines à un AGENT SPECIALISTE, possédant outillage et pièces détachées d'ORIGINE. Nous prenons commandes des KS 601, DB 202 et 202 H. Occasions — Tous types — Disponibles.

Lucien COLSON

11, rue Léon Giraud, 11 - PARIS-19e

Tous les modèles en

MOTOBECANE - GNOME-RHONE - TERROT

JONGHI - MONET-GOYON - AUTOMOTO

sont disponibles chez

marcel perrin

Recordman du monde

50, av. Edouard-Vaillant -- BOULOGNE (Seine)

Métro : Pte de St-Cloud MOL. 29-62

Agence des marques étrangères : TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX et des scooters : BERNARDET - LAMBRETTA MOTOBECANE - TERROT

Livraison Province — CREDIT

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Sport...

MOTO-BALL

VICTOIRE DE LA FRANCE SUR LA BELGIQUE

Malgré leurs nets progrès sur l'an dernier, les belges furent cependant battus par 6 à 1. Du côté des Français on remarqua particulièrement Viala et Bourguelat, mais n'oublions pas que chaque avant marqua un but, ce qui prouve bien la valeur de la sélection française. Malgré cela, les belges réussirent à marquer 2 buts, dont 1, tiré dans les deux mètres, fut refusé par l'arbitre. Le second fut marqué par Jacobs qui fut très dangereux et s'acharna jusqu'à la dernière minute.

MATCHES DU 28 OCTOBRE 1951

Division Nationale : Troyes bat Orly par 5 buts à 1.

Match Amical : MBC Paris bat MBC St-Denis par 1 but à 0.

MATCHES DU 4 NOVEMBRE 1951

Division Nationale. Poule Finale : Troyes bat Orly par 3 buts à 0.

Division Excellence. Poule Finale : Cavaillon et Courbevoie font match nul 1 à 1.

Division Excellence : Versailles MC bat EMBC Gennevilliers par 4 buts à 2.

LA COMPETITION EN AFRIQUE DU SUD

La dernière épreuve classique en Afrique du Sud, figurant au programme cette année, est celle qui doit décider du championnat en 250, 350 et 500. Il n'est pas rare dans ce pays de voir un coureur faire 1.000 ou 1.500 kms pour se rendre de son lieu de résidence au circuit.

En course il convient de noter de nombreux incidents et avaries. La plupart semblent provenir de l'emploi de taux de compression fort élevés (souvent de l'ordre de 14:1 !!) rendus possibles en raison du choix entièrement libre du carburant. Ce furent Ferreira qui emportèrent le titre sur Velocette en 250 et L. Zeemau sur Velocette également en 350. En 500, le vainqueur fut Allison ; il avait réalisé une moyenne de 116 kmh.

...et Clubs

■ VELOMOTEUR-CLUB PARISIEN. — *Les Petits Cubes.* — Classement général du Championnat Touristique 1951 du V.C.P. :

1. Vacherot ; 2. Lannes ; 3. Jasinski ; 4. Delmonte ; 5. Chevalier ; 6. Hanny ; 7. Oliva ; 8. Marole ; 9. Maire ; 10. Bréhamet.

Pendant la période hivernale jusqu'à la fin du mois de mars 1952, les réunions n'auront plus lieu que mensuellement le premier mardi de chaque mois à 21 heures, au siège Social, Tabac du Châtelet, 8, rue Saint-Denis, Paris-1er.

Pour renseignements, s'adresser ou écrire au secrétaire, A. Kirchener, 18 rue Wurtz, Paris-15e.

DYNAMIC-SPORT

Dynamic Sport expose la nouvelle 175 Guiller Sport 52. Cette machine, équipée en version sport, possède une selle biplace et une suspension arrière par cadre oscillant. Elle est donnée pour 110 kms à l'heure. Belle vitesse pour un 175 cmc.

LES BOUGIES A ISOLANT MICA

(suite de la page 871)

5° La partie inférieure de l'isolant est rectifiée et polie, la partie supérieure est garnie de rondelles mica ambré de même qualité que le mica feuilles employé pour l'enroulement cigarette (bien que ces rondelles n'apportent rien au point de vue diélectrique, elles sont employées seulement pour la constitution d'un manchon qui résiste à une température de 1.600°. Ces dernières sont compressées et serties par l'écrou supérieur. Elles sont soumises à une rectification et à un polissage, afin d'en assurer l'homogénéité et la présentation. La partie supérieure de la frette laiton subit alors un épaulement. La face inférieure, elle, est usinée parfaitement et remplace le joint interne, assurant ainsi à la bougie une étanchéité complète.

6° Après le calibrage du trou de la tige, on entre de force une électrode de 2 mm 5 dans la tige centrale, et voici donc l'isolant terminé.

Le culot et le presse-étoupe de la bougie sont exécutés sur des tours de précision. Ils sont polis et chromés.

L'électrode de masse constituée par un jonc serti dans un embreuvement est de même composition que l'électrode centrale, c'est-à-dire en nickel-chrome spécial. Là encore, nous attirons l'attention sur le fait que les électrodes centrales et de masse employées dans la confection des bougies sont un alliage de nickel-chrome spécialement mis au point, donnant le maximum de résistance à l'usure par oxydation et arrachement par des étincelles. Ces électrodes en alliage nickel n'ont été employées jusqu'à présent que dans la bougie d'aviation.

La capacité de la chambre de brassage évite l'encrassement du cône en le chauffant suffisamment pour éviter le dépôt de particules métalliques qui mettent l'isolant à la masse et provoquent l'encrassement. Celui-ci peut se produire tout de même par des excès d'huile, mauvais état du moteur, ou bien emploi de carburant de choix inférieur.

En cas d'encrassement dû aux inconvénients précités, il suffit de démonter la bougie, de débloquer son presse-étoupe, pour nettoyer le cône de l'isolant et l'intérieur du culot s'il y a lieu. Après un bon reblocage et un nouveau réglage des électrodes, cette bougie pourra être remontée et reprendre son fonctionnement normal.

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 imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution.

MOTOS A VENDRE

350 DRESCH moteur refait. prix intéressant. BOT. 69-04.

NSU 198 cc 2 t. 4 vit. impec. 85000. CAMUS 199 av. Divis. Leclerc, Antony (Seine).

TERROT 350 bon ét. CROCI 6 rue du Midi, Vincennes

125 DKW sél. orig. pf. état. 3 r. V. Hugo Levallois (Seine)

500 DOUGLAS bicyl. sél. side Précision dern. modèle 135. 40 av. Pte d'Asnières, 17e.

175 MOTOBECANE impeccable 125000. Tél. PER. 13-90.

MOTOB. 175 cc c. nve 140000 avec access. TAIT. 40-98.

DARMONT spéc. parf. ét. px intér. GUERET 51 rue Deguingand, Levallois.

BMW R61: 230. Bonnefoy 29 r Descartes-5e, vis. sam. 2 à 4

175 cmc. course ital. état parf. BMW R73 orig. mécan. neuve. DKW 350 NZ ét. parf. Harley 750 rem. à neuf. Gnome R3 à neuf. Moto Record 151 rue Marcadet. MON. 24-40

MOTOB. 175 nve 51 éq. 135. remorque Fulgur nve. 12.000 22 r. Gigot, Villetaneuse (E.)

NORTON Dominator neuve. MAGNIN 68 r. Jean Jaurès, Levallois. Tél. PER. 55-68.

GNOME R2 125 mot. pns nfs 42000. Parsy 20 rue Thiers, Boulogne. Mo Pte St-Cloud

NORTON 500 16H impec. Px 110000, visible sam. et dim. Dubecq 12 r. Cl. Decaen-12e.

MOTOCONFORT 500 sidecar 80000, 4 rue Denis Cochin, Bondy (Seine). Tél. 366 B.

PEUGEOT 156 8000 k. mot. rév. Monod Bab.0112 apr 20h.

VELOCETTE LE 200 juin 51 ét. neuf 5500 kms. OBS. 17-71

PEUGEOT 125 55 1951 impec. LIGEN. JAS. 92-96

HARLEY 750. LEHU 8 imp. Charles Petit Roq 11-39 (urg.)

MOTOB. 350 DKW 350 NZ, 125 Peug. 17 r. Carnot Montreuil

500 TERROT side Simard luxe 1950 170000. Chanson 10 rue de Grenelle Paris-6e

Scooter Vespa 3000 k. Henri 52 r. de la Goutte d'Or, 18e

DKW 350 NZ t. b. ét. 150000 Billault 22 r. Vinaigriers.

TRIUMPH 350 cul. 130000 Norton 16H 140000. Norton 500 cul. 130000 FLA. 26-74.

PUCH 250 ét. nf. Rameau 18 r Du Hasard, Versailles (SO)

Guiller AMC 150 pf ét. 110. Faure 3 a. S. Rosalie Paris

MOTOB. 350 sup. culas. Eecke 23 r. Dr Roux, Champigny, S.

175 Motoconf. 120000, 126 bd Ed. Vaillant, Aubervilliers.

BERNARDET 250 juin 1951 Jawa 250 11000 kms impec. repas, 6 r. Rouelle Fon. 98-91

PUCH 250 crème 15000 k. ts acc. ét. nf vis. t.l.j. AF 7rBaudin St-Mandé Dau5161

MAGNIFIQUE side 500 Terrot Impérial dern. mle ou éch. contre voiture PIGAGNOL 22 av. Foch, St-Mandé (Seine)

AGENT Officiel Rixe, Victoria, Excelsior et toutes marques anglaises, machines disponibles. Crédit. DOMINIQUE 97, rue D'Alleray, Paris-15e

GN.RH. AX2 side Impérial 130. 20 pl. Moché, Waziers (Nord)

ARIEL 350, M. Goyon, R. Gillet 1000 solo et side Motobéc 125, FN 350, prix les plus bas, b. ét. méc. pièc. détach. Terrot HD, moteurs, boîtes pièces dét. R. Gillet et Royal Enf. Réparations générales. DETRUCHE 16 r. Jules Guesde, Levallois. PER. 09-27.

TERROT 350 lat. b. ét. b. éq px 70000. Tourigny 91 bis rue d'Aguessau, Billancourt.

250 Compét. mot. rech. intér. Poisson 14 bis rue Denis Papin, Puteaux (Seine).

JAP 200 cc à roder 85. 7 r. F Faure, Vincennes. Laugier Reprendrai 125 cc récente.

TRES bel ensemble BSA M20 châssis Précision, Breack en forme, état impeccable. Dorlet 156 Grde Rue, Sèvres (SO)

DOLLAR 350 Chaise 45000 fr. CASARIL 53 r. Pouchet-17e.

Matchless 350 G3L sup. acc. rep. Bousicau 49 av. Italie.

MATCHLESS 350 G3L f. tél. b. ét. PURAVO, Ely 29-08.

G.R. 500 D5 4 vit. impec. 110. Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx

V. ens. ou sép. Terrot 500 4 v. side sport roue susp. Caillon 52 r. de Vincennes Maisons Alfort, sam. ap. midi dimanche

Matchless t. b. état. Chatillon 27 r. du Marché, Neuilly.

MATCHLESS 350 f. t. b. état 39 rue Béranger, Bondy.

JAWA 350 cmc et remorque GRANDFILS 13 rue de la Couronne, Chartres (E.-L.).

500 culb. Magnat-Debon 1951 J. MAZEROLLES, PTT Cahors

V. ou éch. 500 uniq. en France c. voit. Dassaud, Thier (P.D.)

200 ARDIE tr. b. ét. 45000 CANAC 1 Petite Rue Préfontaine, Rouen (S. I.).

TERROT 350 cul. accessoires équip. comp. JAFFRELOT, 6 pl. Gabriel Péri, Nanterre.

FEUG. 100 3 V. b. état vis 24 rue Pascal, Villemonble.

MOTOCONF. 350 bon état 55. DIVARY 111 av. de la République, Rosny sous Bois.

SCOOTER Vespa à vendre très bon état. TRO. 54-85.

MOTOB. 175, 51. BARGE, 38 rue d'Alsace, Clichy (Seine).

250 BSA C11 cul f. tél. 76 av. Maudet, Cholet (M.-et-L.)

NORTON 16H exc. ét. acces. pns nfs 130000. LONCHAMP, 51 r. Lhomond, GOB. 42-85.

BERNARDET 125 ét. nf 95000 Bonnaire, 31 r. Tournefort-5e

FN 500 M90a neuve, Condor C580 état neuf. BILLON, à Beauregard, Bourges (Cher).

125 PUCH spt sous gar. jusq. fin nov. ét. imp. tte équip. s'adr. pr rend. vs Daniel BARUZIE à Itteville (S.O.).

MOTOBECANE 125 lat. susp. ar. 1000 kms 75000. Téléph. VAU. 14-97 et MIC. 20-95.

SIDE enfant Vannod, roue inclin. p. moto 125 à 350. 2 pl. neuf, 30000. MOINET 29 rue de Seine, Paris-6e.

JONGHI nf 69000 seulement Sam imp. Bey, Briançon (HP)

VESPA nf rod. 110. Pro.46-37

VOITURES A VENDRE

ROSENGART LR63 6CV 6 cyl. vd ou échange scooter neuf. Blanchard 21 r. des Archives

BNC mot. Ruby 6 cv car. MG ent. rev. pn. nf nbx acc. 230. Maréchal 4 r. de Ridder-14e.

ON DESIRE ACHETER

RECH. voiturette Rolux ou simil. ét. méc. indif. Garage DELFOSSE, Cambrai (Nord).

ACHAT COMPTANT tous vélomoteurs, motos, scooters, **DELAIRE** 4 imp. de la Gaîté Dan. 55-43

CH. 125 Motobécane, écr. dét. Lallier 17 r. Cité, Bobigny.

CH. Zundapp KS 600 en bon état, offre avec prix à ZIMMERMANN Paul, 46 rue de Bâle, Huningue (Ht Rhin).

DIVERS

BMW 600 sport 250. Guzzi 250 course 160. Moteur AJS course 500 ACT, boîte BSA 4 v. châssis compl. avec mot. 5 cv 4 vit. pr pet. voit. carross. sport cabr. décap. adap. sur Simca Roseng. etc. SCEAUX Roger, 204 r. Belleville-20e.

LEÇONS Anglais, Allemand, Russe par Dame expérimentée Téléph. ODEon 85-02 (matin)

OFFRE : moteur BMW R11 type Touren 750, moteur Zundapp 750 Russie. Moto parf. ét. BMW R71 sus. ar. CEG 173 bd Wilson, Bordeaux (Gironde)

EMPLOIS

ON DEM. tr. bon contremaître connais. fabric. cadres et motos, mise au point moteur sér. réf. Ecr. Guiller Frères, 1 pl. du Puy La Vau, Fontenay le Comte (Vendée).

ON DEM. bon ouvr. moto. Benoît 15 av. Pt Roosevelt (50 m. Mairie Aubervilliers).

TRES ancien. fabrique équipements moto vélo cherche q. q. Représ. pour secteurs libres. Ecr. MOTO-REVUE 1059.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

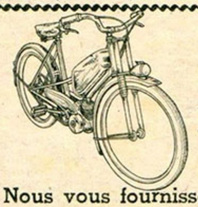
MOTOBÉCANE

Entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est
94, Bd Magenta - 3 au 11, rue de St-Quentin - PARIS
STOCK PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES
LIVRAISON RAPIDE de tous les modèles - VENTE A CREDIT - NORd 65-25

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance
IMPERFORABLE
AUX CHOCS
Prix imposé : 3.500 fr.
Vente en gros :
Ets GENO 6, Faubourg Saint-Honoré
PARIS-8e — ANJ. 12-38



pour 0 fr. 75
AU KILOMETRE...
Nous vous fournissons un CYCLOMOTEUR
GAITE-MOTOS
MONTPARNASSE
4, Impasse de la Gaité
DAN. 55-43 PARIS
PAYABLE EN 6
Facile à conduire
Bien suspendu
Propre
MENSUALITES

Jeunes !

un métier passionnant
et bien rétribué
est à votre portée

« J'ai maintenant un métier passionnant et l'espoir de devenir moi-même un jour Patron » nous écrit l'un de nos Elèves, placé par nos soins.

Vous qui aimez la mécanique et l'électricité automobile, faites comme lui. Sans quitter votre emploi actuel ou pendant vos loisirs, vous pouvez, en quelques mois, apprendre un métier qui vous procurera rapidement de bons gains et assurera votre avenir par de nombreux débouchés dans des branches les plus diverses.

Une intéressante documentation vous sera envoyée *GRATUITEMENT* si votre demande de renseignements est adressée aujourd'hui même aux :

COURS TECHNIQUES
AUTO
Service : 11
Rue du Docteur-Cordier
ST-QUENTIN (Aisne)

Enduit spécial pour
JOINTS DE MOTOS
" COLLEX "
Nouvelle Fabrication
122, rue Marcadet, 122
PARIS-18e - MON. 69-31

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT
151, rue Marcadet - PARIS-18e - Tél. : MON. 24-40
LES MEILLEURES MARQUES
SPECIALISTE B.M.W. - Tous les derniers modèles
VENTE — REPARATION — ENTRETIEN

Seul ! sans redresseur ni batterie !...
L'AVERTISSEUR
ARGO-RADIO
Alimenté directement par le VOLANT MAGNETIQUE
est adaptable sur tous
VELOSOLEX, VELOMOTEURS et MOTOS LEGERES
AGENT GENERAL France - Colonies - Bénélux
P. BONNET
78, av. Général Leclerc, BILLANCOURT — MOL. 60-99
VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

M.G.

REDRESSAGE
Cadres et Fourches
SPECIALITE
fourches télescopiques
TRAVAIL SOIGNE
nombreuses
références
16, r. Louis-Rouquier
LEVALLOIS
PER. 60-64

DYNAMIC-SPORT

CREDIT - 1/3 comptant et 6 à 12 mois
GUILLER 125 et 175 à partir de 114.400 francs.
MOTOBECANE . 125 lat. fourche tél. : 98.000 fr.
N.S.U. : la Fox à 144.000. - La 250 à 211.000 francs
B.S.A. : Tous modèles livrables en février.
6, rue St-Augustin - Mo Bourse - Tél. : RIC. 75-28

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
Réalésage - Embiellage
Pièces à la demande
CRUPDA
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

Un moteur 2 temps, c'est très simple !...
PEUT-ETRE !
Mais précisément, cette simplicité mécanique requiert une très grande précision.
Pour en connaître à fond, sans abstraction mathématique, mais par la pratique et l'exemple, les applications les plus modernes et les plus audacieuses, il faut lire :
LE MANUEL DU DEUX TEMPS : Motos, Scooters, Vélomoteurs
Un très beau livre illustré : à MOTO-REVUE :485 fr. Franco Poste 535 fr. CCP Paris 297-37

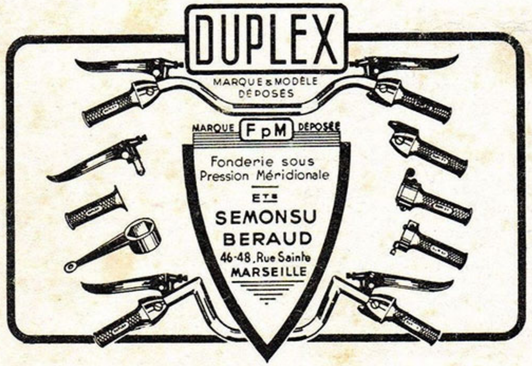
TERROT
jonghi
GNOME
BSA
SUNBEAM
GUILLER
Et bientôt...
d'autres
grandes Marques

N'OUBLIEZ PAS QUE CERTAINES MARQUES NE SONT LIVRABLES QU'AU PRINTEMPS, VOUS NOUS PASSEREZ VOTRE COMMANDE AVEC LE MINIMUM
PAIEMENT : TOUTES LES SEMAINES, TOUTES LES QUINZAINES, OU TOUS LES MOIS
AUCUN INTERET

UNE SEULE MAISON
BARBES - MOTO - CYCLES
98, r. Doudeauville, PARIS-18e
MON. 96-37 - Mo Chât.Rouge
Scooters Français :
TERROT — GUILLER
Atelier de Réparations
DEPOT — VENTE
Magasin ouvert tous les jours de 8 h. 30 à 19 h. 30.
Fermé le Dimanche seulement
Catalogue et renseignements contre 40 frs. en timbres.

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 (11e)
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



B.M.W.

AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE
LATSCHA
16, Rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIERES
à 300 mètres de la gare Tél. : GRE. 17-93

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

S. A. DRESCHMOTOR
Tél. : 497
7, rue Braban - ETAMPES (S.-O.)
INDUSTRIE CYCLES MOTOS VOITURETTES MODELES de TOUTES
TOUS LES COUPLES CONIQUES
TOUS LES PIGNONS A CHAINE
SUR PLANS - SUR MODELES
LIVRAISON RAPIDE
ANCIENS et MODERNES
MOTOCYCLETTES

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

Imprimé en France tous les samedis par Imprim.-Auto-Impressions Publicitaires, 12 r. de Cléry, Paris-2e
N° 1.059 1951. — Le Directeur-Gérant : C. LACOME. — Dépôt légal, 4e trim. N° 003

SUNBEAM

Le "confort" dans la "vitesse"

PRIX :		
S 7	Luxe	365.000
S 8	Sport	335.000

Sunbeam 500
Modèle S 8

MOVEA
Importateur exclusif pour la France :
79, Av. de la Grande-Armée — PARIS
COP. 27-23 et 40-65