

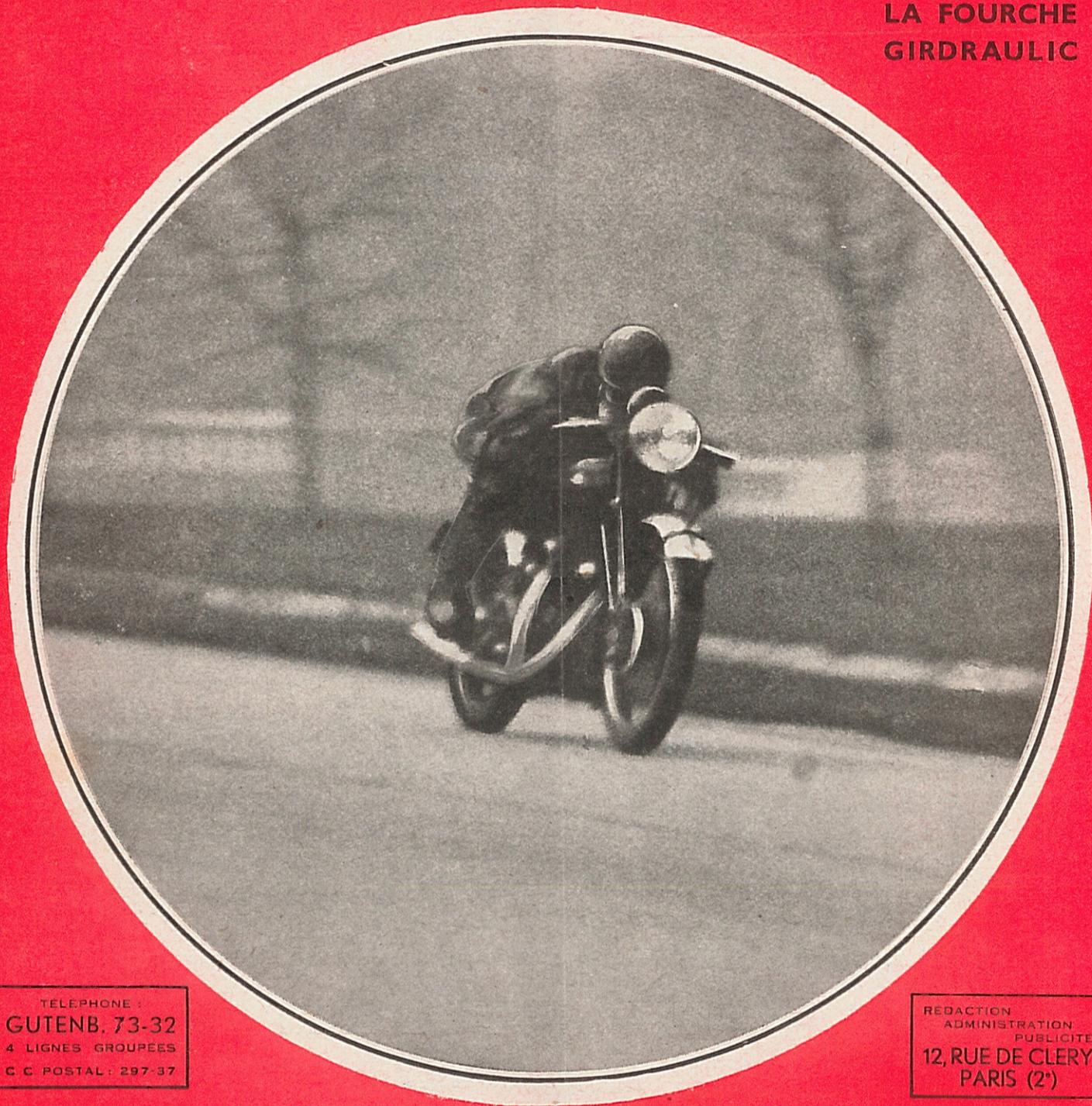
Moto revue

38^e ANNEE. — 18 MARS 1950. — N° 973

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :
25 frs

**LA FOURCHE
GIRDRAULIC**



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

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

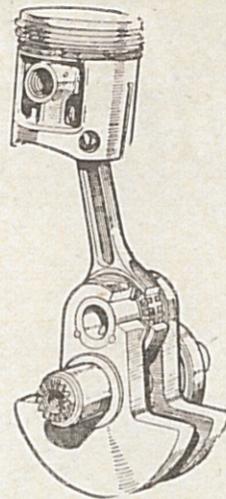
Notre essayeur passe à fond sur la 1000 VINCENT
pendant l'essai de la fourche GIRDRAULIC

RÉFECTIONS
D'EMBIELLAGES
RÉALÉSAGES
DE CYLINDRES

TRAVAUX GARANTIS
EXECUTES
PAR SPECIALISTES

FOURNITURE
DE TOUTES PIÈCES
DETACHEES

PISTONS COMPLETS
ACCESSOIRES

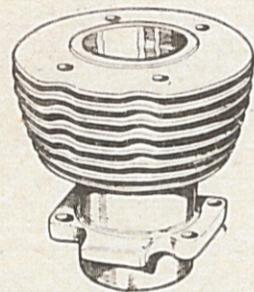


Agent général
BOITES DE VITESSES
et PIÈCES DETACHEES

STAUB

PERTUISOT

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



Volants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation — Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles

21-23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS

154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)

Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED

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

MOTOCYCLISTES



*Roulez
confortablement
par tous
les temps*

Voyagez dorénavant
sans fatigue, tout en
améliorant votre
moyenne

RIGIDITE ABSOLUE

PROTECTION COMPLETE

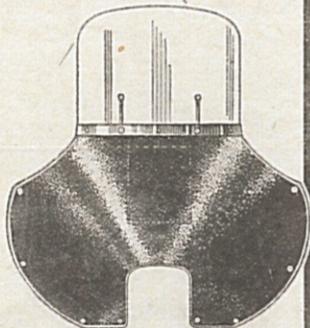
Pose immédiate sur
toutes machines

EXPEDITION

Modèle Spécial pour TRI

H. DELANNET

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



83 D K W 83



83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

Le Casque GENO

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

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

Vente en gros :
Ets GUENEAU
6, Fbg St-Honoré, PARIS



*une 150 cm³.
étonnante...*

Conclusions.

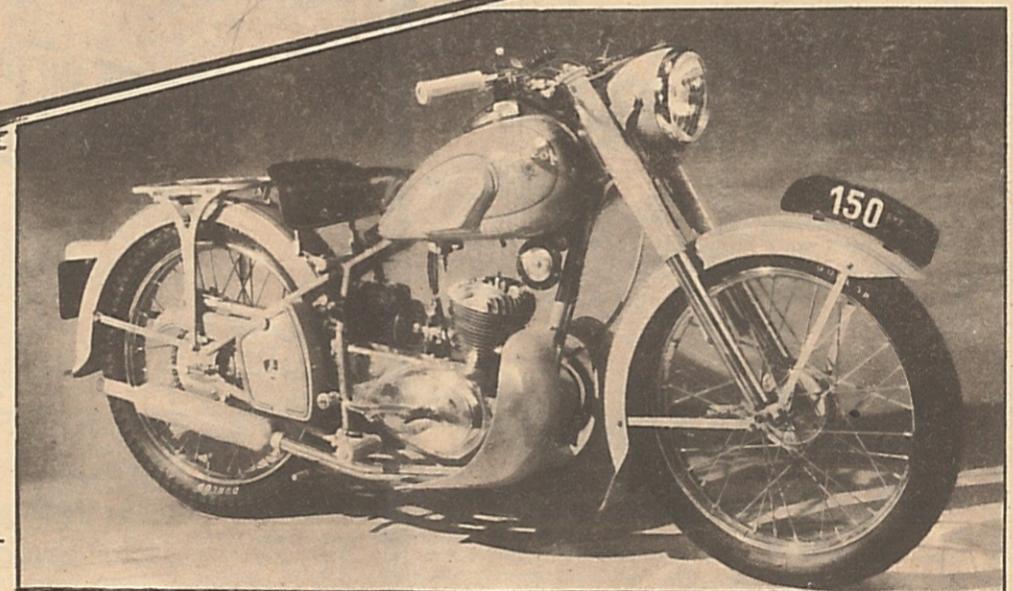
En tant que commissaire sportif de la F.M.S. je
dois constater que les capacités d'une motocyclette
de cette cylindrée sont étonnantes et que pour un
parcours, tel qu'il avait été choisi, elle s'est
révélée malgré sa faible puissance apte à franchir
avec facilité les cols les plus difficiles des
Alpes suisses. Sa puissance largement suffisante
dans la montée des cols et son efficacité de frein-
nage dans les sollicitations les plus dures per-
mettent de déterminer que ce petit véhicule utili-
taire peut être également un brillant engin de
tourisme. Sa parfaite tenue au point de vue méca-
nique et sa construction soignée en font une moto-
cyclette de toute sécurité et appelée à donner
satisfaction totale à son propriétaire.

Berne et Genève le 1er août 1949.

FEDERATION MOTOCYCLISTE SUISSE
Le Commissaire sportif:

V. Bretscher

C'est la 156 PEUGEOT
qui a « bouclé » le tour
de SUISSE en moins de
24 heures et qui a fait
l'admiration de Monsieur
BRETSCHER, Commis-
saire Sportif de la
FEDERATION MOTO-
CYCLISTE SUISSE



SOCIÉTÉ
DES
CYCLES

Peugeot

Beulieu Valentigney (Doubs)

Pub. J. Bazaine

fringant...

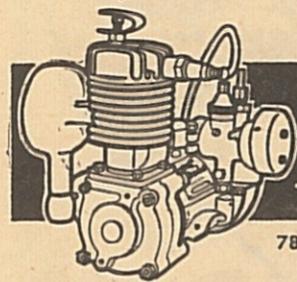
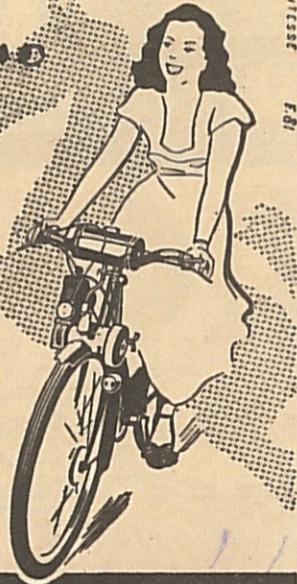
10 à 35 km. en paller
monte les côtes sans pédaler

**SOUPLE - PUISSANT
ECONOMIQUE**

s'adapte en 1 heure
sur tout cycle
homme ou dame

Moteur 49 cm³, 2 temps
1 litre 1/2 aux 100 kms
Débrayage et embrayage
à la main

Essayez, vous adopterez
le groupe propulseur à
grande réserve
de puissance



Le Poulain

78, Rue Danton - LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Tél. PER 43-74

Egalement livrable monté sur bicyclette mixte

1^{er} Arrivage de Munich
et de Nuremberg depuis 1939

B.M.W.

Type : R 51/2 - Sport - 2 cylindres - culbuteurs - cardan
fourche télescopique - suspension arrière - 2 carbu-
rateurs - sélecteur - 4 vitesses - vitesse 140 kmh. -
Modèle 1950 - 500 cmc. - Prix 350.000 frs

Type : R 24 - Monocylindre - culbuteurs - cardan -
fourche télescopique - sélecteur - 4 vitesses - 250 cmc.
Prix 220.000 frs

ZUNDAPP

Type : K.S. 600 - 2 cylindres - culbuteurs - sélecteur
modèle 1940 - 600 cmc. - Prix 300.000 frs

Type : D.B. 200 - fourche télescopique - 4 vitesses -
sélecteur - modèle 1950 - 200 cmc. - livraison mai -
prix connu fin mars

AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

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

UNE 125, C'EST BIEN POUR 2 PERSONNES
MAIS UNE 175, C'EST ENCORE MIEUX !

Les Nouvelles GUILLER 2 cv.

SONT EQUIPEES DU FAMEUX NOUVEAU MOTEUR
A.M.C. 175 cc. 2 cv. culbuteurs

PERFORMANCES D'UNE
4 CV LATERALES : **100 Kmh.**

LIVRABLES DE SUITE

A PARTIR DE 125.000 Frs.

TOUS MODELES FOURCHE TElesc. ET SUSPENSION AR

CREDIT { 10.000 A LA COMMANDE
36.500 A LA LIVRAISON
ET 6 MOIS DE 15.090 Frs

STOCK PIECES A.M.C.

DISPONIBLES 108 cc. 125 cc. 150 cc. 175 cc.

MOTO-BASTILLE

6, Boul. Richard-Lenoir — PARIS - BASTILLE

Timbre-réponse : 30 frs

AUTOMOTO

GNOME-RHONE



162, Bd Henri-Sellier
SURESNES (Seine)

MONET-GOYON

PEUGEOT

Pour vos...

EMBIELLAGES

REALESAGES

PIECES DETACHEES

Marques françaises et étrangères

STOCK IMPORTANT

D.K.W. - B.M.W. - ZUNDAPP - N.S.U. - SACHS

GARAGE DU STADE

55, Boulevard St-Symphorien, 55 — METZ
Tél. : 35-73

TERROT

présente une gamme complète de
4 MODÈLES
capables de satisfaire toutes les demandes

100 cm³ Type MT1

Hardi grimpeur, capable d'un long service aux citadins et aux ruraux désirant un engin sérieux, solide et économique. (Sans permis de conduire).

125 cm³ Type ETD

Un vélomoteur 4 temps, culbuteurs, bloc 4 vitesses, sélecteur, Aux usagers quotidiens voulant ajouter vitesse moyenne et sportivité aux qualités d'économie et de sécurité. (Sans permis de conduire).

350 cm³ Type HCT

La classique 350 "latérale". La plus répandue des motos françaises moyennes pour le tandem, le side-car léger, l'usage commercial et le tourisme.

500 cm³ Type RGST

Une machine de haut-sport: 130 km. à l'heure, à gros excédent de puissance pour les grandes randonnées et le side-car lourd.

Sur cette gamme de 4 modèles tous éprouvés et tous bien au point
TERROT
appliquera en 1950 le résultat de 40 années de recherches incessantes sur l'amélioration de la suspension. Confort augmenté par la généralisation de la selle à grand débattement. Meilleure suspension avant et encore plus parfaite tenue de route grâce à une nouvelle fourche télescopique sur ces 4 modèles et suspension arrière sur la 500 cm³.

gamme complète Terrot, confort parfait Terrot

MAGASIN D'EXPOSITION A PARIS, 30, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

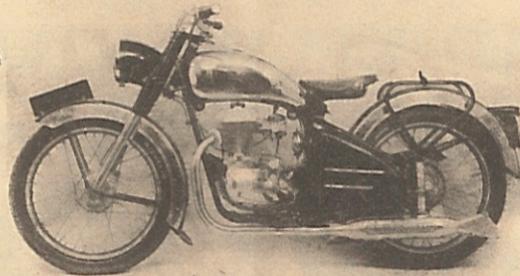
ETABLISSEMENTS TERROT, 2, rue André Colombat

Vélocycleurs

G U I L L E R

Motocyclettes

BLOC - MOTEUR 2 TEMPS
100 et 125 cmc.
3 et 4 vitesses
Sélecteur au pied
ou à main



BLOC - MOTEUR 4 TEMPS
123 - 125 - 150 cmc.
DE LA NOUVELLE 175 cmc.
3 et 4 vitesses,
avec sélecteur au pied

NOTRE ALBUM ILLUSTRE 1950 EST PARU. IL EST ADRESSE GRATUITEMENT, SUR DEMANDE
GUILLET FRERES, 1, Place Puy-la-Vau FONTENAY-le-COMTE (Vendée)

ACCU SEC INSULFATABLE

DARY
MOTO

PRINCIPAUX DEPOSITAIRES :

PARIS DEKTEREFF, 88, avenue des Ternes (17*)
REVIL, 82, avenue des Ternes (17*)
KERSA, 43, r. Voltaire (Levallois Perret)
VELMOTO, 6, rue de Lunéville (19*)
MARSEILLE MILET, 92, cours Lieutaud
TAVAN, 4, bd Théophile Turner
LYON DOUCET, 61, avenue de Saxe
TOUT POUR AUTO, 9, quai J. Courmont
BORDEAUX RISAM, 48, rue du Pas St Georges
NANTES MOTO-ACCESSOIRES, 4, r. de la Bâclerie
LILLE BOUHN, 23, rue de Paris
ST-ETIENNE SAGNES et SOUBEYRAN, 35, avenue de la Libération
STRASBOURG MECANAUTO, 29, Faubourg de Saverne
NANCY ANDRE, 1 bis, rue Notre-Dame
CLERMONT-FERRAND DUMAS et COLINOT, 27, rue Morel La-deuil
ROUEN MAURIANGE, 9 bis, rue Haute St-André
DIJON AUTOMOBILIA, 49, avenue Victor-Hugo
AMIENS VAVASSEUR, 15, rue Ernest Messner
S.M.A.G., 10, av. de la République, Albert place du Maréchal Joffre, Amiens
BREST AUTO GARAGE BRESTOIS, place du Général Leclerc
PERPIGNAN BERTHET, 12, rue Gustave Flaubert
ORLEANS CHENESSEAU, 82, rue Bannier
METZ TREIZE, 38, rue Pasteur
BEZIERS GAST, 5, rue des Poètes
BESANCON SIMONIN, 1, rue Charles Fourier
MONTAUBAN PAGES, 99, rue Lacapelle
BRIVE DUFOUR, 45, avenue de Toulouse
ANNECY CARMINATI, 6, rue Royale
CHARTRES LE CAOUTCHOUC BEAUCERON, 90, rue du Grand Faubourg
LE PUY ARNOLD, Usine de Bonneville (Aiguille)
EVREUX BRIDIER, 19, place Dupont de l'Eure
SARREBRUCK NEST, Am Berg 10
ALGER O.F.A.R.I.C., 17, rue Michelet
ORAN MUNOZ, 1, rue du Choyen Bézy
CONSTANTINE GAGET, 20, rue Rohault de Fleury
PHILIPPEVILLE REGULATO, 8, rue Passerieu
CASABLANCA AUGUSTIN, 7, rue Capitaine Beaux
TUNIS PONCET, 40 bis, rue Thiers
DAKAR DARWICHE, 67, rue Vincens

C.P.D.M.

4, RUE CHAPTAL, LEVALLOIS. TÉL. PER. 09-13

**EMBIELLAGES
RÉALÉSAGES SOIGNÉS**

PIÈCES POUR
MOTEURS
CHAISE
ET POUR BOÎTES
BURMAN

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS

PEUGEOT - TERROT - MOTOBÉCANE - ZURCHER
AUBIER - MONET-GOYON

ACCESSOIRES

PORTE-BAGAGES TAN SAD. REPOSE PIEDS. ETC.
PORTE BIDON. CLÉS A BOUGIE INOX
PIÈCES POUR BOÎTE G.M.

UNE MAISON QUI GROUPE TOUTES VOS COMMANDES

FURNITURE EXCLUSIVE AUX AGENTS

AGENTS ET REPARATEURS EXCLUSIFS

Demandez notre Catalogue Général N° 4 de pièces détachées adaptables pour Motos et Vélocycleurs de toutes marques, comprenant les prix de remise en état d'embiellages et de réalésages.

DISPONIBLES : Cylindres PEUGEOT P. 105-107-108-110.
Culasse AUTOMOTO A-12, etc...

PISTONS D'ORIGINE

PISTONS

DESORMAIS DISPONIBLES POUR
B.M.W. - D.K.W. - N.S.U.
PUCH - ZUNDAPP

MAHLE

montés en série par les constructeurs
16 ter, RUE ETIENNE-MARCEL
PANTIN - NORD 39-40

RECORD DU MONDE DE VITESSE A MOTO

La remorque monoroue **FULGUR** pour motocyclette
50 Kg à 80 Km.h
100 Kg à 60 Km.h
MODELE M 100 :
pour MOTOCYCLETTES
MODELE M 50 :
pour V.M. et DERNY
DOCUMENTATION SUR
DEMANDE EN RETOUR-
NANT LA PRESENTE
ANNONCE AUX
BREVETÉ S.G.D.C. *va vite*
TAILLANDIER, 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE MR1

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

AVIONS VOISIN SOCIÉTÉ DES AÉROPLANES VOISIN

Paris-Madrid
en 23 heures 15

Le 29 Septembre 1949
Gustave BERNARD sur un

GNOME & RHONE
125^{cm3} type R4

a accompli le trajet
PARIS-MADRID en 23 h. 15

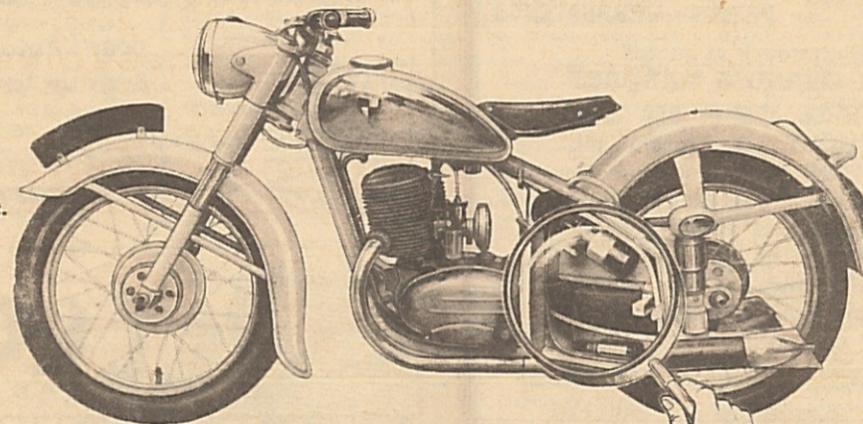
- Cette performance a été officiellement contrôlée par la F. F. M.
- Le rapide PARIS-MADRID effectue le trajet en 25 h. 30.
- En 1931, Gustave BERNARD sur une 500^{cm3} GNOME ET RHONE avait couvert la distance en 23 h. 50.

Service vente et magasin d'exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée — Paris (16^e) — Kléber 90-56
Service pièces détachées et réparations : 16, Rue Félicien-David — Paris (16^e) — Auteuil 08-90

De la minutie dans le détail...

Tel est le meilleur témoignage de la QUALITE TOTALE que l'on rencontre dans la nouvelle PUCH 250 cmc. 4 vit. modèle 1950

Il faut voir
aussi
la 125 cmc.
Tourisme.
- 80 kmh.



La 125 cmc.
Sport est
équipée de 2
carburateurs.
- 100 kmh. -

AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

72-79-81, rue du Fg St-Jacques
PARIS-14^e GOB. 24-32

AGENCES PROVINCE DEMANDEES

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



AVEC
LES CASIERS METALLIQUES
à rayons multiples



3 ENSEMBLES
15 - 20 - 25 - 30 cases

4 COMBINAISONS
Cote-à-cote, dos-à-dos, en hauteur

notice 11 sur demande



ETABLISSEMENTS DUVAL
BUREAUX DE VENTE :
76, AVENUE DAUMESNIL, PARIS
Tél. : DORian 54-08

Les Ets BONNET

LA PLUS ANCIENNE ORGANISATION DE VENTE A CREDIT
LIVRENT A TRES BREF DELAI
AVEC GRANDES FACILITES DE PAIEMENT
LONG CREDIT — PETITS VERSEMENTS

les vélomoteurs et motos
DES PLUS GRANDES MARQUES
MOTOBECANE 175 et 350 cmc.
GNOME-RHONE sél. fourche tél.
JONGHI 125 cmc. sélecteur
GULLER 125 - 150 et 175 cmc.
avec le fameux moteur A.M.C. culbuteurs
Sélecteur 4 vitesses, levier remise au point mort.
TERROT 100 cmc. fourche télesc.
et autres modèles de cette marque

SCOOTER A.G.F. - Sidecars BERNARDET
Montage et réparations des fourches
et suspensions GRAZZINI.

Renseignements contre 30 francs en timbres
remboursés à tout acheteur

80, Av. du Général Leclerc (ex 172 av. Ed.-Vaillant)
BILLANCOURT Tél. : MOL. 15-46
AGENCE VELOSOLEX

Enfin !...

LA DEVEZE

50, r. Brunel - PARIS-17^e - ETO. 24-66

offre pour Monsieur et Madame
LES SPLENDIDES VELOMOTEURS
"IMME R. 100"

Agent Général pour la France

Revêtement au carburateur, empêchant les projections
d'huile — Suspension AR — Compteur KMS dans le phare
Anti-Vol — Avertisseur électrique — 3 vitesses par poignée
Poids : 85 kgs — 2 l. aux 100 kms — Vitesse : 75 kmh.
Roues à broches

CREDIT : moitié au comptant
le reste en 6 mois

EXPEDITION FRANCE, COLONIES et SARRE

Nous demandons Agents dans toutes
les grandes villes et Sarre

TOUS NOS AGENTS
seront d'office agents **IMME**

60 Vélomoteurs neufs et Motos d'occasion

Segments Amédée Bollée
pour l'Automobile
& pour la Moto

bonne compression
longue durée

YELLOW

La chaîne française
de Qualité

UNE FABRICATION
COMPAGNIE TRANSMISSIONS MECANIKES
SEINE DOUBS ISERE
2 AVENUE DU GENERAL MANDIN - PARIS 14^e



Moto
La
Moto **revue**

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

◆ CONSEQUENCE HEUREUSE
DE LA LIBERTE
DE L'ESSENCE
L'ESSENCE LIBRE
ECONOMISE
111 MILLIONS DE FRs

La mise en vente libre de
l'essence a, non seulement satis-
fait la grande majorité des
usagers, mais permis de notables
économies « administratives ».
Le ministre de l'Industrie et
du Commerce a indiqué qu'à
la suite de la mise en vigueur
du décret du 3 décembre 1949,
relatif à l'achat et à la vente
sans titre de répartition des es-
sences de pétrole, ont été sup-
primés :

a) Le service de répartition
du Pétrole.

b) La Caisse Centrale d'émission
des titres de répartition.
Le nombre des emplois sup-
primés est de ce fait de 175.
Par ailleurs, de nombreux
locaux seront repris par des
services qui avaient besoin
d'être logés.

Quant aux crédits affectés
aux services de la répartition
des essences de pétrole, ils
s'élevaient à 68.965.300 frs. pour
les dépenses du personnel et à
42.658.000 frs pour les dépenses
de matériel. C'est donc une
économie globale de 111.623.000
frs qui a pu être réalisée dans
le budget du ministère de l'In-
dustrie et du Commerce pour
1950.

C'est là, on le voit, une
somme non négligeable, sur-
tout en face d'un budget si
difficile à équilibrer.

◆ DELIVRANCE DE
BONS D'ESSENCE
AUX AUTOMOBILISTES
ETRANGERS
EN AUTRICHE

Nous apprenons que les bons
d'essence délivrés depuis le 15
décembre 1949 en Autriche res-
tent en vigueur jusqu'à nouvel
ordre c'est-à-dire au-delà de
fin 1949 ; ils sont acceptés par
les postes d'essence. Par contre,
les bons d'essence délivrés an-
térieurement à cette date sont
périmés.

Lors de la prochaine émis-
sion de bons d'essence, les dé-
lais et les dates de validité, se-
ront modifiés en conséquence.

Le prix de l'essence est main-
tenant de schillings 1,50 à schil-
lings 2 — le litre. Ainsi il est
tenu compte de la dévaluation
du schilling autrichien non pas
selon les changes courants,
mais selon le change officiel
spécial de la Banque Nationale
Autrichienne.

Le Numéro : 25 francs

ABONNEMENTS : 24 N^{os} France 480 fr. Etranger 600 fr.
50 N^{os} 950 fr. 1.200 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice
des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc.), l'abonné
économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N^{os} de série.
● Verser à un bureau de poste au compte postal (vire-
ment pour les titulaires de comptes) :
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'im-
primerie, son adresse complète, avec le n^o de départ de
l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonne-
ment. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le
chèque bancaire.

● Changem. adresse 15 f. tim br. av. la dern. bande rectif.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

“MOTO-REVUE” TOUS LES SAMEDIS

Enfin, les mots « PROVISoireMENT TRIMES-
TRIEL » disparaissent de notre titre. Et c'est
donc comme il y a 10 ans (déjà) que nous
repreons la cadence de parution hebdoma-
daire. Les Abonnements partent du 1^{er} ou 3^e
numéro du mois au choix de l'abonné. Tous
les samedis matin, vous devez trouver votre
revue chez les marchands.

UNE REMARQUABLE CORPORATION

C'EST celle des motoristes et des motocistes.
Que de lettres nous parviennent d'automobilistes
et de motocyclistes qui vantent l'obli-
geance, le dévouement et le désintéressement de
professionnels qui, même le dimanche et même la
nuit, se sont dévoués pour effectuer une réparation
urgente et qui, loin d'abuser de la situation, ne de-
mandent pour leur peine qu'un prix très modéré,
bien inférieur à ce qu'ils pourraient raisonnablement
demander. Même dans les garages importants c'est
l'esprit artisanal qui continue à dominer, au moins
dans la majorité des cas. Que, par ci par là, on
rencontre un pratiquant du coup de fusil, est pos-
sible, mais cela est extrêmement rare. On ne man-
que pas de hurler dans ce cas et d'adresser à la
presse spéciale des lettres véhémentes. Mais trop
souvent, quand on a été bien traité, on néglige de
le faire savoir. Aussi le nombre élevé de lettres re-
connaissantes que nous recevons ne représente
qu'une fraction de celles que nous aurions pu rece-
voir. Il faut donc conclure que les professionnels
de l'automobile et de la moto constituent une cor-
poration d'élite passionnée pour son métier. Et com-
bien de fois nous sommes surpris de trouver chez un
petit artisan, en plus de son habileté professionnelle,
des connaissances techniques étendues et même un
outillage important. Et par surcroît, quand on con-
naît le prix des matériaux, la valeur du temps, les
charges énormes qu'imposent une fiscalité excessive
et les lois sociales, on est surpris par la modicité des
factures. Il y a certes un tarif syndical mais qui
n'a qu'une valeur toute relative car un ouvrier ha-
bile, bien outillé et consciencieux effectuera son
travail beaucoup plus rapidement qu'un autre et
son travail précis garantira une réparation durable
et en conséquence économique. Félicitons-nous de
la haute conscience professionnelle et du haut stan-
dard technique de nos mécaniciens.

◆ LES CARBURANTS
POUR AUTOMOBILISTES
ETRANGERS
EN ALLEMAGNE
OCCIDENTALE (TRIZONE)

Contre la présentation de
leur Carnet de contrôle de de-
vises de leur tryptique ou car-
net de passages en douane, de
leur permis de conduire et de
leur certificat de circulation,
les automobilistes étrangers re-
çoivent une allocation de 200
litres d'essence au prix de 0,60
DM le litre. Le prix de l'es-
sence au marché libre est de
1 DM, à 1,10 DM, le litre. Le
mélange essence-benzol n'est
pas en vente pour le moment.

Le prix moyen de l'huile est
de 1,40—2,40 DM, le litre.

Quant aux droits de douane
sur l'essence, ils s'élevaient à 21
DM, par 100 kgs et sur l'huile
à 24 DM, par 100 kgs.

Ajoutons que le rationnement
de l'essence, ainsi que le con-
trôle du prix des carburants,
ont été supprimés à partir du
1^{er} février 1950.

◆ IDEE FIXE

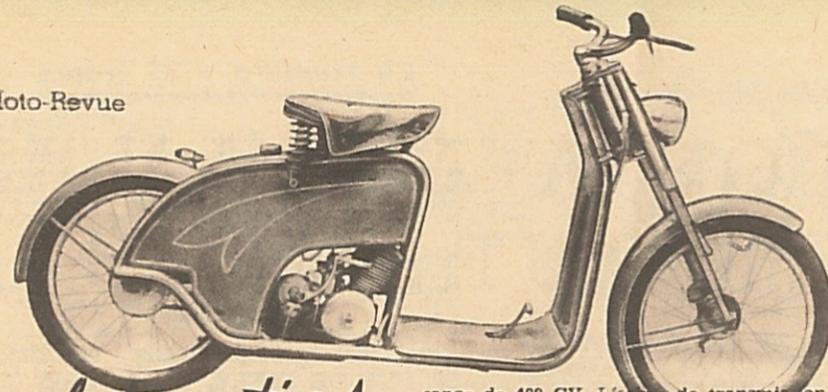
L'idée fixe des Anglais est de
reconquérir le record du
monde de vitesse, détenu de-
puis 1937 par l'Allemand Hen-
ne sur une 493 cmc. B.M.W.
à compresseur (machine pro-
filée et carrossée avec laquelle
il atteignit presque le 280 à
l'heure. Ce n'est, évidemment,
qu'une question de prestige
national, mais l'idée les tra-
veille. Les uns pensent qu'avec
un 1000 cmc. à compresseur, la
chose serait possible ; d'autres,
vraiment « fair-play », préten-
dent que ce record doit être re-
conquis sur une 500, tel qu'il
a été établi ! Quelle sera la
firme qui, dans la période
« d'austérité » actuelle, tentera
l'opération, par ailleurs très
onéreuse et peu rentable ? En
Allemagne, en 1937, rien ne
coûtait trop cher pour la pro-
pagande. Il n'en est pas de
même en 1949 ou en 1950 Outre-
Manche et les constructeurs
s'attachent avant tout à sortir
de belles machines commer-
ciales pour l'exportation.

◆ EST-CE VOUS ?

...Le motocycliste qui, traver-
sant Saint-Cloud, a laissé
tomber un sac ?

Il a été ramassé par un
sympathique commerçant qui
le tient à la disposition de
son propriétaire.

Se renseigner à Moto-Revue.



Informations

DE BEAUX EFFECTIFS

Presque un million de plus de véhicules automobiles en circulation sur les routes britanniques par rapport à 1939. Le nombre total atteint 4.016.000, un record jamais égalé. Dans les derniers jours de la guerre, en 1945, il n'y avait que 124.000 motos en usage et ce nombre est passé à 616.000 en août 1949, soit cinq fois plus en 4 ans.

Le plus fort pourcentage de véhicules au mille (1 km. 600) appartient en ce moment à la Grande Bretagne avec 15,3. Viennent ensuite la Suisse (13,9), la Belgique (13,8), les Etats-Unis (13,3), la Hollande (10,3) et l'Egypte (8,2). La plus faible densité de circulation appartient au Japon avec 0,2 véhicule au mille.

300 CV AU LITRE !

Actuellement se poursuivent les essais d'une nouvelle voiture de course anglaise 1500 cmc. à compresseur et nous sommes persuadés que nos lecteurs motocyclistes se trouveront intéressés par cette réalisation à laquelle ont contribué les industriels anglais, comme Rolls, et l'Etat. Le grand animateur a été le coureur britannique bien connu Raymond Mays.

Le moteur est constitué par deux 8 cylindres en V, juxtaposés et qui par des engrenages attaquent un arbre de transmission unique. Alésage 49,53 mm et course 48,26 mm. Deux soupapes par cylindre, 4 arbres à cames. Le régime maximum atteint 12.000 t.-m. avec une puis-

Nous avons remarqué à la porte des ateliers de R.B. Grazzini, ce petit scooter qui venait de se faire équiper d'une fourche télescopique. Il s'agirait d'un prototype réalisé par un ancien coureur cycliste Italien.

saut en hauteur, saut en longueur, grimper à la corde, lancer du poids.

2° Conditions pour accéder à l'emploi de gardien de la paix motocycliste :

Etre en possession des permis de conduire auto et moto; avoir fait un stage minimum de deux ans comme gardien de la paix; avoir 32 ans au maximum; épreuve de pilotage sur terrain plat (avec chicanes); épreuve de pilotage sur terrain varié; épreuve de freinage; épreuve mécanique élémentaire (orale); rapport de service (avec plan) tenant lieu de dictée; épreuve écrite sur un itinéraire dans Paris et département de la Seine; les épreuves de pilotage sont éliminatoires (une note minimum étant exigée).

AU MAROC

Bonne nouvelle pour les amateurs de belles motos, la célèbre Puch vient d'arriver au Maroc, et en voici les agences : Casablanca : Flahaut, l'ex-champion de Saroléa, 40, boulevard de la Gironde. Rabat : le sympathique motoriste S. Benabou, 1, rue Hugo d'Herville. Meknès : chez Martínez, le coureur bien connu, 30, avenue Mermoz. A belles motos... bons agents.

sance de 400 CV. L'arbre de transmission tourne à la demi-vitesse des vilebrequins. Double compresseur centrifuge entraîné à 3 fois la vitesse du moteur. Les carburateurs S.U. seront ultérieurement remplacés par des injecteurs. Allumage par batterie. Double pompe à eau. Graissage à carter sec.

Boîte à 5 vitesses fixée sur le châssis. Transmission aux roues par arbres oscillants système de Dion.

Châssis tubulaire. Suspension type Porsche. Amortisseurs oléo pneumatiques Lockheed. Direction Burman à vis et écrou. Freins Lockheed. Tambours bimétal. Pneus 5,25x17 à l'avant et 7,00x16 à l'arrière.

Empattement 2.475 mm. Voie AV 1.314, AR 1.229. Hauteur 0 m 86. Poids en ordre de marche avec le pilote 920 kgs. On prévoit une vitesse supérieure à 320 kmh.

POUR DEVENIR AGENT MOTOCYCLISTE

Plusieurs lecteurs nous ayant demandé quelles sont les formalités et les conditions à remplir pour devenir agent motocycliste. Voici ces renseignements, de source officielle, en date du 14-2-1950, valables pour la section motocycliste de la Préfecture de Police, dont la compétence s'étend à Paris et le département de la Seine.

1° Passer l'examen de gardien de la paix de la Ville de Paris.

Conditions : avoir au moins 1 m. 70, être titulaire du permis de conduire auto, être âgé de 21 à 30 ans, être du service armé, être en possession d'un certificat de bonne conduite du régiment.

Examen : instruction du niveau du brevet élémentaire, dictée, composition française, problème d'arithmétique. Examen d'aptitude physique : 100 m., 800 m. ;

En 1939, la courbe commence à se détacher du point zéro et jusqu'en 44-45, elle grimpera crescendo vers son Zénith, en direction de l'infini.

Après 45, avec la réapparition du chewing-gum, ça redescend... de moins en moins vite, hélas ! et c'est là que je voulais en venir — le point zéro est rejoint aux dires de certains amateurs, du moins, sur la ligne indiquant l'année 1950.

« Mais — me direz-vous — de quels amateurs voulez-vous parler ? » — Eh bien voilà, j'y arrive : Il s'agit des amateurs de B.M.W. et Zundapp, sévères depuis 1939, et comblés à partir de 1950.

C'est comme j'ai l'honneur de vous le dire : Si vous désirez une B.M.W. R 51 2 type sport, une Mottie 1950 500 cmc., une Zundapp K.S. 600 culbutée 1940 ou DB 200, fourche télescopique 1950, ayez en pèlerinage chez Latscha; il vient de recevoir de Munich et Nuremberg son premier arrivage depuis 1939.

Avouez que depuis cette année fatidique, on n'était pas habitué à recevoir d'aussi bonnes nouvelles de ces paternels-là.

Latscha signale que son magasin est situé à 300 mètres de la gare d'Asnières; cette précision n'a d'intérêt que pour le voyage aller, car au retour, vous prendrez la route.

Surtout, n'écrivez pas à Latscha, il n'a pas le temps de répondre à tous. Mais soyez sans crainte, dès qu'il sera prêt, il vous prévendra grâce à « Moto-Revue ».

LE MOTOGRAPHE



Moto-Photins

Connaissez-vous la courbe de Gauss, appelée également courbe en cloche ? Tout ce qui est cloche étant mien, je la connais parfaitement. Elle est connue aussi, et pour d'autres raisons, de tous les amateurs de statistiques.

La courbe de Gauss s'inscrit automatiquement sur un graphique chaque fois qu'on porte en abscisse une grandeur quelconque qui augmente progressivement, pour revenir non moins progressivement au point de départ; et en ordonnée, un facteur de comparaison.

Hum ! pas bien clair, ma définition. Prenons un exemple : Placez en ordonnée les tailles possibles de chaque individu composant un groupe, et en abscisse le nombre d'individus mesurant chacune de ces tailles, vous obtiendrez une courbe en cloche.

Un autre exemple ? Placez en ordonnée les années pendant lesquelles nous venons de vivre cet espèce de cauchemar qui fera le régal des historiens durant les siècles à venir. En ordonnée, comptez pour chaque année le nombre de choses utiles qui nous ont manqué.

MOTS CROISÉS

1	S	P	E	C	I	A	L	I	T	E
2	P	A	N	A	R	I	R	A	S	
3	O	N	R	A	D	A	R	S		
4	R	A	P	T	A	D	E	L	E	
5	T	I	R	E	T	T	E	S	N	
6	I	S	E	R	E	L	O	S	C	
7	V	I	T	B	E	L	L	E		
8	E	N	E	R	V	E	U	I		
9	S	E	U	C	R	E	P	E		
10	A	S	S	I	S	E	S	T		

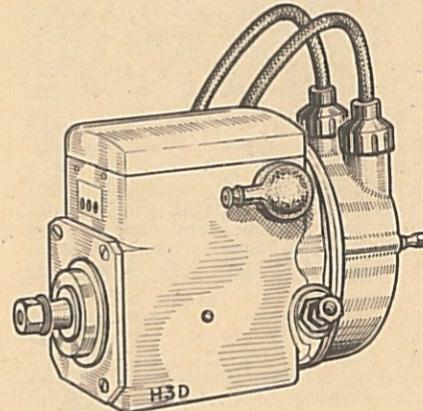
RESULTATS DE NOS MOTS CROISÉS DU N° 972

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

HORIZONTALEMENT
1. Ralentissements — 2. Ne se gonfle pas avec de l'air. — 3. 3 lettres de miroir. — Un miroir la reflète. — 4. Qui portent à nuire. — 5. Début de benzol. — Deux consonnes. — 6. Epoque — Conjonction. — 7. Fait commettre bien des crimes — Ancienne monnaie de cuivre. — 8. Article. — Début de l'estime. — Article contracté. — 9. Sur une lettre. — Tomber dessus équivaut à une bûche. — Va à l'aventure. — 10. Rivière de France. — Anciennes monnaies.

VERTICALEMENT
I. Danses provençales. — II Viscère. — Songes. — III. Solitaire — IV. Génisse — Prénom masculin. — V. Initiales pieuses. — II faut que le frein le fasse en cas de surprise. — VI. Dans stigmatiser. — VII. Espiègles. — VIII. Louis XIV disait que c'était lui. — Lettre grecque. — IX. Département. — Epaïs, touffu. — X. Rends.

MAGNETOS A AIMANTS TOURNANTS



La « Magnéto France » blindée, à aimant tournant, est des plus réussies.

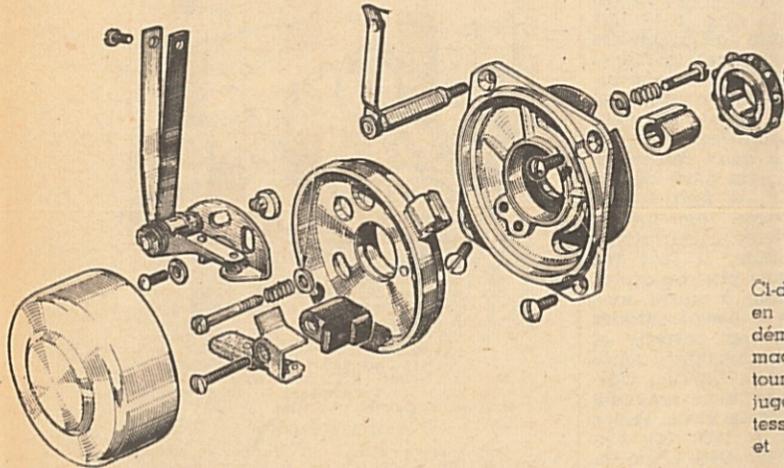
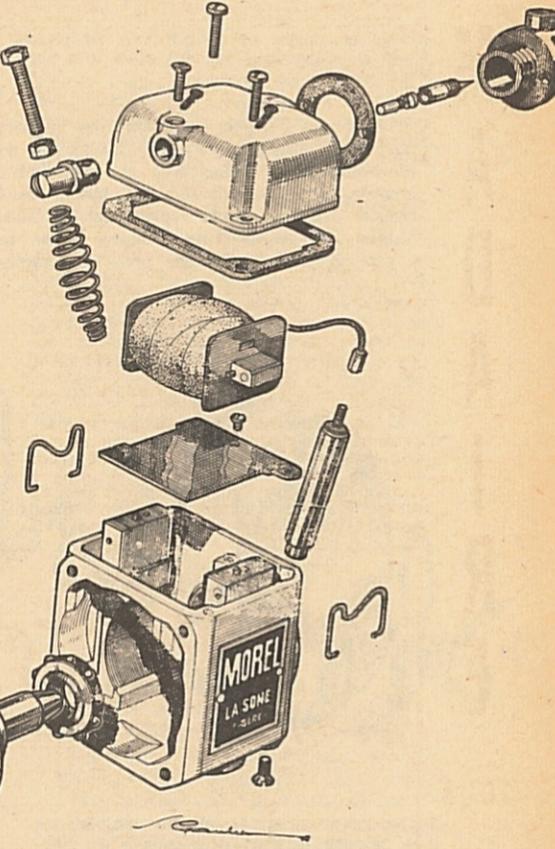
La bonne vieille magnéto telle qu'elle a été créée au début du siècle par Bosch a connu une brillante carrière. Elle a été améliorée et en particulier on l'a rendue étanche. Qui nous aurait dit alors que nous verrions un jour renaître l'allumage par batterie ? Quoi qu'il en soit, la magnéto moderne à induit tournant, quand elle est construite avec soin, fonctionne parfaitement dans des conditions normales et l'apparition des aciers au cobalt ont permis de réaliser des aimants beaucoup plus puissants et d'obtenir un allumage très vigoureux. Néanmoins, on vit également apparaître des magnétos dans lesquelles l'induit était fixe et l'aimant tournant. C'était le cas des Splittdorf montées sur les Powerples Indian de jadis et de la remarquable Scintilla, très employée sur les voitures de course. Quant au volant magnétique, il est lui aussi une magnéto à aimants tournants, d'un type un peu particulier puisque les aimants tournent autour de l'induit et non à l'intérieur de celui-ci, de nom-

breux articles lui ont été consacrés et nous n'y ne reviendrons pas.

Que reproche-t-on à la magnéto classique ? C'est surtout que des bobinages sont soumis à la force centrifuge et que de plus, il est difficile de les équilibrer rigoureusement. Sur nos moteurs monos et bicylindriques à quatre temps on n'a que rarement des ennuis car l'induit ne tourne qu'à la moitié du régime du moteur. Si un moteur tourne à 7 ou 8.000 t.-m., la magnéto ne tourne qu'à 3.500 ou 4.000 t.-m. Mais avec un deux temps tournant à 6.000 t.-m., la magnéto devra tourner à ce régime et il est impossible que l'induit, sous l'effet de la force centrifuge se décolle et vienne en contact avec les masses polaires et c'est le désastre. Avec des quatre cylindres quatre temps tournant à 8.000 t.-m. et plus, alors que la magnéto doit tourner à la vitesse du moteur, l'induit claquera presque à coup sûr. Ce sera encore pire avec un six cylindres où la magnéto tourne une fois et demie plus vite que le moteur.

Mais l'induit n'est pas seul en cause. Le rupteur lui aussi, est soumis à la force centrifuge et la violence du choc du marteau contre la came s'en trouve accrue. On ne peut donner à la came un profil progressif, car la rupture doit être aussi brusque que possible. En somme la magnéto classique si elle convient, dans la majorité des cas aux monos et aux bicylindres quatre temps, est soumise à trop lourde épreuve sur les deux temps à régime rapide et sur les quatre temps de course, qu'il s'agisse de l'expansion

du bobinage, du déséquilibre de l'induit, de la fatigue imposée au rupteur et par suite du puissant courant primaire, du claquage du condensateur.



Ci-dessus : une vue en « perspective de démontage » d'une magnéto à aimants tournants, permet de juger de la robustesse de construction et la simplicité de montage.

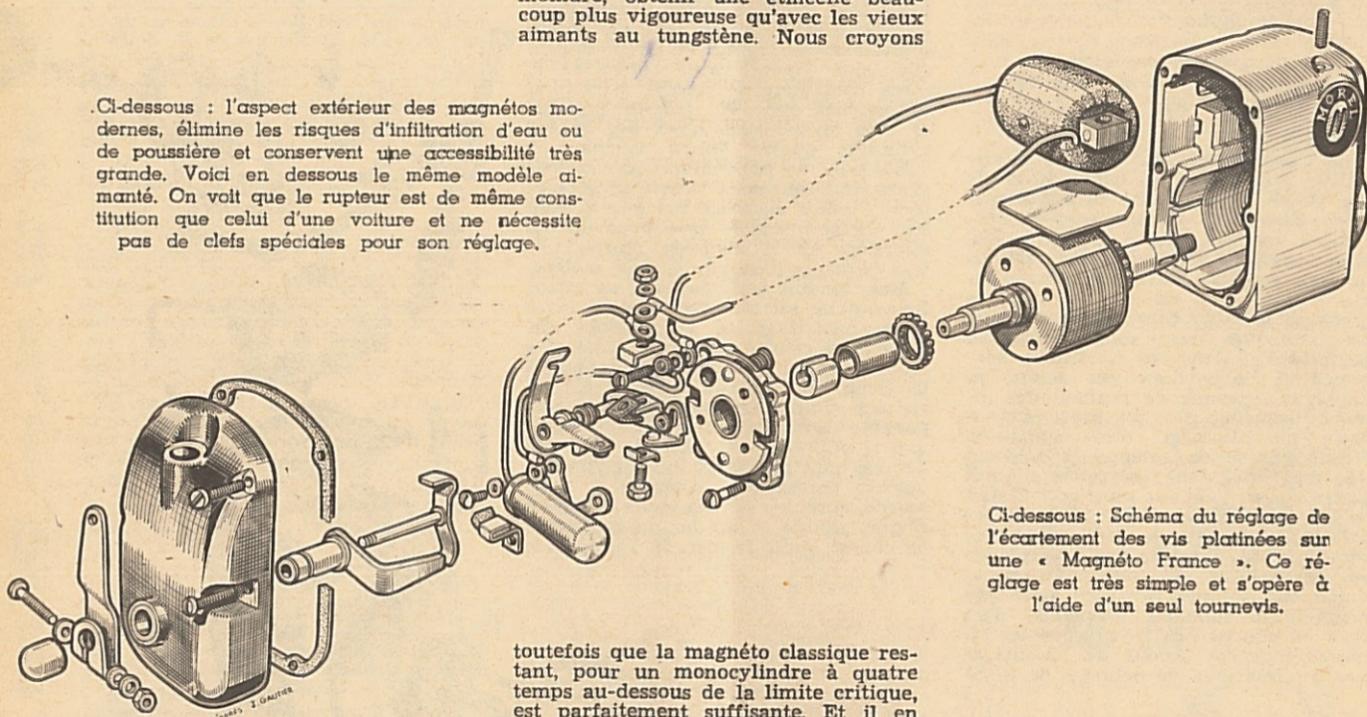
Dans la magnéto à induit rotatif, seuls, les aimants et la came du rupteur tournent. Nous pouvons donner au bobinage, qui est fixe, la dimension que nous voulons, ainsi qu'au condensateur. Nous n'avons plus besoin d'un collecteur de courant avec le charbon qui peut être une cause d'ennuis surtout aux régimes rapides. Du bobinage, un simple fil arènera le courant soit à la bougie, soit au distributeur. Les aimants actuels au cobalt, sont à volume égal, 7 ou 8 fois plus puissants que les anciens aimants en sorte que

avec une démultiplication de 2 à 1, nous pourrions l'utiliser pour un deux cylindres côte à côte avec manetons calés à 360°. Mais elle n'est pas ici avantageuse puisqu'un distributeur est nécessaire et, ce qui est moins grave, une came à double bossage. En tout état de cause pour les monocylindres et les bicylindres à quatre temps, il ne semble pas qu'il y ait intérêt à abandonner notre vieille amie, la magnéto classique.

Notons qu'on pourrait, au moins théoriquement, employer pour un monocylindre une came à double bossage et un distributeur et ne faire tourner la magnéto à aimants tournants qu'au quart de la vitesse du moteur. On pourrait dans ce cas redouter une difficulté de mise en marche, mais il ne faut pas oublier que grâce à la puissance des aimants au cobalt, nous pouvons, pour un régime deux fois moindre, obtenir une étincelle beaucoup plus vigoureuse qu'avec les vieux aimants au tungstène. Nous croyons

et elle est en conséquence soumise à des efforts beaucoup plus considérables. Aucune difficulté tant que nous tournons à 3 et même 4.000 t.-m. Nous restons en deça des possibilités de la magnéto classique. Nous avons eu des quatre cylindres dépassant légèrement un régime maximum de 4.000 t.-m. et dont la magnéto ne nous a jamais donné le moindre ennui. Il n'en eut sans doute pas été de même à 6, 8, ou 10.000 t.-m. D'autre part, l'allumage par batterie suffisant pour des moteurs tournant à 4.000 t.-m. et qui a l'avantage de donner une étincelle très chaude pour la mise en marche, déclina aux régimes très élevés. C'est pourquoi on a, dans le passé, employé le double allumage pour essayer de

Ci-dessous : l'aspect extérieur des magnétos modernes, élimine les risques d'infiltration d'eau ou de poussière et conservent une accessibilité très grande. Voici en dessous le même modèle aimanté. On voit que le rupteur est de même constitution que celui d'une voiture et ne nécessite pas de clés spéciales pour son réglage.



Ci-dessous : Schéma du réglage de l'écartement des vis platinees sur une « Magnéto France ». Ce réglage est très simple et s'opère à l'aide d'un seul tournevis.

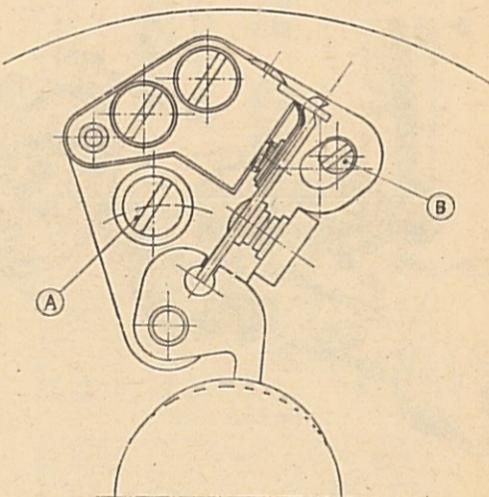
toutefois que la magnéto classique restant, pour un monocylindre à quatre temps au-dessous de la limite critique, est parfaitement suffisante. Et il en est de même pour les deux cylindres quatre temps flat-twin ou cylindres côte-à-côte. Quant aux deux cylindres en V à quatre temps, il est absolument impossible d'obtenir un allumage rigoureusement égal et on ne peut envisager que deux solutions : l'allumage par batterie ou deux magnétos. Si on veut tirer un plein parti de ces deux cylindres en V, il faut traiter chaque cylindre comme une individualité et utiliser deux carburateurs et deux magnétos. Sinon, il faut recourir à des compromis plus ou moins heureux. Dans ce cas, à notre avis et pour des moteurs à caractéristiques moyennes, l'allumage par batterie et bobine, comme sur les machines américaines, nous semble préférable. Opinion toute personnelle bien entendu.

Pour les deux cylindres deux temps avec manetons calés à 180° (et non pour les bicylindres en U à chambre d'explosion commune) la magnéto doit tourner à la vitesse du moteur

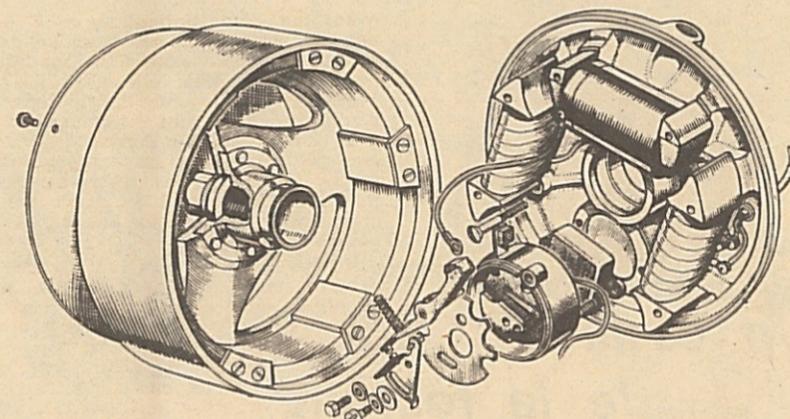
notre rotor n'aura qu'une dimension très raisonnable et que même en calculant largement toutes les pièces de la magnéto, elle sera moins encombrante encore qu'une magnéto classique. Nous pouvons sans aucune difficulté rendre très accessibles et facilement démontables et interchangeables et le bobinage et le condensateur.

Supposons le cas d'un quatre temps monocylindrique. Nous n'avons besoin que d'une étincelle tous les deux tours. Nous ferons donc tourner la magnéto à la demi vitesse du moteur et nous aurons un rupteur qui ne fonctionnera qu'une fois à chaque tour de la magnéto.

Mais la magnéto à aimants tournants peut, comme la magnéto classique donner deux étincelles par tour en sorte qu'avec un distributeur et toujours



combiner les avantages des deux systèmes : facilité de départ et étincelle vigoureuse au ralenti pour l'allumage batterie bobine, et d'autre part un allumage de plus en plus vigoureux au fur et à mesure que le régime augmente, pour la magnéto. On a trouvé ce double allumage sur des voitures de sport ou de luxe. Mais il est coûteux et nécessite deux bougies par cylindre. Il ne semble plus qu'aujourd'hui le double allumage soit nécessaire. En effet pour les moteurs de série, l'allumage par batterie et bobine est amplement suffisant quand on ne dépasse pas 4 et même 5.000 t.-m. Et d'autre part, grâce à la puissance des aimants au cobalt, on peut obtenir des étincelles vigoureuses pour la mise en marche et les faibles régimes. L'allumage par batterie sera donc réservé aux voitures de série et l'allumage par magnéto aux voitures de course. On pourrait fort bien monter une magnéto sur les moteurs de série, mais il est nettement plus coûteux et c'est la raison de son abandon à peu près complet. C'est peut être dommage, car nous sommes à la merci de la batterie.



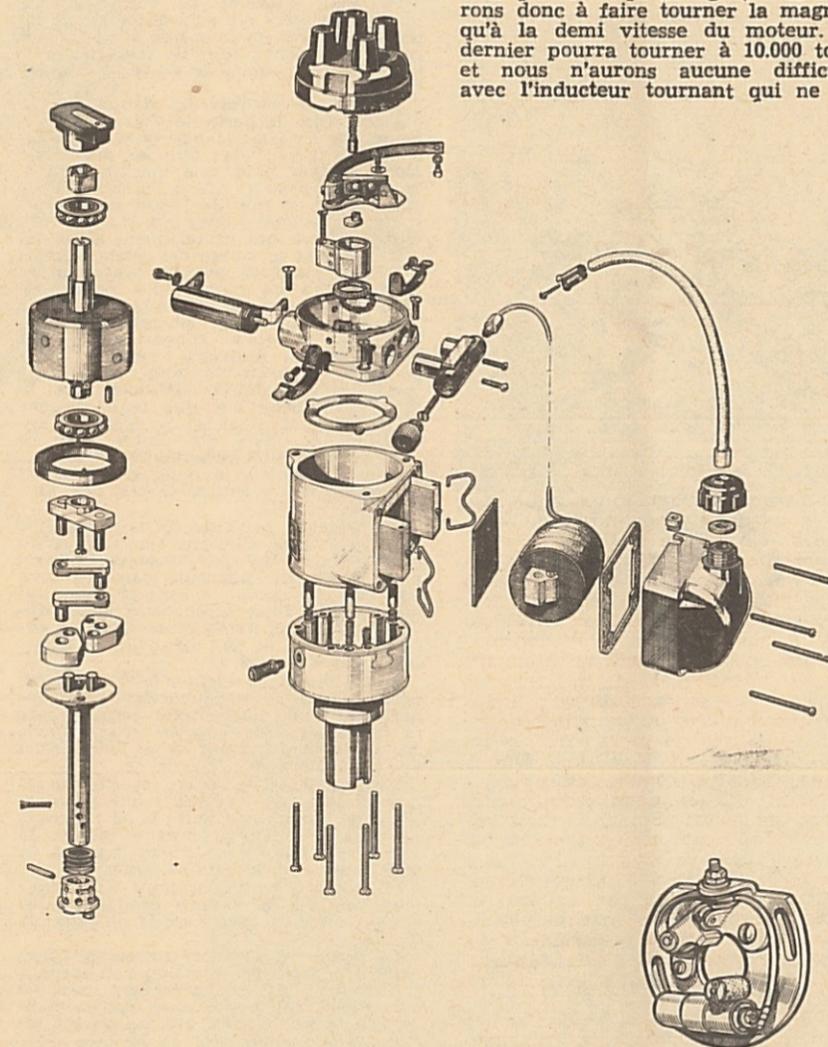
Un genre particulier de magnéto à aimants tournants : les volants magnétiques. Celui représenté est construit par la maison Villiers.

Une magnéto à aimants tournants peut comporter quatre aimants disposés en croix et donner quatre étincelles par tour. Dans le cas d'un deux temps bicylindrique à chambres d'explosion séparées ou d'un quatre cylindres quatre temps en ligne, nous n'aurons donc à faire tourner la magnéto qu'à la demi vitesse du moteur. Ce dernier pourra tourner à 10.000 tours et nous n'aurons aucune difficulté avec l'inducteur tournant qui ne dé-

passera pas 5.000 t.-m. Il pèse moins de 400 gr. et il est très facile à équilibrer. Nous n'avons rien à craindre des rupteurs à ce régime. D'autre part, grâce à la puissance des nouveaux aimants, il n'y aura aucune difficulté, ni pour la mise en marche, ni pour le ralenti.

En somme, pour le deux monocylindrique (ou en U), le volant magnétique nous offre les avantages de la magnéto à aimants tournants, il est applicable aux quatre temps, bien qu'une étincelle jaillisse inutilement en fin de course d'échappement. Pour les monocylindres quatre temps, la magnéto classique reste suffisante ainsi que pour le flat-twin et les deux cylindres jumelés avec manchons à 360°. D'autre part, jusqu'à 4 et 5.000 t.-m. l'allumage par batterie suffit pour les 4 cylindres. Mais pour des moteurs de ce type dépassant 5 ou 6.000 t.-m. la magnéto à aimants tournants devient indispensable.

XYZ



A gauche : Une magnéto destinée à un usage un peu particulier, la Morel Verticale remplace avantageusement les distributeurs Delco de voitures. Ci-dessous : La dernière magnéto Lucas est également à aimants tournants et avance automatique.

Un essai de la fourche

Nos lecteurs se souviennent des essais effectués début 1947 et début 49, au guidon des Vincent « Rapid » et « Black Shadow ».

Sans profondes modifications apportées à ces modèles, une fourche d'une conception bien personnelle fut réalisée par les constructeurs, alliant les avantages de la « télescopique » et de la « parallélogramme ».

La GIRDRAULIC (c'est le nom de cette fourche) est du type à parallélogramme déformable; les 2 éléments principaux sont en métal léger; des biellettes classiques assurent les articulations. Mais l'emplacement prévu habituellement pour le ressort est occupé par un amortisseur hydraulique.

Les ressorts (doubles), très longs, sont logés dans deux tubes télescopiques, reliant les pattes de fourche au T inférieur de direction.

La longueur de ces ressorts est donc environ trois fois plus importante que dans le cas d'une fourche classique.

C'est cette grande dimension des ressorts qui assure leur souplesse aux fourches télescopiques; et on retrouve cette qualité, pour la même raison, sur la GIRDRAULIC.

sur un 1000 cmc.
VINCENT
"Black Shadow"

GIRDRAULIC

Notons que par rotation de la pièce de fixation (cette pièce est excentrée) des biellettes inférieures au T de direction, on peut diminuer l'inclinaison de la fourche (ce qui augmente la chasse) pour l'usage en sidecar.

Nous n'avons pas l'intention de refaire un nouvel essai complet de la VINCENT. Quelques esprits chagrins, peu intéressés par de tels bolides, pourraient y trouver à redire.

Pourtant, l'intérêt de cette fourche bien particulière est telle que nous avons tenu à refaire, sur le même sol, les deux essais précédents, afin de pouvoir comparer confort, tenue de route, et maniabilité.

Le test de confort est donné par le passage entre la porte de Versailles et la Seine, sur les abominables pavés du boulevard Lefèvre; bien que les pneus, de faible section pour une machine de ce poids (3 à l'avant, 3,25 à l'arrière) aient été gonflés en vue de l'essai sur l'autoroute, les secousses dues aux trous et aux bosses du sol sont parfaitement amorties.

En prenant le virage des quais, sur un sol aussi mauvais, aucune sensation de décollage ni de rebond des pneus, ne gêne la précision de la conduite.

Jusqu'à l'autoroute, plusieurs encombrements et feux rouges permettent d'apprécier la souplesse (relative, mais pourtant remarquable pour un moteur sport), la maniabilité, suffisante pour la ville (n'oublions pas que nous parlons d'une 1000 cmc. !) et les accélérations extraordinaires, bien que faites avec le plus de discrétion possible, car le rugissement du moteur à plein gaz pourrait nous attirer l'attention sévère des gardiens de la paix.

En présence de l'agent général de Vincent en France, Clément Garreau, et du recordman du Bol d'Or, Gustave Lefèvre, nous avons fait plusieurs passages dans les deux sens, sans pourtant être chronométré, nous fiant simplement au compteur, qui s'était révélé juste dans les essais précédents, et lors du rodage à Montlhéry par « Tatave ».

Ayant choisi la portion de l'autoroute, après le pont de Rocquencourt, nous bénéficions d'une ligne droite dans un sens et d'une série de courbes dans l'autre, car la route du retour, à ce point, n'est pas parallèle à celle de l'aller.

Mise en marche, départ, et c'est à allure réduite (un bon 120...) que nous atteignons le raccordement; voici les courbes; la première à gauche monte, la suivante à gauche également descend, la troisième remonte vers la droite.

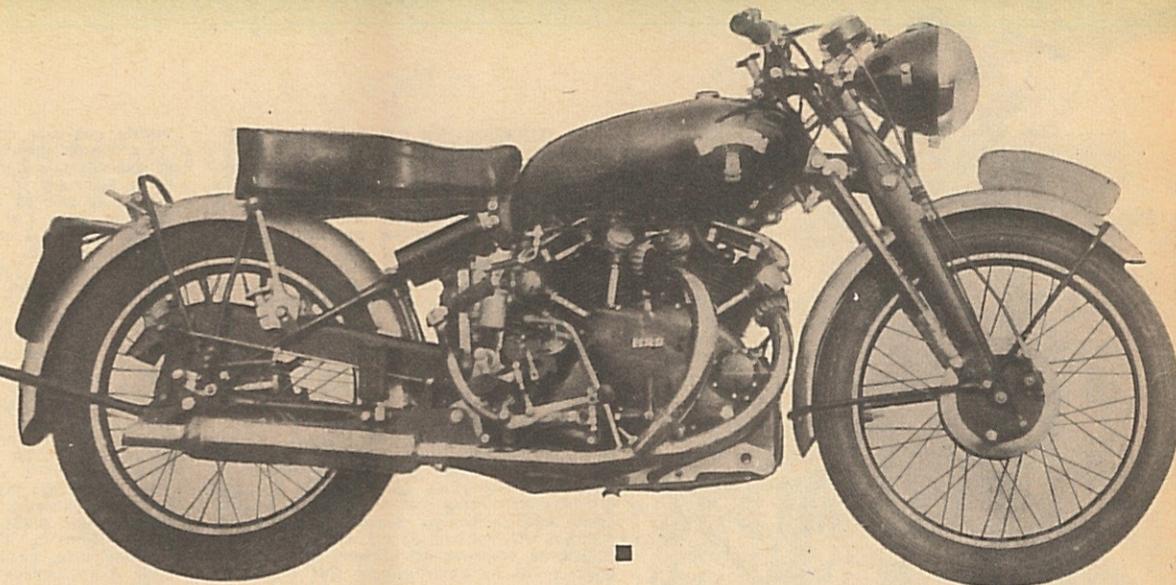
En position à plat, utilisant les repose-pieds de passager, nous prenons à 150 environ les 3 courbes, avec la plus grande facilité.

La tenue est extraordinairement sûre, malgré le frein de direction peu serré.

Alors que, dans le précédent essai de la « Black Shadow », nous disions combien la tenue de route aux hautes allures était satisfaisante, avec la fourche clas-

A gauche, notre essayeur en pleine vitesse sur la ligne droite de l'autoroute.

A droite, voici la « Black Shadow » équipée de la GIRDRAULIC. La ligne reste classique, et n'est que peu changée. Mais quelle amélioration frisant la perfection pour la tenue de route en ligne droite et en virage !



sans l'atteindre. Quelles sont les impressions du pilote à ces vitesses? Formidable sensation de puissance et de rapidité, sécurité entière grâce à une direction tellement précise que les roues passent exactement où l'on veut, aucun choc désagréable, toutes les inégalités de la route (d'ailleurs excellente) sont complètement absorbées par la Girdraulic et la suspension arrière.

Ayant atteint à nouveau le raccordement, et connaissant le comportement de la Vincent dans les courbes, nous pouvons attaquer cette portion de route à plat, et les gaz ouverts en grand.

Nous distinguons, entre les deux dernières courbes, notre photographe qui nous guette, et, au sommet, Garreau et Lefèvre au bord de la route.

Un coup d'œil au compteur nous montre l'aiguille dans les environs de 190; tout à l'heure, « Tatave » nous donnera son impression: « Ça allait vite au dernier passage dans la troisième courbe; nous entendions le moteur à plein régime depuis le raccordement et nous attendions un peu que vous coupiez; mais quelle impression de sûreté pour le spectateur! On dirait que la 1.000 est montée sur rails! ».

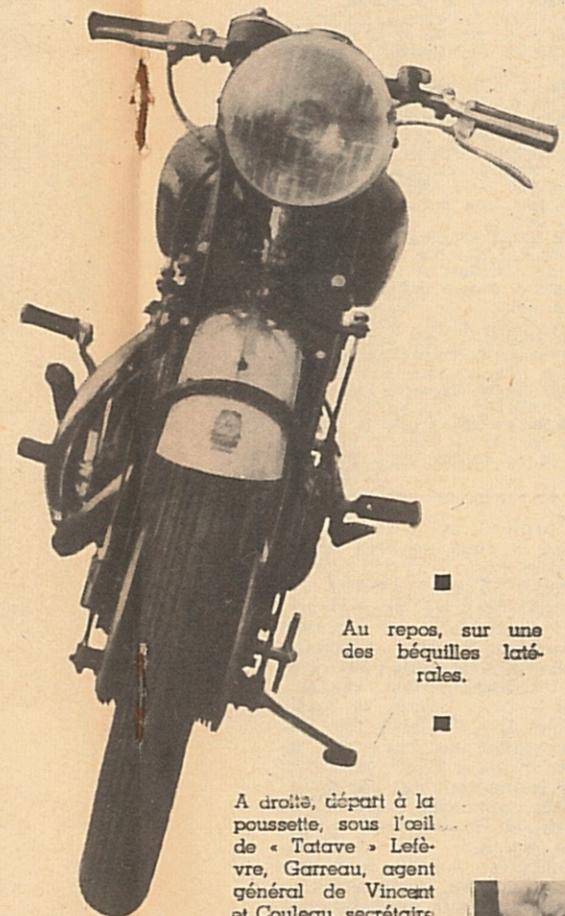
Notre confiance en la tenue de route et la possibilité de freinage de la Vincent est telle que nous n'hésitons pas à faire faire un petit tour au photographe, assis à la place arrière de la selle biplace.

A deux, en position de tourisme, nous montons le compteur à 150, mais la pression du vent sur la tête dont le volume est augmenté du « Geno » est assez désagréable.

Mais toujours cette parfaite tenue de route!

Même les virages sur place, pour passer de la voie montante à la voie descendante sont pris facilement à deux, en 1^{er} sans faire patiner l'embrayage... attention pourtant à ne pas remettre trop vite les gaz, quand la machine est encore fortement inclinée.

Nous voyons bien ci-contre la longueur des ressorts latéraux sous tubes télescopiques, et les portées importantes des biellettes inférieures et supérieures.



Au repos, sur une des béquilles latérales.

A droite, départ à la poussette, sous l'œil de « Tatave » Lefèvre, Garreau, agent général de Vincent et Couleau, secrétaire de l'agence.

sique, ce dernier essai nous force à reconnaître un progrès certain.

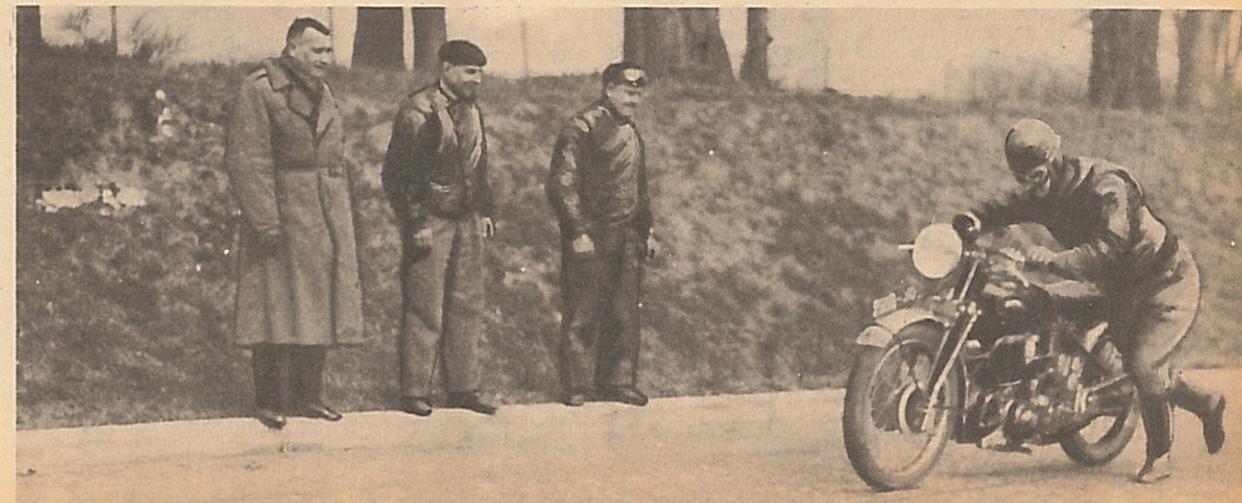
Il nous semblait normal d'avoir à exercer un effort pour coucher la machine à l'entrée de la courbe; mais cette attaque est faite maintenant avec la plus grande facilité, sans traction latérale du pilote.

Au retour, sur l'autre portion de route, laquelle est en ligne droite, et absolument plate, nous avons le temps de nous lancer, bien couché, les coudes serrant le réservoir. L'aiguille du compteur monte, et s'approche du chiffre 210, mais

La tenue en virage serré (comme le raccordement de l'autoroute), est excellente.

Nous voyons parfaitement (à gauche) le système de palonnier compensant le tirage de la poignée sur les 2 freins avant jumelés.

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



LES IMPRESSIONS DU PHOTOGRAPHE

POUR la première fois, sans entraîne- ment spécial, j'ai roulé à 150 km. à l'heure à bord d'une des motocyclet- tes les plus rapides qui soient.

Voilà une affirmation qui rencontrera sans doute l'incrédulité des usagers de la motocyclette, surtout lorsqu'ils sauront que je me permettais d'admirer le pay- sage un peu monotone de l'autoroute de l'Ouest.

Beaucoup auront deviné que nous étions deux sur la machine et la condui- te de la Vincent type Black-Shadow préoccupait davantage le pilote que l'exa- men de la nature.

Mais laissez-moi vous dire comment j'en vins à m'installer sur la selle bipi- ace de cette machine.

Etant mabiltisé comme photographe pour les essais de la nouvelle fourche Girardulic, j'étais sur la route à l'heure convenue. Le temps semblait peu propice à cause du froid assez vif. Garreau et son directeur commercial étaient là, devisant auprès de la camionnette qui les avait amenés.

Rebour, essayeur une fois de plus, pho- tographiait paisiblement sous tous les angles les détails la Vincent aimablement prêtée par Gustave Lefèvre.

La température s'adoucissait sensible- ment, les essais commencèrent.

Ici sketch amusant entre le propriétaire de la machine et l'essayeur : Rebour insistant pour partir à la poussette, Tatave assurant qu'un départ au kick serait plus aisé.

Un court élan suivi d'un saut en ama- zone et la Black Shadow met tout le monde d'accord par ses rugissements. Un tour s'effectue à allure réduite, histoire d'échauffer le moteur. A ce régime le rythme des explosions surprend un peu par son manque de cadence, caractéri- stique de tous les moteurs en V.

Dernière recommandation de Garreau au conducteur coiffé de la casserole de compétition. La première vitesse enclan- chée, la machine est déjà loin quand nos poitrines résonnent encore au bruit de l'échappement.

Nous passons vivement de l'autre côté de la route en attendant le passage du

bolide qui vire à un km. environ.

La route incurvée nous cache encore la machine, mais un grondement sourd nous prévient.

Couché sur sa moto, l'essayeur fait un passage dont j'ai peine à évoluer la vi- tesse, occupé à centrer le bolide dans le viseur du 9x12.

Retour dans l'autre sens à une allure encore plus vive, le pilote presqu'invisi- ble derrière le gros compteur et nouveau passage dans les S encore plus rapide que le précédent. Garreau pourtant peu prolige se penche vers Lefèvre, je per- çois vaguement les échos d'une conver- sation où il est question de tenue de route et de virages pris sans couper les gaz.

Mais la Vincent se transforme en ma- chine de tourisme pour s'arrêter à nos pieds.

Un signe du pilote et me voici enjam- bant la fameuse selle. La position est bonne, mes pieds trouvent naturellement leurs supports. Mon cœur semble battre un peu vite, mais cela n'est pas percep- tible à l'extérieur, c'est le principal.

Désinvolte j'attrape les épaules du con- ducteur : démarrage rapide et je me re- trouve le ceinturant étroitement, sécurité d'abord, n'est-ce pas ?

La deuxième et la troisième soit pas- sées promptement, un temps d'arrêt, coup de poignée, le moteur est en prise. Rebour ouvre lentement le robinet. Je commence à regretter d'avoir laissé mes lunettes à la maison, car le vent qui souffle en tempête me retourne les pau- pières chaque fois que ma tête dépasse l'abri de son dos.

Ma curiosité étant la plus forte, j'ob- serve le compteur. L'aiguille est à 150, je me fais petit de nouveau. A toute allure nous doublons une grosse voiture améri- caine, l'espace d'un éclair j'ai le temps d'apercevoir le visage effaré du conduc- teur crispé au volant, et qui auparavant se croyait le roi de la route. La grande courbe à cette vitesse nous fait l'effet d'un angle droit. Instinctivement ma main cherche une manette imaginaire et ce n'est que longtemps après que le pilote réduit un peu les gaz. L'essai en tandem est terminé, et le retour s'effectue en tourisme. BARON

seul carter protège en général, des projections de la roue, le brin supé- rieur de chaîne.

Pour remonter la roue arrière, on peut, après avoir desserré les tendeurs et les écrous de roue, la faire sauter du pignon sur une portion suffisante pour descendre la roue, sans pour cela avoir besoin d'enlever l'attache rapide : descendre la roue à terre, la moto étant sur béquille, l'enlever du pi- gnon et l'accrocher de biais sur la patte inférieure alors libre de l'axe. La chaîne ne traîne donc pas par terre. Pour remonter, opération inverse. Il n'y a donc pas lieu de prendre la chaî- ne à pleines mains.

Pour les machines munies de pattes renversées à l'arrière, les construc- teurs pourraient prévoir un petit cro- chet à l'arrière du cadre permettant de mettre la chaîne quand la roue est rem- tentée. Il est possible à l'amateur d'en réaliser un tenu par un petit collier au tube inférieur du cadre à l'arrière proche de la patte.

Pour les machines de course, qui sont le banc d'essai, dont les motos tou- risme bénéficient des solutions qui tiennent dans ces épreuves, la chaîne est et reste la transmission usitée, aussi bien dans l'île de Man, que dans les épreuves nationales ou cross, où il faut pour notre engin, souvent mo- nocylindrique, une transmission sou- ple et sûre.

J. PIVOIN

CHAÎNE OU CARDAN

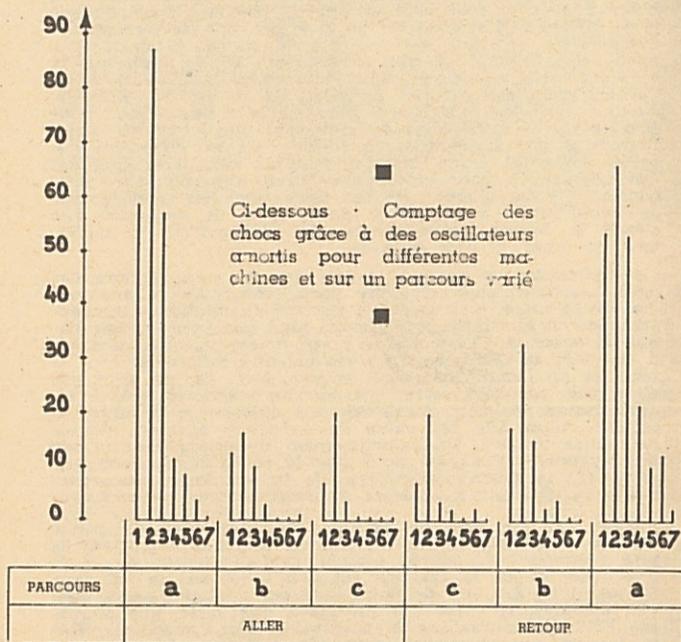
but et ceux-ci ne sont pas fastidieux. Il suffit de la retendre une fois ou deux après les premières étapes par- courues par la machine en rodage, en même temps que la vérification de ser- rage des écrous, comme il est recom- mandé.

On reproche à la chaîne d'être sale, mais en général, la primaire est sous carter, étanche ou non, d'ailleurs, on a peu à y toucher, la secondaire est protégée au-dessus par un carter ayant une aile verticale, souvent un carter inférieur existe. Le carter total de secondaire a l'inconvénient, en cas d'avarie, de permettre à la chaîne de bourrer et de bloquer la machine, pour la sortir ensuite de cette posture, c'est délicat. Aussi, en raison du prix de revient et de ces considérations, un

LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE

CONFORT et TENUE de ROUTE

NOMBRE DE CHOCS



Ci-dessous : Comptage des chocs grâce à des oscillateurs amortis pour différentes machines et sur un parcours varié

Ci-dessous : Etat du parcours : a) 300 m. très mauvais ; b) 700 m. moyen ; c) 1.500 m. bon. - Machines : 1) 750 avec fourche à parallélogramme, solo, poids 280 kgs ; 2) 500 avec fourche à parallélogramme, soc, poids 170 kgs ; 3) La même, mais avec passager ; 4) 500 avec four- à parallélogramme et suspension AR, poids 170 kgs ; 5) la même avec passager ; 6) Voiture automobile 1.100 cc., poids 730 kgs ; 7) VéloMOTEUR 60 cc., poids 39 kgs. Vitesses : N° 1 à 6 : a) 25 kmh. ; b) et c) 50 kmh. ; n° 7 : a) à c) 25 kmh.

L'analyse scientifique et la mesure métrique des qualités de route d'un véhicule apparaît comme un domaine jus- qu'ici très négligé. Disons même qu'on manque encore de définition convenable. Plus encore, dans le cadre de ces études, la moto fait particulièrement figure de parent pauvre. En effet, sur une moto, les conditions d'expérimentation sont bien plus délicates que sur une voiture et d'autre part le conducteur constitue tant par sa personne physique que par son être psychologique une partie essentielle de la ma- chine. Ce dernier point devrait justement — à côté de beau- coup d'autres — inciter à l'étude objective de la question, car une telle étude serait riche d'enseignements et permet- trait d'éclaircir les nombreux problèmes relatifs aux grandes vitesses et restés jusqu'ici sans réponse.

Les mesures et essais fait récemment sur trois motocy- clettes des usines Triumph de Nuremberg ont permis d'étu- dier d'une façon approfondie le comportement de la suspen- sion et de déterminer son influence sur la machine en gé- néral.

Pour connaître à quel point le motocycliste est affecté par les secousses, on avait décidé de fixer les appareils de me- sure sur le dos, l'avant-bras ou la poitrine du pilote. Par la même occasion, on a pu en déduire quelle était la position assise la plus avantageuse.

La figure 1 nous donne les valeurs obtenues par un es- sayeur portant les instruments au dos, valeurs relatives à plusieurs machines différentes et à un parcours d'essai divisé en trois tronçons. L'appareil sensible était un oscillateur pouvant se débattre dans le sens des secousses et possédant une période propre bien déterminée ; à chaque battement il actionnait un compteur électrique.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. L'influence d'un passa- ger jouant le rôle de « charge utile » est mise en évidence, de même que la possibilité d'atteindre avec une bonne ma- chine la qualité de suspension de nos petites voitures.

Un seul et unique oscillateur monté sur différentes ma- chines pourrait naturellement, suivant la fréquence des se- cousses, ne pas être fidèle et ne pas donner toujours des ré- sultats très exacts. Vouant poursuivre ces expériences en éliminant toute cause d'erreur, on a donc mis au point un appareil comportant cinq oscillateurs ayant tous des périodes propres et des amortisseurs différents. Le plus lent était muni

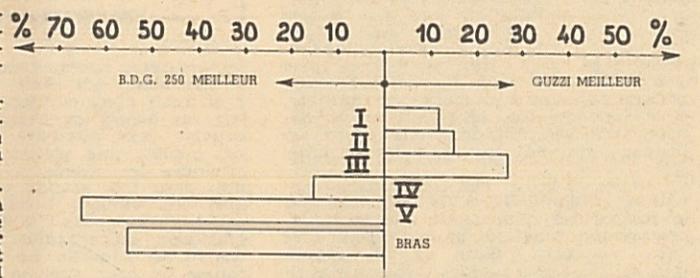
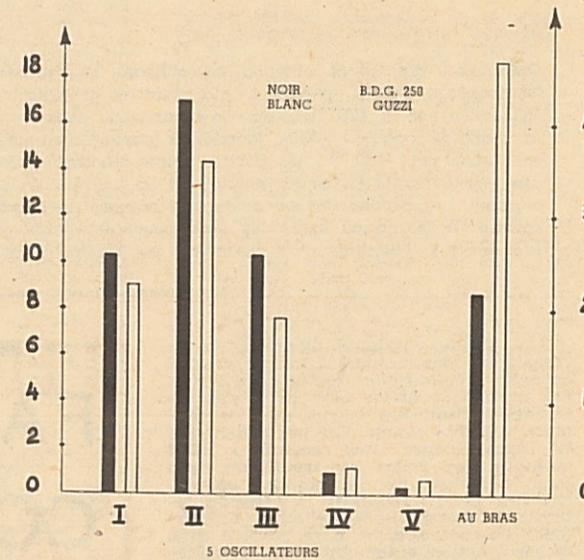
d'un amortisseur hydraulique et les autres d'amortisseurs à friction. Lors de secousses brèves et brutales, tous répon- daient, mais pour un mouvement relativement lent, seul l'os- cillateur à amortisseur hydraulique fonctionnait.

Cet appareil était fixé sur la poitrine du conducteur, de façon à en faciliter l'observation et la lecture. Pour com- pléter ces mesures, on a jugé intéressant de fixer aussi un autre oscillateur à l'avant-bras du pilote, de façon à bien mettre en évidence les chocs et secousses sur le guidon.

C'est ainsi qu'on pu, sur la route de Nuremberg à Erlen- gstein, faire une comparaison instructive entre la nouvelle Triumph BDG 250 équipée d'une fourche télescopique et la fameuse 500 Guzzi « Alce » réputée pour son extraordinaire tenue de route. Les résultats sont matérialisés par la figure 3.

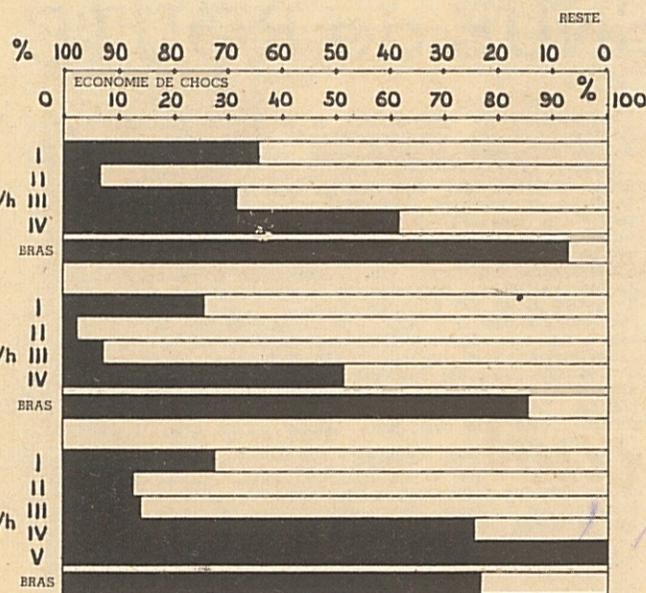
On pourra voir que sur la Guzzi le conducteur est soumis à des chocs moins importants dans le sens vertical ; par contre, il est davantage exposé aux secousses de petite am- plitude. L'oscillateur le plus sensible indiquait en effet un chiffre trois fois supérieur, tandis qu'au bras il atteignait plus du double.

De même furent essayées et comparées deux petites Triumph 125 cmc. expérimentales, dont l'une était équipée d'une fourche télescopique et l'autre d'une fourche à paral- lélogramme classique. Pour obtenir des résultats aussi exacts que possible, lorsqu'on passait d'une machine à l'autre, on avait soin d'y transporter à la fois selle et ressorts de selle. Ensuite furent faits des essais au cours desquels l'essayeur



Ci-dessus : Comptage des chocs avec les cinq oscillateurs et fixé au bras ; Comparaison de la Triumph BDG 250 avec la Guzzi « Alce ». Triumph BDG : fourche télescopique, selle suspendue, pas de suspension AR. - Guzzi « Alce » : fourche à parallélogramme, selle avec ressorts travaillant à la com- pression, suspension AR par fourche oscillante. - Appareil I : balancement modéré ; II : chocs légers ; III : chocs moyens ; IV : chocs importants ; V : chocs très brefs.

LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE : REDOUBLEZ DE PRUDENCE



Diminution des chocs obtenus en utilisant la fourche télescopique à la place de la fourche à parallélogramme sur la 125 Triumph. Le nombre de chocs sur la machine équipée d'une fourche à parallélogramme est donné pour 100 % ; les parties noires montrent combien on évite de chocs en employant la fourche télescopique. Les parties claires donnent le nombre de chocs restant. A 50 ou 60 km/h., les secousses deviennent si brèves que l'oscillateur V lui-même ne répond plus.

eut le souci de régler au mieux, à la fois la dureté des amortisseurs à friction sur la fourche à parallélogramme, et la pression des pneus. Les chiffres obtenus avec l'appareil à cinq oscillateurs sont une preuve de la nette amélioration obtenue avec la fourche télescopique (fig. 4). Il convient à cette occasion d'insister sur le fait que non seulement des chocs brefs et durs sont en grande partie éliminés (par exemple, à 50 km/h., il n'en subsiste que 25 %), mais que le « balancement » lent s'en trouve également bien diminué. Ce dernier point est en effet à éviter, car il est très nuisible, surtout avec les fourches à grand débattement. Sans nous étendre sur ce sujet, disons simplement que le travail d'une fourche à grand débattement produit un échauffement supérieur à celui d'une fourche à faible course et que cet échauffement a pour effet de « durcir » la meilleure suspension. Or par ailleurs, sur les deux machines soumises sur la même route, aux mêmes chocs, on a pu constater que c'était la fourche télescopique qui s'échauffait le moins, tout en étant la plus efficace.

L'explication est simple : tandis que les roues arrière des deux machines sont affectées pareillement par le mauvais état de la route, on cherche à réduire au minimum la réaction des chocs sur la roue avant, sans que pour autant l'amortissement de l'ensemble n'en soit amoindri. Pour ce faire, il convient de diminuer l'amortissement de la roue vers le haut et de l'augmenter vers le bas. Mais on ne peut pas aller très loin dans cette voie, car on aboutirait vite à un effet opposé de celui recherché : la machine continuerait à osciller, alors que les chocs de la route auraient depuis longtemps disparu. Un amortissement important vers le bas est cependant nécessaire pour que la roue ne reprenne que lentement sa position primitive : le fin du fin consiste justement à déterminer le degré d'amortissement convenable.

C'est lors des mesures faites sur l'avant-bras du pilote que les avantages de la fourche télescopique ressortent le plus nettement. L'appareil indique une proportion de chocs de 8 à 25 % sur la 125 cmc. et 8 à 13 % sur la 250 cmc. Certes, il ne fait pas de doute que ces quelques essais sont loin d'épuiser le sujet, par lui-même très vaste, que constitue l'étude des qualités de suspension d'une machine. Mais la mesure des chocs faite sur la personne du conducteur lui-même, apparaît comme le procédé le plus apte à donner une idée du confort et des qualités routières. Il faut pourtant reconnaître qu'elle n'indique nullement de quelle partie de la machine proviennent les chocs. Pour cela des appareils enregistreurs sont nécessaires, qui mesureraient en différents points les accélérations verticales et inscriraient sur un diagramme le débattement des ressorts de suspension. Enregistrer ces valeurs à grande vitesse est certes chose assez compliquée ; pourtant cela a été réalisé récemment sur une voiture.

lui sont imposés. On peu donc, sans inconvénient, lui donner une plus grande longueur.

Il est donc beaucoup plus facile d'adapter, à cylindrée égale, un rapport alésage-course plus élevé. Il y a divers avantages : réduction de la longueur des bielles auxquelles on peut donner une section plus importante et une rigidité accrue. Comme la surface de contact du piston est plus grande, la pression unitaire n'est pas plus élevée. Le piston pèsera sans doute quelques grammes de plus et il faudra prévoir, en vue de la dilatation, un jeu légèrement plus grand, mais pour les cylindrées unitaires jusqu'à 500 cmc., cela n'a rien de grave. Il y a par contre de sérieux avantages : c'est en particulier le grand diamètre de la culasse qui permet d'augmenter la surface de refroidissement et d'utiliser des soupapes de plus grand diamètre. Le moteur respire mieux et on peut utiliser des réglages de distribution plus normaux, d'où une souplesse plus grande.

Au fond il y a un élément essentiel, c'est la vitesse linéaire du piston qui doit se situer entre 10 et 15 m.-s., ce second chiffre constituant un maximum pour des moteurs à haut régime, le premier convenant à des moteurs d'utilisation normale. On s'explique donc que d'une part on ait tendance, dès qu'on atteint une certaine cylindrée unitaire à adopter un alésage plus élevé par rapport à la course, et que pour les grosses cylindrées il y ait intérêt à fractionner la cylindrée, une cylindrée unitaire de 6 à 800 cmc. constituant un maximum pour les plus gros moteurs à explosion et à régime rapide.

FAIBLES COURSES

les cylindres médians ne recevaient pas le lubrifiant qui était nécessaire. Mais il y avait d'autres inconvénients. Il fallait des bielles longues auxquelles on ne pouvait, sans atteindre un poids excessif, donner une section suffisante pour atteindre les régimes élevés indispensables pour une grande puissance spécifique, les vitesses linéaires des pistons étaient excessives, d'où difficulté de graissage, usure rapide et accroissement des forces d'inertie. Le moteur à longue course ne peut, surtout pour les grosses cylindrées, être un moteur à régime trop rapide. Ces inconvénients sont moins sensibles pour les petites cylindrées, car la vitesse linéaire du piston pour un même rapport de course à alésage, et à régime égal, est évidemment beaucoup plus faible.

Dans la plupart des moteurs polycylindriques actuels le vilebrequin repose non seulement sur des paliers extrêmes, mais sur des paliers intermédiaires et il résiste ainsi, sans fléchir aux efforts qui

Il y a une vingtaine d'années on ne voulait que des moteurs à longue course. On leur prêtait toutes sortes de qualités. On prétendait qu'en côte ils « s'accrochaient » beaucoup mieux que les moteurs à faible course. On prétendait que la circonférence des segments était moindre, les fuites se trouvaient ipso facto réduites, que la moindre angularité des bielles réduisait la pression latérale du piston sur le cylindre. Aujourd'hui au contraire, on note, surtout dans la construction automobile, une tendance contraire et souvent l'alésage est supérieur à la course. Cela s'explique pour les flat-twin en vue de réduire l'encombrement, mais pour des polycylindres en ligne des voitures pour lesquelles on peut disposer d'une plus grande latitude dans le choix du rapport de l'alésage à la course, on constate, dans bien des cas, une tendance à utiliser, pour une cylindrée déterminée, un alésage important et une course réduite.

Prenons donc le cas d'un quatre cylindres en ligne. Là nous adoptons une longue course et un faible alésage. L'encombrement longitudinal sera moindre et nous pourrons utiliser un vilebrequin plus court et plus rapide. Très souvent le vilebrequin ne reposait que sur deux paliers extrêmes et il était très important de limiter sa longueur. Il était au surplus d'un usinage plus facile. Par contre les têtes de bielles médianes étaient plus difficiles à graisser, surtout quand les têtes des bielles extrêmes avaient pris du jeu et permettaient à la plus grande partie de l'huile de s'échapper. Les bielles extrêmes étaient parfaitement graissées et les cylindres extrêmes remontaient l'huile, alors que les bielles et

USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT



... dans les Clubs

M.C. CHATILLONNAIS. — Le samedi 11 mars le M.C. Châtillonnais a tenu sa 11^e soirée annuelle avec son éclat coutumier. Parmi les très nombreuses personnalités présentes, nous avons remarqué M. Edouard Depreux, député de la Seine, M. Marcel Christosme, Maire de Châtillon et nos amis Beauvais, Collot, Lefèvre, Kiéné et Perrin, ainsi que M. R. Bouvet, président de la L.M. de l'Île de France Garreau, etc... Au cours de cette soirée, la Médaille d'honneur de l'Education Physique a été remise à 3 dirigeants du M.C.C. : MM. Boulet, trésorier, Lafosse, secrétaire, et Dourlans, vice-président. La soirée s'est terminée par un bal qui a duré jusqu'à l'aube.

LE VELOMOTEUR-CLUB PARISIEN (les Petites Cubes), a tenu sa première réunion le mardi 7 mars, à son siège social, 8, rue Saint-Denis, Paris-3^e, au cours de laquelle le Comité de Direction de l'année 1950 a été ainsi constitué : Président : Gabriel Cantalice. Vice-Président : Pierre Josselin. Secrétaire gén. : Jean-Louis Gaumont. Secrétaire adj. : Champenois. Trésorier gén. : Brung. Trésorier adj. : Kirchner. Cette société est ouverte à tous les vélomotoristes domiciliés à Paris et dans la région parisienne.

Le calendrier touristique du mois d'avril a été fixé ainsi qu'il suit : 2 avril : sortie sur l'autodrome de Montlhéry pour assister aux épreuves éliminatoires du Bol d'Or, départ porte d'Orléans 10 heures. 9-10 avril : sortie Vallée de Chevreuse. 17 avril : forêt de Fontainebleau. 23 avril : sortie sur Beauvais (Oise).

Les heures de départ et lieu de rendez-vous de ces sorties seront fixés à la réunion du 4 avril. Pour tous renseignements, s'adresser à M. J. L. Gaumont, 16, av. des Courlis, Le Vésinet (S.-et-O.).

MOTO-CLUB ROCHELAIS. — Au cours de son assemblée générale du 2 mars, le M.C. Rochelais a procédé à l'élection de son Comité de Direction pour 1950.

Président d'honneur : M. le Dr Duge de Bernonville. Président actif : Guyot Louis. Vice-Présidents : Avril-Neveux-Pinson. Secrétaire général : Margie. Secrétaire adjoints : Ciraud, M. Vallet. Trésorier : D. Vallet. Trésorier adjoint : Girard. — Commission sportive : Durand Larrelle, Renaud, Fromiga. — Commission des Fêtes : Mme Revranche, Gurin. Section de Surgères : Moreau, Molz, Priester, Gilbert, Trousseau.

Le calendrier 1950 est abondant et comporte en sus des sorties touristiques deux grandes épreuves inscrites au calendrier national : le 7 mai un Moto-Cross à Surgères et le 30 juillet le Premier Circuit de Vitesse Motocycliste Rochelais. Les réunions du M.C.R. ont lieu tous les premiers jeudis du mois au siège social « Débit Parisien », 6, rue Thiers.

M.C. CORBEIL-ESSONNES. — Voici la composition du bureau 1950 :

Président : M. Marcel Saitre, 51, rue St-Spire, Corbeil (S.-et-O.). Vice-Président : M. Bourquin et Boulhotzer. Secrétaire : M. Pénot Gérard. Secrétaire adjoint : M. Balcaen. Trésorier : M.

A la table d'honneur, au banquet du M.C. de Châtillon, bien des représentants notables de notre sport et de notre industrie étaient présents : On reconnaît de gauche à droite : Collot, Lefèvre, le représentant de « Moto-Revue », Garreau, M. Berthiot, Mme Perrin, Beauvais, Mme Lhadevèze, Kiéné et Perrin.

Valdevit François. Assesseurs : M. Jarossay et Huck. Conseiller technique : M. E. Corbennols.

M.C. DU BEARN. — Nous rappelons que c'est le 9 avril que sera disputé le Circuit International de Vitesse de Pau. A cette occasion, le M.C.B. organise une Grande Concentration Motocycliste réservée à tous les membres d'un club possesseur d'une moto, side, ou vélomoteur. Pour tous renseignements s'adresser au siège social : 3, bd d'Aragon, Pau (B.P.).

MOTO-CLUB SAINT-CHAMONAIS. — A l'occasion de son 15^e anniversaire, le M.C.S.C. fait part du renouvellement de son bureau.

Président honoraire : M. Chavaune. Président actif : M. Jubin. Vice-Président : P. Malaure. Secrétaire général : G. Myon. Secrétaire adjoint : A. Martinon. Trésorier : E. Courtet. Administrateurs : MM. Joanne, Dimier, Mounier.

EPREUVE DE VITESSE POUR 100 et 125 cmc. Le M.C. Saint-Chamonnais organise le 14 mai 1950, une épreuve de vitesse pour petites cylindrées, catégories 100 et 125. Amateurs et Professionnels (épreuve inscrite au calendrier national de la F.F.M.). Pour tous renseignements, écrire au Secrétaire : G. Myon, 4, rue de la Haute-Garonne, Izieux (Loire).

A travers le Sport

- CALENDRIER DU MOIS DE MARS :**
- 19 Circuit de Vitesse (M.C. Marseille).
 - 19 Rallye de Printemps (A.M. Niçoise).
 - 19 Moto-Cross de Printemps (M.C. Clodonnien).
 - 22 Moto-Ball Cynodrome de Courbevoie. France-Selection Nord contre France-Selection Sud.
 - 26 Course de Côte de Charbonnières (M.C. de Lyon).
 - 26 Moto-Cross du Buffalo-Moto-Club.
 - 26 Moto-Cross du M.C. Toulousain.

UNE 50 CMC. DUCATI (MOTEUR CUCCIO)

ETABLIT 12 RECORDS DU MONDE

L'Autodrome de Monza vient de voir 12 nouveaux records du monde établis sur son circuit par le coureur Ugo Camarozzi, pilotant une 50 cc.

- 10 kms : 62 km. 717 ; 50 kms : 64 km. 539 ; 100 kms : 65 km. 224.
- 10 miles : 65 km. 729 ; 50 miles : 65 km. 041 ; 100 miles : 66 km. 092.
- 1 heure : 64 km. 857 ; 2 heures : 65 km. 538 ; 3 heures : 65 km. 261 ; 4 heures : 64 kmh. ; 5 heures : 65 km. 010 ; 6 heures : 65 km. 548.

Jean Léonce (à gauche) et Pierre Oliva (à droite), vainqueur des catégories 125 cc. et 250 cc. dans le Moto-Cross de Château-Gombert (Marseille).



CHAMPIONS DU MONDE ET DE FRANCE

LA F.F.M. DESIGNE LES PILOTES QUALIFIES POUR LES CHAMPIONNATS DU MONDE

Le Comité de la F.F.M. réuni le 8 mars 1950 sous la présidence de M. A. Pérouse a prononcé l'affiliation des clubs suivants :
 M.C. de Montmorency - M.C. Sardalais - M.C. Bondevillais - M.C. de Toulon ; et sous réserve de compléter leur dossier : Athlétic Club de Bobigny - A.M. Maconnaise - Club Sportif de Meaux.

En ce qui concerne les Championnats du Monde 1950, le Comité a arrêté ainsi qu'il suit la liste des conducteurs qui seront qualifiés pour participer au classement des Championnats du Monde 1950 :

Classe 125 cc. : MM. Bordan, Burgraff, Donini, Gaury, Maucourant, Nougier, Fahin Marcel, Remondini A., Rivola et Vaue.

Classe 350 et 500 cc. : MM. Barthe, Beauvais, Behra Jean, Cherrier, Collignon, Collet, Gambi, Guérin René, Houel, G. Lefèvre, Loyer, G. Monneret, F. Monneret et Perrin.

Congrès de la F.F.M. — M. Pérouse président, M. Violet, vice-président et M. Fragnaud, membre du Comité, seront les délégués de la F.F.M. au Congrès de Printemps de la F.I.M. qui aura lieu à Madrid du 9 au 12 mai prochain.

Commission de Moto-Cross. — Le Comité nomme MM. Baule et Jean Robbe, pour faire partie de la Commission de Moto-Cross de la F.F.M.

Le Comité charge la Commission de Moto-Cross d'étudier un projet de Championnat de Moto-

Cross en 1950 et éventuellement d'arrêter le règlement de Championnat.

Concentration Motocycliste. — Le Comité décide, d'accord avec la Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Motocycle de mettre à l'étude l'organisation d'une Concentration Motocycliste en 1950. Une sous-commission qui comprendra des délégués de la Chambre Syndicale et des Délégués de la F.F.M. se réunira prochainement à cet effet. MM. Mauve et Violet ont été désignés pour faire partie de cette sous-commission comme représentants de la F.F.M. Prochaine réunion du Comité le jeudi 27 avril à 17 heures.

CHAMPIONNAT DES CONDUCTEURS FRANÇAIS 1950

La F.F.M. met en compétition en 1950 le Championnat des Conducteurs Français de Motocyclistes pour les classes suivantes : Motos 125 cc., 350 cc. et 500 cc.

Ce Championnat est ouvert aux conducteurs de nationalité Française, détenteurs d'une licence de la F.F.M. pour 1950. Le classement sera établi en fin d'année par addition de points correspondant aux places obtenues par chaque conducteur dans les 4 meilleures courses, étudiées parmi les épreuves suivantes :

- 1°) pour la classe 125 cc.
- 30 avril : Circuit de Vitesse de Paris. 18 mai : Circuit de Vitesse de Tarare. 3-4 juin : 22° Bol d'Or. 2 juillet : Circuit de Vitesse de l'A.M.S. 6 août : Grand Prix de France. 8 octobre : Coupe du Salon.
- 2°) pour les classes 350 et 500 cc.

30 avril : Circuit de Vitesse de Paris. 7 mai : Circuit de Vitesse du Cinquantenaire à Roubaix. 18 mai : Circuit de Vitesse de Tarare. 3-4 juin : 22° Bol d'Or. 2 juillet : Circuit de Vitesse de l'A.M.S. 16 juillet : Circuit d'Albi. 6 août : Grand Prix de France. 8 octobre : Coupe du Salon.

BRASSARDS DE VITESSE AMATEURS 1950

Pour la saison 1950, la F.F.M. met en compétition les Brassards « Amateurs » pour les catégories suivantes :

Motos : classes 125, 175, 250, 350, 500 cc. Sides : classes 350, 600, 1000 cmc. Les Brassards « amateurs » sont ouverts aux conducteurs de nationalité française, détenteurs de la licence « amateurs » 1950 de la F.F.M. Le classement final sera établi en fin d'année par addition des points obtenus. Pour ce classement, 8 courses sont retenues :

- 2 avril : Courses qualificatives au Bol d'Or (AMCF). 14 mai : Circuit de Châteauroux (MC Centre). 21 mai : Circuit d'Orléans (AMC Orléanaise). 28 mai : Circuit de Vitesse Amateurs (MC Bourgogne). 4 juin : Circuit de Moulins (MC Moulins). 11 juin : Circuit de Bourges (MC du Berry). 18 juin : Circuit de Vitesse Amateurs (MC Auvergne). 2 juillet : Circuit de Vitesse Amateurs (MC Touraine). 30 juillet : Circuit de Vitesse (AM Nîcoise).

Sur ces courses, les 4 meilleures seules entreront en ligne de compte et dans chaque classe, le conducteur ayant totalisé le maximum de points sera détenteur du Brassard Amateur 1950.

parcours le freinage, la maniabilité, et la tenue de route compteront plus que la vitesse pure et les chevaux.

Failli les engagés, signalons pour les 500 cc. : Pagani (Gilera 4 cyl. et Lorenzetti (Guzzi bicylindre) parmi les Italiens ; les Anglais Tommy Wood (Norton « double arbre »), Anderson (Guzzi « Gambalunga ») ; les Français Collet pour ses débuts chez Gilera, Houel (Gilera « Saturno »), Perrin (Norton) et de nombreux régionaux.

Pour les 350 cc. : Lorenzetti (Guzzi) et encore Houel, Anderson et Collet (A.J.S.), Wood, Perrin, Salas Berlié (Velocette) et Pagani sur la nouvelle Parilla.

En un mot : Du grand sport en perspective.

COURSE DE COTE DE CHARBONNIERES DU 26 MARS 1950, ORGANISEE PAR LE MOTO-CLUB DE LYON ET DU RHONE

EXTRAITS DES REGLEMENTS

Le M.C.L. organise le 26 mars 1950 une course de côte pour motocyclistes et sidecars. La course aura lieu sur la route privée du Casino de Charbonnières, près de Lyon, dans la montée du tir aux pigeons. La distance à parcourir est d'environ 1.000 mètres.

Seront seuls admis à participer à la course les membres des clubs motocyclistes nationaux munis d'une licence pour conducteurs.

Il y aura deux catégories :
 — Une catégorie motocyclistes et sidecars de course répondant aux caractéristiques de la F.F.M. L'emploi du compresseur est interdit. Le carburant obligatoire est l'essence commerciale dépourvue d'alcool présentant un indice d'octane de 80.

— Une catégorie motocyclistes et sidecars de sport ou de tourisme. Dans cette deuxième catégorie seront seuls admis à concourir, les véhicules qui répondront aux conditions suivantes :

- 1° Etre d'un type de série régulièrement fabriqué par le constructeur.
 - 2° Etre muni d'un dispositif d'éclairage qui ne sera pas une improvisation.
 - 3° Fonctionner à l'essence de tourisme.
- Dans chaque catégorie, voici les cylindres acceptés :
- 1° — Cylindrée maximum 125 cmc.
 - 2° » » 250 cmc.
 - 3° » » 350 cmc.
 - 4° » » 500 cmc.
 - 5° Sidecars cylindrée maximum 600 cmc.
 - 6° » » 1000 cmc.

Les départs seront donnés arrêtés, moteur en marche, l'arrivée sera prise lancée.

CLASSEMENT ET PRIX

Il y aura un classement catégorie course et un classement catégorie tourisme et sport. Les prix seront les suivants :

Catégorie Course :	1er		2e	
	Motos	Sidecars	Motos	Sidecars
125 cmc. :	3.500	4.000	1.000	1.500
250 cmc. :	3.500	4.000	1.000	1.500
350 cmc. :	3.500	4.000	1.000	1.500
500 cmc. :	4.000	4.000	1.500	1.500
600 cmc. :	4.000	4.000	1.500	1.500
1000 cmc. :	4.000	4.000	1.500	1.500

Catégorie Tourisme et Sport

Motos	1er		2e	
	Motos	Sidecars	Motos	Sidecars
125 cmc. :	2.000	2.500	2.000	2.500
250 cmc. :	2.000	2.500	2.000	2.500
350 cmc. :	2.000	2.500	2.000	2.500
500 cmc. :	2.500	3.000	2.500	3.000
600 cmc. :	2.500	3.000	2.500	3.000
1000 cmc. :	2.500	3.000	2.500	3.000

Prix au meilleur temps de la catégorie course : 3.000 fr.
 Prix au meilleur temps de la catégorie tourisme et sport : 2.000 fr.

Tous ces prix sont cumulables. Les engagements seront reçus à partir du 25 février 1950, au Siège du Motocycle-Club de Lyon, 7, place des Terreaux, jusqu'au 20 mars à minuit. Ils devront être accompagnés d'un bulletin d'engagement entièrement rempli.

MOTO-BALL

Le dimanche 26 mars auront lieu deux grands matches de Moto-Ball au Cynodrome de Courbevoie, Stade Municipal. Les équipes en présence seront : Sélection française Nord contre Sud, et M.B.C. Orly-Thiais contre Courbevoie-Sport. Transports : Trains St-Lazare, descendre à Courbevoie-Sport. Autobus : 175, 163 et 164 à la Porte Champerret.

COURSES DE 350 ET 500 CMC. A ROUBAIX

A l'occasion du Grand Prix Automobile du Cinquantenaire qui sera organisé par l'A.C. du Nord le 7 mai, auront lieu, le même jour, deux courses de motos.

La première réservée aux 350 cmc. comportera 42 tours du circuit, soit 124 kms 860 et la seconde pour les 500 cmc. se disputera sur 47 tours, soit 139 kms 724.

Deux remarques : aucune moto ne pourra courir dans une autre classe que celle correspondant à sa cylindrée ; le nombre des concurrents est limité, pour chaque épreuve à 18. Renseignements au M.C. du Nord, 42, rue du Mal Foch, Roubaix.

RALLYE LIEGE-MILAN-LIEGE

La Royal Motor Union de Liège remet sur pied pour la première fois depuis 1939, ses deux célèbres championnats d'endurance et de grand tourisme : Liège-Rome-Liège (4.650 kms) pour les automobiles et Liège-Milan-Liège (2.500 kms) pour les motocyclistes (en 1 étape).

Inscrite aux calendriers internationaux de la F.I.A. et de la F.I.M., ces importantes manifestations sportives constituent de véritables critères de la route suscitant un immense intérêt dans le monde des sportifs comme des constructeurs.

Les règlements et les itinéraires de ces 20° grands championnats qui se dérouleront du 16 au 20 août 1950 paraîtront prochainement.

Pour tous renseignements, s'adresser au Secrétariat permanent du Royal Motor Union, 38, boulevard de la Sauvenière, Liège.

RACERS 500

La première épreuve française de Racers 500 que l'A.C.I.F. et l'A.G.A.C.I. escomptaient faire disputer le 19 mars sur le circuit de Bagatelle ou à Montlhéry, n'aura pas lieu.

Les pouvoirs publics n'ayant pas donné à temps les autorisations nécessaires, les organisateurs ont reporté l'épreuve en lever de rideau du 3° Grand Prix de Paris Automobile, le 30 avril prochain, à Montlhéry.



Gilbert Brassine, vainqueur du G. P. de Printemps à Montreuil, P. de Printemps à Montreuil.



Le belge Van Cappelen, gagnant la première manche du match Franco-Belge.



R. Moury (Orléans), vainqueur de l'épreuve des 250 cmc. Nationaux.

LE BOL D'OR -- 1950 --

L'épreuve qualificative du XXII° Bol d'Or LE 2 AVRIL

AU XXII° BOL D'OR

Rappelons que c'est le dimanche 2 avril prochain à l'Autodrome de Montlhéry, qui se dérouleront les Courses de Vitesse de Trois Heures, les populaires épreuves qualificatives au « Bol d'Or » de juin 1950.

Cette année elles revêtiront une importance exceptionnelle. Les clubs de Paris et de province y présentent leurs meilleurs délégués spécialistes et animateurs des courses de vitesse en circuit.

Les demandes parvenues aux Organisateurs font bien augurer du succès de cette journée motorisée et l'on peut prévoir un sérieux accrochage sportif entre nos meilleurs « As Amateurs » de la moto et du sidecar.

EPREUVES DE QUALIFICATION

M. Mauve, bien connu de tous les motards, a repris l'an passé l'organisation de sa célèbre épreuve d'endurance, et rencontré un franc succès.

Les éliminatoires qui auront lieu le 2 avril sur le circuit de 6 kms 283 de Montlhéry (parcours du Bol d'Or) constitueront en outre l'ouverture de la saison 1950 en France.

Il y aura deux courses simultanées de trois heures chacune : la première réservée aux motocyclistes 250, 175, 125 cmc. et les sides 1000, 600 et 350 cmc. ; la seconde se disputant une heure après groupera les motos 500 et 350 cmc.

Les coureurs titulaires de la licence « amateur » de la F.F.M. pourront ainsi démontrer leurs qualités et se qualifier automatiquement pour le Bol d'Or des 3 et 4 juin.

PREMIERE EPREUVE DES BRASSARDS DE VITESSE AMATEURS 1950

La Fédération Française de Motocyclisme, veut de mettre en compétition pour 1950, les Brassards de Vitesse de Motocyclistes de Trois heures sur le rapide circuit de 6 kms 283, de l'autodrome, sera la première épreuve comptant pour le classement de ce championnat officiel de la Fédération. Ce sera la seule épreuve de la région de l'Île de France, bénéficiant de l'attribution de points à nos meilleurs « cracks » du guidon.

Il a été créé des Brassards de Vitesse pour toutes les catégories de motos et de sidecars, soulignons ce fait important : cette épreuve de qualification au « Bol d'Or » comporte toutes ces catégories, c'est à dire : Motos 125 175, 250, 350, 500 cmc. ; les sidecars 350, 600 et 1000 cmc. Les concurrents classés seront donc dès le 2 avril au soir titulaires d'un nombre de points qui les avantageront dans les classements futurs.

COUPE D'OR DES RACERS 500 CMC.

A la fin de la première épreuve de 3 heures des éliminatoires pour le Bol d'Or, aura lieu le départ de la première épreuve de vitesse pour les racers 500 organisée en France.



COURSE DE VITESSE DE MARSEILLE

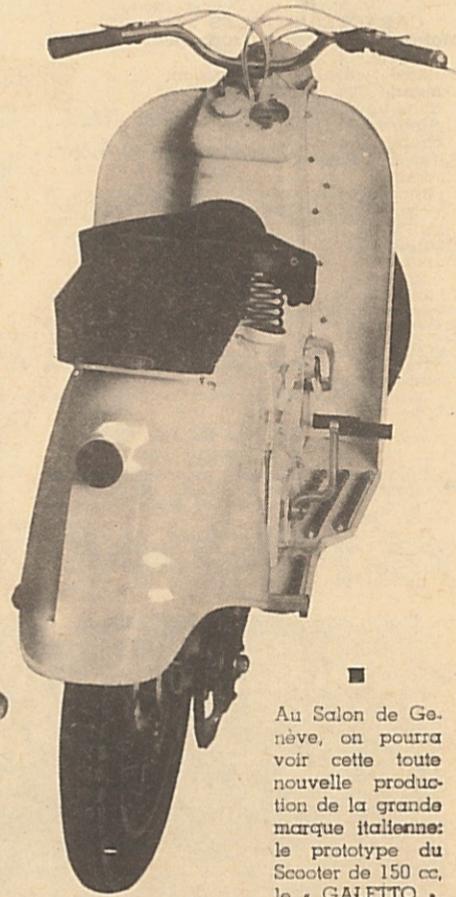
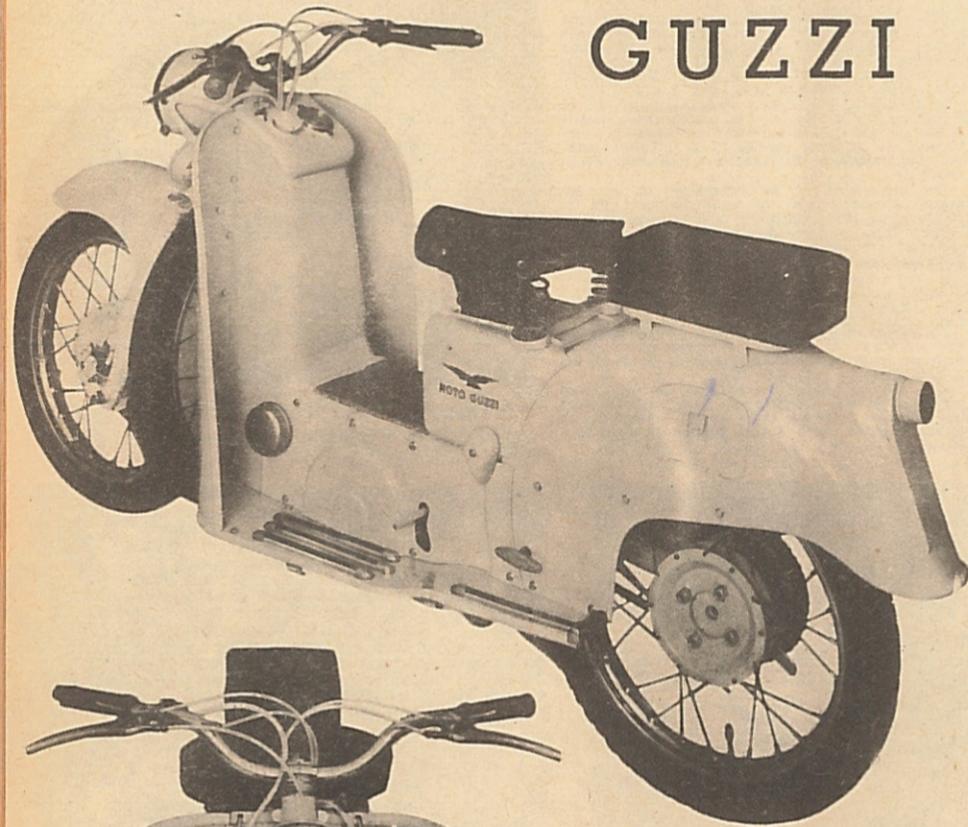
La saison des Courses Motocyclistes s'ouvrira cette année à Marseille à l'occasion du Circuit International de Vitesse organisé par le Moto-Club de Marseille.

La Commission Sportive du Club a réussi à mettre sur pied deux épreuves qui seront disputées, pour les 350 cmc. le samedi 18 mars après-midi sur 80 kms, et pour les 500 cmc. le dimanche 19 mars sur 100 kms l'après-midi également.

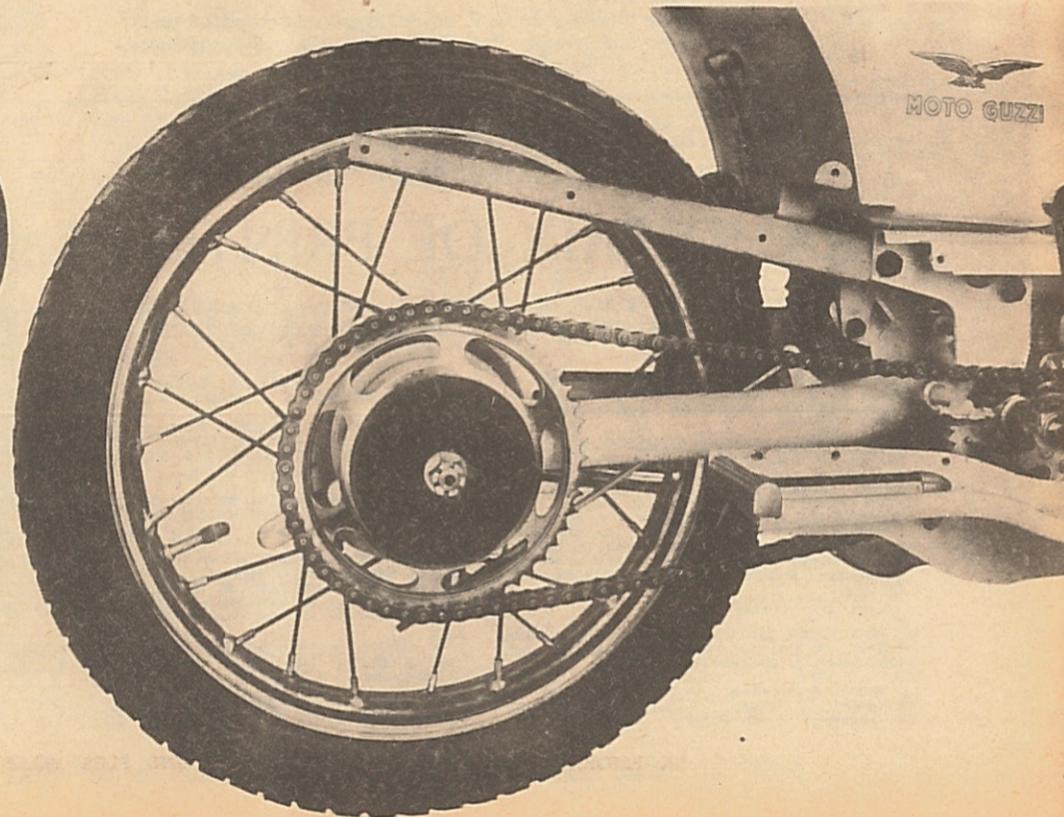
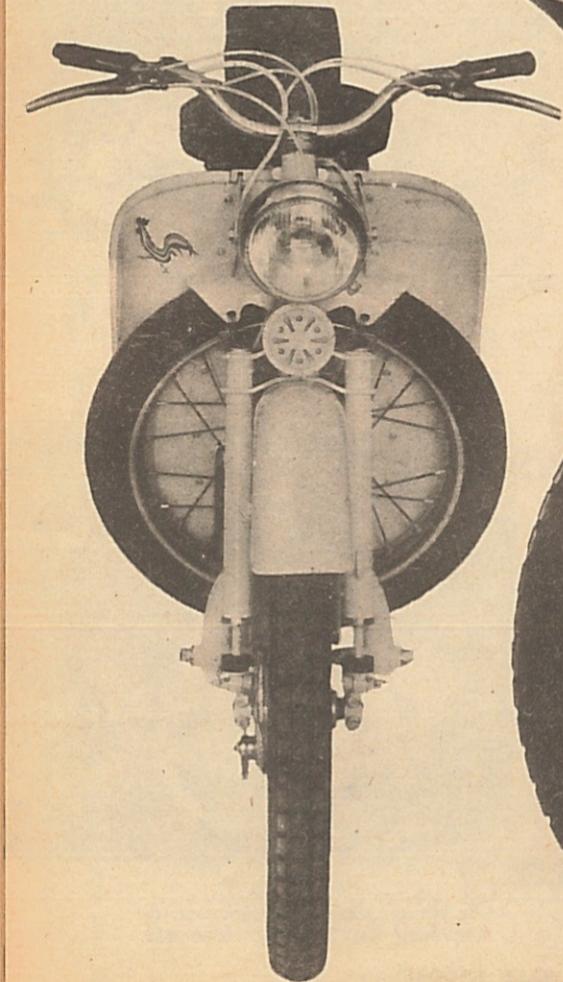
Le circuit utilise les allées du Parc Borély et la route de l'Hippodrome du même nom. Le sol soigneusement refait offre une surface impeccable. Le tracé en forme de huit, doit permettre une vitesse de l'ordre de 115 au tour et mettra machines et pilotes à l'épreuve, puisque sur ce

H E B D O M A D A I R E T O U S L E S S A M E D I S

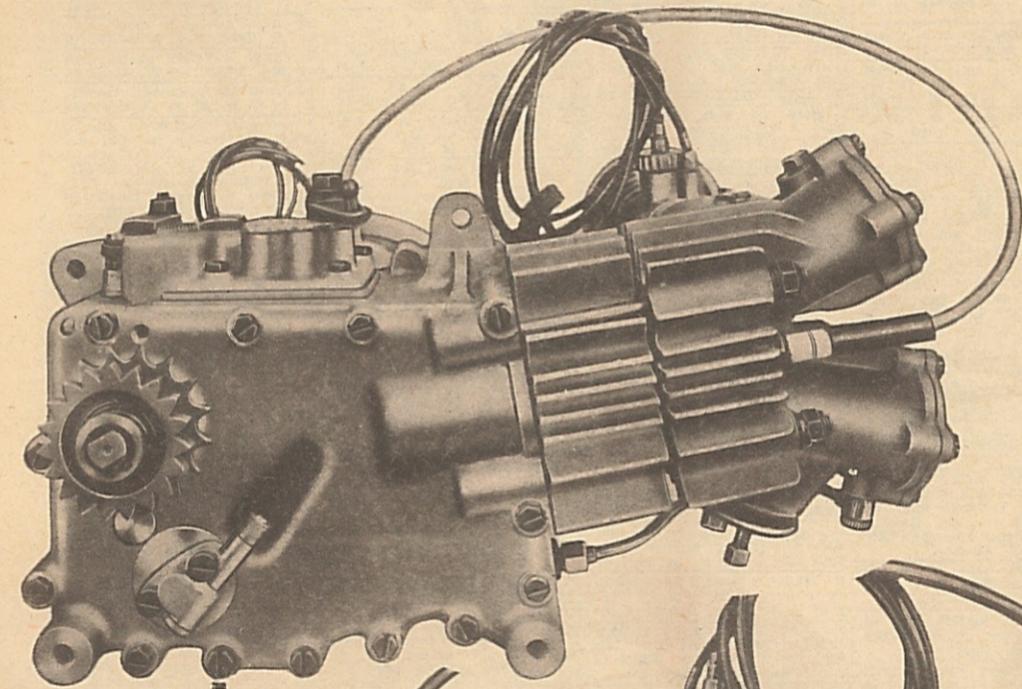
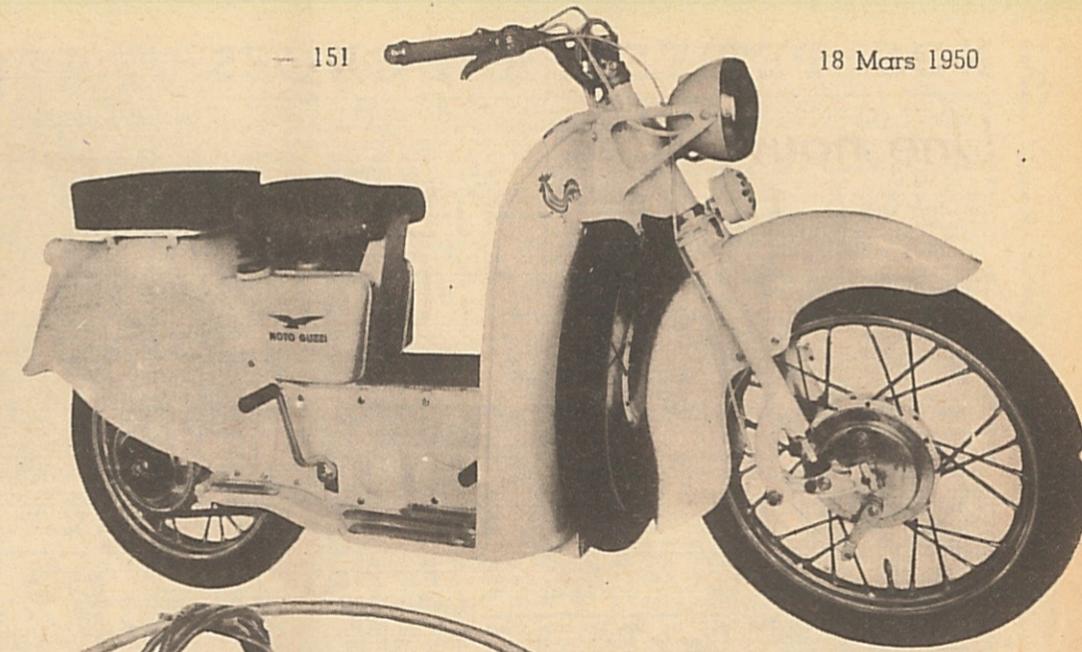
Une nouveauté : LE SCOOTER GUZZI



Au Salon de Genève, on pourra voir cette toute nouvelle production de la grande marque italienne: le prototype du Scooter de 150 cc, le « GALETTO ».

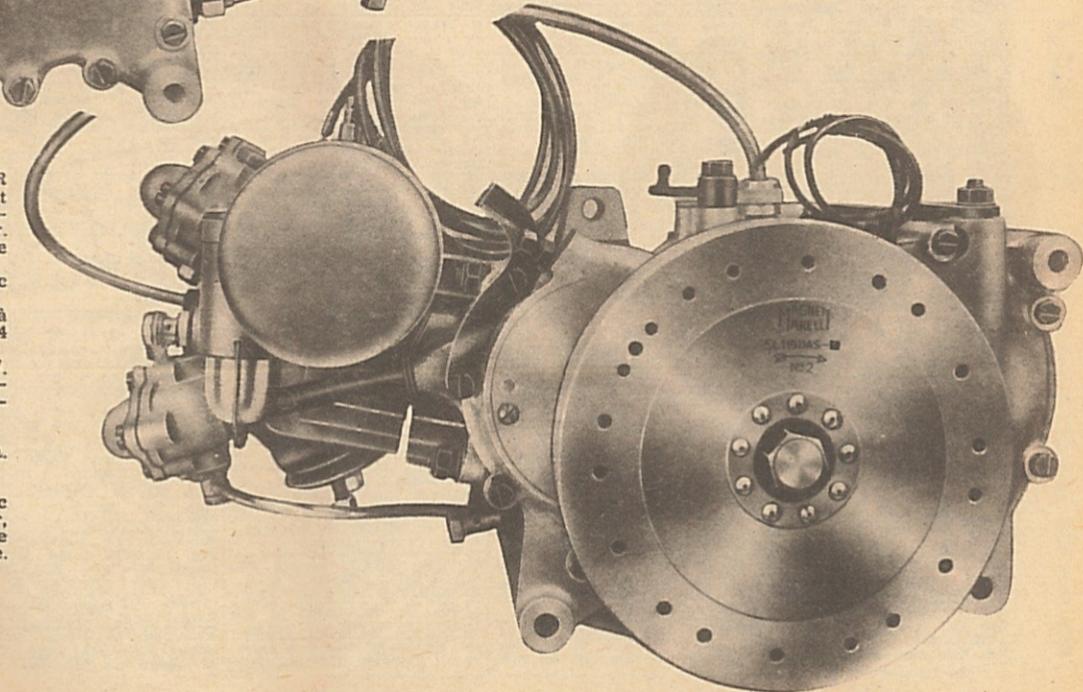


CARACTERISTIQUES :
Moteur : à 4 temps, soupapes en tête.
Culasse : en alliage léger, commande des soupapes encloses dans un carter à bain d'huile.
Cylindre : en alliage léger avec chemise en fonte spéciale.
Alésage : 60 mm.
Course : 53 mm.
Cylindrée : 150 cmc.
Commande des soupapes : à poussoirs et culbuteurs.
Rapport de compression : 6 à 1.
Puissance effective : 6,4 CV à 5.200 tours.
Changement de vitesse : à 3 rapports de démultiplication : 1^{er}, 1:2,72 ; 2^e, 1:1,80 ; 3^e, 1:1.
Commande du changement de vitesse : à pédale (ou à main, sur demande).



Lubrification : sous pression, réservoir séparé.
Contenance du réservoir d'huile : env. 3 litres.
Contenance du réservoir d'essence : 2 litres avec réserve de 1 litre environ.
Consommation d'essence : 2 litres 3/4 aux 100 kms.
Autonomie : environ 245 kms.
Allumage : par volant-magnéto-alternateur, avec rupteur séparé sur l'arbre à cames.
Embrayage : disques métalliques à sec.
Transmission : par chaîne à rouleaux.

Cadre : avec suspension AR élastique par bras oscillant avec ressorts en spirale enfermés au-dessus du moteur.
Amortisseur arrière : réglable à friction.
Fourche : télescopique avec bras oscillants inférieurs.
Roues interchangeables : à rayons avec jantes 17x 2 1/4 roue de rechange.
Pneus : AV 2,50x17; AR 2,75x17.
Freins : en alliage léger; l'avant commandé à main, l'arrière à pédale.
Mise en marche : par kick.
Empattement : env. 1,287 m.
Poids : env. 107 kgs.
Vitesse max. : env. 80 kmh.
Installation électrique : avec volant, magnéto, alternateur, batterie, phare avant, lampe arrière, avertisseur électrique.



LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

Recordman du Bol d'Or - Catégorie 175 cc.
Ex-chef du Service réparation Monet-Goyon

TERROT

MOTOBÉCANE

MOTOS ET VELOMOTEURS

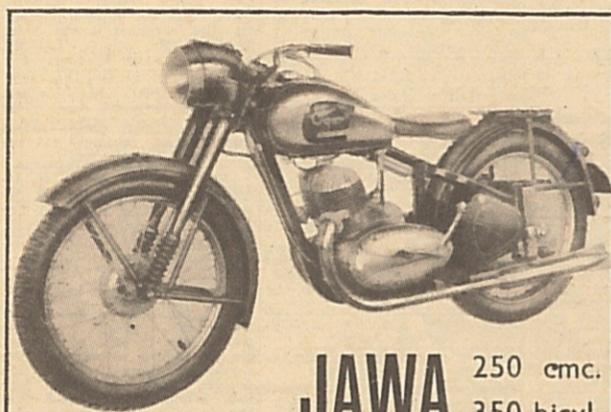
LIVRAISON RAPIDE

NEUF — PIÈCES DÉTACHÉES — OCCASION

EXPÉDITION DANS TOUTE LA FRANCE

VENTE A CREDIT

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



JAWA 250 cmc.
350 bicyl.

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied - Débrayage automatique
Suspension Arrière
DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

Agent général pour la France et l'Algérie
Ets POCH, 127, av. de Neuilly - Neuilly-s-Seine
Tél.: SAB. 61-70

STATION SERVICE SPÉCIALISÉE

Pièces Detachées Origine
NIEL GARAGE, 8, rue Fourcroy - PARIS (17^e) WAG.: 52-62

L. JEANNIN

Excourreur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE — ECHANGE — REPARATIONS

Représentant de toutes marques Françaises
et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)

11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15^e)
Métro: Porte de Versailles Tél.: LEC. 80-62

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

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

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

Les plus beaux
aux meilleurs prix

ROY

FACILITES

LEGER A DOUBLE SUSPENSION
ETUDIE POUR CHAQUE CYLINDREE
modèle V 35.000 - M 38.000 - R 42.000 - T 43.000
36, r. de Bordeaux - Maisons Alfort - ENT 29-70

Joindre timbre
pour réponse

REALESAGE MOTOS EMBIELLAGE

FOURNITURES GENERALES

Toutes pièces détachées

SICAM

Tous les accessoires

SOCIETE NOUVELLE A.R.L. CAPITAL 300.000 FR\$
5, av. du Général de Gaulle (Pont de Neuilly)
Tél.: LON. 16-89 PUTEAUX (Seine)

9 fois recordman du monde
VAINQUEUR du BOL D'OR
1949 — Catégorie 175
(record battu)

MARCEL PAHIN

A L'AGENCE GENERALE PARISIENNE

AUTOMOTO

vous conseillera sur le choix de votre moto
REPARATIONS MISES AU POINT
VENTE A CREDIT

62, Avenue de la GRANDE - ARMEE, 62
(PARIS-PORTE MAILLOT) TEL. GAL. 57 95

Pour toutes pièces de motos
B.M.W. — ZUNDAPP

adressez-vous à la Société

C.E.M.E.C.

RUE DES PRES, à BIEVRES (S.-et-O.)

ECRIRE OU SE RENDRE A CETTE ADRESSE

Envoi de pièces contre remboursement.

Téléphone: MANSARD 67-22

DISPONIBLE IMMEDIATEMENT:

TOUTES PIÈCES B.M.W. - Fourches, roues et pneus 25 x 3,50
parfait état. — Lot de cylindres Puch et Pistons
CONSULTEZ-NOUS POUR NOS NOUVELLES MACHINES
TYPE 47 - 750 CMC.



c'est un
"DIEM"
MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDÉMS

28-30, RUE DU BORGEO - PARIS 20^e
MÉNIL 45-47

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone: ETAMPES 497

CHROME - CUIR

38, RUE DU CHATEAU-D'EAU, 38

PARIS-10^e Tél.: Nord 08-09

TOUS VÊTEMENTS DE CUIR

POUR LA MOTO ET LA VILLE

Exiger la marque « CHROME-CUIR » chez

vos fournisseurs habituels.

Catalogue gratuit sur demande



LA SELLE SOUPLE

REYDEL

suspension
SANDOW

...TELLEMENT MIEUX

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

Pédalez
sans effort
vite et loin

AVEC LE MERVEILLEUX

DERNY

la nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem

DEMANDEZ LE CATALOGUE

DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé
Tél. DiDerot 76-01 PARIS (XII^e)

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!
BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

SAKER LEVALLOIS

CASQUES — EQUIPEMENTS

MONNERET

TOUS LES VELOMOTEURS

3 MAGASINS A PARIS:

SUD: 106, avenue Aristide-Briand - Montrouge - ALE. 21-71

CENTRE: 7 et 9, Boul. Beaumarchais (Bastille) TUR. 96-56

NORD: 138, rue de Tocqueville — (Porte d'Asnières)

MOTO - RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 24-40

Toutes Marques Françaises et Etrangères
SPECIALISTE B.M.W.

80^e Année MOTOS DEPREZ CYCLES

187, r. Armand Sylvestre, COURBEVOIE - DEF 07-01 - 07-02

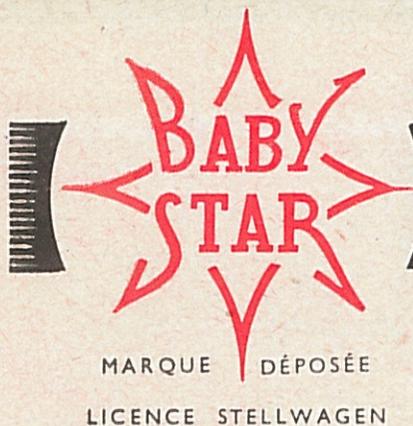
Agence VELOSOLEX — Station Service

Dépositaire Peugeot, Motobécane, Gnome-Rhône, Monet-Goyon

Scoter AGF, Sidecar Bufflier, Remorques, etc...

VENTE A CREDIT

Dépannages — Réparations — Pièces détachées



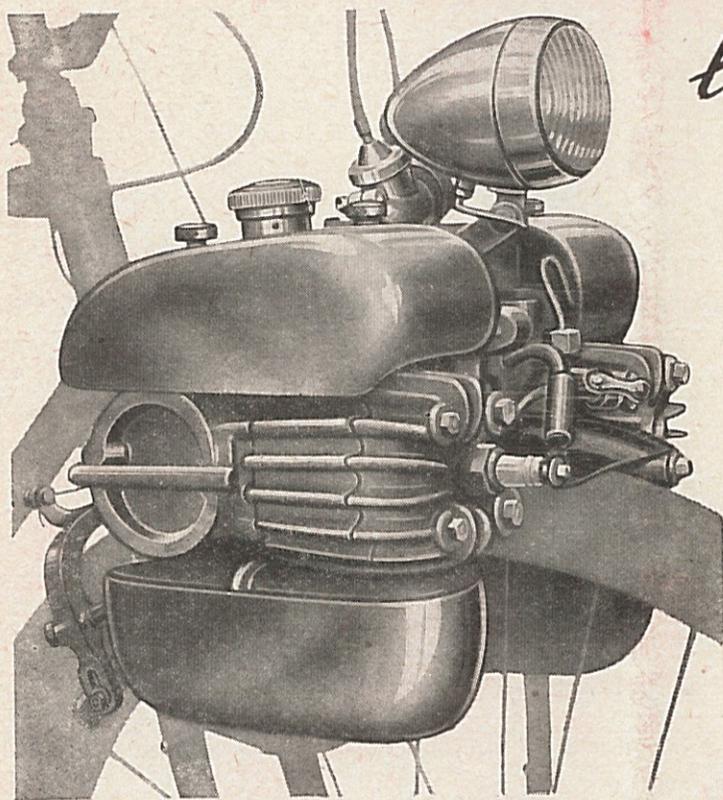
Moteur auxiliaire

ADAPTABLE SUR TOUTES BICYCLETTES

BABY+STAR

le plus moderne

CAR IL COMPORTE
LES DERNIERS
PERFECTIONNEMENTS



ÉLÉGANCE

LA SYMÉTRIE DU BABY-STAR
ET SON CAPOT AÉRODYNAMIQUE
ASSURE UNE ÉLÉGANCE INCOMPARABLE

SILENCE

LE SILENCIEUX DE GRANDE CAPACITÉ
ASSURE LE PARFAIT REFROIDISSEMENT DES
GAZ et un SILENCE "MACHINE A COUDRE"

PRATIQUE

EMBRAYAGE & DÉBRAYAGE AUTOMATIQUE
ÉCLAIRAGE INTENSE. UN FREIN AVANT
PUISSANT EST LIVRÉ AVEC LE MOTEUR

ALLUMAGE

PAR GROS VOLANT MAGNÉTIQUE ASSURE
DES DÉPARTS FACILES, ALLUMAGES AUX
FAIBLES ALLURES ET RALENTI PARFAIT

MÉCANIQUE

TÊTE ET PIED DE BIELLE SUR AIGUILLES
CHEMISE FONTE CENTRIFUGÉE
ENTRAÎNEMENT SILENCIEUX PAR GALET
1 L. 1/2 aux 100 kms, VITESSE LIMITÉE à 35 kms
à L'HEURE, COTES SANS PÉDALER jusqu'à 7%

BABY+STAR
le mieux étudié
DES MOTEURS
AUXILIAIRES

★ RENSEIGNEMENTS
ET NOTICE
SUR DEMANDE

S. E. T. A. M.
Constructeurs

23, Rue Emile-Zola SAINT-OUEN (Seine)

TÉL. CLI 00.02

BABY+STAR... EST MONTÉ D'ORIGINE PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS FRANÇAIS