

Moto revue

38^e ANNEE. — 15 AVRIL 1950. — N° 977

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

LES
ELIMINATOIRES
DU BOL D'OR



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

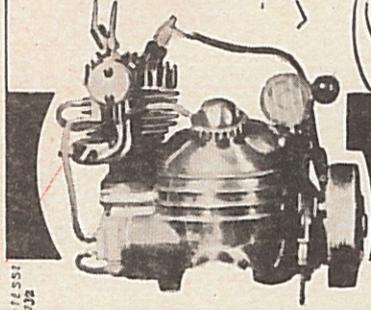
REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

En Indochine : jusqu'ou vont nos vélomoteurs modernes !
(photo de H. Baudon à Dalat).

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

Souple
• PUISSANT
Economique

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



...et
bien en mains

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

**Essayez...
vous adopterez**

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

Le Poulain

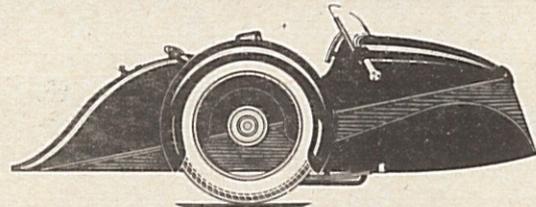
78, RUE DANTON - LEVALLOIS-PERRET (SEINE) TELEPHONE PER 43 74
Egalement livrable monté sur bicyclette mixte
PRIX DU GROUPE PROPULSEUR COMPLET : 19.500 fr.

CONTRÔLE
6.722

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

12, r. Anatole-Primat - VILLEURBANE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :
32.300 - 36.800 - 47.500 - 49.500
51.000 - 56.000 - 58.000 - 60.000 - 62.000
En vente libre, livrés avec pneus et chambres

FACILITES DE PAIEMENT SUR DEMANDE

AGENT GENERAL POUR LA SEINE :
MOTO - DANTON, 14, rue Danton
Tél. : PER. 19-11 LEVALLOIS

LA QUALITE LA MEILLEURE
10.000 FRANCS MOINS CHER

MOTOCYCLISTES



*Roulez
confortablement
par tous
les temps*

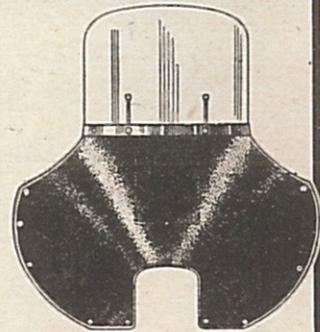
PLEXIGLAS 3 mm.

Voyagez dorénavant sans fatigue, tout en améliorant votre moyenne

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE

Pose immédiate sur toutes machines
EXPEDITIONS
Modèle Spécial pour TRI

H. DELANNET



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

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

Première participation de Scooters aux épreuves 1950
PARIS-NICE EN UNE SEULE ETAPE : 985 KMS.

3 SCOOTERS
au DEPART

BERNARDET

3 SCOOTERS
à l'ARRIVEE

CLASSEMENT

1	ers ex-æquo	PIERRE BERNARD	sans
2	" "	PECHON GEORGES	pénalisation
3	" "	PECHON MARCEL	

Cette équipe enlève la coupe REDEX

1^{ers} à la course de côte de La Turbie
(par addition de temps)

Ets BERNARDET Frères

104, avenue de la République
CHATILLON - s - BAGNEUX
Tél. : ALE. 24-20 — 24-21

Pneus DUNLOP — Chaîne BRAMPTON — Carburateur GURTNER — Moteur YDRAL
Volant SAFI — Bougies G.M.D. — Moteur traité au REDEX

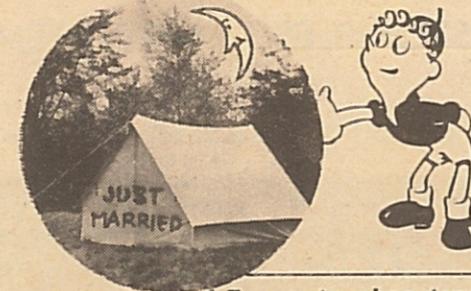
**UN CADEAU
DE MARIAGE**

VOILA!

Une maison de campagne légère, solide, confortable, que l'on installe partout où l'on veut...

Voilà le cadeau "pas banal"
qui enchantera les jeunes mariés.

Mais choisissez bien! Exigez des tentes en tissu HIMALAYA, adopté depuis de nombreuses années par tous les grands explorateurs et la majorité des campeurs.



HIMALAYA
LE TOIT DU MONDE

En vente chez tous les détaillants spécialistes en articles de sport et de camping, et dans les rayons spécialisés des Grands Magasins.

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

irrenversible

ACCU SEC INSULFATABLE

DARY

MOTO

40 RUE VICTOR-HUGO COURBEVOIE SEINE DÉF 23-37

D 14

Tout
A PORTÉE DE LA MAIN

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

TOUJOURS SANS PENALISATION !
DEJA VICTORIEUX...

dans le GRAND PRIX DES PETITES MOTOS
DANS NICE-PARIS — AU BOL D'OR
LE MERVEILLEUX

DERNY

avec son moteur de 98 cmc. de cylindrée, piloté par
Pierre Mabillet

TRIOMPHE DANS

PARIS-NICE

1^{er} SANS PENALISATION
CATEGORIE 125 CMC.

équipé avec les réputées spécialités
Pneus HUTCHINSON — Carburateur AMAC — Bougie
FLOQUET — Jantes RIGIDA — Tubes DE CHEVILLON
Moyeux « IDEAL » — Chaîne YELLOREX — Dérailleur
CYCLO — Manivelles DURAX — Pédales LYOTARD —
Selle IDEALE — Guidon LUX — Poignées LEFOL — Email
COULON — Garde-boue REINARD ET CHAPUISET —
Roue libre J. MOYNE

Pédalez sans effort, vite et loin... avec DERNY
la nouvelle formule de la bicyclette et du tandem

DERNY-MOTOR
49, avenue de Saint-Mandé - PARIS-12^e
Tél. : DIDerot 76-01

PARIS-NICE
a donné aux

Motos JAWA

l'occasion de prouver brillamment
leur supériorité incontestable.
CATEGORIE 250 cmc.

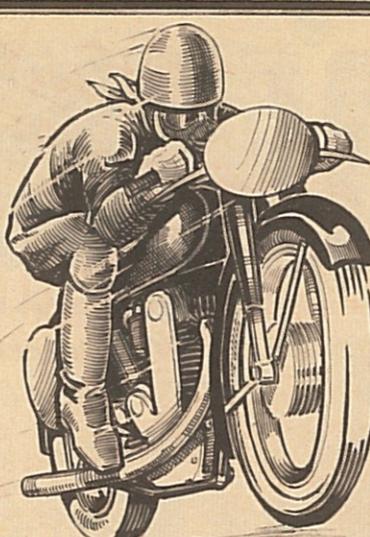
1^{er} ex-æquo : A. CHANDON (Jawa)
M. RENE (Jawa)
A. GUIGE (Jawa)
M. BREGANI (Jawa)
G. PIEMARTIN (Jawa)

TRIOMPHE DE LA REGULARITE

DISPONIBLES IMMEDIATEMENT

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



Georges MONNERET

LA COMPÉTENCE...
...QU'ON NE DISCUTE PAS !

AGENT de toutes les grandes
marques mondiales :

GRIFFON — PEUGEOT — GNOME-RHONE
JONGHI — GUILLER — MOTOBECANE
MONET-GOYON, etc... etc...

Agent exclusif pour la France A.J.S.

*vous annonce l'arrivée...
...de ses nouveaux modèles*

AVANT DE FIXER
VOTRE CHOIX

UNE VISITE A L'UN DE SES
3 MAGASINS
S'IMPOSE !

PARIS-NORD
138, rue de Tocqueville 17^e - WAG. 95-59

PARIS-CENTRE
7-9, Boulevard Beaumarchais 11^e - TUR. 96-56

PARIS-SUD
106, av. Aristide-Briand, Montrouge - ALE. 21-71

Equipeement vestimentaire
AVION — AUTO — MOTO

LEMECIER - AVIATION

LE GRAND SPECIALISTE DU CUIR

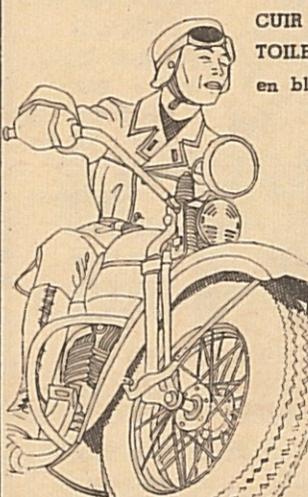
Fournisseur de l'Armée de l'Air, de la Marine Nationale,
des Clubs d'Aviation, Police motorisée, Pompiers, etc...

32, rue Leningrad - PARIS-8^e — EUR. 45-80
(près de la Place Clichy)
Ouvert Lundi - Fermé Samedi

CUIR SOUPLE PUR CHROME
TOILE IMPERMEABLE OU NON
en blanc - beige - azur - marine
bis - marron - cachou

MANTEAU
VESTE 3/4
PANTALONS
— GANTS —
BLOUSONS
CANADIENNE
SERRE-TÊTE
COMBINAISONS

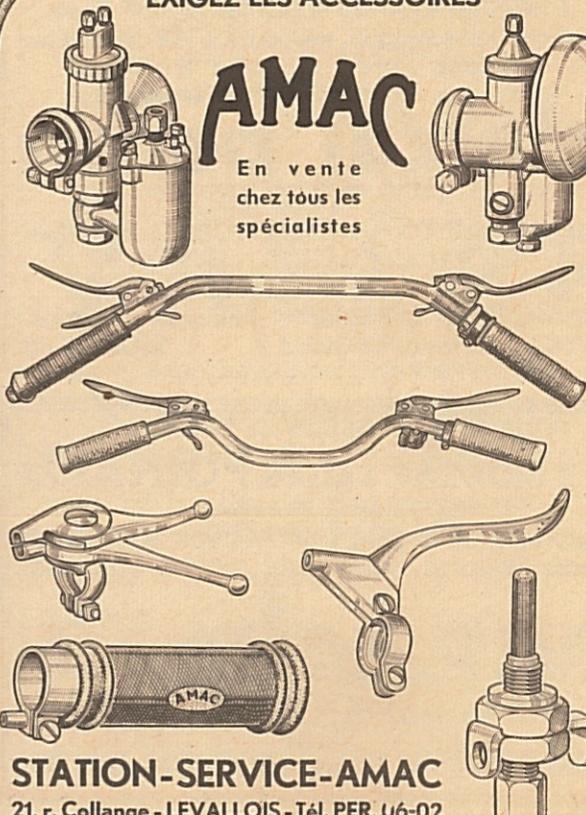
Conditions spéciales aux
membres des Clubs



EXIGEZ LES ACCESSOIRES

AMAC

En vente
chez tous les
spécialistes



STATION-SERVICE-AMAC
21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. U6-02

"CYCLOLUX"

TRACTION AVANT



CYCLOMOTEUR

à fourche élastique
double frein tambour
FERODO
Toutes les côtes sans pédaler.
Poids : 24 kg.
Vitesse 35 kmh.
Puissance
Economie
Confort
Elégance

MOTEUR
inversé
assurant
une propreté absolue.

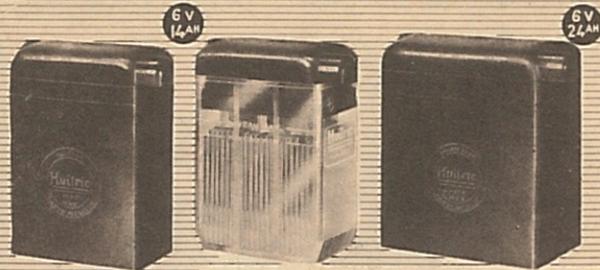
49 cc. - 2 temps
1 l. 1/2 aux 100.

Allumage et éclairage par volant magnétique.
Poids : 7 kg. 300

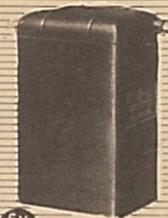
Immédiatement adaptable sur tout vélo

MAGASINS D'EXPOSITION ET BUREAUX :
8, rue de Richelieu - PARIS-1^{er} — RIC. 18-30

AGENTS pour vous assurer l'exclusivité régionale, consultez-nous !



UN DE CES 5 MODÈLES
CONVIENT
A VOTRE MACHINE



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

ACCUMULATEUR
Huitric

Vous pouvez acheter une moto anglaise
L'INCOMPARABLE EXCELSIOR 197 cmc.
fourche télescopique, suspension AR, sélecteur,
éclairage accus, compteur lumineux.
au prix de **155.000 francs**

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE
vous présente aussi

La 500 NORTON « DOMINATOR » 2 cylindres
LIVRAISON RAPIDE — CREDIT

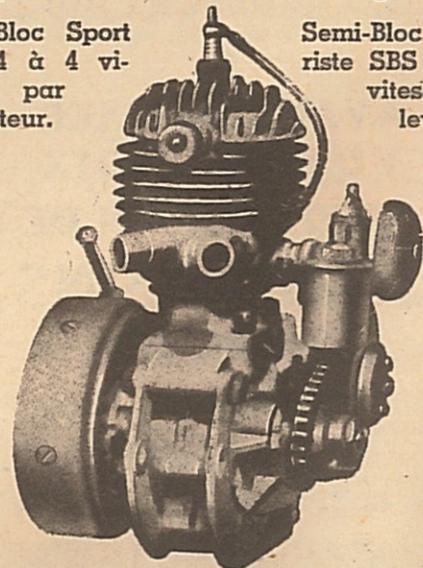
Toutes les grandes marques Françaises
50, av. Edouard-Vaillant - Boulogne-sur-Seine
Métro : Porte de St-Cloud MOL. 29-62
OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

Moteurs "STAINLESS"

2 nouveaux modèles de 125 cmc. à 2 temps
pour vélomoteurs et motos légères

Semi-Bloc Sport
SBS 4 à 4 vitesses par sélecteur.

Semi-Bloc Touriste
SBS 3 à 3 vitesses par levier.



Ets J. GARDETTE et Fils, 2, r. Pierre Berthier
VILLEFRANCHE (Rhône) - Tél. : 4-12

Dépositaire : M.G. ULMO, 35, rue Danton, 35
PRE-St-GERVAIS (Seine) - Tél. : VILLETTA 17-05

POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

LE SIDECAR LÉGER POINARD

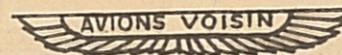
Sport — Tourisme
ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE
POSE FACILE ET INSTANTANEE - TOUTES CYLINDREES

Pour 125 à 250 cmc.



34 kgs seulement

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



Société des Aéroplanes Voisin

PARIS-NICE

4 machines au départ. 1^{ers} LAURENT
1^{er} ex- RION
æquo SAUNIER
4 machines à l'arrivée. 1^{er} æquo TEXIER

REMPORTENT LA COUPE DRAGO

sur

GNOME & RHONE

125 cmc. - type R 4

Service Vente et Magasin d'Exposition : 49, av. de la GRANDE-ARMEE, PARIS — KLE. 90-56

Service Pièces détachées et Réparations : 16, rue FELICIEN-DAVID - PARIS — AUT. 08-90

Les Ets BONNET

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

PRESENTENT DANS LEURS MAGASINS
ET LIVRENT SANS DELAI

LA NOUVELLE 175 GUILLER



1^{er} ex-æquo dans PARIS-NICE
à bloc-moteur A.M.C. — 100 kms à l'heure
LIVRAISON RAPIDE DES AUTRES MODELES
GUILLER - JONGHI - GNOME-RHONE
TERROT - MOTOBECANE...
...et autres grandes marques.

VENTE A CREDIT longs délais
petits versements

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

Après Paris-Nice,

à la Course de Côte de

LA TURBIE

LES 3 SCOOTERS 125 CMC.

VALLEE

pilotés par

GOIRAND, LUCAS et TABARDEL
ont montré leurs qualités de

Grimpeurs

1^{ers} ex-æquo

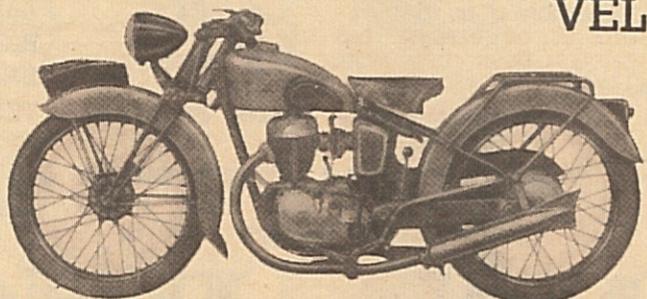
BATTANT LES AUTRES CONCURRENTS
par 54 kmh. de moyenne

NEW-MAP

La motocyclette de grand luxe

LES PLUS BEAUX
VÉLOMOTEURS

Modèles 2 temps
125 cmc.
3 et 4 vitesses
sélecteur au pied



Modèles 4 temps
125 cc. à culbuteurs
Suspension AR
réglable et breveté

3 supériorités
incontestées

UNE CONSTRUCTION SOIGNÉE - DES MOTEURS DE QUALITÉ - UNE PRÉSENTATION RACÉE

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

MOTOCYCLETTES NEW - M A P

Bureaux et Usines :

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton - Tél. : DID. 73-83
AVIGNON : 145, rue Carreterie - Tél. : 3-53
NANCY : 3, rue Léopold-Lallement - Tél. : 54-60
MARSEILLE : 17, rue de Village - Tél. : LY 71-91



MONNERET

DANS PARIS-NICE

prouve la supériorité de ses exclusivités :

CATEGORIE 125

ers ex-cæquo : DAUGE sur Spécial-MONNERET
" " Jean MONNERET sur PUCH
" " Georges MONNERET sur PUCH

CATEGORIE 175

1^{er} Pierre MONNERET sur SPECIAL-MONNERET

Course de côte de La Turbie

1^{er} Pierre MONNERET sur SPECIAL-MONNERET 175

Machines garanties strictement de série

CREDIT

LIVRAISON GARANTIE
SOUS 15 JOURS

MONNERET

PARIS-NORD - 138, rue de Tocqueville - 17^e
PARIS-CENTRE - 7-9, Boulevard Beaumarchais - 11^e
PARIS-SUD - 106, av. Aristide-Briand - MONTROUGE

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

38^e ANNEE. — 15 AVRIL 1950. — N° 977.



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

Moto revue

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

SUPERCARBURANT

Les chiffres relatifs à la consommation du supercarburant mis en vente le 15 février 1950 permettent d'arriver à la conclusion suivante : moins de 4 litres de supercarburant ont été vendus pour 100 litres de carburant standard. C'est là une consommation bien faible, si on la rapproche de celle de l'essence ordinaire, et l'on peut se demander combien il faudra de temps pour écouler les 600.000 hectolitres d'alcool mis à la disposition de la Direction des Carburants au titre du premier trimestre 1950. Il est vrai que la faveur du nouveau supercarburant peut encore s'affirmer dans les mois à venir...

♦ TOUJOURS L'ESSENCE

Depuis que la vente de l'essence a été rendue libre en France, la consommation n'a pas augmenté comme certains pouvaient le croire. Au contraire, c'est au mois de décembre, premier mois de liberté, que la vente a été la plus faible de toute l'année 1949. Durant cette année, les pompistes ont livré à la clientèle 2.602.681 m³ de carburant, soit 72 % environ de la consommation de 1938. Conclusion : l'essence est trop chère !

D'après les projets et réalisations en cours concernant l'équipement de nos raffineries, on estime que ces dernières seront en mesure, en 1953, de traiter 18 millions 775.000 tonnes de pétrole brut et de satisfaire ainsi complètement la consommation de la Métropole, de l'Afrique du Nord et des territoires français d'outre-mer, estimée à environ 17 millions de tonnes de produits pétroliers.

♦ CHANGEMENTS DE VITESSES

Les dispositifs automatiques d'embrayage et de démultiplication hydrauliques sont à l'ordre du jour.

M. Simon Pinard, pupille de l'Assistance Publique, âgé de 18 ans, élève au collège technique de Cluny (Saône-et-Loire), travaille actuellement à un changement de vitesse progressif qui supprimerait le classique embrayage avec la boîte de vitesses. Le jeune inventeur étudie également un système de direction hydraulique.

On signale d'autre part qu'un garagiste de Lens, M. Marcel Legrand, a mis au point un changement de vitesse analogue.

Cette boîte supprimerait tout dispositif d'embrayage et simplifierait le démarrage.

Le Numéro : 25 francs

ABONNEMENTS : 24 N°s France 480 fr. 2.400 fr.
50 N°s 950 fr. 4.750 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.
● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-20.
● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifier s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

● Changem. adresse 15 f. tim br. av. la dern. bande rectif.
REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

♦ PLAIE D'ARGENT MORTELLE

L'établissement de voitures de course est terriblement coûteux. Nous avons connu en France la lamentable aventure de l'Arsenal, pourtant établie par un ingénieur de grande classe. L'Arsenal est un bel engin de course, mais dont la mise au point n'a pas été possible faute de temps, et surtout d'argent. Il semble malheureusement que le sort de la voiture de course anglaise soit lui aussi compromis, et là encore faute d'argent. Il est lamentable que les gouvernements anglais et français qui, l'un et l'autre, dépensent tant d'argent pour d'autres activités, ne comprennent pas quelle influence les victoires remportées en course jouent dans la popularité de leurs industries sur le marché international.

♦ COMITE TECHNIQUE D'IMPORTATION

Un arrêté en date du 11 mars a créé un Comité Technique d'Importation de l'Automobile et du Cycle comprenant en qualité de membres titulaires : MM. le baron Petiet, président de la Chambre syndicale des Constructeurs d'automobiles ; Jean Donnay, automobiles Chenard et Walcker ; Société des Usines Chausson ; Jarry, président de la Société Talbot ; de Pianelli, secrétaire général de la Société Delahaye ; Girardet, président de la Chambre Syndicale du Cycle ; Cuny, vice-président délégué du syndicat des Fabricants d'équipements ; Dujardin, président, Rousseau et Dalche, vice-présidents de la Chambre Syndicale des Négociants importateurs d'automobiles et Fernand Descamp, directeur général de la Société industrielle française de transports automobiles ; en qualité de membres suppléants : MM. Scellier, de la Fédération Nationale de l'Automobile ; Langlois Meurinne, secrétaire général de la Chambre syndicale des Constructeurs d'automobiles ; Haardt et Join-Lambert, de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'automobiles ; Bardin-vice-président de la Chambre Syndicale du Motocycle ; Savelli, secrétaire général du groupe Cycles du Syndicat des Fabricants d'équipements ; Duminy, président, et Tarot, secrétaire général de la Chambre Syndicale des Négociants importateurs d'automobiles ; de Saint-Georges, directeur de la Société B.B.C., et Mouthon, président directeur général de la Société Générale Automobile Parisienne.

CAMARADERIE DE LA ROUTE

NOUS vivons dans des temps difficiles et nous sommes enclins au pessimisme. D'autre part, grâce aux progrès mécaniques réalisés, les pannes sont presque inconnues et quand nous voyons un confrère arrêté sur la route, nous pensons que s'il avait pris la peine de donner à sa machine les soins nécessaires, il ne serait pas immobilisé sur la route. Nous avons souvent à couvrir de longues distances et si nous perdons du temps, notre horaire est bouleversé. Et souvent que pouvons nous faire ? S'il s'agit d'une panne sans gravité, une bougie encrassée ou d'une crevaillon, nous estimons que le moins prévoyant doit avoir ce qu'il faut pour réparer. Si la panne est grave, un garagiste bien outillé peut seul la réparer. Au temps où rouler sur la route était une aventure et où on ne rencontrait que de loin en loin un motocycliste ou un automobiliste, on ne savait pas trop bien si on était soi-même sûr d'arriver à destination. Les garagistes étaient rares, et on n'hésitait pas à s'arrêter spontanément pour offrir son aide.

Les conditions actuelles sont bien différentes et on ne s'arrête plus de soi-même si on constate au passage qu'il n'y a rien de grave. Mais on reste toujours prêt à venir en aide dès qu'on nous fait signe et soit à prêter notre concours personnel, soit à prêter des outils, soit à prévenir le garage le plus proche. L'esprit de camaraderie n'est donc pas mort.

Avec les vacances, nous allons à nouveau nous lancer sur les routes avec des milliers d'autres motoristes et automobilistes. Belle occasion pour appliquer les règles d'entraide et de camaraderie sportive. Par camaraderie sportive, nous entendons ce « fair play » qui fait que, lorsqu'une machine plus rapide (ou roulant plus vite ce qui est la même chose) veut nous dépasser, nous n'ouvrions pas en grand la poignée tournante par un amour propre stupide.

Si nous roulons à 80, pourquoi accélérer subitement pour ne pas être « gratté » par le conducteur qui, lui, roule à 90 ? Il est plus sport et plus sage de se ranger et même de soulager un peu les gaz. Nous ne sommes pas sur un circuit gardé et le souvenir de quelques fous qui roulaient côte-à-côte pendant des centaines de mètres en se lançant des regards furieux, doit nous faire souvenir du ridicule spectacle offert. Qui plus est, ici le ridicule tue parfois.

USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

lindre deux temps de 40 cc. (38x40 mm), culasse en alliage léger, cylindre fonte. Allumage par volant magnétique assurant en même temps l'éclairage. La transmission consiste en un galet dont la gorge est garnie d'un produit à base d'émeri. Ce groupe est monté entre deux plaquettes d'acier embouti. L'ensemble peut pivoter pour dégager le galet du pneu. D'autre part la pression du galet sur le pneu est augmentée par des ressorts. L'ensemble est complété par un réservoir et par un capot ajouré dont fait partie la coquille du phare. Une batterie sèche est prévue pour l'éclairage à l'arrêt.

Une seule commande au guidon. L'extrême ralenti correspond à 8 à l'heure et l'allure maximum est de l'ordre de 35 kmh.

◆ GUZZI EN ESPAGNE

L'industrie italienne a remporté un brillant succès au cours de la première compétition motocycliste dans la péninsule ibérique. En effet, le populaire coureur Fernando Aranda, pilotant une 250 Guzzi, a nettement dominé le groupe des autres concurrents au Grand Prix d'Alicante qui s'est déroulé le 5 février. Cette course importante est par ailleurs décisive pour le Championnat d'Espagne.

◆ NOUVEAU GISEMENT DE PETROLE

Dans la région de Bakou un nouveau champ pétrolifère a été découvert récemment près de Bousovny. Il ressort de ces nouveaux sondages que l'avenir pétrolifère de ces régions promet d'être particulièrement brillant. La production de ce gisement avoisinera 1.000.000 de tonnes par an.



De même que je n'avais pas assez d'yeux pour tout voir, mon appareil photo n'avait pas assez d'objectifs pour tout enregistrer.

Imaginez une façade débordante de machines et d'accessoires, au bord d'un trottoir surchargé de bécanes de tout poil, cachant un magasin bourré de tout : motos, vélos, moteurs auxiliaires, pièces détachées, équipement, articles de sport... Bref ! une débauche motocycliste, une corne d'abondance mécanique, un Maelstrom sportif... Tel m'est apparu le magasin de mon Charrier, connu partout, et honoré à Pantin.

Charrier, vous savez bien : le coureur motocycliste... le Vice-Président du Moto-Club de Paris... vous y êtes ? bon !

Donc, après m'être annoncé d'un sonore « Jour, M'sieurs Dames », je serrais la main du patron.



Mais malheur ! La main était bizarre... au bout d'un bras étrange ! Bien que je n'ai pas cru utile de prendre un air de circonstance, je trahis sans doute une certaine émotion, car mon interlocuteur me relata les circonstances dans lesquelles il laissa l'intégralité de son humérus droit sur le champ d'honneur du motard professionnel, c'est-à-dire sur la piste.

— « Alors... la moto... fini ? » Non, la moto est encore possible, mais la compétition, évidemment... c'est cuit ! Mais je mûris actuellement un projet ». Puis on se promène à travers le magasin parmi les Peugeot, les Terrot, les Motobécane, les Monet-Goyon... et même les Bernardet, les Deryn, les Vap... Vous savez, me dit Charrier, « Je pratique le crédit ? » — « C'est bien, M'sieur Charrier, mais pour votre projet ? » — « Le crédit sur les occasions aussi bien que sur le neuf... » — « Parfaitement, M'sieur Charrier, mais votre projet ? » — « Vous avez vu ce Deryn ? Un bon tandem... » — « Oh oui, M'sieur Charrier, mais votre projet ? » — « Bon ! Vous voulez savoir ? Eh bien, je vais bientôt recevoir un Racer 500, et puisque la moto m'est interdite, je ferai de la compétition sur quatre roues ». — « Merci ! Voilà un tuyau qui intéressera mes lecteurs ! Au revoir, M'sieur Charrier ».

LE MOTOGAPHE

Devant le viaduc de Garabit (M. Jourdain, Bellevue (S.-et-O.))

◆ L'HISTOIRE DE PUCH

C'est en 1899 que Puch, de manière très modeste, a commencé à construire des motos à Graz, en Autriche. Le fondateur de cette marque était Johann Puch, né en 1862. C'était un serrurier qui s'intéressa à la fabrication des bicyclettes et s'installa en 1899 dans un vieux moulin à eau, qui lui permettait de disposer d'une soixantaine de chevaux. C'était un cycliste convaincu et il remporta quelques victoires locales. Esprit très ouvert, il envisagea bientôt la construction en série. C'est en 1901 qu'il construisit son premier motocycle, un tricycle à pétrole, puis en 1903 une lourde voiture monocylindrique. En 1906 une de ses voitures gagna la Coupe Gordon Bennett. L'affaire se développa et en 1914 l'usine employait 1.000 ouvriers. Puch mourut en 1914. Il avait également réalisé un avion en 1912.

Après la première guerre mondiale en 1924, les établissements Puch furent absorbés par Austro Daimler. C'est en 1923 qu'apparurent les premiers deux temps de 122 cmc. à deux pistons. Puis vinrent en 1923 la 125 cmc. et le 220 cmc. De 1934 à 1938 le moteur à deux cylindres et à balayage en écuicourant remporta un énorme succès, puisqu'en 1938, sur les 37.000 motos en circulation en Autriche, il n'y avait pas moins de 32.000 Puch. En 1937, il y eut un modèle à cadre en acier embouti. Après 1945, la fabrication de bicyclettes et de moyeux à roue libre fut reprise et en 1946 sortait à nouveau une moto, malgré toutes les difficultés qu'il fallut surmonter.

De nouveaux modèles furent étudiés et d'emblée la 125 cmc. de tourisme et le modèle sport dont le moteur développe 7,5 CV remportèrent un vif succès (plus de 10.000 machines vendues). On prépara également une 250 cmc. (puissance effective 12,5 CV). L'usine emploie actuellement 3.000 ouvriers. Signalons parmi les dernières nouveautés une 125 de course à refroidissement par eau.

◆ L'ANGLETERRE ET LES GROUPES AUXILIAIRES

Nos amis d'outre Manche n'avaient guère attaché d'intérêt aux cylindrées inférieures à 100 cc. et les machines de cette classe n'étaient que des motocycles à pédaler et sans changement de vitesse. Mais voici qu'un nouveau mouvement s'amorce en faveur des cyclomoteurs de la formule Solex et des groupes moteurs auxiliaires adaptables aux bicyclettes et d'une cylindrée variant de 40 à 50 cmc. Ou bien on construit sous licence comme pour le Minimotor, ou bien on réalise, en toute indépendance, un modèle nouveau. C'est le cas du Cymeta. Certes, il n'y a dans ce groupe rien de très original. Le moteur est un monocyl-

471-A75

Départements	Codification	Côtes-du-Nord	22
Ain	1	Creuse	23
Aisne	2	Dordogne	24
Allier	3	Doubs	25
Alpes (Basses)	4	Drôme	26
Alpes (Hautes)	5	Eure	27
Alpes-Maritimes	6	Eure-et-Loir	28
Ardèche	7	Finistère	29
Ardennes	8	Gard	30
Ariège	9	Garonne (Haute)	31
Aube	10	Gers	32
Aude	11	Gironde	33
Aveyron	12	Hérault	34
Bouches-du-Rhône	13	Ile-et-Vilaine	35
Calvados	14	Indre	36
Cantal	15	Indre-et-Loire	37
Charente	16	Isère	38
Charente-Maritime	17	Jura	39
Cher	18	Landes	40
Corrèze	19	Loir-et-Cher	41
Corse	20	Loire	42
Côte-d'Or	21	Loire (Haute)	43
		Loire-Inférieure	44

Voici les nouveaux numéros minéralogiques

Loiret	45	Rhin (Haut)	68
Lot	46	Rhône	69
Lot-et-Garonne	47	Saône (Haute)	70
Lozère	48	Saône-et-Loire	71
Maine-et-Loire	49	Sarthe	72
Manche	50	Savoie	73
Marne	51	Savoie (Haute)	74
Marne (Haute)	52	Seine	75
Mayenne	53	Seine-Inférieure	76
Meurthe-et-Moselle	54	Seine-et-Marne	77
Meuse	55	Seine-et-Oise	78
Morbihan	56	Sèvres (Deux)	79
Moselle	57	Somme	80
Nièvre	58	Tarn	81
Nord	59	Tarn-et-Garonne	82
Oise	60	Var	83
Orne	61	Vaucluse	84
Pas-de-Calais	62	Vendée	85
Puy-de-Dôme	63	Vienne	86
Pyénées (Basses)	64	Vienne (Haute)	87
Pyénées (Hautes)	65	Vosges	88
Pyénées-Orientales	66	Yonne	89
Rhin (Bas)	67	Territoire de Belfort	90

◆ CONDUIRE EN GENTLEMAN

Nous aimons beaucoup cette expression de gentleman qui implique non pas tant une distinction sociale sans valeur aujourd'hui, mais des qualités d'esprit et de cœur. On peut être un gentleman qu'on soit un clochard ou un multimillionnaire. Le gentleman c'est celui qui en toutes circonstances se conduit exactement comme il faut et crée une atmosphère de sympathie et de bien être. Le berger qui ne ménage pas ses efforts pour garer ses outils sur le bord de la route est un gentleman au même titre que le conducteur du véhicule automobile qui renonce à ses droits de priorité pour laisser passer un automobiliste ou un motocycliste et qui avant tout a le souci de la sécurité commune, celui qui en toutes circonstances fait passer l'intérêt général avant son propre intérêt. Conduire en gentleman, c'est non seulement être correct, mais courtois, c'est laisser aux autres le plus grande part de route possible et ne jamais les mettre le moins du monde en danger. Ce n'est pas les assourdir par un échappement tumultueux ou par le hurlement d'un avertisseur. Un gentleman ne cherche pas à épater les populations, mais il s'efforce de passer inaperçu. Un gentleman a une machine propre, parfaitement entretenue et il la conduit avec une fermeté discrète et une souplesse disciplinée, comme il aurait jadis, mené un pur-sang.

◆ LA TECHNIQUE DES ROUTES

Il est bien loin le cantonnier qui sur la route de Louviers cassait, d'après la chanson, des cailloux pour mettre sur le passage des roues. On ne voit plus, ou bien rarement, boucher les nids de poules avec des cailloux et un peu de terre. Actuellement les routes sont refaites d'une manière scientifique et industrielle à l'aide de machines gigantesques qui piochent, nivellent, tassent le terrain, épandent de savants mélanges de goudron, de gravillons et même de caoutchouc. Assurément ces machines représentent un capital énorme, mais elles travaillent si bien et si vite, avec un personnel réduit, et elles permettent de réaliser des routes si parfaites et si durables que leur utilisation se traduit par des économies considérables. Rares sont maintenant les tronçons de routes où figurent des panneaux avec la mention : « Attention, route glissante par temps de pluie ». Et ces routes antidérapantes sont une bénédiction pour nous motocyclistes. Il n'y a plus de ces flaques d'eau où nous pataignons jadis. Certes, il faudrait

... ET PANONCEAUX

QUE VOUS RENCONTREZ DESORMAIS SUR LES ROUTES

Chaussée rétrécie

Virage à droite, puis à gauche

Virage à droite

Intersection avec une route sans priorité

Descente dangereuse

des crédits plus importants, car les couches inférieures de beaucoup de routes devraient être refaites et l'entretien de la surface ne suffit plus, mais il faut rendre hommage aux Ponts et Chaussées qui, loin de s'en tenir à la routine, adoptent les méthodes les plus modernes.

◆ BAISSÉ DE L'ESSENCE AUX U.S.A.

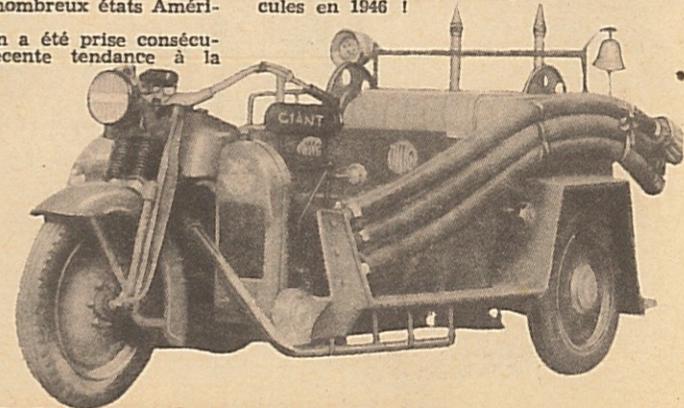
Plusieurs parmi les principales sociétés pétrolières Américaines viennent de diminuer d'un demi-cent le prix du gallon d'essence dans de nombreux états Américains. Une telle décision a été prise consécutivement à la récente tendance à la

baisse des prix et en raison de la vive concurrence, qui se fait jour actuellement.

◆ LA CIRCULATION EN SUISSE

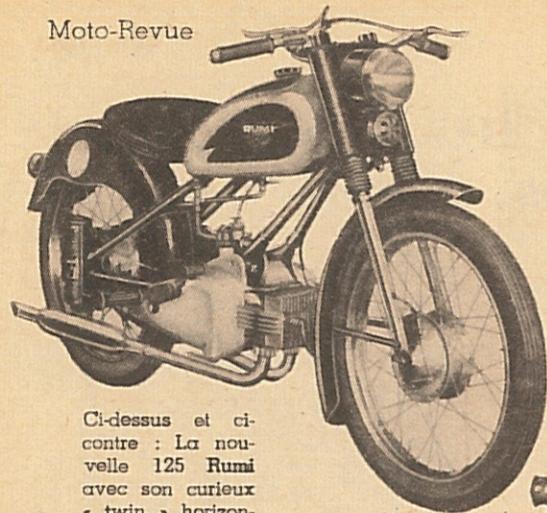
Le 30 septembre 1949 étaient immatriculés en Suisse 220.000 véhicules à moteur, dont 162.000 automobiles (contre 140.000 en 1948) et 58.000 motocyclettes. L'accroissement du nombre d'automobiles roulant en Suisse est particulièrement remarquable : le parc automobile est passé de 78.000 en 1939, à 123.000 véhicules en 1946 !

Ce curieux engin nous vient du Japon. Il s'agit d'une pompe d'incendie de premier secours qui comprend ses propres pompes de compression actionnées par le moteur.



NOUVEAUTES ITALIENNES

AVANT LE SALON DE TURIN



Ci-dessus et ci-contre : La nouvelle 125 Rumi avec son curieux « twin » horizontal, à l'allure d'une machine grand sport.

SALON INTERNATIONAL DE TURIN

Le XXXII^e Salon de Turin se déroulera du 4 au 14 mai 1950, avec 13 classes d'exposants.

Un nouveau bâtiment de 4.000 m² verra agrandir le Palais des Expositions. Il abritera camions et autobus. Une section nautique est envisagée.

Pour les règlements et les demandes d'admission, s'adresser au : Comitato Organizzatore XXXII^e Salone Internazionale dell' Automobile, Via Santa Teresa 23, Torino (Italie).

PRIX
Malgré les affirmations des constructeurs, il est difficile, après une dévaluation, de concevoir une baisse sur les vélomoteurs et motos.

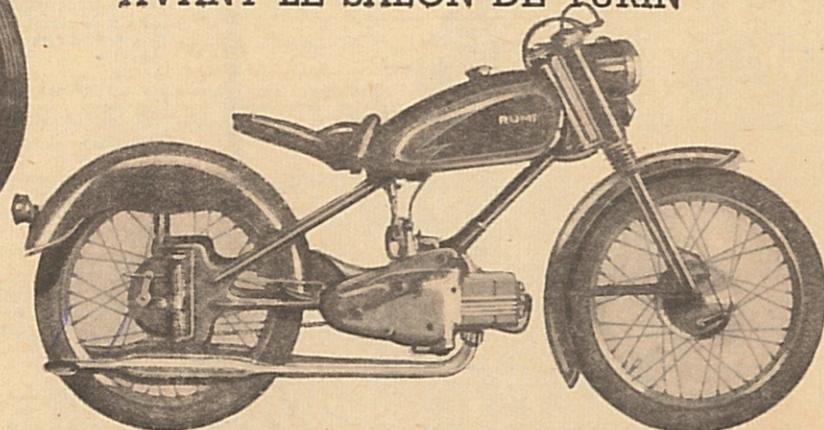
La répartition du constructeur au détaillant ne donnant lieu qu'à une seule opération, une compression des marges bénéficiaires, déjà réduites, semble impossible.

L'état n'est-il pas, en fin de compte, le seul responsable : Sait-on que l'usager paye 40 % de taxes et impôts lorsqu'il achète une machine en Italie.

GUZZI

La direction de la grande marque de Mandello del Lario a informé la Fédération Italienne qu'elle ne s'inscrirait pas au nombre des concurrents pour la saison 1950. Elle invoque pour cela son intention d'accroître la production, la réalisation et l'essai de nouveaux modèles.

Il serait question que les coureurs de la marque passent pour la saison dans l'équipe suisse de Santini...



UNE REUSSITE : LA NOUVELLE 98 cmc. PARILLA

Etant donné les remarquables réussites de la Maison Parilla en matière de compétition, la nouvelle 98 cc. était attendue avec intérêt. Cette attente n'a pas été déçue par la nouvelle venue qui, tant au point de vue « ligne » que performances, est digne de ses aînées.

Le but recherché était d'allier de réelles qualités de rendement et de tenue de route à une grande économie de matière première et de main-d'œuvre — donc de prix — pour atteindre de larges couches de la population.

Une étude très serrée des différents facteurs de la production, l'adoption d'un moteur deux temps, ont permis de résoudre le problème et, comme la photo le prouve, l'aspect général n'en a pas souffert, bien au contraire.

Les caractéristiques générales que nous reproduisons ci-dessous, démontrent amplement d'autre part que le rendement obtenu égale aisément celui de machines plus puissantes et plus coûteuses.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Moteur : monocylindrique, deux temps, trois lumières. Cylindrée 98 cc. (50x50). Compression : 6/1. Puissance : 4,5 CV à 6.600 t.-m. Pression moyenne effective : 3,4 kg/cm². Vitesse moyenne du piston : 10 m/sec.

Carburateur Dell'Orto, allumage par volant magnétique San Giorgio. Réservoir d'essence : 8 litres. Graissage par incorporation d'huile à l'essence (5 %).

Boîte : bloc à trois rapports : 21,6/1 - 13,6/1 - 9/1. Rapport transmission primaire 35/72 - 35/72 - Secondaire : 17/65. Embrayage à disques multiples.

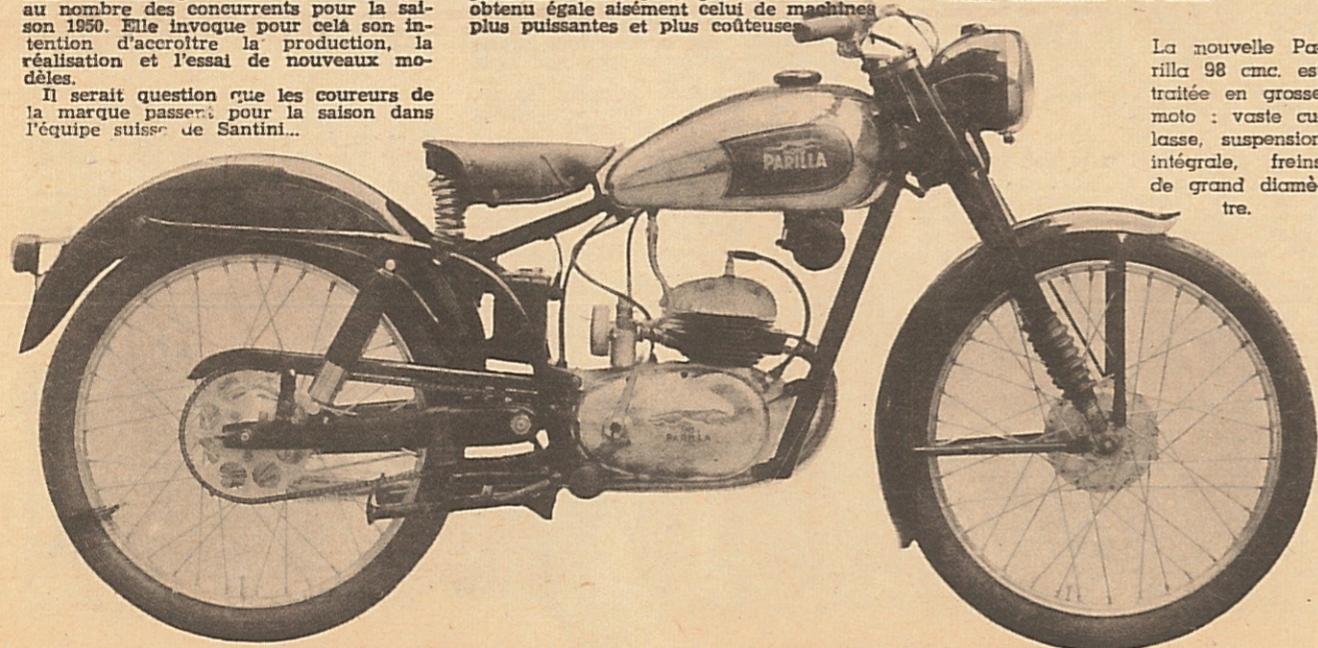
Cadre : ouvert, en tubes d'acier. Suspension avant télescopique, arrière à fourche oscillante.

Pneus : 24x2 1/4.
Tambours de frein de 125 mm de diamètre.

Poids à vide : 65 kgs. Poids au cheval 14,5 kgs.

Consommation : 2 lit. 1/4 aux 100 kms.
Vitesse maximum : 75 kmh.

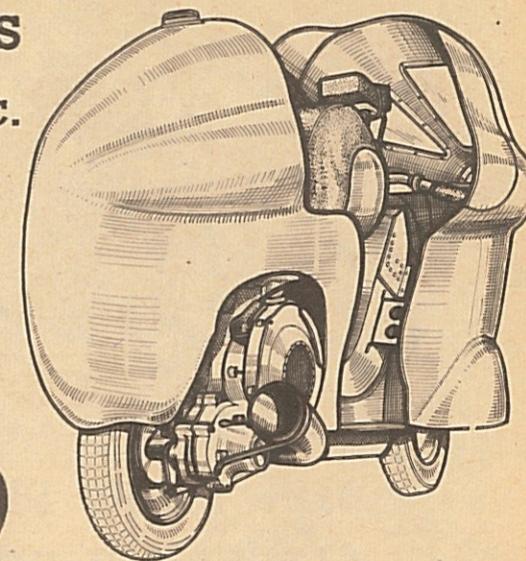
La nouvelle Parilla 98 cmc. est traitée en grosse moto : vaste culasse, suspension intégrale, freins de grand diamètre.



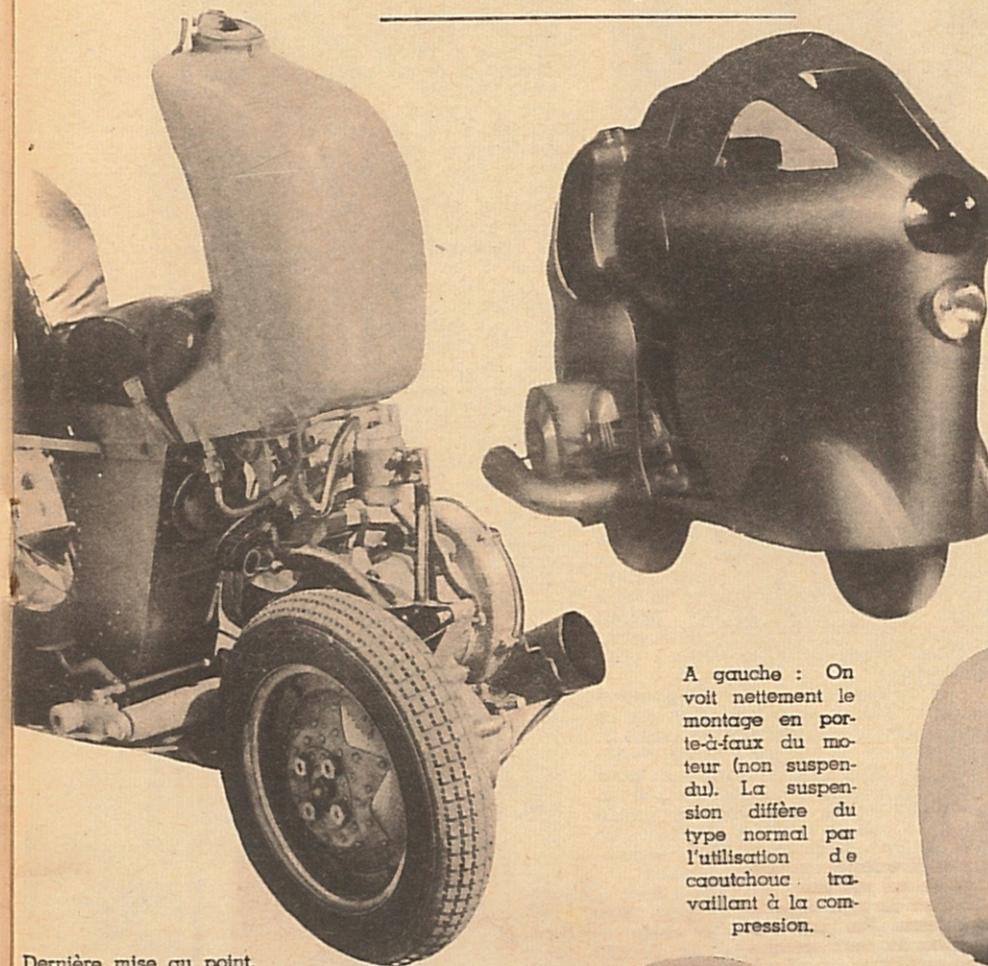
VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD, VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN

Vespa à l'assaut des records établis à Montlhéry en classe 125 cc.

Documents exclusifs de notre service reportage. Reproduction interdite sans mention d'origine.

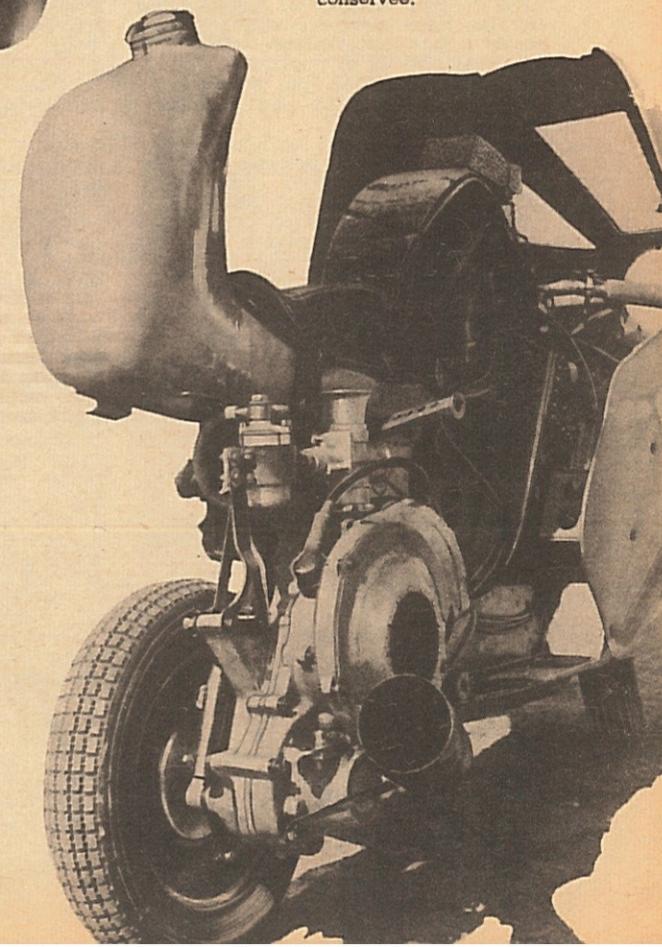
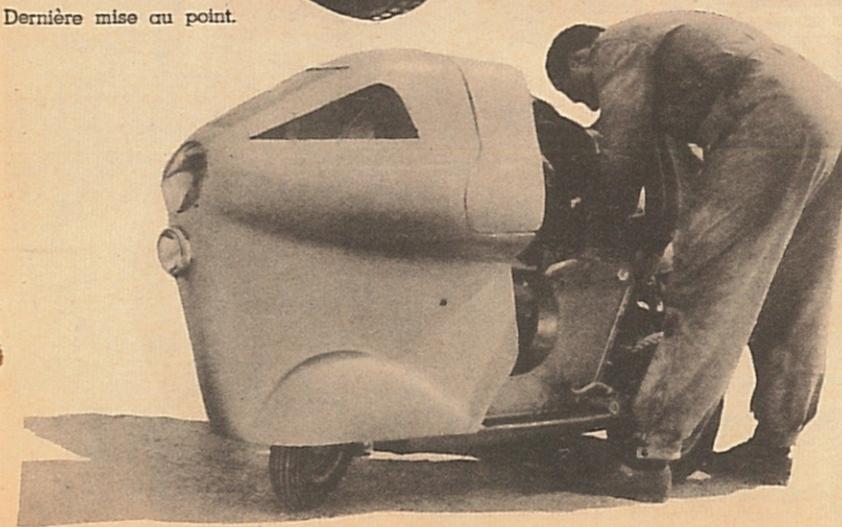


Ci-dessus : Ce dessin montre nettement le carénage très poussé et le soin apporté à l'aérodynamisme rappelant que le Vespa est fabriqué par une usine d'aéronautique.



A gauche : On voit nettement le montage en porte-à-faux du moteur (non suspendu). La suspension diffère du type normal par l'utilisation de caoutchouc travaillant à la compression.

Dernière mise au point.



Ci-dessous : Le moteur avec son énorme carburateur Dell'Orto et le tromblon très court. Notez que la soufflante de refroidissement a été conservée.

La 125 cc



UN ESSAI PLACE SOUS LE SIGNE DE L'USAGER

Parmi la foule des raisons susceptibles de vous faire acheter une moto, la mienne fut le désir de m'affranchir de l'emprise de la S.N.C.F. Seuls, les gens qui se rendent quotidiennement à leur travail savent à quoi s'en tenir sur ce mode de transport assez inconfortable, et aux horaires fantaisistes (il n'est pas rare de voir afficher deux trains à 3 minutes l'un de l'autre, et le suivant une demi-heure après !). Pour essayer de faire apprécier les joies réservées aux « transportés » par cette célèbre société, il est nécessaire de se mettre à la place du voyageur moyen qui, en général, est là parce qu'il ne peut vraiment faire autrement.

Prenons le cas du voyageur conscient et organisé qui possède déjà son billet (obtenu au bout d'un quart d'heure d'attente au seul guichet ouvert sur les 4 prévus à cet usage).

Les péripéties du voyageur sans billet nous entraînaient trop loin pour que l'on puisse prendre ce cas en considération. Voilà donc notre voyageur arrivant en vue de la gare. Le voisinage sombre du mur qui borde les voies commence à influencer défavorablement ses pensées, et aussitôt la première idée qui lui vient à l'esprit (plutôt un mouvement instinctif) est de consulter sa montre bracelet, il se ravise aussitôt d'ailleurs en se rappelant que l'heure de l'Observatoire ne lui apprendra rien, attendu qu'il ne sait pas l'heure à laquelle doit partir « son » train. Il entre dans la gare (par une porte à double battant qu'il reçoit énergiquement dans l'avant-bras), parcourt un couloir balayé par un courant d'air et encombré de gens pas du tout pressés qui l'obstruent entièrement parce qu'ils sont trois et qu'ils discutent. Il s'aperçoit au guichet que grâce à une astuce déjà vieille d'ailleurs, la pendule sur le quai avance de 2 minutes sur celle du hall d'entrée, et que « son » train lui montre aimablement une lanterne rouge hilare. Sur le quai les trois bancs sont occupés et il faut marcher

de long en large pendant 20 minutes. Enfin voilà le train, il s'arrête tout doucement, et l'on se trouve exactement au milieu des 2 wagons de seconde classe, évidemment vides à cette heure, par compensation les 3^e classe ne le sont pas et le dernier arrivé occupe une position plutôt peu brillante sur le marchepied, d'où il doit s'efforcer de comprimer la masse de ses compagnons d'infortune, puis (ce n'est pas tout), il faut ensuite refermer les portes à charnières et je vous assure que si l'endroit s'y prêtait quelque peu, il y aurait à cette occasion des choses sensationnelles à photographier.

Pour compléter cette impression première, il faut vous informer que ce divertissement coûte (tout se paye ici bas) environ 70 fr. de l'heure, nettement plus cher que le cinéma, et pour parler clair aux environs de 350 fr. par semaine pour une carte de travail à tarif « réduit ». C'est d'ailleurs ce tarif réduit qui est directement responsable de l'achat de ma machine.

C'est une 125 Puch du type « Sport » à deux carburateurs. J'ai jugé très heureuse l'adoption des deux carburateurs, solution excellente au double point de vue du rendement et de l'économie. Avoir une 125, c'est très économique d'entretien, surtout un deux temps, mais il faut aussi que ce « 125 » puisse soutenir une allure raisonnable avec deux personnes, pour ne pas être continuellement jeté dans le bas-côté de la route par les voitures qui ne se soucient guère des « moustiques à pétarades » qui sûrement, à leur avis, ne sont que des empêcheurs de doubler correctement.

L'utilisation normale et d'ailleurs prévue de cette machine est le trajet quotidien de chez moi au bureau, c'est-à-dire environ 25 ms. Ce trajet effectué 5 jours de la semaine avec une passagère devient un attrait, doublé d'une opération financière du plus haut intérêt.

Le départ matinal a lieu environ 1/2 heure plus tard qu'auparavant, du

15 Avril 1950

fait de la suppression des 2 kms 500 de marche pour se rendre à la gare. Précautions à prendre : 1 paire de gants et un cache-col pour le matin. Vérification du plein d'essence et c'est tout. Contact, on appelle l'essence et le départ est obtenu au premier coup du kick placé à gauche, ce qui au début dérangera quelque peu mes habitudes motocyclistes...

La première est en bas, une pression du haut du pied et l'on s'en va. Aussitôt une impression de douceur mécanique, alliée à une souplesse étonnante, un petit tiers de tour à la poignée tournante et le ronronnement très agréable du ralenti est couvert par le crépitement de l'échappement, le moteur monte très rapidement en régime et donne une accélération plus qu'acceptable, car il est bien entendu que le second carburateur n'est pas encore entré en action. La deuxième est obtenue vers le haut, l'accélération est encore très sensible et l'on peut passer la 3^e très rapidement. Jusqu'à environ 45 kmh. au compteur, le second carburateur est toujours fermé et la consommation est plus basse que celle d'une machine ordinaire.

L'entrée en service du second carburateur n'est presque pas perceptible, et il ma fallu longtemps pour déterminer le moment auquel son action se fait sentir. A ce moment, l'accélération n'est pas très vigoureuse, le moteur ayant plutôt tendance à se lancer pour monter en régime d'une façon continue et l'on se demande jusqu'où il peut monter de cette façon. La route nationale 7 empruntée chaque jour n'est pas très propice pour un renseignement de ce genre, le 80 soutenu étant une allure à ne pas dépasser. Par contre, les freins peuvent aisément être contrôlés et ceux-ci s'avèrent

En route pour le travail.



Moto-Revue

— 207 —

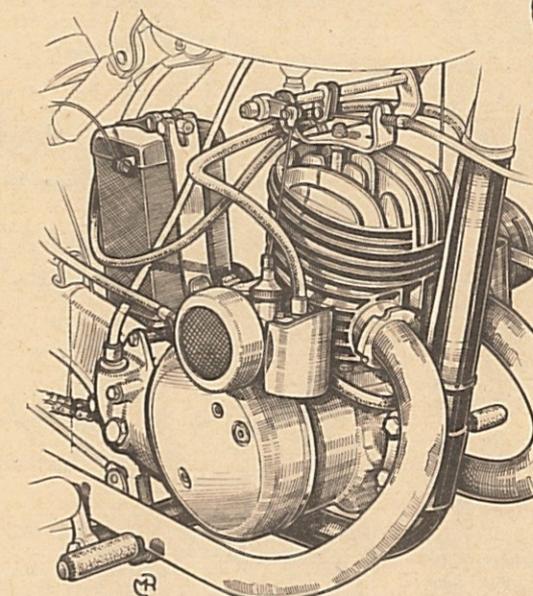
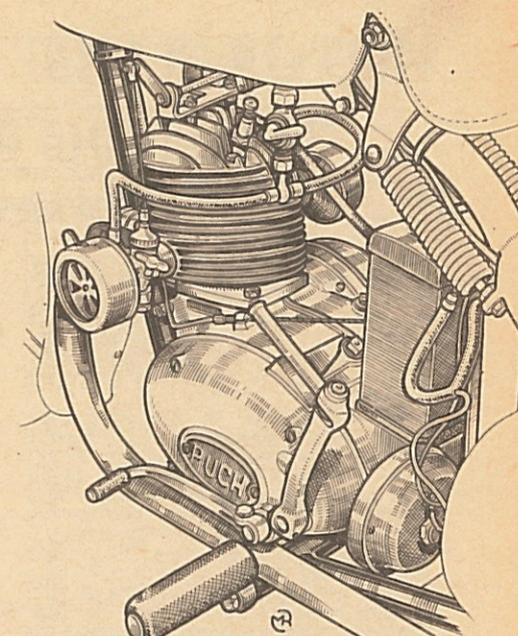
15 Avril 1950

AVIS CONCERNANT LE NOUVEAU MODELE SL DU SALON DE GENEVE

A la suite de nombreuses demandes de nos lecteurs concernant le nouveau 125 Puch à suspension arrière et cadre tôle emboutie présenté à Genève, nous tenons à préciser qu'il s'agit uniquement d'un prototype que les Autrichiens ont voulu présenter par amour-propre national, mais qui ne sera ni construit en série, ni vendu aux usagers avant 1951.

Pendant ce temps assez long, nous devons nous contenter des excellentes 125 sport et tourisme, en vente sur le marché français.

Ci-contre : Le bloc-moteur-boîte à l'allure caractéristique d'Outre Rhin. Le sélecteur placé à gauche déroute un peu au début.



A gauche : Une vue montrant le palonnier de commande des carburateurs. Le contact sur le couvercle de la dynamo et la prise du compteur de vitesse en haut du pignon de sortie.

Ci-dessous : La selle très bien suspendue, abrite la bobine. Le carburateur de gauche, seul, possède un réglage d'air, celui de droite, n'intervenant qu'aux grands régimes. En bas de la page à droite : La fourche avant est excessivement souple.

d'un comportement parfait et d'une puissance rarement rencontrée sur les petites cylindrées.

Les pneus 25x3 renforcés à denture triple pavés sont évidemment associés à ce petit succès. Il est de même excessivement facile de juger de la tenue de route lors de ces freinages, la machine s'appuie parfaitement au sol, dans les cas extrêmes, la fourche télescopique s'enfoncé comme si elle voulait s'ancre dans le sol, mais jamais aucune tendance à dévier, ni à chasser de l'arrière.

C'est en définitive une excellente machine, qui s'accroche formidablement en côte (il ne faut pas oublier qu'elle est construite dans un pays de montagne), mais qui, je crois, aurait intérêt à posséder une quatrième vitesse.

C'est, à mon avis, le seul grief que l'on puisse formuler à son égard, et M. Pierre Humblot, qui m'a vendu cette magnifique machine, ne peut arriver à satisfaire sa clientèle faute d'arrivages suffisants.

Voici pour les amateurs de mécanique les caractéristiques des 125 Puch « Sport » :

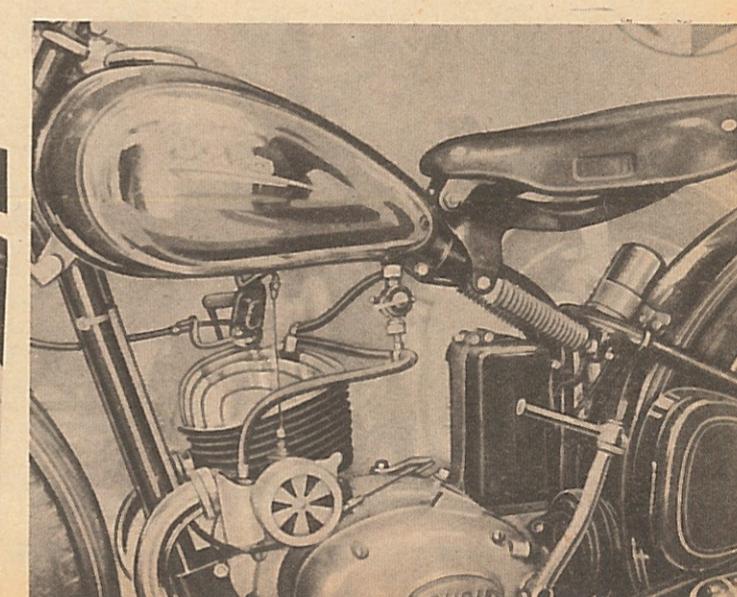
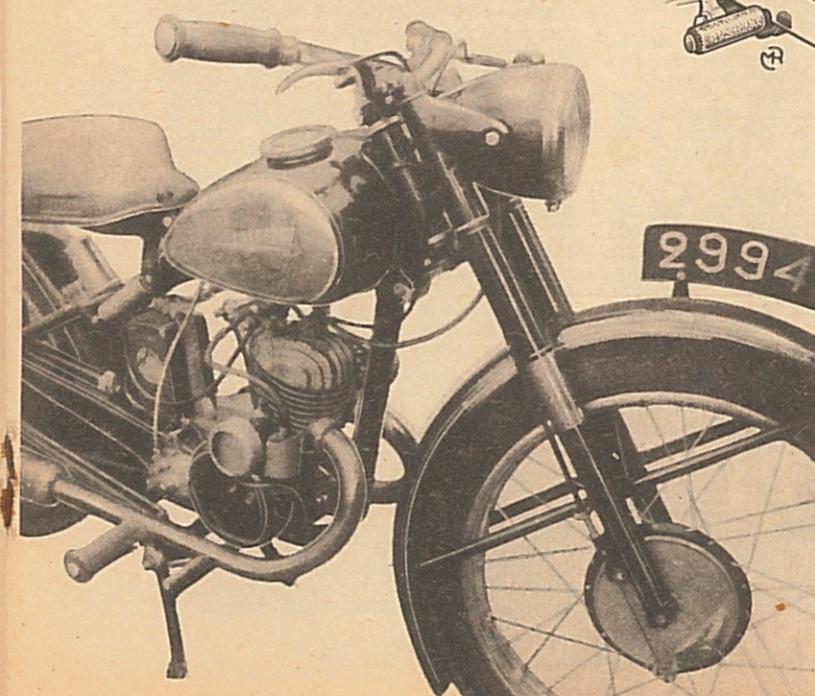
Moteur : 2 temps en U, double piston, bielle maîtresse et biellette. Course 55 mm x 2, alésage 38 mm, compression 7, à 1.7 CV à 5.500 t.-m. Le moteur tourne à l'envers, transmission primaire par chaîne sous carter étanche, embrayage disques liège dans l'huile, boîte 3 vitesses, sortie opposée à l'embrayage et inversion du mouvement moteur.

Commande par sélecteur à gauche, descente des vitesses vers le bas, indicateur de vitesse extérieur au bloc.

Allumage par batterie-bobine avec dynamo-rupteur en bout d'aile, bobine inversée sous la selle, contact sur le boîtier de dynamo avec voyant lumineux. Prise de compteur sur pignon de sortie de boîte.

Réservoir 8 l. 5 de mélange à 4 pour 100 % d'huile, réserve de 1 l. 6. Pour une vitesse de route constante de 50 kmh., la consommation doit avoisiner 2 l. 3 aux 100 kms.

J. CLUTCH



MOTOS SANS CARBURATEUR

LE PROBLÈME DE L'INJECTION

(SUITE DE NOTRE NUMERO 976)

En 1940/41, alors que le monde ne pensait guère qu'à des armes destructrices, l'équipe de course de la firme des moteurs hors bord Koenig, trouvait le temps et les moyens pour terminer ses études entreprises sur l'application de l'injection d'essence à ce genre de moteurs.

Elle construisit sa propre pompe d'injection mécanique, à faible course et de petit diamètre, destinée à son 3 cylindres 500 cmc. en étoile. Réglé pour la course, ce moteur donnait déjà 38 chevaux à 6.000 t.-m. avec carburateur et admission par distributeur rotatif. Du premier coup, l'injection donna 26 chevaux à 4.000 t.-m., tandis que la consommation passait de 150 grammes par cheval-heure à 310. Il est à considérer que la puissance de 38 chevaux du moteur de course n'avait été obtenue qu'après de longues années d'expériences, alors qu'avec l'injection les 26 chevaux s'obtinrent par hasard, sans que les expérimentateurs aient pu vérifier le fonctionnement des trois pompes et sans mise au point soignée préalable.

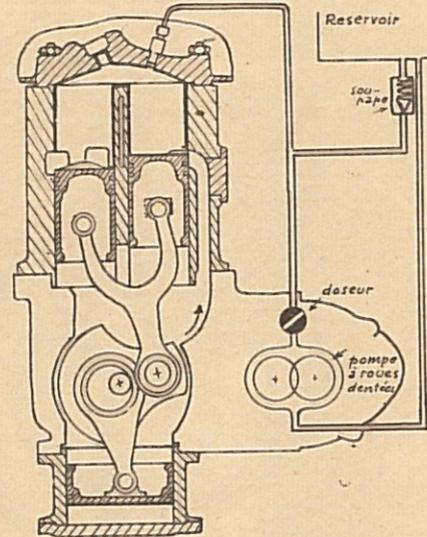
Certes, les conditions du mélange air-carburant dans le cylindre devaient être favorables pour obtenir une aussi bonne performance. Même avec l'allumage par bougie (normale), il n'y avait point de difficulté de mise en marche : même si, par suite de la mise au point hâtive, les injecteurs débitaient trop, le moteur démarrait immédiatement. Ce fut une expérience particulièrement heureuse et remarquable.

Chacun des trois cylindres, notons-le, avait une capacité de 165 cc., et constituait certainement la plus petite unité qui ait jamais fonctionné avec une pompe à injection.

Mais, par la suite, on alla plus loin encore ! En effet, Heise construisait un moteur 125 deux temps avec des

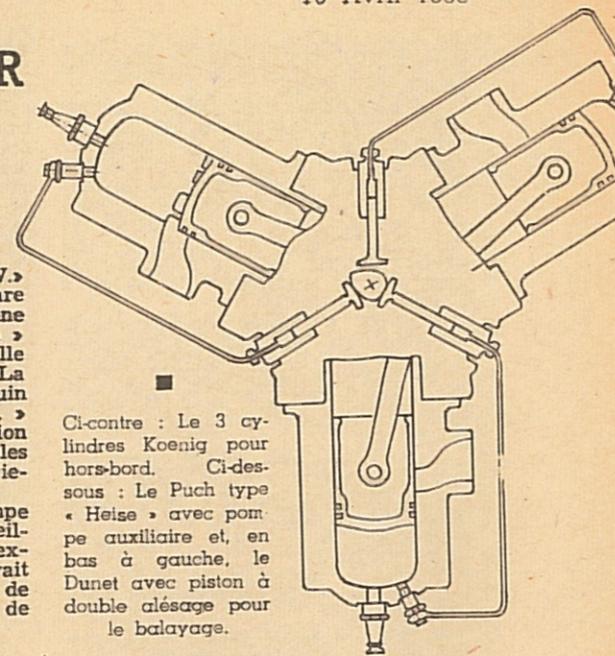
pièces fort diverses : un bloc « D.K.W. » 100 cmc., cylindres côte à côte (genre Puch), à refroidissement par eau, une culasse 125 provenant d'une « Puch » 125 cc., et le compresseur d'une vieille « Bekamo » (voir la figure). La bielle fut montée sur le vilebrequin légèrement modifié de la « D.K.W. » et commandait une pompe d'injection mécanique dont les pièces essentielles avaient été prises sur un moteur Diesel !

Ce moteur n'était muni d'une pompe auxiliaire que pour assurer un meilleur balayage. Ainsi seulement s'explique le fait que ce moteur pouvait tourner avec une capacité effective de 225 cmc. Résultat : 340 grammes de



carburant par cheval-heure. Au banc d'essai, 6 chevaux furent obtenus à 3.500 tours, ce qui est remarquable. On peut objecter que ces résultats n'ont rien d'extraordinaire, puisqu'il est maintenant possible d'acheter des petits deux temps fabriqués en série, ayant une consommation de 350-400 grammes/CV/heure, mais ce moteur, conçu pour la course, avait été muni de très grandes lumières d'échappement et de transfert. Equipé d'un carburateur, il avait donné 5.500 tours, et une consommation atteignant 720 grammes par cheval-heure. M. Heise n'avait construit son moteur que pour prouver qu'une injection mécanique était possible dans un petit deux temps, à condition de monter également une pompe auxiliaire.

Si l'on désire obtenir une préparation encore plus homogène du mélange carburé, donnant ainsi une consommation extrêmement faible, il faut que la proportion entre la capacité de la pompe auxiliaire (100 cc.) et celle du cylindre (125 cc.) soit encore supérieure à 1:1,2.



Ci-contre : Le 3 cylindres Koenig pour hors-bord. Ci-dessous : Le Puch type « Heise » avec pompe auxiliaire et, en bas à gauche, le Dunet avec piston à double alésage pour le balayage.

Tous ces essais permettent d'affirmer qu'une injection purement mécanique pour moteur à deux temps muni d'une pompe d'alimentation est réalisable, même avec une cylindrée unitaire aussi faible de 200 cc. Cette pompe de suralimentation pourrait également travailler séparément comme le montre la figure et servirait également à équilibrer les masses en mouvement des pistons moteurs et des bielles. La pompe pourrait aussi être conçue comme piston à double alésage (cf. fig.), dans le genre de la moto anglaise « Dunett » des années 1929 à 32 (il y en eut même un modèle 500 cmc. monocylindrique).

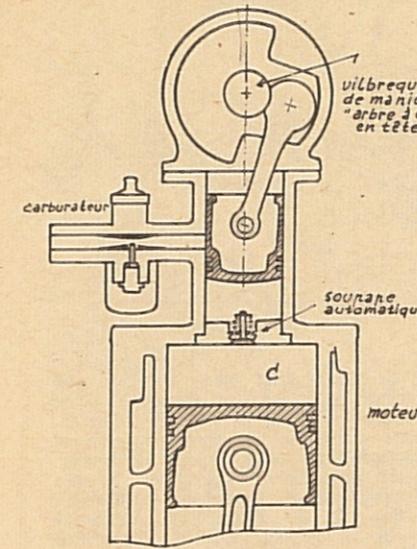
L'injection directe sera peut-être perfectionnée un jour dans le genre des « Junker » Diesel à balayage en écuicourant. Ce deux temps à deux pistons opposés dont l'un contrôle les lumières de transfert et l'autre celles d'échappement, possède des lumières de transfert tangentielles tout autour de la circonférence du cylindre. Cette disposition provoque un tourbillonnement de l'air frais, très favorable à la préparation du mélange au contact avec le jet. Le schéma reproduit montre un petit moteur de ce genre réalisé en 85 cc. Ce moteur a servi plus tard pour un autre essai, celui de l'injection pneumatique, procédé connu sous le terme « injection pneumatique Jalbert », mais appliqué au quatre temps (cf. fig.).

Ici, au piston normal s'oppose un autre piston plus petit dont le vilebrequin est commandé par chaîne à la façon d'un « arbre à cames en tête ». A son P.M.H., le petit piston aspire le mélange riche d'un très petit carburateur, en descendant vers le « grand » piston, il chasse le mélange à travers une soupape automatique, le complément d'air se faisant par voie normale. Le refoulement de l'air et de l'essence à travers la soupape provoque une pulvérisation extrêmement fine dans la chambre de combustion. Ce moteur ainsi équipé tournait de façon satisfaisante jusqu'à 3.000 tours-minute.

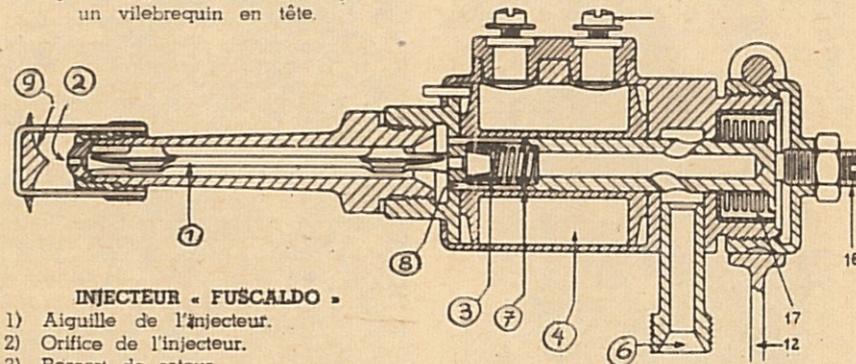
tions utiles à la maison Ilo. Ainsi toute la clientèle collabore au développement de la nouvelle technique.

Le moteur est un monocylindre 500 cmc. classique à trois lumières de 90 mm d'alésage et 80 mm de course, dont la pompe est entraînée par une came située sur le vilebrequin. En comparaison avec le même moteur à carburateur, l'abaissement de la consommation spécifique est considérable et atteint à grand régime de 30 à 40 % !

Les causes de perte de puissance d'un deux temps ont été citées plus haut. En particulier les pertes de carburant dans l'échappement, sont totalement évitées par l'injection. Il est ainsi possible de marcher avec un mélange moins riche que d'habitude et malgré un « refroidissement intérieur » diminué, la température du piston n'augmente pas plus que dans le cas de marche avec carburateur. Ainsi se présente un net avantage sans courir le risque d'augmenter la consommation, on peut désormais augmenter la charge de l'air dans le cylindre et par conséquent la pression effective moyenne... modification qui se réalise — comme le savent les amateurs du « gonflage » des deux temps — en diminuant l'espace mort dans le



Ci-dessus : Le moteur à injection pneumatique Jalbert avec son petit piston injecteur commandé par un vilebrequin en tête.



INJECTEUR « FUSCALDO »

- 1) Aiguille de l'injecteur.
- 2) Orifice de l'injecteur.
- 3) Ressort de retour.
- 4) Bobine.
- 5) Arrivée de l'essence.
- 6) Levier de réglage.
- 7) Noyau.
- 8) Plaque depulvérisation.
- 9) Labyrinthe d'étanchéité.
- 10) Vis de fin-course.

LE MOTEUR « ILO »

Outre-Rhin l'injection est en train de devenir technique courante pour le deux temps. Après des essais faits récemment par la maison Bosch, essais qui portaient sur des moteurs « Ilo » (fig. 14) et qui ont subi l'épreuve de l'endurance. La firme ILO — seule concurrente de Fitchel et Sachs pour les bloc-moteurs 2 temps — s'est décidée à équiper ses moteurs à 2 temps pour les tricar de livraison (500 cc.) avec injection d'essence. Pour l'instant seuls les clients qui en font la demande et ont une certaine connaissance de la mécanique, reçoivent ce modèle. Ces moteurs à « injection » sont livrés à présent au même prix que les moteurs de l'ancienne série avec carburateur, tout ce que l'on demande aux clients, c'est de communiquer les résultats de marche, de consommation, et toutes observa-

baïsser la consommation à pleine gomme, tout en conservant d'autre part la simplicité du deux temps à trois lumières.

LE QUATRE TEMPS ET L'INJECTION

Des essais d'injection d'essence dans les moteurs à quatre temps faits sur une vaste échelle dans l'aviation, ont montré que la position de l'injecteur, le moment du commencement de l'injection, ainsi que sa durée, n'ont aucune importance. Le meilleur rendement pourtant sera atteint avec une injection contraire, au sens de l'écoulement d'air, et avec un commencement d'injection situé entre 60° et 90° après le P.M.H., et d'une durée de 40° à 80° de vilebrequin (cycle d'aspiration). Des modifications dans la pression d'injection n'ont pas abouti à des modifications notables de la puissance.

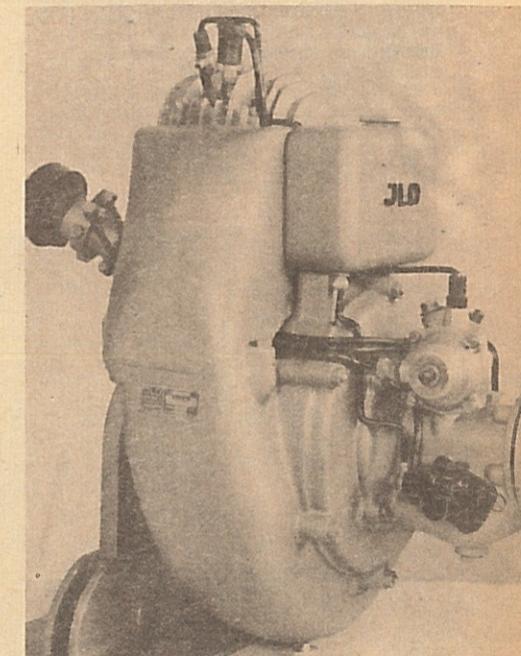
Une chambre de combustion provoquant un fort tourbillonnement de l'air de balayage est à désirer au point de vue de l'efficacité du mélange carburé.

Le gain de performance est au fort dans le cas de l'injection directe dans le cylindre. Quant à la consommation minimum, elle reste la même, que l'essence soit injectée dans le cylindre, ou dans le tube d'aspiration, ou bien que l'on se serve d'un carburateur (!!). Etant donné que la performance reste la même, à égalité de refroidissement, les températures du cylindre restent semblables.

SYSTEME ELECTRO-MAGNETIQUE APPLIQUE AU 4 TEMPS

La firme qui s'était occupée la première de l'injection dans un quatre temps avec un succès considérable, c'est Guzzi (voir « Moto-Revue » du 7-7-39). Elle essaya en 1938-39 deux systèmes électriques « Fuscaldo » et « Atlas ». La pompe Fuscaldo équipe une moto de course « Guzzi » 250 cc. à compresseur, qui prit part notamment à l'épreuve d'endurance Milan-

Le 500 cmc. 2 temps à injection Ilo.



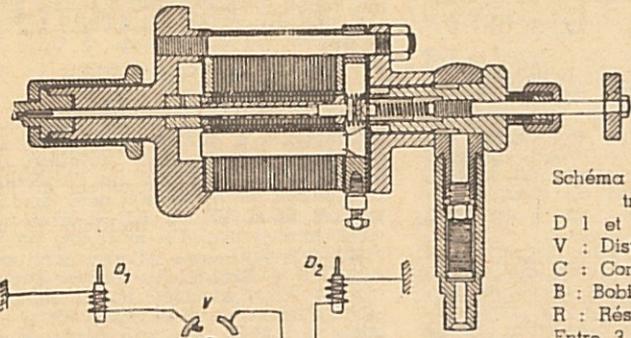


Schéma de l'injecteur électrique, Atlas :
 D 1 et D 2 : Injecteur.
 V : Distributeur.
 C : Condensateur.
 B : Bobine de self.
 R : Résistance réglable.
 Entre 3 et R : La batterie.

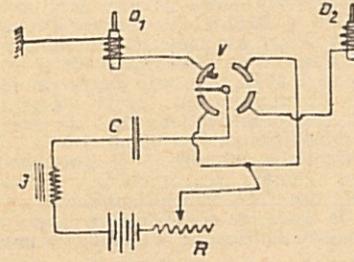


Schéma de montage du système Caproni Fuscaldo : 1, 2, 3, 4, injecteurs ; 5, interrupteur rotatif ; 8, pompe et 9 réservoir.

faites d'une matière magnétique, les autres d'une matière non magnétique, montées alternativement.
 Dans la position de repos de l'aiguille, une plaquette non magnétique se trouve en face d'une plaquette magnétique. quand le courant passe, les plaquettes d'acier doux se placent à la file et soulèvent ainsi l'aiguille de

dont la force peut être modifiée par une résistance. Une « astuce » dans le système électrique assurait un chargement « lent » du condensateur, et empêchait une trop rapide décharge.

Quels avantages l'injection a-t-elle procuré à la moto de course de Guzzi ?
 L'adoption de l'injection d'essence (sur la Guzzi on monta l'injecteur avant la soupape d'admission dans la direction de l'entrée d'air), permit d'avoir des tuyauteries d'admission d'air avant le compresseur atteignant les dimensions d'un tuyau de poêle ! Or, normalement, même avec le plus fort diamètre possible du carburateur, un effet de réduction d'entrée d'air se produit. Le compresseur peut, alors, dans un temps donné, amener plus d'air dans le cylindre qu'un système à carburateur. Après cela, y envoyer la quantité convenable de carburant ne présente aucune difficulté.

Il est vraisemblable que ce système d'injection électrique pourra être développé au point d'atteindre une endurance à toute épreuve et il y aura là des possibilités énormes, tout spécialement pour les deux temps de 300 à 500 cmc.

Cependant, il paraît que « l'injection électrique » ne fut jamais appliquée au moteur deux temps de moto. C'est donc « l'injecteur mécanique » du type Ilo qui a prévalu en fin de compte.

Quant aux motos de course, ces divers systèmes ne présenteront d'intérêt pour elles qu'avec la création (préconisée par le comte Lurani) d'une catégorie à compresseur, quitte à imposer des consommations maxima.

CH2

Copyright « MOTO-REVUE »

Tarente (plus de 1.000 kms !) (cf. fig.) Dans les deux systèmes, le carburant est conduit par une pompe à engrenages à une pression relativement basse (5 à 6 kg/cm²) à l'injecteur (commandé électriquement) placé dans le canal d'admission. Dans le système « Fuscaldo », le carburant baignait une aiguille qui se soulevait sous l'action d'un électro-aimant, laissant ainsi ouvert le passage vers l'injecteur par où s'écoulait le carburant. La fermeture s'opérait à l'aide d'un ressort de rappel.

Le plus gros avantage de cette commande électro-magnétique est de rendre de hauts régimes possibles, car l'injecteur peut atteindre 100 injections à la seconde, soit 12.000 tours-minute avec un quatre temps, et 6.000 t.-m. avec un deux temps. Le temps d'injection pouvait être réglé de 1/1000 à 0 seconde. Le dosage de la quantité de carburant s'effectuait ainsi : la durée d'excitation de l'électro-aimant restait constante, mais le déplacement de l'aiguille de l'injecteur pouvait être limité à volonté par un levier de commande.

Le dosage de la quantité était tout autre avec le système « Atlas », (voir fig.). Le bobinage de l'électro-aimant entourait 2 colonnettes concentriques portant 12 petites plaquettes, les unes

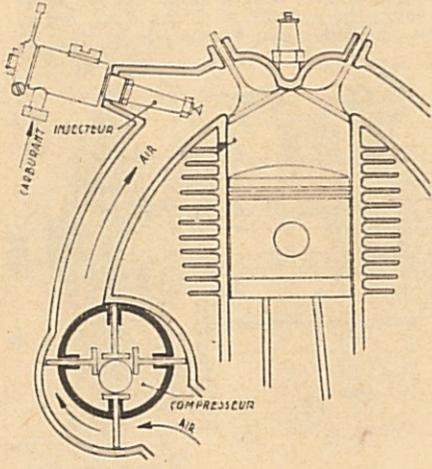
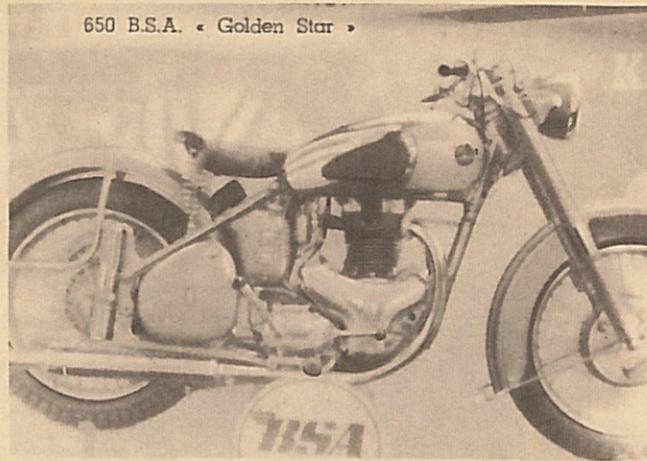
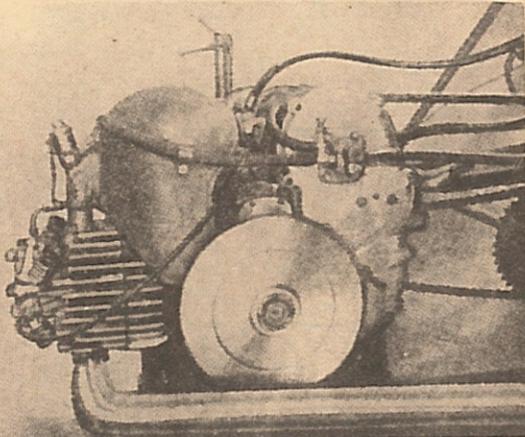


Schéma d'injection d'un injecteur sur un moteur à compresseur.

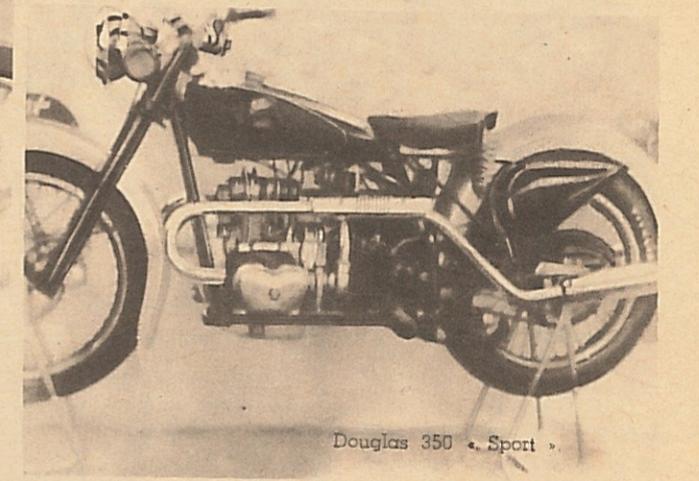
l'injecteur. Elles la soulèvent plus ou moins fort, suivant l'intensité du courant, passant par un condensateur, et

Deux vues du Guzzi à injection, mis au point en 1939 pour la Coupe Mussolini.

A gauche : La prise d'air du compresseur et son dispositif de commande. A droite : Le moteur vu du côté de la pompe à injection.

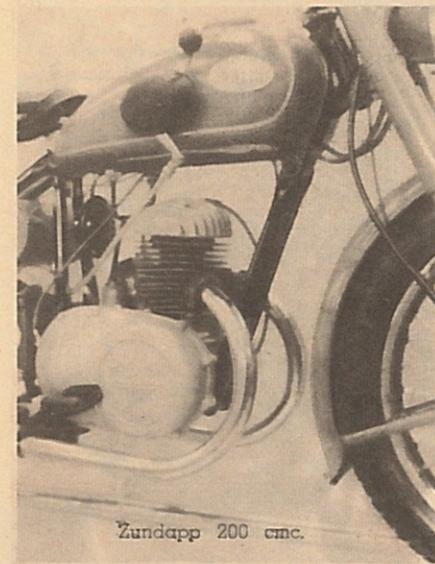


DERNIERS ECHOS DU SALON...



... DE GENÈVE

DOCUMENTS EXCLUSIFS DE NOTRE SERVICE PHOTOGRAPHIQUE



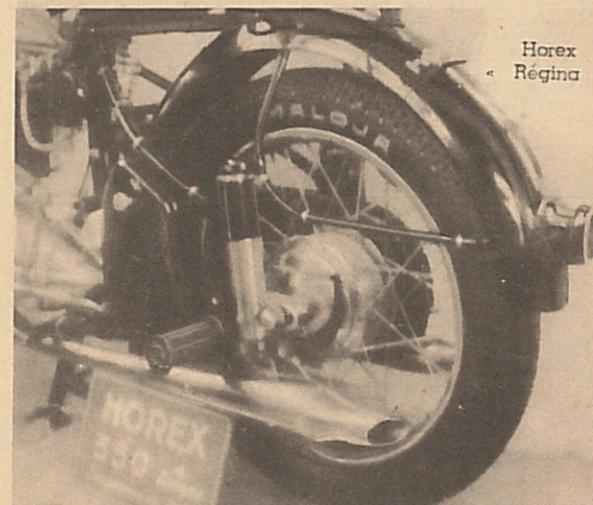
Zundapp 200 cmc.



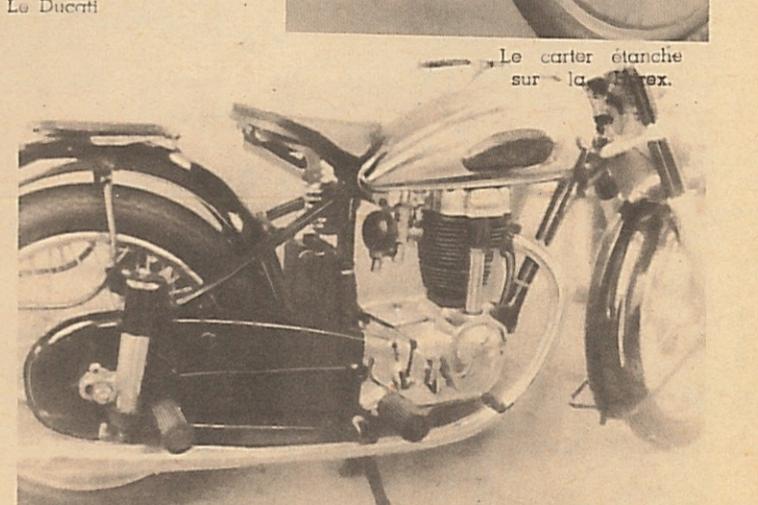
Le Ducati



« Régina » Horex 350

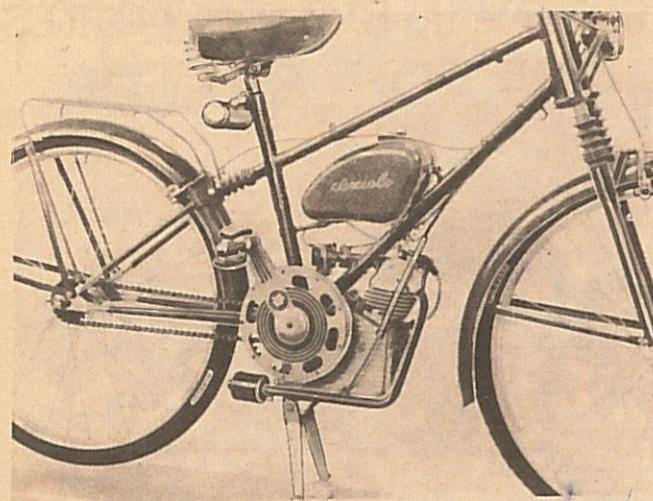


Horex « Régina »



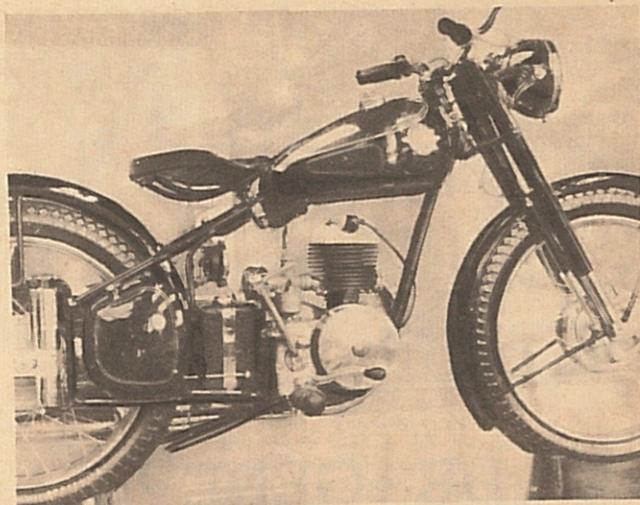
Le carter étanche sur la Horex.

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



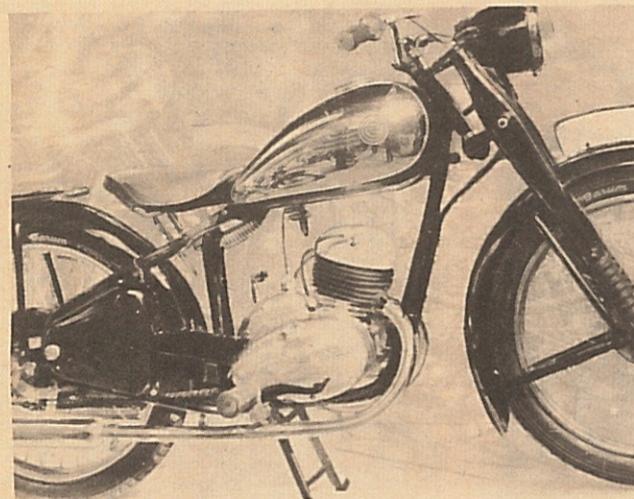
Le Cucciolo 50 avec suspension intégrale.

La CZ 150, nouveau modèle.

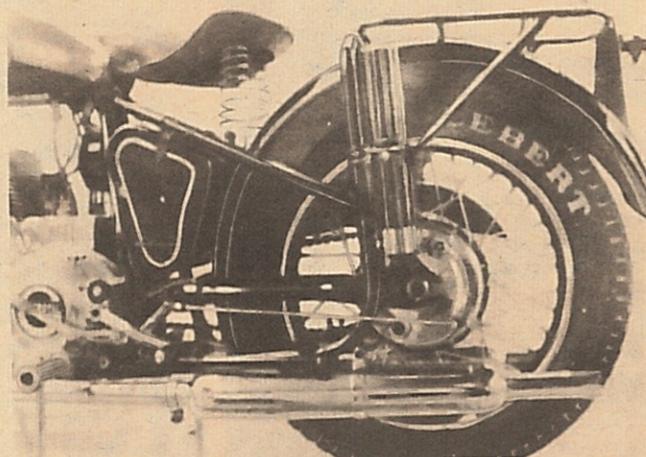


Un moteur 200 cmc. Villiers sur la Condor

Suspension AR de la nouvelle Gillet-Herstal 500 bicylindre.

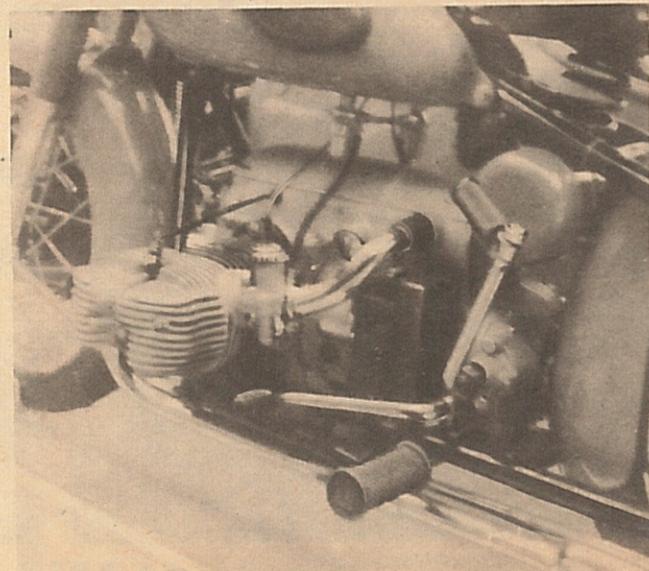
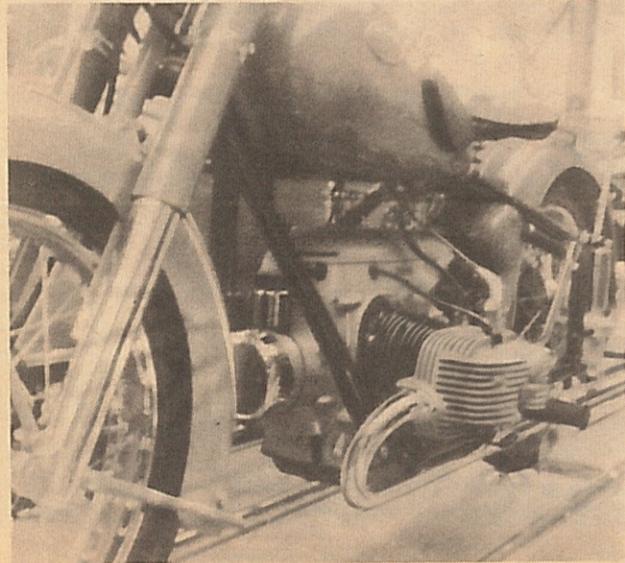


La Zundapp KS 601



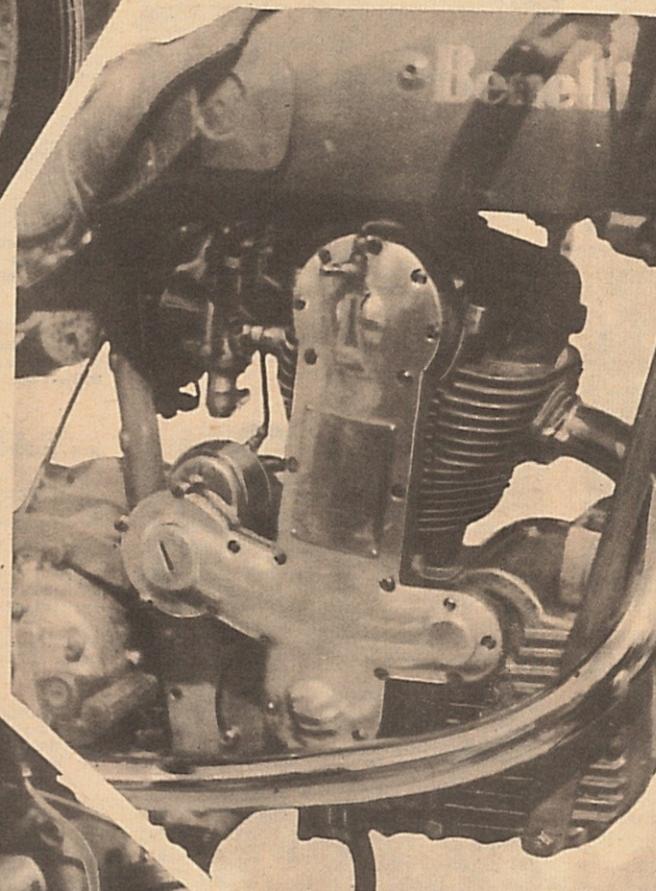
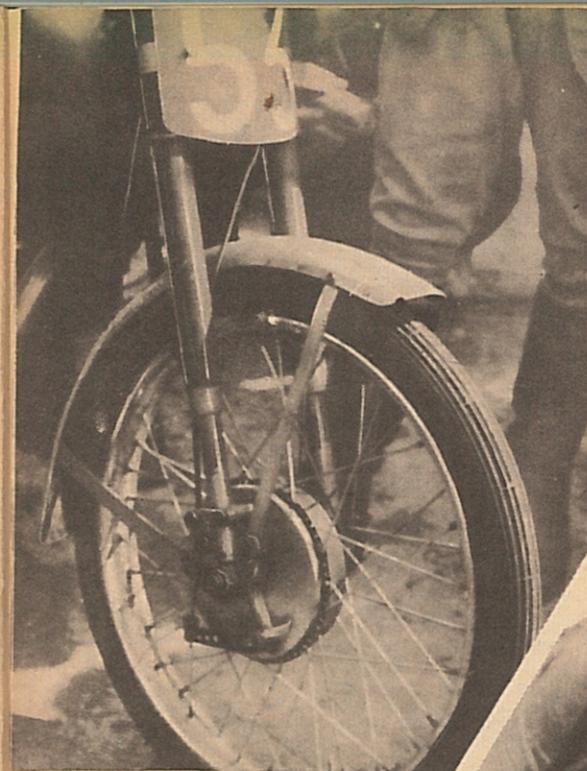
Fourche spéciale de la machine de Duc, vainqueur en 250 cmc. avec moteur N.S.U.

Ci-contre et ci-dessous : 2 vues du moteur de la Benelli de Bouhey. Culasse spéciale en dural ; distribution d'origine par pignons ; radiateur d'huile à l'avant. Carburateur Cozette à cuve séparée. Le moteur a atteint 10.000 t.-m. sur les rapports intermédiaires.

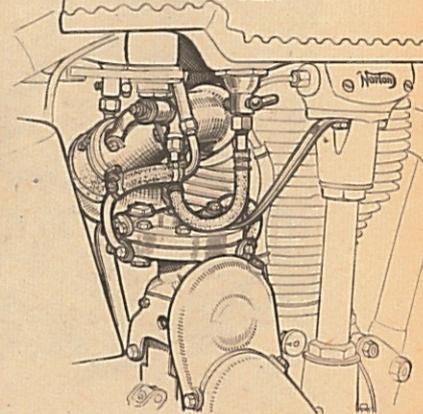


MOTO-REVUE aux ELIMINATOIRES du BOL D'OR

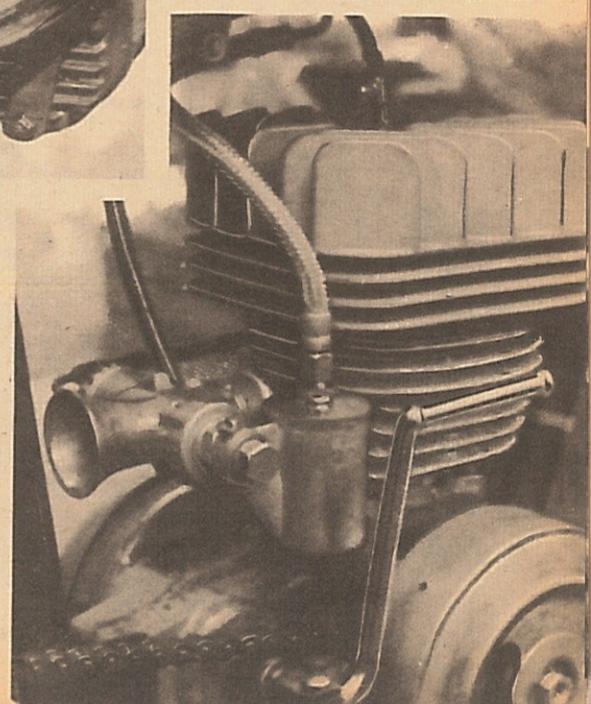
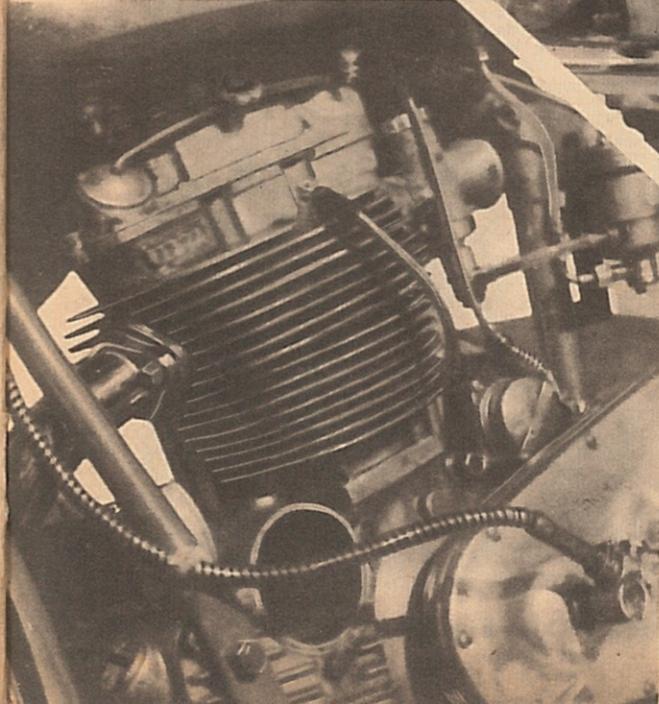
Documents exclusifs de notre service reportage. Reproduction interdite sans mention d'origine.



La machine de Guérin possède une alimentation par injecteur et pompe à membrane. Notez la manette réglée pour l'admission de l'air.



Ci-contre : Nouvelle culasse établie par Gnome-et Rhône, sur un moteur mis au point par Maucourant pour Dupont qui fut privé d'une première place par une chute malencontreuse.



AVEC LES CONCURRENTS DU XXV^e PARIS - NICE

ECHOS RECUEILLIS SUR LA ROUTE

...Pour leur première participation aux épreuves de 125 cc. en France, les scooters Bernardet ont prouvé leur valeur routière, puisque les trois machines présentes au départ, se retrouvent à l'arrivée sans aucune pénalisation.

Dans l'épreuve de qualification de la Turbie, les scooters enlevèrent également la première place par addition des temps des 3 machines engagées.

Il faut noter que ces machines étaient strictement de série, équipées de sacs-chèques de tourisme, et les pilotes en tenue de ville, sans déguisements polaires.

A l'arrivée, ces 3 scooters se permirent encore le luxe d'enlever la Coupe d'Elégance Redex (qui avait traité avant le départ, moteur et carburant, suivant leur procédé désormais bien connu...



...Un mot aussi de la Jawa 250 cc., belle machine au fini impeccable, et qui tient largement à l'usage ce qu'elle promet à la voir. Il est vrai que Jawa a l'habitude des épreuves de longue haleine, puisqu'une 350 attelée à un side a suivi avec succès le Rally de Montecarlo au début de l'année...



Ci-dessus : Mlle Morel, 1^{er} ex-æquo sur F.N. (250) ; Au-dessous : l'équipe Magnat-Debon où l'on reconnaît Maisonneuve.



De haut en bas : Le départ de l'équipe Jawa composée entre autres de (au-dessous) Guigo, Bregani, Prémartin ; Enfin, Dumont sur Allégo (250 cmc.).

N° 65, Le Berquier, 1^{er} ex-æquo en 250 cmc. sur Puch.



...Behra et sa Terrot ont failli ne pas gagner : un camion obstruant la route, il n'a dû son salut — et la victoire — qu'à un moto-cross téméraire qui l'a conduit à passer derrière un des arbres bordant la route...

...Son ami Braccini a eu moins de chance : un camion ne l'a pas raté. Total, blessures au torse et abandon...

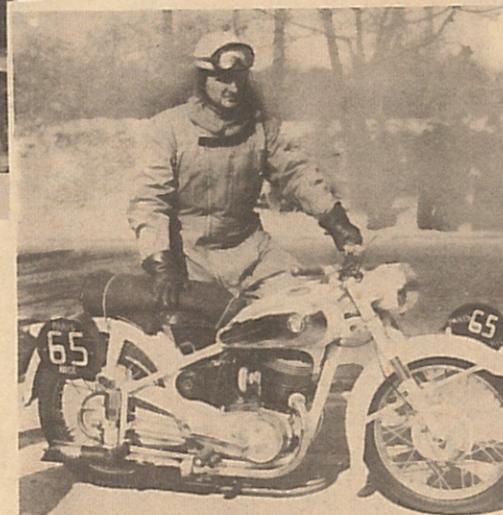
...Georges Monneret a failli, par excès de vitesse, dépasser l'arrivée : un comble ! Il est vrai que sa Puch à deux carburateurs est une machine terriblement « vite » pour un petit cube...

...La nuit ne porta conseil ni aux poids lourds qui abusèrent de la loi du plus fort, ni aux militaires, victimes d'accumulateurs un peu fatigués...

...Les supporters enthousiastes de Chalon faillirent également priver Mlle Morel de sa victoire. L'un d'eux s'en tira avec une jambe cassée. Profitons-en pour rappeler les admirateurs à la prudence. Souvenons-nous de Wimille...

...40 kmh. sur Paris-Nice en Dery, tel est l'incroyable exploit de Mabilat, qui cependant ne pouvait compter sur de nombreux chevaux, mais profita de son endurance et de son « coup de pédale » pour forcer le succès.

...Quant aux scooters Vallée (Sicraf), ils prouvèrent leurs remarquables qualités de grimpeurs en escaladant la côte de la Turbie à l'étonnante moyenne de



A travers le Sport

PAGANI ENLEVE LE GRAND PRIX DE PAU

Course splendide où une fois de plus (de même que le lendemain en voitures), la technique italienne affirma sa nette supériorité.

Dès le départ, en effet, Masetti (Giler) et Paganini (Giler) et Bandirola (Giler) et Behra (Gambalunga) partaient en flèche, et le record du tour, détenu depuis 12 ans par Carracciola sur Mercedes à 93 kmh. de moyenne, était attaqué et battu par Paganini à 94,041 kmh. de moyenne. (Le lendemain, Fangio, sur sa Maserati, devait le porter à 96,687 kmh.).

Bientôt, cependant, Bandirola devait abandonner et Behra perdit un peu de terrain, tandis que Masetti menait, suivi dans sa roue par Paganini.

Deux tours avant la fin, Paganini rebattait le record du tour, passait son coéquipier et franchissait en vainqueur la ligne d'arrivée qu'il avait déjà 2 fois franchi en 1947 et 1948 au volant d'une 1.500 Maserati.

Quant aux Anglais Wood, Briggs et Heath, ils ne purent rien contre les Italiens, de même que Houel, qui avait perdu au départ un temps qu'il ne put rattraper.

CLASSEMENTS

Motos 500 cmc. : 1. Paganini (Giler), 40 tours, soit 110 kms 760 en 1 h. 13' 28" (moy. 90 kmh. 457) ; 2. Masetti (Giler), 40 tours, 1 h. 13' 28" 4/10 ; 3. J. Behra (Guzzi), 40 tours, 1 h. 14' 32" 4/10 ; 4. Wood (Norton), 39 tours, 1 h. 14' 16" 7/10 ; 5. Clemencigh (Giler), 30 tours, 1 h. 18' 3" 3/10 ; 6. Briggs (Norton), 38 tours, 1 h. 14' 44" 6/10 ; 7. Goffin (Norton), 38 tours, 1 h. 17' 25" 7/10 ; 8. Houel (Giler), 37 tours, 1 h. 14' 41" 1/10 ; 9. Heath (Norton), 1 h. 15' 5" 1/10 ; 10. Laderach (Velocette), 35 tours, 1 h. 14' 18" 3/10.

On abandonné : Bandirola (9^e tour) ; Collot (10^e tour) ; Armstrong (15^e tour) ; Ortueta (27^e tour).

54 kmh. ! Décidément, le scooter, en France comme en Italie, est en train de se tailler la part du lion en 125 cc.

Après la course, M. Vallée (qui est également propriétaire de l'« Ecurie France »), a reçu la presse niçoise dans les salons de l'Hôtel Negresco et, après l'avoir remerciée de l'accueil excessivement chaleureux de la Côte d'Azur, lui a présenté les champions qui ont mené sa marque à la victoire : Lucas, Tabardet et Gouirand...

...toutes ces épreuves réclamèrent des moteurs des efforts rudes et soutenus. Partout les carburateurs AMAC se sont trouvés là pour aider les vainqueurs.

125 cmc. — 1. ex-æquo : Mabilat (Dery).

175 cmc. — 1. ex-æquo : Valeyre (Guiller).

350 cmc. — 1. ex-æquo : P. Martin (Royal Enfield).

500 cmc. — 1. ex-æquo : J. Behra et Houel (Terrot).

750 cmc. — 1. ex-æquo : Piel (Cemec type L-7).

Sidecars 600 cmc. — 1. Hordelalay (Motobécane Impérial).

Scooters 125 cmc. — 1. ex-æquo : J. Lucas et Gouirand (Vallée).

Tous ces champions avaient confié à Amac le soin d'alimenter au maximum leurs machines.

Sidecars 600 cmc. : 1. Haldemann (Norton), 30 tours, soit 83 kms 070 en 1 h. 9' 19" 8/10 ; 2. Betemps (Triumph), 30 tours, 1 h. 10' 7" ; 3. Verd (Norton), 29 tours, 1 h. 9' 23" ; 4. Masuy (BMW), 29 tours, 1 h. 9' 38" ; 5. Vervroegen (FN), 28 tours, 1 h. 9' 50" 1/10 ; 6. Sceaux (Giler), 28 tours, 1 h. 11' 17" 2/10 ; 7. Murit (BMW), 26 tours, 1 h. 11' 26" 9/10.

Ont abandonné : Beauvais (5^e tour) ; Combes (20^e tour).

Record du tour : Motos 500 cmc. : 1' 46", moy. 94 kmh. 041, par Paganini. — Sidecars 600 cmc. : 2' 12" 2/10 ; moyenne 75 kmh. 403 par Haldemann.

LE VESPA CONTINUE...

L'équipe de Vespa : Mazzonceli, Romano et Castiglioni, s'est attaquée jeudi dernier aux records jusqu'à 12 heures. (Auparavant ils avaient abattu les records de une et deux heures à plus de 134 kmh de moyenne).

Devant l'amélioration du temps annoncé par l'O.N.M., les ingénieurs Casini et Carbonaro décidèrent de démarrer à 15 heures, malgré l'inconvénient d'avoir à rouler de nuit.

Voici les nouveaux records : 3 heures : 377 kms 139, moy. 125 kmh. 713 (ancien record : 321 kms 942, soit une moyenne de 107 kmh. 314).

4 heures : 493 kms 506, moy. 123 kmh. 376 (ancien record, 433 kms 219, moy. 108 kmh. 304).

500 cmc. : en 4 h. 2' 59" 22/100, moy. 123 kmh. 463 (ancien record 4 h. 36' 21" 53/100, moy. 108 kmh. 554).

Les 5 h., 630 kms 328, moy. : 124 kmh. 065 (ancien record : 539 kms 284, moy. : 107 kmh. 856).

Les 6 h., 747 kms 820 Moy. : 124 kmh. 636 (ancien record : 647 kms 852. Moy. : 107 kmh. 975).

Les 500 miles, en 6 h. 29' 36" 9/10. Moy. : 123 kms 919 (ancien record : 7 h. 30' 26" 52/100. Moy. : 107 kmh. 184).

Les 7 h. 868 kms 392. Moy. : 124 kmh. 056 (764 kms 723. Moy. : 107 kmh. 817).

Les 8 h., 994 kms 198. Moy. : 124 kmh. 274 (858 kms 763. Moy. : 107 kmh. 946).

Les 1.000 kms : 8 h. 2' 40" 69/100. Moy. : 124 kmh. 306 (9 h. 17' 40" 69/100. Moy. : 107 kmh. 598).

Ces temps ont été donnés sous réserve d'homologation par la Fédération Française de Motocyclisme.

MOTO-CROSS NARBONNAIS

Devant une foule de 6.000 personnes s'est déroulé le Moto-Cross organisé par le Moto-Club Narbonnais qui a obtenu un brillant succès. Il se courait au Terrier Coudonne et a vu au départ tous nos a. français.

Voici les résultats des finales : Catég. 125 cc. : 1. Dubiane devant Coll. Catég. 175 cc. : 1. Dubiane devant Coll. Catég. 250 cc. : 1. Matéos devant Barat et Castel. Catég. 350 cc. : 1. Barat devant Baldelon et Granger. Catég. 500 cc. : 1. Ladevèze ; 2. Verrechla battu de quelques mètres ; 3. Darrouy.



Ci-dessus : Pahin (175 cmc. Automoto), Valeyne (175 cmc. Guiller), Moschetto (175 cmc. Griffon) au départ de Montgeron. A gauche : Degryse (Terrot) 1^{er} ex-æquo en 500 cmc.

Au moment de la mise en page, nous apprenons que l'adjutant A. Martin, coureur sur 350 Royal-Enfield, n'a pas abandonné.

Une heure après le départ de sa catégorie, ce militaire s'est blessé grièvement à la suite d'une chute et est décédé le lendemain matin à l'hôpital de Montreuil, à la suite de ses blessures.

APRES L'EPREUVE QUALIFICATIVE AU XXII^e BOL D'OR

La Coupe de « Moto-Revue » est enlevée par Guérin (Motor-Club), en moto 500 cmc., qui totalise le meilleur kilométrage de la journée avec : 335 kms 719, moyenne horaire 111 kmh. 906 (nouveau record général).

Les Coupes « Terrot », de par leur place de premier dans chaque catégorie, sont attribuées respectivement à Tano (M.C. Châtillonnais), Chancel (AMCF), Duc (Motor-Club), Lamontagne (Sidecar-Club de France), Fournier (MC de Paris), Guérin (Motor-Club), Méry (Sidecar-Club de France).

La bicyclette offerte par « Terrot » pour le concurrent ayant acquis le meilleur indice de performance par rapport à celle de 1949, est gagnée par Guérin (Motor-Club), devant Tano, pas très loin.

L'A.M.C.F. offre également une Plaque-Souvenir en bronze à Tano, Chancel, Duc, Lamontagne, Guérin Méry et Fournier, pour leurs belles courses.

L'A.M.C.F. remettra un diplôme officiel de performance à tous les concurrents classés dans ces trois heures de vitesse.

Un classement des clubs en présence sera indiqué après compilation des feuilles de chronométrage (certains clubs se tenant très près l'un de l'autre).

Les conducteurs suivants sont automatiquement qualifiés pour prendre le départ dans la populaire course des 3 et 4 juin prochain :

500 cmc. : Guérin, Blayon, E. Lenglet. 350 cmc. : Lamontagne, Foulon, Hersant. 250 cmc. : Duc, Roos. 175 cmc. : Chancel, Lacour.

Sidecars 600 cmc. : Méry, Michel.

De plus l'A.M.C.F. prononcera sous peu d'autres qualifications en tenant compte des perfor-



Ladevèze, vainqueur du Moto-Cross Narbonnais entre Miss Coupole et le représentant de « Moto-Revue ».

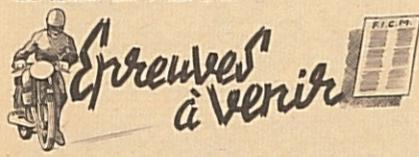
manes et de la tenue de certains pilotes qui se sont distingués le 2 avril à l'autodrome.

MOTO-CROSS DE CASSEL

CLASSEMENT
Cat. 250 cmc. : 1° série : 1. Decoster ; 2° série : 1. Bazelis.
Finale : 1. Bazelis ; 2. Decoster.
Cat. 500 cmc. : 1° série : 1. Decoster ; 2. Lennain ; 2° série : 1. Struyne ; 2. François alné.
Finale : E. Decoster ; 2. Lennain.
Différentes coupes étaient mises en compétition, qui ont été ainsi attribuées :
Coupe de l'AC du Nord (section d'Hazebrouck) : André Bazelis.
Coupe du Mont Cassel : Charles Boucher.
Coupe du MC Nord (groupe Dunkerque) et Coupe de la Commission Sportive du MCNPA : Decoster.

MOTO-BALL

A Avignon, en match comptant pour le Championnat de France, Avignon et Carpentras ont fait match nul 1 but à 1.



CALENDRIER SPORTIF

(Les épreuves en caractères italiques sont internationales)
AVRIL :

- 16 : (France) Course sur gazon Champ de Course de Rochefort (M. C. Rochefortais).
16 : (Espagne) Grand Prix à Barcelone.
16 : (France) Moto-Cross Motor-Club.
23 : (France) Moto-Cross de l'A.M.S.
23 : (France) Moto-Cross ou prairie Association Cyclecariste et Motocycliste de Picardie.
24 : (Italie) Trophee International de San-Remo.
24 : (Ulster) Course de l'A.C.U.
29-30 : (Suisse) Circuit International de Schaffouse.
30 : (France) Prix de Paris.
30 : (Belgique) Circuit de Mettet.
29-30 : (France) Concours de Régularité.
30 : (France) Circuit Motocycliste d'Oloron (M.C. Béarn).
30 : (France) Prix Motocycliste de la Sarre-St-Wendel (U.M. Sarroise).
30 : (France) XIVe Circuit d'Endurance et de Régularité de Haute Normandie (M.C. Normandie).
30 : (France) Moto-Cross du M.C. Banlieue Nord.

GRAND PRIX INTERNATIONAL DE SAN-REMO

Le Grand Prix de San Remo se déroulera sur le circuit d'Ospedaletti. A cette occasion il est fort question de la nouvelle 500 MV 4 cylindres, conçue par l'ingénieur Rémor, transfuge de Glera. Cette nouvelle machine, à transmission acrotène, sera probablement le clou de la compétition qui offrira certainement aux spectateurs une lutte passionnante entre la 4 cylindres Glera et la quatre cylindres MV.
Le champion du monde Graham (A. J. S.), et Doran, vainqueur du G.P. de Belgique 1949, participeront certainement à cette épreuve, ainsi que les anglais Wood, Anderson et Withworth les suisses Musy et Kaufman, les italiens Lorenzetti et Rufio, et les français Behra et Houel.

dans les Clubs

A.M.C.P. — Au cours de l'Assemblée Générale du 31 mars 1950, l'A.M.C.P. a procédé à l'élection de son Conseil. — Président : Mauve Eugène Vice-Présidents : Ulmer F., Lesne R., Jarry J., Mienée G. Secrétaire général : Leput M. Secrétaire adjoint : Truchot Trésorier Général : Castagne M. Trésorier Adjoint : Robert A. Administrateurs : Doux D., Vimont M., Rossignol.
Membres des Commissions Sportive, Touristique et de Propagande : Mauve, Ulmer, Leput, Lesne, Jarry, Doux, Grimault, Castagne, Robert L., Barthélémy, Vimont, Robert A., Beaume, Massiot, Chauvignon, J. Enders, Huet, Truchot, Rossignol P., Rossignol G., Le Mehaute, Cadiou, Painchaud, Mienée, Saint-Denis, Bodin, Galet E., Bolot.
M.C. SALON. — Le M.C. Salon informe qu'à Marseille où se disputaient diverses épreuves réservées aux petites cylindrées, les membres de ce club se sont particulièrement distingués.
VOICI LES RESULTATS
100 cmc. : 1. Bonnet, de l'A.C.M.P., section de Salon ; 2. Gache.
125 cmc. : 1. Ascencio ; 2. Serano.
175 cmc. : 1. Gache, Avignon ; 2. Dalmasso, La Clotat.
250 cmc. : 1. Enrico ; 2. Bayol.
VELOMOTEUR CLUB PARISIEN — Les réunions bi-mensuelles reprendront à compter du mois d'avril et auront lieu le premier et le troisième mardi de chaque mois à 21 heures à notre siège social, 8, rue Saint-Denis, Paris, 1er.
Le calendrier touristique et sportif du mois d'avril est ainsi constitué :
16 avril, Vallée de Chevreuse, 23 avril, sortie sur Beauvais 30 avril, sortie Muguet, Forêt d'Ermenonville.
Pour tous renseignements s'adresser J. L. Gaumont, 16, avenue des Courils, Le Vésinet.
M.C. DRANCY — Président : M. Plat. Secrétaire : M. Ranchin Yvon Trésorier : M. Berger. Vice-Président : M. Gautheron.
Prochaine réunion le vendredi 14 avril.
M.C. LILLE. — Le 25 mars 1950 a eu lieu le banquet du Lille Moto-Club, en l'honneur de son affiliation à la F.F.M.
Ce banquet était présidé par M. Gaiffe, maire de Lille et Président d'Honneur du Lille Moto-Club. Y assistaient également MM Sergeant et Dalie. Vice-Présidents d'honneur, Alain Huet, Président actif Gautheron, Vice-Président actif, Dauthieu, Secrétaire, Desramaux, Trésorier, François, Basellis, Bouhin, Schier, Levoye, Poulard, membres du Comité Directeur.

Souhaitons donc longue vie et prospérité à Lille Moto-Club qui, ne depuis un mois compte déjà 24 licenciés et près de 200 membres.

AMICALE MOTOCYCLISTE FLERIENNE. — A l'assemblée générale, le bureau pour 1950 a été ainsi constitué : Président d'honneur : MM. L. Charles et Collard. Président actif : M. Bidault. Vice-Président : M. Champion. Secrétaire général : A. Renouf. Trésorier général et délégué à la Ligue : Hamel. Secrétaire-Trésorier adjoint : A. Forget. Directeur sportif : M. Lamy. Commissaire sportif : G. Bolsgrontier. Membres : S. Blin, H. Foulon et M. Baulard.

Voici le calendrier 1950 : 16 avril : Sortie et réunion à la Ferté-Macé. 21 mai : Participation au rallye Aiglon. 4 juin : Concours d'élegance autos, motos et scooters à la Foire-Exposition de Fiers. 11 juin : Grande concentration et festival motocycliste à Fiers. 24-25 juin : Déplacement aux 24 heures du Mans. 9 juillet : Grand match de Moto-Ball à Fiers.

Renseignements : Amicale Motocycliste Flérienne, Hôtel de la Poste, 15 rue Nationale, à Fiers-de-l'Orne.

M.C. D'ALGER. — Le moto-cross organisé le 26-3-50 par le M.C.D.A. a été âprement disputé et s'est terminé sur les résultats suivants :
Finale des 125 cc. : E. Visciano, 12' 41", moy. 38 kmh. 898 ; 2. Duhamel ; 3. Fracés.
Finale des 350-500 cmc. : 1. X. 11' 57", moy. 39 kmh. 163 ; 2. Mitchell, 12' 01" ; 3. Pétrus.
Finale toutes catégories : 1. Mitchell, 7' 11", moy. 39 kmh. 690 ; 2. Pétrus, 7' 17" ; 3. Aguir.
D'autres épreuves de vitesse organisées à l'occasion du Tour cycliste d'Afrique remporteront un franc succès qui laisse bien présager du sport motocycliste en Alger pour 1950.

M.C. NORMANDIE. — Nous rectifions trois erreurs qui se sont glissées dans notre dernier communiqué : la date du circuit est le 30 avril et non 30 août. Le siège social est 57, rue d'Amiens, à Rouen. Les cylindrées sont admises au-dessous de 175 et non à partir comme indiqué.

A.C.L. VERDUN. — Le Groupement Motocycliste de l'A.C.L. de Verdun informe que sa grande épreuve annuelle, le 3e Moto-Cross de la Citadelle se courra le dimanche 4 juin.

Diverses manifestations auront lieu à cette époque, qui amèneront la grande foule et dont ne peuvent que bénéficier les organisateurs de la réunion motocycliste.
Renseignements à M. Labriet, secrétaire du G.M.A.C.L., 34, rue de Rd., à Verdun. Les règlements seront communiqués dès leur impression.
D'autre part, les motocyclistes Verdunois ont appris avec une douloureuse surprise la mort de leur camarade suisse Max Schweizer survenue à Lausanne le 22 mars dernier.
Tous les membres du Groupement se joignent à leur Président pour présenter à Mme Schweizer et à sa famille, leurs vives condoléances, et l'assurance de leur sympathie.

M.C. MONACO. — Le M.C.M. informe que — pour des raisons indépendantes de sa volonté — le Rallye Motocycliste International de Monaco prend désormais l'appellation de : Trophee International Motocycliste de Monaco, en abrégé « T.I.M. Monaco ».
Cette épreuve sera disputée les 23, 24 et 25 juin 1950 comme prévu au Calendrier Sportif International.

ZUNDAPP 350 2 tps card. ét. broche impccc. 150000. THOMAS 84q. 16-40. Poste 730
VINCENT 1000 cc 49 mixte b. Shadow b. Lightning tt pièce. alcool à gagn. km lancé Anvers à 206 kmh. 60000 fr. belg. BORIS av. R.Gobert Bruxelles
V. Poney pns nfs 26. COPEL 22 av. A. Jedor Drancy Seine
SIDE Carpio 1 pl. 1/3 b. ét. CHAUDRON 10 r. Odéon-6e
500 BSA M20 imp. ART 50 r. Menilmontant. MEN. 63-30.
PEUG. 350 culb 1947 ét. nf Drossart 7 r. Pasteur, Clichy
URG. Zundapp K500 2 cyl. 4 v. b. ét. pns neufs PENET 16 bd Piepuss ap. 18 h. ou dim. mat.
M. GOYON side 500 lat. gar. imp. av. accès. roue px à débat. PRENEY 24 r. Pigalle-9e
SIDE BMW R12 6000 kms imp. side Bernard. pns nfs gd routier. Lemoine 13 r. Dantzig-15e
MOTOB. 2 cv bs px. Chevalier 34 av. Wilson Romainville (S)
BMW 7 cv lat. R11 av. side b. ét. RODRIGUEZ 11 impas. Delaunay, métro Charonne.
BMW R68 ét. méc. imp. 280000
TISSIER, 148 rue A. Briand, Levallois (Seine).
PART. v. Ariel 500 cul. 18 h. HUNOT 20 r. E. Lepeu-11e.

HARLEY lux. mot. gar. à ruder Merle 1 r. d'Ulm Paris-5e
SIDE Bernardet mod. 48. Liotard 2 r. Fernand Labori-18e.
PART. v. Gn. Rhone 500 2 cyl. card. side Carpio parf. état neuf. R. BAJARD 19 r. Soufflot-5e. Tél. Odéon 63-00.
TRIUMPH 350 cul. f. tél. ét. nf. Rog. 54-53. 10 r. Charonne
MALADIE v. Norton 5 V side Bera. bas prix. BONNEL, 11 r. St Pierre, Charanton.
NORTON 500 ACT Lucas sup. DE BRINON 17 St-Didier-16e
NORTON 16H sél. 4 v. t. sud parf. ét. LADOUAS 71 r. Guy Moquet-17e. ap. 18 h. 120000.
NSU 250 sup. cuisse sélect. 60, rue de Saintonge-3e.
DERNY tand. tr. b. ét. CAUVIN Opéra 87-37 (hres trav.).
R. ESCOFFIER 100 cc b. ét. 35. 174 bd Charonne. Rog.35-98
VDS Gnome AX2 800 av. side parf. ét. 150. BRIEND rue Vinchon, Laon (Aisne) urgent
MATCHLESS 350 tél. Moy L. R. MOREL, 26 r. Cl. Mivrière Bois Colombes (Seine).
FN 500 parf. ét. side Bernardet, bas prix. MARCAULT, BAL. 59-29, 18 h à 20 h.
S car Zundapp Rus. parf. ét. BENSÀ 46 r. St Georges Paris
Dollar 4 cv bn ét. mot. Chaise 49. Barbier 103 r. Blomet-15e
GN RH 100 exc. ét. 36000. CARL 10 r. Camou-7e ap. 18h.
DARFONT 3 r. 3 v. m. AR 5000 kms pns neufs équ. luxe calandre capote dir. dému. Jacot 12 B. Lemenc Chambéry
V. BSA lux. Cornuel 9 rue St. Martin, Aire s. la Lys (P.d.C.)
HARLEY 750 av. side imp. Lelièvre 9 r. Alésia Aulnay (SO)
V. 100 cmc Terrot moteur et pneus gar. neufs groupe électrogène état de neuf l'ensemble 92.000, ou échange contre 150 cmc. Peugeot 4 vitesses dernier modèle Cl. GODEAU 59 rue A. Coquillet, Montargis (Loiret).
PEUGEOT vélomoteur P 56 lux. absol. neuf, 4 vit. par séél. voir MOTO-REVUE
SCOOTER Bernardet lux. ét. nf. Godeux 3 r. E. Gouin-17e
TERROT RGAS 500 cul. av. side orig. bon état. GUIN, Premery (Nièvre). Tél. 89.
AUTOMOTO 3 CV 55000. SEIGNEUR, r. Soufflet Arpajon SO
PART. v. Zundapp K800 tr. bon état. VAU. 26-23 (19a21h.)
SCOOTER Bernardet nf. vends ou échange. MOL. 35-85 après 20 heures.

V. ou éch. 500 MG 4 v. sél. Gillet side Bernardet. c. nf. Ecrire ROUX 40 rue Durantin 177 av. Capelle, Marseille.
NORTON 16 H lux. impcc. vite ou éch. voit. CAR. 90-47.
BMW R75 ou Norton 16H. Dalnaux, Le Désert Beny-Bocage (Calv.), tél. soir 9 Montchamp
BMW R12 2700 kms tr. b. ét. 155. s'adr. sur ét. MORISSE 8 av. Védrines, Blanc-Mesnil
HARLEY-DAVIDSON 42 WLA tte beauté équipée luxe 220. LAMY 28 r. P. David-16e.
V. urg. cse dép. NSU 500 ACT tr. b. ét. eq. px int. SH 143 r. G.Pérl. Carrière s. Seine (SO)
TRIUMPH 250 sélect 95000. Aleyon 250, 45000. Obé.58-12.
350 MOTOBECANE. Bommel 3 r. Riquet, Achères (S.-O.)
125 Peugeot T.55 nve 4000 k 102 r. de la Jonquièrre. Mercredi 9 h. 21 h. sauf lundi, équipée 60.000 fr.
PREST.-JONGHI 100 rév. tot. gar. s. fact. 50000. Vélosolex 25000. MAX 42 av. Gobelins
DKW 350 4 vit. sél. b. ét. 110000. LEGOURD, Gendarme à Mayenne.
TERROT 500 latér. lux. bien équipée, sidecar 1 pl. 1/2 pare-brise, capote 140000. 85, r. Julien Lacroix, 20e.
40 MOTOS vélomot. sides dispon. BALDET, 30, rue d'Armagnac, Toulouse (H. G.)
ROYAL ENFIELD 350 cul. sup. cul. 4 cv 1 v. sél. état neuf. LAMBERT, 8, r. Louis-Thullier Paris. DAN. 81-07
CAUSE dép. v. Ariel 1000 cc 4 cyl. mod. 1950 expos. dern. salon mot. et cul. alu. fr. télé. sus ar. dédouan. acces. RIVIERA A 15 r. Verdi Nice
NORTON 16H impccc. 100000. Quelavoine, GOB. 45-85. Poste 52-12.
512 Bern. gd tour 1 pl 1/2 très propre, 15000. PETIT 33 r. E. Vaillant, Villejuif.
GN-RH 350 culb. side ét. nf. Kohler Quant Rohmer Sainte Marie aux Mines.
BELLE 500 Terrot culb. av. side 120000, vis ap. 19h. Lévy 26 av. St Joseph, Asnières.
350 TRIUMPH ang. 44 impccc. CHARLES, Donville (Manche)
DKW 350 SB ét. nf. pièces orig. suspens. arrière. roues chromées. LIT. 07-05.

350 TRIUMPH All ctre 5 CV Amlicar G. MAUSSET, La Crèche (Deux-Sèvres).

VOITURES A VENDRE

DARFONT Etoile de France rev. pns nfs imp. 70000. Pougère, Chapelle Moche (Orne).
V. Amphibie 6 cv à rem 40000 ou éch. ctre vélomot. Malki 143 av. d'Italie Paris-13e.
MORGAN à car. caouss. spéc. éch. ctre moto ou vélo. 85 r. Julien Lacroix Paris, 20e.
JOL. pt voit. Motocar 2 pl. ex. ét. Ecr. pr r. v. LUG, 36 r. L. Prot, Paris-11e.
AUSTIN anglaise 5 cv décap. 4 pl. très bon état 280 LES-CA, dentiste, 37, rue du Jardin Public, Bordeaux (Gde).

DIVERS

VELO Motobécane état absol. neuf 3 vitesses, éclairage, bas prix, voir MOTO-REVUE.
A VENDRE phare BMW avec compteur et pièces moteur Motobécane B 33 et B 34 d'origine. Ecr. Rubanbleu 111 bd Sémard, Saint-Cloud (S.O.).
INDIAN 1200 CV 600 GDA pièce orig. embiell. pistons, axes, segments, soupapes, guides, joints, cuiss. pignons, boîtes, disques embray, châssis side, sacoches d'origines, moteurs 1200 complets TAURY, 50 rue Octave Mirbeau-17e.
C.P.D.M. 47 rue Chaptal, Levallois-Perret (Seine), tél. Per. 09-13. Disponible : cycl. Peugeot P 110 P 105, P 107, etc... Chaise et ttes les belles montées avec manetons, cuissales Automoto A 12, etc...
CAMERA Zeiss Ikon 35 mm. obj. Zeiss 1.9 F 50 cm à moteur et main 4 magasins 15 m ét. nf. Ecr. Moto-Revue A V. bas prix bloc G. Heratal, s'adr. CEYRAT Clermont R. P. (P. de D.).
REVIL (Ets) 82 av. des Ternes Eto 15-53, seul spécialiste pr tous équipements et accessoires
V. LEICA III ob. 2.5 45000 et nf. IMBERT 140 r. du Temple v. boîtes culr nves, Gob 90-36
V. triporteur Juery 4 CV 2 tps 3000 kgs b. ét. méc. 45000. LARIBLE 165 quai Valmy-10e.
MOTEBEC BV assemblées avec cadre nu GR AX2 et n. side Bernardet bon état. LEDOS-SEUR, Chateaulin (Finist.).
MOTEBEC Aubier Dune 100 ty. D. ét. nf. faire offre Grand-Volnet Pont St Pierre (Eure)

ON DESIRE ACHETER

ACH. couple 9/52 pr GN CV2 b. 3 v. Plot 25 r. E. Plot Dijon 52-12.
ACH. vélomot. DKW 97 cc m. mauv. ét. Malki 143 av. Itale-13e
JACHETE ttes pièces détach. ou ens. de motos de marques étrangères AMP 21 r. Monge Puteaux. Lon. 02-63.

ECHANGES

ECH. Norton 16 H ét. neuf t chrom. c. voit. décap 5 à 9 cv b. état. CAZAUD 34 av. Friedland. Wag.88-55. Poste 22
GN RH V2 imp. 100000 ou éch. ctre Simca-5, 38, b. ét. Barthelemy Tabac, Berck (PC)

NOS PETITES ANNONCES

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

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

MOTOS A VENDRE

ACHETEURS et Possesseurs de motos allem., ne soyez pas inquiets pour avoir les pièces de rech. CRUFDA vous les fournira. 21, rue Monge, Puteaux. Lon. 02-63.
BMW R12 vis. tous les jours. DECRAND 10 rue Villo, La Courneuve.
THEVENY v. 500 Matchless spéc. cross. type 47 237 av. Jaurès, Clamart (Seine).
SOLEX nf. DELIO 39 bd. St. Michel-13e (Après 19 h.)

BSA M20 bn ét. René CARLET 57 rue Pasteur, Groslay (S.O.) samedi et dimanche matin.
BMW 350 culb. impccc. 100000. Tél. GAL. 47-73.
500 GNOME. RH. CV 2 side Bernardet b. ét. 125000. Vourdon, 12 r. Berthelot, Le Plessis Bouchard (S.-O.).
V. side dr. bs px. Nor. 86-17.
BMW R71 susp. AR 750 cc nve MARECHAL 140 r. du Temple.
BELLE Mercédès 10 cv C. I. gar. IMBERT 140 r. Temple.
SIDE Zundapp 750 8 vit. gd lux. nf. IMBERT 140r. Temple.
SIDE CAR pet. mod. parf. état 10000 franc. Lord Byron-8e

Jacques BEGLIER
Agent de Fabriques
97, rue de Richelieu, PARIS
à sélectionné pour vous
quelques articles INEDITS
et INDISPENSABLES pour
AUTOS - MOTOS et CYCLES
Demandez catalogue général

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.

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

SCOOTER BERNARDET
125 et 250 cmc.
Rallye de PARIS-NICE
3 scooters au départ.
3 scooters à l'arrivée.
(sans pénalisation)
CONCESSIONNAIRE :
G.S.M. 8 r. des Ecoles PARIS-5e ODE. 50-91
Payable en 12 mois

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)
Tél. GAL. 57-95

MOTO SCOOTER **TAMOTO** MOTO SPORT
1950



MOTEUR de grande classe.
FABRICATION osée, étudiée autant que soignée.
PRESENTATION unique par l'emploi au maximum d'alliages légers inoxydables.
C'est ce que vous présente les
Ets. TALON & Cie
6, r. du Bois-Bourgeois, MONTBELIARD - Doubs

1^{er} 2^e 3^e prix!
AU DERNIER CONCOURS DE SILENCIEUX DU T. C. F. SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

SILENCIEUX WILMAN

SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE DES GAZ D'ECHAPPEMENT
AUGMENTATION DE PUISSANCE
MEILLEURES REPRISSES
ECONOMIE D'ESSENCE
SILENCE PARFAIT
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³

SILENCIEUX "TROMBLON"
MODELE A SPIRALE
DEMONTABLE POUR 2 ET 4 TEMPS

SUPER SILENCIEUX TORPILLE POUR MOTOS 2 ET 4 TEMPS

SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE POUR 100 & 125 cm³ 2 ET 4 TEMPS

3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

Sté CENTRALE DE PIECES MOTO

44, RUE DE LA CONDAMINE — PARIS-17^e
Téléphone : MAR. 45-75

PIECES DETACHEES ANCIENS ET NOUVEAUX MODELES ORIGINE ET ADAPTABLES, CHAINES, ROUES, CARTERS MOTEURS ET BOITES DE VITESSES
SPECIALISTE : REDRESSAGE CADRES ET FOURCHES EMBELLAGES ET REALESAGES
REMISE EN ETAT VOLANTS MAGNETIQUES et MAGNETOS ECHANGE STANDARD CYLINDRES ET EMBELLAGES
STOCK GURTNER REMISE A NEUF MOTEURS ET BOITES DE VITESSES, etc...
REMISE A TOUS LES REPARATEURS

SERWA

A CREE POUR VOUS LE VELOSERWA V.S. 50
A FOURCHE TELESCOPIQUE

Moteur 4 t. culbuté, 1 CV Culasse aluminium chemisé. Vitesse 45 kmh. 1 l. 4 aux 100 kms. Tenue de route impeccable. Permet de gravir, sans pédaler, les côtes jusqu'à 15 %.

S.F.M.P.D.
23, Rue de Bagnolet, 23 PARIS-20^e
Tél. : MEN. 23-87, 23-88
AGENCES DISPONIBLES



RAPID MOTO

21, RUE D'ORLEANS - St-CLOUD — (S.-et-O.)
MOL. 21-29 - A 200 m. de l'autoroute de l'Ouest

Peut vous livrer dans un délai d'un mois :
Une 750 cc. « B.M.W. » fourche télesc. et cardan bicylindre neuve. Garantie 6 mois.
Présentation luxueuse.

Réparations - Occasions - Spécialiste B.M.W.
AGENT DE TOUTES MARQUES FRANÇAISES
Disposons B.M.W. R-71 - R-73 - R-35
D.K.W. 500 susp. AR NZ - Occasions revisées

REALESAGE MOTOS EMBELLAGE
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)

Le Casque GENO

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

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

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



ELYSEES 77-74
GASTINNE RENETTE
39, avenue Franklin D. Roosevelt — PARIS-8^e

VELOMOTEURS **MOTOBECANE**
VENTES. REPARATIONS. PIECES DETACHEES
AGENCE ET STATION-SERVICE
VELOSOLEX

LA SELLE SOUPLE
REYDEL suspension SANDOW
...TELEMENT MIEUX

"LA CLINIQUE DE LA ROUE"
A. VIMONT, 33, rue Kilford, Courbevoie (S.)
VENTE - REPARATIONS DEF. 10-24
de toutes ROUES A RAYONS pour CYCLES - MOTOS - VELOCARS - REMORQUES
TOUS LES MOYEUX EN STOCK
LIVRAISON EN 48 HEURES

UNE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION DE « MOTO-REVUE »

Le 1^{er} mai, nous tiendrons à la disposition de nos lecteurs et abonnés une belle reliure destinée à leurs numéros de « Moto-Revue » de l'année.
Les numéros sont fixés au dos de cette reliure par un dispositif d'agrafes métalliques qui fixent les fascicules solidement sur une couverture élégante en carton dos et coins pégamoid, peuvent être lus et feuilletés comme un livre dont cette reliure a l'aspect et le maniement. — Prix à nos bureaux : 250 fr. — Par poste : 325 fr. Versement à notre Compte Courant Postal : MOTO-REVUE 297-37 Paris.
Commandez dès maintenant pour être servi les premiers.



ASSURANCES IMMEDIATES

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

83 D K W 83

83 STATION SERVICE 83

Coûtes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

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

PARIS-NORD MOTOS

Agences :
GNOME et RHONE
MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES
Pneumatiques — Accessoires modernes
Appareillage électrique français et étranger - Pièces détachées : origine, adaptables, sur modèles
Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage
EMBALLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE
SPECIALITE : REVISIONS GENERALES
EXPEDITIONS PROVINCE et COLONIES
ATELIER ET MAGASIN :
3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

CHROME - CUIR

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



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

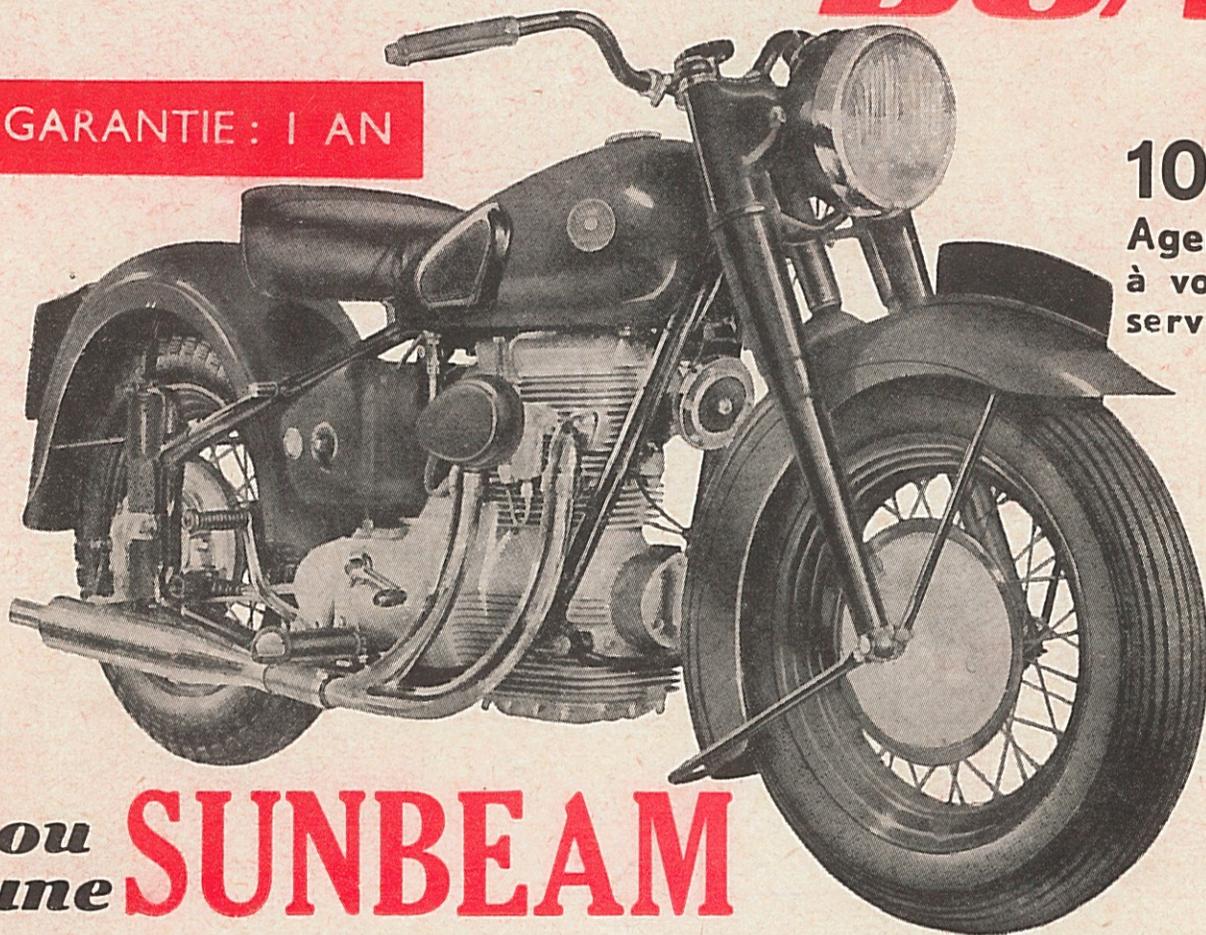
Si votre Publicité était ICI elle serait LUE !...

Votre rêve... une

BSA

GARANTIE : 1 AN

100
Agents
à votre
service



ou **SUNBEAM**
une

Vous pouvez le réaliser avant les beaux jours

NOUVEAUX MODELES 1950 DISPONIBLES

Gamme complète jusqu'à 650 cmc.

La marque la plus importante,

CREDIT

JUSQU'A 12 MOIS

la plus connue,

la plus appréciée,

LA MOINS CHERE.

Demandez catalogues, tarifs et liste des agents de province.

MOVEA

Importateur exclusif p. la France
B.S.A.-Sunbeam-New-Hudson

79, Avenue de la Grande Armée, 79 - PARIS-16° - COPernic 27-23