

40<sup>e</sup> ANNEE. — 12 JANVIER 1952. — N° 1.067

# Moto revue

HEBDOMADAIRE  
Tous les samedis

LE NUMERO :  
**25 frs**

**LES  
BOUGIES**



TÉLÉPHONE :  
**GUTENB. 73-32**  
4 LIGNES GROUPÉES  
C.C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
**12, RUE DE CLERY  
PARIS (2<sup>e</sup>)**

Pour ceux qui considèrent la moto impraticable en hiver  
(Photo de M. PETEL)

**QUEL QUE SOIT LE MODÈLE**  
**NEW-MAP**

TYPE 2 TEMPS  
3 et 4 VITESSES

TYPE 4 TEMPS  
3 et 4 VITESSES

TYPE C175  
2CV. 4 VIT.

**QUALITE TOTALE !!**

MOTOCYCLETTES NEW-MAP. 124 AVENUE LACASSAGNE - LYON

**ATTENTION!**

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

**CREDIT**

DE LA REGION PARISIENNE

**Sté MOTOCYCLE**

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10<sup>e</sup>  
 Tél. : NORd 07-59 — Métro Gare du Nord

*Vous livre immédiatement*

JONGHI — TERROT — MONET-GOYON  
 GNOME-RHONE — ALCYON — GUILLER  
 D. S. MALTERRE

et les célèbres vélos à moteur auxiliaire  
 ALCYON — MOTOBLOC — MOSQUITO  
 ET TOUTES LES GRANDES MARQUES DE  
 MOTOS ETRANGERES

VELOCETTE — ROYAL-ENFIELD — IMME  
 ARIEL — N.S.U. — JAMES

Catalogue contre 50 francs en timbres

LICENCE  
 DUCATI

48 cm<sup>3</sup>

**uccicolo**

4 TEMPS  
 2 VITESSES

LE PLUS RAPIDE  
 LE PLUS ECONOMIQUE

**M. ROCHER**

CONSTRUCTEUR  
 FRANCE

USINES à CENON (Vienne)  
 Bureaux commerciaux: 36<sup>e</sup>, Av. de l'Opéra, PARIS, Ope 08 96

La Société Nouvelle des Motocyclettes et Vélomoteurs.

# Jonghi

86, rue de Saint-Denis — LA COURNEUVE

vous présente

SES MODELES 1952

VELOMOTEUR 125 cmc. - 2 temps

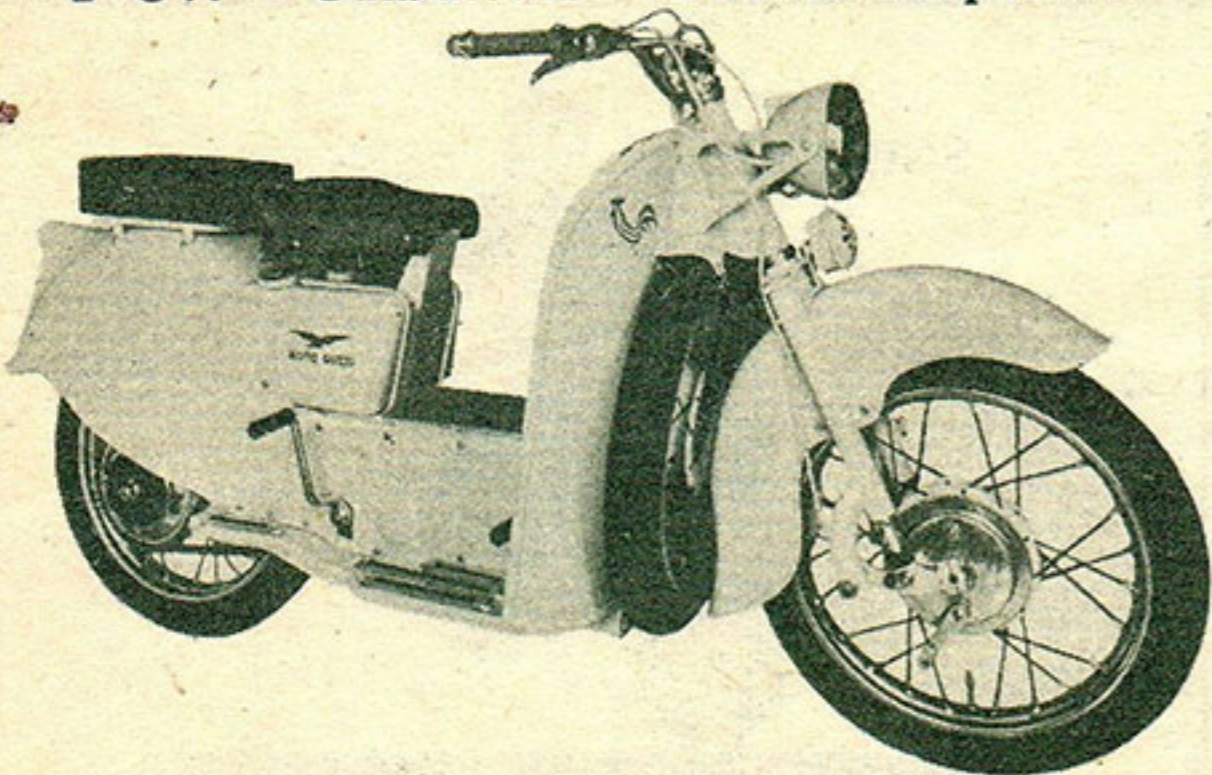
VELOMOTEUR 125 cmc. - 4 temps (Arbre à Cames en Tête)

MOTOCYCLETTE 250 cmc. - 2 temps

## GALLETTO-GUZZI

### DE RENOMMEE MONDIALE

Pour les affaires — Pour la promenade à 2  
C'EST UN SCOOTER AVEC TOUS  
LES AVANTAGES DE LA MOTO  
2 CV. - Culbuteurs - Double suspension



PROPRE — SUR — MARCHÉ IMPECCABLE

Complet comptant : 189.348 fr. Taxes comprises  
disponible de suite

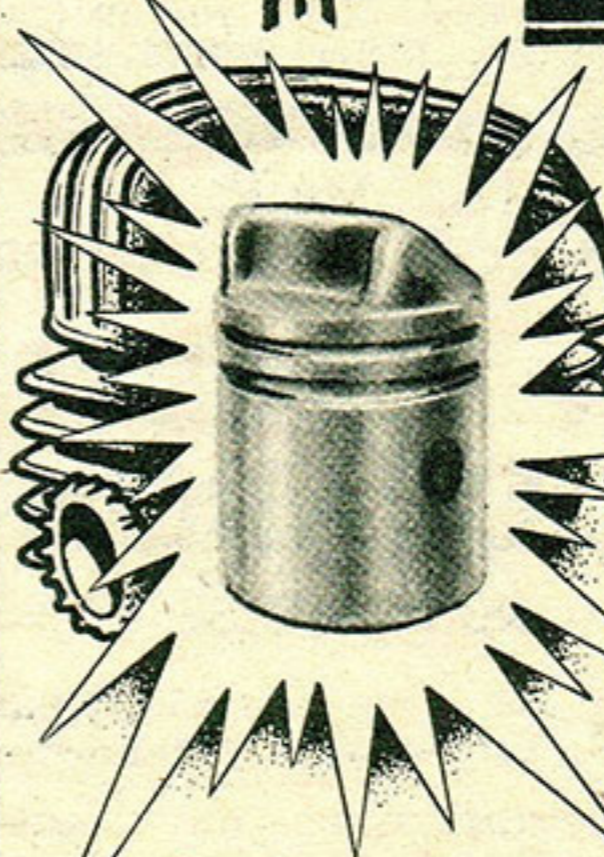
Crédit net { 12.000 à la commande  
80.000 à la livraison  
9 mensualités de 12.365

**MOTO-BASTILLE** 6, Bd Richard-Lenoir — PARIS-11<sup>e</sup> —

Tél. : ROQ. 29-28 — Tarif 30 frs timb. poste

Pour  
votre  
moto

## LE PISTON MAHLE



MONTÉ EN SÉRIE  
par les constructeurs  
**6** Alliages différents  
adaptés à chaque  
conception de moteur

LÉGERS  
PRÉCIS  
SÛRS  
SILENCIEUX  
ROBUSTES  
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN  
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

PRODUCTION  
DE LA PLUS IMPORTANTE  
USINE DE PISTONS D'EUROPE

Distributeur exclusif pour la France

**A. CHARDONNET**

16 ter. rue Etienne Marcel - M<sup>o</sup> Hoche  
PANTIN (Seine) - Tél. : NORd 99-40

# MOTOBECANE

LIVRAISON

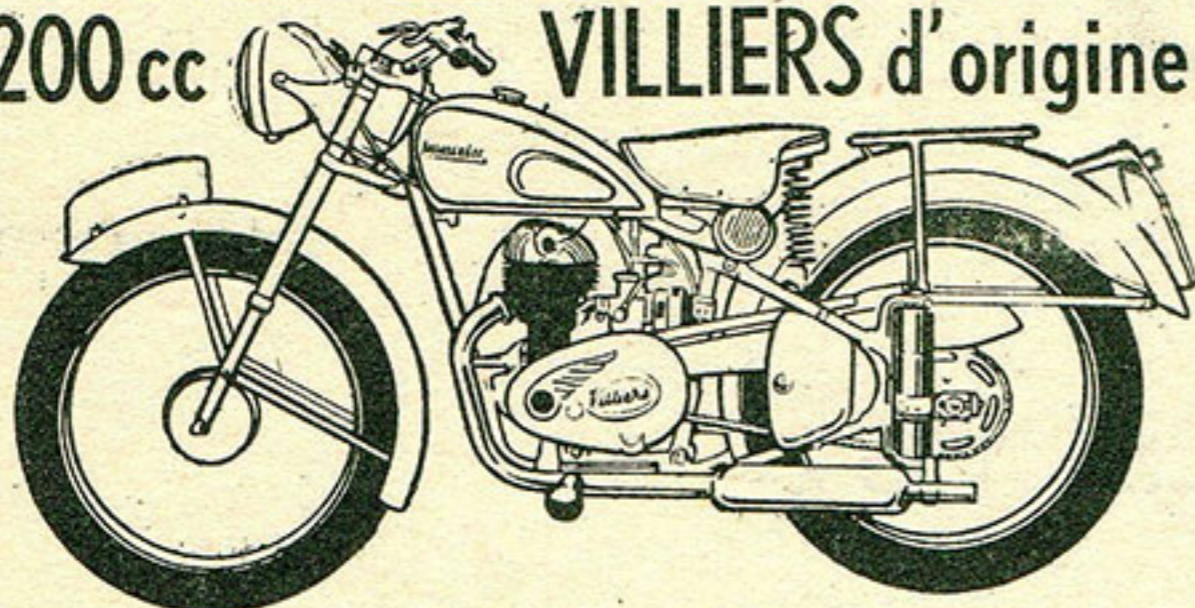
RAPIDE de tous les modèles - VENTE A CREDIT - NORd 65-25

Entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est  
94, Bd Magenta - 3 au 11, rue de St-Quentin - PARIS

STOCK PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

## Ambassador

200 cc VILLIERS d'origine



Modèle « EMBASSY »

Fourche télescopique - Compteur de vitesse - Eclairage par batterie - Avertisseur électrique

PRIX : 161.600 frs plus taxes

Modèle « SUPREME » avec suspension arrière

PRIX : 181.000 frs. plus taxes

Agent général

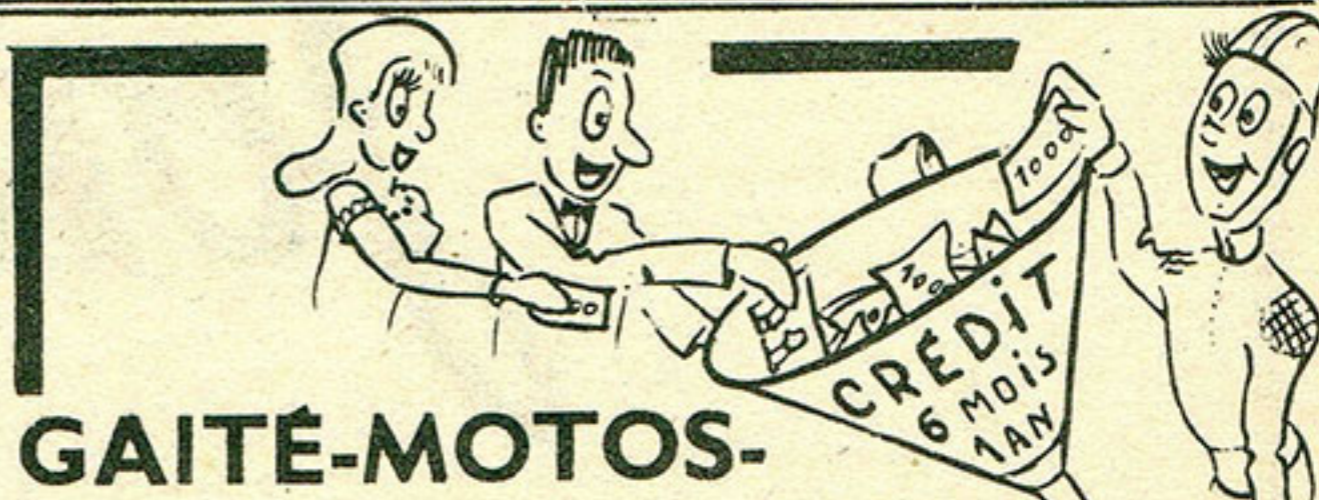
## Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10<sup>e</sup>

Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE  
**CREDIT** DE LA RÉGION  
PARISIENNE

D.I.F. : Distributeur pour la France — 16, rue Pasteur  
KREMLIN-BICETRE (Seine)

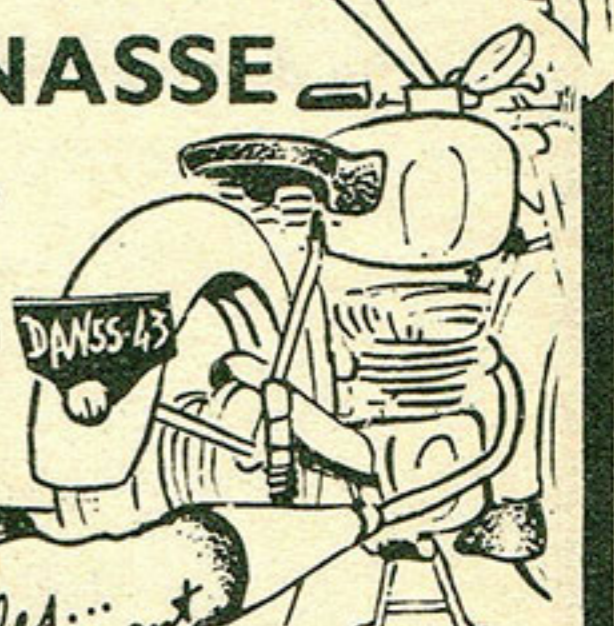


## GAITÉ-MOTOS- MONTPARNASSE

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

Ouvert de 9 h. à 20 h. 30  
sans interruption

Fermé le Dimanche



*Ne subissez pas les  
Hausse continues...  
Consultez-nous dès maintenant  
Nous avons disponibles  
100 motos et vélomoteurs  
d'occasion!*

**DU VRAI  
CRÉDIT**

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

B.S.A.  
GIMA  
TERROT  
GUILLER  
MONET-GOYON  
D.S. MALTERRE  
Neuves Disponibles

TOUTES LES GRANDES MARQUES  
VELOMOTEURS — MOTOS — SCOOTERS

## VENTE A CREDIT SANS MAJORATION

PARIS - SEINE - SEINE-et-OISE

**René BONNET** 28, rue Ernest-Renan  
Issy - les - Moulineaux

La Plus Puissante Organisation de Vente  
Tél. : MIC. 03-72 — Métro : Pte de Versailles

SCOOTERS BERNARDET



ESSAIS

CREDIT

## IMPERIAL GARAGE

M<sup>o</sup> Villiers - 23, Bd de Courcelles - LAB. 77-40

TOUS LES MODELES EN

MOTOBECANE — GNOME-RHONE — TERPOT — JONGHI — MONET-GOYON — AUTOMOTO

sont disponibles chez  
50, Av. Edouard-Vaillant  
Métro : Pte de St-Cloud

# marcel perrin

Recordman du Monde  
BOULOGNE (Seine)  
MOL. 29-62

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

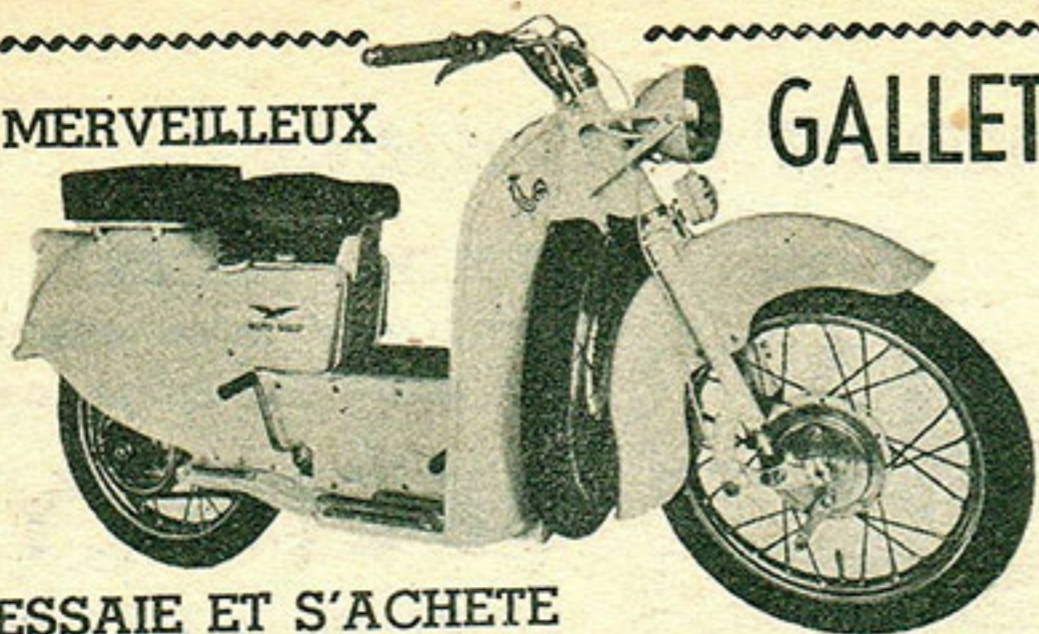
LIVRAISON EN PROVINCE

CREDIT

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

LE MERVEILLEUX

GALLETTO



S'ESSAIE ET S'ACHETE

aux Ets. BONNET

80, avenue Général Leclerc — BILLANCOURT  
Tél. : MOL. 15-46 Métro Billancourt

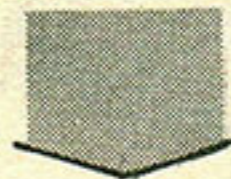
Directeur-Gérant : N. ANGELI

Réponse 30 fr. timbres - Documentation 50<sup>fr</sup>

Après VELOLUB  
« LE LUBRIFIANT DES CYCLOMOTEURS »



PRESENTE



MOTOLUB

POUR

SCOOTERS

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

2 TEMPS

SOCIETE FRANÇAISE DES PETROLES SERCO  
20, rue Washington - PARIS-8<sup>e</sup> — Tél. : BAL. 43-21

*Volants Magnétiques*

**SAFI** vainqueurs en 175 cmc.  
BOL D'OR - 1951 -

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

Pour VéloMOTEURS et Motos  
Moteurs auxiliaires  
Moteurs agricoles et marins  
Moteurs Industriels

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE  
Pour les différents types SAFI  
dans les délais les plus réduits

SERVICE REPARATION  
ECHANGE STANDARD

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

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

BOBINE SPECIALE MOTO

PROFITEZ DES CONDITIONS  
EXCEPTIONNELLES ACTUELLES

de CREDIT et de COMPTANT

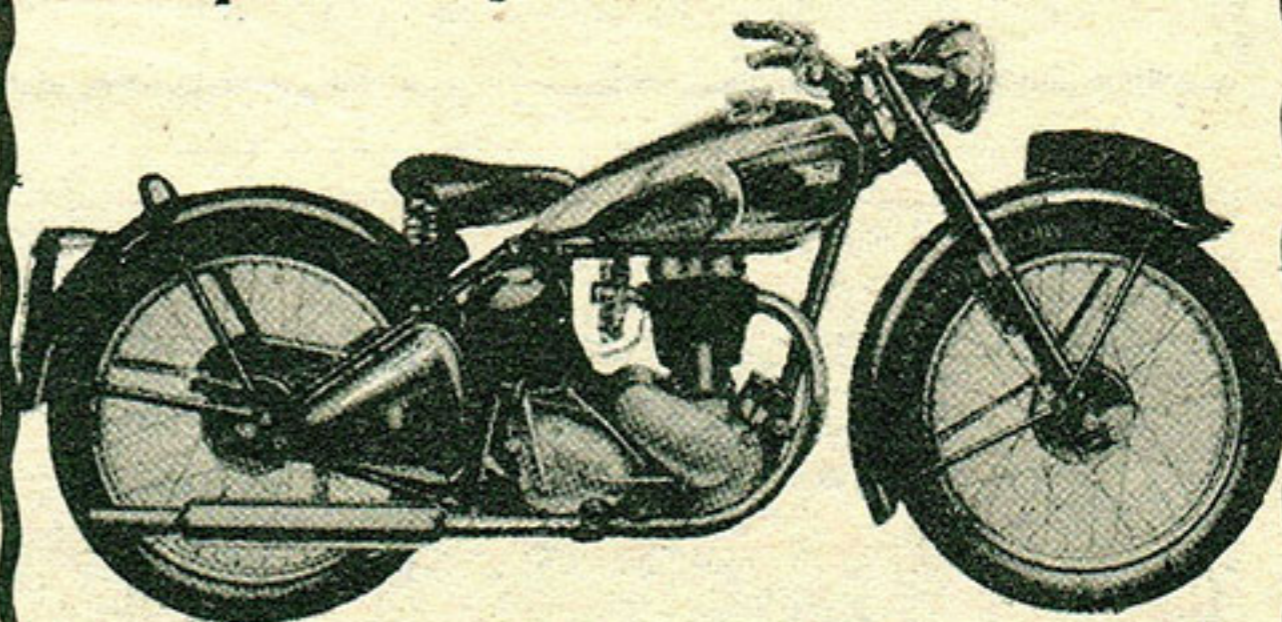
qui vous sont offertes par

les Ets BONNET

Directeur-Gérant : N. ANGELY

80, av. Général Leclerc - BILLANCOURT (Seine)  
Tél. : MOL. 15-46

pour l'acquisition des modèles



ALCYON — B.S.A. — GUILLER — GIMA  
GNOME-RHONE — JONGHI — MALTERRE  
MOTOBECANE — TERROT — Galletto GUZZI

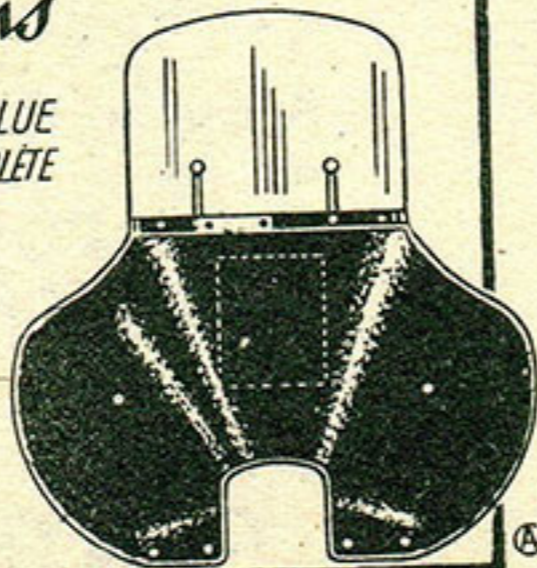
Renseignements : 30 frs en timbres-poste  
Documentation 50 frs

MOTOCYCLISTES

Roulez confortablement  
par tous les temps

Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE  
PROTECTION COMPLETE



H. DELANNET

43-45 rue de la Roquette  
PARIS - Tél. : ROQ. 85-22

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



En vente  
chez votre  
fournisseur habituel

LABORATOIRES  
**NEO - PROGRES**  
8, r. Auguste-Barbier  
PARIS (XI<sup>e</sup>)

## St-PAUL-MOTOS

1, rue de Rivoli - PARIS-4<sup>e</sup> — ARC. 71-46  
Métro : Saint-Paul

*Le Salon permanent  
de la Motocyclette*

Renseignements  
contre  
30 fr.  
timbres poste

**D. K. W.**  
**JAWA**  
**TRIUMPH**

Expédition  
FRANCE  
et  
COLONIES

**TERROT — MOTOCONFORT**

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - ALCYON  
GUILLER - RAVAT - RADIOR - R. GILLET  
GILLET D'HERSTAL — VALLEE — JONGHI  
M.R. - HUIN - A.G.F. - DERNY - MOSQUITO

et la *Mobylette*

**CREDIT**

Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche,  
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

**83 D K W 83**

PIÈCES MÉCANIQUES  
POUR  
MOTOS ALLEMANDES

**83 STATION SERVICE 83**

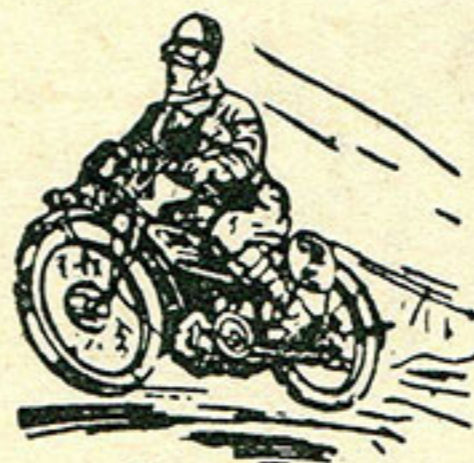
ATELIER SPÉCIALISÉ  
POUR  
MOTOS ALLEMANDES

*Toutes pièces détachées auto et moto  
Echange Standard d'Organes*

**83 Avenue de la grande Armée, 83**  
— PARIS — (16<sup>me</sup>)

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79  
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

**Economisez votre essence !...**



MOTOCYCLISTES,  
Brétocyclez votre essence  
ou votre mélange avec

**BRÉTOCYL  
GRAPHITÉ**

« Le Superlubrifiant des Champions »

qui vous permet d'augmenter votre avance et de  
parcourir ainsi un plus grand kilométrage avec la  
même quantité d'essence.

BRÉTOCYL GRAPHITÉ procure  
**PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE**  
**PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES**  
BRÉTOCYL GRAPHITÉ facilite vos départs par  
temps froids, en vous assurant un graissage immé-  
diat des hauts de cylindres dès les premiers tours.  
Et naturellement, dans votre moteur :

**L'HUILE BRET-OIL**

« l'huile de compétition au service du tourisme »  
Et dans votre deux temps :

**L'HUILE BRET-OIL « SPECIALE 2 TEMPS »**

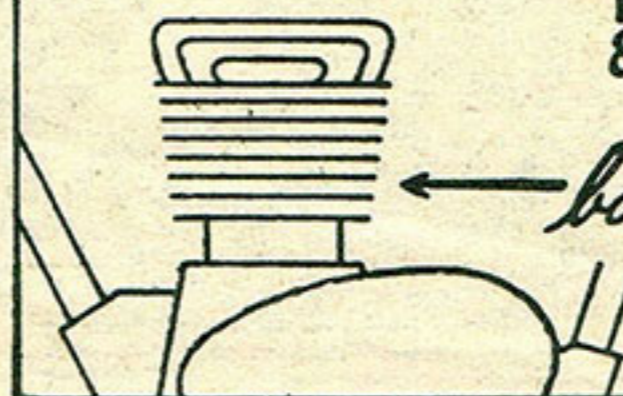
En vente dans tous les Garages, Stations-Service, Moto-  
ristes, où vous trouverez nos Huiles BRET-OIL en bidons  
plombés et notre BRÉTOCYL GRAPHITE présenté en  
coffrets de 15 flacons-doses, correspondant à 150 litres  
d'essence, pour le prix de 890 francs.

BRET-OIL - 4, rue J.-d'Arc. Issy-les-Moul. (Seine)  
MIC. 18-30 (Lignes groupées)



**Segments Amédée Bollée**

pour l'Automobile  
& pour la Moto



*bonne compression  
longue durée*

**Le casque GENO**

Modèle Sport  
à bourrelet

A calotte métal léger  
à haute résistance  
**IMPERFORABLE  
AUX CHOCS**

Prix imposé : 3.500 fr.

Vente en gros :

**Ets GENO** 6, Faubourg Saint-Honoré  
PARIS-8<sup>e</sup> — ANJ. 12-38





# Moto revue

La Moto

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS  
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

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

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :  
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

● Changem. adresse 15 f. timbr. av. la dern bande rectif.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2<sup>e</sup>)  
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

## ◆ SALON DE PARIS

Le Comité d'Organisation du Salon de l'Automobile et du Cycle vient de décider que le 39<sup>e</sup> Salon International de l'Automobile et du Cycle aura lieu à Paris, du 2 au 12 octobre 1952 :

— Au Grand Palais, pour les voitures particulières et équipements pour automobiles ;

— et au Parc des Expositions de la Porte de Versailles, pour les cycles, motocycles et leurs équipements, ainsi que pour les cars et véhicules industriels.

## ◆ PAGANI EN VOYAGE

Nello Pagani, le coureur motocycliste bien connu, champion d'Italie en 500 cmc. sur Gilera, est parti pour une tournée en Amérique du Sud, où il participera à de nombreuses courses automobiles. Il emmène également deux motos et a le ferme espoir de courir aussi dans des épreuves motocyclistes.

## ◆ L'EQUIPE B.S.A. POUR 1952

Les pilotes de BSA pour les « trials », cross, etc..., et les 6 Jours Internationaux ont été désignés officiellement pour 1952. Ce sont : (catégorie solo) Bill Nicholson, David Tye et Tom Ellis. Tozer courrait comme en 1951, en catégorie sidecar.

## ◆ LE DERNIER MODELE TRIUMPH

La Triumph Engineering Co.Ltd construit maintenant une 500 latérales réservée à l'usage militaire. Le moteur est un bicylindre de 63x80 mm à soupapes latérales et équipé du nouveau carburateur S.U. Boîte à 4 vitesses avec les rapports suivants : 12,2 ; 8,45 ; 5,95 et 5 à 1. La suspension avant est assurée par la fourche télescopique Triumph, mais la machine est dépourvue de suspension arrière. Le poids de la machine avec les sacoches militaires et 4 l. 5 d'essence est de 156 kgs environ.

Pour terminer cet aperçu, voici les vitesses maxima obtenues sur chaque rapport, ainsi que le régime du moteur à ces allures.

1 <sup>re</sup>	: 69 kmh. à 6.000 t.-m.
2 <sup>e</sup>	: 88 kmh. à 5.800 t.-m.
3 <sup>e</sup>	: 104 kmh. à 4.850 t.-m.
4 <sup>e</sup>	: 116 kmh. à 4.500 t.-m.

# AUTOROUTES SOUS PARIS

**E**N Août 1950, l'Union Routière de France avait attiré l'attention publique sur l'intérêt que présentait la réalisation rapide d'au moins deux autoroutes sous Paris.

Il est temps d'envisager la construction des voies souterraines sous Paris, aucune des objections qui ont pu être élevées ne mentionnant d'obstacles insurmontables :

a) encombrement du sous-sol parisien. - Il est exact que le métro, l'air comprimé, le téléphone, le chauffage urbain encombrant le sous-sol parisien, mais il est à remarquer que cet encombrement est tout superficiel. Or, pour les autoroutes qui ne disposeront que d'un nombre très limité d'entrées, rien n'empêche de réaliser un tracé profond évitant l'encombrement superficiel du sous-sol.

b) difficultés de réalisation - Ces difficultés sont réelles mais pas insurmontables et les techniciens consultés affirment que la construction des autoroutes souterraines peut sérieusement être envisagée, beaucoup plus facilement par exemple que la construction des tunnels sous la Manche ou Gibraltar.

c) coût des travaux. - On a souvent avancé que ces autoroutes seraient très coûteuses à réaliser : le chiffre de 1,5 milliard du km a été cité. En fait, cet argument n'est pas déterminant. Même en admettant deux milliards du kilomètre et deux autoroutes de chacune 8 kilomètres, le coût de la réalisation serait de 32 milliards.

La somme est certes importante, mais il faut la comparer aux 30 milliards de taxes payés chaque année par les automobilistes de la région parisienne et se souvenir que les autoroutes peuvent être amorties par plusieurs générations d'usagers.

Nous sommes arrivés au moment où un choix est nécessaire :

- ou l'on réalise au moins deux autoroutes sous Paris, celles-ci devant drainer tout le trafic de transit nord-sud et est-ouest et le trafic à grande distance, les voies de surface étant réservées à la circulation à petites distances, et l'on assure ainsi une traversée rapide de Paris et une circulation aisée sur les voies de surface.

- ou bien l'on ne crée pas d'autoroute et, de sens uniques en limitations de stationnement, d'interdiction de stationnement en interdiction de circulation pour les poids lourds ou les voitures particulières, on paralysera progressivement tout trafic dans le centre de Paris.

## ◆ DEUX VIEUX MAITRES SE RETIRENT

Deux fois vainqueur au TT et Champion du Monde 1950 en 350 cmc., Bob Foster se retire de la course. Il courut et obtint des succès sur Guzzi, Triumph, New-Impérial, AJS et Velocette, et avec Harold Daniell et Freddie Frith, il fut le seul coureur anglais de classe d'avant-guerre, à participer glorieusement aux compétitions d'après-guerre.

Un autre pilote de Velocette, Ernie Thomas, bien connu en France, se retire lui aussi de la course, après avoir connu de nombreux succès avant-guerre et après 1946.

## ◆ PRODUCTION EN GRANDE-BRETAGNE

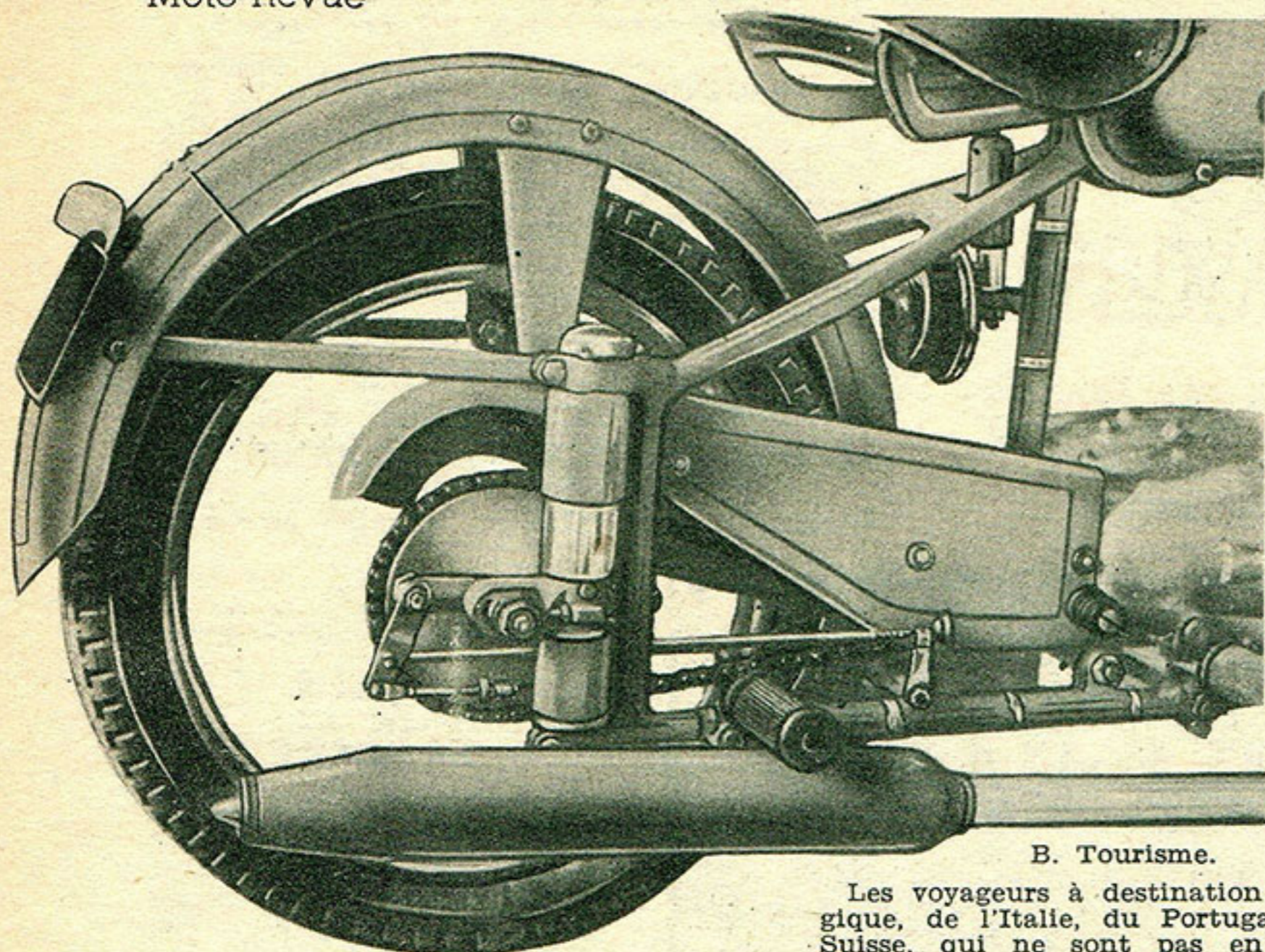
D'après de récentes statistiques sur la production en Angleterre, les catégories de 250 à 600 cmc. accusent une baisse de vente par rapport à l'année précédente où 5.673 machines furent construites en août et septembre, contre 1.784 machines en septembre 1951. Les acheteurs semblent s'être orientés vers les machines de faibles et moyennes cylindrées plus économiques à l'achat et à l'utilisation.

## ◆ UNE NOUVELLE RIXE

La maison Rixe, de Brake-Bielefeld, qui montait jusqu'à présent des ILO en 125 et des Sachs en 150 cmc., présente un nouveau modèle équipé du 250 ILO. Ce moteur, qui développe 10,5 CV à 4.500 t.-min., consomme 2 l. 9 aux 100 kms et la vitesse maximum de cette machine, qui est munie d'une suspension AR Jurisch, est de 100 kmh.

## ◆ RAPPROCHEMENT F.F.M.-F.F.C. ?

Les Présidents de la Fédération Française de Motocyclisme et de la Fédération Française de Cyclisme, MM. Pérouse et Joinard se sont rencontrés le 19 décembre 1951, en un déjeuner amical, et ont décidé de constituer un Comité restreint chargé d'étudier les modalités d'une entente qui permettrait, dans un avenir très prochain, l'organisation en commun d'épreuves réservées aux cyclomoteurs et bicyclettes à moteur auxiliaire.



Lors d'une récente visite aux Ets René Gillet, nous avons remarqué sur un prototype de 250 cmc. la suspension arrière définitive qui équipera, dès le mois de mai, tous les modèles de série. Notez la suspension de selle avec ressort enfermé ainsi que la double commande de frein arrière, l'une par tringle depuis la pédale, l'autre par câble depuis le levier de commande du frein avant avec lequel le frein arrière est synchronisé.

# Echos de la SEMAINE

## ◆ PRODUCTION FRANÇAISE DE VELOMOTEURS ET BICYCLETTES A MOTEUR AUXILIAIRE

Au cours de ces dernières années, la production française de vélomoteurs, motos et bicyclettes à moteur auxiliaire s'est accrue de façon considérable. Il en résulte que la circulation routière de ces véhicules s'est intensifiée dans les mêmes proportions et qu'il devient de plus en plus indispensable que le réseau routier de notre pays s'adapte à cette situation par un élargissement des voies utilisées à la fois par ces véhicules, les automobiles et camions.

Production Française	1948	1949	1950	1951
Vélomoteurs et motos	55.000	79.000	120.000	188.000
Bicyclettes à moteur auxiliaire	37.000	51.000	100.000	230.000
	92.000	130.000	220.000	468.000
Automobiles et camions	199.000	288.000	358.000	440.000

## ◆ CHANGE

1° Devises accordées pour se rendre en Belgique, Italie, Portugal et Suisse.

La délivrance de moyens de paiement aux voyageurs qui se rendent en Belgique, en Italie, au Portugal et en Suisse est modifiée comme suit en ce qui concerne les montants susceptibles d'être alloués aux intéressés.

A. — Voyages d'affaires.

Les frais inhérents aux voyages d'affaires doivent normalement être couverts par prélèvement sur les comptes E.F.A.C.

A défaut de cette possibilité, les intermédiaires agréés sont autorisés à délivrer, sans en référer à l'Office des Changes, aux voyageurs en possession d'une attestation établie par une Chambre de Commerce ou par le Centre National du Commerce Extérieur, les montants maxima suivants pour un même voyage :

Pays de destination	Montant de l'allocation par journée de séjour	Allocation totale
Belgique	500 frs belges	1.500 frs belges
Italie	6.000 lires ital.	42.000 lires ital.
Portugal	250 écus port.	1.750 écus port.
Suisse	35 frs suisses	105 frs suisses

## B. Tourisme.

Les voyageurs à destination de la Belgique, de l'Italie, du Portugal et de la Suisse, qui ne sont pas en possession d'une attestation établie par une Chambre de Commerce ou par le Centre National du Commerce Extérieur, ne peuvent obtenir directement, auprès des Intermédiaires agréés, sans en référer à l'Office des Changes, qu'une seule allocation au cours de l'année civile (1<sup>er</sup> janvier-31 décembre) dans la limite des montants fixés par l'instruction n° 426, soit la contrevaletur en devises du pays de destination de 50.000 frs français.

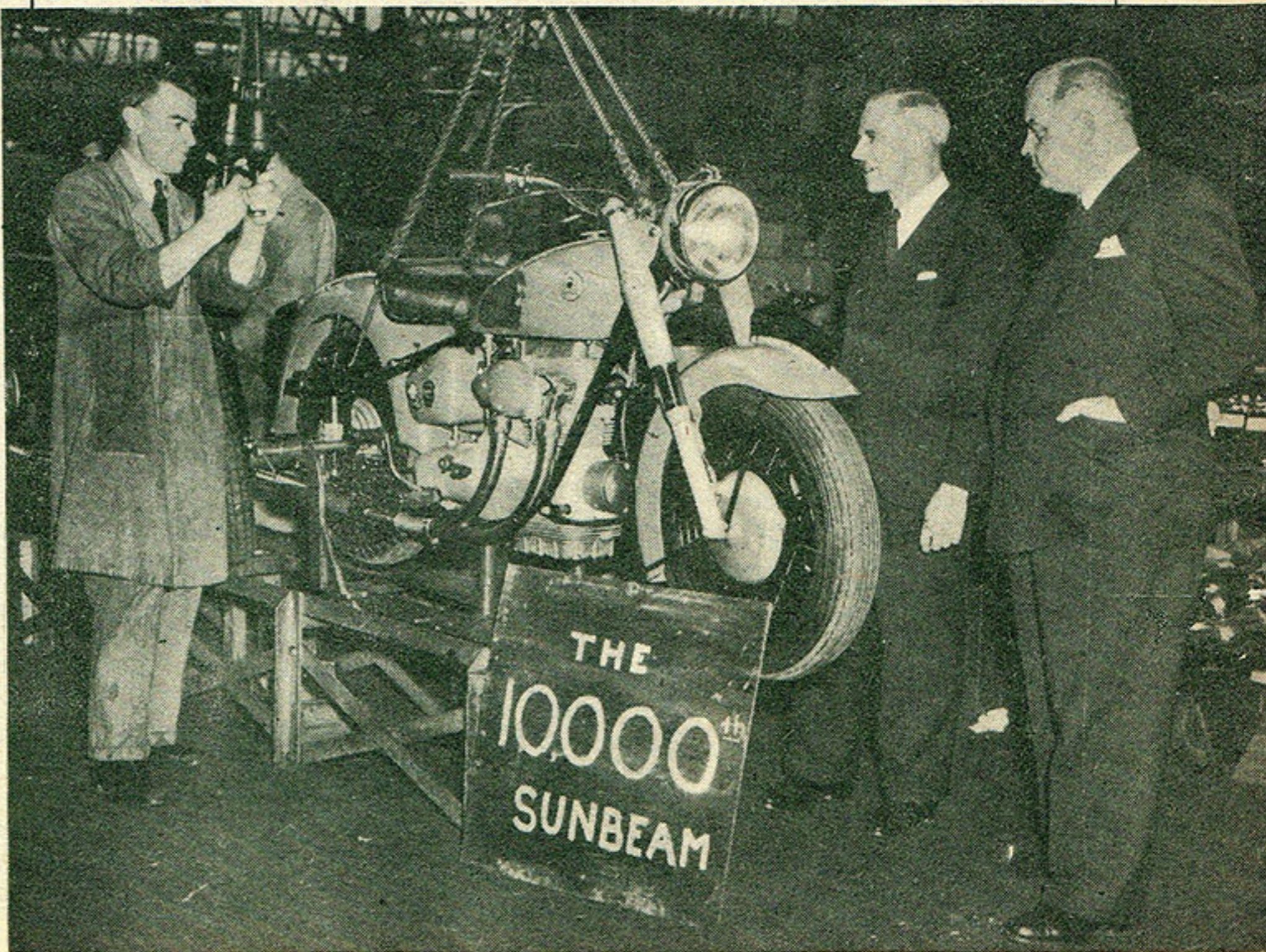
(Instruction de l'Office des Changes n° 475 abrogeant l'Instruction n° 452).

## ◆ UN « TRIAL » POUR JOURNALISTES ANGLAIS

Au cours d'un Trial exclusivement couru par des journalistes anglais, nos confrères de « Motor Cycling » et « The Motor Cycle » se sont particulièrement distingués, de même que les directeurs de ces deux revues.

Le grand vainqueur fut Rob Davis, de « Motor Cycling », au guidon d'une 500 AJS, devant Denis Jenkinson, de « Motor Sport », Harry Louis, directeur de « Motor Cycle », Cyril Quantill, Bernal Osborne, Denis Hardurich, Bob Holiday (Motor Cycling), Kevin Gover (Motor Cycle) et encore bien d'autres représentants de la presse anglaise.

Le 27 Novembre, la 10.000<sup>e</sup> Sunbeam sortait de la chaîne d'assemblage des Usines Sunbeam Redditch. Cette photographie représente M. G. G. Savage, Directeur des Ventes, et M. Alan Jones, Directeur des Fabrications, observant la machine qui va quitter le banc d'assemblage.





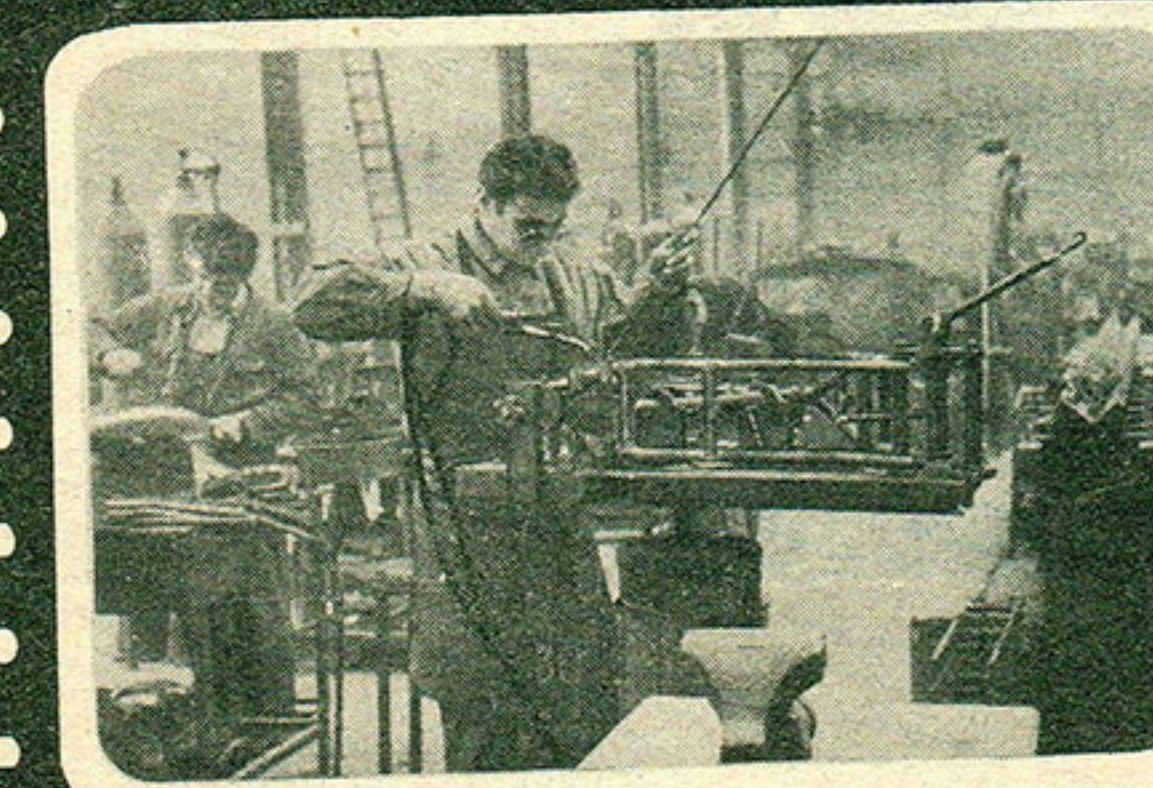
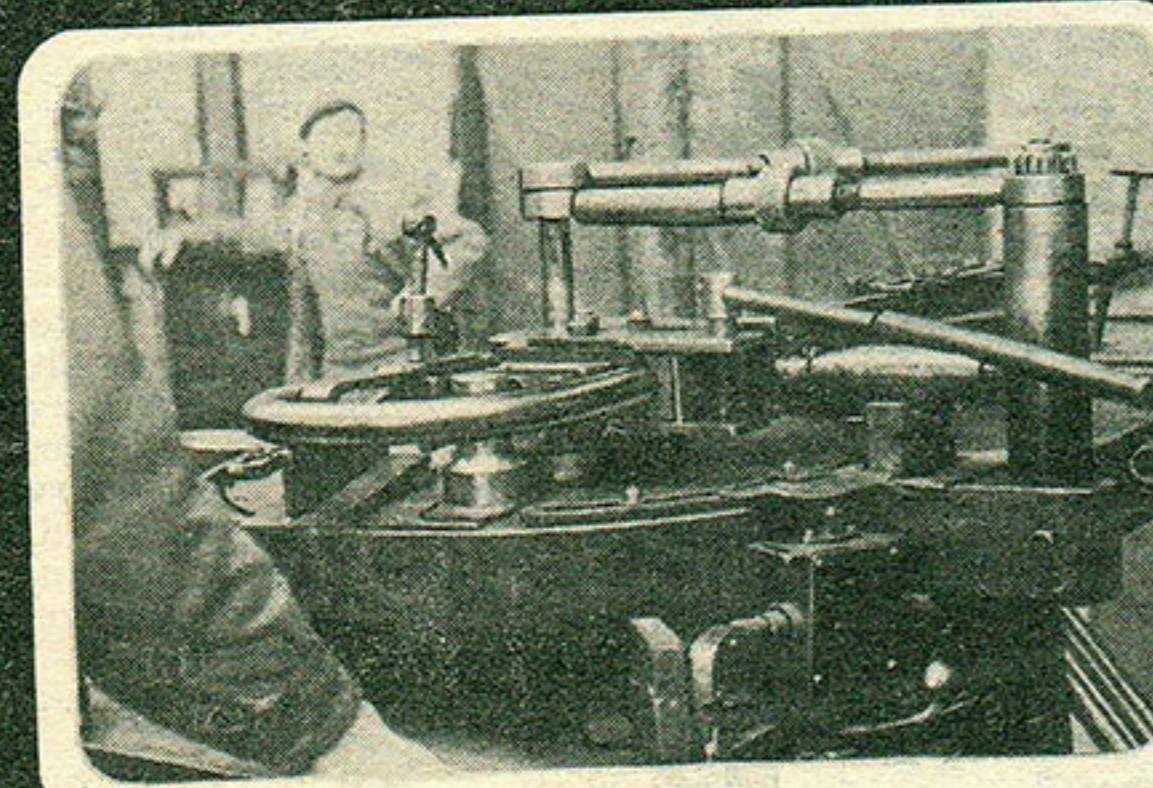
# ★ Visite chez

# Jonghu



## reportage photographique

de  
Moto  
revue



LA construction de motocyclettes n'est pas la principale activité des Etablissements Satam-Jonghi. En effet, l'essentiel consiste en la fabrication de distributeurs d'essence électriques, distributeurs dont le mécanisme nécessite un outillage moderne et surtout très précis et des procédés de contrôle rigoureux. L'intérêt pour nous, motocyclistes, est que la fabrication des moteurs et cadres Jonghi profite automatiquement de tous ces facteurs de précision.

Lors d'une assez longue visite, durant laquelle j'ai été guidé, tour à tour par chacun des chefs d'atelier, il m'a été donné de voir tous les différents stades de la fabrication.

Dans l'atelier de mécanique, à côté de toutes les machines classiques : tours, fraiseuses, perceuses, quelques fraiseuses et tours automatiques très modernes, dont un à quatre broches permet le montage d'une douzaine d'outils au moins.

A la tôlerie, de nombreuses choses sont à voir. Une méthode extrêmement rapide et spectaculaire pour tronçonner les tubes à longueur, consiste à les pousser jusqu'à une butée : une meule, à disque fin, vient, dans une gerbe d'étincelles, couper net le tube à la dimension voulue. Le travail est accompli en un instant, très net, sans échauffer le tube, avec juste une très fine bavure qui, souvent, tombe d'elle-même.

Dans un autre coin de l'immense atelier, une machine à grand plateau tournant sert à couder les tubes à froid. A la suite d'un réglage préalable, tenant compte des différences d'élasticité des aciers employés pour les divers tubes, ces derniers sont couvés sur la longueur voulue et suivant le rayon désiré. Certains tubes, tels ceux d'échappement, doivent passer deux ou trois fois sur la machine, le cintre comportant des courbures de deux ou trois rayons différents. Si parfois, il arrive que le tube, à l'intérieur de la courbure, sort avec de légères ondulations, l'amplitude de celles-ci est suffisamment minime pour qu'elles puissent facilement et sans aucun danger, être supprimées à la meule.

Enfin, dans ce même atelier, se fait le montage des cadres. Sur un marbre d'assez grandes dimensions, est disposée toute une série de cales de montage entre lesquelles les bouts de tubes coupés à longueur, échancrés, percés quand il le faut, sont placés et serrés. Il ne reste plus qu'à les souder et le cadre sort tout monté. Il passera encore sur un autre marbre où s'opéreront les redressages nécessaires. Même opération pour la fourche évidemment.

Très vaste, l'atelier de peinture et émaillage. Les garde-boue, cadres, réservoirs, après décapage, reçoivent un apprêt, puis sont peints et émaillés au pistolet et envoyés au four. Ils n'auront plus qu'à recevoir le décalque de la marque, ainsi que les filets or qu'un jeune ouvrier, artiste à ses heures, trace avec maestria. Le réservoir, au préalable, a vu ses parois intérieures enduites d'un pro-

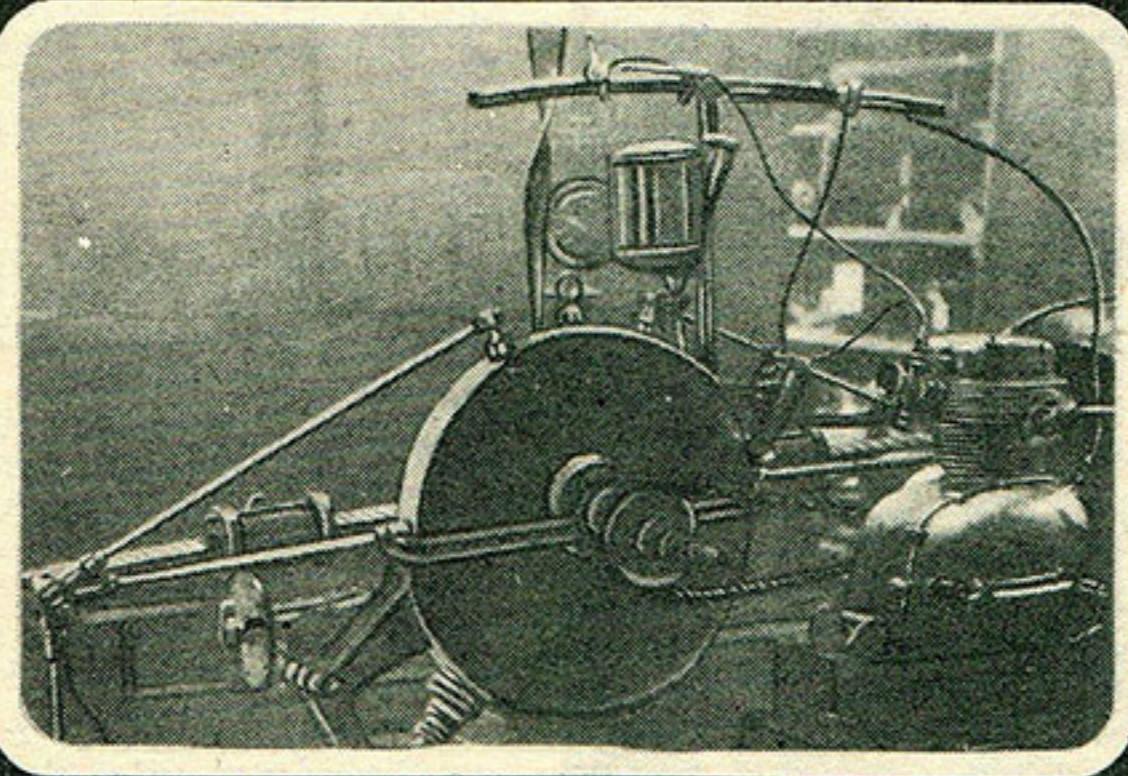
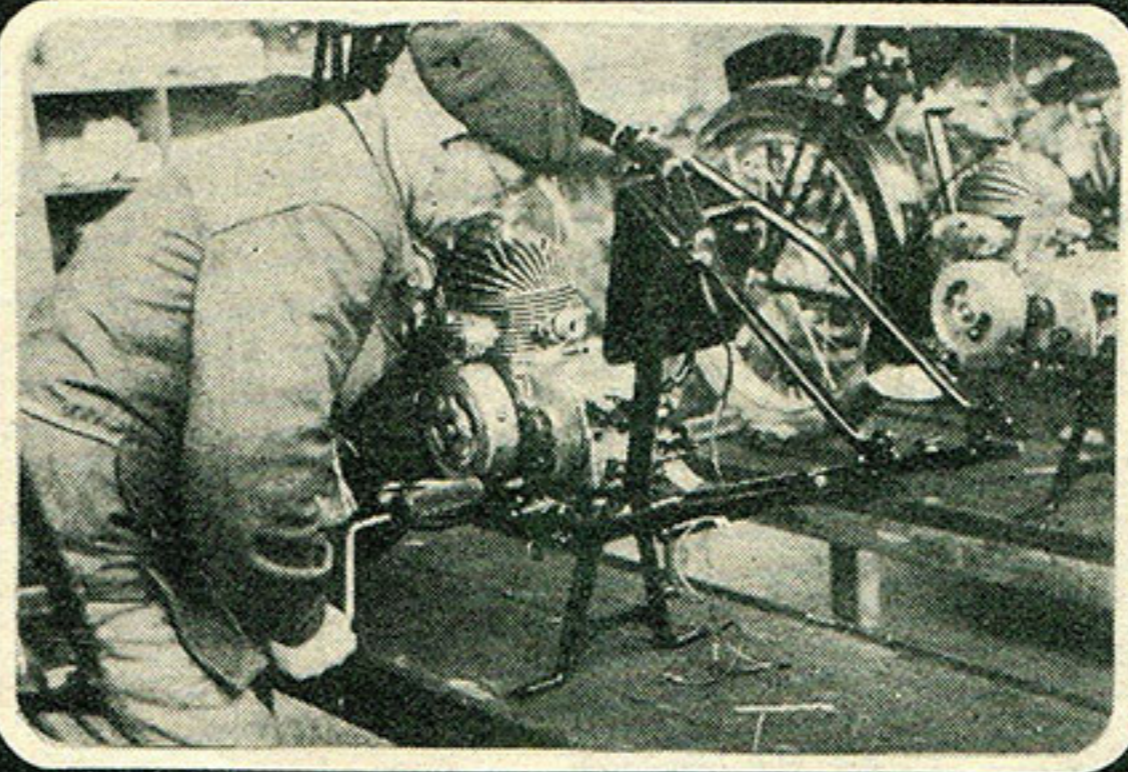
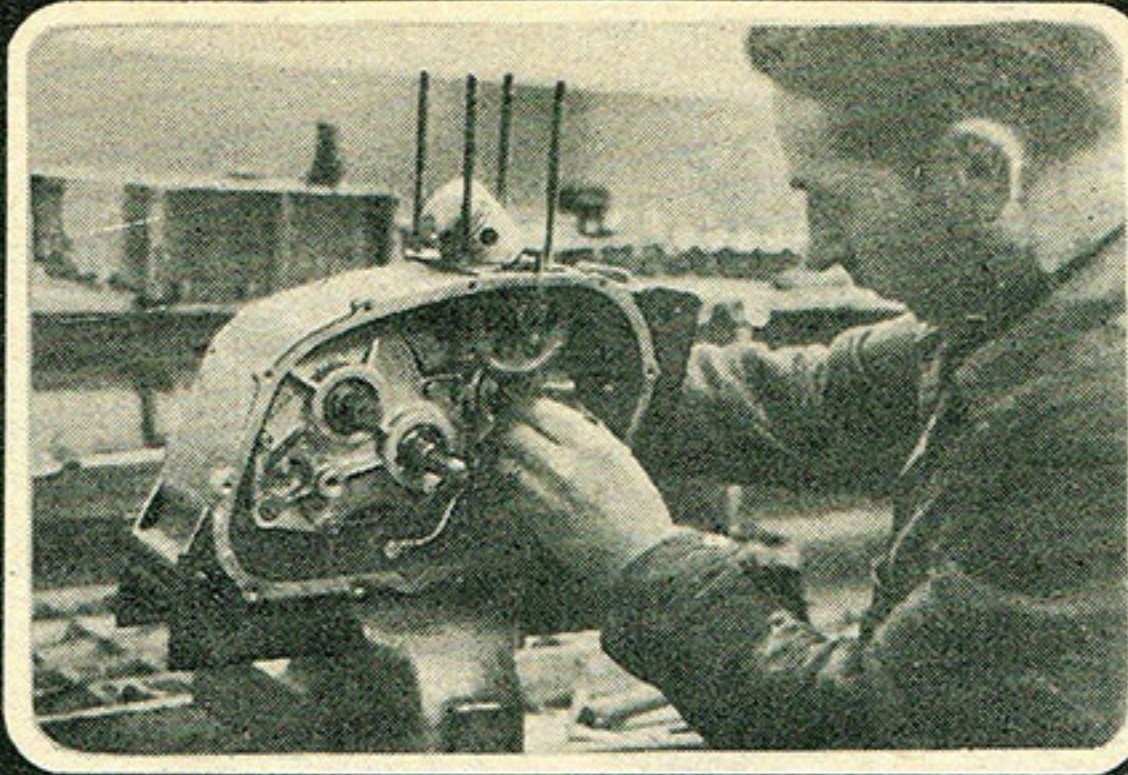
De haut en bas : dans une magnifique gerbe d'étincelles un tube est sectionné, très proprement et sans échauffement, à l'aide d'une meule à disque fin. - La machine à couder les tubes comporte un grand plateau tournant. On peut voir le serrage du tube entre deux mors. - Tous les différents tubes ayant été disposés entre les cales de montage et serrés, l'ouvrier n'a plus qu'à effectuer ses soudures et l'on obtiendra le cadre de la moto.

duit préservant le métal de toute corrosion et par là-même, empêchant l'essence de se charger d'impuretés. Et cet enduit est tel qu'un réservoir ainsi traité, après un bain de trois jours dans un décapant spécial particulièrement énergique (qui, en quelques heures, vous enlève un émail cuit au four), sort absolument intact.

Les services de contrôle des pièces occupent une place importante et utilisent des instruments de haute précision qui servent aussi bien pour les motos que pour les distributeurs d'essence. J'ai pu particulièrement voir en action un micromètre pneumatique Solex qui servait aux vérifications des cotes d'alésage des cylindres. Le principe de fonctionnement est le suivant : par de petits orifices percés dans un manchon de diamètre très précisément établi, que l'on enfle dans le cylindre, sort de l'air comprimé à une pression connue. Ces petits jets d'air, rencontrant immédiatement les parois intérieures du cylindre, subissent de ce fait, une contre-pression qui sera d'autant plus grande que la paroi sera plus proche du manchon. Cette contre-pression est immédiatement lisible sur un grand manomètre à liquide et il suffira que ce liquide dans son tube reste entre deux niveaux déterminés à l'avance pour que les cotes d'alésage du cylindre soient à l'intérieur des limites de tolérance.

Un autre petit appareil sert à mesurer la dureté des aciers et métaux utilisés avec une table de conversion en dureté Brinell. Sur un petit plateau on place l'échantillon à essayer. Au-dessus, montée sur une tige filetée mobile, est une bille en acier extrêmement dur. On visse la tige de telle sorte que la bille s'enfonce un peu dans le métal, on bloque immédiatement et on fait une première lecture sur un cadran gradué ; puis sans dévisser, on débloque. Le métal, à cause de son élasticité, a tendance à reprendre sa place. Quand ce retour est fait, on effectue une deuxième lecture. La différence des deux valeurs obtenues permet de connaître la dureté du métal. Les lectures sur le cadran rappellent un peu celles effectuées par un médecin prenant la tension artérielle de son patient.

Non loin de cet appareil, on trouve un mouton-pendule de Charpy qui sert à déterminer l'énergie nécessaire pour provoquer la rupture d'une barre. Vu qu'il



*De haut en bas : un ouvrier monte la pignonnerie de distribution de la 125 A.C.T. - Le tracé à la main des filets du garde-boue. - Fixation d'un bloc 125 cmc. deux temps dans le cadre. - Un 125 A.C.T. tourne au banc d'essai : les mesures sont prises au pignon de sortie de boîte.*

semble ne pas être beaucoup utilisé, je n'insisterai pas sur lui.

Dans un atelier très clair, mais maintenant trop petit pour la production actuelle des usines (des agrandissements et aménagements des locaux sont prévus et seront entrepris incessamment) s'effectue le montage. Assez nettement séparés, d'une part, celui des moteurs, un soin plus particulier encore étant apporté à l'A.C.T., d'autre part, celui de la partie cycle avec installation du bloc dans le cadre.

Avant son montage dans le cadre, le moteur est évidemment porté au banc d'essai, pièce indispensable dans toute construction motocycliste sérieuse. Ce banc d'essai permet aussi un premier rodage.

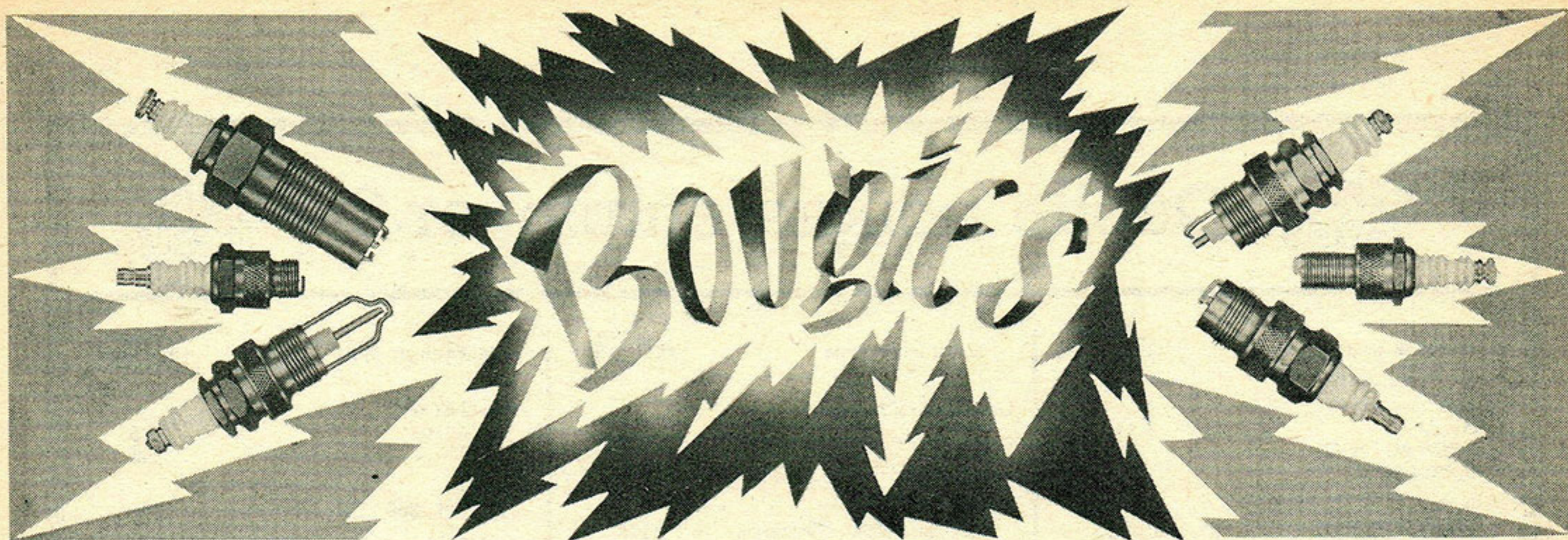
La moto, une fois finie, subira évidemment encore un essai routier avec les derniers réglages nécessaires.

Que dire encore de cette visite, sinon l'impression d'ensemble qu'elle m'a laissée, impression de place, d'espace, de soins et de contrôle.

A la fin de la visite, j'ai fait une rencontre qui effectivement était à prévoir chez Jonghi, celle du coureur Michel qui est aussi, évidemment, concessionnaire de la marque. Discussion un peu à bâtons rompus sur la compétition, la saison passée, les projets d'avenir, dont celui d'un éventuel double arbre, la compétence de l'ingénieur Remondini, etc... Interrogé sur l'éventualité d'une écurie Jonghi dont Michel prendrait la tête, ce dernier a été réservé, non pas que l'idée lui en déplaise, bien loin de là, mais ceci n'étant plus de son ressort, mais bien celui de la maison elle-même, actuellement très occupée par la sortie de son A.C.T. et surtout de sa nouvelle 250, dont plusieurs prototypes tournaient à Montlhéry lors de ma visite.

Monsieur Papin, directeur des Etablissements, était malheureusement très occupé au moment de mon passage dans les bureaux, aussi il m'a été impossible de reprendre avec lui la conversation amorcée avec Michel. Mais malgré cela, nous avons bon espoir à « Moto-Revue », après les résultats obtenus cette année par la 126 A.C.T. de Michel, de voir bientôt une écurie Jonghi qui saura tenir sa place même sur l'arène internationale.

J. B.



Pour qu'une bougie fonctionne convenablement et assure un allumage parfait des gaz, la température de la bougie doit se maintenir entre deux limites. Si la limite maximum est dépassée, il y a auto-allumage, c'est-à-dire que le mélange air-essence fourni par le carburateur s'allume au contact de la bougie portée à une température trop élevée et cela avant que ne jaillisse l'étincelle. Il y a donc allumage prématuré entraînant une diminution de puissance du moteur, l'augmentation de consommation d'essence, ainsi que certains troubles d'ordre mécanique qui peuvent devenir très graves. Par contre, si la limite minimum n'est pas atteinte, la température de la bougie n'est pas suffisante pour brûler le carbone et l'huile qui s'y déposent, la bougie s'encrasse, et l'étincelle ne jaillit pas.

Une bougie d'allumage fonctionne donc convenablement entre ces deux limites de température : température d'auto-allumage (900° C environ) et température d'encrassement (500° C environ). Entre ces deux limites il n'y a ni auto-allumage, ni encrassement.

Il n'existe pas de bougie universelle convenant indistinctement à tous les moteurs quels qu'en soient la marque, le type, l'état et son utilisation. La quantité de chaleur à évacuer par unité de temps varie suivant la vitesse du moteur, le taux de compression, l'état de ce dernier, etc... Telle bougie dite « froide » donnera toute satisfaction sur un moteur tournant très vite, fortement comprimé, moteur en bon état, entraînant un véhicule que l'on utilise surtout pour de grandes randonnées à des vitesses élevées. Cette même bougie montée sur un moteur de tourisme lent, faiblement comprimé ou remontant l'huile par suite de l'usure des cylindres ou des segments, ou bien montée sur un véhicule que l'on utilise surtout en ville avec des arrêts fréquents, s'encrassera très rapidement. Inversement une bougie « chaude » assurera l'allumage parfait pendant des dizaines de milliers de kilomètres sur une machine de tourisme, mais provoquerait presque instantanément l'auto-allumage si elle était montée sur un moteur sport, fortement comprimé.

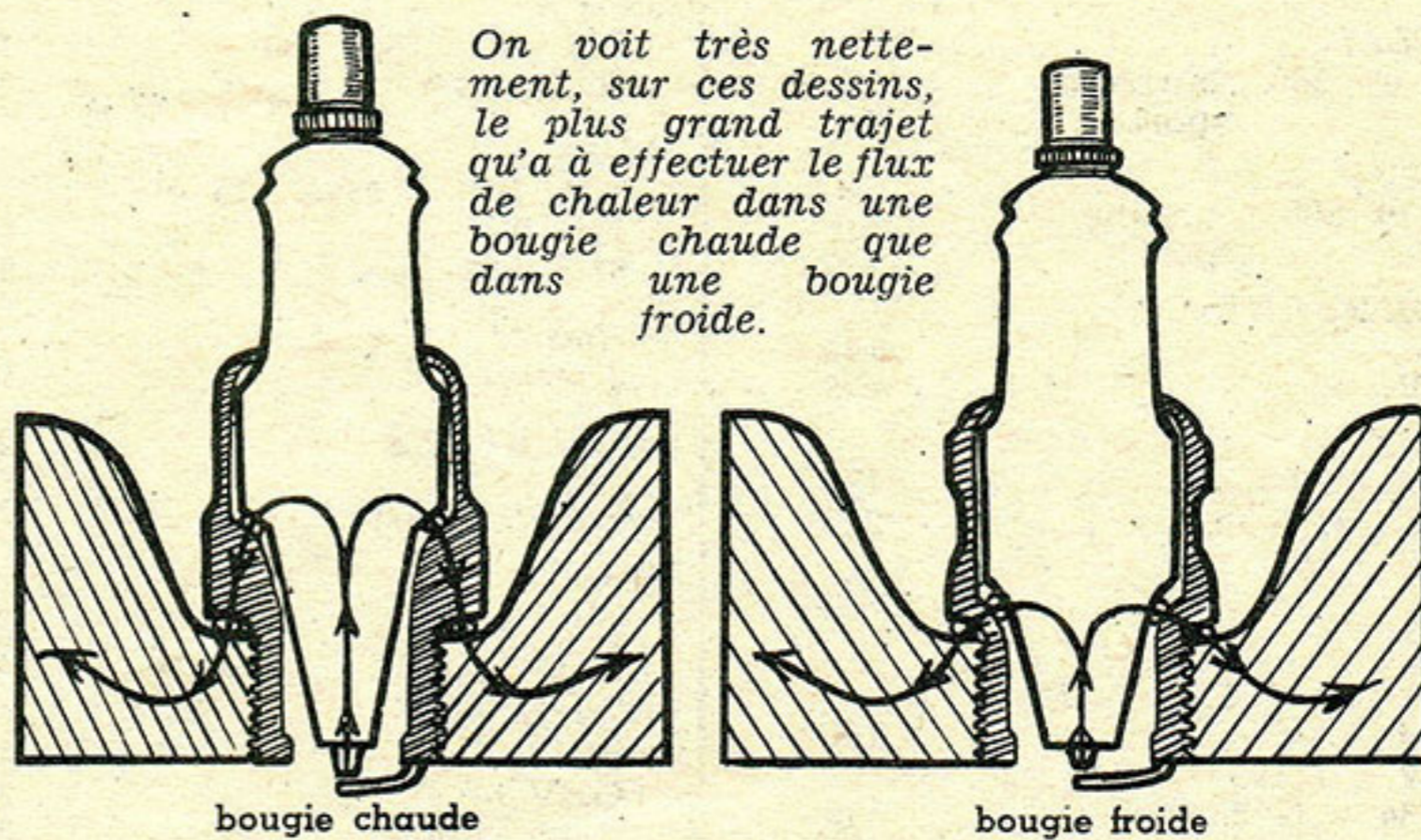
Il faut donc choisir le type de bougie convenant exactement à votre moteur, c'est-à-dire :

- 1° à ses caractéristiques ;
- 2° à son état ;
- 3° à son utilisation.

Si la bougie montée sur votre moteur provoque l'auto-allumage, c'est qu'elle ne se refroidit pas assez vite — on dit que la bougie est trop « chaude » pour votre moteur.

(L'auto-allumage est très souvent provoqué par d'autres causes que la bougie, par exemple : soupapes fermant mal et

Les guides d'allumage de tous les fabricants de bougies indiquent le modèle de bougie approprié à chaque type de moteur en bon état et pour son utilisation normale à condition que les caractéristiques d'origine de ce moteur n'aient pas été modifiées. Si votre moteur donne des signes d'usure ou de fatigue et que la consommation augmente dans de fortes proportions, de même que si vous ne circulez qu'en ville à faible vitesse avec arrêts fréquents, utilisez des bougies d'un modèle plus chaud que celui préconisé par le guide d'allumage.



qui de ce fait chauffent, trop d'avance à l'allumage, etc...).

Si, par contre, la bougie montée sur votre moteur s'encrasse facilement, c'est qu'elle se refroidit trop vite — cette bougie est trop « froide » pour votre moteur.

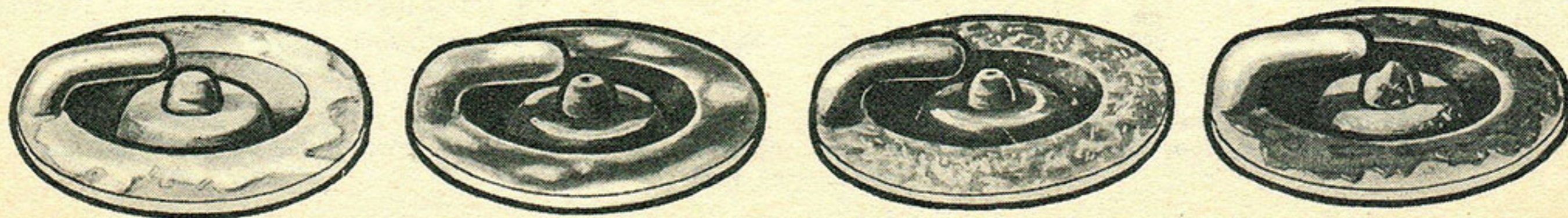
L'encrassement de la bougie peut provenir aussi des remontées d'huile dans des cylindres usés (encrassement par l'huile), carburation réglée trop riche ou usage exagéré du starter (encrassement par la carburation).

Par contre, si votre moteur a été « gonflé » (culasse rabotée, montage d'une super-culasse, etc.), si vous utilisez votre véhicule pour des grands parcours ou en montagne par grande chaleur, utilisez des bougies plus froides que celles indiquées dans le guide d'allumage.

#### EXAMEN DE LA BOUGIE

La face de la bougie, c'est-à-dire les parties de la bougie pénétrant dans la chambre à combustion, surtout l'aspect

De gauche à droite : aspect normal de bougie, isolant brun chocolat avec légère couche d'huile brûlée. - Bougie encrassée (carburant mal brûlé) avec un dépôt noir charbonneux (trop froide). - Bougie encrassée avec un dépôt noir brillant dû aux déchets d'huile non brûlés (bougie trop froide). - Electrodes rongées petites perles grises ou blanches sont signes d'une bougie surchauffée, donc trop chaude.



Moto  
revue

## Quelle bougie employer ?

Moto  
revue

Marque et type	Degré thermique	Marque et type	Degré thermique	Marque et type	Degré thermique
A.J.S.		GNOME-RHONE		PEUGEOT	
SV	145	SV	145	2 temps	175
OHV et OHC	175	OHV	175	OHV	145
Springtwin	175	R3 - R4	225	PUCH	
ALCYON (Zurcher)		GUZZI		125 et 250 TF	225
125 2 temps	200	Airone, GTV, Guzzina	175	RADIOR (Nervor)	175
AMC		GTW, Alce, Condor, Al-	225	RENE GILLET	
125 OHV	175-200	batros		Bicylindres	145
150 et 175 OHV	225	HARLEY		125 cmc.	175
ARDIE		SV	145	ROYAL-ENFIELD	
2 temps	175	OHV	175	125 - 2 temps	145
200 cmc.	225	HOREX		SV	145
ARIEL		S 35	175	OHV	175
Red Hunter	175	SB 35 - Regina	225	RUDGE	
Twin	145	JAP		Modèles Sport	225
1000 4 cylindres	175	125 - 2 temps	145	SACHS	145
Autres OHV	175	SV	125	SAROLEA	
AUBIER-DUNNE		OHV	175	SV	145
125	175	JAWA		OHV	175
BENELLI		100, 125, 150, 250	175	SERTUM	225
250 et 500 tourisme	175	350 Ogar	145	SUNBEAM	
— — sport	225	J.L.O.		S7 - S8	175
BIANCHI		FM 100 - MG 125 F -	175	TERROT	
250 et 500 tourisme	175	MG 175	175	125	175
— — sport	225	MG 125 E	225	350 SV	145
BLACKBURNE		JONGHI		500 OHV	175
SV	145	2 temps	175	TRIUMPH	
OHV	175	LAMBRETTA	225	350 3 T	145
B.M.W.		LE POULAIN	145	Speed Twin et 650	175-200
R 12 - 23 - 61 - 71 - 75	175	MAG		Tiger 100	240
R 5 - 51 - 66	225	SV	145	TWN	
R 24 - 25 - 51/2 - 51/3	240	OHV	175-200	BDG 125 et 250	175
67	240	MATCHLESS		250 Hérisson	225
B.S.A.		SV	175	VAP	175
SV : D1 - C 10 - M 20	145	OHV	240	VELOCETTE	
M 21	175	Super-Sport	260	KSS - KTS	175-200
OHV : C 11 - B 31, 32,	175	MINIMOTOR	145	VELOSOLEX	145
33, 34 - N 33	175	MONET-GOYON	175	VESPA	225
A 7 - A 10	175	MOSQUITO	145	VICTORIA	
Star Twin	240	MOTOBECANE		FN 38	95
Gold Star B 32	260	Mobylette et Poney	175	V 99 - KR 25	175
CONDOR		SV	145	VILLIERS	
A 580 SV	175	OHV	175	100 cmc.	240
CUCCIOLO	175	NEW-MAP	175	125 cmc.	175
DERNY	175	NORTON		200 cmc.	240
D.K.W.		16 H	95	VINCENT HRD	
RT 125	175	18 - ES 2	175	500 et 1.000 cmc.	175
RT 200 et 250	225	Inter	175	ZUNDAPP	
NZ 250 et 350	225	Manxman	350	200 - 2 temps	175
DOLLAR	145	N.S.U.		DS 350	225
DOUGLAS		201 OSL - Fox et 125	225	KS 500, 600 et 601	225
Mark V	175	ZDB	175	CYCLOMOTEURS	145-175
+ 80	225	OSL : 251, 351 - Quick	175	SCOOTERS	225
F.N.	175				
GILERA					
250 et 500 tourisme	175				
Nettuno, Saturno	225				
Saturno S	240				

Les degrés thermiques indiqués sont la valeur moyenne. Pour une utilisation intensive ou par forte chaleur, monter la bougie immédiatement plus froide. En hiver, et pour utilisation en ville, monter une bougie immédiatement plus chaude.

# TABLEAU D'EQUIVALENCE DE DIVERSES MARQUES DE BOUGIES EN 14 mm.

Degré thermique	Longueur en mm		A.C.	Bosch	Champion Angleterre	Champion USA	Eyquem	Floquet	Gergovia	KLG Angleterre	KLG France	Lodge	Marchal	Prelvo
	filetage	culot												
95	12,5 18	15,5 10	49	W 95 T 1 W 95 T 2	N 8	J 14 N 8				F 20 - TFS 20 FE 20	CL 1 - CL 80	B 14 - BB 14 BL 14 - CB 14 - CLN		145 145
125	10	12	47	W 125 T 3	J 4	J 12		14 A 3		FE 30			CR 39	146
145	12,5	12		W 145 T 1 W 145 T 2 W 145 T 3	J 8 J 5	J - 11 - J 11 J	111 C	14 A 2	414	F 50 - FL 50 FE 50	CL 5 LF CL 9	C 14 - CN HLNR	CR 37	146 146 146
175	12,5	12	46, 46 Com.	W 175 T 1 W 175 T 2 W 175 T 3 W 175 T 4	L 10 NA 8	H 10 - L 10 J 9 - H 9	112	14 B 4		F 70 FE 70		H 14 - H 14 S - HN HL 14 - HLN	CR 36	147
200	10	14,5	45 L, 45 Com, 45 S	W 175 T 1 W 175 T 2 W 175 T 3 W 175 T 4	LB 8	J 8 - J 7	122 115	14 B 39	514	FS 70	CL 5 - CL 5 G			147
225	12,5	12	44 L	W 225 T 1 W 225 T 2 W 225 T 3	J 10	J 8 - J 7	116	14 - C 1	614	F 80 FE 80		HNP	CR 35	147
240	10	14,5	43 L, 43 L Com	W 240 T 1 W 240 T 2 W 240 T 3	J 10	J 3		14 - B 1	814		CL 8		CR 34	147
260	12,5	12	42 Com	W 260 T 1 W 260 T 7	L 10 S	J 2 - L 10 S						HH 14 - HHN	CR 32	147
												HHLN		148

du bec d'isolant, démontre, après une certaine durée de fonctionnement, si la bougie donne un bon rendement. Ainsi son aspect attire l'attention sur les défauts qui peuvent provoquer des perturbations.

**Face normale de la bougie :** Bec d'isolant de couleur brune-claire et brune-grise. Culot de bougie sec ayant un léger encrassement de charbon et calamine et un dépôt de plomb, couleur grisâtre.

**Bougie calaminée :** Bec d'isolant et culot couverts d'une couche de charbon noire-foncée, veloutée (dépôt de carburant incomplètement brûlé).

**Bougie encrassée d'huile :** Bec d'isolant et culot couverts sur diverses parties d'une couche ayant l'aspect d'une pâte cuite brune (dépôt d'alliage de plomb provenant du carburant). Bec d'isolant et culot clairs ou blancs-mats (conséquence de carburant non éthylé). L'assemblage des électrodes est fortement attaqué (corrodé).

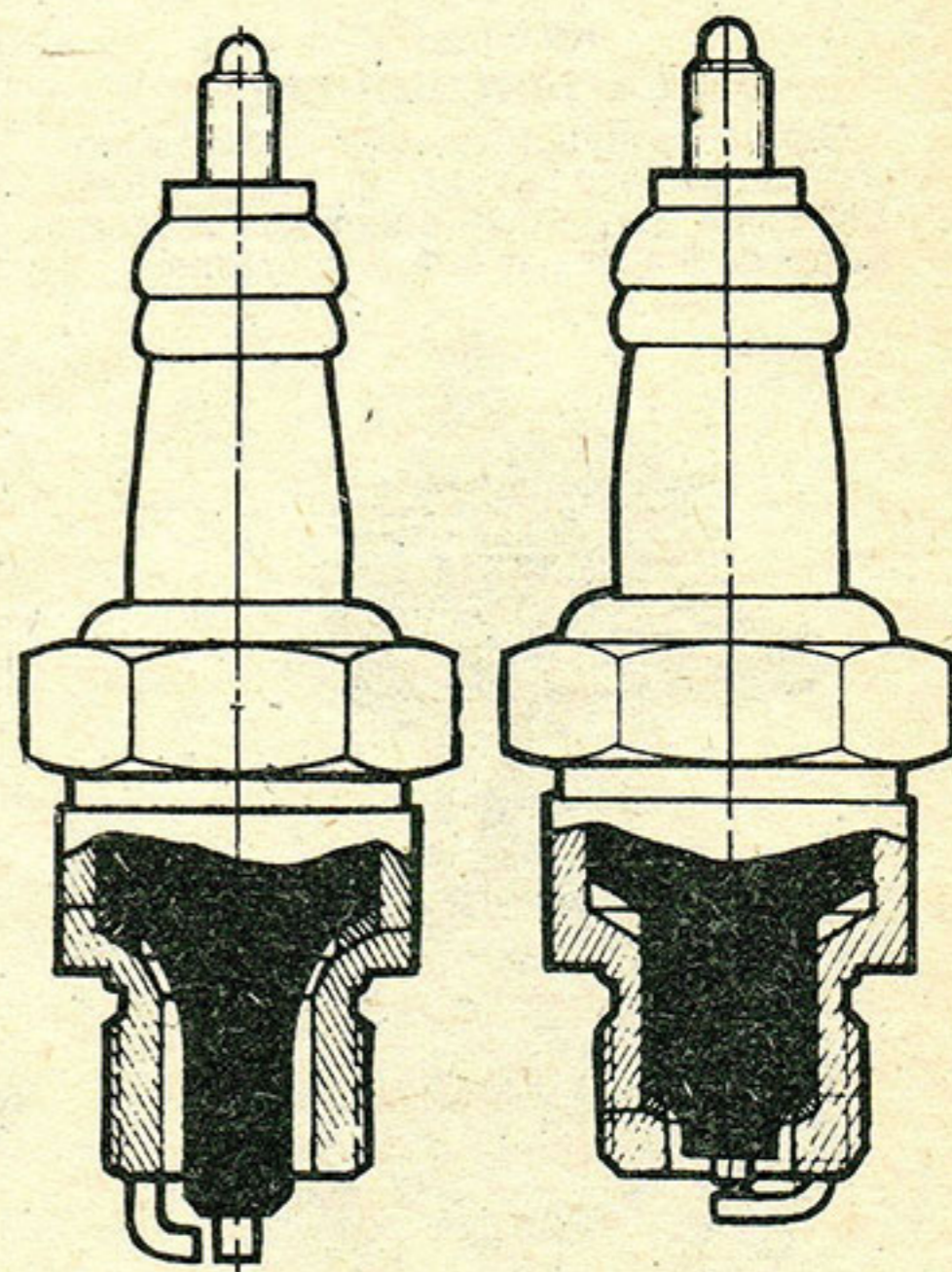
**Bougie surchauffée :** Bec d'isolant et culot couverts sur diverses parties d'une couche ayant l'aspect d'une pâte cuite brune (dépôt d'alliage de plomb provenant du carburant). Bec d'isolant et culot clairs ou blancs-mats (conséquence de carburant non éthylé). L'assemblage des électrodes est fortement attaqué (corrodé).

Dans le tableau des degrés thermiques de bougie recommandés, nous avons donné la valeur moyenne.

Lors de l'emploi intensif de la machine, à grande vitesse, en montagne, sur circuit difficile ou par temps chaud, il faudra monter une bougie plus froide, par exemple 175 au lieu de 145.

Par contre, par temps froid, pour parcours limités, à petite vitesse, ou pour le service urbain avec de fréquentes mises en marche, il est conseillé de monter, au contraire, une bougie plus chaude.

Une petite remarque au sujet du tableau de concordance des bougies : combien il serait agréable que les spécifications du degré thermique soient standardisées, avec indication du degré de la bougie, ainsi que le font Bosch, Beru, Marelli ou Maserati.



Ci-dessus : une bougie chaude (à gauche) et une bougie froide (à droite) d'une marque bien connue. Dans le tableau ci-contre, en dehors de Bosch, ne sont pas mentionnées les marques qui portent comme indications de type le degré thermique (Beru, Marelli, Maserati, etc...).

Moto Revue

## EN MARGE DU COURRIER TECHNIQUE

# LES MOTEURS BLACKBURNE (1926-1930)

Les moteurs anglais Blackburne furent jadis parmi les plus utilisés et les plus appréciés.

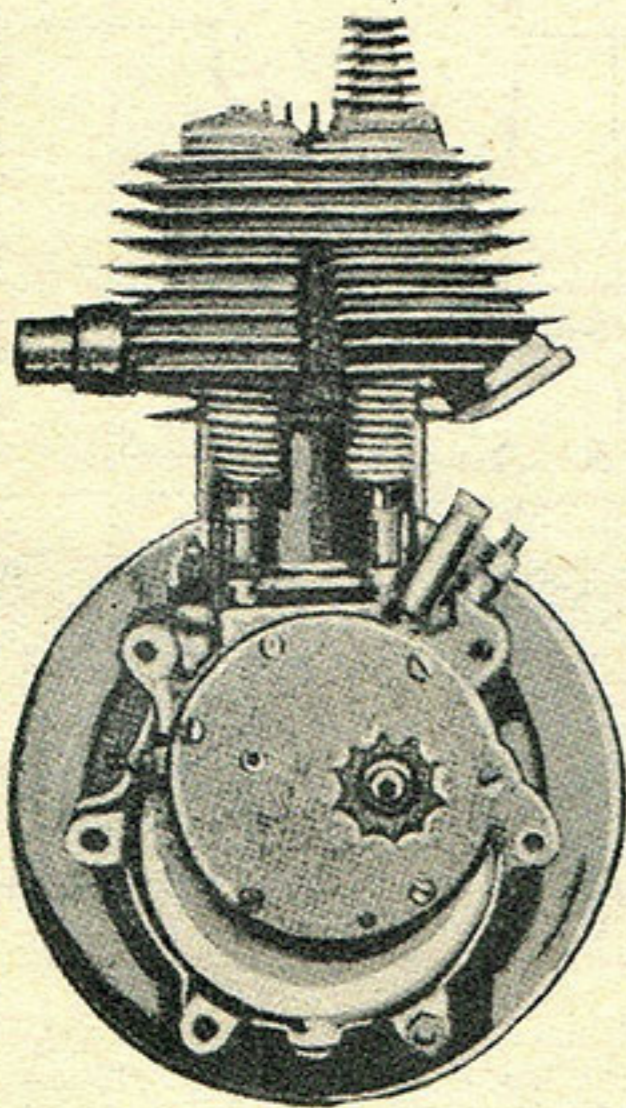
Ils avaient la réputation d'être très nerveux et les moteurs de compétition à longue course en particulier passaient pour être « une arme redoutable ». De nos jours on voit encore circuler bon nombre de machines équipées de tels moteurs (tourisme et sport) qui fonctionnent toujours sans défaillance malgré leur âge.

La question cruciale, en ce qui concerne les Blackburne, c'est l'impossibilité presque absolue de trouver des pièces détachées. Une chance subsiste pourtant : elle réside dans le fait que le carter, les volants et la bielle sont restés identiques pendant de nombreuses séries. Quant au taux de compression, nous n'avons pu mettre la main sur les différentes valeurs, mais il est bon de savoir que ces moteurs sont en général très comprimés. Les « anciennes versions » ont été abandonnées souvent vers le milieu d'une série.

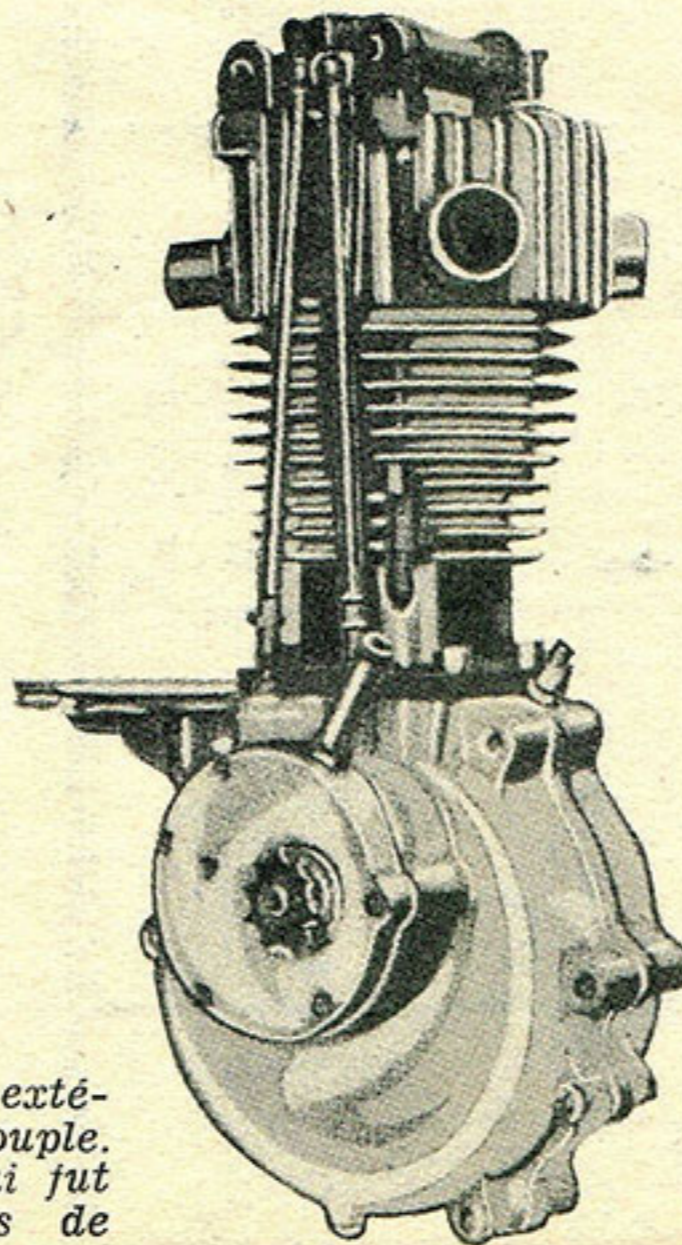
### REGLAGE

#### DE LA DISTRIBUTION

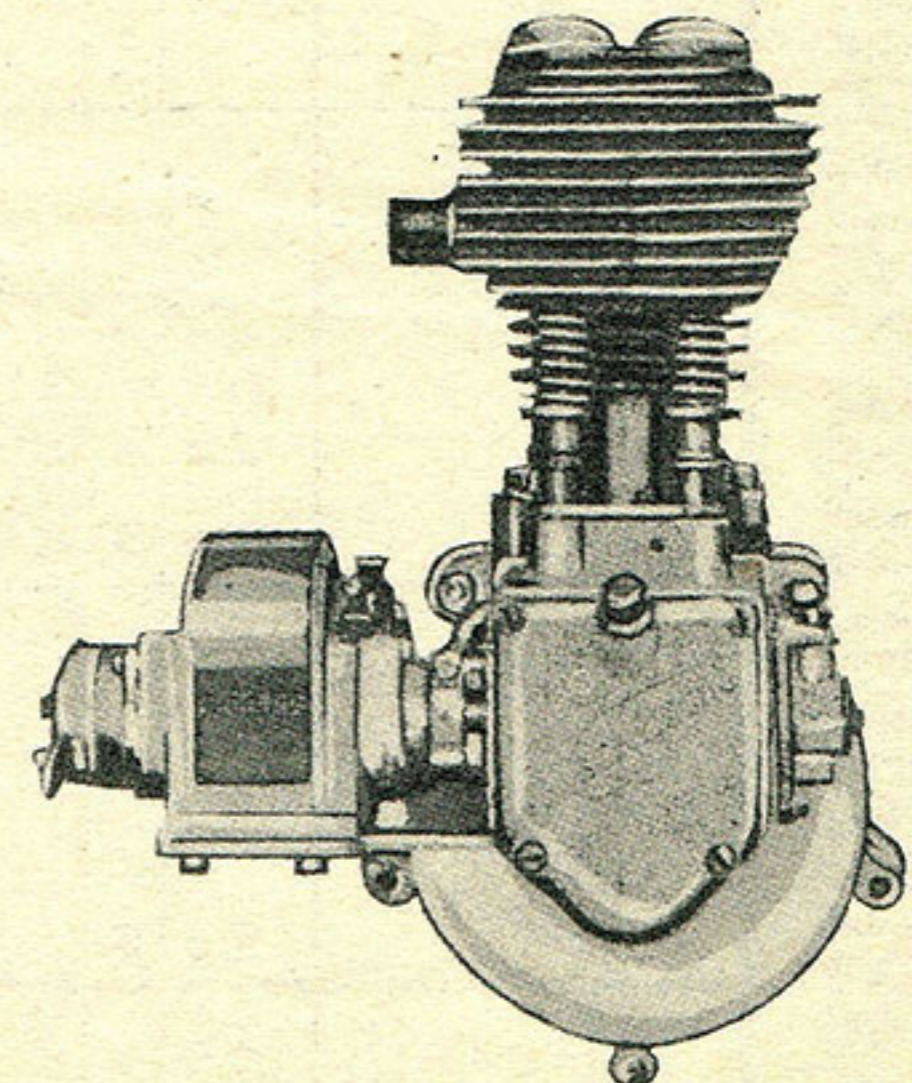
On se souviendra que l'admission commence peu avant le point mort haut et que l'échappement se termine peu après le point mort bas.



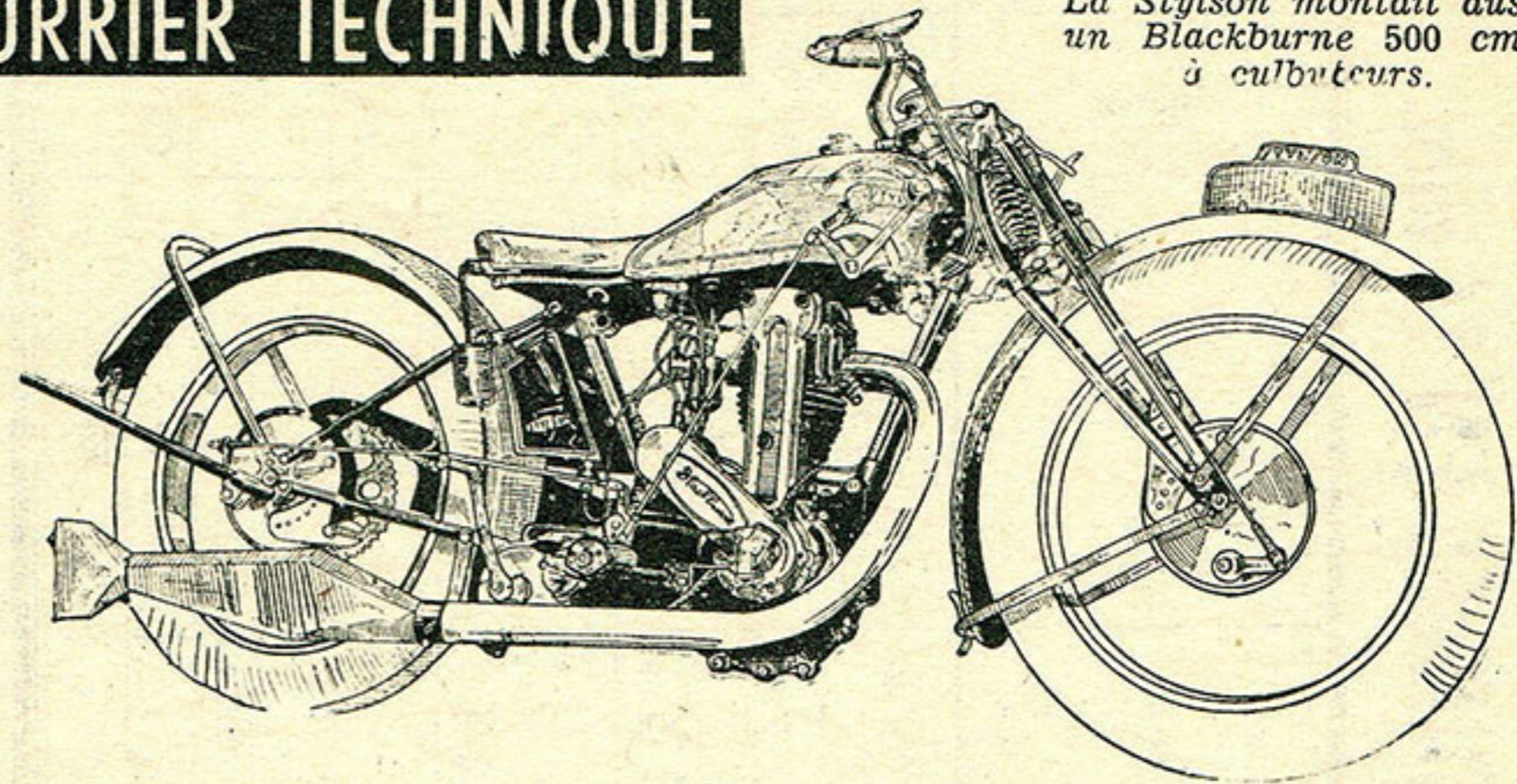
Ci-dessus : le 250 latérales à volant extérieur qui se révéla particulièrement souple.  
Ci-contre : à droite, le 500 culbuté qui fut monté sur de nombreuses machines de course et courut même au T.T.



Une des nombreuses machines équipées du 500 Blackburne longue course.

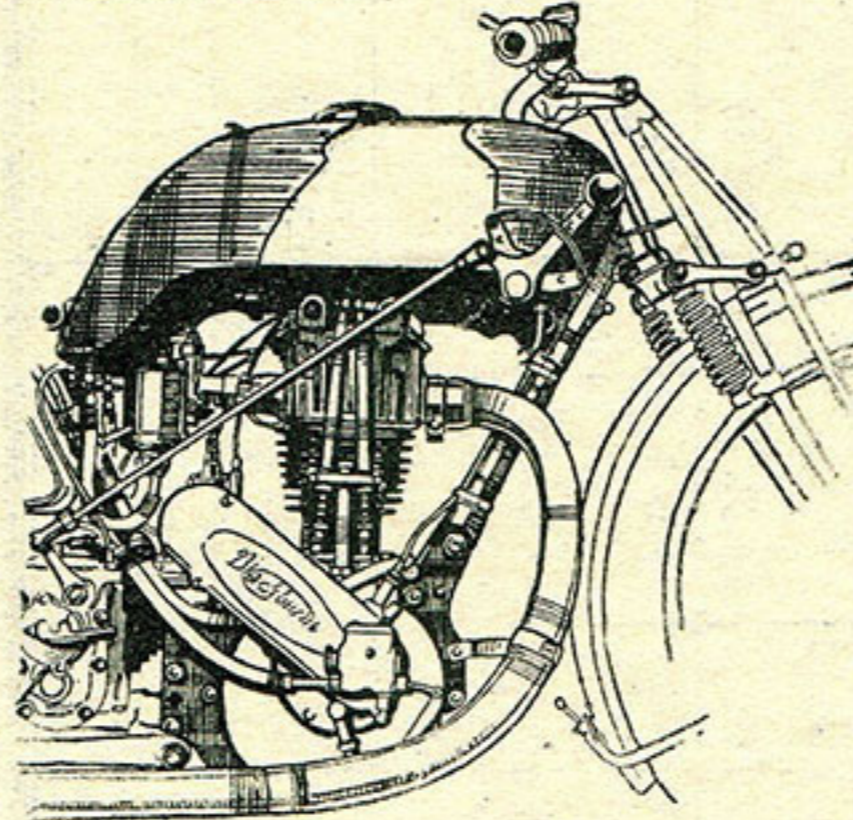


Ci-dessus : un 300 emc. latérales dont la distribution se faisait par vis sans fin avec magnéto en bout d'arbre à cames.



La Stylson montait aussi un Blackburne 500 emc. à culbuteurs.

1. Tourner le moteur jusqu'à ce que le piston parvienne au P.M.H.
2. Placer la roue dentée d'entraînement avec le pignon d'arbre à cames de manière que la soupape d'admission commence à s'ouvrir 2,5 mm. avant le P.M.H.



3. Tourner le moteur (sens normal de marche) jusqu'à ce que l'échappement commence à se fermer.
4. Mesurer le retard de fermeture de l'échappement après le point mort bas en mm. et calculer le croisement 2,5 mm. + x mm.
5. Le réglage définitif doit se faire de telle sorte que l'avance à l'ouverture de l'admission (A.O.A.) représente les 2/5 du croisement, ce qui donnera donc un retard à la fermeture de l'échappement (R.F.E.) égal aux 3/5 du croisement.

Ce résultat peut être obtenu grossièrement en changeant d'une dent la position du pignon d'arbre à cames ou en le faisant tourner légèrement sur son cône lisse.

Pour plus de clarté, prenons un exemple.

Si, après le réglage préalable donnant 2,5 mm. d'avance à l'ouverture de l'admission, on trouve un retard à la fermeture d'échappement égal, par exemple à 5 mm., le croisement sera de : 2,5 mm. + 5 mm. = 7,5 mm.

Pour le réglage définitif, il faudra donc donner une A.O.A. de :

$$\frac{2}{5} \times 7,5 \text{ mm.} = 3 \text{ mm.}$$

(suite page )

D'où, le R.F.E. sera de :  
 $\frac{3}{5} \times 7,5 \text{ mm.} = 4,5 \text{ mm.}$  ou bien  
 encore :  $7,5 - 3 = 4,5 \text{ mm.}$

6. Le jeu aux soupapes (à froid) pour les modèles à soupapes latérales jusqu'à 350 cmc. est :

admission : 0,1 mm.  
 échappement : 0,15 mm.  
 Au-dessus de 350 cmc. :  
 admission : 0,2 mm.  
 échappement : 0,3 mm.

Pour les moteurs culbutés on indique le réglage suivant :

admission : 0,03.  
 échappement : 0,05.

Faisons remarquer à propos de ces jeux que ces données à l'usine ne sont valables que lorsque les organes de distribution sont en parfait état sinon on doit laisser un jeu supérieur.

**Réglage de l'allumage** : l'allumage tout retard est au PMH. Ecartement des vis platinées : 0,4 mm. ; bougie de degré thermique 145 (moteurs à soupapes latérales) et 175 (moteurs à soupapes en tête). Ecartement des électrodes : 0,4 mm.

**Réglage du carburateur** : à l'époque où sont sortis les Blackburne, n'existaient pas encore de données de réglage comme c'est le cas de nos jours. D'ailleurs ces données auraient à l'heure actuelle perdu toute valeur en raison à la fois de l'usure du moteur et du carburateur.

**Graissage** : en été SAE 50 ; en hiver : SAE 30.

Régler le débit de la pompe à huile à 1 litre aux 300 kms (aux 400 kms pour les petits moteurs) pour une allure normale.

### Principaux types de moteurs BLACKBURNE

Cylindrée	Distrib.	Alésage	Course	Puissance	Régime	Rapport en prise	Divers
174	lat.	53	79	5,3	4400	6,5	course
174	culb.	50	88	9,0	6000		
196	lat.	56,2	79	5,7	4200	6,3	
196	culb.	56,2	79	7,0	4600	6,3	ancienne version
246	lat.	63	79	7,2	4200	6,0	
248	lat.	60	88	6,8	4000	5,9	
243	culb.	60	88	9,5	4800	5,8	course
248	culb.	60	88	12,0	5800		
295	lat.	69	79	7,0	3700	5,6	
345	lat.	69	92	9,2	4000	5,4	ancienne version
348	lat.	71	88	8,5	3800	5,3	
348	culb.	71	88	14,7	4800	5,4	course
348	culb.	71	88	20,0	5800		
496	lat.	81	96,8	13,3	3800	5,0	ancienne version
550	lat.	85	96,8	14,0	3600	4,8	
496	culb.	81	96,8	22,0	4800	5,0	course
496	culb.	81	96,8	28,5	5800		
597	culb.	85	105	25,8	4800	4,8	

## - réponses - questions



### Réglage des carburateurs des BLACKBURNE les plus récents

Modèle	Distribution	Type du carburateur AMAL	Ø pipe	Gicleur principal	Volet	Position d'aiguille	Réglage vis ralenti
200	lat.	4/012	18,4	70	4/5	3	1 1/2
200	culb.	4/012	18,4	75	4/5	3	1 1/2
250	lat.	4/120	18,4	70	4/5	3	1 1/2
250	culb.	4/014	18,4	75	4/5	3	1 1/2
300	lat.	4/120	18,4	70	4/5	3	1 1/2
350	lat.	4/130	19,8	80	4/5	3	1 1/2
350	culb.	6/014	25,4	140	6/5	3	1 1/2
500	lat.	6/014	25,4	150	6/5	3	1 1/2
500	culb.	6/024	27,0	200	6/5	3	1 1/2
600	culb.	29/004	27,8	200	29/4	3	1 1/2

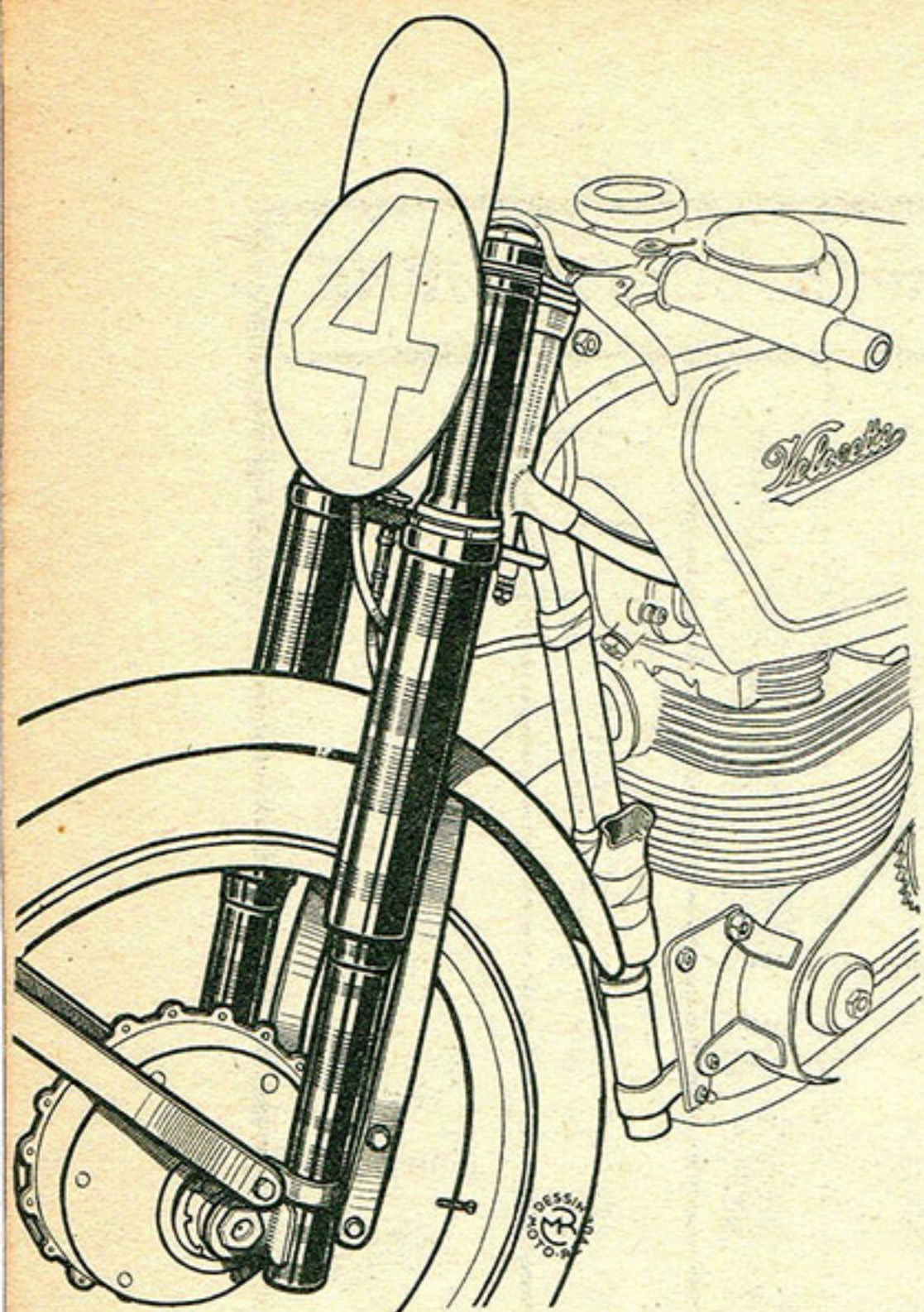
**Q** Plusieurs camarades et moi-même ayant acquit des 633 W Norton et n'étant sûrement pas les seuls dans ce cas, vous serait-il possible de nous procurer les réglages de cette machine ?  
 M. ROUVEAU, Clichy

**R** La 633 W est le modèle 1 Big Four qui a été construit jusqu'en 1939 et a été remplacé par la 600 lat. Big Four. Nous vous donnons les réglages de la Big Four qui sont identiques.  
 AOA : 25 à 30° ; RFE : 25 à 30°. Jeu aux soupapes (à froid) : Ech. 15/100 ; Adm. 1/10. Carburateur Amal type 76/011. Gicleur 160. Aiguille 3. Volet 6/5. Avance à l'allumage 25° pleine avance. Taux de compression 4,5.  
 Rapports de vitesses : solo : 14,5 - 8,65 - 5,92 - 4,89 ; side : 16,2 - 9,65 - 6,6 - 5,46.

**Q** Je suis possesseur d'une 250 Puch TF. Je voudrais rendre cette machine plus rapide et je viens vous demander quelques indications pour augmenter le rendement du moteur.  
 M. ARNOULD à Pont-à-Mousson

**R** Nous avons publié une série de 3 articles sur le gonflage du moteur deux temps («Moto-Revue» n°s 989, 990 et 995). Nous pouvons vous envoyer chacun d'eux contre la somme de 31 fr. le numéro.  
 Nous tenons à vous signaler qu'une fois transformée, votre 250 Puch sera à peu près impropre au tourisme.

# 25 ans de Championnats MACHINES EN PRESENCE



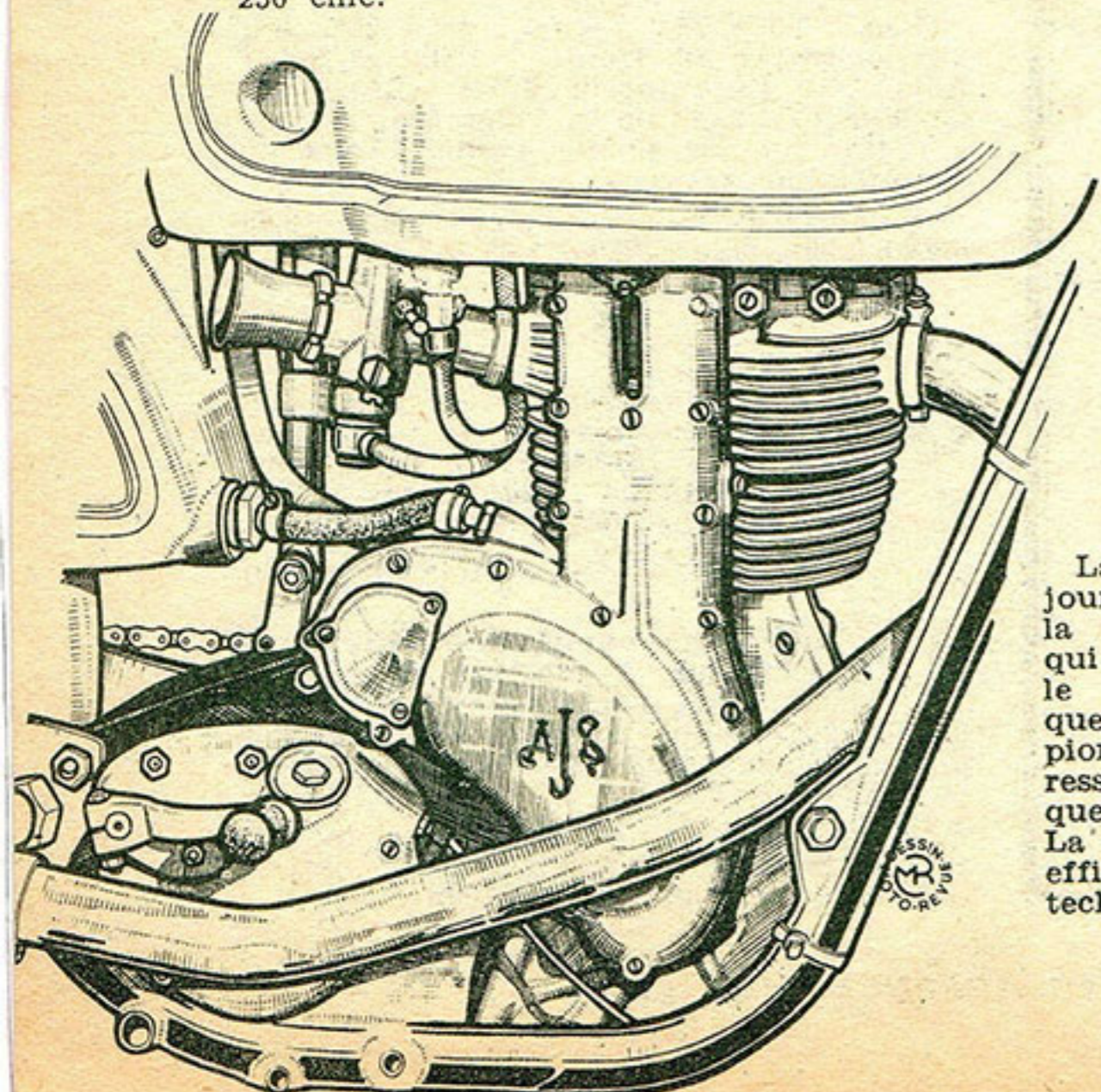
La fourche télescopique Velocette.

## 350 VELOCETTE (suite)

Depuis très longtemps, la boîte de vitesses est d'un modèle particulier, notamment sous le rapport de l'embrayage qui est placé entre la boîte et le pignon de sortie, ce qui rend l'embrayage très étroit et délicat à régler. Nous ne savons pas si la marque Velocette compte continuer longtemps la série de ses KTT, car certaines informations laissent prévoir la mise en chantier d'une 500 bicylindre.

## PARILLA

Quoique Parilla ne construise pas officiellement de 350, l'une de ses « quart de litre » consciencieusement transformée par l'allemand Schnell, prit part à diverses courses du championnat du monde. Les caractéristiques principales ont été conservées, mais le cadre subit de nombreuses transformations, l'usine suivant d'assez près le développement de cette machine. Il ne semble pas d'ailleurs qu'un second exemplaire soit envisagé, tous les efforts actuels étant dirigés sur la prochaine bicylindre double arbre de 250 cmc.

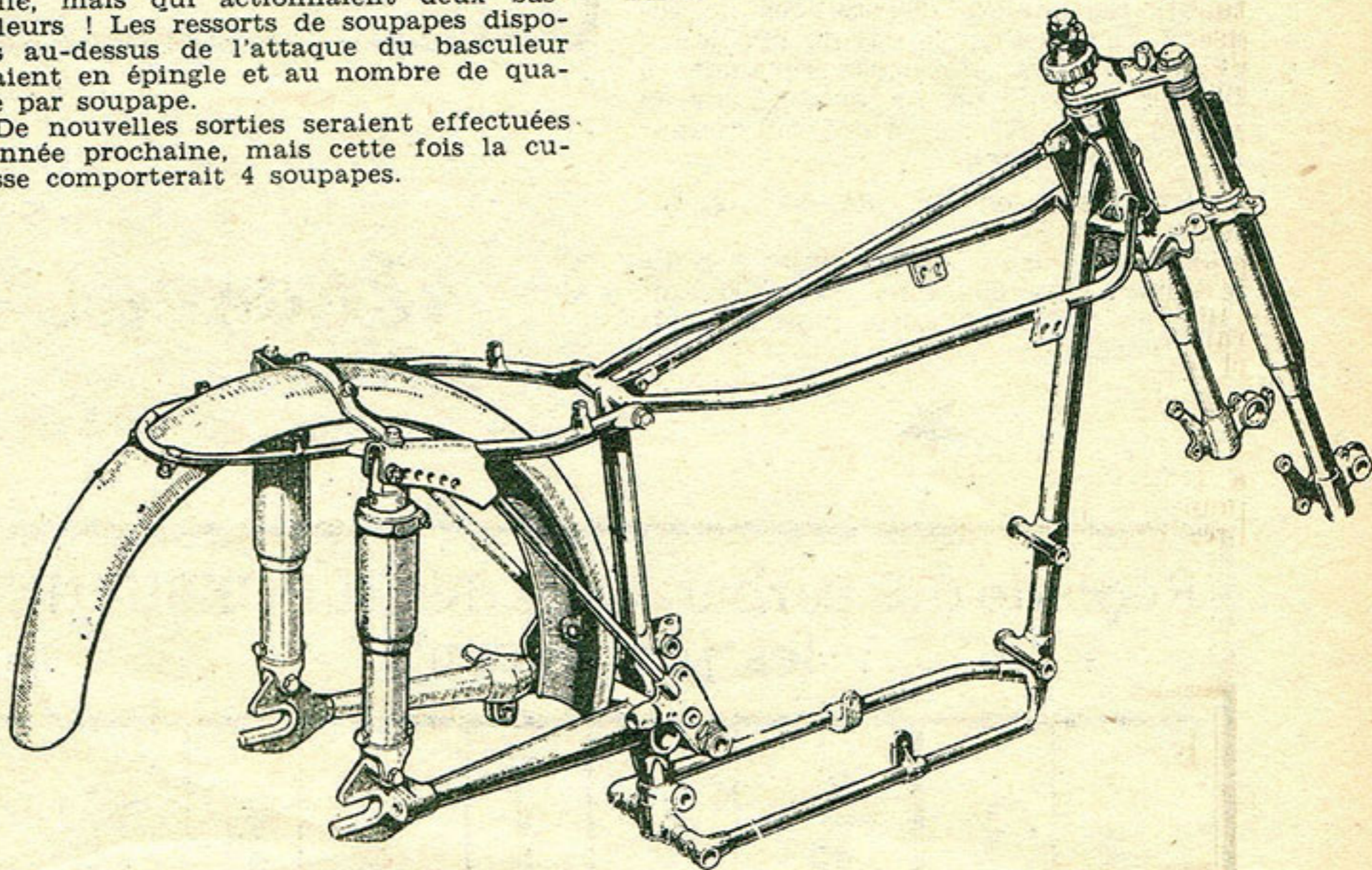


## GUZZI

La première 350 Guzzi date de près de trois ans et était tout simplement une 500 bicylindre chemisée à 57 (au lieu de 68). Le poids de cette machine ne permettant pas un avenir très intéressant à ce prototype, ses rares apparitions furent rapidement stoppées.

Au début de la saison 50 (plus spécialement pour le TT), une 350 entièrement nouvelle (sauf le cadre du Gambalungino) fut engagée sur le circuit de l'île de Man. Malheureusement son engagement officiel n'étant pas parvenu à temps, elle ne fut admise qu'à l'entraînement. Ses caractéristiques étaient très intéressantes, notamment sur le circuit anglais, à cause de la présence de 5 vitesses, le moteur était un monocylindre horizontal de 78x73 (348,8 cc.) donnant 30 CV à 7.000 t.-m., ce qui n'est pas excessif (la 500 Gambalunga en développe 35), la distribution était effectuée au moyen de 2 ACT disposés de façon très rationnelle, mais qui actionnaient deux basculeurs ! Les ressorts de soupapes disposés au-dessus de l'attaque du basculeur étaient en épingle et au nombre de quatre par soupape.

De nouvelles sorties seraient effectuées l'année prochaine, mais cette fois la culasse comporterait 4 soupapes.



Ci-contre : le cadre introduit en 51 sur les Velocette d'usine. La fixation du réservoir a été modifiée ainsi que la partie arrière qui comporte désormais un réglage de suspension. A gauche : le moteur de la « Boy Racer ».

même bien souvent cela étant devenu une question de prestige national, la confrontation prend plus souvent une allure de lutte pour affirmer les qualités des « écoles » de chaque pays, c'est-à-dire de la manière de résoudre le problème de la course, plus que pour prouver les qualités d'une seule marque.

C'est pour cette raison que les monocylindres du monde entier sont solidaires de l'Angleterre, alors que les aspirants en compétition se rallient à l'autre solution, qui consiste à employer 4 cylindres et dont le porte-drapeau est l'Italie.

Les deux solutions ont leurs côtés avantageux, et l'ambition de chacun est de prouver qu'avec la même machine sur des circuits totalement différents, la solution choisie donne les meilleurs résultats.

En définitive, les façons de conduire sont aussi différentes sur chacun de ces modèles que ces modèles eux-mêmes et le degré d'habileté des pilotes a encore un rôle très important dans le classement final.

C'est la raison pour laquelle l'année dernière le pilote proclamé Champion du Monde avait une 4 cylindres qui permettait de moins bons résultats que le mono adverse et qu'en revanche le champion de cette année pilote ce même mono qui est maintenant notablement moins rapide que la 4 cylindres.

Puisque depuis deux ans le Championnat par marques donne la suprématie à Norton, nous commencerons par celle-ci.

## NORTON

L'éternel mono que l'on enterre toutes les fins de saison se réveille plus « inapprochable » que jamais dans la grande épreuve de début du motocyclisme : « son » TT. L'allure générale du moteur lui-même reste très peu différente de ce qu'elle était avant-guerre, et si les cotes célèbres « 79x100 » ont été changées depuis peu pour la machine d'usine seulement, ce mono a vaillamment défendu la marque pendant presque un demi-siècle

## Les 500

La catégorie des « demi-litre » a toujours été la plus disputée parce que la plus spectaculaire, et partant celle qui fait la plus grosse impression sur le public. On comprend facilement que les firmes engagées dans le Championnat du Monde soient autant intéressées par le classement par marques que par celui de leurs pilotes. La course représente la seule manière efficace de comparer les efforts de la technique de chaque grande usine, et



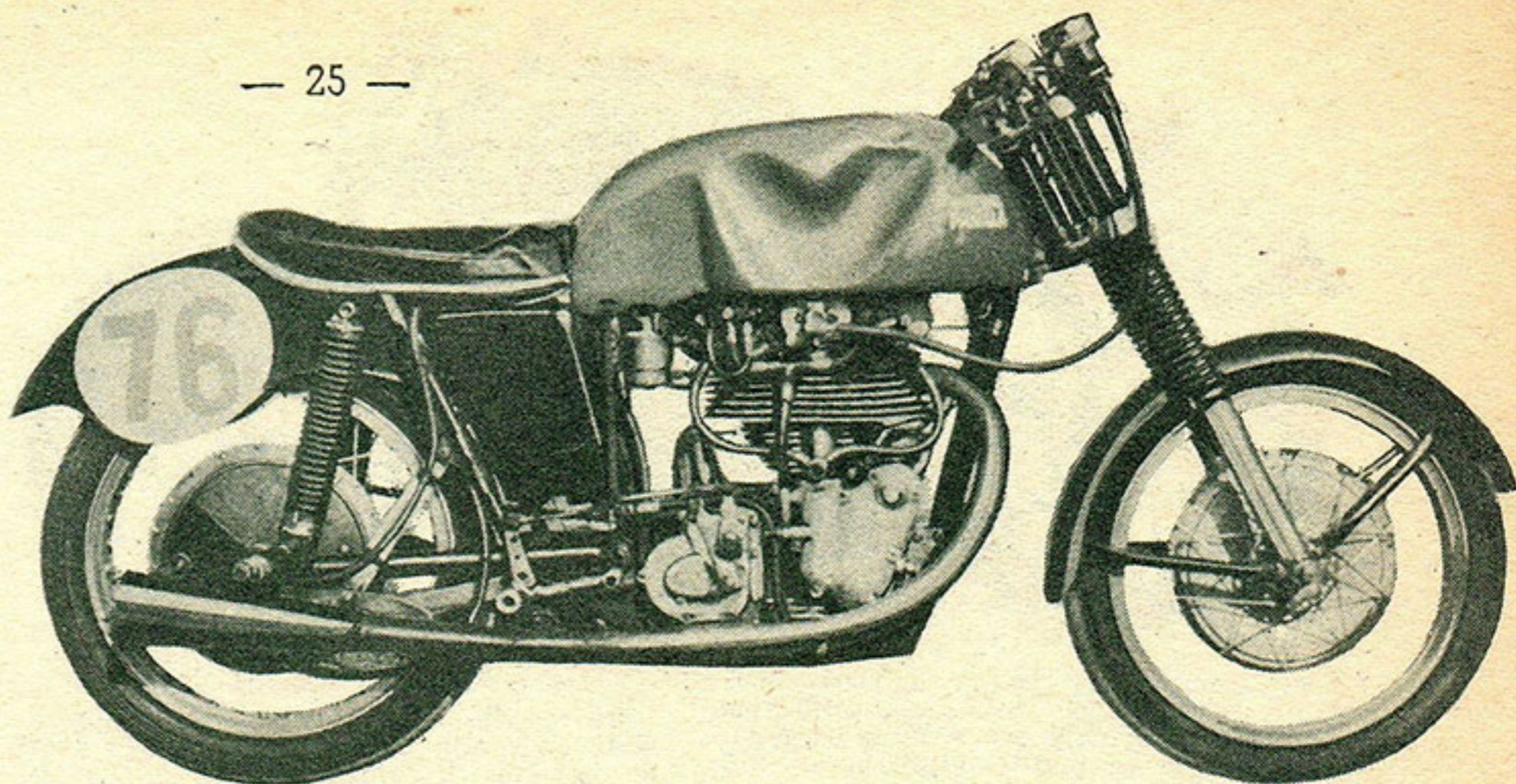
# du Monde

## CETTE ANNEE

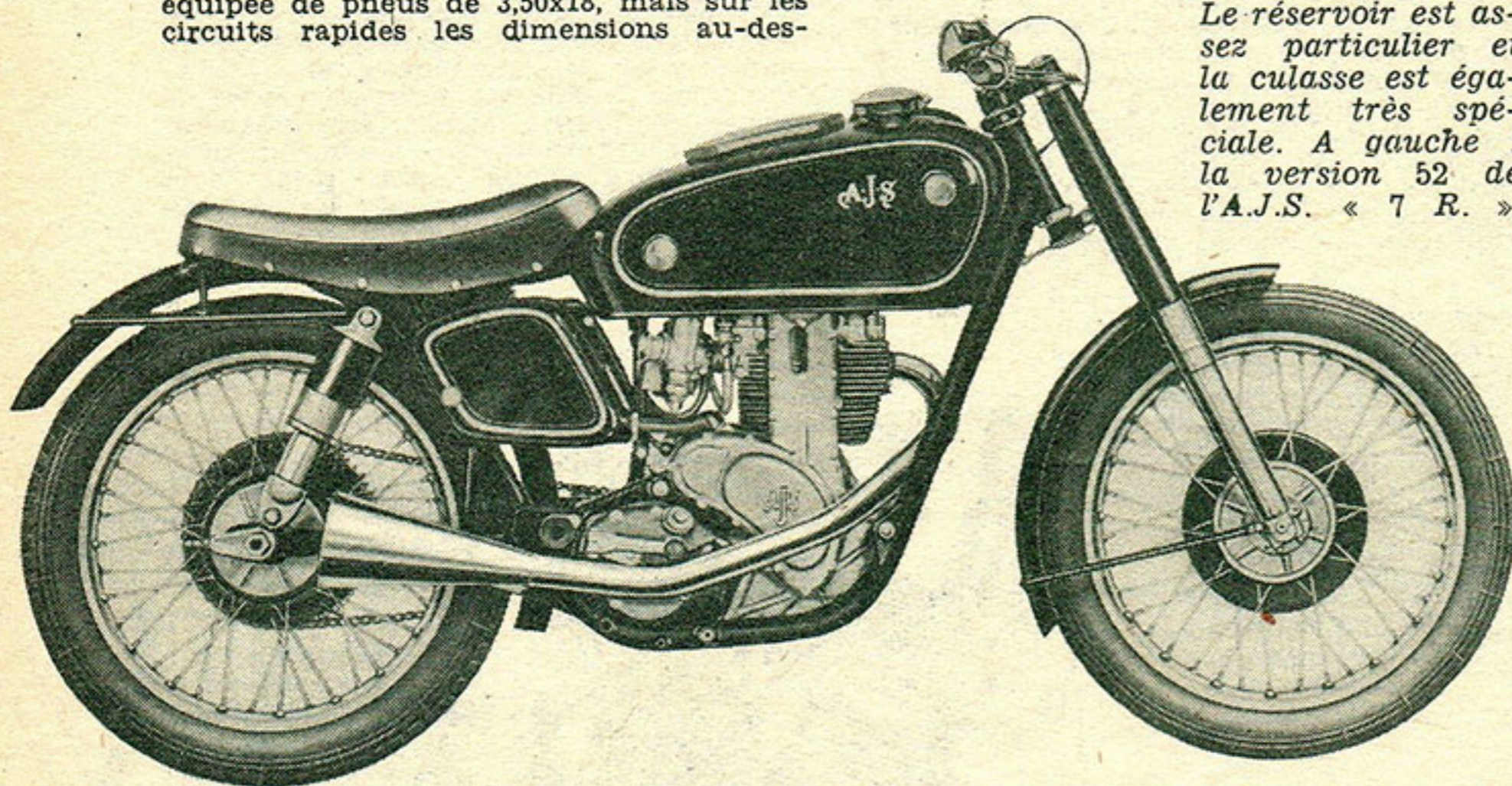
(Suite dn N° 1065)

de compétition. Après être passé en 50 par 82x94,3 de course-alésage, cette année l'alésage est passé à 84 et la course est devenue 90, dans le but de maintenir la vitesse moyenne du piston dans une limite de sécurité à 8.000 t.-m. maximum. Les autres modifications ne sont pas tellement importantes, à part quelques améliorations à la suspension.

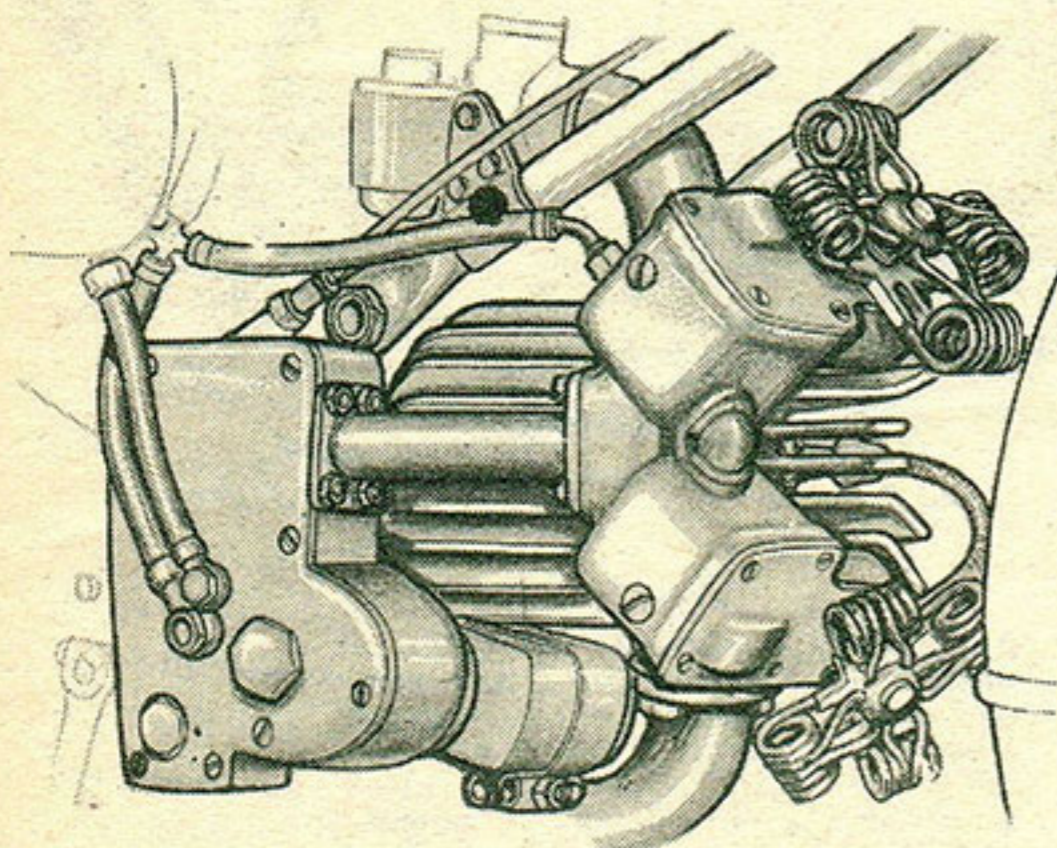
La roue arrière s'est vue également équipée de pneus de 3,50x18, mais sur les circuits rapides les dimensions au-des-



*Ci-dessus : la dernière présentation de la 350 Parilla. Le réservoir est assez particulier et la culasse est également très spéciale. A gauche : la version 52 de l'A.J.S. « 7 R. ».*



*Ci-dessous : le 350 Guzzi double arbre et cinq vitesses dont la boîte est particulièrement adaptée au T.T.*



sus sont préférables. Le cadre a maintenant des tubes plus légers et le réservoir d'huile a légèrement changé de forme. Le carénage de l'arrière de la selle a disparu, ainsi que le petit réservoir à la base de l'amortisseur arrière.

La puissance du Norton qui à 7.100 t.-m. est à son meilleur régime d'utilisation, est d'environ 51 CV au vilebrequin (taux de compression 9 à 1), ce qui laisse 47-48 CV disponibles à la roue arrière. La vitesse du piston est de 22,4 m.-sec.

Le moteur est toujours un double arbre de 494 cmc. de 52 d'alésage et 58 de course. Le régime maximum est de 9.500 t.-m. et la puissance est de 55 CV. La vitesse maximum en circuit est de l'ordre de 210 kmh. Les pneus Pirelli employés sont des 300x20 et 3,25x20 à l'arrière.

Les modifications déjà envisagées pour la prochaine saison porteront d'une façon générale, non pas à augmenter la puissance en pointe, mais à travailler la courbe de puissance pour avoir plus de chevaux à bas et moyen régimes, et d'une manière générale à rendre la conduite plus facile.

### LA GILERA « SATURNO »

Cette mono, reine des petits circuits très sinueux courus « autour des maisons » n'est en réalité que la version allégée et poussée de la machine de série. La conformation générale du moteur est identique à celle-ci. L'alésage est de 84 et la course 90. Le bloc, dont les carters sont en magnésium, est du type à transmission primaire par engrenages.

La magnéto est placée à l'avant du bloc et entraînée par pignons. La distribution est assurée par deux linguets et des tiges de culbuteurs. Une méthode peu banale pour gagner du poids consiste à ajourer tous les pignons, et surtout ceux de la boîte qui sont littéralement criblés de trous.

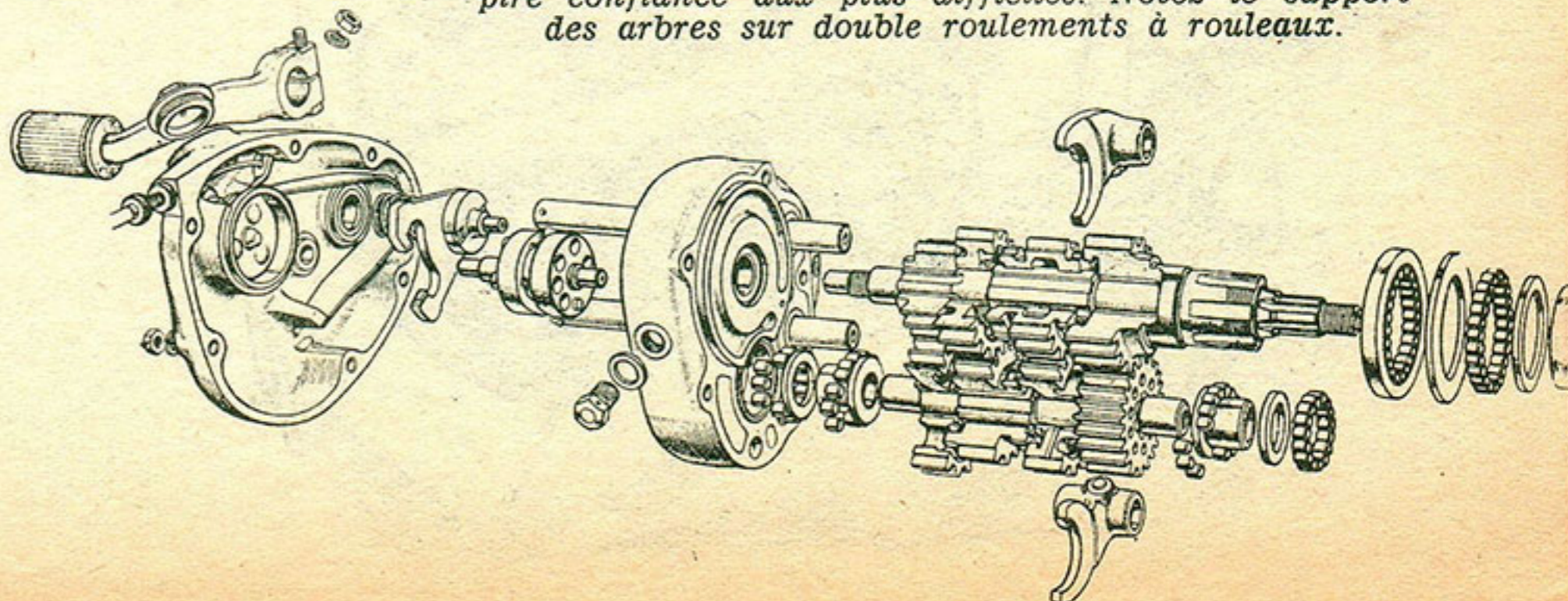
Le cadre est toujours interrompu, mais maintenant équipé d'une fourche télescopique, tandis que la suspension arrière reste inchangée. Signalons enfin que la saison prochaine verrait l'adjonction d'une Saturno « usine » pour les petits circuits et équipée d'un double arbre.

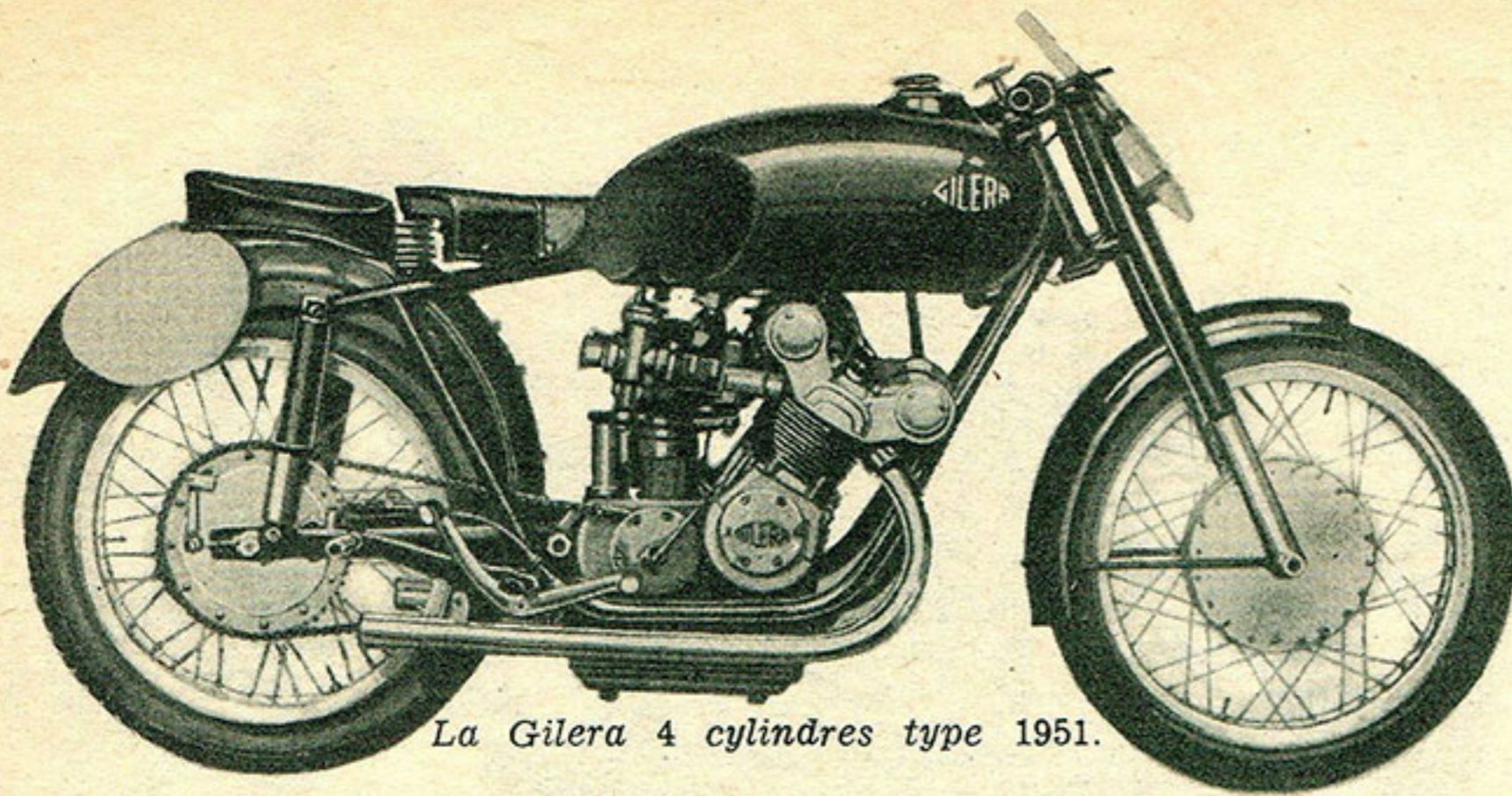
### MOTO GUZZI

Depuis très longtemps une dangereuse rivale, la « Bicilindrica » Guzzi, après un début de saison prometteur, n'a pu tenir ses adversaires au cours des rencontres.

Le moteur apparu en 1933 garde toujours ses dimensions de 68x68 qui sont celles de la 250. La cylindrée exacte est de 494 cmc., mais alors qu'en 1950 la puissance était de 46-48 CV à 7.500 t.-m., la nouvelle machine de 1951 qui a encore un nouveau cadre dont le tube supérieur sert de réservoir d'huile (5 l.), dé-

*La boîte Burman de la 350 A.J.S. de compétition inspire confiance aux plus difficiles. Notez le support des arbres sur double roulements à rouleaux.*





La Gilera 4 cylindres type 1951.

veloppe maintenant 50 CV à 8.000 t.-m., régime de puissance maximum. Toutefois la limite de sécurité est fixée à 8.500 t.-m., la vitesse en pointe approcherait 210 kmh.

La soufflerie de l'usine de Mandello a permis la création d'un réservoir curieux, mais très réussi, notamment au double point de vue du confort du pilote et de la pénétration à l'air. Sa contenance est de 33 litres. La fourche est toujours à balanciers, mais comporte des tirants d'ancrage qui évitent la réaction du freinage. La suspension arrière est toujours à fourche oscillante, mais les triangles habituels de la marque sont remplacés par deux tubes de gros diamètre coupés en biseau. Le ressort de suspension est très court et placé presque verticalement derrière le moteur (auparavant horizontalement sous le bloc).

Pour terminer disons que ce modèle qui n'a jamais été commercialisé et qui constitue la « machine d'usine », a son avenir sérieusement compromis, car actuellement tout le « Service course » de l'usine travaille sur la nouvelle 4 cylindres qui est déjà prête à rouler pour les premiers essais sur route.

D'après les traditions de la marque on peut affirmer qu'elle sera pleine d'idées originales et efficaces et qu'elle subira l'influence de la soufflerie. C'est ainsi que les 4 cylindres seront disposés non en travers comme pour les autres marques, mais en long ! Par contre le refroidissement n'a pu être résolu que par l'eau.

#### LA GUZZI « GAMBALUNGA »

Le modèle dérivé de la production de série et vendu aux coureurs privés porte le nom de « Jambe Longue » à cause de sa grande course (par rapport aux autres modèles de la marque), celle-ci n'étant en effet que de 90 mm.

Par la suite le type Faenza garda le nom de Gambalunga, mais revint aux cotes de la « Dondolino », c'est-à-dire 88 d'alésage pour 82 de course.

C'est le bloc qui depuis 1923 équipe toutes les productions de la marque, même le tricar de 1.500 kgs et aussi celui de 3 t. 5 (oui 3.500 kgs et benne basculante !). La transmission primaire est à engrenages et tout le côté gauche est occupé par un énorme volant extérieur.

*A droite : la 4 cylindres qui tourne à 175 kmh. de moyenne sur le circuit de Monza, est équipée de 4 carburateurs pour égaliser l'alimentation. Au-dessous : un crevé de la Saturno montrant la distribution et l'entraînement de la magnéto.*

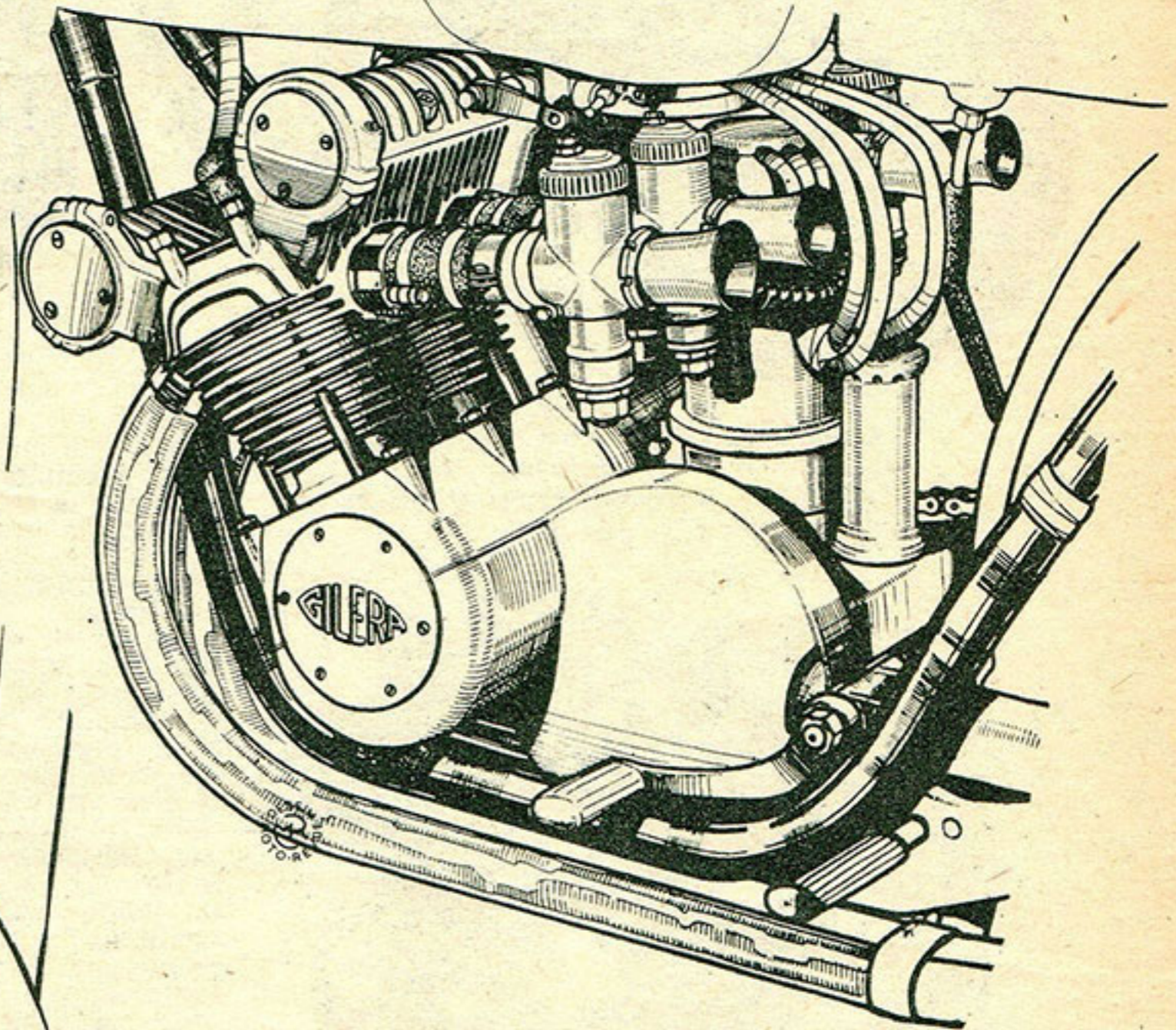
L'embellage est d'une extrême robustesse. Le vilebrequin est matricé d'une seule pièce et les contre-poids sont rapportés. Les portées du vilebrequin sont montées sur de très gros roulements à rouleaux. La distribution est effectuée par tiges et culbuteurs. (Les basculeurs sont sur bague bronze). Quant aux cames d'un diamètre peu courant, elles actionnent les tiges par leviers à rouleaux, d'une technique quelque peu désuète.

Le poids de la machine d'environ 115-120 kgs permet de tirer un parti intéressant des 35 CV seulement du plein régime (qui est d'ailleurs très bas), mais la courbe de puissance étant très plate, c'est surtout aux bas et moyens régimes que ce modèle est particulièrement intéressant.

#### A.J.S.

La 500 Porc-Epic de l'Associated Motor-Cycle a reçu beaucoup de changements importants pour prendre part aux grandes classiques du championnat.

Tout d'abord la saison 50 avait démontré la nécessité d'alléger la machine, tout en augmentant sa puissance. L'emploi de nouvelles culasses, indépendantes l'une de l'autre, dont les ailettes ont perdu leurs formes si caractéristiques, et surtout où la bougie est juste au centre de chaque cylindre semble être satisfaisant. Les carburateurs sont maintenant coulés d'une seule pièce avec une cuve unique et centrale. Le déplace-



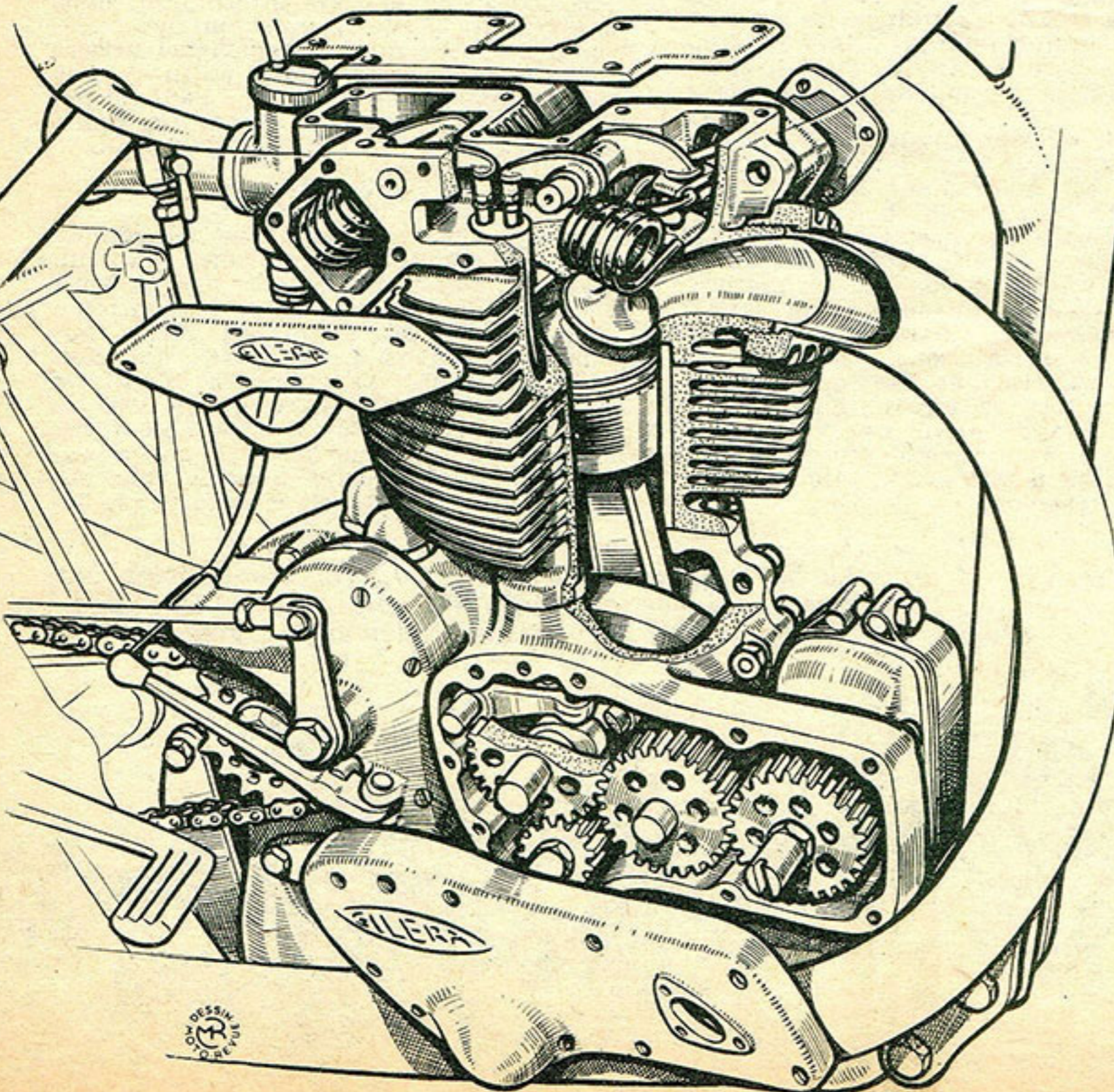
ment sous le moteur du réservoir d'huile permet la suppression d'une pompe et de son entraînement (le débit est de 120 litres à l'heure à 7.500 t.-m.) et le gain total de poids qui porte aussi sur le réservoir, le coussin et le garde-boue AR est de l'ordre de 14 kgs.

Le moteur est carré de 68x68, et doit développer environ 50 CV à 7.500 t.-m.

#### M.V.

Au cours de l'année, les déboires de la MV furent commentés en leur temps et l'on peut regretter qu'une aussi belle machine ne reçoive pas toujours la préparation nécessaire pour la faire s'imposer définitivement.

Quelques modifications extérieures sont apparues, notamment la fourche télesco-



pique, les amortisseurs hydrauliques à l'arrière, et certaines machines munies de quatre carburateurs. Enfin en dernier lieu à Monza, l'arrière du cadre a été transformé et un semi-carénage en matière plastique adapté à la fourche.

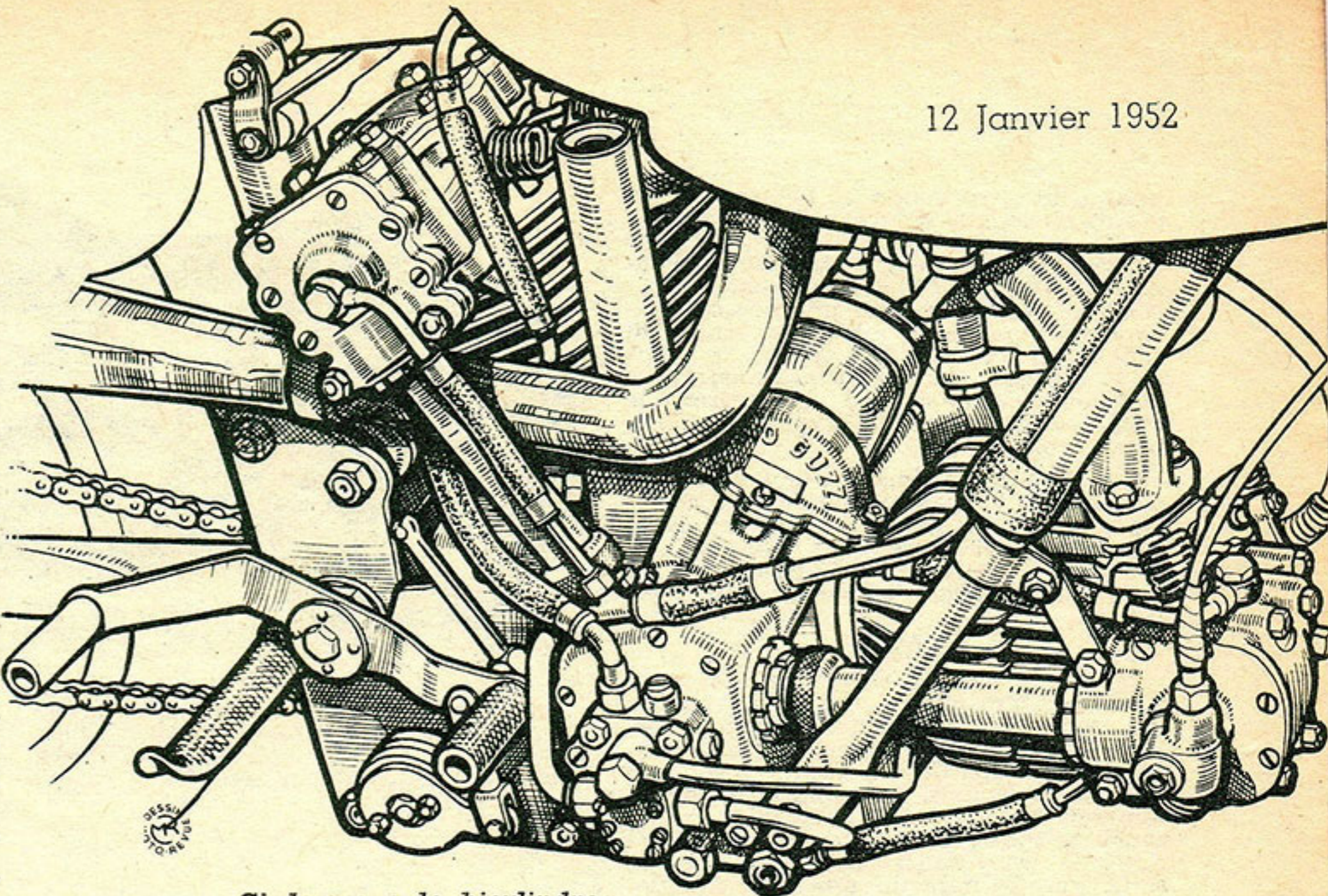
Le moteur qui ressemble beaucoup à celui de la Gilera est en réalité très différent, par le fait que course et alésage sont tous deux de 54x54 et que l'échappement est du type à mégaphones (et qui n'a pas entendu une « MV 4 » ne sait pas ce qu'est un mégaphone). Par conséquent les courbes caractéristiques des deux machines sont totalement différentes, de même que la manière de les conduire.

Le M.V. donne 52 CV à 9.500 t.-m., soit un peu moins que la Gilera, mais sa tenue de route est plutôt précaire, à tel point que dans les accélérations on voit nettement la machine serpenter.

Malgré la double fourche arrière destinée à résister à la torsion et à maintenir le pignon d'attaque du couple cône en position horizontale, les réactions du couple tortillent tellement l'arrière du cadre que la « Mecanica Verghera » va sûrement le remplacer la saison prochaine par une transmission à chaîne.

Dans le but de diminuer la traînée (par conséquent la résistance à l'avancement),

Le 500 mono n'a guère changé depuis presque 30 ans puisque le « Grand Prix 1923 » avait déjà le volant extérieur, les ressorts en épingle et bien entendu le cylindre horizontal.



Ci-dessus : le bicylindre Guzzi du côté distribution.

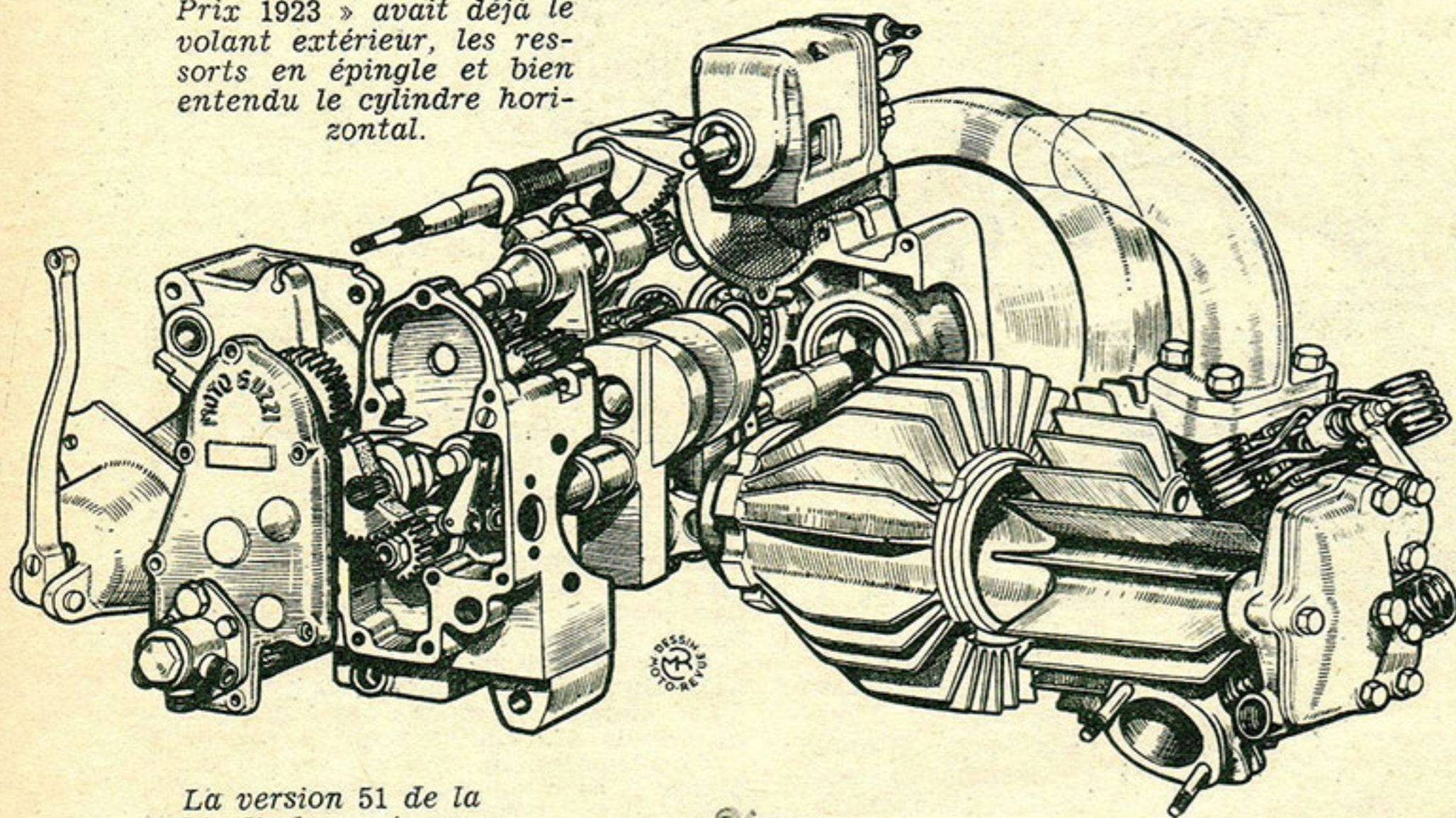
le dernier prototype avait les tubes d'échappement des deux cylindres de droite réunis en un seul, de même que ceux de gauche. Il est difficile de savoir si cette disposition est favorable ou non à la vitesse des gaz d'échappement, car les deux explosions se suivent coup sur coup et alternent avec des périodes creuses.

**TRIUMPH**

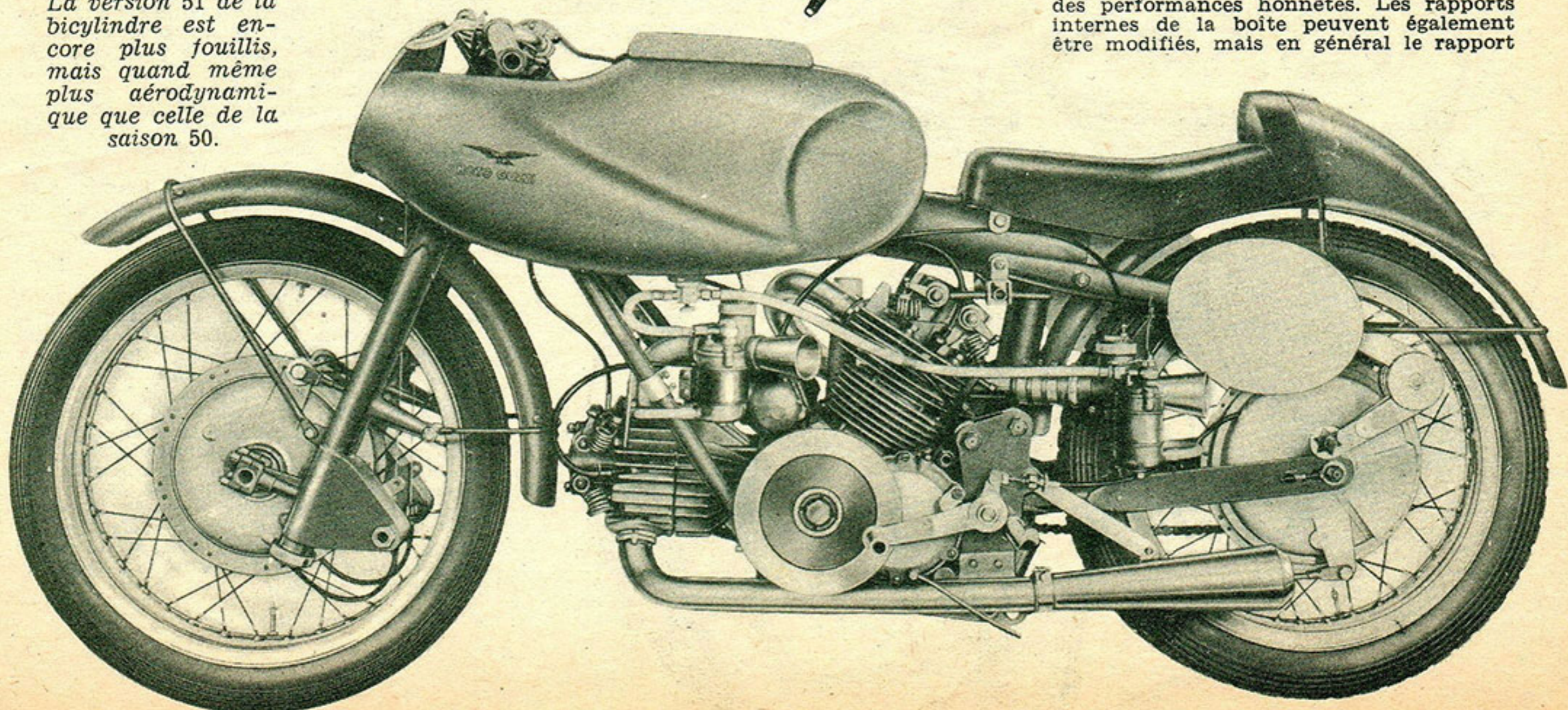
Quoique n'ayant pas participé avec une équipe officielle aux Championnats du Monde, la Maison Triumph y figure avec nombre de machines aux mains de coureurs privés.

La décision d'interrompre la fabrication de la « Grand Prix » ne doit pas être considérée comme la suppression définitive d'un modèle permettant un classement honorable à un pilote privé n'ayant pas les possibilités de s'offrir une « Replica » de la machine du Champion du Monde.

La « Tiger 100 » transformable qui vient de prendre sa place est du genre modèle de sport poussé genre « Saturno » ou « Gambalunga », mais est d'un poids notablement plus élevé que celles-ci. Par contre sa puissance avec les modifications « Racing » fournies par l'usine est de l'ordre de 42 CV (contre 33 et 35 CV respectivement). Il suffit de pousser l'allègement au maximum, de durcir un peu la fourche pour espérer des performances honnêtes. Les rapports internes de la boîte peuvent également être modifiés, mais en général le rapport



La version 51 de la bicylindre est encore plus fouillis, mais quand même plus aérodynamique que celle de la saison 50.



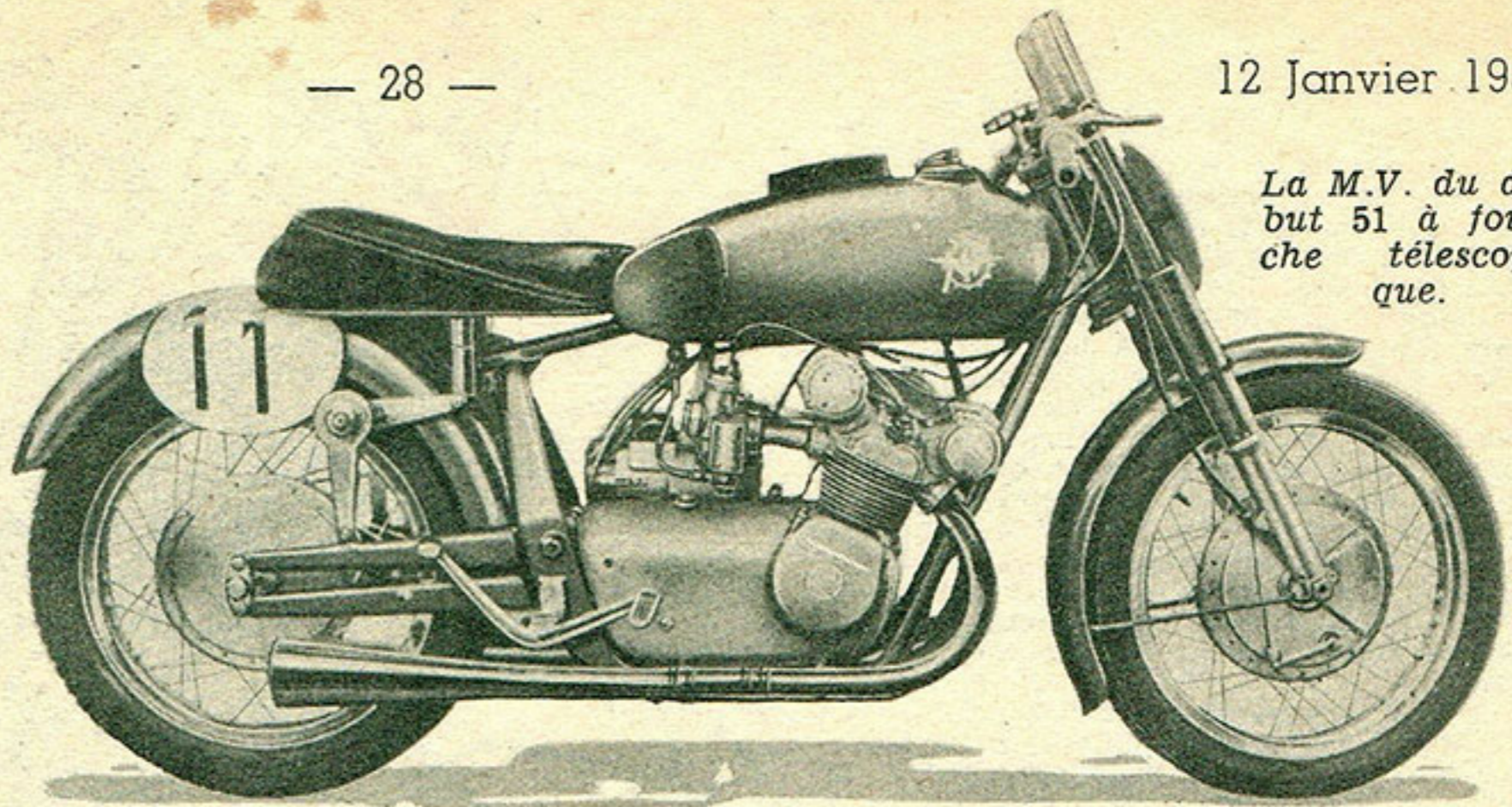
final peut être conservé. Le moteur est plutôt un longue course, car pour 63 d'alésage, la course est de 80 (498 cc.); avec un taux de compression de 8,25, la puissance devient 42 CV à 7.000 t.-m. Et même à ce régime, malgré une course relativement longue, la vitesse moyenne du piston est limitée à 18,7 m.-sec. Le poids de la machine est de 150 kgs, mais peut facilement être abaissé en retirant le kick, les garde-boue d'origine, le capotage de phare, etc...

Les machines allemandes qui n'ont pas participé aux Championnats, mais seulement « pris le vent » au Circuit de la Solitude, vont faire leur rentrée l'an prochain et il serait intéressant de savoir à quel point leur préparation a été poussée.

### B.M.W.

La plus méchante rivale des Norton et Gilera d'avant-guerre s'est fait arracher les crocs par l'interdiction du compresseur. Quoique depuis deux ans un modèle atmosphérique » tourne sur les circuits allemands, l'établissement de ce nouveau modèle a été plus guidé par le souci de conserver en course les caractéristiques essentielles des machines de série, que de faire un prototype uniquement expérimental, tel que la NSU par exemple.

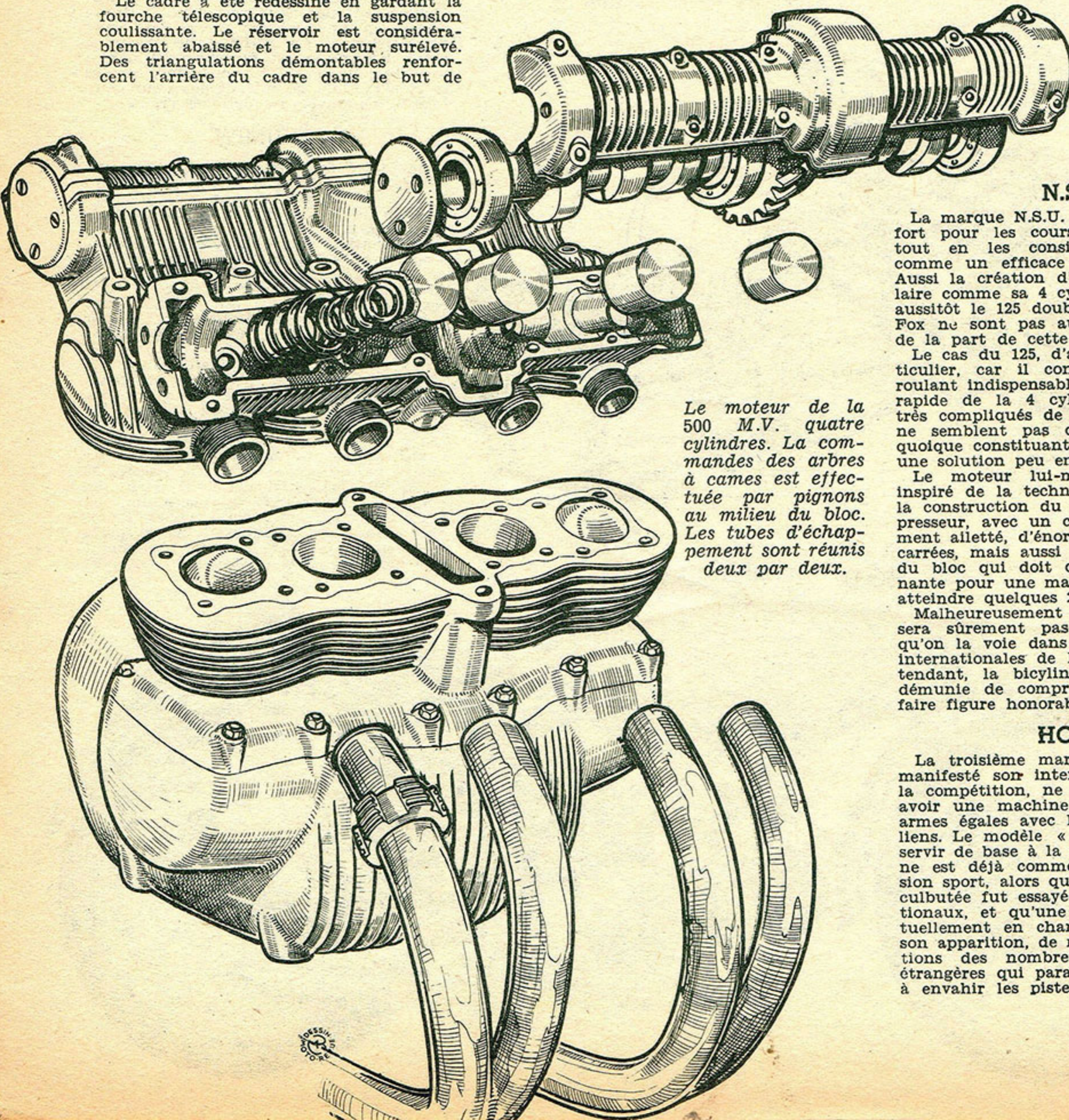
Le cadre a été redessiné en gardant la fourche télescopique et la suspension coulissante. Le réservoir est considérablement abaissé et le moteur surélevé. Des triangulations démontables renforcent l'arrière du cadre dans le but de



La M.V. du début 51 à fourche télescopique.

limiter la torsion entre la fixation du moteur et l'axe de la roue. Les carters moteur sont plus étroits et plus rigides. La boîte a les axes montés sur rouleaux et les cotes du moteur sont 66x72, ce qui

est assez différent de celles de série, puisque celles-ci sont carrées (68x68). La puissance est aux environs de 44 CV (d'après ce que l'usine veut bien dire) au régime de 8.300 t.-m. (puissance utile).



### N.S.U.

La marque N.S.U. fait un très gros effort pour les courses (ou les records), tout en les considérant malgré tout comme un efficace moyen de publicité. Aussi la création d'un modèle spectaculaire comme sa 4 cylindres, puis presque aussitôt le 125 double arbre dérivé de la Fox ne sont pas autrement surprenants de la part de cette grande usine.

Le cas du 125, d'ailleurs, est plus particulier, car il constitue le laboratoire roulant indispensable à la mise au point rapide de la 4 cylindres. Les systèmes très compliqués de suspension de la 500 ne semblent pas d'un intérêt excessif, quoique constituant une expérience pour une solution peu employée, la roue tirée.

Le moteur lui-même est nettement inspiré de la technique qui a présidé à la construction du vertical twin à compresseur, avec un carter aussi abondamment alletté, d'énormes culasses touffues carrées, mais aussi une largeur excessive du bloc qui doit quelque peu être gênante pour une machine devant un jour atteindre quelques 230 kmh. !

Malheureusement sa mise au point ne sera sûrement pas assez poussée pour qu'on la voie dans les grandes épreuves internationales de l'an prochain. En attendant, la bicylindre des records sera démunie de compresseur et essaiera de faire figure honorable en 52.

### HOREX

La troisième marque allemande ayant manifesté son intention de participer à la compétition, ne semble pas non plus avoir une machine prête pour lutter à armes égales avec les anglais et les italiens. Le modèle « Impérator » qui doit servir de base à la future machine d'usine est déjà commercialisé dans sa version sport, alors que concurremment une culbutée fut essayée sur des circuits nationaux, et qu'une double arbre est actuellement en chantier. Attendons donc son apparition, de même que les productions des nombreuses autres marques étrangères qui paraissent toutes décidées à envahir les pistes.

J. H.

# NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES ..... 250 fr.  
 PETITES ANNONCES COMMERCIALES ..... LA LIGNE 350 fr.

Pour l'envoi par courrier de nos Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

## MOTOS A VENDRE

**MONET-GOYON** 250 2 t. bon ét. BILLAT 7 r. Gabrielle, Charenton. Vis. samedi.  
**TERRON** 350 f. téles. sélect. av. remorque 115.000. Lacour 38 rue Boileau, Montrouge.  
**BSA** 350 culb. av. side 95000 Bernardet parf. ét. Gob. 33-28  
**Norton 16H, BMW R75, Pichon** 43 r. des Maronites, Paris.  
**VESPA** juin 51 ét. nf 4.500 k. complt. équ. Guérin Pro.56-02  
**DKW** 200 b. état propr. Jammais 24 r. Calon, St-Denis.  
**KEHLER-ESCOF**, 350 lat. b. ét. Boulay 69 r. Chevreuille St-Geneviève des Bois (SO).  
**500 M. DEBON** mars 51 culb. ét. nf. Pestel 62 bd de Vincennes 3<sup>e</sup> ét. Fontenay s. Bois (S.) ad. 18 h.  
**BSA** 650 A10 800 kms cause ach. voit. Deligny 4 rue de la Verrerie-4<sup>e</sup>. Px 310.  
**350 R. Enfield** culb. f. tél. Jacqueminet 9bd St-Marcel-13<sup>e</sup>  
**GILLET HERSTAL** 150 cc. px 65000. VIANEK 5 r. A. Briand Levallois (Seine).  
**BSA** 250 C11GL ch. et noir susp AR cme neuve. Delattre 16 bd Reuilly, 12<sup>e</sup>.

**ECH.** ou v. Indian 12 cv susp. ar bon état contre 350 ou 500 culb. étrang. Ecr. Le Roch Cycles, Les Sables (Vendée).  
**DKW** 350 NZ équipée 130000. Mensier CHA. 11-09.  
**JAWA** 250 état neuf acces. 160. Laferrière 82 r. Noisy, Rosny sous Bois (Seine).  
**JAWA** 350 bicyl. mars 51 Peyrussan 86 r. Château 14<sup>e</sup>.  
**RENE-GILLET** 350 b. ét. px 120. Bécot 14 r. Tanneries-13<sup>e</sup>  
**PEUGEOT** P105 350 culb. 55000. AVERSENG 31 rue, Mathieu Saint-Ouen 3<sup>e</sup>.  
**175 MOTOB.** 120000 impeccable. t-sad pare-choc sac. béquill. Azur 102 bd Hôpital-13<sup>e</sup>.  
**BMW R12** 7 cv impeccable. Banier 26 r. Jacques Kellner 17<sup>e</sup>.  
**350 culb. Peugeot** b. ét. 60000 500 culb. 515 ét. nf 120000. Lefran 6 r. Cl. Monet St-Ouen  
**ZUNDAPP** KS 600 bon état pr int. RIC. 18-24.  
**MOTOBEC** 175 cc juil. 51 150. Minière 3 r. des Gobelins-13<sup>e</sup>  
**150 Peugeot** 1949 impeccable. 75. Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx  
**V. side BMW** 750 cul. Pitou 139 r. de l'Université 7<sup>e</sup>.  
**BSA** 350 culb. 1938 mot. neuf 17 av. Louis Blanc St-Maur.

**V. ou éch.** ctre mach. coudre élec. port. Mobyl f. tél. fr. tamb. débray. guid. Sebillon Tur. 51-31 (hres repas).  
**MOTOB.** 175 p. ét. 5000 k. + acc. 140000. MOURY, 14 M. Aujan, Levallois.  
**ARIEL** 350 culb. b. ét. 130. Damas 81 r. de l'Eglise, 15<sup>e</sup>  
**500 culb. BSA** sél. 4 vit. imp. 130 WOLFF 44 r Vital-16<sup>e</sup>.  
**BMW R75** 750 cul. parf. ét. méc. av. side com. caisse tôle susp caoutch. 2 pl. Harley 1200 mod. U 1939 civil orig. compl à remonter 1 lot pièces BMW R75, 1 moteur boîte vites. pont etc... Ecire MALET H. 27 r. Aviation, à Drancy (Seine).  
**SCOOTER** Bernardet 250 cc neuf août 51, écr. Bernard 55 bd Jourdan Paris-14<sup>e</sup>.  
**BMW** 51 refait neuf en rod. 2 Sanor selle Feridax. TRI. 47-55.  
**500 ARIEL** 1950 f. tél. susp. AR eq. impeccable. repr. 250 cmc. Café 3 r. V. Hugo Levallois  
**BSA WM** 20 2000 k. 175. Alexis 143 rue J. Jaurès, Puteaux.  
**DOLLAR** 5 cv cul. side Bernardet gd tour. ens. ou sép. état imp. 95000. Maury 18 av. Garlande, Bagneux (Seine).

**500 BSA B33** 51 8000 k. 245. Marinesco 13 r H Regnault 14<sup>e</sup>  
**200 Zundapp** tr. bn ét. 75000 Constant 50 r. Sedaine-11<sup>e</sup>.  
**MOTOB.** 125 lat. cme neuve Samson 109 r. Lemerrier-17<sup>e</sup>  
**DARMONT** spéc. 6 CV 4 roues gd sport 1939 tr. rap. ent év. aus. bel. que nve 250. Accept. repr. vélo. réc. 85 r. Jul Lacroix 20<sup>e</sup>. Mén. 74-89.  
**500 BSA** side 200000. 500 Morret. 40000. 750 Harley : 160000. 125 Guiller : 95000. GRATTEPANCHE 103 rue Ferdinand Berthoud, Argenteuil.  
**125 MONNERET** 4 t. c. 3000 k. 95000. DID. 59-10  
**125 NEW-MAP** 4 vit. Poutier 22 r. Lucas Champ-13<sup>e</sup> (55000)  
**R. ENFIELD** 5 cv 48 télesc. eq. impeccable. 200. Reprise Leclerc 56 r. Marx Dormoy-19<sup>e</sup>.  
**DOUGLAS** fin 51, 3000 kms, préparée p. Bol d'Or, occas. excep. ROUGER 40 r. du Pont Auxerre (Yonne). Tél 6-63.  
**MOTOC.** 125 lat. imp. 51, 85. Lepeltier, Hambye (Manche).  
**500 GN. RH.** side Ber. équip. pneus mot b. ét. 1 moteur rech. px 110000. Vis. sem. 19 à 21 h. sam. et dim. tte la j. Chevereau 105 r. Picpus-12<sup>e</sup>.  
**500 SOYER** moteur Sturmey parf état 85000. COURALET r. Roger Le Maner, Sevran.

## ECHANGES

**CABRIOLETS** décap. 5 et 6 cv repr. moto ou 125 récente. Peux crédit. DELAIRE 4 imp. de la Gaité, Danton 55-43  
**R. GILLET** 125 sél. 4 vit. état nf ent. équip. ctre 500 ou 350 quelc. exc. ét. méc. Allouche 5 pas. St Paul-4<sup>e</sup>.

## ON DESIRE ACHETER

**REC.** 250 lat. Gilera ou épa. Ledore 42 Germinal Bagnolet  
**ACH.** moteur 5 cv avec boîte vit. ét. nf marq. BSA, Indian Harley, Vap, Saroléa. Robert Jambville (S.-O.)

## ACHAT COMPTANT

tous vélomoteurs, motos, scooters.

## DELAIRE

4 imp. de la Gaité Dan. 55-43  
**COUPLE** c. 9x43 AX2. Fontaine, 25 rue Boieldieu, Grand Quevilly (S.-I.).  
**SUIS** acheteur AJS 350 dern. modèle. BARON rue de la Plaine Croissy, PRI. 27-25.

## DIVERS

**B. V. Matchless** f. tél Puch 40 av. Pt d'Asnières, 17<sup>e</sup>.  
**CONDOR** 580 cardan 2 cv. ét. nf et ttes piéc. dét. orig. nv. Boury 55 r. Montmartre ap.6h.  
**3 Roues** Scoot. nves px déb. Navarre 68 av. Gobelins-13<sup>e</sup>.  
**VDS** pour racer ou voiture décapot. châssis équip. moteur Zundapp 750 4 v. mar. ar. transmis. spéc. mot. et chas. état neuf roues et pneus neufs LABROUSSE 20 rue du Général Leclerc, Bicêtre.

## VOITURES A VENDRE

**UN LOT** de petit. voit. ttes marques. Accept. repr. vélo. ou moto récentes, 85 r. Julien Lacroix-20<sup>e</sup> Mén. 74-89  
**COUPE** Simca 5 bon ét. 210. MOSSE 25 r. Poliveau-5<sup>e</sup>.  
**AMILC.** 6 cv 40000. Ent. 26-76


## 1<sup>er</sup> GRAND PRIX SERCO de cross cyclomoteur de Mantes

1<sup>er</sup> au classement général : **R. OUBRON** sur cyclomoteur R. OUBRON  
 2<sup>e</sup> au classement général : **H. FAUCHEUX** sur cyclomoteur R. OUBRON  
 4<sup>e</sup> au classement général : **HUGONNET** sur cyclomoteur JUDENNE

avec le lubrifiant **VELOLUB** (2 temps)

avec les huiles **SERCO CX** (4 temps)

Société Française des Pétroles SERCO  
 20, rue Washington - PARIS



*Pédalez sans effort vite et loin*

AVEC LE MERVEILLEUX

# DERNY

*la nouvelle formule de la bicyclette et du tandem*

DEMANDEZ LE CATALOGUE

**DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé**  
 Tél. DIDerot 76-01 PARIS (XII<sup>e</sup>)

## MOTO-RECORD

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

## ZUNDAPP ISTES...

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

**Lucien COLSON**  
 11, rue Léon Giraud, 11 - PARIS-19<sup>e</sup>



Clinique des cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68  
**MARCHANT Frères**  
 16 rue Danton, LEVALLOIS  
 Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

Un moteur 2 temps, c'est très simple !...

## PEUT-ETRE !

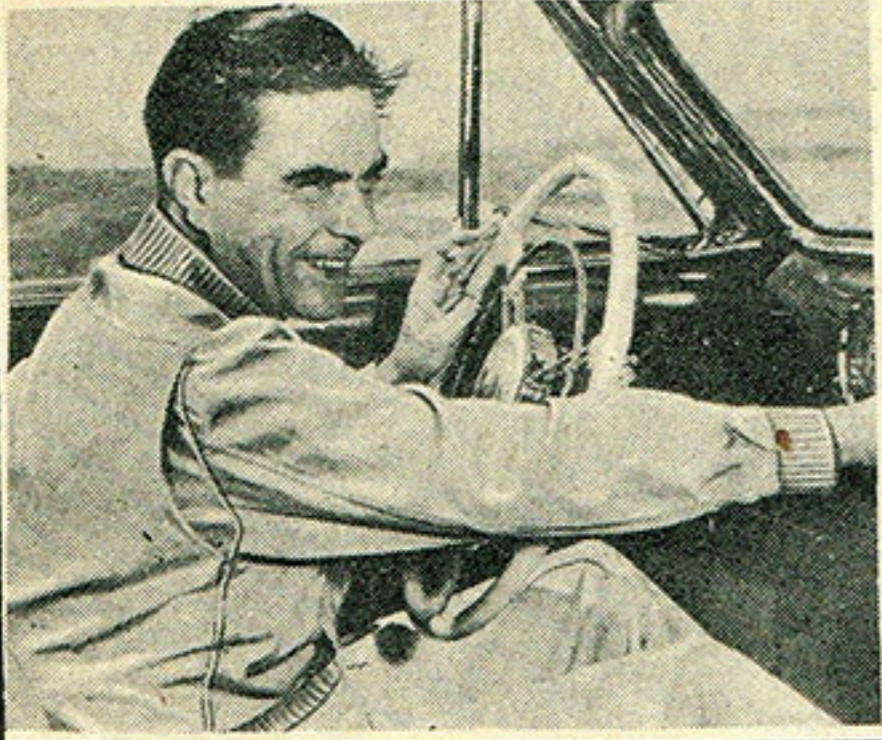
Mais précisément, cette simplicité mécanique requiert une très grande précision.

Pour en connaître à fond, sans abstraction mathématique, mais par la pratique et l'exemple, les applications les plus modernes et les plus audacieuses, il faut lire :

### LE MANUEL DU DEUX TEMPS : Motos, Scooters, Vélomoteurs

Un très beau livre illustré : à MOTO-REVUE :485 fr. Franco Poste 535 fr. CCP Paris 297-37

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR  
**CHROME-CUIR** 38 r. du Château-d'Eau  
 PARIS-10<sup>e</sup>



NOR. 08-09  
 TOUS vêtements de cuir :  
 MOTO  
 AUTOMOBILE  
 SPORT  
 VILLE  
 Exigez la marque  
**CHROME-CUIR**  
 CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

REPARATION, REBOBINAGE, REMISE à NEUF

MAGNETOS

VOLANTS MAGNETIQUES

DYNAMOS

**J. BRIFFE**

8, rue Girardot  
 BAGNOLET  
 AVR. 29-58

Conditions spéciales aux professionnels

Maison fondée en 1937

*Seul! sans redresseur ni batterie!...*

L'AVERTISSEUR

**ARGO-RADIO**

Alimenté directement par le VOLANT MAGNETIQUE  
 est adaptable sur tous

VELOSOLEX, VELOMOTEURS et MOTOS LEGERES

AGENT GENERAL France - Colonies - Bénélux

**P. BONNET**

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

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

**COMPAGNIE PARISIENNE DE CREDIT**

IMMOBILIER ET COMMERCIAL

Ouverture de Crédit pour Maison,  
 Appartement, Ferme, Fonds de Commerce  
 Matériel, Auto, Moto

11, RUE DE PROVENCE - PARIS-9<sup>e</sup>

(Métro : Richelieu-Drouot - Le Pelletier)

Téléphone : TAIrbout 62-89

Quels que soient vos projets votre intérêt est  
 de nous consulter sans attendre davantage.

RENSEIGNEMENTS GRATUITS

ET CONFIDENTIELS

Joindre une enveloppe à votre adresse et 2 timbres

DEPART MOTOCYCLES ADAPTABLES TOUTES MARQUES

**S.I.G.A.M.**

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTO MOTOCYCLÉ  
 S.A.R.L. AU CAPITAL DE 250.000 FRANCS

5, RUE RIVAY - LEVALLOIS-PERRET (Seine) - PER. 33-13

SES EMBIELLAGES

Spécialité de D.K.W.

et ZUNDAPP

GALETS

MANNETONS

SES PISTONS SUPER-SILI

Toutes Marques Françaises

et Etrangères

SEGMENTS

AXES

REALESAGES

du 5 au 31 Janvier

**SOLDES**

DE NOS FINS DE SERIES

**BOTTES MOTO** box couleur

pour Messieurs 6.950

pour Dames 4.950

**CHAUSSURES DE VILLE**

semelle crêpe en cuir 2.500

**CHAUSSURES DE SKI**

double laçage depuis 3.950

**MARCY**

1 et 3, Place de la Bourse

PARIS-2<sup>e</sup> - CEN. 83-11 et 12

Trois étages de vente  
 UNIQUE A PARIS

MOTOBECANE  
 TERROT - PEUGEOT  
 MONET-GOYON  
 GNOME-RHONE  
 GUILLER

Ag. exclusif ULTIMA

125 cc (2 modèles) et 175 cc

Sidecar IMPERIAL

LIVRABLES DE SUITE

Toutes pièces détachées

Expédition dans

toute la France

Remise aux patentés

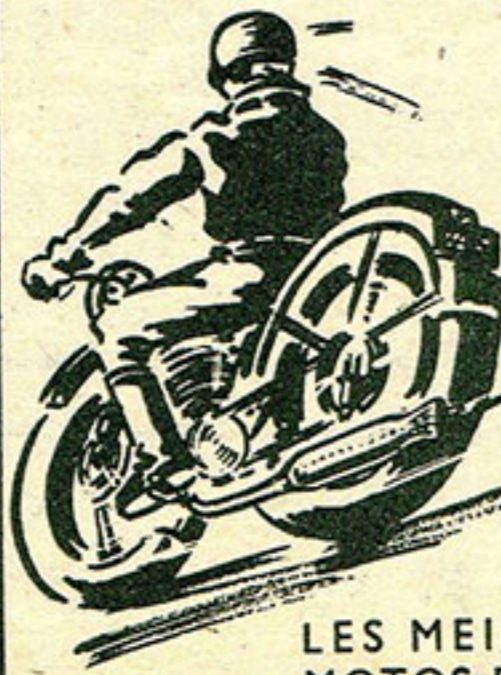
Joindre timbre pr réponse

**R. VOIVENEL**

34, rue de Charonne

PARIS-11<sup>e</sup> - ROQ. 17-13

VENTE A CREDIT



*Brampton*

&

**RENOLD**

LES MEILLEURES CHAINES DE  
 MOTOS DANS LE MONDE ENTIER



60 ANNEE

DEPREZ

CREDIT

187, rue A. Sylvestre

COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 et 02

MOBYLETTES

disponibles

MOTOBECANE

PEUGEOT

GNOME-RHONE

PUCH - SIDES

MAGNAT-DEBON

RENE GILLET

MONET-GOYON

ZUNDAPP

Réparations

Pièces détachées

# B.M.W.

FOURNISSEUR DE L'ARMÉE  
D'OCCUPATION EN ALLEMAGNE

AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE

## LATSCHA

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

PROFITEZ DE NOS MEILLEURES CONDITIONS  
DE CREDIT POUR COMMANDER CE MOIS-CI...

APRES VOUS ATTENDREZ ENCORE...

AGENCE

JONGHI — TERROT — GIMA — GUILLER  
RENE GILLET — B. S. A. — SUNBEAM  
SCOOTERS

## BARBES - MOTO - CYCLES

98, Rue Doudeauville — PARIS (18<sup>e</sup>)  
METRO CHATEAU-ROUGE

OUVERT DE 8 h. 30 à 19 h. 30. FERME LE DIMANCHE SEULEMENT

## VOTRE BIBLIOTHÈQUE

### L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

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

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

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

### LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

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

### L'ART DE CONDUIRE

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

### L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION

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

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

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

### LA 4 CV RENAULT

TECHNIQUE — PRATIQUE  
ENTRETIEN — REGLAGE  
REPARATION

Le seul complet et rigoureusement mis à jour avec la collaboration de la Régie RENAULT.

Un livre cartonné 13,5x21 cm. abondamment illustré. Impression et couverture 2 couleurs.

A nos bureaux :

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

### NOTICE D'ENTRETIEN TERROT et MAGNAT-DEBON

125 cmc TYPE ETD et M 4 TD  
400 fr — Franco 445, fr.

### MANUEL DU 2 TEMPS

Motos - Scooters - Vélomoteurs  
485 frs. - Franco : 535

### NOTICE D'ENTRETIEN MOBYLETTE

MOTOBÉCANÉ OU MOTOCONFORT

Un très beau volume de 64 pages très documenté et largement illustré, sous couverture cartonnée.

Prix : A nos bureaux : Frs 410  
Franco poste : 455 - C.C.P. Paris 297.37

### UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION

Fixation des revues par agrafes spéciales permettant l'ouverture complète de chaque numéro ou extraction d'un numéro sans toucher aux autres. Couverture élégante - Dos et coins pégamoïd. A nos bureaux : 350 fr. - Par poste : 425 fr.

### NOS TABLEAUX MURAUX Planches murales 65 x 100

PEUGEOT P. 55  
450 Francs

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

125 TERROT E.T.D.  
500 Francs

TERROT 500 RGST 500 Francs  
Le Moteur VELOSOLEX  
350 Francs

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

Bloc-moteur YDRAL 125  
450 Francs

4 CV RENAULT  
300 Francs

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

## DRESCHMOTOR

Motos DRESCH  
D.F.R.

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALISAGES ET BISTONS — EMBIELLAGES  
TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX  
ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON

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

## S. A. DRESCHMOTOR

Tél. : 497

7, rue Braban - ETAMPES (S.-O.)

INDUSTRIE  
CYCLES  
MOTOS  
VOITURETTES  
MODELES  
de TOUTES



TOUTS LES COUPLES CONIQUES  
TOUTS LES PIGNONS A CHAINE  
SUR PLANS - SUR MODELES  
LIVRAISON RAPIDE  
ANCIENS et MODERNES  
MOTOCYCLETES

## ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)



*Vous aussi vous aurez en 1952*  
*vosre*

**BSA**

**LA PLUS POPULAIRE DU MONDE**

**PARCE QU'ELLE EST :**

- SUR TOUTES LES ROUTES DU MONDE
- LA PLUS ROBUSTE, LA PLUS ÉCONOMIQUE
- LE FRUIT DE 92 ANNÉES D'EXPÉRIENCE
- LA FABRICATION LA PLUS IMPORTANTE
- SERVIE EN FRANCE PAR 250 AGENTS QUALIFIÉS
- LARGEMENT APPROVISIONNÉE EN PIÈCES DÉTACHÉES

**MOVEA**

IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE  
79, Avenue de la Grande-Armée, PARIS-16° - COP. 40.65 et 27.23