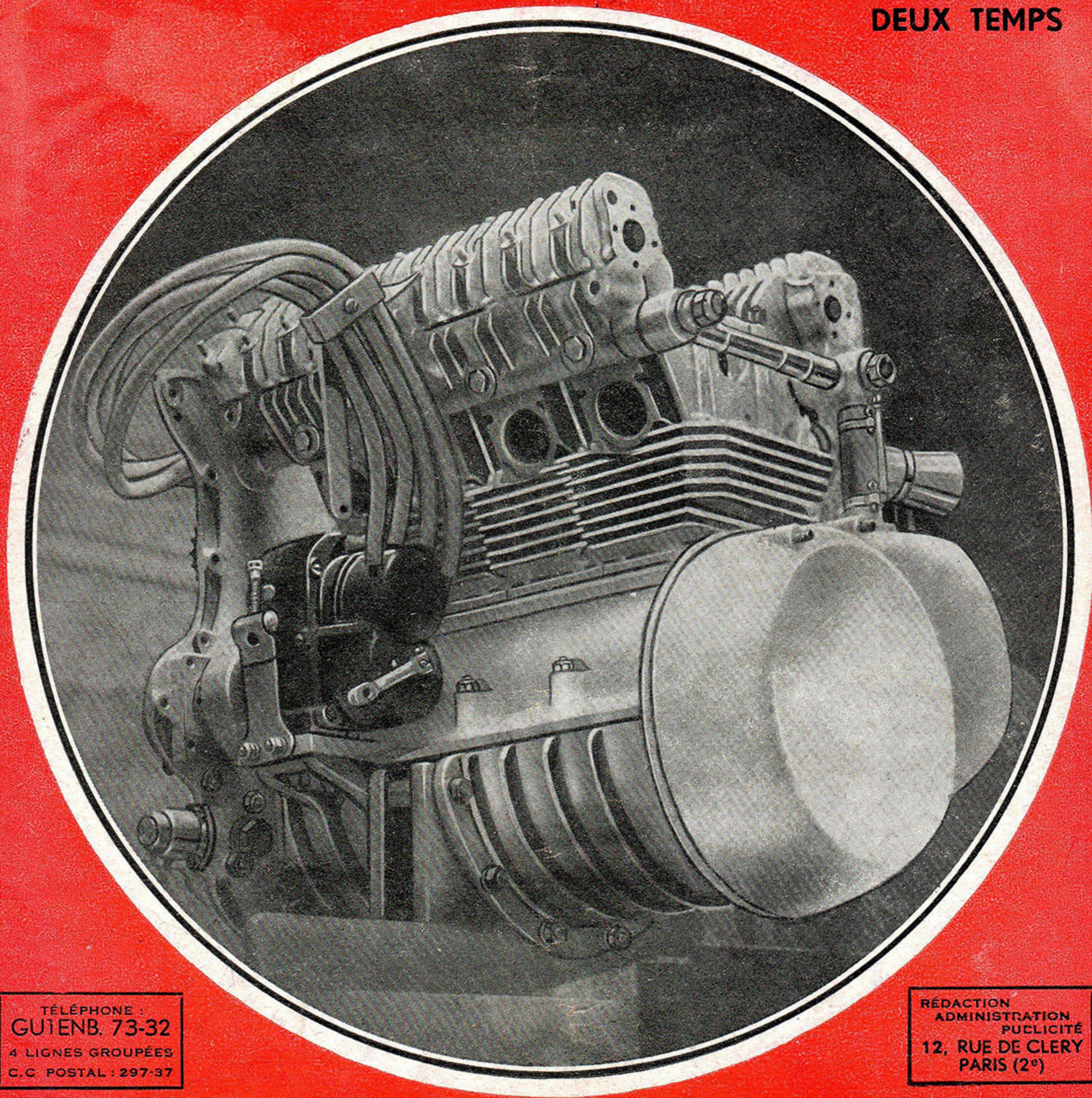


# Moto revue

HEBDOMADAIRE  
Tous les samedis

LE NUMERO :  
**25 frs**

**GONFLAGE DU  
DEUX TEMPS**

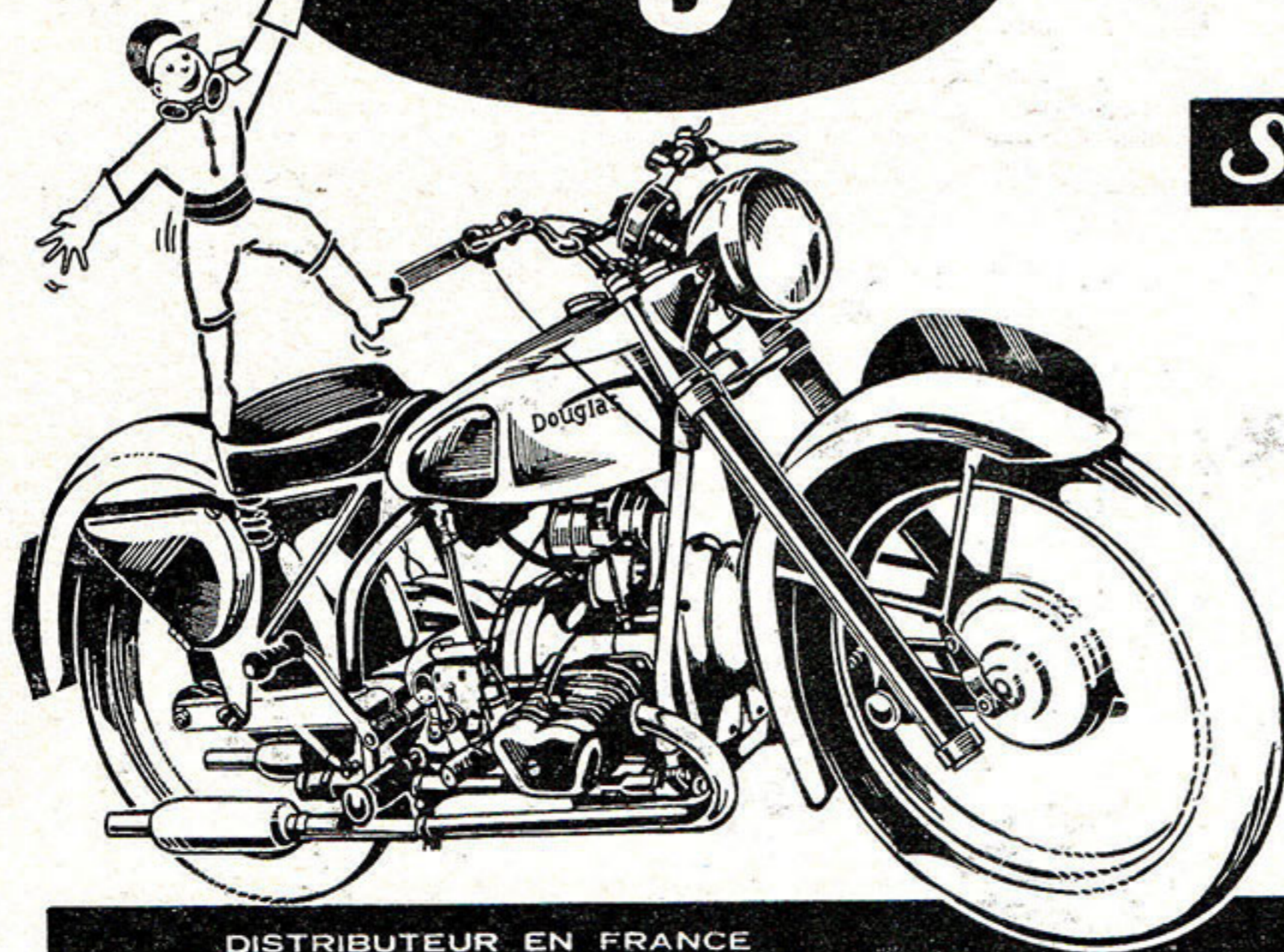


TÉLÉPHONE :  
**GUENB. 73-32**  
4 LIGNES GROUPEES  
C.C. POSTAL : 297-37

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

Une réalisation étrangère ? Non. Enfin un quatre cylindres  
de compétition français. (Description pages 34 et 35).

**Avec**  
**Douglas**



**Confort stupéfiant!**

Grâce à sa suspension par barres de torsion de longues portées.

**Sécurité totale!**

Jamais de pannes, rien qui casse, rien qui rouille, rien qui se desserre! C'est la moto sur laquelle on peut toujours compter!

**Durée illimitée!**

Kilométrages impressionnants, parcourus sans réparation. C'est la moto qu'on n'use pas!

*Catalogue sur demande*

DISTRIBUTEUR EN FRANCE

**NEW-MAP** (et tous ses agents) 124, AVENUE LACASSAGNE - LYON

**SUR VOTRE VÉLOMOTEUR...**



L'AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE

**SANOR**

A HAUTE FRÉQUENCE  
 Breveté S.G.D.G.

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

APPEL SÛR, INSTANTANÉ SANS LACHER LE GUIDON



Notice sur demande

**SANOR**

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

**SANOR**

LICENCE DUCATI

48 CM<sup>3</sup>

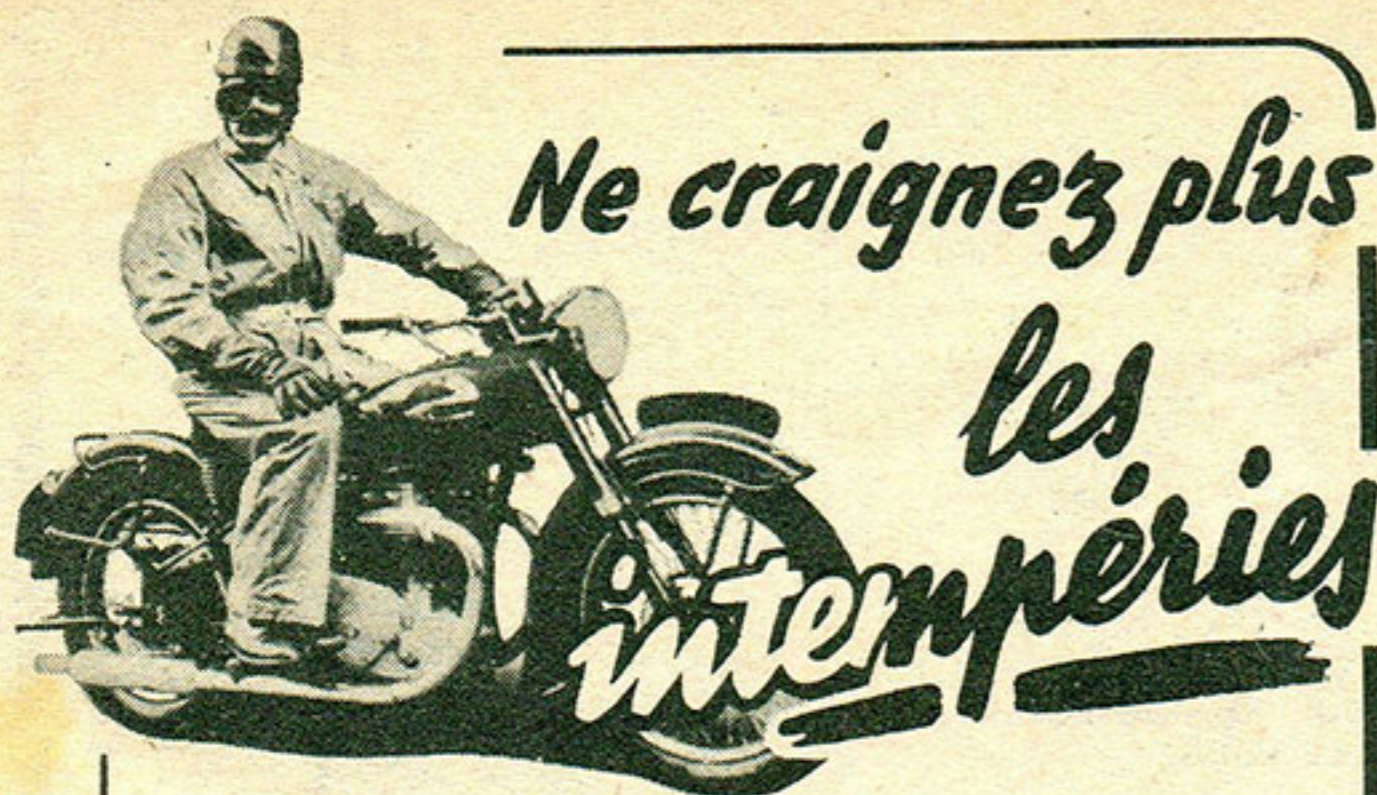
**Cucciolo**



**M. ROCHER**

CONSTRUCTEUR FRANCE

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



## Motocyclistes !

Par tous les temps vous pourrez prendre la route, en revêtant **la combinaison PLASTIA.**

- ★ en tissu huilé et doublée jusqu'à mi-corps d'un molleton amovible.

EN VENTE CHEZ VOTRE MOTORISTE  
DOCUMENTATION SUR DEMANDE A

# MOD'PLASTIA

2, RUE DU BUISSON-SAINT-LOUIS, PARIS-X' - BOLIVAR 75-98

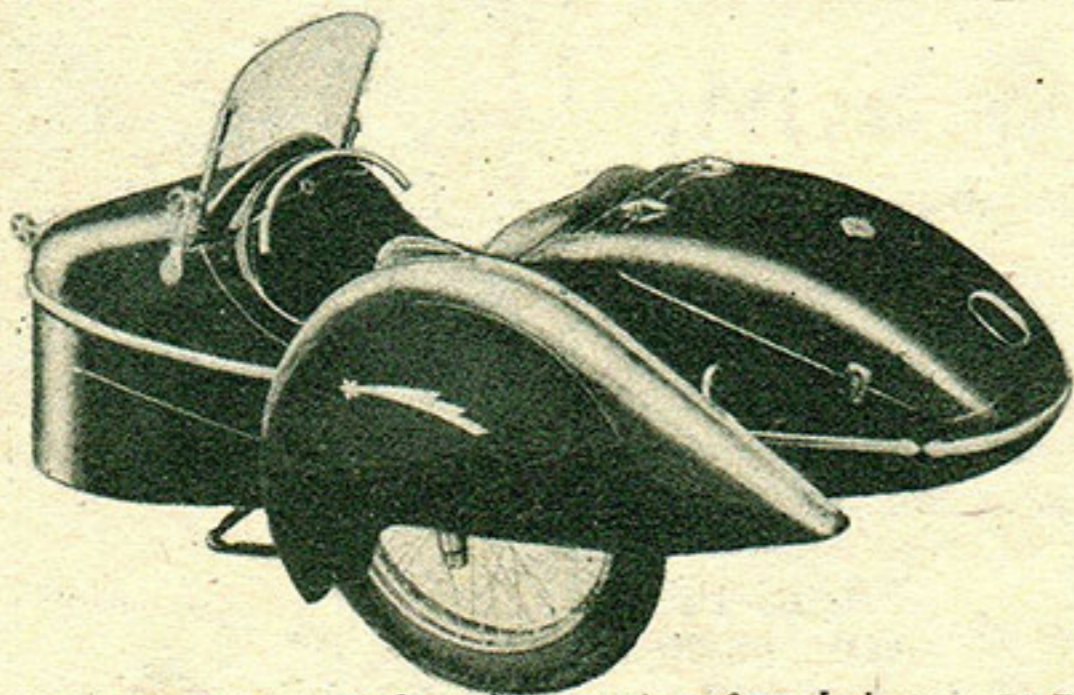
OLIVIER

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

LES ETABLISSEMENTS

## Louis SIMARD & Fils

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



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

**Vous choisirez donc un « SIMARD »  
LE SIDECAR SANS CONCURRENCE**

Facilité de paiement sur demande  
Agence pour le département d'Alger :  
**RENOVATION INTEGRALE**

107, chemin Fontaine B'eue — ALGER  
Quelques agences disponibles.

CES MODELES sont actuellement **DISPONIBLES** à notre magasin. Avant de fixer votre choix, rendez-nous visite, nous nous ferons un plaisir de vous conseiller sur le modèle correspondant à vos espérances, et ceci sans aucune critique et engagement de votre part. Profitez de nos larges facilités de paiement.

Agence Officielle :

B.S.A. - SUNBEAM - GILLET-HERSTAL - F.N.  
MONET-GOYON - MAGNAT-DEBON  
GNOME-RHONE - M.R. - VELOSOLEX

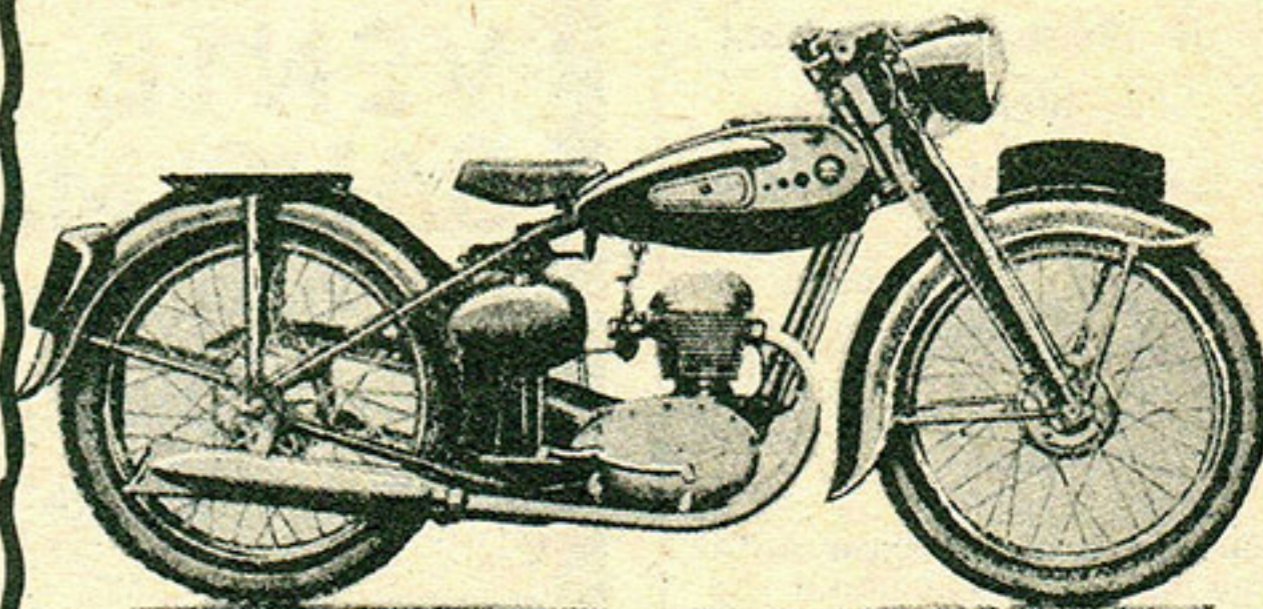
STATION SERVICE assurée par Spécialiste  
Stock imposant pièces détachées, accessoires

Expédition : FRANCE et COLONIES

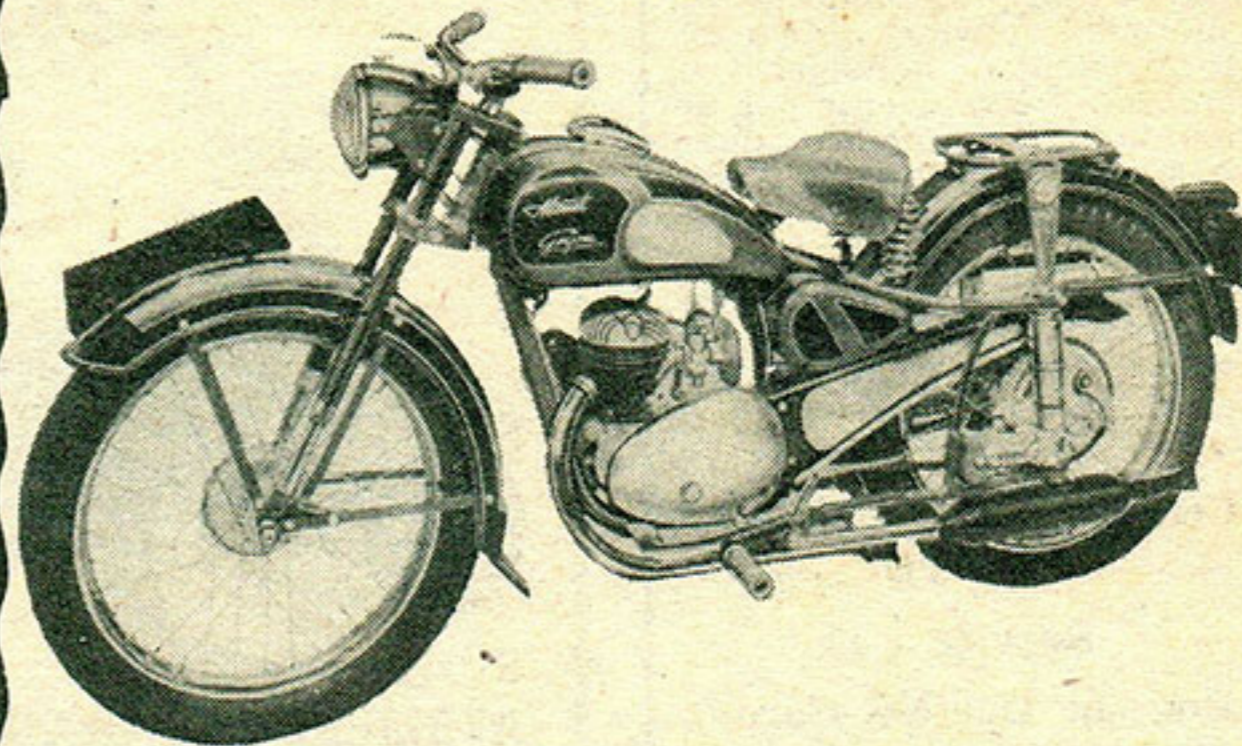
## PARIS-MOTO

M. BRIOU Propriétaire

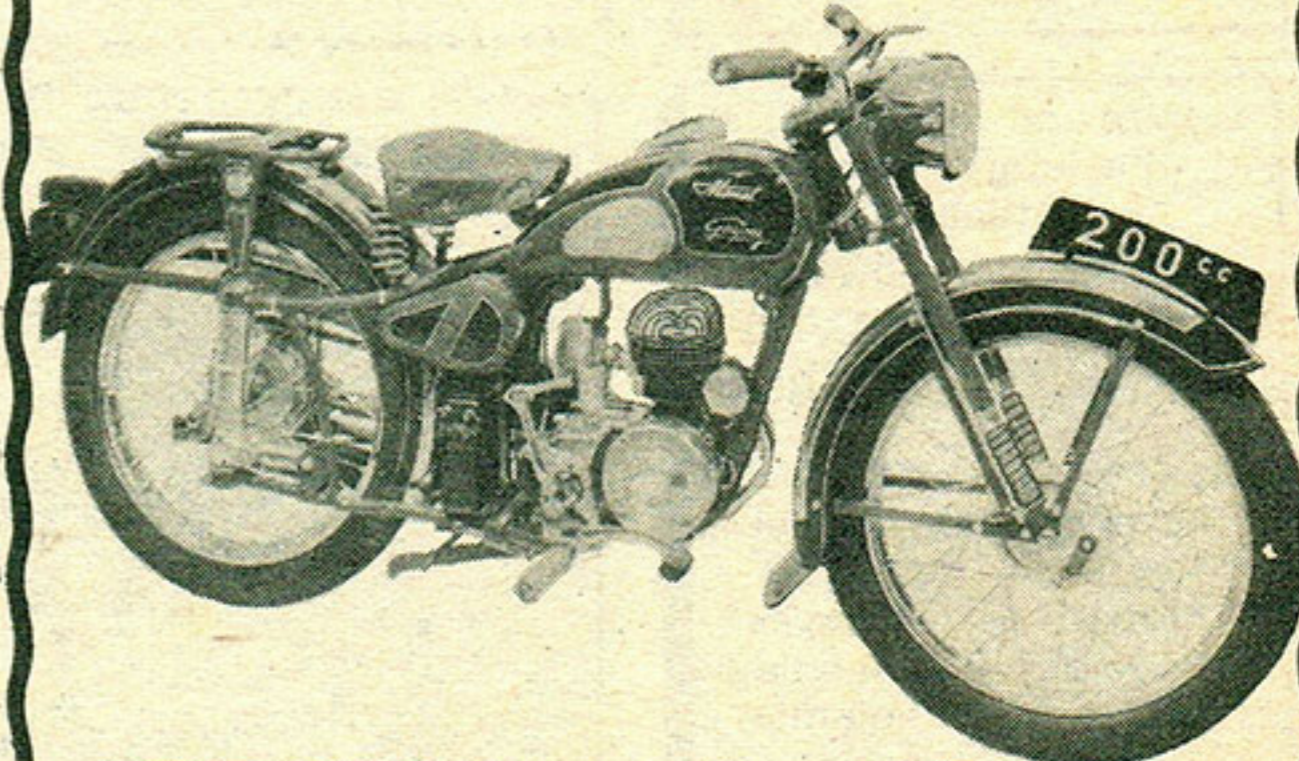
55-57, rue Brancion - PARIS (15<sup>e</sup>) - LEC. 93-57



MAGNAT-DEBON - Culbuté 4 temps 125 M.4.T.D. 149.000 fr.



MONET-GOYON 125 cmc. 2 temps type S.6V : 124.500 fr.



MONET-GOYON 200 cmc. 2 CV type M.2V : 170.000 fr.

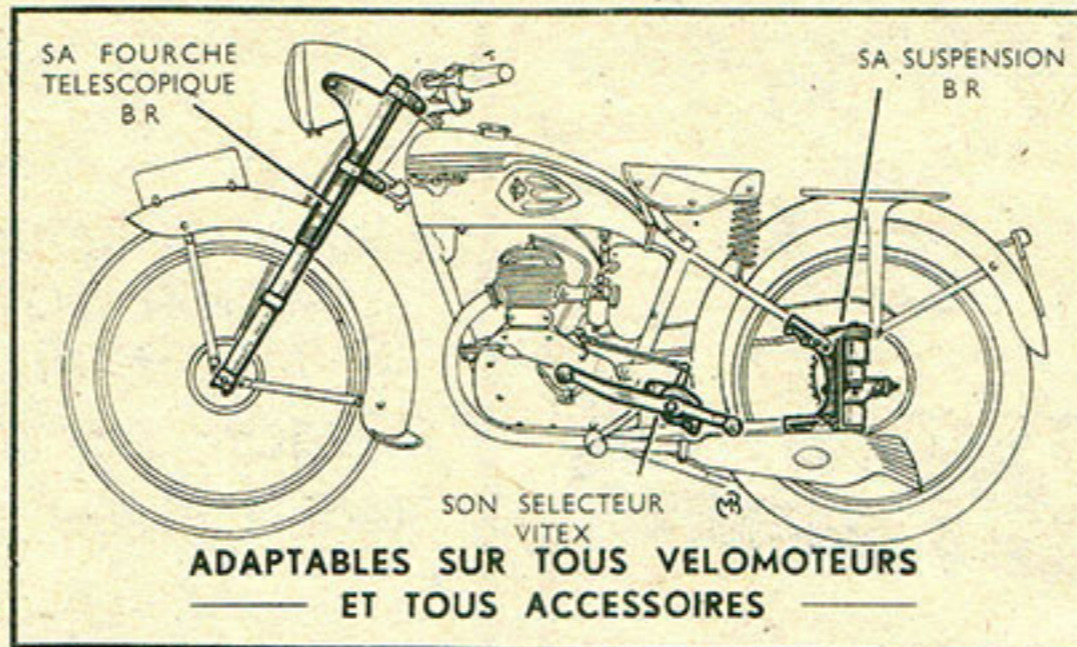
**UNE VRAIE MAISON DU MOTOCYCLISTE...**

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

# SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

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



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

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16<sup>e</sup> - AUT. 18-42

## Jeunes !

un métier passionnant  
 et bien rétribué  
 est à votre portée

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

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

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

COURS TECHNIQUES  
 AUTO

Service : 11

Rue du Docteur-Cordier  
 ST-QUENTIN (Aisne)

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

## M.G.

REDRESSAGE  
 Cadres et Fourches  
 SPECIALITE  
 fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE

nombreuses  
 références

16, r. Louis-Rouquier  
 LEVALLOIS

PER. 60-64

## ScOOTERS BERNARDET

125 et 250 cmc.  
 payables en 9 mensualités  
 PRESENTATION  
 et  
 ESSAI  
 tous les jours



## G.S.M.

Distributeur officiel

8, rue des Ecoles - PARIS-5<sup>e</sup> — ODE. 62-98  
 ATELIERS-REPARATIONS et pièces détachées  
 12, rue St-Séverin ODE. 50-91



61, rue de la Prévoyance, Vincennes

Centre de récupération  
 et d'usinage de pièces  
 détachées

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

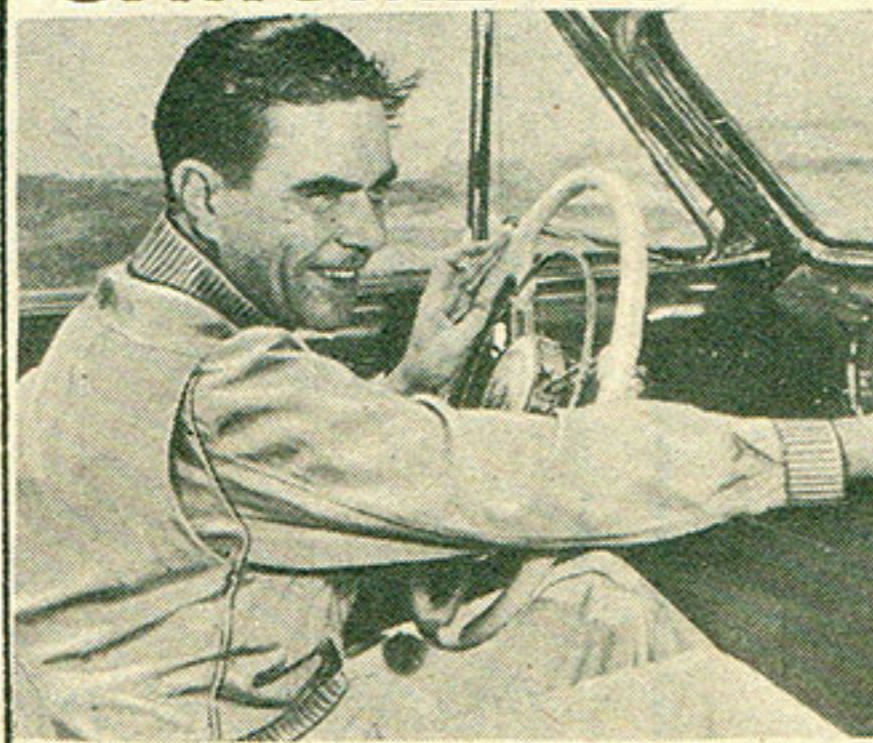
PIECES ADAPTABLES  
 de notre fabrication  
 Vente — ACHAT  
 Motos — Epaves  
 Réalésage - Embiellage  
 Pièces à la demande

## CRUPDA

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

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



c'est un

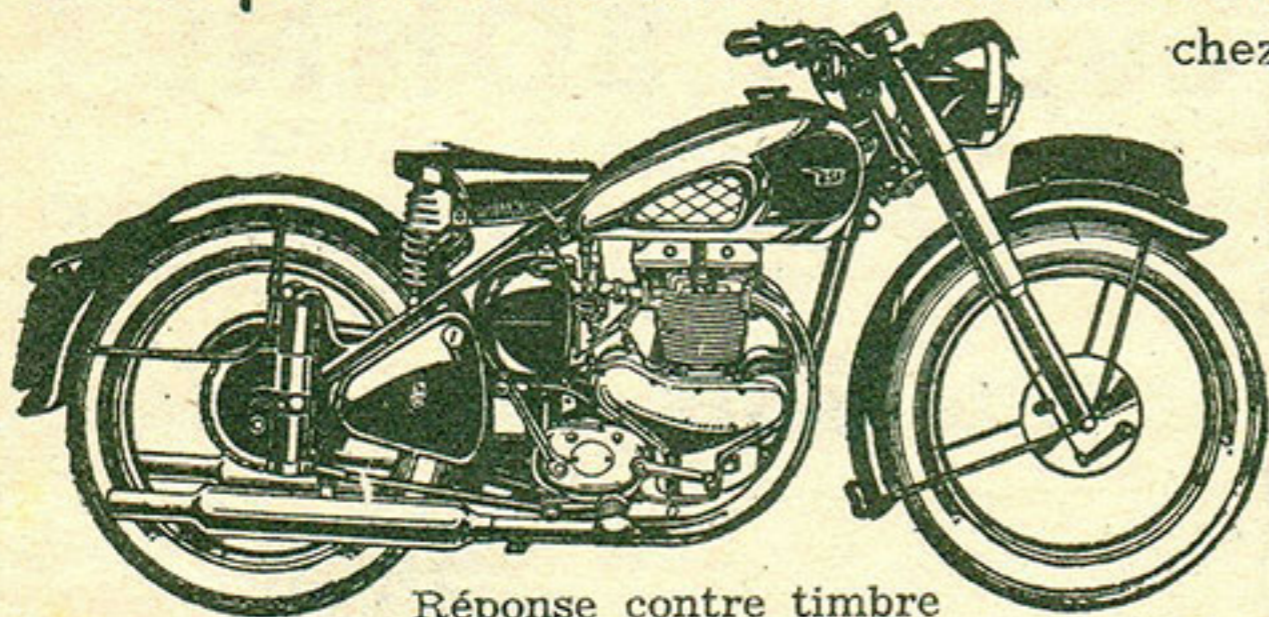
## "DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR  
 VELOS ET TANDEMS  
 2 VITESSES - REFROIDISSEMENT PAR TURBINE  
 28-30, RUE DU BORRÉGO - PARIS 20<sup>e</sup>  
 MENIL 48-47

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

**Motocyclistes !... ATTENTION !**

Il est prudent de retenir tout de suite les **BSA** et **HUNBEAM** chez **A. CHARRIER**



Réponse contre timbre

Champion de France Vitesse 1936  
 28, Rue Davoust Tél. : NORd 44-26  
 43, Av. Ed. Vaillant M° Hoche et Pte Vilette  
 PANTIN (Seine) Autobus 170 et 130  
**ATELIER DE REPARATIONS ET OUVRIERS  
 SPECIALISES POUR ENTRETIEN ET GARANTIE**  
**CREDIT** Toutes les machines livrées  
 sont traitées avec **REDEX**



**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  
 Hausses continues...  
 Consultez-nous dès maintenant  
 Nous avons disponibles  
 100 motos et vélomoteurs  
 d'occasion!*

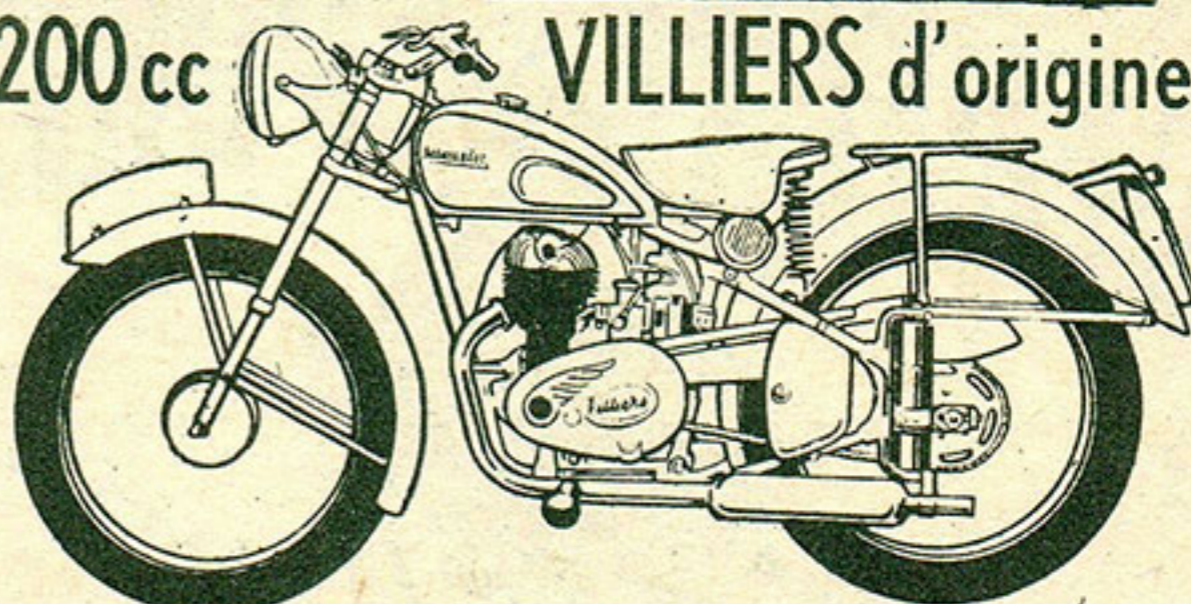
**DU VRAI  
CRÉDIT**

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

**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°  
 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)

**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° — ANJ. 12-38



**83 D K W 83**



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

UN MOTARD a pensé à vous...  
abritez vos Motos, Scooters, Cyclomoteurs  
avec

## IDEAL PROTECT

Le nouveau garage de poche breveté en  
matière plastique U.S. entièrement soudé.

Réclamez-le à votre fournisseur,  
sinon, expéditions franco de port  
contre remboursement.

Etablissements G.H., 7, rue Cleberg - LYON (5<sup>e</sup>)

30, PL. DENFERT-ROCHEREAU - PARIS - ODE. 31-91



COMMANDEZ  
DÈS MAINTENANT...

vosre moto ou  
vosre vélomoteur

vosre SCOOTER

**Geugeot**

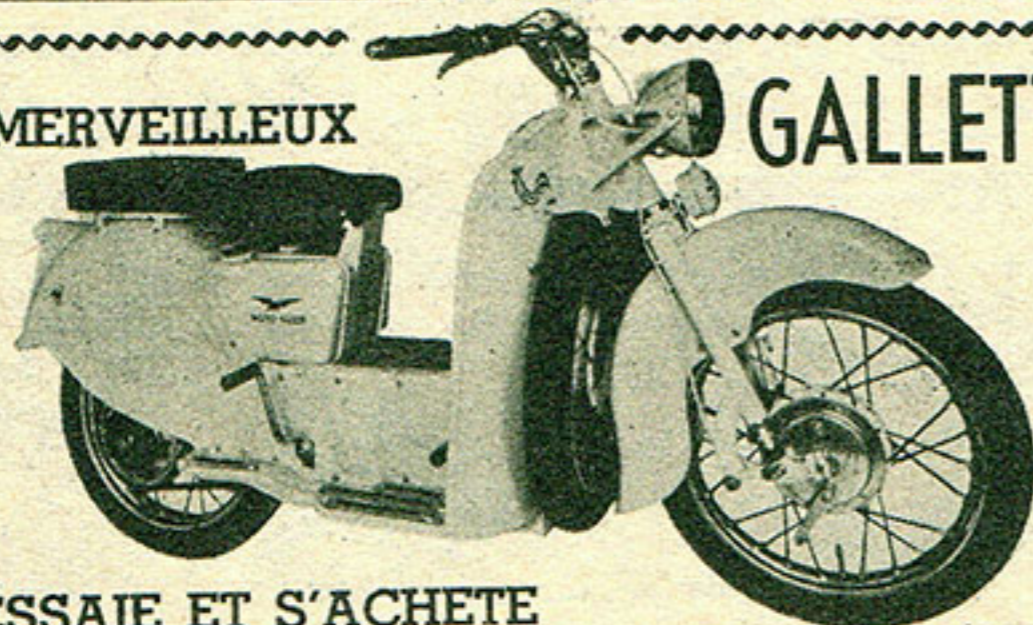
**Vespa**

LIVRAISON RAPIDE

**CREDIT 9 MOIS**

ACCESSOIRES - ÉQUIPEMENTS - STATION SERVICE

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>

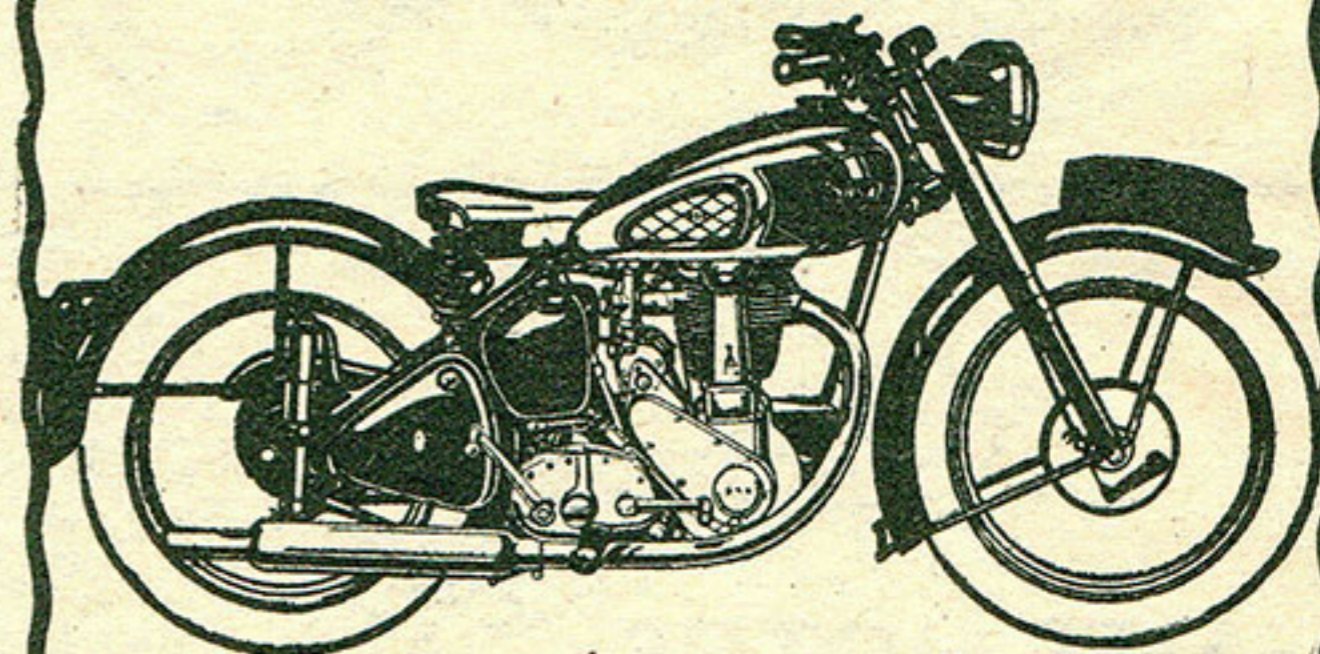
IL EST URGENT DE COMMANDER

## aux Ets BONNET

Directeur-Gérant : N. ANGELI

80, avenue du Général Leclerc - BILLANCOURT  
Tél. : MOL. 15-46

VOTRE **BSA** POUR LA SAISON



ou l'un des modèles de nos grandes marques :  
ALCYON — GIMA — GNOME-RHONE  
GUILLER — JONGHI — MALTERRE  
MOTOBECANE — TERROT

CREDIT 12 MOIS

Renseignements : 30 francs timbres. Catalogue : 50 francs

## UN DEMI-SIECLE

D'EXISTENCE DANS LA MOTO  
VOUS DONNE LA GARANTIE D'UNE  
MAISON DE CONFIANCE !

## VOLTAIRE - MOTOS

132 bis, Boulevard Voltaire — PARIS (11<sup>e</sup>)

Tél. : ROQ. 20-30

Métro Voltaire

VENTE A CREDIT

*Conditions uniques à Paris*

Agent de toutes les  
GRANDES MARQUES FRANÇAISES  
LIVRE IMMEDIATEMENT :

GUILLER

D.S. MALTERRE

JONGHI

GNOME-RHONE

MONET-GOYON

VELOCETTE

N.S.U — AMBASSADOR

etc...

Catalogue contre 30 francs en timbres



# 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

Le Numéro : 25 francs

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

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

## ◆ L'ECURIE NORTON 1952

Joe Craig a fait appel, pour la saison à venir, au champion du monde Geoff Duke, à l'australien Ken Kavanagh, vainqueur du TT de son île, un vainqueur du Manx-Grand-Prix, Dave Bennett et du précédent pilote de chez AJS : Reginald Armstrong. Avec ces pilotes, l'écurie Norton sera la plus jeune équipe d'usine, Duke ayant 24 ans, Bennett 23, Kavanagh 26 et Armstrong 22, pilotant AJS et Velocette depuis l'âge de 19 ans.

Pour le « tous-terrains », trials, etc., les noms de Draper, Young et Smith sont retenus.

## ◆ SIX JOURS INTERNATIONAUX 1952

La Grande-Bretagne ayant remporté les Six Jours 51, devait organiser cette année cette épreuve (après le désistement de la Suisse), mais finalement elle y a renoncé, car ceci exige une décentralisation générale. C'est donc en Autriche, près de Velden, station estivale, que se dérouleront les I.S.D.T. de 1952, et il est possible que le parcours traverse les Alpes Carinthiennes qui forment la frontière Austro-Yougoslave.

Un entraînement appréciable sera possible du fait du déroulement des épreuves de régularité internationales de la F.I.M. sur ce même parcours les 21 et 22 juin.

## ◆ LA DEFINITION DU CYCLOMOTEUR ALLEMAND

Le Ministre allemand de la circulation, par un arrêté qui doit prendre effet le 1<sup>er</sup> avril 1952, a défini le cyclomoteur de la façon suivante :

La machine sera une bicyclette équipée d'un moteur sans restriction de cylindrée, mais dont la vitesse ne doit pas excéder 20 kmh.

Le pilote est exempté du permis de conduire, mais il doit au moins avoir 16 ans.

On se rend compte que ces mesures ne sont pas faites pour encourager le développement du cyclomoteur dans un pays où il n'est déjà pas très répandu, mais dont certaines réalisations sont très intéressantes.

## L'assurance obligatoire

L'ACCROISSEMENT de la circulation a eu, comme première conséquence directe, mais tragique, une augmentation fatale du nombre des accidents.

Graves ou non, ceux-ci peuvent revêtir un caractère encore plus ennuyeux quand le fautif se trouve dépourvu de toute police d'assurance.

Le cas, n'est malheureusement, que trop fréquent.

Aussi, à juste titre, la nécessité d'instituer l'assurance obligatoire vient à l'esprit de chacun.

Le principe, en lui-même, ne peut trouver aucune opposition fondée, mais par contre, l'esprit dans lequel doit être appliquée la mesure sera plus sujet à la critique.

La révision des divers contrats que proposent les Compagnies d'Assurance, semble indispensable.

Car, actuellement, si chacun accepte de payer une somme rondelette, c'est parce qu'il a une utilisation quasi-journalière de sa machine. Mais combien de motocyclistes n'utilisent leur monture qu'uniquement pendant le week-end, et encore, seulement pendant la belle saison ?

Il est hors de doute qu'un monsieur qui effectue ses 100.000 kms par an risquera, théoriquement, d'accrocher (ou de l'être) plus souvent que l'utilisateur qui ne se servira de sa machine que quelques dimanches par an.

Aussi le coût élevé d'une assurance est à la base du nombre élevé de motocyclistes dépourvus de cette garantie vis-à-vis des autres usagers de la route.

La solution, bien que délicate, n'est peut-être pas si difficile à trouver.

Nous proposons, pour notre part, qu'un pourcentage des taxes diverses que prélève le gouvernement sur l'essence, serve à la création d'un fonds de garantie.

Ainsi, chacun paiera une assurance proportionnellement au kilométrage parcouru et à la cylindrée de sa machine.

De plus, chacun se trouvera assuré automatiquement dès qu'il circulera et l'absence de démarche, remplissage de formulaires, etc... simplifiera l'opération à l'extrême.

Reste à déterminer dans quelle mesure les fonds de garantie seront distribués aux compagnies existantes. Mais là, le problème sort de notre compétence et doit être résolu par les gens de la partie.

## ◆ LIBERTE DES PNEUS

Un récent arrêté a placé les pneumatiques dans la catégorie des produits dont les prix sont en liberté contrôlée. L'assainissement du marché semble être la cause d'un retour vers une liberté totale qui ne saurait se faire attendre, le marché étant redevenu normal pour beaucoup de catégories de pneumatiques.

## ◆ RACERS 500

200 kmh., telle est la vitesse que doit atteindre, d'après ses constructeurs, MM. Olaf Poppe et quatre de ses camarades, la voiture formule n° 3 qu'ils ont construite à leurs moments de loisirs. Le moteur est un 500 BSA bicylindre. Boîte 4 vitesses, traction avant. Le poids de cette machine n'est que de 245 kilos.

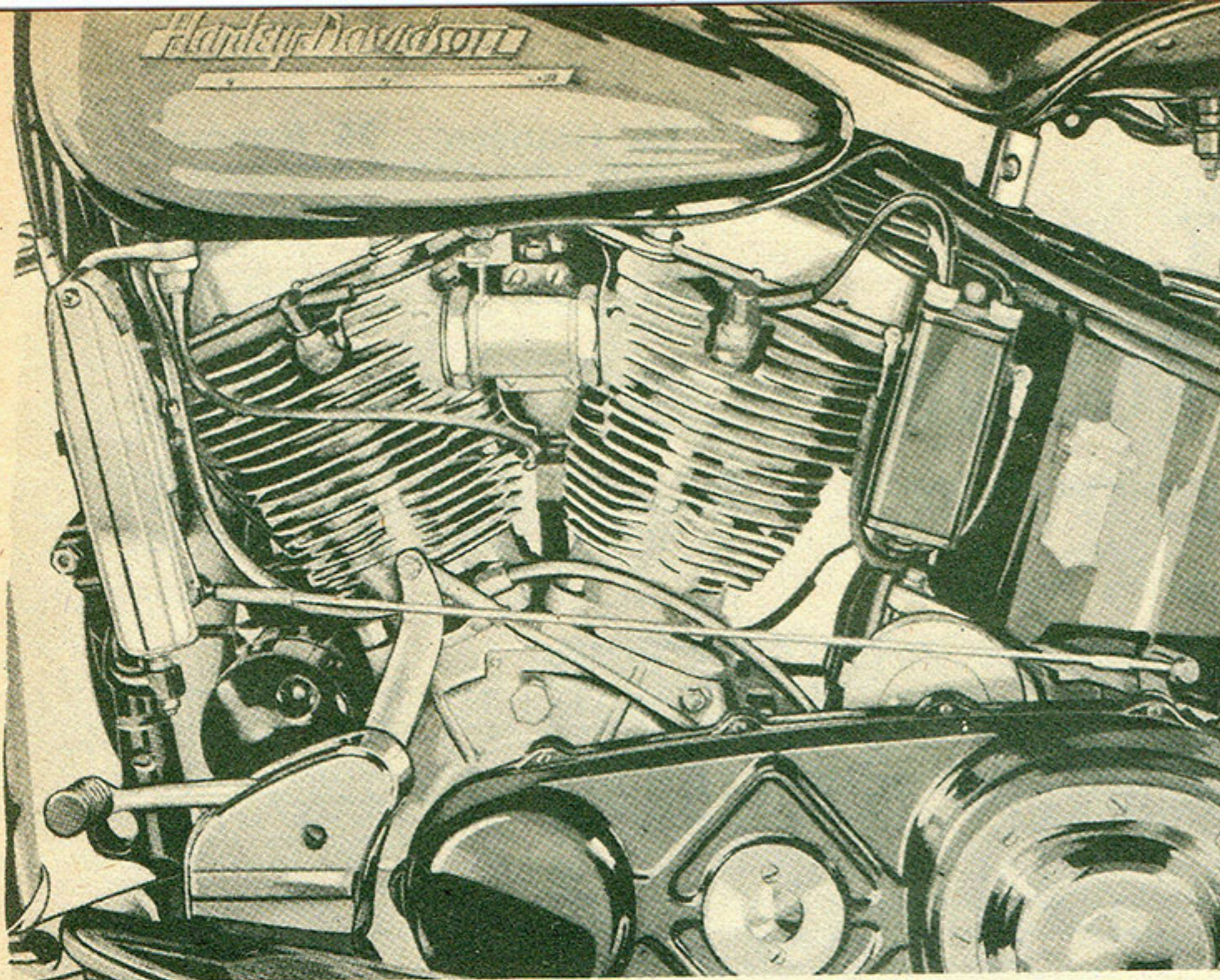
## ◆ PRODUCTION B.M.W.

C'est le 5 décembre que la cinquante millième BMW est sortie de la chaîne de montage des usines de Munich, depuis la reprise de son activité, en 1949. Depuis cette date, 47 nations ont importé ces machines bien connues, tant en flat-twins de 500 et 600 qu'en monos 250 et les autorités américaines commencent elles-mêmes à s'intéresser à ces motos qui, en dépit de droits de douane élevés, sont réclamées dans tous les pays.

## ◆ TUNNEL SOUS LE MONT-BLANC

Le fonds d'investissement routier va peut-être aplanir les difficultés qui se présentaient à l'occasion du percement d'un tunnel sous le Mont-Blanc, entre la France qui désire fournir sa part (20 millions frs suisses) moyennant un emprunt et les autres parties en présence qui auraient voulu que cette part soit versée en capital, sans intérêt, par le gouvernement français.

Une partie des 29 milliards attribués au fonds d'investissement permettront la mise en œuvre du tunnel qui doit être fini en 4 ans. Cette réalisation rentable (économiquement et politiquement) rentre dans le plan de modernisation des routes françaises.



Les grosses cylindrées de chez Harley-Davidson sont enfin munies d'un sélecteur au pied. Remarquez le relai de la commande d'embrayage.

#### ◆ LA « SQUADRA » GILERA POUR 52

Les bruits qui ont couru sur l'éventuel transfert des hommes de tête de la marque Gilera, Masetti et Pagani ne sont pas confirmés, mais bien au contraire, la grande marque Milanaise leur adjoindra comme l'an passé le prestigieux Milani, épaulé par la révélation de Monza : Liberati.

La 500 4 cylindres a encore gagné en accélérations et en vitesse, et dès à présent réalise aux essais des moyennes qui en général deviennent le record de la piste. Parallèlement la « Saturno double arbre » est déjà remarquablement rapide et maniable. Mais la préparation hivernale de l'écurie ne s'en tient pas là et une 250 twin entièrement inédite, dérivée du 4 cylindres, serait déjà aux essais et peut-être suffisamment avancée pour le début de saison. De toute façon, la catégorie 250 semble intéresser très fortement la marque qui est en train de remettre au « goût du jour » sa formidable 250 4 cylindres à compresseur, qui du fait de l'interdiction de ce dernier n'avait jamais été produite sur un circuit.

#### ◆ LA BMW R 67/2 EST EN FRANCE

Lors d'une récente visite chez Monsieur Latscha, nous avons pu voir en magasin plusieurs machines de ce type.

Rappelons les améliorations qui ont été apportées au modèle précédent qui connaît un beau succès chez les sidecaristes :

Une augmentation de la puissance utile de 2 CV a été obtenue par une élévation du taux de compression qui est passé de 5,6 à 6,5 : ceci permet un gain de vitesse de l'ordre de 5 kmh.

Pour assurer de façon plus efficace encore, le frein avant est maintenant muni de deux cames.

Pour l'utilisation du side, la démultiplication interne de la 1<sup>ère</sup> est passée de 3,6 à 4.

A ceci ont été ajoutées quelques modifications de détail, tels : le pignon de commande d'arbre à cames en dural, un couvercle de filtre à air couleur alu, bé-

quille centrale élargie, outillage encore plus complet, joint étanche au coffre à outils, carter de boîte de vitesses prolongé pour masquer l'accouplement caoutchouc du cardan.

#### ◆ PARIS-NICE 1952

La nouvelle commission sportive du Moto-Club de Nice, qui organise tous les ans l'épreuve classique de Paris-Nice, a décidé pour l'année 1952 d'augmenter les difficultés imposées aux concurrents. A cet effet, les moyennes seront beaucoup plus élevées et plusieurs grands cols tels que le Galibier (2.600 m.), le Lautaret (2.058 m.) et l'Izoard (2.360 m.) seront à franchir.

#### ◆ UNE NOUVELLE MARQUE ALLEMANDE EN FRANCE

C'est à Ladevèze que la Maison U.T., de Stuttgart-Mohkingen, a confié l'importation de ses machines en France.

L'U.T. fabrique les modèles suivants :

K.T.N. 125 cmc.

K.T.N. 175 cmc.

K.T.V. 175 cmc.

T.S. 250 cmc. (2 types).

Les 250 sont des machines mono ou twin à suspension AR oscillante, selle double, et moyeux freins centraux.

D'autre part, Monsieur Ladevèze est aussi représentant exclusif pour les machines et pièces détachées Ariel dans les départements du Var, Vaucluse, Bouches du Rhône, Gard et Alpes Maritimes.

## Informations

Comme chaque année, « Moto-Revue » édite son calendrier. Présenté sur carton fort, dans un format de 21x40 cm., ce calendrier est en vente à nos bureaux au prix de 120 frs. Envoi par poste : 150 fr.

Moto revue

12 rue de Clugy Paris-8

1952	JANVIER-1	1952
LUNDI	31 7 14 21 28	4
MARDI	1 8 15 22 29	5
MERCREDI	2 9 16 23 30	6
JEUDI	3 10 17 24 31	7
VENDREDI	4 11 18 25	8
SAMEDI	5 12 19 26	9
DIMANCHE	6 13 20 27 3 10	10



...Qu'une machine d'origine Universal transformée par un technicien en double ACT et munie de plusieurs carènes, courrait sur des circuits la saison prochaine.

...Qu'une certaine firme italienne aurait l'intention de s'attaquer au record de Herz en 500 cmc. (vitesse pure) avec une 250 cmc. !

...Que la Maison Husqvarna sortirait une 500 cmc. inspirée de la technique anglaise. Cette moto serait une vertical-twin à culbuteurs et boîte séparée.

...Que la jeune marque italienne Rumi procède à la mise au point d'une 250 cc. twin à cylindres horizontaux, distribution par double arbre à cames, bloc-moteur et que les résultats au banc sont assez satisfaisants pour envisager la participation de cette machine aux épreuves de début d'année.

...Que la grande marque d'Arcore, Gilera, s'intéresse également aux « quart de litre » et sortirait prochainement une « compétition » de cette cylindrée. On ne sait pas encore si ce sera une moitié de la 4 cylindres, ou bien le prototype de la 250 quatre cylindres à compresseur, remise au goût du nouveau règlement.

...Que Benelli vient de commercialiser une 250 vertical twin culbutée, à usage touristique et qui dispose de 16 CV !



Ce 4 cylindres, nous le connaissons de longue date, mais l'interdiction d'en parler faisait que nous gardions jalousement le secret.

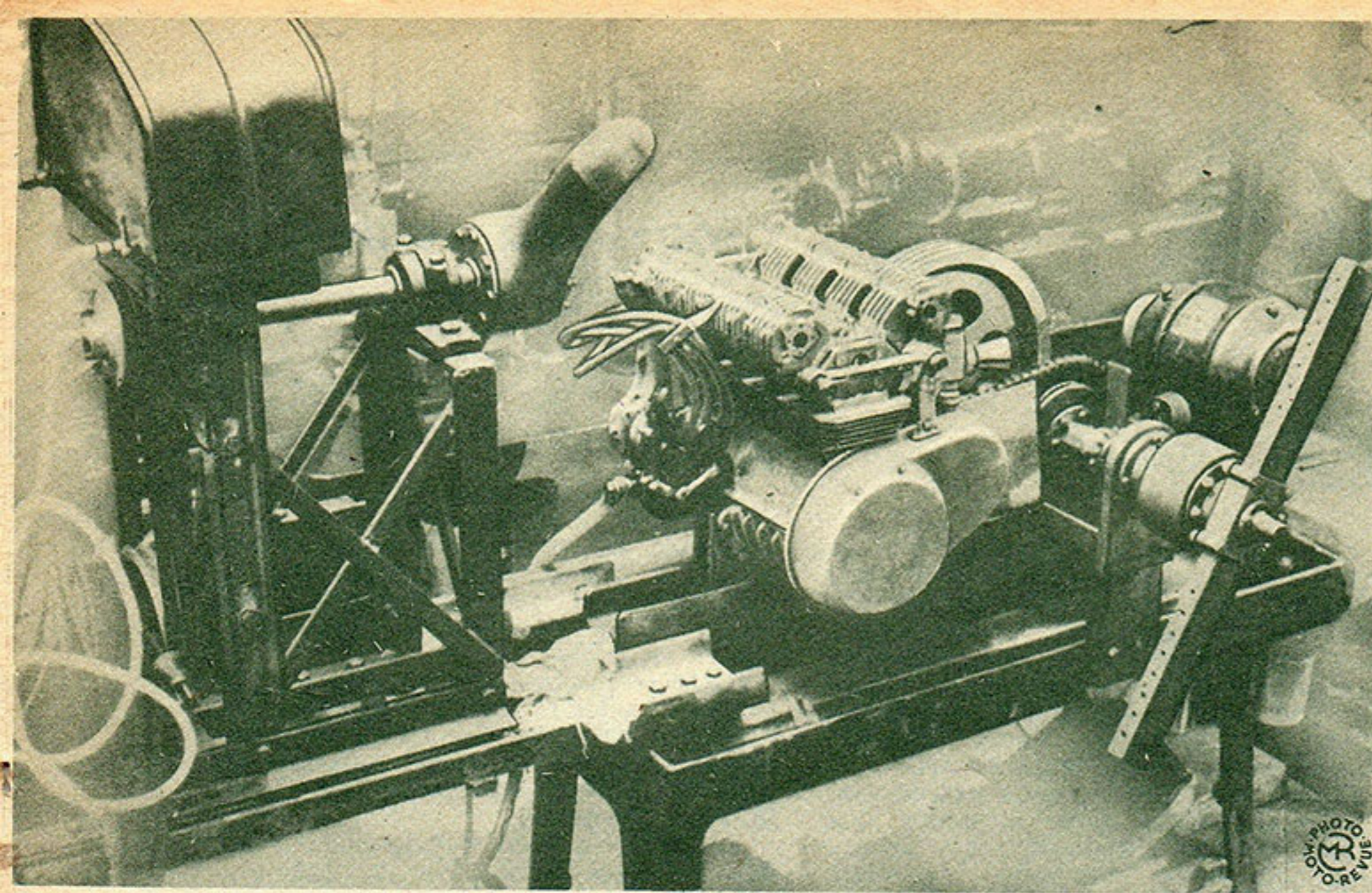
Sa création remonte à l'époque où l'on croyait (nous y compris) au développement du mouvement Racer 500.

Les moteurs n'existaient pas.

Les monos à culbuteurs que l'on pouvait trouver sur le marché français suffisaient tout juste à faire connaître aux aspirants pilotes les premières joies de la compétition.

Mais en face du JAP des Cooper de l'époque, nous n'avions rien de bien sérieux à opposer (à l'époque, les 500 DB en étaient à leur début).

En compagnie d'un collaborateur, notre ami entreprit calculs et dessins.



Une exclusivité

*Moto*  
revue

## Un 4 cylindres compétition FRANÇAIS !..

**L**ES français, Dieu merci, perdent difficilement leur enthousiasme. Et pourtant ! Ne serait-ce que dans notre monde motocycliste, celui qui veut aller de l'avant ou innover se voit bien rarement épaulé.

L'exemple ne vient plus d'en haut.

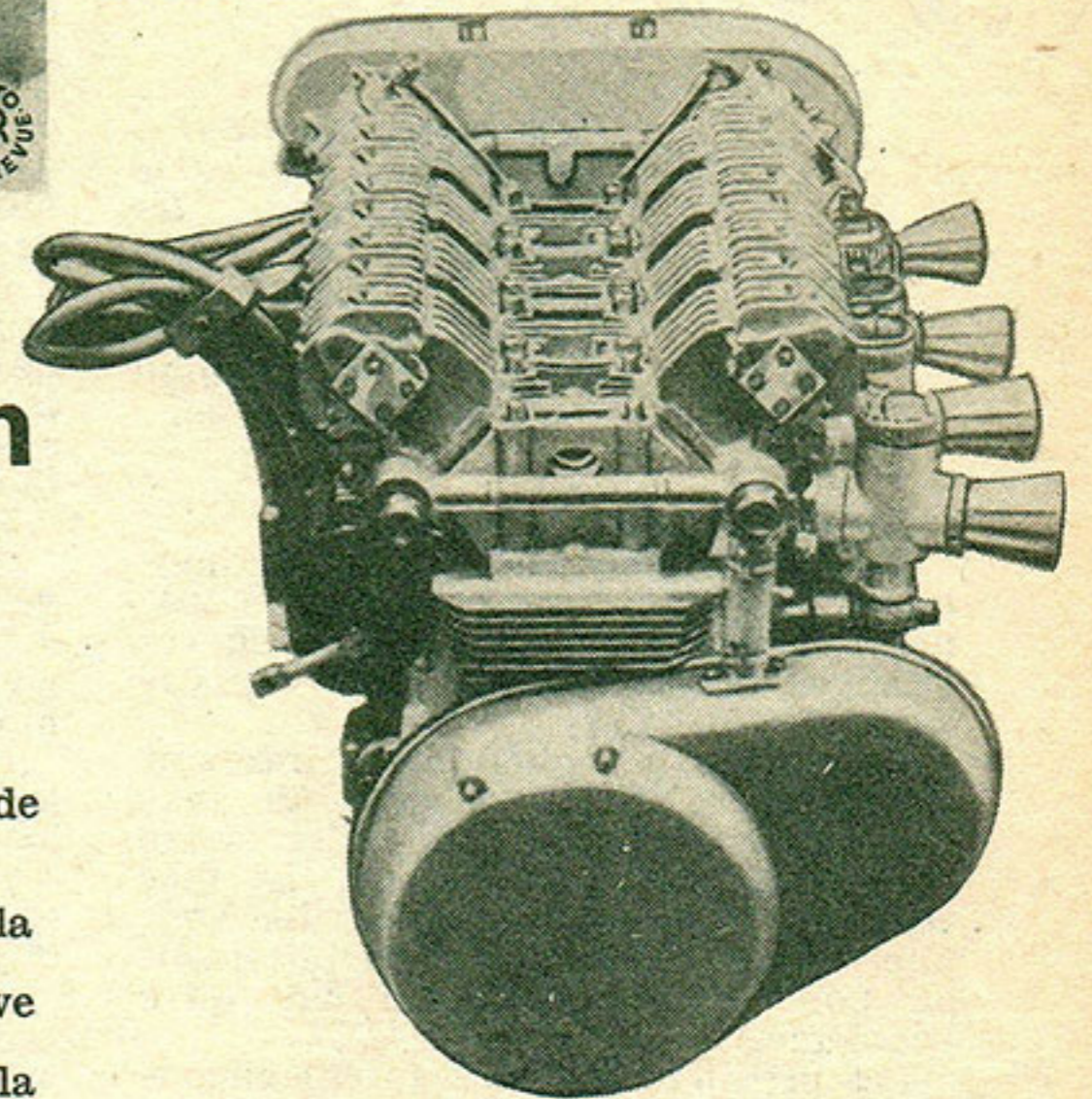
Ce n'est plus le grand constructeur, mais le modeste artisan, qui indique la voie à suivre.

Ce que cinquante fois nous avons répété, au sujet de la compétition, se trouve confirmé une fois de plus.

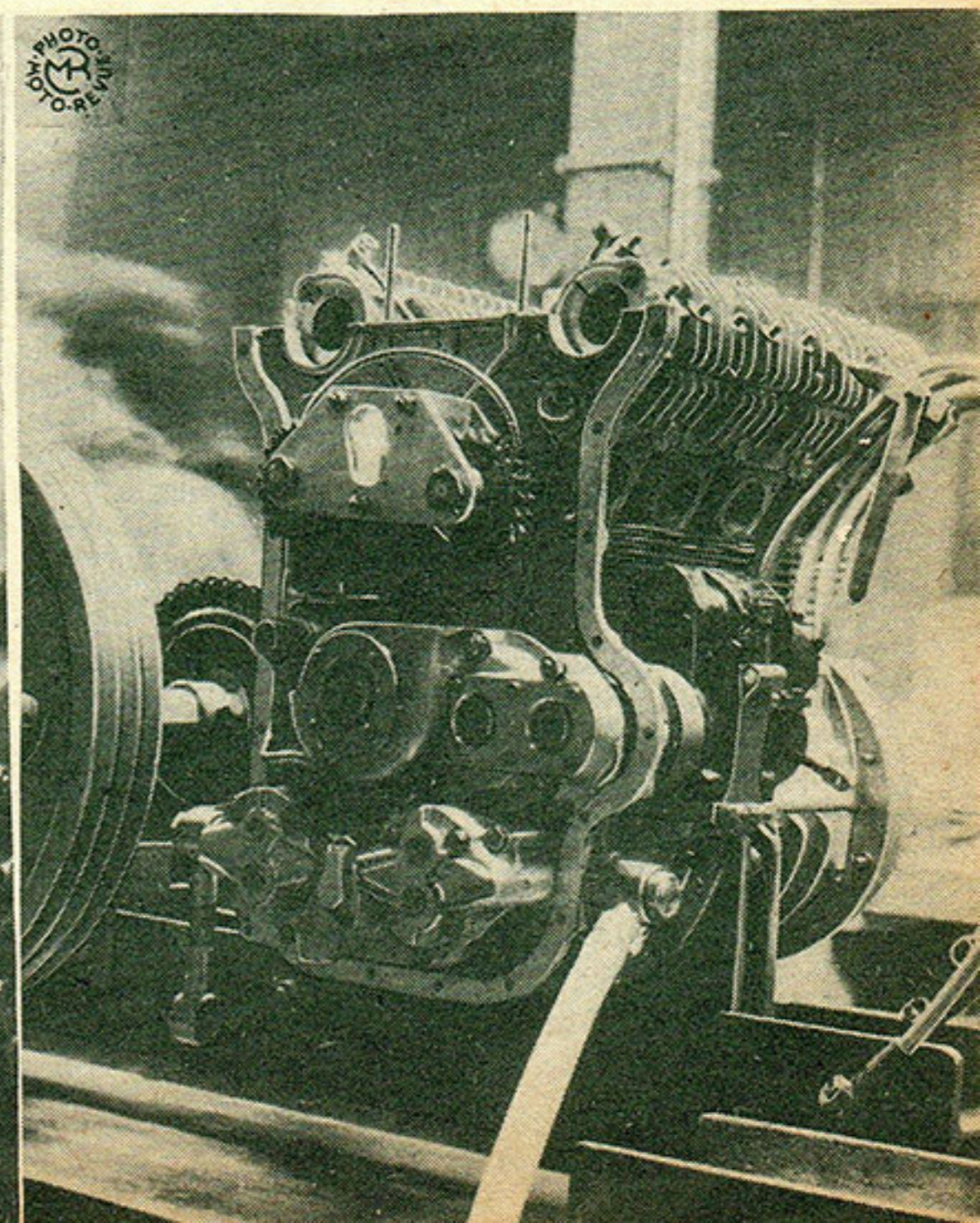
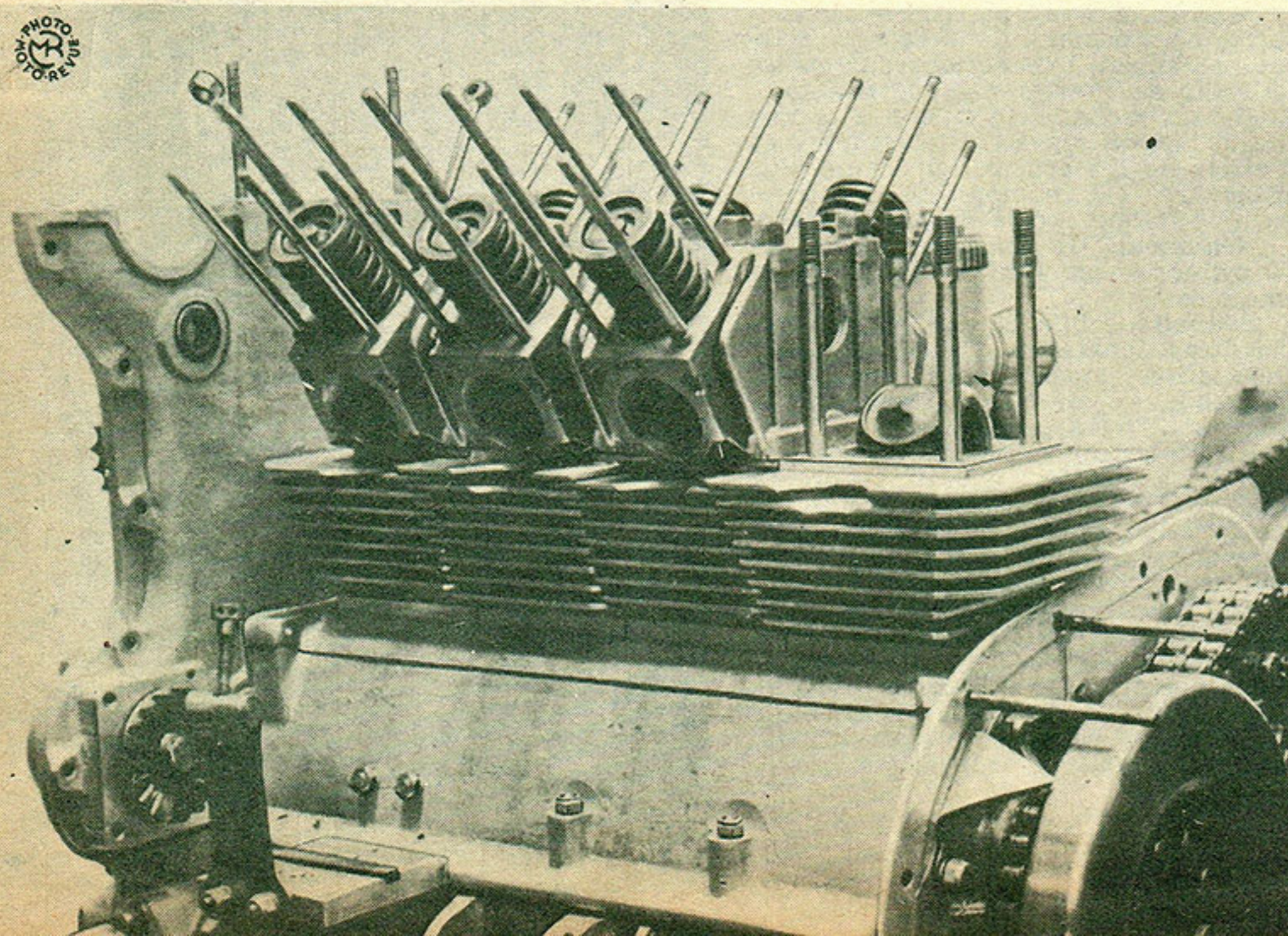
Un quatre cylindres français de compétition !!!... Aussi incroyable que cela puisse paraître, cela existe. Nous l'avons vu, palpé, admiré, et s'il ne nous a pas été donné de l'entendre tourner, c'est parce que son auteur et metteur au point était en train de lui adjoindre quatre nouveaux carbus.

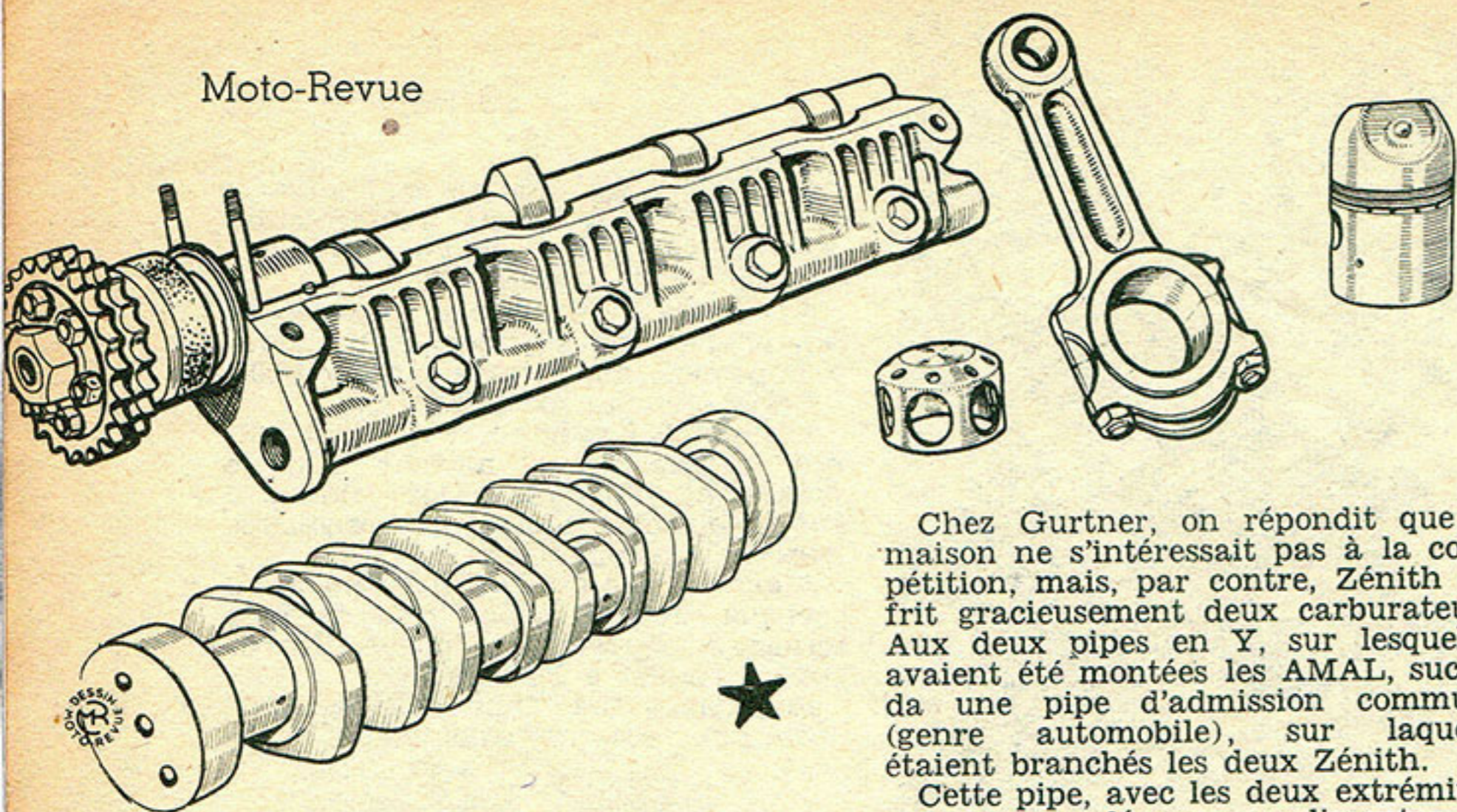
Nous l'avons découvert, non pas dans un des ateliers de l'un de nos constructeurs les plus connus, mais chez un artisan de la région parisienne, spécialiste de la mécanique de précision.

Sur son insistance, nous taisons le nom de ce « mordu » qui désire effectuer l'ultime mise au point dans la tranquillité et sans publicité tapageuse, bien que sa réalisation en vaille la peine.



*Le moteur fixé au banc d'essai (en haut). Distribution et culasse enlevées (en bas à gauche), on aperçoit le piston très bombé. Notez la chaîne double de transmission et le volant en acier. Ci-dessous : côté distribution, carter enlevé.*





Remarquez en haut :  
les profils de came  
très pointus, les  
poussoirs très ajou-  
rées, la bielle d'un  
aspect massif et ci-  
dessus, le vilebrequin  
d'une seule pièce.

Ils virent tout de suite grand.

Les pièces pour constituer deux moteurs complets, furent coulées et usinées, et de nombreuses pièces de rechanges furent rangées dans des caisiers.

A l'époque, pas plus que maintenant d'ailleurs, il ne fut question de réaliser un châssis, ou un cadre, voire même une boîte de vitesses. Le moteur les intéressait seul, et ils voulaient que celui-ci fut parfaitement au point avant d'attaquer un autre problème.

Les premiers résultats furent encourageants.

Les pièces semblaient bien calculées. Aucun échauffement anormal, et bien qu'incomplètement rodé, à 8.000 t.-m., aucun signe de serrage.

Ce départ était trop beau.

Bien vite, l'on s'aperçut que le moteur ne respirait pas. Et pourtant, des soupapes de 30 mm de passage des gaz ne sont pas des plus courantes, pour un 125, à tel point que, tant que l'on n'a pas une culasse démontée sous le nez, on reste un peu sceptique.

Les arbres à cames, de leur côté, donnaient 8 mm 5 de levée, et l'affolement de la distribution n'était guère à craindre, car chaque soupape est rappelée par des triples ressorts concentriques, dont la tare totale est de 90 kgs.

A l'époque, deux AMAL T 10 RN étaient montés, et c'est avec eux que les 8.000 t.-m. furent atteints, gaz ouverts en grand.

En considérant les échappements, l'on constatait l'apparition de flammes bleues, rouges, jaunes, se succédant sans ordre précis, et d'un tube à l'autre.

Au démontage, les bougies ne comportaient aucune trace de fatigue, et de curieuses veines de calamine sur les pistons très bombés (signés Monopole Poissy) révélaient une carburation imparfaite.

Notre artisan, loin de se décourager, songea à monter 4 AMAL, mais les dimensions de ceux-ci rendirent le problème impossible.

Il fallait trouver autre chose.

Chez Gurtner, on répondit que la maison ne s'intéressait pas à la compétition, mais, par contre, Zénith offrit gracieusement deux carburateurs. Aux deux pipes en Y, sur lesquelles avaient été montées les AMAL, succéda une pipe d'admission commune (genre automobile), sur laquelle étaient branchés les deux Zénith.

Cette pipe, avec les deux extrémités, non pas coudées, pour alimenter les deux cylindres extrêmes, mais terminées par deux bouchons, répondait aux prescriptions de Cozette, fervent partisan de l'alimentation à choc.

Les résultats ne furent malheureusement pas plus encourageants, et finalement, bien que des spécialistes de la carburation automobile le déconseillèrent, la décision fut prise de monter 4 carburateurs.

Lesquels ?

Tout bonnement ceux qui font merveille sur les quatre cylindres transalpines, et lorsque nous sommes arrivés dans l'atelier, notre artisan montait ses Dell'Orto.

Les résultats, nous les ignorons pour le moment, mais ce choix semble être le bon.

Malheureusement, depuis les premiers travaux, bien des choses ont changé.

Le mouvement Racer 500 ne souffre pas d'une croissance trop rapide, bien au contraire, il végète à tel point que personne ne lui fait plus confiance.

Certains préconisent une cylindrée de 750 cmc., d'autres l'abandonnent comme un parent pauvre, pour des cylindrées supérieures, et finalement notre ami se retrouve avec un 500 sur les bras, qui lui a coûté une petite fortune.

Une seule porte de sortie, la compétition motocycliste.

Mais la machine ne semble pas être prête pour demain. Le moteur ne donne pas encore tous ses chevaux, cadre et boîte de vitesses sont inexistantes.

Il faut reconnaître qu'il y a encore beaucoup de travail à accomplir, et l'effort de cet artisan est encore plus méritoire, car nombre de constructeurs auraient reculé devant la tâche.

Néanmoins, la confiance règne. Le 4 cylindres est l'enfant chéri de la maison.

Souhaitons que la carburation, qui fut trop longtemps l'écueil de cette réalisation, s'avère enfin excellente, afin que les auteurs puissent s'attaquer à d'autres problèmes.

En attendant, mille fois bravo.

Nous avons de nouveau la preuve que les français s'intéressent à la compétition, et qu'il reste encore quelques passionnés de la belle mécanique qui sacrifient tout pour elle.

Nos lecteurs comprendront certainement l'intérêt de cette réalisation, et pour calmer leur soif, qu'ils se persuadent que nous les tiendrons toujours au courant de l'évolution de ce 4 cylindres, qui, espérons-le, fera demain briller les couleurs françaises.

## DESCRIPTION TECHNIQUE

Moteur quatre cylindres à refroidissement par air, de 500 cmc. Alésage et course de 54 mm.

La distribution par double arbre à cames en tête, est commandée par une chaîne double, enfermée sous carter étanche situé sur le côté droit du bloc.

Deux double-pignons intermédiaires donnent à la chaîne la forme en Y désirable, en servant de tendeurs. Les arbres à cames, avec portées de cames chromées, reposent sur les cinq paliers lisses des boîtiers d'arbres à cames en dural.

Cette technique, qui consiste à faire tourner l'acier contre le dural directement, se retrouve encore sur le vilebrequin et donne toute satisfaction (paliers antifriction spécial de l'Aluminium Français).

A l'examen, bien que le moteur ait déjà pas mal tourné, l'on constate encore les traces d'usinage sur les paliers, ce qui prouve que la pression au mm<sup>2</sup> est minime.

Ceci est d'ailleurs le résultat d'un excellent graissage.

L'huile sous pression arrive sur la partie supérieure des boîtiers. Une canalisation intérieure, avec des perforations débouchant en face de chaque palier et de chaque came, assure un graissage efficace.

(Suite page 41)

Notez les deux pompes à huile situées à la base du moteur.

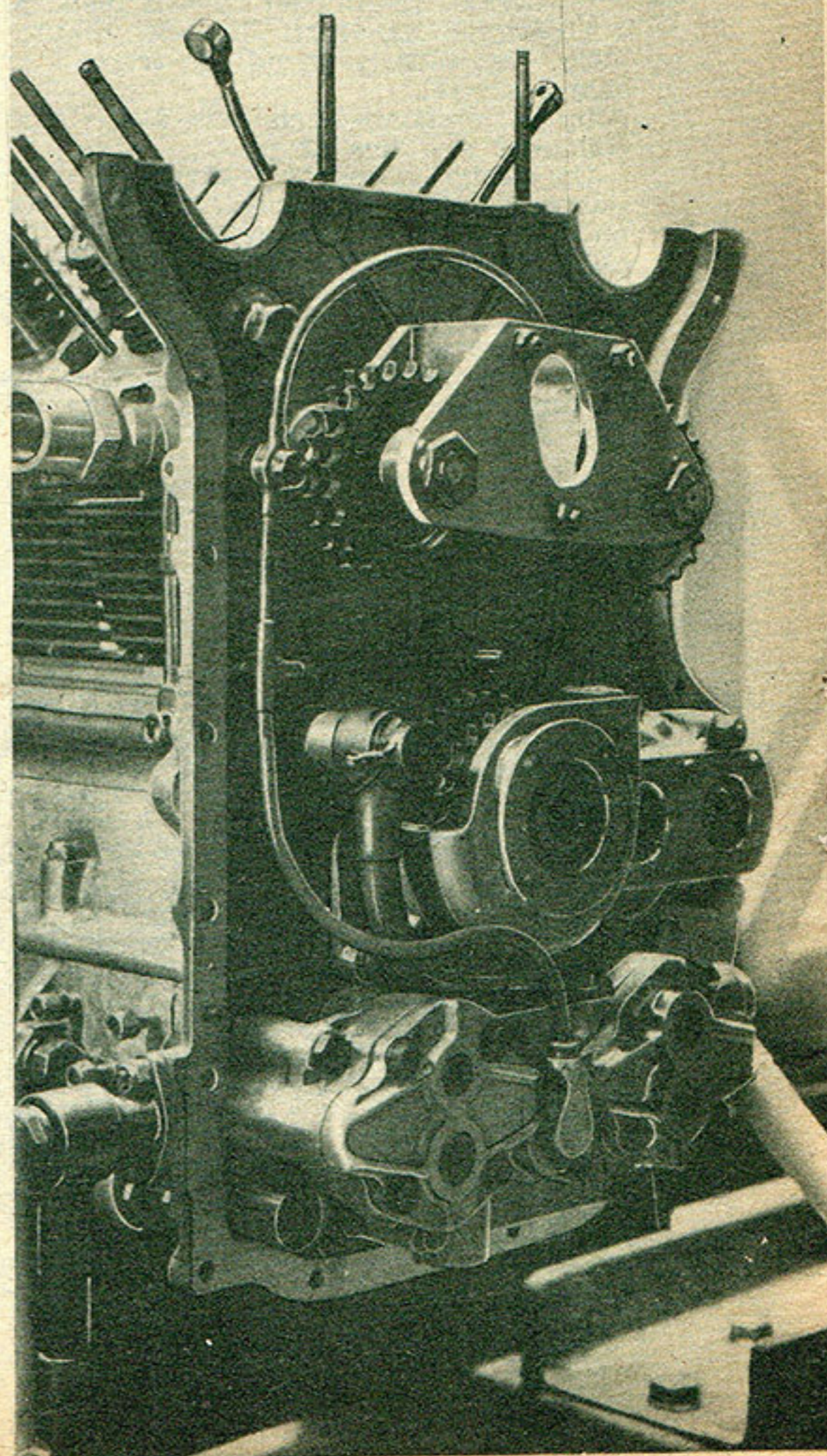
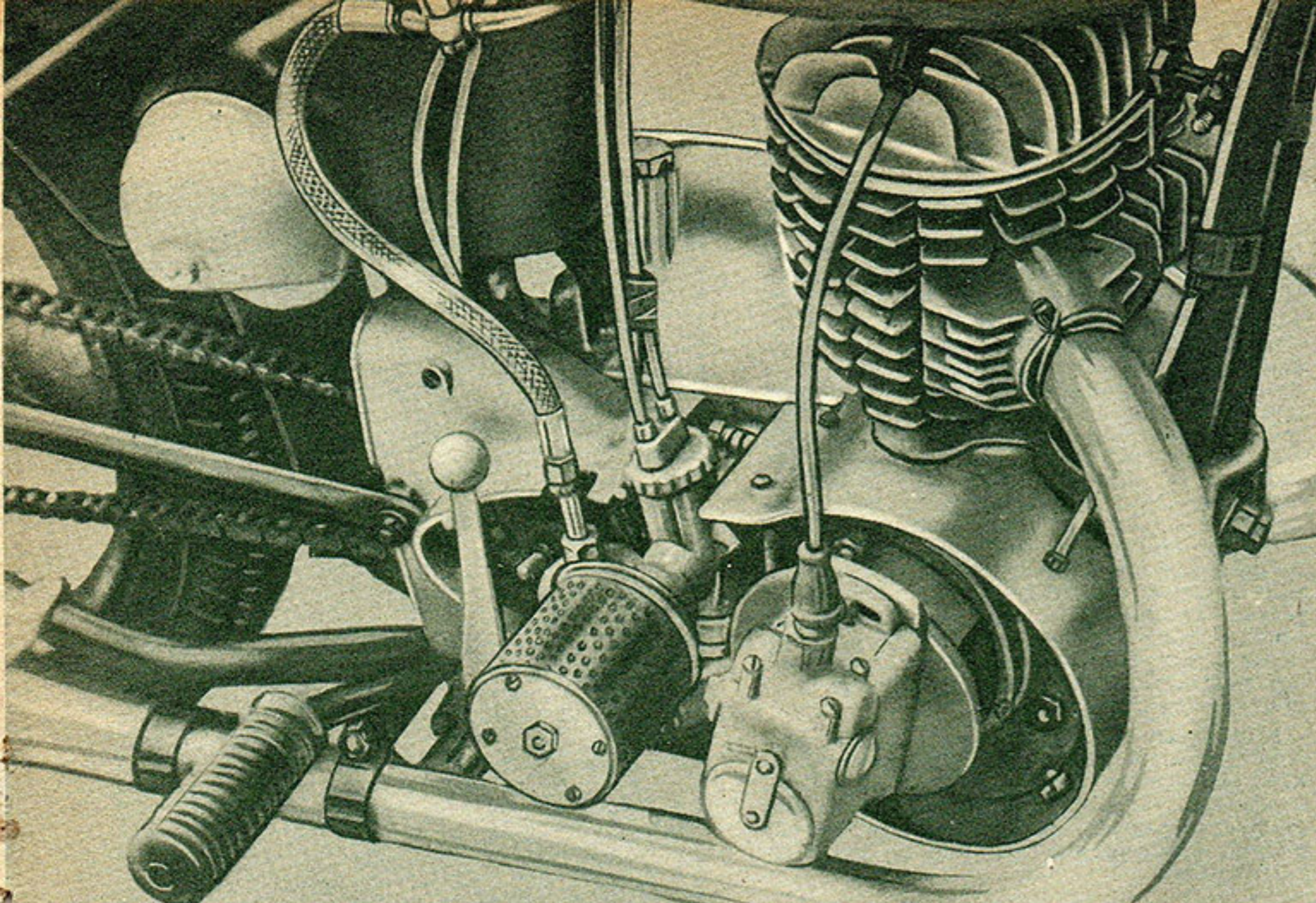


PHOTO  
O. REVUE



*Ci-contre .  
Le 250 Hérisson T.W.N. se prête admirablement au gonflage par son décalage des bielles et son distributeur rotatif réglable. Cette machine est celle de St-Vanne qui a remplacé l'allumage d'origine par une magnéto*

Dans certains moteurs bien refroidis, on peut atteindre un taux de compression de 10 à 1 et dans le cas d'un petit moteur de 12 à 1.

Il existe d'ailleurs dans le commerce des culasses adaptables à grandes ailettes et taux de compression élevé qui permettent des performances intéressantes.

Pour terminer cet aperçu des difficultés rencontrées pour gagner un peu de vitesse et de puissance, nous allons entrer dans les détails de l'allumage. Lors de l'augmentation de régime, l'avance doit, elle aussi, être quelque peu augmentée, mais pour cela comme pour le reste, il ne faut qu'une très légère augmentation, de façon que le point d'allumage soit entre 30 et 35° avant le point mort haut.

## Le gonflage du deux temps

Suite du  
N° 1.063

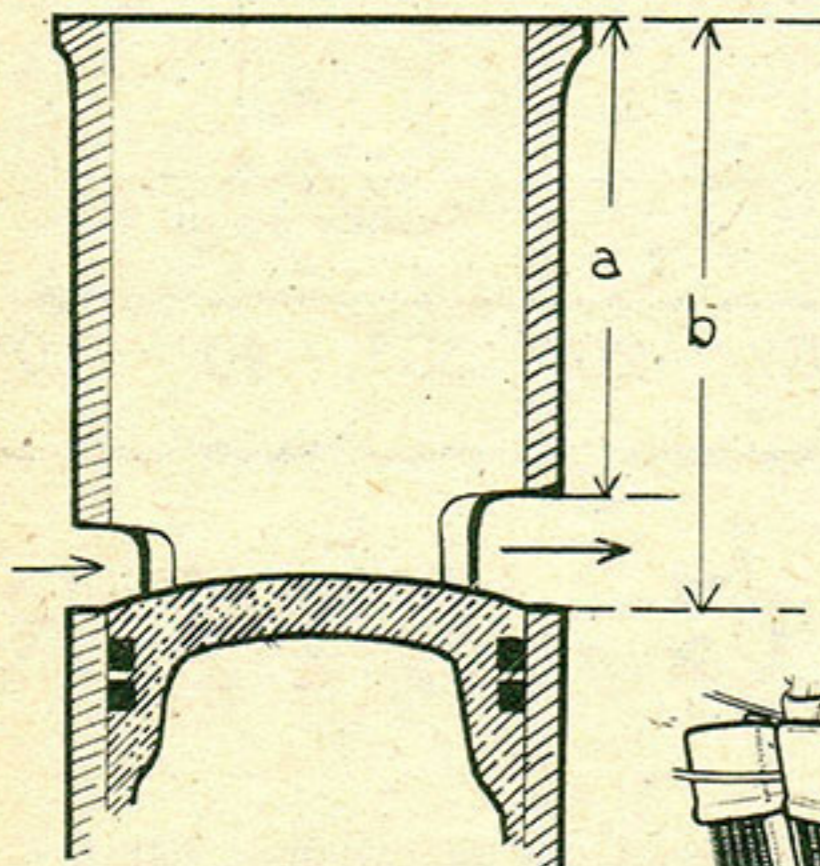
On commencera par déterminer la cylindrée exacte engendrée par le déplacement du piston. Ceci représente le volume V, puis ensuite le piston au point mort haut, on remplit la culasse d'huile fluide, versée par le trou de la bougie.

$$t = \frac{V + v}{v} = 1 + \frac{V}{v}$$

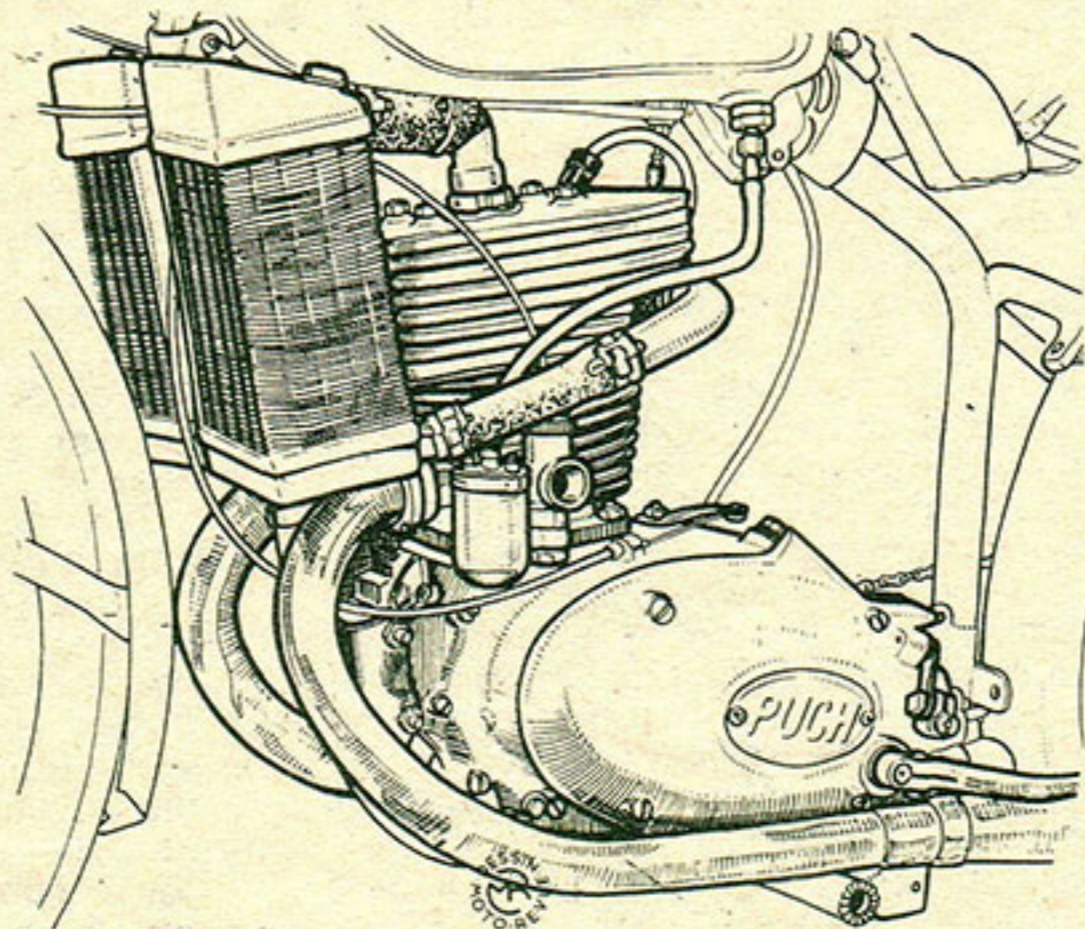
Il est évident qu'il suffit de diminuer le volume de la chambre pour augmenter le taux, mais cela ne peut se faire indifféremment, tout d'abord par le fait que la culasse ne supporte pas toujours d'être descendue sans toucher le piston, spécialement dans le cas d'un déflecteur, que l'indice d'octane du carburant cause très vite la détonation, et aussi le fait qu'à partir d'une certaine limite, l'accroissement de puissance n'est pas proportionnel à l'augmentation du taux de compression. Nous conseillons de s'en tenir aux possibilités du supercarburant qui permet des ravitaillements pratiques, les mélanges essence-benzol ou benzol-alcool étant d'un prix trop élevé et introuvables dans les stations-service. Disons pour clore les renseignements relatifs au taux de compression, qu'à la suite de l'accroissement de puissance se produi-

Le choix de la bougie est extrêmement important. L'élément qui caractérise une bougie est son degré thermique. Ce degré thermique est indiqué par les constructeurs d'une manière plus ou moins personnelle et qui ont chacun une graduation allant de la chaude pour moteurs fixes à bas régimes, jusqu'aux

*Ci-dessous, fig. 9 : la courbe indique le taux de compression moyen à adopter sur une machine de série suivant l'indice d'octane du carburant employé et inversement.*



*Ci-dessus : dans un deux temps, la distance «b» représente la course géométrique et la distance «a» la course utile effective. A droite : le 125 Puch de Matéos qui a été gratifié d'une culasse à refroidissement liquide par M. Loupiac.*



Cette huile étant versée à l'aide d'une éprouvette graduée, on pourra déterminer ainsi le volume de la chambre d'explosion. Ce volume est représenté par la lettre v et le taux de compression « t » est obtenu comme suit :

ront des efforts supplémentaires sur toutes les pièces et qu'il convient d'améliorer le refroidissement et le graissage qui doit passer à 10 ou 11 %.

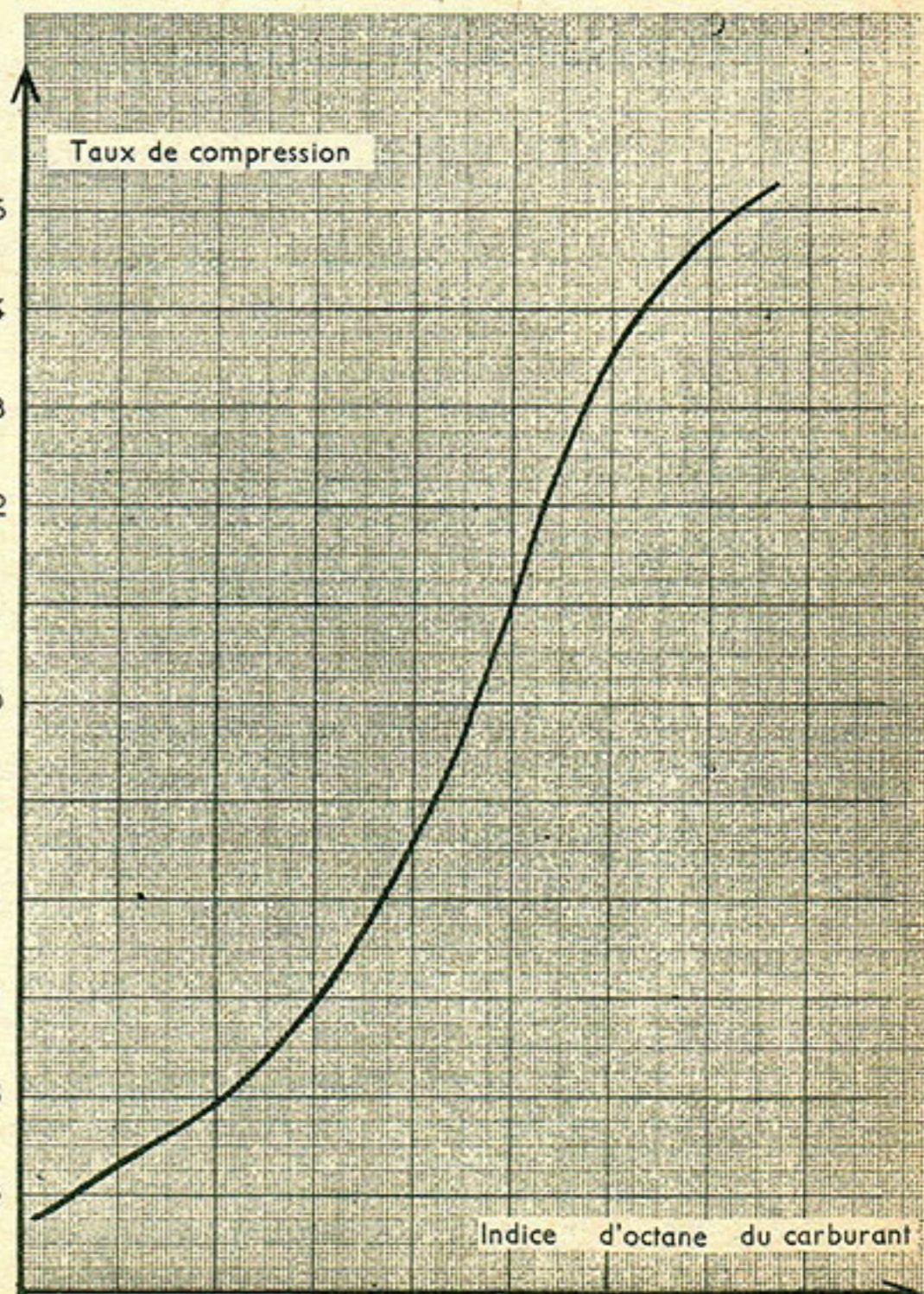


Fig. 9 60 70 80 90 100 110 120 130

froides pour moteurs de course. Certaines marques italiennes (Marelli, Maserati) et allemandes (Bosch, Béru) indiquent ce degré par des chiffres identiques et au moyen desquels on peut immédiatement repérer le degré de la bougie. Les anglais et américains ne font pas malheureusement de même, mais voici un petit tableau de classification des principales bougies froides de ces pays :

BUGIES 14 mm.			
DEGRE	K.L.G.	CHAMPION	LODGE
145 - 175	FL-50	—	HRNP
145 - 175	—	J6	HN
145 - 175	F-70	L-10-S	H-14
145 - 175	—	L-A-10	—
200 - 250	F-80	L-11-S	HNP
250 - 275	—	—	HH-14
275 - 300	—	—	HHLN
300 - Course	646	LA-14	RL-47
320 - Course	689	LA-11	R-49

Notons en passant que le guide d'allumage Champion donne comme bougies pour hors-bords de course les modèles F-11-S et R-2-S, ces moteurs hors-bords étant des 2 temps très poussés.

Une bougie donne de bons résultats quand les électrodes se maintiennent dans une moyenne de température de 450 à 550°. Si la température est inférieure, la bougie est trop froide et elle s'encrasse très rapidement ; si, au contraire, elle dépasse ces limites, la bougie est trop chaude et provoque l'auto-allumage, accompagné du cognement bien connu. Il faut par conséquent essayer méthodiquement divers types de bougies, afin d'en effectuer une classification suivant la manière dont on utilise la machine. Dans le cas du deux temps, la présence d'huile dans le carburant complique quelque peu les opérations, mais la pratique enseigne qu'un fort pourcentage d'huile, aux alentours de 8 à 10 %, réduit considérablement les ennuis de bougie. Pour juger si une bougie est trop chaude ou trop froide, son aspect est suffisamment explicite pour indiquer si elle convient ou non.

Nous terminerons là cette longue et... très rapide discussion sur le deux temps hors-série, mais nous espérons pouvoir la reprendre bientôt, et cette fois avec des chiffres à l'appui, et à la lumière d'expériences réalisées sur un type de machine bien connu.

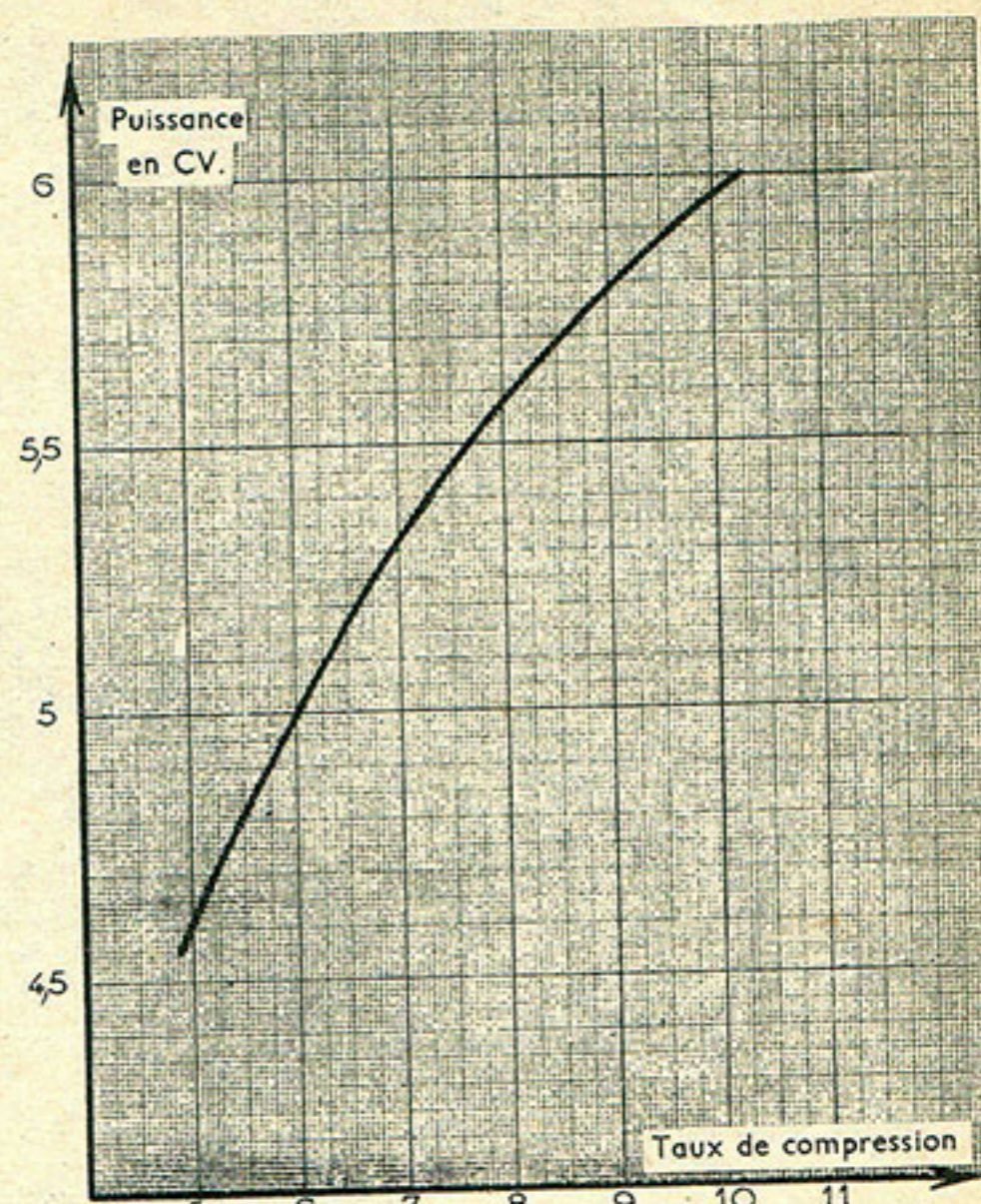
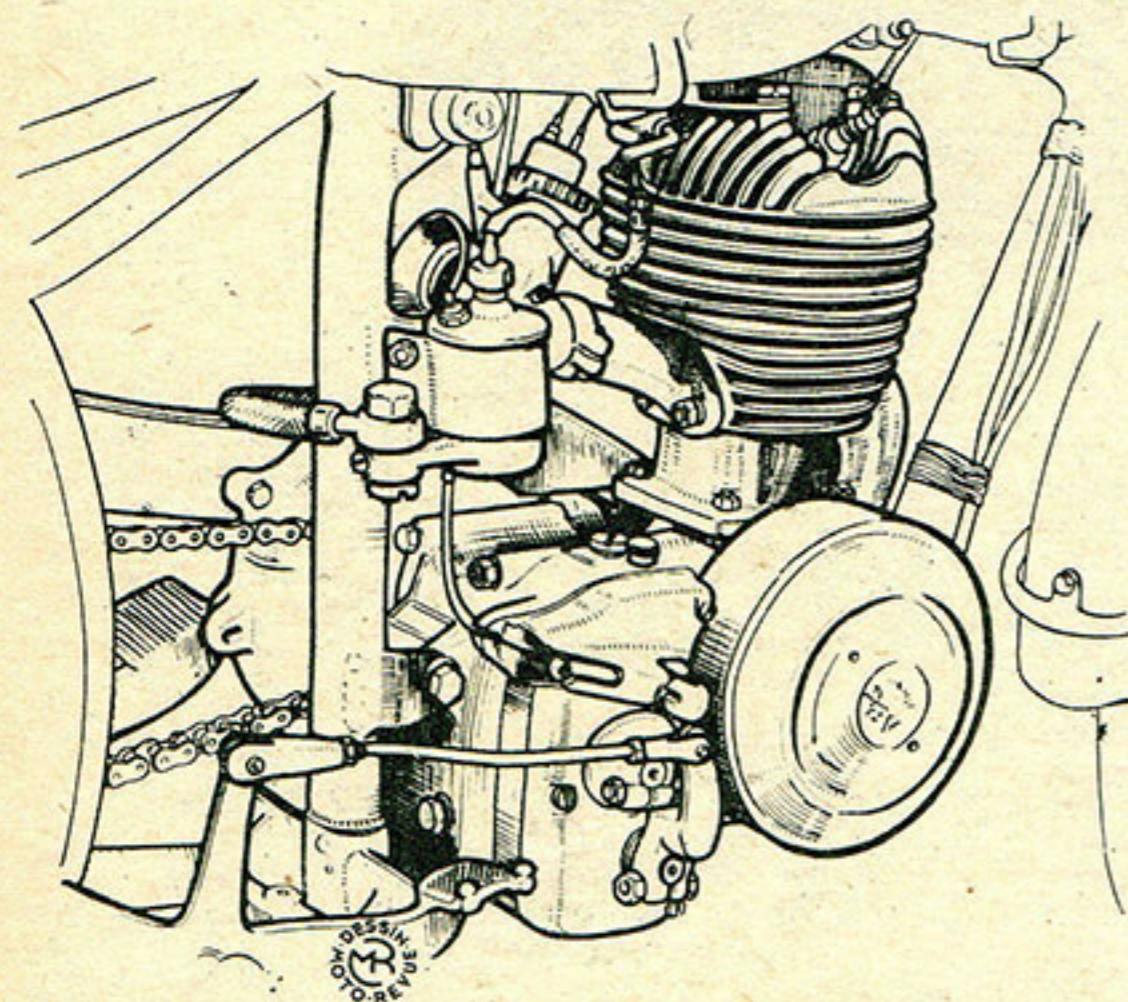


Fig. 10



A gauche : le 197 Villiers préparé pour le Bol d'Or. A droite et au-dessus, fig. 10 : l'augmentation de la puissance n'est pas en rapport direct avec l'accroissement du taux de compression, mais va en diminuant. Ci-contre, à droite, fig. 11 : rôle de l'avance à l'allumage sur la puissance d'un moteur deux temps. On voit dès l'abord que le meilleur point se situe aux environs de 30°

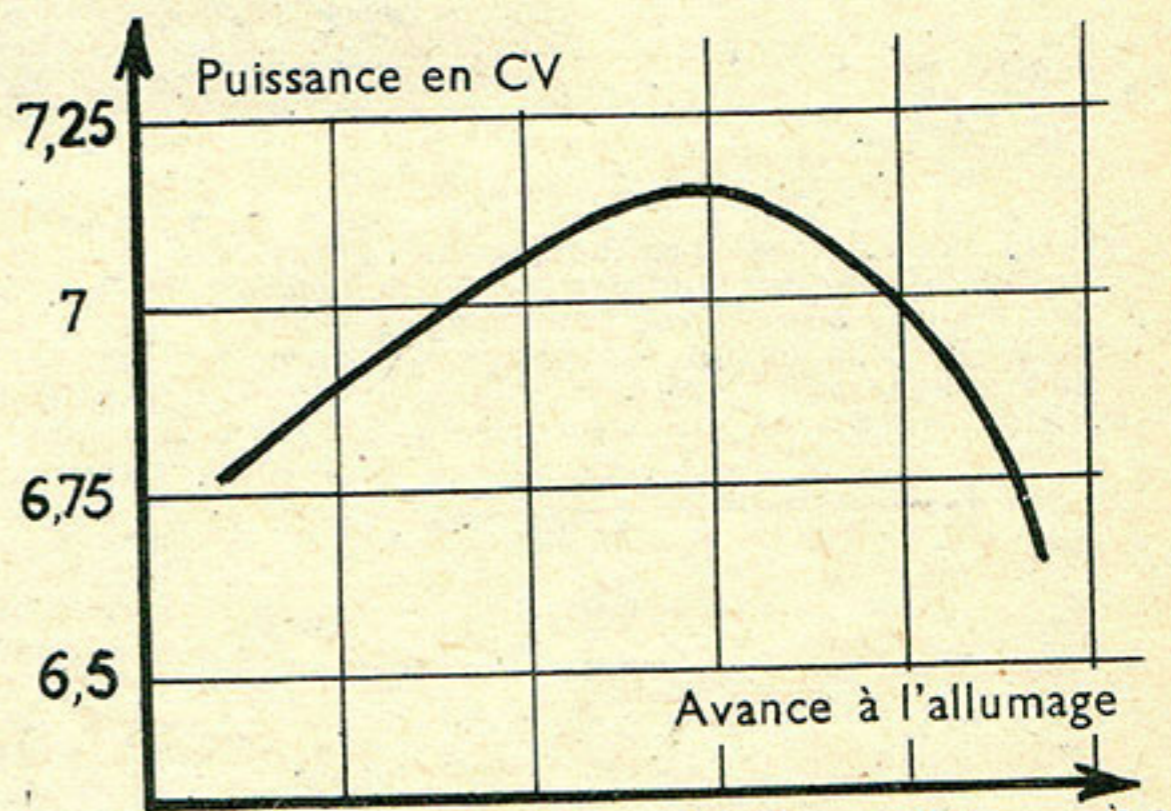


Fig. 11

## En complément de l'essai de la SHOOTING - STAR

Nous recevons des Etablissements Morel les renseignements ci-dessous, concernant les équipements qu'ils fabriquent pour la motocyclette Monet-Goyon 200 cmc. sur laquelle nous avons fait un compte-rendu d'essais dans notre numéro 1.061 du 1<sup>er</sup> Décembre :

« Messieurs,  
 « Nous avons pris connaissance des comptes-rendus, parfaitement objectifs, des essais de la motocyclette Monet-Goyon 200 cmc., comptes-rendus qui ont paru dans votre numéro 1.061 du 1<sup>er</sup> Décembre.  
 « Nous pensons qu'il est utile de compléter la documentation de vos lecteurs par les renseignements ci-après :  
 « Cet équipement est constitué par une dynamo en bout d'arbre du moteur, dynamo dont le débit est réglé en fonction de l'état de charge de la batterie par un régulateur de

« tension. L'allumage est du type dit « Delco ». Le régulateur de tension et la bobine d'allumage sont du modèle utilisé sur les véhicules automobiles, donc procurent une grande marge de sécurité. Toutefois, les bobinages de ces appareils sont établis spécialement pour répondre aux conditions de fonctionnement rencontrées sur ce véhicule.

« La puissance nominale de la dynamo est de 40 watts, mais en régime intermittent, elle fournit facilement 60 watts comme on le verra sur la courbe ci-jointe.

« La consommation de l'équipement est avec l'éclairage :  
 « ampoule phare 35 bougies 5 A. 2  
 « ampoule lanterne AR. 7  
   bougies ..... 0 A. 6  
 « bobine d'allumage ..... 0 A. 8  
   (courant moyen)

TOTAL 6 A. 6

« On voit que la dynamo peut facilement compenser cette consommation de courant et recharger la batterie.

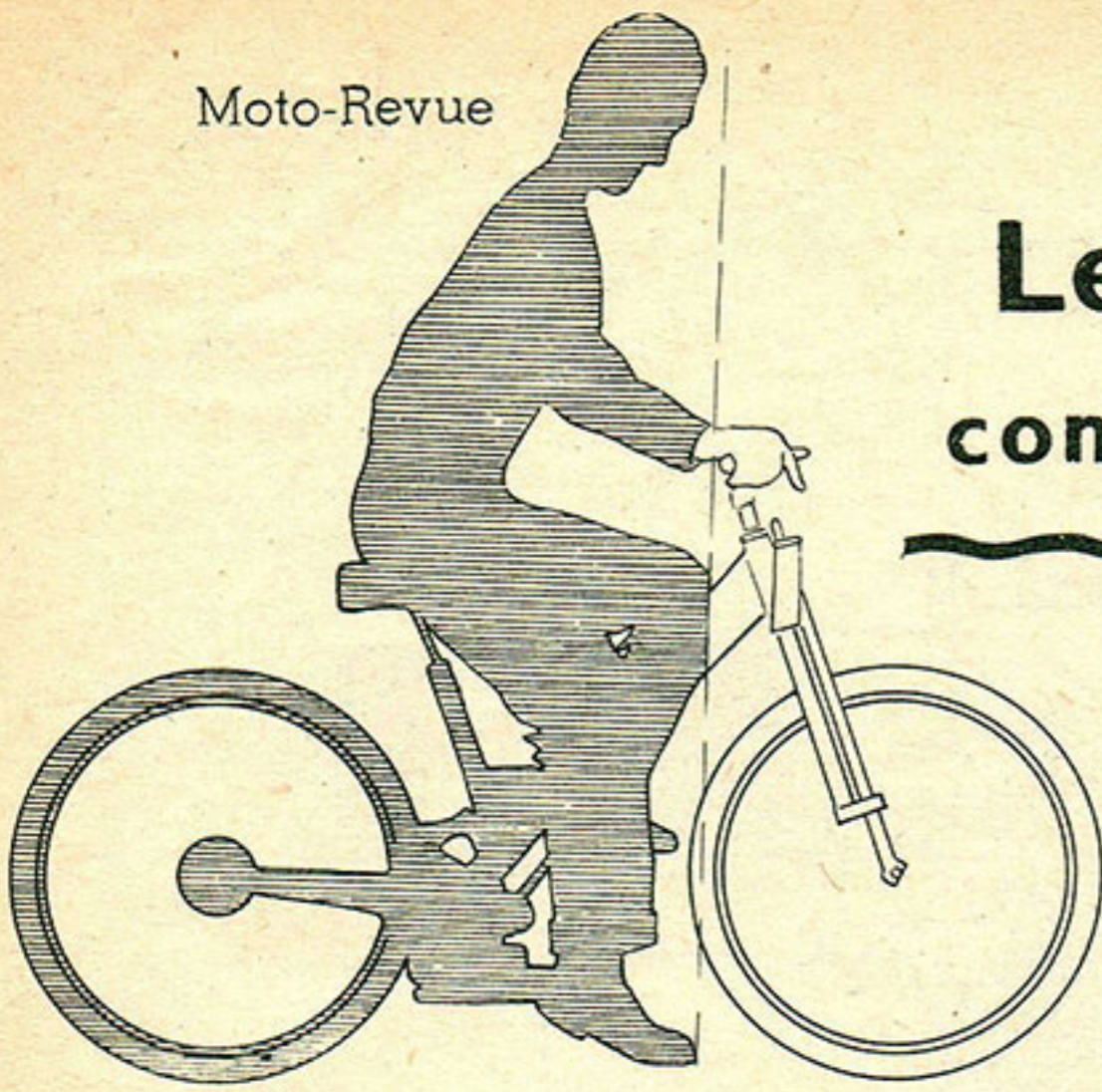
« La recharge correcte de la batterie exige une mise au point et un réglage soigné du régulateur de tension.

« Les défauts relevés sur le véhicule d'essais proviennent de ce que sur les premières machines, la mise au point hâtive n'a pu être faite avec assez de soins.

« Sur les véhicules de série livrés actuellement, le régulateur remplit parfaitement son rôle et le courant absorbé par l'installation est toujours compensé par celui que fournit la batterie.

A droite : la courbe de débit de dynamo Morel DM 51 qui équipe la 200 Monet-Goyon.

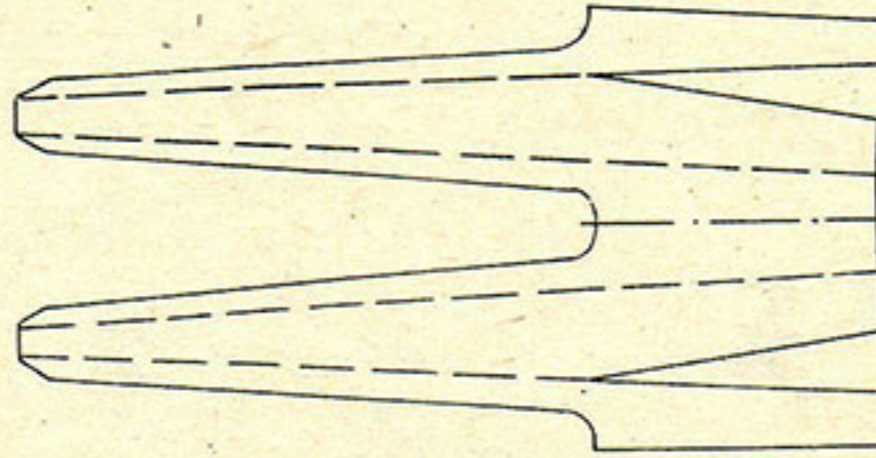
# Le cyclomoteur comme je l'entends



du poids du véhicule porte sur la roue avant du cycle. Quoique les masses qui ne sont pas suspendues soient favorablement légères (roue avant et fourche), nous avons affaire à un rapport défavorable de la  $\frac{\text{masse suspendue du véhicule}}{\text{masse non suspendue}}$

car le reste du cycle ne pèse pas beaucoup. Il est réparti, comme le poids du conducteur, sur la partie arrière du cycle.

En d'autres termes : il n'y a pas suffisamment de masse contre laquelle la roue avant puisse s'appuyer sans l'entraîner dans son mouvement. Etant donné que le poids principal s'exerce sur le pneu arrière, une suspension arrière se-



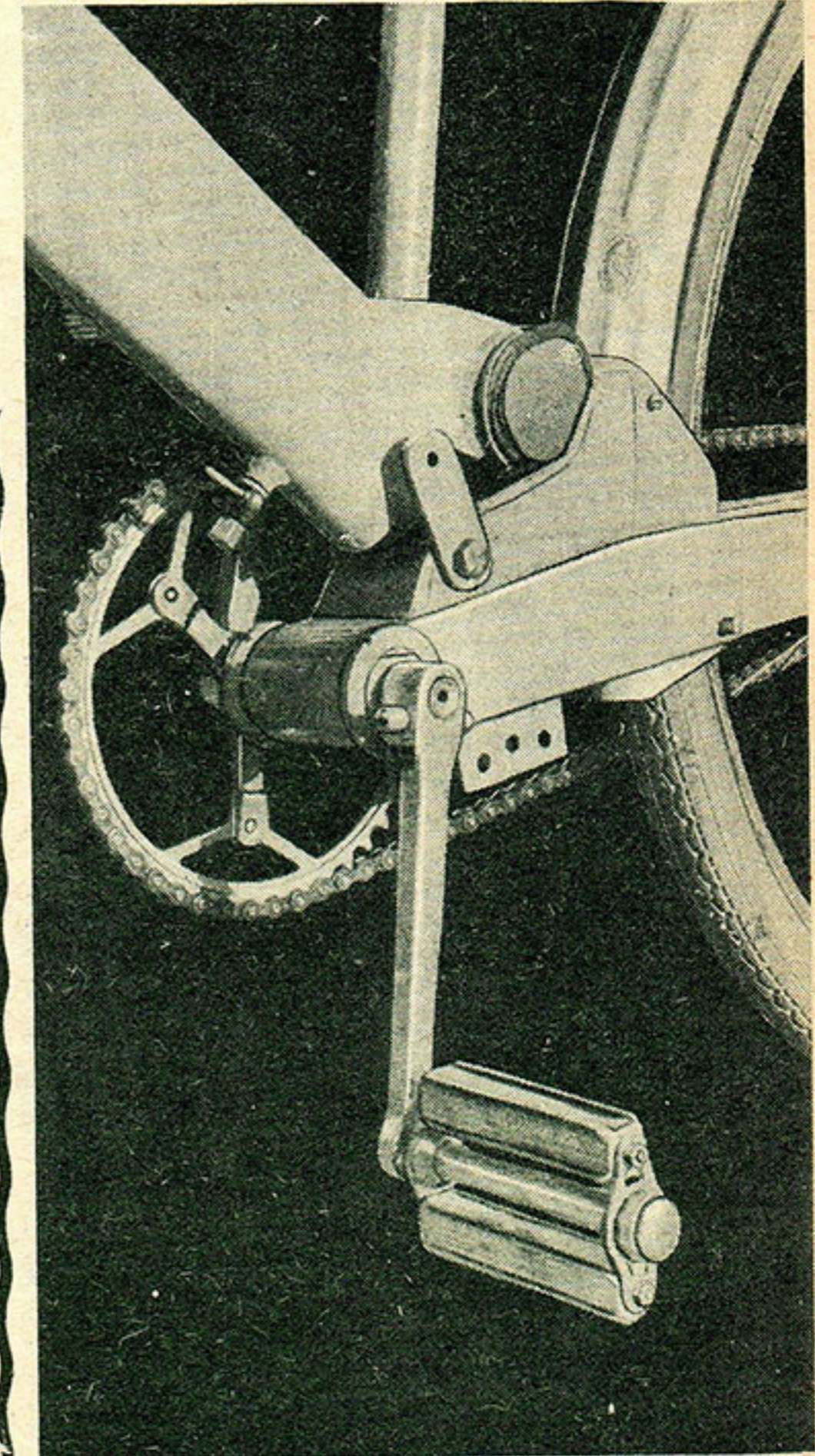
En haut, à gauche : la partie hachurée de la silhouette représente le poids supporté par la roue arrière. Ci-dessus : le découpage dans une feuille de tôle de la fourche arrière et ci-contre, photographie de la suspension arrière réalisée par l'auteur.

rait une exigence primordiale. Malheureusement on ne peut s'inspirer d'une des réalisations les plus réussies de la moto, comme par exemple AJS ou Gilera. Une mécanique à glissières ne s'impose pas non plus, tout ceci étant trop cher.

Mon cadre (inédit jusqu'à l'ouverture du Salon) ne possède que 3 tubes au lieu de 8 (tube de direction, tube formant réservoir et donnant la solidité en même temps, et tube de selle). Il y a pourtant à l'intérieur des renforcements sous forme de croisements en tubes (technique d'aviation) et deux pattes à l'endroit où la fourche arrière est ajustée. Cette fourche en tôle de 1 mm, dont une partie est fermée, est profilée. L'astuce nouvelle réside dans sa fabrication : le tout est découpé dans un seul morceau de tôle et plié en quatre. Trois courtes soudures sont à faire, puis la jonction au pédalier. Entre cadre et fourche (AR) se trouve un bloc de caoutchouc faisant office de ressort. Il est entouré par des « demi-paliers » de cadre et fourche respectivement. Le demi-palier du cadre n'est rien d'autre qu'une caisse fermée en tôle et soudée, qui contient le palier lisse de la fourche oscillante (AR). C'est une conception qui vise surtout le petit constructeur (artisan) ne possédant pas de presse de 5 tonnes.

Au point de vue du prix de revient deux avantages se présentent : a) gabarit de montage et soudure sont simples ; b) au lieu de tubes d'acier de haute qualité on utilise la tôle noire.

Ce cadre simple existe depuis huit semaines. Je le promène sur les parcours onduleux de la banlieue Sud-Ouest. Il possède (selon ma théorie) une fourche avant rigide et un guidon à ressorts Chausis-frères. L'effet de la suspension s'explique comme l'allure de cheval galopant. La suspension amortit les chocs. Le fonc-

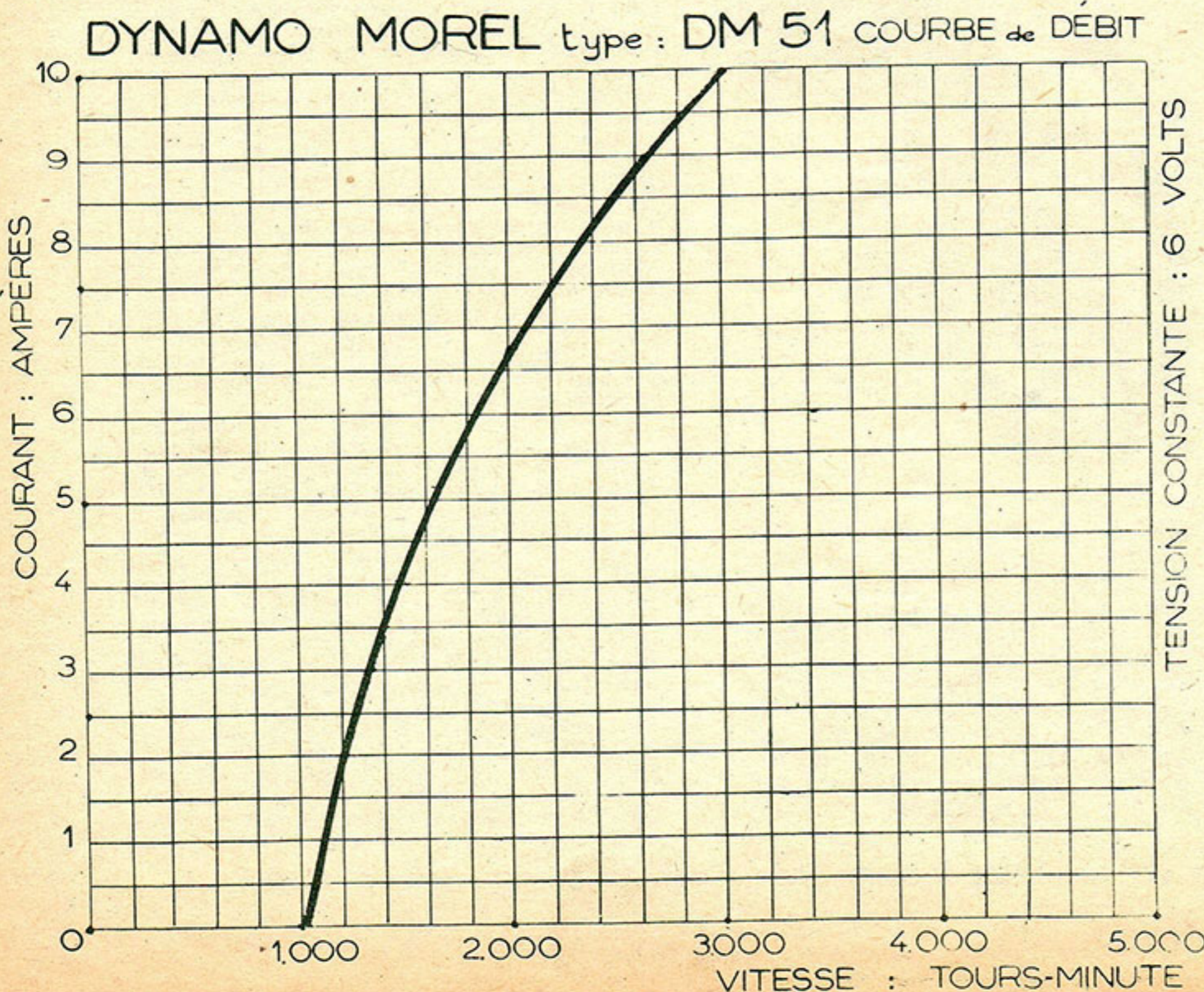


J'ai déjà eu le plaisir de me familiariser avec le Cucciolo (sur un parcours de 2.000 kms), avec le Lohmann (400 kms), la Mobylette (150 kms), Velosolex et Mosquito. Ces moteurs ont plus ou moins les avantages du silence et des départs immédiats.

J'avoue ma faiblesse pour le cyclomoteur. Mais reconnaissant l'œuvre énorme représentée par ces quelques 200 réalisations du BMA en Italie, France, Allemagne et Hollande étalées sur la table de rédaction de « Moto-Revue », j'ose pourtant proposer quelque chose de nouveau, ou plus simplement une autre conception... conception qui d'ailleurs ne s'est pas limitée en traits sur du papier. La commande unique du moteur BMA actuel par le câble Bowden des gaz me semble devoir être considérée comme un événement dans l'histoire de la locomotion. Cette simplification est la raison du succès énorme de cette catégorie et ne doit pas être atteinte par une modification quelle qu'elle soit. Ce qui me pousse à prendre la parole, c'est un défaut systématique du moteur 50 cc. et surtout l'absence de confort.

Parlons donc d'abord du cadre.

Le confort de la BMA reste encore problématique, même si on ajoute une fourche moderne à ressorts, au cadre rigide. Cela vient du fait qu'une fraction seulement



tionnement est peut être limité à 45 kmh., mais c'est justement ce régime qui intéresse le cyclomotoriste.

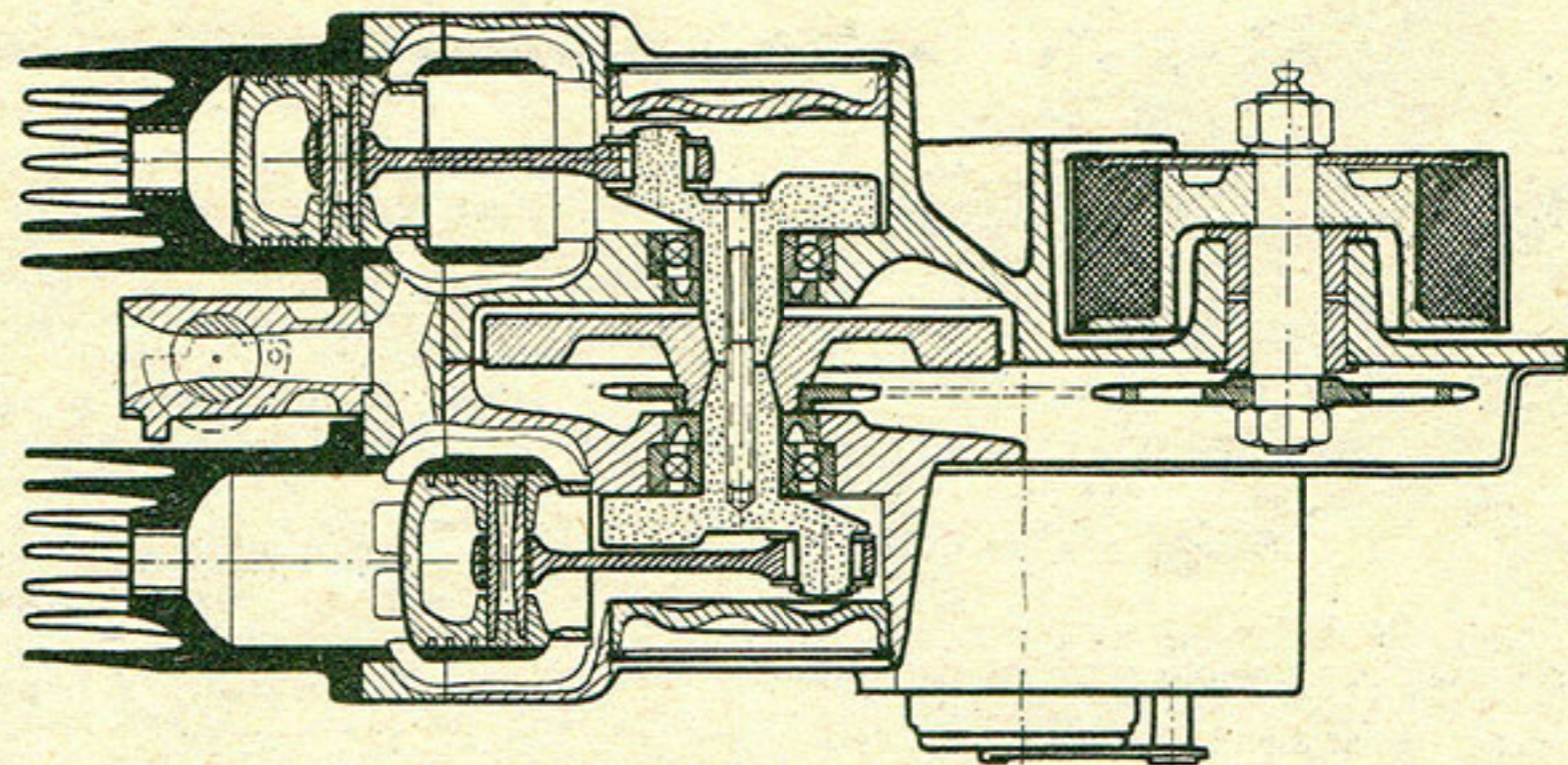
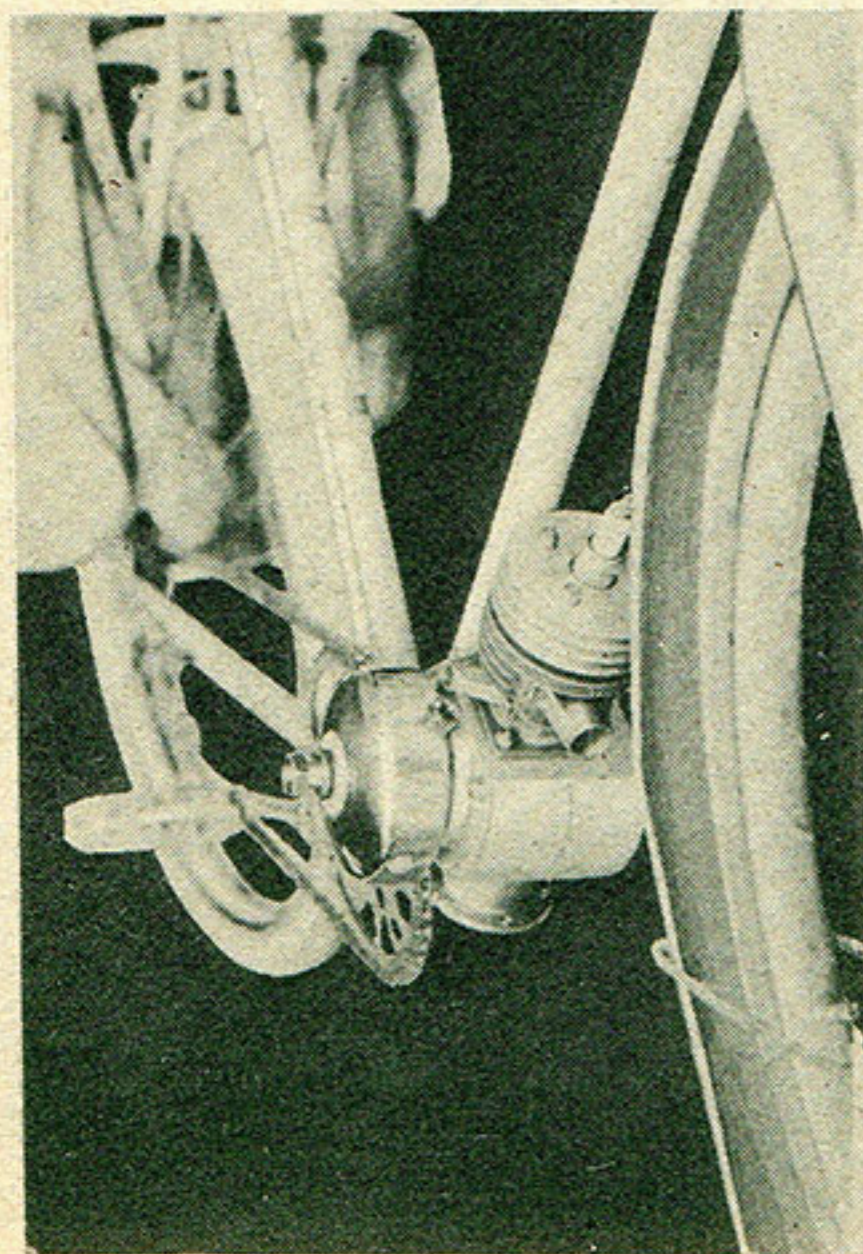
### LE MOTEUR

Le moteur serait un deux temps (fabrication rationnelle) de 50 cc. (le maximum permis). Une courbe vous renseignera sur le nombre de CV qu'il faut tirer des 50 cmc. donnés pour réaliser une certaine vitesse. Pour l'établir, nous nous sommes basés sur les expériences acquises dans 12 tests différents. La partie inférieure de la courbe (petites vitesses) est tracée d'après une étude récente sur la résistance d'un vélo en marche. Vous y trouverez aussi les puissances maxima des cyclomoteurs actuels.

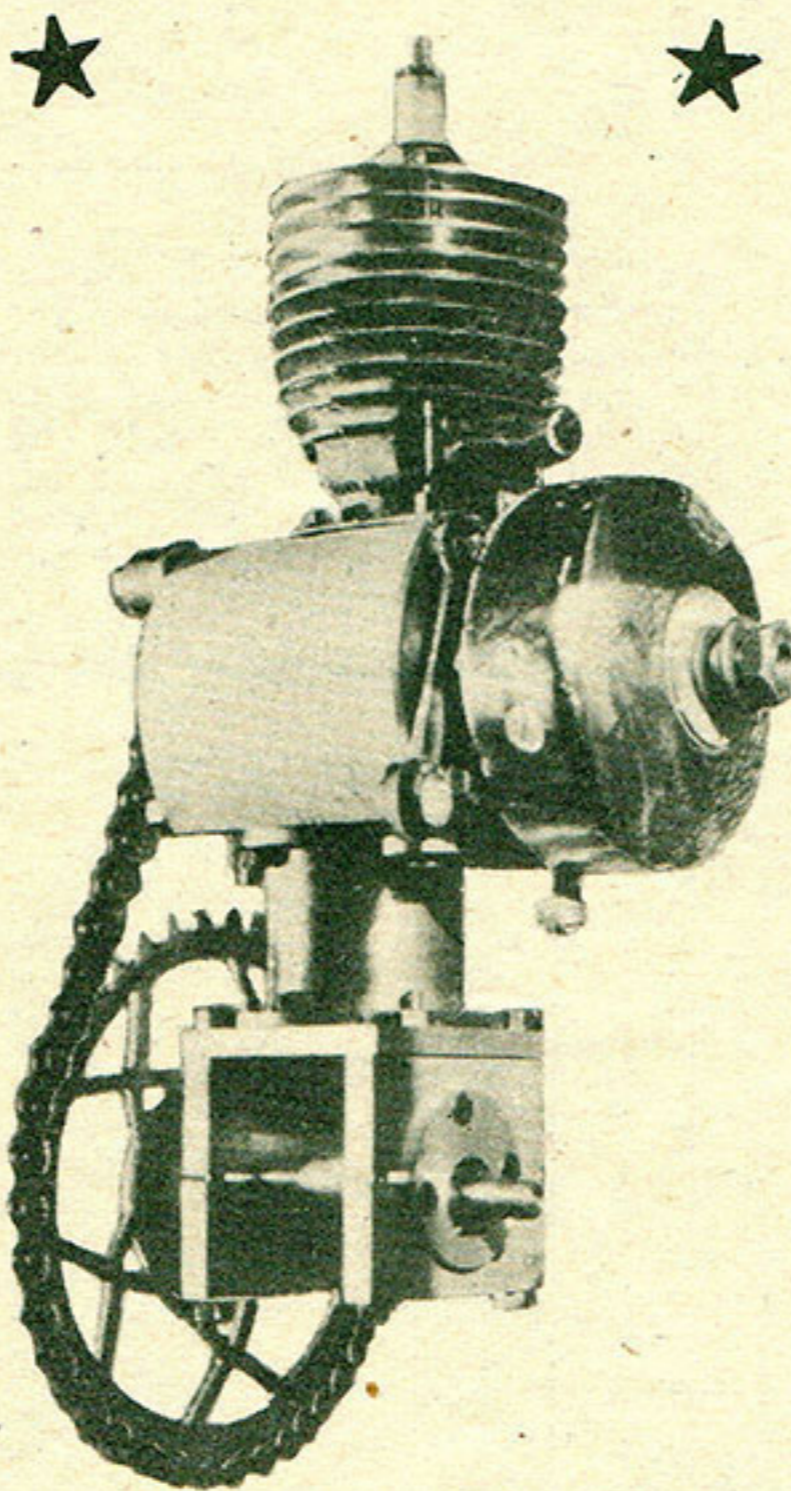
Mais ce n'est pas tout. Si nous voulons respecter en premier lieu la manipulation « supersimple » du moteur (donc économique) il nous faut renoncer à une boîte de vitesses. Du reste une première serait un luxe, car nous avons les pédales, qui peuvent fournir le premier lancement si cher en CV et en essence. En pédalant on acquiert la vitesse où le moteur commence à développer une puissance... modeste.

Oui, une puissance modeste d'abord. C'est la caractéristique de tous les moteurs. On ne peut pas transformer les moteurs à combustion en machine à vapeur qui, elle, peut fournir sa puissance à la rotation nulle. Or je souhaiterais pourtant réunir deux avantages en une seule manœuvre de la poignée tournante: souplesse extraordinaire (permettant la marche modérée) et une « Power-plus » (pour pouvoir dépasser les véhicules lents).

Souplesse : tendance au moteur V8 ? Non, je propose deux cylindres, deux fois 24,5 cc, ce qui fait un piston, un cylindre, une bielle de plus. Il faut les payer, mais ce sont des pièces semblables qui sortent de la même machine. Un constructeur regardant un nouveau dessin compte d'abord les roulements à billes des paliers. Regardez, s.v.p., il n'y en a que deux ! Mon vilebrequin consistant d'ailleurs en 2 pièces pareilles exige deux roulements (Nadella, SKF). Cette formule de vilebrequin, en se mettant toujours en axe (ajustage simple et sûr) est dû à M. Alfred Scott, qui l'inventa en 1908. L'ensemble contenant une multiplication pour le galet et une magnéto ne dépasse pas une largeur de 135 mm, ce qui lui permet d'être avantageusement logé entre les pédales. On s'attend à y trouver les mêmes qualités que dans une Scott, Jawa, Exelsior-Talisman. Mais malgré sa souplesse un tel moteur ne peut pas mieux accélérer qu'un « mono » de



Projet de bicylindre avec cylindres horizontaux. La largeur totale très faible permettrait de loger ce moteur entre les cercles décrits par les deux manivelles du pédalier.



Un autre projet, qui, lui, fut réalisé : il s'agit encore d'un deux temps, mais cette fois-ci avec un piston-pompe, situé à 180° par rapport au cylindre moteur. On peut noter la culasse tournée rappelant la forme de celle du Velosolex, et surtout la chemise du piston-pompe qui sert de support au boîtier de réducteur constitué ici par un axe de pédalier.

la même cylindrée et à répartition égale des lumières. La courbe de puissance d'un « Poly » et d'un « mono » resterait sensiblement la même. Donc nous avons la souplesse, mais pas encore le surplus en puissance en bas régime. J'enlève mon (beau?) dessin... et j'en sors un autre :

### UNE SOLUTION A REPRENDRE :

Ce serait le moteur à pompe auxiliaire. Ces pompes d'aspiration sont depuis longtemps un élément constructif légal dans le domaine des gros Diesel (bateaux, péniches). Elles sont donc éprouvées. Un diagramme montre que seul le deux temps à pompe auxiliaire fournit une courbe de puissance s'élevant au bas régime, parce qu'il aspire une quantité presque double de gaz.

La photo montre un vilebrequin ordinaire, mais possédant sur un côté un excentrique actionnant la bielle du second piston. Les deux pistons s'écartent simultanément (cycle d'aspiration) et se rapprochent dans le cycle de transvasement.

On aurait un moteur « élastique » pour le prix (cela devient suspect de parler toujours d'argent) d'un deuxième piston, cylindre et bielle ! Le piston auxiliaire nous donne gratuitement l'équilibrage des masses alternatives. Un seul pépin : Un palier énorme tel que l'exige un excentrique est prohibitif dans la catégorie BMA. Il n'est pas important pour une machine de compétition, je cite DKW de course 1924 à 1932, les DKW des Six Jours Internationaux, etc... J'ai utilisé une DKW 100 cc avec pompe et je peux affirmer que c'était un petit engin éprouvé pour l'usage en ville. Inutile de rétrograder.

Or s'il y a un obstacle, il y a aussi un remède. On peut éviter l'excentrique. Pour cela il suffit d'avoir deux bielles identiques placées sur le même axe de vilebrequin (pas de problème). Au besoin les pistons peuvent provenir du même stock. Une nouvelle pièce supplémentaire serait donc un cylindre sans ailettes. Il est incliné à 45° par rapport à l'autre. Les deux pistons n'arrivent pas simultanément à leurs points morts, ce qui est sans grande importance pour le procédé d'aspiration et de remplissage de gaz, car le déplacement des pistons aux environs des points morts est négligeable. Une perte en volume ne se fera pas sentir. Il faut bien dire que le gain en CV (ou bien le luxe d'entraîner un deuxième piston) se paie en essence. Heureusement

# Un 4 cylindres français

(suite de la page 36)

Pour en finir avec la distribution, signalons que chaque came attaque un poussoir ajouré à l'extrême, d'un usinage certainement très délicat.

Les soupapes, d'un diamètre total de 31,8 mm pour un passage des gaz de 30 mm, sont rappelées par trois ressorts concentriques tarés à 90 kgs.

Passons maintenant à l'équipage alternatif.

Les pistons très bombés, avec des logements de soupape assez marqués, comportent deux segments d'étanchéité, plus un racleur.

L'axe de piston est monté lisse sur la bielle en dural forgé, d'un aspect massif. La section de la bielle est en double T, et la tête de bielle, d'un fort diamètre, est également montée sans intermédiaire sur le maneton, qui est chromé dur.

Vilebrequin forgé d'une seule pièce, soigneusement usiné, robuste et d'une grande rigidité, grâce au chevauchement du diamètre des manetons sur celui des paliers.

Le bloc cylindre, en dural, avec chemises rapportées a de larges ailettes carrées, ce qui donne une note tout à fait particulière à cette production. Ces ailettes fraisées, en outre, s'entrecroisent à leurs extrémités, ce qui ne semble pas présenter un gros avantage, car l'espacement entre celles-ci est trop réduit pour permettre une bonne évacuation de la chaleur.

Chaque culasse, fixée par quatre goujons décollés, est démontable séparément.

L'allumage est assuré par une magnéto entraînée par trois pignons, et située en avant du bloc-moteur.

Cette magnéto a été réalisée spécialement par R.B. qui a montré en cette occasion beaucoup de sportivité.

Sur le côté gauche du bloc, se trouve le pignon double de transmission primaire, et le volant.

Tout ceci se trouve enfermé sous carter étanche.

Un relais de transmission s'est avéré nécessaire, afin de mettre en ligne les transmissions primaire et finale. Pour le moment aucune boîte de vitesses n'a été calculée.

Terminons par le graissage. Celui-ci est du type à carter sec. Deux pompes, situées du côté droit, assurent la circulation.

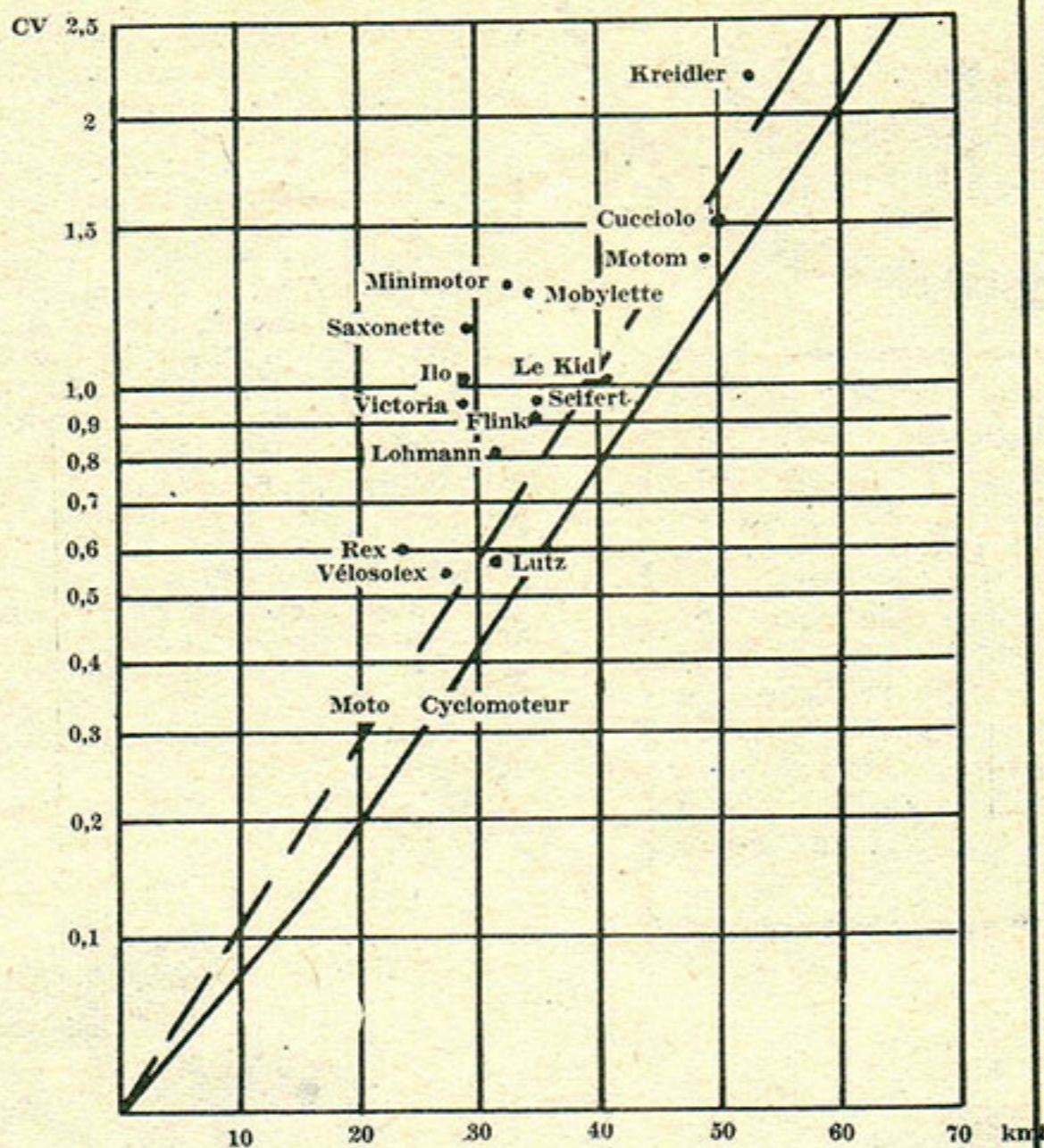
Celle située en avant est chargée de l'alimentation. La sortie principale assure le graissage de l'équipage alternatif, tandis qu'une dérivation extérieure, aboutit aux deux boîtiers d'arbres à cames.

De la pompe, part un circuit secondaire, dont les divers orifices débouchent sur les pignons de commande de la magnéto, et sur les pignons de chaînes de distribution.

L'huile par gravité retombe dans le carter, et c'est la deuxième pompe qui assure le retour vers le réservoir d'huile.

Enfin, signalons que l'ensemble doit peser aux environs de 50 kgs.

C. R.



l'appétit de ce genre de compresseur reste modeste au bas régime. En se limitant à 4.000 tours-min., nous payerons pour le petit gain, mais nous ne tomberons pas encore dans le régime de la « grande soif ».

## L'ENTRAÎNEMENT

L'honorable lecteur qui me suivait sans protester sera choqué peut-être que je plaide pour le galet. Ce genre d'entraînement nous épargne les roues dentées, arbres auxiliaires et surtout la deuxième chaîne. Une deuxième chaîne signifie moyeu spécial, pignon arrière et pose le problème d'ajustage des dites chaînes. Le galet rend possible les moteurs surbaissés, placés sous pédalier, ce qui après tout est un logement très souhaitable pour le conducteur. Le moteur à galet se marie merveilleusement avec un cadre simple.

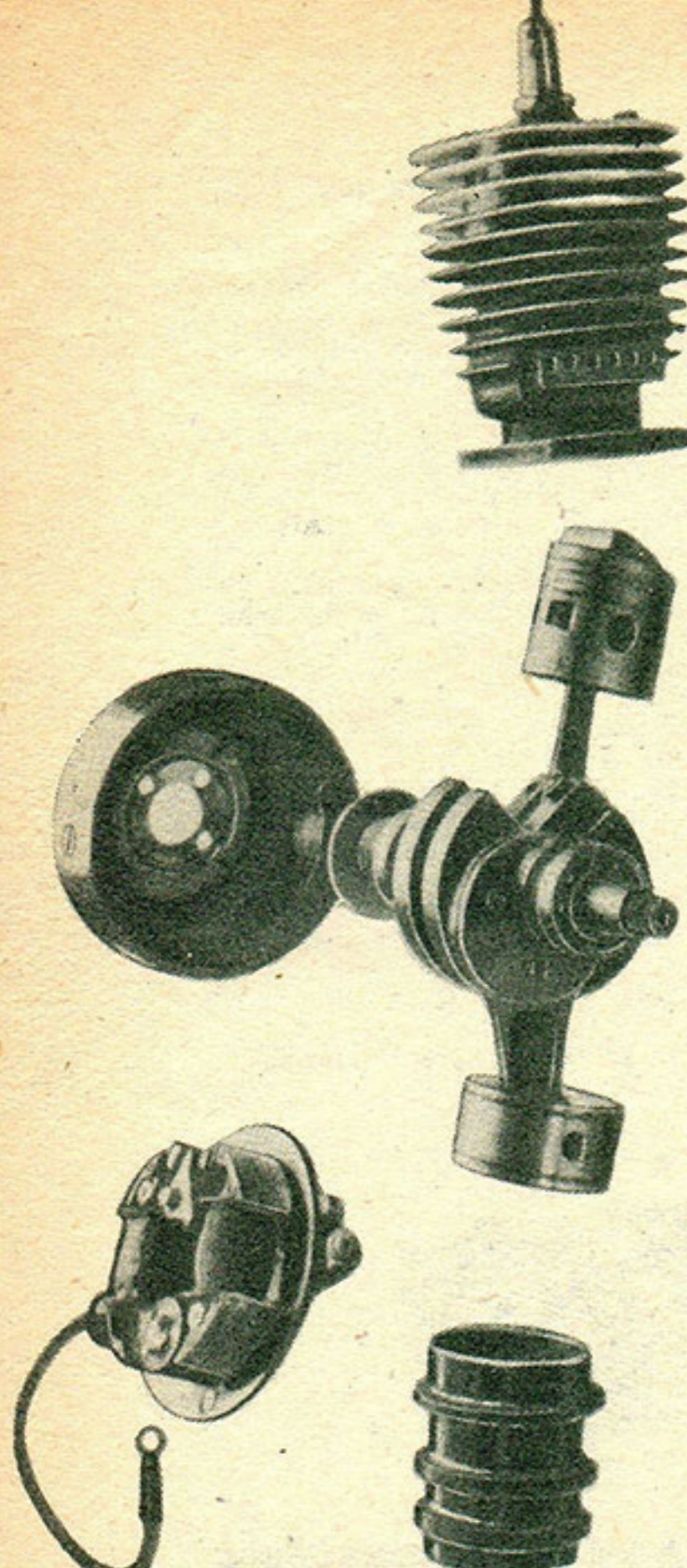
Les objections que l'on fait au galet sont : patinage du galet par temps humide, force limitée à transmettre et usure du pneu. Des galets de petit diamètre ont tendance à patiner, d'où le galet en céramique. Il est supérieur au métal (acier, bronze) étant donnée la même pression de contact. Et il y a évidemment l'usure du pneu. (Et les chaînes, pignons graissés avec la boue ne s'usent-elles pas ?). Au pis aller, c'est le « grand » galet (∅ 68 et 80 actuellement). Celui-ci ne peut pas faire partie du vilebrequin, il faut une démultiplication. Mais toujours à pression égale entre pneu et galet, la paroi en contact s'est accrue sensiblement, ce qui permet d'utiliser le métal comme matière moins agressive. Pour l'instant nous essayons un moteur à galet en caoutchouc (∅ 70). Ici c'est le galet qui s'use et non le pneu. L'usure d'ailleurs est peu considérable (après 500 kms). Il paraît donc qu'en matière de galet ce serait celui en caoutchouc qui l'emporterait (remplacement très facile)..

A l'heure actuelle, sous des conditions pas trop défavorables, 3,4 CV peuvent être transmis (galet ∅ 70 métallique). Ce sont les Etablissements « Mini-Motor » qui en firent la preuve en Italie. Les essayeurs atteignirent 67 kmh., chiffre qui ne sera pas dépassé avec l'entraînement à chaîne. Mais je crois au galet, il faut se lancer dans l'étude et insister...

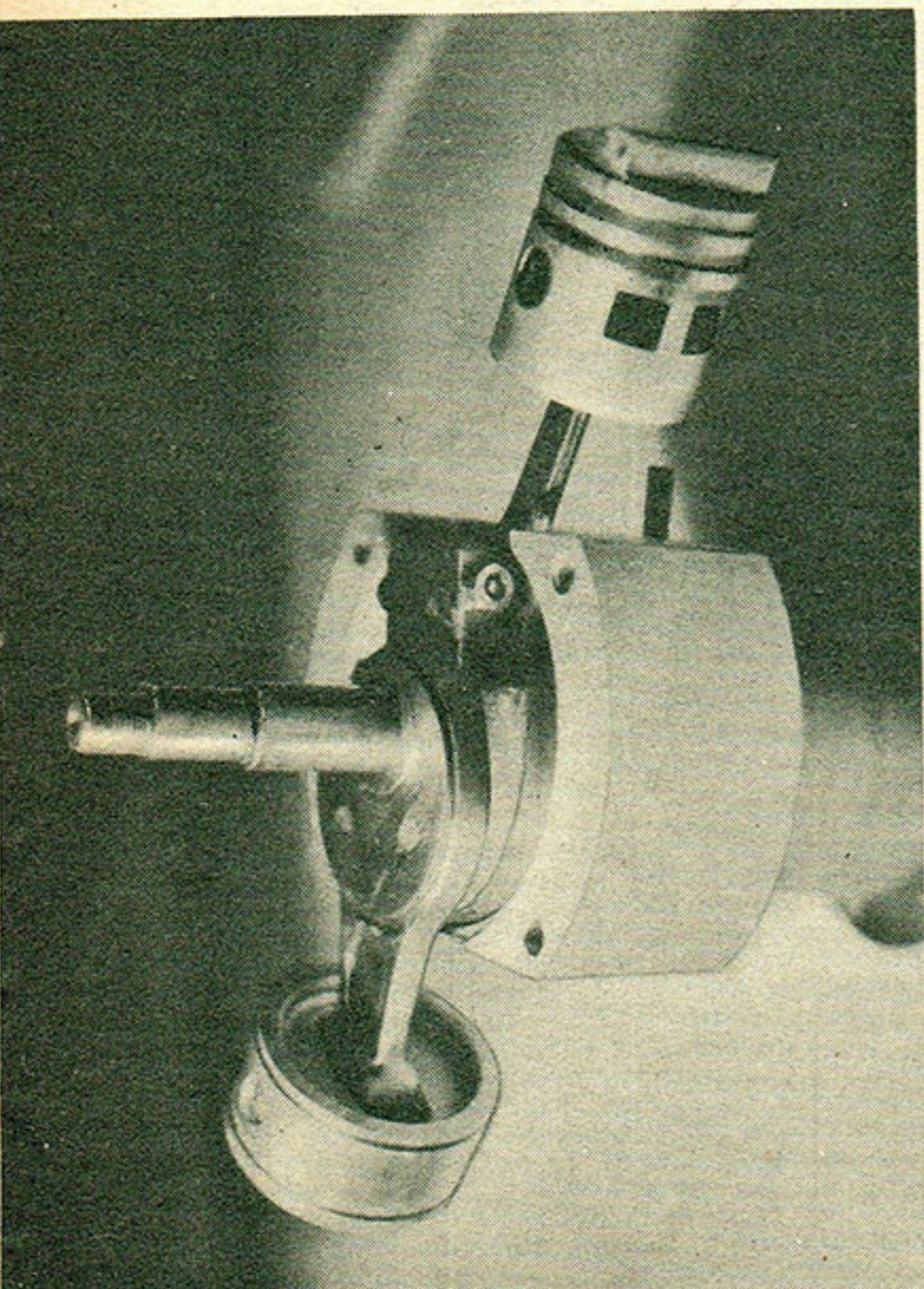
Je vois donc le cyclomoteur 1952 comme suit :

Cadre suspendu à l'arrière, moteur souple à galet obéissant à une commande unique : poignée tournante.

CH2



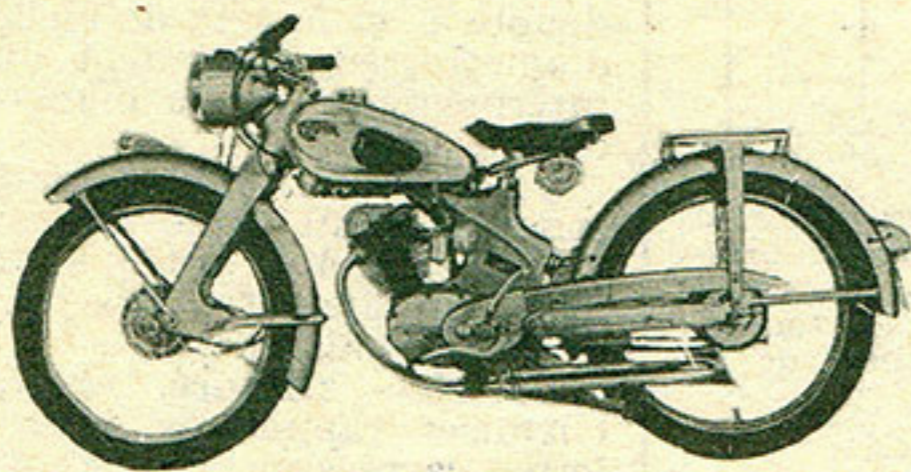
Ci-dessus : tableau comparatif des puissances nécessaires pour atteindre une vitesse donnée, pour les motos (trait interrompu) et les cyclomoteurs (trait plein). Ci-dessous et ci-dessous : les éléments constitutifs du moteur.



# Ce qu'ils en pensent

Cette nouvelle rubrique complètera d'une manière utile nos essais. En effet, nous demandons à tous nos abonnés de bien vouloir nous faire part des plaisirs et des désagréments, des performances, des impressions, etc... etc... qu'ils ont eu sur leur propre machine.

Bien entendu, les opinions émises ici par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de « Moto-Revue ». Toute lettre non signée, ou n'étant pas d'une correction absolue, ne sera pas publiée. En outre, précisons que seront prises en considération, les seules lettres ayant trait à des machines assez récentes et fabriquées en série. Nous invitons nos abonnés à nous écrire rapidement afin de poursuivre cette rubrique régulièrement.



## 125 N.S.U. FOX

J e suis en possession depuis mars 51 d'une Fox «luxe» que je viens de revendre pour acquérir une Triumph T.100. «Moto, quand tu nous tiens». J'avais envisagé un moment de conserver ma Fox pour les petits déplacements et d'utiliser la T.100 pour la route. Hélas, le «nerf de la guerre» m'a obligé à me séparer de mon petit engin et j'avoue que je le regrette.

J'ai parcouru avec lui 8.000 kms avec un seul pépin : mon embrayage a «grillé» à 3.000 kms aux mains d'un camarade à qui j'avais prêté la moto pour un court trajet et qui a dû la mener trop brutalement. J'ai changé moi-même les disques d'embrayage, ce qui revient à dire que ma Fox n'a jamais vu un garagiste.

J'ai été possesseur auparavant d'une Alcyon Zurcher 100 cmc. et d'une Guiller AMC 125 cmc 4 vitesses. J'ai essayé la Terrot 125 ETD et la Peugeot 125. Ce préambule, pour prouver que je ne jugeais la Fox que comparativement à d'autres machines et non en valeur absolue.

L'accélération au démarrage permet de battre nombre de 125 malgré le «trou» à la reprise (diminué en donnant un cran de plus à l'aiguille), qui n'est d'ailleurs sensible qu'en 1<sup>ère</sup>, car ensuite le moteur reprend dans une plage de régime déjà rapide.

Les qualités routières sont incontestables et j'ai pu parcourir 450 kms (Nantes-Montargis) d'une seule traite sans fatigue anormale, ce qui est dû pour une bonne part à la suspension AR. Je peux comparer avec ma Guiller 125 qui, non munie de suspension AR, rendait éreintantes les étapes de plus de 300 kms. Il m'est également arrivé une fois de parcourir 70 kms en 1 heure avec vent AR, qu'en pensent MM. Berthelot et Sousbie ?

Cependant, j'ai des critiques à formuler au sujet de la Fox. Vibrations à haut régime (65 kms) disparaissant ensuite en partie.

Bruit de culbuterie à haute vitesse que je crois devoir attribuer à un affolement de la distribution. Au démontage on peut constater que les ressorts de soupapes tournent sur eux-mêmes (marques nettes sur les coupelles), ce qui laisserait supposer qu'ils sont insuffisamment «durs».

Les vitesses passent mal et il faut relâcher l'embrayage pour qu'elles engagent. Par contre, la 1<sup>ère</sup> ne saute pas (ce n'était pas le cas de l'AMC qui vous faisait jurer aux démarrages en ville).

La course de la suspension AV est insuffisante et l'amortissement inexistant. On gagnerait à avoir un axe plus en AR, et des ressorts moins durs. Cependant au-dessus de 70 kmh., elle est excellente. La suspension AR me donne sa-

tisfaction pour les vitesses modérées de la machine, mais :  
1° elle n'assure aucun confort au passager, bien au contraire, sur pavés ça devient un «tape-cul» remarquable ;  
2° avec passager, toujours, la rigidité de l'ensemble est faible et rend la conduite délicate ;  
3° elle provoque invariablement la rupture du filament de feu rouge dont il faut faire un stock, ce qui s'explique par les vibrations et chocs auxquels il est soumis.

Les freins sont nettement insuffisants, surtout à l'AR.

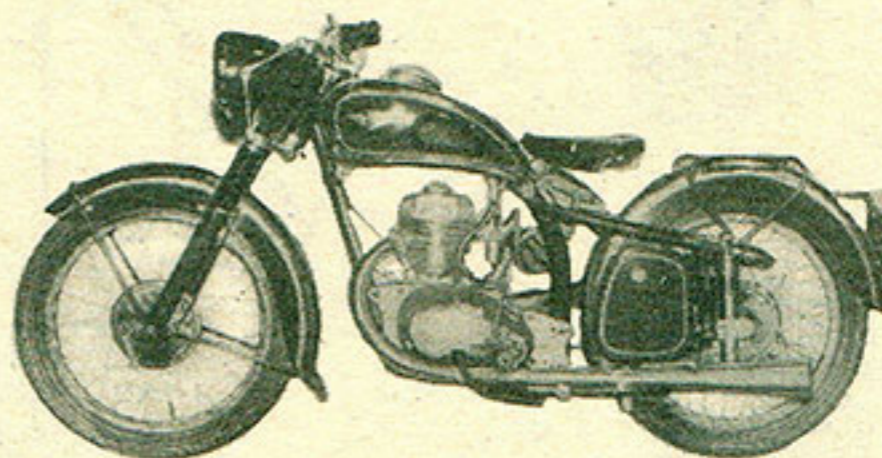
Nécessité impérieuse d'utiliser du «super».

Mon opinion reste toutefois que la 98 cc Fox est plus rapide et nerveuse que la totalité des machines de série françaises 125 cmc., sauf sûrement la Jonghi ACT. Elle est de plus très robuste, ce que je n'aurais pas cru, vu son système archaïque de graissage et son régime rapide. Je dois ajouter que j'ai suivi scrupuleusement la notice : vidange tous les 500 kms ! et exclusivement Mobiloil Arctic.

Bref, après 8.000 kms par tous les temps, je suis étonné de voir cette machine en si bon état (la culasse démontée laisse apparaître des soupapes parfaites et aucune usure du cylindre), si je tiens compte du fait que j'ai roulé plus souvent à fond de la poignée des gaz qu'à moitié. L'aspect extérieur est également impeccable et tous les chromes aussi nets que le premier jour.

Quel dommage que la Fox ne soit pas sortie d'une usine française !

M. L. CHAVANET, Nantes.



## 175 GIMA

P ermettez-moi de donner ici mes impressions sur la 175 Gima S.A., modèle livré au début de l'année.

J'ai accompli 11.200 kms à ce jour et suis enchanté de ma monture.

La Gima étant équipée du bloc AMC qu'un grand nombre de lecteurs doivent connaître, c'est sur la partie cycle que je donnerai mon opinion.

Suspension : La fourche avant est à mon avis sans reproche ; son grand débattement (14 cms) permettant de ne jamais talonner. La suspension arrière n'a été efficace qu'après 3.000 kms de rodage ; présentement elle est d'une remarquable souplesse et je la trouve parfaite, aussi bien en solo qu'en duo (il est vrai que le conducteur et sa femme sont des poids plumes : 57 + 49 kgs).

Cette suspension intégrale procure à la machine une tenue de route et une maniabilité excellentes, ainsi que le confort. J'ai possédé pourtant d'autres motos équipées de suspensions AV et AR ; la compression a toujours été en faveur de la Gima.

Les freins sont très efficaces et puissants. Je ne puis leur reprocher d'être insuffisants, comme il arrive souvent sur les petites cylindrées (atteignant ou dépassant tout de même 90 kmh.). Ils sont d'ailleurs d'un diamètre de 170 mm, dimension non encore rencontrée, je crois, sur aucune marque française ou étrangère de même puissance.

La consommation moyenne est de 3 litres 30 aux 100 kms.

Ces éloges me permettront de formuler quelques remarques :

La béquille centrale de la machine est sans ressort et, pour être maintenue dans une pince, doit être relevée avec le pied... ou la main, ce qui est désagréable. Il m'est arrivé en outre de passer sur un «nid de poule» et le choc a eu pour effet de faire tomber celle-ci qui traîne alors au sol, ce qui est aussi désagréable.

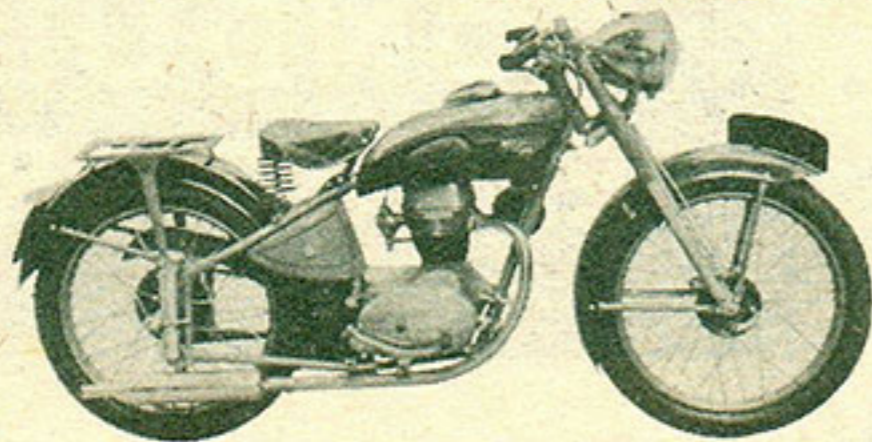
L'éclairage me paraît insuffisant.

Ces remarques faites, je m'adresserai maintenant à ceux que le grand tourisme avec une petite cylindrée effraye. Ma femme et moi, + 40 kgs de bagages (répartis en 3 sacs), dont une sur le réservoir), sommes partis de Marseille le dimanche 26 août à 6 h. 35. A 18 h. 30 exactement, nous étions arrivés à Tarbes, après un «arrêt-buffet» d'une heure et quelques haltes, ce qui, compte tenu d'une erreur de parcours, fait un total de 590 kms accomplis en 10 heures environ de route effective. Le lendemain après-midi, fut «liquidée» l'étape Tarbes, Lourdes, Pau, Biarritz, Bayonne, de 189 kms en 3 heures 25. Après trois jours de visite sur la côte basque, le retour vers la Méditerranée fut effectué à travers les Pyrénées, où aucun col ne fut épargné à la Gima, tels le Tourmalet et Aspin sous une mer de nuages, tels encore Peyressourde, le Portel d'Aspet accomplis sous une pluie battante. Marseille fut atteint le dimanche suivant sans aucun ennui (sans crevaison non plus).



1.955 kms ont été effectués en huit jours par notre « 175 cmc. ». A noter que je n'ai, durant ce temps, jamais dépassé 80 kms au compteur (pour « faire plaisir » à ma femme). Le bloc AMC permet pourtant bien mieux : en solo sur l'auto-route Nord de Marseille, les 110 kmh. ont été atteints, au compteur évidemment.

M. J. SIFFREDY, Marseille

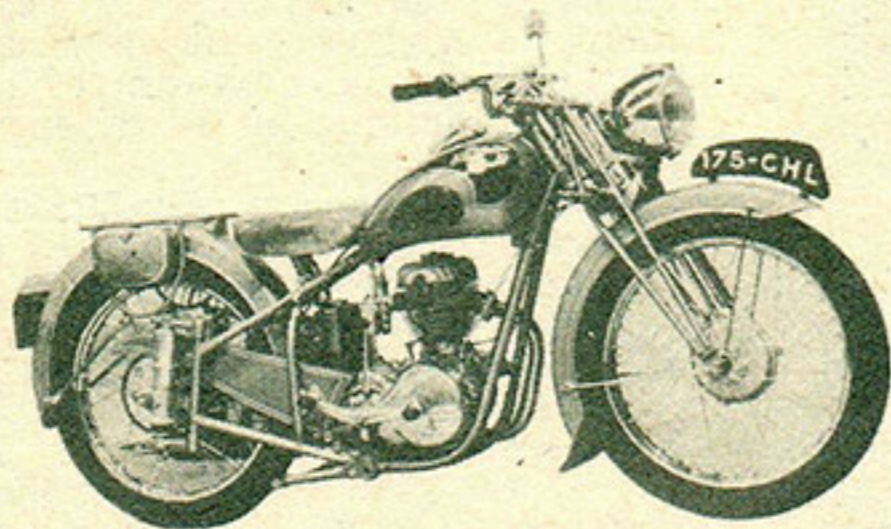


## 125 MOTOBECANE

Je suis possesseur d'une 125 Motobécane culbutée, 4 vitesses, qui a actuellement 36.000 kms, sans que j'ai même ouvert la culasse, donc pas de rodage de soupapes, pas de décalaminage, pas de segments changés. Cette machine a fait quatre fois la côte d'Azur, beaucoup de circulation dans Paris, du cross (je ne devrais pas m'en vanter, certes !) et ces vacances-ci ayant cependant 30.000 kms à son actif, un tour de France : les Vosges, Reims, la côte Atlantique, Hendaye, les Pyrénées, Andorre, Perpignan, toute la côte d'Azur et Reims. Au retour, avec 30 ou 40 kgs de bagages, Grenoble-Reims dans la journée, sans rouler de nuit, de 8 h. à 20 h. du soir.

Consommation : sur route (vérifiée) 2 litres. Il serait possible de vérifier tout ceci. Evidemment, 4 pneus ont été usés et quelques détails de carrosserie (boulons et autres), ont dû être revus. Il n'en reste pas moins que cette machine est un succès, et que ses petits défauts sont noyés dans la masse de ses qualités, entre autres la robustesse.

M. J. C. GRELLON, Reims



## 175 AUTOMOTO

Comme vous le demandez à vos lecteurs, je me permets de vous donner mon opinion sur le 175 Automoto, moteur AMC. Kilométrage parcouru : 11.000 kms.

1° Le moteur : le moteur AMC présente un certain nombre de qualités qui, malheureusement, ne compensent pas un défaut, qui, je l'ai vérifié, n'est pas spécial à mon moteur, je parle de la tenue très médiocre des soupapes. Je pense qu'il est excessif de se trouver en panne de soupape au bout de 8.000 kms seulement. Cette mise au point faite, le reste du moteur semble très solide, aucun ennui du côté segments, cylindre, volant, etc...

Les performances sont très bonnes, tant en plaine qu'en montagne, une promenade à deux dans les Alpes en a fait la preuve, aucun essoufflement ni arrêt intempestif.

Les départs sont impeccables, même par temps froid, cependant l'embrayage dans l'huile exige un certain échauffement pour fonctionner régulièrement. Les vitesses sont bien échelonnées, sauf un trou entre 1° et 2°, le levier de contrôle est très pratique en ville. La transmission primaire est très bruyante à tous les régimes.

En résumé, ce moteur serait très bien s'il n'y avait cette irritante question des soupapes, il faut espérer que le constructeur fera un effort de ce côté.

2° Le cycle : la présentation de l'ensemble est plaisante à l'œil et se conserve avec le temps, les peintures et les chromes sont de belle qualité, cependant l'assemblage des tubes laisse à désirer quant à leur finition, les soudures sont brutes, mais heureusement solides.

Le confort est satisfaisant, quoique la suspension arrière soit un peu dure en solo, la fourche avant à parallélogramme est très souple, mais demande un graissage abondant et de plus prend du jeu. Un bon point pour le silencieux démontable, ce qui permet de le nettoyer sans se livrer à des opérations barbares.

L'éclairage est bien au point, le système volant redresseur ne donne aucun ennui et la batterie se recharge sans excès. L'avertisseur est très insuffisant pour la route.

En fin de compte la 175 Automoto présente des qualités indéniables, mais ses constructeurs auraient intérêt à revoir certains points pour présenter au public une moto mieux finie et donnant plus de sécurité du côté moteur.

M. A. SIBOULOTTE, Carpentras (Vse)



## VELOSOLEX

Je possède un Velosolex depuis début janvier 1949 ; j'ai parcouru à ce jour 12.000 kms ; j'ai dû changer les pièces suivantes :

1° au bout de 7.000 kms : roulement moteur côté volant magnétique ;

2° au bout de 11.000 kms : bobine d'allumage du volant.

Si le prix du roulement est modéré (250 fr.), par contre il faut 5 heures de main-d'œuvre pour le changer, car il est nécessaire de mettre le moteur en morceaux ; chose plus grave, il s'agit d'un accident fréquent, paraît-il, sur les Velosolex, par défaut de graissage ; à tel point que depuis 1950, Solex a modifié le mode de graissage de cet organe.

Par contre, renseignements pris, le grillage d'une bobine d'allumage est tout à fait exceptionnel et ce point ne pourrait aucunement être incriminé.

La partie cycle est très solide : il m'est arrivé, en tout et pour tout, de casser deux ressorts de selle sur mauvaise route.

Voici les performances mesurées avec un cycliste d'un poids de 80 kgs :

Vitesse 27 kmh. Rampe gravie sans pédaler 3 %. Consommation : 75 kms avec 1 litre pendant rodage, soit 1 l. 3 aux 100 kms ; 100 à 105 kms avec 1 litre après rodage, soit à peine 1 l. aux 100 kms. Moyenne 23 kmh. sur longs parcours.

Je précise que ces mesures ont été faites de façon tout à fait précise : la vitesse au chrono, l'aptitude en côte sur rampe mesurée par mes soins (je suis géomètre), la consommation en versant exactement 1 l. dans le réservoir et en roulant jusqu'à panne sèche.

D'ailleurs, les performances des Velosolex sortis depuis un an sont sensiblement supérieures.

J'ai profité de l'échange de la bobine pour faire mettre les lumières et transferts aux cotes des Velosolex actuels ; j'ai de plus raboté la culasse ; les nouvelles performances sont, toujours avec cycliste de 80 kgs, les suivantes :

Vitesse 31 à 32 kmh. Rampe gravie sans pédaler 3,5 à 4 %. Consommation : 110 à 115 kms avec 1 l., soit 0 l. 9 aux 100 kms (donc consommation diminuée). Moyenne sur longs parcours : 27 kmh.

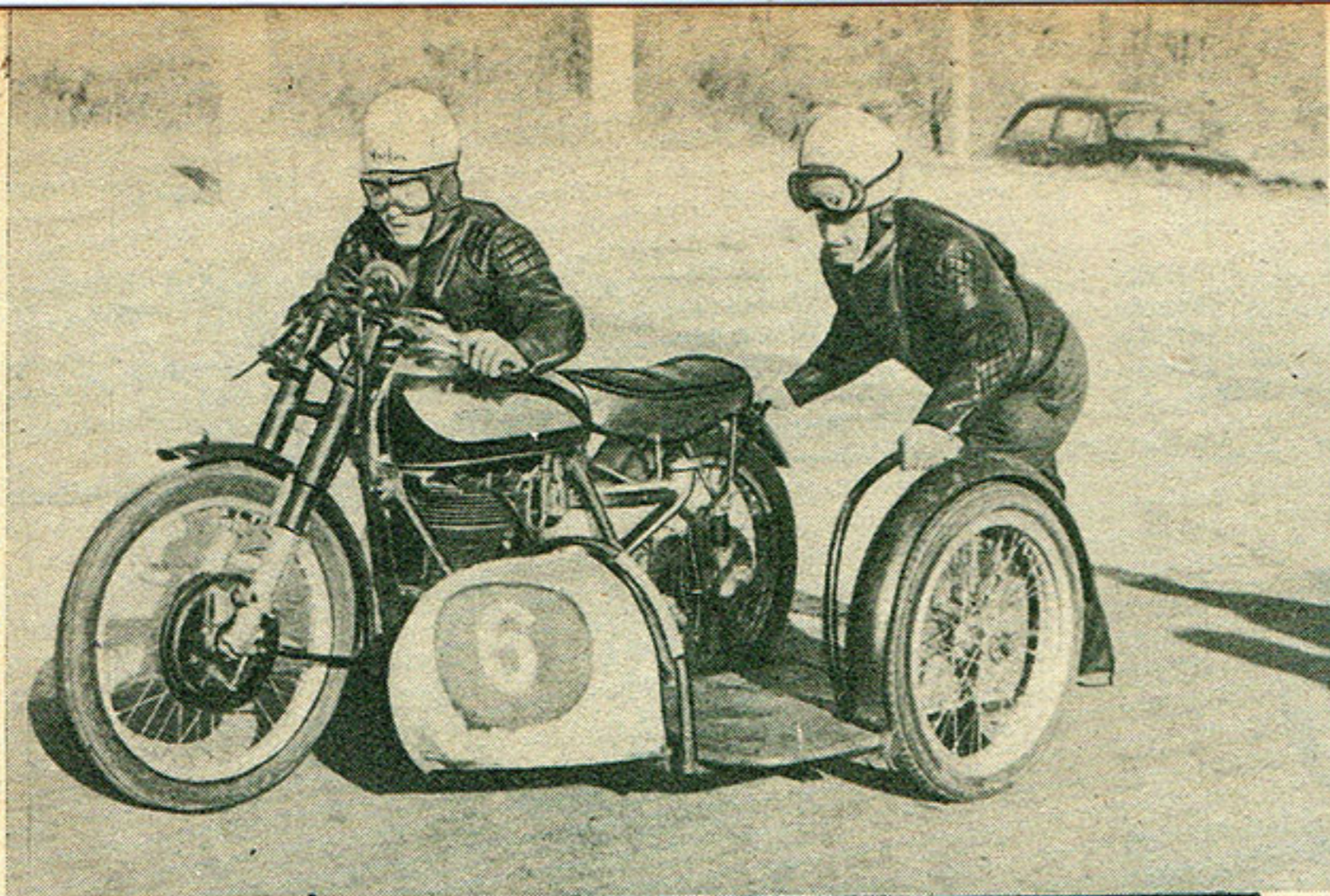
L'une des principales qualités du Velosolex, celle qui frappe dès qu'on l'a enfourché, c'est son confort : avec des pneus de 650x42, il est, à vitesse égale, nettement plus confortable que tous les autres cyclomoteurs équipés des mêmes pneus ; il est largement aussi confortable que ceux équipés de pneus ballons 600x50, et même que certains munis de fourches élastiques.

Contrairement à certaines affirmations, le galet ne patine ni par pluie, ni par route grasse ; le moteur ne fatigue nullement en marche continue : il m'est arrivé de parcourir 300 kms en une journée, soit 11 h. de marche, avec arrêts seulement pour déjeuner et pour faire le plein ; moteur et pilote arrivent au but frais et dispos.

Le Velosolex est sorti en 1945-1946, à une époque où le rationnement d'essence rendait précieux un engin d'une sobriété sans égale. Cet argument n'existe plus aujourd'hui ; une dépense d'un demi-litre supplémentaire par 100 kms serait insignifiante (30 fr.) ; il est à regretter que, disposant d'une partie cycle robuste et confortable, d'un moteur bien au point et qui ne demande qu'à tourner (il est limité à 3.300 t.-m.), les dirigeants de la firme s'obstinent à lui refuser 6 ou 8 kilomètres supplémentaires de vitesse en palier, ainsi qu'une aptitude en côte égale à celle de ses concurrents.

S'ils y consentaient, le Velosolex pourrait se mesurer victorieusement avec les nouveaux venus, au lieu de faire, comme maintenant, figure de parent pauvre.

J. GABORIEAU, Vauresson (S.-O.)



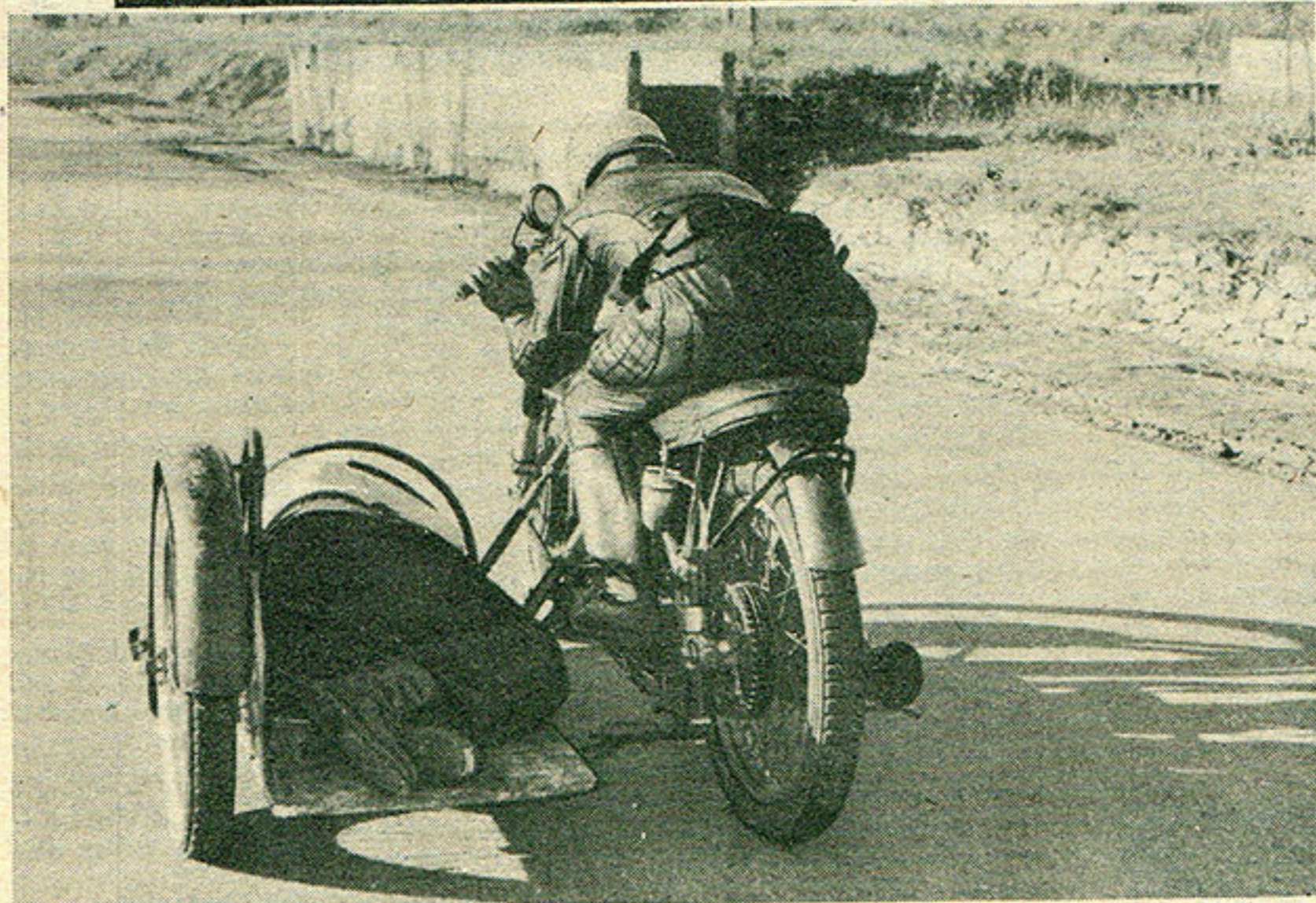
*Ci-dessus : le départ. Pilote et passager poussent au maximum. Ci-dessous : dans les lignes droites, les deux hommes s'effacent au maximum.*

# COMMENT CONDUIRE EN COURSE

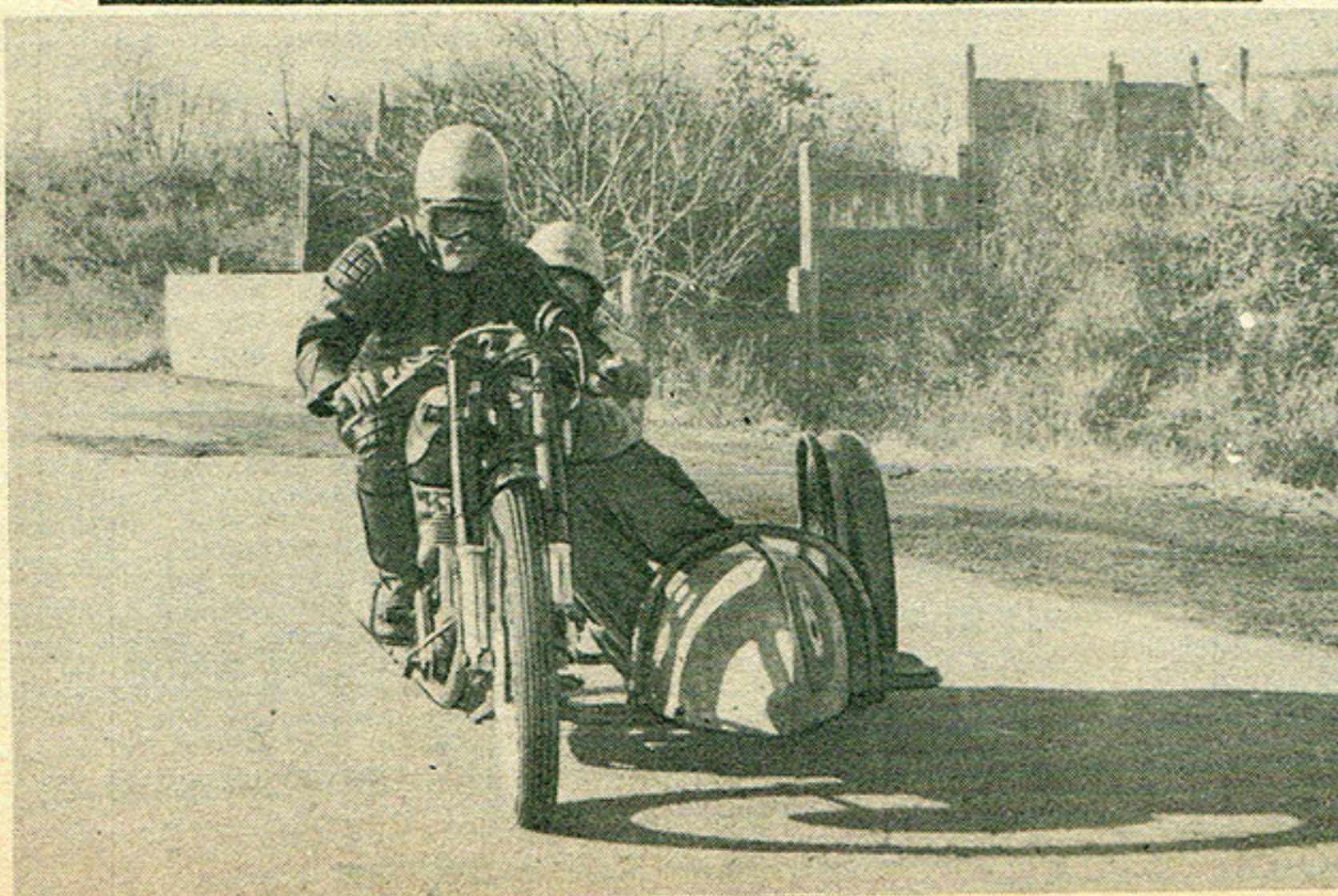
par

## JEAN MURIT

(Champion de France sidecariste 1951)



*Au freinage (ci-dessous) le passager se redresse et porte son poids sur la roue arrière afin de donner plus d'adhérence à celle-ci.*



**L**E manque de place dans notre numéro de fin d'année nous a obligé à ne passer que maintenant les conseils de notre champion de France, J. Murit, pour la conduite en course des sidecars.

Il est évident que de nombreux conseils donnés par Georges Monneret pour le solo sont valables aussi pour le sidecar, en particulier en ce qui concerne l'importance de l'entraînement, le réglage et la mise au point de la moto, le plat-ventre, les conseils de tactique ou la détente avant la course.

Afin d'éviter des répétitions, nous invitons donc nos lecteurs, et en particulier les jeunes pilotes de side, à se reporter pour ces points à notre numéro spécial du 29 décembre 1951.

Nous laissons maintenant la parole à Jean Murit.

« Il est plus facile, aux débuts, de devenir un pilote de sidecar qu'un pilote de solo, car la conduite du side permet, proportionnellement, plus de fautes de pilotage que la conduite en solo. De plus, les conditions atmosphériques entraînent moins de modifications dans le pilotage du side que dans celui du solo : par exemple on sera très peu gêné par une chaussée humide ou par la pluie. Donc, surtout pour un débutant, le solo sera plus dur que le side. Mais il est évident aussi que cela n'est vrai que pour les débuts, qu'il n'est pas donné à n'importe qui de devenir un Oliver et que simplement pour devenir un champion de classe internationale, il faut énormément de travail et de métier ».

### Les Départs

Murit, dans son parlé franc (ce qui le rend bien sympathique d'ailleurs), avoue rater presque tous ses départs. Aussi permettons-nous de renvoyer nos lecteurs, sur ce sujet, aux conseils de Monneret. Il faut, malgré tout, ajouter quelques mots sur le rôle du passager. Celui-ci, après avoir poussé lui aussi, doit, dès que la machine est en marche, sauter dans le side, près de la roue arrière. Nous trouverons d'ailleurs assez souvent que le passager doit se placer près de la roue AR. de la moto, car cela donne une meilleur

leure adhérence au sol de la roue motrice. Immédiatement après, le passager doit se mettre à plat, afin d'offrir la moindre résistance possible à l'air.

### Les virages et le freinage

« C'est sur ces points que porte la différence essentielle entre la conduite en side et la conduite en solo, et c'est là aussi que le rôle du passager est de première importance.

« Quel que soit le côté sur lequel on vire, côté moto, comme côté side, le freinage doit être fini à l'entrée du virage. Lors du freinage, donc encore en ligne droite, pilote et passager se

différentes, et pour le pilote, et encore plus peut-être pour le passager ».

« Dans le virage côté moto, virage relativement le plus facile, le passager se couche derrière le pilote, sur le siège et appuie sur la roue arrière de la moto pour éviter, et son décollément et surtout un dérapage de la roue lors de la remise des gaz. Le pilote lui-même ne doit pas rester en ligne avec sa machine et se penche aussi à l'intérieur du virage. L'inertie du side qui aide au virage côté moto, permet de commencer à freiner plus tard ».

« Dans le virage côté sidecar, certainement le plus spectaculaire, le pilote se penche au maximum sur le

chette débordant légèrement et les mains presque au niveau de la plateforme ».

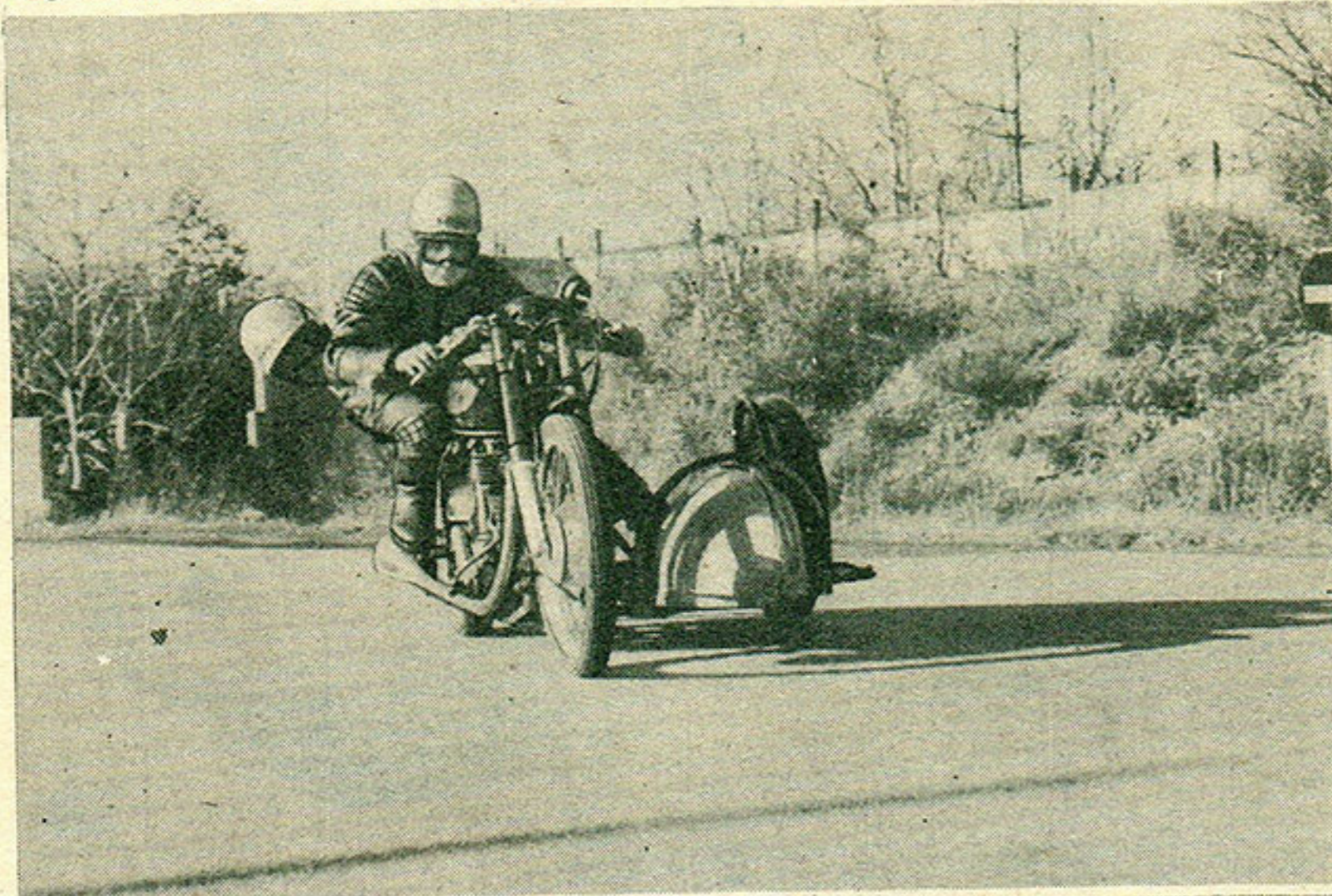
« Les virages en side en se prennent pas d'une manière coulée comme en solo, mais plus brutalement, par saccades et dérapages successifs. Voyez à ce sujet la technique d'Eric Oliver ».

### En course

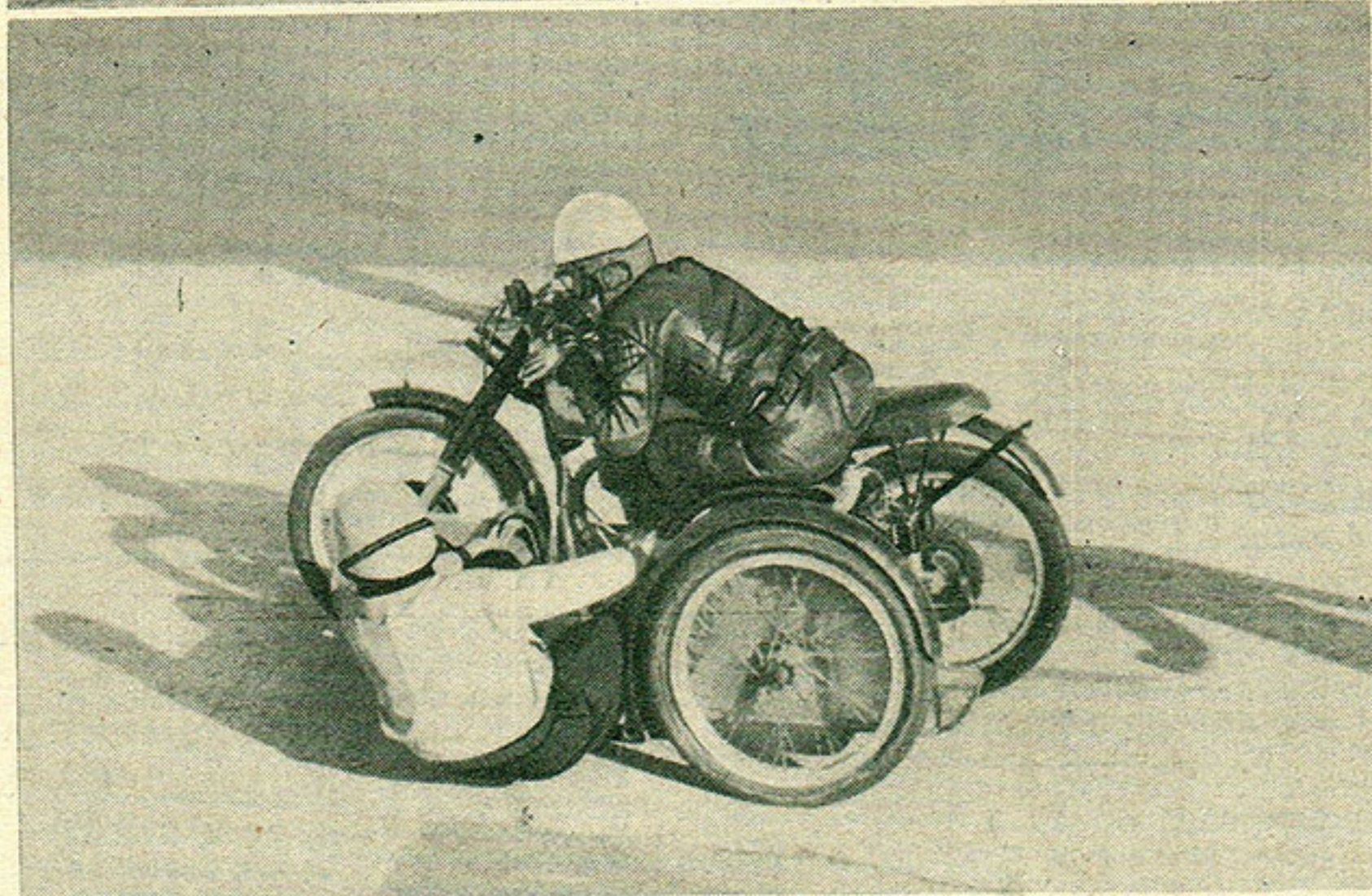
Les conseils donnés par Georges Monneret sont évidemment valables. Mais quelques mots supplémentaires sont quand même nécessaires.

« Comme en solo, le pilote doit évidemment savoir ménager sa monture et prendre ses risques seulement quand cela est nécessaire. Mais encore plus qu'en solo, le pilote de side doit savoir ménager ses freins. Il y a aussi tout intérêt à serrer fort le frein de direction, la conduite en side étant beaucoup plus fatigante ».

« En side aussi, l'aspiration joue un grand rôle et peut permettre à une machine de triompher d'une autre plus rapide. Il faut coller à la machine plus rapide qui est devant : à cause de l'aspiration et de la résistance au vent notablement diminuée, il faudra même diminuer les gaz. A quelques centaines de mètres avant l'arrivée, il faut encore approcher en accélérant, puis se dégager au dernier



Voici comment prendre les virages. En haut, du côté moto. Le passager sort du side et s'appuie sur le coussin-selle. Du côté sidecar, le passager sort au maximum, tandis que le pilote se décentre vers le side.



moment... le coup est infaillible, on est sûr de « sauter » l'adversaire, car à ce moment là, on est plus rapide que lui... mais à condition évidemment d'avoir pu se mettre juste derrière l'adversaire et s'être fait aspirer durant la course ».

### Le sidecar

#### Comment le monter ?

« La voie du sidecar doit être assez large, de 1 m 05. Avec une voie plus petite (0 m 87), on aura certainement une machine plus rapide, mais qui sera beaucoup plus dure à tenir, et ceci même sur la ligne droite. Le side ne devra pas être suspendu et de préférence aussi l'arrière du cadre de la moto doit être rigide ».

« Il ne faudra pas non plus que le side soit trop léger (de 40 à 50 kgs), sinon il devient aussi difficile à conduire. Voyez le Watsonian d'Oliver qui pèse 54 kgs, alors que son passager n'en fait que 60 » (1).

(suite page suivante)

relèvent tous deux progressivement, le passager, en principe, se reculant vers la roue arrière de la moto, toujours pour accroître l'adhérence, et se rapprochant aussi de cette roue afin de décharger la roue du side et diminuer ainsi l'inertie de ce dernier, qui, au freinage, aurait tendance à tourner autour de la moto ».

« Le rétrogradage des vitesses doit évidemment être conjugué avec le freinage ».

« Virages côté moto et virages côté side se prennent avec des techniques

side. Quant au passager, il doit sortir le plus possible de son side, toujours en avant de la roue de celui-ci, et en étant le plus bas possible pour abaisser au maximum le centre de gravité. La position qui consiste à mettre ses pieds sur le rebord extérieur du side et à se retenir au niveau du haut de la roue du side est moins efficace, car trop haute, et de plus, fatigante pour le passager ; il est préférable de s'allonger complètement sur la plateforme du side, les pieds à côté de la moto, le fessier sur une petite plan-

(1) N.D.L.R. — Nous avons ne pas partager le point de vue de Murit sur cette question. La répartition du poids sur la roue du side est l'affaire du passager. La question résistance à l'air est indépendante du poids, n'étant fonction que de la forme et du profilage. Mais par contre, plus un side est lourd, plus il offre un accroissement de la résistance au roulement, plus aussi son inertie est grande, avec ce que cela comporte d'inconvénients, et pour les accélérations et pour le freinage.

# Le coureur de la semaine

Nous avons posé à bon nombre de nos champions, plusieurs questions identiques auxquelles ils ont bien voulu nous répondre plus ou moins longuement.

A la veille de la saison 1952, nos lecteurs seront ainsi en mesure de connaître les projets de chacun, ses préférences pour tel ou tel circuit, etc. En un mot, nos lecteurs seront plus que jamais dans la course.

Jacques Collot nous écrit :

« J'ai 28 ans et demeure à Vesoul où je pratique nombre de sports : ski, poids et haltères, football, natation (champion de brasse papillon de Franche-Comté) et bien entendu, je participe aux courses de vitesse sur moto.

J'ai débuté en 1947 sur une vieille 500 Terrot, puis je passais bientôt sur Norton, avec laquelle je gagnai le Grand Prix de Nice.

En 1949, je viens à une marque italienne, Gilera, et cette machine, bien qu'étant fragile, me permet de terminer en 1949 et 1950, deuxième du Championnat de France.

L'acquisition d'une nouvelle Saturno en 1951, se solde par 9 victoires. C'est une machine, nous écrit Collot, imbattable sur les circuits sinueux et notamment à Angoulême.

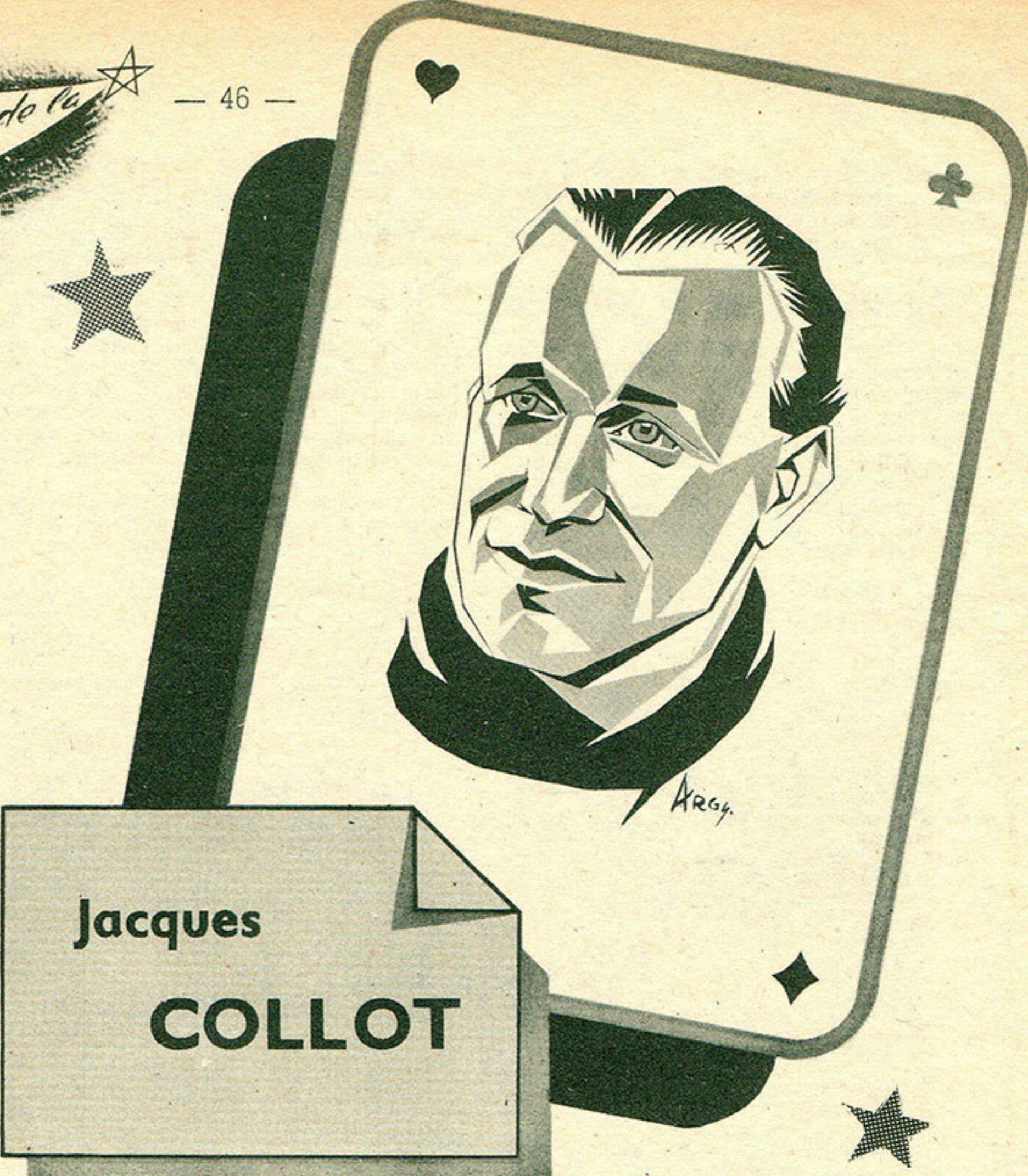
Aussi, mes circuits préférés sont, sur Gilera, Angoulême, où je possède le record du tour en 1' 4/10, Cadours, que je gagne depuis deux ans, le Mont Ventoux, à cause de ses nombreux virages, etc...

Chaque circuit s'adapte à chaque machine et en Angleterre cette année, sur 66 partants en 500, je finis 6<sup>e</sup> avec ma Gilera devant douze nouvelles Norton.

Pour 1952, j'aurai deux nouvelles montes, une 350 et une 500 Norton.

Je compte courir le plus possible à l'étranger et je formerai équipe avec Bernard qui possèdera en 1952, comme cette année d'ailleurs, une Gilera Saturno.

Cette année je termine encore second du Championnat de France à un point de Behra ».



Jacques  
**COLLOT**

## dans les Clubs

■ LA LIGUE MOTOCYCLISTE DE L'ILE DE FRANCE organise la Deuxième Médaille des Cyclomoteurs, Scooters et VéloMOTEURS qui se déroulera au Stade Vélodrome « Buffalo » à Montrouge, à partir du dimanche 13 janvier 1952.

Epreuves comptant pour le classement tous les 15 jours et entraînement les dimanches intermédiaires.

La Finale aura lieu vers le mois d'avril. Engagements et tous renseignements au Stade Vélodrome « Buffalo » à Montrouge (Seine).

■ MOTO-CLUB DE PARIS. — Chaque dimanche une sortie. — Sorties de janvier : Le 20 : Forêt de Marly « Carrefour Royal », départ porte de St-Cloud 13 h. Le 27 : Les Terrasses du Château de St-Germain, départ porte Maillot 13 heures.

■ MOTO-CLUB PROVINOIS. — Le vendredi 4 janvier a eu lieu l'élection du bureau 1952, dont voici la composition :

Président d'honneur : M. Elisabeth A. Président : M. Petillot J. Vice-Président : M. Anon A. Secrétaire : M. Gillot R. Adjoint : M. Geffroy A. Trésorier : M. Gros R. Adjoint : M. Guilleret M. Délégués sportifs : MM. Allaguillaume L., Ifly J., Judas Y., Raucq A., Trumeau M.

Pour tout renseignement, s'adresser à M. J. Petillot, rue du Val, Tél. 90 à Provins. M. Gros Roger, rue des Capucins, Tél. 444.

## Comment courir sur sidecar

(suite de la page précédente)

« La roue du side doit être carénée pour éviter tout accident au passager. L'avant du side doit avoir de préférence un nez rond qui permettra au passager de loger plus facilement sa tête et ses épaules et comporter une petite fenêtre à l'avant qui lui permet mieux de savoir ce qu'il doit faire et non pas être guidé uniquement par le bruit du moteur qui le fait se lever quand il entend que le pilote coupe les gaz ».

« Il faut porter une grande attention aux freins, en particulier au frein

avant de la moto. Mais je pense qu'en course, un frein spécial sur la roue du side est inintéressant. Non seulement il entraîne une pédale supplémentaire, mais encore il n'offrirait un intérêt que dans les virages côté side : Mais comme dans ce cas, à d'assez grandes vitesses, la roue a tendance à décoller, un freinage sur cette roue risquerait de la bloquer et il n'y aurait comme seul résultat qu'un broutage du pneu de la roue du side ».

« Le side, très rigide, doit obligatoirement comporter quatre attaches, les deux du bas se faisant par rotules. L'axe de la roue du side doit se trouver assez en avant de celui de la roue arrière (12 à 15 cms), ce qui diminue la tendance de cette dernière à se soulever dans un virage côté moto. Le pincement doit être de 1 cm ou 1 cm 5 et le carrossage nul, les circuits de

vitesse étant peu bombés, et le pilote utilisant le milieu de la route ».

« Il est préférable d'utiliser de relativement petites roues, avec des pneus de 26x3 pour l'avant et le side et de 26x3,50 pour la roue arrière de la moto. La moto devra avoir une selle assez longue pour que le passager puisse l'utiliser pour se coucher dessus quand il doit peser sur la roue arrière ».

« Et quelle serait, selon vous, la machine idéale pour le side ? »

« En side, il est très intéressant d'avoir des chevaux à bas régime, car nous sommes obligés de ralentir sérieusement dans les virages. Aussi un bon mono culbu, ayant déjà de la puissance à 2.000 t.-m., me semble intéressant. Pensez que sur les Norton il faut tourner au moins à 4.000 t.-m., et c'est l'embrayage qui en pâtit. Quant à la boîte, 4 rapports me semblent amplement suffisants ».

# CALENDRIER de MOTO-CROSS

## et des courses sur piste et prairie

Les épreuves internationales sont en caractères italiques.

### FEVRIER

- 3 : Moto-Cross (MC Gombertois)  
27 : Moto-Cross (MC Phocéan)

### MARS

- 2 : Moto-Cross (CS Meaux)  
9 : Moto-Cross (MC Touraine)  
23 : Moto-Cross à Pithiviers (AMCO)  
30 : Moto-Cross (MC Lyon)  
Moto-Cross (AM Romainville)  
Moto-Cross (US Ivry)  
Moto-Cross (MC Phocéan)

### AVRIL

- 6 : *Moto-Cross du Printemps (VMC Valentigney)*  
Moto-Cross à Montreuil (AMS)  
Moto-Cross (MC Clodoaldien)  
Moto-Cross de Printemps (SM Forézien)  
Prix de Moto-Cross de la Ville de Rabat (MC Marocain)  
6 ou 27 : Moto-Cross de Printemps (AM Nantes)  
6 : Moto-Cross (MC Gombertois)  
6 ou 20 : Réunion sur piste (MC Auvergne) (MC Charentais)  
6 : Courses sur pistes en ciment (MC Charentais)  
13 : Moto-Cross (GSIF)  
Moto-Cross (MC Oise)  
Moto-Cross (AMC Orléanais)  
Moto-Cross (MC Saintongeais)  
Moto-Cross (MC Lensois)  
14 : Moto-Cross (CS Meaux)  
Moto-Cross (CM Sûreté Nationale)  
Moto-Cross (MC Rouergat)  
20 : Moto-Cross (UM Aube)  
Moto-Cross (AM Choletaise)  
Moto-Cross (MC Montmorency)  
Moto-Cross de Créteil (RMC)  
Moto-Cross (MC Touraine)  
Moto-Cross à Dreux (MC Dreux)  
Moto-Cross (MC Maubeuge)  
Grass Track (MC Rochefortais)  
27 : Moto-Cross de Printemps (AMC Giennois)  
Moto-Cross (MC Banlieue Nord)  
Moto-Cross (MC Biterrois)  
Moto-Cross (MC Douaisis)  
Moto-Cross (AM Romainville)  
Moto-Cross (MC Chantilly)  
Moto-Cross à Soissons (UM Aisne)

### MAI

- 1 : Moto-Cross (MC Cambrésis)  
4 : *Moto-Cross à Montreuil (AMS)*  
Moto-Cross (AC Alsace)  
Moto-Cross à Beauvais (MC Beauvais)  
Moto-Cross (Buffalo MC)  
Moto-Cross à Nogent-le-Rotrou (MC Perche)  
Moto-Cross Picard (MC Picard)  
4 ou 22 : Moto-Cross (MS Nîmes)  
4 : Moto-Cross (MC Morbihan)  
4 : Moto-Cross à Surgères (MC Surgères)

- 11 : *Moto-Cross à Lyon (MC Lyon)*  
Moto-Cross à Castelnaudary (MC Chaurien)  
Moto-Cross (AM Castelnuovienne)  
Moto-Cross (MC Clodoaldien)  
Moto-Cross à Châteaudun (MC Eure-et-Loir)  
Moto-Cross du Maine (MC Maine)  
Moto-Cross (MC Normandie)  
Moto-Cross à Ivry (US d'Ivry)  
Moto-Cross (MC Montreuillois)  
18 : Moto-Cross (GSIF)  
Moto-Cross (Lille Moto-Club)  
Moto-Cross (MC Oise)  
Moto-Cross (MC Fourmisien)  
Moto-Cross (MC Rochelais)  
22 : Moto-Cross (MC Charentais)  
Moto-Cross (Baldago's Moto-Club)  
Vitesse sur piste Vélodrome du Parc des Sports (MC Bordeaux)  
Moto-Cross (AC Lorrain)  
Moto-Cross (AMC Orléanais)  
25 : *Moto-Cross à Méru (MC Beauvaisis)*  
Moto-Cross de Créteil (Racing Motor Club)  
*Moto-Cross International (MC Haut Saonnais)*  
Moto-Cross (MC Douaisis)  
Prix de Moto-Cross de la Ville de Casablanca (MC Marocain)  
Moto-Cross (CO de Pontlieue)  
Moto-Cross de Montfermeil (MC Banlieue Est)  
Moto-Cross à Hem (MC Nord)  
Course sur Piste (UM Marne)  
Grass Track Lauzun (MC Marmandais)  
Grass Track à Laon (UM de l'Aisne)

### JUIN

- 1 : *Moto-Cross à Montreuil (AMS)*  
Moto-Cross (MC Deux-Sèvres)  
Moto-Cross (MC Picard)  
Moto-Cross (MC Bruaysien)  
Moto-Cross (OMC Avesnois)  
2 : Moto-Cross de Meaux (CS Meaux)  
Moto-Cross d'Unverre (Am. Ecoles Publiques d'Unverre)  
8 : *5<sup>e</sup> Moto-Cross de la Citadelle de Verdun (GMAC Lorrain)*  
*Moto-Cross Internati. (MC Belfort)*  
Moto-Cross du Souvenir (SM Forézien)  
Moto-Cross (Lille Moto-Club)  
8 : Moto-Cross de Rambouillet (MC Rambouillet)  
Moto-Cross (MC Touraine)  
Moto-Cross (MC Maubeuge)  
Moto-Cross de Sèvres (MC Sévrien)  
Vitesse sur piste (MC Carcassonnais)  
Course sur prairie (MC Perche)  
15 : *2<sup>e</sup> Grand Moto-Cross de Marseille (M C Phocéan)*  
Moto-Cross (MC Artois)  
Moto-Cross (MC Banlieue Nord)  
Moto-Cross (GSIF)  
Moto-Cross de Torcé (MC Maine)  
Moto-Cross (MC Narbonnais)  
Moto-Cross à Ivry (US d'Ivry)

- 22 : Moto-Cross (Buffalo MC)  
Moto-Cross (Lille MC)  
Moto-Cross (MC Limouxin)  
Moto-Cross (MC Paris)  
Moto-Cross de Lagoubran (MC Toulon)  
29 : *Moto-Cross (MC Normandie)*  
Moto-Cross (MC Douaisis)  
Moto-Cross (AM Romainville)  
Grass Track Miramont de Guyenne (MC Marmandais)

### JUILLET

- 6 : *Moto-Cross à Wambrechies (MC Nord)*  
Moto-Cross à Orgères (MC Eure-et-Loir)  
Moto-Cross (MC Marseille)  
Moto-Cross de Créteil (Racing Motor-Club)  
Moto-Cross de Montreuil (UM Parisienne)  
Moto-Cross Toulousain (MC Toulousain)  
Grass Track (MC Reolais)  
Grass Track (MC Saintongeais)  
13 : *Moto-Cross à Toulon (MC Toulon)*  
*Moto-Cross de Montfort le Rotrou (AM Sarthe)*  
Moto-Cross (Lille MC)  
Moto-Cross à Beauvais (MC Beauvaisis)  
Moto-Cross (MC Clodoaldien)  
Moto-Cross (AMC Orléanais)  
Moto-Cross des Remparts-Longwy (GMAC Lorrain)  
Grass Track (MC Thouarsais)  
14 : Moto-Cross (GSIF)  
Moto-Cross à Bailleul (MC Nord)  
Moto-Cross (MC Oise)  
Moto-Cross Gimont (Toulouse Moto-Sports)  
20 : Moto-Cross (UM Aube)  
Moto-Cross (OMC Avesnois)  
Moto-Cross à Chartres (MC Eure-et-Loir)  
Moto-Cross (Lille MC)  
Moto-Cross d'Orgueil (MC Montalbanais)  
Moto-Cross (MC Paris)  
Grass Track (MC Marmandais)  
27 : *Moto-Cross à Sucé (MC Sucéen)*  
Moto-Cross (CM Sûreté Nationale)  
Moto-Cross (MC Maubeuge)  
Moto-Cross (MC Lensois)  
Grass Track (MC Villeneuveois)

### AOUT

- 3 : Moto-Cross (AC Alsace)  
Moto-Cross de Mézières (MC Maine)  
Moto-Cross à Cassel (MC Nord)  
Moto-Cross (MC St Africain)  
Grass Track Langon (MC Langonnais)  
10 : Moto-Cross (Lille MC)  
Moto-Cross (CS Meaux)  
Moto-Cross (MC Oise)  
Moto-Cross (MC Cambrésis)  
Moto-Cross (Racing Motor Club)  
Moto-Cross à Hirson (UM Aisne)  
Epreuve sur herbe (AM Castelnuovienne)

(à suivre)

## 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 imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

### MOTOS A VENDRE

125 PEUG. type 56 mod. 51 ent. eq. nve, 145 bd de Nogent Champigny sur Marne.  
Sc. AGF 125 b. ét. eq. Lerallec 22 r. Jardins, Garches (SO)

TERROT 350 culb. rap. t. b. ét. méc. f. tél. 4 v. aspect nf 150. LEPROUST, Lon. 28-75.  
GN. RH. 125 f. tél. parf. état équip. access. px 80000. AL-LOUCHE 5 pas. St Paul-4e

PEUG. 125 b. ét. Lecoq 44 av. Pasteur, Bécon-Bruyère 9-12h.  
NORTON 16H bon état. 2 bd Sévigné, Marseille, NA-15-33.  
MOTOB. 175 mars 51 ét. nf 10 r. Archives-4e. TUR. 52-72

VELO av. moteur auxil. Vimer b. ét. Dasté 46 av. St-Mandé Paris-12e.

VESPA 51, 6000 k. complet. PERIN 27 Durantin-18e, ou écrire pr rens.

BSA Gol. Flach side 51 imp. prix 330. Tél. heures de trav. MAI. 88-89.

OCC. exc. Harley 750 import. Amérique, pièce unique, 145, bd St-Denis, Courbevoie.

125 TERROT culb. 4200 kms ST ROCH 74 quai Jemmapes 10e, entre 13-14, 19-20 h.

500 AJS 2 cyl. 1951. 500 Triumph télescope. 1947. 175 Motobécane juin 1951. 125 Peugeot entièrement neuve.

HURNI 38 r. Saussure-17e.

PEUGEOT P517 ét. nf SAPP 98 r. J.P. Timbaud Paris-11e

JONGHI 125 nf 51 à rod. 90. Leclerc 56 r. Marx Dormoy-18e

TER. 350 ia. eq. 70. Lancelot 15 r. St Hilaire, La Varenne.

INDIAN 500 luxe neuve 1100 kms sac. orig. nrx acc. 9 à 18 h. Thibaudier, Opé. 75-90 sauf samedi après midi.

COMPETITION 250 Guzzi. 250 excelsior. 350 Velocette. Norton Manx 500 BMW. Repren. tourisme, 104 rue Haxo, 20e.

BERNARDET Scot. 125 tr. bon état px 125. Delcourt 40 b. rue Villeneuve, Clichy.

MONET 350 culb. b. ét. px à déb. Cornuau 149 A. Maine.

**MOTO STOCK** 11 bis Villa St Michel, 48, av. St-Ouen, 18<sup>e</sup>, MAR. 89-35, ouvert sam. lundi  
 1 Saxonnette bon ét. 15000.  
 1 Indian 500 bon ét. luxe 120.  
 1 Indian 500 bon ét. 110000.  
 1 Harley 750 Luxe : 130000.  
 1 BSA 500 culb. fiche télesc. 4 vitesses sélecteur 120000.  
 1 Velocette 250 sélect. 70000.  
 1 Norton 500 culbut. 50000.  
 1 BMW 750 lat. side 85000, etc. Sides, tuyau éch. pour toutes mach. et plus motos à rem. BMW, Triumph angl. et all. BSA, Norton, Ariel, NSU, Puch Matchless, Dyn. Bosch pr ttes mach. (métré Guy Mocquet).  
**INDIAN** 600 ét. nf av. ou ss side imp. 1p 1/2 nf. Ent. 27-96  
**MOTOBECANE** 500 sp. cul. ét. neuf fiche BMW. DANJOU 6 av. Emile Deschanel, 7<sup>e</sup>. Possibilité crédit.  
**TERROT** 500 cul. parf. état 140. Nachbauer, 41 r. Parmentier, Pierrefitte (s. dim.).  
**NORTON** 16H av. ou ss side Sîmar parf. état. J. ROBERT 5 r. Emile Allez, Paris 17<sup>e</sup>.  
**750 R. GILLET** side Carpio bip. pn. mot. état neuf arg. cause maladie. GAUTRON 4 r. République, Suresnes.  
**SCOOT.** Scootavia, BAUDRY 24 rue Gambetta, Plessis-Boulevard (S.-O.).  
**MOTOB.** 175 cul. 4000 kms. K. Lemoine 13 Sq. Faillat, 98 av. Grésillons, Asnières.  
**TERROT** 350 s. cul. 90000 eq. Cussonneau 2 r. Lagille, 18<sup>e</sup>

**TERROT** 350 l. 38 mot. nf 80. Haumez 5 r. Ernest Roche-17<sup>e</sup>  
**ZUND.** K500 110. + side 140. Klein 123av. Répub. Vincennes  
**BSA** 350 dern. mod. 4000 kms acc. px 235. Odé. 89-72 19-21 h.  
**VESPA** 51, 2.500 kms 115000. ANDRE 68 rue Dulong.  
**PEUGEOT** 125 3 v. b. ét. eq. comp. 80000. Gendreau 153 fg St-Antoine, Paris (vis. sam.)  
**750 BMW R73** ét. neuf 10000 kms. Bertoux 14 rue Marie Stuart, 2<sup>e</sup>, le soir 18 h. 30.  
**NORTON** Dominator 16000 kms ét. imp. INV. 97-02. Poste 568  
**350 culb.** Chaise ref. nf sur fact. av. side HB nf sam. et d. matin, sem. ap. 18 h. GIRE 31 r. Perceval, 14<sup>e</sup> (85000).  
**BMW** 51 superbe 500 tt refait à neuf, selle Feridax double 2 Sanor, bloc poli en rodage TRI. 47-55 urgent.  
**TRIUMPH** Tig. d. mod. imp. v. ou éch. c. voit. 2 à 6 cv réc. 95 r. A. Briand, Levallois  
**650 TRIUMPH** 1951 ét. nf. Cattel 17 r. Carnot, Montreuil.  
**NORTON** 18 f. tél. 175. Dupont 22 r. Mouraud, 20<sup>e</sup>, le matin.  
**BMW** 23 bon ét. pn. neuf, 115000. CALMETTES 21 rue des Sts Pères. LIT. 22-08.  
**Peugeot** 175 cc 12000 k. b. ét. 70000. Redard TRI. 60-96 urg.  
**HARLEY** 750 vis. sam. 14 h. et dim. mat. AMIARD 50 rue de Neuilly, Clichy.

**TERROT** 125 ETD neuve 100 Marty 90 H. Barbusse, Asnières (Seine), tél. BAL. 26-52.  
**250 MOTOB.** b. ét. 75000. Albert 47 r. Desbourets Suresnes  
**PUCH** 125 sport 9500 k. Morel 52 r. P. Semard Noisy le Sec vis. dimanche matin.  
**PART.** vds Triumph 500 mono f. tél. Rovère tél. Arg. 02-40  
**125 JONGHI** bon état 75. PAS 69-84 13 h.  
**BSA** 500 culb. ét. nf sél. 4 v. f. t. eq. compl. fer. repr. 125-250. Bobio 233 bd Aristide Briand, Montreuil (S.).  
**DKW** 350 NZ imp. 150. PITOU 139, r. Université, Paris-7<sup>e</sup>.  
**V. SOLEX** impéc. 25000. Blaise 7. Egalité, Joinville (Seine).  
**500 TERROT** RGST 1951, 5000 kms impéc. 180000. Fouere Chatelaudren (C. du N.).  
**175 MOTOBECANE** état neuf. Tél. h. travail, Long. 06-09.  
**BSA** M20 + moteur, boîte Magdy. 135. VAUDOIT, Carrolles (Manche).  
**V. ou éch.** 250 NSU c. 500 BSA Raquin, r. Patton, Granville.  
**G. RHONE** 800 impéc 10000 kms 120. ou éch. ctre moto - fort. av. side même ét. WETS-TEIN 38 r. de Paris, Charenton, dim. seulement.  
**V. ou éch.** ctre pte voit. cyclecar + 250 mb vble dim. Braouze, Oinville Meulan (SO)  
**TERROT** 350 cul. f. tél. 85000 23 av. P. Painlevé St-Maur.

**BMW R4** mono 4 vitesses, cardan moteur à roder très bon état général. En confiance : 110.000 francs. PAYOT, 6 rue Elie Le Gal-lais, Bourg La Reine ou ETOile 78-80 (Heures travail).  
**VOITURES A VENDRE**  
 326 BMW 11 cv ent. rem. nve repr. moto 500 récente. HUR-NI. 38 rue Saussure, 17<sup>e</sup>.  
 201 2 pl. spid. imp. repr. moto 8 r. Stanislas Meunier 20<sup>e</sup>.  
**VOITURETTE** Scooter sans perm. Rolux et Mochet 45000 6 mois à 7000, RS 30 bd H. Sellier, Suresnes (Seine).  
 5 CV FORD exc. ét. amort. batt nfs, 7 C Foy, Le Bourget  
**AMILCAR** 7 cv road. px 110. MEREL 12 av. Gobelins (soir)  
**ECHANGES**  
 ECHANGE : choix de voitures 4 à 20 cv repr. vélom. et moto 104 rue Haxo MEN. 99-86.  
**ON DESIRE ACHETER**  
 ACH. cadre, fiche avec pont et moyeu av. de Zundapp Russie. LAURENT 19 av. des 4 Chemins, Sceaux (Seine).  
 350 MATCHL. tél. Moureyre 15 r. Augustin, Clermont-Fd.  
 ACHAT VENTE ECHANGE Pièces motos ABC et Gnome André BARTHELEMY, 48 rue Auguste Lançon, Paris.

**ACH.** 350 Jawa modèle 50, 51. Desmaret 48 r. Myrha, Paris  
**ACHAT COMPTANT**  
 tous vélomoteurs, motos, scooters, **DELAIRE**  
 4 imp. de la Gaité Dan. 55-43  
**ACH.** Monotrace ét. méc. indif. Ecr. GOITA, Osny (SO).  
**DIVERS**  
**FOURCHES** tél. adapt. toutes marques fabr. soignée px rais. milieu Cros Intord. FAR-GEAS, 22 rue du Plateau, Montreuil (Seine).  
**CYCLECAR** 5 cv 3 pl. 2 carros. 80. Rep. vélom. moto Men. 7804  
**BELLES** sac. cuir gras ét. nf 36x31x15, 6500 fr. VALIN H. St Didier de la Tour (Isère)  
**DECALCOMANIES** pour réserv. motos. TARRIZO, Monaco.  
**FONDS DE COMMERCE**  
**EXCLUSIVITE** Velo-Solex gr. ville S. O. Peugeot Art. sport chif. af. 22.000.000 Appt 8 p. avec immeub. 12.000.000 et aff. cycles cyclomot. armes pêche tenu dep. 1912, bénéf. 1.000.000 av. logem. 1.500.000. BRA-SIER 6 r. Mouchy, Périgueux.  
**EMPLOIS**  
 ON DEM. bon mécan. BARBES MOTO-CYCLES 98 rue Dou-deauville, Paris-18<sup>e</sup>.

VOUS AUREZ LA

**Certitude**  
 d'économiser  
 temps et argent

en trouvant à tout moment  
 tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS  
 aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les  
 SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

**REVIL ETS**

82, avenue des Ternes - 225, boul. Péreire  
 PARIS-17<sup>e</sup> **Dépôt MACOMBYNN** ETO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

**PARIS-NORD MOTOS**

Agences :

GNOME-RHONE — B.S.A.

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

Pneumatiques - Accessoires modernes - Appareil-

lage électrique français et étranger - Pièces

détachées : origine, adaptables, sur modèles.

Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage

Remise en état cadres et réservoirs

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

EXPEDITIONS PROVINCE ET COLONIES

Atelier et Magasin :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18<sup>e</sup>

ORNano 34-08



Clinique des  
 cadres. Réserv-  
 oirs et Roues  
 tél. PER. 20-68  
**MARCHAND Frères**  
 16 rue Danton, LEVALLOIS  
 Ne pas confondre, bien no-  
 ter n° 16, la maison n'a  
 pas de succursale.

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

Demandez Echantillon TR contre 165 francs timbres à  
 Brennus Sce E, 31, r. Chèvre, ANGERS (Cond. aux Revend.)

**SI VOUS N'ETES PAS SATISFAIT...**

Vous serez remboursé sur simple réclamation circonstanciée  
 Surpuissance — Economies — Agrément — Entretien

Pour toute correspon-  
 dance avec « MOTO-  
 REVUE », n'omettez  
 pas de joindre un  
 timbre pour la ré-  
 ponse.

13  
 Janvier  
 1952



**Cyclomoto-cross de Sablé**

1<sup>er</sup> Henri FAUCHEUX, s. cyclomoteur R. OUBRON  
 2<sup>e</sup> HUGONNET, sur cyclomoteur JUDENNE

TOUJOURS AVEC

le lubrifiant  
**VELOLUB**  
 (2 temps)

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

Société Française des Pétroles SERCO  
 20, rue Washington - PARIS

**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

AGENCE REGIONALE

R. LAMBOROT

12, r. G. David, Lyon - Moncey 12-18

Mécanicien spécialisé depuis 1944

Serv. d. piéc. détach. pr ts modèles DKW

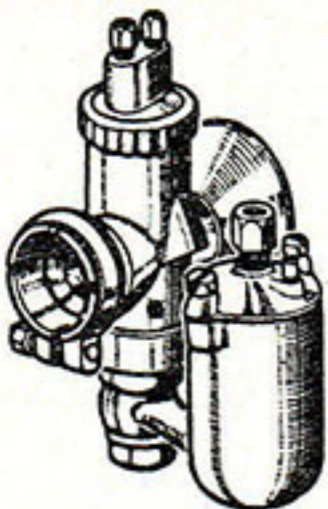
Tous renseignements sur demande

Suspension AR « MONTLHERY » brevetée

pour DKW - NZ



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS


**AMAC**  **AMAC**

Type BABY  
(pour moteurs  
auxiliaires)

Type MOTO

**AMAC**


Type VELOMOTEUR



GUIDON MODELE 1951  
nouvelle poignée tournante

En vente  
chez tous les spécialistes

Catalogue et documentation  
à MM. les Agents  
sur demande.



COFFRET  
pièces de  
rechange

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

*Une vérité...*

VOUS ACHETEREZ AUJOURD'HUI, CAR VOUS  
NE VOUDREZ PAS SUBIR DE NOUVELLES  
HAUSSES... EN PLUS, AVEC NOTRE LONG  
CREDIT, VOUS GAGNEREZ DE L'ARGENT...

vous passerez donc à

**Barbès - Moto - Cycles**

98, rue Doudeauville, 98 - PARIS-18<sup>e</sup>  
— Métro Château-Rouge —

Agences :

**TERROT - JONGHI**  
**GIMA - GUILLER - BSA**  
**René GILLET - SUNBEAM**  
**SCOOTERS à partir de 100 cc.**

Toujours une mise au point par un technicien

MAGASIN OUVERT SANS INTERRUPTION  
de 8 h 30 à 19 h 30

Fermé le Dimanche seulement

Catalogue, renseignements contre 40 frs timb.

**COMPAGNIE PARISIENNE DE CREDIT**  
IMMOBILIER ET COMMERCIAL

Ouverture de Crédit pour Maison, Aparte-  
ment, Ferme, Fonds de Commerce, Matériel,  
Auto, MOTO...

11, RUE DE PROVENCE — PARIS (9<sup>e</sup>)  
(Métro Richelieu-Drouot - Le Pelletier)  
Téléphone : TAIbout 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

**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

**DRESCHMOTOR** Motos DRESCH  
— D.F.R. —

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES  
TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX  
ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON

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

**S. A. DRESCHMOTOR**

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

INDUSTRIE CYCLES MOTOS VOITURETTES MODELES de TOUTES



TOUS LES COUPLES CONIQUES  
TOUS LES PIGNONS A CHAINE  
SUR PLANS - SUR MODELES  
LIVRAISON RAPIDE  
ANCIENS et MODERNES  
MOTOCYCLETTES

**ASSURANCES IMMEDIATES**

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

STAR - C11SL - B31 - 33 - B32 - 34 - A7 - A7A  
C11GL - C11GL - C11GL - C11GL - C11GL - C11GL - C11GL - C11GL - C11GL - C11GL  
TWIN - GOLD STAR  
A10 - M20 - M21 - M33



LEAVE IT TO YOUR  
**BSA**

**“GOLDEN FLASH”**

**BSA**  
LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE  
DU MONDE

MOV EA - IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE  
79, avenue de la Grande-Armée, PARIS.16<sup>e</sup>-COP. 40-65-27-23