

40^e ANNEE. — 26 JANVIER 1952. — N° 1.069

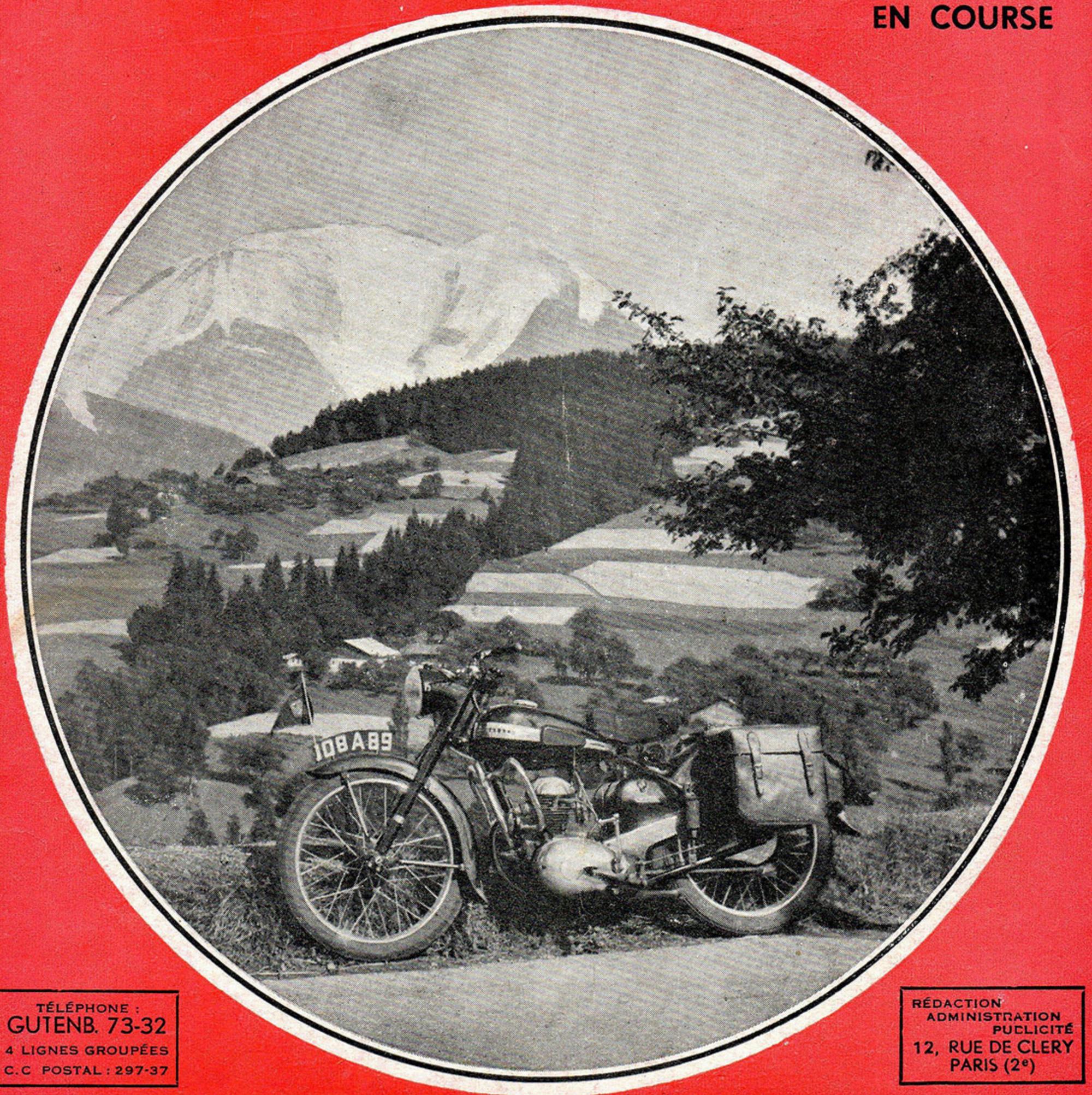
Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

CARENAGE
EN COURSE



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

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

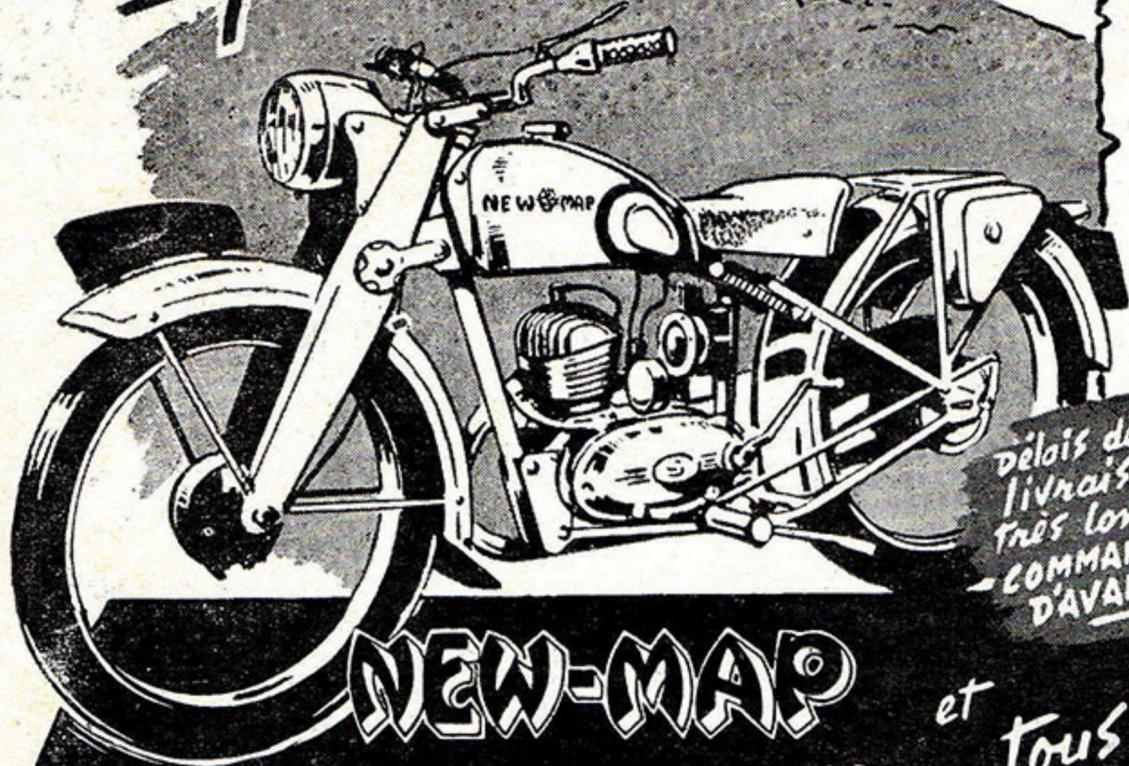
Retour de la Côte d'Azur par le chemin des écoliers.
Une vue sur les Alpes.

Une petite usine

NEW-MAP

une **GRANDE MARQUE!**

Lyonnaise...



*par ses motos de
classe internationale*

D'une ligne pure et racée.
D'un fini impeccable
dans le moindre détail.
D'une robustesse légendaire.
De sa qualité artisanale,
*elle n'est pas fabriquée
à la chaîne!*

une « NEW-MAP » est la
préférée du connaisseur.
*Toujours la plus chère
à la revente.*

*délais de
livraison
très longs
- COMMANDEZ
D'AVANCE*

NEW-MAP

et Tous ses Agents

un joyau



de France

|| *Camy* -

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

La pluie, voilà l'ennemi! ...



...adoptez donc
MACOMBYNN
TYPE TOUR DE FRANCE

BTE FRANCE ET ÉTRANGER

Vente en
prix imposé
chez les
principaux
motoristes

MACOMBYNN

Le survêtement du motocycliste

Volants Magnétiques



SAFI

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

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

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

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

SERVICE REPARATION
ECHANGE STANDARD

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

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

BOBINE SPECIALE MOTO

St-PAUL - MOTOS

1, rue de Rivoili - PARIS-4^e — ARC. 71-46
Métro : Saint-Paul

Le Salon permanent de la Motocyclette

Renseignements
contre
30 fr.
timbres poste

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

Expédition
FRANCE
et
COLONIES

TERROT — MOTOCONFORT

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

et la *Mobylette*

CREDIT

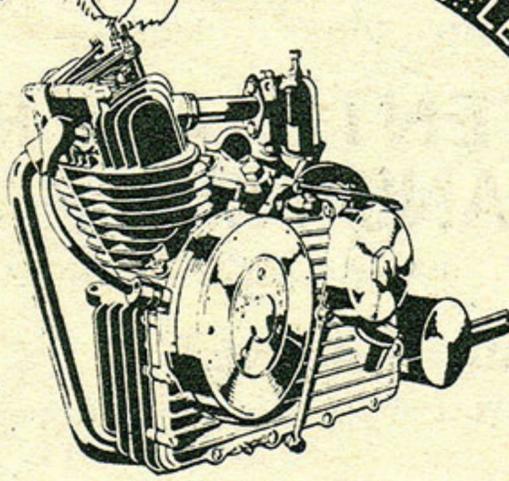
Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche,
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

LICENCE
DU CATI

48 cm³

Mucicla

4 TEMPS CUL BUTEURS, 2 VITESSES



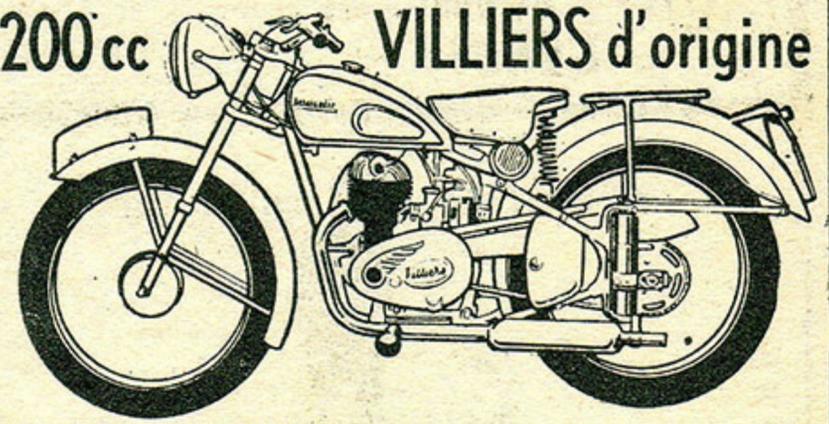
LE PLUS RAPIDE LE PLUS ECONOMIQUE

M.ROCHER
CONSTRUCTEUR
FRANCE

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

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

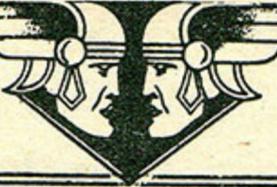
166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10^e
Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE
CREDIT DE LA REGION
PARISIENNE

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

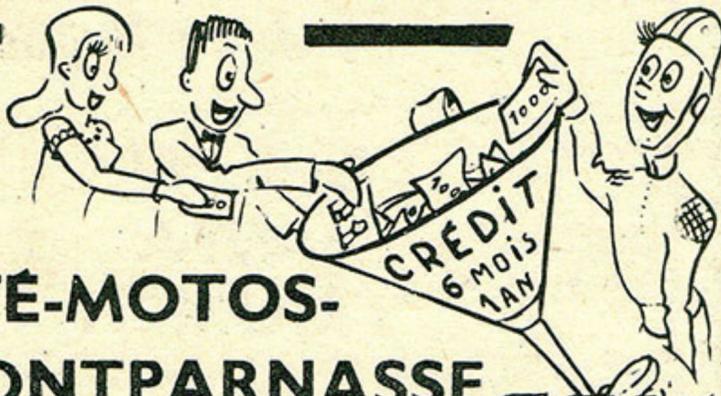
MOTOBÉCANE

LIVRAISON



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

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



GAITÉ-MOTOS- MONT-PARNASSE

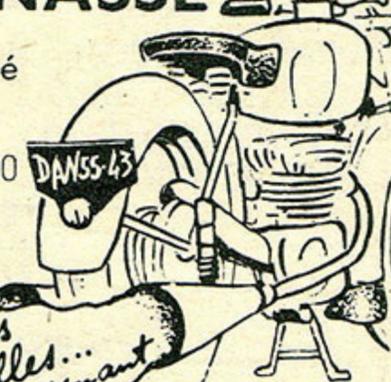
4, impasse de la Gaité
Tél. : DAN. 55-43

Ouvert de 9 h. à 20 h. 30
sans interruption
Fermé le Dimanche

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

**DU VRAI
CRÉDIT**

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



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

Station **MOTO** Service **PIÈCE**

VENTE

AUX RÉPARATEURS
ET AGENTS DE LA MOTO
EXCLUSIVEMENT

de

PIÈCES DÉTACHÉES

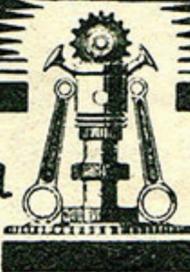
Adaptables **NON** d'origine

pour

MOTOS

et

VÉLOMOTEURS



51 Rue Danton

PER. 60-66

Levallois

(Seine)

SCOOTERS BERNARDET



ESSAIS

CRÉDIT

IMPERIAL GARAGE

M^e Villiers - 23, Bd de Courcelles - LAB. 77-40

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

TOUS LES MODELES EN

MOTOBÉCANE — GNOME-RHONE — TERROT — JONGHI — MONET-GOYON — AUTOMOTO

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

marcel perrin

Recordman du Monde
BOULOGNE (Seine)
MOL. 29-67

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

LIVRAISON EN PROVINCE

CRÉDIT

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES
POUR
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ
POUR
MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

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

**LE SCOOTER
BERNARDET**
250-125 cc.

Robuste
Rapide
Racé

VENTE à crédit



GRAND GARAGE CORBERA CROZATIER
Distributeur officiel
15, Rue Crozatier PARIS 12^e — Tél. : DID. 20-09

Seul! sans redresseur ni batterie!...

L'AVERTISSEUR
ARGO-RADIO

Alimenté directement par le VOLANT MAGNETIQUE
est adaptable sur tous
VELOSOLEX, VELOMCTEURS, et MOTOS LEGERES

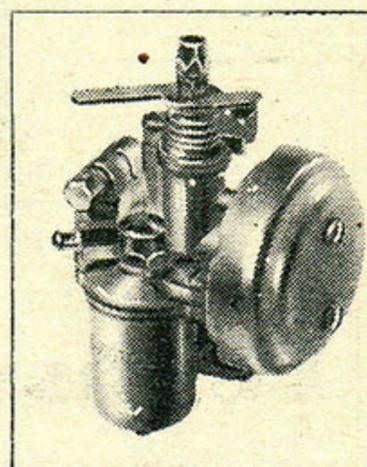
AGENT GENERAL France - Colonies - Bénélux
P. BONNET
78, av. Général Leclerc, BILLANCOURT — MOL. 60-99
VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

Cyclomotoristes !

Si votre machine est
équipée d'un

moteur VAP

demandez à votre
motociste de vous
faire essayer le
nouveau Carburateur



GURTNER C. 12 SPÉCIAL

VOUS EN SEREZ ENCHANTE
DEPART INSTANTANE
REPRISES EXCELLENTE ET
CONSOMMATION REDUITE :
1 litre 5 aux 100 kms.

ATTENTION!

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

CREDIT

DE LA REGION PARISIENNE

Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10^e
Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

Vous livre immédiatement

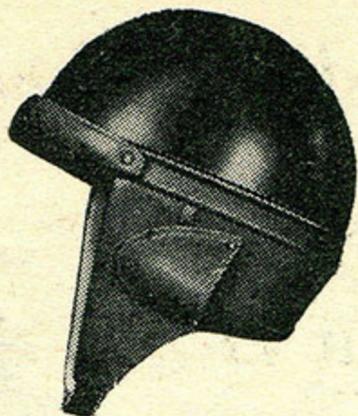
JONGHI — TERROT — MONET-GOYON
GNOME-RHONE — ALCYON — GUILLER
D. S. MALTERRE

et les célèbres vélos à moteur auxiliaire
ALCYON — MOTOBLOC — MOSQUITO

ET TOUTES LES GRANDES MARQUES DE
MOTOS ETRANGERES

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

Catalogue contre 50 francs en timbres



Le casque GENO

vous donne quelques-unes de ses références

Depuis 20 ans, fournisseur exclusif
de la Gendarmerie Française

Gendarmerie maritime

Gendarmerie France d'Outremer

Motocyclistes de l'Air et de la Guerre

Gendarmerie Suisse

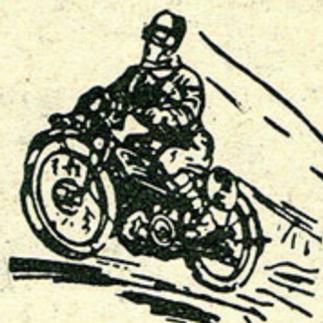
Ets GENO

6, Fg St-Honoré

SEULE MAISON FABRIQUANT DES
MODELES POUR CHAQUE SPORT

Tél. : ANJou 12-38

Economisez votre essence !...



MOTOCYCLISTES,
Brétocyclez votre essence
ou votre mélange avec

BRETOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »

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

BRETOCYL GRAPHITÉ procure
PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE

Protection totale des soupapes

BRETOCYL GRAPHITE facilite vos départs par
temps froids, en vous assurant un graissage immé-
diat des hauts de cylindres dès les premiers tours.

Et naturellement, dans votre moteur :

L'HUILE BRET-OIL

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

L'HUILE BRET-OIL SPECIALE 2 TEMPS

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

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

FROID...

PLUIE...

INTEMPERIES...

qu'importe ! c'est le moment d'apprécier la
PROTECTION ET LE CONFORT



de notre « GALLETO GUZZI »
demandez un essai gratuit

aux Ets BONNET

Directeur-Gérant : N. ANGELI

80 Av. Gal Leclerc, BILLANCOURT. MOL. 15-46

vous serez ENTHOUSIASMÉ

Livraison immédiate — CREDIT 12 MOIS

Renseignements : 30 francs timbres. Catalogue : 50 francs

du 5 au 31 Janvier

SOLDES

DE NOS FINS DE SERIES

BOTTES MOTO box couleur

pour Messieurs 6.950
pour Dames 4.950

CHAUSSURES DE VILLE

semelle crêpe ou cuir 2.500

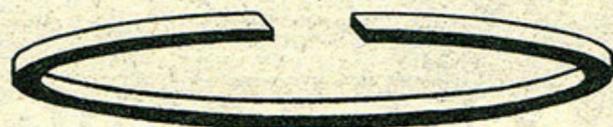
CHAUSSURES DE SKI

double laçage depuis 3.950

MARCY

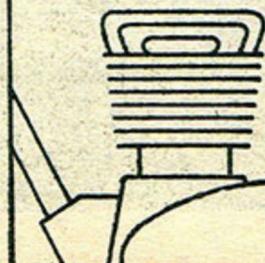
1 et 3, Place de la Bourse
PARIS-2^e - CEN. 83-11 et 12

Trois étages de vente
UNIQUE A PARIS



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



← Bonne compression
longue durée

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



HEBDOMADAIRE TOUS LES SAMEDIS

Moto revue

La Moto

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

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

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.
● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.
● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
● Changem. adresse 30f. timbr. av. la dern bande rectif.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE. :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

◆ LA COMMISSION POUR LA GESTION DU FONDS D'INVESTISSEMENT ROUTIER

La commission chargée de gérer le fonds spécial d'investissements routiers a été constituée par un arrêté en date du 10 janvier paru au J. O.

Parlementaires : MM. Pineau Litalien (députés), et Hébert (sénateur).

Fonctionnaires : MM. Rumppler, directeur des routes ; Péliissonnier, inspecteur général des Ponts et Chaussées ; Goetze, directeur du Budget ; Dame-lon, directeur de l'administration départementale et commerciale.

Représentants des usagers : M. Petiet, vice-président de l'A. C.F. ; M. Gallienne, président de l'Unior Routière de France.

◆ LES 500 JAWA EN FRANCE

Cinquante Jawa 500 cmc. vertical-twins à arbre à cames en tête sont arrivées en France chez l'importateur Poch à Neuilly. Ces machines représentent un premier contingent qui sera vendu au prix de 320.000 fr. l'unité, plus les taxes.

◆ COUREURS A.J.S.

Pour la saison prochaine, les pilotes Bill Doran et Rod Coleman courront officiellement pour A.J.S., ainsi qu'un autre pilote dont le nom n'est pas encore révélé.

◆ SIDECARS AU T.T.

On parle de réintégrer une catégorie sidecar dans la grande épreuve du T.T.. La marque Norton et sa rivale Gilera seraient présentes, et peut-être BMW et NSU. Les difficultés qui se présentent sont en passe d'être résolues, à part la question financière, mais les experts gardent encore bon espoir.

◆ GILERA EN ARGENTINE

La Maison Gilera a fondé en Argentine une usine qui produira tous ses modèles.

LE SALON DE BRUXELLES

COMME chaque année, sensiblement à pareille époque, le Palais du Centenaire vient d'ouvrir ses portes.

D'une ampleur rarement égalée, le Salon de Bruxelles connaîtra, cette année encore, le succès commercial qui le caractérise et qui le distingue de ses répliques Londoniennes et Parisiennes, où trop souvent, l'acheteur ne peut que contempler la machine de ses rêves, qu'il n'enfourchera qu'après de longs mois d'attente.

Bruxelles, c'est par définition, la grande rencontre internationale.

Importateurs et constructeurs font jeu égal et se partagent les goûts d'une clientèle qui a toujours porté pour la motocyclette une réelle prédilection.

Bruxelles, c'est aussi la grande bataille des importateurs.

La qualité des machines actuelles, leur robustesse et leur endurance, font que l'on tend de jour en jour à la saturation de ce marché, aussi la lutte sera-t-elle rude sur le plan commercial.

L'industrie belge ne s'endort pas.

Le motocycliste d'outre-Quévrain peut trouver dans la production nationale la machine de son choix. Petites cylindrées en deux temps, gros monocylindres à soupapes en tête, ou encore, vertical-twins, si chères aux Britanniques, rien ne manque, puisque la Belgique a également un scooter national.

Sur le plan technique, la machine belge jouit d'une réputation de robustesse, que l'état de son réseau routier a rendue nécessaire.

Sur le plan sportif, qui ne connaît les F.N., Gillet ou Saroléa de cross ? Et bientôt, espérons-le du moins, aux meilleures 500 italo-anglaise de circuits de vitesse, viendra peut-être s'ajouter la nouvelle bicylindre F.N.

De ce rapide tour d'horizon, il se dégage une impression réconfortante qui fait que nous pourrions tirer bien des leçons de la manière dont le motocyclisme a été compris chez nos amis Belges.

Ce pays, bien qu'étant producteur de 250, 350, 500 et plus, ne freine pas pour cela l'importation de machines de ces cylindrées.

De cette confrontation, l'industrie belge s'en tire tout à son honneur, et bien souvent n'a rien à envier aux meilleures réalisations étrangères.

◆ LES STAGES CHEZ B.S.A.

Comme l'an passé, BSA organise pour cette année encore des stages de perfectionnement pour ses agents en France. Ces stages sont sanctionnés par un diplôme BSA qui n'est pas seulement honorifique quand on connaît le programme du voyage où figurent entre autres :

- Le démontage des moteurs A.10 et D.1.
- Cours sur le moteur Gold Star.
- Démontage et remontage de fourches télescopiques.
- Démontage et remontage du moteur Sunbeam S.8.
- Cours sur les bougies et la carburation, etc...

◆ CIRCULATION AUX PAYS BAS

Le 1^{er} janvier 1952, le nombre de véhicules en circulation était de 165.000 voitures (contre 138.625 au 1^{er} janvier 50) ; 6.000 autobus (5.763) ; 86.000 camions (71.416) ; et 110.000 motos et 185.000 vélomoteurs, contre respectivement 95.299 et 55.239.

Comme on le constatera, la progression des motocyclettes et surtout des vélomoteurs, est très nette, mais peut-être les cyclomoteurs sont-ils compris dans ces chiffres, ce qui expliquerait bien des choses.

◆ SALON D'AMSTERDAM

Le Salon de l'Automobile qui se tiendra du 29 février au 10 mars à Amsterdam sera exclusivement réservé à l'automobile. Les accessoires, équipements, etc... et motocyclettes n'y seront pas représentés.

◆ NOUVEAUX RECORDS

Au guidon d'un Alpino 75, l'italien Botticelli a établi près de Plaisance un nouveau record du km. lancé à 128 kmh. 572 de moyenne ! qui correspond à un temps de 28".

D'autre part, Tamarozzi, sur un « Ducati 48 », s'est approprié deux autres records du monde : celui du km. lancé avec 44" 7/10 (80 kmh. 436), et du km. départ arrêté en 56" 9/10 (65 kmh. 268).

◆ **UNE ASSOCIATION
FRANÇAISE DU CYCLE
A MOTEUR**

Née en quelque sorte du différend F.F. M.-F.F.C., cette association a pour but de rassembler tous les usagers du cyclomoteur, suivant les divers groupements ci-dessous.

Tourisme : intéressant tous ceux qui voyagent au moyen de cycles à moteur jusqu'à 100 cmc.

Usagers : pour ceux qui utilisent le cyclomoteur comme moyen de transport

Sports : s'adressant aux cyclomotoristes désirant participer à des mouvements sportifs.

En outre, l'A.F.C.M. a organisé un service technique qui se tient à la disposition de tous les usagers de la BMA pour tous renseignements.

L'association groupe toutes les sections cyclomoteurs de France et Colonies. Pour créer une telle section, il suffit d'écrire au siège de l'A.F.C.M., 120, rue de la Tombe-Issoire, Paris.

Après les brillants résultats du raid

Athènes-Paris de 1951, l'A.F.C.M. lancera en 1952 les Diagonales de France cyclomotoristes. La Coupe de France de Régularité, le 1^{er} Concours Technique des Cyclomoteurs de Tourisme.

Le calendrier 1952 possède déjà de nombreuses manifestations dans l'île de France et en province.

Parmi celles-ci, les plus marquantes seront les Diagonales de France Cyclomotoristes, épreuve touristique de régularité pour cyclomoteurs de toutes cylindrées. Elles seront réparties sur 9 trajets différents.

Au départ de Brest pour Menton.

- » Brest pour Strasbourg
- » Brest pour Perpignan
- » Dunkerque pour Menton
- » Dunkerque pour Hendaye
- » Dunkerque pour Perpignan
- » Hendaye pour Menton.
- » Strasbourg pour Hendaye
- » Strasbourg pour Perpignan

Pour ces diagonales il sera accordé un temps suivant le parcours.

La Coupe de France de Régularité également courue sur les 9 trajets ci-dessus aura un règlement spécial. Elle est réservée aux constructeurs et une Coupe spéciale de régularité et d'esprit AFCM sera accordée aux meilleures moyennes.



Tous les chemins mènent à Rome... mais un bon « petit cube » vous emmène vaillamment de l'Yonne au port de Cannes.

(Photo de notre abonné M. Bertheau)

◆ **PETROLES FRANÇAIS**

La nappe de naphte qui avait été perdue à Lacq est en passe d'être retrouvée, et ce gisement, qui est peut-être l'un des plus riches d'Europe, voit de nombreux forages s'effectuer qui sont en passe d'aboutir.

◆ **MODIFICATIONS
CHEZ ARDIE**

Voici les différentes transformations apportées pour 1952 aux motocyclettes « Ardie » type B. 251 :

Adjonction au garde-boue AV d'un bavolet à chaque extrémité, augmentant longueur et protection.

Renforcement des tringleries des garde-boue AR.

Pot d'échappement redessiné, épousant davantage la forme des carters.

Adjonction d'un caoutchouc de pédale de kick, et d'un œillet de passage du câble du compteur, évitant le frottement sur le garde-boue AV.

Nouvelle position de l'ouverture de l'avertisseur, moins exposé aux vapeurs d'huile et aux vibrations.

Montage en série de l'optique Marchal « Equilux » à récupérateur chromé.

Bougie recommandée : Floquet 18 D2.

◆ **UN VIEUX DE LA MOTO
DISPARAIT**

On nous informe de la mort de Monsieur Marius Guiguet, dit « Bouboule », à la suite d'une longue maladie. « Bouboule », qui fut un champion motocycliste bien connu vers 1925-1930, était agent de Gillet d'Herstal à Lyon, et courut pour cette marque en catégorie sidecars. Son nom fut oublié après la dernière guerre, mais de nombreux vieux motocyclistes se souviendront de ce coureur qui donna une grande partie de sa vie aux compétitions et fut blessé plusieurs fois au cours de celles-ci.

◆ **IMPORTATIONS BELGES**

D'après de récentes statistiques officielles, les importations en milliers de francs belges s'élèvent aux chiffres suivants :

	1951	1950	1949	1948
Autriche	4.000	500	3.150	3.100
France	6.000	2.500	2.000	2.000
Allemagne	34.000	17.000	4.500	4.500
Angleterre	21.000	17.000	16.500	18.000
Italie	18.000	5.000	1.500	1.000
Tchécoslovaquie	2.000	500	500	2.000
Hollande	13.000	500	500	—
U.S.A.	5.000	10.000	7.500	5.500
Divers	2.000			

Il est à noter que ces chiffres portent uniquement sur le prix des machines et non sur leur nombre. L'augmentation des importations pour un pays comme la Hollande n'est pas le fait d'une augmentation des prix (comme pour la France) à l'unité, mais bien le résultat de l'accord passé entre les pays du Benelux. L'accroissement des importations allemandes s'explique par le formidable redressement de l'industrie germanique qui redevient redoutable, et ceci non seulement dans le domaine de la moto. A noter aussi le bond en avant réalisé par l'Italie, bond dû essentiellement à la vogue de plus en plus grande pour les scooters de qualité.

◆ **LA CIRCULATION ET LA
LARGEUR DES VOIES**

La création du fonds d'investissements routiers qui recevra 29 milliards pour l'année 1952, permettra une nette amélioration dans le trafic routier, et notamment au point de vue de la largeur des routes qui est habituellement de 9 mètres, ce qui est insuffisant et dangereux au doublage, celui-ci se faisant dans la portion centrale dans les deux sens.

Suivant le trafic journalier, la route

idéale aura : 7 mètres (de 2.000 à 4.000 voitures par jour) ; 14 mètres (trafic de 4.000 à 15.000 véhicules). Cette dernière serait détournée des villages et les deux voies seraient séparées par un terre-plein s'élargissant aux croisements (à niveau).

Au-dessus de 25.000 voitures par jour, la création d'une autoroute s'avère nécessaire. Celle-ci serait composée de deux voies (séparées par un terre-plein) de 7 à 10 mètres de large et d'où seraient exclues les grandes courbes et pentes.

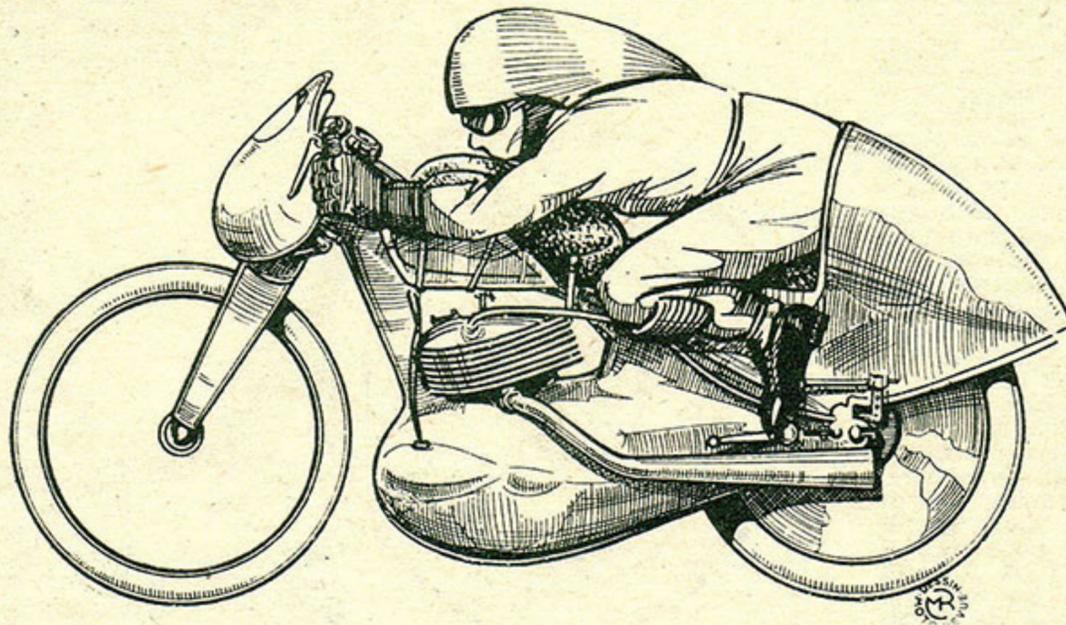


...Que les coureurs Gablenz et Schnell qui avaient vendu leurs « Parilla » ont reçu deux nouveaux moteurs de l'usine milanais pour courir en 250 et 350 cmc.; ce dernier moteur est réservé à Schnell qui remporta le championnat d'Allemagne 1951 et plusieurs courses internationales avec une Parilla 250 transformée par lui en 350 cmc.

...Qu'au cours d'une manifestation officielle en Angleterre, le coureur Hans Haldemann, champion suisse en sidecar, aurait fait comprendre qu'il estimait l'heure venue de se retirer de la course, mais ceci ne constitue pas une certitude, espérons-le !

...Que Dante Bianchi, pilote italien qui, l'année dernière, courait sur une Guzzi, serait en pourparlers pour entrer soit chez Parilla, soit chez Bennelli.

VERRONS-NOUS DURANT CETTE SAISON



LE CARENAGE EN COURSE ?

Les questions relatives à la résistance offerte par l'air à la marche de nos motos ont été bien souvent déjà soulevées dans nos colonnes. Aujourd'hui, encore une fois, nous reprendrons la même question, mais sous l'angle du gain en vitesse maximum que peut procurer un carénage, même partiel, et à condition d'être bien fait.

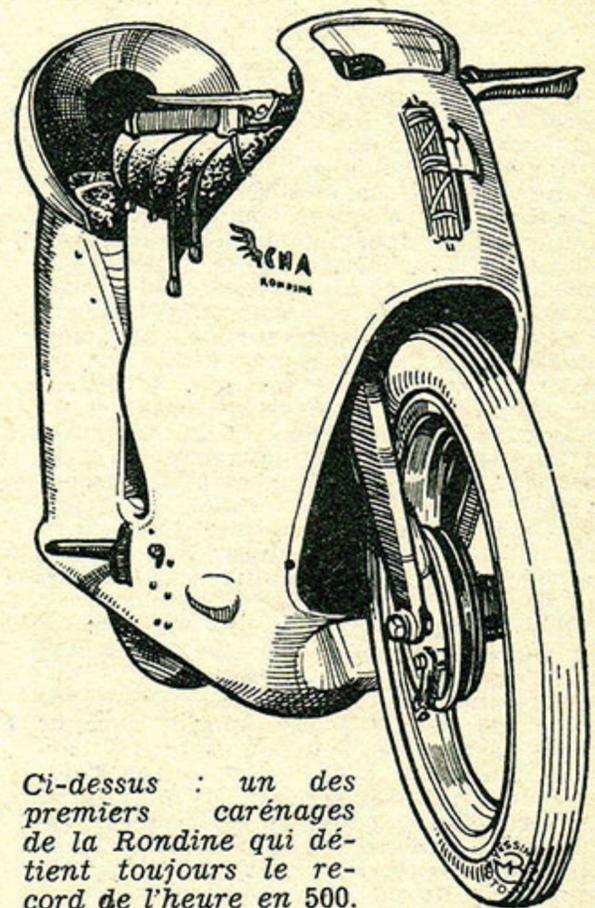
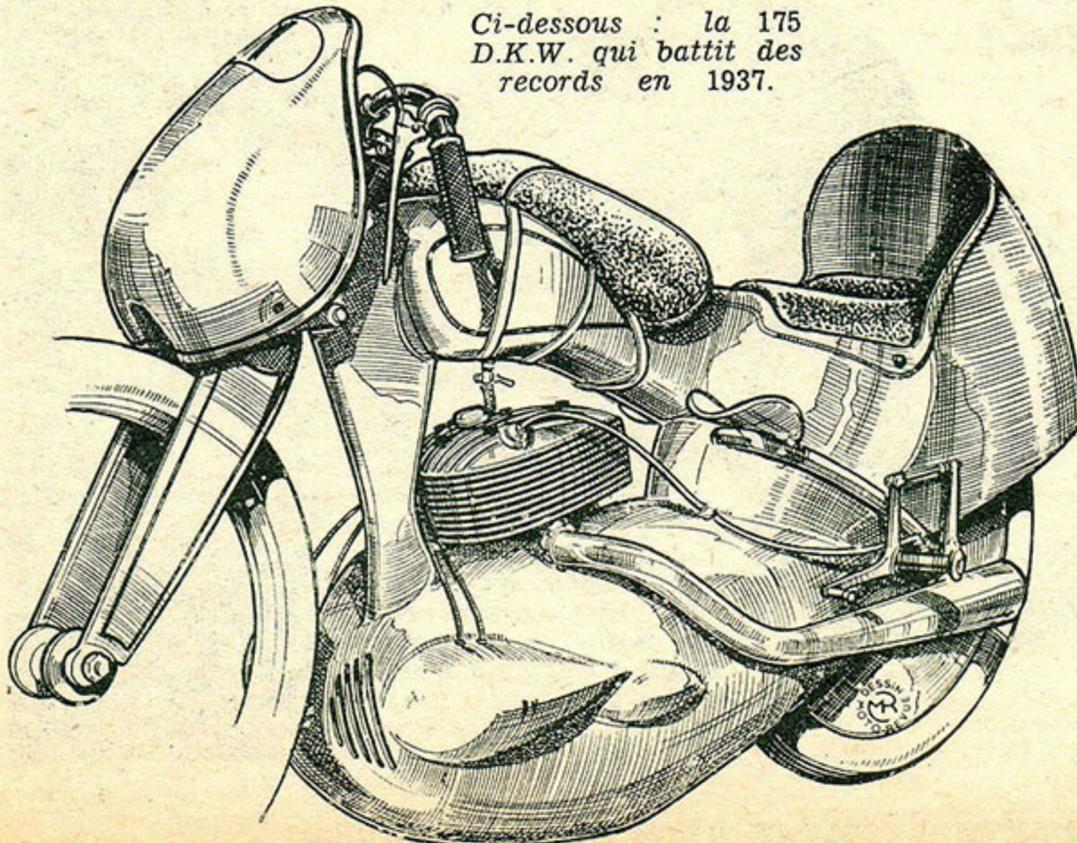
Le problème peut, pour les motos compétitions, être envisagé sous deux angles, suivant qu'il s'agisse soit de machines d'usine, soit des machines que peuvent posséder des coureurs privés (cas intéressant la compétition française).

Pour les machines d'usine, le carénage offre de l'intérêt, surtout pour les petites et moyennes cylindrées. En effet, la plupart des 500 cmc. actuelles, tout au moins les 4 cylindres italiennes, développent déjà des puissances qui leur permettent d'atteindre assez facilement des vitesses de 210 kmh., et ces moteurs sont encore certainement gonflables. Le problème essentiel qui se pose pour ces machines n'est pas un gain de vitesse de pointe, mais un gain de puissance aux bas régimes et une amélioration de la tenue de route. Mais par contre, pour les 250 cmc. par exemple, même si la possibilité d'accroître la puissance des moteurs subsiste encore, celle-ci, tout du moins dans le stade actuel de la technique, reste limitée, et un gain très appréciable en vitesse de pointe peut être obtenu par une étude aérodynamique d'un carénage partiel ou total. C'est ce qu'a compris en particulier Guzzi, dont la magnifique soufflerie a permis d'obtenir des résultats particulièrement intéressants, entre autres le championnat du monde par marques en 250.

Le problème est évidemment tout à fait différent pour les pilotes privés. Nous connaissons déjà les très grosses difficultés que rencontrent des pilotes, même de classe internationale, pour se procurer une machine de course. Et quelle que soit la valeur de ces montures, elles sont loin des machines d'usine. Le gonflage du moteur ne peut être fait que dans des limites souvent bien étroites. Et ce n'est que grâce à une étude poussée du carénage que ces machines pourront gagner encore 10 à 15 kmh.

Et c'est pour ces raisons que nous pensons voir bientôt sur les circuits des machines de compétition plus ou moins carénées, et c'est pourquoi aussi nous pensons qu'une étude du carénage en course pourra intéresser de nombreux pilotes privés.

Ci-dessous : la 175 D.K.W. qui battit des records en 1937.



Ci-dessus : un des premiers carénages de la Rondine qui détient toujours le record de l'heure en 500.

Nous savons déjà qu'une moto, roulant à grande vitesse, rencontre 2 types de résistances (en ne tenant pas compte des résistances internes de transmission, entraînement de pompes à huile, etc., et qui absorbent sensiblement 10 % de la puissance du moteur) : la résistance de l'air, de loin la plus importante et qui monte en flèche avec l'accroissement de la vitesse et la résistance au roulement beaucoup plus faible. Donnons un exemple : quand on passe de 110 à 130 kmh. sur une 500 moderne, alors que la résistance de l'air, pour un pilote assis, absorbe une puissance de 13,3 à 21,2 CV, la résistance au roulement n'en absorbera respectivement que 1,75 et 2,07. A 170 kmh., dans les mêmes conditions, chacune de ces résistances absorbera 49,1 et 4,25 CV.

Avec ces chiffres, on voit immédiatement tout l'intérêt que peut présenter

une diminution de la résistance de l'air.

La puissance absorbée par la résistance de l'air est proportionnelle au cube de la vitesse : pour une vitesse une fois et demie supérieure, cette puissance sera 3,375 fois plus grande ; pour une vitesse deux fois plus grande, elle sera multipliée par 8. Cette puissance est aussi proportionnelle au maître-couple S de la machine avec son pilote (S variant pour nos motos de 0,6 à 0,8 m² suivant les dimensions de la machine et la position du pilote) et à un coefficient, le « Cx » appelé coefficient de trainée, ou mieux de forme. Ce coefficient détermine les qualités aérodynamiques du véhicule, son profilage, sa capacité de pénétration dans l'air. Plus le Cx est élevé, plus la résistance est grande ; plus le Cx est faible, plus la ligne est « aérodynamique », mieux le profil pénètre dans l'air.

Le Cx d'un disque circulaire dont le plan est perpendiculaire au vent est de 1,12 ; celui d'un cigare bien profilé et aux parois bien lisses, dont le maître-couple est le disque précédent, est de 0,04, soit 28 fois plus petit. Alors que le Cx des voitures est de 0,65 pour une 11 CV Citroën, de 0,42 pour la 4 CV Renault et peut tomber à 0,25 pour des voitures particulièrement bien profilées, le Cx de nos motos avec le pilote est en général plus élevé, variant de 0,85 avec pilote assis à environ 0,55 avec pilote couché, ces valeurs pour des machines non carénées.

En définitive, la puissance W1 en CV offerte par la résistance de l'air, pour un Cx donné, un maître-couple S mesuré en M² et à une vitesse V en kmh., sera :

$$W1 = \frac{S \times Cx \times V^3}{56.000}$$

Il y a tout intérêt, d'ailleurs, à considérer le produit S.Cx et non chacun des facteurs séparément : en effet, il est très difficile de calculer le maître-couple d'une moto et les mesures effectuées en soufflerie par exemple, ou bien à l'aide d'une hampe dynamométrique, donneront le S.Cx globalement. Ce S.Cx peut être considéré comme un maître-couple corrigé en fonction de la forme du véhicule.

Pour un pilote assis sur une 500 cmc. moderne, le S.Cx varie de 0,55 à 0,6 m² environ. On aura par exemple une valeur de 0,57 m² pour un flat-twin BMW et un mono NSU, tous deux d'avant-guerre ; si la BMW offre un maître-couple légèrement plus grand, par contre la présence d'un bloc sensiblement profilé lui octroie un Cx plus réduit. Si le pilote se couche sur l'une de ces machines de tourisme, la valeur du S.Cx diminue sensiblement de 20 %.

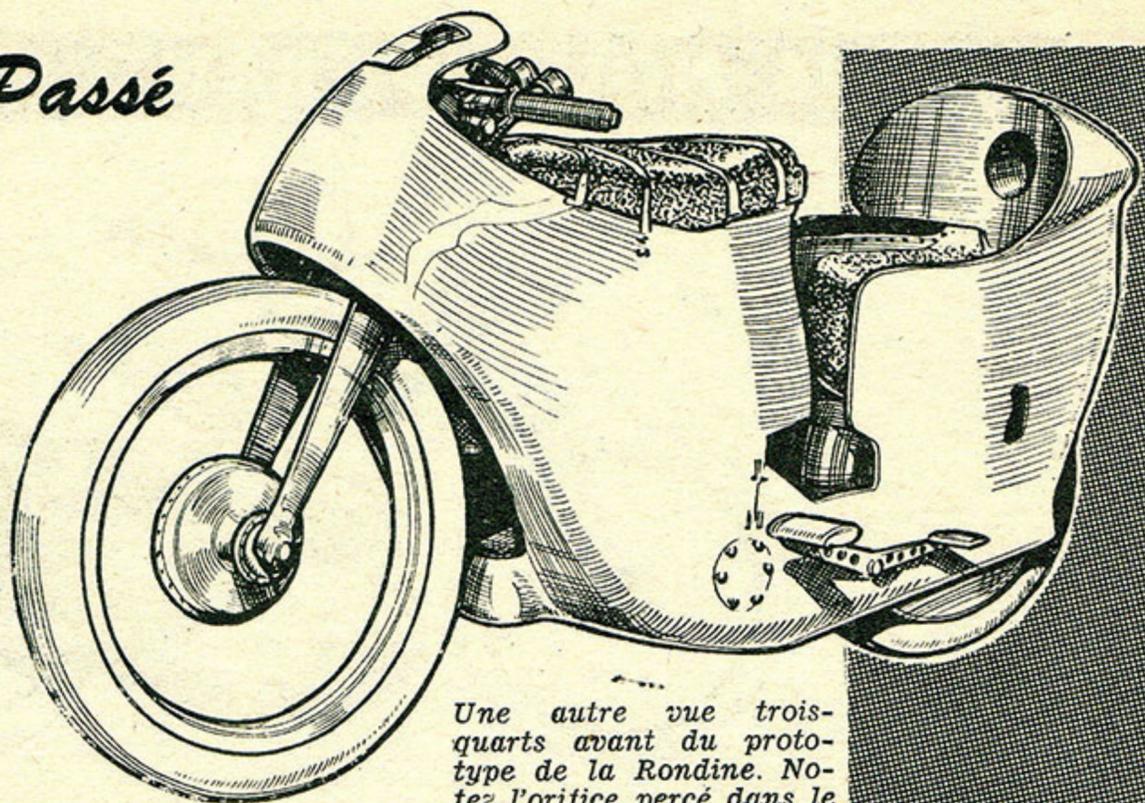
Il est évident que sur une machine de course sur laquelle tous les accessoires sont supprimés (et n'oublions pas que la présence seule d'un rétroviseur absorbe 1/4 de CV à 150 kmh.), avec de petits garde-boue, souvent profilés à l'arrière, un pilote bien à plat sur le réservoir, les pieds relevés, etc., le produit S.Cx sera bien moindre et les essais effectués dans la soufflerie Guzzi sur des machines de la marque ont donné les valeurs suivantes :

Pour la 250 bicylindre, S.Cx = 0,34 m² ; pour la 250 mono, 0,26 m² et 0,24 pour la machine très partiellement carénée. Pour les 500 cmc. bicylindres, 0,37 m² pour le modèle 1939, 0,32 m² pour le modèle 1951 et 0,29 m² pour la mono Gambalunga.

Ce long préambule une fois fait, voyons maintenant ce que peut faire gagner au point de vue vitesse une amélioration du profilage de la moto. Prenons d'abord le cas des 250 Guzzi compétition qui développent 25 CV. La bicylindre dont le S.Cx est de 0,34 m² permet une vitesse de pointe de 156 kmh. La Gambalungino, de même puissance, avec des repose-pieds très relevés (celle de Maurice Cann au dernier TT) et un S.Cx de 0,26 m² permet un gain de vitesse de l'ordre de 14 kmh. (169,6). Un plus petit réservoir, une autre forme de culasse ont permis, à Monza, d'abaisser le S.Cx de cette machine à 0,24 m² et d'obtenir encore un gain de vitesse de plus de 4 kmh. (174).

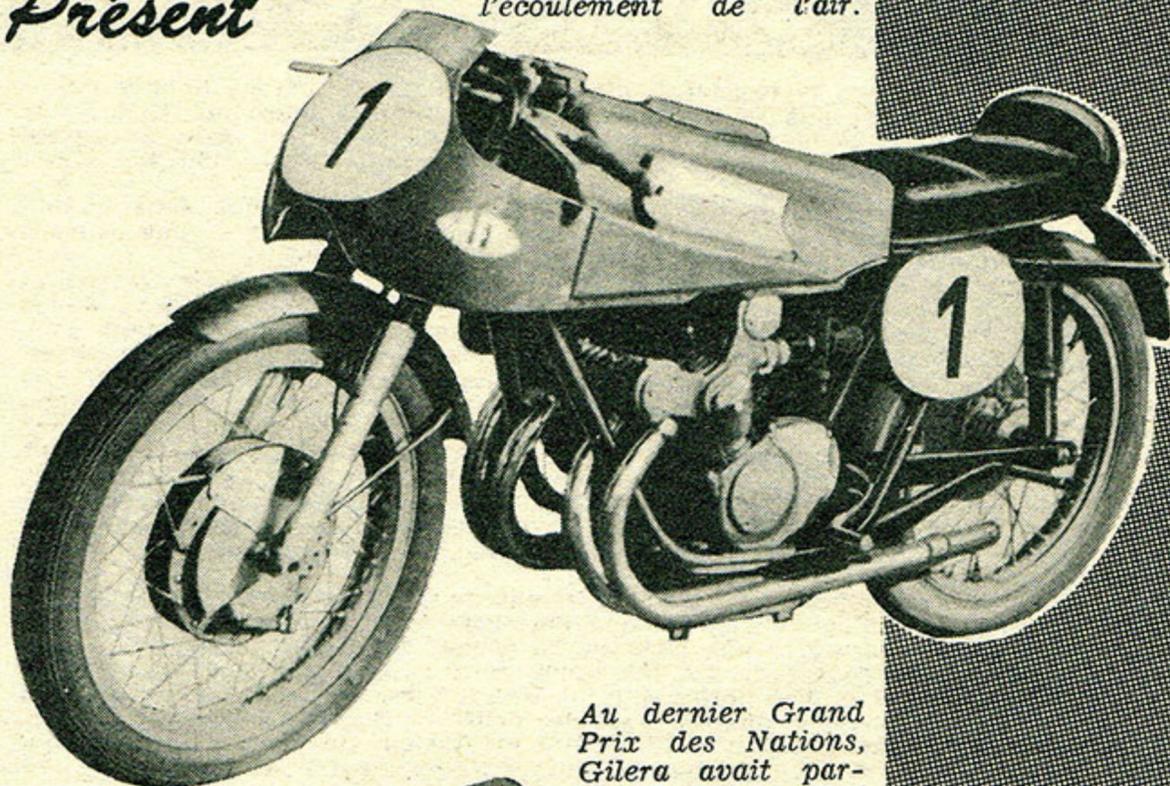
(à suivre)

Passé



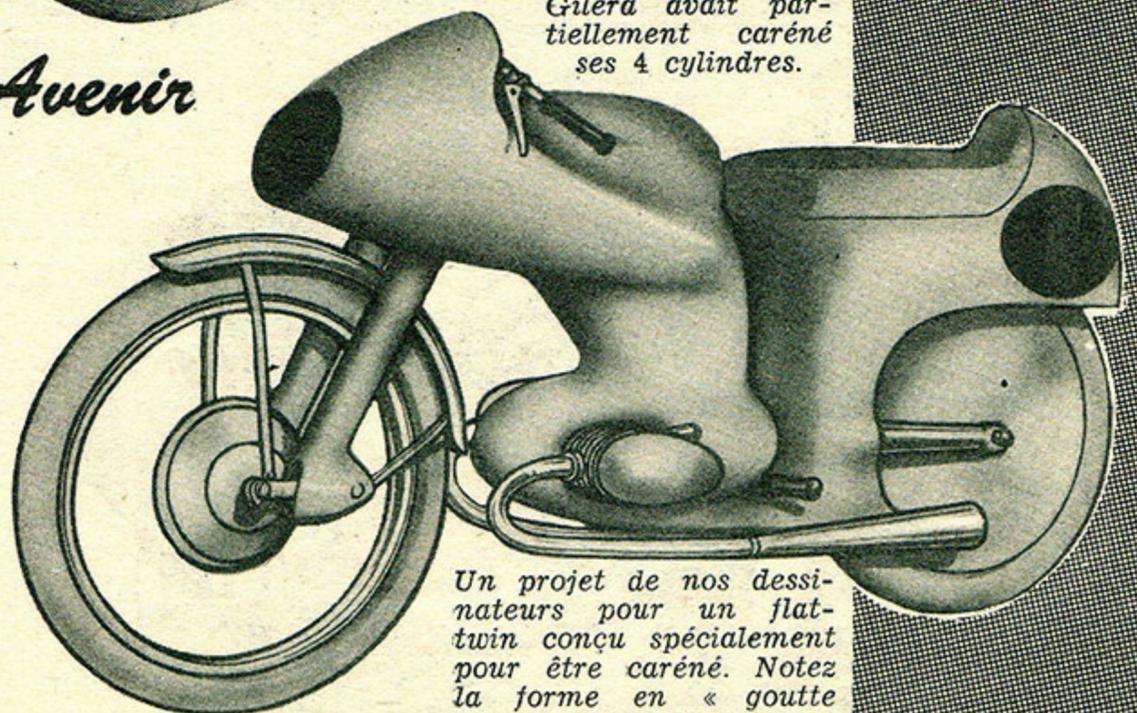
Une autre vue trois-quarts avant du prototype de la Rondine. Notez l'orifice percé dans le carénage (partie supérieure arrière), pour l'écoulement de l'air.

Présent



Au dernier Grand Prix des Nations, Gilera avait partiellement caréné ses 4 cylindres.

Avenir

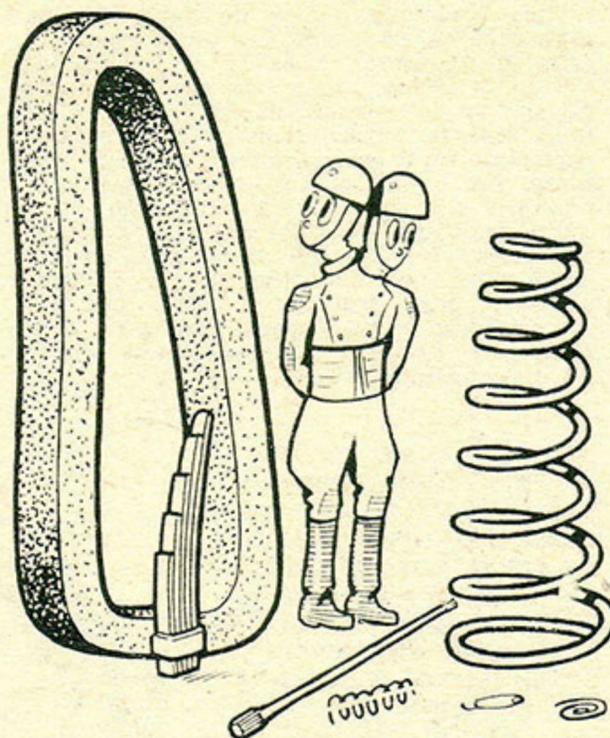


Un projet de nos dessinateurs pour un flat-twin conçu spécialement pour être caréné. Notez la forme en « goutte d'eau » des cylindres. La commande d'A.C.T. passe dans la partie arrière du cylindre.

La suspension des roues sur un véhicule est en principe de date plus récente que l'apparition du véhicule lui-même. Nous savons tous que les premières charrettes et chariots n'étaient pas suspendues. Pourtant on a le droit de penser que les premiers humains qui eurent à cœur d'améliorer tant soit peu la marche saccadée des premiers engins à roue y avaient pensé. Il faut regretter que l'on ait pas élevé une stèle au charron qui le premier a eu l'idée de monter les axes de roues d'une charrette sur des ressorts à lames. Il l'aurait pourtant bien méritée ; or la postérité n'a même pas conservé son nom.

Quoi qu'il en soit, les imitateurs n'ont pas manqué. Tout le monde se souvient des premières automobiles qui avaient exactement la même suspension par ressort à lames que les carrosses de l'époque.

Pour la moto, il en fut tout autrement : cette dernière, en effet, était dérivée de la bicyclette, laquelle n'a pratiquement jamais été dotée d'une suspension. Malgré tout, rapidement vint l'époque où quelqu'un s'avisa de donner une certaine souplesse à la fourche avant. Une ten-



Choisissons parmi les innombrables formes de ressorts possibles, un vulgaire ressort à boudin, cylindrique par surcroît. Que fait-il lorsqu'on le comprime ? Tout simplement il résiste à la compression, c'est-à-dire tend à exercer une pression contraire équivalente à la première.

Et toujours dans les mêmes proportions, supposons par exemple que nous comprimions le ressort de 1 cm. et que pour cela nous ayons besoin d'une force de 10 kgs. Pour raccourcir le ressort de 2 cms, il nous faudra exercer un effort de 20 kgs.

C'est justement de cette manière que se comportent les « dynamomètres », qui en changeant de longueur permettent de connaître le poids qu'on y accroche, par une lecture directe. Nous parlerons dans ce cas d'un ressort à « caractéristique rectiligne ». On peut en effet pour n'importe quel ressort donné, tracer sa caractéristique en choisissant deux axes de coordonnées, l'un des axes portant par exemple les charges supportées par le ressort, et l'autre la longueur dont il s'est comprimé. Dans le cas mentionné ci-dessus, c'est-à-dire d'un ressort à boudin cylindrique, on obtient une ligne droite

Le caoutchouc est-il supérieur à l'acier ?

dance était née qui devait s'avérer irrésistible. A l'heure actuelle il serait difficile de trouver une seule personne qui veuille d'une machine qui ne soit pas au moins suspendue à l'avant ! Nos contemporains deviennent même de plus en plus exigeants ; ils réclament une suspension à l'arrière, et lorsqu'ils pratiquent le side-car, ils veulent avoir pour le side une roue suspendue. Non contents de cette nette amélioration du confort, il leur faut encore des selles très souples et très étudiées.

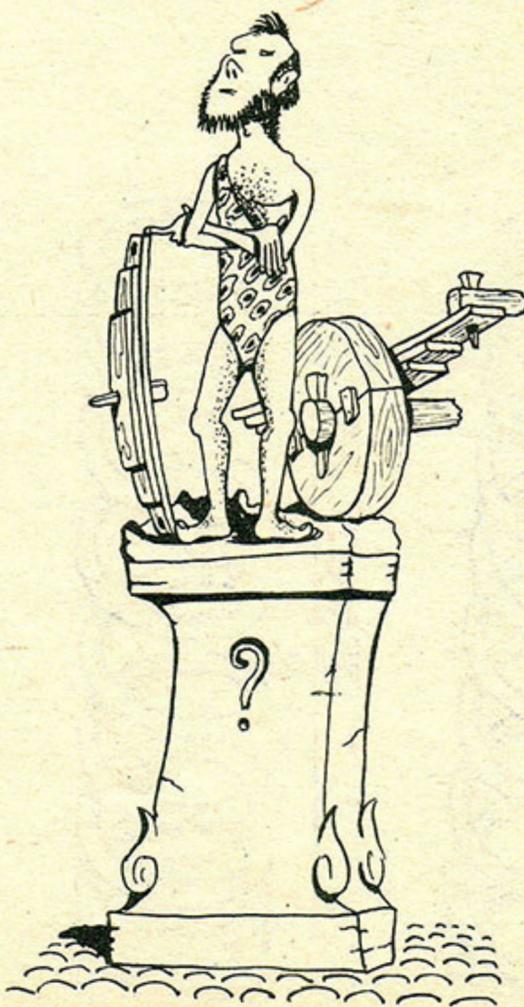
Tous ces problèmes apparaissent en fin de compte fort complexes. Tout au début la situation était encore supportable. Les gens étaient satisfaits lorsque leur fourche avant n'était pas trop dure et que leur machine ne « ferrailait » pas d'une manière inconsidérée. Mais avec le temps, les prétentions se firent jour. Un beau matin, messieurs les motocyclistes s'avisèrent qu'il ne leur suffisait plus de rouler, mais qu'il leur fallait encore rouler confortablement. Une branche nouvelle dans le domaine de la locomotion était en gestation. On s'intéressa alors rapidement aux ressorts de toutes formes et toutes natures. Des amateurs doués d'un sens technique quelque peu averti en arrivèrent vite à la conclusion suivant laquelle la suspension des roues au moyen de ressorts était la solution par excellence.

Par ailleurs quelques-uns de nos modernes chevaliers sans peur et sans reproche eurent le pressentiment que la suspension était en relation plus ou moins étroite avec la tenue de route de la machine. Et ils ne se firent pas prier pour donner leur opinion. Ce fut l'étincelle qui mit le feu à la poudre. Car brusquement on ne réclama plus seulement une suspension intégrale en vue du confort, mais bien plutôt pour améliorer les qualités routières de la machine ; plus encore, on aspirait à une suspension à effet progressif avec amortissement des oscillations. Les bureaux d'études se mirent fiévreusement au travail, secondés par les centres d'essais.

Comme nous l'avons dit, la solution n'était plus toute simple. L'acier qu'on avait utilisé, des générations durant, en lui donnant toutes les formes possibles, n'avait plus lui aussi des qualités suffisantes. Oui, c'était bien cela ! L'acier à

lui seul ne peut satisfaire à toutes les qualités qu'on est en droit d'attendre aujourd'hui d'une bonne suspension. C'est de ce sujet que nous allons vous entretenir à présent.

« Il faut regretter que l'on n'ait pas élevé une statue au charron, qui le premier eut l'idée de suspendre les roues de sa charrette ».



en reliant les différents points obtenus au cours des mesures.

Certes, suivant la section du fil employé, le ressort peut être plus ou moins souple, c'est-à-dire que son débattement pour un effort donné sera plus ou moins grand. On parle alors volontiers de ressort « mou » et « dur », mais dans tous les cas charge et débattement, ou ce qui revient au même, tension et débattement du ressort restent proportionnels.

Naturellement, pareil comportement est tout à fait souhaitable dans le cas d'un dynamomètre, puisqu'il nous permet d'utiliser une échelle avec une graduation parfaitement régulière.

Par contre, il n'en est plus de même lorsqu'il s'agit d'assurer la suspension d'un véhicule et cette « régularité » devient plutôt « indésirable ». Les chocs encaissés par nos roues sont plus ou moins importants suivant la grandeur des obstacles à absorber et la vitesse de déplacement. Il n'en reste pas moins que les chocs, aussi bien légers que forts, doivent être neutralisés. On en déduit immédiatement quelles devraient être les caractéristiques du ressort idéal. Il faut que la suspension soit suffisamment douce pour absorber les chocs légers et il est également indispensable qu'elle ne talonne pas lorsque de gros chocs se produisent. Voilà quelles sont les qualités requises d'une suspension ; en pratique on reste assez éloigné de ces deux points extrêmes.

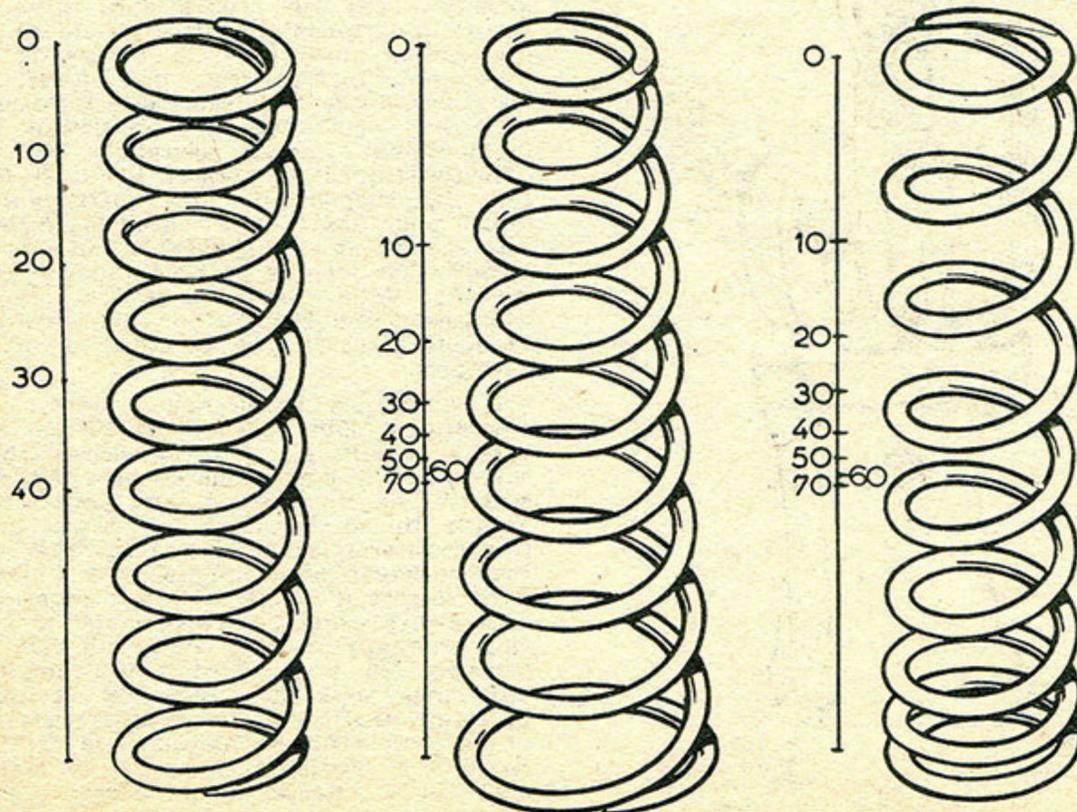
Il n'est pas besoin de longues considérations pour voir qu'un simple ressort à boudin ne peut de prime abord satisfaire aux conditions de base. Un ressort dur ne réagirait pas aux petites inégalités du sol. Quant à un ressort mou, il nécessiterait pour ne pas talonner une course exagérément longue. D'où l'intérêt d'un ressort qui soit vraiment progressif, c'est-à-dire dont l'accroissement de tension par rapport à la course ne soit pas linéaire. On y parvient, d'une manière approchée tout au moins, en groupant plusieurs ressorts de forces différentes, ce qui a pour effet de donner une caractéristique à plusieurs tronçons, la transition entre chacun d'eux restant assez brutale.

Pourtant en donnant au ressort une conformation particulière, on arrive à créer les propriétés recherchées. Le meilleur exemple qu'on puisse ici fournir est celui des ressorts à lames : lorsque la charge augmente, un nombre de lames toujours plus important entre en action au fur et à mesure de l'affaissement et offre ainsi une résistance toujours plus grande à la flexion.

Lorsqu'on a affaire à un ressort à boudin, on arrive au même résultat en prenant pour les spires un diamètre changeant (ressorts coniques ou en forme de tonneau), ces ressorts travaillent progressivement du fait que les diverses spires résistent différemment aux sollicitations auxquelles elles sont soumises. Quoiqu'il en soit, la « progressivité » d'un élément de ressort n'est jamais bien grande.

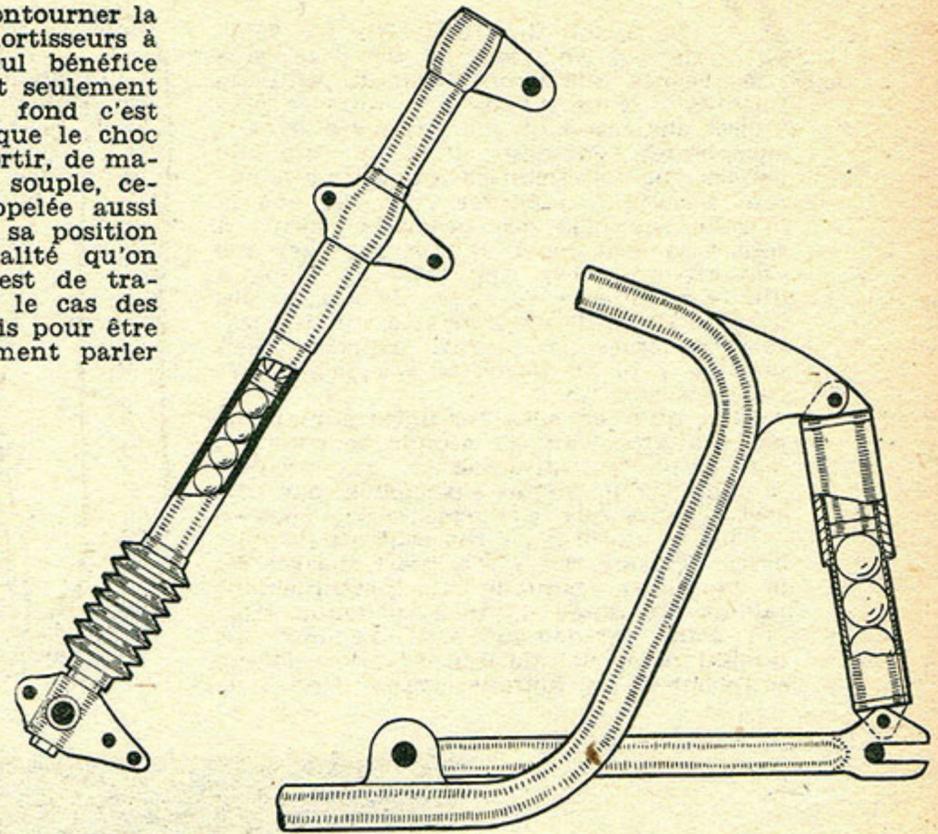
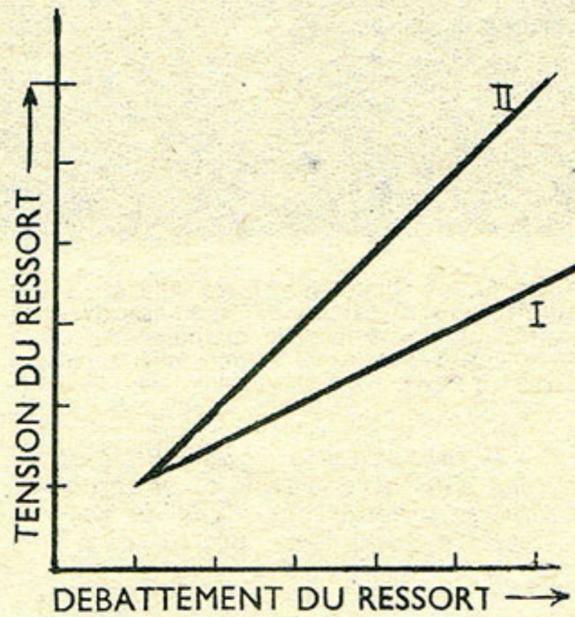
Quand on considère les vitesses auxquelles on roule aujourd'hui, on constate que les questions d'amortissement prennent toujours plus d'importance. Un ressort en acier, quelle que soit sa forme ou sa grosseur, ne peut qu'encaisser un choc donné, mais non pas l'annuler. Au moment où la pression cesse, le ressort se détend avec une force sensiblement équivalente. Mais un tel comportement est nuisible à tous points de vue. L'obstacle consiste-t-il en une petite bosse, le ressort est comprimé pour se détendre l'instant d'après. La roue qui une fois l'obstacle passé resterait suspendue dans le vide, va alors se trouver renvoyée vers le sol. Naturellement, ce traitement ne plaît guère à la roue qui rebondit, comprime à nouveau le ressort qui la renvoie une fois de plus. Ce petit jeu pourrait d'ailleurs durer fort longtemps si des phénomènes n'existaient pas par ailleurs qui viennent finalement annihiler ce mouvement de va-et-vient (car tout le monde sait qu'un ressort pris en lui-même ne peut détruire de l'énergie). Qu'une roue suspendue ne rebondisse pas indéfiniment, voilà qui est à mettre au compte des pneus d'une part et aussi des nombreux frottements prenant naissance dans les éléments de la suspension (articulations et attaches dans le cas d'une voiture).

A gauche : ressort non progressif ; l'enfoncement croît régulièrement avec la charge. Au milieu et à droite : ressorts progressifs, premièrement par augmentation du diamètre des spires, et ensuite par diminution du pas. L'enfoncement diminue progressivement avec la charge.



On a également essayé de contourner la difficulté en adoptant des amortisseurs à effet de friction, mais le seul bénéfice (?) qu'on puisse en retirer est seulement de durcir la suspension. Au fond c'est bien plus le rebondissement que le choc lui-même qu'il convient d'amortir, de manière que la suspension reste souple, cependant que la roue est rappelée aussi doucement que possible dans sa position primitive. En somme la qualité qu'on exige d'un bon amortisseur est de travailler à sens unique : c'est le cas des amortisseurs hydrauliques, mais pour être franc, on ne peut plus vraiment parler ici d'un système simple.

A droite : les éléments ressorts de la nouvelle suspension Schotzko consistent en boules de caoutchouc pleines ou creuses. Ci-dessous : diagramme indiquant les différences de caractéristiques entre un ressort mou (1) et dur (2).

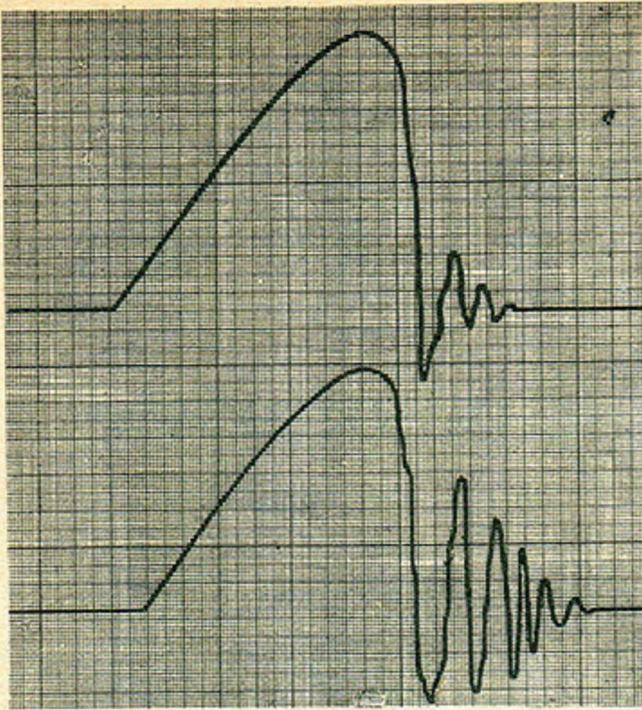


Un système amortisseur est très souhaitable aux grandes vitesses ou encore sur route ondulée, où la roue ne quitte d'ailleurs jamais le sol. Tout système de ressort possède en effet une période propre. Et lorsque les impulsions dues aux chocs arrivent à se répéter à une fréquence correspondant à la période propre du système, les oscillations s'amplifient terriblement : on a alors affaire à un phénomène de résonance. Si les mouvements de la suspension sont amortis convenablement, le balancement de la machine garde des proportions tout à fait raisonnables.

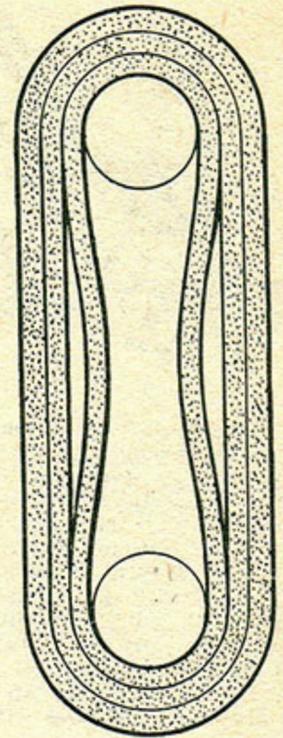
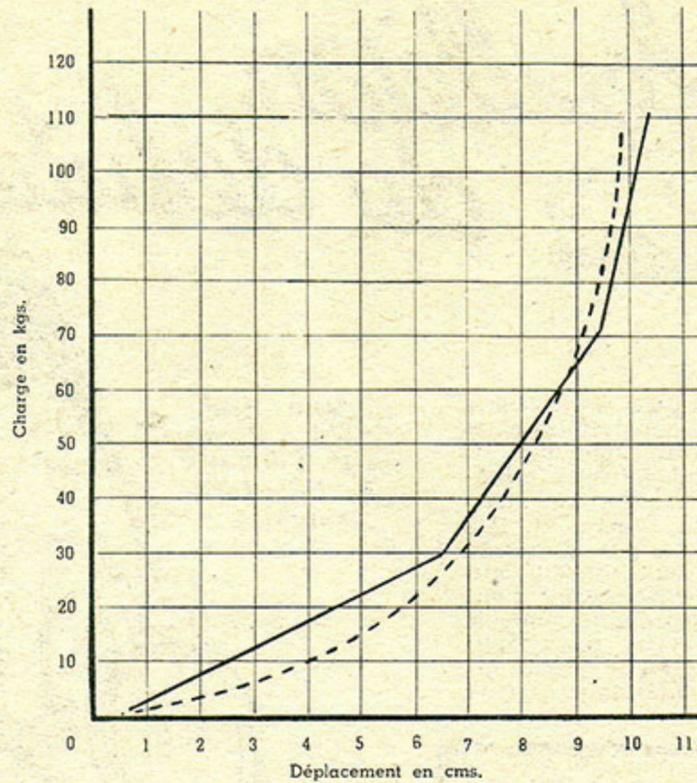
On peut dire que parmi les ressorts en acier, seuls ceux à lames présentent un amortissement satisfaisant, car les lames en travaillant frottent les unes sur les autres. Tous les autres, barres de torsion y compris, ne présentent pas en eux-mêmes cette propriété et, pour être utilisables, doivent être dotés d'un amortisseur hydraulique. Nous pourrions faire les mêmes remarques pour les suspensions dites « à air ».

La nature, heureusement, nous a doté d'un matériau élastique, qui, lorsqu'il subit des déformations, transforme une partie de l'énergie qu'on lui fournit en chaleur, énergie dégradée qui n'est donc pas restituée et qui amoindrit beaucoup le rebondissement. Le caoutchouc est donc, on le comprend, un corps qu'on pourrait qualifier d'« auto-amortisseur » ; aussi a-t-on utilisé cette précieuse propriété pour certains types de suspensions dont l'élément souple en caoutchouc a donné toute satisfaction ; les exemples les plus courants sont les suspensions à anneaux de caoutchouc de certaines DKW et de Neimann, et aussi celles utilisées par de nombreuses marques de sidecars. Ajoutons que les anneaux, comme les bandes de caoutchouc, sont très appréciés pour limiter un débattement ou comme suspensions auxiliaires sous des formes très diverses.

Cependant, malgré ses avantages primordiaux, le caoutchouc, en tant que remplaçant de ressorts, présente un côté négatif, à savoir qu'il ne peut guère être utilisé que sous forme de longues bandes travaillant à la traction, car des pièces en caoutchouc assez longues et travaillant à la compression ne gardent pas leur forme primitive, mais ont tendance à se plier en deux. Et pourtant, il est fort souhaitable qu'une suspension travaille à la compression, parce que de cette manière la course se trouve limitée et que d'autre part des chocs exagérés peuvent engendrer une traction anormale qui peut conduire jusqu'à la rupture.



Ci-dessus : les périodes d'oscillations, après franchissement d'un obstacle identique, d'une suspension à ressort et d'une autre à anneaux de caoutchouc. On remarquera qu'avec cette dernière (en haut) les oscillations durent moins longtemps et ont leur débattement très amorti. A droite : comparaison, pour le même travail, entre trois ressorts hélicoïdaux de tares différentes (trait plein) et trois anneaux de caoutchouc (trait pointillé).



Or les frères Schotzko, de Vienne, qui sont depuis longtemps des spécialistes très connus dans les questions « suspension » ont mis au point tout récemment un système du type télescopique qui utilise comme « élément souple » des boules de caoutchouc enfermées à l'intérieur d'un tube. Les avantages inhérents à ce mode de suspension sautent aux yeux, à tel point qu'il peut paraître superflu de les détailler. Lorsqu'une pression commence à s'exercer, le contact est seulement « ponctuel », la résistance opposée

est molle, la course pour une charge donnée relativement grande. Lorsque la charge (ou la pression) augmentent, des sections de plus en plus grandes entrent en action de sorte que la suspension se comporte d'une manière très progressive.

Outre l'effet d'amortissement propre au matériau lui-même (caoutchouc), nous devons mentionner celui dû au frottement des boules sur les parois du tube. Comme le frottement augmente avec l'intensité du choc, on peut dire que l'amortissement est maximum pour les très gros chocs et que les forces qui auraient tendance à provoquer le rebondissement de la fourche sont fortement neutralisées. Le mode de construction d'une suspension à boules de caoutchouc apparaît clai-

rement dans les figures données. Les boules de caoutchouc (qui remarquons-le ont été traitées de manière à résister à l'action de l'huile) travaillent dans des tubes remplis partiellement avec de l'huile spéciale pour amortisseurs, en sorte qu'une détérioration rapide de ces sphères par la chaleur ou par collage sur les parois ne puisse se produire.

Certes, les essais et la mise au point ne sont pas encore définitivement terminés, mais il est déjà possible à présent de se faire une opinion et l'on peut sans se compromettre parler ici d'une nette supériorité du caoutchouc sur l'acier. Et peut-être un jour nos arrière-petits-enfants ne feront-ils plus allusion à l'œuf de Christophe Colomb, mais aux boules de caoutchouc de Schotzko...

En marge du courrier technique

PUISSANCE ET VITESSE MAXIMA

Nous avons reçu plusieurs lettres de lecteurs s'étonnant que l'on puisse, avec des machines de petites cylindrées, développant dans les 7,5 CV, atteindre une vitesse de 100 kmh. Ils se réfèrent à un tableau que nous avons publié dans notre n° 1030 du 28 avril 1951 et qui donne 10 CV comme puissance requise par la résistance de l'air à 100 kmh. et à laquelle il faut ajouter la résistance au roulement (frottement des pneus sur le sol), ainsi que les résistances internes (boîte, embrayage, transmissions, etc.).

La résistance de l'air est proportionnelle et au maître-couple (surface frontale), et au coefficient aérodynamique de traînée : Cx, donc au produit S.Cx que l'on peut considérer comme un maître-couple corrigé par le coefficient de traînée.

Dans le tableau donné dans le n° 1030, ce produit est égal à 0,56 m², correspondant à une 500 cmc. moderne sur laquelle le pilote est assis. Si la machine est plus petite (une 125

cmc.), toutes autres choses égales, le maître-couple, donc aussi la puissance nécessaire pour vaincre la résistance de l'air, sont réduits dans la même proportion. Si le pilote se couche sur la machine, non seulement le maître-couple est diminué, mais la pénétration, le profilage sont améliorés et le coefficient de traînée ; le Cx est diminué. Dans le n° 995 du 19 août 1950, nous donnions comme valeurs au produit S.Cx : 0,68 m² (très élevé) pour un pilote assis sur sa machine et 0,33 m² pour un pilote bien couché. On obtient par exemple avec des machines de course : 0,26 pour la mono Guzzi de 250 cmc. et 0,32 pour la dernière bicylindre 500 de la même marque.

En prenant donc 0,33 m² comme valeur de S.Cx pour une petite cylindrée moderne (de 125 à 175 cmc.) avec le pilote couché, la puissance requise par la résistance de l'air à 100 kmh. est de 5,9 CV seulement. Nous rappelons la formule permettant de calculer cette puissance W en CV, la vitesse

V étant calculée en kmh. et S.Cx en m².

$$W = \frac{S.Cx \times V^3}{56.000}$$

La résistance au roulement dépend du poids total (machine et pilote), de l'état de la chaussée et des pneus. Sur une excellente chaussée, un « petit cube » n'exige pas plus de 0,9 à 1,1 CV pour vaincre cette résistance.

Nous aurons donc un total de 6,8 à 7 CV nécessaires, à plat, pour atteindre 100 kmh. Ceci exige, pour des transmissions en excellent état d'un rendement de 90 à 95 %, une puissance au moteur de 7,2 à 7,8 CV.

Dans notre essai du 175 Peugeot (MR 1057), ou du 150 Durkopp (MR 1046), nous avons obtenu une vitesse de pointe de 98 kmh. correspondant donc bien aux 7,5 CV fournis par ces moteurs.

Mais la puissance maximum n'est pas tout. Ainsi que nous l'avons assez longuement expliqué dans l'article « Vitesse maxima et accélérations »



le feuilletor du débutant cyclomotoriste

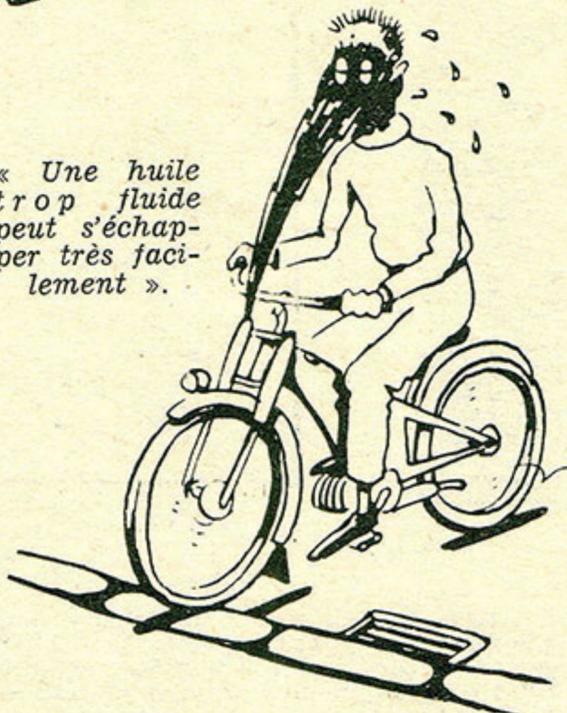


cyclomotoriste

(SUITE DU N° 1061)

Les fourches télescopiques sont assez nombreuses, soit que le constructeur les monte de série, soit qu'un vélociste ait adapté à la machine une fourche adaptable. Ici, le graissage se fait souvent par remplissage direct des fourreaux. Il y a parfois un niveau à ne pas dépasser. On prendra à ce sujet tous conseils auprès du fabricant ou sur la notice d'entretien, tant pour la qualité que pour la quantité d'huile. Il ne faut pas négliger, si la fourche en comporte, les amortisseurs à pistons qui demandent parfois

« Une huile trop fluide peut s'échapper très facilement ».

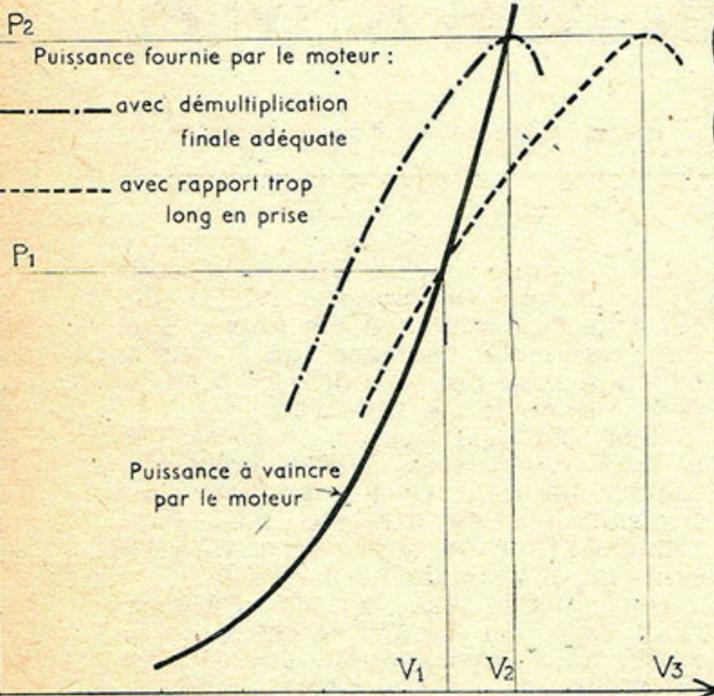


Les autres organes de la partie cycle n'appellent aucune remarque particulière. Tout cycliste sait en général rattraper le jeu des roulements de roues et de pédalier, et même de direction. Que l'usager de la BMA se montre encore plus minutieux sous ce rapport. Un fonctionnement aussi doux que possible permettra d'économiser la puissance du moteur. L'accroissement de vitesse doit inciter à surveiller tout particulièrement les freins. On fera bien, dans le cas d'un cycle motorisé par son propriétaire, de remplacer les freins insuffisants par d'autres établis spécialement pour BMA, à la fois énergiques et progressifs, ou même d'adapter des moyeux freins à tambour. Quelques-uns préfèrent le frein à contre-pédalage genre Torpédo. Avec les freins à segments, prenez garde, au moment du graissage, de ne pas introduire de graisse dans le tambour, ce qui leur retirerait toute efficacité. On doit toujours utiliser en pareil cas de la graisse épaisse, et il est prudent de ne pas forcer la dose. Certains moyeux munis de ces freins ne comportent pas de graisseur. On se contente, au moment du montage, de bien garnir les cônes et cuvettes de graisse consistante pure. L'opération est à renouveler tous les 5.000 kms.

(MR n° 1058) intervient aussi le rapport final en prise, qui doit être tel qu'à la vitesse maximum permise par la puissance du moteur, on ait le régime de puissance maximum. C'est un rapport de démultiplication beaucoup trop long en prise (6,33) sur la Guiller Sport essayée (MR n° 1059) qui n'a permis qu'une vitesse maximum très limitée, le moteur s'asseyant à 4.000 t.-m. en 4°, alors que son régime d'utilisation est de 4.500 et son régime maximum 6.000 t.-m. En moins poussé, c'est aussi le cas du 175 AMC de M. Truchi, de Nice, dont le rapport final en prise est de 7 à 1 et qui ne peut dépasser le 85. (Vérifiez bien vos réglages).

Pour conclure, rappelons donc que la résistance de l'air varie très considérablement avec la position du pilote sur sa machine et que la vitesse de pointe d'une moto dépend de sa puissance maximum et du rapport de démultiplication finale en prise.

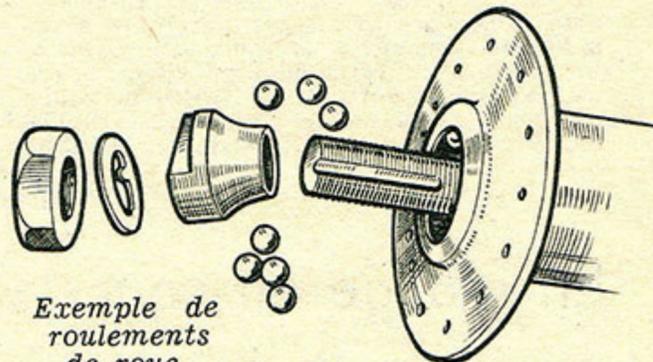
Puissance en CV



De deux moteurs identiques de même puissance maximum utile P2, celui qui a un rapport trop long en prise ne peut dépasser la vitesse V1, contre V2 à l'autre.

une huile spéciale extra fluide. Pour les coulisseaux, n'oubliez pas qu'une huile trop épaisse peut rendre la fourche très dure par temps froid. Par contre, une huile trop fluide peut s'échapper très facilement et provoquer des fuites et une usure prématurée. Lorsqu'une fourche télescopique a pris du jeu (ce qui n'arrive, avec une fourche bien entretenue, qu'après un très long kilométrage), sa réparation n'est pas du ressort de l'amateur. Le rebagage est une opération compliquée et délicate que le fabricant, seul, est à même d'entreprendre.

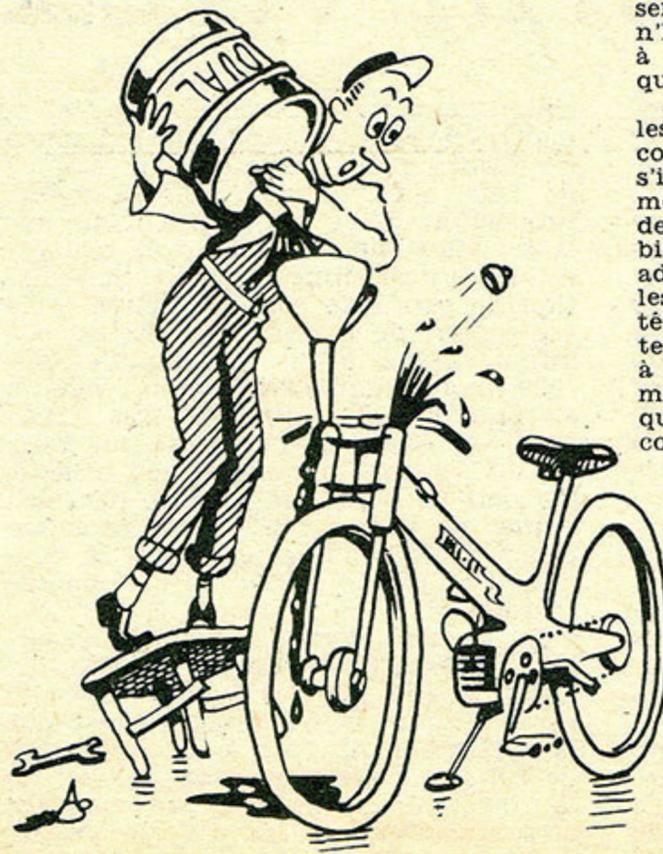
Il existe quelques modèles à fourche oscillante. Le graissage des articulations, lorsque celui-ci est prévu, n'offre rien de particulier. Sa périodicité doit être sensiblement la même que pour les fourches à parallélogramme. Pour les suspensions arrière, assez rares, on suivra les conseils du fabricant.



Exemple de roulements de roue.

au moment du nettoyage général à l'absence des billes, cônes et cuvettes. On n'hésitera pas, bien entendu, à procéder à un réglage des freins toutes les fois que celui-ci s'avérera nécessaire.

Après un certain kilométrage, lorsque les tendeurs de gaines seront à bout de course, le changement des garnitures s'imposera. C'est une opération beaucoup moins facile qu'il ne paraît, surtout avec des mâchoires de petit diamètre. On sera bien avisé de la confier à un vélociste adroit. Il est en effet essentiel : a) que les rivets fixant les garnitures aient leur tête bien noyée dans le ferodo, sans toutefois être trop profonde, ce qui nuirait à la solidité de la fixation ; b) que le matage à l'autre extrémité soit énergique et net ; c) que le détalonnage, qui consiste en un chanfrein très progressif

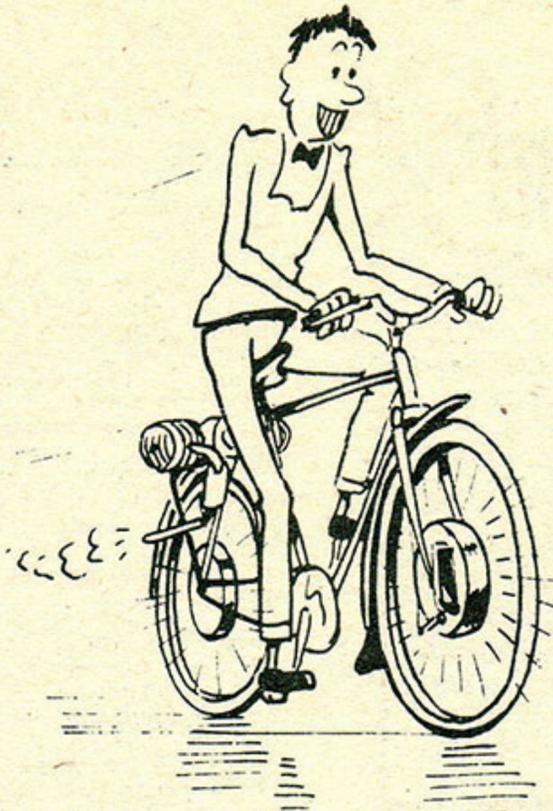


« Il y a parfois un niveau à ne pas dépasser lors du remplissage de la fourche. On prendra tous conseils à ce sujet auprès du fabricant ».

aux extrémités de chaque garniture, permette à celle-ci d'épouser parfaitement l'intérieur du tambour. Un dernier conseil. Veillez tout spécialement au bon état de vos câbles. Au besoin, montez des câbles type moto, plus gros que ceux des bicyclettes courantes, et graissez-les périodiquement. On peut monter sur les gaines des graisseurs Técalémit qui permettent l'emploi de la pompe à pression, ou des dispositifs similaires qui permettent d'introduire le lubrifiant à la burette. Utilisez là encore de préférence l'huile ou la graisse graphitée. L'eau est la pire ennemie des câbles Bowden. C'est à la fois pour obtenir la douceur de fonctionnement et pour éviter la rouille qu'on doit les graisser très souvent. Recommandons l'emploi de gaines étanches qui évitent à la fois les fuites d'huile et l'humidité.

LE MOTEUR

Dans l'immense majorité des cas, le moteur de cyclomoteur sera un deux-temps. Certes, le quatre temps a donné



On fera bien d'adapter des moyeux-freins à tambours.

langer ce carburant à l'air pour former le mélange détonant. Le piston démasque cet orifice, qui se nomme lumière d'admission, lorsqu'il se trouve à sa position la plus haute.

c) des canaux ménagés dans la paroi du cylindre, mettent en communication le carter moteur et le haut du cylindre lorsque le piston est à sa position la plus basse. Il s'agit des canaux de transfert.

Le fonctionnement s'opère comme suit: Au départ, le piston monte, produisant dans le carter-moteur une dépression. A sa position haute, dite point mort haut, le piston démasque la lumière d'admission. La dépression produit à l'intérieur du carter une succion énergique qui aspire une charge de gaz venant du carburateur.

Toujours sollicité par le pédalage, le piston redescend, bouchant la lumière d'admission, mais démasquant les orifices des canaux de transfert, ce qui met en communication le carter-moteur et le haut du cylindre. Comme les gaz introduits dans le carter par la course montante sont comprimés par la descente du piston, ils se précipitent dans les canaux de transfert et remplissent la partie haute du cylindre.

Le piston remonte, en comprimant les gaz introduits dans le cylindre et en aspirant dans le carter une nouvelle charge de gaz, comme il est dit plus haut. Lorsqu'il arrive à son point le plus haut (point mort supérieur) et que les gaz sont comprimés au maximum, l'étincelle électrique jaillit entre les électrodes d'une bougie, enflamme le mélange déjà échauffé par la compression intense. L'explosion fait redescendre le piston.

Lorsque celui-ci arrive au point mort bas, il démasque la lumière d'échappement et presque simultanément celles de transfert. Les gaz brûlés par l'explosion, surcomprimés, s'échappent vers l'air libre, pendant que les gaz frais provenant du carter remplissent à leur tour le cylindre. Leur action contribue, au moins en principe, à balayer les gaz brûlés qui risqueraient de séjourner dans le cylindre.

L'énergie produite par l'explosion est emmagasinée, au moment de la course descendante, par un volant, ou masse circulaire fixée à l'extrémité du vilebrequin. C'est la restitution de cette énergie emmagasinée qui donne l'impulsion nécessaire pour faire remonter le piston. Le cycle se reproduit à chaque tour. Le volant a également l'action d'un régulateur, et assure la souplesse de fonctionnement.

On notera : 1° que contrairement à ce qui se passe dans un quatre temps, les deux faces du piston (supérieure et inférieure) sont utilisées pour l'admission des gaz ;

2° que les gaz frais et les gaz brûlés entrent en contact ;

3° qu'il y a une explosion par tour-moteur ;

4° qu'il n'y a ni soupapes, ni mécanisme de commande de celles-ci.

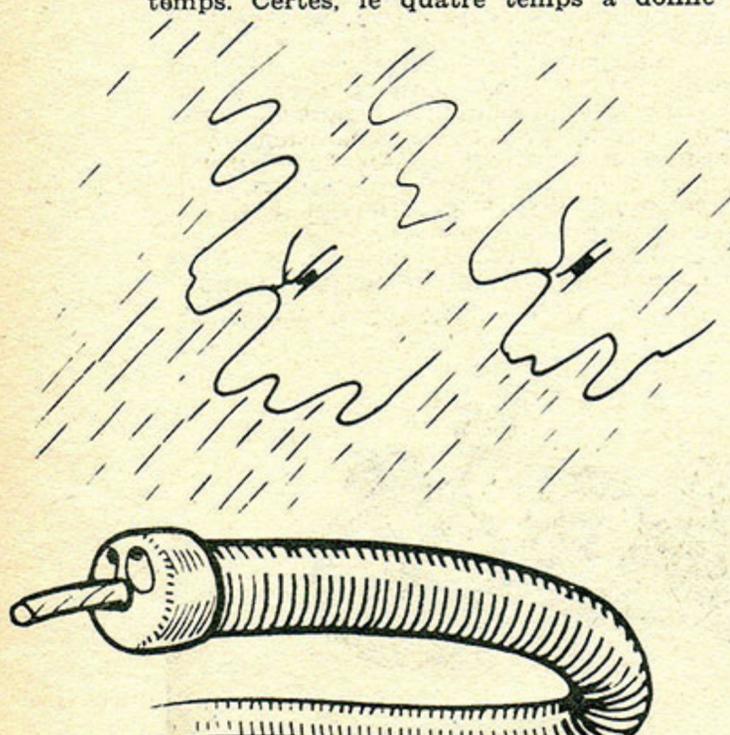
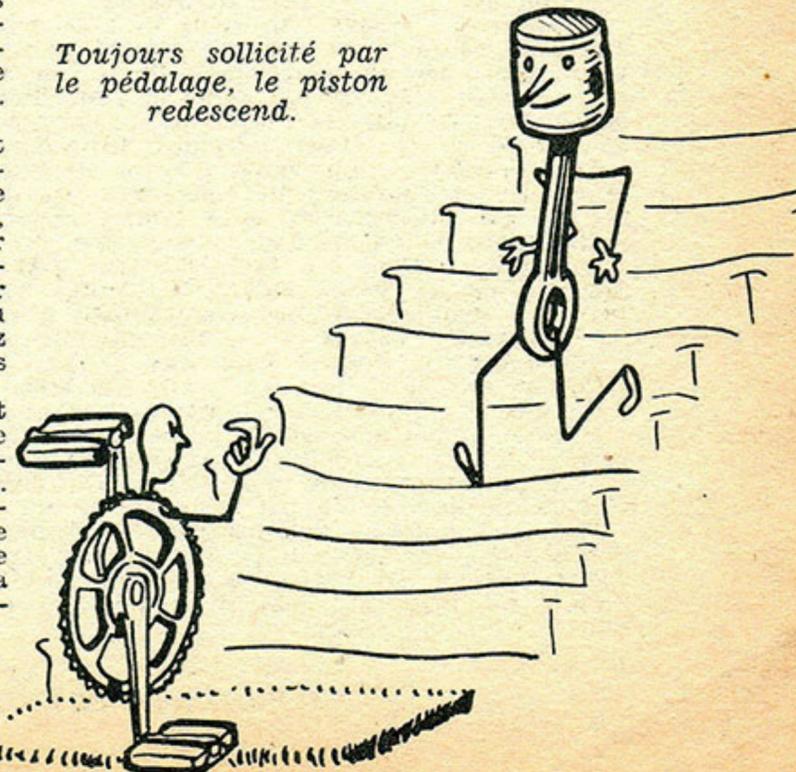
Ce sont les particularités saillantes du moteur deux temps. Il n'est pas dans notre but de nous étendre longuement sur elles, ni sur les avantages et les inconvénients de ce type de moteur par rapport au quatre temps.

L'expression « moteur deux temps » est d'ailleurs absurde. On trouve dans le fonctionnement décrit ci-dessus les quatre phases du cycle Beau de Rochas : aspiration, compression, explosion, échappement. Mais chaque course du piston entraîne deux de ces phases, plus une, qui est l'introduction du mélange gazeux dans le carter. Il s'agit donc d'une dénomination conventionnelle que nous conservons pour la commodité.

Qu'il s'agisse d'un moteur sur roue avant, sur porte-bagages arrière, monté dans le cadre ou sur le côté de la roue, on retrouvera le même principe initial de fonctionnement. Laissons donc de côté, pour l'instant, les organes internes de démultiplication et de transmission (pignons, chaînes, embrayage et éventuellement changement de vitesse). Notre but essentiel, en retraçant le fonctionnement du deux temps, a été de montrer l'importance de sa propreté interne. Il est évident que dans un tel moteur, les gaz doivent circuler aussi aisément que possible. Toute obstruction des lumières se traduit par un freinage de la colonne gazeuse, préjudiciable au rendement. Or, la combustion du mélange gazeux produit des dépôts carbonneux internes, auxquels on donne le nom de calamine, on ne sait d'ailleurs pourquoi. La calamine est un oxyde de zinc qui n'a rien à voir avec le coke tapissant la culasse et le fond du piston, et bouchant les lumières d'évacuation des gaz des deux temps. Toujours est-il que ce dépôt carbonique est des plus néfastes, pour les raisons suivantes : Il finit par diminuer le volume de la chambre d'explosion, ce qui augmente le rapport volumétrique et fait cogner le moteur. La calamine, portée au rouge, provoque l'explosion prématurée du mélange, ce qui assène au piston et à la bielle des coups terribles, très préjudiciables aux roulements. L'obstruction des lumières d'échappement empêche les gaz brûlés de sortir, d'où rendement déplorable, surtout en côte, et échauffement intense. Il est donc essentiel de prévenir autant que possible la formation de la calamine, et, lorsque celle-ci trahit sa présence, de l'éliminer par un nettoyage interne. C'est cette opération, dite décalaminage, que nous allons envisager maintenant.

(à suivre)

Toujours sollicité par le pédalage, le piston redescend.



L'eau est le pire ennemi des câbles Bowden.

de magnifiques résultats. Le Cucciolo, le Motom, le Serwa, sont des exemples probants à tous égards. Mais le deux temps domine nettement le marché, et c'est surtout lui que nous allons examiner dans ses grandes lignes. Les lecteurs de Moto-Revue connaissent de longue date le fonctionnement de ce type de moteur. Il paraît néanmoins utile pour les nouveaux venus à la BMA d'en rappeler le principe.

Le deux temps se compose :

D'un espace cylindrique fermé à l'une de ses extrémités : le cylindre et la culasse.

Dans cet espace, se meut de haut en bas et de bas en haut un piston.

Le piston est relié par une bielle à un vilebrequin, composé d'un ou de deux volants circulaires ou semi-circulaires.

Le vilebrequin tourne, au moyen de ses axes et de roulements à billes, dans un espace circulaire, situé au-dessous du cylindre, qu'est le carter moteur.

On remarque que plusieurs orifices sont ménagés dans les parois du cylindre.

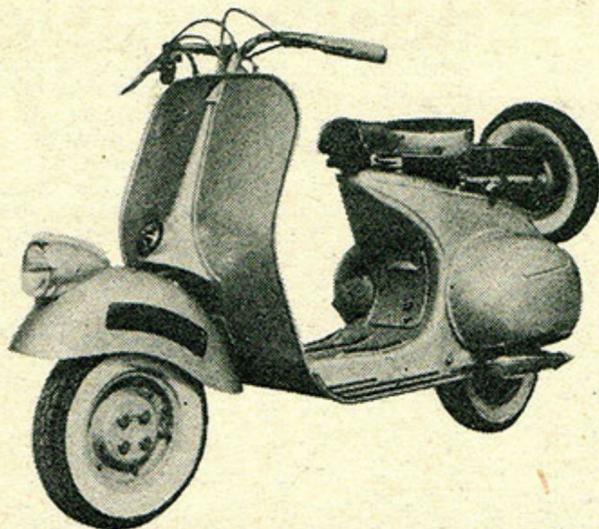
a) à la base du cylindre, et généralement à l'avant, un de ces orifices met l'intérieur du cylindre en communication, avec l'air libre, ou plutôt avec un conduit aboutissant à l'air libre, lorsque le piston est à sa position la plus basse. Cet orifice est la lumière d'échappement.

b) plus bas encore, sur le côté ou à l'arrière du cylindre, un autre orifice fait communiquer le carter-moteur avec le carburateur, organe chargé de pulvériser l'essence liquide et de mé-

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.



VESPA - A.C.M.A.

Permettez-moi de féliciter la Rédaction de « Moto-Revue » pour la nouvelle rubrique « Ce qu'ils en pensent ». Votre dernier numéro fut parfait et m'a enchanté. Persévérez dans ce sens, tel est mon souhait pour 1952 !

Je vous envoie un petit « papier » sur ma machine, afin que vous le passiez dans votre nouvelle rubrique.

Depuis le 5 juin 1951, je suis en possession d'un scooter Vespa, type 1949. Le type 1951 qui sort actuellement des usines A.C.M.A. de Fourchambault est une version améliorée, mais dont les caractéristiques essentielles ne diffèrent pratiquement pas du type 1949. Le kilométrage actuel de ma machine est de 8.000 kms environ.

Rodage : Un rodage minutieux de 2.000 kms fut nécessaire. Toute allure soutenue supérieure à 50 kmh. s'est soldée inévitablement par un « serrage » du piston. La seule chose à faire dans ce cas, est de débrayer immédiatement, d'arrêter le moteur, à l'aide de l'interrupteur monté avec le bouton d'éclairage et de laisser refroidir suffisamment.

Alimentation : mon Vespa me fut livré avec un carburateur Amac, carburateur ne convenant pas du tout (consommation excessive, marche à 4 temps, réglage laborieux, ralenti médiocre, etc...). J'ai pu me procurer par la suite le carburateur adéquat, le Dell'Orto type TA17, ayant fait ses preuves sur les Vespa en Italie. Toutes les machines type 1951 sont d'ailleurs équipées maintenant avec ce carburateur. La carburation depuis ce changement fut parfaite.

Consommation Paris : 3,5 l. aux 100 kms.

Consommation route : 2,5 l. aux 100 kms.

En duo, la consommation est légèrement supérieure.

Critique importante et, je pense, unanime : réservoir trop petit (5 l.). Impossibilité de s'approvisionner en carburant, ailleurs qu'aux pompes électriques. Un bon point pour la réserve qui permet de parcourir encore quelques 20-25 kms.

Mélange employé : supercarburant - Huile Energol 125 SD Compétition. Rodage : 10 % d'huile, normal : 7 % d'huile. Contrairement aux brochures d'entretien, le mélange à 5 % d'huile est jugé nettement insuffisant et n'est pas à conseiller.

Allumage : volant magnétique excellent, n'occasionnant jamais d'ennuis. Aux grands régimes apparition des « perles » à la bougie, si celle-ci est d'un type ne convenant pas au moteur de la Vespa. Il est nécessaire d'employer des bougies très froides, comme la Bosch 225TI et les Champion J6, que j'emploie et qui donnent à mon avis les meilleurs résultats.

Avertisseur électrique trop faible et inutilisable sur route. Phare bien faible aussi.

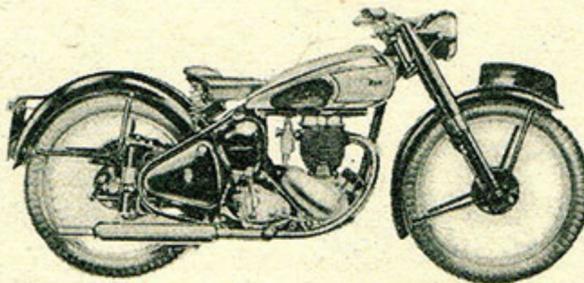
Freins : très puissants et progressifs. Rien à dire à ce sujet, sinon la prudence dont il faut faire preuve sur sol humide (se servir doucement des deux freins à la fois, ou mieux encore freiner sur la boîte). Une fois le dérapage amorcé, on ne peut malheureusement plus redresser la machine. Je l'ai constaté quelquefois à mes dépens.

Performances : c'est une machine nerveuse et rapide, dont les accélérations sont brillantes. Dans Paris, je me joue littéralement de la circulation et sur route un 50 kmh. de moyenne m'est habituel. Une première « à monter aux arbres », une deuxième atteignant 50 kmh., et une troisième, peut-être un peu courte à mon goût, arrivant aux environs de 70 kmh., qui n'est pas un maximum. En solo, je monte à 82 kmh. en sursur régime sur l'autoroute. C'est évidemment un grand maximum avec le Vespa de série.

La protection contre les intempéries me semble excellente grâce au tablier avant. D'autre part, sur la route cet été, le large marchepied m'a permis d'éviter l'ankylose grâce à la possibilité de déplacer les jambes. Bonne tenue de route, encore meilleure si l'on transporte un passager. La crevaison devient presque un plaisir et on peut bénir la roue de secours qui est placée en quelques instants. A défaut de celle-ci, la réparation est très rapide, grâce à la séparation de la roue en deux demi-flasques. Remplissage d'huile de l'amortisseur arrière peu pratique : il faut d'abord dessouder, puis ressouder le bouton. Entretien très facile. Chaque semaine, je lave le Vespa au jet, comme une voiture.

En conclusion, scooter dont je suis très satisfait, dont les qualités l'emportent de beaucoup sur les quelques défauts.

M. B. LEONIDOFF, Paris-15^e



250 B.S.A. C11

Ayant parcouru 10.000 kms avec cette moto depuis le mois dernier et dans des conditions d'usage très diverses (montagne, ville, route), voici les impressions qu'elle m'a laissées.

Moteur : le moteur est assez remarquable du fait qu'il allie à une grande souplesse une nervosité qui en rend la conduite très agréable. En prise à 35 kmh., il ne donne pas le moindre signe de protestation et en ouvrant légèrement la poignée des gaz, il ne lui faut pas 10 secondes pour dépasser le 60, ceci pour sa souplesse, mais si à 35 kmh. vous passez en deuxième et que vous jouez de l'accélérateur, en 7 secondes on atteint le 70, vitesse de croisière de la moto et correspondant à un régime de 4.100 t.-m. A cette vitesse le moteur ne donne aucun signe de fatigue et aucune vibration n'est perceptible. Cependant, le tuyau d'échappement se teinte légèrement en bleu. Sans défaillance, il a parcouru les 850 kms qui séparent le Puy de Gand (Belgique) en 13 heures, c'est-à-dire à 66 kmh. de moyenne, arrêts compris.

J'ai eu le plaisir cet été de franchir la route des Alpes par un temps superbe et de gravir successivement le Lautaret, l'Izoard, le Vars et le col d'Allos. Jamais je n'ai quitté la seconde (cette moto possède une boîte 3 vitesses dont je reparlerai) qui monte toutes les rampes à 40, excepté les derniers lacets de l'Izoard où il fallut fréquemment rétrograder en première. Ce fut non sans plaisir que je dépassais des voitures essouffées le long de la route, et je ne puis résister à la tentation de tordre un peu la poignée des gaz, afin d'aller rejoindre une 15 CV qui serpentait au-dessus de moi dans les lacets de l'Izoard, tout cela sans le moindre signe d'échauffement.

Dans les montagnes d'Auvergne que j'ai traversées lors de mon retour, il ne fallut que rarement passer en seconde.

Boîte de vitesses : la boîte est à 3 vitesses ayant les rapports finaux suivants : 1^{re} 14,5 - 2^e 9,8 - 3^e 6,6. La première étant placée assez haut, on remarque de suite à l'usage qu'il n'existe aucun trou entre les différents rapports. La deuxième permet de rouler à 25 kmh. et à cette vitesse le moteur répond dès l'ouverture des gaz, tandis que la première tient le 30 sans affo-

lement de la part du moteur. En troisième on descend à 35. Mais la seconde tient facilement le 40 et vous fait bondir en avant lorsqu'on ouvre les gaz.

Les remarques qui viennent d'être formulées s'appliquent à un usage normal dans un pays moyennement vallonné. Mais en montagne, si la première et la seconde se recouvrent bien, l'on se trouve parfois ennuyé entre la seconde et la troisième, où l'on sent un trou vers le 50. A cette vitesse et dans une rampe de 9 à 10 %, la troisième peine, et il faut prendre la seconde, mais à cette allure la seconde s'affole, ce qui vous oblige à continuer l'ascension à 40-45 kmh. Il faut également signaler que la première étant placée assez haut, il faut jouer du débrayage lors d'un démarrage en côte ou avec passager.

Voici quelques performances que j'ai pu mesurer après avoir étalonné le compteur qui est juste à toutes les allures.

0-40 : 6 sec. ; 0-50 : 7 sec. ; 0-60 : 9 sec. ; 0-70 : 12 sec. ; 0-80 : 14 sec. ; 0-90 : 17 sec. ; 0-100 : 25 sec. La vitesse maximum en position couchée a été de 103 kmh. et fut atteinte après 40 secondes environ. La première monte à 48 kmh., la deuxième à 76 kmh. Ces mesures correspondent à peu de choses près aux données d'un essayeur d'une revue anglaise.

Si l'on compare les chiffres ci-dessus avec ceux publiés par « Moto-Revue » lors de l'essai de la Monet-Goyon 200 cmc., on peut voir que cette dernière ne met que six secondes pour atteindre le 60, contre 8,5 à 9 secondes pour la BSA. Ceci est dû, je pense, à ce que la première vitesse de la BSA est très peu démultipliée et de ce fait ne permet pas des départs à l'arraché, et aussi à ce que le couple-moteur en dessous de 1.500 t.-m. semble très bas. Mais une fois le 40 atteint, elle n'a plus rien à envier à ses concurrentes.

Pour ce qui est du passage des vitesses, il se fait très aisément dans les deux sens quel que soit le régime. Il faut également signaler la parfaite étanchéité de la boîte.

L'embrayage est très doux et progressif, mais un défaut de réglage de ma part m'a obligé à renouveler les pastilles de bouchon.

Tenue de route, suspension, freinage : la tenue de route sur tous les revêtements est excellente et est certainement liée à la bonne suspension tant avant qu'arrière. La fourche télescopique absorbe toutes les irrégularités de la route et même les plus mauvais pavés sont ignorés dans le guidon, quant à la suspension arrière, elle colle la roue à la route, mais avec un passager en tan-sad elle a tendance à talonner sur de très mauvais revêtements, cependant en usage normal, elle n'a rien à se reprocher et absorbe tous les chocs à l'arrière. Sur route ondulée et à grande allure, on perçoit une légère oscillation de l'avant à l'arrière qui engendre des réactions dans le guidon et vous oblige à ralentir. Sur les pavés et rails mouillés, la machine ne tolère aucune imprudence de la part du pilote. En toute autre circonstance, sur béton et macadam mouillés, on ressent une parfaite sécurité, ce qui m'a incité à rouler sans mains au guidon, et dans ces conditions aux allures de croisière de 80-85, la moto ne quitte pas la trajectoire que vous lui imposez, par le seul fait de serrer le réservoir entre les genoux.

Pour ce qui est du freinage, il est, dans l'ensemble, tant à l'avant qu'à l'arrière, doux, efficace et progressif, ne bloquant pas les roues. Les freins ont bien résisté dans les cols, ne chauffent pas et sont parfaitement étanches. Le freinage gagnerait cependant à être un peu plus énergique, surtout aux alentours de 90 kmh., et une distance de freinage de 11 mètres pour une vitesse de 50 kmh. peut certainement être améliorée vu le poids de la machine : 120 kgs. A noter que les freins grincent parfois et qu'il faudra probablement vérifier les garnitures.

Présentation et remarques générales : la présentation est sobre et typiquement anglaise, émail noir d'excellente qualité, chrome inspirant toute confiance, ayant toujours l'éclat du début et dans cet ensemble le réservoir bleu roi est du plus heureux effet. Toutefois le chrome de l'ampèremètre est abîmé.

Le moteur est net, le tunnel de culbuterie étant coulé dans le cylindre, mais l'ensemble boîte, moteur, réservoir, huile, carter primaire peut paraître un peu tourmenté si on le compare aux machines d'Europe Centrale.

L'étanchéité du moteur est parfaite, mais l'huile venant du reniflard enduit amplement la chaîne et cette dernière projette un peu d'huile sur la jante et le pneu arrière. Il apparaît également des suintements d'huile par les reniflards percés dans le couvercle de culbuterie.

La position générale sur la moto est agréable, guidon et repose-pieds sont ajustables au gré du pilote. Personnellement je préférerais un guidon plus large qui serait moins fatiguant pour de très longues étapes.

L'éclairage Lucas est excellent et permet une vitesse de 70 kmh. en toute sécurité, l'avertisseur également se fait bien entendre.

Il faut signaler l'accessibilité de toutes les parties nécessitant un entretien périodique. Le réglage des culbuteurs est une affaire d'un quart d'heure, les vis platinées auxquelles je n'ai pas encore dû toucher, sont directement accessibles dès que l'on soulève le couvercle retenu par deux agrafes, et le réglage de la commande d'embrayage, très rare, se fait par un tendeur bien dégagé.

Un dernier fait à citer est la facilité de démarrage en toutes circonstances et l'excellent système d'allumage par batterie y est certainement pour quelque chose.

Quelques pressions au titillateur, un ou deux coups de kick, même par un temps de gelée, et la moto ronfle allégrement,

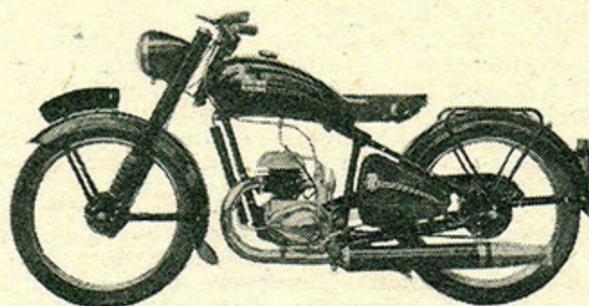
il ne faut pas s'occuper de manette d'air et l'avance à l'allumage est automatique.

En résumé, nous avons une moto qui au catalogue de BSA, est qualifiée d'utilitaire. C'est exact, si on en juge par sa facilité d'entretien, son économie, à peine 3 litres aux 100 kms, et le fait qu'elle est toujours prête à fonctionner sans défaillance, dès qu'on la sollicite. Mais nous pourrions ajouter moto de tourisme, grâce à son confort et sa vitesse, un bon 70 qui peut être tenu indéfiniment, même avec un passager.

Enfin, pour ceux qui désirent conduire « sport », ils pourront à loisir pousser les vitesses intermédiaires et lutter avec succès contre une traction avant ou une Simca sport jusqu'à 90 kmh. bien entendu. Pour ce genre de conducteur, les meilleures performances sont obtenues en quittant la première à 32 kmh., et la seconde à 57 kmh.

Il y a évidemment les quelques critiques formulées plus haut, mais en mécanique comme en autre chose, rien n'est parfait.

R. DE HEMPTINNE, Gand (Belgique)



125 GNOME-RHONE

Possesseur d'une Gnome-Rhône R4 depuis 10 mois, je me permets de vous envoyer mes impressions. Je vous signalerai tout d'abord qu'elle n'a jamais vu un mécanicien, si ce n'est pour des transformations, mais ceci est une autre histoire.

Cette machine est équipée d'une super-culasse ; personnellement je trouve qu'on ne devrait pas vendre de deux temps poussés sans cet accessoire. Le moteur ne chauffe à aucun moment, que ce soit en montagne, en escaladant un col en seconde, ou en plaine en tirant un peu fort sur la poignée ; de plus on n'a aucun ennui avec les bougies ; je n'ai jamais eu une seule perle. J'utilise comme bougie la Marchal C.R. 35-36 pour Peugeot 203 ; elle me donne entière satisfaction à l'allure à laquelle je roule (60-65). Graissage 5 % plus super-lubrifiant. Pour les performances de la machine et ses qualités, je suis entièrement d'accord avec M. Sousbié de Paris, je n'y reviendrai donc pas. Comme il est assez rare qu'une machine soit parfaite, je vais donc énumérer les quelques défauts que je lui trouve :

Manque de puissance des freins, surtout du frein avant ; je crois que sur la R4.B. on a remédié à cet inconvénient.

Comme M. Sousbié, je trouve que la fourche télescopique gagnerait à être un peu plus souple.

Sélecteur : quelle idée a eu le constructeur en adoptant une pédale arrière de cette forme ? ce n'est pas très commode de mettre le pied en travers pour rétrograder les vitesses, et de plus, si par hasard on roule avec des souliers de travail, on raye forcément soit le chrome du carter d'embrayage, soit la peinture du coffre à outils. Je l'ai donc fait modifier et je m'en trouve très bien.

En ce qui concerne la protection du volant magnétique contre l'eau projetée par la roue avant, j'ai résolu la question en faisant poser une plaque de tôle fixée à l'avant à l'aide des boulons qui tiennent le moteur, et en dessous, boulonnée après l'entretoise située sous le moteur, j'ai fait dans un seul jour 300 kms sous la pluie et tout s'est bien passé. Un carter prévu par le constructeur serait beaucoup mieux.

Pourquoi les roues ne sont-elles pas munies d'un graisseur ? Lorsque l'on veut effectuer le graissage, il faut démonter les roues et enlever les axes, alors que ce travail pourrait être fait avec quelques coups de pompe.

Ce que je trouve le plus ennuyeux, c'est le manque d'étanchéité du système d'échappement : pourquoi le tube d'échappement ne serait-il pas fixé au moteur par deux boulons avec un joint interposé empêchant toute fuite d'huile ? Pourquoi, et surtout, n'en serait-il pas de même au raccordement du tube avec le silencieux. Il me semble que le constructeur pourrait faire quelque chose.

Pour conclure, je vous dirai que si j'étais obligé de racheter une 125 cmc., je reprendrais la même ; le moteur a tellement de qualités qu'il fait oublier un peu les petits défauts de la machine.

M. H. VALOIS, Sumène (Gard)

PROCHAINEMENT :

L'avis de nos abonnés sur la : 125 Terrot E.T.D. ; la 350 Ariel ; la 350 Horex ; la 150 Gillet d'Herstal ; la 250 B.M.W., etc...

Tribune libre

CETTE RUBRIQUE EST OUVERTE A TOUS NOS ABONNES ET NOUS Y PUBLIONS TOUTE COMMUNICATION D'INTERET GENERAL. BIEN ENTENDU, NOUS DEMANDONS A NOS CORRESPONDANTS DE RESTER DANS LES LIMITES DE LA CORRECTION LA PLUS ABSOLUE. TOUTE LETTRE NE REpondant PAS A CETTE REGLE, OU NON SIGNEE, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

CONSCIENCE PROFESSIONNELLE

Lorsque l'on est abonné à un journal ou à une revue, c'est donc que ce journal ou cette revue vous intéresse. Je voudrais par là rappeler à mes camarades des P.T.T., les conséquences que peuvent entraîner le détournement d'un objet de correspondance : la révocation pure et simple !

Que celui qui, par négligence et que « Moto-Revue » intéresse, se laisse aller à lever la bande pour donner un coup d'œil à la revue, ait au moins la délicatesse, ensuite, de remettre la bande et de diriger cette revue dans sa voie normale, vers son destinataire.

Depuis 1948 que je suis abonné, une seule fois la revue ne m'est pas parvenue, seulement, depuis quelques temps, des camarades abonnés aussi, se plaignent de ne pas la recevoir.

Je tiens personnellement à recevoir régulièrement « Moto-Revue » et les motards abonnés y tiennent certainement aussi, sinon, ils ne seraient pas abonnés !

Donc, camarades des P.T.T., un peu de conscience professionnelle s'il vous plaît, et d'avance merci.

CIAVALDINI, facteur à Marseille

OU EN SOMMES-NOUS EN MACHINES DE COURSE ?

Etant un vieux lecteur de votre revue et y trouvant un grand plaisir à lire la tribune libre, y trouvant également des conseils très intéressants, les comptes-rendus des essais de machines neuves, les comptes-rendus des divers salons internationaux et étant donné le ton impartial de ses articles, l'amabilité de la direction, l'on est obligé de dire que ce journal est vraiment bien et est tout à l'honneur de sa devise : « Par des motocyclistes, pour les motocyclistes ».

C'est pour ces diverses raisons que je viens humblement vous demander si vous consentiriez à faire paraître dans vos colonnes les lignes qui vont suivre.

Je n'ai rien d'un journaliste, n'ayant ni le talent, ni le métier, mais, c'est à cœur ouvert que je m'exprime.

Etant avant tout un français dans toute l'expression du terme, et, estimant que je ne suis pas le seul, ce n'est pas sans un serrement de cœur que nous voyons se terminer l'année 1951, et, avec elle, une saison sportive de plus, sans avoir vu au palmarès des courses nationales et internationales le nom d'une machine Française, menée à la victoire par un Français.

Cet état de chose est vraiment désespérant pour celui qui suit de près le sport motocycliste et si nous avons eu le plaisir de voir des coureurs français triompher ou se hisser au niveau de leurs rivaux étrangers, ce n'est que grâce aux machines étrangères qu'ils se sont procurées.

Comme dans la vie il faut être « sport », nous ne pouvons que les féliciter chaudement de leur belle tenue, et au fond cela prouve tout de même que nous avons des pilotes de valeur internationale.

Et puis, à leur place, qu'aurions-nous fait pour participer à ces courses ?... Comme eux très certainement.

MAIS QUE FONT NOS CONSTRUCTEURS ?

Il est évident que depuis la Libération, étant donné les succès commerciaux acquis auprès d'une clientèle abondante ils se sont endormis sur les résultats obtenus sans s'occuper du lendemain.

Il est indéniable qu'ils ont mis sur le marché des petites machines, sans cesse améliorées, d'une marche sûre, d'une présentation soignée, bref pouvant satisfaire les plus difficiles.

Mais cela est insuffisant, car il va arriver un moment où une grande partie de la clientèle va être servie (l'on voit déjà bien des motos ayant peu roulé dans les annonces de « Moto-Revue »), et où les modèles présentés par nos constructeurs seront choisis avec soin par leurs futurs propriétaires.

Il arrivera aussi que l'acheteur éventuel se basera sur le palmarès en course de telle ou telle marque pour déterminer son choix. Certaines marques l'ont compris (exemples : lutte entre Vespa et Lambretta d'une part et Puch et Guzzi d'autre part, pour ne citer que ceux-là).

Si les constructeurs français continuent à se désintéresser de la compétition, une partie de la clientèle se tournera vers les marques étrangères introduites en France et préférera payer un peu plus cher une machine dont la marque aura un passé prestigieux en courses, ou à défaut un nombre de records à son actif.

De plus, nous savons que les résultats obtenus en course ont, huit fois sur dix, une répercussion heureuse sur la machine de série, qui sera mise au point suivant les données du moteur de compétition et des enseignements obtenus sur les circuits.

Si rien n'est changé à cet état de chose, nous allons voir disparaître des marques qui auraient eu un brillant avenir si elles avaient eu soin de pouvoir présenter dans leurs réclames, quelques succès en courses ou quelques records.

LES RESPONSABLES

A notre avis, nous ne pouvons cacher que l'étude, la construction, la mise au point d'une machine de course, coûte très cher... et souvent pour un résultat n'atteignant pas les espérances escomptées.

Malgré tout, il est en France quelques maisons dont le chiffre d'affaire aurait dû, ou devrait permettre la mise en œuvre d'un tel projet, sans pour cela porter atteinte à l'équilibre de leur budget.

Il fut un temps où, commençant à m'intéresser à la motocyclette, je voyais souvent dans « Moto-Revue » des Monet-Goyon, des Kœlher-Escoffier, des Prester-Jonghi et Terrot menées à la victoire par des coureurs français, ou tombant quelques records.

Alors pourquoi n'en est-il plus de même à l'heure actuelle ?

Nous avons vu au cours de la saison passée quelques coureurs régionaux transformer et mettre au point des petits bolides de 125 cmc. pour pouvoir participer à des courses et quelquefois triompher, ou tout au moins s'y comporter honorablement.

De ceci, nous pouvons en déduire deux choses :
1° Que nous ne manquons pas d'ingénieurs capables et que nos petites mécaniques bien mises au point, en usine, tiendraient la comparaison avec certaines machines étrangères.

2° Que nous avons des artisans ingénieux qui, incorporés dans une grande usine, ou bien soutenus pécuniairement, « sortiraient » à coup sûr quelque chose de bien.

Un exemple probant : Les frères Nougier.

N'ont-ils pas transformé un 125 qui tape le 120 kmh. ?

Si des artisans aux moyens financiers réduits et avec un outillage rudimentaire arrivent à un bon résultat, que ne pourrait faire une maison au puissant outillage... et dont le compte en banque doit certainement être en rapport.

Ce qui est possible en 125 doit l'être également dans les cylindres supérieures.

Alors ? désintéressement de la part de nos constructeurs, ou bien comptent-ils tenir longtemps sur leur lancée ?

Les deux cas sont dangereux, pour leur bourse d'abord et le motocyclisme français ensuite.

En tout cas, ils ont une part de responsabilité dans l'état actuel des choses.

Mais cela ne peut nous faire passer sous silence celui qui, à nos yeux, a aussi une grande part de responsabilité.

Je veux parler de l'Etat... lui-même.

Sans vouloir faire ici la critique des finances gérées par nos édiles et voulant encore moins faire de politique (nous n'en avons cure), mais au moment où l'on jongle avec des milliards, est-ce que l'on n'aurait pas pu prévoir, en haut lieu, un petit... tout petit budget portant par exemple la mention « Aide financière aux bureaux d'étude de construction automobile et motocycliste », avec un crédit aussi petit... en regard des autres et se montant à environ 20 à 30 millions de francs.

Beaucoup de vous vont se demander pourquoi ? et bien tout simplement pour récompenser telle marque qui aurait obtenu de beaux succès au cours d'une saison, avec une machine étudiée, construite et mise au point par elle.

Et nous pouvons ajouter ceci, sans crainte de nous tromper, que cet encouragement porterait ses fruits et aurait pour résultat de créer une émulation parmi nos constructeurs.

Nous avons vu, avant la dernière guerre, dans un pays totalitaire, une industrie automobile et motocycliste, aidée puissamment et ayant eu pour résultat une retentissante victoire au T.T. anglais, sans compter le record du monde de vitesse pure... et bon nombre d'autres victoires.

Nous nous rappelons qu'à l'époque cela avait fait un grand « boum ».

Hélas, notre gouvernement se désintéresse de la question. Peu lui importe le prestige de notre industrie.

EN RESUME

En résumé, l'année qui vient de s'écouler n'a apporté rien qui puisse nous faire entrevoir une lueur d'espoir.

De plus, « Moto-Revue », qui est toujours à l'affût des derniers « tuyaux », n'a point encore annoncé dans ses colonnes la mise en œuvre d'un bolide dans une de nos usines... à moins que le secret soit bien gardé, ce qui serait pour nous une bonne surprise.

De toute façon l'année 1952 sera sans nul doute aussi décevante, car nous ne voyons pas une machine construite et mise au point dans un temps record.

Malgré tout, nous espérons que nos constructeurs comprendront qu'ils sont dans l'erreur et que d'eux seuls dépend l'avenir de leur maison et de l'industrie motocycliste.

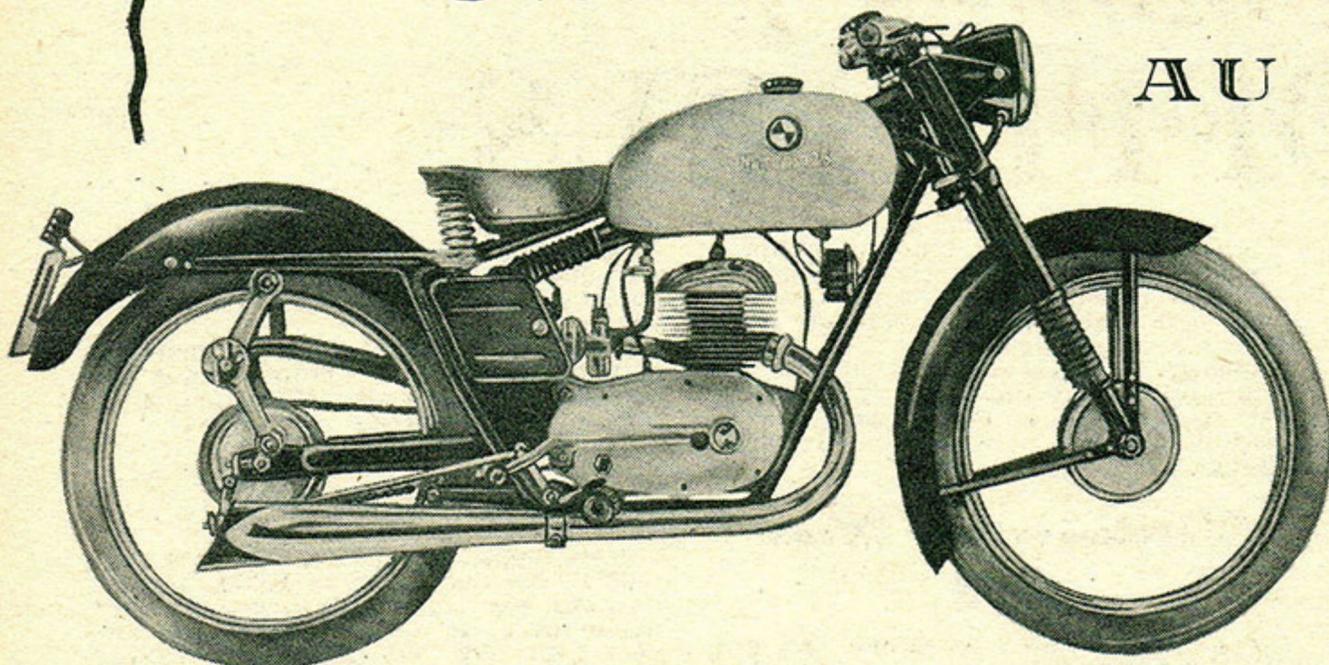
D'un autre côté nous serions heureux de voir l'Etat un peu plus compréhensif et aider ceux qui le mériteraient.

Nous leur faisons confiance, espérons ne point être déçus... éternellement.

BENOIT CHRISTIAN, St-Aignan (Gironde)

Abondance de nouveautés

AU SALON DE MILAN



UNE NOUVELLE 125 : LA BUSI

C'est d'Italie que nous vient encore ce nouveau deux temps dénommé « Nettunia » et construit par « L'officine Meccanica Busi ».

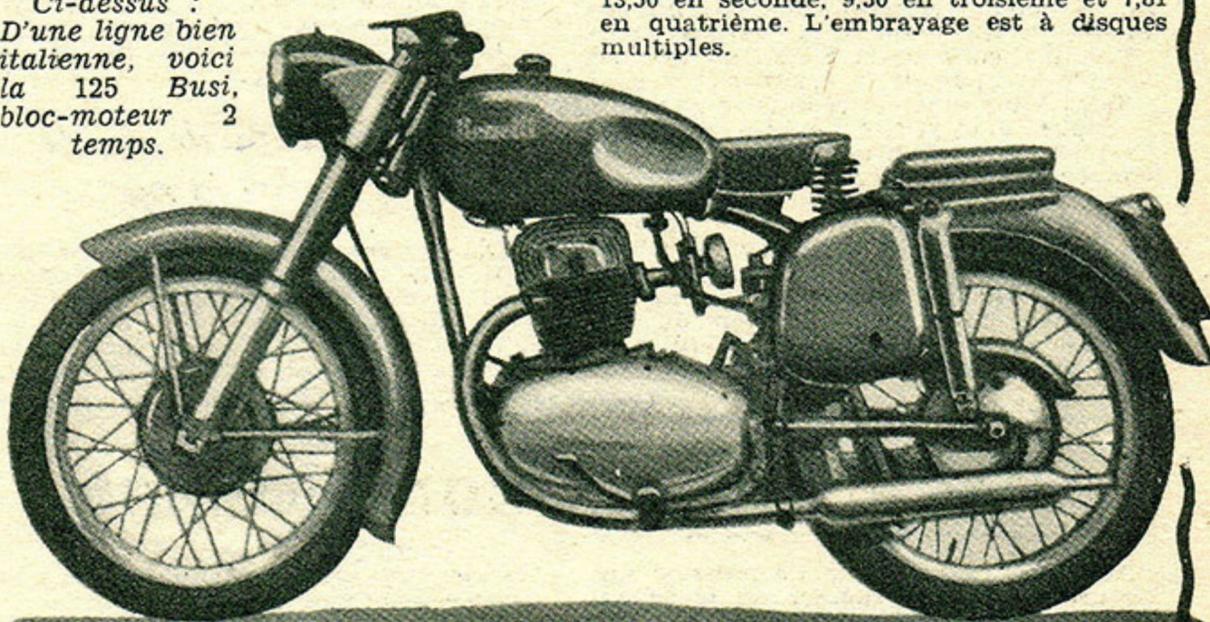
Le moteur est un 54x54 à piston plat. Le modèle standard fournit 5 CV à 5.000 t.-m. avec une pipe d'admission de 18 et le modèle sport donne 6,75 CV à 7.000 t.-m. avec une pipe de 22.

La boîte est à 4 rapports, avec des pignons de transmission primaire de 17 et 39 dents et de 12 et 41 dents pour la secondaire.

Les rapports finaux sont : 19,38 en 1^{re}, 13,50 en seconde, 9,50 en troisième et 7,81 en quatrième. L'embrayage est à disques multiples.

Le Salon de Milan qui vient d'ouvrir ses portes le samedi 12 janvier, est placé sous le signe de nouveautés importantes chez la plupart des grandes marques transalpines. L'accroissement général des cylindrées est lancé par la nouvelle « Gilera Sport » de 150 cmc. à fourche télescopique, dotée d'une vitesse de 100 kmh. La 100 « B » de Giuseppe Benelli est accompagnée d'une 200 toujours à 2 temps et possédant deux cylindres du modèle 100 cmc. On parle également chez Ducati d'un scooter à 4 temps, boîte automatique et démarreur électrique. Le scooter n'est pas exempt de cette fièvre, puisque Lambretta vient de modifier les suspensions de ses deux scooters. Par contre Parilla sort un scooter entièrement nouveau, avec roues à rayons. Toujours chez Parilla, une nouvelle 125 « luxe », une 125 sport 4 vitesses, 115 kmh., une nouvelle 250 deux temps, et surtout une 350 twin culbutée, bientôt suivie d'une 250 de mêmes caractéristiques, ces deux machines en version tourisme et sport. Enfin la MV apportera peut-être sa nouvelle 150 cmc.

*Ci-dessus :
D'une ligne bien
italienne, voici
la 125 Busi,
bloc-moteur 2
temps.*



*Ci-dessus : la
250 vertical-
twin Benelli.
Notez les for-
mes arrondies
des divers élé-
ments de la
machine. A
gauche : le
nouveau scooter
Parilla entière-
ment caréné.*

L'allumage se fait par un volant de 30 watts monté sur l'arbre moteur.

La fourche AR est oscillante avec un ressort sous la selle et l'amortissement se fait par des ressorts à friction. La fourche est une télescopique classique. La consommation donnée est de 2,5 l. aux 100 kms et la vitesse de pointe de 85 kmh.

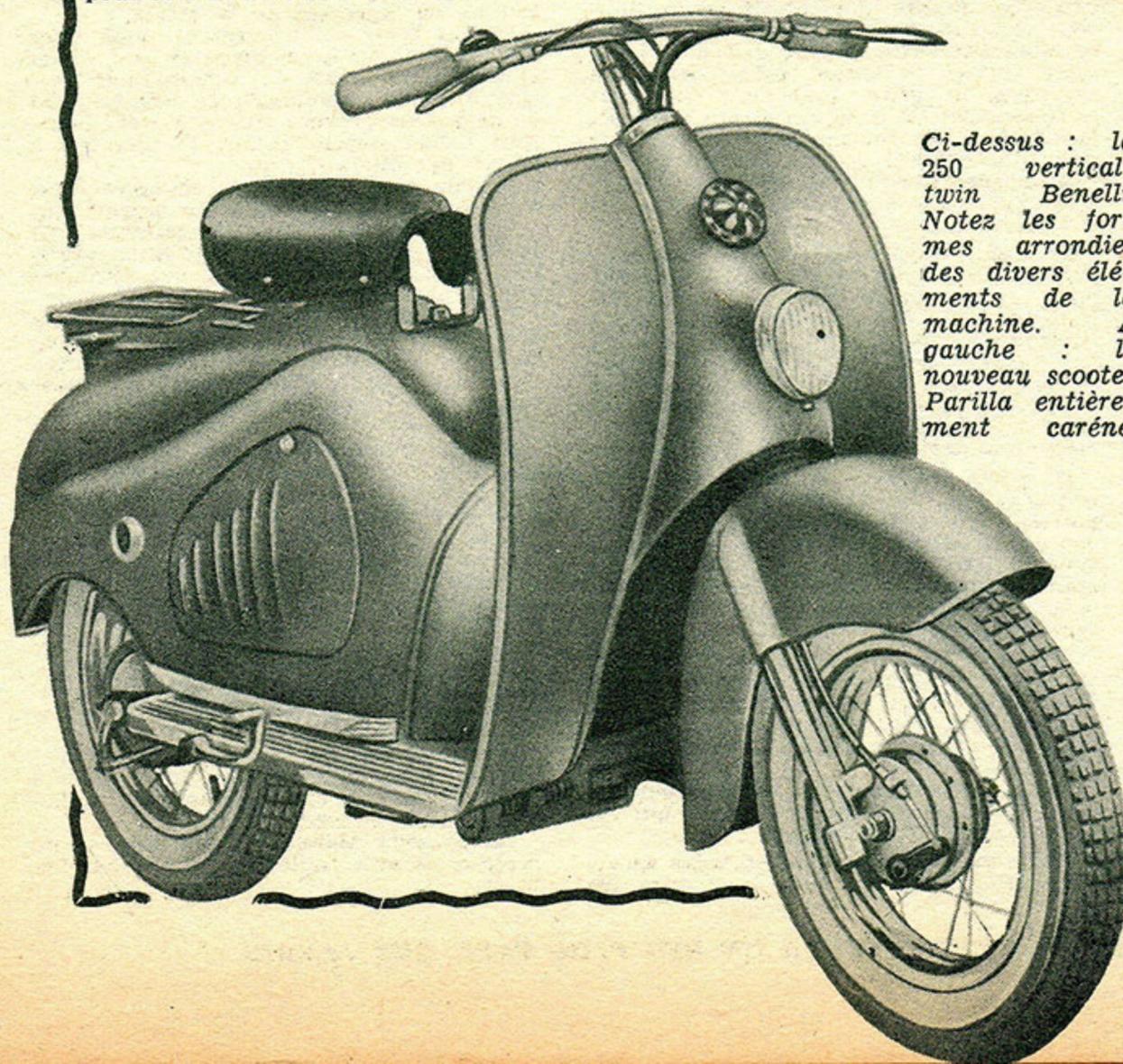
LA BENELLI 250

Quoique possédant la silhouette d'une 2 temps, la nouvelle Benelli est une 4 temps à soupapes en tête et — nouveauté en Italie — une vertical twin. Le modèle présenté au Salon de la Triennale est du type « touriste » développant 16 CV, puissance qui doit être augmentée sur la machine « sport » présentée par toute maison italienne qui se respecte. Cette puissance permet une vitesse de 120 kmh., ce qui n'est pas définitif, car l'usine recherche encore d'autres perfectionnements, tels que hauteur de selle, garde au sol, etc...

La machine actuelle possède un bloc-moteur avec carters un peu gros, mais d'une netteté rare sur les machines transalpines, à part les deux temps. Les cylindres sont légèrement inclinés vers l'avant, ainsi que le carburateur.

La fourche avant est une télescopique classique avec amortisseurs pneumatiques et l'arrière est suspendu par une fourche oscillante à amortisseurs pneumatiques aussi.

Allumage par dynamo-volant. Boîte à 4 vitesses. Pneus de 19x3,25. Compteur dans le phare.



Communiqués OFFICIELS

Affiliations

Affiliations. — Après avoir pris connaissance des dossiers et enregistré l'avis favorable des Ligues Motocyclistes Régionales intéressées, le Comité prononce les affiliations suivantes :

Amicale Motocycliste Catalane, Amicale Motocycliste de Surgères, Amicale Sportive Motocycliste du Tarn-et-Garonne, Moto-Club de Thomer-la-Sogne, Moto-Club du Doubs, Agen Moto Sport.

La demande formulée par le Moto-Club Guadeloupéen est ajournée pour supplément d'enquête.

A propos de la réaffiliation du Moto-Cycle-Club de France, Monsieur le Président rappelle que M. Cantalice, délégué de la Ligue Motocycliste de l'Île de France, avait donné à la dernière réunion du Comité de la F.F.M. un avis favorable au nom de la Ligue.

Deux jours après la réunion du Comité, la Ligue Motocycliste de l'Île de France s'est prononcée contre la réaffiliation du Moto-Cycle Club de France, à la majorité des voix.

M. Cantalice indique qu'une nouvelle réunion de la Ligue a eu lieu le 15 novembre, réunion au cours de laquelle M. Violet a fait un exposé des motifs qui ont amené l'Assemblée Générale du Moto-Cycle Club de France à modifier la composition du Comité Directeur, en vue

d'orienter l'activité du Club sur un programme essentiellement sportif et touristique. A la suite de ces explications, le vote défavorable de la précédente réunion n'a pas été maintenu.

Monsieur le Président se félicite de voir aplanies les difficultés qui avaient été soulevées et le Comité confirme la réaffiliation du Moto-Cycle - Club de France.

Championnat du Monde 1952

Les classes admises au Grand Prix des Nations qui se déroulera le 14 septembre 1952 à Monza et comptant pour le Championnat du Monde 1952 seront :

125, 250, 350 et 500 cmc., et 500 cmc. side.

Versements de fonds à la F.F.M.

Des versements sont effectués à la F.F.M. par chèques postaux ou mandats poste sans indication sur les talons du motif du versement.

Il est rappelé aux Clubs qu'il est nécessaire d'indiquer sur les talons des chè-

ques postaux ou mandats le motif des versements pour éviter toutes recherches ou retard dans l'envoi des pièces demandées.

D'autre part, les chèques ou mandats doivent être libellés à l'ordre de la « Fédération Française de Motocyclisme », sans aucune indication de personne.

Cotisations 1952

Il est rappelé que conformément à l'article 12 des Statuts de la F.F.M., les cotisations des clubs affiliés doivent être payées avant le 31 mars de chaque année. Pour 1952, ces cotisations doivent être calculées de la façon suivante :

Par club comptant 50 membres ou moins de 50 membres : 1.000 francs.

Par club comptant plus de 50 membres : 1.000 frs pour les 50 premiers membres, plus 10 frs par membre supplémentaire.

En transmettant leurs cotisations, les clubs doivent indiquer le nombre de membres comptant au club pour l'année en cours.

Tout club qui désire faire approuver un règlement de compétition, organiser une manifestation sportive, ou obtenir soit des permis douaniers, soit des licences pour ses membres avant le 31 mars, doit avoir au préalable versé sa cotisation pour l'année 1952.

MOTO-CROSS

Championnats de France 1952

M. Violet indique à la Commission que lecture va lui être donnée du règlement établi par la sous-commission. D'autres suggestions ayant été faites, il a prié les auteurs de ces suggestions, MM. Charrier et Mouchet, d'assister à la réunion et de défendre leur point de vue.

Le règlement établi en sous-commission est lu et M. Violet donne alors la parole à M. Charrier.

M. Charrier remercie les membres de la Commission de bien vouloir l'entendre et présente ses objections au projet qui vient d'être établi.

1° Il lui semble difficile d'opérer une sélection sur le papier parmi tous les coureurs de moto-cross. Il pense qu'il est préférable de donner à chacun sa chance et que la sélection se fera d'une manière plus satisfaisante sur le terrain.

2° Il estime également que la classification par cylindrée est à l'heure actuelle périmée et qu'il serait souhaitable d'en venir à une classification de valeur semblable à celle adoptée en Belgique où l'on trouve des juniors, des seniors et des internationaux.

De cette manière chacun courant avec des adversaires d'une valeur égale, de nouveaux talents peuvent se révéler, alors que suivant la classification par cylindrée, les débutants sont barrés par les champions qui ont eu, au cours de ces dernières années, le temps de faire leur apprentissage.

D'autre part, il fait remarquer que l'on trouve actuellement peu de coureurs en 250 et même en 350, alors que la catégorie 500 est surchargée et compte nombre d'éléments de valeur. Il lui semble donc injuste de ne pas sélectionner plus de coureurs en 500 que dans les autres catégories. Il précise que dans sa formule, courses ouvertes à tout le monde, seuls

les coureurs qualifiés pour la finale toucheraient primes et prix.

A son avis, l'avenir même du Moto-Cross en France dépend de cette nouvelle classification, les coureurs de valeur se mesurant entre eux pourraient, par la suite, lutter à armes égales avec les étrangers. Il pense également que seul le classement de 6 épreuves sur 8 devrait être retenu, un coureur pouvant toujours risquer une chute ou un accident, ce qui l'handicaperait pour son classement final.

M. Violet demande alors l'avis des organisateurs.

M. Bonin reconnaît l'intérêt des suggestions faites par M. Charrier et précise qu'il est à l'heure actuelle difficile de faire un plateau en 250 et que la classification de valeur lui paraît à lui aussi préférable. A son avis toutefois, la disparition des 250 s'explique davantage par les prix et primes moins importants alloués à cette catégorie que par une désaffection des pilotes et des spectateurs.

M. Violet approuve M. Bonin en ce qui concerne les 250 et précise qu'il n'appartient pas à la commission de changer de sa propre autorité les règlements généraux de la F.F.M. La Commission peut proposer au Comité une classification de valeur, mais ne peut l'appliquer sans son accord.

D'autre part, il croit sage de ne pas apporter immédiatement de changements aussi importants et de maintenir pour 1952 le statu quo, tout en préparant, dès maintenant, la nouvelle formule pour 1953.

Après un échange de vues, la Commission décide de remanier le projet qui lui a été soumis. Il est décidé :

1° De maintenir les classes telles qu'elles existent actuellement. Il y aura un

champion en 250, en 350 et en 500.

2° Le Championnat se disputera sur 8 épreuves et sera ouvert sans distinction à tous les licenciés de la F.F.M.

3° Les organisateurs seront donc dans l'obligation de faire disputer des séries éliminatoires, mais la Commission précise que les indemnités de déplacement et de séjour prévues par la F.F.M. pourront n'être versées qu'aux 15 premiers à l'issue des éliminatoires.

4° Elle décide également qu'après la 4^e épreuve, les organisateurs ne seront plus tenus d'accepter tous les coureurs. Ils pourront retenir seulement ceux ayant déjà participé aux finales des épreuves précédentes.

Le règlement du Championnat sera donc établi suivant les indications mentionnées ci-dessus, les autres prescriptions du projet initial telles que : classement réel, cautions, départage des conducteurs, etc... étant maintenues.

M. Violet indique ensuite que des organismes clandestins organisent des épreuves de moto-cross qui échappent à tout contrôle. Sous prétexte de concurrencer ces organisations, deux clubs affiliés ont organisé une manifestation sans prévenir la F.F.M. ; pour cette infraction, des sanctions ont dû être prononcées. A ce propos, il est rappelé que les clubs sont tenus de signaler à la F.F.M. toutes les épreuves irrégulières en préparation, afin qu'elle puisse agir auprès des autorités compétentes pour les faire interdire si possible.

M. Violet signale en outre qu'une suspension de 3 mois à dater du 20-11-51 a été infligée aux coureurs Mabillet et Lebigot pour le motif suivant :

Le coureur Mabillet a participé à un moto-cross avec la licence du coureur Lebigot.

Calendrier de Moto-Cross et des courses sur piste et prairie

(SUITE DU N° 1068)

Les épreuves internationales sont en caractères italiques.

AOUT

- 15 : Moto-Cross (MC Montalbannais)
Moto-Cross (MC Douaisis)
Moto-Cross à Montreuil (AMS)
Moto-Cross Lavelanet (MC Toulousain)
Grass Track Angoulême (MC Charentais)
17 : Moto-Cross à Castelnaudary (MC Chaurien)
Moto-Cross (Lille MC)
Moto-Cross (UM Marne)
Grass Track Pons (MC Saintongeais)
Grass Track à Mansle (MC Charentais)
Epreuve sur herbe (MC Villeréalais)
24 : Moto-Cross (OMC Avesnois)
Moto-Cross à Illiers (MC Eure-et-Loir)
Moto-Cross à Lavaur (MC Vauréen)
24 ou 31 : Moto-Cross à Valençay (MC Centre)
24 : Courses sur prairie (CS Meaux)
31 : Moto-Cross (AMC Orléanais)
Moto-Cross (MC Chantilly)
Moto-Cross (MC Phocéens)

Championnat de Moto-Cross (MC Fourmisien)
Moto-Cross (MC Bruaysien)

SEPTEMBRE

- 7 : Moto-Cross (MC Douaisis)
Grand Prix de France de Moto-Cross (AMS)
Moto-Cross (Lille MC)
Moto-Cross du Mans (MC Maine)
Moto-Cross de Sèvres (MC Sévrien)
Moto-Cross de Lagoubran (MC Toulon)
Moto-Cross (AM Doubs)
Moto-Cross (MC Morbihan)
Moto-Cross (MC Lyon)
14 : 3^e Critérium Forézien de Moto-Cross (SM Forézien)
Moto-Cross (MC Banlieue Nord)
Moto-Cross (MC Limouxin)
Moto-Cross de Créteil (RMC)
Moto-Cross (MC Picard)
14 ou 21 : Moto-Cross d'Automne (AM Nantes)
14 ou 21 : Moto-Cross (MC Normandie)
14 : Moto-Cross à Laon (UM de l'Aisne)
Moto-Cross (AC Lorrain)
Course sur herbe (MC Benauges)
21 : Moto-Cross National (CS Meaux)
Moto-Cross d'Automne (VMS Valentigney)
Moto-Cross (Baldago's MC)

Moto-Cross (Lille MC)

- Moto-Cross (AM Romainville)
Moto-Cross à Sucé (MC Sucéen)
Moto-Cross (MC Maubeuge)
21 ou 14 : Moto-Cross (MC Normandie)
28 : Moto-Cross (GSIF)
Moto-Cross (MC Montmorency)
Moto-Cross à Ivry (US Ivry)
Moto-Cross à Valence (MC Drôme)
Moto-Cross (AMC Glennoise)

OCTOBRE

- 5 : Moto-Cross (Buffalo MC)
Moto-Cross (MS Nimois)
Moto-Cross (UM Parisienne)
Moto-Cross (MC Touraine)
Moto-Cross à Dreux (MC Dreux)
Courses sur prairie à Beauvais (MC Beauvais)
12 : Moto-Cross (MC Banlieue Nord)
Moto-Cross (GSIF)
Moto-Cross (MC Narbonnais)
Moto-Cross d'Avignon (MC Avignon)
19 : Moto-Cross (MC Lyon)
Moto-Cross (AM Marseillaise)
Moto-Cross (MC Montpellierain)
Moto-Cross (CM Sûreté Nationale)

NOVEMBRE

- 16 : Moto-Cross à Casablanca (MC Marocain).

NOS PETITES ANNONCES

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

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

MOTOS A VENDRE

- 175 MOTOB. impec. nbx acc.
130. CHARLEMAGNE, 1 rue Berthie, Bezons (SO).
FN 350 lat. parf. ét. p. n. 60000. GAUTEUR WAG. 86-90
TRIUMPH spécial cross 350 ét. nf, boîte BSA f. tél. (Farjas) nomb. pièces rech. A. DESMELLIERS, 3 bd de l'Assaut, Beauvais (Oise).
PUCH 250 bicl. 4 v. sél. 115. Daguin 27 r. Poulet, 18^e.
MOTOB. 350 culb. fin 50 sup. cul. f. tél. sus. ar. vis. apr. 19 h. sam. t. l. jrs. Clément 19 r. Forge Royale, Paris-11^e
PUCH 250 impeccable 7000 k. tél. Tur. 75-68 (sauf lundi).
MB 500 cul. 4 v. sél. avec ou ss side. Bernar. c. nve 150. JAQUE 4 pass. Theruin 11^e.
350 MOTOB. 1950 9000 kms 180. 171 av. Michel Bizot-12^e
TWN 350 2 temps très bon ét. PLANCHENOT 72 rue Frédéric Clément, Garches (SO).
SIDE 350 culb. Mag bon ét. 70000. Bruyère 84 r. Jolival, Argenteuil, mat sam. dim.
JAWA 250 Daniud 74 rue de Paris, Pantin. NOR. 01-39.
BSA A7 bicycl. 500 juin 51 6500 k. Faivre 10 r Moreau12^e
PEUGEOT 125 4 vit. sél. samedi matin. MAI. 17-77.
TERROT 500 av. side f. télé. impec. MAZUCHINI 3 r. Vercingétorix, 14^e. SEG. 79-59.
MOTOB. 175 nbx acc. en rod. 125. Argenteuil 09-03.
PEUGEOT 156 f. tél. 7500 k. impec. 110. tte équipée. Auberger 74 av. Gobelins-13^e.
SCOOTER Bernardet 250 luxe juin 51, 3500 kms. MEN.06-83

- BMW R75 solo propre Sanors tan-sad pneus neufs dim. 41 rue Cronstadt ou écrire Anglade 52 rue Jenner, 13^e.
750 GN. RH. type X civ. side Bern. b. ét. px int. GAUGLIN 176 r. de Charonne 11^e.
SIDE Belgian parf. ét. 18000 André 4 r. du Marché, Antony
TERROT 5 CV 1939 remise nf 110000. Conc. 15 r. Fondary
PEUG. 150 4 v. sél. tél. ac. ts impec. Conc. 15 r. Fondary.
ARDIE 200 cc px 110 tte eq. Granjean 315 av. Argenteuil Bois Colombes soir et samedi.
250 Cross 120. Laizeau 48 r. Voltaire, La Garenne.
MATCHLESS 350 tub. G36 f. tél. sél. 4 v. sup. cul. équip. comp. ét. nf. Bobio 233 bd Arist. Briand Montreuil s/Bois
SIDE Terrot 500 cul. 4 vit. sél. t. b. ét. fac. paiem. Olivier 16 ter Thierry, Antony
ECH. 500 Ariel Red Hunter 1944 c. nve ctre 250 culb. 4 vit. BSA ou NSU sup. cul. récentes. MOREAU 3 bis rue des Remises, St-Maur (S.).
ARIEL 350 culb. bon ét. Couvret 21 rue Gutenberg 15^e.
MOTO-STOCK, gd choix motos occ. remont. à r. Ang. All. Amé. de la 100 cc à la 1200 Match. Triumph Allem. Angl. Ariel, Nort. BSA, BMW Zund. DKW NSU Stand. Harley 750, Indian 1200 et 500, sides, pièc. roues. Vente Achat Echange. MOTO-STOCK, 11 b. Villa St Michel-18^e. Ouvert sam. et lundi seulement.
BSA 500 cross transf. par Brassine parf. état v. cse d. empl. bas px. RAPID-PERMIS 66 bis rue des Pyrénées.

- VELOCAR à moteur Mochet 1 cv. SAINSON r. de la République, Honfleur (Calvados).
V. DKW 250 NZ état nf px 125. B. Domi, Nancy (Marne)
175 PEUG. neuve. PELAY 17 Voie Romaine Audincourt Dbs
INDIAN side Chief 348 c. nf Puch 350 reconst. gar. moteur boîte pont mag. dyn. roues Gnome 750. Reprises pièces étrang. PIVETEAU r. De Gaulle, Luçon (Vendée).
CAUSE santé vend compt. 138. Puch 125 TT. 220 kilomètres 61 rue de la République, Argenteuil (SO) (samedi).
TERROT 100 3 vit. 2 pns n/8 Capey 8 a. Dumont Aulnay/B.
350 JONGHI culb. ref. à nf av. s. c. 130000, urg. Gaudre M. 92 r de Flandre Le Bourget
TOTALITE pièces Zü. 200 b. ét. 60 Foca 2 bis, 35. Vis. 18h. Darbols, St Cyr par Saclas SO
DERNY tandem ét. n. 85. Ecr. Bouillon, Auffargis (S.-O.).
BSA 250 C11 S A. spéc. c. n. INGLIN 28 r. de l'Aigle, La Garenne (Seine).
BMW R61, R73, R75, R12 à part. 140. Peug. 56, R. Gillet 125 cc. D45 Motobéc. R. Gillet av. side 40000. 200 NSU, 200 Zundapp, etc. TRANSACT'-MOTOS 104 r. Haxo Mén.99-86
DKW 350 parf. ét. Gn. Rh. 125 R3 Elie Huin moteur AMC 175 cc, Gn.-Rh. 500 à cardan ainsi que d'autres occas. en 100 cc. Poney, Motobéc. 50 cc. QUESNEL Motos, 296 rue de Charenton, Paris, 12^e.
MG 175 av. side l. 58. Saurat 14 A. d. Rigny, Bry s/M. (S)
MOTOB. 175 Z2C impec. eq. 120000. DEZERCE 13 r. de la Vieille Mer, Saint Denis.

- MOTOBEC. 100 cc 4 t. pf. ét. 38000. André 68 r. Dulong-17^e
750 R. GIL. 4 vit. av. side 150 Chartier 27 av. P. Déroulède Vincennes ap. 17 h. et sam. di.
TAND. Dery 60. sam Savigny 16 r. Progrès, Nanterre.
ZUNDAPP 750 à rév. Jégouic 112 av. Galiéni, Bondy.
SIDE Indian 500 équip. imp. Millot 68 r. Léon Frot, 11^e.
ENS. Dollar Humblot bon état bonne mec, bien chaussé. LE GAL, LEC. 80-79.
SIDE Terrot 500 impeccable. 135. Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx
125 GULLER AMC bon état HAUTOBOIS J. 25 r. de Lagny Vincennes. t. l. j. 18 h 30.
SIDE Bernardet neuf 50000. Herment 104 av. Grésillons, Asnières sam. t. l. j. dim. mat.
175 PEUGEOT 3500 kms c neuve avril 51 f. tél. susp. AR ROCHE, DEF. 18-56.
FN 350 urgent A. P. offrant vis. sam. 4 à 5, 13 r. Chapon
JONGHI 125 px 65000. BOIS 2 rue Pasteur, Malakoff.
PEUG. 125 ét. nf. Téton 5 r. des Travailleurs, Issy-Mx.
GNOME-RHONE 125 bon état px 50000. Ecire Lorenzoni 40 rue De Bucl, Paris, 6^e.
70.000 ARDIE 125 cmc. GOURDON 20 bd Sébastopol. Tél. TUR. 50-24.
BMW R12 7 cv impec. Bannier 26 r. Jacques Kellner, 17^e.
125 MOTOB. 51 75000. Gras 97 av. Route, Neuilly/S. Mai28-41
500 NORTON 16H 105. Sebot 103 r. Javel 15^e (ap. 19 h.)
PUCH 250 cc S-4 2 temps bicycl. impec. 145000. J STRAIN-CHAMPS, Bellot (S.-M.)
500 TERROT RGST 2000 kms px 225. Tél. FON. 99-13.
R. ENFIELD 500 cc twin 1951 impec. 10000 kms eq. vis. Aris 11 r. Labie 17^e. ETO. 08-66.
BMW R75 750 cul. parf. état side tracté peinture noire chromée, moteur en rodage, boîte pont neufs fourni us. Munich pièce. dét. pneus neufs Affaire except. px 250. Ec. DE LANGLADE, Langon (Gde).

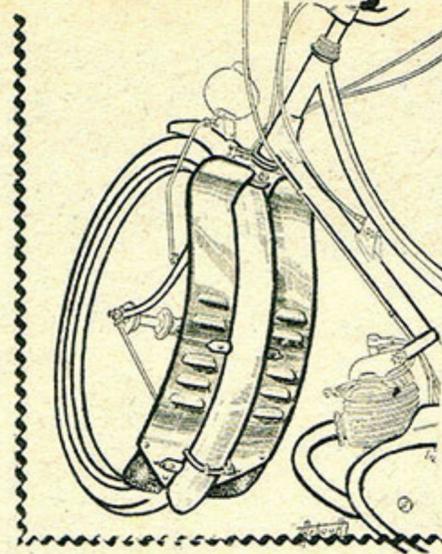
- EPAVE complète 350 DKW NZ 50. GUIBERT, Cenac (Gde).
R. ENFIELD 5 cv culb. 4 vit. sél. 49 ét. neuf 200. Repr. Lecerclerc 56 r. Marx Dormoy-18^e.
500 INDIAN scout 1951 selle bipl. 175. 350 Ariel Red Hunter 4 vit. sélecteur 140. 175 Motobécane 51 télescope. suspens. arrière neuve 115. Alcyonette BMA 51 nve 45000. Side Terrot 500 super cul. 4 vit. sélect. 160. Side seul Précision porteur drofte 60. Accept. reprise 85 rue Julien-Lacroix 20^e. MEN. 74-89.
500 SERTUM f. télesc. susp. ar. 4 vit. grand luxe. MALHERBE place Saint Pol, Nogent le Rotrou (E.-et-L.).
DEPOT vente occasion Peugeot vélomoteur P51, 54, 56, b. ét. 125 Motoc. c. nve. Univers-Motos Réparation, 94 Fg St Martin au 2 dans la Cité.
ON DESIRE ACHETER
ACH. moto 175 AMC télése. 140000. Tél. Enghien 669.
ACH. Vincent 1000 série C Meyssonier 12 bd Ch. Nédelec, Marseille (B. du Rh.)
ACHAT COMPTANT
tous vélomoteurs, motos, scooters,
DELAIRE
4 imp. de la Gaité Dan. 55-43
1000 Scoot 3 cyl. 2 t. à eau Faire offre Corbeil 491.
VOITURES A VENDRE
J^e DISP. toujours d'un lot de pet. voit. ttes marques acc. repr. vélom. ou moto réc. 85 r. Julien Lacroix. MEN. 74-89.
VOITURETTE scooter sans perm. Rolux et Mochet 45000 6 mois à 7000 R.S. 30 bd H. Sellier, Suresnes (Seine).
ECHANGES
CABRIOLETS décap. 5 et 6 cv repr. moto ou 125 récente. Peux crédit. DELAIRE 4 imp. de la Gaité, Danton 55-43.
DIVERS
BICYCLETTE à moteur VAP 4 15000. francs. Tél. KLE 06-70.

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR
CHROME-CUIR



38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e
NOR. 08-09
TOUS
vêtements
de cuir :
MOTO
AUTOMOBILE
SPORT
VILLE
Exigez la
marque
CHROME-
CUIR
CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

• **PARE - JAMBES RV** •



L'enjoliveur qui vous
protègera de la boue...

Adaptables sur tous
Cyclomoteurs :

Mobylette, Alcyonnette,
William, A.G.F., etc...

Pose instantanée

Prix détail : 935 frs

Laccymo : 46 rue des Marais
PARIS-10^e - Tél. LAM. 95-37

Vente exclusive aux agents

MOTOBECANE
TERROT - PEUGEOT
MONET-GOYON
GNOME-RHONE
GUILLER

Ag. exclusif ULTIMA
125 cc (2 modèles) et 175 cc
Sidecar IMPERIAL
LIVRABLES DE SUITE

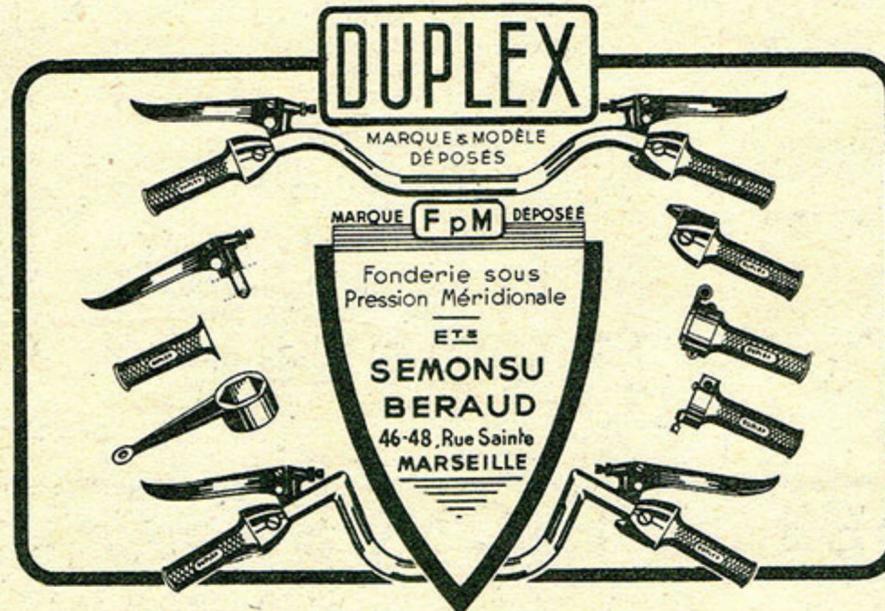
Toutes pièces détachées
Expédition dans

toute la France
Remise aux patentés
Joindre timbre pr réponse

R. VOIVENEL

34, rue de Charonne
PARIS-11^e - ROQ. 17-13

VENTE A CREDIT



DUPLIX

MARQUE & MODÈLE
DÉPOSÉS

MARQUE FPM DÉPOSÉE

Fonderie sous
Pression Méridionale

ET

**SEMOSU
BERAUD**

46-48, Rue Sainte
MARSEILLE

DYNAMIC-SPORT

Spécialiste moteur AMC
GUILLER : Scooter à
155.000 - 125 et 175 cc.
à partir de 124.900 et
la 175 Sport.

MOTOBECANE : tous
modèles.

N.S.U. : la puissante
250 cmc.

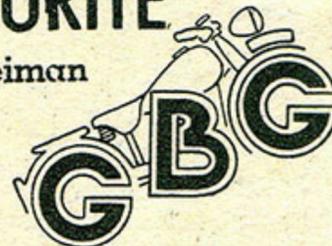
B.S.A. : tous modèles
250 et 125 cmc. Ban-
tam.

JONGHI : le 125 3 vit.

6, rue Saint-Augustin
PARIS - RIC. 75-28

CONFORT ET SECURITE

Sur moyeux à suspension Neiman
interne et freinage central



ADAPTABLE INSTANTANEMENT
SANS MODIFICATION DU CADRE

Adopté par les principaux Champions.
Toutes les applications

MOTO - SCOOTER - SIDE - VOITURETTE

Ets G.B.G. 30, RUE EUGENE-CARON
COURBEVOIE - DEF. 17-26

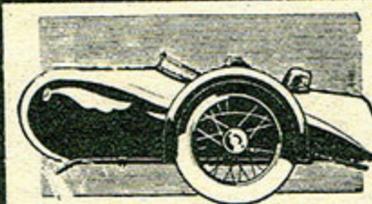
MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

LES MEILLEURES MARQUES

SPECIALISTE B.M.W. - Tous les derniers modèles
VENTE - REPARATION - ENTRETIEN



**SIDE-CAR
PRÉCISION**

39 bis, Rue Martre
CLICHY (Seine)

CYCLOMOTO

93, avenue de la Marne
ASNIERES

Tél. : GRE. 26-15

VELOSOLEX
disponibles

MOTOBECANE
GNOME-RHONE
PUCH - SIDES
MAGNAT-DEBON
RENE GILLET
MONET-GOYON
ZUNDAPP

Réparations

Pièces détachées

INDIAN 500 cmc. SCOUT - 1.200 cmc. CHIEF
G.D.A. 741 B - C.A.V. 340

MACHINES DE GRAND LUXE DISPONIBLES

J. FAURIE - 8, Av. de St-Ouen - PARIS - MAR. 45-07

Accessoires : Selles biplace, pare-brise américain, pare-
chute, etc... - Pièces détachées : Pignons, chaînes, tubes,
échappements silencieux, etc...

Echange standard : Moteurs, embiellages, cylindres, etc...

REPARATION. REBOBINAGE. REMISE A NEUF
MAGNETOS

VOLANTS MAGNETIQUES

Conditions spéciales
aux professionnels

DYNAMOS

J. BRIFFE 8, Rue Girardot, 8
BAGNOLET - AVR. 29-58

Maison fondée en 1937



Clinique des
cadres. Réserv-
voirs 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.

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

B.M.W.

FOURNISSEUR DE L'ARMÉE
D'OCCUPATION EN ALLEMAGNE

AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

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

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

APRES VOUS ATTENDREZ ENCORE...

AGENCE

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

BARBES-MOTO-CYCLES

98, Rue Doudeauville — PARIS (18^e)
METRO CHATEAU-ROUGE

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

Votre bibliothèque

OUVRAGES TECHNIQUES

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

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

MANUEL DU 2 TEMPS

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

L'ART DE CONDUIRE

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

L'ART D'ACHETER

UNE VOITURE D'OCCASION

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

LA TRACTION AVANT (9-11-15)

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

LA 4 CV RENAULT

Technique - Pratique - Entretien
Réglage - Réparation

LE SEUL COMPLET ET RIGOREUSEMENT MIS A JOUR AVEC LA COLLABORATION DE LA REGIE RENAULT. Un livre cartonné 13,5x21 cm. abondamment illustré. Impression et couverture 2 couleurs.

Edition Standard 530 fr. (par poste 575)
Edition Luxe 590 fr. (par poste 650)

TABLEAUX MURAUX

Planches murales 65 x 100

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

LIGHT 125

1.000 francs

PEUGEOT P. 55

450 francs

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

125 TERROT E.T.D.

500 francs

TERROT 500 RGST

500 francs

Le Moteur VELOSOLEX

350 Francs

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150

Ce bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre Huin, Radior, Favor, etc... Prix 500 francs.

Bloc-Moteur YDRAL 125

450 francs

4 CV RENAULT

300 Francs

Nous ne faisons aucun envoi
contre remboursement.

C.C.P. : MOTO-REVUE
297-37 PARIS

NOTICES D'ENTRETIEN

NOTICE D'ENTRETIEN

TERROT et MAGNAT-DEBON

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

NOTICE D'ENTRETIEN

MOBYLETTE

MOTOBECANE OU MOTOCONFORT
Un très beau volume de 64 pages très documenté et largement illustré, sous couverture cartonnée.
Prix 410 fr. — Franco poste : 455 fr.

NOTICE D'ENTRETIEN

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.)

Description - Réglage - Démontage - Entretien - Dépannage. 300 fr. Par poste 345

DIVERS

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

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

UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION

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

DRESCHMOTOR

Motos DRESCH
— D.F.R. —

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

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

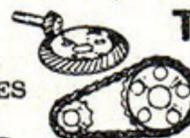
7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

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
MOTOCYCLETES

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

STAR - C11L - C11GL - C11SL - B31 - 33 - B32 - 34 - A7 - A7A7
 GOLD STAR - A10 - M20 - M21 - M33



LEAVE IT TO YOUR
BSA

“GOLDEN FLASH”

BSA
 LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
 DU MONDE

MOVEA - IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE
 79, avenue de la Grande-Armée, PARIS.16^e-COP. 40-65-27-23