

LE POIDS  
C'EST L'ENNEMI  
SIDECAR

VÉLOMOTEURS  
MOTOS IDECARS  
CYCLECARS

LE NUMERO  
20 frs

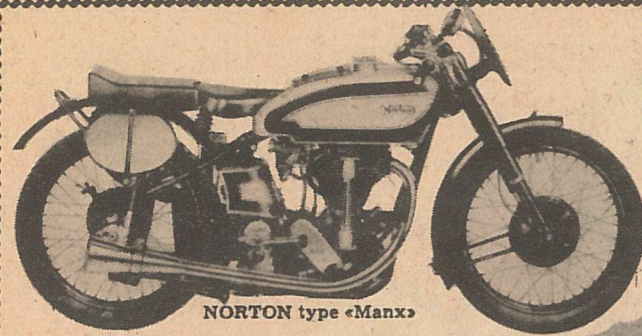
# Moto revue



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

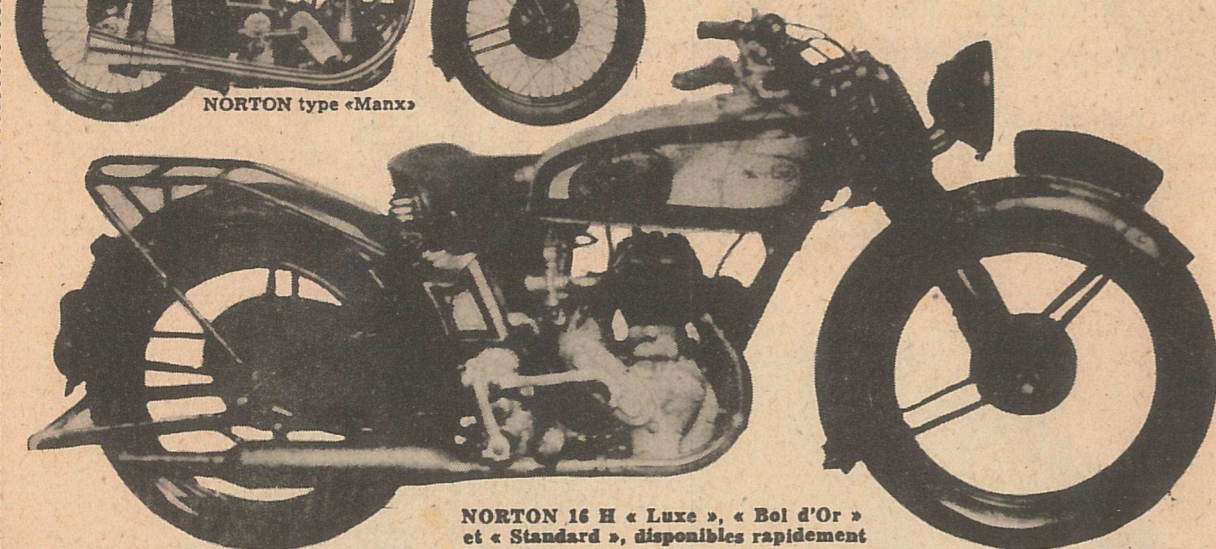
REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE  
12, RUE DE CLERY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Tisserand, de l'Ecurie Brassine, et Paul Ladevèze, franchissant un obstacle  
à la voltige au Moto-Cross de Buffalo.



## Venez voir chez GARREAU les derniers modèles Norton

Victorieux pour la 20<sup>e</sup> fois dans le T.T. anglais  
catégorie Senior (500 cmc.)



NORTON 16 H «Luxe», «Bol d'Or»  
et «Standard», disponibles rapidement

AGENCE GENERALE : NORTON — VINCENT-H.R.D. — EXCELSIOR — SCOTT — INDIAN  
Agence Terrot, Motobécane, Monet-Goyon. Toutes  
pièces détachées assurées pour les machines vendues **22, Rue Robert-Lindet - PARIS-15<sup>e</sup> - VAU. 07-09**

AVERTISSEUR MOTO  
"SUPER STENTOR"

SUPER-PYROLITHE  
"Sport"

**LA QUALITÉ**  
*qu'on ne discute pas*

**BOUGIES & AVERTISSEURS**  
ÉLECTRIQUES ET À DÉPRESSION

# GURINER

24, rue du Mont-Thabor - PARIS (1<sup>er</sup>) - Usine à PONTARLIER

Pub. J. P. Vitry

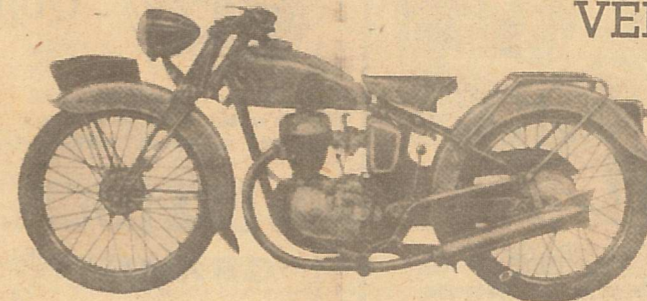
Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux ads

# NEW-MAP

La motocyclette de grand luxe

LES PLUS BEAUX  
VÉLOMOTEURS

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



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

**3** supériorités  
incontestées

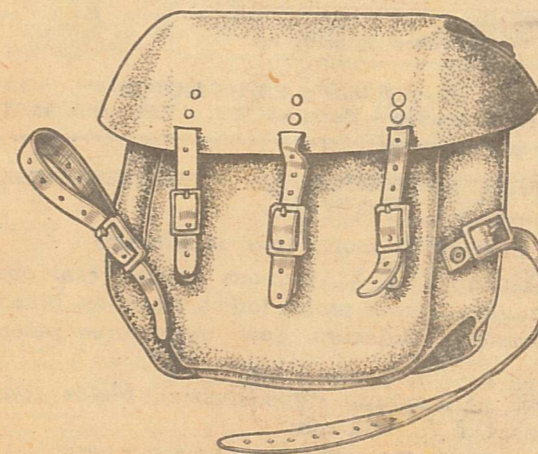
UNE CONSTRUCTION SOIGNÉE - DES MOTEURS DE QUALITÉ - UNE PRÉSENTATION RACÉE

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

MOTOCYCLETTES NEW-MAP  
Bureaux et Usines :  
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS — 30, rue de Charenton (Bastille)  
BORDEAUX — 63, rue de Bègles.  
ALGER — 1 rue du Quatre-Septembre.

LES SACOCHES tout cuir 1<sup>re</sup> qualité  
avec armature spéciale  
Adaptables à toutes marques de motocyclettes  
à 5.500 francs et 6.000 francs la paire  
Egalement une qualité en toile  
à partir de 2.500 frs la paire  
PRATIQUES — ELEGANTES



Prix spéciaux pour commandes groupées de Clubs  
Ets GARREAU Agent Général Norton  
LE SPECIALISTE DES MOTOS ANGLAISES  
22, rue Robert-Lindet - PARIS 15<sup>e</sup> - VAU. 07-09

## REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

TRAVAUX GARANTIS  
EXECUTES PAR SPECIALISTES

•  
DELAIS RAPIDES

•  
FOURNITURE DE TOUTES PIECES  
DETACHEES, PISTONS COMPLETS,  
ACCESSOIRES

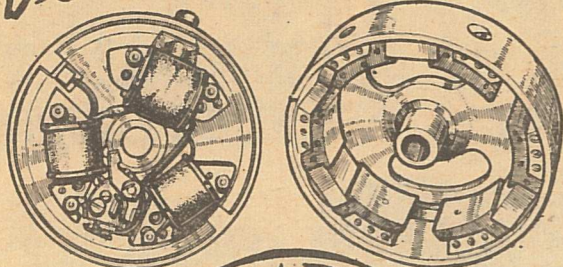
AGENT GENERAL POUR LES  
PIECES DETACHEES STAUB



**PERTUISOT**

23, Rue des Acacias, 23  
PARIS-17<sup>e</sup> — Tél. ETO. 12-46

# Volants Magnétiques



## SAFI

**ALLUMAGE — ECLAIRAGE**

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

**TOUTES PIÈCES DE RECHANGE**

pour les différents types SAFI dans les délais les plus réduits

Service Réparation — Echange Standard

Société

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

Toujours propre avec



## PARA-GLAX

Enfin!  
un pare brise élégant

Fabrication très soignée en Plexiglass de 3 mm.  
LÉGER - RIGIDE - INCASSABLE  
Rien de comparable avec les fabrications actuelles

Adressez vos commandes à  
**PARA-GLAX** 41 bis, Boulevard de Montparnasse PARIS-6

FAITES COMME TOUS  
LES GRANDS CHAMPIONS

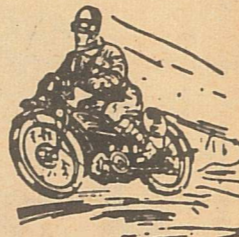


2 TEMPS

4 TEMPS

QU'IMPORTE !

Dans tous les cas  
ajoutez à votre essence  
ou à votre mélange



## le BRETOCYL GRAPHITÉ

« LE SUPER LUBRIFIANT DES CHAMPIONS »

qui vous procurera

PUISSANCE, SOUPLESSE, SECURITE,  
SUPPRESSION DU CLIQUETAGE  
ECONOMIE D'ESSENCE

En vente dans tous les garages ou à défaut profitez de l'offre de propagande de BRETOCYL et écrivez à la

**Société BRET-OIL**

4, r. J.-d'Arc, ISSY-LES-MOULINEAUX, MIC. 18-30  
qui vous adressera son coffret de 15 flacons, dose correspondant à 150 litres de carburant pour le prix de 495 francs

Pour les VACANCES...

Montez sur votre canot un

## PROPULSEUR NAUTIQUE

MONET-GOYON 2 CV  
12 K-h - CONSOMMATION INSIGNIFIANTE  
LEGER ET SILENCIEUX

Expédition dans toute la France  
Livraison à lettre lue



Distributeur : PARIS-MOTOS

55, rue Brancon - Paris 15<sup>e</sup> Tél. : LECourbe 93-57

**ACHAT — VENTE — ÉCHANGE**

Toutes motos. Epaves motos. Pièces détachées diverses de motos (état indifférent)

**A VENDRE :** moteurs, cylindres, culasses, carters, embiellages, B. V., pignons divers, réservoirs, cadres, fourches, roues, garde-boue, etc., etc., pour motos toutes marques, principalement marques étrangères. Motos complètes. Sidecars. Tous accessoires pièces détachées pour automobiles.

**DISPONIBLES :** magnétos neuves Noris. 2 cyl. pour B.M.W., et Zundapp (type Russie). Motos complètes. Zundapp (Russie), B.M.W. (Russie). D.K.W. Triumph.

« AIRE-DEMOLITIONS »

**CHARLES DEWASMES**

32, Rue d'Isbergues — AIRE-SUR-LA-LYS (Pas-de-Calais) — Téléphone : 1-16

Pour la Région de Lille : S'adresser M. BASELIS André, Spécialiste des Motos Anglaises et Allemandes  
229, Rue Solférino — LILLE — Téléphone : 391-66

N° 926 — 17 Septembre 1948.

HEBDOMADAIRE.  
PROVISOIREMENT TRI-MENSUEL  
(le 1<sup>er</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> vendredi du mois)



REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE :  
12, RUE DE CLERY, 12  
(Immeuble métro Sentier)  
PARIS (2<sup>e</sup>)

# Moto revue

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur: Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

TEL.: GUT. 73-32. GUT. 73-33. GUT. 73-34. GUT. 73-35

LE NUMERO : 20 Francs

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 Nos	220 fr.	320 fr.
24 Nos	400 fr.	575 fr.

● Cet abonnement comprend les réductions des numéros spéciaux et vous gagnez quatre numéros sur les 24.

● Verser à un bureau de poste au compte postal :

MOTO - REVUE 297 - 37 PARIS

● Indiquer sur le talon et en caractères d'imprimerie, votre adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement, s'il s'agit d'un abonnement nouveau.

● Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement et collez au talon du chèque lui-même votre bande d'abonnement découpée.

● Pour tout changement d'adresse, envoyer 10 fr. en timbres avec la dernière bande reçue.

● Eviter le chèque banque sur province trop onéreux à l'encaissement.

◆ CONFIRMATION  
D'UNE PENIBLE  
NOUVELLE

Un communiqué de l'Auto-Club de la République Tchécoslovaque confirme l'information selon laquelle toute activité du sport motocycliste et automobile est désormais interdite en Tchécoslovaquie, conséquence probable des récents événements politiques. Nous ne pouvons que regretter une telle décision, qui sera particulièrement pénible en ce pays où les fervents de la moto sont si nombreux. Une exception a été toutefois consentie en faveur du Marathon Motocycliste International.

◆ L'ACTIVITE DE  
L'A.R.A.

Une récente statistique révèle que le nombre des interventions des sidecaristes de l'Assistance Routière des Assurances s'élève à 5.085 pour la période du 2 mars 1946 au 18 juillet 1948. L'utilité de ce service de dépanneurs bénévoles est donc indiscutable, et il serait tout à fait absurde de lui refuser l'essence indispensable comme il en fut un moment question.

◆ POLICE REPRESSIVE  
ET EDUCATIVE

C'est d'Australie que nous vient cette information : Le département de police des Nouvelles Galles du Sud, afin de freiner l'énorme proportion d'accidents qui se sont produits ces temps derniers dans la province, a décidé de laisser le choix aux automobilistes faisant l'objet de procès-verbaux sur la voie publique. Ils pourront, à leur guise, payer l'amende ou se rendre à un cours - conférence. Là, un professeur leur expliquera les règles de circulation auxquelles ils ont contrevenu.

◆ EPREUVE  
SUPPRIMEE

On annonce la suppression du Grand Prix de Norvège prévu pour le 5 septembre dernier. Motif officiel : La pénurie de carburants.

## L'ATTRIBUTION D'ESSENCE AUX TOURISTES ETRANGERS

L'ATTRIBUTION d'essence aux touristes étrangers est une bonne chose en soi, mais, comme trop d'autres mesures, elle a été prise à la diable et a dégénéré en une expérience assez malheureuse et donné lieu à nombre d'abus. Les pouvoirs publics ont fini par s'en apercevoir alors que la saison touristique tire à sa fin. On s'est alors avisé de délivrer des tickets spéciaux dans l'idée qu'ils seraient difficilement revendables. Comme si cela pouvait empêcher les étrangers de revendre non les tickets, mais l'essence qu'ils représentent ! Il est toujours difficile d'empêcher les fraudes. Une partie de l'essence réservée aux bateaux et aux tracteurs n'est-elle pas déviée vers le marché noir ? De temps à autre on pince des fraudeurs et cela leur coûte cher, mais cela ne suffit pas à empêcher les autres de continuer. Un citoyen doit observer la loi, mais quand on a son réservoir à sec, il faut une bonne dose de courage pour résister à la tentation.

Un de nos amis anglais entrain en France et alla toucher son attribution d'essence. On sait que les Anglais ne peuvent disposer, pour leurs voyages à l'étranger, que de sommes assez faibles. Notre ami trouva que l'achat d'essence allait grever lourdement son mince budget. On lui répondit qu'il lui serait toujours facile de revendre les tickets qu'il n'utiliserait pas. Voilà où nous en sommes.

Fraudes impossibles à éviter, quantités énormes d'essence écoulées au marché noir sans contrôle effectif possible. Encore une victoire du dirigisme. Il n'y a qu'un remède, nous ne cesserons de le répéter, c'est la liberté absolue. Il y a assez d'essence pour tout le monde.

Même si vous ne roulez que temporairement, souvenez-vous que l'accident arrive toujours lorsque l'on s'y attend le moins.

ASSUREZ-VOUS  
par l'intermédiaire des services  
de « MOTO-REVUE »

◆ LA CIRCULATION EN  
BELGIQUE

D'après les chiffres de l'Office central de la Statistique Belge, 91.973 motos étaient immatriculées en Belgique au 1<sup>er</sup> janvier 1948.

◆ LES IMPORTATIONS  
SUISSES

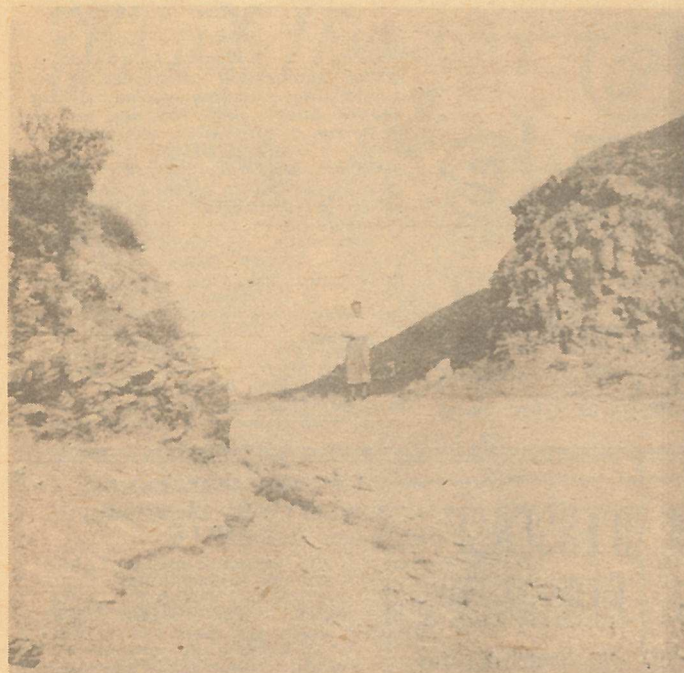
Au cours du premier semestre 1948, la Suisse a acheté à ses voisins 7.402 motos, contre 3.440 pour la même période de 1947. Le fournisseur le plus important fut l'Angleterre, avec 2.983 unités, suivie par la Tchécoslovaquie (1.411), l'Allemagne (937), l'Autriche (733) et l'Italie (673). La France n'arrive qu'en sixième position avec 294 machines, précédant les U.S.A. et la Belgique (respectivement 150 et 121 motos). La valeur totale de ces importations est de 11.539.616 francs suisses.

Notre confrère « Moto-Sport » de Genève souligne que le parc motocycliste helvétique, qui était passé en 1947 à 37.493 unités, contre 26.044 en 1939, subira encore cette année un notable accroissement. Heureux pays !

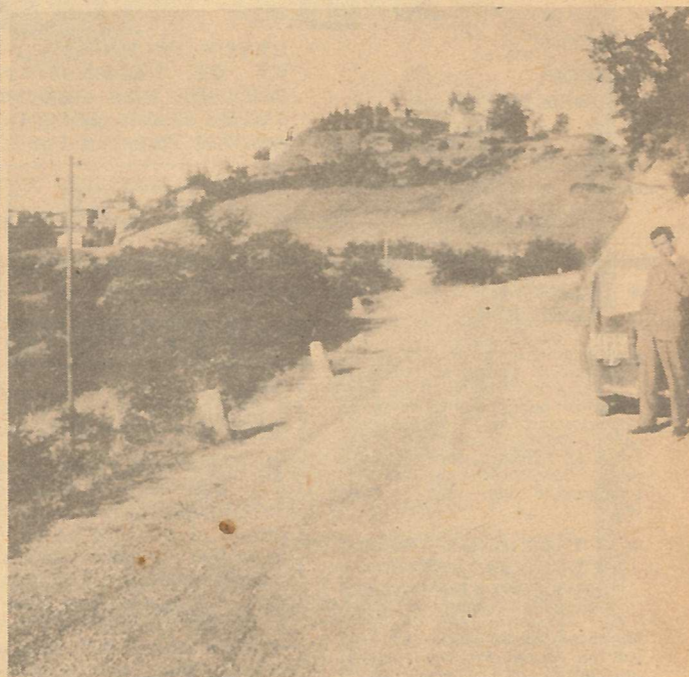
SOYEZ CORRECT AU GUIDON, LES INJURES SONT LES ARGUMENTS DE CEUX QUI ONT TORT

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

# Informations



Deux photographies du parcours des prochains Six Jours Internationaux, qui se disputent cette année en Italie. La participation comprend 160 concurrents, parmi lesquels 55 engagés sur des machines de 50 à 125 cmc. L'Italie a délégué 52 concurrents motocyclistes, l'Angleterre 33, la Tchécoslovaquie 21, la Hongrie 17, la Hollande 16, la Belgique 11, la Suisse 7, l'Autriche 7, l'Irlande 4, et la France 2, qui sont Maisonneuve sur Magnat-Debon et Rossignol sur Matchless.



## ◆ LE CONGRES D'AUTOMNE DE LA F.I.C.M.

Le congrès d'automne de la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes se tiendra à Londres les 25, 26 et 27 novembre prochains dans les locaux du Royal Automobile Club. La dernière séance aura donc lieu le lendemain de la fermeture du Salon Anglais de la moto (24 novembre).

## ◆ UNE SEMAINE DES RECORDS EN BELGIQUE

Une semaine des records, organisée par le Royal Automobile Club de Belgique, est annoncée pour les dates du 14 au 18 courant. Du côté motocycliste, nous assisterons notamment aux tentatives de M. Ihoux sur 1.000 cmc. Vincent H.R.D., contre les records belges en solo et sidecar.

## ◆ STATISTIQUES BELGES

A fin 1947, il circulait en Belgique 91.973 motos, contre 72.320 au 31 décembre de l'année passée.

Toujours en 1947, la Belgique a exporté 983 motos, d'une valeur totale de 15.870.000 francs (belges). Le principal client étant la Suède, avec 474 machines.

D'autre part, les importations belges s'élevèrent pour la même période à 7.307 machines, représentant 95.481.000 francs belges. Le fournisseur le plus important de nos voisins fut l'Angleterre, avec 2.739 motos, que suit immédiatement la France avec 1.913 unités. Mais pour cette dernière, il s'agit surtout de 125 cmc.

## ◆ L'IMMATRICULATION DES VELOMOTEURS ET SCOOTERS EN ITALIE

Les motos légères et scooters, qui échappaient jusqu'à présent en Italie, à l'immatriculation, seront prochainement

recensés et se verront attribuer un certificat de circulation.

## ■ DECES DE L'INGENIEUR FRITZ AZZARA

Nous apprenons avec regret le décès de l'ingénieur italien G. Fritz Azzara, éminent technicien et collaborateur de nos confrères transalpins « Motociclismo », « Auto-Italiana » et « Ciclismo Italiana ». Nos sincères condoléances.

## ■ APRES LES OBSEQUES DE TENNI

De tous les pays du monde, des témoignages de sympathie ont été adressés à

l'occasion des obsèques du grand champion italien, notamment de l'Amérique du Sud, par la voie du Moto-Club de Rosario, et de l'Amérique du Nord par les colonnes de notre confrère « Motorcyclist ».

## ◆ MAUVAIS EXEMPLE

Connaissez-vous l'ivromètre, cet appareil utilisé aux Etats-Unis, et qui permet de déceler instantanément le degré d'alcool absorbé par un conducteur délinquant ? Il consiste en un petit sac en caoutchouc, contenant une série de tubes qui se colorent sous l'action des vapeurs d'alcool. A ce propos, notre confrère « Moto-Magazine » nous relate une savoureuse anecdote : Un automobiliste, coupable d'excès de vitesse, fut invité par un agent motocycliste qui l'avait rejoint à subir l'épreuve. Comme il s'y prenait maladroitement, l'agent lui fit la démonstration en soufflant dans l'appareil... et la coloration des tubes révéla aussitôt un degré d'éthylisme passablement élevé... sans commentaires.

## ◆ UN RECORD PEU ENVIABLE

Nous apprenons qu'au cours de l'année 1947, la gendarmerie belge a dressé 937.000 procès-verbaux aux usagers de la route d'outre-Quévrain. Là-bas comme chez nous, le gendarme est sans pitié !

## ◆ UN CYCLECAR ENFIN COMMERCIALISE

On annonce la sortie effective d'ici la fin de l'année, de la Boitel 3 CV à moteur D.K.W. 600 cc. La cadence mensuelle de 200 voiturettes est envisagée. La carrosserie est fabriquée par l'usine d'aviation S.N.C.A.S.O. Les 4 roues sont maintenant indépendantes, et le poids a vite passé de 350 à 400 kilos.

## PRENEZ-EN NOTE

● A toute demande de renseignements, joignez une enveloppe timbrée portant votre nom et votre adresse.

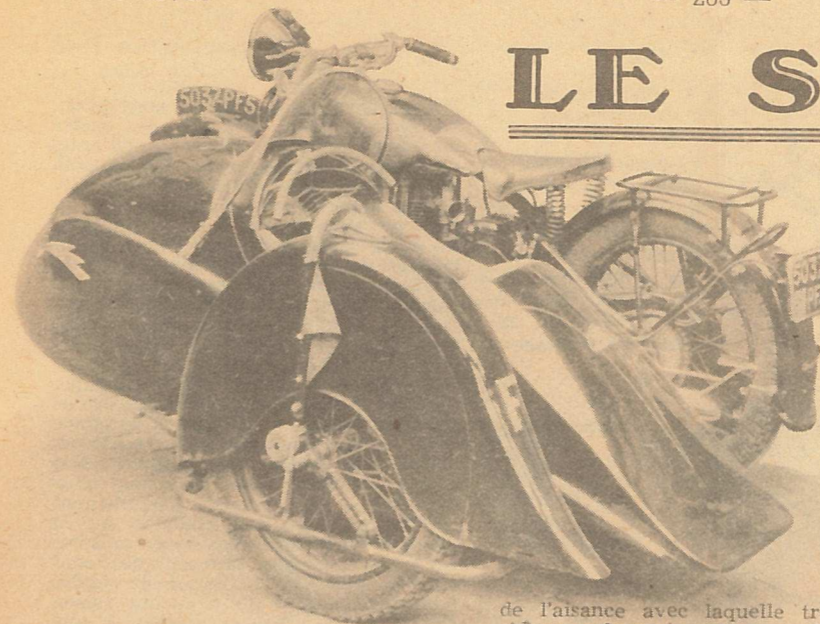
● Lorsque vous réglez votre abonnement par chèque postal ou mandat carte, inscrivez au dos du talon, EN CARACTERES D'IMPRIMERIE, votre nom et votre adresse.

● Rédigez LISIBLEMENT votre correspondance, et écrivez toujours votre nom et celui de la localité EN CARACTERES D'IMPRIMERIE.

● N'écrivez pas pour demander nos conditions d'abonnement. Elles figurent en tête de la première page de chaque numéro de « Moto-Revue ».

● Pour tout envoi de numéros de collection ou d'articles de librairie, le prix du port est à ajouter à celui de la marchandise.

# LE SIDECAR



Un moyen de transport particulièrement séduisant, qui permet le grand tourisme économique et se prête à de nombreux rôles utilitaires. Il est probable que sa vogue renaîtra rapidement dès que la liberté sera rendue à la vente de l'essence.

LE sidecar, après cette guerre, a subi une éclipse, bien qu'au cours des hostilités il ait été couramment employé, surtout par nos ennemis.

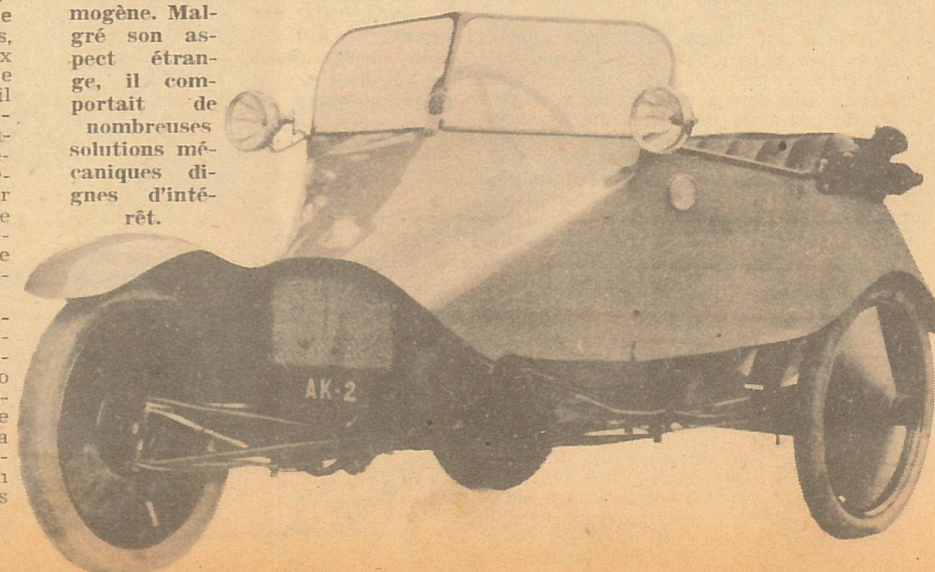
Mais, même pour ces usages spéciaux il a été concurrencé par des voiturettes comme la Jeep, d'une part, et un type dérivé du Volkswagen d'autre part, en sorte que les surplus n'ont mis à notre disposition qu'un nombre très réduit de sidecars. Nous chercherions en vain, cette fois-ci, la multitude de combinaisons Harley, Indian, B.S.A. ou Triumph qui s'offraient à nous en 1919. D'autre part il faut tenir compte des prix majorés de taxes diverses, de la peine qu'ont plus encore que les producteurs de motocyclettes, les constructeurs de sidecars à obtenir des matières premières. Certains s'orientent d'ailleurs vers la voiturette, qui paraît offrir plus de débouchés. Et enfin, il y a pour le transport d'un passager, une solution plus économique et qui affecte moins les performances de la moto, c'est-à-dire le tandem. Mais depuis quelque temps, il semble que le sidecar reprenne du poil de la bête. De nouveaux modèles font, peu à peu, leur réapparition sur le marché. La catégorie sidecars figure sur le programme de nombreuses courses continentales, ce qui n'est pas toujours heureux, aux dires de certains, qui affirment que le sidecar y apparaît comme un outil acrobatique alors que son rôle est, selon eux, celui d'un véhicule de tourisme. Même dans les épreuves de régularité anglaises, on utilise des sidecars à voie étroite dont le passager sort à chaque instant comme un diable de sa boîte, pour se jeter sur le garde-boue de la moto ou pour se suspendre dans l'espace jusqu'à ce que son postérieur râcle presque le sol.

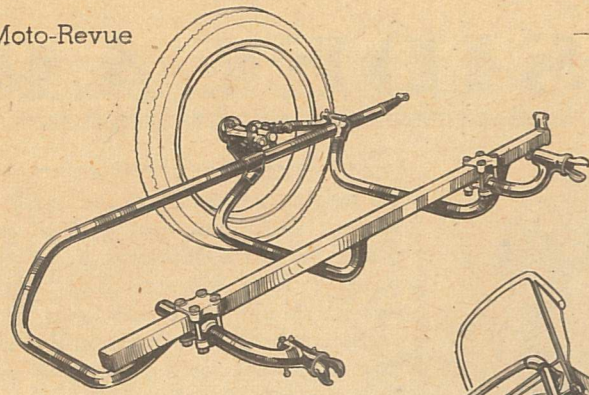
Ce n'est pas qu'un sidecar à carrosserie normale, avec un passager normalement assis, nous condamne à mener un train de sénateur. Telle moto 1.000 cmc. équipée d'un sidecar dépasse le 120. La réserve de puissance reste considérable par rapport à la charge utile et, dans Paris-les-Pyrénées-Paris, chargés du contrôle en haut d'un col, nous avons été frappés

de l'aisance avec laquelle trois gros sidecars français ultra confortables, grimpaient à vive allure, séparés par quelques mètres. Avec un 600 à soupapes latérales, on peut atteindre encore le vrai 95 kmh., et une allure de croisière de 70 est aisément soutenue. Le sidecar n'est donc pas le véhicule lent et poussif.

Mais la vitesse n'est pas ce qui le rend le plus intéressant. Il a bien d'autres avantages. Sur une route glissante il supprime les risques de dérapage, et il est extrêmement stable dès que l'on a compris la manière dont il faut le piloter. Cela n'a rien de sorcier, mais dérouté un peu le motocycliste qui n'a conduit qu'en solo. On a tant écrit sur ce sujet pourtant simple, qu'il est inutile d'y revenir ici. Un sidecar occupé par un passager ne se renverse pas à moins d'imprudence grave. Direz-vous qu'une voiture n'est pas stable parce qu'un mauvais conducteur l'a envoyée dans les décors ? Un sidecar moderne dont le centre de gravité est très bas ne se soulève pas dans les virages.

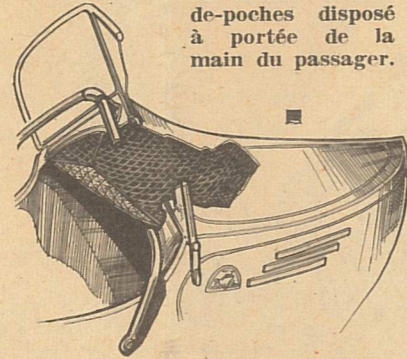
Le Scott Sociable est un des premiers essais de réalisation d'un ensemble moto-sidecar homogène. Malgré son aspect étrange, il comportait de nombreuses solutions mécaniques dignes d'intérêt.





Ci-dessus : le châssis à roue suspendue du sidecar Précision Stoye est remarquable par sa simplicité et l'aisance avec laquelle il peut s'atteler ou se désaccoupler, grâce à ses attaches à rotules. Sa popularité est grande en France comme en Belgique, en Suisse, ou en Allemagne.

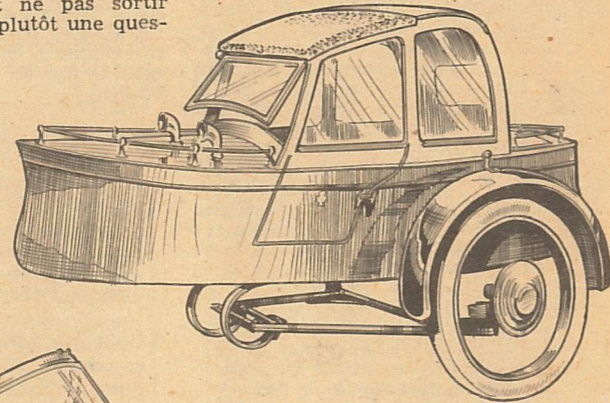
Ci-dessous : un des détails pratiques qui concourent à l'agrément d'utilisation du sidecar : un filet vide-poches disposé à portée de la main du passager.



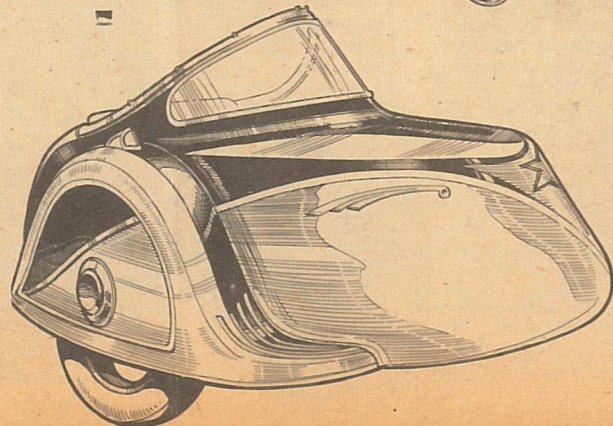
des attaches, il y en a alors quatre et même cinq. Pour notre part nous préférons un accouplement moins rigide et nous sommes partisans de deux attaches en ligne formant charnière et montées sur Silentbloc, et une troisième plus haute et offrant une certaine élasticité. Un exemple nous en était offert par une marque française. Mais c'est là un point de vue et il y a encore beaucoup de modèles comportant quatre attaches. Le châssis lui-même doit être latéralement rigide, et cela implique presque nécessairement une triangulation comme dans l'ancien sidecar Scott.

Bien que dans un grand nombre de sidecars, la roue soit fixe, il semble qu'il y ait une tendance à utiliser une roue suspendue, mais elle doit être latéralement rigide et ne pas sortir du plan vertical. C'est plutôt une ques-

Nos amis britanniques sacrifient au confort et à l'aisance la beauté des lignes, ce qui est leur droit. Mais ce « cruiser » peut nous sembler un peu étrange.



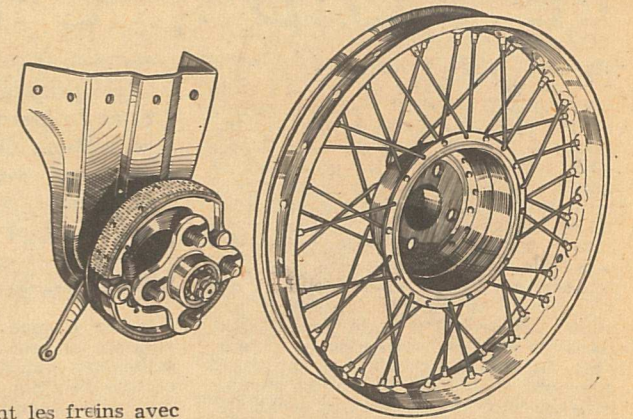
Certaines maisons ont établi des modèles spacieux et particulièrement bien abrités, destinés aux machines de grosse puissance. Il existe des modèles 1 place et demie et même biplaces.



inutile et une combinaison de ce type n'est pas plus indiquée pour l'usage courant qu'une Jeep pour faire du tourisme.

Faut-il un frein sur la roue du sidecar ? Théoriquement le freinage intégral permettrait des accélérations négatives plus énergiques, mais il faudrait alors un réglage rigoureusement équilibré des trois freins et si on utilise un frein du sidecar dont la commande séparée serait confiée au passager cela pourrait être dangereux. Tant que nous n'aurons pas des freins à commande hydraulique, un frein sur la roue du sidecar ne sera pas recommandable. Après tout, il n'y a pas trop lieu de le regretter, car le sidecar doit être considéré avant tout comme un véhicule de tourisme qui doit être conduit avec une marge de sécurité im-

Bien que beaucoup de sidecaristes en contestent l'utilité, le frein sur la roue du sidecar a néanmoins ses partisans. Il est recommandable de le synchroniser avec le frein arrière de la moto.

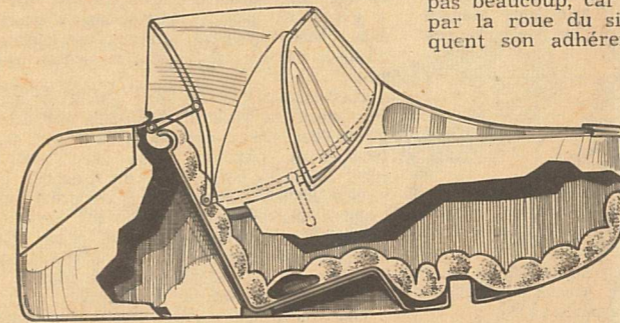


portante et en utilisant les freins avec discrétion. D'ailleurs nous n'y perdons pas beaucoup, car la charge supportée par la roue du sidecar et par conséquent son adhérence, sont assez fai-

bles. On ne peut donc exercer sur elle un effort de freinage important. Laissons donc au sidecar toute sa simplicité. Pour cette même raison, nous ne croyons pas que les sidecars articulés répondent à un besoin. Ce sont trop exclusivement des engins de course. Développons uniquement le sidecar de tourisme et étudions plus que jamais les questions primordiales, celles de la logeabilité, du confort, et de la facilité de montage.

Il importe de rendre au plus tôt à ce merveilleux véhicule qu'est le sidecar, la place à laquelle il a droit dans notre parc motorisé.

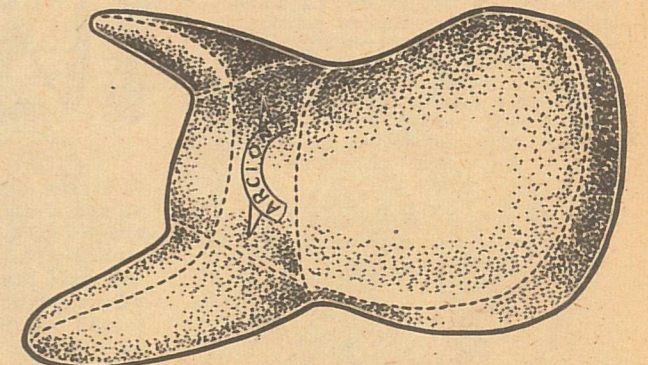
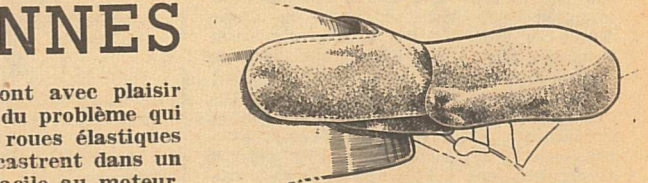
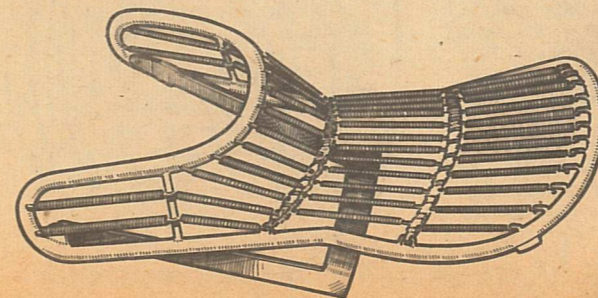
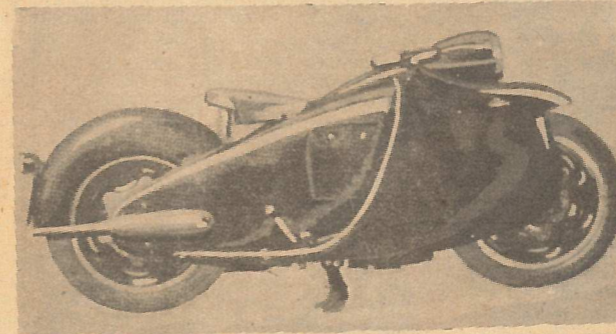
REGAIRAZ



Un matelas pneumatique sera particulièrement apprécié durant les longues étapes.

## NOUVEAUTES ITALIENNES

Ci-dessous : Les fervents de la moto carrossée apprendront avec plaisir qu'un ingénieur italien, M. Salvatore Majore, se préoccupe du problème qui leur est cher. Voici le prototype de la moto « Major » à roues élastiques qu'il a établie. Le moteur est un 350 cmc. Les jambes s'encastrent dans un capotage spécial. De larges fenêtres permettent un accès facile au moteur.



Un siège astucieux faisant bloc avec les grippe-genoux. Voici l'« Arcione », monté sur une moto, vu de 3/4 dessus, et son armature, (ci-contre). Plusieurs machines de course en ont été munies. Précisons que cette originale selle n'est pas commercialisée chez nous, et qu'il est inutile de nous demander l'adresse de son fabricant.

LA PRIORITE EST UNE BELLE CHOSE LA VIE UNE PLUS BELLE ENCORE

# LE POIDS, C'EST L'ENNEMI!

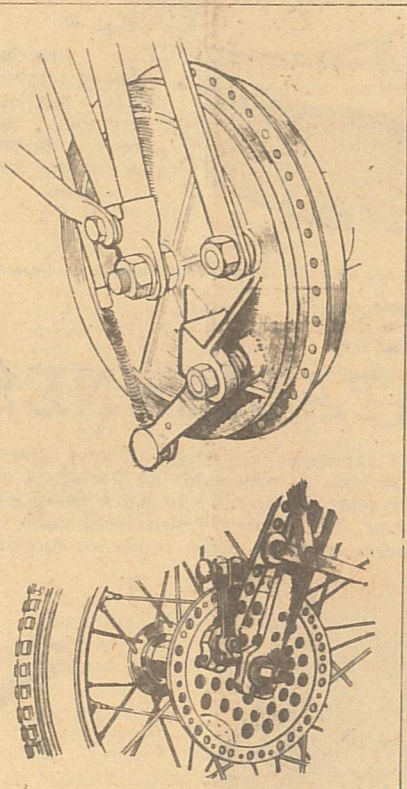
DANS tous les domaines, la lutte contre le poids est à l'ordre du jour. Depuis l'avion jusqu'au chemin de fer et même au cuirassé, on s'applique à réduire le poids mort. Voyez quels efforts sont faits pour gagner quelques centaines de grammes sur une bicyclette. C'est que ces quelques centaines de grammes se font sentir en côte et au cours des accélérations. De plus, elles augmentent la résistance au roulement et ceci répété pendant des milliers de kilomètres, représente une belle dépense d'énergie musculaire. Dans le cas des véhicules à moteur, c'est du combustible ou du carburant que nous gaspillons. En course surtout si le parcours est sinueux et accidenté, le poids mort constitue un gros handicap.

L'avantage de l'allègement apparaît surtout pour des véhicules de transport puisque la diminution du poids mort, qui coûte, permet une augmentation de la charge utile qui rapporte. Pour nous, motocyclistes, la réduction de poids à encore un autre intérêt, c'est de rendre les machines plus maniables. Les progrès formidables de la technique des alliages légers, non seulement d'aluminium, mais de magnésium permettent un gain considérable de poids. Si la production industrielle des métaux légers a vu le jour en France, elle n'a pas connu le développement qu'elle atteignit en Allemagne avant la guerre. Il est vrai que l'Allemagne est pauvre en minerai de fer, ce qui expliquait cette ligne de conduite. Pour elle il était donc impérieux de limiter l'emploi du fer et c'est pourquoi elle étudia surtout l'utilisation des métaux légers dont le minerai existe en abondance sur son territoire. On sait aussi combien elle s'intéressait aux résines synthétiques dont les utilisations sont innombrables. Nombre d'appareils photographiques allemands sont en résine synthétique et si cette matière a l'inconvénient de la fragilité, elle résiste admirablement à l'humidité, à l'air salin, etc... On dit également que ces résines seraient largement employées dans la construction des avions. C'est donc la nécessité qui a poussé en avant outre-Rhin, la fabrication des alliages légers, surtout des alliages de magnésium. Chez nous, fort heureusement, s'est constituée une puissante Société qui non seulement fait une propagande très efficace, mais possède une organisation incomparable. Il y a là un magnifique exemple de ce qu'on peut

**C'est principalement en éliminant le poids inutile qu'on a pu obtenir de nos machines de tourisme modernes des performances qu'on eut exigées, il y a vingt ans, d'engins de course.**

faire en France. Et c'est ainsi que les culasses en alliage léger sont universellement employées sur les voitures et que l'emploi des alliages légers se multiplie depuis le vélomoteur jusqu'au poids lourd.

Un gain de poids peut être également réalisé par un meilleur dessin des pièces. Aujourd'hui, on ne renforce



Ci-dessus : moyeu nervuré en alliage d'aluminium, et moyeu allégé par le perçage de trous multiples. Le premier est plus rationnel, aussi léger et certainement plus robuste que le second. A gauche : on sait qu'il est particulièrement important de réduire l'inertie des roues. Les jantes en duralumin ont permis de gagner un poids important. A droite : moyeu à double tambour de frein également en duralumin, destiné à une 500 de course.

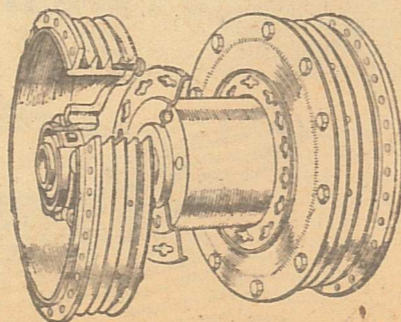
pas une pièce en lui donnant des dimensions plus fortes. C'est là une méthode facile et qui a été, dans le passé, cause de l'accroissement du poids des machines. Quelques grammes de métal par ci, quelques autres par là, et on arrive à un supplément de quelques kilogrammes. Au début des courses on imposait un poids maximum et l'idée n'était pas après tout si mauvaise. On forait trou sur trou dans les châssis, dans les bielles, dans les pistons. C'était le règne du gruyère. Après tout, il n'y a pas lieu de nous en plaindre, sans cela nos voitures de tourisme actuelles pèseraient peut-être trois ou quatre tonnes et nos motos seraient aussi lourdes que les voitures. C'est parce qu'on a allégué judicieusement, supprimé le métal inutile qu'on a gagné du poids, même sans recourir aux alliages légers. Nous n'en sommes plus à percer des trous au petit bonheur.

Assurément, il ne faut pas aller trop loin dans la voie de l'allègement. Imaginez un réservoir épais comme une feuille de papier, il ne sera bientôt plus qu'une collection de bosses. Un carter insuffisamment rigide nous fera perdre un nombre important de chevaux. Il en sera de même d'un vilebrequin de trop faible diamètre. C'est à force d'ingéniosité qu'on arrive à combiner résistance et légèreté.

Beaucoup de pièces cassent uniquement parce qu'elles présentent des amorces de rupture, angles vifs ou manque d'homogénéité du métal. Il ne sert à rien dans ces conditions d'augmenter leurs cotes, mais de prévoir ces congés suffisants et d'attacher plus de soin à la sélection et au traitement des matériaux.

L'emploi généralisé d'alliages légers serait désirable au point de vue technique, mais il y a une question de prix, bien que la différence, au moins en ce qui concerne les alliages d'aluminium soit moins grande qu'on ne le croirait au premier abord. Mais il est évident que l'emploi de l'aluminium nécessite une modification de la technique. Le cadre en alliage léger par exemple n'est à aucun degré une utopie puisqu'une marque française en a établi un excellent. Deux ou trois marques allemandes employaient également, avec succès, des cadres en alliage léger.

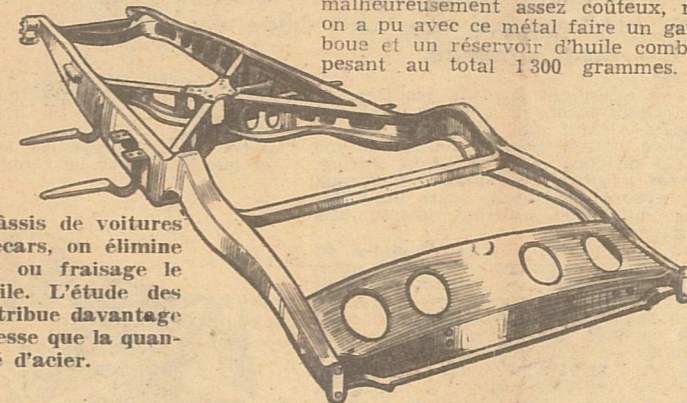
Un moteur, à l'exception des engrenages, des volants et des axes peut être presque entièrement constitué par



des alliages légers. Et on y vient peu à peu. Les moyeux, les tambours de freins seraient avec avantage en alliage léger. On peut rogner sur bien des détails, par exemple sur la cloche d'embrayage, sur les plateaux de frein, etc... Nous voyons des Douglas, des Scott et des Rudge qui ne pèsent pas 115 kilogrammes. C'est-à-dire une cinquan-

par ci par là. Un exemple, le remplacement des pastilles de ferodo sur les disques d'embrayage, par des bouchons de liège on gagna, pour les quatre disques, 148 grammes. Des boulons sont évidés. L'emploi des tubes en acier au chrome et au molybdène permet de se contenter pour les tubes du cadre d'une épaisseur de 10 à 15 dixièmes. L'aviation nous offre beaucoup de matériaux légers.

L'Elektron, alliage de magnésium, est malheureusement assez coûteux, mais on a pu avec ce métal faire un garde-boue et un réservoir d'huile combinés pesant au total 1300 grammes. On



Sur les châssis de voitures et de cyclecars, on élimine par forage ou fraisage le métal inutile. L'étude des formes contribue davantage à la robustesse que la quantité d'acier.

taine de kilos de moins que la machine de série. Evidemment, il n'y a pas de changement de vitesse, mais en comptant une boîte de vitesse pour 15 kgs le gain est tout de même de 35 kgs. Et tout cela est réalisé grâce à des gains de quelques grammes effectués

gagne sur le bâti de la selle, sur les carters, etc... Le réservoir peut être lui aussi en Elektron. Ce sont tous ces gains réunis qui sans aucun sacrifice de la solidité, permettent d'arriver à un gain de poids appréciable.

MELLIER

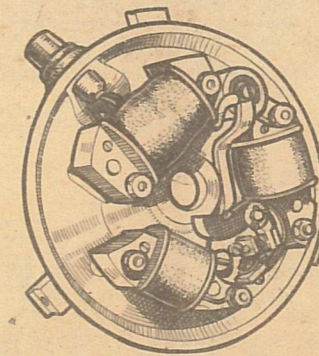
## VOLANT MAGNETIQUE

Le volant magnétique est en usage sur la plupart des deux temps qu'il s'agisse de motos, de vélomoteurs ou de hors bord. Il offre sur la magnéto classique divers avantages et en particulier celui de « dégager » les organes, d'offrir à chacun d'eux plus d'espace, de leur donner des dimensions plus généreuses. L'accessibilité est également améliorée. Nous ne mentionnerons pas l'intérêt qu'il y a de soustraire à la force centrifuge les bobinages si délicats puisqu'aussi bien cela est réalisable sur une magnéto. Par surcroît il est facile de loger un bobinage spécial pour l'éclairage.

Les ennuis que peut donner un volant magnétique sont en somme très rares, au moins sur les motos, car sur des hors bord utilisés en mer nous avons connu des pannes assez fréquentes dues à des condensateurs qui résistent mal à la corrosion d'une atmosphère chargée de sel, mais encore une vérification périodique est-elle nécessaire. Bien entendu, il faut vérifier périodiquement, tous les 2 ou 3.000 kms par exemple, l'écartement des vis platinées. Cela ne présente aucune difficulté quand on a enlevé le couvercle, mais de loin en loin, un démontage du volant et la vérification des contacts s'imposent. Cela doit être effectué tous les 10.000 kms environ (nous ne sommes pas partisans des démontages trop fréquents). Cylindres et pistons doivent être en place lorsqu'on démonte le volant. Nous répétons par acquit de conscience le vieux conseil d'interposer entre les aimants une barre de

fer doux, bien que nous ne soyons pas convaincus de sa nécessité avec les aimants modernes.

Il n'y a généralement pas lieu de toucher à la bobine et au condensateur sauf si l'étincelle à la bougie est insuffisante et si des étincelles jaillissent entre les vis platinées. Pratiquement le condensateur qui n'est exposé ni à la chaleur, ni à la force centrifuge, ne donne pas d'ennuis. Vérifiez surtout les contacts et assurez-vous de



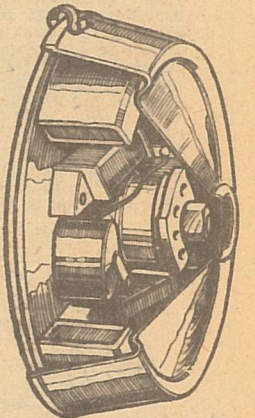
Un remarquable volant magnétique : le S.A.F.I. multipolaire qui assure également, grâce à ses bobinages auxiliaires, l'éclairage de la machine. Le plateau, ou stator, porte les bobines, le condensateur et le rupteur. La cage, en alliage léger, comporte les aimants tournants. Son moyeu porte la came du rupteur.

leur parfaite propreté, rafraîchissez-les avec une lime extra douce.

Les parties du mécanisme qui sont susceptibles d'usure sont celles soumises à des frottements, c'est-à-dire la touche de fibre et éventuellement la came. Il arrive que la touche de fibre étant usée, le métal du rupteur vienne en contact avec la came et y trace des sillons. Evitez d'en arriver là. Déjà quand la touche présente une usure appréciable, les vis platinées portent mal et de plus le point d'allumage se trouve décalé. Nous insistons sur la nécessité de remplacer la touche quand elle présente une usure appréciable. Il est en général plus simple de remplacer le levier mobile du rupteur, dont le prix est peu élevé.

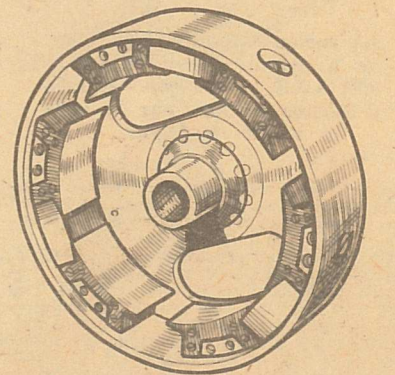
Les pastilles de tungstène des vis du rupteur doivent porter bien à plat et être parfaitement propres. On les ravive de préférence avec un morceau de verre sur lequel on a étalé un peu de pâte à roder. Cela est préférable à la plus douce des limes.

Volant magnétique ancien. Remarquez le capotage efficace qui évite l'introduction de corps étrangers. Circuler avec un volant magnétique dépourvu de son capot ou cache poussières, c'est assurer à l'appareil une mise hors d'usage rapide.



Si la bobine et le condensateur sont suspects, il ne faudra pas hésiter à recourir à un homme de l'art, seul capable de localiser la panne et d'effectuer les réparations nécessaires.

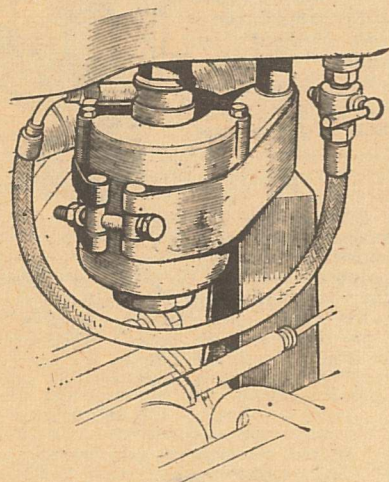
En somme, les soins que nous pouvons donner à un volant magnétique se limitent aux contacts et au rupteur tout le reste est du ressort d'un électricien qualifié.



# IMPRESSIONS DE T.T.

Bien que l'édition 1948 de la grande épreuve anglaise appartienne maintenant au passé, il n'est pas inutile de revenir sur son aspect technique. Voici l'article de notre collaborateur H.P. Borestroke, que les nécessités de l'actualité sportive nous ont obligé de différer jusqu'à présent.

Il y a eu rarement une épreuve aussi cruelle que le T.T. 1948 et le nombre des éliminations a été considérable. Evidemment, couvrir à 130 de moyenne un parcours de 420 kms, dont le profil est très accidenté et présente de nombreux virages, n'est pas un jeu d'enfant. Voici un aperçu du nombre des éliminations. Dans la catégorie Junior, la moitié des partants atteignit le but. Le chiffre pour une course aussi dure est acceptable. Mais en 250 il n'y eut que six arrivants sur 25 partants. Il est juste de reconnaître que beaucoup de machines étaient anciennes, très fatiguées et insuffisamment rapides. En Senior, sur les 11 machines engagées par des marques, deux terminèrent seulement, dont la Norton victorieuse. Les autres Norton qui se distinguèrent étaient des modèles Manx de série plus ou moins modifiées et engagées par des agents ou des particuliers. Une nouvelle preuve de l'intérêt que présente la tendance actuelle de li-



La curieuse fixation de la cuve à niveau constant sur la 350 A.J.S. Notez que l'arrivée d'essence se fait par le couvercle supérieur.

vrer en série des machines de compétition. Mais c'est là un sujet important sur lequel nous nous proposons de revenir.

Un autre fait remarquable a été la performance des 1000 cmc. dans le Clubman's T.T. On peut donc réaliser des 1000 cmc. qui ne sont pas des mastodontes, à peine plus lourdes et aussi maniables que les 500 cmc. Sans doute ne sont-elles pas considérablement plus rapides et il n'est peut-être pas nécessaire d'envisager pour l'an prochain un classement distinct pour les 500 et pour les 1.000. Mais enfin la 1.000 a fait une réapparition très attendue et une démonstration très convaincante.

Il serait très intéressant de pouvoir analyser les causes des éliminations. Mais c'est un sujet sur lequel constructeurs et coureurs gardent un secret farouche. Il

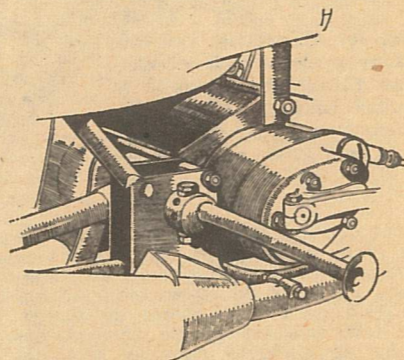
y a eu quelques nouveaux modèles qui manquaient encore de mise au point. Les moteurs avaient subi de dures épreuves au banc d'essais, mais la course sur une grande distance est plus sévère encore. L'année prochaine ces dessins nouveaux apparaîtront corrigés de leurs imperfections initiales et pourront réserver des surprises.

Les machines les plus intéressantes, du point de vue technique, étaient, à notre avis, la Guzzi 250 cmc. à deux cylindres, la Guzzi 500 à deux cylindres et l'A.J.S. 500 à deux cylindres jumelés. Elles sont déjà connues de nos lecteurs. La plus originale est la Guzzi 500 avec son moteur en V à 120°. Ce moteur n'est pas nouveau, puisqu'il remonte à une quinzaine d'années. Il est à arbres à cames en tête et ressorts à pincettes. Ce sont ces ressorts qui semblent être le point faible des Guzzi. C'est la rupture d'un de ces ressorts qui a provoqué la chute d'une soupape dans un des cylindres. C'est le cadre qui offre un grand intérêt avec sa poutre tubulaire, les grandes plaques qui en constituent l'arrière et les deux tubes qui supportent le moteur à l'avant. La suspension arrière à fourche oscillante est du type Guzzi bien connu. La fourche avant est télescopique. Cette machine était la plus légère de sa catégorie et pesait une vingtaine de kilos de moins que la Norton.

D'une manière générale on s'est efforcé d'améliorer encore le refroidissement. La Velocette victorieuse en 350 cmc. a des ailettes de même dimensions que la 495 cmc. Les cylindres en alliage léger sont à peu près universels et sur de nombreuses machines elles sont noir mat. Souvent aussi les ailettes des culasses sont disposées de biais pour capter le courant d'air et le diriger sur les points chauds. Les culasses sont généralement en alliage léger avec des sièges de soupapes rapportés, mais cette solution limite la dimension qu'on peut donner aux soupapes. Norton a une culasse composite constituée par une carcasse de bronze sur laquelle est fondu, en alliage léger, le bloc des ailettes. Notons à propos de Norton que les cotes du moteur de course diffèrent de celles du moteur de la Manx (Junior 73.3 mm et 82 mm 5 contre 71x88, senior 82x94 mm 3 contre 79.6x100 mm.).

Le régime maximum était d'environ 7.000 t.-m., mais pouvait atteindre sur la

250 cmc. Guzzi bicylindrique 9.000 t.-m. L'effet extracteur du mégaphone qui favorise le remplissage du cylindre a amené à un réglage de la distribution tel que le moteur ne commence à « ti-

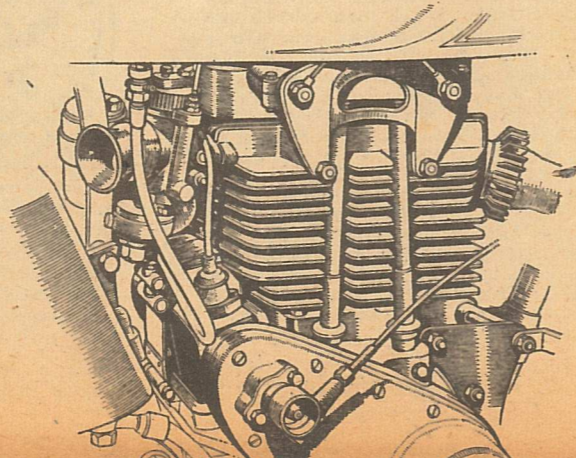


Un détail de la deux cylindres A.J.S. Une pièce carrée, solidaire du cadre supporte le repose-pieds ingénieusement réglable et l'extrémité avant du tromblon.

rer » qu'à un régime élevé, de 4 à 5.000 t.-m. environ. Au-dessous le moteur rend très mal. On peut donc se demander si l'autorisation d'employer le mégaphone est bien heureuse. Singulière impression, que ce moteur, mou comme une chique jusqu'à 4 ou 5.000 t.-m., et qui au-delà de ce régime prend le mors aux dents.

De l'avis général, le problème de la suspension n'est pas encore parfaitement résolu. Il est particulièrement ardu quand il s'agit de machines relativement légères. Pour réduire le poids non suspendu, on a monté des pneus de section plus faible, mais, semble-t-il, sans avantage sérieux. L'interdépendance des suspensions AV et AR fera certainement l'objet de recherches nouvelles. La fourche télescopique a encore besoin d'une mise au point. La course lui fera effectuer à elle aussi des progrès certains.

Au point de vue du freinage, les sys-



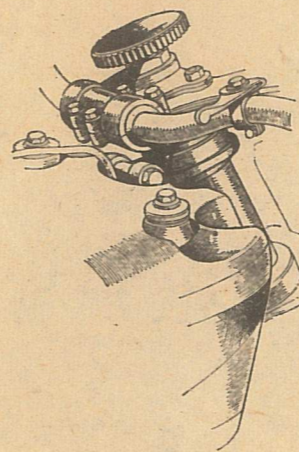
Un beau travail d'amateur : adaptation d'un cylindre et d'une culasse spéciaux aux larges ailettes carrées sur une 250 Triumph qui participa au Lightweight.

Un carénage alourdirait la machine, nuirait aux accélérations, se ferait sentir dans les côtes et il faut compter avec les coups de vent latéraux. La réalisation d'une machine carénée soulève de nombreuses difficultés.

Pour tirer une conclusion, disons que bon nombre de moteurs de course présentent des points faibles, et que les constructeurs pourront tirer d'utiles leçons de ce T.T. Le problème de la suspension n'est pas complètement résolu et celui de la tenue de route ne l'est pas encore parfaitement. La course est toujours utile et est la source de tout progrès.

H. P. BORESTROKE

(Documents Motor Cycling et The Motor Cycle).



Le montage du guidon sur blocs de caoutchouc et la fixation des colonnettes du réservoir des Norton.

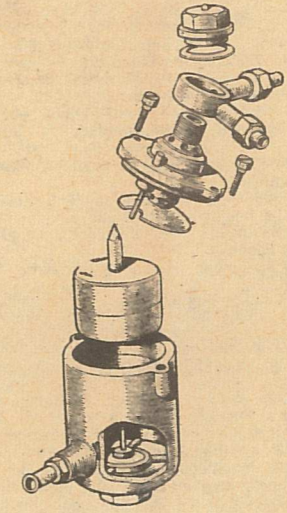
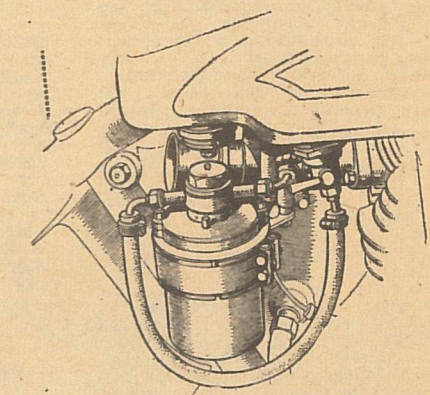
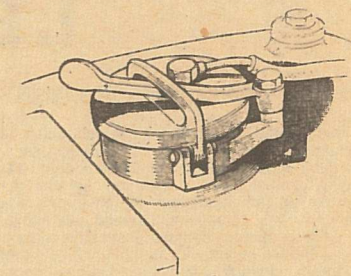
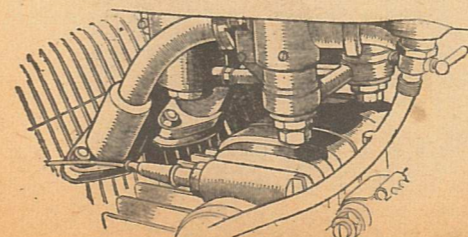
tèmes autoerreurs à deux ou trois segments ont donné satisfaction, mais sur quelques machines le frein arrière était trop brutal.

D'une manière générale, les moteurs, à l'examen fiscal, étaient en excellent état, mais néanmoins on constatait, sur certains, quelques signes d'échauffement. Il ne semble pas possible de dépasser, avec le carburant employé à 69 ou 70 d'octane, les rapports volumétriques actuels et il est peu probable que nous enregistrons, si l'emploi de ce carburant est maintenu, des performances beaucoup plus élevées. Nous ne sommes pas loin du point critique. Les moteurs du Clubman's Trophy étaient en condition remarquable, d'autant plus remarquable qu'ils ne semblaient avoir reçu aucune mise au point spéciale.

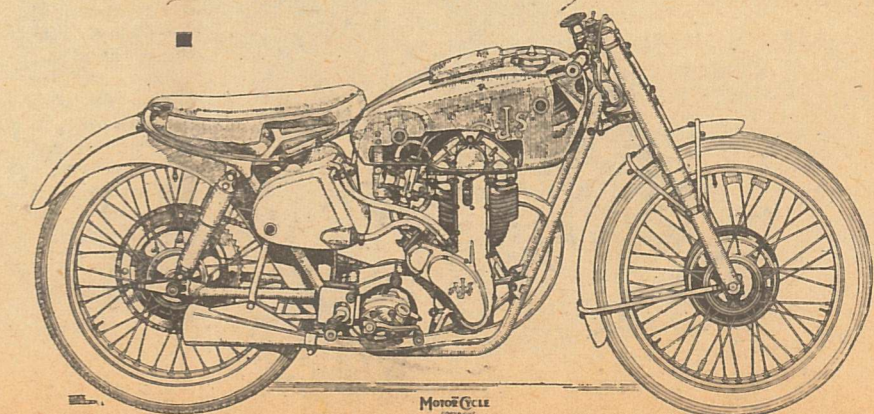
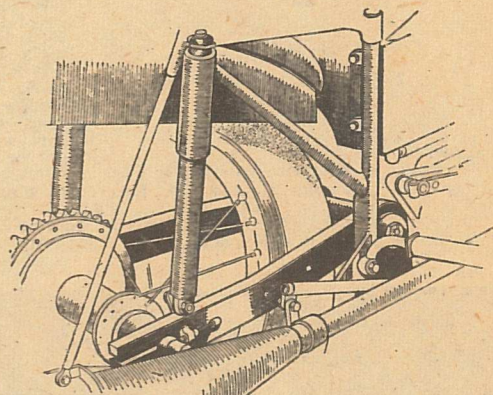
En ce qui concerne certains détails, il y a eu beaucoup trop de réservoirs qui se sont fendus. Epaisseur trop faible du métal employé, procédés défectueux de soudure, fixation mal étudiée, il est difficile de le dire. Toujours est-il que des progrès restent possibles dans ce domaine.

Aux vitesses actuelles (au moins 175 kmh. pour une 350, et 190 pour une 500 cmc.), la résistance de l'air absorbe une grande partie de la puissance développée par le moteur. Les coureurs ont beau s'effacer aussi complètement que possible, ils ne peuvent pas se coucher complètement, sans limiter exagérément leur champ visuel. Mais comment réduire la résistance de l'air ?

Sur les A.J.S. deux cylindres, les pipes d'admission sont incurvées et raccordées à la bride par deux joints tubulaires en caoutchouc. Il n'y a qu'une cuve pour les deux corps.



En haut de la page : Le bouchon de réservoir à ouverture instantanée des Norton. Ci-dessus, à droite : La cuve à niveau constant des Norton, (le carburateur est un Amal spécial). A gauche : Détail de la cuve et du flotteur du même carburateur. Ci-contre : la suspension arrière de l'Elbe spéciale, utilisant le caoutchouc comme élément élastique.



Ci-dessous : La 350 cmc. A.J.S. du T.T.

# A TRAVERS LE SPORT

## LE MOTO-CROSS DES NATIONS

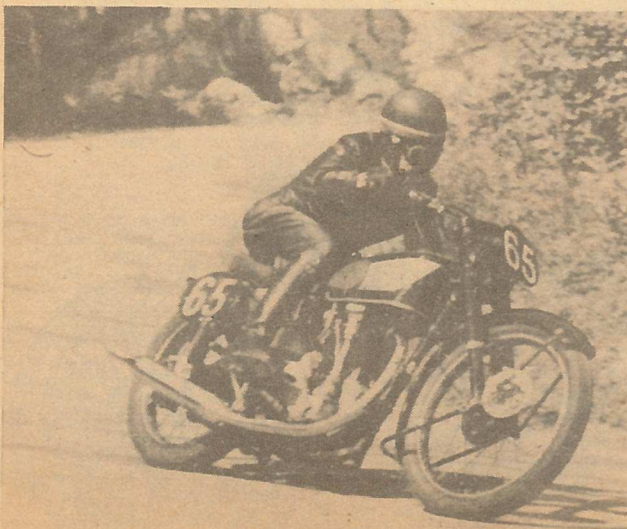
Le dimanche 8 août, s'est disputé à Spa, dans le domaine de « La Fraineuse », le grand Moto-Cross international dit « des Nations », qui constitua le véritable championnat d'Europe de ce sport. La France y était représentée par les coureurs Adnet, Huc, Engel, Brassine, Lussayran, Thuillier et Verrechia. Tous se défendirent honorablement, mais leur handicap était trop lourd et leur courage ne put venir à bout de la redoutable coalition formée par les belges, les anglais, les suédois et les hollandais. Les représentants de la Suède s'averèrent d'ailleurs des compétiteurs extrêmement dangereux, et c'est grâce à la merveilleuse science que nous avons pu admirer à Montreuil, que le belge Jansen put prendre le meilleur sur tous ses rivaux.

Les spectateurs assistèrent d'ailleurs à une incontestable victoire belge 100 %, puisque la deuxième place fut remportée par Cox. De surplus, Jansen et Meunier avaient gagné les deux premières séries. La troisième place de la finale revint à l'anglais Viney. Ses compatriotes Hall, Nicholson et Foster, notamment, furent aussi brillants qu'à l'accoutumé et menacèrent à maintes reprises les leaders, mais la suprématie belge fut manifeste, et c'est de la meilleure grâce que les champions anglais félicitèrent les vainqueurs de la manifestation. A noter que l'as belge n° 1, Mingels, mal remis d'un récent accident, ne put assister à la course qu'en spectateur et fut l'objet de chaleureuses ovations.

## COURSE DE COTE DE VALLAURIS

### RESULTATS

qualbre.  
125 cmc. : 1. Perrano Antoine; 2. Cin-  
175 cmc. : 1. Raspide Roland (MC Cannes).  
250 cmc. : E. Dini (MC Nice), meilleur temps de la journée; 2. Perrano Armand (MC Cannes).



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

350 cmc. : 1. Romieux (MC Cannes).  
500 cmc. : 1. Gouganian (MC Cannes);  
2. Tuson (MC Cannes); 3. Giolli (MC Cannes); 4. Gleize (MC Cannes); 5. Veran (MC Cannes); 6. M. Blanchet (MC Cannes); 7. Racine (MC Cannes).  
Sidecar 600 cmc. : 1. Veran (MC Cannes); 2. Rochon (MC Antibes).

## COURSE DE COTE DU « TREMBLANT »

### RESULTATS

Vélocetteurs : 1. Gioanni; 2. Peirano (100 cc.); 3. Tixier; 4. Rospide.  
Catégorie 175 cmc. : 1. Rospide Roland (1<sup>er</sup> meilleur temps ex-æquo).  
Catégorie 250 cmc. : 1. Peirano Armand; 2. Brossin; 3. Senecca; 4. Desienstre.  
Catégorie 350 cmc. : 1. Saffioti; 2. Romieux; 3. Vancheri.  
Catégorie 500 cmc. : 1. Hache (1<sup>er</sup> meilleur temps ex-æquo); 2. Gleize.  
Sidecars 600 cmc. : 1. Veran; 2. Laugasque; 3. Castaner.  
Sidecars 1.000 cmc. : 1. Peyraudeau; 2. Tuson.

## NOCTURNE A BUFFALO 4 AOUT 1948

Sous l'égide du « Parisien Libéré », une nocturne motocycliste a eu lieu à Buffalo. Malgré la période de vacances, de nombreux sportifs avaient fait le déplacement, et certainement ont été impressionnés par la témérité de nos démons. Le jeune Toto Marnay fut vraiment le roi de la soirée sur le ciment. Il faut souligner que ses adversaires couraient avec des machines de dirt-track, moins adaptées que la sienne, mais il ne faut pas oublier sa jeunesse. Il fera encore mieux dans les jours à venir. Malgré cela, Borgoli, toujours sur la brèche, montra qu'il fallait compter sur lui dans ce genre de course. Paulot et Berthet ont fait preuve de virtuosité avec leur machine de dirt track.

Après le ciment, place fut faite à la cendrée.

Vache, premier des 500 et deuxième meilleur temps à la course de côte de Valbonne. Il fit également la meilleure performance à la côte du Tremblant.



Tuson, premier des 500, et deuxième meilleur temps à la course de côte Jean Mermoz, au Cannet.

Bellissent, malgré sa récente chute, avait tenu à défendre sa chance et il eut à s'employer sérieusement contre son fils Pierre qui a fait de sérieux progrès. J. J.

### RESULTATS

Ciment : finale : 1. Toto Marnay; 2. Borgoli; 3. Paulot.  
Dirt-track : 1. Charles Bellissent; 2. Delalande; 3. Pierre Bellissent; 4. Ofecker.

## LE GRAND PRIX DE VITESSE POUR PETITES MOTOS DE TRINQUETAILLE

Organisée par le Comité des Fêtes Populaires de Trinquetaille, sous le patronage du Moto-Club d'Aries, cette magnifique épreuve, favorisée par un temps superbe, et qui avait attiré une foule énorme venue de tous les coins de notre belle Provence, a obtenu un succès considérable en raison de la participation des meilleurs guidons au Sud-Est et de l'originalité de cette épreuve qui n'était réservée uniquement qu'aux petites motos de 100 à 125 cmc. professionnels et amateurs.

Un lot remarquable de concurrents se présentèrent au départ, et se livrèrent, sous un soleil de plomb, de rudes assauts pour les premières places. Un public très sportif et très sage contribua pour une large part au succès de cette épreuve qui ne fut troublée par aucun accident. Des prix importants furent attribués aux gagnants, ainsi que de nombreuses primes en espèces et en nature offertes par les commerçants de la ville et par de généreux sportifs.

La course des 125 cmc. fut palpitante de bout en bout, mais le grand triomphateur de la journée fut sans conteste le jeune Burgraf qui se classa premier devant un lot de concurrents d'égale valeur et il a dû s'employer à fond pour venir à bout de ses adversaires qui, quoique moins rapides, connaissaient parfaitement la technique de la course, ce qui manque un peu à ce jeune coureur qui abuse un peu trop de la « poignée tournante » et qui ne dut sa victoire qu'à la rapidité de sa machine.

Organisation impeccable et chronométrage rapide et précis qui donna toute satisfaction aux coureurs, grâce au dévouement des organisateurs, MM. Rey, Coulombel, Iries, Vature et Blanc, ce dernier assurant les délicates fonctions de speaker avec « l'assent » du terroir, à la grande joie des milliers de spectateurs. En résumé, belle journée pour les sports mécaniques et félicitations sans réserve à tous ceux qui contribuèrent à la réussite complète de cet événement sportif.

## LA COURSE DE COTE DU MONT-VENTOUX

La course de côte internationale du Mont Ventoux est inscrite au calendrier pour le 19 septembre, et réunira une brillante participation, tant au point de vue automobile que motocycliste. Les motos solo à partir de 175 cmc. et les sidecars à partir de 600 cmc. seront admis à y participer.

## MOTO-CROSS A BUFFALO LE 29 AOUT 1948

Le temps s'étant mis de la partie, le stade était plein comme pour un jour de grand gala. Ceux qui se sont déplacés n'ont pas été déçus. En effet, un nouveau genre de sport a été présenté au grand public et il n'est pas exagéré de dire qu'il a plu. Il faut souligner aussi que les coureurs présents étaient tous des vedettes, donc inutile de les présenter. Cependant remarquons que ce genre de sport est meurtrier pour les machines. Les sauts sont très difficiles, et d'ailleurs le résultat ne s'est pas fait attendre. Les fourches même télescopiques ont souffert, et avec cela ceux qui sautaient trop court tombaient dans l'eau, ce qui n'avait rien de recommandable pour les moteurs. Donc en disant que ce genre d'épreuves est très pénible tant pour les machines que pour les concurrents, nous n'exagérons rien.

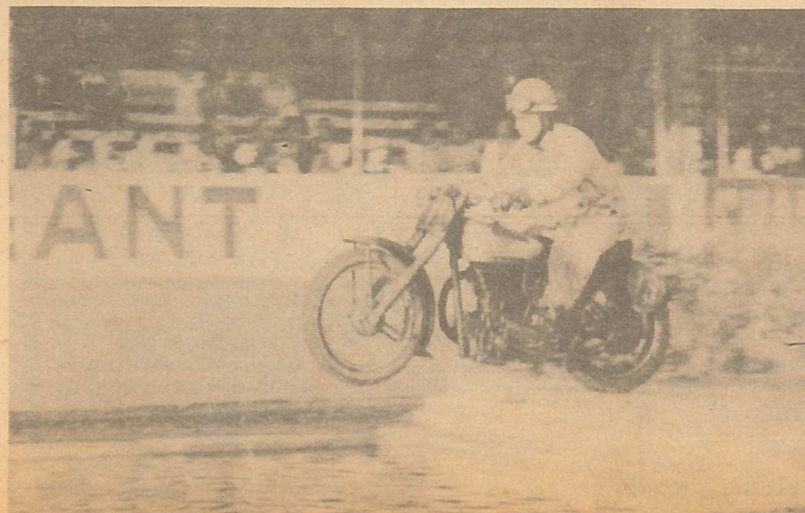
Il n'y eut pas d'accident à déplorer, sauf un petit retournement dû à la trop grande vitesse à laquelle un concurrent avait voulu franchir la rivière, ce qui fait qu'il s'est trouvé débordé pour attaquer les chicanes. Avec une main luxée et l'épaule endolorie, Blat s'en tira à très bon compte.

### RESULTATS

1<sup>ère</sup> série  
1. Deshaies; 2. Perrenes; 3. Brassine Gilbert, incident mécanique; 4. Perlin, incident mécanique.

2<sup>ème</sup> série  
1. Ladevèze; 2. Tisserand; 3. Dauge.

3<sup>ème</sup> série  
1. Brassine Marcel; 2. Poitte; 3. Verrechia; 4. Blat.

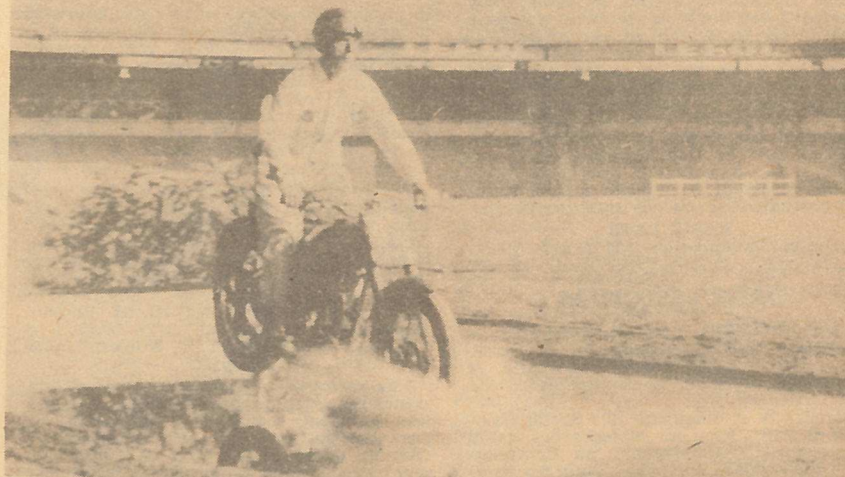


UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

Tentative du record du tour  
1. Ladevèze; 2. Deshaies; 3. Verrechia; 4. Poitte; 5. Tisserand; 6. Perlin; 7. Dauge; 8. Brassine Marcel; 9. Perrenes.  
Course en ligne, 3 concurrents  
1. Verrechia; 2. Dauge; 3. Maury.  
Finale  
1. Verrechia; 2. Deshaie; 3. Dauge; 4. Ladevèze.

## MALGRE BEHRA, MONNERET, HOUEL, LES BRITANNIQUES WHITWORTH ET ANDERSON S'ADJUGENT LES EPREUVES MOTOCYCLISTES DE L'ALBIGEOIS

Albi (de notre correspondant particulier)  
Un lot très relevé de concurrents, une lutte très serrée ont assuré le complet succès des dixième grands prix motocyclistes internationaux d'Albi. Une nouvelle fois la suprématie fut britannique. En catégorie 350 cmc., c'est Whitworth, à la moyenne de 136 kmh. 567, qui s'octroie la première place devant le champion Monneret qui fit une excellente course et Anderson en 500 cmc. à la moyenne de 144 kmh. 243 qui précède son



Deux concurrents au meeting de Buffalo : Ci-dessus : Michel Verrechia et ci-dessous Roger Bonnin au passage d'un gué.

compatriote vainqueur de la catégorie inférieure. Les français Monneret en 350, Houel en 500 livrèrent une lutte acharnée aux champions britanniques, mais les plus malchanceux de cette seconde épreuve qui pouvait très bien être à leur portée ont été Behra, le niçois champion de France bien parti et Pagani, l'actuel champion d'Italie qui tous deux talonnèrent jusqu'à mi-course sérieusement les 3 britanniques.

Soulignons pour terminer que le record de l'épreuve en 350 réalisé par Whitworth, 136 kmh. 596, a battu celui des 500 de 1947 et qu'Anderson, recordman du tour à la moyenne de 147 kmh. 666 a pulvérisé le temps au classement général automobile de l'an dernier, dont l'épreuve fut gagnée par le français Rosier, sur Talbot, à 142 kmh. 595 de moyenne !

Les temps en motos ont été pulvérisés comme ceux en autos l'après-midi (le champion italien Villorosi a réalisé 168 kmh. 031) et prouvent que le circuit Albigeois des Planques, très spectaculaire, reste l'un des plus rapides d'Europe.

### RESULTATS

Catégorie 350 cmc. : 1. Whitworth (A), sur Velocette, les 124 kms 614 en 54 m. 44 s. 9/10, moy. 136 kmh. 567; 2. Monneret (F), sur A.J.S.; 3. Thomas (A), sur

Velocette; 4. Houel (F), sur Velocette; 5. Lhéritier (F), sur Velocette (18 partants).

Catégorie 500 cmc. : 1. Anderson (A), sur Guzzi, les 124 kms 614 en 51 m. 50 s. 1/10, moyenne 144 kmh. 243; 2. Whitworth (A), sur Velocette; 3. Weddell (A) sur Triumph; 4. Houel (F), sur Velocette; 5. Behra (F), sur Gilera (27 partants). P.C.

## LE NIÇOIS BEHRA CHAMPION DE FRANCE

Si Nuvolari est devenu le champion mondial des compétitions automobiles, il le doit d'avoir été un brillant conducteur motocycliste...

Autre ordre d'idées : c'est en pédalant que Behra, l'as niçois, devint un as motocycliste, après avoir enlevé de nombreuses courses routières (il a à son palmarès une seconde place derrière Duffer au Championnat cycliste de Provence), il s'adonna définitivement à la compétition mécanique des 2 roues de la Libération et enleva même l'épreuve niçoise en 1945 et réalisa l'an dernier à Albi le record du tour en 500 Guzzi à 138,178 de moyenne.

Grâce à sa belle performance faite de régularité parfaite, mais que la malchance handicapa à l'ultime limite de la







B.M.W. R. 61 bicycl. suspension AV et AR. —  
 B.M.W. R.73 bicycl. susp. avant et arrière neuve complètement. — PANTHER 600 cul. sélec. neuve. — EXCELSIOR 350 arbre à ca- mes sélec. — 4 MATCHLESS 350 cul. fourche téles. — 3 B.S.A. 500 sélec. état neuf. — NORTON 500 16 H état neuf. — INDIAN Scout 750 bicycl. susp. AR. — HAR- LEY-DAVIDSON 750 bicycl. NORTON ES 2 500 culb. susp. AR origine 1944. — B.S.A. 350 culb. sélec. Em- pire Star. — B.S.A. 750 bi- cycl. culb. sélec. — SARO- LEA 600 4 vités. sélect. — A.J.S. 350 cul. sélec. état de neuf. — ARIEL 1000 4 cyl. susp. AR origine. 1944. — TRIUMPH 350 culb. sélec. état neuf. — N.S.U. 500 culb. sélec. état neuf. — BENEL- LI 500 sélec. susp. AR. — ARIEL 350 culb. sélec. — ARDIE 196 cmc. 2 temps. — Side F.N. M.86 culb. sélec. Bernardet. — Side N.S.U. 500 culb. sélec. Précision. — VELOCETTE 350 KSS 145.000 VICTORIA 350 culb. 99.000. — B.S.A. 350 4 vit. telle. 89.000. — ARIEL 350 culb. sélec. 135.000. — SCOOTER GORGI Anglais neuf. — ZUNDAPP KS 600 bicycl. — D.K.W. 250 bloc sélec. — ARIEL 500 RH susp. AR origine fourche téles. — NORTON 500 culb. sélec. — PEUGEOT bloc 100 cc. — TRIUMPH 2 cyl. état neuf. NORTON 500 Inter spéciale moto cross de Verrecchia.

# GRANDE EXPOSITION

S.A.R.L. Paul LADEVEZE

Spécialiste Motos Anglaises — Agent général des plus grandes marques du monde  
 Agent officiel pour : NORTON, ARIEL, PANTHER, BUDGE, BROUGH - SUPERIOR, O.E.C., DOUGLAS, GUZZI

VENEZ VISITER LES MACHINES NEUVES EN EXPOSITION

PAUL LADEVEZE — 50, rue Brunel — PARIS (17<sup>e</sup>) — Tél. ETO. : 24-66

Nous vous proposons un très grand choix de motos des premières marques. Etat neuf révisé, garantie SIX MOIS — ACHAT - VENTE - ECHANGE - REPRISE  
 Ouvert pendant toutes les vacances — Nous disposons de chaînes et pneus anglais neufs toutes dimensions à voir sur place.

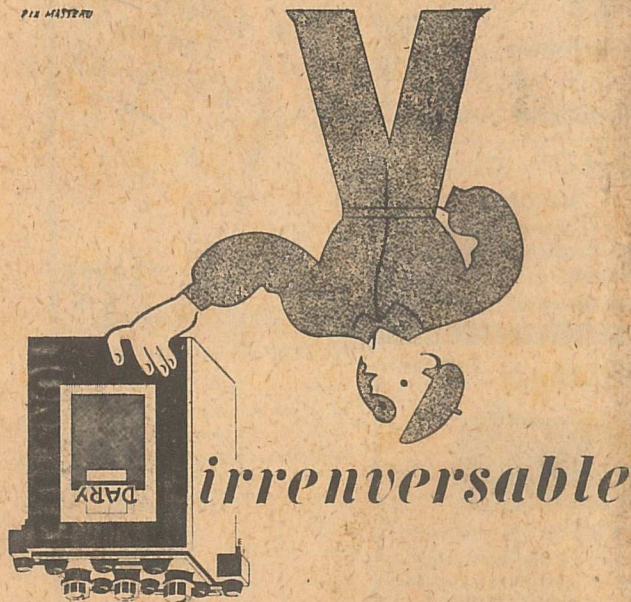


PAUL LADEVEZE  
 Recordman du tour au moto-  
 cross de Buffalo.



Michel VERECCHIA  
 sur Norton, 1<sup>er</sup>  
 toutes catégories  
 au moto-  
 cross de  
 Buffalo

P. H. HAYE



ACCU SEC INSULFATABLE  
**DARY**

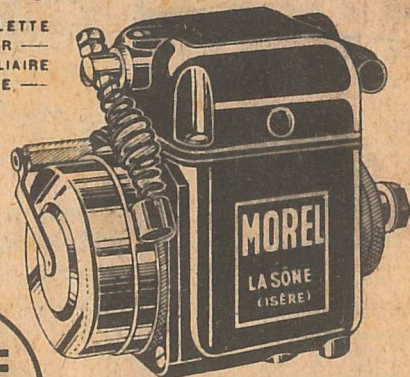
MOTO

40 RUE VICTOR-HUGO COURBEVOIE SEINE DÉF. 23-37

Une production de qualité **MOREL**

## MAGNETO

POUR MOTOCYLETTE  
 — VÉLOMOTEUR  
 ET MOTEUR AUXILIAIRE  
 — DE BICYCLETTE —



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

## MOREL

USINES :

LA SONE (ISÈRE)

DOMÈRE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISÈRE) TEL. 19.  
 AGENCE A PARIS : 49<sup>bis</sup>, AV. HOUCHE - TEL. WOBAN 65.23 ET 65.24

MAGNÉTOS VERTICALES - MAGNÉTOS HORIZONTALES  
 ALLUMEURS - INTERRUPTEURS DE BATTERIES - COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE  
 PÉDALES DE DÉMARRAGE - COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE - RENVOIS D'ANGLE  
 — BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Matières plastiques - Ébonites - Rivets