

35^e ANNEE. — N° 885. — 15 JANVIER 1947

OU EN SOMMES-
NOUS EN 1947 ?

VELOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
15 frs.



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL : 297 37

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

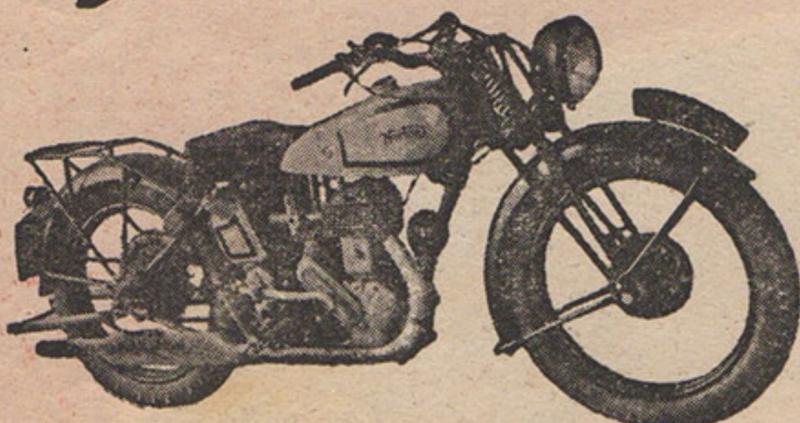
PARIS (2^e)

L'Afrique du Nord abonde en coins pittoresques, comme en témoigne cette photo de M. Ch. Magne, notre correspondant marocain.

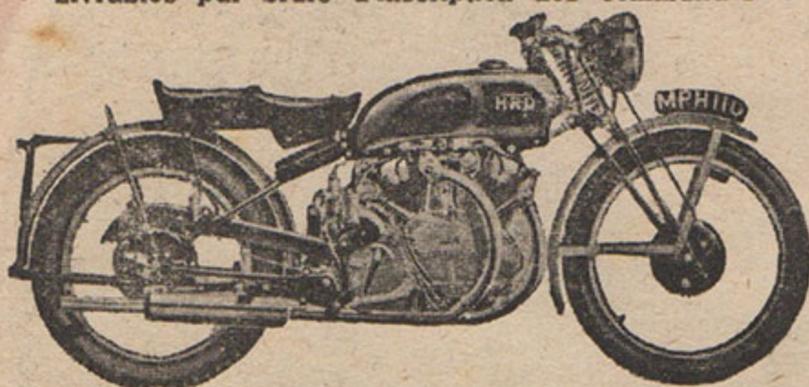
Le Salon
de la **Moto** continue
chez
GARREAU

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES
PIECES DETACHEES ANGLAISES

Norton

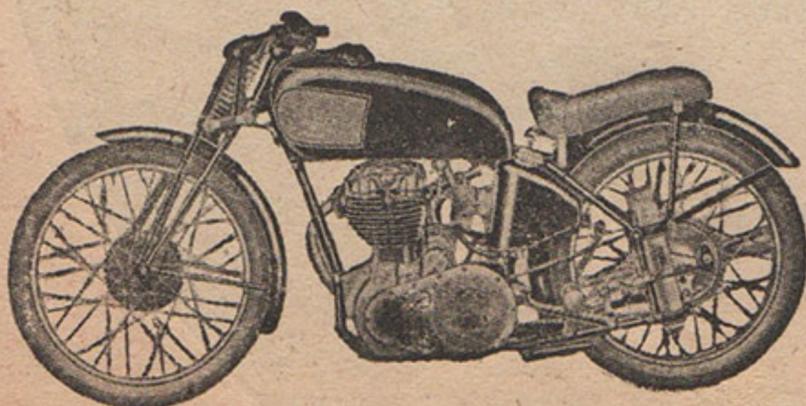


Actuellement quelques Motos NORTON
« Second - Hand » sont disponibles.
Etat de neuf absolu — Entièrement garanties
Livrables par ordre d'inscription des commandes



**Motos VINCENT HRD
EXCELSIOR et SCOTT**

Visibles chez GARREAU



GARREAU

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES

Assure la pièce détachée IMMEDIATE pour
toutes les motos Anglaises qu'il aura vendues

AGENT de TERROT, MOTOBÉCANE, MONET-GOYON
22, rue Robert-Lindet, PARIS-XV^e - VAU. 07-09



Parmi les accessoires GURTNER
l'avertisseur "TREVOX" et la
bougie "SUPER-PYROLITE" sont
particulièrement appréciés des
usagers. Faire confiance à GURTNER,
la marque qui a fait ses preuves,
c'est se préserver de tous aléas.

GURTNER

PONTARLIER (Doubs)

M & V

Ets F. DUMONT Dépositaire Gurtner
Bougies - Carburateurs - Avertisseurs
8, rue du Mont — PONTARLIER (Doubs)

marcel perrin

50, av. Ed.-Vaillant
BOULOGNE
MOL. 29-62

1^{er} GRANDS PRIX DE NICE 1945 sur 250 cmc.
COUPES DE PARIS 1945 O.K. SUPREME
CIRCUIT de SAINT-CLOUD 1946

espère vous livrer bientôt la machine de votre choix
Monet-Goyon — Motobécane — Terrot — O.K. Suprême

B. M. W. — ZUNDAPP
ACHAT toutes pièces LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly
Asnières — Gré. 17-93

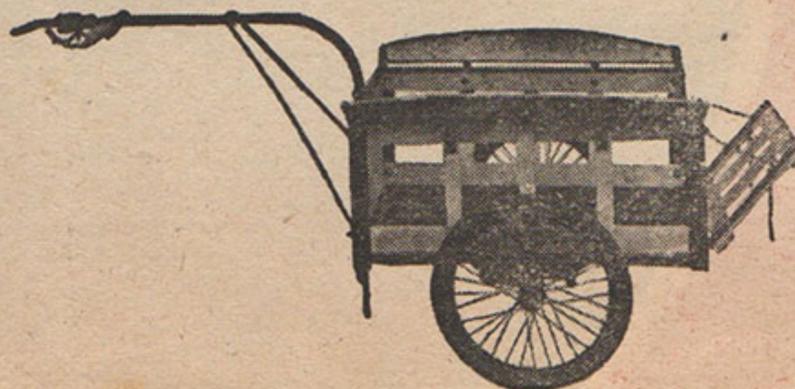
LES MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

vous présentent EN EXCLUSIVITE

une REMORQUE

que vous connaissez tous et dont les preuves
ne sont plus à faire



Poids à vide : 19 kgs. Charge utile : 100 kgs.
Prix : 3.945 francs

VENTE LIBRE ET DIRECTE SANS BON

PARIS-LYON-MOTOS :

30, rue de Charenton — Paris (Bastille)

NEW-MAP :

124, Avenue Lacassagne, 124 — Lyon

et tous les agents NEW-MAP

Livraison Immédiate



REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE : 12, Rue de CLERY — (Immeuble Métro Sentier) — PARIS (2^e) — TELEPHONE GUT : 73-32 (4 lignes groupées)

Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI

FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur : Camille LACOME

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 N ^{os}	170	300

● Nous conseillons le versement le plus économique: verser à un bureau de poste au compte postal: MOTO-REVUE 297-37 PARIS

● Indiquer bien lisiblement sur le talon vos nom, prénom et adresse complète, avec le n^o de départ de l'abonnement.

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

◆ ALLUMAGE PAR COMPRESSION

Les allemands auraient mis au point un carburant qui permettrait le fonctionnement par auto-allumage avec l'alimentation normale par carburateur. Il s'agit du diéthylidiglycol-éther, dont les américains ont découvert la formule dans les archives de l'I.G. Farbenindustrie. Sous toutes réserves !

◆ ROULEMENTS A BILLES DE PORCELAINE

En Allemagne, on fabrique actuellement des roulements annulaires dont les billes sont... en porcelaine argentée ! Ces roulements donneraient toute satisfaction aux usagers !

◆ DES CREDITS POUR FRANCORCHAMPS

Le gouvernement belge a alloué au R.A.C. de Belgique une subvention de cinq millions de francs belges pour la remise en état du circuit de Francorchamps.

◆ PRODUCTION ITALIENNE

En octobre 1946, les usines italiennes ont sorti 1.722 motocyclettes, ce qui représente une augmentation de 90 % par rapport au mois précédent. Par contre, la production de motocars est à peu près stationnaire : 496 contre 500.

L'AUTOMOBILE EN U.R.S.S.

La Russie fait un effort gigantesque pour accroître rapidement sa production automobile. Petites voitures, gros modèles, camionnettes, camions lourds, seront produits en grande série par une dizaine d'usines réparties sur l'ensemble du territoire. Un « motocar » de 350 cmc. est à l'étude.

◆ ATTENTION AUX CONTRAVENTIONS

La police a reçu des instructions pour verbaliser au maximum en vue d'accroître les rentrées d'argent frais. Cette recrudescence de contraventions s'est déjà manifestée au cours du mois de décembre : Dans le département de la Seine (sauf Paris), 1.561 procès-verbaux ont été dressés à l'encontre des automobiles et motocyclistes : 225 pour défaut d'éclairage, 210 pour stationnement interdit, 190 pour défaut de plaque d'identité, 59 pour défaut de volet C, et 48 pour non-présentation de carte grise. Hâtez-vous donc de vous mettre en règle !

SPORT D'ABORD... ...TECHNIQUE ENSUITE

RIEN n'est plus encourageant que la vitalité du sport motocycliste. Malgré l'inertie et parfois la mauvaise volonté des constructeurs, nous avons assisté à nombre d'épreuves captivantes. Les grincheux prétendent qu'elles n'ont qu'un intérêt purement spectaculaire, qu'elles sont disputées par des machines qui ont 7 et même 10 ans d'existence et que par conséquent, du point de vue technique, ces courses de kermesses, comme ils les appellent, ne signifient rien, n'apportent rien et ne contribuent en rien au progrès.

Certes ces épreuves locales ne sont pas l'équivalent d'un Grand Prix et encore moins d'un Tourist Trophy. Mais sous ce prétexte, faut-il freiner cette belle ardeur sportive ? Assurément non. Car en admettant, et cela serait exagéré, que ces courses ne provoquent aucun progrès technique, elles font des conducteurs de grande classe capables de succéder à leurs glorieux aînés et de s'aligner contre les meilleurs représentants de l'étranger. Il suffit, pour s'en rendre compte, de voir ce qu'ont fait nos coureurs, non seulement chez nous, mais à l'étranger. Il faut de plus remarquer que cet enthousiasme est communicatif et que telle épreuve, uniquement motocycliste, a attiré la grande foule. Le public s'intéresse à la motocyclette, car il se rend compte que pour beaucoup, la moto sera, pendant longtemps, le seul véhicule possible. Il faut créer chez nous un esprit motocycliste et ces épreuves y contribuent au premier chef.

Espérons que cet enthousiasme touchera ceux qui y sont le plus directement intéressés, les constructeurs. N'ont-ils pas des machines de course, ou même des machines de grand sport qui leur permettraient de faire figure honorable, d'accumuler une documentation technique et peut-être même d'essayer certains dessins nouveaux !

Espérons aussi que la Fédération Internationale mettra rapidement sur pied ses nouveaux règlements, car l'incertitude dans laquelle nous sommes paralyse beaucoup de bonnes volontés.

◆ PETITS FLATS-TWINS

Douglas a de tout temps construit des petits 250 cmc. et il est possible que cette vieille marque continuera et sans doute livrera des moteurs isolés. Voici qu'un autre spécialiste du flat-twin de moyenne cylindrée, Coventry Victor, sort des flat-twins de 285 et 340 cmc., à soupapes latérales, à refroidissement par air ou par eau. La puissance développée à 3.800 t.-m. par le 285 à air est de 7 CV. Encore un exemple de la tendance anglaise à renoncer aux très hautes puissances spécifiques en faveur de la sûreté de marche, de la souplesse, du silence et de l'économie.

◆ LA 500 B.M.W. R.51

Poids en ordre de marche : 180 kgs. Puissance au frein du type normal 1939 : 24 CV à 5.800 t.-m. Taux de compression d'origine : 6,7 à 1 (prévu pour la marche au supercarburant).

Calage de la distribution : A.O.A. : 9 mm. 8 ; R.F.A. : 23 mm. 8 ; A.O.E. : 23 mm. 8 ; R.F.E. : 9 mm. 8.

Avance à l'allumage : 12 mm. avant P.M.H.

Rapports de boîte : 1,3 - 1,7 - 2,28 - 3,6, avec le couple conique donnant une démultiplication de 3,89.

◆ LE CAOUTCHOUC NATUREL DANS LE MONDE

La « Rubber Study Group » prévoit une récolte de caoutchouc de 1.200.000 tonnes pour 1947 (contre 850.000 l'an dernier). Mais aurons-nous plus de pneus pour cela ?

◆ UN NOUVEAU CYCLECAR

L'ingénieur Salomon qui dessina notamment la 5 CV Citroën qui fit la popularité de la marque, achève la mise au point d'un 3-roues propulsé par un 200 cmc. 4 temps monocylindre.

◆ L'AGENT LUMINEUX

La Préfecture de Police étudie différents moyens permettant de rendre plus visibles les agents chargés de régler la circulation nocturne dans Paris.

◆ DISTINCTION

M. André Rumpler, Directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics, vient de recevoir la rosette d'officier de la Légion d'Honneur, ce dont nous le félicitons vivement.

◆ LE TOURISME FRANÇAIS RENAIT

Du premier janvier au premier octobre de l'année dernière, 55.000 automobilistes belges se sont rendus en France avec leur voiture, 6.000 autres sont venus en autocars pendant la même période.

◆ POUR DES DEMANDES DE BONS DE VELOMOTEURS

Les demandes de bons de vélomoteurs doivent maintenant être adressées aux services de la Production Industrielle, 142, av. des Champs-Élysées, à Paris. Pour la province, consulter le délégué régional de cet organisme.

INFORMATIONS



Cette photographie a été prise pendant le voyage de vacances dans la région méditerranéenne d'un de nos abonnés, Monsieur Mille, de Roubaix. Souhaitons que pour l'été prochain, de nombreux motards puissent, comme lui, entreprendre de longues et belles randonnées.

◆ UN AMATEUR CONSTRUIT UNE QUATRE CYLINDRES A CARDAN

Il y a des motocyclistes qui au prix de beaucoup d'ingéniosité et de patience réussissent à construire la machine de leur rêves. Il a fallu trois ans à M. Miller pour y parvenir. Il dut en particulier fondre certaines pièces et les usiner lui-même.

Le moteur est un 4 cylindres Austin, ce moteur de voiturette a été monté sur quelques motos, construites par des amateurs et aussi par Brough sur sa machine à roues arrières jumelées, étudiée spécialement pour le sidecar. Le bloc-moteur est monté sur quatre blocs de caoutchouc. Le poids du volant a été réduit. La dynamo est fixée au-dessus du carter d'arbres à cames, à un angle de 60°, elle est entraînée par le pignon le l'arbre à cames. Les tubulures d'admission et d'échappement furent modifiées. Le carter du changement de vitesses fut remplacé par un nouveau carter permettant d'utiliser une commande au pied. Une chaîne double transmet le mouvement à l'arbre de transmission qui porte à ces deux extrémités des joints Hardy. Couple à taille Gleason.

Le poids de la machine dépasse 200 kgs. La consommation est de 4 litres aux 100 km.

◆ ASSOCIATED MOTOR CYCLES

Cette puissante association est celle de deux des marques anglaises les plus populaires, A.J.S. et Matchless. Elle produit toujours des machines de ces deux marques, mais qui présentent, ce n'est pas surprenant, un air de famille. En particulier elles ont la même fourche télescopique la Teledraulic, les mêmes boîtes de vitesses et bien d'autres détails. Cependant la magnéto est à l'avant du moteur dans les A.J.S. et à l'arrière dans les Matchless.

Rien de révolutionnaire ni même de bien nouveau dans ces machines. Les moteurs sont des monocylindres à culbuteurs de 350 et de 500 cc. robustes, bien étudiée. Le débit de la pompe à huile à piston a été doublé par l'emploi d'une vis à double filet. A une extrémité du corps de pompe l'huile est envoyée au moteur, de l'autre l'huile du carter est aspirée et renvoyée au réservoir. Les bielles sont plus courtes et l'une est logée plus bas dans le piston. Ces bielles sont ainsi plus rigides et plus légères.

Il est dans les intentions des constructeurs de construire en petites séries une 350 cmc. de course à arbre à cames en tête entraîné par chaîne, système déjà employé dans le passé par A.J.S. Cette machine ne serait livrée qu'à des sportsmen ayant déjà fait leurs preuves en compétition.

Mais on peut croire que les bureaux d'étude ne restent pas inactifs quand ils ont créé tous deux des quatre cylindres comme la Silver Hawk ou l'A.J.S. de course.

◆ POUR LES POSSESEURS DE VELO-MOTEURS DE SEINE-ET-OISE

Tous les vélomotoristes habitant la Seine-et-Oise doivent dès maintenant être en possession du volet C et de la carte grise qui leur seront réclamés pour la délivrance des tickets de carburant. En principe, les vélomoteurs acquis après juin 1943 ont été immatriculés dès leur achat ou mutation de propriété. Pour les autres, deux cas peuvent se présenter :

1° Le propriétaire est en possession de la feuille des Mines.

2° Le propriétaire est démuné de la feuille des Mines, soit qu'il l'ait adressée à la Préfecture pour obtenir la « carte rose », aujourd'hui périmée, soit qu'il l'ait égarée ou détruite. La « carte rose » avait été délivrée en 1941 lors de l'immatriculation des cycles ordonnée par les allemands, et abrogée à la libération.

Dans cette dernière hypothèse, il faut produire une nouvelle demande de réception aux Mines, sur papier timbré à 20 fr., avec signature légalisée accompagnée d'un récépissé de versement chez un percepteur des Contributions Directes de Seine-et-Oise d'une somme de 125 fr. Se rendre avec la machine et ces pièces chez l'Inspecteur des Mines pour l'arrondissement minéralogique de Paris, M. Yvinec, 5, avenue de Colombes, à Asnières (Seine), qui reçoit sans rendez-vous le mardi et le vendredi matin. Après vérification de la machine, un

certificat est délivré au propriétaire.

Il est alors facile de constituer le dossier qui comprend les pièces suivantes :

1° La feuille des Mines ou l'attestation de réception.

2° Une notice descriptive du véhicule, en double exemplaire.

3° Un certificat de vente, facture d'achat, ou une pièce établie par la personne ou l'autorité qui a vendu le véhicule au déclarant exposant les motifs de l'absence de carte grise (ou à défaut une copie de cette pièce, certifiée conforme par le Maire ou le Commissaire de Police).

4° La déclaration de propriété au titre du recensement permanent (volets A.B.C. à remplir).

5° La « carte rose » ou une déclaration de perte de cette carte en rappelant si possible le numéro qu'elle portait.

6° Un mandat poste ou une somme de 125 francs pour le timbre de la carte grise.

7° Une enveloppe affranchie à l'adresse du pétitionnaire.

Le tout doit être adressé à la Préfecture de Seine-et-Oise, Service des Cartes Grises, à Versailles.

ECRIEZ LISIBLEMENT

Nous recevons fréquemment des chèques postaux joints à des lettres ne portant pas d'adresse complète, ou dont le nom est illisible, et n'indiquant pas la destination de la somme envoyée. Pour vous éviter des erreurs et pour nous épargner du temps perdu en recherche et en correspondance inutile, veuillez

ECRIRE EN CARACTERES D'IMPRIMERIE :

- 1° Votre NOM ;
- 2° Votre ADRESSE COMPLETE ;
- 3° La destination de la somme ABONNEMENT, NOM du Livre désiré pour notre Service LIBRAIRIE, ASSURANCE, etc...

AU DOS DU TALON DU CHEQUE

ABONNEMENT NOUVEAU OU REABONNEMENT

Si vous réglez votre abonnement par chèque postal, veuillez INDICHER sur le TALON de CHEQUE s'il s'agit d'un nouvel abonnement ou d'un réabonnement, afin d'éviter les frais inutiles d'un nouveau cliché.

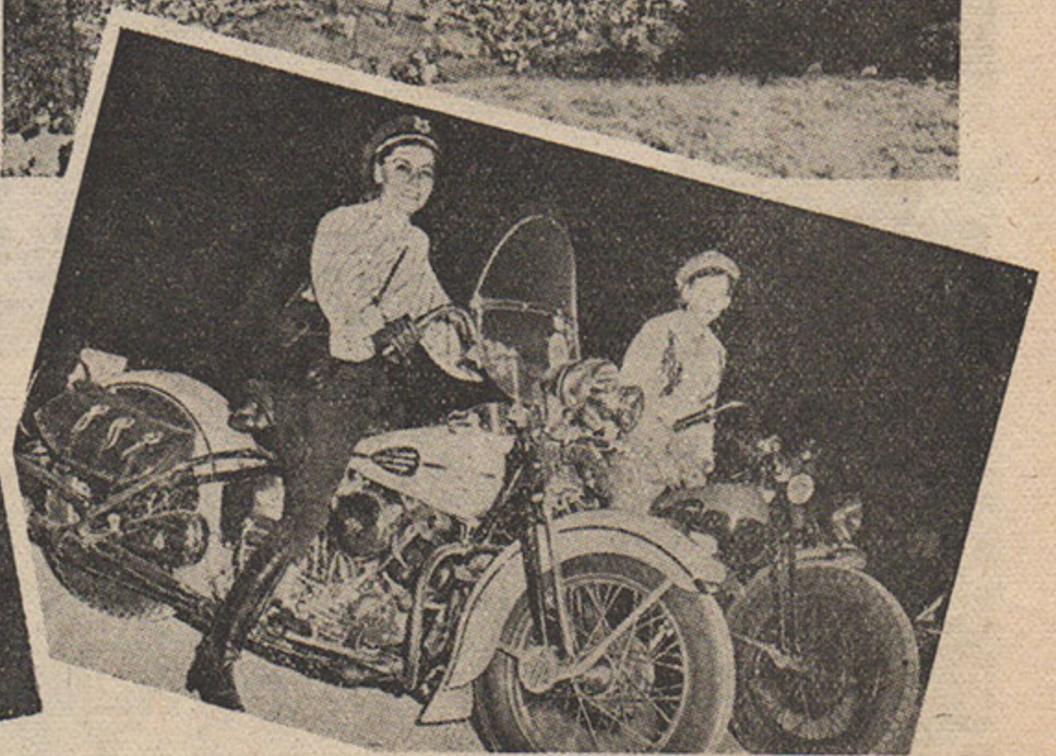
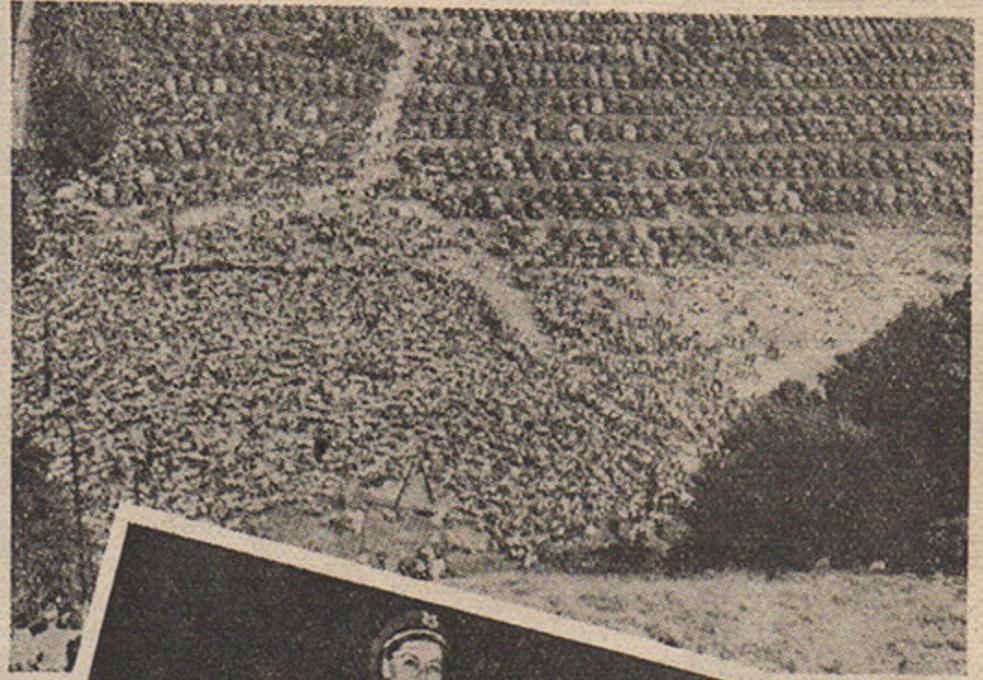
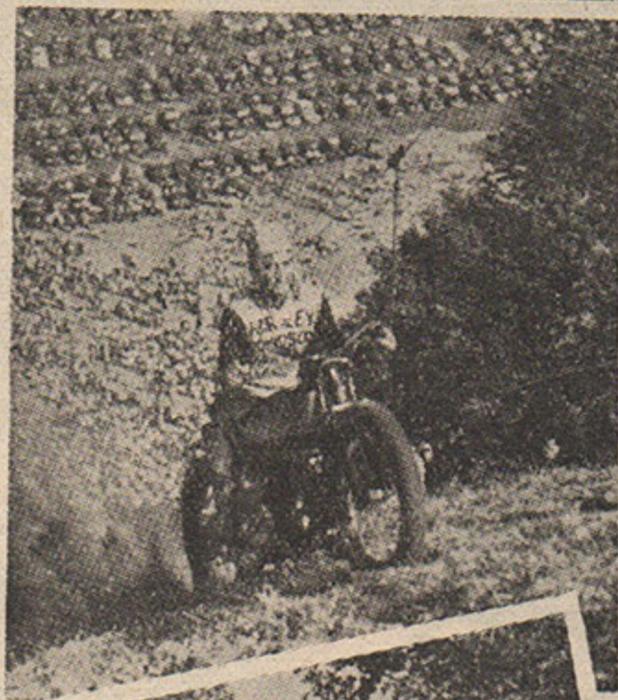
Si vous désirez UNE REPONSE...

N'oubliez pas de joindre à votre lettre, UNE ENVELOPPE TIMBREE et portant VOTRE ADRESSE.

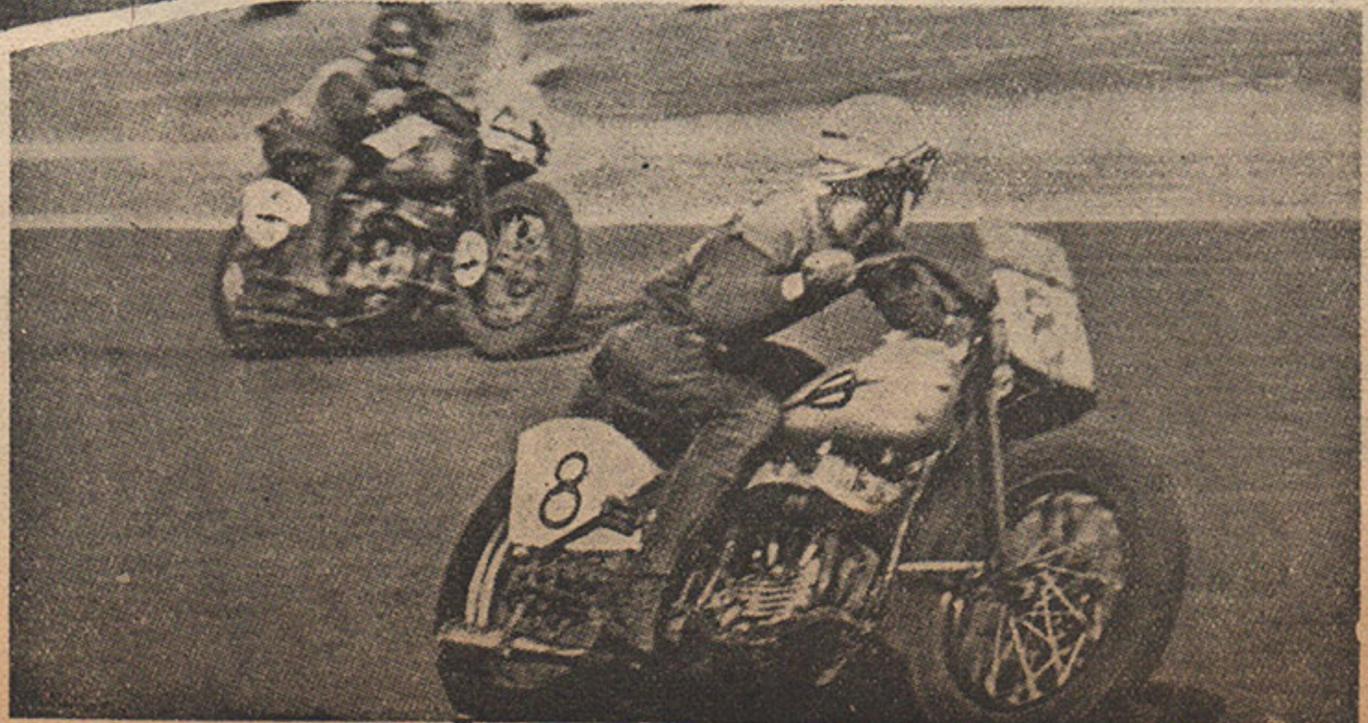
Nous regrettons de ne pouvoir répondre actuellement aux trop nombreuses demandes qui ne comportent pas cette enveloppe.

Le Sport Motocycliste aux U.S.A.

Contrairement à ce que beaucoup d'Européens s'imaginent, les courses de motos sont très populaires aux U.S.A. comme le prouvent ces photographies extraites de notre confrère américain «The Enthusiast»

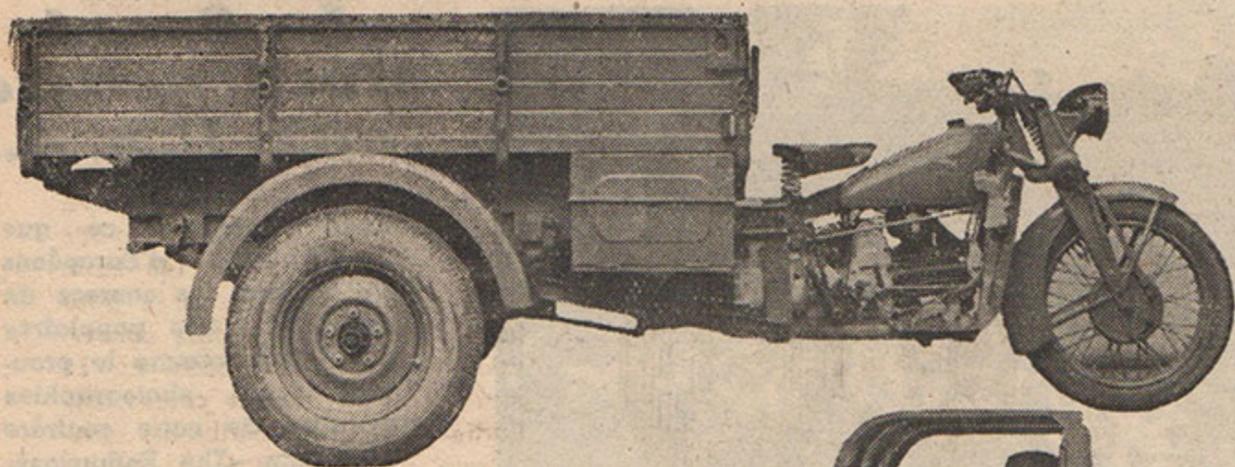


De haut en bas : Photo prise au cours d'une sortie de club. La foule au championnat national de Hill-Climbing. Au dessous, à gauche : La traversée d'un gué pendant une épreuve tous terrains. À droite, les deux femmes qui ont terminé respectivement première et seconde d'un rallye. Ci-contre : Le vainqueur et le deuxième du championnat national des 100 miles, sur Harley Davidson.

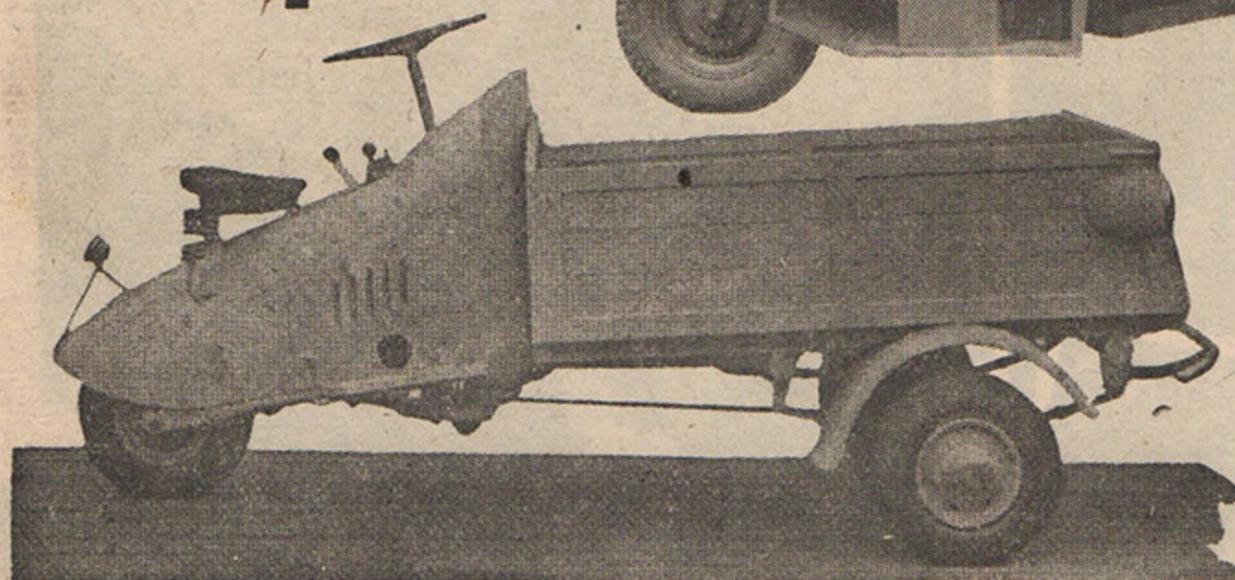
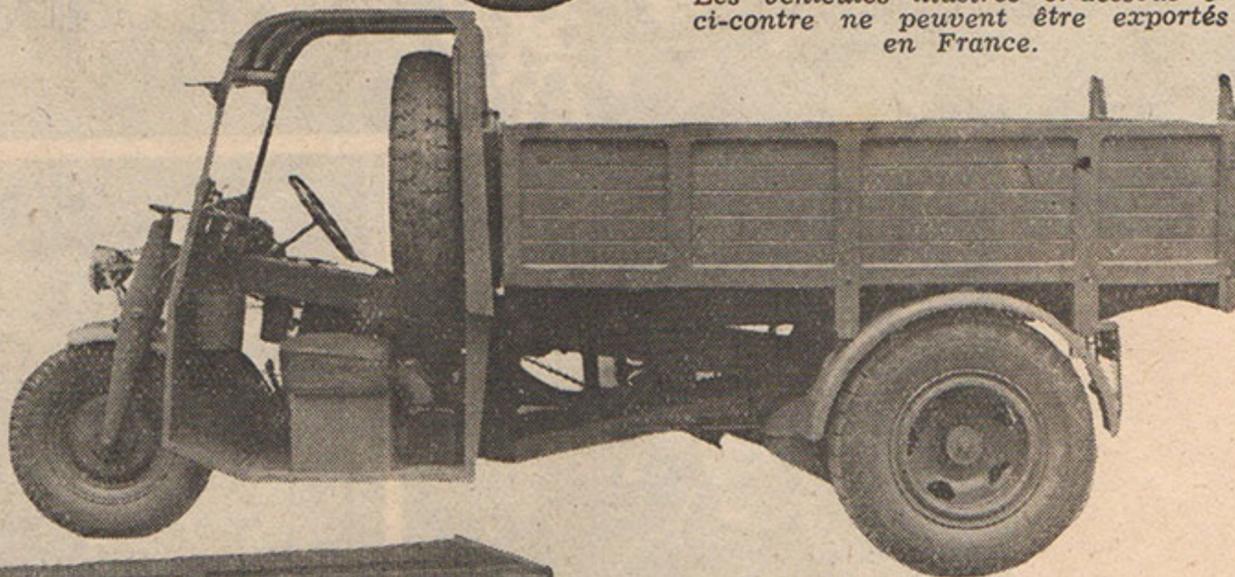


AU SALON DE MILAN

Les véhicules illustrés ci-dessous et ci-contre ne peuvent être exportés en France.



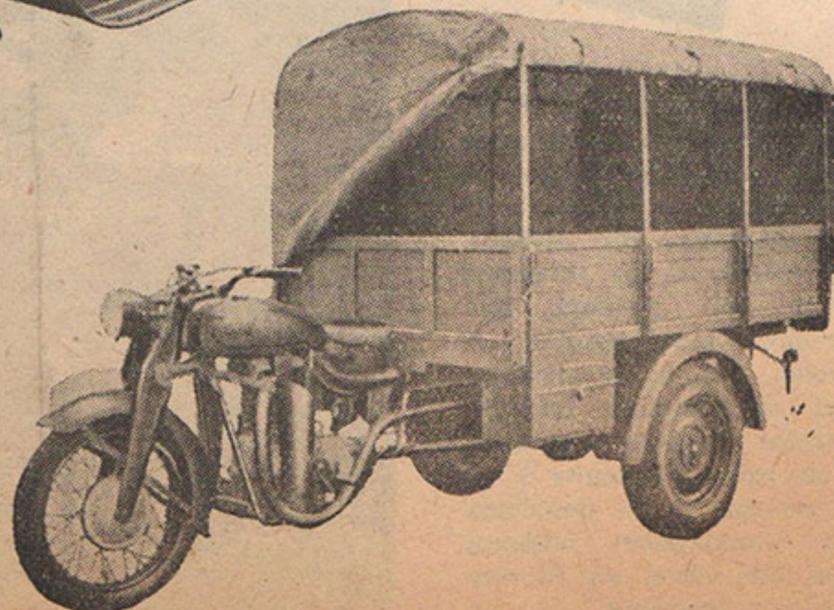
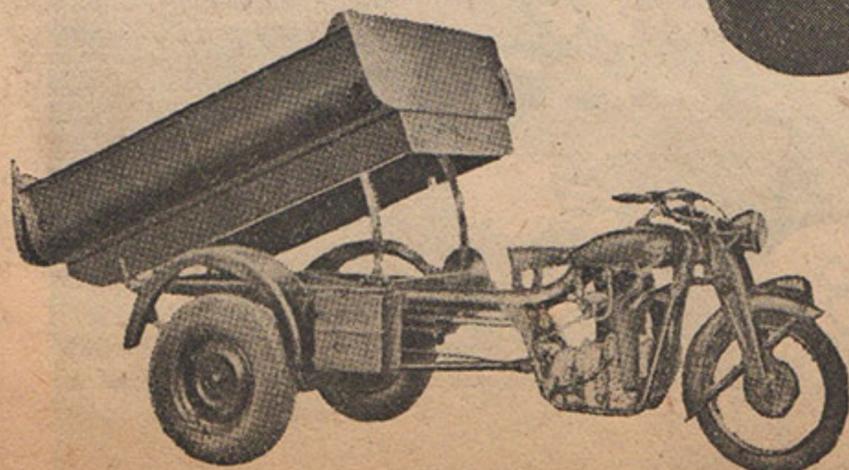
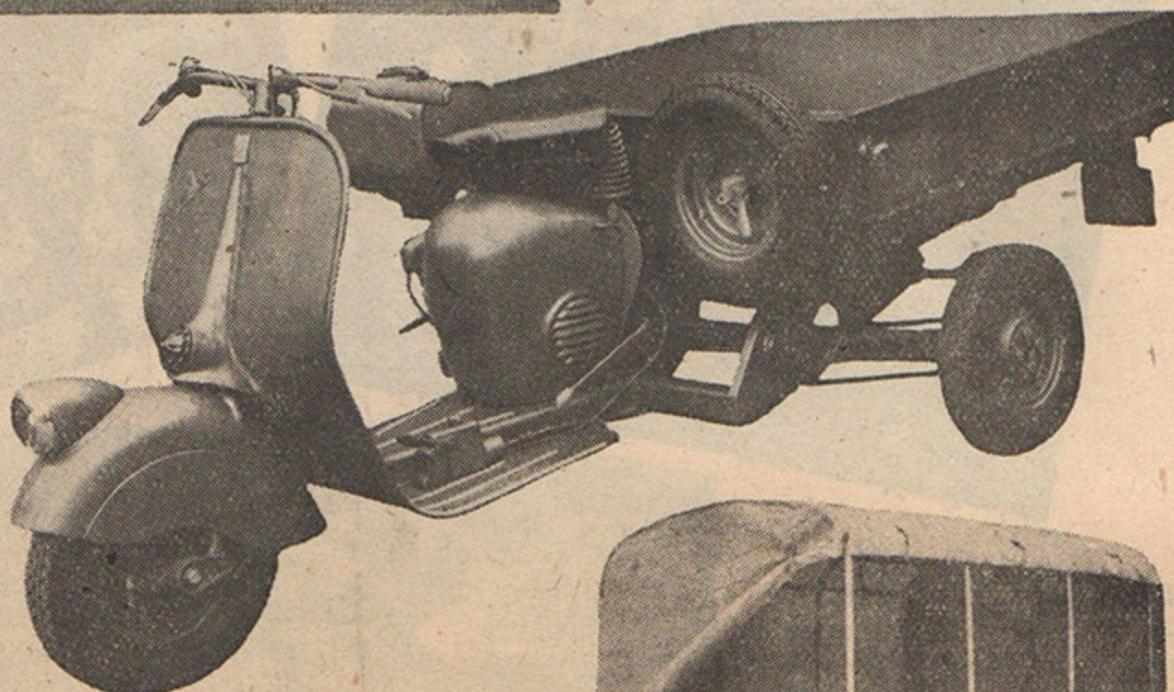
Les deux « tricars » de chez Guzzi. Ci-dessus : Le modèle « Ercole », dont la charge utile, avec un moteur de 500 cmc., est de 1.500 kgs. Ci-contre : Le modèle « Edile », également avec moteur 500 cmc., mais pouvant transporter 3 tonnes 6 !

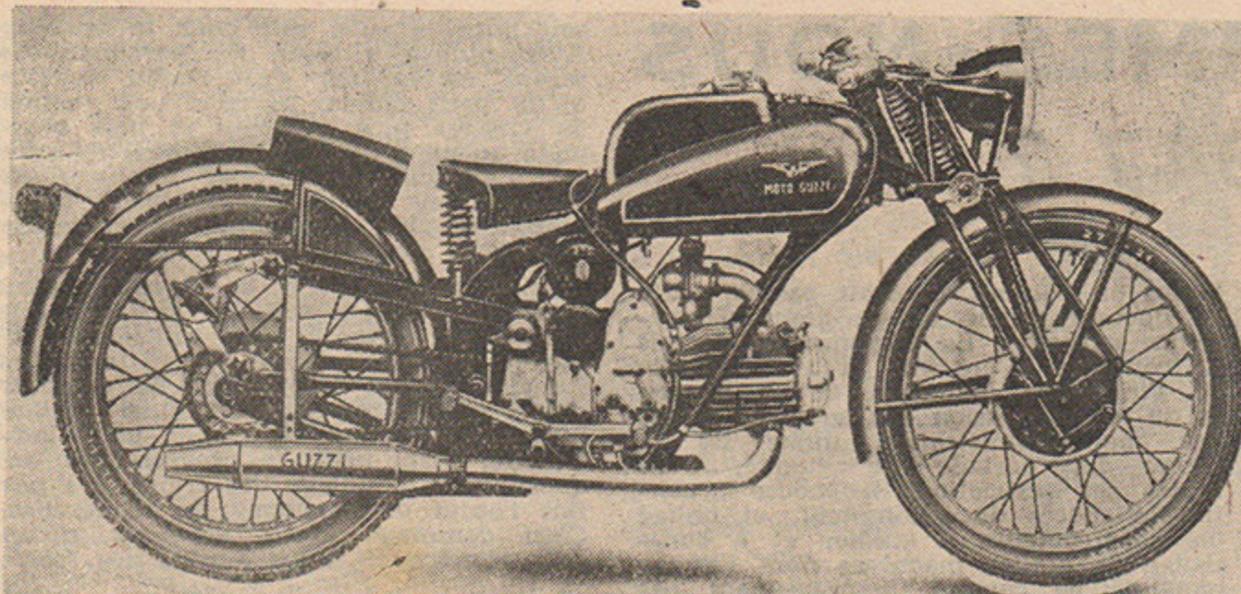


Ci-contre: La « Motofurgone MV » est un modèle léger à moteur 98 cmc. deux temps. Ici, on a conservé la disposition classique du triporteur: Deux roues avant directrices, la roue AR motrice.

Ci-contre: La fabrique de matériel aéronautique Piaggio a établi ce « motofourgon » économique dérivé du scooter « Vespa ». La cylindrée a été portée à 125 cmc. et la boîte est à 4-rapports. La capacité de transport est de 200 kilos.

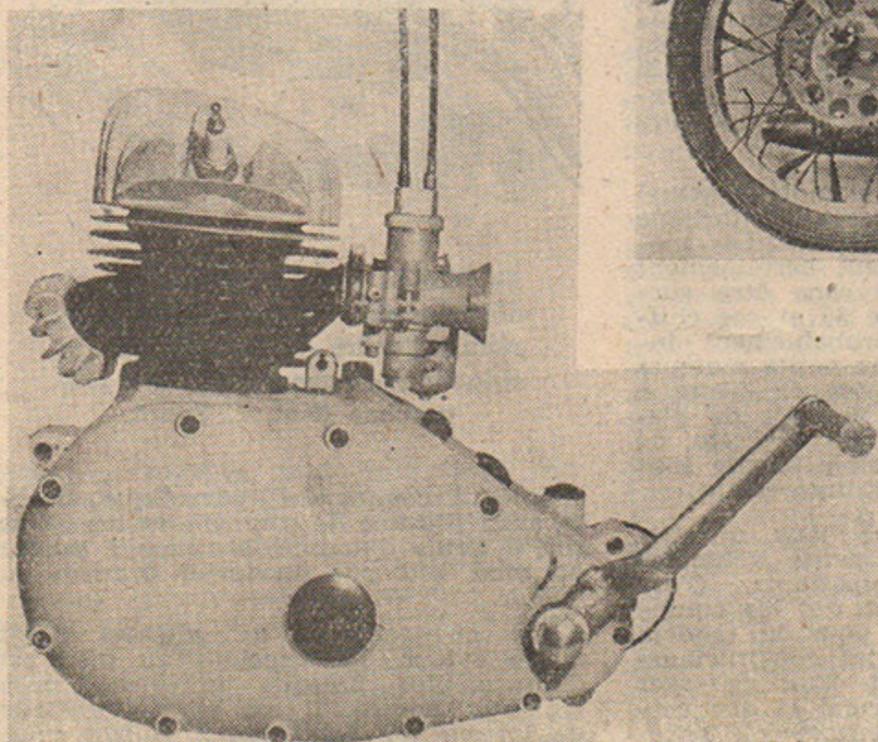
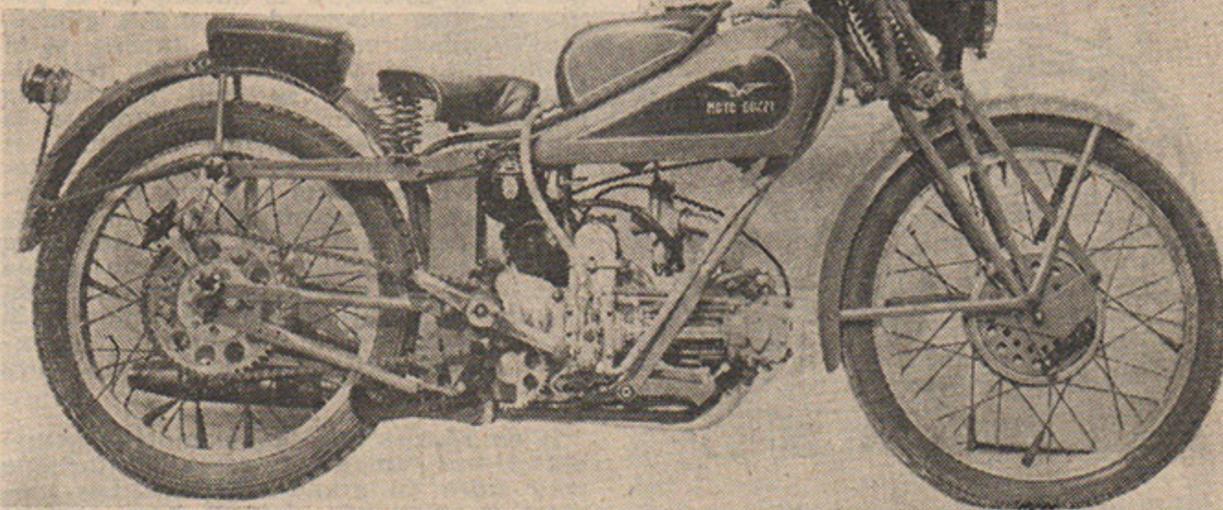
Ci-dessous : Deux versions du motocar Gilera « Mercurio », à moteur 500 cmc. La transmission s'effectue par arbre rigide et différentiel.



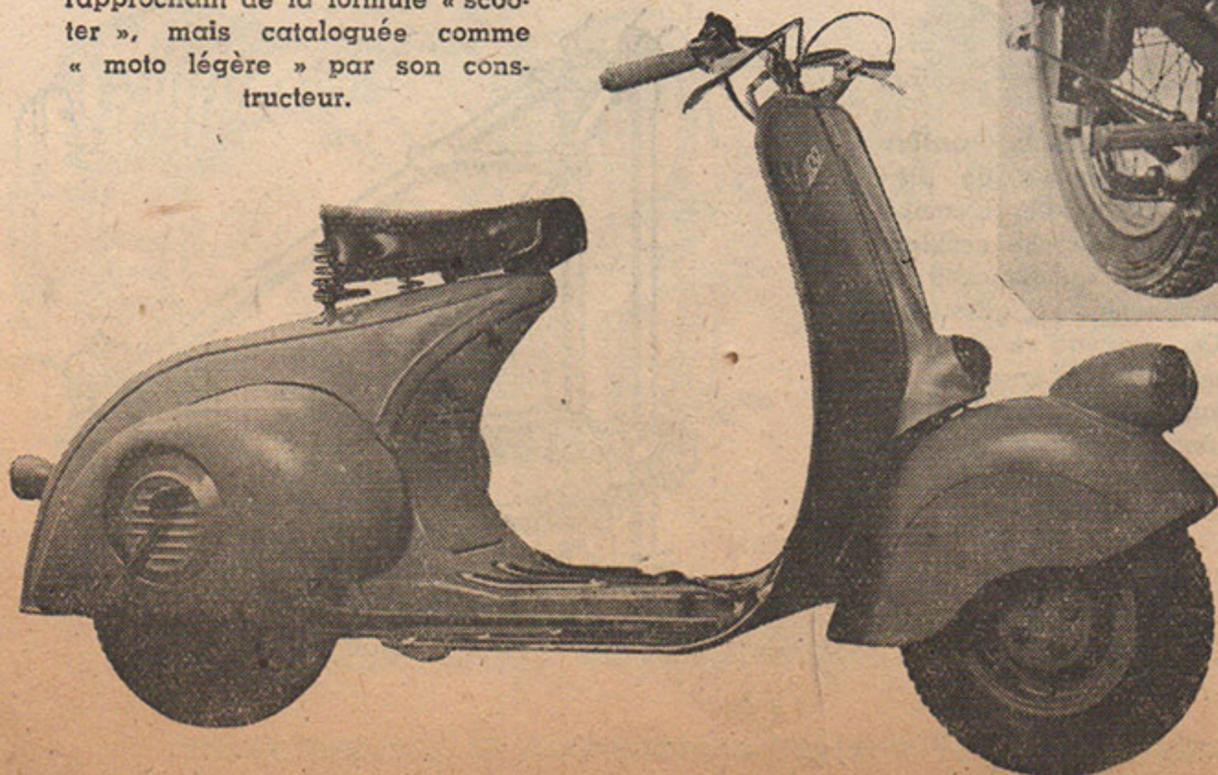
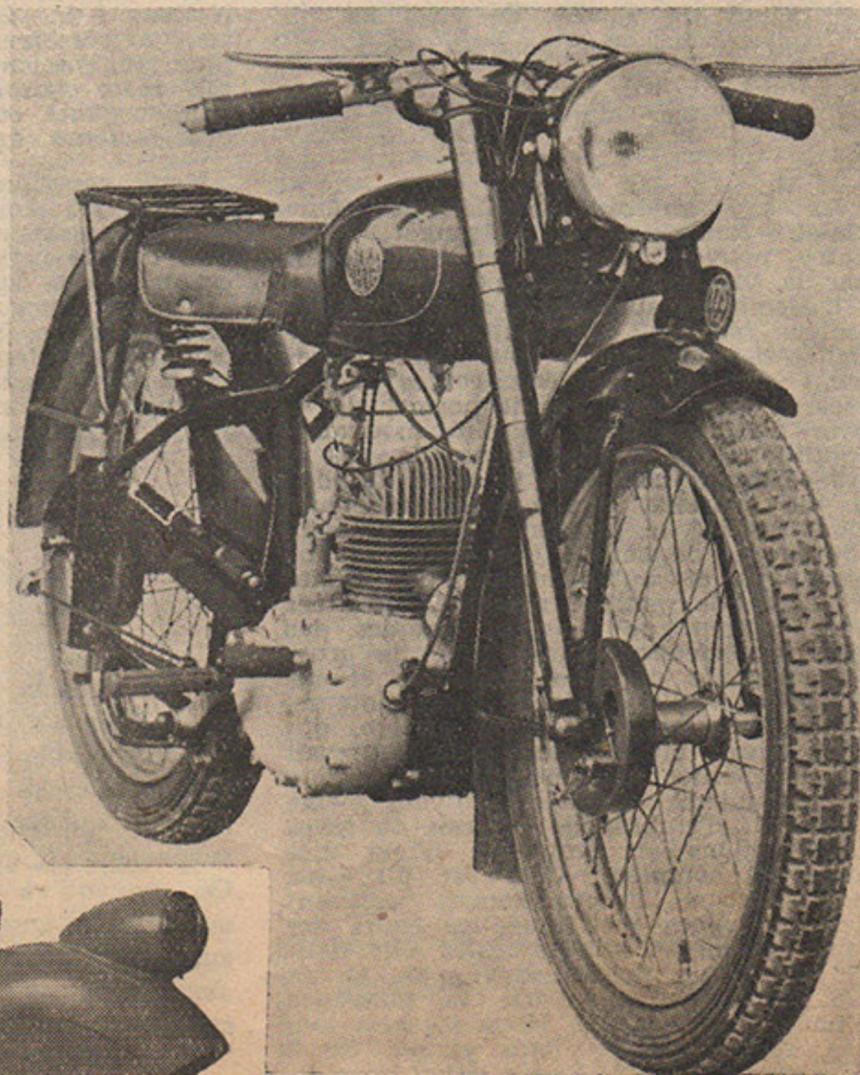


Les deux modèles compétition de chez Guzzi : Ci-contre : La 500 cmc. Condor. Ci-dessous : La 250 cmc. Albatros. Suivant une formule bien italienne, elles comportent l'équipement complet pour un usage routier normal, bien que dessinées pour les grandes vitesses. On parle de 140 kmh. pour la 250, et 160 passés pour la 500 cmc. Les moteurs conservent les caractéristiques de la marque : à très faible course, cylindre horizontal, distribution classique par culbuteurs et tiges.

Ci-dessous : Le bloc moteur de la 175 cmc. Memini Electra. C'est un deux temps 4 vitesses à sélecteur au pied.



Ci-dessous : La « Vespa », se rapprochant de la formule « scooter », mais cataloguée comme « moto légère » par son constructeur.

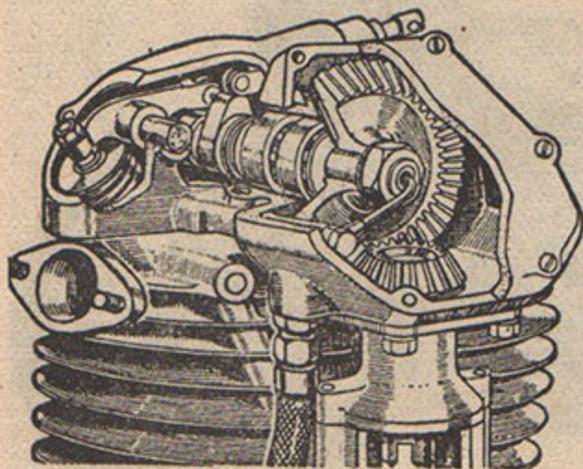


Ci-dessus : La 175 cmc. Memini-Electra à fourche coulissante et à suspension arrière.

OU EN SOMMES-NOUS EN 1947 ?

(Suite du numéro 884)

Il n'est pas douteux que dans la période actuelle, la grosse machine est trop coûteuse pour la plupart d'entre nous et que même si des machines puissantes étaient mises sur le marché, nous ne disposerions pas du joli tas de billets nécessaire à leur achat et l'instabilité financière actuelle n'est pas faite pour faciliter les ventes à crédit. Ce n'est pas que nos machines



L'arbre à cames en tête est une solution réservée à quelques machines de vitesse. En voici un modèle renommé pour sa robustesse et son rendement (Excelsior Manxmann).

soient plus chères que celles de même classe construites à l'étranger, mais notre pouvoir d'achat est très réduit par la vie chère, les impôts etc...

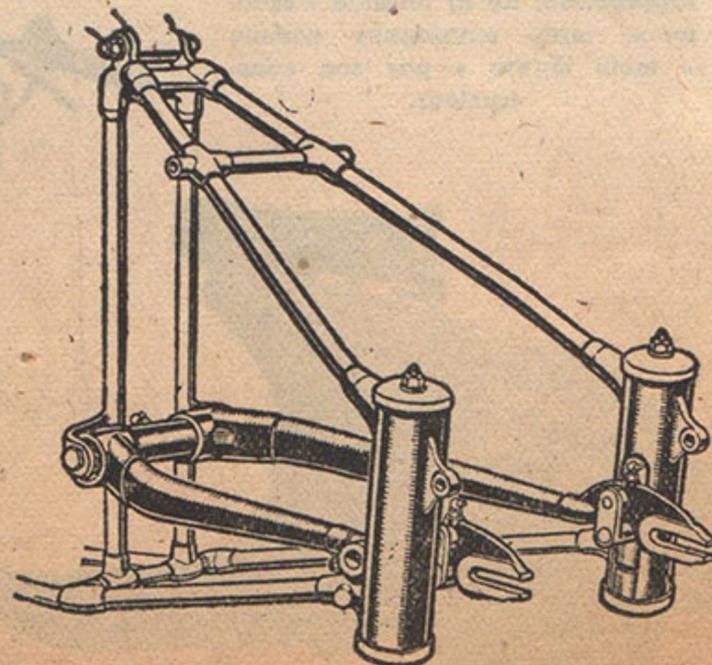
Il semble d'autre part que le monde entier réclame des petites machines. Celles-ci conviennent tout particulièrement aux colonies, aux routes défoncées et leur poids réduit permet de se tirer d'affaires dans les plus mauvaises conditions. La petite moto de 100 à 125 cc. est à juste titre la reine du jour il est heureux, que nos constructeurs aient abordé le problème avec plus de courage et de netteté que ceux des autres pays et qu'ils n'aient pas hésité à créer de petites machines, traitées avec autant de soin et munies des mêmes perfectionnements que de grosses machines de luxe. Cylindres et culasses en alliage léger, blocs-moteurs, quatre vitesses, suspension arrière, qui nous aurait dit que tout cela figurerait sur les petites machines de 1946 et que le vélomoteur à pédales, souvent même dépourvu d'embrayage subirait de telles améliorations et évoluerait d'une manière si complète. Cela est dû pour une part à l'accroissement constant des puissances spécifiques au cours des vingt dernières années. Elles ont doublé ou triplé depuis vingt ans, et un 125 cc. actuel développe la puissance d'un 250 cc. de 1930. Nous sommes loin des limitations de jadis et du 30 à l'heure. A vrai dire, au début, ces limites de poids et de vitesse ont été assez sages et avaient leur raison d'être. Elles ont obligé à étudier de près des questions comme le poids, elles ont ainsi évité la construction de machines trop rapides pour être solides, en un

temps où l'on ne disposait pas de toute la documentation et de toute l'expérience actuelles. La dispense du permis de conduire a été une preuve nouvelle de l'influence heureuse, de la liberté, et de la suppression des entraves créées par une administration digne de la Chine. La période de guerre, avec toutes ses restrictions a encore accentué le succès du vélomoteur, et obligé les constructeurs à étudier et à construire de petites machines dont l'armée ennemie ne comprit heureusement pas l'intérêt ; ce qui semble paradoxal quand on considère le succès de la petite machine allemande avant la guerre. Bref pendant ces sombres années, si la production de vélomoteurs fut très limitée, les études se sont poursuivies en secret et c'est ce qui explique la perfection mécanique des machines et les remarquables performances obtenues avec de petits moteurs d'une cylindrée si réduite qu'en 1920, on l'estimait à peine suffisante pour tirer une bicyclette, et en tous cas trop faible pour grimper une côte assez dure. En somme on peut considérer qu'une 125 cc. est aujourd'hui largement équivalente à une 250 cc. d'il y a quelques années.

Il en résulte que le vélomoteur actuel est assez rapide et assez confortable pour faire du grand tourisme. Les modèles à culbuteurs doivent certainement tenir le 70 et réaliser, sans être surmenés, des moyennes de 50 et ces chiffres sont prudents, probablement inférieurs à la réalité. Ces petits moteurs sont extrêmement robustes et même à plein régime, la vitesse linéaire du piston reste raisonnable. La légèreté de leurs organes et leur faible inertie sont des facteurs également intéressants.

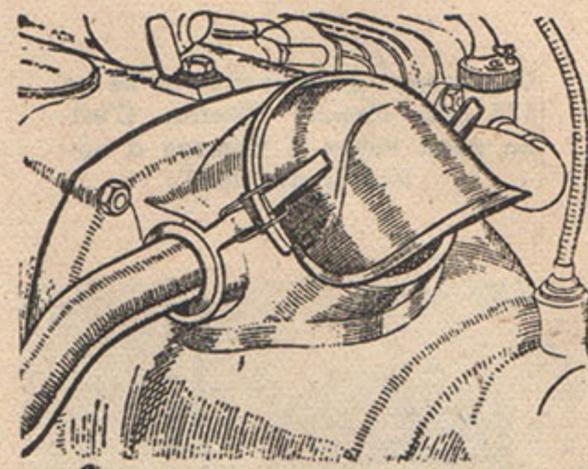
Nous essayions l'autre jour un triporteur 125 cmc. Ces petits véhicules sont littéralement stupéfiants. C'est dire que le petit moteur qui les équipe est plus que suffisant pour le tandem et il est heureux que les constructeurs envisagent le transport d'un passager comme parfaitement normal et que certains aient étudié une suspension arrière qui peut être instantanément réglée

La suspension arrière se généralise de plus en plus. Celle-ci combine une fourche oscillante avec un dispositif de suspension à glissières. On trouve ce système sur l'Ariel anglaise et sur une nouvelle 350 cmc. française à deux cylindres jumelés : La Sublime.



soit pour le solo, soit pour le tandem. Avec quatre vitesses les performances seront élevées. On s'est rendu compte qu'un petit moteur réclame une gamme de vitesses plus continue et plus complète qu'un gros. Le supplément de prix est plus que justifié par les résultats. Nous avons alors le véhicule automobile le plus économique qu'on puisse concevoir.

Il ne peut y avoir de machines sans bons freins. On a actuellement tendance à loger les freins à l'intérieur même du moyeu et même à utiliser deux freins jumelés. Il est intéressant de disposer d'une surface de freinage aussi grande que possible, non seulement pour l'efficacité, mais pour la progressivité. La question du couplage des freins, n'a pas fait l'objet de beaucoup de recherches. C'est dommage. Nous espérons qu'un jour viendra où, nous aurons des freins



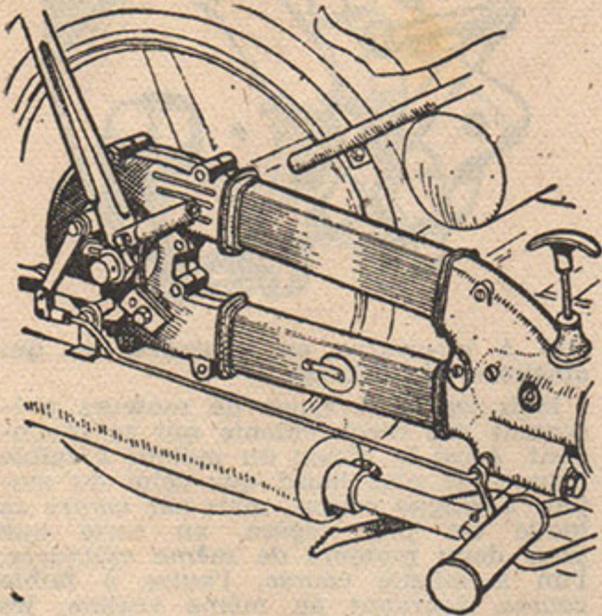
Le filtre à air devrait être considéré comme indispensable. Il réduit l'usure du moteur et le calaminage dans de grandes proportions (B.M.W. Sport).

couplés à commande hydraulique, il sera ainsi possible de commander les freins soit à l'aide d'une pédale bien à portée du pied, soit par un levier à main au guidon.

Les changements de vitesses n'ont guère évolué. Le sélecteur au pied est d'un emploi presque universel, mais pour un novice, il est parfois difficile de trouver le point mort. Aurons-nous un jour des boîtes à commandes électri-

ques? C'est pourtant sur une motocyclette que nous vîmes une des premières boîtes Cotal! En matière d'embrayage un spécialiste utilise le couple moteur pour augmenter la pression des disques. Cela permet d'avoir un embrayage léger, ce qui facilite le passage des vitesses.

Bien qu'il existe des monocylindres de 350 et 500 cc., le triomphe final du polycylindre apparaît certain sur les machines de cette cylindrée. Le flat-twin, théoriquement le deux cylindres le plus parfait, n'a que peu de représentants. Il est disposé transversalement ce qui assure un refroidissement égal et efficace des deux cylindres mais augmente l'encombrement. Les deux



Ce carter de chaîne n'est ni lourd ni disgracieux. C'est peut-être la solution du problème de la protection.

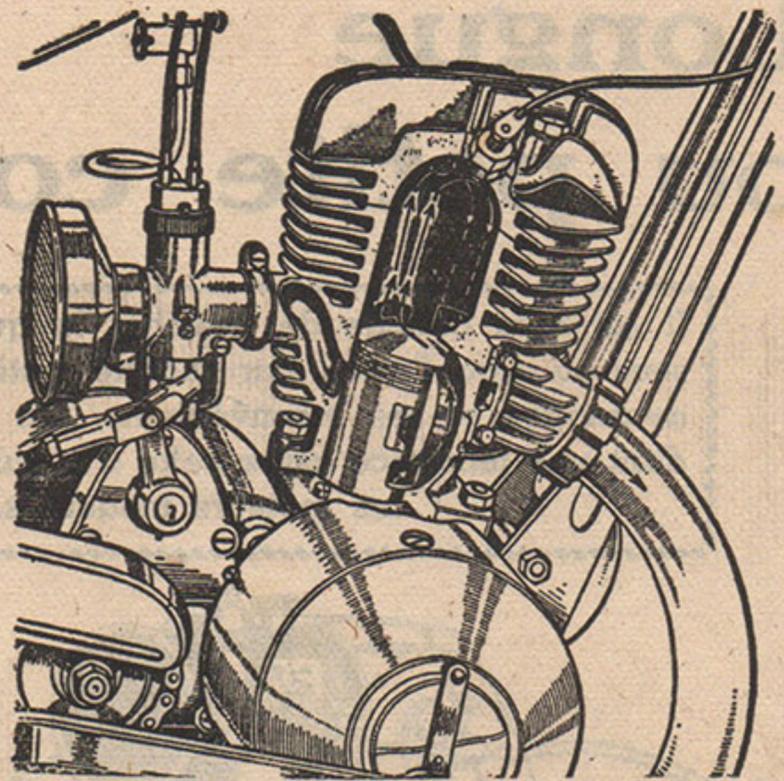
cylindres jumelés font sans cesse de nouveaux adeptes. Non seulement il est en voie de devenir en Angleterre, le moteur classique, mais nous en avons un exemple excellent en France et on annonce qu'une célèbre marque américaine va sortir une machine de ce type. Avec ce moteur, réapparaissent aux têtes de bielles, les roulements lisses. La tête de bielle en alliage léger porte directement sur le maneton. On emploie aussi le métal antifricition au plomb qui donne toute satisfaction sur les gros Diésel. De plus en plus les cylindres

Le deux-temps fait d'incessants progrès. La forme des canaux permet un balayage excellent des gaz brûlés. Le piston plat, moins affecté par la distorsion que le piston défecteur, gagne sans cesse du terrain.

pénètrent plus profondément dans les carters et nous ne serions pas étonnés qu'avant longtemps, carter et cylindre soient d'une seule pièce. Le cylindre serait alors chemisé et seule la culasse émergerait du bloc. Les soupapes en têtes commandées par tringles et culbuteurs dominant.

Certaines techniques nouvelles se développent. Par exemple, le chromage appliqué aux pièces en frottement réduit beaucoup l'usure. On commence à chromer le segment de feu et à l'étamer. On obtient ainsi des surfaces admirablement lisses qui aident à faciliter le rodage et à réduire les frottements. La couche d'étain est infinitésimale et sa disparition n'a aucun inconvénient. En ce qui concerne les segments, on a depuis bien longtemps renoncé à la coupe baïonnette en faveur de la coupe oblique, mais on est généralement d'accord pour admettre que la coupe droite donne de tout aussi bons résultats. L'essentiel est, que les fentes ne soient pas en face l'une de l'autre. L'écartement entre les becs de segments n'a pas non plus l'importance qu'on lui attribue et on a une très bonne compression avec un écartement de 3/4 de millimètre.

L'avance à l'allumage automatique s'est généralisée. Cela est plus intéres-



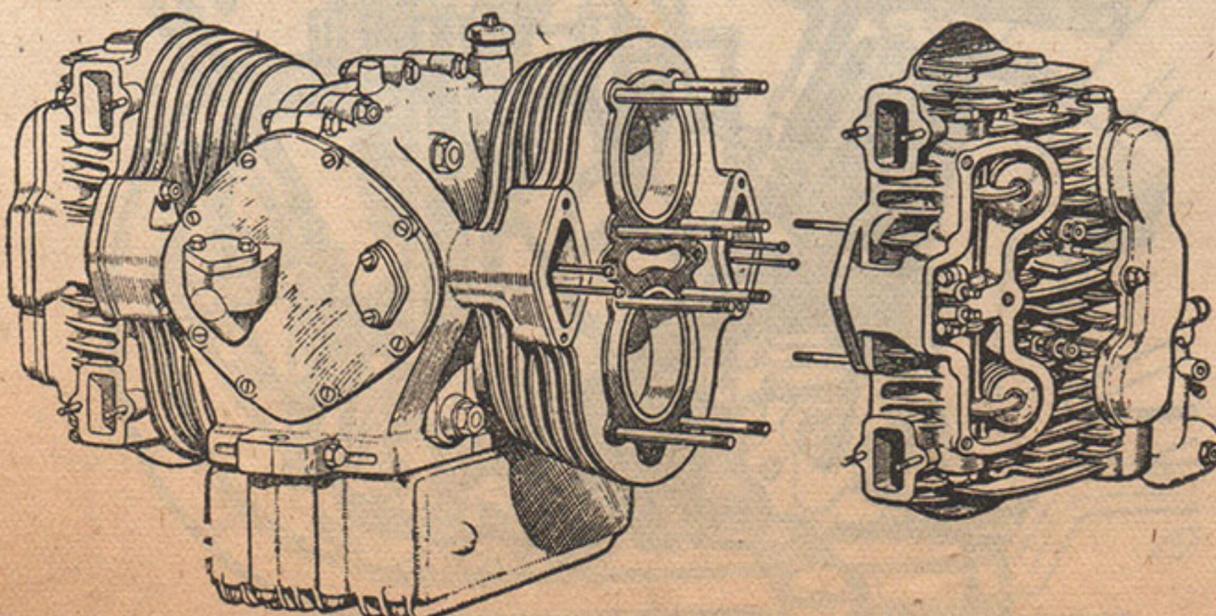
sant avec l'allumage par batterie qu'avec la magnéto et laisse indifférent le motocycliste exercé. Toutefois avec la magnéto, il faut remarquer qu'avec l'avance automatique on modifie le calage de l'arbre de la magnéto par rapport au moteur et qu'ainsi la rupture se produit toujours dans la même position de l'induit, au moment optimum, alors qu'avec l'avance commandée, le déplacement du boîtier modifie le calage des cames par rapport aux ruptures et ainsi change le point de la rupture relativement à la position de l'armature. Dans ce dernier cas la rupture ne se produit au moment le meilleur que pour une seule position du boîtier et l'étincelle perd un peu de sa vigueur quand on déplace le boîtier.

Le deux temps a fait l'objet de recherches multiples et souvent décevantes. Les moteurs sans déflecteurs n'ont pas un avantage aussi net qu'on aurait pu l'espérer. Evidemment les moteurs en U à balayage en équinourant ont un net avantage.

En résumé n'attendons de cette année rien qui soit vraiment nouveau. Il apparaît bien, comme souvent dans le passé, des conceptions originales, c'est par exemple le cas du quatre cylindres Wooler à balancier, mais il n'est encore qu'à la période des essais. Cette absence de nouveautés sensationnelles ne doit pas nous empêcher de reconnaître que la machine 1947, si elle ressemble comme une sœur à celle de 1946, à part quelques brillantes exceptions, a été encore améliorée et répond entièrement à nos besoins, depuis le groupe-moteur jusqu'à la 1.000 cc. si nous avons un vœu à formuler, c'est que la production devienne assez abondante pour mettre à notre disposition toutes les machines dont nous avons besoin et à un prix que nous puissions payer.

FIN

H. P. BORESTROKE.



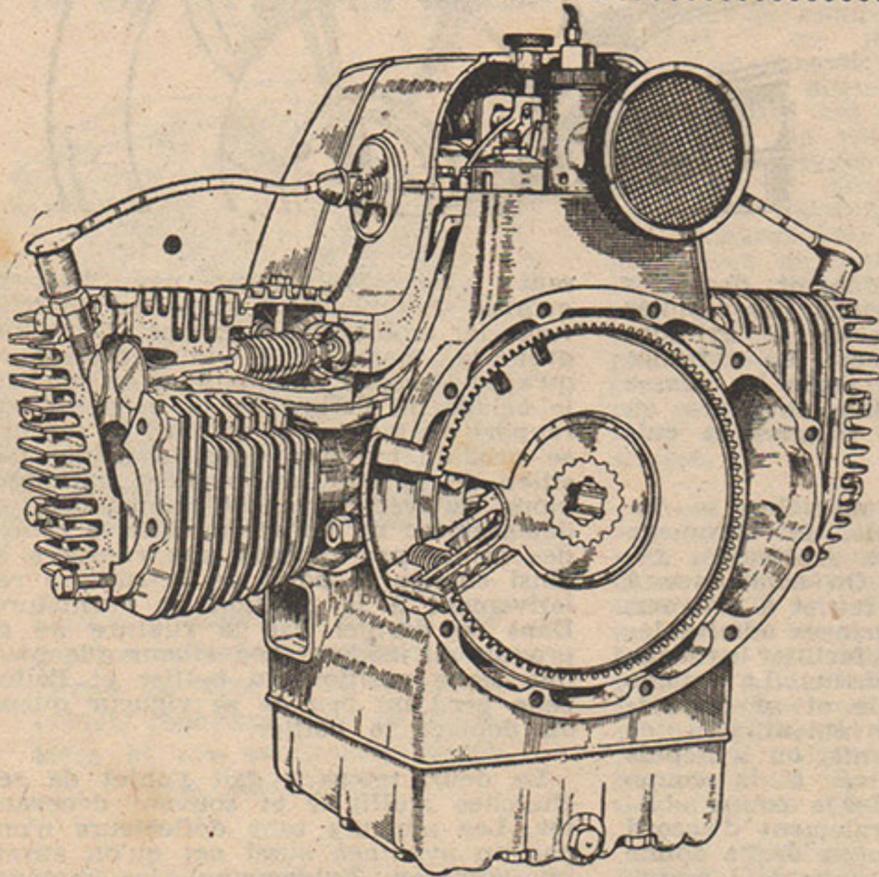
L'avenir est-il au polycylindre? Voici le magnifique moteur flat-four établi en 1939 par Brouh Superior pour une de ses machines réservées à l'élite.

ADRESSEZ-NOUS
DES PHOTOGRAPHIES

Nous invitons nos lecteurs à nous faire parvenir des clichés de paysages ou monuments pris au cours de leurs voyages, pour l'illustration de nos numéros à venir. Merci.

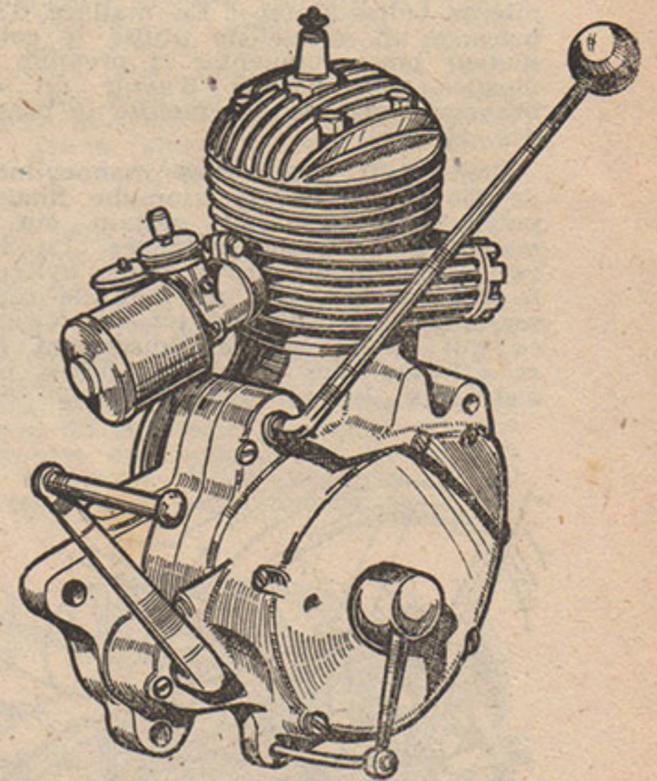
Longue ou petite course ?

Il est bien difficile de trancher la question dans un sens ou dans l'autre, car chaque système possède ses avantages et ses inconvénients. On constate cependant une tendance assez nette à réduire la course sur les moteurs modernes.



Ci-dessus, à droite : Les deux temps de petite cylindrée sont fréquemment des moteurs « carrés » dont l'alésage est égal à la course.

Ci-contre : La plupart des flat-twin ont un alésage plus grand que la course. Question d'encombrement et de vitesses linéaires, tout à la fois.



rité à mi-course est moindre, ce qui améliore l'équilibrage.

Mais les deux types de moteurs présentent des inconvénients qui se répondent. Ainsi le piston du moteur à faible course est plus lourd que celui du moteur à longue course, mais par contre sa bielle est plus légère, en sorte que pour deux moteurs de même cylindrée, l'un à longue course, l'autre à faible course, tournant au même régime, les forces d'inertie doivent être à peu près équivalentes.

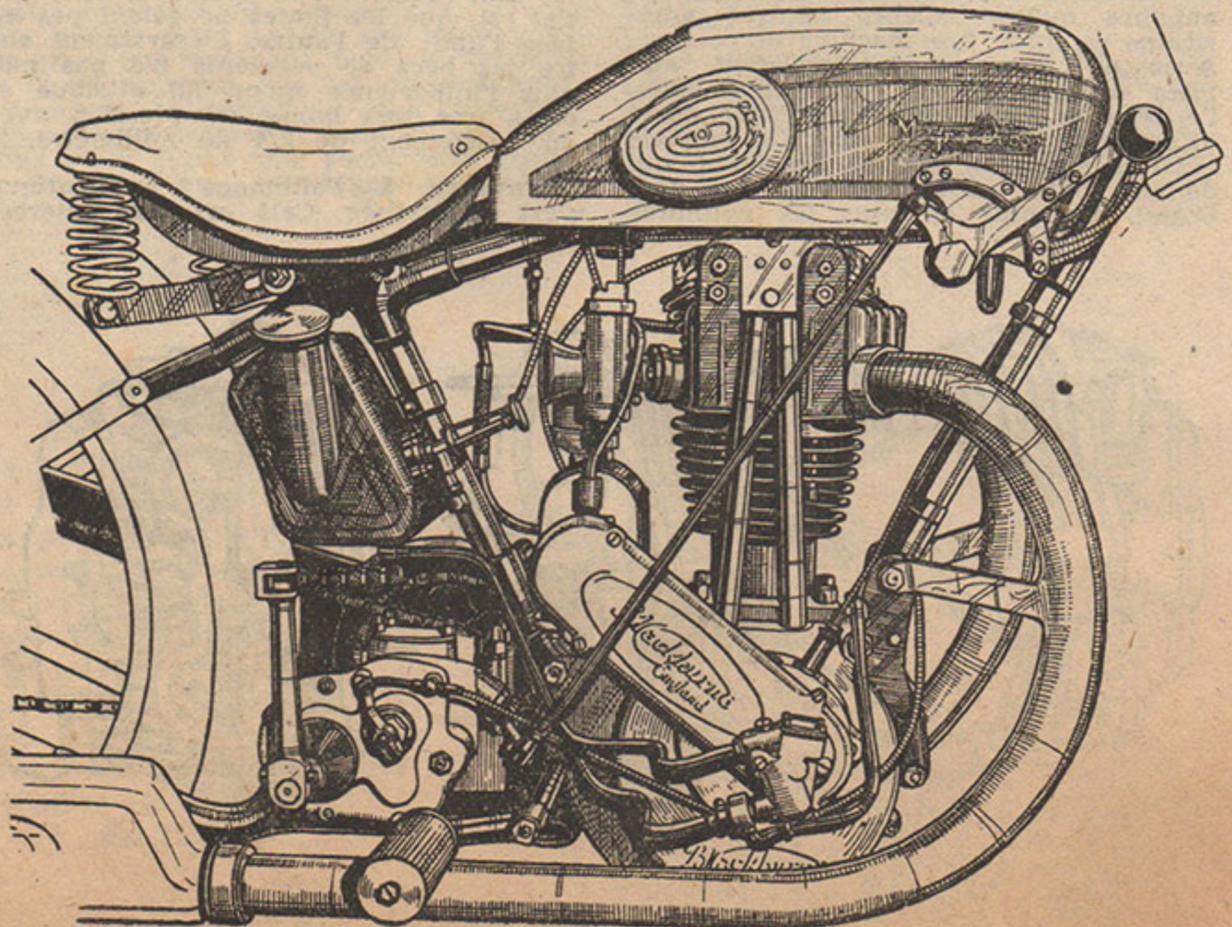
On voit qu'il est bien difficile de trancher cette question et que très souvent elle est résolue non à cause de la valeur intrinsèque de la longueur de la course; mais pour d'autres raisons: par exemple, pour réduire l'encombrement, un flat-twin transversal de grosse cylindrée sera presque fatalement un moteur à course relativement faible.

GERBAUD.

QUE de discussions à ce sujet. Avant la guerre on était en général partisan de courses relativement longues. Mais il semble qu'un revirement s'opère tant dans la construction automobile que dans la construction motocycliste. C'est que la plupart des nouvelles voitures italiennes de sport ont des moteurs à faible course et que parmi les motocyclettes, des machines à flat-twin transversal ou encore des bicylindriques comme la nouvelle Sunbeam ont des moteurs dont la course est inférieure à l'alésage. Il est extrêmement difficile de se prononcer.

L'emploi des rapports volumétriques élevés a été une des raisons principales de l'emploi des longues courses. De plus la périphérie du piston est moindre et on peut penser que les pertes des gaz sont plus réduites. Le fond du piston ayant une moindre surface, absorbe moins de chaleur et, sans atteindre un poids excessif, peut avoir une jupe assez épaisse pour faciliter l'évacuation de la chaleur et assez longue pour bien guider le piston.

Mais on peut invoquer des arguments aussi bons en faveur des courses réduites. Une moindre surface de métal est exposée à la chaleur pendant la course descendante du piston, la vitesse linéaire du piston est plus faible, ce qui facilite l'obtention de régimes élevés; la culasse permet l'emploi de soupapes de plus grand diamètre; la poussée latérale du piston sur le cylindre est moindre. Pour une même longueur de bielle, l'angula-



Le plus représentatif des moteurs à longue course fut le Blackburne « longstroke » que de nombreux constructeurs français montèrent de série.

TRIBUNE LIBRE

Cette rubrique est ouverte à tous nos abonnés et nous y faisons figurer toute communication d'intérêt général. Bien entendu, nous demandons à nos correspondants de rester dans les limites de la correction la plus absolue. Nous refuserons de publier toute lettre ne répondant pas à cette règle. Enfin les textes figurant dans notre « Tribune Libre » sont insérés sous la responsabilité de leurs auteurs.

UN PEU MOINS FORT S. V. P.

Avant-guerre, je garais ma moto dans un garage au prix de 20 fr. par mois.

Je viens d'aller chercher cette moto qui se trouvait en province depuis 1940. Le garagiste me demande actuellement 320 francs par mois pour la garer.

Qu'en pensez-vous ?

Moi je pense qu'il y a de l'abus.

CLERC, à Pantin.

APPEL

Si les jours heureux d'un motocyclisme facile — connu avant 39 — ne sont pas encore parmi nous revenus, déjà, un rayon d'espoir, quelque pâle qu'il soit, se montre à l'horizon. Les motards privilégiés ayant pu conserver leur fidèle monture — récente ou ancienne — ont commencé à reprendre la route et à lire et relire jusque dans ses interlignes notre toujours chère Revue.

Avec joie nous avons retrouvé quelques noms d'autrefois — à côté de nouveaux, espoirs de demain...

Mais que sont devenus les vieux collaborateurs, les correspondants d'avant la grande tourmente ?

Où êtes-vous Pivoïn, Guivar'ch, Mollard, Laborderie et autres familiers de « nos » colonnes, au temps où le contingentement plus ou moins « dirigé » n'obligeait à réduire ni le tirage, ni le format.

Amis collaborateurs, connus et inconnus, dont les controverses ardentes et amicales, après parfois — n'est-ce pas Guivar'ch ? — rendaient plus vivants encore, en les renforçant, les articles de fond des « officiels », ne donnerez-vous pas de vos nouvelles, en attendant que — espérons-le pour bientôt — vous puissiez faire profiter de vos judicieux conseils tous les motards nouveaux, aussi avides d'air pur et d'espace que follement imprudents, chez qui Roja a, hélas, remplacé Géno, Bayard ou F.N., motards de l'Ere 46, placée sous le signe de l'atome...

Nous vous attendons chers vieux amis...

Marc PEPIN.

DONT ACTE

● Je viens de lire dans votre dernier n° l'article consacré aux motophobes, et sous le titre : « Pierre l'Ermite exagère », qu'un certain curé de Noirmoutier décrit dans son « Pour lire les soirs de cafard » la motocyclette comme un engin barbare, disgracieux, pétaradant etc...

J'ai lu cette brochure il y a quelques années déjà et en effet ce brave curé est on ne peut plus virulent contre la moto. Il l'est presque autant contre l'automobile qu'il assimile simplement à un engin de mort conduit par des forcenés et il compare la béate quiétude du villageois, assis au seuil de sa porte à la folie de ces insensés, qui foncent sans but, pour le seul plaisir d'avalier des kilomètres.

C'est écrit en effet, mais l'abbé Loutil (alias Pierre Lermite) est un écrivain et il se fait vieux, c'est peut-être son excuse car il ne dédaigne

sûrement pas de s'asseoir sur de moelleux coussins.

Mais il y a lieu de rectifier ceci : Pierre Lermite n'est pas curé de Noirmoutier. Il est chanoine honoraire à Notre-Dame, donc parisien. Il passe seulement ses vacances à Noirmoutier. Je vous dois cette précision, car dans les 5 communes qui composent l'île de Noirmoutier, dont je suis originaire, je ne connais pas un motophobe, au contraire. Les gens, pour la plupart marins ont fait connaissance à bord de leur bateaux avec le moteur et pour se rendre à ces bateaux, parfois ancrés très loin (5 km. pour le sud de l'île à cause du manque d'abri naturel), ces gens se servent soit de vélomoteurs ou de motos. Ce n'est donc pas parmi ces gens que l'on trouve des détracteurs de notre agréable sport.

De plus, l'île accessible à marée basse pour tous véhicules, doit précisément la faveur que lui témoignent habitants et touristes, aux engins motorisés : motos, autos et cars.

La plume de Pierre Lermite ne traduit pas les sentiments de l'île et puisque vous avez pris la peine d'insérer les griefs de l'abbé Loutil, je vous demanderai en compensation de bien vouloir faire connaître à vos amis lecteurs qu'il n'est pas le porte parole des Noirmoutiers, gens actifs, motophiles autant par goût que par nécessité.

Ch. TRET, Villeneuve-le-Roi.

QUE DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

● A mon avis, les constructeurs motocyclistes devraient tenir compte des conditions suivantes :

Sur 100 motocyclistes, 90 pratiquent la moto pour son côté économique, peu d'entretien, pas de garage, assurance minime, faible consommation.

Leur principale clientèle se recrute dans la catégorie français petit moyen. Je ne suis pas de l'avis de ceux qui souhaitent des motos puissantes, luxueuses et compliquées, qui de ce fait sont d'un prix de revient au-dessus des moyens de bien des bourses, et la seule clientèle qu'elle peut toucher, devant des prix trop élevés, lui préfère la voiture de petite cylindrée qui est, il faut en convenir, peut-être moins sport, mais plus confortable et plus à l'abri des intempéries. Il faut à mon avis pour la moto comme pour l'auto, que nos constructeurs s'orientent vers la construction populaire. Voici ci-dessous les principales caractéristiques que je souhaite voir (pour la grande joie de nos touristes aux modestes moyens) bientôt sur le marché.

1° Cadre tôle emboutie ; 2° suspension AV et AR ; 3° Roues AV et AR à brochets ; 4° Pneus 26x3 1/2 ou 27x4 ; 5° Freins hydrauliques à l'AR ; 6° Moteur 4 temps 350 ou 500 cmc. latérales, 1 cylindre ou deux cylindres côtes à côtes comme le Jap si celui-ci n'est pas d'un prix trop élevé ; 7° Transmission par cardan ou chaîne ; bloc moteur ; 8° Boîte 3 vitesses ; 9° Allumage et éclairage par batterie au Cadmium-Nickel ; 10° Selle au-dessus du réservoir le plus à l'avant possible comme pour les motos M.P., ce qui permettrait de placer le tan-sad plus

à l'avant, celui-ci se trouvant toujours placé en porte-à-faux derrière l'axe de la roue AR, ce qui n'est pas recommandé pour le pneu et pour les risques d'éclatements ; 11° Pour ce qui est des accessoires, l'on doit en laisser la vente aux agents, selon les possibilités de leur clientèle ; 12° Sélecteur au pied, débrayage main, poignée tournante.

Il est bien compris que cette moto doit être conçue pour deux passagers, selle et tan-sad (économie d'un garage). Elle pourrait, à l'heure actuelle, se trouver sur le marché au prix de 40 à 45.000 en 350 et 45 à 50.000 en 500 cmc. et d'une consommation de 4 et 5 litres aux 100 kilomètres.

Voici, monsieur, mon simple avis, puisse-t-il être utile à quelque chose.

G. DASSONVILLE, Amiens.

L'HEURE DU CYCLECAR A SONNE !

Vous vous souvenez, chers lecteurs, de l'époque où, dans notre chère revue, nous pouvions lire : « Quand le cyclecar aura-t-il son heure ? » Et bien cette heure-là a sonné.

Nous traversons une époque dans laquelle par tous les moyens on recherche l'économie (économie de carburant, de pneumatiques, etc...). Alors pourquoi ne pas penser au cyclecar ? Il est vrai que les petites voitures promises depuis de longs mois — et qui n'existent qu'en peu d'exemplaires — se rapprochent des cyclecars. Mais lorsque ces petites voitures seront commercialisées, il est certain qu'elles ne seront pas à la portée de toutes les bourses.

Si nous reprenons les formules de construction de ces petites voitures, si nous les simplifions, si nous les plaçons sous des angles nouveaux (sans pour cela nuire à la solidité et à la longévité de l'ensemble), nous créons un petit véhicule, léger, économique, très robuste et dont les performances seront sensiblement les mêmes qu'un ensemble motosidecar. Prenons un side d'assez grande capacité, dotons-le d'un moteur de moto et nous aurons créé le side-moteur, un véhicule d'un genre nouveau qui allie la simplicité de la moto à l'agrément de la voiturette, ne demandant qu'un outillage très simple et permettant d'établir rapidement de la grande série. Dans sa construction, rien de compliqué : un tube central en acier, un ressort transversal, deux roues indépendantes à l'avant ; à l'arrière une fourche suspendue supportant le moteur et une roue. (3 roues : 2 avant, 1 arrière) : voici pour la partie mécanique. Une carrosserie profilée en tôle légère, et c'est tout.

Construit en grande série, ce véhicule aura un prix de revient sensiblement le même à celui d'une moto. Un fabricant de motos peut facilement en entreprendre la construction sans modifier grandement son outillage et sans avoir à résoudre de difficiles problèmes techniques.

Et la clientèle direz-vous ? Elle existe déjà et attend depuis longtemps une telle réalisation. Elle est composée par le petit commerçant, le voyageur de commerce, l'homme d'affaires, etc..., pour leurs déplacements en ville et sur route (aussi pour de longues distances fréquentes), le propriétaire de la grosse voiture dévoreuse d'essence qui veut la doubler d'un petit véhicule pratique et économique — comme il fit avant-guerre avec la Simca-5. Le Sidemoteur (qu'on ne doit pas confondre avec la voiture miniature dénommée « Motocar ») ayant une bonne tenue de route, étant très simple, très robuste, très maniable, rapide, peu encombrant (comme une moto), très économique tant au point de vue consommation de carburant, qu'entretien et réparation, pouvant être vendu à bas prix, est le véhicule populaire par excellence.

Je serais heureux d'avoir l'avis et la critique des lecteurs.

L. ROBERT.

La Vie des CLUBS



MOTO-CLUB DE PARIS.

— Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Calendrier de janvier : le 5 : Marly-le-Roi, rendez-vous 13 h., Porte Maillot. Le 12 : La Pyramide de Brunoy, rendez-vous Porte Dorée, 13 h. Le 19 : Mal-

noue, rendez-vous Porte de Vincennes, 13 h. Le 26 : Monthéry, rendez-vous Porte d'Orléans, 13 h.

La prochaine réunion aura lieu le mercredi 22 janvier aux Armes de la Ville, 66, rue de Rivoli.

Assemblée générale. — Cette assemblée a eu lieu le 18 décembre. Après un compte rendu moral fort applaudi, il a été procédé aux élections du Comité 1947. Ont été élus à l'unanimité : Président : M. Fernand Rouquette. Vice-Présidents : Dalmas et Lavaud. Secrétaire général : Fresquet. Secrétaire adjoint : Voisin. Trésorier : Lenormand. Trésorier adjoint : Rogué. Président sportif : Dalmas. Président touristique : Lenormand. Directeur sportif : Rovière. Directeur touristique : Lenormand.

Ce Comité a décidé de reprendre dès janvier le classement touristique par points : de nombreux prix récompenseront en fin d'année les membres les plus assidus aux sorties. Réunions les deuxième et quatrième mercredis de janvier « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli. Tous renseignements à la Permanence, 19, rue Charles-V. ARC. 87-51.

■ **MOTO-CLUB D'ALGERIE.** — Composition du Bureau du Moto-Club pour 1947. — Président : M. Dome Nech Georges, industriel, Bellevue, M.-Carrée. Vice-Président : M. Petru Otto, Chemin Guerrouard, Alger. Secrétaire : M. Bertin Paul, Villa Polenriette, Parc d'Hydra Birmendrais. Secrétaire adjoint : M. Michon René, Teinturerie Reig, Bellevue, M.-Carrée. Trésorier : M. Chevalier Yvon, 78, rue Mont-Fleury, Alger. Trésorier adjoint : M. Ciancio Rodolphe, 4, rue Burdeau, Alger. Assesseurs : MM. Lascourt R., 3, rue Monge, Alger. Fabiani Pierre, Birmendrais. De Gongreville Jean, 37, rue David Danger, Redoute. Vigliano Maxime, 7, rue Ducos de la Hitte, Alger. Loquet Gilbert, 12, rue Mozart, Alger. Fau Jean, Commissaire Central, M.-Carrée. Catalayud Jean, Horizons Bleus, Porte Pescade. Andretta, 44, rue David Danger, La Redoute. Masseres Robert, 2, rue du Général Farre, Alger. Achour René, 19, rue Valentin, Alger. Grataudour Marcel, 106, avenue M.-Foch, St-Eugène. Régnier Fernand, Val d'Hydra. Birmendrais. Conseillers Techniques : MM. Longchamp, 18, bd Baudin, Alger. De Barry Erick, 57, rue Duc des Cars, Alger. Commission des Fêtes : MM. Petrus Otto. Ciancio Rodolphe. Lascourt R. Vigliand Maxime. Fabiani Pierre. Bertin Paul. Commission Sportive : MM. Petrus Otto. Fabiani Pierre. De Gongreville Jean. Michon René. Chevalier Yvon. Fau Jean. Catalayud Jean. Loquet Gilbert. Vigliand Maxime. Masseres Fobert.

■ **MOTO-CLUB CLODOALDIEN.** — Notre banquet auquel étaient conviés les membres du M.C.C. ainsi que tous les amis de la motocyclette, a obtenu le plus vif succès.

En effet notre soirée fut en tous points réussie.

Le repas copieux et arrosé de bons vins, servi par la maison Alibert, siège de notre société, fut goûté parmi les amateurs de bonne chère et permit à l'assemblée fort nombreuse, de garder la bonne humeur tout au long du dîner.

La salle d'ailleurs intime, mais très petite, n'aurait pu contenir davantage de convives.



La participante d'un rallye organisé par le M. C. de Bordeaux au cours de la saison 1946 demande son chemin aux passants. ..

Notre Président De Rapiers retraça brièvement l'activité du club durant cette saison, dans un discours fort applaudi. A la fin du repas, il remit aux bénéficiaires, les coupes et les breloques destinés à récompenser leur activité au sein de la société pour 1946.

La piste fut ensuite rendue libre aux vaiseurs au son de l'accordéon et du jazz.

Notre ami Bonin toujours aussi dynamique et pétillant, nous en raconta de bien bonnes pendant les pauses au cours du bal.

Parmi la nombreuse assistance, nous avons remarqué de nombreux coureurs parmi lesquels : Perrin, Lauer, Houel, Charrier, Kiéné, Godéré, Bonin, Lerouge et même quelques coureurs Belges de passage à Paris, dont Masuy un des meilleurs spécialistes du side-car en Belgique.

En résumé très bonne fin d'année tout à l'honneur du M.C.C.

P.S. — Dans un numéro précédent de « Moto-Revue », il a été fait mention de Kiéné dans un classement. Nous nous excusons de cette erreur envers le motoriste de Billancourt, qui n'a pas lieu d'y figurer, n'ayant pris aucun départ de course en 1946.

■ **MOTOR-UNION NAMUROIS (Belgique).** — La Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes vient d'élaborer son calendrier sportif pour la saison 1947. A ce calendrier figure le Grand Prix International (Circuit de Floreffe) organisé par le Moto-Union Namurois, le dimanche 4 mai. Depuis 1925, les différentes épreuves de ce Grand Prix ont été régulièrement suivies par bon nombre de pilotes étrangers. Renouant avec cette tradition, en 1947, nous aurons le plaisir de revoir sur le fameux circuit de Floreffe toutes les vedettes internationales. Sur cette piste d'une longueur de 13 kms 600, la vitesse record réalisée par Guthrie en 1935 a été de 140 kmh. 286. Nous espérons que, vu les importantes améliorations apportées à la piste, des vitesses supérieures pourront être atteintes.

■ **MOTOCYCLE-CLUB DU FINISTÈRE.** — Compte-rendu de la « Rose de Noël motocycliste 1946 ». — La traditionnelle épreuve organisée chaque année, par le Moto-Club du Finistère, et connue sous le nom de « Rose de Noël Motocycliste », s'est déroulée le dimanche 22 décembre, sur l'itinéraire : Brest-Quimper-Brest, soit environ 200 kms. Les circonstances atmosphériques se montrèrent particulièrement défavorables : route verglassée, et vers le milieu de la journée, pluie torrentielle. Néanmoins une vingtaine de concurrents prirent le départ, dont 4 side-cars.

Avec une telle route, les petites cylindres étaient avantagées, et il ne faut pas s'étonner outre mesure, que ce soit une 250 (la seule 250 engagée d'ailleurs, les autres étant des 350 et des 500), qui ait enlevé l'épreuve. Il n'y eut aucun accident à déplorer, et le parcours ne fut émaillé que de deux bûches sans gravité.

Certains concurrents connurent cependant une malchance noire, tel que Le Boulc'h (side-car 1.000) qui tomba en panne de magnéto, 2 kms. avant l'arrivée, parvint à réparer en 10 minutes, avec les moyens du bord, et malgré une dernière côte montée à plus de 110 kms. à l'heure, ne parvint pas à rattraper le temps perdu, et le concurrent Laval, qui montait une bicylindre anglaise dernier modèle, et qui connut des ennuis de bougies, lui occasionnant un retard de près d'une demi-heure, qu'il ne put rattraper complètement en dépit d'une course magnifique par la suite.

Il convient de noter l'excellence du service d'ordre assuré par la gendarmerie, tout au long de la route Brest-Quimper, et la discipline du public à l'arrivée, laquelle s'effectuait de manière originale, en salle fermée au milieu du bal organisée à cette occasion.

Le classement à l'issue de l'arrivée est le suivant :

1. Le Pichon, sur 250 de marque française, écart total des temps : 2' 31"; 2. Apriou, 2' 36"; 3. Guyader, 4' 13"; 4. Falgoux, 5' 3"; 5. Mazé, 5' 7"; 6. Vallée, 5' 12"; 7. Gaillard, 5' 53"; 8. Priser, 6' 25"; 9. Goavec, 9'; 10. Kerlegot, 9' 4"; 11. Le Bolloc, 9' 43"; 12. Mauger, 10' 55"; 13. Bochrus, 12' 27"; 14. Audibert, 13' 34"; 15. Le Boulch, 13' 41"; 16. Laval, 13' 46"; 17. Roudaut, 16' 28".

Les prochaines épreuves organisées par le Moto-Club du Finistère sont les suivantes :

Premier dimanche de mai : Circuit de régularité à moyenne imposée (60 kmh.), dite « Lait de Mai Motocycliste », sur l'itinéraire Brest-Morlaix-Quimper-Brest.

Premier dimanche de juin : Course de Côte de St-Thegonnec.

Marcel GUIVARC'H,
président du M.C. Finistère.



MOTO - CLUB DE BORDEAUX. — Le Comité Directeur du Moto-Club de Bordeaux et du S.-O. nous informe de son changement de siège. Désormais, la permanence sera établie

au premier étage du Café Français, place Pey Berland, à Bordeaux. L'inauguration a eu lieu le 9 janvier 1947.

Le M.C. Bordeaux compte, courant année 47, organiser : Le Circuit du Sud-Ouest ; Le Grand Prix International de la Ville de Bordeaux ; Le Circuit de Vitesse d'Aquitaine à Arcachon ; Deux Rallyes Internationaux de Tourisme à l'occasion de ces deux Courses ; Deux courses de piste au Stade Municipal de Bordeaux, Grass Track ; Deux ou trois réunions sur avec le concours de sa Sportive Municipalité. De nombreuses sorties touristiques, dont l'agrément résidera tant dans les sites visités, que dans les bonnes tables fréquentées, sont sur le programme de la Commission spécialisée.

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces 75 francs

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).

Ecrivez très lisiblement (caractères imprimerie au besoin). Envoyez 8 jours avant la parution.

FONDÉ
EN
1878 BREVETS - MARQUES - MODELES
CABINET FABER
34, R. DE LENINGRAD - PARIS
EUR. 34-34, 43-51

DOCUMENTATION N° 54 *Gratis*

MOTOS A VENDRE

D.S. MALTERRE 5 CV cul. état général, pneus nfs, av. ou sans side. ROHAUT, 20, r. de Nanterre, Rueil.

MONET G 500 Mag culb. 55.000. AUFRERE, 36, r. Sibuet (12°).

PART. v. Primaquatre 11 CV cab. spider, int. cuir, abs. c. nve. à partir 19 h. COUSIN, 52 bis, rue Bidassoa (20°).

VENDS side Terrot VA 750 impec. neuf, feuille des Mines. AGENCE TERROT, à Luçon (Vendée).

B.M.W. 750 R 71 impec. Royal-Enfield 500, 4 vit. Ariel 500 4 vit., side. ROGER, 3, impasse Maubert, Paris (5°).

D.K.W. 350 cmc. dernier modèle 44, 4 vit. E.A. MICHON, 16, av. Prés.-Wilson, Puteaux.

ZUNDAPP 750 cul. m. AR av. side trans. caisse bois, b. ét. BUCHER, 142, av. Ledru-Rollin

Saroléa 500 cul. av. side Précision. BRASSEUR, 75, r. Dareau Paris (XIV°).

NORTON inter. culasse bronze ressorts pincette, très rapide. 65, rue Olivier de Serres, à Paris (XV°).

SIDE Allem. b. ét. CONCIERGE, 16, pas. Pet.-Ecuries (10°)

PART. vend Motobécane 175 cmc. lat. 3 vit. Prix 32.000 fr. Echang. moto Dresch 2 cyl. cardan 5 CV, avec sidecar, contre petite camionnette. M. MULLER, 11, rue Jenner, à Orly (Seine).

VEND Zundapp card. 350 nve, 90.000 VANSTEENBERGHE, 23, rue Espérance, Drancy (S.).

TERROT 500 R.C.P. course 4 paliers, carters magnésium, tr. b. ét. BOVIERE, 6, r. Mazet, Paris-6°. DANTON 69-36.

VENDS moto Monet-Goyon 5 CV, sem. culb. b. état, b. pn. avec side. 60.000. MARCEAU R., Mancy (Marne).

VENDS mot. Talbot 11 CV. Amil. 7 CV. Donnet 7 CV. Roseng. 5 CV. JAP 4 CV. Gnome 5 CV. Moto Soyer 4 CV parfait état. LE ROUX, méc. Keryado (Morbihan).

PART. vd M.-Goy. 1 cv ét. nf. 28.000. DUBUC, 24, r. Joannès, Gagny (S.O.). R. s'abst.

PART. vend moto Gn.-Rhône 250 Junior, ét. nf, bloc mot. FASSIAUX, 8, r. Auber, St-Denis (Seine) soir 6 à 8 ou s. d.

VELOCETTE 350 DUBROCA, 10, r. Prof. Demons, Bordeaux

175 MONET Villiers TT parfait état, très bs pneus. 35.000. DEGOMME, 13, rue Neuve N. D., Versailles. (S.-O.).

VEND cadre, réserv. Zundapp 5.000 frs. NOULET, 150, rue Oliv. de Guise, Hasnon (Nord)

350 culb. Monet 1939 susp. AR, état nf, pn. nf. LUCIEN, 7, r. Eglise, Deuil. Tél. 16-28.

IMPORTANT

Par suite de la difficulté de plus en plus grande d'obtenir du papier, il est probable que nos acheteurs non abonnés éprouveront quelques difficultés, dans les mois qui vont suivre à se procurer leur numéro.

Nous nous en excusons. **ABONNEZ-VOUS IMMEDIATEMENT** pour être bien sûr de recevoir

« MOTO-REVUE »

Si vous craignez de mécontenter votre marchand de journaux, nous vous rappelons que vous avez la faculté de vous abonner par son intermédiaire.

SAROLEA 500 culb. 4 V. sélec. parfait état, cause départ. Px 80.000. MEYER, 12, rue Léouzon-le-Duc, Dijon.

F.N. 500 M 86 culasse bronze, pneus nfs, b. état, 90.000. LEBOULANGER, Lillebonne (SI)

A.V. Velocar moteur carros. capote, pneu excel. ét. Ecrire MOTO-REVUE, N° 8.

Beau Morgan Darm. sup. gris. 3 v. m. AR, car. Sandf. écl. b. pn. vd cse dble emp. GENTIL à Brannay (Yonne).

A vend. cause dép. vélomoteur Peugeot type 54, dernier modèle, absol. neuf, roulé 700 k. Px 35.000. Ecr. Xavier de SA-BOULIN, 14, rue Jean-Goujon, Paris (8°).

1939 BENELLI 500 culb. 1939. Indian 750 cmc. 1939. Harley 1200. ROLAND, 21, r. Alexandre-Charpentier, Paris (17°).

600 ZUNDAPP culb. 2 cyl parfait ét. LABRUNIE, 8, pl. des Fusillés, Dreux (Eure-et-Loir)

A V. auto-mouche mutilée 3 CV Monet-Goyon, 3 pn. 26x3,25 ét. nf. R. SCHAMING, mécan. à Sablé (Sarthe).

MOTEUR Stainles 100 cc. fabr. 1946, garanti neuf, 10.000. Moto Terrot type L 1 l. 1/2 ch. à courroie, pist. nf, débr. carb. néc. rép. bs pneus. Boîte Monnet-Goyon 4 v. pr 250 cc. Vélomoteur Peugeot P51 1 CV 1 vit., bons pneu. moteur révisé. Vente au plus offrant. M. Julien MEYER, à Schirmeck (Bas-Rhin).

D.K.W. 350 4 vit. sélecteur 1943. Puch 350 2 pistons, 4 vitesses. Zundapp 600 culb. 2 cyl. 4 vitesses. Terrot 4 CV. Peugeot 5 CV side. FAURIE, 8, av. de Saint-Ouen, Paris.

VENDS moto 3 CV 2 temps Allem. tr. bon état, d'origine. Ecrire: MAC NAB, 76, rue des Plantes (XIV°).

MOTO Saroléa 500 culb. type 24-U, roulé 20.000 k. 60.000 frs. MARTINEAU Gérard, 43, r. de Marmagne, Bourges.

B.M.W. R 12 p. ét. BOURLON, 108, r. d. l. Reine, Boulogne (S.).

VENDS en pièces dét. Gnome-Rhône D4. R. BERT, mécanicien, Romans (Drôme).

A. V. 5 HP Terrot latér. RL tr. bon état mécanique et pneus. CAFE DES ROUTIERS, 50, av. République, Albert (Somme).

ON DESIRE ACHETER

CH. tandem Derny ou MR même accidenté. TARIS, 86, av. Gambetta, Courbevoie.

EPAVE R.-Gillet 750 cc. m. ss roues. WALLEZ Aug. Avesnes-les-Aubert (Nord).

ACH. 350 b. pn. off. et px MOREL, 83, bd Davout. Roq. 43-90

CH. dynamo all. Bosch pr N. S.U. 250 sup cul. BARRE, 86, av. Rubillard, Le Mans.

MOTO moto-ball. Ecr. M.C. de Nice, 17, r. de la République.

CH. 2 cylindres Indian Scout. VIETTO, 16, r. Condamine, Nice

CHER. moteur 2 cyl. oppos. de 600 à 1000 cc. de préf. avec marche arrière. J. FORSANS, Bonnegarde (Landes).

J'ACHETE sur place toutes motos récentes avec ou sans sidecars, ainsi que Darmont, B.N.C., Rally, Amilcar sport et voiturettes. J'achète également roues, pneus et toutes pièces détachées de motos D. K.W. FAURIE, 8, av. de St-Ouen, Paris (18°). Métro La Fourche. Tél. MAR. 45-07.

CHERCHE side b. ét. pr 350. AMIOT, 18, r. Lécuyer (18°).

PART. ach. G.-Irat, Sandford 4 roues ou sim. b. ét. Cinéma SAVOY, Aix-les-Bains.

SUIS achet. paire roue B.S.A. type Armée 1940 sans pneus. HUC, 72, avenue Aristide-Bland, Montrouge.

JEUNES! apprenez un métier d'avenir. Faites-vous une situation intéressante dans Industrie et Commerce Auto en suivant nos cours par correspondance qui feront de vous techniciens et mécaniciens de 1^{er} ordre. Prépar. brevet automob. militaire (Armée motorisée) COURS TECHNIQUES AUTO, St-Quentin (Aisne). Rens. grat. sur dem.

ECHANGES

ECH. side Zundapp 750 mod. 43, b. ét. c. voituret. D.K.W. 2 t. même inc. GESLIN Roger, 17, r. d. Ruisseaux, Laval (M.). ECH. TERROT lat. 1940 c. tour à fileter chariotier. COLLANGE, 2, place de la Victoire, Clermont-Ferrand.

CEDERAIS une envel. Hutchinson 600x65, roue AR, triporteur Peugeot, ctre chambre avant 500x60. C. DUPLAN, 4, r. Charles-Renouvier, Paris (20°). ROQ. 95-73.

DIVERS

ECHANGE moteur Zundapp 750 complet ctre Zundapp 500 ou 600 sans boîte. Vends Magnétos et delcos pour Indian 1200. Agence TERROT, à Luçon (Vendée).

V. combine cuir noir gde t. nf SALVA, 22, r. Moubret, Rouen

Vd combinaison imperméable, fourrée, taille 1 m. 70. NAULIN, Vermenton (Yonne).

COMBINE Lucas b.ét. F. Cranwix motos, Terrasson (Dord.)

VD 350 N.S.U. nve 70.000 fr. ou éch. ctre 5 CV. Cherche 500 angl. ss papiers en ét. Vds épave 500 DS Malterre, vélo Solex. LAUGIER, 7, r. Félix-Faure, Vincennes.

A. V. bottes cuir tr. b. ét. point. 41, occas. entre midi et 2 h. et soir ap. 8 h. LEMAIRE, 7, av. Baillade, Paris (20°).

MECANICIEN patenté Auto-Moto cher. gérance log. fourni. Caution. outill. pièces détach. MARCHANT, 43, rue Jacob, Paris (6°).

CONTRE LE FROID: Tabliers, cuissards, manchettes, moufles, gants, serre-têtes, etc... REVIL Ets, 82, av. des Ternes. ETO. 15-53. Seuls spécialistes pour tous équipements et accessoires auto, moto, cycle.

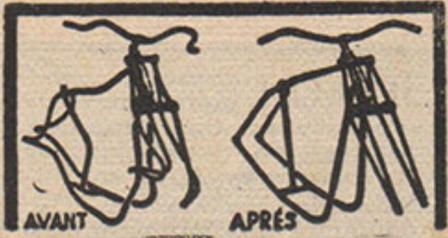
Vd pn. 26x2,25 NSU f. off. BONNAR, 4, Berthelot. Le Bourget

VENTE DE FONDS DE COMMERCE

VENDS fond motos plein centre, outillage complet, stock pièces étrangères, bas prix. Ecrire MOTO-REVUE N° 39.

FAUTE de patente cède affaire lot motos, avec access. pièces détach. pr le prix pas porte. local ball. Ecrire à MOTO-REVUE N° 35.

25 ans disp. apr. midi cherch. occup. ch. spé. moto. LAPOSTOL, 109, av. Gambetta, Maisons-Alfort.



**RENOVATION
DES CADRES
ET RESERVOIRS MOTOS**
Travail rapide et soigné
Raymond BONNOT
174, rue de Romainville
MONTREUIL (Seine)
AVR. 01-47

MOTOS DRESCH D.F.R.
DRESCHMOTOR
Pièces détachées d'origine
7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)
Téléphone : ETAMPES 497

STOCK IMPORTANT
Pièces de rechange et moteurs complets
B.M.W. — N.S.U. — ZUNDAPP — D.K.W., etc...
STATION SERVICE
83, avenue de la Grande-Armée, 83 — PARIS
Tél. : Passy : 46-25 — 46-45 — 46-70 — 46-79

ACHAT ET VENTE
Toutes Motos
Pièces détachées — Mise au point — Spécialiste Terrot et Motobécane
BARRE MOTOS
123, avenue Foch, 123
LE PARC SAINT-MAUR

TOUS SPORTS
VENTE ACHAT ECHANGE
Toutes motos. Toutes marques. Chromage. Emaillage
Cycles route et course
Vente de vélos d'enfants
NOTARI P^{res}
44, rue des Poissonniers, 44
PARIS (18^e) Mon. 58-99

Achat - Vente - Echange
Grand choix de motos
Françaises et Etrangères
Occasions. Pièces détachées
VENTE A CREDIT
PAUL MOTOS
34, rue Lécuyer, ST-OUEN
Pte Clignanc.-Pte Montmart
Cl. 12-51

Maurice BERTHE
Remise en état de tous embiel. Réalésage de tous cyl. Pistons de ttes marques et d'apr. dessin: métal spéc. pr moteurs sports et course.
Spécialiste, 20 ans d'expér.
47, rue Deguinguand, 47
LEVALLOIS. PER 13-05

**ANCIENS NUMEROS DE « MOTO-REVUE »
ANNES 1937 — 1938 — 1939**

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs (et de nos abonnés par priorité) un certain nombre de numéros anciens de collections, sans spécification de date, dans la mesure de nos disponibilités et dans l'ordre de réception des commandes.

Nos lecteurs nouveaux venus à la moto ou au vélomoteur trouveront dans chacun de ces numéros des articles intéressants qui les initieront à une technique et une pratique dont ils bénéficieront largement et immédiatement, réalisant même de ce fait des économies substantielles.

Chaque numéro de collection est vendu 15 francs (port 1 fr. par numéro et 5 francs de recommandation pour l'ensemble de l'envoi). Il suffira de nous indiquer les dates que vous préférez (1^{er} trimestre 1937, 1939, 2^e trimestre ou numéros des mois de mai 1938, juillet, etc...). « Moto-Revue » paraissait toutes les semaines à cette époque bienheureuse et sur 24 pages.

Une réduction de 10 % est faite pour une collection de 52 numéros.

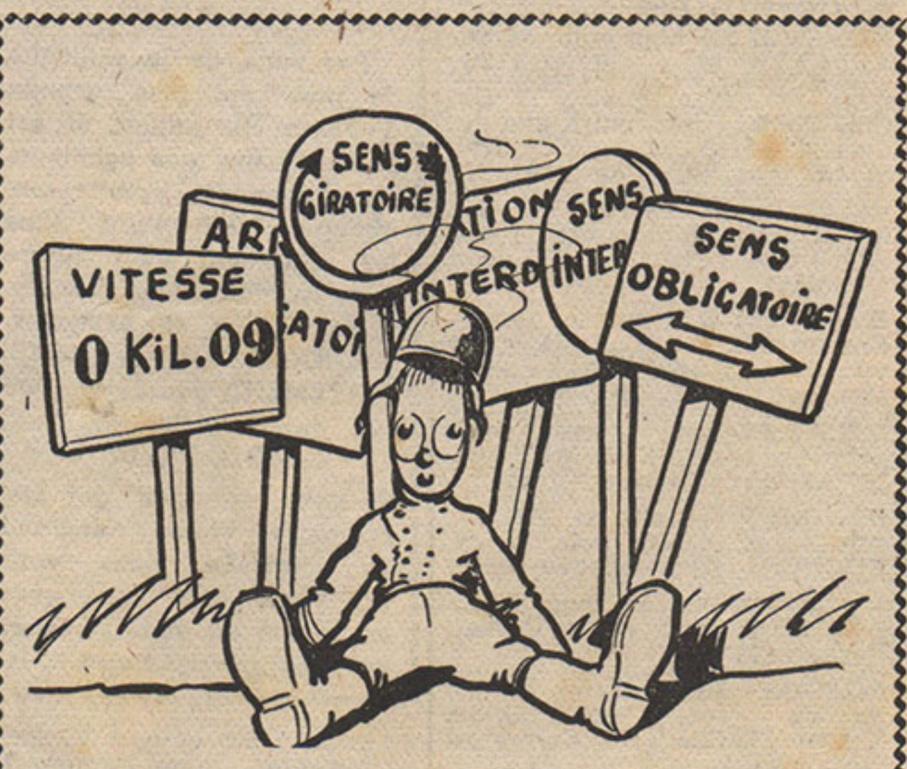
Aucun envoi n'est fait contre remboursement. Prière d'envoyer les fonds par mandat ou versement postal compte MOTO-REVUE 297-37. Et écrivez BIEN LISIBLEMENT.

MOTOS PARIS-NORD CYCLES
AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBECANE
Réparations rapides et garanties — pièces détachées accessoires, réalésages, embellages, émaillage, chromage
Expéditions en Province
Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18^e

B. M. W.
Toutes répar. machines récentes Anglaises - Allemandes
MOTOBECANE
PILZ, 25, rue de Chabrol — PARIS-10^e .. TAI. 59-87

MOTOS — DANTON
ACCESSOIRES - REPARATIONS MOTOS ET VELOMOTEURS
TOUTES MARQUES — ACHAT — VENTE
14, Rue Danton, Levallois — Pér. 19-11

JORI — Téléphone : CHARlebourg 05-12 —
AGENT TERROT — MOTOBECANE
58, boulevard Charles-de-Gaulle — COLOMBES (Seine)
NOMBREUSES PIECES DETACHEES DE TOUTES
MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES



Le CODE de la ROUTE
Dernière Edition officielle

Le prix de vente est de 20 francs l'exemplaire.

Les commandes doivent être accompagnées de leur montant, soit par chèque banque, ou mieux par versement postal, ou virement postal, au compte MOTO-REVUE 297-37 Paris.

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

PIÈCES DETACHÉES
Réfections d'embellages
Réalésages de cylindres
Fourniture de pistons
complets
Travaux exécutés par
spécialistes



Maison
fondée
en
1906

PERTUISOT
23, r. des Acacias, Paris-17^e
Tél. : ETO. 12-46

Moteurs équipés avec **CORDS**
SEGMENTS MULTIPLES
EN ACIER SUÉDOIS

Economie
en Essence et
huile assurée

VOTRE GARAGISTE RÉNOVERA
TOUS MOTEURS AVEC
CORDS
VENDUS EN BOITE D'ORIGINE
CHEZ SON GROSSISTE

CORDS MARQUE DE RENOMMÉE MONDIALE
7, RUE DES ACACIAS, PARIS. 17^e TEL. GAL. 92-19

Avant d'acheter même une
moto neuve, voyez nos oc-
casions. Achat max. motos,
sides, vélom. Rénovation
toutes motos.

LA MOTO RENOVÉE
58, rue Amelot — Paris

MOTOS Achat comptant de toutes
motos, vente
de pièces détach., moteurs,
boîtes, roues, pignons, etc...
Réalesage et réfection embellages
Agence officielle
« **MAGNAT-DEBON** »
Ets **BEAUSOLEIL**
9, rue Saint-Sabin, PARIS

REPARATION
REDRESSAGE



Fabrication de
Fourches et Cadres
H. DERCHE
8, rue Labat, 8, Paris
MON. 56-89

AGENT DIRECT DE MOTOCONFORT
PEUGEOT — TERROT, etc. — CYCLES TROIS AS
VENTE — MISE AU POINT — REPARATIONS

HALL de la MOTO

Société à responsabilité limitée. Capital : 500.000 fr.
Nous délivrons à la remise des bons les bicyclettes
et vélomoteurs

18 et 20, r. Rébeval — Paris-19^e Tél. : BOT. 27-12

Vente. Achat. Réparations
AGENCES :
Terrot, Monet-Goyon
M.R., Motobécane
SPECIALISTES :
N.S.U., D.K.W., Zundapp
R. GRAZZINI
16, r. du Marché-Popincourt
PARIS — Tél. Roq. 17-03

Nous sommes
acheteurs de toutes
pièces détachées
Motos, épaves ou
récentes

●

STOCK DISPONIBLE
Service vente ouvert samedi
et dimanche matin

C. R. U. P. D. A.
21, rue Monge, 21
PUTEAUX
LON. 02-63

REPARATION - MISE AU POINT - VENTE

FRANCE - MOTOS
R. PITTARD

REALESAGES — REFECTION D'EMBIELLAGES
ACCESSOIRES — EMAILAGE

31, Avenue de Neuilly, NEUILLY-sur-SEINE — Pte Maillot

VOUS AUREZ BIENTOT
EN FRANCE LES MOTOS

GUZZI 250 cm³
500 cm³
DERNIERS MODELES
Pour tous Renseignements
13, rue Denis-Poisson, 13
PARIS (17^e) GAL. 46-86

Marc PIAULET
MOTOS
Vente - Achat - Echange
neuf et occasion
Dépannage — Réparation
Moto-Ecole
62, av. de Choisy, Paris-13^e
GOB. 80-70

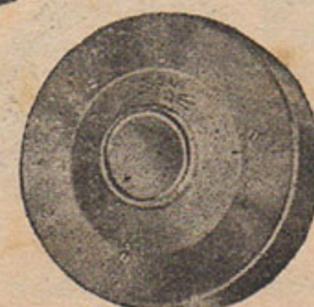
VOLANTS MAGNÉTIQUES



21-23, Rue
Parmentier
PUTEAUX

Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

ALLUMAGE - ECLAIRAGE
pour
Vélomoteurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels



Envoyez-moi
CYLINDRES — PISTONS
VILEBREQUINS

■

Je vous renverrai
le tout prêt au montage

A. MICHON
16, av. du Président-Wilson
PUTEAUX (Seine)

■

REALESAGE
RECTIFICATION
EMBIELLAGE
Spécialité
Chrome en épaisseur

D. K. W.
REPARATIONS
par SPECIALISTES
Emailage — Chromage
ACHAT : motos et toutes
pièces détachées, roues,
moteurs, épaves, etc., de
cette marque

FOURCHE
AUTOS-MOTOS
8, Avenue de St-Ouen, 8
PARIS-18^e MAR. 45-07
Métro : La Fourche

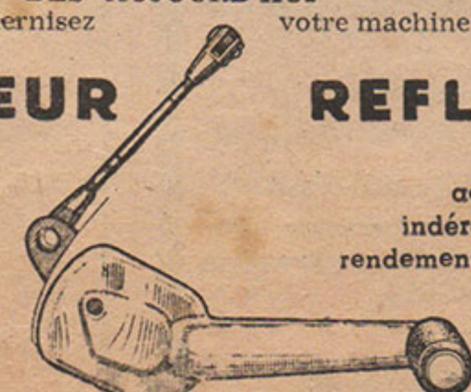
LA MOTO ET LE VELOMOTEUR DE DEMAIN
seront livrés avec changement de vitesses au pied
DES AUJOURD'HUI

Complétez et modernisez
votre machine avec le

SÉLECTEUR REFLEX

sécurité
simplicité
robustesse

agréable
indéréglable
rendement accru



sur vélomoteur TERROT — MONET-GOYON
MOTOBECANE — PEUGEOT, etc...
Fabr. et vente en gros : VAGNER, 5, r. J.-B. Morlot, DIJON

**COMPTOIR DE
PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS**
4, R. CHAPTAL, LEVALLOIS

PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS
RÉALÉSAGES
PIÈCES POUR MOTEURS
CHASSE

Peugeot — Motobécane
Terrot — Zurcher
Accessoires :
Porte - bagages, Tan - sad,
Repose-pieds, Porte-bidon,
etc... Clés à bougie « Inox »
Fournitures exclusives
aux agents

ASSUREZ-VOUS ! « MOTO-REVUE » S'EN CHARGE...

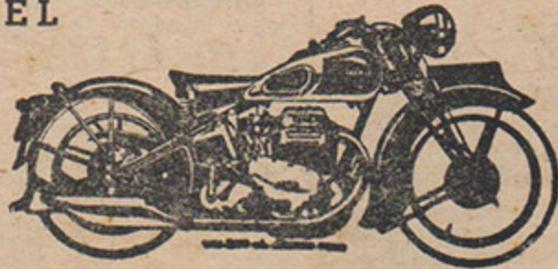
GRANDE EXPOSITION

Lucien PSALTY

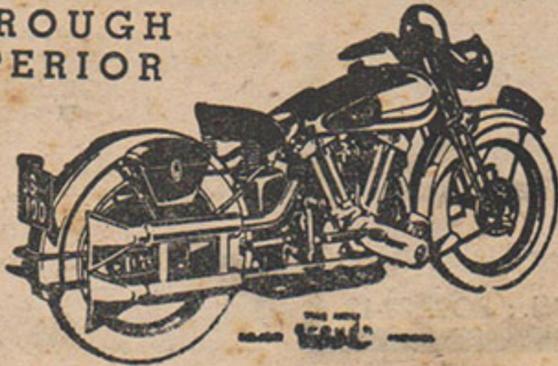
Spécialiste MOTOS ANGLAISES

Agent officiel des plus grandes marques du monde :
NORTON, ARIEL, PANTHER, BROUGH-SUPERIOR, RUDGE
VENTE A CREDIT

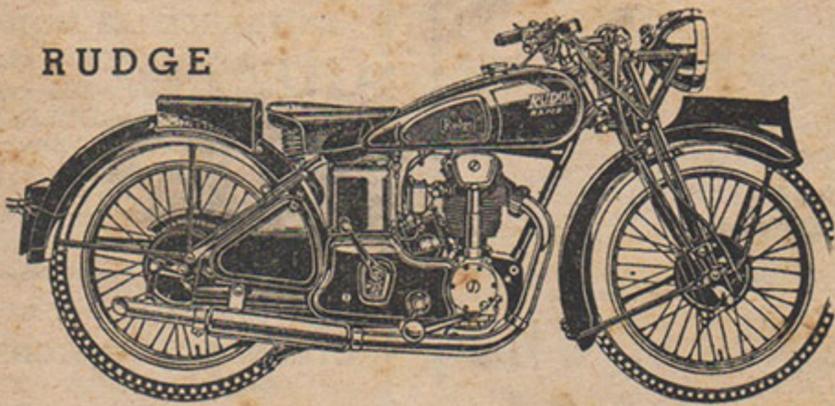
ARIEL



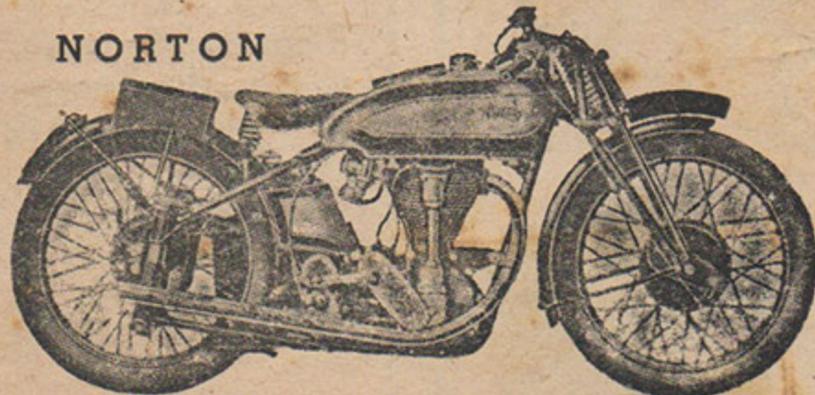
BROUGH
SUPERIOR



RUDGE



NORTON



Nouvelles Machines Neuves d'Angleterre
4 cyl. Ariel 1000 cmc. fourche télesc. 500 Ariel
culbuteurs sport, fourche télesc. 500 Norton
arbre à cames Internationale, fourche télesc.
suspension AR. 500 Norton culbuteurs, fourche
télescopique, suspension AR.

50 motos neuves et occasion

Nous disposons d'un gros stock de pièces détachées
de motos anglaises

LIVRABLES SOUS 3 JOURS APRES COMMANDE

Nous disposons aussi d'accus motos, avertisseurs élec-
triques, pneus et chambres et un grand choix d'accessoires
SIDECARS NEUFS DISPONIBLES

Nouvelle Direction :

Paul LADEVEZE

Spécialiste MOTOS RAPIDES

50, rue Brunel — PARIS (17^e)

ETO. 24-66

BONS DE LA LIBERATION
à intérêt progressif

TROY

467

RUSTINES

La qualité Rustines

DEMEURE

Les **RUSTINES** à bord mince et à lan-
guette de pose assurent la réparation
définitive, rapide et parfaite des
chambres à air moto.
Même qualité qu'autrefois pour un
prix vraiment avantageux.
Mais exigez bien les **RUSTINES**, les
vraies, celles qui portent la **MARQUE**.

Ets RUSTIN 7 bis, r. Castères CLICHY (S)