

34<sup>e</sup> ANNEE. — N° 867. — FEVRIER 1946

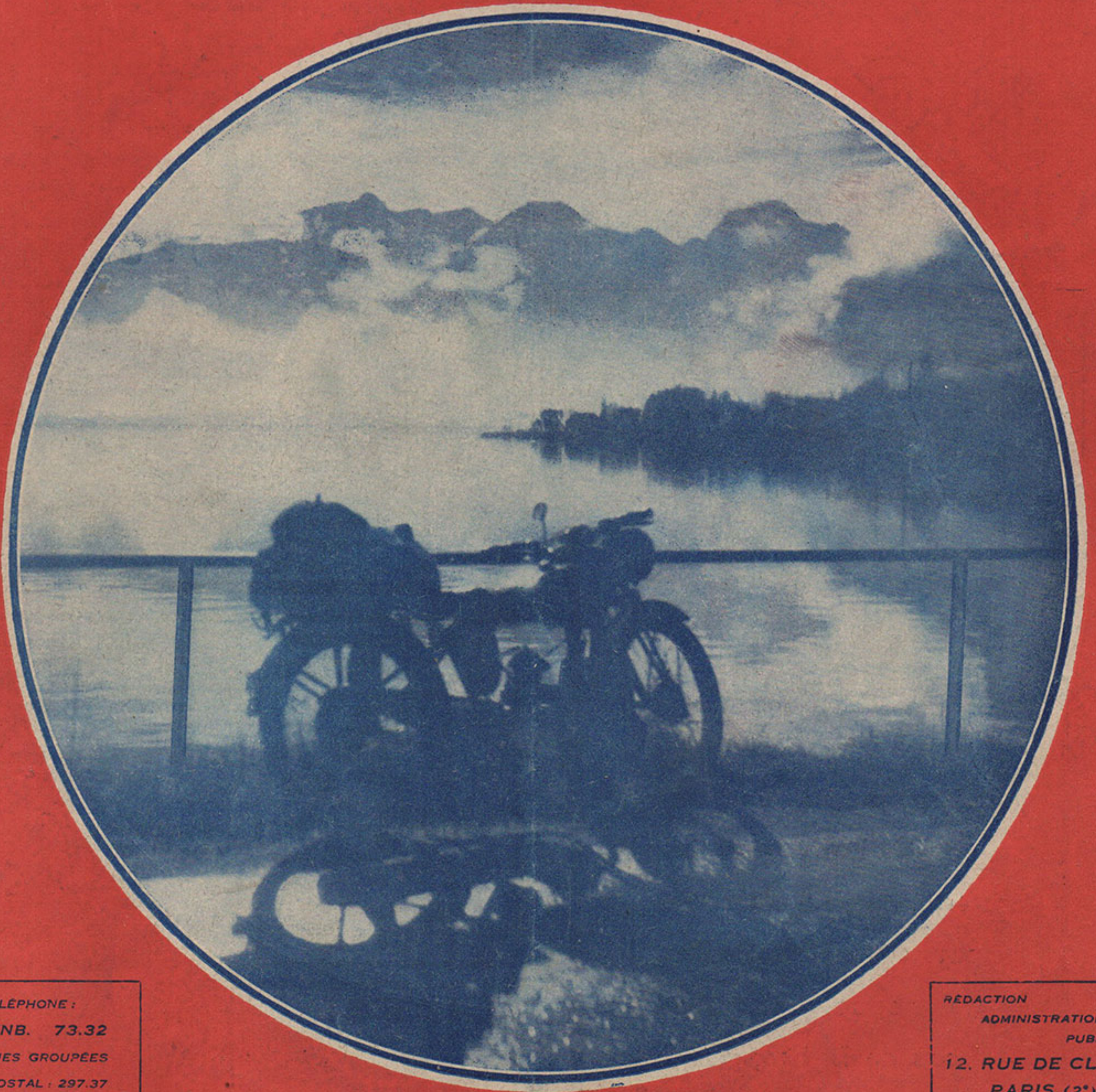
PLUS DE S. P  
POUR  
LES MOTOS

Provisoirement  
MENSUEL

LE NUMERO  
10 frs

VELOMOTEURS  
MOTOS, SIDECARS  
CYCLECARS

# Moto revue



TELEPHONE :  
GUTENB. 73.32  
4 LIGNES GROUPEES  
C./C. POSTAL : 297.37

REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE  
12. RUE DE CLÉRY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Brume hivernale au bord du lac d'Annecy



# marcel perrin

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

1<sup>er</sup> GRANDS PRIX de Nice 1945  
COUPES de PARIS 1945

sur 250 cmc.  
O.K. SUPREME

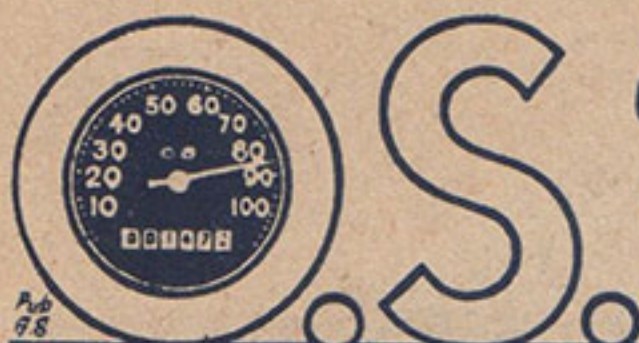
espère vous livrer bientôt la machine de votre choix  
Monet-Goyon — Motobécane — Terrot — O.K. Suprême

## 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



## COMPTEURS

POUR  
AUTOS  
MOTOS  
VÉLOS

ATELIERS SEIGNOL 12, AV. DE MADRID, NEUILLY S/S. (SEINE)  
TÉL. MAILLOT 89-50 à 89-52

## GURTNER

PONTARLIER (Doubs)

Signale à votre attention:  
ses Carburateurs - Pompes à  
huile - Avertisseurs - Robinets d'Essence et Bougies. Tous  
ces accessoires sont de la qualité Gurtner, synonyme de  
bienfaisance et de précision.

## PAS D'INUTILES !

L'argent qui dort est  
inutile. Dans votre in-  
térêt, dans celui du  
pays, faites-le travailler  
en souscrivant des  
Bons de la Libération.

Expédit contre remb. Pièces, accessoires, gants motos,  
pare-figure, tabliers, réparations moteurs, réalésage, em-  
biellage, pistons, segments, etc...

MOTEURS neufs 100 cmc. 1 cv. 2 vit. pour vélomoteurs,  
moteurs auxiliaires pour vélos. — Livrables de suite.

## MOTO-BASTILLE

6, bd Richard-Lenoir,  
Paris, XI<sup>e</sup>. Roq. 29-28.

## AVIS

MOTOCYCLISTES...

Si vous possédez une belle machine Super-Sport ou  
Compétition de marque étrangère pour laquelle il vous  
manque des pièces introuvables actuellement, les

## Établ. L. ROSSIGNOL & C<sup>ie</sup>

17, rue de Châteaudun — NANTERRE — MAL. 10-65 —

exécuteront pour vous ces pièces avec  
la MEME PRECISION  
le MEME FINI  
la MEME QUALITE  
que des pièces d'ORIGINE

Toutes pièces spéciales pour machines de course

## MOTO-PIÈCE

87, RUE ÉDOUARD VAILLANT, LEVALLOIS - PER. 13-86

ÉCHANGES STANDARD DES EMBIELLAGES ET CYLINDRES  
- RÉALÉSAGES -

MOTO-PIÈCE  
EST UN  
FABRICA  
C'EST UNE  
GARANTIE

BIELLES - MANETONS - CAGES A GALETS  
AXES ET CONES DE MOYEUR  
PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUE AR.  
PIGNONS DE BOITES DE VITESSES, etc...

EXIGEZ  
DE VOTRE  
FOURNISSEUR  
LA MARQUE  
MOTO-PIÈCE

- VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS ET RÉPARATEURS -

## MOTO-SPORTS

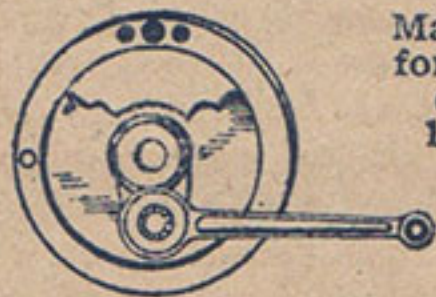
Vente — Achat — Echange

Cross de Piscop

1<sup>er</sup> catégorie 125 cmc. Professionnel  
catégorie 175

Ray. BONIN, 14, rue Collange — LEVALLOIS (Seine)

PIECES DETACHEES  
Réfections d'embellages  
Réalésage de cylindres  
Fourniture de pistons  
complets  
Travaux exécutés par  
spécialistes



Maison  
fondée  
en  
1906

### PERTUISOT

23, r. des Acacias, Paris-17<sup>e</sup>  
Tél.: ETO. 12-46

Motocyclistes, la route est  
libre, la campagne vous  
attend, mais avez-vous  
révisé votre machine?

## BEAUVAIS

spécialiste de la Moto et  
du Sidecar est à votre  
disposition

11, rue Emile-Level, PARIS  
MAR. 57-81

REPARATION  
REDRESSAGE



Fabrication de  
Fourches et Cadres

H. DERCHE  
8, rue Labat, 8, Paris  
MON. 56-89

## LISEZ...

# la revue Aéronautique

Le N° de Février

contre 26 fr.





# Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI  
FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur: Camille LACOME

REDACTION — ADMINISTRATION — PUBLICITE : 12, rue de Cléry (Immeuble Métro Sentier) — PARIS (2<sup>e</sup>)

## ABONNEMENTS

FRANCE :  
12 numéros : 120 fr.  
24 " " 200 fr.

UNION POSTALE :  
12 numéros : 150 fr.  
24 " " 250 fr.  
C.C. Postal 297-37

TELEPHONE  
GUT : 73-32  
(4 lignes groupées)

### ◆ ON REVIENT TOUJOURS A SES PREMIERES AMOURS

Walter Moore est revenu chez Douglas qu'il avait quitté en 1920. Entre temps, il passa chez Norton, puis chez N.S.U.

### ◆ HUILE DE RICIN

Les Italiens s'en servaient pour le graissage de leurs moteurs d'avions. De grosses quantités de cette huile tombèrent entre les mains des troupes anglaises. Mais le corps médical s'aperçut que cette huile était plus nécessaire pour les hommes que pour les machines et l'odeur suave de l'huile de ricin brûlée ne chatouilla pas délicieusement les narines des motocyclistes militaires.

### ◆ LE TROPHEE SENIOR 1946

Il vient d'être découvert à Vienne, mais plutôt cabossé.

### ◆ MOTOS CARROSSEES

Que l'on puisse atteindre avec un carénage des vitesses extraordinairement élevées n'est pas niabile. Avec une quatre cylindres de 493 cmc. à compresseur on a atteint le 280 kmh. et couvert en une heure plus de 205 kms. Mais à quoi bon ? Ces machines sont terriblement dangereuses, surtout en cas de vent latéral et ce n'est pas sans angoisse que devaient s'enfermer dans ces carapaces les candidats aux records. Même à des vitesses plus modestes, une moto carrossée expose à des risques sérieux et nous pourrions en citer des exemples.

### ◆ QUATRIEME SURMULTIPLIEE (OVERDRIVE)

On sait que sur bon nombre de voitures américaines à quatre vitesses, c'est la troisième qui est la prise directe et constitue par conséquent la vitesse normale. La démultiplication est moindre pour la quatrième vitesse. L'avantage est qu'en palier ou en descente, le moteur tourne moins vite pour une vitesse donnée. Le résultat est une fatigue moindre du mécanisme et une consommation réduite. D'après certaines informations, quelques motocyclettes seraient, dans l'avenir, équipées d'un changement de vitesse de ce type.

## consommation et performances

ON nous mesure l'essence au compte-gouttes et il serait vain d'escompter un retour proche à la vente libre. Cela ne sera possible que quand le monde aura retrouvé son équilibre, et cela ne peut qu'être long. Pour nous, la question est encore plus compliquée, puisqu'il faut payer l'essence importée soit en produits, soit en or et que nous n'avons guère ni des uns ni de l'autre. L'essence restera donc longtemps encore précieuse un peu par son prix et beaucoup par sa rareté et l'économiser est non seulement un intérêt privé, mais un devoir national.

Or il est certain que beaucoup d'entre nous attachent beaucoup moins d'importance à la consommation qu'aux performances. Cela s'explique un peu, parce qu'une grosse moto elle-même, normalement conduite, dépense rarement plus de cinq litres aux cents kilomètres. Il y a des petites voitures qui ne consomment guère plus, mais dont les performances sont bien inférieures et elles ne possèdent pas ce caractère sportif qui nous attache tant à la moto. La voiture capable de hautes performances a besoin pour cela de chevaux et ces chevaux sont gourmands d'essence. Ne comparons pas une Vincent H.R.D. ou une Brough Superior à une petite voiture 1.100 cmc. du type normal, mais à une Bugatti, une Delahaye ou une Talbot, dont la consommation atteint une vingtaine de litres.

Faut-il donc négliger entièrement la consommation ? Assurément non, mais il faut l'envisager d'une manière raisonnable. Par exemple, les moteurs de compétition à courbe de puissance pointue refoulent aux régimes moyens des moteurs de machines de tourisme. Il est donc intéressant, au point de vue de la consommation, de sacrifier un peu la vitesse maxima. Et il semble que pour cette raison et pour d'autres, on renonce quelque peu aux performances extraordinaires. Quant à nous, il nous est également possible de réduire notre consommation. Ce n'est pas en appauvrissant le mélange que nous y parviendrons. Avec un mélange trop pauvre, non seulement il nous faut donner plus de gaz, mais encore le moteur chauffera. Le mélange correct est seul capable d'assurer l'économie. Il y a pour chaque machine une allure économique qui est environ des deux tiers de la vitesse maxima. N'oublions pas que les accélérations positives et négatives sont très coûteuses. Il faut donc éviter les accélérations brusques et les coups de frein. Les résistances mécaniques ont également une influence importante (freins qui frottent, roulements et chaînes mal réglées, etc.). En somme, c'est en conduisant bien une moto bien réglée qu'il nous est possible de réduire la consommation de notre machine, et non en appauvrissant le mélange par l'emploi de trop petits gicleurs.

### ◆ DILITE

Il y a une douzaine d'années qu'est apparu ce bronze constitué par du cuivre, de l'étain et du graphite. Ces substances réduites en poudre sont mélangées, puis agglomérées sous pression. Après un traitement thermique la matière est imprégnée d'huile tout comme une éponge. On peut avec la dilite continuer à utiliser les procédés de graissage habituels, mais, même sans apport d'huile, les roulements en dilite peuvent fonctionner longtemps. Ils conviennent tout particulièrement aux coussinets de magnétos et de dynamos.

### ◆ CADRES EN MATIERE PLASTIQUE

On prévoyait avant la guerre un emploi de plus en plus répandu des matières plastiques et particulièrement des matières plastiques armées. De nombreux brevets avaient été pris. Jusqu'à présent il ne semble pas qu'on ait encore atteint les résultats envisagés. Notons d'ailleurs que le cadre en tubes reste de loin le plus répandu et qu'il a victorieusement résisté aux attaques de la tôle emboutie et des poutres matricées. Mais après une guerre, une révolution technique reste toujours possible.

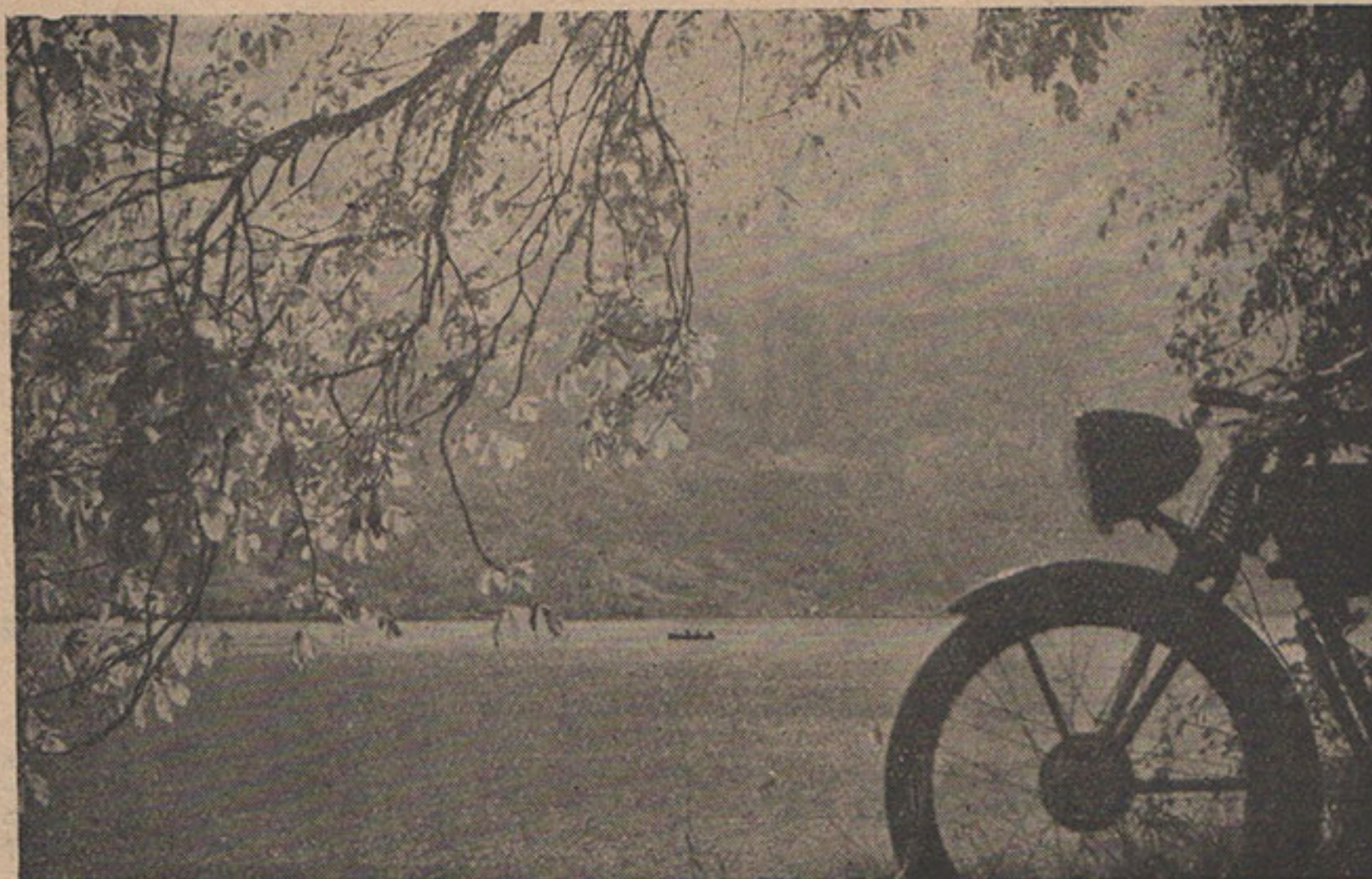
### ◆ CODE DE LA ROUTE

Il est effarant de constater combien de candidats au permis de conduire se font refuser non pour la conduite, mais pour leur ignorance du Code de la Route. Il y a bien de la faute des candidats, mais il y a bien aussi de la faute du Code qui est beaucoup trop touffu et est tout imprégné de cet esprit administratif qui nous fait, dans tous les domaines, trop de mal. Quand se décidera-t-on à croire que la sagesse n'a pas comme symbole le rond de cuir ?

### ◆ QUE DE GALONS !

Beaucoup des personnalités les plus représentatives du motocyclisme anglais ont brillamment participé à la guerre et on compte parmi elles des colonels et des commandants. Mais ils n'ont pas perdu leur ardeur sportive et dès les premières épreuves sportives nous les verrons en selle.





N'est-elle pas puissamment évocatrice des belles promenades d'autrefois et de demain, cette vue des rives du lac d'Annecy prise par M. Jaulmes, à Gaillard, par Annemasse, à qui nous devons également la couverture de ce numéro.

## INFORMATIONS

### ◆ ECHOS D'ITALIE

Le prix « officiel » de la 250 cmc. Guzzi tourisme est de 200.000 liras... sans pneus.

Une Gilera 500 cmc. d'occasion est proposée 160.000 liras.

(Précisons, à titre documentaire, que le coût de la vie est, dans l'ensemble, moins élevé en Italie que chez nous. Le salaire horaire d'un ouvrier est en moyenne de 50 liras).

La firme Bianchi a cessé de s'intéresser à la motocyclette et n'en fabrique plus. Qu'advient-il de sa 500 cmc. 4 cylindres de course présentée en 1939, dans les derniers jours de la paix ?

Les usines Benelli, de Pesaro, ont été entièrement détruites du fait de la guerre.

### ◆ QUELQUES « OCCASIONS »

Par ailleurs, la revue italienne « Motor » nous donne « à titre purement indicatif » un petit aperçu des prix pratiqués outre-monts pour les diverses marques de motocyclettes. Nous y relevons notamment :

Guzzi 500, cadre élastique : à Rome et à Milan, 160.000 liras ; à Palerme, 170.000 liras.

Le même modèle à cadre rigide : 100.000 liras à Rome, 110.000 à Milan, 130.000 à Palerme

Guzzi 250 « Airone » : 140.000 liras à Rome, 150.000 à Milan et à Palerme.

Une 175 cmc. Benelli 1933 vaut de 50.000 à 60.000 liras. Une 98 cmc. Miller, 70.000 liras, une 125 cmc. D.K.W. modèle 1942 de 90.000 à 100.000 liras !

Les tricars, très utilisés en Italie, se vendent de 180.000 à 400.000 liras suivant modèle et cylindrée.

Ce « marché noir », rappelons-le, s'étale ouvertement dans les colonnes de nos confrères italiens.

### ◆ SURPLUS ALLIES

Un département du ministère de l'Economie Nationale est chargé d'acquiescer et de répartir le matériel provenant des armées alliées. Les transactions seront sévèrement réglementées pour éviter l'accaparement et la revente à des prix excessifs des véhicules ainsi récupérés. Il est cependant peu probable que des voitures et motocyclettes puissent être cédées à des particuliers.

Tous renseignements au « Conseil Français des Surplus Alliés », 71, bd Péreire, à Paris.

### ◆ POLICE AMERICAINE

La police américaine de la route mérite d'être étudiée. Elle a généralisé l'emploi d'agents motocyclistes (speed cops) athlétiques, énergiques, montés sur de grosses machines très rapides. Certains détails d'organisation méritent de retenir l'attention. Voyez chez nous, après un accident de la route, le gendarme en dresser le procès-verbal (ainsi appelé parce qu'il est écrit). Que de temps cela prend ! En Amérique, dans l'état de Californie, cela est bien plus simple. Le speed cop a un petit carnet à souches avec une centaine de petites cases contenant chacune un cas déterminé (excès de vitesse, éblouissement, ivresse, virage pris du mauvais côté, manque de visibilité, etc.). De plus est joint un plan schématique de route avec indication des diverses variétés de virages et de croisements. Dans chaque case il y a deux petits compartiments marqués A et B correspondant aux deux conducteurs. Le speed cop n'a plus qu'à faire une croix dans les compartiments appropriés. Il n'a pas à rédiger et surtout pas à écrire, ce qui n'est pas toujours facile quand il fait froid, qu'il pleut et que les mains ont pendant des heures subi les vibrations du guidon.

### ◆ MAUVAISES IMPRESSIONS

Il est curieux de constater combien une mauvaise impression peut persister. On pourrait croire que l'homme est parfois plus rancunier qu'un éléphant. Il y a quelque vingt cinq ans, nous avions une grosse machine étrangère dont une bielle se rompait presque périodiquement avec les conséquences habituelles. Ce défaut était dû à un mauvais dessin et la rupture était amorcée par des angles vifs. Depuis cette marque a non seulement corrigé ce dessin, mais a réalisé des machines de premier ordre, mais nous ne pouvons nous défendre d'un sentiment de méfiance. Que de fois un « loup » initial a ruiné une maison quels qu'aient été les efforts effectués par la suite.

### ◆ MACHINES INDEREGLABLES

Beaucoup d'entre nous sont des fervents de la mécanique, quelquefois avec un peu d'exagération. On démonte, on remonte, on règle, on bricole sans trêve. Ces soins superflus sont souvent plus dangereux pour une machine, surtout quand ils ne sont pas suffisamment éclairés. Quand on a plus d'expérience on n'intervient que si cela est nécessaire et les machines ne s'en portent que mieux. Certains constructeurs de voitures estiment même que l'idéal serait une voiture dont toute la vie utile s'écoulerait sans aucun autre entretien que la vidange périodique du moteur. C'est ainsi que sur quelques moteurs il n'y a aucun dispositif de réglage des soupapes. C'est un point de vue qui peut se défendre. Il est possible, peut-être même probable, que cette conception se répandra de plus en plus dans la construction automobile. En sera-t-il de même pour la construction motocycliste ?

### ■ EDMOND GENTIL

Un des pionniers de l'industrie du cycle et de la moto en France vient de disparaître : M. Edmond Gentil, président fondateur de la Société qui réunit la firme Alcyon, les moteurs Zurcher et diverses filiales. Il assumait les fonctions de vice-président de la Fédération nationale de l'Automobile et du Cycle.



M. Edmond Gentil

A sa famille et à tous ses collaborateurs de chez Alcyon, « Moto-Revue » adresse ses sincères condoléances.



# Plus de S. P. pour les motos

## ◆ ADOUCISSEMENT AUX RESTRICTIONS

Aux termes d'un arrêté du Répartiteur Chef de la Section des Caoutchoucs, la remise d'un pneumatique usagé en contre-partie d'un neuf n'est plus exigible.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, la vente des pièces détachées et accessoires est libre, et ne peut plus donner lieu à la remise de monnaie-matière. Cependant, cette licence ne s'applique pas aux roulements à billes ou à aiguilles !

## ◆ BONNES NOUVELLES... DE SUISSE

Notre confrère : « La Motocyclette », de Berne, annonce la suppression du rationnement des carburants et combustibles liquides, en Suisse, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1944.

Cette mesure est due à l'amélioration des exportations au cours de ces derniers mois.

D'autre part, le Contrôle des Prix helvétique a décidé la baisse du prix des pneumatiques et chambres à air. Cette décision entre en vigueur à compter du 7 février 1945.

## ◆ ET DE CHEZ NOUS ???

Certains journaux (notamment le quotidien « Franc-Tireur »), laissent entrevoir la suppression du régime des bons d'essence dès que l'augmentation de prix du carburant décidée par le conseil des ministres sera mise en application.

Enfin, en dernière heure, nous apprenons que la suppression de tous les S.P. est envisagée pour le 1<sup>er</sup> Avril prochain, ainsi que l'attribution à tous les automobilistes (et sans doute, par corollaire aux motocyclistes) d'un contingent mensuel de 20 litres de carburant.

Pourvu que ce ne soit pas un « poisson d'Avril » anticipé !

## ◆ TROP DE RECOINS ET DE SAILLIES

Nous venons de parcourir des routes boueuses. Si un jet d'eau suffit à nettoyer nos bottes, il est moins facile de remettre notre machine en état. Quel travail de patience ! Quand aurons-nous des garde-boue efficaces et des machines qui ne semblent pas faites pour ramasser la boue ? Cette corvée de nettoyage est bien fastidieuse et dissuade beaucoup d'entre nous de sortir par mauvais temps.

## ◆ SI VOUS CONSOMMEZ TROP

N'accusez pas votre gicleur et n'oubliez pas qu'une aiguille usée et déformée a une influence considérable sur la consommation.

## UN PREMIER RESULTAT

Enfin ! La suppression des S.P. pour les motos, commentée dans notre numéro d'octobre 1945, est maintenant un fait accompli ! Nous donnons ci-dessous le texte de l'arrêté accordant aux « vélomoteurs, motocyclettes équipées ou non en sidecar et triporteurs » la dispense de l'autorisation de circuler. Nos lecteurs ont pu lire dans la presse quotidienne, comme à l'habitude, nombre d'informations incomplètes ou erronées à ce sujet. La publication du texte officiel dissipera tout malentendu sur cette importante question.

Comme nous l'avons précédemment souligné, le problème de l'approvisionnement en carburants, lubrifiants, pneumatiques, reste à l'ordre du jour, et la fabrication des machines en grande série n'est pas pour demain. Accueillons cependant ce premier pas vers des jours meilleurs avec satisfaction, et sachons attendre !

## JOURNAL OFFICIEL DU 6 FEVRIER 1946, n° 1.044

Le Ministre de l'Intérieur et le Ministre de la Production Industrielle, vu l'arrêté interministériel du 11 août 1941 pris pour l'application de la loi du 27 août 1940 réglementant la circulation automobile,

Arrête :

ARTICLE 1<sup>er</sup>. — L'article premier de l'arrêté interministériel du 11 août 1941 est ainsi complété :

« ...sont dispensés de l'autorisation de circuler les cycles à moteur mécanique ».

ARTICLE 2. — Sont compris dans les catégories de cycles à moteur mécanique : les vélomoteurs, les motocyclettes équipées ou non en sidecar ou triporteurs.

ARTICLE 3. — Les conditions d'attribution de carburants à cette catégorie de véhicules sont déterminées par Décision du Répartiteur Chef de la Section des Pétroles et Carburants à l'Office Central de la Répartition des produits industriels.

ARTICLE 4. — Le Directeur Général de la Sécurité Nationale ; le Directeur de l'Office Central de répartition des produits industriels sont chargés, en ce qui les concerne, de l'application du présent arrêté.

Fait à Paris le 30 Janvier 1946.  
Le Ministre de l'Intérieur :  
André LE TROQUER.

## ◆ UN BREVET DUNLOP

Il s'agit d'un amortisseur de transmission. Un anneau de caoutchouc spécial est comprimé entre deux plateaux, l'un entraîneur, l'autre entraîné. Cet anneau travaille à l'arrachement. Pour éviter qu'en cas d'effort excessif l'anneau de caoutchouc soit endommagé, il y a au centre du système des palettes dépendant les unes du plateau d'entraînement, les autres du plateau entraîné. En se rapprochant les palettes sont arrêtées par des blocs de caoutchouc qui forment tampons.

## ◆ UNE PAILLE

Un motocycliste anglais affirmait dans une lettre à un de nos confrères qu'une moto 250 cmc, attelée à un sidecar atteignait couramment le 120 à l'heure. Bien entendu lettres sur lettres affirmèrent que c'était impossible. Finalement notre motocycliste déclara qu'il s'était trompé, que c'était en solo que cette vitesse était atteinte et qu'avec un sidecar, la vitesse n'était que de 80 !

## ASSUREZ-VOUS CONTRE LES ACCIDENTS

Voici quelques exemples de primes applicables à Paris pour une garantie de 500.000 par sinistre contre les accidents corporels et dégâts matériels (toutes taxes comprises).

VELOMOTEUR (sans tan-sad) :  
pour la promenade ou  
les affaires ..... 845 fr.  
avec tan-sad ..... 963 fr.

MOTOS SOLO 3 CV  
(sans tan-sad) :  
promenade ..... 1.749 fr.  
affaires ..... 1.927 fr.  
(avec tan-sad) :  
promenade ..... 2.002 fr.  
affaires ..... 2.208 fr.

MOTO AVEC SIDECAR 4 CV  
promenade ..... 2.952 fr.  
affaires ..... 3.283 fr.  
Pour la province, ces primes  
sont réduites sensiblement selon  
la région que l'on habite.

Nos services répondront d'une façon précise à toute demande de renseignements (joindre enveloppe timbrée et adresse pour réponse).

## AVIS IMPORTANT à nos lecteurs

Nous présentons dans ce numéro : Plusieurs machines anglaises, le programme d'une firme italienne, une machine tchécoslovaque.

Ce n'est certes pas de gaieté de cœur que « Moto-Revue » se voit contrainte d'étaler les signes manifestes d'un vaste mouvement de renaissance qui se généralise à l'étranger, sans vouloir s'étendre à notre pays. Et nous imaginons d'avance la question angoissée de beaucoup de motocyclistes : « Que font nos constructeurs », ou tout au moins, « Quels sont leurs projets ? »

Des nouveautés, il y en a chez nous aussi, non seulement à l'étude, mais encore qui ont franchi le cap des essais et

circulent depuis longtemps déjà. Leurs réalisateurs, auxquels nous avons demandé la documentation utile, se sont montrés très réticents et... ont vivement insisté pour qu'on ne publie quoi que ce soit sur leur production, prétextant que toute publicité irait à l'encontre de leurs intérêts immédiats !

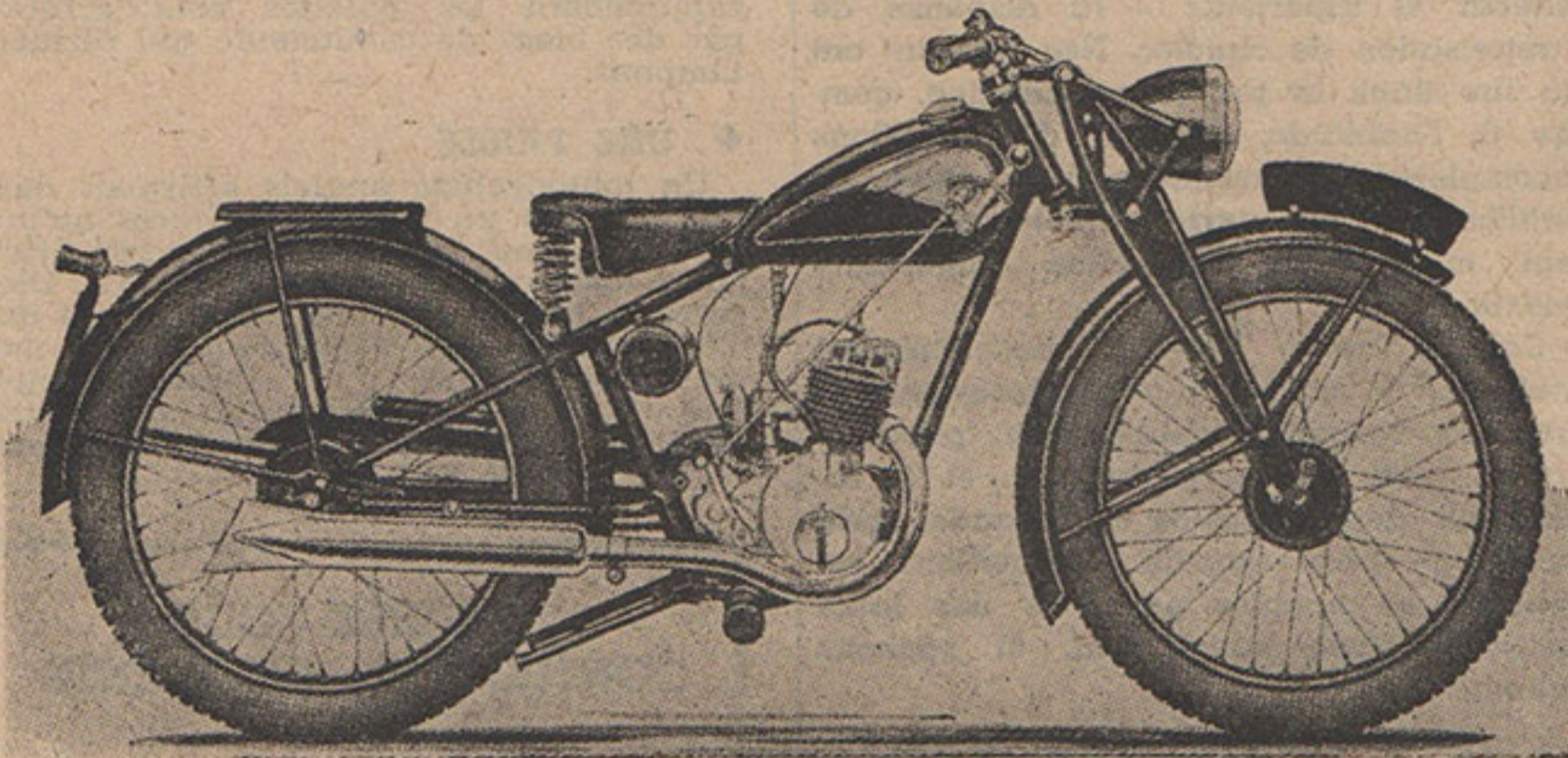
Par contre, les firmes britanniques fournissent à nos confrères d'outre Manche la matière à de nombreux et captivants essais. Une usine italienne nous adresse avec obligeance et promptitude un exposé détaillé sur ses activités d'après-guerre, imitée en cela par sa collègue d'Europe Centrale qui édite un luxueux catalogue... en langue Française.

Sans commentaires.



# NOTRE LETTRE D'ANGLETERRE

## La production Royal-Enfield



Cette 125 cmc. Royal-Enfield a belle apparence. Nous sera-t-il permis toutefois de souligner son allure 99 % germanique, jusque dans les plus petits détails ?

**R**OYAL-ENFIELD sort trois modèles : une deux temps de 125 cmc. et deux modèles culbutés, un de 350 et l'autre de 500 cmc.

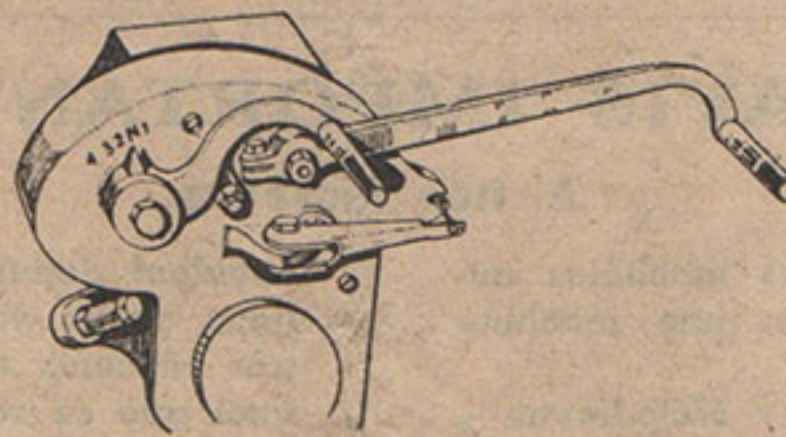
Ce ne sont pas à proprement parler des nouveaux modèles, puisqu'ils sont immédiatement dérivés des machines livrées aux armées anglaises pendant la guerre. La 125 a été largement utilisée par les troupes aéroportées. Le poids, équipement compris, n'est que d'une soixantaine de kilos. Le moteur est un deux temps à piston sans écran. Le changement de vitesses (trois vitesses), fait bloc avec le moteur. Transmission primaire par une courte chaîne sans dispositif de tension. Volant magnétique donnant également l'éclairage. Carburateur Amal à aiguille. Course 55 mm., alésage 53,79 mm. Culasse en aluminium, piston en alliage léger, deux segments. Cadre soudé à l'autogène, fourche à parallélogramme en tôle emboutie, à bandes de caoutchouc. Les moyeux ont des roulements annulaires. Le réservoir qui contient environ 7 litres comporte une cloison. On verse d'un côté l'essence, de l'autre côté l'huile et le mélange s'opère automatiquement.

Les moteurs à culbuteurs comportent un réservoir d'huile à la base du carter, ce qui permet un réchauffage rapide de l'huile après la mise en marche. Moteur très classique. Signalons cependant que la bielle est en alliage léger, que la tête de bielle comporte un coussinet en acier cémenté et qu'entre ce coussinet et le maneton il y a une bague d'alliage aluminium-étain. Donc ni galets ni aiguilles. Le taux de compression est de 5 3/4 à 1 pour le 350 cmc. et de 3 1/2 à 1 pour le 500 cmc. Ces rapports volumétriques conviennent aux carburants actuels en usage en Angleterre.

D'autres pistons seront mis en vente lorsqu'on pourra se procurer des carburants à indice d'octane plus élevé. La fourche télescopique a un débattement de 16 cm. L'axe du moyeu est monté sur deux pattes, en avant de la fourche elle-même. Cela permet d'avoir à la base de chaque bras de la fourche un bouchon de vidange. L'amortisseur hydraulique se trouve à la base des bras de fourche.

Des filtres empêchent la rentrée des poussières quand la fourche, après avoir fléchi, revient à sa position première.

Autre point intéressant, c'est la commande au pied du changement de vitesse. Un dispositif spécial permet de revenir automatiquement au point mort.



Ci-dessus : Le sélecteur Royal-Enfield, perfectionné d'un indicateur de vitesse et d'un petit levier auxiliaire permettant la mise au point mort sans tâtonnement.

quelle que soit la vitesse engagée.

Garde-boue arrière démontable, axe de la roue arrière en deux pièces, ce qui permet le changement de la chambre à air sans démonter la roue. L'omission qui surprend est celle d'une suspension arrière.

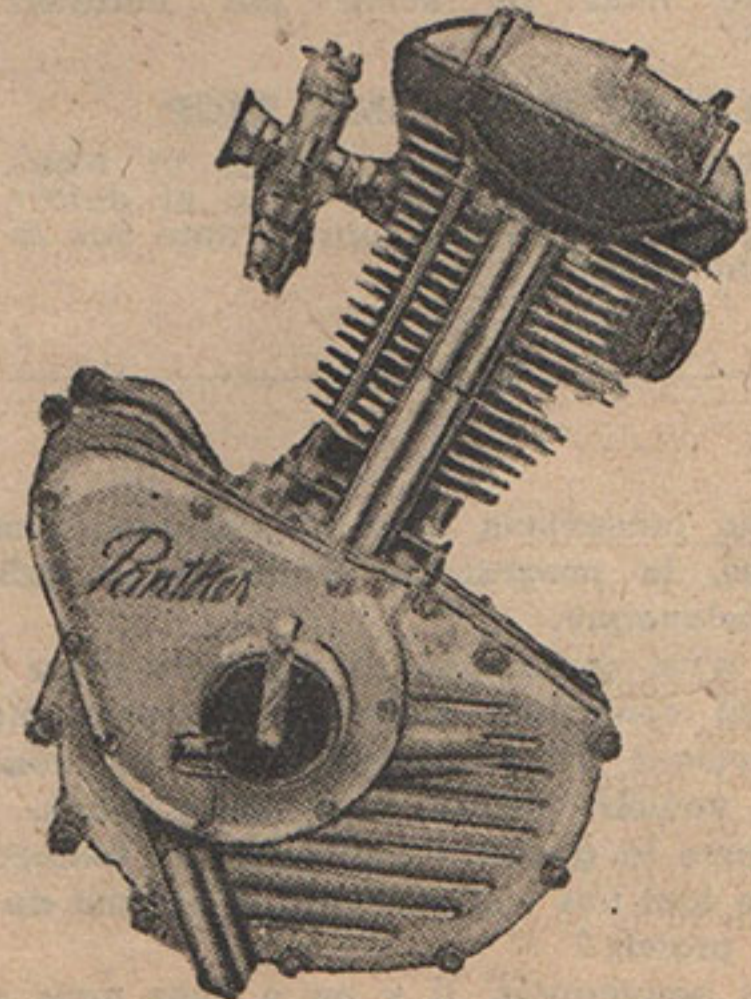
\*\*  
\*

### LA P.M. PANTHER

**L**A « panthère » est, comme on sait, l'animal mototechnique d'un des plus vieux constructeurs anglais, Phelon and More. Mais qui dit vieux ne veut pas dire rétrograde et si les nouveaux modèles ont une régularité de marche et une tenue de route absolument remarquables, ils se distinguent tout à la fois par des performances de premier ordre, une extrême souplesse et une économie de carburant qui touche au prodige (guère plus de 3 litres aux 100 kms pour une 600 cmc. qui fait plus de 130 kmh.).

Ces nouveaux modèles ne se distinguent que par quelques détails de ceux d'avant-guerre. La 600 cmc. reste la plus intéressante, le moteur étant supporté par 4 colonnettes qui remplacent le tube avant du cadre. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, le moteur est très accessible. L'alésage est de 87 mm., la course de 100 mm. La culbuterie est enfermée, ainsi que les soupapes. Cette imposante machine convient très bien au

Le moteur des 250 et 350 P.M. Panther. L'avant du carter moteur forme réservoir d'huile. Pour les cylindres moyennes, la firme a abandonné le principe du moteur cadre...





sidecar. Signalons comme détail intéressant l'avance à l'allumage automatique. Les autres modèles 350 cmc (71 X 88 mm.) et 250 cmc (60 X 80 mm.) ne présentent que des solutions classiques : cadre à berceau, moteur légèrement incliné, réservoir d'huile à la base du carter (comme dans le 600 cmc.), distribution protégée, etc... Tous les modèles ont une fourche à parallélogramme. Les prix sont respectivement de 112 livres, L. 72 10 s. et L. 66, plus la taxe de transaction. Indicateur de vitesse en sus.

## ÉCHOS

Un drame ! Brooklands vient d'être vendu, et il est probable que cet autodrome illustre va disparaître. C'est avec un serrement de cœur que nous apprenons cette nouvelle. Un autodrome comme Brooklands devrait être la propriété de l'Etat ou de l'Union des Constructeurs, car il semble prouvé qu'un autodrome ne peut être rentable. Mais que sont les dépenses par rapport aux services rendus ? Les Anglais ne sont décidément pas plus sages que nous.

### Y AURA-T-IL UN SALON DE LA MOTO ?

Tous s'accordent à reconnaître qu'un Salon de la Moto devrait se tenir le plus tôt possible. Il y a assez de nouveautés et assez d'usines remises en marche pour que cela soit intéressant et réalisable. Une question se pose, celle du local, car l'armée a tout réquisitionné, ne montre aucun empressement à s'en aller et en admettant qu'elle quitte les lieux, de grosses réparations et d'importants aménagements seraient nécessaires.

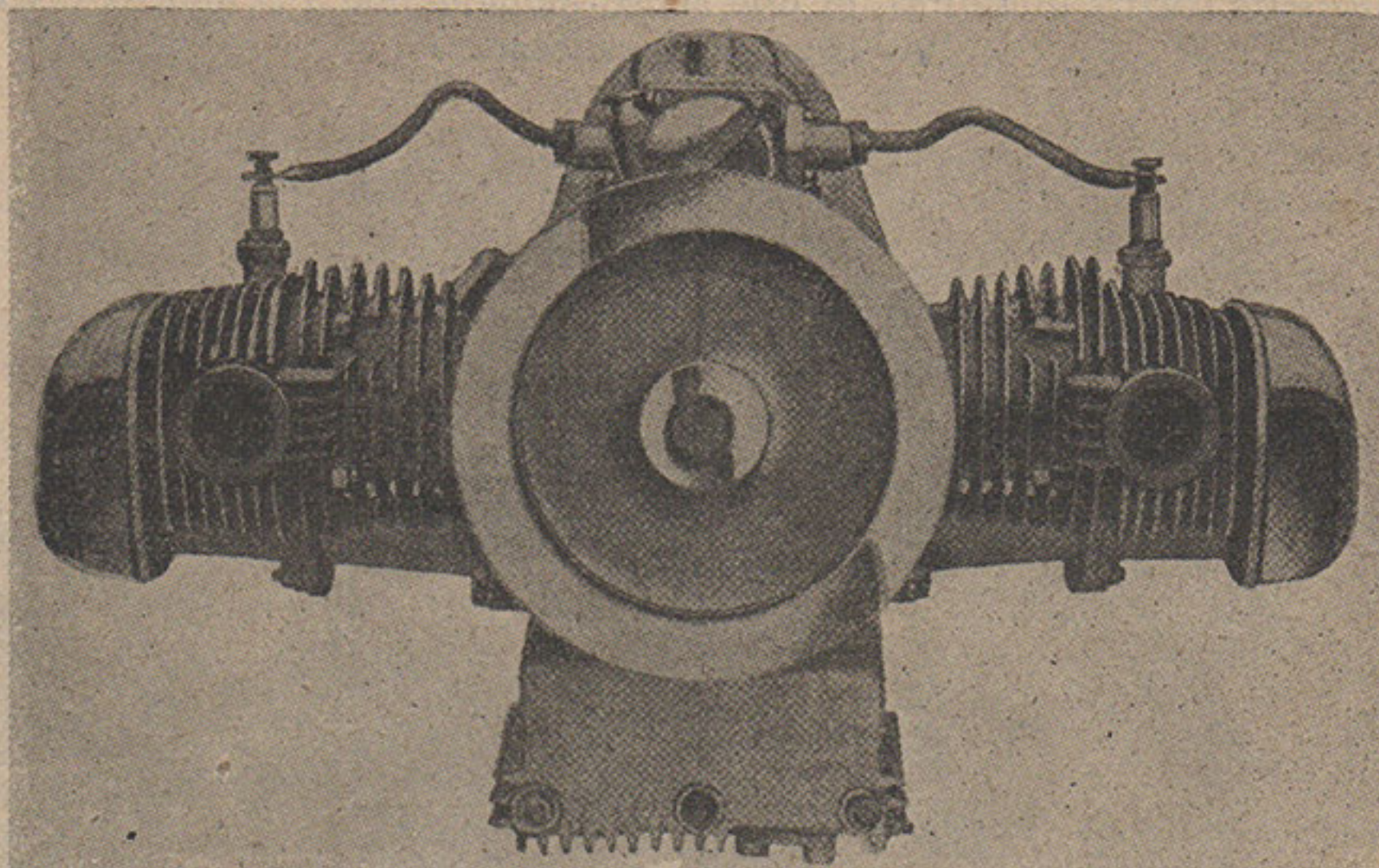
### MINICAR

Comme on le sait, la fameuse petite voiture française Aluminium Français Grégoire doit être construite, sous licence en Angleterre. Mais le moteur sera anglais : un Douglas 600 cmc. à deux cylindres, horizontaux opposés. Comme nous le disions, la célèbre marque de Bristol fournit un effort gigantesque dans divers domaines (groupes portatifs, trucks, motos, aviation légère, autos miniatures, etc.).

...par contre, la 600 cc. conserve ce mode de construction si particulier, dont notre cliché de droite montre le détail. Cylindre et carter moteur font partie intégrante du châssis, puisqu'ils remplacent le tube avant du cadre.

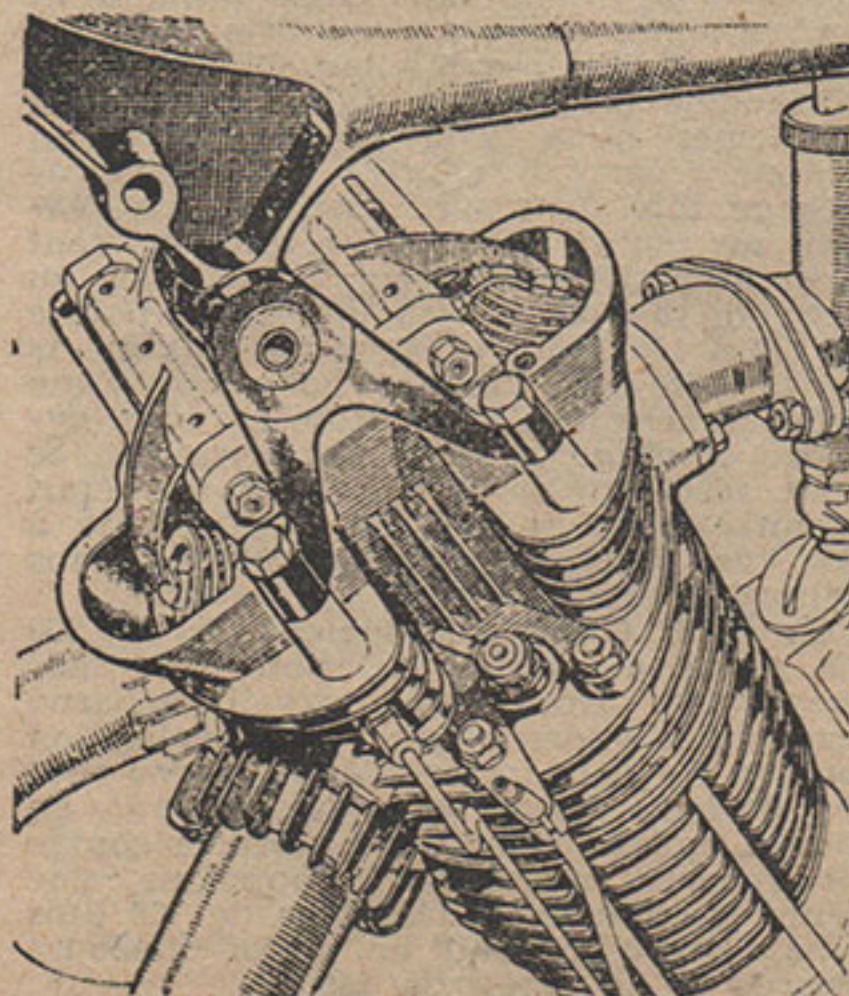
# LE NOUVEAU MOTEUR DOUGLAS

La 348 cmc. Douglas sera équipée d'un moteur à deux cylindres opposés, disposition classique chez ce constructeur. Contrairement aux précédents modèles, ce moteur sera placé transversalement dans le cadre, comme sur les motos françaises et allemandes. Il conserve de nombreux détails caractéristiques : Volant extérieur, transmission finale par chaîne, carter réservoir d'huile à ailettes, etc.



### ANCETRES

Vers le milieu de mars aura lieu une épreuve d'ancêtres, le Pioneer Run, organisée par le Sunbeam Club. Nous pensons que le parcours sera comme avant la guerre, celui de Londres à Brighton. En général, ces ancêtres mêmes des vieux tricycles de Dion se comportent plus qu'honorablement et certains incorporent des solutions que tant de nous réclament à cor et à cri. Par exemple, on y voit des quatre cylindres d'il y a trente ou quarante ans (F.N., Wilkinson, Pierce Arrow), des transmissions acatènes, des suspensions arrière et on regrette que leurs contemporains n'aient pas su en comprendre l'intérêt.



### SPORT

Dieu merci, l'esprit sportif n'est pas mort et si l'organisation de grandes épreuves sportives nationales est actuellement bien difficile, il y a de nombreux trials locaux et on voit même une grande marque mettre sur le marché une machine spéciale. Les courses sur cendrée qui avant la guerre accusaient un certain déclin, reprennent de plus belle.

### MANX G.P.

Le Grand Prix de l'Île de Man se disputera le 3 et le 5 septembre de cette année. Il y aura selon la tradition des séances d'entraînement le matin et peut-être une l'après-midi. Si le nombre des engagements est trop important, la préférence sera donnée aux concurrents d'avant-guerre. Il y a quelques difficultés, en particulier la réfection des installations, l'équipement des concurrents et le prix des trophées.

### WAL HANDLEY

Nous apprenons, de source italienne, la mort du champion britannique Walter Handley. La revue « Motociclismo » ne publiant aucun détail sur les circonstances de ce décès qui met en deuil le motocyclisme britannique, nous publions cette information avec les réserves d'usage.

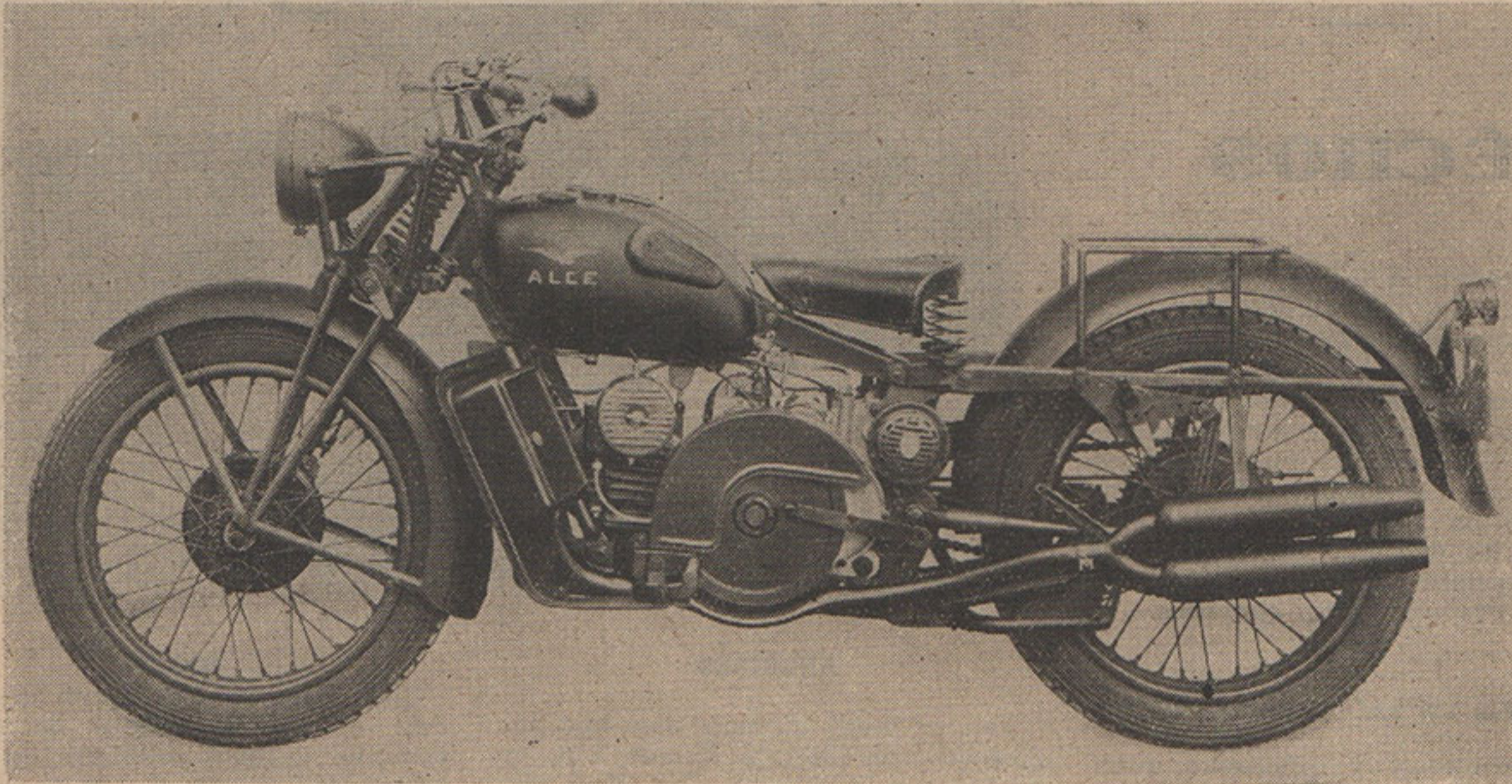
Le nom de Wal Handley est étroitement lié à la période motocycliste de l'entre deux guerres. Collaborateur du célèbre technicien W.D. Marchant, il se produisit sur tous les circuits européens et remporta maintes épreuves internationales, notamment sur Motosacoche, F.N. et Norton.



# EN ITALIE

Guzzi aborde la période d'après-guerre avec un programme particulièrement chargé : machines de compétition, de sport, de tourisme, plusieurs tricars utilitaires, et une sensationnelle 500 3 cylindres pour les courses de vitesse.

La 500 tourisme Guzzi à soupapes opposées (l'admission étant réglée par une soupape latérale). Le cadre élastique est différent de celui employé en course. Le silence a retenu l'attention : le tube d'échappement se divise à son extrémité en deux canalisations aboutissant chacune à un pot cylindrique.



C E n'est pas sans surprise que nous voyons l'industrie motocycliste d'un pays aussi éprouvé par la guerre, comme le fut l'Italie, repartir vers un essor qui paraît s'annoncer, dès maintenant, comme prodigieux. Dans le domaine industriel, comme dans celui du sport, il semblait évident aux plus optimistes que la vieille Angleterre n'allait pas rencontrer avant longtemps de rivalités sérieuses sur ces deux terrains. Les nouvelles que nous recevons d'Italie semblent réfuter de façon magistrale cette opinion à courte vue. Le programme de la vieille firme de Mandello « Moto Guzzi » est un des aspects les plus saisissants de cette véritable renaissance motocycliste.

Bien que peu répandue chez nous, la Guzzi y est connue depuis toujours. Son célèbre cylindre horizontal, sa suspension arrière (l'une des premières qui connut la popularité) suffiraient à justifier l'intérêt que nous n'avons cessé de lui porter ici. A l'originalité de sa technique, Guzzi a su ajouter les succès sportifs les plus marquants, en moissonnant les lauriers sur tous les théâtres européens. Sa retentissante victoire au T.T. Anglais 1935 (cat. 250 et 500) est présente à toutes les mémoires. Deux ans plus tard, une Guzzi triomphait à nouveau dans la même épreuve (catégorie 250 cmc.).

Puisque nous évoquons les succès en course de la firme transalpine, nous ne pensons pas inutile de procéder à une petite rétrospective sur ce chapitre.

C'est en 1924 que la première 500 cmc. Guzzi enleva le Grand Prix d'Europe à Monza. Cette machine comportait un bloc moteur monocylindrique (alésage 88, course 82) à arbre à cames en tête et 4 soupapes, graissage par circulation. Sa puissance, primitivement de 22 CV à

5.500 tours, fut portée, grâce à des modifications internes, aux environs de 32 CV à 6.000 tours.

La 500 monocylindre 4 soupapes défendit les couleurs de la marque jusqu'en 1932, après quoi, elle fut remplacée par le bicylindre en V à 120°, de célèbre et glorieuse mémoire.

La 250 cmc. vit le jour en 1926, et ses créateurs revendiquent pour elle le titre de première machine de compétition munie d'une suspension arrière. Le cadre élastique Guzzi paraît avoir recueilli les suffrages unanimes de tous les coureurs italiens et étrangers qui l'utilisèrent.

Le moteur de cette 250 cmc. est un bel exemple de dessin sans cesse remanié et perfectionné, mais non modifié dans ses caractéristiques essentielles. Qu'il s'agisse du modèle primitif ou du dernier né de la firme, nous trouvons toujours un moteur « carré » (68x68) à arbre à cames en tête. Les perfectionnements réalisés au cours des années qui suivirent sa création firent passer sa puissance au frein de 13 à 23 CV, sa vitesse en pointe de 130 à 165 kmh. Le montage sur galets de la tête de bielle, l'adoption d'une boîte synchronisée 4 vitesses, d'un cylindre et d'une culasse alu, permirent ce beau résultat. Enfin, le poids qui était primitivement de 170 kgs fut ramené à 135 kgs dans les derniers types sans compresseur.

En 1936, Guzzi commença sur la 250 ses essais de suralimentation d'un monocylindre. Après un travail acharné (car nul n'ignore qu'une telle réalisation soulève de délicats problèmes !) des succès décisifs furent enregistrés, tant en course, qu'au cours de tentatives contre les records mondiaux. Rappelons que Tenni parcourut en 1939 plus de 180 kms dans l'heure, battant en outre plusieurs records de la catégorie 350.

Enfin nous apprenons que le record du kilomètre lancé (catégorie 250-350) a été littéralement pulvérisé à plus de 213 kmh., après la déclaration de guerre de 1939. Le moteur des records aurait atteint la puissance au frein de 44 CV avec un mélange-carburant à base d'alcool, soit la bagatelle de 176 CV au litre pour un régime de 7.800 t.-m. Le même engin, gréé pour les circuits de vitesse, atteint 190 kmh. à l'essence-benzol.

Devant ces résultats significatifs, les ingénieurs de la firme, loin de s'endormir sur leurs lauriers, ont étudié un dispositif d'alimentation par injection dont les premiers essais se sont avérés des plus prometteurs. Nous aurons sans aucun doute l'occasion d'en reparler longuement.

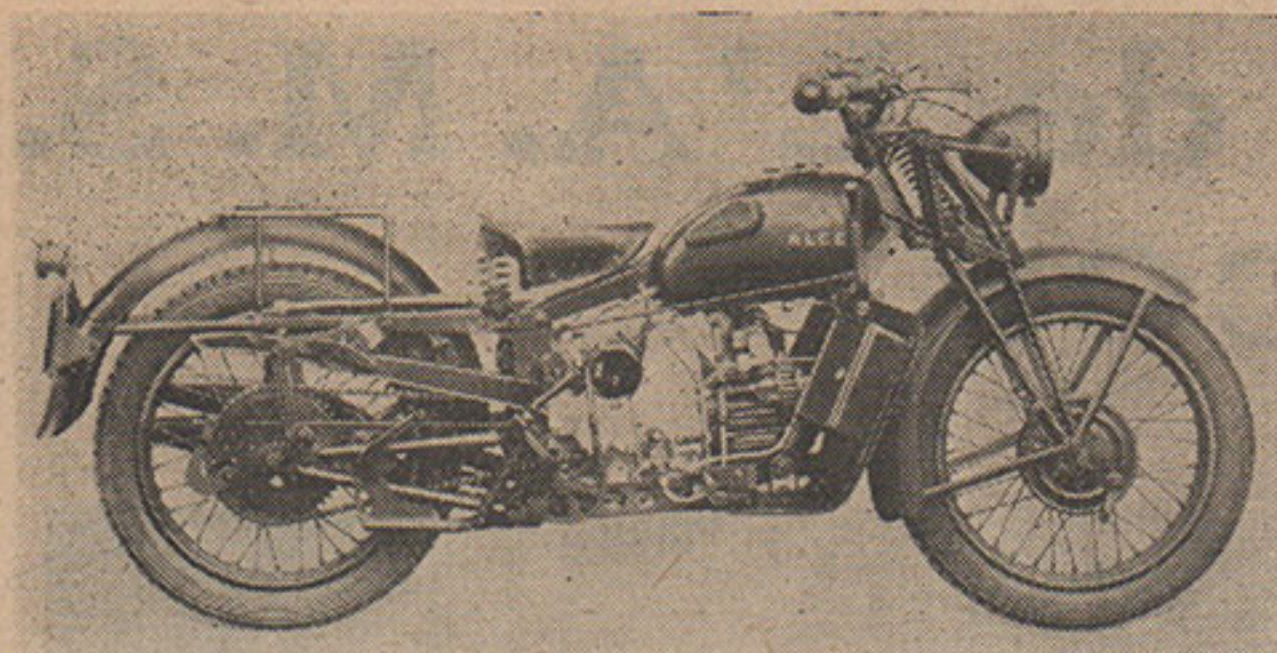
La 500 cmc. bicylindre de course en service depuis 1932 est trop connue pour que nous nous y attardions. Mentionnons toutefois les essais d'une 4 cylindres à compresseur, réalisée en 1930, qui restèrent au stade expérimental.

Contre toute attente, nous n'avons pas vu la 500 cmc. bicylindre munie d'un compresseur et il semble que tout l'effort de la marque pour cette cylindrée doive porter sur un nouveau dessin conçu en 1939 et dont la guerre a retardé la construction : un trois cylindres à compresseur sur lequel nous reviendrons bientôt.

La partie commerciale n'est pas plus négligée chez Guzzi que le service des courses, ce qui est absolument logique.

A l'attention des sportifs, deux types compétition sont proposés : la 500 cmc. « Condor » et la 250 cmc. « Albatros ». Ces machines bénéficient évidemment de l'enseignement des courses. En voici les caractéristiques, et performances annoncées :



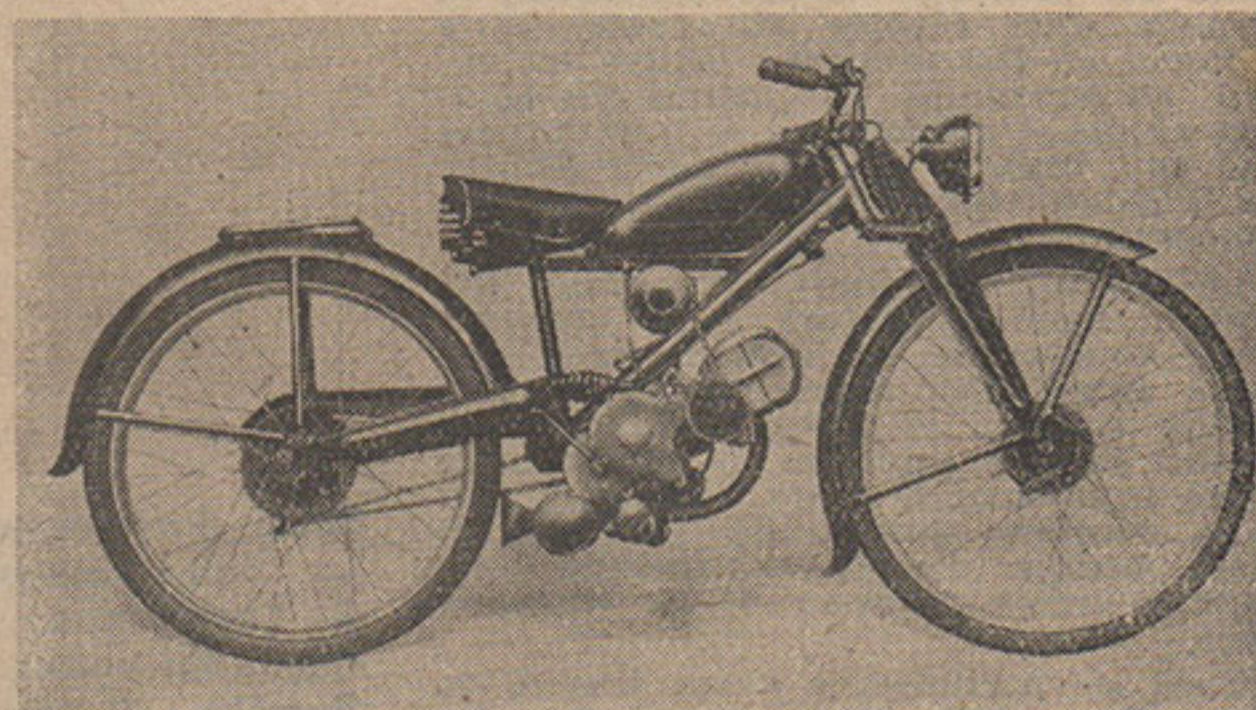


Ci-contre : La même 500 tourisme vue du côté distribution.

Moteur à deux soupapes en tête, commandées par tiges et culbuteurs. Cylindre aluminium, chemisé fonte dure. La 500 cmc. atteindrait plus de 160 kmh. avec un supercarburant du commerce. Son poids serait de 140 kgs seulement, avec éclairage ! Des essais réalisés à l'usine sur un prototype expérimental auraient permis une vitesse de 185 kmh... à l'essence benzol 50 %. La 250 cmc. atteindrait 140 kmh. au supercarburant !

Après la gamme des machines de tourisme (qui ne s'est pas sensiblement modifiée) et celle des tricars, dont de nouveaux modèles sont à l'étude (l'un d'eux assurant une charge utile de 4 tonnes !), passons à la grosse nouveauté : le vélomoteur Guzzi illustré ci-contre.

La bicyclette à moteur, très particulière, avec son cylindre à ailettes longitudinales, et son original cadre élastique.



Le moteur, de 65 cmc. seulement, est un deux temps à piston plat, et alimentation par distributeur rotatif, cylindre alu chemisé, aux larges ailettes, dont la disposition bien particulière frappe l'œil. Carburateur à double manette. Boîte 3 vitesses formant bloc avec le moteur. On remarquera sur le cliché la suspension arrière oscillante et la fourche avant en tôle. La vitesse annoncée est de 50 kmh.

Enfin, pour les cyclistes désireux de motoriser leurs engins, voici le groupe auxiliaire « Colibri ». Sa cylindrée est inférieure à 30 cmc. Egalement du cycle à 2 temps, avec admission réglée par un distributeur rotatif, il développe 3/4 de cheval à 4.500 t.-m.. Il permet de parcourir 75 kms avec un litre de mélange. La transmission s'effectue par friction d'un galet sur le pneu de la roue arrière. La vitesse annoncée est de 35 kmh. en palier évidemment.

C. BORDINO.

## TCHÉCOSLOVAQUIE

La 250 cmc. Jawa présente une netteté d'aspect remarquable. On a peine à croire qu'il s'agit d'une moto réalisée en des temps difficiles.

## LA JAWA 250 cmc.

La firme tchéco-slovaque JAWA inaugure sa production de paix avec une 250 cmc. deux-temps qui fera rêver bien des amateurs épris de mécanique d'art

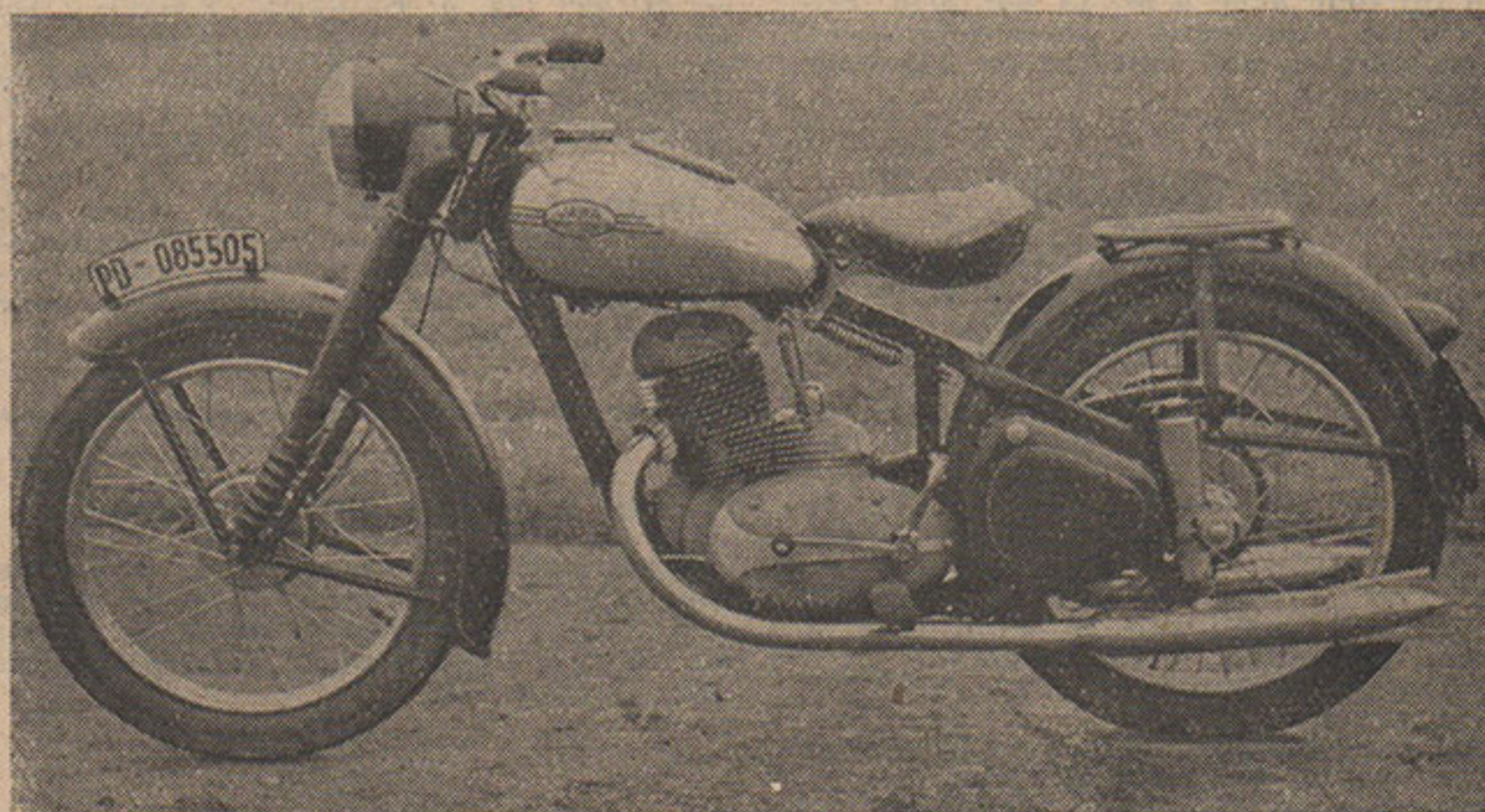
**N**OUS avons relaté brièvement l'exploit du personnel de la firme Tchécoslovaque Jawa, qui réalisa clandestinement sous l'occupation allemande un prototype du plus haut intérêt, aujourd'hui commercialisé, que les visiteurs français purent admirer au stand de la marque, à la dernière Foire de Paris.

Le bloc-moteur est un deux temps de 248 cmc.5 de cylindrée, à piston plat, système Schnuerle, développant 9 CV. à 4.250 t.-m. Allumage par batterie et dynamo. Double échappement.

Le carburateur est placé derrière le cylindre, dans cette partie du carter munie d'ailettes qu'on distingue nettement sur la photo ci-dessus. Donc, pas de suintements d'huile à l'extérieur du carter ou sur les vêtements du conducteur, le graissage s'effectuant par incorporation de 2,5 % d'huile à l'essence. Ce carburateur comporte un filtre à air.

La boîte 4 rapports est complétée d'un indicateur vraiment original : Un petit voyant lumineux sur le réservoir d'essence, blanc lorsque la boîte est au point mort, change de couleur suivant la vitesse à laquelle on se trouve.

Le cadre, combine des éléments en tôle emboutie et en tubes d'acier. La fourche avant télescopique à ressorts spiraux fait bloc avec le phare. La suspension arrière est également du type coulissant et a retenu l'attention parti-



culière des constructeurs.

La selle est suspendue en un seul point sur un pivot. Son ressort est réglable en tension suivant le poids du conducteur. La batterie est enfermée dans un compartiment spécial. Détail qui contribue grandement à la netteté

d'aspect : Tous les câbles Bowden et fils électriques sont dissimulés.

La vitesse annoncée est de 100 kmh. maximum, avec une vitesse de croisière de 80 kmh., pour une consommation de 3 à 4 litres aux 100. Enfin le poids de la machine, tout équipée, est de 108 kgs.

NE CONFONDEZ PAS ADRESSE ET IMPRUDENCE, L'UNE EST TOUJOURS UTILE, L'AUTRE TOUJOURS NEFASTE



# Le Moto-Cross de L'A. M. S. à PISCOP

Si nous avons bonne mémoire, la banlieue Nord n'était pas très favorisée autrefois quant au sport motocycliste. L'affluence qui couronna de succès le cross de l'Amicale Motocycliste de la Seine, disputé le dimanche 17 février dans les bois de Piscop, doit être un encouragement pour les organisateurs. Nombreux furent les motards qui se dérangèrent pour y assister, ainsi que maints habitants du voisinage. Indiscutablement, la formule s'est révélée attrayante, et a répondu au but proposé : mettre en valeur, au maximum, les qualités des hommes et des « mécaniques ». Il y eut pas mal de « casse », et d'inévitables bûches, vu l'audace inexpérimentée de jeunes concurrents.

Le circuit, très court, comprenait depuis la ligne de départ : Une côte sur route goudronnée, un chemin étroit resserré entre deux murs, l'escalade d'un sentier sinueux et abrupt, une descente rapide dans le sable, et de nouveau, la route rejoignant le point de départ. Sur cette dernière portion du parcours, il était possible d'accélérer quelque peu. Sans toutefois dépasser 90-95, pensons-nous.

Tous les participants firent preuve de la meilleure volonté. Beaucoup de néophytes très « gonflés ». D'autres conducteurs, adroits et sûrs, rivalisèrent d'adresse et de virtuosité dans les passages difficiles. Bonne démonstration de la Police d'Etat, qui se taille la part du lion au classement général. Les professionnels ne furent pas très heureux. Seul, Stignani, dont nous avons pu admirer la classe à maintes reprises, mais qu'une déveine acharnée poursuivit longtemps, enleva la catégorie 350 cmc.

Blat, de la Police d'Etat de Seine-et-Oise, réalise le meilleur temps de la journée, avec 48 kmh. 538. Rappelons que chaque concurrent devait parcourir 6 tours, soit 17 kms 500. Les départs se succédaient toutes les 30 secondes. Le même M. Blat a également battu le record du tour avec 4 m. 13 sec. 3/10. Bonin s'est distingué particulièrement, triomphant en 125 cmc. et en 175 cmc. professionnels.

## LES RESULTATS

100 cmc Amateurs : 1. Cambray (A.M.S.), les 5 tours, soit 17 kms 500, en 33' 16" 1/5 (moyenne 31 kmh. 630).

Professionnels : 1. Weistroffer, en 36' 11" 4/5.

125 cmc. Professionnels : 1. Bonin, en 24' 24" 4/5, moyenne 43 kmh. 320. 2. Durant.

Amateurs : 1. Godère (M.C.C.) en 24' 43" 1/5. 2. Thibivilliers (A.M.S.). 3. Lerouge (M.C.C.).

175 cmc. Professionnels : 1. Bonin, en 24' 59" 2/5. (moyenne 39 kmh. 024). 2. Morin. 3. Perard. 4. Hordelalay.

Amateurs : 1. Poitte (A.M.S.) en 26' 57". 2. Delaporte.

250 cmc. Professionnels : 1. Houel, en 25' 14" 3/5. 2. Lebreton. 3. Pragout.

Amateurs : 1. Varrechia, en 23' 53" 1/5 (moyenne 43 kmh. 933). 2. Claudon.

350 cmc. Professionnels : 1. Stignani, en 23' 7" 2/5 (moyenne 45 kmh. 933). 2. Houel. 3. Mazoyer.

Amateurs : 1. Claudon, en 23' 50" 3/5. 2. Prieur.

500 cmc. Professionnels : 1. Rambeau, en 23' 59" 4/5. 2. Leclerc. 3. Morin.

Amateurs : 1. Frat (A.M.S.), en 25' 21" 2/5. 2. Yaque (A.M.S.). 3. Nitol (A.M.S.).

Bonin (Professionnel), un jeune motoriste de Levallois, se distingue en petites cylindrées. Il réalise un beau « doublé », enlevant les catégories 125 cmc. et 175 cmc. avec la même machine.



## MATCH A.S.P.P. CONTRE POLICE D'ETAT

(Course d'équipe à 4 contre 4)

1. Blat (Police d'Etat), les 5 tours en 21' 37" 1/5. 2. Deshaies (A.S.P.P.), 22' 44" 3/5. 3. Daugé (Police d'Etat). 4. Petit (Police d'Etat). 5. Traulet (Police d'Etat). 6. Perrenneff (A. S. P. P.). 7. Questier (A.S.P.P.). 8. Margerie (A.S. F.P.).

Deshaies fut victime au début du match d'une rupture de câble d'embrayage qui devait le gêner considérablement. Sa place de second reste donc des plus élogieuses.

## EN FLANANT SUR LE CIRCUIT

Enregistré au passage : Une réflexion rose que nous donnons pour ce qu'elle vaut : « Ce n'est pas la peine de courir en 175 avec une 200 pour se faire tortiller (sic) par une 125 ».

Le temps s'assombrit à plusieurs reprises, et l'on put craindre un moment une averse intempestive. Il n'en fut rien et chacun s'en retourna content de sa journée. Dans l'ensemble, un bon début de saison motocycliste, qui laisse bien augurer de l'avenir de notre sport, surtout si la vente du carburant devient libre à brève échéance !

Une critique (pas méchante) à l'égard de l'organisation : les indications du programme (vendu vingt francs !) ne concordent pas toujours avec les numéros de course des concurrents, ce qui permettait difficilement de suivre le déroulement des épreuves.

★

Nous n'avons remarqué aucune machine spécialement équipée pour le moto-cross. Deux d'entre elles (sauf omission) avaient des « track-gripp » à l'arrière. Il est vrai que le terrain était aussi sec le jour de la course, qu'il était gras au cours de l'entraînement.

★

Sur la place, parmi les machines des spectateurs, quelques supersports « Up to date » voisinent avec les pétoires préhistoriques. La rutilante Norton d'un sergent américain, déjà remarquée au Bois de Boulogne, avec ses garde-boue chromés enveloppants jusqu'aux moyeux. Des garde-boue identiques sur l'Indian-Chief dernier modèle (à suspension AR, s'il vous plaît !) qui porte à l'arrière l'inscription : à vendre.

★

Le matériel récupéré de la défunte « armée d'occupation » a fourni à beaucoup de concurrents des modèles « compétition » (hum !) inédits. L'échappement rageur des 125 cmc. D.K.W. ou Ardie s'entendait à bonne distance. La population calme et paisible de la petite localité s'en souviendra longtemps.



## CIRCUIT DE VITESSE DE L'AUTOROUTE

C'est avec certitude que nous pouvons annoncer aux amateurs de vitesse pure, que le 2 juin prochain le Moto-Club Clodoaldien, en étroite collaboration avec M. Mauve, de l'A.M.C.F., organisera à l'occasion de l'inauguration de l'autoroute de l'Ouest 2 courses de motocyclettes.

A l'issue de cette belle journée de sport mécanique en perspective, il est prévu au programme deux courses d'automobiles et deux courses de motocyclettes ouvertes aux catégories 125 cmc., 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc., sides 350 cmc., 600 cmc. Amateurs et professionnels.

Le circuit très rapide et varié empruntera notamment la côte de Saint-Cloud, une partie de l'autoroute y compris la belle œuvre que représente le tunnel passant dessous le parc de St-Cloud.

## A L'ETRANGER

## en Suisse

VERS LA REPRISE  
DE LA COMPETITION MOTOCYCLISTE

Grâce aux efforts du Moto Sporting Club de Genève, ancien Motosacoche Club, créateur du premier Grand Prix Motocycliste en Suisse, nous aurons cette année, le 14 juillet prochain, le Grand Prix de Genève motocycliste.

Cette compétition connue avant guerre dans l'Europe entière, se disputera à nouveau sur notre magnifique circuit des Nations situé aux portes même de la Ville et mesurant 2.850 mètres. En 1938, la meilleure moyenne réalisée au Grand Prix de Suisse pour motocyclettes fut de 105 kms 126 à l'heure par l'anglais Daniell, sur Norton.

Le comité d'organisation espère pouvoir compter sur la participation de plusieurs coureurs français et ceux qui seraient désireux de venir à Genève le 14 juillet sont priés de s'annoncer à H. Babel, Commission des engagements, rue du 31-Décembre, no 7.

Ajoutons, que sur le même circuit, les organisateurs genevois feront disputer le dimanche 21 juillet, le Grand Prix des Nations réservé aux voitures jusqu'à 1.500 cmc.

X X X

## en Espagne

## LE GRAND PRIX DE BARCELONE

Cette épreuve internationale se déroulera le 7 avril 1946. Elle se déroulera sur la route à l'intérieur du Parc de Montjuich et réunira les cylindrées 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc. solo et les sidecars toutes catégories. Des prix en espèces récompenseront les vainqueurs, ainsi que les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> de chaque catégorie.

X X X

## en Italie

## RECORDS

Nous faisons allusion par ailleurs aux records battus après la déclaration de guerre par les Italiens. En voici la liste complète :

Le 20-10-1939, sur l'Autostrade Brescia-Bergamo, par Alberti Raffaele, sur Guzzi 250 cmc. :

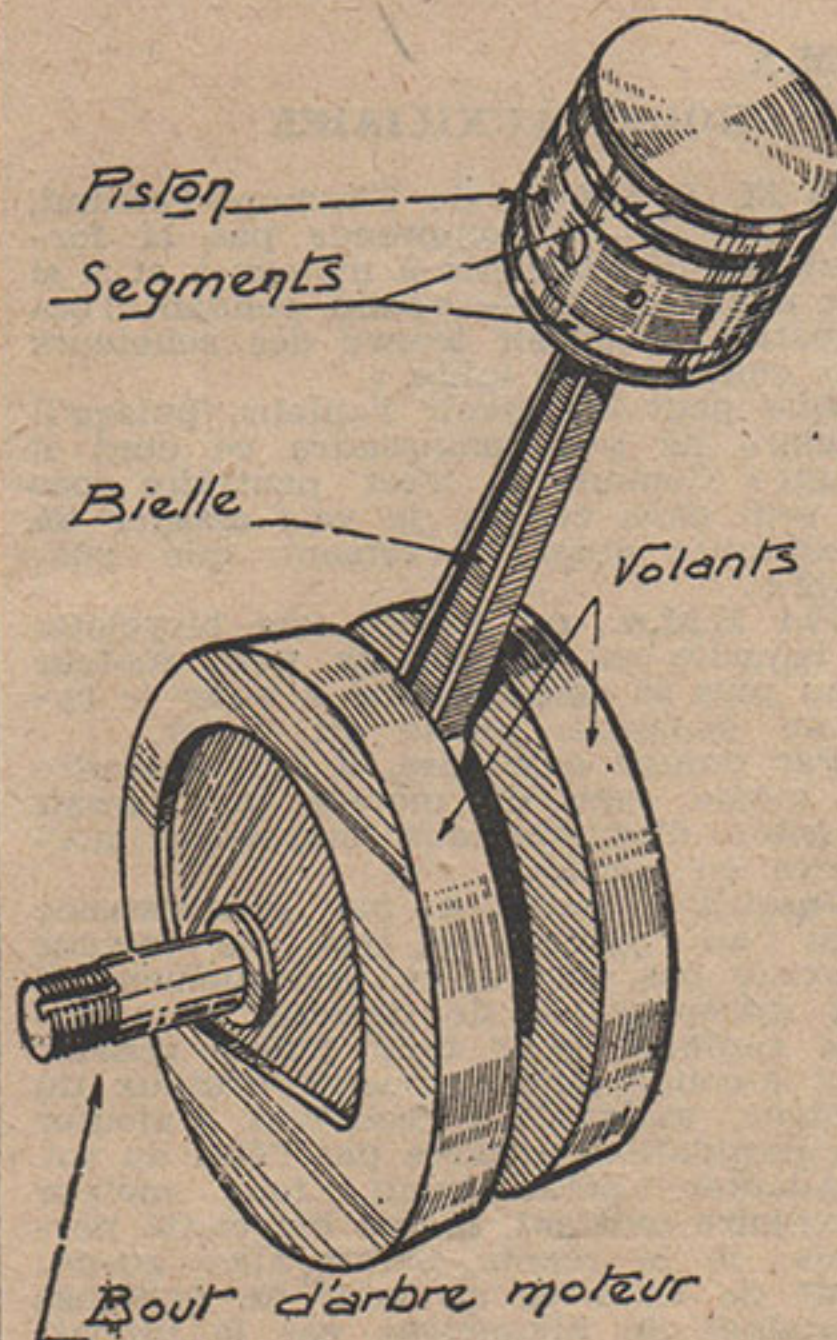
1 km. départ lancé en 16''885. Moy. 213 kmh. 207.

## LE COIN DU DÉBUTANT - 4

IV  
QUELQUES PROBLEMES

NOTRE moteur n'a qu'un temps moteur tous les deux tours. Si nous n'avons qu'un piston, une bielle et un vilebrequin, en admettant même que nous lui ayons fait franchir à l'aide d'une manivelle, les temps d'admission et de compression, l'explosion amènera brutalement le piston au point mort bas et il y restera. Il nous faut donc un organe qui absorbera, au cours du temps moteur, assez d'énergie pour faire franchir au piston, à la bielle (équipement alternatif) et au vilebrequin les trois temps suivants (échappement, admission et compression). Un volant assez lourd est nécessaire.

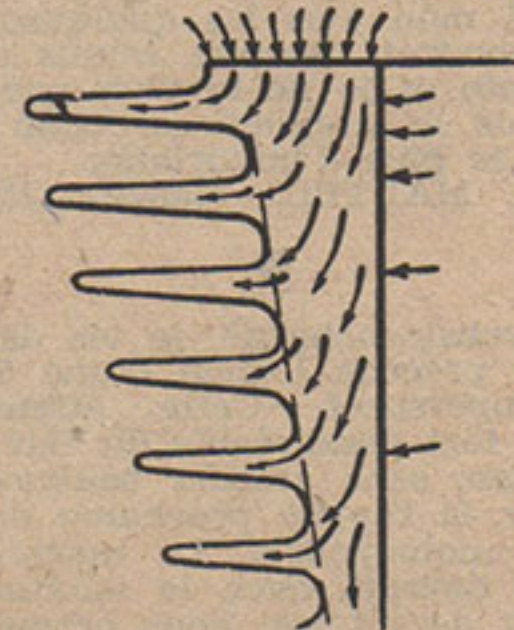
Autre problème: la chaleur dégagée par l'explosion est voisine de 2.000°. Si toute cette chaleur était transformée en travail, ce serait parfait, mais hélas une partie s'enfuit avec l'échappement et une autre partie est absorbée par les parois en contact avec la flamme. Cet échauffement des parois est dangereux: l'huile de graissage deviendrait trop fluide ou brûlerait, la dilatation des organes les déformerait, les pièces en frottement gripperaient et il se produirait des avaries



graves. De plus on provoquerait des irrégularités dans le développement de l'explosion. Il faut donc maintenir les parties chaudes du moteur à une température assez basse. Il faut les refroidir. Deux moyens sont à notre disposition: 1° Activer le passage de l'air sur la culasse et le cylindre; c'est ce que nous permet le déplacement même de la machine; 2° augmenter la surface en contact avec l'air et c'est pourquoi les dimensions des ailettes se sont sans cesse accrues. Considérez l'énorme développement des ailettes sur les moteurs de course.

Troisième problème. Si nous voulons que malgré l'espacement des temps moteurs notre machine ne progresse pas comme une sauterelle et si nous désirons que notre moteur développe une grande puissance tout en restant léger, il faut qu'il tourne vite et nous verrons plus tard quand nous parlerons de l'équilibrage, que cela oblige à réduire le poids des organes en mouvement tout en conservant la robustesse. Ces grandes vitesses de rotation, ces grands régimes rendent nécessaires un graissage abondant, encore une question que nous aurons à examiner plus tard.

(à suivre)



Comment la chaleur s'évacue à travers les parois du cylindre: Elle se porte par conductibilité à l'extrémité des ailettes que vient lécher le courant d'air produit par le déplacement de la machine.

A gauche: les volants sont chargés d'emmagasiner la force acquise pendant la descente du piston pour la restituer en fin de course, ce qui permet au piston de franchir le point mort bas et de remonter.

1 mile départ lancé en 27''39. Moy. 211 kmh. 523.

Le 20-10-1939, sur l'Autostrade Brescia-Bergamo, par Sandri Guglielmo, sur Guzzi 250 cmc. :

1 km. départ arrêté en 25''40. Moy. 141 kmh. 732.

1 mile départ arrêté en 36''29. Moy. 159 kmh. 648.

10 kms départ arrêté en 3'08''90. Moy. 190 kmh. 577.

10 miles départ arrêté en 4'56''60. Moy. 195 kmh. 335.

5 kms départ lancé en 1'29''20. Moy. 201 kmh. 793.

5 miles départ lancé en 2'23''80. Moy. 201 kmh. 447.

Ces records sont valables dans les classes A (250 cmc.) et B (350 cmc.).



# ON NOUS ECRIT

Cette tribune est libre : Abonnés, usez-en, mais n'en abusez pas. Et restez toujours dans la bonne note française, la correction, et évitez la malveillance qui vous vaudrait de la part de notre censure, l'honneur de la corbeille à papier.

## QUE DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

● A mon point de vue et par classement d'utilité, voilà comment j'aimerais la moto qui, je l'espère, remplacera ma 350 B.S.A. B 24.

1<sup>o</sup> Roues à broche, j'ai trop souffert des démontages de chaînes et de pneus pour ne pas les apprécier.

2<sup>o</sup> Organes accessibles, rien de plus mal commode de régler des vis platinees, par exemple, avec des accessoires devant la magnéto.

3<sup>o</sup> Suspension arrière, ceci sous réserve, car je n'en ai pour ma part point essayé et les avis de divers motocyclistes qui ont eu la Monet-Goyon sont assez partagés.

4<sup>o</sup> Bicylindre, peut-être si le prix d'achat n'a pas trop d'écart avec le monocylindre dont à la vérité je ne suis pas mécontent. On m'a parlé de souplesse de conduite et des reprises foudroyantes de la 750 B.M.W. Je serais curieux de l'essayer.

Voilà à mon avis les quelques détails que je voudrais trouver réunis sur une même moto et je ne le crois pas impossible, mais le premier est celui auquel j'attache le plus d'importance.

G. MARTEL, Ganges (Hérault)

● Motocycliste acharné, je vis dans l'attente qui précède l'achat d'une 500 moderne Supersport. Cette attente est d'ailleurs fort désagréable du fait que le temps passe sans amener seulement un espoir sur la reprise prochaine de notre industrie motocycliste. Le machine que je désire devrait, avec le maximum de confort et de vitesse, nous permettre (à ma femme sur le siège arrière et à moi) de faire du grand tourisme.

De nombreuses machines de chez nous ne tiendraient qu'imparfaitement ce rôle. Deux cylindres sur la 500 cc. la rendraient plus souple et plus silencieuse; une suspension arrière donnerait plus de sécurité pour les grandes vitesses et plus de confort. Il me semble que la transmission acatène supprimerait l'entretien quelque peu désagréable de la chaîne et serait une modification moderne expérimentée avec succès et adoptée par quelques fabricants. Toutefois, cette dernière modification serait, à mon avis, moins utile que les précédentes.

Je ne citerai pas tous les points que l'on pourrait énumérer (poignée tournante et sélecteur à double pédale) que toute machine devrait posséder. Dans les modifications à apporter à l'esthétique de la moto, je ne verrai pas avec plaisir un carénage trop poussé. Peut-être pourrait-on cacher quelques ressorts ou quelques engrenages qui ne décorent nullement la machine. Le phare, au lieu d'être nettement détaché, pourrait faire corps avec le guidon, englobant un tableau de bord et quelques autres petits détails, mais sans toutefois cacher les principaux organes qui font ce qu'est la moto.

Ces perfectionnements augmenteraient le prix de la machine, mais je suis sûr que les clients décidés à acheter une

« grand tourisme » n'hésiteraient pas à acquérir celle qui posséderait ces qualités incontestables. Une vente plus grande occasionnée par une vaste propagande permettrait une diminution des prix qui amènerait, toujours plus nombreuse, une jeunesse que ce sport attire, mais qui n'a pas les moyens de payer si cher.

J'ai foi dans l'essor de notre industrie française, car nous avons tous eu la preuve avant la guerre que nos motocyclettes étaient arrivées à un degré de perfection qui concurrençait les marques étrangères. En résumé, je souhaite que les machines futures aient, tout en conservant leur grande vitesse, plus de souplesse et de silence, donc plus de sécurité et de confort. S'il est nécessaire, qu'elles perdent leur luxe pour acquérir ces qualités.

R. FAVRAUD, Châtellerault.

## B.M.A.

### OU GROUPE AUXILIAIRE

● M. J. Lenoir, de Clermont-Ferrand, dit : « Je ne comprends pas la formule de la bicyclette à moteur » et : « si cet engin avait été vendu pendant l'occupation, il aurait trouvé des acheteurs par centaines de mille ».

Que peut en savoir l'auteur, puisqu'il déclaré ne pas comprendre ce dont il s'agit? Comme il n'est peut-être pas le seul dans ce cas, je vais essayer de l'expliquer aussi brièvement que possible :

Par B.M.A., on entend une bicyclette à laquelle est adjoint un petit moteur d'au plus 50 cmc., destiné à aider le cycliste pédalant, même en palier.

Par groupe auxiliaire, il faut entendre le même type de moteur qu'il serait possible d'adapter aux bicyclettes normales en service.

Jusqu'à présent, à ma connaissance tout au moins, ce type de moteur n'existe pas encore, et, pratiquement, il est indispensable de disposer d'un cadre renforcé pour qu'il puisse résister aux à-coups plus ou moins brutaux du moteur, auxquels il convient d'ajouter les trépidations causées par l'état du sol.

Adapter, actuellement, tout moteur auxiliaire existant, à une bicyclette normale, je le répète, serait aller au-devant de déboires au bout de quelques centaines de kilomètres, car la plupart des utilisateurs ne voudraient pas s'astreindre à pédaler, même en palier, je le répète aussi.

En l'état actuel des choses, un moins de 50 cmc. ne peut pas remorquer impunément, seul, même en pays plat, le poids total d'une bicyclette, du groupe moteur, du réservoir plein, de l'outillage, des bagages indispensables et du cavalier, soit au bas mot 80 kgs.

Conclusion : Cadre renforcé et obligation de pédaler constamment pour ménager le plus possible ces petits bijoux mécaniques, d'une trop faible cylindrée.

F. QUENTIN,  
à Vincent-Rive-d'Olt (Lot)

## MAGNETO OU BATTERIE ?

● Motocycliste depuis 1930, j'ai pu apprécier les différentes sortes d'allumages et je me suis rendu compte que l'allumage par magnéto est celui qui est préférable sur une moto, d'abord, il est de beaucoup le plus simple et le moins fragile, d'autre part, j'ai eu un allumage par batterie-bobine sur un sidecar 750 Magnat-Debon et ma dynamo n'a jamais pu me fournir assez de courant pour alimenter bobine, éclairage et klakson. Ma bobine prenant déjà 4 ampères, il m'était donc impossible de récupérer assez de courant pour le reste. Le seul avantage que j'ai pu tirer de ce mode d'allumage, c'est d'avoir de très bons départs, car tant qu'aux ralentis, j'en ai eu d'aussi bons avec une magnéto, le tout est de faire son réglage méthodiquement.

Je trouve également que les batteries de motos ont un ampérage trop faible pour le travail à fournir.

M. VIVIEN, Plessis-Robinson.

## TROP DE MACHINES ETRANGERES ?

● J'ai un grief à vous faire : Trop de propagande sur les machines étrangères : Anglaises, américaines et... boches (sic). Une telle propagande n'est pas encourageante pour les Français, qui achèteront des produits étrangers, et les machines françaises ne se vendront pas. Alors nous, ouvriers français, connaissons le chômage par notre faute. J'affirme qu'une belle moto de chez nous vaut une machine étrangère. Vous me faites rire avec vos O.K. Suprême et Royal-Enfield aux 160 kmh. ! J'estime que rouler à 100-120 sur nos routes est déjà passablement casse-g... (sic). Quant à la discussion Harley-Terrot, la comparaison ne tient pas debout. La Terrot a été étudiée pour des routes françaises, et la Harley-Davidson pour des routes américaines bien droites et dégagées, sans fosses, chiens, ni vaches. Malgré les défauts de la Terrot, je ne donnerai jamais tort à une marque Française, etc...

M. Roger PORET, à Bagneux.

N.D.L.R. — Nous répondons par ailleurs à vos objections en ce qui concerne les motos étrangères. Pourquoi parlerions-nous des motos françaises, puisque leurs fabricants nous supplient de n'en rien faire? Et certains vont même jusqu'à nous menacer de rompre les relations... si nous les importunons en transgressant leur volonté de garder le secret le plus absolu.

## A PROPOS DES MACHINES DE COURSE

● J'ai lu avec attention dans le no 864 de « Moto-Revue » votre article « De nouveaux concurrents », page 56.

« Je ne suis pas d'accord avec l'auteur de ces lignes. Car en se plaçant exclusivement au point de vue sportif, il m'est difficile d'admettre qu'on puisse arrêter le progrès en sports motocycliste et automobile, et si certaines marques étaient arrivées à surclasser nettement leurs concurrents (étant soutenues par leur gouvernement, c'est entendu !), ceci ne devait pas être un motif de découragement pour les autres, mais il y avait lieu simplement de classer ces bolides dans une catégorie spéciale dite de « Propagande Nationale ». Le vrai public sportif ne comprendra pas un arrêt dans les performances.

« Evidemment, je comprends que ces bolides n'ont pas d'application pratique, mais néanmoins leur course reste spectaculaire et impressionnante et on ne doit pas éliminer les plus forts afin que les autres émergent, car n'oublions pas le proverbe : « Dans le Royaume des aveugles, les borgnes sont les rois ».

« Je répète, cet article est à prendre purement sur le terrain sportif ».

André KIRCHNER, à Cumières (Marne)



# Clubs



**MOTO - CLUB CHATILLONNAIS.** — Tourisme - Camping - Sport. — Le Comité du M.C.C. porte à la connaissance de tous les sociétaires du club que conformément aux Statuts, l'Assemblée Générale annuelle aura lieu le dimanche 10 mars 1945, à 9 h. 30 précises, au Siège Social, Café Dumay, 108, rue Béranger, Châtillon-s.-Bagneux (Seine). L'ordre du jour fixé pour cette assemblée est le suivant :

- 1° Compte rendu moral présenté par le Président ;
  - 2° Compte rendu financier de l'exercice 1945 présenté par le Trésorier ;
  - 3° Modifications aux Statuts. Fonctionnement de la Caisse de Secours ;
  - 4° Renouvellement des Membres du Comité et des Commissions ;
  - 5° Prise des cartes 1945 et paiement des cotisations ;
  - 6° Projets envisagés pour la propagande et le recrutement en 1946 ;
  - 7° Adhésions. Questions diverses.
- Nous serions particulièrement reconnaissant à chacun de nos membres actifs d'assister sans faute à cette séance. Il est recommandé à tous d'être présent à l'heure fixée.

■ **S.M.C.P.** — La prochaine réunion aura lieu le mercredi 13 mars 1946 au siège social : Brasserie Henri IV 1, place de la Bastille, Paris (11°).

Une invitation cordiale est lancée aux dirigeants et membres des clubs de la région parisienne.

Les motards isolés sont cordialement invités.

■ **MOTO - CLUB - BASCO - BEARNAIS DE PAU.** — Après six années d'inactivité, nous apprenons que le M.C.B. B. s'est réuni le 27 novembre dernier. Le bureau suivant a été élu :

Président d'honneur : Charaudau ; Président : Moutary ; Vice-Présidents : Demony et Cieutat ; Secrétaire : Faure ; Trésorier : Sabatier ; Membres : Bonjour, Royo, Frérot.

Une association sportive a été formée de manière à organiser des courses de vitesse et rallies.



**MOTOR - CLUB.** — Le vendredi 1<sup>er</sup> mars à 20 h. 45 à notre Siège Social, 15, place de la République, Paris, « Brasserie le Savoie », aura lieu la réunion du Motor-Club, écurie Tango et Vert.

Nous rappelons que tous les vendredis à ce même siège social et à la même heure, notre petite réunion hebdomadaire vous permet de venir causer amicalement avec nous. Garage gardé pendant la réunion.

■ **MOTO - CLUB TOURISTIQUE DE PARIS.** — Pour réunion, prière aux adhérents de se mettre en rapport avec le secrétaire : M. Michaud, 2, passage St-Sébastien, Paris, 11°.

■ **UNION MOTOCYCLISTE DE L'AGENAIS.** — La fusion de l'Amicale Motocycliste Agenaise et du Moto-Club de Lot-et-Garonne est chose faite.

Le nouveau groupement issu de cette fusion a donné naissance à l'Union Motocycliste de l'Agenais.

L'U.M.A. prie tous les clubs motocyclistes du Sud-Ouest d'avoir l'amabilité de se mettre en relation avec le président de la Commission sportive pour étudier en commun l'organisation d'un grand rallye concentration à l'occasion d'une épreuve de vitesse organisée à Agen dans le courant de l'été.

Il est indispensable pour le présent et pour l'avenir de mieux nous connaître entre clubs voisins. L'organisation de sorties et de manifestations sportives en serait facilitée. G. de Ricard, 43, bd Scalliger, Agen.

■ **M.C. BIGOURDAN.** — Au cours de la réunion du 28 courant, la Commission sportive du Moto-Club Bigourdan a projeté le calendrier suivant :

17 février : Epreuve tous terrains ; 22 avril : Course de côte ; 19 mai : Vélodrome ; mai : Foire exposition (Rallye) ; 23 juin : Kilomètre lancé ; 14 juillet : Circuit de régularité ; 25 août : Coupe des cols ; 15 septembre : Vélodrome ; 20 octobre : Circuit de régularité ; 25 décembre : Coupe de Noël.



**MOTO-CLUB DE PARIS.** — Le 17 février a eu lieu la première sortie du M.C.P. depuis la guerre. Cette sortie, tant désirée, avait pour but Piscop, où se déroulait le cross motocycliste.

Nombreux furent ceux qui tinrent à s'y rendre, pour encourager de leur présence le président sportif du M.C. Paris, Bonin, participant à cette épreuve ; Ils n'eurent pas à le regretter, puisque Bonin engagé dans deux cylindrées remporta deux victoires.

Membres du M.C. Paris, venez nombreux à la réunion mensuelle du 6 mars, aux Armes de la Ville, 56, rue de Rivoli.

■ **M.C. TOULOUSAIN.** — Voici la nouvelle composition du bureau : Président : Delbreilh ; Vice-Président : Legendre ; Secrétaire : Cagneau ; Secrétaire adjoint : Gars ; Trésorier : Maheng ; Trésorier adjoint : Marc ; Commission sportive : Legendre, Ric. Guit.

■ **AU MOTO-CLUB D'AVIGNON ET DU VAUCLUSE :**

L'équipe de course du M.C.A. a effectué dimanche dernier des essais sur la Côte de Gadagne en prévision de l'épreuve qui doit se courir en mai prochain.

Nous rappelons à tous nos amis sportifs que le M.C.A. organise, pour le mois prochain, une soirée dansante qui aura lieu dans les salons de l'Hôtel Grillon et qui est appelée à obtenir un gros succès.

## nos petites annonces

PRIX de la ligne de 31 lettres, signes ou espaces ..... 60 frs.

Annonces reçues au bureau de la Revue : 50 fr. l'annonce.

**AVIS IMPORTANT.** — Les annonceurs sont informés qu'aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes : 1° Utiliser une demi feuille de papier de format commercial de 21 c/m sur 13 c/m. 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer. 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées : aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution ne pourra passer que dans le numéro suivant.

### service permanent des occasions

Nos abonnés, moyennant le versement de 50 francs, peuvent obtenir une fiche du Service Permanent des Occasions. Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine.

FONDÉ EN 1878 BREVETS. MARQUES. MODELES  
**CABINET FABER**  
34, rue de Petrograd - PARIS  
EUR 34-34

DOCUMENTATION n° 54 SUR SIMPLE DEMANDE

ON DESIRE ACHETER :

ALEXIS-MOTOS, 3, av. Jean-Jaurès, Lyon, achète comptant toutes motocyclettes.

SUIS acheteur ttes motos en pièces, roues, pneus 26x3,50 ou 25. MOTO-SPORT, 20, aven. Thiers, Brie-Comte-Robert (S. M.).

### MOTOS - DANTON

ACCESSOIRES - REPARATION MOTOS ET VELOMOTEURS  
TOUTES MARQUES — ACHAT — VENTE  
14 Rue Danton, Levallois. — Per. 19-11

500 SUISSE ou anglaise, boîte Sturmey, 4 attaches. DEJANNE, 5, rue Chauvelot, 15°.

ACHAT tout matériel motos m. accid. RENDLA, 20, rue de la Mare, Paris.

CHERCHE sidecar enfant pr vélo. BLAIS, 5, r. G.-Renard, Meaux (S.-M.).

ACHAT de ttes motos récent. PIAULET, 62, av. de Choisy, Paris-13°.

SUIS acheteur toute machine moderne, 4 vit. sélect. ROSIGNOL, 17, rue de Château-dun, Nanterre. (Mal. 10-65).

MOTO 350 ou 500 culb. bon ét. DAL, 18, rue Rambuteau, Paris-3°.

### CYCLES et MOTOS

Vulcanisation - Réparation  
Mise au point  
30, fbg Saint-Martin, PARIS  
Tél. : BOT. 20-17

PART. achète Harley ou B.M. W. récent et cadre, guidon, réserv., garde-boue pour 750 Harley 1937. CHOKOAN, imp. Broquedis, Biarritz.

ACHETE sur place même province toutes motos et autos provenance armée ou civiles. Ecrire détails et prix. FAURIE, 8, av. de St-Ouen, Paris.

### B. M. W.

Toutes réparations Machines récentes  
Anglaises — Allemandes

WAGNER, 25, rue de Chabrol, Paris — Talbot 59-87

### TOTO MARNAY

Répare, transforme, met au point, achète et vend Motos  
toutes Marques — Spécialiste Motos compétition  
Anglaises Américaines — 24, rue Duhamel PARIS (XVIII)



AGENT TOUTES MARQUES  
REPARATIONS  
par SPECIALISTES

**F. TOUTIN**

149, bd Jean-Jaurès, Clichy  
Tél.: PER. 10-41

RECHERCHE sélecteur adaptable Vitex ou similaire pour 250 cc. Dollard P.36. BICHON-ROCHAS, 1, r. de Normandie, Arc. 14-65.

SIDE Précision, même sans châssis. GUILLARD, 19, place Bobillot, Charenton.

ACHETE 350 ou 500 culb. préf. Gnome-Rhône CV 2 ou B.M. W. mod. réc. ét. neuf. Ecr. DAUTREPPE, 29, r. Beaurepaire, Saumur (M.-L.).

SUIS acheteur René-Gillet 750 cc. incomp. ou hors d'usage. SELIER, 20, r. Troyon, Melun.

CHEZ Delcayre (Moto Agency), 24, bd de Charonne, Paris. Vendez au mieux vélomot. motos mod. Tél. Dor. 60-81.

RECHERCHE roue AV Majestic 350. Hellmann, 15, r. Vauban, Troyes.

PARTIC. ach. 350 à 500 cmc. culb. BUYL, rue de l'Eperon, Maurecourt (S.-et-Oise).

## MOTOS A VENDRE

SOYER 500 lat. Jap pns nfs b. ét. 2 roues pns nfs 27x4 Monet-Goyon 3 CV mot. à refaire, prix raisonnables. MICHAUD, 68, r. de la Gare, Ezanville (S.-et-O.). Tél. 127 Ecouen.

VELOMOT. Prester Aubier-Dune, mécaniq. et pn. b. état. BOURGINE E., Villabé (S.-O.)

NEW-IMPERIAL 350 cc. susp. AR. STATION SERVICE, 83, av. de la Grde-Armée, Paris.

NEW-MAP 500 4 vit. sél. B.S. A. 250, 3 vit. sélect. susp. AR. GONNET, 15, r. Jouvenet, Paris-16<sup>e</sup>.

MOTOCONF. type T.I.V.2, parf. ét. méc. plus vélomot. marques dif. PRISS J., 83, r. de Seine, Alfortville.

MOTO, pièces D.K.W. B.M.W. Ariel, Triumph, B.S.A., R-Enfield, etc. cadres, fourches, réserv. Moteurs pour cyclecars. RENDLA, 211, r. de Belleville, Paris.

3.5 CV culb. Gillet, Monet, Motosacoche jubilé, écrire LECLERC, à Courtomer (S.M.). Tél. 3.

NEW-MAP 350 culb. GIARD, 103, r. La Boétie, Paris-8<sup>e</sup>.

PARTIC. vd Gnome-Rhône V2 cardon, tr. b. ét. c. se. double emploi. GERARD, 40, r. Gravilliers, 3<sup>e</sup> arr.

VELOMOTEURS M.R. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée, Paris.

VENTE — ACHAT — REPARATIONS  
Agence TERROT et MONET-GOYON

**R. GRAZZINI, 16, R. du Marché-Popincourt, PARIS**

Tél.: ROQ. 17-03

## VITE et BIEN

Vous serez toujours  
dépannés en vous

adressant au Spécialiste de la Moto et du Side

L. ROY, 144, rue de Crimée — Paris-19<sup>e</sup> — BOT. 34-03

AMATEURS, Hurni vous offre Motos grand sport. Motobécane 500 superculasse monotube.

Motobécane 350 4 v. monotub. Motos grand tourisme. Terrot 350 dernier modèle. Monet-Goyon 500 4 vit. 1940. Reprise ttes motos et vélom. HURNI, 13, passage Lathuille ou 12, av. de Clichy, Paris.

MONET-GOYON, 500 culb. sp. sélect. b. ét. VILLENEUVE, 119, r. Ed.-Vaillant, Bondy.

MOTOBECANE 350 cc. RLLC 4 vit. sél. SAUGER, 31, r. Berthelot, Arcueil.

D.K.W. 350 cmc. neuve. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée, Paris.

KOELHER - ESCOFFIER 350 cul. 4 vit. susp. AR 1939 avec side. VIDAL, 14, rue de Vincennes, Bagnolet.

TERROT R.S.S. parf. ét. pn, nfs, 11, r. Guilbert, Villemonble. Tél. Raincy 753.

SIDE F.N. 500 cul. mach. comp. moteurs, boîtes, cadres, réserv. Dollar, Heyliette, Dresch, Automoto, Jap, Motobécane, Peugeot 515, pneus 27x4, 715x115, voir MOTO SPORTS, 20, av. Thiers, à Brie-Comte-Robert (S.-et-M.).

MOTO 350 cmc. N.M. moteur Guzzi, susp. AR dern. mod. ét. nf. Pns nfs. LEYONDRE, 211, bd Péreire.

MATCHLESS 1000 cmc. dern. mod. petits travaux à faire, 40.000 fr. LECLERC, à Courtomer (S.M.). Tél. 3.

VELOM. Prester Aubier-Dune, mécan. et pns bon ét. BOURGINE E., Villabé (S.-et-O.).

D.K.W. 500 cc. 2 cyl. STATION SERVICE, 83, av. de la Grde-Armée, Paris.

NORTON 16 H. 500 lat. 4 vit. sél. 1940, roulé 5.000 kms. Ecr. VIDAL, 5, rue J.-B.-Rames, Aurillac (Cantal).

BENELLI 175 double arbre à came tr. rapide av. lot de pièces, affaire unique. PASSET, 162, chaussée J.-Ferry, Amiens.

MOTO SIDECAR Terrot 750 cc. Delco ét. parf. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée, Paris.

VELOCETTE K.T.T. cul. bonze ferait reprise. ROSSIGNOL, 17, r. de Châteaudun, Nanterre. Tél. Mal. 10-65.

KOELHER 350 cul. sélect. suso. AR av. side 1938. Peugeot 500 cul. sélect. bloc mot. état neuf 1939, vis. 14, r. Vincennes, Bagnolet. Avr. 11-38.

NORTON 16 H. 4 vit. sélect 1940, 50.000 kms. VIDAL, 85, bd des Alouettes, Aurillac.

TERROT supercul. 5 CV, roulé 900 kms, équipée. LECLERC, à Courtomer (S.-M.). Tél. 3.

MOTO SCOUT, amér. patinette à moteur aérodynamiq. ét. nf. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée, Paris.

MOTOCONFORT 4 CV 350 cul. parf. ét. b. pns. PALY, 9, r. des Tilleuls, Villeneuve-de-Roi (S.-et-O.). Tél. 336.

GUZZI 500 semi cul. tr. b. ét. pns nfs, susp. AR. ROGIEZ, 22, rte de Paris, Amiens. Tél. 44-41.

VELOM. Gnome-Rhône 1945, nf, pas roulé. CHASSAING, 141, r. de l'Ouest, Paris, de 1 h. à 2 h.

VELOMOTEUR Prester-Jonghi, compétit. STATION SERVICE, 83, av. Grande-Armée, Paris.

NORTON 350 arb. à came en tête et tandem nf. POINTIN, 21, r. Mayet; VI<sup>e</sup>.

SIDECAR neufs Bernardet disponibles, 17, pas. Lathuille (pl. Clichy).

VELOCAR électr. Ardex, bas prix. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée, Paris.

GNOME-RHÔNE 4 CV culb. ét. nf. S'adr. à M. SIMON PIERRE, Bralleville p. Charmes (Vosg.).

**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<sup>er</sup> ordre. Frép. brevet automobil. militaire.  
Garagistes, formez votre personnel par notre enseignement.  
Cours Auto, 54, r. Dr Cordier, St-Quentin (Aisne). Rens. grat. sur demande.

BICYCLETTE mot. Vap. GOSSELIN, 1, rue Marceau, Deuil (S.-et-O.).

TERROT 4 CV lat. type H peint, et mot. refait, pn. com. neufs, éclair., klaxon, siège AR, 30.000 fr et canadienne fourrée mout. imperm. nve 10.000fr. E. BOURHOURS, Hôtel des Trois Rois, Voves (E.-et-L.).

SIDE Motobécane 500 sup. cul. monotube. JEAN, 87, r. Paris, SAINNOIS (S.-O.).

VELOM. 2 vit. Monet-Goyon. Vélom. 3 vit. 39 Koelher-Escoff. Motobécane 250 Jap 3 vit. Motobécane 250 2 temps 3 vit. Ravat 350 culb. 36 rapide. Saroléa 500 culb. Zundapp 600 sidecar sport. René-Gillet 9 CV police. 12, rue du Chemin-Vert, Paris.

TRIUMPH 4 vit. sélect. Puch 2 cyl. Terrot 500 4 vit. Zundapp 500 culb. 4 vit. sélect., un sidecar 3 att. dr. B.M.W. R-12, D.K.W. 350. SERVE Ch., Transact Motos, 3, villa Gagliardini, Paris, 20<sup>e</sup>.

## DIVERS

CHERCHE moyeu AV et AR, jante 600x65 pr Motobécane 100 cmc. 4 temps. BEZY-CYCLES, à Ste-Livrade (Lot-et-Garonne).

ECHANG. vélom. A.cyon 3 vit. 1 CV, type 18 ét. méc. pns bon ét. contre moto 3 à 7 CV réc. même sans pneu. Ecrire LIMA-CHE, 43, r. des Abesses, 18<sup>e</sup>.

TOUS EMPLOIS  
LUCRATIFS

Mécaniciens  
Garagistes  
Electriciens  
Vendeurs

COURS TECHNIQUES  
AUTO PAR CORRESPONDANCE

ST-QUENTIN (AISNE)  
Renseignements gratuits s.demande.



PLUSIEURS bloc mot. 2 cyl. 2 tps D.K.W., refroidis. par eau, 3 vit. marche AR, compl. avec démar. différentiels pr traction AV. Matériel neuf disponible. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée, Paris.

250 SPECIAL mot. N.S.U. état nf. Pièces vélom. Motobécane 3 vit. châssis Rosengart LR-44, pont, boîte mot., etc. GUIGNABODET, 20, av. Thiers. Brie-Comte-Robert (S.-et-O.).

VENTE FUTS FER

ttes contenances, ttes quantités. PAG, 34, r. Octave-Mirbeau. Gal. 69-63.

CEDE cartes acces. cycle; clientèle grossistes prov. Rapport annuel : 200.000 fr. justif. Prix dem. : 250.000 fr. Mise au courant, présentation, etc. par le vendeur. Ecr. seulement pour rend.-vous : Pub. HENNON, 3, r. d'Alsace, La Garenne (Seine) qui transmet.

A VENDRE ou à échanger sup. Bugatti 1.500 impec. contre polycyl. allem. ou angl. COURAGE, 5, r. de Ramey, 18<sup>e</sup>.

CHERCHE fourche Harley réc. Feraï éch. Agence TERROT, Luçon (Vendée).

PLUSIEURS châssis de sidecar avec ou sans roues, et carross. PIAULET, 62, av. de Choisy, Paris-13<sup>e</sup>.

CHERCHE belle moto side ou petite voiture ét. nf. Vends vélom. M.R. nf. Ikoflex 6x6 tessar 2,8 nf. GLOANEC, 106, Sébastopol.

ECH. T.S.F. et fourneau élect. nfs ctre vélom. CHEVALIER, 5, r. des Gardes.

A VEND. 2 chambres vélomot. HEUDOUX, 10, r. Bouilloux-Lafont, 15<sup>e</sup>.

VEND env. : 2 26x3,5 ex. ét., 2 27/4, 2 chamb. 26x3,5. BELGUILRAL, 71, av. St-Maurice, Maisons-Alfort.

CADRE de vélom. av. susp. AR, Réserv. 15 l. HAUBOIS, 109, r. Pyrénées. Roq. 37-78.

ACCESSOIRES, accus motos et autos, pneus et chambres motos, chaînes, tan-sad nfs, dessus selle, guidon, etc. Occas. moteurs, boîtes, roues, pièces détach. etc. Expédition province. FAURIE, 8, av. de St-Ouen. Paris (métro La Fourche).

CHERCH. mais. fais. regomm. pns 27x4. AUBURTIN, 19 bis, av. Foch, St-Maur.

ETABLIS. REVIL, 82, av. des Ternes. Seuls spécial. pour ts équipements et accessoir. auto, moto, cycle.

VEND en bloc ou séparément access. motos, roues, moteurs et motos. LECLERC, à Courtomer (S.-M.). Tél. 3.

A VENDRE ou échang. châssis Salmson 7 CV, DBI A.C.T. ét. marche bons pns. Ecr. RINCK, 201, av. de la République, Epinay-s.-Seine.



Rédaction Administration  
Publicité : 12, r. de Cléry  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Tél. : GUT. 73-32  
(4 lignes groupées)

REVUE  
Automobile

# Actualité Automobile

PROCHAINEMENT  
HEBDOMADAIRE

C/ct Postal :  
Paris 297-37

REVUE  
Automobile



## QUELQUES ECHOS ABSOLUMENT INEDITS SUR LE SPORT AUTOMOBILE EN ITALIE

Si l'Italie depuis sa libération n'a pas encore eu le plaisir de revoir les voitures s'affronter sur les circuits, les sportifs transalpins s'intéressent plus que jamais au sport automobile et font des projets pour l'avenir.

Maserati porte tout son effort sur les véhicules électriques et les machines-outils de précision et n'a actuellement en chantier qu'une seule voiture : une 3 litres monoplace à 32 soupapes, 78 x 78, destinée à un coureur américain. Cette firme met en chantier une série de moteurs 1.500 cmc. à 16 soupapes, mais aucune voiture complète de cette cylindrée n'est en construction. Par contre, la maison termine la mise au point d'une 1.500 6 cylindres sport sans compresseur, à un seul carburateur, et un seul arbre à cames en tête commandé par chaîne d'un dispositif nouveau qui permet de conserver la bougie au centre. La suspension est par ressorts à boudin ; 30 voitures doivent être construites. Elles seront carrossées en conduites intérieures sport type Mille milles par « Touring », le spécialiste de Milan.

La maquette de la caisse est magnifique. La vitesse garantie sera de 160 kms à l'heure ; pour les 24 heures du Mans, avec 3 carburateurs, la voiture fera 180 kmh. Le châssis a été essayé avec une caisse en toile et a donné 170 avec un seul carburateur.

Les frères Maserati ont en projet les plans d'une 16 cylindres 1.500 cmc., mais leur contrat expirant bientôt avec le financier Orsi, il est possible que ce véhicule soit réalisé à la Cisitalia du coureur Dusio.

Ferrari, lui, est séparé de l'Alfa Corse et dans la belle usine où il fabrique des machines-outils, il réalise sur les plans de l'ingénieur Colombo (créateur de la 1.500 Alfa-Roméo 12 cyl.), une 1.500 12 cylindres sport sans compresseur avec carrosserie Touring ; la première voiture est terminée et se trouve chez le carrossier ; cette voiture fait suite à la fameuse 815 (une 1.500 8 cyl. sport conçue en 1940, 74 CV à 5.400 tours, qui a été la première voiture Ferrari). La 12 cylindres sport est construite en 25 exemplaires, mais la série doit être portée à 100 très prochainement. Une 12 cylindres 1.500 est égale-

## VOUS TROUVEREZ DANS

# Actualité Automobile

Tous les renseignements que vous désirez connaître sur :

- LA TECHNIQUE
- LE SPORT
- L'INDUSTRIE

Et sur tout ce qui concerne la technique automobile, tant en France qu'à l'étranger.



Notre parution, provisoirement mensuelle, va devenir très vite hebdomadaire.



Notre présentation actuelle, dictée par les circonstances, sera aussi provisoire.



Et notre publication, continuant les bonnes habitudes de « MOTO-REVUE », groupera une quantité considérable de petites annonces : Le marché des occasions de l'automobile.

lement à l'étude et se produira en course, mais cette fois sous la marque Ferrari.

Alfa Roméo termine la mise au point de sa formidable 1.500, c'est une 12 cylindres horizontaux opposés avec compresseur à 2 arbres à cames en tête et moteur à l'arrière. Le moteur doit faire 54 x 54 comme le projet de 1940, projet qui ne fut pas réalisé (ce projet comportait, lui, le moteur à l'avant). Cette voiture développe, paraît-il, 320 CV., mais nous ne la verrons pas en 1946, la firme ayant décidé de courir cette année avec les fameuses Alfettes 8 cylindres ; ceci n'empêche pas la construction de la 2 litres 500 6 cylindres sport qui est, je crois, une des plus jolies voitures du monde.

A part les grandes firmes, de nombreux indépendants travaillent et transforment des Fiat 500, 1.100 et 1.500 et des Apr-

lia 1.500 en voitures de compétition.

De tout ceci, il faut noter Cattaneo, qui transforme en double arbre à cames en tête une 1.100 Fiat, et Dusio, qui dirige une importante firme de mécanique, la « Cisitalia ». Il a mis en chantier 20 voitures 1.100 cmc. à compresseur dérivées de la Fiat 1.100. Ces voitures seront monoplaces et doivent faire 190 kmh.

Quant aux voitures de tourisme, Fiat construit ses 500, 1.100 et 1.500 et 21.800 ; Lancia son Ardita 900 et son Aprilia 1.500, Bianchi sa 1.500 et Alfa-Roméo la 2 l. 500, cela ne fait que 8 modèles de châssis seulement, mais l'on voit beaucoup de ces voitures carrossées par Touring, Farina et Bertoni, etc... Les prix en sont pharamineux, une Ardita de Lancia coûte neuve 360.000 liras sans les pneus, mais chez les marchands, elle vaut un million de liras une fois « chaussée », l'on m'a proposé une Alfa-Roméo type Mille Mille d'occasion pour trois millions, mais à ce prix là j'avais droit aux pneus, et en discutant un peu j'aurais pu l'avoir pour 2.500.000 liras.

Les prix sont libres et personne ne se cache. Un pneu de Fiat coûte officiellement sur les tableaux du tarif du journal « Motor » 50.000 liras ; un pneu Pirelli 165 x 400, 80.000 liras à Milan et 100.000 à Rome.

Dans les nouveautés on annonce que la 750 Fiat ne sera plus construite, du moins pour le moment, que Lancia essaye une 6 cylindres à moteur arrière, qu'Alfa-Roméo prépare une 2 litres économique. La vieille firme Isotta-Fraschini de Milan, qui ne faisait plus que des camions et des moteurs d'avions, revient à la voiture avec une très futuriste 8 cylindres en V à soupapes en tête de 3 litres de cylindrée, moteur arrière. Vitesse 150 kms à l'heure. S. POZZOLI.



## PETITES ANNONCES

Le premier numéro sera mis en vente à partir du 20 mars. Retenez dès aujourd'hui vos petites annonces : 50 fr. la ligne. Mais 50 % de remise (soit 25 fr. la ligne) pour les annonceurs souscrivant à des annonces — dès maintenant — et pour être insérées dans les 2 premiers numéros (mars et avril) et ceci quel qu'en soit le nombre de lignes et à toutes les rubriques (motos, voitures, divers).



Vve H. BARTHELEMY  
1, Bd Voltaire, ASNIERES  
GRE. 15-97 et 34-12  
Agence exclusive  
**MOTOBECANE**  
Pièces détachées  
Réparations par Spécialistes  
Achats - Ventes - Echanges

**ALGY** AGENCES  
Motobécane  
Gnome-Rhône. Monet-Goyon  
Achats — Réparations  
Ventes  
12, rue de Villeneuve  
ALFORTVILLE Ent. 19-23

Grand choix de motos  
Françaises et Etrangères  
Occasions. Pièces détachées

**PAUL MOTOS**  
34, rue Lécuyer, ST-OUEN  
Ch. 12-51

**MOTO SPORT**

Toujours un choix de belles  
machines Françaises, Etran-  
gères — Pièces Jonghi  
Achat. Révisions. Mise au  
Point. Chromage. Emaillage  
Robert GUIGNABODET  
20, avenue Thiers, 20  
Brie-Comte-Robert (S.-M.)

B. M. W. — ZUNDAPP  
Achat-Vente pces détach.  
LATSCHA  
16, r. A.-Bailly, Asnières.  
Grésillon 17-93

**Actual-Sports**

25, rue N.-D. de Nazareth  
PARIS Tél. : Arc. 61-66  
Réparations Motos. Vélo.

ACHAT comptant de toutes  
motos, même mauvais état  
BEUSOLEIL, 9, r. St-Sabin  
PARIS (11<sup>e</sup>) — Roq. 59-46

**TOUS SPORTS**

changement de propriétaire  
Reprises - Réparations  
VENTE ACHAT ECHANGE  
Toutes Marques - Toutes marques  
Chromage — Emaillage  
Cycles route et course  
**NOTARI FRES**  
44, rue des Poissonniers, 44  
PARIS (18<sup>e</sup>) Mon. 58-99

**Marc PIAULET**

Spécialiste de la rénovation  
Va toujours dépanner et  
chercher votre moto, vélo-  
moteur ou sidécar, si vous  
ne pouvez l'amener.  
62, av. de Choisy, Paris-13<sup>e</sup>  
GOB. 80-70

AGENT DIRECT DE MOTOCONFORT  
PEUGEOT — TERROT, etc. — CYCLES TROIS AS  
Vente, Mise au point, réparations

**HALL de la MOTO**

Société à responsabilité limitée. Capital : 500.000 fr.  
20, r. Rébeval — PARIS-19<sup>e</sup> Tél. : BOT. 27-12

TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES  
POUR TOUTES MARQUES

Réalésage, rectification, chemisage, taillage, soudure,  
rectification de tous embiellages. Mécanique générale  
spécialisée, Travail à façon.

**Ets M. MINOT** S.A.R.L. 650.000 fr.  
35, rue Brunel — PARIS (17<sup>e</sup>) — Tél. : GAL. 50-72

**ACHAT -- VENTE**

MOTOS TOUTES CYLINDREES et VELOMOTEURS

**83** STATION SERVICE **83**  
Avenue de la Grande-Armée  
Tél. : PASSY : 46-25 -- 46-45 -- 46-70 -- 46-79

MOTOS DRESCH — D.F.R.

**DRESCHMOTOR**

Pièces détachées d'origine

7, Rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)

**Carbel**

CARBONES

RUBANS

STENCILS

ENCRE POUR

DUPLICATEURS

1992

SLOG



**ACHAT et VENTE**  
Toutes Motos

Pièces détachées — Mise au  
point — Spécialiste Terrot  
et Motobécane

**BARRE — MOTOS**  
123, avenue Foch, 123  
LE PARC SAINT-MAUR

**SILENCIEUX  
WILMAN**

1<sup>er</sup> PRIX au dernier concours  
du T.C.F.



**E. SACHE**

Réparation. Mise au point  
VENTE-ACHAT-ECHANGE  
170, r. Marcadet, PARIS-18<sup>e</sup>  
Tél. : Mon. 11-39

**MOTOS — SIDECARS**

Robert ADNET  
Mécan. Bte Marine et Avia.  
45, Cours Vincennes, PARIS  
Tél. DID. 12-16

Tout le Stock des Pièces

**SOYER**

d'origine  
Jap. Sturmey, Chaise, etc...  
Boulonnerie  
Ets R. DELOBELLE  
2, Passage Moitrier, 2  
PARIS-17<sup>e</sup> GAL. 66-70

VENTE ACHAT ECHANGES

Pièces détachées Motobécane  
Ets SCURBECQ  
138, av. Parmentier, Paris

ACHAT - REPARATIONS  
VENTES

**L. DUFFOURD**

134, Rue de la Chapelle  
PARIS-18<sup>e</sup> Nord 10-95